

# Verkehrsentwicklungsplan 2035

## Online-Bürgerbeteiligung

### Baustein: Fließender Kraftfahrzeug-Verkehr



# Inhalt

- 1. Verkehrserhebungen / Befragungen**
- 2. Status-Quo-Analyse fließender Kraftfahrzeug-Verkehr**
- 3. Verkehrsmodell - Prognose**

# Verkehrserhebungen / Befragungen



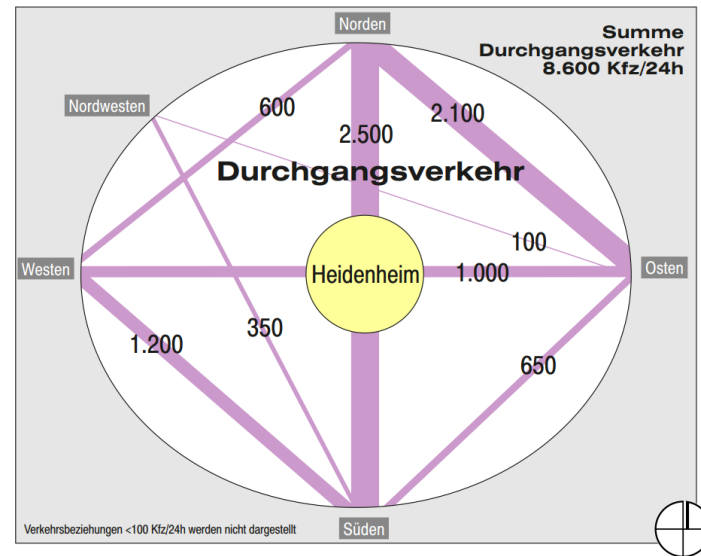
Knotenstromzählungen und Querschnittsmessungen im Herbst 2018 und Sommer 2019

Verkehrsbefragung im Herbst 2019



⇒ Mehr dazu erfahren Sie unter

**Datenfundament  
Verkehrszählungen/  
Verkehrsbefragungen**



# Status-Quo-Analyse fließender Kfz-Verkehr



Eugen-Jaekle-Platz



# Status-Quo-Analyse fließender Kfz-Verkehr

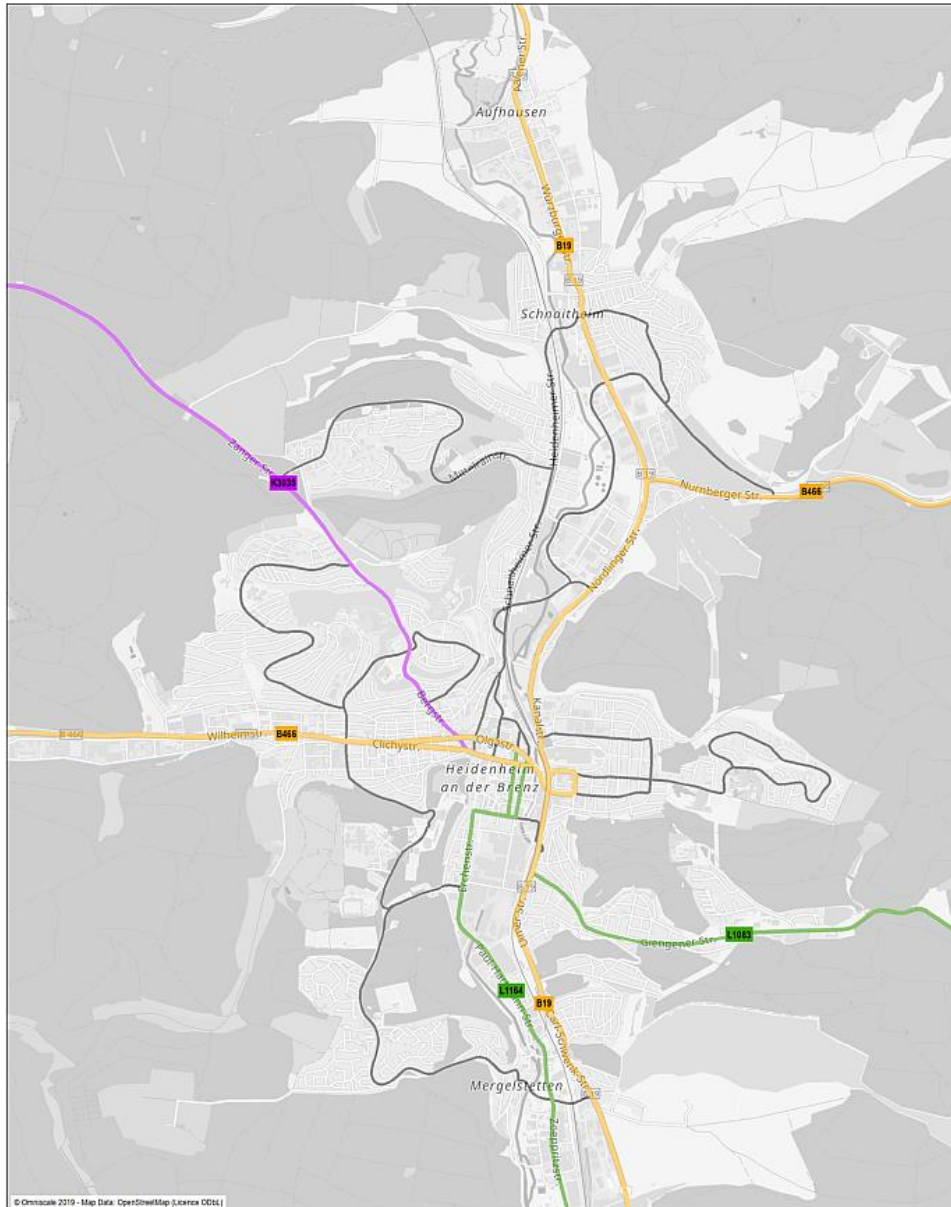


Als Basis für die Analysen zum fließenden Kraftfahrzeug-Verkehr (Kfz-Verkehr) dient das vorhandene Straßennetz mit seiner funktionalen Gliederung, die Geschwindigkeitsregelungen sowie die erhobenen Verkehrsbelastungen.

Weitere wichtige Faktoren sind darüber hinaus die Leistungsfähigkeit der Straßenzüge (insbesondere ausreichende Kapazitätsreserven an den Kreuzungen) zur Vermeidung von Staus sowie die Verkehrssicherheit (zur Vermeidung von Unfällen).

Diese Parameter wurden darüber hinaus als Grundlage für die Erstellung eines computergesteuerten Verkehrsmodells verwendet. Das Verkehrsmodell dient als Planungsinstrument und ermöglicht eine Wirkungsabschätzung und Beurteilung der Planungsmaßnahmen.





# Straßennetz



Heidenheim ist als Mittelzentrum gut an das überregionale Straßennetz angebunden und über die Autobahnanschlussstelle "Heidenheim-Mitte" und "Heidenheim-Süd" auch direkt an das Netz der Bundesautobahnen angeschlossen.

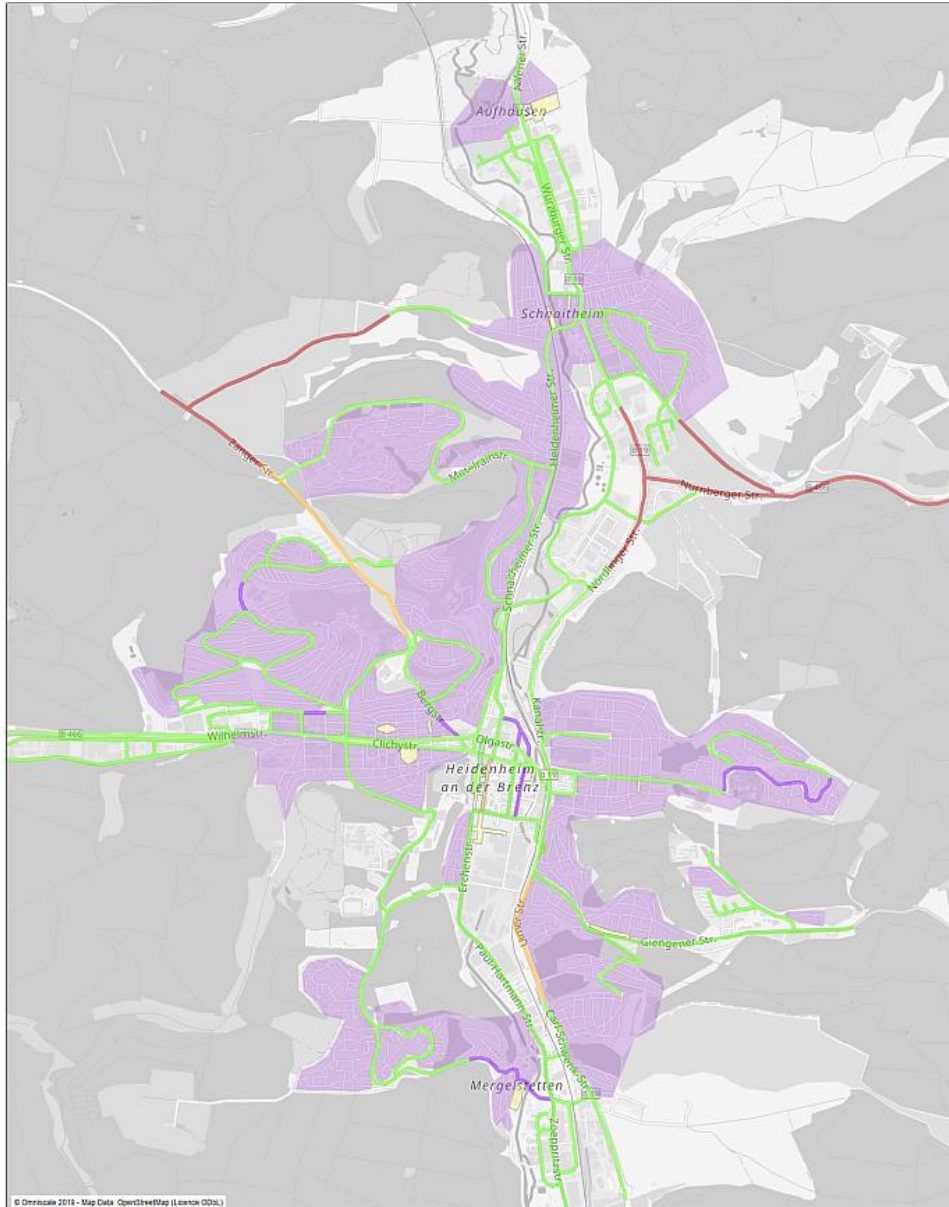
Durch die vorhandene Topographie besteht im östlichen Stadtgebiet (Oststadt und Hansigreute) keine tangentielle Verbindung am Außenrand. Die jeweiligen Verkehrsbeziehungen werden demnach lediglich als Stichverbindung über die Hauptverkehrsstraßen (insbesondere die B 19) abgewickelt.

## Hauptverkehrsstraßen

-  Bundesstraße
-  Landesstraße
-  Kreisstraße
-  weitere verkehrswichtige Straße




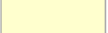






# Geschwindigkeitsregelungen



Im gesamten Stadtgebiet sind Wohngebiete nahezu flächendeckend als Tempo 30-Zonen ausgewiesen. Darüber hinaus wurden in einigen Wohn- und auch Geschäftsbereichen "Verkehrsberuhigte Bereiche" eingerichtet.

Auf den wichtigsten Hauptverkehrsachsen ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit in der Regel Tempo 50. Einzelne Abschnitte sind jedoch auf Tempo 30 reduziert.

Hauptverkehrsstraßen	Zonen
 Tempo 30	 Fußgängerzone
 Tempo 50	 Verkehrsberuhigter Bereich
 Tempo 60	 Tempo 20 Zone
 Tempo 70	 Tempo 30 Zone



- hohe Verkehrsbelastungen auf den Hauptverkehrsstraßen
- tendenziell leichter Rückgang auf den Bundesstraßen durch veränderte Rahmenbedingungen (bspw. Öffnung von Einbahnstraßen, Fahrstreifenreduzierungen, Verbesserungen bei den alternativen Verkehrsangeboten)
- das Netz der verkehrswichtigen Straßen in Heidenheim ist ausreichend dimensioniert und lückenlos
- aufgrund der innerstädtischen Einbahnregelungen entlang der B 466 (Brenzstraße, Clichystraße, Olgastraße, Wilhelmstraße) und L 1164 (Bahnhofstraße und Ploucquetstraße) entsteht ein geringer Umwegebedarf, da nicht alle Ziele direkt angefahren werden können
- das Straßennetz ist schlüssig aufgebaut und aufgrund der wahrnehmbaren Hierarchien besteht eine hohe Verständlichkeit



# Leistungsfähigkeiten



- wenige Knotenpunkte mit regelmäßigen Rückstaubeobachtungen, größtenteils kann Kfz-Verkehr den Umständen entsprechend stockend abfließen
- dichte Abfolge der Knotenpunkte setzt eine gute Koordinierung („Grüne Welle“) der einzelnen Anlagen voraus - hier bestehen Defizite



# Stärken und Schwächen Kfz-Verkehr



## Stärken:

- leistungsfähiges Straßennetz
- geringe Durchgangsverkehrsanteile im bebauten Stadtgebiet (Ausnahme Schnaitheim)
- Wohnbereiche sind überwiegend Tempo-30-Zonen

## Schwächen:

- hohe Kfz-Belastungen innerstädtischer Hauptverkehrsstraßen, an denen häufig auch gewohnt wird - "Zerschneidung" der Innenstadt
- Koordinierung der Lichtsignalanlagen ist nicht durchgängig erkennbar
- in Teilbereichen uneinheitliche Geschwindigkeitsregelungen
- in Wohnbereichen darf auf den verkehrswichtigen Straßen fast durchgängig mit 50 km/h gefahren werden



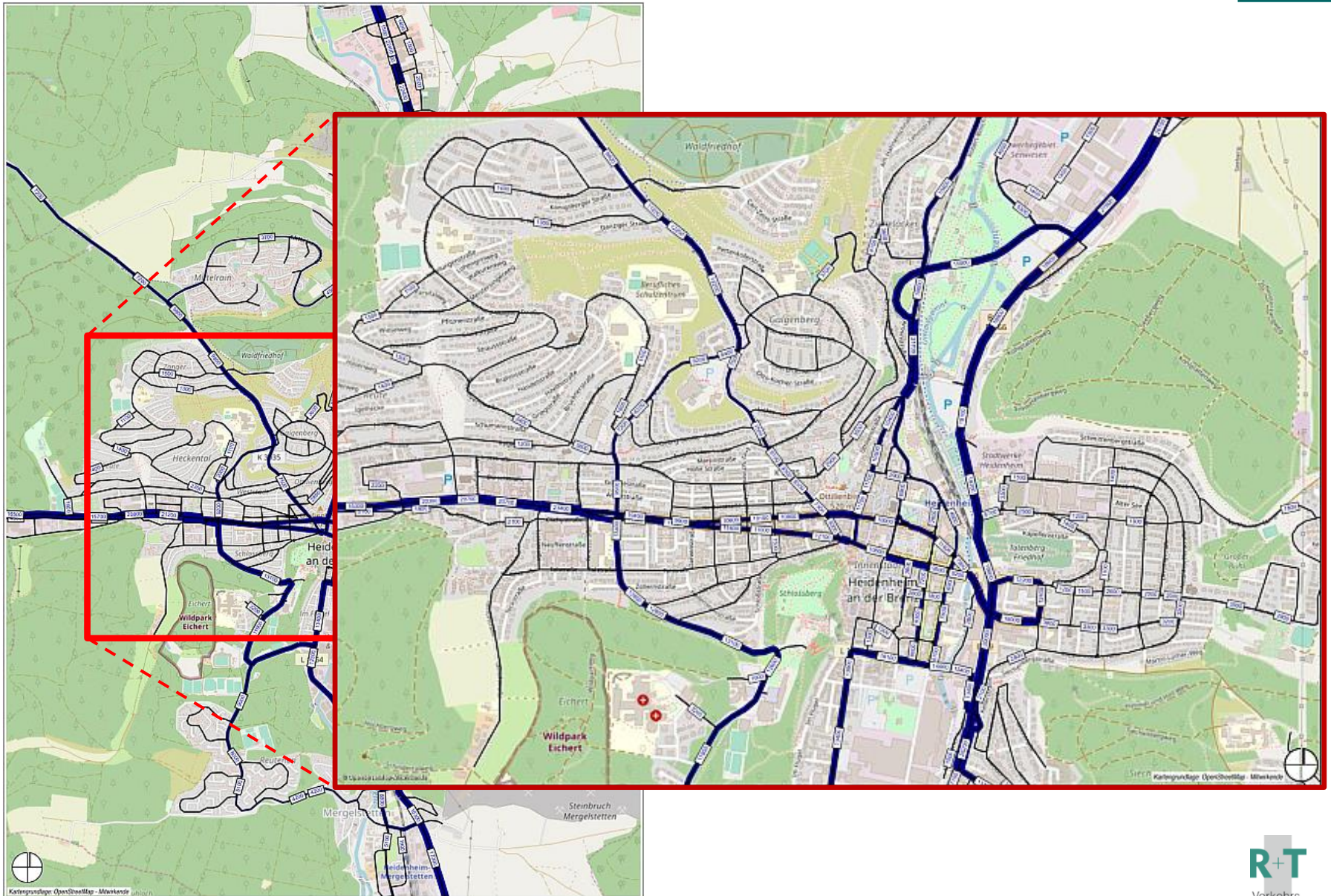
Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes wurde ein computergestütztes multimodales Verkehrsmodell erarbeitet, welches das Verkehrsgeschehen für die Stadt Heidenheim abbildet.

Das Verkehrsmodell besteht aus dem Straßennetz und den zugehörigen Verkehrsbezirken (angelehnt an Wahlbezirke) sowie der Verkehrsnachfrage, die die täglichen Verflechtungen zwischen den einzelnen Bezirken anzeigt.

Als Datengrundlage dienten dabei neben den erhobenen Datenmengen auch aktuelle Strukturdaten (Bevölkerungszahlen, Schulplätze, Pendlerzahlen, etc.). Dadurch entstand ein Planungsinstrument, um die verkehrlichen und umweltbezogenen Wirkungen von zukünftigen Entwicklungen bzw. diskutierten Netzänderungen abschätzen zu können.



# Verkehrsmodell



# Prognose

Ein wichtiger Bestandteil des Mobilitätskonzeptes ist die Modellierung des zukünftigen Verkehrsaufkommens für einen bestimmten Prognosehorizont (2035). Dabei gilt es verschiedene Aspekte zu berücksichtigen. Neben der demografischen Entwicklung (Einwohnerentwicklung) wird bei der Ermittlung der Prognoseverkehrsmengen auch die wirtschaftliche Entwicklung (Arbeitsplätze und Pendlerstruktur) sowie allgemeine Verkehrsentwicklungen im Umfeld und (infra-)strukturelle Entwicklungen innerhalb der Stadt Heidenheim berücksichtigt.

