



**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

### 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\_SB\_2023-08.docx

## Inhalt

<b>1 Aufgabenstellung und Zielsetzung</b>	<b>9</b>
<b>2 Ausgangslage</b>	<b>10</b>
<b>3 Herangehensweise</b>	<b>12</b>
<b>4 Bestandsanalyse</b>	<b>14</b>
4.1 Bürgersicht zur Verkehrssituation im Bestand	14
4.1.1 Sichtweise	15
4.1.2 Verkehrsart	16
4.1.3 Bürgerbewertungen der „Erstmitteilungen“	16
4.1.4 Räumlicher Bezug	17
4.1.5 Themenfelder der Verkehrsarten	20
4.2 Kraftfahrzeugverkehr (MIV)	23
4.2.1 Festlegung des relevanten Straßennetzes	23
4.2.2 Analyse des festgelegten Straßennetzes	24
4.3 Güterverkehr	26
4.4 Öffentlicher Personennahverkehr	28
4.5 Radverkehr	32
4.5.1 Ableitung eines kommunalen Radverkehrsnetzes	32
4.5.2 Analyse des abgeleiteten Radverkehrsnetzes	34
4.5.3 Ruhender Radverkehr	35
4.6 Fußgängerverkehr	38
4.6.1 Gehwegbreiten	38
4.6.2 Querungshilfen	40
4.6.3 Barrierefreiheit	41
4.7 Verkehrssicherheit	44
4.8 Erreichbarkeit der Innenstadt	48
4.8.1 Allgemein	48
4.8.2 Erreichbarkeit mit dem Kfz	48
4.8.3 Erreichbarkeit mit dem Fahrrad	50
4.8.4 Erreichbarkeit zu Fuß	53
4.9 Ruhender Kfz-Verkehr	54
4.9.1 Parkraumangebot	54
4.9.2 Parkraumnachfrage	56
4.9.3 Vergleich mit dem Parkraumkonzept Innenstadt Neuwied 2010	65
4.10 Zusammenfassung	69
<b>5 Festlegung von Leitzielen</b>	<b>71</b>
5.1 Hintergrund	71

	3
5.2 Beteiligungs- und Abstimmungsprozess	72
5.3 Bestehende Ziele zu „Mobilität und Verkehr“	73
5.4 Vorschlag von Leitbild, Leitzielen und Leitlinien	77
5.5 Leitbild	78
5.6 Leitziele	79
5.6.1 Leitziel „Klimabewusste Mobilität für eine sich nachhaltig entwickelnde Stadt“	79
5.6.2 Leitziel „Vernetzte Mobilität für starke Verbindungen zwischen den Stadtteilen und der Innenstadt“	79
5.6.3 Leitziel „Sichere und barrierefreie Mobilität für mehr Wohn- und Lebensqualität“	80
5.7 Leitlinien	80
5.7.1 Leitlinien für den Fußgängerverkehr	80
5.7.2 Leitlinien für den Radverkehr	83
5.7.3 Leitlinien für den ÖPNV	95
5.7.4 Leitlinien für den allgemeinen Kfz-Verkehr (MIV)	96
5.7.5 Leitlinien für den ruhenden Kfz-Verkehr	97
5.7.6 Leitlinien für den Wirtschaftsverkehr	99
5.7.7 Leitlinien zum Mobilitätsmanagement	99
5.7.8 Leitlinien zu alternativen Antrieben	100
5.7.9 Marketing und Öffentlichkeitsarbeit	101
5.8 Öffentlichkeitbeteiligung	101
<b>6 Planungs- und Handlungskonzept</b>	<b>103</b>
6.1 Fußgängerverkehr	103
6.2 Radverkehr	104
6.2.1 Radverkehrsnetz	104
6.2.2 Fahrradparken	109
6.3 ÖPNV	110
6.3.1 Beschleunigungskonzept	110
6.3.2 Haltestellenausstattung	111
6.3.3 Anbindung der Stadtteile am Stadtrand	112
6.4 Kfz-Verkehr	113
6.4.1 Kfz-Erschließung	113
6.4.2 Betrachtung ausgewählter Knotenpunkte	114
6.4.3 Detailbetrachtung Heddesdorfer Berg und Rasselsteingelände	116
6.4.4 Ruhender Kfz-Verkehr	117
6.5 Wirtschaftsverkehr	122
6.5.1 Lkw-Führungskonzept	122
6.5.2 City-Logistik	123
6.6 Mobilitätsmanagement	124
6.6.1 Betriebliches Mobilitätsmanagement	126

	4
6.6.2 Zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement	127
6.7 Elektromobilität	128
6.7.1 Infrastruktur	129
6.7.2 Kommunaler Fuhrpark	130
6.7.3 Sharing-Angebote	130
6.8 Marketing und Öffentlichkeitsarbeit	131
6.8.1 Sachliche Wissensvermittlung	132
6.8.2 Emotionale Überzeugungsarbeit	133
<b>7 Innenstadtkonzept</b>	<b>136</b>
<b>8 Maßnahmenkatalog</b>	<b>142</b>
<b>9 Klimabilanzierung des Verkehrssektors</b>	<b>143</b>
9.1 Vorgehensweise	144
9.2 Übergeordnete Klimaziele	144
9.3 Bilanzierungsjahr 2019 (Analyse)	145
9.4 Prognose 2030 und 2040	147
9.4.1 Makro-Trends	147
9.4.2 Referenzszenario	148
9.4.3 Klimaschutzszenario	150
<b>10 Erarbeitung einer Verstetigungs- und Monitoring-Strategie</b>	<b>154</b>
10.1 Verstetigungsstrategie	154
10.1.1 Verwaltungsstruktur	155
10.1.2 Organisations- und Arbeitsstruktur	155
10.1.3 Handlungsempfehlungen	156
10.2 Monitoring-Strategie	158
10.2.1 Erfassung des Arbeitsstands	158
10.2.2 Bewertung des Zielerreichungsgrads	159
10.2.3 Akteursbeteiligung	160
10.2.4 Handlungsempfehlungen	161
<b>11 Fazit und Ausblick</b>	<b>162</b>
<b>Glossar</b>	<b>164</b>

### Vorbemerkungen

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird bei geschlechtsspezifischen Begriffen jeweils nur eine Form verwendet, in der Regel die männliche. Diese Begriffe schließen selbstverständlich alle anderen geschlechtsspezifischen Formen wertfrei mit ein.

Sofern nicht anders angegeben, ist OpenStreetMap die Kartengrundlage aller entsprechenden Darstellungen.



## Abbildungsverzeichnis

Bild 1:	Untersuchungsgebiete	9
Bild 2:	Points of Interest im Stadtgebiet	11
Bild 3:	Abhängigkeiten zwischen Analyse, Leitzielen und Planungskonzept sowie Handlungskonzept mit Maßnahmenkatalog	13
Bild 4:	Ergebnis Online-Befragung: Verkehrsart	16
Bild 5:	Ergebnis Online-Befragung: Bürgerbewertung der „Erstmitteilung“	17
Bild 6:	Ergebnis der Online-Beteiligung zum Themenfelder Kfz-Verkehr	21
Bild 7:	Ergebnis Online-Befragung: Themenfelder ÖPNV	22
Bild 8:	Ergebnis Online-Befragung: Themenfelder Radverkehr	22
Bild 9:	Ergebnis Online-Befragung: Themenfelder Fußgängerverkehr	23
Bild 10:	Relevantes Straßennetz	24
Bild 11:	Fahstreifenanzahl im betrachteten Straßennetz	25
Bild 12:	Zulässige Höchstgeschwindigkeiten im betrachteten Straßennetz	25
Bild 13:	Knotenpunktarten im betrachteten Straßennetz	26
Bild 14:	Netz für den Güterverkehr	27
Bild 15:	Zufahrtsbeschränkungen für das Güterverkehrsnetz	27
Bild 16:	Lieferrundfahrten auf der Marktstraße	28
Bild 17:	Lieferrundfahrten in der Fußgängerzone	28
Bild 18:	Busliniennetz mit Haltestellen	30
Bild 19:	Linienhäufigkeit im ÖPNV-Untersuchungsnetz	31
Bild 20:	Barrierefreiheit an den Haltestellen im ÖPNV-Untersuchungsnetz	31
Bild 21:	Dreiecksnetze der Luftlinienverbindungen	32
Bild 22:	Untersuchungsnetz für den Radverkehr	33
Bild 23:	Gesamtstädtisches Radverkehrsnetz aus dem Radverkehrskonzept 2008	33
Bild 24:	Führungsform des Radverkehrs im Untersuchungsnetz	34
Bild 25:	Führungsform des Radverkehrs in der Innenstadt	35
Bild 26:	Lage und Anzahl von Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt im Bestand	36
Bild 27:	Lage und Anzahl von Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt in der Planung	36
Bild 28:	Lage und Anzahl von Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt im Detail	37
Bild 29:	Lage und Anzahl von Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt im Detail	37
Bild 30:	Gehwegbreiten in der Innenstadt	38
Bild 31:	Gehwegbreiten in der Innenstadt mit Gehwegbreiten unter 2,50 m	39
Bild 32:	Erdgeschossnutzungen in der Innenstadt	40
Bild 33:	Querungshilfen in der Innenstadt	41
Bild 34:	Barrierefreiheit an Querungshilfen in der Innenstadt - Bordsteinabsenkung	43
Bild 35:	Barrierefreiheit an Querungshilfen in der Innenstadt – Bodenindikatoren	43
Bild 36:	Verteilung der Unfälle nach Jahren	44
Bild 37:	Verteilung der Unfälle mit Personenschaden nach Jahren	45
Bild 38:	Verteilung der Verunglückten nach Jahren	45
Bild 39:	Verteilung Unfälle mit Personenschaden nach Unfalltypen	46
Bild 40:	Verteilung der Unfälle mit Personenschaden nach Beteiligungsart	46
Bild 41:	Verteilung der Verunglückten Radfahrer nach Jahren	47
Bild 42:	Verteilung der Verunglückten Fußgänger nach Jahren	47
Bild 43:	Kfz-Isochronen vom ZOB Marktstraße	49

Bild 44:	Kfz-Isochronen vom Bahnhof	49
Bild 45:	Fahrrad-Isochronen vom ZOB Marktstraße	50
Bild 46:	Fahrrad-Isochronen vom Bahnhof	51
Bild 47:	E-Bike-Isochronen vom ZOB Marktstraße	52
Bild 48:	E-Bike-Isochronen vom Bahnhof	52
Bild 49:	Laufweg-Isochronen vom ZOB Marktstraße	53
Bild 50:	Laufweg-Isochronen vom Bahnhof	54
Bild 51:	Parkraumangebot	55
Bild 52:	Parkraumangebot der Parkhäuser	56
Bild 53:	Belegung (ohne Parkhäuser) nach Parkdauer differenziert	57
Bild 54:	Parkraumauslastung Zeitschnitt 5 Uhr	58
Bild 55:	Parkraumauslastung Zeitschnitt 8 Uhr	58
Bild 56:	Parkraumauslastung Zeitschnitt 11 Uhr	59
Bild 57:	Parkraumauslastung Zeitschnitt 14 Uhr	59
Bild 58:	Parkraumauslastung Zeitschnitt 17 Uhr	60
Bild 59:	Parkraumauslastung Zeitschnitt 19 Uhr	60
Bild 60:	Zuflussganglinie Parkhaus Neuwied Galerie mit Kaufland (2.376 Einfahrten)	61
Bild 61:	Abflussganglinie Parkhaus Neuwied Galerie mit Kaufland (2.250 Ausfahrten)	62
Bild 62:	Parkraumauslastung Parkhaus Neuwied Galerie mit Kaufland	62
Bild 63:	Parkraumauslastung Parkhaus Schlick-Center	63
Bild 64:	Parkraumauslastung City-Parkhaus	64
Bild 65:	Parkraumauslastung Parkhaus am Schlosstheater	64
Bild 66:	Untersuchungsgebiet für den Vergleich	65
Bild 67:	Anzahl erfasster parkender Fahrzeuge 2010 und 2021	66
Bild 68:	Belegung durch Bewohner 2010 und 2021	66
Bild 69:	Belegung der Kurzzeitparker 2010 und 2021	67
Bild 70:	Belegung der Parker mit mittlerer Parkdauer 2010 und 2021	67
Bild 71:	Anzahl Parkvorgänge der Langzeitparker 2010 und 2021	68
Bild 72:	Abhängigkeiten zwischen Analyse, Leitzielen und Planungskonzept sowie Handlungskonzept mit Maßnahmenkatalog	71
Bild 73:	Einsatzbereiche von Überquerungsanlagen an zweistreifigen Straßen mit Fahrbahnbreiten unter 8,50 m (Quelle: RASt, 2006)	83
Bild 74:	Einsatzbereiche von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen (Quelle: ERA, 2010)	90
Bild 75:	Querschnitte für Fahrradstraßen (Quelle: Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis 2021)	91
Bild 76:	Muster-Querschnitte mit Radfahrstreifen (Fahrbahn: 6,50 m)	93
Bild 77:	Muster-Querschnitte mit Schutzstreifen (Kernfahrbahn: 4,50 m)	93
Bild 78:	Fußwegezielnetz für die Innenstadt	104
Bild 79:	Bewertung der Radverkehrsführung im Untersuchungsnetz	105
Bild 80:	Bewertung der Radverkehrsführung in der Innenstadt, Heddesdorf, Heddesdorfer Berg und Rasselsteingelände	106
Bild 81:	Radverkehrsnetz mit Haupttrouten (Vorschlag für Zielnetz)	107
Bild 82:	Radverkehrsnetz mit Haupt- und Nebenrouten (Vorschlag für Zielnetz)	107
Bild 83:	Querschnitt Engerser Landstraße	108
Bild 84:	Querschnitt Radfahrstreifen beidseitig	108
Bild 85:	Querschnitt Ringstraße	109

Bild 86:	Querschnitt Schutzstreifen beidseitig	109
Bild 87:	ÖPNV-Liniennetz und Knotenpunktarten im betrachteten Straßennetz der Innenstadt, Heddesdorf, Heddesdorfer Berg und Rasselsteingelände	111
Bild 88:	ÖPNV-Haltestellen Barrierefreiheit Konzept für die Innenstadt, Heddesdorf, Heddesdorfer Berg und Rasselsteingelände	112
Bild 89:	Geschwindigkeitskonzeption für das Vorbehaltsnetz (Vorschlag) der Innenstadt, Heddesdorf, Heddesdorfer Berg und Rasselsteingelände	113
Bild 90:	Geschwindigkeitskonzeption für das Vorbehaltsnetz (Vorschlag) Heddesdorfer Berg und Rasselsteingelände	117
Bild 91:	Erster Ansatz – Straßenabschnitte mit häufiger Parkraumbelegung von über 80 %	118
Bild 92:	Konzept – Gebührenpflichtige Bewirtschaftungszonen und Bewohnerparkzonen	119
Bild 93:	Isochronen für 5-Minuten-Fußweg von den Parkhäusern aus	120
Bild 94:	Parkraumkonzeption	121
Bild 95:	Konzentration des Parkraums für die Zonen 1 bis 3 und 7 (pink) und Umgestaltungspotenziale (blau)	122
Bild 96:	Bausteine des Mobilitätsmanagements (in Anlehnung an Mobilitätsmanagement-Handbuch 2003)	125
Bild 97:	Plakatkampagnen „Finger weg vom Handy“ und „Runter vom Gas“	134
Bild 98:	Kampagne „Pro Fahrrad – Rad fahren bewegt“ des Zweirad Industrie Verbands (ZIV)	135
Bild 99:	Plakta „Immer auf den letzten Drücker? Für mehr Sicherheit: Gib der gesengten Sau in Dir keine Chance“, Stadt Aachen	135
Bild 100:	Beispiele zur Verbreitung von Botschaften	135
Bild 101:	Erschließung Innenstadt - Parkrouten Innenstadt-Nord – Variante 1	137
Bild 102:	Erschließung Innenstadt - Parkrouten Innenstadt-Nord – Variante 2	138
Bild 103:	Erschließung Innenstadt - Radnetz	138
Bild 104:	Erschließung Innenstadt - ÖPNV	139
Bild 105:	Erschließung Innenstadt - Einbahnstraßensystem	140
Bild 106:	Erschließung Innenstadt - Rheinquartier	140
Bild 107:	Konzept für die Bahnhofstraße	141
Bild 108:	Modal Split der Stadt Neuwied für die Analyse (2019) [Datenquelle: MiD 2017]	145
Bild 109:	Endenergieverbrauch und THG-Emissionen des Verkehrssektors der Stadt Neuwied für die Analyse (2019)	146
Bild 110:	Szenarien der Mobilität	147
Bild 111:	Relevante Entwicklungen der Makro-Trends	148
Bild 112:	Endenergieverbrauch und THG-Emissionen des Verkehrssektors der Stadt Neuwied im Referenzszenario für die Jahre 2030 und 2040	150
Bild 113:	Endenergieverbrauch und THG-Emissionen des Verkehrssektors der Stadt Neuwied im Klimaschutzszenario (moderat, ambitioniert) für die Jahre 2030 und 2040	153
Bild 114:	Organisations- und Arbeitsstruktur hinsichtlich der Verankerung von Verkehr und Mobilität	157

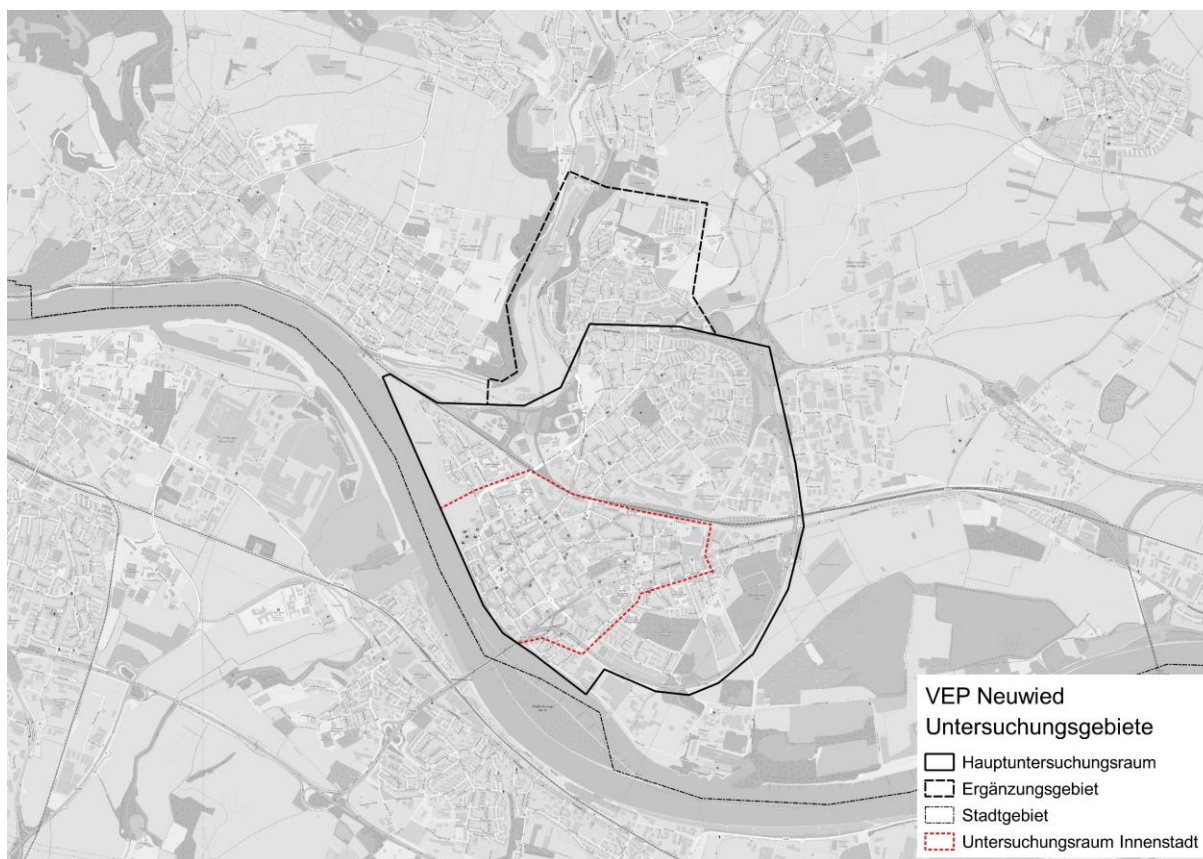
## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Handlungsfelder, Themen und zu betrachtender Bereich	10
Tabelle 2: Ergebnis Online-Befragung: Räumliche Verortung	17
Tabelle 3: Ergebnis Online-Befragung: am häufigsten genannten Streckenabschnitte der verorteten Mitteilungen	18
Tabelle 4: Ergebnis Online-Befragung: am häufigsten genannten Knotenpunkte der verorteten Mitteilungen	19
Tabelle 5: Ergebnis Online-Befragung: am häufigsten genannten Einzelpunkte der verorteten Mitteilungen	20
Tabelle 6: Unfallauffällige Bereiche	48
Tabelle 7: Parkraumauslastung in den Parkhäusern	65
Tabelle 8: Bewertung der Leitziele	101
Tabelle 9: Bewertung der Leitlinien	101
Tabelle 10: Merkmale der betrachteten Straßenabschnitte	116
Tabelle 11: Parkraumauslastung in den Bewirtschaftungszonen	119
Tabelle 12: Übersicht zu den aufgestellten Maßnahmenempfehlungen	142
Tabelle 13: Gegenüberstellung der kommunalen Bilanzierungswerte der Analyse (2019) mit der Zielsetzung des Bundes	146
Tabelle 14: Prognostiziertes Wegeaufkommen der Bevölkerung der Stadt Neuwied im Gesamtverkehr im Referenzszenario	149
Tabelle 15: Gegenüberstellung der kommunalen Bilanzierungswerte im Referenzszenario mit der Zielsetzung des Bundes	150
Tabelle 16: Prognostiziertes Wegeaufkommen der Bevölkerung der Stadt Neuwied im Gesamtverkehr im Klimaschutzszenario	151
Tabelle 17: Gegenüberstellung der kommunalen Bilanzierungswerte des Klimaschutzszenarios (moderat) mit den bundesweiten Zielwerten	153
Tabelle 18: Gegenüberstellung der kommunalen Bilanzierungswerte des Klimaschutzszenarios (ambitioniert) mit den bundesweiten Zielwerten	154
Tabelle 19: Bewertungsindikatoren	159

## 1 Aufgabenstellung und Zielsetzung

Die Stadt Neuwied hat zuletzt 1995 einen Verkehrsentwicklungsplan aufgestellt.<sup>1</sup> Vor dem Hintergrund verschiedener aktueller Fragestellungen in Bezug auf verkehrsplanerische Aspekte bzw. die Stadtentwicklung wurden nunmehr erneute Untersuchungen für einen neuen Verkehrsentwicklungsplan durchgeführt.

Im Wesentlichen haben sich die Betrachtungen auf den Bereich der Innenstadt und den Stadtteil Heddesdorf beschränkt, ergänzt um den Bereich des Heddesdorfer Bergs und das Rasselsteingelände (Bild 1). Wegen des hohen Stellenwerts des Radverkehrs in der öffentlichen Diskussion der letzten Jahre wurde die Radverkehrsplanung jedoch für das gesamte Stadtgebiet erstellt. Die Betrachtungen zum Fußgängerverkehr und zum ruhenden Kfz-Verkehr wurde hingegen auf den Innenstadtbereich beschränkt (Bild 1).



**Bild 1:** Untersuchungsgebiete

<sup>1</sup> Die „Untersuchungen zum Verkehrsentwicklungsplan Innenstadt Neuwied“ aus dem Jahr 1995 wurden von BSV durchgeführt. Zudem hat BSV im Jahr 2010 das „Parkraumkonzept Innenstadt Neuwied“ erstellt.

Betrachtet und behandelt wurden folgende Handlungsfelder:

- Kraftfahrzeugverkehr (MIV),
- Güterverkehr,
- öffentlicher Personennahverkehr,
- Radverkehr,
- Fußgängerverkehr,
- ruhender Kfz-Verkehr.

In Tabelle 1 sind die sechs genannten Handlungsfelder sowie deren jeweiligen inhaltlichen Themen und zu betrachtende Bereiche (Untersuchungsgebiet) zusammenfassend dargestellt.

**Tabelle 1:** Handlungsfelder, Themen und zu betrachtender Bereich

Handlungsfeld	Themen	Untersuchungsgebiet			
		Innenstadt	Heddesdorf	Heddesdorfer Berg, Rasselsteingelände	übriges Stadtgebiet
Kfz-Verkehr (MIV)	Netzplanung	X	X	X	
	Tempo-Zonen-Konzept	X	X	X	
	Ausbauformen	X	X	X	
Güterverkehr	Lieferzonenkonzept	X	X		
öffentlicher Personennahverkehr	Netzplanung	X	X	X	
	Beschleunigungskonzept	X	X	X	
Radverkehr	Netzplanung	X	X	X	X
	Führungsformen	X	X	X	X
Fußgängerverkehr	Netzplanung	X			
ruhender Kfz-Verkehr	Parkraumbewirtschaftung	X			
	Parkleitsystem	X			

Im Ergebnis wurden schwerpunktmäßig planerische Vorgaben für nachfolgende Planungen erarbeitet (Handlungskonzept mit Maßnahmenkatalog). Darüber hinaus erfolgten einzelne Konkretisierungen, u. a. durch Vorplanungen für ausgewählte Strecken und Knotenpunkte im Hinblick auf den Kfz-Verkehr bzw. den Radverkehr. Ergänzend wurden für die Erstellung eines Integrierten Klimaschutzkonzepts (IKSK) für die Stadt Neuwied die Bausteine Klimabilanzierung des Verkehrssektors und Verstetigungsstrategie zur Verankerung des Themenfelds „Nachhaltige Mobilität“ in der Verwaltung erarbeitet.

## 2 Ausgangslage

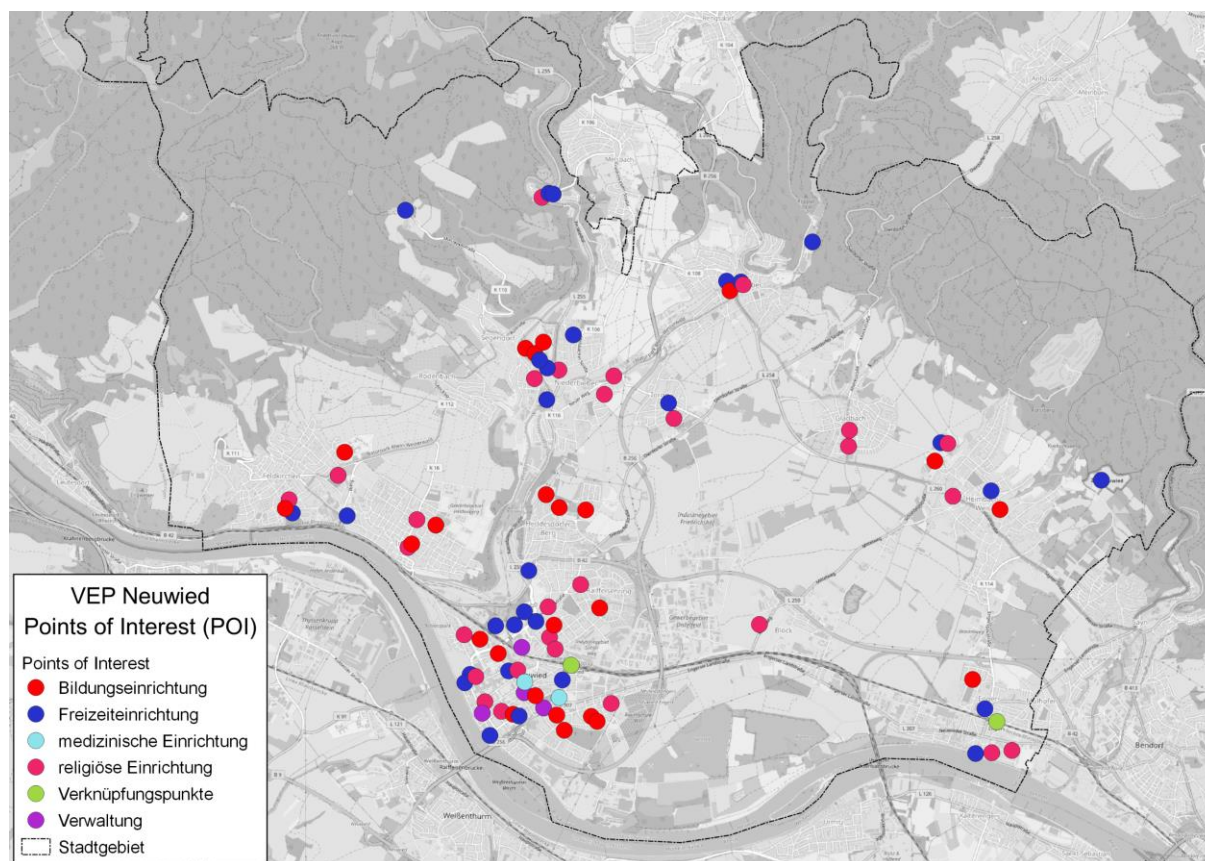
Neuwied liegt im Norden des Landes Rheinland-Pfalz und ist als große kreisangehörige Stadt zugleich der Sitz der Kreisverwaltung des Landkreises Neuwied. Mit rund 65.000 Einwohnern ist Neuwied die siebtgrößte Stadt in Rheinland-Pfalz und zugleich die größte kreisangehörige Stadt des Landes. Neuwied ist gemäß der Landesplanung Rheinland-Pfalz als Mittelzentrum ausgewiesen.

Die Stadt Neuwied besteht aus der Innenstadt sowie folgenden zwölf Stadtteilen (in alphabetischer Reihenfolge): Altwied, Block, Engers, Feldkirchen, Gladbach, Heimbach-Weis, Irlich, Niederbieber, Oberbieber, Rodenbach, Segendorf und Torney. Heddesdorf ist seit 1970 ein Teil der Innenstadt, wird aber statistisch, z. B. in der Bevölkerungsstatistik, weiterhin wie ein Stadtteil aufgeführt.

Historisch bedingt liegt die Innenstadt am Rhein. Das Stadtgebiet hat sich durch Eingemeindungen der heutigen Stadtteile in den 1970er-Jahren weiter ausgedehnt.

Die Stadt Neuwied ist eine Pendlerstadt. Die Stadtentwicklungsstrategie 2030 der Zukunftsinitiative Neuwied (2017) benennt die Ein- und Auspendler über die Stadtgrenzen der Stadt Neuwied zum Stand 30.06.2014<sup>2</sup>. Es gibt insgesamt 15.398 Einpendler, von denen die meisten aus Koblenz (8 %) und Bendorf (7 %) kommen, gefolgt von Andernach, Weissenthurm, Melsbach, Rengsdorf und Mühlheim-Kärlich. Von den 11.696 Auspendler fahren die meisten nach Koblenz (25 %) und Andernach (11 %), gefolgt von Bendorf, Mühlheim-Kärlich, Weissenthurm, Rengsdorf und Bonn. Diese Städte (abgesehen von Bonn) sind in maximal 12 km erreichbar und es besteht somit ein Radverkehrspotenzial bei den Pendlerverflechtungen.

Aktuellere Daten zu den Pendlerverflechtungen der Stadt Neuwied mit dem Umland lagen für die Projektbearbeitung nicht vor.



**Bild 2:** Points of Interest im Stadtgebiet

<sup>2</sup> Diese Aussagen basieren auf den Angaben des Statistischen Landesamts Rheinland-Pfalz aus dem Jahr 2016



Neben dem beruflichen Pendlerverkehr erzeugen verschiedene Einrichtungen, sogenannte Points of Interest (POI) weiteren Verkehr, welcher mit den unterschiedlichsten Verkehrsmitteln erreicht werden kann. In Bild 2 sind relevante Points of Interest (POI) im Stadtgebiet dargestellt. Diese sind differenziert nach Bildungs-, Freizeit-, medizinische und religiöse Einrichtungen sowie Verwaltung und Verknüpfungspunkte (Bahnhof).

### **3 Herangehensweise**

Zunächst erfolgte die Analyse der bestehenden Situation mit einer Grundlagenermittlung, um einen Überblick über die örtlichen infrastrukturellen und verkehrlichen Gegebenheiten zu erlangen. Die Bestandsaufnahme ergänzt um eine Online-Beteiligung für alle Verkehrsarten stellte die Grundlage für die Mängelanalyse des Straßen- und Wegenetzes dar.

Einen besonderen Stellenwert hatte die Analyse des ruhenden Kfz-Verkehrs mit Betrachtung des Parkraumangebots und der Parkraumnachfrage. Des Weiteren wurden Querschnittsthemen wie Mobilitätsmanagement und die Umweltsituation betrachtet sowie Erreichbarkeitsanalysen für die verschiedenen Verkehrsarten.

Abschließend erfolgte eine Zusammenfassung der Ergebnisse der Bestandsanalyse durch Benennung von identifizierten Stärken und Schwächen in Bezug auf die einzelnen Verkehrsarten respektive Handlungsfelder.

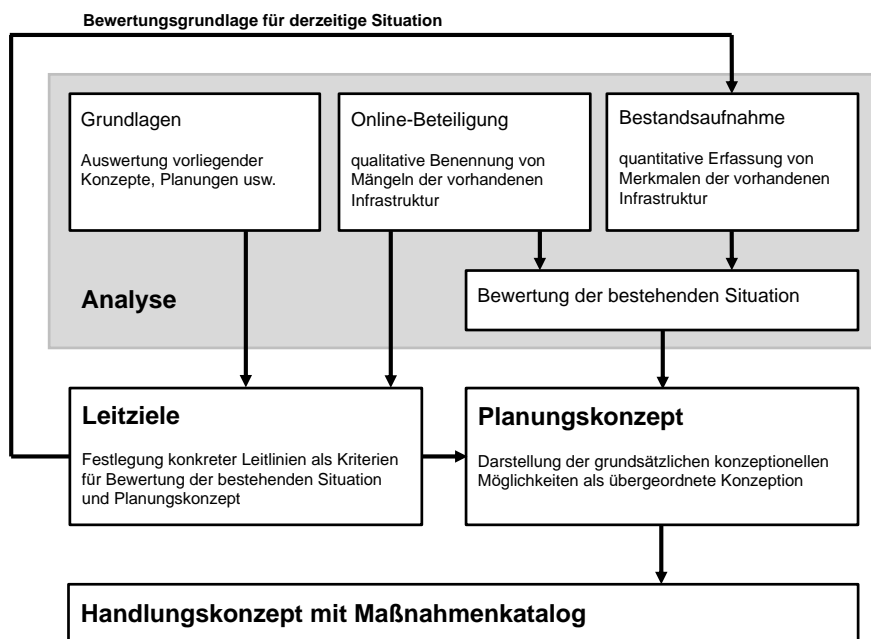
Die Analyseergebnisse dienten zur Ableitung und Zusammenführung eines Leitbilds für den neu aufzustellenden Verkehrsentwicklungsplan. Dazu erfolgte die Definition von Oberzielen und Leitlinien.

Darauf aufbauend wurde ein auf die einzelnen Untersuchungsgebiete bezogenes Planungskonzept als übergeordnete Konzeption erstellt. Dieses Planungskonzept bildet als übergeordnete Konzeption die Grundlage für die im Weiteren zu vertiefenden Maßnahmenplanungen und das zu erstellende Handlungskonzept mit Maßnahmenkatalog.

Unter Berücksichtigung des aufgestellten Leitbilds mit seinen konkreten Leitlinien erfolgte dann die konkrete Erarbeitung eines Maßnahmenkatalogs. Dieser beinhaltet konkrete Maßnahmenvorschlägen zur Behebung bzw. Minderung der festgestellten Mängel für alle Verkehrsarten respektive Handlungsfelder.

In Bild 3 sind die Abhängigkeiten zwischen Analyse, Leitzielen und Planungskonzept (und dem daraus letztendlich zu entwickelnden Handlungskonzept mit Maßnahmenkatalog) im Zusammenhang dargestellt.





**Bild 3:** Abhängigkeiten zwischen Analyse, Leitzielen und Planungskonzept sowie Handlungskonzept mit Maßnahmenkatalog

Zudem wurde ein Monitoring-Konzept zur Überprüfung des Umsetzungsstands und der Zielerreichung erarbeitet. In diesem Zusammenhang wurden auch Empfehlungen für ein kontinuierliches Qualitätsmanagement entwickelt.

Im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans war ein umfassender Abstimmungs- und Beteiligungsprozess mit unterschiedlichen Formaten vorgesehen. Neben der Abstimmung mit der Stadtverwaltung Neuwied als Auftraggeber war die Beteiligung eines begleitenden Gremiums vorgesehen. Zudem erfolgte eine Öffentlichkeitsbeteiligung. In der Analysephase erfolgte diese online, nach Entwicklung des Leitbilds und des Planungskonzepts in Form eines Workshops.

## 4 Bestandsanalyse

Zur zielgerichteten Ableitung von Handlungsempfehlungen war eine Erfassung der heutigen Situation notwendig. Hierzu waren zunächst die relevanten Straßen- und Wegenetze für die einzelnen Verkehrsarten abzuleiten und festzulegen.

Die Bestandsanalyse basiert auf zwei Grundlagen. Zum einen wurden vorliegende Daten und Informationen ausgewertet, zum anderen wurden ergänzende Daten und Informationen im Rahmen von Bestandsaufnahmen aufgenommen. Diese Bestandsaufnahmen erfolgten in zwei Schritten: In einem ersten Schritt wurden Karten- und Luftbildanalysen mit Erfassung von relevanten Straßenraumbreiten (u. a. Bepflanzungsabstand, Fahrbahn- und Fahrstreifenbreite, Breite von Parkstreifen) durchgeführt. Im zweiten Schritt erfolgte die Bestandsaufnahme vor Ort. Für die weitere Bearbeitung wurden Fotos zur Dokumentation der unterschiedlichen straßenräumlichen Situationen erstellt und im Geoinformationssystem (GIS) als Arbeitsgrundlage räumlich verortet.

Die Bestandsaufnahme der Infrastruktur vor Ort ergänzt die zuvor erfolgte Aufnahme relevanter Straßenraumbreiten anhand von Karten und Luftbildern. Neben den aus Karten und Luftbildern nicht erfassbaren Aspekten (z. B. Barrierefreiheit) konnten vor Ort auch zuvor erfasste Maße plausibilisiert bzw. überprüft werden. Zudem erfolgte eine gesonderte Betrachtung der Knotenpunkte (u. a. Art, Querungshilfen, Barrierefreiheit).

Die Bestandsaufnahme beinhaltet neben einer verkehrsmittelspezifischen Betrachtung zum Kfz-Verkehr als MIV, zum ÖPNV, zum Radverkehr und zum Fußgängerverkehr auch verkehrsmittelübergreifende Betrachtungen. Hierzu gehört zum einen die Verkehrssicherheit und zum anderen die Themenfelder Elektromobilität und Mobilitätsmanagement.

Neben der Bestandsaufnahme gingen die Ergebnisse aus der Online-Beteiligung in die Analyse mit ein.

### 4.1 Bürgersicht zur Verkehrssituation im Bestand

Um die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Neuwied in die Untersuchungen zum Verkehrsentwicklungsplan einzubeziehen und Hinweise und Ideen aus der Bürgerschaft zum Thema „Mobilität und Verkehr“ zu sammeln, wurde eine interaktive, onlinegestützte Beteiligung durchgeführt. Vom 9. Juni bis einschließlich zum 7. Juli 2021

konnten die Neuwieder Bürgerinnen und Bürger über eine interaktive Karte online entweder eigene Mitteilungen tätigen (im weiteren als „Erstmitteilungen“<sup>3</sup> bezeichnet) oder bereits eingetragene „Erstmitteilungen“ bewerten (Zustimmung „finde ich auch“ bzw. Ablehnung „finde ich nicht“). Die Eintragungen konnten danach noch bis einschließlich zum 25. August 2021 eingesehen werden.

Neben 93 allgemeinen „Erstmitteilungen“ wurden insgesamt 565 auf der interaktiven Karte verortete „Erstmitteilungen“ gesammelt (insgesamt 658). Diese „Erstmitteilungen“ wurden zudem insgesamt 1.365 mal bewertet, wobei den eingetragenen „Erstmitteilungen“ größtenteils zugestimmt wurde (1.166 Zustimmungen, 199 Ablehnungen).

Um auch die Bürgerinnen und Bürger mitzunehmen, die keine digitalen Medien nutzen (und damit auch nicht die online-Anwendung), konnten im Teilnahmezeitraum Mitteilungen zum Thema Mobilität/Verkehr auch telefonisch oder schriftlich getätigt werden. Davon hat keine Person Gebrauch gemacht. Es sind lediglich drei Rückfragen zur Systemanwendung eingegangen.

Ohne weitere Aufbereitung der Daten liegen somit 2.023 Mitteilungen („Erstmitteilungen“ und deren Bewertungen) vor.

Über die Freitexteingabe bzgl. der Konkretisierung der räumlichen Verortung sowie bzgl. dem Aspekt „sonstiges“ haben die Bürgerinnen und Bürger ihre „Erstmitteilung“ inhaltlich spezifiziert. Dadurch konnte die von den Teilnehmenden durchgeführte Kategorienzuordnung überprüft und punktuell angepasst werden. In den Freitexten wurden aber auch weitere Aspekte benannt, wodurch sich der Bedarf der Mitteilungsverortung (Verschiebung von allgemeinen „Erstmitteilungen“ zu den verorteten Mitteilungen) und der Mitteilungsteilung (Aufteilung der „Erstmitteilung“ auf mehrere Einzelmitteilungen aufgrund von Nennungen mehrere Aspekte) ergab, um im weiteren Verlauf die genannten Einzelaspekte auswerten zu können. Nach finaler Datenaufbereitung liegen insgesamt 837 „Erstmitteilungen“ zur weiteren Auswertung vor (108 allgemeine „Erstmitteilungen“, 729 verortete „Erstmitteilungen“).

Die teilnehmenden Bürgerinnen und Bürger sollten zu Beginn einer neuen verorteten „Erstmitteilung“ angeben, aus welcher Sicht sie diese einstellen und welche Verkehrsart von den Mitteilungsinhalten betroffen ist. Diese beiden Abfragen erfolgten bei den allgemeinen „Erstmitteilungen“ nicht. Die Verkehrsart ließ sich aber nachträglich über die textlichen Ausführungen zuordnen. Die Sichtweise jedoch nicht.

#### 4.1.1 Sichtweise

Die meisten verorteten „Erstmitteilungen“ wurden aus Sicht einer zu Fuß gehenden und/oder radfahrenden Person getätigt (431 Mitteilungen), wobei die Anzahl der rein radfahrenden Personen deutlich überwiegt (277 Mitteilungen; Fußgänger/-innen 74 Mitteilungen, Fußgänger/-innen und Radfahrer/-innen 80 Mitteilungen). Die zweitgrößte Menge (132 Mitteilungen) ist den Autofahrer/-innen bzw.

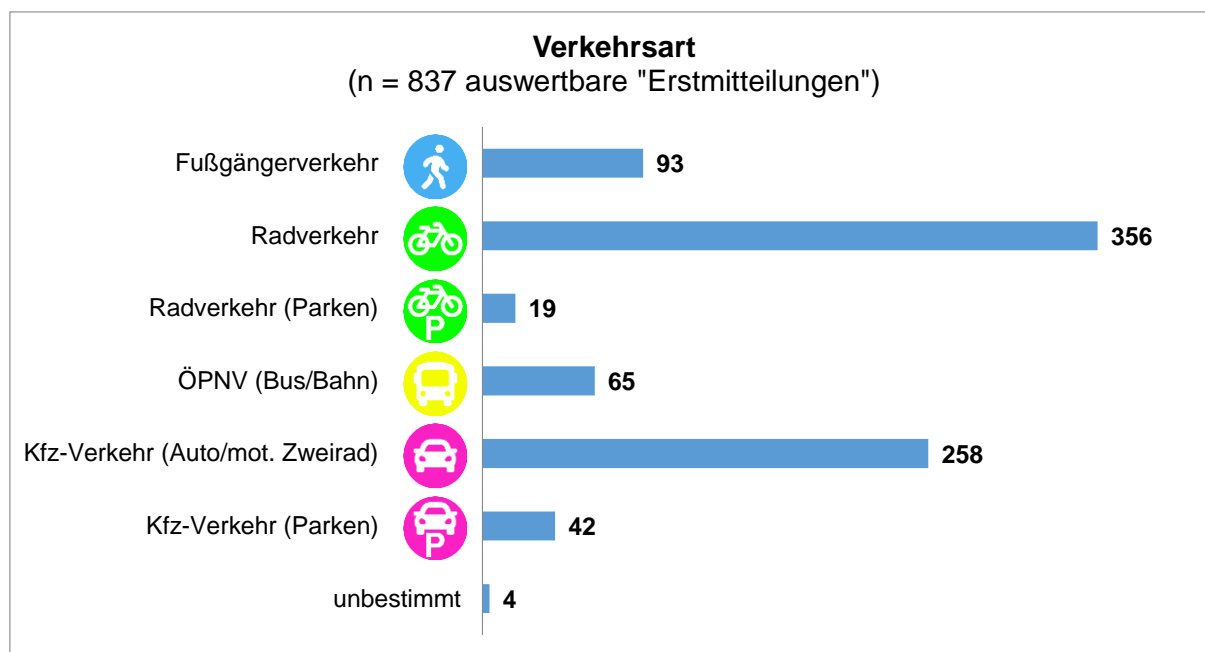
---

<sup>3</sup> „Erstmitteilung“ bezeichnet die Mitteilung, die von einem Teilnehmenden als erstes in das Beteiligungssystem eingetragen wurde. Die Gesamtmenge an Mitteilungen umfasst alle „Erstmitteilungen“ und deren Bewertungen.

Motorradfahrer/-innen zuzuordnen, gefolgt von der Menge an Mitteilungen von Anwohnern/-innen (91 Mitteilungen). Die geringste Anzahl an „Erstmitteilungen“ erfolgte aus Sicht eines ÖPNV-Nutzenden (33 Mitteilungen). Bei 42 – ehemals allgemeine – „Erstmitteilungen“ konnte die Sichtweise aus den textlichen Angaben nicht eindeutig zugeordnet werden.

#### 4.1.2 Verkehrsart

Die meisten „Erstmitteilungen“ (allgemeine und verortete) beziehen sich auf den Radverkehr (375 Mitteilungen), dabei hat der ruhende Radverkehr nur eine sehr geringe Bedeutung (19 Mitteilungen). Die zweitgrößte Menge (300 Mitteilungen) ist erneut dem Kfz-Verkehr zuzuordnen, wobei auch hier der ruhende Kfz-Verkehr eine deutlich untergeordnete Bedeutung hat (42 Mitteilungen). Es folgt der Fußgängerverkehr (93 Mitteilungen). Die Menge der „Erstmitteilungen“ zum ÖPNV ist mit 65 Mitteilung am geringsten. Vier – ehemals allgemeine – „Erstmitteilungen“ konnte keine eindeutige Verkehrsart zugeordnet werden.



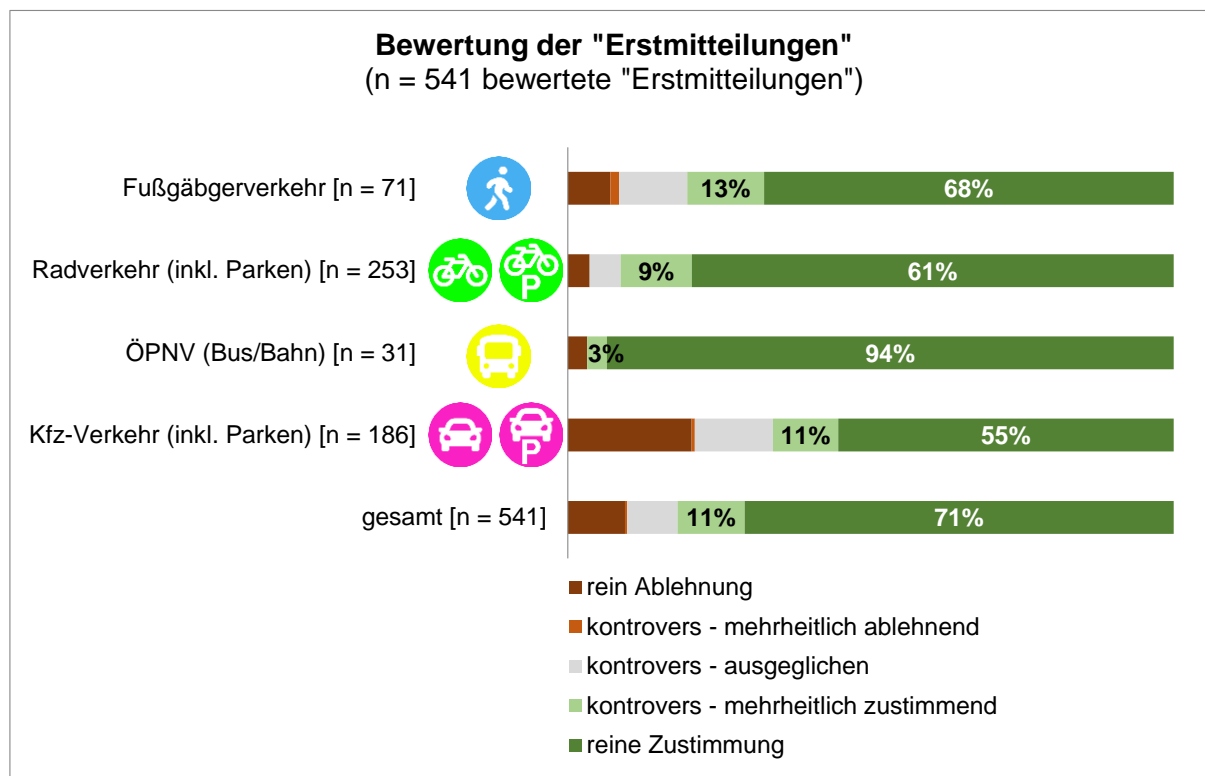
**Bild 4:** Ergebnis Online-Befragung: Verkehrsart

#### 4.1.3 Bürgerbewertungen der „Erstmitteilungen“

Verortete „Erstmitteilungen“ konnten von den Teilnehmenden eingesehen und bewertet (Zustimmung „finde ich auch“ bzw. Ablehnung „finde ich nicht“) werden. Die Bewertung bei einer Mitteilungsteilung wurde in Summe auf die geteilte Mitteilung (neue „Erstmitteilung“) übertragen.

Von den aufbereiteten 729 verorteten „Erstmitteilungen“ zur verkehrlichen Situation wurden insgesamt 541 von den Teilnehmenden bewertet (Bild 5). In Bezug auf die Bewertung zeigt sich, dass die Bürgerinnen und Bürger den getätigten „Erstmitteilungen“ nicht grundsätzlich zustimmen (383 reine Zustimmungen), sondern „Erstmitteilungen“ auch abgelehnt (51 reine Ablehnungen) oder kontrovers diskutiert werden (107 kontrovers diskutierte Mitteilungen). Hinsichtlich der kontrovers diskutierten „Erstmitteilungen“ zeigt sich ein eher zustimmendes Meinungsbild (60 mehrheitlich zustimmend,

2 mehrheitlich ablehnend, 45 ausgewogen). Insgesamt überwiegt bei allen Verkehrsarten die Zustimmung (Summe aus reiner Zustimmung und mehrheitlich zustimmend).



**Bild 5:** Ergebnis Online-Befragung: Bürgerbewertung der „Erstmitteilung“

#### 4.1.4 Räumlicher Bezug

Im Teilnahmezeitraum konnten entweder allgemeine „Erstmitteilungen“ ohne räumliche Verortung oder „Erstmitteilungen“ mit räumlicher Verortung getätigt werden.

Die „Erstmitteilungen“ ohne räumliche Verortung beziehen sich aufgrund der allgemeinen Formulierungen überwiegend auf die Gesamtstadt (52 Mitteilungen). Lediglich ein geringer Anteil beinhalten Benennungen konkreter Stadtteile (9 Mitteilungen), wobei hier – bis auf zwei Ausnahmen die Innenstadt gemeint ist. Darüber hinaus beziehen sich die allgemeinen „Erstmitteilungen“ auf Verkehrsverbindungen (25 Mitteilungen) und weitere Einzelbereiche (22 Mitteilungen).

Die räumlich verorteten „Erstmitteilungen“ konzentrieren sich auf Streckenabschnitte (462 „Erstmitteilungen“), Knotenpunkte (169 „Erstmitteilungen“) und weitere Einzelpunkte (88 „Erstmitteilungen“). Einen Bezug zu Verbindungen und Gebiete gibt es nur selten.

**Tabelle 2:** Ergebnis Online-Befragung: Räumliche Verortung

<b>Allgemeine Mitteilungen</b>	<b>108 „Erstmitteilungen“</b>
Gesamtstadt	52
Verbindungen	25
Einzelbereiche	22
Stadtteile	9
<b>Verortete Mitteilungen</b>	<b>729 „Erstmitteilungen“</b>
Streckenabschnitte	462
Knotenpunkte	169
Einzelpunkte	88
Verbindungen	8
Gebiete	2

In den nachfolgenden Tabellen sind die am häufigsten genannten Streckenabschnitte, Knotenpunkte und Einzelpunkte der verorteten „Erstmitteilungen“ angegeben.

**Tabelle 3:** Ergebnis Online-Befragung: am häufigsten genannten Streckenabschnitte der verorteten Mitteilungen

<b>Streckenabschnitte</b>	<b>462 verortete „Erstmitteilungen“</b>
Andernacher Straße	23
Langendorfer Straße	22
Dierdorfer Straße	20
Marktstraße	17
Summe	82 (18 %)

In Bezug auf die **Andernacher Straße** beziehen sich die erfassten verorteten „Erstmitteilungen“ vor allem auf die Verkehrsart Radverkehr (13 von 23 „Erstmitteilungen“). Aus den Mitteilungen lässt sich eine Unsicherheit der Radfahrenden durch die vorhandene Radinfrastruktur und das Verhalten des Kfz-Verkehrs ablesen.

Auch bei der **Langendorfer Straße** dominiert der Bezug zum Radverkehr (16 von 22 „Erstmitteilungen“) und die Kritik an der Radverkehrsinfrastruktur (unsichere Radverkehrsanlage sowie fehlende Freigabe der Fußgängerzone). Hier werden zusätzlich als Einzelnennungen fehlende bzw. unzureichende Fahrradabstellanlagen und fehlende Ladeinfrastruktur für den Radverkehr bemängelt.

In Bezug auf die **Dierdorfer Straße** ist der Anteil der verorteten „Erstmitteilungen“ zum Kfz-Verkehr und zum Radverkehr ausgeglichen (je 8 von 20 „Erstmitteilungen“). Auch hier fühlen sich die Radfahrenden aufgrund fehlender Radverkehrsanlagen bei zu hohen

Verkehrsbelastungen und zu hoher zulässiger Höchstgeschwindigkeit unsicher und es werde vereinzelt fehlende Fahrradabstellanlagen bemängelt.

Hinsichtlich der **Marktstraße** überwiegt die Anzahl an „Erstmitteilungen“ zum Radverkehr leicht (10 von 17 „Erstmitteilungen“). Wie schon bei den anderen Streckenabschnitten fühlen sich die Radfahrenden hier unsicher. Neben einer zu hohen Verkehrsbelastung und einer zu hohen zulässigen Höchstgeschwindigkeit bzw. einer Missachtung der angeordneten zulässigen Höchstgeschwindigkeit werden vor allem fehlende Radverkehrsanlagen kritisiert.

**Tabelle 4:** Ergebnis Online-Befragung: am häufigsten genannten Knotenpunkte der verorteten Mitteilungen

Knotenpunkt	169 verortete „Erstmitteilungen“
Am Schloßpark/B42	11
Andernacher Straße/B42	9
Deichstraße/Schloßstraße	9
Engerser Landstraße (L307)/ Friedrich-Ebert-Straße	7
Grabenstraße/Wilhelm-Schweizer-Straße	6
Summe	42 (25 %)

In Bezug auf den Knotenpunkt **Am Schloßpark/B42** ist der Anteil der verorteten „Erstmitteilungen“ zum Kfz-Verkehr und zum Radverkehr nahezu ausgeglichen (6 „Erstmitteilungen“ zum Radverkehr und weitere 5 „Erstmitteilungen“ zum Thema Kfz-Verkehr). Während die Kfz-Fahrenden eine fehlende/mangelhafte Koordinierung der Lichtsignalanlagen anzeigen, bemängeln die Radfahrenden eine zu hohe Verkehrsbelastung in Verbindung mit mangelhafter Sicherheit (eingeschränkte Sichtverhältnisse durch Einbauten, fehlende/mangelhafte Wahrnehmung des Radverkehrs, zu schmale Radverkehrsanlagen) und fehlendem Komfort (Bordabsenkung, Beleuchtung, Wegweisung). Hierbei ist zu beachten, dass aufgrund der direkten Nähe zueinander punktuell sich die Mitteilungsinhalte auf die angrenzende Eisenbahnunterführung Am Schloßpark (weitere vier „Erstmitteilungen“) beziehen. Hier wird ebenfalls die hohe Verkehrsbelastung bemängelt sowie Konflikte zwischen Zufußgehenden und Radfahrenden im Seitenraum.

Auch die „Erstmitteilungen“ in Bezug auf den Knotenpunkt **Andernacher Straße/B42** sind bezüglich der Verkehrsart nahezu ausgeglichen (5 „Erstmitteilungen“ zum Radverkehr und weitere 5 „Erstmitteilungen“ zum Kfz-Verkehr). Hier wird die Knotenpunktgestaltung vom Kfz-Verkehr und die fehlende bzw. mangelhafte Radverkehrsführung im Kreuzungsbereich vom Radverkehr bemängelt.

Beim Knotenpunkt **Deichstraße/Schloßstraße** dominieren deutlich die „Erstmitteilungen“ zum Radverkehr (8 von 9 „Erstmitteilungen“). Auch hier wird wieder von den Radfahrenden eine fehlende bzw. mangelhafte Führung im Kreuzungsbereich bemängelt, wodurch

ein Gefühl der verkehrlichen Unsicherheit hervorgerufen wird. Zusätzlich wird die unebene Oberfläche (Kopfsteinpflaster) kritisiert.

Hinsichtlich des Knotenpunkts **Engenser Landstraße (L307)/Friedrich-Ebert-Straße** wird von Zufußgehenden und Radfahrenden die notwendige Anforderung der Grünzeit für Querende bemängelt, da dadurch zu lange Wartezeiten entstehen.

Der Knotenpunkt **Grabenstraße/Wilhelm-Schweizer-Straße** wird vor allem vom Kfz-Verkehr bemängelt (5 von 6 „Erstmitteilungen“). Hier werden Behinderungen an Ein- und Ausfahrten sowie durch parkende Kfz angemerkt. Die eine „Erstmitteilung“ zum Radverkehr bezieht sich auf eine fehlende/mangelhafte Sicht-/Wahrnehmbarkeit des Radverkehrs.

**Tabelle 5:** Ergebnis Online-Befragung: am häufigsten genannten Einzelpunkte der verorteten Mitteilungen

Einzelpunkte	88 verortete „Erstmitteilungen“
Unterführung Blücherstraße	19
Bahnhof/ZOB	8
Summe	27 (31 %)

In Bezug auf die **Unterführung Blücherstraße** wird von allen individuellen Verkehrsarten (Fußgänger-, Rad- und Kfz-Verkehr) die vorhandene Engstelle kritisiert und den damit entstehenden Problemen, wobei die Anzahl an „Erstmitteilungen“ bzgl. des Radverkehrs dominieren (12 von 19 „Erstmitteilungen“). Zufußgehende und Radfahrende kritisieren zudem die vorhandene Beleuchtung.

Im Hinblick auf den **Bahnhof Neuwied** wird vor allem der ÖPNV kritisiert. Hier werden die Fahrplanabstimmung zwischen Bus und Bahn und das vorhandene Fahrtangebot (Linienverbindungen und Taktzeiten) bemängelt. Radfahrende sind mit dem vorhandenen Fahrradabstellangebot unzufrieden (keine abschließbaren oder bewachten Fahrradabstellanlagen vorhanden, durch „Fahrradleichen“ blockierte Abstellplätze).

#### 4.1.5 Themenfelder der Verkehrsarten

In Bezug auf die verorteten „Erstmitteilungen“ wurde den Verkehrsarten spezifische Themenfelder zugeordnet. Hierbei lassen sich Schwerpunkte erkennen. Beim Fußgängerverkehr wird die Fußgängerführung an Querungsstellen sowie die Sicherheit bzw. Unsicherheit am stärksten kritisiert, beim Radverkehr mit deutlichem Abstand die Radverkehrsführung auf der Strecke (Radverkehrsanlagen). Die Anbindung und Erreichbarkeit werden beim ÖPNV (Bus/Bahn) am stärksten bemängelt und beim Kfz-Verkehr mit deutlichem Abstand die Kfz-Führung auf der Strecke.

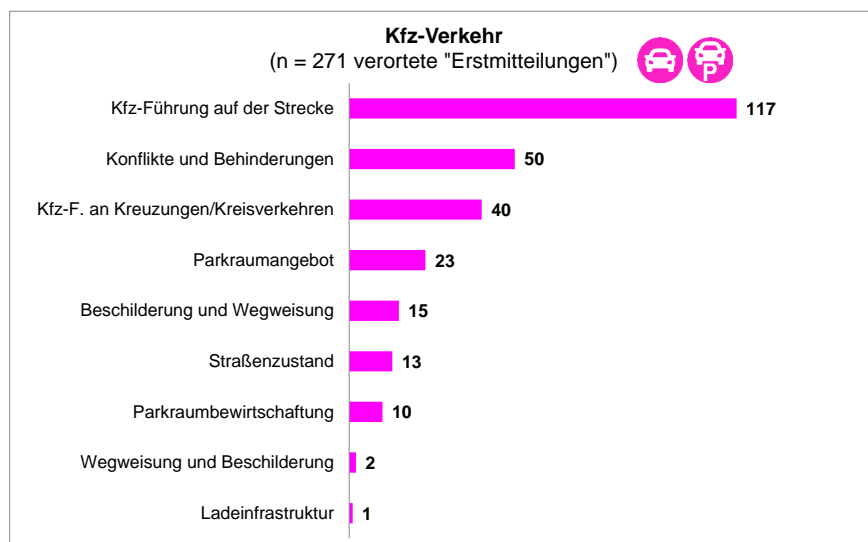
Den Themenfeldern sind weitere Details (Aspekte) zugeordnet, die den Mitteilungsgrund und damit in Bezug auf die verorteten Mitteilungen den konkreten Kritikpunkt widerspiegeln. Die Verteilung der Nennungen sind nachfolgend für die einzelnen Verkehrsarten aufgeführt. Zu beachten ist, dass hinsichtlich der Aspekte eine



Mehrfachnennung (Nennung von mehreren Aspekten zu einer Mitteilung) möglich war.

### Kfz-Verkehr (fließend und ruhend)

Die Auswertung der Online-Beteiligung zeigt, dass, nach Zuordnung der verorteten „Erstmitteilungen“ zu den Themenfeldern der Verkehrsart Kfz-Verkehr (einschließlich Kfz-Parken), mit deutlichem Abstand die Kfz-Führung auf der Strecke bemängelt wird.



**Bild 6:** Ergebnis der Online-Beteiligung zum Themenfelder Kfz-Verkehr

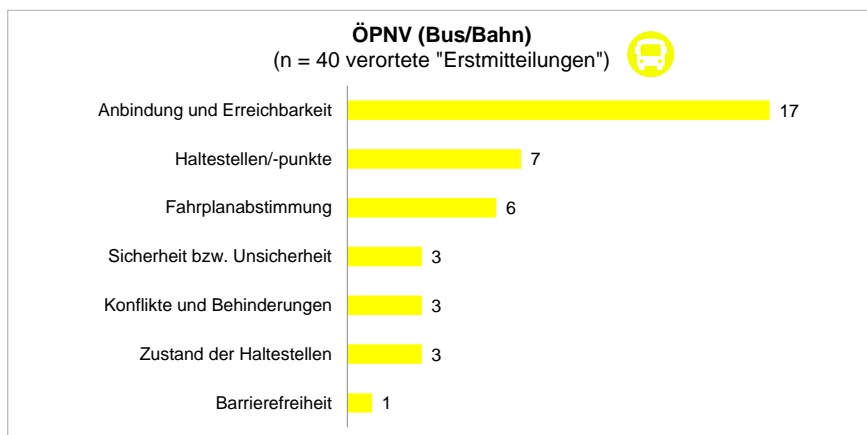
Hinsichtlich des meistgenannten Themenfeld des Kfz-Verkehrs (Kfz-Führung auf der Strecke) wird vor allem die Geschwindigkeit (82 von 158 Nennungen), die hohe Kfz-Verkehrsbelastung (32 von 158 Nennungen) sowie die hohe Lärmbelastung (15 von 158 Nennungen) kritisiert.

Die Auswertung der Themenfeldern zum Kfz-Parken ist beim Kfz-Verkehr (vgl. Bild 6) dargestellt. Hinsichtlich des meistgenannten Themenfelds des Kfz-Parkens (Parkraumangebot) wird vor allem kritisiert, dass entweder zu wenig oder gar keine Stellplätze vorhanden sind (12 von 23 Nennungen).

Die Verteilung der Nennungen für den Kfz-Verkehr insgesamt (fließend und ruhend) ist tabellarisch im Anlagenband aufgeführt.

### ÖPNV (Bus und Bahn)

Die Zuordnung der verorteten „Erstmitteilungen“ zu den Themenfeldern der Verkehrsart ÖPNV zeigt, dass die Anbindung und Erreichbarkeit beim ÖPNV am stärksten bemängelt werden.



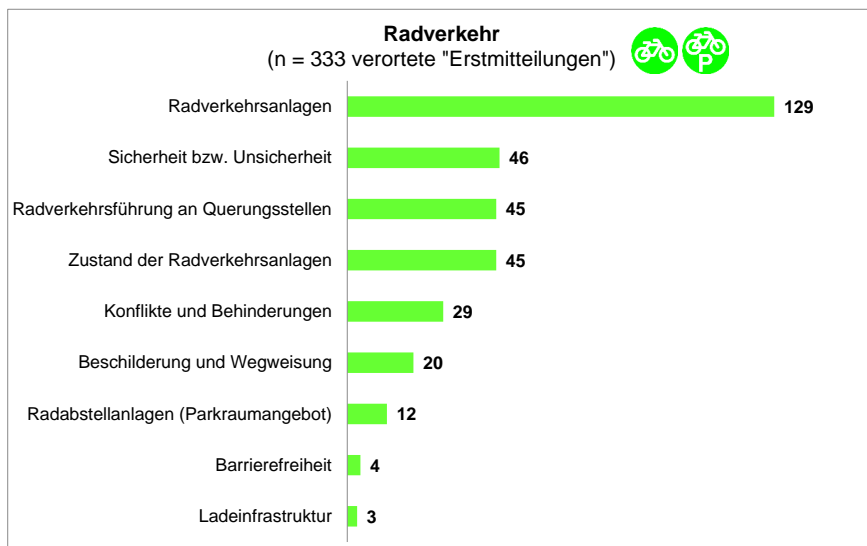
**Bild 7:** Ergebnis Online-Befragung: Themenfelder ÖPNV

Hinsichtlich des meistgenannten Themenfeld des ÖPNV (Anbindung und Erreichbarkeit) wird vor allem das zu geringe Fahrtenangebot (11 von 30 Nennungen), keine Linienverbindung zu erforderlichen bzw. gewünschten Zielen (10 von 30 Nennungen) sowie die fehlende Anbindung an Schnellverbindungen (Bus, Bahn) (5 von 30 Nennungen) kritisiert.

Die Verteilung der Nennungen für den ÖPNV (Bus und Bahn) insgesamt ist tabellarisch im Anlagenband aufgeführt.

#### Radverkehr (fließend und ruhend)

Die Auswertung der Online-Beteiligung zeigt, dass, nach Zuordnung der verorteten „Erstmitteilungen“ zu den Themenfeldern der Verkehrsart Radverkehr (einschließlich Fahrradparken), mit deutlichem Abstand die Radverkehrsführung auf der Strecke (Radverkehrsanlagen) kritisiert wird.



**Bild 8:** Ergebnis Online-Befragung: Themenfelder Radverkehr

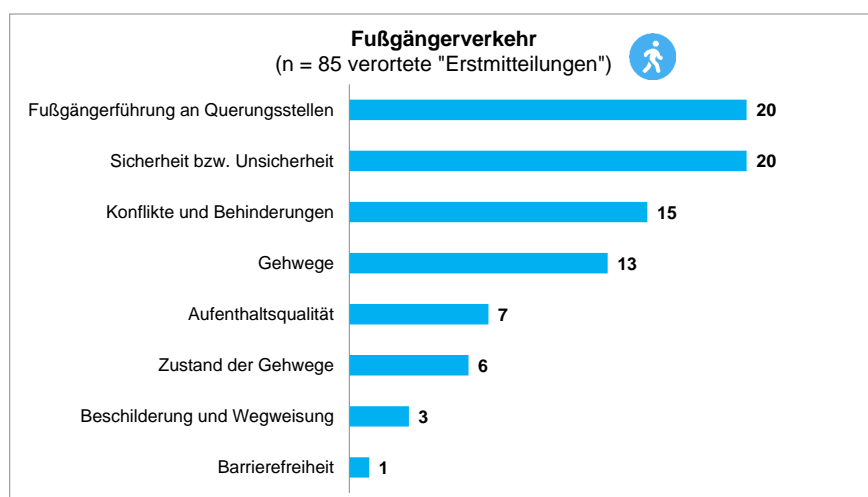
Hinsichtlich des meistgenannten Themenfeld des Radverkehrs (Radverkehrsanlage) werden vor allem fehlende Radverkehrsanlagen (77 von 143 Nennungen) unsichere Radverkehrsanlagen (21 von 143 Nennungen) sowie zu schmale Radverkehrsanlagen (18 von 143 Nennungen) kritisiert.

Die Auswertung der Themenfelder zum Fahrradparken ist beim Radverkehr (vgl. Bild 8) dargestellt. Hinsichtlich des meistgenannten Themenfeld des Fahrradparkens (Radabstellanlagen) wird vor allem kritisiert, dass entweder zu wenig oder gar keine Fahrradabstellplätze vorhanden sind (7 von 17 Nennungen).

Die Verteilung der Nennungen für den Radverkehr insgesamt (fließend und ruhend) ist tabellarisch im Anlagenband aufgeführt.

### Fußgängerverkehr

Die Zuordnung der verorteten „Erstmitteilungen“ zu den Themenfeldern der Verkehrsart Fußgängerverkehr zeigt, dass die Fußgängerführung an Querungsstellen sowie die Sicherheit bzw. Unsicherheit am stärksten kritisiert werden.



**Bild 9:** Ergebnis Online-Befragung: Themenfelder Fußgängerverkehr

Hinsichtlich des meistgenannten Themenfeld des Fußgängerverkehrs (Fußgängerführung an Querungsstellen) werden vor allem fehlende Querungshilfen (14 von 25 Nennungen) kritisiert.

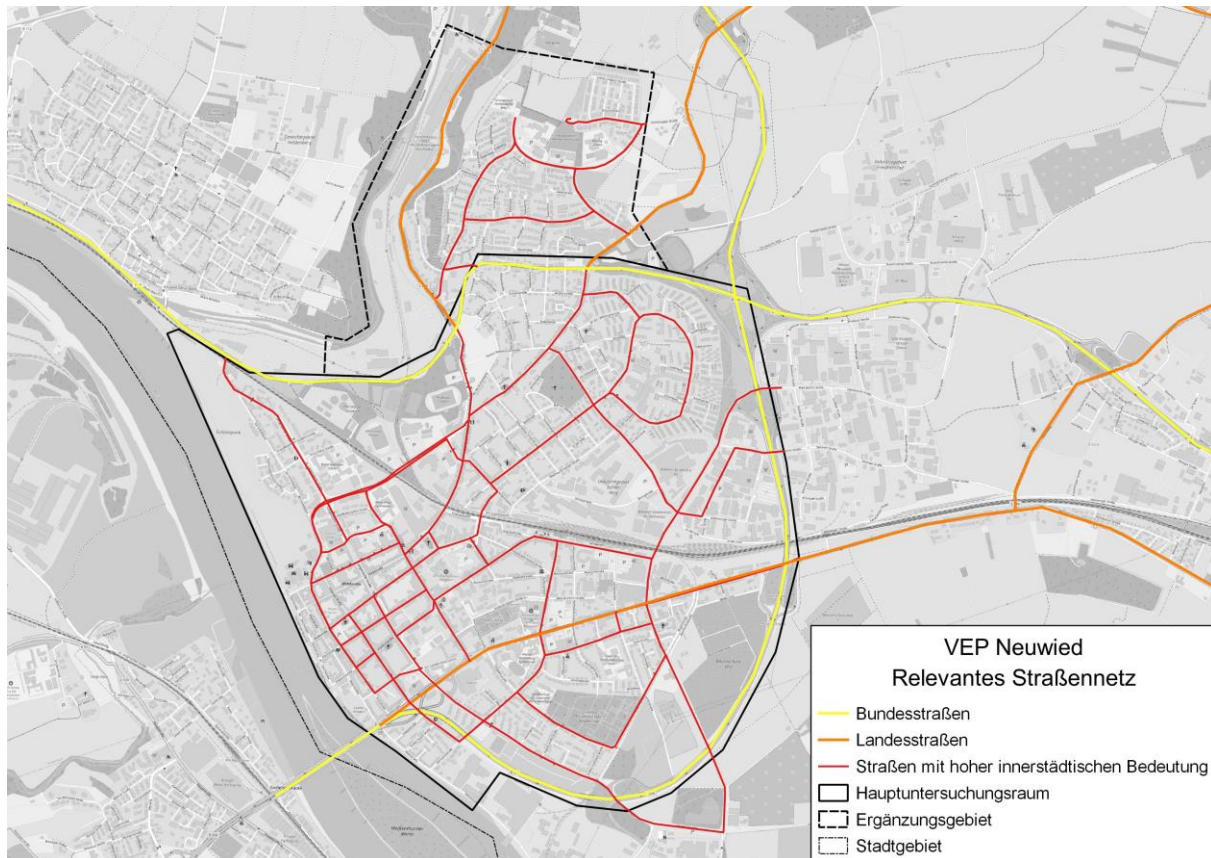
Die Verteilung der Nennungen für den Fußgängerverkehr insgesamt ist tabellarisch im Anlagenband aufgeführt.

## **4.2 Kraftfahrzeugverkehr (MIV)**

In Bezug auf den MIV wird nur der fließende Kfz-Verkehr betrachtet. Der Güterverkehr sowie der ruhende Kfz-Verkehr werden gesondert betrachtet.

### 4.2.1 Festlegung des relevanten Straßennetzes

Zur Analyse des fließenden Kfz-Verkehrs erfolgte zunächst die Festlegung des relevanten Straßennetzes. Dieses besteht aus den klassifizierten Straßen mit übergeordneter Bedeutung (Bundes- und Landesstraßen) sowie denjenigen Gemeindestraßen des Hauptverkehrsstraßennetzes und weiteren Straßen mit hoher innerstädtischer Bedeutung, z. B. Straßen mit ÖPNV (Bild 10).



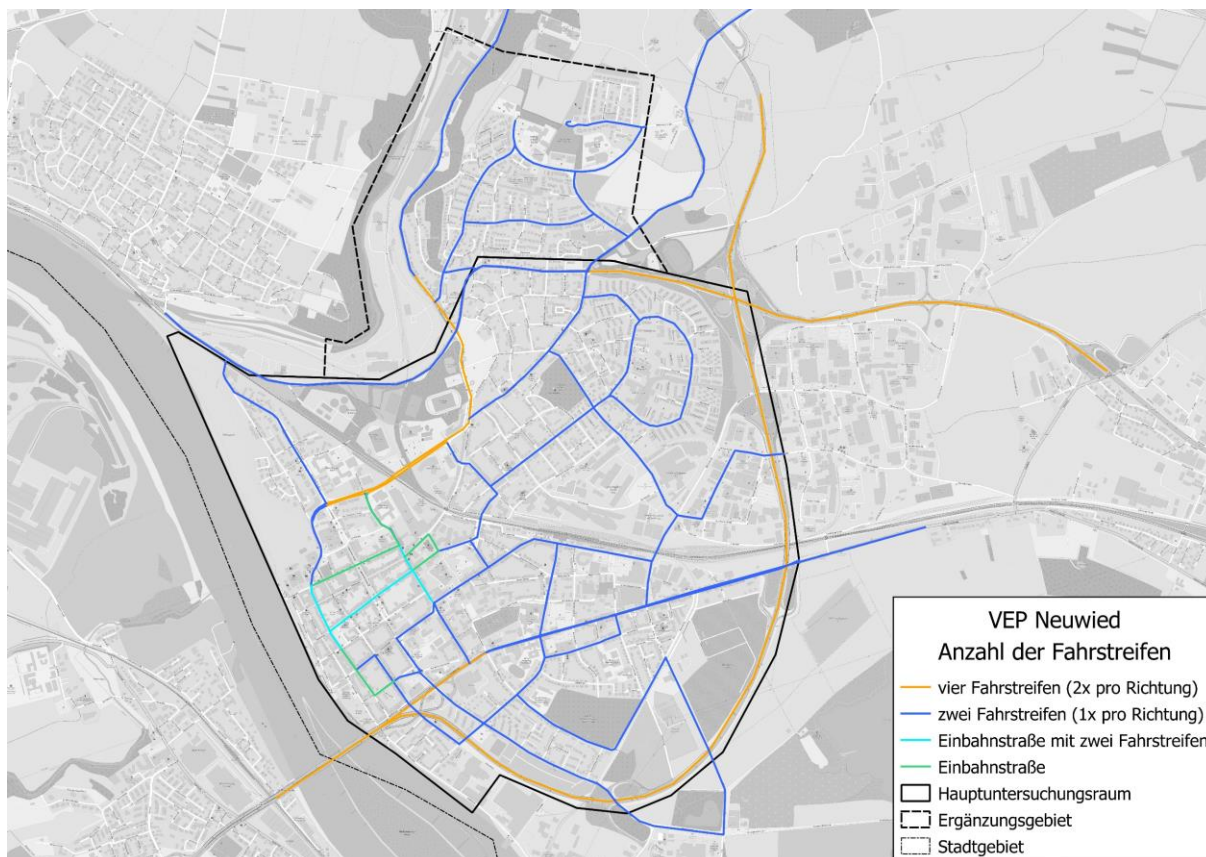
**Bild 10:** Relevantes Straßennetz

#### 4.2.2 Analyse des festgelegten Straßennetzes

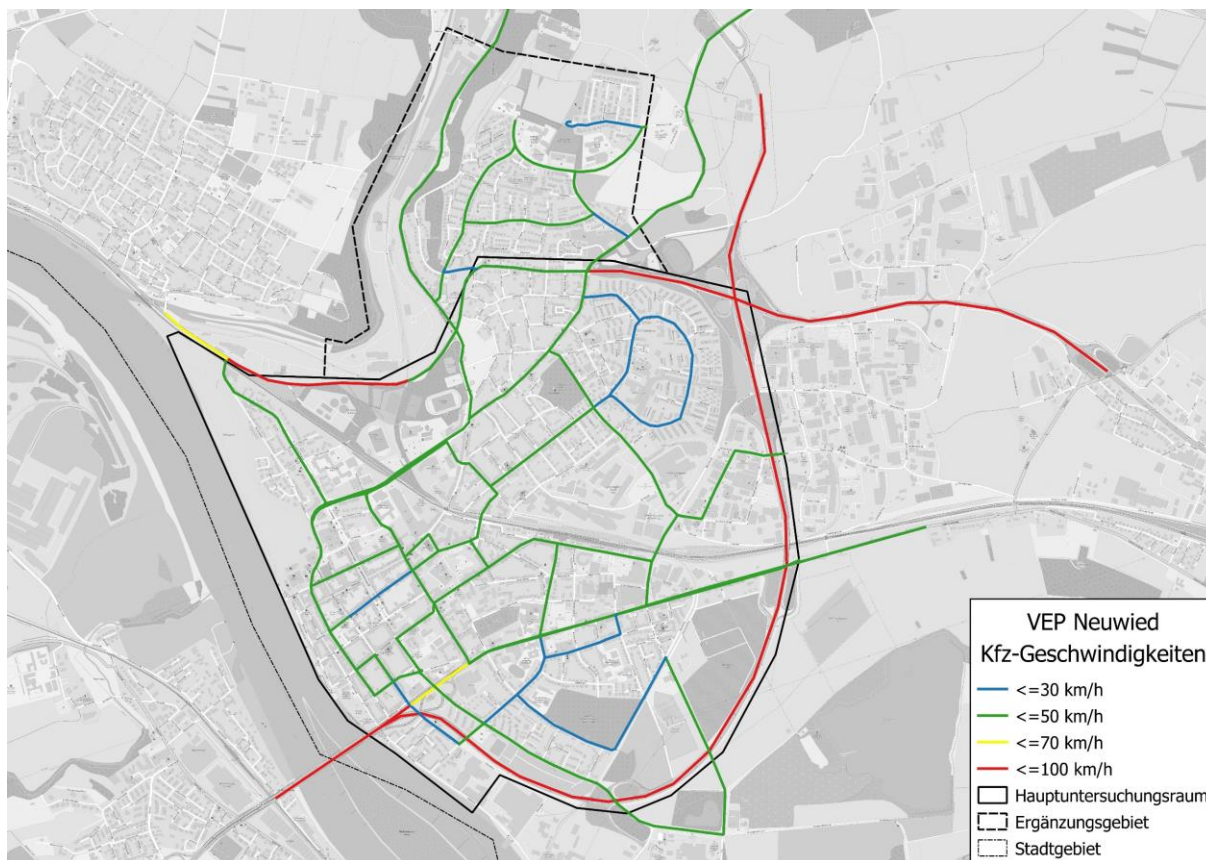
Bei der Bestandsaufnahme des festgelegten Straßennetzes wurden u. a. die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten, die Verkehrsführung (Einbahnstraßen, Zufahrtsbeschränkungen, beispielsweise für den Schwerverkehr, Vorfahrtsregelungen sowie eventuelle Abbiegegebote bzw. -verbote an Knotenpunkten usw.), Fahrbahnbreiten, Knotenpunkttypen und Verkehrsstärken erfasst. Nachfolgend sind für das betrachtete Straßennetz die Anzahl der Fahrstreifen (Bild 11), die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten (Bild 12) und die Knotenpunkttypen (Bild 13) dargestellt.

#### **Bestandsaufnahme**

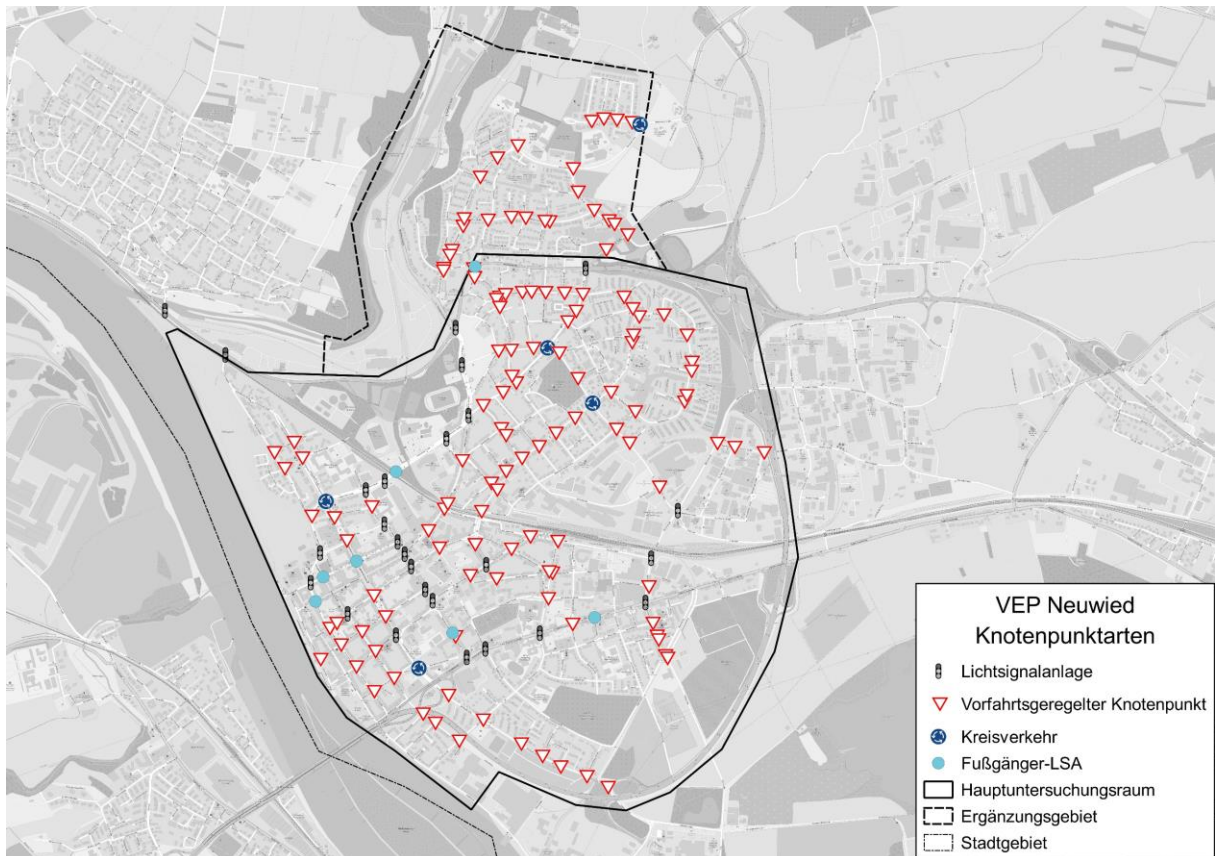




**Bild 11:** Fahrstreifenanzahl im betrachteten Straßennetz



**Bild 12:** Zulässige Höchstgeschwindigkeiten im betrachteten Straßennetz

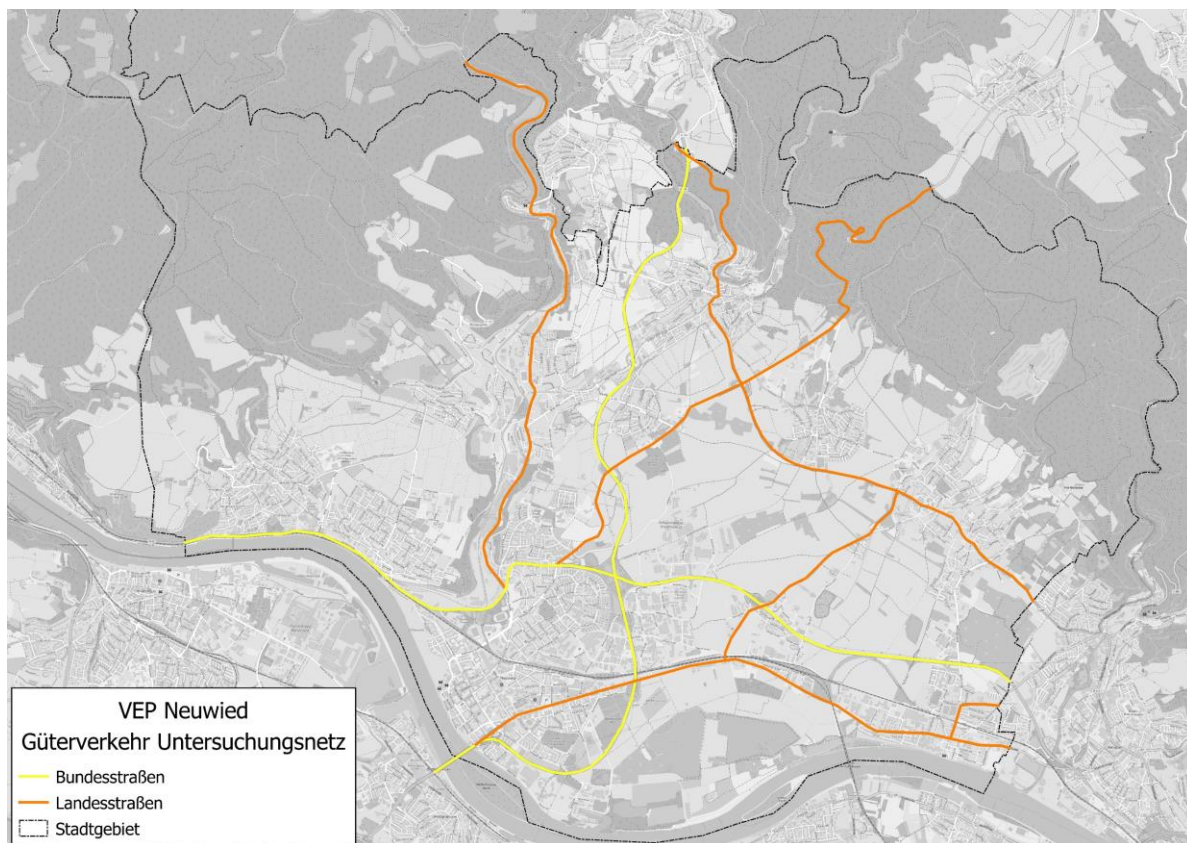


**Bild 13:** Knotenpunktarten im betrachteten Straßennetz

### 4.3 Güterverkehr

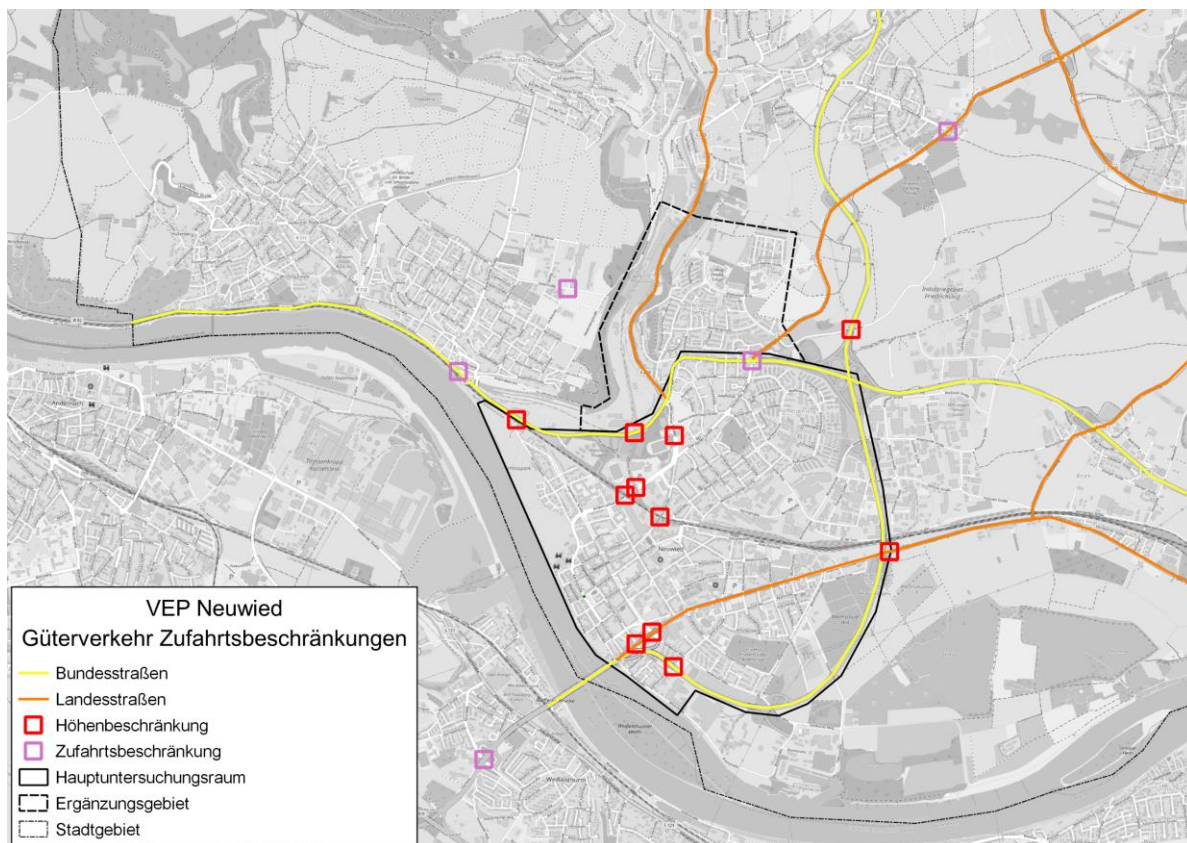
Zur Analyse des Güterverkehrs erfolgt zunächst die Festlegung des für diesen relevanten innergemeindlichen Straßennetzes. Das betrachtete Netz ist in Bild 14 dargestellt.





**Bild 14:** Netz für den Güterverkehr

Bei der Bestandsaufnahme des Güterverkehrsnetzes wurden u. a. Führung und Zufahrtsregelungen für Lieferverkehre, erfasst (Bild 15).



**Bild 15:** Zufahrtsbeschränkungen für das Güterverkehrsnetz

In der nutzungsintensiven Innenstadt entstehen immer wieder Konflikte mit dem Liefer- und Ladeverkehr. Hier wurde beispielsweise beobachtet, wie auf der Marktstraße Lieferfahrzeuge auf dem rechten Fahrstreifen zum Liefern und Laden standen (Bild 16).



**Bild 16:** Liefern und Laden auf der Marktstraße

Die Fußgängerzone ist werktags in den Morgenstunden für den Lieferverkehr freigegeben (Bild 17). Laut Auskunft der Stadtverwaltung wird die beschilderte Zufahrtsbeschränkung der Fußgängerzone vom Lieferverkehr nicht konsequent eingehalten. Im Rahmen der Bestandsaufnahme konnte dies nicht beobachtet werden.



**Bild 17:** Liefern und Laden in der Fußgängerzone

#### 4.4 Öffentlicher Personennahverkehr

Aufgabenträger des öffentlichen Personenverkehrs (ÖV) ist der Landkreis Neuwied. Damit liegt die Angebotsplanung nicht im



Zuständigkeitsbereich der Stadt Neuwied. Sie kann aber im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans (NVP), welcher vom ÖV-Aufgabenträger erstellt wird, Anregungen zur Verbesserung des ÖV-Angebots einbringen.

Im Nahverkehrsplan 2014 wurde eine Mängelanalyse bezüglich Erschließungsqualität, Bedienungsqualität und Verbindungsqualität mit dem Umland durchgeführt. Die Bewertung der Erschließungsqualität erfolgt über die Abdeckung der Haltestelleneinzugsbereiche. Die Gliederung erfolgt nach Hauptverkehrszeit (HVZ), Normalverkehrszeit (NVZ) und Schwachverkehrszeit (SVZ). Die zeitliche Einteilung lautet demnach:

- Hauptverkehrszeit (HVZ): an Schultagen Mo-Fr von 6 bis 9 Uhr sowie von 12 bis 14 Uhr und an Ferientagen Mo-Fr von 6 bis 9 Uhr
- Nebenverkehrszeit (NVZ): Mo-Fr von 9 bis 19 Uhr außerhalb der HVZ, Sa von 9 bis 17 Uhr,
- Schwachverkehrszeit (SVZ): Mo-Sa außerhalb der NVZ, So/Feiertag ganztägig.

Bezogen auf das Untersuchungsgebiet Innenstadt sind im 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.

Im Hinblick auf den innerstädtischen ÖPNV werden u. a. Linienvverlauf und -angebot sowie Lage, Einzugsbereiche, Barrierefreiheit und Ausstattung von Haltestellen betrachtet. In Bild 18 ist das Busliniennetz mit den Haltestellen dargestellt.

## **Bestandsaufnahme**

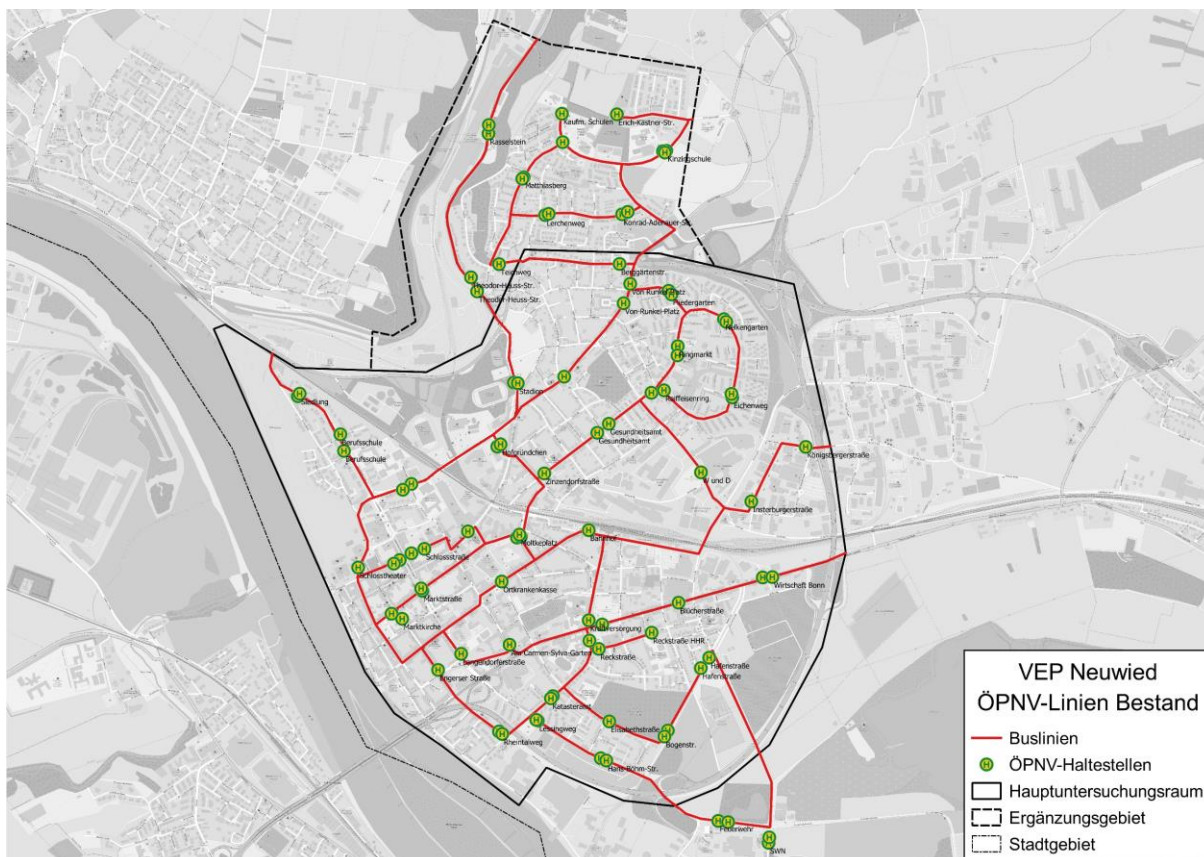
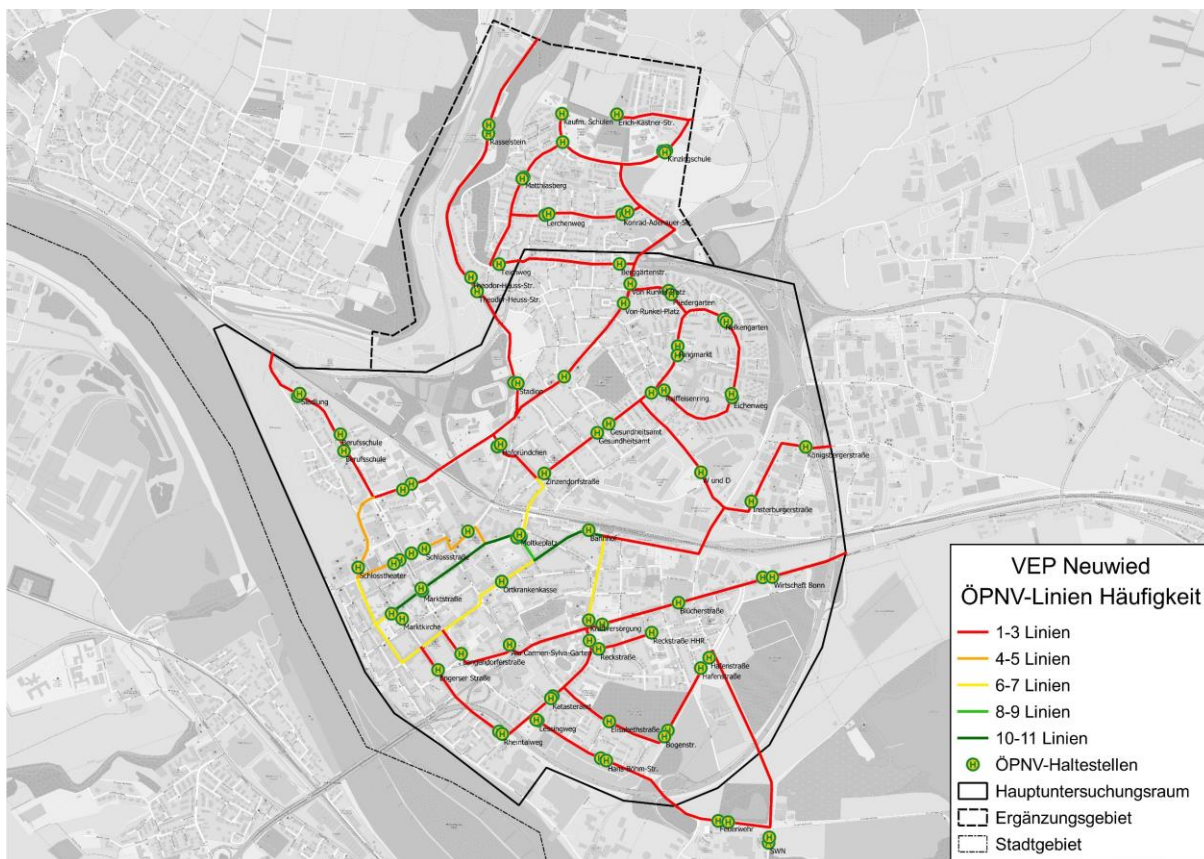


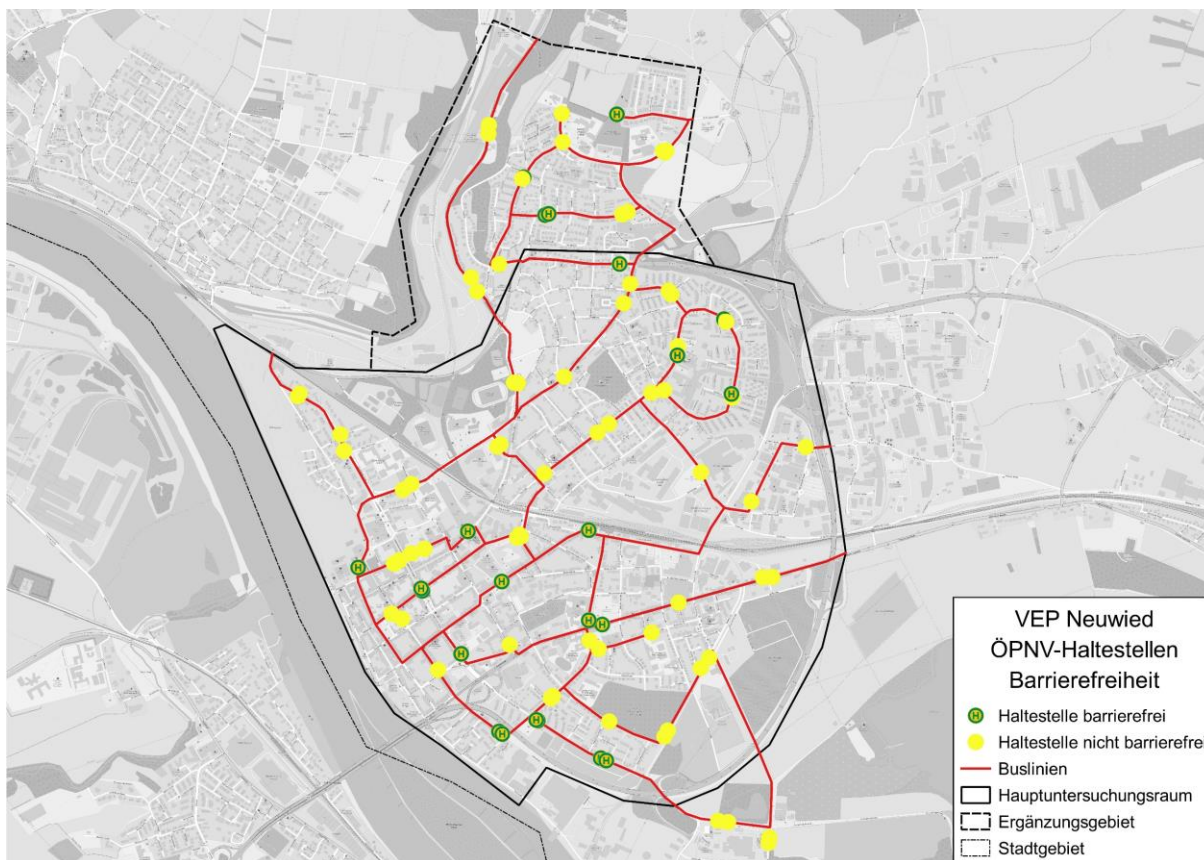
Bild 18: Busliniennetz mit Haltestellen

Als Ergebnisse der Analyse sind im Folgenden beispielhaft die Anzahl der verkehrenden ÖPNV-Linien auf einem Streckenabschnitt (Bild 19) sowie die Barrierefreiheit der ÖPNV-Haltestellen (Bild 20) dargestellt.

Im Nahverkehrsplan 2014 wird auf die notwendige Umsetzung von barrierefreien Haltestellen bis 2022 nach § 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) hingewiesen. Es wird darauf verwiesen, dass die Realisierung bzw. Vervollständigung eines barrierefrei zugänglichen öffentlichen Verkehrs schrittweise erfolgt. Die notwendigen Eckpunkte wurden in Form von Prüfaufträgen (Festlegung 31 "Anforderungen an weitere Infrastruktureinrichtungen" und Festlegung 32 "Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit") festgehalten.



**Bild 19:** Linienhäufigkeit im ÖPNV-Untersuchungsnetz



**Bild 20:** Barrierefreiheit an den Haltestellen im ÖPNV-Untersuchungsnetz

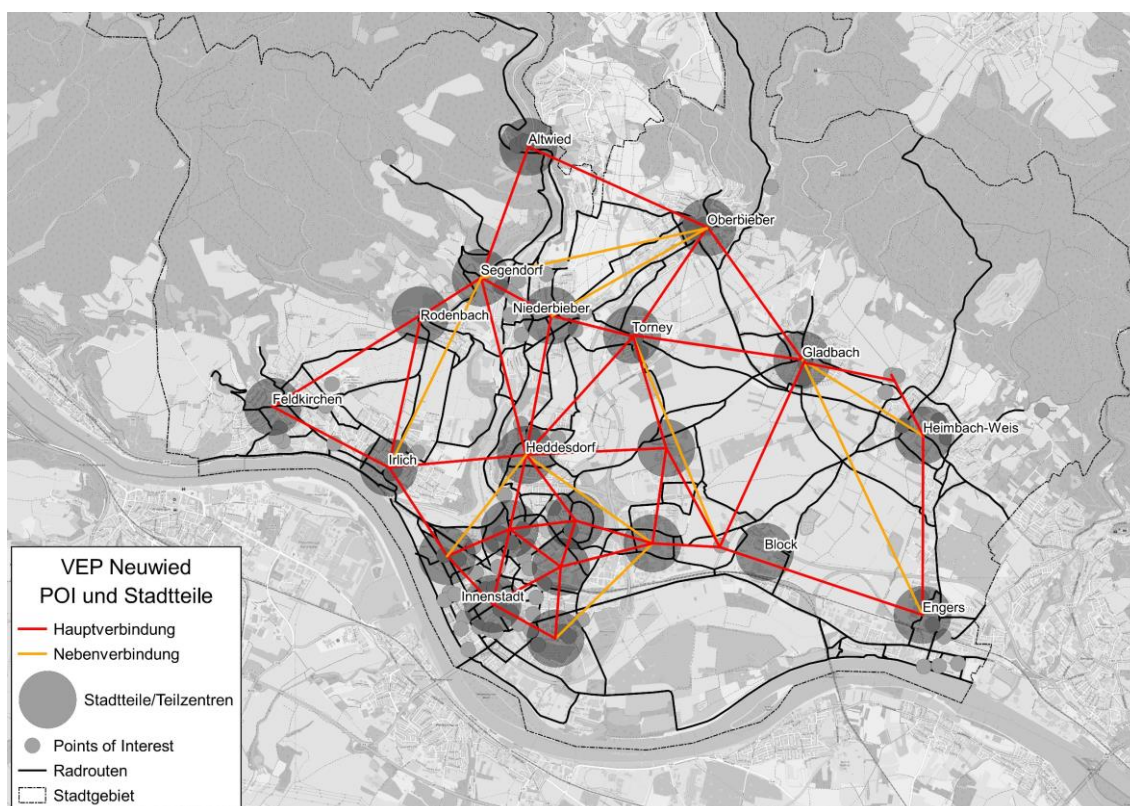


## 4.5 Radverkehr

Eine vertiefende Betrachtung erfolgte bei der Mängelanalyse des Netzes für den Radverkehr. Diese stellte die Basis für die Bewertung der straßenräumlichen Verträglichkeit für den Radverkehr anhand der Führungsform und Breiten (unter Berücksichtigung der Kfz-Verkehrsbelastungen) dar.

### 4.5.1 Ableitung eines kommunalen Radverkehrsnetzes

Es liegt ein gesamtstädtisches Radverkehrsnetz aus dem Jahr 2008 vor, jedoch ist dessen Ableitung aufgrund fehlendem Kartenmaterial nicht durchgängig nachvollziehbar. Vor diesem Hintergrund wurde nach der im Radverkehrskonzept (2008) dargestellten Methodik ein Dreiecksnetz mit Luftlinienverbindungen aufgestellt (Bild 21). Diese Luftlinienverbindungen verknüpfen die Ortsteile mit der Innenstadt bzw. die Ortsteile untereinander, wobei immer nur die Verbindung zum nächsten benachbarten Ortsteil betrachtet wird.



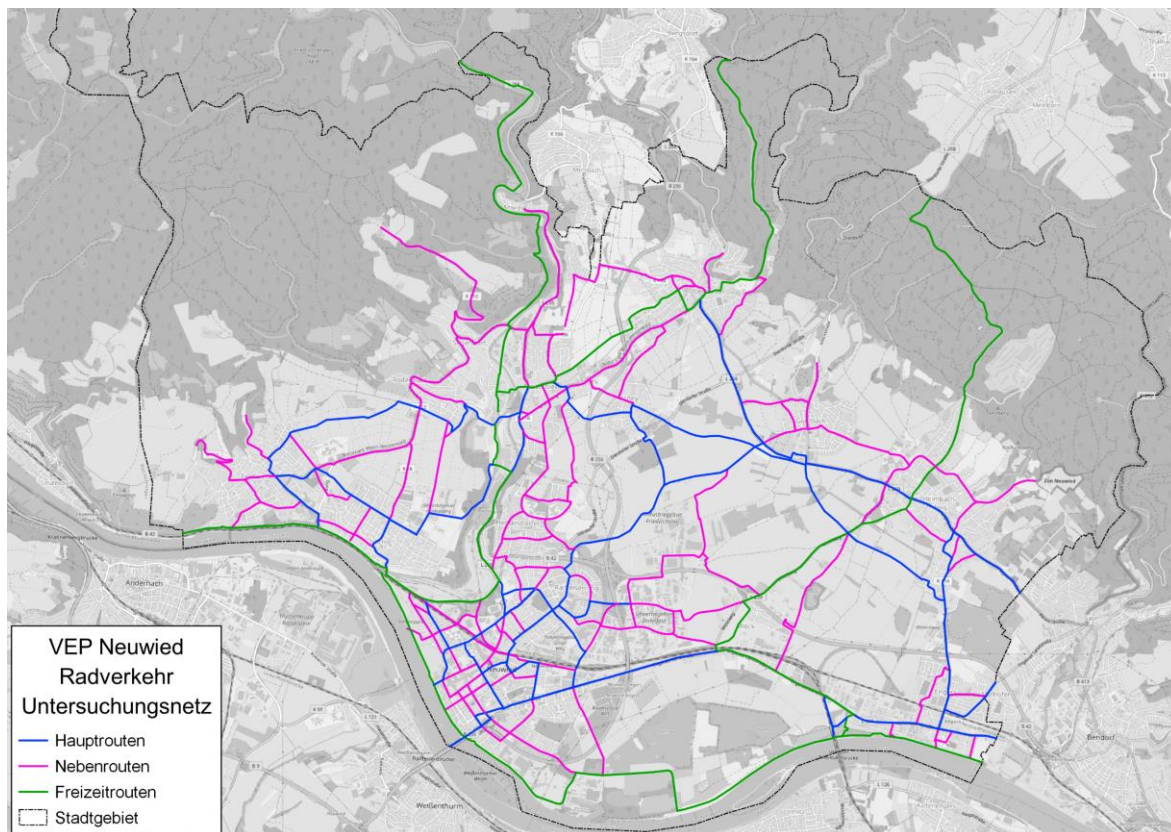
**Bild 21:** Dreiecksnetze der Luftlinienverbindungen

Beginn und Ende der Verbindungen liegen in den Ortsteilzentren bzw. in den Bereichen mit Konzentrationen von Points of Interest (POI). Die Innenstadt wird dabei mit mehreren Teilzentren berücksichtigt.

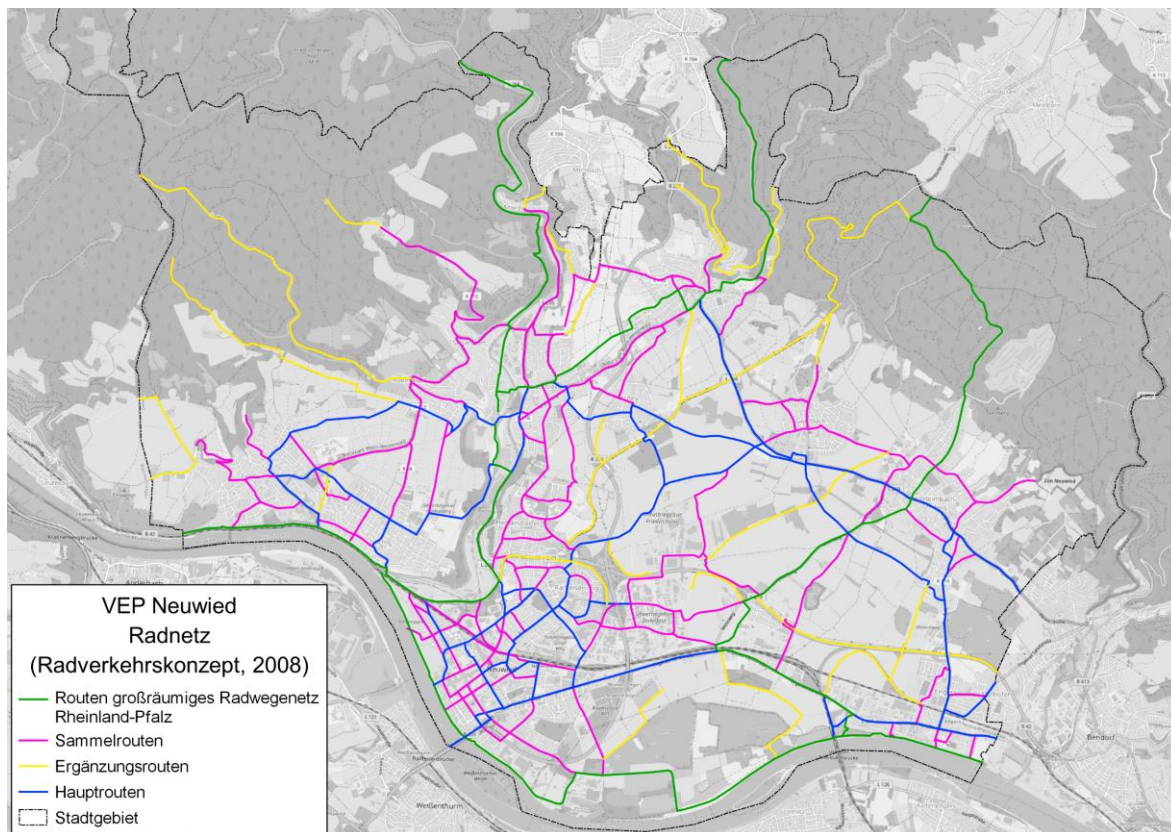
Das in Bild 22 dargestellte Untersuchungsnetz für den Radverkehr verbindet die definierten Ortsteilzentren und benachbarte Kommunen mit Hilfe des Hauptnetzes. Die weiteren Ortsbereiche aus dem untergeordneten Wunschliniennetz werden über das Nebennetz an die entsprechend nächstgelegenen Ortsteilzentren angebunden. Das entwickelte Untersuchungsnetz ist nahezu deckungsgleich mit dem gesamtstädtischen Radverkehrsnetz aus dem Radverkehrskonzept 2008 (Bild 23). Lediglich die Ergänzungsrouten wurden im



Rahmen der VEP-Untersuchungen aufgrund der geringen Verbindungsbedeutung nicht weiter berücksichtigt.



**Bild 22:** Untersuchungsnetz für den Radverkehr

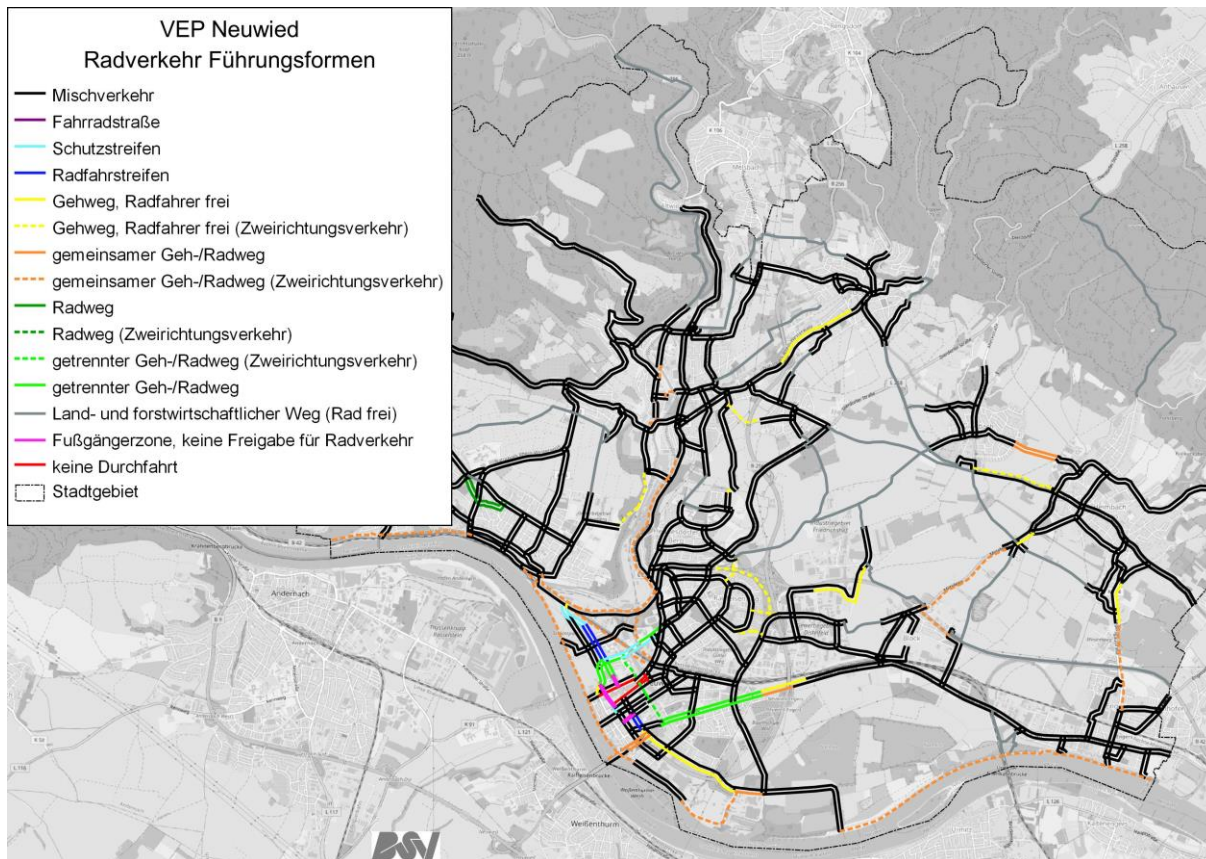


**Bild 23:** Gesamtstädtisches Radverkehrsnetz aus dem Radverkehrskonzept 2008

#### 4.5.2 Analyse des abgeleiteten Radverkehrsnetzes

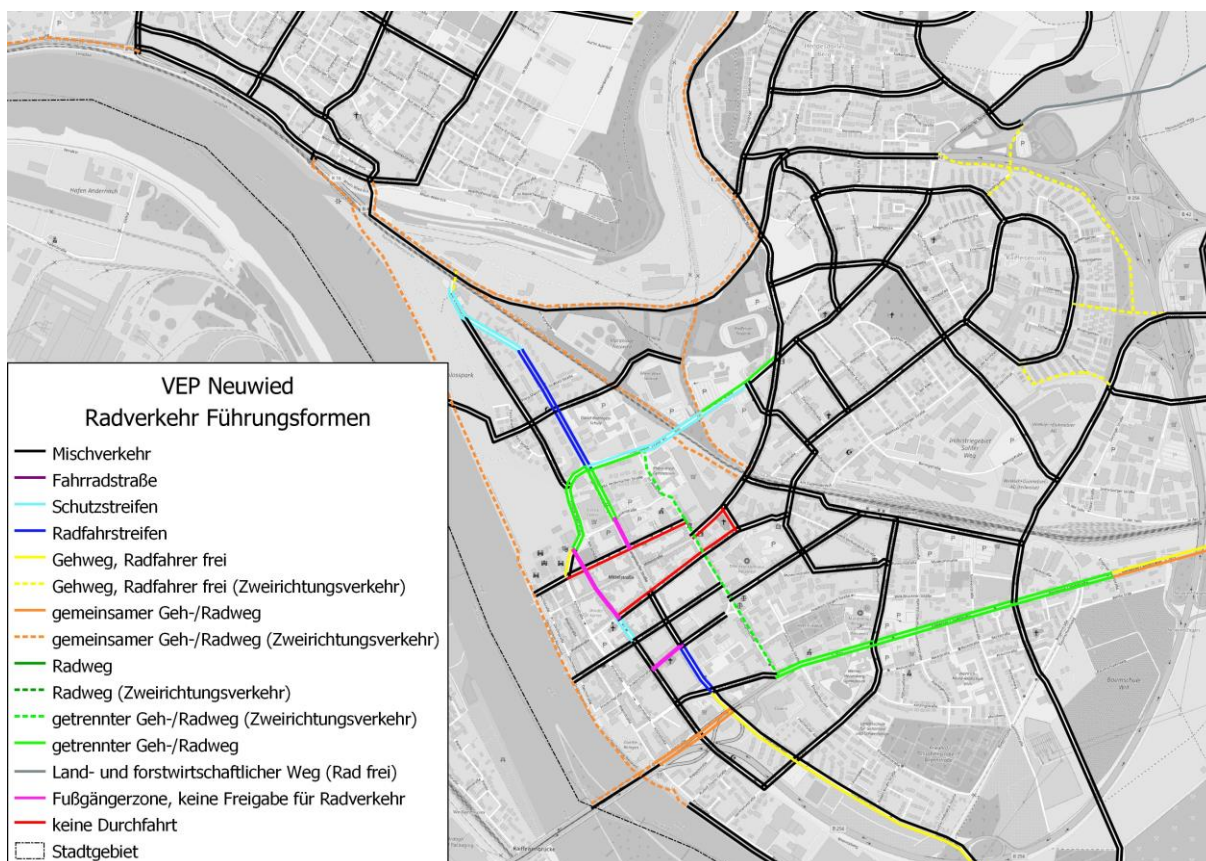
Für das abgeleitete Radverkehrsnetz wurde eine Bestandsaufnahme der vorhandenen Radverkehrsführung durchgeführt. Die Bestandsaufnahme vor Ort basierte zum einen auf der für den Kfz-Verkehr durchgeführten Video-Befahrung. Zum anderen wurden alle weiteren, für den Radverkehr relevanten Strecken erfasst. Der Radverkehr wird überwiegend im Mischverkehr geführt (Bild 24).

#### Bestandsaufnahme



**Bild 24:** Führungsform des Radverkehrs im Untersuchungsnetz





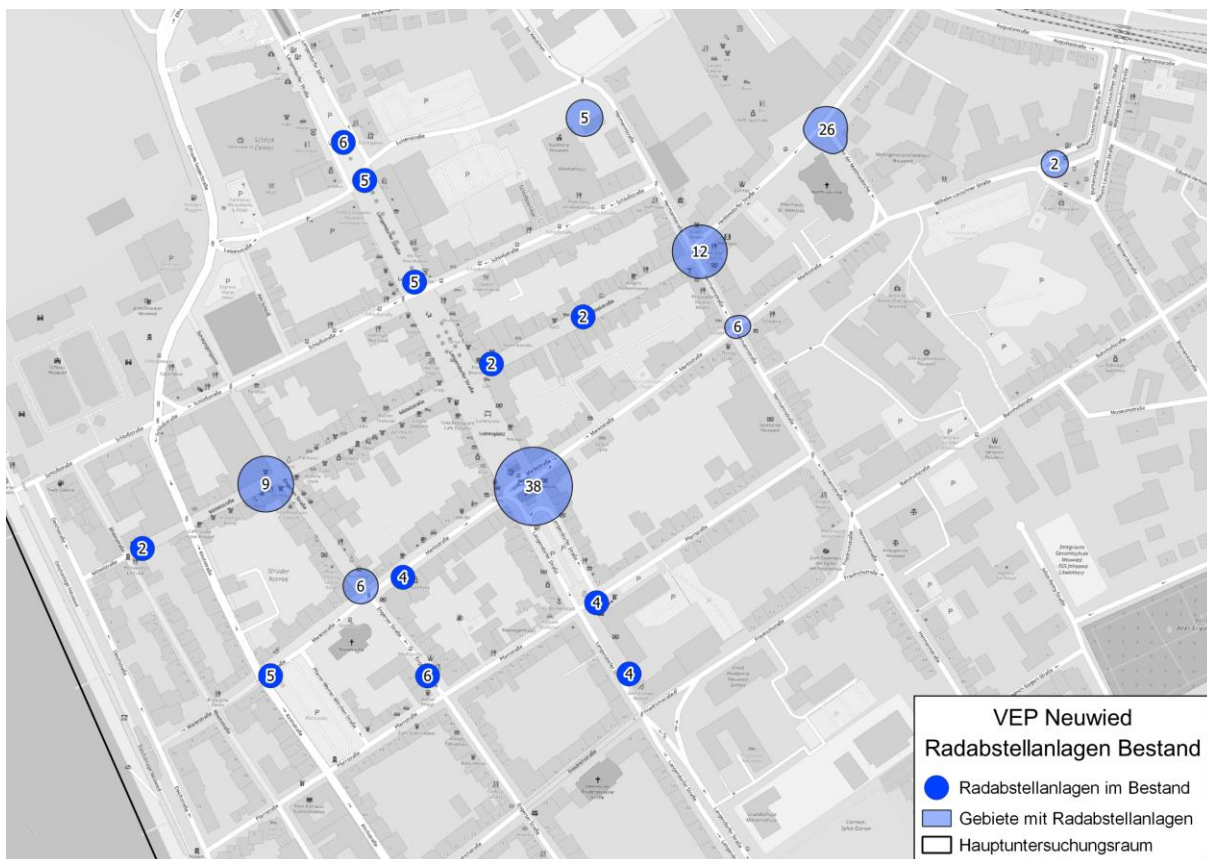
**Bild 25:** Führungsform des Radverkehrs in der Innenstadt

#### 4.5.3 Ruhender Radverkehr

In Bezug auf den ruhenden Radverkehr werden u. a. Lage und Anzahl von Fahrradabstellanlagen sowie Lage, Anzahl und Ausstattung von Ladestationen für E-Bikes erfasst. Auch hier bezieht sich die Erfassung ausschließlich auf das Untersuchungsgebiet der Innenstadt.

Die Angaben zu den Radabstellanlagen im Bestand (Bild 26) und in der Planung (Bild 27) wurden von der Stadt Neuwied übernommen und in Bild 28 und Bild 29 im Detail dargestellt.

#### Bestandsaufnahme

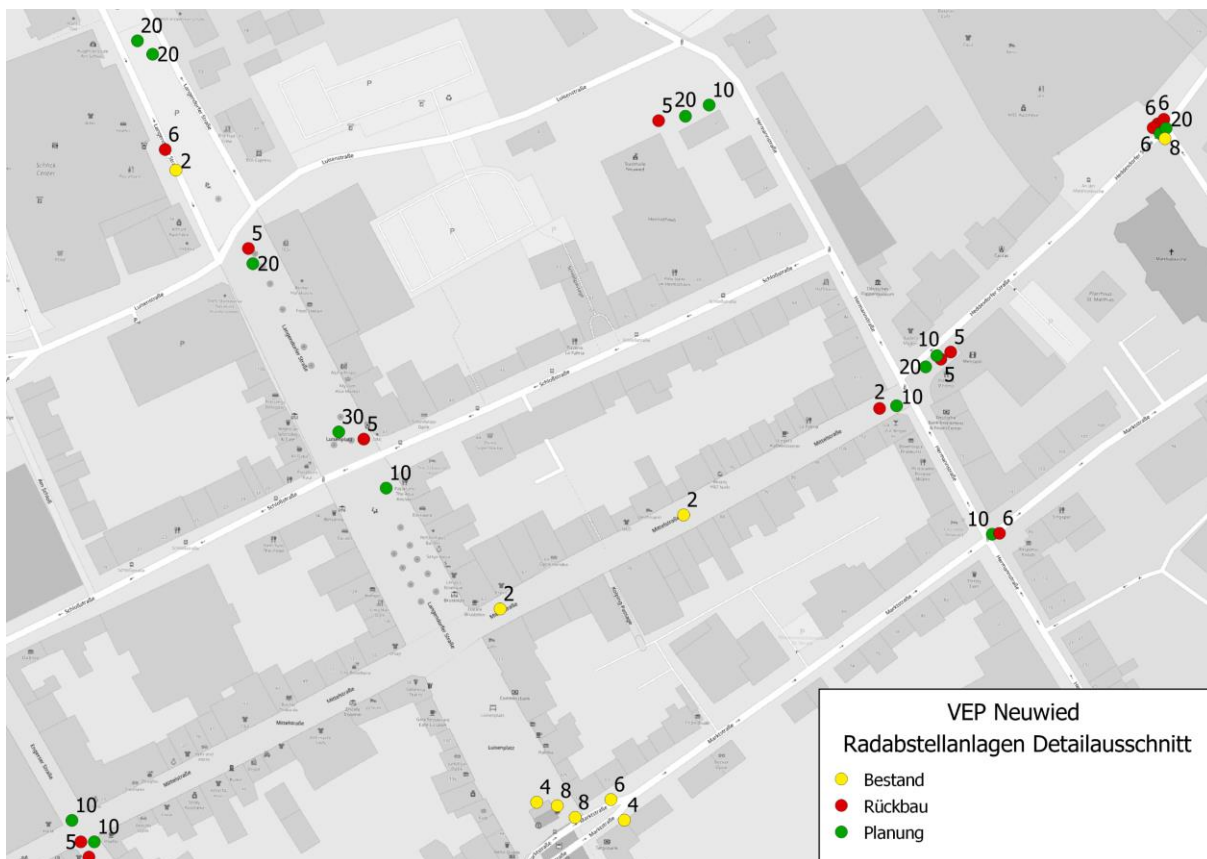


**Bild 26:** Lage und Anzahl von Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt im Bestand

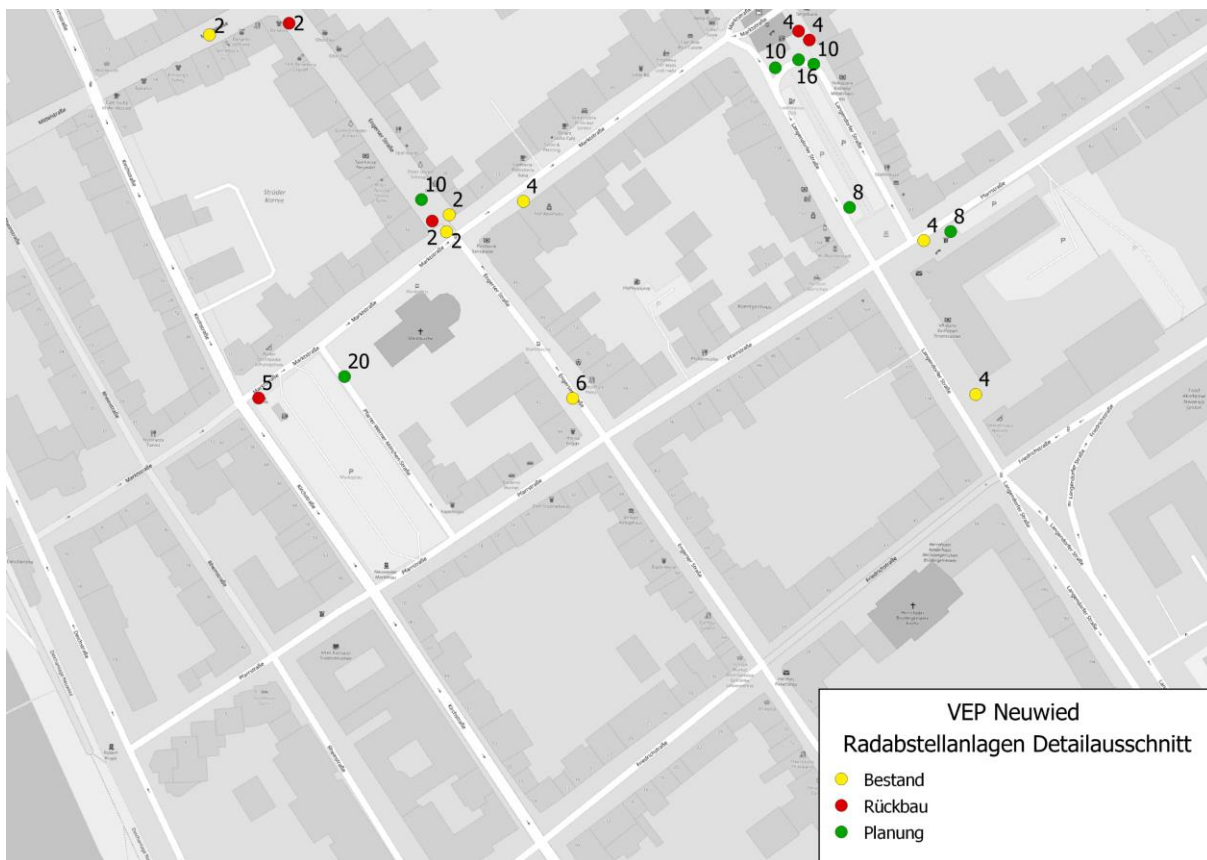


**Bild 27:** Lage und Anzahl von Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt in der Planung





**Bild 28:** Lage und Anzahl von Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt im Detail



**Bild 29:** Lage und Anzahl von Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt im Detail

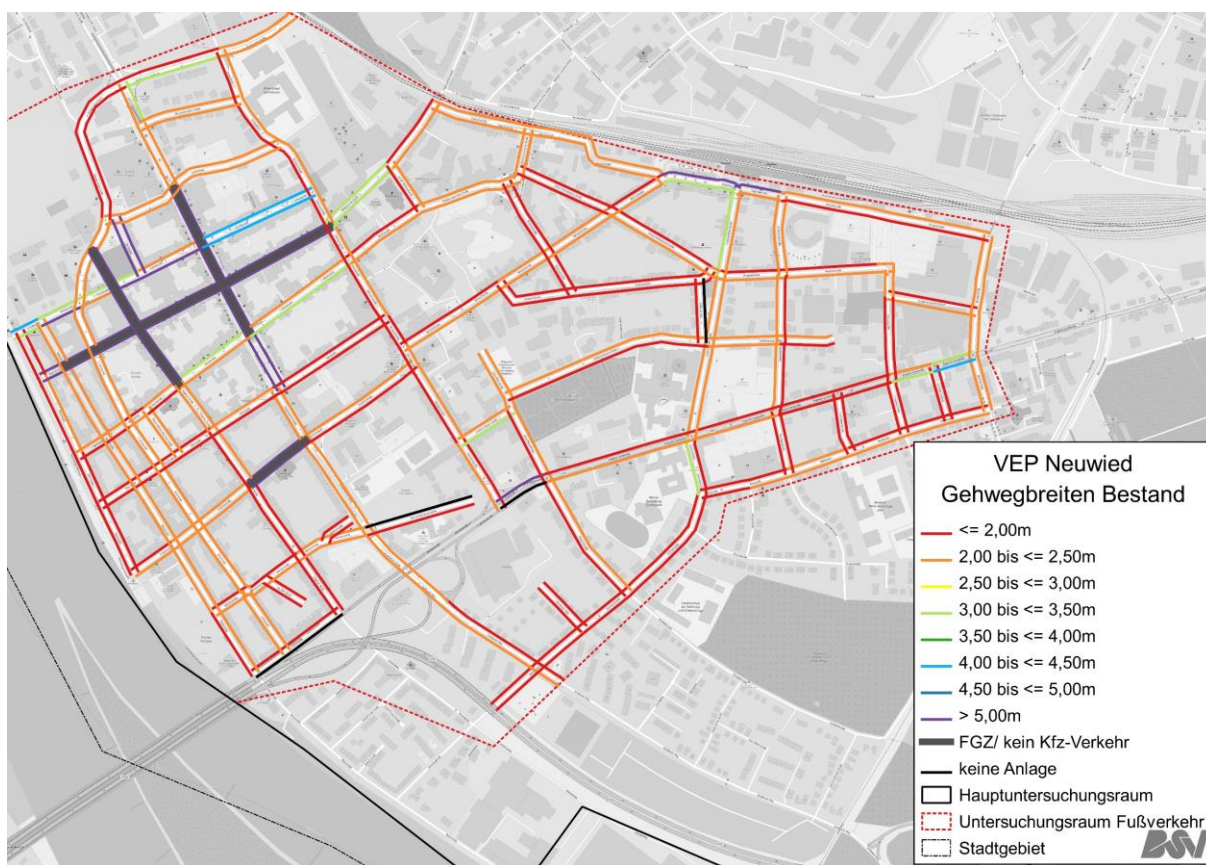
## 4.6 Fußgängerverkehr

Fußgängerverkehr findet vor allem im Umfeld von Ansammlungen publikumsintensiver Einrichtungen (z. B. Einkaufsstrassen), von Schulen (Grundschulen und weiterführende Schulen) sowie großen Arbeitsstandorten statt. Erfasst werden u. a. Gehwegbreiten, Vorhandensein, Art und Ausbildung von Querungshilfen (auch hinsichtlich Barrierefreiheit), Querungssituation und Aufenthaltsqualität in Bezug zu vorhandenen Nutzungen.

### 4.6.1 Gehwegbreiten

Die Erfassung der Gehwegbreiten bezieht sich ausschließlich auf das Untersuchungsgebiet der Innenstadt. Hierbei erfolgt eine Zuordnung zu einer von insgesamt acht Breitenklassen (von „Breite kleiner oder gleich 2,00 m“ bis „Breite größer 5,00 m“ in Abstufungen von 0,50 m). Anhand dieser Breiten erfolgt die Bewertung der straßenräumlichen Verträglichkeit für den Fußgängerlängsverkehr.

### Bestandsaufnahme



**Bild 30:** Gehwegbreiten in der Innenstadt



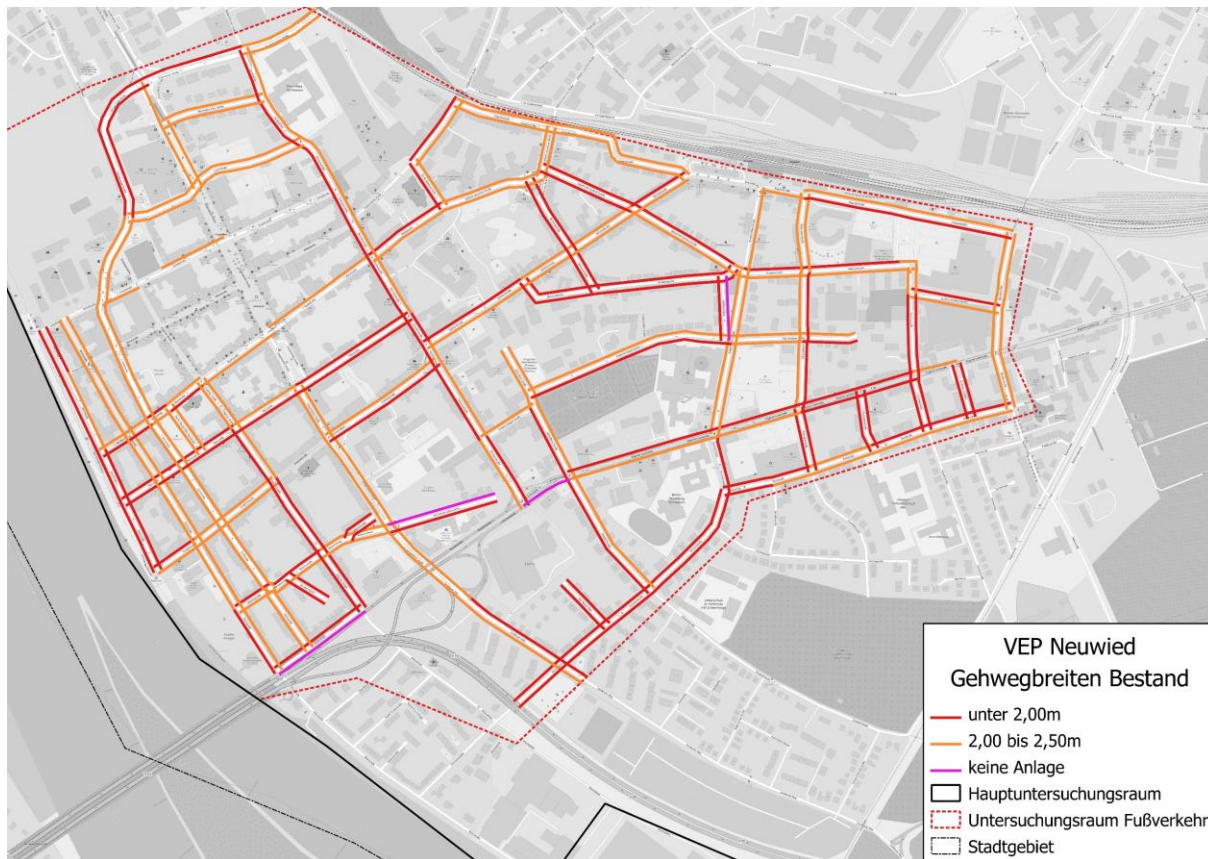
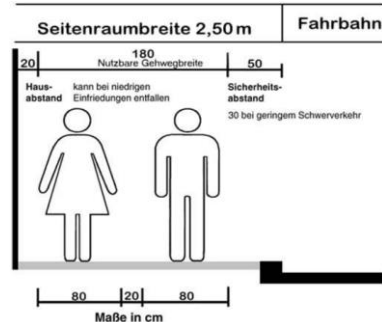
Für den Fußverkehr ist auf der einen Seite eine sichere und barrierefreie Führung im Längsverkehr und auf der anderen Seite eine sichere und barrierefreie Straßenquerung von Bedeutung.

In den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 2006) sind die räumlichen Nutzeransprüche des Fußverkehrs 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 oder sich begegnenden Fußgängern (auch unter Beachtung der Benutzungspflicht bzw. -möglichkeit des Gehwegs durch radfahrende Kinder bis zum abgeschlossenen 8. bzw. 10. Lebensjahr gemäß § 2 StVO) und den erforderlichen Abständen zur vorhandenen Bebauung und zur Fahrbahn ab.

Bei Breiten unter 2,50 m ist das Begegnen von Fußgängern nur unter Inanspruchnahme der Sicherheitsräume oder Einschränkung des Verkehrsraums möglich.

Daher sind in Bild 31 alle Gehwege im Untersuchungsgebiet der Innenstadt rot und orange markiert, die eine Breite unterhalb der Mindest-Gehwegbreite von 2,50 m haben. Es zeigt sich, dass der überwiegende Teil der Gehwege im Untersuchungsgebiet unter der Mindest-Gehwegbreite liegt und dort Handlungsbedarf besteht. Knapp die Hälfte dieser Gehwege ist deutlich unter 2,50 m (rot markierte Abschnitte).

### Bewertung

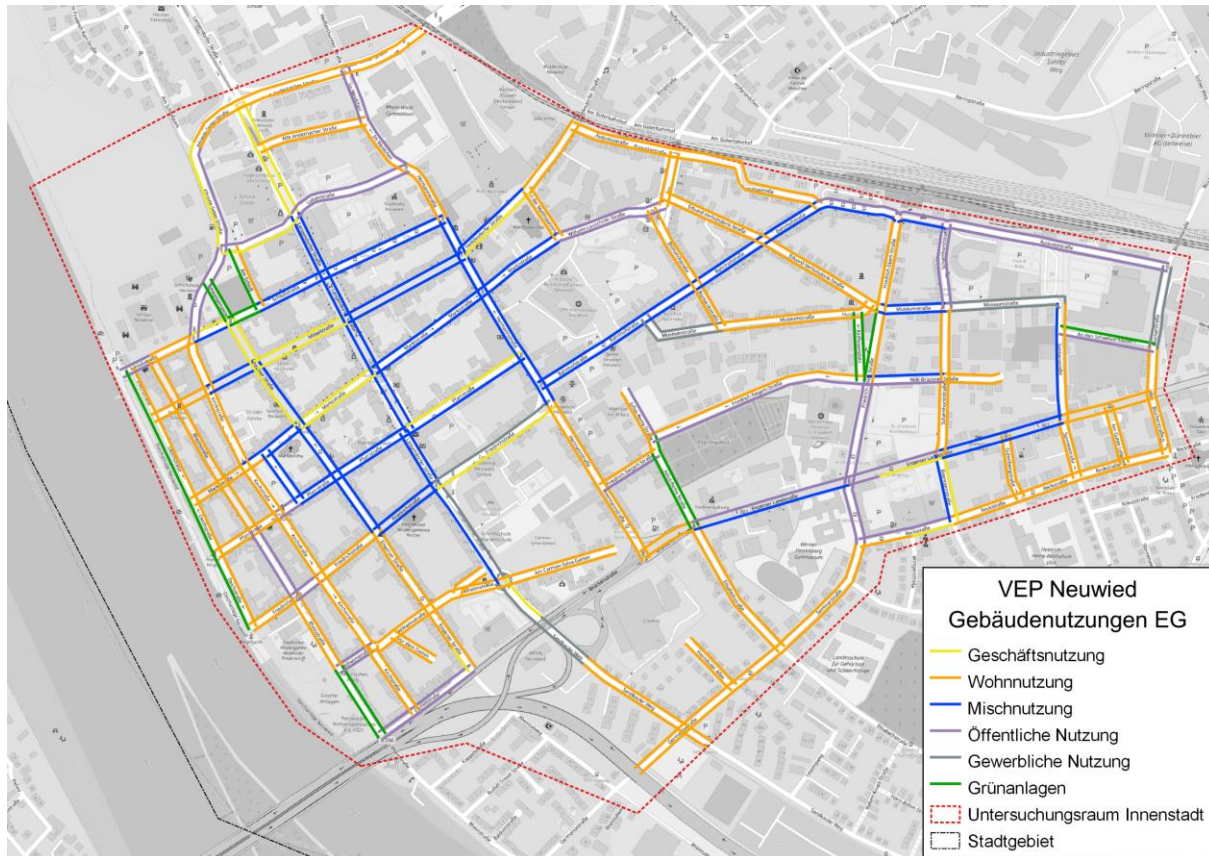


**Bild 31:** Gehwegbreiten in der Innenstadt mit Gehwegbreiten unter 2,50 m

Für Geschäftsnutzung und größtenteils auch für Mischnutzung ist aufgrund des zu erwartenden höheren

Fußgängerverkehrsaufkommens eine größere Breite notwendig. Hier ist eine Mindest-Gehwegbreiten von 3,50 m Breite erforderlich.

Für eine Bewertung der Gehwegbreiten in Abhängigkeit der Erdgeschossnutzung, wurden die Erdgeschossnutzung im Untersuchungsgebiet zunächst aufgenommen und kartiert (Bild 32). Hier ist beispielsweise die Marktstraße zu nennen, die aufgrund ihrer Nutzung und dem daraus resultierenden Fußgängeraufkommen beidseitig Gehwegbreiten von mindestens 3,50 m ausweisen sollte. Dies ist im Bestand nicht gegeben.



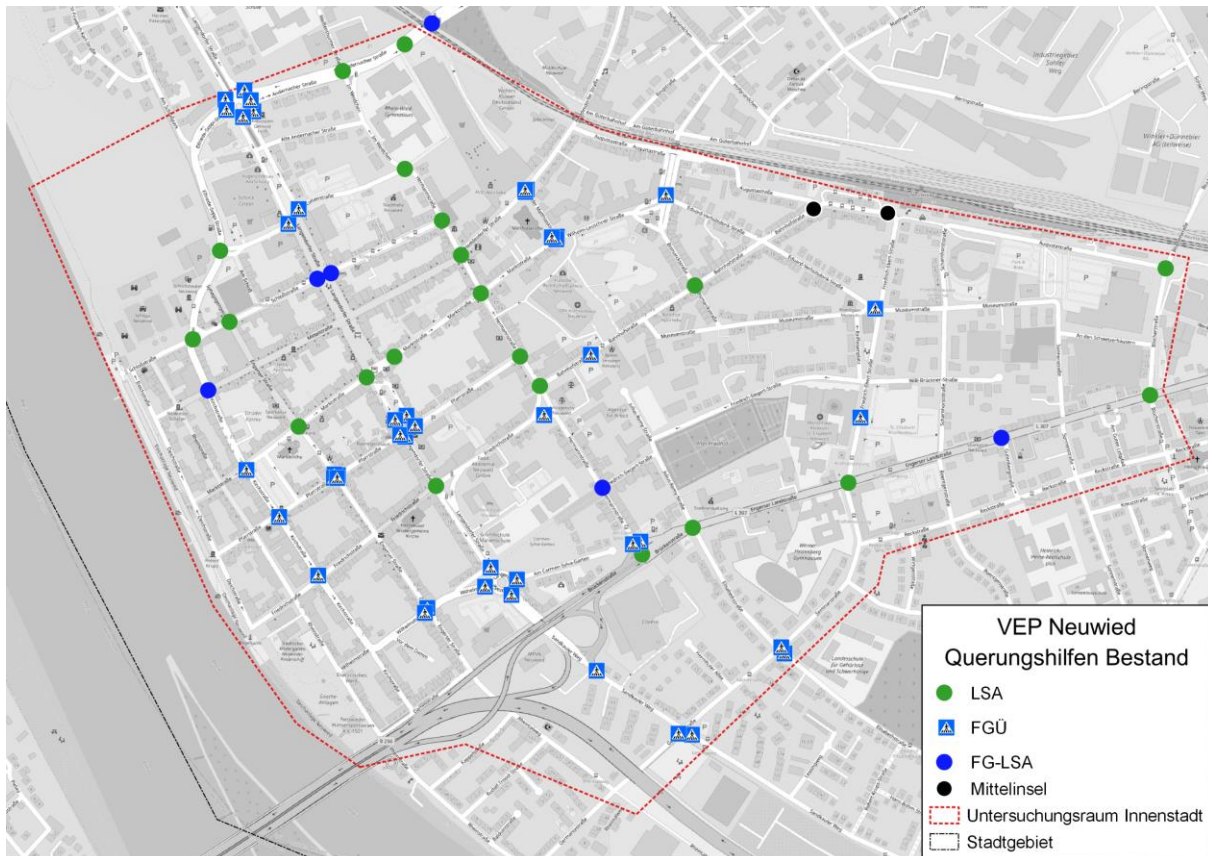
**Bild 32:** Erdgeschossnutzungen in der Innenstadt

#### 4.6.2 Querungshilfen

In Bezug auf Querungshilfen für Fußgänger (und auch Radfahrer) werden Vorhandensein, Art und Ausbildung erfasst. Auch hier bezieht sich die Erfassung ausschließlich auf das Untersuchungsgebiet der Innenstadt. Zudem erfolgt eine Betrachtung hinsichtlich der Barrierefreiheit. In Bild 33 sind die Lage und Art der Querungshilfen in der Innenstadt dargestellt.

Anhand von Vorhandensein, Art und Ausbildung von Querungshilfen erfolgt die Bewertung der straßenräumlichen Verträglichkeit für den Fußgängerquerverkehr. Hierbei werden die Kfz-Verkehrsbelastungen berücksichtigt.





**Bild 33:** Querungshilfen in der Innenstadt

#### 4.6.3 Barrierefreiheit

In einem weiteren Schritt wurden die Überquerungsstellen im Untersuchungsnetz hinsichtlich der barrierefreien Gestaltung untersucht. Die Barrierefreiheit ist von besonderer Wichtigkeit, um für alle Personen der Gesellschaft und somit auch für Seh- und Gehbehinderte sowie mobilitätseingeschränkte Personen eine selbstständige und selbstbestimmte Teilhabe am öffentlichen Leben zu gewährleisten. Hierzu gehört u. a. auch eine selbstständige Mobilität. Dabei kommt eine barrierefreie Verkehrsinfrastruktur nicht nur Menschen mit Behinderungen zugute, sondern ist auch für die übrige Bevölkerung hilfreich. So profitieren bspw. auch Personen mit vorübergehenden Einschränkungen des Bewegungsapparates (z. B. Krücken, Rollatoren etc.), Schwangere oder übergewichtige Menschen sowie Personen, die Gepäck (z. B. Rollkoffer, Einkaufstrolleys, Fahrrad o. ä.) oder auch Kinderwagen mit sich führen, von einer barrierefreien Stadtgestaltung. Hinzu kommt, dass in den kommenden Jahrzehnten aufgrund des demographischen Wandels die Zahl der Behinderten und mobilitätseingeschränkten Personen weiter zunehmen wird.

Hier wurde ausschließlich die Barrierefreiheit an Querungsanlagen erfasst. Das Thema Barrierefreiheit an Haltestellen ist bereits in Abschnitt 4.4 behandelt. Um ein Gesamtbild der Mängel im Rahmen der Barrierefreiheit zu erhalten, sind weitergehende Untersuchungen notwendig.

Laut den Hinweisen für barrierefreien Verkehrsanlagen (H BVA) ist bei der Überquerung von Fahrbahnen grundsätzlich darauf zu achten, dass zum einen die Bordsteine durch Absenkung berollbar sind, und dass zum anderen blinde und sehbehinderte Menschen mit

Hilfe taktiler, optischer und akustischer Elemente die Überquerungsstellen sicher überqueren, auffinden und nutzen können. Da Fußgänger und insbesondere mobilitätseingeschränkte Personen sehr entfernungsempfindlich sind, ist auf eine umwegarme Stadtgestaltung und somit auch eine ausreichende Anzahl an Überquerungsstellen zu achten.

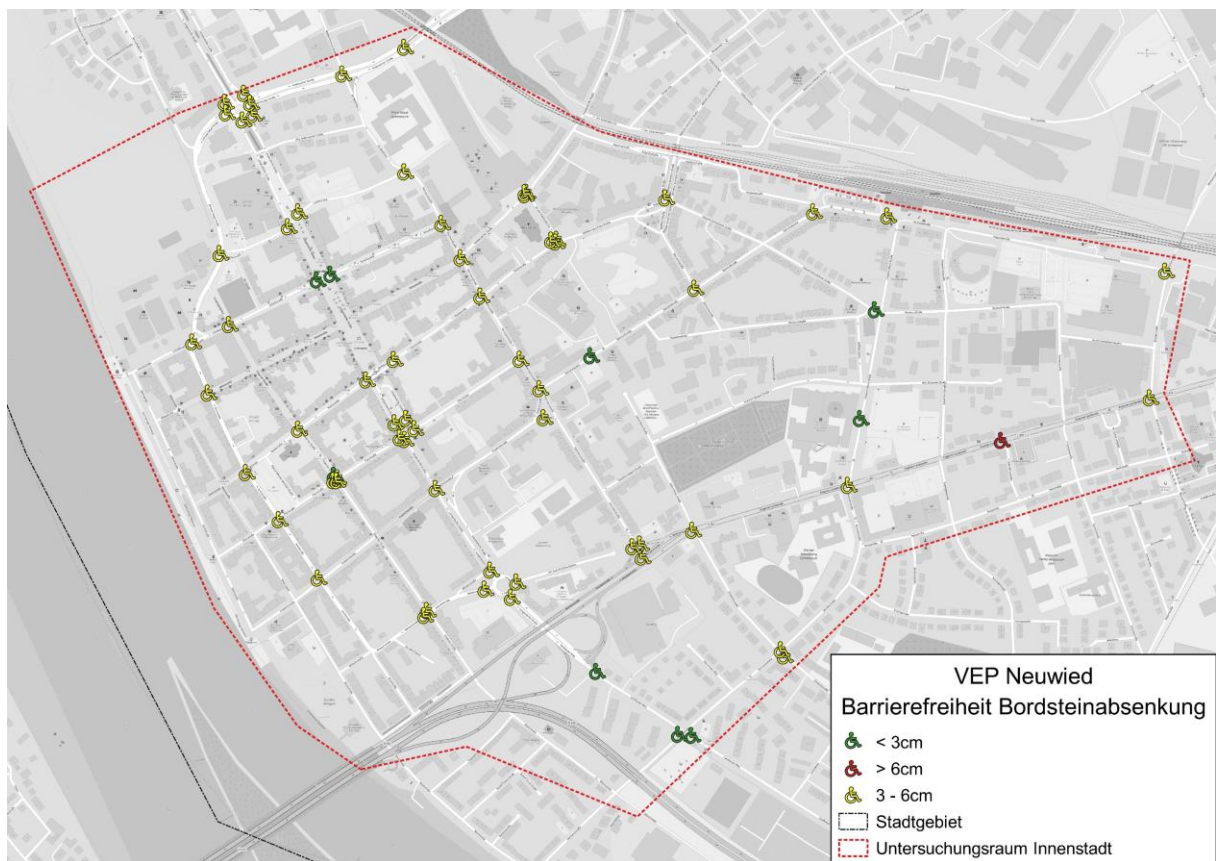
Da die verschiedenen Gruppen mobilitätseingeschränkter Personen sehr unterschiedliche Bedarfe an eine barrierefreie Gestaltung stellen, kommt es bei der Umsetzung dieser häufig zu Zielkonflikten. So benötigen blinde und sehbehinderte Menschen zur Orientierung im Straßenraum deutliche Bodenindikatoren, die bspw. mit dem Langstock ertastbar oder aufgrund deutlicher optischer Kontraste noch erkennbar sind. Hierzu gehören bspw. ausreichend hohe Borde. Diese stehen wiederum im Konflikt mit den Anforderungen von Rollstuhlfahrern oder Menschen mit Rollator, für die möglichst eine Nullabsenkung der Borde nötig ist, um Überquerungsstellen komfortabel zu befahren.

Als Kompromiss zwischen Ertastbarkeit und Barrollbarkeit gilt eine Bordhöhe von 3 cm. Das Bord sollte noch eine gewisse Rundung aufweisen, um ein Überfahren möglichst einfach zu gestalten, es sollte jedoch nicht vollständig abgerundet sein, um eine Ertastbarkeit mit dem Langstock zu gewährleisten.

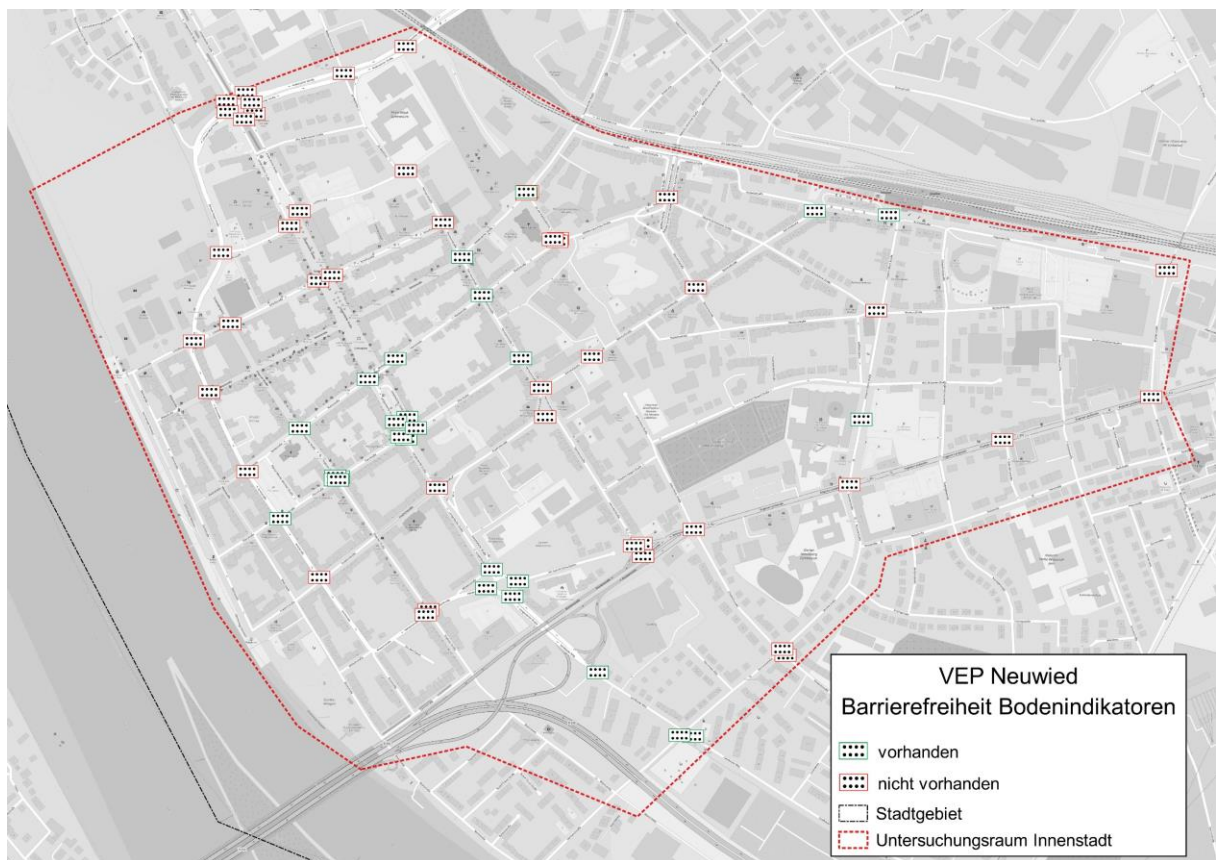
Im Idealfall sollten Auffindestreifen über die gesamte Seitenraumbreite auf Überquerungsstellen hinweisen. Diese münden in einem Richtungsfeld, welches die Richtung der Querung durch Ausrichtung der Rippenstruktur anzeigt. Richtungsfelder sind auch ohne Auffindestreifen sinnvoll, z. B. dort, wo zusätzlich auf eine Überquerungsstelle mit einem 3 cm Bord aufmerksam gemacht werden soll, um die Sicherheit weiter zu erhöhen, oder um auf die Gehrichtung der Überquerung hinzuweisen.

Eine Alternative zu Überquerungsstellen mit 3 cm Bordhöhe stellen Überquerungsstellen dar, die differenzierte Bordhöhen aufweisen. Hierbei gibt es einen Bereich für Rollstuhlfahrer und Menschen mit Rollator, der auf Fahrbahnniveau abgesenkt wird („Nullabsenkung“). Um ein versehentliches Betreten der Fahrbahn durch blinde und sehbehinderte Menschen zu verhindern, ist in diesen Bereichen ein Sperrfeld anzulegen, welches über die gesamte Breite der Nullabsenkung anzuordnen ist. Neben dem Bereich der Nullabsenkung erfolgt auf der kreuzungsabgewandten Seite die Ausbildung eines erhöhten Bordes mit einer Höhe von 6 cm. Auf dieses wird wiederum über einen Auffindestreifen hingewiesen, der quer über den gesamten Gehweg auf das erhöhte Bord zuführt. Dabei sollte der Abstand der Nullabsenkung zum erhöhten Bord mindestens 50 cm betragen.

Im Folgenden wurde die Barrierefreiheit an Querungshilfen für Geh- und Sehbehinderte (Bordhöhen, Bild 34) und für Sehbehinderte (Vorhandensein von Leitelementen, Bild 35) aufgenommen.



**Bild 34:** Barrierefreiheit an Querungshilfen in der Innenstadt - Bordsteinabsenkung



**Bild 35:** Barrierefreiheit an Querungshilfen in der Innenstadt – Bodenindikatoren

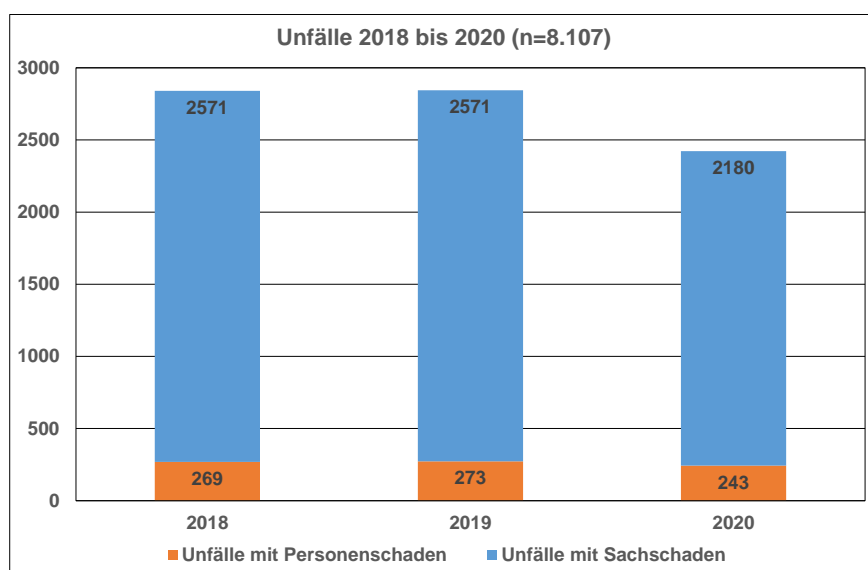


## 4.7 Verkehrssicherheit

Im Hinblick auf die Bewertung der Verkehrssicherheit erfolgt eine Auswertung der Unfälle, insbesondere solcher mit Radfahrer- und Fußgängerbeteiligung, des letzten Drei-Jahres-Zeitraums (2018 bis 2020) auf Basis elektronischer Unfalldaten (Unfalllisten) und Unfalltypenkarten der Polizei zur Bewertung der Verkehrssicherheit. Unfallauffällige Bereiche werden aufgenommen und bei der Maßnahmenentwicklung besonders berücksichtigt.

Hierzu wurden die Unfalldaten für den Dreijahreszeitraum (2018-2020) vom Polizeipräsidium Koblenz übernommen und ausgewertet.

Im betrachteten Zeitraum gab es insgesamt 8.107 Unfälle im Untersuchungsgebiet. Die Anzahl der Unfälle ist von 2018 bis 2020 um knapp 15 % zurück gegangen (Bild 36).

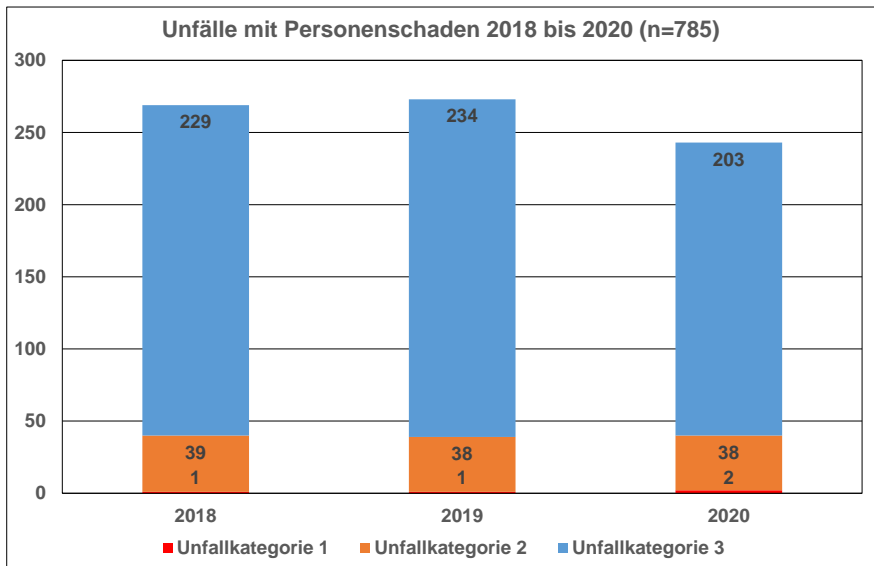


**Bild 36:** Verteilung der Unfälle nach Jahren

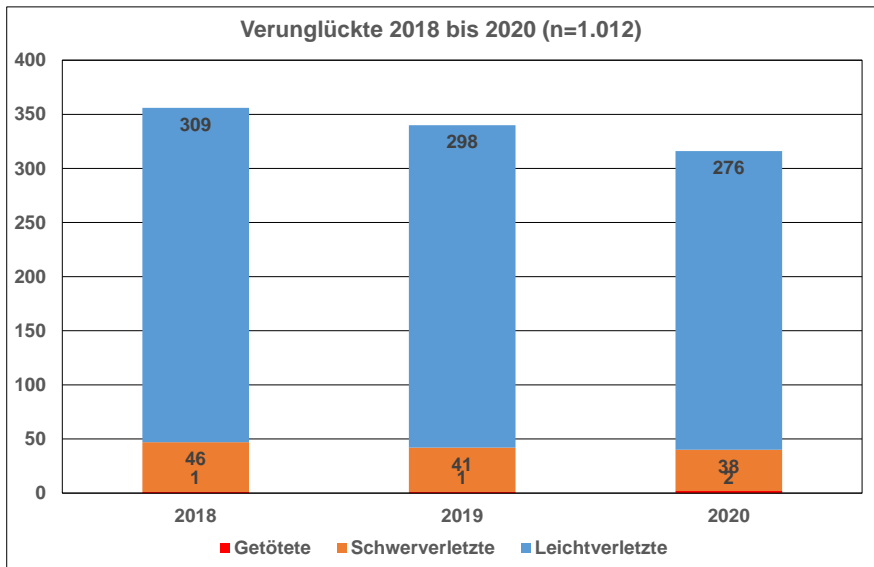
Insgesamt sind 785 Unfälle mit Personenschaden in dem Betrachtungszeitraum geschehen. Die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden ist von 2018 bis 2020 um knapp 10 % zurück gegangen (Bild 37). Dies kann auch zum einen daran liegen, dass die Fahrzeuge immer sicherer werden und zum anderen daran, dass der Polizei weniger Sachschadensunfälle gemeldet werden. Zusätzlich ist zu berücksichtigen, dass im Jahr 2020 aufgrund der Lockdowns wegen der Coronapandemie weniger Verkehr stattfand.

Die Unfälle mit Getöteten (Unfallkategorie 1) und Schwerverletzten (Unfallkategorie 2) ist über den Betrachtungszeitraum relativ konstant geblieben (Bild 37). Lediglich die Unfälle mit Leichtverletzten (Unfallkategorie 3) ist im Jahr 2020 rückläufig. Bei den 785 Unfällen mit Personenschaden wurden insgesamt 1.012 Personen verletzt (Bild 38). Die Anzahl der Verletzten ist über den Betrachtungszeitraum um gut 11 % zurück gegangen.



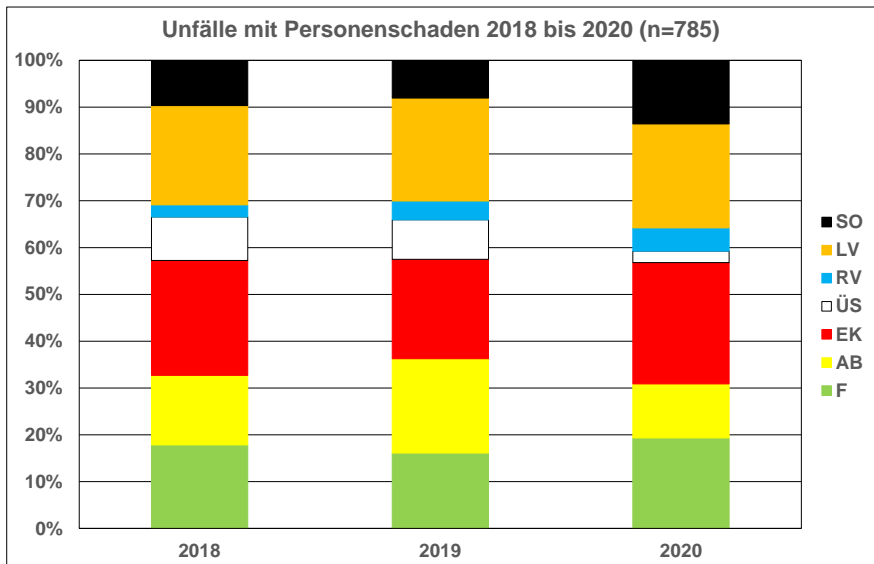


**Bild 37:** Verteilung der Unfälle mit Personenschaden nach Jahren



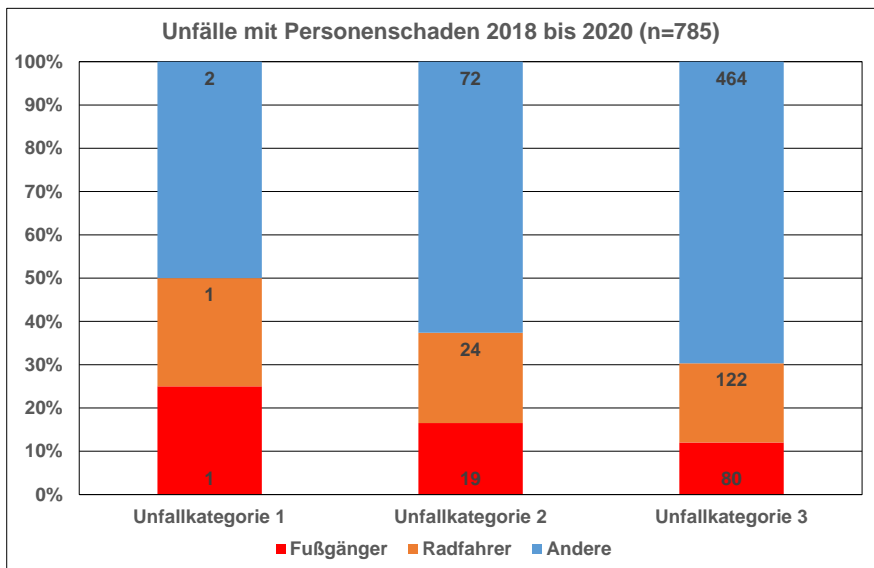
**Bild 38:** Verteilung der Verunglückten nach Jahren

Die meisten der betrachteten 785 Unfälle mit Personenschaden sind mit einem Anteil von im Mittel ca. 25 % dem Unfalltyp 3 (Einbiegen/Kreuzen-Unfall) und mit im Mittel gut 20 % dem Unfalltyp 6 (Unfall im Längsverkehr) zuzuordnen (Bild 39). Die Anteile der Unfalltypen variieren innerhalb der Jahre jedoch deutlich (Bild 39).



**Bild 39:** Verteilung Unfälle mit Personenschaden nach Unfalltypen<sup>4</sup>

Eine Analyse über die Verkehrsbeteiligung der 785 Unfälle mit Personenschaden (Bild 40) zeigt, dass die Hälfte der Unfälle mit Getöteten mit Radfahrer- oder Fußgängerbeteiligung war. Mehr als ein Drittel aller Unfälle mit Schwerverletzten war mit Radfahrer- oder Fußgängerbeteiligung und 30 % alle Unfälle mit Leichtverletzten ist ebenfalls dieser Beteiligungsgruppe zuzuordnen.

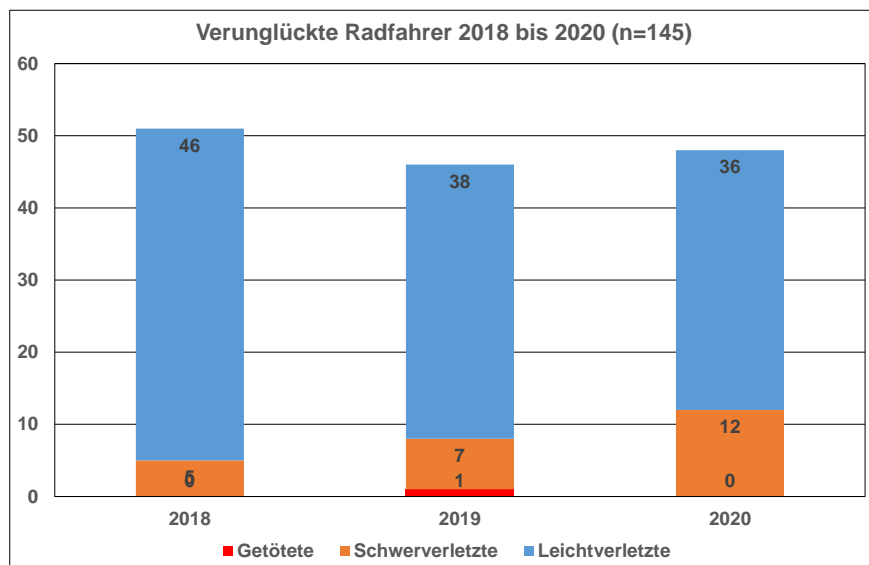


**Bild 40:** Verteilung der Unfälle mit Personenschaden nach Beteiligungsart

Insgesamt sind 147 Unfälle mit Personenschaden und Radfahrer-beteiligung in dem Betrachtungszeitraum geschehen, bei denen insgesamt 145 Radfahrer verletzt wurden. Die Anzahl der Verletzten

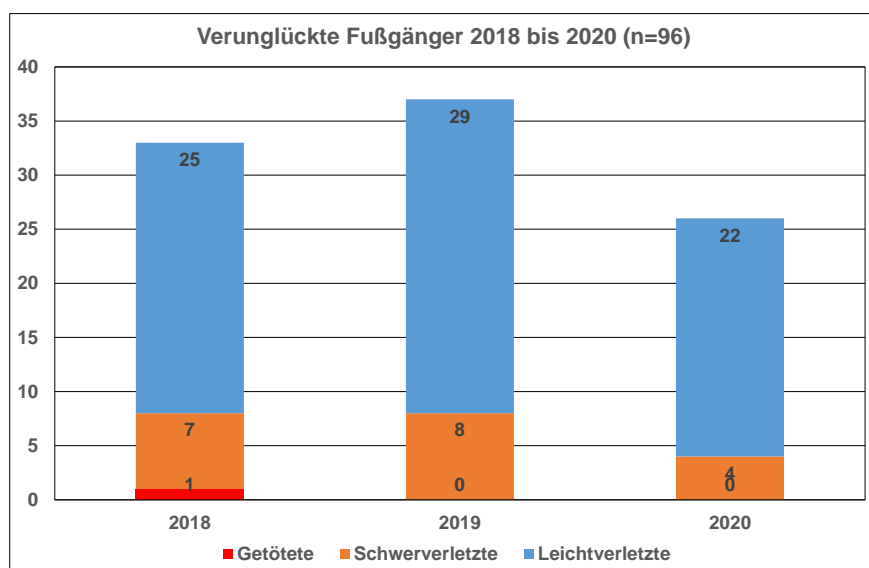
<sup>4</sup> Unfalltypen:  
 F – Fahrunfall  
 AB – Abbiegen-/Kreuzen-Unfall  
 EK – Einbiegen/Kreuzen-Unfall  
 ÜS – Überschreiten-Unfall  
 RV – Unfall durch ruhenden Verkehr  
 LV – Unfall im Längsverkehr  
 SO – Sonstiger Unfall

Radfahrer hat insgesamt leicht um knapp 6 % abgenommen. Jedoch hat sich dabei die Anzahl der Schwerverletzten einschließlich der Getöteten mehr als verdoppelt (Bild 41).



**Bild 41:** Verteilung der Verunglückten Radfahrer nach Jahren

Insgesamt sind 100 Unfälle mit Personenschaden und Fußgängerbeteiligung in dem Betrachtungszeitraum geschehen, bei denen insgesamt 96 Fußgänger verletzt wurden. Die Anzahl der Verletzten Fußgänger hat insgesamt leicht um gut 21 % abgenommen. Die Anzahl der Schwerverletzten einschließlich der Getöteten hat sich dabei halbiert (Bild 42).



**Bild 42:** Verteilung der Verunglückten Fußgänger nach Jahren

Für das Jahr 2019 wurden für die Stadt Neuwied auf Grundlage des erfassten Unfallgeschehens elf unfallauffällige Bereiche in der 1-Jahreskarte (1-JK) und der 3-Jahreskarte (3-JK) identifiziert. Diese sind in Tabelle 6 aufgeführt und werden bei der Maßnahmenfindung berücksichtigt.

**Niederschrift der Unfallkommission (Berichtsjahr 2019) des Landesbetriebs Mobilität LBM Cochem-Koblenz**

**Tabelle 6:** Unfallauffällige Bereiche

Nr.	Typenkarte	Lagebezeichnung
1	1-JK	B 42 - NR Berggärtenstraße - Bereich ARAL
2	3-JK	Andernacher- / Rasselsteiner Straße
3	3-JK	Neuwied Nähe Stadtverwaltung
4	3-JK	B 42/Dierdorferstraße
5	3-JK	B 42 zwischen Irlich und Neuwied Stadt
6	3-JK	L 258 NR Richtung Anhausen (Alteck oberer Bereich)
7	3-JK	L 258, Alteck Bereich Haus am Pilz
8	3-JK	Höhe Engers
9	3-JK	L 307 - Engerser Landstraße
10	3-JK	B 256 zw. Neuwied und Torney
11	3-JK (WILD)	Alteck Wild-UHS

Die unfallauffälligen Bereiche werden von der Unfallkommission identifiziert und diskutiert. Hierzu liegen der Stadtverwaltung separate Niederschriften der Unfallkommission vor. Die Inhalte werden an dieser Stelle nicht nochmals aufgegriffen.

## 4.8 Erreichbarkeit der Innenstadt

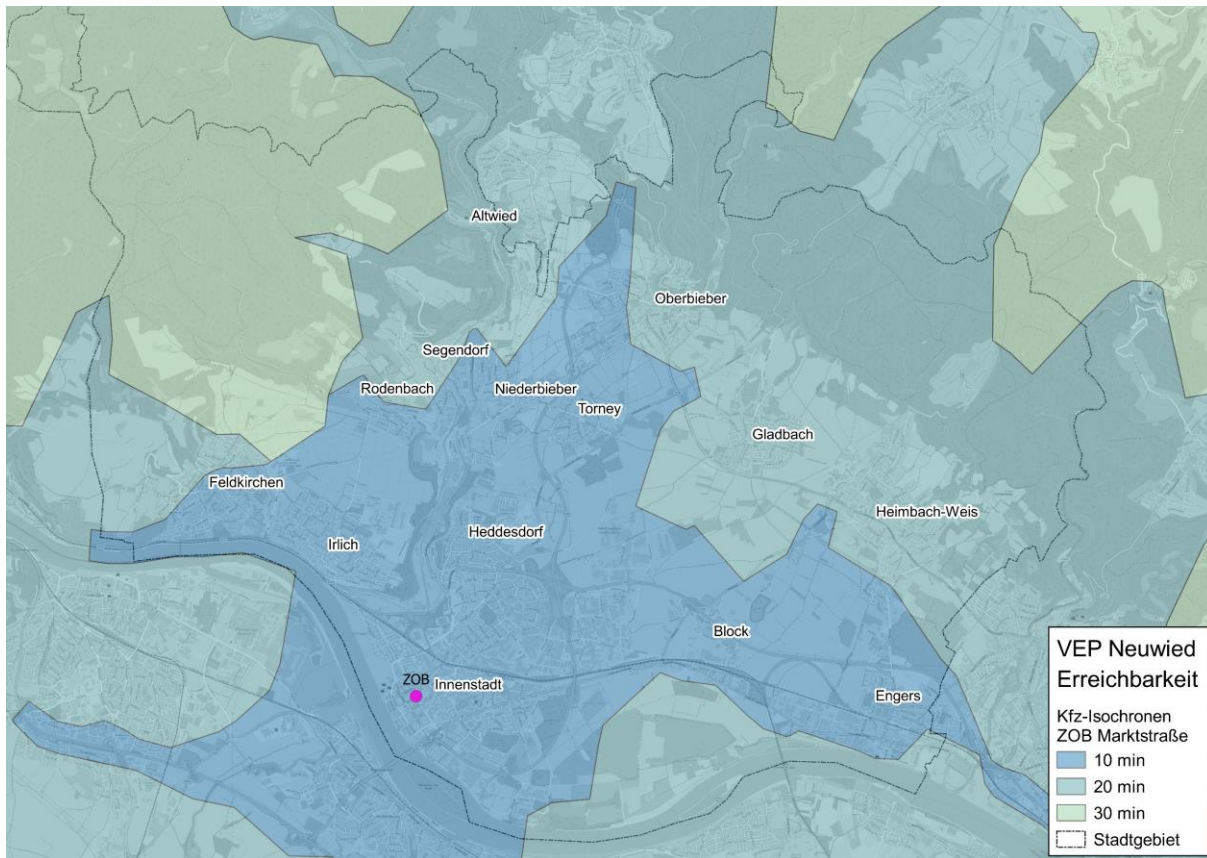
### 4.8.1 Allgemein

Eine Innenstadt lebt von ihrer Erreichbarkeit. Zur Bewertung werden Erreichbarkeitsanalysen durchgeführt, in denen die Distanz ermittelt wird, die innerhalb eines bestimmten Zeitbudgets mit den verschiedenen Verkehrsarten zurückgelegt wird. Diese werden mit Zeit-Isochronen dargestellt. Für die Innenstadt werden für ausgewählte relevante „Zielpunkte“ (ZOB Marktstraße und Bahnhof) jeweils verkehrsmittelspezifische Isochronen dargestellt.

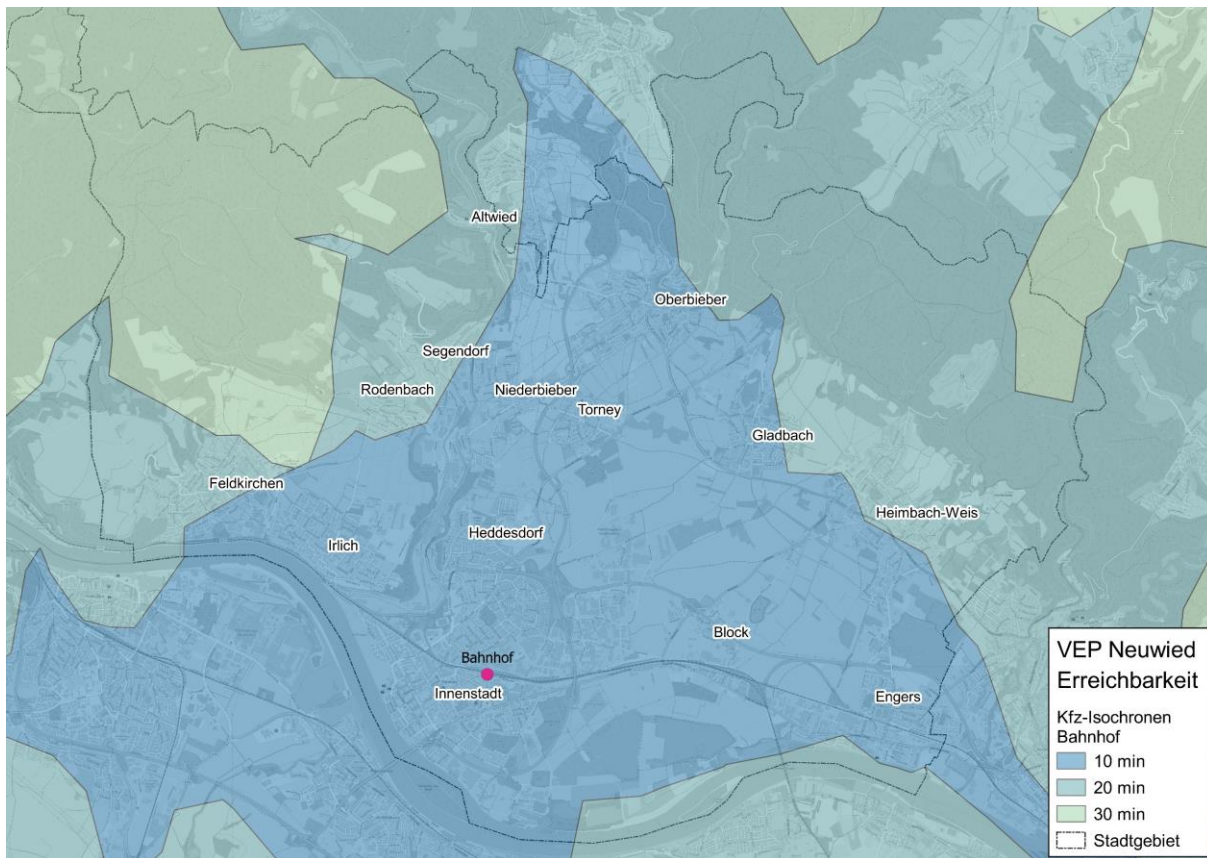
Die Bestimmung dieser Isochronen erfolgt GIS-basiert. Da Open-RouteService im Gegensatz zu einem Verkehrsmodell keine Kfz-Belastungen und somit auch keine belastungsabhängigen Strecken- und Knotenpunktwidestände berücksichtigt, werden die Isochronen mit den Zeitschritten 10, 20 und 30 Minuten für ein unbelastetes Straßennetz durchgeführt.

### 4.8.2 Erreichbarkeit mit dem Kfz

Die in Bild 43 und Bild 44 dargestellten Ergebnisse zeigen, dass sowohl der ZOB in der Marktstraße als auch der Bahnhof innerhalb von 20 Minuten aus nahezu dem gesamten Stadtgebiet erreicht werden können.



**Bild 43:** Kfz-Isochronen vom ZOB Marktstraße



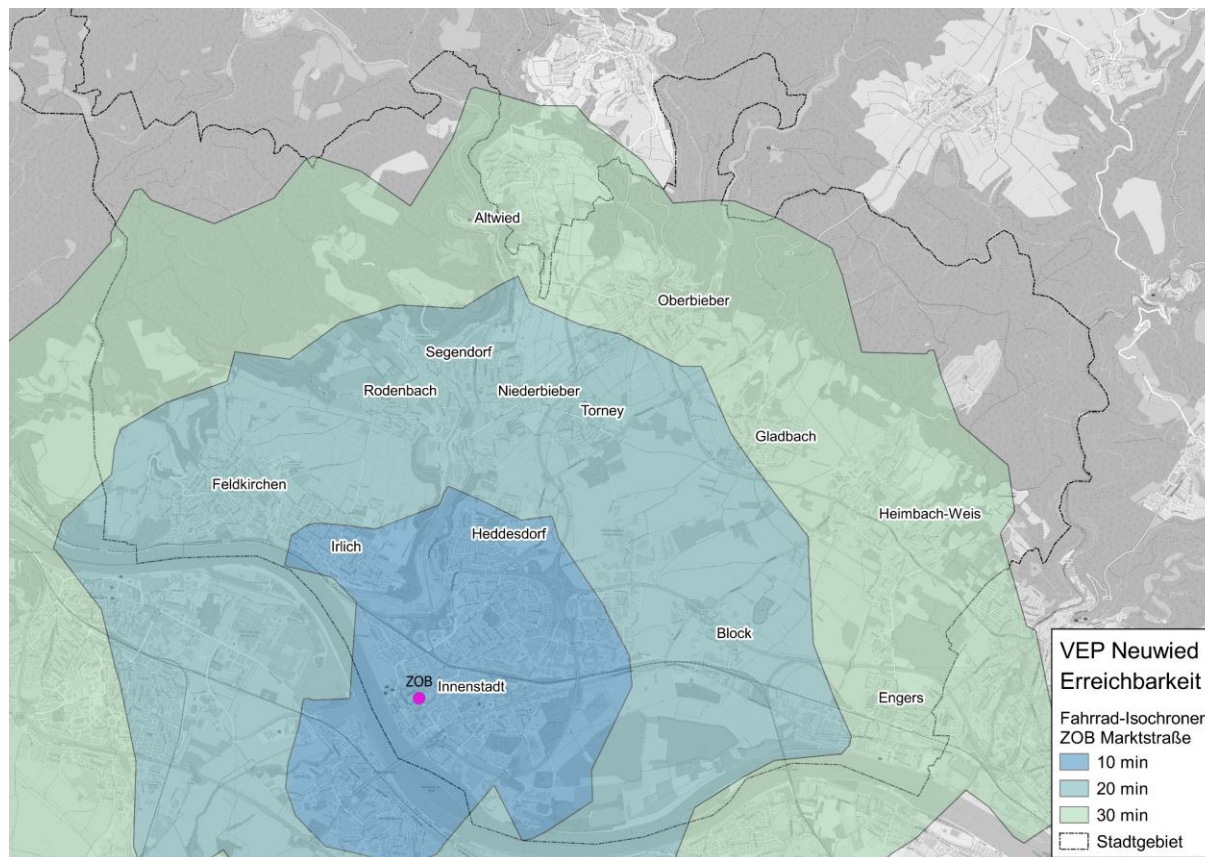
**Bild 44:** Kfz-Isochronen vom Bahnhof



### 4.8.3 Erreichbarkeit mit dem Fahrrad

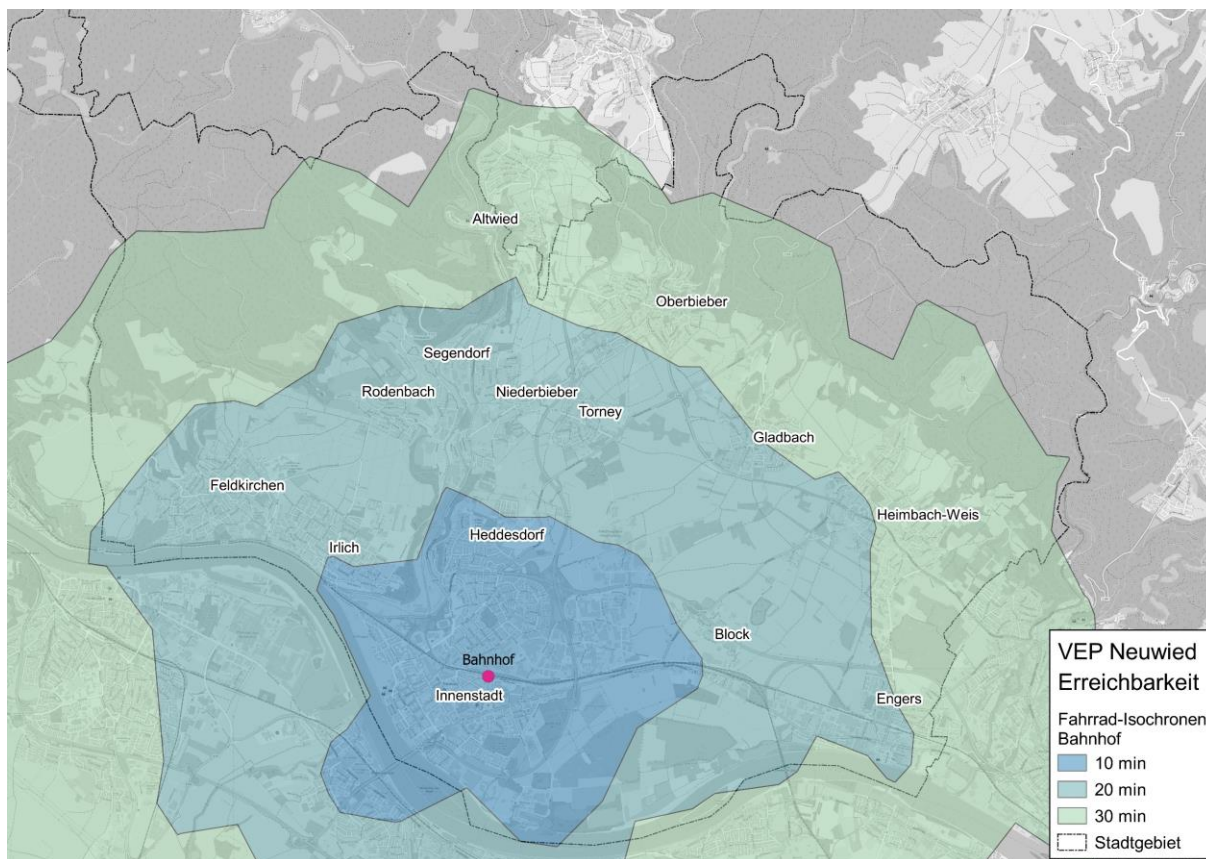
Die Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Fahrrad wurde ebenfalls mit Isochronen untersucht. Die angesetzten Fahrgeschwindigkeiten betragen hierfür überwiegend 18 km/h, sind aber vom Oberflächenbelag abhängig.

Die in Bild 45 und Bild 46 dargestellten Ergebnisse zeigen, dass sowohl der ZOB in der Marktstraße als auch der Bahnhof innerhalb von 30 Minuten aus nahezu dem gesamten Stadtgebiet mit dem Fahrrad erreicht werden können.



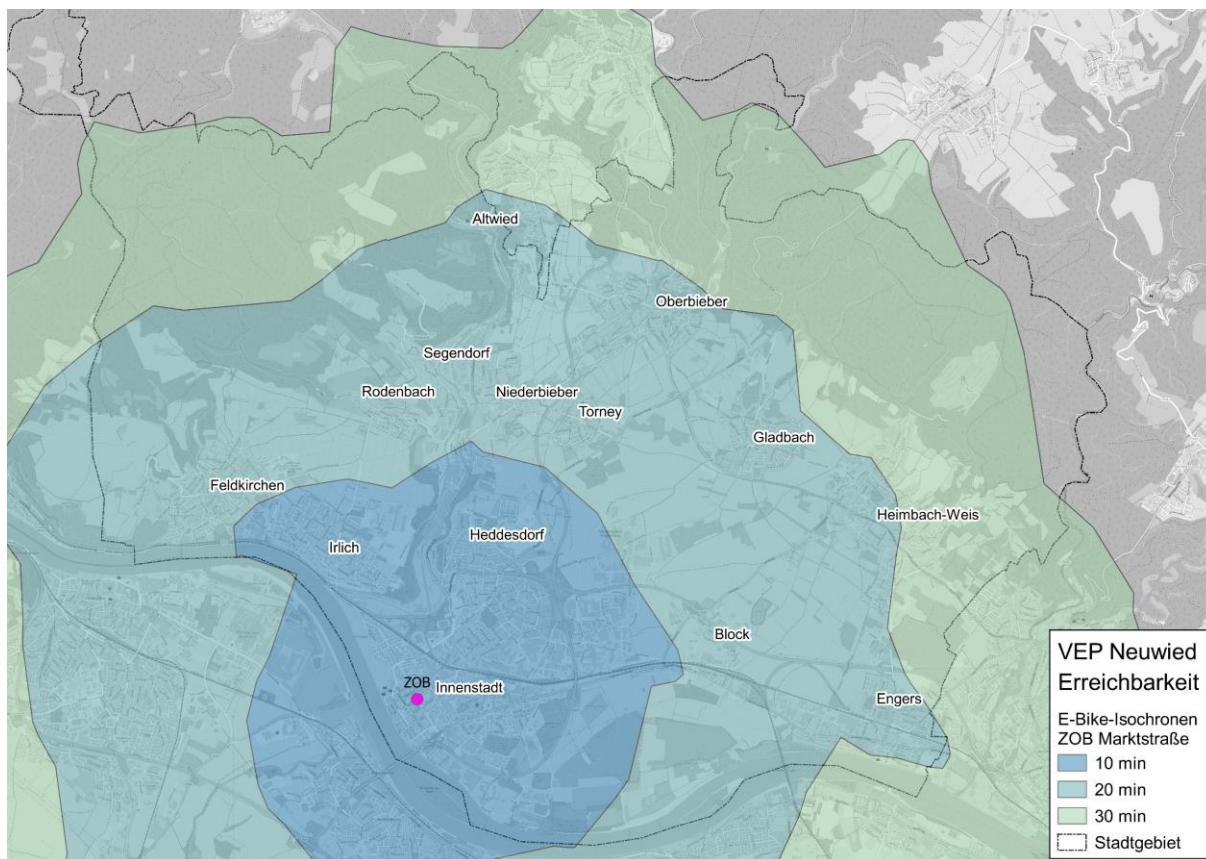
**Bild 45:** Fahrrad-Isochronen vom ZOB Marktstraße



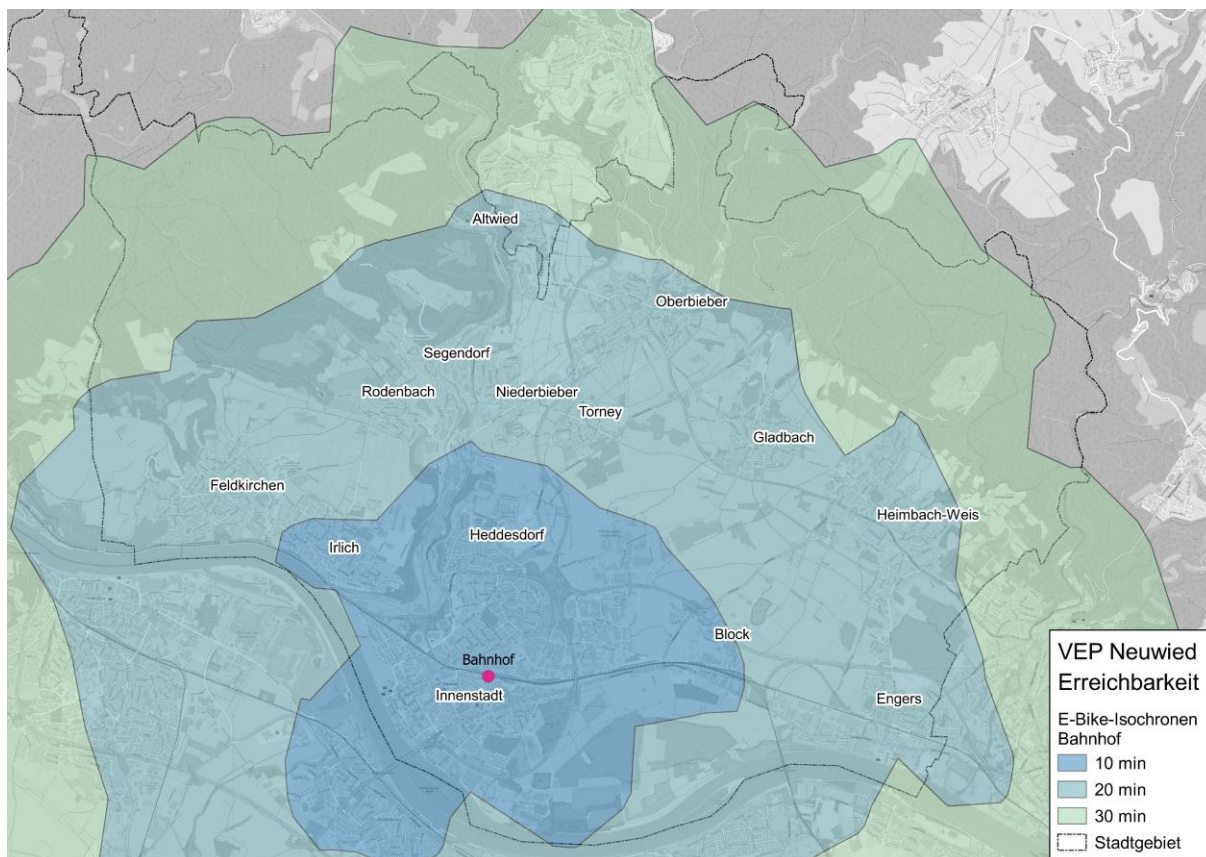


**Bild 46:** Fahrrad-Isochronen vom Bahnhof

Ergänzend zum Fahrrad wurde auch die Erreichbarkeit der Innenstadt mit einem E-Bike ebenfalls mit Zeit-Isochronen für 10, 20 und 30 Minuten untersucht. Die angesetzten Fahrgeschwindigkeiten betragen überwiegend 21 km/h, sind aber auch vom Oberflächenbelag abhängig. Aufgrund der etwas höheren Geschwindigkeit breiten sich die Isochronen räumlich etwas weiter aus bzw. die Erreichbarkeit vergrößert sich gegenüber den Fahrrad-Isochronen. Die Ergebnisse sind in Bild 47 und Bild 48 dargestellt.



**Bild 47:** E-Bike-Isochronen vom ZOB Marktstraße



**Bild 48:** E-Bike-Isochronen vom Bahnhof



#### 4.8.4 Erreichbarkeit zu Fuß

Die Erreichbarkeit der Innenstadt für den Fußgängerverkehr wurde ebenfalls mit Isochronen überprüft. Dabei wurde eine Gehgeschwindigkeit von durchschnittlich 5 km/h angesetzt.

Anhand der Darstellung in Bild 49 ist zu erkennen, dass man von dem zentralen ZOB in der Marktstraße innerhalb von 10 min zu Fuß weite Bereiche der Innenstadt und innerhalb von 20 min die komplette Innenstadt erreichen kann. Innerhalb von 30 min ist das gesamte Untersuchungsgebiet erreichbar.

Auch der Bahnhof ist innerhalb von 10 min zu Fuß aus weiten Bereichen der Innenstadt und innerhalb von 20 min aus der kompletten Innenstadt zu erreichen (Bild 50). Innerhalb von 20 min ist der Bahnhof aus nahezu dem gesamte Untersuchungsgebiet zu Fuß erreichbar.



**Bild 49:** Laufweg-Isochronen vom ZOB Marktstraße



**Bild 50:** Laufweg-Isochronen vom Bahnhof

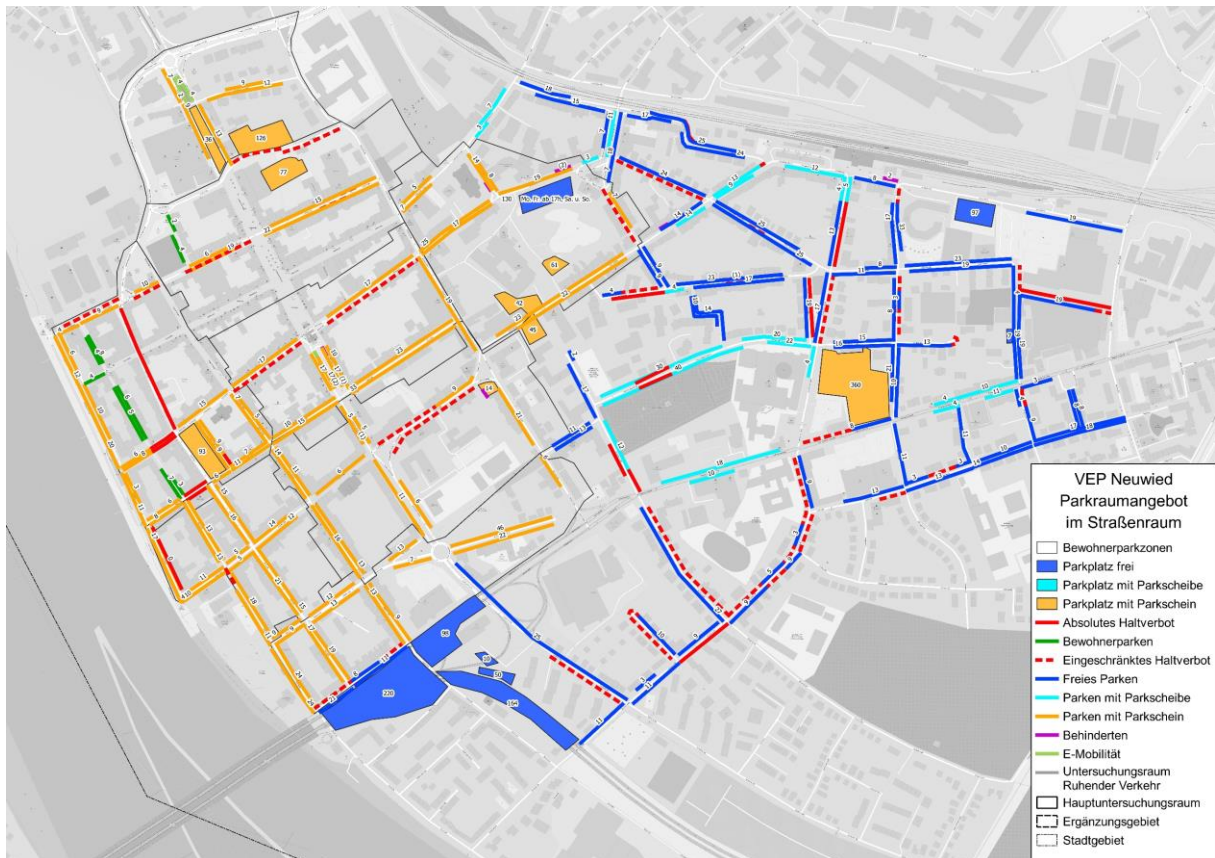
## 4.9 Ruhender Kfz-Verkehr

Zum ruhenden Kfz-Verkehr erfolgt zum einen die Betrachtung des Parkraumangebots, zum anderen die Erfassung der Parkraumnachfrage. Auf dieser Grundlage erfolgt dann eine Bilanzierung von Angebot und Nachfrage.

### 4.9.1 Parkraumangebot

Im Hinblick auf das Parkraumangebot wurden das Angebot (Anzahl) an Parkständen im öffentlichen Straßenraum sowie der Stellplätze der Parkieranlagen (Parkplätze, Parkhäuser) erfasst. Ebenso erfasst wurde die jeweilige Bewirtschaftungsform (z. B. keine Bewirtschaftung, Parkscheibe, Verfügbarkeit oder Beschränkungen für Kundschaft). In Bild 51 ist das Parkraumangebot, differenziert nach Bewirtschaftungsform, dargestellt.



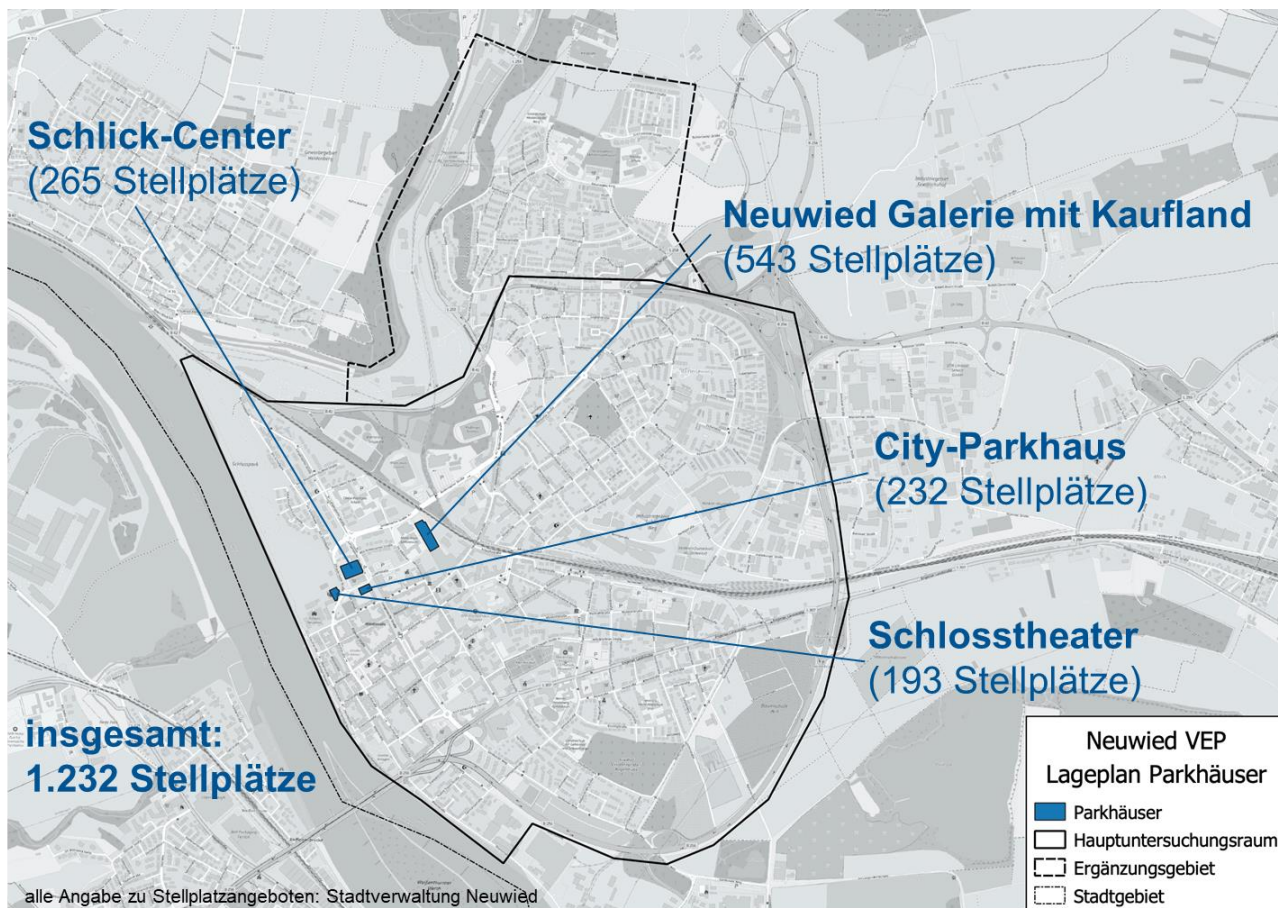


**Bild 51:** Parkraumangebot

Im westlichen Untersuchungsgebiet wird der Parkraum überwiegend im Mischungsprinzip folgendermaßen bewirtschaftet:

- Parken nur mit Parkschein Mo. - Fr. zwischen 9 Uhr und 18 Uhr, Sa. zwischen 9 Uhr und 14 Uhr
- maximale Parkdauer 4 h
- Parkgebühr 0,60 €/h
- Mindestgebühr 0,10 €
- Bewohner mit Ausweis sind in weiten Teilbereichen von der Parkhöchstdauer und der Entrichtung der Parkgebühr befreit
- kleinere Abschnitte sind allein Bewohnern mit Parkausweis vorbehalten.
- Innerhalb der gelben Zone ist die Weiternutzung eines noch nicht abgelaufenen Parktickets auch an einem anderen Standort erlaubt.

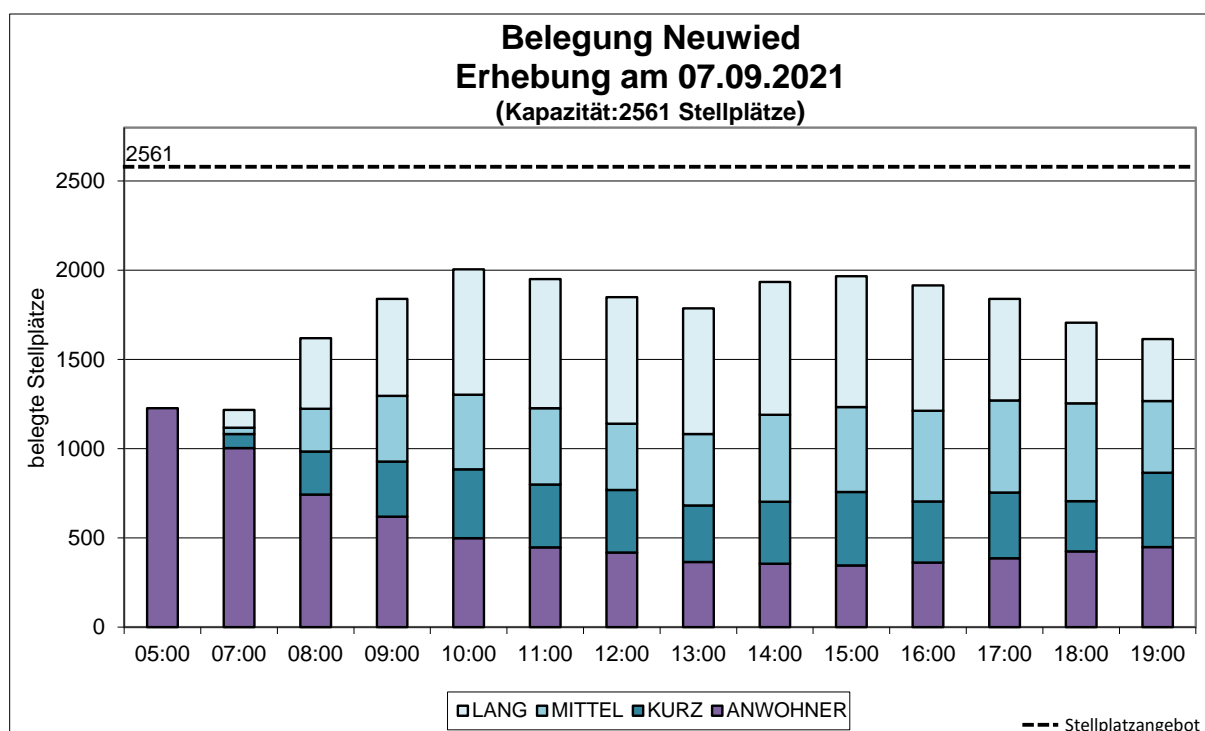
Zusätzlich werden die Parkhäuser Neuwied Galerie mit Kaufland, City-Parkhaus, Schlosstheater und Schlick-Center mit insgesamt 1.232 Stellplätzen betrachtet (Bild 52).



**Bild 52:** Parkraumangebot der Parkhäuser

#### 4.9.2 Parkraumnachfrage

Im Hinblick auf den ruhenden Kfz-Verkehr erfolgte eine analoge Vorgehensweise wie bei der Erarbeitung des Parkraumkonzepts aus dem Jahr 2010. Es wurde die Belegung aller öffentlich zugänglichen Parkmöglichkeiten im Untersuchungsgebiet „Ruhender Verkehr“ durch stündliche Erfassung der Kennzeichen der parkenden Kfz am 07.09.2021 zwischen 7 Uhr und 19 Uhr aufgenommen. Zur Ermittlung der Fahrzeuge der Bewohner erfolgte zusätzlich eine Kennzeichenerfassung nachts (um 5 Uhr). Alle dort angetroffenen Fahrzeuge wurden in der weiteren Auswertung als Bewohnerfahrzeuge behandelt. Alle Fahrzeuge, die in mehr als drei aufeinanderfolgenden Rundgängen an gleicher Stelle angetroffen wurden, wurden als Langzeitparker definiert. Als Kurzzeitparker wurden Fahrzeuge, die einmal angetroffen wurden, eingestuft. Zwei- oder dreimal notierte Fahrzeuge wurden als Fahrzeuge mit mittlerer Parkdauer eingestuft. Für die bewirtschafteten Parkplätze bzw. -häuser wurden die gelösten Parkscheine bzw. -karten ausgewertet. Zunächst erfolgt die Auswertung der Kennzeichenerfassung.



**Bild 53:** Belegung (ohne Parkhäuser) nach Parkdauer differenziert

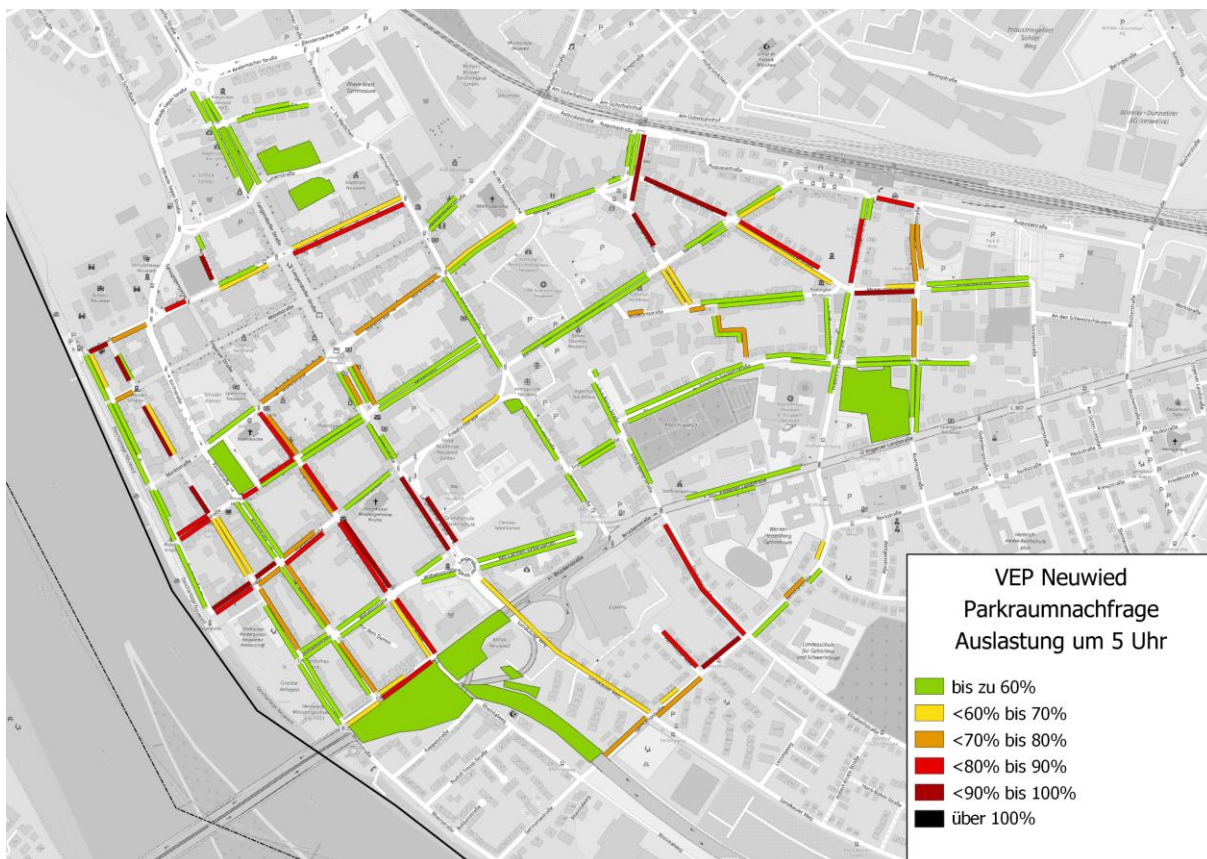
In Bild 53 ist die Anzahl der erfassten parkenden Fahrzeuge nach der Parkdauer differenziert im Tagesgang dargestellt. Die mittlere Auslastung über den gesamten Tag liegt bei gut 68%. Spitzenauslastung konnten um 10 Uhr mit 78% und um 11 Uhr mit 76% erfasst werden. Damit ähneln die Ergebnisse der aktuellen Erhebung grundsätzlich den Erkenntnissen aus 2010, trotz Unterschiede in der Größe des Erhebungsgebiets.

Die nächtliche Auslastung durch Anwohner beträgt ca. 49%. Tagsüber wird der Parkraum in Neuwied ab 10 Uhr minimal durch Langzeitparker dominiert, deren Anteil zwischen 10 Uhr bis 17 Uhr zwischen 27% bis 29% liegt und ab 17 Uhr deutlich abnimmt. Kurzzeitparker belegen den Parkraum tagsüber von 8 Uhr bis 17 Uhr mit ca. 13%. Die Auslastungen durch Parker mit mittlerer Dauer liegt vormittags leicht und nachmittags ab 13 Uhr deutlich über den Auslastungen der Kurzzeitparker.

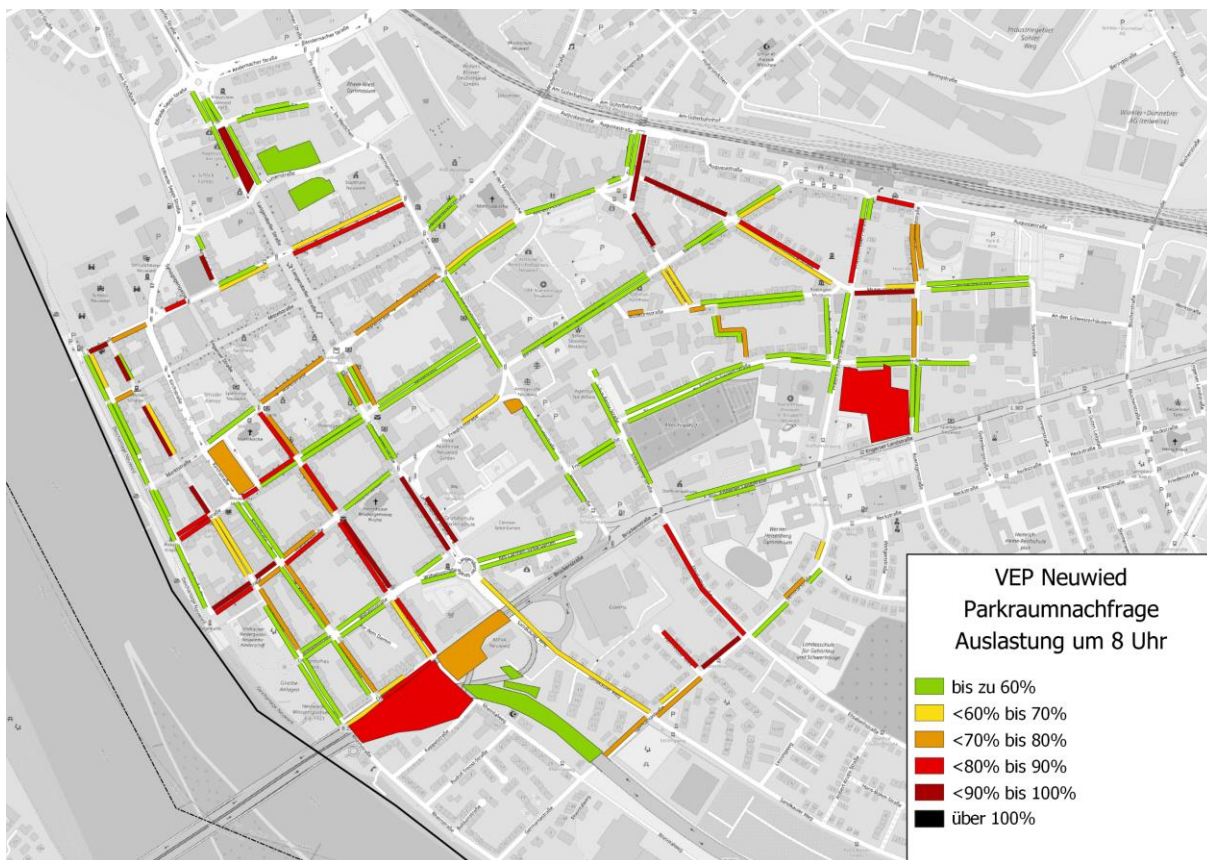
Im Folgenden sind die Auslastungen des gesamten Untersuchungsgebiets für ausgewählte Zeitschnitte (5 Uhr, 8 Uhr, 11 Uhr, 14 Uhr, 17 Uhr, 19 Uhr) in Bild 54 bis Bild 59 dargestellt.

Auslastungen über 100% können dann vorkommen, wenn in den einzelnen Abschnitten viele illegale Parker (Falschparker) zu einem Zeitschnitt angetroffen wurden und damit die Nachfrage über dem Angebot lag.



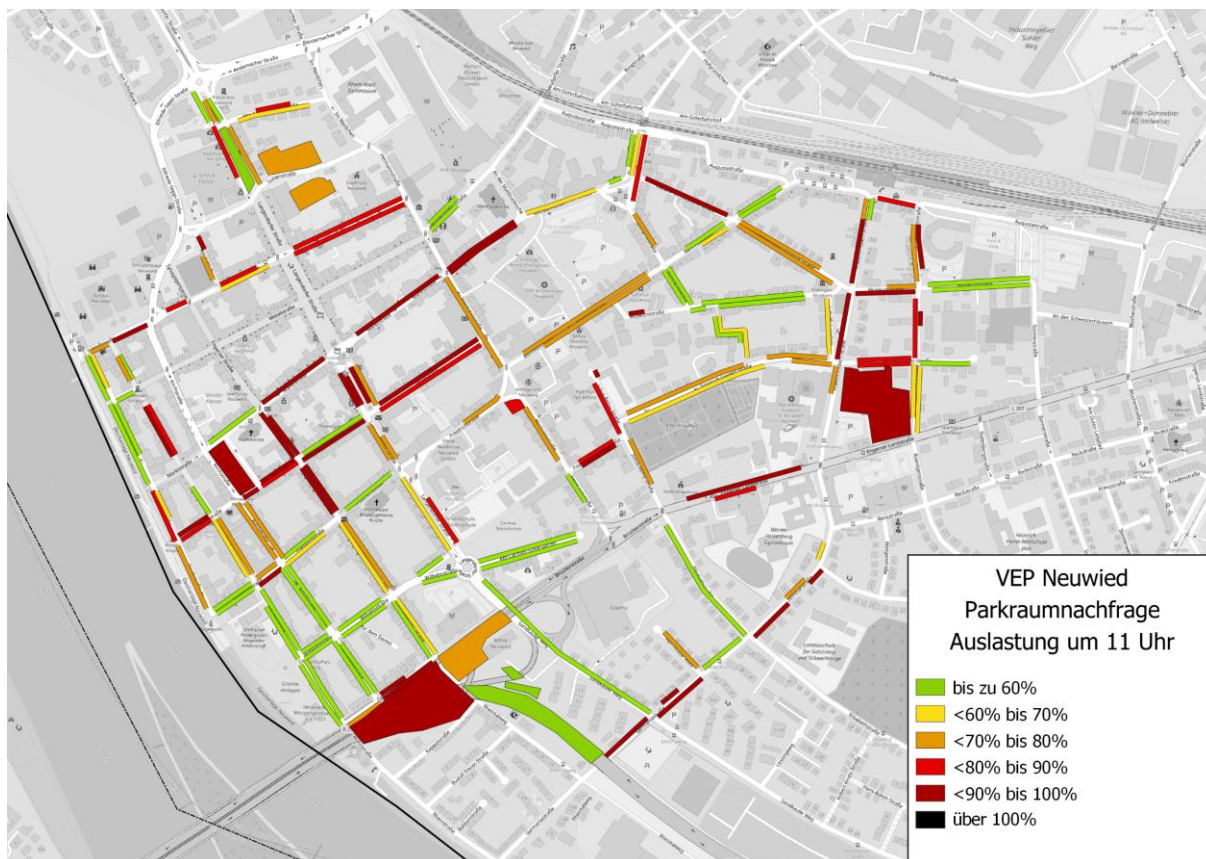


**Bild 54:** Parkraumauslastung Zeitschnitt 5 Uhr

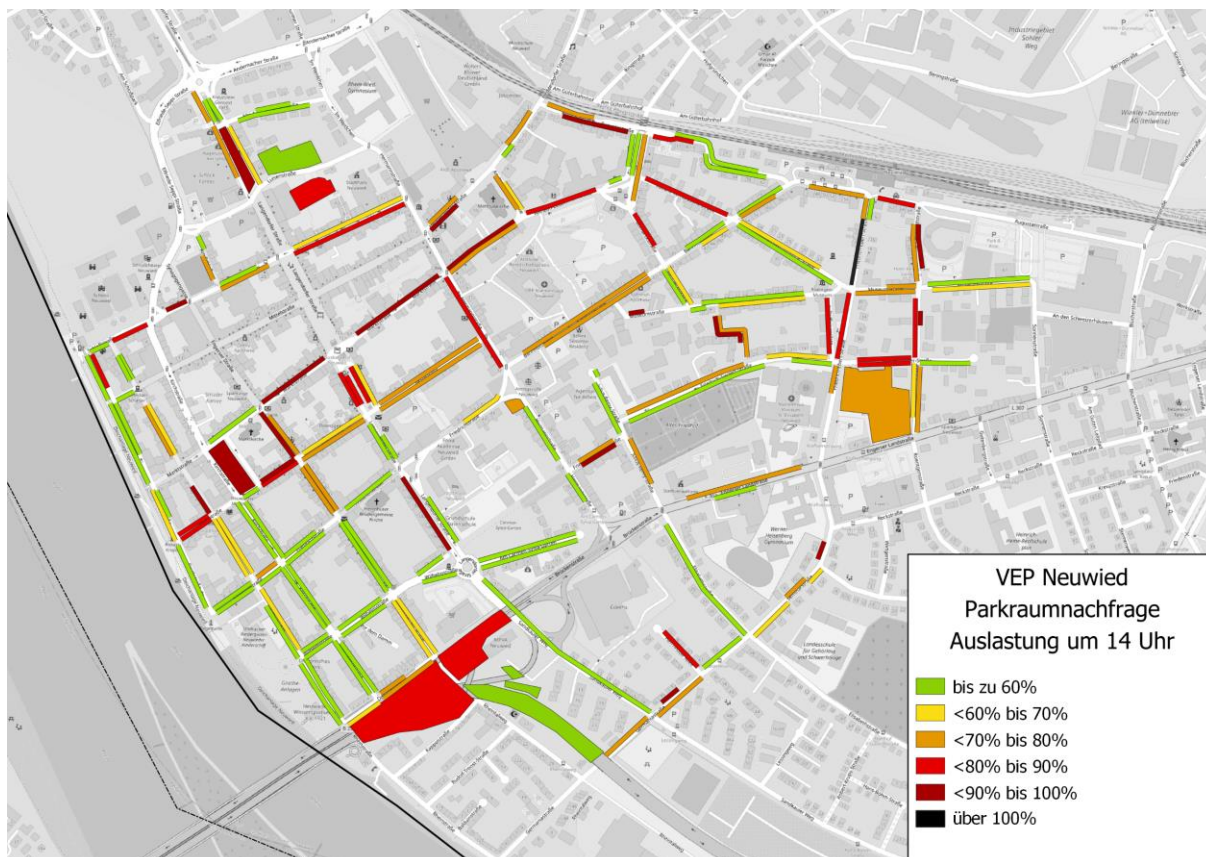


**Bild 55:** Parkraumauslastung Zeitschnitt 8 Uhr



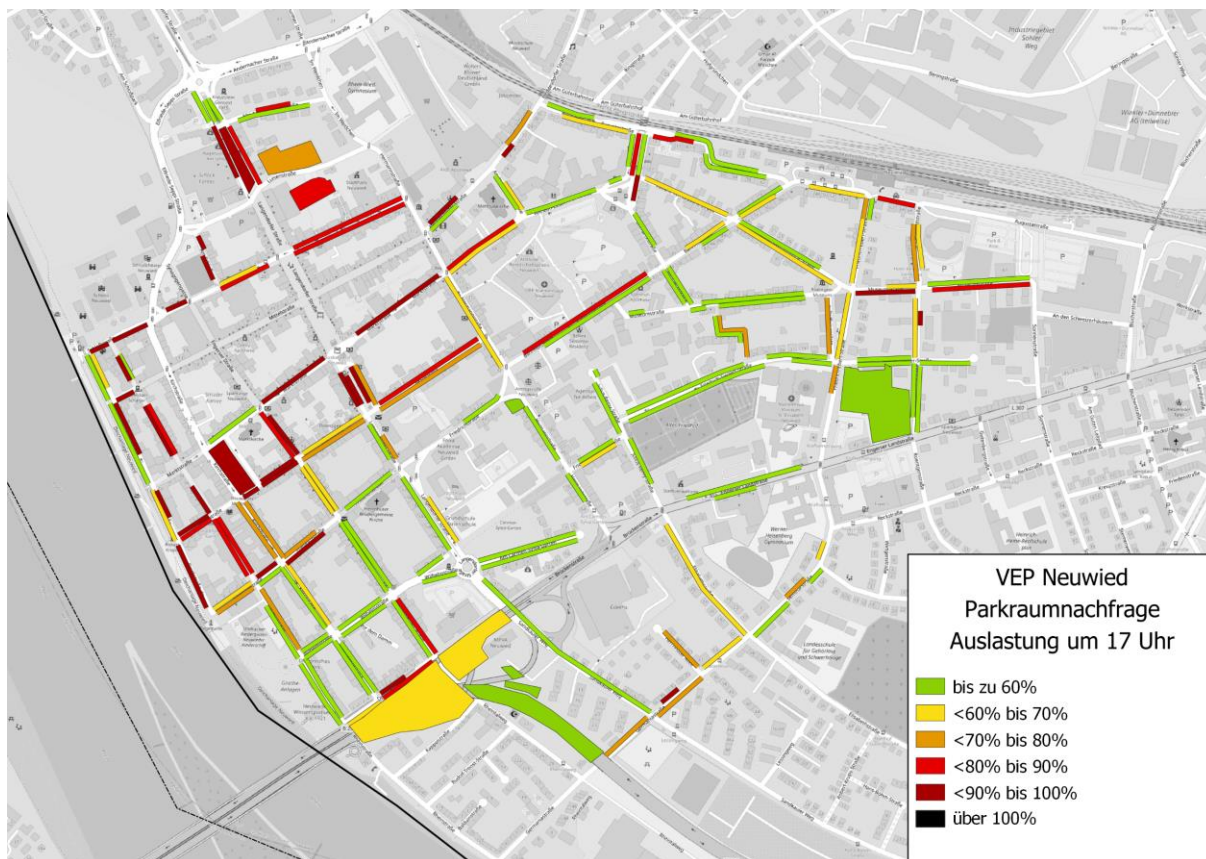


**Bild 56:** Parkraumauslastung Zeitschnitt 11 Uhr

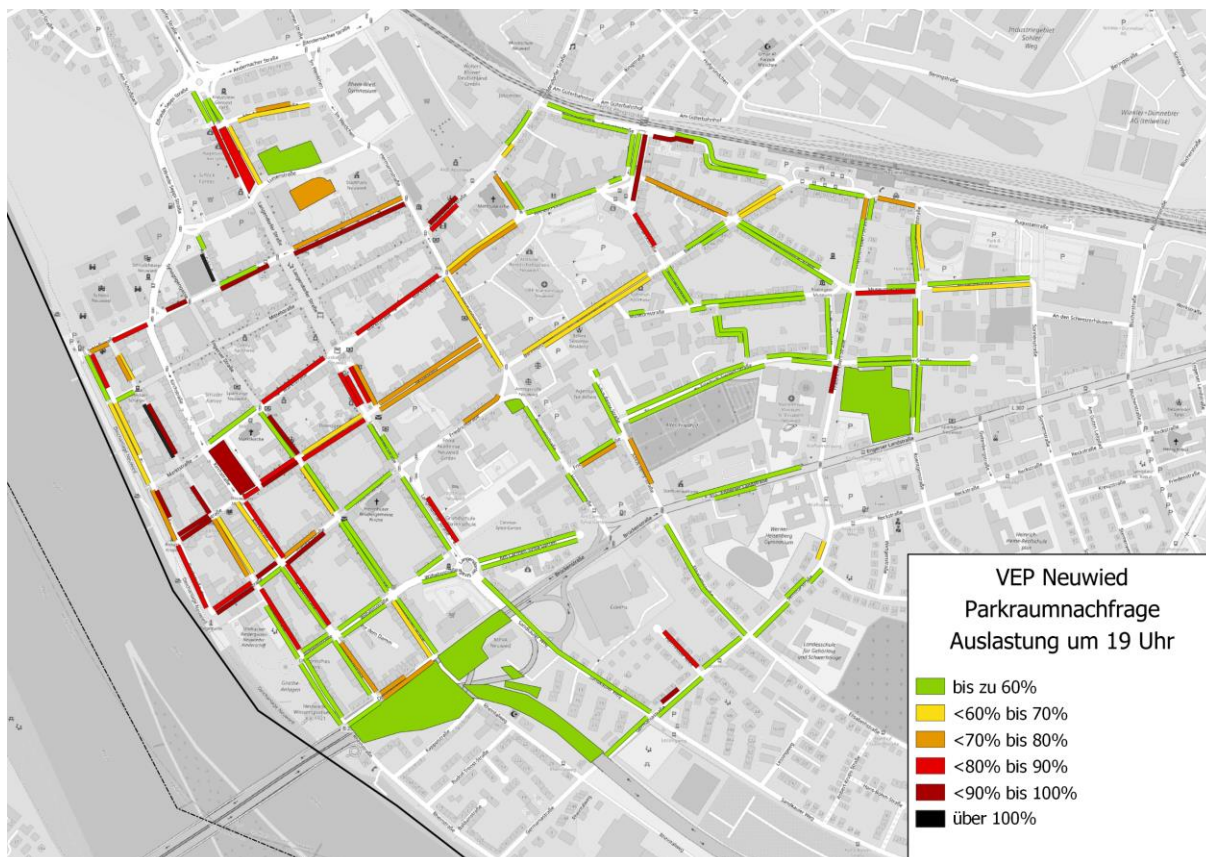


**Bild 57:** Parkraumauslastung Zeitschnitt 14 Uhr





**Bild 58:** Parkraumauslastung Zeitschnitt 17 Uhr



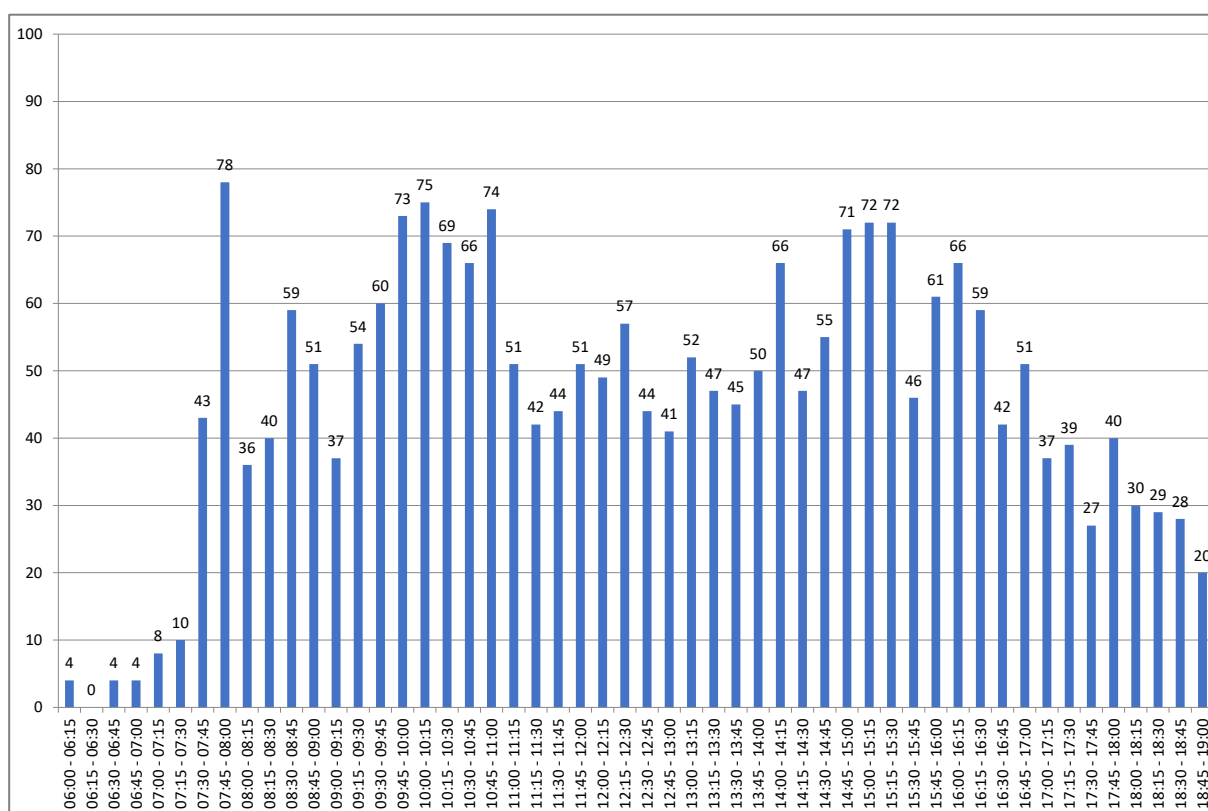
**Bild 59:** Parkraumauslastung Zeitschnitt 19 Uhr

Zusätzlich zum Straßenraum wurde die Parkraumnachfrage der Parkhäuser in der Innenstadt analysiert.

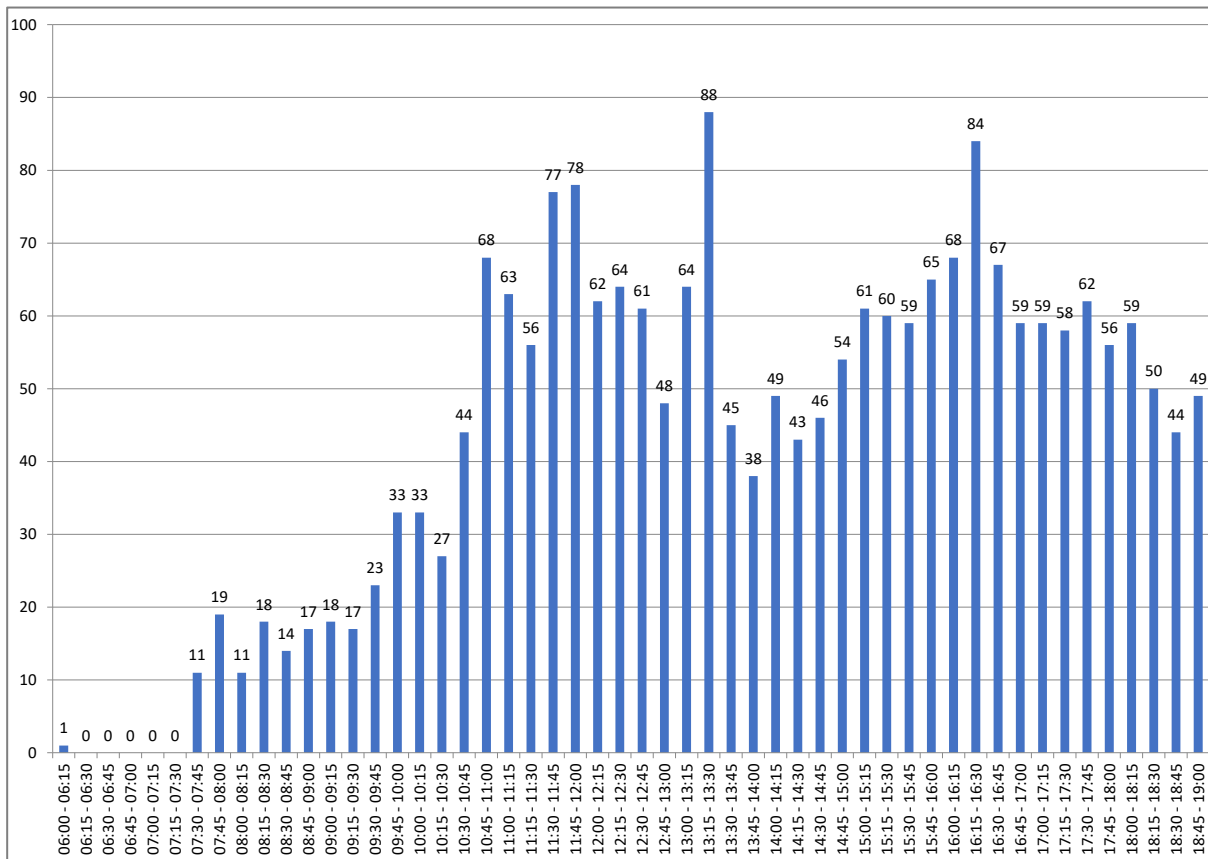
Für das Parkhaus Neuwied Galerie mit Kaufland lag eine Verkehrserhebung aus der Verkehrsuntersuchung Neuwied-Innenstadt und Stadtteil Heddesdorf vor mit ein- und ausfahrenden Kfz aus dem Jahr 2018 von 6 bis 19 Uhr. Die daraus abgeleiteten Zufluss- und Abflussganglinien (Bild 60 und Bild 61) bilden die Grundlage für alle Parkhäuser, da für die übrigen drei Parkhäuser nur Tagesbelegungen vorlagen.

Mit den Zu- und Abflussganglinien wurde die Parkraumauslastung über den Tag ermittelt.

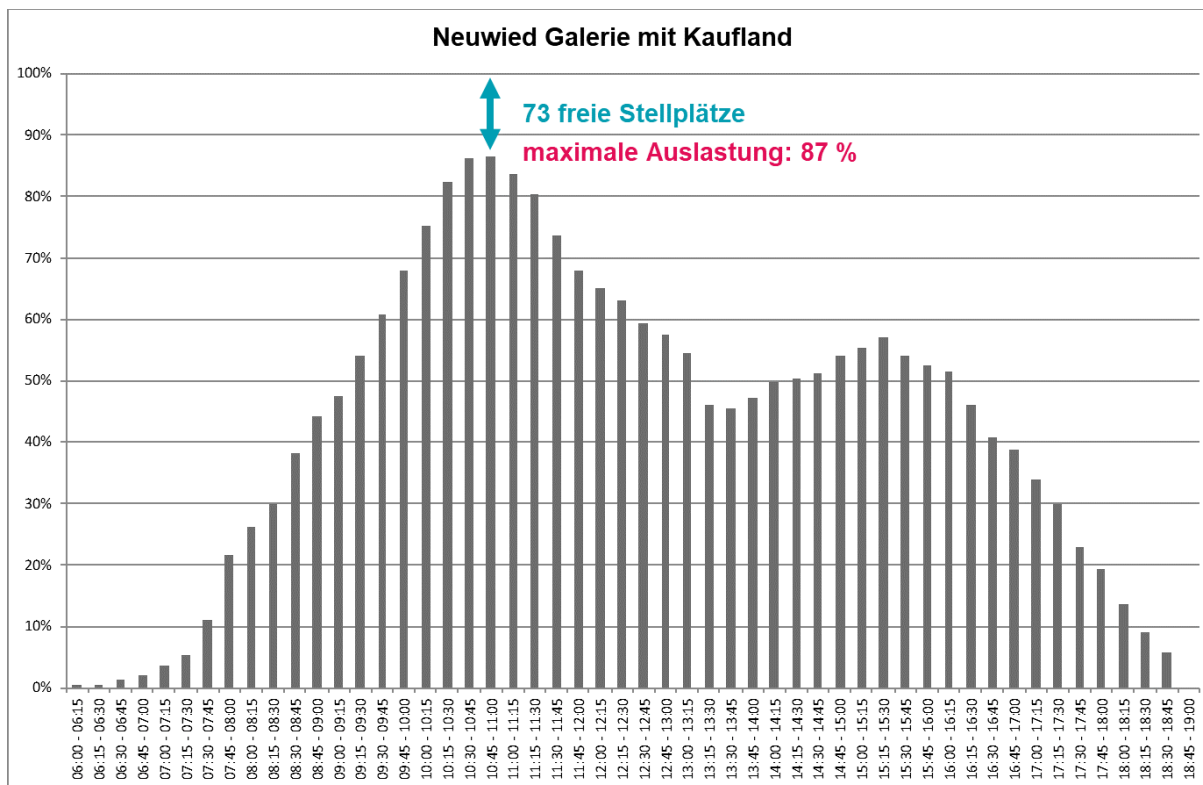
Für das Parkhaus Neuwied Galerie mit Kaufland lässt sich aus der Analyse der Parkraumauslastung (Bild 62) eine maximale tägliche Auslastung von 87 % im Vormittag. Zu dieser Zeit waren noch 73 Stellplätze nicht belegt.



**Bild 60:** Zuflussganglinie Parkhaus Neuwied Galerie mit Kaufland (2.376 Einfahrten)



**Bild 61:** Abflussganglinie Parkhaus Neuwied Galerie mit Kaufland (2.250 Ausfahrten)

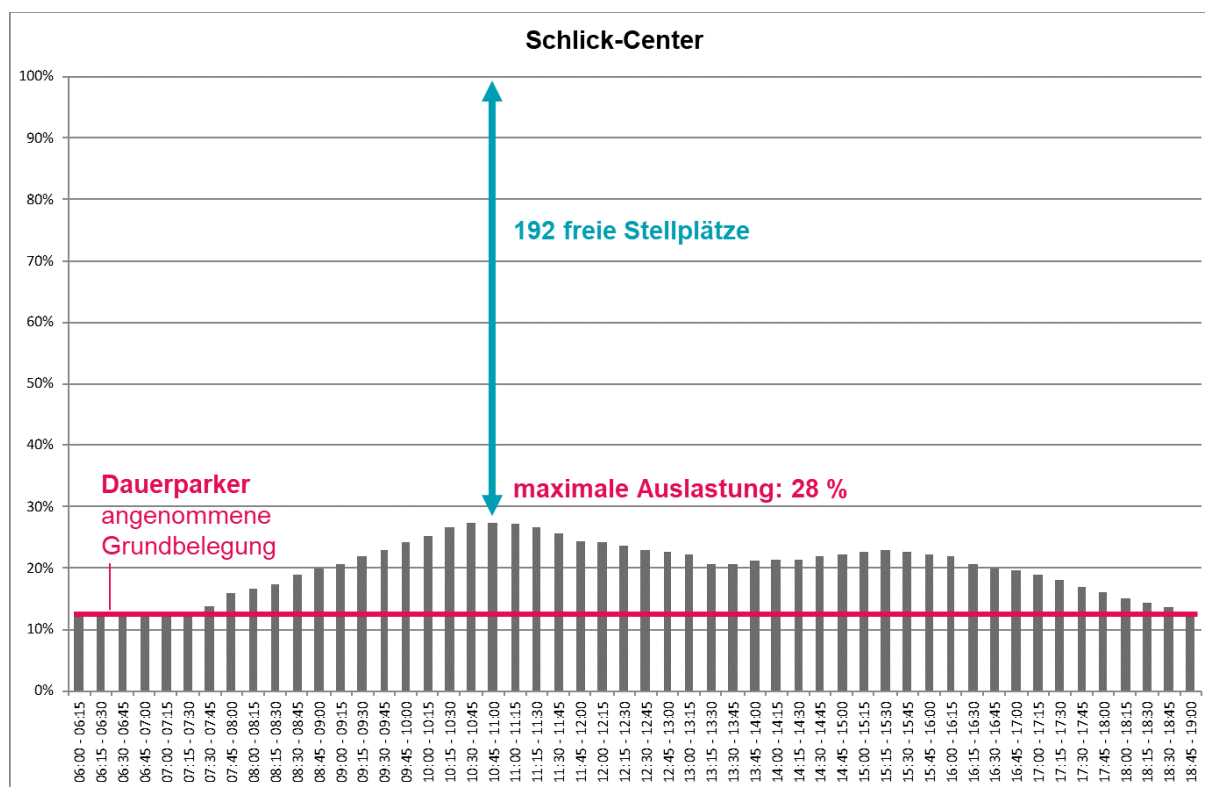


**Bild 62:** Parkraumauslastung Parkhaus Neuwied Galerie mit Kaufland

Für das Parkhaus Schlick-Center lagen die Angaben vor, dass 206 Kurzparker und 32 Dauerparker an einem Tag ein- und ausgefahren sind. Hier wurden die Dauerparker als Grundbelegung über den



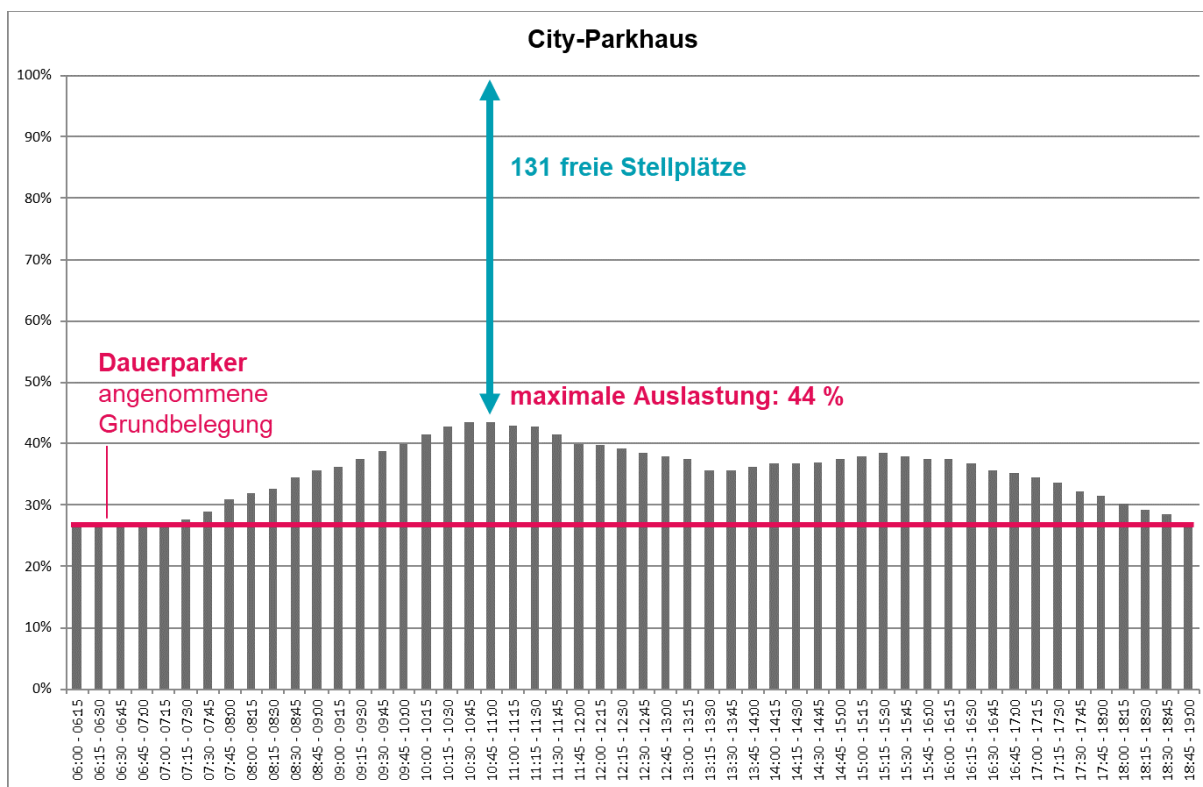
ganzen Tag angenommen. Dies bildet den ungünstigsten Fall ab. Die Kurzparker wurden über die Zu- und Abflussganglinien des das Parkhauses Galerie mit Kaufland verteilt (Bild 63). Die maximale tägliche Auslastung von 28 % war im Vormittag. Zu dieser Zeit waren noch 192 Stellplätze frei.



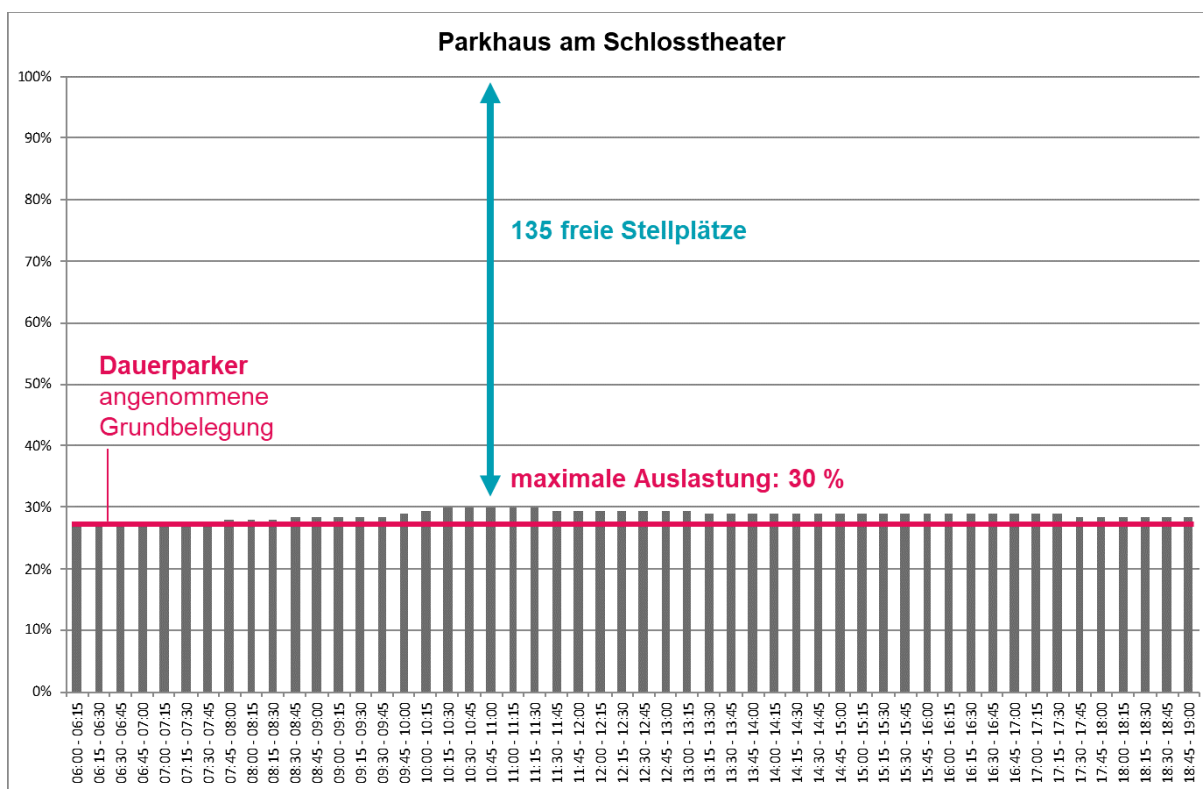
**Bild 63:** Parkraumauslastung Parkhaus Schlick-Center

In das City-Parkhaus sind 197 Kurzparker und 59 Dauerparker an einem Tag ein- und ausgefahren. Auch hier wurden die Dauerparker als Grundbelegung über den ganzen Tag angenommen und die Kurzparker wurden über die Zu- und Abflussganglinien des Parkhauses Galerie mit Kaufland verteilt (Bild 64). Die maximale tägliche Auslastung lag vormittags bei 44 % und zu dieser Zeit waren noch 131 Stellplätze nicht belegt.

Auch für das Parkhaus am Schlosstheater lagen die täglichen Ein- und Ausfahrten für den Erhebungstag vor. Es wurden 32 Kurzparker und 53 Dauerparker erhoben. Mit den Dauerparkern als Grundbelegung und den Zu- und Abflussganglinien des Parkhauses Galerie mit Kaufland ergibt sich die Auslastung aus Bild 65. Die maximale tägliche Auslastung lag bei 30 % und es waren ständig mindestens 135 Stellplätze noch frei.



**Bild 64:** Parkraumauslastung City-Parkhaus



**Bild 65:** Parkraumauslastung Parkhaus am Schlosstheater

Eine Betrachtung aller vier Parkhäuser zusammen (Tabelle 7) zeigt, dass insgesamt eine maximale Auslastung von 43 % erreicht wird und somit weniger als die Hälfte der Stellplätze belegt sind.

Es besteht somit ein ungenutztes Parkraumangebot in den Parkhäusern.

**Tabelle 7:** Parkraumauslastung in den Parkhäusern

Parkhaus	Max. Auslastung	Freie Stellplätze
Neuwied Galerie mit Kaufland	87 %	73
Schlick-Center	28 %	192
City-Parkhaus	44 %	131
Parkhaus am Schlosstheater	30 %	135
<b>insgesamt</b>	<b>43 %</b>	<b>531</b>

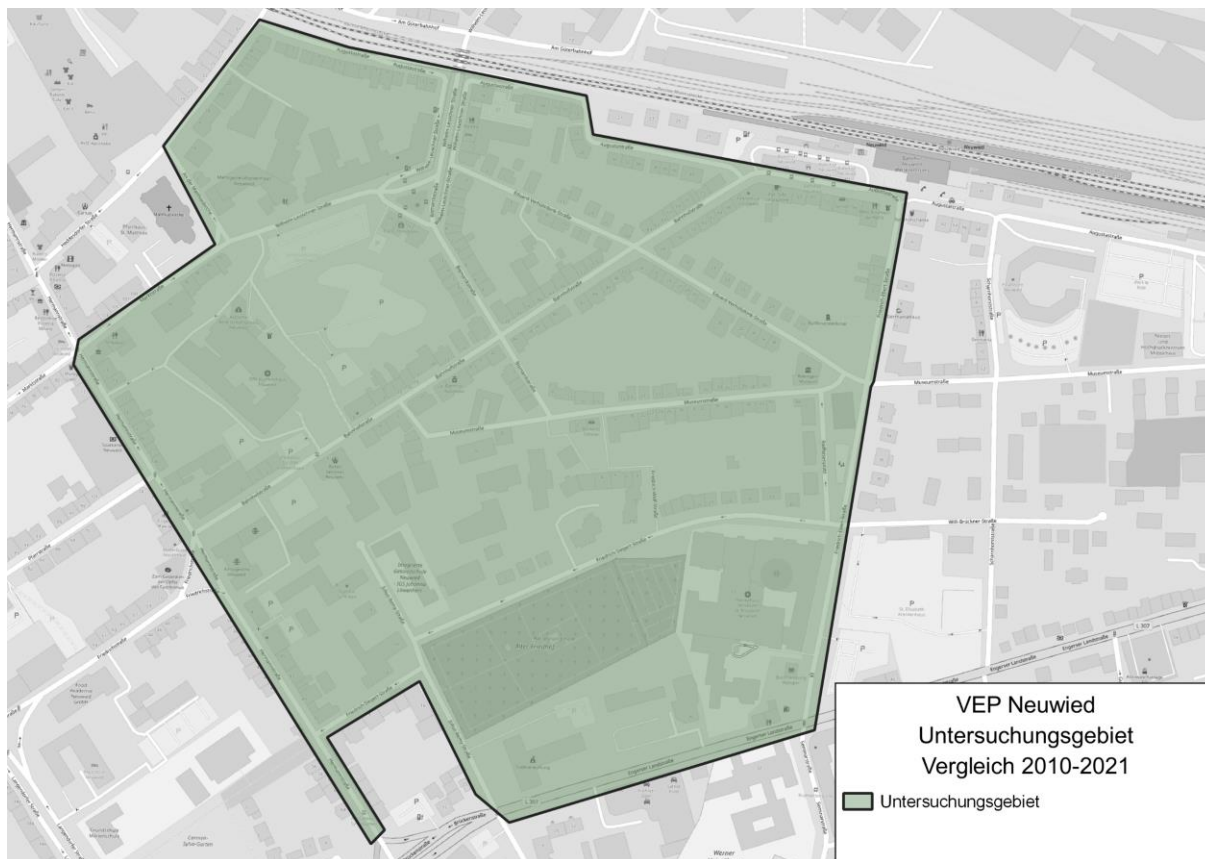
#### 4.9.3 Vergleich mit dem Parkraumkonzept Innenstadt Neuwied 2010

Im Jahr 2010 wurde mit Bezug auf das Bahnhofsviertel ein wesentlich kleinerer Teil des Parkraums der Innenstadt in Neuwied erhoben. Mit dem Ziel eine Vergleichbarkeit der Erhebungsdaten zu gewährleisten, wird der Erhebungsraum im folgenden Abschnitt ebenfalls auf das, im Jahr 2010 definierte Bahnhofsviertel reduziert.

Ausgenommen der Parkplätze:

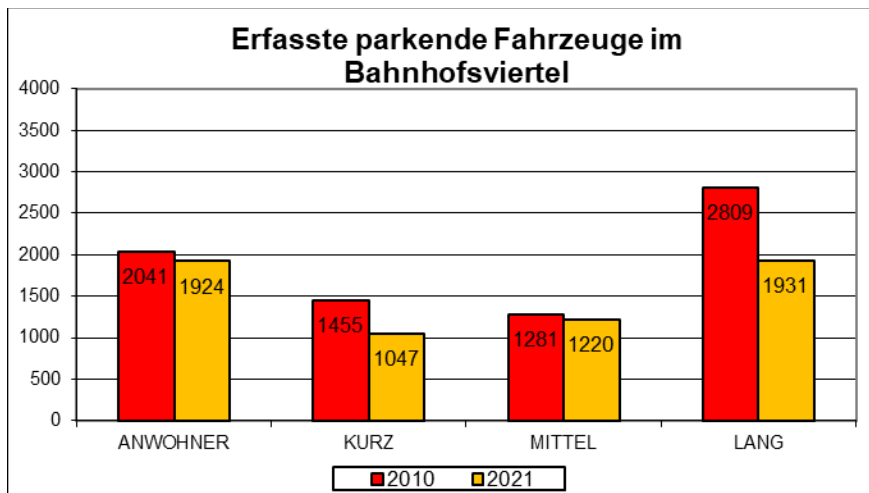
- Kreisverwaltung,
- Krankenhaus,
- Bundesagentur,
- Besucherparkplatz der Stadtverwaltung.

Der Umfang des Untersuchungsgebiet für den Vergleich der Parkraumnachfrage zwischen 2010 und 2021 wird in Bild 66 dargestellt.

**Bild 66:** Untersuchungsgebiet für den Vergleich

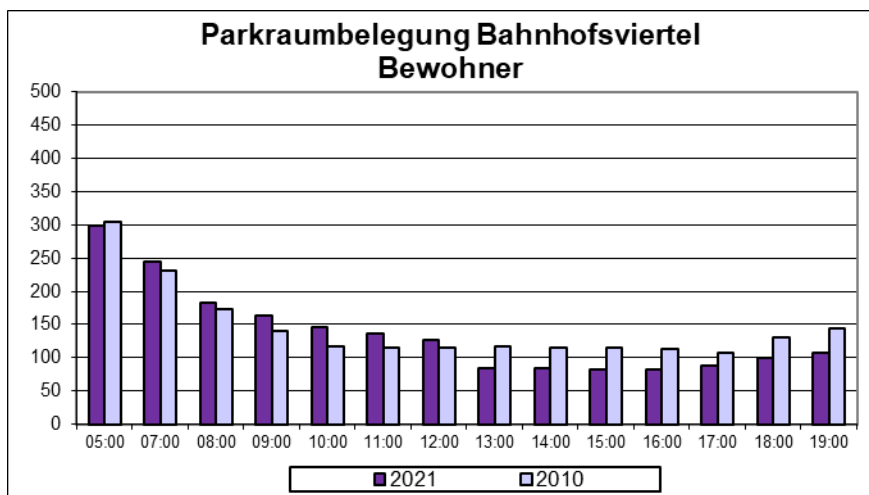
Im Jahr 2010 wurde eine Gesamtkapazität von 851 öffentlich zugänglichen Stellplätzen erhoben. Im Jahr 2021 hat sich zwar die Gesamtkapazität um 21 Stellplätze minimal reduziert, liegt mit 830 Stellplätzen dennoch in der gleichen Größenordnung.

Wie aus Bild 67 zu entnehmen, ändern sich die Zahlen der erfassten Fahrzeuge mittlerer Parkdauer mit 1.281 auf 1.220 lediglich minimal. Demgegenüber stehen die erfassten Fahrzeuge der Anwohner, welche sich zwischen 2010 und 2021 um 6 % reduziert haben, sowie die Fahrzeuge der Kurz- bzw. Langzeitparker, welche sich um ca. 28 % bzw. 31 % reduziert haben (Bild 67).



**Bild 67:** Anzahl erfasster parkender Fahrzeuge 2010 und 2021

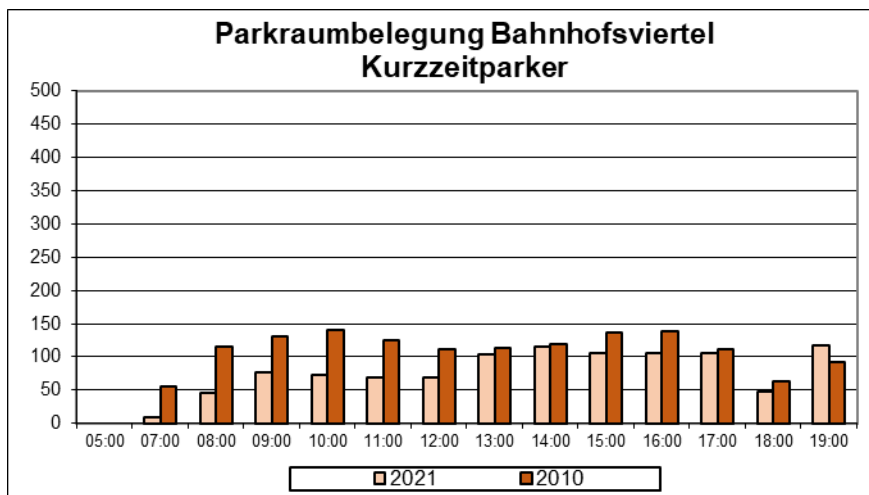
Die Belegung der Bewohner hat wie auch im Jahr 2010 über den Tag leicht abgenommen. Im Vergleich zu der Erhebung aus dem Jahr 2010 fällt zusätzlich auf, dass die Bewohner den Stellplatz einerseits später verlassen, andererseits aber auch später (nach 19 Uhr) wieder zurückkehren (Bild 68).



**Bild 68:** Belegung durch Bewohner 2010 und 2021

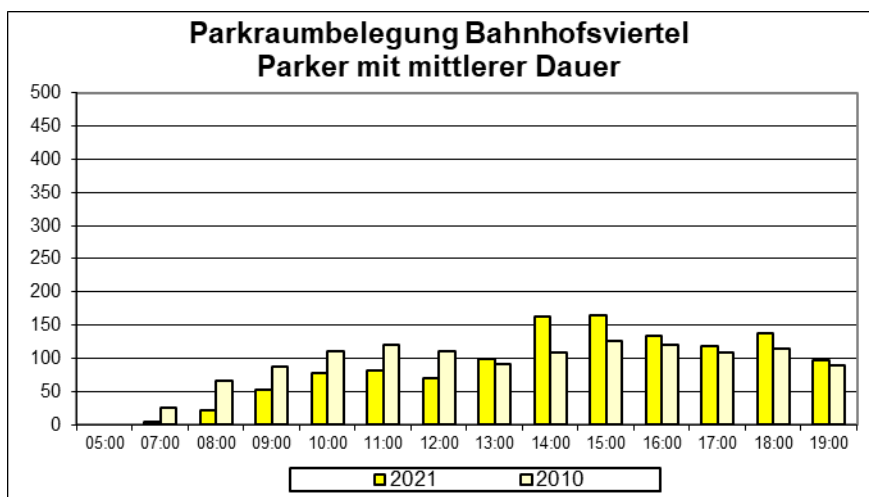
Die im Jahr 2010 erkennbare Doppelspitze der Kurzzeitparker um 10 Uhr und 16 Uhr, hat sich im Jahr 2021 zu einer einfachen Spitze um 14 Uhr entwickelt. Grundsätzlich hat sich die Zahl der Kurzzeitparker in der aktuellen Erhebung zwischen 5 Uhr und 19 Uhr, mit Ausnahme des Zeitschnitts um 19 Uhr reduziert (Bild 69).





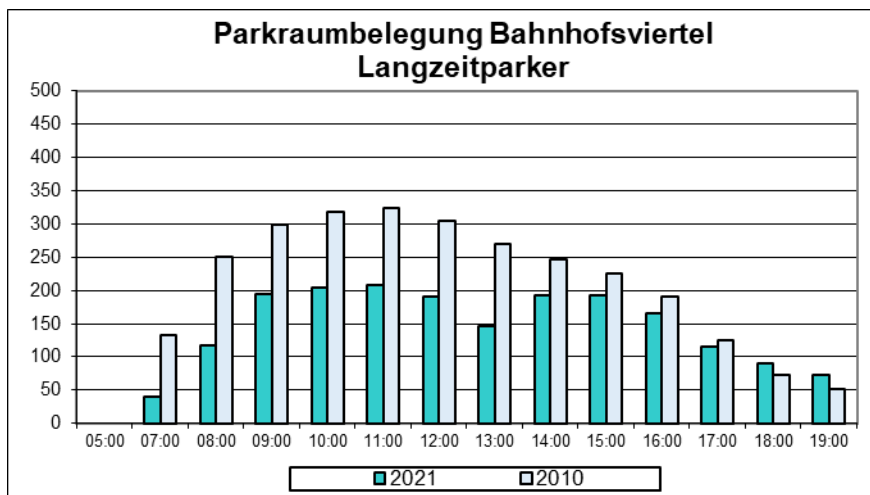
**Bild 69:** Belegung der Kurzzeitparker 2010 und 2021

Die Belegung des Parkraums durch Parker mit mittlerer Parkdauer hat über den Vormittag bis 12 Uhr deutlich abgenommen. Demgegenüber steht jedoch eine deutliche Zunahme der Belegung mittlerer Parker ab 13 Uhr im Vergleich zu 2010 (Bild 70).



**Bild 70:** Belegung der Parker mit mittlerer Parkdauer 2010 und 2021

Die Belegung durch Langzeitparker hat in den morgen Stunden sowie mittags bis 13 Uhr deutlich abgenommen. Am Nachmittag ergeben sich Verschiebungen in den Zeitschnitten von 14 Uhr bis 17 Uhr gegenüber den Zeitschnitten von 178 Uhr bis 19 Uhr (Bild 71).



**Bild 71:** Anzahl Parkvorgänge der Langzeitparker 2010 und 2021

Insgesamt ergeben sich im Vergleich zu 2010 für Anwohner und Parker mit mittlerer Dauer Veränderungen von geringerem Ausmaß. Deutliche Veränderung lassen sich hingegen in der Abnahme der Parkraumbelugung von Kurz- und Langzeitparkern erkennen. Die zeitliche Verteilung der Kurz- und Langzeitparkern sowie der Parker mit mittlerer Dauer hat sich ebenfalls verändert.

#### 4.10 Zusammenfassung

Es erfolgte eine qualitative Zusammenfassung der Ergebnisse der Bestandsanalyse durch Benennung von identifizierten Stärken und Schwächen in Bezug auf die einzelnen Verkehrsarten respektive Handlungsfelder.

##### MIV (fließend)

- + Anschluss an das übergeordnete klassifizierte Straßennetz (A 61, A 48, A 3)
- + Großräumige Umfahrung der Innenstadt über Außenring möglich (B 42 und B 256)
- + Bzgl. Kfz-Wege ist ein Verlagerungspotenzial auf den Umweltverbund zu erkennen (48 % der Kfz-Wege kürzer als 5 km)
- Potenzial zur Verdrängung des Kfz-Verkehrs im Bereich der Innenstadt begrenzt (Quell-/Zielverkehr)
- Überlastung der Innenstadt zu den Hauptverkehrszeiten; in diesem Zusammenhang wird von Bürgern die zu hohe Geschwindigkeit bemängelt
- Hohe Kfz-Dominanz (65 % aller Wege mit Kfz; Kfz-Nutzung steigt mit Volljährigkeit sprunghaft an und bleibt bis Ende 50 Jahre konstant)
- Zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht flächendeckend einheitlich nach der Verbindungsfunktion angeordnet (mehrere Bereiche mit einem Sammelsurium aus verschiedenen Geschwindigkeiten)
- Probleme mit Bring- und Holverkehr in Bereich von Schulen werden von den Bürgern genannt
- Straßenoberflächenzustand nicht flächendeckend gut

##### ÖPNV

- + Neben Busverkehr auch Schienenpersonenverkehr (Bahnhof mit regionalem Angebot)
- + Busverkehr in der Innenstadt (Erschließung mit bis zu 10 Linien in Hauptverkehrszeit)
- + kostenfreier Park & Ride-Anlagen mit großem Stellplatzangebot am Bahnhof
- + Umbau einiger Haltestellen barrierefrei geplant
- Bürger bemängeln fehlende Linienverbindungen und zu geringes Fahrtenangebot
- Fahrplanabstimmung zwischen Bus und Bahn wird von den Bürgern kritisiert
- Viele Haltestellen noch nicht barrierefrei

##### Radverkehr

- + Radverkehrspotenzial bei Pendlerverflechtungen auf Grundlage der Entfernungen groß (alle bedeutenden Verflechtungen von max. 12 km)

- + Kommunales Radverkehrsnetz ist definiert (Radverkehrskonzept von 2008)
- + Unterdurchschnittlicher Ausstattungsgrad an E-Bikes/Pedelecs (4 % der Neuwieder Haushalte verfügen über mindestens ein E-Bike/Pedelec)
- Radverkehrsanteil (6 %) heute noch mit geringer Bedeutung
- Führung des Radverkehrs überwiegend im Mischverkehr (großer Teil der Radfahrer fühlt sich unsicher oder bemängelt fehlende Radverkehrsanlage)
- Fehlende oder mangelhafte Radverkehrsführung im Knotenpunktbereichen wird von Radfahrern kritisiert
- Oberflächenzustand (Straße, Radwege) nicht flächendeckend gut (wird auch von Radfahrern bemängelt)
- Fehlende sichere und komfortable Fahrradabstellanlagen (an Verknüpfungspunkten und anderen bedeutenden Zielpunkten) wird von Bürgern kritisiert
- keine öffentliche Ladeinfrastruktur für E-Bikes/Pedelecs

### Fußverkehr

- + Nahversorgung in der Innenstadt vorhanden
- + Fußgängerzonen ohne Kfz-Verkehr
- + Neu gestaltete Straßenräume berücksichtigen die Erfüllung der Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Personen
- Verfügbare Seitenraumflächen sind beschränkt und erfüllen überwiegend nicht die heutigen Mindest- bzw. Regelmaße (Problem: gewachsene Verkehrsinfrastruktur mit unterschiedlichen Planungsstandards), Fußgänger fühlen sich unsicher und zu schmale Gehwege werden von einigen Fußgängern kritisiert
- Punktuell fehlen einem Teil der Bürger Querungshilfen
- Behinderung durch im Seitenraum fahrende Radfahrer und durch Parken auf Gehwegen wird von Fußgängern bemängelt

### MIV (ruhend)

- + Parkhäuser (Innenstadt)
- + kostenfreie Parkieranlagen unter der Rheinbrücke mit großem Stellplatzangebot (wird überwiegend von Pendlern genutzt)
- + kostenfreie Park & Ride-Anlagen am Bahnhof mit großem Stellplatzangebot
- + Parkraumbewirtschaftung im Innenstadtgebiet vorhanden, überwiegend im Mischungsprinzip (Bewohner und Besucher teilen sich das Parkraumangebot)
- Parkraumbewirtschaftung ist nicht flächendeckend, Bürger bemängeln fehlende Bewirtschaftung
- Es besteht ein ungenutztes Parkraumangebot im Straßenraum und in den Parkhäusern



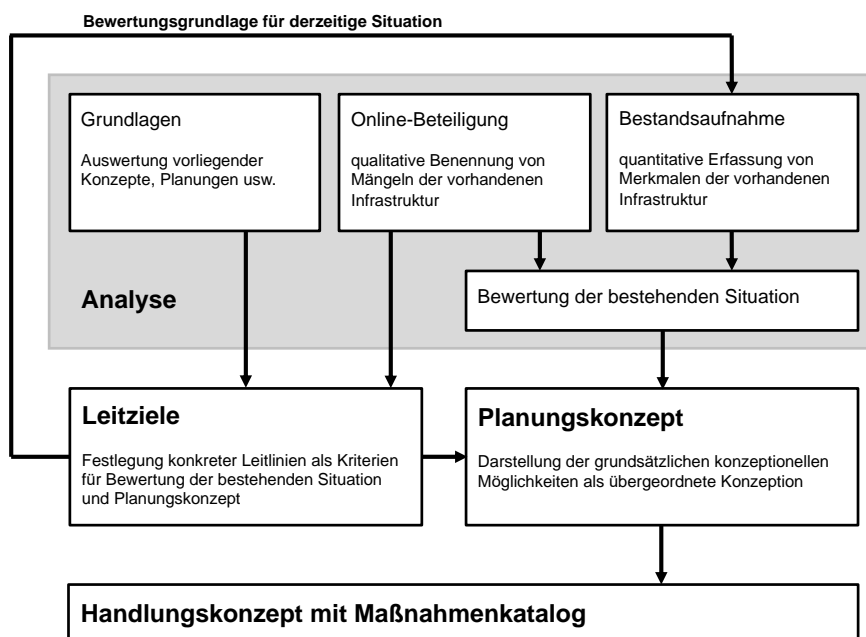
- Parkhäuser in der nördlichen Innenstadt sind unattraktiv und eng

## 5 Festlegung von Leitzielen

### 5.1 Hintergrund

Die Festlegung von Leitzielen für die zukünftige Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung in Neuwied ist die wesentliche Grundlage für das zu erarbeitende Planungskonzept. Dieses Planungskonzept soll – durchaus für Teilaspekte auch in Varianten – die grundsätzlichen konzeptionellen Möglichkeiten, u. a. zur Radverkehrsführung im innerstädtischen Bereich und der Erreichbarkeit und Erschließung der Innenstadt für den Kfz-Verkehr aufzeigen. Es stellt die übergeordnete Konzeption für die zu vertiefenden Maßnahmenplanungen und das zu erstellende Handlungskonzept mit Maßnahmenkatalog dar.

Die festgelegten Leitlinien, z. B. in Bezug auf die geforderte bzw. angestrebte Breite von Radverkehrsanlagen, dienen zudem als Bewertungskriterien für die Analyse. Sie sind somit wesentliche Voraussetzung für die abschließende Bewertung der derzeitigen Situation in Neuwied.



**Bild 72:** Abhängigkeiten zwischen Analyse, Leitzielen und Planungskonzept sowie Handlungskonzept mit Maßnahmenkatalog

In Bild 72 sind die Abhängigkeiten zwischen Analyse, Leitzielen und Planungskonzept (und dem daraus letztendlich zu entwickelnden Handlungskonzept mit Maßnahmenkatalog) im Zusammenhang dargestellt. Zunächst wurde ein übergeordnetes Leitbild für den neu aufzustellenden Verkehrsentwicklungsplan abgeleitet und festgelegt. Dazu waren Oberziele zu definieren und jeweils zugehörige Leitlinien abzuleiten und festzulegen.

Die Leitlinien werden konkretisiert, u. a. im Hinblick auf

- Führung des Radverkehrs und Ausbaustandard von Radverkehrsanlagen (Führung auf der Strecke und an Knotenpunkten, Breite und Kontinuität),

- punktuelle und lineare Querungshilfen für Fußgänger (z. B. funktionale und gestalterische Anforderungen),
- Querungshilfen für Radfahrer (z. B. funktionale und gestalterische Anforderungen),
- Gehwegbreiten in Abhängigkeit der städtebaulichen Randnutzungen (Einzelhandel, Gastronomie, ...),
- Parkflächen
- Liefer- und Ladeflächen,

gemäß den Vorgaben der VwV-StVO und des Regelwerks der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, vor allem die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) und die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) sowie eventuellen Gestaltungsgrundsätzen der Stadt Neuwied.

Als Grundlage für die Festlegung der Leitziele wurden zunächst die Zieldefinitionen im Bereich „Mobilität und Verkehr“ aus anderen vorliegenden Konzepten und politischen Beschlüssen dargestellt. Darauf und unter Berücksichtigung der Erkenntnisse der durchgeführten Analysen – sowohl aus der „objektiven Betrachtung“ durch die Bestandsaufnahmen vor Ort als auch aus der „subjektiven Betrachtung“ seitens der Bürgerinnen und Bürger über die durchgeführte Online-Beteiligung – aufbauend erfolgte ein Vorschlag für ein Leitbild sowie zugehöriger Oberziele und Leitlinien, zusammengefasst als „Leitziele“ bezeichnet (Abschnitt 5.4).

## 5.2 Beteiligungs- und Abstimmungsprozess

Der Vorschlag zur Festlegung von Leitzielen wurde erstmalig in der Sitzung der AG „Verkehr“ am 11. Oktober 2021 vor- und zur Diskussion gestellt. In den Sitzungen der AG „Verkehr“ am 8. Dezember 2021 und 9. Februar 2022 wurden ergänzend hierzu Grundlagen und Beispiele für die Maßnahmenfindung für den Radverkehr sowie Schlussfolgerungen für ein zukünftiges Parkraumkonzept und für eine neue Innenstadterschließung vor- und zur Diskussion gestellt. Diese themenspezifischen Vertiefungen dienten dazu, die Bedeutung der Leitlinien zu verdeutlichen.

Zu den vorgeschlagenen Leitzielen waren seitens der AG „Verkehr“ bzw. einzelner Mitglieder oder Gruppen von Mitgliedern verschiedene Rückmeldungen und Stellungnahmen eingegangen. Neben den Stellungnahmen von drei Einzelpersonen – Frau Sachsinger, Herr Tironi (ADFC) und Herr Holstegge – erfolgte auch eine Rückmeldung seitens der SPD-Fraktion sowie die Eingabe eines gemeinsam verfassten Schreibens der Fraktionen CDU, Bündnis 90/Die Grünen und FWG. Weitere Rückmeldungen sind nicht eingegangen.

Die Stellungnahmen der zwei genannten Einzelpersonen und des Vertreters des ADFC waren durchweg zustimmend und beinhalten zudem Hinweise zu einzelnen Leitlinien bzw. Aspekten. Die SPD-Fraktion sah keinen weiteren Anregungs- oder Änderungsbedarf, und formuliert, dass der aktuelle Stand gerne in dieser Form weiterverfolgt werden darf, während die Anmerkungen von CDU, Bündnis 90/Die Grünen und FWG sich auf die Ebenen Leitbild und Leitziele bezogen.

**Vorstellung und Diskussion in der AG „Verkehr“**  
(in drei Sitzungen)

Die Leitziele wurden als Arbeitsgrundlage für die weitere Projektbearbeitung vom Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität und vom Planungsausschuss am 09.03.2022 als relevantes Teilergebnis des VEP Neuwied beschlossen.

### 5.3 Bestehende Ziele zu „Mobilität und Verkehr“

Nachfolgend sind die Zieldefinitionen im Bereich „Mobilität und Verkehr“ aus anderen vorliegenden Konzepten, teilweise auch mit anderem Fachbezug, aber auch politischen Beschlüssen, zusammenfassend – in chronologischer Reihenfolge der Konzepte (Zeitpunkt des Abschlusses bzw. des Bearbeitungsstands) – wiedergegeben. Diese Zusammenfassungen sind teilweise ergänzend erläutert sowie teilweise nicht ohne gewisse Wertungen.

Im Verkehrsentwicklungsplan von 1995 wurden keine konkreten Ziele definiert.<sup>5</sup> Im Zusammenhang mit der Entwicklung des zugrunde gelegten Szenarios wurden jedoch erwartete Effekte beschrieben, die „andersherum formuliert“ als Ziele interpretiert werden können. Diese lauten u. a., dass das Klima für den Umweltverbund durch Maßnahmen im ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr zu verbessern ist und das Verkehrsmittelwahlverhalten durch ein verbessertes Angebot im ÖPNV auf diesen zu verlagern ist.

Als Ziele der Innenstadterschließung für den motorisierten Individualverkehr (MIV) werden eine „*eindeutige Orientierung*“, die „*Vermeidung von Durchgangsverkehren*“, die „*Verbesserung der straßenräumlichen und städtebaulichen Situation*“ sowie eine „*gute Erreichbarkeit der Innenstadt*“ definiert. In diesem Kontext wurde eine Kategorisierung des Netzes für den MIV mit Hauptverkehrsstraßen, Hauptsammelstraßen, Sammelstraßen sowie Anliegerstraßen (und -wegen) entwickelt, auf deren Grundlage außerhalb der Hauptverkehrsstraßen und Hauptsammelstraßen als dem „*Vorbehaltsnetz*“ flächendeckend Tempo 30 eingeführt werden kann. Ziel dieses „*Geschwindigkeitssystems*“ ist eine jeweils angepasste Fahrweise im definierten Vorbehaltsnetz und im übrigen Erschließungsstraßennetz. Für letztgenanntes Netz wird als notwendige Voraussetzung eine klare Erkennbarkeit der einzelnen Zonen (gemeint sind damit die Tempo 30-Zonen) bzw. deren jeweiligen Eingänge benannt.

Die definierten Ziele der Konzeption für den Radverkehr sind „*mehr Sicherheit für den Radverkehr*“ – hierbei werden auch beispielhaft die „*Führung im unmittelbaren Sichtfeld des Kfz-Verkehrs*“ und „*geringere Überholgeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs*“ als Randbedingungen genannt –, ein „*größtmöglicher Fahrkomfort für den Radverkehr*“ und eine „*möglichst einheitliche Regelung*“. Zudem wird die auch unter Kostengesichtspunkten flächendeckend realisierbare Lösung als Ziel benannt.

### Verkehrsentwicklungsplan (aufgestellt 1995)

<sup>5</sup> Die Ausführungen zum Verkehrsentwicklungsplan basieren auf dem Schlussbericht zu den „Untersuchungen zum Verkehrsentwicklungsplan Innenstadt Neuwied“ von BSV von 1995.

Diese Ziele werden im Hinblick auf die Führung des Radverkehrs mit unterschiedlichen Sicherheits- und Komfortanforderungen an einzelne Netzelemente des für den MIV kategorisierten Straßennetzes konkretisiert:

- Separate bzw. eigenständige Radwege und auch Radfahrstreifen entlang innerörtlicher Hauptverkehrsstraßen bzw. abseits von Straßen für den Kfz-Verkehr,
- Fahrbahnseitenstreifen (gemeint sind Schutzstreifen) entlang von Hauptverkehrsstraßen und Hauptsammelstraßen,
- einseitige, gemeinsame Geh-/Radwege entlang von Hauptverkehrsstraßen im Außerortsbereich,
- Führung auf der Fahrbahn, gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr, in Sammelstraßen sowie Anliegerstraßen.

Letzteres wird mit den verbesserten Sicherheitsbedingungen aufgrund flächendeckender Umsetzung von Tempo 30-Zonen, die sich aus der Netzkategorisierung für den MIV ergibt, begründet. Innerhalb der Tempo 30-Zonen werden zudem die Freigabe von Einbahnstraßen, die Durchlässigkeit von Netzunterbrechungen (gemeint sind Netzunterbrechungen für den MIV) und Ausnahmen von Abbiegeverboten als Maßnahmen genannt. Hinsichtlich der Netzkonzeption für den Radverkehr wird als Ziel auch definiert, dass dieses enger vermascht sein muss als das Netz des motorisierten Verkehrs, um attraktiver zu sein. Als Maßnahme wird die Netzergänzung über eigene, Kfz-freie Wege genannt.

Für die verschiedenen Führungsformen – Radwege, Radfahrstreifen und Schutzstreifen sowie Mischverkehr – werden zudem die Einsatzmöglichkeiten bzw. -bedingungen benannt. Für die eigenständigen Radverkehrsanlagen (Radwege und Radfahrstreifen) werden zudem die erforderlichen Breiten gemäß den damals gültigen Regelwerken bzw. planerischen Erkenntnissen genannt.

Im Radverkehrskonzept aus dem Jahre 2008 wird als übergeordnetes Ziel die Schaffung einer hinreichenden Infrastruktur für den Radverkehr definiert.<sup>6</sup> Als weitere Ziele werden (in ihrer Formulierung eher indirekt) benannt, dass *„ein spezifisches Radverkehrsnetz zu entwickeln [ist], durch das die wichtigsten möglichen Wegebeziehungen des Radverkehrs abgedeckt sind“* und infolge dessen eine möglichst direkte Wegeführung im Alltagsradverkehr erfolgen soll.

Zudem wird festgelegt, dass *„festgelegte Radverkehrsrouten bei städtebaulichen oder sonstigen Planungen zu berücksichtigen“* sind. In diesem Kontext wird des Weiteren ausgeführt, dass der Netzplan mit den festgelegten Radverkehrsrouten eine ähnliche Funktion wie der Flächennutzungsplan hat.

Weiterhin wird ausgeführt, dass das Radverkehrsnetz in verschiedene hierarchische Kategorien gegliedert wird, vor allem in Haupt- und Sammelrouten. Diese Haupt- und Sammelrouten bilden zusammen ein Netz für den Radverkehr, das in erster Linie auf zielorientierten Alltagsverkehr ausgerichtet ist.

**Radverkehrskonzept** (aufgestellt 2008)

<sup>6</sup> Die Ausführungen zum Radverkehrskonzept basieren auf dem Erläuterungsbericht „Radverkehrs-/Netzplanung Stadt Neuwied“ des Stadtbauamts Neuwied von Dezember 2007.



Bei der Fortschreibung des Integrierten Handlungskonzepts „Soziale Stadt Neuwied“ für die südöstliche Innenstadt von 2016 werden im „Handlungsfeld Verkehr“ verschiedene Anregungen für den weiteren Prozess genannt.<sup>7</sup> Neben eher allgemeinen Anregungen werden auch konkrete örtliche Situationen benannt. Die allgemeinen Anregungen betreffen die barrierefreie Gestaltung „*mindestens der Hauptwegebeziehungen*“ (die hierfür noch entsprechend zu definieren sind) und die Ausweisung „*möglichst vieler Straßen*“ mit „*Tempo 30*“ (es wird in diesem Zusammenhang jedoch nicht dargelegt, ob hiermit eine Erweiterung von Tempo 30-Zonen im Erschließungsstraßennetz und/oder eine streckenbezogene Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf Hauptverkehrsstraßen gemeint ist). Eine zwar mit konkretem räumlichem Bezug genannte Anregung, die aber auch verallgemeinert werden kann, ist eine verbesserte Lenkung von Lkw-Verkehren (auch von „*Lieferverkehren zu [...] Betrieben*“) innerhalb von Wohngebieten. In Bezug auf eine Ordnung des ruhenden Verkehrs, auch das Parken von Lkw, dagegen wird wenig Handlungsbedarf gesehen.

In der „Stadtentwicklungsstrategie 2030“ im Rahmen der Zukunftsinitiative Neuwied aus dem Jahr 2017 wurde ein Leitbild der Stadtentwicklungsstrategie entwickelt und als eines von neun Handlungsfeldern die „Mobilität und Nahversorgung“ identifiziert.<sup>8</sup> Als Strategieziel mit verkehrlichem Bezug im engeren Sinne wird die „*Mobilität als verbindendes Element der polyzentrischen Struktur*“ benannt.

Dazu wird weiter ausgeführt, dass „*sich die Qualität der zahlreichen, dezentral verorteten Wohnlagen an der Qualität der Angebote des öffentlichen Nahverkehrs misst*“. Deshalb soll das vorhandene ÖPNV-Angebot weiter bedarfsgerecht ausgebaut werden und an neue Anforderungen angepasst werden. Letztere ergeben sich z. B. aus dem demografischen Wandel.

Am 24. Mai 2017 hat der Stadtrat einen Beschluss zur „Vorfahrt für das Fahrrad“ gefasst. Zielsetzung dieses Beschlusses sind mittelfristige Lösungen für ausgewählte Straßenabschnitte (auf Grundlage des Radverkehrskonzepts von 2008) zur Verbesserung der Radmobilität, die Festlegung eines festen Schlüssels zur Bereitstellung von Haushaltsmitteln für den Radwegeausbau (z. B. 10 % der investiven Haushaltsmittel und/oder 5 € pro Einwohner und Jahr) sowie die Überprüfung der notwendigen personellen Ressourcen in der Verwaltung.

Am 28. August 2019 hat der Stadtrat einen Beschluss mit Maßnahmen zum Radverkehr, zu Sharing-Angeboten und E-Mobilität sowie zum ÖPNV gefasst. Konkret beinhaltet der Ratsbeschluss folgende Forderungen:

- Konsequenter Ausbau des Radwegenetzes unter Einsatz eines städtischen Fahrradbeauftragten und das Abrufen der in 2017 eingestellten Haushaltsmittel zum Ausbau des Radwegenetzes,

**Integriertes Handlungskonzept „Soziale Stadt Neuwied – Südöstliche Innenstadt“** (aufgestellt 2016)

**Stadtentwicklungsstrategie 2030** (aufgestellt 2017)

**Beschluss des Stadtrats zur „Vorfahrt für das Fahrrad“** (vom 24. Mai 2017)

**Beschluss des Stadtrats in Anlehnung an den Antrag zum „Klimanotstand“** (vom 28. August 2019)

<sup>7</sup> Die Ausführungen zur Fortschreibung des Integrierten Handlungskonzepts „Soziale Stadt Neuwied“ basieren auf dem zugehörigen Schlussbericht von NH Projektstadt vom 12. Juli 2016.

<sup>8</sup> Die Ausführungen zur Stadtentwicklungsstrategie 2030 basieren auf dem zugehörigen Bericht von Reschl Stadtentwicklung GmbH & Co. KG mit Bearbeitungsstand von Dezember 2017.

- konsequenter Ausbau von Car- und Bike-Sharing mit Schaffung einer weitreichenden Ladeinfrastruktur für E-Mobilität,
- konsequenter Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs mit bedarfsgerechten Verbindungen in alle Stadtteile; dazu gehört die Umstellung auf klimafreundliche Fahrzeuge sowie die Unterstützung privater Initiativen, wie z. B. Bürgerbusse,
- Entlastung der Innenstadt durch einen eng getakteten Ringverkehr mit klimafreundlichen Bussen.

Im Kontext der „Mobilitätsstrategie 2030plus – Mitten am Rhein“ aus dem Jahr 2020 wurde für insgesamt elf Kommunen – neben Neuwied die Verbandsgemeinden Bad Breisig, Bad Hönningen, Linz am Rhein, Unkel, Vallendar und Weißenthurm sowie die Städte Andernach, Bendorf, Remagen und Sinzig – eine *„innovative Vorgehensweise“* entwickelt, um *„eine auf das Städtetz ausgerichtete, zukunftsfähige, verkehrsträgerübergreifende, ausgewogene und mit allen Akteuren abgestimmte Mobilitätskonzept mit konkreten Maßnahmenvorschlägen für Projekte, Prozesse und Netzwerke zu entwickeln“*.<sup>9</sup> Hierbei wurden vier strategische Leitziele erarbeitet, die neben ihrer städteübergreifenden Bedeutung auch innerstädtische Bedeutung haben.

Mit dem Leitziel „Flexibel mobil am Rhein“ wird eine *„flexible Mobilität rund um die Uhr für alle Bewohner und Besucher“* angestrebt. Mit dem Leitziel „Wege am Rhein sinnvoll verknüpft“ sollen *„intermodale Wege durch ein Netz modernster Mobilitätsstationen“* ermöglicht werden (Verknüpfung der Mobilitätsangebote). Das Leitziel „Mitten am Rhein klimafreundlich mobil“ soll innovative Antriebstechnologien fördern (Verlagerung auf klimafreundliche Verkehrsmittel) und unnötige Wege vermeiden. Während die drei zuvor genannten Ziele auch auf die innerstädtische Mobilität und Verbindungen heruntergebrochen bzw. übertragen werden können, zielt das letzte Leitziel „Der neue ÖPNV auf dem Rhein“ eher ausschließlich auf interkommunale Verbindungen ab.

Im Rahmen des „Einzelhandelskonzepts für die Stadt Neuwied“ von 2020 wurde ein Leitbild und Ziele der Einzelhandelsentwicklung definiert.<sup>10</sup> Im Hinblick auf Mobilität und Verkehr ist hieraus die erwartete Bevölkerungsentwicklung bis 2030 relevant; hier wird von einer Abnahme um 2 % ausgegangen, d. h. einer leicht sinkende Bevölkerungsanzahl.<sup>11</sup> Ebenfalls relevant ist das räumliche Leitbild, nach dem im Sinne einer räumlich funktionalen Gliederung der Einzelhandel in Abhängigkeit von Sortiments- und Größenstrukturen sowie den zukünftigen ökonomischen Rahmenbedingungen in gegenseitiger funktionaler Ergänzung auf bestimmte Standorte im Neuwieder Stadtgebiet konzentriert werden soll.

### **Mobilitätsstrategie 2030plus – Mitten am Rhein (aufgestellt 2020)**

### **Einzelhandelskonzept (aufgestellt 2020)**

<sup>9</sup> Die Ausführungen zur Mobilitätsstrategie 2030plus für die elf genannten Kommunen basieren auf dem Masterplan inklusive Machbarkeitsexposé vom Juli 2020, erstellt von der von IGES Institut GmbH.

<sup>10</sup> Die Ausführungen zur Fortschreibung des Einzelhandelskonzepts basieren auf der Dokumentation der in diesem Zusammenhang stattgefundenen 2. Lenkungs-kreissitzung vom 18. November 2020 durch Junker + Kruse.

<sup>11</sup> Diese Aussage im Einzelhandelskonzept basiert auf den Angaben des Statistischen Landesamts Rheinland-Pfalz aus dem Jahr 2019 (Fünfte kleinräumige Bevölkerungsvorausberechnung für verbandsfreie Gemeinden und Verbandsgemeinden, Basisjahr 2017, Ergebnisse für den Landkreis Neuwied).

Als gesamtstädtische Ziele mit besonderer Relevanz auf die zukünftige Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung sind der *„Erhalt und [die] Stärkung der Einzelhandelszentralität sowie der Funktionsvielfalt der Neuwieder Innenstadt als Hauptgeschäftsbereich der Stadt mit regionaler Ausstrahlung und Versorgungsfunktion“*, die *„zentrenverträgliche Weiterentwicklung von Ergänzungsstandorten für (großflächige) Einzelhandelsbetriebe mit regionaler Ausstrahlungskraft“* und die *„Sicherung von Gewerbegebieten für Handwerk und produzierendes Gewerbe“* zu nennen.

Als städtebauliche Abgrenzungskriterien für die zentralen Versorgungsbereiche wird u. a. die „Gestaltung und Dimensionierung der Verkehrsstruktur“ genannt. Verkehrliches Anforderungskriterium für wohnortnahe Grundversorgungsstandorte außerhalb der zentralen Versorgungsbereiche ist eine *„(auch) fußläufige Erreichbarkeit des Standorts“* mit einer akzeptierten Distanz von etwa 5 bis 10 Minuten Fußweg, d. h. in der Regel eine „Isodistanz“ von rund 600 m.

Durch die vom Netzwerk Innenstadt initiierte Arbeitsgruppe „Mobilität und Verkehr“ wurden in den vergangenen Jahren verschiedene konkrete Maßnahmenvorschläge erarbeitet bzw. hieraus konkrete Projekte entwickelt.<sup>12</sup> Die übergeordneten Ziele sind:

**AG\_05 „Mobilität und Verkehr“ des Netzwerks Innenstadt** (aufgestellt 2018 bis 2021)

- *„Förderung des Radverkehrs“* durch Ausbau des Radwegenetzes, wegweisende Beschilderung, Radabstellanlagen und Laststationen, (begrenzte) Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr, Aufbau eines Leihfahrradsystems und Förderung der Anschaffung von Lastenrädern (Stichwort: Cargo-Bike),
- *„Verkehrslenkung und Verkehrsberuhigung“* mittels Lenkung des MIV und Reduzierung des Durchgangsverkehrs, u. a. durch Sperrung bzw. intelligente Drosselung von Verkehrsströmen, Tempo 30, Einbauten im Straßenraum und großzügige Ausweisung von Radwegen und Radfahrstreifen,
- *„Klimaverträglicher Verkehr“* durch Verbesserung des ÖPNV-Angebots (Stadtbusverkehr) mit besserem Bedienungsangebot, dichterem Taktung, Umstellung von Radial- auf Durchmesserlinien und sukzessiver Modernisierung des Fuhrparks, flankiert durch ergänzende Maßnahmen wie der Einführung eines Bürgerbusses und einer App mit dynamischer Fahrgastinformation,
- Verbesserungen im ruhenden Kfz-Verkehr durch Einführung von „Handyparken“ mit einer Park-App sowie einem mobilen, optionalen Parkleitsystem für Großveranstaltungen.

Zum dem Ziel einer besseren Verkehrslenkung und einer Verkehrsberuhigung sind auch konkrete verortete Maßnahmen benannt.

#### **5.4 Vorschlag von Leitbild, Leitzielen und Leitlinien**

In verschiedenen vorliegenden Konzepten der letzten 25 Jahre wurden bereits Ziele im Bereich „Mobilität und Verkehr“ definiert. Bei diesen bestehen keine grundsätzlichen Widersprüche. Allen

<sup>12</sup> Die Ausführungen zu den Vorschlägen der Arbeitsgruppe „Mobilität und Verkehr“ des Netzwerks Innenstadt basieren auf den dokumentierten Projektsteckbriefen aus dem Jahr 2018, dem Netzwerk-Newsletter von Dezember 2020 und der Übersicht der Projektstände von Anfang des Jahres 2021 (die genannten Dokumente sind nicht genauer datiert).

gemein ist die Verbesserung der verkehrlichen Situation für alle Verkehrsteilnehmer bzw. Verkehrsmittel, wobei dies letztendlich vor allem Verbesserungen im Umweltverbund – ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr – bedeutet.

Vor diesem Hintergrund bezieht sich der insgesamt größte Teil der bisher definierten Zielsetzungen auf den Radverkehr. Dies deckt sich mit den Bedürfnissen und Wünschen der Neuwieder Bürgerinnen und Bürger, die sich aus der durchgeführten Onlinebeteiligung ableiten lassen: Die Hälfte der insgesamt 565 verorteten Mitteilungen zu Mängeln im Stadtgebiet beziehen sich auf den Radverkehr (einschließlich Fahrradparken). Weitere 10 % beziehen sich auf die Bedingungen für den Fußgängerverkehr und 7 % auf den ÖPNV (Bus und Bahn). Rund ein Viertel der verorteten Mitteilungen (24 %) bezieht sich auf den fließenden Kfz-Verkehr, 8 % auf den ruhenden Kfz-Verkehr, also die Parksituation. Somit zeigt sich, dass auch seitens der Bürgerinnen und Bürger das Thema „Radfahren in Neuwied“ – wie auch in den in Abschnitt 5.3 genannten politischen Beschlüssen – einen hohen Stellenwert hat.

Auffällig bei den bisherigen Zielsetzungen ist, dass diese – ausgenommen der Benennung konkreter Umsetzungsmaßnahmen – zu meist eher allgemein formuliert sind. Konkrete Standards, die mit diesen Zielsetzungen verknüpft sind, werden nicht genannt, ausgenommen der erforderlichen Breiten für Radverkehrsanlagen im Verkehrsentwicklungsplan von 1995.

Die bisherigen Zielsetzungen thematisieren auch überwiegend infrastrukturelle Situationen bzw. Maßnahmen. Ausgenommen hiervon sind Aspekte in Bezug auf den ÖPNV, aber auch den ruhenden Kfz-Verkehr, zu denen auch Ziele des Mobilitätsmanagements genannt werden.

Das nachfolgend in Abschnitt 5.5 vorgeschlagene übergeordnete Leitbild sowie die diesem Leitbild untergeordneten, in Abschnitt 5.6 dargestellten Leitziele basieren im Wesentlichen auf den bisherigen Zielsetzungen, ergänzen und erweitern sie aber in Teilen und benennen jeweils zugehörige Handlungsfelder. Die Leitlinien in Abschnitt 5.7 konkretisieren die Handlungsfelder der Leitziele.

## 5.5 Leitbild

Als übergeordnetes Leitbild für die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans wird

„Neuwieds mobile Zukunft – klimabewusst, vernetzt und sicher – mehr Qualität für eine lebenswerte Stadt“

vorgeschlagen.

Mit diesem Leitbild wird ein hohes Ziel gesetzt. Vor dem Hintergrund der globalen Klimasituation, aber auch den bisherigen Zielsetzungen u. a. aus den vorliegenden Konzepten der letzten Jahre wird eine Entwicklung angestrebt, die das Erreichen dieses Ziels Schritt für Schritt möglich macht. Zugleich wird aber auch ein wichtiges Signal gesetzt, sowohl nach innen als auch nach außen. Dabei wird nicht nur eine quantitative Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur angestrebt, sondern im Fokus stehen insbesondere die bedarfsgerechte, intelligente und qualitative Ausgestaltung eben dieser mit dem übergeordneten Ziel die Lebensqualität in Neuwied weiter zu verbessern.



## 5.6 Leitziele

Dem Leitbild untergeordnet sind verschiedene Leitziele (im Sinne von Oberzielen), die folgenden Aspekte beinhalten: Klimabewusste Mobilität für eine sich nachhaltig entwickelnde Stadt (Abschnitt 5.6.1), vernetzte Mobilität für starke Verbindungen zwischen den Stadtteilen und der Innenstadt (Abschnitt 5.6.2) sowie sichere und barrierefreie Mobilität für mehr Wohn- und Lebensqualität (Abschnitt 5.6.3). Neben der Formulierung der jeweiligen Zielsetzung werden zudem zugehörige Handlungsfelder benannt.

### 5.6.1 Leitziel „Klimabewusste Mobilität für eine sich nachhaltig entwickelnde Stadt“

Ziel ist die Vermeidung unnötiger Verkehrsbelastung sowie die Verlagerung von Wegen hin zum Umweltverbund, um die mit dem MIV zurückgelegten Wege und damit insbesondere den Ausstoß von verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen zu reduzieren. Gleichzeitig sollen dadurch aber auch die Belastungen durch andere gesundheits-schädliche Stoffe wie beispielsweise NO<sub>x</sub> oder durch Lärmimmissionen minimiert werden.

Die zugehörigen Handlungsfelder sind:

- Förderung der Nahmobilität in der Innenstadt, innerhalb der Stadtteile und innerhalb neuer Entwicklungsgebiete im Sinne einer Stadt der kurzen Wege,
- Schaffung von verkehrssparenden Strukturen bei der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung mit Fokus auf Förderung des Umweltverbunds und dadurch Reduzierung des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs,
- Förderung alternativer Mobilitätsformen zwischen den Stadtteilen und der Innenstadt, zwischen den einzelnen Stadtteilen sowie zu Gewerbegebieten, Einzelhandel und wichtigen Zielen im Stadtgebiet,
- Etablierung eines kommunalen Mobilitätsmanagementansatzes im Hinblick auf Einsparungen von verkehrsbedingten Umweltbelastungen.

### 5.6.2 Leitziel „Vernetzte Mobilität für starke Verbindungen zwischen den Stadtteilen und der Innenstadt“

Ziel ist die effiziente Verknüpfung einzelner Verkehrsträger zu bürger- und kundenfreundlichen Mobilitätsangeboten für verschiedene Wegezwecke. Mobilität soll in Neuwied dabei als verbindendes Element verstanden werden – insbesondere zwischen den Stadtteilen und der Innenstadt sowie zwischen den einzelnen Stadtteilen, aber auch zu den Nachbarkommunen.

Die zugehörigen Handlungsfelder sind:

- Verbesserung der von Erreichbarkeiten zwischen den Stadtteilen und der Innenstadt, zwischen den einzelnen Stadtteilen und zu den Nachbarkommunen,
- Vernetzung der Verkehrsmittel untereinander für Anwohner und Pendler,
- Schaffung von Mobilstationen an geeigneten Standorten zur Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel und Ermöglichung von intermodalen Wegeketten,
- Förderung alternativer Antriebe (Stichwort: E-Mobilität).

#### 5.6.3 Leitziel „Sichere und barrierefreie Mobilität für mehr Wohn- und Lebensqualität“

Ziel ist die Erhöhung der der Wohn- und Lebensqualität in Neuwied durch die Schaffung eines Umfelds, in dem alle Menschen sich selbstbestimmt und sicher im Straßenraum fortbewegen können, unabhängig von möglichen Mobilitätseinschränkungen. Vision ist dabei auch die Vermeidung von getöteten und schwerverletzten Personen durch Verkehrsunfälle.

Die zugehörigen Handlungsfelder sind:

- Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Verbesserung der sozialen Sicherheit im Straßenraum,
- barrierefreie Umgestaltung von Verkehrsräumen zur städtebaulichen Aufwertung und Erhöhung der Verkehrssicherheit,
- Herstellen von barrierefreien Zugängen zu allen Verkehrsmitteln,
- Reduzierung der Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr,
- Verbesserung der Verkehrssicherheit.

## 5.7 Leitlinien

Die nachfolgend vorgeschlagenen konkreten Leitlinien sollen sowohl als Kriterien für Bewertung der bestehenden Situation als auch als konzeptionelle Kriterien für das übergeordnete Planungskonzept dienen. Letzteres ist die Grundlage für das Handlungskonzept mit Maßnahmenkatalog.

Zunächst werden verkehrsmittelspezifische Leitlinien (Abschnitt 5.7.1 bis Abschnitt 5.7.6), anschließend ergänzende verkehrsmittelübergreifende Leitlinien zu Mobilitätsmanagement (Abschnitt 5.7.7) und alternativen Antrieben (Abschnitt 5.7.8) benannt. Die verkehrsmittelspezifischen Leitlinien selbst beinhalten aber ebenfalls teilweise schon das Mobilitätsmanagement betreffende Aspekte, jedoch auf das jeweilige Verkehrsmittel bezogen. Abschließend werden noch Aspekte des Marketings und der Öffentlichkeitsarbeit adressiert (Abschnitt 5.7.9).

### 5.7.1 Leitlinien für den Fußgängerverkehr

Fußgänger sind besonders schutzbedürftig und umwegempfindlich. Deshalb ist ein dichtes Fußwegenetz wichtig, wenn der Fußgängerverkehr als umweltfreundlichste Verkehrsart dauerhaft gefördert werden soll. Insbesondere im Bereich von Hauptverkehrsstraßen

sollte das Fußwegenetz möglichst umwegfrei sein. Dabei müssen die Überquerbarkeit der Fahrbahn auch den kleinräumigen Nutzungsansprüchen gerecht werden und die Querungsstellen grundsätzlich ausreichend gesichert werden. Je nach Bedeutung der Fußwegebeziehung und der Hauptverkehrsstraße sowie je nach Stärke des Fußgänger- und des Kfz-Verkehrs empfehlen sich unterschiedliche Maßnahmen, die eine sichere und komfortable Überquerung der Hauptverkehrsstraßen ermöglichen. Neben Mittellinien, die in jedem Fall zur Sicherung der Überquerbarkeit konsequent angeboten werden sollten, sind auch Maßnahmen, mit denen eine eindeutige Vorrangregelung hergestellt werden kann, je nach Situation sinnvoll; dies sind vor allem Lichtsignalanlagen, aber – unter bestimmten Bedingungen – auch Fußgängerüberwege. Letztere sollten nicht im Zuge von Schulwegen eingesetzt werden.

Da die Verbindungen zwischen den Stadtteilen und der Innenstadt sowie zwischen den einzelnen Stadtteilen die üblichen Fußwegweiten überschreiten, beziehen sich die Leitlinien für den Fußgängerverkehr im Wesentlichen auf die Innenstadt sowie jeweiligen Stadtteilzentren. Nachfolgend sind die vorgeschlagenen Leitlinien für den Fußgängerverkehr, differenziert nach Netzgestaltung, Ausbaustandard sowie Wegweisung und Information, aufgeführt.

#### Netzgestaltung

- LF 1 Das Fußwegenetz soll in der Innenstadt sowie auf Stadtteilebene so weiterentwickelt werden, dass es sowohl der sicheren und bequemen Erschließung des unmittelbaren städtebaulichen Umfelds dient als auch attraktive, sichere und umwegarme Verbindungen zwischen Wohnstandorten, Schulen, Geschäften, Freizeit- und Erholungseinrichtungen und Haltestellen des ÖPNV schafft. Bereiche mit Aufenthaltsfunktion sollen dabei besonders berücksichtigt werden.
- LF 2 Das Alltagsfußwegenetz soll durch attraktive Verbindungen an das Freizeitwegenetz angeschlossen werden. Besondere Bedeutung hat der Zugang zu Bereichen mit Naherholungsfunktion.

#### Ausbaustandard

- LF 3 Die Dimensionierung von Gehwegen richtet sich nach deren Netzfunktion, den anliegenden Nutzungen und den Anforderungen aus Aufenthalt und Kinderspiel. Gehwegbreiten sollten die in den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) empfohlenen Mindestmaße nicht unterschreiten. Reine Freizeitwege sollen dem erwartbaren Fußgängeraufkommen angepasst und entsprechend der naturräumlichen Lage gestaltet werden.
- LF 4 Zur fußgängergerechten Gestaltung des Wegenetzes gehören neben abwechslungsreich gestalteten Straßenräumen vor allem auch Aufenthaltsflächen.
- LF 5 Bei der Gestaltung aller Fußwege und Fußgängeranlagen sollen behindertengerechte Standards realisiert werden, um die gesetzliche Anforderung der Barrierefreiheit (DIN 18040-3 „Barrierefreies Bauen: Planungsgrundlagen“) angemessen zu berücksichtigen. Im Hinblick auf die Oberflächengestaltung sind fußgängerfreundliche Bodenbeläge

zu wählen (z. B. gespaltenes oder gesägtes Natursteinpflaster statt „unförmigem“ Natursteinpflaster).

LF 6 Zur Sicherung der Überquerbarkeit von Hauptverkehrsstraßen sollen Mittelinseln als Querungshilfen konsequent angeboten werden.

LF 7 Lichtsignalanlagen sollen fußgängerfreundliche Schaltungen erhalten, um möglichst geringe Wartezeiten zu gewährleisten.

#### Wegweisung und Information

LF 8 Eine fußwegbezogene Wegweisung („Fußgänger-Leitsystem“) sowie Übersichtspläne sind ein hilfreicher Bestandteil des Netzangebotes, vor allem für externe Besucher (Touristen).

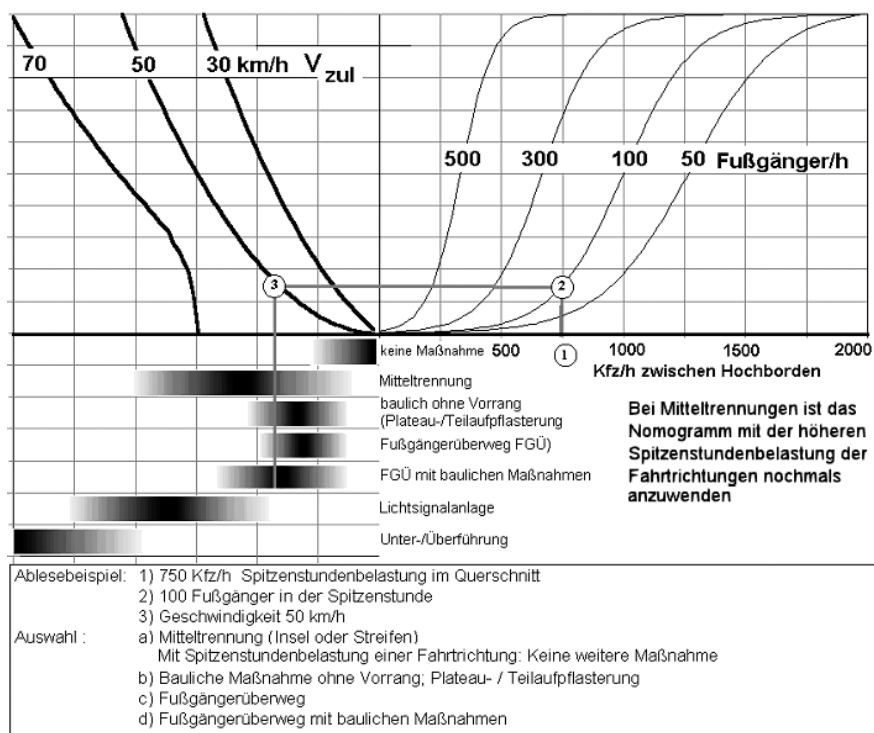
Im Hinblick auf Gehwegbreiten (LF 3) werden die in Tabelle 1 genannten Standards in Abhängigkeit der städtebaulichen Randnutzung vorgeschlagen. Diese Breiten sind aus den empfohlenen Mindestbreiten der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) abgeleitet und sollten sowohl bei der Bewertung der bestehenden Situation als auch im Planungskonzept bzw. dem darauf aufbauenden Handlungskonzept mit Maßnahmenkatalog berücksichtigt werden.

#### Hinweise und Erläuterungen zu Leitlinie LF 3

**Tabelle 1:** Gehwegbreiten in Abhängigkeit der städtebaulichen Randnutzung

Nutzung der Randbebauung	Breite
(überwiegend) Wohnnutzung, nur vereinzelt Geschäfte oder Gastronomie in den Erdgeschossen	2,50 m
Mischnutzung mit überwiegend Geschäften oder Gastronomie in den Erdgeschossen	3,50 m
Mischnutzung mit durchgängigem Geschäftsbesatz oder Gastronomie in den Erdgeschossen	4,50 m
Mischnutzung mit Büros, Verwaltungen und Wohnen, nur vereinzelt Geschäfte/Gastronomie in den Erdgeschossen	2,50 m
sonstige Nutzungen, beispielsweise (überwiegend) gewerbliche Nutzungen	2,50 m





**Bild 73:** Einsatzbereiche von Überquerungsanlagen an zweistreifigen Straßen mit Fahrbahnbreiten unter 8,5 m (Quelle: RASt, 2006)

Im Hinblick auf die Notwendigkeit sichernder Maßnahmen an Querungsstellen (LF 7) – in Ergänzung zu den Mittelinseln (LF 6) – sollte jeweils im Einzelfall eine Überprüfung anhand der Einsatzbereiche erfolgen (Bild 73). Im Zuge von Schulwegen soll unabhängig davon stets die Anordnung von Fußgänger-Lichtsignalanlagen (festzeit- oder bedarfsgesteuert) geprüft und nach Möglichkeit keine Fußgängerüberwege angeordnet werden.

### 5.7.2 Leitlinien für den Radverkehr

Die Leitlinien für den Radverkehr stellen übergeordnete Grundsätze für die Radverkehrsplanung dar. Es gilt zu beachten, dass die Leitlinien keine pauschale Allgemeingültigkeit haben, sondern die Anwendbarkeit bzw. Umsetzbarkeit stets im Rahmen von ortsspezifischen Entwurfs- und Detailplanungen zu prüfen ist.

Ziel ist es, gesamtstädtisch ein sicheres und komfortables Radfahren zu ermöglichen. Dazu müssen die Aspekte „Verkehrssicherheit“ und „Komfort“ gleichermaßen berücksichtigt werden. Hierzu wird ein attraktives, leistungsfähiges und sicheres Radverkehrsnetz benötigt, welches geschlossen und dicht ist und eine möglichst kontinuierliche Führungsform berücksichtigt. Des Weiteren sollen die Nutzungsansprüche der unterschiedlichen Radfahrergruppen – die der langsamen bzw. ungeübten Radfahrer sowie die der schnellen Alltagsradfahrer – berücksichtigt werden. Von daher ist zusätzlich eine Differenzierung des Radverkehrsnetzes sinnvoll.

Die Umsetzung der Maßnahmen zur Herstellung eines gesamtstädtischen Radverkehrsnetzes erfordert aufgrund der in den städtischen Straßenräumen in der Regel begrenzten Flächenverfügbarkeit und der – vor allem in der Innenstadt und den Stadtteilzentren – zugleich vielfältigen Nutzungsansprüche oftmals Kompromisse. Dabei ist zu beachten, dass die Umsetzung nicht auf Kosten der

### Hinweise und Erläuterungen zu Leitlinien LF 6 und LF 7

Flächen für den Fußgängerverkehr und den ÖPNV gehen darf, aber auch nicht zu Lasten von Flächen des Stadtgrüns. Hinsichtlich des Kfz-Verkehrs muss die Erreichbarkeit im Netz weiterhin gewährleistet werden.

Im Hinblick auf die Verkehrssicherheit muss die Radverkehrsführung sowohl für die Radfahrer selbst als auch für die anderen Verkehrsteilnehmern eindeutig erkennbar sein. Zudem muss an Knotenpunkten, an denen sich verschiedene Verkehrsströme kreuzen, ausreichend Sichtmöglichkeiten bestehen. Dies bezieht sich sowohl auf „Kreuzungen“ von Strömen verschiedener Verkehrsarten (z. B. Rad/Kfz, Rad/Fußgänger) als auch auf „monomodale Kreuzungen“ (in diesem Fall von Radverkehrsströmen).

Die Befahrbarkeit des gesamten Radverkehrsnetzes muss durch regelmäßige Reinigung und Freihaltung von Hindernissen kontinuierlich gewährleistet werden. Im Falle von Baustellen, die als temporäre Hindernisse einzustufen sind, sind für den Radverkehr geeignete, möglichst kurze Umleitungen auszuarbeiten und auszuschildern. Auch parkende Kfz auf Radverkehrsanlagen stellen temporäre Hindernisse dar. In Bereichen mit Parkdruck sind die Konflikte zwischen dem ruhenden Kfz-Verkehr und dem Radverkehr durch intensivere Kontrollmaßnahmen zu vermeiden. In den Wintermonaten ist für die Radhauptachsen analog zu den Hauptverkehrsstraßen des Kfz-Verkehrs ein Winterdienst durchzuführen.

Neben dem Alltagsradwegenetz gibt es bereits ein gesondertes Freizeitradwegenetz. Es sind attraktive Verbindungen zur Gewährleistung der Anschlusssicherheit zwischen diesen Netzen herzustellen.

Nachfolgend sind die vorgeschlagenen Leitlinien für den Radverkehr, differenziert nach Netzgestaltung, Führung an Hauptverkehrsstraßen (einschließlich Knotenpunkten) und Führung an Erschließungsstraßen, Führung an Querungsstellen, Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr, Ausbaustandard sowie Wegweisung und Information, aufgeführt.

#### Netzgestaltung

- LR 1 Nach dem Prinzip der Angebotsplanung soll ein differenziertes, dichtes und geschlossenes Alltagsnetz für Radfahrer entwickelt werden. Dabei soll sowohl das Radfahren an Hauptverkehrsstraßen gesichert als auch das Radverkehrsnetz in verkehrsrühigen Straßen und auf Routen abseits von Straßen weiterentwickelt werden.
- LR 2 Das Alltagsradverkehrsnetz ist in Haupt- und Nebenrouten zu kategorisieren. Diese Routen können teilweise auch über das bestehende Freizeitradwegenetz führen.
- LR 3 Das Alltagsradverkehrsnetz soll durch attraktive Verbindungen an das Freizeitradwegenetz angeschlossen werden.
- LR 4 Die Routen des Schülerradverkehrs zu weiterführenden Schulen sollen neben den Routen zwischen der Innenstadt und den Stadtteilen sowie der Routen zu den Stadtteil- bzw. anderen Nahversorgungszentren vorrangig behandelt werden.

## Führung an Hauptverkehrsstraßen einschließlich Knotenpunkten

- LR 5 Eine fahrbahnahe Führung des Radverkehrs auf Radfahrstreifen wird bevorzugt. Ist diese nicht möglich, z. B. aufgrund der verfügbaren Straßenraumbreiten, soll eine fahrbahnahe Führung auf Schutzstreifen erfolgen, sofern die Kfz-Verkehrsbelastung dies zulässt. Andernfalls ist eine fakultative Lösung zu prüfen: Führung des Mischverkehrs auf der Fahrbahn, gegebenenfalls unterstützt durch einen Schutzstreifen oder alternativ Piktogramme, und gleichzeitige Freigabe des Gehwegs. Gemeinsame Geh- und Radwege sollen nur bei schwachen Fußgänger- und Radverkehrsstärken realisiert werden, wenn eine getrennte Führung ausgeschlossen werden muss.
- LR 6 Situationsabhängig ist zu prüfen, ob bei Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn – mit und ohne Schutzstreifen – zusätzlich eine Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr erfolgen kann.
- LR 7 An lichtsignalgeregelten Knotenpunkten von Hauptverkehrsstraßen werden die nicht abgesetzte Radfahrerfurt und das direkte Linksabbiegen bevorzugt. In untergeordneten Zufahrten dieser Knotenpunkte sollen vorgezogene und nach Möglichkeit aufgeweitete Aufstellbereiche für Radfahrer angelegt werden. Bei Straßen mit mehr als zwei Fahrstreifen kann die Anordnung von aufgeweiteten Aufstellbereichen dann geprüft werden, wenn die Fahrstreifen zeitgleich für die Fahrströme signaltechnisch freigegeben werden.
- LR 8 Grundsätzlich ist eine getrennte Signalisierung von Rad- und Kfz-Verkehr vorteilhaft, da durch eigene Radverkehrssignale bedingt verträgliche Ströme vermieden werden können. Deshalb ist eine getrennte Signalisierung nach Möglichkeit anzustreben. Hier ist in der Regel eine Abwägung zwischen Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit erforderlich.
- LR 9 Zur Sicherung des geradeausfahrenden Radverkehrs ist an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlage im Zuge der bevorrechtigten Straße die Anlage eines gemeinsamen (entsprechend schmalen) Fahrstreifens für rechtsabbiegende Kfz und geradeausfahrende Radfahrer zu prüfen.
- LR 10 An mit Verkehrszeichen vorfahrtgeregelten Knotenpunkten können in wartepflichtigen Zufahrten neben vorhandenen Fußgängerüberwegen parallele Radfahrfurten angelegt werden. Dies wird beispielsweise in der Regel an Kreisverkehren gemacht, wenn der Radverkehr auf Radwegen außerhalb der Kreisfahrbahn geführt wird. Die Furten sollten rot eingefärbt werden.
- LR 11 An innerörtlichen Kreisverkehren ist der Radverkehr gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Kreisfahrbahn zu führen. Die Übergänge von der Führung auf der Strecke vor und hinter dem Kreisverkehr sind entsprechend der Vorgaben bzw. Empfehlungen der technischen Regelwerke auszuführen.

### Führung im Erschließungsstraßennetz

- LR 12 Erschließungsstraßen sind – bzw. sollten sein – in der Regel Bestandteil von Tempo 30-Zonen, in denen keine besonderen Radverkehrsführungen erforderlich bzw. zulässig sind. In besonderen Fällen (z. B. Haupttrouten in der Innenstadt, in denen der Radverkehr dominiert), d. h. nicht flächendeckend, sondern zielgerichtet, sollte die Einrichtung von Fahrradstraßen geprüft werden.
- LR 13 Sackgassen sollen für den Radverkehr (und den Fußgängerverkehr) durchlässig gehalten werden.

### Führung an Querungsstellen

- LR 14 In Hinblick auf eine regelkonforme Nutzung und ein zügiges Vorankommen sollte als Querungshilfe auf der Strecke für den Radverkehr im Idealfall eine Mittelinsel angeordnet werden. Auch wenn die Querenden hier keine Bevorrechtigung gegenüber dem fließenden Kfz-Verkehr haben, entstehen in der Regel – bei Rücksichtnahme bzw. einem verträglichen Miteinander – keine bzw. kurze Wartezeiten (die gewünschte Rücksichtnahme und das verträgliche Miteinander können durch eine entsprechende Öffentlichkeitsarbeit gefördert werden). Kann eine Mittelinsel nicht angeordnet werden, ist die Anordnung einer Fußgänger-Lichtsignalanlage zu prüfen. Der Betrieb erfolgt in der Regel als Anforderungssignalanlage, da eine Regelung der Kfz-Verkehrsströme nicht erforderlich ist. Hier sind in jedem Fall für den Fußgänger- und Radverkehr kurze Anforderungszeiten vorzusehen, sodass kurze Wartezeiten gewährleistet werden können.
- LR 15 In Knotenpunkten können an wartepflichtigen Zufahrten neben Fußgängerüberwegen parallele Radfahrfurten angelegt werden. Dies wird beispielsweise in der Regel an Kreisverkehren gemacht, wenn der Radverkehr auf Radwegen außerhalb der Kreisfahrbahn geführt wird.
- LR 16 Aus Verkehrssicherheitsgründen sind für Radfahrer an Knotenpunkten keine Lichtsignalanlagen mit Anforderung vorzusehen. Die langen Wartezeiten steigern die Gefahr von Rotfahrern.

### Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr

- LR 17 Sofern keine Sicherheitsgründe dagegensprechen, sollten Einbahnstraßen im Haupt- und Nebenroutennetz zur Vermeidung von Umwegen für den Radverkehr in beide Richtungen nutzbar sein. Hierzu reicht in der Regel die Aufstellung des Zusatzzeichens 1000-32 StVO („Radfahrer kreuzen von rechts und links“) zu Zeichen 220 StVO („Einbahnstraßen“) und des Zusatzzeichens 1022-10 StVO („Radfahrer frei“) zu Zeichen 267 StVO („Verbot der Einfahrt“) aus.
- LR 18 Bei Einbahnstraßen, die mit der heutigen Gestaltung keine ausreichende Begegnungsbreiten aufweisen, aber Bestandteil des Haupt- und Nebenroutennetzes sind, sind zunächst die Möglichkeiten zur Umgestaltung ohne Umbau zu überprüfen (z. B. Entfernung von Parkständen auf der



Fahrbahn, Einrichtung einer Fahrradstraße). Sprechen trotz dieser Maßnahmen weiterhin Sicherheitsgründe gegen eine Freigabe der Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung, ist ein Umbau des Straßenraums zu prüfen.

- LR 19 Auch die Neuausweisung von Einbahnstraßen sollte im Kontext mit der Innenstadterschließung in Betracht gezogen werden.
- LR 20 Die flächendeckende Umsetzung des „Einbahnstraßenkonzepts“ sollte zur besseren Wahrnehmung und Akzeptanz mit einer öffentlichen Informationskampagne durchgeführt werden (z. B. Pressemitteilung, Informationsplakat, Informationsflyer).

#### Ausbaustandard

- LR 21 Radverkehrsanlagen sollen nach einem sicheren und funktionsgerechten Ausbaustandard hinsichtlich Breite, Oberfläche, Linienführung und Kontinuität ausgeführt werden. Mindestbreiten sollten bei Radverkehrsanlagen vermieden werden.
- LR 22 Im Hinblick auf die Verkehrssicherheit und den Komfort beim Radfahren bedarf es ausreichender Führungsbreiten. Dabei sind sowohl die aktuellen rechtlichen als auch planerischen Regelwerke zu beachten. Breiten werden durch die VwV-StVO und das zugrunde liegende Regelwerk wie die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) und die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) vorgegeben.
- LR 23 Fahrbahnmarkierungen sind gemäß StVO Verkehrszeichen, weshalb hier zwingend die rechtlichen Vorgaben einzuhalten sind. Eine flächige Einfärbung von Radverkehrsanlagen als besondere Kennzeichnung gehört nicht dazu. Die aktuellen Regelwerke empfehlen jedoch aus Verkehrssicherheitsgründen eine Rot-Einfärbung von Radverkehrsanlagen in Konfliktbereichen (z. B. im Zuge von Vorfahrtsstraßen und an Knotenpunkten).
- LR 24 Zur Verdeutlichung des in sich geschlossenen Radverkehrsnetzes, sowohl für Radfahrer als auch für andere Verkehrsteilnehmer, sollte ein Farbkonzept erstellt werden. Dieses muss für alle Radverkehrsführungsformen anwendbar sein. Damit wird der Wiedererkennungswert und den Netzzusammenhang von Radverkehrsanlagen gestärkt.
- LR 25 Eine flächige Farbkennzeichnung soll dabei ausschließlich in Konfliktbereichen erfolgen, die eine erhöhte Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmer, insbesondere jedoch der Kfz-Fahrer auf den Radverkehr, erfordern, z. B. an Knotenpunkten.
- LR 26 Im Hinblick auf die Verkehrssicherheit und den Komfort beim Radfahren bedarf es ebener Oberflächen mit zugleich einer hohen Griffigkeit und einem geringen Rollwiderstand. Des Weiteren ist eine ausreichende Festigkeit des Unterbaus erforderlich, da die Radverkehrsanlagen im Hinblick

auf die Instandhaltung und Reinigung temporär auch von Fahrzeugen des Bauhofs befahren werden müssen

- LR 27 Eine funktionierende und vollständige Beleuchtung am Fahrrad ist Pflicht und wird über die Beleuchtungsvorschriften für Fahrräder in § 67 StVZO (Einzelnorm, Lichttechnische Einrichtungen an Fahrrädern) geregelt. Auch die Straßenbeleuchtung innerhalb der geschlossenen Ortslage ist in Deutschland gesetzlich geregelt. Außerhalb geschlossener Ortslage besteht dagegen keine Beleuchtungspflicht der Verkehrswege. In den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) wird eine ortsfeste Beleuchtung dann für sinnvoll erachtet, wenn die Verkehrssicherheit bei eingeschränkten Lichtverhältnissen beeinträchtigt ist.

#### Wegweisung und Information

- LR 28 Eine alltags- und freizeittaugliche Radwegweisung sowie Übersichtspläne stellen einen hilfreichen Bestandteil des Netzangebots dar.
- LR 29 Die auszuweisende Zielanzahl sollte auf ein notwendiges Minimum beschränkt werden. In jedem Fall sollten neben der Innenstadt die einzelnen Stadtteile und wichtige Einzelzielen sowie die Nachbarkommunen ausgewiesen werden, aber auch die Verknüpfungspunkte zum ÖPNV (z. B. Bahnhof).

#### Fahrradparken

- LR 30 An wichtigen Zielen im Stadtgebiet (Bahnhof, weitere bedeutende ÖPNV-Haltestellen, Innenstadt, öffentliche Einrichtungen, Freizeitanlagen usw.) sollen diebstahlsichere, möglichst witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen errichtet werden. Um die Belange mobilitätseingeschränkter Personen zu berücksichtigen, muss insbesondere in Fußgängerbereichen die DIN 18040-3 („Barrierefreies Bauen: Planungsgrundlagen) beachtet werden. Der Bedarf an Fahrradabstellanlagen ist anhand der abgestellten Fahrräder regelmäßig zu überprüfen und gegebenenfalls durch Ergänzung der Anlagen fortzuschreiben.
- LR 31 Auch in Bereichen mit Einzelhandel außerhalb des Kernbereichs der Innenstadt sollen entsprechende Fahrradabstellanlagen errichtet werden.
- LR 32 Um das Stadtbild und die Fahrradabstellanlagen von nicht mehr funktionstüchtigen Fahrrädern („Fahrradleichen“) frei zu halten, soll in regelmäßigen Zeitabständen eine Markierung der aufgefallenen Fahrräder durchgeführt werden (z. B. Anbringen von orangefarbenen Informationsklebezetteln am Fahrradrahmen durch das Ordnungsamt). Wird das markierte Fahrrad nicht innerhalb von vier Wochen vom Besitzer instandgesetzt oder eigenhändig entsorgt, sammelt die Stadt das Fahrrad ein. Diese Fahrräder können je nach Zustand wiederinstandgesetzt werden und als Gebraucht Fahrräder verkauft werden (z. B. bei einem regelmäßig durchgeführten Fahrradmarkt) oder müssen von der Stadt entsorgt werden.

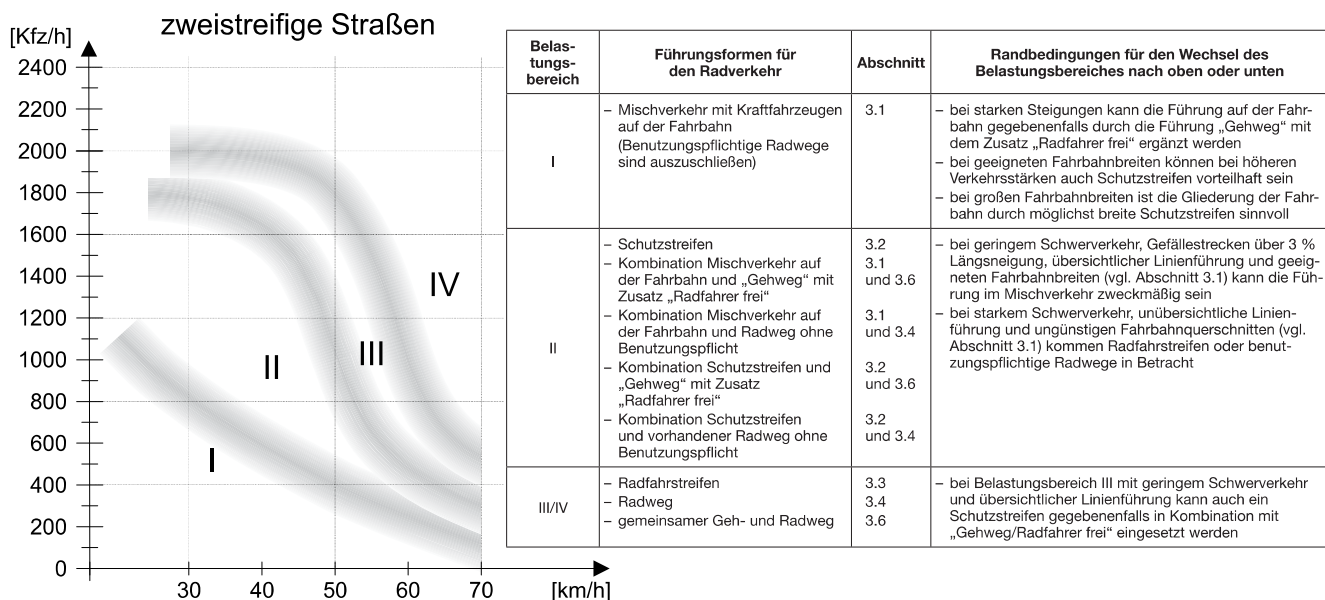
- LR 33 In Bezug auf die Art der Fahrradabstellanlagen werden Anlehnhalter bevorzugt, da sie die vielfältigen Grundanforderungen an Fahrradhalter am besten erfüllen. In Bezug auf die Abstände der einzelnen Fahrradstellplätze sollen Lastenfahrräder und Fahrradanhänger Berücksichtigung finden.
- LR 34 Bei Neubauten, aber auch im Bestand sollten Hausbesitzer über die Notwendigkeit von ausreichenden und geeigneten Fahrradabstellanlagen im bzw. am Haus informiert werden (dies kann beispielsweise mit Hilfe von entsprechender Öffentlichkeitsarbeit, z. B. Aktion „Fahrrad-Parken am Haus“, angeregt werden). Im Innenstadtbereich soll die Möglichkeit von kleineren dezentralen Quartiersgaragen als Sammelanlagen mitgedacht werden.

Im Hinblick auf die Führung an Hauptverkehrsstraßen (LR 5) ergibt sich, auch unter Berücksichtigung der Ausführungen der VwV-StVO zur StVO-Novellierung von 2020, folgende Prüfungsreihenfolge:

- Zuerst wird die Anordnung eines Radfahrstreifens geprüft. Dabei sind Eingriffe in die Flächen des Kfz-Verkehrs möglich, solange diese als verträglich – vor allem für den ÖPNV (Busverkehr) – einzustufen sind. Die Entscheidung über die Verträglichkeit ist dabei stets im Einzelfall zu bewerten. Eingriffe in die Flächen des Fußgängerverkehrs sind dagegen zwingend zu vermeiden. Dies gilt auch für Lösungen im Seitenraum, die nicht unmittelbar am Fahrbahnrand liegen, sondern hinter parkenden Kfz oder Baumreihen, hier ist die Verkehrssicherheit durch eingeschränkte Sichtbeziehungen und Konflikten an Einmündungen sowie Ein- und Ausfahrten beeinträchtigt.
- Ist die Anlage eines Radfahrstreifens nicht möglich, ist die Anordnung eines Schutzstreifens zu prüfen, erneut unter Berücksichtigung von möglichen, aber verträglichen Eingriffen in die Flächen des Kfz-Verkehrs, aber auch unter Beachtung ihrer Einsatzbereiche in Abhängigkeit der Kfz-Verkehrsbelastungen und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (Bild 74).
- Ist die Anordnung eines Schutzstreifens nicht möglich, ist die gemeinsame Führung von Fußgänger- und Radverkehr zu prüfen. Um hier aber dem Radverkehr die Wahlfreiheit zwischen Fahren im Mischverkehr oder im Seitenraum zu lassen, ist konkret eine Freigabe des Gehwegs zur Mitbenutzung durch den Radverkehr (Gehweg, Radfahrer frei) zu prüfen.
- Lässt sich keine dieser zuvor geprüften Möglichkeiten umsetzen, sind die Möglichkeiten einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Betracht zu ziehen. Andernfalls sollte eine Alternativroute gefunden werden.

Die allgemeinen planerischen Grundlagen zu den verschiedenen Radverkehrsführungsformen sind den geltenden rechtlichen und planerischen Regelwerken zu entnehmen. Zusätzlich sind die Leitlinien bezüglich des Ausbaustandards zu beachten.

### **Hinweise und Erläuterungen zu Leitlinie LR 5**

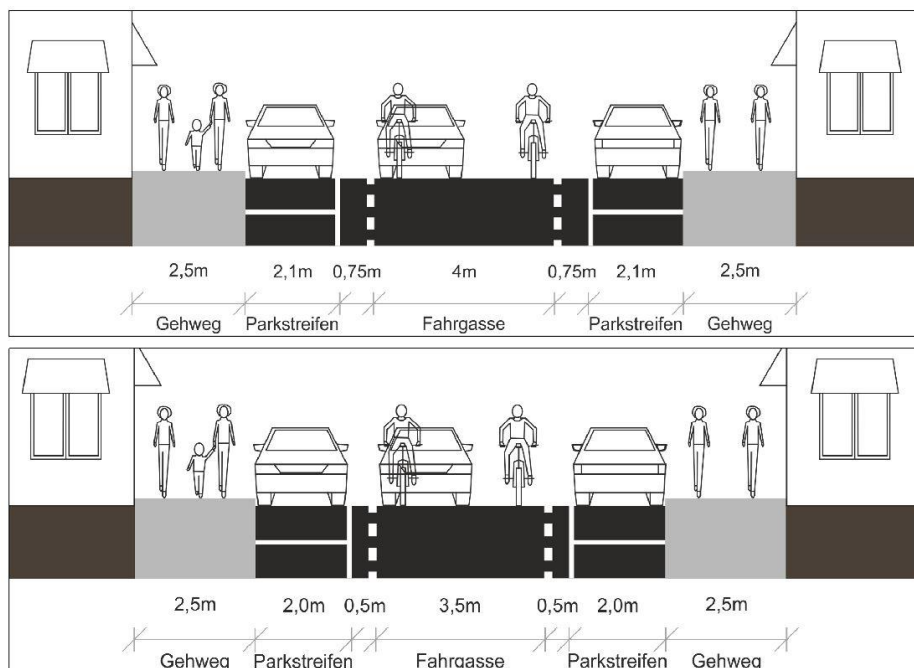


**Bild 74:** Einsatzbereiche von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen (Quelle: ERA, 2010)

Zur Führung des Radverkehrs in Erschließungsstraßen (LR 12) ist nochmals hervorzuheben, dass in Tempo 30-Zonen keine besonderen Radverkehrsführungen erforderlich bzw. zulässig sind. Mit der StVO-Novellierung von 2020 besteht nun die Möglichkeit der Anordnung von Fahrradzonen, in denen – bei Zulassung des allgemeinen Kfz-Verkehrs durch ein Zusatzzeichen (z. B. „Kfz frei“) – der Kfz-Verkehr den Radverkehr weder gefährden noch behindern darf. Wenn nötig, muss der Kfz-Verkehr seine Geschwindigkeit weiter verringern. Die Aspekte Gefährdung, Behinderung und Geschwindigkeitsanpassung sollten aber im Allgemeinen auch in Tempo 30-Zonen vom Kfz-Verkehr berücksichtigt werden, sodass gegenüber der heutigen Tempo 30-Zonen kein maßgebender Mehrwert entsteht und damit eine flächendeckende Umwidmung der bestehenden Tempo 30-Zonen in Fahrradzonen – auch aus finanzieller Sicht – nicht zielführend ist. Vielmehr ist zu prüfen, ob es im Stadtgebiet punktuell flächige Gebiete innerhalb von bestehenden Tempo 30-Zonen mit bedeutendem Radverkehrsaufkommen gibt. Hier kann eine Umwidmung zur Betonung des Radverkehrsaufkommens gegebenenfalls die Wahrnehmung unterstützen.

In besonderen Fällen – vor allem im Zuge von Haupttrouten im Erschließungsstraßennetz – sollte zielgerichtet die Einrichtung von Fahrradstraßen geprüft werden. Hier kann durch die Aufhebung der Vorfahrt-Regelung „rechts vor links“ die Verbindung im Zuge der Fahrradstraße bevorrechtigt und damit der Radverkehr beschleunigt werden. Analog zu den Fahrradzonen können andere Verkehrsteilnehmer in Fahrradstraßen zugelassen werden; auch hier ist eine entsprechende Ausweisung durch ein Zusatzzeichen (z. B. „Kfz frei“) erforderlich.

### Hinweise und Erläuterungen zu Leitlinie LR 12



### Regelquerschnitt

### Querschnitt mit empfohlenen Mindestbreiten

**Bild 75:** Querschnitte für Fahrradstraßen (Quelle: Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis 2021)

Zur Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr (LR 17 und LR 18) ist zu ergänzen, dass im Rahmen der StVO-Novellierung von 2020 auch ergänzend eine Überarbeitung der zugehörigen Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) erfolgte. Hinsichtlich der Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr wurde in diesem Zuge eine verstärkte Prüfung durch die Straßenverkehrsbehörden verankert, mit dem Ziel, hierdurch die Zahl der in Gegenrichtung freigegebenen Einbahnstraßen zu vergrößern. Eine Änderung der bisherigen Mindestbegegnungsbreite erfolgte jedoch nicht.

Hinsichtlich der Breiten von Radverkehrsanlagen (LR 22) sind folgende Maße einzuhalten:

- Radfahrstreifen ohne bauliche Sicherung: 2,00 m (als das neue Regelmaß in den zukünftigen Entwurfsregelwerken), mindestens aber 1,85 m (bisheriges Regelmaß),
- Schutzstreifen: mindestens 1,50 m (Regelmaß),
- gemeinsame Führung mit dem Fußgängerverkehr: 2,50 m bei geringer Nutzungsintensität, ansonsten mindestens 3,00 m.

Bei der Anordnung von beidseitigen Schutzstreifen sollte die Kernfahrbahn eine konstante Breite von 4,50 m aufweisen. Mögliche Mehrbreiten zwischen den Borden sind (in der Regel zu gleichen Teilen) den Schutzstreifen zuzuschlagen.

Die zuvor angegebenen Maße gelten jeweils fahrtrichtungsbezogen sowie zuzüglich eines seitlichen Sicherheitstrennstreifens zur Fahrbahn bzw. zu parkenden Kfz. Die Maßangabe für diesen ist aus den aktuellen planerischen Regelwerken zu entnehmen und soll nicht nur bei häufigem Parkwechsel, sondern immer angesetzt werden. In jedem Fall sind bezüglich der Straßenraumaufteilung für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer aus Verkehrssicherheitsgründen die Kombination von Mindestbreiten zu vermeiden.

Aufgrund der erforderlichen Breiten für Radverkehrsführungen auf Fahrbahnniveau von 2,00 m für Radfahrstreifen und 1,50 m für

### Hinweise und Erläuterungen zu Leitlinien LR 17 und LR 18

### Hinweise und Erläuterungen zu Leitlinie LR 22



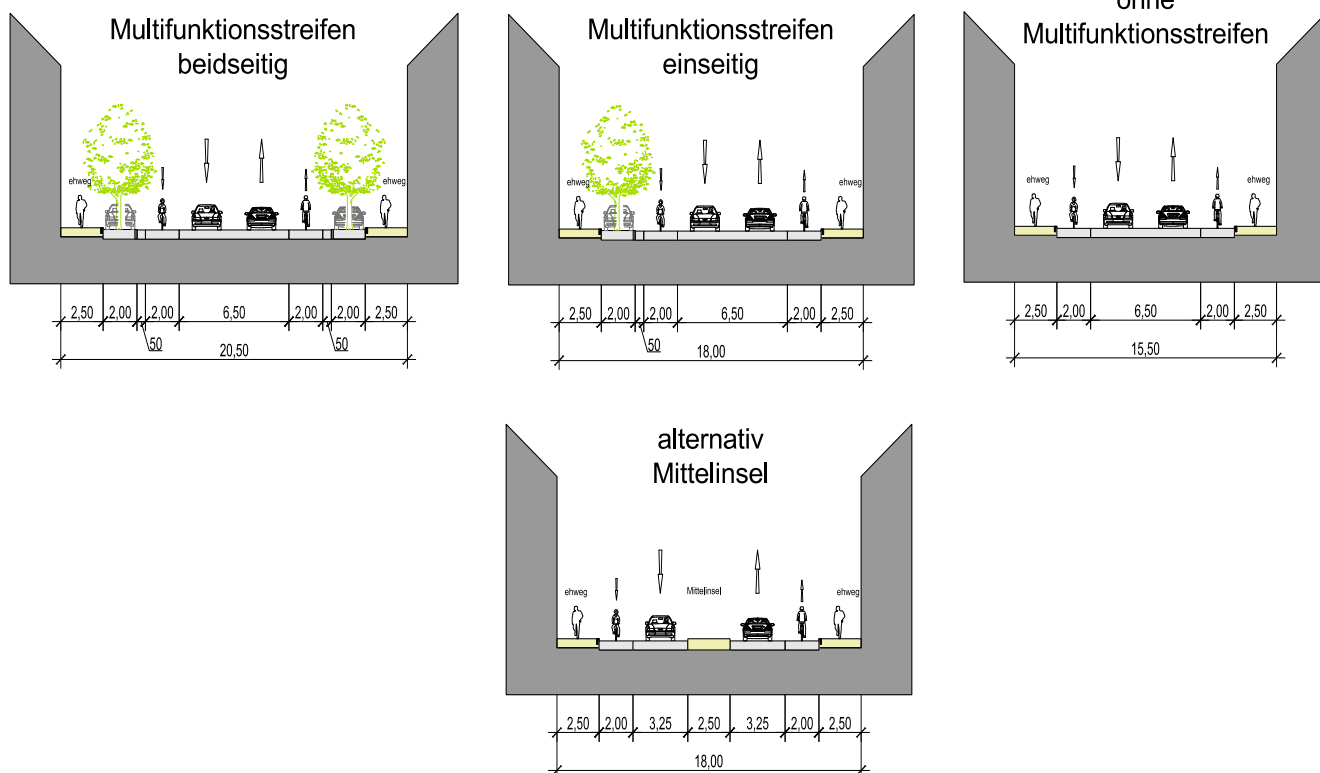
Schutzstreifen – beides sind die Regelmaße, die mindestens einzuhalten sind –, bei Anordnung neben Längsparkständen zuzüglich eines 0,50 m breiten Sicherheitstrennstreifens ergibt sich in bestehenden Straßenräumen durchaus auch die Erfordernis, auf vorhandene Parkstreifen bzw. Multifunktionsstreifen, in denen neben Parkständen für den Kfz-Verkehr auch Abstellplätze für Fahrräder, Bepflanzungen (Bäume), vorgezogene Seitenräume für Stadtmöblierung (z. B. Bänke) sowie für Geschäftsauslagen und Außengastronomie untergebracht werden können, ein- oder gegebenenfalls auch beidseitig verzichten zu müssen.

In Bild 76 sind Muster-Querschnitte mit 2,00 m breiten Radfahrstreifen und einer Fahrbahnbreite von 6,50 m (diese ist für uneingeschränkte Bus/Bus-Begegnungen erforderlich) dargestellt. In Bild 77 sind entsprechende Muster-Querschnitte mit 1,50 m breiten, beidseitigen Schutzstreifen bei einer Kernfahrbahnbreite von 4,50 m dargestellt.

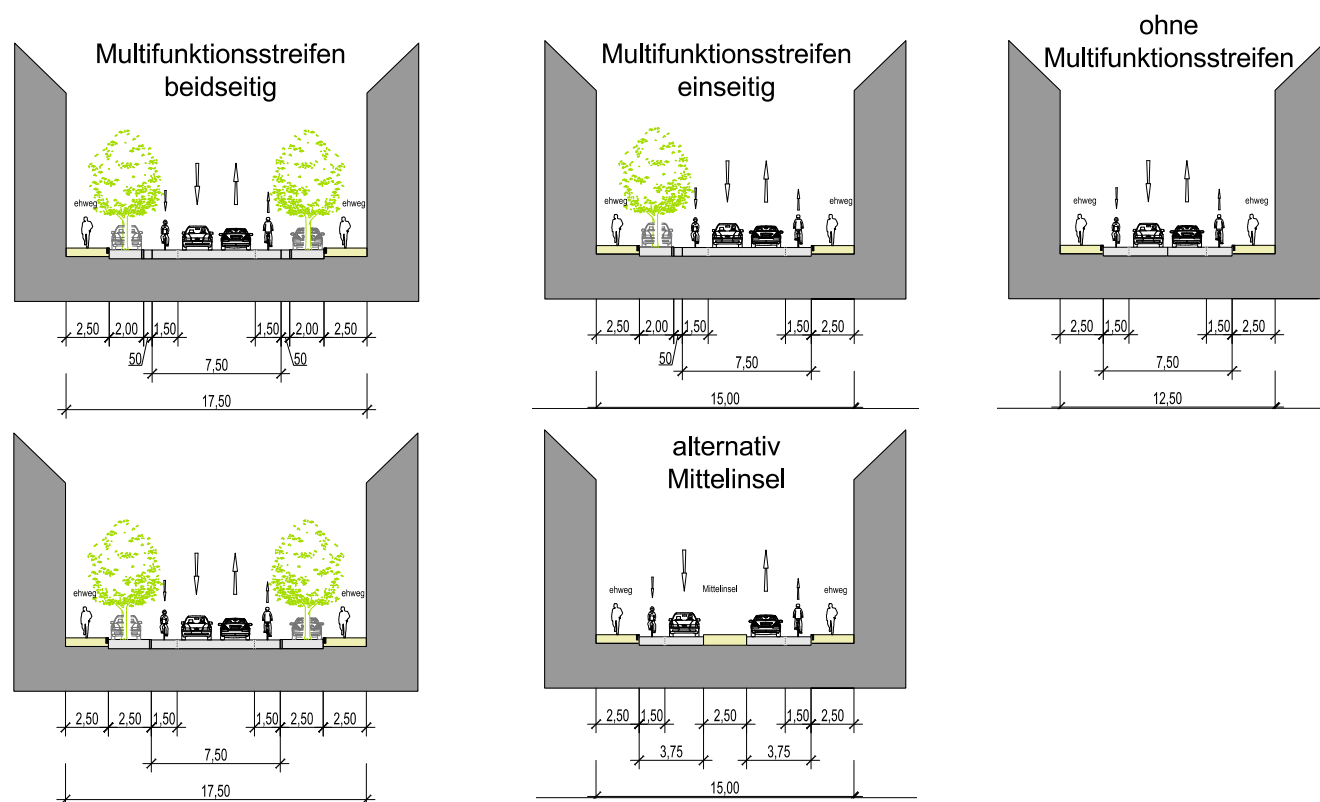
Aus Bild 76 und Bild 77 wird ersichtlich, welche Straßenraumbreiten für die jeweiligen Querschnittsaufteilungen mindestens erforderlich sind. Im konkreten Planungsfall ist immer situationsabhängig zwischen den Anforderungen der verschiedenen Nutzungsansprüche an den Straßenraum – u. a. Aufenthalt, Fußgängerlängsverkehr und -querverkehr, Radverkehr, ÖPNV sowie fließender und ruhender Kfz-Verkehr – abzuwägen. Ist unter Abwägung der verschiedenen Ansprüche keine geeignete Radverkehrsführung realisierbar, ist eine Führung des Radverkehrs auf Alternativrouten vorzunehmen (Beispiel: Dierdorfer Straße).

Zu den Oberflächen von Radverkehrsanlagen (LR 26) ist zu ergänzen, dass die allgemeinen bautechnischen Grundlagen den geltenden Regelwerken zu entnehmen sind. Hinsichtlich des Oberflächenmaterials ist zwischen der Lage innerorts und außerorts zu differenzieren. Innerorts sind Radverkehrsanlagen außerhalb von Grünanlagen in gebundener Bauweise herzustellen. Dies gilt vorzugsweise auch für straßenbegleitende Radverkehrsanlagen außerorts. Bei Anlagen in naturnahen Außenbereichen – sowohl innerorts als auch außerorts – ist im Regelfall eine wassergebundene Bauweise aufgrund der Belange des Landschafts- und Umweltschutzes und der allgemeinen Aufenthaltsqualität herzustellen. In Einzelfällen – bei hoher Verbindungsbedeutung für den Alltagsradverkehr – ist eine Abwägung zwischen den Belangen des Landschafts- und Umweltschutzes und denen des Radverkehrs notwendig.

#### **Hinweise und Erläuterungen zu Leitlinie LR 26**



**Bild 76:** Muster-Querschnitte mit Radfahrstreifen (Fahrbahn: 6,50 m)



**Bild 77:** Muster-Querschnitte mit Schutzstreifen (Kernfahrbahn: 4,50 m)

Hinsichtlich der Beleuchtung von Radverkehrsanlagen (LR 27) ist zu ergänzen, dass zwischen inner- und außerörtlicher Lage zu differenzieren ist. Innerorts erfolgt die Beleuchtung von fahrbahnnahe Radverkehrsführungen über die für den Kfz-Verkehr (und auch Fußgängerverkehr) vorgesehene Straßenbeleuchtung. Zur

**Hinweise und Erläuterungen zu Leitlinie LR 27**

Gewährleistung der sozialen Sicherheit sind auch Radverkehrsführungen abseits des Kfz-Verkehrs innerorts vorzugsweise durchgehend zu beleuchten, mindestens aber in Bereichen mit besonderer Gefahrenlage. Letzteres gilt ebenfalls für straßenbegleitende Radverkehrsanlagen außerorts. Auch bei Anlagen in naturnahen Außenbereichen, sowohl innerorts als auch außerorts, sind mindestens die Bereiche mit besonderer Gefahrenlage zu beleuchten. In Einzelfällen – vor allem bei hoher Verbindungsbedeutung für den Alltagsradverkehr – ist eine Abwägung zwischen den Belangen des Landschafts- und Umweltschutzes und denen des Radverkehrs notwendig.

Zum Fahrradparken (LR 33) ist zu ergänzen, dass die Grundanforderung an Fahrradabstellanlagen neben einer bequemen und einfachen Nutzbarkeit der Diebstahlschutz ist. Dazu müssen die Fahrradabstellanlagen zum einen stabil sein und zum anderen müssen sie einen ausreichenden Abstand untereinander aufweisen, damit Fahrräder, aber auch Lastenfahrräder und Fahrräder mit Anhänger ohne Probleme angeschlossen werden können.

In Bezug auf die Art der Fahrradabstellanlagen wird zunächst einmal zwischen Abstellanlagen mit und ohne Witterungsschutz differenziert. Der Bedarf lässt sich aus den zu erwartenden durchschnittlichen Standzeiten der Fahrräder ableiten. Ein Witterungsschutz und ein höherer Schutz vor Vandalismus ist bei längeren Standzeiten erforderlich, die sich an Verknüpfungspunkten des ÖPNV oder aber bei Quartiersgaragen für Bewohner als Sammelparkanlagen ergeben. Hier sind zudem nach Möglichkeit weitere Angebote wie Reparatur- und Lademöglichkeiten sowie an Verknüpfungspunkten des ÖPNV auch Angebote zur Gepäckaufbewahrung vorzusehen.

Als Systeme sind zu empfehlen sind:

- baulich verankerte Anlehnbügel (diese erfüllen die Grundanforderungen an Fahrradhalter am besten), vor allem in städtebaulich sensiblen Bereichen,
- mobile Fahrradbügel mit kombinierten Vorderradhaltern (flexibel einsetzbar, aber mit zunehmender Auslastung der gesamten Abstellanlage schwieriger nutzbar, da die Abstände zwischen den einzelnen Fahrradabstellplätzen nicht sehr groß sind), z. B. in städtebaulich weniger sensiblen Bereichen
- überdachte „Doppelstock-Parker“ (große Kapazität auf kleinem Raum: z. B. 32 Fahrräder auf einer Fläche von drei Pkw-Stellplätzen) in der Innenstadt, in Bereichen mit einer hohen Wohn-dichte sowie in Bereichen einem hohen Aufkommen im Zielverkehr.

Lastenräder und Fahrräder mit Anhänger benötigen größere Abstellplätze. Es besteht jedoch die Gefahr, dass diese Abstellplätze trotz einer Beschilderung mit dem neuen Sinnbild „Lastenfahrrad“ von anderen Zweirädern (auch „normalen“ Fahrrädern) widerrechtlich genutzt werden. Während bei motorisierten Zweirädern der Besitzer über die Zulassungsstellen ermittelt werden kann, ist dies bei Fahrrädern nicht möglich. Es besteht zudem keine rechtliche Handlungsmöglichkeit ordnungswidrig abgestellte Fahrräder durch die Stadtverwaltung entfernen zu lassen. Die widerrechtliche Nutzung der für die Lastenfahrräder reservierten Abstellplätze kann daher lediglich durch begleitende Öffentlichkeitsarbeit eingedämmt werden.

## Hinweise und Erläuterungen zu Leitlinie LR 33

Gegebenenfalls sind hier zunächst mit Pilotbereichen für Lastenfahrräder die Auswirkungen der gerade beschriebenen Problematik bzw. die Akzeptanz zu prüfen.

### 5.7.3 Leitlinien für den ÖPNV

Die Stadt Neuwied ist nicht Aufgabenträger des ÖPNV und hat damit nur eingeschränkte Handlungsmöglichkeiten. Deshalb ist der aktuelle Nahverkehrsplan (NVP) des Landkreises Neuwied hier maßgebend.

Nachfolgend sind die vorgeschlagenen Leitlinien für den ÖPNV, differenziert nach Angebotsplanung und -standards, Intermodalität, Busbeschleunigung, Haltestellen und Abstimmung mit den Aufgabenträgern, aufgeführt.

#### Angebotsplanung und -standards

- LÖ 1 Das Linien- und Fahrtenangebot des ÖPNV ist nicht an der bestehenden, sondern vielmehr an der potenziellen Nachfrage zu orientieren und erfolgsorientiert zu vermarkten. Dabei sollen die verschiedenen Angebote (Bahn und Bus) zeitlich und räumlich optimal aufeinander abgestimmt werden.
- LÖ 2 Neue Wohn- und Gewerbegebiete sollen möglichst zeitnah vom ÖPNV erschlossen werden, um möglichst frühzeitig eine Alternative zum Pkw zu bieten.
- LÖ 3 Die im NVP definierten Erschließungsstandards sollen grundsätzlich sichergestellt sein. Für „fußwegsensible“ Einrichtungen (z B. Altenheim) sollte ein Abgleich mit der tatsächlichen Fußwegweite erfolgen, damit hier bei großen Abweichungen nachgesteuert werden kann.
- LÖ 4 Im Hinblick auf die Verbindungsqualität sind die im NVP festgelegten Bedienungsstandards (u. a. Fahrtenangebot bzw. Takt) sicher zu stellen. Ein koordinierter Taktverkehr ist erforderlich, um das „schlanke Umsteigen“ zu garantieren.

#### Intermodalität

- LÖ 5 Zur Förderung der Intermodalität im Zusammenhang mit dem ÖPNV sollen am Bahnhof sowie an bedeutenden Bushaltestellen ausreichend sichere und witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen angeordnet werden (Bike & Ride-Anlagen). Der Bedarf richtet sich nach der zu erwartenden Nachfrage. Die Auslastung des vorhandenen Angebots ist regelmäßig zu prüfen und bei Mehrbedarf entsprechend anzupassen.
- LÖ 6 Analog sollen am Bahnhof sowie an den im Randbereich liegenden Verknüpfungshaltestellen im Busverkehr geeignete Park & Ride-Anlagen angelegt werden. Auch hier richtet sich der Stellplatzbedarf nach der zu erwartenden Nachfrage. Die Auslastung des vorhandenen Angebots ist regelmäßig zu prüfen und bei Mehrbedarf entsprechend anzupassen.
- LÖ 7 Aufgrund der zu erwartenden längeren Standzeiten sind sowohl bei Bike & Ride- als auch bei Park & Ride-Anlagen

entsprechende Ladeinfrastrukturen zur Förderung der Elektromobilität vorzusehen.

#### Busbeschleunigung

- LÖ 8 Der ÖPNV (Busverkehr) soll im Straßenraum präsent sein. Wo sich Buslinien die Verkehrsflächen mit dem MIV teilen, ist der Vorrang des öffentlichen Verkehrs – soweit möglich – durchzusetzen, vor allem bei hohen Kfz-Verkehrsbelastungen. Dies sichert die Pünktlichkeit im Buslinienverkehr.
- LÖ 9 Dazu gehört auch eine den Anforderungen der Barrierefreiheit entsprechende Gestaltung und Ausstattung der Haltestellen, die in der Regel am Fahrbahnrand ausgebildet werden sollen (Fahrbahnrandhaltestelle oder Buskap). Somit wird das Einfädeln in den fließenden Kfz-Verkehr beschleunigt.

#### Haltestellen

- LÖ 10 Haltestellen müssen gut sichtbar bzw. auffindbar sein.
- LÖ 11 Die Anforderungen an die Haltestellenausstattung (u. a. Sitzmöglichkeiten, Überdachung, Beleuchtung) müssen als Mindeststandard erfüllt sein. Da Sitzmöglichkeiten, aber vor allem auch die Barrierefreiheit, vor allem für ältere und mobilitätseingeschränkte Personen eine hohe Bedeutung haben, sind die Anforderungen an die Barrierefreiheit und nach Möglichkeit auch der Bedarf an Sitzgelegenheiten flächendeckend zu erfüllen. Hierdurch werden Zugänglichkeit bzw. Nutzbarkeit des ÖPNV für alle gewährleistet.
- LÖ 12 Darüber hinaus sind Haltestellen ansprechend zu gestalten, d. h. sie sollen sauber, ohne Beschädigungen und nach Möglichkeit modern sein. Die Einhaltung erfordert eine regelmäßige Kontrolle, Pflege und Instandhaltung.

#### Abstimmung mit den Aufgabenträgern

- LÖ 13 Zur möglichst zeitnahen Erschließung neuer Wohn- und Gewerbegebiete mit dem ÖPNV, müssen die Planungen frühzeitig mit dem Landkreis Neuwied als Aufgabenträger abgestimmt werden.
- LÖ 14 In die Fortschreibungen des NVP, die in der Verantwortung Landkreis Neuwied als Aufgabenträger liegen, werden auf Grundlage der Bewertung des bestehenden Angebots der Handlungsbedarf identifiziert und Verbesserungsmaßnahmen erarbeitet. Die Stadt Neuwied soll sich hier aktiv beteiligen und eigene Wünsche und Anregungen mit in den Fortschreibungsprozess einbringen.
- LÖ 15 Darüber hinaus kann die Stadt Neuwied die Initiierung von neuen Projekten in Abstimmung mit den Aufgabenträgern anregen (z. B. Einrichtung einer Mobilitätszentrale, Einführung einer Mobilitäts-App).

#### 5.7.4 Leitlinien für den allgemeinen Kfz-Verkehr (MIV)

Grundlage für den allgemeinen Kfz-Verkehr (MIV) ist das bestehende, bereits im Verkehrsentwicklungsplan von 1995 kategorisierte Straßennetz. Diese Kategorisierung ist zu prüfen und gege-



benenfalls an aktuelle Erfordernisse anzupassen. Grundsätzlich hat dabei die Verkehrssicherheit gegenüber der Schnelligkeit und Flüssigkeit des Kfz-Verkehrs absoluten Vorrang. Eine umfassende Verkehrssicherheitsarbeit soll zum Schutz des Menschen (unabhängig von der Verkehrsmittelwahl), von Natur und Umwelt und zur Beseitigung der Hauptunfallursachen beitragen. Zur Verringerung der Umweltbelastungen und Erhöhung der Verkehrssicherheit ist ein stetiger Verkehrsablauf auf niedrigem Geschwindigkeitsniveau anzustreben und durch flankierende Maßnahmen und konsequente Überwachung zu unterstützen.

Nachfolgend sind die vorgeschlagenen Leitlinien für den MIV, differenziert nach Netzgestaltung und Ausbaustandard, aufgeführt.

#### Netzgestaltung

- LK 1 Das Straßennetz für den MIV ist neu zu kategorisieren, zugleich aber weiterhin die Erreichbarkeit wichtiger Ziele in angemessenem Maß sicherzustellen. Die bestehende Differenzierung von Hauptverkehrsstraßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 m/h und einem Erschließungsstraßennetz mit Tempo 30-Zonen ist zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen. Hierbei ist auch eine Differenzierung von Hauptverkehrsstraßen mit einer weiterhin zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 m/h und solchen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h in Betracht zu ziehen. In Tempo 30-Zonen ist durch die Anordnung von Fahrradstraßen ebenfalls eine weitergehende Differenzierung zu erwarten.
- LK 2 Die Verkehrssicherheit soll gegenüber der Schnelligkeit und Flüssigkeit im MIV den absoluten Vorrang haben. Eine umfassende Verkehrssicherheitsarbeit soll zum Schutz des Menschen (unabhängig von der Verkehrsmittelwahl), von Natur und Umwelt und zur Beseitigung der Hauptunfallursachen beitragen.
- LK 3 Beim Neu- oder Umbau von Knotenpunkten an Hauptverkehrsstraßen ist die Wahl der Knotenpunktart unter Berücksichtigung des Kontinuitätskriteriums und der anzustrebenden Funktion zu wählen.

#### Ausbaustandard

- LK 4 Der Ausbaustandard und die Gestaltung von Hauptverkehrs- und Erschließungsstraßen orientieren sich an der Verträglichkeit der Nutzungsansprüche untereinander und mit den (städtebaulichen) Umfeldnutzungen. Der Ausbaustandard und die Gestaltung sollen nach den in den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) empfohlenen Regelmaßen ausgebaut werden, Mindestmaße sollen eine Ausnahme darstellen und sind zu begründen.

#### 5.7.5 Leitlinien für den ruhenden Kfz-Verkehr

Ein gesamtstädtisches Parkraummanagement ist ein wesentlicher Ansatz zur Verkehrsvermeidung (Reduzierung des Parksuchverkehrs) und Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund. Es beinhaltet die Bewirtschaftung des Parkraumangebots in zentralen

Innenstadtbereichen mit hoher Parkraumnachfrage sowie die Steuerung des Parksuchverkehrs über ein Parkleitsystem.

Nachfolgend sind die vorgeschlagenen Leitlinien für den ruhenden Kfz-Verkehr (im Wesentlichen bezogen auf den Pkw-Verkehr), differenziert nach Parkraummanagement und Parkleitsystem, aufgeführt.

#### Parkraummanagement

- LP 1 Ein gesamtstädtisches Parkraummanagement ist wesentliche zur Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund. Das bestehende Parkraumkonzept in der Innenstadt ist zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen. Dabei soll eine Reduzierung und zugleich stärkere Bewirtschaftung der Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum angestrebt werden und der ruhende Pkw-Verkehr von Besuchern und Beschäftigten der Innenstadt in bestehenden Parkieranlagen (Parkplätze, Parkhäuser) gebündelt werden. Damit soll die Erreichbarkeit der Innenstadt sichergestellt werden.
- LP 2 Zudem ist eine Erweiterung des bisher im Wesentlichen innenstadtbezogenen Parkraumkonzepts auf die Gesamtstadt oder zumindest auf relevante Stadtteile bzw. die dortigen Stadtteilzentren bzw. Nahversorgungszentren zu prüfen.
- LP 3 Erfolge mit dem Parkraummanagement können nur dann erzielt werden, wenn ein begleitendes Überwachungskonzept konsequent umgesetzt wird.
- LP 4 Im Hinblick auf ein innovatives Parkraummanagement sind technische Systeme zur automatischen Auslastungserfassung der Parkstände im öffentlichen Straßenraum in Betracht zu beziehen. Diese ermöglichen auch eine gezielte Überwachung, das Parkdauerüberschreitungen online detektiert und an das Ordnungsamt weitergeleitet werden können.

#### Parkleitsystem

- LP 5 Der Parkraum in der Innenstadt soll verträglich erschlossen werden. Hierzu sind „Parkrouten“ zu definieren und auszu-schildern (statisches Parkleitsystem). Die ausgewiesenen Parkleitrouten dürfen nicht mit den Radhaupttrouten konkurrieren.
- LP 6 Das innenstadtbezogene Parkleitsystem muss leicht begreifbar sein und an den Einfahrten zur Innenstadt beginnen. Bei Ausweitung des Parkraumkonzepts auf die Gesamtstadt oder auf weitere Stadtteile bzw. die dortigen Zentren ist auch das Parkleitsystem anzupassen.
- LP 7 Die Parkieranlagen (Parkplätze, Parkhäuser) sind in ein, die statische Parkleitbeschilderung ergänzendes dynamisches Parkleitsystem einzubinden, mit dem eine gezielte Führung zu Anlagen mit freien Kapazitäten erfolgen kann.
- LP 8 Bei einer automatischen Auslastungserfassung der Parkstände im öffentlichen Straßenraum können auch diese,

z. B. „zonenweise“ (diese Parkzonen müssten dafür noch definiert werden) in das dynamische Parkleitsystem eingebunden werden.

Grundlage für eine Anpassung des bisherigen Parkraummanagements ist die Analyse der derzeitigen Auslastung des Parkraumangebots in der Innenstadt. Die Ergebnisse zeigen, dass eine Reduzierung und zugleich stärkere Bewirtschaftung der Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum sowie die Bündelung des ruhenden Pkw-Verkehrs von Besuchern und Beschäftigten der Innenstadt in den bestehenden Parkierungsanlagen (LP 1) als realisierbar anzusehen ist.

Voraussetzung für die Entwicklung eines innenstadtbezogenen statischen Parkleitsystems (LP 5), ergänzend um ein dynamisches Parkleitsystem (LP 7) ist eine Neuordnung und Neuregelung des gesamten Parkraums in der Innenstadt.

**Hinweise und Erläuterungen zu Leitlinie LP 1**

**Hinweise und Erläuterungen zu Leitlinien LP 5 und LP 7**

#### 5.7.6 Leitlinien für den Wirtschaftsverkehr

Die Planungsleitlinien für den Wirtschaftsverkehr entsprechen denen des fließenden Kfz-Verkehrs (vgl. Abschnitt 5.7.4). Hinzu kommen noch die nachfolgend vorgeschlagenen Leitlinien, differenziert nach Netzgestaltung sowie Liefer- und Ladezonen.

##### Netzgestaltung

- LW 1 Für den Wirtschaftsverkehr (Güter- und Lieferverkehr, einschließlich Kurier-, Express- und Paketdiensten) ist ein eigenständiges Netz innerhalb des Netzes für den allgemeinen Kfz-Verkehr zu entwickeln.
- LW 2 Für dieses Netz sollte eine begreifbare und leicht verständliche, aber zugleich auch auffällige Wegweisung erfolgen (Beschilderung im Straßenraum). Zudem sind die Informationen zu diesem Netz an Navigationsanbieter, aber auch an die betroffenen Betriebe, Einzelhändler usw., weiterzugeben.
- LW 3 In besonders sensiblen Bereichen sollten neben rein verkehrsrechtlichen Ver- und Geboten auch technische Systeme für Zufahrtbeschränkungen in Betracht gezogen werden (z. B. versenkbare Poller), die nur für Nutzungsberechtigte „überwindbar“ sind.

##### Liefer- und Ladezonen

- LW 4 Liefer- und Ladezonen sollten nicht nur gezielt ausgewiesen werden, sondern auch überwacht werden. Auch hier ist der Einsatz technischer Systeme zur automatischen Auslastungserfassung in Betracht zu ziehen.

Voraussetzung für die Entwicklung eines eigenständigen Netzes für den Wirtschaftsverkehr (LW 1) ist eine Neuordnung und Neuregelung des gesamten Parkraums in der Innenstadt. Dies gilt auch für die gezielte Ausweisung von Liefer- und Ladezonen (LW 4).

**Hinweise und Erläuterungen zu Leitlinien LW 1 und LW 4**

#### 5.7.7 Leitlinien zum Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement wird als Querschnittsaufgabe verstanden. Deshalb werden hierzu keine Leitlinien zur planerischen Umset-

zung, sondern übergeordnete Leitlinien zur Initiierung von Projekten formuliert.

Die Schaffung von attraktiven Angeboten im Umweltverbund bildet die allgemeine Grundlage zur Veränderung der Verkehrsmittelwahl. Dies wird durch die Planungsleitlinien zum Fußgänger-, Radverkehr und zum ÖPNV aufgegriffen.

Die Zusammenarbeit mit relevanten ortsansässigen Akteuren trägt dazu bei, dass neue Projektideen entwickelt und initiiert werden. Der fachliche Austausch kann dazu in Form eines Netzwerkes bzw. einer Arbeitsgruppe erfolgen.

Grundsätzlich stellt die Stadtverwaltung als Arbeitgeber einen öffentlichen Betrieb dar, der im Hinblick auf die Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds, aber auch des Einsatzes von alternativen Antrieben (siehe hierzu Abschnitt 5.7.8) eine wichtige Vorbildfunktion hat. Dies gilt u. a. in Bezug auf Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements. Die Stadtverwaltung, aber auch andere öffentliche Betriebe, sollen diese Vorbildfunktion wahrnehmen, sodass auf Grundlage der gewonnenen Erfahrungswerte auch praxisnahe Überzeugungsarbeit durchgeführt werden kann. Nur so können auch private Betriebe überzeugt werden, ein betriebliches Mobilitätsmanagement einzuführen.

Auch sollten Werbe- und Servicemaßnahmen der ÖPNV-Betreiber für ihre Kunden im Stadtgebiet von kommunaler Seite gezielt ange-regt und unterstützt werden. Dazu zählt auch die organisatorische Unterstützung von Angeboten zur Mobilitätsberatung.

Zur Reduzierung des MIV-Aufkommens soll kontinuierlich die Einführung von alternativen Mobilitätsangeboten geprüft werden. Zu nennen ist hier z. B. Car-Sharing als Alternative zum eigenen Zweitwagen oder in Ergänzung zum ÖPNV-Angebot.

#### 5.7.8 Leitlinien zu alternativen Antrieben

Im Hinblick auf die alternativen Antriebe werden ebenfalls keine Leitlinien zur planerischen Umsetzung, sondern ebenfalls nur übergeordnete Leitlinien zur Initiierung von Projekten formuliert.

Auch hier gilt, dass die Zusammenarbeit mit relevanten ortsansässigen Akteuren dazu beiträgt, dass neue Projektideen entwickelt und initiiert werden. Der fachliche Austausch kann dazu in Form eines Netzwerkes bzw. einer Arbeitsgruppe erfolgen.

Die Stadtverwaltung sollte neu initiierte Projekte im Rahmen ihrer Möglichkeiten unterstützen (z. B. über die Bereitstellung von geeigneten Flächen).

Grundsätzlich stellt die Stadtverwaltung als Arbeitgeber einen öffentlichen Betrieb dar, der im Hinblick auf den Einsatz von alternativen Antrieben eine Vorbildfunktion hat. Dies gilt beispielsweise für die Umstellung des städtischen Fuhrparks auf alternative Antriebe (z. B. Elektroautos). Die Stadtverwaltung, aber auch andere öffentliche Betriebe, sollen diese Vorbildfunktion wahrnehmen, sodass auf Grundlage der gewonnenen Erfahrungswerte auch praxisnahe Überzeugungsarbeit durchgeführt werden kann. Nur so können auch private Betriebe überzeugt werden, ihren Fuhrpark auf alternative Antriebe umzustellen.

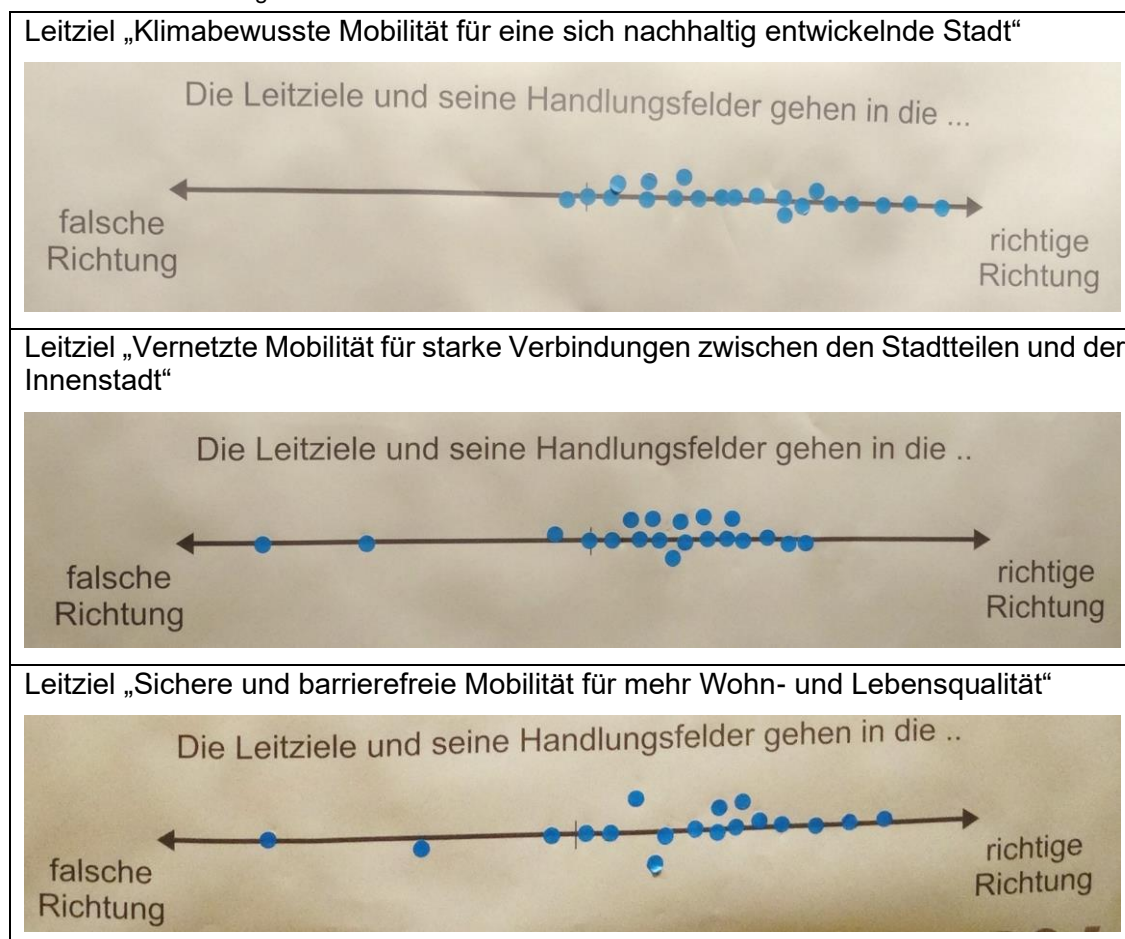
### 5.7.9 Marketing und Öffentlichkeitsarbeit

Für die Umsetzung der jeweiligen verkehrsmittelspezifischen Konzepte, aber auch von Maßnahmen aus dem Bereich des Mobilitätsmanagements, sollten zur besseren Wahrnehmung und Akzeptanz jeweils öffentliche Informationskampagnen durchgeführt werden (Pressemitteilungen, Informationsplakate, Informationsflyer, Online-Informationen auf der städtischen Homepage, Informationen über soziale Medien wie Facebook, Instagram usw.). Die Stadtverwaltung muss hier ihre informierende, motivierende und koordinierende Rolle zum Auf- und Ausbau der Öffentlichkeitsarbeit wahrnehmen.

## 5.8 Öffentlichkeitbeteiligung

Am 16. Mai 2022 fand zu den Leitlinien ein Bürgerworkshop statt, an dem die Leitlinien vorgestellt wurden. Anschließend konnten die Bürger eine Bewertung abgeben, ob die Leitziele und ihre Handlungsfelder (Tabelle 8) bzw. die Leitlinien und ihre Maßnahmenideen (Tabelle 9) in die richtige oder falsche Richtung gehen. Die Bewertungen waren überwiegend positiv.

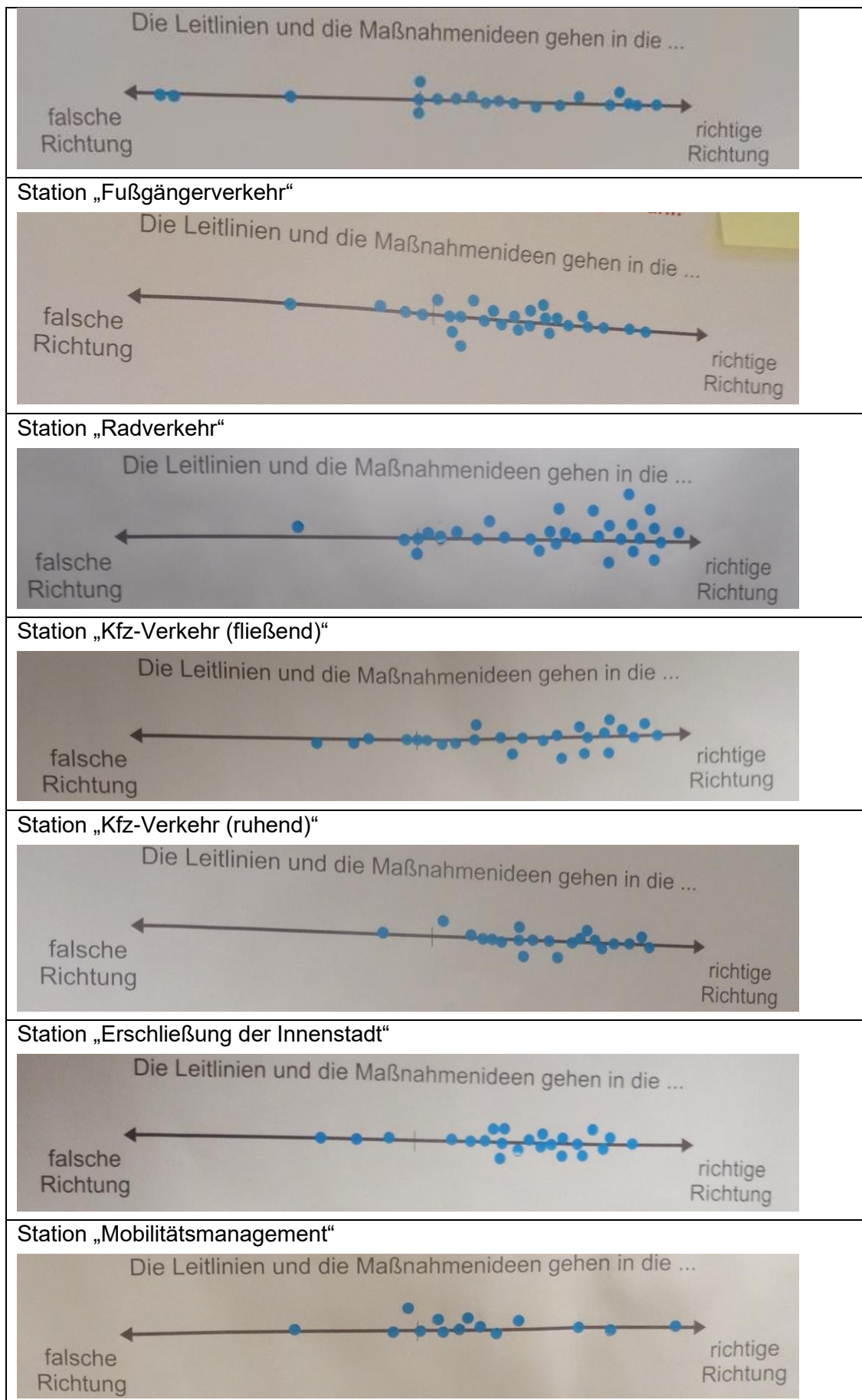
**Tabelle 8:** Bewertung der Leitziele



**Tabelle 9:** Bewertung der Leitlinien

Station „ÖPNV“
----------------





## 6 Planungs- und Handlungskonzept

Aufbauend auf der zuvor durchgeführten Analyse und dem Leitbild wird ein auf die jeweiligen Untersuchungsgebiete bezogenes Planungs- und Handlungskonzept erarbeitet. An den relevanten Textstellen mit konkreten Handlungsempfehlungen wird auf die zugehörigen Maßnahmensteckbriefe im Anlagenband verwiesen.

### 6.1 Fußgängerverkehr

Die Dimensionierung von Gehwegen richtet sich nach deren Netzfunktion, den anliegenden Nutzungen und den Anforderungen aus Aufenthalt und Kinderspiel.

Historisch bedingt sind in Innenstädten insbesondere unter Berücksichtigung der Randnutzung meist flächendeckend zu schmale Gehwegbreiten vorhanden. Die Analyse hat diesen flächendeckenden Handlungsbedarf bestätigt.

In Bezug auf das formulierte Ziel, die Gehwegbreiten auf das Mindestmaß von 2,50 m zu vergrößern, sind Dimensionierungsanpassungen sukzessive im Rahmen von Umgestaltungsmaßnahmen umzusetzen (siehe Abschnitt 8 bzw. Anlagenband Maßnahmensteckbrief F1).

Bei der Gestaltung der Gehwege und Fußgängeranlagen sollen behindertengerechte Standards realisiert werden, um die gesetzliche Anforderung der Barrierefreiheit angemessen zu berücksichtigen (siehe Abschnitt 8 bzw. Anlagenband Maßnahmensteckbrief F2).

Zur Erstellung eines Fußwegekonzepts für die Innenstadt Neuwied lassen sich mehrere Zielorte identifizieren, deren Erreichbarkeit von hoher Bedeutung sind. Die Fußgängerzone und der Bahnhof sowie der Rhein und einige wesentliche Ziele (z. B. Krankenhaus, Gymnasium) sind dabei besonders wichtig.

Die bei dem Fußwegezielnetz (Bild 78) identifizierten bzw. definierten Wege unterteilen sich neben der Fußgängerzone in

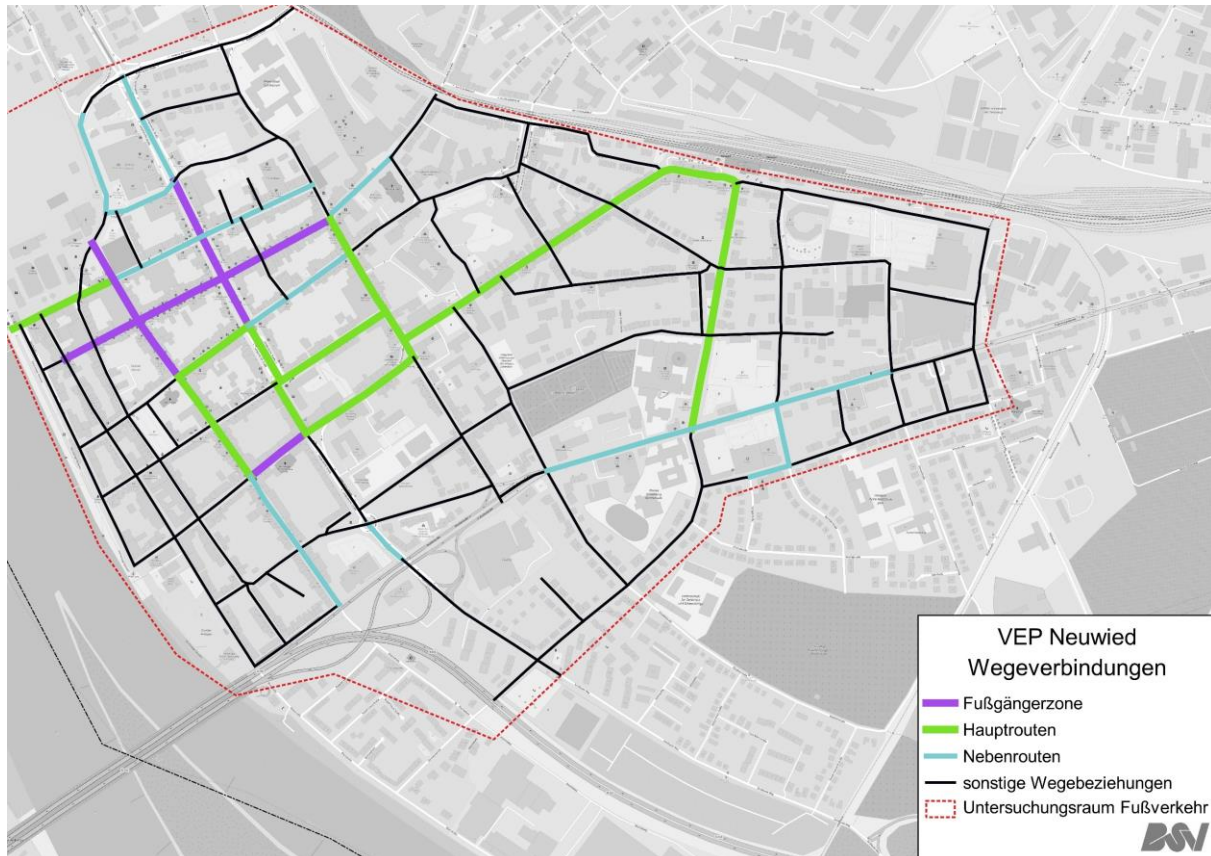
- Hauptrouen  
(Wegeverbindungen mit hoher Bedeutung: Hochwertige, komfortable Hauptverbindungen; Qualifizierung und Weiterentwicklung von hoher Priorität) und
- Nebenrouen  
(sonstige wichtige Wegeverbindungen: Wege von den Parkierungseinrichtungen in die Innenstadt, Netzergänzungen bzw. Querverbindungen; Qualifizierung und Weiterentwicklung von mittlerer Priorität).

Die Fußgängerzone und beide Wegekategorien bilden ein Netz zwischen den Eingängen in die Innenstadt sowie den bedeutenden Zielen der Neuwieder Innenstadt und sollten besondere Gestaltungsansprüche erfüllen:

- im Streckenverlauf möglichst barrierefrei ausgebildet sein (siehe Abschnitt 8 bzw. Anlagenband Maßnahmensteckbrief F2),
- für möglichst viele Nutzergruppen attraktiv gestaltet sein, z. B. durch Ausstattung mit Sitz- und Spielgelegenheiten (siehe Abschnitt 8 bzw. Anlagenband Maßnahmensteckbrief F3),

- zur Orientierung konkrete Wegweisungselemente vorweisen (siehe Abschnitt 8 bzw. Anlagenband Maßnahmensteckbrief F4) und
- hohe Ansprüche an die Be-/Ausleuchtung sowie auch Sauberkeit (siehe Abschnitt 8 bzw. Anlagenband Maßnahmensteckbrief F5) erfüllen.

Auf längere Sicht sollten alle Wege in der Neuwieder Innenstadt zumindest über eine eingeschränkte Barrierefreiheit verfügen. Aktuell gibt es eine Vielzahl an Wegen, die als nicht ausreichend barrierefrei bezeichnet werden können. Der häufigste Grund hierfür sind zu schmale Gehwege.



**Bild 78:** Fußwegezielnetz für die Innenstadt

## 6.2 Radverkehr

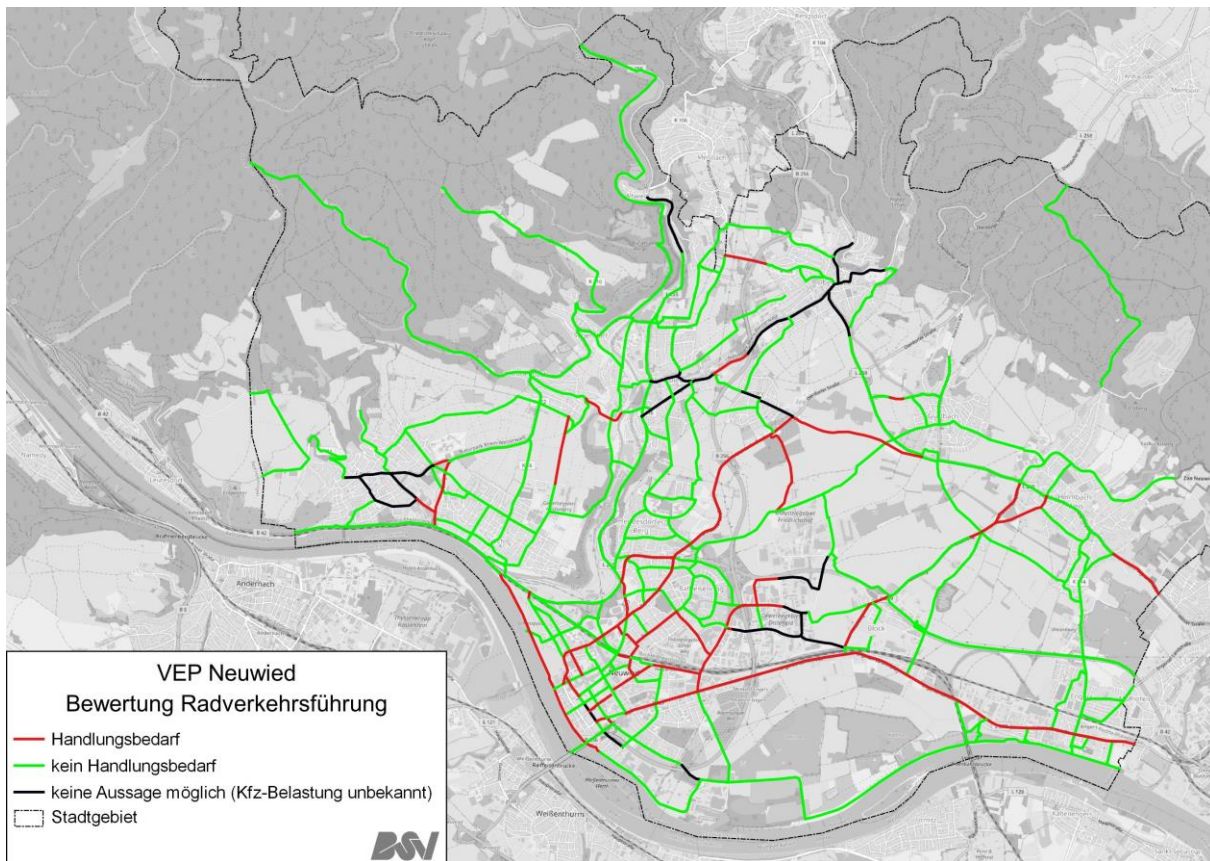
### 6.2.1 Radverkehrsnetz

Die allgemeinen planerischen Grundlagen zu den verschiedenen Radverkehrsführungsformen sind den geltenden rechtlichen und planerischen Regelwerken zu entnehmen (Bild 74).

Für die Bewertung der Radverkehrsführung (Bild 79) wurden neben der Art der Radverkehrsführung die zulässige Höchstgeschwindigkeit und die Verkehrsstärke in der Spitzenstunde hinzugezogen.

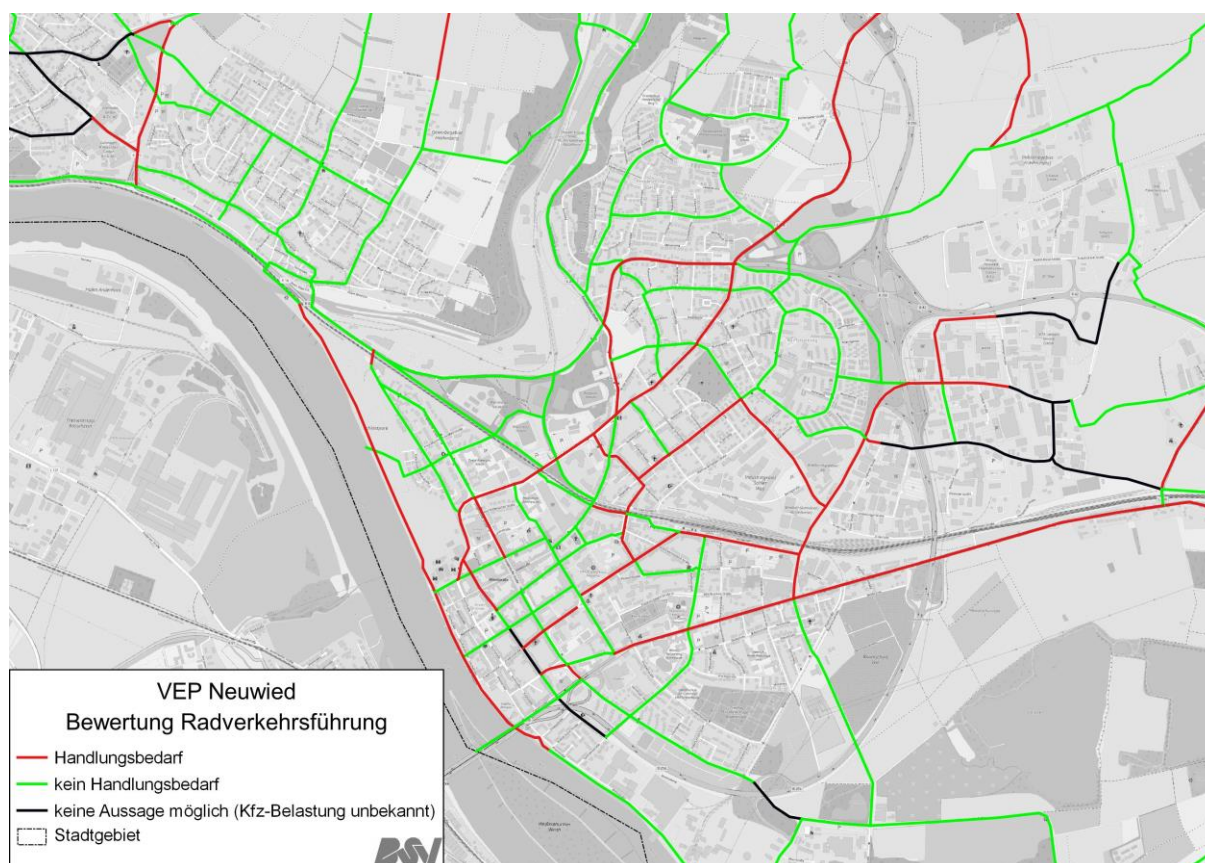
Eine eigenständige Radverkehrsanlage ist notwendig, wenn die Einsatzbereiche nach Bild 74 nicht erfüllt sind. In Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von  $\leq 30$  km/h kann der Radverkehr im Mischverkehr oder auf Schutzstreifen geführt werden. Bei Geschwindigkeiten von 50 km/h kann der Radverkehr bis 400 Kfz/h im Mischverkehr und bis 1.000 Kfz/h auf Schutzstreifen geführt

werden. Bei Verkehrsstärken über 1.000 Kfz/h sollte der Radverkehr auf eigenständigen Radverkehrsanlagen (Radfahrstreifen oder im Seitenraum) geführt werden.



**Bild 79:** Bewertung der Radverkehrsführung im Untersuchungsnetz





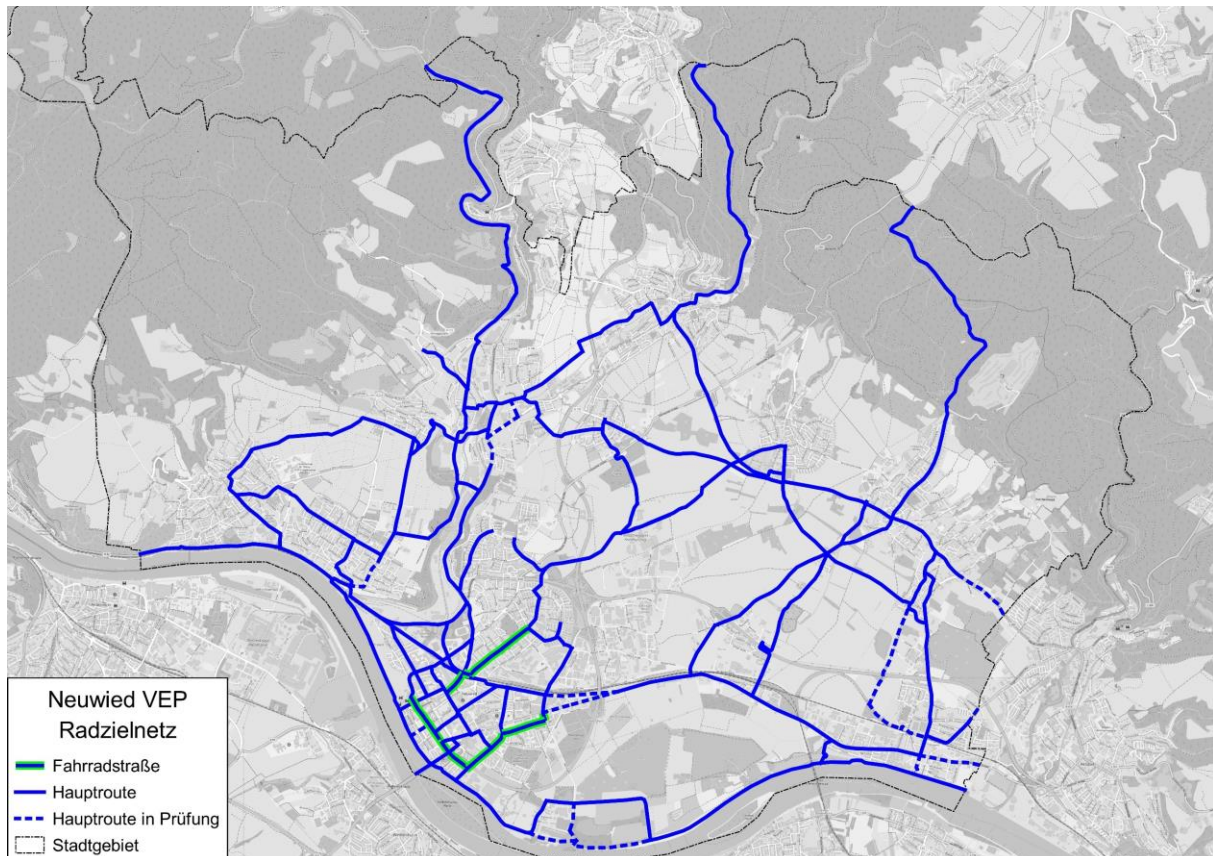
**Bild 80:** Bewertung der Radverkehrsführung in der Innenstadt, Heddesdorf, Heddesdorfer Berg und Rasselsteingelände

Vor allem im Innenstadtbereich zeigt sich Handlungsbedarf, da hier die zulässige Höchstgeschwindigkeit bei 50 km/h liegt und die vorhandene Verkehrsstärke eine eigenständige Radverkehrsanlage fordert (siehe Abschnitt 8 bzw. Anlagenband Maßnahmensteckbrief R1 sowie Bild 47).

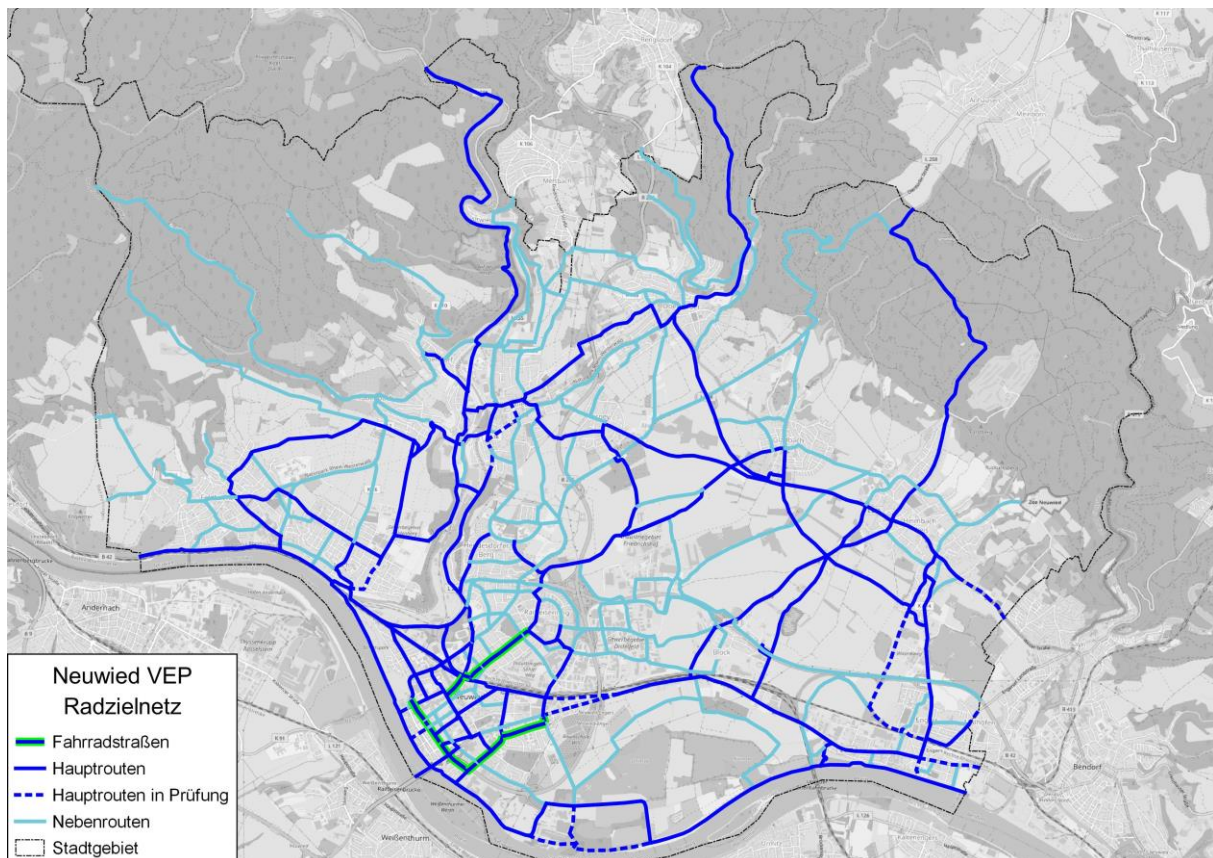
Es ist zu beachten, dass nicht für alle Streckenabschnitte des neudefinierten Radverkehrsnetzes die Information zu Verkehrsstärke und die zulässige Höchstgeschwindigkeit vorlagen.

Das aus den Verbindungspotenzialen abgeleitete und vorgeschlagene Alltagsradverkehrsnetz mit Haupt- und Nebenrouten (LR 1 und LR 2) ist in Bild 81 dargestellt. Arbeitsstände einer parallel laufenden Machbarkeitsstudie zur Entwicklung von Pendler-Radrouten zwischen Koblenz und der Landesgrenze NRW (im Auftrag des Städtenetzwerks „Mitten am Rhein“) sind grundsätzlich bei der Festlegung der Hauptrouten berücksichtigt. Im vorgeschlagenen Alltagsradverkehrsnetz sind mehrere Hauptrouten als Fahrradstraße (also innerhalb von Tempo 30-Zonen) vorgesehen (siehe Abschnitt 8 bzw. Anlagenband Maßnahmensteckbrief R2).





**Bild 81:** Radverkehrsnetz mit Hauptrouten (Vorschlag für Zielnetz)



**Bild 82:** Radverkehrsnetz mit Haupt- und Nebenrouten (Vorschlag für Zielnetz)

Der Innenstadtbereich steht in engem Zusammenhang mit den Konzepten zum Kfz-Verkehr, hier insbesondere mit dem Ge-

schwindigkeitskonzept, dass eine flächendeckende Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h vorsieht (siehe Abschnitt 6.4.1 sowie Abschnitt 8 bzw. Anlagenband Maßnahmensteckbrief K1).

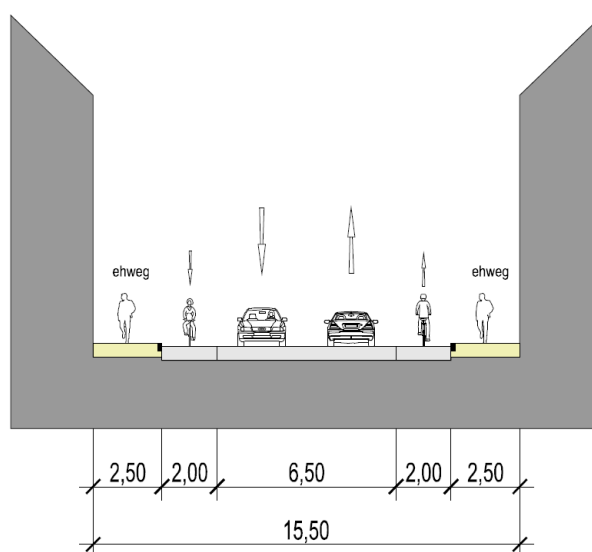
Nachfolgend sind die räumlichen Handlungsmöglichkeiten an ausgewählten Querschnittsbeispielen dargestellt.

### Beispiel Engerser Landstraße / Reckstraße

Die Engerser Landstraße ist im Zielnetz nicht mehr enthalten. Die vorhandene Verkehrsbelastung von 12.300 Kfz/24h erfordert die Führung des Radverkehrs auf einem Radfahrstreifen. Für die Anlage von beidseitigen Radfahrstreifen und ausreichend breiten Gehwegen ist eine Straßenraumbreite von 15,50 m erforderlich.



**Bild 83:** Querschnitt Engerser Landstraße



**Bild 84:** Querschnitt Radfahrstreifen beidseitig

Diese Gesamtbreite übersteigt die vorhandene Straßenraumbreite von ca. 15,00 m und ist somit nicht realisierbar. Aus diesem Grund wird die Führung des Radverkehrs auf einer parallelen Fahrradstraße in der Reckstraße mit Weiterführung über die Seminarstraße bis zum Rheintalweg vorgeschlagen.

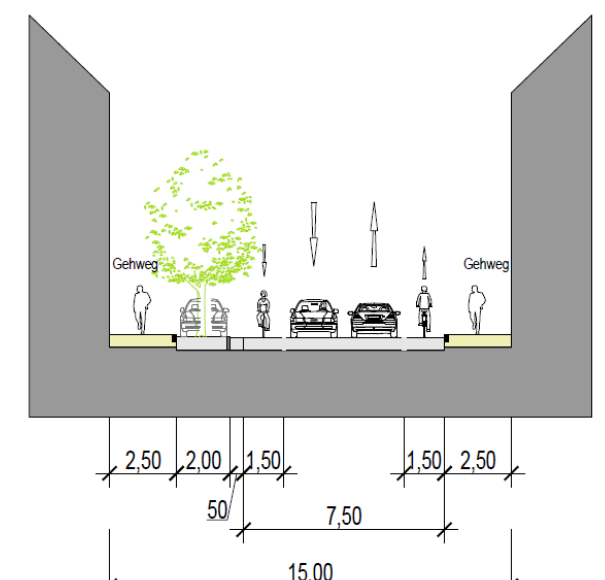
### Beispiel Dierdorfer Straße / Ringstraße

Der geplante Umbau der Dierdorfer Straße lässt aufgrund der gegebenen Straßenraumbreiten kein separates Angebot für den Radverkehr zu. Daher wird der Radverkehr im Zielnetz parallel über den Raiffeisenring und die Ringstraße geführt werden. Auf dem Raiffeisenring soll der Radfahrer im Mischverkehr (Tempo 30-Zone) geführt werden. Auf der Ringstraße mit einer Verkehrsbelastung von 6.500 bis 7.400 Kfz/24h ist die Führung des Radverkehrs auf Schutzstreifen theoretisch möglich, aber bei einer Straßenraumbreite von ca. 14,30 m nicht umsetzbar. Daher soll der Radfahrer hier auf einer Fahrradstraße mit Linienbusverkehr und Anlieger frei geführt werden.





**Bild 85:** Querschnitt Ringstraße



**Bild 86:** Querschnitt Schutzstreifen beidseitig

## 6.2.2 Fahrradparken

In Bezug auf den Radverkehr ist neben der Netzgestaltung zur Führung des Radverkehrs auch das Fahrradparken an den Quell-/Zielorten von Bedeutung. Es sollte ein ausreichendes und nutzergerechtes Stellplatzangebot vorhanden sein. Je länger die Abstellauern, desto wichtiger ist das Fahrradabstellangebot und diesbezüglich vor allem die Funktionen Diebstahl- und Witterungsschutz. Die konkreten Anforderungen sind in der Leitlinie zum Fahrradparken (LR 33) festgehalten.

Im Bestand sind für den Innenstadtbereich rund 150 Fahrradabstellplätze erfasst worden. Darauf aufbauend plant die Stadt Neuwied in den kommenden Jahren rund 100 weitere Fahrradabstellplätze einzurichten, sodass dann ein Bestand von 250 Abstellplätzen vorhanden ist.

Um den unterschiedlichen Ansprüchen an das Fahrradparken – Kurzzeitparker versus Langzeitparker sowie Nutzer mit einfachen versus Nutzer mit hochwertigen Fahrrädern – gerecht zu werden, wird empfohlen, bei der Ausbauplanung unterschiedliche Anlagenformen zu berücksichtigen.

Der Bahnhof Neuwied ist der einzige Zugang zum regionalen Schienenpersonenverkehr. Vor diesem Hintergrund sind hier im Zusammenhang mit den erwartbaren längeren Standzeiten sichere Fahrradabstellanlagen notwendig. Zum heutigen Zeitpunkt gibt es lediglich ein kostenfreies Fahrradabstellangebot im direkten Umfeld des Bahnhofs. Es wird empfohlen, ein Fahrradparkhaus oder eine gesicherte Sammelanlage (z. B. System DeinRadschloss der Firma Kienzler Stadtmobiliar GmbH mit Fahrradboxen und einer gesicherten Doppelstockparkanlage) zu errichten. Diesbezüglich lassen sich auch weiteren Servicedienstleistungen (z. B. Gepäckschließfächer, Ladeinfrastruktur, Fahrradverleih, Fahrradreparatur) integrieren. (siehe Abschnitt 8 bzw. Anlagenband Maßnahmensteckbrief R3)

An den neuralgischen Punkten, wie beispielsweise an den Eingängen zur Fußgängerzone (Knotenpunkte Mittelstraße/Hermannstraße und Marktstraße/Langendorfer Straße), für die eine hohe Anzahl an Fahrradabstellplätzen vorgesehen sind, sind zur Einsparung von Flächen Doppelstockparker sinnvoll, die auch mit einer Überdachung als Witterungsschutz aufgestellt werden können. Zudem können hier weitere Serviceelemente mit Bezug zum Radverkehr angeordnet werden (z. B. Luftpumpstationen, Schließfächer mit Akku-Lademöglichkeiten, Reparaturstation mit gesichertem Werkzeug und Materialautomat). (siehe Abschnitt 8 bzw. Anlagenband Maßnahmensteckbrief R4)

Um das Angebot kontinuierlich an dem Bedarf auszurichten, ist in regelmäßigen Zeitabständen (z. B. alle zwei Jahre) die Parkraumnachfrage im Radverkehr zu erheben. Hierzu ist nicht nur die Auslastung der vorhandenen Radabstellanlagen zu erheben, sondern vor allem auch die Anzahl an frei abgestellten Fahrrädern (ungesicherte Fahrräder) sowie die am Stadtmobiliar gesicherten Fahrräder. Um möglichst kurzfristig auf einen identifizierten Mehrbedarf reagieren zu können, sollten kleinere mobile Abstellanlagen eingesetzt werden. Diese können auch dazu verwendet werden, neue Standorte von Fahrradabstellanlagen zu testen, ob diese ausreichend angenommen werden.

### 6.3 ÖPNV

Unter Berücksichtigung der Aufgabenträgerschaft wurde kein Einzelkonzept für den ÖPNV ausgearbeitet. Es wird empfohlen, gemeinsam mit dem Landkreis Neuwied die Möglichkeiten für Optimierungsmaßnahmen im ÖPNV zu prüfen, zu entwickeln und umzusetzen.

#### 6.3.1 Beschleunigungskonzept

Im eigenen Verantwortungsbereich der Stadt Neuwied liegt die Planung und Umsetzung von Maßnahmen zur Beschleunigung des straßengebundenen ÖPNV (Linienbusverkehr).

In Bereichen, in denen der straßengebundene ÖPNV 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.

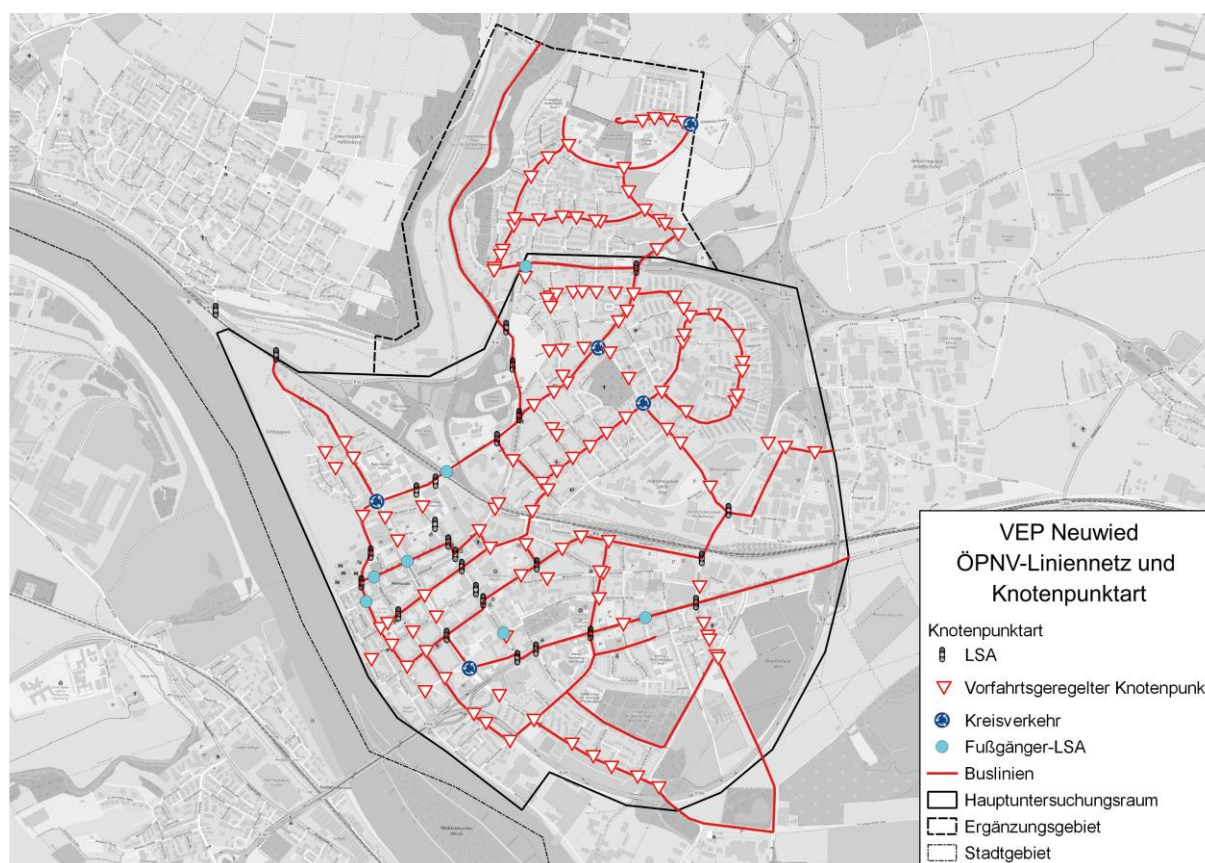
Die Fahrzeit im Linienbusverkehr beeinflusst die Attraktivität des Angebots. Im Hinblick auf die Konkurrenzfähigkeit müssen diese möglichst schnell und vor allem auch zuverlässig sein. Um dies trotz der Abhängigkeit zum fließenden Kfz-Verkehr gewährleisten zu können, ist der Linienbusverkehr gegenüber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

Im Vorgriff auf eine detaillierte Fahrzeitanalyse zeigt eine Überlagerung des ÖPNV-Liniennetzes und der Knotenpunktarten im Bestand

auf (Bild 87), dass eine Vorfahrtsberechtigung entlang der Linienwegen an Lichtsignalanlagen nur punktuell möglich ist:

- Andernacher Straße (zwischen Im Weidchen und Berggärtenstraße) – insgesamt sechs Lichtsignalanlagen,
- Elfriede-Seppi-Straße/Kirchstraße (zwischen Luisenstraße und Schloßstraße) – insgesamt zwei Signalanlagen,
- Friedrichstraße (zwischen Langendorfer Straße und Hermannstraße) – insgesamt zwei Lichtsignalanlagen,
- Brückenstraße/Engerser Landstraße (zwischen Hermannstraße und Seminarstraße) – insgesamt drei Signalanlagen.

Es ist zu prüfen, ob es in diesen Bereichen zu Zeitverlusten kommt. Ist dies der Fall ist im Weiteren eine Umsetzung einer Busbevorrechtigung an den Lichtsignalanlagen im Detail zu prüfen. (siehe Abschnitt 8 bzw. Anlagenband Maßnahmensteckbrief Ö3)



**Bild 87:** ÖPNV-Liniennetz und Knotenpunktarten im betrachteten Straßennetz der Innenstadt, Heddesdorf, Heddesdorfer Berg und Rasselsteingelände

### 6.3.2 Haltestellenausstattung

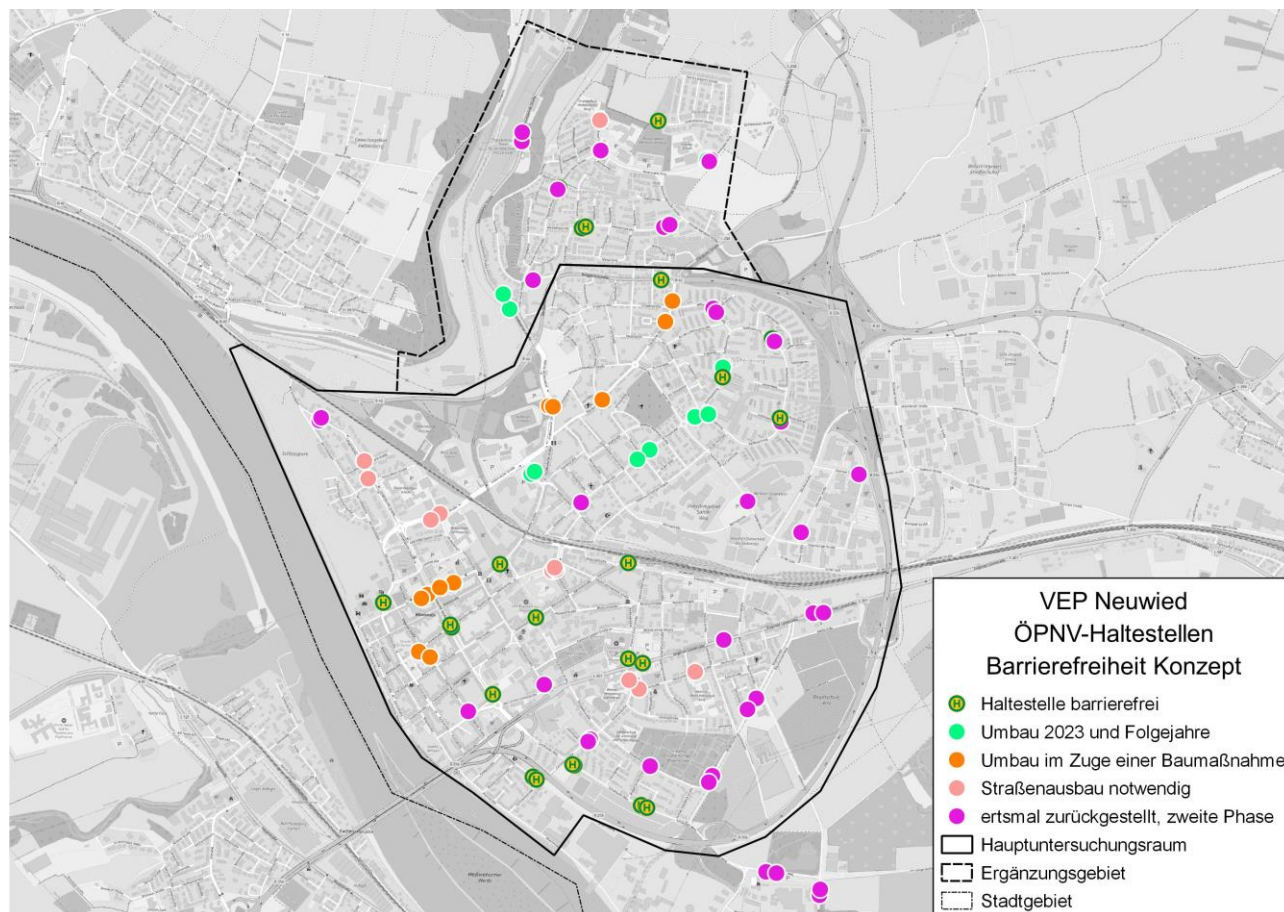
Auch die Haltestellen liegen im Verantwortungsbereich der Stadt Neuwied.

Die Anforderungen an die Haltestellenausstattung (u. a. Sitzmöglichkeit, Überdachung, Beleuchtung) müssen als Mindeststandard erfüllt sein. Da Sitzmöglichkeiten, aber vor allem auch die Barrierefreiheit, vor allem für ältere und mobilitätseingeschränkte Personen eine hohe Bedeutung haben, sind die Anforderungen an die Barrierefreiheit und nach Möglichkeit auch der Bedarf an



Sitzgelegenheiten flächendeckend zu erfüllen. Dies gewährleistet die Zugänglichkeit bzw. Nutzbarkeit des ÖPNV für alle. (siehe Abschnitt 8 bzw. Anlagenband Maßnahmensteckbrief Ö2)

Darüber hinaus sind Haltestellen ansprechend zu gestalten, d. h. sie sollen sauber, ohne Beschädigungen und nach Möglichkeit modern sein. Die Einhaltung erfordert eine regelmäßige Kontrolle, Pflege und Instandhaltung. (siehe Abschnitt 8 bzw. Anlagenband Maßnahmensteckbrief Ö2)



**Bild 88:** ÖPNV-Haltestellen Barrierefreiheit Konzept für die Innenstadt, Heddesdorf, Heddesdorfer Berg und Ras-selsteingelände

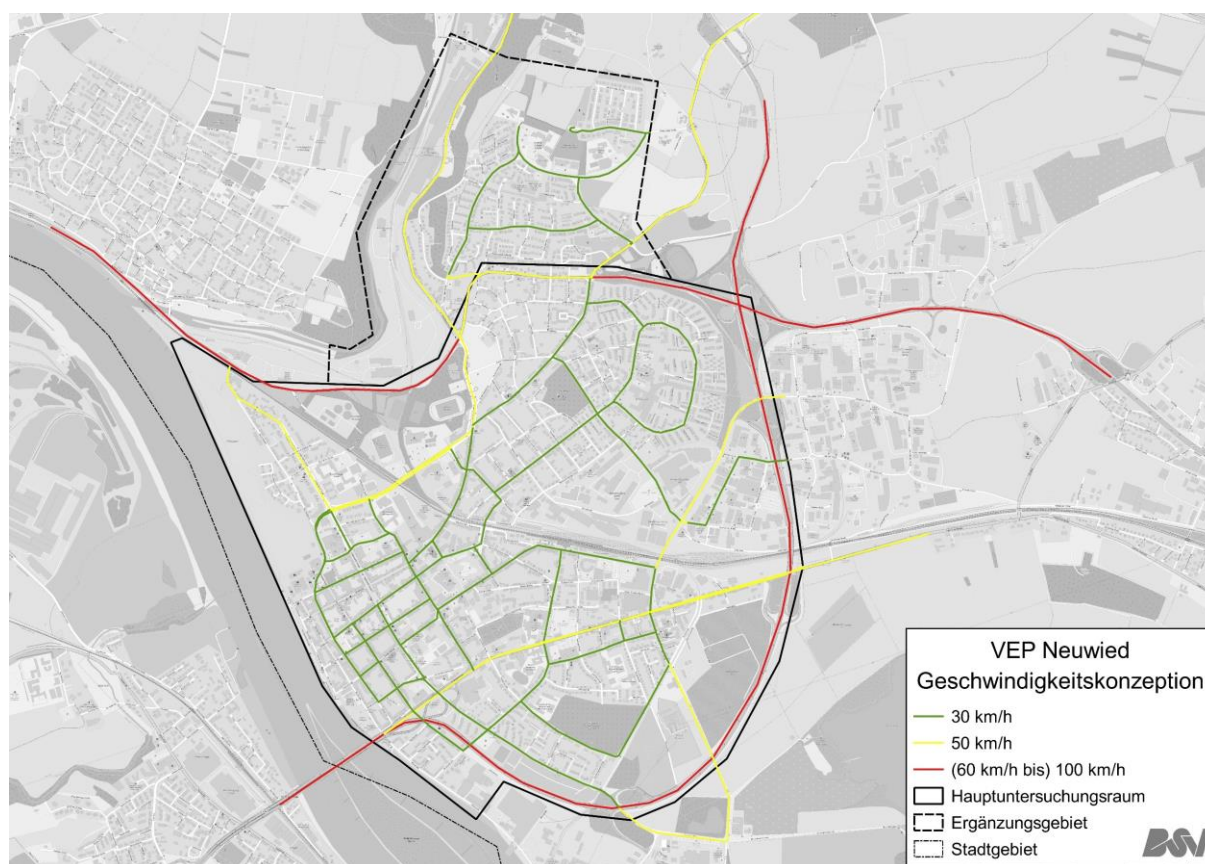
### 6.3.3 Anbindung der Stadtteile am Stadtrand

Die Analyse der Bürgermitteilungen hat vor allem ein Defizit in Bezug auf die ÖPNV-Anbindungen der um die Innenstadt liegenden Ortsteile im Randbereich aufgezeigt. Hier sind in Zusammenarbeit mit dem Kreis Möglichkeiten für eine verbesserte Anbindung zu prüfen. Dabei sollten die neuen technischen Möglichkeiten infolge der Digitalisierung berücksichtigt werden (z. B. On-Demand-verkehre). Dies kann auch unter Berücksichtigung von Kleinbussen erfolgen. Ergeben sich aus der Zusammenarbeit keine Handlungsmöglichkeiten ist auch der Ansatz von Bürgerbussen zu analysieren. Hierbei ist zu beachten, dass dieser ein ehrenamtliches Engagement erfordert und hier entsprechend Bürger gefunden werden müssen, die diese Ämter bekleiden. (siehe Abschnitt 8 bzw. Anlagenband Maßnahmensteckbrief Ö1)

## 6.4 Kfz-Verkehr

### 6.4.1 Kfz-Erschließung

Bei einer Neukategorisierung des Straßennetzes (LK 1) ergibt sich bei Ansatz einer hierarchisch-funktionalen Gliederung für das Vorbehaltensnetz die in Bild 89 dargestellte 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. (siehe Abschnitt 8 bzw. Anlagenband Maßnahmensteckbrief K1)



**Bild 89:** Geschwindigkeitskonzeption für das Vorbehaltensnetz (Vorschlag) der Innenstadt, Heddesdorf, Heddesdorfer Berg und Rasselsteingelände

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.

Voraussetzung für die Entwicklung eines neuen Erschließungskonzepts für die Innenstadt ist eine Neuordnung und Neuregelung des gesamten Parkraums in der Innenstadt. (siehe Abschnitt 6.4.4)

#### 6.4.2 Betrachtung ausgewählter Knotenpunkte

Folgende Knotenpunkte wurden auf Grundlage vorliegender Unterlagen (Verkehrsuntersuchungen mit Verkehrszählungen und Leistungsnachweisen) näher betrachtet:

- Langendorfer Straße/Friedrichstraße,
- Friedrichstraße/Hermannstraße/Bahnhofstraße,
- Elfriede-Seppi-Straße/Luisenstraße und
- Elfriede-Seppi-Straße/Schlossstraße/Kirchstraße.

Zur Einmündung **Langendorfer Straße/Friedrichstraße** liegt kein Verkehrsqualitätsnachweis vor, aber zu den beiden benachbarten Knotenpunkten: Die Einmündung Friedrichstraße/Hermannstraße/Bahnhofstraße mit Lichtsignalanlage und der Kreisverkehr Langendorfer Straße/Sandkauler Weg/Wilhelmstraße. Diese weisen in den betrachteten Planfällen mindestens die QSV D (Einmündung Friedrichstraße/Hermannstraße/Bahnhofstraße) bzw. die QSV B (Kreisverkehr Langendorfer Straße/Sandkauler Weg/Wilhelmstraße) auf.<sup>13</sup> Es ist somit davon auszugehen, dass auch die Einmündung Langendorfer Straße/Friedrichstraße leistungsfähig ist, also mindestens die QSV E aufweist.

Es wird eine detaillierte Überprüfung und gegebenenfalls Anpassung der Lichtsignalsteuerung, gemeinsam und in Abstimmung mit derjenigen der benachbarten Einmündung Friedrichstraße/Hermannstraße/Bahnhofstraße, empfohlen. Hierbei sind insbesondere Aspekte und Anforderungen der Beschleunigung für den ÖPNV (Linienbusverkehr) zu berücksichtigen. Dabei sollte auch geprüft werden, inwieweit die Anzahl der Fahr- bzw. Abbiegestreifen für den Kfz-Verkehr reduziert werden kann. Auch überbreite Fahrstreifen anstelle zwei markierter Fahrstreifen sind dabei in Erwägung zu ziehen. Dies ermöglicht die Anlage von fahrbahnnahe Radverkehrsführungen. Die Situation für querende Fußgänger kann hierdurch auch verbessert werden (Verkürzung der Überquerungslängen).

Der Umbau zu einem Kreisverkehr wäre nur mit erheblichen Verswenkungen der Straßenachsen aller Knotenpunktarme für die geometrische Einpassung in den Straßenraum möglich, da die Achsen der angebundenen Straßen aus Verkehrssicherheitsgründen auf den Kreismittelpunkt ausgerichtet sein müssen. Dies betrifft vor allem die beiden Arme der Langendorfer Straße.

Die Einmündung **Friedrichstraße/Hermannstraße/Bahnhofstraße** weist in den betrachteten Planfällen mindestens die QSV D auf.<sup>14</sup>

<sup>13</sup> Verkehrsuntersuchung Innenstadt und Stadtteil Heddesdorf in Neuwied, Vermerk zu Leistungsfähigkeitsbetrachtungen, VERTEC Ingenieurbüro für Verkehrsplanung und -technik, Koblenz, 16. Mai 2019.

<sup>14</sup> Verkehrsuntersuchung Innenstadt und Stadtteil Heddesdorf in Neuwied, Vermerk zu Leistungsfähigkeitsbetrachtungen, VERTEC Ingenieurbüro für Verkehrsplanung und -technik, Koblenz, 16. Mai 2019.

Dennoch wird eine detaillierte Überprüfung und gegebenenfalls Anpassung der Lichtsignalsteuerung, gemeinsam und in Abstimmung mit derjenigen der benachbarten Einmündung Langendorfer Straße/Friedrichstraße, empfohlen. Die zur Einmündung Langendorfer Straße/Friedrichstraße genannten Aspekte gelten auch hier.

Für die Einmündung **Elfriede-Seppi-Straße/Luisenstraße** liegt kein aktueller Verkehrsqualitätsnachweis vor. Der Verkehrsqualitätsnachweis aus dem Jahr 2012 berücksichtigt einen Umbau zu einem Kreisverkehr.<sup>15</sup> Danach wäre eine QSV B erreichbar, jedoch lediglich mit einer geringen Reserve gegenüber einem instabilen Verkehrsfluss. Ursächlich hierfür ist die ungleiche Zufahrtsbelastung in den drei Armen des Kreisverkehrs.

Hinsichtlich der Einmündung Elfriede-Seppi-Straße/Luisenstraße sollte beachtet werden, dass diese im vorgeschlagenen Erschließungskonzept für die Innenstadt (vgl. Ziffer 7) eine wesentliche Bedeutung übernimmt, da hierüber die Parkieranlagen in der nördlichen Innenstadt, konkret die Parkhäuser Schlick-Center und City-Parkhaus (indirekt auch das Parkhaus am Schlosstheater) sowie die Parkplätze an der Luisenstraße, angebunden werden sollen. Vor diesem Hintergrund wird eine detaillierte Überprüfung und gegebenenfalls Anpassung der Lichtsignalsteuerung, gemeinsam und in Abstimmung mit derjenigen der benachbarten Kreuzung Elfriede-Seppi-Straße/Schlossstraße/Kirchstraße, empfohlen. Hierbei sind insbesondere Aspekte und Anforderungen der Beschleunigung für den ÖPNV (Linienbusverkehr) zu berücksichtigen. Dabei sollte auch geprüft werden, inwieweit die Anzahl der Fahr- bzw. Abbiegestreifen für den Kfz-Verkehr – auch im Kontext mit dem Erschließungskonzept für die Innenstadt – reduziert werden kann. Ziel sollte dabei sein, die Situation für den Umweltverbund zu verbessern (Beschleunigung des ÖPNV, geeignete und ausreichend breite Führung des Radverkehrs, Verkürzung der Überquerungslängen für den Fußgängerverkehr).

Ergeben sich keine Möglichkeiten der Beschleunigung für den ÖPNV, sollten der Verkehrsqualitätsnachweis bei Umbau zu einem Kreisverkehr auf Basis aktueller Verkehrszählungen und unter Berücksichtigung der Erschließungsbedeutung neu erstellt werden.

Für die Kreuzung **Elfriede-Seppi-Straße/Schlossstraße/Kirchstraße** liegt ebenfalls kein aktueller Verkehrsqualitätsnachweis vor. Die vorliegenden Untersuchungen unter Berücksichtigung verschiedener Varianten (Bestandssituation mit Lichtsignalsteuerung, Umgestaltung des Knotenpunkts mit Fahrstreifenreduzierung im Streckenzug Elfriede-Seppi-Straße und Kirchstraße mit Lichtsignalanlage und ohne Lichtsignalanlage) stammen erneut aus dem Jahr 2012.<sup>16</sup> Danach ergibt sich im Bestand eine QSV B. Auch bei einer Fahrstreifenreduzierung im Zuge der Elfriede-Seppi-Straße und Kirchstraße wird noch eine QSV D erreicht.

Hinsichtlich der Kreuzung Elfriede-Seppi-Straße/Schlossstraße/Kirchstraße wird in der jüngsten Planung zur Schlossstraße überlegt, nur noch Anliegerverkehr zuzulassen. Vor diesem Hintergrund

<sup>15</sup> Neuordnung der Verkehrsflächen in Elfriede-Seppi-Straße und Kirchstraße, VERTEC Ingenieurbüro für Verkehrsplanung und -technik, Koblenz, 2012.

<sup>16</sup> Neuordnung der Verkehrsflächen in Elfriede-Seppi-Straße und Kirchstraße, VERTEC Ingenieurbüro für Verkehrsplanung und -technik, Koblenz, 2012.

und der inzwischen veralteten Datengrundlage der vorliegenden Verkehrsnachweise wird empfohlen, die Verkehrsqualitätsnachweise unter Berücksichtigung der geplanten Zufahrtsbeschränkung auf Basis aktueller Verkehrszählungen neu zu erstellen. Dabei sind auch die Möglichkeiten zur Beschleunigung des ÖPNV mit einzubeziehen.

#### 6.4.3 Detailbetrachtung Heddesdorfer Berg und Rasselsteingelände

Der Bereich Heddesdorfer Berg und Rasselsteingelände wird im Folgenden detaillierter betrachtet. Die vorgeschlagene Geschwindigkeitskonzeption sieht für die meisten Straßen eine Geschwindigkeit von 30 km/h vor (Bild 90).

Die vorhandenen Verkehrsstärken, die Fahrbahnquerschnitte und die Typischen Entwurfsituationen nach RASSt 06 sind für die betrachteten Straßenabschnitte in Tabelle 10 aufgeführt.

**Tabelle 10:** Merkmale der betrachteten Straßenabschnitte

<b>Straßenabschnitt</b>	<b>Kfz/h<sup>17</sup></b>	<b>Fahrbahnquerschnitt</b>	<b>Typische Entwurfsituation nach RASSt und zugehörige Verkehrsstärken</b>
Ludwig-Erhard-Straße	140	2 Fahrstreifen markiert	Sammelstraße (400 Kfz/h bis 800 Kfz/h)
Beverwijker Ring (West)	350	2 Fahrstreifen markiert	Quartiersstraße (400 Kfz/h bis 1 000 Kfz/h)
Beverwijker Ring (Ost)	250	2 Fahrstreifen markiert	Quartiersstraße (400 Kfz/h bis 1 000 Kfz/h)
Erich-Kästner-Straße	170	6,20 m Fahrbahnbreite	Sammelstraße (400 Kfz/h bis 800 Kfz/h)
Richterswiler Straße	300	2 Fahrstreifen markiert	Anbaufreie Straße (800 Kfz/h bis 2 600 Kfz/h)

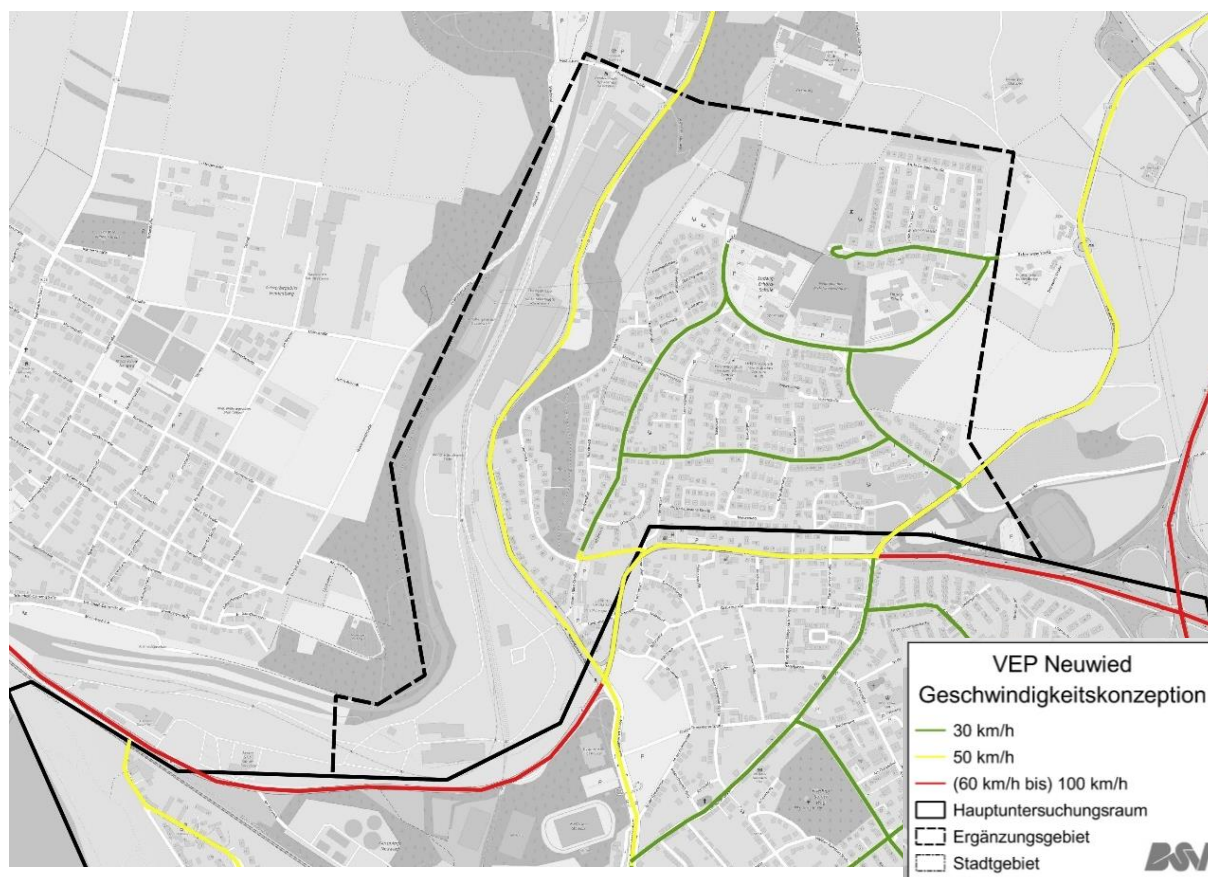
Nach den RASSt 06 können Sammelstraßen Verkehrsstärken von 400 Kfz/h bis 800 Kfz/h verträglich abwickeln. Damit bestehen sowohl für die Ludwig-Erhard-Straße wie auch für die Erich-Kästner-Straße noch deutliche Kapazitäten.

Quartiersstraßen können nach RASSt 06 Verkehrsstärken von 400 Kfz/h bis 1.000 Kfz/h verträglich aufnehmen. Auch für den Beverwijker Ring bestehen somit noch ausreichend Kapazitäten, um weiteren Verkehr aufzunehmen.

Somit sind noch Erweiterungsmöglichkeiten für dieses Gebiet vorhanden.

<sup>17</sup> Abgeleitet aus Ergänzung zur verkehrsplanerischen Begleituntersuchung – Entwicklungsvorhaben Heddesdorfer Berg, VERTEC Ingenieurbüro für Verkehrsplanung und -technik, Koblenz, 2016.





**Bild 90:** Geschwindigkeitskonzeption für das Vorbehaltensnetz (Vorschlag) Heddesdorfer Berg und Rasselsteingelände

#### 6.4.4 Ruhender Kfz-Verkehr

Um eine Verlagerung der Parkraumnachfrage mit längeren Parkdauern in die Parkieranlagen und damit eine Verbesserung der Erreichbarkeit des bewirtschafteten Gebietes durch Erhöhung der Parkchancen der Nachfragegruppen Kunden/Besucher, Bewohner, Wirtschaftsverkehr zu bewirken, sollte der Parkraum in großen Teilen des östlichen Untersuchungsraums ebenfalls bewirtschaftet werden. Dies bewirkt zudem eine Reduzierung der verkehrsbedingten Belastungen (Verkehrssicherheit, Lärm, Luft) durch Verringerung des Parksuchverkehrs und eine Verbesserung der Wohnattraktivität und Wohnumfeldqualität. (siehe Abschnitt 8 bzw. Anlagenband Maßnahmensteckbrief K2)

Die Parkraumbewirtschaftung für das Untersuchungsgebiet sollte ebenfalls nach dem Bewirtschaftungsprinzip „Mischung“ erfolgen. Dies bedeutet die räumlich-zeitliche Mischung von Bewohnerparken, Kurzzeitparken, Parken mittlerer Dauer und Langzeitparken. Es sollte somit analog dem angrenzenden Gebiet gebührenpflichtiges Kurz-, Mittel- und Langzeitparken an Parkscheinautomaten mit Bewohnerparkregelung im Straßenraum angeordnet werden.

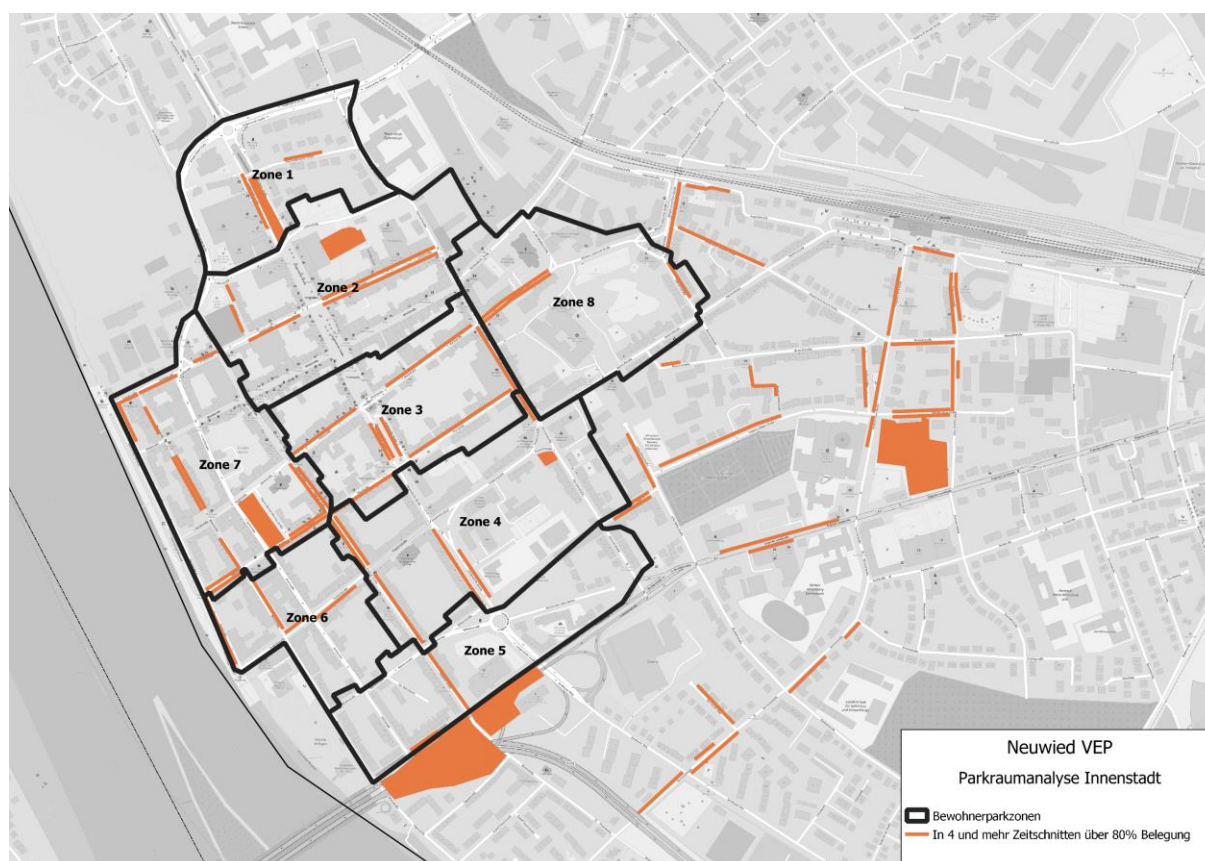
Zunächst werden die Straßen, deren Parkraum zu mindestens vier Zeitschnitten zu über 80 % ausgelastet war, betrachtet (Bild 91) und hinsichtlich Nutzung, Nutzergruppen und Parkraumangebot abgeglichen und eine Bewirtschaftungsform zugeordnet.

Die hier vorliegenden Ergebnisse aus der Parkraumerhebung haben die Ergebnisse aus der Parkraumkonzept aus dem Jahr 2010 bestätigt. Es gibt Bereiche wie beispielsweise die Augustastraße,

der westliche Abschnitt der Eduard-Verhülsdonk-Straße oder Abschnitte der Friedrich-Ebert-Straße, Scharnhorststraße und Willi-Brückner-Straße, deren Parkraum tagsüber stark ausgelastet ist.

Analog diesen Ergebnissen sollte die Parkraumbewirtschaftungszonen 8 nach Norden erweitert werden (vgl. Bild 92). Zusätzlich sollte eine weitere Zone 9 nach Osten errichtet werden (vgl. Bild 92).

Die Parkraumbewirtschaftungszonen sind bewusst größer gewählt als in der Innenstadt bereits vorhanden, da hier die Konkurrenz der Bewohner um einen Parkstand geringer ist und somit dem Bewohner ermöglicht wird auch „um die Ecke“ zu parken, falls er in unmittelbarer Nähe seiner Wohnung keinen freien Parkstand mehr findet. Eine weitläufige Verlagerung der Bewohner ist hier nicht zu erwarten.



**Bild 91:** Erster Ansatz – Straßenabschnitte mit häufiger Parkraumbelegung von über 80 %





**Bild 92:** Konzept – Gebührenpflichtige Bewirtschaftungszonen und Bewohnerparkzonen

In den Bewirtschaftungszonen 1 bis 8 besteht derzeit ein Parkraumangebot von 1.692 Parkständen, die um 1.595 Parkstände außerhalb der Zonen ergänzt werden. Die Zusammenfassung der Parkraumauslastung nach den Bewirtschaftungszonen zeigt Tabelle 11. 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. (siehe Abschnitt 8 bzw. Anlagenband Maßnahmensteckbrief K3)

**Tabelle 11:** Parkraumauslastung in den Bewirtschaftungszonen

Zone	Parkraumangebot (Stellplätze)	Auslastung													
		5 Uhr	7 Uhr	8 Uhr	9 Uhr	10 Uhr	11 Uhr	12 Uhr	13 Uhr	14 Uhr	15 Uhr	16 Uhr	17 Uhr	18 Uhr	19 Uhr
1	96	25%	20%	60%	71%	74%	64%	74%	69%	69%	75%	70%	74%	78%	70%
2	271	29%	20%	35%	48%	84%	74%	67%	68%	69%	79%	78%	81%	70%	64%
3	187	45%	51%	57%	80%	89%	94%	93%	75%	87%	91%	89%	88%	81%	83%
4	129	56%	53%	65%	76%	79%	76%	71%	67%	59%	69%	58%	51%	26%	50%
5	251	38%	34%	27%	24%	25%	24%	24%	29%	31%	30%	44%	42%	34%	36%
6	200	65%	54%	45%	53%	61%	58%	54%	46%	48%	59%	70%	72%	74%	76%
7	312	44%	41%	51%	60%	62%	65%	61%	55%	60%	64%	67%	69%	75%	74%
8	246	24%	22%	30%	37%	38%	39%	36%	29%	48%	43%	41%	37%	33%	39%
8 erweitert	241	31%	29%	31%	35%	35%	34%	31%	28%	66%	60%	61%	54%	55%	57%
9	655	42%	45%	53%	67%	71%	69%	65%	67%	65%	64%	54%	48%	40%	39%
übriges Gebiet	698	42%	41%	61%	69%	70%	69%	70%	67%	65%	62%	59%	56%	49%	41%
Summe	3.286	40%	39%	48%	58%	63%	62%	60%	57%	61%	62%	61%	58%	53%	52%

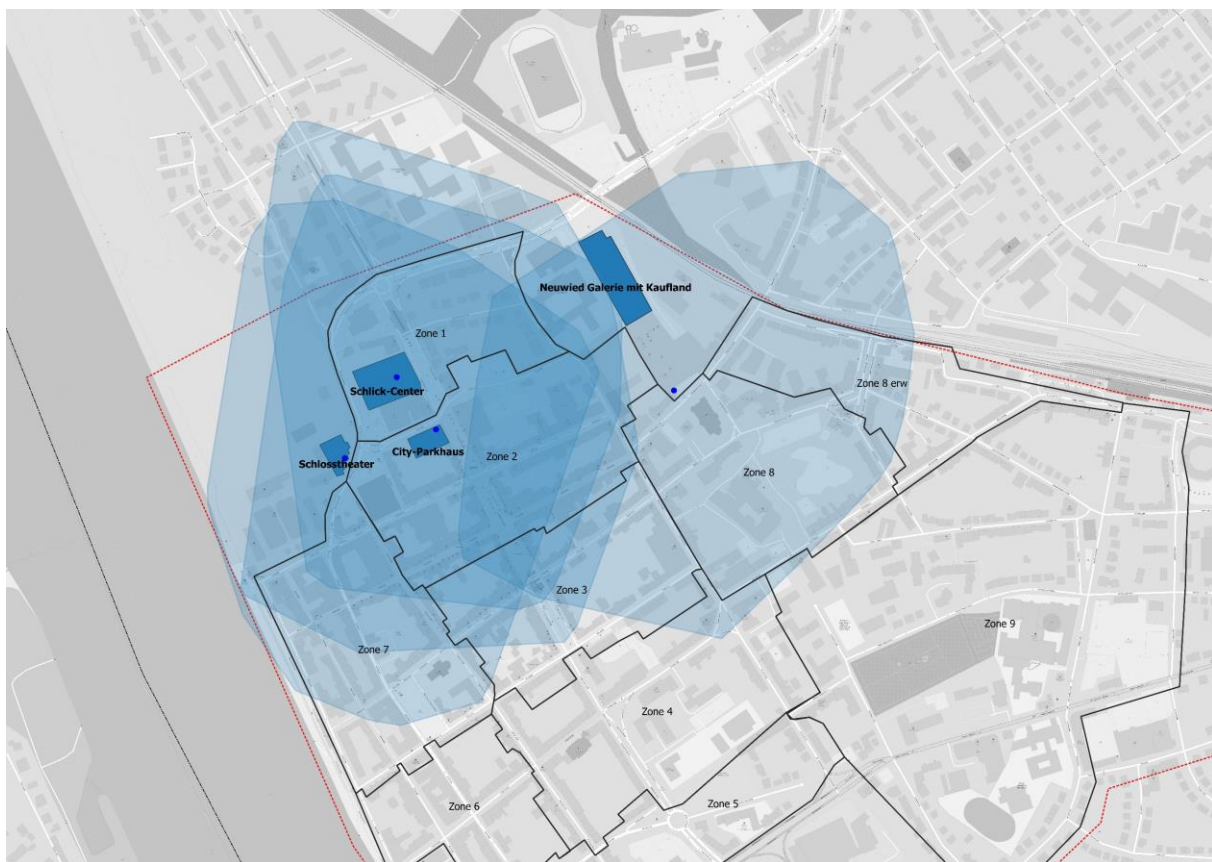
  

freie Stellplätze	1.963	2.020	1.702	1.387	1.209	1.264	1.330	1.429	1.277	1.243	1.291	1.373	1.551	1.577
-------------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Eine Betrachtung der vier Parkhäuser in der Analyse zeigt, dass insgesamt eine maximale Auslastung von 43 % erreicht wird und somit weniger als die Hälfte der Stellplätze belegt sind. Es besteht somit ein ungenutztes Parkraumangebot in den Parkhäusern.

Bei Betrachtung des Einzugsbereichs der Parkhäuser (5-Minuten-Fußweg) wird deutlich, dass große Teile der Innenstadt abgedeckt werden (Bild 93). Insbesondere die Parkstände in den Zonen 1 bis 3 und 7 liegen innerhalb der Einzugsbereiche der drei Parkhäuser Schlick-Center, City-Parkhaus und Parkhaus am Schlosstheater.

In diesen vier Zonen werden insgesamt 866 Parkstände im Straßenraum angeboten. Hiervon werden rund 200 Parkstände nicht nachgefragt (Auslastung von maximal 76 % über alle vier Zonen). Bis zu 660 Parkstände werden zeitgleich im Straßenraum in diesen Zonen nachgefragt und 530 Stellplätze sind zu dieser Zeit in den drei Parkhäusern noch nicht belegt. Dies zeigt, dass im Straßenraum eigentlich nur etwa 130 Stellplätze erforderlich sind.



**Bild 93:** Isochronen für 5-Minuten-Fußweg von den Parkhäusern aus

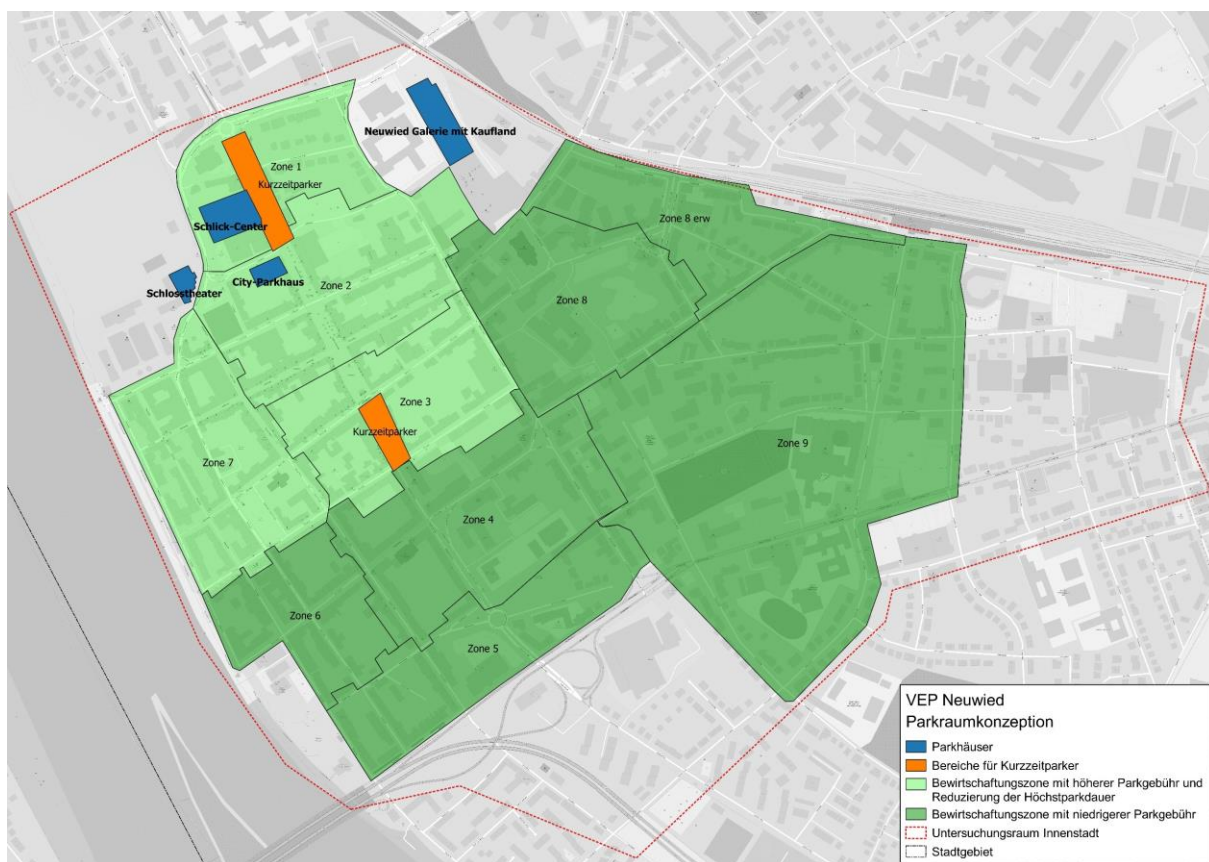
In den Parkraumbewirtschaftungszonen 1 bis 3 ist eine Konzentration eines „allgemeinen“ Parkraumangebots an Luisenstraße und Langendorfer Straße ausreichend (Bild 95). Dort werden derzeit insgesamt mehr als 300 Parkstände angeboten.

In der Zone 7 ist eine Ausweitung des ausschließlichen Bewohnerparkens auf der Deichstraße usw. denkbar (Bild 95). Aber auch hier kann die Anzahl an Parkständen reduziert werden.

Insgesamt sieht das Parkraumkonzept (Bild 94) folgende Punkte gestuft vor:



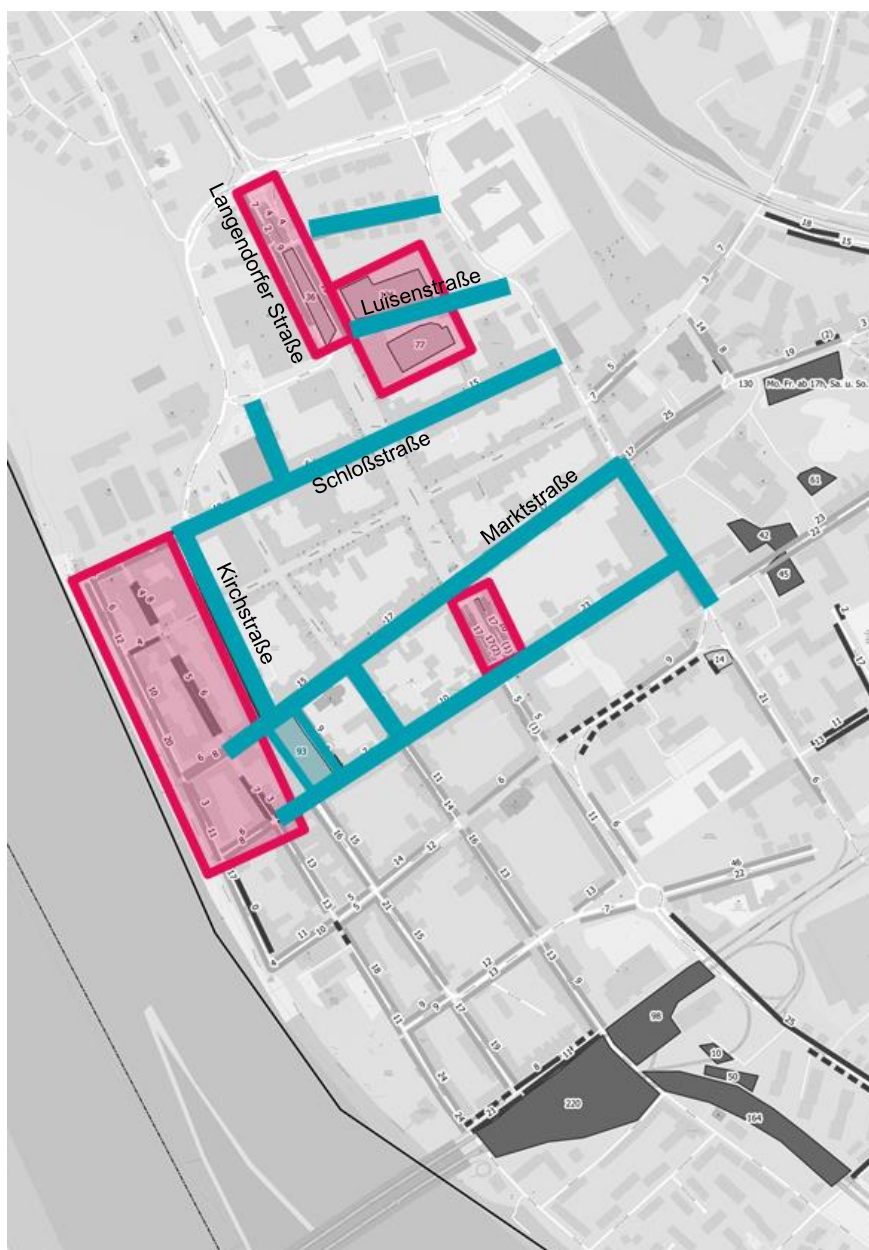
1. Reduzierung des Parkraums im Straßenraum insbesondere in der Innenstadt (siehe Abschnitt 8 bzw. Anlagenband Maßnahmensteckbrief K3),
2. Einrichtung eines Parkleitsystems zu den Parkhäusern (siehe Abschnitt 8 bzw. Anlagenband Maßnahmensteckbrief K4) unter Beibehaltung der Bewirtschaftungsform mit Ausweitung der Parkraumbewirtschaftungszonen (siehe Abschnitt 8 bzw. Anlagenband Maßnahmensteckbrief K2),
3. Zusätzlich gestaffelte Parkgebühren: höhere Parkgebühren in den Parkraumbewirtschaftungszonen um die Parkhäuser, so dass ein Parken in den Parkhäusern günstiger ist als ein Parken im Straßenraum (siehe Abschnitt 8 bzw. Anlagenband Maßnahmensteckbrief K2),
4. Zusätzliche Reduzierung der Höchstparkdauer im Straßenraum der Parkraumbewirtschaftungszonen um die Parkhäuser (siehe Abschnitt 8 bzw. Anlagenband Maßnahmensteckbrief K2).



**Bild 94:** Parkraumkonzeption

Durch eine solche Konzentration des „allgemeinen“ Parkraumangebots ergeben sich Umgestaltungspotenziale 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) (Bild 95).





**Bild 95:** Konzentration des Parkraums für die Zonen 1 bis 3 und 7 (pink) und Umgestaltungspotenziale (blau)

Die Betrachtung bezieht sich auf die Parkraumnachfrage eines Normalwerktags. Im Falle einer innerstädtischen Sonderveranstaltung mit einer erhöhten Parkraumnachfrage, die in der Regel abends oder am Wochenende durchgeführt wird, kann zusätzlich auf das vorhandene Parkraumangebot des Parkplatzes unter der Rheinbrücke zurückgegriffen werden. Die Erhebung hat gezeigt, dass dies möglich ist, da der Parkplatz überwiegend werktags über Tag von Pendlerinnen und Pendlern genutzt wird.

## 6.5 Wirtschaftsverkehr

### 6.5.1 Lkw-Führungskonzept

Kommunen, die hohe Lkw-Belastungen aufweisen, nicht nur im Hauptverkehrsstraßennetz, sondern auch in sensiblen Bereichen, haben die Möglichkeit, in Ergänzung zu einem Vorbehaltsnetz ein Lkw-Führungskonzept zu erarbeiten. Ziel solch eines Lkw-

Führungskonzeptes 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.

Unter Abschnitt 6.4.1 wurde bereits eine Geschwindigkeitskonzeption für das Vorbehaltsnetz vorgestellt. 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.

Zum jetzigen Zeitpunkt wird die Definition des Kfz-Vorbehaltsnetzes im Zusammenhang mit der vorgeschlagenen Geschwindigkeitskonzeption als ausreichend erachtet. Eine Detailprüfung kann mit Hilfe des städtischen Verkehrsmodells erfolgen (siehe Abschnitt 8 bzw. Anlagenband Maßnahmensteckbrief W1). 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.

#### 6.5.2 City-Logistik

Das Aufkommen der Kurier-Express-Paket-Dienstleister (KEP-Dienstleister) hat die den vergangenen Jahren – vor allem in der Zeit der Corona-Pandemie – infolge des steigenden Aufkommens im Online-Handel an Bedeutung gewonnen. Die KEP-Dienstleister sind im alltäglichen Kfz-Verkehr unterwegs und demnach von den innerstädtischen Verkehrsproblemen betroffen (v. a. Zeitverluste durch zähfließenden Verkehr, Haltschwierigkeiten). 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.

Auch die großen deutschlandweit tätigen KEP-Dienstleister wenden zum Teil schon den Mikro-Depot-Ansatz an (z. B. UPS in Hamburg

und in Aachen). Wissenschaftliche Raumanalysen<sup>18</sup> haben aufgezeigt, dass die Potenziale des Ansatzes nicht von der Stadtgröße an sich, sondern vielmehr von der Siedlungsdichte abhängig sind. Innenstädte zeichnen sich durch Mischflächen aus, in denen eine hohe Kundendichte vorzufinden ist, aber zeitgleich auch hohe Kfz-Verkehrsbelastungen und wenig Parkflächen bzw. Haltmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum. Im Gegensatz dazu weisen Wohn-, Gewerbe oder Industriegebiete geringere Kundendichten sowie moderate Kfz-Verkehrsbelastungen auf und bieten in der Regel ausreichend Parkflächen bzw. Haltmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum.

Aufgrund der Entwicklung des KEP-Sendungsvolumens in den vergangenen Jahren und der prognostizierten anhaltenden Steigerung ist auch mit einer Zunahme im Aufkommen der innerstädtischen KEP-Verkehre zu rechnen. 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. (siehe Abschnitt 8 bzw. Anlagenband Maßnahmensteckbrief W2)

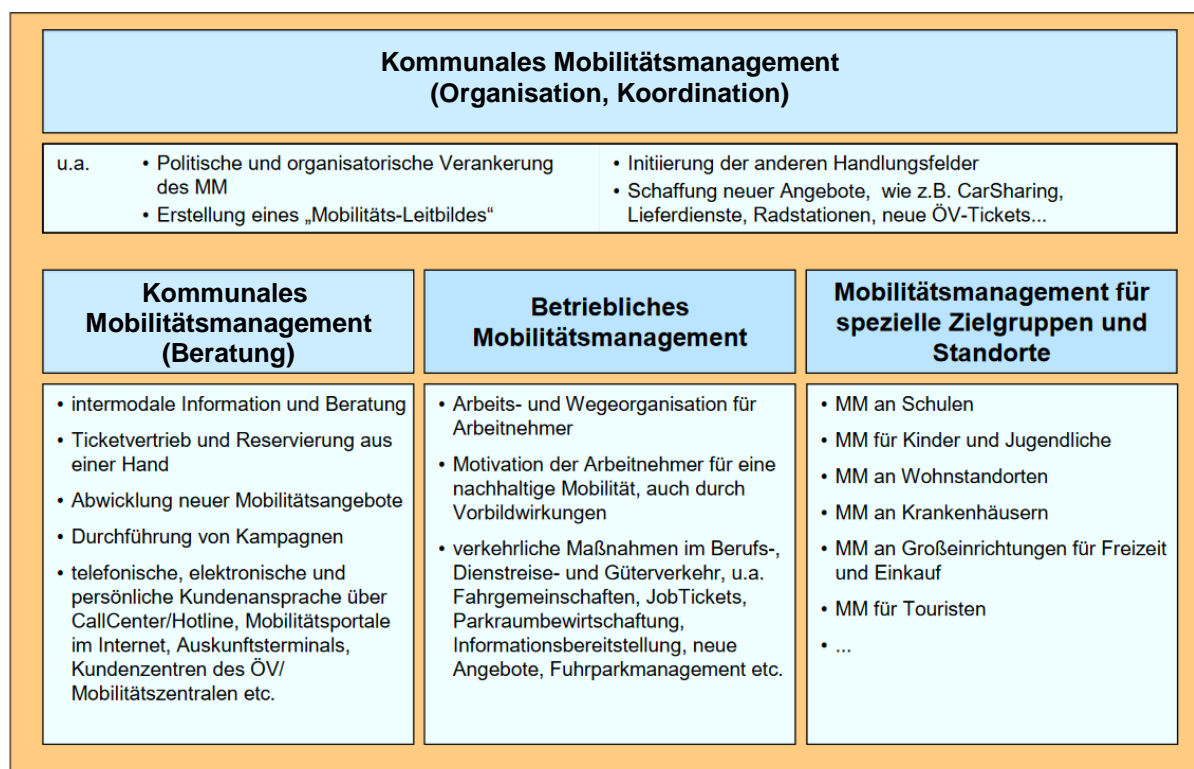
## 6.6 Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement meint eine zielorientierte und zielgruppenspezifische Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens mit koordinierenden, informatorischen, organisatorischen und beratenden Maßnahmen unter Einbeziehung aller relevanten Akteure. Das Mobilitätsmanagement zählt damit zu den „weiche“ Maßnahmen und setzt sich aus drei Handlungsfeldern zusammen:

- kommunales Mobilitätsmanagement,
- betriebliches Mobilitätsmanagement und
- Mobilitätsmanagement für spezielle Zielgruppen, Fahrtzwecke und Standorte.

---

<sup>18</sup> Universität Frankfurt a. M. (2017): Wirtschaftsverkehr 2.0



**Bild 96:** Bausteine des Mobilitätsmanagements (in Anlehnung an Mobilitätsmanagement-Handbuch 2003)

Bild 96 gibt die Inhalte der „Empfehlungen zur Anwendung von Mobilitätsmanagement“ (EAM 2018) wieder.

Das **kommunale Mobilitätsmanagement** meint auf der einen Seite die Strategieentwicklung für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung und auf der anderen Seite die thematische Verankerung in der Verwaltungsstruktur. Die Strategieentwicklung erfolgt mit Erarbeitung der Untersuchungen zum Verkehrsentwicklungsplan und den dort verankerten Leitzielen (Leitbild, Leitzielen, Leitlinien). Die thematische Verankerung einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung in der Verwaltungsstruktur wird in einem eigenen Kapitel beleuchtet (siehe Abschnitt 10.1). (siehe Abschnitt 8 bzw. Anlagenband Maßnahmensteckbrief M1)

**Betriebliches Mobilitätsmanagement**<sup>19</sup> soll betriebliche Veränderungsprozesse für eine nachhaltige Abwicklung der Betriebsverkehre – sowohl die der Belegschaft als auch die der Kunden und der Waren – anstoßen. Da ein Betrieb auch einen Standort hat, kann das betriebliche Mobilitätsmanagement in gewisser Weise auch dem standortbezogenen Mobilitätsmanagement zugeordnet werden. Auch die Stadtverwaltung selbst bildet einen Betrieb. Aufgrund ihrer öffentlichen Funktion hat sie zusammen mit anderen öffentlichen Betrieben eine Vorbildfunktion und sollte daher bzgl. der Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagement vorangehen. (siehe Abschnitt 8 bzw. Anlagenband Maßnahmensteckbrief M2)

<sup>19</sup> Analog zum betrieblichen Mobilitätsmanagement wird oftmals auch das schulische Mobilitätsmanagement separat aufgeführt. Es ist hier dem zielgruppenspezifischen Mobilitätsmanagement zugeordnet.

Der Ansatz des **zielgruppenspezifischen Mobilitätsmanagement** fokussiert sich auf die Mobilität einzelner Personengruppen (z. B. Kinder, ältere Personen, mobilitätseingeschränkte Personen), Fahrtzwecke (z. B. Schul-, Arbeitswege) und Standorte (z. B. ländlicher Raum, Schule). Die Aufzählung verdeutlicht, dass eine detaillierte inhaltliche Abgrenzung des zielgruppenspezifischen Mobilitätsmanagements zum betrieblichen oder schulischen Mobilitätsmanagement nicht immer möglich ist. (siehe Abschnitt 8 bzw. Anlagenband Maßnahmensteckbrief M3)

#### 6.6.1 Betriebliches Mobilitätsmanagement

Die Stadtverwaltung Neuwied als öffentlicher Betrieb umfasst derzeit 626 Mitarbeitende (Stand Mai 2022), die sich auf die beiden Hauptstandorte Engerser Landstraße 17 (Hauptgebäude) und Heddendorfer Straße 33-35 (Sozialamt / Jugendamt / VHS u. ä.) sowie weitere verschiedene Nebenstandorte verteilen.

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 (siehe Abschnitt 8 bzw. Anlagenband Maßnahmensteckbrief M2). 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. Die Größe der Unternehmen ist dabei nicht entscheidend, die Einführung lohnt sich in allen Betriebsgrößen. 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 Arbeitsgruppe 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. (siehe Abschnitt 8 bzw. Anlagenband Maßnahmensteckbrief M2)

#### 6.6.2 Zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement

Wie bereits in der Kapiteleinleitung dargestellt wurde, lassen sich die Aktivitäten zum zielgruppenspezifischen Mobilitätsmanagement nach unterschiedlichen Ansätzen untergliedern.

##### **Ländlicher Raum:**

Hier steht eine bezahlbare Mobilität auch ohne Auto im Vordergrund. Dazu müssen die entsprechenden Rahmenbedingungen für den Umweltverbund geschaffen, die vorhandenen Mobilitätsangebote bekannt gemacht und ggf. auch bürgerschaftliche Angebote gefördert werden.

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. (siehe Abschnitt 8 bzw. Anlagenband Maßnahmensteckbrief Ö1 und Maßnahmensteckbrief M3)

##### **Neubürger:**

Hier steht die Beeinflussung der Schaffung von neuen Mobilitätsmustern zugunsten des Umweltverbunds im Vordergrund. Dazu müssen die Neubürger frühzeitig über die Angebote des Umweltverbunds informiert werden. Im Idealfall erhalten sie über attraktive Schnupperangebote die Möglichkeiten Erfahrungen zu sammeln.

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 Umweltverbunds zu erleichtern können Schnupper-Tickets (z. B. zum ÖPNV) der Broschüre beigelegt werden. (siehe Abschnitt 8 bzw. Anlagenband Maßnahmensteckbrief M3)

##### **Schulen und Kinder:**

Hier steht die eigene und möglichst nachhaltige Mobilität der Kinder und Jugendlichen im Vordergrund. Dazu müssen die Rahmenbedingungen für den Umweltverbund geschaffen sowie rund um das Thema Mobilität informiert, aufgeklärt, motiviert und geübt werden.

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. (siehe Abschnitt 8 bzw. Anlagenband Maßnahmensteckbrief M3)

### **Ältere und mobilitätseingeschränkte Personen:**

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). (siehe Abschnitt 8 bzw. Anlagenband Maßnahmensteckbrief F3 und Maßnahmensteckbrief M3)

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 Verkehrsverbunds, des Krankenhauses oder anderer Akteure). (siehe Abschnitt 8 bzw. Anlagenband Maßnahmensteckbrief M3)

## **6.7 Elektromobilität**

In Bezug auf die alternativen Antriebe spielen vor allem die batterieelektrische sowie die wasserstoffbasierte Antriebstechnik (Brennstoffzellentechnik) eine bedeutende Rolle, wobei die Bundesregierung lediglich hinsichtlich der Elektromobilität konkrete Ziele formuliert:

- 7-10 Mio. zugelassene Elektrofahrzeuge bis 2030 sowie
- 1 Mio. öffentlich-zugängliche Ladepunkte.

Auf Grundlage des heutigen Fahrzeugbestands und unter Beibehaltung der Pkw-Dichte würde dies für die Stadt Neuwied bis zum Jahr 2030 folgendes bedeuten:

- 5.900 bis 8.400 Elektrofahrzeuge<sup>20</sup> sowie
- 120 bis 650 öffentlich-zugängliche Ladepunkte<sup>21</sup>.

Hinsichtlich der anzustrebenden Anzahl an öffentlich-zugänglichen Ladepunkten ist zunächst der Minimalwert als Zielwert für das Jahr 2030 anzusetzen. Zeigt sich eine höhere Entwicklung des Bestands an Elektrofahrzeugen sollte der Zielwert in Richtung des Maximalwerts angepasst werden. (siehe Abschnitt 8 bzw. Anlagenband Maßnahmensteckbrief E2)

Zur Erreichung der Zielsetzung bzw. zur Förderung alternativer Antriebe, sind sowohl auf Bundes- wie auch auf Landesebene finanzielle Anreize und Förderungen eingeführt worden wie

- Kaufprämie „Umweltbonus“ bis Ende 2025 (bis zu 6.000 € für Elektro- oder Brennstoffzellenautos, bis zu 4.500 € für Plug-In-Hybrid-Autos),
- Steueranreize für Elektroautos seit Anfang 2020 (Anschaffung und Nutzung von Elektro-Dienst- und Lieferfahrzeugen, steuerfreies Laden beim Arbeitgeber),
- Finanzielle Förderung für Ladeinfrastruktur (privat, Kundenparkplätze),
- Reform der Kfz-Steuer für Autos (Orientierung an CO<sub>2</sub>-Ausstoß), die ab 2021 neu zugelassen werden (Elektroautos weiterhin steuerfrei).

#### 6.7.1 Infrastruktur

Die Stadtwerke Neuwied GmbH (SWN) ergänzen die staatlichen Prämien mit einem eigenen Kundenprogramm (Förderung des Kaufs eines Elektroautos, einer Wallbox, des Kaufs oder der Pachtung einer Photovoltaikanlage sowie der Erlebbarkeit von Elektromobilität durch elektrische Sharing-Angebote). Darüber hinaus kümmern sie sich auch um den weiteren Ausbau der Ladeinfrastruktur in Neuwied. Aktuell verfügt die Stadt Neuwied über 28 Ladepunkte an 10 Standorten. Dieser Bestand soll weiter ausgebaut werden. *„Im Zuge der Bauarbeiten bekommt der Weiherplatz in Irlich eine Ladestation. Fix sind für 2022 auch die Standorte am Marktplatz in der City und auf dem Besucherparkplatz in der Hafenstraße. Bis 2023, so der Plan, sollen in Feldkirchen, Rodenbach, Nieder- und Oberbieber, Torney, Gladbach und Heimbach-Weis Stromer laden können.“*<sup>22</sup> Mit insgesamt 50 Ladesäulen möchte die SWN die Stadt Neuwied dabei unterstützen, auch in Zukunft Vorreiter in Sachen Ladeinfrastruktur in der Region zu bleiben. (siehe Abschnitt 8 bzw. Anlagenband Maßnahmensteckbrief E2)

In Bezug auf das Thema Elektromobilität ist eine regionale Zusammenarbeit von Bedeutung. Dies wurde erkannt, weshalb die Stadt,

<sup>20</sup> Die aufgezeigte Bandbreite resultiert aus der bundesweiten Bandbreite von 7 bis 10 Mio. Elektrofahrzeugen.

<sup>21</sup> Die Prognose basiert auf einer mittleren Prognose des E-Pkw-Bestands (7.200 Elektrofahrzeuge) und zweier Szenarien der Arbeitsgruppe 5 der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität (NPM) (Maximalwert resultiert aus dem Szenario „40 % öffentliches Laden, 90 % AC-Ladepunkte“, Minimalwert resultiert aus dem Szenario „15 % öffentliches Laden, 67 % AC-Ladepunkte“)

<sup>22</sup> Pressemitteilung der SWN vom 10. Mai 2022

der Landkreis, SWN, Servicebetriebe Neuwied AöR (SBN) und Gemeindliche Siedlungsgesellschaft Neuwied mbH (GSG) in 2017/2018 ein gemeinsames Elektromobilitätskonzept für eine stärkere Nutzung und Förderung von E-Mobilität in den kommunalen Betrieben erstellt haben. Das Konzept zeigt die technische Eignung, Wirtschaftlichkeit und den Umweltnutzen der Elektromobilität im kommunalen Bereich für alle Beteiligten auf.

Informationen zu einem weiteren gemeinsamen Vorgehen liegen noch nicht vor. Im Hinblick auf eine möglichst flächendeckende Infrastrukturnutzung für die Bürgerinnen und Bürger ist eine Zusammenarbeit auf Landkreisebene zu empfehlen. Hier kann die Stadt Neuwied als Gesprächsinitiator fungieren. (siehe Abschnitt 8 bzw. Anlagenband Maßnahmensteckbrief E2)

### 6.7.2 Kommunaler Fuhrpark

Die Stadtverwaltung ist selbst nur für den eigenen kommunalen Fuhrpark zuständig, in dem sowohl Pkw als auch Nutzfahrzeuge vorhanden sind.

In Bezug auf die Pkw wurden in den vergangenen Jahren zum einen Ersatzbeschaffungen (Anschaffung von Elektrofahrzeugen als Ersatz für ältere Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor) und zum anderen Neuanschaffungen zur Reduzierung der Dienstfahrten mit privatem Pkw durchgeführt.

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. (siehe Abschnitt 8 bzw. Anlagenband Maßnahmensteckbrief E3)

### 6.7.3 Sharing-Angebote

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, siehe Abschnitt 6.6.2). (siehe Abschnitt 8 bzw. Anlagenband Maßnahmensteckbrief E4 und Maßnahmensteckbrief M3)

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. (siehe Abschnitt 8 bzw. Anlagenband Maßnahmensteckbrief E5)

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. (siehe Abschnitt 8 bzw. Anlagenband Maßnahmensteckbrief E6)

## **6.8 Marketing und Öffentlichkeitsarbeit**

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. (siehe Abschnitt 8 bzw. Anlagenband Maßnahmensteckbrief M4)

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.

### 6.8.1 Sachliche Wissensvermittlung

Die Bürgerinnen und Bürger sollen sachlich über Projektinhalte und -ergebnisse sowie über den Umsetzungsstand und weitere verkehrsrelevante Themen (z. B. weitere Planungen, vorhandene Mobilitätsangebote, geltende Verkehrsregeln) informiert werden. Dies fördert das Verständnis hinsichtlich der Komplexität der Verkehrsplanung sowie des Handlungsbedarfes und der – zum Teil eingeschränkten – Handlungsmöglichkeiten. Darüber hinaus kann so der Arbeitsfortschritt präsentiert und evtl. Verzögerungen können bei der Umsetzung frühzeitig erklärt werden.

Die sachliche Wissensvermittlung beschränkt sich aber nicht nur auf die Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans, sondern bezieht sich auch auf die im Stadtgebiet vorhandenen Mobilitätsmöglichkeiten. Nur wenn diese bekannt sind, können sie auch genutzt werden.

Im Rahmen der online-Bürgerbeteiligung wurde häufiger das Miteinander im Straßenverkehr bemängelt – vor allem die Missachtung von Verkehrsregeln, wodurch andere Verkehrsteilnehmende in Bedrängnis kommen (können). Auf der Ebene der sachlichen Wissensvermittlung bietet es sich daher an, nochmals die grundlegenden bzw. wichtigsten Verkehrs- und Verhaltensregeln den Bürgerinnen und Bürgern ins Bewusstsein zu rufen.

Für die sachliche Wissensvermittlung müssen alle relevanten Daten und Informationen (u. a. zu den Projektinhalten, dem Projektsachstand, den Mobilitätsangeboten, den Verkehrsregeln) als Grundlage zusammengetragen werden. Die Projektinhalte und der Projektsachstand sollen kontinuierlich im Rahmen des Monitorings erfasst werden, für dessen Durchführung die Stelle des Mobilitätsmanagers verantwortlich sein soll (vgl. Abschnitt 10.1).

Die Berichterstattung zum Verkehrsentwicklungsplan sollte sowohl im politischen Rahmen als auch – ggf. in komprimierter Art und Weise – öffentlich über die städtische Internetseite und die von der Stadt genutzten sozialen Medienkanäle erfolgen. Dies gewährleistet die Erreichung einer Vielzahl an Interessierten. Hierbei ist die Pressestelle der Stadtverwaltung unterstützend einzusetzen. In Bezug auf die Verwendung der sozialen Medienkanäle muss beachtet werden, dass bei Zulassung einer Kommentierung von eingestellten Beiträgen die Mitteilungseingänge kontinuierlich analysiert und ggf.

auch darauf reagiert werden muss (Moderation des Kommunikationsprozesses).

Über die städtische Internetseite sollte auch die Übersicht über die vorhandenen Mobilitätsangebote abrufbar sein. Dies ist vor allem für Neubürgerinnen und -bürger sowie für ortsunkundige Besuchende der Stadt Neuwied von Bedeutung. Derzeit sind diese Informationen nicht in die städtische Internetseite eingebunden. Auf der Startseite befinden sich derzeit vier Rubriken:

- Bürger | Rat | Verwaltung,
- Freizeit | Kultur | Tourismus,
- Wirtschaft | Standort | Entwicklung,
- Karriere.

Es wird empfohlen, die Auffindbarkeit der Informationen zu den vorhandenen Mobilitätsangeboten über die ersten drei Rubriken zu ermöglichen, da diese für die Bürgerschaft, für Ortsfremde als auch für die Wirtschaft von Interesse sind.

Die Vermittlung der grundlegenden bzw. wichtigsten Verkehrs- und Verhaltensregeln liegt an der Schnittstelle zur emotionalen Überzeugungsarbeit. Es werden sachliche Informationen dargestellt. Da diese aber im Allgemeinen bekannt sein sollten, geht es vielmehr um eine Bewusstseins-schaffung über die Konsequenzen der Missachtung (u. a. Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit oder der Wohnbevölkerung). Dies wird oftmals mit Hilfe von emotionalen Kampagnen bewirkt (siehe Abschnitt 6.8.2).

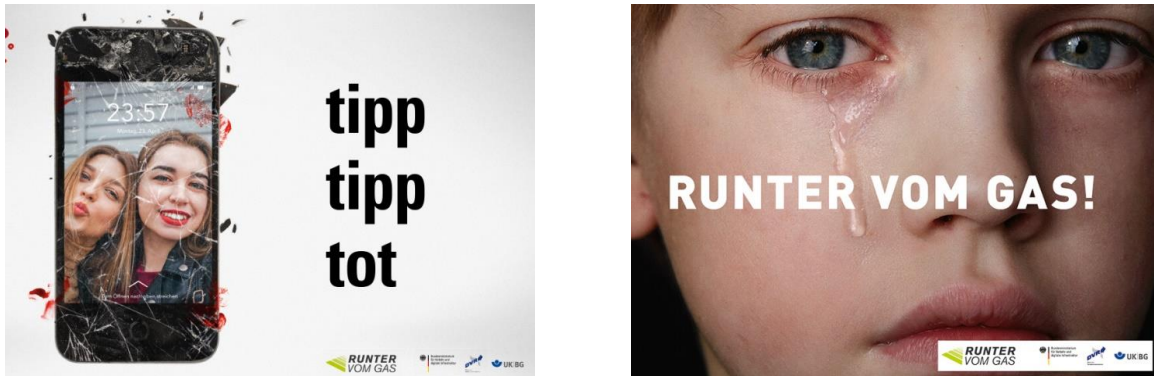
### 6.8.2 Emotionale Überzeugungsarbeit

Neben der Faktendarstellung sollte emotional über Verhaltenswirkungen aufgeklärt und zur Nutzung umweltfreundlicher Mobilitätsangebote motiviert werden. Letzteres knüpft an die Maßnahmenempfehlungen zum Mobilitätsmanagement an (vgl. Abschnitt 6.6).

Die Zielsetzung des Verkehrsentwicklungsplans, die Verkehrsmittelwahl zu Gunsten des Umweltverbunds zu ändern, hat nur dann Erfolg, wenn die Verkehrsteilnehmenden das Verkehrsverhalten ändern. Dabei gilt zu beachten, dass Verhaltensänderungen stets mit erheblichen Anstrengungen verbunden sind. Verhaltensroutinen müssen aufgebrochen werden, aber auch die Symbolisierung des Autos als einzige individuelle Freiheit im Straßenverkehr. *„Für die Verkehrswende bedeutet das: [neben dem Ausbau der Angebote des Umweltverbunds als Grundlage, müssen] auch die Alternativen zur Automobilität [...] professionell vermarktet werden. Dafür sind neue Bilder, Vorstellungen und Geschichten notwendig, da Wandel schnell auch als Bedrohung oder Verlust verstanden wird.“*<sup>23</sup> (Agora Verkehrswende 2019, S. 3). Vor diesem Hintergrund reicht eine sachliche Wissensvermittlung der objektiven Vorteile allein nicht aus. Vielmehr muss mit Hilfe von emotionaler Überzeugungsarbeit die nachhaltigen Mobilitätsangebote als attraktive Alternative wahrgenommen werden.

<sup>23</sup> Agora Verkehrswende (2019): Neue Wege in die Verkehrswende. Impulse für Kommunikationskampagnen zum Behaviour Change. Berlin 2019

Wie bereits unter Abschnitt 6.8.1 dargestellt wurde, stellt die Vermittlung der grundlegenden bzw. wichtigsten Verkehrs- und Verhaltensregeln eine sachliche Informationsvermittlung dar, die aber oftmals über **emotionale Botschaften** ins Bewusstsein gerufen werden müssen, da sie im Grunde bekannt sind bzw. sein sollten (z. B. Bild 97).



**Bild 97:** Plakatkampagnen „Finger weg vom Handy“ und „Runter vom Gas“<sup>24</sup>

Diese Verknüpfung von rationalen Botschaften mit emotionalen Bildern ist auch für den innerstädtischen Verkehr anwendbar. Durch Sichtbarkeit, Identifikation und Beteiligung wird eine neue Wertorientierung erzeugt. Im Gegensatz zu den beispielhaften Plakatkampagnen können auch humorvolle und coole Bilder vermittelt werden (Bild 98 und Bild 99).

<sup>24</sup> <https://www.runtervomgas.de/aktionsmaterial/autobahnplakate.html>; abgerufen am 13.06.2022



Die Informationsbereitstellung für Neubürgerinnen und Neubürger (vgl. Abschnitt 6.6.2) gehört zum **Dialogmarketing** und hat sich bereits in vielen deutschen Städten etabliert. *„Das Besondere an dieser Form der Kommunikation: Neuzugezogene werden nicht nur per Anruf kontaktiert (bei dem sie alle für sie relevanten Informationen erfragen können), sondern erhalten auch eine attraktive Informationsmappe, die neben Netzplänen Schnuppertickets für den ÖPNV enthält.“* (Agora Verkehrswende 2019, S. 30). Damit beschränkt sich das Neubürgermarketing nicht auf die reine Informationsvermittlung, sondern baut mit den Schnupperangeboten auch „Nutzungshürden“ ab (Schaffung von Anreizen, Befähigung).

Ähnlich zu den Schnupperangeboten schaffen auch **Wettbewerbe** Anreize den Umweltverbund zu nutzen. Nachfolgend sind hierzu Beispiele aufgeführt, die als Anregung dienen sollen:

- **Motorisierter Individualverkehr:**  
Familie verzichtet für einen Monat auf das eigene Auto und berichtet öffentlich über die Erfahrungen und erhalten dafür ein Pe-delec und/oder eine ÖPNV-Familienkarte; Senioren melden Auto oder geben Führerschein ab und bekommen dafür ein ÖPNV-Jahresticket
- **Öffentlicher Personennahverkehr:**  
schönste Bus-/Bahn-Geschichte mit Verlosung (ggf. im Wechsel mit Radverkehr)
- **Radverkehr:**  
Aktion „Stadtradeln“ und/oder „Aktion mit dem Rad zur Arbeit“; Ausarbeitung einer Sommerradrouten mit öffentlicher Eröffnungstour und Verlosung (z. B. alle ein bis zwei Jahre); schönste Radfahrgeschichte mit Verlosung (ggf. im Wechsel mit ÖPNV)
- **Fußverkehr:**  
schönster Walking-Bus von Kindergarten- und/oder Schulkindern

In sogenannten **Reallaboren** können Rahmenbedingungen teilweise verändert werden, um die Wirkungen in Vorher-Nachher-Untersuchungen zu identifizieren. Dabei werden die Verkehrsteilnehmenden aktiv mit eingebunden – entweder nur als Nutzende (z. B. in Bezug auf Pop-up Radweg) oder auch als Gestaltende (z. B. in Bezug auf Flächenumnutzung). Hier werden die Lösungsansätze nicht „von oben“ angeordnet, sondern vielmehr „von unten“ heraus entwickelt.

Die emotionale Überzeugungsarbeit ist kein typisches Arbeitsfeld der konventionellen Verkehrsplanung. Es bietet sich an, mit externen Fachexperten und unter Einbeziehung des (Stadt-)Marketings sowie ggf. weiteren Akteuren (z. B. Landkreis Neuwied oder ADFC) das Themenfeld zu bespielen. Durch ein zuvor festgelegtes Design, ggf. in Kombination mit einer Dachmarke und/oder einem Logo, ergibt sich zudem ein Wiedererkennungswert.

## 7 Innenstadtkonzept

Für die Erschließung der Innenstadt ist die Betrachtung aller Verkehrsarten notwendig. An den relevanten Textstellen mit konkreten

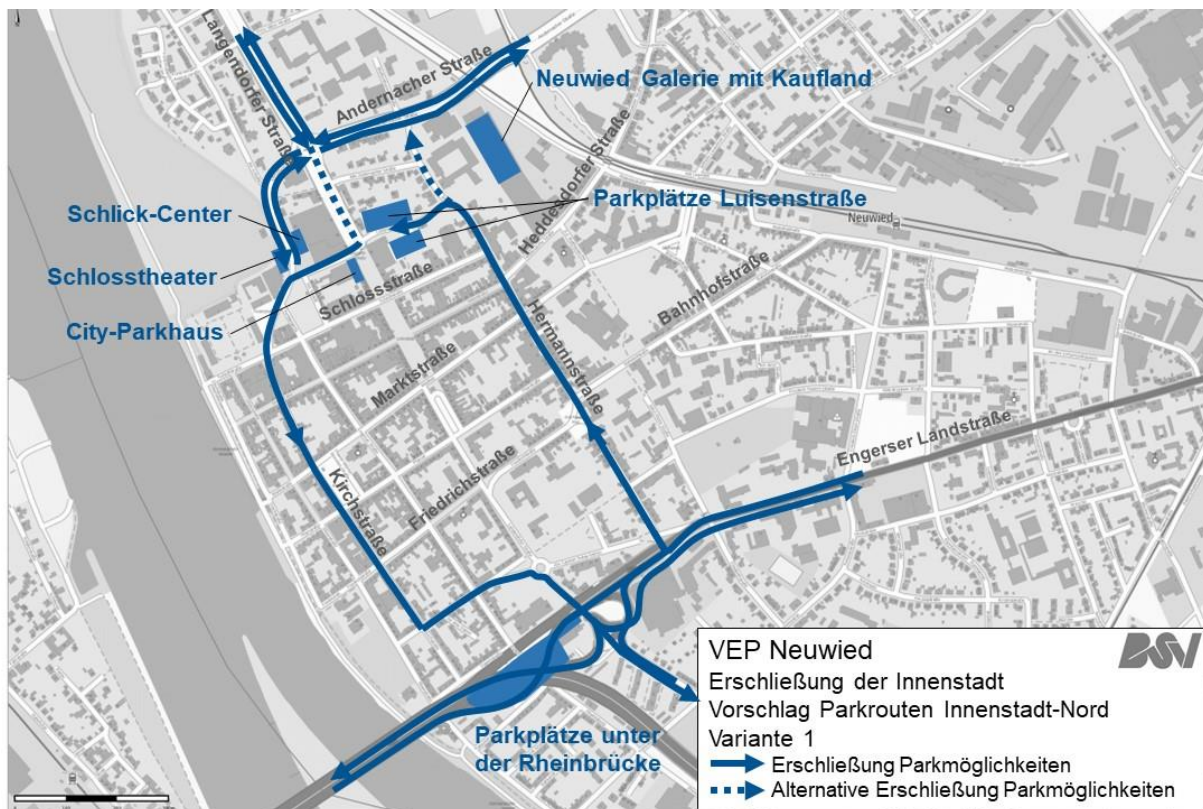


Handlungsempfehlungen wird auf die zugehörigen Maßnahmensteckbriefe im Anlagenband verwiesen.

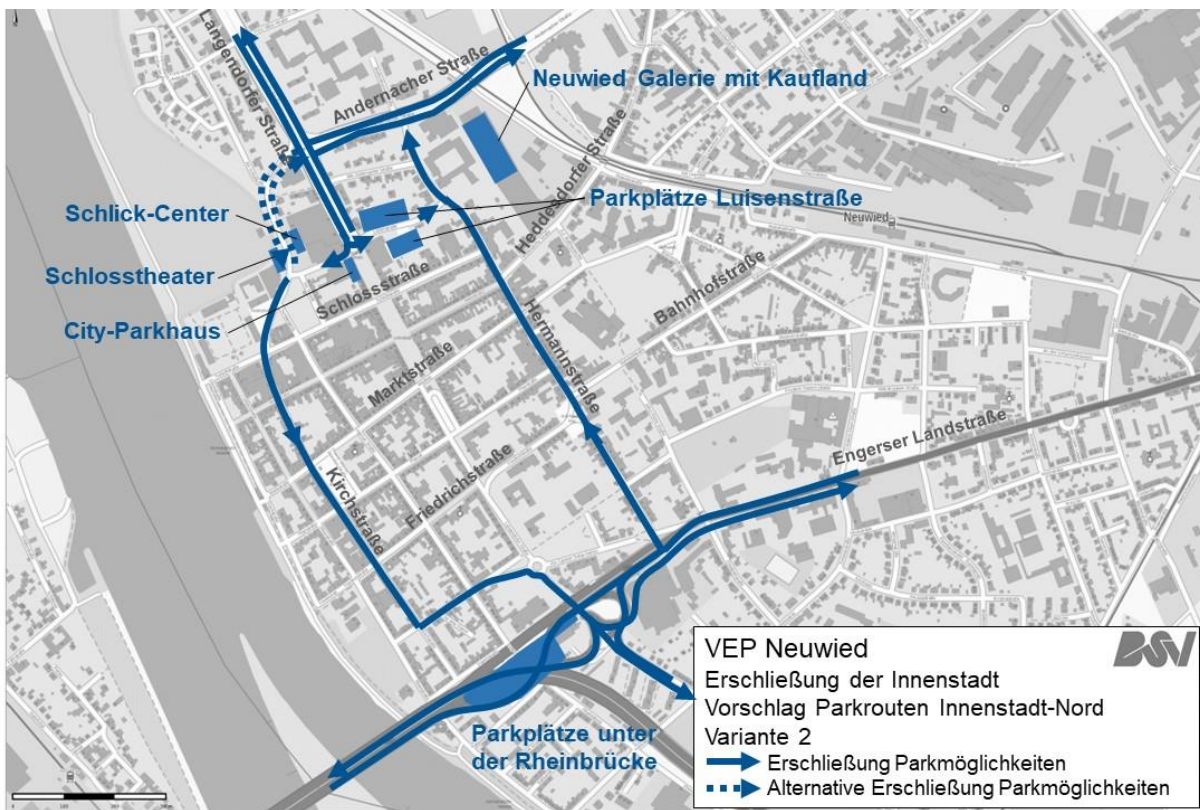
Aufbauend auf dem Geschwindigkeitskonzept (vgl. Abschnitt 6.4.1) soll in der Innenstadt auf nahezu allen Straßen mit Ausnahme des Abschnitts der Langendorfer Straße nördlich des Kreisverkehrs, der Andernacher Straße und der Engenser Landstraße eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h angeordnet werden. (siehe Abschnitt 8 bzw. Anlagenband Maßnahmensteckbrief K1)

Die Führung des Kfz-Verkehrs zu den Parkhäusern soll gebündelt zur Verkehrsvermeidung (Reduzierung des Parksuchverkehrs) über den Innenstadtring (Hermannstraße, Kirchstraße) erfolgen. Zusätzlich soll der Parksuchverkehr über ein Parkleitsystem gesteuert werden. (siehe Abschnitt 8 bzw. Anlagenband Maßnahmensteckbrief K4)

Hierzu wird differenziert zwischen den Parkmöglichkeiten Innenstadt-Süd, welche die Parkplätze unter der Rheinbrücke beinhalten, und den Parkmöglichkeiten Innenstadt-Nord, die die Parkhäuser und die Parkplätze in der Luisenstraße betreffen und mit dynamischen Wegweisern ausgeschildert werden sollten. Verschiedene Routen für das Parkleitsystem Innenstadt-Nord sind in Bild 101 und Bild 102 dargestellt.

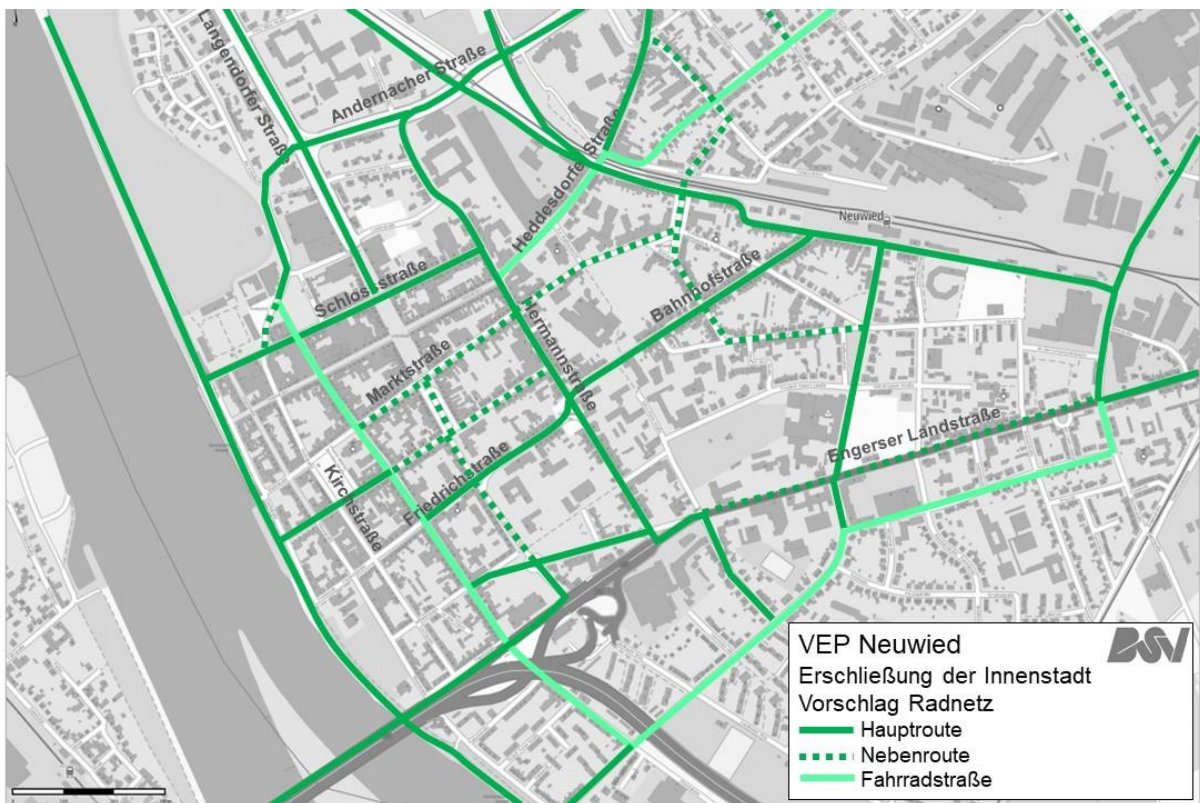


**Bild 101:** Erschließung Innenstadt - Parkrouten Innenstadt-Nord – Variante 1



**Bild 102:** Erschließung Innenstadt - Parkrouten Innenstadt-Nord – Variante 2

Auch das Zielkonzept für den Radverkehr findet Berücksichtigung. Beispielsweise wird der Radfahrer parallel zur Kirchstraße, die dem motorisierten Verkehr als Teil des Innenstadtrings zur Verfügung steht, auf der Engeser Straße auf einer Fahrradstraße geführt (Bild 103).



**Bild 103:** Erschließung Innenstadt - Radnetz



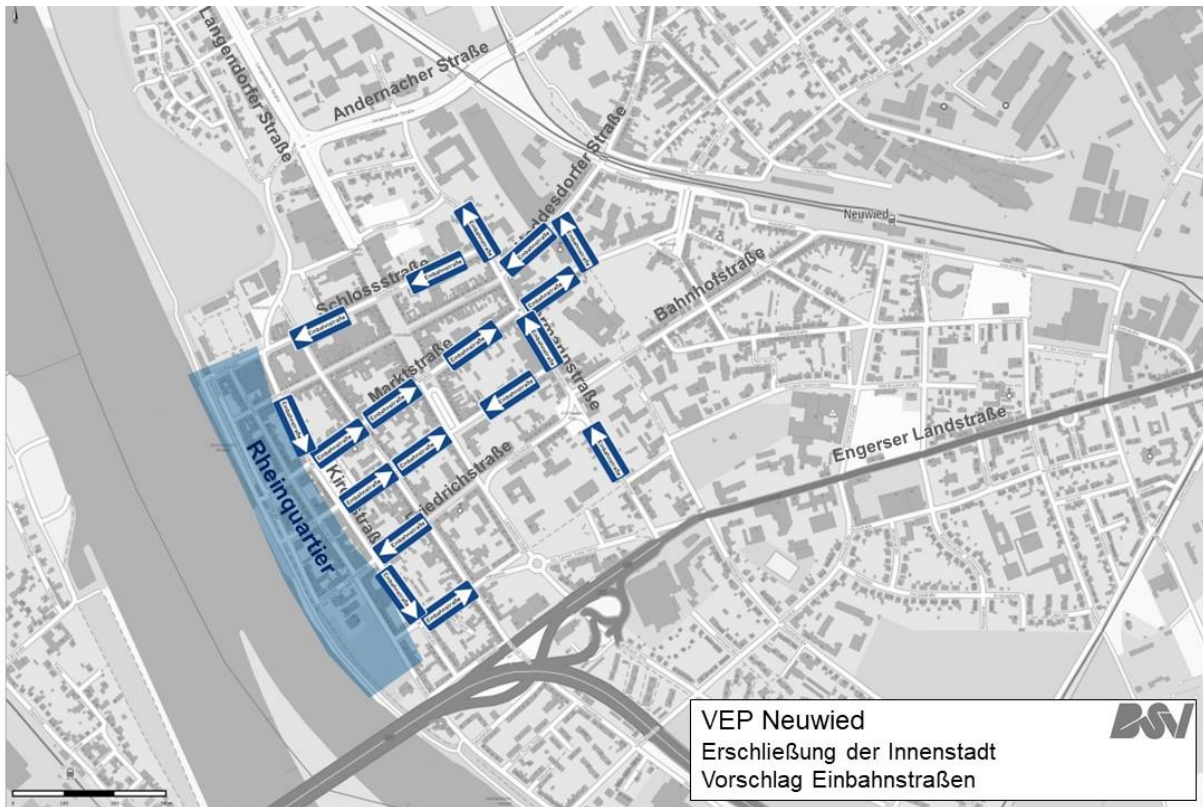
Der Erschließung der Innenstadt mit dem ÖPNV bleibt zum jetzigen Planungsstand unverändert erhalten (Bild 104).



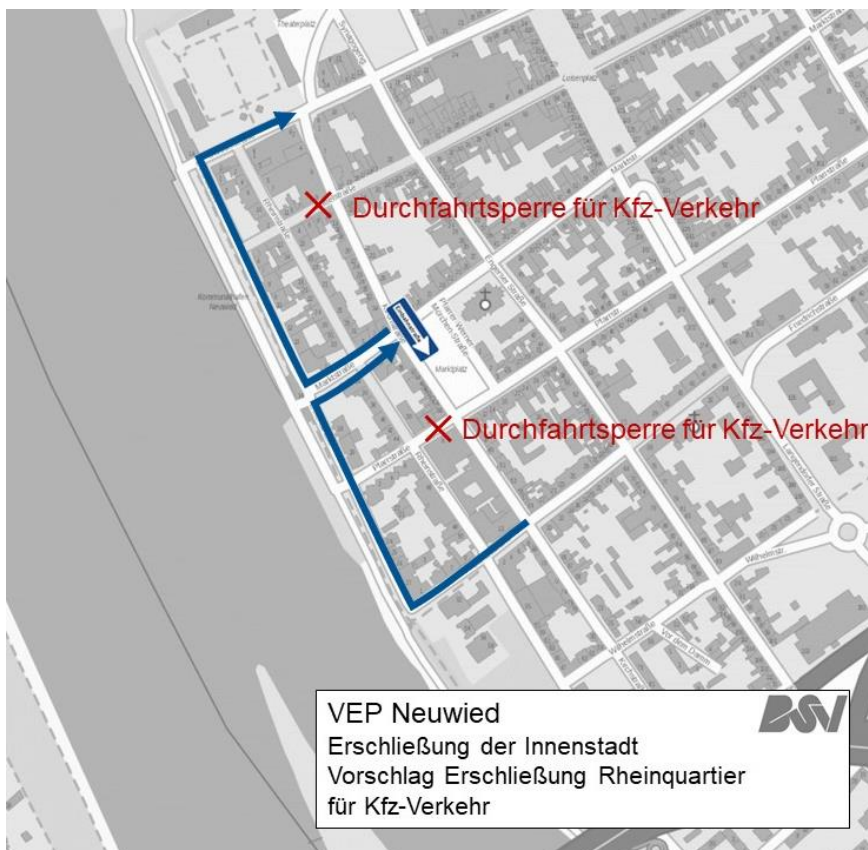
**Bild 104:** Erschließung Innenstadt - ÖPNV

Um den motorisierten Verkehr möglichst auf dem Innenstadtring zu führen, werden die Kirchstraße und die Hermannstraße in ihrem gesamten Verlauf im Einrichtungsverkehr betrieben (Bild 105). 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.

Damit auch das Rheinquartier von Durchgangsverkehr freigehalten wird, werden Durchfahrtssperren und Einrichtungsverkehr – wie in Bild 106 dargestellt – angeordnet bzw. beibehalten. (siehe Abschnitt 8 bzw. Anlagenband Maßnahmensteckbrief K5)



**Bild 105:** Erschließung Innenstadt - Einbahnstraßensystem

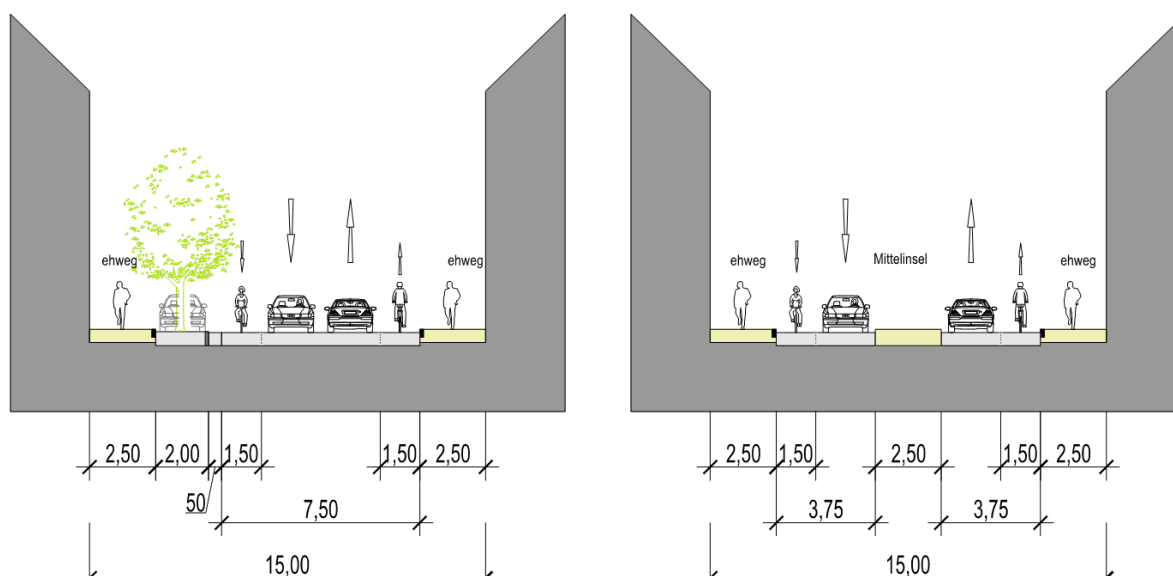


**Bild 106:** Erschließung Innenstadt - Rheinquartier

Aufgrund des Parkraumkonzepts, aber auch in Verbindung mit dem Innenstadtkonzept, ergeben sich Umgestaltungspotenziale für mehrere Straßen im Kernbereich der Innenstadt zugunsten des Umweltverbunds (Fußgängerverkehr, Radverkehr, ÖPNV) bei gleichzeitiger Beibehaltung eines „Grundangebots“ vor allem für den Wirtschaftsverkehr (Liefer- und Ladezonen).

Eine Umgestaltung der **Bahnhofstraße** hinsichtlich einer Radverkehrsführung auf Schutzstreifen mit Reduzierung (etwa Halbierung) der Parkstände wird vorgeschlagen.

Bei einer vorhandenen Verkehrsbelastung von 5.100 bis 6.600 Kfz/24h ist die Führung des Radverkehrs auf Schutzstreifen ausreichend. Der Parkraum ist zu maximal 65 % ausgelastet. Auch in den Nebenstraßen sind noch freie Kapazitäten zum Parken vorhanden. Bei einer vorhandenen Straßenraumbreite von 15,00 m ist somit die Anlage von 2,50 m breiten Gehwegen und 1,50 m breiten Schutzstreifen beidseitig möglich. Zusätzlich bleibt eine Fläche von 2,00 m übrig, die abschnittsweise als einseitiger Multifunktionsstreifen zum Parken oder als Grünfläche genutzt werden kann. An notwendigen Querungsstellen kann dieser zugunsten einer Mittelinsel als Querungshilfen entfallen. Somit kann eine Radverkehrsführung auf Schutzstreifen mit Reduzierung (etwa Halbierung) der Parkstände realisiert werden (Bild 107).



**Bild 107:** Konzept für die Bahnhofstraße

Für die **Marktstraße** wird eine Sperrung des Durchgangsverkehrs empfohlen. Die Marktstraße darf dann nur noch im Einrichtungsverkehr vom ÖPNV und Anliegern befahren werden. Hierdurch kann der Querschnitt auf einen Fahrstreifen reduziert werden. Zusätzlich können die Parkstände stark reduziert werden. Diese zusätzlichen Flächen soll dem Fußverkehr (breitere Gehwege und Aufenthaltsflächen) unter Berücksichtigung des Wirtschaftsverkehrs (Liefer- und Ladezonen) zugutekommen. Das Parkangebot in der Langendorfer Straße zwischen Marktstraße und Pfarrstraße kann dann nur noch über die Pfarrstraße und die südliche Langendorfer Straße erreicht werden. Die Marktstraße ist nicht Bestandteil des Zielnetzes Radverkehr. Durch die erwartbare Reduzierung des Verkehrsaufkommens (Sperrung für den allgemeinen Kfz-Verkehr) kann der Radfahrer im Mischverkehr geführt werden.



Die **Pfarrstraße** sollte zukünftig im Einrichtungsverkehr befahren werden. Hierdurch kann der Querschnitt auf einen Fahrstreifen reduziert werden. Zusätzlich können die Parkstände auf einer Seite entfallen. Diese zusätzlichen Flächen soll dem Fußverkehr (breitere Gehwege und Aufenthaltsflächen) und dem Wirtschaftsverkehr (Liefer- und Ladezonen) zugutekommen.

Die **Schloßstraße** wird aktuell von der Stadtverwaltung umgeplant.

## 8 Maßnahmenkatalog

Der Maßnahmenkatalog fasst die im Planungs- und Handlungskonzept sowie die im Innenstadtkonzept aufgeführten Handlungsempfehlungen in Form von Maßnahmensteckbriefen zusammen.

Im Ergebnis liegen insgesamt 38 Maßnahmensteckbriefe vor, die zur Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung sowie zur umwelt- und umfeldverträglichen Steuerung des verbleibenden Kfz-Verkehrs beitragen und damit die Grundlage für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung bilden.

Die Maßnahmenempfehlungen sind den Handlungsfeldern zugeordnet, nach denen bereits das Planungs- und Handlungskonzept differenziert wurde. Nachfolgend ist eine Übersicht zu den aufgestellten Handlungsempfehlungen dargestellt (Tabelle 12). Die detaillierten Maßnahmensteckbriefe befinden sich im Anlagenband.

**Tabelle 12:** Übersicht zu den aufgestellten Maßnahmenempfehlungen

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)
	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 Parkraumbangebots 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)
Mobilitätsmanagement	M1	Personalstelle Mobilitätsmanagement
	M2	Betriebliches Mobilitätsmanagement
	M3	Zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement
	M4	Umsetzung der Kommunikationsstrategie

## 9 Klimabilanzierung des Verkehrssektors

Parallel zu den Untersuchungen zum Verkehrsentwicklungsplan Neuwied hat die Stadt Neuwied eine Aktualisierung des vorliegenden Integrierten Klimaschutzkonzepts (IKSK) beauftragt. Es handelt sich hierbei um ein Energiekonzept mit dem Ziel, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß bzw. die Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen) und Energieverbrauch zu reduzieren. Als Arbeitsgrundlage zur Aufstellung eines Maßnahmenkatalogs wird der kommunale Energiebedarf ermittelt. Dabei wird neben den Sektoren Wirtschaft, Haushalte und kommunale Liegenschaften auch der Sektor Verkehr differenziert betrachtet, wodurch sich eine Schnittstelle zu den Untersuchungen zum Verkehrsentwicklungsplan Neuwied ergibt. Um diese Synergien effektiv zu nutzen, erfolgt im Rahmen der Untersuchungen zum

Verkehrsentwicklungsplan ergänzend eine Klimabilanzierung des Verkehrssektors, sodass die Arbeitsinhalte in Summe mit den Inhalten eines Klimaschutzteilkonzepts Mobilität vergleichbar sind.

## 9.1 Vorgehensweise

Das Land Rheinland-Pfalz unterstützt seine Kommunen als Akteure des Klimaschutzes durch eine kostenlose Bereitstellung eines Bilanzierungstools. Seit Sommer 2019 ist dies das internetbasierte Bilanzierungstool Klimaschutz-Planer, das von den drei Projektpartnern Klima-Bündnis e. V., ifeu – Institut für Energie und Umweltforschung Heidelberg und Institut dezentrale Energietechnologien (IdE) mit einer Förderung vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) entwickelt wurde. Durch die Bereitstellung des Bilanzierungstools wird eine einheitliche Vorgehensweise bei der Bilanzierung (Bilanzierungs-Systematik Kommunal – kurz BSKO) sichergestellt, sodass die Bilanzierungsergebnisse der Kommunen untereinander vergleichbar sind.

Für den Verkehrssektor sieht der BSKO-Standard *„ein endenergiebasiertes Territorialprinzip vor, d. h. die Bilanzierung umfasst die Emissionen des motorisierten Verkehrs innerhalb der Gemeindegrenzen.“* (ifeu 2017, S. 1).<sup>26</sup> Die Verkehrsaktivität wird dabei über die verkehrsmittelspezifische Fahrleistung erfasst, die anschließend mit verkehrsmittelspezifischen Emissionsfaktoren gekoppelt wird.

Im Klimaschutz-Planer sind gemeindefein aufbereitete Verkehrsdaten als Bilanzierungsgrundlage hinterlegt, die von den kommunalen Nutzern durch eigene gemeindespezifische Verkehrsdaten ersetzt werden können. Aufgrund fehlender eigener Daten erfolgt dies in der Regel ausschließlich für den öffentlichen Linienbusverkehr und den kommunalen Fuhrpark.

## 9.2 Übergeordnete Klimaziele

Eine nachhaltige Verkehrsentwicklungsplanung wird nicht allein von der Stadt Neuwied auf Kommunalebene angestrebt, sondern auch auf den der Stadt übergeordneten verkehrspolitischen Handlungsebenen.

Die **Europäische Union (EU)** strebt eine Minderung der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen) um 60 % bis 2050 gegenüber dem Referenzjahr 1990 an.

Analog zur EU verfolgt auch die **Bundesregierung** in Bezug auf die Verkehrspolitik derzeit das Ziel, die verkehrsbedingten THG-Emissionen gegenüber dem Referenzjahr 1990 zur Erreichung der Klimaziele zu senken: *„1990 betrug der Treibhausgas-Ausstoß des Verkehrssektors 164 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>. 2020 waren es laut Klimabilanz des Umweltbundesamtes 146 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>. Die Emissionen des Sektors sollen [laut der Novelle des Klimaschutzgesetzes] bis 2030 weiter auf höchstens 85 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> reduziert werden.“*<sup>27</sup> Daraus lässt sich als Zielsetzung eine

<sup>26</sup> Eine andere Möglichkeit der Bilanzierung stellt beispielsweise das Verursacherprinzip dar. Hier werden ausschließlich die Emissionen der Einwohnenden berücksichtigt. Die Bilanzierungsergebnisse fallen oftmals geringer aus als bei der Bilanzierung nach dem Territorialprinzip, da die Auswirkungen des Durchgangsverkehrs unberücksichtigt bleiben.

<sup>27</sup> Quelle: [www.bundesregierung.de/breg-de/themen/klimaschutz/](http://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/klimaschutz/)

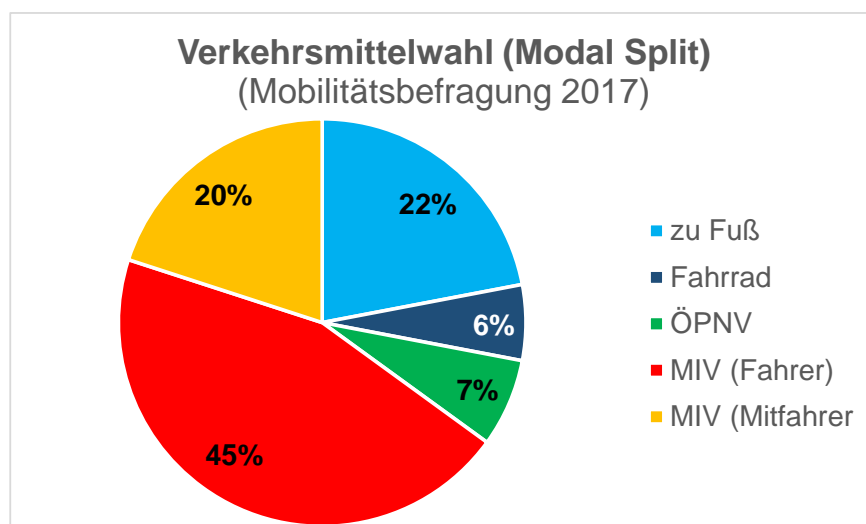
Minderung der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen um nahezu 50 % bis 2030 gegenüber 1990 ableiten. Darüber hinaus wurde bereits im Rahmen des Energiekonzepts 2010 der Bundesregierung eine Reduzierung des Endenergieverbrauchs im Verkehrssektor bis 2020 um 10 % und bis 2050 um rund 40 % gegenüber 2005 angestrebt.

Das **Land Rheinland-Pfalz** hat bereits 2014 ein eigenes Klimaschutzgesetz (Landesklimaschutzgesetz – LKSG) aufgestellt. Hier wird ein Zielwert für die Minderung der THG-Emissionen festgehalten<sup>28</sup>, jedoch keine sektorspezifischen Minderungsziele. Aufgrund der fortgeschrittenen Zeit hat die Landesregierung 2020 ein neues Strategiepapier zum Klimaschutz aufgestellt. Hier wird auf veränderte Rahmenbedingungen hingewiesen, die sich teilweise auf die Grundannahmen der THG-Minderungsszenarien auswirken. Vor diesem Hintergrund plant die Landesregierung eine Fortschreibung der THG-Minderungsszenarien. Da jedoch aktuell die Entwicklungen infolge der anhaltenden Corona-Pandemie und des Ukraine-Kriegs nicht konkret absehbar sind, erfolgt die Fortschreibung zu einem späteren Zeitpunkt.

### 9.3 Bilanzierungsjahr 2019 (Analyse)

Auf Grundlage der im Klimaschutzplaner hinterlegten Datengrundlage (Datenstand 2019) erfolgt eine Bilanzierung der Analyse für das Jahr 2019.

Dem Bilanzierungsjahr ist die Verkehrsmittelwahl der Stadt Neuwied aus dem Erhebungsjahr 2017 (Mobilität in Deutschland) hinterlegt (Bild 108).

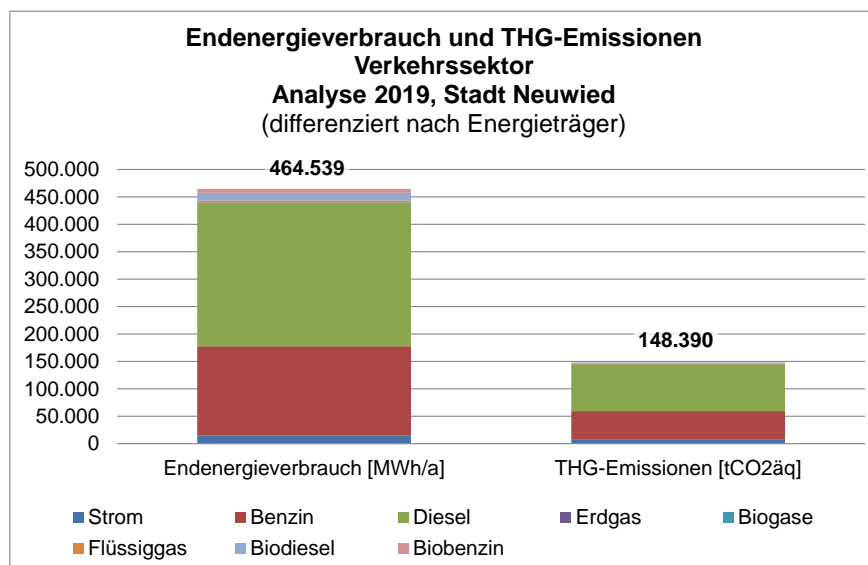


**Bild 108:** Modal Split der Stadt Neuwied für die Analyse (2019) [Datenquelle: MiD 2017]

Auf Grundlage der im Klimaschutz-Planer für die Stadt Neuwied hinterlegten Daten ergibt sich für den Verkehrssektor für das Bilanzierungsjahr 2019 ein Endenergiebedarf in Höhe von 464.539 MWh und darauf aufbauend THG-Emissionen in Höhe von

<sup>28</sup> Die Summe der THG-Emissionen in Rheinland-Pfalz sollen bis 2020 um mindestens 40 % und bis 2050 mindestens um 90 % gegenüber 1990 gemindert werden.

148.390 t<sub>CO<sub>2</sub>äq</sub><sup>29</sup>. Die Differenzierung nach den Energieträgern zeigt die untergeordnete Bedeutung der alternativen „Kraftstoffe“ auf. Benzin und Diesel dominieren. (Bild 109, zugehörige Wertetabelle im Anlagenband dargestellt)



**Bild 109:** Endenergieverbrauch und THG-Emissionen des Verkehrssektors der Stadt Neuwied für die Analyse (2019)

Die Bilanzierungswerte der Stadt Neuwied der beiden von der Bundesregierung betrachteten Referenzjahre (1990 bei THG-Emissionen und 2005 bei Endenergieverbrauch) sind über ein Rückrechnungstool des Klimaschutzplaners ermittelt worden und in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

**Tabelle 13:** Gegenüberstellung der kommunalen Bilanzierungswerte der Analyse (2019) mit der Zielsetzung des Bundes

	Zielsetzung Bund	Referenzjahr 1990	Referenzjahr 2005	Analyse 2019
THG-Emissionen [t <sub>CO<sub>2</sub>äq</sub> ]	bis 2030 -50 % gegenüber 1990	110.844	./.	148.390 (+34 % ggü. 1990)
Endenergieverbrauch [MWh]	bis 2020 -10 % und bis 2050 um rund -40 %	./.	420.230	464.539 (+11 % ggü. 2005)

<sup>29</sup> Neben CO<sub>2</sub> gibt es weitere THG-Gase. Um die Wirkungen verschiedener THG-Gase vergleichbar zu machen, werden sie in CO<sub>2</sub>-Äquivalente umgerechnet und zusammengefasst. Die Umrechnung erfolgt standardisiert im Klimaschutzplaner.



	gegenüber 2005			
--	-------------------	--	--	--

Die Gegenüberstellung verdeutlicht, dass sich die verkehrsbedingten THG-Emissionen und der verkehrsbedingte Endenergieverbrauch der Stadt Neuwied bis heute gegenüber den Bilanzierungswerten der Referenzjahre<sup>30</sup> nicht gemindert haben, sondern weiter gestiegen sind. Die bundesweiten Zielsetzungen sind damit nicht erfüllt. Dies verdeutlicht nochmals die Dringlichkeit einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung.

#### 9.4 Prognose 2030 und 2040

Neben der Betrachtung des heutigen Energiebedarfs im Verkehrssektor der Stadt Neuwied wird geprüft, wie sich der dargestellte Energiebedarf zukünftig entwickeln wird. Hierbei werden zwei Szenarien differenziert, die auf den erwarteten Entwicklungen – den Makro-Trends – aufsetzen. (Bild 110)

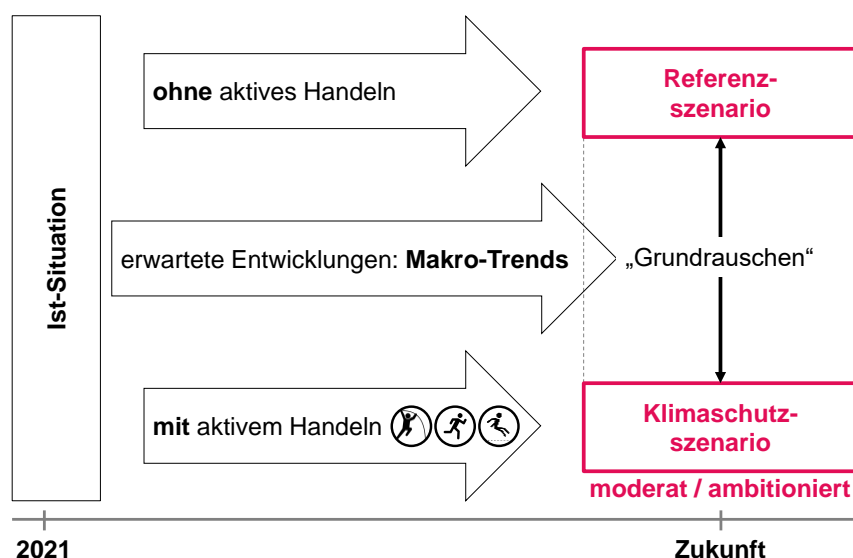


Bild 110: Szenarien der Mobilität

##### 9.4.1 Makro-Trends

Nachfolgend sind die recherchierten Makro-Trends kompakt zusammengefasst dargestellt.

- Gegenüber 2021 wird die Bevölkerungszahl und damit verbunden auch der Pkw-Bestand in Neuwied bis 2040 sinken (siehe Anlagenband).
- Zeitgleich steigt die Anzahl an Elektro-Pkw durch die Fördermaßnahmen der Bundesregierung deutlich an (siehe Anlagenband).
- Im Hinblick auf die Verbrennungsmotoren sind weitere Effizienzverbesserungen zu erwarten, die keinerlei Einfluss auf die Verkehrsleistung haben, aber zu einem geringeren

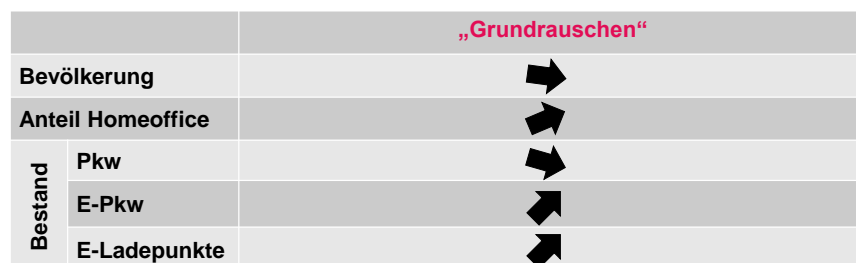
<sup>30</sup> Die anzusetzenden Referenzjahre wurden von der Bundesregierung festgelegt und sind in den Zielsetzungen verankert. Für die THG-Emissionen wird das Referenzjahr 1990 und für den Endenergieverbrauch das Referenzjahr 2005 betrachtet.

Kraftstoffverbrauch und niedrigeren Ausstoß an THG-Emissionen je Kilometer führen (z. B. Minimierung der Fahrwiderstände, Verbesserung der Aerodynamik, Leichtbau, Verringerung der Rollwiderstände, Steigerung der Motoreffizienz).

- Bereits heute wird mehr als jeder dritte Weg der Neuwieder Bevölkerung mit dem Umweltverbund zurückgelegt, aber infolge der Pandemie wird eine veränderte Verkehrsmittelwahl zu Gunsten des MIV und zu Lasten des ÖPNV erwartet (siehe Anlagenband).
- Infolge der Pandemie hat sich Homeoffice stärker etabliert (siehe Anlagenband).
- Infolge der Pandemie ist aber auch Online-Handel gestiegen (siehe Anlagenband).
- Der Sharing-Trend steigt deutschlandweit an, aber für die Stadt Neuwied wird trotz einer geringen erwartbaren Nachfrage keine wirtschaftliche Nachfrage erwartet (siehe Anlagenband).
- Innovative Mobilitätsangebote (autonomes Fahren, Flugtaxis, robotergestützter Warentransport) werden weltweit entwickelt und erprobt, aber in Bezug auf das Verkehrsaufkommen im Stadtgebiet Neuwied wird keine maßgebliche Auswirkung erwartet.

Auch die aktuelle Lage bezüglich des Ukraine-Kriegs hat derzeit Auswirkungen, die sich zum Teil auch auf das Mobilitätsverhalten auswirken bzw. auswirken können (z. B. hohe Spritpreise). Aufgrund der Aktualität und der nicht überschaubaren Situationsdauer liegen hierzu keine detaillierten Wirkungsanalysen vor, sodass diese Effekte im Weiteren unberücksichtigt bleiben.

Die beschriebenen relevanten Makro-Trends lassen sich grafisch wie folgt zusammenfassen:



**Bild 111:** Relevante Entwicklungen der Makro-Trends

#### 9.4.2 Referenzszenario

Im Referenzszenario werden feststehende bzw. prognostizierte (infra-)strukturelle Entwicklungen berücksichtigt, aber kein weiteres Handeln der Stadt Neuwied im Hinblick auf eine nachhaltige Verkehrsentwicklung. In diesem Szenario wird der Stadt Neuwied eine passive Haltung in Bezug auf neue Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds und zur Optimierung des Verkehrsflusses unterstellt. Lediglich allgemeine wirtschaftliche, gesellschaftliche und technische Trends sowie ein energie- und klimapolitisches Handeln auf den übergeordneten Ebenen (EU, Bund, Land) werden angesetzt, da hier die Stadt Neuwied keine direkte Möglichkeit der Einflussnahme hat. Dieses Szenario dient lediglich zur Darstellung „Was passiert, wenn aktiv keine nachhaltige Verkehrsentwicklung

angestrebt wird?“ und stellt damit kein anzustrebendes Szenario, sondern ausschließlich ein Vergleichsszenario dar.

Infolge der beschriebenen Makro-Trends (vgl. Abschnitt 9.4.1) werden die Mobilitätsrate (Wegeanzahl pro Person und Tag) und der Modal Split prognostiziert und unter Berücksichtigung der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung das tägliche Wegeaufkommen der Neuwieder Bevölkerung berechnet.

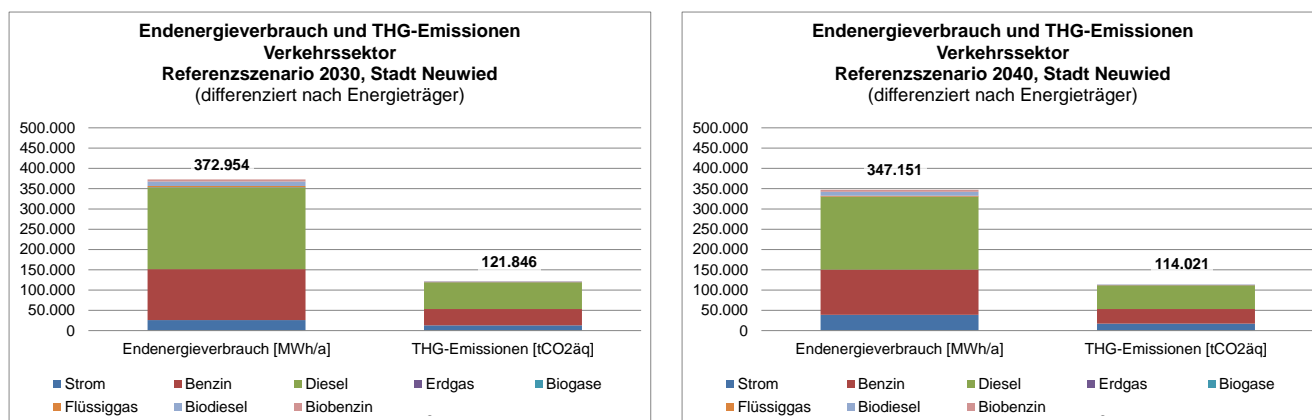
Infolge der gesunkenen Bevölkerungszahl und Mobilitätsrate reduziert sich das tägliche Wegeaufkommen. Obwohl der MIV-Anteil um 2 % steigt, überträgt sich dieser Trend auch auf die Wegeanzahl im MIV. (Tabelle 14)

**Tabelle 14:** Prognostiziertes Wegeaufkommen der Bevölkerung der Stadt Neuwied im Gesamtverkehr im Referenzszenario

	Analyse		Referenzszenario			
	2019		2030		2040	
Einwohner	64.860		61.700		59.800	
Wege pro Person und Tag	3,2		3,0		3,0	
Wege pro Tag, gesamt	207.552		187.876		179.007	
Aufteilung nach Verkehrsmittelwahl	<b>Modal Split [%]</b>	<b>Wege pro Tag [abs.]</b>	<b>Modal Split [%]</b>	<b>Wege pro Tag [abs.]</b>	<b>Modal Split [%]</b>	<b>Wege pro Tag [abs.]</b>
Fuß	22 %	45.661	22 %	41.333	22 %	39.381
Rad	6 %	12.453	7 %	13.536	7 %	12.897
ÖPNV	7 %	14.529	4 %	7.548	4 %	7.192
MIV	65 %	134.909	67 %	125.459	67 %	119.536

Die Prognose des Endenergieverbrauchs und der THG-Emissionen wurden nicht mit dem Klimaschutzplaner durchgeführt, sondern separat eigenständig bilanziert. Aufbauend auf der Bilanzierung der Analyse und der prognostizierten Modal Split-Entwicklung im Referenzszenario wurden die Effekte der zunehmenden Durchdringung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben im Fahrzeugbestand sowie die Effizienzsteigerung der Fahrzeuge abgeschätzt. Der Verbrauch an fossilen Brennstoffen sinkt. Des Weiteren werden prognostizierte Emissionsfaktoren angesetzt, die zu einer Verringerung der THG-Emissionen je Fahrleistung führen.

Im Referenzszenario ergibt sich für das Jahr 2030 ein Endenergiebedarf in Höhe von 372.954 MWh (2040: 347.151 MWh) und darauf aufbauend THG-Emissionen in Höhe von 121.846 t<sub>CO2äq</sub> (2040: 114.021 t<sub>CO2äq</sub>). Die alternativen „Kraftstoffe“ haben etwas an Bedeutung gewonnen, Benzin und Diesel dominieren weiterhin. (Bild 112)



**Bild 112:** Endenergieverbrauch und THG-Emissionen des Verkehrssektors der Stadt Neuwied im Referenzszenario für die Jahre 2030 und 2040

Der Abgleich mit den bundesweiten Klimazielen verdeutlicht, dass die Trendprognose, die für das Referenzszenario angesetzt wurde, für die Erreichung der bundesweiten Ziele nicht ausreichend ist. Dies verdeutlicht, dass ein aktives Handeln der Stadt Neuwied zur Förderung einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung notwendig ist.

**Tabelle 15:** Gegenüberstellung der kommunalen Bilanzierungswerte im Referenzszenario mit der Zielsetzung des Bundes

	Zielsetzung Bund	Referenzjahr 1990	Referenzjahr 2005	Referenzszenario 2030	Referenzszenario 2040
THG-Emissionen [tCO <sub>2</sub> äq]	bis 2030 -50 % gegenüber 1990	110.844	./.	121.846 (+10 % ggü. 1990)	114.021 (+3 % ggü. 1990)
Endenergieverbrauch [MWh]	bis 2020 -10 % und bis 2050 um rund -40 % gegenüber 2005	./.	420.230	372.954 (-11 % ggü. 2005)	347.151 (-17 % ggü. 2005)

#### 9.4.3 Klimaschutzszenario

Das Klimaschutzszenario setzt auf dem Referenzszenario auf, d. h. auch hier werden die Bevölkerungsprognose sowie die zu erwartenden übergeordnete Trends angesetzt. Zusätzlich wird aber der Stadt Neuwied eine aktive Förderung des Umweltverbunds unterstellt, die sich in den formulierten Leitzielen (siehe Abschnitt 5) und dem zugehörigen Handlungskonzept (siehe Abschnitt 6) wiederfindet. Für die Abschätzung der Auswirkungen einer nachhaltigen Förderung des Umweltverbunds auf das Verkehrsverhalten wird auf vorliegende Abschätzungen von Verlagerungspotenzialen zurückgegriffen, die in einem Sachstandsbericht des Umweltbundesamts (UBA)<sup>31</sup> im Rahmen einer Potenzialabschätzung der

<sup>31</sup> UBA (2010): CO<sub>2</sub>-Emissionsminderung im Verkehr in Deutschland, 2010

klimarelevanten Auswirkungen von Maßnahmen im Verkehrssektor angesetzt wurden. In Bezug auf den ÖPNV geht das Umweltbundesamt davon aus, dass innerhalb von 20 Jahren bis zu 10 % der Pkw-Fahrten innerorts auf den ÖPNV verlagert werden können. In Bezug auf den Rad- und Fußverkehr ist lediglich ein gemeinsames Verlagerungspotenzial angegeben. Hier hält das UBA es für realistisch, dass innerhalb von 20 Jahren 50 % der innerörtlichen Pkw-Fahrten, die kürzer als 5 km sind, auf den Rad- bzw. auf den Fußverkehr verlagert werden können.<sup>32</sup>

Im ambitionierten Klimaschutzszenario wird davon ausgegangen, dass die vom UBA prognostizierten innerörtlichen Verlagerungspotenziale in den nächsten 20 Jahren – also bis 2040 – voll ausgeschöpft werden. Hierfür ist eine stringente Umsetzung aller Handlungsempfehlungen erforderlich. Im moderaten Klimaschutzszenario wird eine 50 %-Ausschöpfung der innerörtlichen Verlagerungspotenziale angesetzt. Hier ist ebenfalls eine stringente Umsetzung aller Handlungsempfehlungen erforderlich. Es wird aber zusätzlich berücksichtigt, dass die Stadt Neuwied in Bezug auf eine nachhaltige Verkehrsentwicklung noch am Anfang steht und die Bevölkerung als maßgebliche Verursacher erst dazu animiert werden muss, das Mobilitätsverhalten zu Gunsten des Umweltverbunds zu ändern.

Das Wegeaufkommen im Klimaschutzszenario – sowohl im moderaten als auch im ambitionierten Fall – entspricht dem Wegeaufkommen des Referenzszenarios, da die Prognose der Bevölkerungszahl und der Mobilitätsrate unverändert übernommen werden.

Infolge der nachhaltigen Verkehrsentwicklungspolitik der Stadt Neuwied verändert sich aber die Verkehrsmittelwahl zu Gunsten des Umweltverbunds, sodass das Aufkommen im motorisierten Verkehr gegenüber dem Referenzszenario deutlich reduziert werden kann. Im Prognosejahr 2030 umfasst der MIV-Anteil im moderaten Szenario 63 % und im ambitionierten Szenario 59 %. (Tabelle 16)

**Tabelle 16:** Prognostiziertes Wegeaufkommen der Bevölkerung der Stadt Neuwied im Gesamtverkehr im Klimaschutzszenario

<sup>32</sup> Hinweis: Die Betrachtung des Modal Splits bezieht sich auf den Gesamtverkehr, d. h. die prozentuale Veränderung des Modal Splits entspricht nicht den ausgewiesenen innerörtlichen Verlagerungspotenzialen. Sie fallen aufgrund der Betrachtung des Gesamtverkehrs kleiner aus.



	Analyse		Klimaschutzszenario			
	2019		2030		2040	
Einwohner	64.860		61.700		59.800	
Wege pro Person und Tag	3,2		3,0		3,0	
Wege pro Tag, gesamt	207.552		187.876		179.007	
<b>moderates Szenario</b>						
Aufteilung nach Verkehrsmittelwahl	<b>Modal Split [%]</b>	<b>Wege pro Tag [abs.]</b>	<b>Modal Split [%]</b>	<b>Wege pro Tag [abs.]</b>	<b>Modal Split [%]</b>	<b>Wege pro Tag [abs.]</b>
Fuß	22 %	45.661	23 %	42.327	23 %	41.370
Rad	6 %	12.453	9 %	17.514	12 %	20.853
ÖPNV	7 %	14.529	5 %	9.624	6 %	11.343
MIV	65 %	134.909	63 %	118.411	59 %	105.440
<b>ambitioniertes Szenario</b>						
Aufteilung nach Verkehrsmittelwahl	<b>Modal Split [%]</b>	<b>Wege pro Tag [abs.]</b>	<b>Modal Split [%]</b>	<b>Wege pro Tag [abs.]</b>	<b>Modal Split [%]</b>	<b>Wege pro Tag [abs.]</b>
Fuß	22 %	45.661	23 %	43.420	24 %	43.360
Rad	6 %	12.453	12 %	21.886	16 %	28.809
ÖPNV	7 %	14.529	6 %	11.905	9 %	15.494
MIV	65 %	134.909	59 %	110.664	51 %	91.344

Im moderaten Klimaschutzszenario ergibt sich für das Jahr 2030 ein Endenergiebedarf in Höhe von 328.365 MWh (2040: 316.606 MWh) und darauf aufbauend THG-Emissionen in Höhe von 103.909 t<sub>CO2äq</sub> (2040: 92.385 t<sub>CO2äq</sub>). Im ambitionierten Klimaschutzszenario können diese Werte weiter reduziert werden: 321.076 MWh (2040: 314.160 MWh) und 101.695 t<sub>CO2äq</sub> (2040: 89.833 t<sub>CO2äq</sub>). (Bild 113)



**Bild 113:** Endenergieverbrauch und THG-Emissionen des Verkehrssektors der Stadt Neuwied im Klimaschutzszenario (moderat, ambitioniert) für die Jahre 2030 und 2040

Der Abgleich mit den bundesweiten Klimazielen verdeutlicht, dass sowohl im moderaten als auch im ambitionierten Klimaschutzszenario die bundesweiten Zielsetzungen nicht erreicht werden. Vor diesem Hintergrund ist zu empfehlen, dass die Stadt Neuwied grundsätzlich die bundesweiten Klimaschutzziele unterstützt, sie aber eigene Zielwerte formuliert, die die stadtspezifischen Möglichkeiten berücksichtigen.

**Tabelle 17:** Gegenüberstellung der kommunalen Bilanzierungswerte des Klimaschutzszenarios (moderat) mit den bundesweiten Zielwerten

	Zielsetzung Bund	Referenz-jahr 1990	Referenz-jahr 2005	Klimaschutz-sze-nario 2030, moderat	Klimaschutz-sze-nario 2040, moderat
THG-Emissionen [tCO <sub>2</sub> äq]	bis 2030 -50 % gegenüber 1990	110.844	./.	103.909 (-6 % ggü. 1990)	92.385 (-17 % ggü. 1990)
Endenergieverbrauch [MWh]	bis 2020 -10 % und bis 2050 um rund -40 % gegenüber 2005	./.	420.230	328.365 (-22 % ggü. 2005)	316.606 (-25 % ggü. 2005)

**Tabelle 18:** Gegenüberstellung der kommunalen Bilanzierungswerte des Klimaschutzszenarios (ambitioniert) mit den bundesweiten Zielwerten

	Zielsetzung Bund	Referenz-jahr 1990	Referenz-jahr 2005	Klimaschutz-szenario 2030, ambitioniert	Klimaschutz-szenario 2040, ambitioniert
THG-Emissionen [tCO <sub>2</sub> äq]	bis 2030 -50 % gegenüber 1990	110.709	./.	101.695 (-8 % ggü. 1990)	89.833 (-19 % ggü. 1990)
Endenergieverbrauch [MWh]	bis 2020 -10 % und bis 2050 um rund -40 % gegenüber 2005	./.	419.404	321.076 (-24 % ggü. 2005)	314.160 (-25 % ggü. 2005)

## 10 Erarbeitung einer Verstetigungs- und Monitoring-Strategie

Die Umsetzung des erarbeiteten Handlungskonzepts für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung (vgl. Abschnitt 6) gehört zusammen mit dem zugehörigen Monitoring (Überprüfung des Umsetzungsstands und der Zielerreichung) zu den Managementaufgaben einer Kommune.

### 10.1 Verstetigungsstrategie

Damit die Ziele des entwickelten Handlungskonzepts (siehe Abschnitt 6) kontinuierlich umgesetzt werden können, wird innerhalb der kommunalen Verwaltung eine entsprechende Organisations- und Koordinationsstruktur, aber auch ein strukturierter und kontinuierlicher fachbereichsübergreifender Abstimmungs- und Entscheidungsprozess benötigt. Dies dient der thematischen Verankerung einer nachhaltigen Mobilitäts-/Verkehrsentwicklung als Querschnittsthema und gewährleistet eine kontinuierliche Berücksichtigung.

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.

#### 10.1.1 Verwaltungsstruktur

Die Verwaltung der Stadt Neuwied setzt sich aus dem Oberbürgermeister, dem Bürgermeister, den Beigeordneten sowie den verschiedenen Ämtern und Abteilungen zusammen. Die Themenfelder Verkehr, Mobilität und Umwelt, die bei den Untersuchungen zum Verkehrsentwicklungsplan Neuwied berührt werden, werden in der Verwaltung hauptsächlich im Dezernat I und III mit den Bereichen

- Stabsstellen „Wirtschaftsförderung / Citymanagement“ und „Klimaschutzmanagement“ (Teilbereich von 01 Büro des Oberbürgermeisters),
- „Stadtbauamt“ (Amt 60),
- „Amt für Recht und Liegenschaften“ (Amt 30),
- „Ordnungsamt“ (Amt 32)

behandelt.

Im Hinblick auf die Förderung einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung ist eine enge Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Abteilungen notwendig. Hierfür sind entsprechende Organisations- und Arbeitsstrukturen erforderlich.

#### 10.1.2 Organisations- und Arbeitsstruktur

Das Planen und Handeln der für Mobilität und Verkehr relevanten Fachstellen der Kommunalverwaltung erfordert einen strukturierten und kontinuierlichen fachbereichsübergreifenden Abstimmungs- und Entscheidungsprozess.

Verschiedene Fachstellen innerhalb der Verwaltung sind für den strukturierten und kontinuierlichen fachbereichsübergreifenden Abstimmungs- und Entscheidungsprozess notwendig. Aber auch die Politik und weitere Beteiligte außerhalb der Verwaltung sind einzubeziehen.

Nachfolgend werden die vorhandenen Organisations- und Arbeitsstrukturen vorgestellt.

#### **Projektbegleitende Arbeitsgruppe „Verkehr“**

Die inhaltliche Ausarbeitung der Untersuchungen zum Verkehrsentwicklungsplan wurden von einer Arbeitsgruppe bestehend aus Vertreterinnen und Vertreter der relevanten Fachämter der Verwaltung, der politischen Ratsfraktionen sowie weitere verkehrsrelevante Akteure (u. a. ADFC, ADAC, Bürgervertretung) begleitet. Unter der Leitung des Oberbürgermeisters der Stadt Neuwied fungierte diese Arbeitsgruppe als Steuerungsgruppe, d. h. innerhalb der Arbeitsgruppe wurden Zwischenergebnisse vorgestellt und inhaltlich diskutiert. Darüber hinaus waren die Teilnehmenden der politischen Ratsfraktionen dazu angehalten, die gewonnenen Informationen in

ihre Fraktionen als inhaltliche Vorbereitung des relevanten politischen Ausschusses hineinzutragen (Multiplikatorfunktion).

### Weitere externe Unterstützung

Die Stadt Neuwied ist bereits im Jahr 2021 dem **Klima-Bündnis** beigetreten und verpflichtet sich dadurch zu klimagerechtem Handeln. Aus diesem Anspruch heraus lässt die Stadt Neuwied aktuell parallel zu den Untersuchungen zum Verkehrsentwicklungsplan das integrierte Klimaschutzkonzept der Stadt Neuwied erarbeiten. Das Klima-Bündnis bietet seinen Mitgliedern verschiedene Unterstützungsangebote an: u. a. Beratung zur lokalen Klimaschutzstrategie, Erfahrungsaustausch und Wissenserweiterung durch Veranstaltungen und Publikationen sowie Bereitstellung des Monitoring-Tools „Benchmark Kommunalen Klimaschutz“ (Climate Cities Benchmark)<sup>33</sup>.

Darüber hinaus hat die Stadt Neuwied die grundsätzliche Bereitschaft erklärt, Mitglied in einer **Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Rheinland-Pfalz** zu werden, die sich in Gründung befindet.

#### 10.1.3 Handlungsempfehlungen

Das kommunale Mobilitätsmanagement zielt darauf ab, eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung dauerhaft in der Verwaltungsstruktur zu verankern und mit der Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans nachhaltige Verkehrsangebote und verkehrssparende Raumstrukturen zu schaffen.

Bisher gibt es in der Neuwieder Verwaltung keine zentrale Gesamtkoordination zur Verankerung und Umsetzung des kommunalen Mobilitätsmanagements. Vor diesem Hintergrund wird die Schaffung einer Personalstelle „Mobilitätsmanagement“ – entweder als neue Personalstelle oder als Erweiterung des Aufgabenbereichs einer bestehenden Personalstelle – empfohlen. Dieser Personalstelle soll zum einen das Controlling zur Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans und zum anderen die Optimierung der Kommunikation zwischen den Fachabteilungen zugeteilt werden. Die Person für das Mobilitätsmanagement übernimmt damit die Aufgabe des Schnittstellenmanagements, d. h. der fachübergreifenden Kommunikation mit:

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

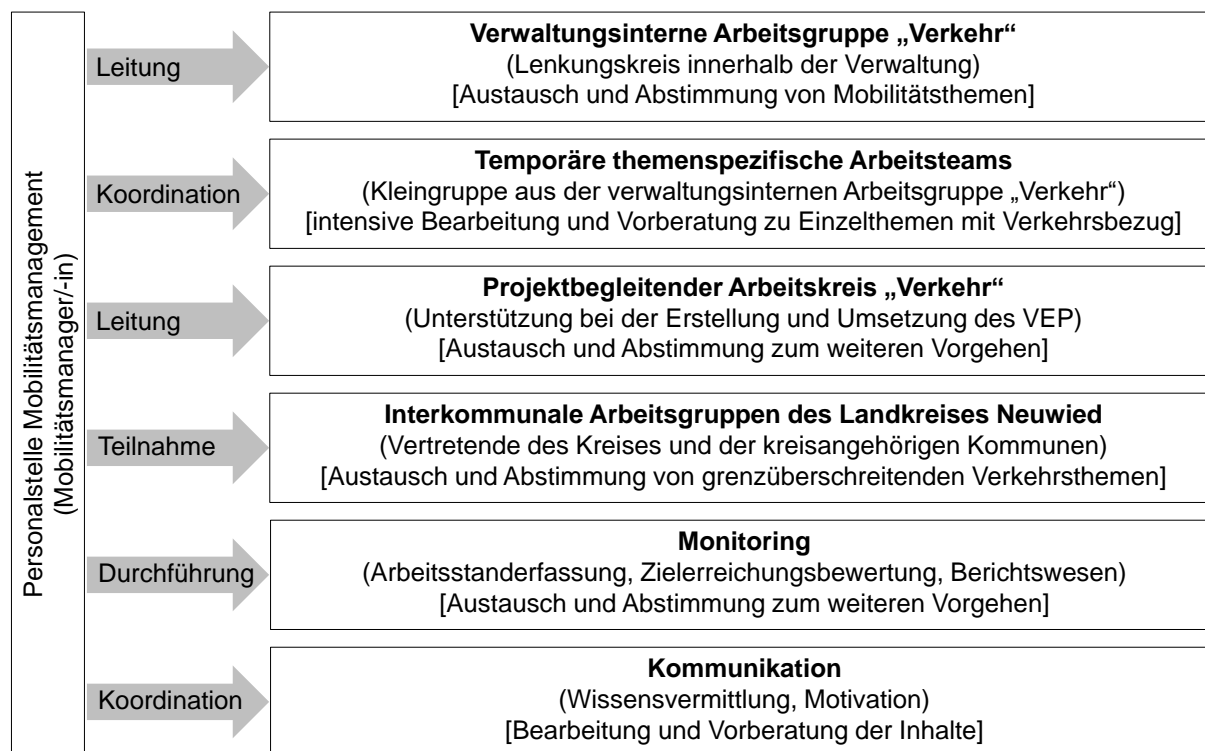
<sup>33</sup> „Benchmark Kommunalen Klimaschutz“ ist ein neues Instrument für Städte und Gemeinden, das die systematische Erfassung und Darstellung der eigenen Aktivitäten und Ergebnisse im Klimaschutz unterstützt. Durch die vergleichende Präsentation mit nationalen Durchschnittswerten und den Ergebnissen anderer Kommunen werden Prioritäten für das zukünftige Handeln aufgezeigt, für abgebildete Schwachstellen werden konkrete Maßnahmen unterbreitet.“ (Klima-Bündnis e. V. (o. J.): Benchmark Kommunalen Klimaschutz. Flyer.



- Kontrolle des Umsetzungsstands der Maßnahmen.

Die inhaltliche Federführung bleibt selbstverständlich bei den jeweiligen Fachabteilungen.

Das Planen und Handeln der für Mobilität und Verkehr relevanten Fachstellen der Kommunalverwaltung erfordert einen strukturierten und kontinuierlichen fachbereichsübergreifenden Abstimmungs- und Entscheidungsprozess. Verschiedene Fachstellen innerhalb der Verwaltung sind dafür notwendig. Das Zusammenspiel der einzelnen Fachstellen mit der Politik und weiteren Beteiligten außerhalb der Verwaltung wird in Bild 114 dargestellt.



**Bild 114:** Organisations- und Arbeitsstruktur hinsichtlich der Verankerung von Verkehr und Mobilität

Die dargestellte Arbeits- und Organisationsstruktur, die zur Umsetzung des kommunalen Mobilitätsmanagement sinnvoll ist, liegt in großen Teilen noch nicht vor und muss daher noch aufgebaut werden. Notwendige Elemente zur Etablierung von Mobilitätsmanagement in die Abläufe der Verwaltung werden dadurch in bereits bestehende Strukturen eingebettet. Dopplungen und Parallelstrukturen werden so vermieden.

Die **verwaltungsinterne Arbeitsgruppe „Verkehr“** soll in einem zwei oder vier Wochen Rhythmus zusammenkommen (Termindauer max. 2 Stunden) und aktuelle Themen aus dem Verkehrssektor besprechen. Dies können Stellungnahmen zu politischen Anträgen, Bereiche mit Auffälligkeiten im Unfallgeschehen oder neue Sachstände zu Planungen und laufenden Maßnahmen sein. Ergeben sich aus der verwaltungsinternen Arbeitsgruppe „Verkehr“ besondere Themenstellungen, können diese in **temporären themenspezifischen Arbeitsteams** vorbereitet werden. Die Bildung und Einberufung dieser Kleingruppen erfolgt stets nach Bedarf.

Der im Zuge der Bearbeitung der Untersuchungen zum Verkehrsentwicklungsplan Neuwied initiiertes **projektbegleitender Arbeitskreis „Verkehr“** soll auch die Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans mit begleiten. Hierzu soll der Arbeitskreis ein bis zweimal im Jahr über den Sachstand der Umsetzung informiert werden, sodass gemeinsam der Anpassungs- und Fortschreibungsbedarf diskutiert werden kann. Hierbei wäre es von Vorteil, wenn die personelle Besetzung möglichst gleichbleibend ist. Findet ein Personalwechsel statt, sollten der neuen Person der Schlussbericht zum Verkehrsentwicklungsplan sowie die weiteren Protokolle zu den bisher durchgeführten Arbeitsgruppentreffen als Einarbeitungsgrundlage zur Verfügung gestellt werden.

Die **interkommunale Arbeitsgruppe des Landkreises Neuwied** dient dem Austausch und der Abstimmung mit den Nachbarkommunen, vor allem zu grenzüberschreitenden Themenfeldern.

## 10.2 Monitoring-Strategie

Für eine erfolgreiche Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans ist eine stetige Überprüfung und Anpassung notwendig. Hierzu ist in regelmäßigen Zeitabständen der Arbeitsstand zu erfassen und der Zielerreichungsgrad zu bewerten. Beides sind Aufgaben des Controllings.

### 10.2.1 Erfassung des Arbeitsstands

Zur Erfassung des Arbeitsstands ist ein Wissensaustausch mit den für die Maßnahmen benannten Zuständigkeiten erforderlich. Da es sich um eine wiederkehrende Aufgabe handelt – Durchführung für jede Einzelmaßnahme und wiederholt in regelmäßigen Zeitabständen – sollte der Wissensaustausch zur Minimierung des Arbeitsaufwands möglichst standardisiert durchgeführt werden. Es wird daher der Einsatz eines strukturierten Erfassungsbogens empfohlen.

In diesem Erfassungsbogen sollten folgende Informationen abgefragt werden, sodass eine differenzierte Erfassung des aktuellen Arbeitsstands erfolgen kann:

- Grundlegende Projektinformationen (**Worum geht es?**): werden von der Personalstelle Mobilitätsmanagement vorausgefüllt (u. a. Projekttitel, -inhalte, -ziele, geplanter Zeithorizont); diese können im Wesentlichen aus den Projektsteckbriefen des Handlungskonzepts entnommen werden
- Projektstatus „Zeit“ (**Wo steht das Projekt zeitlich?**): noch nicht gestartet/ in Vorbereitung/ läuft/ abgeschlossen/ Stillstand
- Projektstatus „Inhalt“ (**Wo steht das Projekt inhaltlich?**): in Bezug auf den Projektstatus „Zeit“ bei „in Vorbereitung“ und „läuft“ abfragen, was inhaltlich schon gemacht wurde, aktuell bearbeitet wird und als nächstes folgt; in Bezug auf „Stillstand“ nach den Gründen fragen
- Schwierigkeiten (**Was muss entschieden werden?**): Falls es Schwierigkeiten in Bezug auf das Projekt gibt/gab, welche sind das und wodurch ergeben/ergaben sich diese? Werden Entscheidungen benötigt, um die Schwierigkeiten zu beheben? (Erfahrungen sammeln, um dies beim nächsten Mal besser machen zu können)

Bezüglich des zeitlichen Rhythmus ist diese Erfassung des Arbeitsstands ca. alle zwei bis drei Jahre durchzuführen, sodass sich die Jahre 2024, 2027 sowie 2030 anbieten würde.

Die Ergebnisse der Erfassung des Arbeitsstands sind in einem Kurzbericht schriftlich zusammenzufassen und für Interessierte aus der Verwaltung und der Bevölkerung zu veröffentlichen.

### 10.2.2 Bewertung des Zielerreichungsgrads

Die Erfolgskontrolle erfolgt nicht für einzelne Maßnahmen, sondern für den Verkehrsentwicklungsplan als Gesamtpaket.

In Zusammenarbeit mit der Verwaltung wurde im Erarbeitungsprozess des Verkehrsentwicklungsplans Leitziele formuliert (vgl. Abschnitt 5), denen nun Bewertungsindikatoren zugeordnet werden müssen. Sie lassen sich aus der Zielsetzung der Leitziele und den zugehörigen Handlungsfeldern ableiten.

**Tabelle 19:** Bewertungsindikatoren

<b>Leitziel</b>	<b>Handlungsfeld</b>	<b>Bewertungsindikator</b>
Klimabewusste Mobilität für eine sich nachhaltig entwickelnde Stadt	Förderung der Nahmobilität	Modal Split-Anteil des Umweltverbunds
	Schaffung von verkehrssparenden Strukturen	Verkehrsleistung Gesamtstadt (Anzahl Wege, Anzahl Wege-Kilometer)
	Förderung alternativer Mobilitätsformen	Anzahl alternativer Mobilitätsangebote Anzahl Nutzende Anzahl Wege mit alternativen Mobilitätsformen
	Etablierung eines kommunalen Mobilitätsmanagementansatzes	verkehrsbedingte THG-Emissionen verkehrsbedingter Endenergieverbrauch
Vernetzte Mobilität für starke Verbindungen zwischen den Stadtteilen und der Innenstadt	Verbesserung der Erreichbarkeiten	Anteil Binnenverkehr Verkehrsmittelspezifische Reisezeitvergleiche für ausgewählte Verbindungen
	Vernetzung der Verkehrsmittel	Anteil intermodaler Wege
	Schaffung von Mobilstationen	Anzahl Mobilstationen im Stadtgebiet
	Förderung alternativer Antriebe	Anteil alternativer Antriebsformen am Pkw-Bestand
Sichere und barrierefreie Mobilität für mehr Wohn- und Lebensqualität	Verbesserung der Aufenthaltsqualität	Meinungsbild der Bürgerinnen und Bürger (gesamstädtisch und/oder ortsspezifisch)
	Verbesserung der sozialen Sicherheit	Meinungsbild der Bürgerinnen und Bürger (gesamstädtisch und/oder ortsspezifisch)
	Barrierefreie Umgestaltung von Verkehrsräumen	Anzahl umgestalteter Knotenpunkte
	Herstellung von barrierefreien Zugängen zu allen Verkehrsmitteln	Meinungsbild der Bürgerinnen und Bürger (gesamstädtisch und/oder ortsspezifisch)
	Reduzierung der Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr	V <sub>85</sub> an ausgewählten Querschnitten im Straßennetz der Stadt Neuwied
	Verbesserung der Verkehrssicherheit	Anzahl Unfälle mit Verunglückten im Stadtgebiet Neuwied

Zur Quantifizierung der ausgewählten Indikatoren ist eine Datenerhebung erforderlich. Diese Datenerhebung umfasst verschiedene Bereiche.

Zum einen betrifft das die Bevölkerung, deren **Mobilitätsverhalten** durch eine Haushaltsbefragung erfasst werden kann. Die letzte Haushaltsbefragung wurde im Zuge der deutschlandweiten Erhebung „Mobilität in Deutschland“ (kurz MiD) im Jahr 2017 durchgeführt. Der Betrachtungshorizont des Verkehrsentwicklungsplans ist auf 10 Jahre ausgerichtet. Vor diesem Hintergrund wird eine erneute Analyse des Mobilitätsverhaltens zur Halbzeit der Prognosezeit (2025) sowie zum Ende der Prognosezeit (2030) durchzuführen. Auch danach ist es ratsam, alle fünf Jahre (spätestens alle 10 Jahre) eine Haushaltsbefragung durchzuführen, um die Entwicklung des Modal Splits kontinuierlich zu beobachten. Ist dieser zeitliche Rhythmus nicht möglich ist auch eine erneute Kopplung an die deutschlandweite MID-Erhebung möglich (Kosten: ca. 35.000 €<sup>34</sup> je Durchführung inkl. Auswertung).

Zum anderen ist eine Datenerhebung im Bereich Klima von Bedeutung. Eine erste **Klimabilanzierung** (Analyse 2019) wurde im Rahmen der Untersuchungen zum Verkehrsentwicklungsplan durchgeführt. Diese kann kontinuierlich alle zwei Jahre (spätestens alle drei Jahre) von der Personalstelle Klimaschutzmanagement fortgeschrieben werden (Kosten: Klimaschutz-Planer wird zur Bilanzierung kostenlos zur Verfügung gestellt).

Außerdem gilt es verschiedene Verkehrserhebungen (Zählungen, Geschwindigkeitsmessungen, Bürgerbefragungen) sowie Unfalldatenanalysen durchzuführen.

### 10.2.3 Akteursbeteiligung

Für eine erfolgreiche Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans ist die Miteinbeziehung verschiedener Akteure von großer Bedeutung. Diese Akteursbeteiligung fand bereits während der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans statt und sollte nun auch nach Fertigstellung der Untersuchungen fortgesetzt werden.

Es ist zu empfehlen, dass die Sitzungen des projektbegleitenden Arbeitskreises fortgesetzt werden, da so garantiert werden kann, dass aktuelle Themen und Problemstellungen im Bereich Mobilität besprochen und diskutiert werden können und die Ergebnisse in die politischen Fraktionen hineingetragen werden. In diesem Rahmen kann auch über den erfassten Arbeitsstand berichtet werden. Außerdem werden so die Veränderungen gegenüber dem Vorbericht sowie aufgefallene Schwierigkeiten angesprochen. Maßgebende Entscheidungen (z. B. über neue Projekte) sind – wie bisher auch – in den entsprechenden politischen Gremien vorzubereiten bzw. zu treffen.

Neben dem Arbeitskreis wird auch eine weitere Einbindung der Bürgerschaft für sinnvoll erachtet. Dies erfolgt unter anderem durch die empfohlenen Maßnahmen zu „Marketing und Öffentlichkeitsarbeit“ (vgl. Abschnitt 6.8) und die wiederholte Durchführung der Mobilitätsbefragung der Einwohnenden der Stadt Neuwied (zuletzt 2017, Wiederholungsempfehlung für 2025). Darüber hinaus wird

---

<sup>34</sup> Kostenstand, 2017

vorgeschlagen in einem Fünf-Jahres-Rhythmus (Halbzeit 2025 und Zielhorizont 2030) eine Bürgerinformationsveranstaltung zum Thema Mobilität abzuhalten.

#### 10.2.4 Handlungsempfehlungen

Das Monitoring benötigt die Einbindung aller relevanten Fachabteilungen, die sich mit der Umsetzung der Handlungsempfehlungen beschäftigen. Es handelt sich demnach um eine fachübergreifende Kommunikation. Es wird empfohlen, die Durchführung des Monitorings als Aufgabenfeld in den Verantwortungsbereich der empfohlenen Stelle „Mobilitätsmanagement“ zu integrieren, die innerhalb der Bauverwaltung zu etablieren ist.



## 11 Fazit und Ausblick

Die Stadt Neuwied möchte die Bundes- und Landesregierung bei der Erreichung der formulierten Klimaschutzziele unterstützen und dabei Synergien für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung schaffen.

Die Ergebnisse der Klimabilanzierung zeigen auf, dass die bundesweite Zielsetzung bzgl. des Endenergieverbrauchs und der THG-Emissionen im Verkehrssektor für die Stadt Neuwied problematisch sind.

Unter Berücksichtigung des anvisierten Modal Split-Zielwertes im ambitionierten Szenario (bis 2030: 41 % Umweltverbund-Anteil, +6 %-Punkte ggü. der Ausgangssituation; bis 2040: 49 % Umweltverbund-Anteil, +14 %-Punkte ggü. der Ausgangssituation) reduzieren sich die THG-Emissionen in den nächsten 10 Jahren (2030) gegenüber dem Referenzjahr 1990 voraussichtlich um 8 % (Zielwert Bund: -50 % bis 2030 ggü. 1990). Im Hinblick auf den Klimaschutz sind daher weitere Anstrengungen im Hinblick auf die Umsetzung einer Verkehrswende zu unternehmen. Dem ist sich die Stadt Neuwied auch bewusst und versteht den anvisierten Modal Split-Zielwert nicht als Ober- sondern vielmehr als Untergrenze (minimales Ziel).

Die Verhaltensänderung soll durch eine verbesserte Infrastruktur für den Umweltverbund, ergänzenden umweltverträglichen Mobilitätsangeboten sowie durch weiche Maßnahmen (Information, Kommunikation, Aufklärung) erfolgen.

Die Berechnung der Klimabilanz mit einem ambitionierterem Modal Split (bis 2030: 41 % Umweltverbund-Anteil, +6 %-Punkte ggü. der Ausgangssituation; bis 2040: 49 % Umweltverbund-Anteil, +14 %-Punkte ggü. der Ausgangssituation) macht aber auch deutlich, dass eine Änderung der Verkehrsmittelwahl allein nicht ausreichen wird. Zusätzlich muss der Emissionsausstoß der Fahrzeuge im Allgemeinen reduziert werden (Förderung der alternativen Antriebe).

Die Umsetzung der im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Neuwied aufgeführten Handlungsempfehlungen zur Förderung des Umweltverbunds erfordert ein entsprechendes Haushaltsbudget. Der Schwerpunkt wird dabei beim Radverkehr angesetzt, da hier der größte Nachholbedarf gesehen wird. Die finanziellen Mittel müssen dazu adäquat abgeschätzt und im Zuge der nächsten Haushaltsaufstellung(en) berücksichtigt werden. Eine erste Orientierung bieten dabei die vom Bund im Nationalen Radverkehrsplan 2020 formulierten Finanzbedarfe. Dazu erfolgt zunächst eine Unterteilung der Handlungsnotwendigkeit auf Grundlage des bisherigen Radverkehrsanteil des Modal Splits:

- Einsteiger: Radverkehrsanteil < 10 %  
(organisatorische Radverkehrsförderung ist in Anfängen vorhanden oder existiert nicht)
- Aufsteiger: 10% < Radverkehrsanteil < 25 %  
(es existiert eine Dynamik in der Radverkehrsförderung)
- Vorreiter: Radverkehrsanteil > 25 %  
(die Radverkehrsförderung stellt eine Selbstverständlichkeit dar)

Die Stadt Neuwied zählt derzeit mit einem Radverkehrsanteil von 6 % (Mobilitätsbefragung 2017) zu den Einsteigern. Für sie setzt sich der im Nationalen Radverkehrsplan 2020 aufgeführte jährliche Finanzbedarf wie folgt zusammen:

- Infrastruktur: 6,10-13,10 € pro Einwohner (5,00-12,00 € für Umbau, Neubau und Erhaltung sowie 1,10 € für betriebliche Unterhaltung),
- Abstellanlagen: 1,10-2,50 € pro Einwohner,
- weitere Maßnahmen: 0,50 -2,00 € pro Einwohner,
- nicht-intensive Maßnahmen: 0,50 € pro Einwohner.

Das macht in Summe 8,20 bis 18,10 € pro Einwohner. Bei Anwendung dieses Orientierungswertes ergibt sich auf Grundlage der heutigen Einwohnerzahl (ca. 65.000 Einwohnern) ein jährlicher Finanzbedarf für den Radverkehr von 533.000 bis 1,2 Mio. €.

Da der Radverkehr nicht das einzige Handlungsfeld darstellt, käme noch der jährliche Finanzbedarf der anderen Handlungsfelder hinzu. Diese vereinfachte Rechnung zeigt auf, dass ein Umdenken in Bezug auf die Aufteilung der finanziellen Mittel erforderlich ist, aber auch die Akquirierung von Fördermitteln.

**Glossar**

MIV	motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	öffentlicher Verkehr
SPNV	schienengebundener Personennahverkehr