

Verkehrsentwicklungsplan Große Kreisstadt Kitzingen am Main



Dr.-Ing. Reinhold Baier

Dipl.-Ing. Alexander Göbbels

Dipl.-Ing. Yvonne Reul

BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
DR.-ING. REINHOLD BAIER GMBH, AACHEN

Kitzingen am Main, 10. Oktober 2013

Schlussbericht

1 Aufgabenstellung und Arbeitsprogramm

2 Stadtstruktur und historische Entwicklung

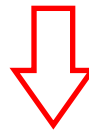
3 Analyse

- 3.1 Straßenräumliche Verträglichkeit für Fußgänger und Radfahrer
 - 3.1.1 Fußgängerverkehr
 - 3.1.2 Radverkehr
- 3.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)
- 3.3 Motorisierter Individualverkehr (MIV)
 - 3.3.1 Analyse-Verkehrsmodell 2010
 - 3.3.2 Ruhender Kfz-Verkehr
- 3.4 Schlussfolgerungen und Ziele

4 Gesamtstädtische Mobilitätsstrategie

5 Zielkonzepte

- 5.1 Zielkonzept Fußgängerverkehr
 - 5.1.1 Allgemeines
 - 5.1.2 Straßenräumliches Handlungskonzept
 - 5.1.3 Überquerungsbereich Alte Mainbrücke
- 5.2 Zielkonzept Radverkehr
 - 5.2.1 Allgemeines
 - 5.2.2 Zielkonzept für den Radverkehr
- 5.3 Zielkonzept Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)
 - 5.3.1 Ausgangslage
 - 5.3.2 Stadtbuss
- 5.4 Zielkonzept Motorisierter Individualverkehr (MIV)
 - 5.4.1 Gesamtstädtisches Straßennetz
 - 5.4.2 Bahnunterführungen
 - 5.4.3 Innenstadtkonzept
 - 5.4.4 Konzept für den ruhenden Kfz-Verkehr



6 Wirkungsanalysen

- 6.1 Prognoseszenarien Kfz-Verkehr
 - 6.1.1 Prognose-Nullfall 2025
 - 6.1.2 Prognose-Szenario I
 - 6.1.3 Prognose-Szenario II
 - 6.1.4 Prognose-Szenario III
- 6.2 Stadtbusszenarien

7 Querschnittsgestaltung

- 7.1 Umgestaltung bestehender Straßenquerschnitte
- 7.2 Neugestaltung von Straßenquerschnitten

8 Bürgerbeteiligung

- 8.1 Bürgerinformationsveranstaltung
- 8.2 Bürgerworkshop

9 Leitlinien

- 9.1 Leitlinien zum Fußgängerverkehr (LF)
- 9.2 Leitlinien zum Radverkehr (LR)
- 9.3 Leitlinien zum Öffentlichen Personennahverkehr (LÖ)
- 9.4 Leitlinien zum Motorisierten Individualverkehr (LM)

10 Programme und Handlungsprioritäten

Anhang

Bürgerbeteiligung

Bürgerinformationsveranstaltung am 10. Juli 2012 (Ort: Alte Synagoge)

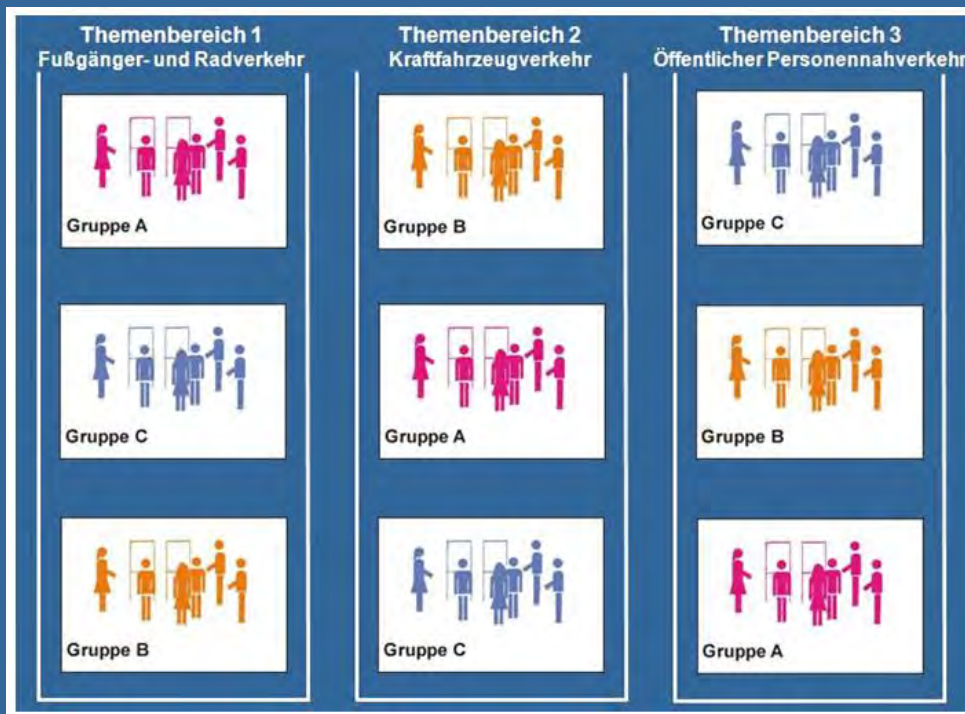
- Vorstellung der Ergebnisse der Analysephase und erster Konzeptansätze
- Offene Fragerunde und Aufnahme von Hinweisen und Anregungen
- Ausblick der weiteren Arbeitsschritte



Bürgerbeteiligung

Bürgerworkshop am 11. Juni 2013 (Ort: Alte Synagoge)

- Vorstellung der Zielkonzepte in 3 Themenbereichen
- Aufteilung der Besucher in 3 Gruppen und Erläuterung/Diskussion der Ergebnisse an Stellwänden bzw. Plänen zu den 3 Themenbereichen



- Aufnahme von Hinweisen, Anregungen und Verbesserungsvorschlägen

Bürgerbeteiligung

Bürgerworkshop am 11. Juni 2013 (Ort: Alte Synagoge)

Ergebnisse (Auszug)

- gezielte Ergänzung und Ausbau des Radverkehrsnetzes (z.B. Kaltensondheimer Straße)
- Optimierung des Angebots und der Außendarstellung/Transparenz des ÖPNV (Regionalbuslinien, Stadtbus und AST)
- Verbesserung des Verkehrsablaufs und der Fußgängerquerungen durch Optimierung der Lichtsignalanlagen (insbesondere auf der B8)
- Schaffung eines zusätzlichen Parkangebots in der Innenstadt



Gesamtstädtische Mobilitätsstrategie Kitzingen

Nahmobilität fördern . . .

. . . durch

ein dichtes
umwegfreies
ausreichend dimensioniertes
und sicheres
Fußwegenetz

Nahmobilität fördern . . .

... das heißt

ausreichend breite Seitenräume
die Platz bieten für
Nebeneinandergehen,
radfahrende Kinder . . .

begrünte Straßenräume mit
Aufenthaltsqualität zum flanieren
verweilen, spielen

barrierefreie Gestaltung

ein dichtes Angebot
an sicheren
Überquerungsstellen

Nahmobilität fördern . . .

. . . durch

sichere, direkte Führung in
Hauptverkehrsstraßen

komfortable Routen in verkehrsarmen
Straßen, Grünanlagen . . .

Nahmobilität fördern . . .

... das heißt

Radfahren im Blickfeld des Autofahrers
direktes Linksabbiegen
Fahrradstraßen, durchlässige Sackgassen
und Einbahnstraßen

Bus und Bahn stärken . . .

. . . durch

klarere Liniennetzstruktur und
Fahrplangestaltung

Errichtung eines ZOB

bessere Verknüpfung zwischen Bus und
Bahn und den anderen Verkehrsmitteln

Prüfung eines Stadtbus-Angebots

Kfz-Verkehr stadtverträglich abwickeln

. . . durch

Angebot eines leistungsfähigen
Hauptverkehrsstraßennetz in
unempfindlichen Bereichen

klare Hierarchisierung

Gewährleistung der Erreichbarkeit

Kfz-Verkehr stadtverträglich abwickeln . . .

... das heißt

bessere Auslastung der Tangenten

Optimierung Verkehrsabwicklung auf der
BB für alle Verkehrsteilnehmer

Entlastung und verkehrsberuhigende
Maßnahmen im Innenstadtbereich

Ausweitung der Tempo 30-Zonen

Gesamtstädtische Mobilitätsstrategie Kitzingen



Kfz-Verkehr stadtverträglich abwickeln

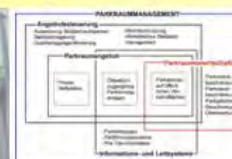
... durch

Parkraumbewirtschaftung in den Bereichen und angrenzenden Wohngebieten
optimale Auslastung der Parkieranlagen

... das heißt

Sicherung des Bewohnerparkens in verdichteten Wohngebieten und des Kunden-/Besucherparkens in Geschäftsbereichen
Modifizierung der Bewirtschaftung der Parkieranlagen
Modernisierung des Parkleitsystems

Kfz-Verkehr stadtverträglich abwickeln . . .



... durch

standortbezogenes / betriebsbezogenes Mobilitätsmanagement
zielgruppenbezogenes Mobilitätsmanagement

Mobilität umweltverträglich gestalten

... das heißt

Verbesserungen und Werbeaktionen zum Fußgänger- und Radverkehr auf Arbeitswegen
Mobilitätsberatung von Neubürgern

Mobilität umweltverträglich gestalten . . .

Mobilitätsberatung für Neubürger

... durch

bauliche Umgestaltung des Straßennetzes
Verringerung der Kfz-Verkehrsgeschwindigkeiten im untergeordneten Straßennetz

Schwache Verkehrsteilnehmer schützen

... das heißt

barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raumes
ausreichende Dimensionierung von Gehwegen und sichere Gestaltung von Überquerungshilfen
Erstellung eines Kinderstadtplanes

Schwache Verkehrsteilnehmer schützen . . .

... durch

konsequente Förderung der Verkehrsarten des Umweltverbundes (Radverkehr, ÖPNV, Fußgängerverkehr)
Bündelung des Kfz-Verkehrs auf dem Hauptverkehrsstraßennetz
nachhaltige Verringerung der Kfz-Verkehrsstärken
nachhaltige Verringerung der gefahrenen Geschwindigkeiten im Kfz- und Lkw-Verkehr

Umwelt entlasten . . .

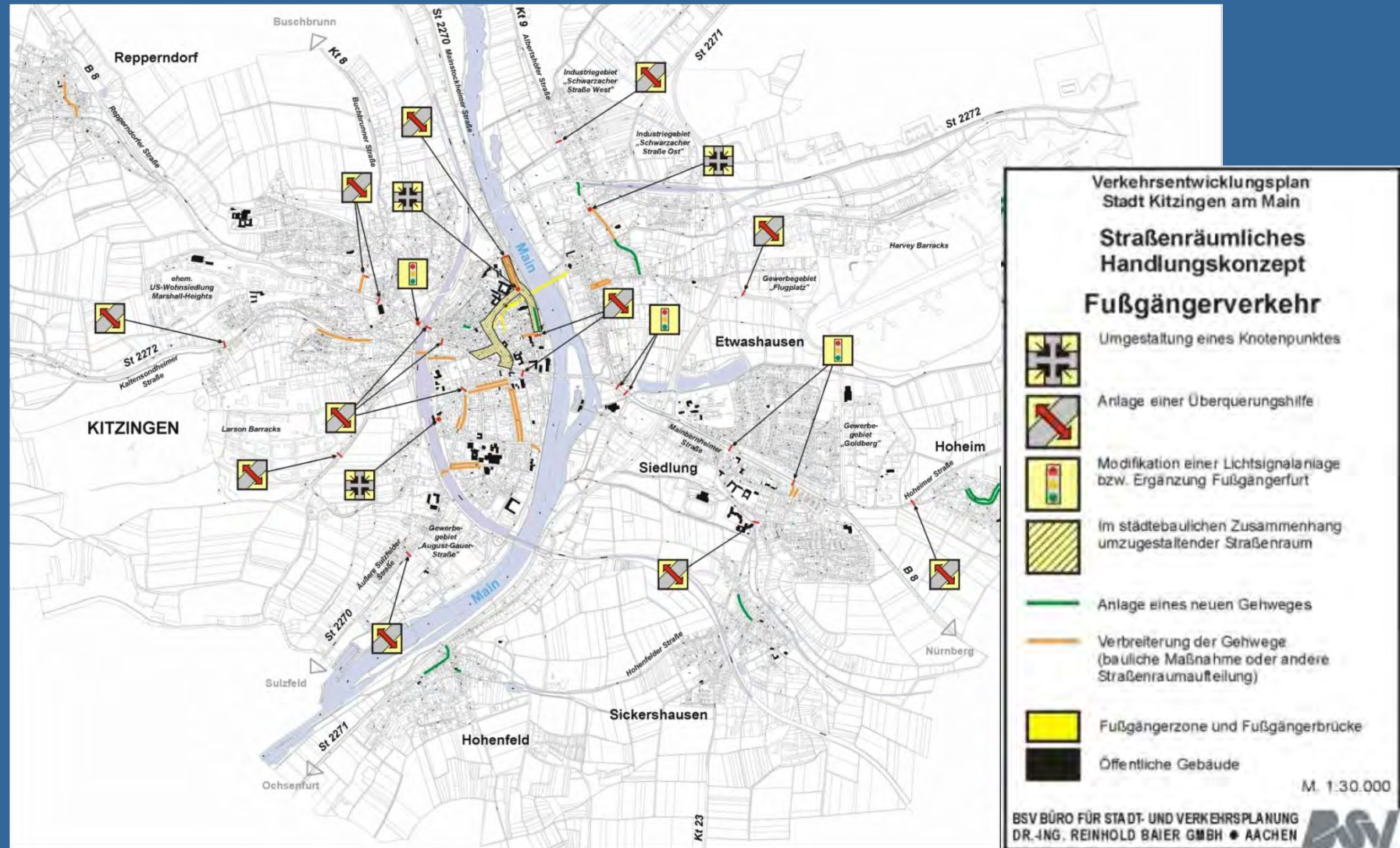
Zielkonzept „Fußgängerverkehr“

Bei den für Kitzingen vorgeschlagenen Maßnahmen handelt es sich überwiegend um

- Mittelinseln als Überquerungshilfen,
- Umgestaltung von Knotenpunkten,
- der Verlängerung der Freigabezeiten für Fußgänger bzw. die Ergänzung von Fußgängerfurten auf der B 8,
- die Anlage neuer Gehwege auf den dörflichen Hauptstraßen wie z. B. in Hoheim, Sickershausen oder Hohenfeld und
- die Verbreiterung bestehender Gehwege bzw. der Gehwegnutzung im Innenstadtbereich.

Zielkonzept „Fußgängerverkehr“

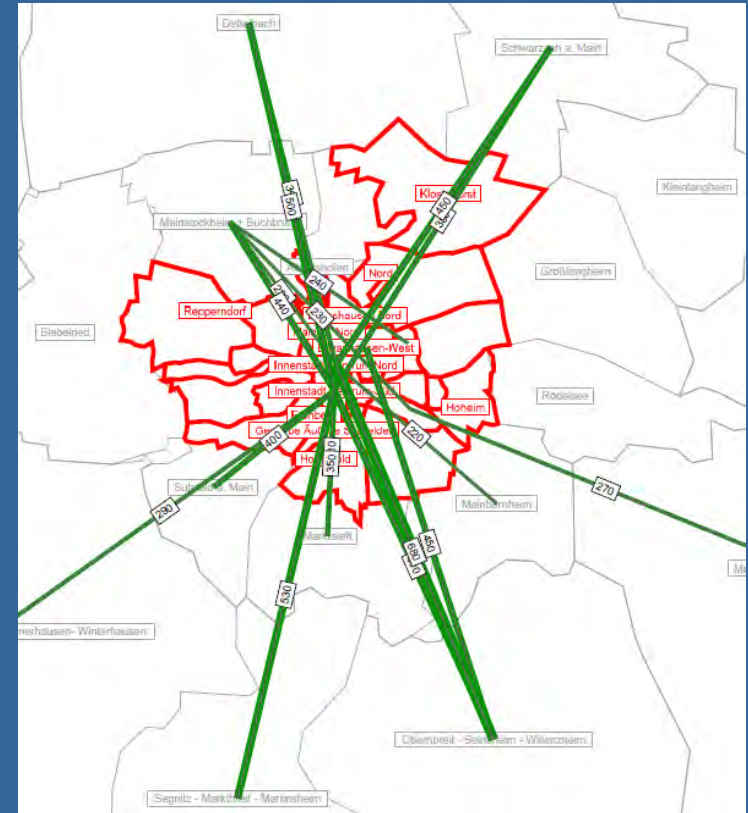
Straßenräumliches Handlungskonzept



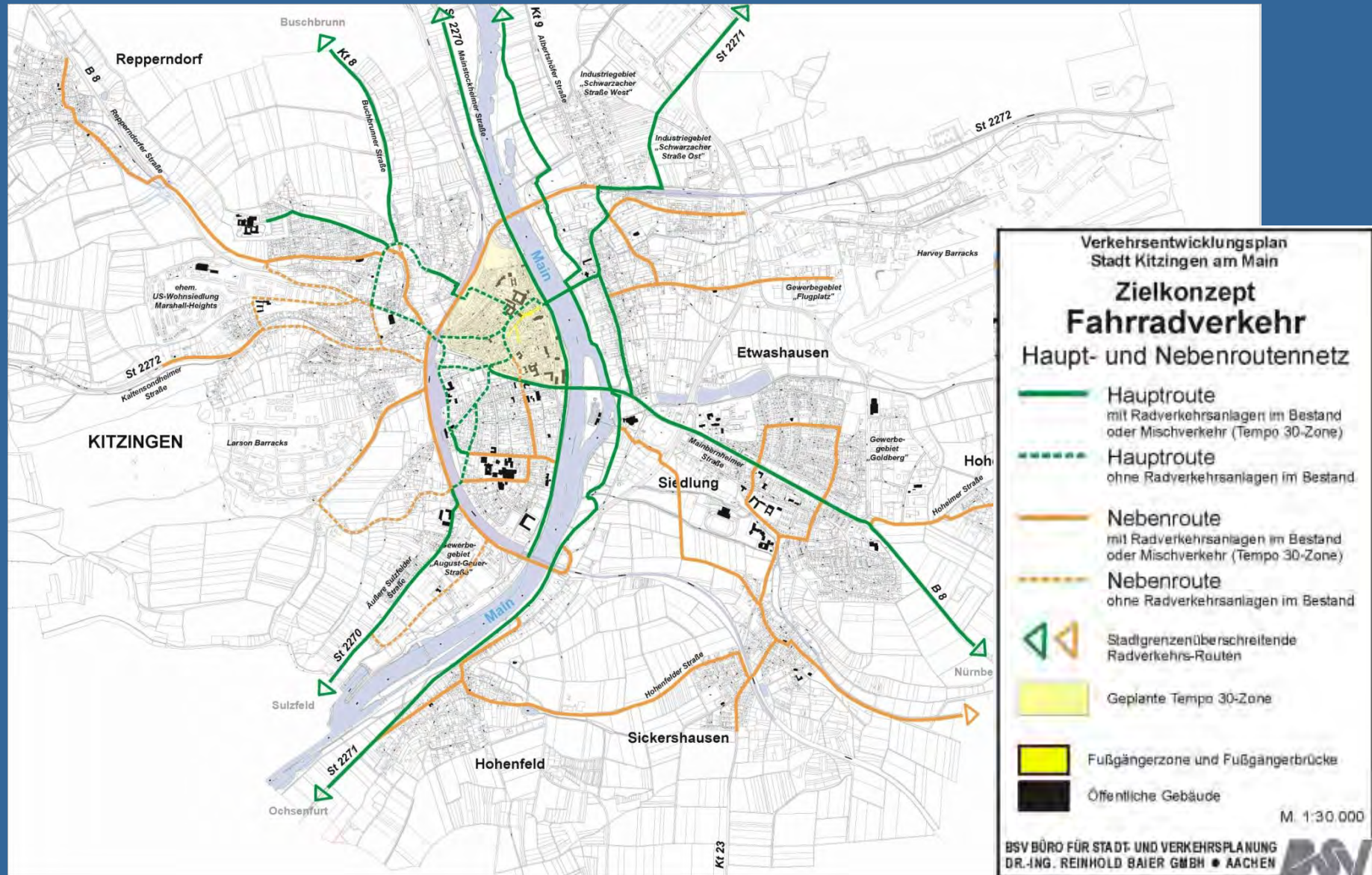
Zielkonzept „Fußgängerverkehr“

Vorplanung Überquerungsstelle Alte Mainbrücke





Zielkonzept „Radverkehr“

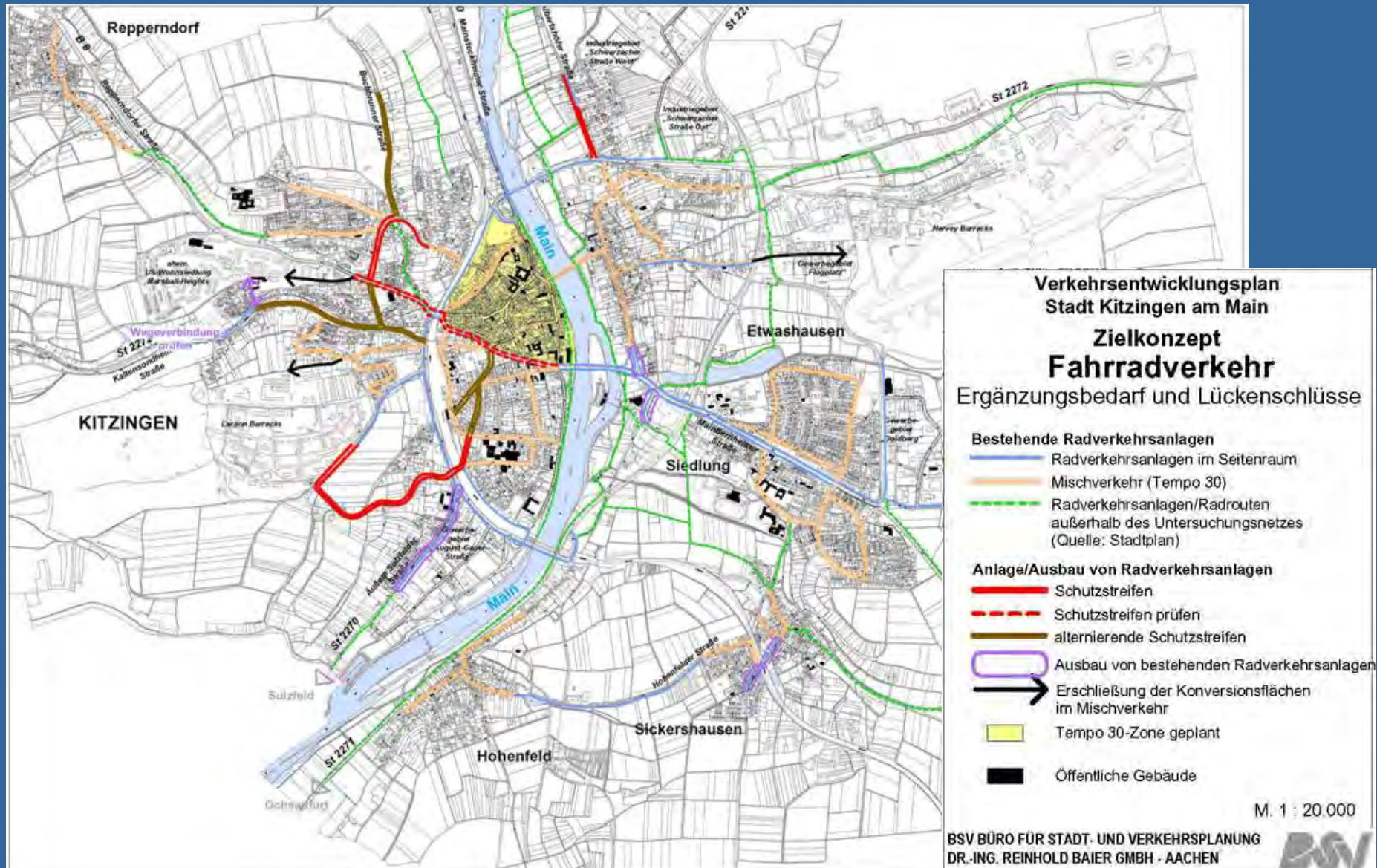


Zielkonzept „Radverkehr“

Maßnahmen

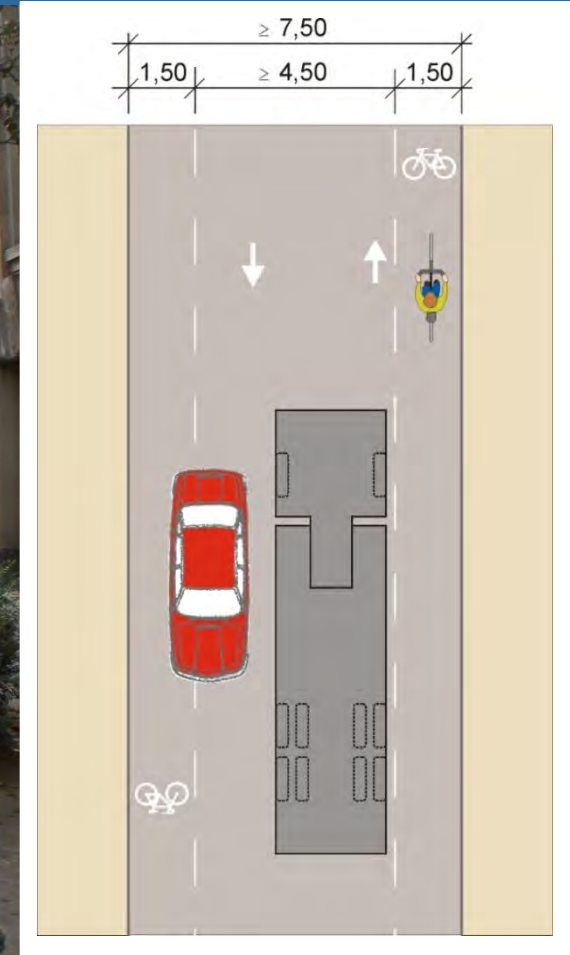
- Tempo 30-Zone in der Innenstadt
- Ergänzungsbedarf von neuen Radverkehrsanlagen
- Ausbau und Verbesserung von bestehenden Radverkehrsanlagen
- Erschließung der Konversionsflächen durch Radverkehrsanlagen oder im Mischverkehr
- Prüfung der Umsetzbarkeit von Schutzstreifen und alternierenden Schutzstreifen unter Berücksichtigung der verfügbaren Straßenraumbreiten und des vorhandenen bzw. zukünftig zu erwartenden Lkw-Aufkommens

Zielkonzept „Radverkehr“



Zielkonzept „Radverkehr“

Führungsprinzip Schutzstreifen (Praxisbeispiel)

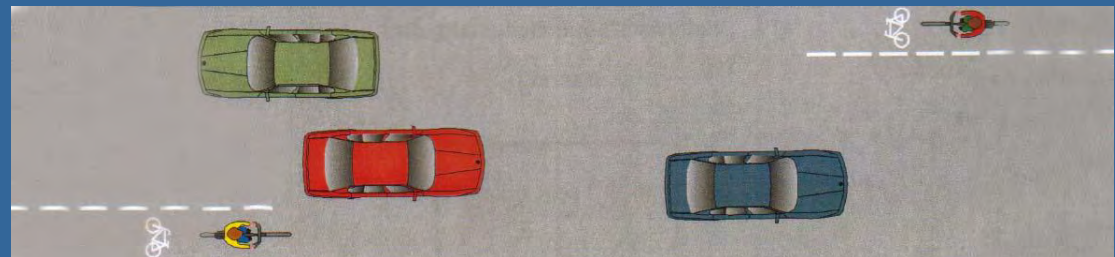
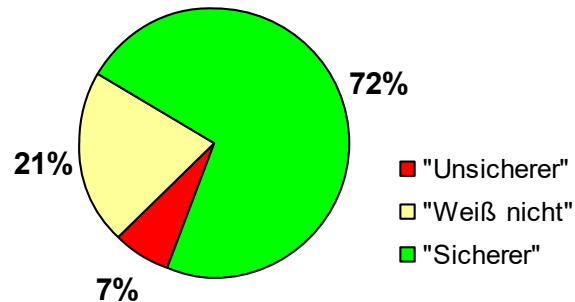


Zielkonzept „Radverkehr“

Führungsprinzip alternierender Schutzstreifen (Praxisbeispiel)



Aussagen der Radfahrer zum
Sicherheitsempfinden nach Einrichtung
des alternierenden Schutzstreifens



Anwendungsbeispiele für Kitzingen: mögliche Querschnittsgestaltungen

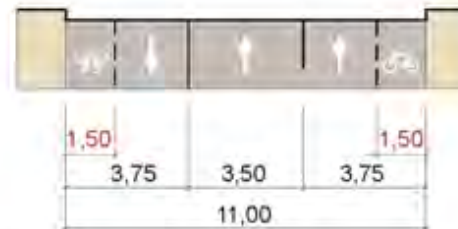
Albertshöfer Straße

vorh. Fahrbahnbreite = 7,50 m
(2-streifige Fahrbahn ohne Parken mit durchgehenden Schutzstreifen)



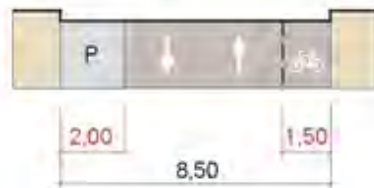
Siegfried-Wilke-Straße

vorh. Fahrbahnbreite = 11,00 m
(3-streifige Fahrbahn ohne Parken mit durchgehenden Schutzstreifen)



Innere Sulzfelder Straße

vorh. Fahrbahnbreite = 8,50 m
(2-streifige Fahrbahn mit wechselseitigem Parken und alternierenden Schutzstreifen)



Friedrich-Ebert-Straße

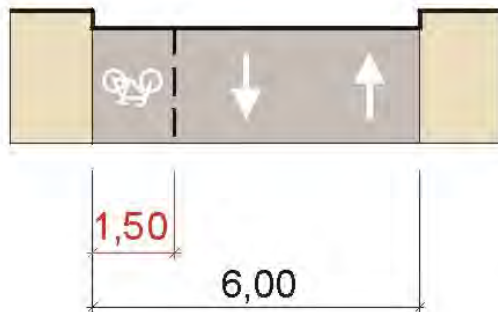
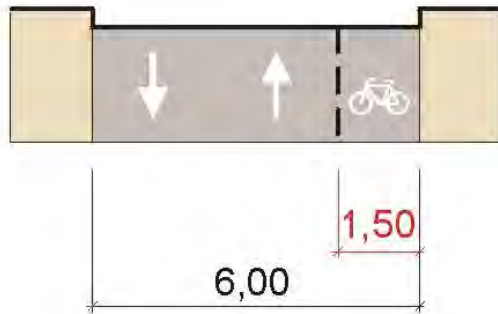
vorh. Fahrbahnbreite = 6,50 m
(2-streifige Fahrbahn mit beidseitigem Parken und alternierenden Schutzstreifen)



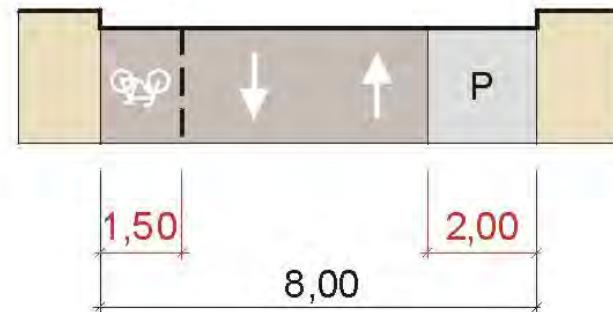
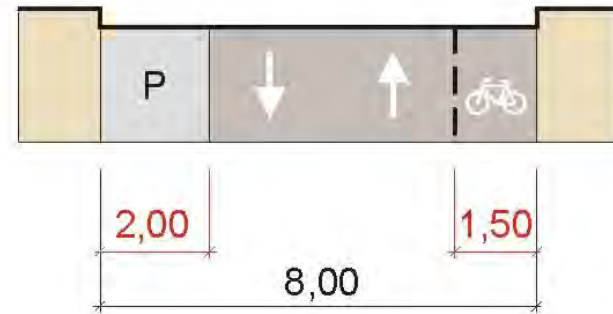
Anwendungsbeispiele für Kitzingen: mögliche Querschnittsgestaltungen

Querschnitt „Kaltensondheimer Straße“

vorh. Fahrbahnbreite $\geq 6,00$ m
(2-streifige Fahrbahn mit alternierenden Schutzstreifen)



vorh. Fahrbahnbreite $\geq 8,00$ m
(2-streifige Fahrbahn mit wechselseitigem Parken mit alternierenden Schutzstreifen)



Anwendungsbeispiele für Kitzingen: mögliche Querschnittsgestaltungen

Querschnitt B 8

vorh. Fahrbahnbreite $\geq 10,75$ m

(3-streifige Fahrbahn ohne Parken mit durchgehenden Schutzstreifen)



Anwendungsbeispiele für Kitzingen: mögliche Querschnittsgestaltungen

- Schutzstreifen stellen eine für die Stadt Kitzingen „neue“ Form der Radverkehrsführung dar. Eine erste Umsetzung sollte daher nicht auf einer stark befahrenen Hauptverkehrsstraße mit größerem Lkw-Anteil (z.B. B8) erfolgen.
- Empfehlung für eine erste Umsetzung
 - beidseitige Schutzstreifen: Siegfried-Wilke-Straße
 - alternierende Schutzstreifen: Kaltensondheimer Straße
- Eine Umsetzung auf der B8 sollte als Verkehrsversuch mit Verkehrsuntersuchung (Akzeptanz und Fahrverhalten) begleitet werden.

Zielkonzept „MIV“

Maßnahmen

- Bündelung des Kraftfahrzeugverkehrs auf den Hauptverkehrsstraßen
- Verkehrsberuhigung der Innenstadt (Tempo 30-Zone) Innenstadt
- Entlastung des nachgeordneten Erschließungsnetzes zur Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

Zielkonzept „MIV“

Gesamtstädtisches Hauptverkehrsstraßennetz



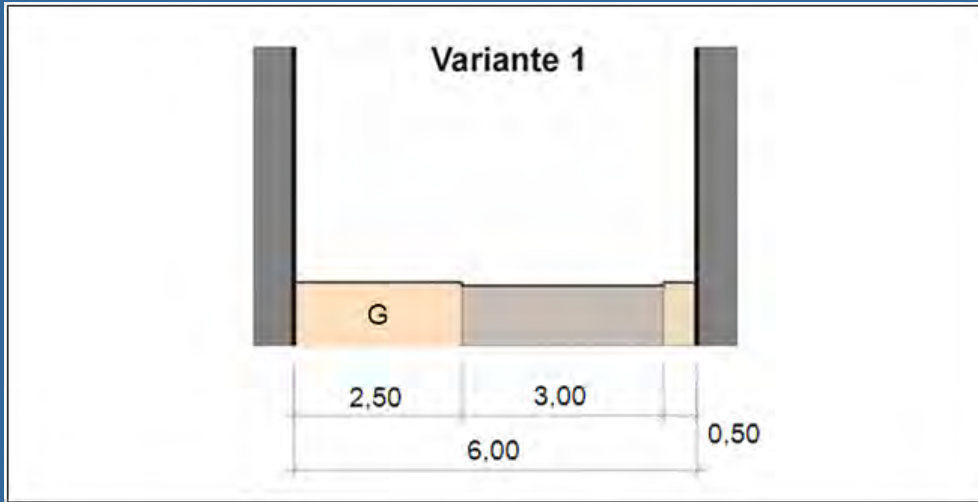
Zielkonzept „MIV“

„Ertüchtigung“ Bahnunterführungen



Zielkonzept „MIV“

Bahnunterführungen



Kaltensondheimer Straße



Innere Sulzfelder Straße

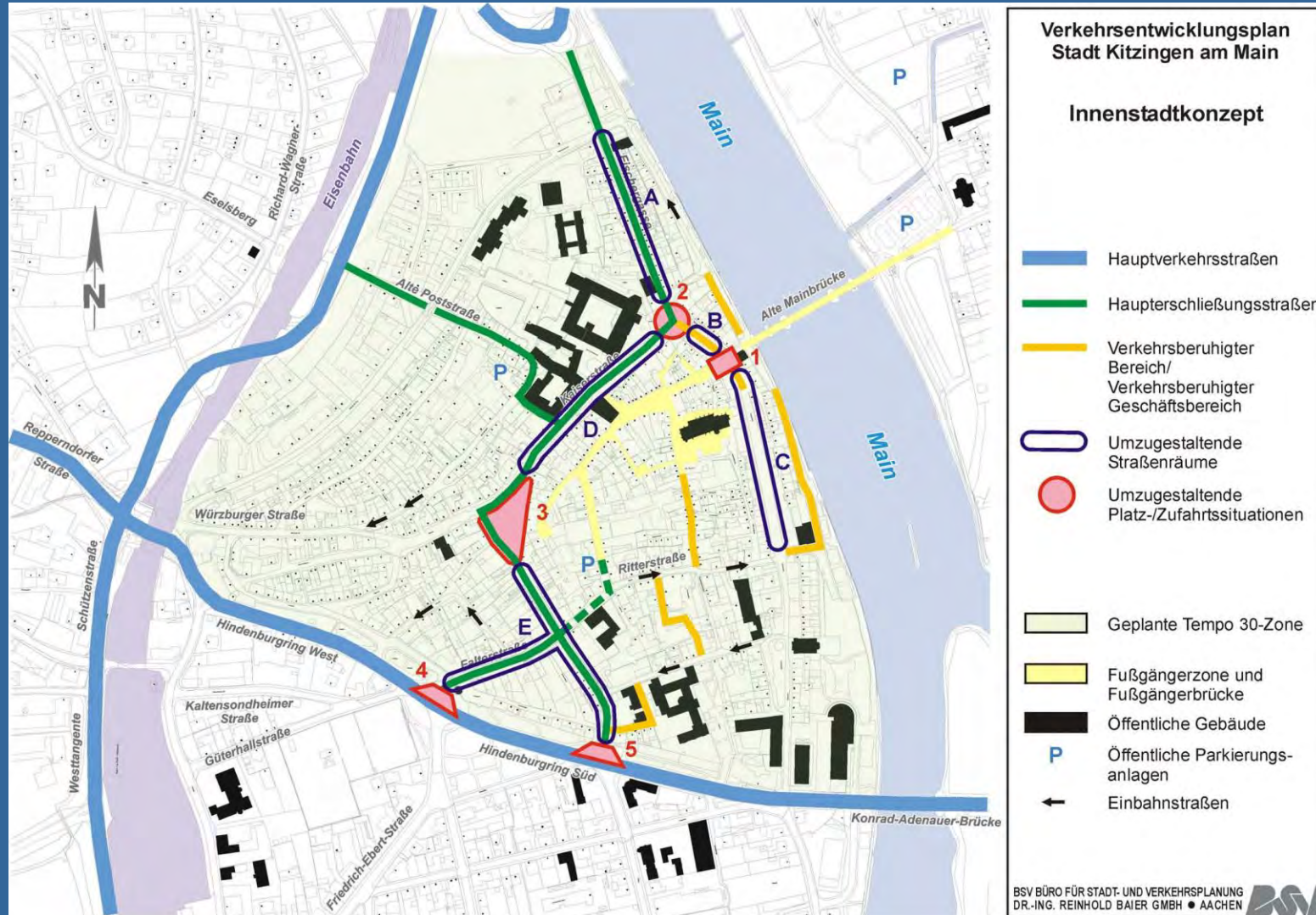
Zielkonzept „MIV“

Innenstadtkonzept

- HAUPTerschließung der Innenstadt für den Kfz-Verkehr von der B8 (Hindenburggring West/Süd) und Nordtangente über Alte Poststraße, Fischergasse, Falterstraße, Am Stadtgraben, Luitpoldstraße und Kaiserstraße
- Reduzierung des Durchgangsverkehrs durch Einrichtung einer Tempo 30-Zone
 - ⇒ Die Umwidmung der St 2270 stellt eine notwendige Voraussetzung für die Tempo 30-Zone dar
- Ergänzung/Betonung der Verkehrsberuhigung und städtebauliche Aufwertung durch Umgestaltung zentraler Straßenräume und Knotenpunkte

Zielkonzept „MIV“

Innenstadtkonzept



Prognoseszenarien „Kfz-Verkehr“

P-Nullfall

P-Szenario I

P-Szenario II

P-Szenario III

Umsetzung Innenstadtkonzept & Ausbau Knoten St 2270/St2271

Netzergänzung
(Verbindung Panzerstraße und St 2272)

**Einwohner-
rückgang**
(bis 2025)

Geringfügige
Zunahme und
Weiterentwicklung
der Einwohner und
Arbeitsplatzzahlen
(bis 2025)

Starke
Zunahme und
Weiterentwicklung
der Einwohner und
Arbeitsplatzzahlen
(bis 2025)

Starke
Zunahme und
Weiterentwicklung
der Einwohner und
Arbeitsplatzzahlen
(bis 2025)
Geringfügig reduziert

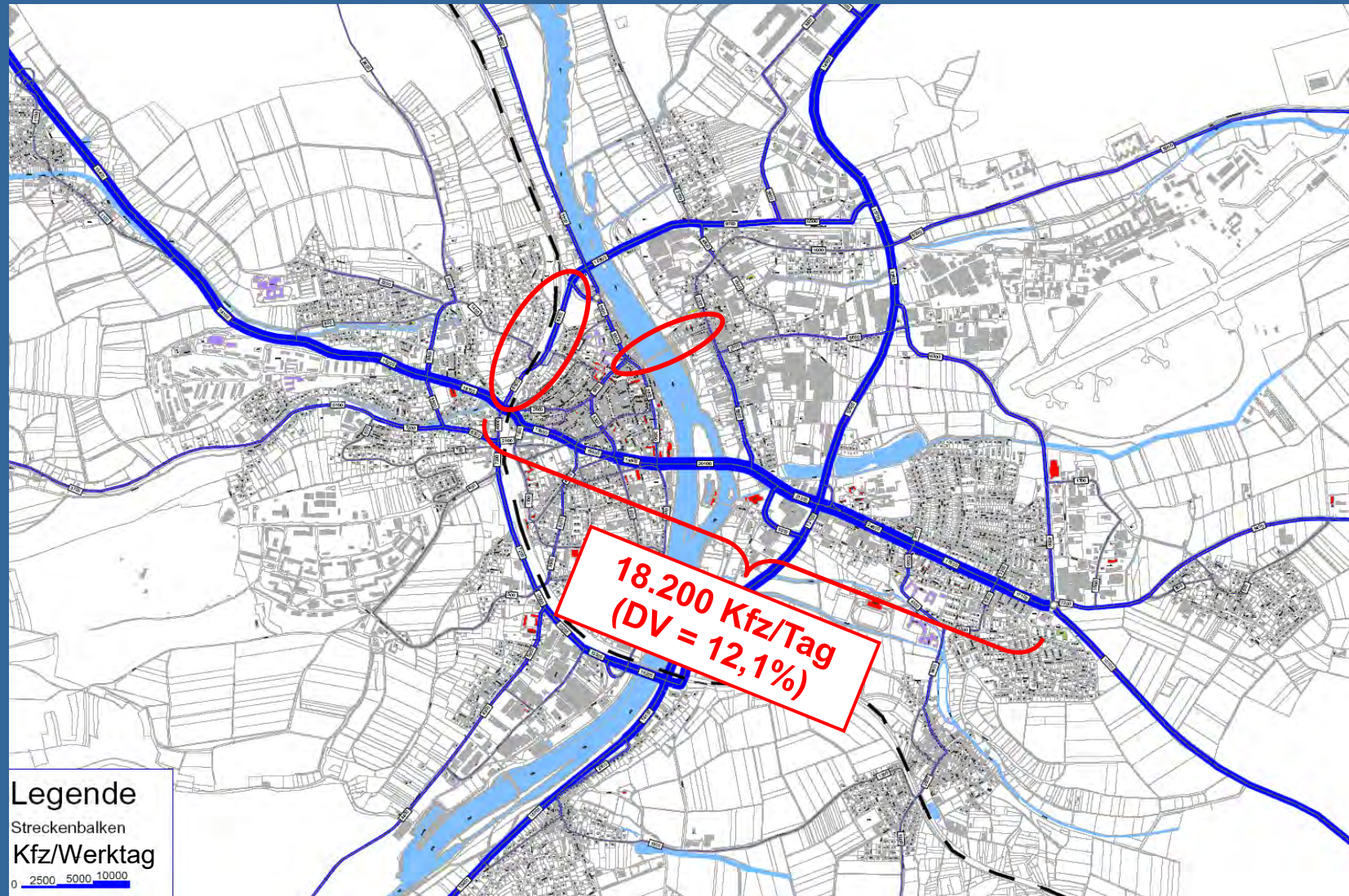
„Minimalszenario“

„Maximalszenario“

„Maximalszenario“
(reduziert)

Analyse-Plusfall „Kfz-Verkehr“

Kfz-Belastung mit Nordtangente und ohne Alte Mainbrücke



18.200 Kfz/Tag
(DV = 12,1%)

Oberste Baubehörde
im Bayerischen Staatsministerium des Innern

Zentralstelle für Informationssysteme

Repperndorf

62269704
2002
27

62269403
2775
179

62269100
12826
903

62269407
6707
219

62269405
k.A.
k.A.

62279411
454/
207

11599
800

62279101
18064
969

62279100
10231
893

62279410
11477
615

62279102
18704
965

Kitzingen

Ettershausen

Hoheim

Sickershausen

feld

St 2272

St 2270

St 2271

B8

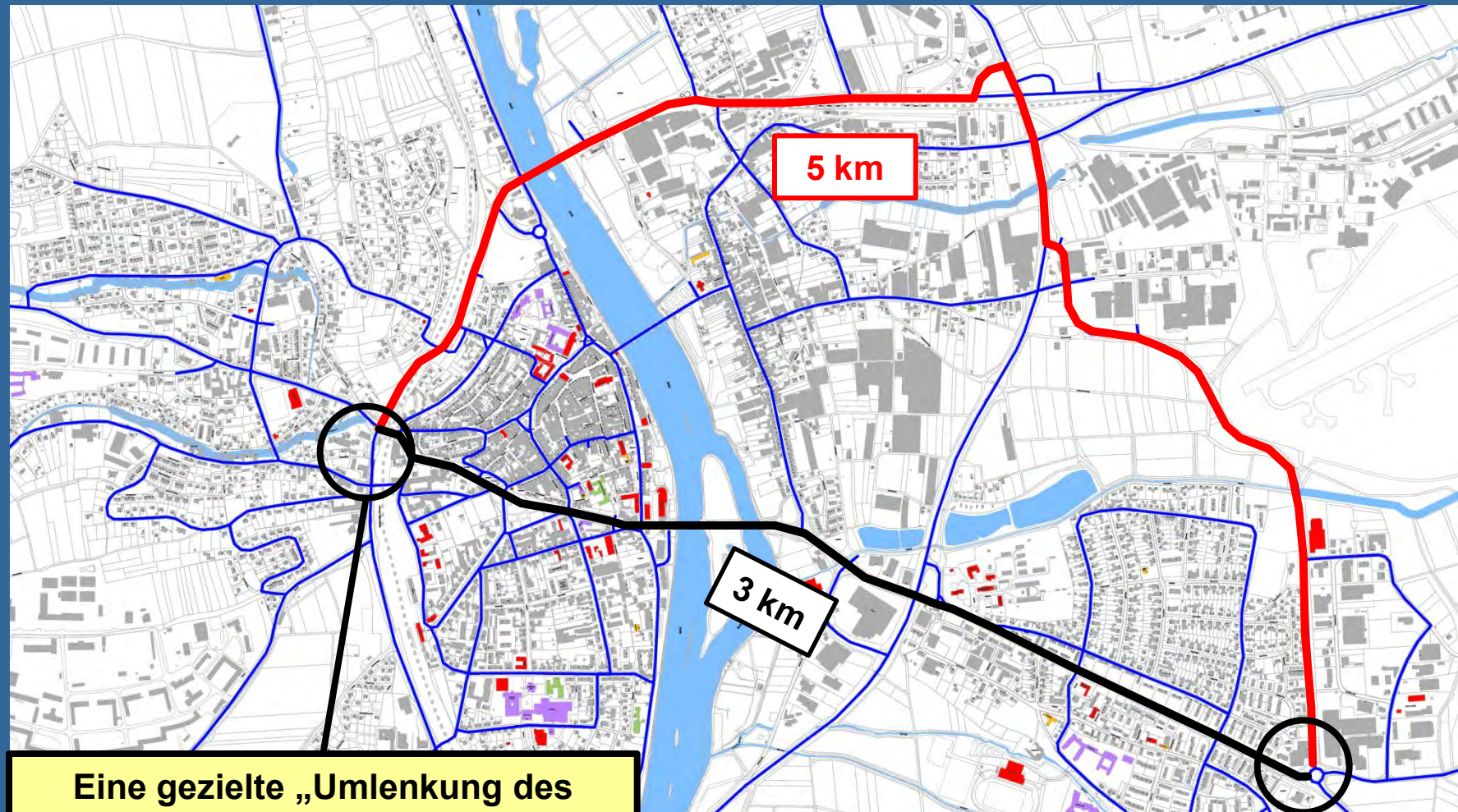
KT 2

KT 1

Kfz/Tag
SV/Tag



Analyse-Plusfall „Kfz-Verkehr“



Eine gezielte „Umlenkung des Verkehrs“ durch Anpassung der Signalsteuerung würde insbesondere zu Lasten des Quell- und Zielverkehrs ($\approx 90\%$) gehen

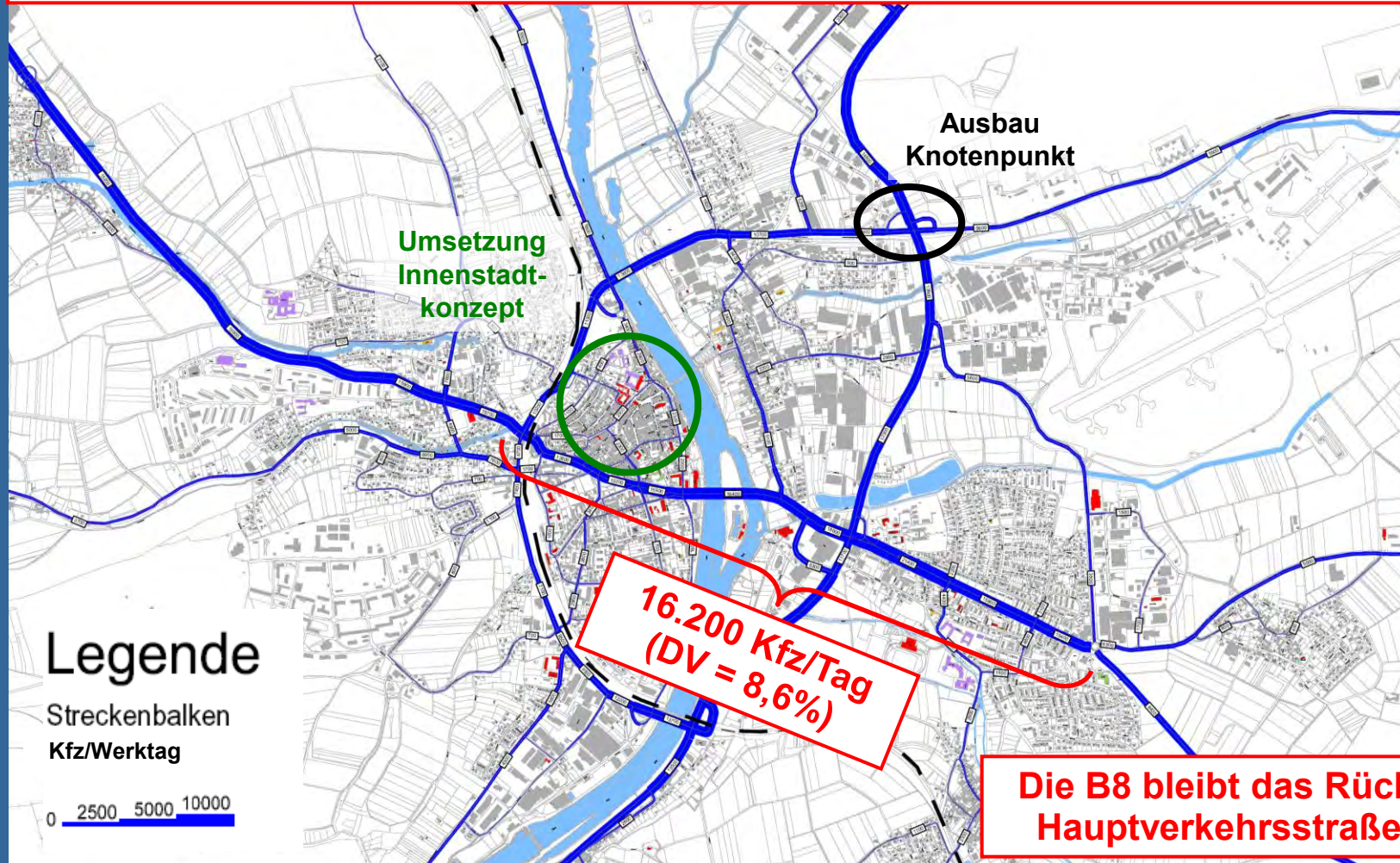
Keine „verkehrstechnische Beeinflussung“ wegen Kreisverkehr möglich

Prognoseszenarien „Kfz-Verkehr“

Prognose-Nullfall (2025)

Kfz-Belastung [Kfz/Tag]

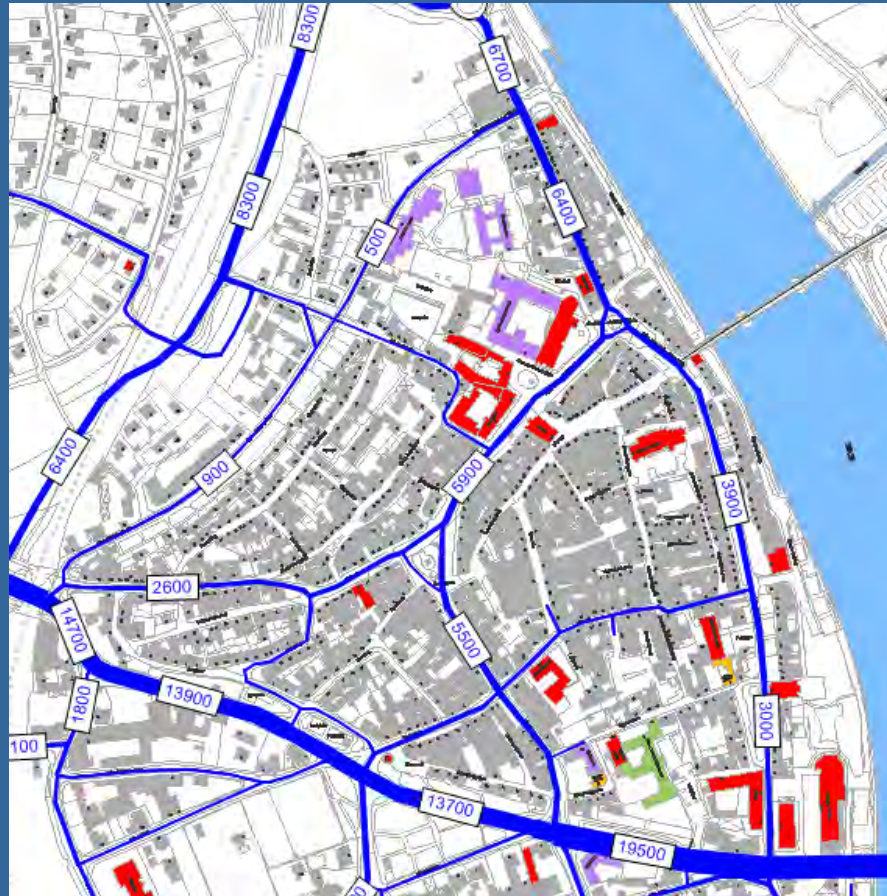
Einwohnerrückgang von 21.500 auf 19.880 Personen bis 2025



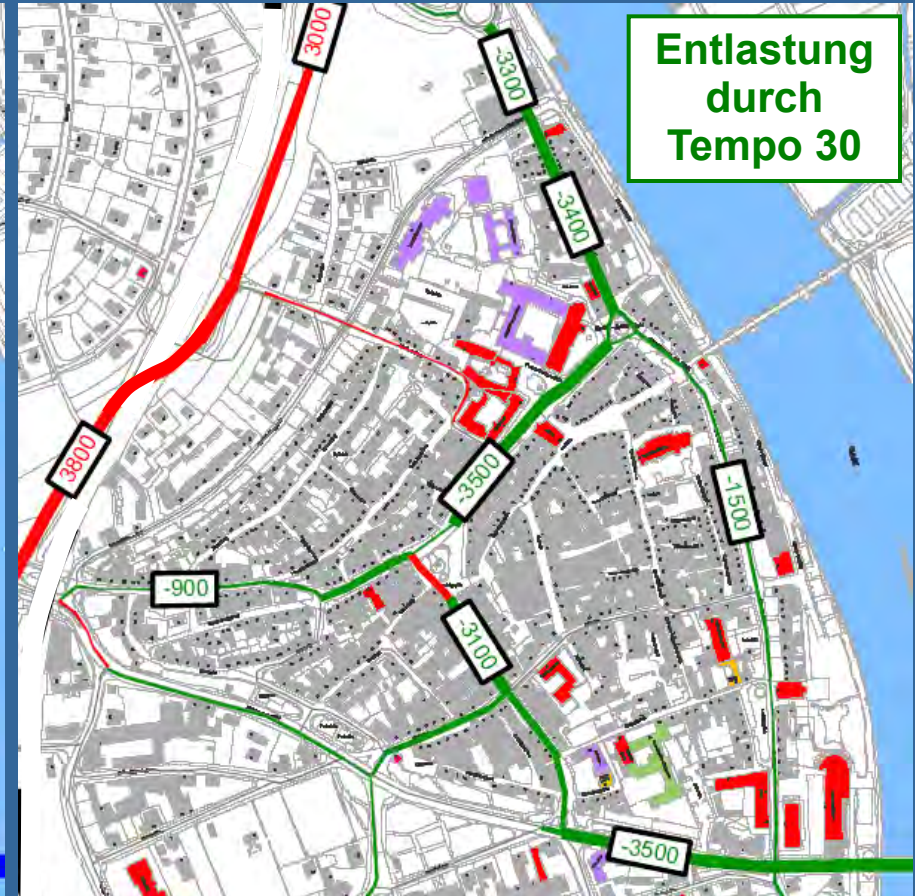
Prognoseszenarien „Kfz-Verkehr“

Prognose-Nullfall (2025)

Kfz-Belastung: Auswirkungen Innenstadt



Analyse-Plusfall



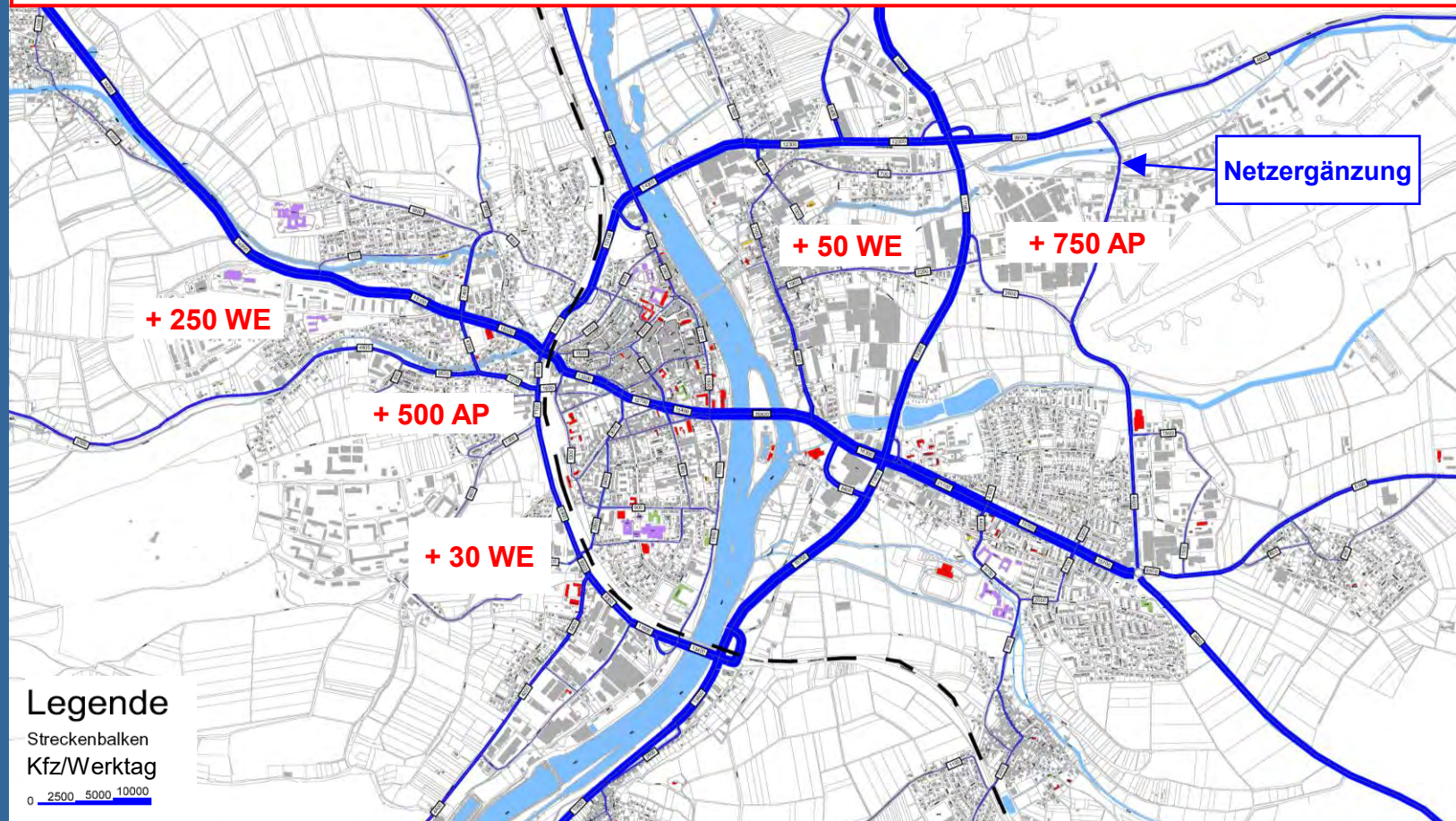
Differenz Prognose-Nullfall zu Analyse-Plusfall

Prognoseszenarien „Kfz-Verkehr“

Prognose-Szenario I (2025)

Kfz-Belastung

Der Durchgangsverkehr bleibt im Vergleich zum Prognose-Nullfall annähernd konstant bzw. erhöht sich sogar leicht (9,4%). Die Netzergänzung trägt somit zu keiner erkennbaren Verlagerung der Durchgangsverkehre von der B8 bei.

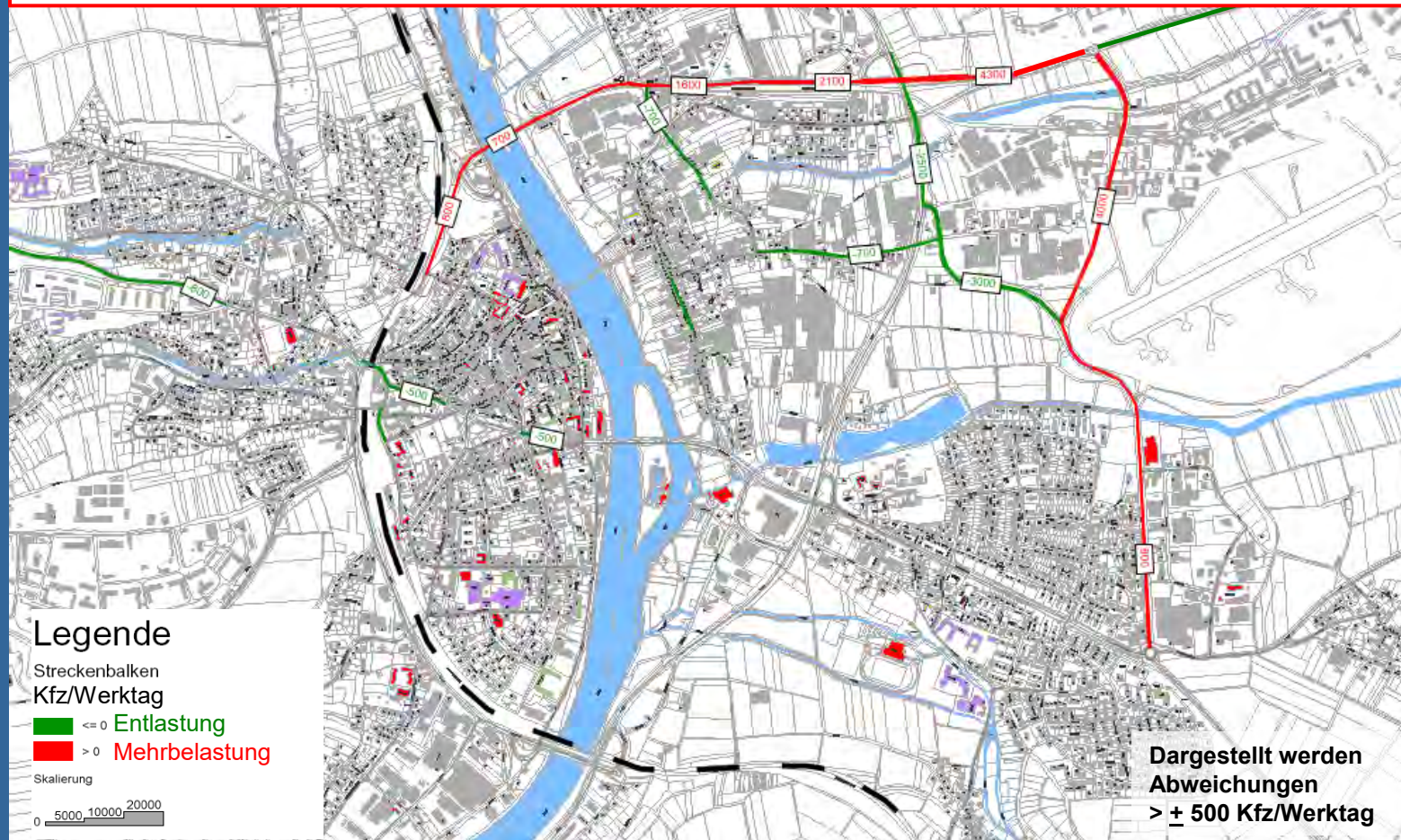


Prognoseszenarien „Kfz-Verkehr“

Prognose-Szenario I (2025)

Kfz-Differenz: Prognose-Szenario I zum Prognose-Nullfall

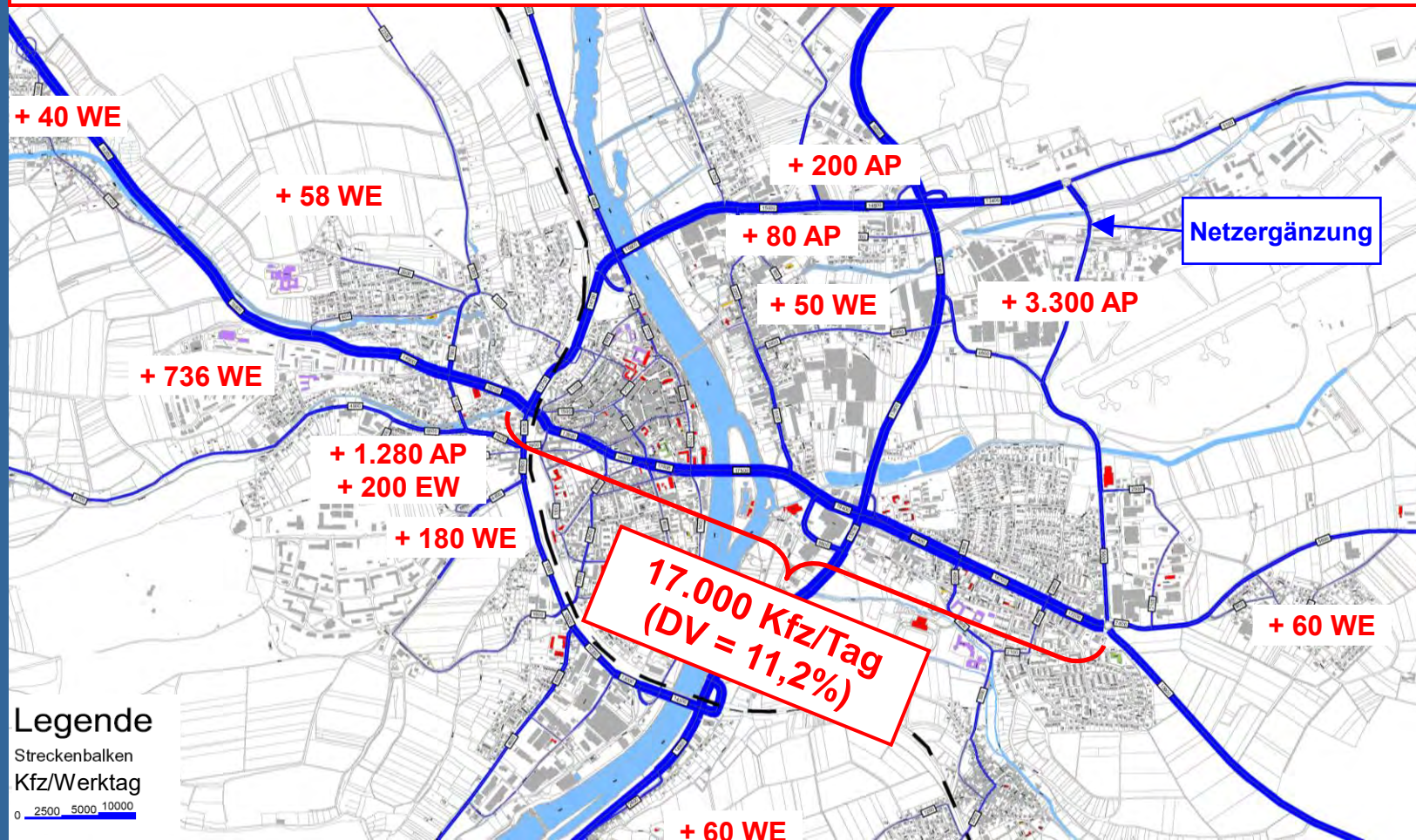
Aufgrund der geringen strukturellen Änderungen fallen die Belastungsänderungen mit Ausnahme der Netzergänzung (Panzerstraße, St 2271) insgesamt recht gering aus.



Prognoseszenarien „Kfz-Verkehr“ Prognose-Szenario II (2025)

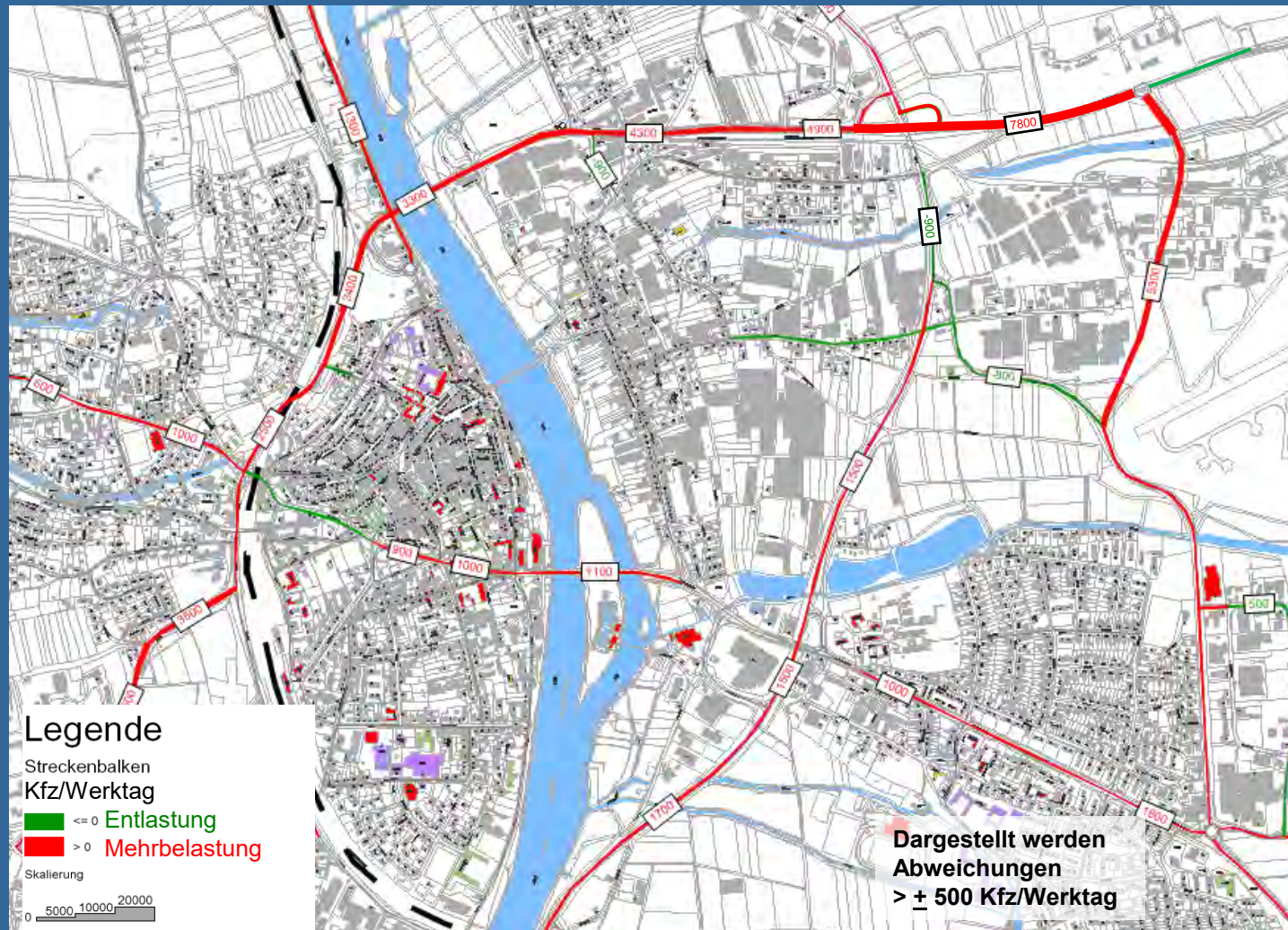
Kfz-Belastung

**Mehrbelastung durch starke strukturelle Veränderungen
insbesondere auf den Tangenten**



Prognoseszenarien „Kfz-Verkehr“ Prognose-Szenario II (2025)

Kfz-Differenz: Prognose-Szenario II zum Prognose-Nullfall



**Relativ
konstante
Belastung
auf der B8**

und

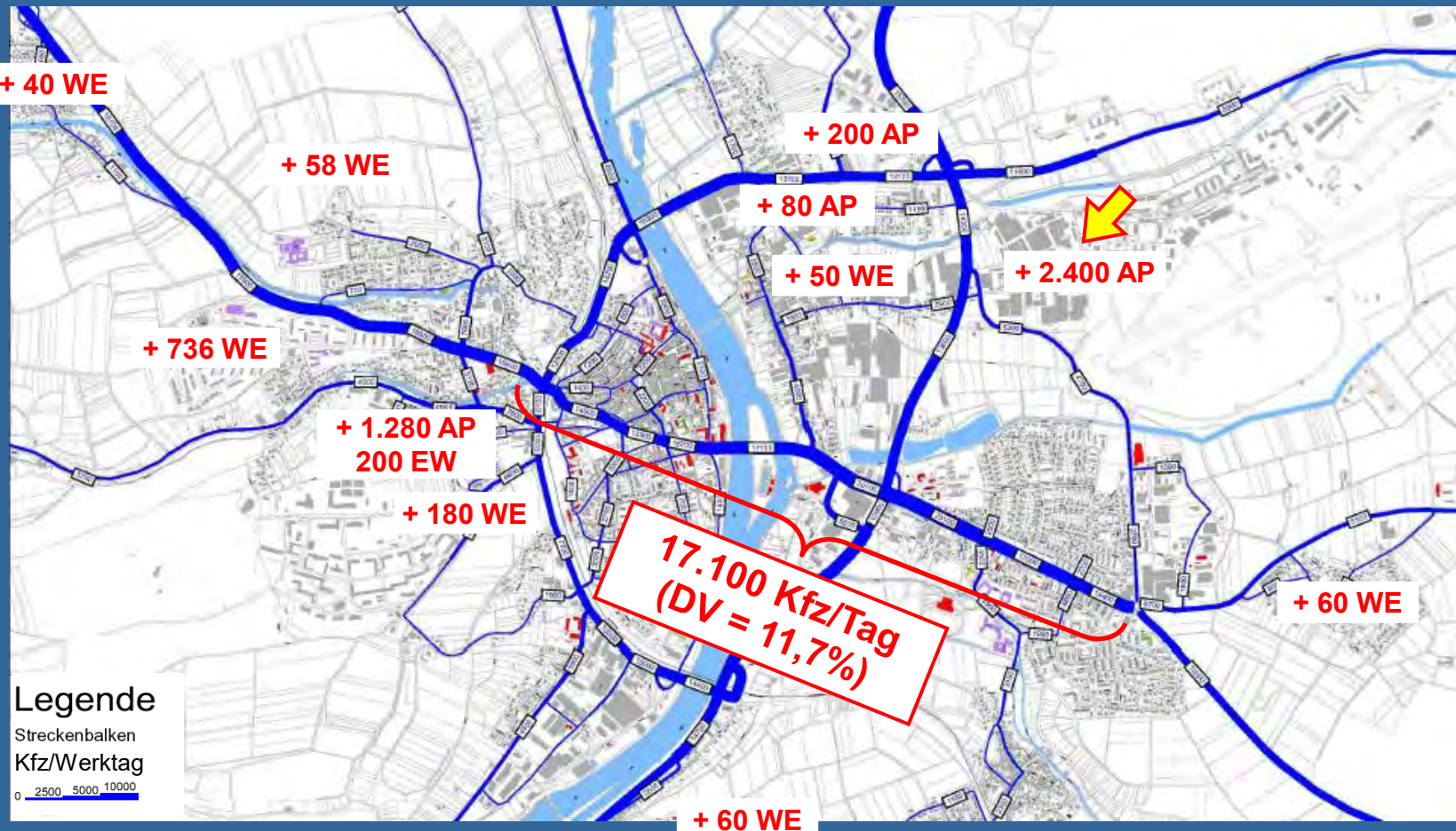
**Konzentration
auf den
Tangenten**

Prognoseszenarien „Kfz-Verkehr“

Prognose-Szenario III (2025)

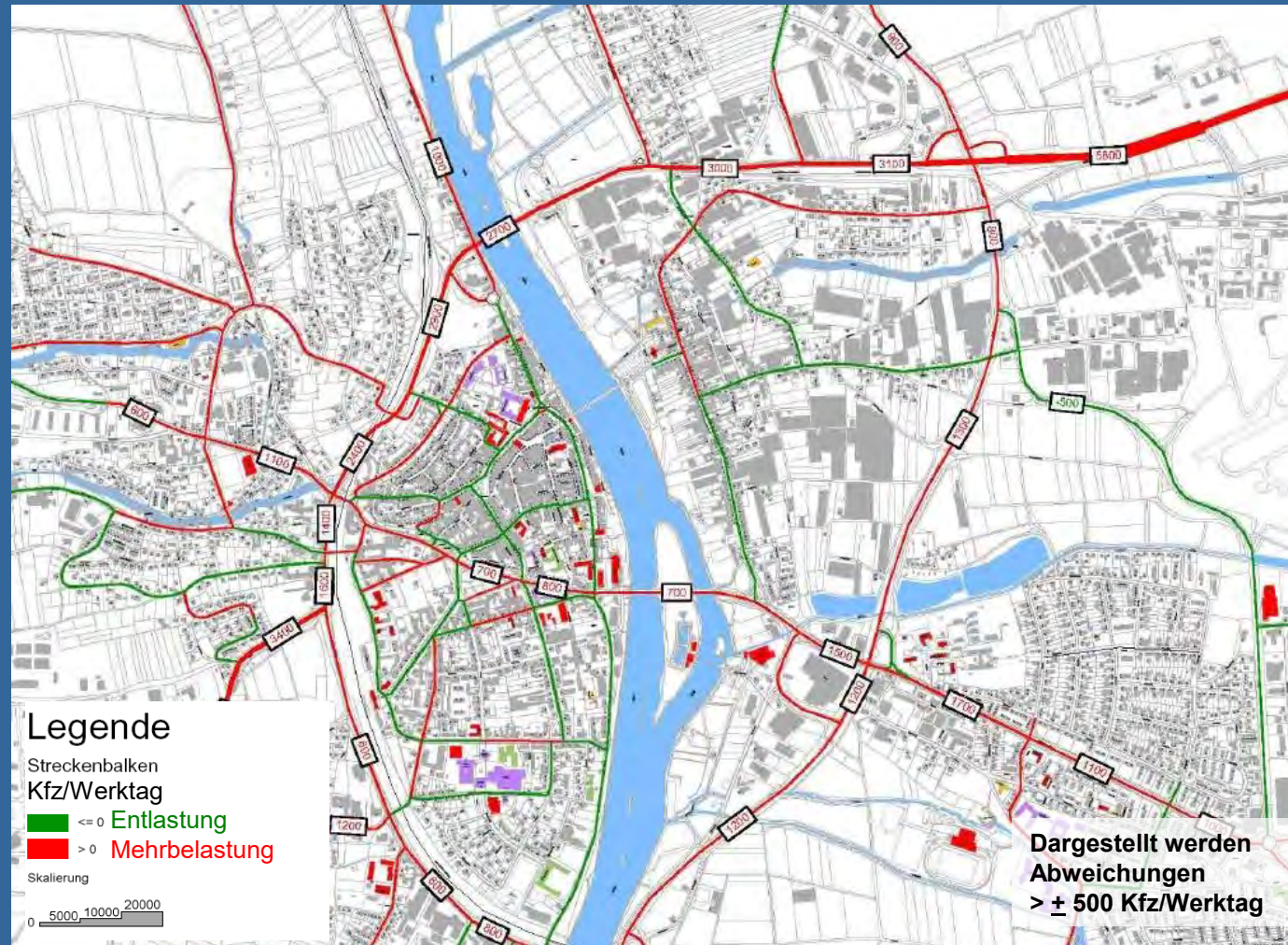
Kfz-Belastung

Kfz-Belastung für die Entwicklungen des Prognose Szenario II mit einer reduzierten Arbeitsplatzanzahl für die Harvey Barracks und ohne Netzergänzung „Panzerstraße“



Prognoseszenarien „Kfz-Verkehr“ Prognose-Szenario III (2025)

Kfz-Differenz: Prognose-Szenario III zum Prognose-Nullfall



**Auch ohne
Netzergänzung**

**Relativ
konstante
Belastung
auf der B8**

und

**Konzentration
auf den
Tangenten**

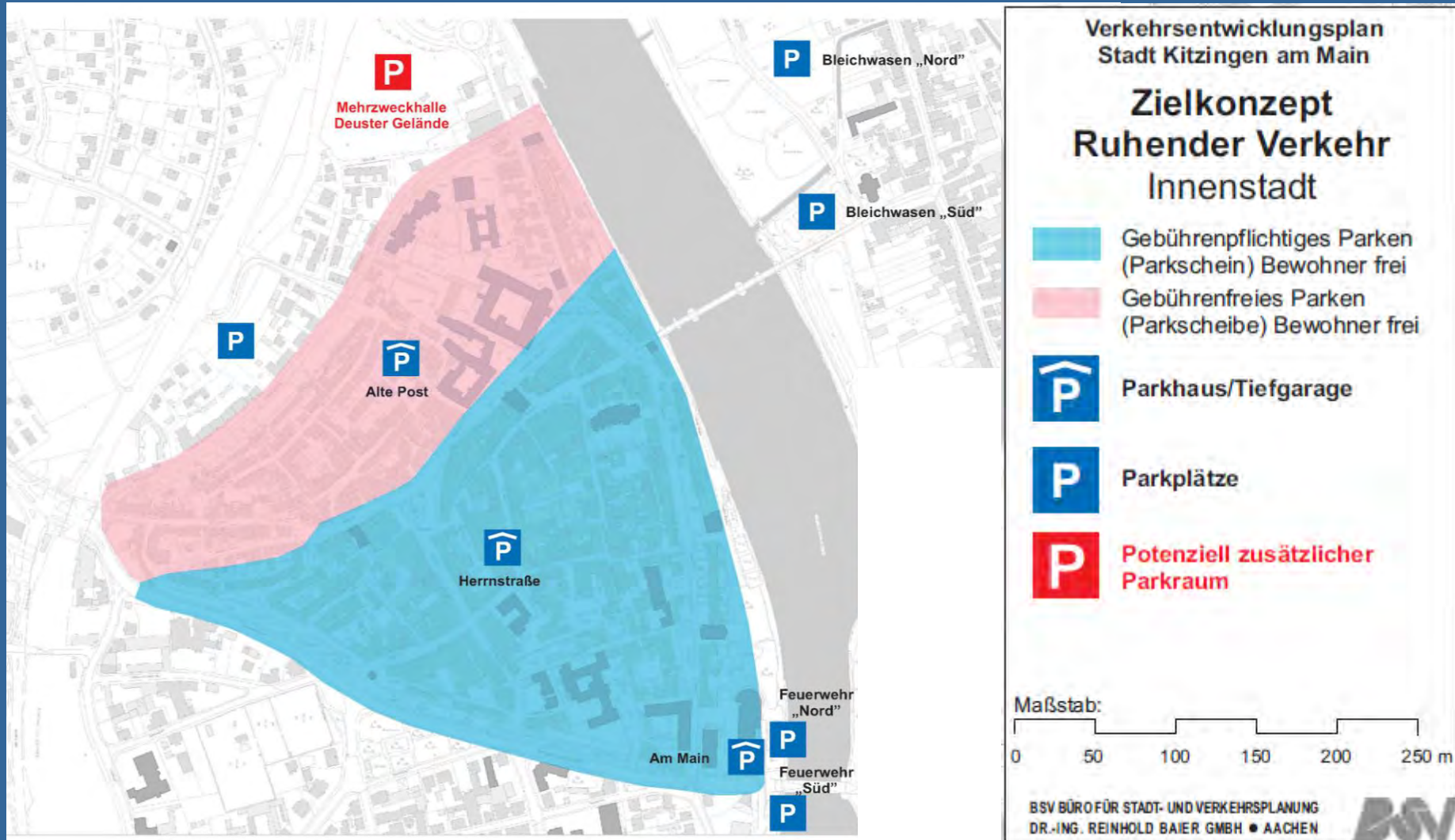
Zielkonzept „MIV“

Ruhender Verkehr

- Vereinheitlichung der Parkraumbewirtschaftung und klare Zuordnung und Beschilderung von Parkzonen
- Prüfung der Optimierung der Bewirtschaftungs- bzw. Vermietungskonzepte in den Parkhäusern „Alte Poststraße“ und „Herrnstraße“
- Bewirtschaftung des Parkplatzes Bleichwasen „Süd“ und Ausbau/Attraktivierung des kostenlosen Parkplatzes Bleichwasen „Nord“ (Schotterparkplatz) für Pendler
- Optimierung oder Neuplanung des Parkleitsystems

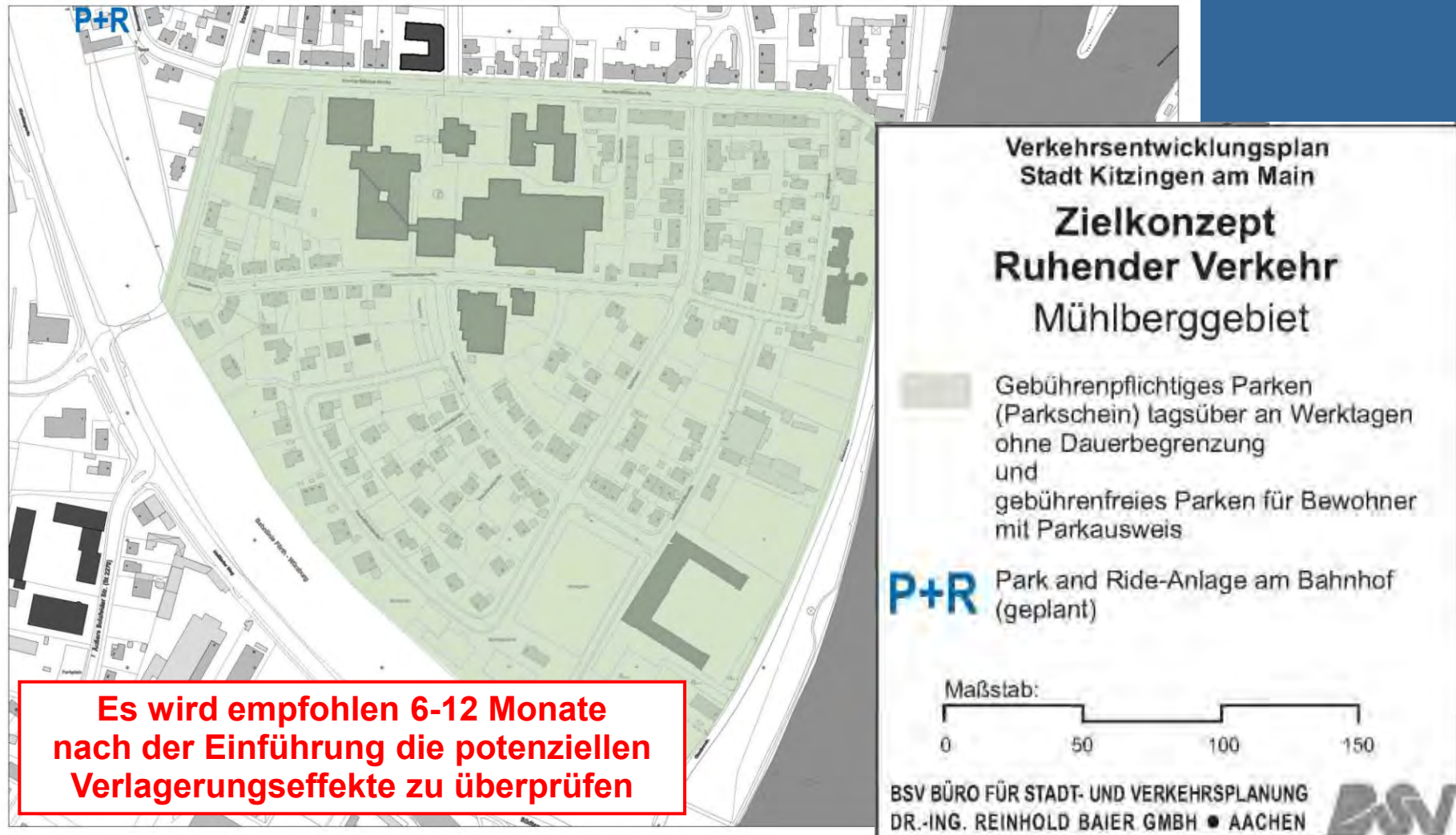
Zielkonzept „MIV“

Ruhender Verkehr „Innenstadt“



Zielkonzept „MIV“

Ruhender Verkehr „Mühlberggebiet“



Zielkonzept „ÖPNV“

- Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB)
- Haltestelle „Rosengarten“
- Stadtbus
 - Potenzialanalyse für 2 Stadtbusszenarien
 - Wirtschaftlichkeitsbetrachtung

Zielkonzept „ÖPNV“

Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB)

- zentraler Umsteigeort am Bahnhof für alle Regionalbuslinien
- Mittelinsellösung mit 8 Haltekanten (Konzeptentwurf)
- P+R-Anlage (in Planung)



Zielkonzept „ÖPNV“

Haltestelle „Rosengarten“

Ausbau der Haltestelle für den Regionalbusverkehr aufgrund

- einer stärkeren Frequentierung der Friedrich-Ebert-Straße (ZOB)
- der Verlagerung der Bushaltestelle „Ehemaliges Krankenhaus“ (Gefahrensituation durch querende Schüler auf der B8)

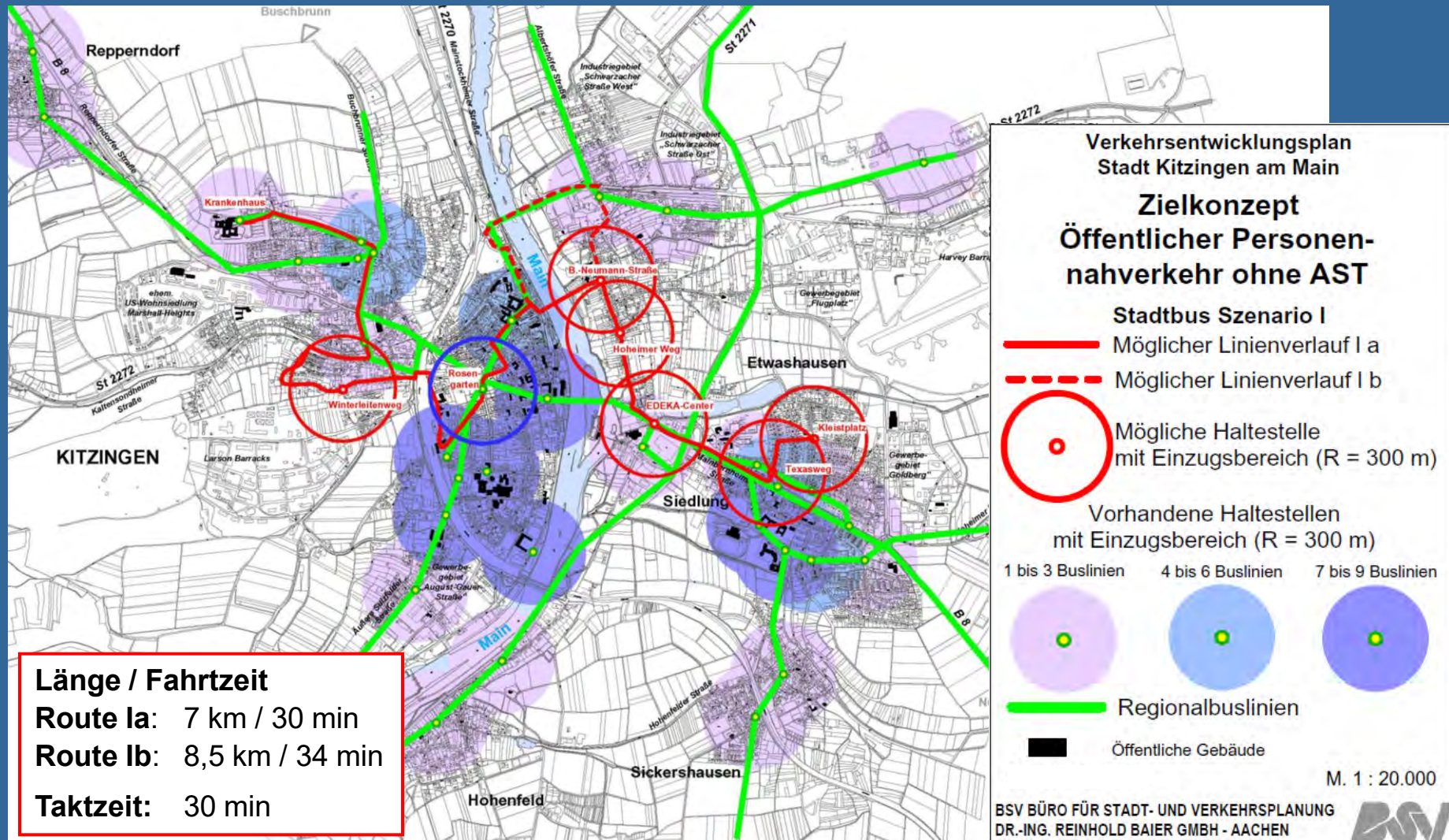


Günstige Lage durch die Nähe zum

- Friedhof
→ ältere Menschen
- Falterturm
(„Tor zur Innenstadt“)
→ Besucher

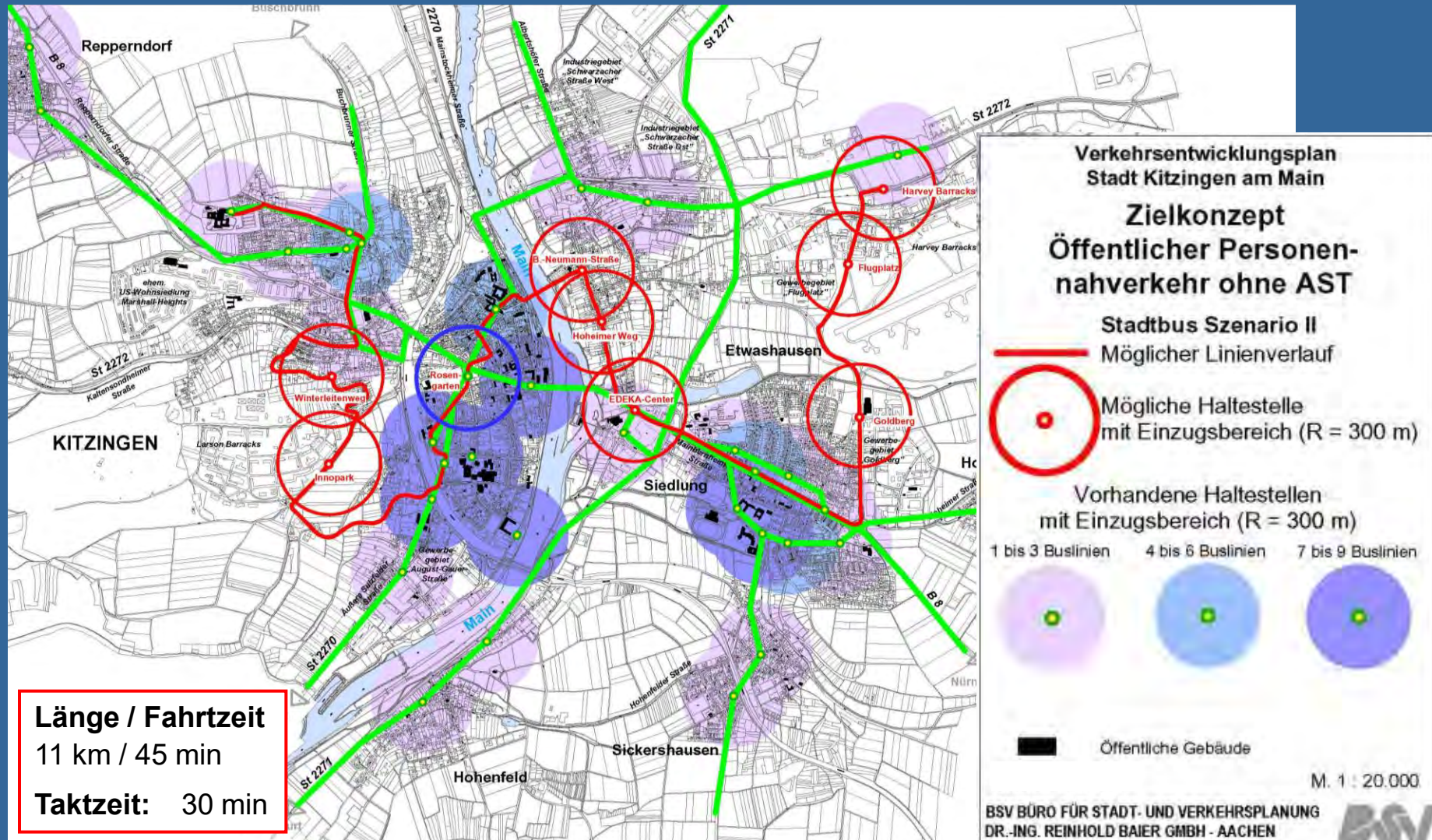
Zielkonzept „ÖPNV“

Stadtbusszenario Ia und Ib (Fahrgastpotenzial: ca. 1200/1100 Fahrgäste/Werktag)



Zielkonzept „ÖPNV“

Stadtbusszenario II (Fahrgastpotenzial: ca. 700 Fahrgäste/Werhtag)



Zielkonzept „ÖPNV“

Anbindung der Konversionsflächen

- Zur Anbindung der Konversionsflächen ist eine Verlängerung der Stadtbusroute/Reisezeit und der Bau neuer Haltestellen erforderlich. Aus diesem Grund sollte die Entscheidung zur Anbindung der Konversionsflächen stets in Abhängigkeit der strukturellen Entwicklungen erfolgen.
- Die Erreichbarkeit/Anbindung von neuen Arbeitsplätzen kann auch durch betriebliche Mobilitätskonzepte (z.B. Einführung eines Betriebsbusses oder Bereitstellung von Elektro-fahrrädern) kurzfristig verbessert werden.

Prognoseszenarien „Stadtbus“

Kosten und Erlöse

Die Gesamtkosten pro Jahr wurden in Anlehnung an die „Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs (Version 2006)“ berechnet.

Szenario	Geschätzte Kosten / Jahr [€]	Geschätzte Erlöse / Jahr [€]			Geschätzte jährliche Unterdeckung [€]
		Anteil Fahrkarten [%]		Erlös [€]	
		Einzel-FK	Monats-FK		
Ia	552.000 €	75 %	25 %	436.000 €	116.000 €
		50 %	50 %	356.000 €	196.000 €
		25 %	75 %	277.000 €	275.000 €
Ib	565.000 €	75 %	25 %	399.000 €	166.000 €
		50 %	50 %	327.000 €	238.000 €
		25 %	75 %	254.000 €	311.000 €
II	893.000 €	75 %	25 %	261.000 €	632.000 €
		50 %	50 %	214.000 €	679.000 €
		25 %	75 %	166.000 €	727.000 €

Ohne Berücksichtigung der Kosten für Infrastruktur und Marketing.

Zur Abschätzung der Einnahmen wurden 1,50 € je Einzelfahrschein und 30,00 € je Monatskarte angesetzt.

Vorschlag für Umsetzungsprogramme

Prioritäten

Attraktivierung der Innenstadt

- Umgestaltung der Alten Burgstraße, Kaiserstraße und Schrankenstraße
- Umgestaltung des Königsplatzes
- Umgestaltung des Gustav-Adolf Platzes

Ausbau und Ergänzung des Radverkehrsnetzes

- Markierung von Schutzstreifen
- Ausbau bestehender Radverkehrsanlagen
- Beschilderung und klare Ausweisung von Fahrradrouten
- Bau neuer Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt

Vorschlag für Umsetzungsprogramme

Prioritäten

Sicherer Fußgängerverkehr

- Anlage von neuen oder Verbesserung von bestehenden Überquerungsstellen
- Prüfung einer Optimierung der Lichtsignalsteuerung auf der B 8 für überquerende Fußgänger

Stadtverträglicher Kraftfahrzeugverkehr

- Einrichtung einer Tempo 30-Zone in der Innenstadt

Vorschlag für Umsetzungsprogramme

Prioritäten

Optimierung des Parkraumangebotes

- Ausbau des Schotterparkplatzes Bleichwasen „Nord“, dann Parkraumbewirtschaftung des Parkplatzes Bleichwasen „Süd“
- Vereinheitlichung der Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt
- Prüfung der Optimierung der Bewirtschaftungs- und Vermietungskonzepte in den Parkhäusern „Alte Poststraße“ und „Herrnstraße“
- Verbesserung der Zielverkehrsführung zu den Parkplätzen/-häusern (Erneuerung des Parkleitsystems prüfen)

Verknüpfungsorientierter öffentlicher Nahverkehr

- Detailplanung des ZOB
- Weitere Prüfung, Untersuchung, Abstimmung und Entscheidung über die Einführung eines Stadtbusses (unter Berücksichtigung des AST)

Leitlinien

Übergeordnete Planungsgrundsätze, die im Rahmen weiterer Entwurfs- und Detailplanungen berücksichtigt werden sollen.

8.2 Leitlinien

8.2.1 Leitlinien zum Fußgängerverkehr (LF)

8.2.2 Leitlinien zum Radverkehr (LR)

8.2.3 Leitlinien zum Öffentlichen Personennahverkehr (LÖ)

8.2.4 Leitlinien zum Motorisierten Individualverkehr (LM)

Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit