

# Verkehrsentwicklungsplan Große Kreisstadt Kitzingen am Main



Dr.-Ing. Reinhold Baier

Dipl.-Ing. Alexander Göbbels

Dipl.-Ing. Yvonne Reul

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

Kitzingen am Main, 10. Oktober 2013

# Schlussbericht

## 1 Aufgabenstellung und Arbeitsprogramm

## 2 Stadtstruktur und historische Entwicklung

## 3 Analyse

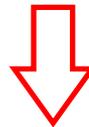
- 3.1 Straßenräumliche Verträglichkeit für Fußgänger und Radfahrer
  - 3.1.1 Fußgängerverkehr
  - 3.1.2 Radverkehr
- 3.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)
- 3.3 Motorisierter Individualverkehr (MIV)
  - 3.3.1 Analyse-Verkehrsmodell 2010
  - 3.3.2 Ruhender Kfz-Verkehr
- 3.4 Schlussfolgerungen und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

## 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)

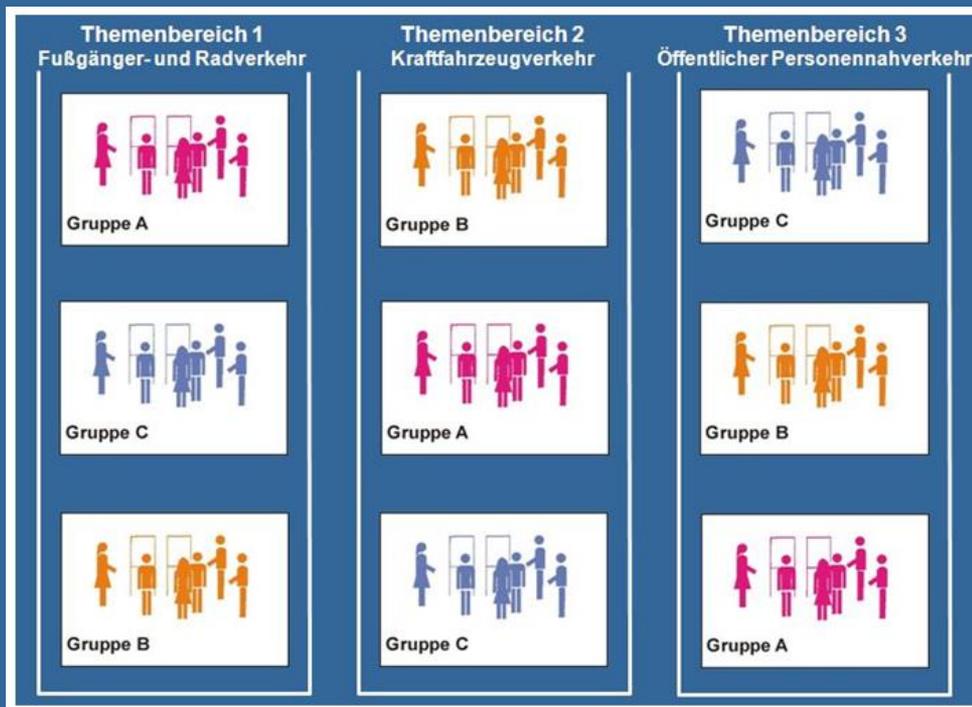
- Vorstellung der Ergebnisse der Analysephase und erster Konzeptansätze
- Offene Fragerunde und Aufnahme von Hinweisen und Anregungen
- Ausblick der weiteren Arbeitsschritte



# 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 . . .

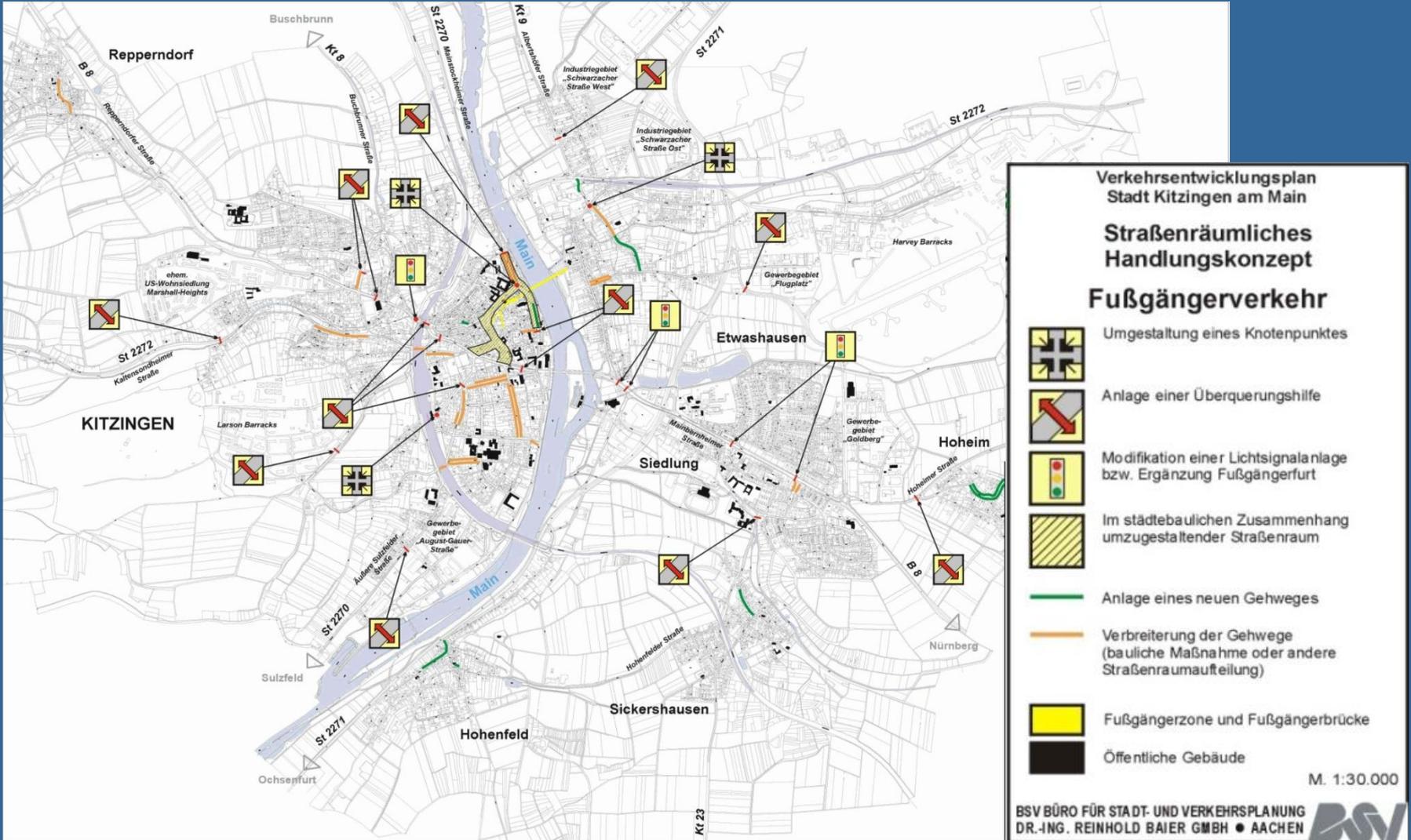
## Zielkonzept „Fußgängerverkehr“

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



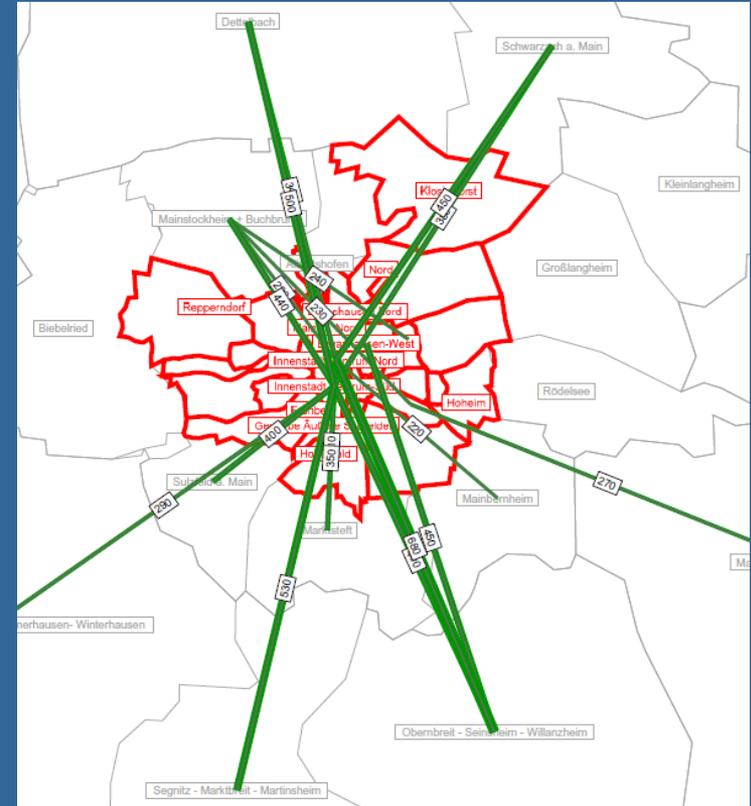
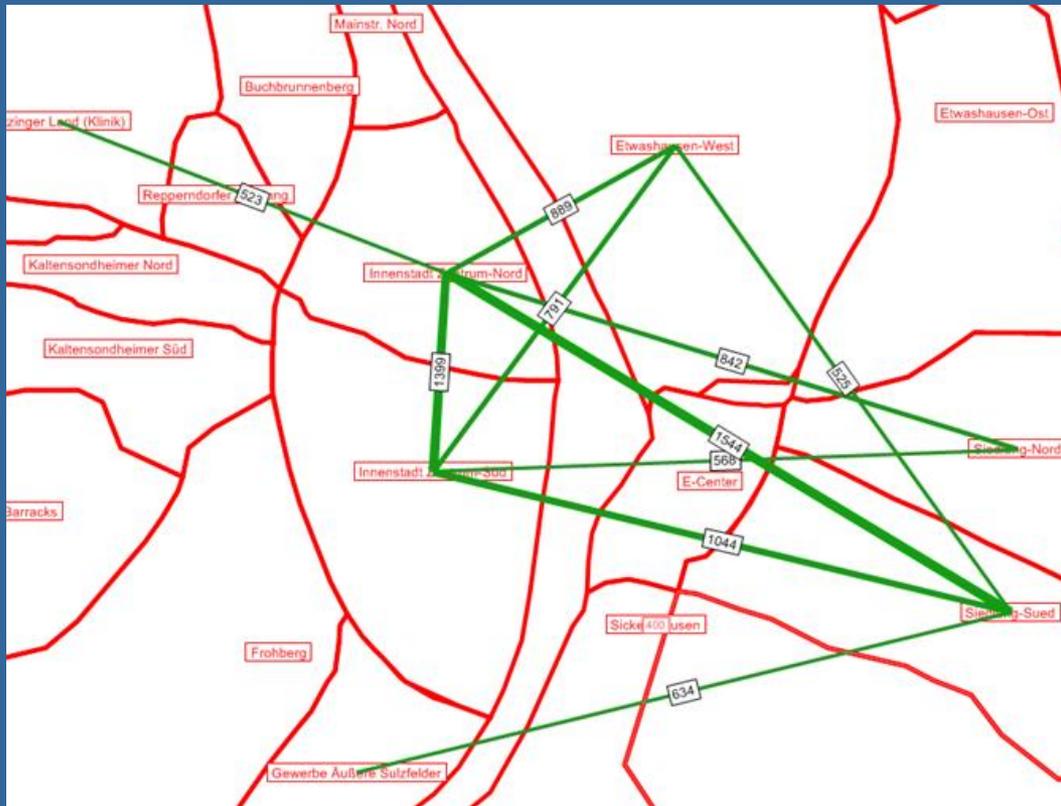
Stadt Kitzingen  
**Überquerungsstelle Alte Mainbrücke**  
 Vorplanung - Engstelle

Lageplan		Datum	Name
Maßstab: 1:250	gezeichnet		
Datum: Mai 2012	geprüft		

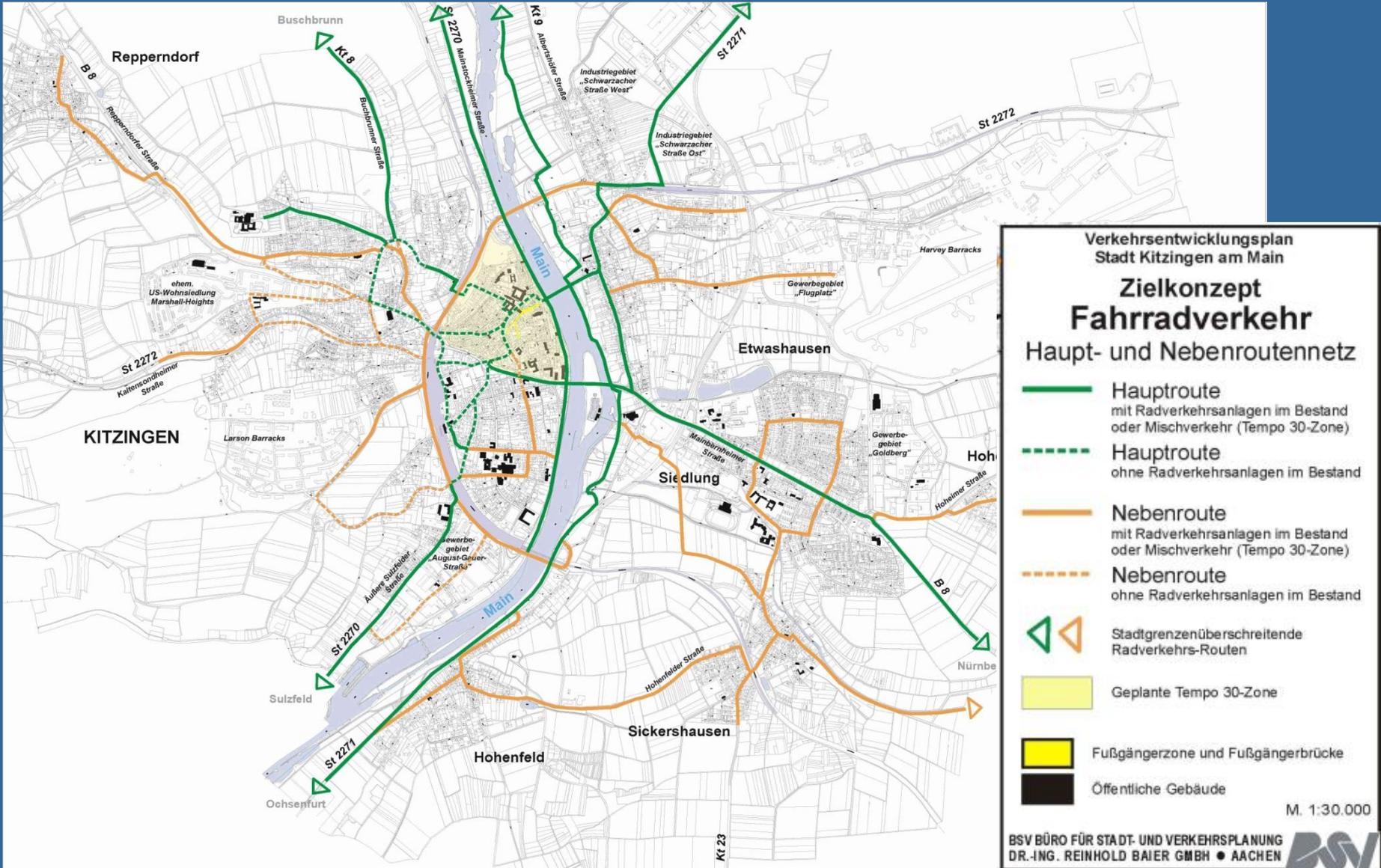
**BSV**  
 BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG DR.-ING. REINHOLD BAIER GMBH  
 Hanbrucher Strasse 9 52074 Aachen Telefon: 0241-705500 Fax: 0241-7055020  
 mail@bsv-planung.de www.bsv-planung.de

# Zielkonzept „Radverkehr“

Identifikation eines Haupt- und Nebenroutennetzes durch Darstellung der Hauptwegebeziehungen zwischen den Stadtbezirken und zu/von den Außenbezirken im Verkehrsmodell



# Zielkonzept „Radverkehr“

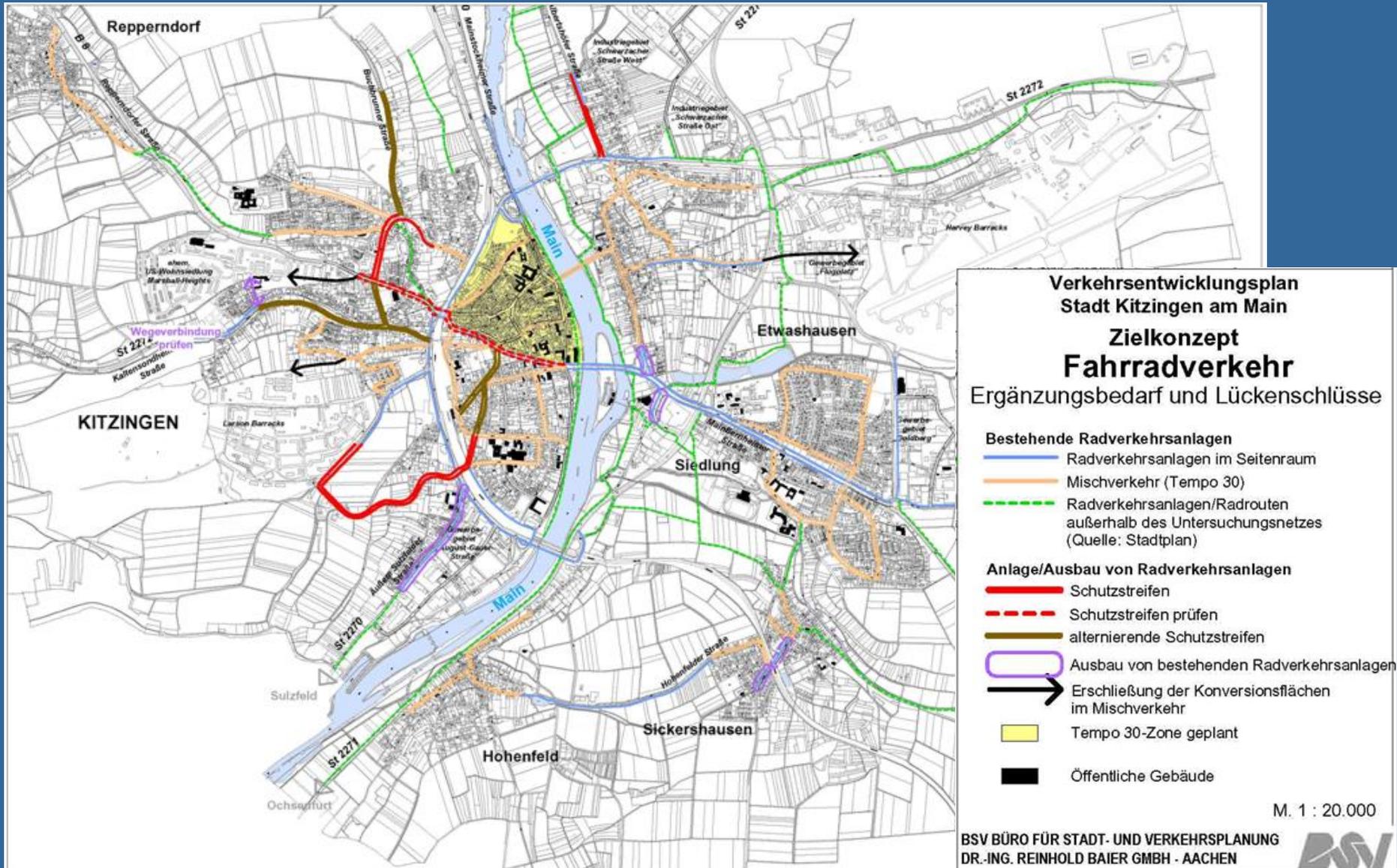


## Zielkonzept „Radverkehr“

### Maßnahmen

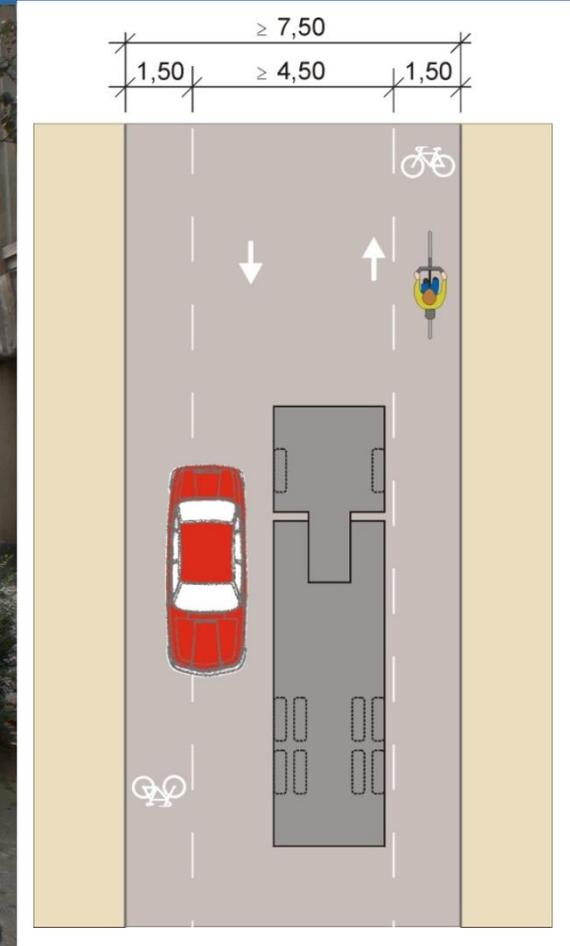
- Tempo 30-Zone in der Innenstadt
- Ergänzungsbedarf von neuen Radverkehrsanlagen
- Ausbau und Verbesserung von bestehenden Radverkehrsanlagen
- Erschließung der Konversionsflächen durch Radverkehrsanlagen oder im Mischverkehr
- Prüfung der Umsetzbarkeit von Schutzstreifen und alternierenden Schutzstreifen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

# Zielkonzept „Radverkehr“



# Zielkonzept „Radverkehr“

## Führungsprinzip Schutzstreifen (Praxisbeispiel)

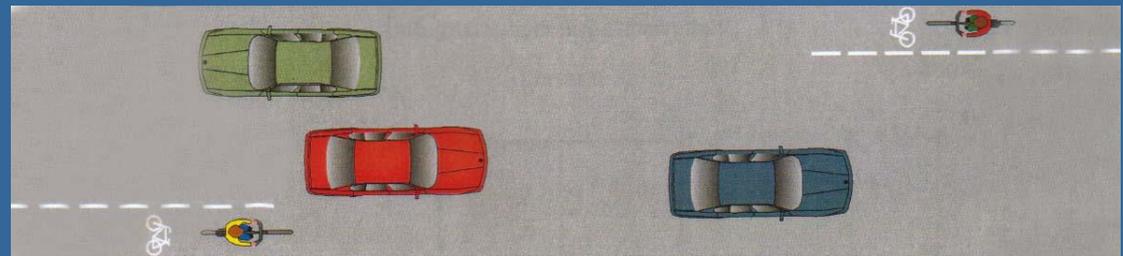
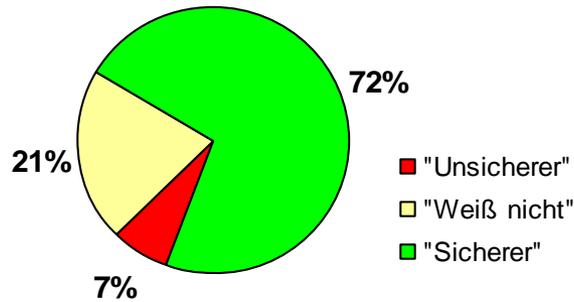


# Zielkonzept „Radverkehr“

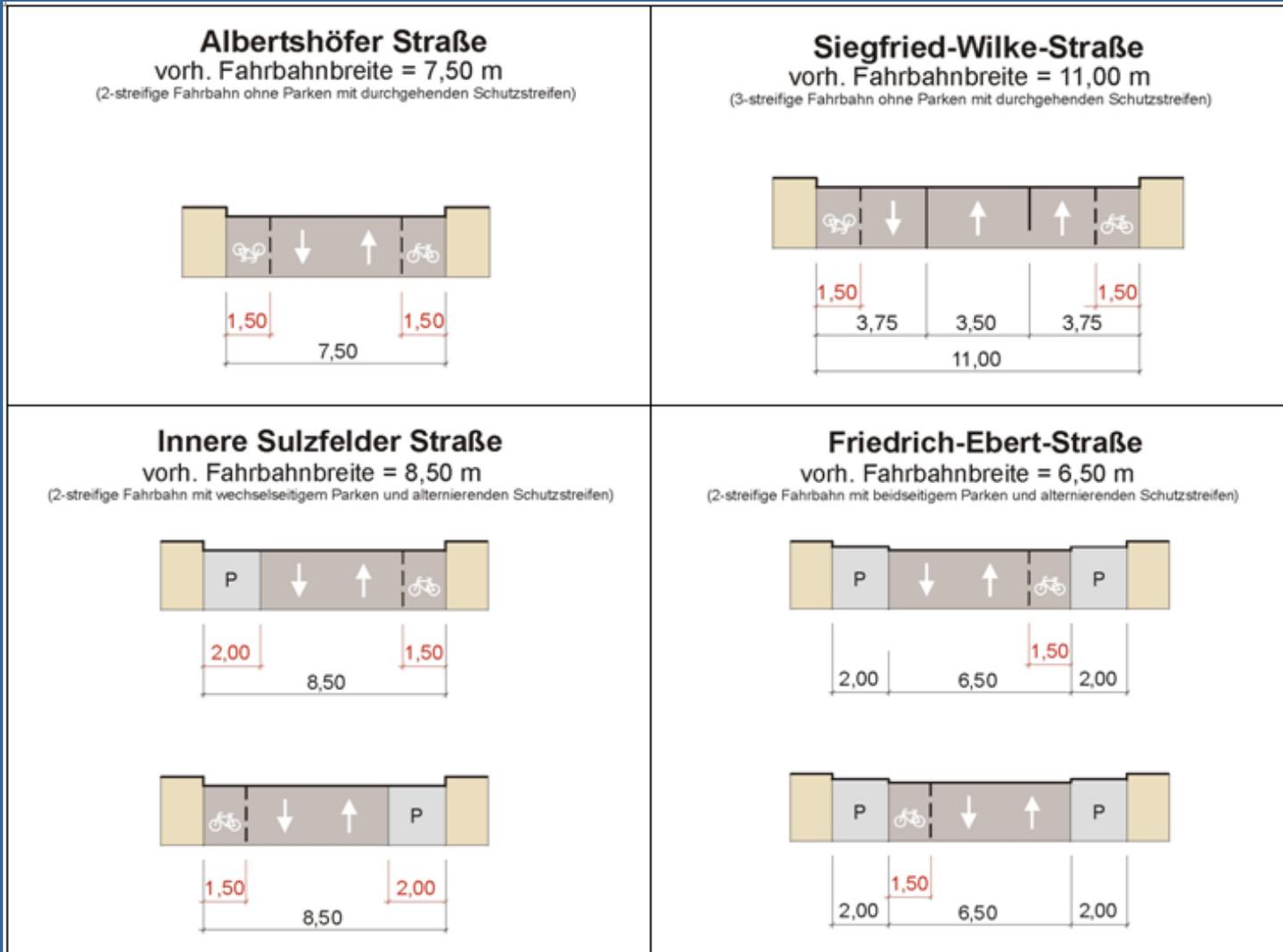
## Führungsprinzip alternierender Schutzstreifen (Praxisbeispiel)



Aussagen der Radfahrer zum Sicherheitsempfinden nach Einrichtung des alternierenden Schutzstreifens



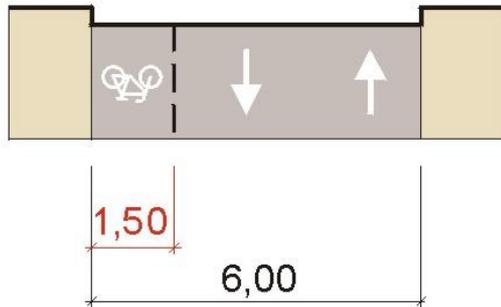
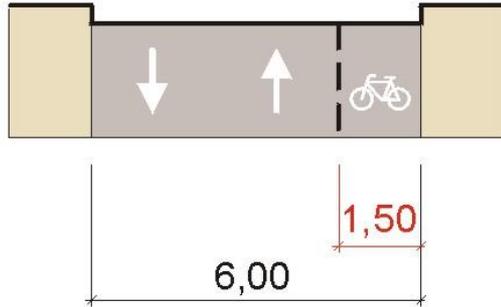
# Anwendungsbeispiele für Kitzingen: mögliche Querschnittsgestaltungen



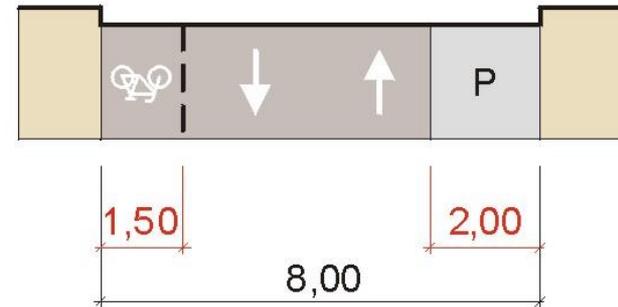
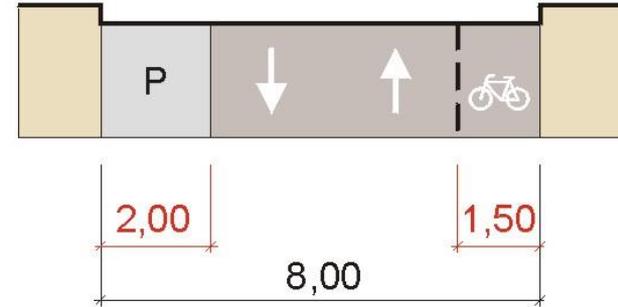
# Anwendungsbeispiele für Kitzingen: mögliche Querschnittsgestaltungen

## Querschnitt „Kaltensondheimer Straße“

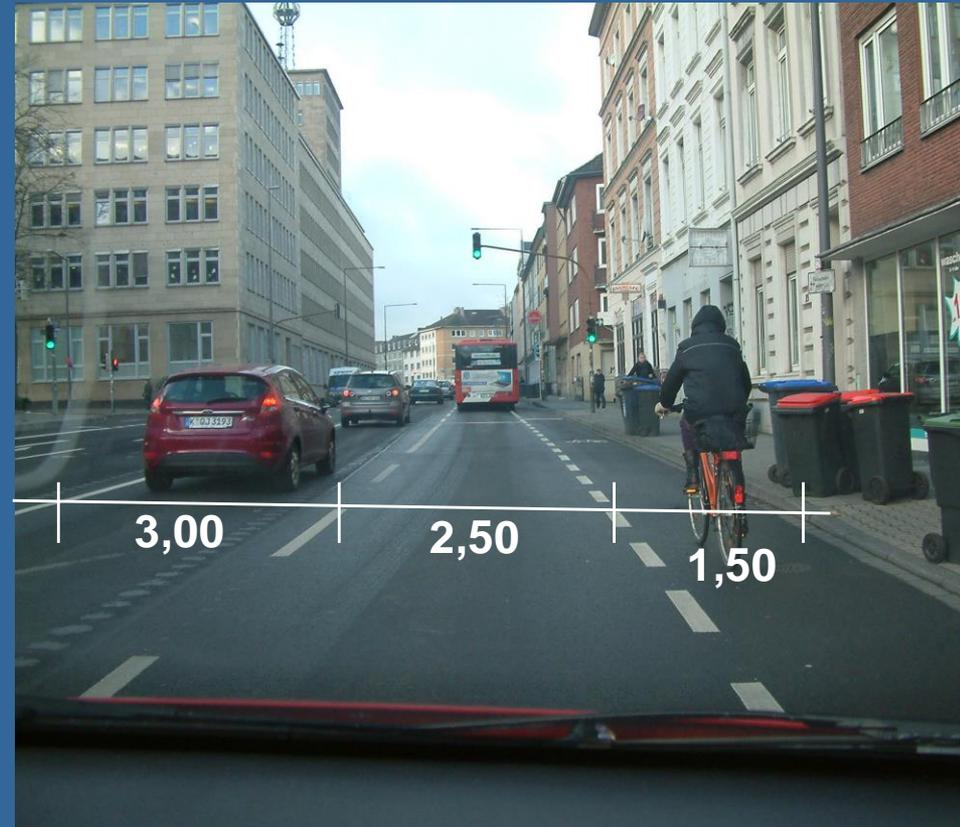
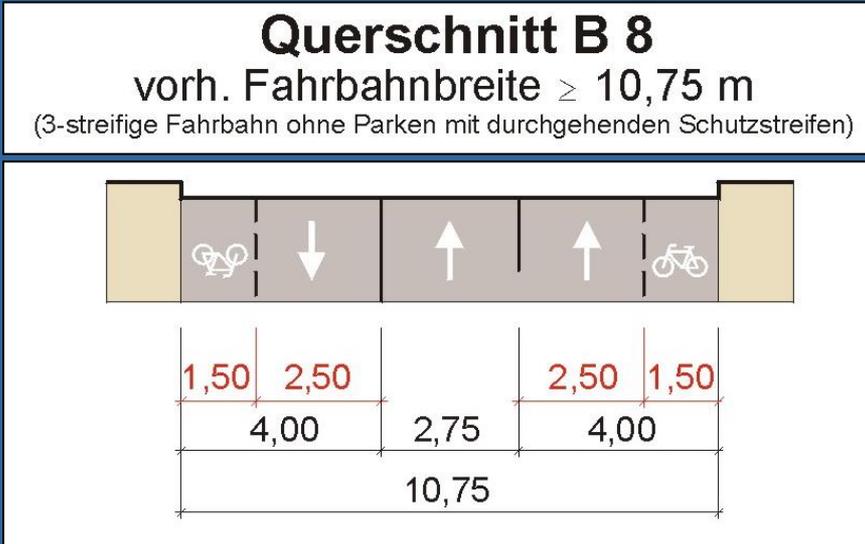
vorh. Fahrbahnbreite  $\geq 6,00$  m  
(2-streifige Fahrbahn mit alternierenden Schutzstreifen)



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



# Anwendungsbeispiele für Kitzingen: mögliche Querschnittsgestaltungen



## 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.

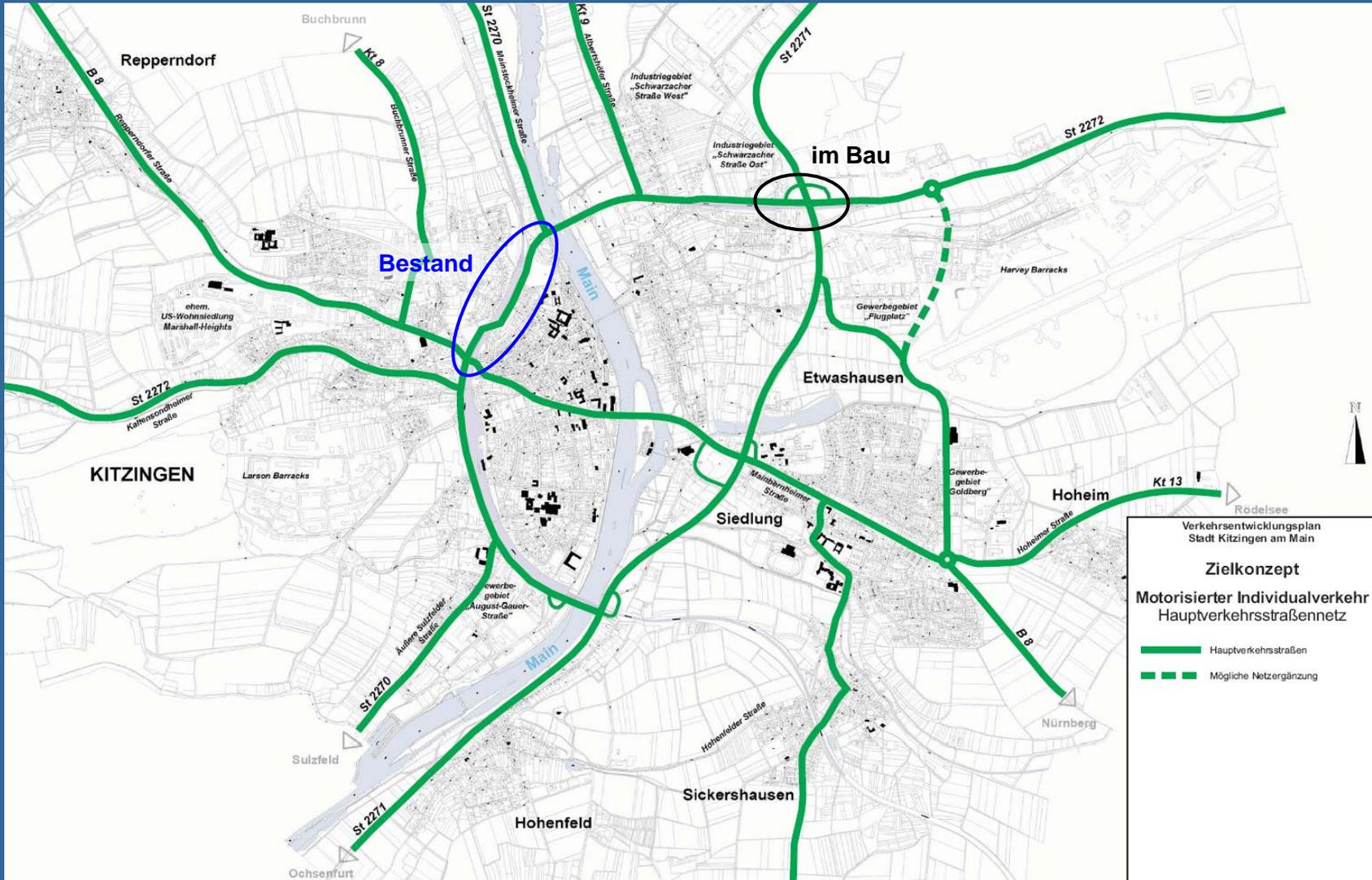
## Zielkonzept „MIV“

### 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



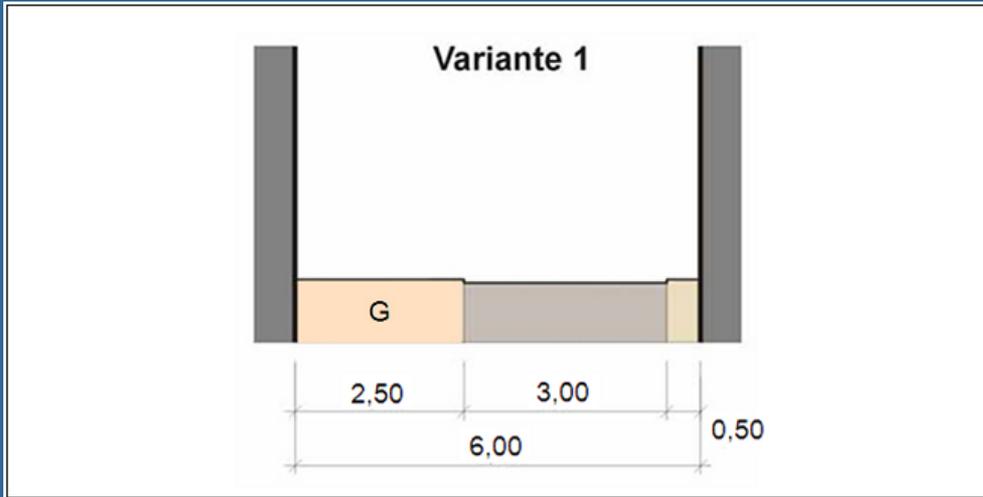
# Zielkonzept „MIV“

## „Ertüchtigung“ Bahnunterführungen

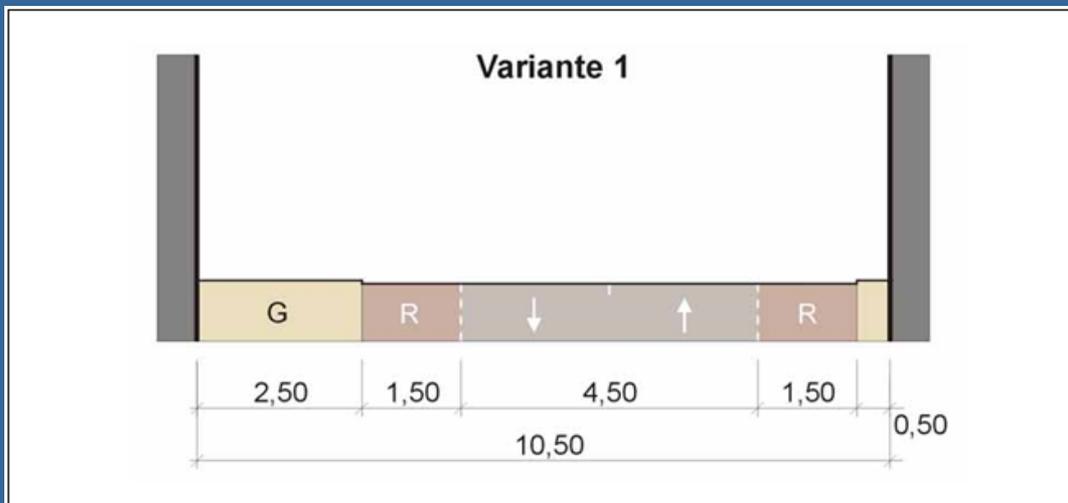


# Zielkonzept „MIV“

## Bahnunterführungen



Kaltensondheimer Straße



Innere Sulzfelder Straße

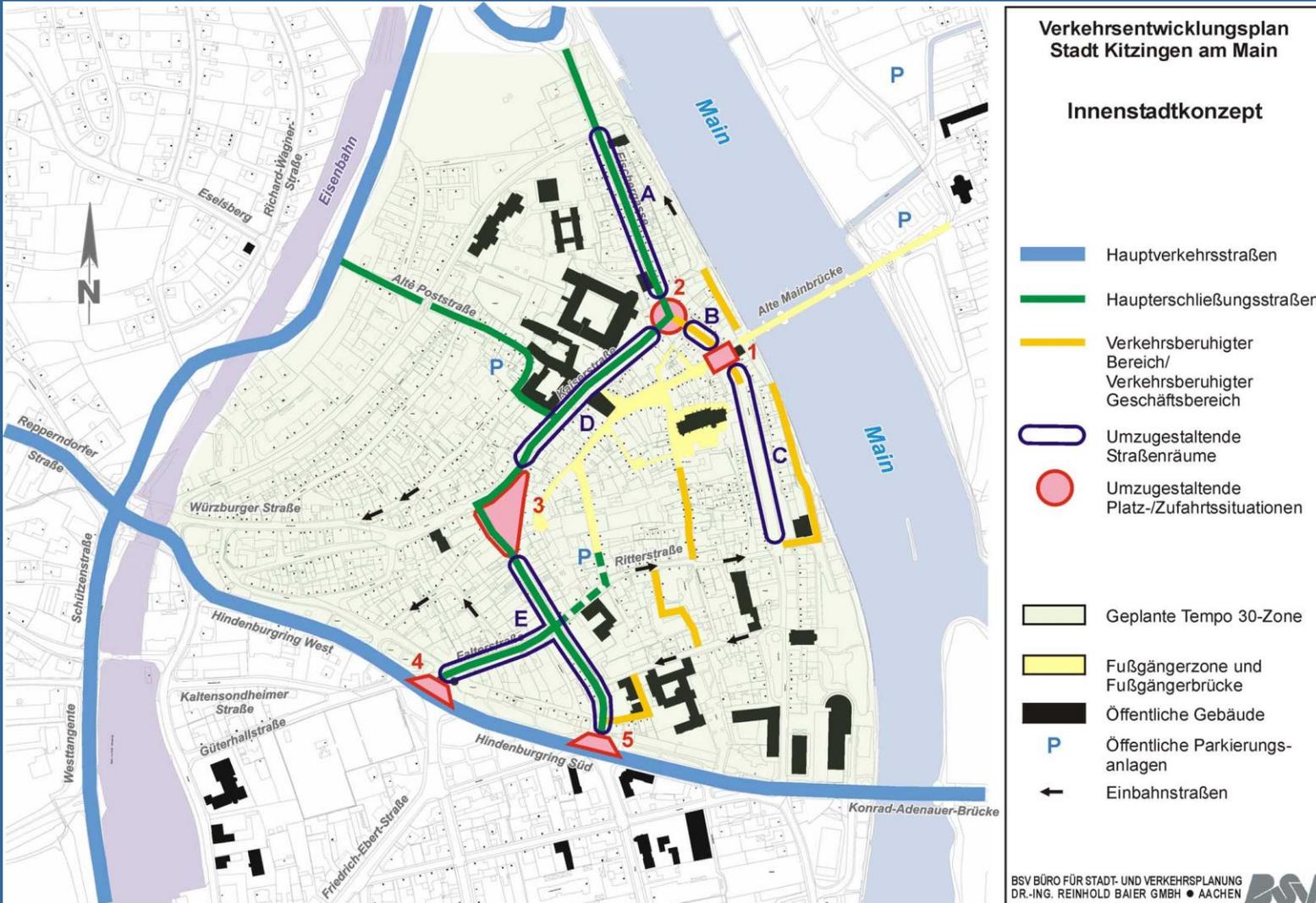
## Zielkonzept „MIV“

### Innenstadtkonzept

- HAUPTERSCHLIEßUNG DER INNENSTADT FÜR DEN KFZ-VERKEHR VON DER B8 (HINDENBURGRING 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**

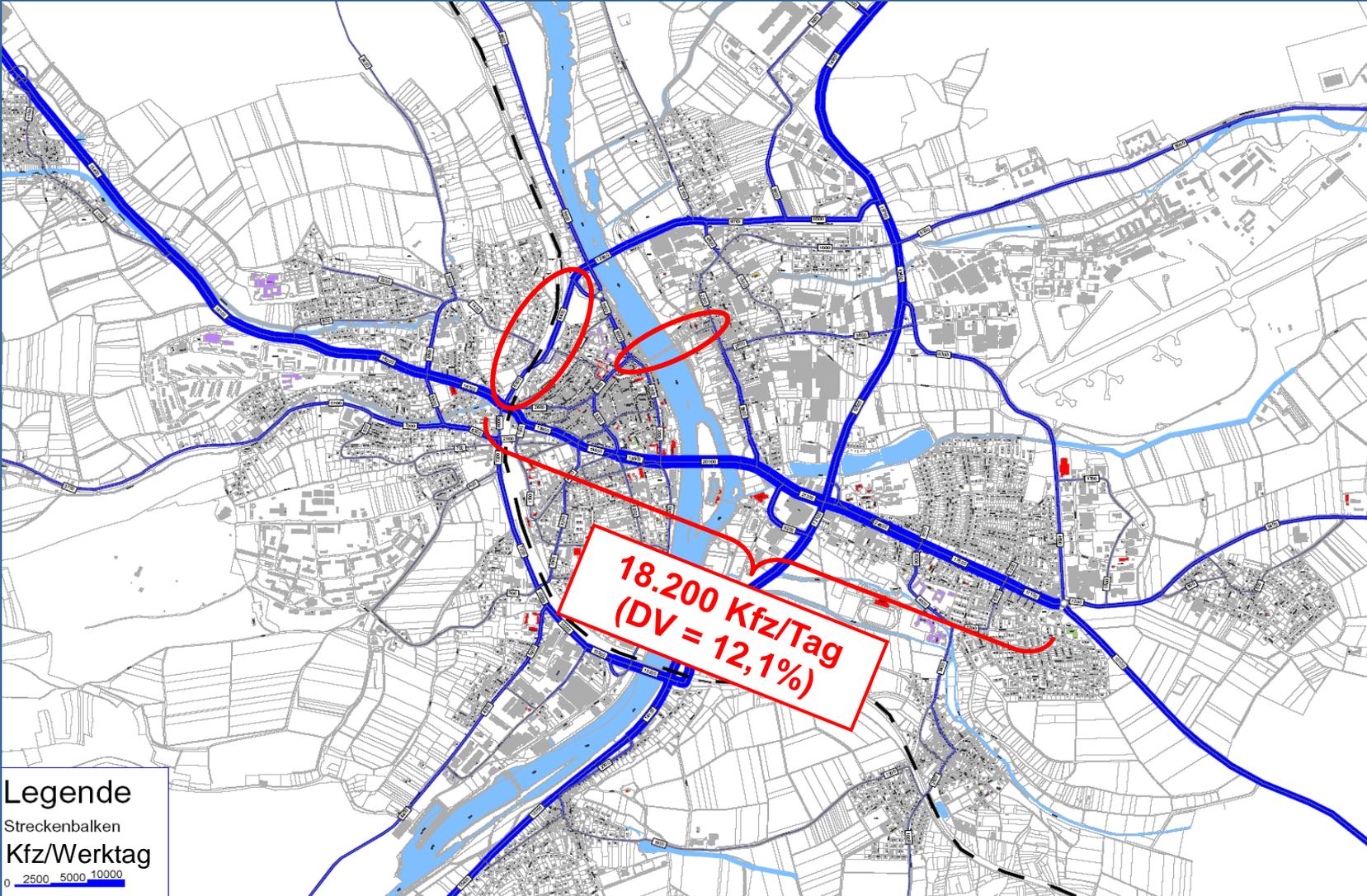
„Minimalszenario“

„Maximalszenario“

„Maximalszenario“  
(reduziert)

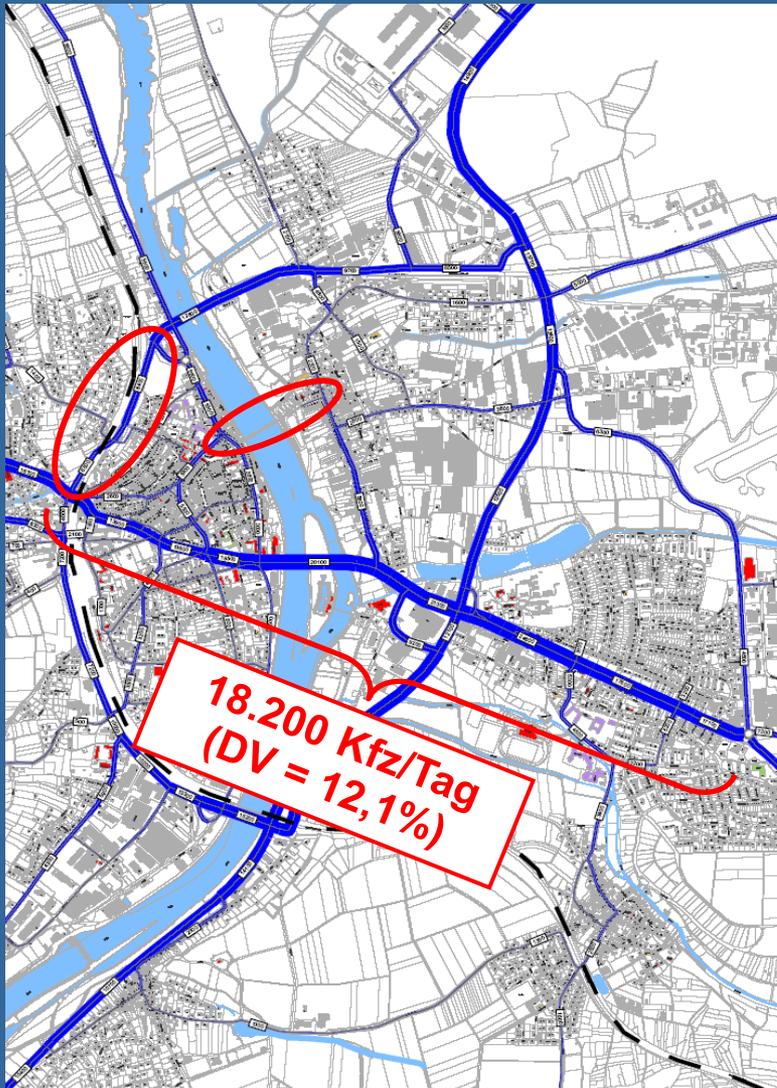
# Analyse-Plusfall „Kfz-Verkehr“

Kfz-Belastung mit Nordtangente und ohne Alte Mainbrücke

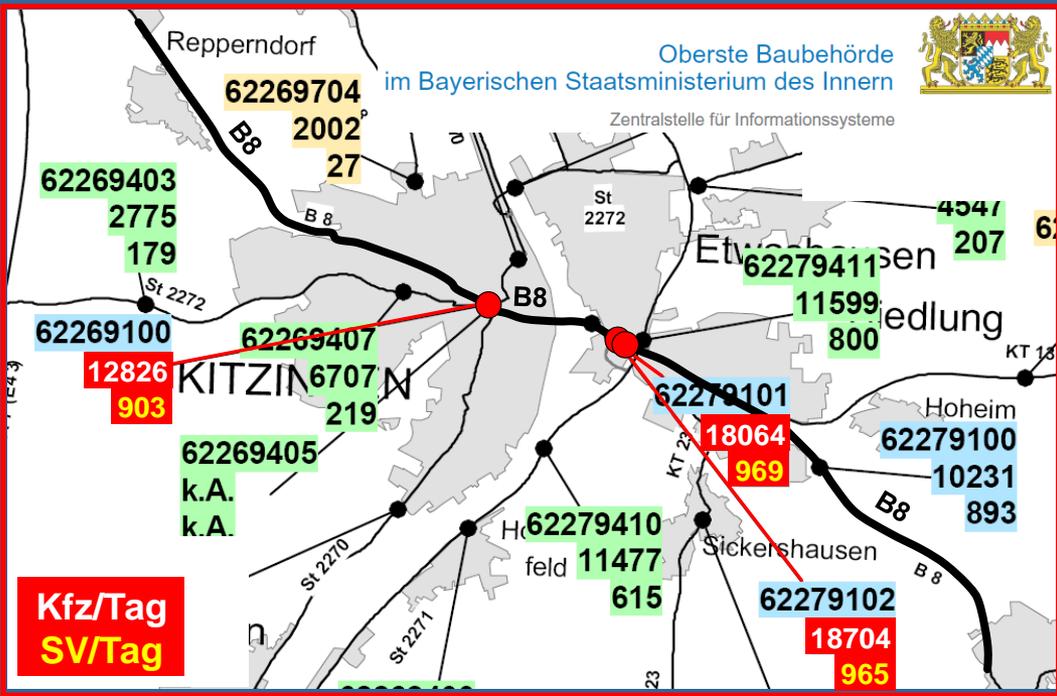


# Analyse-Plusfall „Kfz-Verkehr“

## Kfz-Belastung mit Nordtangente und ohne Alte Mainbrücke

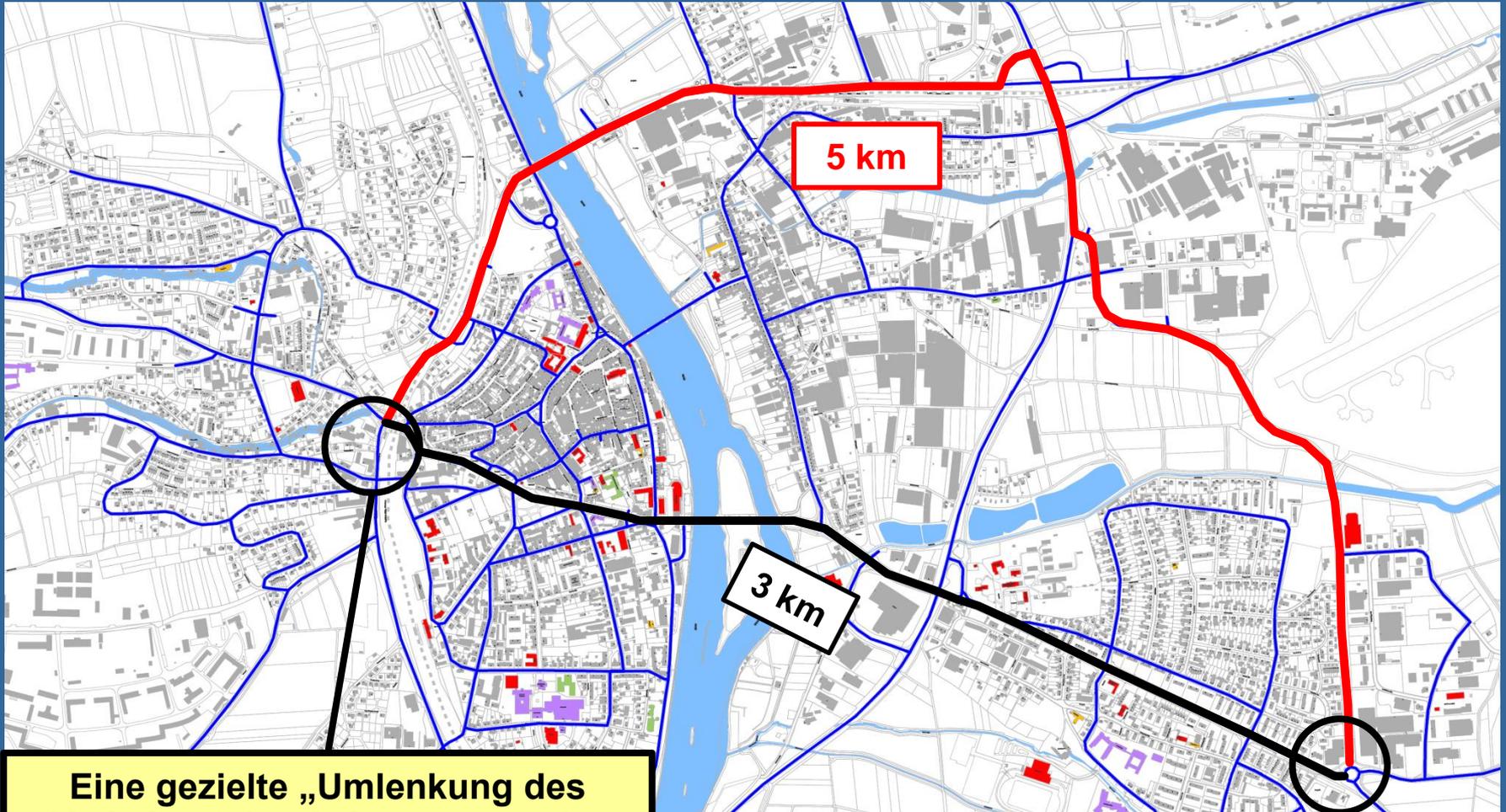


**Verkehrsmengenkarte der SVZ 2010**  
(Quelle: Bayerisches Strasseninformationssystem BAYSIS)



Der Schwerverkehrsanteil auf der B8 beträgt im Durchschnitt der drei Zählstellen ca. 7%

## Analyse-Plusfall „Kfz-Verkehr“



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

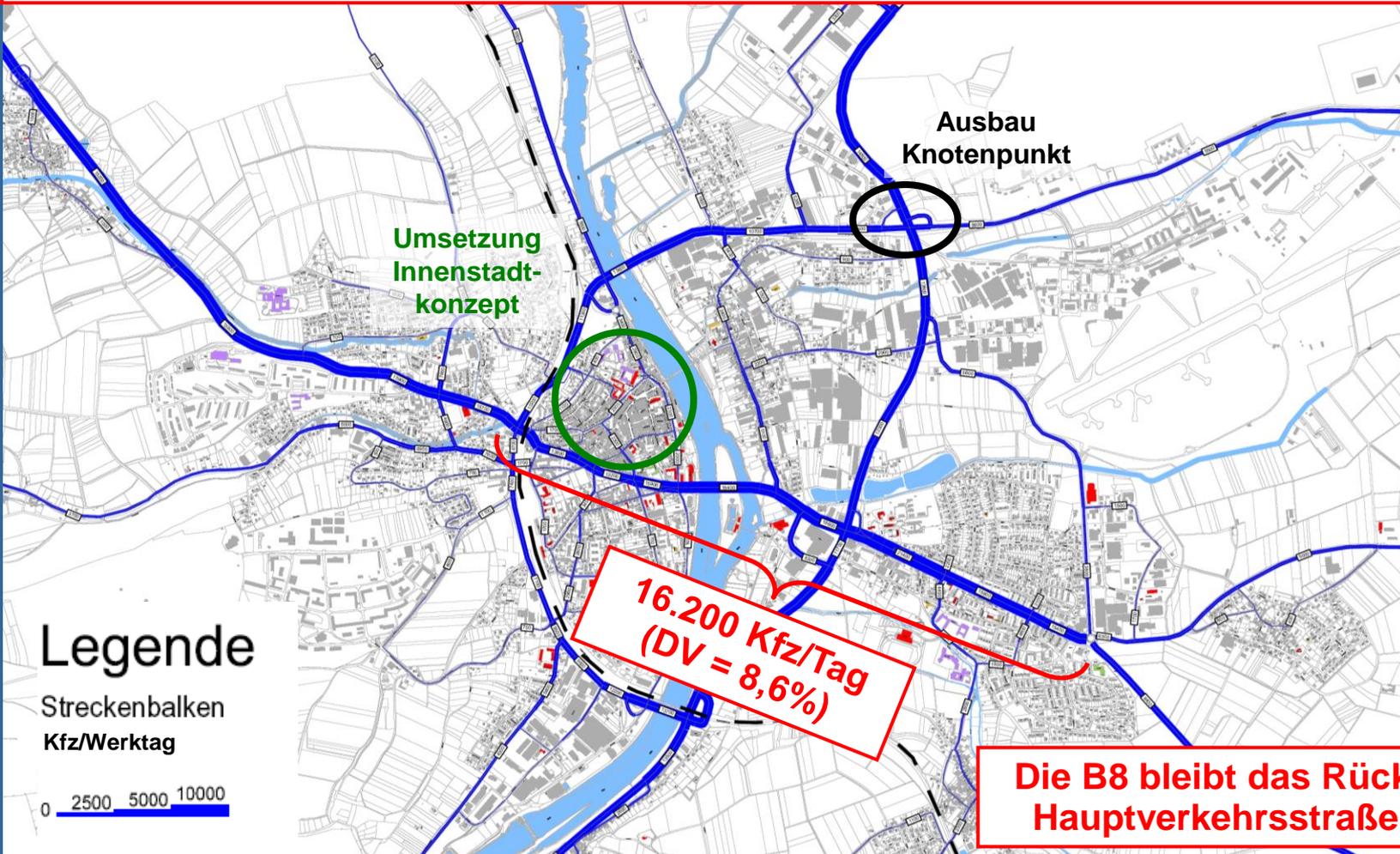
Keine „verkehrstechnische Beeinflussung“ wegen Kreisverkehr möglich

# Prognoseszenarien „Kfz-Verkehr“

Prognose-Nullfall (2025)

Kfz-Belastung [Kfz/Tag]

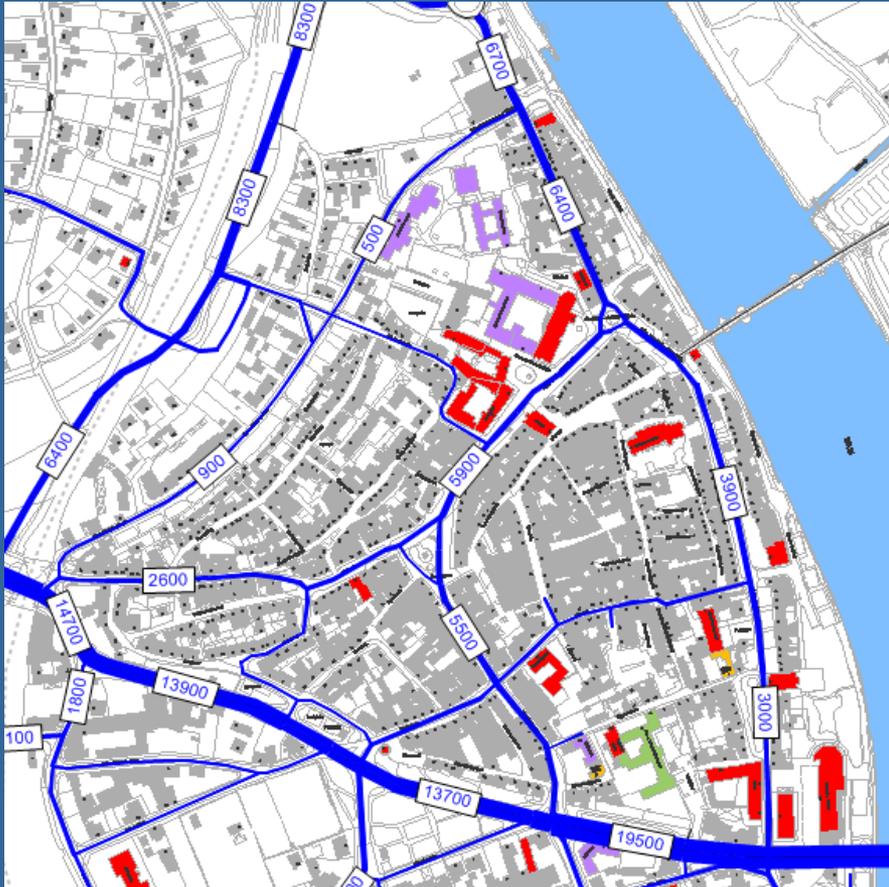
**Einwohnerückgang von 21.500 auf 19.880 Personen bis 2025**



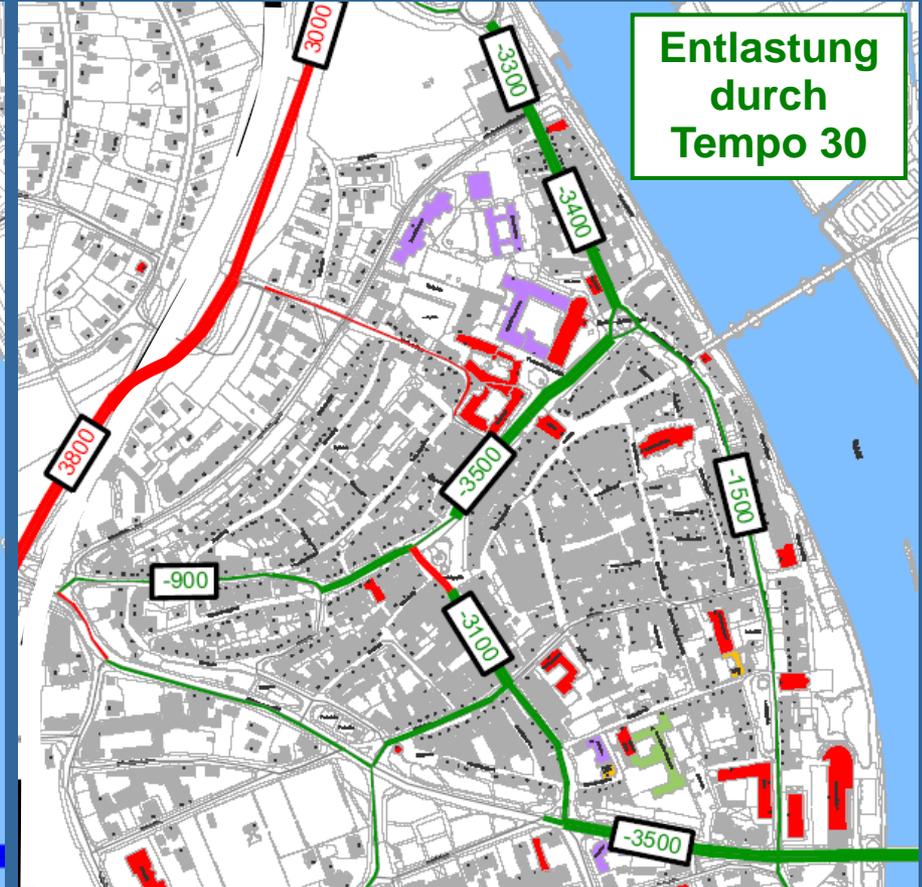
# Prognoseszenarien „Kfz-Verkehr“

Prognose-Nullfall (2025)

## Kfz-Belastung: Auswirkungen Innenstadt



Analyse-Plusfall



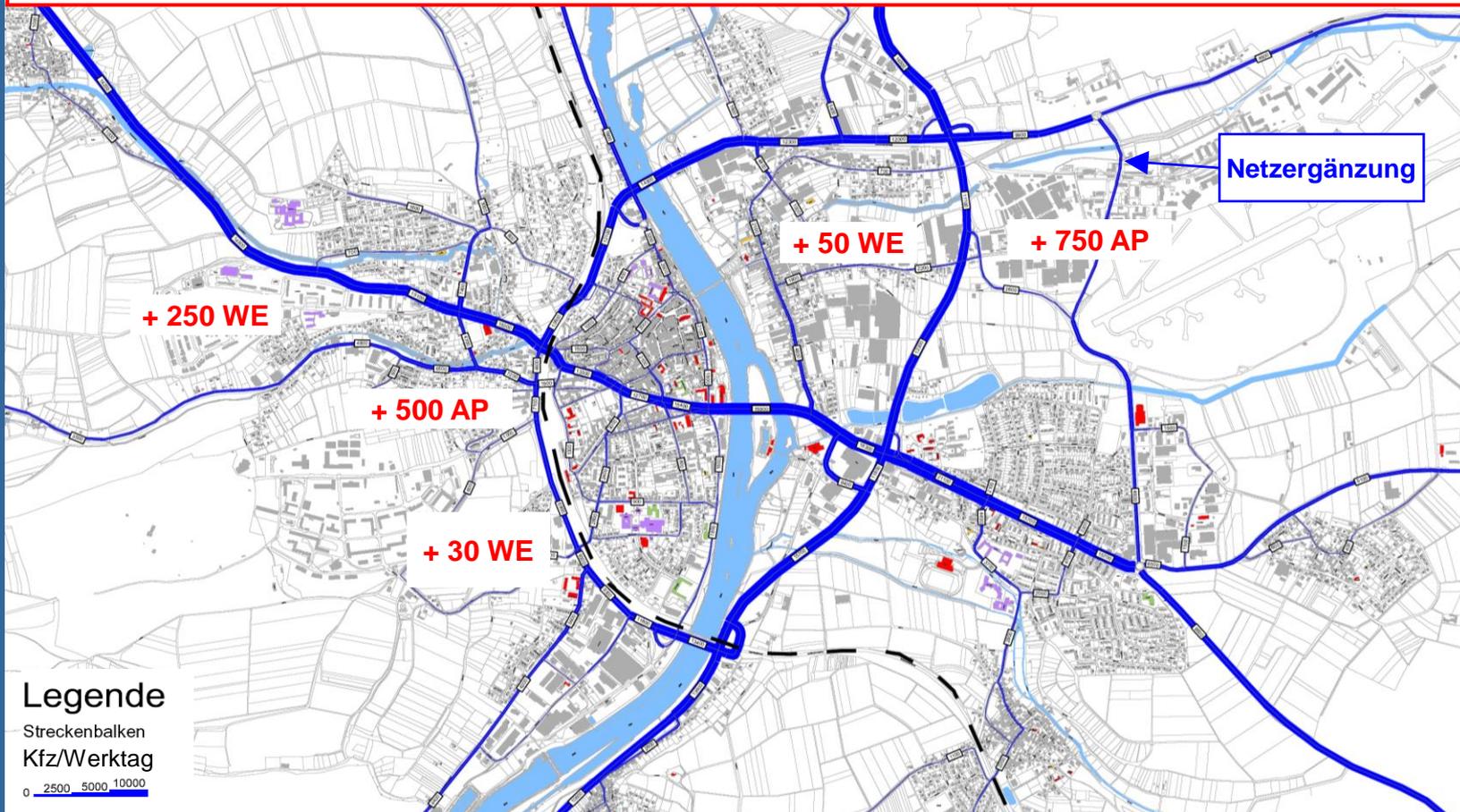
Differenz Prognose-Nullfall zu Analyse-Plusfall

# Prognoseszenarien „Kfz-Verkehr“

Prognose-Szenario I (2025)

## Kfz-Belastung

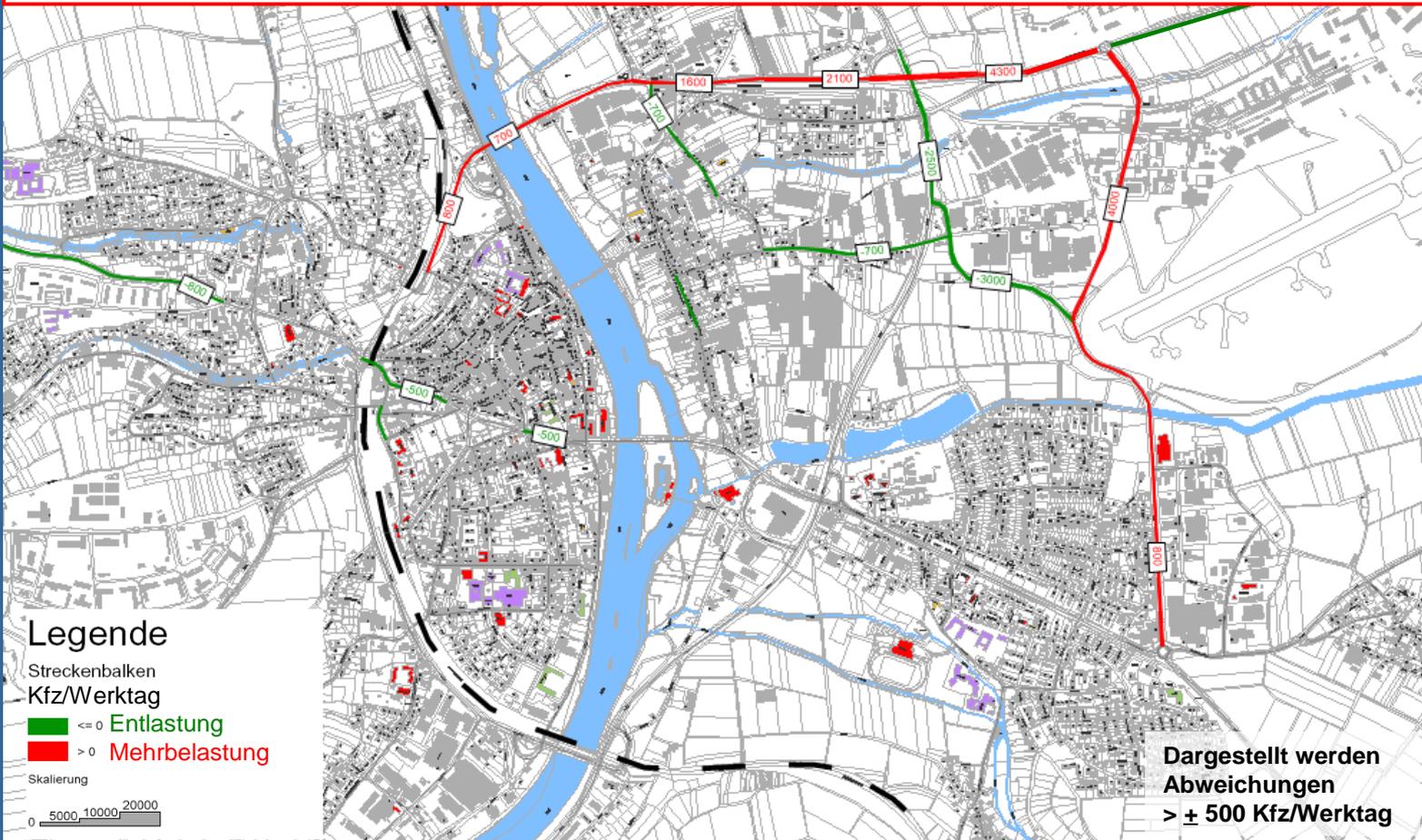
**Der Durchgangsverkehr bleibt im Vergleich zum Prognose-Nullfall annähernd konstant bzw. erhöht sich sogar leicht (9,4%). Die Netzergänzung trägt somit zu keiner erkennbaren Verlagerung der Durchgangsverkehre von der B8 bei.**



# Prognoseszenarien „Kfz-Verkehr“ Prognose-Szenario I (2025)

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

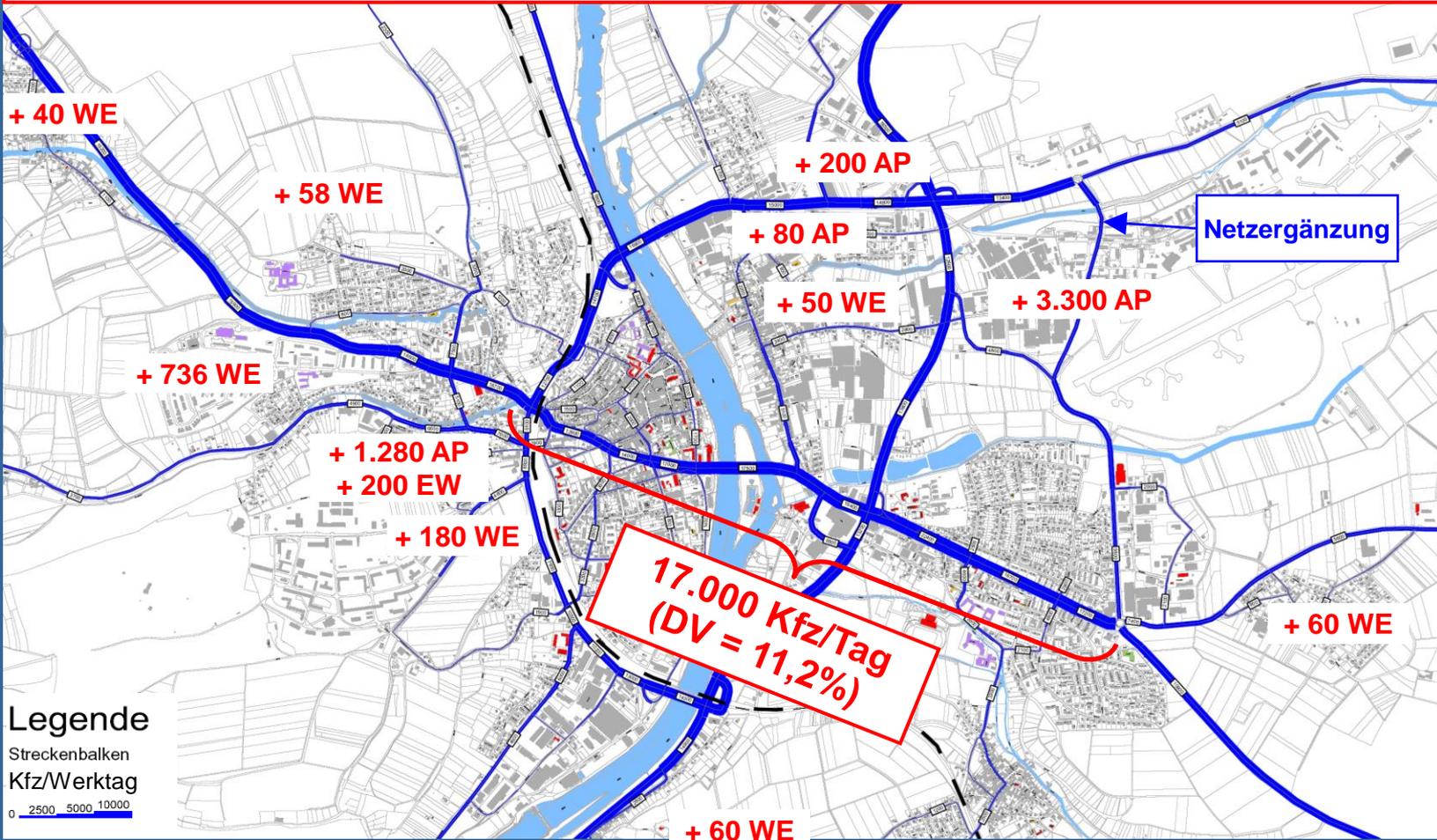
**Aufgrund der geringen strukturellen Änderungen fallen die Belastungsänderungen mit Ausnahme der Netzergänzung (Panzerstraße, St 2271) insgesamt recht gering aus.**



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

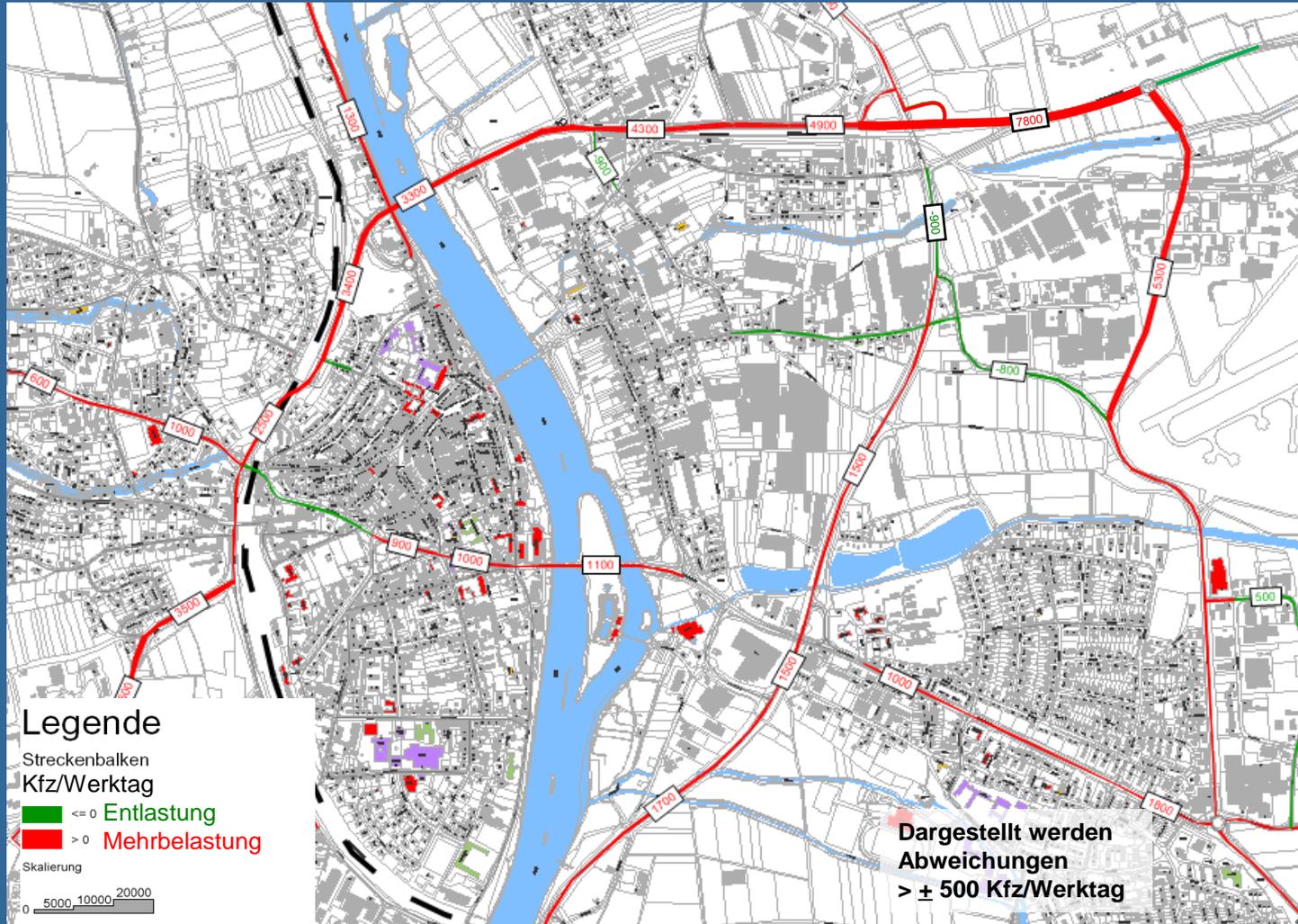
## Kfz-Belastung

**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**

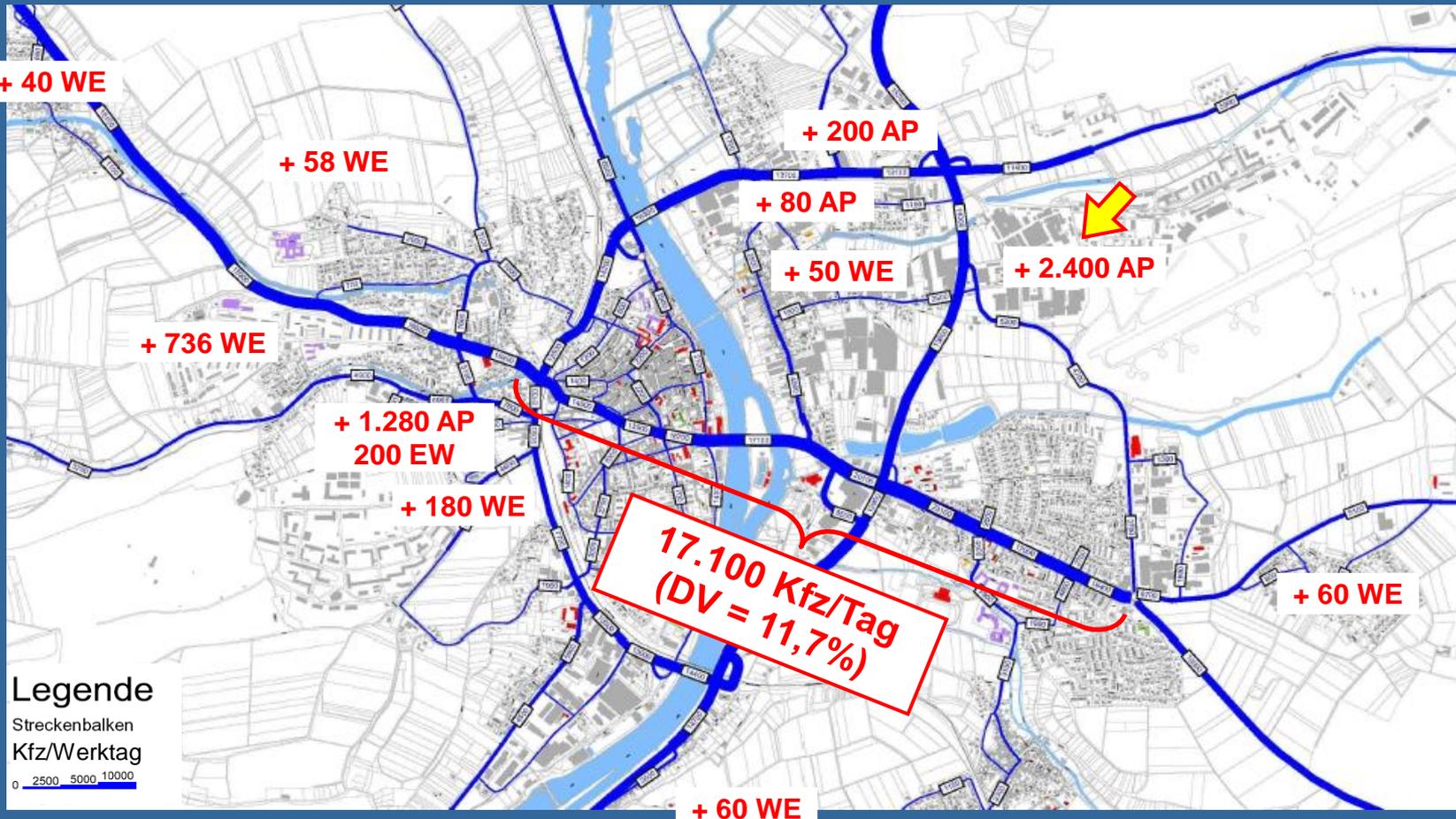
**Konzentration auf den Tangenten**

# Prognoseszenarien „Kfz-Verkehr“

Prognose-Szenario III (2025)

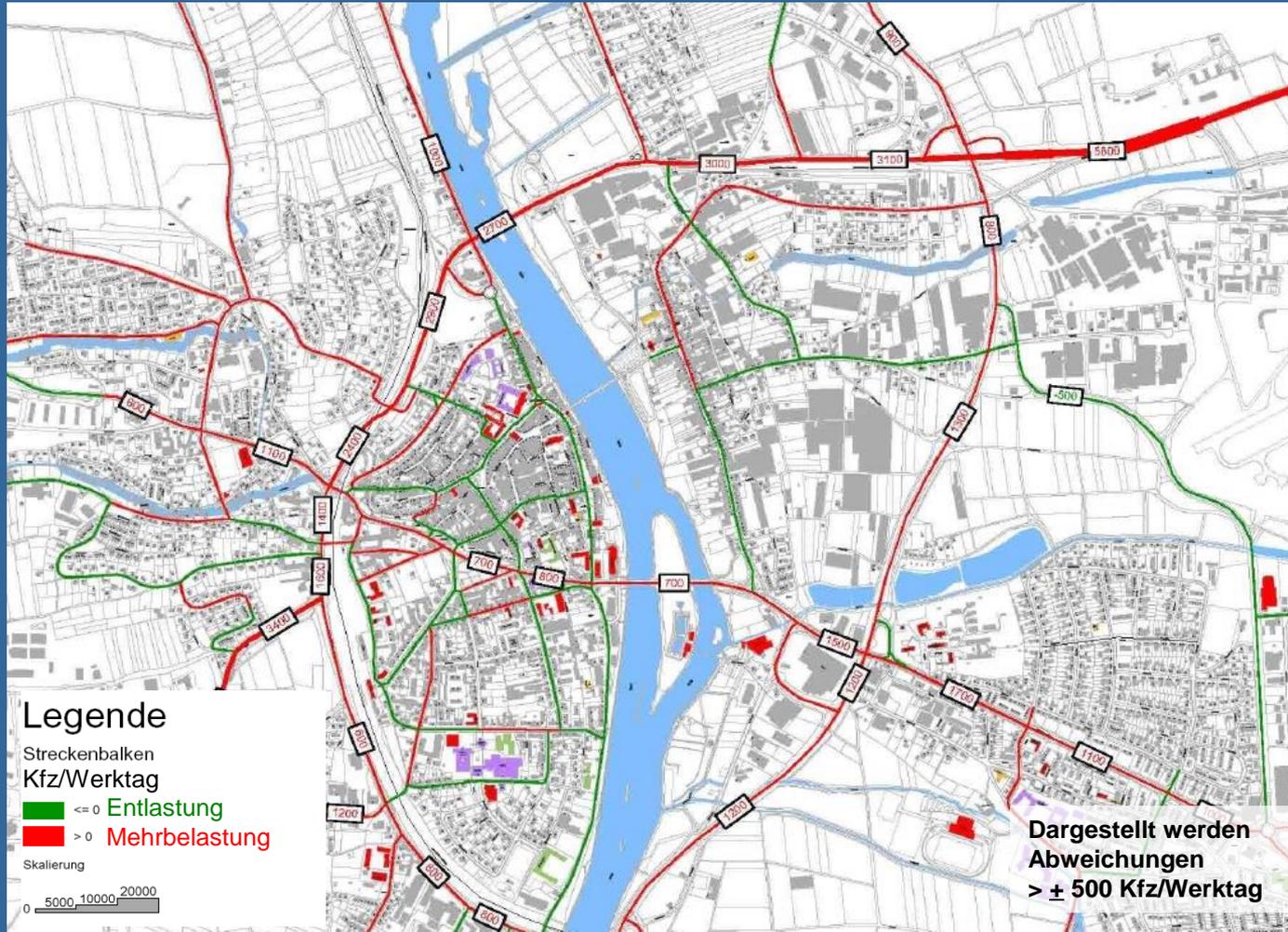
## Kfz-Belastung

**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**

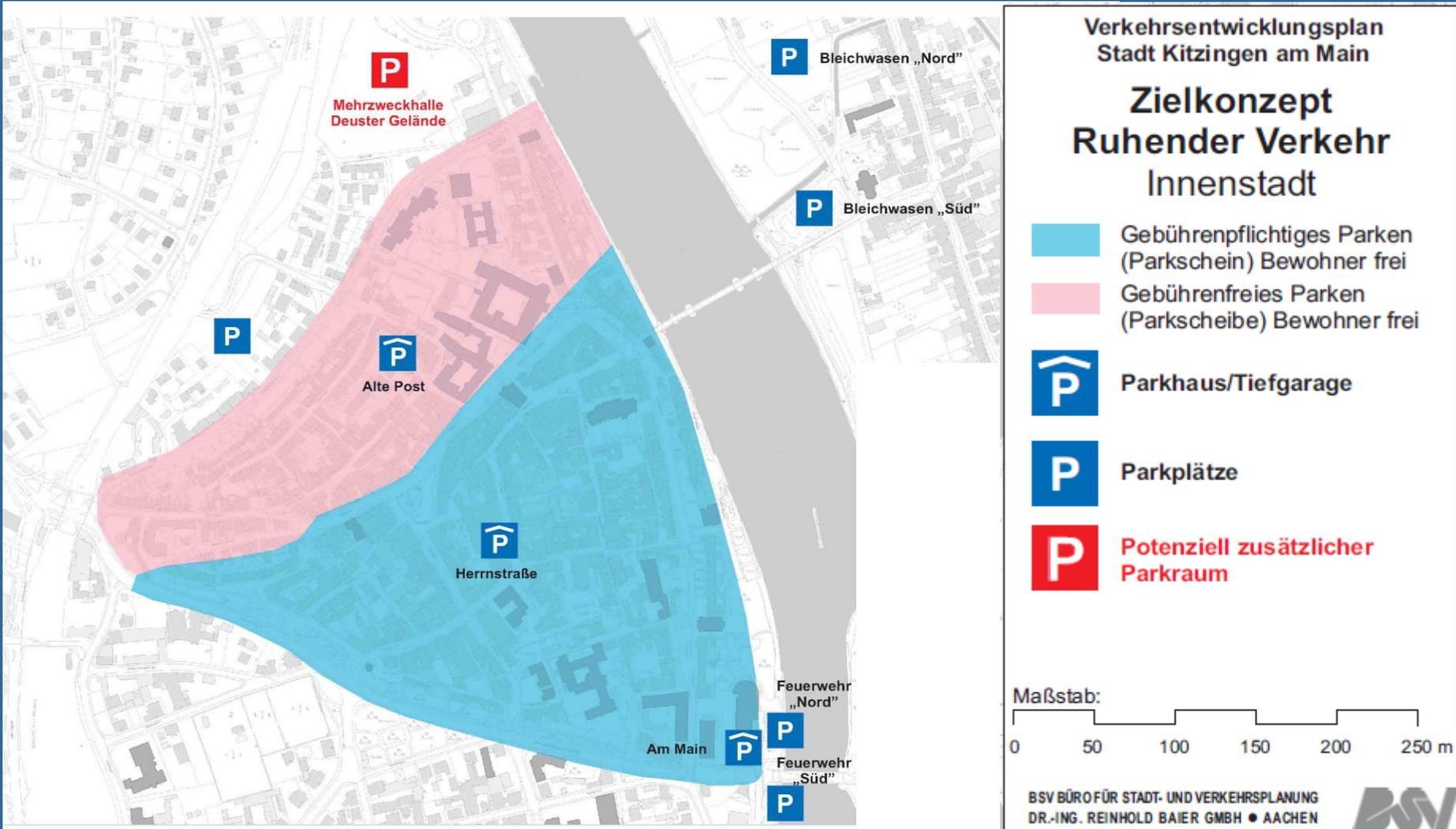
## Zielkonzept „MIV“

### 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

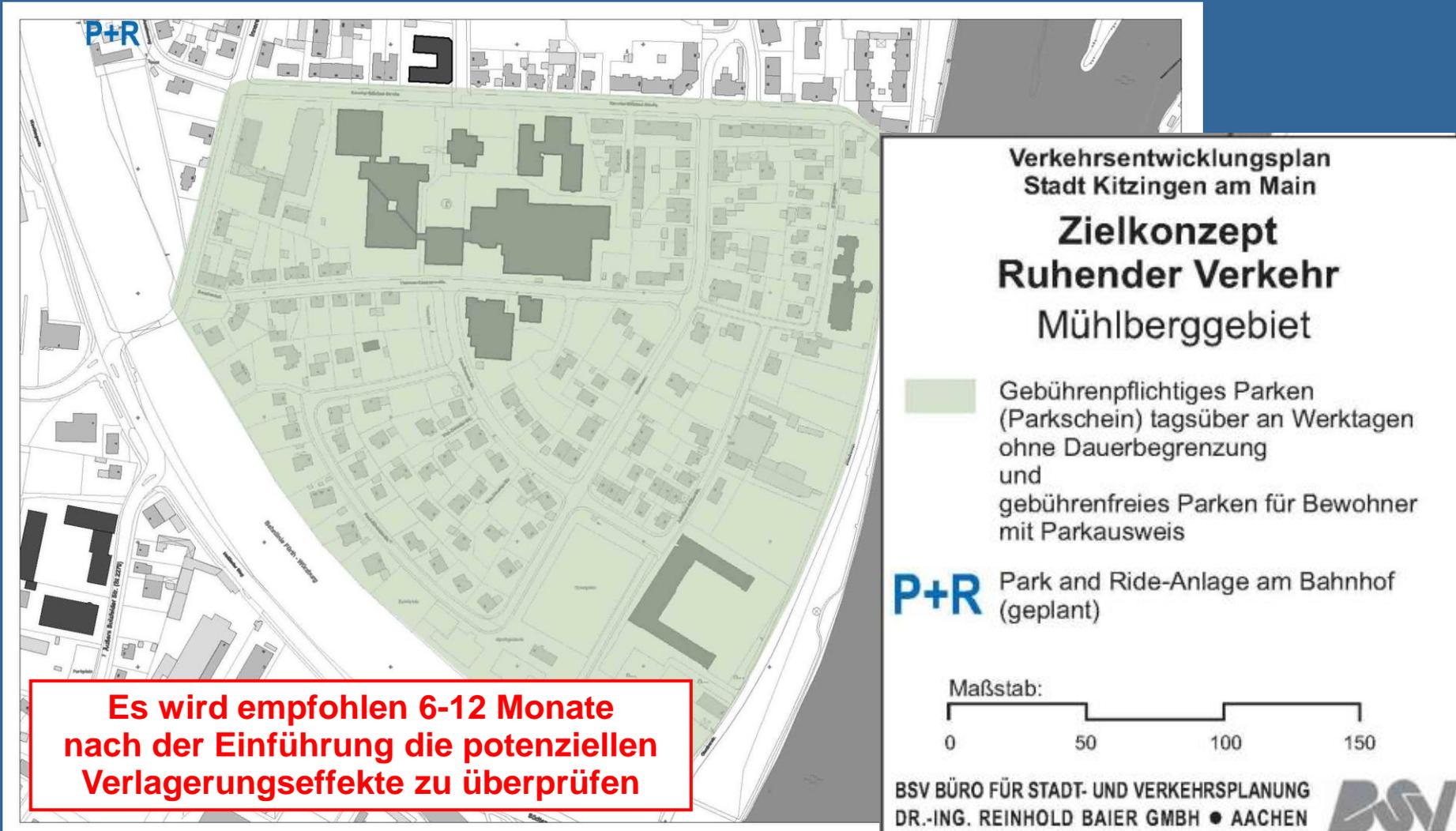
# Zielkonzept „MIV“

## Ruhender Verkehr „Innenstadt“



# Zielkonzept „MIV“

## Ruhender Verkehr „Mühlberggebiet“



**Es wird empfohlen 6-12 Monate nach der Einführung die potenziellen Verlagerungseffekte zu überprüfen**

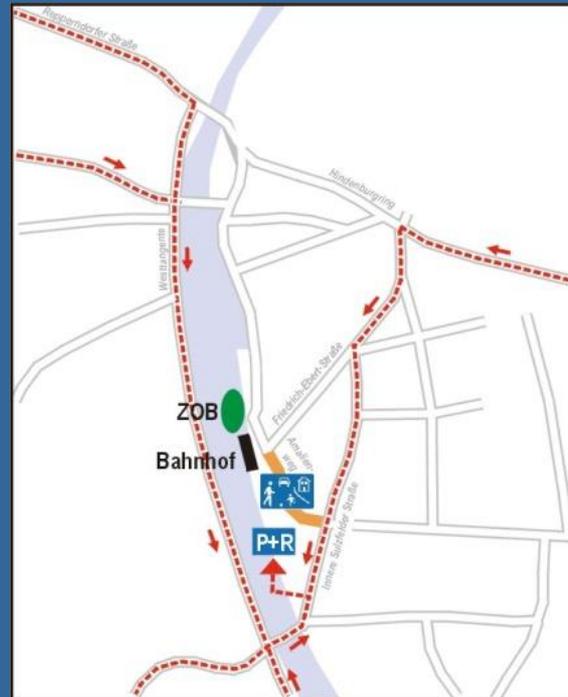
## Zielkonzept „ÖPNV“

- 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)

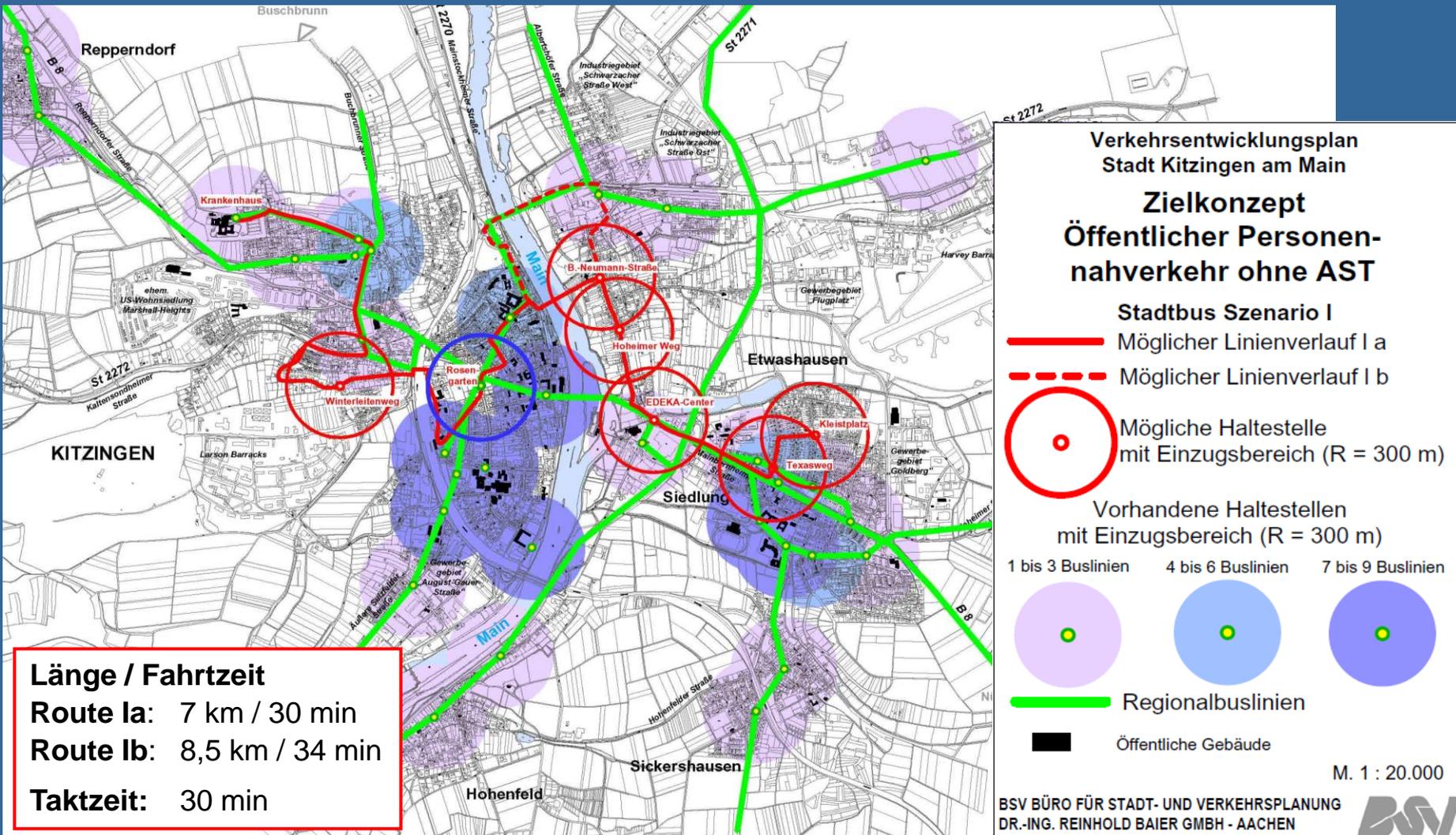


Günstige Lage durch die Nähe zum

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

# Zielkonzept „ÖPNV“

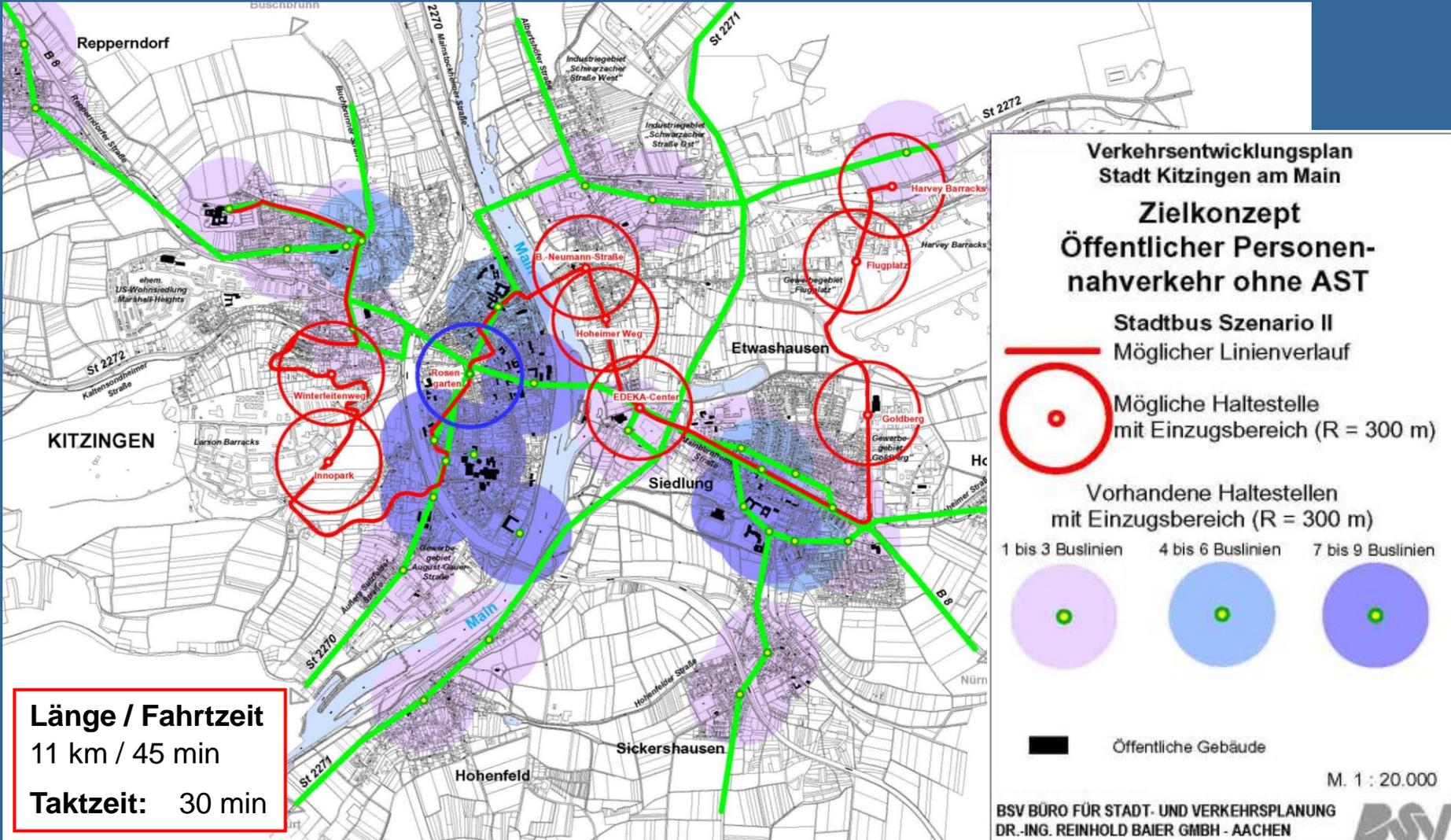
Stadtbuszenario Ia und Ib (Fahrgastpotenzial: ca. 1200/1100 Fahrgäste/Werktag)



**Länge / Fahrtzeit**  
**Route Ia:** 7 km / 30 min  
**Route Ib:** 8,5 km / 34 min  
**Taktzeit:** 30 min

# Zielkonzept „ÖPNV“

## Stadtbuszenario II (Fahrgastpotenzial: ca. 700 Fahrgäste/Werntag)



## 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