

Zielkonzept zum Masterplan Mobilität 2030 der Stadt Limburg a. d. Lahn

Präambel

Die Stadt Limburg a. d. Lahn steht vor zahlreichen verkehrlichen Herausforderungen. Zugleich ändern sich die Alltagsabläufe und Mobilitätsgewohnheiten der Menschen. Aus diesem Spannungsfeld resultieren allgemeine Fragestellungen, die es zu beantworten gilt: Wie kann, auch in Zeiten des demografischen Wandels die Erreichbarkeit aller wichtigen Zielorte für alle Bürgerinnen und Bürger gesichert und verbessert werden? Wie kann eine individuelle, gesunde und vielfältige Mobilität gewährleistet werden? Wie lassen sich der Kfz-Verkehr und Wirtschaftsverkehr verträglich abwickeln, ohne das starke und attraktive Zentrum Limburgs negativ zu beeinflussen? Wie kann die Umwelt- und Lebensqualität der Stadt mit einem breiten Mobilitätsangebot und attraktiven öffentlichen Räumen gesteigert werden? Diese und weitere Fragestellungen bieten Anlass und Chance, die Weichen für die Mobilität der Zukunft zu stellen. Dazu stellt die Stadt Limburg derzeit einen Masterplan Mobilität auf, der als strategischer Plan die Leitlinien für die zukünftige Verkehrsentwicklung in Limburg festlegt. Wesentliches Ergebnis des Masterplans werden sowohl kurz- als auch mittel- und langfristige Maßnahmen sein, die in den nächsten 10 bis 15 Jahren umgesetzt werden sollen. Der Ausgangspunkt dieser Maßnahmen ist das Zielkonzept, welches den zentralen Baustein des Masterplans darstellt und – ausgehend von den lokalen verkehrlichen Herausforderungen und im Einklang mit übergeordneten Zielen und Bindungen – die Basis des städtischen Handelns im Verkehrsbereich in den nächsten 10 bis 15 Jahren beschreibt. Zu den übergeordneten Zielen und Bindungen gehört insbesondere die Einhaltung aller relevanten gesetzlichen Rahmenbedingungen sowie die Wahrung der Zielkonformität mit den bedeutsamen verkehrlichen Zielen des Landesentwicklungsplans Hessen und des Regionalplans Mittelhessen. Dies bedeutet beispielsweise, dass die Stadt Limburg ihren Beitrag zur Erreichung nationaler Klimaschutzziele leistet sowie im geforderten Umfang und Zeitrahmen die Barrierefreiheit im Verkehr gewährleistet. Im Masterplan Mobilität wird an den jeweiligen Stellen auf die entsprechenden planerischen Vorgaben und Rechtsrahmen verwiesen bzw. diese Anforderungen als Maßstab genommen.

Dem Zielkonzept des Masterplans sind zudem insbesondere folgende Leitgedanken vorangestellt, die durch die nachstehenden Ziele unterstützt bzw. forciert werden:

- > Der Masterplan Mobilität unterstützt mit seinen Zielen und Maßnahmen sozial ausgewogene Verkehrs- und Lebensverhältnisse in Limburg
- > Es werden die verkehrlichen Anforderungen erfüllt, um Limburgs Attraktivität und regionale Strahlkraft als Mittelzentrum mit oberzentraler Teilfunktion zu erhalten und zu stärken.

Die Entwicklung und Umsetzung von effektiven Maßnahmen, die spür- und messbar eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Stadt sowie für die individuelle Mobilität der Bürgerinnen und Bürger erreichen, kann nur dann erfolgen, wenn sie einer abgestimmten Ziel- und Entwicklungsrichtung folgen. Dies ist insbesondere aus dem Grund erforderlich, dass sich Maßnahmen nicht gegenseitig widersprechen und an anderen Stellen negative Effekte hervorrufen, sondern im Einklang mit der angestrebten Entwicklung stehen sollen. Somit stellen sich für das Zielkonzept beispielsweise folgende Fragen:

- > Wie möchte sich Limburg in den nächsten 10 bis 15 Jahren im Bereich des Verkehrs und der Mobilität entwickeln? Welche Themen sind jetzt und in Zukunft relevant?
- > Welche Entwicklungen werden angestrebt und forciert? Was kann bis zum Jahr 2030 und auch schon zuvor erreicht werden?

- > Welche verkehrlichen Handlungsfelder sind in Limburg besonders von Bedeutung? Welche inhaltlichen Schwerpunkte können gesetzt werden? Wo besteht in Limburg besonders Handlungsbedarf?

Der Entwurf zum Zielkonzept beinhaltet die grundsätzlichen Antworten auf diese Fragen, deren konkrete Ausgestaltung und Umsetzung anhand eines Maßnahmenkonzepts erfolgt. Dabei können die Ziele grundsätzlich indifferent, also unabhängig voneinander, harmonisch oder in gewissem Ausmaß konkurrierend sein. Eine Zielantinomie, also Ziele, die sich gegenseitig ausschließen und entsprechend ambivalente Maßnahmen, muss jedoch vermieden werden.

Diskussion des Entwurfs zum Zielkonzept

Daher wurden die Ziele aufbauend auf einem Vorschlag vom prozessbegleitenden Beirat – bestehend aus Politik, Verwaltung sowie stadtgesellschaftlichen Gruppierungen und Interessenvertretern – in seiner 2. Sitzung am 9. April 2018 diskutiert und weiterentwickelt. Im nächsten Schritt wird der Entwurf zum Zielkonzept im Steuerungskreis den politischen Vertretern vorgelegt und diskutiert.

Aufbau des Zielkonzepts

Das **Leitmotiv** setzt mit **sechs Oberzielen bzw. Zielfeldern** den inhaltlichen Rahmen für das zukünftige verkehrspolitische Handeln im Sinne des Masterplans Mobilität. Diese sechs Oberziele bzw. Zielfelder stehen gleichberechtigt nebeneinander, d. h. sie sind von gleichermaßen hoher Bedeutung. Sie behandeln alle für die Stadt Limburg wesentlichen aktuellen und zukünftigen Themen aus den Bereichen Verkehr und Mobilität, bei denen Verbesserungen angestrebt werden. Die Oberziele werden weiterhin durch **jeweils drei bis fünf Unterziele** ausgestaltet, die sie thematisch konkretisieren.

Den Unterzielen wiederum sind **Indikatoren** beigelegt. Die Indikatoren stellen mess- und überprüfbare Zielwerte dar, anhand derer die Zielerreichungsgrade geprüft werden können. In der Regel sind sie mit Zeithorizonten versehen; hierbei sind zum Teil auch Zwischenschritte – etwa bis zum Jahr 2025 – angegeben, um eine laufende Verbesserung in den kommenden Jahren zu erzielen und gegebenenfalls eine Nachsteuerung zu ermöglichen. Wichtig ist, dass die **Auflistung der Indikatoren nicht abschließend** ist und lediglich ein Beispiel für die Erreichung des jeweiligen Ziels oder eines Teils davon darstellt. Damit bilden sie eine Brücke Maßnahmenkonzept. Sie eignen sich zudem als erster Ansatz für ein Evaluationskonzept, das ebenfalls Bestandteil des Masterplans Mobilität werden wird.

Im nachfolgenden Zielkonzept sind die Oberziele mit den Buchstaben A bis F und die Unterziele entsprechend mit A1 bis F4 gekennzeichnet.



Zielkonzept zum Masterplan Mobilität 2030

Stärkung der Stadt- und Lebensqualität in Limburg – Für eine vielfältige, zukunftsorientierte Mobilität

Die **Stärkung der Stadt- und Lebensqualität** steht als strategisches Leitmotiv über den Zielen des Masterplans Mobilität 2030 für das grundsätzliche verkehrspolitische Denken und Handeln der Stadt Limburg, das eine vielfältige, zukunftsorientierte Mobilität für alle Bürgerinnen und Bürgern und damit auch sozial ausgewogene Verkehrs- und Lebensverhältnisse anstrebt. Vor diesem Hintergrund werden mit dem Masterplan Mobilität die folgenden sechs Oberziele bzw. Zielfelder verfolgt, die nachfolgend mit ihren Unterzielen und Zielindikatoren erläutert werden:

- A. Sichere und attraktive Mobilitätsoptionen für Alle schaffen**
- B. Die Erreichbarkeit und Attraktivität Limburgs sichern und optimieren**
- C. Umweltbelastungen reduzieren und Kfz-Verkehr verträglich gestalten**
- D. Den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV fördern**
- E. Stadt- und Straßenräume lebenswert und hochwertig gestalten**
- F. Digitale mobilitätsbezogene Information und Kommunikation ausweiten**

A. Sichere und attraktive Mobilitätsoptionen für Alle schaffen

Limburg schafft die Voraussetzungen für eine gleichberechtigte Teilhabe am gesellschaftlichen Leben für alle Menschen, unabhängig von Alter, gesundheitlichen Beeinträchtigungen, sozialem und wirtschaftlichem Status, Herkunft sowie Geschlecht. Alle Verkehrsteilnehmenden können sich sicher und komfortabel in der Stadt bewegen. Dabei spielen neben barrierefreier Infrastruktur auch die Themen Verkehrssicherheit und soziale Sicherheit im öffentlichen Raum eine wesentliche Rolle. Verkehrsunfälle werden schrittweise, aber deutlich reduziert; Angsträume werden abgebaut und umgestaltet, um dadurch das Sicherheitsgefühl vor allem der Fußgängerinnen und Fußgänger zu erhöhen. Das Miteinander und die gegenseitige Rücksichtnahme im Verkehr werden weiter gefördert.

- A1. Verbesserung und Ausbau der **Barrierefreiheit** insbesondere im Bereich der **Nahmobilität** und des **ÖPNV**
 - > Vollständige Barrierefreiheit (entsprechend geltender Richtlinien) aller Zuwege in die Innenstadt sowie jeweils einer Fußverkehrsrouten in die Stadtteile bis zum Jahr 2030
- A2. Förderung der **eigenständigen Mobilität aller Bevölkerungsgruppen**
 - > Erhöhung des Anteils barrierefreier Haltestellen von 20 % (2017) auf mindestens 60 % bis 2022 und mindestens 90 % bis 2030
- A3. Erhöhung der **Verkehrssicherheit**: Kontinuierlicher Abbau von Stellen mit erhöhten Unfallzahlen
 - > Halbierung der Zahl der schwerverletzten Verkehrsteilnehmenden (basierend auf dem Durchschnitt der Jahre 2014-16) sowie Reduktion der getöteten Verkehrsteilnehmenden auf konstant 0 bis 2030 auf den Straßen kommunaler Trägerschaft
- A4. Erhöhung der **sozialen Sicherheit** im öffentlichen Raum
 - > Aufwertung mindestens eines als unsicher eingestuften öffentlichen Bereichs (z. B. eine Unterführung/Treppenanlage o.ä.) jährlich, insbesondere auf Grundlage der Analyse

zum Masterplan Mobilität sowie weiterer Konzepte und Befragungen, wie die Befragung „Sicherheit und Sicherheitsgefühl“.

B. Die Erreichbarkeit und Attraktivität Limburgs sichern und optimieren

Die Funktion Limburgs als Mittelzentrum mit oberzentralen Teilfunktionen und seiner attraktiven Innenstadt als Wohn-, Arbeitsplatz-, Freizeit-, Einkaufs- und Tourismusstandort wird gesichert und gestärkt. Dies gilt für die Erreichbarkeit Limburgs aus der Region genauso wie für die Erreichbarkeit der Kernstadt aus den Stadtteilen und auch der Stadtteile untereinander. Verknüpfungsstellen von Verkehrsmitteln, wie z.B. Park & Ride, Bike & Ride und Mobilstationen werden ausgebaut, um ein sinnvolles Kombinieren der Verkehrsarten zu erleichtern und Wegeketten zu optimieren. Der in einer wirtschaftlich starken Stadt notwendige Güterverkehr wird in seiner Funktion sichergestellt, jedoch möglichst stadtverträglich abgewickelt. Insbesondere der Lieferverkehr im Innenstadtbereich entwickelt sich mit neuen Formen der Logistik und neuen Antriebstechniken weiter.

- B1. Sicherstellung und Optimierung der **regionalen Erreichbarkeit für alle Verkehrsmittel** (ÖPNV, ICE, Rad, MIV, Fernbus)
 - > ÖPNV-Anbindung der umliegenden Kommunen mit dem Zentrum (ZOB) an allen Wochentagen umsteigefrei und mit einem maximalen Fahrzeitverhältnis gegenüber dem MIV von 1,5 bis 2025
- B2. Sicherstellung und Optimierung der **Erreichbarkeit aller Stadtteile** für alle Verkehrsmittel (ÖPNV, Rad, Fuß, MIV)
 - > ÖPNV-Anbindung der Stadtteile mit der Innenstadt an allen Wochentagen umsteigefrei und mit einem maximalen Fahrzeitverhältnis gegenüber dem MIV von 1,3 und mit einer hochwertigen Radverbindung bis 2025 sowie hochwertige Radverbindungen zwischen den Stadtteilen
- B3. Sicherstellung und Optimierung der verkehrlichen Bedingungen für Limburg als **Tourismus-, Freizeit- und Einkaufsstandort**
 - > Erhebung der Anreise von Touristen: Steigerung der Anreise mit dem öffentlichen Personenverkehr und mit dem Rad um jeweils 5–10 Prozentpunkte bis 2030
- B4. Ausbau und Optimierung **regionaler Schnittstellen** (Bahnhöfe, Umsteigehaltstellen etc.)
 - > Alle Bahnhöfe, der ZOB Nord und weitere zu definierende regionale Schnittstellen (auch im Umland) sind bis 2030 hochwertig barrierefrei und mit dynamischen Fahrgastinformationen ausgestattet
- B5. Funktionsgerechte und gleichzeitig stadtverträgliche Abwicklung des **Wirtschaftsverkehrs**, insbesondere des Lieferverkehrs
 - > Der Anteil emissionsfreier Güter-/Lieferfahrzeuge in der Innenstadt (innerhalb des Schiederings) liegt bei mindestens 50% im Jahr 2025 und mindestens 80% im Jahr 2030

C. Umweltbelastungen reduzieren und Kfz-Verkehr verträglich gestalten

Der Kfz-Verkehr nimmt derzeit eine stark dominierende Rolle im Limburger Verkehrsgeschehen ein. Durch eine Verlagerung hin zu den Verkehrsträgern des Umweltverbunds (Fußverkehr, Radverkehr, öffentlicher Verkehr) sowie durch eine verträgliche Abwicklung des notwendigen privaten Kfz- und

Wirtschaftsverkehrs gilt es, die Luftqualität in der Stadt zu verbessern, das Makro- sowie das Mikroklima zu schützen und die von Verkehrslärm betroffenen Einwohnerinnen und Einwohner zu entlasten. Kurzfristig sind bis 2020 insbesondere Verbesserungen in Bezug auf die Stickstoffdioxidbelastung in der Limburger Innenstadt zu erreichen. Handlungsfelder sind hierbei weiterhin die Unterstützung der zunehmenden Etablierung alternativer Antriebstechniken (insbesondere Elektro- und Brennstoffzellenmobilität) sowie eine effiziente Organisation des ruhenden Verkehrs, um Parksuchverkehr zu minimieren und den öffentlichen Raum aufzuwerten.

- C1. **Umwelt- und Klimaschutz:** Minimierung verkehrsbedingter Umweltbelastungen (Schadstoffe und Lärm)
 - > Kontinuierliche Reduktion der CO₂-Emissionen im Verkehr
 - > Konstante Einhaltung aller jeweils gültigen Lärm- und Luftschadstoffgrenzwerte ab 2020
- C2. Stadtverträgliche Abwicklung des **Kfz-Verkehrs**, insbesondere des **Wirtschafts- und Durchgangsverkehrs** in der Kernstadt und in den Stadtteilen
 - > Kontinuierliche, mittelfristig messbare Reduktion des Anteils des Durchgangsverkehrs auf belasteten Streckenabschnitten im Stadtgebiet
- C3. Optimierung der **Parkraumnutzung**
 - > Abdeckung des Parkraumbedarfs und Minimierung von Nutzungskonflikten im öffentlichen Raum
 - > Kontinuierliche sowie kurzfristig messbare Minimierung des Parksuchverkehrs
- C4. Verbesserung der Rahmenbedingungen und Infrastruktur für **Elektro- und Brennstoffzellenmobilität**
 - > Deutliche Erhöhung des Anteils von Elektro- und Brennstoffzellen-Kfz am Kfz-Bestand und ein entsprechender Ausbau von öffentlichen Ladepunkten im Verhältnis 1:10 (ein Ladepunkt je zehn E-Kfz)
 - > Emissionsfreier Stadtlinienverkehr ab 2025 und kontinuierliche Emissionsreduktion im Regionalbusverkehr

D. Den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV fördern

Fuß- und Radverkehr sowie der ÖPNV werden zu einem attraktiven und vernetzten System als wirkliche Alternative zum Auto ausgebaut und optimiert. Neben einer umfangreichen und sicheren Infrastruktur wird es darum gehen, eine fuß- und radverkehrsfreundliche Mobilitätskultur in Limburg zu entwickeln. Durch die Schaffung eines besseren Angebots können die bislang noch ungenutzten Potenziale, die insbesondere auf kurzen Wegen liegen, aktiviert werden. Gleichzeitig geht es darum, jedem Verkehrsteilnehmenden die freie Wahl eines Verkehrsmittels zu ermöglichen, Alternativen zu schaffen und Verknüpfungen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln zu verbessern. So wird es zukünftig mehr Mobilitätsoptionen geben, die jedoch miteinander geteilt werden, vor allem im Rad- und Autoverkehr; der private Besitzanspruch geht dabei zurück. Auch im ÖPNV können durch weitere Verbesserungen und Anreize zusätzliche Fahrgäste gewonnen werden. Gleichwohl gilt es, auch den Blick in die Zukunft zu richten und sich mit neuen Formen von öffentlichen Mobilitätsangeboten zu befassen, die noch stärker auf die individuellen Bedürfnisse zugeschnitten sind. Und damit die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel noch leichter fällt, ist es von Bedeutung, umfangreiche Mobilitätsangebote im Rahmen von städtebaulichen Entwicklungen von Beginn an verfügbar zu machen und

neue Mobilitätsroutinen zu ermöglichen. Im Umkehrschluss kann dies auch die Wohnstandortwahl zugunsten Limburgs positiv beeinflussen. Gleichfalls sind auch Gewerbestandorte multimodal anzubinden, um insbesondere den Beschäftigten einen komfortablen Arbeitsweg zu ermöglichen.

- D1. Aktivierung der **Potenziale im Fuß- und Radverkehr sowie im ÖPNV** zur Förderung der Nahmobilität und des Umweltverbunds
 - > Erhöhung des Modal-Split-Anteils des Umweltverbunds (Fuß-, Radverkehr und ÖPNV) um mindestens zehn Prozentpunkte bis zur nächsten Haushaltsbefragung (ca. 2025) sowie um mindestens 20 Prozentpunkte bis 2030
 - > Zählstellen im Radverkehr: Steigerung der Radfahrenden um 50% bis 2025 und um 100% bis 2030
- D2. Aktivierung der **Potenziale im klassischen ÖPNV** und Ausbau **zukunftssträchtiger öffentlicher Mobilitätsangebote**
 - > Steigerung der Fahrgastzahlen im ÖPNV um mindestens ein Drittel bis 2025 und um mindestens die Hälfte bis 2030
 - > Verdoppelung des Bekanntheitsgrads und der Nutzerzahlen neuer Mobilitätsangebote wie z. B. Carsharing bis 2025 (siehe Haushaltsbefragung)
- D3. Förderung der **Inter- und Multimodalität** sowie von **Sharing-Konzepten**
 - > Bis spätestens 2025 besteht ein Grundangebot zum Bike- und Carsharing in der Stadt
 - > Bis 2030 ist dieses Angebot flächendeckend sowie mindestens an jeder regionalen Schnittstelle verfügbar
- D4. Förderung **alternativer Mobilitätsangebote** im Rahmen von **Siedlungs- und Gewerbeentwicklungen**
 - > Sofern nicht bereits attraktive Mobilitätsalternativen bestehen, sind diese im Zuge umfassender städtebaulicher Entwicklungen zu schaffen

E. Stadt- und Straßenräume lebenswert gestalten

Ein wesentlicher Bestandteil einer lebenswerten Stadt sind hochwertig gestaltete, attraktive öffentliche Räume, bei deren Gestaltung der Mensch im Mittelpunkt steht. Den Aspekten Aufenthalt, Kommunikation sowie dem Fuß- und Radverkehr wird mehr Platz eingeräumt, Nutzungskonflikte mit dem Pkw werden minimiert. Es ist attraktiv, Wege zu Fuß und mit dem Fahrrad zurückzulegen und die wesentlichen Ziele sind entsprechend gut zu erreichen. Ebenfalls wird es angenehmer, sich im öffentlichen Raum, insbesondere auf den Plätzen, aufzuhalten, wodurch die Stadt belebt wird und soziale Interaktionen unterstützt werden. Dabei geht es beispielsweise in Bezug auf den Einzelhandel darum, sich mit einer attraktiven Innenstadt gegenüber dem wachsenden Online-Handel zu behaupten. Der Verkehrssektor kann somit nicht nur einen Beitrag zur Förderung einer Stadt der kurzen Wege sowie zu einer funktionsdurchmischten Stadt leisten, sondern unterstützt auch die Verbesserung der klimatischen Verhältnisse in der Stadt, beispielsweise durch eine geringere Flächenversiegelung.

- E1. Aufwertung und Stärkung des **Stadtzentrums**, der **Stadtteilzentren** und naher **Wohnumfelder**
 - > Erhalt der Passantenfrequenz in der Innenstadt Limburgs mindestens auf dem derzeitigen Niveau
 - > Steigerung des Anteils des Fuß- und Radverkehrs an Versorgungswegen innerhalb Limburgs um mindestens 25% bis 2025 (siehe Haushaltsbefragung)

- E2. Aufwertung bestehender und Schaffung neuer **attraktiver Verbindungen** zwischen und innerhalb der Kernstadt sowie der Stadtteile
 - > Steigerung des Anteils des Fuß- und Radverkehrs der Bevölkerung der Stadtteile sowie der Kernstadt um jeweils mindestens 25 % bis 2025 (siehe Haushaltsbefragung)
- E3. Nutzung und Weiterentwicklung der Potenziale von **öffentlichen Räumen** im Sinne einer hohen **Aufenthaltsqualität** sowie der **Klimaanpassung**
 - > Kontinuierliche Aufwertung öffentlicher Räume
 - > Beschränkung verkehrsbedingter Flächenversiegelung auf ein notwendiges Maß zur Vermeidung der Bildung von Hitzeinseln sowie zur Minderung der Folgen von Starkregenereignissen

F. Digitale mobilitätsbezogene Information und Kommunikation ausweiten

Für die Stadt Limburg sind die Themenfelder der Digitalisierung und des Mobilitätsmanagements von wesentlicher Bedeutung für die zukünftige Gestaltung des Verkehrs. Digitale Möglichkeiten und neue Technologien können dazu eingesetzt werden, den Verkehr in der Stadt besser zu steuern und effizienter abzuwickeln sowie individuelle zukunftssträchtige Mobilitätsangebote, wie z. B. on demand Ride-sharing Services oder ein stationsunabhängiges Radverleihsystem, bereitzustellen. Weiterhin kann die Digitalisierung dazu genutzt werden, die Bürgerinnen und Bürger besser zu informieren, sie in Planungs- und Gestaltungsprozesse noch besser einzubinden und die interne sowie externe Kommunikation und Zusammenarbeit zu verbessern. Hier gilt es insbesondere, bereits vorhandene Daten, insbesondere Crowd Data, unter strenger Wahrung aller datenschutzrechtlichen Bestimmungen im Sinne der Bürgerinnen und Bürger positiv zu nutzen. Als weiterer Aspekt können umfangreiche Angebote im Bereich des Mobilitätsmanagements, insbesondere auf betrieblicher Ebene, dazu beitragen, die Beschäftigtenmobilität zu verbessern und Belastungen durch Pendlerverkehr zu reduzieren. Auch hier können digitale Möglichkeiten einen großen Beitrag zur Organisation leisten.

- F1. Verbesserung von **Kommunikation** und **Mobilitätsmanagement**
 - > Regelmäßiger institutionalisierter Austausch aller relevanten Akteure in Form eines Mobilitätsbeirats
- F2. **Open Data** im Bereich der Mobilität **für BürgerInnen** verfügbar machen und **partizipative Verkehrsplanung** intensivieren
- F3. **Vernetzung und Effizienzsteigerung der Verkehrsinfrastruktur** durch Informations- und Verkehrsmanagement
 - > Senkung der Kfz-Verkehrsbelastung um mindestens 10 % bis 2030, basierend auf der Verkehrszählung 2016
- F4. Chancen der **Digitalisierung im Verkehr** nutzen und vorantreiben (z. B. Ridesharing-Angebote)
 - > Bestehende Daten werden zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse genutzt