

DOKUMENTATION

**MOBILITÄTSFORUM
MOBILITÄTSKONZEPT 2030+**

08. MAI 2023, 17:00 – 19:00 UHR

ORT: RATSSAAL NEUSTADT A. D. W.

TEILNEHMENDE:

Vorname	Name	Fachbereich/Abteilung
Bernhard	Adams	Baudezernent
Christine	Locher	Abteilungsleitung Verkehrsplanung
Miriam	Kuder	Verkehrsplanung
Stefan	Wammetsberger	Köhler & Leutwein
Teresa	Habura	Köhler & Leutwein
Lisa	Doll	Stadtberatung Dr. Sven Fries
Rebecca	Körnig-Pich	Stadtberatung Dr. Sven Fries
Tina	Nitschke	Stadtberatung Dr. Sven Fries

BEGRÜSSUNG UND EINFÜHRUNG ZUM THEMA

Am Montag, den 8. Mai kamen über 40 Personen aus verschiedenen Fachämtern der Verwaltung, der Tochtergesellschaften, Beauftragte der Ortsverwaltungen, Fachverbände, Fraktionsvertretende und weitere wichtige Akteure von Polizei, IHK, Landwirtschaftskammer und LBM zusammen, um Hinweise und Ideen aus der jeweiligen Sicht einzubringen. Wie schon bei der Auftaktveranstaltung waren neben den städtischen Beauftragten auch die Mobilitätsanbieter VRN und Mobility on Demand (MoD) vertreten. Die Ziele der Veranstaltung waren:

- die Vernetzung der Akteure zu fördern
- eine Informationsbasis zum Prozess und den bisherigen Ergebnissen zu schaffen
- Ziele des Mobilitätskonzepts zu entwickeln, die von den Beteiligten mitgetragen werden

Baudezernent Bernhard Adams begrüßte die Teilnehmenden und hob die Zusammenarbeit als wichtige Erfordernis hervor, neben der Bürgerbeteiligung zur Mobilitätswende 2030+. Im Anschluss stellte Moderatorin Dr. Rebecca Körnig-Pich die Ziele und den Ablauf des Forums vor. Sie ging zudem auf die vorab durchgeführte digitale Umfrage unter den Teilnehmenden ein, die zum einen die Erwartungen an die Veranstaltung sowie erste Rückmeldungen zum Thema abfragte. Christine Locher, Abteilungsleiterin der Verkehrsplanung, beschrieb anschließend den Handlungsdruck der Stadt in Bezug auf die Mobilität in Neustadt vor dem Hintergrund des Klimawandels. Sie ging zusätzlich auf die verschiedenen Nutzungsansprüche an den öffentlichen Raum und die Hemmnisse, die oft bei Politik, Bürgerschaft und anderen Akteuren vorhanden sind ein. Stefan Wammetsberger vom Büro Koehler & Leutwein und Tina Nitschke vom Büro Stadtberatung Dr. Sven Fries stellten das strategische Mobilitätskonzept sowie den Ablauf und die Beteiligungsmöglichkeiten vor.



DIE ARBEITSPHASE

Nach der Einführung startete die Arbeitsphase. In fünf Gruppen zu je einem Handlungsfeld sollten Zielformulierungen an den Stellwänden erarbeitet werden. Folgende fünf Handlungsfelder wurden thematisiert:

1. Mobilität und Verkehrslenkung – MIV und ÖPNV
2. Radverkehr
3. Fußgänger und Verkehrssicherheit
4. Parkraummanagement und öffentlicher Raum
5. Mobilitätsmanagement und Bewusstseinsbildung

Die Teilnehmenden konnten sich nach eigenem Interesse auf die fünf Gruppen verteilen. In diesen wurden Anregungen und Zielformulierungen für jedes Handlungsfeld von den jeweiligen Moderatoren an den Stellwänden gesammelt. Nach 30 Minuten fand der Gallery Walk statt. Hierbei war es allen Teilnehmenden möglich, sich zu den anderen Stellwänden zu begeben und die Ergebnisse der anderen Gruppen zu lesen, in Austausch zu gehen und Anmerkungen zu den Zielen zu ergänzen. Nach weiteren 30 Minuten wurden die Teilnehmenden wieder in ihre ursprünglichen Gruppen gebeten, um die Ergänzungen und Kommentare zu diskutieren und die Zielformulierung zu finalisieren. Die Endergebnisse wurden anschließend im Plenum für alle vorgestellt. Christine Locher verabschiedete alle Teilnehmenden und beendete die Veranstaltung.

AUSBLICK

Interessierte haben am 23. Mai die Möglichkeit, in einem Bürgerworkshop Einblicke in die bisherigen Ergebnisse zu erhalten. Hier wird der bisher gesteckte Rahmen der Zielvorstellungen für das Mobilitätskonzept 2023+ vorgestellt. Die Bürgerinnen und Bürger können Ihre Anmerkungen und Ideen mit in das Konzept einfließen lassen. Im Anschluss werden die gesammelten Ergebnisse von Verkehrsplanerinnen und -planern der Stadt und des begleitenden Büros Koehler & Leutwein verdichtet und nochmals mit der Verwaltung und wichtigen Akteuren und Institutionen rückgekoppelt.

ERGEBNISSE VORAB-UMFRAGE

In Vorbereitung zur Veranstaltung wurden die Teilnehmenden gebeten, an einer kurzen Umfrage teilzunehmen, um ihre Erwartungen an die Veranstaltung zu nennen. Zudem wurde abgefragt, welche Mobilitätsthemen für die Mobilitätswende in Neustadt als wichtig erachtet werden und an dem Abend thematisiert werden sollten. Weiterhin wurde nach Zielen und Wünschen für die Entwicklung der Mobilität in Neustadt gefragt. Zuletzt konnten die Teilnehmenden notieren, welchen Beitrag sie selbst in ihrer Funktion für eine zukunftsfähige Mobilität leisten können.

Gewünschten Mobilitätsthemen:

- ruhender Verkehr (v. a. Gehwegparken reduzieren) und Lieferverkehr in der Stadt
- Fußverkehr
- Radverkehr
- alternative Mobilitätsformen
- Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit innerorts
- Marketingstrategien

Wünsche und Ziele:

- Verringerung des MIV
- Förderung der Verkehrssicherheit für alle, die zu Fuß gehen oder Rad fahren
- Schaffung einer durchgängig gut und sicher ausgebauten Radinfrastruktur
- Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit in der Stadt
- Schaffung eines Parkleitsystems

Eigener Beitrag in der Funktion:

- Sensibilisierung von Bürgerinnen und Bürgern für Mobilitätsthemen
- Öffentlichkeitsarbeit für alternative Mobilitätsangebote in Neustadt
- Vorbildfunktion
- Schaffung von Anreizsystemen für Touristen

IMPRESSIONEN DER VERANSTALTUNG





1. MOBILITÄT UND VERKEHRSLENKUNG – MIV UND ÖPNV

1. Mobilität und Verkehrslenkung

- MIV und ÖPNV

Was braucht der ÖPNV noch:
- pünktlichkeit / Bestuhlung
- Sauberkeit / Komfort (Überdächung)
- Informativ / live
- Fahrrad-Mitnahme
- digitale Anzeigen
- flexibel

Kostfreie Fahrrad-Mitnahme (MIV)

alle nachhaltige Mobilitätsarten als ein Marke für ÖPNV bewerben

- Parkgebühren als Verkehrslenkung
- 1 Std. öffentl. Parkraum gleich teuer wie Parkhaus!
- Bsp.: Ludwigshafen
- Verknüpfung Parkraum

effektivste Maßnahmen sind Push- / nicht Pullmaßnahmen
- Anreize alleine funktionieren nicht
- Einfuhr-Verbots-Zone

Erbestrafte Innenstadt! Nur Bewusstseinsarbeit!

Barrierefrei! Sehen!

nicht erziden, sondern überzeugen!

Tarfgestaltung - Sozialität?

durch eine Art „Verband“ der Mob.-Anbieter
→ Transparenz
→ hin zu Multimodalität
→ weg von MIV

Multimodalität niedrigschwellig nutzbar machen

ÖPNV → MIV, VRV als Grundlage

Grundversicherung muss ohne Auto abschließbar sein
Grundversicherung durch private / öffentliche in die ÖPNV bringen

Tourismus Platz Card?!
→ kann bereits für Anreise sein
Bsp.: Bonus
→ kostenloses ÖPNV Angebot

Das Mobilitätsverbund als vork. BASIS VRV

Welche Anreize bringen Menschen dazu von MIV zu ÖPNV zu wechseln???

Verkehrsnetze muss für „Alten“ verständlich und EINFACH sein → Barrierefreiheit um sie zu motivieren & Dienstleistung das eigene Auto abzuschaffen!

Wahrscheinlich Radfahrerbonus Kaufprämie Dienstleistung abkaufen

- Lieferdienste für Einkäufe
- Lenkung des Lieferverkehrs

Gäste buchen pauschal:
- Anreise
- Unterkunft / Parken
- ÖPNV / Shuttle

- Job-Bike
- Job-Ticket (BVI)
- Stadtmobil
- MOD
- zu Fuß gehen / Bushaltestellen
- VRV / Nextbike

Firmen: Mobilitätsarten anbieten als nachhaltiges MIV, gemeinsam & unternehmensübergreifend bewerben

Mobilitäts-Management

→ aktiver Verkehr Flyern an Einwohnerschaft

bei allen Zielgruppen Bsp. Senioren

Infotexte für neue Einwohner/innen

Busverkehr sukzessive in E-Mobilität umwandeln?

Willkommen

→ mehr Werbung
→ mehr Teilnahme der Gastgewerbetreibenden

Anpeltsteuerung
- mit Bussonneng
- ÖPNV reduzieren

E-Scooter
- nur in engen Bereichen erlauben
- Verbote an Mobilitätspunkten bündeln

Baugelände Stadt der kurzen Wege? Anschluss an (H) Bahn & Bus

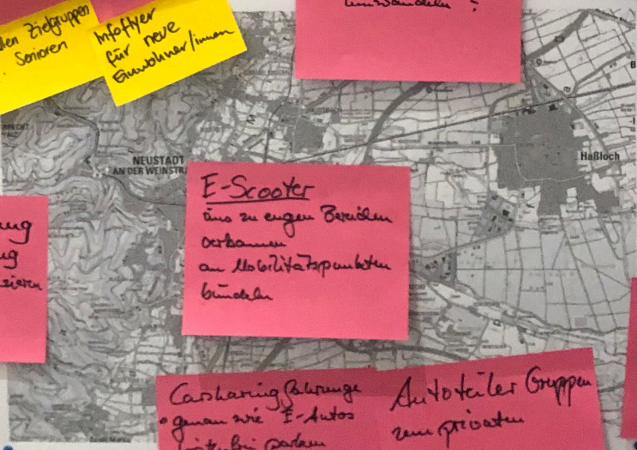
alle Modi gleichwertig behandeln

Stellplatzsatzung
- Stellplätze pro Wohnfläche reduzieren

Carsharing (Börse)
- genau wie E-Autos
- kostenfrei parken
- Halterhaftung für die neue Station
- Abschaffung Auto, behalt es
- in die ÖPNV bringen

Autoteiler Gruppen
- nur private
- gemeinsames Auto eines Teilungs

Mobilitätspunkte mit Mobilitätsangeboten



- Welche Anreize bringen Menschen dazu, vom MIV zum ÖPNV oder auf das Rad zu wechseln? Ein Beispiel könnte ein Kilometer-Bonus für Rad-fahrende sein, der beim Einkauf in der Innenstadt ausgegeben werden kann, aber wer würde den Bonus bezahlen (Stadtverwaltung/Einzelhandel/Willkomm Gemeinschaft e.V.)? Systeme von Dienstleistern gibt es bereits.
- Stadtteilzentren stärken. Die Grundversorgung in den Ortsteilen muss auch ohne eigenes Auto gewährleistet sein. Dafür müssen die Ortsteile wieder attraktiv für Einzelhandel, Märkte oder Tante-Emma-Läden werden und auch Lieferdienste für Einkäufe müssen angeboten werden.
- Die folgenden Punkte machen den ÖPNV attraktiver:
 - Pünktlichkeit, kann durch Busbeschleunigung (Beispiel: Ampelsteuerung mit Busvorrang) erreicht werden
 - Sauberkeit und Komfort (Beispiel: überdachte Bushaltestellen)
 - Live-Informationen über DFI oder APP
 - Fahrrad-Mitnahme-Möglichkeiten (kostenfrei und rund um die Uhr)
 - Flexibilität
- Durch eine Tarifgestaltung muss der ÖPNV gegenüber dem MIV günstiger sein. ÖPNV muss für alle erschwinglich sein (Beispiel: Sozialticket) (Kostengerechtigkeit)
- Alle nachhaltigen Mobilitätsanbieter sollen als eine „Marke“ für nachhaltige Mobilität in NW werben. Durch diesen Verbund wird Transparenz geschaffen, Multimodalität niederschwellig nutzbar gemacht und bringt die Menschen weg vom MIV. Die Einwohnerschaft muss aktiv informiert werden (Beispiel: Versand von Flyer, moderne Medien)
 - Die myVRN-APP bietet bereits diese Plattform (jedoch nicht vollständig und v. a. nicht auf Neustadt bezogen).
 - Das Verkehrsnetz muss für alle Menschen verständlich und einfach sein, damit sie auf das eigene Auto verzichten können.
 - Die alternativen Mobilitätsangebote müssen für alle Menschen verständlich und einfach zugänglich sein, damit sie auf das eigene Auto verzichten können.
 - neue EinwohnerInnen und Einwohner sollen bei Anmeldung im Bürgeramt Infolyer erhalten („Neubürgermarketing“ – zielgruppengerechtes Marketing).
- Die E-Scooter müssen aus zu engen Bereichen verbannt werden und nur gebündelt an Mobilitätspunkten abgestellt werden können (keine Negativ-Schlagzeilen für alternative Mobilitätsangebote).
- Carsharing muss umfassend beworben und von der Stadtverwaltung als ein wesentlicher Teil der Marke „Nachhaltige Mobilität in NW“ gestützt werden:
 - Carsharing-Fahrzeuge sollten genau wie E-Autos überall kostenfrei parken dürfen.
 - Es sollte Starterpakete für neue Stationen geben („bestelltes Carsharing“), damit es einfacher wird, Carsharing-Stationen in die Ortsteile und Wohngebiete zu bringen.
 - Dort, wo die Menschen wohnen, ist der größte Bedarf an Sharing-Fahrzeugen.
 - Privaten Autoteiler-Gruppen muss eine Plattform geboten werden zum gemeinsamen Nutzen eines privaten Fahrzeugs.
 - Es sollte „Belohnungen“ für das Abschaffen des eigenen Autos geben.
- Nachhaltiger Tourismus in Neustadt: PfalzCard für Touristen bietet kostenfreie ÖPNV-Nutzung
 - Die Teilnahme der Unterkunft-Betreibenden muss zunehmen (Werbung bei Gastgebenden, in das System einzusteigen).
 - Es soll mehr Werbung (bei Touristen vor/bei der Buchung) gemacht werden.
 - Gäste sollen „pauschal“ buchen können ohne Aufpreis: Anreise, Unterkunft, ÖPNV, Fahrradnutzung, Carsharing ... Ziel: ohne Auto anreisen, Auto in NW und Umgebung mobil sein.
- Lenkung des Lieferverkehrs in Neustadt
- Werbung schalten für (bestehende, alternative) Lieferservices
- Regulierung der Stellplätze (Auto und Fahrrad/Pedelec) pro Wohneinheit bei Neubauten durch Satzung
- Parkgebühren als Verkehrslenkung
 - Eine Stunde im öffentlichen Parkraum muss mindestens gleich teuer wie in einem Parkhaus sein.
 - In der Innenstadt sollte das Anwohnerparken / die Parkzonenbewirtschaftung erweitert werden. Verknappung von Parkraum

Fahrradparken als Themenschwerpunkt beim Parken und im Parkraumkonzept mitberücksichtigen

- Push-Maßnahmen, z. B. Einfahrts-Verbotzonen (sind laut einer Studie effektiver als Pull-Maßnahmen, Anreize allein reichen nicht aus)
- Nicht erziehen, sondern überzeugen!
- Busverkehr sukzessiv in E-Mobilität umwandeln?
- Baugebiete nach dem Prinzip „Stadt der kurzen Wege“ planen, Anschluss an Bahn und Bus haben, über Mobilitätspunkte mit allen Mobilitätsangeboten verfügen
- alle Mobilitätsformen sollen gleichbehandeln
- Firmen: nachhaltige Mobilitätsformen als Paket anbieten und gemeinsam und untereinander bewerben (Stichwort: „Betriebliches Mobilitätsmanagement“, vergleiche: Marke „nachhaltige Mobilität in Neustadt“)
 - Job-Bike
 - Job-Ticket
 - stadtmobil
 - MoD
 - Zufußgehen bewerben
 - VRNnextbike



2. OPTIMIERUNG DES RADVERKEHRS

2. Optimierung des Radverkehrs

gutes Miteinander stärken

→ auch durchsetzen (Kontrolle / Strafen)

Tempo 30
grundsätzlich
bei Tempo 50 → baul. Trennung

Sharing - E-Bikes Angebote
in geringeren Umfange prüfen

keine Förderung

Lösung für E-Biker
→ unruhig / unsicher

Reibenden Verkehr in der Fläche reduzieren

Voraussetzung für Fahrradstellfläche

keine Maximalforderung
↓
verhältnismäßige / machbare Ziele / Lösungen
⇒ positive Argumentation

durchgängige Lösungen finden

Ampelehaltung an Radverkehr orientieren

Qualität der Radinfra

- Belag
- Breite
- Sicherheit → Präferenz

Aspekt: Dauerhaftigkeit

bestehende Empfehlungen + rechtliche Bestimmungen wahren / durchsetzen

Durchgangsverkehr MIV

unterbinden
→ Hinweise
→ Radwege sind

Einbahnstraßen öffnen

Hauptachsen (O-W / N-S) die Fläche entwickeln

Bewusstsein für Belange der Radfahrer
→ Stadt muss klar machen: Radfahren ist gewünscht!

Optimierung Anbindung Winterhafen Ortsdurchfahrten (Lang / Kurze Wege)

Radabstellfläche schaffen (z.B. 300m x 50m = 15000m²) < 300m x 10m = 3000m² u.ä.

- Besondere innen / außen
- Gewerbe frei bewaldet
- Arbeitgeber

Rad-Logistik ermöglichen
Güterverkehr

Sensible Orte schützen!
→ Verkehr noch verlagsam

Ortseingänge in Kernstadt als Nadelöhr

Skellplatzsicherung für Radverkehr

Barrierefreiheit (behindertengerecht)

qualitativ hochwertig

Verschönerung mit Pflanz-Parabellaternen

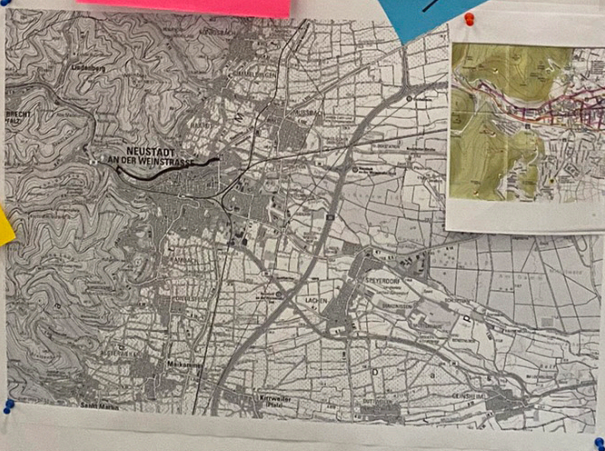
Radschnellwege / Pendlerwege ausbauen

Pendlerstrecke NW - LD

NW - LH

NW - Düst

regelmäßige Evaluation der Angebote



Alle Örtlichkeiten

- Der ruhende Verkehr muss in seiner Flächenausdehnung reduziert werden, um Platz für Fahrradinfrastruktur (Abstellfläche, Fahrradwege) zu schaffen.
- Die Menschen sollen vom Radverkehr überzeugt werden, nicht durch Restriktionen dazu gezwungen werden.
- Ziele und Lösungen müssen verhältnismäßig und machbar sein – Maximalforderungen führen eher zu Ablehnung. Ggf. müssen Übergangslösungen gefunden werden, bis der ÖV/Radverkehr entsprechend gut ausgebaut sind.
- Das gute Miteinander zwischen allen Verkehrsteilnehmenden soll gestärkt werden. Hierzu braucht es vor allem eine Bewusstseinsbildung für die Belange der anderen Verkehrsteilnehmenden und die Notwendigkeit, sich an die eigenen Verkehrsregeln zu halten.
- Sensible Orte (Kita, Schule, Seniorenheime etc.) müssen besonders geschützt werden – beispielsweise durch standardmäßige Schrittgeschwindigkeit vor den Einrichtungen.
- Innerorts sollte grundsätzlich Tempo 30 gelten und auch durchgesetzt werden. Darf schneller gefahren werden, muss eine bauliche Trennung des Radwegs erfolgen.
- Der Durchgangsverkehr sollte für den MIV erschwert werden, indem längere Wege (Umwege) in Kauf genommen werden müssen. Dadurch gewinnt das Fahrrad an (empfundener) Geschwindigkeit. Idee: mehr Einbahnstraßen, die aber für den Radverkehr geöffnet bleiben.
- Es braucht eine durchgängige Radinfrastruktur – sowohl was die Wegeföhrung angeht als auch bei der Ampelschaltung.
- Der Radwegeausbau sollte mit gut durchdachter Prioritätensetzung vorangetrieben werden – Achsen NS und OW zuerst, dann in die Fläche weiterentwickeln.
- Die Anbindung der Weindörfel muss optimiert werden – Nadelöhre sind die engen Ortsdurchfahrten sowie die Ortseingänge in die Kernstadt.
- Es braucht eine bessere Qualität der Radinfrastruktur hinsichtlich des Belags, der Breite und des Abstands zum MIV.
- In der denkmalgeschützten Innenstadt müssen aufgrund der engen Verhältnisse Prioritäten zugunsten des Rad- und Fußwegeverkehrs getroffen werden.
- Bestehende Empfehlungen und rechtliche Bestimmungen müssen konsequent umgesetzt und durchgesetzt werden.
- Es braucht mehr qualitativ hochwertige Fahrradabstellmöglichkeiten auch für teure Fahrräder. Hierbei müssen insbesondere auch die Belange der Bewohnerschaft in dicht bebauten Gebieten (insb. Innenstadt) berücksichtigt werden. Mit einzubeziehen sind zudem Gewerbetreibende und Arbeitgeber.
- Regelungen für Fahrradabstellflächen können mit einer Stellplatzsatzung für den Radverkehr getroffen werden. ggf. kann der Schlüssel mit den PKW-Stellplätzen verrechnet werden.
- Die Erreichbarkeit der verschiedenen Verkehrsmittel sollte gleichwertiger behandelt werden, z. B. ÖV-Haltestelle 300 m, Stellplatz 300 m, Fahrrad als einziges vor der Tür.
- Der Güterverkehr soll mitgedacht werden – Rad-Logistik muss ermöglicht werden, insb. in der Innenstadt können so viele Wege im Lieferverkehr gespart werden. Gutes Beispiel hierfür ist Karlsruhe (Projekt KIT).
- Die Radschnellwege sollen als zentrale Pendler Routen weiter ausgebaut werden, insb. NW-LD, NW-LU, NW-DÜW.
- Es braucht eine regelmäßige Evaluation der Angebote, um nicht am Bedarf/Ziel vorbeizugieren.
- E-Roller sollten nicht gesondert gefördert werden.
- Sharing-Angebote sind sinnvoll. In geringem Umfang sollte die Bereitstellung von E-Bikes geprüft werden.

3. FUSSGÄNGER UND VERKEHRSSICHERHEIT

3. Fußgänger und Verkehrssicherheit

Fahrbahnquerungen
hinterfragen:
- Ampelschaltung?
- Lage entsprechend d. Nutzung?
- Idee: Zebrastreifen an Kreisverkehren

Gehwegparken
(mindest Restbreite festlegen)
reduzieren

Kinder im Blick behalten (als selbst. Verkehrsteilnehmer)

Verkehrssicherheit auch beim Radverkehr miteinhalten.

Japanisches Modell (Diagonal)
Konrad-Adenauer / Karl-Helfrich-Str.
Bahnhofsachse
- Querungshilfen
- neue Knotenpunkte

Verkehrssicherheit im Schulumfeld verbessern
Parken verhindern
→ Zonen „Kiss and Go“ ausweisen

Barrierefreiheit
- für verschied. Nutzergruppen
- Querungshilfen

Aufenthaltsqualität durch Sitzmöglichkeiten u. Straßenbegleitgrün verbessern.

Mutig sein & Grüne Ampeln für Fußgänger

Optische „Lichtsignale“ in Kernzeiten u. Schulen / Kitas

Konkrete Regelungen zum Abstellen von E-Scorern (Foto-Beweis)
→ Bei Fehlverhalten Sanktionieren

Wegenetz mit Angabe von Laufminuten

Attraktives Fußwegenetz z. B. mit Grün

Attraktives Fußwegenetz in die Ortskerne

Verkehrssicherheit i. d. Stadt durch:
- Reduzierung d. Geschwindigkeit
- mehr Geschw. kontrollieren
- mehr Querungshilfen
- Straßentausungsgestaltung zur Reduzierung d. Geschw. (z. B. durch wechsellagernde Grün)

Stadt d. kurzen Wege
- kurze Wegeverbindungen aufzeigen (Info Tafel)

Verkehrsmischform
- in Ortskernen
- Anwohnerstraße

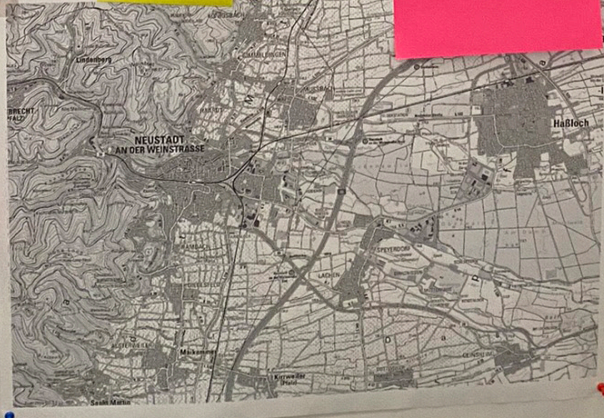
Ladestellen für den Lieferverkehr in der Innenstadt

mehr Verkehrsmessungen in d. Stadt (Smilies)

Attraktiver Fußweg vom HBF zur LGS ausbauen.

Trennung von Radfahren vom Fußverkehr

Auf Fahrern ein Bewusstsein schaffen
→ Marketing für Fußgänger



- Die Barrierefreiheit für verschiedene Nutzergruppen auf den Gehwegen soll gewährleistet sein.
- Gehwegparken muss reduziert werden.
- Sofern Gehwegparken unvermeidbar ist, ist eine festgelegte Mindestrestbreite einzuhalten.
- Für das Abstellen von E-Tretrollern sollen einheitliche Regelungen getroffen werden. Für den Nachweis des korrekten Abstellens dient ein Bild. Bei Fehlverhalten erhält der Halter Sanktionen.
- Vorhandene Querungshilfen sollen auf ihre Lage und tatsächliche Nutzung geprüft werden. Dabei sind die Intervalle der Ampelschaltung für Fußgänger zu überprüfen, ob diese für die Querung ausreichend sind.
- Entlang von zentralen Verbindungswegen und häufig frequentierten Zielverbindungen sollen nutzergerechte Querungshilfen ergänzt werden.
- Hinweise mit Laufminuten zwischen zentralen Verbindungswegen und häufig frequentierten Zielverbindungen sollen den Fußverkehr fördern.
- Kreisverkehre im Stadtgebiet und den Ortsteilen sollen auf ausreichende Querungshilfen für Fußgänger geprüft und, falls notwendig, ergänzt werden.
- Fußwege sollen mithilfe von schattenspendenden Grünelementen und Sitzmöglichkeiten ergänzt werden, um die Aufenthaltsqualität zu steigern.
- Es sollen attraktive Fußwegeverbindungen in die Ortsteile geschaffen werden.
- Kurze Fußwegeverbindungen, ausgehend vom Bahnhof oder zwischen zentralen Anlaufstellen, sollen aufgezeigt werden.
- Verkehrsmischflächen sollen bei Straßenraumsanierungen von Anwohnerstraßen und auch bei Sanierungen in den Ortsteilen mitgedacht werden.
- Die Verkehrssicherheit in der Stadt soll mit geeigneten Maßnahmen verbessert werden. Hierzu zählen die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, die Änderung der Straßenraumgestaltung durch wechselseitiges Parken und Pflanzung von Grünelementen.
- Es sollen mehr Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt werden.
- Im Stadtgebiet sollen mehr Geschwindigkeitsanzeigetafeln zur Sensibilisierung aufgestellt werden.
- Durch ausgeschriebene Ladezonen sollen die Fußgänger in der Innenstadt von dem Lieferverkehr geschützt werden.
- Die Verkehrssicherheit im Schulumfeld soll verbessert werden. Dabei sollte das Parken vor und im nahen Umfeld der Schule unterbunden werden und gezielt auf einen ausgewiesenen Bereich gelotst werden.
- Betreuungseinrichtungen und Grundschulen sollen zur Sicherheit der Schulwege deutlicher im Straßenraum gekennzeichnet werden. Optische Lichtanlagen können zu Öffnungs- und Schließzeiten sensibilisieren.
- Der Fuß- und der Radverkehr sollen voneinander getrennt werden.

4. Parkraummanagement und öffentlicher Raum

Reduzierung von Durchgang Straßen in Wohngebiete (Wegfall Schleikverkehr)
 Parkkonzept ganze Stadt
 Logistikkonzept für die Innenstadt
 Nicht nur über geschuldeten und Raum zum Parkieren!

Besuchertouren am Stadtrand* abfragen und bequem in die City bringen
 * und von den Bahnhöfen

draußen Parken verteilern + Parkhäuser ggf. günstiger damit

Parkhausqualität stärken (Sauberkeit, Licht) von öffentl. Raum + frei machen zu können.

Bündelung des ruhenden motorisierten Verkehrs - auch in Wohngebiete

4 Ecken der Stadt: 4 Parkhäuser (für darüber sind)
 Bewohn City sollen auf zentralen Parkflächen (Bhf., Festwiese) günstig parken dürfen austaff vor der Haustür

Externe: Grün Wiese → Straße in die Stadt: IMMER

Über flächendeckendes Beschildern in den Wohngebieten nachdenken
 Weiter!

Gehwegparken als Annahme → dort wo Gehweg breitung

Gehwegparken generell verbieten und überwachen

Das Parken von letz muss flächendeckend Geld kosten → Parkraum bewirtschaften

Parken im öffentlichen Raum empfinden (gucken)
 Keine neuen Stellplätze bauen sondern vorhandenes nutzen und auslasten → Parkleitsystem

Öffentl. Raum ist entscheidend
 Öffentlichen Raum anders nutzen → Lebensqualität Aufenthaltsqualität
 mehr Grün in den Öffentlichen Raum bringen!
 Was soll auf den Flächen stattfinden am Grün? Wohl der Stadt Schattenraum + Mobilisierung
 gemütliche Stadt macht NW attr. K&V
 Einzelhandel stärken durch Außenfläche
 Parkplätze reduzieren → temporäre Angebote für Radverkehr schaffen
 Fahrradstellplätze statt PKW Stellplätze
 Prüfung autofreier Bereiche → auch temporär

Parkleitsystem zur Reduzierung des Parksuchverkehrs

Autofreie Bereiche ohne Parkplätze über Realisator prüfen und fördern

Parkraummanagement:

- Durchgangsstraßen in reinen Wohngebieten müssen reduziert werden, um so den Schleichverkehr zu verhindern.
- Für die Innenstadt soll ein Logistikkonzept erstellt werden, das den Lieferverkehr gewährleistet und nötigen Raum zum Parken beinhaltet.
- Es braucht ein flächendeckendes Parkraumkonzept für ganz Neustadt.
- Für alle Wohngebiete soll über flächendeckendes Bewohnerparken nachgedacht werden und wo dies sinnvoll ist, zeitnah umgesetzt werden.
- Gehwegparken soll nur in Ausnahmefällen erlaubt werden, wo es die Gehwegbreiten zulassen.
- Gehwegparken soll generell verboten und strenger überwacht werden.
- Besucher Neustadts sollen am Stadtrand und an den Bahnhöfen abgefangen werden und bequem die Innenstadt erreichen können. An den Stadträndern braucht es hierfür Parkhäuser, die auch für Anwohner günstig nutzbar sind.
- Innerhalb der Stadt sollen Touristen auf zentralen Parkflächen wie beispielsweise am Hauptbahnhof oder der Festwiese günstig parken dürfen, um das Parken in der Innenstadt und in den Wohngebieten zu entlasten. Von der Grünen Wiese müsste durchgehend ein Shuttle in die Innenstadt angeboten werden.
- Der ruhende motorisierte Verkehr soll gebündelt werden – sowohl in der Innenstadt als auch in Wohngebieten, um den öffentlichen Raum zu entlasten. Hierfür soll die Parkhausqualität gestärkt werden und das Parken innerhalb von Parkhäusern günstiger angeboten werden als Stellplätze am Straßenrand.
- Das Parken von Kfz muss flächendeckend Geld kosten und teurer werden, was eine Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung bedeutet.
- Vorhandene Stellplätze sollen besser genutzt werden, um eine höhere Auslastung zu erzielen. Das Schaffen neuer Stellplätze, was eine weitere Flächenversiegelung bedeutete, gilt es zu vermeiden.
- Ein Parkleitsystem zur Reduzierung des Parksuchverkehrs soll erstellt werden.
- Es sollen autofreie Bereiche ohne Parkplätze über Reallabore geprüft und getestet werden.

Öffentlicher Raum:

- Die Güte des öffentlichen Raums ist entscheidend für die Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Stadt. Der öffentliche Raum soll zum Wohl der Stadt umgenutzt werden.
- Grünflächen sorgen für mehr Schattenräume. Um bei Hitzewellen das Aufhalten im Freien zu erleichtern, müssen mehr Bäume im öffentlichen Raum gepflanzt werden.
- Die Attraktivität des öffentlichen Raums soll durch mehr Begrünung und Möblierung gesteigert werden, sodass Neustadt als gemütliche Stadt wahrnehmbar ist.
- Neustadt stärkt den Einzelhandel durch mehr Nutzung von Außenflächen, wie beispielsweise die Außenbewirtschaftung.
- Um ein besseres Angebot für den Radverkehr zu schaffen, sollen Stellplätze für Kfz reduziert und in Fahrradabstellanlagen umgewandelt werden.

5. Mobilitätsmanagement und Bewusstseinsbildung

Thema für uns alle!!!

Welchen Part können die Verkehrsverbände leisten??

Einrichtung einer stetigen Beteiligungs-Rückmeldungsstelle
→ AKTEURE!

Einbindung lokaler Akteure kurze Wege einfach

Teilhabe am gesellschaftl. Leben durch Erreichbarkeit. (Vereine / Kinder / Ältere)
↳ Finanzierung

Koordination d. Mobilitätsthemen durch Manager/in in Verwaltung

Betriebl. Mobilitätsmanagement in NW etablieren, Netzwerke bilden.

Zielgruppenspezifische Information & pos. Kommunikation, Bewusstz zu Mobilitätsangeboten

Erhöhung Akzeptanz für versch. Themen

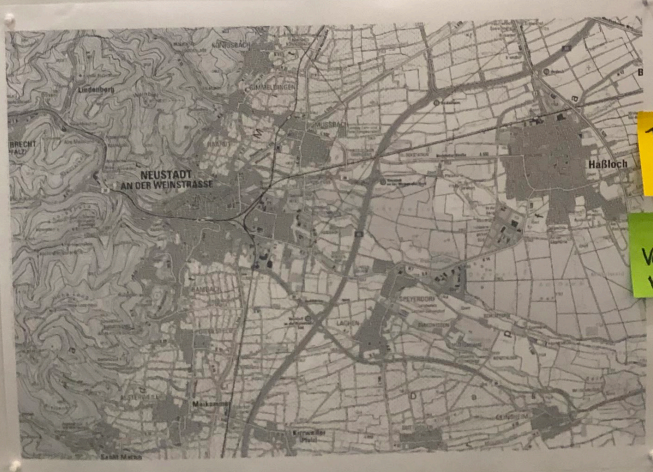
Bessere räumliche Zuordnung von nachhaltiger Mobilität näher an der Haustüre (X10-Parkraum weiter weg)

Vermittlung des Ist- & des Soll-Zustandes

Marketingaktionen fördern

Begeisterung schaffen!

Marktbildung Umweltverständnis



Topographie

Benefits des Autoverzichtes hervorheben

Vergangenheit? Marktplatz → Altes

PKW zu leicht erreichbar - steht vor der Tür

Vollkosten-recher

Gesundheit
→ Radfahren
Krankenkassen
Sport (=Veranstaltg) fördern
abnehmen?
→ Radfahren
antifaszi
Sonnlogge auf
Kiesanstrahlung

Marja Hoffmann
Büro Mobilität

Kampagne
Parkplatzsituation
(wie kann der Raum genutzt werden = Bilder)
30p Straßen Cafe

Telbi (Berlin)

Versch.
Sichtweisen

- Mobilität ist ein Thema, das uns alle betrifft, ob Bürgerin, städtischer Akteur oder Verwaltung. Daher muss es auch als dieses behandelt werden und alle Personen und Gruppen einbinden. Das bezieht sich auf Kommunikation, Information, Beteiligung und Teilhabe.
- Es sollte eine stetige Beteiligungs- und Rückmeldestelle eingerichtet werden, die einfach und niederschwellig zu erreichen ist. Damit sollen alle Personen die Möglichkeit haben, sich frühzeitig zu beteiligen.
- Eine zielgruppenspezifische Information und eine geeignete Kommunikation zu den Mobilitätsangeboten ist wichtig, um für das Thema und die Notwendigkeit zu sensibilisieren.
- Durch geeignete Kampagnen können Marketingaktionen gefördert werden – diese sollen Begeisterung bei den Zielgruppen erreichen. So kann bspw. eine Marke für nachhaltige Mobilität in Neustadt geschaffen werden.
- Für verschiedene Themen und Maßnahmen im Hinblick auf die nachhaltige Mobilität sowie die Mobilitätswende soll die Akzeptanz bei der Einwohnerschaft erhöht werden. Themen wie Gesundheitsförderung, Klimaschutz und Städtebau können hier unter anderem relevant sein.
- Die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben soll durch die Erreichbarkeit verschiedener Orte für bspw. Kinder, Jugendliche, ältere Personen etc. gewährleistet sein. Dabei müssen unter anderem die Bezahlbarkeit sowie die verschiedenen Blickwinkel der Gruppen miteinbezogen werden.
- Die Koordination der verschiedenen Mobilitätsthemen soll durch die Einrichtung eines Mobilitätsmanagers / einer Mobilitätsmanagerin bei der Stadtverwaltung optimiert werden.
- Das betriebliche Mobilitätsmanagement in NW soll gemeinsam mit den Betrieben etabliert werden. In diesem Zusammenhang sollen langfristige Netzwerke aufgebaut werden.
- Durch eine räumliche Zuordnung von nachhaltiger Mobilität an der Haustüre können Einzelfallentscheidungen zum Nachteil des Autos erfolgen. Dies bedarf der entsprechenden Infrastruktur für nachhaltige Mobilitätsarten.
- Die Vermittlung des Ist- und des Soll-Zustandes ist ebenfalls ein kommunikatives Mittel, um in die Zukunft zu schauen und verschiedene Möglichkeiten und Entwicklungen darzustellen. Dabei können auch bereits etablierte Strukturen (Vergleich früher und heute) aufgezeigt werden, um zu veranschaulichen, dass eine Veränderung möglich ist.





Standort Rheinland-Pfalz

Landauer Straße 58, 67346 Speyer

Tel.: 06232 87093-00

Standort Baden-Württemberg

Claude-Dornier-Straße 4, 73760 Ostfildern

Tel.: 0711 300909-41

info@stadtberatung.info

www.stadtberatung.info

Stand: Mai 2023