

**Stadt Feuchtwangen**  
**Integriertes Verkehrskonzept**  
**Teil Kernstadt und Altstadt**

Bericht

brenner BERNARD ingenieure GmbH  
ein Unternehmen der **BERNARD** Gruppe  
Aalen

## **Impressum**

### **Auftraggeber**

Stadt Feuchtangen  
Kirchplatz 2  
91555 Feuchtwangen

### **Auftragnehmer**

brenner BERNARD ingenieure GmbH  
Beratende Ingenieure VBI  
für Verkehrs- und Straßenwesen  
ein Unternehmen der BERNARD Gruppe  
Rathausplatz 2-8  
73432 Aalen  
Telefon 07361 5707-0  
Telefax 07361 5707-77  
[www.brenner-bernard.com](http://www.brenner-bernard.com)  
[info@brenner-bernard.com](mailto:info@brenner-bernard.com)

### **Bearbeiter**

Dipl.-Ing. Robert Wenzel  
Tobias Prigge, M. Sc.  
Felix Franke, M. Sc.

Aalen, 18.02.2019

## INHALT

1	AUFGABENSTELLUNG UND BEARBEITUNGSTEILE	1
1.1	Vorbemerkungen	1
1.2	Betrachtungen zur Altstadt	1
1.3	Betrachtungen zur Kernstadt	2
1.4	Weiterführende Betrachtungen	3
2	DATENBASIS UND BESTANDSERHEBUNGEN	4
2.1	Vorbemerkungen	4
2.2	Knotenpunktzählungen	4
2.3	Querschnittzählungen	5
2.4	Kordonbefragungen an der Kernstadtgrenze	6
2.5	Kennzeichenerfassung an den Altstadteingängen	6
2.6	Haushaltsbefragung	7
2.7	Erhebung des ruhenden Verkehrs	7
3	BESTANDSITUATION UND MÄNGELANALYSE	8
3.1	Mobilitätsverhalten und Verkehrsmittelwahl	8
3.2	Stadtstruktur und Verkehrsnetz	9
3.3	Verkehrsorganisation und -struktur in der Altstadt	10
3.4	Situation im ruhenden Verkehr	10
3.5	Fußgänger- und Radverkehr	11
3.6	Weitere Aspekte	12
4	LEITZIELE	13
4.1	Vorbemerkungen	13
4.2	Verkehrssituation und Zielsetzungen Altstadt	13
4.3	Verkehrssituation und Zielsetzungen für die Kernstadt	14
5	MODELLERSTELLUNG UND VERKEHRSPROGNOSE	15
5.1	Vorbemerkungen	15
5.2	Erstellung des Verkehrsmodells	15
5.3	Allgemeine Verkehrsentwicklung	16
5.4	Geplante Aufsiedlungen bis 2030	17
5.5	Prognosebezugsfall 2030	18
6	UNTERSUCHUNG VON PLANFÄLLEN	19
6.1	Vorbemerkungen	19

6.2	MIV-Vorbehaltsnetz	20
6.3	Planfall Westtangente	20
6.4	Planfall Entlastungsstraße Röschenhof	21
6.5	Planfall Durchstich Ringstraße	21
6.6	Planfall Lohweiherstraße	22
7	MASSNAHMEN IN DER ALTSTADT	24
7.1	Vorbemerkungen	24
7.2	Verkehrsführung und -regelung	24
7.3	Umgestaltung Marktplatz	25
7.4	Umgestaltung Untere Torstraße (Sulzachbrücke)	25
7.5	Weitere Maßnahmen	26
8	ZIELKONZEPT	28
8.1	Maßnahmen	28
8.2	Verkehrliche Wirkung	29
9	NACHBETRACHTUNGEN UND DETAILLIERUNG	30
9.1	Ergänzende Prüfung von Einbahnstraßenregelungen	30
9.2	Detailbetrachtung Bereich Spitalstraße/Museumstraße	30
9.3	Bahnquerungen	31
10	BETEILIGUNGSVERFAHREN UND ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	32
10.1	Vorbemerkungen	32
10.2	Verwaltungsinterne Abstimmungen, Arbeitsgespräche	32
10.3	Beteiligung der allgemeinen Öffentlichkeit	33
10.4	Projektbegleitendes Arbeitsgremium (Lenkungsgruppe)	34
10.5	Städtische Gremien	34
11	FAZIT UND EMPFEHLUNGEN	35
11.1	Zusammenfassung	35
11.2	Empfehlung zum weiteren Vorgehen	35

## ANHANG

Foliensammlung

## 1 AUFGABENSTELLUNG UND BEARBEITUNGSTEILE

### 1.1 Vorbemerkungen

Die Stadt Feuchtwangen im mittelfränkischen Landkreis Ansbach mit einer Gemarkungsfläche von ca. 137 m<sup>2</sup> umfasst insgesamt 87 Ortsteile. In der Kernstadt leben ca. 7.200 Einwohner. Mit den übrigen Ortsteilen kommen etwa 5.000 Einwohner hinzu. Der Fokus der verkehrlichen Betrachtung liegt daher bei der Kernstadt mit dem darin enthaltenen historischen Altstadtbereich.

### 1.2 Betrachtungen zur Altstadt

Der historische Altstadt kern liegt im denkmalgeschützten Ensemblebereich und zeichnet sich durch eine kleinteilige Gebäudestruktur aus. Der Marktplatz als zentraler Punkt mit einer Vielzahl angrenzender Nutzungen (v. a. Gastronomie und Einzelhandel) stellt eine große Verkehrsfläche dar, die teilweise durch parkende Fahrzeuge und in der Sommersaison von März bis Oktober auch von Außengastronomie geprägt ist.

Als wesentliches Ziel des zu erarbeitenden Verkehrskonzeptes sind die Erhaltung und die Weiterentwicklung der Altstadt und deren weitere Belebung und Aufwertung anzusehen. Seitens des Stadtrates wurden für die historische Altstadt die folgenden Zielsetzungen formuliert:

- Erhöhung der Aufenthaltsqualität für die Besucher und Bewohner
- Verringerung des Durchgangsverkehrs
- Aufwertung der Altstadt als Wohnquartier
- Erhaltung der Erreichbarkeit der Geschäfte und Hotels/Gaststätten
- Schaffung von zusätzlichem Parkraum
- Schaffung zusätzlicher Flächen für die Außenbewirtschaftung

Mögliche Lösungsansätze (verkehrsberuhigter Bereich, Shared Space, Tempo-20-Zone, Einbahnstraße Spitalstraße) wurden bereits in der Vergangenheit diskutiert und sind im Rahmen des Verkehrskonzeptes im Sinne einer gesamteinheitlichen integrierten Betrachtung zu bewerten.

## 1.3 Betrachtungen zur Kernstadt

Mit den Zielstellungen für die Altstadt ist auch die Entwicklung der Kernstadt eng verbunden. So sind insbesondere für die Betrachtungen von Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr das übergeordnete Straßennetz (mit Altstadtzufahrten) und die Erreichbarkeit einzubeziehen. Übergeordnete Zielsetzungen für die Kernstadt werden durch den Stadtrat wie folgt beschrieben:

- Verbesserung der innerstädtischen Anbindungen des Industriegebietes
- Verkehrsentlastung der Bundesstraße B 25
- Verkehrsentlastung der Dresdener Straße
- Erarbeitung eines Radwegkonzeptes
- Fußgängerfreundliche Innenstadt

Für die Kernstadt existieren mit

- der Westtangente,
- der Entlastungsstraße Röschenhof
- einer Verlängerung der Straße „Zum Schleifweiher“ mit Bahnquerung als Anbindung des Industriegebietes an die B 25 sowie mit
- einem Ringschluss der bestehenden Ringstraße

bereits vier konkrete Netzüberlegungen, die zur Erreichung der genannten Ziele beitragen können. Deren verkehrliche Wirkungen sind zu ermitteln und zu bewerten.

Ferner sind Fußwegführungen und bestehende Querungsstellen auf wichtigen Relationen (insbesondere die Altstadtzugänge) auf Verkehrssicherheit und Fußgängerfreundlichkeit hin zu überprüfen und gegebenenfalls Ausbaunotwendigkeiten aufzuzeigen.

## 1.4 Weiterführende Betrachtungen

Aus den übergeordneten Zielsetzungen für die Kernstadt ergibt sich auch der Bedarf der Erstellung eines Radverkehrskonzeptes. Dieses umfasst:

- die Darstellung des bestehenden Netzangebots (unter Berücksichtigung des Alltags- und Freizeitradverkehrs)
- das Herausarbeiten bestehender Mängel und
- die Erarbeitung geeigneter Maßnahmen und Weiterentwicklung des Netzes.

Das Radverkehrskonzept ist als integrierter Bestandteil des gesamten städtischen Verkehrskonzeptes zu sehen und liegt als separater Berichtsteil vor.

## 2 DATENBASIS UND BESTANDSERHEBUNGEN

### 2.1 Vorbemerkungen

Grundlage der Verkehrsuntersuchung bildet ein umfassendes Bild über die bestehende verkehrliche Situation. Dazu zählen die vorliegenden Verkehrsstärken im Straßennetz, die Verkehrsstruktur (mit Aussagen zum ortsbezogenen Verkehr und zum Durchgangsverkehr), das Mobilitätsverhalten der Feuchtwanger Bevölkerung, die Situation im ruhenden Verkehr sowie die Gegebenheiten im Radverkehr, Fußgängerverkehr und ÖPNV.

### 2.2 Knotenpunktzählungen

Folien 4, 5 Zur Erhebung der Verkehrsstärken im Straßennetz wurden Zählungen an den wichtigsten Knotenpunkten im Stadtgebiet durchgeführt:

- K.1 Untere Torstraße/Ringstraße
- K.2 Alter Ansbacher Berg/Rothenburger Straße/Ringstraße
- K.3 Bretzenberg/Ringstraße/Jahnstraße
- K.4 Ringstraße/Spitalstraße
- K.5 Ringstraße/St 2222/Walkmühlweg (Kreisverkehr)
- K.6 Dinkelsbühler Straße (B 25)/St 2222/Zum Schleifweiher
- K.7 Dinkelsbühler Straße (B 25)/Schopflocher Straße (Kreisverkehr)
- K.8 Mosbacher Weg/Industriestraße
- K.9 Dinkelsbühler Straße (B 25)/Untere Torstraße
- K.10 Crailsheimer Straße (B 25)/St 1066 (Kreisverkehr)
- K.11 Rothenburger Straße/St 1066
- K.12 St 1066/Ansbacher Straße
- K.13 St 2222/AN 41/Kronenwirtsberg (Kreisverkehr)
- K.14 AN 41/Dresdener Straße/St. Ulrich (Kreisverkehr)

Die Knotenpunktzählungen wurden gestaffelt an normalen Werktagen (Dienstag, den 19.04.2016, Dienstag den 26.04.2016 und Mittwoch den 27.04.2016) zur nachmittäglichen Hauptverkehrszeit von 14:30 bis 18:30 Uhr durchgeführt. Mit der Erfassung am Nachmittag ist es (im Vergleich zu einer Erfassung am Morgen) möglich,



die Überlagerung des Berufsverkehrs mit den verstärkt nachmittags auftretenden Verkehrszwecken (v. a. Einkaufsverkehr und Freizeitverkehr) zu erfassen. Speziell für Feuchtwangen sind ebenfalls die Zeiten der Schichtwechsel der REHAU AG + Co. einzubeziehen, welche die Verkehrsspitzenzeiten wesentlich bestimmen. Der Schichtwechsel erfolgt 14:30 Uhr, die zusätzliche Tagesschicht endet um 16:30 Uhr bzw. 16:45 Uhr. Diese Spitzenzeiten sind im gewählten Erhebungszeitraum enthalten.

Die Zählung der Fahrzeuge erfolgte differenziert nach Fahrzeugarten (Fahrrad, Krad/Moped, Pkw, Lkw ab 3,5 t, Bus und Lastzug) und Fahrtrichtung in 15-Minuten-Intervallen.

### 2.3 Querschnittzählungen

Folien 4, 5 Um Aussagen zur tageszeitlichen Verteilung der Verkehrsstärken zu erlangen und eine geeignete Verkehrsdatenbasis für die Hochrechnung der Nachmittagszählungen auf den Tagesverkehr zu erhalten, wurden ergänzend zu den Knotenpunktzählungen von Dienstag dem 26.04.2016 bis Donnerstag dem 28.04.2016 elektronische Verkehrszählungen an folgenden Querschnitten durchgeführt:

- Q.1 Crailsheimer Straße (B 25), westlich des Bahnübergangs
- Q.2 Industriestraße, südlich des Schaufhauser Weges
- Q.3 Ringstraße, westlich der Jahnstraße
- Q.4 Kronenwirtsberg (St 2222), westlich der Gartenstraße
- Q.5 Dresdener Straße, östlich der Flurstraße

Die Querschnittzählungen erfolgten analog der Knotenpunktzählungen differenziert nach Fahrzeugarten und Fahrtrichtung. Bei der Auswahl geeigneter Querschnitte wurden bewusst Straßen unterschiedlicher Kategorie (Hauptverbindungen und Erschließungsstraßen gewählt), um Aussagen zu den unterschiedlichen Tagesganglinien (Tages- und Nachtverkehr sowie Schwerverkehrsanteile) zu erhalten, die für eventuelle weiterführende Lärmbewertungen relevant sind.

## 2.4 Kordonbefragungen an der Kernstadtgrenze

Folie 4 Zur Erfassung der Verkehrsstruktur im Kernstadtgebiet wurde eine Kordonbefragung an den Stadteinfahrten und Stadtausfahrten, differenziert nach Fahrzeugarten und Fahrtzwecken durchgeführt. Aus den Nennungen lassen sich die ein- und ausströmenden Fahrten nach Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr unterscheiden. Die Befragung wurde an den folgenden relevanten Stellen vorgenommen:

- B.1 Staatsstraße St 1066 West (Richtung Sommerau),
- B.2 Bundesstraße B 25 Nord,
- B.3 Staatsstraße St 1066 Nord (Richtung Vorderbreitenhann),
- B.4 Staatsstraße St 2222 (Richtung Heilbronn),
- B.5 St. Ulrich,
- B.6 Kreisstraße AN 41 (Richtung Krapfenau),
- B.7 Bundesstraße B 25 Süd und
- B.8 Mosbacher Weg.

Die Erfassung erfolgte analog der Verkehrszählungen zur nachmittäglichen Hauptverkehrszeit von 14:30 Uhr bis 18:30 Uhr, gestaffelt auf zwei Erhebungstage (Dienstag, den 07.06.2018 und Donnerstag, den 09.06.2018).

## 2.5 Kennzeichenerfassung an den Altstadteingängen

Folie 5 Im Fokus der Verkehrsuntersuchung steht weiterhin die Verkehrsstruktur in der Altstadt mit Erfassung des Durchgangsverkehrs. Mittels einer Erfassung der Kennzeichen aller in die Altstadt ein- und aus der Altstadt ausfahrender Kfz konnte ermittelt werden, wie viele Fahrzeuge in die Altstadt einfahren, aus der Altstadt ausfahren und wie viele Fahrzeuge die Altstadt ohne Halt durchfahren. Die Erhebung erfolgte am Mittwoch den 20.04.2016, analog der manuellen Verkehrszählungen in der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit von 14:30 bis 18:30 Uhr an den 4 Altstadteinfahrten:

- E.1 Untere Torstraße, östlich der Ringstraße
- E.2 Rothenburger Straße, südlich der Ringstraße
- E.3 Jahnstraße, westlich der Ringstraße
- E.4 Spitalstraße, zwischen Sandweg und Ringstraße

## 2.6 Haushaltsbefragung

Folie 8 Um die Binnenverkehrswege (Wege innerhalb der Kernstadt) zu ermitteln und Aussagen zum Mobilitätsverhalten (Wegeanzahl, Verkehrsmittelwahl, etc.) der Feuchtwanger Bevölkerung zu erhalten, wurde eine Haushaltsbefragung durchgeführt. Hierfür wurden am Stichtag (14. Juni 2016) Einwohner zufällig ausgewählter Haushalte nach ihrem Verkehrsverhalten befragt.

Die repräsentative Auswahl der Haushalte erfolgte gleichverteilt für das ganze Gebiet der Kernstadt. Zu diesem Zweck wurde die Kernstadt auf Basis bestehender statistischer Bezirke in Verkehrsbezirke zu unterteilt.

Folien 9 - 11 Von ca. 1.000 ausgegebenen Fragebögen wurden ca. 550 Fragebögen wieder eingesammelt bzw. zurückgegeben. Dies entspricht einem Rücklauf von 55 %. Insgesamt wurden ca. 1.310 Einwohner erfasst (ohne Kinder < 6 Jahre). Die Befragungsquote liegt für die rund 7.220 Einwohner ( $\geq 6$  Jahre) entsprechend bei ca. 18 %. Damit ist eine gute und belastbare Datenbasis für die Auswertungen und weiteren Untersuchungen gegeben.

## 2.7 Erhebung des ruhenden Verkehrs

Zur Feststellung der heutigen Parkraumbelastung wurden an einem normalen Werktag (Dienstag den 14.06.2016) insgesamt 5 Rundgänge über den ganzen Tag verteilt (08:00 Uhr, 11:00 Uhr, 14:00 Uhr, 17:00 Uhr und 20:00 Uhr) durchgeführt, in denen in den zuvor festgelegten Parkbereichen alle parkenden Fahrzeuge gezählt wurden. Der ausgewählte Gesamtbereich umfasste dabei alle Altstadt relevanten, öffentlich zugänglichen Parkmöglichkeiten (Parkierungseinrichtungen und Stellplätze im Straßenraum).

## 3 BESTANDSITUATION UND MÄNGELANALYSE

### 3.1 Mobilitätsverhalten und Verkehrsmittelwahl

Folie 13 Insgesamt wurden mit der Haushaltsbefragung ca. 1.310 Einwohner erfasst (ohne Kinder < 6 Jahre). Die Ergebnisse wurden auf die gesamte in der Kernstadt vorliegende Einwohnerzahl von 7.220 hochgerechnet.

Von den 7.220 Einwohnern haben am Stichtag etwa 6.210 Personen das Haus verlassen. Dies entspricht einem Außer-Haus-Anteil von 86 %. Insgesamt wurden 24.460 Wege zurückgelegt. Daraus ergibt sich durchschnittlich eine Anzahl von 3,5 Wegen pro Person und Tag bezogen auf alle Personen (inklusive der Personen, die das Haus nicht verlassen haben) und auf eine Anzahl von 4,1 Wegen pro Person und Tag bezogen auf alle mobilen Personen. Diese Werte stellen eine auch im deutschlandweiten Vergleich typische Größenordnung dar.

Folie 14 Die Verkehrsmittelwahl fällt zu 68 % zu Gunsten des motorisierten Individualverkehrs (Pkw-Fahrer, Pkw-Mitfahrer und Krafträder) aus. Auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundanteils entfällt ein Anteil von weniger als ein Drittel aller Fahrten (darunter ein sehr geringer Radfahranteil von 7 % und ÖPNV-Anteil von 2 %). Der relativ hohe Fußgängeranteil zeugt von einer kompakten Siedlungsstruktur mit kurzen Wegen in der Kernstadt.

Folie 15 Bei Betrachtung der Verkehrsmittelwahl nach Stadtteilen fällt für die Altstadt ein erwartungsgemäß hoher Fußwegeanteil auf. Fast die Hälfte aller Wege werden hier zu Fuß zurückgelegt. In den außen liegenden Stadtteilen werden die Wege verstärkt mit dem Pkw zurückgelegt. Die MIV-Anteile fallen auf zwischen 64 und 72 % aus. Das Stadtgebiet westlich der Sulzach weist mit 14 % den höchsten Fahrradanteil auf.

Folie 16 Im kommunalen Vergleich weist die Stadt Feuchtwangen einen geringen ÖPNV-Anteil sowie einen eher niedrigen Anteil des Radverkehrs auf. Hingegen ist der Anteil des motorisierten Individualverkehrs gegenüber der meisten vergleichbaren Kommunen höher.

Folie 17 Die am häufigsten auftretenden Wegezwecke sind mit 22 % die Wege von und zur Arbeit, mit 23 % die Einkaufswege und mit 16 % die Freizeitwege. Wege mit dem Pkw (als Fahrer) treten dabei verstärkt bei den Arbeitswegen auf, während bei den Einkaufs- und Freizeitwegen der Mitfahreranteil und der Anteil von Fußwegen stärker ins Gewicht fallen. Auffällig ist auch einer bei allen Hauptzwecken etwa gleichmäßig hoher Anteil des Radverkehrs, was auf eine alltagstaugliche, fahrtzweckunabhängige Alternative zum Pkw hindeutet, wenngleich die Höhe des Anteils als gering anzusehen ist.

Ansätze bei der Entwicklung verkehrlicher Maßnahmen sind daher insbesondere bei der Förderung des Fahrrad- und Fußgängerverkehrs zu sehen.

## 3.2 Stadtstruktur und Verkehrsnetz

Folie 19 Die Kernstadt Feuchtwangen ist über die Bundesstraße B 25 und die Staatsstraßen St 1066 und St 2222 in alle Richtungen gut ans übergeordnete Netz angebunden. Nach Norden und Westen bestehen kurze und direkte Fahrtmöglichkeiten zu den Bundesautobahnen BAB A 7 und A 6. Die im näheren Umfeld befindlichen größeren Nachbarstädte Dinkelsbühl, Crailsheim und Ansbach sind ebenfalls auf direktem Wege über das bestehende Straßennetz erreichbar.

Die von Norden nach Süden durch das Stadtgebiet führende Bundesstraße B 25 mit einem Verkehrsaufkommen im mittleren Teil von bis zu 16.000 Kfz/24 h stellt dabei einerseits eine wichtige Achse zur Erreichbarkeit der Stadtteile und andererseits eine Achse mit deutlicher Trennwirkung dar.

Folie 20 Die wichtigsten Hauptverkehrsstraßen sind mit Tempo 50 geregelt. Auf einzelnen Straßen mit vorrangiger Erschließungsfunktion und überwiegend angrenzender Wohnbebauung (z. B. südliche Ansbacher Straße, Ringstraße, Untere Torstraße, Mosbacher Weg und Dresdener Straße) liegt eine Tempo 30 Streckengeschwindigkeit vor. Zudem sind in den Quartieren beidseits der Ansbacher Straße und zwischen Walkmühlweg und Kronenwirtsberg Tempo-30-Zonen ausgewiesen.

### 3.3 Verkehrsorganisation und -struktur in der Altstadt

Folie 23 Die Altstadt ist als Tempo-20-Zone geregelt (mit abschnittsweise verkehrsberuhigtem Bereich in der Museumstraße) und ist über die 4 Kfz-Zufahrten erreichbar:

- Untere Torstraße (mit ca. 6.800 Kfz/24 h) von/nach Westen,
- Rothenburger Straße (mit ca. 4.900 Kfz/24 h) von/nach Nordwesten,
- Jahnstraße (mit ca. 1.900 Kfz/24 h) von/nach Nordosten und
- Spitalstraße (mit ca. 3.400 Kfz/24 h) von/nach Südosten

Die Ringstraße umschließt die Altstadt von Nordosten bis Nordwesten (mit Unterbrechung am Alten Ansbacher Berg). Zwischen Rothenburger Straße und Unterer Torstraße ist die Ringstraße nur in südwärtiger Richtung im Einrichtungsverkehr befahrbar.

Folie 24 Dies wirkt sich auch auf den Durchgangsverkehr aus. Der stärkste Durchgangsverkehrsstrom verläuft ausgehend von der Unteren Torstraße zur Rothenburger Straße (entgegen der Einbahnrichtung westliche Ringstraße). Insgesamt beträgt der Durchgangsverkehr in der Altstadt 18 % (zu weit überwiegenden Anteilen Pkw). Die Verkehrsstärken auf dem Marktplatz belaufen sich auf etwa 5.700 Kfz/24 h.

### 3.4 Situation im ruhenden Verkehr

Folie 25 Die Gesamtkapazität für das Parken (innerhalb der Altstadt bzw. unmittelbar an die Altstadt angrenzend) beläuft sich auf ca. 710 Stellplätze. Davon befinden sich etwa 480 Stellplätze in Parkierungseinrichtungen (Parkbauten und Parkplätze) und etwa 230 Stellplätze im öffentlichen Straßenraum. Lediglich die beiden Parkbauten in der Altstadt und die am Marktplatz befindlichen Stellplätze sind gebührenpflichtig. Innerhalb der Altstadt besteht eine Parkdauerbegrenzung von 1 Stunde. Die in der Altstadt befindlichen Parkbauten sind teilweise nur schwer ersichtlich und die bestehende Wegweisung uneinheitlich und unvollständig.

Folien 26 - 31 Mit der Erfassung der Stellplatzbelegung zu unterschiedlichen Uhrzeiten (08:00 Uhr, 11:00 Uhr, 14:00 Uhr, 17:00 Uhr und 20:00 Uhr) wurde die Auslastung des bestehenden Parkraumangebots erhoben. Dabei zeigt sich eine mit Ausnahme der Morgenzeit eine durchgehend hohe Auslastung der Stellplätze im Straßenraum. Am Abend ist die Kapazität im Straßenraum nahezu ausgeschöpft.

- Folie 27 In den Parkierungseinrichtungen hingegen bestehen über den gesamten Tag hinweg deutliche Reserven. Die Spitzenauslastung von 70 % wird um 11:00 Uhr erreicht (330 Fahrzeuge bei 480 Stellplätzen). Es treten allerdings auch punktuell Engpässe auf (hohe Auslastungen an den Parkplätzen Peuntweg, Jahnstraße, Am Bleichwasen). Kapazitäten bestehen vor allem in den Parkbauten in der Altstadt und auf der Mooswiese.
- Folien 31 - 34 Grundsätzlich lässt sich feststellen, dass zu jeder Tageszeit ausreichend Parkmöglichkeiten bestehen, punktuell treten jedoch Engpässe auf. Heute nicht genutzte Reserven sind vor allem auf die unzureichende Wegweisung und Kennzeichnung zurückzuführen. Verbesserungsansätze sind zudem in einer eindeutigen und hervorgehobenen Zuwegung (z. B. Fußgängerleitsystem) zu sehen.

### 3.5 Fußgänger- und Radverkehr

- Folie 35 In der Altstadt (einschließlich der Zugangsbereiche) besteht für die Fußgänger und Radfahrer ein engmaschiges, dichtes Wegenetz. Die Erreichbarkeit aller Altstadtziele ist grundsätzlich gewährleistet und die Bewegungsmöglichkeiten sind nicht eingeschränkt. Im Bereich des Markplatzes ist allerdings der Fahrgasse für den Kfz-Verkehr eine übermäßig große Fläche zugedacht und direkte Fahrtmöglichkeiten (z. B. im Zuge der Unteren Torstraße - Jahnstraße) bergen Verkehrssicherheitsprobleme für Fußgänger und Radfahrer. Zudem sind die in der Altstadt vorliegenden Einbahnstraßenregelungen in Gegenrichtung nicht für den Radverkehr freigegeben und die Radabstellanlagen sind in Qualität und Anzahl nicht ausreichend.
- Folie 36 Mit dem überregional bedeutenden Radfernweg Romantische Straße (D-Route R 9) sowie einer Reihe attraktiver regionaler Radwege (z. B. Fränkischer Karpfenradweg und Hohenlohe-Franken Radweg) queren mehrere Radrouten die Stadt. Für kurze Entfernungen (ca. 0,5 - 4 km), bei günstiger Topografie und bei kompakten Siedlungsstrukturen wird das Fahrrad in der Regel häufig auch auf dem Weg zum Einkauf, zur Arbeit, zur Schule benutzt. Der in Feuchtwangen vorliegende Radverkehrsanteil von 7 % ist jedoch heute vergleichsweise gering. Das zeigt sich auch in den geringen erhobenen Radverkehrsstärken.

Dies ist insbesondere auf die unzureichende Verkehrsinfrastruktur und die Dominanz des fließenden Kfz-Verkehrs zurückzuführen. Im Zuge der stark befahrenen Straßen (insbesondere die Bundesstraße B 25 (Crailsheimer Straße/Dinkelsbühler Straße) beengte Bewegungsmöglichkeiten für Radfahrer und Fußgänger und erschwerte Bedingungen beim Queren der Straße. Eine detaillierte Mängelanalyse für den Radverkehr wird im separaten Bericht zum Radverkehrskonzept behandelt.

### 3.6 Weitere Aspekte

Auf der Bahnstrecke Nördlingen - Dombühl mit Halt in Feuchtwangen findet seit 1985 kein regulärer Bahnverkehr mehr statt. Es besteht lediglich noch eine Museumsbahnlinie zwischen Nördlingen und Feuchtwangen.

Folien 40 - 42 Mit der Stadtbuslinie 861 werden die einzelnen Stadtteile erschlossen, die Erschließungsqualität ist allerdings aufgrund der geringen Bedienungshäufigkeit als verbesserungsbedürftig zu bewerten. Die Bushaltestellen sind im gesamten Bereich der Kernstadt nicht ausreichend gestaltet und ausgestattet. Teilweise fehlen Grundausstattungen (z. B. Sitzgelegenheiten, Wetterschutz) und eine barrierefreie Nutzung ist nicht möglich.

Folien 43, 44 Der historische Altstadt kern weist aufgrund seiner Struktur mit einer Vielzahl wertvoller, denkmalgeschützter Gebäude eine Reihe schön gelegener Stadträume auf. Der Marktplatz als zentraler Punkt mit einer Vielzahl angrenzender Nutzungen (v. a. Gastronomie und Einzelhandel) stellt heute eine große Verkehrsfläche mit starker Dominanz des fließenden und ruhenden Verkehrs dar. Für Fahrzeuge steht eine große Fläche zur Verfügung, während Bewegungs- und Aufenthaltsflächen für Fußgänger teilweise eng ausfallen. Weitere Bereiche mit Entwicklungspotenzial sind die Spitalstraße und der Bereich Untere Torstraße.



## 4 LEITZIELE

### 4.1 Vorbemerkungen

Die künftige Gestaltung der Verkehrssysteme sowie deren Integration in die Stadtentwicklung benötigen einen verbindlichen Orientierungsrahmen. Um diesen zu definieren, werden im Rahmen des Integrierten Verkehrskonzepts Leitziele entwickelt.

### 4.2 Verkehrssituation und Zielsetzungen Altstadt

Aus der Verkehrsanalyse lassen sich die wesentlichen Mängel und Defizite sowie Entwicklungspotenziale in der Altstadt wie folgt zusammenfassen:

- Starke Präsenz des fließenden Verkehrs
- Vielfach Straßenraumparken (teilweise auf nicht dafür vorgesehenen Flächen)
- Nicht genutzte Parkkapazitäten in Parkbauten und auf randlichen Parkplätzen
- Teilweise Engstellen und Gefährdungen für Fußgänger und Radfahrer
- Angebot und Qualität bei der Radabstellung sind unzureichend
- Ausstattung und Qualität der Bushaltestellen verbesserungswürdig
- Ausnutzung von Potenzialen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und zur Gestaltung von Stadträumen und Straßenräumen (z. B. Marktplatz, Spitalstraße)

Folie 45

Seitens der Bürgerschaft wird zudem die schlechte Parksituation, der hohe Durchgangsverkehr und hohe Kfz-Geschwindigkeiten angemerkt (Auswertungen aus der Haushaltsbefragung). Daraus lassen sich die folgenden Zielsetzungen ableiten:

- Verminderung des Kfz-Verkehrs und Geschwindigkeitsdämpfung
- Reduzierung des Straßenraumparkens und Nutzung bestehender Reserven
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer
- Stärkung des Umweltverbundes (Busverkehr, Fußgänger- und Radverkehr)
- Förderung der Nahmobilität
- Aufwertung von Stadträumen und Straßenräumen

### 4.3 Verkehrssituation und Zielsetzungen für die Kernstadt

Aus der Verkehrsanalyse ergeben sich für die Kernstadt im Wesentlichen die folgenden Mängel und Defizite sowie Entwicklungspotenziale:

- Hohe Wegeanteile im motorisierten Individualverkehr bei der Verkehrsmittelwahl der Feuchtwanger Bevölkerung
- Trennende Wirkung für Fußgänger und Radfahrer aufgrund stark befahrener Hauptverkehrsstraßen und die Salzach
- Beengte Bewegungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer im Zuge des Hauptstraßennetzes
- Mängel im Radwegenetz (ausgearbeitet im Radverkehrskonzept)
- Ausstattung und Qualität der Bushaltestellen verbesserungswürdig

Daraus lassen sich die folgenden Zielsetzungen ableiten:

- Verträgliche und flüssige Abwicklung des Kfz-Verkehrs auf dem Hauptverkehrsstraßennetz
- Leistungsfähige Bewältigung des künftig zu erwartenden Neuverkehrs
- Freihalten der Wohngebiete und der untergeordneten Straßen vom Durchgangsverkehr
- Attraktives und direktes Wegeangebot für Fußgänger und Radfahrer
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer
- Stärkung des Umweltverbundes (Busverkehr, Fußgänger- und Radverkehr)

## 5 MODELLERSTELLUNG UND VERKEHRSPROGNOSE

### 5.1 Vorbemerkungen

Grundlage für die quantitative Überprüfung verschiedener verkehrlicher Maßnahmen auf Wirksamkeit, für das Ermitteln eventuell auftretender Wechselwirkungen (Synergien und Unverträglichkeiten) und für die Herleitung und Begründung eines gesamtstädtischen Zielkonzepts ist ein Verkehrsmodell. Dieses ist zunächst für die heutige Situation zu entwickeln mit Darstellung des heutigen Verkehrsnetzes und der heutigen Verkehrsnachfrage. Die Verkehrsnachfrage sind die im Bestand zurückgelegten Ortsveränderungen von Ausgangspunkt zum Zielpunkt. Basis zur Ermittlung der Verkehrsnachfrage sind die Erhebungen des Binnenverkehrs (aus der Haushaltsbefragung) und die Kordonbefragungen (Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr).

Um für die künftige Situation belastbare Aussagen treffen zu können, sind auf Basis des Bestands die künftig zu erwartenden Verkehrsmengen abzuschätzen. Der Prognosehorizont wurde auf das Bezugsjahr 2030 festgelegt. Hierbei fließen allgemeine Entwicklungen (Einwohner-, Motorisierungs- und Fahrleistungsentwicklung) und spezifische Entwicklungen (geplante Aufsiedelungen) ein. Diese Basisprognose stellt den Prognosebezugsfall 2030 dar auf dessen Basis unterschiedliche mögliche Straßennetzveränderungen rechnerisch überprüft werden können (Planfalluntersuchung).

### 5.2 Erstellung des Verkehrsmodells

Folien 47, 48 Grundlage des Verkehrsmodells stellt das Verkehrsnetz dar, bestehend aus Strecken, Knotenpunkten, Bezirken und Anbindungen (zur Einspeisung des Verkehrs aus den Bezirken ins Streckennetz). Das Straßennetz wird mit den erforderlichen Attributen (Streckenlänge, Kapazität bzw. Anzahl Fahrstreifen) sowie mit den vorliegenden verkehrsrechtlichen Regelungen (Knotenpunktregelung, zulässige Geschwindigkeit, Einbahnregelungen, Abbiege- und Fahrverbote, etc.) versorgt.

Die heute (innerhalb des nachmittäglichen Spitzenzeitraums) zurückgelegten Ortsveränderungen ergeben sich aus den Daten der Haushaltsbefragung und Kordonbefragung und werden in einer Fahrtenmatrix (Darstellung aller Fahrtrelation zwischen den Verkehrsbezirken) zusammengefasst. Unter Berücksichtigung der zeitlich günstigsten Routen werden die Verkehrsmengen auf das Streckennetz umgelegt, mit aktuell erhobenen Zählwerten abgeglichen und hinsichtlich deren Routenwahl plausibilisiert. Im Einzelnen wurden im Rahmen der Kalibrierung die folgenden Prüfungen durchgeführt:

- Abgleich der Streckenbelastungen mit Zählwerten (Kfz/4 h)
- Prüfung der Knotenströme mit Zählwerten (Kfz/4 h)
- Routenverfolgung anhand von Verkehrsspinnen
- Vergleich von Quell- und Zielverkehren je Bezirk
- Sensitivitätsanalyse (Umlegungen bei veränderten Eingangsgrößen)

Folien 49 - 51 Der Nachweis der Modellgüte wurde mittels der sogenannten GEH-Statistik durchgeführt. Dabei wird die Abweichung der Modellwerte von allen vorliegenden Zählwerten überprüft. Die Qualitätskriterien werden erfüllt und es liegt ein auf Zählwerte abgeglichenes und hinsichtlich der Routenwahl plausibles Verkehrsmodell vor.

Folien 52 - 54 Aus den Querschnittszählungen wird ein mittlerer Faktor zur Umrechnung des 4-stündigen nachmittäglichen Verkehrs auf den durchschnittlichen werktäglichen Verkehr ( $DTV_{W5}$ ) hergeleitet. Das Ergebnis ist eine Darstellung der durchschnittlichen werktäglichen Verkehrsstärke ( $DTV_{W5}$ ) in Kfz/24 h. Auf der Basis des Bestandsmodells wird die Prognose berechnet.

### 5.3 Allgemeine Verkehrsentwicklung

Folie 56 Prognosefaktoren zur Hochrechnung des Verkehrs werden aus prognostizierten Entwicklungen der Stadt Feuchtwangen sowie des Landkreises Ansbach abgeleitet. Für die Stadt Feuchtwangen ist ein Bevölkerungswachstum (Einwohner ab 18 Jahre) von etwa 3 % bis zum Jahr 2030 bekannt. Im gleichen Zeitraum nimmt die Motorisierung der Bewohner (Pkw pro 1.000 Einwohner) um 6,8 % und die Pkw-Fahrleistung (Personenkilometer pro Einwohner) um 1,4 % zu. Daraus ergibt sich eine gesamte Steigerungsrate von 11,6 %.

Die Verkehrsentwicklung im Landkreis Ansbach ergibt sich aus der Verflechtungsprognose und sagt im Pkw-Verkehrsaufkommen einen Anstieg bis 2030 um 4,6 % und im Transportaufkommen (Güterverkehr) um 9,6 % voraus.

Zur Differenzierung nach Binnenverkehr (Fahrten innerhalb Feuchtwangens), Quell- und Zielverkehr (Feuchtwangen bezogener Verkehr von außerhalb) und Durchgangsverkehr (nicht Feuchtwangen bezogener Verkehr) werden die jeweiligen Steigerungsfaktoren (differenziert nach Pkw- und Lkw-Verkehr) miteinander kombiniert.

Als Prognosefaktor zur Hochrechnung der Binnenverkehre wird die Steigerungsrate der Stadt Feuchtwangen angenommen. Bei Quell- und Zielverkehren wird der Mittelwert aus den Steigerungsraten der Stadt Feuchtwangen und des Landkreises Ansbach gebildet. Für die Hochrechnung der Durchgangsverkehre werden die Werte des Landkreises zugrunde gelegt.

### 5.4 Geplante Aufsiedlungen bis 2030

Folie 57

Im Stadtgebiet von Feuchtwangen ist bis zum Jahr 2030 Gebietsentwicklungen vorgesehen. Dies umfasst Wohnbauflächen, Gewerbeflächen und sonstige Entwicklungsflächen:

#### **Wohnbauflächen**

- Röschenhof (westlicher Teil), nur im Zusammenhang mit der Entlastungsstraße Röschenhof
- Vorschau Röschenhof (östlicher Teil), nur im Zusammenhang mit der Entlastungsstraße Röschenhof
- Allgemeines Wohngebiet WA Hochschule

#### **Gewerbeflächen**

- Erweiterung Industriegebiet West
- Hornberger-Areal

## Sonstige Entwicklungsflächen

- „Soziales Viertel“ (ehemaliges Huppmann-Banse-Areal)
- Sondergebiet SO Hochschule
- Kinder- und Familienzentrum + Kirchenzentrum (Untere Torstraße)
- Kulturstätte Nixel-Areal und Parkanlage

## 5.5 Prognosebezugsfall 2030

Folien 58 - 60 Der durch die geplanten Aufsiedlungen zu erwartende Neuverkehr wird auf Basis der bekannten Flächen und Nutzungen abgeschätzt und auf die allgemeinen Prognoseverkehre aufgerechnet und in das Verkehrsnetz eingespeist. Die sich ergebenden Verkehrsstärken stellen den Prognosebezugsfall dar. Flächig sind aufgrund der Entwicklungen im gesamten Netz der Kernstadt Verkehrszunahmen zu erwarten. Diese bündeln sich insbesondere im Hauptstraßennetz:

- Bundesstraße B 25	+ 1.750 Kfz/24 h	ca. 17.600 Kfz/24 h
- Untere Torstraße (Sulzachbrücke)	+ 1.200 Kfz/24 h	ca. 7.950 Kfz/24 h
- Ansbacher Str. (nördl. Ostspange)	+ 850 Kfz/24 h	ca. 6.600 Kfz/24 h

Die heute bestehenden Engpässe (stark befahrene Straßen, Verkehr in der Altstadt, erschwerte Bewegungs- und Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer) werden dadurch noch verschärft.

## 6 UNTERSUCHUNG VON PLANFÄLLEN

### 6.1 Vorbemerkungen

Um die definierten Leitziele zu erreichen, werden verschiedene bauliche und organisatorische Maßnahmen entwickelt. Um die verkehrlichen Auswirkungen einzelner Infrastrukturmaßnahmen bewerten zu können, werden diese im Rahmen von Planfalluntersuchungen mittels Verkehrsmodell näher betrachtet.

Die bereits im Vorfeld für die Kernstadt definierten Netzmaßnahmen (vgl. Kapitel 1.3) sind im Rahmen von Einzelbetrachtungen (Planfalluntersuchung) hinsichtlich deren verkehrlicher Wirkung (Bündelung, Entlastung, Verlagerung, etc. von Verkehr) zu untersuchen. Es werden die folgenden Planfälle betrachtet:

- Westtangente (Verbindung von der B 25/Schopflocher Straße zur Daimlerstraße, gemäß Bebauungsplan Nr. 39)
- Entlastungsstraße Röschenhof (Verbindung von der Dresdner Straße Höhe Walkmühlweg zur Kreisstraße AN 41, gemäß Bebauungsplan Nr. 40)
- Ringschluss der bestehenden Ringstraße (als Durchstich von Am Schleifenberg zum Kronenwirtsberg)
- Lohweiherstraße (Verbindungsstraße von Industriestraße/Mosbacher Weg mit Bahnquerung zur Straße Zum Schleifweiher/B 25)

Sinnvolle Einzelmaßnahmen werden anschließend zu einem Gesamtkonzept zusammengefasst, das Zusammenwirken aller ausgewählten Maßnahmen nochmals anhand des Verkehrsmodells ermittelt und daraus ein Zielkonzept erarbeitet.

Da die Maßnahmen für die Kernstadt und für die Altstadt ineinandergreifen und nicht losgelöst voneinander betrachtet werden können, werden diese nach vorheriger Einzelbetrachtung bzw. Variantenabwägung im Zielkonzept zusammengeführt.

## 6.2 MIV-Vorbehaltsnetz

Folie 62 Grundlage der Überlegungen zu neuen Straßennetzmaßnahmen bildet neben den festgestellten Defiziten auch ein Vorbehaltsnetz für den motorisierten Individualverkehr. Dieses dient dazu, den fließenden Kfz-Verkehr auf definierten Achsen weitestgehend zu bündeln und verträglich abzuwickeln sowie der zielgerichteten Zuführung der Innenstadtbesucher zu den Parkierungseinrichtung. Das MIV Vorbehaltsnetz kann sich dabei auch mit wichtigen Achsen des Radverkehrs und ÖPNV überlagern. Gegenläufige Ansprüche sind bei der Realisierung von Maßnahmen abzuwägen.

Mit dem sich aus der Planfalluntersuchung ergebenden Zielkonzept ist das heutige MIV-Vorbehaltsnetz auf die künftige Situation anzupassen.

## 6.3 Planfall Westtangente

Folien 64 - 66 Die Wirkungen der Westtangente (Verbindung zwischen der Dinkelsbühler Straße/ B 25 und der Daimlerstraße) ergeben sich wie folgt. Die verkehrliche Wirkung mit Darstellung von Zu- und Abnahmen wird jeweils auf den Prognosebezugsfall bezogen.

- es lässt sich eine starke Bündelung von Verkehren (mit bis zu 4.900 Kfz/24 h) auf der Westtangente feststellen
- die Zunahmen auf der nördlichen Zulaufstrecke sind hoch (Daimlerstraße) und auf der östlichen Zulaufstrecke gering (Schopflocher Straße und Dresdner Straße)
- auf der B 25 können über weite Abschnitte (zwischen der St 1066 im Norden und der Schopflocher Straße im Süden) deutliche Entlastungen von bis zu 4.450 Kfz/24 erzielt werden
- flächendeckend werden in der Altstadt und in der Kernstadt weitere geringe Entlastungen erreicht

Mit der Westtangente wird eine weiträumige Umfahrungsmöglichkeit der Kernstadt erreicht, was zu deutlichen Entlastungen der B 25 führt. Unverträgliche Zusatzbelastungen können nicht festgestellt werden. Voraussetzung für die erreichbaren Wirkungen ist, dass die Westtangente leistungsfähig und durchgängig befahrbar ist. Die heutige Daimlerstraße mit den enthaltenen Knotenpunkten ist zu ertüchtigen.



Die Westtangente stellt die wesentliche Voraussetzung zu Umgestaltungsmaßnahmen im Zuge der heutigen B 25 (v.a. zwischen Industriestraße und Schleifmühlweg) dar. Möglichkeiten und Voraussetzungen für eine Umwidmung bzw. daraus resultierenden Umgestaltungsmöglichkeiten sind im Zuge der weiteren Realisierung mit dem zuständigen Straßenbauamt zu klären.

### 6.4 Planfall Entlastungsstraße Röschenhof

Folien 67 - 69 Die Entlastungsstraße Röschenhof ist zwingende Voraussetzung für die geplante Wohnbauentwicklung Röschenhof. Die mit der Erweiterung zu erwartenden Neuverkehre werden daher nur bei Berechnungsfällen in das Verkehrsmodell eingespeist, in denen die Entlastungsstraße Röschenhof enthalten ist. Die Wirkungen der Entlastungsstraße ergeben sich daher gemeinsam mit der Wohnbauentwicklung:

- auf der Entlastungsstraße können bis zu 4.950 Kfz/24 h gebündelt werden
- infolge des neuen Wohngebiets und der verkehrsanziehenden Wirkung der neuen Straße sind Verkehrszunahmen auf den zulaufenden Achsen festzustellen (Schopflocher Straße und südliche Dinkelsbühler Straße)
- Verkehrsentlastungen sind insbesondere auf der östlichen Dresdner Straße (bis zu 2.700 Kfz/24 h) und auf der Straße Kronenwirtsberg (bis zu 1.400 Kfz/24 h) zu erwarten
- in der Altstadt sind leichte Entlastungen festzustellen

Mit der Entlastungsstraße wird eine gute Erschließung des geplanten Wohngebiets Röschenhof sichergestellt und eine deutliche Entlastung der Dresdener Straße erzielt werden. Die in Folge der Aufsiedelung zu erwartenden Neuverkehre können im Wesentlichen über das MIV-Vorbehaltsnetz abgewickelt werden. Im weiteren Nebennetz sind keine unverträglichen Effekte zu erwarten.

### 6.5 Planfall Durchstich Ringstraße

Folien 70 - 72 Mit dem geplanten Durchstich der Ringstraße von Am Schleifenberg zum Kronenwirtsberg soll der heutige Engpass (enge und unübersichtliche Straßenfüh-

zung, schlechte Befahrbarkeit) im Bereich Ringstraße/Spitalstraße/Kronenwirtsberg beseitigt werden. Die verkehrlichen Wirkungen ergeben sich wie folgt:

- der neue Straßenabschnitt wird mit etwa 5.400 Kfz/24 h befahren
- auf der nordöstlichen Ringstraße sind in Folge der besseren Durchfahrtmöglichkeiten Zunahmen von bis zu 2.700 Kfz/24 h zu erwarten, diese Zunahmen werden im weiteren Verlauf der Ringstraße nach Norden zunehmend schwächer
- im unmittelbar angrenzenden Bereich sind deutliche Verkehrsentlastungen festzustellen (bis zu 3.900 Kfz/24 h)
- durch die attraktivere Altstadtumfahrt sind kleinräumige Verlagerungen in der Altstadt festzustellen (Zunahmen auf der Jahnstraße, Abnahmen auf dem Marktplatz)

Die verkehrlichen Auswirkungen des Durchstichs der Ringstraße begrenzen sich auf den unmittelbar angrenzenden Bereich. Die Reduzierung des Verkehrs im Bereich Ringstraße/Spitalstraße/Museumstraße führt zu einer Verbesserung des dort bestehenden Engpasses. Eine Befahrbarkeit für größere Fahrzeuge (Busverkehr, Ver- und Entsorgungsverkehr) ist im Vergleich zur vormaligen Situation nun deutlich verbessert.

### 6.6 Planfall Lohweiherstraße

Folien 73 - 75 Die Wirkungen der neuen Verbindung zwischen Industriestraße und Zum Schleifenweiher lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- mit ca. 5.650 Kfz/24 h kann durch die Lohweiherstraße eine starke Bündelung von Verkehren erreicht werden
- auf den zur Lohweiherstraße zulaufenden Achsen sind geringe Verkehrszunahmen festzustellen
- starke Entlastungen treten insbesondere auf der zur Lohweiherstraße parallelen Dinkelsbühler Str./Crailsheimer Str. (B 25) zwischen Zum Schleifweiher und Industriestraße (bis zu 5.000 Kfz/24 h) auf, ebenso wie auf dem östlichen Mosbacher Weg (bis zu 2.000 Kfz/24 h)
- in der Altstadt sind geringe Entlastungen von bis zu 600 Kfz/24 h festzustellen

Mit der Lohweiherstraße können deutliche Entlastungen der B 25 (im zentralen Abschnitt zwischen Zum Schleifweiher und Industriestraße) erzielt werden. Da aber wegen der räumlichen Gegebenheiten keine niveaufreie Querung der Bahnlinie (Unterführung) möglich ist, muss eine niveaugleiche Bahnquerung erfolgen. Eine Reaktivierung der Bahnstrecke ist damit ausgeschlossen.

Voraussetzung zur Bahnquerung Lohweiherstraße ist Beseitigung des Bahnübergangs für Kfz am Mosbacher Weg (Übergang nur für Fußgänger- und Radfahrer) aufgrund der kurzen Entfernung.

Alle vier betrachteten Maßnahmen wirken sich gemessen an den für die Kernstadt und Altstadt definierten Leitziele positiv aus. Die negativen Wirkungen fallen gering aus, sodass alle vier Maßnahmen zur Übernahme in das gesamtheitliche Zielkonzept empfohlen werden können. In Abgleich auf die weiteren angedachten Maßnahmen (insbesondere für die Altstadt und im Radverkehr) sind die Straßennetzmaßnahmen vor endgültiger Festsetzung nochmals zu überprüfen.

## 7 MASSNAHMEN IN DER ALTSTADT

### 7.1 Vorbemerkungen

Das Altstadtkonzept zielt darauf ab, die verkehrliche Situation in der und um die Altstadt herum für den Fuß- und Radverkehr zu verbessern. Hierzu werden Maßnahmen zur Verkehrsführung, zur Straßenraumgestaltung sowie zu den Themenbereichen Parken, ÖPNV sowie Radverkehr aufgezeigt. Zusätzlich werden mit dem Marktplatz und der Unteren Torstraße zwei Bereiche detailliert in Varianten (mit Empfehlung einer Vorzugsvariante) betrachtet.

### 7.2 Verkehrsführung und -regelung

Folie 77

Für eine verbesserte Verkehrsführung in der Altstadt werden die folgenden Maßnahmen erarbeitet:

- Freigabe der Ringstraße in beiden Fahrrichtungen (zwischen Rothenburger Straße und VR-Bank) mit den beiden Vorfahrtknoten Rothenburger Straße/Ringstraße (mit abknickender Vorfahrt Rothenburger Str. West - Ringstr.) und Untere Torstraße/Ringstraße (mit Vorrangrichtung Ringstr.) mit dem Ziel den heute durch die Altstadt fahrenden Verkehr von der Unteren Torstraße zur Rothenburger Straße zu verlagern
- Durchstich Ringstraße zum Kronenwirtsberg (bereits als Planfall auf verkehrliche Wirksamkeit untersucht) zur Beseitigung des heutigen Engpasses und Sicherheitsdefizits
- Einbahnstraßenregelung Jahnstraße in stadteinwärtiger Fahrrichtung (ab dem Parkplatz Jahnstraße) zur Vermeidung der geradlinigen direkten Durchfahrt von Südwest nach Nordost
- Einbahnstraßenregelung Spitalstraße in stadtauswärtiger Richtung (gemäß beiliegender handschriftlicher Skizze) zur Entspannung des Engpasses Spitalstraße

## 7.3 Umgestaltung Marktplatz

- Folie 79 Mit der heutigen Flächenaufteilung auf dem Marktplatz besteht eine sehr große Fahrfläche für den Kfz-Verkehr. Zur Sommersaison mit Außenbewirtung bestehen insgesamt 43 Stellplätze, im Winter stehen 58 Stellplätze zur Verfügung.
- Folie 80 Mit der Verschmälerung des Bereichs für den Kfz-Verkehr auf das dafür erforderliche Mindestmaß (6,50 m Fahrgassenbreite für die Begegnung zweier Busse) ergeben sich breitere Seitenbereiche. Zusätzlich werden 10 der im Sommer zur Verfügung stehenden 43 Stellplätze reduziert, um mehr Raum für Fußgänger und Aufenthalt zu schaffen. Der zur Verfügung stehende Seitenbereich kann von etwa 40 % der gesamten Marktplatzfläche im Bestand mit Reduzierung der Fahrfläche und Stellplätze auf etwa 60 % erhöht werden. Als Verkehrsregelung wird die Einführung eines verkehrsberuhigten Bereichs empfohlen. Die Umgestaltung des Marktplatzes sollte niveaugleich erfolgen. Die Fahrgasse sollte durch Belagswechsel hervorgehoben werden. Kurzfristig sind auch Einbauten (z. B. Pflanzkübel an den Zufahrten) vorstellbar. Dabei ist darauf zu achten, dass keine Gefährdungen für Fußgänger und Radfahrer hervorgerufen werden.
- Folie 81 Durch eine weitere Reduzierung auf 17 Stellplätze können weitere Platzgewinne erzielt werden und der Parksuchverkehr auf dem Marktplatz reduziert werden. Die Parkraumerhebung hat gezeigt, dass auch zur Spitzenzeit (11:00 Uhr) noch freie Stellplätze bestehen und Stellplätze in sensiblen und städtebaulich bedeutsamen Bereichen reduziert werden können. Freie Kapazitäten bestehen vor allem in den Parkbauten in der Altstadt und auf der Mooswiese (vgl. Kapitel 3.4).

## 7.4 Umgestaltung Untere Torstraße (Sulzachbrücke)

Ausgehend von der heutigen Situation der Unteren Torstraße (Sulzachbrücke) sind Vorschläge zur Verbesserung zu entwickeln. Die Seitenbereiche mit beidseits weniger als 1,50 m sind zu schmal und erfordern ein Ausweichen auf die Fahrbahn bei entgegenkommenden Fußgängern. Besondere Erschwernisse bestehen bei Rollstuhlfahrern und Personen mit Kinderwagen. Bei einer insgesamt nutzbaren Breite der Brücke von 7,20 m verbleiben entfallen für die Fahrgassenbreite etwa 4,50 m.

Im Sinne einer Verkehrsberuhigung der Altstadt sollte die heutige Regelung (Engstelle auf der Brücke mit Vorrangregelung für stadtauswärts fahrende Fahrzeuge) beibehalten werden.

Durch Verschmälerung der Fahrbahn auf 3,50 m (keine Begegnung zweier Pkw möglich, Begegnung Bus/Pkw und Radfahrer möglich) verbleiben 3,70 m für die Seitenbereiche. Für die Aufteilung der Seitenbereiche bestehen zwei grundsätzliche Lösungen:

- Verbreiterung der Seitenbereiche auf beiden Seiten auf 1,85 m (Lösung 1)
- nördlicher Seitenbereich 1,50 m, südlicher Seitenbereich 2,20 m (Lösung 2)

Eine Führung des Radverkehrs auf dem Gehweg (durch „Gehweg Radfahrer frei“) ist erst ab einer Breite von 2,50 m möglich. Es empfiehlt sich die Lösung 1 mit gleichmäßig verteilten Breiten. Das Radfahren auf dem Gehweg ist nicht zulässig, Radfahrer können den Seitenbereich nutzen durch Absteigen und Schieben des Fahrrads.

Langfristig (über den Prognosehorizont des Verkehrskonzepts hinaus) kann auch eine Komplettsanierung der Brücke erforderlich werden, aus der sich eine neue Querschnittsgestaltung ergeben kann.

### 7.5 Weitere Maßnahmen

Weitere begleitende organisatorische bzw. gestalterische Maßnahmen in der Altstadt betreffen das Parken, den Busverkehr und den Radfahrer- und Fußgängerverkehr:

- Reduzierung von Stellplätzen auf dem Marktplatz (um 10 bzw. 26 Stellplätze gemäß Umgestaltungslösungen Marktplatz)
- Parkleitsystem (Ausweisen von Fahrtrouten, verbesserte Kennzeichnung der zur Verfügung stehenden Parkplätze)

Integriertes Verkehrskonzept  
Teil Kernstadt und Altstadt

- Einheitliche Gebührenregelung (mit Staffelung: Parken auf Parkierungseinrichtungen günstiger als Parken im Straßenraum, Parken auf ferneren Stellplätzen günstiger als auf nahen, zentral gelegenen Stellplätzen)
- Ausweisen besonderer Stellplätze in bevorzugter Lage (Kurzzeitstellplätze an Geschäften, Behindertenstellplätze, Stellplätze für Elektrofahrzeuge)
- Verlegung von betroffenen Buslinien (aufgrund Einbahnstraßenregelung Spitalstraße und Durchstich Ringstraße)
- Aufwertung und barrierefreier Ausbau der Haltestelle Röhrenbrunnen
- Öffnung der Einbahnstraßen für den Radverkehr
- Verbesserung und Ergänzung von Radabstellanlagen

Integriertes Verkehrskonzept  
Teil Kernstadt und Altstadt

## 8 ZIELKONZEPT

### 8.1 Maßnahmen

Folie 83

In dem Zielkonzept werden sämtliche Einzelmaßnahmen, die sich im Sinne der zuvor definierten Leitziele auswirken zusammengeführt, das Vorbehaltsnetz des MIV weiterentwickelt und im Verkehrsmodell hinsichtlich verkehrlicher Wirkung untersucht. Im Einzelnen sind die folgenden Maßnahmen enthalten:

Maßnahmen in der Altstadt

- Freigabe Ringstraße in beide Fahrtrichtungen (zwischen Rothenburger Str. und VR Bank)
- Durchstich Ringstraße zum Kronenwirtsberg
- Umgestaltung Marktplatz mit Regelung als verkehrsberuhigter Bereich
- Umgestaltung Untere Torstraße (unter Beibehaltung der Engstelle)
- Einbahnstraßenregelung in der Altstadt (Jahnstraße und Spitalstraße)<sup>1</sup>
- Organisation des ruhenden Verkehrs

Maßnahmen in der Kernstadt

- Durchbindung Lohweiherstraße zum Schleifenweiher
- Beseitigung des Bahnübergangs Mosbacher Weg für Kfz, lediglich Freigabe für Fußgänger und Radfahrer
- Westtangente Daimlerstr./Sommerauer Str. bis B 257/Schopflocher Str.
- Entlastungsstraße Röschenhof

Weitere begleitende Maßnahmen

- Verbesserte Buserschließung und Aufwertung von Haltestellen
- Maßnahmen für den Radverkehr und Fußgängerverkehr
- Maßnahmen zur Verkehrslenkung und Wegweisung

---

<sup>1</sup> Nachträgliche Detailbewertung für den Bereich Spitalstraße/Museumstraße, vgl. Kapitel 9



## 8.2 Verkehrliche Wirkung

Folie 84 - 85 Die Gesamtwirkung der Maßnahmen wird mithilfe des Verkehrsmodells untersucht. Dabei wird die Differenz der Verkehrsbelastungen (Kfz/24 h) zum Prognosebezugsfall 2030 betrachtet:

### Verkehrliche Wirkungen in der Kernstadt

- es wird eine Bündelung von Verkehren mit bis zu 3.800 Kfz/24 h auf der Westtangente und mit bis zu 4.450 Kfz/24 h auf der Lohweiherstraße erreicht
- auf der B 25 können über weite Abschnitte (zwischen der St 1066 im Norden und der Schopflocher Straße im Süden) deutliche Entlastungen von bis zu 7.350 Kfz/24 erzielt werden
- auf der Entlastungsstraße Röschenhof können bis zu 5.250 Kfz/24 h gebündelt werden, die Entlastungen der östlichen Dresdner Straße belaufen sich auf bis zu 2.550 Kfz/24 h
- abschnittsweise sind im südlichen Stadtgebiet in den Zulaufstrecken Zunahmen zu verzeichnen (Schopflocher Straße 2.550 Kfz/24 h, St 2222 Sulzachbrücke 1.200 Kfz/24 h und Walkmühlweg 700 Kfz/24 h)
- demgegenüber sind deutliche Entlastungen insbesondere auf der Straße Kronenwirtsberg (bis zu 1.400 Kfz/24 h) und auf dem Mosbacher Weg (2.200 Kfz/24 h) zu erwarten

Folie 86 - 87 Verkehrliche Wirkungen in der Altstadt

- mit der Freigabe der westlichen Ringstraße in nördliche Fahrtrichtung und dem Durchstich der östlichen Ringstraße können Fahrten auf der Ringstraße gebündelt werden (zusätzlich bis zu 3.050 Kfz/24 h auf der westlichen und bis zu 5.150 Kfz/24 h auf der östlichen Ringstraße
- dem gegenüber stehen deutliche Entlastungen im gesamten Bereich der der Altstadt um bis zu 3.600 Kfz/24 h,
- auf dem Marktplatz reduziert sich der Verkehr von ca. 5.700 Kfz/24 h um mehr als die Hälfte auf etwa 2.500 Kfz/24 h
- der Durchgangsverkehr in der Altstadt kann von etwa 17% im Prognosebezugsfall auf 2% im Zielkonzept reduziert werden

## 9 NACHBETRACHTUNGEN UND DETAILLIERUNG

### 9.1 Ergänzende Prüfung von Einbahnstraßenregelungen

In einem erweitertem Zielkonzept sollen zusätzlich die beiden Einbahnstraßenregelungen Hindenburgstraße nur stadtauswärts und Untere Torstraße nur stadteinwärts überprüft werden. Die Wirkungen lassen sich wie folgt beschreiben:

- die Verkehrsstärken auf den Altstadtstraßen unterscheiden sich zum Zielkonzept nur unwesentlich
- die mittlere Fahrzeit und Fahrlänge bezogen auf die Altstadt bezogenen Fahrten steigt an und damit auch Betroffenheiten durch Lärm und Schadstoffe
- der bereits im Zielkonzept sehr geringe Durchgangsverkehrsanteil kann weiter gesenkt werden
- Einbahnstraßenregelungen bewirken erhöhte Fahrgeschwindigkeiten, da kein entgegenkommender Verkehr beachtet werden muss
- Zusätzlicher Platzgewinn ist durch die Einbahnstraßenregelung nicht möglich, da die Fläche für den Busverkehr in Gegenrichtung freizuhalten ist

Da die eingetretenen Wirkungen gegenüber dem Zielkonzept keine wesentlich anderen Ergebnisse und in Hinblick auf die Erreichbarkeit der Altstadt Nachteile mit sich bringen, werden die ergänzenden Einbahnstraßenregelungen Hindenburgring und Untere Torstraße nicht empfohlen. Detaillierte Berechnungsergebnisse sind in den separaten Unterlagen (Vortrag vom 17.07.2018 Lenkungsgremium) enthalten.

### 9.2 Detailbetrachtung Bereich Spitalstraße/Museumstraße

Vertiefend zum Zielkonzept wurden die folgenden vier Möglichkeiten der Verkehrsführung im Bereich Spitalstraße/Museumstraße detaillierter betrachtet:

- Sperrung Museumstraße, Einbahnregelung Spitalstraße (Zielkonzept)
- Sperrung Museumstraße, Öffnung Spitalstraße (Bestandsituation)
- Öffnung Museumstraße, Einbahnregelung Spitalstraße
- Sperrung Museumstraße, Öffnung Spitalstraße

Dabei lässt sich feststellen, dass die Öffnung der Museumstraße nur geringfügige Verlagerungen bewirkt und eine bessere Erreichbarkeit für Bewohner ermöglicht. Voraussetzung ist die Beibehaltung der Museumstraße als Wohnstraße als verkehrsberuhigter Bereich.

Mit Einrichtung einer Einbahnstraße in der Spitalstraße können dort die stärksten Entlastungen erzielt werden. Dabei sind jedoch geringe Nebeneffekte zu erwarten (z. B. Verdrängungen, Fahrtverlängerungen und erhöhte Fahrgeschwindigkeiten). Auch ohne eine Einbahnstraße können (ohne die zu erwartenden Nebeneffekte) Entlastungen erzielt werden.

Somit kommen grundsätzlich alle Varianten in Betracht. Die jeweiligen geringen Vor- und Nachteile sind abzuwägen. Detaillierte Berechnungsergebnisse sind in den separaten Unterlagen (Vortrag vom 06.02.2019 im Stadtrat) enthalten. Den Einbahnstraßenregelungen Jahnstraße und Spitalstraße wurde (abweichend vom Zielkonzept) nicht zugestimmt.

### 9.3 Bahnquerungen

Heute bestehen mit der Staatsstraße St 1066 (niveaufrei), der B 25 (niveaugleich) und dem Mosbacher Weg (niveaugleich) drei Bahnquerungen im Kernstadtgebiet. Mit dem Zielkonzept sind weitere Bahnquerungen im Zuge der Westtangente und der Lohweiher Straße vorgesehen. Eine detaillierte Darstellung ist den separaten Unterlagen (Vortrag vom 06.02.2019 im Stadtrat) enthalten.

Die Einrichtung eines niveaugleichen Bahnübergangs Lohweiher Straße kann gemäß Vorgaben der Bahn (Eisenbahnkreuzungsgesetz) nur bei Entfall des Bahnübergangs Mosbacher Weg erfolgen. Eine niveaufreie Lösung ist auf Grund der begrenzten Platzgegebenheiten nicht möglich. Alternativ kann in der Lohweiher Straße eine kleine Bahnunterführung für Fußgänger- und Radfahrer eingerichtet werden. Verhandlungen mit der Bahn standen zum Zeitpunkt der Konzepterstellung noch aus.

Integriertes Verkehrskonzept  
Teil Kernstadt und Altstadt

### 10 BETEILIGUNGSVERFAHREN UND ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

#### 10.1 Vorbemerkungen

Begleitet wird die Projektbearbeitung durch ein Beteiligungsverfahren, in dem die zuständigen Ämter sowie Interessenvertreter (ADAC, ADFC, Gewerbeverein, etc.) je nach Thema eingebunden werden. Die Beteiligung der Öffentlichkeit während des Planungsprozesses fördert den Gestaltungswillen und die Identifikation mit ihrer Stadt und erhöht deutlich die Akzeptanz der zu entwickelnden Maßnahmen.

Hierzu werden auf verschiedenen Ebenen (bezogen auf den Umfang) geeignete Beteiligungsformate entwickelt und durchgeführt:

- Abstimmungen mit Verwaltung und Behörden
- Beteiligung der allgemeinen Öffentlichkeit
- Projektbegleitendes Arbeitsgremium (Lenkungsgruppe)
- Städtische Gremien (Ausschüsse, Stadtrat)

#### 10.2 Verwaltungsinterne Abstimmungen, Arbeitsgespräche

Die laufende Abstimmung mit der Verwaltung (telefonisch, per E-Mail, in gemeinsamen Terminen) stellt die zielgerichtete Projektbearbeitung sicher und dient der Vor- und Nachbereitung der weiteren Beteiligung (Workshops, Lenkungsgruppe, städtische Gremien).

Zur Vorbereitung und Organisation von Erhebungen ist zudem eine Beteiligung weiterer Entscheidungsträger von Bedeutung. Für die Durchführung der Kordonbefragung war die Mitwirkung der Polizei und der Straßenbauverwaltung für die Verkehrsregelung an den Befragungsstellen erforderlich. Ebenso waren die Position und die Beschilderung der Befragungsstellen abzustimmen. Hierfür fand ein separater Termin gemeinsam mit der Verwaltung und den zuständigen Polizeidienststellen statt.

### 10.3 Beteiligung der allgemeinen Öffentlichkeit

Als erste Stufe der (begrenzten) Bürgerbeteiligung ist die Haushaltsbefragung zu sehen. Hierdurch wurden bereits durch einen Fragebogen zu allgemeinen Anregungen und Einschätzungen Bürgermeinungen abgefragt, die in den Prozess der Verkehrsanalyse und Maßnahmenentwicklung eingeflossen sind.

Im weiteren Planungsprozess fanden insgesamt drei Workshops (zu den Themen Altstadt, Kernstadt und Radverkehr) statt, in denen Bürger die Möglichkeit zur aktiven Mitarbeit geboten wurde. Die Workshops bestanden jeweils aus einem Impulsreferat zu den jeweiligen Themen durch den Gutachter, aus Diskussionsrunden an separaten Tischen und aus einer anschließenden Zusammenfassung der Ergebnisse. Die Anregungen und Vorschläge wurden im Rahmen der Konzeptentwicklung bewertet und je nach Bedeutsamkeit, Sinnhaftigkeit und Relevanz berücksichtigt.

#### Workshop Altstadt

Diskutiert wurden die Themenbereiche „Parken“, „Fußgänger- und Radverkehr sowie Barrierefreiheit“ und „Marktplatz und Stadtraum“. Nach ausführlicher Diskussion wurden die Beiträge differenziert nach Mängeln und Maßnahmen zusammengefasst vorgestellt. Anschließend konnten alle Beteiligten die ihrerseits besonders wichtigen Aspekte über eine Verteilung von Punkten hervorheben.

#### Workshop Kernstadt

Die Themen der Kernstadt wurden räumlich differenziert (Probleme und Maßnahmen westlich und östlich der Sulzach) behandelt. Nach ausführlicher Diskussion wurden die Ergebnisse eines jeden Thementisches vom Gutachter summarisch zusammengefasst und erläutert. Westlich der Sulzach wurden zwei Westumfahrungen ausgearbeitet (Lohweiherstraße und Westtangente). Der Thementisch „Östlich der Sulzach“ beschäftigte sich vorwiegend mit der Entlastungsstraße „Röschenhof“ und dem Durchstich der Ringstraße (Ringschluss).

### Workshop Radverkehr

Im Fokus der Diskussion standen die Probleme und Defizite der Radverkehrsinfrastruktur auf Basis der zuvor durch den Gutachter festgestellten Punkt- und Streckenmängel. Anschließend wurden die Ergebnisse einer jeden Diskussionsrunde je Tisch vom Gutachter summarisch zusammengefasst erläutert. Besonders ausführlich wurden die Querungsmöglichkeiten über die Sulzach, die Bahntrasse und über die Bundesstraße 25 (Dinkelsbühler Straße bzw. Crailsheimer Straße) sowie die Radverkehrsführung entlang der Bundesstraße diskutiert.

#### 10.4 Projektbegleitendes Arbeitsgremium (Lenkungsgruppe)

Nach detaillierten Verkehrsanalysen und Ausarbeitungen von Maßnahmen ist es erforderlich die Teiluntersuchungen (Altstadtkonzept, Kernstadtkonzept und Radverkehrskonzept) zu einem Gesamtkonzept zusammenzuführen und dieses dem Stadtrat als beschlussfähige Fassung vorzulegen. Hierzu wurden die Entscheidungsträger in Form eines interaktiven Beteiligungsverfahrens eingebunden:

- Einberufung einer Projektbegleitenden Lenkungsgruppe, bestehend aus Fraktionsvertretern, Bürgermeister, Verwaltung, Polizei, Institutionalisierte Öffentlichkeit (z. B. Handelsverein, ADAC, ADFC, Seniorenbeirat) mit insgesamt maximal ca. 15 Personen (Beteiligte werden durch die Stadt/den Stadtrat festgelegt)
- 1. Termin der projektbegleitenden Lenkungsgruppe zur Diskussion von Maßnahmen und Lösungsvarianten und Festlegung eines Zielkonzepts
- 2. Termin der projektbegleitenden Lenkungsgruppe zur Diskussion der Ergebnisse und Abstimmung über die im Zielkonzept enthaltenen Maßnahmen

#### 10.5 Städtische Gremien

In den städtischen Gremien (Ausschuss und Stadtrat) werden die Ergebnisse vorgeschrieben und beschlossen.

## 11 FAZIT UND EMPFEHLUNGEN

### 11.1 Zusammenfassung

Mit dem Zielkonzept wurde eine große Anzahl wirksamer Maßnahmen für die Altstadt und für die Kernstadt entwickelt. Die Maßnahmen erzielen weitreichende positive Wirkungen im Sinne der angestrebten Ziele.

Mit den Straßennetzergänzungen kann das bestehende Straßensystem sinnvoll ergänzt werden, der Kfz-Verkehr weitestgehend auf den dafür vorgesehenen Achsen (MIV-Vorbehaltsstraßen) abgewickelt werden und heute stark befahrene Achsen sowie sensible Bereiche in der Altstadt deutlich entlastet werden.

Im Sinne einer Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Radverkehr und Fußgängerverkehr) sowie zur Aufwertung wertvoller städtischer Bereiche werden Maßnahmen entwickelt, die maßgeblich zur Attraktivierung und Verkehrssicherheit beitragen.

Mit einem Radverkehrskonzept für die Kernstadt werden zudem auf der Basis eines systematisch entwickelten Radverkehrsnetzes konkrete Einzelmaßnahmen vorgeschlagen, nach Priorität und Aufwand unterschieden.

### 11.2 Empfehlung zum weiteren Vorgehen

Die erarbeiteten Maßnahmen führen in Ihrem Zusammenwirken zum gewünschten Erfolg. Je nach planerischem, baulichem und finanziellem Aufwand unterliegen die Maßnahmen einer zeitlichen Abhängigkeit. Für die Umsetzung der Maßnahmen des Verkehrskonzepts wird daher die Ausarbeitung eines Realisierungskonzepts empfohlen. Mit diesem werden:

- die im Zielkonzept enthaltenen Maßnahmen nach Realisierbarkeit eingestuft,
- funktionale und zeitliche Abhängigkeiten berücksichtigt und
- nach Umsetzungsstufen (Sofortmaßnahmen, mittelfristige und langfristige Maßnahmen) unterschieden

Integriertes Verkehrskonzept  
Teil Kernstadt und Altstadt

Die erarbeiteten Einzelmaßnahmen sind in weiteren Detailuntersuchungen zu spezifizieren und zur Umsetzungsreife zu bringen. Schlüsselprojekte (auch in Hinblick auf eine zeitnahe Umsetzung) sind zu sehen

- in der Umsetzung des Radverkehrskonzepts
- in der vertiefenden Erarbeitung eines Parkierungskonzepts (mit organisatorischen Maßnahmen, Gebührenregelung und Parkleitsystem)
- in der Entwicklung eines Fußgängerleitsystems insbesondere für Stadtbesucher (aufbauend auf das Parkierungskonzept)
- in der vorgezogenen Umgestaltung ausgewählter Straßenräume (Spitalstraße)

Aufgestellt: Aalen, im Februar 2019

brenner BERNARD ingenieure GmbH

i.V.  
Dipl.-Ing. Robert Wenzel  
Projektleiter Verkehrsplanung

i.A.  
Tobias Prigge M.Sc.  
Projektingenieur Verkehrsplanung

i.A.  
Felix Franke, M. Sc.  
Projektingenieur Verkehrsplanung