

Verkehrskonzept Innenstadt

Erläuterungsbericht

1. Einleitung

Der in der Innenstadt abzuwickelnde Kfz-Verkehr incl. des Einkaufsverkehrs mit dem Kfz. bedarf einer Attraktivierung hinsichtlich einer leichteren Erreichbarkeit der zentralen Parkmöglichkeiten bzw. stadtverträglicheren Abwicklung durch entsprechende Verkehrslenkungsmaßnahmen. Ziel ist u. a. eine bessere Regelung des Gesamtinnenstadtverkehrs und Erreichbarkeit der Innenstadt für Kund/innen und Besucher/innen. Unberechtigter Verkehr, große LKW in der historischen Altstadt, Staubbildung im sich überschneidenden Berufs- und Lieferverkehr und nicht zuletzt der interne Grundstücksverkehr lassen den in seiner Gesamtheit bezeichneten Innenstadtverkehr zu einer öffentlich stark beachteten Problemgröße werden. Der Innenstadtverkehr ist notwendiger Verkehr.

Das Spannungsfeld von Notwendigkeit und Vermeidbarkeit dieses Verkehrs ist eng gefasst. Sein Umfang und damit seine Folgewirkungen, die verkehrsbedingten Umweltbelastungen und sonstigen Funktionsstörungen nehmen zu bzw. werden mehr als früher wahrgenommen. Die Hintergründe dafür resultieren u. a. aus:

- Schleichwege, Präsentieren
- der Öffnung und Internationalisierung der Märkte
- der steigenden Flexibilitätsanforderungen an Produktion und Konsumtion, aus denen neue Transportketten zur fristgerechten Bereitstellung der Güter resultieren
- der Zunahme produktionsorientierter Dienstleistungen durch die fortschreitende Vernetzung der Unternehmen, in dessen Folge Transportdienstleister wie Transportunternehmen einem Anpassungstrend unterworfen werden und
- der Deregulierung der Märkte mit der Folge sich verschärfender Konkurrenzsituationen für die (städtische) Transportwirtschaft.

Die städtischen Funktionsstörungen in Nienburg haben zugenommen bzw. nehmen zu. Mit steigendem Störpotential und Problemdruck sinkt zunehmend die Akzeptanz der Bevölkerung für diese Verkehre.

Daher ist ein geeignetes Konzept zu entwickeln, mit dem in Ergänzung der bereits vorhandenen städtischen Konzeptionen (Stadtbuskonzept, Tempo 30-Konzept, Parkleitsystem, Radwegkonzept) sowohl eine Verringerung als auch eine stadtverträglichere Gestaltung des Verkehrs bewerkstelligt werden kann.

Eine funktionierende Verkehrsregelung, trotz aller damit verbundenen Nebenwirkungen, ist für lebendige Städte und Stadtregionen unverzichtbar. Erforderlich ist es aber auch, den Innenstadtverkehr nachhaltig stadtverträglicher zu gestalten.

2. Ziele

Das unter Berücksichtigung der bestehenden Situation entwickelte Verkehrskonzept Innenstadt beinhaltet folgende Ziele:

Attraktivierung der Innenstadt durch:

- A) Optimierung des Einkaufsverkehrs incl. Parken durch verkehrslenkende Maßnahmen (Kunden einschl. Behinderte etc.)
- B) Reduzierung des Kfz-Verkehrs innerhalb der Innenstadt auf die notwendigen Verkehre (u. a. weniger Ausnahmeregelungen und Regelung der Lieferverkehrszeiten)
- C) Optimierung des Anwohnerverkehrs (Erreichbarkeit der privaten Einstellplätze in der Fußgängerzone)
- D) Aufwertung bzw. Steigerung des Radverkehrsanteils
- E) Besondere Berücksichtigung des ÖPNV

Die genannten Ziele zur Entwicklung eines stadtverträglicheren Verkehrs für dieverkehrliche Konzeption der Altstadt/Innenstadt erfordern eine Einstufung und Koordination der Vielzahl von zu treffenden Einzelmaßnahmen. Zur Aufwertung des beachtlichen städtebaulichen Potentials sowie der Lage der historischen Altstadt am Weserufer gilt es, neben der vorhandenen attraktiven Fußgängerzone auch die bestehenden notwendigen Verkehre zu integrieren und die Altstadt nicht zuletzt für die Touristen/innen und Anlieger/innen erlebbar zu gestalten. Aufgrund begrenzter Flächenressourcen innerhalb der Bebauung der historischen Altstadt ist die notwendige Aufwertung des Fußgängerverkehrs nur in Abwägung mit den Belangen anderer Verkehrsarten realisierbar. Hier gilt es, Kompromisse zu erarbeiten, die ein Miteinander aller notwendigen Verkehre ermöglichen.

Auf Basis dieses Entwurfes wurde das Verkehrskonzept Innenstadt der Öffentlichkeit im Rahmen eines zweiwöchigen Aushanges des Übersichtsplanes mit Erläuterungsbericht vorgestellt. Weiterhin wurden zwei Bürger/innenanhörungen (eine mit Schwerpunkt Leinstraße) durchgeführt. Die Ergebnisse der Abwägung sind im folgenden in das Konzept eingearbeitet.

3. Maßnahmen

3.1 Zu A) Optimierung des Einkaufsverkehrs incl. Parken durch verkehrslenkende Maßnahmen (Kunden einschl. Behinderte etc.)

Der relevante Bereich für das Verkehrskonzept Innenstadt wird in Quartiere (I – IV) aufgeteilt.

Die Quartiere werden über eine „Rückgratzzone“ (innerer Ring), namentlich genannte Straßen, Brückenstraße, Hafensstraße, Marienstraße, Buermende, Hannoversche Straße und Mühlentorsweg angefahren. Die Hauptachsen zur „Speisung“ dieses

Ringes sind die Verdener Straße, der Nordertorstriftweg, die Hannoversche Straße und die Bruchstraße/Mindener Landstraße.

Durch verkehrliche Maßnahmen ist ein optimiertes Erreichen/Anfahren der Quartiere geplant, um einen homogenen, sicheren und attraktiven Verkehrsablauf zu gewährleisten. Hierfür sind 3 Varianten abzuwägen bzw. zu prüfen:

- a) Rechts vor Links-Regelung belassen (30 km/h-Zone)
- b) Vorfahrtsregelung für den „inneren Ring“ einführen (30 km-Regelung)
- c) Koordinierte LZA-Schaltung zwischen den Kreuzungen Marienstraße/Friedrichstraße und Marienstraße/Nordertorstriftweg (Grüne-Welle) evtl. auch unter Einbeziehung der Film-Eck-Kreuzung.

Zur Schaffung einer attraktiven, alternativen innerstädtischen Verbindung des nördlichen und südlichen Stadtteils wird auch hinsichtlich der geplanten Umgestaltung der Leinstraße (unter 3.2 „Zu B“ beschrieben) der Variante C Vorrang eingeräumt. Um den Verkehr auf dem inneren Ring (Film-Eck-Kreuzung bis Eckhaus) insgesamt flüssiger zu gestalten, wird parallel zu den signaltechnischen Maßnahmen die Vorfahrtsregelung für diesen Straßenzug wieder eingeführt (siehe Variante b), d. h. die Varianten b) und c) werden sinnvoller Weise kombiniert.

(Eine schrittweise Umsetzung bei Erfahrungssuche ist hierbei anzustreben).

Der Kfz-Verkehr soll auf möglichst kurzem und stetigem Wege zu seinem Ziel geführt werden. Durch Verkehrslenkungsmaßnahmen wird ein ungesteuerter Parksuchverkehr und Schleichverkehr zur Durchfahrung der Altstadt unterbunden. Eine Ausweitung des vorhandenen Parkleitsystems auf z. B. den Berliner Ring ist zu prüfen. Damit ergibt sich Spielraum, die Funktionen der Straßen innerhalb der Altstadt neu zu ordnen und den Fußgängerbereich deutlich attraktiver einzurichten. Das Konzept sieht u. a. vor, auf möglichst vielen Straßenzügen innerhalb der Altstadt Vorrang für Fußgänger/innen und Radfahrer/innen vorzuhalten, ohne den notwendigen Kfz-Verkehr aus diesen Straßen zu verbannen.

Die eventuelle Ausweitung des Parkleitsystems auf den Berliner Ring wird unter Mitwirkung der Fachbereiche Sicherheit und Ordnung und Stadtentwicklung zur weiteren Prüfung, unter anderem auch der GVFG-Prüfung (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) zuständigkeitsshalber den Wirtschaftsbetrieben Stadt Nienburg GmbH übertragen.

Die Quartiere (I – IV) könnten aufgrund einer farblichen Kennzeichnung auf Schildern, Parkleitsystem (z. B. die Nienburger Farben) einen Wiedererkennungswert erlangen, z. B. blau = Quartier Martinskirche/Rathaus. Das Hauptinstrument zur optimierten Erreichbarkeit der Innenstadt würden also farblich abgestimmte Quartiere sein, wobei das Schwergewicht auf den Begriff „Farbe“ läge.

Von einer farblichen Kennzeichnung der Quartiere bzw. der Parkleitbeschilderung zu den Quartieren wird aufgrund der zuvor beschriebenen geplanten attraktiven Ausweitung des dynamischen Parkleitsystems Abstand genommen.

3.2 **Zu B)** Reduzierung des Kfz-Verkehrs innerhalb der Innenstadt auf die notwendigen Verkehre (u. a. weniger Ausnahmeregelungen und Regelung der Lieferverkehrszeiten)

Zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs innerhalb der Altstadt/Innenstadt auf die notwendigen Verkehre wird vorgeschlagen, eine Durchfahrtsunterbrechung für die Quartiere I – III durch dynamische Poller an entsprechenden Standorten zu bestimmten Zeiten vorzunehmen. Die genauen Standorte für die Poller incl. „Möblierung“ und „Eventualpollern“ (nach Erfahrungsbedarf) sind noch im Detail abzustimmen. Sinnvoll ist die Unterbrechung der beiden Hauptdurchfahrtsachsen Lange Straße und Leinstraße. Die Lange Straße wird, wie zuvor beschrieben, durch einen dynamischen Poller und ggf. weiterer „Möblierung“ unterbrochen. Die ergänzende „Möblierung“ beiderseits des Pollers soll unberechtigtes Queren der Durchfahrtsunterbrechung auf voller Breite der Straße verhindern. Hinsichtlich der Durchfahrtsachse Leinstraße wird zunächst akzeptanzbezogen gehandelt, indem die Variante 3 zur Umgestaltung der Straße, Einbahnstraßenregelung von Norden her (verkehrsberuhigt) mit Schließung der Straße zur Nachtzeit (Poller), Anwendung findet (siehe auch spätere Erläuterungen zur Einrichtung einer Einbahnregelung).

Als Standort für den geplanten dynamischen Poller in der Langen Straße ist der Bereich zwischen Georgstraße und Marktplatz geeignet. Grund dafür ist, eine direkte Verbindung des nördlichen und südlichen Stadtteils (wie in der Leinstraße) zu vermeiden. Die Weserstraße als einzige einmündende Straße in diesem Abschnitt ist für Durchgangsverkehr gesperrt. Voraussetzung für das Erreichen dieser geplanten Zielkonzeption ist die gleichzeitige Erhaltung des bewährten Pollerstandortes in der Leinstraße.

Der genaue Pollerstandort Lange Straße (zwischen Georgstraße und Marktplatz) ist abhängig von Wochenmarktbelangen, sonstigen Veranstaltungen und dem baulichen Umfeld, z. B. Ausnutzen von vorhandenen Vitrinen usw., anstatt neuer Möblierung zur ggf. nötigen Straßenraumverengung. Der Standort muss diesbezüglich noch definiert werden.

In der Leinstraße wird an dem bewährten Standort (jetziger vorhandener manueller Poller) für den Poller festgehalten, um bei der geplanten Verkehrsregelung Abkürzungsverkehr über die Kleine Kirchstraße/Kirchplatz/Lange Straße zu unterbinden. Diese Standortwahl resultiert auch aus der zuvor beschriebenen Kombination mit der Standortwahl für den geplanten dynamischen Poller in der Langen Straße.

Eine besondere Situation besteht im gesamten Bereich der Leinstraße aufgrund der Durchfahrtsfunktion für den Stadtbuss. Durch die Inbetriebnahme des Citytreffs im Bereich Leinstraße/Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße hat der „Durchgangsverkehr“ in der Leinstraße stark zugenommen, da hauptsächlich die Verbotsschilder zum Ausschluss des normalen Kraftfahrzeugverkehrs missachtet werden. Daher treten vermehrt Nutzungskonflikte zwischen Fußgänger/innen und dem Kraftfahrzeugverkehr auf. Bezüglich der Busse bedeutet dies eine zu Ungunsten des vorgesehenen kurzen Fahrtaktes reduzierte Geschwindigkeit zu fahren. Aus Sicherheitsgründen und zur Einhaltung des Fahrtaktes wird darum beabsichtigt, durch Anlage einer separaten Busspur dem ÖPNV in diesem Bereich Vorrang einzuräumen. Um die Bevorrechtigung des ÖPNV in der Leinstraße transparent zu machen, soll durch bauliche Maßnahmen erwirkt werden, ausschließlich den ÖPNV in den Betriebszeiten in diesem

Fußgängerbereich zuzulassen. Die derzeitige Regelung mit manuellen Verkehrspollern, die jeweils zum Beginn bzw. Ende der Betriebszeit entfernt/installiert werden, hat sich nur unbefriedigend bewährt. Versenkbare Poller hingegen können ferngesteuert bei Anfahrt des Busses bzw. beim Verlassen des Busses im Bereich Georgstraße/Kleine Kirchstraße abgesenkt oder ausgefahren werden. Somit wird Fremdverkehr in der Leinstraße ausgeschlossen, den Bussen Vorrang eingeräumt und dem Sicherheitsbedürfnis der übrigen Verkehrsteilnehmer/innen, Fußgänger/innen und Radfahrer/innen, Rechnung getragen. Der schon erwähnte geplante Umbau der Leinstraße (bauliche Maßnahmen mit Einrichtung einer Busspur) ist über Regionalisierungsmittel grundsätzlich förderfähig und wird als separates Projekt betrieben.

Die Werbegemeinschaft Nienburg-Service strebt einen ergebnisoffenen Dialog über eine „Schließung“ der Leinstraße durch einen dynamischen Poller an, weil sich die Straße in einer schwierigen wirtschaftlichen Situation („Leerstände“) befindet. Daher sei eine Revitalisierung der Leinstraße mit Durchfahrtsmöglichkeit in evtl. eine Richtung und Kurzzeitparkplätzen zu prüfen. Derartige „öffnende“ Maßnahmen hätten in anderen Städten (z. B. Celle/Schulstraße oder Gelsenkirchen/Horst) Belebungen erzielt, indem reine Fußgängerzonen aufgegeben wurden.

Das Hauptproblem der Leinstraße liegt im Vergleich zu den genannten Städten allerdings in der Durchgangsstraßenqualität (schnelle Verbindung des nördlichen und südlichen Stadtteils) dieser Straße, so dass die Probleme dieser Einkaufszone durch eine vollständige Öffnung nicht unbedingt gelöst würden. Geprüft wurde daher, alternativ eine punktuelle, durch einen dynamischen Poller optional zu öffnende Zufahrt zur Belebung dieses Bereiches, unter Ausschluss des Durchgangsverkehrs. Hierzu bieten sich zwei Varianten an:

1. Die Leinstraße wird im südlichen Abschnitt geöffnet (bisheriger manueller Poller) und der Verkehr im Zuge eines Wendebereiches vor dem Kaufhaus Kolossa wieder zurückgeführt. Dabei könnten Kurzzeitparkplätze den Kundenwünschen gerecht werden und ein nach Norden versetzter dynamischer Poller unberechtigten Durchgangsverkehr verhindern. Problematisch für diese Lösung ist der relativ enge Querschnitt der Straße. Lieferfahrzeuge müssten auf Höhe des Wendebereiches rangieren, um den Bereich zu verlassen, die Kurzzeitstellplätze sind unter Umständen ein Hindernis für den Stadtbusverkehr (Skizze siehe Anlage).
2. Die Leinstraße wird tagsüber als „unechte“ Einbahnstraße (Ausnahme für Stadtbusse und Radfahrer/innen) von der Friedrichstraße in Richtung Hannoverstraße im Zuge eines verkehrsberuhigten Bereiches geöffnet. Einseitig zulässige Kurzzeitparkplätze könnten für die gewünschte Belebung sorgen und der dynamische oder ggf. manuelle Poller in der Nachtzeit (aufgestellt) dem Ruhebedürfnis der wohnenden Anlieger Rechnung tragen. Diese Maßnahme kann ohne großen finanziellen Aufwand (nur entsprechende Beschilderung) im Zuge einer z. B. vierwöchigen Testphase (oder ggf. länger) auf ihre Akzeptanz hin ausprobiert werden (Skizze siehe Anlage).

Zusammengefasst stehen also 3 Varianten für eine Umgestaltung der Leinstraße zur Diskussion, *wobei im Zuge der Beteiligung der Öffentlichkeit tendenziell die Variante 3 bevorzugt wurde:*

1. Schließung der Leinstraße (ausschließlich ÖPNV in den Betriebszeiten) durch dynamische Poller.
2. Öffnung der Leinstraße von Süden bis etwa Kaufhaus Kolossa mit Rückführung des Verkehrs im Zuge eines Wendebereiches.
3. Einbahnstraßenregelung von Norden her (verkehrsberuhigt) mit Schließung der Leinstraße zur Nachtzeit (Poller). *Für diese Lösung muss der Widmungsbeschluss Fußgängerzone aufgehoben oder für eine Erprobungsphase ausgesetzt werden.*

Lieferverkehr:

Zur Sicherung des Wirtschaftsstandortes Altstadt ist eine unbehinderte – allenfalls zeitlich eingeschränkte – Anlieferung der Wirtschaftsgüter unumgänglich.

Die bewährten Lieferzeiten sollten deshalb in der Mittagsphase unverändert bleiben (13.00 bis 15.00 Uhr). Ebenso in den übrigen Zeiten (auch nachts) bleiben die gewohnten Lieferzeiten zunächst unberührt, aber der geplante dynamische Poller wird ab 20.00 Uhr abends bis 6.00 Uhr morgens hochgefahren, um den unberechtigten Durchfahrtsverkehr entgegenzuwirken und dem Ruhebedürfnis der dort wohnenden Anlieger/innen gerecht zu werden.

Für notwendige nächtliche Ladegeschäfte mit großräumigen Fahrzeugen, die aufgrund des nachts hochgefahrenen dynamischen Pollers Schwierigkeiten beim Wenden des Fahrzeuges zu erwarten haben, sind technische Lösungen möglich.

In der Leinstraße wird der Anlieferverkehr durch die geplante einseitige Öffnung der Straße als verkehrsberuhigter Bereich tagsüber zeitlich uneingeschränkt möglich und damit aufgewertet.

Ausnahmeregelungen:

Zugriff auf die Pollermanipulation haben nur Rettungsfahrzeuge, Polizei, Feuerwehr und berechtigte Busse. Taxen erhalten keine Ausnahmedurchfahrtsgenehmigung mehr, bekommen aber dafür einen Angebotsstellplatz pro Quartier zugeteilt. In vergleichbaren Städten (z. B. Verden, Neustadt, Wunstorf etc.) gibt es in den Fußgängerzonen keinen Taxenverkehr.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung hat am 18.01.2007 entgegen dem Verwaltungsvorschlag beschlossen, die Leinstraße durch einen dynamischen Poller anstelle des vorhandenen manuellen Pollers zu schließen. Zugriff auf die Pollermanipulation haben Rettungsfahrzeuge, Polizei, Feuerwehr, berechtigte Busse und ggf. Lieferverkehr und Anwohner.

Daraus resultierend wird auch auf die vorgesehenen Kurzzeitparkplätze verzichtet.

3.3 **Zu C)** Optimierung des Anwohnerverkehrs (Erreichbarkeit der privaten Einstellplätze in der Fußgängerzone)

Den Anwohnern/innen muss es möglich sein, die privaten Einstellplätze auch mit dem Kfz. zu erreichen. Der Grundstückszufahrtsverkehr wird im Rahmen von Berechtigungsnachweisen erfolgen.

3.4 **Zu D)** Aufwertung bzw. Steigerung des Radverkehrsanteils

Aus verkehrlichen und umweltqualitativen Gründen ist die Steigerung des Radverkehrsanteils gerade auch im innerstädtischen Einkaufs- und Berufsverkehr geboten. Das Ziel der Fahrradverkehrsförderung auf kommunaler Ebene wird darin gesehen, zu einer spürbaren Verlagerung von Verkehrsanteilen vom PKW- auf den Fahrradverkehr zu gelangen, um somit eine Verbesserung der Umwelt- und Lebensbedingungen zu erreichen. Als ein Hindernis für eine höhere Nutzung des Fahrrads für Fahrten in die Altstadt erweisen sich die immer noch zu wenigen nutzungsgerechten Abstellmöglichkeiten. Unter Zugrundelegung des für Nienburg vorhandenen Radwegkonzeptes *wird* im Bereich der südlichen Langen Straße eine überdachte Fahrradabstellanlage analog der Anlage Lange Straße/Ecke Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße erstellt. *Als Standort wird eine Teilfläche zwischen Mr. Q und Rathaus (südlicher Eingangsbereich zur Innenstadt) vorgeschlagen.*

Die geplante Fahrradabstellanlage wird gemäß Beschluss des Ausschusses für Stadtentwicklung am 18.01.2007 in die Lange Straße verlegt. Der genaue Standort bedarf noch einer Entscheidung.

3.5 **Zu E)** Besondere Berücksichtigung des ÖPNV

Aus umwelt- und sozialpolitischen Gründen muss es möglich bleiben, mit öffentlichen Verkehrsmitteln bis in die Altstadt bzw. bis zumindest an die Peripherie der Altstadt heranzukommen. Die Erschließung des Altstadtbereiches durch den ÖPNV erfolgt einerseits über den City-Treff (im Bereich der Gymnasien) und über die Haltestellenanlage in der Hafenstraße (im Bereich der Geldinstitute). Zurzeit wird bezüglich der zuletzt genannten Haltestellen eine Verlegung dieser zentralen Bushaltestelle in den Bereich Marienstraße/Friedrichstraße nach Aufgabe der Krankenhausnutzung geprüft. Hier bestünde evtl. Gelegenheit, hinsichtlich der Aufenthaltsqualität für wartende Fahrgäste attraktivere Lösungen als bisher im Eingangsbereich der Altstadt/Innenstadt zu schaffen.

Die Darstellung sämtlicher geplanter Maßnahmen (und deren Kosten) werden in dem nachfolgend aufgeführten Maßnahmenkatalog dokumentiert:

lfd. Nr.	Lage/ Bereich	Vorschlag/Maßnahme zu A (Verkehrslenkung)	Priorität	geschätzte Kosten (€)
1.	Innenstadt			
1.1		Planung von Quartieren (als Basis für die Mittelanmeldung 2007)	I	-
1.2		Koordinierung der LZA-Schaltungen (z. B. Ampel-Kreuzungen im Zuge der Marienstraße)	II	20.000,00
1.3		Vorfahrtsregelung zwischen Filmeck-Kreuzung und Eck-	I – II	3.000,00 bis 5.000,00

		haus-Kreuzung (Standortverlegung Krankenhaus berücksichtigen)		
1.4		Anpassung Internet	II	3.000,00
		Vorschlag/Maßnahme zu B (Reduzierung Kfz-Verkehr)		
2.				
2.1		Einbau zweier dynamischer Poller incl. flankierender Maßnahmen	II	50.000,00
2.2		Umgestaltung der Leinstraße mit Busspur		separates Projekt
2.3	<i>Entfällt</i>	<i>Umgestaltung der Leinstraße als verkehrsberuhigter Bereich einschließlich Einbahnregelung, Kurzzeitparkplätzen mit Parkscheinautomat und Möblierung</i>	I	
	”	”		
	”	”		
	”	”		
	”	”		
	”	Änderung der Beschilderung		4.000,00
	”	Parkscheinautomat		5.000,00
	”	Möblierung		4.000,00
2.4		Einrichtung von Taxenplätzen (3 x)		1.500,00
		Vorschlag/Maßnahme zu C (Anwohnerverkehr)		
3.				
3.1		Anfahrt der Anwohnerparkplätze in der Fußgängerzone im Rahmen von Berechtigungsnachweisen	I	1.000,00
		Vorschlag/Maßnahme zu D (Radverkehr)		

4.				
4.1		Herstellung einer überdachten Fahrradabstellanlage	III	15.000,00
		Vorschlag/Maßnahme zu E (ÖPNV)		
5.				
5.1		ÖPNV (zentraler Haltepunkt Krankenhaus ?) Abhängig von Folgenutzung Krankenhaus	II	N.N.

Zeitliche Regelung der Umsetzung:

Priorität I	=	*1	Gesamtkosten =	18.500,00 – 20.500,00 € 5.500,00 – 7.500,00 €
Priorität II	=	*2	Gesamtkosten =	48.000,00 € 73.000,00 €
Priorität III	=	*3	Gesamtkosten =	15.000,00 €

*1 = Nach Konzeptbeschluss

*2 = Nach Inkrafttreten des Produkthaushaltes 2007

*3 = Nach Inkrafttreten des Produkthaushaltes 2008 ff.