



**HANBRUCHER STRASSE 9
52064 AACHEN**

TELEFON 0241 70550-0

TELEFAX 0241 70550-20

MAIL@BSV-PLANUNG.DE

WWW.BSV-PLANUNG.DE

UST-IDNR. DE 121 688 630

Erstellung eines Mobilitäts- und Verkehrskonzepts für die Stadt Wittlich

Teilbericht zu Infrastrukturmaßnahmen
und Planfällen

Bearbeitung:

Dr.-Ing. Michael M. Baier

Lena Wolff, M. Sc.

Dipl.-Ing. Yvonne Reul

Merten Wothge, M. Sc.

Dr.-Ing Katja Engelen

Aachen, im April 2024

N:\2021_21\210380_VK Wittlich\Termine\Ausschusstermin_2024_04_17\final\MVK-Wittlich_Teilbericht-
Prognose-Planfälle_2024-04-04.docx

Inhalt

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | Anlass und Ausgangslage | 3 |
| 2 | Prognose-Nullfall | 3 |
| 3 | Prognose-Planfälle | 4 |
| 3.1 | Prognose-Planfall 1: Umsetzung bis 2030 | 4 |
| 3.2 | Prognose-Planfall 2: Umsetzung bis 2035 | 8 |
| 3.3 | Prognose-Planfall 3: Umsetzung nach 2035 | 10 |
| 4 | Erläuterung von Maßnahmenbündeln | 14 |
| 4.1 | Lupenräume | 14 |
| 4.2 | Innenstadtkonzept | 15 |

1 Anlass und Ausgangslage

Als Teil der Handlungsempfehlungen und des Maßnahmenkonzepts wurden die Mitteilungen aus den verschiedenen durchgeführten Beteiligungen (u. a. Online-Beteiligung der Bürgerschaft, Workshop mit Bürgerschaft) sowie die Ergebnisse aus der Bestandsanalyse in Einzelmaßnahmen überführt. Bei diesen Einzelmaßnahmen kann es sich um Prüfaufträge oder grundsätzliche Maßnahmen für Streckenabschnitte und Knotenpunkte handeln, aber auch um Infrastrukturmaßnahmen, die einen direkten Einfluss auf verschiedene Verkehrsarten, insbesondere den allgemeinen Kfz-Verkehr (motorisierter Individualverkehr, kurz MIV), besitzen. Diese Infrastrukturmaßnahmen sind im Rahmen des Mobilitäts- und Verkehrskonzepts für die Stadt Wittlich formuliert und mit der Stadtverwaltung abgestimmt worden, damit der direkte Einfluss auf den Anteil des MIV am Modal Split (Verkehrsmittelwahlverhalten) und damit das Kfz-Verkehrsaufkommen und die Kfz-Verkehrsbelastungen im Straßennetz im verwendeten Verkehrsmodell abgebildet werden konnte.

Im Ergebnis wurden die formulierten Infrastrukturmaßnahmen in drei Zeithorizonte eingeteilt, die in drei Planfällen im Verkehrsmodell berücksichtigt wurden. Kurzfristige Infrastrukturmaßnahmen sind demnach zeitnah (Umsetzung bis zum Jahr 2030) realisierbar und besitzen einen eher geringeren finanziellen und zeitlichen Aufwand. Hierbei handelt es sich beispielsweise um Markierungen und Beschilderungen von reduzierten zulässigen Höchstgeschwindigkeiten. Mittelfristige Infrastrukturmaßnahmen (Umsetzung bis 2035) bedürfen hingegen weitere Planungen und setzen sich aus teilweise komplexeren Lösungsansätzen zusammen. Zudem ist hierbei die Zeitplanung in Bezug auf kommunale Neu- und Umbaumaßnahmen im Straßennetz zu berücksichtigen. Langfristige Infrastrukturmaßnahmen (Umsetzung nach 2025) können zum jetzigen Zeitpunkt nur sehr allgemein formuliert werden, sodass es im Rahmen der Modellbetrachtung keine konkreten Anpassungen im Netz gibt. Alle langfristigen Maßnahmen verfolgen jedoch das Ziel der Förderung des Umweltverbunds mit besonderem Augenmerk auf dem Fuß- und Radverkehr.

2 Prognose-Nullfall

Der Prognose-Nullfall stellt das Referenzszenario bis zum Jahr 2035 dar (deshalb auch Bezugsfall genannt). Hierin werden lediglich grundsätzliche allgemeine Entwicklungen (z. B. Bevölkerungsentwicklung) und Makrotrends der Mobilität (u. a. Pkw-Bestand und Verfügbarkeit, Verkehrsmittelwahländerungen und sonstige Verhaltensänderungen beispielsweise aufgrund der Corona-Pandemie) berücksichtigt. Darüber hinaus werden keine weiteren Aktivitäten zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität angesetzt. Der Prognose-Nullfall berücksichtigt demnach eine Entwicklung im Sinne von „business as usual“ bis 2035. Der MIV-Anteil am Modal Split beträgt im Prognose-Nullfall 63,5 %.

3 Prognose-Planfälle

Aufbauend auf dem Prognose-Nullfall werden entsprechend des entwickelten Nachhaltigkeitsszenarios (aktives Handeln der Stadt Wittlich) drei konkrete Planfälle aufgestellt. Diese Planfälle besitzen unterschiedliche Zeithorizonte und berücksichtigen ein aktives Handeln bei der nachhaltigen Mobilitätsentwicklung im Stadtgebiet Wittlich. Die Infrastrukturmaßnahmen, die in den jeweiligen Planfällen berücksichtigt werden, sind nachfolgend dargestellt.

3.1 Prognose-Planfall 1: Umsetzung bis 2030

In einem ersten Planfall wurden Infrastrukturmaßnahmen mit einem kurzfristigen Zeithorizont (Umsetzung bis zum Jahr 2030) und einem MIV-Anteil am Modal Split von 62,2 % berücksichtigt. Dies entspricht der erwarteten Veränderung des Modal Split im Nachhaltigkeitsszenario bis zum Jahr 2030.

Die in der Modellberechnung zum Prognose-Planfall 1 wichtigen Infrastrukturmaßnahmen sind in Tabelle 1 angegeben. Neben dem räumlichen Bezug erfolgt eine Kurzbeschreibung der Maßnahme.

Tabelle 1: Übersicht der im Modell berücksichtigten Infrastrukturmaßnahmen im Prognose-Planfall 1

| Räumlicher Bezug | Kurzbeschreibung |
|--|--|
| Marktplatz | Sperrung des Marktplatzes für den Kfz-Verkehr mit Ausnahme von Lieferverkehren (Fußgängerzone, Lieferverkehr frei); neue Verkehrsführung von Neustraße in Oberstraße für Anliegerverkehr |
| Oberstraße | Einrichtung einer Einbahnstraße auf der Oberstraße zwischen Neustraße und Böhmerstraße in Fahrtrichtung Norden |
| Schloßstraße | Reduzierung der Flächen für den ruhenden Kfz-Verkehr ab Schlossberg (siehe Innenstadtkonzept in Bild 7) |
| Schloßstraße | Einrichtung einer Tempo 30-Zone bis Schlossgalerie; ab Schlossgalerie verkehrsberuhigter Bereich (siehe Innenstadtkonzept in Bild 7) |
| Tiergartenstraße | Einrichtung einer Tempo 30-Zone (siehe Innenstadtkonzept in Bild 7) |
| Kirchstraße | Einrichtung einer Fußgängerzone (siehe Innenstadtkonzept in Bild 7) |
| Neustraße | Einschränkung der zulässigen Verkehre auf Anlieger- und Lieferverkehr im Innenstadtbereich (siehe Innenstadtkonzept in Bild 7) |
| Himmeroder Straße | Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zwischen Feldstraße und Sporgraben (streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung) |
| Himmeroder Straße (südlicher Abschnitt zwischen Neustraße und Kegelbahnstraße) | Anpassung der Straßenraumgestaltung gemäß bereits vorhandenem verkehrsberuhigtem Bereich; Entfall von Parkständen; Verlängerung der Einbahnstraße bis Feldstraße |
| Knotenpunkt Himmeroder Straße/Sporgraben | Änderung der Vorfahrtregelung; abknickende Vorfahrt Sporgraben in Himmeroder Straße (nördlicher Abschnitt) |
| Feldstraße | Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ab verkehrsberuhigtem Bereich bis Knotenpunkt Himmeroder Straße |
| Wohngebiet Vitelliuspark | Einrichtung einer Tempo 30-Zone auf Römerstraße (zwischen Knotenpunkt am Globus und Trierer Straße), Kasernenstraße und Klausener Weg (zwischen Kasernenstraße und Trierer Landstraße) |

Tabelle 1: Übersicht der im Modell berücksichtigten Infrastrukturmaßnahmen im Prognose-Planfall 1 (Fortsetzung)

| Räumlicher Bezug | Kurzbeschreibung |
|---|---|
| Gerberstraße * | Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h im erweiterten Innenstadtgebiet (streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung) |
| Kalkturmstraße * | Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zwischen Koblenzer Straße und Sporgraben (streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung) |
| Kurfürstenstraße * | Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h von Schloßstraße bis Kreisverkehr an Friedrichstraße (streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung) |
| Friedrichstraße | Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h von Kreisverkehr an Kalkturmstraße bis Zum Rollkopf (streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung) |
| Wahlholzer Straße | Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h (streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung) |
| Zur Philippsburg | Einrichtung bzw. Erweiterung Tempo 30-Zone im gesamten Wohngebiet |
| Pleiner Weg | Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h (streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung) |
| Lieserstraße | Verlängerung der Einbahnstraße ab Parkplatz (Kurve) |
| Lieserstraße | Einrichtung einer Tempo 30-Zone |
| Händelstraße | Einrichtung einer Einbahnstraße von Talweg bis Beethovenstraße |
| Vitelliusstraße | Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf dem außerörtlichen Abschnitt auf 70 km/h (streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung) |
| Werkstraße, Berlingerstraße, Zum Rachtiger Wald | Einrichtung bzw. Erweiterung einer Tempo 30-Zone im Gewerbegebiet |
| Unterer Sehlement, Oberer Sehlement | Einrichtung gegenläufiger Einbahnstraßen |

* Baulast liegt beim Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz; Infrastrukturmaßnahmen sind im Zuge weiterer Planungen abzustimmen

Eine Skizze zu den Zonenabgrenzungen sowie Erläuterungen zu den Infrastrukturmaßnahmen für die zentrale Innenstadt können Ziffer 4.2 entnommen werden.

Mit den Maßnahmen überlagern sich die Auswirkungen auf das Kfz-Verkehrsaufkommen und die Kfz-Verkehrsbelastungen im Netz. Diese werden nachfolgend ausgewiesen als durchschnittlicher täglicher Verkehr an „Normalwerktagen“ (Montag bis Freitag) außerhalb der Ferienzeiten (DTV_{WS}).

Die meistens restriktiven Maßnahmen im Straßennetz führen zunächst zu einer Belastungsabnahme auf eben diesen Abschnitten, wie beispielsweise auf der nördlichen Kurfürstenstraße und der Römerstraße zu sehen ist (Bild 1). Demgegenüber stehen die Belastungszunahmen, die sich aufgrund der Verkehrsverlagerungen auf umliegende Strecken ergeben, wie z. B. Sporgraben und Rommelsbach.

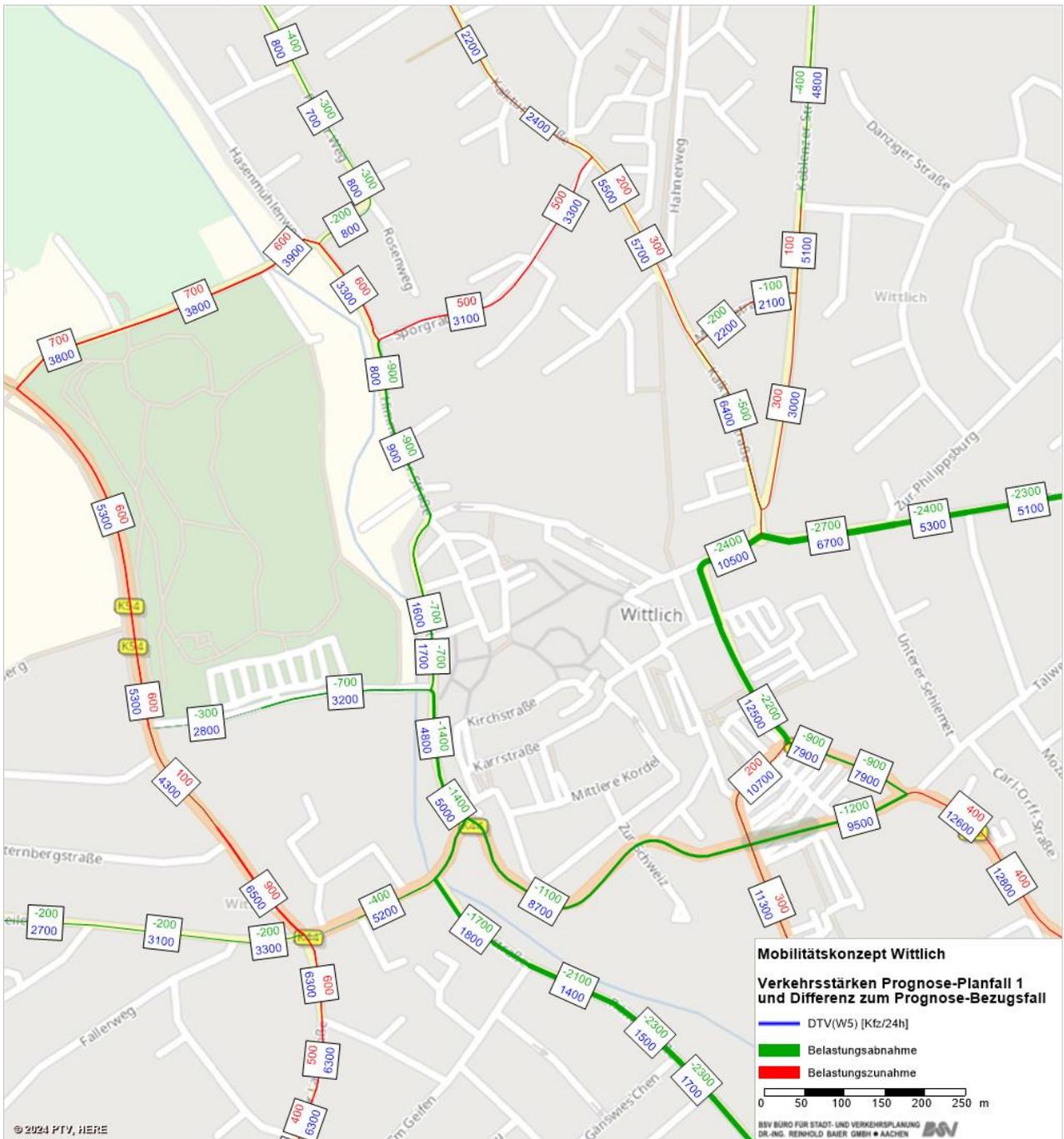


Bild 1: Kfz-Verkehrsstärken am Tag (DTV_{w5}) im Prognose-Planfall 1 und Differenzen gegenüber dem Bezugsfall (Ausschnitt)

Bild 2 zeigt die Entwicklungen u. a. aufgrund des Innenstadtkonzepts gegenüber des Prognose-Bezugsfalls. Fast überall sind Reduzierungen der Kfz-Verkehrsbelastungen zu erkennen. Einzig die Oberstraße verzeichnet eine Belastungszunahme. Dies ist der geänderten Verkehrsführung durch die Sperrung des Marktplatzes geschuldet.



Bild 2: Kfz-Verkehrsstärken am Tag (DTV_{W5}) im Prognose-Planfall 1 und Differenzen gegenüber dem Bezugsfall (Bereich des Innenstadtkonzepts)

3.2 Prognose-Planfall 2: Umsetzung bis 2035

Im Prognose-Planfall 2 werden aufbauend auf dem Prognose-Planfall 1 mittelfristige Infrastrukturmaßnahmen berücksichtigt. Für das Stadtgebiet Wittlich hat sich im Zuge der Vorabstimmungen zu den Infrastrukturmaßnahmen lediglich die vollständige Signalisierung des Knotenpunkts Kurfürstenstraße/Schloßstraße einschließlich der Ein-/Ausfahrten des Busbahnhofs als mittelfristige Infrastrukturmaßnahme herausgestellt. Ergänzend wird die Zufahrtsregelung des anliegenden Parkplatzes angepasst. Von der Schloßstraße kommend kann aus Süden und Norden in den Parkplatz gefahren werden, eine Ausfahrt ist verboten. Eine zusätzliche Ausfahrt wird auf der Kurfürstenstraße berücksichtigt. Hier ist nur ein rechts rausfahren erlaubt.

Im Prognose-Planfall 2 wurde ein MIV-Anteil am Modal Split von 60,8 % berücksichtigt, da hier davon auszugehen ist, dass die bereits zuvor umgesetzten Maßnahmen des Prognose-Planfalls 1 nun einen wesentlichen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten besitzen. Die Belastungsänderungen fallen im Vergleich zum Bezugsfall grundsätzlich ähnlich wie im Prognose-Planfall 1 aus (Bild 3). Durch den im Bereich des ZOB aufgrund der nunmehr vollständigen Signalisierung höheren Knotenpunktwidestand und die angepasste Verkehrsführung am Parkplatz finden (teilweise großräumigere) Verkehrsverlagerungen statt. Dies ist im Vergleich zum Prognose-Planfall 1 in Bild 4 zu sehen.



Bild 3: Kfz-Verkehrsstärken am Tag (DTV_{w5}) im Prognose-Planfall 2 und Differenzen gegenüber dem Bezugsfall (Ausschnitt)

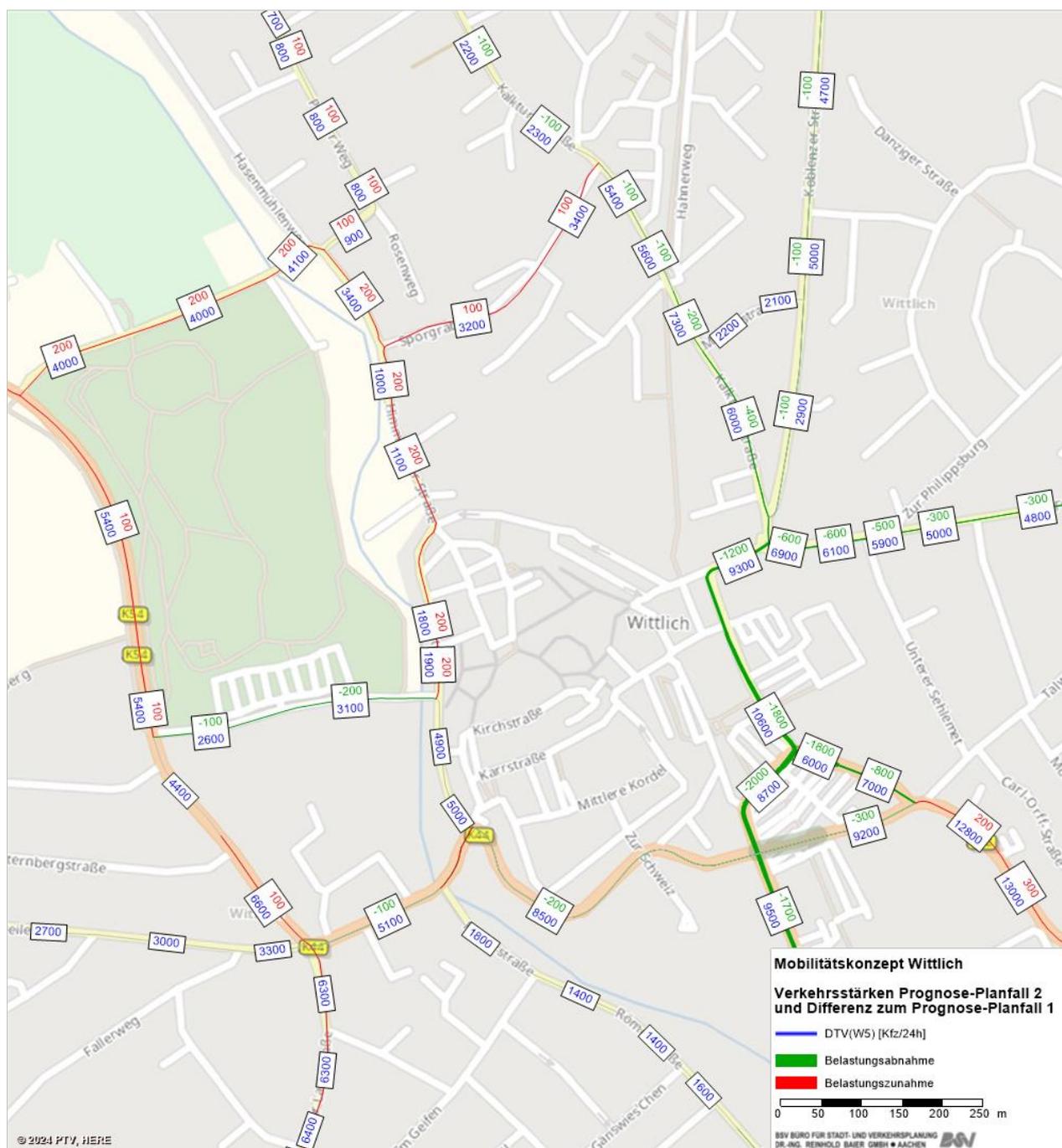


Bild 4: Kfz-Verkehrsstärken am Tag (DTV_{W5}) im Prognose-Planfall 2 und Differenzen gegenüber dem Prognose-Planfall 1 (Ausschnitt)

3.3 Prognose-Planfall 3: Umsetzung nach 2035

Im Prognose-Planfall 3 wird mit einem MIV-Anteil am Modal Split von 59,3 % eine langfristige Verbesserung der verkehrlichen Gesamtsituation in Wittlich angestrebt. Aufgrund der durchaus ungewissen Entwicklungen bis zu diesem Zeitpunkt und der zum jetzigen Zeitpunkt noch sehr groben Planungsideen, gibt es in diesem Planfall keine weiteren Infrastrukturmaßnahmen, die explizit berücksichtigt werden. Vielmehr bildet dieser Fall eine positive Entwicklung der verkehrlichen Gesamtsituation in Wittlich ab, insbesondere für den Umweltverbund. Perspektivisch sollte beispielsweise die Anpas-

sung der vier Knotenpunkte Kalkturmstraße/Koblenzer Straße, Kurfürstenstraße/Beethovenstraße, Trierer Straße/Gerberstraße/Feldstraße und Trierer Landstraße/Rommelsbach mit Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr erfolgen. Diese Verbesserungen sollten sich gleichermaßen auf den Verkehrsablauf und die Verkehrssicherheit der nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmenden auswirken.

Da hier keine infrastrukturellen Maßnahmen berücksichtigt wurden, zeigt sich im Vergleich zum Prognose-Planfall 2 durchgehend eine Belastungsabnahme durch den geringeren MIV-Anteil am Modal Split (Bild 6). Im Vergleich zum Bezugsfall sind auch Belastungszunahmen zu sehen (Bild 5), da in diesem Vergleich auch die infrastrukturellen Maßnahmen aus den Prognose-Planfällen 1 und 2 enthalten sind.

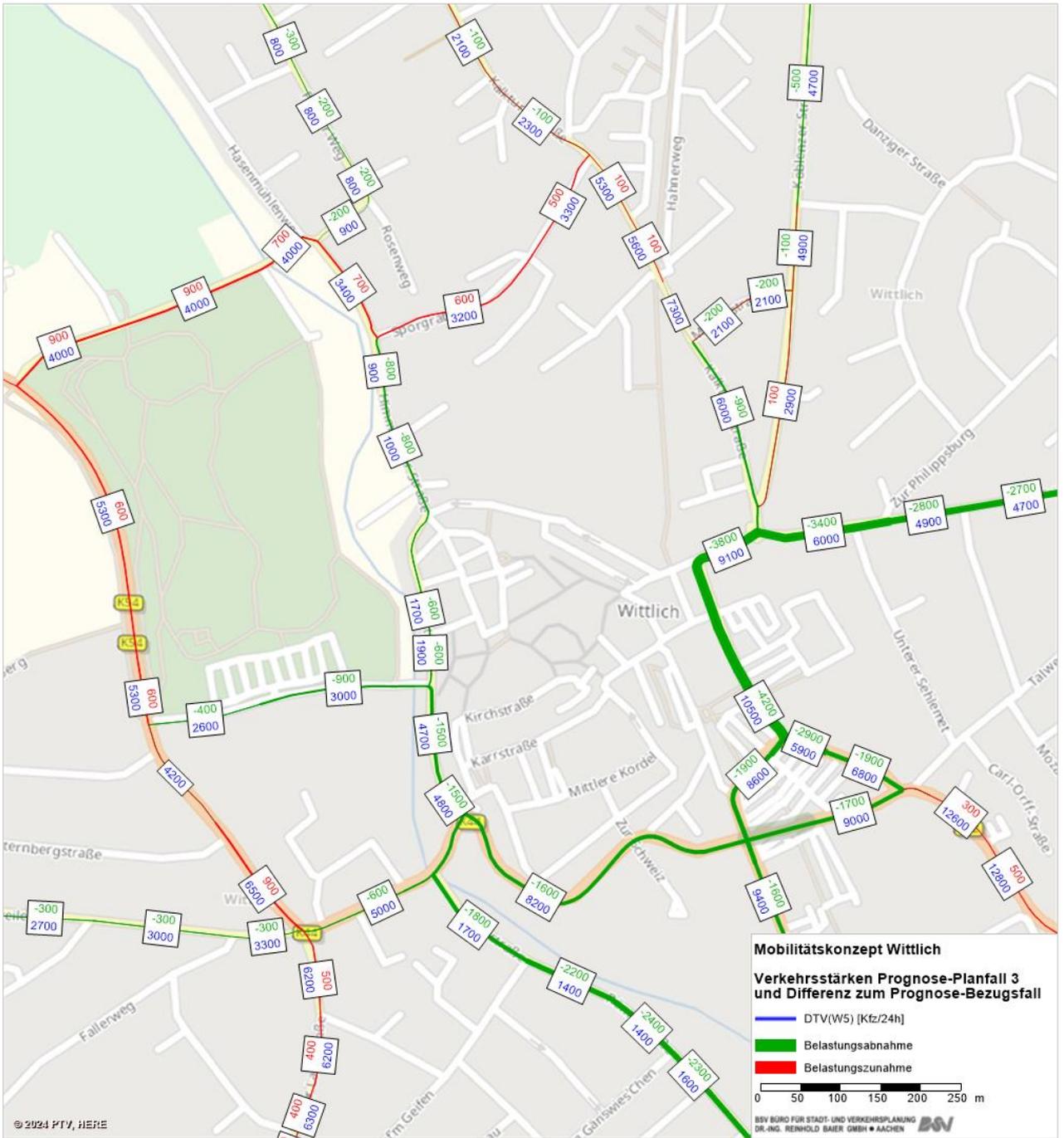


Bild 5: Kfz-Verkehrsstärken am Tag (DTV_{W5}) im Prognose-Planfall 3 und Differenzen gegenüber dem Bezugsfall (Ausschnitt)

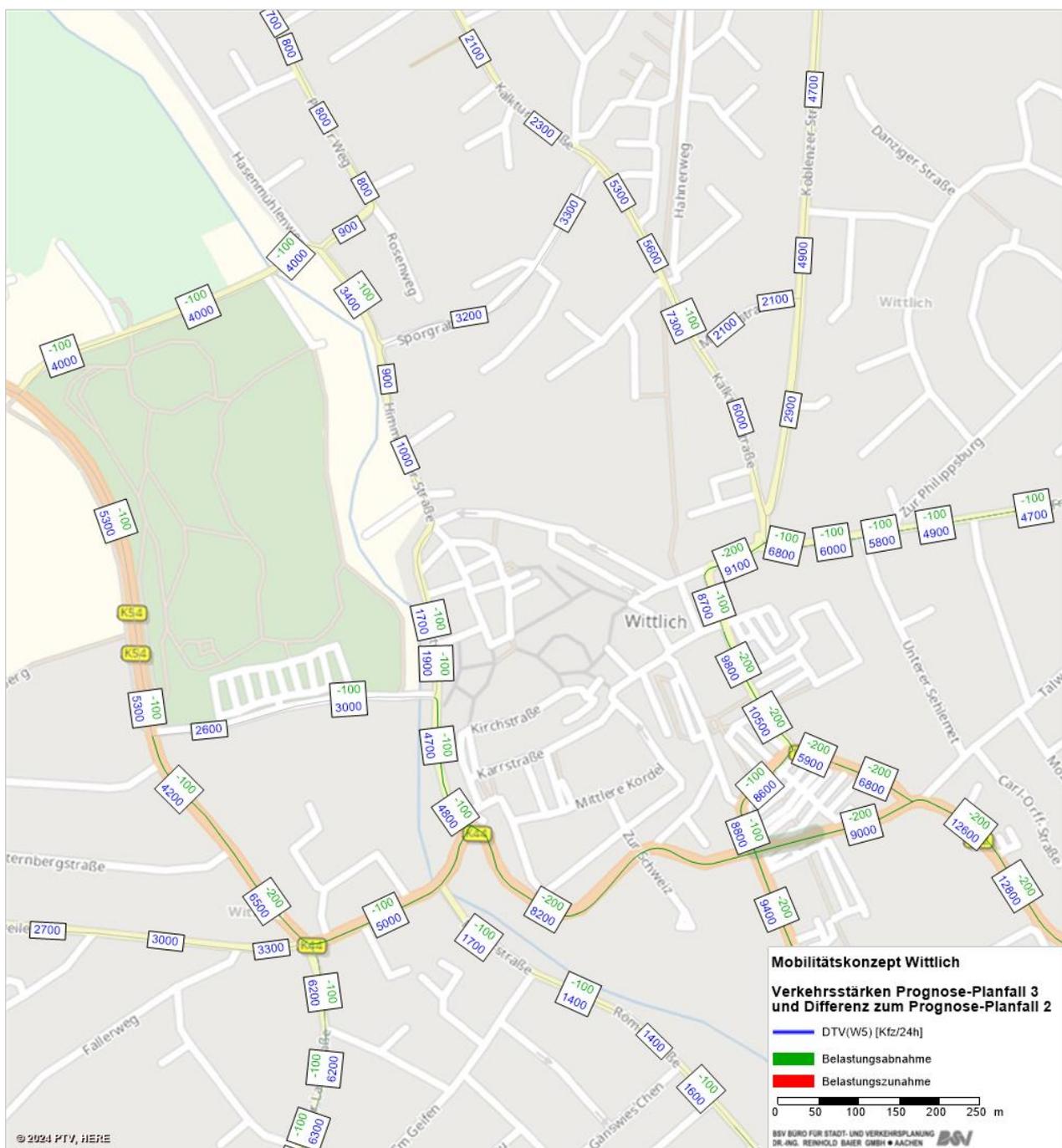


Bild 6: Kfz-Verkehrsstärken am Tag (DTV_{WS}) im Prognose-Planfall 3 und Differenzen gegenüber dem Prognose-Planfall 2 (Ausschnitt)

4 Erläuterung von Maßnahmenbündeln

Zur besseren Verständlichkeit und Nachvollziehbarkeit der teils komplexen Infrastrukturmaßnahmen werden einige der Maßnahmenbündel näher erläutert. Bei diesen Maßnahmenbündeln handelt es sich um detaillierter ausgearbeitete Lupenräume mit Darstellungen im Lageplan im Maßstab 1:500, die als verkehrsfunktionale Planungsvorschläge zu verstehen sind.

4.1 Lupenräume

Insgesamt wurden im Stadtgebiet Wittlich vier Teilbereiche als Lupenräume ausgewählt. Teilweise wurden die konzeptionellen Vorschläge der Lupenräume bereits im Bau- und Verkehrsausschuss am 15. November 2023 vorgestellt. Es wurden die Entwurfsvorschläge für die Trierer Landstraße und die Friedrichstraße in mehreren Varianten präsentiert und erläutert. Darüber hinaus wurden die Ideen und Planungsansätze für den ausgewählten Abschnitt der Himmeroder Straße vorgestellt. Dieser Lupenraum wurde inzwischen ebenfalls im Lageplan im Maßstab 1:500 umgesetzt.

Die für den Lupenraum Trierer Landstraße weiterverfolgte Variante enthält den Vorschlag zur Neumarkierung von regelwerkskonform dimensionierten Schutzstreifen für den Radverkehr (mit einer Breite von 1,50 m, neben Parkstreifen zuzüglich Sicherheitstrennstreifen) und regelwerkskonform dimensionierte Gehwege (mit einer Breite von 2,50 m). Diese Anpassungen erfolgen punktuell zu Lasten des ruhenden Kfz-Verkehrs.

Auf der Friedrichstraße wird ebenfalls die Variante mit (ebenfalls regelwerkskonform dimensionierten) Schutzstreifen für den Radverkehr weiterverfolgt. In diesem, insgesamt nah am Bestand orientierten Planungsvorschlag werden die vorhandenen Bäume berücksichtigt, sodass die Zwischenräume auch weiterhin durch den ruhenden Kfz-Verkehr genutzt werden können.

Der Planungsvorschlag für die Himmeroder Straße sieht im südlichen Abschnitt eine Anpassung der Gestaltung des Straßenraums entsprechend der bereits vorhandenen verkehrsrechtlichen Anordnung eines verkehrsberuhigten Bereichs vor. In diesem Zusammenhang entfallen einige der im Bestand markierten Flächen für den ruhenden Kfz-Verkehr zugunsten des Fußverkehrs und der Aufenthaltsqualität. Für den Abschnitt zwischen Feldstraße und Sporgraben wird die Anordnung einer Streckengeschwindigkeit von 30 km/h sowie die Verbreiterung der Gehwege mit punktuellen Einengungen der Fahrbahn vorgeschlagen. Für den Knotenpunkt der Himmeroder Straße mit dem Sporgraben wird eine Anpassung der Vorfahrtsregelung – Vorfahrtstraße Sporgraben nach Himmeroder Straße Nord – vorgeschlagen.

Zum Lupenraum Schloßplatz/Burgstraße erfolgte vor Ostern 2024 noch eine notwendige Abstimmung mit der Stadtverwaltung, sodass die zeichnerische Umsetzung dieses Lupenraums noch nicht final vorliegt. Die Planungsansätze können jedoch dem Vorschlag zum Innenstadtkonzept für den zentralen Bereich entnommen werden (siehe Ziffer 4.2).

4.2 Innenstadtkonzept

Insbesondere in den begrenzten Straßenräumen des zentralen Bereichs der Innenstadt besteht im Bestand ein Konflikt zwischen den Belangen des Fuß- und Radverkehrs, auch im Sinne von Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit und Lärmbelastung, und dem Kfz-Verkehr (Stichwort: Durchgangsverkehr). Die Verkehrsführung des Kfz-Verkehrs über den Marktplatz und die hohe Anzahl an markierten Parkständen im verkehrsberuhigten Bereich erzeugt weitere Konflikte.

Es sollte daher geprüft werden, inwieweit das Befahren der Straße und Parken durch ortsfremde (nicht-anwohnenden Personen gehörenden) Kfz in diesem zentralen Bereich noch zu dulden ist. Es wird empfohlen den zentralen Innenstadtbereich als Parkverbotszone (Anwohnerparkzone) mit Verbot für Kraftfahrzeuge (Anlieger und Lieferverkehre frei) und verkehrsberuhigten Bereich auszuweisen. Das Abstellen von Kfz ohne Anwohnerparkausweise sollte nur noch auf den ausgewiesenen Parkierungsanlagen (Pariser Platz, Parkplatz Karrstraße, Parkplatz an der Schloßstraße) ermöglicht werden. Eine solche Regelung würde sicherstellen, dass die zahlreich vorhandenen Parkierungsanlagen am Rande der Innenstadt (Am Viehmarkt, Kurfürstenplatz, Am Stadtpark) stärker frequentiert werden und der Parksuchverkehr in den engen Straßen der Innenstadt, die größtenteils im Mischprinzip mit dem Fußverkehr genutzt werden, reduziert wird.

Die wesentlichen Bausteine des Innenstadtkonzepts sind:

- Gewährleistung der Erreichbarkeit der Parkierungsanlagen Pariser Platz, Karrstraße und Schloßplatz für alle Fahrzeuge,
- Gewährleistung der Erreichbarkeit für Anwohnerinnen und Anwohner,
- Vermeidung von Durchgangsverkehren im zentralen Bereich der Innenstadt,
- Erreichbarkeit der Fußgängerzone für den Lieferverkehr,
- Beibehaltung der Einbahnregelung in der Neustraße, aber Führung über Oberstraße (Einbahnstraße bis Böhmerstraße) statt Marktplatz.

Zudem ist zu prüfen, ob eine Anpassung der Ein- und Ausfahrtsregelung des Parkplatzes Schloßplatz erforderlich bzw. möglich ist. Hier bestehen zwei grundsätzliche Varianten. In Variante 1 deckt sich der ausgewiesene verkehrsberuhigte Bereich deckt mit dem Verbot für Kraftfahrzeuge (Anlieger und Lieferverkehr frei); somit wäre eine Verlegung der Ein-Ausfahrt notwendig. In Variante 2 beginnt der verkehrsberuhigte Bereich auf der Schoßstraße beginnt auf Höhe der Schlossgalerie und das Verbot für Kraftfahrzeuge (Anlieger und Lieferverkehr frei) ab dem Schoßberg; somit wäre keine Verlegung der Ein-/Ausfahrt notwendig (Wenden nicht zulässiger Verkehre kann über den über Parkplatz erfolgen).

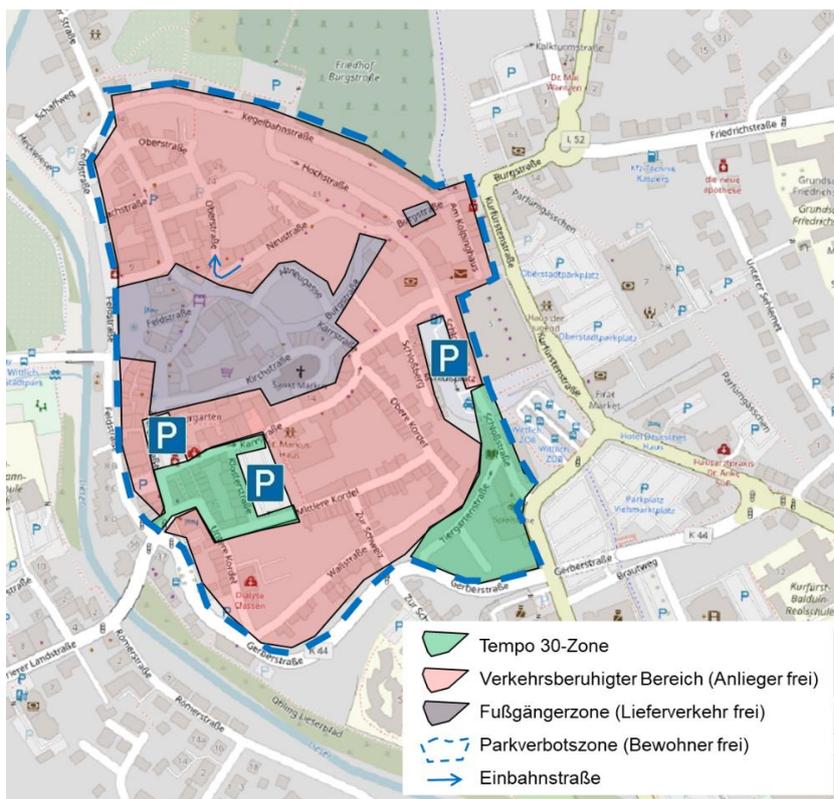


Bild 7: Zonenkonzept für die Innenstadt von Wittlich (Kartengrundlage: openstreetmap)

Eine Skizze der für die Innenstadt vorgeschlagenen Zonenabgrenzungen kann Bild 7 entnommen werden.

Weitere Erläuterungen zum Zonenkonzept

Die Parkieranlagen Pariser Platz, Karrstraße und Schloßplatz sind von der Parkverbotszone ausgenommen.

Auf diese Parkieranlagen sollte als zulässige Höchstgeschwindigkeit eine „Schrittgeschwindigkeit“ angeordnet werden.

Die Anzahl der im verkehrsberuhigten Bereich ausgewiesenen Parkstände für Anwohnende sollte auf das notwendige Minimum reduziert werden, um ausreichende Flächen für Fußverkehr und Aufenthalt zu gewährleisten.

Im verkehrsberuhigten Bereich und in der Fußgängerzone sollten Flächen für Lieferverkehr („Lieferzonen“) ausgewiesen werden.