



Integrierter Gesamtverkehrsplan Neumarkt i.d.OPf.

Planung

KURZFASSUNG



Integrierter Gesamtverkehrsplan Neumarkt i.d.OPf.

Planung

KURZFASSUNG

**Dr.-Ing. Ralf Huber-Erlar
Dipl.-Ing. Matthias Müller**

Februar 2013

Julius-Reiber-Straße 17
D - 64293 Darmstadt
Telefon 06151 – 2712 0
Telefax 06151 – 2712 20
r.huber-erlar@rt-p.de
www.rt-p.de

Steuernummer 07/360/30092
ID-Nummer DE 111 686 630

Inhalt KURZFASSUNG - Planung

1	Integrierter Planungsansatz	1
2	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	2
2.1	Planungsansatz	2
2.2	Straßennetz	3
2.3	Optimierung des Verkehrsflusses	4
2.4	Gestaltung von Straßenräumen	4
2.5	Parken	5
2.6	Wirtschaftsverkehr und Güterverkehr	6
3	Fußgängerverkehr	7
3.1	Planungsansatz	7
3.2	Generelle Maßnahmenbündel	7
3.3	Maßnahmen in der Innenstadt	8
4	Fahrradverkehr	9
4.1	Planungsansatz	9
4.2	Radverkehrsnetz	10
4.3	Abstellanlagen und Service	11
4.4	Rahmenbedingungen und Öffentlichkeitsarbeit	12
5	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	13
5.1	Planungsansatz	13
5.2	Busbeschleunigung	13
5.3	Liniennetz	14
5.4	Bedienung	15
5.5	Fahrgastinformation	16
5.6	Regionalbusse und Eisenbahn	17
5.7	Öffentlichkeitsarbeit	17
6	Wirkungen des integrierten Verkehrskonzeptes	18
6.1	Grundlagen	18
6.2	Verkehrsmittelwahl und Verkehrsnachfrage	18
6.3	Kfz-Verkehrsbelastungen	19
6.4	Umweltbezogene Wirkungen	19
6.5	Kosten	20

Bilder

1 Integrierter Planungsansatz

Im Vordergrund stehen die **Verbesserung der Mobilität** für alle Verkehrsteilnehmer und die **Berücksichtigung aller Verkehrsmittel** mit gleicher Priorität auf der Grundlage des beschlossenen Szenarios 2.

Bislang war der Stellenwert des Autos als überragender Verkehrsträger in Neumarkt wenig angefochten. Die Bewegungsräume für Fußgänger, Radfahrer und den ÖPNV ergaben sich mehr oder weniger nachrangig aus öffentlichen Flächen, die der Kfz-Verkehr nicht benötigte. Der Stellenwert der übrigen Verkehrsmittel lag somit deutlich hinter dem des Autos zurück.

Berücksichtigung aller Verkehrsmittel **mit gleicher Priorität** kann demzufolge nicht bedeuten, dass der Kfz-Verkehr – der selbstverständlich auch positiv weiter zu entwickeln ist – mit gleicher Intensität gefördert wird wie beispielsweise der Radverkehr. Es geht vielmehr darum, alle Verkehrsmittel auf gleiches Niveau zu heben und ihnen den **gleichen Stellenwert** im Verkehrsgeschehen einzuräumen, den der Kfz-Verkehr **bereits heute** innehat.

Neben der Berücksichtigung aller Verkehrsmittel bedeutet die Anwendung des **Integrierten Planungsansatzes**

- auf der Ebene der **Stadtplanung** –
 die Integration der Verkehrsplanung in übergeordnete städtische Belange,
- auf der Ebene des **Verkehrsmanagements** –
 die konsequente Nutzung der auftretenden Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Maßnahmenbündeln,
- auf der Ebene der **Gestaltung von Verkehrsräumen** –
 die Nutzung aller vorhandenen Potenziale im öffentlichen Straßenraum.

Als **Rahmenplanung auf der Ebene der Bauleitplanung** enthält der Integrierte Gesamtverkehrsplan generelle konzeptionelle Ansätze und Maßnahmen, die den **Handlungsrahmen** und die Orientierung für die Umsetzungsplanungen vorgeben. Die enthaltenen Vorschläge sind hinsichtlich ihrer grundsätzlichen Machbarkeit geprüft, müssen jedoch in **Detailuntersuchungen** weiter vertieft und konkretisiert, gegebenenfalls auch modifiziert werden.

2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

2.1 Planungsansatz

Kfz-Verkehr ist notwendig, um eine Stadt **funktionsfähig und lebensfähig** zu erhalten. Zu nennen ist hier in erster Linie der Wirtschaftsverkehr, aber auch alle Bürgerinnen und Bürger müssen die Möglichkeit haben, für sie notwendige Wege mit dem Auto durchzuführen. Andererseits sind Umweltbelastungen und Beeinträchtigungen des menschlichen Umfeldes, die durch Verkehr entstehen, zu einem großen Teil auf den Motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückzuführen.

Ein Ziel ist daher, den Kfz-Verkehr in der Stadt in **optimiertem Verkehrsfluss** auf **leistungsfähigen Routen** stadtverträglich abzuwickeln. Dies bedeutet vor allem die reibungslose Abwicklung der Kfz-Ströme und erfordert leistungsfähige Knotenpunkte sowie angemessen dimensionierte Fahrbahnen. Aus verkehrsempfindlichen Bereichen muss störender Kfz-Verkehr auf unempfindliche Routen **verlagert** werden, was wiederum ein leistungsfähiges Hauptverkehrsstraßennetz voraussetzt.

Ein weiteres Ziel ist die **Reduzierung der Kfz-Verkehrsbelastung und des Schadstoffausstoßes**. Hier gilt es, die Menschen zum Umdenken anzuregen und möglichst viel Kfz-Verkehr auf alternative Verkehrsmittel zu verlagern. Dafür muss ein attraktives Angebot für Fußgänger, Radfahrer und im ÖPNV geschaffen werden.

Die zu empfehlenden **Maßnahmenbündel im MIV** sind in Stichworten zusammengefasst:

- Anpassung des Straßennetzes an die städtebaulichen Entwicklungen,
- Verbesserung des Verkehrsflusses durch Optimierung von Lichtsignalanlagen (Leistungsfähigkeit),
- Verlagerung des Durchgangsverkehrs aus der Ortsdurchfahrt auf die Umgehungsstraße,
- Entlastung bzw. Beruhigung von verkehrsempfindlichen Bereichen,
- Straßenraumgestaltung in den Hauptverkehrsstraßen,
- flächendeckende Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt,
- Kanalisierung des Schwerverkehrs auf leistungsfähigen und weniger verkehrsempfindlichen Routen.

2.2 Straßennetz

Das Straßennetz ist hinsichtlich der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklungen anzupassen bzw. zu ergänzen. Darüber hinaus werden Vorschläge zu Netzumgestaltungen gemacht, die aus der Analyse der bestehenden Verkehrssituation abgeleitet sind. Das künftige Straßennetz ist in **Bild 22** dargestellt und enthält die folgenden Maßnahmenbündel:

- **Erschließung des Entwicklungsgebietes „Flugplatz“** über neue Verkehrsachse Flugplatz – St.-Florian-Straße mit Verbindungen zur Nürnberger Straße. Nürnberger Straße weiterhin leistungsfähige Geschäftsstraße.
- **Anbindung des Gewerbeparks Süd** an die Umgehungsstraße mit planfreiem Umbau des Anschlussknotenpunktes. Untergeordnete Einbindung der St 2240.
- **Ertüchtigung der Umgehungsstraße** (zur Verkürzung der Reisezeit und Verlagerung des Durchgangsverkehrs) durch Reduzierung der Verknüpfungen, Optimierung der Anbindungen, Ausbau planfreier Anschlüsse, Option auf dreistreifigen Ausbau. Abschnittsweise Erhöhung der zulässigen Geschwindigkeit.
- **Umgestaltung der Ortsdurchfahrt** (Amberger Straße, Dammstraße, Kurt-Romstöck-Ring, **Bild 26**) mit Umsetzungsbeginn im Bereich Unteres Tor (Realisierung „Neuer Markt“).
- **Verlegung der Hauptverkehrsachse** aus der Nürnberger Straße in die Flugplatzerschließung. Zwischenstufe über Woffenbacher Straße – St.-Florian-Straße zur Entlastung der Bereichs am Unteren Tor (Realisierung „Neuer Markt“).
- **Optimierung des südlichen Altstadtrings** mit Schwerpunkt am Oberen Tor. Umgestaltung der Knotenpunkte mit der Freystädter Straße und der Badstraße sowie des Straßenraums Ringstraße, Badstraße.
- **Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit** zur verträglicheren Abwicklung des Kfz-Verkehrs in der Nürnberger Straße (Bereich Unteres Tor), Föhrenweg, Mühlstraße, Ziegelhüttenweg, Flutgrabenweg, Kurt-Romstöck-Ring, St 2240.

2.3 Optimierung des Verkehrsflusses

Ziel ist es, den Kfz-Verkehr auch während der Spitzenzeiten flüssig abzuwickeln, um zum einen die Reisezeiten zu verkürzen – und damit auch die Erreichbarkeiten innerhalb der Stadt zu verbessern – und zum anderen dadurch die Emissionsbelastung im Straßenumfeld zu verringern.

Behinderungen im Kfz-Verkehr haben nur selten ihren Ursprung auf der Strecke, sondern meist an den Knotenpunkten. Eine deutliche Steigerung der Leistungsfähigkeit in den Knotenpunkten kann erreicht werden, wenn die **Lichtsignalanlagen verkehrsabhängig** gesteuert werden, d. h. den Fahrzeugströmen jeweils nur die tatsächlich benötigte Freigabezeit zugewiesen wird. Im Rahmen der Anlagenumrüstung wird zusätzlich die Grünzeit-Anforderung für den ÖPNV eingerichtet.

Insgesamt sind 20 Anlagen sukzessive mit einer verkehrsabhängigen Steuerung auszurüsten. Eine Übersicht über die betroffenen Knotenpunkte ist in **Bild 28** enthalten. Die ersten Anlagen sollen im Zuge der Umsetzung des Bebauungsplans „Unteres Tor II“ (derzeit in Bearbeitung) in der Dammstraße realisiert werden.

2.4 Gestaltung von Straßenräumen

Die Straßenquerschnitte der Hauptverkehrsstraßen sind heute überwiegend auf die Belange des Kfz-Verkehrs ausgerichtet und die Breite der Fahrbahnen dementsprechend gestaltet bzw. sogar überdimensioniert. Die Ansprüche der schwächeren Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer) sind dagegen oftmals unter Mindestmaß berücksichtigt.

Im integrierten Planungsansatz wird der Kfz-Verkehr auf Fahrstreifen mit richtliniengerechter Breite geführt und frei werdender Raum für Fußgänger, Radfahrer und Straßenraumgestaltung genutzt. Gestaltungsbeispiele sind für die folgenden Straßenzüge im GVP enthalten:

- Ortsdurchfahrt im Zuge der Amberger Straße – Dammstraße – Kurt-Romstöck-Ring – St 2240,
- Radialachsen Nürnberger Straße, Altdorfer Straße, Regensburger Straße, Ingolstädter Straße,
- im Zuge des Altstadtrings Ringstraße, Badstraße, Kapuzinerstraße,
- sowie Woffenbacher Straße, Freystädter Straße, Bahnhofstraße, Mühlstraße, Pelchenhofener Straße, Dreichlinger Straße.

2.5 Parken

Das Parkraumkonzept für die Neumarkter Innenstadt wurde bereits im Oktober 2007 formuliert. Die grundsätzlichen Planungsansätze und Vorgehensweisen werden in den Gesamtverkehrsplan übernommen (**Bild 29**).

Das Konzept verfolgt das **Oberziel**, die Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt zu vereinheitlichen, um zum einen das vorhandene Angebot gleichmäßiger auszulasten und zum anderen den Parksuchverkehr zu den Parkständen zu reduzieren. Dies kann erreicht werden durch die konkrete Zuweisung von Parkraumbereichen zu den einzelnen Nutzergruppen. Dabei sind die Bewohner sowie die Kunden und Besucher vorrangig zu berücksichtigen.

Konzept „Nutzergruppe Bewohner“

Vorhalten von ganztägig verfügbarem Parkraum. Keine Eignung für Mischnutzung. Langfristig Ersatz des Straßenraumparkens durch zusammengefasste Parkmöglichkeiten auf Privatflächen (z. B. Quartiersgaragen).

Konzept „Nutzergruppe Beschäftigte“

Verlagerung des Beschäftigtenparkens in Parkieranlagen durch günstige Tarife und zeitliche Beschränkung des Straßenraumparkens. Generelle Reduzierung durch Angebote im ÖPNV und im Radverkehr.

Konzept „Nutzergruppe Kunden und Besucher“

Bereitstellung von ausreichender Anzahl an Kurzzeitparkständen. Maximale Parkdauer in Abhängigkeit von der Zielentfernung. Günstige Tarife in den Parkieranlagen, aber generell keine kostenlosen Parkstände in der Altstadt.

Konzept „Parkgebühren“

Kein kostenloses Parken im Straßenraum. Grundsätzlich gilt: je näher am Fahrtziel desto höher die Parkgebühren, d. h. Straßenraumparken teurer als in Parkieranlagen.

Konzept „Parkraumangebot insgesamt“

Beibehaltung des heutigen, ausreichenden Parkraumangebotes. Angebotserhöhung nur im Zusammenhang mit zusätzlichen Nutzungen (z. B. „Neuer Markt“).

Konzept „Parksuchverkehr - Parkleitsystem“

Reduzierung des Parksuchverkehrs durch oben beschriebene Ordnung des Parkraums nach Nutzergruppen. Einrichtung eines dynamischen Parkleitsystems.

Bereiche Klinikum und Freibad

Besondere Problembereiche bezüglich Parken wurden für das Klinikum und das Freibad / Hallenbad (künftig Ganzjahresbad) festgestellt. Entspannung können zusätzliche Parkieranlagen bringen. Am Klinikum wird eine Parkpalette auf dem nordöstlich bestehenden Parkplatz vorgeschlagen. Am Ganzjahresbad ist eine Parkieranlage auf dem Bädergrundstück vorgesehen.

Park + Ride (P+R)

Die grundlegenden **Voraussetzungen** für einen wirkungsvollen Einsatz von P+R sind eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt (bei insgesamt knappem Parkraum) und ein leistungsfähiger schneller ÖPNV, der den P+R-Platz in dichter Frequenz bedient. In Neumarkt sind diese Voraussetzungen in eher geringem Umfang erfüllt.

Empfohlen wird daher für Einpendler **P+R im Umland**, d. h. an ÖPNV-Haltestellen (insbesondere S-Bahn) in der Nähe der Quellorte. Für Auspendler sind am Bahnhof Neumarkt und am S-Bahn-Haltepunkt Pölling P+R-Plätze in angemessener Anzahl einzurichten (Vermeidung von Konkurrenz zu den verträglicheren Zubringern Stadtbus und Fahrrad).

2.6 Wirtschaftsverkehr und Güterverkehr

Die reibungslose Abwicklung dieser Verkehrsarten ist die Voraussetzung für eine funktionsfähige Wirtschaft und trägt damit zur Stärkung der Wirtschaftskraft der Stadt Neumarkt bei. Die gewerblichen Zentren – Gewerbegebiete und Innenstadt – sollen auf möglichst kurzem Weg erreichbar und einfach zu finden sein. Andererseits soll die Belastung durch Schwerverkehr im Stadtgebiet reduziert werden.

Es werden die folgenden Maßnahmen vorgeschlagen:

- Leistungsfähiges Netz unempfindlicher Straßen für den Zielverkehr, Kanalisierung des Schwerverkehrs auf ausgewiesenen Hauptverkehrsachsen mit Umgehungsstraße als Verteiler.
- Führung des Lkw-Durchgangsverkehrs auf der Umgehungsstraße, Einfahrt ins Stadtgebiet nur für städtischen Zielverkehr (Lieferverkehr).
- Vermeidung von Abkürzungsfahrten im untergeordneten Straßennetz durch Beschilderung verkehrsempfindlicher Routen.

3 Fußgängerverkehr

3.1 Planungsansatz

Fußgänger brauchen **attraktive, sichere Wege** mit adäquater Aufenthaltsqualität und damit vor allem **ausreichend breite Gehwege**. Diese Breite kann nicht in einem Maß generell festgelegt werden, sondern ist von vielen Kriterien, wie der Straßenfunktion, der Kfz-Verkehrsbelastung, der Straßenrandbebauung, der ÖPNV-Bedienung und der Führung des Radverkehrs abhängig. Darüber hinaus sollen für Fußgänger kurze Verbindungen ohne Umwege zur Verfügung stehen, was insbesondere sichere und direkte **Strassenquerungen** (mit geringen Wartezeiten) in ausreichender Zahl erfordert.

Im Integrierten Gesamtverkehrsplan werden Maßnahmen und Standards zur generellen Verbesserung der Situation für Fußgänger aufgezeigt, deren Umsetzung Aufgabe von kleinmaßstäblicheren Planungen auf Stadtteilebene ist. Konkrete Maßnahmen werden für den Bereich der **Altstadt** und des **Altstadtringes** formuliert.

3.2 Generelle Maßnahmenbündel

Generelle Maßnahmenansätze zur Verbesserung der Situation für Fußgänger sind:

- Freihaltung der Gehwege von parkenden Autos, wo immer möglich. Keine Unterschreitung einer Mindestbreite der Gehwege von 1,50 m.
- Erhöhung der sozialen Sicherheit im Fußwegenetz (helle Ausleuchtung, Führung in belebten Bereichen, Sauberhaltung und Attraktivierung genutzter Parkanlagen, gute Einsehbarkeit von Parkanlagen).
- Barrierefreier und behindertengerechter Ausbau der Fußgängerverkehrsanlagen (z. B. abgesenkte Bordsteine, höhengleiche Querungen, taktile Hilfen, akustische Signale an Lichtsignalanlagen).
- Verbesserung der Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität in den Stadtteilen.
- Entscheidung zugunsten des Fußgängerverkehrs im Konfliktfall zwischen den Belangen des Fußgängerverkehrs und des Kfz-Verkehrs, wo immer möglich.

- Minimierung der Trennwirkung von Straßen. Bereitstellung einer ausreichenden Anzahl an gesicherten Querungen. Minimierung der Umwege für den Fußgängerverkehr.
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Haltestellen von Bussen und Bahnen für Fußgänger. Funktionale und attraktive Gestaltung des Umfeldes aller ÖPNV-Haltestellen.
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger (in allen o. g. Maßnahmen enthalten). Besonders zu nennen: Schulwegesicherung.

3.3 Maßnahmen in der Innenstadt

Im Zuge des **Altstadtrings** werden sowohl neue Querungen als auch großzügigere Aufenthaltsflächen vorgeschlagen. Eine Übersicht der Maßnahmen zeigt **Bild 32**, die wie folgt zusammenzufassen sind:

- Umfangreiche Erweiterung und Umgestaltung der Aufenthaltsflächen im Bereich Unteres Tor – Nürnberger Straße – Dammstraße (Detailplanung bereits in Bearbeitung im Zuge der Realisierung „Neuer Markt“).
- Herstellen einer neuen Fußgängerachse zwischen Altstadt und „Neuer Markt“ mit nördlicher Fortführung bis zum Landesgartenschau Gelände.
- Verbreiterung der Aufenthaltsflächen und Gehwege in mehreren Abschnitten des Altstadtrings (Dammstraße, Kapuzinerstraße, Badstraße, Ringstraße).
- Herstellen von zusätzlichen gesicherten Querungen im gesamten Verlauf des Altstadtrings.

Innerhalb der **Altstadt** wird auf eine einheitliche Gestaltung und Organisation des Straßenraums (niveaugleich, ähnlich heutiges Straßenbild im Kastenviertel) und die Einrichtung von Verkehrsberuhigten Bereichen verwiesen.

4 Fahrradverkehr

4.1 Planungsansatz

Das Ziel ist die Förderung des Fahrradverkehrs, um durch verbesserte Bedingungen ein höheres Maß an Sicherheit und eine Veränderung der Verkehrsmittelwahl zugunsten des Radverkehrs zu erreichen. Dazu gehören sowohl strukturelle Veränderungen (Radverkehrsnetz, Abstellanlagen) als auch die Verbesserung der allgemeinen Rahmenbedingungen.

Grundvoraussetzung ist ein **geschlossenes alltagstaugliches Radverkehrsnetz**, das für alle Radfahrer – unabhängig vom Alter oder von körperlichen Fähigkeiten – sichere Fahrten in der Stadt ermöglicht. Hierzu werden generelle **Maßnahmenbündel** vorgeschlagen:

- Schließung vorhandener Lücken im Radverkehrsnetz,
- Verbesserung der Radfahrerführung in Knotenpunkten,
- Ausbau bestehender Radverkehrswege auf Mindestbreite,
- weitgehende Trennung von Radfahrern und Fußgängern,
- Vermeidung von Radwegen im Zweirichtungsbetrieb,
- Bereitstellung einer ausreichenden Anzahl an Fahrradabstellplätzen an maßgebenden Zielen,
- Verbesserung der Rahmenbedingungen und Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit.

Hinsichtlich der **Führung des Radverkehrs** wird folgende grundsätzliche Vorgehensweise angestrebt:

- Führung mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn in Bereichen mit Tempo 30-Regelung und auf nicht zu hoch belasteten Straßen.
- Bereitstellen von **Radfahrstreifen** an Straßen mit separaten Radverkehrsanlagen. Sukzessiver Ersatz der vorhanden Radwege durch Radfahrstreifen auf der Fahrbahn.
- Einfügen von **Schutzstreifen** an Straßen, die separate Radverkehrsanlagen erfordern, aber die Fahrbahnbreite für Radfahrstreifen nicht ausreicht.

4.2 Radverkehrsnetz

Das geplante Radverkehrsnetz ist für das gesamte Stadtgebiet in **Bild 33** dargestellt. **Bild 34** zeigt einen vergrößerten Ausschnitt der Innenstadt.

Ergänzungen bzw. Änderungen zum Vervollständigen und Schließen des Radverkehrsnetzes werden in den folgenden Straßen und Stadtbereichen vorgeschlagen.

Altstadtring und Altstadt

- Bereich der Knotenpunkte Unteres Tor und Lammsbräu, Dammstraße, Mühlstraße, Nürnberger Straße, Kurt-Romstöck-Ring – Einfügen von beidseitigen Radfahrstreifen (Kurt-Romstöck-Ring nur Südseite).
- Ringstraße, westlicher Abschnitt – Ersetzen des einseitigen Zweirichtungsradweges durch beidseitige Radfahrstreifen.
- Ringstraße, südlicher Abschnitt – Einfügen von beidseitigen Radfahrstreifen bzw. kombinierten Geh- und Radwegen (östlicher, beengter Straßenabschnitt).
- Knotenpunkte am Oberen Tor – Schließen des Radverkehrsnetzes im gesamten Bereich des Doppelknotenpunkts durch Radfahrstreifen.
- Weiherstraße, Kapuzinerstraße-Nord – Führung des Radverkehrs gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr (30 km/h). Niveaugleiche Straßenraumgestaltung im engen Bereich (südlich der Einmündung Klostergasse).
- Kapuzinerstraße-Süd – Einfügen eines Schutzstreifens auf der Südseite. Führung des Radverkehrs in Gegenrichtung durch den angrenzenden Park (Ludwigshain) oder auf der Fahrbahn.
- Signalisierte Knotenpunkte – Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Umsetzen des indirekten Linksabbiegens mit zugewiesenen Aufstellflächen.
- Innerhalb der Altstadt – Führung des Radverkehrs gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr bzw. mit den Fußgängern (Neuplanung innerhalb der Altstadt auf Grundlage des Wettbewerbs 2013).

Weiteres Stadtgebiet

- Nürnberger Straße, Altdorfer Straße, Regensburger Straße – Ersetzen der bestehenden (zu schmalen) Radwege durch Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen.
- Amberger Straße – Ersetzen des einseitigen kombinierten Geh- und Radwegs durch Radfahrstreifen.
- Kurt-Romstöck-Ring, Freystädter Straße, Bahnhofstraße, Dreichlinger Straße, Ingolstädter Straße, Pelchenhofener Straße, Pöllinger Hauptstraße – Einrichten von Schutzstreifen.
- Entwicklungsbereich Flugplatz – Ausstatten der künftigen Hauptverkehrsachse Flugplatzgelände – St.-Florian-Straße sowie der Woffenbacher Straße mit beidseitigen Radfahrstreifen.
- Mühlstraße, Föhrenweg, Ziegelhüttenweg, Flutgrabenweg, Weiherstraße, Kapuzinerstraße – Verbesserte Radfahrerführung (gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr) durch Begrenzung der zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h.
- Umgehungsstraße – Ersetzen der ebenerdigen Querungen im Zuge der Pöllinger Hauptstraße und der Rittershofer Straße durch planfreie Querungen.

4.3 Abstellanlagen und Service

Größere **Abstellanlagen** für Fahrräder werden insbesondere für den Bahnhof, S-Bahn-Halt Pölling, zentrale Stellen der Altstadt, an wichtigen öffentlichen Einrichtungen sowie an freizeitorientierten Einrichtungen vorgeschlagen.

Je länger die Abstellzeit ist, desto hochwertiger sollten die Abstellplätze sein (z. B. für Berufspendler am Bahnhof oder für Touristen in der Altstadt). Besonders zu nennen ist auch das Freibad, wo im Rahmen der Erweiterung zum Ganzjahresbad ein Teil der vorhandenen Abstellplätze hochwertiger ausgerüstet werden sollte.

Für die technische Betreuung des Radverkehrs werden **Service-Stationen** – insbesondere am Bahnhof und in der Altstadt – empfohlen. Nach Möglichkeit sollten diese mit einem Fahrradverleih gekoppelt sein.

4.4 Rahmenbedingungen und Öffentlichkeitsarbeit

Durch die Verbesserung der **Rahmenbedingungen** werden die Voraussetzungen für eine effektive Radverkehrsförderung und eine Veränderung der Verkehrsmittelwahl zugunsten des Fahrrads geschaffen. Dabei geht es in erster Linie um eine grundsätzliche **Verankerung** der Belange des Radverkehrs in die **kommunale Planung** durch:

- Berücksichtigung des Radverkehrs in übergeordneten Planungen,
- Umsetzung einer Stellplatzsatzung für Fahrräder,
- Bau- und Planungsstandards für Radverkehrsanlagen,
- Bereitstellung ausreichender kommunaler Haushaltsmittel.

Eine zentrale Maßnahme ist die **Öffentlichkeitsarbeit**, deren Aufgaben die verwaltungsinterne Koordination, die Information der Bürgerinnen und Bürger sowie die Schaffung einer entsprechenden Akzeptanz des Radverkehrs sind. Zu diesem Zweck wird die Einrichtung einer „Stabsstelle Radverkehr“ in der Stadtverwaltung vorgeschlagen.

5 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

5.1 Planungsansatz

Ziel ist die Attraktivierung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), um ein **konkurrenzfähiges Verkehrsmittel** zum Motorisierten Individualverkehr (MIV) bereitstellen zu können und damit auf die Verkehrsmittelwahl einzuwirken.

Für den Fahrgast stehen die zeitliche und räumliche **Verfügbarkeit** der Busse, die **Zuverlässigkeit** des Busbetriebes und **kurze Reisezeiten** im Vordergrund, wobei **Informationen** über die aktuelle Verkehrslage von ebenso großer Bedeutung sind.

Es werden die folgenden **Maßnahmenbündel** vorgeschlagen:

- Intensive Beschleunigungsmaßnahmen,
- Angebotsverdichtung während der Hauptverkehrszeiten,
- Erweiterung des werktäglichen Angebotes in den Abendstunden,
- Erweiterung des Angebotes an den Wochenenden,
- Optimierung des Liniennetzes im Bahnhofsbereich,
- Busbedienung im Gewerbepark Süd,
- Intensivierung der Fahrgastinformation und der Öffentlichkeitsarbeit.

5.2 Busbeschleunigung

Behinderungen für die Busse entstehen vor allem an Lichtsignalanlagen, insbesondere während der Spitzenzeiten. Die Busse stehen gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr im Stau. Die Folgen sind Verspätungen und dadurch erhebliche Einbußen an Attraktivität des ÖPNV.

Der vorrangige Lösungsansatz besteht in der **Bevorzugung** der Busse **an den Lichtsignalanlagen**. Im Zuge der Umrüstung der Anlagen mit einer verkehrsabhängigen Steuerung wird eine „Grünzeit-Anforderung“ für Busse eingebaut. Bei Annäherung der Busse an eine Lichtsignalanlage wird in angemessenem Abstand die Anmeldung an die Lichtsignalanlage gegeben. Für den Bus wird rechtzeitig „Grün“ angezeigt, so dass dieser den Knotenpunkt ohne Wartezeit oder Anhalten passieren kann. Voraussetzung ist ein

rechnergesteuertes Betriebsleitsystem, das auch zur Fahrgastinformation und zur betriebsinternen Kommunikation eingesetzt werden kann.

Eine Übersicht über die Lichtsignalanlagen, die mit Grünzeit-Anforderung auszurüsten sind, ist in **Bild 35** dargestellt. Insgesamt sind davon 21 Lichtsignalanlagen in der Kernstadt Neumarkt betroffen. Im ersten Schritt sollte die Umrüstung am Altstadtring (Entwicklung „Neuer Markt“) und der erweiterten Innenstadt vorgenommen werden. Alle weiteren Knotenpunkte können sukzessive im Laufe der Zeit ergänzt werden.

Ein weiterer positiver Effekt der Vorrangschaltungen ist die Verkürzung der Umlaufzeiten auf allen Stadtbuslinien, wodurch der Busbetreiber eine **Optimierung des Fahrzeugeinsatzes** vornehmen kann.

Weitere Verzögerungen entstehen an Haltestellen, die als Busbuchten eingerichtet sind. Neue Haltestellen sollten – wo immer möglich - nur noch als **Buskap** (Halt der Busse auf der Fahrbahn) realisiert werden. Bestehende Buchten sollten sukzessive umgebaut werden. Eine Übersicht über die betroffenen Haltestellen zeigt **Bild 36**. Die Vorteile der Buskaps liegen zum einen in der Reisezeitverkürzung, da das schwierige, passgenaue Anfahren an den Haltestellenhochbord und das Wiedereinfädeln in den fließenden Verkehr entfallen. Zum anderen kann die Aufenthaltsfläche für Fahrgäste (Haltestellenbereich und Gehweg) erheblich vergrößert werden. Die Wartezeiten für den fließenden Kfz-Verkehr hinter dem haltenden Bus sind relativ kurz und abhängig vom Fahrtakt.

5.3 Liniennetz

Das vorhandene Liniennetz erschließt das Stadtgebiet annähernd flächendeckend. Defizite wurden in der Analyse hinsichtlich der Begreifbarkeit von Linienführungen und deren Darstellung im Fahrplan festgestellt. Darüber hinaus führt der Stichbetrieb der Linien zum Bahnhof (Hin-Rück-Fahrten) zu Umwegfahrten und damit zu Zeitverlusten für Fahrgäste und Betreiber.

Das Liniennetz der Stadtbusse betreffend werden folgende **Maßnahmen** vorgeschlagen (**Bild 37**):

- Konzeption aller Linien als **Durchmesserlinien**. Übernahme bereits bestehender Durchmesserlinien. Konkrete Ausweisung im Fahrplan.
- Splitten von Buslinien, die mehrere unterschiedliche Kurse fahren (insbesondere Linie 565) in **separate Linien** (Verbesserung der Begreifbarkeit).

- Einrichten einer neuen **Haltestelle „Bahnhof-Süd“** (direkte Anbindung des Gewerbe Parks Süd an die Eisenbahn, Reduzierung der Stichfahrten zum Bahnhof-Nord).
- Einrichten einer neuen **Haltestelle S-Bahn-Haltepunkt Pölling** (Verknüpfung von S-Bahn mit Stadtbus).
- Erschließung des **Gewerbeparks Süd** in Ausbaustufen (abhängig von der Weiterentwicklung des Gewerbegebiets). Nutzung einer bestehenden und einer neuen Linie.
- **Optimierung** des Linienverlaufs im **Bahnhofsbereich** (Bedienung der Haltestellen Nord oder Süd, Nutzung der Holzgartenstraße, Entfallen der Haltestelle am Finanzamt, Ausbau der Haltestellen am Theo-Betz-Platz).
- Einrichten einer neuen **Haltestelle Freystädter Straße** (Stärkung der Stadtbusachse Ringstraße – Freystädter Straße).
- Neue **Bezeichnung** der Stadtbuslinien (Verbesserung der Merkbarkeit, persönlicher Stadtbezug für Fahrgäste).

5.4 Bedienung

In der Bewertung wurde festgestellt, dass – bezogen auf eine zufriedenstellende Bedienung – heute überwiegend nur die Mindestwerte der Busfolgezeiten bzw. Fahrtakte erreicht werden. Das bestehende Grundmuster des 30-Minuten-Takts ist daher in Richtung 20-Minuten-Takt zu verdichten, um die Anschlusssicherheit zur S-Bahn (ebenfalls 20-Minuten-Takt) zu gewährleisten. Der Abend- und Wochenendbetrieb ist zu intensivieren bzw. auszubauen, um eine ausreichende Mobilität auch für Menschen ohne Auto zu sichern.

Zur Verbesserung der Bedienung durch den Stadtbusbetrieb werden die folgenden **Maßnahmenbündel** empfohlen:

- **Verdichtung der Bedienung** in der **Hauptverkehrszeit** (HVZ) auf einen 20-Minuten-Takt. Abstimmung mit dem S-Bahnbetrieb.
- **Verlängerung der Betriebszeit** in den **Abendstunden** am Werktag (mindestens zwei Fahrtenpaare).

- **Ausdehnung des Stadtbusbetriebes am Wochenende.** Verlängerung des Samstagbetriebes, neuer Ganztagsbetrieb am Sonntag. Verdichtete Wochenendbedienung am künftigen Ganzjahresbad.
- **Zeitlich versetzte Haltestellenbedienung** auf Strecken mit mehreren Buslinien (Verkürzung der durchschnittlichen Wartezeit für Fahrgäste, Abstimmung mit dem S-Bahnbetrieb).

Anmerkung

Es muss davon ausgegangen werden, dass es längere Zeit in Anspruch nehmen wird, bis spürbare Erfolge aus den Verbesserungen des ÖPNV-Angebotes zu verzeichnen sind, selbst wenn deutliche Vorteile für die Fahrgäste auftreten. Dies ist zum einen oft auf Unkenntnis bzw. mangelnden Informationsfluss zurückzuführen und wird zum anderen auch durch die schwerfällige Änderung gewohnter Verhaltensmuster beeinflusst. Es ist damit zu rechnen, dass die entstehenden Betriebskosten erst nach längerer Zeit durch zusätzliche Einnahmen gedeckt werden und der Kostendeckungsgrad anfangs deutlich unter dem heutigen liegt.

5.5 Fahrgastinformation

Zu einem attraktiven ÖPNV-Angebot gehört eine dynamische Information der Fahrgäste, die nicht auf die Darstellung im Fahrplanbuch oder in Fahrplanaushängen beschränkt ist, sondern immer Bezug zum Verkehrsgeschehen herstellt.

Die **dynamische Fahrgastinformation** wird an den Haltestellen in Form von digitalen Anzeigetafeln umgesetzt, an denen die Fahrgäste Informationen über die aktuelle Situation (tatsächliche Abfahrtszeiten, Verspätungen, Betriebsstörungen, Zusatzfahrten, ...) ablesen können. Voraussetzung dafür ist die permanente Erkennung des aktuellen Fahrzeugstandortes, was heute überwiegend durch das System GPS (Global Positioning) umgesetzt wird.

Der Aufbau des Informationssystems sollte zunächst an den zentralen und am stärksten frequentierten Haltestellen (Bahnhof, Innenstadt) begonnen und kontinuierlich in die Stadtteile ausgedehnt werden (siehe **Bild 36**).

5.6 Regionalbusse und Eisenbahn

Die Planung des Betriebes der Regionalbusse und der Eisenbahn ist nicht Gegenstand der städtischen Gesamtverkehrsplanung, sondern wird im **Regionalen Nahverkehrsplan** behandelt. Es werden daher für diese Verkehrsmittel nur Hinweise gegeben, die sich aus dem Gesamtzusammenhang des ÖPNV sowie aus den Planungen des Stadtbusbetriebes ergeben.

Die **S-Bahn** verbindet seit Dezember 2010 Neumarkt mit dem Oberzentrum Nürnberg. Als übergeordnetes Verkehrsmittel gibt sie den Fahrtakt (20 Minuten) vor, an dem sich die Zubringer (Stadtbusse) orientieren müssen, um ein zuverlässiges Umsteigen zu gewährleisten. Dies kann über die Verdichtung des Stadtbusbetriebes während der Hauptverkehrszeit erreicht werden. Darüber hinaus ist eine neue Stadtbushaltestelle am S-Bahn-Haltepunkt Pölling im GVP vorgesehen. Eine mittel- bis langfristig denkbare Verlängerung der S-Bahn bis zum Haltepunkt „Neumarkt-Süd“ (Verknüpfung Gewerbepark Süd und Schulzentrum an der Regensburger Straße) ist in nachfolgenden Planungsebenen (z. B. Nahverkehrsplan) näher zu untersuchen.

Die Vorteile der Busbeschleunigung und der Fahrgastinformation, die für den Stadtbusbetrieb angestrebt werden, sollen langfristig auch von **Regionalbussen** zu nutzen sein.

5.7 Öffentlichkeitsarbeit

Die Präsentation des ÖPNV-Angebotes in der Öffentlichkeit soll umfassend informieren und überzeugend werben, wobei die positive Darstellung des Leistungsangebotes und insbesondere die Anhebung des **Stellenwertes des ÖPNV** von entscheidender Bedeutung sind. Die Darstellung in der Werbung wie auch im allgemeinen Verkehrsgeschehen muss die ganz speziellen Vorzüge des ÖPNV bewusst machen und auf die Vorteile eines Umsteigens vom Kfz zum Bus / zur Bahn hinweisen. Mögliche Profilierungspotenziale bieten sich in den Bereichen der Umweltfreundlichkeit, der Nachhaltigkeit, der Bequemlichkeit, der Schnelligkeit und hinsichtlich der Kosten für den Benutzer.

Ein weiterer Ansatzpunkt ist die praktische **Selbstdarstellung des ÖPNV**. Diese erstreckt sich vom Informationsangebot an den Haltestellen über deren Ausstattung bis hin zur Art und zum Zustand der eingesetzten Fahrzeuge sowie bis zur Höflichkeit des Personals.

6 Wirkungen des integrierten Verkehrskonzeptes

6.1 Grundlagen

Die erwarteten strukturellen Entwicklungen in Neumarkt sowie alle beschriebenen Maßnahmen wurden in das Verkehrsmodell eingearbeitet und daraus die folgenden Kriterien ermittelt:

- Verkehrsmittelwahl,
- Verkehrsnachfrage im Kfz-Verkehr,
- Kfz-Verkehrsbelastungen im Straßennetz,
- Emissionen des Kfz-Verkehrs (Schadstoffe),
- Energieverbrauch.

Darüber hinaus wurden die voraussichtlichen Kosten für die Umsetzung des integrierten Konzeptes überschlägig ermittelt.

6.2 Verkehrsmittelwahl und Verkehrsnachfrage

Eine Veränderung der Verkehrsmittelwahl der Neumarkter Bevölkerung ist bei Umsetzung des vorgeschlagenen integrierten Konzeptes (auf der Grundlage des Szenarios 2) wie folgt zu erwarten:

	Analyse 2010	Planung 2025
Kfz	67 %	60 %
zu Fuß	15 %	15 %
Fahrrad	13 %	18 %
ÖPNV	5 %	9 %

In der **Verkehrsnachfrage** zeichnen sich bis zum Jahr 2025 die folgenden Veränderungen ab:

- Rückgang des Kfz-Verkehrs um rund 4 %. Abnahme des Pkw-Verkehrs um rund 5 %, Zunahme des Lkw-Verkehrs um rund 21 %.
- Rückgang des Pkw-Binnenverkehrs um rund 7 % (enthält Verlagerung auf alternative Verkehrsmittel und Neuverkehr durch „Neuen Markt“).
- Leichte Abnahme des Pkw-Ziel- und Quellverkehrs um rund 2 % (Demografie, Verlagerungen auf die S-Bahn, Zunahme durch den „Neuen Markt“).
- Leichte Zunahme im Durchgangsverkehr (Pkw- und Lkw-Verkehr).

6.3 Kfz-Verkehrsbelastungen

Die für 2025 prognostizierten Kfz-Verkehrsbelastungen sind in **Bild 39** dargestellt. **Bild 40** zeigt die Belastungsänderungen, die sich im Vergleich zum Analysejahr 2010 ergeben. Daraus sind die folgenden grundlegenden Erkenntnisse festzuhalten:

- Flächenhafte Entlastung des Neumarkter Stadtgebietes von Kfz-Verkehr durch Verlagerung auf alternative Verkehrsmittel. Höhere Belastungsänderungen durch Einzelmaßnahmen.
- Verlagerung von Durchgangsverkehr auf die Umgehungsstraße. Belastungsrückgang in der Ortsdurchfahrt. Belastungszunahme auf der Umgehungsstraße.
- Verlagerung von Kfz-Verkehr von der Nürnberger-Straße auf die neue Hauptverkehrsstraße im Bereich Flugplatz. Deutliche Belastungszunahme in der St.-Florian-Straße.
- Entlastung der als verkehrsempfindlich eingestuften Bereiche (Ausnahmen: Badstraße, Kapuzinerstraße, Pelchenhofener Straße; hier: kompensatorische Maßnahmen durch Querschnittsgestaltung).
- Entlastung des Bereichs Freystädter Straße – Dreichlinger Straße durch neuen Südanchluss der Gewerbeparks Süd an die Umgehungsstraße.
- Belastungszunahme im östlichen Stadtgebiet durch Realisierung der Autobahnanschlussstelle Frickenhofen.

6.4 Umweltbezogene Wirkungen

Die umweltbezogenen Wirkungen der vorgeschlagenen Maßnahmen wurden anhand der folgenden umweltrelevanten Kriterien geprüft (Bezugsraum Stadtgebiet Neumarkt):

- **Verkehrsaufwand** im MIV (Kilometer pro Jahr),
- **Kraftstoffverbrauch** im MIV (Tonnen pro Jahr),
- **Kohlendioxid-Emissionen** im MIV (Tonnen pro Jahr).

Die maßgebende Größe ist der **Verkehrsaufwand**, über den sich der Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen anschließend errechnen, so dass

deren Veränderungen sich in gleichem Maße wie die Änderung des Verkehrsaufwands ergeben.

Insgesamt ist für den Verkehrsaufwand im Jahr 2025 ein **Rückgang um rund 4 % im Pkw-Verkehr** festzustellen. Dagegen nimmt der Verkehrsaufwand im **Lkw-Verkehr um rund 30 % zu**. Gleichmaßen verhält es sich – wie oben beschrieben – für die Kriterien Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen.

6.5 Kosten

Im Rahmen der Szenarienuntersuchungen wurden für die Umsetzung der Maßnahmen des Szenarios 2 anfallende Kosten in der Summe auf rund **42 Millionen €** abgeschätzt.

Zu unterscheiden sind dabei die einmalig anfallenden Investitionskosten, auf die knapp 30 Millionen € entfallen. Die jährlichen anfallenden Betriebskosten werden auf durchschnittlich rund 900.000 € pro Jahr geschätzt.

Schlussbemerkung

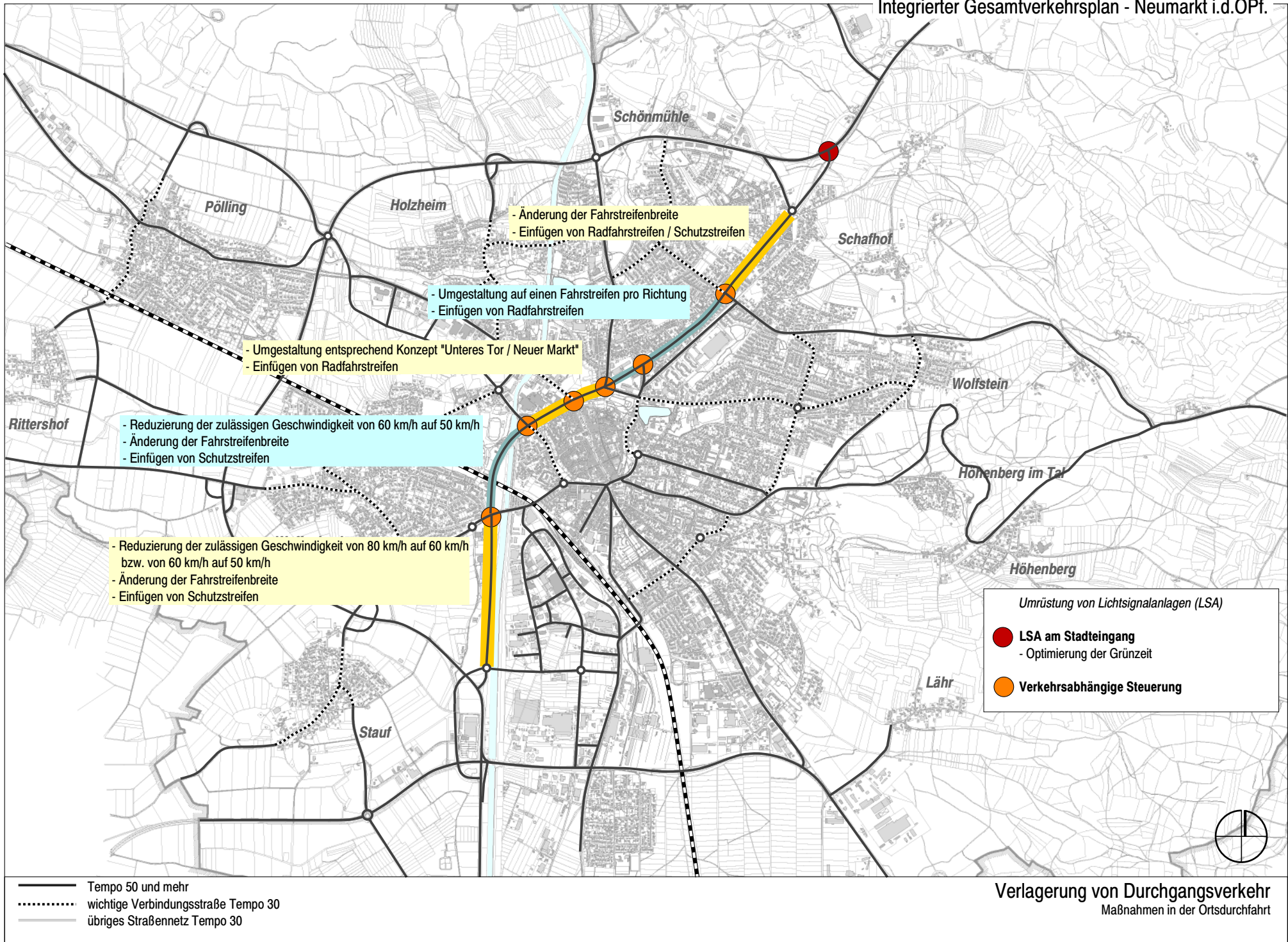
Der Stadtrat der Stadt Neumarkt i.d.OPf. hat am 31.03.2011 beschlossen, die verkehrspolitische Ausrichtung der Planungen auf der Grundlage des Szenarios 2 weiterzuverfolgen.

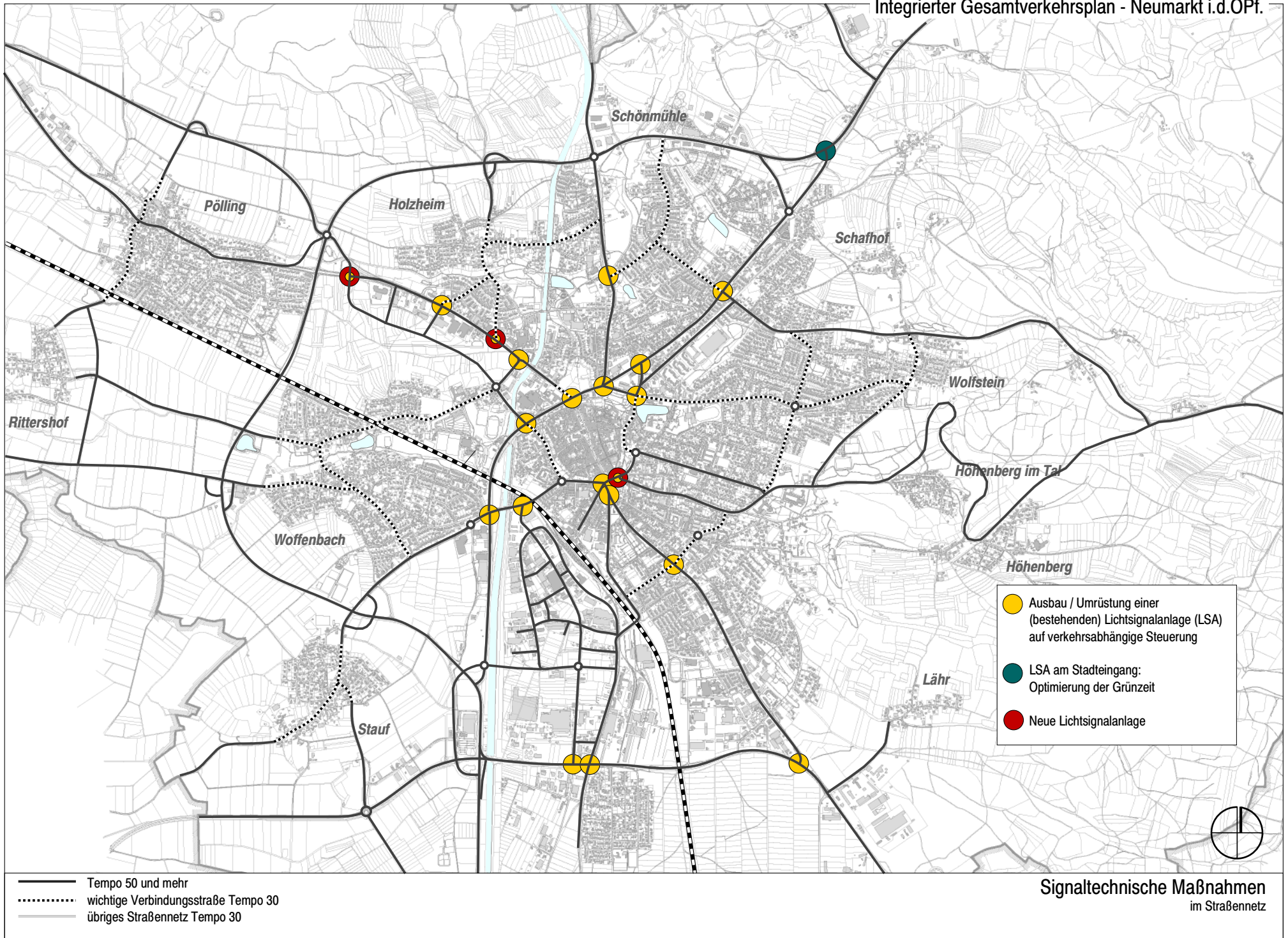
Im vorliegenden Integrierten Gesamtverkehrsplan sind nunmehr Maßnahmen und Rahmenbedingungen enthalten, die bei vollständiger Umsetzung die gewünschte Entwicklung aus Szenario 2 festigen werden.

Bilderverzeichnis

(Bilderauswahl aus der Langfassung)

- 22 Straßennetz Planung
- 26 Verlagerung von Durchgangsverkehr
 Maßnahmen in der Ortsdurchfahrt
- 28 Signaltechnische Maßnahmen im Straßennetz
- 29 Parkraumkonzept - Altstadt
- 30 Führung des Schwerverkehrs
- 32 Fußwegenetz Innenstadt - Planung
- 33 Radverkehrsnetz Stadtgebiet - Planung
- 34 Radverkehrsnetz Innenstadt - Planung
- 35 Stadtbusverkehr - Beschleunigung an Lichtsignalanlagen
- 36 Stadtbusverkehr - Beschleunigung und Fahrgastinformation
- 37 Liniennetz Stadtbusse - Planung
 Linienführung mit Haltestellen und Einzugsbereich
- 39 Kfz-Verkehrsbelastungen
 Planung 2025
- 40 Kfz-Verkehrsbelastungen
 Differenz: Planung 2025 – Analyse 2010





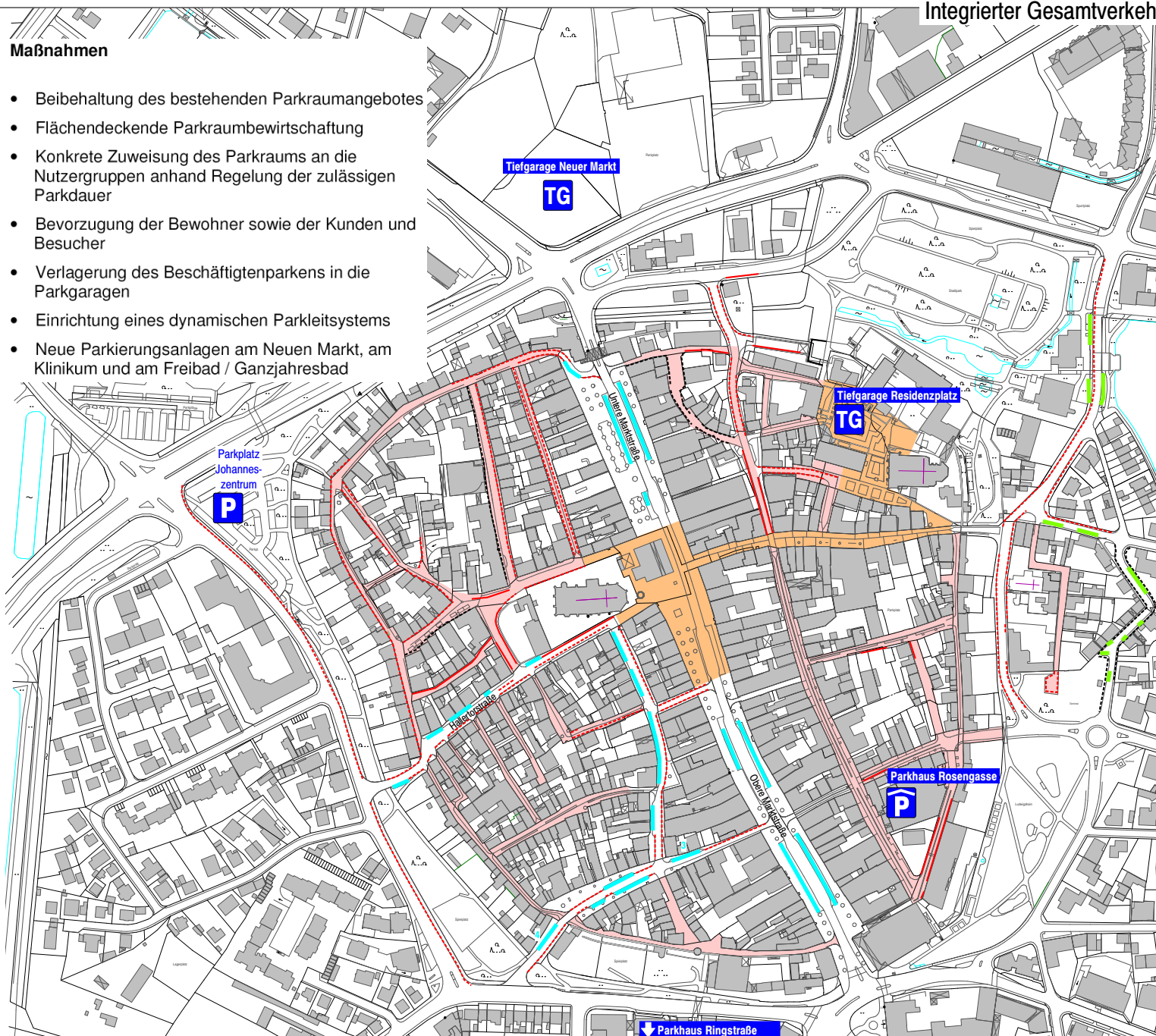
- Ausbau / Umrüstung einer (bestehenden) Lichtsignalanlage (LSA) auf verkehrsabhängige Steuerung
- LSA am Stadteingang: Optimierung der Grünzeit
- Neue Lichtsignalanlage

- Tempo 50 und mehr
- wichtige Verbindungsstraße Tempo 30
- - - - - übriges Straßennetz Tempo 30

Signaltechnische Maßnahmen
im Straßennetz

Maßnahmen

- Beibehaltung des bestehenden Parkraumangebotes
- Flächendeckende Parkraumbewirtschaftung
- Konkrete Zuweisung des Parkraums an die Nutzergruppen anhand Regelung der zulässigen Parkdauer
- Bevorzugung der Bewohner sowie der Kunden und Besucher
- Verlagerung des Beschäftigtenparkens in die Parkgaragen
- Einrichtung eines dynamischen Parkleitsystems
- Neue Parkierungsanlagen am Neuen Markt, am Klinikum und am Freibad / Ganzjahresbad

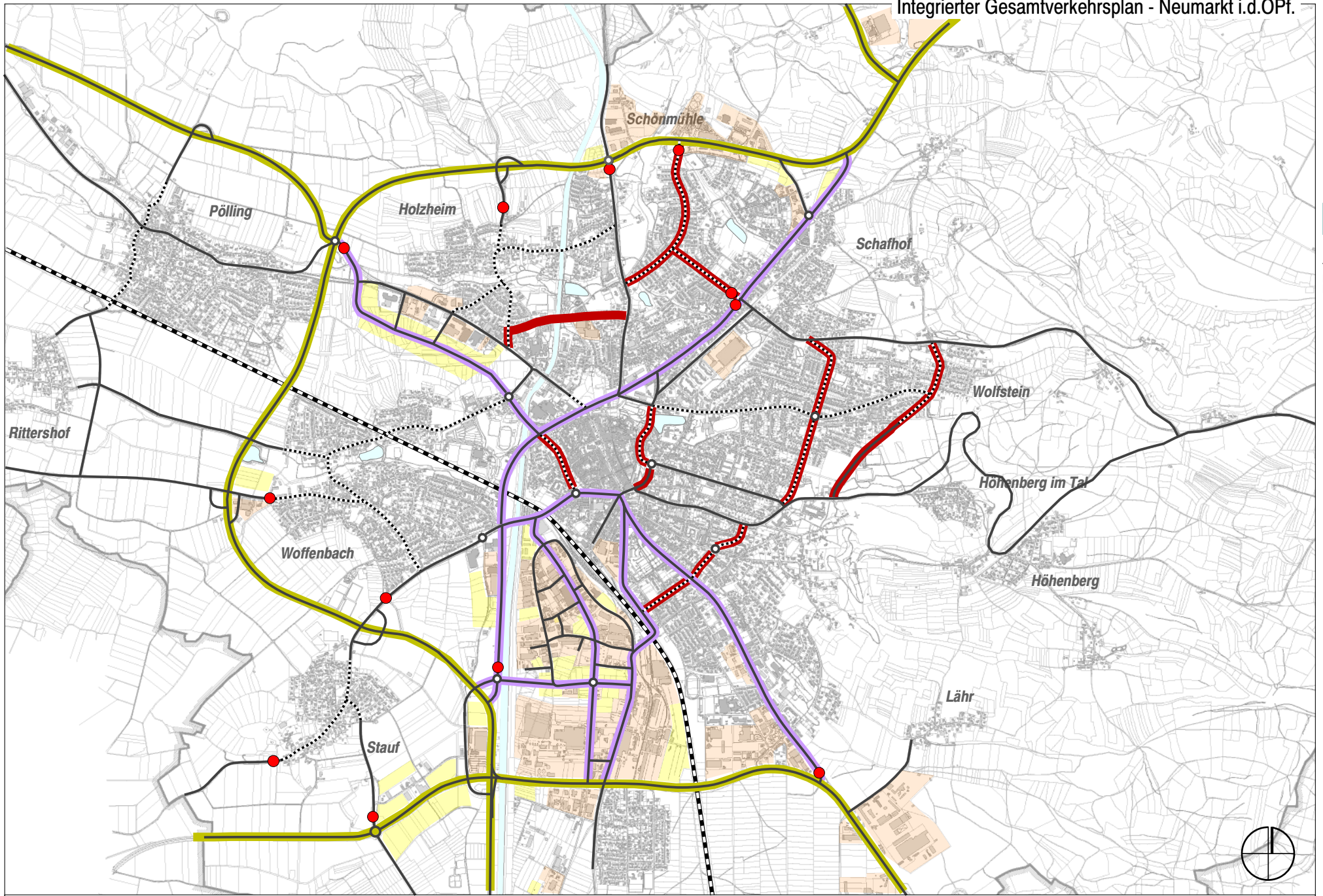


- | | | |
|---|---|------------------|
| — absolutes Haltverbot | — Parkscheinautomat / Parkuhr | — Fußgängerzone |
| - - - - - eingeschränktes Haltverbot | — Parkscheibe | — Bewohnerparken |
| · · · · · Parken nur auf markierten Parkständen | ■ Parkierungsanlage mit Zufahrtskontrolle | |

Grundlage:
Parkraumkonzept, R+T 2007

Parkraumkonzept
Altstadt



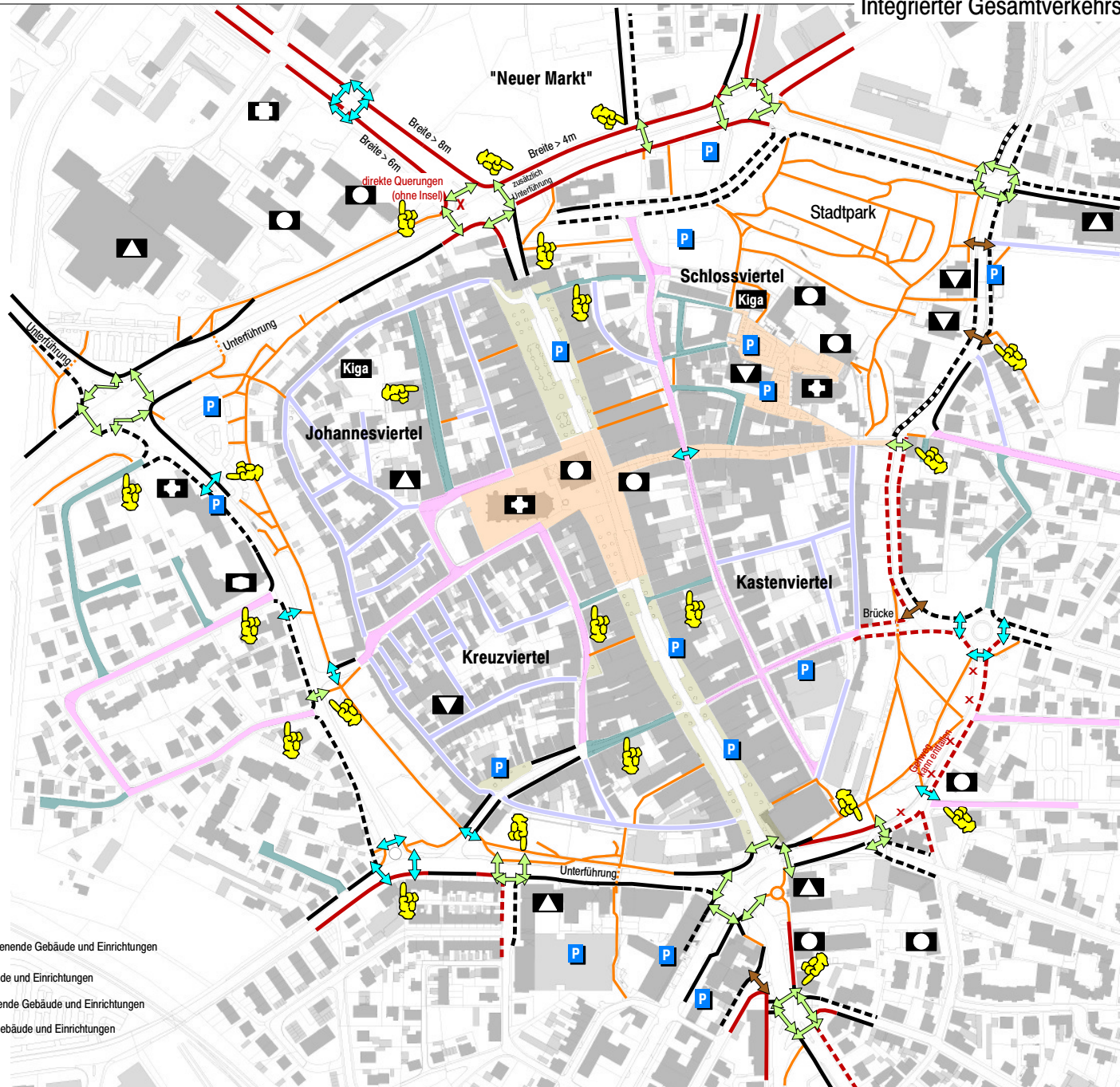


Gewerbe, Industrie - Bestand
 Gewerbe, Industrie - Planung

Übergeordnetes Verteilernetz
 Innerstädtische Haupttrouten

Einfahrverbot für Lkw am Stadtrand
 (Zeichen 253 mit Zusatz "Lieferverkehr frei")
 Durchfahrverbot für Lkw (Zeichen 253 mit Zusatz "Anlieger frei")

Führung des Schwerververkehrs



- Öffentliche Verwaltung
- Schule
- KIRCHEN und kirchlichen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen
- SOZIALEN Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen
- GESUNDHEITLICHEN Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen
- KULTURELLEN Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen
- Kindergarten

Maßgebende Änderungen gegenüber Bestand

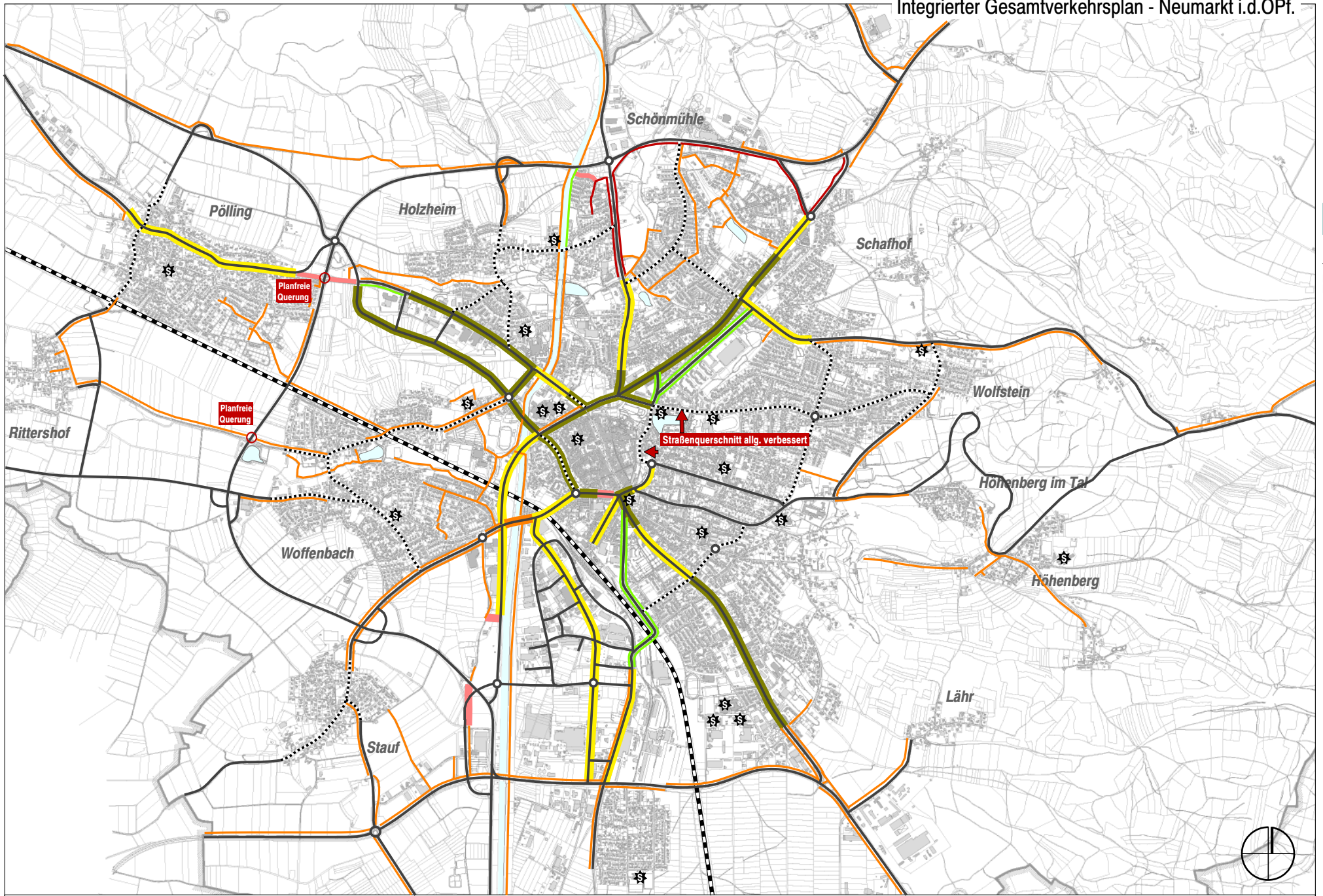


- Fußgängerzone
- niveaugleicher Straßenraum Gehwegbereich abgetrennt (Pflasterung)
- zusammenhängender Gehwegbereich in der Altstadt größtenteils > 5m Breite
- Verkehrsberuhigter Bereich
- niveaugleicher Straßenraum ohne Gehweg
- eigenständiger Fußweg

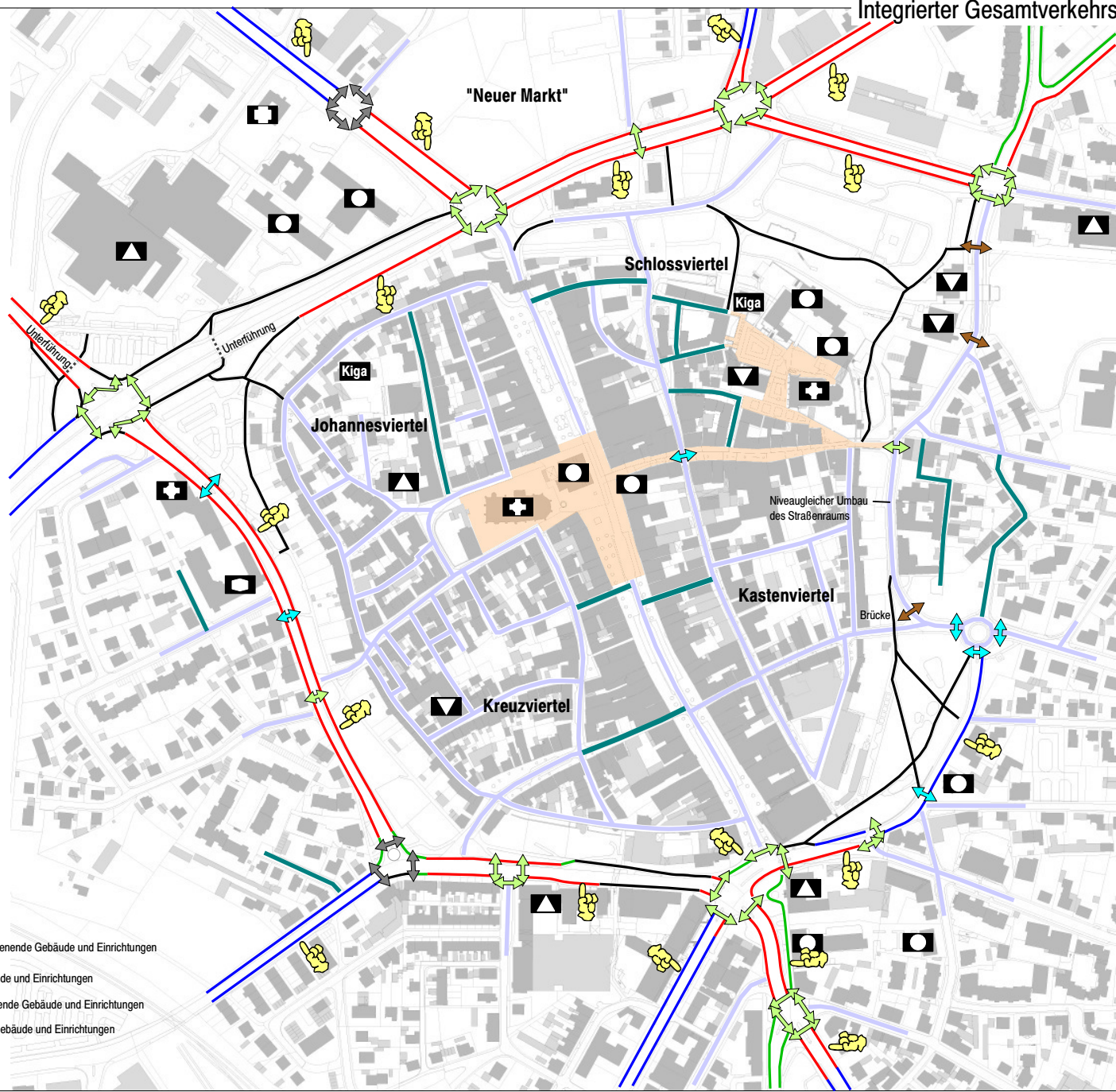
- Gehweg:**
- straßenbegleitend >2,50m Breite
 - straßenbegleitend 2,00 ... 2,50m Breite
 - straßenbegleitend 1,50 ... <2,00m Breite
 - Rot = Änderung zum Bestand

- Fußgängerquerung:**
- mit LSA
 - Zebrastreifen
 - Querungshilfe ohne LSA

Fußwegenetz Innenstadt
Planung



<ul style="list-style-type: none"> — Tempo 50 und mehr wichtige Verbindungsstraße Tempo 30 — übriges Straßennetz Tempo 30 ⚡ Schule 	<p>Bestand:</p> <ul style="list-style-type: none"> — straßenbegleitender Radweg — kombinierter Geh-/ Radweg — Radweg Zwei-Richtungsverkehr 	<p>Planung:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Radfahrstreifen — Schutzstreifen — kombinierter Geh-/ Radweg 	<p>Radverkehrsnetz Stadtgebiet Planung</p>
--	---	--	---



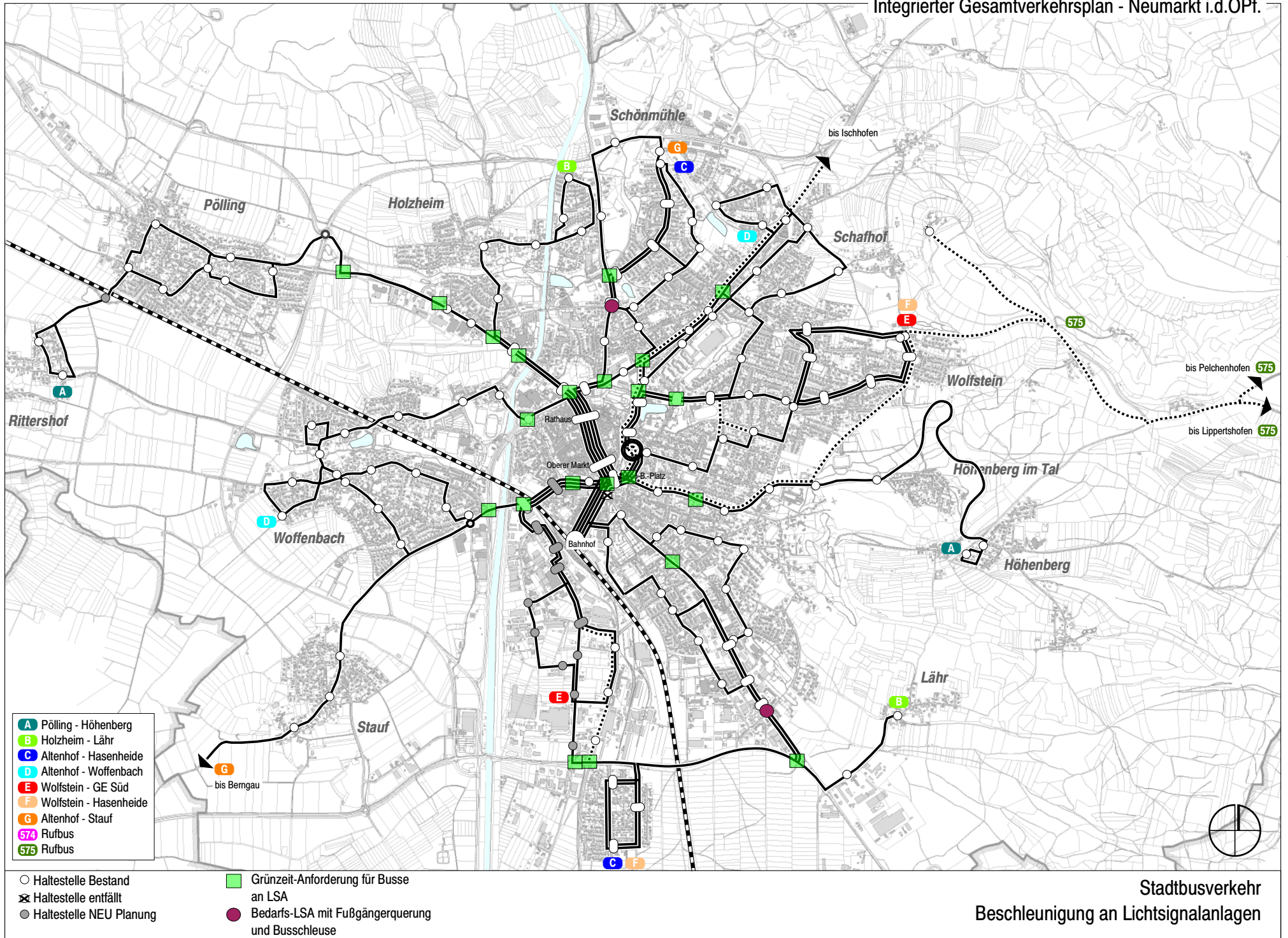
- Öffentliche Verwaltung
- Schule
- KIRCHEN und kirchlichen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen
- SOZIALEN Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen
- GESUNDHEITLICHEN Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen
- KULTURELLEN Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen
- Kindergarten

- Fußgängerzone
- Radfahrstreifen
- gemeinsame Führung mit Fußgängern
- Bevorrechtigte Querung für Radfahrer
- Radweg
- gemeinsame Führung mit Kfz-Verkehr
- Querung mit LSA
- Schutzstreifen
- Zebrastrreifen
- Querungshilfe ohne LSA
- Verkehrsberuhigter Bereich

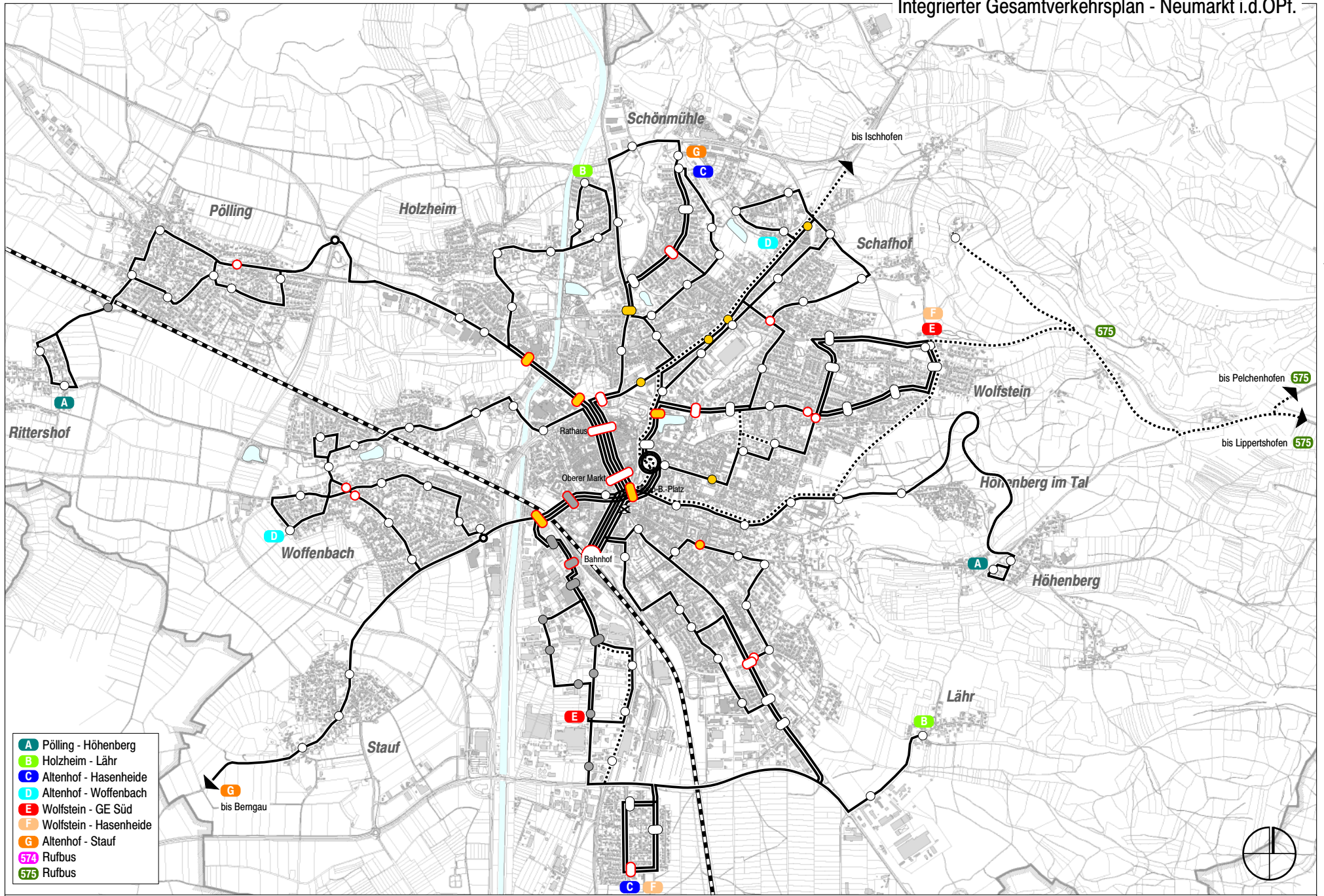
Maßgebende Änderungen gegenüber Bestand



Radverkehrsnetz Innenstadt
Planung



Stadtbusverkehr
Beschleunigung an Lichtsignalanlagen



- A Pölling - Höhenberg
- B Holzheim - Lähr
- C Altenhof - Hasenheide
- D Altenhof - Woffenbach
- E Wolfstein - GE Süd
- F Wolfstein - Hasenheide
- G Altenhof - Stauf
- 574 Rufbus
- 575 Rufbus

- Haltestelle Bestand
- ⊗ Haltestelle entfällt
- Haltestelle NEU Planung
- Umbau von Haltestellenbuchten zu Buskaps (Fahrbahnhalt)
- Ausstattung der Haltestelle mit dynamischer Fahrgastinformation

Stadtbusverkehr
Beschleunigung und Fahrgastinformation

