



Maßnahmen- und Handlungskonzept

Methodisches Vorgehen

Das Handlungskonzept bzw. die Maßnahmen setzen einen Rahmen für die Mobilitätsentwicklung in den Kommunen Michelbach, Michelfeld, Rosengarten, Schwäbisch Hall und Untermünkheim für die nächsten 10 bis 15 Jahre. Es werden Aussagen zu den grundlegenden Netzen und Infrastruktureinrichtungen für alle Verkehrsarten getroffen. Hierzu gehören bauliche und betriebliche Maßnahmen ebenso wie verkehrslenkende und verkehrsrechtliche Regelungen. Die Maßnahmen wurden aus den erfassten Defiziten abgeleitet und entwickelt. Wichtig ist dabei die ganzheitliche Betrachtung des Verkehrssystems in der Raumschaft mit seinen verschiedenen Verkehrsträgern sowie die Beachtung von Abhängigkeiten und Wechselwirkungen.

Das Maßnahmenkonzept besteht aus verkehrsmittelbezogenen Handlungsfeldern für den

- Radverkehr
- Fußverkehr
- Öffentlichen Personennahverkehr
- Kfz-Verkehr

sowie aus verkehrsmittelübergreifenden Querschnittsthemen.

Die Handlungsfelder sind aus den vorausgehenden Schritten der Analyse, der Planungsziele, Qualitätsstandards sowie dem Vorzugsszenario entwickelt und bauen auf dem Prognose-Nullfall 2035 auf.

Die Maßnahmen sollen eine Verbesserung der Verkehrssituation in allen Kommunen der Raumschaft bewirken. Die Überlagerung der Handlungsbedarfe macht jedoch deutlich, dass sich der Umfang zwischen dem zentralen Kernbereich und den übrigen Bereichen der Raumschaft teilweise stark unterscheidet. Der Maßnahmenentwicklung liegt daher der Grundgedanke zugrunde, dass eine Weiterentwicklung der gegenwärtigen Verkehrsinfrastruktur immer gemäß der vorhandenen Siedlungsstruktur (zentraler Kernbereich der Raumschaft, Kernorte der Gemeinden, Teilorte der Gemeinden) erfolgen sollte. So lassen sich bspw. im Kernbereich teilweise stärkere Konfliktüberlagerungen feststellen, an denen Neuverteilungen von Verkehrsflächen erforderlich werden. In den äußeren Kommunen finden sich häufiger punktuelle Maßnahmen bzw. Ergänzungen im Ausbau/Neubau von Radverkehrsanlagen.

Maßnahmenkonzept

Im Maßnahmenkonzept wird dargelegt, welche Priorität die einzelnen Maßnahmen zum Erreichen der Planungsziele haben. Die Umsetzung der in den Handlungsfeldern enthaltenen Maßnahmen kann jedoch auch bei hoher Priorität vieler Maßnahmen aufgrund der erforderlichen Planungs- und Bauabläufe sowie der benötigten Finanzierung nur stufenweise über einen längeren Zeitraum (kurz-, mittel- und langfristig) erfolgen. Daneben gibt es Maßnahmen, die kontinuierlich anfallen oder über einen längeren Zeitraum zu entwickeln sind.

Das Maßnahmenkonzept enthält im Wesentlichen Maßnahmen, die in der Entscheidungskompetenz der Raumschaft liegen. Vereinzelt sind auch Maßnahmen (z.B. für klassifizierte Straßen oder für den ÖPNV) einbezogen, die in Abstimmung bzw. in der Verantwortung anderer Akteure (z.B. Straßenbau- lastträger etc.) umzusetzen sind. Die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen selbst unterliegt dabei, ebenso wie die Planung, einem Prozess, in dem Empfehlungen aufgrund sich ändernder Randbedingungen ggf. modifiziert werden müssen. Ein Beschluss über das gesamte Maßnahmen- bzw. Handlungskonzept beinhaltet grundsätzlich noch keinen Beschluss der jeweiligen Einzelmaßnahme. Es stellt vielmehr eine Aufforderung an die fünf beteiligten Verwaltungen dar, die entsprechenden Maßnahmen in ihren Kommunen planerisch weiter voranzubringen und die erforderlichen Einzelbeschlüsse vorzubereiten.

Das Handlungsfeld Radverkehr nimmt insofern eine Sonderrolle ein, als dass für die Gemarkung Schwäbisch Hall ein aktuelles Radverkehrskonzept vorliegt. Hierin sind, auf der einem Radverkehrskonzept detaillierteren Planungsebene, bereits eine Vielzahl an Maßnahmen im Stadtgebiet benannt. Die entsprechenden Strecken- und Punktmaßnahmen wurden nachrichtlich übernommen.

Die einzelnen Maßnahmen (-bereiche) wurden hinsichtlich ihrer Wirksamkeit zum Erreichen der Ziele des Maßnahmenkonzepts, der Kosten, der Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsmitteln und des zu erwartenden Zeithorizonts eingestuft. Dies erfolgt jeweils dreistufig, beim Zeithorizont wird zusätzlich auf eine fortlaufende Umsetzung von Maßnahmen hingewiesen. Aus der Bewertung wurde die Priorität der einzelnen Maßnahmen (-bereiche) abgeleitet.

Als **Anlage** ist die Maßnahmenübersicht nach Handlungsfeldern beigefügt. Hierbei wurden die einzelnen Maßnahmen nach Priorität (hoch, mittel, niedrig) und Handlungsfeld sortiert. Innerhalb der drei Prioritätsstufen wurde keine weitergehende Reihung nach Priorität vorgenommen, die Anordnung der Tabellen erfolgt jeweils pauschal in der Reihenfolge Radverkehr, Fußverkehr, ÖPNV, Kfz-Verkehr, verkehrsmittelübergreifende Maßnahmen.

Abbildung 1 zeigt eine beispielhafte Maßnahmandarstellung. Die einzelnen Stufen der Bewertung lassen sich folgendermaßen einordnen:

Erreichen der Ziele

- ✓✓✓ Die Maßnahme hat eine hohe Wirkung u. a. in Bezug auf den Zugang zur Mobilität, zur Verbesserung von Verkehrssicherheit und Verkehrsablauf und / oder zur Reduzierung von Immissionen. Es können beispielsweise erhebliche Reisezeitgewinne erzielt werden.
- ✓✓✓ Die Maßnahme hat eine mittlere Wirkung auf die genannten Aspekte, z. B. indem Lücken in einer prinzipiell funktionierenden Infrastruktur geschlossen werden.
- ✓✓✓ Die Maßnahme hat eine geringe Wirkung auf die genannten Aspekte (diese Einstufung wurde nicht vergeben).

Kosten

- €€€ Die Maßnahmen haben einen hohen Anteil an aufwändigen baulichen Maßnahmen. Sie setzen politische Beschlüsse voraus und sind vielfach nur mit Fördermitteln umsetzbar.
- €€€ Die Maßnahmen erfordern zusätzlichen Mitteleinsatz und damit vorausgehende politische Beschlüsse.
- €€€ Die Maßnahmen sind zu großen Teilen im Rahmen des Verwaltungshandels umsetzbar.

Wechselwirkung

- +++ Die Maßnahme steht in engem Zusammenhang mit zahlreichen anderen Maßnahmen / Handlungsfeldern, sie betrifft in hohem Maße mehrere Verkehrsmittel oder hat eine hohe städtebauliche Bedeutung. Die Maßnahme kann hierbei für mehrere Verkehrsmittel positive Wirkungen haben, es können aber auch Konflikte zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln auftreten, z. B. konkurrierende Flächenansprüche. Die unterschiedlichen Belange sind frühzeitig abzustimmen und angemessen zu berücksichtigen.
- +++ Die Maßnahme betrifft i. d. R. mehrere Verkehrsmittel. Die Maßnahme kann hierbei für mehrere Verkehrsmittel positive Wirkungen haben, es können aber auch Konflikte zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln auftreten, z. B. konkurrierende Flächenansprüche. Die unterschiedlichen Belange sind frühzeitig abzustimmen und angemessen zu berücksichtigen.
- +++ Die Maßnahme kann i. d. R. unabhängig von anderen Maßnahmen umgesetzt werden.

Zeithorizont

Angestrebt werden folgende Umsetzungszeiträume nach Fertigstellung des Mobilitätskonzepts:

kurzfristig	ca. 2-3 Jahre
mittelfristig	ca. 3-10 Jahre
langfristig	> 10 Jahre
fortlaufend	bedarfsgerecht innerhalb des Umsetzungshorizonts des Mobilitätskonzepts von ca. 15 Jahren, in regelmäßigen Abständen (z. B. jährlich) oder bei entsprechendem Handlungsbedarf

Maßnahme	Erreichen der Ziele	Kosten	Wechselwirkung	Zeithorizont
R1 Herstellung von Radverkehrsanlagen in den Kommunen der Raumschaft	✓✓✓	€€€	+++	mittel- bis langfristig

Abbildung 1: Beispieldarstellung Maßnahmentabelle

Für die Gliederung der Maßnahmen (-bereiche) hinsichtlich der **Priorität** wurde die folgende übergeordnete Einstufung vorgenommen:

hoch	Die Maßnahmen sind sehr wichtig, um akute Probleme, z. B. hinsichtlich der Verkehrssicherheit zu lösen oder die Grundlagen für zusammenhängende Verkehrsnetze zu schaffen. Es ist vielfach möglich, mit vergleichsweise geringem Aufwand einen hohen Nutzen zu erzielen. Zur Herstellung der Verkehrsnetze sind aber auch bauliche Maßnahmen erforderlich, z. B. Radverkehrsinfrastruktur, Bushaltestellen, multimodale Knotenpunkte.
mittel	Die Maßnahmen sind wichtig, um Lücken zu schließen oder einen hohen Komfort in den Verkehrsnetzen zu erzielen.
gering	Die Maßnahmen dienen einer zeitgemäßen Weiterentwicklung bereits etablierter Strukturen oder haben einen vergleichsweise hohen Aufwand im Verhältnis zur Wirkung.

Integriertes Handlungskonzept

Aus der Überlagerung der Einzelmaßnahmen ergeben sich die Anforderungen an das integrierte Handlungskonzept.

Mit Blick auf die Wirksamkeit der Maßnahmen bezüglich der Herstellung zusammenhängender Netze für alle Verkehrsmittel, der Verkehrssicherheit, des Klimaschutzes und einer „Mobilität für alle“ kommt einzelnen Maßnahmen und Maßnahmenpaketen eine besondere Bedeutung zu. Diese sogenannten Schlüsselprojekte bündeln eine Vielzahl an Handlungsbedarfen und -maßnahmen.

Bei der Überlagerung der Ansprüche der einzelnen Verkehrsmittel sind vielfach Zielkonflikte zu erwarten, aufgrund von oftmals eingeschränkter Flächenverfügbarkeit sind Kompromisse bei der Aufteilung von Straßenräumen unabdingbar. Die konkrete Lösung der Konflikte kann nur im Einzelfall unter Berücksichtigung aller Interessen und Randbedingungen erarbeitet werden. Die Schlüsselprojekte gilt es daher zeitnah und vorrangig zu planen und umzusetzen.

Für die Planungsphase und die Umsetzung der einzelnen Schlüsselprojekte und Maßnahmen stehen unterschiedliche Förderprogramme von Bund und Land zur Verfügung. Die Förderlandschaft ändert sich fortlaufend, daher sind zum Zeitpunkt der Planung und Umsetzung die Fördermöglichkeiten für die Maßnahmen zu erkunden.

Als Schlüsselprojekte bzw. -bereiche seien genannt:

- **Ausbau von Mobilitätsknoten**
- **Verbesserung der Verbindungs- und Bedienungsqualität im ÖPNV**
- **Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur**
- **Behebung von funktionalen und gestalterischen Mängeln im Straßennetz**
- **Information und Kommunikation**

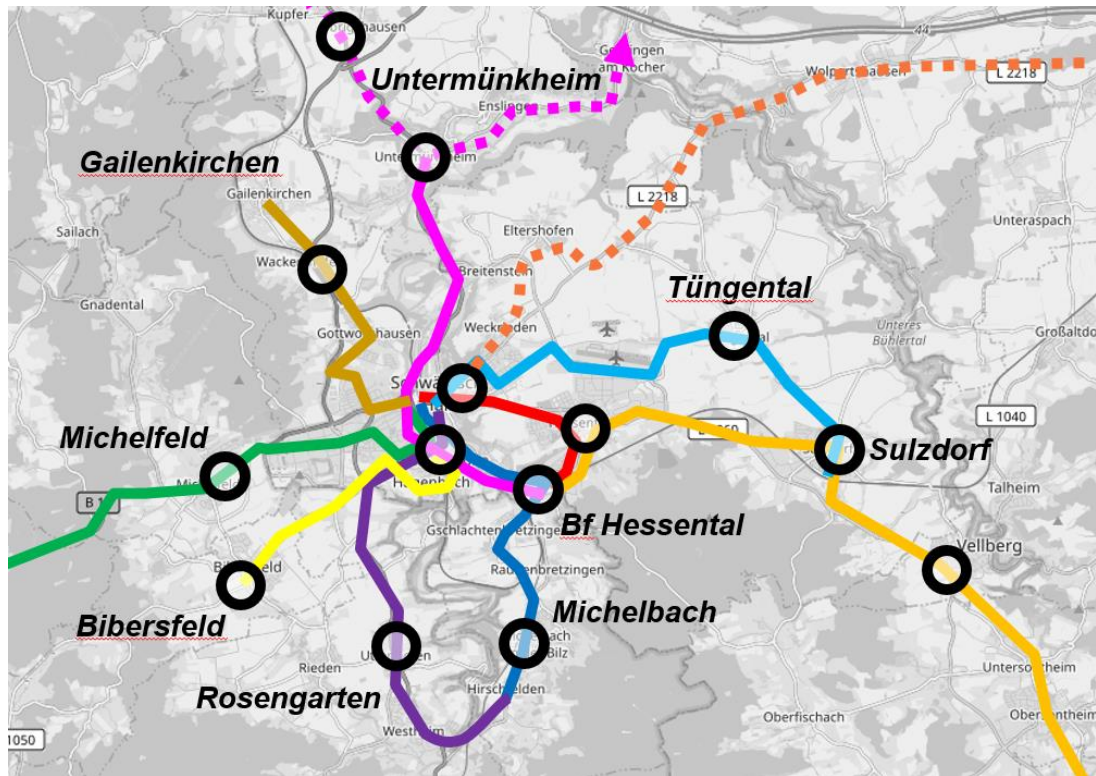
Die Schlüsselprojekte umfassen u. a. die folgenden Maßnahmen

Ausbau von Mobilitätsknoten

- Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel und Mobilitätsangebote
- Hochwertiges ÖPNV-Angebot, auch in Zeiten mit geringerer Nachfrage
- Hochwertiges Angebot an Radabstellanlagen
- Evtl. Car-Sharing, Radleihsystem
- Nahversorgung, z. B. Kiosk, Automat für regionale Produkte

Flächendeckende Herstellung von Mobilitätsknoten in der Raumschaft (vgl. **Abbildung 2**), z. B.:

- ➔ Bahnhöfe Hessental, Schwäbisch Hall und Wackershofen
- ➔ ZOB Schwäbisch Hall
- ➔ Kernort Michelbach, z. B. Ev. Schulzentrum, Ortsmitte L 1055 / Kirchstraße
- ➔ Kernort Michelfeld, z. B. Ortsmitte B 14 / Bibersfelder Straße., B 14 / Bürkhofstraße
- ➔ Rosengarten, z. B. Ortsmitte Uttenhofen B 19 / Riedener Straße, Ortsmitte Westheim B 19 / Haller Straße
- ➔ Schwäbisch Hall, z. B. Hessental Bühlertalstraße / Sulzdorfer Straße, Ortsmitten weiterer Stadtteile
- ➔ Untermünkheim, z. B. B 19 / Weinbrennerstraße, B 19 bei Übrighausen



- Busverkehr auch in der Schwachverkehrszeit
- - - Busverkehr optional
- Mobilitätsstation

Abbildung 2: Vorschlag ÖPNV-Grundnetz + Mobilitätsknoten

Verbesserung der Verbindungs- und Bedienungsqualität im ÖPNV

- Festlegung von Bedienungsstandards für Haupt- und Schwachlastzeiten in Abhängigkeit von der Siedlungsstruktur, z. B. im Tagesverkehr (evtl. weitere Verdichtung zu Spitzenzeiten):
 - 15-Minuten-Takt innerhalb des Kernbereichs von Schwäbisch Hall
 - 30-Minuten-Takt in die Kernorte der Gemeinden (z. B. Michelbach, Michelfeld, Rosengarten-Westheim, Untermünkheim), größere Stadtteile von Schwäbisch Hall (z. B. Bibersfeld, Gailenkirchen, Sulzdorf) und auf wichtigen regionalen Verbindungen in Nachbarkommunen (z. B. Bühlertal, Gaildorf)
 - 60-Minuten-Takt in die kleineren Teillorte der Kommunen (z. B. Tüngental, Rieden, Gnadental) und zu Nachbarkommunen (Kupferzell, Braunsbach, Wolpertshausen, Oberrot)
- Modernisierung und barrierefreier Ausbau der Haltestellen
- Gute Verknüpfung mit dem Schienenverkehr

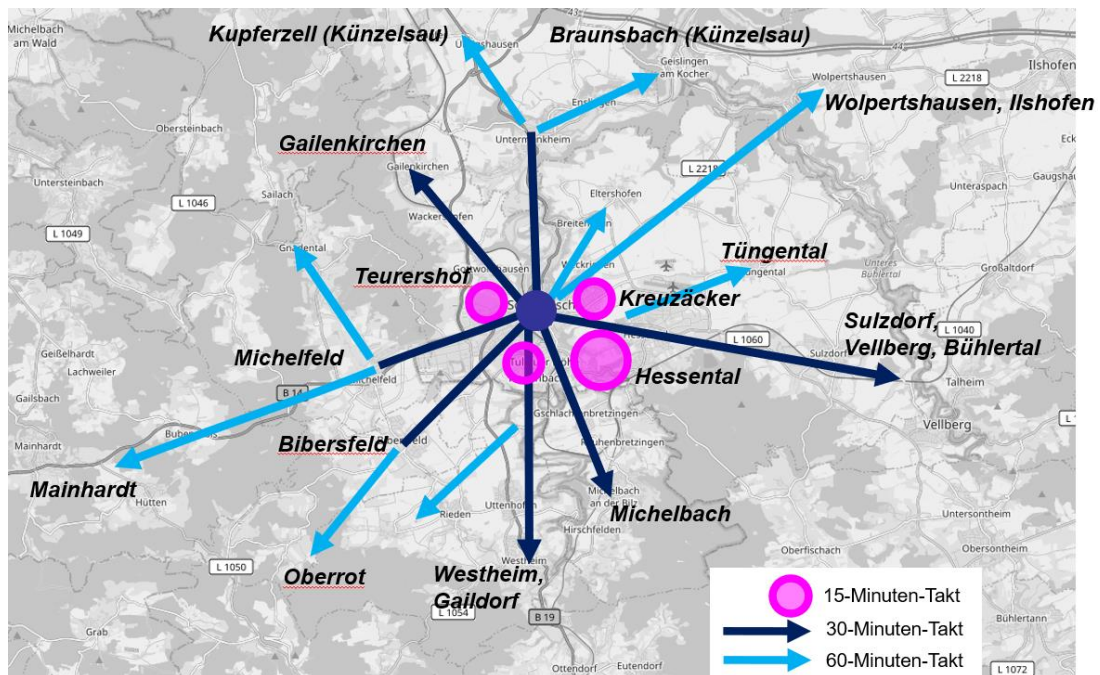


Abbildung 3: Vorschlag Bedienungshäufigkeit im Tagesverkehr montags bis freitags

Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur

- In allen Kommunen Stärkung wichtiger Verbindungen von Ortsteilen mit Kernbereichen, zwischen Ortsteilen untereinander sowie über Raumschaftsgrenze hinaus
- Prüfung geeigneter Führungsformen innerorts und außerorts
- Bereitstellung von Flächen für Radabstellanlagen im Umfeld wichtiger Ziele, z. B. Ortskerne, Freizeiteinrichtungen
- Berücksichtigung regionaler Planungen, z. B. Nord-Süd-Verbindung nach Gaildorf

Behebung von funktionalen und gestalterischen Mängeln im Straßennetz

- Behebung von Leistungsfähigkeitsproblemen und Überprüfung der Wartezeiten an Lichtsignalanlagen
- Überprüfung und Weiterentwicklung der Verkehrsanlagen entsprechend der Nutzungsansprüche aller Verkehrsarten unter Berücksichtigung aktueller Regelwerke
- Aufwertung der Ortsdurchfahrten in allen Kommunen
- Umbau und/ oder Neuordnung von Straßenräumen im Zentrum von Schwäbisch Hall (z.B. innerhalb vorhandener Bordsteinkanten), z. B. Johannerstr., Langer Graben, Blendstatt, Haalstr., Im Haal, südl. Salinenstr. (Kocherufer), Katharinenstr., nördl. Bahnhofstr.

Information und Kommunikation

- Schulwegsicherung, Mobilitätsmanagement
- Image- / Informationskampagnen „Gegenseitige Rücksichtnahme“/ Bewusstseinsbildung für gemeinsames Miteinander im öffentlichen Raum
- gemeinsame Strukturen der Marke „Gemeinsam Mobiler“, Homepage, App, Information über das Projekt, das Mobilitätsangebot in der Raumschaft
- Ansprache an Betriebe und Firmen

Anlage 1: Maßnahmenübersicht nach Priorität und Handlungsfeldern
Hohe Priorität

	Maßnahme	Erreichen der Ziele	Kosten	Wechselwirkung	Zeithorizont
R1	Herstellung von Radverkehrsanlagen in den Kommunen der Raumschaft	✓✓✓	€ € €	+ + +	mittel- bis langfristig
R3	Optimierung von bestehenden Radverkehrsanlagen	✓✓✓	€ € €	+ + +	kurz- bis mittelfristig
R6	Verbesserung / Erweiterung der Fahrradabstellanlagen	✓✓✓	€ € €	+ + +	kurzfristig
R10	Erstellung von Radschulwegplänen	✓✓✓	€ € €	+ + +	kurz- bis mittelfristig, fortlaufend

Tabelle 1: Maßnahmen Radverkehr – hohe Priorität

	Maßnahme	Erreichen der Ziele	Kosten	Wechselwirkung	Zeithorizont
F1	Barrierefreie Gestaltung von Knotenpunkten, Querungsstellen und wichtigen Fußwegeverbindungen in und zur Altstadt	✓✓✓	€ € €	+ + +	kurz- bis mittelfristig
F3	Verkürzung der Wartezeiten an Signalanlagen	✓✓✓	€ € €	+ + +	kurz- bis mittelfristig
F6	Verbesserung der Nutzbarkeit und Aufenthaltsqualität auf wichtigen Fußwegeverbindungen	✓✓✓	€ € €	+ + +	kurz- bis mittelfristig

Tabelle 2: Maßnahmen Fußverkehr – hohe Priorität

	Maßnahme	Erreichen der Ziele	Kosten	Wechselwirkung	Zeithorizont
Ö1	Barrierefreier Ausbau und verbesserte Ausstattung der Bushaltestellen	✓✓✓	€ € €	+ + +	kurzfristig
Ö2	Ausbau von multimodalen Knotenpunkten an wichtigen ÖPNV-Haltestellen	✓✓✓	€ € €	+ + +	mittel- bis langfristig
Ö3	Reduzierung von Verlustzeiten im Busverkehr	✓✓✓	€ € €	+ + +	mittel- bis langfristig, fortlaufend
Ö6	Optimierung der Bustaktung und Linieneinführung	✓✓✓	€ € €	+ + +	kurz- bis mittelfristig
Ö8	Weiterentwicklung Marketing, Information, Kommunikation	✓✓✓	€ € €	+ + +	fortlaufend

Tabelle 3: Maßnahmen ÖPNV – hohe Priorität

	Maßnahme	Erreichen der Ziele	Kosten	Wechselwirkung	Zeithorizont
V1	Überprüfung und Optimierung von multimodalen Verknüpfungsangeboten	✓✓✓	€ € €	+ + +	kurz- bis mittelfristig, fortlaufend
V3	Weiterentwicklung der Informationsportale / Verstärktes Marketing	✓✓✓	€ € €	+ + +	kurz- bis mittelfristig, fortlaufend
V4	Verstärktes Mobilitätsmanagement (schulisch, betrieblich, kommunal) und Kommunikation	✓✓✓	€ € €	+ + +	kurz- bis mittelfristig, fortlaufend
V7	Erweiterung CarSharing-Angebot	✓✓✓	€ € €	+ + +	kurz- bis mittelfristig

Tabelle 4: verkehrsmittelübergreifende Maßnahmen – hohe Priorität

	Maßnahme	Erreichen der Ziele	Kosten	Wechselwirkung	Zeithorizont
K1	Optimierung der Signalsteuerung an Knotenpunkten	✓✓✓	€ € €	+ + +	kurz- bis mittelfristig, fortlaufend

Tabelle 5: Maßnahmen Kfz-Verkehr – hohe Priorität

Mittlere Priorität

Maßnahme	Erreichen der Ziele	Kosten	Wechselwirkung	Zeit-horizont
R2 Verbesserung Mischverkehr Rad / Kfz	✓✓✓	€ € €	+ + +	kurz- bis mittelfristig
R4 Umgestaltung von Knotenpunkten	✓✓✓	€ € €	+ + +	mittelfristig
R11 Unterstützung bei Potentialstudien zu Radschnellverbindungen	✓✓✓	€ € €	+ + +	mittel- bis langfristig

Tabelle 6: Maßnahmen Radverkehr – mittlere Priorität

Maßnahme	Erreichen der Ziele	Kosten	Wechselwirkung	Zeit-horizont
F5 Prüfung der Umgestaltung von Straßenräumen	✓✓✓	€ € €	+ + +	mittel- bis langfristig, fortlaufend
F7 Verbesserung der Fußwegverbindungen der Klingen und Höhenrandwege	✓✓✓	€ € €	+ + +	mittel- bis langfristig, fortlaufend
F9 Beseitigung von Hindernissen und Engstellen im Seitenraum	✓✓✓	€ € €	+ + +	mittelfristig, fortlaufend

Tabelle 7: Maßnahmen Fußverkehr – mittlere Priorität

	Maßnahme	Erreichen der Ziele	Kosten	Wechselwirkung	Zeithorizont
Ö4	Optimierung der Verbindungsqualität im Busverkehr durch zusätzliche Angebote	✓✓✓	€ € €	+ + +	mittel- bis langfristig, fortlaufend
Ö5	Optimierte Anbindung der Gewerbegebiete und Arbeitsplatzschwerpunkte	✓✓✓	€ € €	+ + +	kontinuierlich
Ö7	Ausbau bedarfsorientierter Angebote zur Flächenerschließung	✓✓✓	€ € €	+ + +	mittel- bis langfristig
Ö10	Zusätzliche bzw. Reaktivierung Bahnhaltdepunkte	✓✓✓	€ € €	+ + +	langfristig

Tabelle 8: Maßnahmen ÖPNV – mittlere Priorität

	Maßnahme	Erreichen der Ziele	Kosten	Wechselwirkung	Zeithorizont
V2	Überprüfung von Verkehrsregelungen, Schulungen, Kontrollen	✓✓✓	€ € €	+ + +	kurz- bis mittelfristig, fortlaufend

Tabelle 9: verkehrsmittelübergreifende Maßnahmen – mittlere Priorität

	Maßnahme	Erreichen der Ziele	Kosten	Wechselwirkung	Zeithorizont
K2	Herstellung neuer Kfz-Infrastruktur zur Behebung von Leistungsfähigkeitsproblemen und anderen Mängeln	✓✓✓	€ € €	+ + +	mittel- bis langfristig
K4	Verbesserte Organisation des Parkens, Überprüfung und Anpassung der Parkraumbewirtschaftung	✓✓✓	€ € €	+ + +	kurz- bis mittelfristig

Tabelle 10: Maßnahmen Kfz-Verkehr – mittlere Priorität

Niedrige Priorität

	Maßnahme	Erreichen der Ziele	Kosten	Wechselwirkung	Zeit-horizont
R5	Herstellung von Radverkehrsverbindungen in die Nachbarkommunen (nachrichtliche Übernahme der Planung von Dritten)	✓✓✓	€ € €	+ + +	mittel- bis langfristig
R7	Erweiterung von Radservicestationen	✓✓✓	€ € €	+ + +	kurz- bis mittelfristig
R8	Einführung eines Fahrradverleihsystems prüfen	✓✓✓	€ € €	+ + +	mittel- bis langfristig
R9	Optimierung / Erweiterung der Radwegweisung (Beschilderung)	✓✓✓	€ € €	+ + +	kurz- bis mittelfristig

Tabelle 11: Maßnahmen Radverkehr – niedrige Priorität

	Maßnahme	Erreichen der Ziele	Kosten	Wechselwirkung	Zeit-horizont
F2	Herstellung von zusätzlichen (barrierefreien) Querungshilfen	✓✓✓	€ € €	+ + +	mittelfristig
F4	Weitere Verkehrsberuhigung innerhalb der Altstadt	✓✓✓	€ € €	+ + +	mittel- bis langfristig, fortlaufend
F8	Weiterentwicklung der Schulwegpläne	✓✓✓	€ € €	+ + +	kurz- bis mittelfristig, fortlaufend
F10	Bereitstellung von Schließfächern	✓✓✓	€ € €	+ + +	kurz- bis mittelfristig
F11	Optimierung und Ausweitung der Fußwegweisung	✓✓✓	€ € €	+ + +	mittelfristig
F12	Aufwertung von Orts- und Quartierzentren	✓✓✓	€ € €	+ + +	mittel- bis langfristig, fortlaufend

Tabelle 12: Maßnahmen Fußverkehr – niedrige Priorität

Maßnahme	Erreichen der Ziele	Kosten	Wechselwirkung	Zeit-horizont
Ö9 Einsatz umweltfreundlicher ÖV-Fahrzeuge	✓✓✓	€ € €	+ + +	fortlaufend

Tabelle 13: Maßnahmen ÖPNV – niedrige Priorität

Maßnahme	Erreichen der Ziele	Kosten	Wechselwirkung	Zeit-horizont
V5 Schaffung spezieller Mobilitätsangebote	✓✓✓	€ € €	+ + +	mittelfristig
V6 Schaffung von Voraussetzungen für moderne City-Logistikkonzepte	✓✓✓	€ € €	+ + +	kurz- bis mittelfristig
V8 Förderung alternativer Antriebe	✓✓✓	€ € €	+ + +	fortlaufend

Tabelle 14: verkehrsmittelübergreifende Maßnahmen – niedrige Priorität

Maßnahme	Erreichen der Ziele	Kosten	Wechselwirkung	Zeit-horizont
K3 Weitere Verkehrsberuhigung innerhalb der Stadtmauern / Altstadt	✓✓✓	€ € €	+ + +	kurz- bis mittelfristig

Tabelle 15: Maßnahmen Kfz-Verkehr – niedrige Priorität