



mob!DENKER
MOBILITÄT NACHHALTIG PLANEN

NAHMOBILITÄTSKONZEPT

Stadt Usingen
Abschlussveranstaltung 30.01.2023

ANLASS & ZIEL

Sicherung der Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen

Verbesserung der Nahmobilitätsstrukturen

Aufbau intermodaler und vernetzter Verkehrsstrukturen

Verbesserung der Verbindung zwischen den Stadtteilen

Erhöhung der Schulwegsicherheit und Verbesserung der Erreichbarkeit der Schulen

Verbesserung der Anbindung der vorhandenen Baugebiete und Einbeziehung neuer Baugebiete

Schaffung eines nachhaltigen Mobilitäts- und Verkehrssystems (Ökologie, Ökonomie und Soziales)

DIE ZIELSETZUNG

Förderung der Nahmobilität & Inter-/ Multimodalität

Berücksichtigung der E-Mobilität

PROJEKTABLAUF

TEIL 1	Sichtung von Unterlagen	Grundlagen-ermittlung und Bestandsanalyse	Räumliche Defizitanalyse vor Ort	SWOT-Analyse		
TEIL 2.1 -2.3	Entwicklung einer Organisationsstruktur	Kommunikationsstruktur/ Öffentlichkeitsarbeit	Qualitätsstandards und Ausbauziele	Abstimmungen mit dem AG	Projektbegleitender Arbeitskreis	Bericht
TEIL 2.4	Auftaktveranstaltung	Bürgerbeteiligung mit Online-Karte	Workshops (Bürger + Stakeholder)	Abschlussveranstaltung		
TEIL 3	Umsetzungsstrategie					
TEIL 4	Maßnahmen (Projekte)	Verortung der Maßnahmen	Fördermöglichkeiten			
TEIL 5	Zeit- und Maßnahmenplan					

ZEITPLAN



DER AUFTAKT

Auftaktveranstaltung

28.04.2022



ÖFFENTLICHKEITSARBEIT



Unterstützt durch
mobILDENKER
MOBILITÄT NACHHALTIG PLANEN
gfb

Planungen für die »neue« Stadt Auftakt für Nahmobilitätskonzept: Der Mensch steht im Mittelpunkt

VON ANDREAS BURGER

Usingen. Kurz und knapp – und schon war der Startschuss für das große Usinger Nahmobilitätskonzept am Donnerstag gefallen. Aber vorzustellen galt's an dem Abend auch wenig von beauftragten Unternehmen »mobildenkens« aus Laichlingen bei Leerkauzen. Michael Bokhammer als Geschäftsführer wird das Projekt in Usingen maßgeblich begleiten, unterstützt von seinem Kollegen Mark Schwalm. Ziel des Ganzen ist es, die Stadt und ihre Stadtreile für alle Bevölkerungsgruppen im Bereich Mobilität, also Verkehr, so umzugestalten, dass Fahrzeuge mit Motor möglichst in den Hintergrund gedrängt werden. Denn über allem steht das Wohl der Bürgerinnen und Bürger.

Schließlich wird das Konzept von den Usingern erstellt, nicht von der Politik. Die bekommt am Ende des Jahres die ausgearbeiteten Vorschläge auf den Tisch, und Bürgermeister Steffen Wernard (CDU) betont bei seiner Begrüßung, dass es Ziel sei, die ersten Maßnahmen bereits in den Haushalt für das nächste Jahr einzubringen.

Zufällige Personen werden eingeladen

Dafür muss aber die Beteiligung auch seitens der Bürger kommen. Mit rund 50 Besuchern am Donnerstag war gerade so okay, angesichts der Konkurrenz des Eintracht-Spiels im Hallenstadion der



Im großen Saal der CMS beteiligten sich rund 50 Bürger am Auftakt des Nahmobilitätskonzepts. An Schauffalteln können schon erste Probleme im Bereich Verkehr genannt werden.

Europa League. Für die zwei nun anstehenden Workshops aber werden nicht allgemeine Einladungen versandt, denn das Unternehmen möchte nicht, dass sich wieder die eintrübnigen, die sich ohnehin schon engagieren. Gezielt wird nämlich per Zufallsprinzip eine Auswahl Usinger eingeladen, die sie durch hoffentlich auch in die Projekte mit Ideen und Vorschlägen einbringen.

Zudem gibt's Ortstermine. Bokhammer unterstreicht auch sehr deutlich, dass es nicht um Wünsche mit wenig Realitätsfaktor geht – eine Magnetstreckweibahn wird es also nicht geben, denn finanziell sollen die Projekte machbar sein. Und da gibt es viele Anlässe – etwa Sichtachsen oder Sackgassen für Radler öffnen, Gehwege abensien und Verbindungen schaffen. Das

Unternehmen machte deutlich, dass der Schwerpunkt des Konzepts auf dem nicht motorisierten Verkehr liegen soll – also keine Verbrennungsmotoren, E-Bikes, E-Scooter, Pulkogänger, ÖPNV und natürlich Fußwege sind es, die ins Rampenlicht kommen sollen – immer mit dem Hintergrund, als Verkehrsmittel miteinander zu vernetzen. Denn wer am Bahnhof steht, muss auch in gewandte ans Ziel kommen – mit Leihgeräten oder mit eigenem Gefährt.

Das im Konzept noch keine Umgehungsstraße eingezeichnet ist, dürfte ein Manko sein, kann aber nachgeholt werden. Im ersten Schritt wird der Bürger nun online seine Vorschläge und seine Kritik einreichen. Hier sind alle Bürger gefragt. Dann folgen Workshops und Ortstermine, Diskussionen und die Sortierung der Ideen. Auch eine Umfrage ist geplant, um am Ende alle Ideen in eine Machbarkeitsstruktur zu verteilten, eine Art Zeitplan zu erstellen, der die Stadtkasse nicht überfordert, ehe das Konzept Ende des Jahres präsentiert wird.

INFO

Nicht alle Ideen sind neu

Noch am Auftakt-Abend zur Nahmobilität war es die Usinger Grünen-Sprecherin Ellen Erwin, die nicht ganz ohne Lächeln darauf verwies, dass vieles von dem, was am Abend angesprochen worden war, längst hätte Realität sein können – wäre die Politik dem einen oder anderen Antrag der Grünen schon vor Jahren gefolgt.

2016 etwa ging's um eine Radwegverbindung von der Naheimer Straße zur B 275. Sogar eine Verbindung im Klärgarten gab es hin zum Wohngebiet Schlierchenbach (B 456) war mit im Vorschlag. Oder eine Info-fel »Radwege in der Stadt Usingen«, »Erste Hilfe« für Menschen, Verlesener und der Fahrrad sowie »Sahenswürdigkeiten, Restaurants und mehr...

2019 wollten die Grünen für die Bushaltestelle in der Bahnhofstraße ein Wartehäuschen mit Sitzbank, die Aufwertung von bestehenden Fußwegeverbindungen und fußgängerfreundlichen Ausbau der Bahnhofstraße zwischen Bahnhof und Innenstadt-Care, attraktive Fahrradständeranlagen am Bahnhof für Bike & Ride, eine Direktverbindung zwischen Schlierchenbach II und dem Bahnhof, den Ausbau der R6 als Haupttrasse, die vollständige Einbindung vom Bahnhof zum Schulzentrum über »An der Riedwiese« und dem »Stöckhmer Weg« mit barrierefreien Änderungen mit Schutzstreifen und Tempo 30.

2018 dann wurde der Antrag »Sichere Schüleradroueten in Usingen« mit klaren Vorschlägen, wo nachgebessert werden müsste. Weitere Anträge, auch zum aktuellen Haushalt wie Erdlin betonen, fanden auch keinen Niederschlag.

Workshops und Ortstermine

Klar spielt die Usinger Topographie eine Rolle, denn nicht jeder wird mit dem Rad nach Michelbach fahren können. Zudem haben Frauen, Mäuser, Kinder und Jugendliche verschiedene Interessen – auch dies soll einfließen. Und das Auto bleibt nicht außen vor, sucht aber als Beförderungsmittel nicht oben an.

Nahmobilität bedeutet, Usingen und seine Stadtreile besser zu vernetzen. Immer mit Blick auf Handel und Gewerbe, Aufrechterhaltung der Lebensqualität, Sicherheit, Gesundheit, Naturvergnügen, auch zum aktuellen Haushalt, was Erwin betont, fanden auch keinen Niederschlag.



NAHMOBILITÄTSKONZEPT

Diskutieren Sie mit uns über die zukünftige Mobilität in Usingen!

AUFTAKTVERANSTALTUNG

DATUM	Donnerstag 28.04.2022
UHRZEIT	18:00 Uhr
ORT	Christian-Wirth-Schule Christian-Wirth-Saal
DAUER	ca. 75 Minuten



ONLINE-KARTE

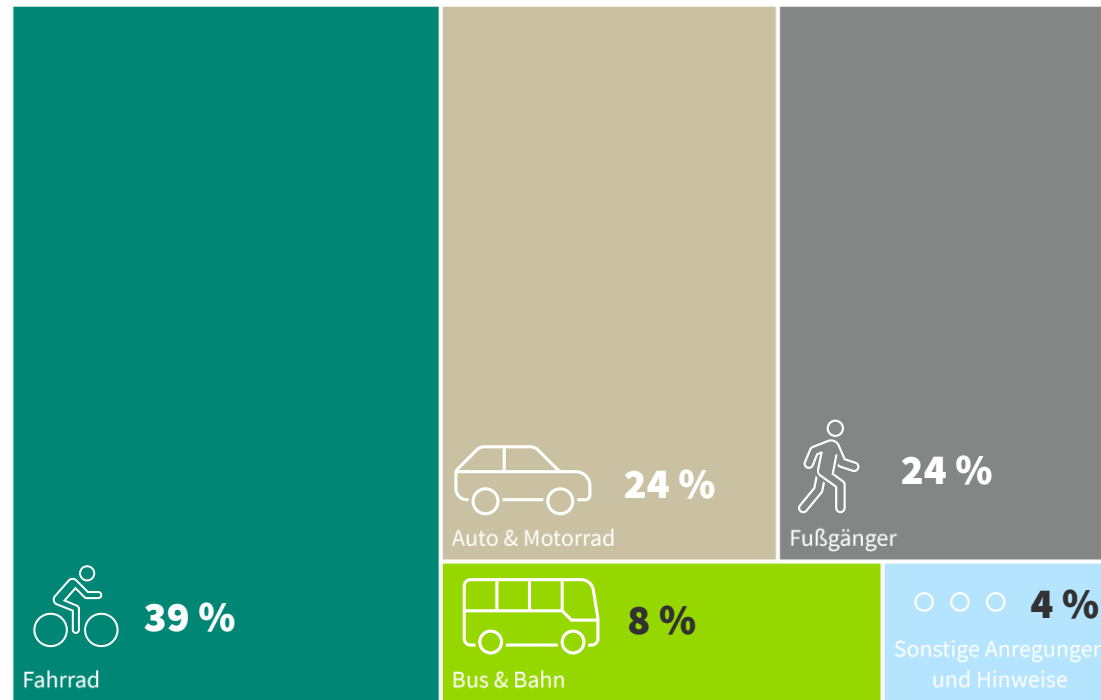
Wo liegen die Stärken und Schwächen im Verkehrssystem in Usingen? Sagen Sie uns Ihre Meinung!

TEILNAHME BIS ZUM 12.06.2022 MÖGLICH
WWW.DENKMobil.DE/USINGEN



BESTANDS- ANALYSE

Anmerkungen der Teilnehmenden nach Kategorien



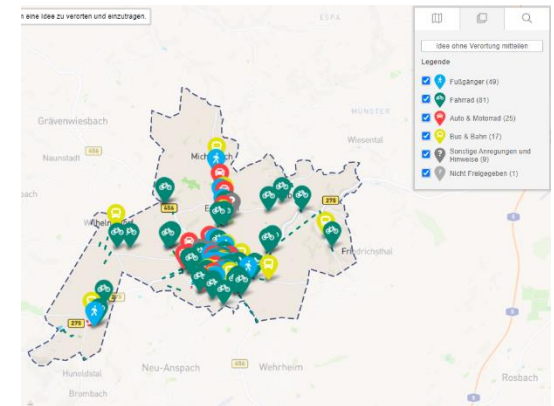
234



864

BETEILIGUNG MIT ONLINE-KARTE

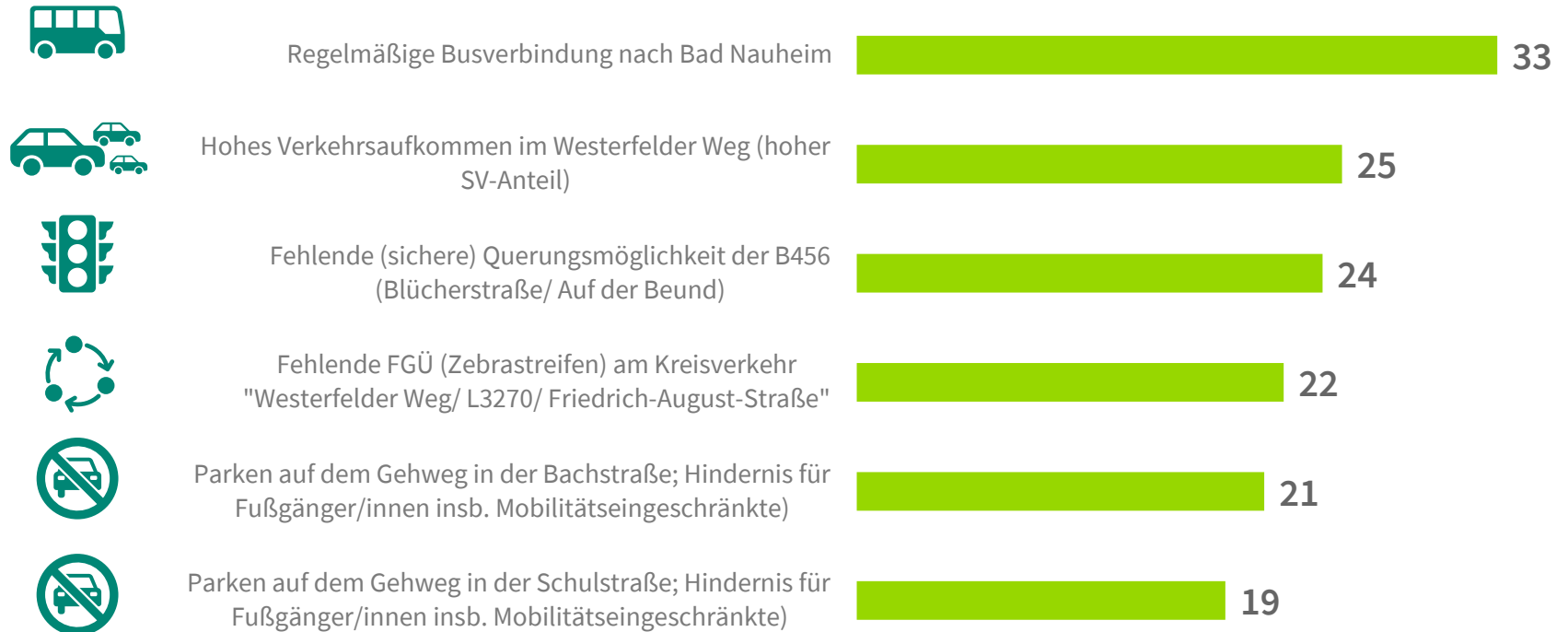
Hinweise, Ideen, Wünsche zur Mobilität in Usingen

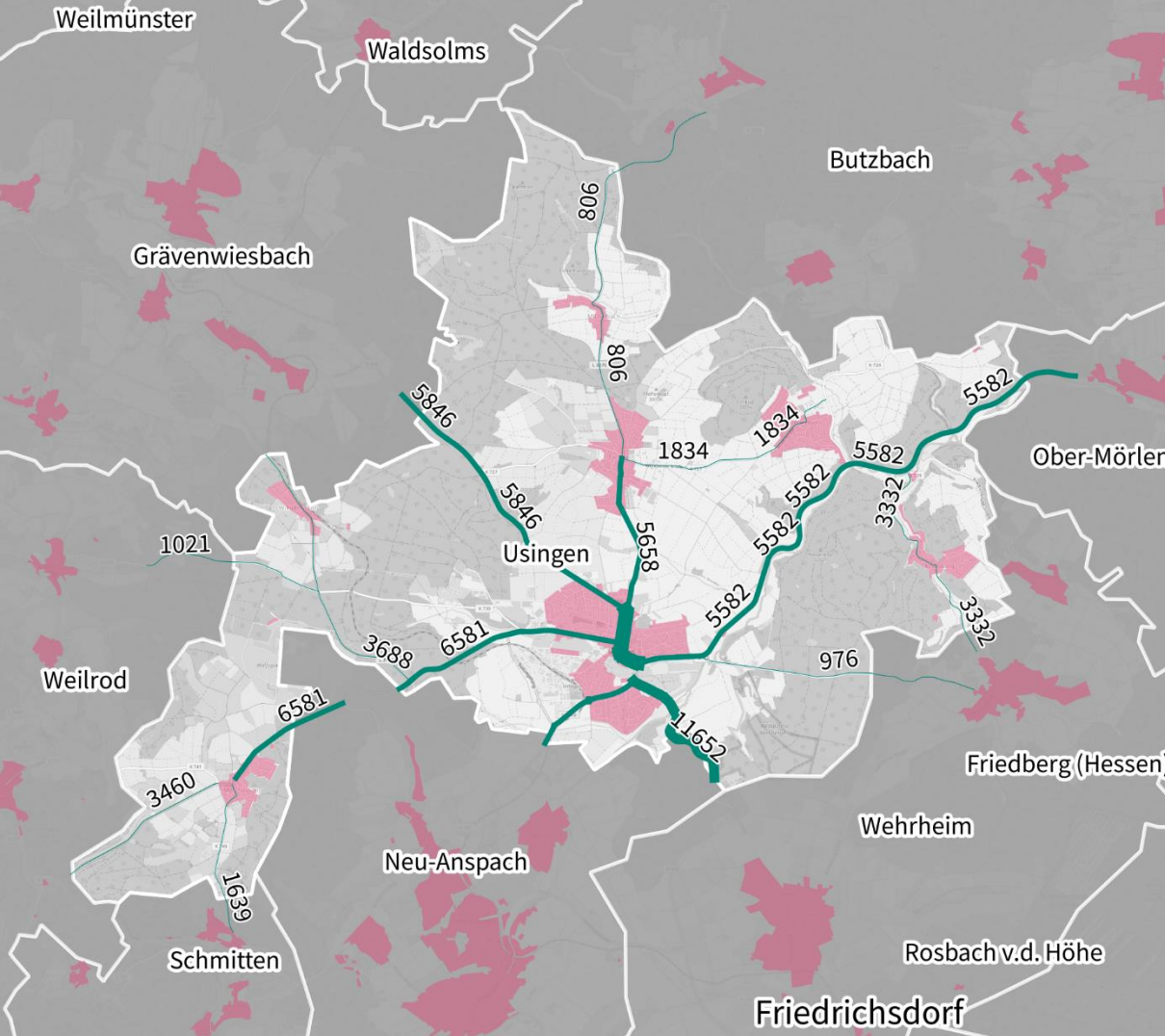


ONLINE-KARTE ZUR BETEILIGUNG

Ergebnisse der Online-Beteiligung

(mind. 19 Nennungen)



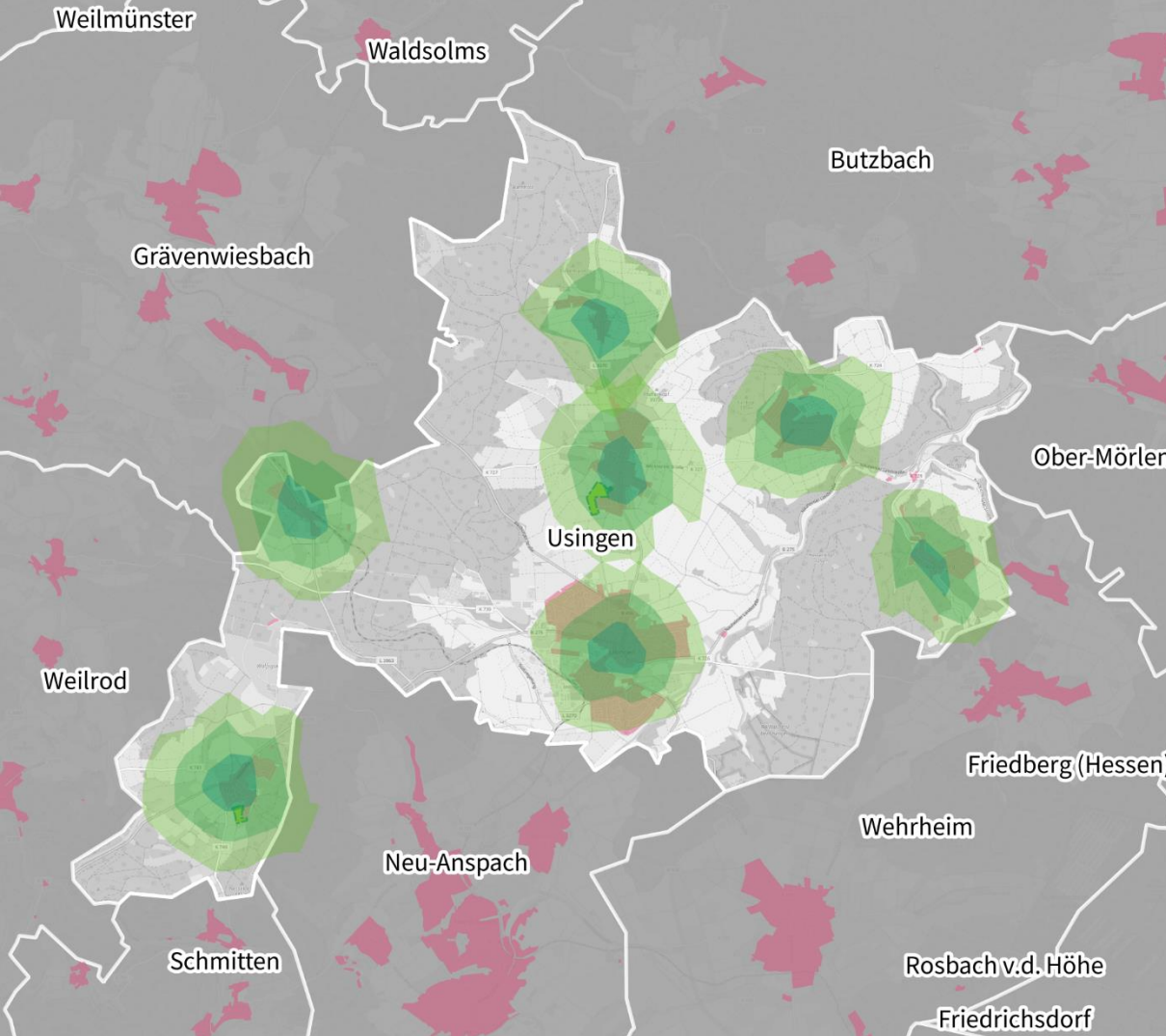


VERKEHRS- NETZ



Verkehrsmengen im klassifizierten Verkehrsnetz

- Höchste Belastungen in Usinger Innenstadt
 - B 456 | bis zu 19.000 Kfz/d
 - L 3270 | 8.201 Kfz/d
- Leistungsfähigkeit?
- Trennwirkungen
- Schadstoff- und Lärmemissionen



FUßVERKEHR



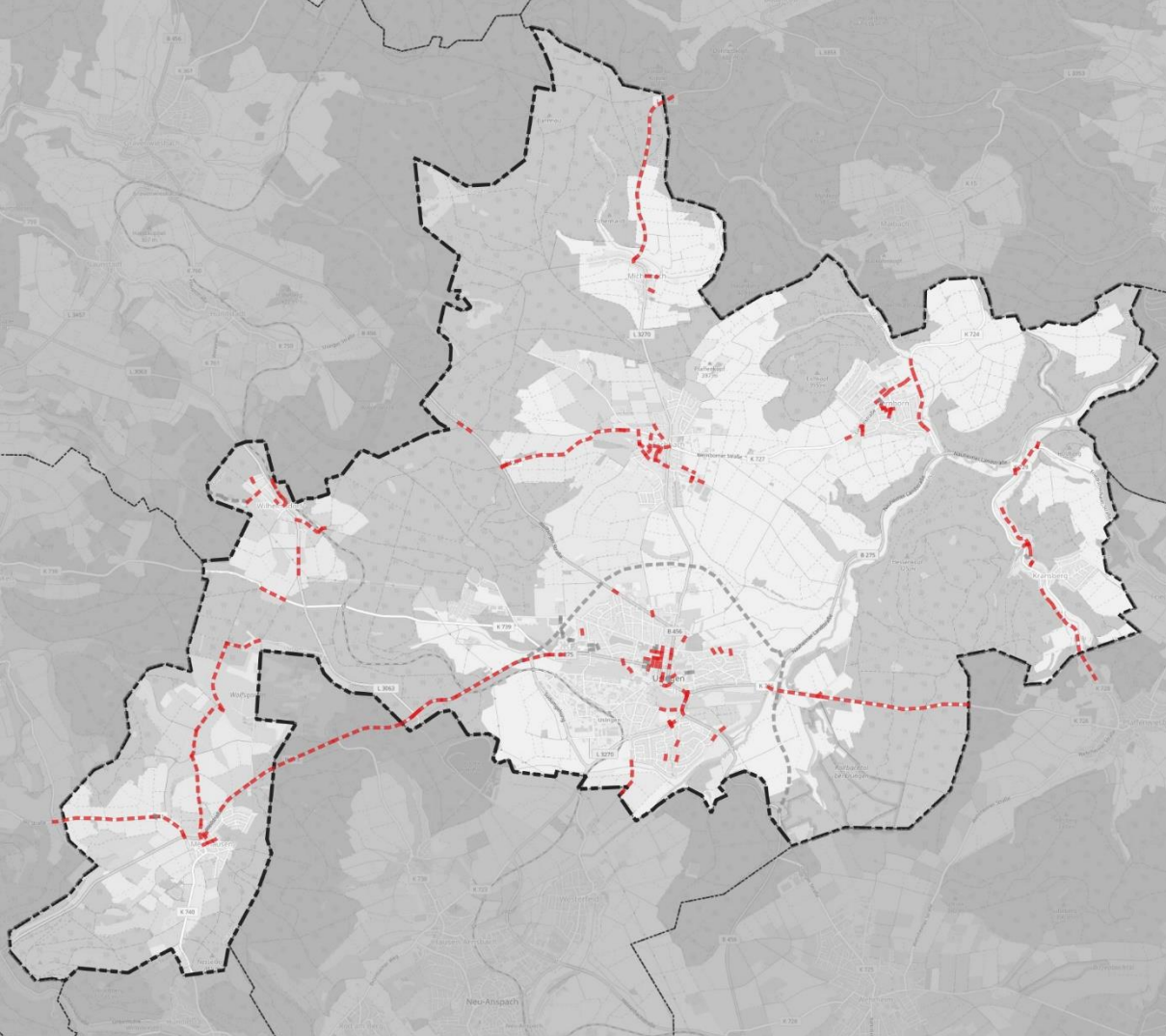
Erreichbarkeit der Stadtteilzentren

Erreichbarkeit des Stadtteils im Fußverkehr in bis zu

- 5 Minuten
- 10 Minuten
- 15 Minuten

Flächennutzung

- Gewerbe: Büros, Businesspark
- Gewerbe: Gewerbegebiet
- Wohngebiet
- Neubaugebiete

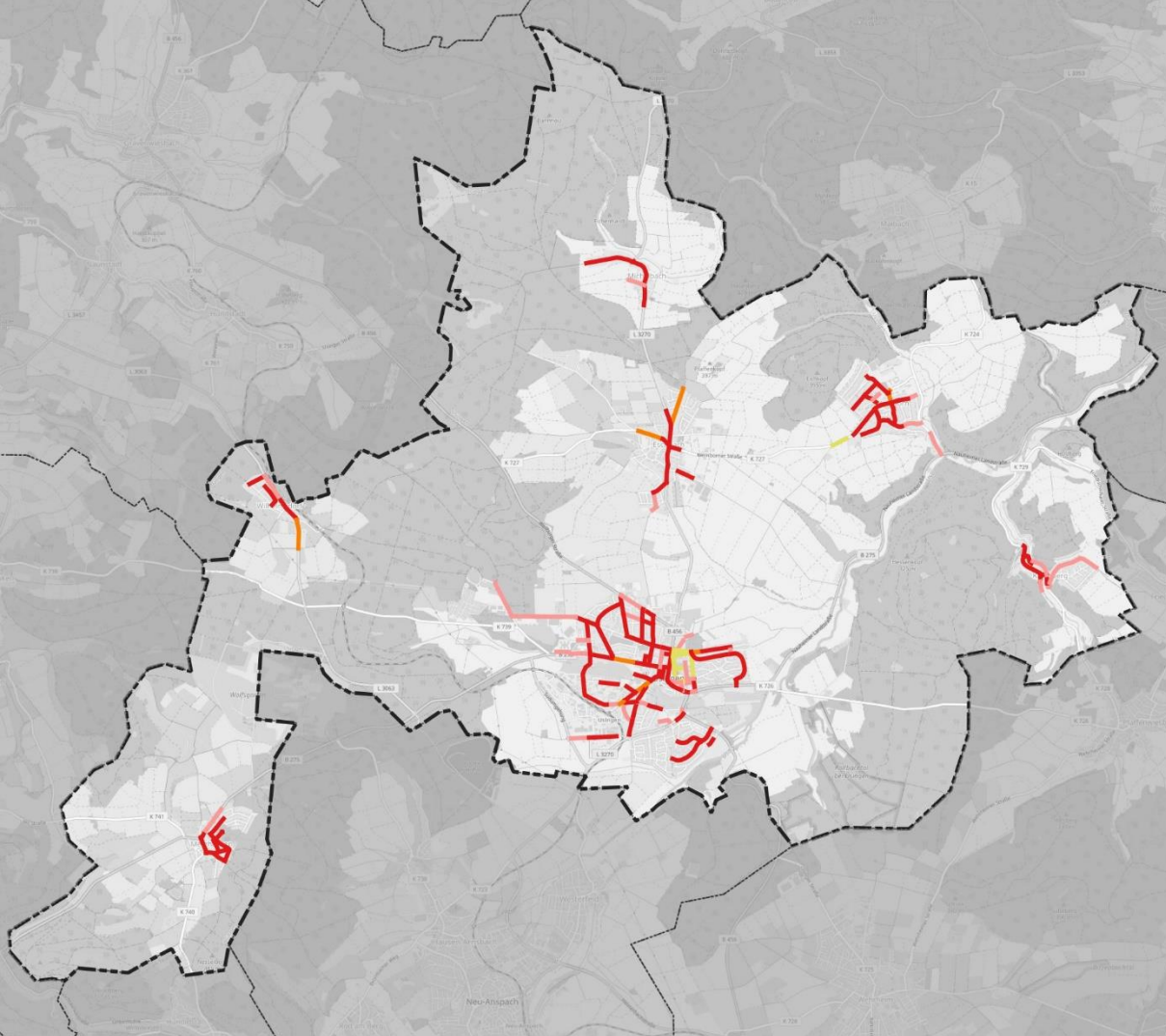


FUßVERKEHR



Netzlücken Fußverkehr





- Kein Gehweg vorhanden
- Kein Weg vorhanden



FUßVERKEHR



Gehwegbreiten

-  Gehweg beidseitig unter 2,5m
-  Gehweg beidseitig; einseitig unter 2,5 m und einseitig über 2,5 m
-  Einseitiger Gehweg unter 2,5 m
-  Einseitiger Gehweg über 2,5 m



FUßVERKEHR



Innenstadt

Dimensionierung

- Gehweg beidseitig unter 2,5m
- Gehweg beidseitig; einseitig unter 2,5 m und einseitig über 2,5 m
- Einseitiger Gehweg unter 2,5 m
- Einseitiger Gehweg über 2,5 m
- Gehweg beidseitig über 2,5m
- Kein Gehweg vorhanden und Tempo >10



Sehr schmale Gehwege (Umfeld eines Friedhofes)



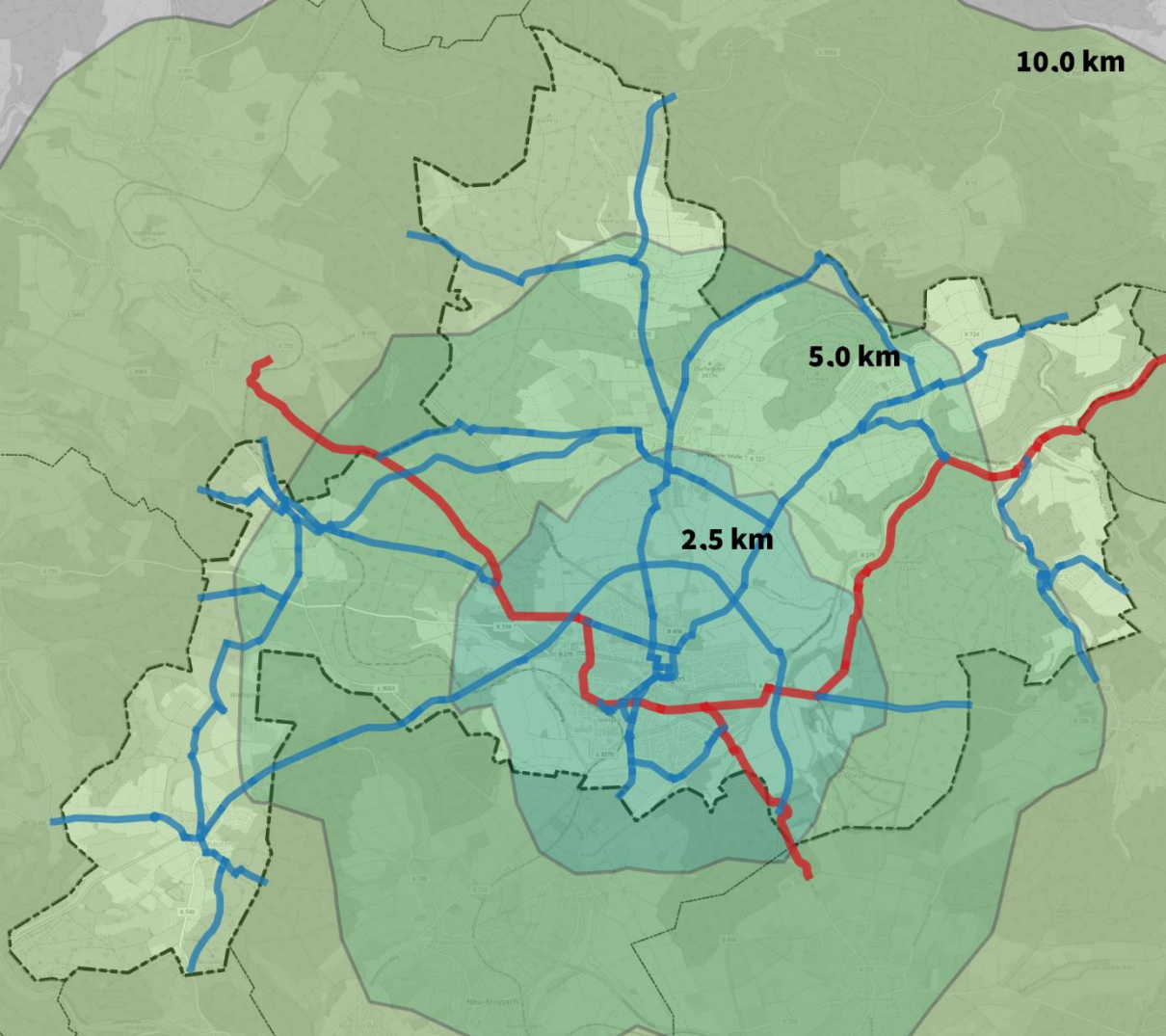
Hindernisse auf dem Gehweg



Fehlender Gehweg (Netzlücke)



Fehlende Querungsstelle



RADVERKEHR



Erreichbarkeit Usingen-Innenstadt

Radverkehrsnetze

Landesnetz Hessen

— Überregionale Verbindung (Kat. I)

Radverkehrsnetz Hochtaunuskreis

— Nähräumliche Verbindung (Kat. II)

- - Alternative Verbindung (Kat. II)

Erreichbarkeit in bis zu

2,5 km

5,0 km

10,0 km



RADVERKEHR



Ungesicherte und untergeordnete Führungsform im Radverkehr

- **Beidseitig ungesichert**
- **Einseitig ungesichert**
- **Gehweg (Radverkehr) frei**
- xxxx **Radverkehr verboten**
- xxxx **Radverkehr in eine Richtung verboten**
- **Kein Weg vorhanden**



FAHRRAD-ABSTELLANLAGEN



Fehlender Witterungsschutz (Langzeitparker)



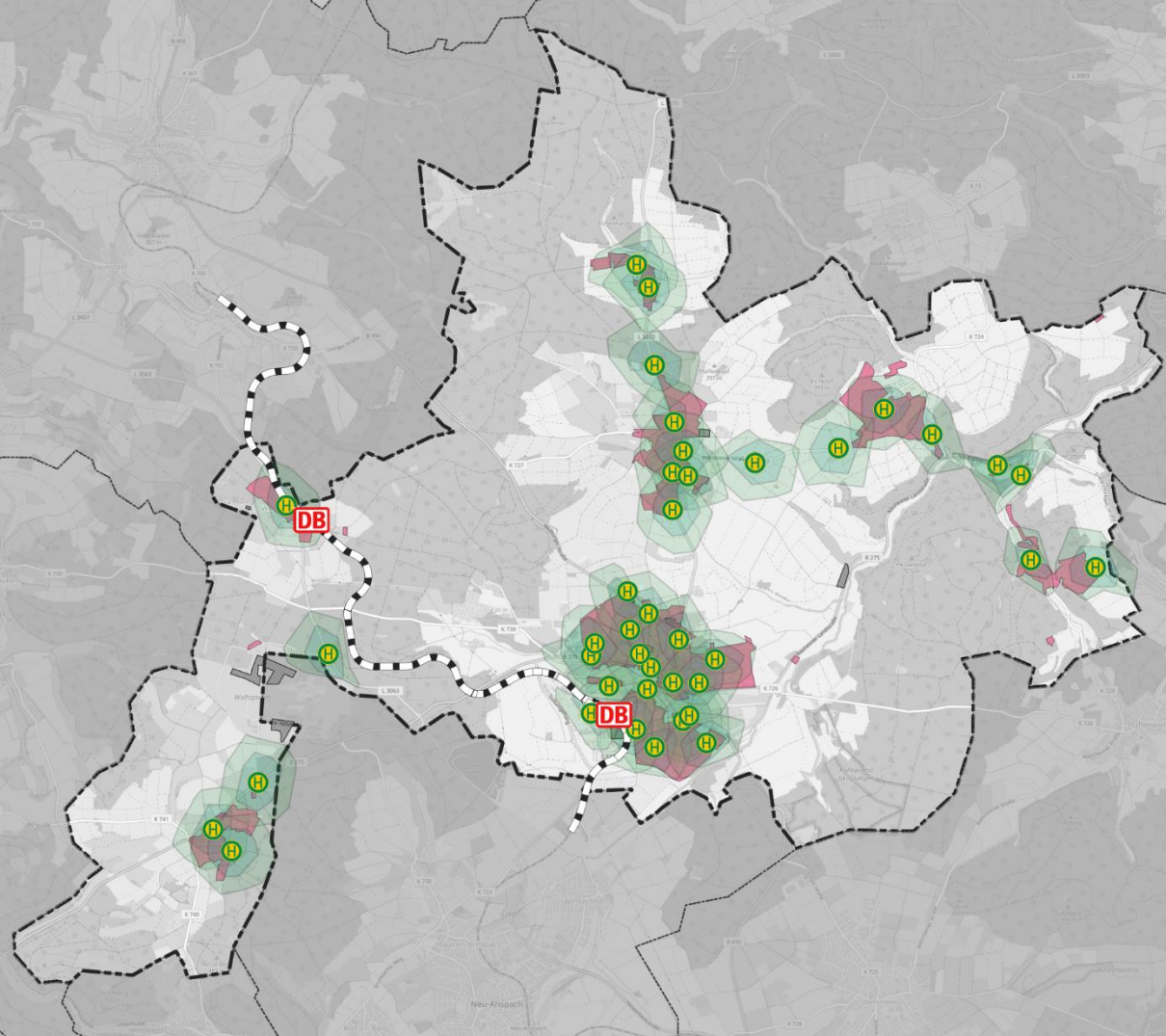
Bahnhof Usingen



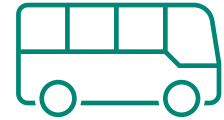
Unzureichender Witterungsschutz



Unterhalt und Pflege



ÖPNV



Einzugsgebiete der Haltestellen

Einzugsgebiete der Haltestellen (Nahverkehrsplan HTK 2013 - 2017)

- 300 m
- 500 m

Infrastruktur

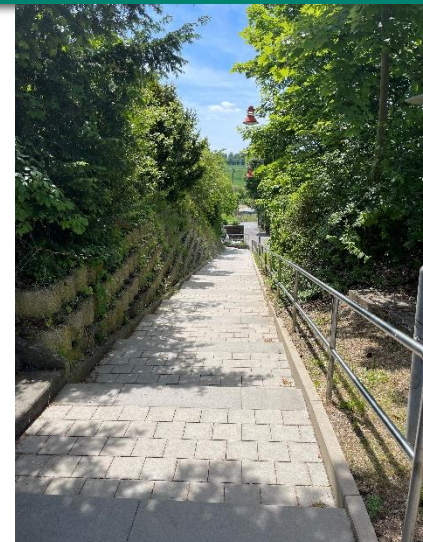
- Eisenbahnstrecke
- Bahnhofhaltepunkt/ Bahnhof
- Bushaltestelle

Flächennutzung

- Gewerbe-/ Industriegebiet
- Wohngebiet



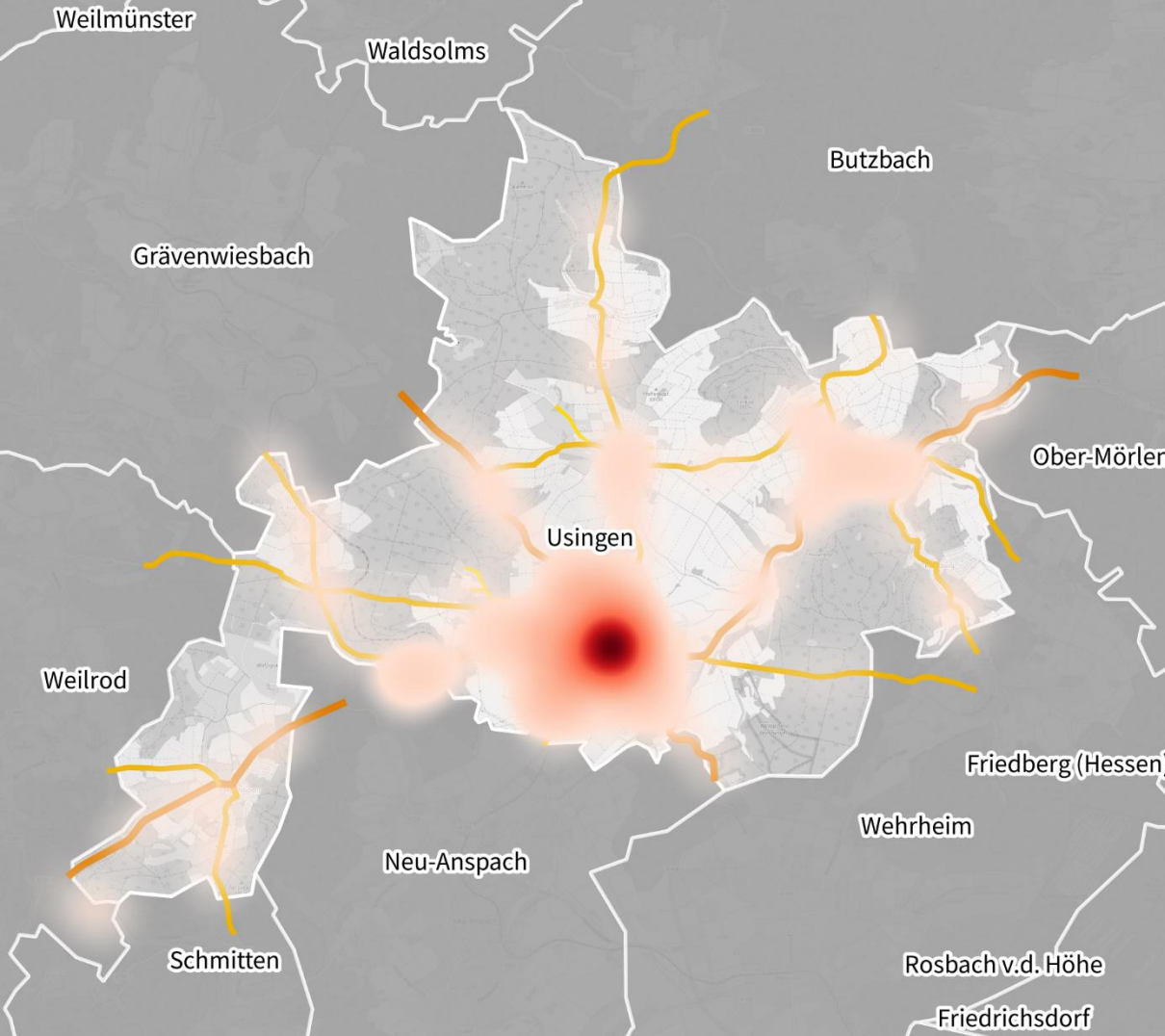
Fehlende Barrierefreiheit



Fehlender Witterungsschutz



Fehlende Beleuchtung

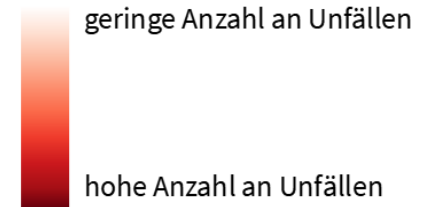


ANALYSE VON VERKEHRS-UNFÄLLEN



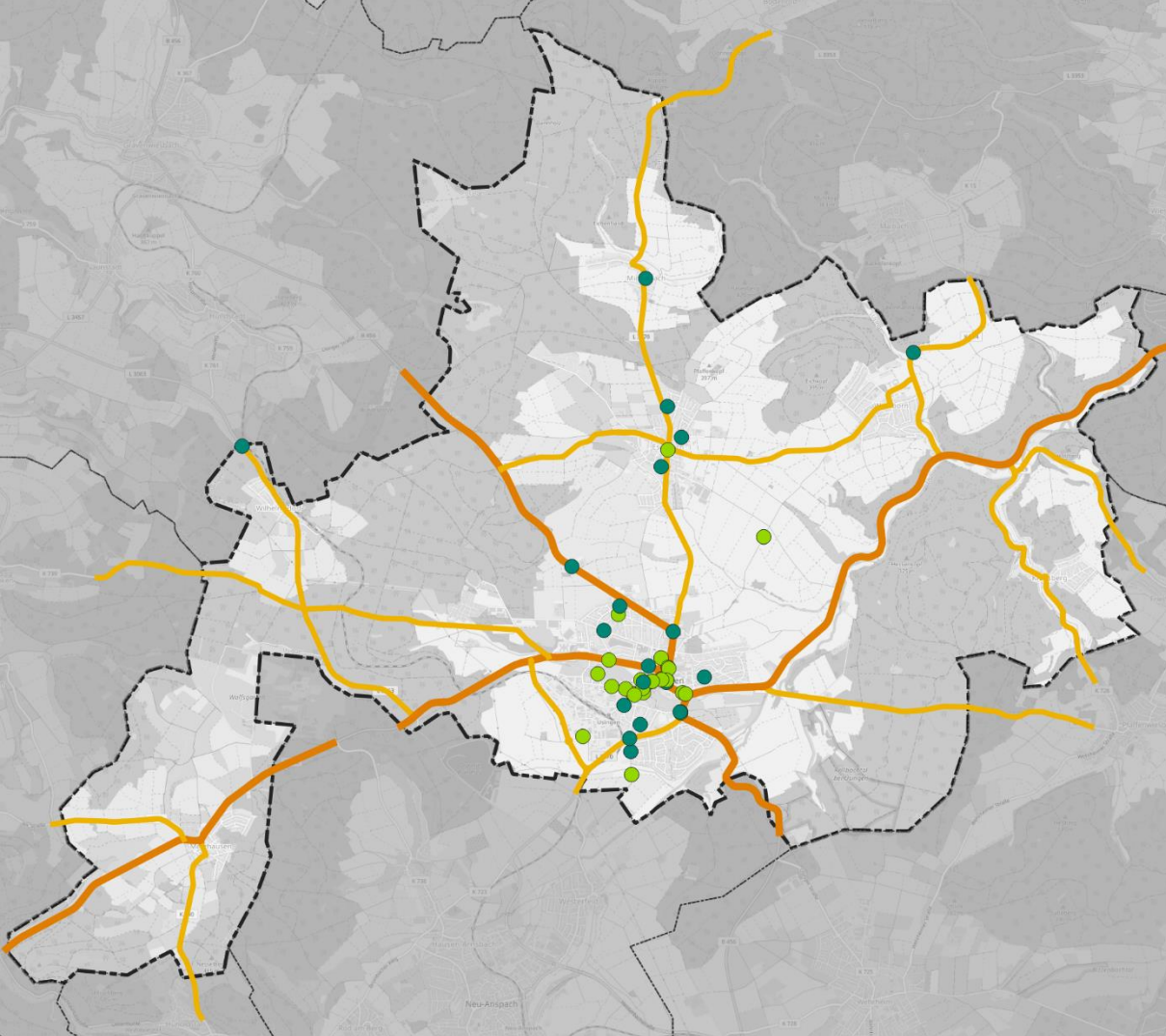
Legende

Häufungen von Unfällen



Klassifiziertes Straßennetz

- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße



ANALYSE VON VERKEHRS-UNFÄLLEN



Unfälle mit Beteiligung von Fußgängern und Radfahrenden

Legende

Beteiligung von

- Fußgänger
- Radfahrer

Klassifiziertes Straßennetz

- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße



Sichtbeziehungen



Fehlende Fuß- und Radverkehrsanlagen

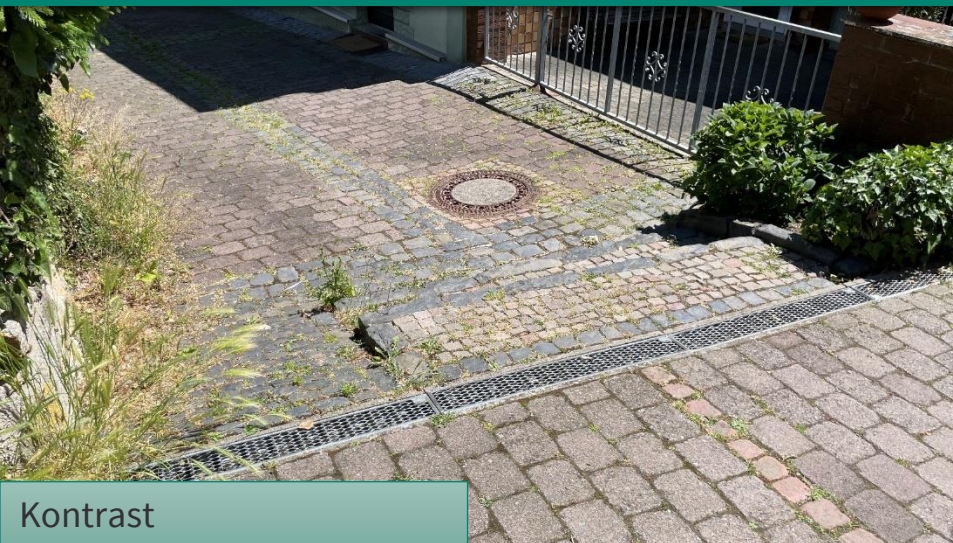


Sichtbeziehungen (Kinderperspektive)



Schmale Gehwege im Schulumfeld

BARRIEREFREIHEIT



Kontrast



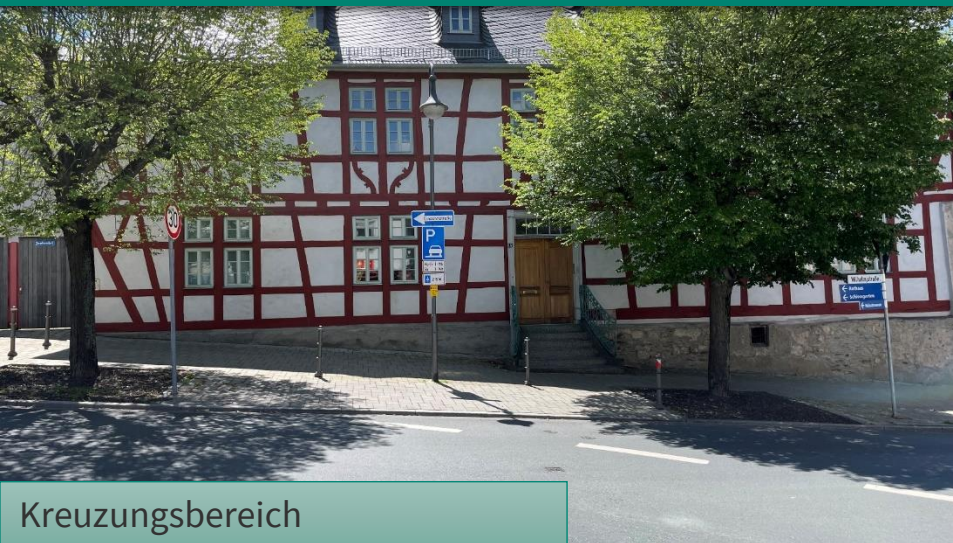
Kontrast/ Taktile Leitelemente



Dimensionierung/ Querung



Hindernisse



Kreuzungsbereich



Gehweg



Umfeld einer Kindertagesstätte



Gehweg



ARBEITSKREIS

02.06.2022

17 Teilnehmer/innen

Stadtverwaltung Usingen,
Hochtaunuskreis, Politik,
Polizei, Verkehrsverbund,
Seniorenbeirat, Jugendpflege,
ADFC und Caritas

Berufsverkehr
B275 / B18

Verkehrsmenge

Verkehrsvolumen
allg. Verkehrsverhältnis

Verfügbares Verkehrsraum
keine Platzverhältnisse

Fehlende Flexibilität der "Bus-Routen"

parkende Autos im Gehweg!

schmale Bürgersteige

fehlerhafte Ausweisung
→ Infotafel auf der Straße

Busse zu groß!
- sind nicht bedarfsgerecht!

parkende Autos auf Gehwegen

Fahrradwege/Hauptverkehrswege

Kein Stadt mit großen Entfernungen
→ Einway / Auto erforderlich

Neue Straßen Rad / SoSe, ist fast Fahrrad nutzbar

keine Hauptstraße?

keine Hauptstraße für den Radverkehr

Hohes "Querschnittsprofil" der Verkehrswege in der Innenstadt

Autovekehr in der Innenstadt

kein innerstädtischer Verkehr (E-Bus)

Fußwege werden oft als Parkfläche genutzt

Verkehrssicherheit für Fußgänger (Angenehm)

Radverkehr für weniger ist der beste für und Wohlbefinden und Qualität der Lebensqualität

hohe Verkehrsmenge durch 2 Bundesstraßen

Schulbeginn / -schluss (Stresssituation)

Zentrale Fußwege (Bedienung, Anfahrzeit)

Radverkehrs-Lösung im Kernbereich

keine behinderten-gerechten Verbindungen

innerstädtischer Radverkehr

Aktivität der Bevölkerung → Bewegung

Anbindung Stadtteil

Sicherheit
Trennung (mit nur 2 Spuren)

weitere Wege (Stadtteil)

Keine / kaum Aufenthaltsqualität

fehlende barrierefreier Übergang Alter / Junger
• Barrierefrei

fehlende asphaltierte Verbindung zwischen Bürgersteig / Ort (Coblenz)

öffentlicher Nahverkehr

Nachverkehr in der Abendstunde

Lücken im Radwegenetz

Nachmobilität in Innenstadt unattraktiv

Beschäftigung der Cyklopedagogen / Trainer für den Radverkehr

Innenstadtradwege fehlen

kein Raum für innerstädtischen Radverkehr

ARBEITSKREIS

Probleme & Herausforderungen

1. Hohes Verkehrsaufkommen durch zwei Bundesstraßen (13)
2. Kein Raum für innerstädtischen Radverkehr (7)
3. Fehlende Radwege → Gefahr auf der Straße (5)
4. Umgehungsstraße (5)

Fußverkehr

- Sicherheit
 - mehr breite Fußwege ohne parkende Autos
- glückl. ohne Straßenschlucht
 - Aufenthaltsqualität
 - breite Bürgersteige
 - Widenschicht
- Aufglocke Innenschicht
 - ausgebaute Wege
- hoher Fußverkehrsanteil
 - Förderung fußläufiger Grundzüge
- Mehr Barrierefreiheit
 - verkehrsberuhigter Stadtkern
 - lange Längs
 - mehr Sicherheit
 - mehr Platz
- Sichere freie Fußwege
 - Bauliche Querungsmitteln (Sicherheit)
- Abbau von Barrieren
 - Sicherheit durch mehr in pass. beleuchtete Wege
- Verbreiterung/ Erneuerung Gehwege wo nötig

Radverkehr

- Radwege Netz
 - generell deutlich höherer Stellenwert
- stärkerer Radverkehr
 - Trennung von Kfz-Verkehr
- ausreichende Radwegbreite
 - Verknüpfung Lücken schließen
- Umgelungstafel mit Radweg
 - Radwege
- Überstump mit Radwege-Sicherheit
 - Sicht, durch Radwege
- gelbes Schilder innerstädtische Radwege
 - Sichere Radwege
- gut ausgebaute Radwege parallel/gerad von Luftverkehr
 - Innenstadtradwege kennzeichnen bzw. ausweisen

ARBEITSKREIS

Ziele für die Nahmobilität

- Innenstadtradwege kennzeichnen/ ausweisen (6)
- Innerstädt. Busverbindungen (30' Takt) (5)
- Generell deutlich höherer Stellenwert (4)
- Mehr und breitere Fußwege (ohne parkende Kfz) (4)
- Trennung Kfz- & Radverkehr (4)
- Verkehrsberuhigter Stadtkern (4)

ZIELKONZEPT

Sicherung der Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen

Verbesserung der Nahmobilitätsstrukturen

Aufbau intermodaler und vernetzter Verkehrsstrukturen

Verbesserung der Verbindung zwischen den Stadtteilen

Erhöhung der Schulwegsicherheit und Verbesserung der Erreichbarkeit der Schulen

Verbesserung der Anbindung der vorhandenen Baugebiete und Einbeziehung neuer Baugebiete

Schaffung eines nachhaltigen Mobilitäts- und Verkehrssystems (Ökologie, Ökonomie und Soziales)

ZIELKONZEPT

Grundlage: Definierte Leitziele (links)

→ Förderung von Nahmobilität/
nachhaltiger Mobilität

ZIELKONZEPT

Leitbild	Ein starker Umweltverbund für nachhaltige Mobilität in Usingen			
Oberziele	Einkaufswege/ Erledigungen werden v.a. zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt	Wege über kurze Distanzen werden überwiegend zu Fuß/ mit dem Rad zurückgelegt	Wege über mittlere Distanzen werden überwiegend mit dem ÖV zurückgelegt	Geringer Pkw-Bestand unter den Bewohnerinnen und Bewohner
Unterziele	Gute Erreichbarkeit von Einrichtungen des täglichen Bedarfs (z.B. im Umkreis von ca. 500 m)	Erhöhung des Fußverkehrsanteils auf kurzen Wegen	Attraktives Linien- und Fahrtenangebot im Innenstadtverkehr	Geringe Abhängigkeit von einem eigenen PKW durch Sharing-Angebote
	Anbindung von Nahversorgungseinrichtungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln	Dichtes, direktes und barrierefreies Fußwegenetz	Attraktive und verständliche Tarife	Schaffung einer Wahlfreiheit hinsichtlich des Verkehrsmittels
	Komfortable & verkehrssichere Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur (v.a. im Schulumfeld/ auf Schulwegen)		Barrierefreies Verkehrssystem (Infrastruktur + Fahrzeuge)	Erhöhung der Anzahl an intermodalen Wegen (nachhaltige Mobilität) → u.a. „letzte Meile“
Indikatoren	Nahversorgung im Umkreis von 500 m (Radius)	Anteil des Fußverkehrs auf kurzen Distanzen	Anzahl an Fahrgästen (im innerstädtischen Verkehr)	Anzahl an Stationen (Netzabdeckung, Erreichbarkeit), Anzahl an Fahrzeugen + Verfügbarkeit
	Anteil des Fuß- und Radverkehrs bei alltäglichen Wegen (Einkaufen, Erledigungen)	Anzahl und Schwere der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Fußgängern und Radfahrern	Akzeptanz und Zufriedenheit mit den Tarifen im ÖPNV/ mit dem ÖPNV im Allgemeinen	Anzahl an Nutzern von Sharing-Angeboten Anzahl der Leihvorgänge etc.
			Anzahl barrierefreier Haltestellen und Fahrzeuge	
			Ausstattung der Fahrzeuge; Zufriedenheit der Fahrgäste	

ZIELKONZEPT

Leitbild	Ein starker Umweltverbund für nachhaltige Mobilität in Usingen			
Oberziele	Geringe negative Auswirkungen durch den Kfz-Verkehr		Hohe Aufenthalts- und Lebensqualität	
Unterziele	Bündelung des Kfz-Verkehrs auf Hauptverkehrsstraßen	Notwendige Kfz-Fahrten werden mit Elektrofahrzeugen zurückgelegt	Belebte und sichere öffentliche Räume (Frequentierung)	Begrünung des Straßenraums zur Verbesserung des Mikroklimas
	Geringe Differenzgeschwindigkeiten zwischen Verkehrsarten → Verkehrssicherheit	Möglichst geringe Flächeninanspruchnahme durch den ruhenden Kfz-Verkehr	Platz schaffen für Aufenthalt & Spielen	
	Hohe Verkehrssicherheit (v.a. im Fuß- und Radverkehr)		Schaffung von Sitzmöglichkeiten und Flächen für Außengastronomie	
Indikatoren	Verkehrsaufkommen im untergeordneten Verkehrsnetz (Kfz/d)	Anteil an Elektrofahrzeugen	Anzahl an Personen im öffentlichen Straßenraum (Passanten)	Temperaturen im öffentlichen Straßenraum
	Geschwindigkeitsniveau; Anteil Tempo 20/30 Zonen/ Strecken bzw. VBB	Anzahl an öffentlichen Parkständen im Straßenraum	Aufenthalts-/ Verweildauer im öffentlichen Raum	
	Anzahl und Schwere von Verkehrsunfällen mit Fußgängern und Radfahrenden		Zufriedenheit/ Akzeptanz (qualitative Erhebung)	

MAßNAHMEN- KONZEPT



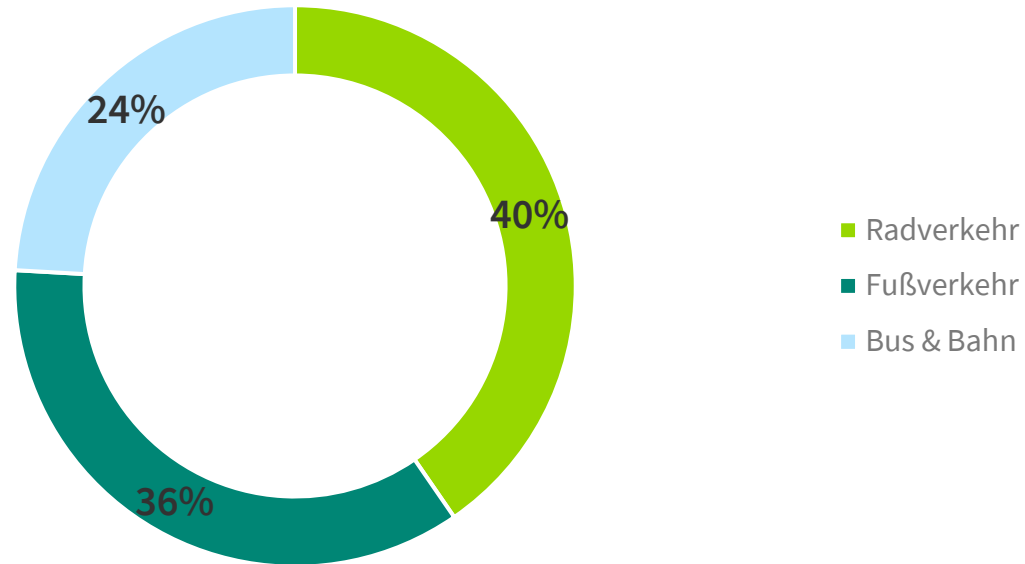
BÜRGER- WORKSHOP

16.07.2022

49 Bürgerinnen und Bürger der
Stadt Usingen

BÜRGERWORKSHOP

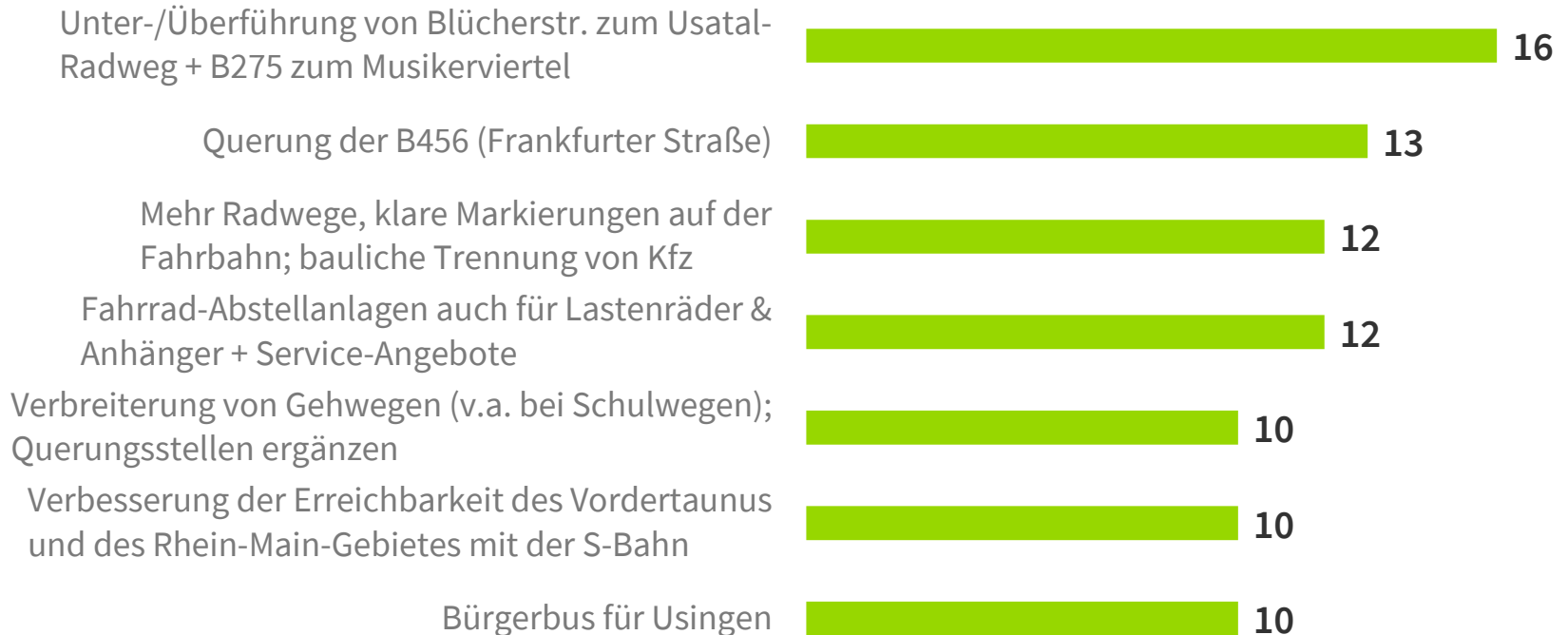
Welche Maßnahmen sollte das Nahmobilitätskonzept enthalten?



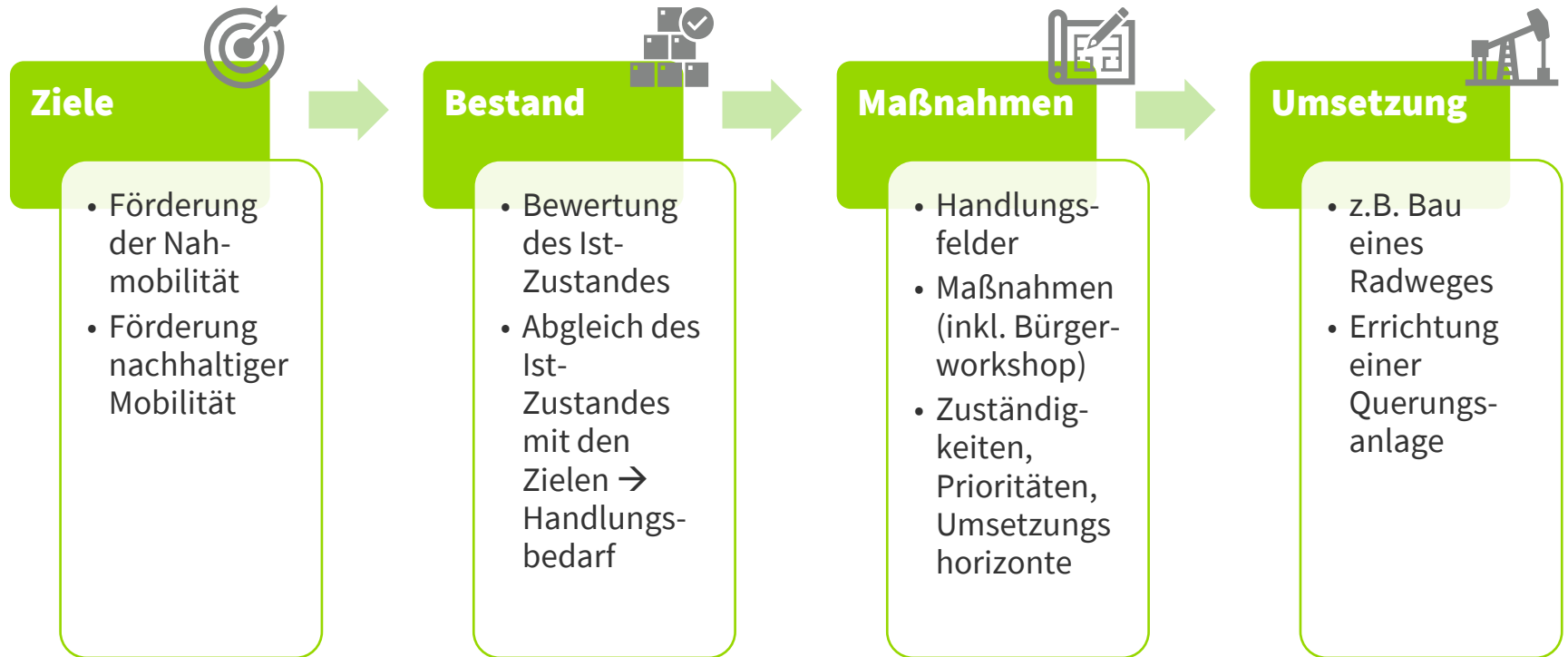
BÜRGERWORKSHOP

Welche Maßnahmen sollte das Nahmobilitätskonzept enthalten?

(Nennungen mit mindestens 10 Punkten)



MAßNAHMENKONZEPT



Verkehrssicherheit

Elektromobilität

Ruhender Verkehr (Kfz und Fahrrad)

Barrierefreiheit

Straßenraumgestaltung

Fußverkehr

Radverkehr

ÖPNV

Motorisierter Individualverkehr



Mobilitätsmanagement

Service, Kommunikation und Information

MAßNAHMEN-KONZEPT

Handlungsfelder

UMSETZUNGSSTRATEGIE

1. Umsetzungsphase (Sofortmaßnahme & kurzfristig → 3 Jahre)

F3	Erhöhung des Komforts und der Verkehrssicherheit im Fußverkehr	hoch
R3	Überprüfung/Anpassung von verkehrsrechtlichen Anordnungen	hoch
R5	Beseitigung von Hindernissen im Lichtraumprofil	hoch
FR1	Verbesserung der Sichtbeziehungen	hoch
PM1	Parkraummanagement	hoch
R2	Prüfung der Freigabe des Radverkehrs in Einbahnstraßen	mittel
R6	Errichtung von Radabstellanlagen	mittel

Prioritäten

-  hoch
-  mittel
-  niedrig

UMSETZUNGSSTRATEGIE

2. Umsetzungsphase (kurz - mittelfristig | 3-5 Jahre)

F2	Querungsanlagen für den Fußverkehr	hoch
ÖV1	Verbesserungen im Linien- und Fahrtenangebot	hoch
EM1	Aufbau von Ladeinfrastruktur	mittel
R4	Optimierung/ Neubau von Querungsanlagen	mittel
ÖV3	Aufwertung von Bushaltestellen	mittel

Prioritäten

 hoch

 mittel

 niedrig

UMSETZUNGSSTRATEGIE

3. Umsetzungsphase (mittel- bis langfristig | 5-10 Jahre)

F1 Aus- und Neubau von Fußverkehrsanlagen

R1 Schließung von Lücken im Radverkehrsnetz

BF1 Barrierefreie Infrastruktur

ÖV2 Anbindung der Bahnhaltdepunkte im Fuß- und Radverkehr

Prioritäten

 hoch

 mittel

 niedrig

4. Umsetzungsphase (langfristig | > 10 Jahre)

EBB1 Einheit von Bau und Betrieb

UMSETZUNGSSTRATEGIE

QUERSCHNITTSTHEMEN

MM1	Mobilitätsmanagement
SIK1	Service, Information und Kommunikation

Prioritäten

 hoch

 mittel

 niedrig

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT!

mob!!DENKER GmbH

Michael Boßhammer

Birkenstraße 3G

42799 Leichlingen

T 02175 668 809 2

M info@mobildenker.de

W www.mobildenker.de