

Mobilitätskonzept Weiden i.d.OPf.

Bau- und Planungsausschuss

21. September 2022

Ralf Huber-Erlor, Dr.-Ing.
Stephanie Feuerbach, Dipl.-Ing.

Tagesordnung

1. Einführung / Rückblick

- Aufgabenstellung und Zielsetzung
- Prozesse und Vorgehensweise
- Planungsstufen

2. Bestandsanalyse

3. Leitbild und Planungsziele

4. Entwicklung Mobilitätsstrategie

5. Planfälle

6. Maßnahmen und Prioritätenliste

7. Vertiefungsbereiche

Einführung

Aufgabenstellung und Zielsetzung

- Aktualisierung und Fortschreibung des Gesamtstädtischen Verkehrskonzeptes aus dem Jahr 2012:
 - moderne und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur für alle Nutzergruppen
 - Förderung des Umweltverbundes / Klimafreundliche Entwicklung des Verkehrs
 - Schaffung eines attraktiven Stadtraums
 - Optimierung der Verkehrsabläufe
 - Neubewertung der Maßnahmen aufgrund geänderter Parameter (bspw. StVO Novelle)
 - Verkehrliche Integration städtebaulicher Rahmenprojekte
- Erstellung Verkehrsmodell als Analyse- und Planungswerkzeug
- Detailbetrachtung von Vertiefungsbereichen

Einführung

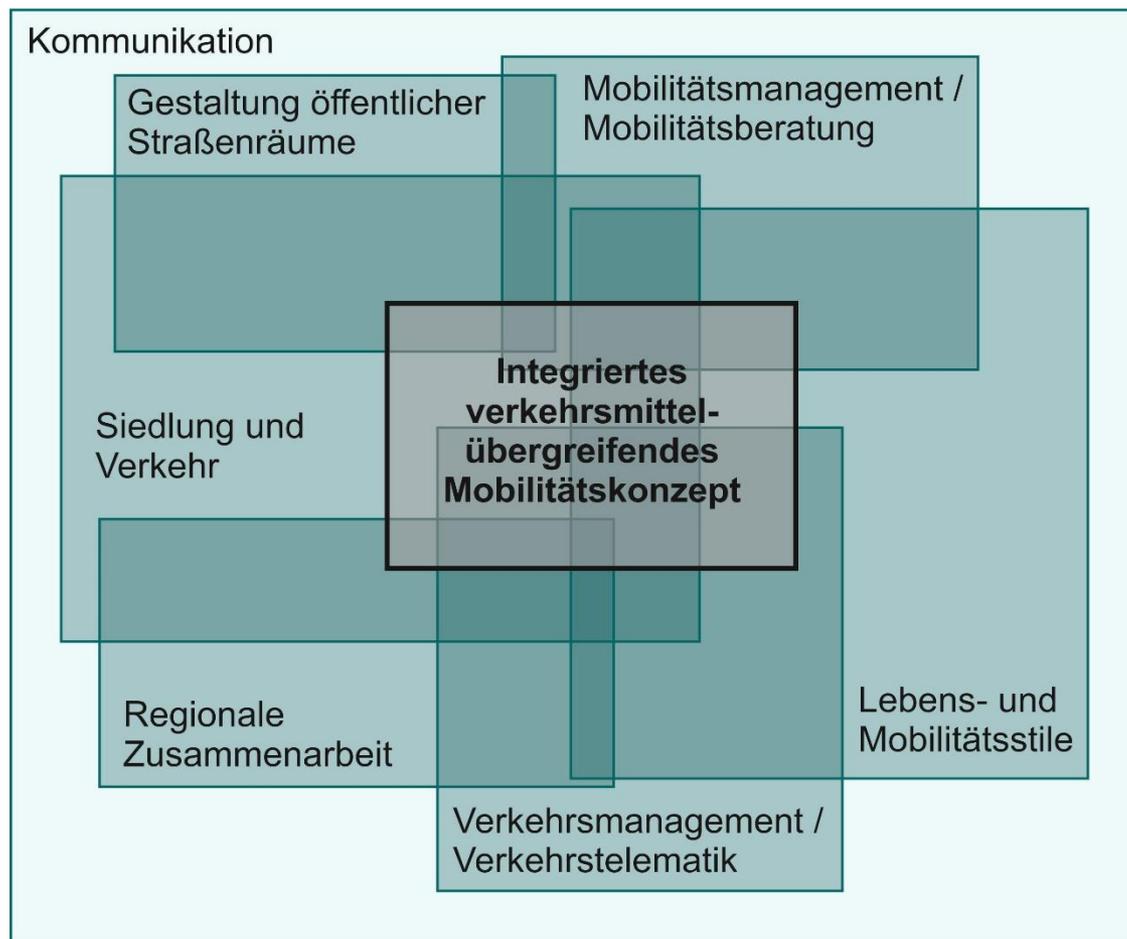
Was ist ein Mobilitätskonzept?



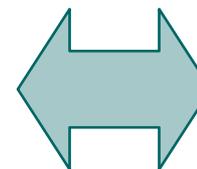
Einführung

Prozesse und Vorgehensweise Mobilitätskonzept

Handlungsfelder



Maßnahmenkonzepte



Einführung

Planungsstufen



Tagesordnung

1. Einführung / Rückblick
2. Bestandsanalyse
3. Leitbild und Planungsziele
4. Entwicklung Mobilitätsstrategie
5. Planfälle
6. Maßnahmen und Prioritätenliste
7. Vertiefungsbereiche

Bestandsanalyse

Gesamtfazit zum Status Quo in Weiden



- Kfz-Verkehr wird hauptsächlich auf dem klassifizierten Straßennetz und dem Hauptstraßennetz gebündelt. → Sollte zukünftig auch weiter angestrebt und forciert werden.
- Das klassifizierte Straßennetz ist größtenteils leistungsfähig (mit einigen Ausnahmen im Innenstadtbereich) ausgebaut. → Entspricht somit seiner zugewiesenen Funktion.
- Weitere Verkehrsberuhigungen im Stadtzentrum erfordern leistungsfähige Alternativen.
- Prinzipiell ausreichend öffentliche Stellplätze in der Innenstadt vorhanden, allerdings ungleichmäßige Verteilung der Nachfrage.



- Bereits viele Maßnahmen des Gesamtstädtischen Verkehrskonzeptes (BSV, 2012) umgesetzt, daher im Vergleich zu anderen Städten schon ein gut ausgebautes Netz.
- Dennoch weiterhin Entwicklungs- und Optimierungsbedarf, weil nicht immer ein durchgängiges Angebot an adäquater Radverkehrsinfrastruktur vorhanden ist.
- Anzahl und Qualität der Radabstellanlagen ist nicht immer ausreichend, insbesondere am Bahnhof besteht dringender Handlungsbedarf.
- Große Herausforderung liegt darin Kfz- und Radverkehr miteinander in Einklang zu bringen.



- Bei der Infrastruktur für den Fußverkehr wurde in den letzten Jahren einiges optimiert und teilweise vorbildlich ausgebaut, daher (im Innenstadtbereich) nur noch wenig Nachholbedarf.
- Gehwege im Zentrum sind i.d.R. ausreichend bemessen und Querungshilfen an den meisten wichtigsten Stellen vorhanden.
- Die Barrierefreiheit sollte aber noch optimiert werden (akustisches und taktiles Leitsystem fehlt).
- Bedürfnisse der schwächeren und mobilitätseingeschränkten Verkehrsteilnehmer sollten weiter gestärkt werden.

Bestandsanalyse

Gesamtfazit zum Status Quo in Weiden



- Umfangreiches Stadtbussystem mit zusätzlicher Ergänzung durch Regionalbuslinien, daher innerstädtisch überwiegend sehr guter Takt.
- Erschließung durch dichtes Haltestellennetz überwiegend gut, Ausstattung aber noch (stark) verbesserungsbedürftig (z.B. Barrierefreiheit).
- Preisstruktur, Marketing und die betriebsbedingten Störungen, die die Vernetzung zwischen Bus und Bahn erschweren, sind Schwachstellen, die beseitigt werden sollten.



- Sehr viel Verbesserungs- und Ausbaupotenzial im Mobilitätsverbund.
- Bisher nur durch vereinzelte Angebote vertreten.
- Angebot/Verkehrsarten zudem meist nicht untereinander verknüpft.
- Vernetzung der Verkehrsträger und die Stärkung der Multimodalität (bspw. durch B+R) ist aber ein wesentlicher Baustein eines zukunftsgerichteten Mobilitätsangebotes.

Tagesordnung

1. Einführung / Rückblick

2. Bestandsanalyse

3. Leitbild und Planungsziele

- Verkehrliches Leitbild
- Planungsziele Kfz-Verkehr
- Planungsziele Fuß- und Radverkehr
- Planungsziele ÖPNV und Mobilitätsverbund

4. Entwicklung Mobilitätsstrategie

5. Planfälle

6. Maßnahmen und Prioritätenliste

7. Vertiefungsbereiche

Verkehrliches Leitbild

„**Ziel** für den Verkehr in der Stadt Weiden i.d.OPf. ist es, bis zum Jahr 2035 sowohl **Mobilität für alle** zu ermöglichen und zu fördern als auch den Verkehr so **stadt- und umweltverträglich** wie möglich zu gestalten. Durch konsequente Beseitigung von Konfliktsituationen und Schwachstellen im Straßennetz, soll der **Verkehrsfluss** für alle Verkehrsteilnehmer*innen **verbessert** werden.

Mit **Verkehrsverlagerungen** durch intensive Förderung des Umweltverbundes und einer **Reduzierung der Dominanz des Kfz-Verkehrs** sowie **Verkehrsvermeidung** durch eine integrierte Stadt- und Verkehrsplanung, soll der **Klima- und Umweltschutz** in Weiden gestärkt und die **Lebensqualität erhöht** werden.“

→ **Stadtratsbeschluss** über Leitbild, Planungsziele und Richtungsszenario 2 im Juli 2021

Planungsziele – *Beschluss*

Kfz-Verkehr

- Reduzierung des Kfz-Verkehrs insbesondere in der zentralen Innenstadt
- Leistungsfähige Alternativrouten für Kfz-Verkehr schaffen
- Optimierung der Lichtsignalsteuerung
- Beseitigung von Leistungsfähigkeitsengpässen
- Verlagerung von Pkw-Fahrten auf den Umweltverbund
- Geschwindigkeitsanpassungen (entsprechend den Randbedingungen)
- Optimierung Parkraumkonzept (Bewirtschaftung, Anwohnerparken, Steuerung Preisgestaltung)
- Ausbau P+R-Angebote

Planungsziele – *Beschluss*

Fuß- und Radverkehr

- Verbesserung der Barrierefreiheit im öffentlichen (Straßen-)Raum
- Stärkung wichtiger Achsen für den Fußverkehr
- Stärkere Berücksichtigung der Bedürfnisse des Fuß- und Radverkehrs an Signalanlagen
- Schaffung eines lückenlosen Radverkehrsnetzes auf wichtigen Achsen
- Mitdenken „neuer“ Radverkehrsführungen
- Erweiterung der Fahrrad-Abstellmöglichkeiten
- Erhöhung der Aufenthalts- und Wohnqualität
- Ausbau Querungsmöglichkeiten (Bessere Verknüpfung)
- Ausbau der Radinfrastruktur (auch auf Verbindungen außerorts)

Planungsziele – *Beschluss*

Öffentlicher Personennahverkehr

- Optimierung des ÖPNV-Angebotes durch verbesserte Preisgestaltung/-struktur (z.B. Einbindung in Verkehrsverbund)
- Busbeschleunigung im Stadtgebiet ausbauen
- Verbesserung der ÖPNV-Takte in Schwachverkehrszeiten
- Einsatz von umweltfreundlichen ÖV-Fahrzeugen (z.B. Elektrobusse)
- Verbesserung der Anbindungen ins Umland
- Verbesserung der Information und des Marketings zum ÖPNV (Nutzergruppenspezifisch)
- Verbesserung der Barrierefreiheit bei der Nutzung des ÖPNV
- Ausbau Haltestelleninfrastruktur

Mobilitätsverbund

- Verlagerung von Autofahrten auf den Mobilitätsverbund
- Schaffung und Ausbau von (neuen) Angeboten (wie z.B. Car-Sharing, Fahrradverleih(-system), E-Mobilität, Lastenräder für Lieferverkehre in der Innenstadt,...)
- Förderung der Elektromobilität (Auto, Rad, Bus, etc.) (z.B. durch Erweiterung der E-Ladeinfrastruktur)
- Intensivierung der Vernetzung der Verkehrsträger

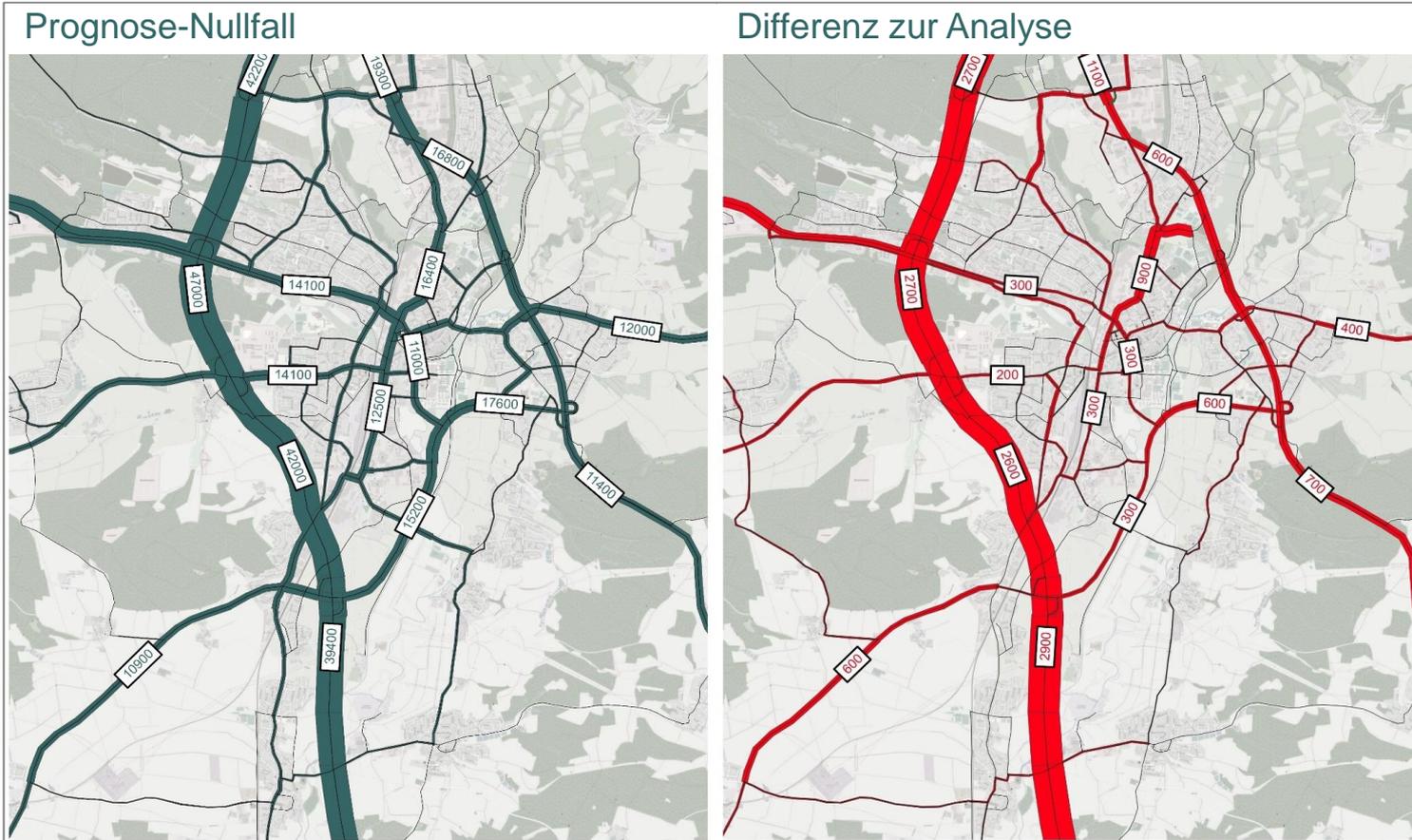
Tagesordnung

1. Einführung / Rückblick
2. Bestandsanalyse
3. Leitbild und Planungsziele
4. Entwicklung Mobilitätsstrategie
 - Grundüberlegungen
 - Szenarientwicklung
 - Energie- und Treibhausgasbilanz
5. Planfälle
6. Maßnahmen und Prioritätenliste
7. Vertiefungsbereiche

Entwicklung Mobilitätsstrategie

Grundüberlegungen

→ Bestimmung eines **Prognosenullfalls 2035** mit Berücksichtigung der bis 2035 zu erwartenden stadtstrukturellen, sozio-ökonomischen und technischen Entwicklungen sowie bereits konkret beschlossener verkehrlicher und städtebaulicher Maßnahmen.

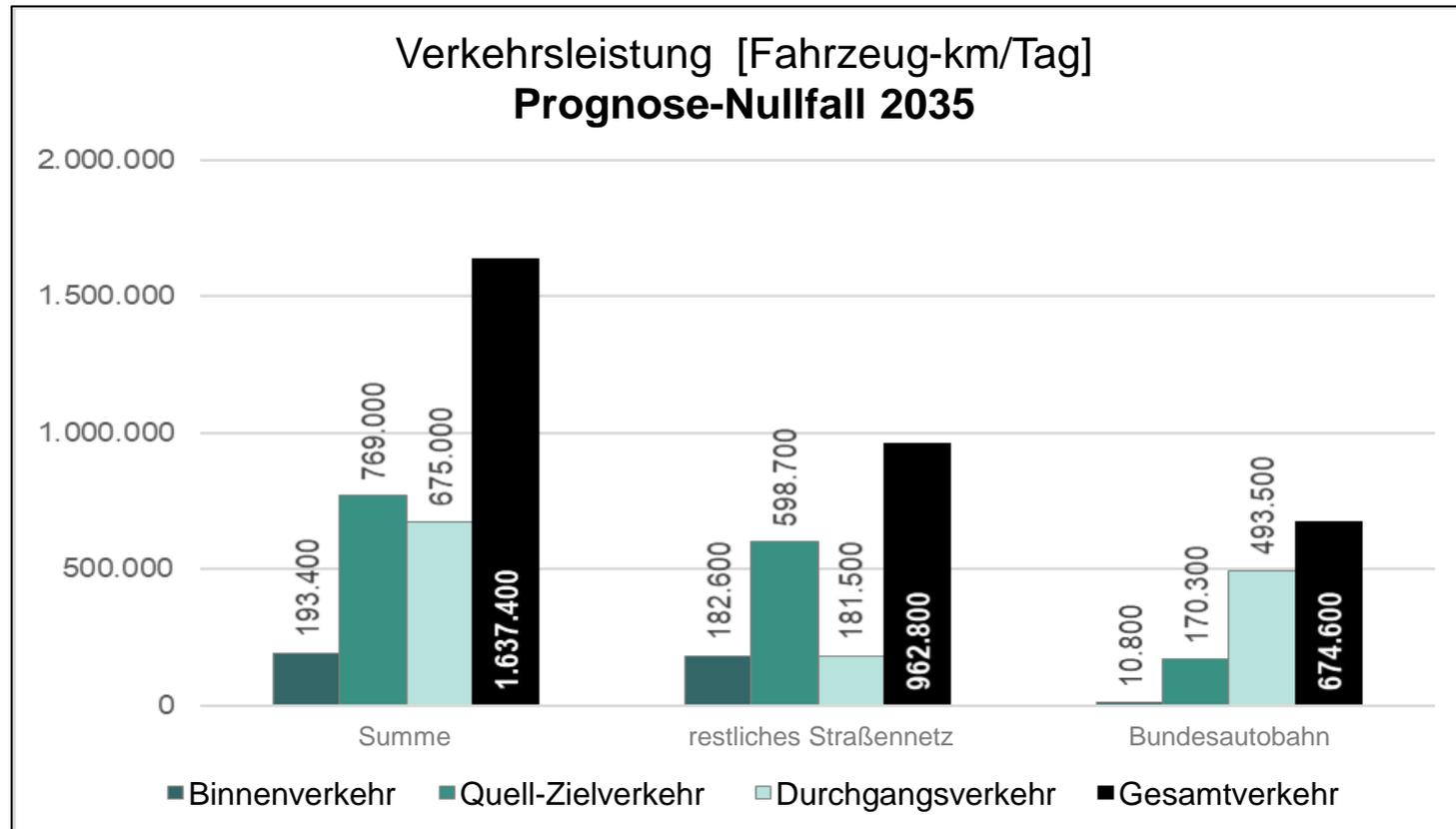


Anstieg der Verkehrsleistung bis 2035 um ca. 5%

Entwicklung Mobilitätsstrategie

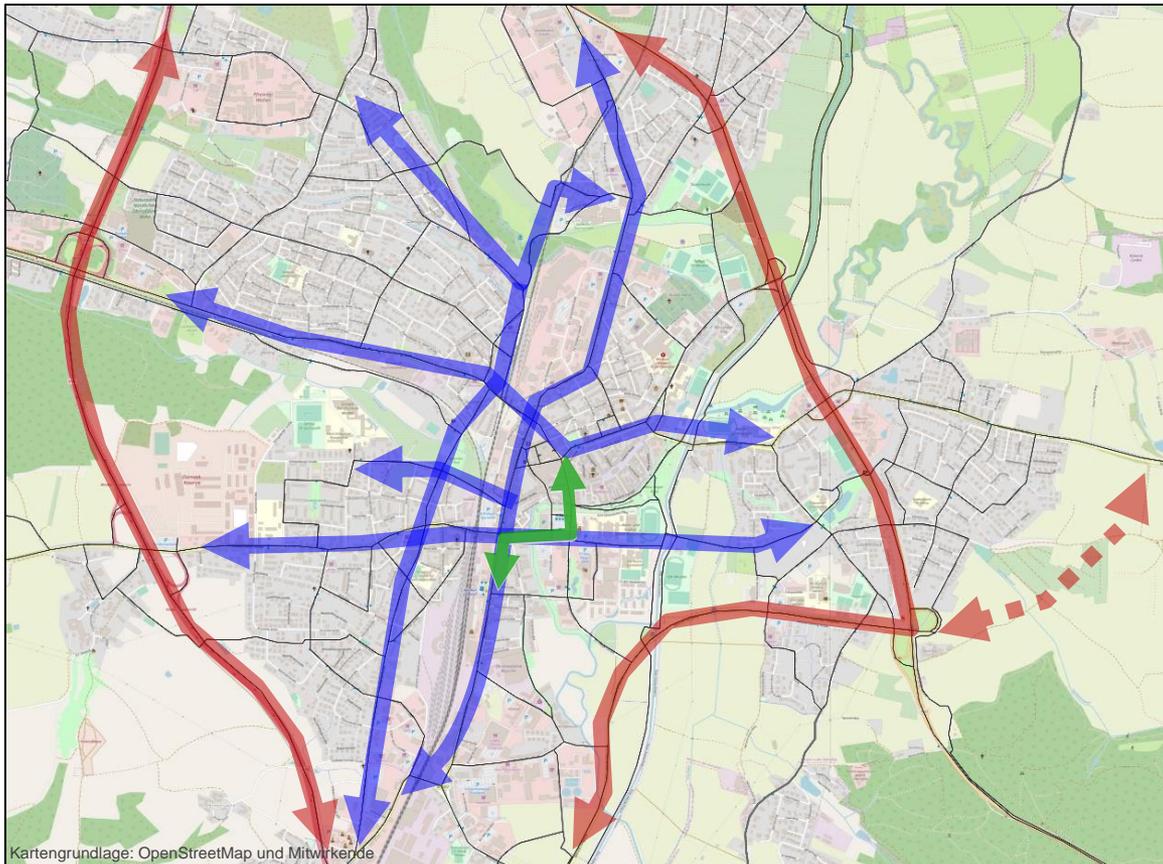
Grundüberlegungen

- 41% des Kfz-Verkehrs ist Durchgangsverkehr (mit BAB)
- Im restlichen Straßennetz (ohne BAB)
 - 19 % Durchgangsverkehr
 - 19 % Binnenverkehr
 - 62 % Quell-/Zielverkehr



Entwicklung Mobilitätsstrategie

- Potenziale im Quell- und Zielverkehr und Binnenverkehr durch verkehrsmittelspezifische **Stärkung** einzelner **Verkehrsachsen** ausschöpfen.
- Umfahrungen stärken, Durchfahrt erschweren



↔ Radverkehrsachsen

- mehrere direkte Achsen für den Radverkehr sowohl in Nord-Süd, als auch in Ost-West-Richtung.

↔ Umweltachse

- Förderung ÖPNV durch Umweltachse in der Innenstadt.

↔ Kfz-Achse

- MIV möglichst um die Kernstadt herumführen.

Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende

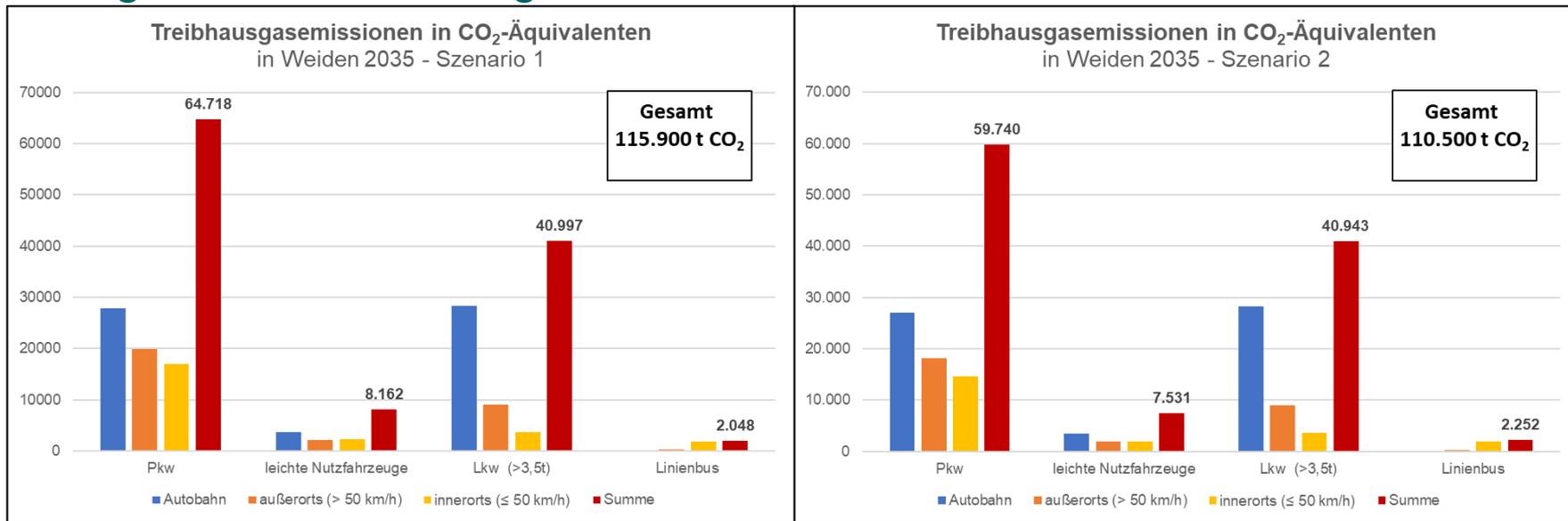
Entwicklung Mobilitätsstrategie

Beschlossene Strategie (Szenario2):

- Kurzfristige Behebung sicherheitsrelevanter Mängel beim Fuß- und Radverkehr **Szenario 1**
- Herstellung eines zusammenhängenden Radverkehrsnetzes
- Erweiterung und Verbesserung Radabstellmöglichkeiten
- Verkehrsberuhigung / Temporeduzierung
- Umsetzung eines neuen Parkraumkonzeptes
- Zügige Herstellung/ Optimierung von Barrierefreiheit im öffentlichen Raum
- Stärkung der (Haupt-) Radverkehrsachsen
- Optimierung ÖPNV
- Elektrifizierungsstrategie
- Stärkung/ Förderung Multimodalität
- Ergänzende Kfz-Achsen zur Entlastung der Innenstadt **Szenario 2**

Entwicklung Mobilitätsstrategie

Energie- und Treibhausgasbilanz – Szenarien



	Fahrzeug-km/Tag	Tonnen CO ₂ /Jahr
Analyse 2019	1.557.100	159.100
Prognose-Nullfall 2035	1.637.300 +5,2%	118.700 -25,4%
Szenario 1	1.583.200 1,7%	115.900 -27,2%
Szenario 2	1.528.900 -1,8%	113.100 -28,9%

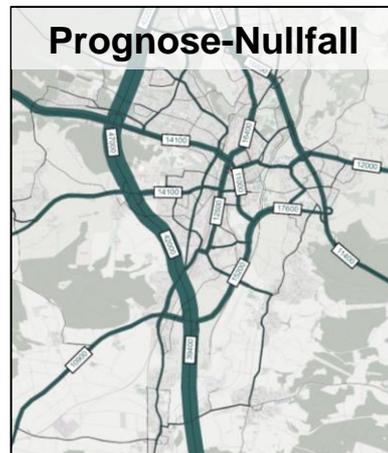
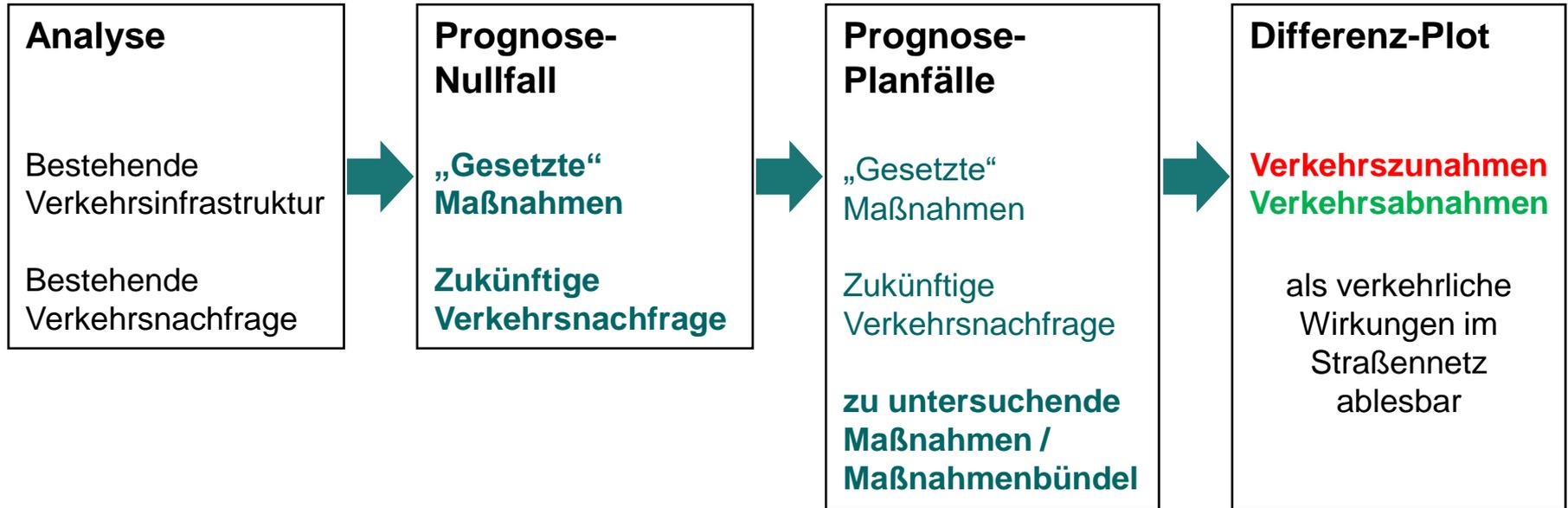
→ **Vorzugsszenario (Szenario 2) durch Beschluss im Gremium bestimmt!**

Tagesordnung

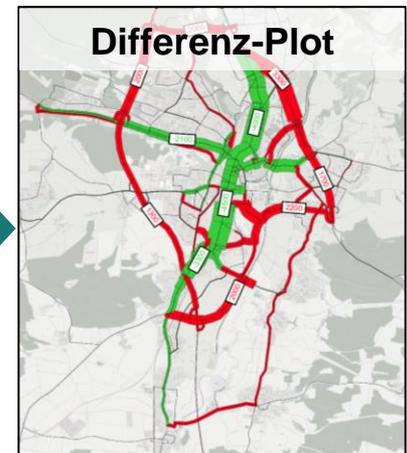
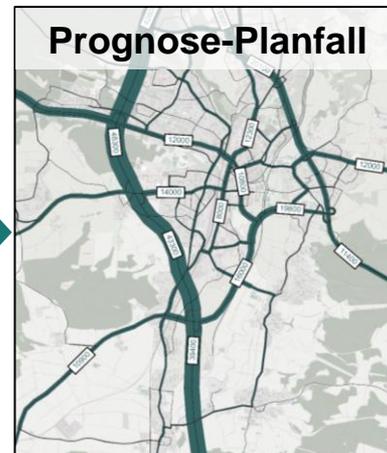
1. Einführung / Rückblick
2. Bestandsanalyse
3. Leitbild und Planungsziele
4. Entwicklung Mobilitätsstrategie
5. Planfälle
 - Methodisches Vorgehen
 - Planfall I
 - Planfall II
 - Planfall IV
 - Planfall V
6. Maßnahmen und Prioritätenliste
7. Vertiefungsbereiche

Planfälle

Methodisches Vorgehen



Bezugsfall



Planfälle

Planfalldiskussion

untersuchte Planfälle

- I. Verlängerung Süd-Ost-Tangente
- II. Weitere Verkehrsberuhigung Sedanstraße / Dr.-Pfleger-Straße
- III. Durchstich „Lerchenfeld“
- IV. Verkehrsberuhigung zentrale Achsen
- V. Kombination verschiedener Maßnahmen/Planfälle
- VI. Nachverdichtung im Stadtteil Mooslohe

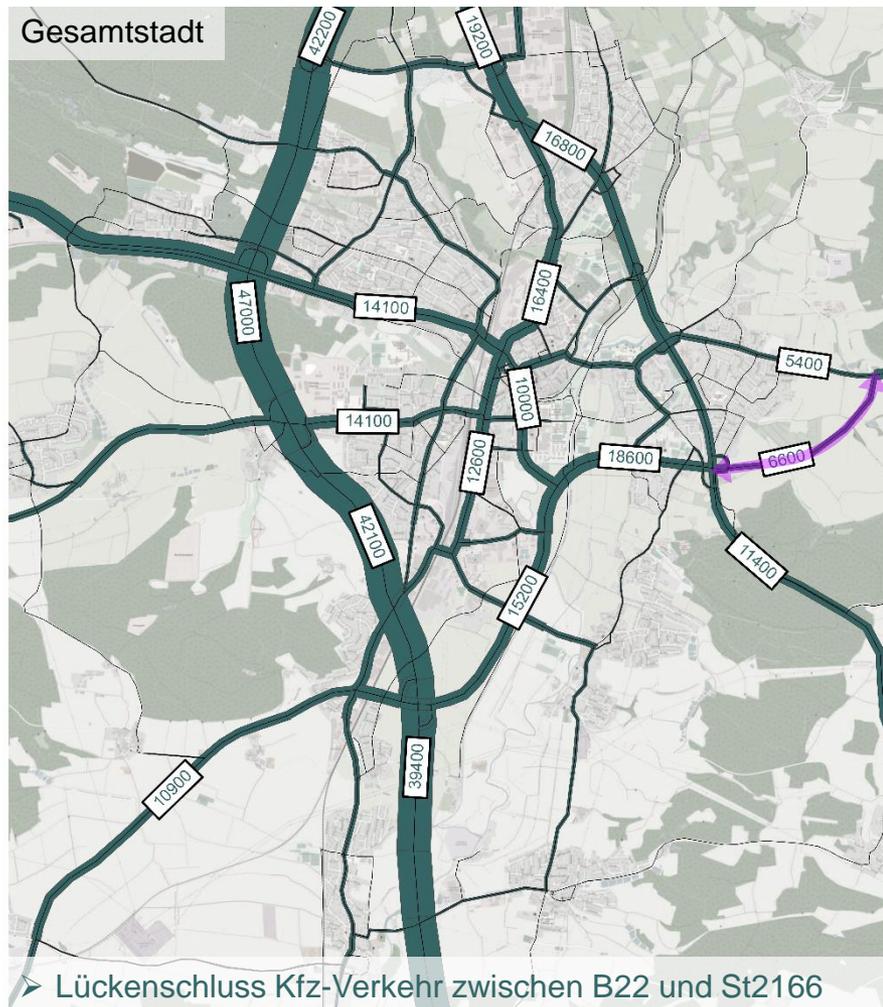
diskutierte Planfälle

- a. Ortsumgehung Neunkirchen
 - *charakteristische Verkehrsmengen im Hinblick auf die Straßenkategorien*
 - *keine Leistungsfähigkeitsengpässe innerhalb der Ortsdurchfahrt*
 - *kaum Beeinträchtigungen durch Lärmemissionen*
 - *aber zu hohe Geschwindigkeiten*
- b. Weiden West IV
via Bürgerentscheid Entwicklungsvorhaben abgelehnt

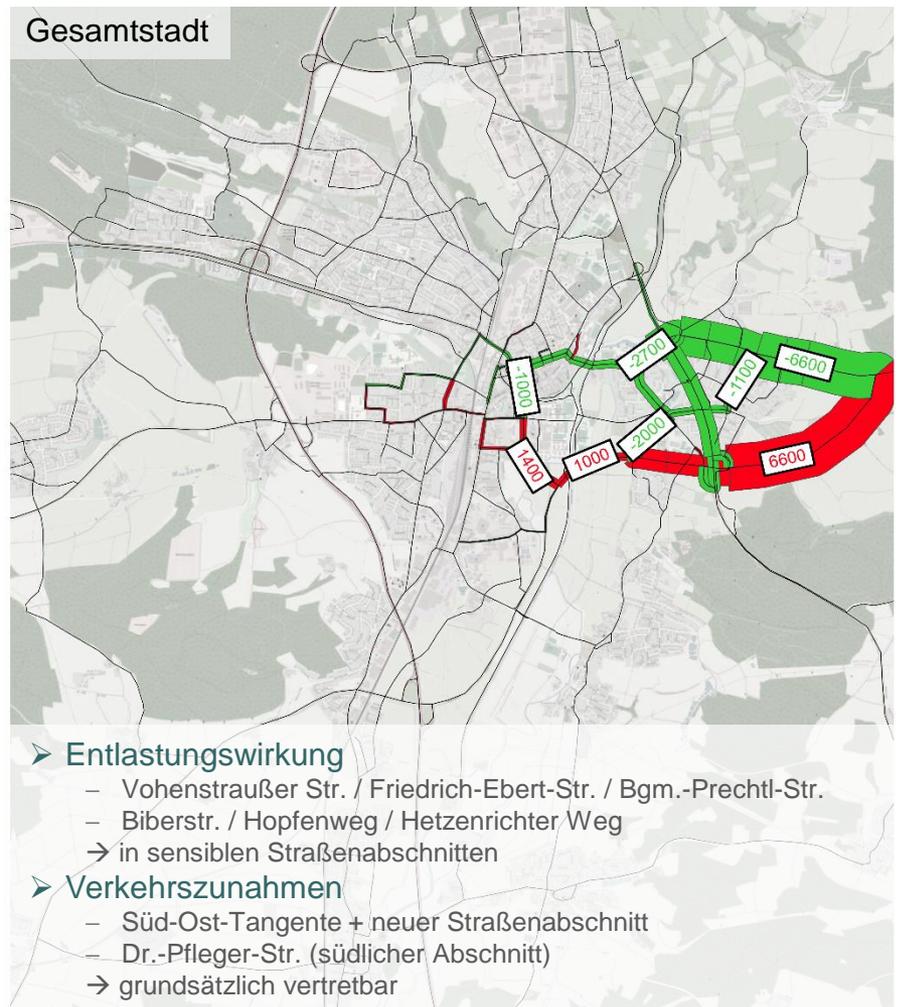
Planfälle

Planfall 1 – Verlängerung Süd-Ost-Tangente

Kfz/24 Stunden



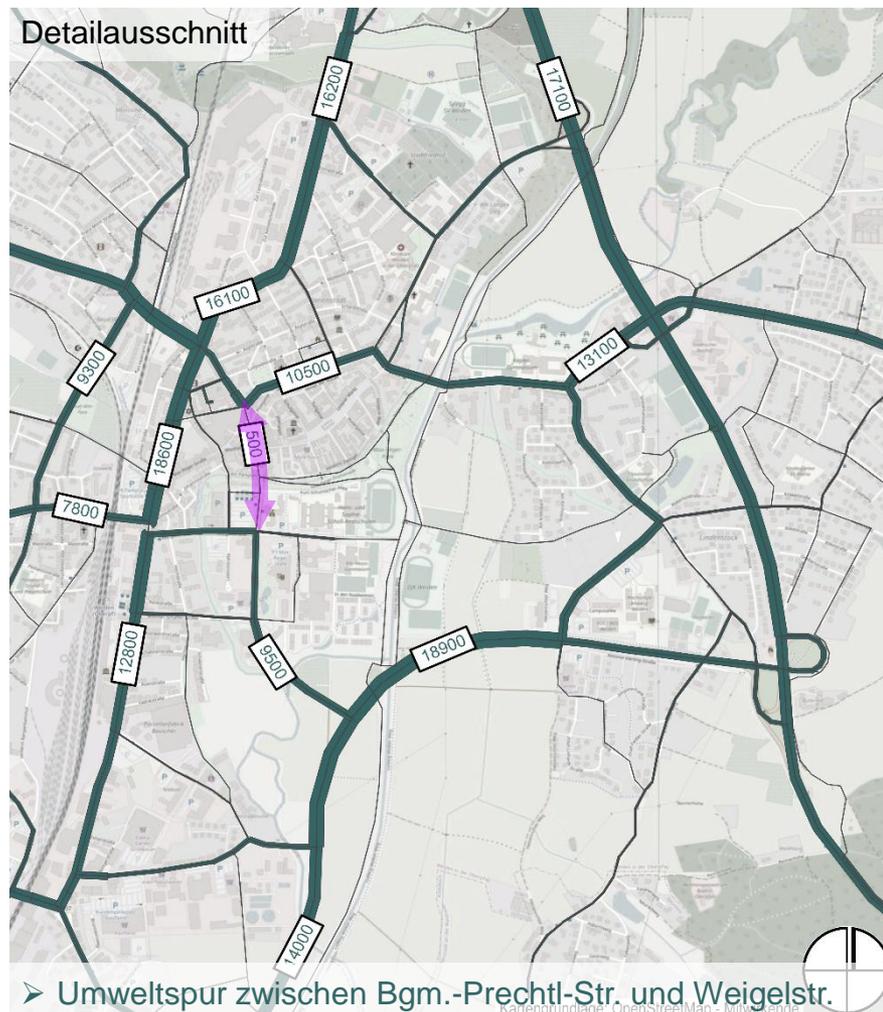
Differenz zu Prognose-Nullfall [Kfz/24 Stunden]



Planfälle

Planfall 2 – Weitere Verkehrsberuhigung Sedanstraße / Dr.-Pfleger-Straße

Kfz/24 Stunden



Differenz zu Prognose-Nullfall [Kfz/24 Stunden]

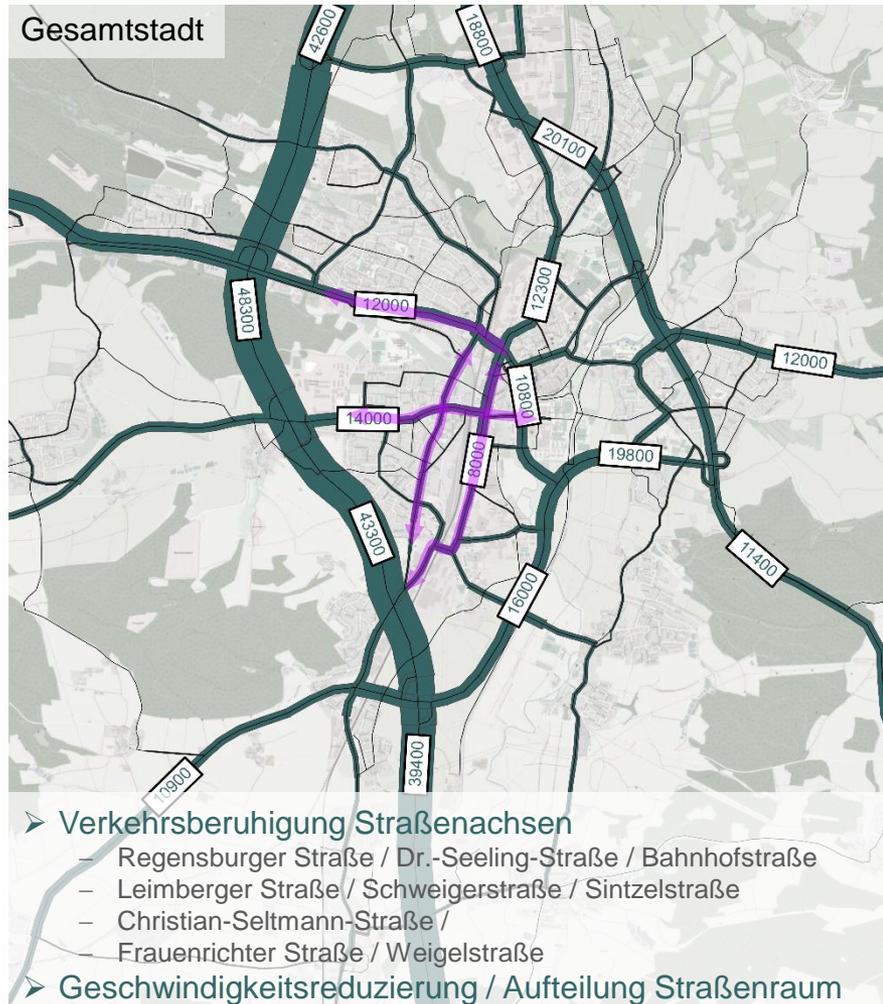


Red Verkehrszunahme
Green Verkehrsabnahme

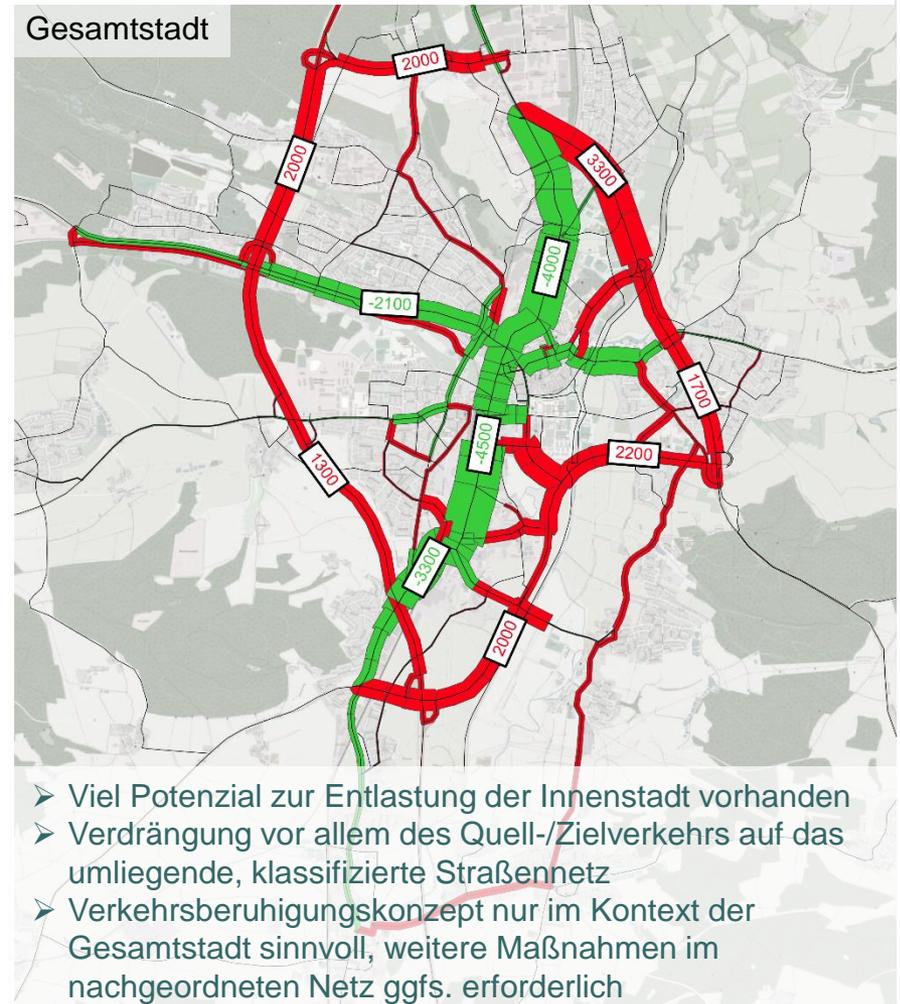
Planfälle

Planfall 4 – Verkehrsberuhigung zentrale Achsen

Kfz/24 Stunden



Differenz zu Prognose-Nullfall [Kfz/24 Stunden]



■ Verkehrszunahme
■ Verkehrsabnahme

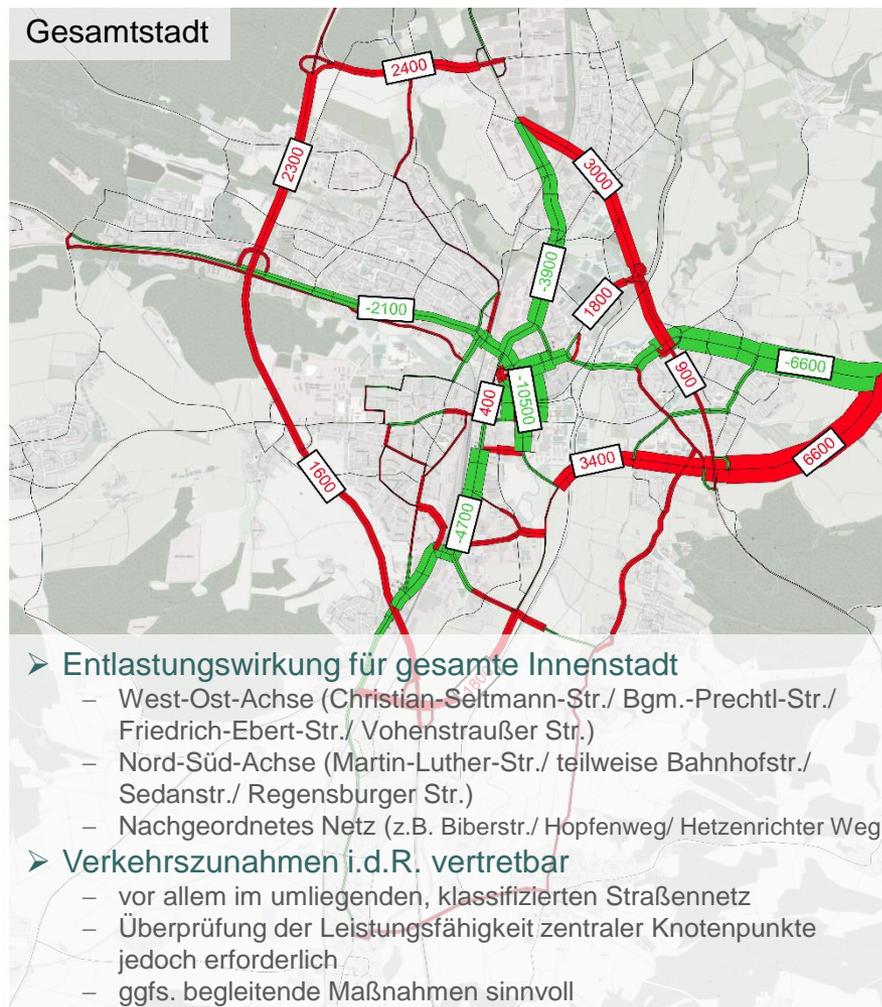
Planfälle

Planfall 5 – Kombination verschiedener Maßnahmen/Planfälle

Kfz/24 Stunden



Differenz zu Prognose-Nullfall [Kfz/24 Stunden]



■ Verkehrszunahme
■ Verkehrsabnahme

Tagesordnung

- 1. Einführung / Rückblick**
- 2. Bestandsanalyse**
- 3. Leitbild und Planungsziele**
- 4. Entwicklung Mobilitätsstrategie**
- 5. Planfälle**
- 6. Maßnahmen**
 - Methodisches Vorgehen
 - Maßnahmen Kfz-Verkehr
 - Maßnahmen Radverkehr
 - Maßnahmen Fußverkehr
 - Maßnahmen ÖPNV
 - Verkehrsmittelübergreifende Maßnahmen / Sonstige Maßnahmen
 - Maßnahmensteckbriefe und Prioritätenliste
- 7. Vertiefungsbereiche**

Maßnahmenansätze

Methodisches Vorgehen

- Mobilitätskonzepte bilden auf strategisch-konzeptioneller Ebene den Rahmen für die Mobilitätsentwicklung der kommenden 10 bis 15 Jahre.
- Aussagen zu den grundlegenden Netzen und Infrastruktureinrichtungen für alle Verkehrsarten (bauliche, betriebliche Maßnahmen sowie verkehrslenkende und verkehrsrechtliche Regelungen)
- Ganzheitliche Betrachtung des Verkehrssystems mit seinen verschiedenen Verkehrsträgern sowie Beachtung von Abhängigkeiten und Wechselwirkungen.
- Die folgenden **Maßnahmenansätze** sind aus den vorausgehenden Schritten der Analyse, der Planungsziele, der Planfälle sowie dem Szenario 2 entwickelt und bauen auf dem Prognose-Nullfall 2035 auf.

Maßnahmenansätze

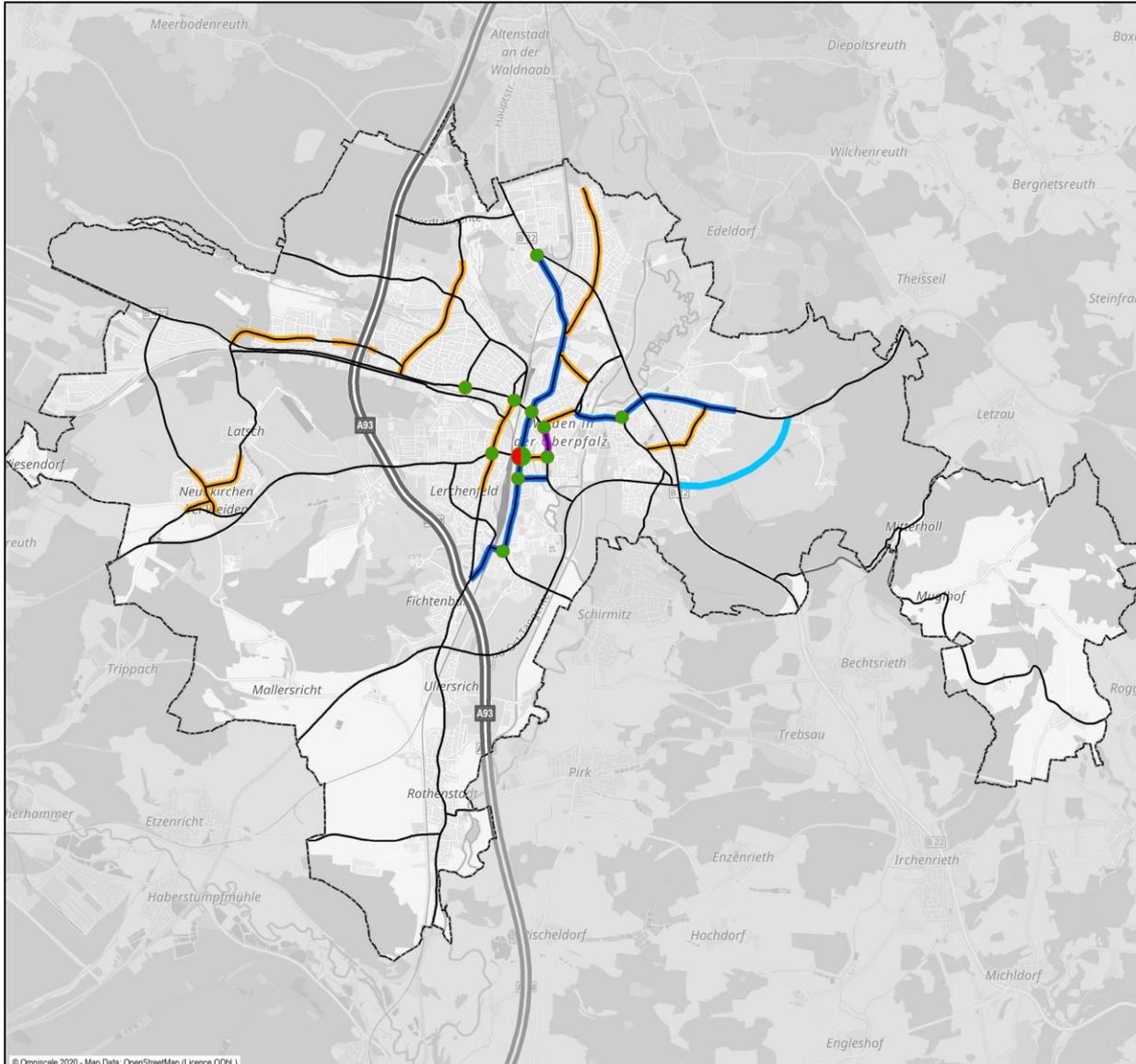
Methodisches Vorgehen

Schwerpunkte / Ziele:

- *Klimaschutz*
 - Vermeidung / Verlagerung von Kfz-Fahrten
- *Verbesserung der Verkehrssituation für alle Verkehrsteilnehmer*
 - Beseitigung von Mängeln / Gefahrenstellen, Herstellung attraktiver Angebote und sicherer Wegeverbindungen
- **Berücksichtigung** aller Nutzergruppen (Bewohner, Kunden / Besucher, Beschäftigte, Schüler, Touristen, Wirtschaft, ...)
- **Untergliederung in:**
 - *verkehrsmittelbezogene* Handlungsfelder für den
 - Kfz-Verkehr
 - Radverkehr
 - Fußverkehr
 - Öffentlichen Personennahverkehr
 - *verkehrsmittelübergreifende* Handlungsfelder
- Berücksichtigung von **Abhängigkeiten** zwischen den Maßnahmen oder anderen verkehrlichen, städtebaulichen und rechtlichen Anforderungen

Maßnahmenansätze

Kfz-Verkehr



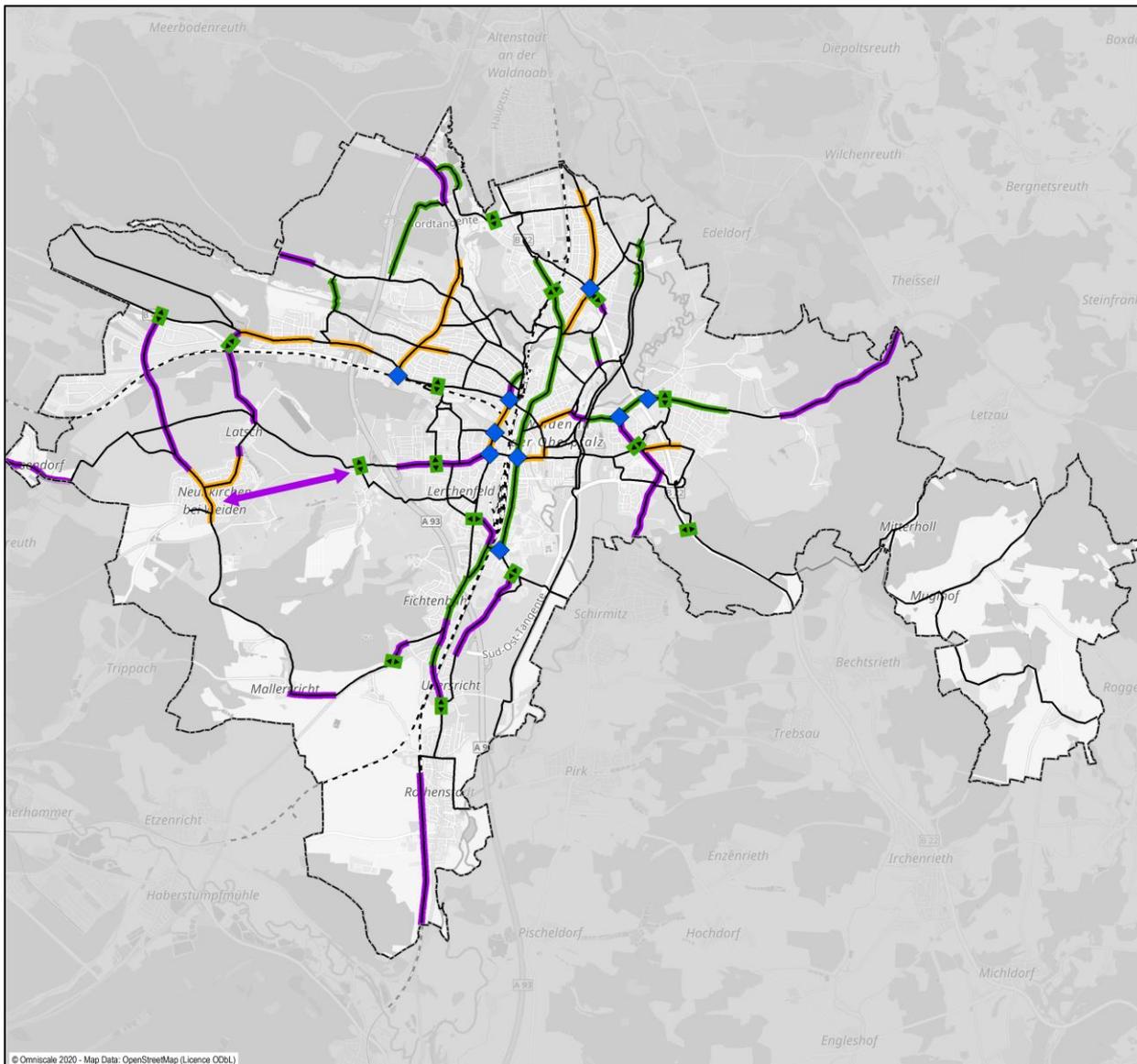
-  Verkehrstechnische Überprüfung am Knotenpunkt Frauenrichter Str./ Bahnhofstr./ Weigelstr.
-  Überprüfung von Gestaltung und Leistungsfähigkeit an Knotenpunkten
-  Machbarkeitsstudie zur Schaffung neuer Kfz-Infrastruktur
-  Umsetzung Umweltpur
-  Geschwindigkeitsreduzierung und flankierende Maßnahmen
-  Prüfung der Umgestaltung von Straßenräumen
-  Netz der verkehrswichtigen Straßen

Weitere Maßnahmen:

- Geschwindigkeitskontrollen im Kfz-Verkehr
- Erarbeitung eines detaillierten Parkraum(bewirtschaftungs)konzeptes
- Konsequente Kontrolle und Ahndung von Parkvergehen

Maßnahmenansätze

Radverkehr



punktelte Maßnahmen

- Herstellung von Querungshilfen
- Umgestaltung von Knotenpunkten

streckenbezogene Maßnahmen

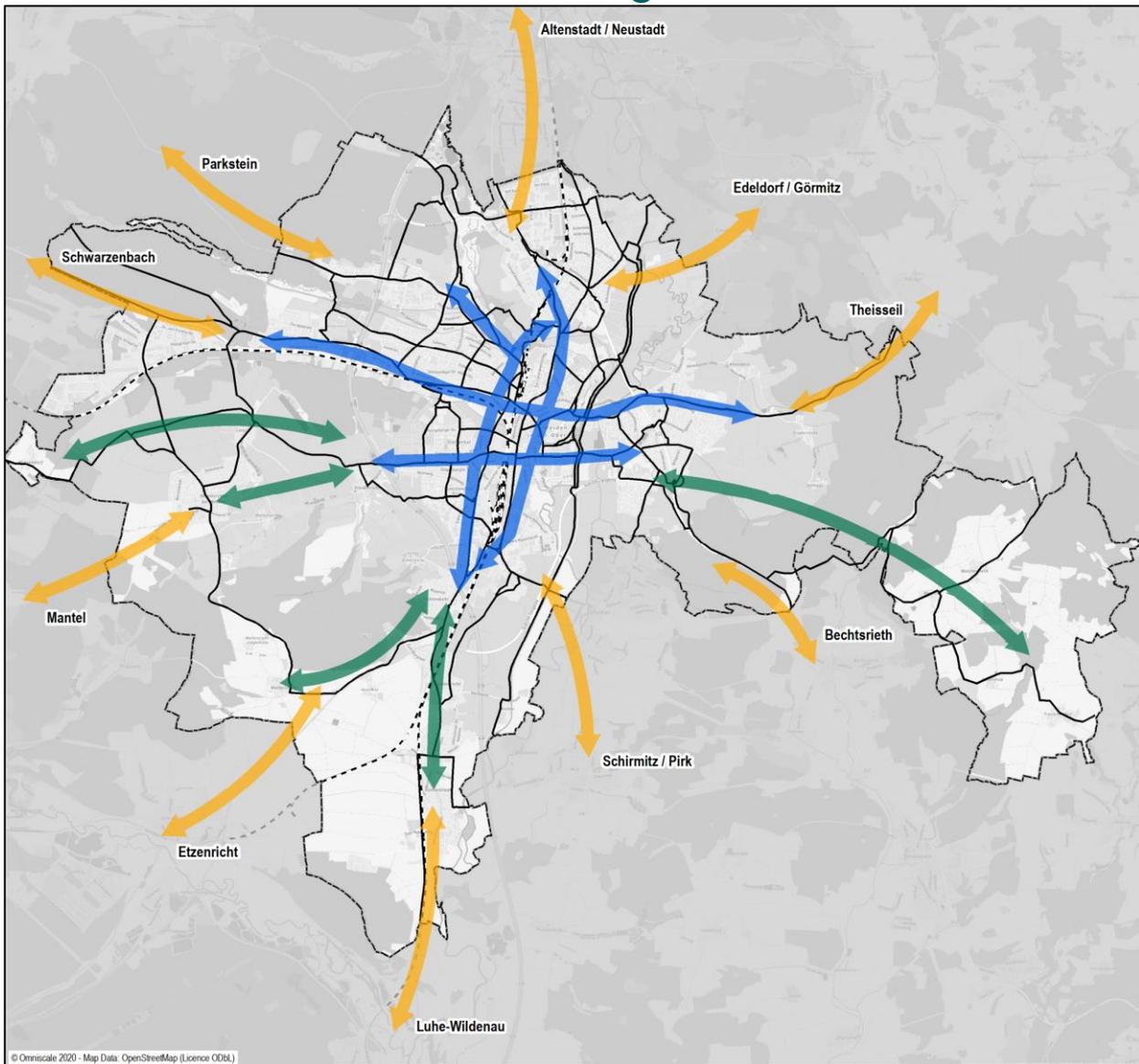
- Optimierung von Radverkehrsanlagen (Zustand, Belag, Breiten,...)
- Herstellung von Radverkehrsanlagen
- Geschwindigkeitsreduzierung und flankierende Maßnahmen
- Radroutennetz

Weitere Maßnahmen:

- Prüfung der Umsetzung von Fahrradstraßen und Piktogrammspuren
- Prüfen der Freigabe von Einbahnstraßen und Sackgassen
- Verbesserung / Erweiterung der Fahrradabstellanlagen
- Einführung Radservicestationen
- Einführung Fahrradverleihsystem prüfen
- Unterstützung bei Potentialstudien zu Radschnellverbindungen

Maßnahmenansätze

Radverkehr – Zielbetrachtung



- Zielnetz**
- Innerstädtisches Netz
 - Verbindungen zu Ortsteilen
 - Interkommunales Netz
 - Radroutennetz

Veröffentlichungen, auch in Auszügen, nur nach vorheriger Genehmigung durch R+T Verkehrsplanung GmbH

Maßnahmenansätze

Fußverkehr



punktueller Maßnahmen

-  Barrierefreie Gestaltung von Knotenpunkten (inkl. Blindenleitsystem)
-  Optimierung der Fußgängerschutzanlagen
-  Herstellung von (barrierefreien) Querungshilfen
-  Beseitigung von Hindernisse und Engstellen im Seitenraum
-  beidseitiger Zugang Bahnhof "Durchstich Lerchenfeld"

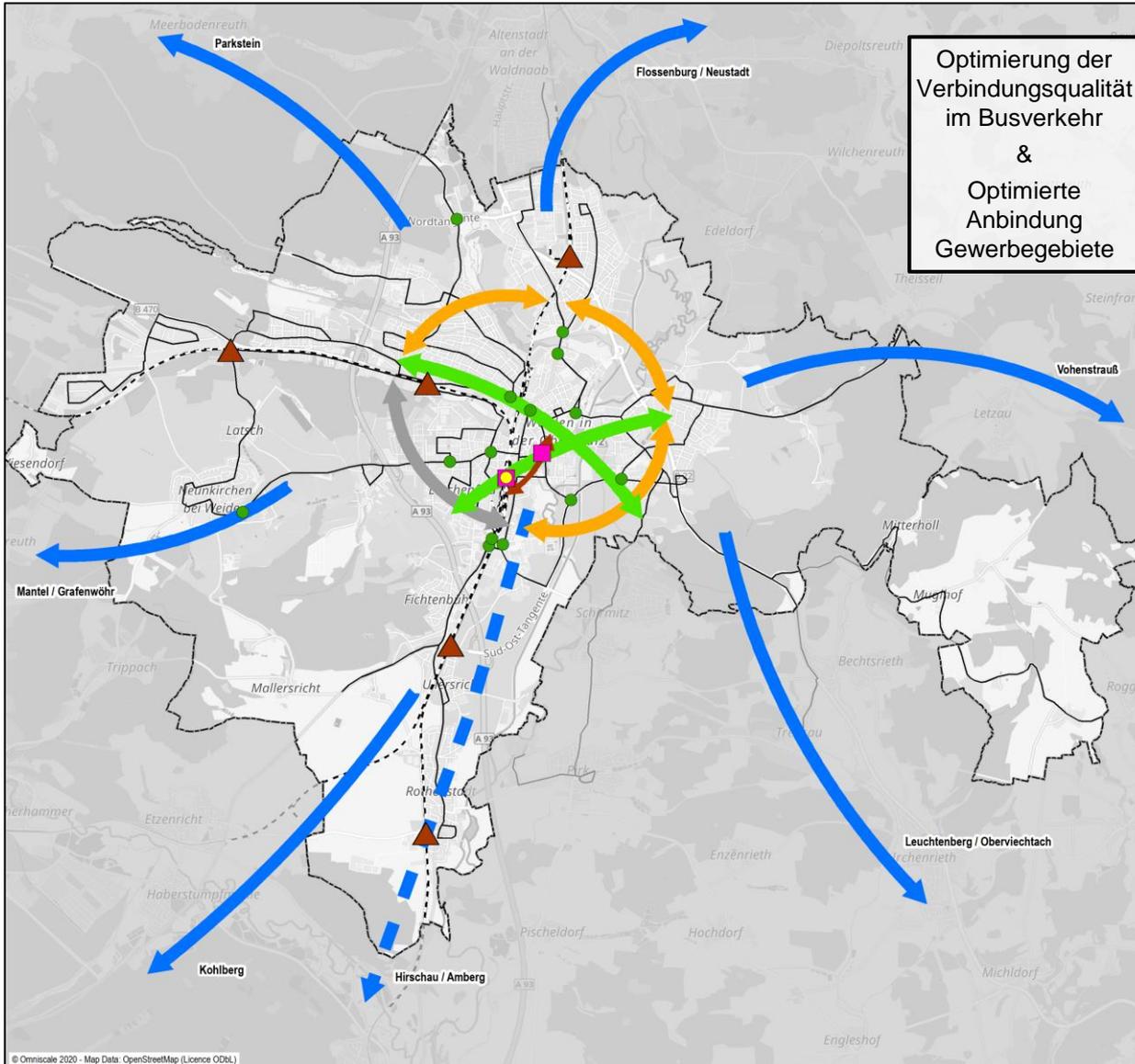
streckenbezogene Maßnahmen

-  Prüfung von Gehwegbreiten (Schulweg)
-  Aufenthaltsqualität verbessern (Sitzgelegenheiten, Spielgeräte,...)
-  Hauptfußwegnetz

 Maßnahmenansätze auch außerhalb des Untersuchungsgebietes prüfen

Maßnahmenansätze

Öffentlicher Personennahverkehr

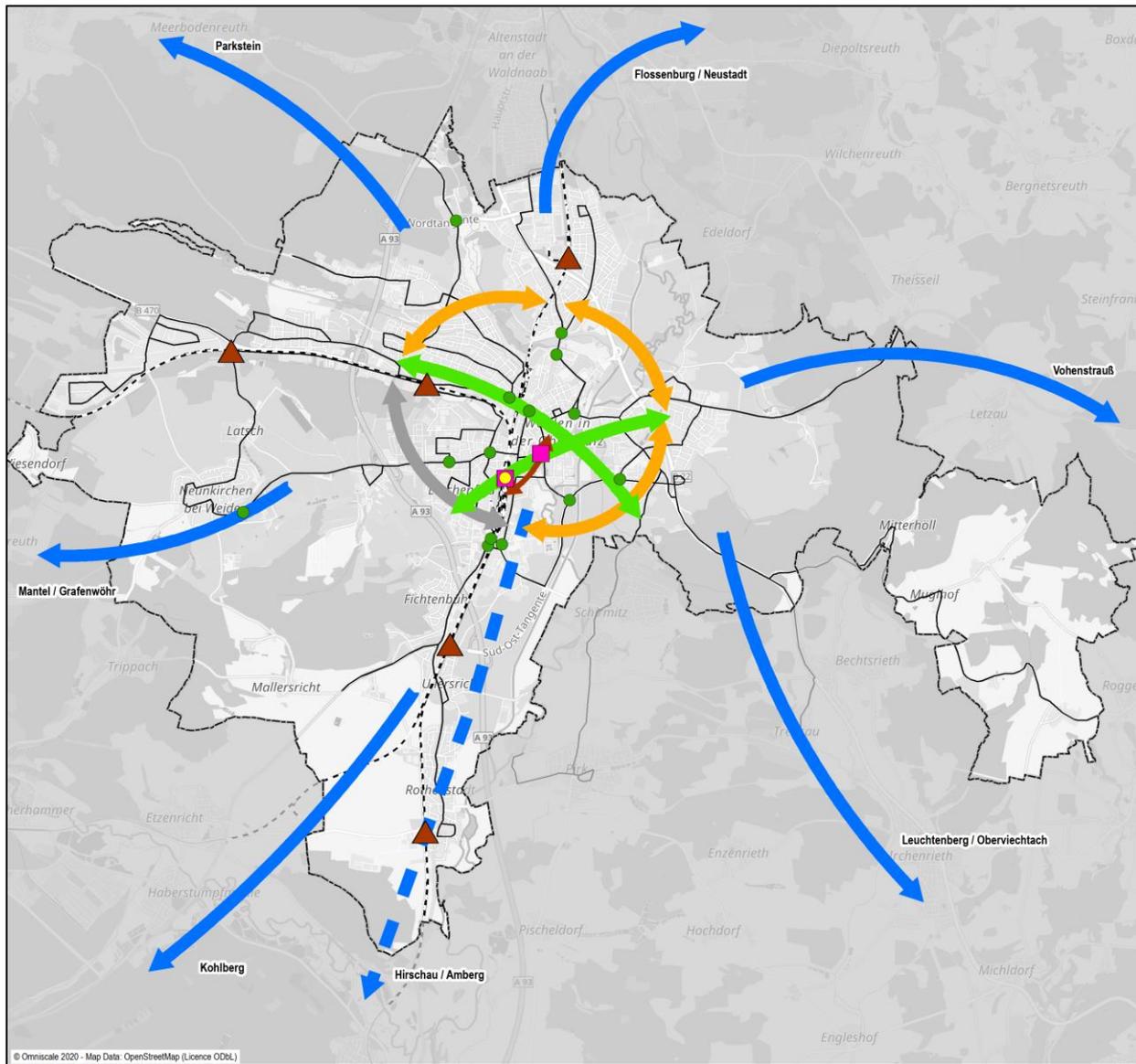


-  Bildung von Durchmesserlinien
-  Einrichtung von Ringlinien / Direktverbindungen zwischen Stadtteilen
-  Einrichtung Schnellbus
-  täglicher Taktverkehr (60 Minuten-Takt)
-  Prüfung zusätzliche Bahnhaltepunkte
-  Reduzierung von Verlustzeiten an Knotenpunkten
-  Neubau / Umbau der Bushaltestellen am Bahnhof und am ZOB
-  Beidseitiger Zugang Bahnhof "Durchstich Lerchenfeld"
-  Verbesserte Verknüpfung Bahnhof - ZOB - Innenstadt
-  bestehende Ringlinie
-  Liniennetz Bestand

Veröffentlichungen, auch in Auszügen, nur nach vorheriger Genehmigung durch R+T Verkehrsplanung GmbH

Maßnahmenansätze

Öffentlicher Personennahverkehr



Weitere Maßnahmen:

- Barrierefreier Ausbau und verbesserte Ausstattung der Bushaltestellen
- Reduzierung der Verlustzeiten im Busverkehr
- Anpassung der Preisstruktur
- Weiterentwicklung Marketing, Information, Kommunikation
- Einsatz umweltfreundlicher ÖV-Fahrzeuge

Veröffentlichungen, auch in Auszügen, nur nach vorheriger Genehmigung durch R+T Verkehrsplanung GmbH

Maßnahmenansätze

Verkehrsmittelübergreifende Maßnahmen / sonstige Maßnahmen



Multimodales Verkehrsverhalten

Montag	
Dienstag	
Mittwoch	
Donnerstag	
Freitag	
Samstag	
Sonntag	

Unter multimodalem Verkehrsverhalten wird die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel innerhalb eines bestimmten Zeitraums (bspw. innerhalb eines Tages oder einer Woche) verstanden. So entsteht maximale Flexibilität bei der Verkehrsmittelwahl.

Maßnahmen:

- Überprüfung und Optimierung von Verknüpfungsangeboten
- Verstärktes Mobilitätsmanagement und Kommunikation
- Schaffung spezieller Mobilitätsangebote
- Schaffung von Voraussetzungen für moderne City-Logistikkonzepte
- Schaffung von CarSharing-Angeboten
- Förderung Elektromobilität

Sonderform: Intermodales Verkehrsverhalten



Unter intermodalem Verkehrsverhalten versteht man die Verkettung der Verkehrsmittel innerhalb eines Weges.

Für eine intermodale Nutzung müssen attraktive Umstiegsmöglichkeiten geschaffen werden, da mindestens ein Umstieg innerhalb der Verbindung zwischen Start- und Zielort erfolgt.

Maßnahmenansätze

Maßnahmensteckbriefe und Prioritätenliste

Maßnahme	Wirkung	Kosten	Priorität	Zeithorizont	Sonstige Bemerkung
XXXXXXXXX → YYY	✓✓✓	€€€	+++	kurzfristig	- Abhängigkeiten
	✓✓✓	€€€	+++	kurz- bis mittelfristig	- Abstimmungen
	✓✓✓	€€€	+++	mittelfristig	- Zwangspunkte
	✓✓✓	€€€	+++	mittel- bis langfristig	- Wechselwirkungen mit anderen Maßnahmen
				langfristig, fortlaufend	-



Maßnahme	Verkehrsart	Im Zusammenhang mit
XXXXXXXXX	Kfz	M#, M#, ...
	Rad	
	Fuß	
	Verbund	

Maßnahmenansätze

Maßnahmensteckbriefe und Prioritätenliste – Beispiel

Maßnahme	Wirkung	Kosten	Priorität	Zeithorizont
M1 Geschwindigkeitsreduzierung und flankierende Maßnahmen	✓✓✓	€€€	+++	kurz- bis mittelfristig
<i>Sonstige Bemerkung</i>	<ul style="list-style-type: none"> - ggfs. Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen (Umlauf- und Fahrplanzeiten) - im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten der StVO - im Zusammenhang mit Maßnahme im Radverkehr 			
M2 Geschwindigkeitskontrollen im Kfz-Verkehr	✓✓✓	€€€	+++	kurzfristig, fortlaufend
<i>Sonstige Bemerkung</i>	<ul style="list-style-type: none"> - im Zusammenhang mit Maßnahmen im Radverkehr - ggfs. in Zusammenarbeit mit der Polizei oder Verkehrsbehörde 			

Maßnahme	Verkehrsart	Im Zusammenhang mit
M1/ M12 Geschwindigkeitsreduzierung und flankierende Maßnahmen	Kfz/Rad	M11, M28
M3 Prüfung der Umgestaltung von Straßenräumen	Kfz	M1, M3, M4, M5, M10, M11, M13, M28

Maßnahmenansätze

Prioritätenliste – Hohe Priorität

Maßnahme	Verkehrsart	im Zusammenhang mit
M26 Barrierefreier Ausbau und verbesserte Ausstattung der Bushaltestellen	ÖPNV	
M6 Umsetzung Umweltspur	Kfz	M3
M36 Einsatz umweltfreundlicher ÖV-Fahrzeuge	ÖPNV	
M38 Überprüfung und Optimierung von Verknüpfungsangeboten	Verbund	M17, M18
M33 Herstellung beidseitiger Zugang Bahnhof	ÖPNV, Fuß	M27
M39 Verstärktes Mobilitätsmanagement und Kommunikation	Verbund	
M43 Förderung der Elektromobilität	Verbund	
M14 Prüfen der Freigabe von Einbahnstraßen und Sackgassen	Rad	
M1/ M12 Geschwindigkeitsreduzierung und flankierende Maßnahmen	Kfz/Rad	M11, M28
M3 Prüfung der Umgestaltung von Straßenräumen	Kfz	M1, M3, M4, M5, M10, M11, M13, M28
M10 Optimierung von Radverkehrsanlagen	Rad	M3
M11 Herstellung von Radverkehrsanlagen	Rad	M1/M12, M3
M28 Reduzierung von Verlustzeiten im Busverkehr	ÖPNV	M1, M3, M4, M13
M4 Verkehrstechnische Überprüfung Knotenpunkt Frauenrichter Straße/ Weigelstraße/ Bahnhofstraße	Kfz	M3, M28
M29 Optimierung der Verbindungsqualität im Busverkehr	ÖPNV	
M17 Verbesserung / Erweiterung der Fahrradabstellanlagen	Rad	M18, M38
M21 Herstellung von (barrierefreien) Querungshilfen	Fuß	
M24 Verbesserung der Barrierefreiheit	Fuß	
M15 Umgestaltung von Knotenpunkten	Rad	M5, M23
M23 Optimierung der Fußgängerschutzanlagen	Fuß	M5, M15

Maßnahmenansätze

Prioritätenliste – Mittlere Priorität

Maßnahme	Verkehrsart	im Zusammenhang mit
M7 Machbarkeitsstudie zur Schaffung neuer Kfz-Infrastruktur	Kfz	
M37 Einrichtung weiterer Bahnhaltedpunkte	ÖPNV	
M5 Überprüfung von Gestaltung und Leistungsfähigkeit an den Knotenpunkten	Kfz	M3, M15, M23
M2 Geschwindigkeitskontrollen im Kfz-Verkehr	Kfz	
M8 Erarbeitung eines detaillierten Parkraum(bewirtschaftungs)konzeptes	Kfz	
M9 Konsequente Kontrolle und Ahndung von Parkvergehen	Kfz	
M13 Prüfen der Umsetzung von Fahrradstraßen und Piktogramm Spuren	Rad	M3, M28
M34 Anpassung der Preisstruktur	ÖPNV	
M42 Schaffung von CarSharing-Angeboten	Verbund	
M35 Weiterentwicklung Marketing, Information, Kommunikation	ÖPNV	
M16 Herstellung von Querungshilfen	Rad	
M18 Einführung von Radservicestationen	Rad	M17, M38
M31 Optimierung der Bustaktung und Erweiterung der Betriebszeiten	ÖPNV	
M32 Verbesserte Verknüpfung Bahnhof - ZOB - Innenstadt	ÖPNV	M27
M27 Neubau / Umbau der Bushaltestellen am Bahnhof und am ZOB Naabwiesen	ÖPNV	M32, M33
M20 Unterstützung bei Potentialstudien zu Radschnellverbindungen	Rad	

Maßnahmenansätze

Prioritätenliste – Niedrige Priorität

Maßnahme	Verkehrsart	im Zusammenhang mit
M25 Verbesserung der Aufenthaltsqualität	Fuß	
M40 Schaffung spezieller Mobilitätsangebote	Verbund	
M41 Schaffung von Voraussetzungen für moderne City-Logistikkonzepte	Verbund	
M30 Optimierte Anbindung der Gewerbegebiete	ÖPNV	
M22 Beseitigung von Hindernissen und Engstellen im Seitenraum	Fuß	

Tagesordnung

1. **Einführung / Rückblick**
2. **Bestandsanalyse**
3. **Leitbild und Planungsziele**
4. **Entwicklung Mobilitätsstrategie**
5. **Planfälle**
6. **Maßnahmen**
7. **Vertiefungsbereiche**

Vertiefungsbereiche

Übersicht



- 1) Evaluierung Sedanstraße/ Dr.-Pfleger-Straße
- 2) Wittgarten und Josef-Witt-Platz
- 3) Neuorganisation ZOB Naabwiesen
- 4) Östliche Bahnhofsvorstadt
- 5) Knotenpunkt Dr.-Seeling-Straße/ Moosbürger Straße
- 6) Konzeptionierung Parkleitsystem
- 7) Neunkirchen



**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!**