

MOBILITÄTSKONZEPT REICHENBACH AN DER FILS

STAND APRIL 2024

Finale Fassung, 09. April 2024



ANLASS & ZIELSETZUNG

Ein ganzheitlicher Ansatz für zukunftsfähige Umsetzungsentscheidungen

2019 wurde Drees & Sommer beauftragt, eine städtebauliche Studie im Bereich des Schul- und Sportcampus am Lützelbach mit den Schwerpunkten Städtebau, Freiraumgestaltung, Hochbau und Mobilität zu erarbeiten. Aus der Studie wurden erste Maßnahmen abgeleitet, die derzeit bereits schrittweise in die Umsetzung übergehen.

Aus den Erkenntnissen der städtebaulichen Studie sowie darüber hinaus wurde klar, dass die Mobilität am Ort ein zentrales Thema mit unterschiedlichen Aspekten darstellt (z. B. Parkplatzsituation, E-Ladesäulen, öffentlicher Nahverkehr, Anbindung der Berglagen). Aufgrund wesentlicher Abhängigkeiten der verschiedenen Inhalte entstand der Bedarf, die Mobilität in einer ganzheitlichen Sichtweise zu beleuchten, um daraus einzelne Maßnahmen zur Umsetzung ableiten zu können.

Im Februar 2022 stellt Drees & Sommer dem Gemeinderat in einem Impulsvortrag aktuelle Themen und Fragestellungen im Bereich der Mobilität vor, mit ergänzenden Hinweisen zu einer praxisnahen und lösungsorientierten Vorgehensweise in Reichenbach. Mit positiver Rückmeldung aus dem Gremium wurde darauf aufbauend die Erstellung eines Mobilitätskonzepts für Reichenbach beauftragt.

Das Mobilitätskonzept zielt darauf ab, eine klare und transparente Struktur zur Umsetzung verschiedener Mobilitätsangebote aufzuzeigen. Im Ergebnis entstehen somit eine fundierte Grundlage sowie eine praktische Handlungsempfehlung für die nächsten Schritte zur Umsetzung. In einem interaktiven Prozess mit Beteiligung des Gemeinderats, der Bürgerinnen und Bürgern und der Verschneidung mit dem Gemeindeentwicklungskonzept, bietet das Mobilitätskonzept ganzheitliche Perspektiven auf deren Basis zukunftsfähige Entscheidungen getroffen werden können.



01 Anlass & Zielsetzung

02 Ergebnisse der Erreichbarkeitsanalyse

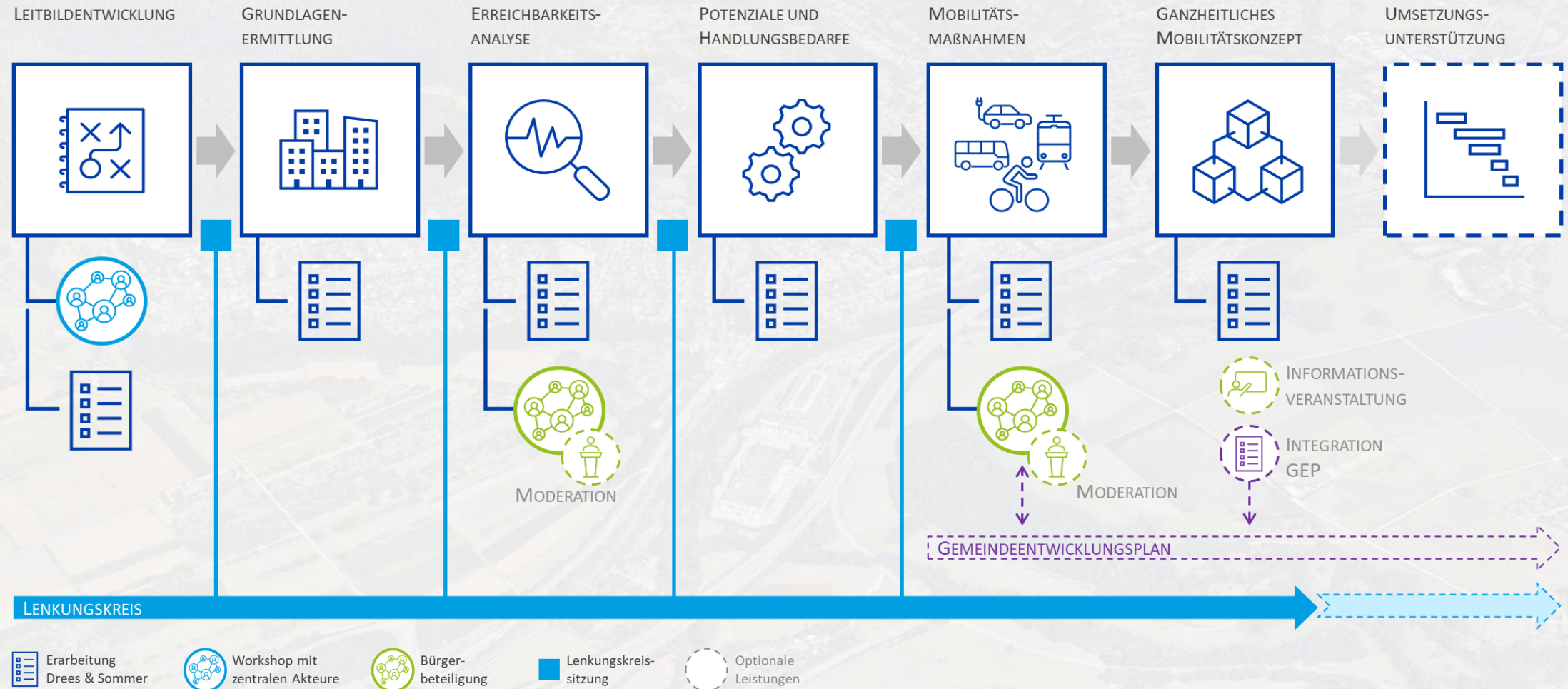
03 Handlungsfelder



AGENDA

VORGEHEN

Gliederung und Inhalt



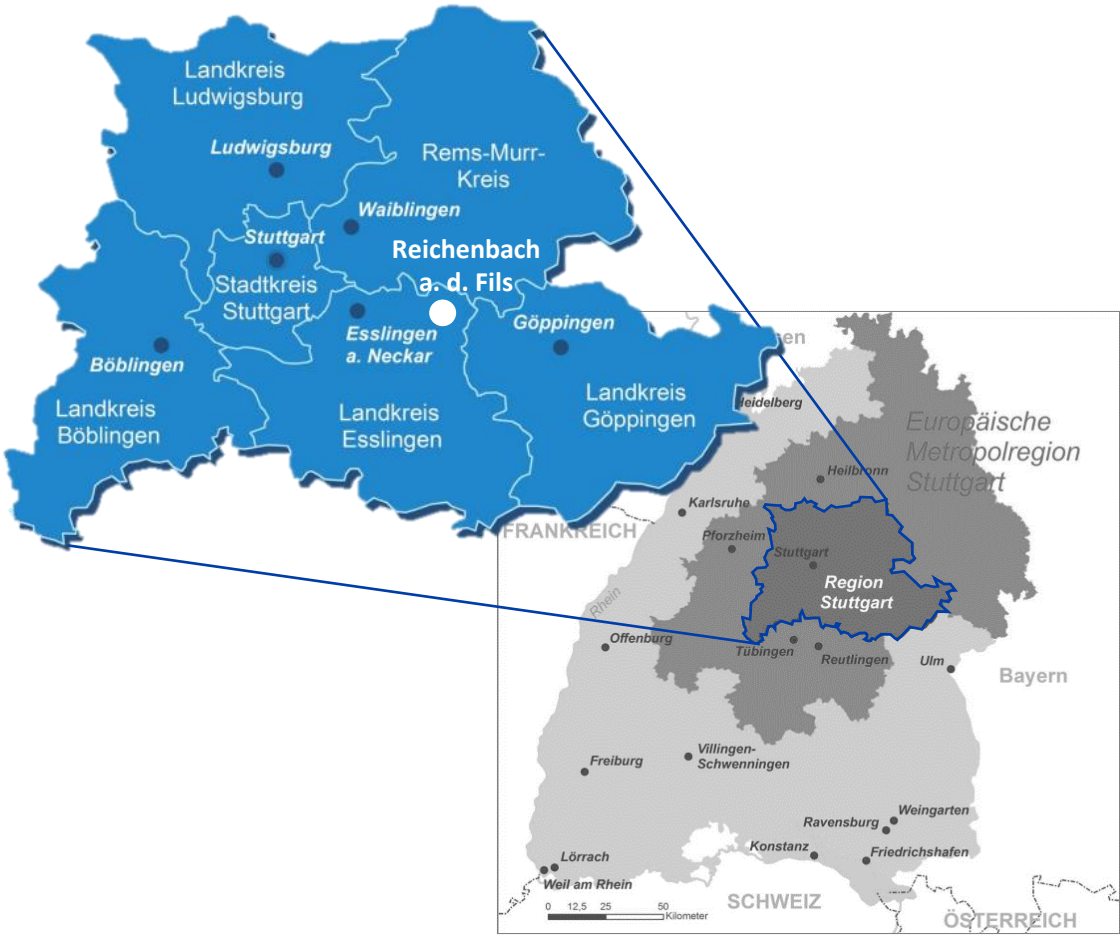


ERGEBNISSE DER ERREICHBARKEITS- ANALYSE

1

AUSGANGSLAGE

Geographische Lage – Einbindung in die Mikrolage



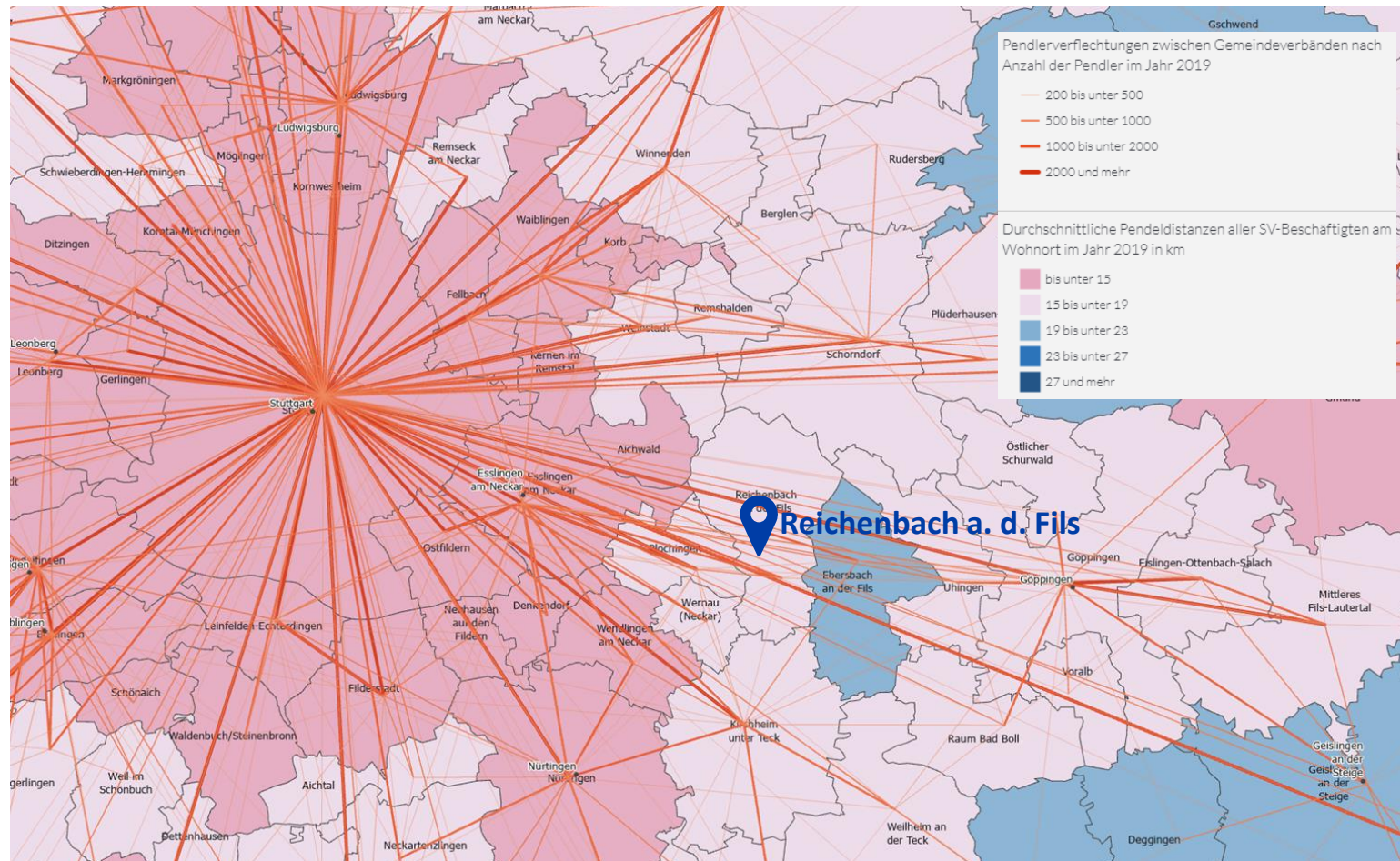
Entfernung zu ausgewählten Orten (POI)

	LUFTLINIE		
Stuttgart	22 km	24 min	30 min
Göppingen	14 km	13 min	18 min
Reutlingen	30 km	33 min	44 min

Die Gemeinde Reichenbach a. d. Fils zählt zur europäischen Metropolregion Stuttgart und liegt im Osten des Regionalverbandes Stuttgart. Die Städte Stuttgart, Göppingen sowie Reutlingen liegen innerhalb eines 30 Kilometer Radius entfernt.

AUSGANGSLAGE

Grundlagen zur Mobilität in Reichenbach an der Fils – Pendlergeschehen Landkreis Esslingen



Tägliche
Pendlerbewegung
insgesamt

5.581

1.970
Einpendler



490
Binnenpendler

3.121
Auspendler

Das Pendlersaldo der Gemeinde Reichenbach a. d. Fils ist negativ. Insgesamt pendeln mehr Menschen aus der Gemeinde aus als ein. Durch die Nähe zu Stuttgart und den attraktiven Wohnlagen, ist in Reichenbach a. d. Fils mit einer steigenden Nachfrage von Wohnraum zu rechnen.

Quelle: Pendleratlas Deutschland (2021); Kartengrundlage: BBSR; Bundesagentur für Arbeit (2019)



POTENTIALE UND HANDLUNGSBEDARFE

2

POTENTIALE UND HANDLUNGSBEDARFE

Stärken und Schwächen aus der Erreichbarkeitsanalyse



- Unmittelbare Anbindung an die Bundesstraße B10.
- Anbindung an Autobahnen A8, sowie A81 (über B27).
- Nähe und Anbindung zum Flughafen Stuttgart über B313 und A8.
- Sehr gute Erreichbarkeit und Anbindung an Stuttgart.

- Hohes Verkehrsaufkommen und Stauzeiten zu Spitzenzeiten.



- Bahnhof Reichenbach (Fils) mit regionaler und überregionaler Anbindung an das Schienennetz.
- Direkte Anbindung an ausgewählte Städte.
- Fußläufige Erreichbarkeit des Bahnhofs für zentrale Ortslage
- Innerstädtisch ist das Busliniennetz gut ausgebaut.

- Schlechte Erreichbarkeit des Bahnhofs von Wohngebieten in Hanglage (Norden).
- Begrenzte Taktzeiten der Buslinien am Wochenende (ab 20:00 Uhr).



- Wesentliche Orte zur täglichen Versorgung sind in wenigen Radminuten für alle Gemeindegebiete erreichbar.
- Reichenbach a. d. Fils ist gut an das lokale und regionale Fahrradnetz angebunden.
- Die Radschnellverbindung Filstal RSW 4 soll zukünftig den Alltagsradverkehr stärken.

- Radwege sind innerhalb des Gemeindegebiets ausbaufähig.
- Ein sicheres und attraktives Radwegenetz ist nicht flächendeckend gegeben.



- Potenzial für Angebots-erweiterung.

- Sehr geringes Angebot an Sharing Fahrzeugen im gesamten Gemeindegebiet Reichenbach a. d. Fils.

HANDLUNGSBEDARFE FÜR ATTRAKTIVE MOBILITÄTSANGEBOTE

Potentiale aus den verschiedenen Handlungsbereichen



- Optimierung des ÖPNV-Angebots im Gemeindegebiet.
- Attraktivierung der Wegebeziehungen für Radfahrer und Fußgänger.
- Angebote im Bereich des Sharing schaffen.
- Neuordnung des ruhenden Verkehrs.



- Unterstützung bei Expansion und Neugründung.
- Verbesserung der Verkehrsanbindung (Handlungsfeld A).
- Entwicklung von Gewerbeflächen.



- Stärkung der Gebiete in den Hanglagen durch eine Verbesserung der Anbindung in die Ortsmitte.
- Weitere Aufwertung Ortsdurchfahrtsstraße zu einem Verbindungselement mit einer hohen Gestaltqualität.



- Zugänge/Erreichbarkeit zum Wasser schaffen.
- Die weitreichenden Waldflächen des Gemeindegebiets als erlebbaren Wald (z.B. Rad- und Wanderwege) nutzen und dadurch den Naherholungswert für die Anwohner erhöhen.



- Steigerung der Nachhaltigkeit (Ladestationen, regionale Dienstleister unterstützen, nachhaltige Mobilität...)



- Rad- und Wanderwege ausbauen und durch neue Wegeverbindungen ergänzen.
- Markenbildung und Marketing, z.B. durch Beschilderung.

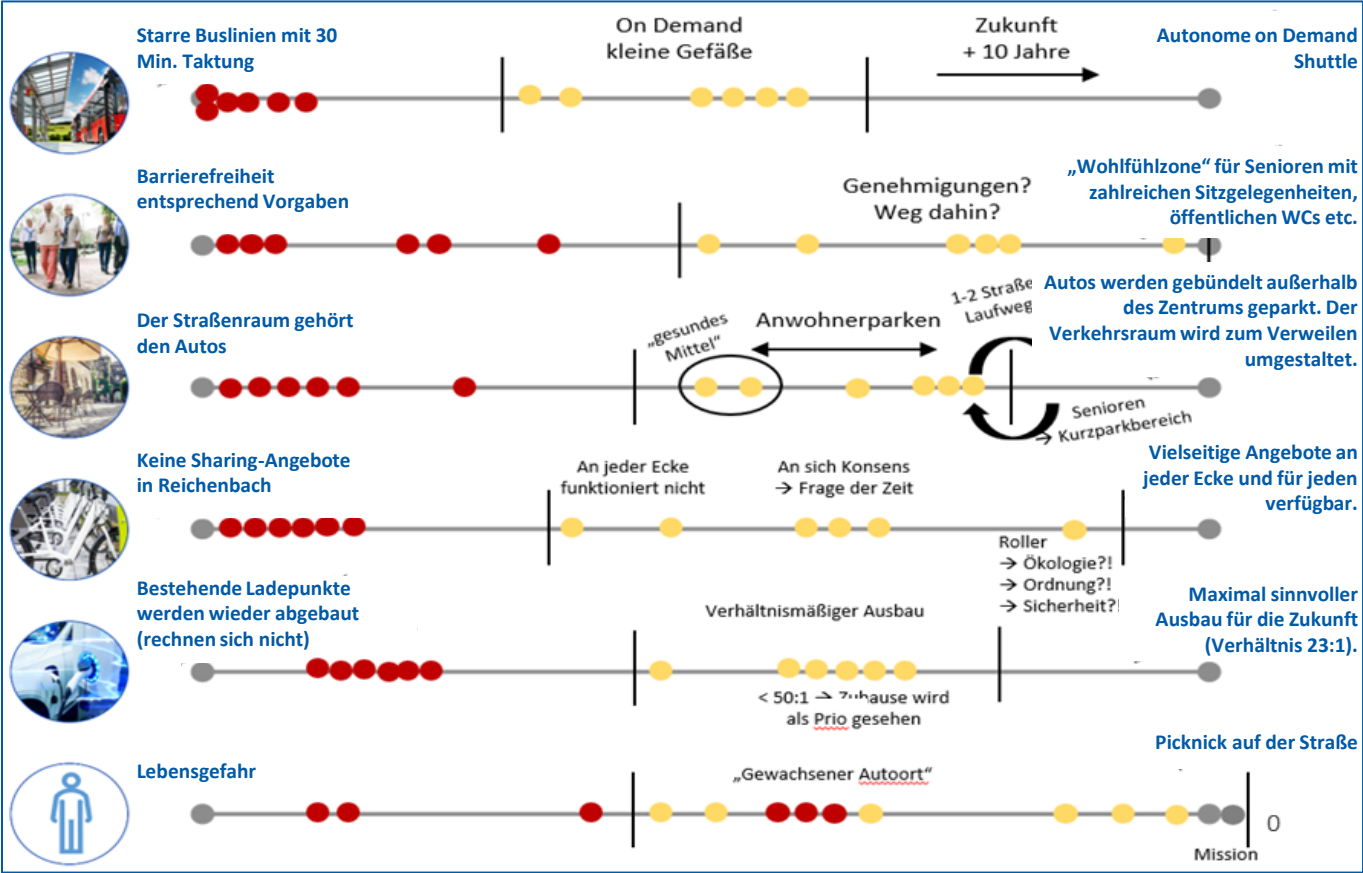


VISIONSWORKSHOP UND LEITBILDENTWICKLUNG

3

VISION-WORKSHOP

INNOVATIONSNAVIGATOR

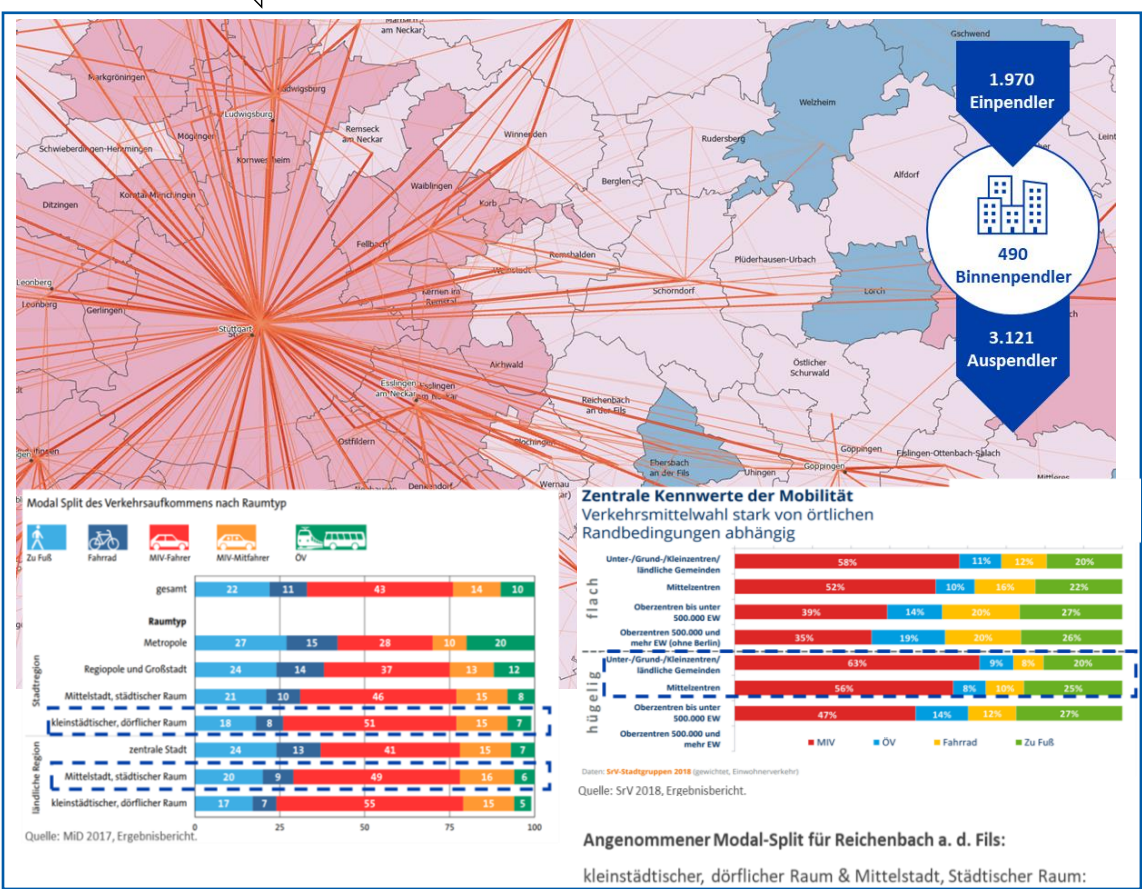


WÜNSCHE UND HERAUSFORDERUNGEN

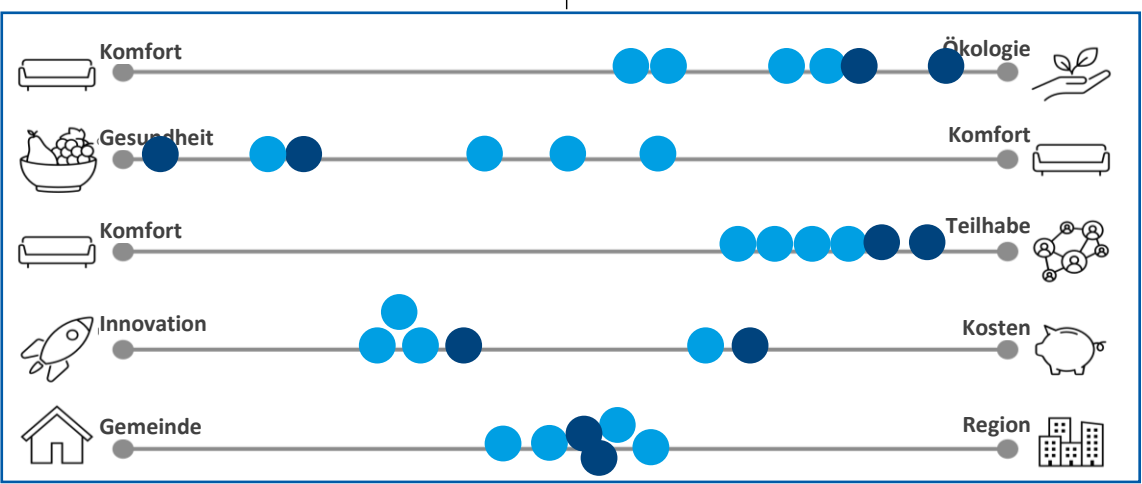


VISION-WORKSHOP

INFO-BOX



IDEOLOGISCHE RICHTSCHRUR



GEMEINSAMER LEITSATZ

„Die Mobilität in Reichenbach soll...“

auf kurzen Wegen
und der Region
funktionieren

Mobilität wird
vielfältig, vernetzt
und ökologisch

Sich
verändern

Die
Lebensqualität
verbessern

Bürger
mitnehmen



VISIONSWORKSHOP

Fokusthemen und Kernziele



ÖPNV

Weg vom starren Linienverkehr, hin zu einem effizienten On-Demand-System



Sharing

Vielseitige Angebote entsprechend den Möglichkeiten des Marktes



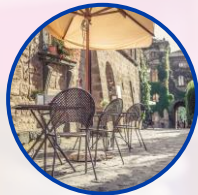
Senioren und Mobilitätseingeschränkte

Teilhabe aller Personengruppen ermöglichen
- über bestehende Normen hinaus



E-Mobilität

Verhältnismäßiger Ausbau <50:1
PKW/Ladesäule



Straßenraum und Aufenthaltsqualität

Hin zu gleichberechtigten Verkehren und
Reduzierung des Autos im öffentlichen Raum



Sicherheit

Den „gewachsenen Auto-Ort“ zu einem
sicheren Straßenraum für alle entwickeln



Die Mobilität in Reichenbach a. d. Fils soll
auf **kurzen Wegen** und in der **Region funktionieren**,
die **Lebensqualität** verbessern,
die **Bürger und Bürgerinnen** mitnehmen,
und eine **Veränderung** herbeiführen.
Dabei wird die Mobilität **vielfältig, ökologisch** und **vernetzt**.



HANDLUNGSFELDER UND MAßNAHMEN

4

MOBILITÄTSKONZEPT IN FÜNF HANDLUNGSFELDER

Überführung der Potentiale in fünf Handlungsfelder



HANDLUNGSFELD 1

Aufwertung und
Verbesserung der
Radinfrastruktur

HANDLUNGSFELD 2

Attraktive
Fußwegeführungen

HANDLUNGSFELD 3

Neue
Mobilitätsangebote
für alle

HANDLUNGSFELD 4

Neuordnung und
Hierarchie des **MIV**

HANDLUNGSFELD 5

Strategie für das
Zentrum

DIE FÜNF HANDLUNGSFELDER

Ein Rahmen für das Mobilitätskonzept



HANDLUNGSFELD 1

AUFWERTUNG & VERBESSERUNG DER RADINFRASTRUKTUR



- Stärkung des innerörtlichen Radwegenetz und Anschluss an Radschnellwege.
- Sichere und ausreichende Radabstellmöglichkeiten an zentralen POIs.

HANDLUNGSFELD 2

ATTRAKTIVE FUßWEGEFÜHRUNGEN



- Barrierefreie oder -arme Fußwege im Gemeindegebiet.
- Gewährleistung ausreichender Sicherheit (u.a. Beleuchtung, MIV).
- Steigerung der Aufenthaltsqualität für Fußgänger.

HANDLUNGSFELD 3

NEUE MOBILITÄTSANGEBOTE FÜR ALLE



- Implementierung von Sharing-Stationen mit verschiedenen Fahrzeugangeboten.
- On-Demand-Shuttle als Ergänzung der bestehenden Buslinien.
- Digitale Services.

HANDLUNGSFELD 4

HIERARCHIE & NEUORDNUNG DES MIV



- Geschwindigkeitszonierung.
- Parkierungskonzept (u.a. Zentralisierung, Parkraumbewirtschaftung, Anwohnerparken).
- Erweiterung der Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge.

HANDLUNGSFELD 5

STRATEGIE FÜR DAS ZENTRUM



- Funktionale und räumliche Gestaltung der Hauptstraße.
- Mobilitäts-Hub.
- Abgestimmtes Gesamtkonzept zur Erreichbarkeit und Frequentierung.

HANDLUNGSFELD 1 // AUFWERTUNG & VERBESSERUNG DER RADINFRASTRUKTUR

Themenübersicht



- **STÄRKUNG DES INNERÖRTLICHEN RADWEGENETZES UND ANSCHLUSS AN DEN RADSCHNELLWEG**
 - Entwicklung des innerörtlichen (teilweise bestehenden) Radwegenetzes durch bauliche Anpassungen des Straßenraums:
 - Geschützte Radfahrstreifen,
 - baulich getrennte Radwege,
 - Fahrradstraßen,
 - Umnutzung von Autoparkplätzen,
 - Anpassung von Kreuzungsbereichen.
- **SICHERE UND AUSREICHENDE ANZAHL VON FAHRRADABSTELLMÖGLICHKEITEN AN POIS**
 - Ausweisung weiterer Fahrradabstell-/Parkierungsflächen und Installation von Sicherungsbügeln,
 - Etablierung sicherer und witterungsschützender Fahrradabstellmöglichkeiten (Fahrradboxen, Radhaus) an stark frequentierten POIs mit hohen Pendlerströmen.

HANDLUNGSFELD 1

Aufwertung & Verbesserung der Radinfrastruktur (I)



STÄRKUNG DES INNERÖRTLICHEN RADWEGENETZES UND ANSCHLUSS AN DEN RADSCHNELLWEG

BAULICH GETRENNTE RADWEGE

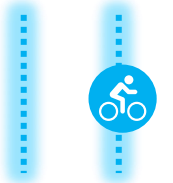
- Lückenschluss des Radwegs entlang der Stuttgarter Straße zwischen Ziegel- und Schillerstraße.
- Lückenschluss des Radwegs entlang der Ulmer Straße ab der Moltkestraße in Richtung Osten.
- Ergänzung von Fahrradaufstellflächen in Kreuzungs- und LSA-Bereichen zur Bevorrechtigung des Radverkehrs.

RADSCHUTZSTREIFEN UND FAHRRADSTRAßEN

- Lückenschluss zu den Wohngebieten in Hanglage: Ausweisung von Radrouten in der Ziegel- und Christofstraße.
- Verlagerung der Hauptradroute in Nebenstraßen: Ausweisung von Fahrradstraßen in der Wilhelm-, Karl- und Bismarckstraße (Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h; Pkw und Motorräder können zulässig sein)

ANSCHLUSS AN DEN ÜBERKOMMUNALEN RADSCHNELLWEG

- Gestalterische Aufwertung der Radwegunterführung am Bahnhof zum geplanten Radschnellweg.
- Reduktion von Barrieren und Verbesserung der Einsehbarkeit der Unterführung.



HANDLUNGSFELD 1

Aufwertung & Verbesserung der Radinfrastruktur (II)



SICHERE UND AUSREICHENDE RADABSTELLMÖGLICHKEITEN AN ZENTRALEN POIs

SICHERE FAHRRAD-STELLPLÄTZE AN ÖFFENTLICHEN POINTS OF INTEREST (POIs)

- Ausweisung und Erweiterung von Fahrradabstellflächen, inklusive Sicherungsmöglichkeiten an POIs (Schulen, Brühlhalle, Rathaus, Supermärkte, Siegenbergplatz, Kirchen).
- Ergänzende Fahrradabstellflächen für Sondermodelle (z.B. Lastenräder, Fahrräder mit Anhänger).



ERWEITERUNG DER FAHRRAD-INFRASTRUKTUR

- Überdachung und Fahrradboxen, zum Schutz gegen Witterung und Diebstahl (u.a. am Bahnhof).
- Radhaus als abschließbarer Raum am Bahnhof.
- Rad-Station als ergänzende Infrastruktur zur Reparatur kleinerer Mängel am Fahrrad, z.B. am Rathaus oder Bahnhof (Betreuung optional durch sozialen Verbund o.ä.).



HANDLUNGSFELD 1

Aufwertung & Verbesserung der Radinfrastruktur



HANDLUNGSFELD 1 // AUFWERTUNG & VERBESSERUNG DER RADINFRASTRUKTUR

-  Baulich getrennte Radwege
-  Radschutzstreifen & Fahrradstraßen
-  Anschluss an Radschnellweg
-  Sichere Fahrradabstellplätze
-  Erweiterte Fahrrad-Infrastruktur

HANDLUNGSFELD 1

Aufwertung & Verbesserung der Radinfrastruktur



VERTIEFUNG // FAHRRADSTRAßEN ZUR BEVORRECHTIGUNG DES RADVERKEHRS

Rechtsgrundlage

Höchstgeschwindigkeit

Nebeneinanderfahren von Rädern

Pkw / Motorräder

StVO und VwV-StVO

30 km/h

zulässig

optional zulässig



Tübinger Straße in Stuttgart

Erfolgreiche
Umsetzungsbeispiele



Hindenburgstraße in Esslingen (mit 1,85 km eine der längsten Fahrradstraßen Deutschlands)

HANDLUNGSFELD 2 // ATTRAKTIVE FUßWEGEFÜHRUNG

Themenübersicht



- **BARRIEREFREIE/-ARME FUßWEGE IM GEMEINDEGEBIET**
 - Barrierefreie Gestaltung neuer Fußwege
 - Sichere Quermöglichkeiten
 - Einsehbare Sichtachsen für Fußgänger

- **GEWÄHRLEISTUNG AUSREICHENDER SICHERHEIT (U.A. BELEUCHTUNG, MIV)**
 - Sichtbarkeit von Fußwegen gewährleisten
 - Eindeutige Hierarchie und Zuordnung des Straßenraums
 - Beleuchtung schlecht einsehbarer und wenig frequentierter Bereiche

- **MEHR AUFENTHALTSQUALITÄT FÜR FUßGÄNGER**
 - Aufenthaltsqualität durch Stärkung des verkehrsberuhigten Bereichs
 - Ausreichende Sitz- und Verweilmöglichkeiten an zentralen Orten und Plätzen
 - Sauberkeit im öffentlichen Raum und entlang von Fußwegen

HANDLUNGSFELD 2

Attraktive Fußwegeführung (I)



BARRIEREFREIE ODER BARRIEREARME FUßWEGE IM GEMEINDEGEBIET

UMSETZUNG BARRIEREFREIER FUßWEGE

- Herstellung von Fußwegeoberflächen, ohne „Stolperfallen“/ Barrieren in der Karl- und Wilhelmstraße.
- Schrittweise Umsetzung standardisierter Fußwegbreiten im gesamten Gemeindegebiet (1,50 m Breite gem. DIN 18040).
- Integration von Blindenleitsystemen (v.a. in Haltestellenbereichen).
- Entfernung mobiler Barrieren (z.B. Pflanzkübel am Bahnhof, unerlaubtes Gehwegparken).



SICHERE QUERUNGSMÖGLICHKEITEN

- Verkehrssichere Kreuzungsbereiche im Umfeld der Schulen, Kitas, Pflege- und Senioreneinrichtungen (Lichtsignalanlagen, Fußgängerüberwege, Verkehrsinseln).
- Fußwegeabsenkung an entsprechenden Querungsstellen und Zugängen öffentlicher Einrichtungen (u.a. zu Schulen).



EINSEHBARE SICHTACHSEN FÜR FUßGÄNGER

- Freie Sichtachsen für Fußgänger in den Kurvenbereichen der Wohngebiete in Hanglagen (Siegenberg-, Weinbergstraße), u.a. durch sicherheitsverbessernde Maßnahmen (Bsp. Verkehrsspiegel).



HANDLUNGSFELD 2

Attraktive Fußwegeführung (II)



GEWÄHRLEISTUNG AUSREICHENDER SICHERHEIT (U.A. BELEUCHTUNG, MIV)

SICHTBARKEIT VON FUßWEGEN GEWÄHRLEISTEN

- Sichtbarkeit unscheinbarer Fußwege (Fußweg Siegenberg-/Neuffenstraße, Fußweg Olga-/Ulmer Straße).
- Ergänzende Verkehrsbeschilderung von Fußwege-Einmündungen.
- Vermeidung von ruhendem Verkehr in zentralen und unübersichtlichen Kreuzungs-/Übergangsbereichen.



EINDEUTIGE HIERARCHIE & ZUORDNUNG DES STRAßENRAUMS

- Eindeutige Hierarchie & Zuordnung des Straßenraums für den Fußverkehr und weiteren Verkehrsteilnehmer in der Hauptstraße.



BELEUCHTUNG IN SCHLECHT EINSEHBAREN UND WENIG FREQUENTIERTEN BEREICHEN

- Beleuchtung entlang schlecht beleuchteter Fußwege (Schulcampus, Fußweg Siegenberg-/Neuffenstraße, Fußweg Olga-/Ulmer Straße).
- Beleuchtung an allen Bushaltestellen und entlang der Bahnhoftsunterführung.



HANDLUNGSFELD 2

Attraktive Fußwegeführung (III)



MEHR AUFENTHALTSQUALITÄT FÜR FUßGÄNGER

AUFENTHALTSQUALITÄT DURCH STÄRKUNG DES VERKEHRSBERUHIGTEN BEREICHS

- Eindeutige Zonierung für Fußgänger entlang der gesamten Hauptstraße (Schorndorfer Straße).
- Reduzierung des Durchgangsverkehrs durch Stärkung der fußläufig erreichbaren Parkierung außerhalb des Zentralbereichs.



SITZ- UND VERWEILMÖGLICHKEITEN AN ZENTRALEN ORTEN UND PLÄTZEN

- Aufwertung von Haltestellen (Säuberung/ Erneuerung, Witterungsschutz, saubere Sitzmöglichkeiten, inkl. Beleuchtung).
- Sitzmöglichkeiten, u.a. im Außenbereich der Schulen, an der Brühlhalle, entlang der Hauptstraße sowie am Siegenbergplatz.



SAUBERKEIT IM ÖFFENTLICHEN RAUM UND ENTLANG VON FUßWEGEN

- Sauberhaltung der Fußwegeführung.
- Ergänzung der Aufenthaltsbereiche mit ausreichenden Mülleimern.



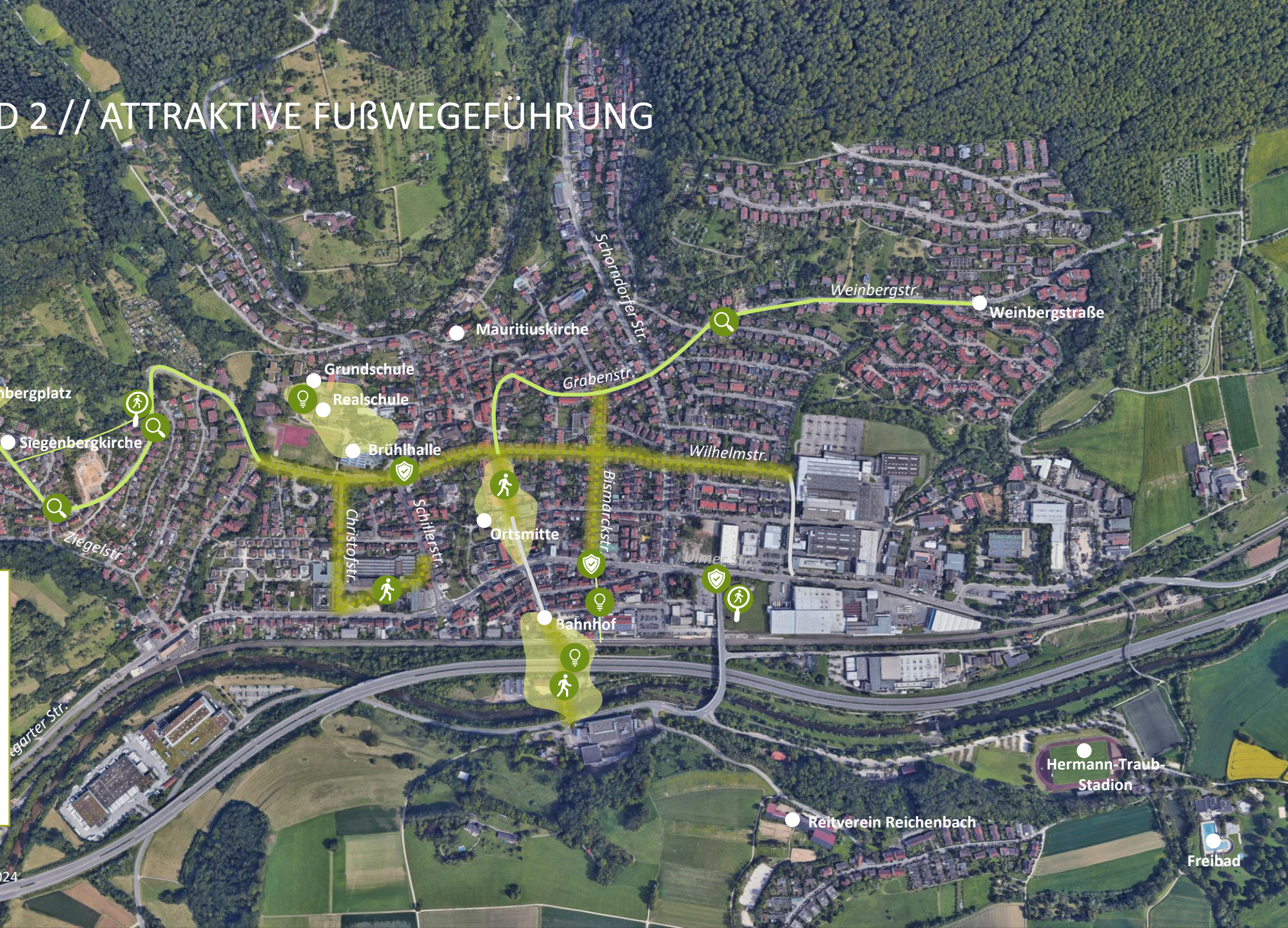
HANDLUNGSFELD 2

Maßnahmenübersicht



HANDLUNGSFELD 2 // ATTRAKTIVE FUßWEGEFÜHRUNG

-  Barrierefreie Fußwege & eindeutige Hierarchie
-  Sichere Quermöglichkeit
-  Einsehbare Sichtachsen
-  Sichtbarkeit von Fußgängern gewährleisten
-  Beleuchtung
-  Stärkung der Aufenthaltsqualität



HANDLUNGSFELD 3 // NEUE MOBILITÄTSANGEBOTE FÜR ALLE

Themenübersicht



SHARING-STATIONEN MIT VERSCHIEDENEN FAHRZEUG-ANGEBOTEN

- Neue Car-Sharing-Stationen im gesamten Gemeindegebiet von Reichenbach a. d. Fils.
- Weitere Sharing-Angebote im Zentrum von Reichenbach a. d. Fils (Leihräder, E-Scooter).

EINFÜHRUNG EINES ON-DEMAND-SHUTTLES & ANPASSUNG DER BESTEHENDEN BUSLINIEN

- Festlegung organisatorischer und betrieblicher Grundlagen für einen On-Demand-Shuttle.
- Reduzierung der bestehenden Bustaktung in Randzeiten.
- Ausbau eines flächendeckenden individualisierten ÖPNV-Netzes.

DIGITALE SERVICES

- Zusammenführung der unterschiedlichen Mobilitätsangebote in Reichenbach a. d. Fils.
- Verknüpfung mit den bestehenden Plattformen (u.a. DB, Sharing-Plattformen, Parkster).

HANDLUNGSFELD 3

Neue Mobilitätsangebote für Alle (I)



SHARING-STATIONEN MIT VERSCHIEDENEN FAHRZEUG-ANGEBOTEN

NEUE CAR-SHARING-STATIONEN

- Fortführung des Car-Sharing-Angebots
- Dialog mit Nachbarkommunen zur Implementierung eines regional einheitlichen Sharing-Anbieters (Deer / Stadtmobil).
- Höhere Anzahl des Fahrzeugangebots (Leihstationen am Bahnhof, Ortsmitte, Siegenbergplatz, Weinbergstraße).
- Ergänzendes Sharing-Angebot der Gemeinde für den täglichen Bedarf (z.B. Carré Mobility, Mainova).



WEITERE SHARING-ANGEBOTE (LEIHRÄDER, E-SCOOTER)

- Ergänzung des Sharing-Angebots durch weitere Fahrzeugalternativen zur Überbrückung der letzten Meile (DB, Nextbike, Tier), u.a. am Bahnhof, Ortsmitte, Brühlhalle, Schulen, Supermärkte.
- Alternativanbieter für ein umfangreiches Quartiersangebot (z.B. Carré Mobility, Mainova).
- Dezentrale Abstellmöglichkeiten an frequentierten und zentralen Orten etablieren.
- Angebote, aufgrund der topographischen Gegebenheiten, vorwiegend im Bereich von elektrifizierten Fahrrädern schaffen.



HANDLUNGSFELD 3

Neue Mobilitätsangebote für Alle (II)



EINFÜHRUNG EINES ON-DEMAND-SHUTTLES & ANPASSUNG DER BESTEHENDEN BUSLINIEN

FESTLEGUNG ORGANISATORISCHER UND BETRIEBLICHER GRUNDLAGEN

- Festlegung des On-Demand-Shuttles (Angebotsform, Shuttle-Typ).
- Organisation des Betriebs und der erforderlichen Ressourcen.

REDUZIERUNG DER BESTEHENDEN BUSTAKTUNG UND ERGÄNZUNG EINES ON-DEMAND-SHUTTLES

- Reduzierung der Bustaktung in den Randzeiten.
- Shuttle On-Demand zur flexiblen Erhöhung Angebotsqualität und Abdeckung der Randzeiten.

AUSBAU EINES FLÄCHENDECKENDEN INDIVIDUALISIERTEN ÖPNV-NETZES

- Festlegung der Shuttle-Haltepunkte im Netz für eine Erreichbarkeit mit max. 300 - 400 m Entfernung.
- Fahrten On-Demand für schnellere Erreichbarkeit/Zielankunft im Netz (ohne verbindliche Linienführung).
- Flexible Services zur Erhöhung und Ergänzung der Taktzeiten des Busangebots.



HANDLUNGSFELD 3

Neue Mobilitätsangebote für Alle (III)



DIGITALE SERVICES

SMART PARKING & PARKLEITSYSTEM

- Parkleitsystem (Zielgruppe: Besucher).
- Kooperative Parkplatznutzung (Unternehmensparkplätze, Supermärkte, Anwohner).



MOBILITY –APP (z.B. CARRÉ MOBILITY) MIT UNTERSCHIEDLICHEN NUTZUNGSBEREICHEN

- Nutzung von Sharing- und On-Demand-Angeboten.
- Angebot für Mitfahr-Gelegenheiten.
- Nutzung von Bringdiensten.



LIVE-INFORMATIONSSYSTEM (z.B. VEOMO)

- Informationen zu Sharing- und ÖPNV-Angeboten (Tafeln an Marktplatz, Bahnhof, Siegenbergplatz, Schulcampus, Brühlhalle, optional im Gewerbe), inkl. Tracking.
- Mobilitätsangebote sichtbar machen.
- Tracking freier und verfügbarer Parkplätze.



HANDLUNGSFELD 3

Maßnahmenübersicht



HANDLUNGSFELD 3 // NEUE MOBILITÄTSANGEBOTE FÜR ALLE



-  Neue Car-Sharing-Stationen
-  Zusätzliche Sharing-Angebote
-  Park-Leitsystem
-  Live-Informationssystem
-  Bündelung von Mobilitätsangeboten

HANDLUNGSFELD 3

Neue Mobilitätsangebote für Alle

VERTIEFUNG // ON-DEMAND-SHUTTLE: ALTERNATIVE ANGEBOTS- UND BETRIEBSFORMEN

ANGEBOTSFORM

- Es bedarf einer Entscheidung zwischen zwei möglichen Angebotsformen: Entsprechend der ÖPNV-geltenden Kriterien oder in „genehmigungsfreier Nische“.

PLANUNG DES ON-DEMAND-SHUTTLES / BÜRGERBUS

- Wirtschaftlich sinnvoller Einsatzbereich: 300 bis 2.000 Fahrgäste pro Monat nach Angaben des BMVI 2016, S.21; in Baden-Württemberg bereits Lösungen mit geringerem Kundenpotenzial.
- Bedienungsgebiet, konkrete Fahrziele und -strecken: Festlegung der Haltebereiche in Wohngebieten sowie an zentralen POIs.
- Fahrt dauern und -häufungen: Definition zur Darstellung einer ausreichenden Auslastung der Fahrzeuge und Fahrenden sowie für eine grundsätzliche Rechtfertigung bedarf es einer Untergrenze an Fahrtwünschen (alternativ Kooperationen mit Organisationen/ Vereinen).
- Betriebsform: Abwägung des Grads der räumlichen und zeitlichen Flexibilisierung für die Art der Betriebsform.
- Zielgruppenausrichtung: Abwägung einer priorisierten Ausrichtung, z.B. Pendler (Zug-Anschlüsse), Schulkinder (Schulbeginn), Senioren.

	Bürgerbus im ÖPNV	Bürgerbus in „genehmigungsfreier Nische“
Betriebsform	Linienverkehr nach festem Fahrplan oder flexibel und auf Vorbestellung	meist vollflexibel
Zielgruppe	Öffentlichkeit insgesamt oder Beschränkung auf bestimmte Gruppen/ Fahrzwecke	gemäß lokaler Ausgestaltung
Fahrpreis	Ja	Nein
Abstimmung mit Verkehrsunternehmen (örtliche Buslinien)	erforderlich (Einordnung in System der Konzessionen, Aufgabenteilung)	nicht erforderlich, aber sinnvoll
Führerschein zur Fahrgastbeförderung	erforderlich	nicht erforderlich
mögliche Fahrzeuggröße	8 Fahrgastplätze & Fahrer (kleinere Fahrzeuge möglich, selten)	8 Fahrgastplätze & Fahrer (häufig kleinere Fahrzeuge)

Mögliche Angebotsformen (Quelle: i. A. a. >>BürgerBusse>>, Ausgabe 20, 3. Auflage

HANDLUNGSFELD 3

Neue Mobilitätsangebote für Alle

VERTIEFUNG // ON-DEMAND-SHUTTLE: GRUNTYPLOGIEN UND ERFORDERLICHE RESSOURCEN

EINHEITLICHE GRUNTYPEN DER ANGEBOTSKONZEPTE IN BADEN-WÜRTTEMBERG

- Drei Grundtypen, welche sich individuell in Merkmalen (Bedienungszeiten, Bedienungsgebiet, Standort des Fahrzeugs, Bestellverfahren, Tarif, Grad der zeitlichen und räumlichen Flexibilität) anpassen lassen:
 - **Bürgerbus:** Kleinbus, der überwiegend im Linienbetrieb verkehrt.
 - **Bürgerrufauto:** Pkw, das Sammelfahrten ohne feste Haltestellen durchführt.
 - **Bürgerfahrdienst:** Tür-zu-Tür-Beförderungen für bestimmte Zielgruppen/Fahrtzwecke.

ERFORDERLICHE RESSOURCEN

- **Personal** für das ehrenamtliche Fahrpersonal mit entsprechender Fahrlizenz und 2-3 Personen für die Administration.
- **Investitionskosten** für die Anschaffung eines Kleinbusses/Fahrzeugs, inklusive Ausschreibung, Ausstattung zusätzlicher Haltestellen, administrative Ausstattung u. ä..
- **Betriebskosten**, z.B. Fahrlizenz, Kraftstoff, Versicherungen, Wartungs- und Pflegekosten, Bürokosten, Werbung und Marketing.
- **Einnahmeoptionen** durch Landes-/Bundesfördermittel, Gemeindegeldzuschuss, Fahrgeldeinnahmen, Spenden und Sponsoren, Werbepartner, Mitgliederbeiträge und Steuererstattungen.

	Bürgerbus	Bürgerruf-Auto	Soz. Bürgerfahrdienst
Kernidee	▪ Linienbus mit Kleinfahrzeug; ▪ Ortsbus; ▪ allg. zugängliches Verkehrsangebot (v.a. für Einkauf/ Erledigungen)	▪ flexibler Rufbus; ▪ allg. zugänglich; ▪ Ergänzung ÖPNV, wo Nachfrage geringer	▪ Fahrdienst mit Hilfeleistung ▪ soz. Dienstleistung für Bedürftige und bestimmte Zwecke
Räumliche Flexibilisierung	▪ meist Linie mit festen Haltestellen	▪ vollflexibel im Bedienungsgebiet	▪ vollflexibel im Bedienungsgebiet
Zeitliche Flexibilisierung	▪ Keine ▪ Fester Fahrplan	▪ vollflexibel ▪ Abstand zu ÖPNV ▪ Bündelung von Fahrtwünschen	▪ vollflexibel ▪ Bestellfrist am Vortag ▪ Bündelung von Fahrtwünschen
Abstimmung mit übrigen ÖPNV	▪ stark ausgeprägt durch Genehmigungssystem ▪ Kooperation mit Verkehrsunternehmen	▪ Vermeiden zeitnaher Parallelfahrten	▪ Kein Abstimmungszwang ▪ abhängig von Betreiber
Kundenkreis	▪ Öffentlichkeit allg. (bei Linie nach §43 PBefG beschränkt)	▪ Öffentlichkeit allg.	▪ Beschränkter Nutzerkreis
Fahrzeuggröße	▪ 8	▪ Max. 8	▪ Max.8
Fahrzeugstandard	▪ Barrierefreiheit	▪ Keine formale Vorgabe	▪ Keine formale Vorgabe
Tarif	▪ Fester Tarif als Teil der Genehmigung	▪ Spenden/ Beitrag zu Betriebskosten oder Tarif als Teil der Genehmigung	▪ Spenden/ Beitrag zu Betriebskosten

Grundtypen der Angebotskonzepte (Quelle: i. A. a. >>BürgerBusse>>, Ausgabe 20, 3. Auflage

HANDLUNGSFELD 3

Neue Mobilitätsangebote für Alle



VERTIEFUNG // ON-DEMAND-SHUTTLE: EMPFEHLUNG UND WEITERES VORGEHEN

BETRIEB ALS ON-DEMAND-SHUTTLE

- Betrieb als On-Demand-Shuttle ohne feste Linienzuordnung in Ergänzung zu dem bestehenden Liniensystem.
- „Virtuelle Haltestellen“ ergänzen die bestehenden Haltestellen des regulären ÖPNV-Angebots.
- Buchung des Shuttles via App, Website und Telefon.
- Die Dichte der (virtuellen) Haltestellen soll eine flächendeckende Erreichbarkeit von < 300 m ermöglichen.



SERVICE IDEALERWEISE DURCH BESTEHENDEN ÖPNV-DIENSTLEISTER

- Durch Ausdünnung des bestehenden Linienverkehrs zu Randzeiten (außerhalb der Schülerverkehre) Kosteneinsparungen beim ÖPNV-Dienstleister.
- Kooperativer Ansatz durch Angebot seitens des Betreibers unter Einbezug ergänzender Finanzmittel durch Gemeinde.
- Einbindung des Shuttle-Ruf-Systems und des Tarifsystems in bestehende ÖPNV-App.
- Alternative: Angebot über Bürgerinitiative ist hinsichtlich Konzessionsbedingungen und Professionalisierung in Bezug auf On-Demand-System und Zuverlässigkeit weiter auszuarbeiten sowie hinsichtlich Wirtschaftlichkeit zu prüfen.



HANDLUNGSFELD 4 // HIERARCHIE & NEUORDNUNG DES MIV

Themenübersicht



- **PARKIERUNGSKONZEPT FÜR DAS GESAMTE GEMEINDEGEBIET**
 - Bündelung der Parkierungsflächen im öffentlichen Raum (zentralisierte Parkflächen)
 - Parkraumbewirtschaftung öffentlicher Parkflächen
 - Regelungen für das Anwohnerparken im öffentlichen Raum
- **FESTLEGUNG DER MIV-HAUPTROUTEN UND UNTERORDNUNG IN VORRANGIGEN FUß-/RADWEGEBEREICHEN**
 - Erweiterung der MIV-freien Hauptstraße
 - Unterordnung in künftigen Fahrradstraßen (Wilhelm-/Karlstraße)
- **ERWEITERUNG DER LADEINFRASTRUKTUR FÜR E-FAHRZEUGE**
 - Zusätzliche Ladesäulen an bestehenden Punkten (Brühlhalle, Bahnhof, Edeka, Freibad)
 - Neuausweisung von Ladepunkten (u.a. Siegenbergplatz, weitere Supermärkte, Gewerbegebiete)

HANDLUNGSFELD 4

Hierarchie & Neuordnung des MIV (I)



PARKIERUNGSKONZEPT FÜR DAS GESAMTE GEMEINDEGEBIET

BÜNDELUNG DER PARKIERUNGSFLÄCHEN IM ÖFFENTLICHEN RAUM (ZENTRALISIERTE PARKIERUNGSFLÄCHEN)

- Parkleitsystem an Ortseinfahrten zu öffentlichen Parkplätzen (Parkplätze Bahnhofstraße, Parkplatz P&R Bahnhof, Parkplatz Brühlhalle, Parkplatz am Siegenbergplatz.
- Einschränkung des Gehwegparkens (siehe H1: Etablierung Radweg entlang Ulmer Straße, einseitiges Parken entlang Wilhelmstraße)



PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG ÖFFENTLICHER PARKIERUNGSFLÄCHEN

- Flächendeckende Parkraumbewirtschaftung im zentralen Bereich.
- Parkraumbewirtschaftung entlang zentraler Fuß- und Radwegeverbindungen.



REGELUNGEN FÜR DAS ANWOHNERPARKEN IM ÖFFENTLICHEN RAUM

- Bevorrechtigung von Anwohnenden in ausgewählten Bereichen/Straßen durch Anwohner-Parkausweise (1€/ Tag)
- Einschränkung des Gehwegparkens/Bevorrechtigung für Anwohnende (z.B. Marienstraße, Wilhelmstraße)
- Reduzierung auf einseitiges und abschnittsweise Gehwegparken (Wilhelm-, Weinberg-, Bismarck-, Siegenbergstraße)



HANDLUNGSFELD 4

Hierarchie & Neuordnung des MIV (II)



FESTLEGUNG DER MIV-HAUPTROUTEN

ERWEITERUNG DER MIV-FREIEN HAUPTSTRAßE

- Anpassung der Verkehrsführung mit der Festlegung von MIV-Haupttrouten (Stuttgarter Str./Ulmer Str., Erschließung nach Norden über Ziegel-/Schiller-/Blumenstraße)
- Reduzierung und Verlagerung des MIV-Verkehrs aus der Hauptstraße (ruhender und fahrender Verkehr)

UNTERORDNUNG IN KÜNFTIGEN FAHRRADSTRAßEN (WILHELM-, KARL- UND BISMARCKSTRAßE)

- Unterordnung des MIV durch Geschwindigkeitsreduzierung.
- Reduktion auf einseitiges Gehwegparken, ausschließlich für Anwohnende mit Parkausweis.

20

HANDLUNGSFELD 4

Hierarchie & Neuordnung des MIV (III)



ERWEITERUNG DER LADEINFRASTRUKTUR FÜR E-FAHRZEUGE

ZUSÄTZLICHE LADESÄULEN AN ZENTRALEN PLÄTZEN (BRÜHLHALLE, BAHNHOF, SUPERMÄRKTE)

- Höhere Anzahl der Ladesäulen bei bestehenden Parkplätzen mit Ladeoption.
(Brühlhalle, Bahnhofstraße, Supermärkte, gewerbliche Unternehmen, Siegenbergplatz, Danziger Straße)



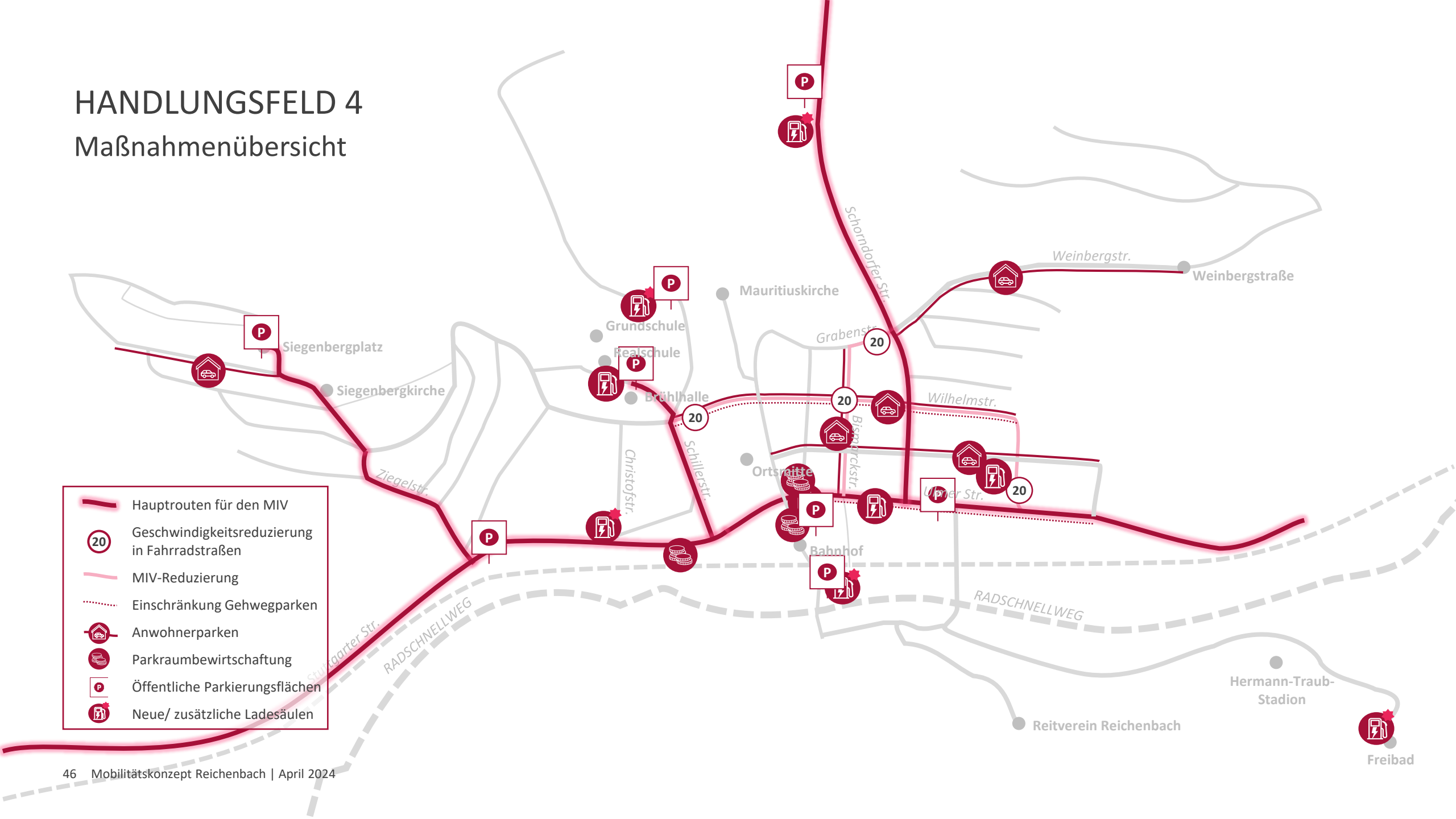
NEUAUSWEISUNG VON LADEPUNKTEN

- Erschließung weiterer POIs mit hoher Besucherfrequenz
(Seniorenzentrum Albrecht-Teichmann-Stift, Grund-/Realschule, Friedhof)
- Ausbau der Ladeinfrastruktur als Basisversorgung in Wohngebieten.
- Aktive Ansprache von Unternehmen/Gewerbetreibenden zur Errichtung von Ladepunkten auf Werksstellplätzen.



HANDLUNGSFELD 4

Maßnahmenübersicht



HANDLUNGSFELD 4 // HIERARCHIE & NEUORDNUNG DES MIV

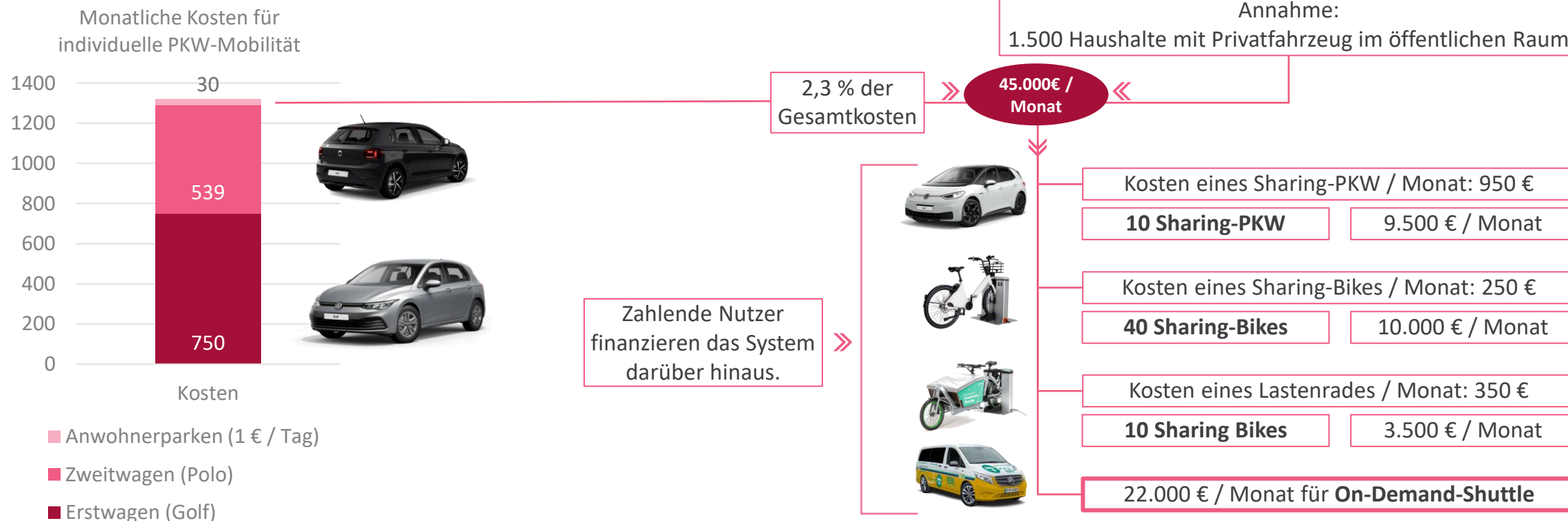
-  Haupttrouten für den MIV
-  Geschwindigkeitsreduzierung in Fahrradstraßen
-  MIV-Reduzierung
-  Einschränkung Gehwegparken
-  Anwohnerparken
-  Parkraumbewirtschaftung
-  Öffentliche Parkierungsflächen
-  Neue/ zusätzliche Ladesäulen

HANDLUNGSFELD 4

Hierarchie & Neuordnung des MIV



VERTIEFUNG // ANWOHNERPARKEN UND ALTERNATIVE MOBILITÄTSANGEBOTE



HANDLUNGSFELD 5 // STRATEGIE FÜR DAS ZENTRUM

Themenübersicht



- **FUNKTIONALE UND RÄUMLICHE GESTALTUNG DER HAUPTSTRAßE**
 - Hauptstraße als verkehrsberuhigte Zone mit reduziertem MIV-Verkehr
 - Gestalterische Aufwertungsmaßnahmen
- **MOBILITÄTS-HUB SÜDLICH DER GLEISE / B10**
 - Erweiterung des Mobilitätsangebots am P&R-Parkplatz
 - Anbindung an den geplanten Radschnellweg
 - Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- **ABGESTIMMTES GESAMTKONZEPT ZUR FREQUENTIERUNG UND ERREICHBARKEIT**
 - Bildung einer Zentrumsachse von der Fils zur bis zur Wilhelmstraße
 - Zusammenführung des Funktions-, Gestaltungs- und Parkraumkonzeptes

HANDLUNGSFELD 5

Strategie für das Zentrum (I)



FUNKTIONALE UND RÄUMLICHE GESTALTUNG DER HAUPTSTRAßE

HAUPTSTRAßE ALS VERKEHRSBERUHGTER BEREICH DURCH REDUZIERUNG DES MIV-VERKEHRS

- Auslagerung des fließenden MIV durch funktionale Ausweisung von MIV-Haupttrouten außerhalb der Hauptstraße (Trennung der Verkehrsteilnehmer).
- Flächenumwidmung von bestehenden Parkierungsflächen zugunsten der Aufenthaltsmöglichkeiten entlang der Hauptstraße (unterbrochene Parkierung einseitig zur Fahrspur).

GESTALTERISCHE AUFWERTUNGSMAßNAHMEN

- Einheitliche und offene Gestaltung in der gesamten Hauptstraße für ein einheitliches und freundliches Erscheinungsbild
- Oberflächen- und Straßenbelagsgestaltung mit Wirkung auf Verkehrsfluss/-geschwindigkeit (z.B. Quermusterung und optische Verengung im Straßenbelag auf Höhe des Aufenthaltsbereichs).
- Ziel: Höhere Aufenthaltsqualität sowie längere Verweil- und Aufenthaltsdauern zur Stärkung des ansässigen Einzelhandels.
- Perspektivische Anpassung der Stellplatzflächen an zukünftige Nutzerbedarfe (Erhöhung Fahrradstellplätze, Car Sharing, Anpassung Ladeinfrastruktur, Haltemöglichkeit für Shuttle, Repair-Station, Ausweitung Bestuhlung, Begrünung, etc.).
- Dezentrale Radabstellmöglichkeiten für gesteigerten Komfort sowie Abstellflächen für Lastenräder.



HANDLUNGSFELD 5

Strategie für das Zentrum (II)



MOBILITÄTS-HUB SÜDLICH DER GLEISE / B10

ERWEITERUNG DES MOBILITÄTSANGEBOTS AM P&R-PARKPLATZ

- Errichtung zusätzlicher Parkplätze (z.B. zwei-geschossige Parklets).
- Bündelung und Erweiterung der Ladeinfrastruktur.
- Errichtung von sicheren und witterungsgeschützten Fahrradstellplätzen (z.B. Fahrradboxen, Radhaus).



ANBINDUNG AN DEN GEPLANTEN RADSCHNELLWEG

- Ergänzende Beschilderung der Radwegführung Zentrum – Radschnellweg / Radschnellweg – Zentrum.
- Barrierefreie und gut einsehbare Radwegführung an der Bahnunterführung.



VERBESSERUNG DER AUFENTHALTSQUALITÄT

- Zusätzliches Angebot: Z.B. Bistro/Café, öffentliche Toilette
- Zugänglichkeit der Fils als Freizeit-Treffpunkt in Reichenbach a. d. Fils.
- Beleuchtung des Parkplatzes zur Verbesserung des Sicherheitsempfinden.



HANDLUNGSFELD 5

Strategie für das Zentrum (III)



ABGESTIMMTES GESAMTKONZEPT ZUR FREQUENTIERUNG UND ERREICHBARKEIT

BILDUNG EINER ZENTRUMSACHSE VON DER FILS ZUR BIS ZUR WILHELMSTRAßE

- Markenbildung der zentralen Achse zwischen Wilhelmstraße und der Fils sowie die Stärkung als städtebauliche Einheit (Reichenbach erleben: Einkaufen (Einzelhandel), Verweilen (Gastro), Erholen (Fils), Erreichen (Bhf./ B10))

ATTRAKTIVE UNTERFÜHRUNG UND ZUWEGUNG DES MOBILITÄTS-HUBS

- Barrierefreie Zuwegung des Mobilitätshubs (Beleuchtung, Vermeidung mobiler Barrieren, Einsehbarkeit).

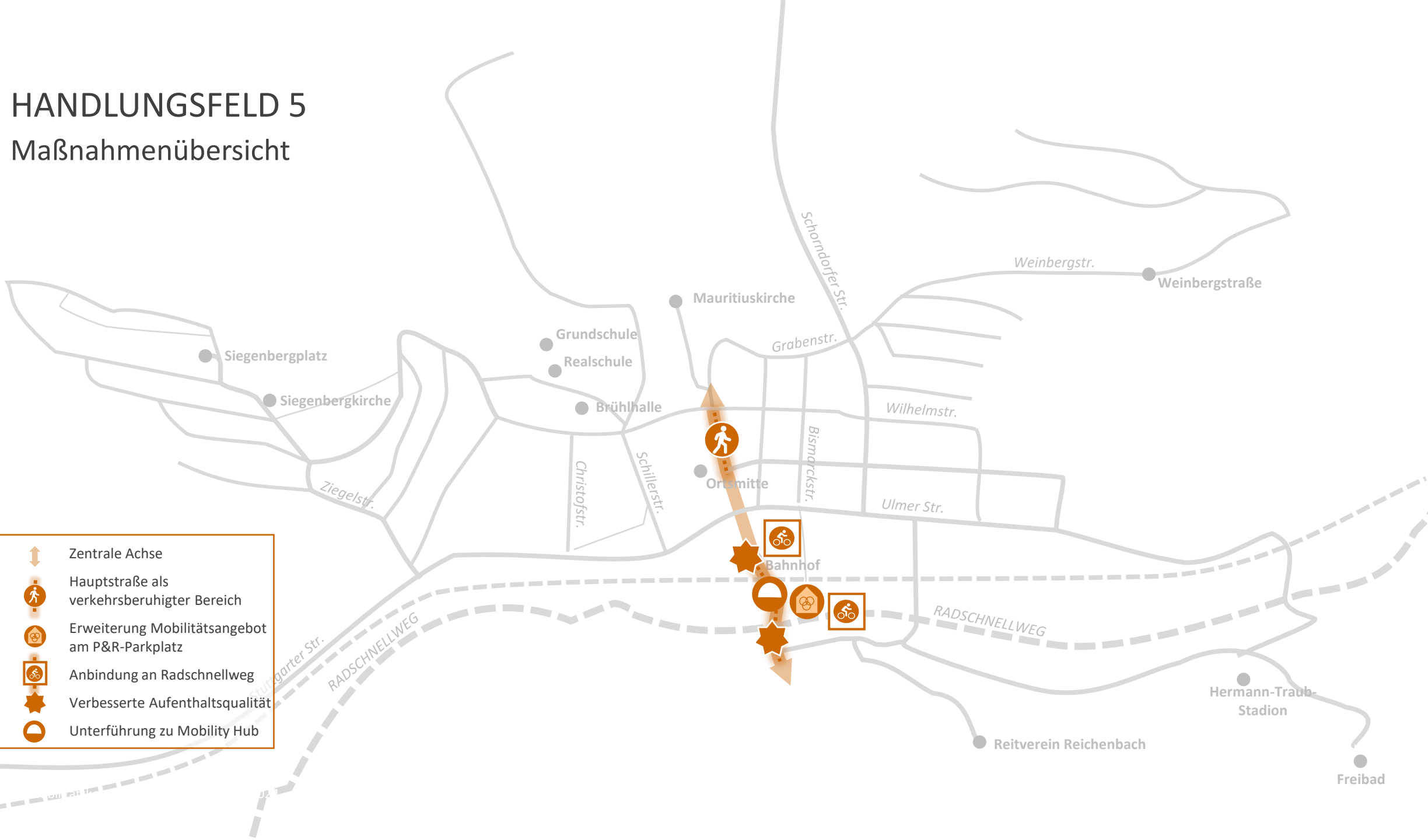
STÄRKUNG DES FUß- UND RADVERKEHRS IM GEMEINDEZENTRUM

- Klare Gliederung der Verkehrswege und Zonen im gesamten Gemeindegebiet Reichenbachs und Verortung von Mobilitätsangeboten an zentralen POIs.
- Wegeführung für Fuß- und Radverkehr (Gestaltungselemente zur Unterstützung der Orientierungs- und Markenbildung – Farben/Wegweiser).



HANDLUNGSFELD 5

Maßnahmenübersicht



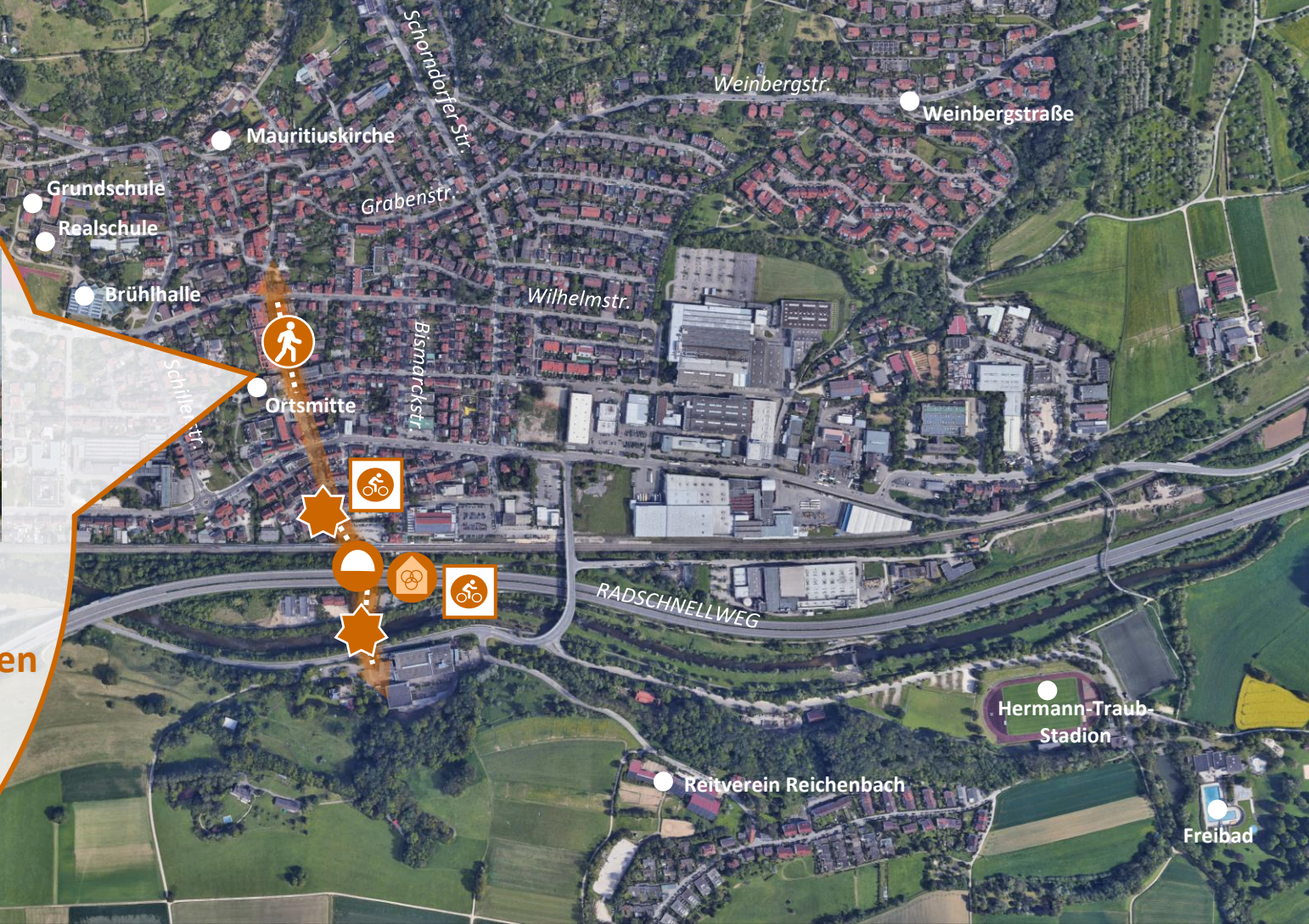
HANDLUNGSFELD 5 // STRATEGIE FÜR DAS ZENTRUM

Referenzen von Fußgängerzonen in
ländlich geprägten Räumen in BaWü



**„Wir müssen wieder uns Menschen
in den Mittelpunkt des gebauten Raums stellen
– Autos sind nur ein Mittel zum Zweck.“**

Fabian Gierl, IAA 2023



HANDLUNGSFELD 5

Strategie für das Zentrum

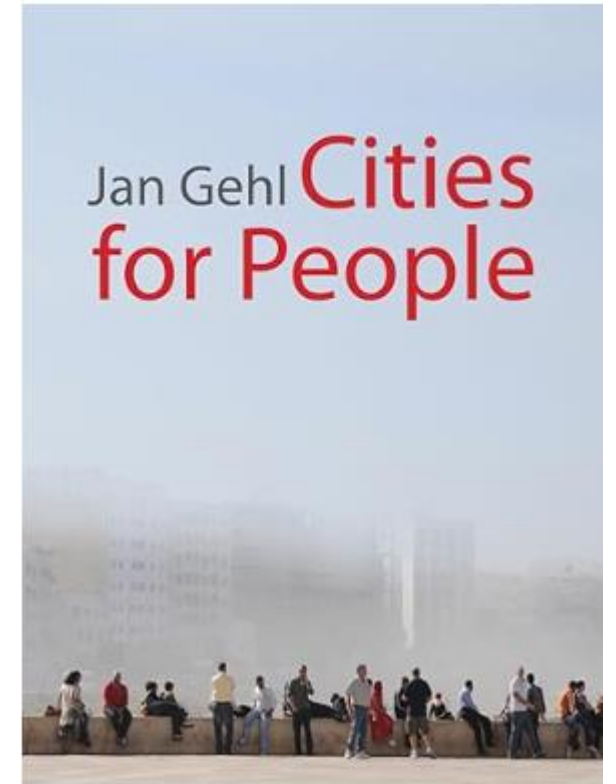


VERTIEFUNG // ANSPRÜCHE AN EINLADENDE STRAßEN UND PLÄTZE

„Der öffentliche Raum muss auf Augenhöhe und mit 5 km/h eingerichtet werden, wenn Sie sich zu Fuß in ihm bewegen“.

(Vgl. Jan Gehl, *Cities for People*, Washington 2010)

- Nach Studien Gehls ziehen Orte, **gebaut nach menschlichem Maßstab** mehr Publikum an, als weiträumige, unpersönliche und monotone Räume.
- **Abwechslungsreiche und farbenfrohe physische Umgebung, Grün und Wasser** können viel zur Atmosphäre auf der Straße beitragen.
- **Fußgängerwege, Fahrradständer und Straßenmöblierung** tragen in ausreichender Zahl zum Wohlbefinden von Fußgängern und Fahrradfahrern bei.
- Wenn sich die **Innenstadt angenehm** anfühlt, halten die Menschen sich länger dort auf, geben mehr aus und kehren häufiger wieder.



HANDLUNGSFELD 5

Strategie für das Zentrum



VERTIEFUNG // ANSPRÜCHE AN EINLADENDE STRAßEN UND PLÄTZE

SCHUTZ	KOMFORT	BEGLÜCKENDES
Schutz vor Verkehr und Unfällen – Sicherheitsgefühl  ➤ Schutz für Fußgänger ➤ Die Angst vor dem Verkehr nehmen	Angebote für den Fußverkehr  ➤ Genug Platz zum Gehen ➤ Keine Hindernisse ➤ Gute Bodenbeläge ➤ Für alle zugänglich ➤ Interessante Fassaden	Sehenswertes  ➤ Vernünftige Betrachtungsabstände ➤ Freie Sichtachsen ➤ Interessante Ausblicke ➤ Gute Beleuchtung bei Dunkelheit
Schutz vor Verbrechen – Sicherheitsgefühl  ➤ Belebter öffentlicher Raum ➤ Augen zur Straße ➤ Überlappende Funktionen zwischen Tag und Nacht ➤ Gute Beleuchtung	Aufenthaltsgelegenheiten  ➤ Randeffect / attraktive Wartezonen ➤ Stützelemente	Orte für Kommunikation  ➤ Niedrige Lärmpegel ➤ Straßenmöbel als „gesprächsfördernde Sitzlandschaften“
Schutz vor unangenehmen Sinneswahrnehmungen  ➤ Wind ➤ Regen / Schnee ➤ Kälte / Hitze ➤ Luftverschmutzung ➤ Staub, Lärm, blendendes Licht	Sitzgelegenheiten  ➤ Spezielle Sitzbereiche ➤ Vorteile nutzen: Aussicht, Sonne, Menschen ➤ Gute Sitzplätze ➤ Ruhebänke	Orte für Spiel und Sport  ➤ Bauliche Einladungen für kreative Aktivitäten, Bewegung, Sport und Spiel ➤ Bei Tag und bei Nacht ➤ Im Sommer wie im Winter
		Maßstäblichkeit  ➤ Bauten und Räume nach menschlichem Maß
		Angenehme klimatische Verhältnisse  ➤ Sonne / Schatten ➤ Wärme / Kühlung ➤ Leichte Brise
		Positive Sinneseindrücke  ➤ Gutes Design, gute Details ➤ Gute Materialien ➤ Schöne Aussichten ➤ Bäume, Grünanlagen, Wasser

Qualitätsmerkmale einer Stadt auf Augenhöhe

12 Ansprüche an einladende Straßen und Plätze

(Quelle: Jahn Gehl, 2015)

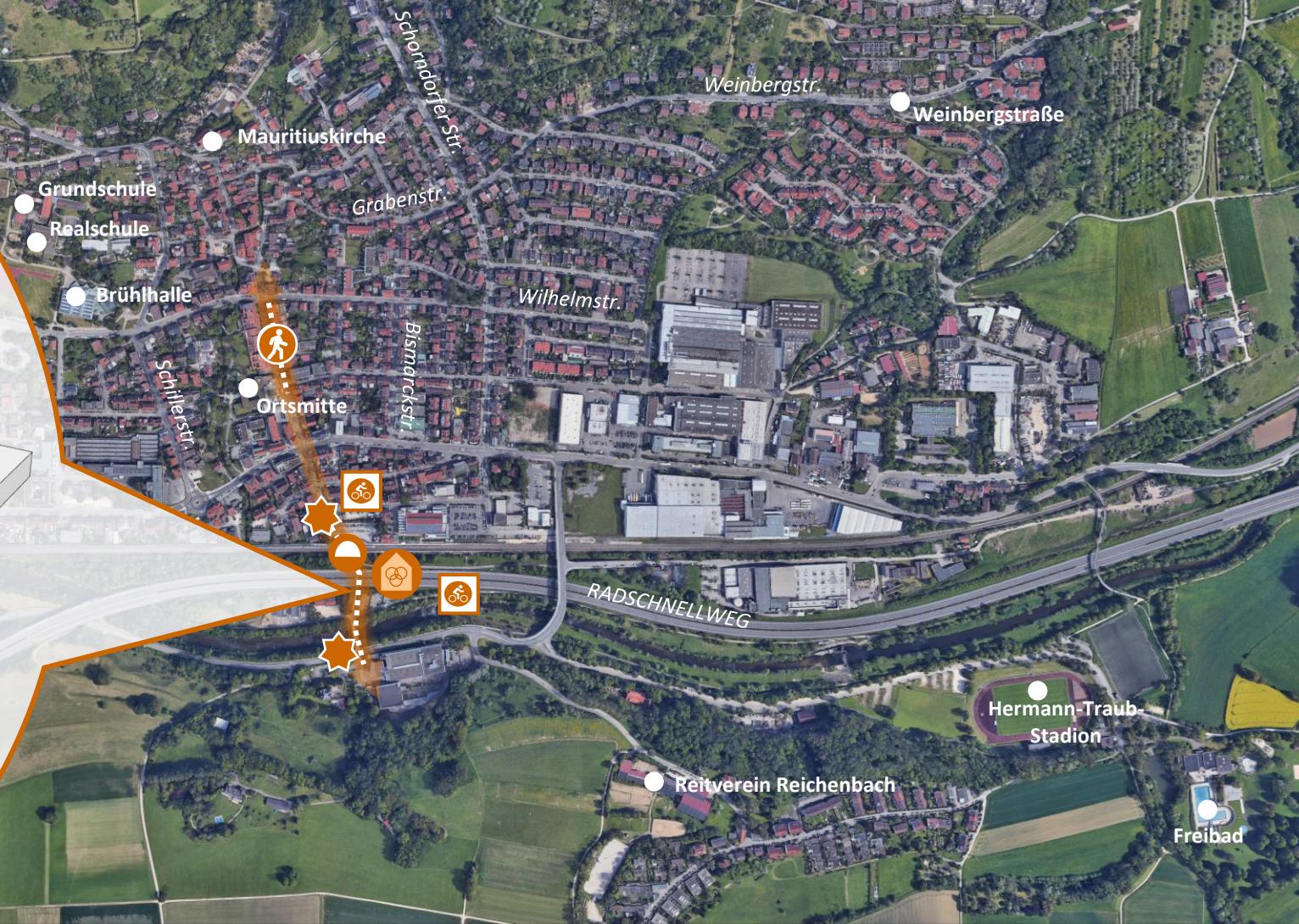
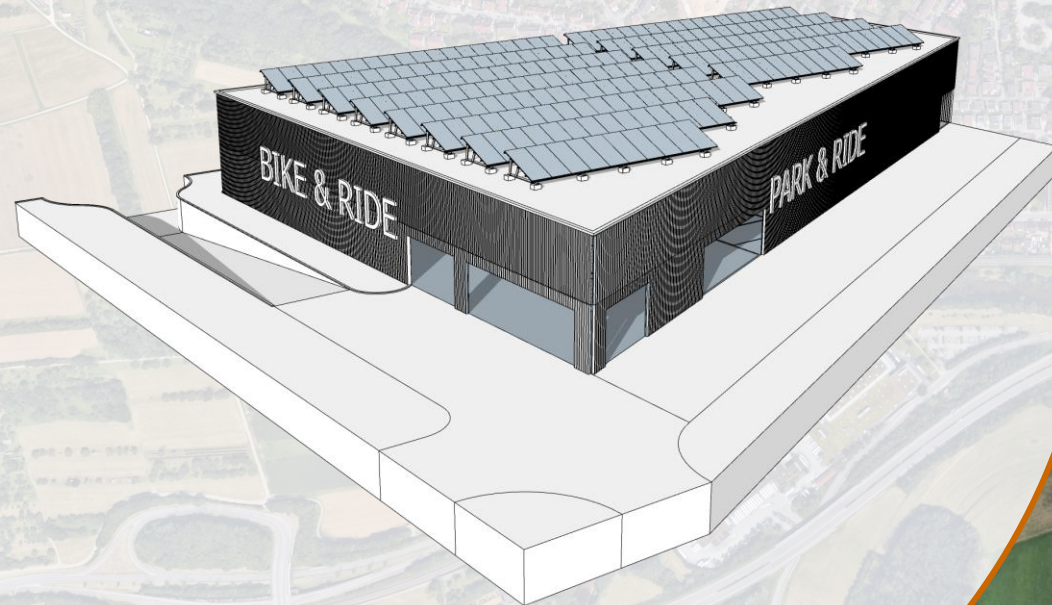
HANDLUNGSFELD 5 // STRATEGIE FÜR DAS ZENTRUM

Konzeptskizze Mobilitätshub Reichenbach a. d. Fils

Vorrangig P+R und B+R Funktion

Erhöhung der Kapazität (37 Stpl. → ca. 80 Stpl.)

Sicheres Abstellen von Fahrrädern, ggf. inkl.
Radservice-Station



HANDLUNGSFELD 5

Strategie für das Zentrum

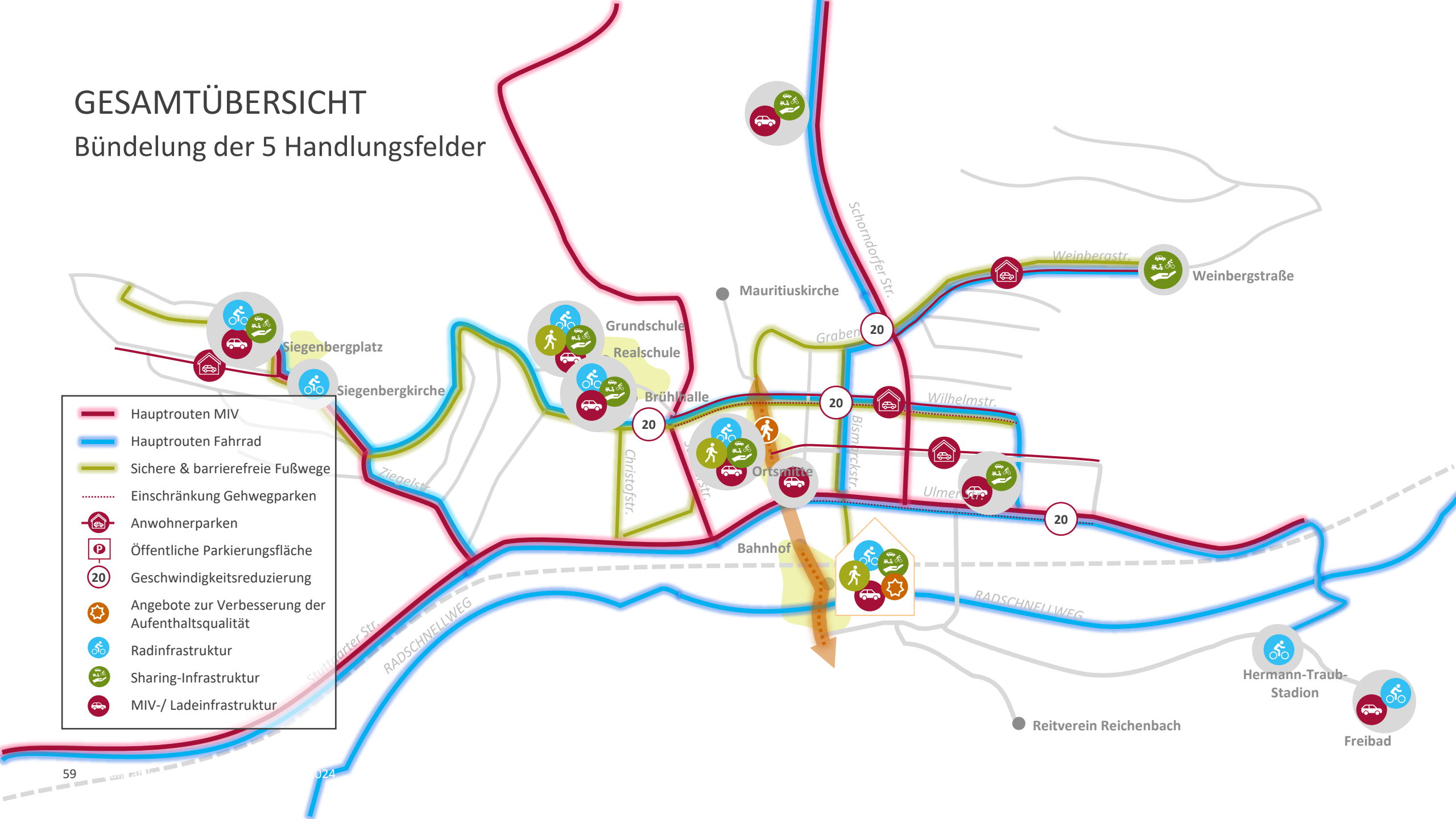


VERTIEFUNG // KONZEPTSKIZZE MOBILITÄTSHUB REICHENBACH A. D. FILS



GESAMTÜBERSICHT

Bündelung der 5 Handlungsfelder



UMSETZUNGSPLAN

Zentrale Themenbereiche und die nächsten Schritte

On-Demand-Shuttle



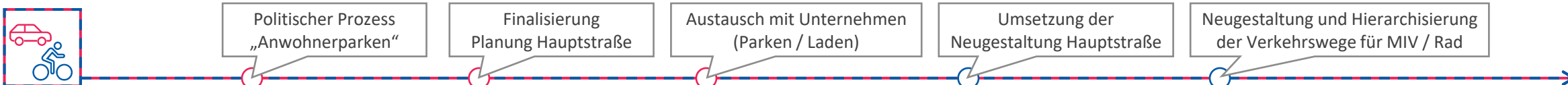
Sharing-Angebote



Mobilitätshub



Maßnahmen im Straßenraum





**UNITING
OPPOSITES
TO CREATE
A WORLD
WE WANT
TO LIVE IN**



**DREES &
SOMMER**