

## Sitzungsvorlage Nr. 6623/013

Dezernat II, Tiefbauamt

Ö/N	Sitzung am	Gremium	Art
Ö	04.05.2023	AUST	Einbringung
Ö	09.05.2023	OR Waldhausen	Vorberatung
Ö	11.05.2023	OR Ebnat	Vorberatung
Ö	24.05.2023	OR Unterkochen	Vorberatung
Ö	15.06.2023	AUST	Vorberatung
Ö	29.06.2023	GR	Entscheidung

### Betreff:

Albaufstieg von der B 19 zur BAB 7: Öffentlichkeitsbeteiligung und Festlegung der Aalener Vorzugsvariante sowie Förderung der Verkehrsträger des Umweltverbundes und umweltfreundlicher Mobilität

### Beschlussantrag:

1. Die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Albaufstieg werden zur Kenntnis genommen.
2. Die vorgestellten Ziele und Maßnahmen zur Förderung und weiteren Entwicklung der umweltfreundlichen Mobilität, insbesondere III.2 Radverkehr, werden beschlossen (Grundsatzbeschluss). Die beschriebenen Untersuchungen und Planungen sollen entsprechend beauftragt werden. Für die konkrete Umsetzung werden entsprechende Bauentschlüsse gefasst.
3. Der Gemeinderat beschließt als Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung die Linienführungsvariante 32.4 (siehe Anlage 2, Plan 35) als Vorzugsvariante der Stadt Aalen. Die Verwaltung wird beauftragt, die vom Gemeinderat beschlossene Vorzugsvariante als Grundlage für die weiteren Planungen an das Bundesministerium für Digitales und Verkehr, das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, das Regierungspräsidium Stuttgart und die Partner im Mobilitätspakt Aalen-Heidenheim zu übergeben.
4. Den Mehrkosten in Höhe von ca. 45.000 € für Modus-Consult wird zugestimmt.

### Erläuterung des Sachverhalts:

Mit dem Beschluss zum Beteiligungsprozess im Dezember 2021 durch den Gemeinderat wurde der Bevölkerung und der Öffentlichkeit die Möglichkeit gegeben, aktiv an der Findung einer Vorzugsvariante für den Albaufstieg B 19/BAB 7 teilzunehmen und Maßnahmen

zur Förderung umweltfreundlicher Mobilität für den Korridor des Alaufstiegs zu entwickeln. Auf die Sitzungsvorlage 0121/005-1 wird verwiesen.

## **I. Prozessbeschreibung**

*„Wie können die Verkehrsprobleme rund um den Alaufstieg zwischen der Tallage des Kochers in Unterkochen und dem Härtsfeld gelöst werden?“*

Mit dieser Leitfrage startete am 30.09.2022 ein mehrstufiges Beteiligungsverfahren.

Die zwei grundlegenden Zielsetzungen des Beteiligungsverfahrens sind die Herausarbeitung (bestenfalls) einer Vorzugsvariante der Stadt Aalen und der umgebenden Raumschaft für die Führung der zukünftigen Bundesstraße B 29a zwischen der B 19 und der BAB 7 einerseits sowie von Strategien für die Beeinflussung der Verkehrsentwicklung und Förderung umweltfreundlicher Mobilität in diesem Korridor inklusive konkreter Maßnahmen andererseits.

Der gesamte Prozess wurde dabei gemeinsam von den städtischen Ämtern Tiefbauamt und Amt für Umwelt, Grünflächen und umweltfreundliche Mobilität begleitet. Dabei lag der Fokus des Tiefbauamts auf der Herausarbeitung einer Vorzugsvariante für die Verbindung zwischen B 19 und BAB 7 und der des Amtes für Umwelt, Grünflächen und umweltfreundliche Mobilität auf der Förderung umweltfreundlicher Mobilitätsformen mit dem Ziel der Reduzierung des Kfz-Verkehrs im Korridor des Alaufstiegs.

Die aktive Beteiligung der Aalener Bürgerschaft während des gesamten Prozesses stand dabei im Fokus.

Begleitet wurde der Prozess von dem Verkehrsplanungsbüro Modus-Consult, Dr. Gericke - Karlsruhe und dem Büro raumkom, Prof. Monheim - Trier als unabhängige Experten. Die öffentlichen Veranstaltungen wurden durch „Klarheit durch Dialog, Karin Dutschmann“ - Ulm moderiert.

Nach Abschluss des Verfahrens soll Ende der ersten Jahreshälfte 2023 eine/mehrere Vorzugsvarianten an das Regierungspräsidium Stuttgart, den Partnern des Mobilitätspaktes sowie dem BmDV zur weiteren Untersuchung/Linienfindung übergeben werden.

### **1. Trassendiskussion**

#### Beteiligungsformate:

Die Bürgerbeteiligung für die Trassenfindung wurde mit einer 3-wöchigen Sammelphase gestartet, innerhalb derer alle interessierten Bürger\*innen und Prozessteilnehmer\*innen ihre Vorschläge mit Erläuterungen einbringen konnten. Diese Möglichkeit haben 115 Bürger\*innen ergriffen und ihre Vorschläge sowohl digital als auch analog eingereicht. Alle Vorschläge wurden am 07.11.2022 in der Festhalle Unterkochen öffentlich vorgestellt.

Im Anschluss waren vier Expertenrunden zu den Themen „Bürgerinitiative“, „Umweltverbund“, „Umweltschutz“ und „Motorisierter Verkehr“ angesetzt. Hier wurden die Zielsetzungen und Kriterien zur Bewertung innerhalb der Nutzwertanalyse (NWA), vorgestellt im folgenden Kapitel II, diskutiert und festgelegt. Zudem wurde die Gewichtung der Kriterien untereinander über eine schriftliche Abstimmung festgelegt.

Die gesammelten Ergebnisse sowie die NWA wurden am 30.01.2023 öffentlich in der Turnhalle Unterkochen vorgestellt.

Im Nachgang fanden nochmals Expertenrunden zur konkreten Bewertung von Trassenvarianten mit der Bürgerinitiative und dem Umweltschutz statt.

Alle Ergebnisse der öffentlichen Veranstaltungen wurden online auf der Internetseite der Stadt Aalen veröffentlicht. Ein Live-Mitschnitt des 30.01.2023 wurde auf dem YouTube-Kanal der Stadt Aalen öffentlich zugänglich gemacht. Ein wichtiges Ziel des Beteiligungsverfahrens ist, die Herleitung der Trassenvarianten auch für die Zukunft transparent darzustellen.

## **2. Umweltverbund**

### Beteiligungsformate:

#### a. Standardisierte Umfrage und Bürgerinformationsveranstaltung am 07.11.2022:

Für den Umweltverbund startete das Beteiligungsverfahren mit einer standardisierten Befragung, welche sowohl elf vorstrukturierte, geschlossene Fragen sowie die Möglichkeit für Freitextkommentare umfasste. Die Umfrage wurde sowohl in digitaler als auch in analoger Form zur Verfügung gestellt. Der Erhebungszeitraum erstreckte sich über drei Wochen vom 30.09.2022 bis zum 21.10.2022.

Insgesamt haben 573 Aalener\*innen an der Umfrage teilgenommen. Teilnehmende aus den Ortsteilen Unterkochen, Waldhausen und Ebnat waren dabei deutlich überrepräsentiert, was aufgrund der direkten Betroffenheit nicht verwundert. Zielsetzung der Umfrage war, Antworten auf Fragen zu individuellen Mobilitätsanforderungen zu finden, den Bedarf nach Verbesserungen im Angebot sowie zur grundsätzlichen Bereitschaft zu Verhaltensänderungen im täglichen Mobilitätsverhalten. Wichtigstes Ergebnis ist hierbei, dass obwohl im täglichen Mobilitätsverhalten die Nutzung eines PKWs deutlich dominiert, dicht gefolgt vom Fußverkehr, das klare Interesse besteht vom PKW auf Bus, Bahn und Rad umzusteigen. Die detaillierten Ergebnisse der Umfrage wurden am 07.11.2022 bei der ersten von zwei Bürgerinformationsveranstaltungen der Öffentlichkeit vorgestellt.

#### b. Workshop 1 Umweltverbund und Informationsveranstaltung am 30.01.2023:

Aufbauend auf den Ergebnissen der Umfrage wurde am 05.12.2022 zu einem vertiefenden Workshop eingeladen, bei dem insbesondere Maßnahmenvorschläge aus der Bevölkerung für Verbesserungen in den Mobilitätsformen des Umweltverbunds, also öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) sowie Fuß- und Radverkehr, für die Ortsteile Unterkochen, Ebnat und Waldhausen sowie zur Straßenraumgestaltung und Verkehrsberuhigung in den Ortsteilen aufgenommen wurden. Zudem wurden in direkter Zusammenarbeit mit dem städtischen Tiefbauamt die Kriterien zur Bewertung der Trassenvarianten mit den Teilnehmenden des Workshops diskutiert.

Der Workshop fand unter Beteiligung des Büros raumkom, Prof. Dr. Heiner Monheim und Lars Möller, statt und es beteiligten sich circa 40 Aalener\*innen.

Für die zweite öffentliche Bürgerinformationsveranstaltung am 30.01.2023 wurden dann die Ergebnisse der Umfrage sowie des ersten Workshops miteinander verknüpft und konkrete Umsetzungsziele abgeleitet. Diese Umsetzungsziele umfassen dabei alle Mobilitätsformen des Umweltverbundes (Schienenverkehr, Busverkehr, Seilbahn, Radverkehr und Fußverkehr) sowie die Themen Klimaschutz und Klimaanpassung sowie das Betriebliche Mobilitätsmanagement. Insgesamt wurden 22 Umsetzungsziele erarbeitet und vorgestellt.

### c. Workshop 2 Binnenmobilität und Verbesserungen im Radverkehr am 13.02.2023:

Basierend auf den erarbeiteten Umsetzungszielen wurden in einem weiteren öffentlichen Workshop am 13.02.2023 die Umsetzungsziele „Asphaltiertes Radwegenetz“ einerseits sowie die Ziele „Platzgewinnung für den Radverkehr durch ortsspezifische Lösungen“, „Attraktive Wegeverbindungen in den Quartieren durch ortsspezifische Lösungen“, „Sichere Wege zu Schulen und Kitas durch Beseitigung von Problemstellen“ und „Quartiersbusse mit eigenen Haltestellen und Fahrzeugen“ in den Fokus genommen.

Dabei wurden die Schwerpunkte einerseits auf konkrete und verortete Lösungen im Bereich der Binnenmobilität in den Ortschaften Ebnat, Waldhausen und Unterkochen sowie auf mögliche Radtrassen zur Verknüpfung dieser Ortschaften aber auch mit der Aalener Kernstadt andererseits gelegt. Dieser Workshop fand unter Beteiligung des Büros raumkom, Prof. Dr. Heiner Monheim und Lars Möller sowie des Radverkehrsbüros VAR+, Uwe Petry, statt und es beteiligten sich circa 30 Aalener\*innen.

### d. Weitere Schritte:

Aus den miteinander verknüpften Ergebnissen der Umfrage sowie der beiden Workshops sollten durch die Stadtverwaltung konkrete Maßnahmen zur Umsetzung der bereits zuvor definierten Umsetzungsziele erarbeitet und in Form einer Sitzungsvorlage zur Diskussion gestellt werden. Diese Maßnahmen, welche in Kooperation mit den Experten der Büros raumkom und VAR+ entstanden, liegen nun vor und werden im weiteren Verlauf der hier vorliegenden Sitzungsvorlage dargestellt, erläutert und zur Diskussion gestellt (siehe Abschnitt III).

## **II. Alaufstieg von der B19 zur BAB 7 - Trassendiskussion**

### Ergebnisse 1. Expertenrunden Trassendiskussion:

Während des Einreichungszeitraums wurden **insgesamt 115 Anregungen** in den Prozess aufgenommen. Die Vorschläge variierten zwischen „keine Veränderung der Bestandssituation“ bis hin zur großräumigen Umfahrung von Unterkochen. Um die Übersichtlichkeit zu gewährleisten, wurden die eingereichten Varianten nach Anschlusspunkten geclustert. Aus den eingegangenen Vorschlägen sind 27 Verläufe hervorgegangen, welche im Anschluss geclustert (Anschlusspunkte an der B 19 / L1084 / BAB 7) dargestellt und in einer öffentlichen Bürgerinformation der Bevölkerung vorgestellt wurden. Folgende Clustervarianten wurden am häufigsten eingereicht:

- Bestandsausbau (Cluster 1: 15/115 Einreichungen)
- Anschlusspunkt Kocherbrücke B19 bis Anschlusspunkt 3 (Cluster 30: 12/115 Einreichungen)
- Anschlusspunkt Kocherbrücke bis Anschlusspunkt 4 auf der L 1084 (Cluster 31: 11/115 Einreichungen)
- Anschlusspunkt Kocherbrücke bis Anschlusspunkt 5 (Cluster 32: 13/115 Einreichungen)
- Anschlusspunkt Römerkeller bis Anschlusspunkt 4 (Cluster 44: 14/115 Einreichungen)
- Anschlusspunkt Römerkeller bis Anschlusspunkt 5 (Cluster 45: 13/115 Einreichungen)

Alle Cluster sind in der Anlage „Varianten Trassendiskussion“ ersichtlich.

Weitere Einreichungen wurden frühzeitig ausgeschlossen, da sie entweder das Planungsziel „Anbindung der B 19 an die BAB 7 zwischen Oberkochen und Unterkochen“ verfehlen,

keine Alternative für den Schwerlastverkehr bieten oder topographisch und nach den Regelwerken offensichtlich nicht realisierbar sind.

Im Weiteren wurde jede verbliebene Variante in jeweils vier Untervarianten aufgeteilt. Aufgrund des hohen Schutzstatus der Flora-Fauna-Habitat Gebiete (FFH Gebiete) wurde jeweils ein Vorschlag mit und ohne Betroffenheit angesetzt. Zudem wurde in Trassen mit Tunnel und offene Trassenverläufe angesetzt.

Um schnell und nachvollziehbar die Fülle der verbliebenen Varianten zu gewichten, wurde die Methodik der Nutzwertanalyse angewandt. Hierbei werden allgemein verschiedene Alternativen anhand von Kriterien und Gewichtungen bewertet und verglichen. Die Gewichtung wurde aus den Meinungen der Prozessteilnehmer\*innen gebildet während die Bewertung der Trassen von dem externen Büro übernommen wurde. Die Aufsummierung aller Produkte eines Vorschlages ergibt so die mathematische Bewertung der Variante im Vergleich mit den anderen Varianten. Die NWA kann kein abschließendes Ergebnis liefern, da aufgrund der Simplifizierung weitere, eventuell wesentliche Punkte nicht in die Bewertung einfließen. Im weiteren Verfahren wurden die Varianten, welche besser als der Bestandsausbau abschneiden, weiter untersucht.

Folgende Bewertungskriterien wurden herangezogen:

1. Umwelt: FFH-Gebiete Betroffenheiten  
Die Beeinträchtigung von FFH-Gebieten wird anhand der Länge der Strecke ermittelt, die ein FFH-Gebiet durchquert oder berührt, gemessen in Meter. Sie soll im Vergleich der Planungsvarianten so gering wie möglich sein. Der beste Wert mit 20 Punkten (höhere Gewichtung aufgrund der europäischen Bedeutung) wird für die Planungsvariante erreicht, in der keine Durchquerung vorliegt. 0 Punkte wird für die größte Länge gewählt. Zwischenwerte bei FFH-Betroffenheit werden zwischen 10 und 0 Punkten linear ermittelt. Da nicht bekannt ist, ob eine Betroffenheit bei der Unterquerung eines FFH-Gebietes vorliegt, wird bei den entsprechenden Tunnelvarianten eine Maximalpunktzahl von 10 Punkten vergeben. Präzedenzurteile zu diesem Sachverhalt sind bis dato nicht bekannt.
2. Umwelt: geringer landschaftlicher Eingriff  
Die Beeinträchtigung der Landschaft fasst alle umweltfachlichen Aspekte aus Schutzgebieten, Landschaftsbild, Bodenschutz und Gewässer zusammen. Sie soll im Vergleich der Planungsvarianten so gering wie möglich sein. Der beste Wert wird mit 10 Punkten für die Planungsvariante erreicht, in der die Beeinträchtigung im Vergleich zu den anderen Planungsvarianten am geringsten ist.
3. Unterstützt positive innerörtliche Veränderung  
Die Bewertung fasst die Wirkungen auf die Verkehrsmenge in den Hauptverkehrsstraßen / Ortsdurchfahrten insbesondere hinsichtlich Schwerverkehr und generell dem Verkehrsaufkommen und die positiven Optionen für den Mensch, die Sicherheit, die Gestaltung und den Aufenthalt zusammen. Der beste Wert wird mit 10 Punkten für die Planungsvariante erreicht, in der die Verkehrsentlastung im Vergleich der Planungsvarianten am besten erreicht wird.
4. Geringe schalltechnische Wirkung auf besiedelte Gebiete  
Die Bewertung basiert auf der Abschätzung der Lärmbelastung anhand der Emissionen aus der Verkehrsmenge, dem Effekt der Schallausbreitung und der Nähe und Bedeutung schutzwürdiger Nutzungen. Der beste Wert wird mit 10 Punkten für die Pla-

nungsvariante erreicht, in der die Lärmbelastungen im Vergleich der Planungsvarianten am geringsten zu erwarten ist.

5. a. Angemessener Aufwand für technische Machbarkeit – Linienführung  
Die Bewertung basiert auf der Abschätzung des technischen Aufwands, der sich aus der Trassierung, Radien sowie aufwändigen Knotenpunktgestaltungen ergibt. Der beste Wert wird mit 10 Punkten für die Planungsvariante erreicht, in der der Aufwand im Vergleich der Planungsvarianten am geringsten ist.
5. b. Angemessener Aufwand für technische Machbarkeit – Bauwerke (Bürgervorschlag)  
Die Bewertung basiert auf der Abschätzung des technischen Aufwands, der sich aus der Länge der Neubaustrecke und der Länge für Tunnel-, Brücken- und Stützbauwerken ergibt. Nach diesem Kriterium kann auch der Bodenschutz über die Abschätzung der Versiegelung und der CO<sub>2</sub>-Abdruck der Baumaßnahme eingeordnet werden. Der beste Wert wird mit 10 Punkten für die Planungsvariante erreicht, in der der Aufwand im Vergleich der Planungsvarianten am geringsten ist.
6. Hohe Entlastungswirkung im Straßennetz  
Die Bewertung fasst die Wirkungen auf die Verkehrsmengen in den wichtigen und derzeit hoch belasteten Streckenabschnitten insbesondere in den Ortslagen und vor allem hinsichtlich Schwerverkehr zusammen, um daraus die Wirkungen hinsichtlich Luftschadstoffen und CO<sub>2</sub>-Ausstoß ableiten zu können. Der beste Wert wird mit 10 Punkten für die Planungsvariante erreicht, in der die relevanten Streckenabschnitte im Vergleich der Planungsvarianten am besten entlastet werden.
7. Hohe Verlagerungswirkung auf andere Verkehrsmittel  
Die Bewertung fasst die Wirkungen auf die Mobilität im Umweltverbund zusammen (Fuß, Rad, ÖPNV), wobei die Potenziale zur Angebotssteigerung durch die Variante gegenüber dem Bestand bewertet werden bzw. die Potenziale, die eine deutliche Steigerung der Nutzung dieser Verkehrsmittel ermöglichen. Der beste Wert wird mit 10 Punkten für die Planungsvariante erreicht, in der die Mobilität im Umweltverbund im Vergleich der Planungsvarianten am besten profitieren kann.
8. Geringe Auswirkungen auf Bestandsnetz in der Bauzeit (Bürgervorschlag)  
Die Notwendigkeit von Streckensperrungen während der Bauzeit ist so gering wie möglich zu halten, sodass Planungen mit Überlagerung von bestehender Straße und geplanter Straße nachteilig sind. Der beste Wert wird mit 10 Punkten für die Planungsvariante erreicht, in der die geringsten Überlagerungen erforderlich sind.
9. Umwelt: Betroffenheiten Wildtierkorridor (Bürgervorschlag)  
Die Beeinträchtigung des Wildtierkorridors wird anhand der Länge der Strecke ermittelt, die den Korridor gemäß Plandarstellung der LUBW durchquert oder berührt, gemessen in Meter. Sie soll im Vergleich der Planungsvarianten so gering wie möglich sein. Der beste Wert mit 10 Punkten wird für die Planungsvariante erreicht, in der keine Durchquerung vorliegt.

### Ergebnisse 2. Expertenrunden Trassendiskussion

Alle Varianten, die in der NWA besser als der Bestand bewertet wurden, wurden im weiteren Verfahren mit den Expertenrunden „Bürgerinitiative“ und „Umweltschutz“ auf positive und negative Aspekte untersucht. In den finalen Auswertungen sind 14 Varianten besser als der Bestandsausbau bewertet. Diese wurden im weiteren Verfahren auf 9 verdichtet. Die entfallenen Varianten sind den im Prozess verbliebenen sehr ähnlich und erbringen keinen ersichtlichen Mehrnutzen.

Die Anfangs- und Endpunkte der Trassen stellen eine Mittellage dar und können um mehrere hundert Meter variieren. Im aktuellen Planungsstand kann dies nicht näher spezifiziert werden. Auch über die Ausprägung der Knotenpunkte kann aktuell keine Aussage getätigt werden. Im Laufe der Bewertung wurde großer Wert auf Richtlinienkonformität gelegt. Bundes- und Landesbehörden hatten in der Vergangenheit mehrfach betont, dass nur richtlinienkonforme Vorschläge in Betracht kommen. Des Weiteren kann der richtlinienkonforme Bestandsausbau nur unter sehr großen Eingriffen stattfinden. Sobald Ausnahmen oder Regelbeugungen für eine Variante notwendig werden, ist der Bestandsausbau gegenüber der neuen Variante wieder besser. Bei sämtlichen Tunnelbauwerken wird von einem geschlossenen Vortrieb im Bau ausgegangen.

Steckbriefe der 9 Cluster:

#### Cluster 1.2: Bestandsausbau als Tunnel

- + Variante des Bestandsausbaus
- + Über Tunnel kann eine Verbindung der Ortsteile in Unterkochen erfolgen
- + Keine FFH-Betroffenheit und die Naturschutzgebiete können weiter zusammengeführt werden.
- Es gibt einen Beschluss des Ortschaftsrats gegen den Bau eines Kreisverkehrs.
- Die Anwohnerschaft ist gegen den Ausbau der Straße.
- Die Verbindungen zwischen den Ortsteilen werden vor allem für eingeschränkte Menschen immer schwerer.
- Die steigende Verkehrsmenge führt zu mehr Verkehrslärm.
- Der Tunnelmund würde das Ortsbild in Unterkochen wesentlich beeinträchtigen.
- Die vorgeschriebenen Radien und Querneigungen können im Ort nicht eingehalten werden.
- Der Verkehrsfluss wird stark eingeschränkt.
- Der Verkehr geht weiterhin durch Unterkochen.
- Die Anschlusssituation an die B 19 ist über die Rampen weiterhin unzureichend.
- Die Länge von 5.000 m führt zu deutlichen Kostensteigerungen.
- Der Eingang in Unterkochen würde deutlich in das Ortsbild eingreifen.

#### Cluster 19.1: Offene Führung als Südumgehung von Unterkochen.

- + Offen geführte Trasse, die kein FFH-Gebiet berührt.
- + Die Variante befindet sich Nahe der Bestandstrasse.
- Verhinderung der Gebietsentwicklung im Süden von Unterkochen (Steinschelle).
- Doppelte Belastung durch Verkehrslärm für den südlichen Teil Unterkochens.
- Massiver Eingriff in die Hangsituation und in angrenzende Gebiete.
- Viele Schutzgebiete werden zerstört oder zumindest beeinträchtigt.
- Die fußläufige Erreichbarkeit des Waldes wird verhindert.
- Verlagerung des Verkehrslärms von der Ebnater Steige auf die bisherigen Außengebiete.
- Kocher, Kreisstraße sowie Bahnlinie muss überquert werden.
- Die Probleme der technischen Umsetzbarkeit des Bestandsausbaus bleiben bestehen.
- Durch die Tangierung der Bestandstrasse kann diese nicht erhalten werden.
- Komplette Durchschneidung Wildtierkorridor.

Cluster 19.2: Tunnel im Süden von Unterkochen ohne FFH-Betroffenheit

+/- Ortsnahe Lösung

+ Kurze, offen geführte Trasse.

+ Umgehung des FFH-Gebietes.

- Verhinderung der Gebietsentwicklung im Süden von Unterkochen.

- Kocher, Kreisstraße sowie Bahnlinie muss überquert werden.

- Der Tunnelmund wird das Landschaftsbild dominieren.

- Aufgrund der Steigung im Tunnel ist dies das längste Bauwerk.

Cluster 19.4: Tunnel im Süden von Unterkochen mit FFH-Betroffenheit

Dieselben Argumente wie Cluster 19.2.

+ Aufgrund der Unterquerung des FFH-Gebietes bessere Kurvenlage des Tunnels.

- Unklare Konsequenzen mit FFH-Gebiet.

Cluster 32.1: Offene Führung nach der Kochertalbrücke als Südumgehung von  
Unterkochen

+ Längere Streckenführung kann bereits zur Höhenentwicklung genutzt werden.

+ Variante ohne direkte Berührung FFH-Gebiet.

- Doppelte Belastung durch Verkehrslärm für den südlichen Teil Unterkochens.

- Massiver Eingriff in die Hangsituation und in angrenzende Gebiete.

- Verlagerung des Verkehrslärms von der Ebnater Steige auf die bisherigen Unterkochener  
Randgebiete.

- Der Anschluss ist aufgrund des spitzwinkligen Aufeinandertreffens der Straßen sehr  
kompliziert.

- Die Bestandstrasse kann aufgrund der unterschiedlichen Höhengewinnung nicht genutzt  
werden.

- Durch die Tangierung der Bestandstrasse kann diese nicht erhalten werden.

- Komplette Durchschneidung Wildtierkorridor.

Cluster 32.2 Tunnel außerhalb des FFH-Gebietes mit Anschluss nach der Kochertalbrücke

+ Variante ohne direkte Berührung FFH-Gebiet.

+ Längere Streckenführung kann bereits zur Höhenentwicklung genutzt werden (kurzer  
Tunnel).

+ Der Tunnel kann zur Lärmverminderung beitragen.

+ Kocher, Eisenbahn und Kreisstraße sind bereits gequert.

- Doppelte Belastung durch Verkehrslärm für den südlichen Teil Unterkochens.

- Der Tunnelmund wird das Landschaftsbild dominieren.

- Die längere offene Führung betrifft viele kleinere Schutzgebiete.

Cluster 32.3: Offene Führung über den Römerkeller

+ Offene Führung ohne direkte Betroffenheit von bewohnten Gebieten.

+/- Gemarkungsfläche von Oberkochen wird beplant.

- Offene Durchschneidung des FFH-Gebietes.

- Große Waldgebiete müssen gerodet werden.

- Schutzgebiete am Römerkeller werden großflächig zerstört oder betroffen sein.

- Großräumige Eingriffe in die bestehende Topographie und Waldwege.

- Komplette Durchschneidung Wildtierkorridor.



- Großflächiger Grunderwerb erforderlich.
- Trassen ohne FFH-Gebiet-Durchkreuzung wurden nachgewiesen.
- Offene Führung durch Wasserschutzzone 1 im Bereich Römerkeller.

Cluster 32.4: Tunnel südlich der Kochertalbrücke mit einer möglichst kurzen Anbindung durch FFH-Gebiet

- + Vorzugsvariante aus der Expertenrunde „Umweltschutz“.
- + Kurzer Eingriff in offener Bauweise.
- + Wenig Betroffenheiten im Umweltschutz.
- + Kocher, Eisenbahn und Kreisstraße sind bereits gequert.
- Querung des FFH-Gebietes (bergmännisch/geschlossen).
- Komplexe Anbindungssituation aufgrund enger Platzverhältnisse.

Cluster 45.4 Tunnel über den Römerkeller

- + Vorzugsvariante aus der Expertenrunde „Bürgerinitiative“.
- + Kürzeste direkte Unterquerung des FFH-Gebietes.
- + Trasse mit größtem Abstand zu Unterkochen.
- +/- Gemarkungsfläche von Oberkochen wird beplant.
- Schlechteste Variante aus der Sicht der Expertenrunde „Umweltschutz“.
- Direkte Betroffenheit des Römerkellers.
- Massiver Eingriff in die empfindlichen Schutzgebiete für Pflanzen und Tiere außerhalb von FFH-Gebieten.
- Offene Führung durch Wasserschutzzone 1 im Bereich Römerkeller.

Die Cluster sind in der Anlage „Cluster der engeren Wahl“ ersichtlich.

Das Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung ist unter folgendem Link abrufbar:

[www.aalen.de/albaufstieg.187881.25.htm](http://www.aalen.de/albaufstieg.187881.25.htm)

Trassendiskussion: Risikoanalyse und Zeithorizonte:

Aufgrund des aktuellen Planungsstandes können die meisten Detailfragen derzeit nicht abschließend geklärt oder untersucht werden. Hierzu gehören unter anderem die Festlegung der Entwurfsklasse der zu planenden Straße sowie Erkenntnisse bezüglich der Querung von FFH-Gebieten ober- und unterirdisch.

Im Bundesverkehrswegeplan 2030 steht der Neu-/Ausbau der B 29a im vordringlichen Bedarf mit voraussichtlichen Kosten von 25,4 Millionen Euro. Die Hürden, sowohl städtebaulich als auch naturschutzrechtlich, werden als hoch angegeben.

Weiter muss die Aalener Vorzugsvariante in einer Kosten-Nutzen-Analyse bewertet werden.

Für die oben genannten Linienführungen wurde im weiteren Verfahren eine Verkehrsmengenbewertung anhand des Verkehrsentwicklungsplans 2035 vorgenommen (Anlage „Verkehrsmengenbewertung“). Diese ergibt, dass nur die Schließung der bestehenden L 1084 zu einer Entlastung der Ortsdurchfahrt Unterkochen führen wird. Sollte eine Tunnelösung präferiert werden, so ist dies jedoch unwahrscheinlich, da die Schwerlaststrecke höchstwahrscheinlich nicht durch einen Tunnel geführt werden kann. Zudem ist bei einem Tunnelbau eine Ersatz- und Umleitungsstrecke für den Fall einer Sanierung, Havarie oder Reinigung zwingend erforderlich.

### Vorschlag Vorzugsvariante der Stadt Aalen:

Die Stadtverwaltung Aalen schlägt das Cluster 32.4 als Vorzugsvariante vor.

Der Anschluss an die B 19 erfolgt südlich der Kochertalbrücke. Dies hat den Vorteil, dass sowohl der Kocher, die Eisenbahnstrecke als auch die Kreisstraße bereits gequert sind.

Folgend wird die neue Straße vertunnelt und unterirdisch bis an den Anschluss der bestehenden B 29a geführt.

Bei dieser Variante ist eine größtmögliche Entlastung für die Ortsdurchfahrt Unterkochen zu erwarten und die Gemarkung von Oberkochen nur minimal betroffen. Durch die Tunnelösung wird nur sehr wenig Fläche neu versiegelt, wodurch der europäische Wildtierkorridor unberührt bleibt und bestehende landwirtschaftliche Wege erhalten werden können.

Mit der vorgeschlagenen Trasse kann eine ortsdurchfahrtsfreie, richtlinienkonforme Verbindung zwischen dem Oberzentrum Ulm und dem Mittelzentrum Aalen realisiert werden. Für die Entlastungswirkung in Unterkochen muss mit der Eröffnung der neuen Trasse die bestehende L 1084 für den MIV gesperrt werden. Diese kann im Weiteren für den ÖPNV, den Schwerlastverkehr und Radverkehr genutzt werden.

### **III. Ziele & Maßnahmen zur Förderung umweltfreundlicher Mobilität**

Ziel des Beteiligungsprozesses war es, ein Paket von konkreten Maßnahmen zu entwickeln, wie der motorisierte Individualverkehr im Korridor zwischen Aalener Tallage am Kocher und dem Härtsfeld möglichst vermieden oder auf umweltfreundliche Verkehrsarten verlagert werden kann. Basis für die hier aufgeführten Maßnahmen sind einerseits die bereits auf den Ergebnissen der Umfrage sowie des ersten Workshops erarbeiteten Umsetzungsziele sowie den Ergebnissen des zweiten Workshops zu Binnenmobilität in den Ortsteilen und möglichen Fahrradtrassen auf das und vom Härtsfeld. Neben den Mobilitätsformen des Umweltverbundes, nämlich öffentlicher Verkehr (siehe 1.), Radverkehr (siehe 2.) und Fußverkehr (siehe 3.) wurden auch Maßnahmen im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements (siehe 4.) und des Klimaschutzes allgemein (siehe 5.) entwickelt. Neu hinzugekommen sind Maßnahmen im Bereich der Binnenmobilität (siehe 6.) sowie der begleitenden Öffentlichkeitsarbeit (siehe 7.). Diese beiden weiteren Aspekte resultieren direkt aus den Ergebnissen des zweiten Workshops am 13.02.2023 und ergänzen die zuvor definierten Umsetzungsziele.

Neben der Zuordnung zu den übergeordneten Kategorien (öffentlicher Verkehr, betriebliches Mobilitätsmanagement, etc.) und den bereits bekannten Umsetzungszielen (siehe auch Anlage 2) ist für jede Maßnahme der zu erwartende Umsetzungshorizont in kurz-, mittel- oder langfristig sowie die zu erwartenden Kosten in € (bis ca. 99.000 €), €€ (100.000 € bis ca. 999.000 €) oder €€€ (> 1.000.000 €) dargestellt.

## 1.: Öffentlicher Verkehr:

Zum öffentlichen Verkehr zählen sowohl Bus- als auch Schienenverkehr.

Nr.	Umsetzungsziel	Maßnahmen	Umsetzungs-horizont	Zu erwartende Kosten
1.1	Neue Haltepunkte in Aalen-Süd und Oberkochen-Süd im Schienenverkehr für ein „S-Bahn“-ähnliches Netz	Wird im Rahmen des Mobilitätspaktes Aalen-Heidenheim sowie der Ergänzungsstudie zum Schienenkorridor Stuttgart-Nürnberg des Ostalbkreises bearbeitet. Haltepunkte gelten als gesetzt. Die Stadt Aalen unterstützt diese Entwicklung mit Nachdruck.	langfristig durch die beteiligten Träger	Bund und Deutsche Bahn ggf. Kommune, öffentliche Erschließung Sache der Kommune
1.2	Ausbau der Brenzbahn	Wird im Rahmen des Mobilitätspaktes Aalen-Heidenheim, der Ergänzungsstudie zum Schienenkorridor Stuttgart-Nürnberg und der Regio-S-Bahn Donau-Iller in Zusammenarbeit mit der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) bearbeitet. Die Stadt Aalen unterstützt diese Entwicklung mit Nachdruck.	langfristig durch die beteiligten Träger	Bund und Deutsche Bahn

Erläuterungen:

Beide Maßnahmen werden bereits im Rahmen der etablierten Zusammenarbeit mit Land, Kreis, Nachbarkommunen, NVBW und Regio-S-Bahn Donau-Iller bearbeitet.

Nr.	Umsetzungsziel	Maßnahmen	Umsetzungs-horizont	Zu erwartende Kosten
1.3	Seilbahn als ortsangepasste Lösung prüfen	Beauftragung einer Potentialuntersuchung für eine Seilbahn im Korridor des Albauftiegs. Besonders zu vertiefende Punkte: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Lage: mögliche Verbindungen &amp; Querverbindungen inklusive Andienung</li> <li>- Funktion: Personen-, Güter-, Fahrradbeförderung</li> <li>- Leistungsfähigkeit</li> <li>- Umweltbedingungen</li> <li>- Wirtschaftlichkeit</li> </ul>	Studie: mittelfristig Umsetzung: langfristig	Studie: € Umsetzung: €€€

1.4	Schrägaufzug als Aufstiegshilfe für die Radtrasse „Glassteige“	Beauftragung einer Potentialuntersuchung eines Schrägaufzugs für die Glassteige (vgl. 2.5.2)	Studie: kurzfristig Umsetzung: mittelfristig	Studie: € Umsetzung: €€€
-----	--	--	---	-----------------------------

Erläuterungen:

Maßnahme 4 „Schrägaufzug“ wurde im Rahmen des zweiten Workshops erarbeitet. Die Glassteige ist eine der möglichen Radrouten zur Verbindung von Unterkochen und Ebnat. Ein Lösungsansatz zur Überwindung der starken Steigung von teils > 20 % ist die Installation eines technischen Bauwerks in Form eines Schrägaufzugs, ähnlich der Zahnradbahn „Zacke“ in Stuttgart, in welchem Fahrräder über die Steigung transportiert werden können. Die Glassteige wird in der Kategorie „Radverkehr“ noch einmal aufgenommen. Der Schrägaufzug selbst stellt ein öffentliches Verkehrsmittel dar.

Nr.	Umsetzungsziel	Maßnahmen	Umsetzungshorizont	Zu erwartende Kosten
1.5	Einführung eines 15-Minuten Taktverkehrs zwischen Tallage und Härtsfeld	Forderung der Stadt Aalen an den Kreistag im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Ostalbkreis	kurzfristig	(Aufgaben-träger Ostalbkreis), evtl. Beteiligung der Stadt Aalen und von Unternehmen
1.6	Schaffung eines attraktiven Ticketsystems im ÖPNV	Überprüfung ergänzender Zuschussmaßnahmen in Abhängigkeit vom 49 €-D-Ticket	kurzfristig	Mögliche Zuschussmaßnahmen: €€
		Erneute Forderung an den Kreistag zur Vereinfachung des Ticketsystems, insb. bezüglich der Zonengestaltung	Forderung: kurzfristig, Umsetzung durch Ostalbkreis	(Aufgabenträger Ostalbkreis)
1.7	Kurzfristige Umstellung der Busflotte auf E-Fahrzeuge	Aufforderung an Ostalbkreis und Busunternehmen bei der Neubeschaffung von Fahrzeugen auf E-Fahrzeuge zu setzen.	kurzfristig	(Ostalbkreis und Busunternehmen)

		EU-Förderung zur Beschaffung von E-Bussen (Infoweitergabe & Unterstützung erfolgt bereits über OAK)	kurzfristig	-
		Aufforderung an die Busunternehmen insb. für zukünftige Strecken ihre Busformate zu überprüfen über die Wirtschaftsförderung	kurzfristig	(Ostalbkreis und Busunternehmen)
1.8	Neue ÖPNV-Haltestelle am Park & Ride Parkplatz an der Anschlussstelle zur A7 in Ebnat	Zustimmung des Ostalbkreises als Aufgabenträger für den ÖPNV zur Linienänderung einholen	kurzfristig	(Aufgabenträger Ostalbkreis)
		Aufnahme der Haltestelle in das Bauprogramm des Landes	mittelfristig	€€
1.9	Höhere Qualität der Bushaltestellen	Bearbeitung im Rahmen des barrierefreien Ausbaus der Stadt Aalen	mittelfristig	€€
1.10	Kostenlose Fahrradmitnahme im Bus ohne Anzahlbeschränkung	Untersuchung von best practice Beispielen für die verbesserte Fahrradmitnahme in Bussen sowie Fördermöglichkeiten durch die Stadtverwaltung	kurzfristig	€
		Empfehlungen an die Busunternehmen zur Umsetzung und ggf. Förderung über die städtische Wirtschaftsförderung	kurzfristig	€
		Städtischer Zuschuss für die Radbeförderung (analog Umweltkarte)	kurzfristig	€€
1.11	Etablierung von Werks-	Initiative der Stadt-	Initiative	€

	bussen im Rahmen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements	verwaltung im Rahmen des Mobilitätspaktes Aalen-Heidenheim	kurzfristig, Umsetzung obliegt Unternehmen	
1.12	Quartiersbusse mit eigenen Haltestellen und Fahrzeugen	Forderung der Stadt Aalen an den Ostalbkreis als Aufgabenträger ÖPNV Quartiersbusse einzurichten. Zunächst in den Ortschaften Ebnat, Unterkochen und Waldhausen, später Übertragung auf das gesamte Stadtgebiet.	kurzfristig	(Ziel Aufgabenträger Ostalbkreis)
		Beauftragung eines Gutachtens zur Einführung von Quartiersbussen zunächst im Korridor. Konkrete Vorschläge aus den Workshops sollen Berücksichtigung finden.	kurzfristig	€€
		Einholen von Angeboten zur Einrichtung eines Quartiersbusystems mit besonderem Fokus auf <ul style="list-style-type: none"> <li>- Streckenführung</li> <li>- Haltestellen</li> <li>- Fahrzeuge</li> <li>- Takt</li> <li>- Integration in den bestehenden Taktverkehr.</li> </ul> Konkrete Vorschläge aus den Workshops sollen Berücksichtigung finden.	mittelfristig, nach Eingang Gutachten	€
		Umsetzung des Quartiersbussystems im Korridor durch externen Dienstleister	mittelfristig, nach Eingang Angebote	€€€ (Ostalbkreis/ Stadt Aalen)
		Übertragung des Systems auf das gesamte Stadtgebiet	langfristig	€€€ (Ostalbkreis/ Stadt Aalen)

Erläuterungen:

zu Maßnahme 1.6: „Ticketsystem“:

Der Ostalbkreis ist in seiner Funktion als Aufgabenträger für den ÖPNV als auch für die Preisgestaltung sowie die Gestaltung des Zonensystems zuständig. Durch den Zusammenschluss der verschiedenen Busunternehmen zum Verkehrsverbund OstalbMobil hat sich ein kleinteiliges Zonensystem mit jeweils zoneneigenen Ticketpreisen entwickelt, welches im Sinne einer Harmonisierung der Fahrpreise und der Vereinheitlichung für das Geltungsgebiet dringend überarbeitet werden muss.

zu Maßnahme 1.7: „E-Busse“:

Die Europäische Union hat ein Förderprogramm für die Neuanschaffung von E-Fahrzeugen im ÖPNV aufgelegt. Die Firma OVA hat über dieses Förderprogramm bereits einen positiven Förderbescheid über die Förderung von insgesamt 20 Elektrobussen in der Neuanschaffung in den Jahren 2023, 2024 und 2025 erhalten. Für die weiteren Busunternehmen im Bereich der Aufgabenträgerschaft des Landkreises unterstützt dieser die Unternehmen direkt bei Antragstellung und durch Informationsweitergabe.

zu Maßnahme 1.12 „Quartiersbusse“:

Quartiersbusse stellen ein Zusatzangebot im ÖPNV dar, welches den regulären Linienverkehr im ÖPNV ergänzt. Im Gegensatz zum Linienverkehr bedienen Quartiersbusse nicht in erster Linie die direkten Verbindungen auf den Hauptverkehrsachsen. Die Routen gehen vielmehr tief in die Wohnquartiere und erschließen somit feingliedriger als der Linienverkehr, indem sie die Fahrgäste in ihren Wohnquartieren abholen. Als Fahrzeuge kommen vor allem Klein- und Midibusse zum Einsatz, um auch die kleineren Straßen in den Wohngebieten bedienen zu können.

Für den ÖPNV ist der Ostalbkreis Aufgabenträger. Bereits in anderen Kommunen des Ostalbkreises wurden Quartiersbusse vom Landkreis eingerichtet und mitfinanziert. In diesem Falle greifen die weiterführenden Maßnahmen, wie oben aufgeführt ab „Beauftragung eines Gutachtens“, mit der Stadt Aalen als Aufgabenträger.

Im Rahmen des zweiten Workshops wurden im Teil zur Binnenmobilität bereits konkrete Vorschläge für die Einrichtung von Haltestellen für einen Quartiersbus in Unterkochen genannt. Diese sind in der Anlage „Ergebnisse der Umfrage zur Umweltfreundlichen Mobilität im Korridor des Albaufstiegs“ zu sehen. Für Waldhausen wurde vorgeschlagen, dass ein Ringsystem mit den Waldhäuser Teilorten eingeführt wird. Die in den Workshops vorgeschlagenen Details sollen sowohl bei der Erstellung des Gutachtens als auch bei der Einholung von Angeboten mit berücksichtigt werden.

## 2: Radverkehr:

Nr.	Umsetzungsziel	Maßnahmen	Umsetzungs- horizont	Zu erwartende Kosten
2.1	Stadtweiter Ausbau von Leihräderstationen inklusive Lastenrädern	Einholen von Angeboten externer Dienstleister für ein quartiersbezogenes System von Leihrädern, Leihpedelecs und Leihlastenpedelecs.	kurzfristig	€ (Umsetzung)
2.2	Bessere Verknüpfung zwischen Rad und ÖPNV durch neue Abstellmöglichkeiten	Umsetzung im Rahmen des Projekts „Fahrradabstellmöglichkeiten an Bushaltestellen“ der Stadt Aalen. LGVFG Förderprojekt Vorschläge aus den Workshops sollen mit berücksichtigt werden.	mittelfristig	€€
2.3	Platzgewinnung für den Radverkehr durch ortsspezifische Lösungen	Beauftragung von quartiersbezogenen Radverkehrskonzepten für Ebnat, Waldhausen und Unterkochen unter besonderer Berücksichtigung des Radverkehrs im Binnenverkehr (bspw. Fahrradstraßen und Fahrradzonen, welche eine gleichberechtigte Führung des Radverkehrs auch in Tempo 30-Zonen ermöglichen, Erschließung der Schule, Arbeits- und Einkaufsschwerpunkte, etc.) Die Vorschläge aus den Workshops sollen Berücksichtigung finden.	kurzfristig	Konzept: € Umsetzung: €€- €€€
		Aufforderung durch die Stadt Aalen an das Land Baden-Württemberg als Aufgabenträger im Radverkehr an Landesstraßen einen durchgängigen Radweg an der L1076 zu ergänzen mit Anschluss in den Ort.	kurzfristig	€
		Ebnat: Teilrückbau der Ortsdurchfahrt (Jurastraße)	mittelfristig bis langfris-	€€€



			tig	
2.4	Asphaltiertes Radwegenetz zwischen Waldhausen, Ebnat, Unterkochen, Oberkochen und der Innenstadt	Beauftragung für detaillierte Prüfung eines Radnetzes zwischen der Tallage und dem Härtsfeld unter Berücksichtigung aller vorhandenen Wegeverbindungen. Kriterien: - Direktheit/ Umwegigkeit - Steigung - Potential - notwendige bauliche Veränderungen - Wintertauglichkeit - Breite - Konflikt- und Gefahrenpunkte - Schutzgebiete - Kosten - Eigentumsverhältnisse - Bürgerrückmeldungen - Attraktivität - soziale Kontrolle	kurzfristig	Konzept: €€ Umsetzung: €€€

#### Erläuterungen:

Zu Maßnahme 2.3: „Platzgewinnung für den Radverkehr“:

Im Rahmen des Workshops zur Binnenmobilität wurde für Waldhausen vorgeschlagen, eine Fahrradstraße als Ring mit einem Stich zur Ortsmitte sowie die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit für Pkw auf Hauptverkehrsstraßen umzusetzen. Diese Entwicklung einer solchen Fahrradachse als Ringroute, könnte damit sowohl nördlich als auch südlich eine sichere Alternative zur L1080 besonders für unsichere Radfahrende bieten. Einen Handlungsbedarf stellt dabei der Lückenschluss auf der L1076 im Bereich zwischen der Beurener Straße und der Deutschordenstraße dar. Innerhalb von Waldhausen sollte daher auch die Deutschordenstraße für den Alltagsradverkehr gesichert und ertüchtigt werden. In Ebnat soll die Jurastraße für den Radverkehr aufgewertet werden. Als mögliche Fahrradstraßen werden in Ebnat die Hirschstraße und Ringstraße sowie in Waldhausen die Albstraße, die Härtsfeldstraße sowie die Kapfenburg- und Hochburgstraße für geeignet erachtet.

Für Unterkochen wurde auf die Problematik des Lkw-Verkehrs hingewiesen und angeregt, den „Schwarzen Weg“ zu entwickeln, der allerdings teilweise über Privatgelände führt.

Zu Maßnahme 2.4: „Asphaltiertes Radwegenetz“:

Im Rahmen des Beteiligungsprozesses wurde deutlich, dass dem Ausbau der Radinfrastruktur eine sehr große Bedeutung für den Albaufstieg zugemessen wird. Daher wurde das Umsetzungsziel eines asphaltierten Radwegenetzes zwischen der Aalener Innenstadt sowie

den Ortsteilen Unterkochen, Ebnat, Waldhausen sowie der Stadt Oberkochen formuliert, so dass über ein Netz jeweils gute Verbindungen gegeben sind. Die Asphaltierung resultiert aus den Ansprüchen an die Trassen, allwettertauglich sowie ganzjährig befahrbar zu sein. Zudem sollen die Wege eine Mindestbreite von 2,5 Metern aufweisen. Erklärtes Ziel ist es, hierbei auf bereits bestehenden Wegen aufzubauen, diese zu ertüchtigen, auszubauen und/oder befahrbar zu machen bzw. zu ergänzen, nicht jedoch neue Wege zu planen. Dies ist auch deswegen wichtig, da alle Radverkehrstrassen zwischen der Tallage und dem Härtsfeld sowie auch von Ebnat nach Oberkochen durch besonders schützenswerte FFH-Gebiete führen. Folglich sind entsprechende FFH-Prüfungen bei der zuständigen Naturschutzbehörde notwendig. Für jeglichen Eingriff in ein FFH-Gebiet ist eine Variantenprüfung verschiedener Möglichkeiten, in diesem Fall Radtrassen vorgeschrieben, sodass es zu diesem Zeitpunkt schlicht nicht möglich ist zu sagen, welche der möglichen Trassen genau genehmigt wird. Daher sollen die Wege in Varianten entwickelt und geprüft werden, um zu realisierbaren und bestmöglichen Ergebnissen zu kommen.

Neben der vorgeschriebenen FFH-Variantenuntersuchung sind weitere Kriterien für die Bewertung der Tauglichkeit einer Radroute von der Tallage auf das Härtsfeld und wieder zurück besonders wichtig. Eines der wichtigsten Kriterien ist hierbei die Steigung, die der\*die Radfahrer\*in rauf wie runter überwinden muss. Dabei sind stärkere Steigungen im Punkt Sicherheit vor allem bergab, im Punkt Komfort vor allem bergauf relevant. Die Kriterien für die Steigungsempfindlichkeit nach dem Stand der Technik (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA 2010) sind einzuhalten (siehe Abbildung 1). Gemäß ERA würden jedoch alle Strecken mit Ausnahme der Schätteretrasse mit 2,5 % Steigung ausgeschlossen werden. Es wird aber davon ausgegangen, dass mit Blick auf den stark steigenden Anteil der Pedelec-Nutzenden, dieser Prozentsatz möglicherweise leicht erhöht werden könnte.

Als eine Variante kann zur Steigungsüberwindung auch eine Spindel, wie diese z. B. bei Baumwipfelpfaden häufig verwendet wird, zum Einsatz kommen. Die ist jedoch nur mit einem erheblichen investiven Aufwand verbunden und sollte ebenso touristische Zwecke erfüllen.

Steigung [%]	max. Länge der Steigungsstrecke [m]
10	20
6	65
5	120
4	250
3	> 250

Abbildung 1 - FGSV ERA | max. Länge als Einsatzgrenze von Steigungen

Entsprechend der Erfahrungen des Planungsbüros VAR+ sind die in der Tabelle (Abbildung 2) genannten Kriterien entsprechend zu gewichten und zur näheren Beurteilung der Vorzugstrasse heranzuziehen. Weiteren Kriterien sind in der Beschreibung zu Maßnahme 2.4 nachzulesen. Dabei ist zu beachten, dass die Kriterien unterschiedlich zu gewichten sind.

Grundsätzlich ist die erforderliche Baurechtschaffung (Grunderwerb und Naturschutzrecht) zu beachten.

Kategorie A Faktor 3	Kategorie B Faktor 2	Kategorie C Faktor 1,25
I. Direktheit	V. Attraktivität	IX. Knotenpunktdichte
II. Grunderwerb	VI. Breite	X. Kosten
III. Potenzial	VII. Interaktion	XI. Oberflächenbeschaffenheit
IV. Reisezeitverluste	VIII. Schutzgebiete	XII. Soziale Kontrolle

Abbildung 2 - Kriterien zur Abwägung verschiedener Streckenvarianten für den Radverkehr | Quelle VAR+

Folgende Tabelle zeigt auf, welche Trassen in den Workshops herausgearbeitet wurden und daher in die gesamthafte Netzbetrachtung besonders, aber nicht ausschließlich einfließen. Daher sind die bei „Maßnahmen“ aufgeführten Punkte, Punkte, die zur Erreichung des gewünschten Zieles beitragen können.

Nr.	Trasse	Pendler-/Famillenroute	Verbindung	Um-setzungs-horizont	Anmerkung
2.4.1	Wald-häuser Steige	Pendler-/Pedelecroute; Ziel: ohne Kfz-Verkehr	Unterkothen - Waldhausen/Ebnat	kurzfristig/ mittelfristig  Baulastträger ist der Kreis.	Kreisstraße, bereits asphaltiert, kurviger Streckenverlauf, schlechter Zustand. Daher Konflikte hinsichtlich Sicherheit zwischen Kfz- und Radverkehr im Bestand möglich.
2.4.2	Glassteige	Pendler-/Pedelecroute; hohe Steigung	Unterkothen -Ebnat	langfristig	Steiler Abschnitt, Technisches Bauwerk als Aufstiegs-hilfe notwendig (bspw. Schrägaufzug) vgl. 1.4
2.4.3	Schättere Trasse mit Maschinenweg ohne Nutzung des ehemaligen Eisenbahntunnels	Rad- und Wanderweg mit wassergebundener Decke	Aalen - Ebnat/ Waldhausen	mittelfristig	Konfliktbehaftet. Keine Tunnelöffnung wegen Artenschutz. An Waldhäuser Steige getrennt/ Verbindung notwendig, über Maschinenweg und Waldhäuser Steige (siehe 2.4.1). Radfahrtaugliche Strecke.
2.4.4	Radweg entlang der L 1080	Pendler-/Pedelecroute	Aalen - Waldhausen/Ebnat	langfristig durch das Land Baden-Württemberg als Baulastträger.	Kontrovers diskutiert; Radwegeneubau mit besonderer Steigungsüberwindung, in Teilen könnten parallel laufende Wirtschaftswege geprüft werden.

2.4.5	Radweg Ebnat/Oberkochen	Pendler-/Pederoute	Ebnat - Oberkochen	mittel-/langfristig in Zusammenarbeit mit Oberkochen, da Teilstrecke auf Oberkochener Gemarkung.	Wurde im Workshop nicht weiter vertieft; für die Erschließung der Firma Carl-Zeiss ist diese Verbindung jedoch von hoher Bedeutung.
2.4.6	Weißer Steige	Familienweg	Aalen - Waldhausen im Bestand/ Ebnat		Hier sind „verlorene Höhenmeter“ und ein Umwegfaktor von >2 vorhanden, der die Strecke für den Alltagsverkehr unattraktiv macht.
2.4.7	Radweg Unterkochen/Oberkochen	schnelle Radverkehrsverbindung	Unterkochen/Oberkochen	kurzfristig/mittelfristig in Zusammenarbeit mit Oberkochen, da Teilstrecke auf Oberkochener Gemarkung.	Bereits in Planung. Gradlinige Führung des Radverkehrs mit 4 m Breite.

Details zu den einzelnen Korridoren insbesondere in Bezug auf die Steigung siehe Anlage 3.

### 3: Fußverkehr:

Nr.	Umsetzungsziel	Maßnahmen	Umsetzungshorizont	Zu erwartende Kosten
3.1	Sichere und sichtbare Wege zu Schulen und Kitas durch Beseitigung von Problemstellen	Beauftragung Konzept zur Binnenmobilität der Ortsteile (vgl. 6.1), hier: Integration von Schul- und Kitawegen auch auf Basis der Ergebnisse des Workshops 2. - Beteiligung der Schulen und Kindergärten - Querungshilfen u.ä.	kurz- bis mittelfristig	Konzept: € Umsetzung: €€
3.2	Attraktive Wegeverbin-	Durchführung eines er-		

	dungen in den Quartieren durch ortsspezifische Lösungen (z.B. Querungsstellen)	neuten Fußverkehrschecks	mittelfristig	kostenlos
		Beauftragung Konzept zur Binnenmobilität der Ortsteile, hier: Fußverkehr. Danach Übertragung auf die weiteren Ortsteile und die Kernstadt.	kurzfristig	Konzept: € Umsetzung: €€€

Erläuterungen: Im Rahmen des zweiten Workshops wurden bereits durch die Teilnehmenden sehr konkrete Vorschläge für Verbesserungen in der Binnenmobilität eingebracht. Diese und weitere Vorschläge sollen in einem integrierten Konzept zur Binnenmobilität sowie zur Steigerung der Attraktivität insbesondere, aber nicht ausschließlich, der Ortsmitten der Ortsteile Waldhausen, Unterkochen und Ebnat aufgenommen und ergänzt werden (siehe auch Kapitel 4.6: Binnenmobilität). Ziel ist es, passgenaue Maßnahmen zu definieren, welche den Umweltverbund in der Binnenmobilität stärken, den Modal Split hin zu den umweltfreundlichen Mobilitätsformen verschieben und die Wohn- sowie Innenqualität der Ortschaften steigern. Die Beteiligung der Einwohner\*innen, wie bereits durch insbesondere den zweiten Workshop zur Binnenmobilität begonnen, soll dabei kontinuierlich weitergeführt werden.

#### 4: Betriebliches Mobilitätsmanagement:

Dem betrieblichen Mobilitätsmanagement kommt im Korridor des Alaubaufstiegs eine besondere Bedeutung aufgrund der umliegenden Gewerbe- und Industrieansiedlung zu. Arbeitgeber können dabei das Mobilitätsverhalten ihrer Mitarbeiter\*innen durch die Umsetzung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements direkt beeinflussen.

Nr.	Umsetzungsziel	Maßnahmen	Umsetzungshorizont	Zu erwartende Kosten
4.1	Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements, insb. - Zuschuss zum ÖPNV - Kostenlose Werksbusse - Jobrad - Infrastruktur für Fahrradfahrer*innen (bspw. Fahrradabstellanlagen, Kleiderspinde, Duschen, ...) - Gebühren für Pkw-Stellplätze	Initiative im Rahmen des Mobilitätspaktes Aalen-Heidenheim über die Wirtschaftsförderung der Stadt Aalen	kurzfristig	-
		Initiative im Rahmen der Aalener Erklärung (Klimaaktionsplan) wie bspw. Informationsveranstaltungen	kurzfristig	€
		Aktionsplan zum „Schulischen Mobilitätsmanagement“ SMM mit Erstellung von Mobilitäts-Schulwegplänen für den Rad- und Fuß- und ÖPNV)	kurzfristig	€
		Information über das Förderprogramm des Landes Baden-	kurzfristig	-

		Württemberg zu betrieblichen und behördlichen Mobilitätsmanagement B <sup>2</sup> M		
--	--	---	--	--

### 5: Klimaschutz:

Alle bereits in den vorherigen Kapiteln aufgelisteten Maßnahmen tragen, bei Umsetzung, bereits stark zum Klimaschutz und zur Umsetzung der Mobilitätswende bei. Dies ist insbesondere mit Blick auf das Aalener Ziel bis zum Jahr 2035 klimaneutral zu sein wichtig. Folgende Maßnahmen ergänzen den Klimaschutzcharakter der bereits genannten Maßnahmen und werden daher gesondert aufgeführt.

Nr.	Umsetzungsziel	Maßnahmen	Umsetzungs- horizont	Zu erwartende Kosten
5.1	Umsetzung Tempo 30, wo möglich	Bearbeitung im Rahmen der Aktualisierung des Lärmaktionsplans und im Zuge von Änderungen der StVO	mittelfristig	€
5.2	Straßenbäume in Ortschaften und, wo möglich, entlang der L1080 für bereits kurzfristig umsetzbare attraktive Wege	Planung und Umsetzung durch die Stadtverwaltung	mittelfristig	€
5.3	Stadtweiter Ausbau des Car-Sharing Angebots (Aufbau von Mobilitätspunkten, ggf. in Kombination mit Bike-Sharing)	Einholen von Angeboten externer Dienstleister inklusive der Aalener Stadtwerke für ein quartiersbezogenes System von Car-Sharing	mittelfristig	€€ (Umsetzung)
5.4	Ladepark für E-Autos an der Anschlussstelle A7 und der Tallage	Umsetzung durch Investoren	mittelfristig	€€/ -
5.5	Stadtweiter Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge	Beauftragung der Stadtwerke Aalen	mittelfristig	€€€ (Umsetzung)
5.6	Reduzierung und Verlagerung von Gütertransport insb. auf der „Ersten & Letzten Meile“	Beauftragung Konzept für die Erste & Letzte Meile unter Berücksichtigung von Kombibus, Lastenrad, Seilbahn	mittelfristig	Konzept: € Umsetzung: €€-€€€

Erläuterungen zu Maßnahme 5.1: „Tempo 30 Initiative“:

Im Rahmen des Workshops wurde von den Teilnehmenden für Waldhausen vorgeschlagen, die Höchstgeschwindigkeit für den motorisierten Individualverkehr auf den Hauptstraßen auf 30 Stundenkilometer zu begrenzen. Für Ebnat wurde vorgeschlagen, im Orts-

kern eine maximale Höchstgeschwindigkeit von 20 Kilometern pro Stunde einzuführen (bspw. als Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich).

6: Binnenmobilität:

Nr.	Umsetzungsziel	Maßnahmen	Umsetzungs- horizont	Zu erwar- tende Kos- ten
6.1	Integriertes Konzept mit vorgesehenen Einzelmaßnahmen.	Beauftragung Konzept zur Binnenmobilität sowie zur Straßenraumgestaltung der Ortsteile mit besonderer Berücksichtigung der Maßnahmenvorschläge aus dem zweiten Workshop. Darunter bspw.: - Aufwertung des öffentlichen Raums - Baumpflanzungen für Grünstrukturen (ggf. als vorgelagerte, temporäre Maßnahme mit Wanderbäumen) - Quartiersgaragen - Schaffung von neuen und Aufwertung von bestehenden Grünflächen - Gestaltung der Ortseingänge (siehe auch 2.4, 3.1, 3.2)	mittelfristig/ langfristig	Konzept: € Umsetzung: €€-€€€

Erläuterung: Die oben in der Tabelle aufgeführten Maßnahmen entstammen der konkreten Bearbeitung des Themas Binnenmobilität in den Teilorten Ebnat, Waldhausen und Unterkochen im Rahmen des zweiten Workshops. Diese aufzunehmen und, ergänzend mit weiteren Maßnahmen, in ein konkretes Handlungskonzept zu integrieren ist Ziel der hier beschriebenen Maßnahme „Konzeptbeauftragung Binnenmobilität & Straßenraumgestaltung“.

7: Kommunikation:

Nr.	Umsetzungsziel	Maßnahmen	Umsetzungs- horizont	Zu erwar- tende Kos-
-----	----------------	-----------	-------------------------	-------------------------

				ten
7.1	Marketingkonzept zur Information	Beauftragung Entwicklung eines umfassenden Direkt- und Dialogmarketingkonzeptes mit dem Ziel, Bürgerschaft und Unternehmen über bestehende sowie geplante / neu umgesetzte Angebote im Bereich der umweltfreundlichen Mobilität zu informieren und zur Nutzung anzuregen	kurzfristig	€€

**Erläuterung:**

Aalen verfügt bereits über tolle Angebote für Bürger\*innen, die ihre Wege mit dem Fahrrad, dem Bus oder zu Fuß zurücklegen möchten. Ebenso sind in dieser Vorlage weitere Maßnahmen dargestellt, welche die bereits bestehenden Angebote ergänzen, erweitern, verbessern oder ganz neue Angebote schaffen. Diese gilt es den Bürger\*innen aber auch den Unternehmer\*innen in der Region nahe zu bringen, sodass die Angebote allen bekannt sind und zum Ausprobieren reizen.

Hierfür gilt es ein Konzept für ein umfassendes Kommunikationsangebot zu entwickeln, welches die Aalener\*innen in ihrem Umfeld und für ihre Mobilitätsbedürfnisse abholt. In diesem Rahmen können beispielsweise ein Mobilitätsmanagement für Neubürger\*innen entwickelt werden, bei dem neu nach Aalen ziehende Menschen über die für sie relevanten Angebote an Rad- und Fußverbindungen, ÖPNV-Angeboten, Leihmöglichkeiten etc. informiert werden (Stichwort: Neubürgerpakete zur Mobilität). Wichtig ist hier die persönliche Ansprache und das Eingehen auf die jeweilige Wohn- und Lebenssituation der einzelnen Neubürger\*innen und das Bewusstsein, dass sich die Lebenssituationen regelmäßig ändern können, bspw. durch die Geburt eines Kindes, den Schulein- oder -übertritt eines Kindes, einem neuen Arbeitsplatz, etc. Insbesondere für diese „Brüche“ gilt es Anlaufstellen und Beratungsangebote im Bereich der Mobilität zu etablieren.

**Auswirkungen auf das Klima:**

Bei der Trasse Albaufstieg hängen die Auswirkungen auf das Klima entscheidend von der Trasse selbst ab. Eine Entlastung der Ortslage oder zumindest eine Verflüssigung des MIV führt generell zu weniger Emissions- und Lärmbelastigungen der Anwohner\*innen und wirkt sich positiv aus. Innerhalb der NWA wurde unter Punkt 5.b der CO<sub>2</sub>-Abdruck mitbewertet. Auf die Ausführungen im Abschlussbericht „Modus-Consult“ wird entsprechend verwiesen.

Die dargestellten Maßnahmen des Umweltverbundes haben zum Ziel, den Modal Split für den Korridor Albaufstieg deutlich zugunsten der Mobilitätsformen des Umweltverbundes, nämlich ÖPNV, Rad- sowie Fußverkehr zu verschieben. Alle oben genannten Maßnahmen



tragen sowohl zur Stärkung der umweltfreundlichen Mobilität bei, was positive Auswirkungen auf das Klima zur Folge hat.

**Vorgang:**

Sitzungsvorlage Nr.6608/047, Sitzungsvorlage Nr.6608/055, Sitzungsvorlage Nr.6608/055-1  
 Sitzungsvorlage Nr.6609/018, Sitzungsvorlage Nr.6609/045, Sitzungsvorlage Nr.6609/045-1  
 Sitzungsvorlage Nr.6611/031, Sitzungsvorlage Nr.6611/031-1, Sitzungsvorlage Nr.6115/003  
 Sitzungsvorlage Nr.6121/010, Sitzungsvorlage Nr.0121/005-1, Sitzungsvorlage 6622/011

**Finanzielle Auswirkungen:**

Die vorläufigen Kosten in Höhe von rund 207.000 € brutto werden über den Ergebnishaushalt finanziert.

Gesamtbetrag der Planungsleistungen: ca. 207.000 €		
Teilhaushalt: 05	Produktgruppe: 5430	Bezeichnung der Produktgruppe: Landesstraßen
Ergebnisgliederungscode (EGC):	Sachkonto: 4292000	Bezeichnung des Sachkontos: Planungskosten
	Kostenstelle: 2661 000 000	Bezeichnung der Kostenstelle: Tiefbauamt
	Kostenträger: 5430-0101	Bezeichnung des Kostenträgers: Bereitstellung und Betrieb von Landesstraßen

Die Verträge mit den Ingenieurbüros "Raumkom" (ca. 79.135 €) sowie "Klarheit durch Dialog"(ca. 20.000 €) sind, wie beauftragt, ausreichend finanziert.  
 Aufgrund der hohen Anzahl zu prüfender Varianten inkl. zusätzlicher Bürgertermine im Beteiligungsprozess erhöhen sich die Kosten für das Ingenieurbüro "Modus Consult" um ca. 45.000 € auf ca. 107.788 €.  
 Die Finanzierung erfolgt im Rahmen der Planansätze.

**Beteiligte Stellen / Verteiler:**

66-651.214-FF.

Dez I, Dez II, Dez III, 01, 02, 08, 09, 10, 21, 30, 60, 61, 66, 67

**Anlagen:**

Anlage 1: Varianten Trassendiskussion

Anlage 2: Cluster engere Wahl

Anlage 3: Abschlussbericht Alaufstieg (umweltfreundliche Mobilität)

Datum	Unterschrift	Datum	Unterschrift
-------	--------------	-------	--------------

Unterschriftenliste des federführenden Amtes und der beteiligten Ämter

**Sitzungsvorlage** Nr. 6623/013

Florian Fiedler, Tiefbauamt

Ö/N	Sitzung am	Gremium; Art	TOP
Ö	04.05.2023	Ausschuss für Umwelt, Stadtentwicklung und Technik	
Ö	09.05.2023	Ortschaftsrat Waldhausen	
Ö	11.05.2023	Ortschaftsrat Ebnat	
Ö	24.05.2023	Ortschaftsrat Unterkochen	
Ö	15.06.2023	Ausschuss für Umwelt, Stadtentwicklung und Technik	
Ö	29.06.2023	Gemeinderat	

Betreff:

Albaufstieg von der B 19 zur BAB 7: Öffentlichkeitsbeteiligung und Festlegung der Aale-  
ner Vorzugsvariante sowie Förderung der Verkehrsträger des Umweltverbundes und  
umweltfreundlicher Mobilität

Unterschriften:

Eingang:

Ausgang:

Tiefbauamt			
Tiefbauamt			
Dezernent			
Stadtkämmerin			
bei Vergaben Vergabestelle			

## Einladung Externer

Für die Einladung Externer zum Sitzungstermin ist das Fachamt verantwortlich.

Sitzungsvorlage Nr.

Einladung externer Personen zur Sitzung	
<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
Name, Vorname	Firma/Institution/Funktion
Name, Vorname	Firma/Institution/Funktion
Name, Vorname	Firma/Institution/Funktion

## Beteiligung des Personalrats

Beteiligung des Personalrats
<input type="checkbox"/> Beteiligung nicht erforderlich
<input type="checkbox"/> Beteiligung aktuell erforderlich
<input type="checkbox"/> Beteiligung zu einem späteren Zeitpunkt erforderlich