



**HANBRUCHER STRASSE 9
D-52064 AACHEN**

TELEFON 0241 70550-0

TELEFAX 0241 70550-20

MAIL@BSV-PLANUNG.DE

WWW.BSV-PLANUNG.DE

UST-IDNR. DE 121 688 630

Untersuchungen zum Verkehrs- entwicklungsplan Neuwied

einschließlich Ergänzung zu einem
Klimaschutzteilkonzept Mobilität

Anlagenband zum Schlussbericht

Bearbeitung

Dr.-Ing. Michael M. Baier

Dipl.-Ing. Alexandra Klemps-Kohnen

Dr.-Ing. Katja Engelen

Rebecca Schultes, M. Sc

Paul Schäpers, M. Sc.

Aachen, im Juli 2023

VEP-Neuwied_Anlagen_2023-08.docx

Inhaltsverzeichnis

1 Kartendarstellungen aus dem Schlussbericht	4
2 Tabellen zur Online-Befragung	67
3 Anlagen zur Klimabilanzierung	76
Bilanzierungsergebnisse (Analyse, Referenz- und Klimaschutzszenario)	76
Makrotrends	78
4 Maßnahmensteckbriefe	85
Übersicht	85
Handlungsfeld „Fußgängerverkehr“	87
Handlungsfeld „Radverkehr“	99
Handlungsfeld „Bus- und Bahnverkehr (ÖPNV)“	117
Handlungsfeld „Kfz-Verkehr“	123
Handlungsfeld „Wirtschaftsverkehr“	135
Handlungsfeld „Elektromobilität und Sharing“	138
Handlungsfeld „Mobilitätsmanagement“	148

Abbildungsverzeichnis

Bild 1:	Untersuchungsgebiete	5
Bild 2:	Points of Interest im Stadtgebiet	6
Bild 3:	Relevantes Straßennetz	7
Bild 4:	Fahrstreifenanzahl im betrachteten Straßennetz	8
Bild 5:	Zulässige Höchstgeschwindigkeiten im betrachteten Straßennetz	9
Bild 6:	Knotenpunktarten im betrachteten Straßennetz	10
Bild 7:	Netz für den Güterverkehr	11
Bild 8:	Zufahrtsbeschränkungen für das Güterverkehrsnetz	12
Bild 9:	Busliniennetz mit Haltestellen	13
Bild 10:	Linienhäufigkeit im ÖPNV-Untersuchungsnetz	14
Bild 11:	Barrierefreiheit an den Haltestellen im ÖPNV-Untersuchungsnetz	15
Bild 12:	Dreiecksnetze der Luftlinienverbindungen	16
Bild 13:	Untersuchungsnetz für den Radverkehr	17
Bild 14:	Gesamtstädtisches Radverkehrsnetz aus dem Radverkehrskonzept 2008	18
Bild 15:	Führungsform des Radverkehrs im Untersuchungsnetz	19
Bild 16:	Führungsform des Radverkehrs in der Innenstadt	20
Bild 17:	Lage und Anzahl von Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt im Bestand	21
Bild 18:	Lage und Anzahl von Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt in der Planung	22
Bild 19:	Lage und Anzahl von Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt im Detail	23
Bild 20:	Lage und Anzahl von Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt im Detail	24
Bild 21:	Gehwegbreiten in der Innenstadt	25
Bild 22:	Gehwegbreiten in der Innenstadt mit Gehwegbreiten unter 2,50 m	26

Bild 23:	Erdgeschossnutzungen in der Innenstadt	27
Bild 24:	Querungshilfen in der Innenstadt	28
Bild 25:	Barrierefreiheit an Querungshilfen in der Innenstadt - Bordsteinabsenkung	29
Bild 26:	Barrierefreiheit an Querungshilfen in der Innenstadt – Bodenindikatoren	30
Bild 27:	Kfz-Isochronen vom ZOB Marktstraße	31
Bild 28:	Kfz-Isochronen vom Bahnhof	32
Bild 29:	Fahrrad-Isochronen vom ZOB Marktstraße	33
Bild 30:	Fahrrad-Isochronen vom Bahnhof	34
Bild 31:	E-Bike-Isochronen vom ZOB Marktstraße	35
Bild 32:	E-Bike-Isochronen vom Bahnhof	36
Bild 33:	Laufweg-Isochronen vom ZOB Marktstraße	37
Bild 34:	Laufweg-Isochronen vom Bahnhof	38
Bild 35:	Parkraumangebot	39
Bild 36:	Parkraumangebot der Parkhäuser	40
Bild 37:	Parkraumauslastung Zeitschnitt 5 Uhr	41
Bild 38:	Parkraumauslastung Zeitschnitt 8 Uhr	42
Bild 39:	Parkraumauslastung Zeitschnitt 11 Uhr	43
Bild 40:	Parkraumauslastung Zeitschnitt 14 Uhr	44
Bild 41:	Parkraumauslastung Zeitschnitt 17 Uhr	45
Bild 42:	Parkraumauslastung Zeitschnitt 19 Uhr	46
Bild 43:	Untersuchungsgebiet für den Vergleich	47
Bild 44:	Fußwegezielnetz für die Innenstadt	48
Bild 45:	Bewertung der Radverkehrsführung im Untersuchungsnetz	49
Bild 46:	Bewertung der Radverkehrsführung in der Innenstadt, Heddesdorf, Heddesdorfer Berg und Rasselsteingelände	50
Bild 47:	Handlungsbedarf Radverkehr - Maßnahmen	51
Bild 48:	Radverkehrsnetz mit Haupttrouten (Vorschlag für Zielnetz)	52
Bild 49:	Radverkehrsnetz mit Haupt- und Nebenrouten (Vorschlag für Zielnetz)	53
Bild 50:	ÖPNV-Liniennetz und Knotenpunktarten im betrachteten Straßennetz	54
Bild 51:	ÖPNV-Haltestellen Barrierefreiheit Konzept	55
Bild 52:	Geschwindigkeitskonzeption für das Vorbehaltsnetz (Vorschlag)	56
Bild 53:	Erster Ansatz – Straßenabschnitte mit häufiger Parkraumbelegung von über 80 %	57
Bild 54:	Konzept – Gebührenpflichtige Bewirtschaftungszonen und Bewohnerparkzonen	58
Bild 55:	Isochronen für 5-Minuten-Fußweg von den Parkhäusern aus	59
Bild 56:	Parkraumkonzeption	60
Bild 57:	Erschließung Innenstadt - Parkrouten Innenstadt-Nord – Variante 1	61
Bild 58:	Erschließung Innenstadt - Parkrouten Innenstadt-Nord – Variante 2	62
Bild 59:	Erschließung Innenstadt - Radnetz	63
Bild 60:	Erschließung Innenstadt - ÖPNV	64
Bild 61:	Erschließung Innenstadt - Einbahnstraßensystem	65
Bild 62:	Erschließung Innenstadt - Rheinquartier	66
Bild 63:	Bevölkerungsentwicklung	78
Bild 64:	Pkw-Bestandsentwicklung	79
Bild 65:	E-Pkw-Bestandsentwicklung	80
Bild 66:	Veränderung Verkehrsmittelwahlverhalten infolge der Corona-Pandemie	81
Bild 67:	Veränderung ÖPNV-Nutzung infolge der Corona-Pandemie	81

Bild 68:	Entwicklung von Homeoffice-Arbeit infolge der Corona-Pandemie	82
Bild 69:	Entwicklung von Online-Handel infolge der Corona-Pandemie	83
Bild 70:	Nutzung von Miet-/Leihfahrrädern in der Neuwieder Bevölkerung	84
Bild 71:	Carsharing-Potenzial in der Neuwieder Bevölkerung	84

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Ergebnis Online-Befragung: Aspekte zu den Themenfelder Kfz-Verkehr	67
Tabelle 2:	Ergebnis Online-Befragung: Aspekte zu den Themenfelder ÖPNV	68
Tabelle 3:	Ergebnis Online-Befragung: Aspekte zu den Themenfelder Radverkehr	70
Tabelle 4:	Ergebnis Online-Befragung: Aspekte zu den Themenfelder Radverkehr (Parken)	72
Tabelle 5:	Ergebnis Online-Befragung: Aspekte zum Themenfelder Fußgängerverkehr	73
Tabelle 6:	Ergebnis Online-Befragung: Aspekte zum Themenfelder Kfz-Verkehr (Parken)	75
Tabelle 7:	Bilanzierungsdaten Analyse 2019	76
Tabelle 8:	Bilanzierungsdaten Referenzszenario 2030 und 2040	76
Tabelle 9:	Bilanzierungsdaten Klimaschutzszenario „moderat“ 2030 und 2040	77
Tabelle 10:	Bilanzierungsdaten Klimaschutzszenario „ambitioniert“ 2030 und 2040	77

1 Kartendarstellungen aus dem Schlussbericht

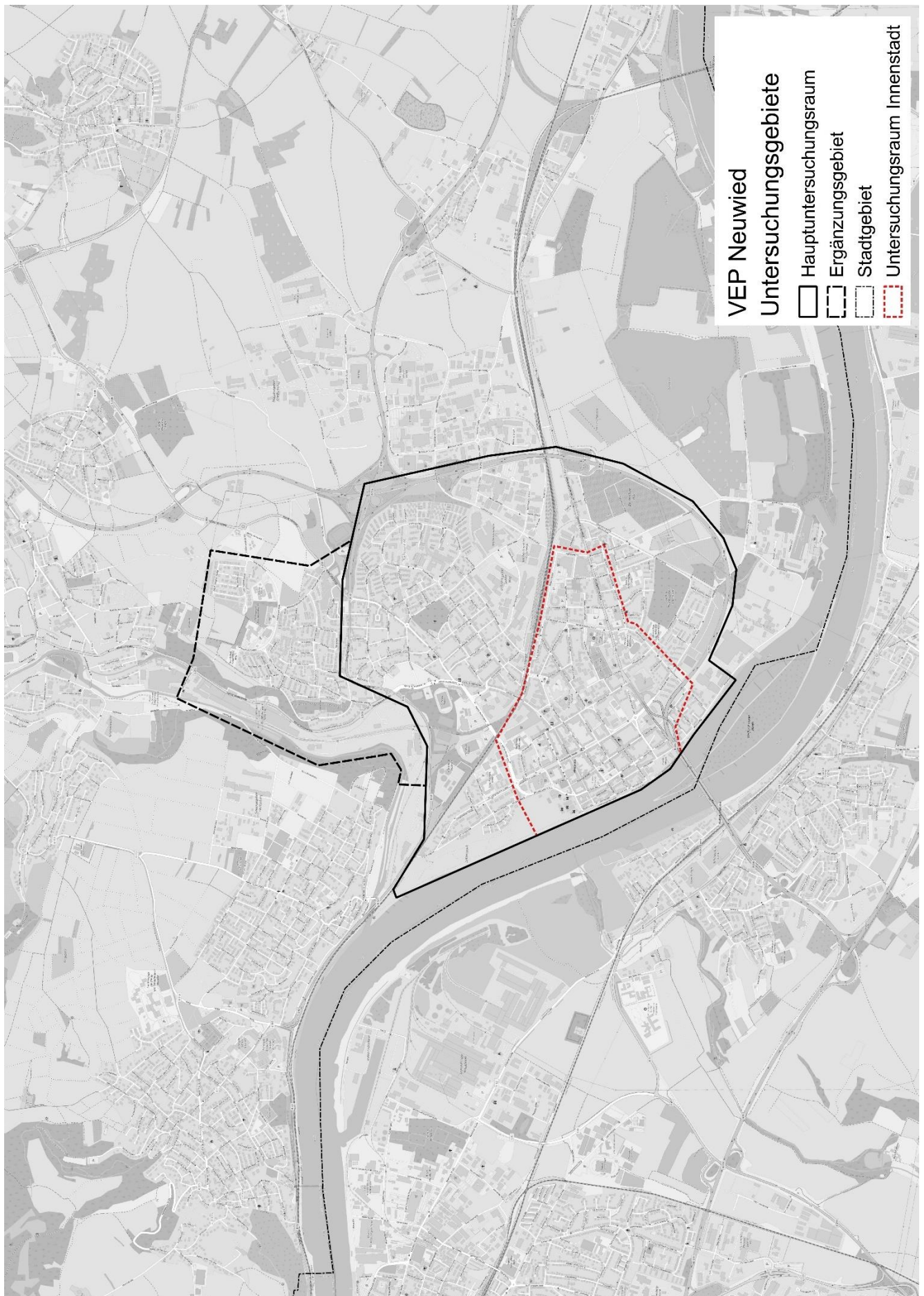


Bild 1: Untersuchungsgebiete

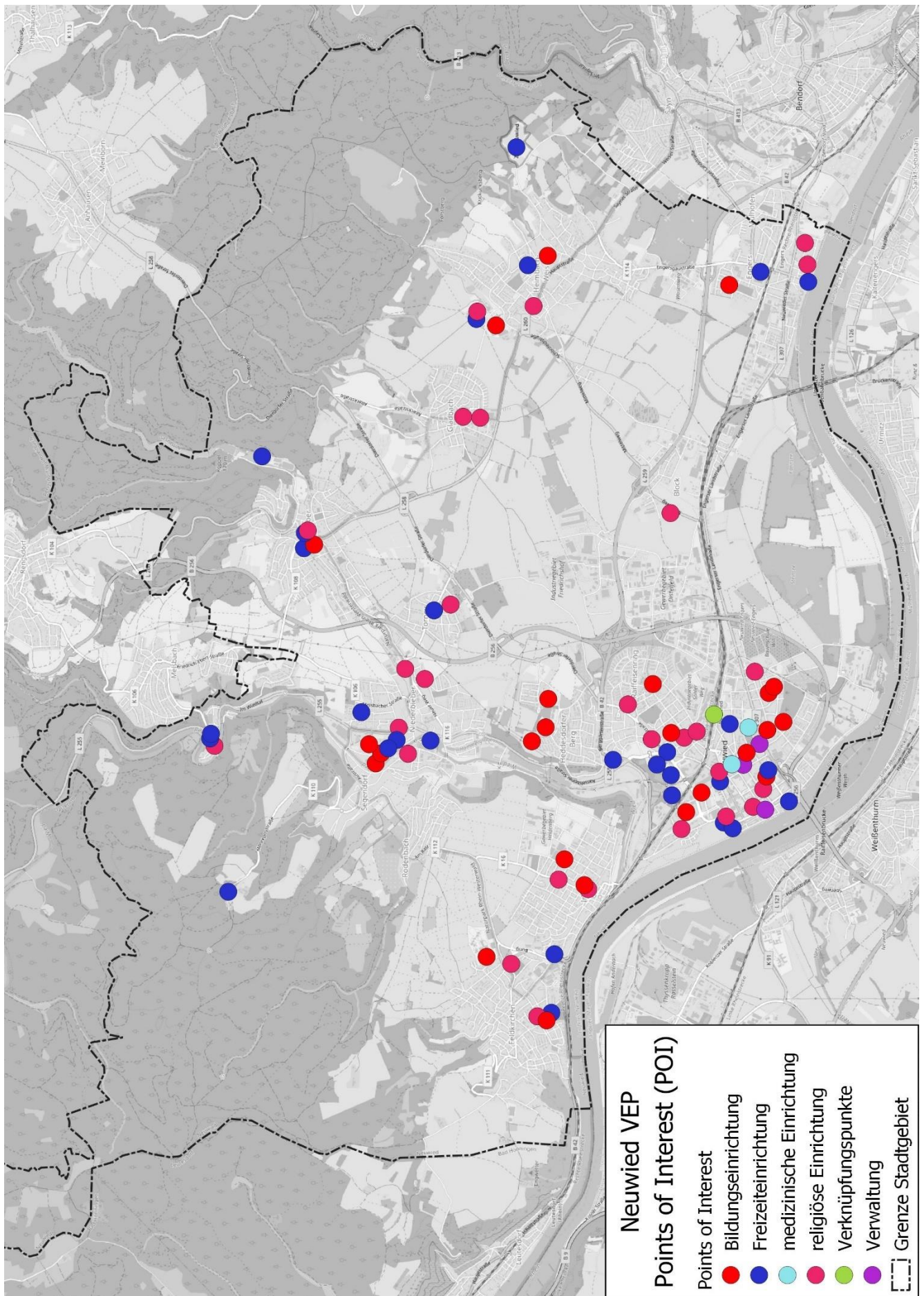


Bild 2: Points of Interest im Stadtgebiet

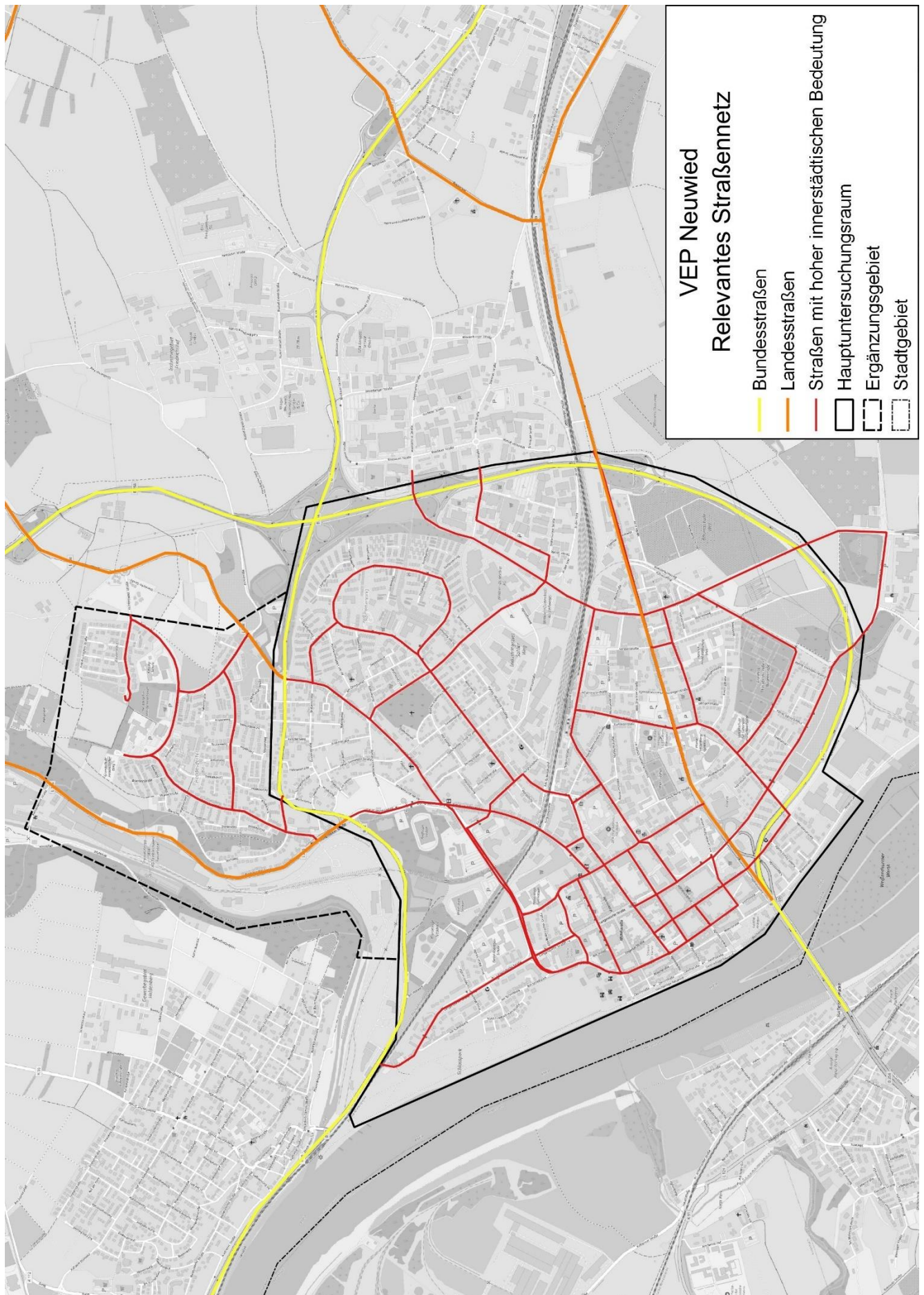


Bild 3: Relevantes Straßennetz

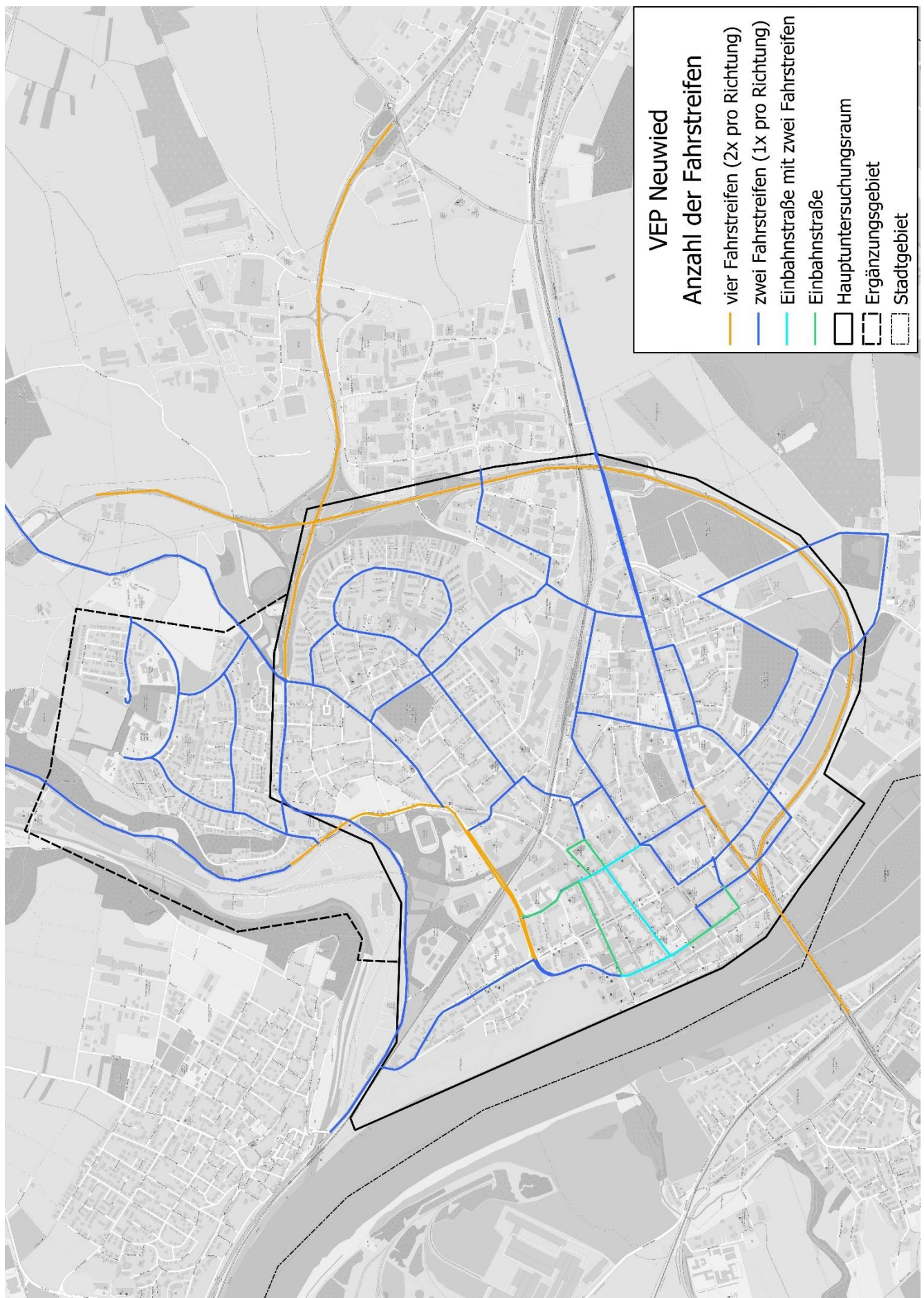


Bild 4: Fahrstreifenanzahl im betrachteten Straßennetz

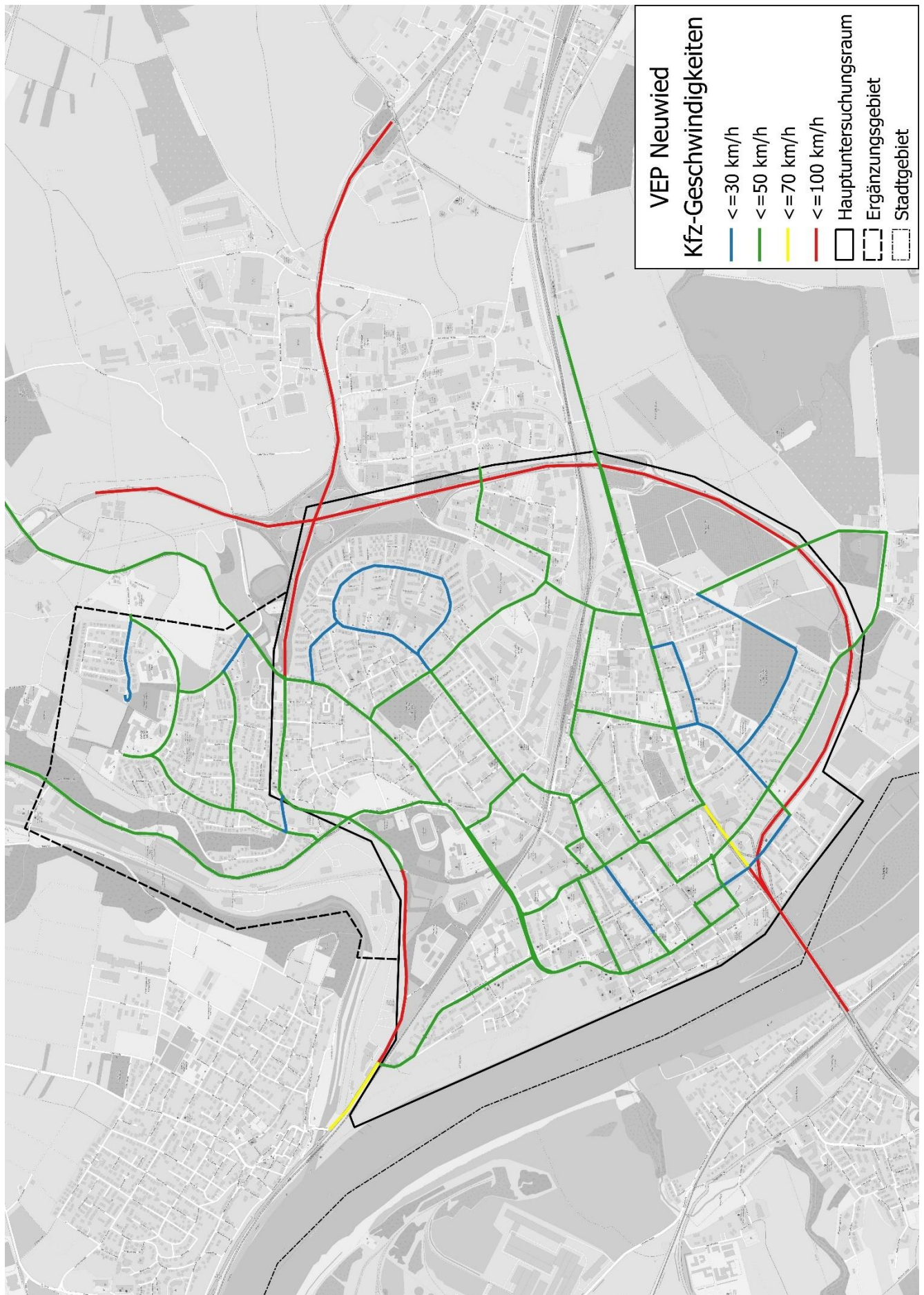


Bild 5: Zulässige Höchstgeschwindigkeiten im betrachteten Straßennetz

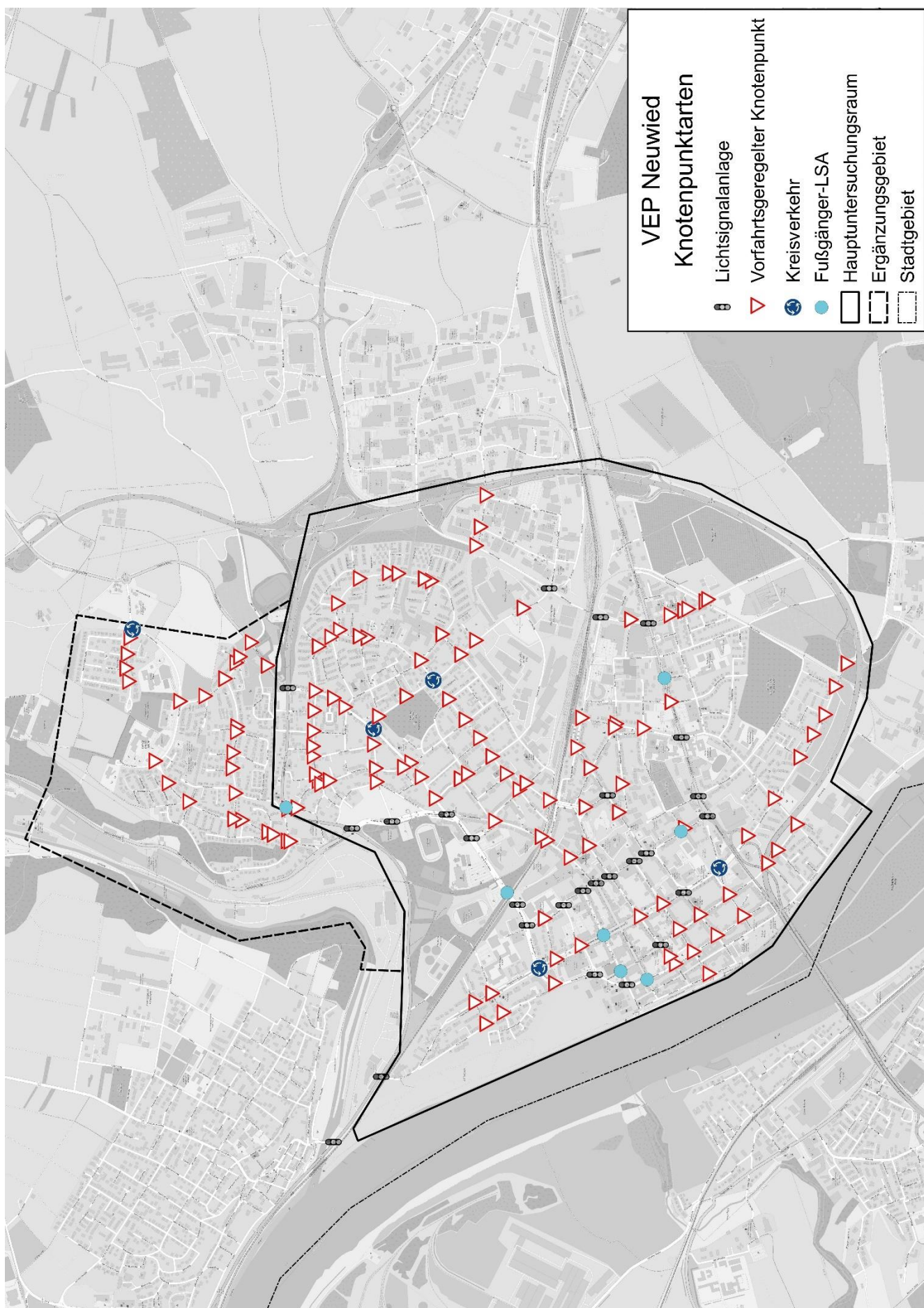


Bild 6: Knotenpunktarten im betrachteten Straßennetz

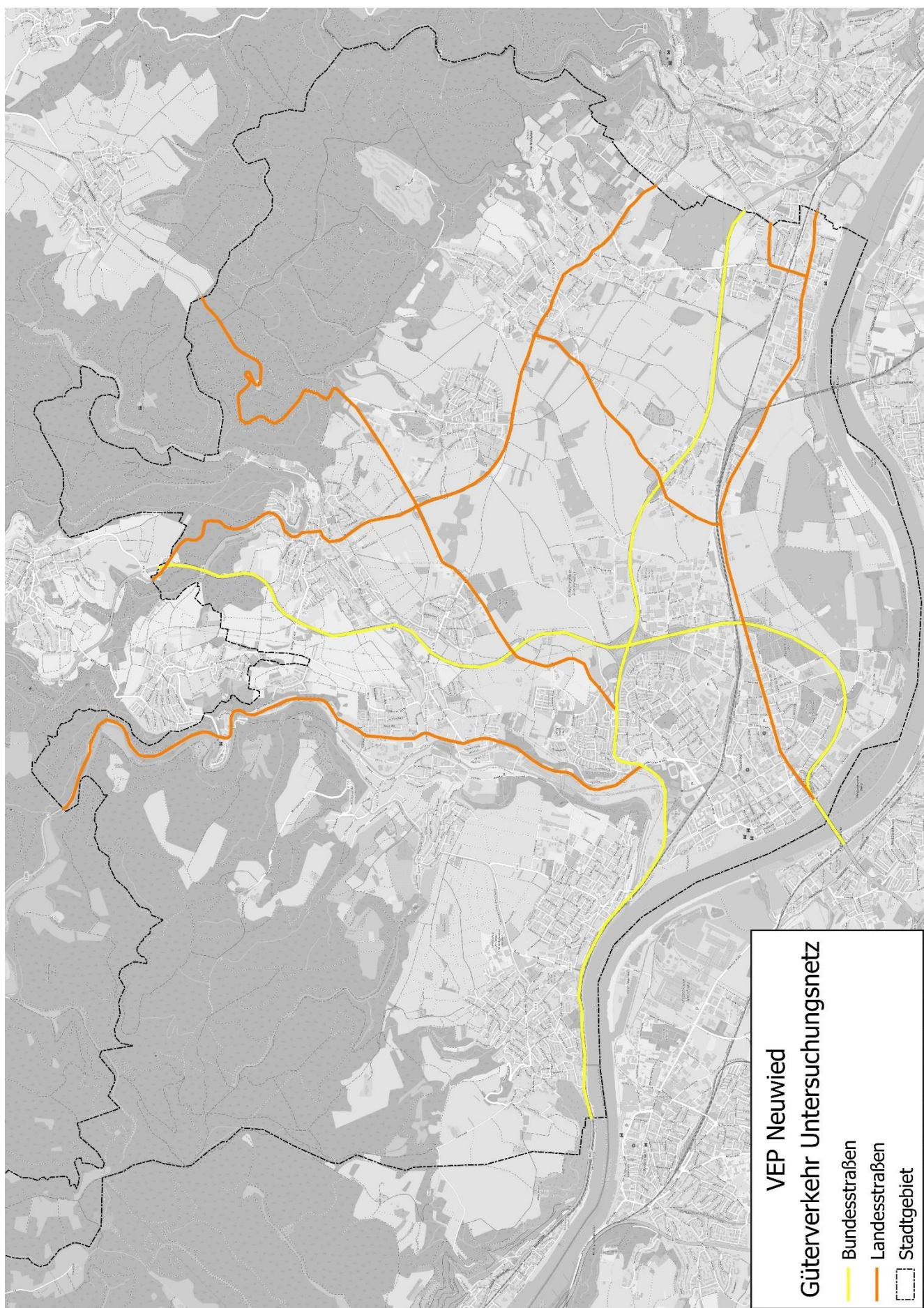


Bild 7: Netz für den Güterverkehr

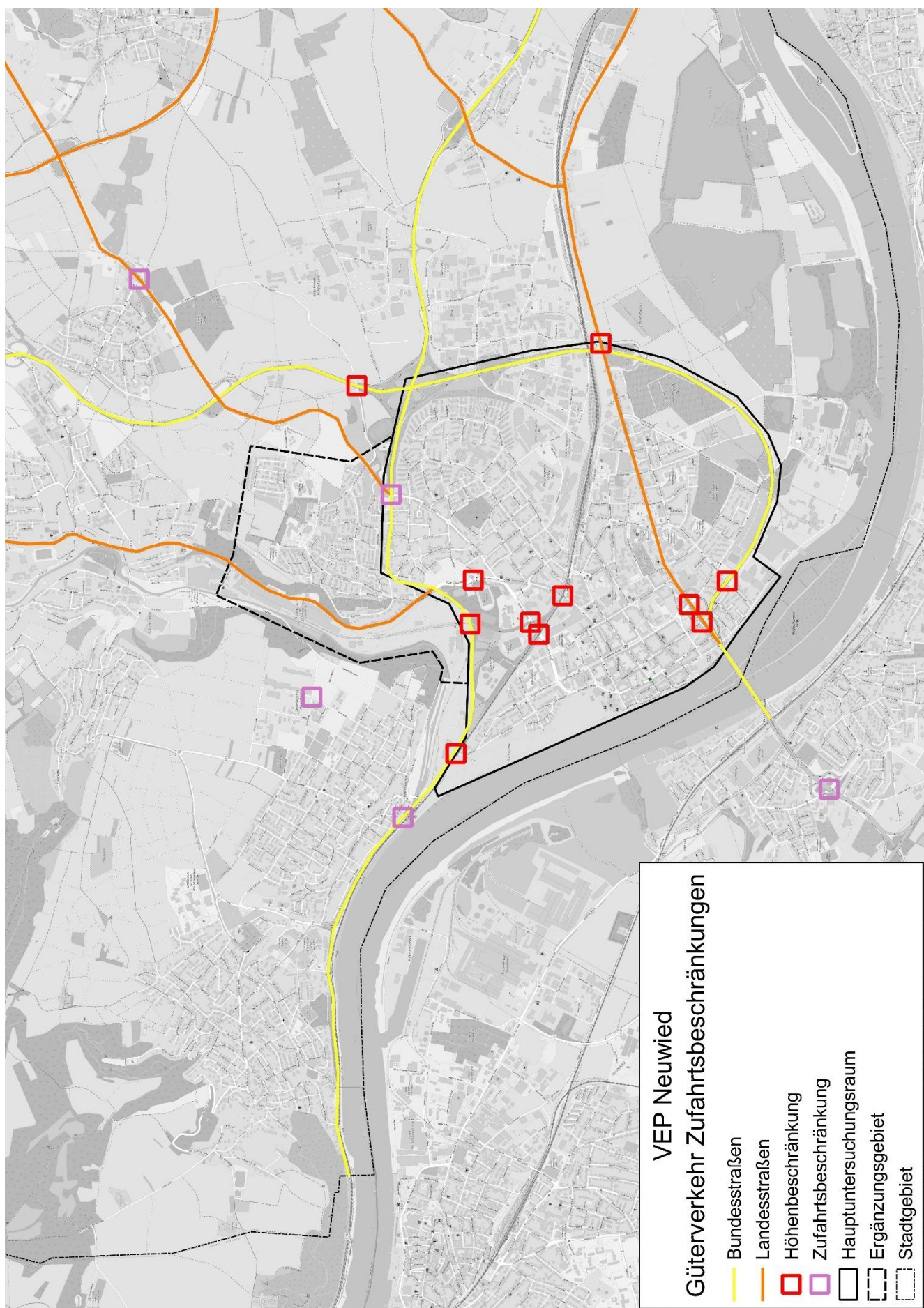


Bild 8: Zufahrtsbeschränkungen für das Güterverkehrsnetz

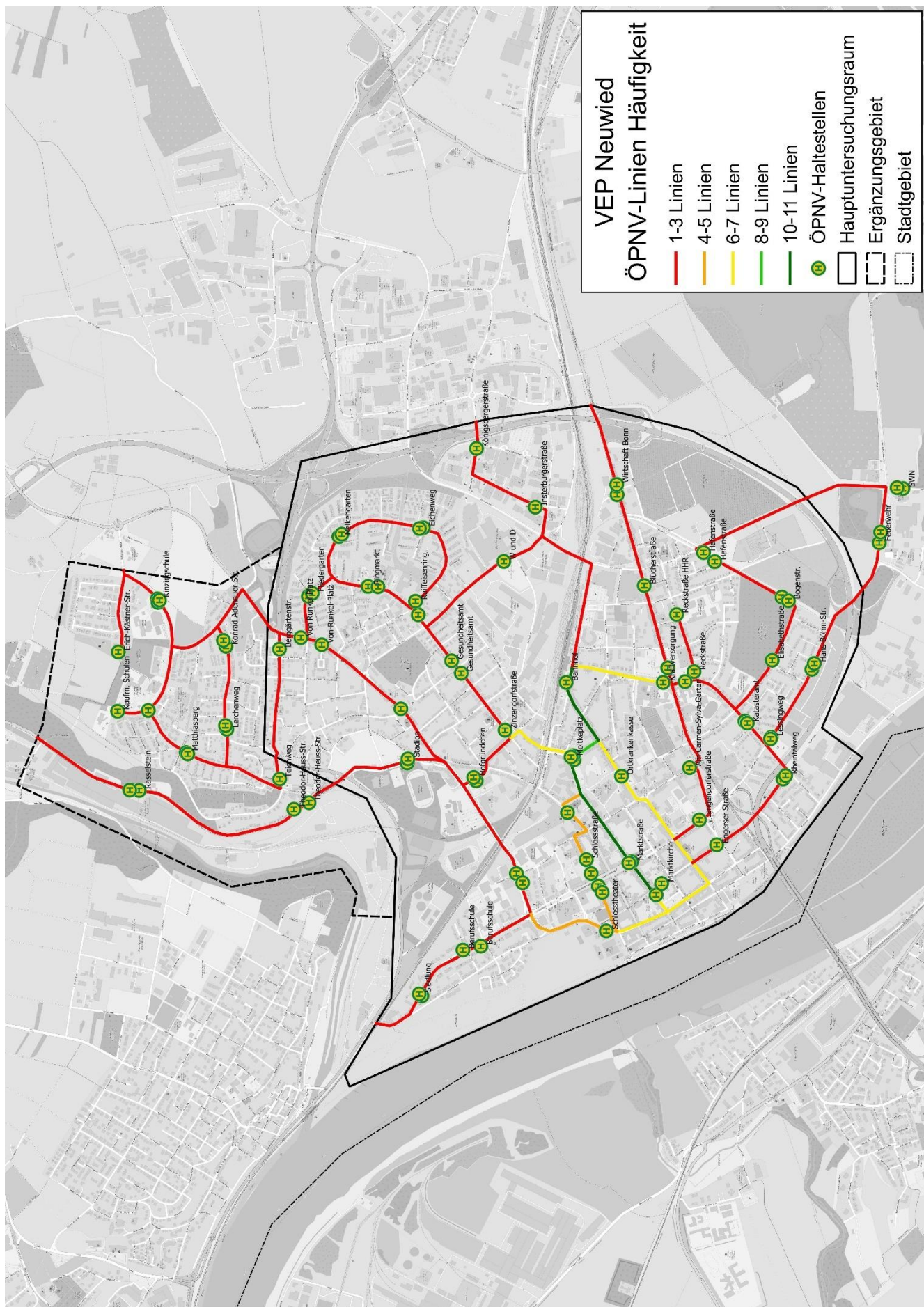


Bild 10: Linienhäufigkeit im ÖPNV-Untersuchungsnetz

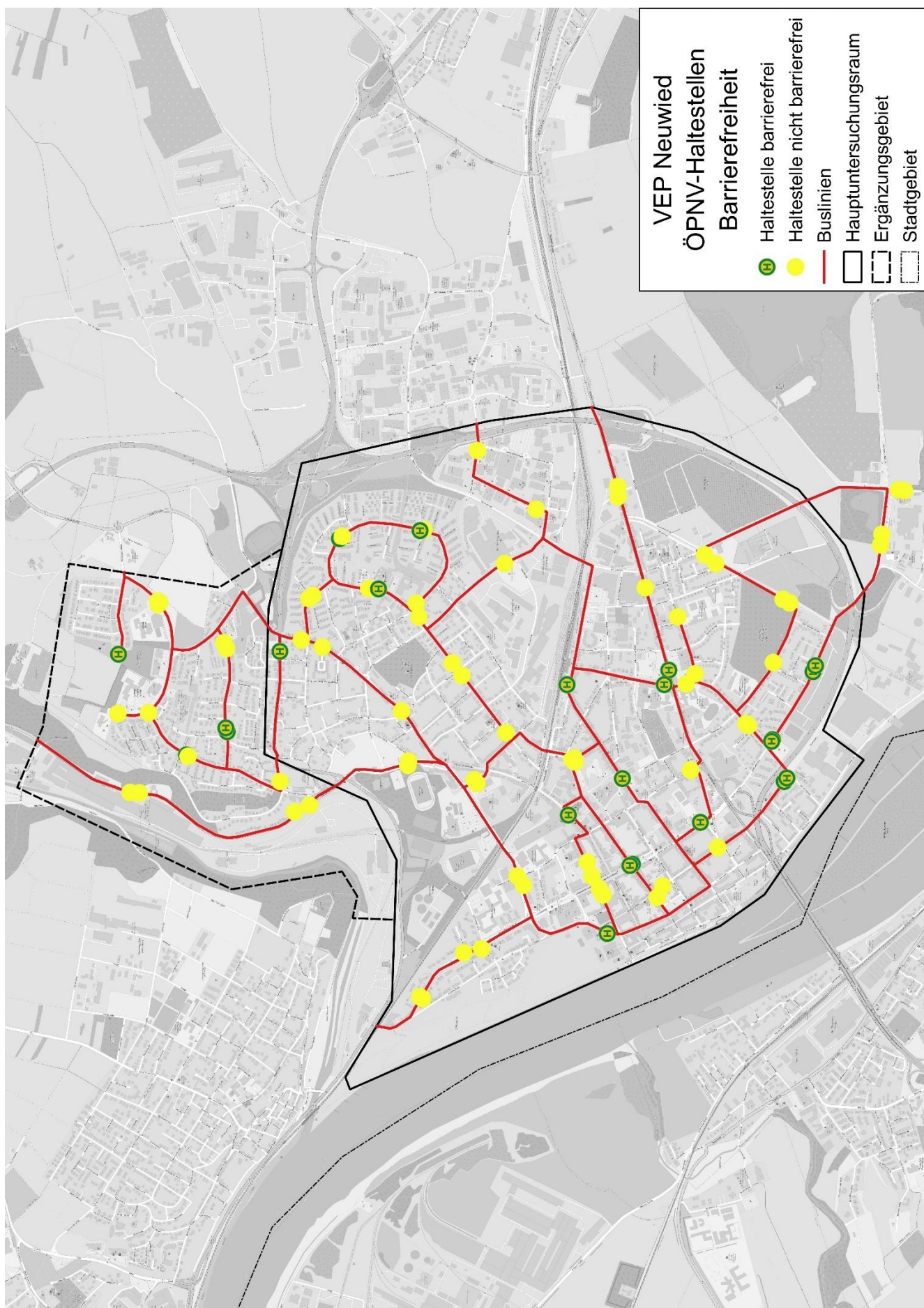


Bild 11: Barrierefreiheit an den Haltestellen im ÖPNV-Untersuchungsnetz

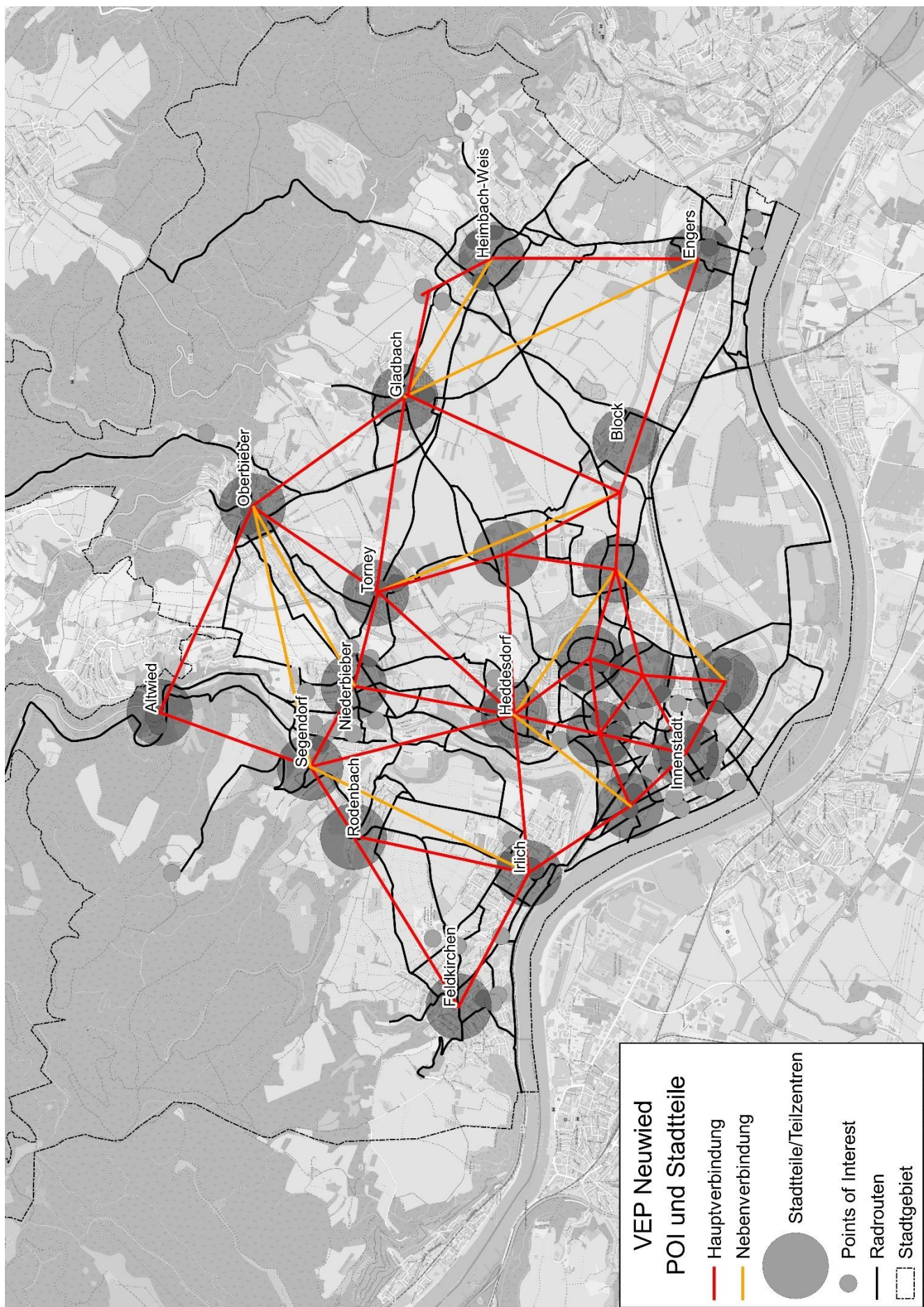


Bild 12: Dreiecksnetze der Luftlinienverbindungen

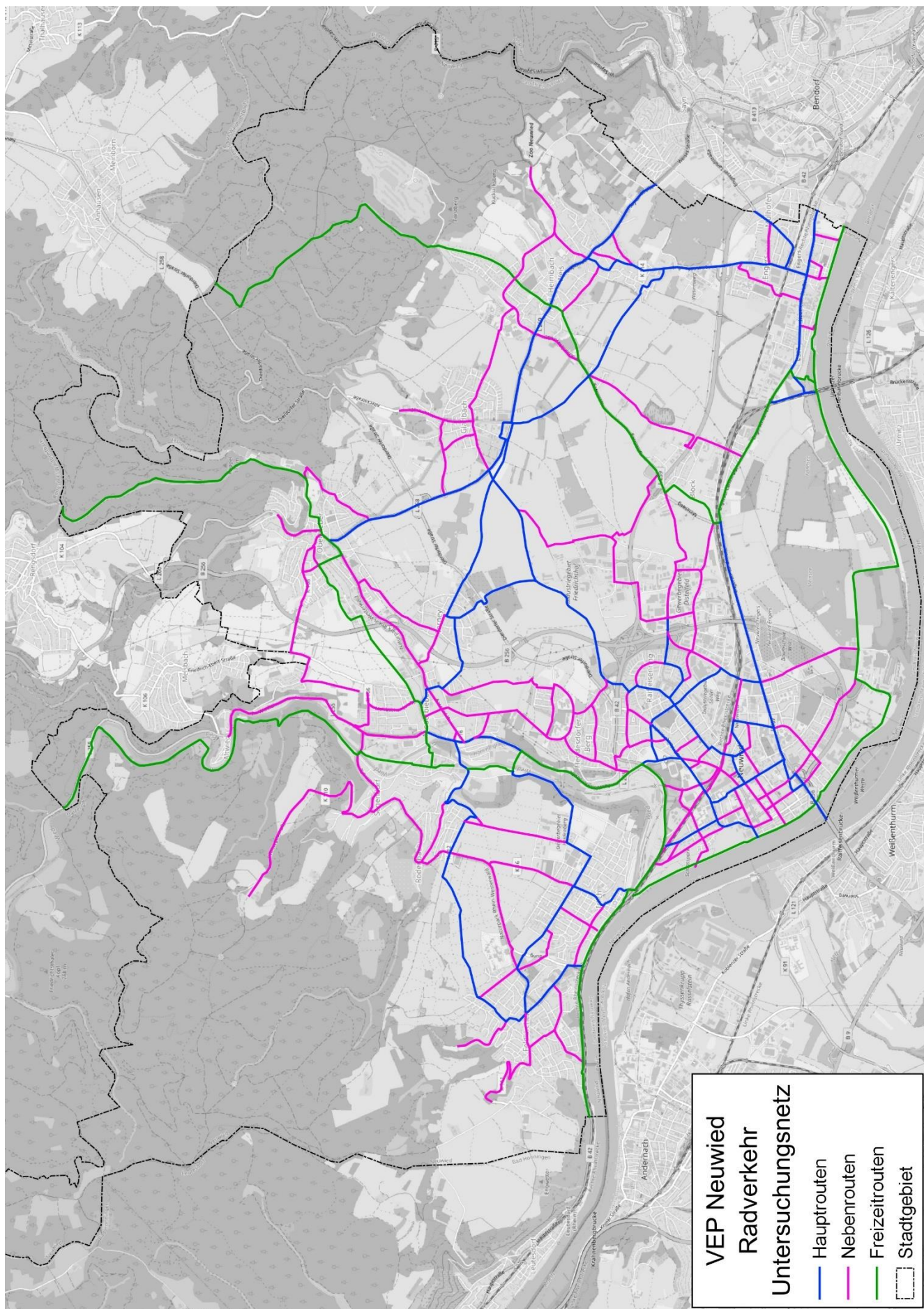


Bild 13: Untersuchungsnetz für den Radverkehr

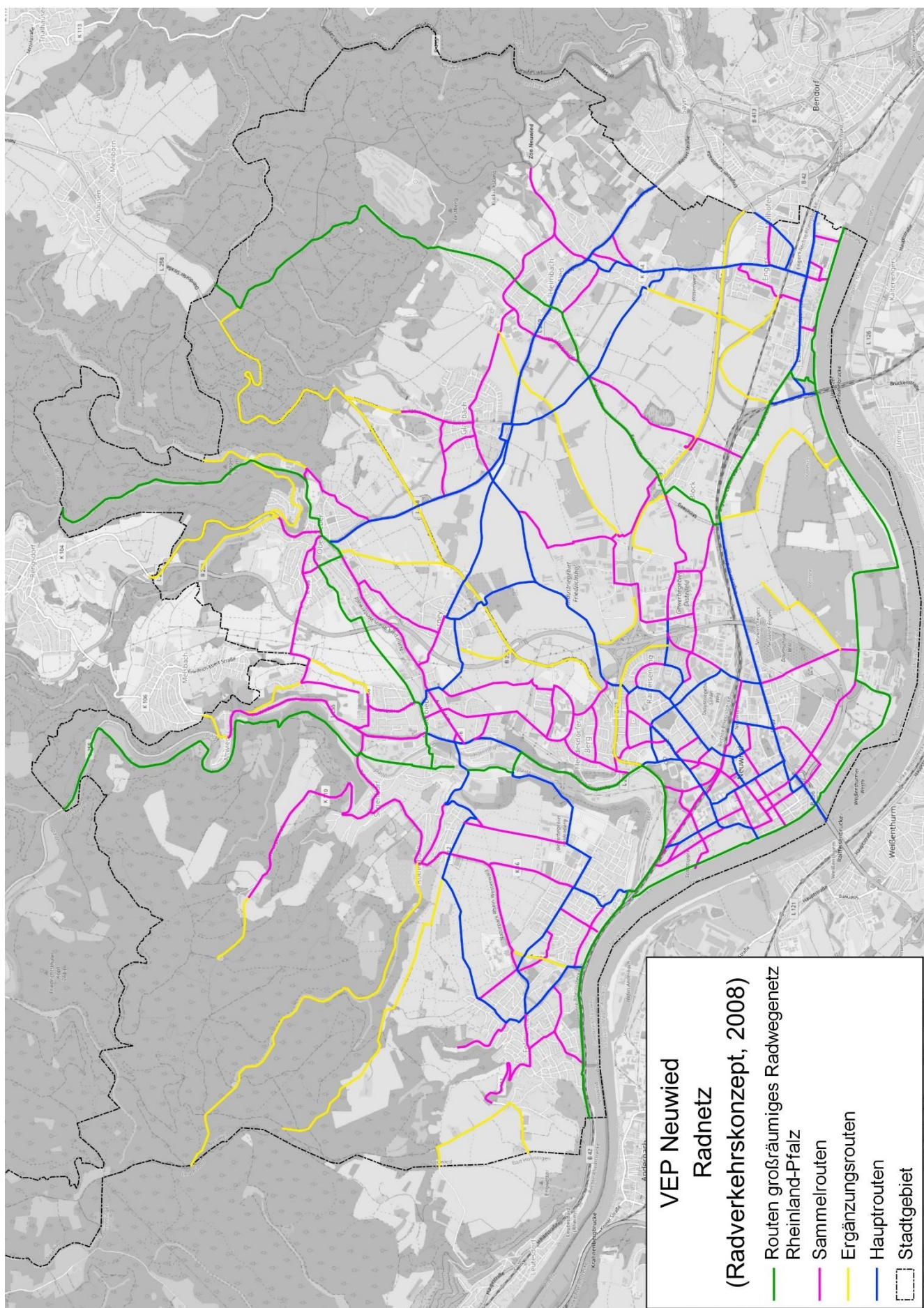


Bild 14: Gesamtstädtisches Radverkehrsnetz aus dem Radverkehrskonzept 2008

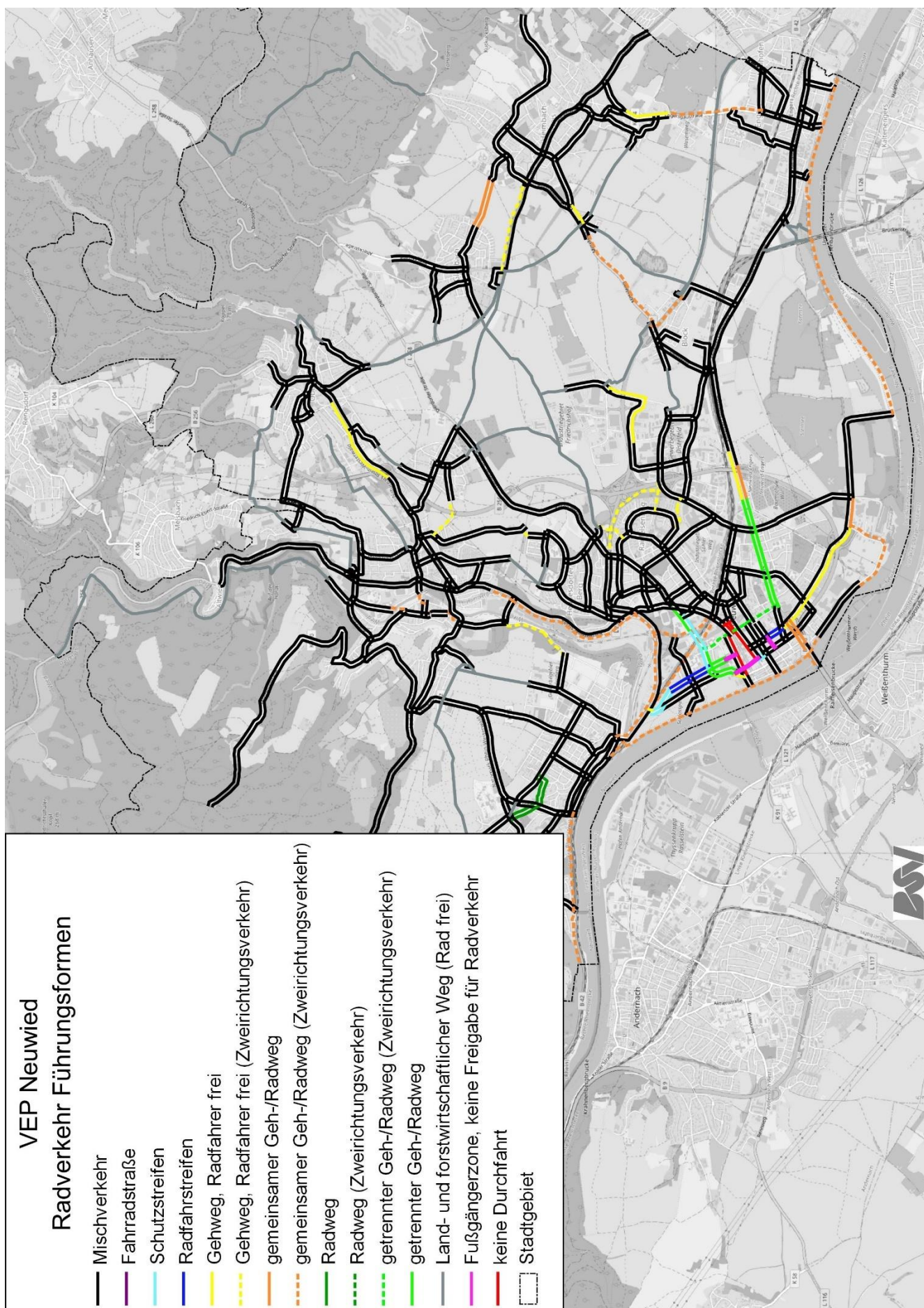


Bild 15: Führungsform des Radverkehrs im Untersuchungsnetz

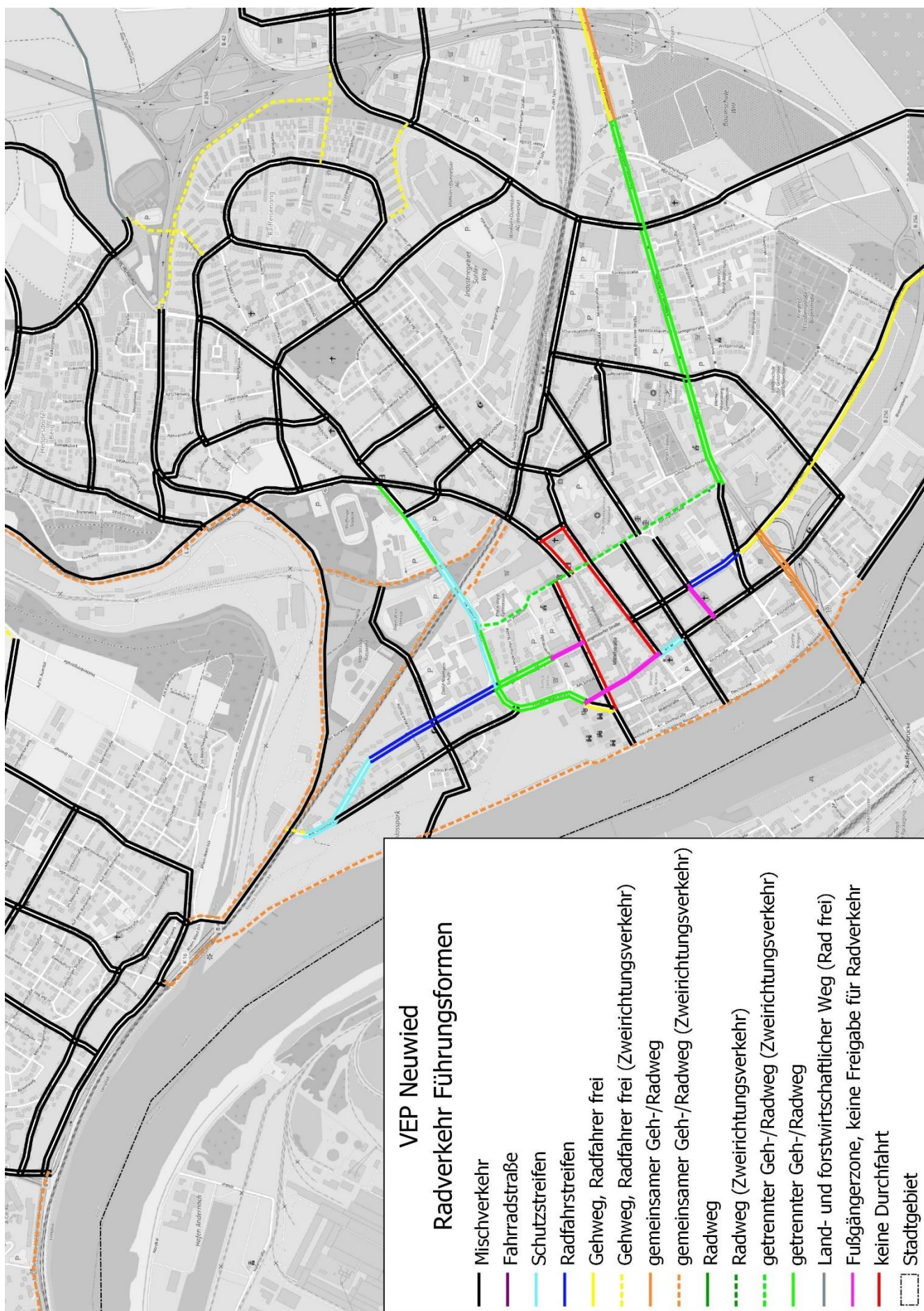


Bild 16: Führungsform des Radverkehrs in der Innenstadt

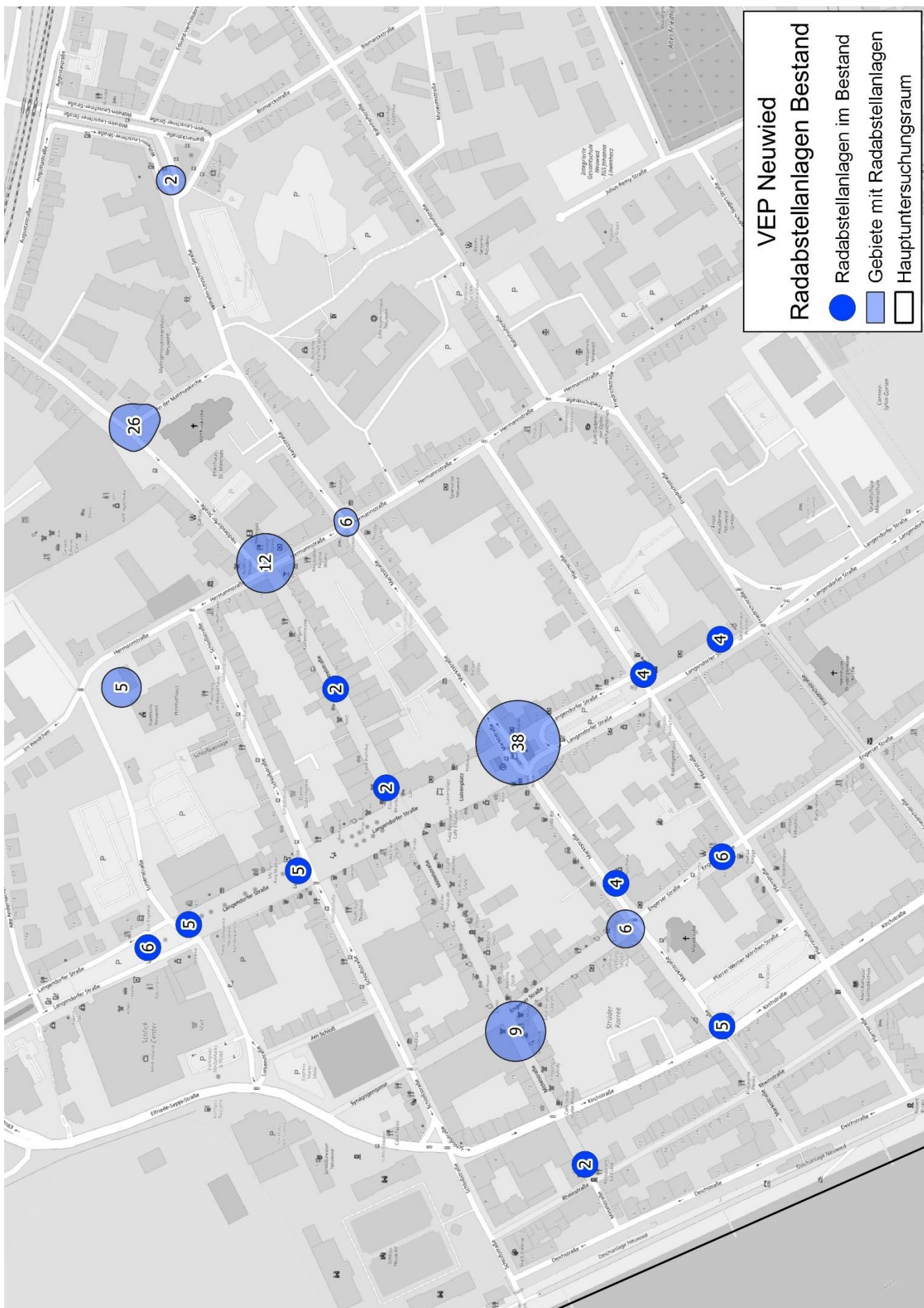


Bild 17: Lage und Anzahl von Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt im Bestand

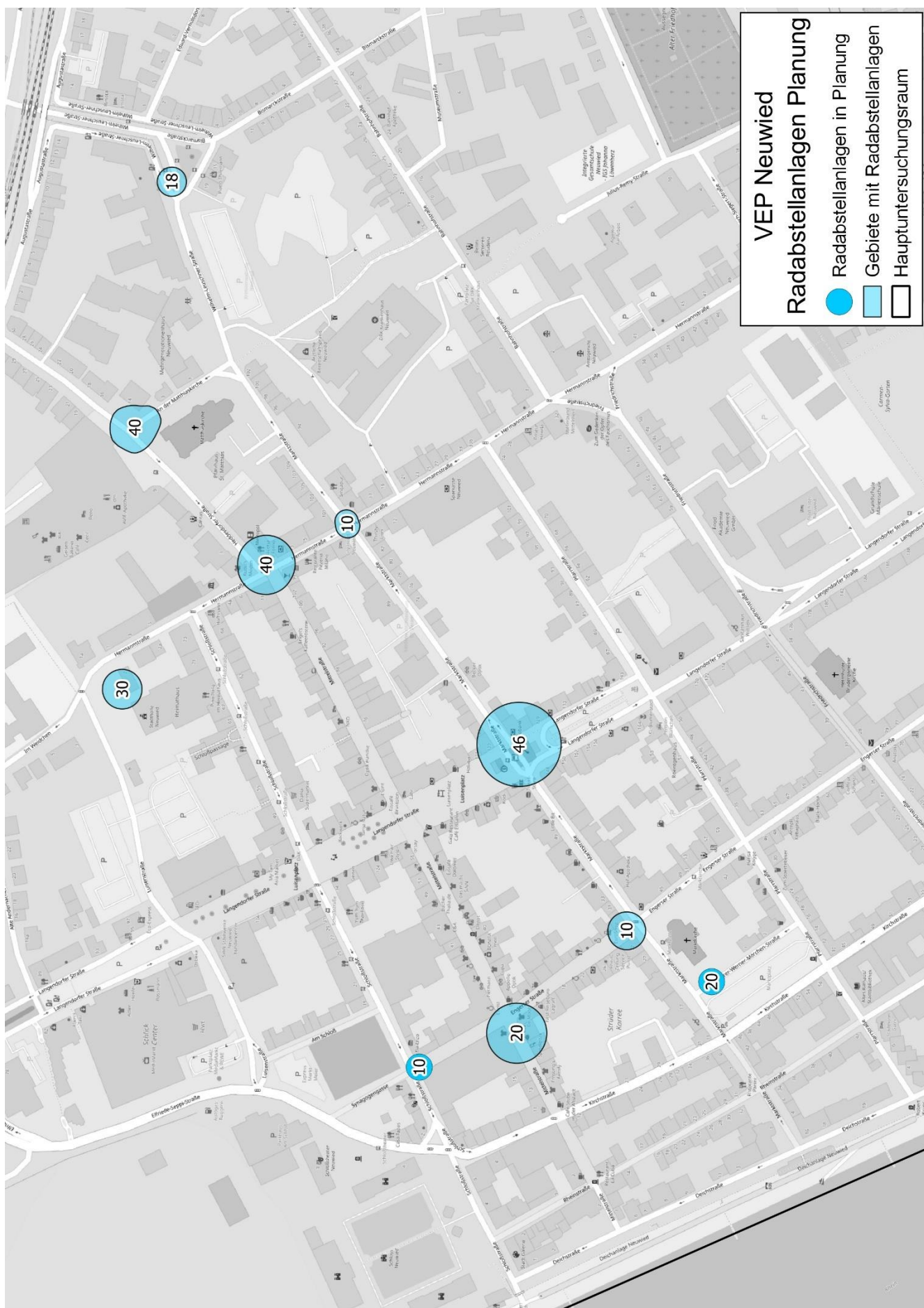


Bild 18: Lage und Anzahl von Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt in der Planung

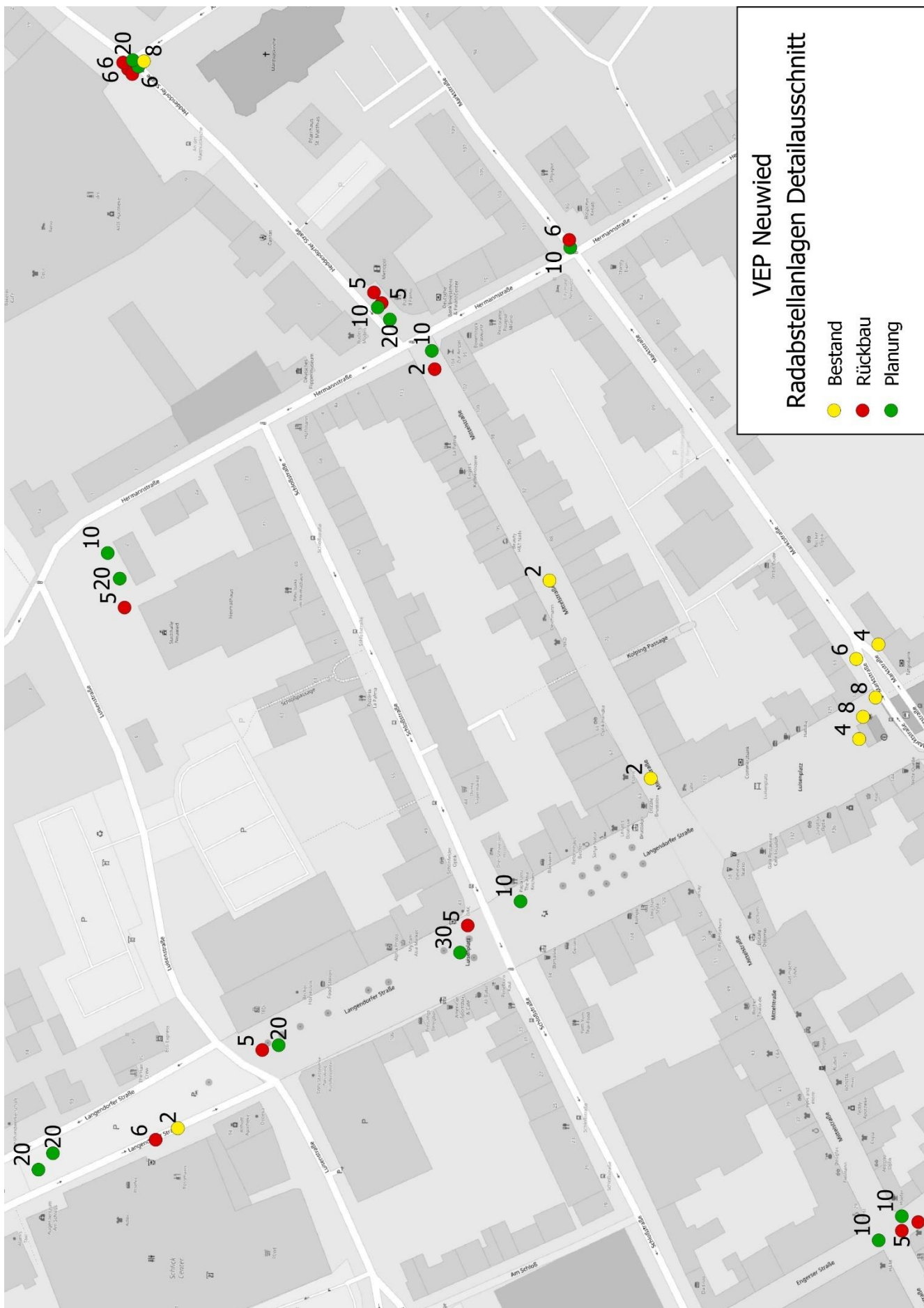


Bild 19: Lage und Anzahl von Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt im Detail

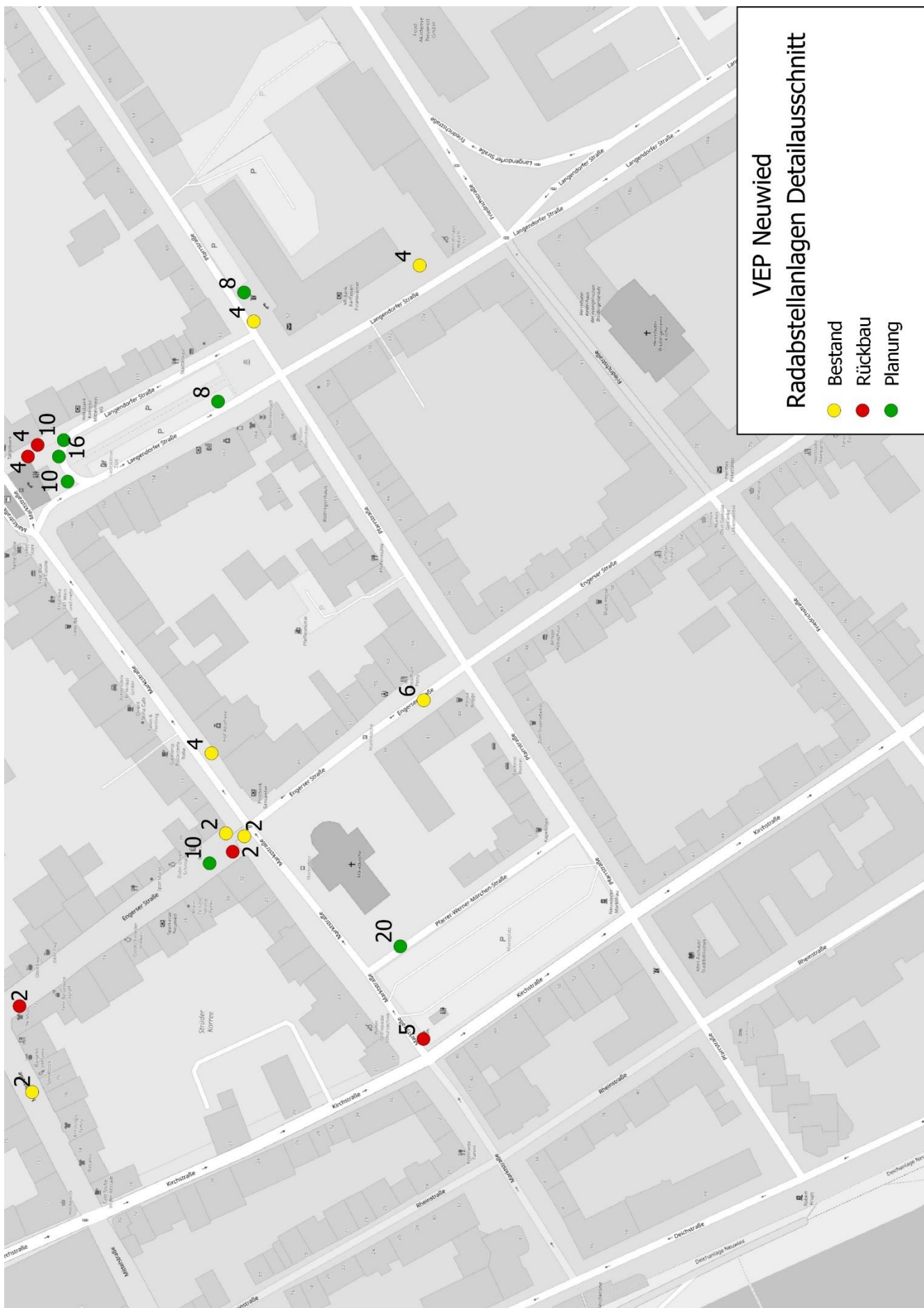


Bild 20: Lage und Anzahl von Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt im Detail

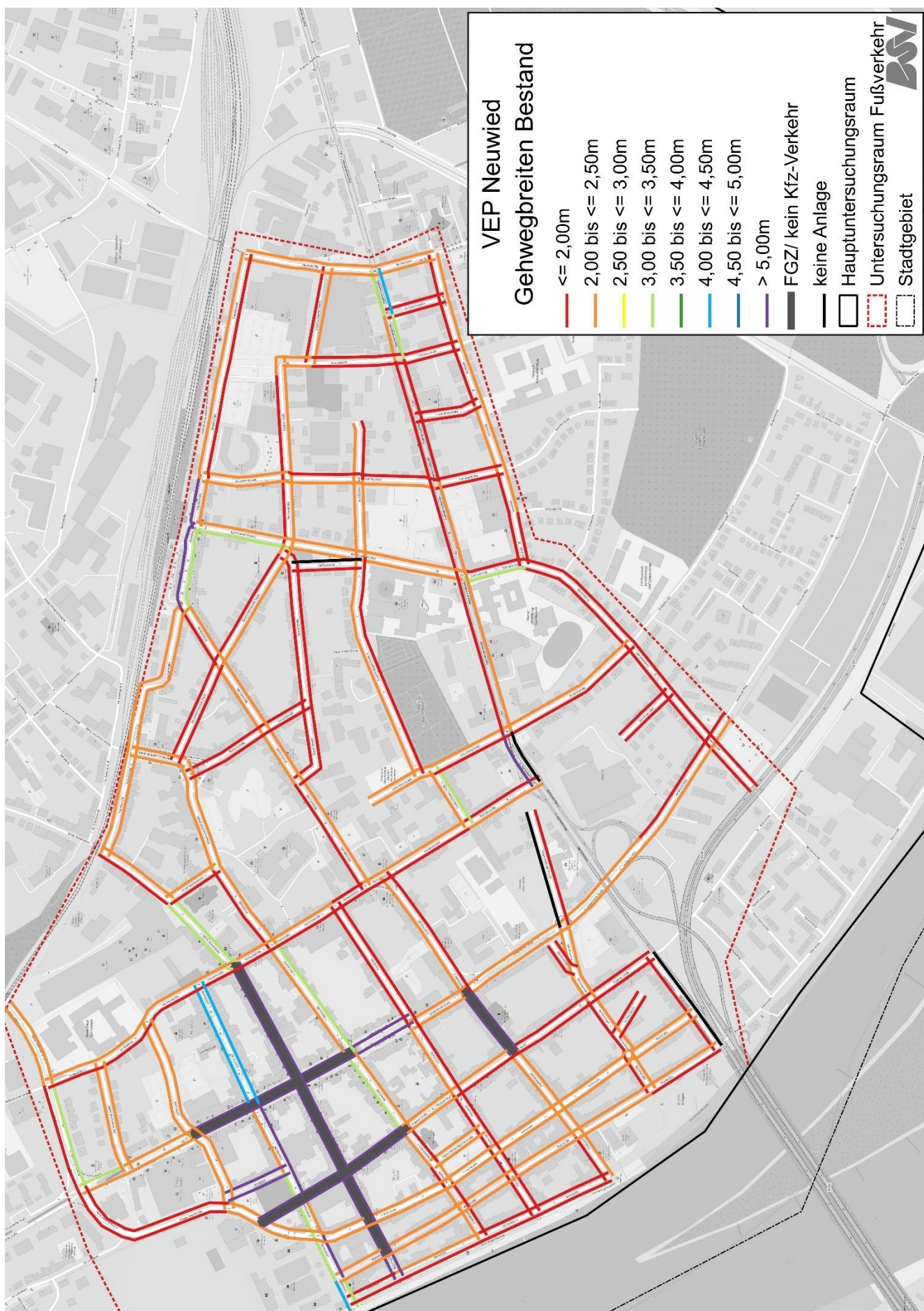


Bild 21: Gehwegbreiten in der Innenstadt

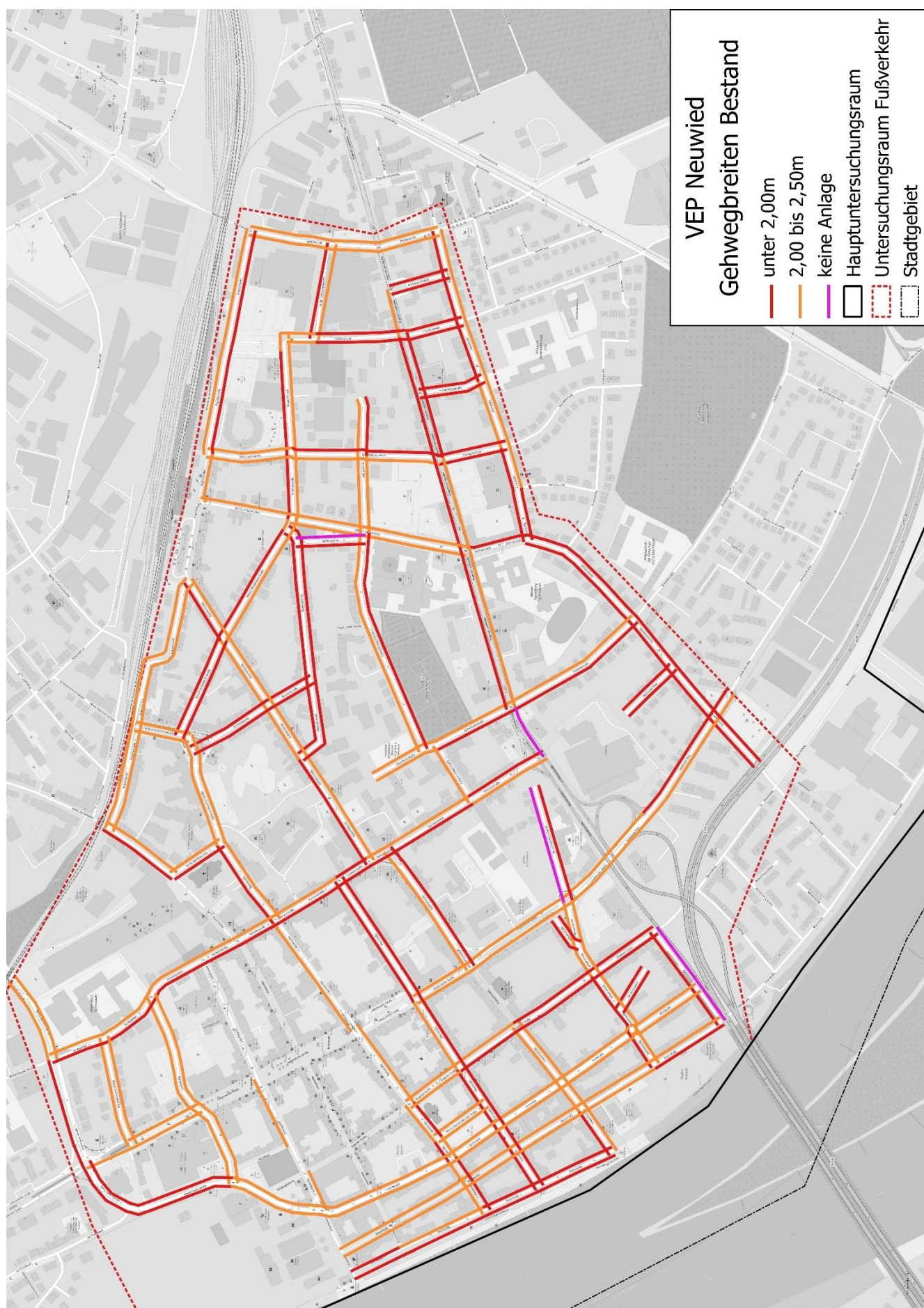


Bild 22: Gehwegbreiten in der Innenstadt mit Gehwegbreiten unter 2,50 m

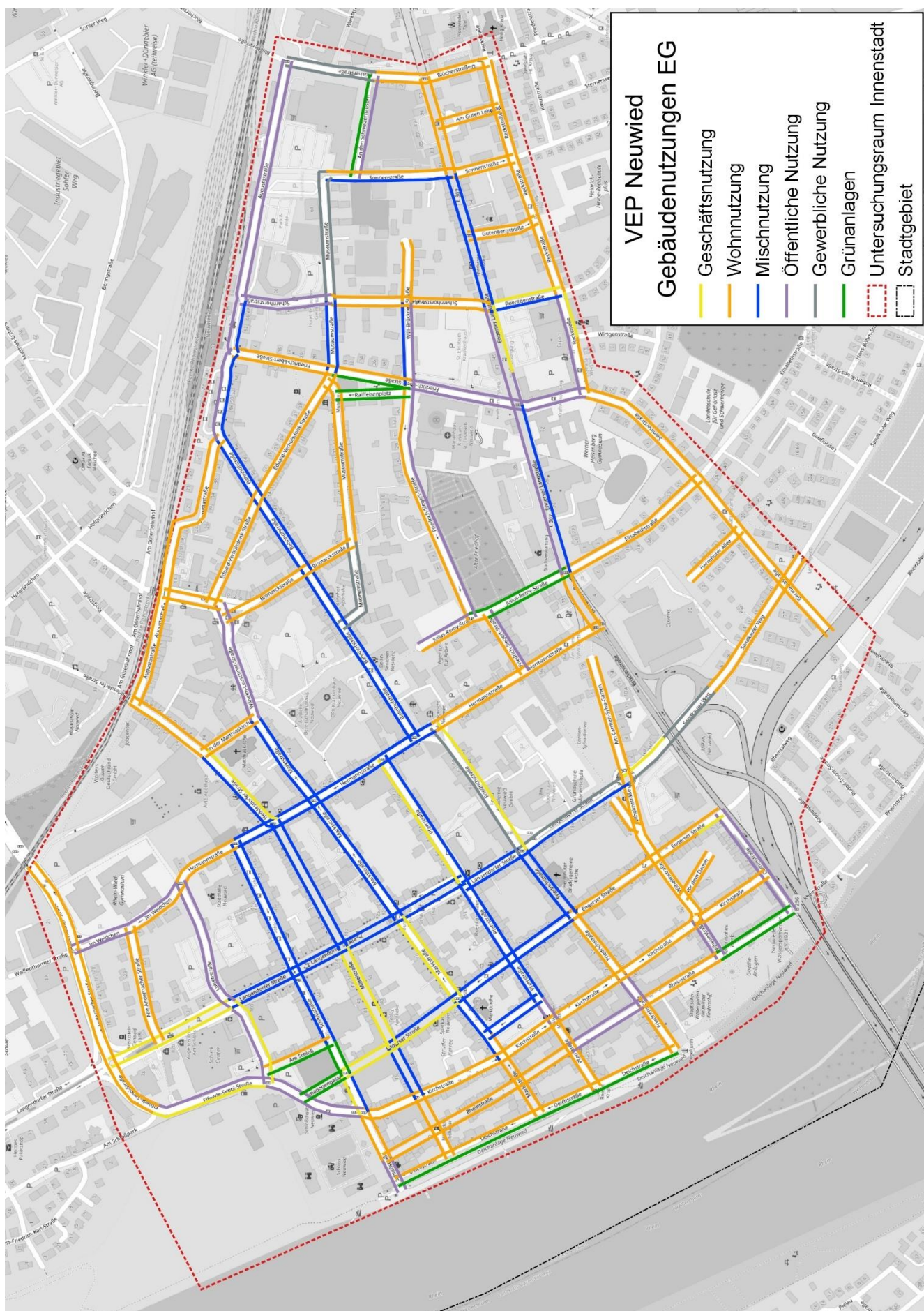


Bild 23: Erdgeschossnutzungen in der Innenstadt

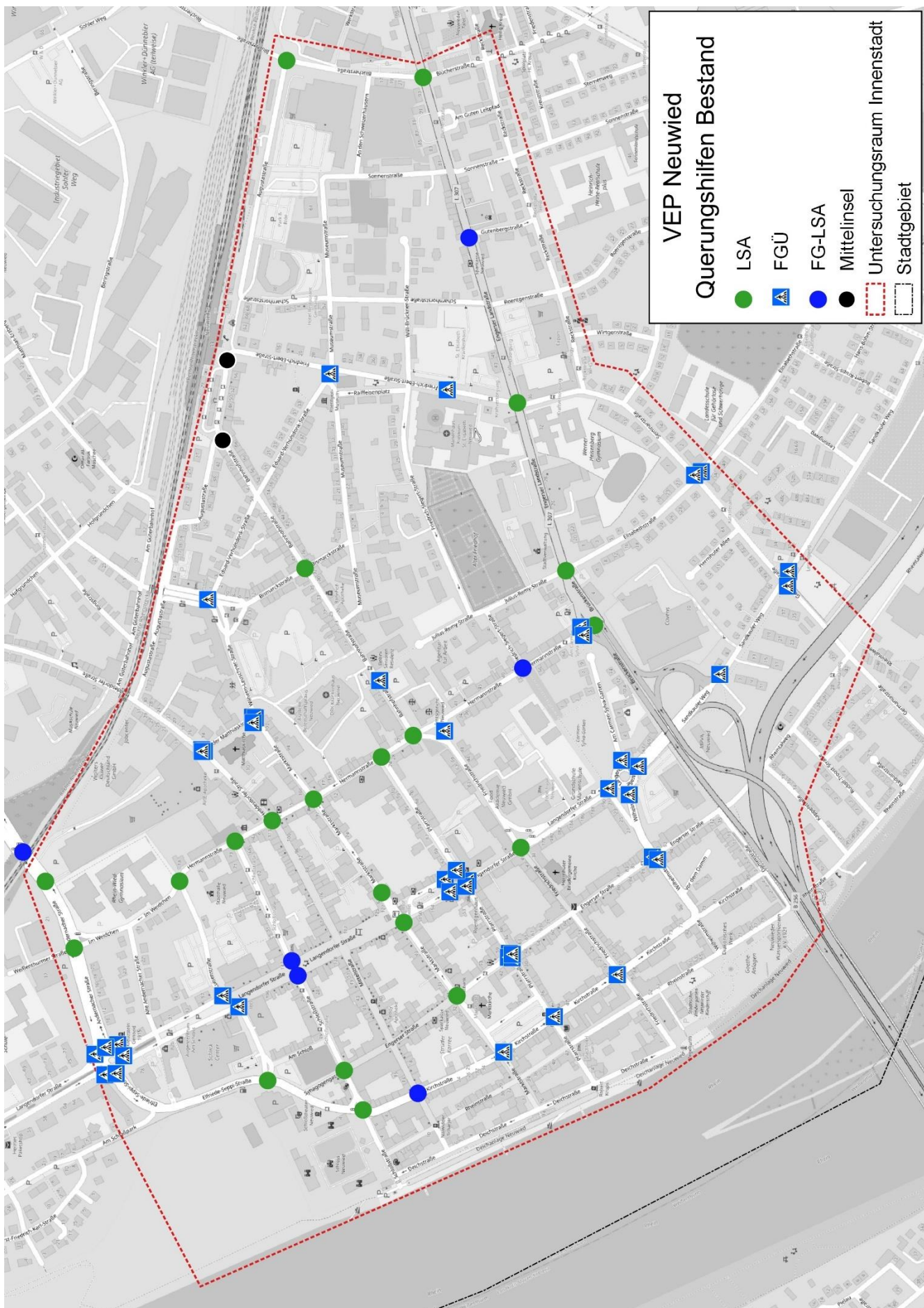


Bild 24: Querungshilfen in der Innenstadt



Bild 25: Barrierefreiheit an Querungshilfen in der Innenstadt - Bordsteinabsenkung

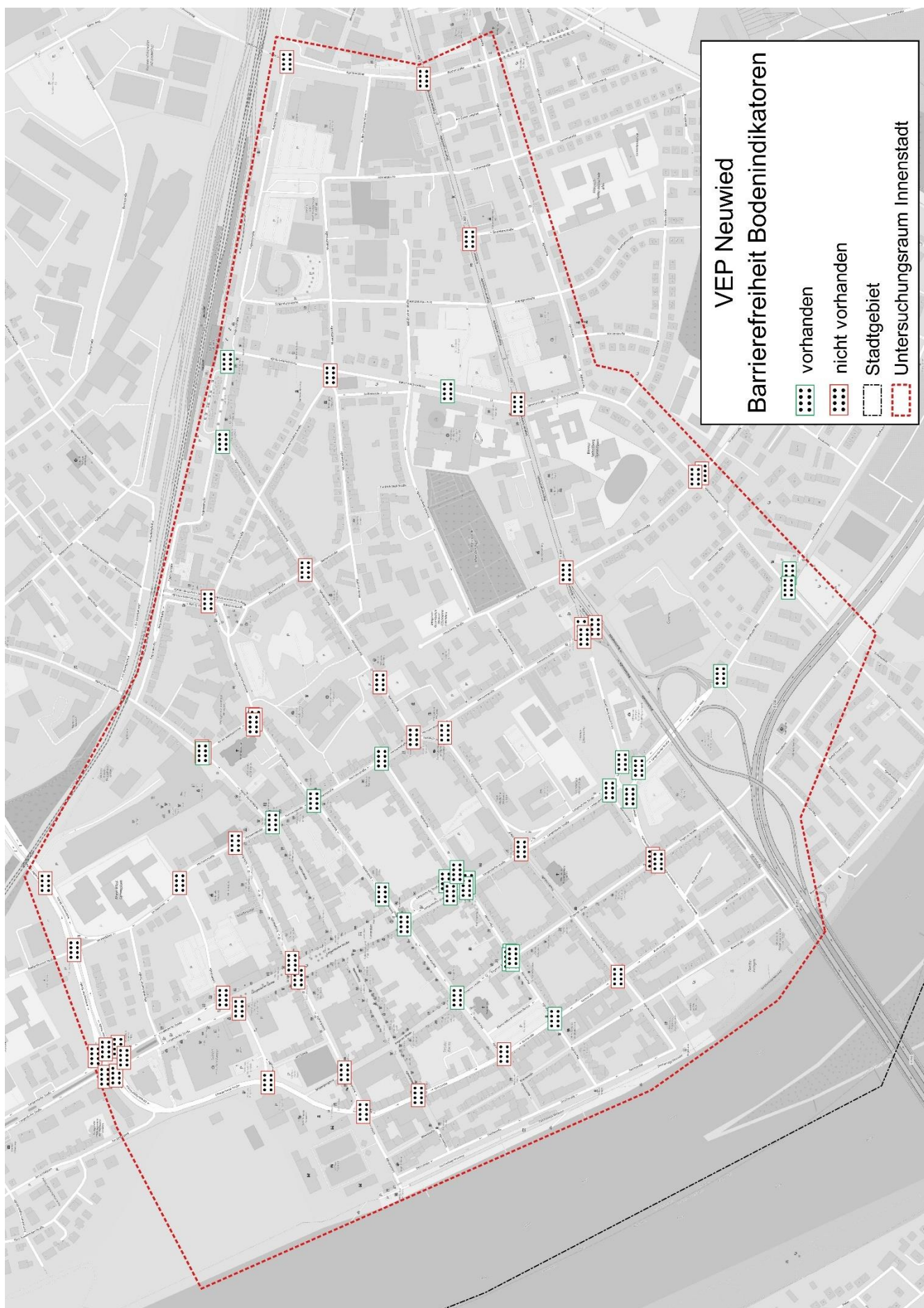


Bild 26: Barrierefreiheit an Querungshilfen in der Innenstadt – Bodenindikatoren

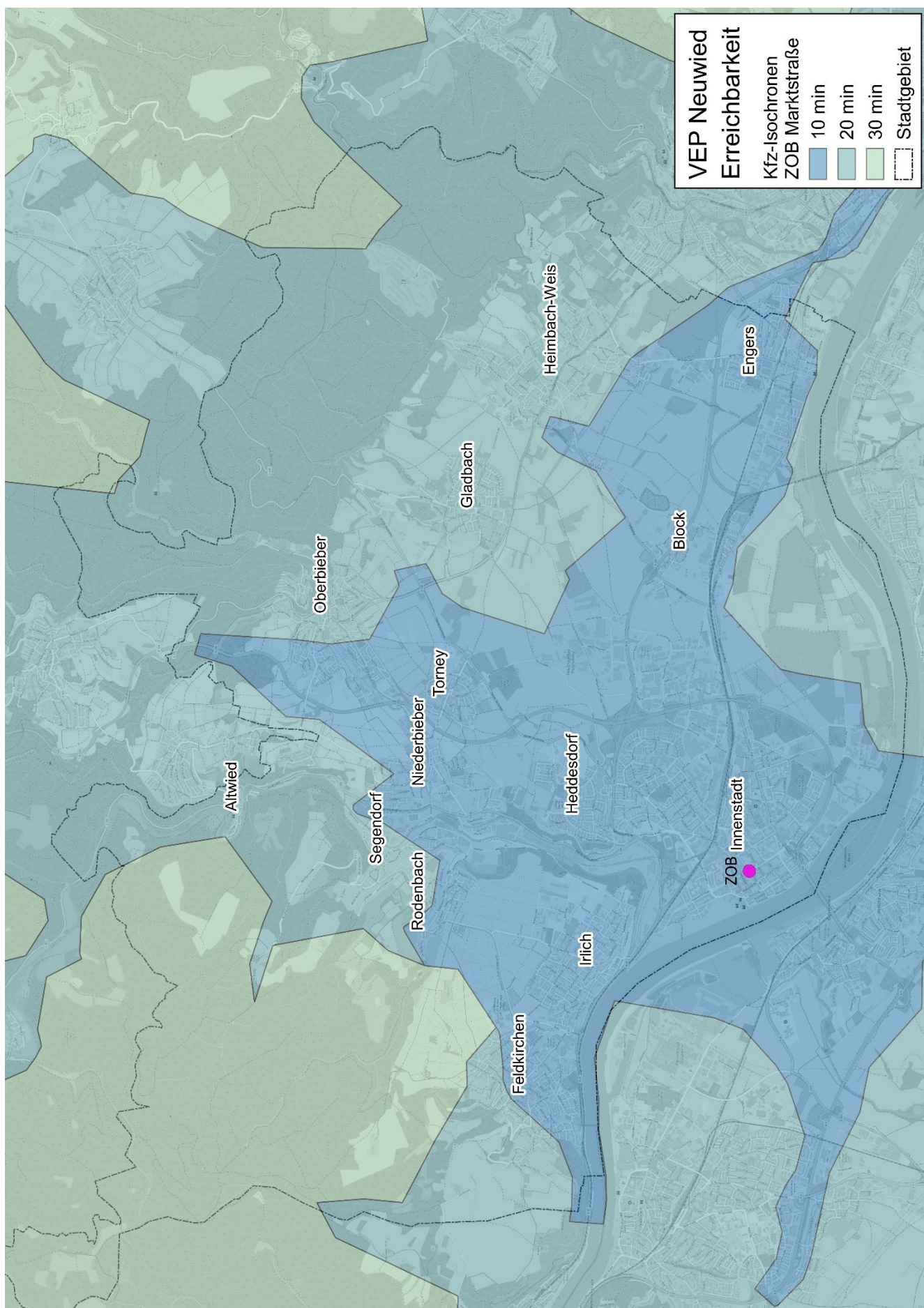


Bild 27: Kfz-Isochronen vom ZOB Marktstraße

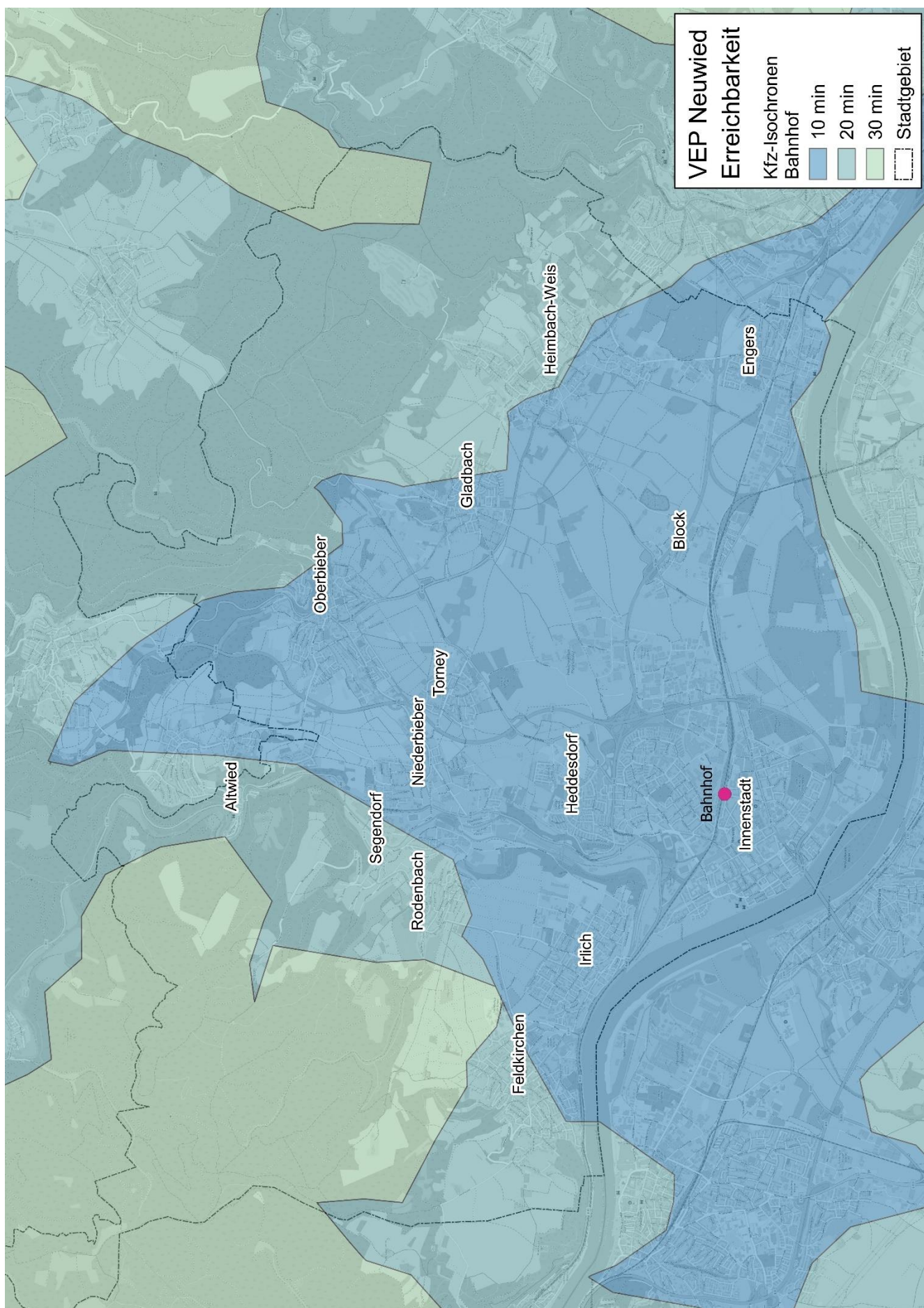


Bild 28: Kfz-Isochronen vom Bahnhof

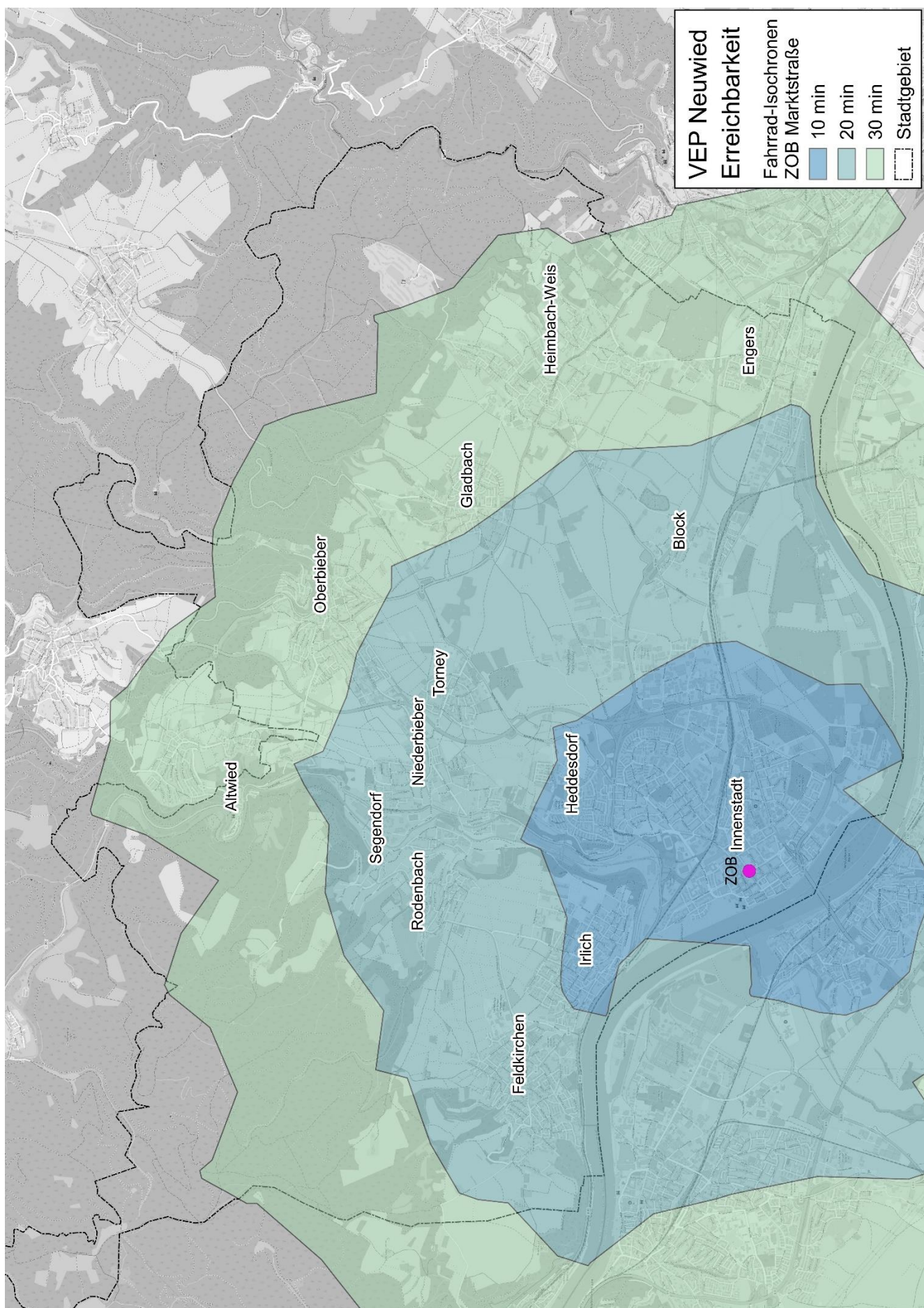


Bild 29: Fahrrad-Isochronen vom ZOB Marktstraße

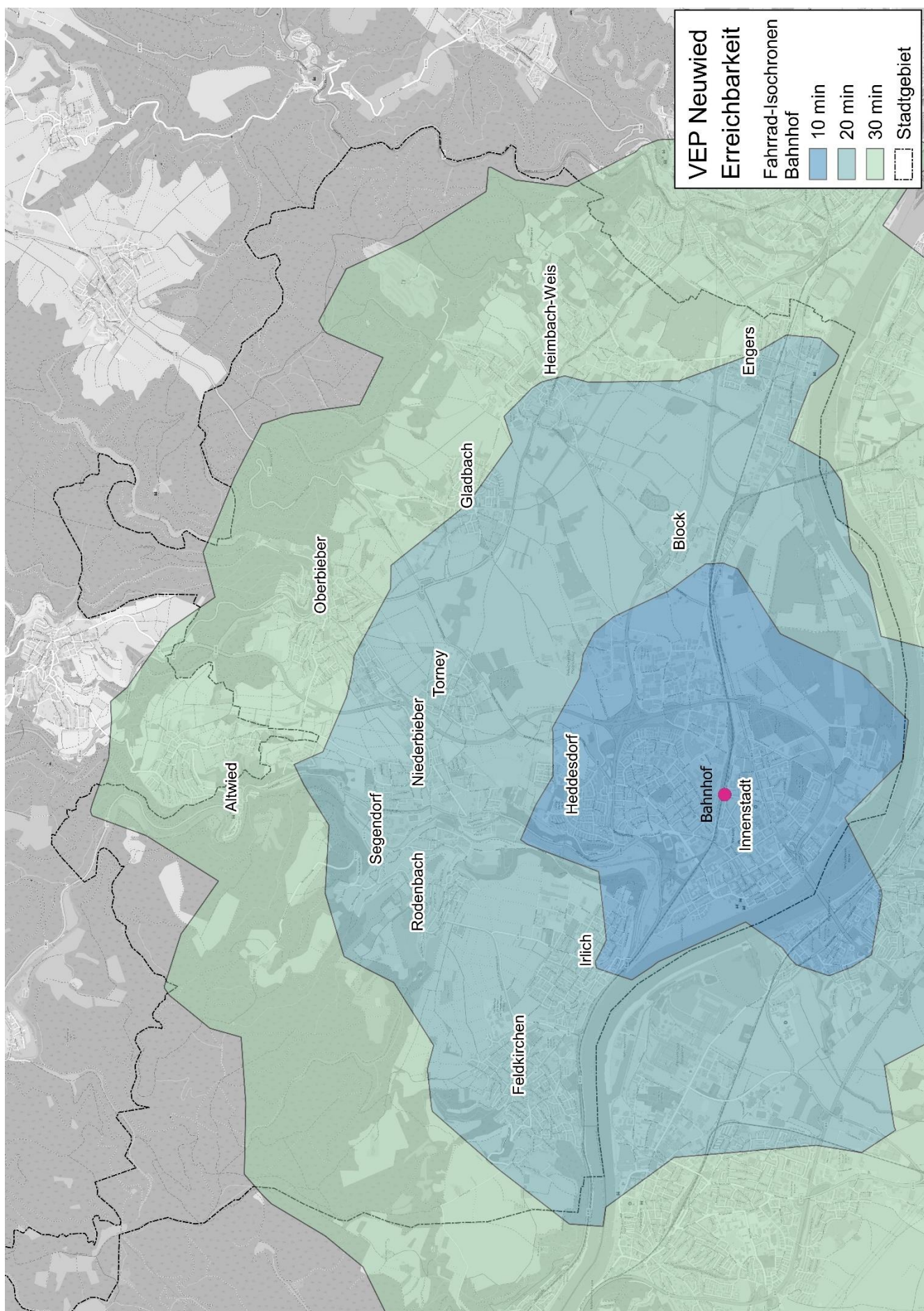


Bild 30: Fahrrad-Isochronen vom Bahnhof

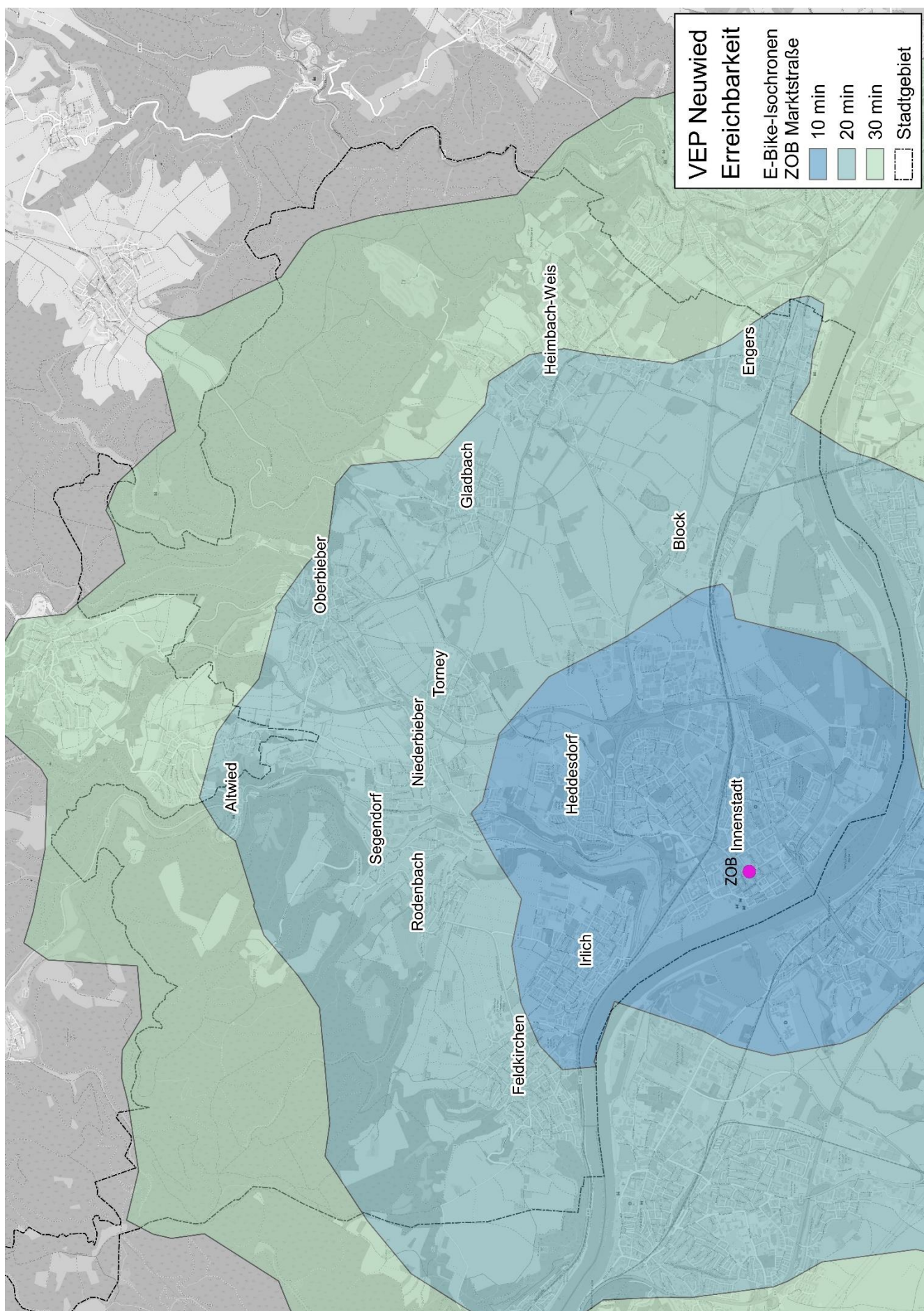


Bild 31: E-Bike-Isochronen vom ZOB Marktstraße

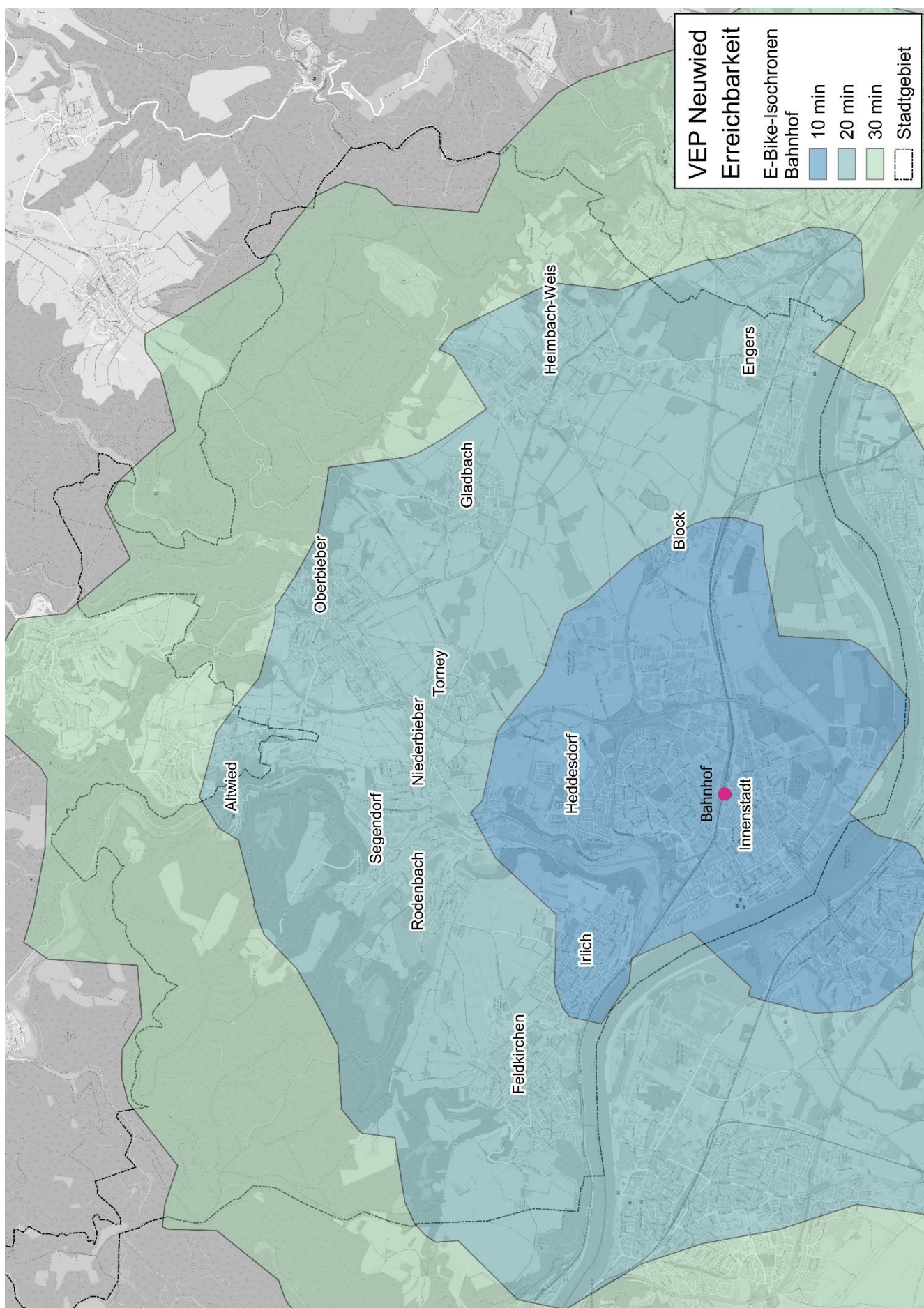


Bild 32: E-Bike-Isochronen vom Bahnhof

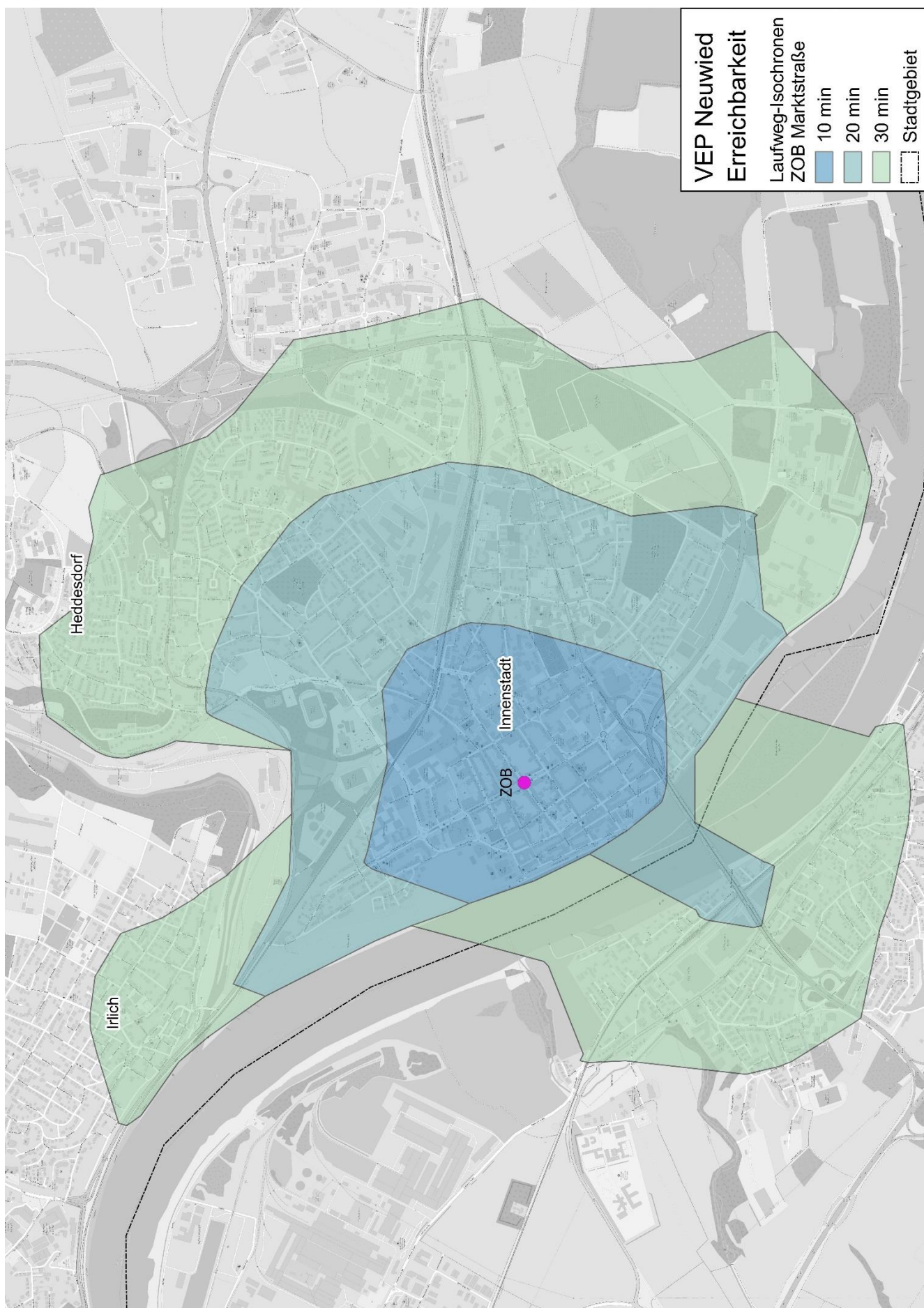


Bild 33: Laufweg-Isochronen vom ZOB Marktstraße

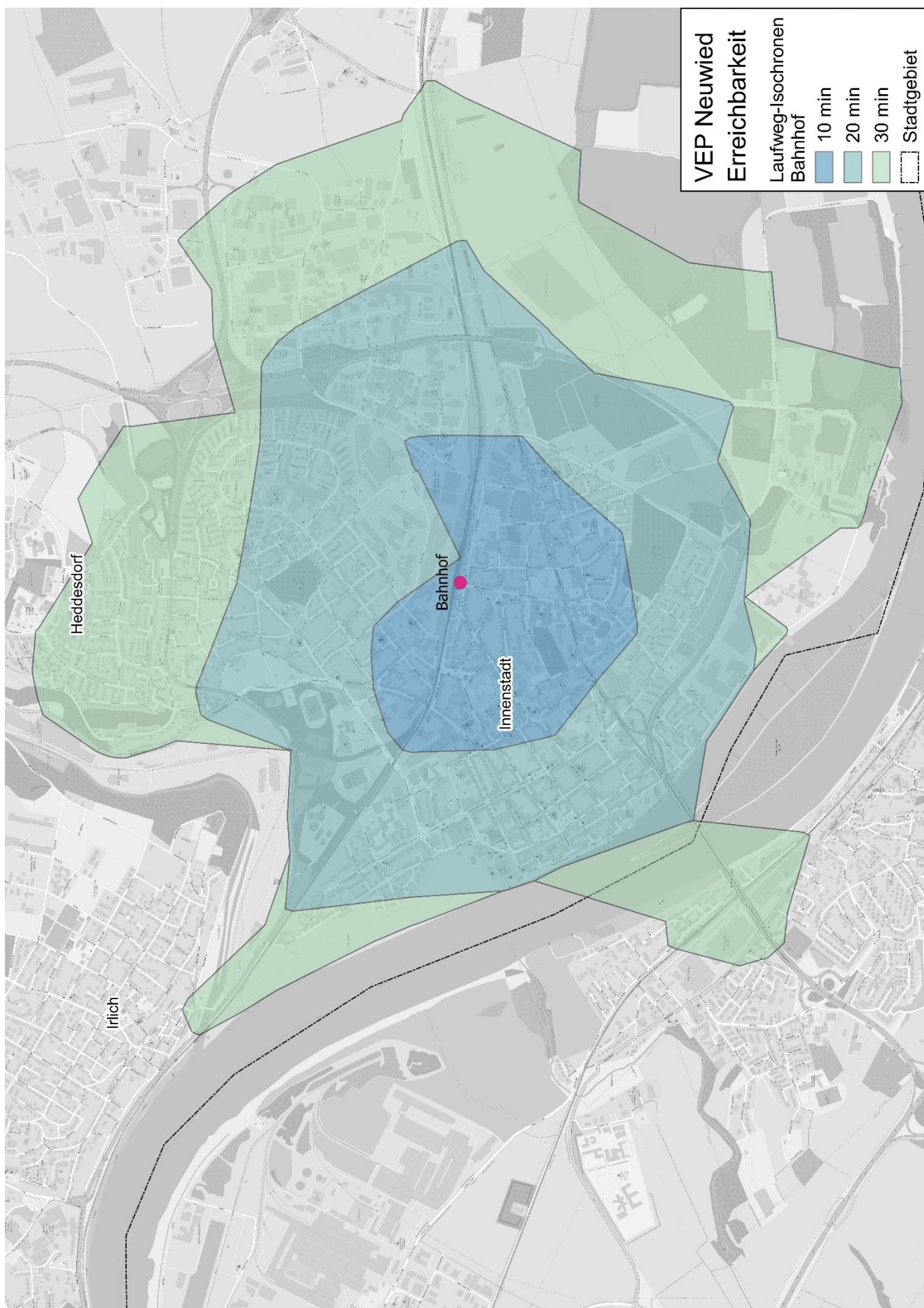


Bild 34: Laufweg-Isochronen vom Bahnhof

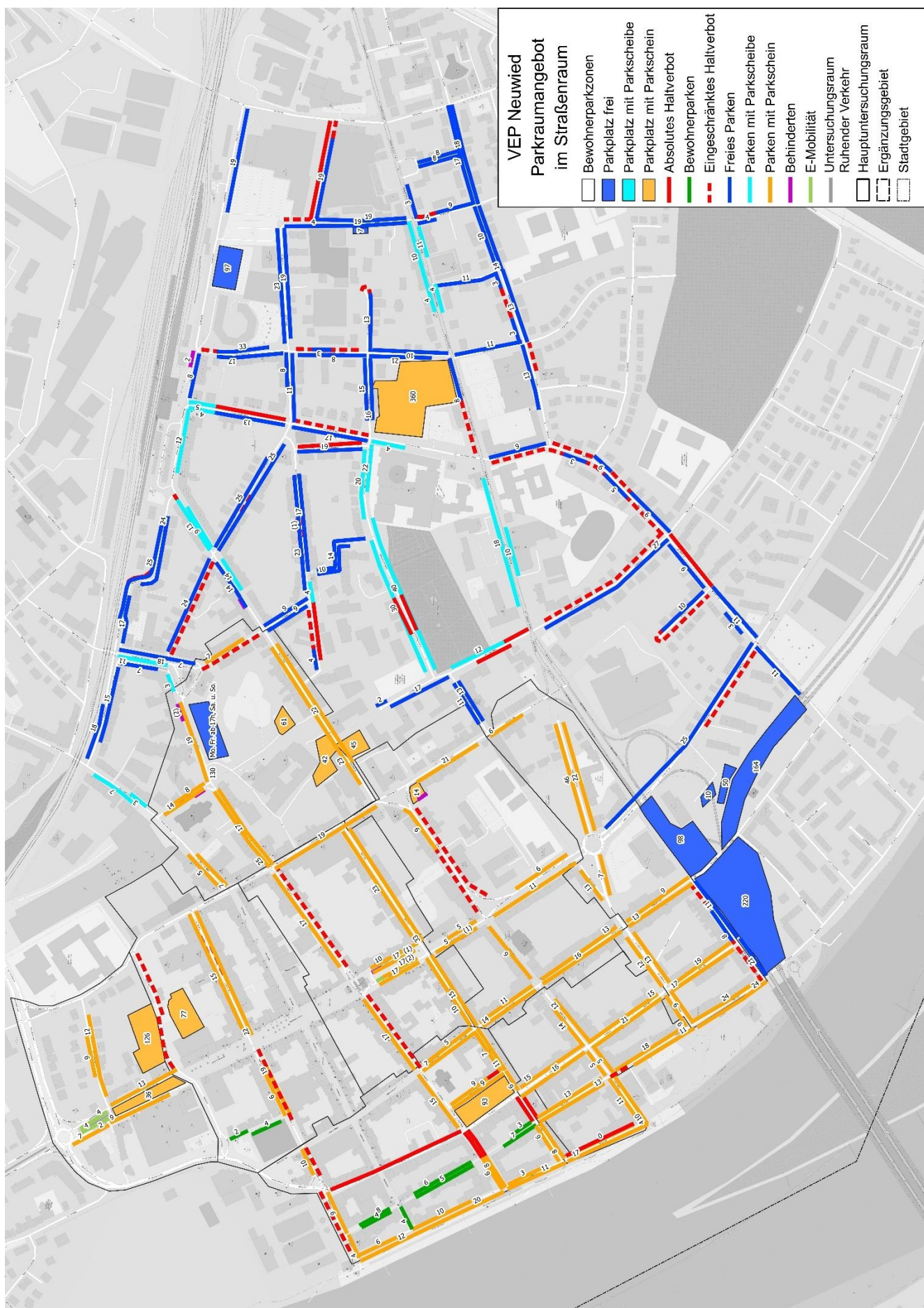


Bild 35: Parkraumangebot

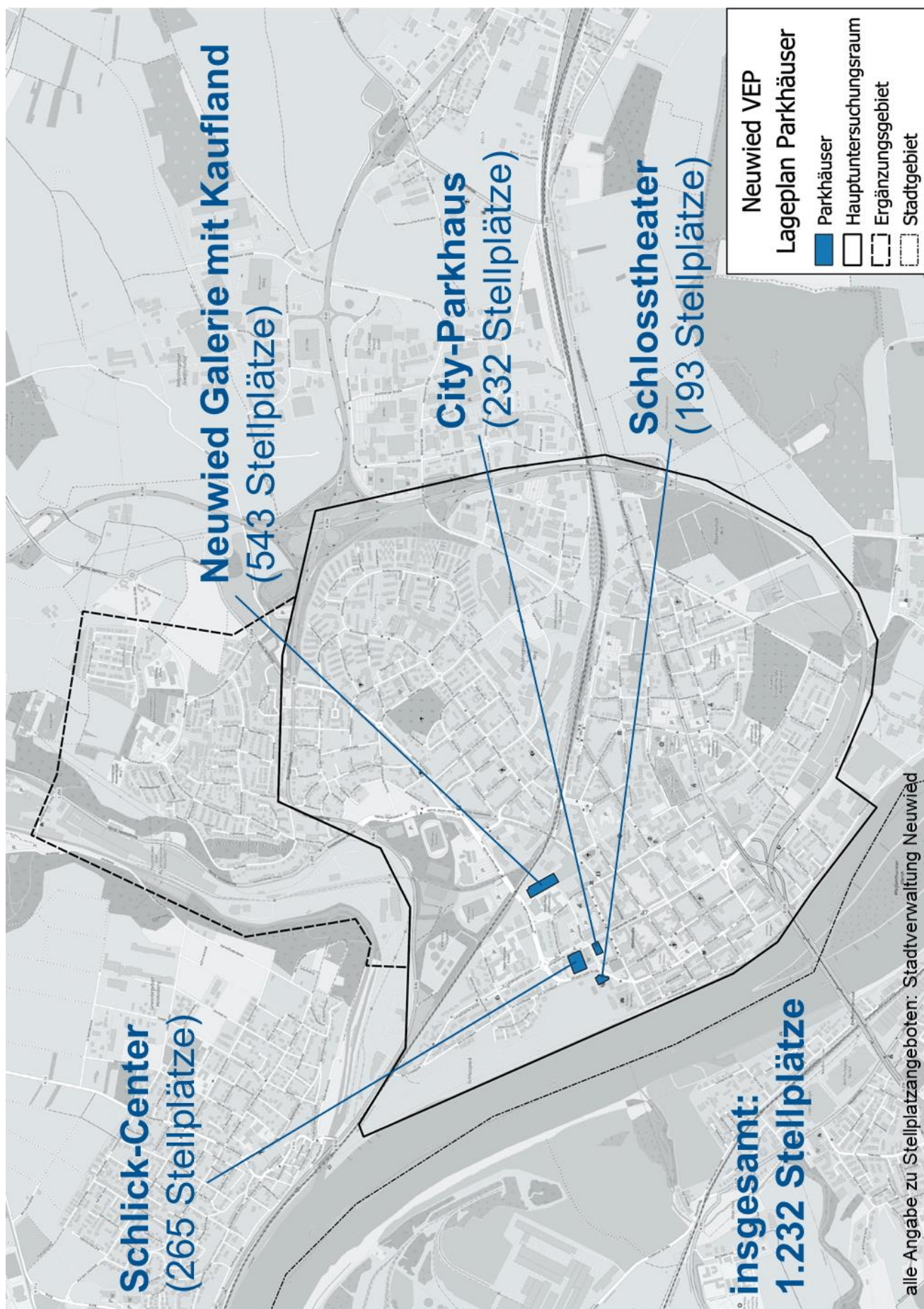


Bild 36: Parkraumangebot der Parkhäuser

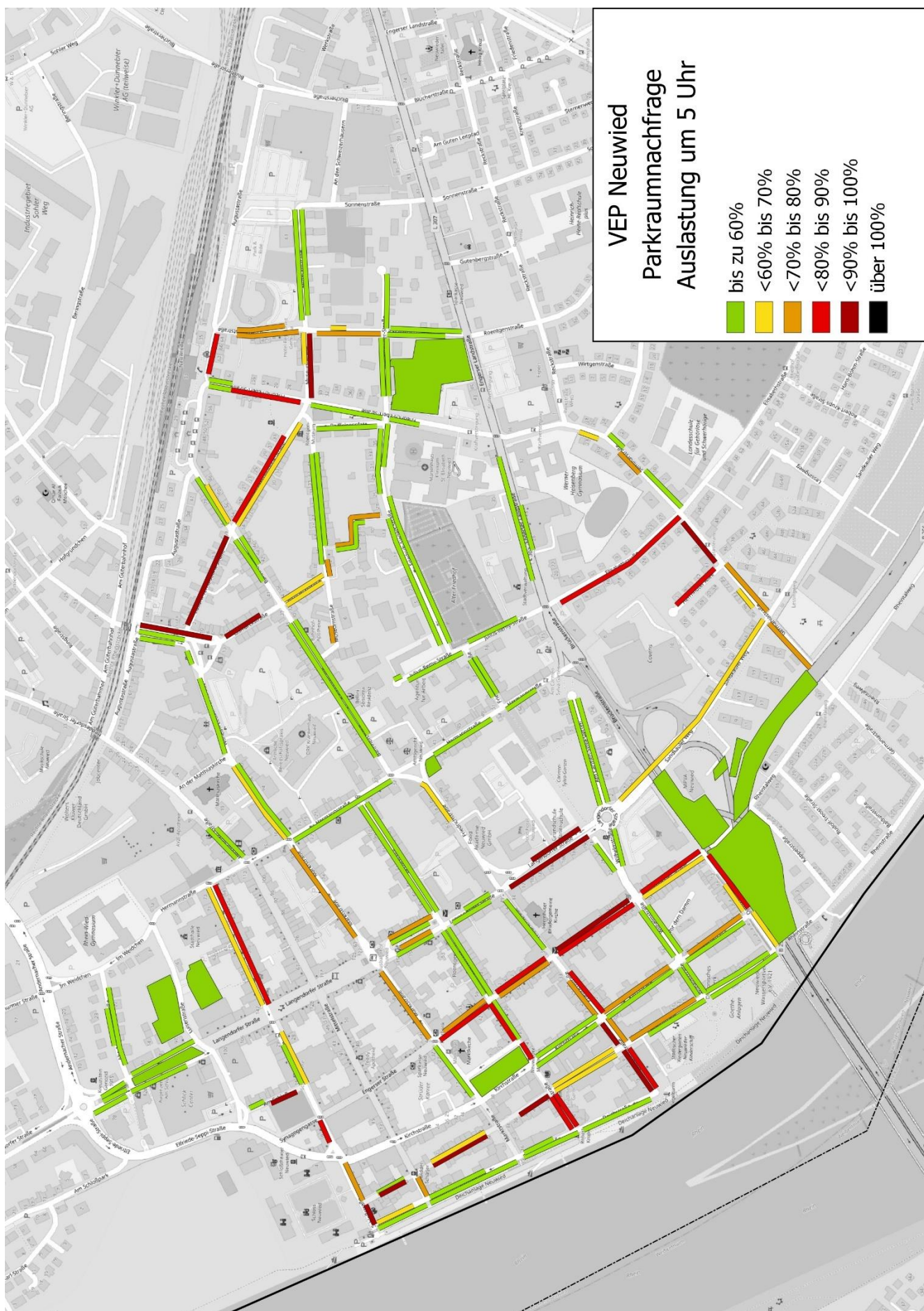


Bild 37: Parkraumauslastung Zeitschnitt 5 Uhr

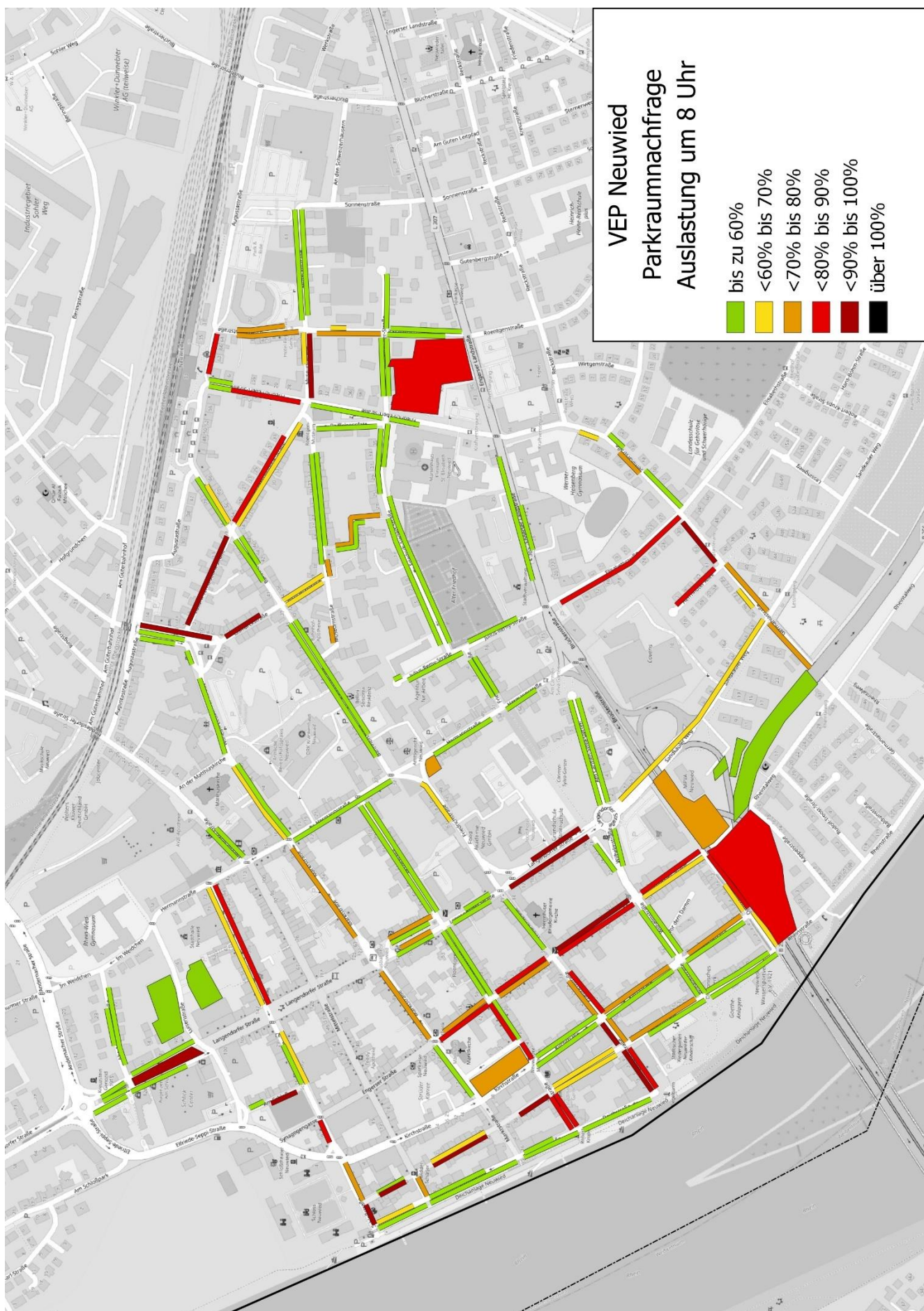


Bild 38: Parkraumauslastung Zeitschnitt 8 Uhr

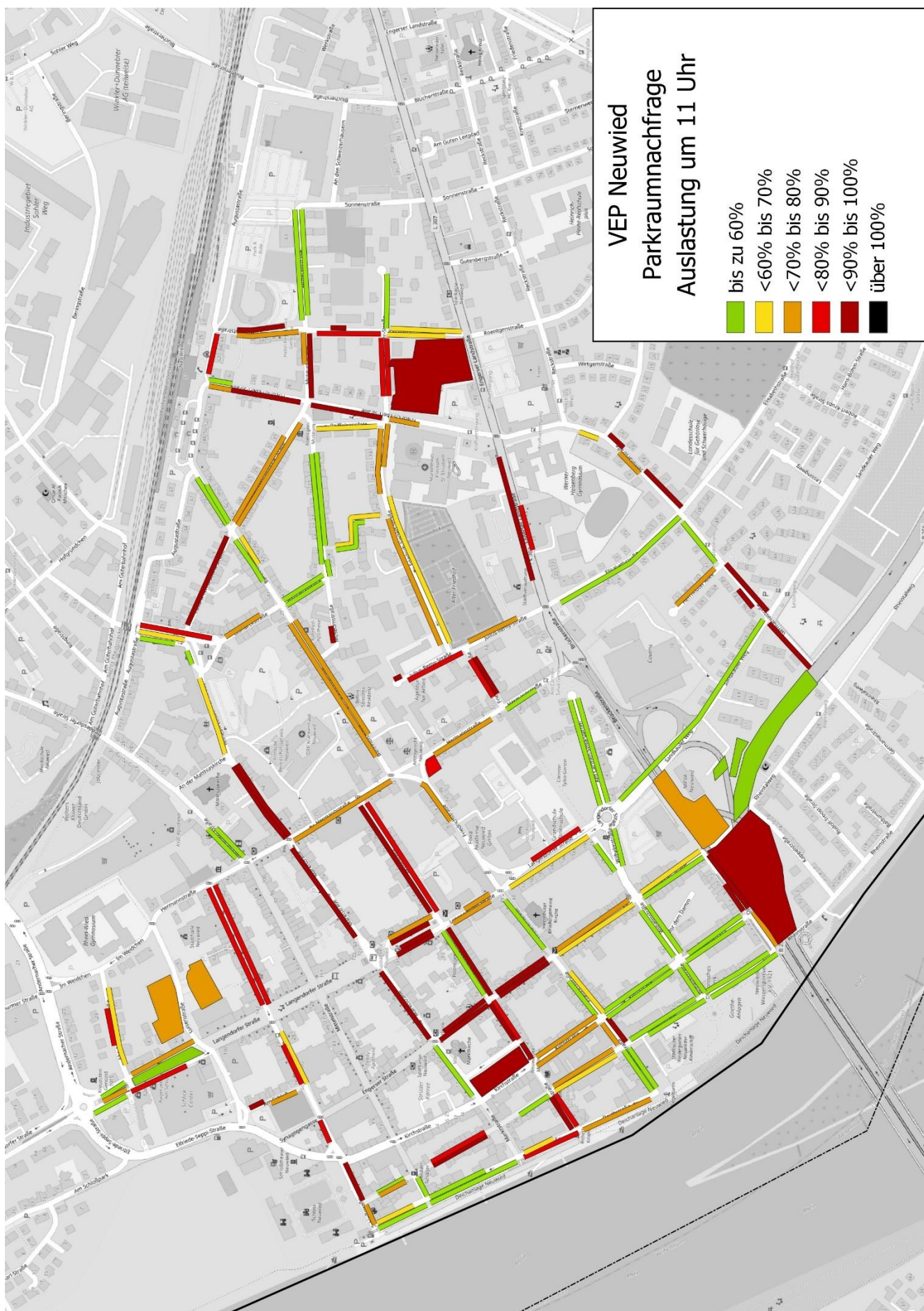


Bild 39: Parkraumauslastung Zeitschnitt 11 Uhr

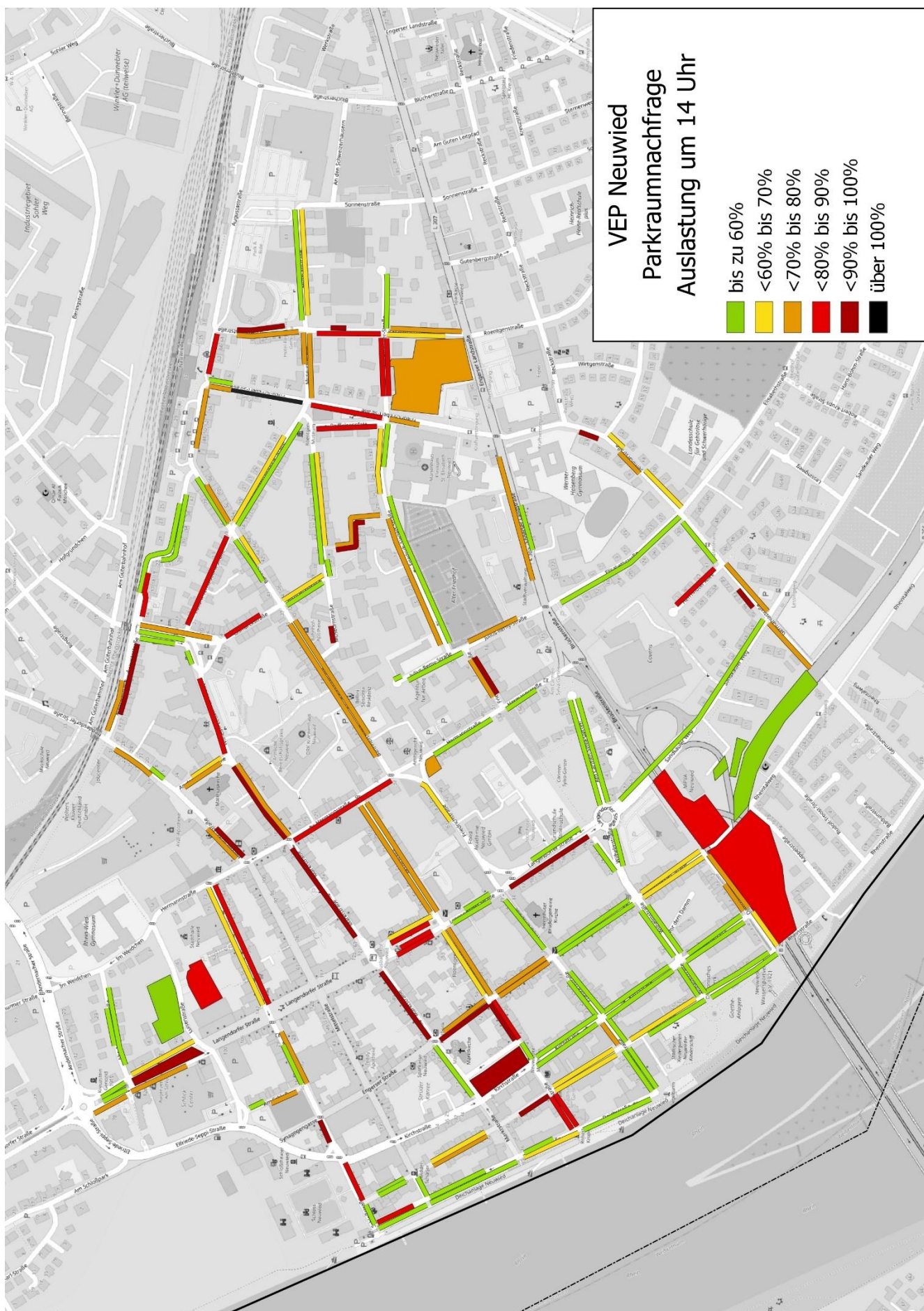


Bild 40: Parkraumauslastung Zeitschnitt 14 Uhr

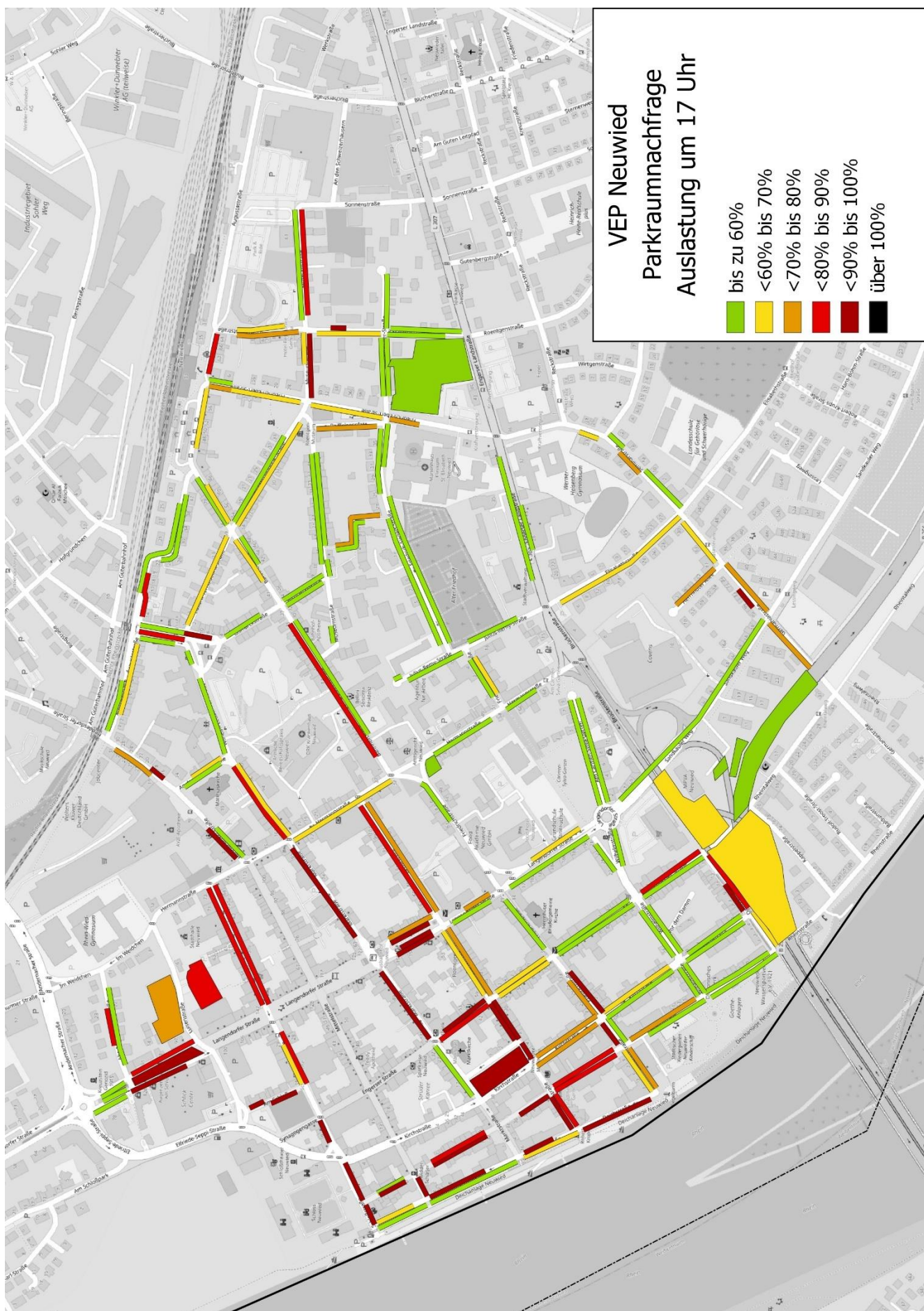


Bild 41: Parkraumauslastung Zeitschnitt 17 Uhr

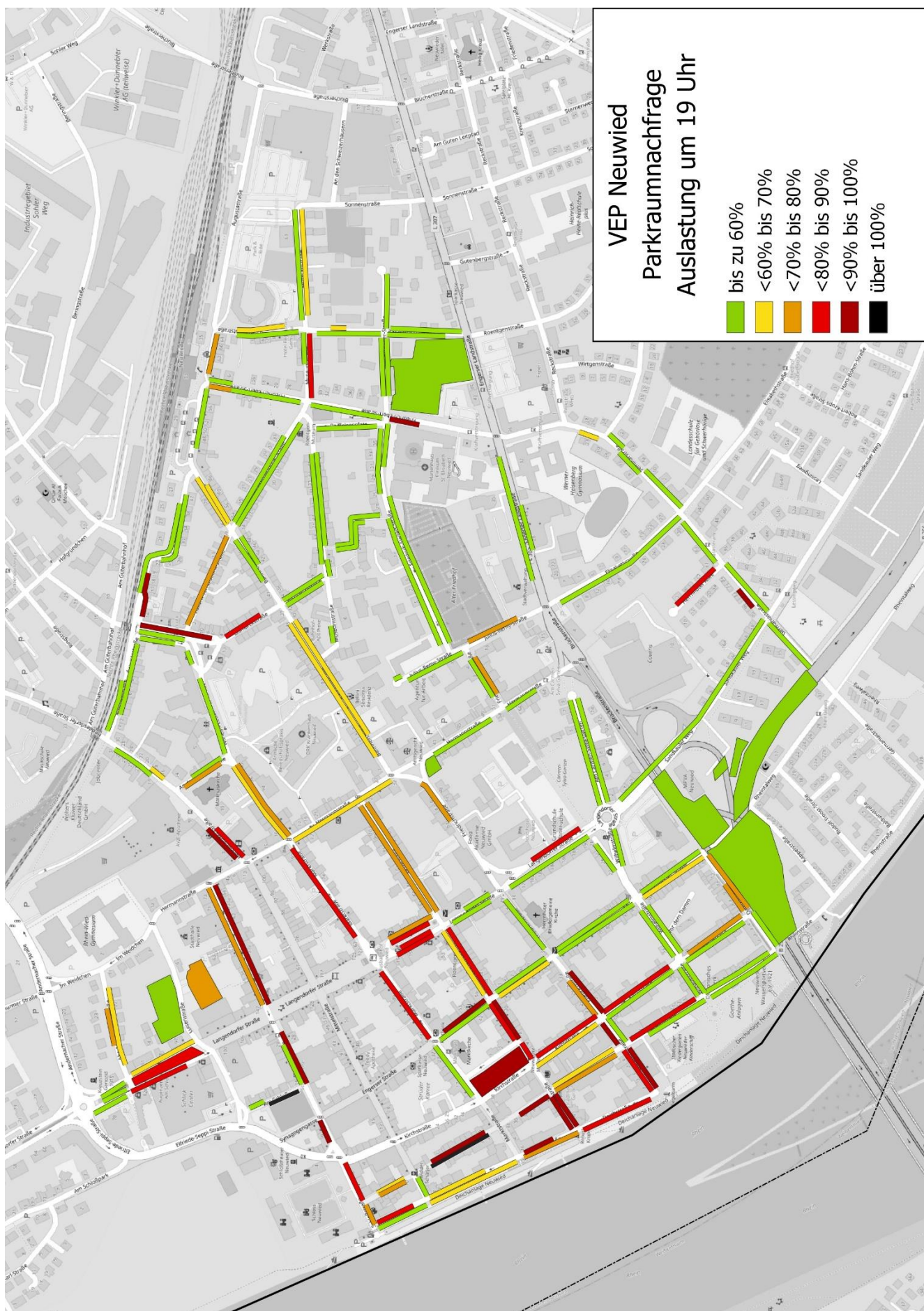


Bild 42: Parkraumauslastung Zeitschnitt 19 Uhr

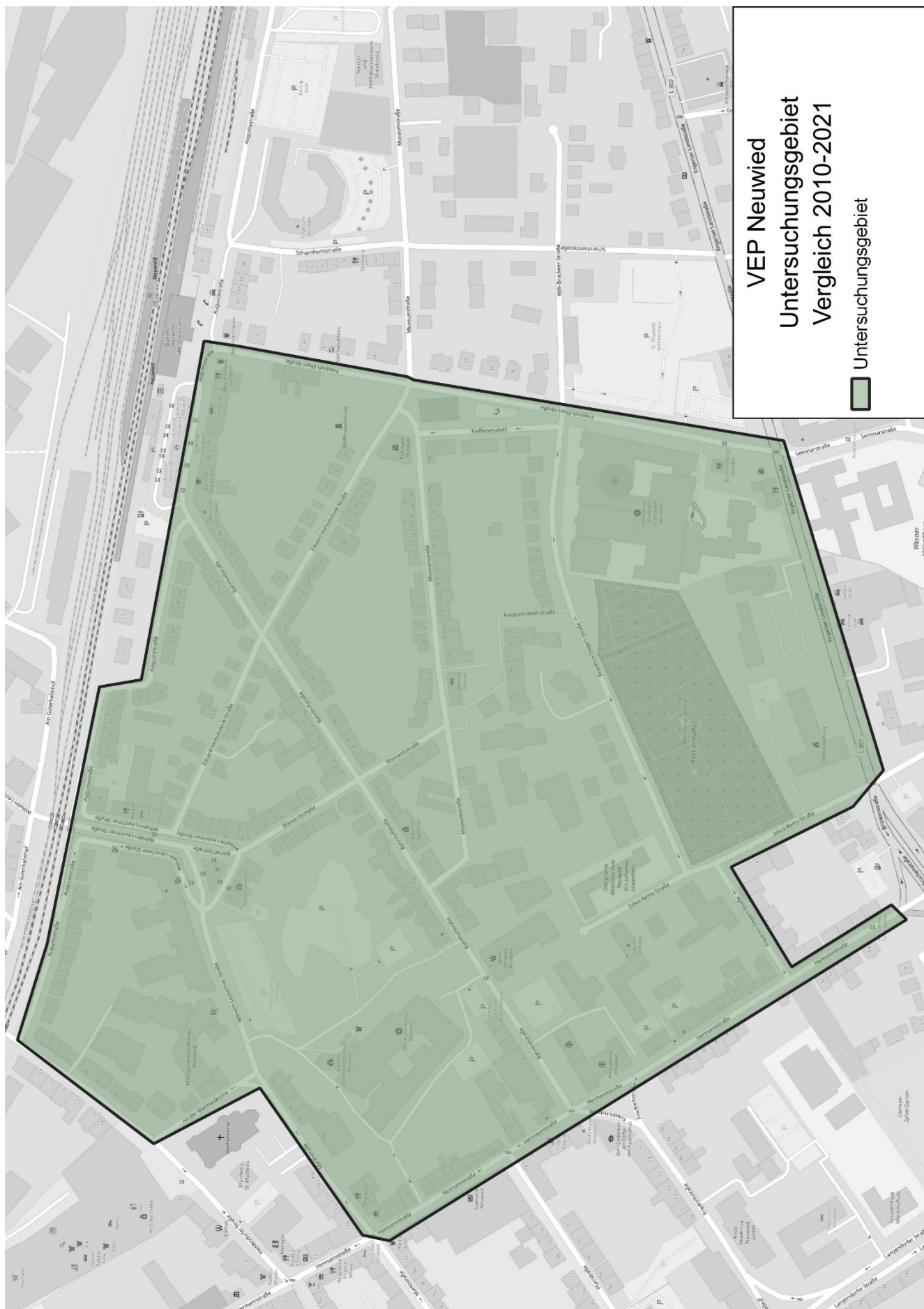


Bild 43: Untersuchungsgebiet für den Vergleich

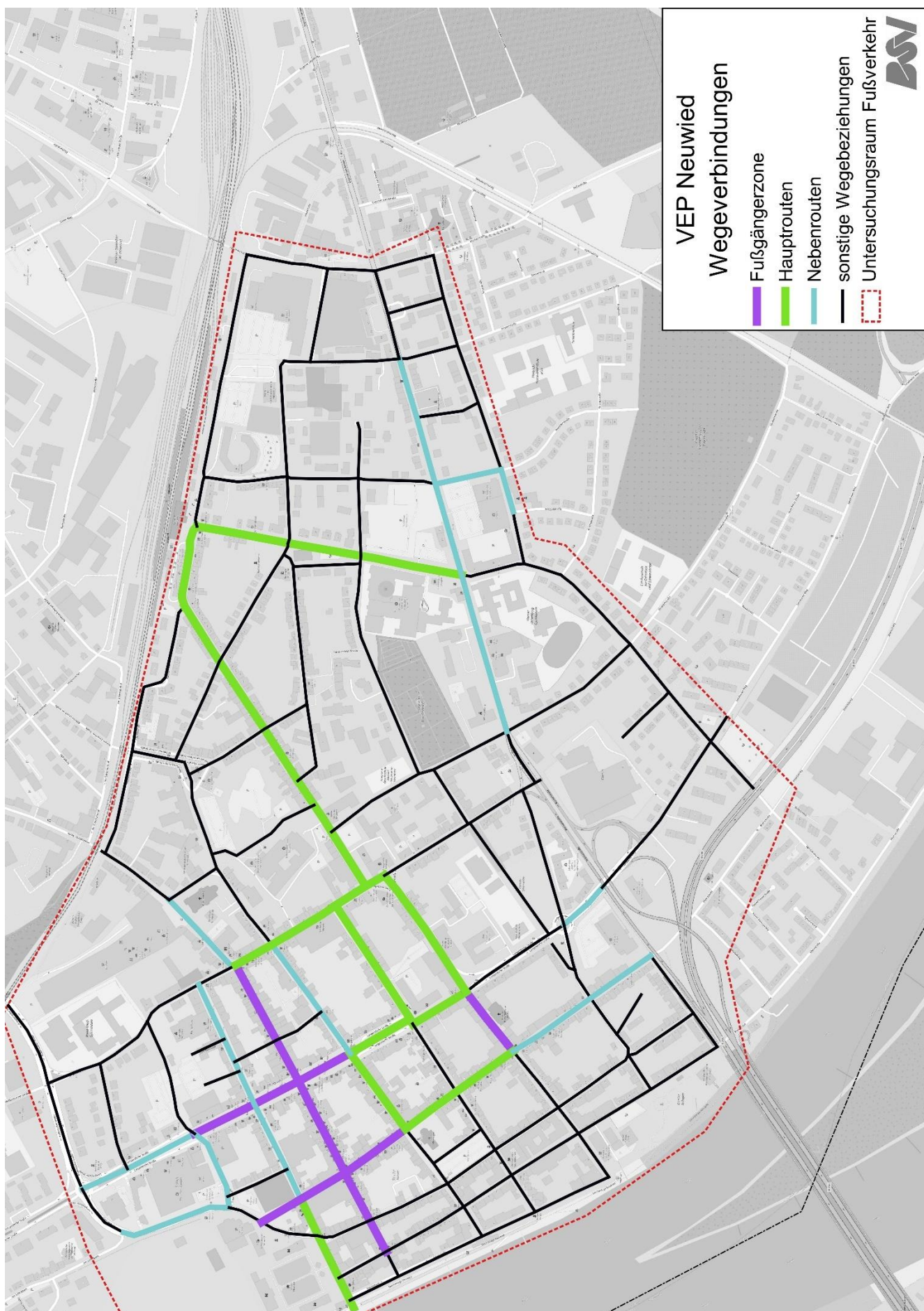


Bild 44: Fußwegezielnetz für die Innenstadt

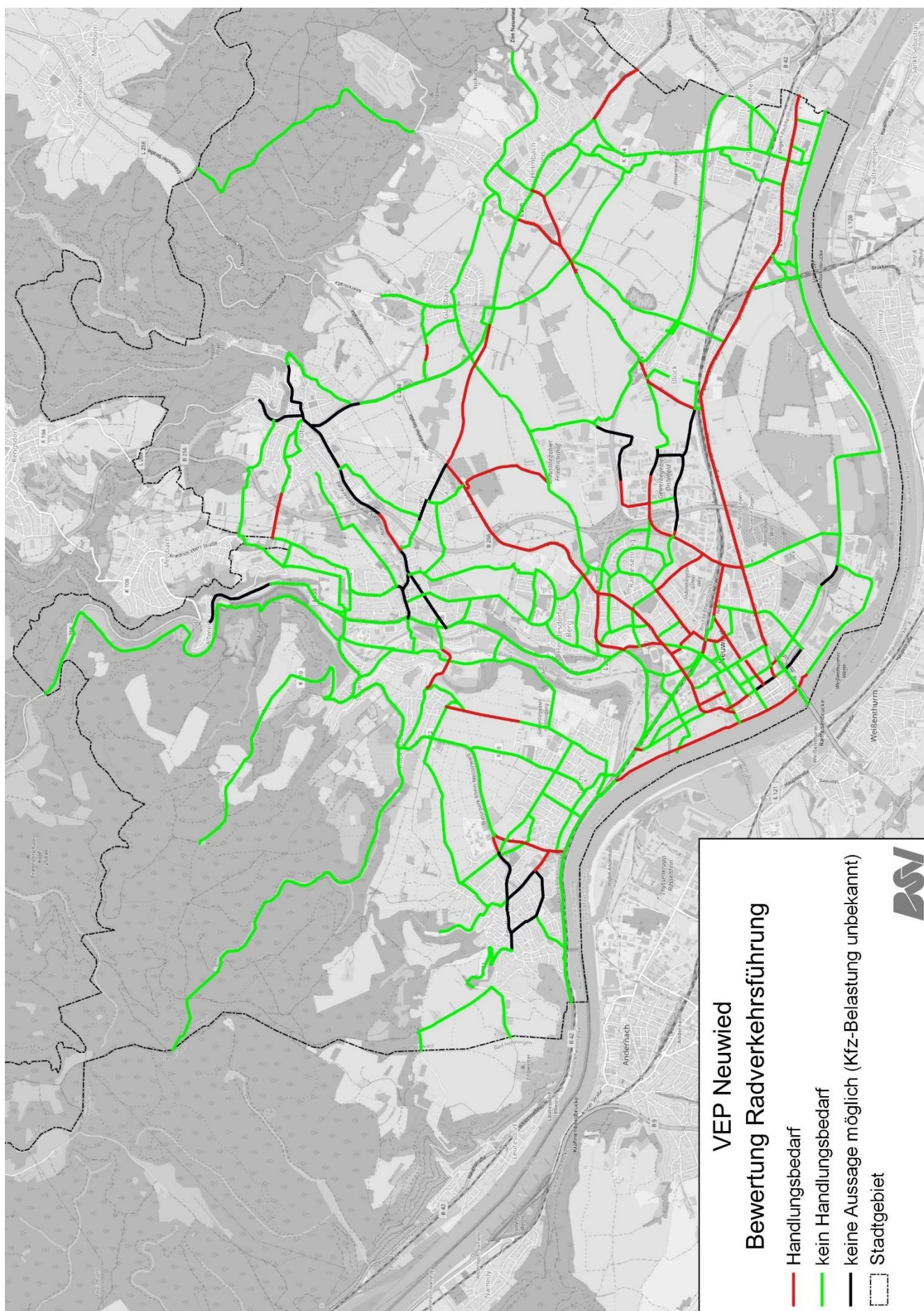


Bild 45: Bewertung der Radverkehrsführung im Untersuchungsnetz

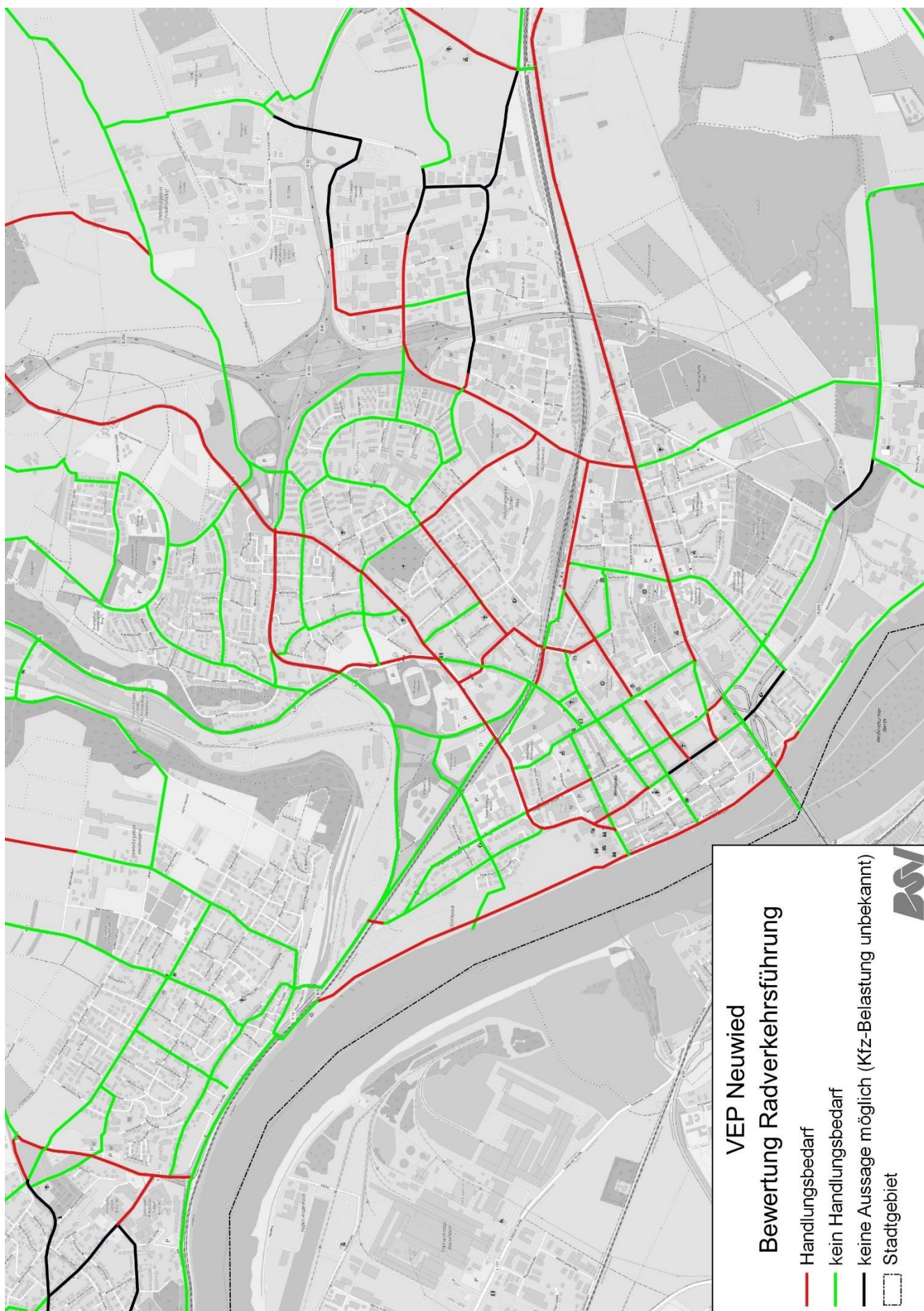


Bild 46: Bewertung der Radverkehrsführung in der Innenstadt, Heddesdorf, Heddesdorfer Berg und Rasselsteingelände

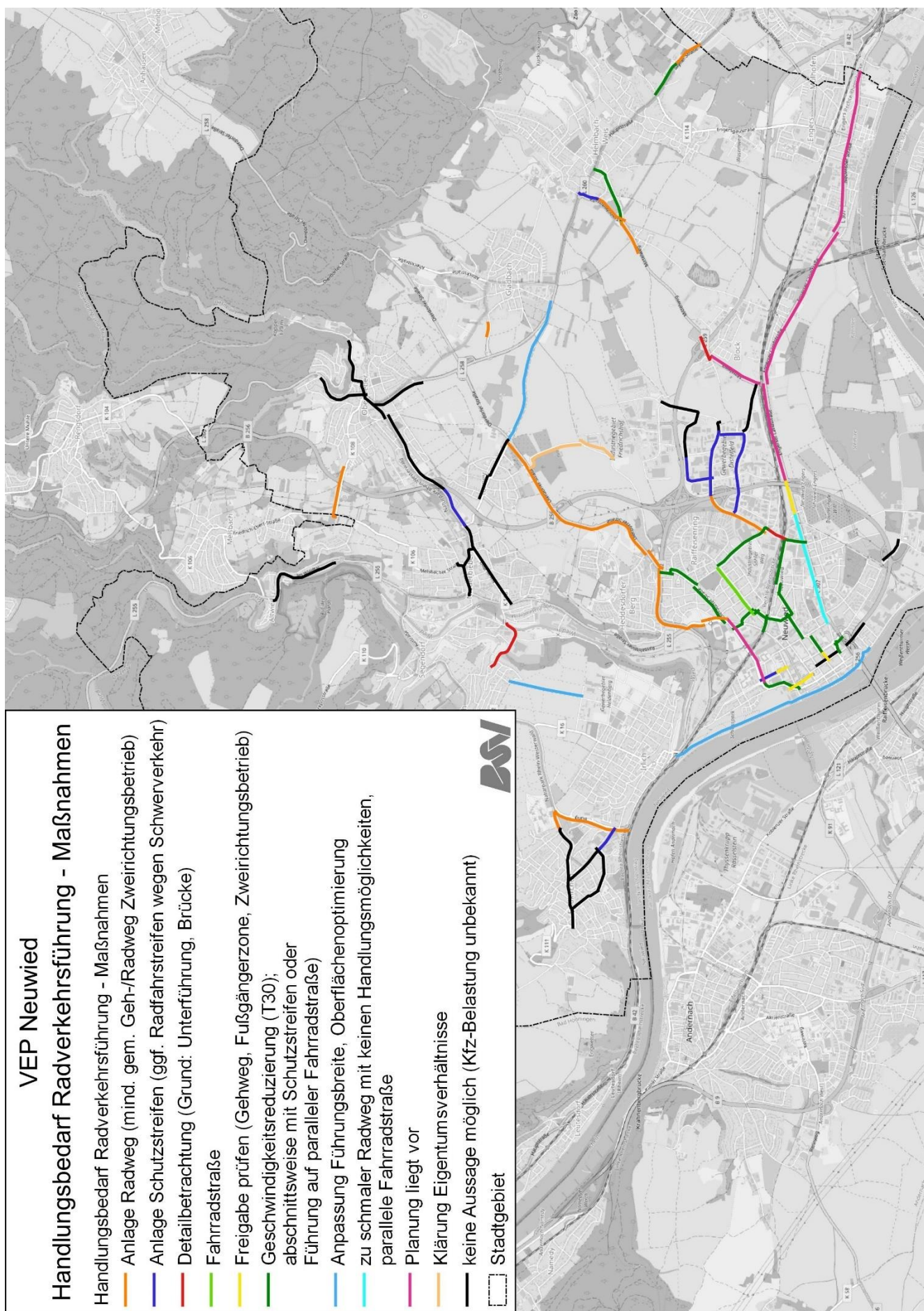


Bild 47: Handlungsbedarf Radverkehr - Maßnahmen

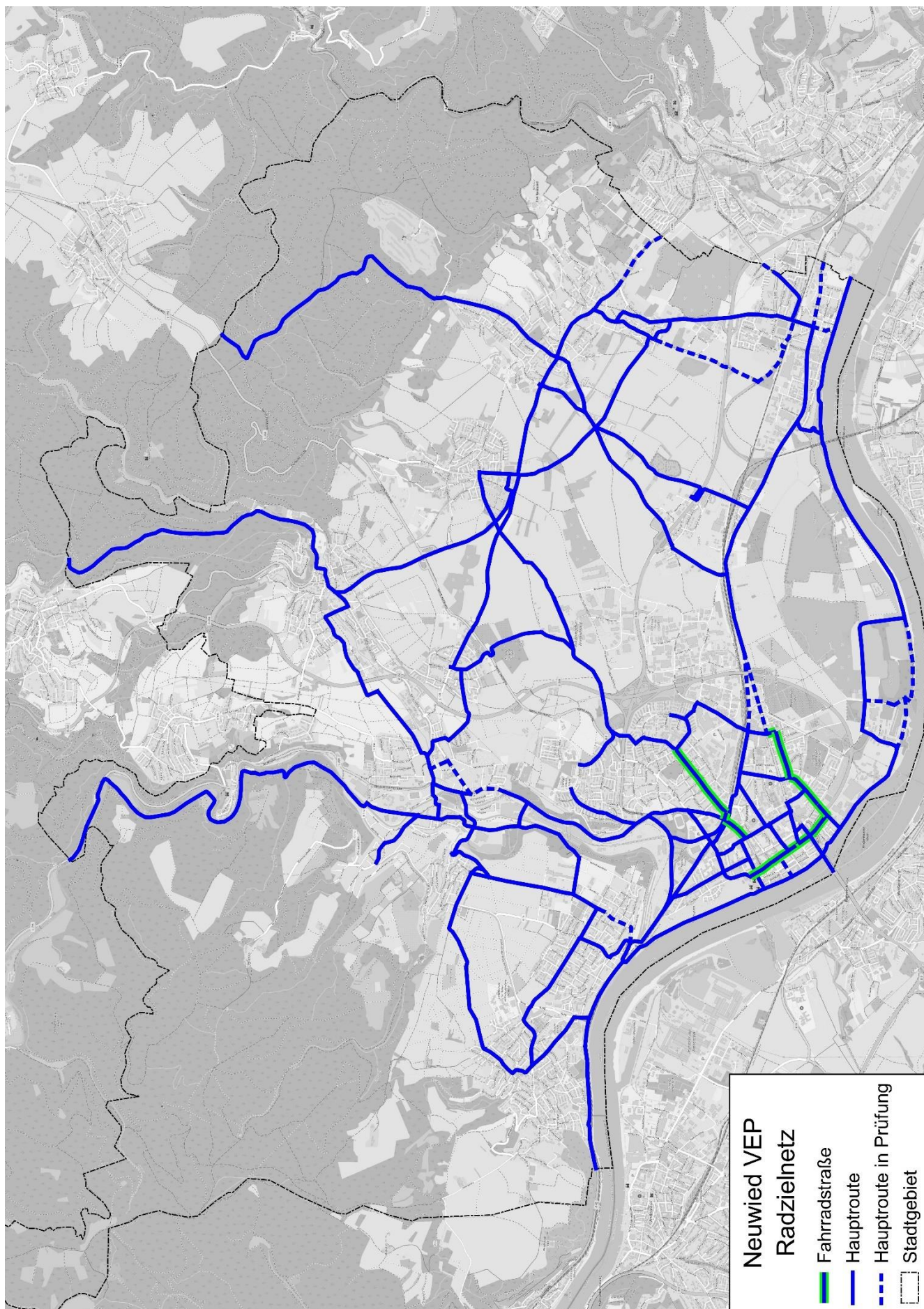


Bild 48: Radverkehrsnetz mit Haupttrouten (Vorschlag für Zielnetz)

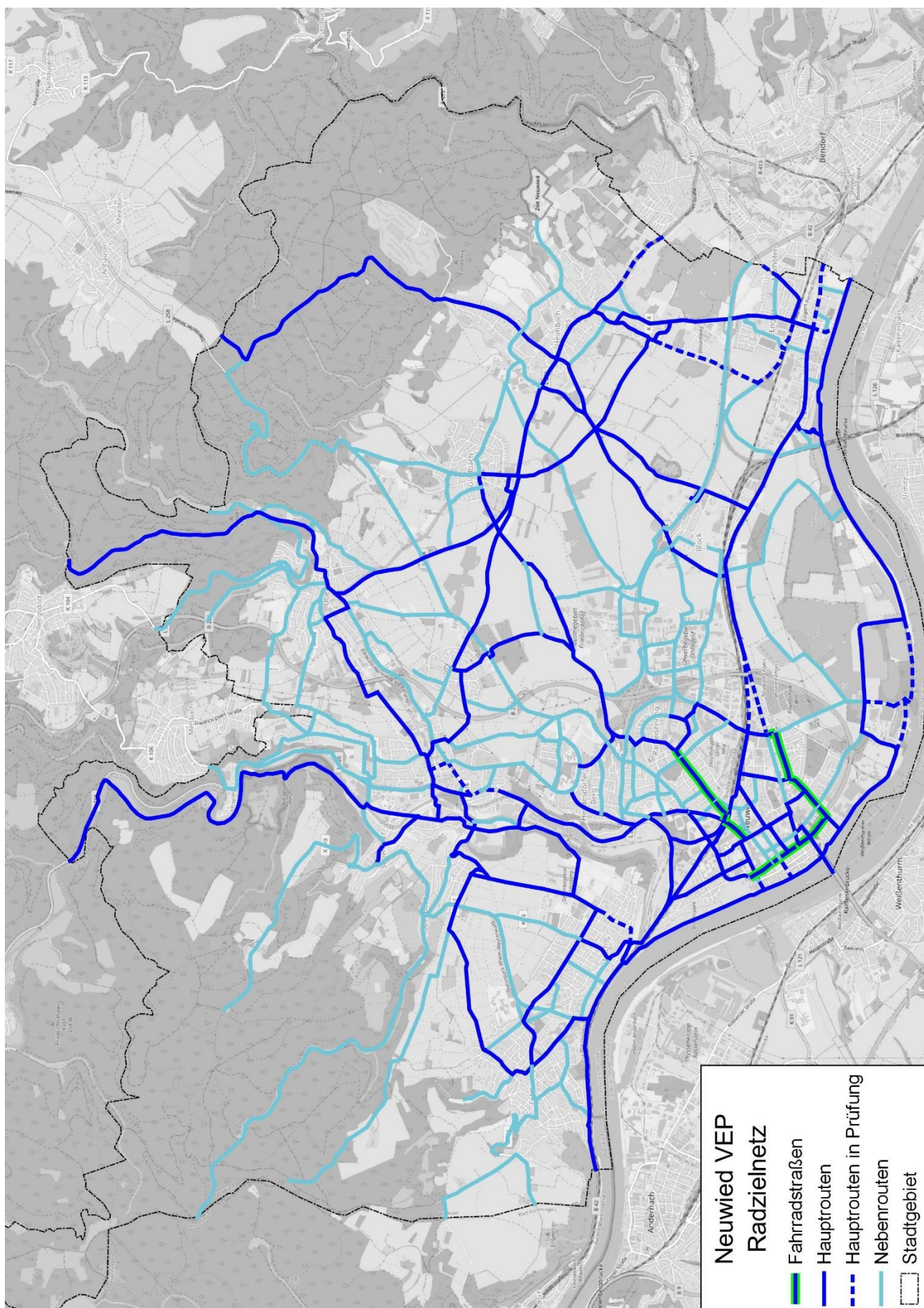


Bild 49: Radverkehrsnetz mit Haupt- und Nebenrouten (Vorschlag für Zielnetz)

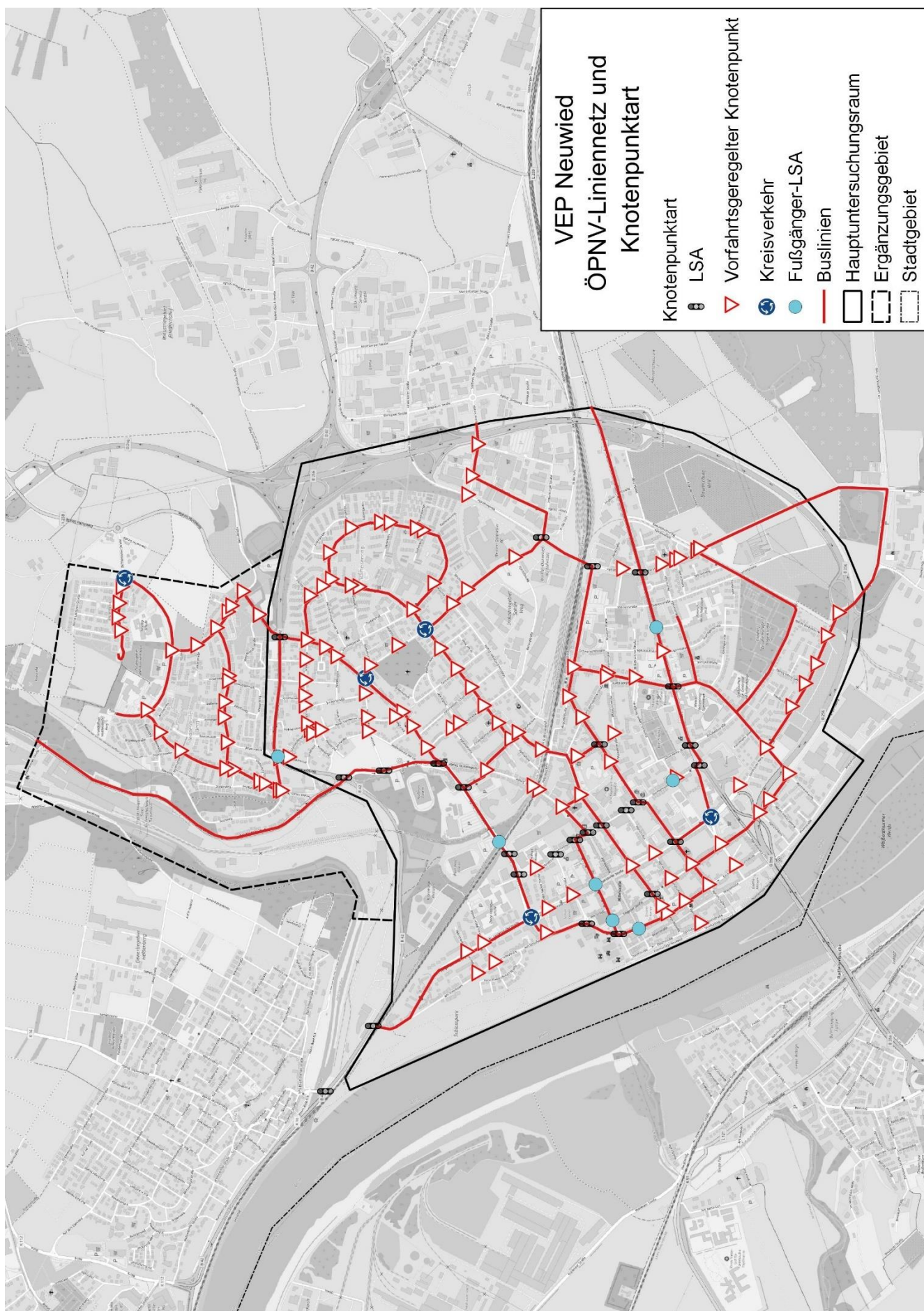


Bild 50: ÖPNV-Liniennetz und Knotenpunktarten im betrachteten Straßennetz

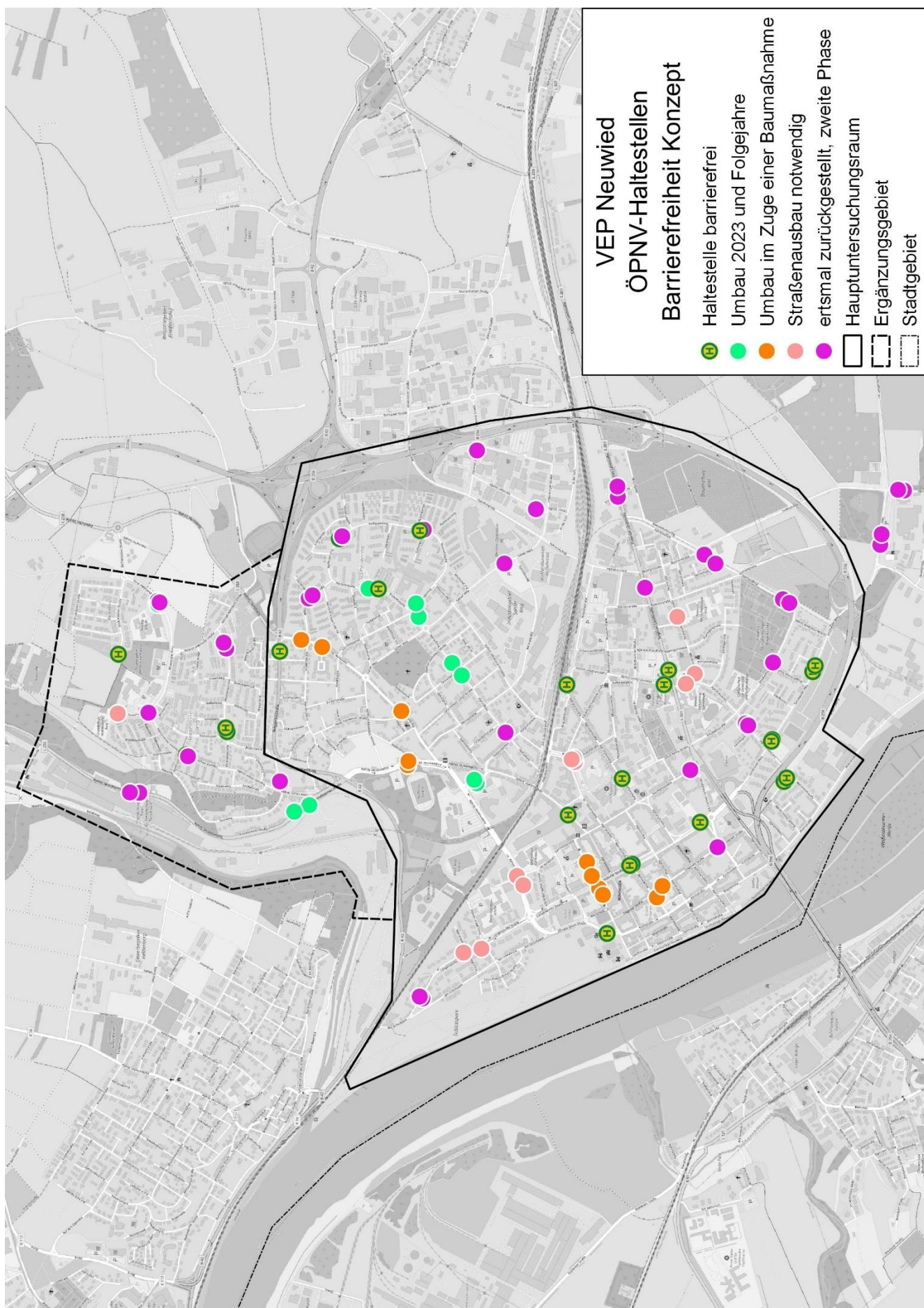


Bild 51: ÖPNV-Haltestellen Barrierefreiheit Konzept



Bild 52: Geschwindigkeitskonzeption für das Vorbehaltsnetz (Vorschlag)

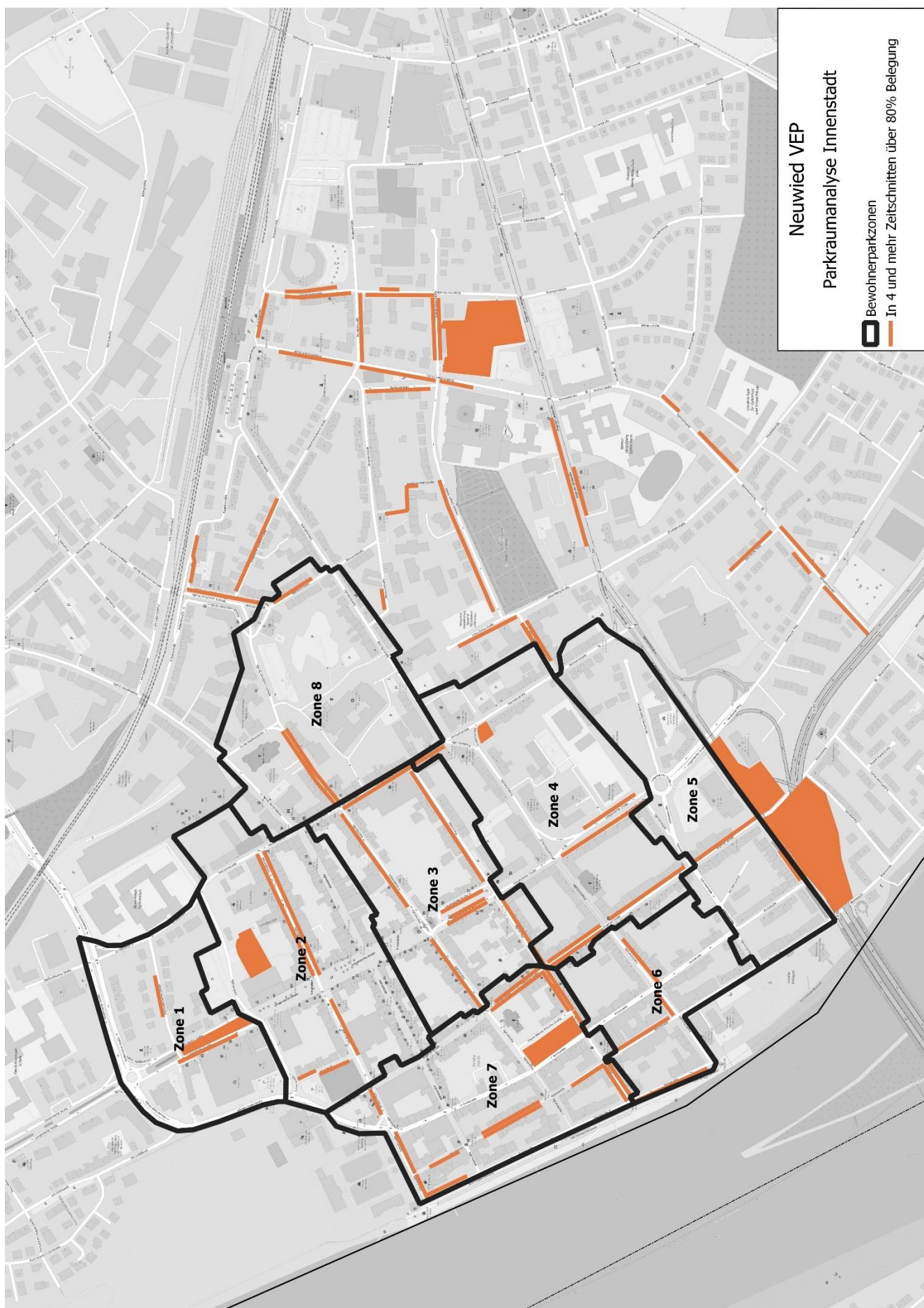


Bild 53: Erster Ansatz – Straßenabschnitte mit häufiger Parkraumbelegung von über 80 %

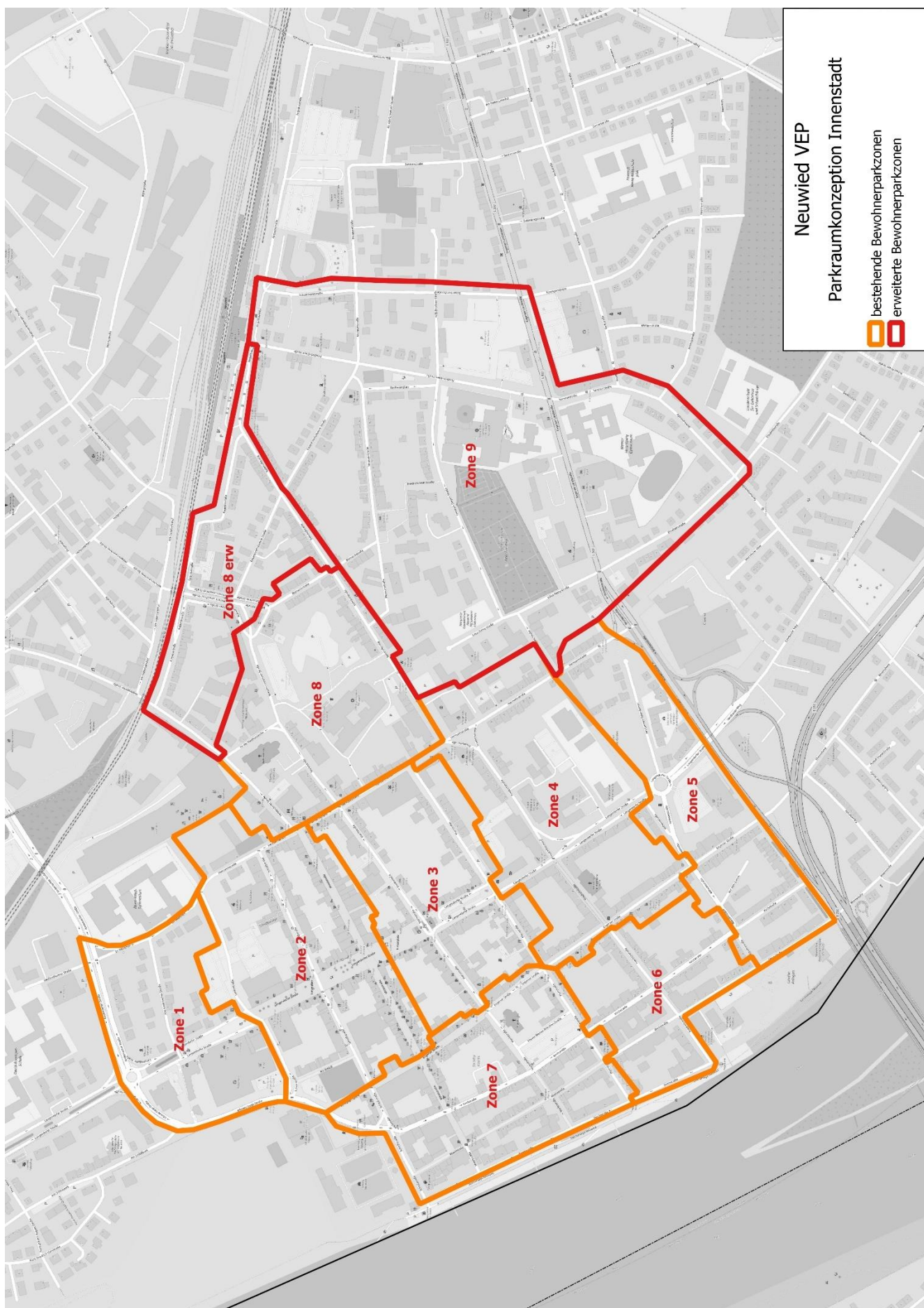


Bild 54: Konzept – Gebührenpflichtige Bewirtschaftungszonen und Bewohnerparkzonen

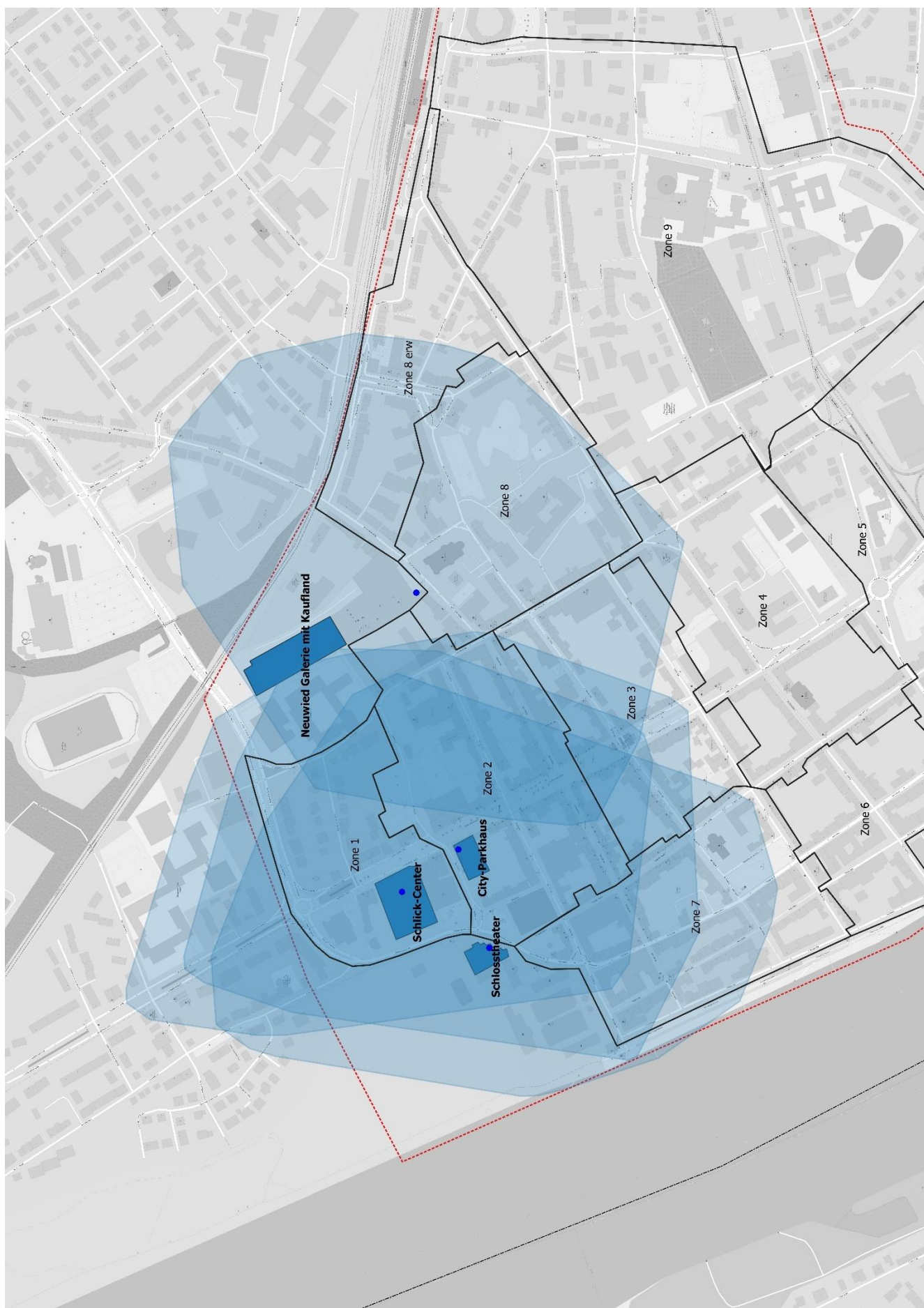


Bild 55: Isochronen für 5-Minuten-Fußweg von den Parkhäusern aus

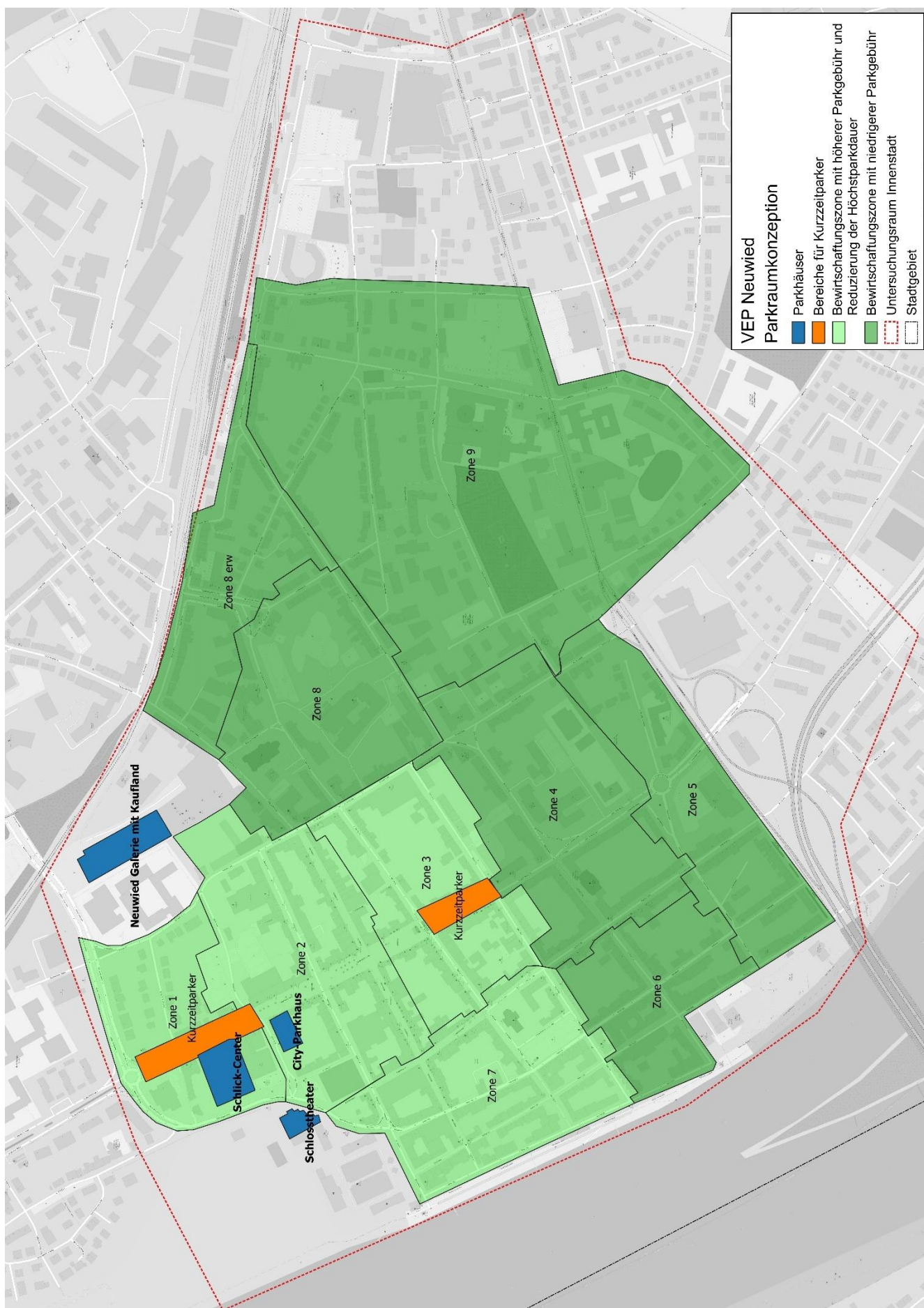


Bild 56: Parkraumkonzeption

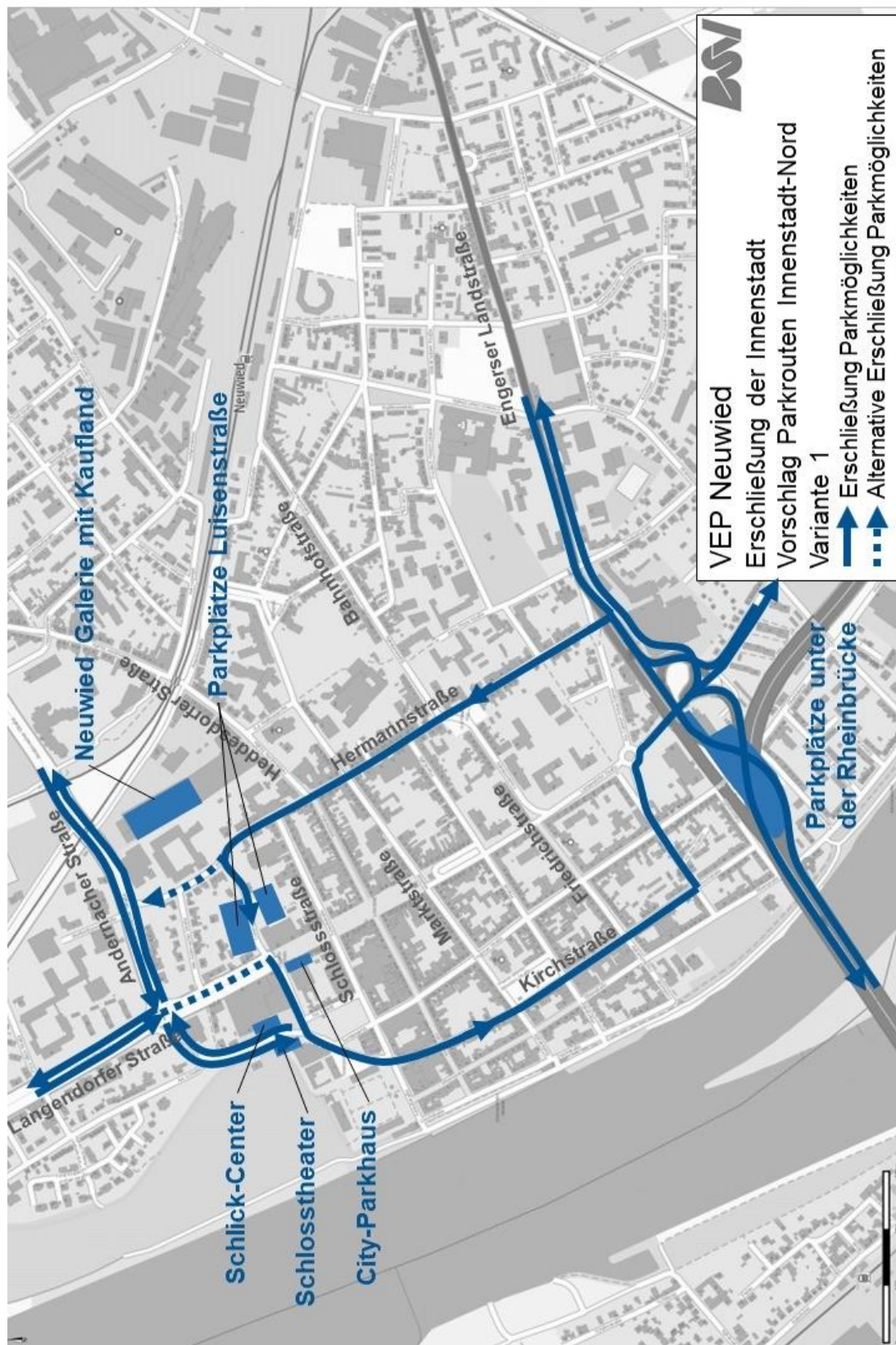


Bild 57: Erschließung Innenstadt - Parkrouten Innenstadt-Nord – Variante 1

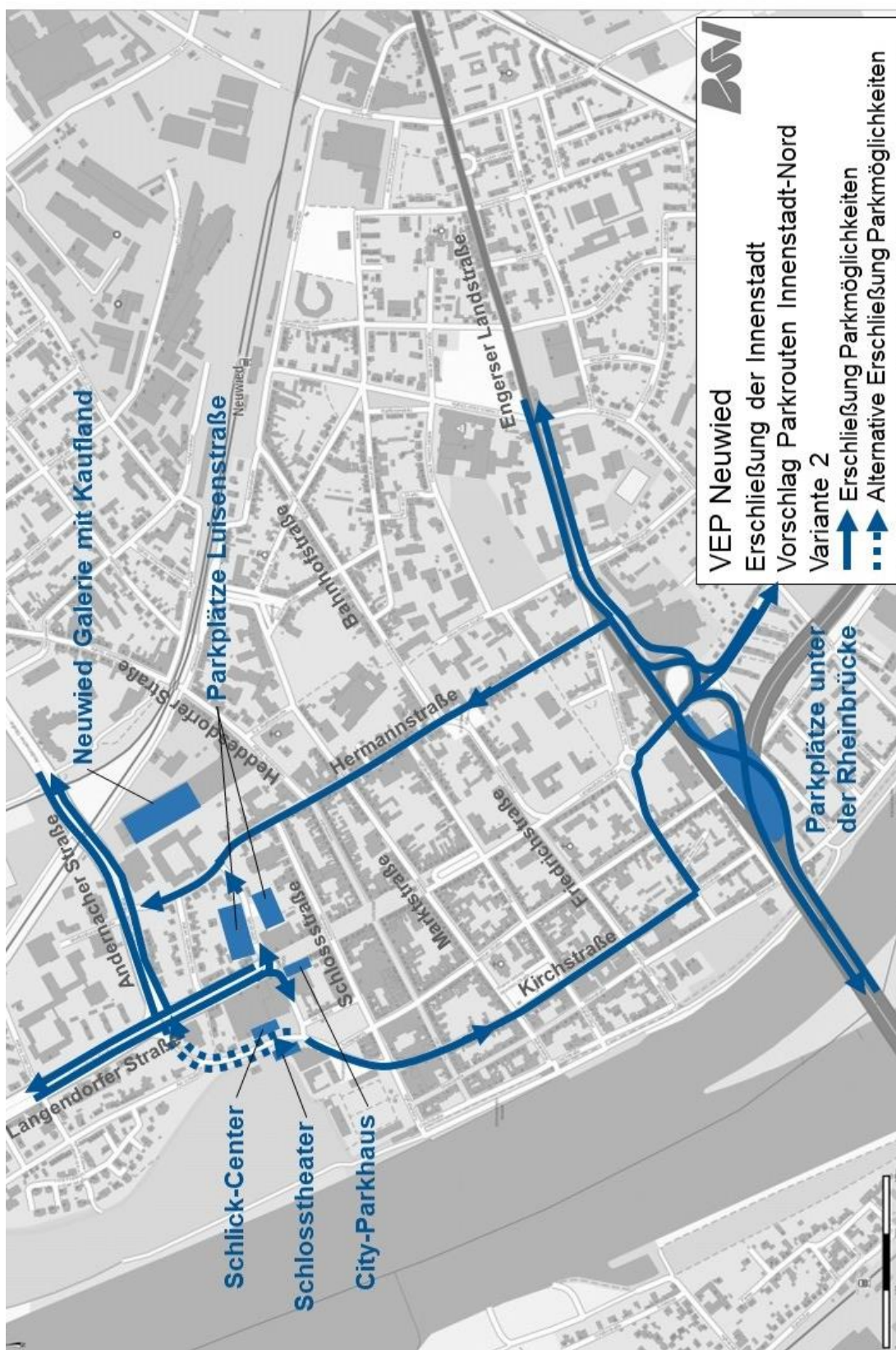


Bild 58: Erschließung Innenstadt - Parkrouten Innenstadt-Nord – Variante 2



Bild 59: Erschließung Innenstadt - Radnetz

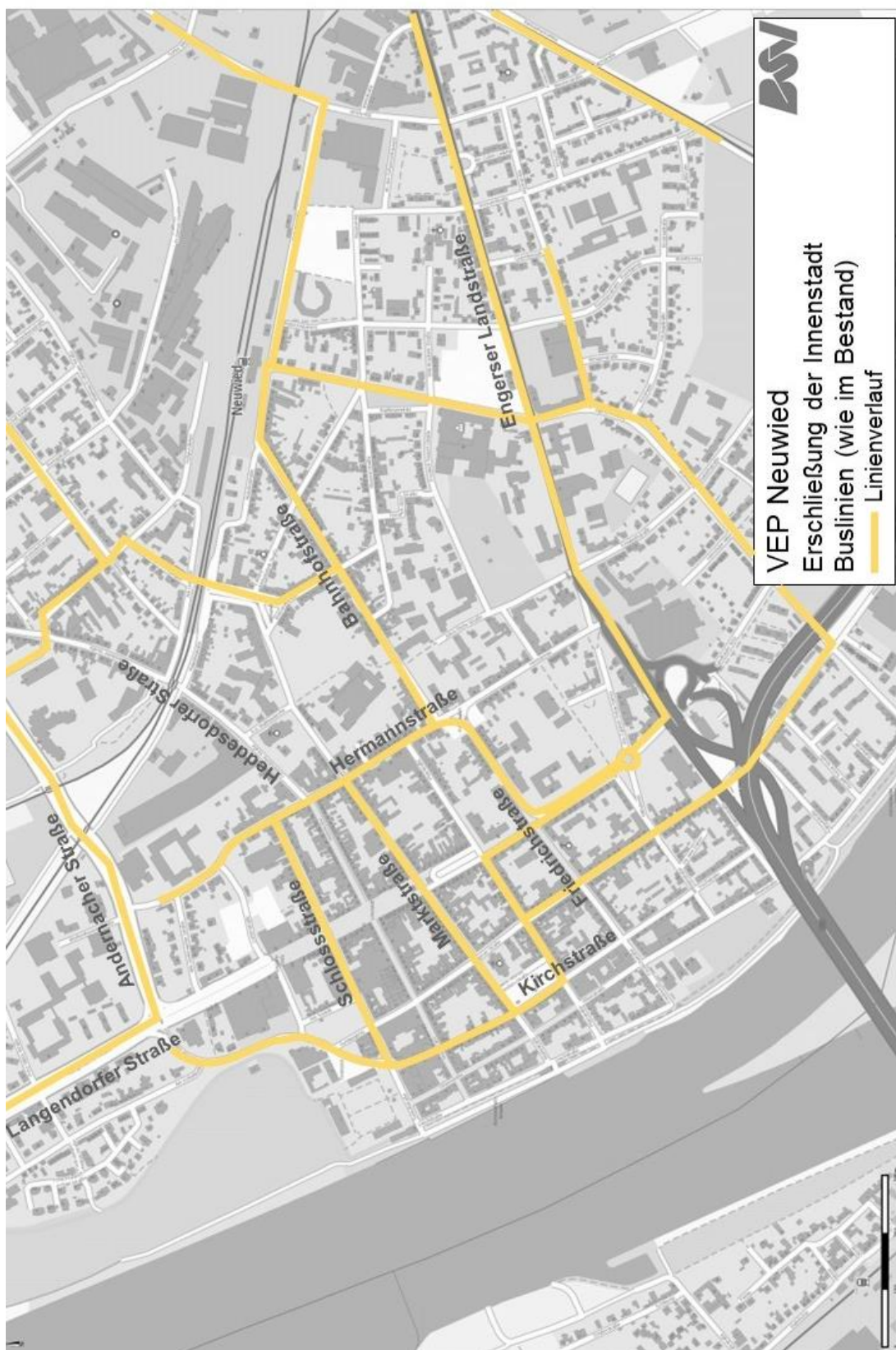


Bild 60: Erschließung Innenstadt - ÖPNV

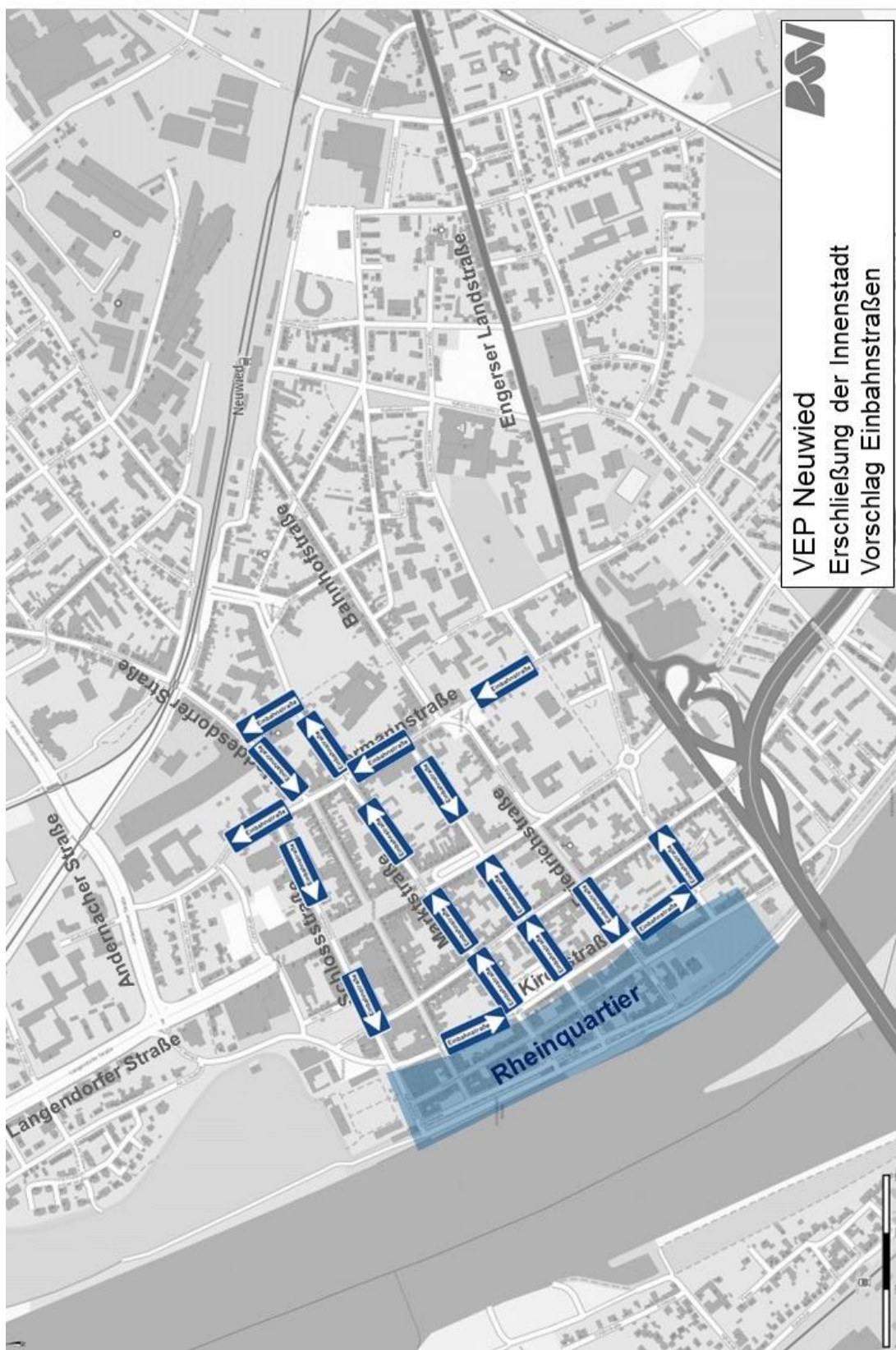


Bild 61: Erschließung Innenstadt - Einbahnstraßensystem

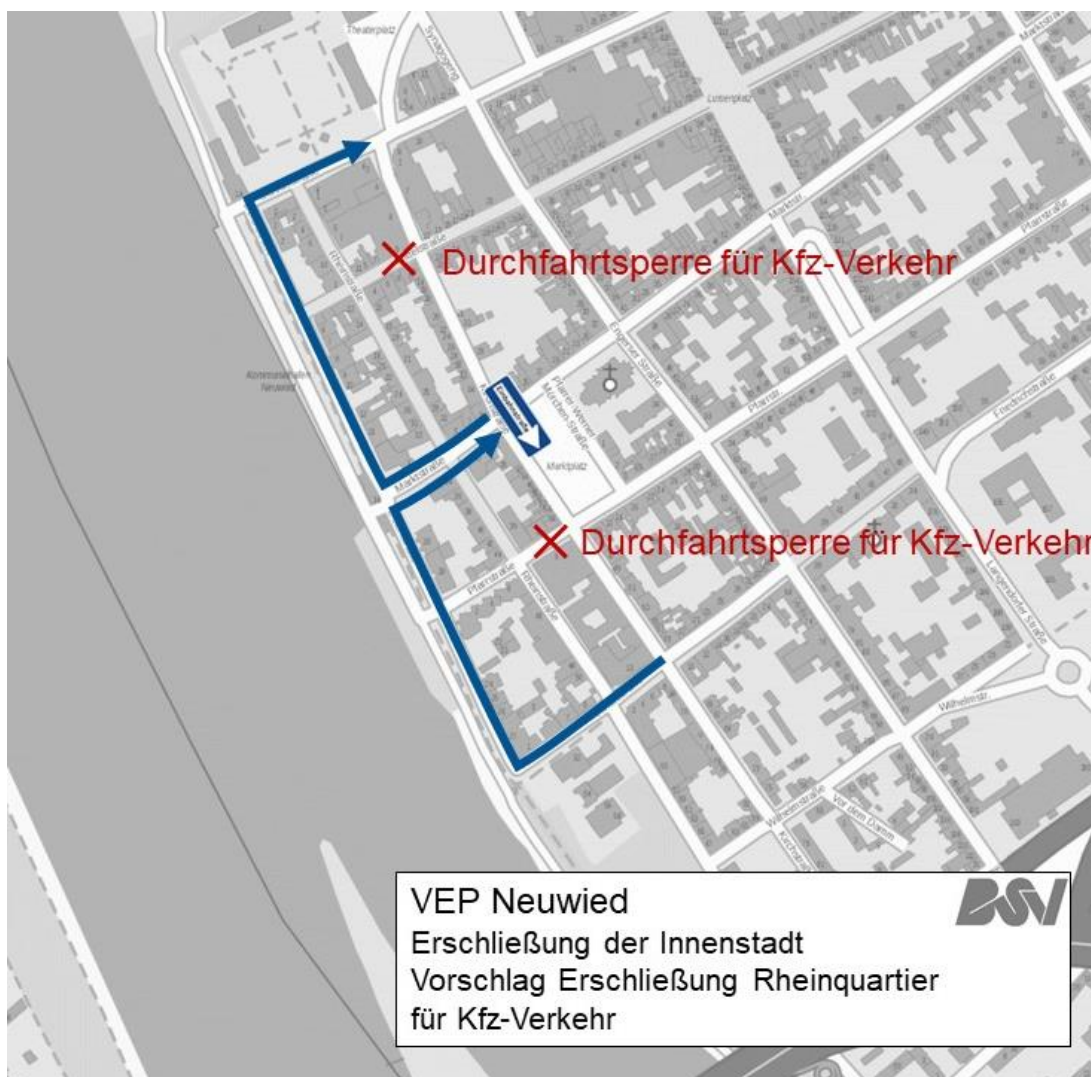


Bild 62: Erschließung Innenstadt - Rheinquartier

2 Tabellen zur Online-Befragung

Tabelle 1: Ergebnis Online-Befragung: Aspekte zu den Themenfelder Kfz-Verkehr

Kfz-Verkehr [N = 235, Mehrfachnennungen möglich]	292
Kfz-Führung auf der Strecke	158
zu hohe Verkehrsbelastung (insgesamt)	32
zu viel Lkw-Verkehr	8
zu hohe Lärmbelastung	15
zu schlechte Luftqualität	4
zu hohe zulässige Höchstgeschwindigkeit	30
zu geringe zulässige Höchstgeschwindigkeit	-
zulässige Höchstgeschwindigkeit wird vom Kfz-Verkehr zu wenig beachtet	52
zu schmaler Fahrstreifen	9
fehlende Fahrbahnmarkierung	1
mangelhafte Fahrbahnmarkierung	1
Sonstiges	6
Kfz-Führung an Kreuzungen/Kreisverkehren	41
zu lange Rot	6
zu kurz Grün	1
fehlende/mangelhafte Koordinierung	3
fehlender markierter Aufstellstreifen an der Kreuzung zum Abbiegen	-
schlechte Einsehbarkeit aufgrund der baulichen Gestaltung	5
eingeschränkte Sichtverhältnisse durch Einbauten und ähnliches	1
eingeschränkte Sichtverhältnisse durch parkende Kraftfahrzeuge	7
eingeschränkte Sichtverhältnisse durch Grünbewuchs	1
Knotenpunktgestaltung	17
Sonstiges	-
Konflikte und Behinderungen	66
Behinderungen an Ein- und Ausfahrten	10
Behinderungen durch Kfz-Parken	23
Behinderungen durch Lieferverkehr	2
Behinderungen durch „Elterntaxi“	3
Missachtung der Verkehrsregeln (Nutzungsbeschränkung, etc.)	12
Missachtung der Park- und Haltverbote	10
Sonstiges	3
Straßenzustand	14
keine bzw. nicht ausreichende Straßenreinigung	1
kein bzw. nicht ausreichender Winterdienst	-
verblaste Markierungen	1
mangelhafte Oberfläche	12
Sonstiges	-
Beschilderung und Wegweisung	13
fehlende Beschilderung/Wegweisung	5
mangelhafte Beschilderung/Wegweisung	3
ungeeignete Beschilderung/Wegweisung	5
Sonstiges	-

Tabelle 2: Ergebnis Online-Befragung: Aspekte zu den Themenfelder ÖPNV

ÖPNV (Bus und Bahn) [N = 40, Mehrfachnennungen möglich]	57
Anbindung und Erreichbarkeit	30
häufige Verspätungen/Ausfälle der Bedienungslinien	-
keine Haltestelle in der Nähe	2
keine Linienverbindung zu erforderlichen bzw. gewünschten Zielen	10
zu geringes Fahrtenangebot	11
zu lange Fahrtzeiten durch mangelhafte Linienführung	2
zu hohe Auslastung (Fahrzeuge sind zu voll)	-
fehlende Anbindung an Schnellverbindungen (Bus, Bahn)	5
Sonstiges	-
Haltestellen/-punkte	10
zu kleine Wartefläche	2
fehlende Wartefläche	-
fehlender Fahrkartenautomat	-
fehlende Fahrgastinformation	2
fehlende Sitzmöglichkeit	1
fehlende Überdachung	1
fehlende sonstige Haltestellenausstattung	-
Sonstiges	4
Zustand der Haltestellen	2
fehlende/mangelhafte Sauberkeit an der Haltestelle	-
fehlende/mangelhafte Instandhaltung der Haltestellenausstattung	2
Sonstiges	-
Konflikte und Behinderungen	4
Behinderungen der Wartenden durch Radfahrende im Seitenraum	-
Behinderungen des Linienbusverkehrs durch Radfahrende	-
Behinderungen des Linienbusverkehrs durch Kfz-Parken	3
Behinderungen des Linienbusverkehrs durch Lieferverkehr	1
Sonstiges	0
Sicherheit bzw. Unsicherheit	3
fehlende/mangelhafte Beleuchtung (soziale Unsicherheit)	1
fehlende/mangelhafte Sicht-/Wahrnehmbarkeit der Haltestellen (soziale Kontrolle)	-
Gefühl der verkehrlichen Unsicherheit	2
Sonstiges	-
Barrierefreiheit	1
fehlende/mangelhafte taktile Elemente	-
fehlende/mangelhafte akustische Elemente	-
fehlender/mangelhafter Höhenausgleich zum Einstieg ins Fahrzeug	-
Sonstiges	1
P+R-Angebot	-
kein P+R-Angebot vorhanden	-
zu wenige Stellplätze vorhanden	-
P+R-Angebot sollte uneingeschränkt zur Verfügung stehen (24/7, kostenlos)	-
kein öffentlicher Ladepunkt vorhanden	-
zu wenige öffentliche Ladepunkte vorhanden	-
schlechte Auffindbarkeit des Ladepunkts	-
Sonstiges	-

B+R-Angebot	-
keine Fahrradabstellplätze vorhanden	-
zu wenig Fahrradabstellplätze vorhanden	-
keine abschließbaren oder bewachte Fahrradabstellplätze vorhanden	-
zu wenig abschließbaren oder bewachte Fahrradabstellplätze vorhanden	-
Fahrradabstellplätze sind unnötig dauerhaft durch „Fahrradleichen“ belegt	-
defekte Fahrradabstellplätze	-
zu wenig Platz zwischen den Fahrradabstellplätzen	-
fehlender Witterungsschutz für die Fahrradabstellplätze	-
kein öffentlicher Ladepunkt vorhanden	-
zu wenige öffentliche Ladepunkte vorhanden	-
schlechte Auffindbarkeit des Ladepunkts	-
Sonstiges	-
Fahrplanabstimmung	7
fehlende/mangelhafte Fahrplanabstimmung zwischen Bus und Bahn	4
fehlende/mangelhafte Fahrplanabstimmung zwischen Bus und Bus	2
Sonstiges	1

Tabelle 3: Ergebnis Online-Befragung: Aspekte zu den Themenfelder Radverkehr

Radverkehr [N = 318, Mehrfachnennungen möglich]	397
Radverkehrsanlage	143
fehlende Radverkehrsanlage	77
zu schmale Radverkehrsanlage	18
unsichere Radverkehrsanlage	21
fehlende Freigabe der Einbahnstraße in Gegenrichtung	13
Fehlende Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr	11
Sonstiges	3
Radverkehrsführung an Querungsstellen	80
unverständliche Vorfahrtregelung	3
fehlende Radverkehrsführung im Kreuzungsbereich	18
mangelhafte Radverkehrsführung im Kreuzungsbereich	18
fehlende Querungshilfe	7
mangelhafte Querungshilfe	-
erforderliche Anforderung von Grün an Ampeln (für Querende) ist störend	5
zu lange Rot (für Querende)	6
zu kurz Grün (für Querende)	4
fehlender Aufstellbereich	-
mangelhafter Aufstellbereich	5
schlechte Einsehbarkeit des Querungsbereichs aufgrund der baulichen Gestaltung	4
eingeschränkte Sichtverhältnisse durch Einbauten und ähnliches	2
eingeschränkte Sichtverhältnisse durch parkende Kraftfahrzeuge	-
eingeschränkte Sichtverhältnisse durch Grünbewuchs	1
Sonstiges	7
Konflikte und Behinderungen	33
Behinderungen durch im Seitenraum gehende Fußgänger	6
Behinderungen durch Kfz-Parken auf dem Radweg	6
Behinderungen durch Kfz-Parken auf der Fahrbahn	4
Behinderungen durch Lieferverkehr	4
Behinderungen durch Linienbusverkehr	-
Behinderungen durch „Elterntaxi“	1
Behinderungen durch fest installierte Hindernisse	3
Behinderungen durch wiederkehrende temporäre Hindernisse	1
Behinderung durch einmalige temporäre Hindernisse	1
Sonstiges	7
Sicherheit bzw. Unsicherheit	65
fehlende/mangelhafte Beleuchtung (soziale Unsicherheit)	6
fehlende/mangelhafte Sicht-/Wahrnehmbarkeit des Radverkehrs (soziale Kontrolle)	18
Gefühl der verkehrlichen Unsicherheit	40
Sonstiges	1
Barrierefreiheit	4
fehlende Bordabsenkung an Querungsstellen	2
zu geringe Bordabsenkung	1
fehlende Rampen oder Schieberillen	-
mangelhafte Rampen oder Schieberillen	-
Sonstiges	1
Zustand der Radverkehrsanlagen	52

keine bzw. nicht ausreichende Straßenreinigung	3
kein bzw. nicht ausreichender Winterdienst	2
kein bzw. nicht ausreichender Grünschnitt	7
verblasste Markierungen	1
Aufwölbungen im Belag durch Wurzeln	3
nicht befestigte Oberfläche	8
Mangelhafte Oberfläche	18
unebenes Kopfsteinpflaster	8
Sonstiges	2
Beschilderung und Wegweisung	20
fehlende Beschilderung/Wegweisung	14
mangelhafte Beschilderung/Wegweisung	1
ungeeignete Beschilderung/Wegweisung	5
Sonstiges	-

Tabelle 4: Ergebnis Online-Befragung: Aspekte zu den Themenfelder Radverkehr (Parken)

Radverkehr (Parken) [N = 15, Mehrfachnennungen möglich]	20
Radabstellanlagen	17
keine Fahrradabstellplätze vorhanden	3
zu wenig Fahrradabstellplätze vorhanden	4
keine abschließbaren oder bewachten Fahrradabstellplätze vorhanden	2
zu wenig abschließbare oder bewachte Fahrradabstellplätze vorhanden	2
zu viele „Fahrradleichen“ (Fahrradabstellplätze sind unnötig dauerhaft durch „Fahrradleichen“ belegt)	1
defekte Fahrradabstellplätze (z. B. verbogene oder abgebrochene Halterungen, defekte Schließanlagen)	2
zu wenig Platz zwischen den Fahrradabstellplätzen (z. B. für Lastenräder oder Fahrräder mit Anhänger)	1
fehlender Witterungsschutz für die Fahrradabstellplätze	2
Sonstiges	-
Ladeinfrastruktur	3
kein öffentlicher Ladepunkt vorhanden	3
zu wenige öffentliche Ladepunkte vorhanden	-
schlechte Auffindbarkeit des Ladepunkts	-
Sonstiges	-

Tabelle 5: Ergebnis Online-Befragung: Aspekte zum Themenfelder Fußgängerverkehr

Fußgängerverkehr [N = 85, Mehrfachnennungen möglich]	99
Gehwege	15
fehlender Gehweg	3
zu schmaler Gehweg	9
unsicherer Gehweg	2
Sonstiges	1
Fußgängerführung an Querungsstellen	25
fehlende Querungshilfe	14
mangelhafte Querungshilfe	1
erforderliche Anforderung von Grün an Ampeln (für Querende) ist störend	2
zu lange Rot (für Querende)	4
zu kurz Grün (für Querende)	1
zu kleine Wartefläche	-
schlechte Einsehbarkeit des Querungsbereichs aufgrund der baulichen Gestaltung	1
eingeschränkte Sichtverhältnisse durch Einbauten und ähnliches	1
eingeschränkte Sichtverhältnisse durch parkende Kraftfahrzeuge	-
eingeschränkte Sichtverhältnisse durch Grünbewuchs	-
Sonstiges	1
Konflikte und Behinderungen	15
Behinderungen durch im Seitenraum fahrende Radfahrer	7
Behinderungen durch Kfz-Parken auf dem Gehweg	4
Behinderungen durch Lieferverkehr	-
Behinderungen durch „Elterntaxi“	2
Behinderungen durch fest installierte Hindernisse	-
Behinderungen durch wiederkehrende temporäre Hindernisse	-
Behinderungen durch einmalige temporäre Hindernisse	-
Sonstiges	2
Sicherheit bzw. Unsicherheit	23
fehlende/mangelhafte Beleuchtung (soziale Unsicherheit)	4
fehlende/mangelhafte Sicht- bzw. Wahrnehmbarkeit des Fußgängerverkehrs (soziale Kontrolle)	3
Gefühl der verkehrlichen Unsicherheit	16
Sonstiges	-
Barrierefreiheit	1
fehlende/mangelhafte taktile Elemente	-
fehlende/mangelhafte akustische Elemente	-
fehlende Bordabsenkung	-
zu geringe Bordabsenkung	1
zu starke Bordabsenkung	-
fehlende Rampe	-
mangelhafte Rampe	-
Sonstiges	-
Zustand der Gehwege	8
keine bzw. nicht ausreichende Straßenreinigung	1
kein bzw. nicht ausreichender Winterdienst	-
kein bzw. nicht ausreichender Grünschnitt	1
Aufwölbungen im Belag durch Wurzeln	1

nicht befestigte Oberfläche	1
unebenes Kopfsteinpflaster	3
Sonstiges	1
Beschilderung und Wegweisung	3
fehlende Beschilderung/Wegweisung	3
mangelhafte Beschilderung/Wegweisung	-
ungeeignete Beschilderung/Wegweisung	-
Sonstiges	-
Aufenthaltsqualität	9
fehlende Sitzgelegenheiten	1
fehlende Abfallbehälter	2
mangelhafte Sauberkeit	6
Sonstiges	-

Tabelle 6: Ergebnis Online-Befragung: Aspekte zum Themenfelder Kfz-Verkehr (Parken)

Kfz-Verkehr (Parken) [N = 36, Mehrfachnennungen möglich]	36
Parkraumbewirtschaftung	10
zu hohe Parkgebühren	-
zu niedrige Parkgebühren	-
fehlende Bewirtschaftung (z. B. mit Bewirtschaftung könnten Parkraumnachfrage verlagert werden)	6
mangelhafte Bewirtschaftung (z. B. Parkgebühren statt einer nur zeitlichen Beschränkung mit Parkscheibe)	3
Sonstiges	1
Parkraumangebot	23
keine Parkplätze vorhanden	6
zu wenige Parkplätze vorhanden	6
zu großes Angebot (z. B. nur gering ausgelastet und daher Fläche alternativ besser nutzbar)	1
Sonstiges	10
Wegweisung und Beschilderung	2
fehlende Beschilderung/Wegweisung (statisch, d. h. ohne Anzeige von freien Parkständen)	-
fehlende Beschilderung/Wegweisung (dynamisch, d. h. mit Anzeige von freien Parkständen)	1
mangelhafte Beschilderung/Wegweisung (z. B. Schild verdreht, Schild zugewachsen, Schrift verblasst)	-
ungeeignete Beschilderung/Wegweisung (z. B. Inhalt nicht verständlich oder irreführend)	-
Sonstiges	1
Ladeinfrastruktur	1
kein öffentlicher Ladepunkt vorhanden	1
zu wenige öffentliche Ladepunkte vorhanden	-
schlechte Auffindbarkeit des Ladepunkts	-
Sonstiges	-

3 Anlagen zur Klimabilanzierung

Bilanzierungsergebnisse (Analyse, Referenz- und Klimaschutzscenario)

Tabelle 7: Bilanzierungsdaten Analyse 2019

	Endenergieverbrauch [MWh/a]	THG-Emissionen [tCO ₂ äq/a]
Strom	14.779	7.064
Benzin	162.813	52.425
Diesel	261.622	85.292
Erdgas	662	170
Biogase	250	19
Flüssiggas	3.228	938
Biodiesel	14.163	1.677
Biobenzin	7.022	804
gesamt	464.539	148.390

Die Daten sind aus dem Klimaschutzplaner entnommen.

Tabelle 8: Bilanzierungsdaten Referenzscenario 2030 und 2040

	2030		2040	
	Endenergieverbrauch [MWh/a]	THG-Emissionen [tCO ₂ äq/a]	Endenergieverbrauch [MWh/a]	THG-Emissionen [tCO ₂ äq/a]
Strom	25.897	12.793	38.976	17.188
Benzin	125.634	40.405	111.560	35.878
Diesel	201.880	65.902	179.263	58.519
Erdgas	511	124	453	107
Biogase	193	63	171	56
Flüssiggas	2.491	723	2.212	642
Biodiesel	10.929	1.227	9.705	1.090
Biobenzin	5.419	608	4.812	540
gesamt	372.954	121.846	347.151	114.021

Die Daten sind auf Grundlage der aufgezeigten Makrotrends eigenständig prognostiziert.

Tabelle 9: Bilanzierungsdaten Klimaschutzscenario „moderat“ 2030 und 2040

	2030		2040	
	Endenergieverbrauch [MWh/a]	THG-Emissionen [t _{CO2äq} /a]	Endenergieverbrauch [MWh/a]	THG-Emissionen [t _{CO2äq} /a]
Strom	32.032	10.795	59.038	11.453
Benzin	107.273	34.499	93.240	29.986
Diesel	172.374	56.271	149.825	48.910
Erdgas	436	105	379	90
Biogase	165	54	143	47
Flüssiggas	2.127	618	1.849	537
Biodiesel	9.332	1.048	8.111	911
Biobenzin	4.627	519	4.021	452
gesamt	328.365	103.909	316.606	92.385

Die Daten sind auf Grundlage der aufgezeigten Makrotrends und den aufgezeigten Reduzierungspotenzialen des Umweltbundesamts (UBA)¹ eigenständig prognostiziert.

Tabelle 10: Bilanzierungsdaten Klimaschutzscenario „ambitioniert“ 2030 und 2040

	2030		2040	
	Endenergieverbrauch [MWh/a]	THG-Emissionen [t _{CO2äq} /a]	Endenergieverbrauch [MWh/a]	THG-Emissionen [t _{CO2äq} /a]
Strom	35.367	11.919	73.870	14.331
Benzin	103.427	33.263	86.985	27.975
Diesel	166.195	54.253	139.775	45.629
Erdgas	420	102	354	84
Biogase	159	52	134	44
Flüssiggas	2.051	596	1.725	501
Biodiesel	8.997	1.010	7.567	850
Biobenzin	4.461	501	3.752	421
gesamt	321.076	101.695	314.160	89.833

Die Daten sind auf Grundlage der aufgezeigten Makrotrends und den aufgezeigten Reduzierungspotenzialen des Umweltbundesamts (UBA)² eigenständig prognostiziert.

¹ UBA (2010): CO₂-Emissionsminderung im Verkehr in Deutschland, 2010

² UBA (2010): CO₂-Emissionsminderung im Verkehr in Deutschland, 2010

Makrotrends

Bevölkerungsentwicklung

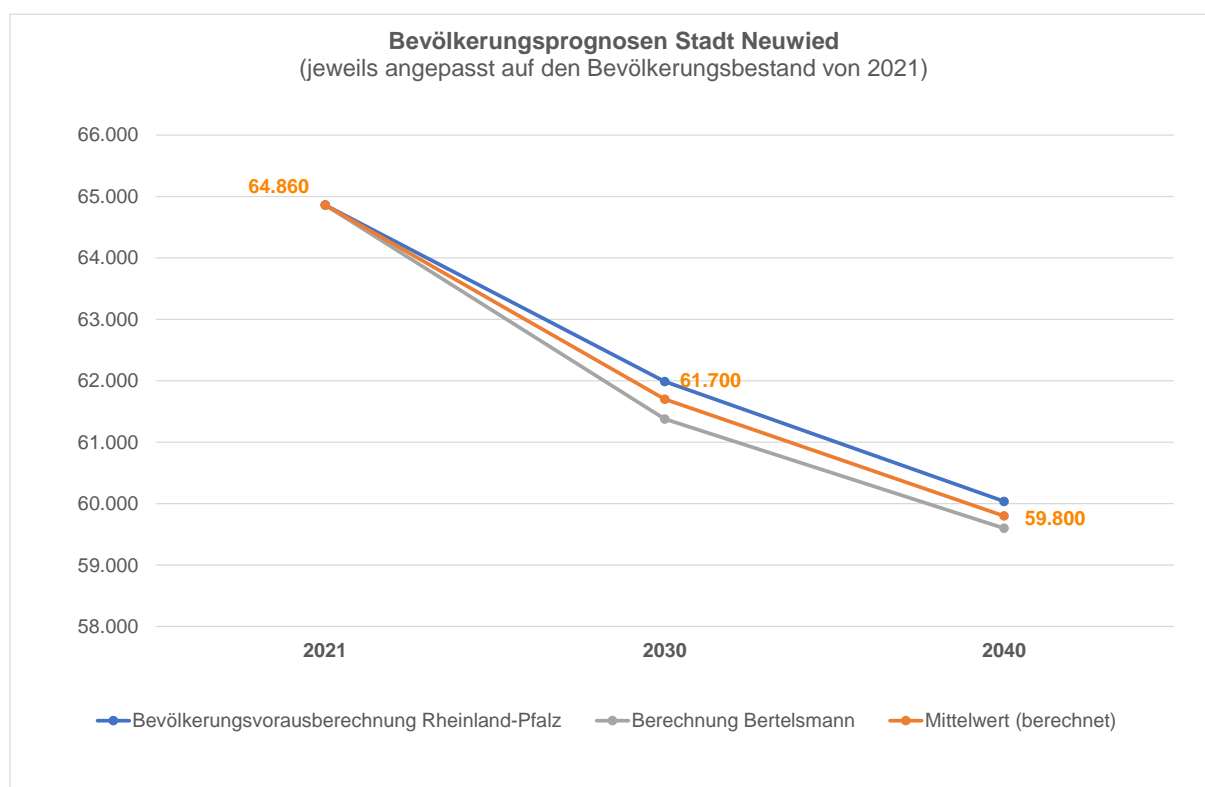


Bild 63: Bevölkerungsentwicklung

Es ist zum einen der Verlauf der Bevölkerungsvorausberechnung von Rheinland-Pfalz³ und zum anderen der Verlauf der Bevölkerungsprognose der Bertelsmann-Stiftung⁴ dargestellt. Darauf aufbauend wurde eine mittlere Bevölkerungsprognose berechnet. Diese Werte werden in Abschnitt 8.4.2 und 8.4.3 im Referenz- und Klimaschutzszenario zur Prognose des Wegeaufkommens berücksichtigt.

³ Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz: Demografischer Wandel in Rheinland-Pfalz – Fünfte regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung (Basisjahr 2017),

⁴ Wegweiser Kommune, abrufbar über www.wegweiser-kommune.de

Pkw-Bestandsentwicklung

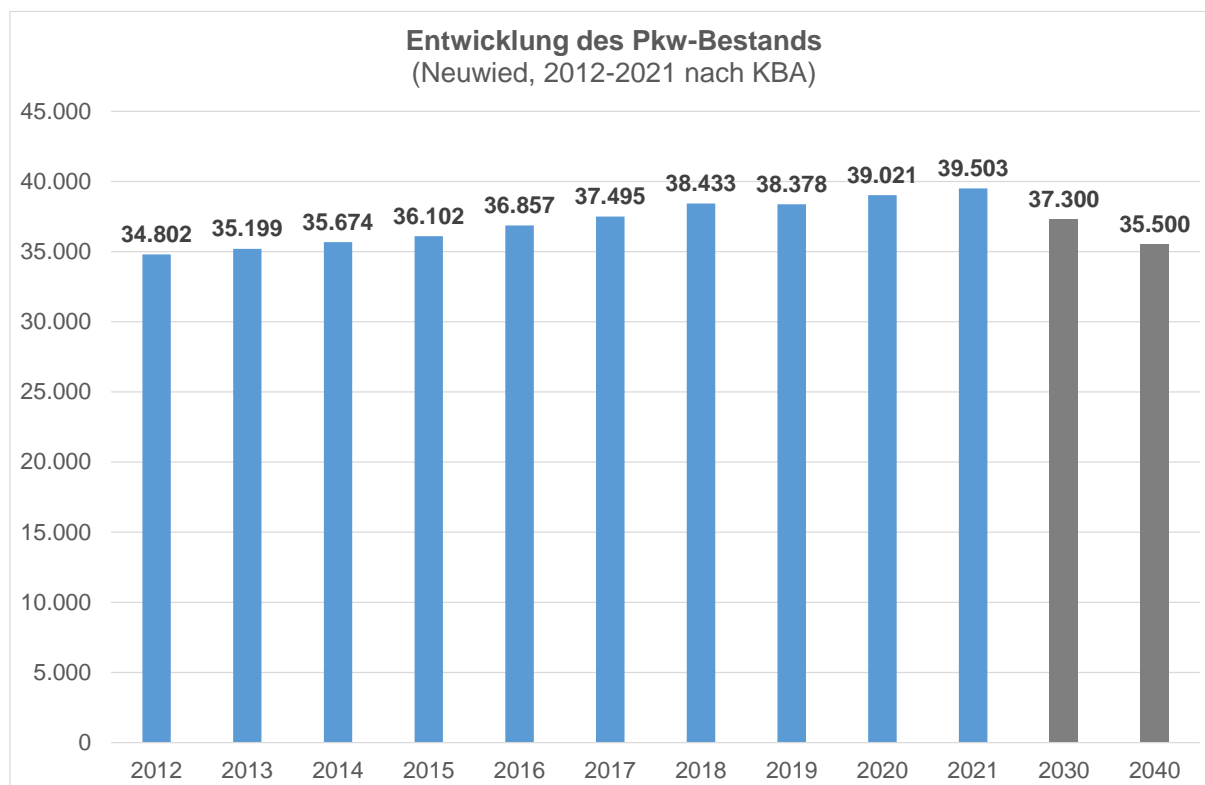


Bild 64: Pkw-Bestandsentwicklung

Die Entwicklungsdarstellung zwischen 2021 und 2021 basiert auf den beim Kraftfahrtbundesamt (KBA) registrierten Fahrzeuge. Darauf aufbauend erfolgt eine eigene Prognose für die Jahre 2030 und 2040 unter Berücksichtigung der Bevölkerungsentwicklung.

E-Pkw-Bestandsentwicklung

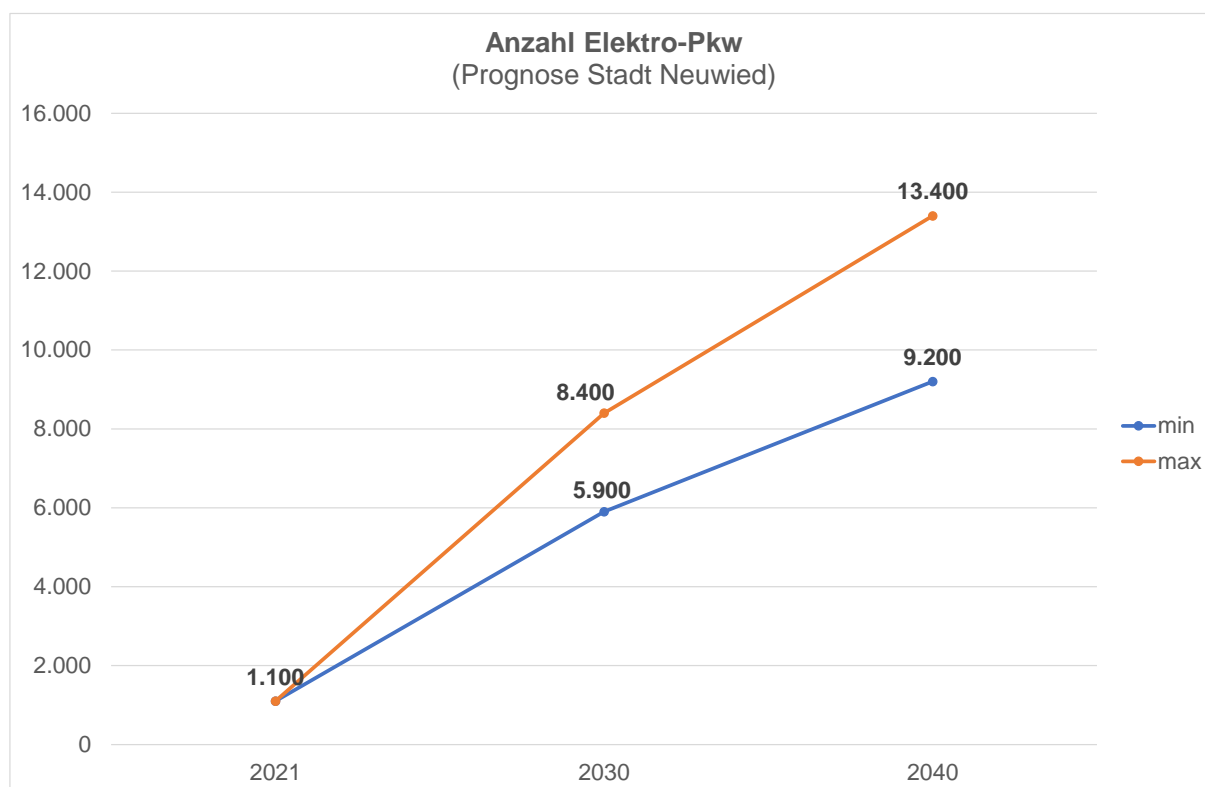


Bild 65: E-Pkw-Bestandsentwicklung

Die Prognose für 2030 basiert auf der bundesweiten Zielsetzung der Bundesregierung (7.000.000 bis 10.000.000 Elektrofahrzeuge bis 2030), die über den heutigen Pkw-Anteil der Stadt Neuwied am Gesamtbestand in Deutschland heruntergebrochen wurde.

Die Prognose für 2040 basieren auf einer Szenarienberechnung des Öko-Instituts e. V.⁵. Es wird der prognostizierte Bestand an rein batterieelektrischen Pkw (BEH) in Deutschland der beiden Szenarien „Regional eMobil“ (entspricht Minimalwert) und „Grenzenlos eMobil“ (entspricht Maximalwert) über den heutigen Pkw-Anteil der Stadt Neuwied am Gesamtbestand in Deutschland heruntergebrochen wurde.

⁵ Öko-Institut e. V.: eMobil 2050 - Szenarien zum möglichen Beitrag des elektrischen Verkehrs zum langfristigen Klimaschutz, 2014

Verkehrsmittelwahl

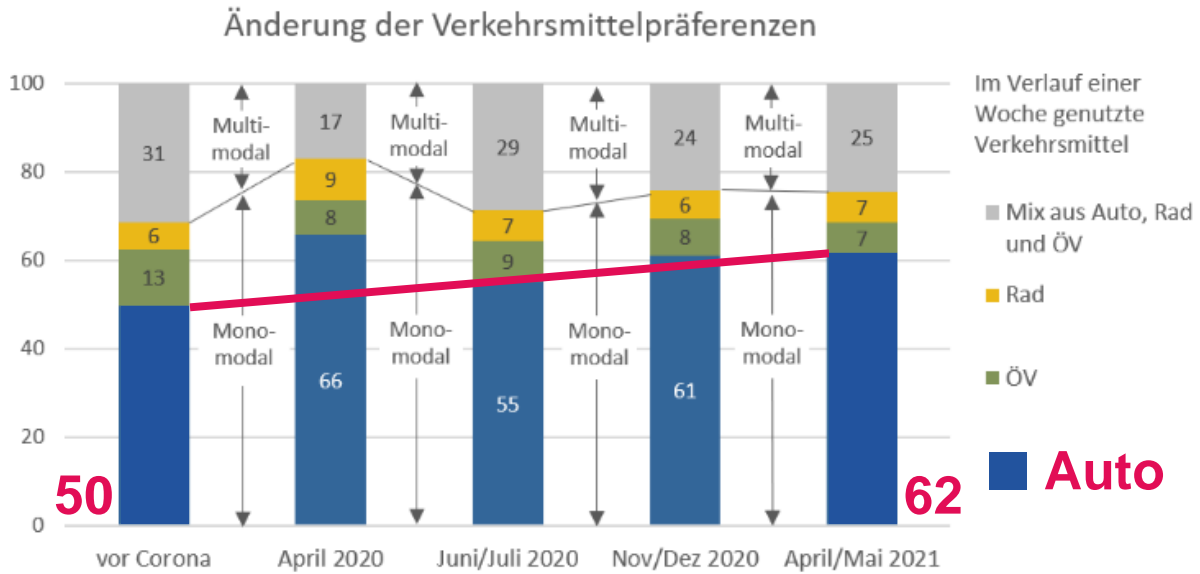


Bild 66: Veränderung Verkehrsmittelwahlverhalten infolge der Corona-Pandemie

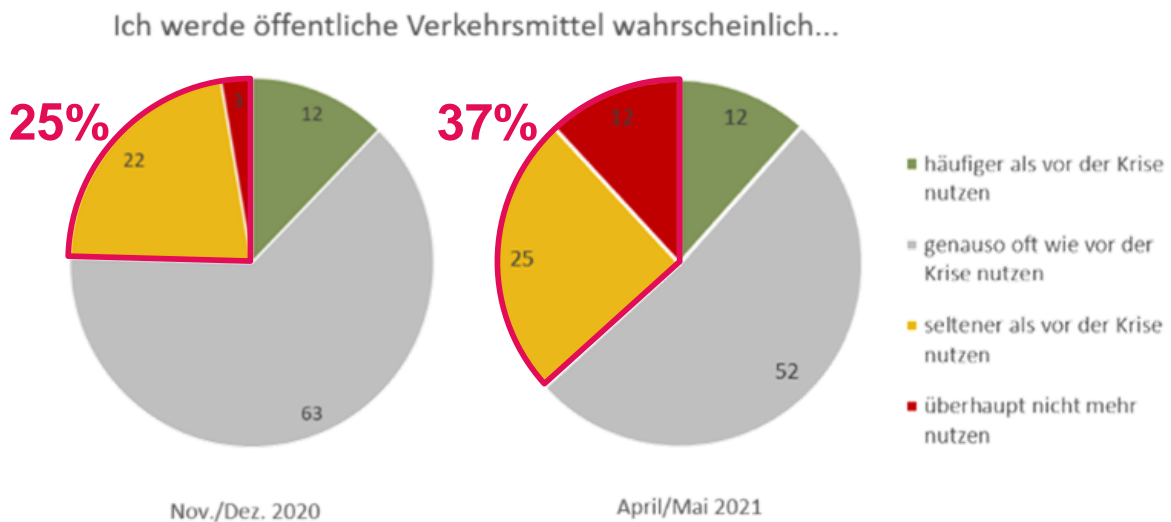


Bild 67: Veränderung ÖPNV-Nutzung infolge der Corona-Pandemie

„In einer repräsentativen Panelstudie untersucht das Institut für Verkehrsforschung des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) seit Beginn der Corona-Pandemie, wie sich das Alltags- und Reiseverhalten der Menschen durch Corona verändert. Die fünfte, Ende November/Anfang Dezember 2021 durchgeführte, deutschlandweite Erhebung ermöglicht einen weiteren Blick auf die Entwicklung der Mobilität unter Pandemie-Bedingungen. Zeichneten sich bei der letzten Erhebung bereits erste Langzeitfolgen der Pandemie ab, so werden diese durch die aktuellste Erhebung bestätigt.“⁶

Die Darstellungen stammen aus der fünften DLR-Erhebung.

⁶ <https://verkehrsforschung.dlr.de/de/news/fuenfte-dlr-befragung-wie-veraendert-corona-unsere-mobilitaet>

Home-Office-Entwicklung

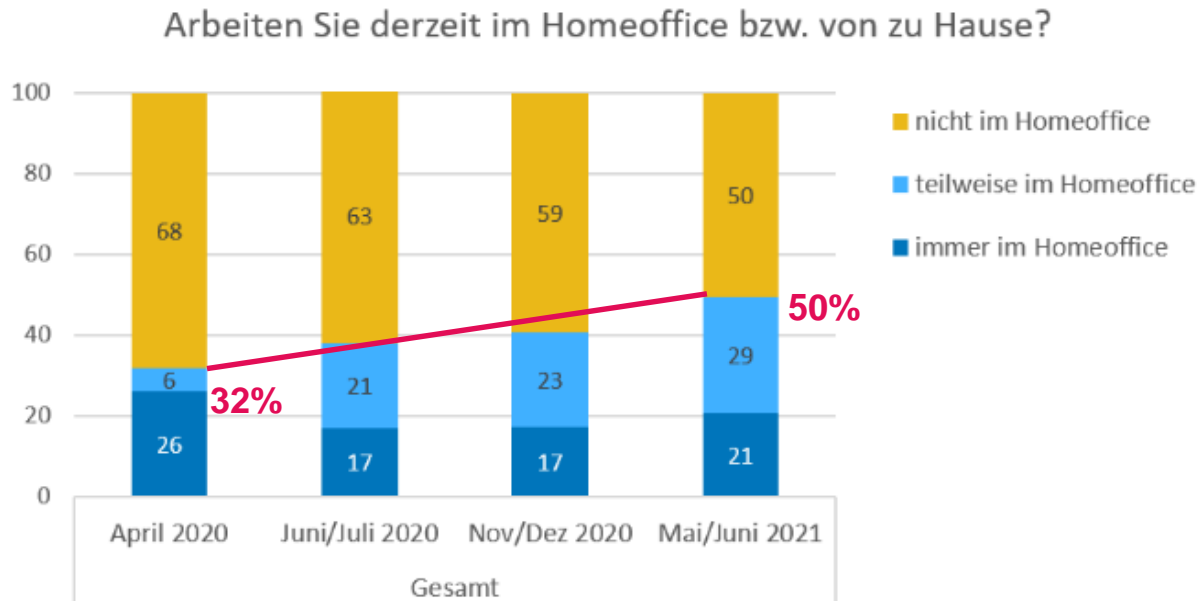


Bild 68: Entwicklung von Homeoffice-Arbeit infolge der Corona-Pandemie

„In einer repräsentativen Panelstudie untersucht das Institut für Verkehrsforschung des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) seit Beginn der Corona-Pandemie, wie sich das Alltags- und Reiseverhalten der Menschen durch Corona verändert. Die fünfte, Ende November/Anfang Dezember 2021 durchgeführte, deutschlandweite Erhebung ermöglicht einen weiteren Blick auf die Entwicklung der Mobilität unter Pandemie-Bedingungen. Zeichneten sich bei der letzten Erhebung bereits erste Langzeitfolgen der Pandemie ab, so werden diese durch die aktuellste Erhebung bestätigt.“⁷

Die Darstellungen stammen aus der fünften DLR-Erhebung.

⁷ <https://verkehrsforschung.dlr.de/de/news/fuenfte-dlr-befragung-wie-veraendert-corona-unsere-mobilitaet>

Entwicklung Online-Handel

Anteil der Personen, die in den letzten vier Wochen
Produkte über das Internet eingekauft haben

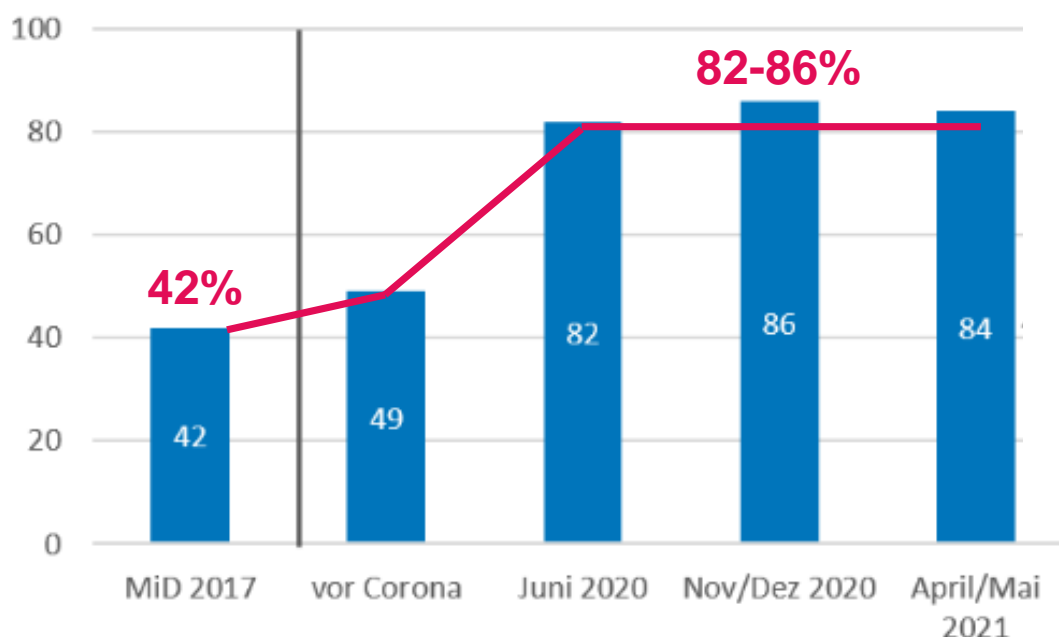


Bild 69: Entwicklung von Online-Handel infolge der Corona-Pandemie

„In einer repräsentativen Panelstudie untersucht das Institut für Verkehrsforschung des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) seit Beginn der Corona-Pandemie, wie sich das Alltags- und Reiseverhalten der Menschen durch Corona verändert. Die fünfte, Ende November/Anfang Dezember 2021 durchgeführte, deutschlandweite Erhebung ermöglicht einen weiteren Blick auf die Entwicklung der Mobilität unter Pandemie-Bedingungen. Zeichneten sich bei der letzten Erhebung bereits erste Langzeitfolgen der Pandemie ab, so werden diese durch die aktuellste Erhebung bestätigt.“⁸

Die Darstellungen stammen aus der fünften DLR-Erhebung.

⁸ <https://verkehrsforschung.dlr.de/de/news/fuenfte-dlr-befragung-wie-veraendert-corona-unsere-mobilitaet>

Sharing-Trend

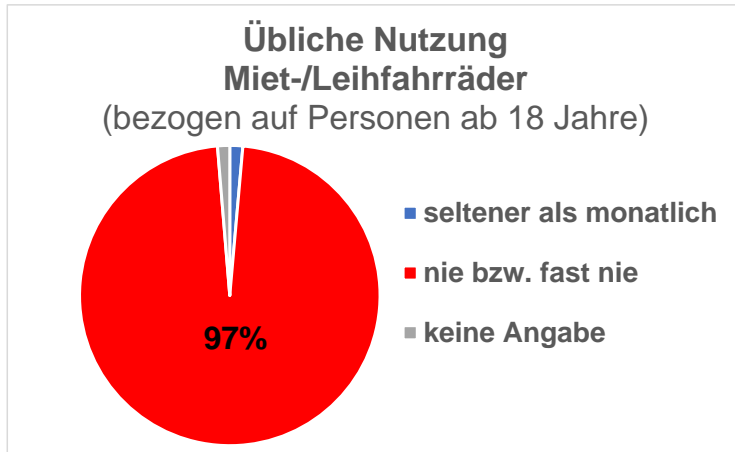


Bild 70: Nutzung von Miet-/Leihfahrädern in der Neuwieder Bevölkerung

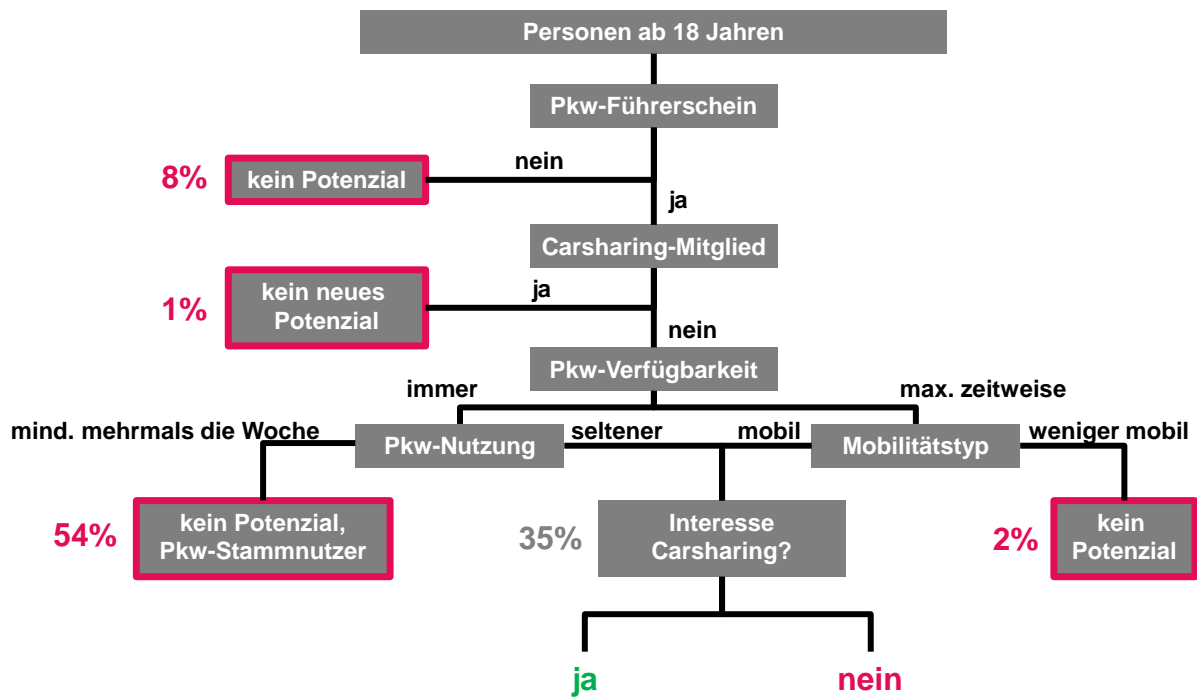


Bild 71: Carsharing-Potenzial in der Neuwieder Bevölkerung

Die Darstellungen basieren auf den Daten der für die Stadt Neuwied durchgeführten Erhebung zum Mobilitätsverhalten (MiD 2017).

4 Maßnahmensteckbriefe

Übersicht

Zuordnung		Maßnahmentitel (Handlungsansatz)
Fußgängerverkehr	F1	Verbreiterung von Gehwegen im Zuge von Um-/Neubau
	F2	Barrierefreiheit im Fußgängerverkehr
	F3	Erweiterung des Angebots an Sitz- und Spielgelegenheiten
	F4	Wegweisende Beschilderung in der Innenstadt
	F5	Soziale Sicherheit (Beleuchtung, Sauberkeit)
	F6	Pflege und Instandhaltung der Fußgängerverkehrsinfrastruktur
Zuordnung		Maßnahmentitel (Handlungsansatz)
Radverkehr	R1	Führung im Radverkehrsnetz
	R2	Fahrradstraßen auf ausgewählten Haupttrouten
	R3	Fahrradabstellanlagen am Bahnhof
	R4	Fahrradabstellanlagen an neuralgischen Punkten
	R5	Fahrradabstellanlagen an Schulen
	R6	Barrierefreiheit im Radverkehr
	R7	Einbahnstraßen mit Radverkehr in Gegenrichtung
	R8	Sicherung des Radverkehrs an Lichtsignalanlagen
	R9	Wegweisende Beschilderung (Hauptnetz und Vorrangroute)
	R10	Pflege und Instandhaltung der Radverkehrsinfrastruktur
Zuordnung		Maßnahmentitel (Handlungsansatz)
Bus- und Bahnverkehr (ÖPNV)	Ö1	Verbesserung der ÖPNV-Anbindung der äußeren Stadtteile an die Innenstadt
	Ö2	Pflege und Instandhaltung von Haltestellen
	Ö3	ÖPNV-Beschleunigung auf der Strecke und an Knotenpunkten
Zuordnung		Maßnahmentitel (Handlungsansatz)
Kfz-Verkehr	K1	Geschwindigkeitskonzept
	K2	Erweiterung und Anpassung der Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt
	K3	Reduzierung des Parkraumangebots im öffentlichen Straßenraum in der Innenstadt
	K4	Einrichtung eines Parkleitsystems für die Innenstadt
	K5	Einrichtung eines Einbahnstraßensystems für die Innenstadt
	K6	Intensivierung von Parkraum- und Geschwindigkeitskontrolle
Zuordnung		Maßnahmentitel (Handlungsansatz)
Wirtschaftsverkehr	W1	Detailprüfung der Verkehrsströme des Wirtschaftsverkehr
	W2	Mikro-Depots mit Einsatz von Elektronutzfahrzeugen

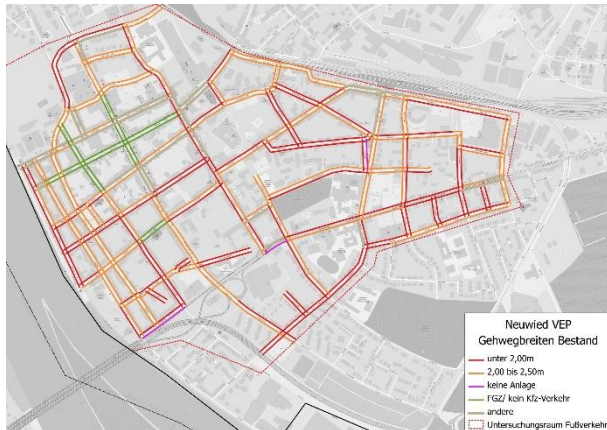
Zuordnung		Maßnahmentitel (Handlungsansatz)
Elektromobilität und Sharing	E1	Ausweitung des Einsatzes von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben im ÖPNV
	E2	Bedarfsgerechter Ausbau der Ladeinfrastruktur
	E3	Einsatz von alternativen Antrieben bei den kommunalen Nutzfahrzeugen
	E4	Prüfung der Ausweitungsmöglichkeiten des vorhandenen Sharing-Angebots der SWN
	E5	Kostenlose Bereitstellung von E-Lastenfahrrädern zum Ausprobieren und Nutzen
	E6	Kontrollierte Einführung von E-Scootern als neues Sharing-Angebot
Zuordnung		Maßnahmentitel (Handlungsansatz)
Mobilitäts- management	M1	Personalstelle Mobilitätsmanagement
	M2	Betriebliches Mobilitätsmanagement
	M3	Zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement
	M4	Umsetzung der Kommunikationsstrategie

Handlungsfeld „Fußgängerverkehr“

Fußgängerverkehr

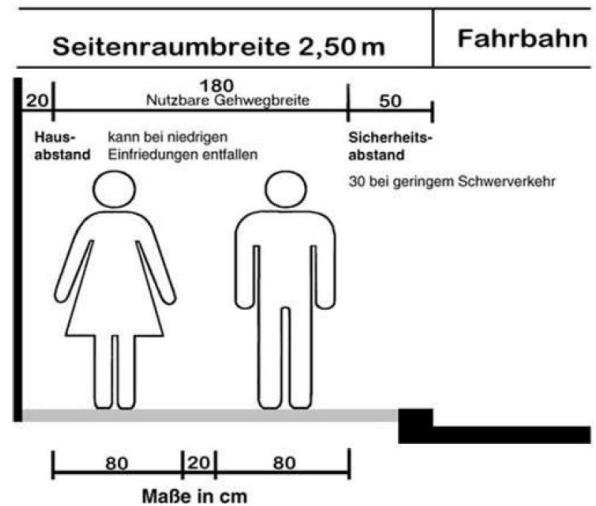
F1 Verbreiterung von Gehwegen im Zuge von Um-/Neubau

Bestand



Gehwegbreiten unter 2,50 m im Bestand

Lösung



Nutzungsansprüche des Fußgängerverkehrs an die Gehwegbreite

(Bildquelle: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen“ (EFA 2002))

Kurzbeschreibung

In den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 2006) sind die räumlichen Nutzeransprüche des Fußgängerverkehrs festgehalten. In den „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen“ (EFA 2002) sind die Anforderungen an die Ausstattung von Fußgängerverkehrsanlagen beschrieben (Seitenraumbreiten sowie Querungshilfen). Das Mindestmaß der Seitenraumbreite von 2,50 m (Regelfall) leitet sich dabei über den Platzbedarf von zwei nebeneinander gehenden Personen und den erforderlichen Abständen zur vorhandenen Bebauung und zur Fahrbahn ab. Das Maß berücksichtigt aber auch den Flächenbedarf von mobilitätseingeschränkten Personen. In Abhängigkeit der vorhandenen Randnutzung und dem damit verbundenen erwarteten Fußgängerverkehrsaufkommen sind zusätzlich zu dem Regelmaß noch Breitenzuschläge erforderlich.

Im Bestand ist die Regelbreite von Gehwegen nicht immer erfüllt, da sich das Qualitätskriterium Führungsbreite in den letzten Jahrzehnten verändert hat. Punktuell ist die Einhaltung aufgrund der eingeschränkten räumlichen Platzverhältnisse nicht möglich.

Zur Berücksichtigung der neuen Qualitätsanforderungen an Gehwege sollen diese stets bei Neubau zukünftig berücksichtigt werden. Im Zuge von Umbaumaßnahmen soll eine Verbreiterung der Gehwege auf das aktuelle Regelmaß nach Möglichkeit umgesetzt werden.

Zielsetzung

- ➔ Attraktivierung der Fußverkehrsverbindungen
- ➔ Gewährleistung einer verkehrssicheren Verkehrsinfrastruktur

Wirkung auf ...

gering

hoch

Verkehrsmittelwahl (zu Gunsten des Umweltverbunds)

CO₂-Emissionen (Minderungspotenzial)**Verantwortlichkeit/ Beteiligung**

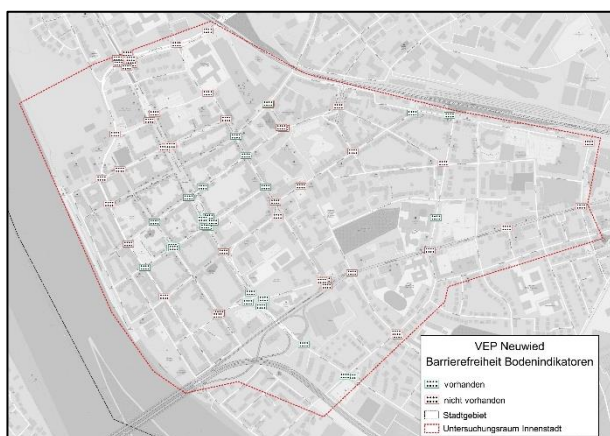
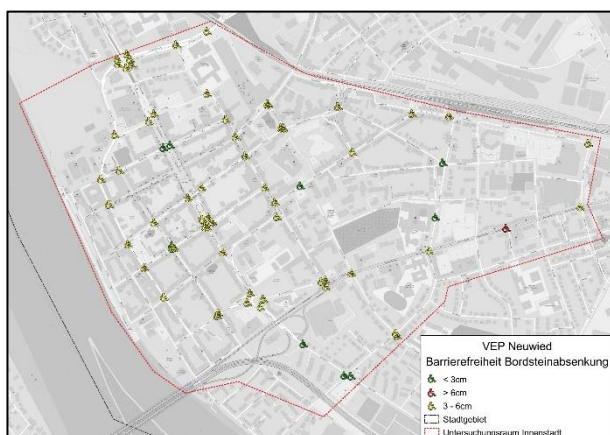
Stadt Neuwied

(außerhalb des Untersuchungsgebiets „Innenstadt“ ggf. in Zusammenarbeit mit anderen Baulastträgern)

Fußgängerverkehr

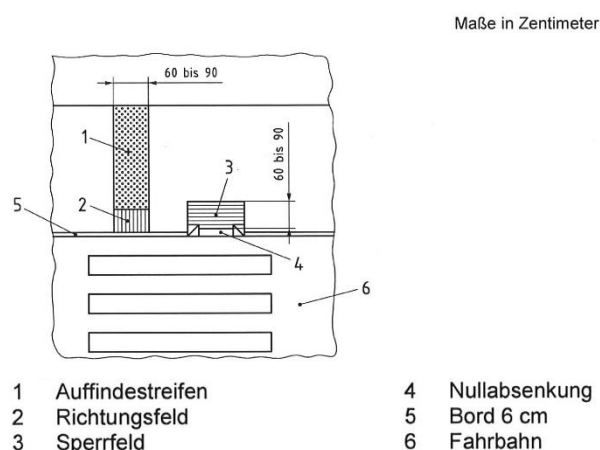
F2 Barrierefreiheit im Fußgängerverkehr

Bestand



Bordabsenkung und Leitelemente im Bestand

Lösung

Fußgängerüberweg mit differenzierter Bordhöhe und Leitelementen
(Bildquelle: DIN 32984:2011)

Kurzbeschreibung

Die Anforderungen an die Barrierefreiheit im Fußgängerverkehr sind vielschichtig. Sie umfassen sowohl die Netzdurchlässigkeit als auch die Querbarkeit von Straßen.

Netzdurchlässigkeit

Der Fußgängerverkehr ist umwegempfindlich. Vor diesem Hintergrund ist für den Fußgängerverkehr am Anfang einer Sackgasse eindeutig über Beschilderung zu kennzeichnen, ob für den Fußgängerverkehr am Ende eine Durchwegung vorhanden ist.

Im Bereich von Treppenanlagen sind für mobilitätseingeschränkte Personen möglichst Alternativen (z. B. Rampen oder ausgeschilderte kleinräumige Umfahrungen) anzubieten.

Querbarkeit

Sichere Querungsstellen müssen für sehingeschränkte Personen auffindbar sein. Hierfür sind taktile Leitelement zur Führung anzubringen. An Lichtsignalanlagen sind zudem akustische Elemente oder aber Vibrationsplatten zu berücksichtigen.




Durch die Ausgestaltung von Bordabsenkungen an den Übergängen zwischen Seitenraum und Fahrbahn wird eine problemlose Querung der Fahrbahn für geheingeschränkte Verkehrsteilnehmer ermöglicht. Damit die Übergänge aber auch für Seheingeschränkte ausreichend erkennbar sind, sind hier im Idealfall getrennte Querungsstellen anzulegen bzw. zumindest eine Bordhöhe von 3-6 cm als

Kompromiss anzulegen.

Freihaltung des Gehwegs

Vor allem in engen Straßenräumen (z. B. in historisch gewachsenen Stadtteilen) können Gegenstände auf dem Gehweg (z. B. Werbeständer oder Geschäftsauslagen, abgestellte Zweiräder, verkehrswidrig abgestellte Pkw) die Barrierefreiheit im Längsverkehr ohne ausreichende Ausweichmöglichkeiten einschränken. Diese sind nach Möglichkeit zu entfernen (Identifizierung über Kontrollen, vgl. auch Maßnahmensteckbrief K6).

Zielsetzung

-  Gewährleistung von Direktheit und Durchlässigkeit
-  Erhöhung der Verkehrssicherheit
-  Erhöhung des Gehkomforts

Wirkung auf ...

	gering		hoch	
Verkehrsmittelwahl (zu Gunsten des Umweltverbunds)				
CO₂-Emissionen (Minderungspotenzial)				

Verantwortlichkeit/ Beteiligung

Stadt Neuwied

Beirat der Menschen mit Behinderung/ Behindertenbeauftragter

Seniorenbeirat/ Seniorenbeauftragter

Fußgängerverkehr

F3 Erweiterung des Angebots an Sitz- und Spielgelegenheiten

Bestand

./.

Lösung



Beispielhafte Sitzmöglichkeit für Senioren
(Bildquelle: www.greensystems-stadtmobiliar.de)





Beispielhafte Spielmöglichkeit für Kinder im öffentlichen Straßenraum
(Bildquelle: www.griesheim.de)

Kurzbeschreibung

Spaziergänge und Aktivitäten an der frischen Luft sind für besondere Zielgruppen, darunter Kinder und Senioren, von großer Bedeutung (u. a. zur Stärkung des Immunsystems, zur Erhaltung der körperlichen Fitness, zur Förderung der Motorik). Während für Kinder ein Weg mit Hilfe von Spielelementen attraktiviert werden kann, ist es für ältere Menschen wichtig, dass auf ihren täglichen Wegen ausreichend Ruhepunkte vorhanden sind. Dabei lassen sich manchmal Sitz- und Spielelemente auch kombinieren (z. B. Balancierbalken, der auch als Bank genutzt werden kann).

Im Hinblick auf die Erweiterung des Angebots an Sitz- und Spielgelegenheiten sind zunächst die relevanten Aufenthaltsbereiche und Wegeverbindungen von älteren Menschen und Kindern zu identifizieren. Erste Hinweise geben Nutzungseinrichtungen, die für Senioren (Senioreneinrichtung, kirchliche Einrichtung) oder für Kinder (schulische Einrichtung, Freizeiteinrichtung) von Bedeutung sind. Im Idealfall erfolgt die Identifizierung im Rahmen eines partizipativen Prozesses (z. B. Fußverkehrs-Check) gemeinsam mit der Zielgruppe der älteren Menschen oder der Kinder – ggf. gemeinsam mit deren Eltern. Im nächsten Schritt muss dann erarbeitet werden, an welchen Punkten eine Aufstellung von Sitz- und Spielgelegenheiten sinnvoll möglich ist. Hierbei sollte die Aufenthaltsqualität des Umfelds sowie die Sichtbarkeit und Erreichbarkeit des Aufstellungsortes berücksichtigt werden. Die Barrierefreiheit (Freihaltung von Fußgängerachsen) darf jedoch durch die Aufstellung nicht beeinträchtigt werden (vgl. Maßnahmensteckbrief F2).

Zielsetzung

-  Schaffung einer erhöhten Aufenthaltsqualität
-  Förderung der Gesundheit, der Mobilität und des Wohlbefindens

Wirkung auf ...

	gering		hoch		
Verkehrsmittelwahl (zu Gunsten des Umweltverbunds)					
CO₂-Emissionen (Minderungspotenzial)					

Verantwortlichkeit/ Beteiligung

Stadt Neuwied

Fußgängerverkehr

F4 Wegweisende Beschilderung in der Innenstadt

Bestand



Fußwegweisung in der Innenstadt
(eigene Aufnahme)

Lösung

./.

Kurzbeschreibung

Vor allem für Ortsunkundige ist eine Wegweisung von Bedeutung, um sich auch ohne technische Hilfsmittel (z. B. Smartphone) im Stadt-/Ortsteil zurecht zu finden. Neben einer überschaubaren, übersichtlichen Straßenraumgestaltung hilft eine Wegweisung bei der Zielauffindung. Dies gilt nicht nur für Einzelziele, sondern auch für das Auffinden von Mobilitätsangeboten (z. B. Haltestellen, Fahrradabstellanlagen, Parkhäuser). Sie sind möglichst sichtbar im Straßenraum anzuordnen oder entsprechend auszuschildern.

Kommt ein Wegweisungssystem zum Einsatz sind die in das System aufzunehmenden Zielpunkte festzulegen, damit die Inhalte in regelmäßigen Zeitabständen überprüft und ggf. angepasst werden können. Im Hinblick auf den Aufwand und die Übersichtlichkeit sollte sich das System auf die wichtigsten und publikumsintensiven Einrichtungen beschränken. Auch eine räumliche Beschränkung auf Gebiete mit einer hohen Dichte an entsprechenden Zielen ist ratsam (z. B. Innenstadt), da hier mit einem ausreichend hohen Fußgängerverkehrsaufkommen zu rechnen ist.

Eine Wegweisung ist vor allem an bedeutenden ÖPNV-Haltestellen sowie an bedeutenden Knotenpunkten wichtig.

Im Zuge der Umsetzung des Zielnetzes des Fußgängerverkehrs soll die bestehende Wegweisung überprüft und angepasst werden. Wenn eine wegweisende Beschilderung installiert wird, gehört in jedem Fall auch die Kontrolle und Pflege dazu (vgl. auch Maßnahmensteckbrief F6).

Zielsetzung



Verbesserung der Orientierung, vor allem für Ortsunkundige

Wirkung auf ...

gering

hoch

Verkehrsmittelwahl (zu Gunsten des Umweltverbunds)

CO₂-Emissionen (Minderungspotenzial)

Verantwortlichkeit/ Beteiligung

Stadt Neuwied

Fußgängerverkehr

F5 Soziale Sicherheit (Beleuchtung, Sauberkeit)

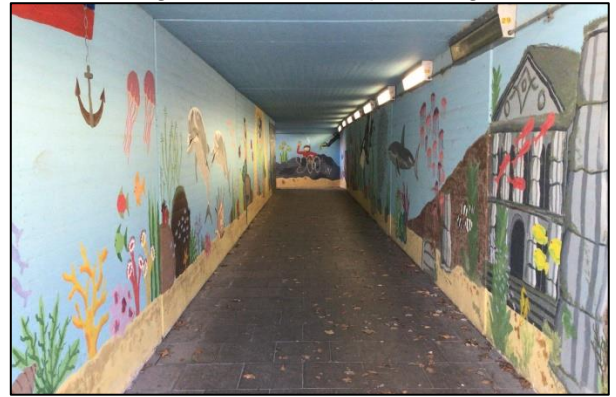
Bestand



Unterführung Fliedergarten in Richtung
Abenteuerspielplatz
(eigene Aufnahme)

Lösung

Nachfolgend ist ein Beispiel dargestellt:



hell und freundlich gestaltete Unterführung
in Siegen
[Bildquelle: Stadt Siegen]



Unterführung Heddesdorfer Straße
(eigene Aufnahme)

Kurzbeschreibung



Zur Gewährleistung einer sozialen Sicherheit müssen Verkehrsanlagen angstfrei erlebbar sein. Dies spielt vor allem für den Fußgängerverkehr, aber auch den Radverkehr, eine zentrale Bedeutung.

Ein hohes Maß an subjektiver Sicherheit kann durch eine angemessene Gestaltung und Beleuchtung von Fußgängerverkehrsanlagen erreicht werden, sodass die Aspekte Sauberkeit und Einsehbarkeit gewährleistet werden können. Anlagen für den Fuß- und Radverkehr sollten möglichst so gestaltet sein, dass sie von außen (auch von der Fahrbahn aus) gut einsehbar sind, sodass eine gewisse soziale Kontrolle ermöglicht werden kann.

Oftmals werden vor allem Zwischen- und Verbindungswege vernachlässigt, obwohl sie im Hinblick auf die Durchgängigkeit für den Fuß- und Radverkehr eine hohe Bedeutung haben.

Zur Gewährleistung sind regelmäßige Kontrollen in Bezug auf Sauberkeit, Beleuchtung und Einsehbarkeit (Grünbewuchs) durchzuführen. Bei identifizierten Defiziten sind Sichtbarrieren (z. B. dichtes Buschwerk) zu entfernen, vorhandene schwache Leuchtmittel zu ersetzen, falsch platzierte Leuchten zu versetzen oder fehlende Leuchten zu installieren.

Zielsetzung

-  Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit
-  Erhöhung der Aufenthaltsqualität

Wirkung auf ...

	gering			hoch
Verkehrsmittelwahl (zu Gunsten des Umweltverbunds)				
CO₂-Emissionen (Minderungspotenzial)				

Verantwortlichkeit/ Beteiligung

Stadt Neuwied

Fußgängerverkehr

F6 Pflege und Instandhaltung der Fußgängerverkehrsinfrastruktur

Bestand

./.

Lösung

./.

Kurzbeschreibung

Kontrolle und Unterhaltung

Um die Barrierefreiheit sowie Akzeptanz von Fußgängerverkehrsanlagen zu gewährleisten, soll die Oberfläche jederzeit in einwandfreiem Zustand gehalten werden. Dies ist vor allem für Mobilitätseingeschränkte sowie Ältere von großer Bedeutung. Neben der Oberfläche muss auch die wegweisende Beschilderung in einem einwandfreiem Zustand gehalten werden. Hierzu ist eine regelmäßige Kontrolle erforderlich, wobei die Kontrollhäufigkeit nicht geringer sein sollte als diejenige im übrigen Straßennetz. Identifizierte Schäden sind zu erfassen und möglichst zeitnah zu beheben. Dabei kann der individuelle Fußgänger mit eingebunden werden (z. B. über die Nutzung einer Smartphone-App). Bei Einsatz einer solchen App ist es wichtig, die Einträge regelmäßig zu kontrollieren und ein Feedback über den Bearbeitungsstand zu geben.

Reinigung und Winterdienst

Die Reinigung der Fußgängerverkehrsanlagen wird von der Stadt Neuwied in der Straßenreinigungssatzung geregelt. Die Stadt ist für die öffentlichen Straßen, Wege und Plätze innerhalb der geschlossenen Ortslagen, bei Bundesstraßen, Landstraßen und Kreisstraßen jedoch nur der Ortsdurchfahrten, verantwortlich, soweit die Reinigung nicht den Grundstückseigentümern übertragen wird. Nach EFA (2002) sollen Gehwegflächen generell in einer solchen Breite geräumt und gestreut werden, dass mobilitätseingeschränkte Personen sie ungehindert nutzen können. In der Neuwieder Satzung wird dies mit der Angabe einer Breite von 1,50 m konkretisiert.

Baustellensicherung

Bei der Einrichtung einer Baustelle gilt die RSA (Richtlinie für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen). Wird eine Fußgängerverkehrsanlage blockiert, soll die Arbeitsstelle möglichst auf derselben Straßenseite umgehbar sein. Dabei ist auf eine barrierefreie Gestaltung der Umgehung zu achten (z. B. kantenfrei, Rampen mit max. 5 %), damit sie auch von mobilitätseingeschränkten Personen genutzt werden kann. (Quelle: EFA 2002)

Zielsetzung



Gewährleistung einer verkehrssicheren Verkehrsinfrastruktur

Wirkung auf ...

gering

hoch

Verkehrsmittelwahl (zu Gunsten des Umweltverbunds)

CO₂-Emissionen (Minderungspotenzial)

Verantwortlichkeit/ Beteiligung

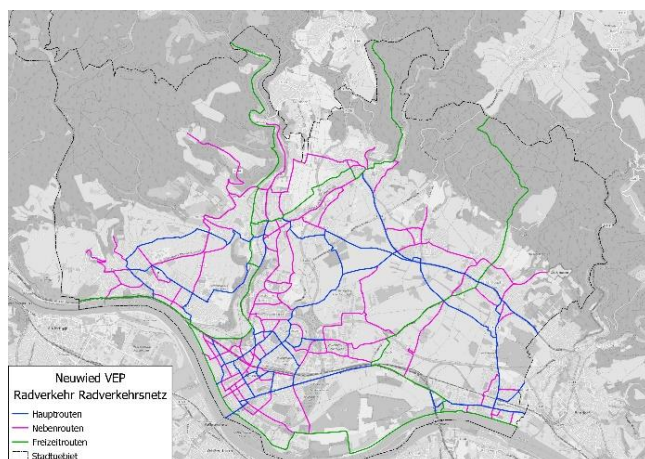
Stadt Neuwied

Handlungsfeld „Radverkehr“

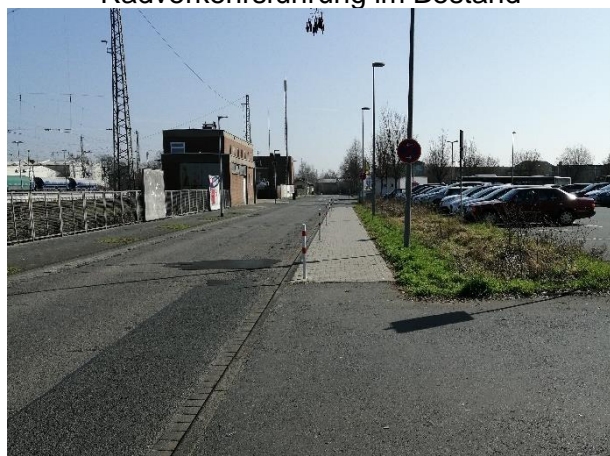
Radverkehr

R1 Führung im Radverkehrsnetz

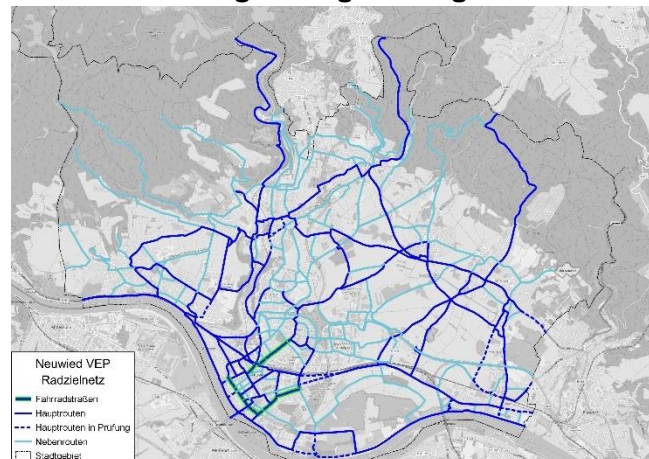
Bestand



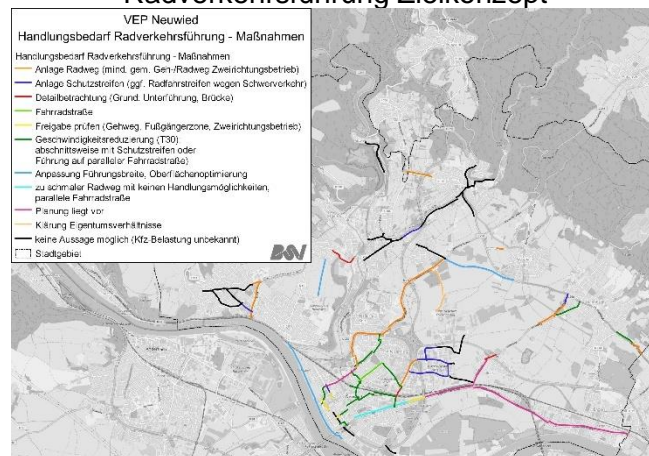
Radverkehrsführung im Bestand

AugustastraÙe
(eigene Aufnahme)

Ergänzung/Lösung



Radverkehrsfuhung Zielkonzept



MaÙnahmen bzgl. Handlungsbedarf Radverkehrsfuhung

Kurzbeschreibung

Die Wahl der Radverkehrsfuhung an StraÙen muss die verkehrliche Situation berücksichtigen. Mit den Angaben zur zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Kfz-Verkehrsbelastung erfolgt eine Vorauswahl der möglichen Führungsformen (Diagramm zur Auswahl in ERA enthalten). Die Umsetzbarkeit im Bestand erfordert zudem eine Überprüfung der Platzkapazitäten.

Im innerrortlichen HauptverkehrsstraÙennetz wird die Führung auf Radfahrstreifen oder Schutzstreifen als wiedererkennbares „System“ bevorzugt. Dabei sollen MindestmaÙe vermieden und der Ausbau mit den RegelmaÙen angestrebt werden (Radfahrstreifen 2,00 m (als das neue RegelmaÙ in den zukünftigen Entwurfsregelwerken), mindestens aber 1,85 m (bisheriges RegelmaÙ) bei $V_{max} = 50$ km/h; Schutzstreifen 1,50 m). Hierbei ist die verbleibende Restfahrbahnbreite für den Kfz-Verkehr zu berücksichtigen (Radfahrstreifen: mind. 5,50 m; Schutzstreifen: mind. 4,50 m).

Bei Schutzstreifen kann der Seitenraum zwar grundsätzlich für den Radverkehr in nichtbenutzungspflichtiger Form freigegeben werden. Auf eine für den Kfz-Verkehr „sichtbare“ Doppelstruktur sollte aber möglichst verzichtet werden. Dies gilt vor allem für die Beschilderung „Gehweg, Radfahrer frei“. Dies erleichtert sowohl für den Kfz-Verkehr als auch für den Radverkehr die Orientierung und erhöhet damit die Verkehrssicherheit.

Bei Seitenraumführungen ist der Zweirichtungsbetrieb aufgrund des erhöhten Querungsbedarfs sowie aus Sicherheitsgründen (für den Kfz-Verkehr unerwartete Herkunftsrichtung des Radverkehrs) zu vermeiden.

Um Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern zu vermeiden, sollen benutzungspflichtige gemeinsame Führungen nur bei schwachen Fußgänger- und Radverkehrsstärken und mit einer ausreichenden Nutzungsbreite eingesetzt werden (nutzungsabhängige Einsatzgrenzen sind in ERA enthalten).

Im innerörtlichen Erschließungsstraßennetz soll eine Führung im Mischverkehr bei Tempo 30 angestrebt werden. Zudem können Fahrradstraßen den Komfort für den Radverkehr auf radverkehrsrelevanten Relationen (z. B. Schülerradrouten) erhöhen.





Außerorts wird aufgrund der verkehrlichen und sozialen Sicherheit eine Führung auf straßenbegleitenden gemeinsamen Geh-/Radwegen im Zweirichtungsbetrieb als Standard angestrebt. Sollte dies nicht möglich sein, ist eine beleuchtete Alternativroute auszuweisen. (Quellen: RASSt 2006, ERA 2010)

Grundsätzlich ist auf sichere Querungsstellen abhängig von der Radverkehrsführung zu achten.

Bei der Führung des Radverkehrs auf Schutz- oder Radfahrstreifen ist an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlage zu prüfen, ob die Umsetzung einer vorgezogenen Haltlinie oder eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens umsetzbar ist. Beide Varianten bieten für den Radverkehr die Möglichkeit, sich im Blickfeld des Kfz-Verkehrs aufzustellen und können durch eine Entflechtung rechts abbiegender Kfz von geradeaus fahrendem oder links abbiegendem Radverkehr zu einer erheblichen Entschärfung von Gefahrensituationen beitragen.

Aufgeweitete Radaufstellstreifen kommen vorrangig in Knotenpunktzufahrten mit längeren Sperrzeiten zum Einsatz, damit die Mehrzahl der Radfahrer den Aufstellstreifen auch nutzen kann. (Quellen: ERA 2010)

Zielsetzung

-  Schaffung eines durchgängigen Radverkehrsnetzes zur Gewährleistung der Erreichbarkeit der Stadt-/Ortsteilzentren sowie der benachbarten Kommunen
-  Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr
-  Erhöhung des Komforts für den Radverkehr
-  Stärkung der Sichtbarkeit von Radverkehr als gleichwertiges Verkehrssystem

Wirkung auf ...

	gering				hoch
Verkehrsmittelwahl (zu Gunsten des Umweltverbunds)					
CO₂-Emissionen (Minderungspotenzial)					

Verantwortlichkeit/ Beteiligung

Stadt Neuwied

Radverkehr

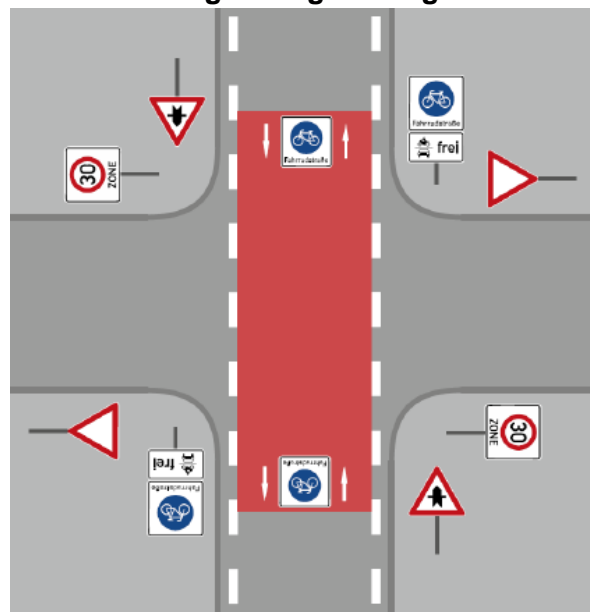
R2 Fahrradstraßen auf ausgewählten Haupttrouten

Bestand

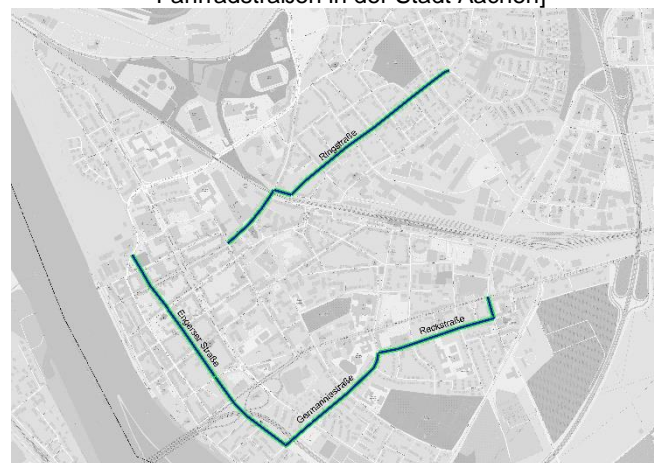


Ringstraße, Teil des Haupttroutennetzes
(eigene Aufnahme)

Ergänzung/Lösung



Gestaltungsbereich Kreuzungsbereich Fahrradstraße mit Bevorrechtigung,
[Bildquelle: Standards für die Gestaltung von Fahrradstraßen in der Stadt Aachen]



Fahrradstraßen im Zielnetz

Kurzbeschreibung




Fahrradstraßen sind mit Zeichen 244 StVO beschilderte Fahrbahnen, die vor allem dem Radverkehr vorbehalten sind. Kfz-Verkehr ist nur mit Zusatzzeichen 1020-30 StVO zugelassen. Die Höchstgeschwindigkeit für den Kfz-Verkehr liegt bei 30 km/h. Radfahrende dürfen nebeneinander fahren.

Die Einrichtung von Fahrradstraßen beschränkt sich auf das Erschließungsstraßennetz. Die straßenraumbreite sollte 4,00 m betragen mindestens jedoch 3,50 m mit einem Abstand von 0,75 m zu Parkständen.

In Kreuzungsbereichen ist Fahrradstraßen, sofern möglich, mittels Beschilderung Vorrang zu gewähren. Die Bevorrechtigung gilt jedoch für den gesamten auf der Fahrradstraße zugelassenen Fahrzeugverkehr. Hierzu können Kreuzungsbereiche mit einer Rotmarkierung versehen werden.

Es sollte die verkehrsrechtliche Anordnung im Hinblick auf den Wiedererkennungseffekt über die straßenräumliche Gestaltung ablesbar sein. Hierzu sollten nach Möglichkeit jeweils spezifische Gestaltungselemente definiert und einheitlich im Stadtgebiet zum Einsatz kommen. Eine reine Beschilderung wird als nicht ausreichend erachtet. In Bezug auf Fahrradstraßen bedeutet dies eine baulich auffällige Gestaltung der Anfangs- und Endknotenpunkte (z. B. vorgezogene Seitenräume als bauliche Einengung unterstützt durch eine farbliche Oberflächengestaltung wie Rotmarkierung mit Piktogramm). Bei einer Bevorrechtigung der Fahrradstraße sind auch die Zwischenknotenpunkte entsprechend zu gestalten (z. B. Anhebung des Knotenpunktbereichs unterstützt durch eine farbliche Oberflächengestaltung wie Rotmarkierung mit Piktogramm).

Zielsetzung

-  Schaffung eines durchgängigen Radverkehrsnetzes zur Gewährleistung der Erreichbarkeit der Stadt-/Ortsteilzentren sowie der benachbarten Kommunen
-  Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr
-  Erhöhung des Komforts für den Radverkehr

Wirkung auf ...

	gering			hoch	
Verkehrsmittelwahl (zu Gunsten des Umweltverbunds)					
CO₂-Emissionen (Minderungspotenzial)					

Verantwortlichkeit/ Beteiligung

Stadt Neuwied

Radverkehr

R3 Fahrradabstellanlagen am Bahnhof

Bestand

./.

Ergänzung/Lösung

Nachfolgend ist ein Beispiel dargestellt:



System DeinRadschloss Bahnhof Kleve
(eigene Aufnahme)

Kurzbeschreibung

Die Verbesserung des Fahrradparkens gehört zu einer umfassenden Strategie zur Förderung des Radverkehrs. Es ist davon auszugehen, dass ergänzend zu weiteren Maßnahmenbereichen durch eine Verbesserung der Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an den Zielorten zusätzliche Potenziale für die Fahrradnutzung im Alltag erschlossen werden können. Relevante Aspekte bedarfsgerechter Fahrradabstellanlagen sind insbesondere Diebstahlsicherheit, Witterungsschutz und Standsicherheit.

Die Nachfrage nach Fahrradabstellplätzen an ÖPNV-Haltestellen besteht überwiegend tagsüber und für eine längerfristige Dauer. Die erforderliche Kapazität hängt stark von der Funktion der Haltestelle sowie der Lage im Stadt-/Tarifgebiet ab.

Für Bahnhöfe können kein Parkzeitraum und keine Parkdauer als „üblich“ festgelegt werden. Es kann jedoch von einer überwiegend langfristigen Abstelldauer ausgegangen werden, sodass insbesondere ein Witterungsschutz sowie Schutz vor Vandalismus und Diebstahl ausschlaggebend für die dortige Gestaltung einer Fahrradabstellanlage (Bike+Ride-Anlage) sind. Darüber hinaus ist aufgrund starker Verkehrsströme verschiedener Verkehrsteilnehmer besonders auf eine konfliktfreie An-/Abfahrt der Fahrradabstellanlagen zu achten.

An Bahnhöfen oder wichtigen ÖPNV-Haltestellen sind für unterschiedliche Ansprüche der Nutzer so-

wohl öffentlich zugängliche Fahrradabstellanlagen (Anlehnhalter) als auch geschlossene Abstellanlagen (Fahrradboxen) vorzusehen. Auch extra breite Abstellplätze für Lastenräder und Fahrradanhänger sollten berücksichtigt werden. Zusätzlich ist hier ein Angebot von Ladeinfrastrukturen für E-Bikes zu prüfen.



Für Fahrradabstellanlagen an Bahnhof und ÖPNV-Haltestellen werden in Abhängigkeit von der Frequentierung unterschiedliche Kategorien empfohlen:

Standort	Kategorie	Beschreibung	Anzahl Abstellanlagen	Art der Abstellanlage
Bushaltestellen mit intermodalem Verknüpfungspotenzial	S	Basisangebot	bis 10 Stpl.	frei zugängliche Anlehnhalter (Bügel) mit Witterungsschutz
Busbahnhof, wichtige Verknüpfungspunkte	M	Standardangebot	bis 100 Stpl.	frei zugängliche Anlehnhalter (Bügel) mit Vorderradhalter und Witterungsschutz
				Geschlossenes Angebot (Fahrradboxen, Sammelanlage)
Bahnhof	L	erweitertes Standardangebot	> 100 Stpl.	frei zugängliche Anlehnhalter (Bügel) mit Vorderradhalter und Witterungsschutz
				Geschlossenes Angebot (Fahrradboxen, Sammelanlage)

Quelle: eigene Darstellung nach Hinweisen zum Fahrradparken (2012) und Leitfaden Bike+Ride Baden-Württemberg

Aufgrund der längeren Standzeiten an Bahnhaltedpunkten und ÖPNV-Haltestellen sollten in Bezug auf die geschlossenen Abstellanlagen Lademöglichkeiten integriert werden.

Zielsetzung

-  Verbesserung der Verkehrsmittelverknüpfung
-  Erhöhung der Einzugsbereiche der Bahnhöfe und ÖPNV-Haltestellen

Wirkung auf ...

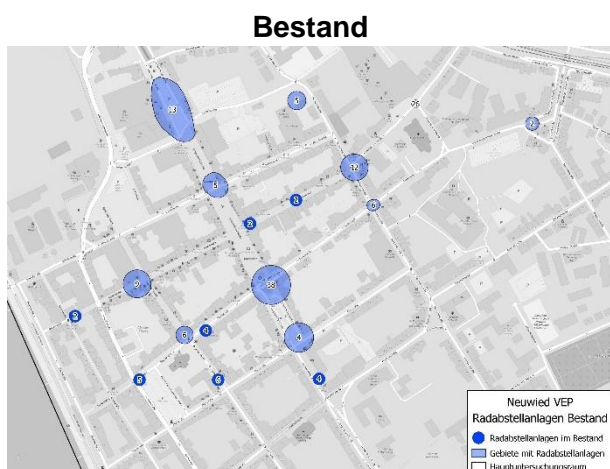
	gering				hoch
Verkehrsmittelwahl (zu Gunsten des Umweltverbunds)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
CO₂-Emissionen (Minderungspotenzial)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Verantwortlichkeit/ Beteiligung

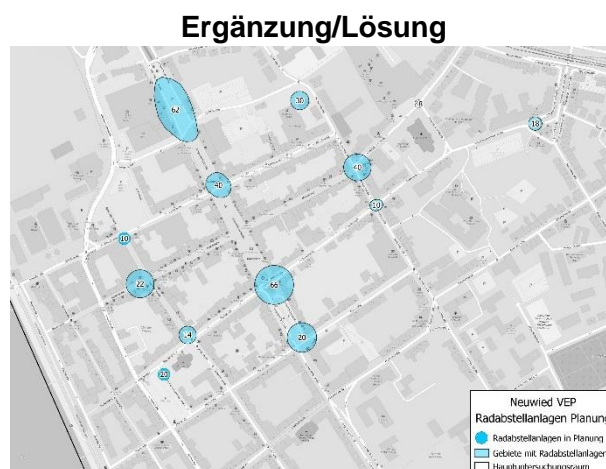
Stadt Neuwied

Radverkehr

R4 Fahrradabstellanlagen an neuralgischen Punkten



Radabstellanlagen im Bestand



Radabstellanlagen in Planung

Kurzbeschreibung

Für publikumsintensive Nutzungen ist i. d. R. eine Mindestanzahl an Fahrradabstellplätzen vorzusehen. Dazu zählen punktuelle Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen, kleinere Freizeiteinrichtungen wie Spiel- und Sportplätze sowie städtische Einrichtungen.

In Innenstadtbereichen können punktuelle Bedarfe an Abstellanlagen gebündelt werden, um den Gesamtbedarf des Gebietes zu decken. Besonders in Bereichen mit Fußgängerzonen stellen zentrale Abstellanlagen am Rand der Zone eine Möglichkeit zur Reduzierung der Konflikte mit dem Fußgängerverkehr dar.

Grundsätzlich sollten bei Fahrradabstellanlagen an publikumsintensiven Einrichtungen extra breite Abstellplätze für Lastenräder und Fahrradanhängern berücksichtigt werden.

In Bezug auf geschlossene Abstellanlagen können Lademöglichkeiten als Zusatzangebot integriert werden.

Zielsetzung

➔ Erhöhung der Fahrradnutzung bei Einkaufen und Freizeit

Wirkung auf ...

	gering	hoch
Verkehrsmittelwahl (zu Gunsten des Umweltverbunds)		
CO₂-Emissionen (Minderungspotenzial)		

Verantwortlichkeit/ Beteiligung

Stadt Neuwied,
Träger der publikumsintensiven Einrichtung

Radverkehr

R5 Fahrradabstellanlagen an Schulen

Bestand

./.

Ergänzung/Lösung

Nachfolgend ist ein Beispiel dargestellt:



Fahrradabstellanlage am Fürst-Johann-Moritz-Gymnasiums (Weidenau)
[Bildquelle: Stadt Siegen]

Darüber hinaus sind ab einer bestimmten Schulgröße auch geschlossene Abstellanlagen (Fahrradboxen oder Sammelanlage) empfehlenswert (siehe Tabelle in Kurzbeschreibung).

Kurzbeschreibung

Die Nachfrage nach Fahrradabstellplätzen an Schulen (v. a. weiterführende Schulen) besteht regelmäßig tagsüber und über eine längere Dauer.

Die Fahrradabstellanlagen an Schulen besitzen erhöhte Anforderungen an Witterungsschutz und Einsehbarkeit. Von daher wird das Basisangebot (Kategorie XS) ohne Witterungsschutz nicht als geeignet eingestuft. Die Zuordnung der Kategorien S bis L erfolgt auf Grundlage der Orientierungswerte aus den Hinweisen zum Fahrradparken (1 Abstellplatz je Schüler bei bis zu 20 % Radverkehrsanteil).

Die weiterführenden Schulen zählen oftmals zu den Schulen mit mehr als 250 Schülern und erfordern daher das Standardangebot mit frei zugänglichen und einem geschlossenen Angebot. Alternativ zu einzelnen Fahrradboxen sind hier auch Sammelanlagen (z. B. in einem gut zugänglichen Fahrradkeller) einsetzbar.

Darüber hinaus ist besonderer Wert auf eine verkehrssichere Gestaltung der Zu- und Ausfahrten der Abstellanlagen sowie einer dezentralen Anordnung zu legen. Aufgrund der starken Konzentration der Verkehrsströme der Fußgänger und Radfahrer zu Schulbeginn und Schulschluss ist auf eine angemessene Gestaltung der Fahrgassen zu achten. Eine dezentrale Anordnung kann die Verkehrsströme entflechten (Steigerung der Verkehrssicherheit) und eine bessere Erreichbarkeit der einzelnen Abstellanlagen auf dem Schulgelände sicherstellen.

Radverkehr

R6 Barrierefreiheit im Radverkehr

Bestand

./.

Ergänzung/Lösung

./.

Kurzbeschreibung

Die Anforderungen an die Barrierefreiheit im Radverkehr sind vielschichtig. Sie umfassen sowohl die Netzdurchlässigkeit als auch die Querbarkeit von Straßen und die Übergänge zwischen Seitenraum und Fahrbahn.

Netzdurchlässigkeit

Im Erschließungsstraßennetz gibt es Teilbereiche, die zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens mit Hilfe unterschiedlicher Gestaltungselemente bzw. verkehrsrechtlichen Regelungen für den Kfz-Verkehr nur beschränkt zugänglich sind (z. B. Einbahnstraßen, Abbiegegebote, Diagonalsperren, Sackgassen). Hier ist zu prüfen, ob der Radverkehr aus dieser Beschränkung ausgeschlossen werden kann (z. B. Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung, Abbiegefreigabe für den Radverkehr, für den Radverkehr durchlässige Gestaltung von Diagonalsperren und Sackgassen). Zum Thema Einbahnstraßen gibt es ebenfalls einen eigenen Steckbrief (R7 „Einbahnstraßen mit Radverkehr in Gegenrichtung“)

Auch geschwindigkeitsdämpfende bauliche Elemente (Bremschwelle) sollten im Hinblick auf den Fahrkomfort für den Radverkehr umfahrbar sein.

Querbarkeit




Ist Radverkehr im Seitenraum zugelassen (mit oder ohne Benutzungspflicht) und gegenüber dem einmündenden Verkehr bevorrechtigt, sind an den Einmündungen für den Radverkehr Furten zu markieren und Borde abzusenken. Borde sind auch an Querungsstellen für den Radverkehr abzusenken, um ein problemloses Queren zu ermöglichen. Bei gemeinsamer Führung von Fußgänger- und Radverkehr müssen dabei die Anforderungen an die Barrierefreiheit für sehingeschränkte Menschen berücksichtigt werden. Demnach sind hier Querungsstellen mit differenzierter Bordhöhe (Rampen und 3-cm-Borde) zu gestalten und für den Fußgängerverkehr mit taktilen und visuellen Elementen (Bodenindikatoren) zu versehen.

Im Hinblick auf Treppenanlagen sollten nach Möglichkeit Rampen oder mindestens Schieberillen angeordnet werden. Ist dies nicht möglich, ist mit Hilfe von Wegweisung auf kleinräumige Umfahrungsmöglichkeiten hinzuweisen.

Freihaltung des Fahrwegs

Die Barrierefreiheit im Längsverkehr kann darüber hinaus durch Einbauten im Seitenraum beeinträchtigt werden (z. B. Beschilderung, Umlaufsperrern, Sperrpfosten). Diese sind nach Möglichkeit zu vermeiden bzw. zu entfernen. Ist dies nicht möglich, sind zumindest ausreichende Durchfahrtsbreiten – auch für Lastenräder bzw. Fahrräder mit Anhänger – zu berücksichtigen sowie eine Beleuchtung, sodass die Einbauten ausreichend wahrgenommen werden können. (Quelle: ERA 2010)

Zielsetzung

-  Gewährleistung von Direktheit und Durchlässigkeit
-  Erhöhung der Verkehrssicherheit
-  Erhöhung des Fahrkomforts

Wirkung auf ...

	gering				hoch
Verkehrsmittelwahl (zu Gunsten des Umweltverbunds)					
CO₂-Emissionen (Minderungspotenzial)					

Verantwortlichkeit/ Beteiligung

Stadt Neuwied

Radverkehr

R7 Einbahnstraßen mit Radverkehr in Gegenrichtung

Bestand



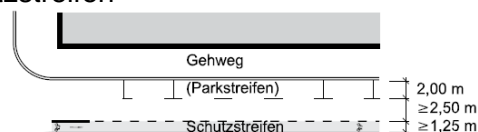
Einbahnstraße mit Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung (Am Güterbahnhof)
(eigene Aufnahme)

Ergänzung/Lösung

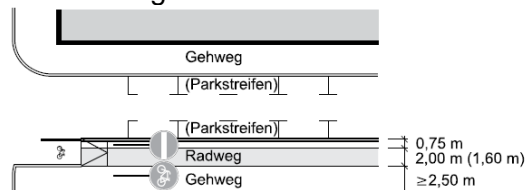
Mischverkehr auf der Fahrbahn



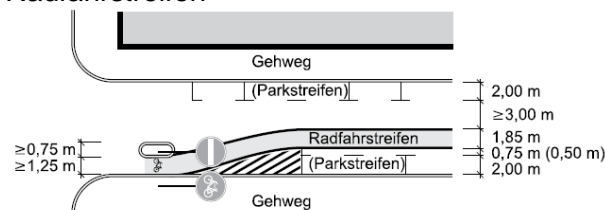
Schutzstreifen



Baulicher Radweg



Radfahrstreifen



Quelle: ERA (2010)

Kurzbeschreibung

Gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) soll der Radverkehr grundsätzlich Einbahnstraßen auch in Gegenrichtung nutzen können, sofern dies aus Sicherheitsgründen vertretbar ist.

Bei der Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung sind Höchstgeschwindigkeiten von bis zu 30 km/h zulässig. Die notwendige Fahrgassenbreite beträgt 3,50 m (mindestens 3,00 m) mit ausreichenden Ausweichmöglichkeiten. Bei Linienbusverkehr oder erhöhtem Schwerverkehrsanteil ist eine Fahrgassenbreite von mehr als 3,50 m vorzuhalten. Geringere Breiten sind nur im Einzelfall, bei geringen Verkehrsstärken oder einer kurzen Abschnittslänge zulässig.

Zu prüfen ist, ob eine Aufhebung der Einbahnregelung möglich ist. Ist dies der Fall und die Fahrgassenbreite ermöglicht eine Öffnung, ist die Führung des Radverkehrs zu überprüfen (i. d. R. im Mischverkehr oder mit Schutzstreifen auf der Fahrbahn, in Ausnahmefällen baulicher Radweg oder Radfahrstreifen). Gegebenenfalls können ergänzende Maßnahmen notwendig sein.

Die Umsetzbarkeit der Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung ist im Einzelfall zu entscheiden. Zur Unterstützung des Netzcharakters sind vergleichbare Rahmenbedingungen und einheitliche Regelungen und Gestaltung innerhalb einer Stadt anzustreben. (Quellen: ERA 2010)

Zielsetzung



direkte Wegebeziehungen (Vermeidung von Umwegen)

Wirkung auf ...

	gering		hoch		
Verkehrsmittelwahl (zu Gunsten des Umweltverbunds)					
CO₂-Emissionen (Minderungspotenzial)					

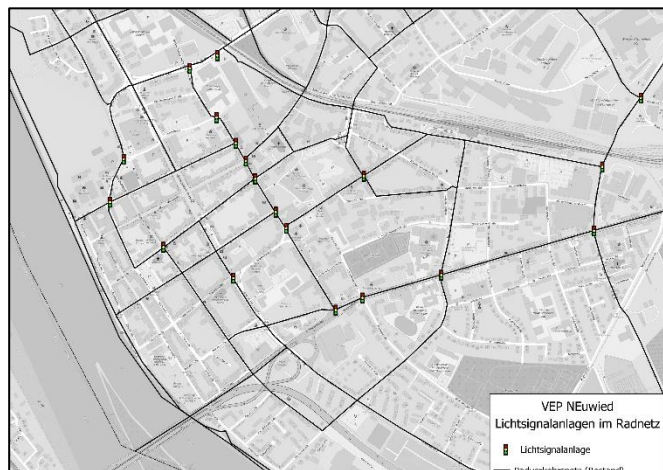
Verantwortlichkeit/ Beteiligung

Stadt Neuwied

Radverkehr

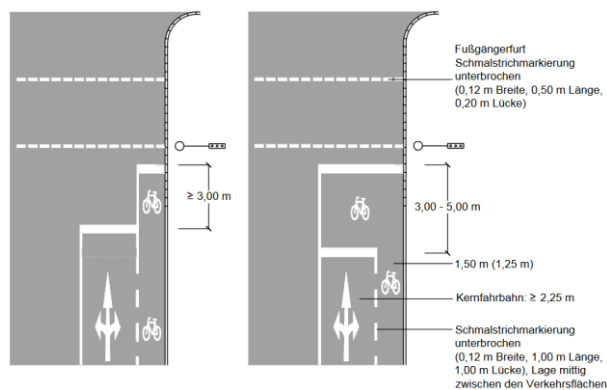
R8 Sicherung des Radverkehrs an Lichtsignalanlagen

Bestand



Ergänzung/Lösung

Vorgezogene Haltlinie und aufgeweiteter Radaufstellstreifen:



Quelle: Musterlösung für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg

Kurzbeschreibung

Bei der Führung des Radverkehrs auf Schutz- oder Radfahrstreifen ist an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlage zu prüfen, ob die Umsetzung einer vorgezogenen Haltlinie oder eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens umsetzbar ist. Beide Varianten bieten für den Radverkehr die Möglichkeit, sich im Blickfeld des Kfz-Verkehrs aufzustellen und können durch eine Entflechtung rechts abbiegender Kfz von geradeaus fahrendem oder links abbiegendem Radverkehr zu einer erheblichen Entschärfung von Gefahrensituationen beitragen.

Aufgeweitete Radaufstellstreifen kommen vorrangig in Knotenpunktzufahrten mit längeren Sperrzeiten zum Einsatz, damit die Mehrzahl der Radfahrer den Aufstellstreifen auch nutzen kann. (Quelle: ERA 2010)

Im Zuge der Umsetzung des Zielkonzepts für den Radverkehr und die Optimierung der Radverkehrsführung (u. a. durch Anlage von Schutzstreifen wo möglich), ist die Sicherung des Radverkehrs an Lichtsignalanlagen zu berücksichtigen. Dies spielt vor allem im Innenstadtbereich eine Rolle.

Zielsetzung

➔ Erhöhung der Verkehrssicherheit

Wirkung auf ...

Verkehrsmittelwahl (zu Gunsten des Umweltverbunds)

CO₂-Emissionen (Minderungspotenzial)

	gering			hoch
Verkehrsmittelwahl (zu Gunsten des Umweltverbunds)				
CO ₂ -Emissionen (Minderungspotenzial)				

Verantwortlichkeit/ Beteiligung

Stadt Neuwied

Radverkehr

R9 Wegweisende Beschilderung (Hauptnetz)

Bestand



Wegweisung (Rheinland-Pfälzische Radverkehrswege) an der Unterführung Fliederweg (eigene Aufnahme)

Ergänzung/Lösung



Wegweisende Beschilderung im Hauptnetz
(Bildquelle: Radwegweisung, Erläuterungsbericht zur Beschilderung für den Radverkehr in Rheinland-Pfalz)

Kurzbeschreibung

Seit einigen Jahren erfolgt die Standardisierung und Systematisierung der Radverkehrswegweisung in Rheinland-Pfalz.

Das Hinweisblatt „Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in Rheinland-Pfalz (2021)“ (HBR 2021) des rheinland-pfälzischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau spezifiziert hierzu die Inhalte aus dem „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung im Radverkehr“ (FGSV, 1998). Neben einer zielorientierten Wegweisung für den Alltagsradverkehr mit Orts- und Entfernungsangaben besteht die Möglichkeit, die Wegweiser mit einer Zusatzbeschilderung für bestimmte (thematische) Radrouten auszustatten. Diese Zusatzschilder können Namen oder Logos der örtlich verlaufenden speziellen Radrouten abbilden. Sie ermöglichen die Verknüpfung von Freizeitradwegen mit denen des Alltagsradverkehrs in einem Wegweiser-System.

Die Stadt Neuwied hat sich dazu entschlossen, die Wegweisung für den Radverkehr ausschließlich mit dem beschriebenen Wegweisungssystem für rheinland-pfälzischer Radverkehrswege im Stadtgebiet durchzuführen. Hierbei ist darauf zu achten, dass alle wichtigen Ziele im Stadtgebiet in der Wegweisung enthalten sind. Neben den Stadt-/Ortsteilzentren von Neuwied und den benachbarten Kommunen sollten vor allem auch bedeutende ÖPNV-Verknüpfungspunkte ausgeschildert werden. Dies bietet vor allem Ortsfremden und Gelegenheitsradfahrenden eine bessere großräumige Orientierung.

Für die kleinräumige Wegweisung innerhalb der Stadt-/Ortsteilzentren, die ebenfalls für Ortsfremde und Gelegenheitsradfahrende von Bedeutung ist, sollte ein für den Fuß- und Radverkehr einheitliches Wegweisungssystem zu den vorhandenen Points-of-Interest (POI) eingerichtet werden.

Um einen „Schilderwald“ zu vermeiden, ist ein zu geringer Abstand zwischen mehreren Hauptwegweisern zu vermeiden. Die Wegweisung sollte sich auf Knotenpunkte mit unübersichtlicher oder nicht eindeutiger Wegführung beschränken, um regelwidriges Verhalten der Verkehrsteilnehmenden aufgrund einer fehlenden Orientierung zu vermeiden, und vor allem sichtbar montiert werden.

Im Zuge der Umsetzung des empfohlenen Zielkonzepts für den Radverkehr ist die Beschilderung zu überprüfen und anzupassen. Wenn eine wegweisende Beschilderung installiert wird, gehört in jedem

Fall auch die Kontrolle und Pflege dazu (vgl. auch Maßnahmensteckbrief R10).

Zielsetzung



Verbesserung der Orientierung, vor allem für Ortsunkundige und Gelegenheitsradfahrenden

Wirkung auf ...

gering

hoch

Verkehrsmittelwahl (zu Gunsten des Umweltverbunds)

CO₂-Emissionen (Minderungspotenzial)

Verantwortlichkeit/ Beteiligung

Stadt Neuwied

Radverkehr

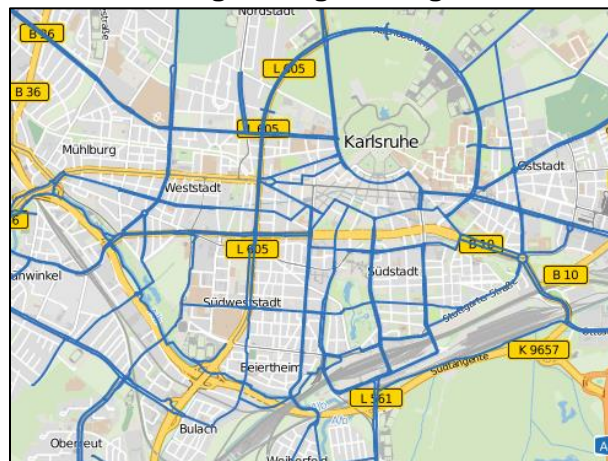
R10 Pflege und Instandhaltung der Radverkehrsinfrastruktur

Bestand



Schlechte Oberflächenqualität
Fahrbahn Reckstraße
(eigene Aufnahme)

Ergänzung/Lösung



Beispiel: Radnetz mit Winterdienst der Stadt
Karlsruhe
[Bildquelle: www.karlsruhe.de]

Kurzbeschreibung

Kontrolle und Unterhaltung

Um die Akzeptanz von Radverkehrsanlagen zu gewährleisten, soll die Oberfläche jederzeit in einwandfreiem Zustand gehalten werden. Neben der Oberfläche muss auch die wegweisende Beschilderung in einem einwandfreien Zustand gehalten werden. Hierzu ist eine regelmäßige Kontrolle erforderlich, wobei die Kontrollhäufigkeit nicht geringer sein sollte als diejenige im übrigen Straßennetz. Identifizierte Schäden sind zu erfassen und möglichst zeitnah zu beheben. Dabei kann der individuelle Radfahrer mit eingebunden werden.

Reinigung und Winterdienst



Die Reinigung von Radverkehrsanlagen wird in der Regel durch den Baulastträger (hier: die Stadt Neuwied im Auftrag der Baulastträger) im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht übernommen. Nach ERA (2010) ist im Winter die Beseitigung größerer Schneemengen auf Radverkehrsanlagen mit einer erforderlichen Mindestbreite notwendig. Eine Streupflicht besteht nur an besonders gefährlichen und gleichzeitig verkehrswichtigen Stellen, wobei auftauende Streustoffe beste Wirkung ohne eine zusätzliche Gefährdung haben.

Die Festlegung eines Winterradverkehrsnetzes (zusammenhängendes Netz mit verkehrswichtigen Achsen), das hinsichtlich des Winterdienstes Priorität hat, ist von Vorteil und sollte dann auch entsprechend kommuniziert werden. Neben der räumlichen Prioritätenreihung sollte es auch eine zeitliche Prioritätenreihung (z. B. im Hinblick auf Schulen) geben.

Baustellensicherung

Bei der Einrichtung einer Baustelle gilt die RSA (Richtlinie für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen). Wird eine Radverkehrsanlage blockiert, muss eine alternative Führung des Radverkehrs zur Umfahrung geschaffen werden. Fahrbahn- oder Gehwegbrücken sind so zu gestalten, dass sie vom Radverkehr bei Bedarf mitbenutzt werden können. Bei höher belasteten Straßen darf eine Führung des Radverkehrs zu Lasten eines Fahrstreifens festgelegt werden. Die Absperrung an Baugruben unterliegt einzuhaltenden Mindesthöhen. Bei Bedarf kann eine Führung über eine Alternativroute umgesetzt werden. (Quelle: ERA 2010)

Zielsetzung

-  Gewährleistung einer verkehrssicheren Verkehrsinfrastruktur
-  Ermöglichung von Radverkehr im Winter

Wirkung auf ...

	gering		hoch		
Verkehrsmittelwahl (zu Gunsten des Umweltverbunds)					
CO₂-Emissionen (Minderungspotenzial)					

Verantwortlichkeit/ Beteiligung

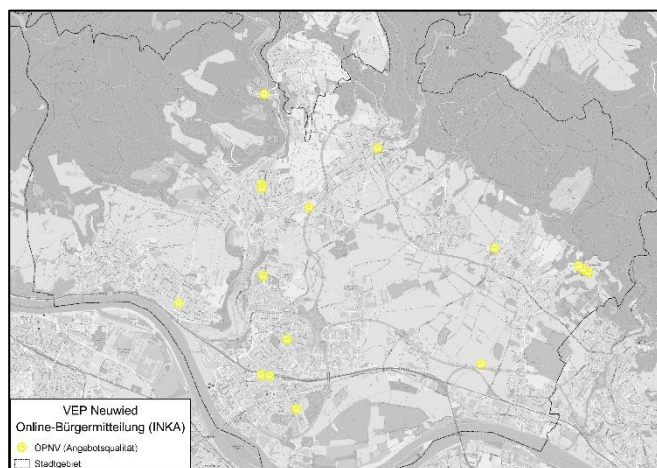
Stadt Neuwied

Handlungsfeld „Bus- und Bahnverkehr (ÖPNV)“

Bus- und Bahnverkehr (ÖPNV)

Ö1 Verbesserung der ÖPNV-Anbindung der äußeren Stadtteile an die Innenstadt

Bestand



Bürgermitteilungen: fehlendes bzw. mangelhaftes ÖPNV-Angebot

Lösung



Beispiel: autonom fahrender elektrischer Kleinbus in Bad Birnbach (eigene Aufnahmen)



Kurzbeschreibung

Die Angebotsqualität des ÖPNV wird im Rahmen der Aufstellung des Nahverkehrsplans analysiert (Erschließung, Bedienung, Verbindung). Bezogen auf das Untersuchungsgebiet Innenstadt sind im aktuellen Nahverkehrsplan 2014 keine Defizite hinsichtlich der Erschließungsqualität und Bedienungsqualität benannt worden. Nach Aussage des NVP verfügt die Stadt Neuwied über eine angemessene Bedienqualität. Dies entspricht an der dort ausgewählten Referenzhaltestelle Neuwied Bahnhof einer Taktung von 30 Minuten sowie der Bedienung mit 48 Fahrtenpaaren in der Nebenverkehrszeit. In der Schwachverkehrszeit (SVZ) wird die Haltestelle Neuwied Bahnhof durch 10 Fahrtenpaare bedient.

Der Nahverkehrsplan befindet sich aktuell in der Fortschreibung, sodass keine aktuelleren Analyseergebnisse als Arbeitsgrundlage herangezogen werden können. Aus der Bürgerbeteiligung zum Verkehrsentwicklungsplan geht jedoch hervor, dass aus Bürgersicht vor allem die Anbindung der äußeren Stadtteile an die Innenstadt als nicht ausreichend bewertet wird.

Um gezielt zu handeln, wird empfohlen detaillierte Analyseergebnisse aus der aktuellen Fortschreibung des Nahverkehrsplans zu fordern (z. B. Reisezeitvergleiche MIV/ÖPNV), um defizitäre Verbindungsachsen zu identifizieren und hier die Möglichkeiten der Fahrplan-Optimierung zu erörtern. Hierbei ist zu beachten, dass für ländliche Räume und der damit verbundenen geringeren Nachfrage in der Regel nur ein ausgedünntes Fahrtenangebot im wirtschaftlichen Rahmen umsetzbar ist. Hier können aber neue nachfrageorientierte Angebote (On-Demand), die flexibel digital gebucht werden können und visionär auch mit autonom fahrende Elektrokleinbusse auf ausgewählten Strecken bedient werden können den standardisierten ÖPNV ergänzen. Die konkreten Möglichkeiten sind mit dem Landkreis Neuwied als Aufgabenträger zu eruieren. Erste Umsetzungen als Pilotprojekte können dazu dienen Erfahrungen zu sammeln und geeignete Angebote zu finden.

Zielsetzung

-  Gewährleistung der Daseinsvorsorge
-  Attraktivierung des ÖPNV

Wirkung auf ...

	gering			hoch	
Verkehrsmittelwahl (zu Gunsten des Umweltverbunds)					
CO₂-Emissionen (Minderungspotenzial)					

Verantwortlichkeit/ Beteiligung

- Stadt Neuwied
- Landkreis Neuwied

Bus- und Bahnverkehr (ÖPNV)

Ö2 Pflege und Instandhaltung von Haltestellen

Bestand

./.

Lösung

./.

Kurzbeschreibung

Die Haltestellen stellen den Zugang zum Linienbusverkehr dar. Um dessen Nutzungsmöglichkeit grundsätzlich gewährleisten zu können, muss die Infrastruktur der Haltestelle barrierefrei sein, gepflegt und Instand gehalten werden. Für die ungehinderte Nutzbarkeit der Haltestellen sind die Haltestellen sowie die An- und Abfahrtsbereiche freizuhalten. Im Hinblick auf die Attraktivität spielt auch die Modernität der Ausstattungselemente eine Rolle.

Die barrierefreie Gestaltung von Haltestellen ist gesetzlich gefordert (Personenbeförderungsgesetz) und bis 2022 vollständig umzusetzen. Eine barrierefreie Gestaltung von Haltestellen erleichtert nicht nur mobilitätseingeschränkten und älteren Menschen den Zugang und den Einstieg, sondern allen ÖPNV-Nutzenden. Die barrierefreie Gestaltung der Haltestellen liegt in kommunaler Zuständigkeit liegt.




Im Hinblick auf den Wohlfühlfaktor sind die Haltestellen in regelmäßigen Zeitabständen zu reinigen und ggf. auch zu modernisieren. Beschädigungen (z. B. zerbrochene Scheiben des Windschutzes bzw. der Überdachungsanlage sollen schnellstmöglich ausgetauscht werden).

Um Haltestellen als Angsträume zu vermeiden und die Verkehrs- und Personensicherheit zu erhöhen wird eine Beleuchtung der Haltestellen empfohlen. Insbesondere zentrale Haltestellen sollten beleuchtet werden. Im Hinblick auf die Energiekosten sind die Möglichkeiten einer Solarbeleuchtung für Bushaltestellen zu prüfen.

Im Zuge der Überprüfungen sollte auch analysiert werden, ob Sitzmöglichkeiten vorhanden bzw. unter Berücksichtigung der vorhandenen Platzverhältnisse nachträglich installiert werden können. Sie sind vor allem für Ältere von großer Bedeutung.

Die Kontrolle der Freihaltung der Haltestellen sowie der An- und Abfahrtsbereiche obliegt der Kommune und ist stetig durchzuführen.

Zielsetzung

-  Gewährleistung der Zugänglichkeit zum ÖPNV
-  Verbesserung der Aufenthaltsfunktion
-  Verbesserung des sozialen Sicherheitsgefühl

Wirkung auf ...				
	gering		hoch	
Verkehrsmittelwahl (zu Gunsten des Umweltverbunds)				
Wegelängen (Verringerung)				

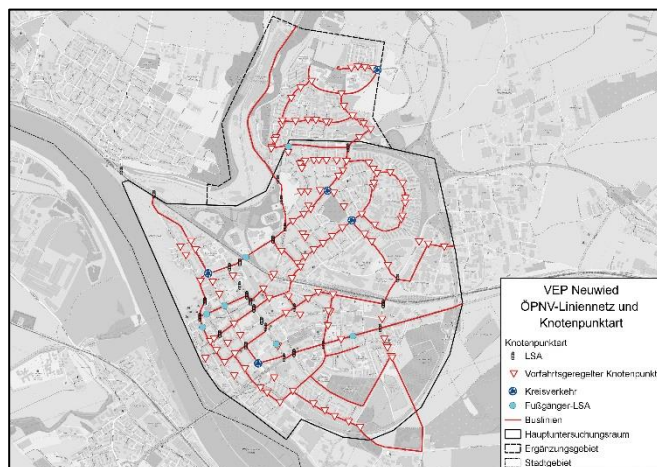
Verantwortlichkeit/ Beteiligung

Stadt Neuwied

Bus- und Bahnverkehr (ÖPNV)

Ö3 ÖPNV-Beschleunigung auf der Strecke und an Knotenpunkten

Bestand



Busliniennetz und Knotenpunktarten

Lösung

./.



Kurzbeschreibung

In Bereichen, in denen der straßengebundene ÖPNV (Linienbusverkehr) gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr geführt wird, sind die Fahrtzeiten im Linienbusverkehr vom allgemeinen Kfz-Verkehrsaufkommen bzw. Kfz-Verkehrsfluss abhängig. Dadurch können in den Hauptverkehrszeiten ungewollte Verzögerungen an Knotenpunkten sowie Probleme beim Einordnen in den fließenden Kfz-Verkehr entstehen.

Die Fahrzeit im Linienbusverkehr beeinflusst die Attraktivität des Angebots. Im Hinblick auf die Konkurrenzfähigkeit müssen diese möglichst schnell und vor allem auch zuverlässig sein. Um dies trotz der Abhängigkeit zum fließenden Kfz-Verkehr gewährleisten zu können, ist der Linienbusverkehr gegenüber dem allgemeinen Kfz-Verkehr zu priorisieren. Dies kann durch organisatorische Maßnahmen (Vorfahrtberechtigung entlang der Linienwegen) und durch ordnende Maßnahmen (Beseitigung von Störfaktoren, Verhinderung von verbotswidrigem Parken am Fahrbahnrand) erzielt werden.

Eine Beschleunigung des ÖPNV kann neben den organisatorischen und ordnenden Maßnahmen insbesondere durch infrastrukturelle Maßnahmen erreicht werden. Bei Umgestaltungen und Neuanlagen von Haltestellen sollen in Abhängigkeit der Bedingungen vor Ort die Möglichkeiten zur Verlegung der Haltestellen vor eine Lichtsignalanlage (ermöglicht eine signaltechnische Priorisierung des Linienbusverkehrs am Knotenpunkt) oder zur Umwandlung von Busbuchten zu Buskaps (erspart das Einordnen in den fließenden Kfz-Verkehr) geprüft werden. Letzteres wird bereits seit einigen Jahren soweit wie möglich geprüft und umgesetzt. Im Idealfall wird der Linienbusverkehr auf Bussonderfahrstreifen getrennt vom Kfz-Verkehr geführt.

Zielsetzung

-  Beschleunigung des ÖPNV
-  Verbesserung der Pünktlichkeit

Wirkung auf ...				
	gering		hoch	
Verkehrsmittelwahl (zu Gunsten des Umweltverbunds)				
CO₂-Emissionen (Minderungspotenzial)				

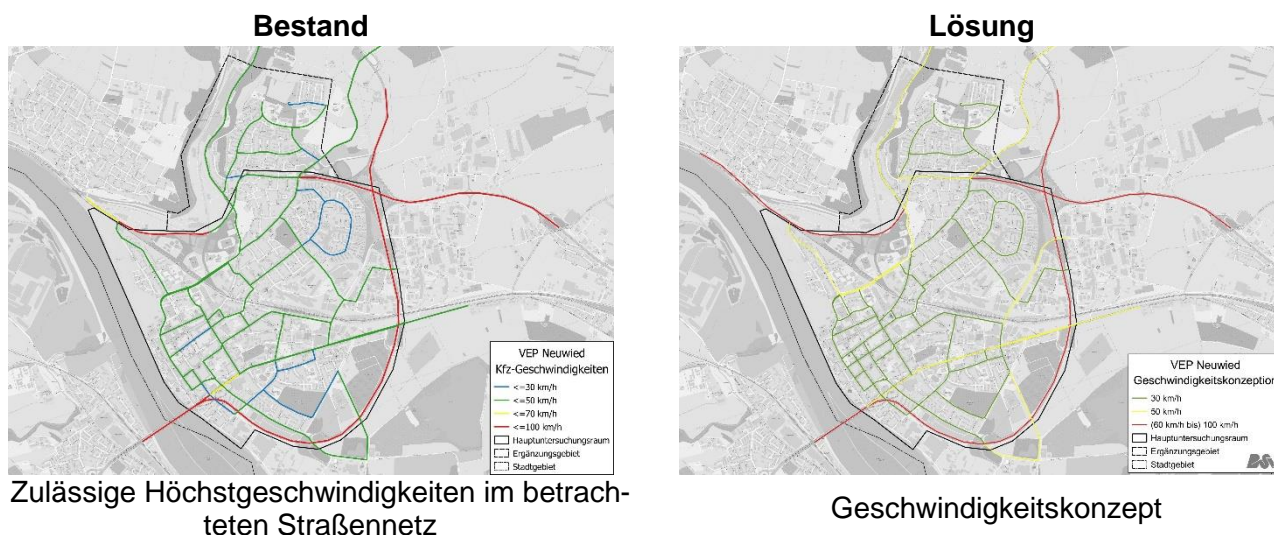
Verantwortlichkeit/ Beteiligung

Stadt Neuwied

Handlungsfeld „Kfz-Verkehr“

Kfz-Verkehr

K1 Geschwindigkeitskonzept



Kurzbeschreibung

Bei einer Neukategorisierung des Straßennetzes ergibt sich bei Ansatz einer hierarchisch-funktionalen Gliederung für das Vorbehaltensnetz der Innenstadt, Heddesdorf, Heddesdorfer Berg und Rasselsteingelände eine mögliche Geschwindigkeitskonzeption mit zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von 100 km/h auf außerörtlichen Strecken (punktuell, z. B. im Bereich von Knotenpunkten, mit Reduzierung auf 70 km/h) sowie innerorts von 50 km/h und 30 km/h. Auf den Bundesstraßen („Ring“ aus B 42 und B 256) bleibt danach die derzeitige Beschränkung auf 100 km/h bestehen, auf ausgewählten innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen (beispielsweise Rasselsteiner Straße, Andernacher Straße und Engerser Landstraße) eine Beibehaltung der derzeit nach StVO allgemein gültigen Beschränkung auf 50 km/h und auf den übrigen innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen im Untersuchungsbereich eine Beschränkung auf 30 km/h, ohne die Regelung „rechts vor links“ an den Knotenpunkten.

In Erschließungsstraßen sollte generell maximal 30 km/h gelten, grundsätzlich ausgewiesen als Tempo 30-Zonen mit der Regelung „rechts vor links“ innerhalb der Zonen. Von der Knotenpunktregelung „rechts vor links“ ausgenommen werden sollten zum einen Fahrradstraßen und zum anderen Straßen mit wichtigen bzw. vielen Verbindungen im Linienbusverkehr.

Zielsetzung



- ➔ Verlagerung der Durchgangsverkehre auf das schnellere Vorbehaltensnetz
- ➔ Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten abseits des Vorbehaltensnetzes
- ➔ Erhöhung der Verkehrssicherheit in den Wohnstraßen
- ➔ Schaffung von Lebensraum (Flächenumnutzung)

Wirkung auf ...				
	gering			hoch
Verkehrsmittelwahl (zu Gunsten des Umweltverbunds)				
CO₂-Emissionen (Minderungspotenzial)				

Verantwortlichkeit/ Beteiligung

Stadt Neuwied

Zielsetzung

-  Steuerung des Kfz-Parksuchverkehrs (Routenwahl, Zielwahl, Umschlaghäufigkeit)
-  Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens des ruhenden Kfz-Verkehrs

Wirkung auf ...

	gering			hoch	
Verkehrsmittelwahl (zu Gunsten des Umweltverbunds)					
CO₂-Emissionen (Minderungspotenzial)					

Verantwortlichkeit/ Beteiligung

Stadt Neuwied

Kfz-Verkehr

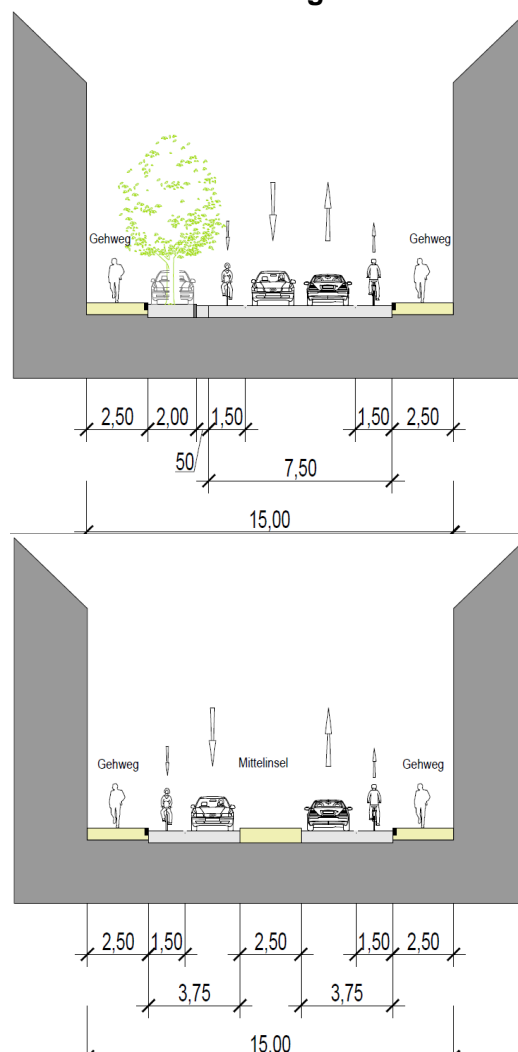
K3 Reduzierung des Parkraumangebots im öffentlichen Straßenraum in der Innenstadt

Bestand



Bahnhofstraße
(eigene Aufnahme)

Lösung



(eigene Darstellungen)

Kurzbeschreibung

In den Bewirtschaftungszonen 1 bis 8 besteht derzeit ein Parkraumangebot von 1.692 Parkständen, die um 1.595 Parkstände außerhalb der Zonen ergänzt werden. Insgesamt betrachtet sind weniger als zwei Drittel der Parkstände belegt. Es besteht somit insgesamt ein Überangebot an Parkmöglichkeiten im Straßenraum.

Daher wird neben der Erweiterung der Parkraumbewirtschaftungszonen eine Reduzierung der Anzahl an Parkständen zur Verbesserung der straßenräumlichen Situation für den Umweltverbund (Fußgängerverkehr, Radverkehr, ÖPNV) vorgeschlagen.




In den Parkraumbewirtschaftungszonen 1 bis 3 ist eine Konzentration eines „allgemeinen“ Parkraumangebots an Luisenstraße und Langendorfer Straße ausreichend. Dort werden derzeit insgesamt mehr als 300 Parkstände angeboten.

In der Zone 7 ist eine Ausweitung des ausschließlichen Bewohnerparkens auf der Deichstraße usw. denkbar. Aber auch hier kann die Anzahl an Parkständen reduziert werden.

Durch eine solche Konzentration des „allgemeinen“ Parkraumangebots ergeben sich Umgestaltungs-

potenziale für mehrere andere Straßen im Kernbereich der Innenstadt (u. a. Schloßstraße, Marktstraße, Pfarrstraße, Kirchstraße, Engerser Straße und Hermannstraße) zugunsten des Umweltverbunds (Fußgängerverkehr, Radverkehr, ÖPNV) bei gleichzeitiger Beibehaltung eines „Grundangebots“ vor allem für den Wirtschaftsverkehr (Liefer- und Ladezonen).

Zielsetzung

-  Reduzierung der optischen Dominanz des Kfz-Verkehrs im öffentlichen Straßenraum
-  Reduzierung des Parksuchverkehrs durch Zentralisierung des Kfz-Parkens
-  Schaffung von Möglichkeiten zur Flächenumnutzung zu Gunsten des Umweltverbunds

Wirkung auf ...

	gering		hoch		
Verkehrsmittelwahl (zu Gunsten des Umweltverbunds)					
CO₂-Emissionen (Minderungspotenzial)					

Verantwortlichkeit/ Beteiligung

Stadt Neuwied

Kfz-Verkehr

K4 Einrichtung eines Parkleitsystems für die Innenstadt

Bestand

Lösung



Statisches Parkleitsystem im Bestand
(eigene Aufnahme)

./.

Kurzbeschreibung

Kfz müssen am Quell- und Zielort abgestellt werden (ruhender Kfz-Verkehr). Dabei sind verschiedene Nutzeransprüche zu unterscheiden. Während Anwohner ihre Fahrzeuge auf privaten Grund oder im direkten Wohnumfeld abstellen und vor allem abends am Wohnstandort parken, haben Kunden/Besucher in der Regel keinen festen Parkstand, wollen aber auch am liebsten in unmittelbarer Nähe des Zielorts parken. Sie müssen sich im öffentlichen Straßenraum einen verfügbaren und geeigneten Parkstand suchen (Parksuchverkehr).

Mit Hilfe eines städtischen Parkleitsystems wird der Parksuchverkehr möglichst stadtverträglich zu den großen Parkieranlagen (Parkhäuser und Parkplätze) geführt. In Ergänzung dazu soll eine angepasste Parkraumbewirtschaftung (siehe auch Maßnahmensteckbrief K2) eine Nutzung der großen Parkieranlagen vor allem von Langzeit- und Dauerparkern bewirken, sodass die kleineren Parkflächen im öffentlichen Straßenraum für Kurzzeitparker zur Verfügung stehen.

Zielsetzung

- ➡ gezielte Lenkung des Parksuchverkehrs zu verfügbaren Parkständen
- ➡ Reduzierung des Parksuchverkehrs

Wirkung auf ...

gering hoch

Verkehrsmittelwahl (zu Gunsten des Umweltverbunds)

CO₂-Emissionen (Minderungspotenzial)

Verantwortlichkeit/ Beteiligung

Stadt Neuwied

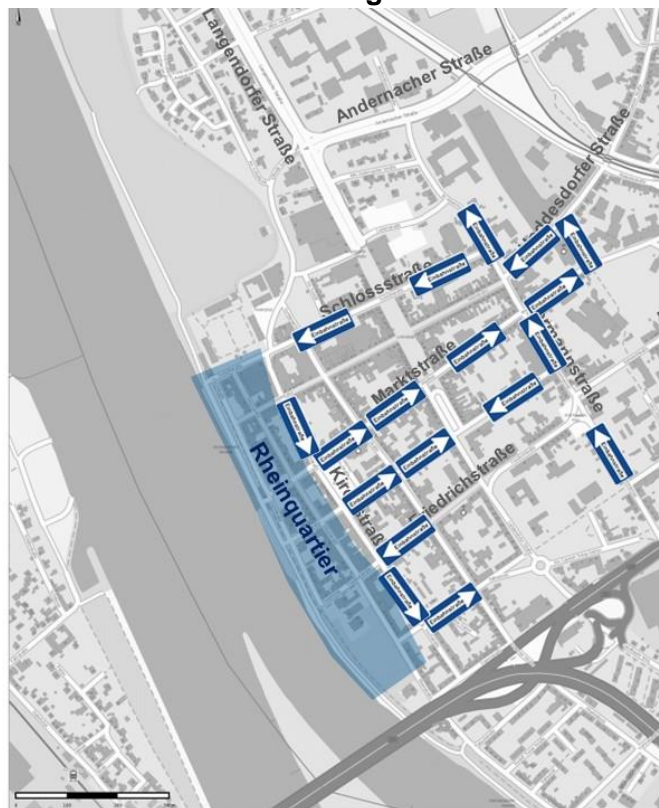
Kfz-Verkehr

K5 Einrichtung eines Einbahnstraßensystems für die Innenstadt

Bestand

./.

Lösung





Einbahnstraßenkonzept

Kurzbeschreibung

Um den motorisierten Verkehr möglichst auf dem Innenstadtring zu führen, werden die Kirchstraße und die Hermannstraße in ihrem gesamten Verlauf im Einbahnverkehr betrieben. Ebenso werden die Schloßstraße und die Marktstraße durchgängig als Einbahnstraßen ausgewiesen. Die Pfarrstraße und die Friedrichstraße werden abschnittsweise als – zum Teil gegenläufige – Einbahnstraße ausgewiesen, damit hier kein Durchgangsverkehr (auf Schleichwegen) vom Innenstadtring abweichend fahren kann.

Zielsetzung

-  kein Durchgangsverkehr (auf Schleichwegen) vom Innenstadtring abweichend
-  Reduzierung der Verkehre abseits des Innenstadtrings

Wirkung auf ...

Verkehrsmittelwahl (zu Gunsten des Umweltverbunds)
CO₂-Emissionen (Minderungspotenzial)

	gering		hoch	

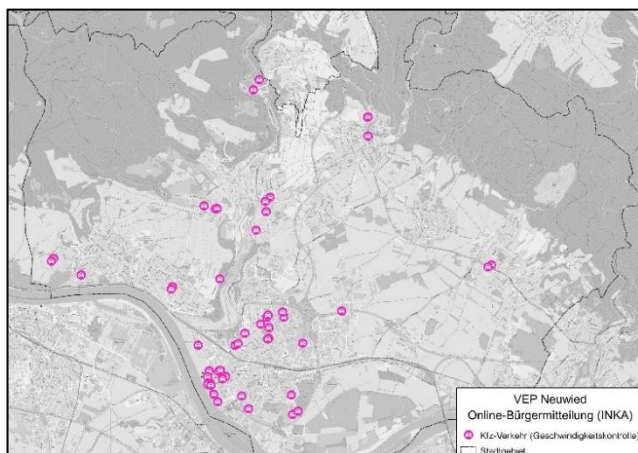
Verantwortlichkeit/ Beteiligung

Stadt Neuwied

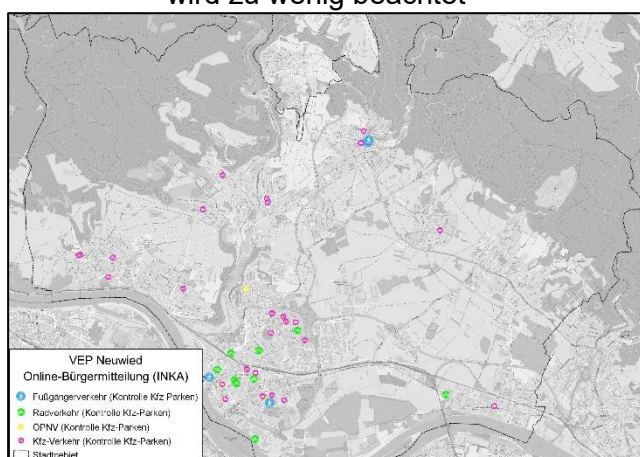
Kfz-Verkehr

K6 Intensivierung von Parkraum- und Geschwindigkeitskontrolle

Bestand



Bürgermitteilungen: „zulässige Geschwindigkeit wird zu wenig beachtet“



Bürgermitteilungen: Konflikte mit Kfz-Parken

Lösung

./.





Kurzbeschreibung

Verkehrsrechtliche Anordnungen zeigen erst dann ihre volle Wirksamkeit, wenn sie auch eingehalten werden. Dies gilt für alle Verkehrsteilnehmer, sodass ein rücksichtvolles Miteinander im Straßenverkehr gewährleistet werden kann.

Aus der Bürgerbeteiligung zum Verkehrsentwicklungsplan geht hervor, dass sich vor allem Zufußgehende und Radfahrende durch die Nichteinhaltung von Parkverboten und Geschwindigkeitsbegrenzungen gestört und verunsichert fühlen. Falsch abgestellte Fahrzeuge können die Wegedurchlässigkeit und/oder die Barrierefreiheit einschränken und zu hohe Fahrgeschwindigkeiten Personen verängstigen.

Um die Verkehrssituation für den Fuß- und Radverkehr zu verbessern, wird allgemein eine Intensivierung der Parkraum- und Geschwindigkeitskontrolle empfohlen, sodass die Verkehrsinfrastrukturanlagen von Zufußgehenden und Radfahrenden uneingeschränkt genutzt werden können.

Zielsetzung

-  Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit auf das verkehrsrechtlich angeordnete Niveau
-  Konfliktvermeidung zwischen ruhendem Kfz-Verkehr und dem nicht motorisiertem Verkehr
-  Verbesserung der Verkehrssicherheit
-  Gewährleistung der Durchgängigkeit/ Barrierefreiheit

Wirkung auf ...

	gering		hoch	
Verkehrsmittelwahl (zu Gunsten des Umweltverbunds)				
CO₂-Emissionen (Minderungspotenzial)				

Verantwortlichkeit/ Beteiligung

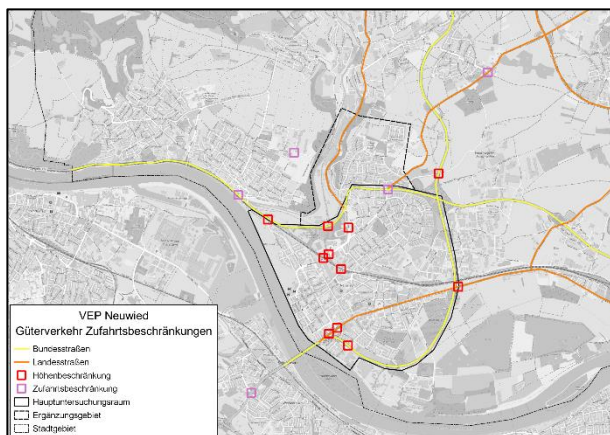
Stadt Neuwied

Handlungsfeld „Wirtschaftsverkehr“

Wirtschaftsverkehr

W1 Gesamtstädtische Analyse der Verkehrsströme im Wirtschaftsverkehr

Bestand



Zufahrtsbeschränkungen für das Güterverkehrsnetz

Lösung

./.

Kurzbeschreibung

Um hohe Lkw-Belastungen, nicht nur im Hauptverkehrsstraßennetz, sondern auch in sensiblen Bereichen, zu kontrollieren, wurde in Ergänzung zu einem Vorbehaltsnetz ein Lkw-Führungskonzept aufgestellt. Ziel ist eine stadtverträgliche Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs und einer Reduzierung dessen Umweltbelastungen. Der Lkw-Verkehr soll mit Hilfe von Geschwindigkeitsreduzierungen, Zufahrtsbeschränkungen und Leitsystemen im Hauptverkehrsstraßennetz gebündelt und „Schleichverkehre“ weitestgehend unterbunden werden.

Es wurde bereits eine Geschwindigkeitskonzeption für das Vorbehaltsnetz erstellt (vgl. Maßnahmensteckbrief K1). Um den sensiblen Innenstadtbereich weitestgehend von nicht notwendigem Lkw-Verkehr freizuhalten, ist für diesen eine flächendeckende Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h vorgesehen. Der Innenstadtbereich soll möglichst zügig über das höher klassifizierte Straßennetz – dem „Ring“ aus B 42 und B 256 – umfahren werden.

Eine Detailprüfung kann mit Hilfe des städtischen Verkehrsmodells erfolgen. Zeigen sich in der Simulation weiterhin attraktive „Schleichverbindungen“, die zu unverträglichen Lkw-Verkehrsbelastungen führen, sind punktuell verkehrsrechtlich angeordnete Zufahrtsbeschränkungen vorzusehen, die jedoch Ausnahmeregelungen für die innerstädtischen Versorgungsverkehre vorsehen.

Zielsetzung



Identifizierung der Verkehrsströme des Wirtschaftsverkehrs als weitere Arbeitsgrundlage

Wirkung auf ...

Verkehrsmittelwahl (zu Gunsten des Umweltverbunds)

CO₂-Emissionen (Minderungspotenzial)

	gering		hoch	
Verkehrsmittelwahl (zu Gunsten des Umweltverbunds)				
CO ₂ -Emissionen (Minderungspotenzial)				

Verantwortlichkeit/ Beteiligung

Stadt Neuwied

Wirtschaftsverkehr

W2 Mikro-Depots mit Einsatz von Elektronutzfahrzeugen

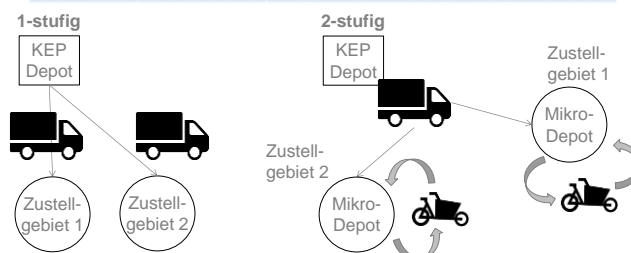
Bestand



Liefern und Laden auf der Marktstraße
(eigene Aufnahme)

Lösung

Stadtteiltyp	Anzahl an Distributionsstufen	Belieferungsstrategie
City	2-stufig	Elektro-Nutzfahrzeug – Mikro-Depot – Lastenfahrrad
Mischgebiet	2-stufig	Elektro-Nutzfahrzeug – Mikro-Depot – Lastenfahrrad
Wohnen	1-stufig	Elektro-Nutzfahrzeug / (Diesel-Nutzfahrzeug)
Gewerbe	1-stufig	Elektro-Nutzfahrzeug / (Diesel-Nutzfahrzeug)
Industrie	1-stufig	Elektro-Nutzfahrzeug / (Diesel-Nutzfahrzeug)



Quelle: Wirtschaftsverkehr 2.0, Universität Frankfurt (2017)



UPS-Zustellung in Siegen
(Bildquelle: www.wp.de)

Kurzbeschreibung



Um der verkehrlichen Mehrbelastung infolge der steigenden Nachfrage von Warensendungen entgegen zu wirken, ist die nachhaltige Abwicklung der KEP-Verkehre durch einen stärkeren Einsatz von Elektronutzfahrzeugen zu fördern.

Die KEP-Dienstleister sind im alltäglichen Kfz-Verkehr unterwegs und demnach von den innerstädtischen Verkehrsproblemen betroffen. Um diese zu umgehen, setzen Logistikdienstleister zunehmend auf alternative Zustellprozesse und hier insbesondere auf innerstädtische Zwischenlager, einem sogenannten Mikro-Depot, und die Feinverteilung mit Kleinstfahrzeugen (z. B. mit einem E-Lastenfahrrad). Die Form des Zwischenlagers ist dabei vielfältig (Gebäude, Container, Lieferwagen). Das Zwischenlager stellt den Ausgangspunkt der innerstädtischen Zustellrouten per E-Lastenfahrrad dar. Aufgrund der kleineren Ladekapazität des E-Lastenfahrrads teilt sich die tägliche Zustellung auf vier bis fünf Routen auf, die jeweils eine Rückkehr zum Mikro-Depot erfordern, um das Zustellvolumen für die nächste Route aufzunehmen. (Wechsel-)Akkus können über Nacht in der Unternehmenszentrale wieder aufgeladen.

Mit Hilfe des Mikro-Depot-Ansatzes und der Feinverteilung per E-Lastenrad kann die Haltproblematik sowie die Luft- und Lärmemissionen der KEP-Dienstleister vollständig kompensiert werden. Die Zeitverluste reduzieren sich in der Regel zwar nicht, da u. a. Rückwege zum Zwischenlager erforderlich sind, erhöhen sich aber auch nicht.

In Bezug auf die Stadt Neuwied zeichnet sich vor allem der Innenstadtbereich als Gebiet mit Potenzial für den Mikro-Depot-Ansatz aus. Da die Stadtverwaltung nicht für die KEP-Dienstleistung zuständig ist, sind die vor Ort tätigen KEP-Dienstleister für die Umsetzung der Maßnahme zu gewinnen und einzubinden. Die Stadtverwaltung kann dazu erste Gespräche initiieren, um gemeinsam die Möglichkeiten für den Einsatz von Mikro-Depots zu eruiert. Darüber hinaus kann sie innerstädtische Flächen oder Gebäude zur Verwendung als Zwischenlager zur Verfügung stellen.

Zielsetzung

-  Reduzierung der Kfz-Belastung im Wirtschaftsverkehr in der Kernstadt
-  Reduzierung der Umweltbelastungen des Wirtschaftsverkehrs in der Kernstadt

Wirkung auf ...

	gering		hoch		
Verkehrsmittelwahl (zu Gunsten des Umweltverbunds)					
CO₂-Emissionen (Minderungspotenzial)					

Verantwortlichkeit/ Beteiligung

Stadt Neuwied

Wirtschaftsförderung

Industrie- und Handelskammer

KEP-Dienstleister

Handlungsfeld „Elektromobilität und Sharing“

Elektromobilität und Sharing

E1 Ausweitung des Einsatzes von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben im ÖPNV

Bestand



Einsatz eines Hybrid-Busses
im Neuwieder Stadtverkehr
(eigene Aufnahme)

Lösung



Einsatz eines vollelektrischen Busses
im Neuwieder Stadtverkehr
(Bildquelle: „Elektrobus rollt durch Neuwied“, 20.11.2018,
www.nr-kurier.de)

Kurzbeschreibung

Vor allem im dicht besiedelten Stadtraum kommt es aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsbelastungen zu einer Beeinträchtigung durch die klimaschädlichen Fahrzeugabgase. Dabei sind auch die Abgase des Linienbusverkehrs nicht ohne Bedeutung, zumindest auf Streckenabschnitten mit einer hohen Kfz-Verkehrsbelastung.

Bereits in 2018 wurde der Einsatz eines vollelektrischen Busses des chinesischen Herstellers BYD im Neuwieder Stadtverkehr von den Busunternehmen Mittelrheinischer Verkehrsbetrieb (MVB) und Zicklenheiner getestet.

Der Landkreis Neuwied hat sich jetzt mit einer Projektskizze für das seitens des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur aufgelegte Sonderprogramm zur Förderung der Erstellung von Masterplänen beworben, um damit insbesondere im Stadtverkehr Neuwied den öffentlichen Personennahverkehr nachhaltiger und emissionsfreier zu gestalten. Einer von insgesamt fünf Themenschwerpunkten ist der Fahrzeugflottenaustausch. Die vorhandene Fahrzeugflotte soll sukzessive gegen Fahrzeuge mit umweltschonenden Antrieben (z.B. Gas-, Hybrid- und Elektrobusse) ausgetauscht werden.

Unabhängig davon, ob die Projektskizze in Berlin auf Zustimmung trifft, wird angeregt, dass die Stadtverwaltung Neuwied im Austausch mit dem Landkreis Neuwied als Aufgabenträger für den ÖPNV eruiert, inwieweit der Einsatz von Bussen mit alternativen Antrieben gefördert werden kann. Im Rahmen einer Machbarkeitsuntersuchung können die grundsätzlichen Möglichkeiten abgeklärt werden.

Zielsetzung



Reduzierung des Schadstoffausstoßes im ÖPNV

Wirkung auf ...

gering

hoch

Verkehrsmittelwahl (zu Gunsten des Umweltverbunds)**CO₂-Emissionen** (Minderungspotenzial)

Verantwortlichkeit/ Beteiligung

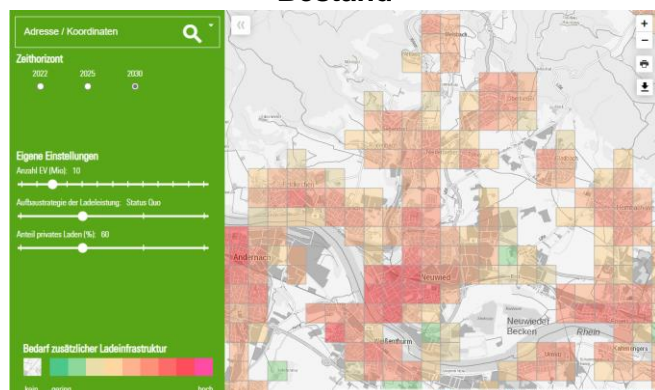
Stadt Neuwied

Landkreis Neuwied

Elektromobilität und Sharing

E2 Bedarfsgerechter Ausbau der Ladeinfrastruktur

Bestand



StandortTOOL „Ladebedarfe bis 2030“

[Quelle: <https://www.standorttool.de/strom/ladebedarfe/>]

Lösung

Verteilung Ladevorgänge	Privater Aufstellort 60-85 %	Öffentlich zugänglicher Aufstellort 15-40 %
Typische Standorte für Ladeinfrastruktur	Garage bzw. Stellplatz beim Eigenheim Parkplätze (z.B. Tiefgarage von Wohnanlagen, Mehrfamilienhäusern, Wohnblocks) Firmenparkplätze auf eigenem Gelände	Ladestation / Lade-Hub innerorts Ladestation / Lade-Hub an Achsen (z.B. Autobahn, Bundesstraße) Kundenparkplätze bzw. Parkhäuser (z.B. Einkaufszentren) Straßenrand, öffentliche Parkplätze
	regelmäßige oder Nachtladung	Schnellladung Zwischendurchladen

Verteilung der Ladevorgänge (öffentlich/privat)

[Bildquelle: Masterplan Ladeinfrastruktur der Bundesregierung – Ziele und Maßnahmen bis 2030]

Kurzbeschreibung

Um den Schadstoffausstoß im Kfz-Verkehr zu reduzieren, bietet sich die Förderung der alternativen Antriebe an. Um effektive Wirkungen zu erzielen, stellt die Stromgewinnung aus regenerativen Energieträgern im Hinblick auf den Elektroantrieb eine Grundvoraussetzung dar. Darüber hinaus ist ein ausreichend dichtes Ladeinfrastruktturnetz erforderlich. Dieses gilt es zielgerichtet zu entwickeln.

Hierzu ist zunächst der Bedarf realistisch abzuschätzen. Dazu wird zunächst der Bestand an Elektrofahrzeugen im Jahr 2035 abgeschätzt (Fortschreibung der nationalen Zielsetzung „7 bis 10 Mio. Elektro-Pkw bis 2030“ und Herunterbrechung auf den Fahrzeugbestand der Stadt Neuwied). Danach wird der Bedarf an Ladeinfrastruktur unter Berücksichtigung des empfohlenen Verhältnisses von Ladepunkt zu Fahrzeug von 1:10 (NPE 2015) abgeschätzt. Für die weitere Konzeptionierung muss zwischen privatem Raum und (halb-)öffentlichen Raum differenziert werden (85 % Ladevorgänge im privaten Raum, 13 % im halböffentlichen und 2 % im öffentlichen Raum; NPE 2015). Ein Abgleich zwischen dem heutigen Bestand an öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur und dem ermittelten Bedarf zeigt den mengenmäßigen Ergänzungsbedarf auf.

Private Flächen ohne öffentlichen Zugang (AC) sowie halböffentliche Flächen (z. B. Kundenparkplätze von Handel und Gewerbe, Parkhäuser, Tankstellen; DC) entziehen sich bei der Ladeinfrastrukturplanung weitestgehend dem Einfluss einer Kommune (Beratungsangebote sind möglich, in Bezug auf die halböffentlichen Flächen auch Kooperationsangebote). Die größten rechtlichen Einflussmöglichkeiten bestehen in Bezug auf die öffentlichen Flächen (AC/DC). Jedoch stehen diese aufgrund vielfältiger Nutzungskonkurrenzen nur beschränkt zur Verfügung (Abwägung).

Die Stadt Neuwied kann den bedarfsgerechten Ausbau durch Bereitstellung von Flächen für die Ladeinfrastruktur unterstützen. Über eine Flächennutzungsanalyse sollten Potenzialgebiete (gering/mittel/hoch) für Ladeinfrastruktur identifiziert und unter Berücksichtigung der Nutzungen nach AC und DC differenziert werden.

Zielsetzung



Reduzierung des Schadstoffausstoßes im Kfz-Verkehr

Wirkung auf ...				
	gering		hoch	
Verkehrsmittelwahl (zu Gunsten des Umweltverbunds)				
CO₂-Emissionen (Minderungspotenzial)				

Verantwortlichkeit/ Beteiligung				
Stadt Neuwied				
Wirtschaftsförderung				
Energieversorger				

Elektromobilität und Sharing

E3 Einsatz von alternativen Antrieben bei den kommunalen Nutzfahrzeugen

Bestand

./.

Lösung



Kleines elektrobasierendes Nutzfahrzeug der Stadt Siegen

[Bildquelle: Stadt Siegen]

Kurzbeschreibung

Um den Schadstoffausstoß im Kfz-Verkehr zu reduzieren, bietet sich die Förderung der alternativen Antriebe an.

Zum jetzigen Zeitpunkt verfügt die Stadtverwaltung über insgesamt fünf vollelektrische Fahrzeuge und zwei Plug-in-Hybride. Grundsätzlich wird in der Dienstanweisung auf die Nutzung der kommunalen Fahrzeugflotte hingewiesen. In Bezug auf die Fahrzeugbeschaffung (Neuanschaffung und Ersatzbeschaffung) müssen die Klimabeschlüsse des Rates berücksichtigt werden.

Es wird empfohlen, den Austausch der Nutzfahrzeuge als zweite Stufe der Fuhrparkumstellung zeitnah anzugehen. Im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit können neben batterieelektrischen Fahrzeugen auch wasserstoffbetriebene Fahrzeuge einbezogen werden.

Zielsetzung



Reduzierung des Schadstoffausstoßes im Kfz-Verkehr

Wirkung auf ...

	gering		hoch		
Verkehrsmittelwahl (zu Gunsten des Umweltverbands)					
CO₂-Emissionen (Minderungspotenzial)					

Verantwortlichkeit/ Beteiligung

Stadt Neuwied

Elektromobilität und Sharing

E4 Prüfung der Ausweitungsmöglichkeiten des vorhandenen Sharing-Angebots der SWN

Bestand



e-Sharing-Angebot der SWN
[Bildquelle: www.swn-neuwied.de]

Lösung

./.

Kurzbeschreibung

Sharing-Angebote sollen eine einfache gemeinschaftliche Nutzung von Fahrzeugen ermöglichen, sodass die Notwendigkeit des privaten Fahrzeugbesitzes an Bedeutung verliert und damit den steigenden Kfz-Zulassungszahlen entgegengewirkt werden kann.

Die SWN bietet neben der Ladeinfrastruktur auch Sharing-Angebote mit elektrischem Antrieb zur Erlebbarkeit und zum Ausprobieren von Elektromobilität an. Neben E-Pkw stehen auch Elektroroller zur Verfügung.

Es wird empfohlen, die Nachfrage zu analysieren, um darauf aufbauend die Sharing-Angebote gezielt ausweiten zu können. Darüber hinaus wird eine aktive Bewerbung von Schnupperangeboten in Bezug auf das Sharing für sinnvoll erachtet (z. B. auch im Rahmen von Neubürgerpaketen).

Zielsetzung

- ➔ Reduzierung des Kfz-Bestands
- ➔ Förderung eines bewussten Mobilitätsverhaltens

Wirkung auf ...

Verkehrsmittelwahl (zu Gunsten des Umweltverbunds)

CO₂-Emissionen (Minderungspotenzial)

	gering			hoch
Verkehrsmittelwahl				
CO ₂ -Emissionen				

Verantwortlichkeit/ Beteiligung

Stadt Neuwied

SWN

Elektromobilität und Sharing

E5 Kostenlose Bereitstellung von E-Lastenfahrrädern zum Ausprobieren und Nutzen

Bestand

./.

Lösung



./.

Kurzbeschreibung

Ein öffentliches Bike-Sharing-Angebot gibt es in der Stadt Neuwied nicht. Trotz fehlendem Bike-Sharing-Angebot setzen aber derzeit viele Städte auf eine aktive Förderung von E-Lastenfahrrädern. Neben einer finanziellen Unterstützung bei der Anschaffung eines E-Lastenfahrrad stellen Kommunen eine geringe Anzahl an angeschafften E-Lastenfahrrädern kostenlos interessierten Bürgerinnen und Bürgern zum Ausprobieren und Nutzen zur Verfügung (z. B. Stadt Kleve, Stadt Wuppertal). Die Stadt Neuwied verfügt noch nicht über solch ein Angebot. Vor diesem Hintergrund wird die Anschaffung von E-Lastenfahrrädern zur zeitlich befristeten Ausgabe an interessierte Bürgerinnen und Bürger empfohlen. Die notwendige Anzahl an E-Lastenfahrrädern ist abhängig von der Größe der Kommune.

In Bezug auf die Stadt Neuwied wird für den Start eine Anzahl von zwei bis drei E-Lastenfahrrädern für ausreichend erachtet. Sie kann auf Grundlage der analysierten Nachfrage aus der Startphase prinzipiell aufgestockt werden.

Zielsetzung

-  Reduzierung des Kfz-Bestands
-  Förderung eines bewussten Mobilitätsverhaltens

Wirkung auf ...

	gering		hoch	
Verkehrsmittelwahl (zu Gunsten des Umweltverbunds)				
CO₂-Emissionen (Minderungspotenzial)				

Verantwortlichkeit/ Beteiligung

Stadt Neuwied

Bestand

Lösung

Eckpunkte der Kooperationsvereinbarung

zwischen der **Landeshauptstadt Dresden**
und **dem/der Elektrokleinstfahrzeuge-Anbieter/-in XXX**

1. **XXX** und die Landeshauptstadt Dresden arbeiten partnerschaftlich im Sinne der Förderung nachhaltiger Mobilität in Dresden zusammen.
2. Die Landeshauptstadt Dresden unterstützt die Anbieter durch Koordination, fachliche Expertise und die Auswertung von Daten des Dresdner Verkehrssystems.
3. **XXX** verpflichtet sich zu folgenden Punkten:
 - a. Es werden nur **sichere Fahrzeuge** angeboten.
 - b. Es dürfen höchstens 2000 Elektrokleinstfahrzeuge in der erweiterten Kernstadt (Gebiete 1 bis 3) betrieben werden, davon höchstens 300 Elektrokleinstfahrzeuge in der Innenstadt (Gebiet 1), höchstens 1000 in der Kernstadt (Gebiet 2) und höchstens 700 in der Innenstadt (Gebiet 3). Die Anzahl nicht beschränkt. Eine Übersicht über die Gebiete 1 bis 3 kann der Karte „Betriebsgebiete“ entnommen werden.
 - c. Die Anbieter sind die Verkehrsschilder und Verkehrsregelungen einschließlich der Befähigung zum Fahren einzuhalten, die im Bereich des Betriebes der E-Scooter gelten.
 - d. Das Abstellen von E-Scootern ist nur im öffentlichen Straßenraum in der Regel im Randbereich (Gehwege, Platzbereiche) zulässig – dort dürfen nur maximal 4 E-Scooter nebeneinanderstehen. Zwischen diesen Punkten müssen jeweils 50 m Abstand bestehen.
 - e. Beim Abstellen sind die Bereiche für den öffentlichen Raum, wie Fußgängerwege, Zufahrten, Haltestellen (dort 20 m Abstand), Bahnsteige, Brücken, Spielplätze, Bordabsenkungen, Fußgängerquerungen, Rampen, Behindertenleiteneinrichtungen, Grünanlagen, Automaten und Aufzüge sowie Natur- und Landschaftsschutzgebiete freizuhalten.
 - f. Eine Mindestdurchgangsbreite von 2,00 m muss überall gesichert sein.
 - g. In den definierten sogenannten „Roten Zonen“ (siehe Karte „Rote Zonen“) ist das Abstellen im öffentlichen Straßenraum verboten.
 - h. Bei Problemen mit dem Betrieb der E-Scooter müssen die Betreiber innerhalb von 6 Stunden Abhilfe schaffen.
 - i. Von den E-Scootern müssen spätestens nach sechs Monaten immer 80 % betriebsbereit sein (Akkustand mindestens 25 %).
 - j. Es werden zusätzlich Bereiche bestimmt, wo mehr als 4 Roller abgestellt werden – insbesondere an Bahnhöfen und wichtigen Knoten des ÖPNV.
 - k. Der Stadt Dresden werden regelmäßig Nutzungsdaten zur Verfügung gestellt.
4. Die Partner verpflichten sich zu einem regelmäßigen Austausch hinsichtlich der Verbesserung der Systeme. Vor einer Kündigung der Kooperation wird das Gespräch gesucht.

Dresden, _____ Ort, _____

Landeshauptstadt Dresden Anbieter/-in XXX

Beispiel: Kooperationsvertrag Stadt Dresden
[Bildquelle: https://www.dresden.de/media/pdf/stadtplanung/verkehr/E-Scooter_Eckpunkte.pdf]



Kurzbildbeschreibung

Seit Inkrafttreten der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) im Juni 2019 werden auch Elektrokleinstfahrzeuge mit Lenk- oder Haltestange (ohne Sitz) – im allgemeinen Sprachgebrauch als „E-Scooter“ bezeichnet und im Weiteren auch als Begriff verwendet – als Sharing-Fahrzeuge in vielen Innenstädten angeboten. Es handelt sich hierbei bisher um sogenannte „free-floating“-Systeme (keine fest installierten Stationen, Abstellung innerhalb eines festgelegten Gebiets). Probleme ergeben sich infolge des wahllosen Abstellens der Fahrzeuge im Seitenraum, da hier oftmals die Gehwege oder aber auch die Bushaltestellen blockiert werden. Erste Evaluationen in verschiedenen deutschen Städten haben aufgezeigt, dass die Nutzung vor allem mit dem Umweltverbund konkurriert und hier insbesondere mit dem zu Fuß gehen. Vor diesem Hintergrund wird kein Beitrag zur Verkehrs- und Umweltentlastung erwartet.

Grundsätzlich können sich Kommunen gegen eine Einführung von E-Scooter durch einen Mobilitätsdienstleister nicht wehren, da diese im öffentlichen Raum abgestellt werden. Es wird aber empfohlen, dass die Kommunen mit den interessierten Anbietern sowohl das Nutzungsgebiet (ggf. auch mit ausgewiesenen Abstellflächen) als auch die Regeln für den Betrieb sowie die Abwicklung (Kooperationsvertrag) einvernehmlich abzustimmen, damit es im Betrieb selbst zu keinen Problemen kommt. Dies

würde nur zu einer Unzufriedenheit der Kunden führen und damit die Akzeptanz des ergänzenden Mobilitätsangebots mindern. Zum jetzigen Zeitpunkt wird beispielsweise der vorhandene Parkplatz unter der Rheinbrücke als potenzieller Standort für E-Scooter erachtet.

Zielsetzung

-  Reduzierung des Kfz-Bestands
-  Förderung eines bewussten Mobilitätsverhaltens

Wirkung auf ...

	gering		hoch	
Verkehrsmittelwahl (zu Gunsten des Umweltverbunds)				
CO₂-Emissionen (Minderungspotenzial)				

Verantwortlichkeit/ Beteiligung

Stadt Neuwied

E-Scooter-Sharinganbieter

Handlungsfeld „Mobilitätsmanagement“

Mobilitätsmanagement

M1 Personalstelle Mobilitätsmanagement

Bestand

Dezernat I Oberbürgermeister Jan Einig	Dezernat II Bürgermeister Peter Jung	Dezernat III Beigeordneter Ralf Seemann
1. 2. Vertreter II III	1. 2. Vertreter III I	1. 2. Vertreter I II
01 Büro des Oberbürgermeisters Wirtschaftsförderung / Citymanagement* Pressestelle* Betriebliches Gesundheitsmanagement* Datenschutzbeauftragter* Informationsschutzbeauftragter* Gleichstellungsbeauftragte (GG)*	34 Standsamt 40 Amt für Schule und Sport Stadtbibliothek Stadtarchiv Rommersdorf 43 Volkshochschule 431 Abteilung Volkshochschule 432 Abteilung Musikschule	30 Stadtkämmerei 201 Kämmerer- und Steuerabteilung 202 Stadtkasse 30 Amt für Recht und Liegenschaften 32 Ordnungsamt 321 Ordnungsabteilung 322 Bürgerbüro 55 Amt für Immobilienmanagement Klimaschutzmanager* ferner: • Gemeindliche Siedlungs-Gesellschaft mbH (GSG)
10 Hauptamt 11 Personalamt 12 Amt für Stadtmaking 13 Amt für Informationstechnik (IT) 14 Rechnungsprüfungsamt 37 Amt für Feuer-, Hochwasser- und Katastrophenschutz	50 Amt für Soziales, Senioren und Integration Gleichstellungsaufträge (GewD)* 51 Jugendamt 511 Abteilung für soziale Dienste 512 Abteilung für Soziale Hilfen / Vormundschaften 513 Abteilung für Kindertagesstätten und Kindertagespflege 514 Abteilung für Kinder- und Jugendförderung	
60 Stadtbauplatz 601 Planungsabteilung 602 Bauordnungsabteilung 603 Straßen- u. Tiefbauabteilung		
ferner: • Stadwerke Neuwied GmbH (SWN) • Servicebetriebe Neuwied (SBN); AOR • Zweckverbände und sonstige wirtschaftliche Beteiligungen		

Organigramm Stadt Neuwied
[Bildquelle: Stadt Neuwied]

Lösung

Arbeits- und Organisationsstruktur
Mobilitätsmanagement
(eigene Darstellung)

Kurzbeschreibung

Aufbauend auf der heutigen Verankerung der Themenfelder Verkehr, Mobilität und Umwelt werden Optimierungsvorschläge für ein kommunales Mobilitätsmanagement abgeleitet. Hierbei ist es sinnvoll, dass es eine zentrale Gesamtkoordination zur Verankerung und Umsetzung des kommunalen Mobilitätsmanagements gibt, d. h. eine Personalstelle, der das Aufgabenfeld Mobilitätsmanagement zugeordnet wird. Dies kann entweder über eine Zuständigkeitserweiterung einer bestehenden Personalstelle oder aber über eine Einrichtung einer neuen Personalstelle erfolgen. Die mit der Aufgabe des Mobilitätsmanagements betraute Person übernimmt die Aufgabe des Schnittstellenmanagements, d. h. der fachübergreifenden Kommunikation mit:

- der Koordinierung der verwaltungsinternen Prozesse,
- der Organisation der internen und externen Projektkommunikation sowie
- der Ideensammlung und Initiierung von Mobilitätsmanagementvorhaben.

Die inhaltliche Federführung bleibt selbstverständlich bei den jeweiligen Fachabteilungen.

Zielsetzung

- ➔ Personelle Verankerung von Mobilität in der Verwaltung
- ➔ Optimierung des fachlichen Austauschs (intern und extern)
- ➔ Personelle Verankerung des Controllings zum Klimaschutzteilkonzept Mobilität

Wirkung auf ...				
	gering		hoch	
Verkehrsmittelwahl (zu Gunsten des Umweltverbunds)				
CO₂-Emissionen (Minderungspotenzial)				

Verantwortlichkeit/ Beteiligung

Stadt Neuwied

Mobilitätsmanagement

M2 Betriebliches Mobilitätsmanagement

Bestand

./.

Lösung

./.

Kurzbeschreibung

Betriebe sind große Verkehrserzeuger. Es entsteht Verkehr durch die Mitarbeitenden, die Besuchenden und die Kundschaft sowie ggf. durch Zulieferer. Im Hinblick auf eine nachhaltige Verkehrsentwicklung gilt es, diese Verkehre so verträglich wie möglich abzuwickeln. Mit Hilfe eines betrieblichen Mobilitätsmanagements sollen dazu die notwendigen Veränderungsprozesse angestoßen werden. Da die Stadtverwaltung selbst auch Arbeitgeber ist, zählt sie auch zu den lokal ansässigen Betrieben und soll als Vorbild voran gehen. Aber auch andere öffentliche Betriebe sollten mit Vorbildfunktion vorangehen.

Analog zum kommunalen Mobilitätsmanagement ist ein ganzheitlicher Ansatz zu verfolgen, d. h. neben der Mitarbeitermobilität auf Arbeits- und Dienstwegen sowie der Kunden- und Besucherverkehre, ist auch das eigene Fuhrparkmanagement mit einzubeziehen.

Grundsätzlich ist sich die Stadtverwaltung ihrer Vorbildfunktion bewusst, hat aber bisher kein strukturiertes betriebliches Mobilitätsmanagement eingeführt. Es bestehen lediglich erste Ansätze hinsichtlich eines Fuhrparkmanagements (u. a. Förderung von alternativen Antrieben im kommunalen Fuhrpark). Vor diesem Hintergrund wird die Einführung eines strukturierten betrieblichen Mobilitätsmanagements als Vorzeigeprojekt zur Sammlung von Erfahrungswerten und zur Motivation anderer Betriebe empfohlen. Auf Basis einer Analyse der Mitarbeitermobilität auf Arbeits- und Dienstwegen sollen gezielt geeignete Maßnahmenansätze ausgewählt werden (z. B. Bike-Leasing-Angebot, Zertifizierung „fahrradfreundlicher Arbeitgeber“, Nutzungshinweise zum städtischen Fuhrpark, Einführung eines Jobtickets in Kombination mit einer Parkraumbewirtschaftung).




In Bezug auf die Kunden- und Besucherverkehre der Stadtverwaltung sind derzeit keine spezifischen Anreiseinformationen auf der städtischen Internetseite eingestellt. Es wird empfohlen hier auf die vorhandenen ÖPNV-Verbindungen zur Stadtverwaltung und auf die vorhandenen Möglichkeiten zur sicheren Abstellung von Fahrrädern hinzuweisen.

Neben der Stadtverwaltung gibt es weitere Betriebe in der Stadt Neuwied, die durch die Mitarbeitenden sowie Kunden- und Besucherverkehre Anteil am Verkehrsaufkommen haben. Es ist zu prüfen, welche Betriebe hier Interesse an einer Beratung hinsichtlich der Möglichkeiten für die Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagement haben. Neben Einzelbetrieben eignen sich auch Betriebsansammlungen wie beispielsweise in einem Gewerbegebiet. Zur Erörterung der spezifischen Rahmenbedingungen und Möglichkeiten sind stets Standortanalysen als Arbeitsgrundlage notwendig.

Die allgemeine Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements in der Stadt Neuwied wurde bisher noch nicht thematisch verankert. Vor diesem Hintergrund sind zunächst Gespräche mit relevanten Akteuren (v. a. Landkreis Neuwied, IHK) zu führen, um die Zuständigkeit festzulegen. Hier kann die Stadt Neuwied als Gesprächsinitiator fungieren. Im Hinblick auf die unterschiedlichen Verwaltungsbereiche erscheint aber eine Verankerung der Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements zum jetzigen Zeitpunkt auf Landkreisebene oder bei der IHK sinnvoll zu sein. In einer gemeinsamen Ar-

beitsgruppe können anschließend gemeinsam erste Pilotprojekte wie beispielsweise für die kommunalen Verwaltungen (Landkreis und Stadt Neuwied), ein Gewerbegebiet, ein Krankenhaus oder ein anderes Großunternehmen identifiziert und vorstrukturiert werden

Zielsetzung

-  Motivation von lokal ansässigen Betrieben zur Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements
-  Unterstützung von interessierten lokal ansässigen Betrieben durch eigene Förderprogramme und Beratungsangebote
-  Anstoßen von Veränderungsprozessen für eine nachhaltige Abwicklung der Betriebsverkehre

Wirkung auf ...

	gering			hoch	
Verkehrsmittelwahl (zu Gunsten des Umweltverbunds)					
CO₂-Emissionen (Minderungspotenzial)					

Verantwortlichkeit/ Beteiligung

Stadt Neuwied

Wirtschaftsförderung

Industrie- und Handelskammer

Mobilitätsmanagement

M3 Zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement

Bestand

./.

Lösung



Beispiel Informationsbroschüre
für neue städtische Mitarbeiter
[Bildquelle: Stadt Siegen]

Kurzbeschreibung

Zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement soll nachhaltige Mobilitätsmöglichkeiten sichern und deren Nutzung weiter fördern. Dabei wird zwischen verschiedenen Ansätzen unterschieden:

In Bezug auf die **Mobilität im ländlichen Raum** gilt es eine bezahlbare Mobilität auch ohne Auto zu sichern. Dazu müssen entsprechend die Rahmenbedingungen geschaffen werden (z. B. Ausbau Radverkehrsnetz, Einrichtung von attraktiven ÖPNV-Angeboten, Förderung von bürgerschaftlichen Angeboten). Sind die Mobilitätsangebote vorhanden, müssen sie entsprechend kommuniziert werden, damit sie auch bekannt sind und genutzt werden können.

Die Stadt Neuwied weist zwar Bereiche mit einer geringeren Einwohnerdichte auf, aber gesamtstädtisch betrachtet auch ein gutes ÖPNV-Angebot. Damit ist ein direkter Vergleich mit den Problemen in ländlichen Räumen nicht gegeben. Dennoch gibt es Bereiche im Stadtgebiet, in denen das ÖPNV-Angebot im Vergleich zum Stadtzentrum eine deutlich geringere Qualität hat. Dies trifft vor allem auf die Stadtrandbereiche zu. Aufgrund der Zuständigkeit des Landkreises sind hier gemeinsam die Möglichkeiten für Optimierungsmaßnahmen zu prüfen, entwickeln und umzusetzen.

Mit einem Umzug in eine neue Stadt erfolgt in der Regel eine Neuorientierung (z. B. Auffindung neuer Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten). Mit einem frühzeitig greifenden Informationsangebot für **Neubürger**, kann der Neuorientierungsprozess auch für eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens genutzt werden. Neben Informationen zum ÖPNV (z. B. Liniennetzkarte und Preistabelle), zum Radverkehr (z. B. Übersichtskarte zum Radverkehrsnetz, Übersichtskarte mit den Verknüpfungspunkten zum

ÖPNV) sowie zu vorhandenen bzw. geplanten Sharing-Angeboten (z. B. Carsharing, Bikesharing) können Schnuppertickets zum Ausprobieren der beworbenen Mobilitätsangebote animieren.

Zum jetzigen Zeitpunkt gibt es für Neubürgerinnen und Neubürger keine Neubürgerbroschüre mit Informationen rund um die Stadt. Vor diesem Hintergrund wird die Einführung einer Neubürgerbroschüre mit einer Integration von Informationen zu den vorhandenen Mobilitätsangeboten empfohlen. Um den Neubürgerinnen und Neubürgern den Zugang zu den Mobilitätsangeboten des Umweltverbands zu erleichtern können Schnupper-Tickets (z. B. zum ÖPNV) der Broschüre beigelegt werden.

„Die im Kindes- und Jugendalter erworbenen Mobilitätskompetenzen wirken sich darauf aus, wie die Erwachsenen der Zukunft mobil sein werden“ (Zukunftsnetz Mobilität NRW). Vor diesem Hintergrund sind eine frühzeitige Information und Aufklärung bzgl. der Notwendigkeit einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung sowie das Einüben von nachhaltigem Mobilitätsverhalten von hoher Bedeutung. Eine zentrale Erreichbarkeit von **Kindern und Jugendlichen** bietet sich in den Schulen an. Im Hinblick auf die Förderung der eigenständigen Mobilität der Kinder und Jugendlichen müssen zunächst die entsprechenden Rahmenbedingungen geschaffen werden (z. B. Aufstellung von Schulwegplänen unter Einbeziehung der Kinder, Einrichtung von Hol- und Bringzonen an Grundschulen). Die Durchführung von Aufklärungs- und Motivationsarbeit obliegt dem Lehrpersonal in Zusammenarbeit mit der Polizei.

Derzeit gibt es an Grundschulen im Stadtgebiet keine gesondert ausgewiesenen Hol-/Bringzonen. Es besteht aber aktuell ein allgemeiner Prüfauftrag zur Ordnung der Hol- und Bring-Verkehre an Grundschulen und Kitas/Kindergärten. Die Bearbeitung ist noch laufend. Voraussichtlich ergeben sich aus dem Prüfauftrag die weitere Planung von gesondert ausgewiesenen Hol-/Bringzonen an einzelnen Grundschulen. In Bezug auf die weiteren Planungen für einzelne Schulstandorte wird die Einbindung aller relevanten Akteure (Schulträger, Polizei, Lehrpersonal, Eltern, Schülerschaft, Landesverkehrswacht Rheinland-Pfalz) sowie die Durchführung von Aufklärungs- und Motivationsarbeit und Begleitaktionen empfohlen.

Senioren sowie mobilitätseingeschränkte Personen sind alters- bzw. körperlichbedingt in ihren Mobilitätsmöglichkeiten eingeschränkt. Hier steht die Aufrechterhaltung der Mobilität durch barrierefreie und leicht zugängliche Mobilitätsangebote im Vordergrund. Neben den erforderlichen Rahmenbedingungen für den Umweltverbund können Übungen die Aufrechterhaltung der Mobilität fördern.

Neben der Barrierefreiheit spielt für ältere und mobilitätseingeschränkte Personen ausreichend Ruhe-/Erholungspunkte in Form von Sitzmöglichkeiten eine große Rolle zur Aufrechterhaltung der eigenen Mobilität. Es wird empfohlen auf Ebene der Stadt-/Ortsteile eine entsprechende Erfassung durchzuführen, um dann gezielt unter Berücksichtigung der relevanten Zielpunkte das vorhandene Angebot zu prüfen und ggf. auszuweiten. Dies kann auch im Rahmen der Durchführung eines sogenannten Fußverkehrs-Checks erfolgen, einem inzwischen etablierten Planungsprozess, bei dem die Bevölkerung aktiv mit eingebunden wird (u. a. gemeinsame Begehungen zur Begutachtung der Bestandssituationen).

Die Stadtverwaltung ist selbst für die Durchführung der Schulungen/Übungen zur Aufrechterhaltung der Mobilität nicht zuständig. Sie könnte aber entsprechend Informationen zu vorhandenen Angeboten auf der städtischen Internetseite aufführen (z. B. des Verkehrsverbands, des Krankenhauses oder anderer Akteure).

Zielsetzung

- ➔ Sicherung von Mobilität ohne privatem Pkw
- ➔ Unterstützung bei der Neuorientierung in Bezug auf die Verkehrsmittelwahl
- ➔ Sicherung von eigenständiger Kindermobilität
- ➔ Sicherung von Mobilität im Alter
- ➔ Sicherung von Mobilität für mobilitätseingeschränkte Personen

Wirkung auf ...

	gering		hoch		
Verkehrsmittelwahl (zu Gunsten des Umweltverbunds)					
CO₂-Emissionen (Minderungspotenzial)					

Verantwortlichkeit/ Beteiligung

Stadt Neuwied
 Landkreis Neuwied
 Polizei
 Schulen
 ADFC
 Jobcenter
 Caritative und gesundheitliche Einrichtungen

Mobilitätsmanagement

M4 Umsetzung der Kommunikationsstrategie

Bestand

Lösung

./.

./.

Kurzbeschreibung

Die Zielsetzung, den Anteil des Umweltverbunds am Verkehrsaufkommen zu steigern, hängt von der Mitwirkung der Öffentlichkeit als Verkehrsteilnehmer ab. Sie soll durch Umsetzung der empfohlenen Maßnahmen das Mobilitätsverhalten zu Gunsten des Umweltverbunds ändern. Eine grundlegende Voraussetzung hierfür stellt die Akzeptanz des Verkehrsentwicklungsplans als Handlungsfahrplan der Verkehrsplanung für die nächsten Jahre dar. Zur Förderung der Akzeptanz erfolgte bereits im Rahmen der Konzepterstellung eine frühzeitige und breite Akteursbeteiligung (Verwaltung, Arbeitskreis, Politik, allgemeine Öffentlichkeit). In Bezug auf die Umsetzung des Planungs- und Handlungskonzepts gilt es nun diese Beteiligung in Form von Kommunikation weiter fortzusetzen, um die abgeschätzten Wirkungspotenziale optimal ausschöpfen zu können. Dabei übernimmt die Stadt die informatorische Rolle.

Die hier dargestellte Kommunikationsstrategie fasst die Maßnahmen der strategischen Presse- und Öffentlichkeitsarbeit zur Außendarstellung zusammen. Die Maßnahmen sollen die öffentliche Wahrnehmung der Inhalte des Verkehrsentwicklungsplans und deren Umsetzung fördern. Dabei soll ein Zusammenspiel aus sachlicher Wissensvermittlung (u. a. Umsetzungsstand, weitere Planungen, Angebotsbestand, Verkehrsregeln) und emotionaler Überzeugung (u. a. Aufklärung, Kampagnen, Wettbewerbe) verfolgt werden.

Insbesondere bei begrenzten personellen und finanziellen Ressourcen sind die Kommunikationsinhalte sowie die einzusetzenden Medienkanäle genau zu planen und kontinuierlich anzupassen. Im Allgemeinen ist auf eine barrierefreie Kommunikation zu achten. Dies gilt nicht nur für gedruckte Medien, sondern vor allem auch für die städtische Internetseite. Aspekte wie einfache Sprache oder Skalierbarkeit der angebotenen Inhalte sind hier zu berücksichtigen.

Zielsetzung



Bewusstseinsbildung in der Neuwieder Bevölkerung sowie bei Einpendlern



Veränderung des Mobilitätsverhaltens, insbesondere der Verkehrsmittelwahl

Wirkung auf ...

gering

hoch

Verkehrsmittelwahl (zu Gunsten des Umweltverbunds)

CO₂-Emissionen (Minderungspotenzial)

Verantwortlichkeit/ Beteiligung

Stadt Neuwied