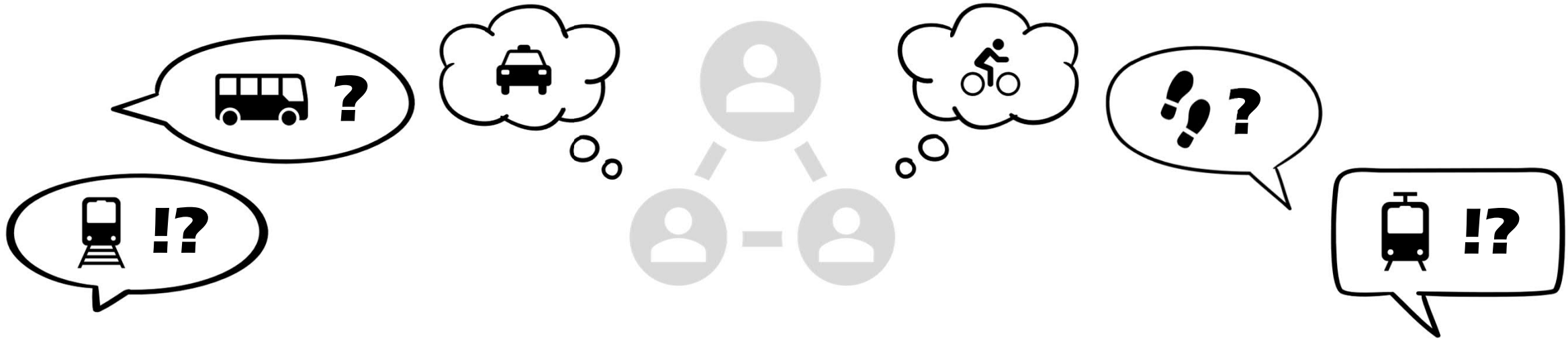




Mobilitätskonzepte in ländlichen Räumen

Bestimmt nur der Haushalt die Ambitionen?

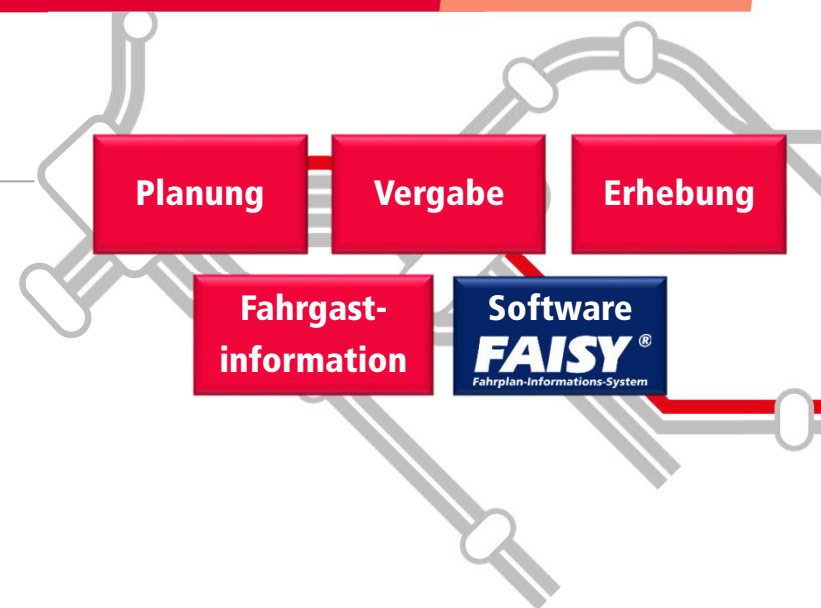
25. Bundesweiter Umwelt- und Verkehrskongress – 30.03.2025

Peter Castellanos | IGDB Verkehrsplanung + Beratung



Über 40 Jahre Erfahrung im ÖPNV !

- Sitz in Langen (Hessen), nahe Frankfurt
- 1981 aus Bürgerinitiative gegründet – Schwerpunkt Fahrgastinformation
- 1995 Wandlung in GmbH
- Verkehrsplanung | Ausschreibungen | Erhebungen | Datenmanagement
Fahrplansoftware | Fahrgastinformationsmedien | Grafik
- 22 Mitarbeitende, davon 17 fest angestellt
- Unsere Kunden:
 - Aufgabenträger
 - Stadtwerke
 - Ministerien
 - Verkehrsunternehmen
 - Zweckverbände
 - Kommunen





- 1. Grundlagen Mobilitätskonzepte in ländlichen Räumen**
- 2. Praxisbeispiel Mobilitätskonzept Landkreis Kitzingen**
- 3. Fazit**



- 1. Grundlagen Mobilitätskonzepte in ländlichen Räumen**
2. Praxisbeispiel Mobilitätskonzept Landkreis Kitzingen
3. Fazit



Was ist ein „Mobilitätskonzept“? – Was soll es leisten?

- **Planwerk, das Aussagen zur künftigen Entwicklung der Mobilität auf einem definierten Raum trifft und dessen Maßnahmenkonzept sich auf mehrere Verkehrsträger beziehen.**
- **ZIEL: Kundenorientiertes Maßnahmenkonzept unter gegebenen finanziellen Rahmenbedingungen**
- **Bearbeitungstiefe: Mobilitätskonzept ist nicht gleich Mobilitätskonzept**
 - ➔ Beteiligung: Befragung der (potenziellen) Kunden ist Grundvoraussetzung für gutes Ergebnis
 - ➔ Leitbild (= Herleitung von Zielen) ist unverzichtbarer Bestandteil des Anforderungsprofils
 - ➔ Bandbreiten:
 - Nachfragerumpf / „Kurzichtiges Minimalkonzept“ ⇔ Bedarfsplan / „Großer strategischer Wurf“ ➔ *Welche Maßnahmen sind „zulässig“?*
 - Planungsebene: Kommune ⇔ Landkreis ⇔ Region ➔ *Detaillierungsgrad der Maßnahmen? Schwerpunktthemen?*
 - Werden alle Verkehrsmittel – losgelöst von Zuständigkeit – betrachtet oder nur Auswahl?
 - Institutionell verankerte Werkzeuge, wie Nahverkehrspläne, können ebenfalls Mobilitätskonzepte sein!



Planungsprozess

■ Theorie:

Abbildung 2: Die 12 Schritte der nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung (2. Ausgabe) – ein Überblick für Entscheidungsträger:innen



© Rupprecht Consult 2019

✓ Dieses Symbol kennzeichnet Punkte, an denen politische Beteiligung während des SUMP-Prozesses erforderlich ist.

Quelle:
Leitlinien für Nachhaltige Urbane
Mobilitätspläne (SUMP), 2. Ausgabe



Planungsprozess

■ Praxis ländlicher Raum:

Bestenfalls wird Umsetzung/Evaluation durch einen Mobilitätsbeirat o.ä. begleitet

Evaluation nur beim nächsten Fortschreibungszeitpunkt nicht ausreichend

Abbildung 2: Die 12 Schritte der nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung (2. Ausgabe) – ein Überblick für Entscheidungsträger:innen



✓ Dieses Symbol kennzeichnet Punkte, an denen politische Beteiligung während des SUMP-Prozesses erforderlich ist.



Übersicht Aufstellungsverfahren

- **Mindestmaß an Beteiligung über zwei Phasen**





Übersicht Aufstellungsverfahren

- Mindestmaß an Beteiligung über zwei Phasen



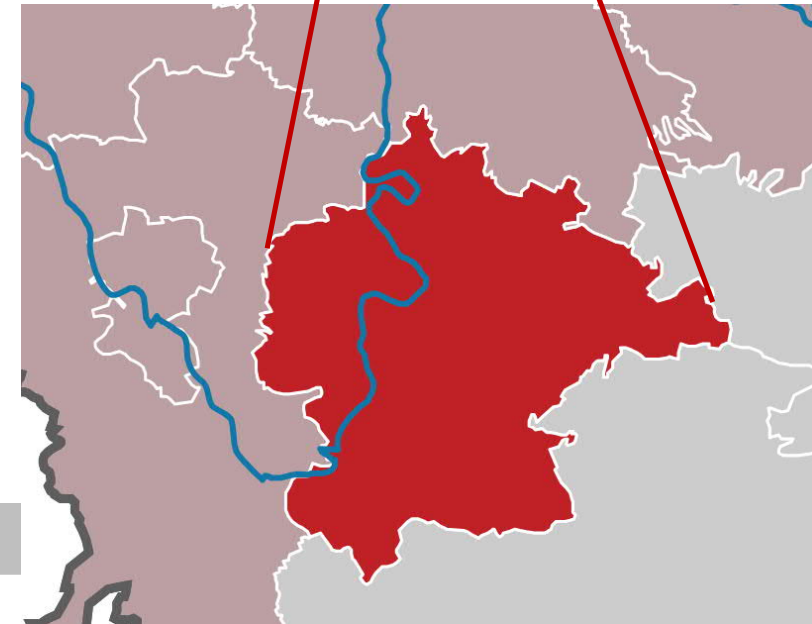
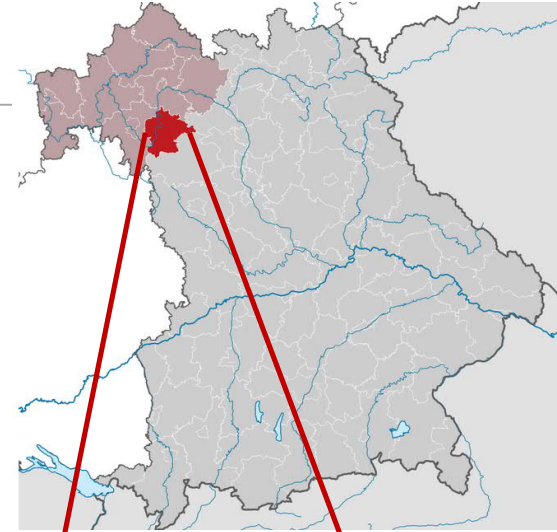


1. Grundlagen Mobilitätskonzepte in ländlichen Räumen
2. **Praxisbeispiel Mobilitätskonzept Landkreis Kitzingen**
3. Fazit



Portrait / Kennzahlen

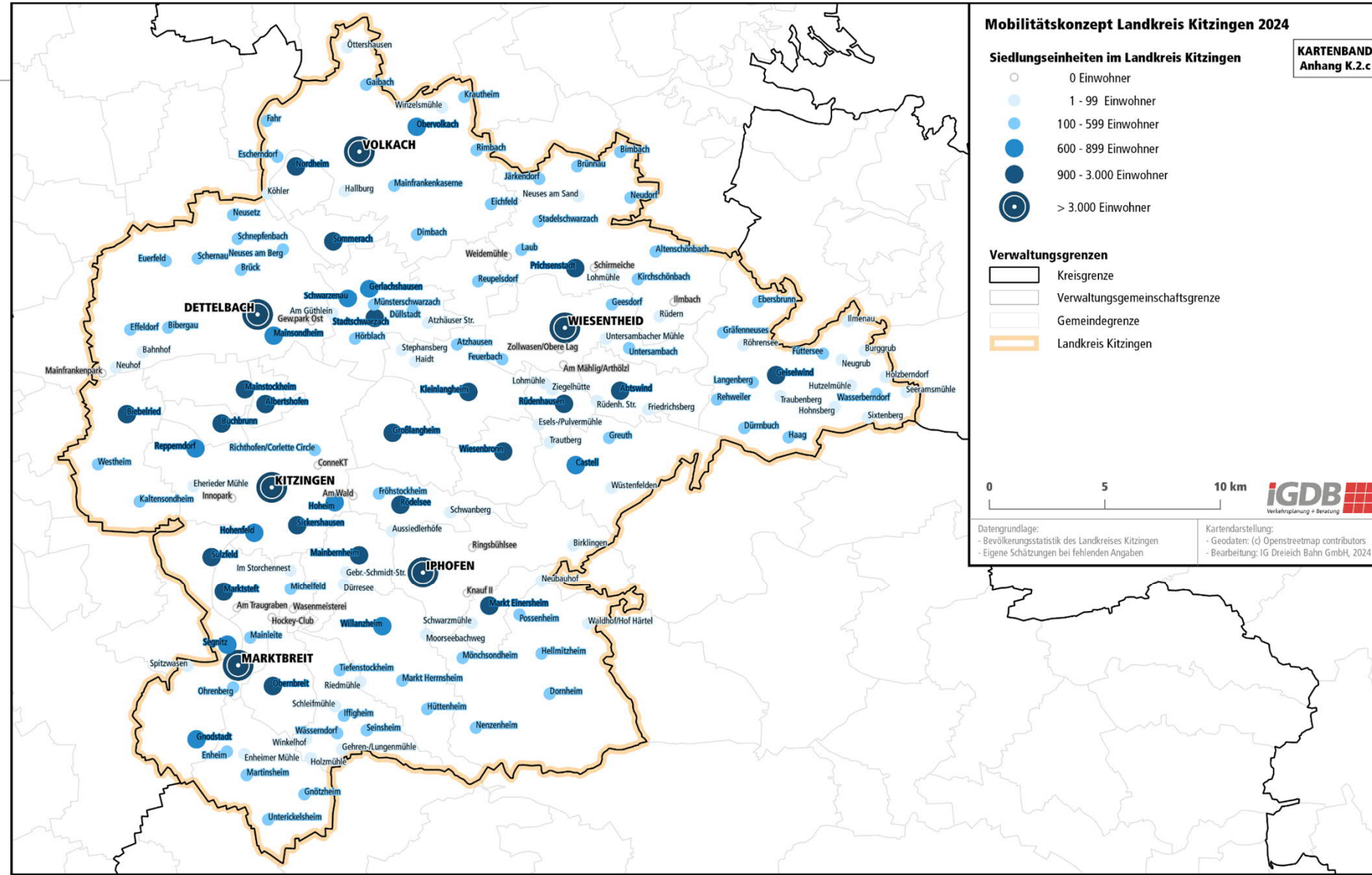
- **91.000 Einwohner auf 684,16 km² >> 133 Einwohner / km²**
- **31 Gemeinden**
- **Kreisstadt Kitzingen mit rund 20.000 Einwohnern**
- **Oberzentrum Würzburg ca. 5-10 km von Kreisgrenze entfernt**
- **Einziger Landkreis in Bayern, der vollständiges Mitglied in 2 Verkehrsverbünden (VGN und VVM (ab 01.01.2025 NVM)) ist**





Portrait / Kennzahlen

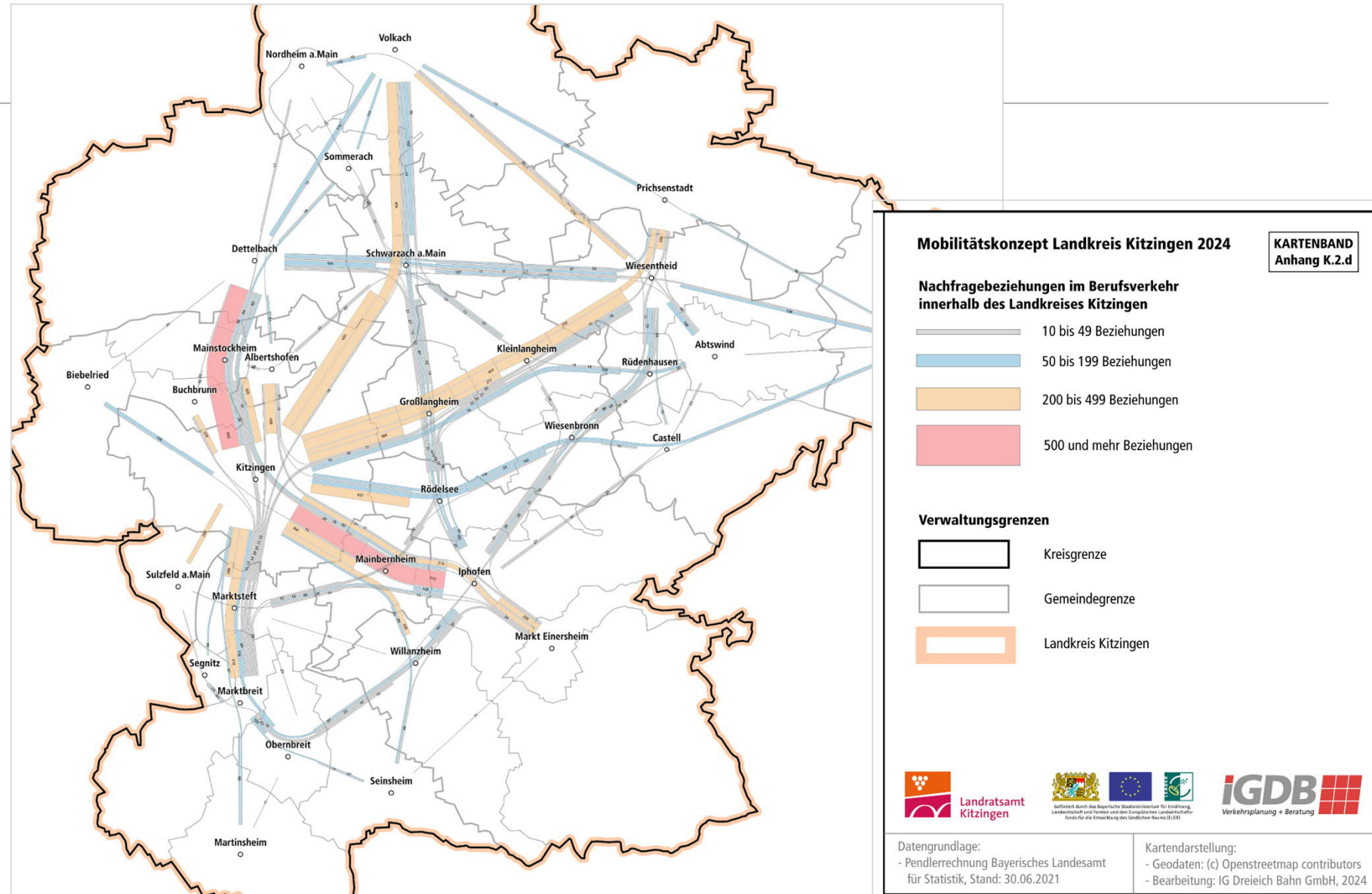
■ Einwohnerverteilung





Portrait / Kennzahlen

■ Nachfragebeziehungen (Binnenrelationen)

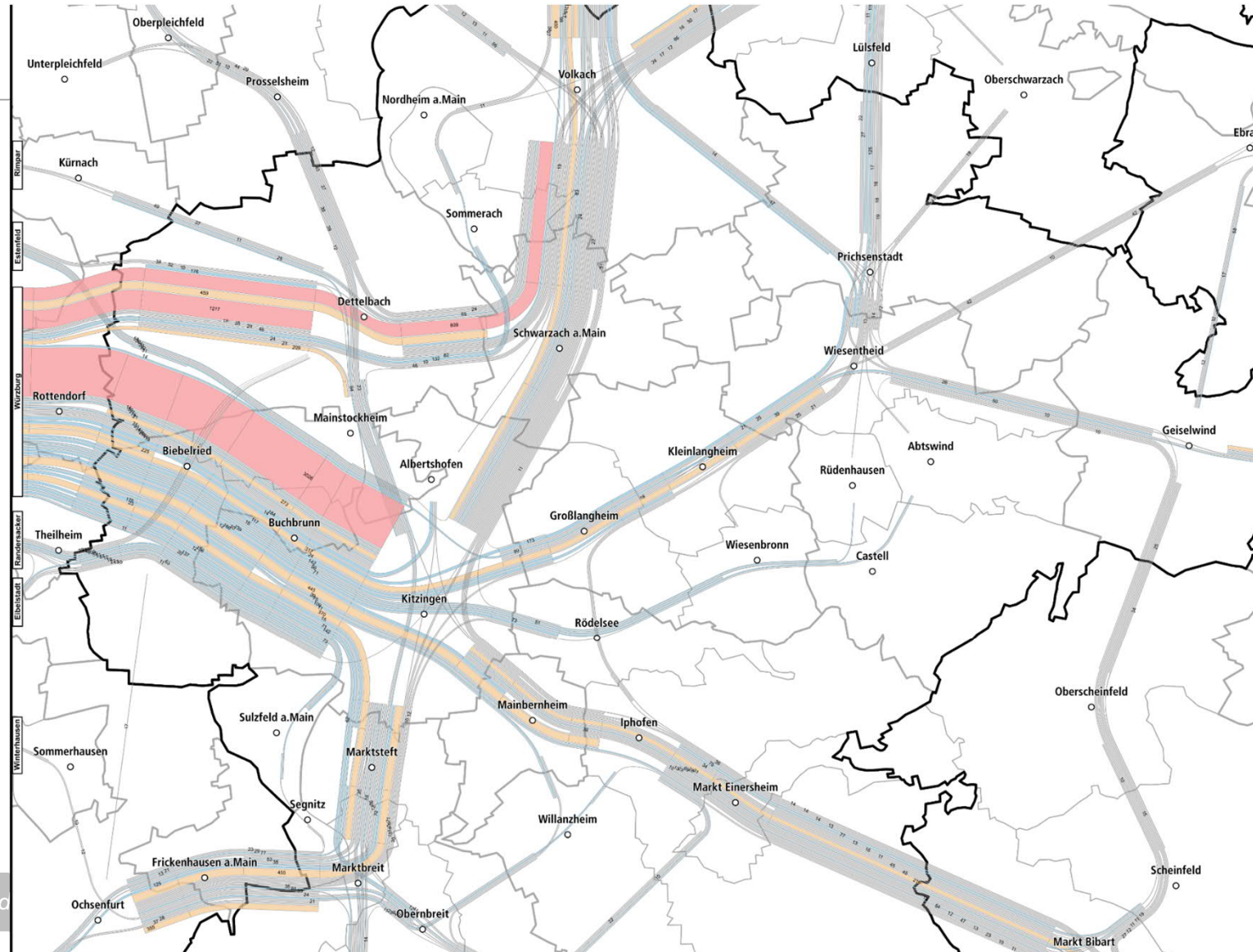




Portrait / Kennzahlen

- Nachfragebeziehungen

(Kreisübergreifende Relationen)





Aufgabenstellung

- **Schwerpunktthema ÖPNV**
 - **Verbesserung Daseinsvorsorge / Attraktivitätssteigerung Wohn- & Wirtschaftsstandort**
 - **Übergang von einzelnen eigenwirtschaftlichen zu gemeinwirtschaftlichen Verkehren / Linienbündelung**
 - **Abstimmung Busverkehre auf Reaktivierung Mainschleifenbahn Volkach – Seligenstadt (b. WÜ) ab ca. 2028**
 - **Neukonzeption / Anpassung Liniennetz unter Berücksichtigung kreisübergreifender Verkehre**
 - **Ergänzung zum bestehenden Nahverkehrsplan für die Planungsregion 3 – Unterfranken**
- **Radverkehr (Selbstaktive Mobilitätsformen)**
 - **Entwicklung einer Netzkonzeption für den Alltagsradverkehr**
 - **Zusammenführung mit Planungsprozess zum landesweiten Radverkehrsnetz Bayern**



Zweistufiges Beteiligungsverfahren

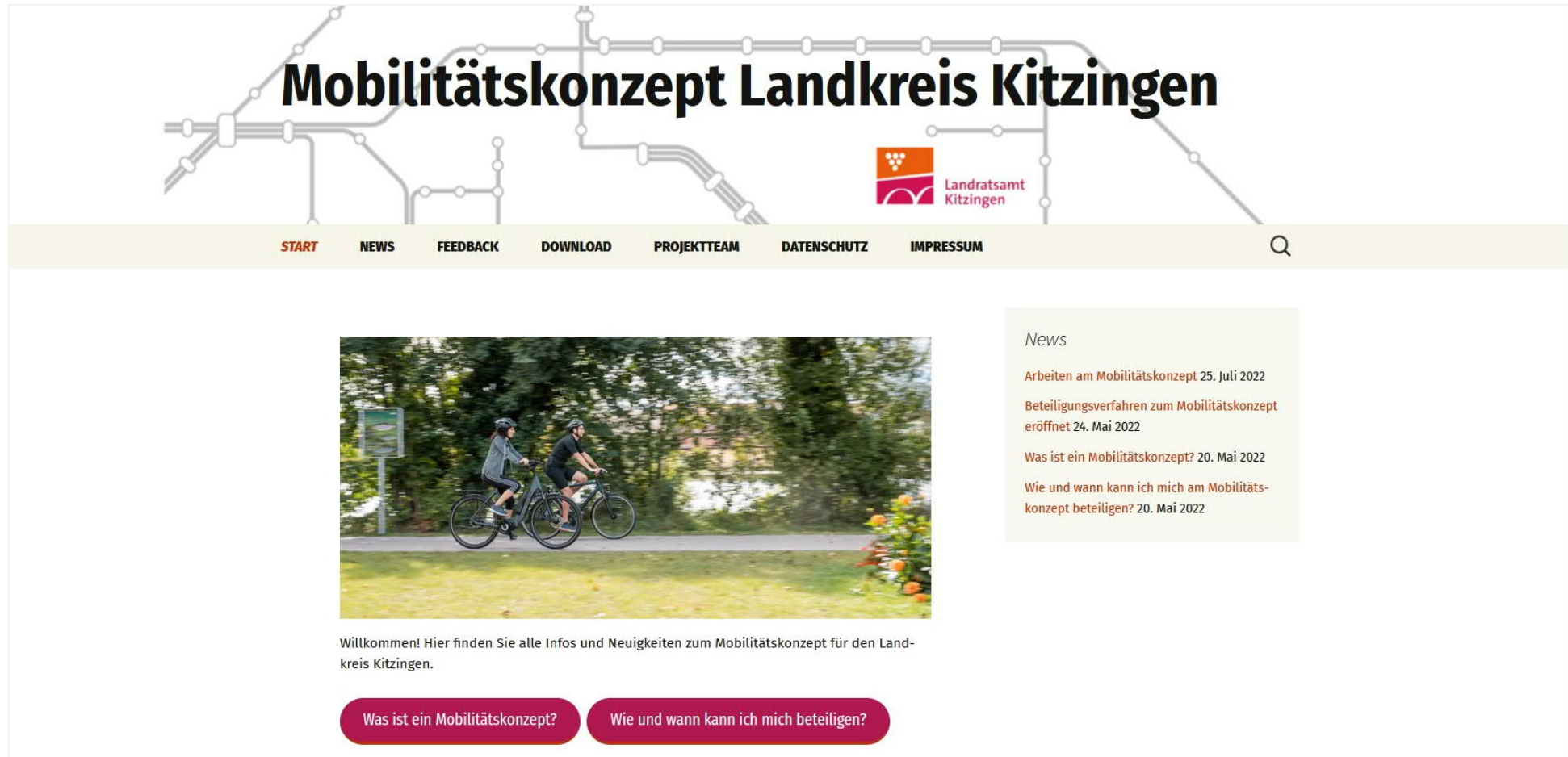
- **Fast durchgehende Beteiligung während der Projektlaufzeit 05/2022 bis 07/2024**





Zweistufiges Beteiligungsverfahren – Erste Beteiligungsphase

■ Projektwebsite





Zweistufiges Beteiligungsverfahren – Erste Beteiligungsphase

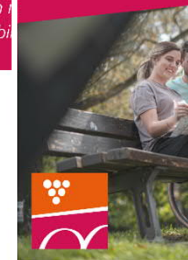
■ Social-Media-Engagement



Wie kommt
möglichst
Um diese Fr
der verschie
abzustimme
zusammen
neues Mobi

"Unser Ziel ist es, die Verkehrsträger des Umweltverbundes - also Fuß, Fahrrad und ÖPNV - durch geeignete Maßnahmen zu stärken. Das Mobilitätskonzept soll hierfür den Pfad für die kommenden Jahre aufzeigen"

Bernhard Hornig,
Nahverkehrsbeauftragter Landkreis Kitzingen



Die Planungen sollen an den Nutzerbedürfnissen ausgerichtet werden. Daher wird ein **zweistufiges Beteiligungsverfahren** durchgeführt. In der aktuell laufenden ersten Stufe können Verbesserungsvorschläge zur Mobilität **bis 29.07.2022** über www.mobilitaet-landkreiskitzingen.igdb.de mitgeteilt werden.



Zweistufiges Beteiligungsverfahren – Erste Beteiligungsphase

- Plakatwerbung

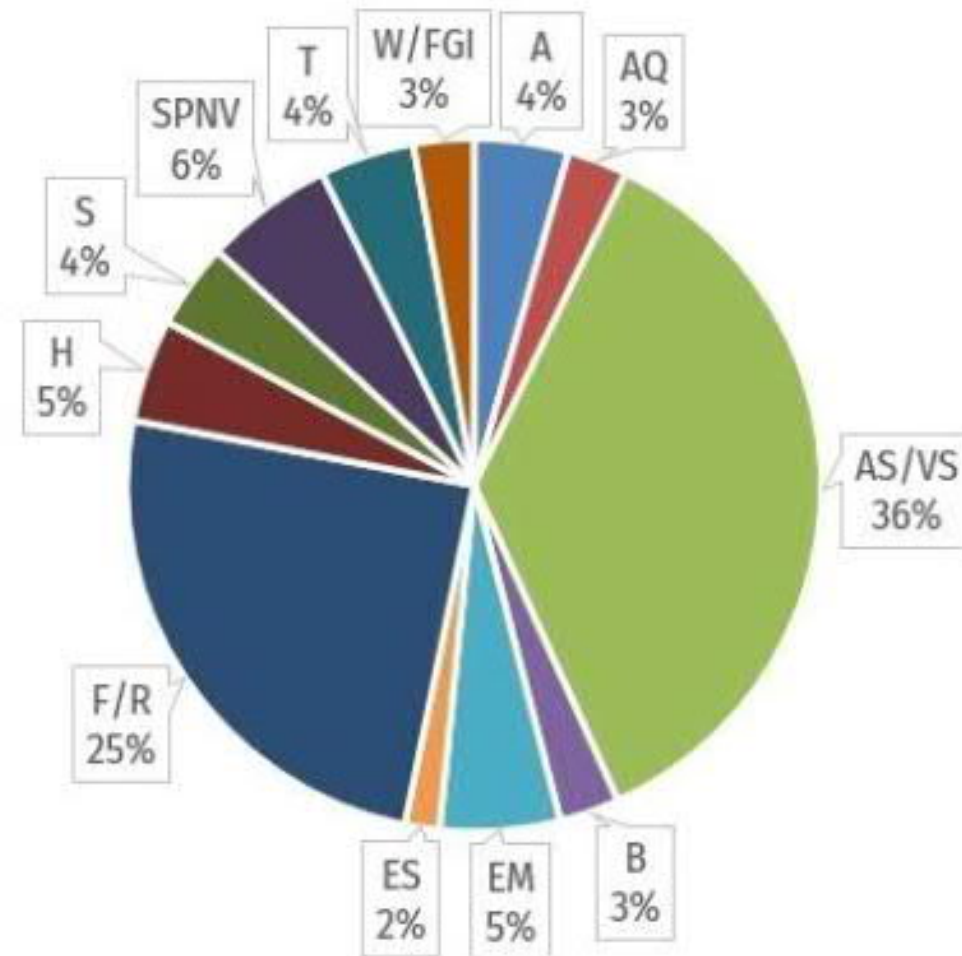




Zweistufiges Beteiligungsverfahren – Erste Beteiligungsphase

- **Ergebnisse: Themenverteilung**
(n = 256 Anliegen → 2,81 Anliegen/1.000 EW)
- **BürgerInnen:**
100 Teilnehmende – 155 Eingaben – 209 Anliegen
- **Kommunen:**
25 Teilnehmende / Eingaben – 47 Anliegen

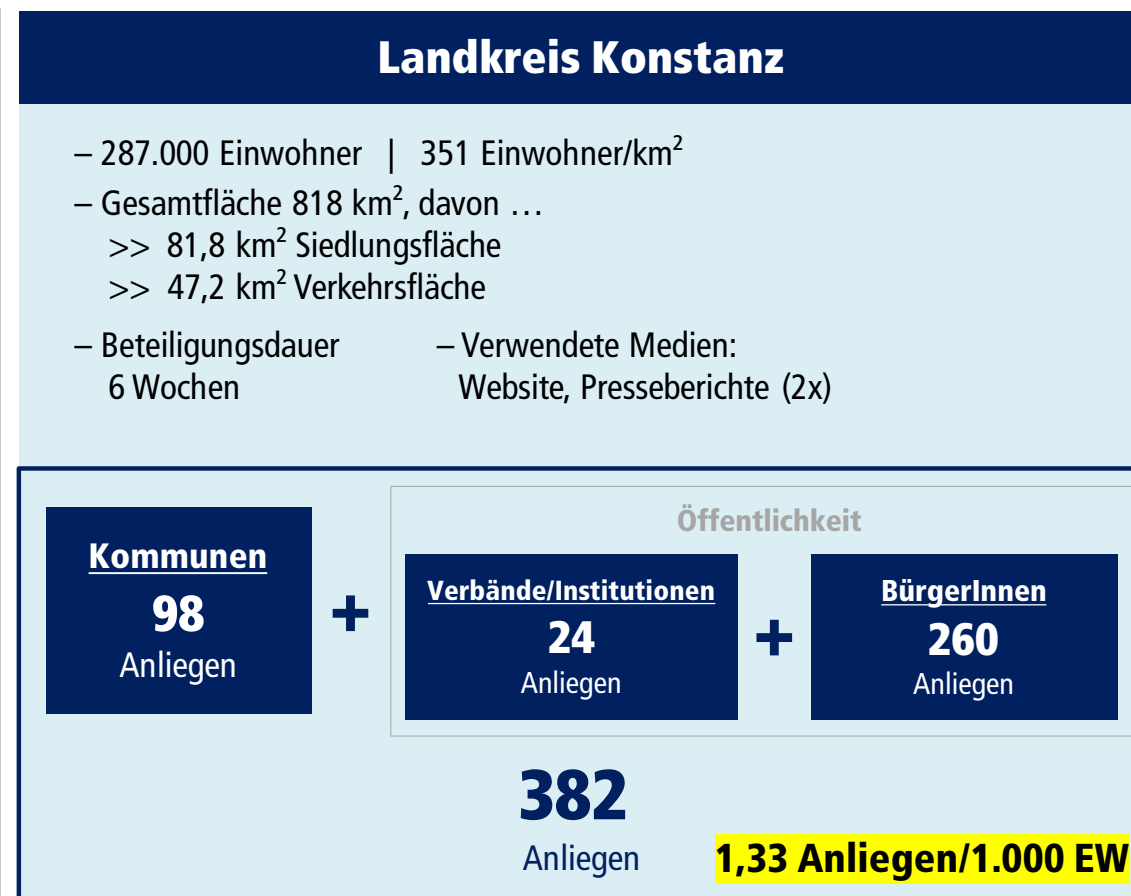
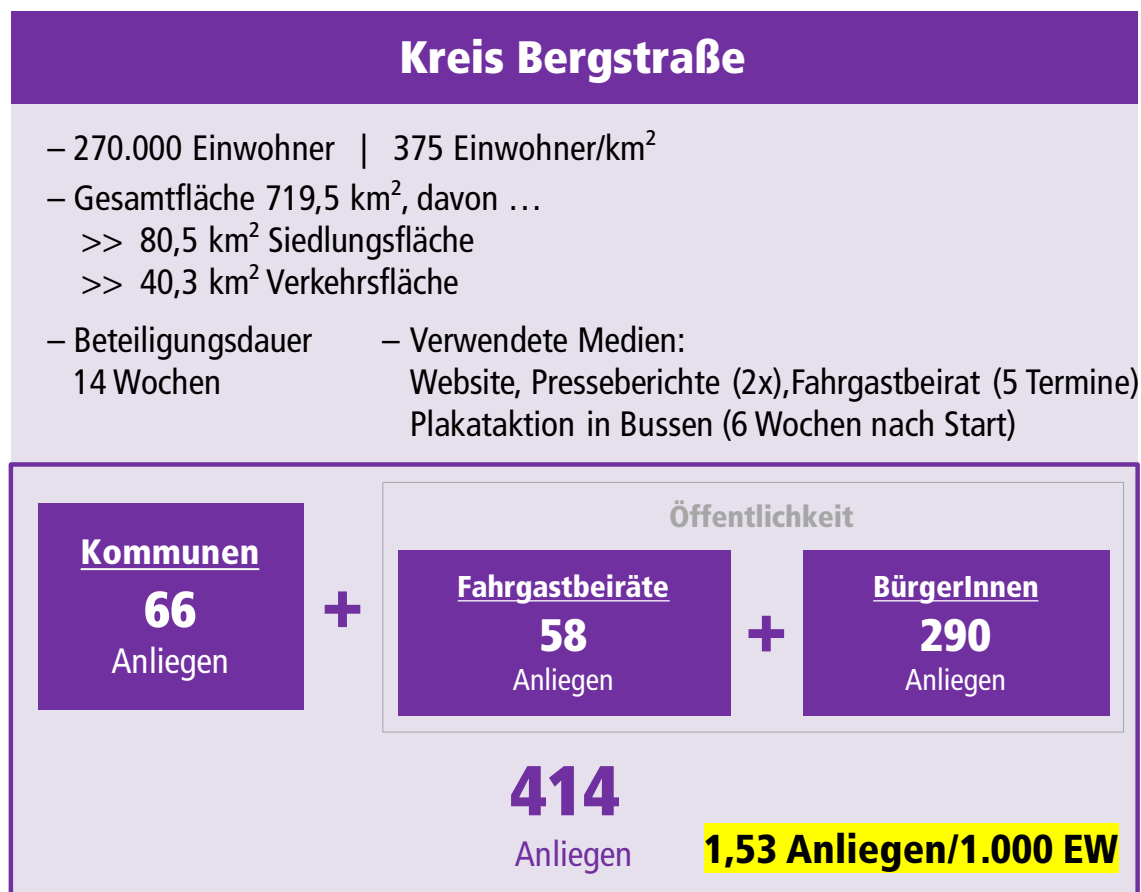
A Allgemeine Anmerkungen (06 Nennungen)	EM Ergänzende Mobilität (12 Nennungen)	S Service, Kommunikation & Verhalten des Fahr-/Betriebspersonals (09 Nennungen)
AQ Aufenthaltsqualität (06 Nennungen)	ES Erschließungsstandard (04 Nennungen)	SPNV Schienenpersonen-nahverkehr (12 Nennungen)
AS/VS Anbindungs- & Verbindungsstandard (69 Nennungen)	FR Fuß- und/oder Radinfrastruktur (56 Nennungen)	T Tarife (10 Nennungen)
B Barrierefreiheit (06 Nennungen)	H Sonstige Hinweise (07 Nennungen)	W/FGI Bewerbung des bestehenden Angebots / Fahrgastinformation (07 Nennungen)





Zweistufiges Beteiligungsverfahren – Erste Beteiligungsphase

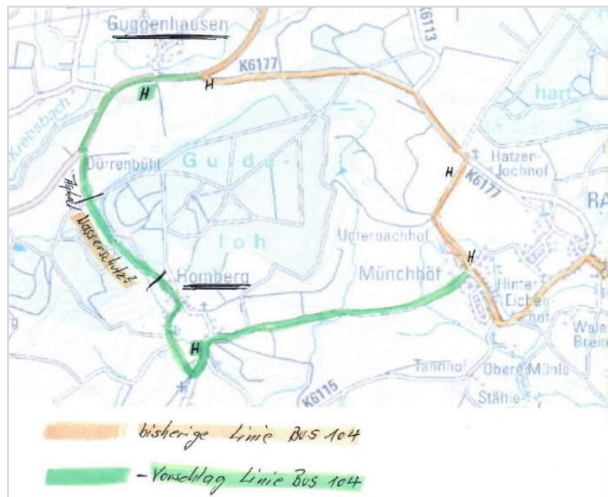
- **Vergleich Anzahl Anliegen aus Nahverkehrsplänen (Thema „nur“ ÖPNV!) mit 1. Beteiligungsphase**



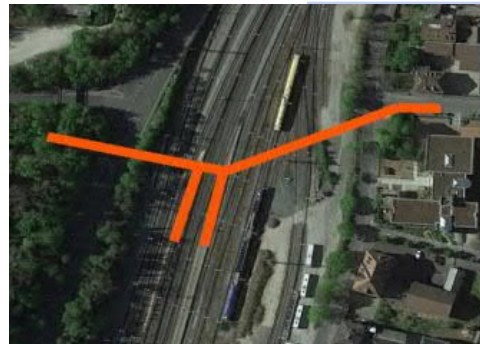
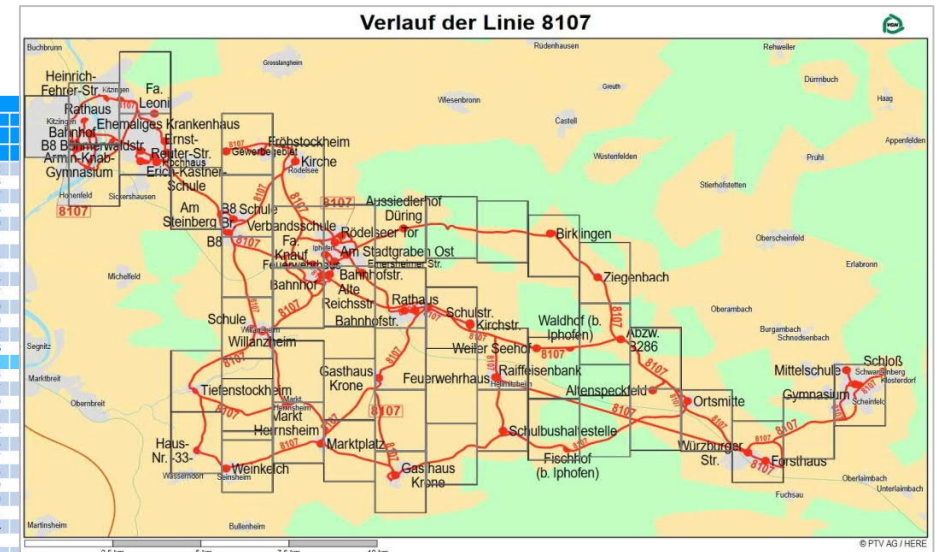


Zweistufiges Beteiligungsverfahren – Erste Beteiligungsphase

■ Beispiele aus Landkreisen Kitzingen und Konstanz



Fahrtnummer	600	602	604	606	608	626	628	610
Verkehrsbeschränkungen								
Anmerkungen								
Singen Bahnhof	ab			07:52		09:52		11:52
Singen Rathaus-Stadthalle-Feuerwehr				07:55		09:55		11:55
Singen Bahnhof Landesgartenschau				07:57		09:57		11:57
Singen Hegau-Kirkum				07:59		09:59		11:59
Singen Sauerbuckstraße				08:01		10:01		12:01
Singen Friedhof B34								
Rietlingsen Kirche								
Gottmadingen Industriepark Ost/DAK		06:04	07:04	08:04	09:04	10:04	11:04	12:04
Gottmadingen Industriepark West		06:06	07:06	08:06	09:06	10:06	11:06	12:06
Gottmadingen Goldbühl		06:07	07:07	08:07	09:07	10:07	11:07	12:07
Gottmadingen Kornblumenweg		06:09	07:09	08:09	09:09	10:09	11:09	12:09
Gottmadingen Rietlingsen Straße/Friedenstraße		06:10	07:10	08:10	09:10	10:10	11:10	12:10
Gottmadingen Feuerwehrhaus Hitzinger Straße		06:12	07:12	08:12	09:12	10:12	11:12	12:12
Gottmadingen Bahnhof	05:31	06:15	07:15	08:15	09:15	10:15	11:15	12:15
Linie 730 nach Singen Bahnhof	ab	06:20	07:20	08:20	09:20	10:20	11:20	12:20
Gottmadingen Randegger Straße/Hauptstraße		05:32	06:16	07:16	08:16	09:16	10:16	11:16
Gottmadingen Randegger Straße		05:33	06:17	07:17	08:17	09:17	10:17	11:17
Randegg Petersburg		05:35	06:19	07:19	08:19	09:19	10:19	11:19
Randegg Ortsmitte		05:37	06:21	07:21	08:21	09:21	10:21	11:21
Randegg Oberdorf		05:38	06:22	07:22	08:22	09:22	10:22	11:22
Gailingen Friedhof		05:42	06:26	07:26	08:26	09:26	10:26	11:26
Gailingen Löwen		05:43	06:27	07:27	08:27	09:27	10:27	11:27
Gailingen Ramsener Straße		05:44	06:28	07:28	08:28	09:28	10:28	11:28
Gailingen Bierlehenweg		05:45	06:29	07:29	08:29	09:29	10:29	11:29
Gailingen Feuerwehrgerätehaus		05:46	06:30	07:30	08:30	09:30	10:30	11:30
Gailingen Sagenbuck		05:47	06:31	07:31	08:31	09:31	10:31	11:31
Gailingen Jugendwerk		05:50	06:34		08:34		10:34	12:34
Gailingen Kapellenstraße Ost								
Gailingen Schule			07:33		09:33		11:33	
Gailingen Löwen			07:34		09:34		11:34	
Busingen Strandbadweg			07:39		09:39		11:39	
Busingen Schiffände			07:40		09:40		11:40	
Busingen Bürgerhaus			07:41		09:41		11:41	
Busingen Wiesli			07:42		09:42		11:42	
an			07:43		09:43		11:43	





Leitbild für Nachhaltige Mobilität

- **Definition allgemeiner Ziele für Umweltverbund (1 von 2)**

Übergeordnete Ziele	Ziele für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes im Landkreis Kitzingen	
Z1 <i>Möglichst freie Zielwahl unter niedrigen Restriktionen für alle Bevölkerungsgruppen</i>	Z_1.1	Größtmögliche Mobilität im ÖPNV durch Integralen Taktfahrplan und innovative Bedienformen
	Z_1.2	Räumliche und zeitliche Verfügbarkeit des ÖPNVs
	Z_1.3	Zuverlässigkeit des ÖPNV-Angebots
	Z_1.4	Sicherstellung vollständiger Barrierefreiheit bei allen Verkehrsmitteln des Umweltverbundes
	Z_1.5	Sicherstellung Daseinsvorsorge und Grundmobilität
	Z_1.6	Angebotsentwicklung unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Aufgabenträger
Z2 <i>Reduktion des verkehrsbedingten Ressourcenverbrauchs</i>	Z_2.1	Anspruchsvolle Standards auf potenzialstarken Achsen mit dortiger Priorisierung des Umweltverbundes
	Z_2.2	Verkehrsverlagerung zum Umweltverbund durch integrierte Push- und Pull-Strategie
	Z_2.3	Effizienzsteigerungen durch Antriebswende, Personalschulungen, Sharing-Angebote und offensives Marketing aller öffentlich zugänglichen Mobilitätsangebote



Leitbild für Nachhaltige Mobilität

- **Definition allgemeiner Ziele für Umweltverbund (2 von 2)**

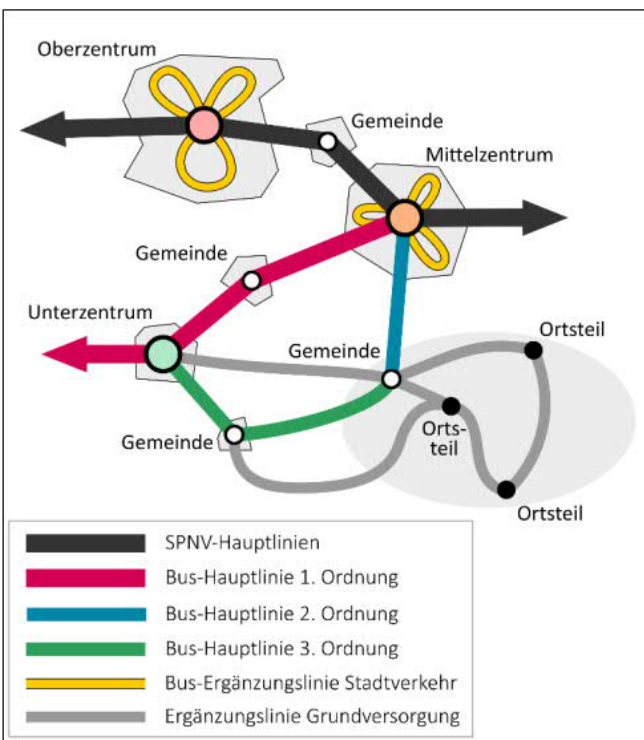
Übergeordnete Ziele	Ziele für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes im Landkreis Kitzingen	
Z3 <i>Nutzergerechte Gestaltung des Verkehrssystems und Integration mobilitätsrelevanter Planungen</i>	Z_3.1	Tarifliche Integration aller öffentlichen Mobilitätsangebote
	Z_3.2	Integrierte Planung des SPNV und des straßengebundenen ÖPNV-Angebots
	Z_3.3	Verbindliche Berücksichtigung des Umweltverbundes bei kommunaler Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung
	Z_3.4	Umsetzung eines attraktiven Freizeit- und Alltagsverkehrsnetzes für selbstaktiv Verkehrsteilnehmende
	Z_3.5	Förderung von Schulzeitenstaffelung und Berücksichtigung des ÖPNV bei Schulentwicklungsplanung

Tabelle 15: Übergeordnete Ziele für den ÖPNV im Landkreis Kitzingen



Verbindungsstandard ÖPNV

■ Hierarchisches Produktkonzept

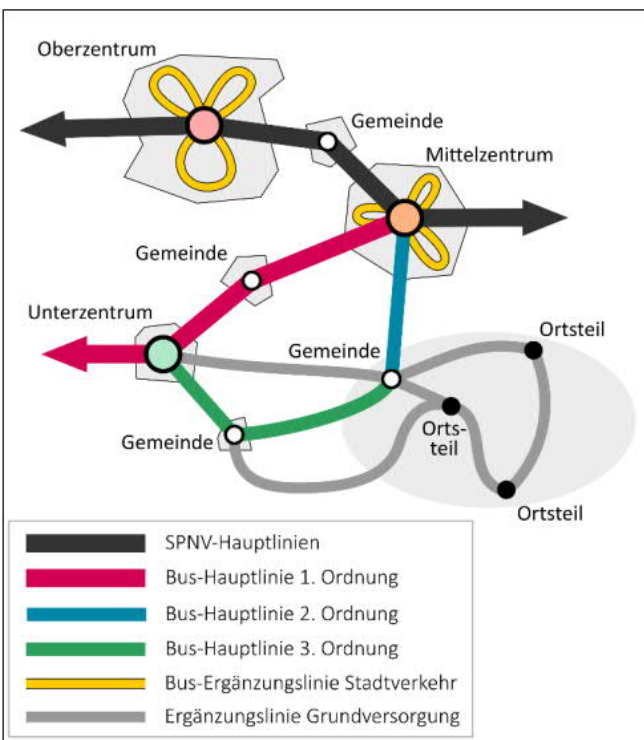


Linienkategorie		Mindestbedienungsstandard									
		Montag – Freitag			Samstag			Sonn- und Feiertag			
Hauptnetz	Schienenpersonen-nahverkehr (SPNV)	5-24 Uhr	30'-Takt	F 🚲	5-24 Uhr	30'-Takt	F 🚲	5-24 Uhr	30'-Takt	F 🚲	
		24-3 Uhr°	60'-Takt*	F*	24-3 Uhr°	60'-Takt*	F*				
	Hauptlinie 1. Ordnung (HL-1)	5-20 Uhr	30'-Takt	F 🚲	5-8 Uhr	60'-Takt	F 🚲	5-24 Uhr	60'-Takt	F 🚲	
		20-24 Uhr	60'-Takt		8-20 Uhr	30'-Takt					
		24-3 Uhr°	60'-Takt	R	20-24 Uhr	60'-Takt	R				
					24-3 Uhr°	60'-Takt					
	Hauptlinie 2. Ordnung (HL-2)	5-24 Uhr	60'-Takt	F 🚲	5-24 Uhr	60'-Takt	F 🚲	5-24 Uhr	60'-Takt	F 🚲	
		24-3 Uhr°	60'-Takt	R	24-3 Uhr°	60'-Takt	R				
	Hauptlinie 3. Ordnung (HL-3)	5-20 Uhr	60'-Takt	F	5-20 Uhr	120'-Takt	F	5-24 Uhr	120'-Takt	R	
		20-24 Uhr	120'-Takt	R	20-24 Uhr	120'-Takt	R				
Ergänzungsnetz	Ergänzungsnetz Stadtverkehr (E-Stadt)	5-20 Uhr	30'-Takt	F	5 - 8 Uhr	60'-Takt	R	5-24 Uhr	60'-Takt	R	
		20-24 Uhr	60'-Takt		8-20 Uhr	30'-Takt	F				
		24-3 Uhr°	60'-Takt	R	20-3 Uhr	60'-Takt	R				
	Ergänzungsnetz Schulverkehr (E-SV)	Entsprechend Vorgaben für Schülerverkehr (siehe Kapitel 3.2.5)				---		---			
	Ergänzungsnetz Freizeit (E-F)	bedarfsorientiert				8-20 Uhr	120'-Takt	F 🚲	8-20 Uhr	120'-Takt	F 🚲
	Ergänzungsnetz Grundversorgung (E-G)	6-22 Uhr	120'-Takt	R	6-22 Uhr	120'-Takt	R	6-22 Uhr	120'-Takt	R	
F = Festbedienung (Bus bzw. Zug) R = Rufbedienung (Rufbus, Anruf-Sammel-Taxi, On-Demand-Verkehr o.ä.) 🚲 = Fahrradmitnahme mindestens außerhalb der Hauptverkehrszeiten möglich. Auf Bus-Hauptlinien ist mittels Heck lastträgern oder Radanhängern eine gleichzeitige Mitnahme von mind. 5 Fahrrädern zu ermöglichen. Im Fahr- zeuginnenraum von Bussen und im SPNV können Fahrräder auf allen Fahrten nur im Rahmen des verfügbaren Platzangebots mitgenommen werden (Vorrang für Fahrgäste ohne Fahrrad, mit Kinderwagen oder Geh-/Mobilitätshilfe). * = Kann durch Bus (statt Zug) hergestellt werden. In diesem Fall Netzkategorie „Schienenergänzungsverkehr“. Fahrradmitnahme ist gemäß Fußnote 🚲 sicherzustellen. ° = Nur in Nächten von Fr auf Sa, Sa auf So und vor Feiertagen											

Tabelle 17: Mindestbedienungsstandard für den ÖPNV im Landkreis Kitzingen

Verbindungsstandard ÖPNV

Potenzialgrenzwerte



Linienkategorie		Potenzialgrenzwert*
Hauptnetz	Schienenpersonen-nahverkehr (SPNV)	Keine Angabe, da in Zuständigkeit Freistaat Bayern
	Hauptlinie 1. Ordnung (HL-1)	≥ 3.300 Fahrgäste pro Woche
	Hauptlinie 2. Ordnung (HL-2)	≥ 2.100 Fahrgäste pro Woche
	Hauptlinie 3. Ordnung (HL-3)	≥ 1.400 Fahrgäste pro Woche
Ergänzungnetz	Ergänzungslinie Stadtverkehr (E-Stadt)	Kein Grenzwert, da Bestandteil der Daseinsvorsorge (Mobilitätsgarantie)
	Ergänzungslinie Schulverkehr (E-SV)	Kein Grenzwert, da Bestandteil der Daseinsvorsorge (Mobilitätsgarantie)
	Ergänzungslinie Freizeit (E-F)	Kein Grenzwert, da zielgruppenspezifisches Angebot, ggf. ohne tagesdurchgängigen Taktverkehr
	Ergänzungslinie Grundversorgung (E-G)	Siedlungseinheiten innerhalb des Landkreises Kitzingen mit ≥ 100 Einwohnern, welche nicht bereits durch mindestens eine Linie des Hauptnetzes angebunden sind (Mobilitätsgarantie)
		Kreisüberschreitende Relationen mit ≥ 200 Fahrgästen pro Woche

* = Mindestbesetzung unter einem Modal Split im ÖV i. H. v. 10%:
Straßengebundener ÖPNV in Festbedienung Ø 8 Fahrgäste pro Fahrt, in Rufbedienung Ø 2 Fahrgäste pro Fahrt;
 Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist der Freistaat Bayern, hier daher keine Angabe

Tabelle 18: Potenzialgrenzwerte für die ÖPNV-Mindestbedienstandards im Landkreis Kitzingen



Verbindungsstandard Radverkehr

- **Mindeststandards
Gestaltung des Verkehrsraumes**

Netzkategorie		Mindeststandards RADVERKEHR									
		Trennung vom Fußverkehr und vom Kfz-Verkehr bei Tempo > 30 km/h	Gemeinsame Führung mit Kfz-Verkehr bei Tempo ≤ 30 km/h	Eigene Signalisierung an Knotenpunkten mit LSA	Erweiterte Radmitnahme im parallel verlaufenden ÖPNV	Häufigkeit Falschparkerkontrolle durch kommunale Ordnungsmächtigkeiten	Wegweisung: Schilder (Details siehe Kap. 3.3.2)	Wegweisung: Bodenmarkierung innerorts (Details siehe Kap. 3.3.2)	Verfügbarkeit Servicestationen für Aufpumpen und kleinere Reparaturen	Verfügbarkeit Servicestation mit WC, Trinkbrunnen und Lademöglichkeit für E-Bikes	
Hauptnetz	Überregionales Netz (RN+)	X <i>durch bauliche Trennung oder geschützte Radfahrstreifen*</i>	Als Fahrradstraße zulässig	X	X <i>Details siehe Kapitel 3.2.3</i>	X <i>4x täglich</i>	X	An jedem Knotenpunkt	0,5 Stationen pro km	0,2 Stationen pro km	
	Regionales Netz (RN)	X <i>durch bauliche Trennung oder geschützte Radfahrstreifen*</i>	Als Fahrradstraße zulässig	X	X <i>Details siehe Kapitel 3.2.3</i>	X <i>2x täglich</i>	X	An Knotenpunkten mit klassifizierten Relationen*	0,2 Stationen pro km	1 Station pro zentraler Ort	
	Nahräumliches Netz (NN)	X <i>mind. durch Radfahrstreifen*</i>	Nur zulässig, wenn mind. durch Schutzstreifen markiert*	(X)	---	X <i>1 x täglich</i>	X	An Knotenpunkten mit klassifizierten Relationen*	(X)	---	
Ergänzungsnetz	Lokales Verbindungsnetz (LN-1)	Keine Festlegungen; Zuständigkeit liegt bei den Kommunen									
	Lokales Erschließungsnetz (LN-2)										
X = Zwingend erforderlich (X) = Empfehlung --- = Keine Festlegung											
* = Zur Vermeidung von Dooring-Unfällen ist zwischen parallel zur Radverkehrsfläche parkenden Kfz und der Radverkehrsfläche eine mindestens 80 cm breite Sicherheitszone vorzusehen. Die Radverkehrsfläche sollte sich möglichst auf der in Fahrtrichtung rechten Seite zur Kfz-Parkfläche befinden											
° = „Klassifizierte Relationen“ sind Rad- und Fußwege, die einer der folgenden Netzebenen zugeordnet sind: RN+, RN, NN oder LN-1											

Tabelle 21: Netzkategorien und Mindeststandards für den Radverkehr im Landkreis Kitzingen



Verbindungsstandard Radverkehr

- **Mindeststandards
Gestaltung des Verkehrsraumes**

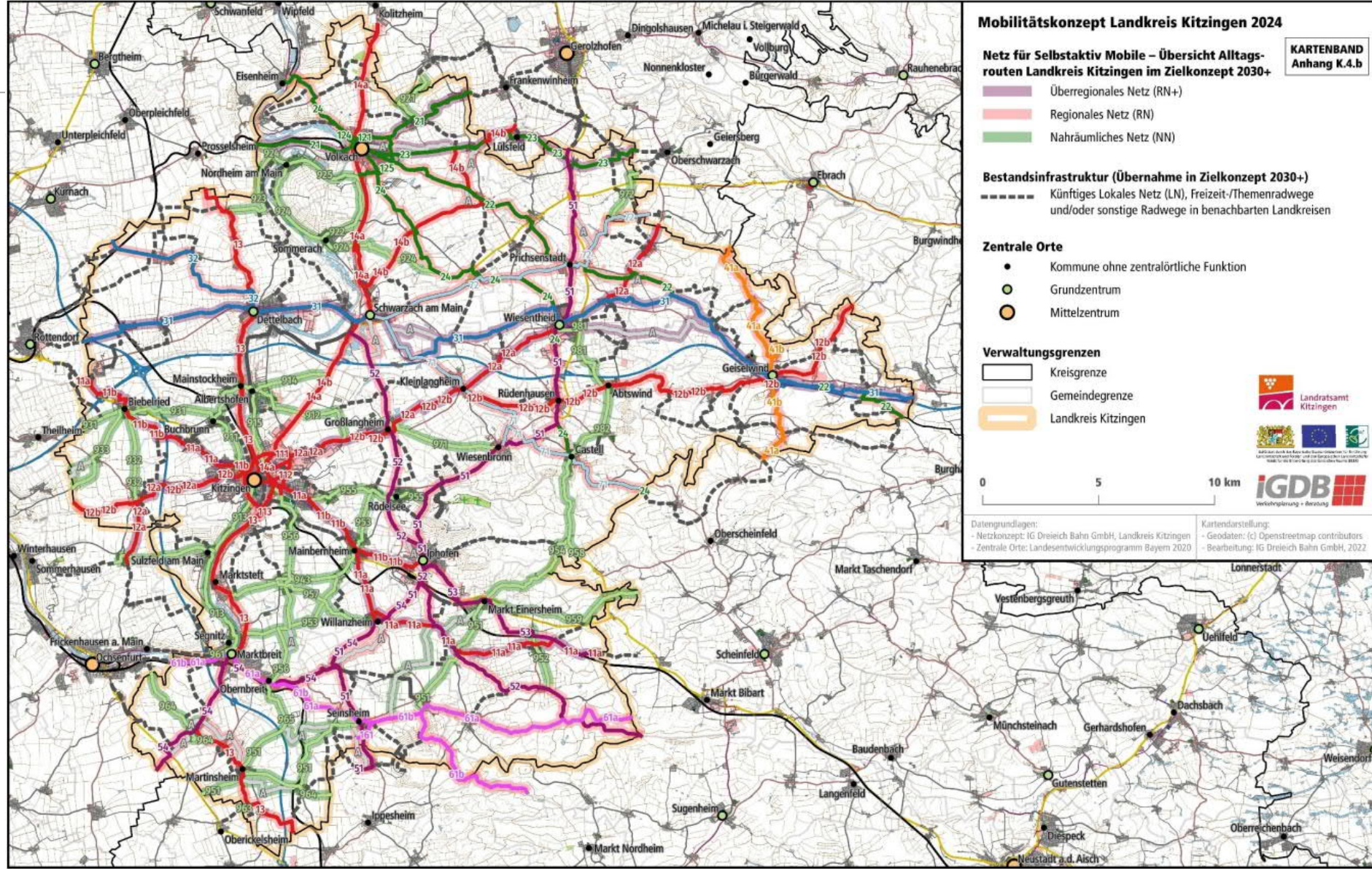
Netzkategorie		Mindeststandards FUßVERKEHR									
		Trennung vom Rad- und Kfz-Vrkehr bei Tempo > 7 km/h	Gemeinsame Führung mit Radverkehr	Eigene Signalisierung an Knotenpunkten mit LSA	Häufigkeit Falschparkerkontrolle durch kommunale Ordnungsdienste	Wegweisung: Schilder	Wegweisung: Bodenmarkierung innerorts	Gut einsehbare Querungsmöglichkeit an innerörtl. Straßen mit Tempo > 30	Verfügbarkeit Sitzgelegenheit	Verfügbarkeit WC und Trinkbrunnen	
Hauptnetz	Überregionales Netz (RN+)	X	Nur bei Radverkehrsaufkommen ≤ 30 Räder pro Spitzenstunde und ≥ 4 m Wegbreite zulässig	X für jede mögliche Querungsrelation	X 4x täglich	X	An jedem Knotenpunkt	X 4 Querungshilfen pro km	Innerorts: 1 pro km: Außerorts: 0,5 pro km	0,2 pro km	
	Regionales Netz (RN)	X			X 2x täglich	X	An Knotenpunkten mit mehr als 1 klassifizierten Relation°			1 pro zentraler Ort	
	Nahräumliches Netz (NN)	X			X 1 x täglich	X		X 2 Querungshilfen pro km		---	
Ergänzungsnetz	Lokales Verbindungsnetz (LN-1)	Keine Festlegungen; Zuständigkeit liegt bei den Kommunen									
	Lokales Erschließungsnetz (LN-2)										
X = Zwingend erforderlich (X) = Empfehlung --- = Keine Festlegung											
° = „Klassifizierte Relationen“ sind Rad- und Fußwege, die einer der folgenden Netzebenen zugeordnet sind: RN+, RN, NN oder LN-1											

Tabelle 22: Netzkategorien und Mindeststandards für den Fußverkehr im Landkreis Kitzingen



Zielkonzept 2030+

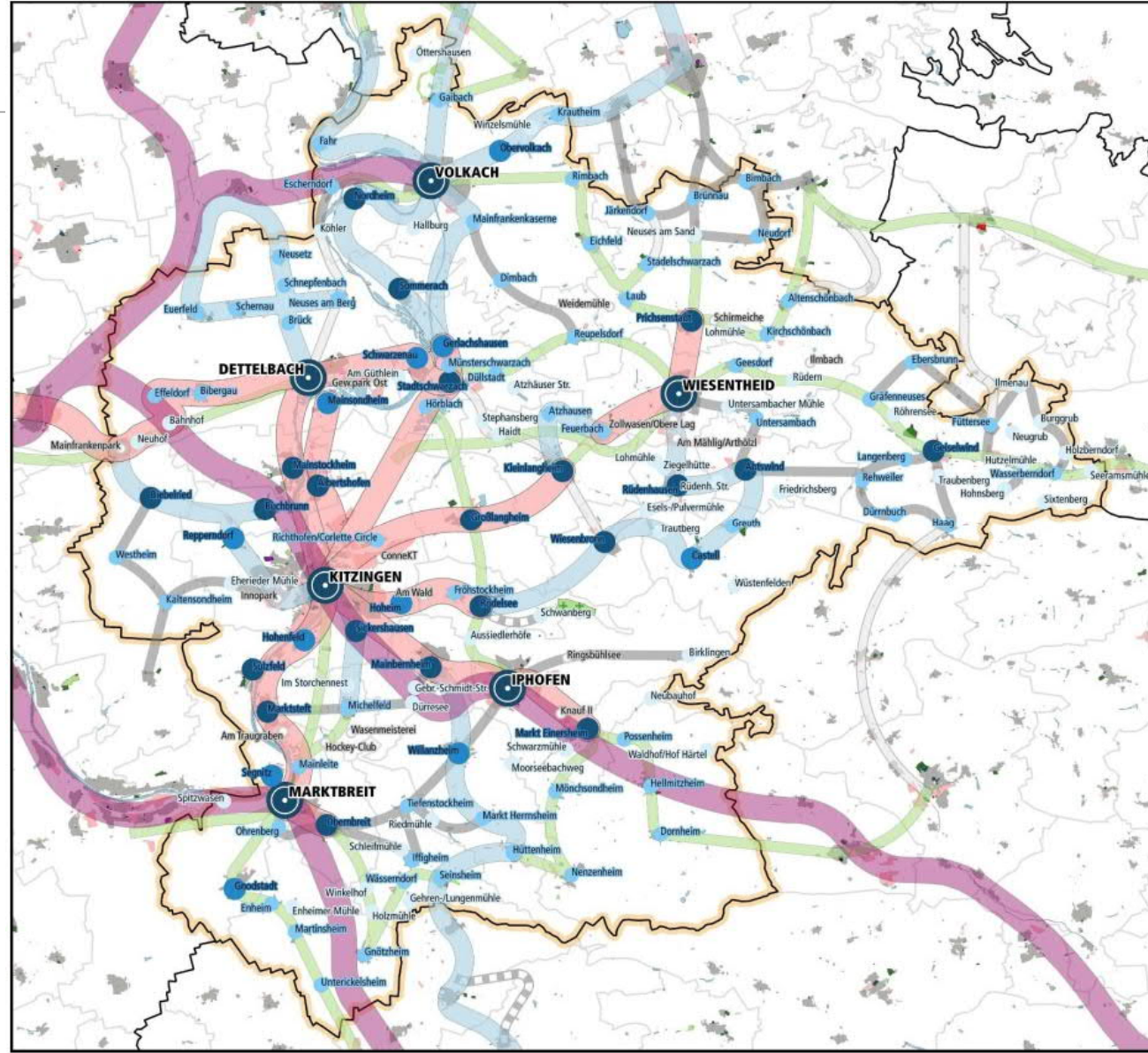
■ Alltagsrad-routennetz





Zielkonzept 2030+

■ Verbindungskonzept ÖPNV



Mobilitätskonzept Landkreis Kitzingen 2024

Verbindungsstandard ÖPNV-Relationen im Zielkonzept 2030+

- SPNV-Linie
- Bus-Hauptlinie 1. Ordnung
- Bus-Hauptlinie 2. Ordnung
- Bus-Hauptlinie 3. Ordnung
- Ergänzungslinie Grundversorgung
- Bus-Ergänzungslinie Freizeitverkehr
- Bus-Ergänzungslinie Schulverkehr

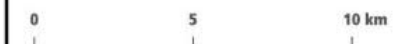
Siedlungseinheiten im Landkreis Kitzingen

- 0 Einwohner
- 1 - 99 Einwohner
- 100 - 599 Einwohner
- 600 - 899 Einwohner
- 900 - 3.000 Einwohner
- > 3.000 Einwohner

Verwaltungsgrenzen

- Kreisgrenze
- Verwaltungsgemeinschaftsgrenze
- Gemeindegrenze
- Landkreis Kitzingen

Auf einzelnen Achsen bzw. Abschnitten mit mehreren parallel laufenden Linien wurde aus Übersichtsgründen nur der hochwertigste Verbindungsstandard dargestellt. Eine vollständige Beschreibung des Verbindungsstandards mit Zuordnung zu den Linien befindet sich im Anhang 4.C. Im Zweifelsfall sind die dortigen Angaben maßgeblich.



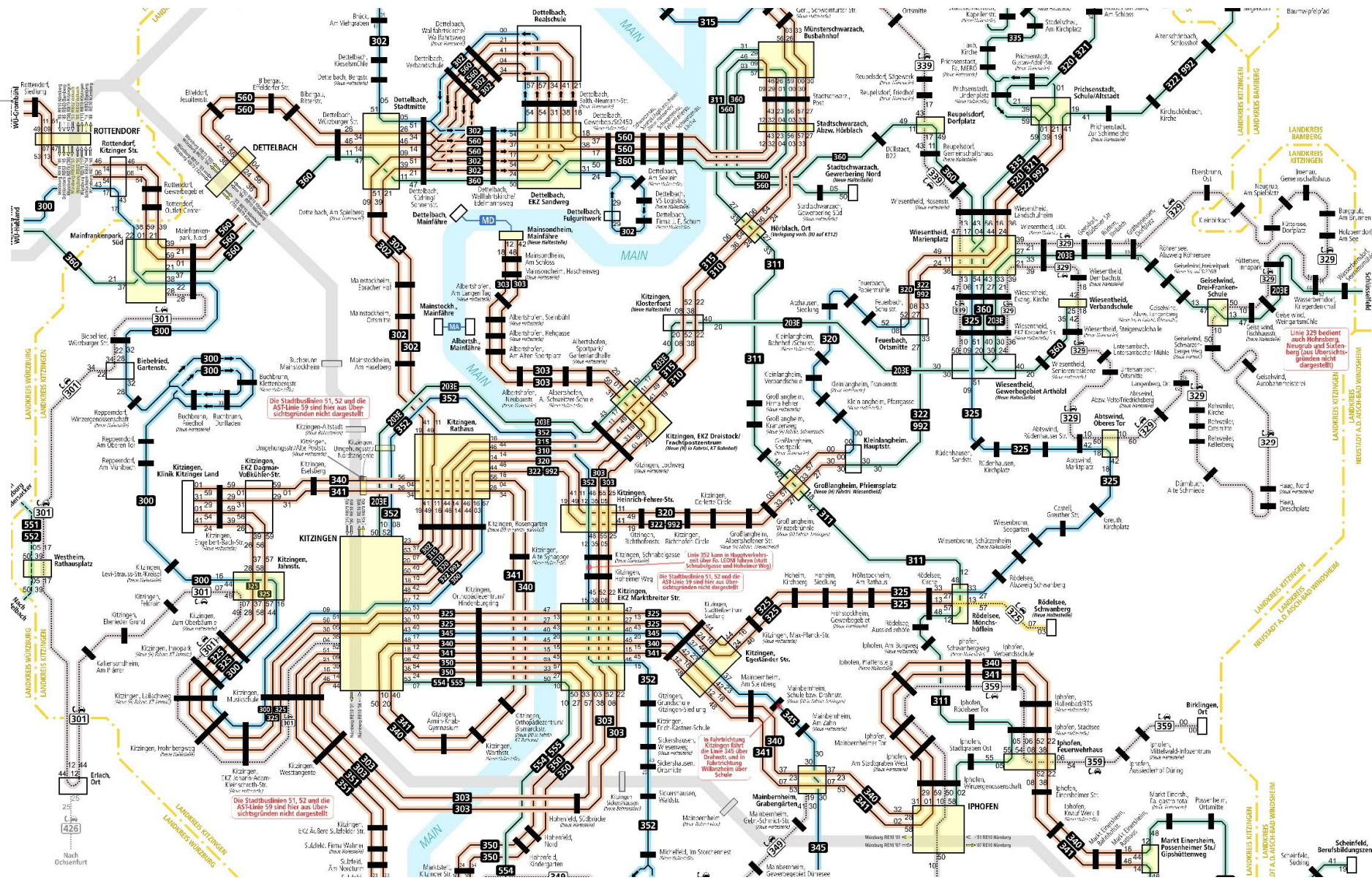
Datengrundlage Einwohnerzahlen:
- Bevölkerungstatistik des Landkreises Kitzingen
- Eigene Schätzungen bei fehlenden Angaben

Kartendarstellung:
- Geodaten: (c) Openstreetmap contributors
- Bearbeitung: IG Dreieich Bahn GmbH, 2024

KARTENBAND
Anhang K.4.k



- **ITF-Zielkonzept/
Verknüpfungs-
konzept ÖPNV**





Zielkonzept 2030+

■ Schätzung Zuschussbedarf

Priorisierungs- kategorie	Anzahl Maßnahmen		Jährlicher Mindestzuschussbedarf / Maximalzuschussbedarf für Maßnahmen mit Kostenangabe	Bemerkungen
	mit Kosten- angabe	ohne Kosten- angabe		
In Umsetzung bzw. bereits um- gesetzt (U)	3	1	4.154.000 € 4.154.000 €	Enthält Bestands- angebot Stand 2022 (Maßnahme M_GLK.01)
Vordringlicher Bedarf (VB)	6	52	2.013.000 € 2.412.000 €	
Mittelfristiger Bedarf (MB)	6	18	5.689.000 € 8.135.000 €	
Weiterer Bedarf (WB)	6	1	5.985.000 € 8.559.000 €	
Prüfbedarf (PB)	0	35	k. A.	... davon 6 SPNV-Maßnahmen
SUMME	21	107	17.841.000 € 23.260.000 €	

Tabelle 51: Übersicht über den geschätzten jährlichen Zuschussbedarfs des im Anhang 4.A dargestellten Maßnahmenkonzeptes (ohne Verrechnung mit Zuweisungen / Förderungen des Freistaates Bayern)



1. Grundlagen Mobilitätskonzepte in ländlichen Räumen
2. Praxisbeispiel Mobilitätskonzept Landkreis Kitzingen
3. **Fazit**

- **Prozessunterschiede bei Mobilitätskonzepten ergeben sich v.a. durch gegebenen Rahmen**
 - Welches Problem möchte ich lösen bzw. welche Erkenntnis-/Angebotslücke füllen? (MoKos sind kein Selbstzweck!)
 - ➔ In ländlichen Räumen muss dem ÖPNV und regionalen Radverkehrsnetz besondere Aufmerksamkeit zukommen
 - Wie detailliert sollen bzw. dürfen Maßnahmen sein?
 - ➔ Allgemeingültige Formulierung ohne Ortsbezug ⇔ Auf Örtlichkeiten zugeschnittene Handlungsoption
 - ➔ Leistungsorientierte Evaluierung von Maßnahmen nur möglich, wenn diese hinreichend konkret formuliert sind
 - Wie viele Ressourcen können in den Prozess investiert werden? Was ist in der Zeit realistisch leistbar?
 - ➔ Förderprogramme erfordern Lieferung eines Verwendungsnachweises in kurzer Zeit
 - ➔ Soll-Ist-Abgleich: Sehr wichtig, oft leider nicht systematisch für alle Merkmale flächendeckend möglich

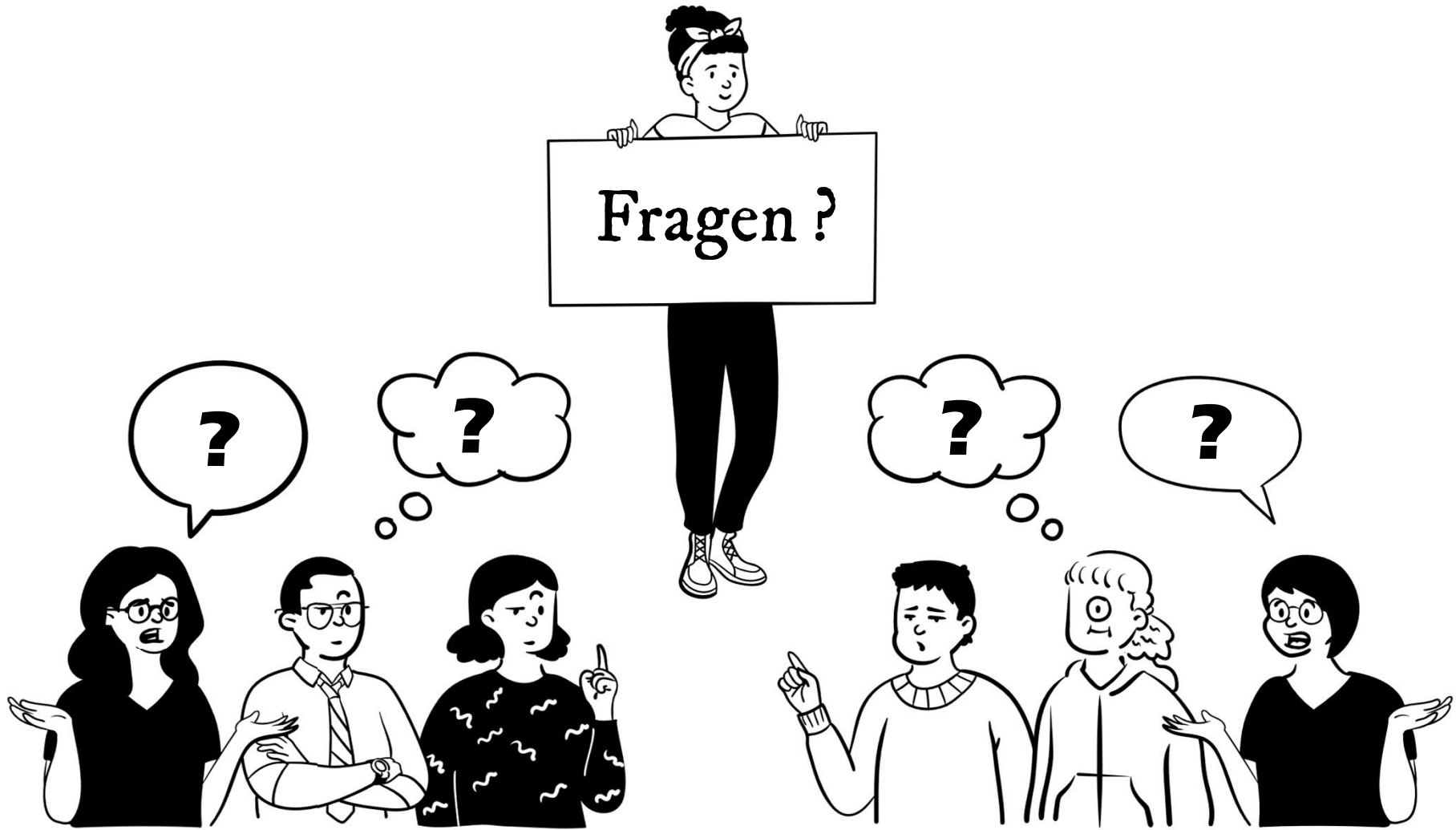




- **Prozessunterschiede bei Mobilitätskonzepten ergeben sich v.a. durch gegebenen Rahmen**
 - Welches Problem möchte ich lösen bzw. welche Erkenntnis-/Angebotslücke füllen? (MoKos sind kein Selbstzweck!)
 - ➔ In ländlichen Räumen muss dem ÖPNV und regionalen Radverkehrsnetz besondere Aufmerksamkeit zukommen
 - Wie detailliert sollen bzw. dürfen Maßnahmen sein?
 - ➔ Allgemeingültige Formulierung ohne Ortsbezug ⇔ Auf Örtlichkeiten zugeschnittene Handlungsoption
 - ➔ Leistungsorientierte Evaluierung von Maßnahmen nur möglich, wenn diese hinreichend konkret formuliert sind
 - Wie viele Ressourcen können in den Prozess investiert werden? Was ist in der Zeit realistisch leistbar?
 - ➔ Förderprogramme erfordern Lieferung eines Verwendungsnachweises in kurzer Zeit
 - ➔ Soll-Ist-Abgleich: Sehr wichtig, oft leider nicht systematisch für alle Merkmale flächendeckend möglich
- **„Nur wer fragt, kann viel gewinnen“ – Beteiligungsverfahren sind Bereicherung**
 - ➔ Kundenorientierte Planung nur mit gezielter Kommunikation mit Betroffenen möglich
 - ➔ Ergänzung des theoretischen Wissens um vielfältige Ortskenntnis → Präzisere Maßnahmendefinition
 - ➔ Je frühzeitiger Beteiligung beginnt und je repräsentativer die Zielgruppe erreicht wird, umso höher die fachliche Qualität der Maßnahmen und umso geringer der Nachbearbeitungsaufwand



Vielen Dank für
Ihre Aufmerksamkeit





Tel. 06103 / 5067-140

peter.castellanos@igdb.de
pc@bergstrassemobil.de

Peter Castellanos

- **Seit 2012 ehrenamtlich aktiv in verschiedenen verkehrspolitischen & -fachlichen Gruppen**
 - u.a. Fahrgastbeirat Kreis Bergstraße (2017-2021), Geografische Gesellschaft Würzburg e.V., AK Mobilität & Verkehr DGfG (ab 2019)
- **2018 | Abschluss Studium Verkehrssystemmanagement – Hochschule Karlsruhe**
- **Seit 2018 als Verkehrsplaner & Grafikdesigner bei IGDB Verkehrsplanung + Beratung angestellt**
 - Nahverkehrspläne
 - Mobilitätskonzepte
 - Liniennetzpläne & ITF-Grafiken
 - Beteiligungskonzepte
 - Stadtbussysteme in Klein- & Mittelstädten
 - Betreuung FGSV-Mitgliedschaft
- **Projektauswahl**
 - NVP Kreis Bergstraße
 - NVP Landkreis Konstanz
 - Mobilitätskonzept Landkreis Kitzingen (inkl. Radverkehrskonzept & NVP-Integration)
- **LinkedIn** https://de.linkedin.com/in/peter-castellanos-45a66421b?trk=people-guest_people_search-card | **XING** https://www.xing.com/profile/Peter_Castellanos