

Verkehrskonzept 2030

Verkehrliches Leitbild

DR. BRENNER INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
Aalen/Stuttgart

Impressum

Auftraggeber

Stadt Erbach
Erlenbachstraße 50
89155 Erbach

Auftragnehmer

DR. BRENNER
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
Beratende Ingenieure VBI
für Verkehrs- und Straßenwesen
Rathausplatz 2-8
73432 Aalen
Telefon (0 73 61) 57 07-0
Telefax (0 73 61) 57 07-77
Internet: www.brenner-ingenieure.de
E-Mail: info@brenner-ingenieure.de

Bearbeiter

Dipl.-Ing. Ulrich Noßwitz
Dipl.-Ing. Matthias Vollmer
Dipl.-Geogr. Fee Rebbe

Aalen, 20.10.2014

INHALT

0	VORBEMERKUNGEN UND AUFGABE DES LEITBILDES	1
1	VERKEHRSRELEVANTE ZIELE AUS BESTEHENDEN FACHPROGRAMMEN	3
1.1	Verkehrsuntersuchung Gemeinde Erbach 1988	3
1.2	Innenstadtoffensive Erbach (Donau) 2012	3
1.3	Planungswettbewerb Stadtmitte Erbach	3
2	VERKEHRSMITTELBEZOGENE ZIELE	5
2.1	Verkehrsmittelwahlverhalten	5
2.2	Fußgängerverkehr	5
2.3	Radverkehr	6
2.4	Öffentlicher Verkehr	7
2.5	Motorisierter Individualverkehr und Straßennetz	8
2.6	Ruhender Verkehr	9
2.7	Neue Mobilität	10
3	ERGÄNZENDE SPEZIFISCHE ZIELE	11
3.1	Gender-Aspekte und Sozialverträglichkeit	11
3.2	Wirtschaft	11
3.3	Nachhaltige Mobilität	12
3.4	Umweltschonende Verkehrsentwicklung	12
4	KURZZUSAMMENFASSUNG	13
5	ÜBERSICHT	14
5.1	Verkehrsmittelbezogene Ziele	14
5.1.1	Verkehrsmittelwahlverhalten	14
5.1.2	Fußgängerverkehr	14
5.1.3	Radverkehr	14
5.1.4	Öffentlicher Verkehr	15
5.1.5	Motorisierter Individualverkehr und Straßennetz	15
5.1.6	Ruhender Verkehr	15
5.2	Ergänzende spezifische Ziele	16
5.2.1	Gender-Aspekte und Sozialverträglichkeit	16
5.2.2	Wirtschaft	16
5.2.3	Nachhaltige Mobilität	16
5.2.4	Umweltschonende Verkehrsentwicklung	16

0 VORBEMERKUNGEN UND AUFGABE DES LEITBILDES

Die künftige Gestaltung der Verkehrssysteme sowie deren Integration in die Stadtentwicklung benötigen einen verbindlichen Orientierungsrahmen. Um diesen zu definieren, wird im Rahmen des Integrierten Verkehrsentwicklungskonzeptes ein Verkehrsleitbild entwickelt. Die Zielsetzungen weiterer bestehender Fachprogramme wurden geprüft und ebenfalls integriert.

Der Verkehrsentwicklungsplan ist Teil der Stadtentwicklungsplanung und muss einen Beitrag zu deren Zielen leisten. Das verkehrsmittelübergreifende Verkehrssystem soll in Zukunft allen Bevölkerungsgruppen angemessene Möglichkeiten für die individuelle Mobilität bieten. Personen und Güter sind mit möglichst geringen sozialen, physischen und ökonomischen Belastungen, unter größtmöglicher Schonung von Natur und Umwelt zu befördern. Eine im Sinne der Stadtverträglichkeit verantwortungsbewusste Wahl des geeigneten Verkehrsmittels ist zu unterstützen.

Dieses Leitbild soll die Integration von umwelt- und wirtschaftsorientierten Belangen in die Verkehrsentwicklung gewährleisten. Es ermöglicht

- den Gutachtern und der Verwaltung
geeignete Maßnahmenkombinationen in Varianten prämissenorientiert zu entwickeln, qualitativ und quantitativ zu bewerten sowie vorzuschlagen.
- der Politik
den Grad der Zielerreichung von Varianten festzustellen und auf der Basis einer detaillierten auf die Ziele bezogenen Abwägung sachgerechte Entscheidungen zu treffen.
- der Öffentlichkeit
komplexe Zusammenhänge der Verkehrsentwicklungsplanung besser nachvollziehen zu können, so dass vorgeschlagene Maßnahmen vor diesem Hintergrund eine deutlich höhere Akzeptanz erfahren.

Das Leitbild fasst die Ziele der städtischen Entwicklung zusammen. Es enthält bewusst keine konkreten Maßnahmen, diese werden in folgenden Bearbeitungsschritten auf der Basis des Leitbildes entwickelt und in Szenarien zusammengefasst.

Das Leitbild soll als Absichtserklärung für die jeweiligen Teilbereiche und das integrierte Verkehrskonzept in seiner Gesamtheit gelten und einen Abgleich der verschiedenen Planungen mit den gesetzten Zielen ermöglichen. Alle Planungen sollen im Hinblick auf die im Leitbild formulierten Ziele geprüft werden.

1 VERKEHRSRELEVANTE ZIELE AUS BESTEHENDEN FACHPROGRAMMEN

Aus den nachfolgend aufgelisteten Studien liegen bereits Ziele vor, die auf Relevanz und Aktualität zu prüfen sind:

1.1 Verkehrsuntersuchung Gemeinde Erbach 1988¹

- Entlastung des innerörtlichen Straßennetzes vor allem von Durchgangsverkehrsströmen bzw. deren Neuordnung
- Erarbeitung einer künftigen Netzgestaltung im Zusammenhang mit der Anbindung des Neubaugebietes Ziegelei sowie des Gewerbe- und Freizeitgebietes östlich der Bahn
- Lösung der Verkehrsprobleme im Zusammenhang mit ortsplanerischen Zielsetzungen wie Ortskernsanierung und Verkehrsberuhigung

1.2 Innenstadtoffensive Erbach (Donau) 2012²

- Attraktivierung des Standortes Erbach insgesamt: Haltung bzw. Verbesserung der Position von Erbach im Standortwettbewerb
- Leichte Erhöhung der Kaufkraftbindung im Bereich Einzelhandel
- Ergänzung des Branchenmixes (Ansiedlungen bzw. Erweiterungen, v.a. im mittel- und langfristigen Bedarfsbereich)
- Aufwertung der Innenstadt und positive Beeinflussung des Kopplungsverhaltens der Kunden in Gewerbegebietslagen

1.3 Planungswettbewerb Stadtmitte Erbach³

Im Januar 2014 wurde von der Stadt Erbach ein städtebaulicher Wettbewerb ausgelobt, welcher eine Neugestaltung des innerstädtischen Bereiches zur Aufgabe hatte. Den Teilnehmern wurden verbindliche Planungsvorgaben auferlegt, welche ebenfalls im Rahmen des verkehrlichen Leitbildes zu berücksichtigen sind:

¹ Gemeinde Erbach: Verkehrsuntersuchung, Schlussbericht 1988. Dr.-Ing. M. F. Brenner, Dipl.-Ing. U. Noßwitz und Dipl.-Ing. D. Pottgießer, Dr. Brenner/Münnich, Beratende Ingenieure VBI, Aalen, November 1988.

² Innenstadtoffensive Erbach (Donau), Strategisches Konzept zur künftigen räumlichen Entwicklung des Einzelhandelsstandortes Erbach, zur Entwicklung der innerstädtischen Bereiche sowie zur Optimierung des Standortmarketings in der Stadt Erbach, Stadt Erbach 2012, imakomm AKADEMIE GmbH, Aalen, Dezember 2012

³ Stadt Erbach: Planungswettbewerb „Stadtmitte Erbach, Erbach, Mai 2014

- Erarbeitung von Lösungen für die mittel- und langfristige strukturelle Entwicklung und Gestaltung sowie funktionsgerechte und verkehrliche Neuordnung der Stadtmitte (Erlenbachstraße und Donaustetter Straße):
 - Gestalterische Aufwertung des innerstädtischen Bereichs in Verbindung mit verkehrsberuhigenden Maßnahmen
 - Vorhaltung von gastronomischen Angeboten, Dienstleistungsangeboten und einer erheblichen Verbesserung der Aufenthaltsqualität als komplementäre Besuchsräume im Vergleich zum östlichen Innenstadtbereich mit seinem großen Angebot an Fachmärkten
 - Definition von innerstädtischen Freiräumen und Wegevernetzungen (insbesondere bauliche Ergänzung und Umgestaltung der Bereiche Marktplatz, Rössleplatz und der Flächen um das Rathaus)
 - Schaffung von hochwertigem innerstädtischem Wohnraum mit der Zielsetzung, eine allseitige Belebung der Stadtmitte zu erreichen
- Neuordnung und Entwicklung der privaten Quartiere mit einer überwiegenden Wohnnutzung, bestehend aus zukunftsfähigen und attraktiven Wohnformen für alle Generationen
- Vernetzung der nördlichen und südlichen Stadtquartiere
- Attraktivierung und Einbindung des Erlenbaches mit seinen begleitenden Wegeverbindungen in den Stadtgrundriss

2 VERKEHRSMITTELBEZOGENE ZIELE

Aus den vorstehenden genannten Zielen, den Ergebnissen der Haushaltsbefragung und den durchgeführten Analysen lassen sich folgende Ziele ableiten:

2.1 Verkehrsmittelwahlverhalten

Der Kraftfahrzeugverkehr besitzt 2013 mit 61% des Binnenverkehrs und 71% des Gesamtverkehrs den mit Abstand höchsten Anteil am Modal Split der Erbacher Bürger. Damit liegt die Stadt deutlich über dem bundesweiten Durchschnitt nach MiD (Mobilität in Deutschland). Bemerkenswert sind der sehr niedrige Anteil des Rad- sowie Fußgängerverkehrs, während der Anteil des ÖV etwa im Durchschnitt liegt.

- Der Verkehr ist in Erbach möglichst stadt- und umweltverträglich abzuwickeln. Deshalb ist die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes, insbesondere des Rad- sowie Fußgängerverkehrs, zu stärken.
- Planungsziel ist, dass künftig mindestens 50% aller Wege im Binnenverkehr und 40% aller Wege im Gesamtverkehr zu Fuß, mit dem Rad oder mit dem ÖPNV zurückgelegt werden. Um dies zu erreichen, ist eine intensive Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr) erforderlich.
- Auszubauen und zu unterstützen sind Ansätze zur intermodalen Verkehrsmittelnutzung und Vernetzung, d.h. die Übergänge von den Verkehrsmitteln untereinander sind zu gewährleisten und attraktiv zu gestalten.

2.2 Fußgängerverkehr

Der Anteil der Wege zu Fuß ist mit 26 % des Binnenverkehrs und 14% des Gesamtverkehrs im Städtevergleich gering. Insbesondere die außerhalb der Kernstadt liegenden Ortsteile weisen sehr niedrige Werte auf. Dieser Sachverhalt kann auf die Entfernung zwischen den Stadtteilen sowie auf die hochbelasteten Hauptverkehrsstraßen und die Bahnstrecke zurückgeführt werden: Diese zerschneiden das Stadtgebiet und erschweren das zu Fuß gehen. Darüber hinaus ist die dezentrale Ausrichtung der für Fußgänger relevanten Quellen und Ziele, insbesondere der Einkaufsmöglichkeiten, als ein Grund zu sehen.

Folgende Leitziele sind für den Bereich Fußgängerverkehr zu verfolgen:

- Förderung der Nahmobilität (Herausarbeitung und qualitative sowie bedarfsgerechte Weiterentwicklung des Wegenetzes)
- Entwicklung spezifischer Fußwegeachsen (z.B. zwischen der Innenstadt und dem Einkaufs- und Freizeitgebiet Heinrich-Hammer-Straße sowie entlang des Erlenbaches und der Verbindung von den Wohngebieten zur Innenstadt)
- Vernetzung der nördlichen und südlichen Stadtquartiere
- Gewährleistung fußläufiger Erreichbarkeit wichtiger Ziele
- Beseitigung von Mängeln im Fußwegenetz (z. B. Verbesserung der Querungsmöglichkeiten über die stark belasteten Hauptverkehrsachsen, Verringerung der Dominanz des MIV)
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum
- Beseitigung von Angsträumen (z.B. Sanierung der Unterführung „Froschloch“)
- Berücksichtigung der Belange mobilitätseingeschränkter Personen
- Sicherung der Gleichwertigkeit mit anderen Verkehrsarten

2.3 Radverkehr

Der Radverkehr liegt mit 6% Wegeanteil am Gesamtverkehr und 10% am Binnenverkehr in Erbach deutlich unter dem bundesweiten Wert. Im Außenbereich existiert bereits eine flächendeckende Infrastruktur für den Radverkehr, d.h. die Anbindung der Ortsteile an die Kernstadt ist weitestgehend gewährleistet. Diese Infrastruktur findet jedoch innerhalb der Kernstadt und den Ortsteilen keine Fortsetzung: Insgesamt stehen dem Radverkehr innerorts wenig eigene Wege zur Verfügung, die gemeinsame Führung mit dem Kfz- bzw. Fußgängerverkehr stellt den Regelfall dar. In diesen Bereichen mit Überlagerungen von Nutzungsansprüchen (schnelles und langsames Radfahren, zu Fuß gehen, Flanieren, Aufenthalt) kommt es vielfach zu Konflikten und gegenseitigen Behinderungen und Störungen durch den hohen Lkw-Verkehr.

Für den Radverkehr sind daher die folgenden Leitziele zu sehen:

- Ausweisung eines gestuften Vorbehalts- und Erschließungsnetzes
- Integration des Radverkehrs in bzw. zu einem Gesamtsystem
- Beseitigung von Lücken im Netz (z.B. Übergang vom Außen- zum Innenbereich)
- Nutzergerechte/r Ertüchtigung bzw. Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur, insbesondere innerhalb der Kernstadt sowie der Ortsteile
- Strategische Weiterentwicklung des Radverkehrs bzw. der bereits bestehenden Fördermaßnahmen (Konzeption des Alb-Donau-Kreises, RadNETZ Baden-Württemberg)
- Weiterentwicklung der Beschilderung, Wegweisung und des Marketings im Radverkehr
- Förderung der Dienstleistungen (Reparaturservice, bewachtes Parken) sowie Schaffung von Hilfen für Radfahrer (Aufzüge am Bahnhof, Schieberampen)

2.4 Öffentlicher Verkehr

Die Kernstadt Erbachs ist über eine Vielzahl von Buslinien mit den Stadtteilen und der Region verbunden. Insgesamt verkehren sechs Buslinien im Stadtgebiet. Werktags wird ein durchgängiger Takt angeboten, wobei der Angebotsschwerpunkt auf dem Schülerverkehr liegt. Die gesamte Stadt ist Teil des Donau-Iller-Verkehrsverbundes (DING). Der Hauptknotenpunkt des ÖPNV/SPNV wurde vor wenigen Jahren am Bahnhof eingerichtet.

Leitziele im Öffentlichen Verkehr:

- Entwicklung eines integrierten Nahverkehrssystems aus städtischem und regionalem Angebot (Angebot eines einheitlichen Fahrtaktes, Abstimmung der Abfahrtszeiten untereinander)
- Optimierung des Stadtbussystems
- Attraktive Verknüpfung zwischen den Systemen Bus-Bus, Bus-Bahn und Bus-Fahrrad
- Barrierefreiheit (z.B. Schaffung barrierefreier und attraktiver Haltestellen (bereits in Umsetzung), lesbare Fahrplanaushänge, geeignete Fahrzeuge)
- Verbesserung der Fahrgastinformationssysteme
- Berücksichtigung der Belange des ÖPNV im Rahmen der Bauleitplanung (z.B. Straßenbreiten und Wendemöglichkeiten in neuen Wohngebieten)

2.5 Motorisierter Individualverkehr und Straßennetz

Die Bundesstraße 30, welche Ulm mit Biberach und Friedrichshafen verbindet, verläuft un- mittelbar östlich von Erbach. Trotzdem verbleibt bisher ein Großteil des Durchgangsverkehrs auf der B 311 (Ehinger Straße) in der Ortsdurchfahrt. Diese ist mit ca. 15.000 Kfz/Tag (Stra- ßenabschnitt bei der Tankstelle) und einem sehr hohen Schwerverkehrsanteil (13 %) belas- tet. Ebenfalls hohe Verkehrsbelastungen (6.500 Kfz/Tag) weist die L 240 (Erlenbachstraße) auf, welche durch die Stadtmitte hindurch verläuft.

Die vorhandenen Hauptverkehrsstraßen bewirken eine Zerschneidung der Kernstadt, aus welcher Querungsschwierigkeiten sowie eine verminderte Aufenthaltsqualität für alle Ver- kehrsteilnehmer resultieren. Verlagerungen von Kfz-Durchgangsverkehrsströmen auf beste- hende andere Straßenabschnitte sind aufgrund der räumlichen Struktur jedoch nicht oder nur sehr bedingt möglich und in den meisten Fällen auch nicht sinnvoll. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastungen hat das Regierungspräsidium Tübingen für die Ehinger Straße und die Erlenbachstraße Tempo 30 angeordnet, welches bereits zu einer besseren Abwicklung der hohen Kfz-Verkehrsstärken beigetragen hat. Zur Entlastung der Ehinger Straße ist der Bau einer Querspange zwischen der B 311 und der B 30 als wesentliche Maßnahme der Bundes- verkehrswegeplanung vorgesehen.

Aufgrund der starken Dominanz des Kfz-Verkehrs wird auch von der Erbacher Bevölkerung der Großteil der Wege (61 % Binnen- bzw. 71 % Gesamtverkehr) mit dem motorisierten Indi- vidualverkehr zurückgelegt.

Für die künftige Ausgestaltung des Straßennetzes und die Organisation des Kfz-Verkehrs sind folgende Leitziele zu berücksichtigen:

- Möglichst stadt- und umweltverträgliche Gestaltung des Kfz-Verkehrs:
 - Entlastung der Kernstadt vom Kfz-Verkehr durch - soweit möglich - Auslagerung des Durchgangsverkehrs sowie möglichst verträgliche Abwicklung des verbleiben- den Verkehrs
 - Freihaltung sowie Entlastung der Wohngebiete von quartierfremdem Verkehr sowie verträgliche Gestaltung des Verkehrsablaufs innerhalb lärmbelasteter Ge- biete
 - Entwicklung eines Vorrangnetzes auf denen die Kfz-Hauptverkehrsströme abgewick- kelt werden sollen

- Beschränkung des Ausbaus der bestehenden Hauptverkehrsstraßen auf ein unbedingt notwendiges Maß. Es gilt das Prinzip Organisation vor Ausbau
- Entschärfung von Gefahrenstellen im Straßennetz
- Gewährleistung der Erreichbarkeit wichtiger städtischer Ziele aus Stadt und Region mit dem Kfz

2.6 Ruhender Verkehr

Im innerstädtischen Bereich stehen relativ wenige zusammenhängende öffentliche Stellplätze zur Verfügung (Tiefgarage unter dem Rathausplatz und Parkplatz am Rathaus). Weiterhin stehen Parkmöglichkeiten auf Brachgrundstücken und abseits potenzieller Wegezielen zur Verfügung, welche aber in kein Parkraumkonzept eingepasst sind. Aufgrund der zurückgehenden Nutzungen in der Stadtmitte steht das Angebot im ruhenden Verkehr derzeit (teilweise auf nicht befestigten Flächen) in keinem angemessenen Verhältnis zu den Nutzungen. Außerhalb der Innenstadt existieren öffentliche Stellplätze u. a. am Bahnhof.

Leitziele für den ruhenden Verkehr:

- Entwicklung eines Parkleitsystems und Abstimmung auf das zu entwickelnde MIV-Vorbehaltsnetz sowie den Stellplatzbedarf gemäß baulicher Umgestaltung der Stadtmitte
- Gewährleistung einer guten fußläufigen Erreichbarkeit der Parkierungseinrichtungen
- Reduzierung des Ruhenden Verkehrs im Straßenraum
- Bereitstellung moderner Radabstellanlagen in allen wichtigen Zielbereichen

2.7 Neue Mobilität

Neben den bereits genannten Verkehrsmitteln stehen ergänzend auch die Möglichkeiten der „Neuen Mobilität“ zur Verfügung: Neue Trends im Lebensstil der Menschen, die zu einem umweltverträglichen Verkehrsverhalten beitragen, die Verfügbarkeit neuer Informationstechnologien sowie die Möglichkeiten der Lärm- und Schadstoffminimierung, des Klimaschutzes sowie der Energieeinsparung sind zu unterstützen und in die regionalen Schwerpunktthemen zu integrieren.

Leitziele der Neuen Mobilität:

- Ermittlung der Potenziale neuer Mobilität-Angebotsformen:
 - Verleih- und Sharingsysteme (z.B. Car-Sharing, „Car2go“-System, Auto- und Fahrradverleihsysteme, Taxen etc.)
 - Intermobilität (Nutzung der an diesem Tag sinnvollen Verkehrsmittel)
 - Multimodalität (Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel auf einem Weg)
 - Integration der Elektromobilität in das Mobilitätskonzept
- Vernetzung des Verkehrs- und Energiesektors, u. A. durch Ausbau der intelligenten Energieversorgung (Smart Grid)
- Förderung neuer Informationstechnologien (IT)
- Aufgreifender Möglichkeiten intelligenter Verteilsysteme in Liefer- und Wirtschaftsverkehr

3 ERGÄNZENDE SPEZIFISCHE ZIELE

Neben den verkehrsmittelbezogenen Themen spielen auch die Aspekte Sozialverträglichkeit, Wirtschaft, Nachhaltigkeit und Umwelt eine starke Rolle für die Verkehrsentwicklung.

3.1 Gender-Aspekte und Sozialverträglichkeit

Grundgedanke der sozialverträglichen sowie gendergerechten Verkehrsplanung ist die Schaffung gleichwertiger Mobilitätschancen für alle Verkehrsteilnehmer sowie eine gerechte Verkehrslastenverteilung.

Folgende Zielsetzungen im Sinne einer sozialverträglichen und gerechten Gestaltung der Verkehrssysteme sind zu berücksichtigen:

- Orientierung der Verkehrsangebote an den verschiedenen Lebensmustern (Singles, Paaren und Familien, Wenig- und Gutverdienern sowie von Nicht-Behinderten und Behinderten)
- Berücksichtigung spezifischer Anforderungen von Männern und Frauen, Kindern und Senioren
- Konsequenter Abbau von Teilnahme- und Zugangshemmnissen: Berücksichtigung neuer Ansprüche des demografischen Wandels bei der Gestaltung von Verkehrsanlagen

3.2 Wirtschaft

Als wichtiger Wirtschaftsstandort für Stadt und Region nimmt die Berücksichtigung der wirtschaftlichen Belange in Erbach eine bedeutsame Rolle ein.

Ein leistungsfähiges Verkehrssystem ist die Grundvoraussetzung für die Wirtschaftskraft in der Stadt Erbach. Im Sinne der Erhaltung und Stärkung als wichtiger Wirtschaftsstandort sind folgende Leitziele zu formulieren:

- Die Belange des Liefer- und Wirtschaftsverkehrs (v.a. als Andienungsverkehre von/zu den Wirtschaftsunternehmen und Einzelhandelseinrichtungen) sind in verträglichem Maße zu berücksichtigen und dabei möglichst umweltschonend zu organisieren.

- Die Erreichbarkeit der Einzelhandelseinrichtungen ist – weitestgehend unabhängig von der Verkehrsmittelwahl - zu gewährleisten.
- Die Weiterentwicklung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes soll zur Stützung des Wirtschaftsstandortes beitragen.

3.3 Nachhaltige Mobilität

Durch die Verlagerung wichtiger Quell- und Zielbereiche in nicht integrierte Lagen hat die Innenstadt an Bedeutung verloren. Gemessen an der Verkaufsfläche und dem Umsatz ist der Anteil nicht integrierter Lagen deutlich gestiegen. Dies wirkt sich auch auf die Verkehrsmittelwahl aus. Etwa 78% aller Wege mit dem Zweck Einkaufen werden mit dem Motorisierten Individualverkehr zurückgelegt.

Für eine nachhaltige Mobilität sind daher folgende Leitsätze zu verfolgen:

- Verfolgung des Konzeptes der „Stadt der kurzen Wege“: Enge Verflechtung von Wohnstandorten, Arbeitsplätzen, Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen
- Vorrang der Innenentwicklung in Abstimmung mit den Vorgaben und Ergebnissen des städtebaulichen Wettbewerbs
- Stärkung der Nahmobilität durch verbrauchernahe Versorgung in fußläufigen Einzugsbereichen in allen Stadtteilen

3.4 Umweltschonende Verkehrsentwicklung

Das Stadtgebiet Erbach wird maßgeblich durch die vom Kfz-Verkehr stark belasteten Straßen geprägt. Hierzu zählen insbesondere die Bundesstraße B 311 und die Landesstraße 240.

Im Sinne einer umweltschonenden Verkehrsentwicklung lassen sich die folgenden Ziele formulieren:

- Die negativen Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt, sind auf ein Minimum zu reduzieren (Lärm, Abgase, Flächenverbrauch).
- Koordination der Maßnahmen der Lärmaktionsplanung mit den verkehrlichen und städtebaulichen Zielen, um daraus nach Möglichkeit Synergien zu gewinnen.
- Förderung der Maßnahmen der Neuen Mobilität.

4 KURZZUSAMMENFASSUNG

Der Verkehr ist möglichst stadt- und umweltverträglich abzuwickeln. Deshalb ist die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fußgängerverkehr, Radverkehr und Öffentlicher Verkehr) besonders zu stärken. Die Erreichbarkeit wichtiger städtischer Ziele mit dem Kfz (privater und Wirtschaftsverkehr) ist dabei zu gewährleisten. In diesem Zusammenhang stehen auch die qualitative Aufwertung und Attraktivierung wichtiger innerstädtischer Räume.

Zusätzlich sind Veränderungen im Mobilitätsverhalten zugunsten einer umwelt- und ressourcenschonenden Verkehrsentwicklung anzustreben und gleichwertige Mobilitätschancen für alle Verkehrsteilnehmer zu schaffen.

Die verkehrlichen Ziele weiterer bestehender Fachprogramme beschäftigen sich hauptsächlich mit Infrastrukturmaßnahmen des ÖV und IV. Diese entsprechen in ihren grundlegenden Zielsetzungen den für den Verkehrsentwicklungsplan erarbeiteten Leitziele. Die Fachprogramme und das IVK sind im Zusammenhang zu sehen und deren formulierte Ziele im Sinne einer gesamtstädtischen Entwicklung umzusetzen.

5 ÜBERSICHT

5.1 Verkehrsmittelbezogene Ziele

5.1.1 Verkehrsmittelwahlverhalten

- Möglichst stadt- und umweltverträgliche Abwicklung des Verkehrs in Erbach
- Planungsziel: Mindestens 50 % aller Wege im Binnenverkehr und 40 % aller Wege im Gesamtverkehr sollen künftig mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (zu Fuß gehen, Rad fahren, ÖPNV-Nutzung) zurückgelegt werden (bisher: 39 % bzw. 29 %)
 - Stärkung der Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes
 - Ausbau und Unterstützung der Ansätze zur intermodalen Verkehrsmittelnutzung und -vernetzung

5.1.2 Fußgängerverkehr

- Förderung der Nahmobilität: Herausarbeitung und qualitative sowie bedarfsgerechte Weiterentwicklung des Wegenetzes
 - Entwicklung spezifischer Fußwegeachsen (z.B. zwischen der Innenstadt und dem Einkaufs- und Freizeitgebiet Heinrich-Hammer-Straße bzw. dem Wohngebieten sowie entlang des Erlenbaches)
 - Vernetzung der nördlichen und südlichen Stadtquartiere
 - Gewährleistung fußläufiger Erreichbarkeit wichtiger Ziele
 - Sicherung der Gleichwertigkeit mit anderen Verkehrsarten

5.1.3 Radverkehr

- Integration des Radverkehrs in bzw. zu einem Gesamtsystem
- Beseitigung von Lücken im Netz (z. B. Übergang vom Außen- zum Innenbereich)
- Nutzergerechte/r Ertüchtigung bzw. Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur mit Schwerpunkt innerhalb der Kernstadt und der Ortsteile
- Strategische Weiterentwicklung des Radverkehrs bzw. der bereits bestehenden Fördermaßnahmen (Konzeption des Alb-Donau-Kreises, RadNETZ Baden-Württemberg)
- Weiterentwicklung der Beschilderung und Wegweisung im Radverkehr

5.1.4 Öffentlicher Verkehr

- Entwicklung eines integrierten Nahverkehrssystems aus städtischem und regionalem Angebot (Angebot eines einheitlichen Fahrplans, Abstimmung der Abfahrtszeiten untereinander)
- Optimierung des Stadtbussystems
- Attraktive Verknüpfung zwischen den Systemen Bus-Bus, Bus-Bahn und Bus-Fahrrad
- Barrierefreiheit (z. B. Schaffung barrierefreier und attraktiver Haltestellen, lesbare Fahrplanaushänge, geeignete Fahrzeuge)
- Verbesserung der Fahrgastinformationssysteme
- Berücksichtigung der Belange des ÖPNV im Rahmen der Bauleitplanung

5.1.5 Motorisierter Individualverkehr und Straßennetz

- Möglichst stadt- und umweltverträgliche Gestaltung des Kfz-Verkehrs: Entlastung sensibler Bereiche vom Kfz-Verkehr durch Auslagerung des Durchgangsverkehrs sowie möglichst verträgliche Abwicklung des verbleibenden Verkehrs
- Gewährleistung der Erreichbarkeit wichtiger städtischer Ziele aus Stadt und Region mit dem Kfz

5.1.6 Ruhender Verkehr

- Entwicklung eines Parkleitsystems und Abstimmung auf das zu entwickelnde MIV-Vorbehaltsnetz sowie den Stellplatzbedarf gemäß baulicher Umgestaltung der Stadtmitte
- Gewährleistung einer guten fußläufigen Erreichbarkeit der Parkierungseinrichtungen
- Optimierung des Parkierungsangebotes (Fahrrad und Pkw) im Verknüpfungsbereich zum ÖPNV/SPNV
- Bereitstellung moderner Radabstellanlagen in allen wichtigen Zielbereichen

5.2 Ergänzende spezifische Ziele

5.2.1 Gender-Aspekte und Sozialverträglichkeit

- Orientierung der Verkehrsangebote an den verschiedenen Lebensmustern (Singles, Paaren und Familien, Wenig- und Gutverdienern sowie Nicht-Behinderten und Behinderten)
- Berücksichtigung spezifischer Anforderungen
- Konsequenter Abbau von Teilnahme- und Zugangshemmnissen: Berücksichtigung neuer Ansprüche des demographischen Wandels bei der Gestaltung von Verkehrsanlagen

5.2.2 Wirtschaft

- Berücksichtigung der Belange sowie möglichst umweltschonende Organisation des Liefer- und Wirtschaftsverkehrs
- Die Erreichbarkeit der Einzelhandelseinrichtungen ist – weitestgehend unabhängig von der Verkehrsmittelwahl – zu gewährleisten.
- Die Weiterentwicklung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes soll zur Stützung des Wirtschaftsstandortes beitragen.

5.2.3 Nachhaltige Mobilität

- Verfolgung des Konzeptes der „Stadt der kurzen Wege“
 - Enge Verflechtung von Wohnstandorten, Arbeitsplätzen, Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen
 - Vorrang der Innenentwicklung in Abstimmung mit den Vorgaben und Ergebnissen des städtebaulichen Wettbewerbs
 - Stärkung der Nahmobilität durch verbrauchernahe Versorgung in fußläufigen Einzugsbereichen in allen Stadtteilen.

5.2.4 Umweltschonende Verkehrsentwicklung

- Die negativen Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt, sind auf ein Minimum zu reduzieren (Lärm, Abgase, Flächenverbrauch).
- Koordination der Maßnahmen der Lärmaktionsplanung mit den verkehrlichen und städtebaulichen Zielen, um daraus nach Möglichkeit Synergien zu gewinnen.

Aufgestellt: Aalen, im Oktober 2014

DR. BRENNER
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH

ppa.
Dipl.-Ing. Ulrich Noßwitz
Leiter Fachbereich Verkehrsplanung

i.A.
Dipl.-Ing. Matthias Vollmer
Projektingenieur

i.A.
Dipl.-Geogr. Fee Rebbe
Projektingenieurin