

DOKUMENTATION

## **2. MOBILITÄTSFORUM MOBILITÄTSKONZEPT 2030+**

**18. SEPTEMBER.2023, 17:00 – 19:30 UHR**

**ORT: RATSSAAL NEUSTADT A. D. W.**

---

## TEILNEHMENDE:

Vorname	Name	Fachbereich/Abteilung
Bernhard	Adams	Baudezernent
Christine	Locher	Abteilungsleitung Verkehrsplanung
Miriam	Kuder	Verkehrsplanung
Stefan	Oelker	Verkehrsplanung
Nico	Karn	Verkehrsplanung
Kim	Brandhuber	Verkehrsplanung
Stefan	Wammetsberger	Köhler & Leutwein
Teresa	Habura	Köhler & Leutwein
Lisa	Doll	Stadtberatung Dr. Sven Fries
Tina	Nitschke	Stadtberatung Dr. Sven Fries

## BEGRÜSSUNG UND EINFÜHRUNG ZUM THEMA

Bernhard Adams, Baudezernent der Stadt Neustadt a.d.W. begrüßte die anwesenden Fachexpertinnen und Fachexperten zum zweiten Mobilitätsforum im Rahmen des Mobilitätskonzepts 2030+. Adams betonte die immense Bedeutung der Mobilitätswende, nicht nur für die Stadt Neustadt. Die klimatischen Veränderungen sind bereits jetzt spürbar, weswegen die Mobilitätswende unumgänglich ist. Die Wende gelingt allerdings nur gemeinsam, sodass im Prozess mit insgesamt fünf Veranstaltung viel Wert auf die Beteiligung der Einwohnerschaft und Akteure in Neustadt gelegt wurde. Die Ergebnisse und somit das strategische Mobilitätskonzept als Produkt, sollen durch die hohe Partizipation möglichst vom Großteil der Einwohnerschaft aber auch von Verwaltung, Fachexpertinnen und Fachexperten und Innenstadtdakteuren mitgetragen werden.

Im Anschluss übernahm Tina Nitschke vom Büro Stadtberatung Dr. Sven Fries die Moderation und erläuterte den Ablauf des Abends. Dabei verdeutlichte sie das Ziel, welches mit dem Mobilitätskonzept 2030+ verfolgt wird und blickte auf die vorangegangenen Schritte und Beteiligungen zurück. Herr Wammetsberger vom Verkehrsplanungsbüro Koehler & Leutwein fasste die Ergebnisse der letzten Veranstaltungen prägnant zusammen und präsentierte die Zielmatrix, die aus diesen Ergebnissen entwickelt wurde. Die Zielmatrix definiert fünf übergeordneten Zielen, die den Rahmen für die zukünftige Mobilität Neustadt vorgeben. Innerhalb dieser übergeordneten Ziele gliedern sich vier Handlungsfelder, die verschiedene Bereiche und Themenschwerpunkte abdecken. Innerhalb jedes Handlungsfeldes sind drei bis vier Oberziele formuliert, die wiederum in mehrere konkrete Unterziele



Lebenswerte Stadt und menschengerechter Straßenraum

Stadt- und umfeldverträglicher Wirtschaftsverkehr

**Gewährleistung der Mobilität aller**

- Gleichbehandlung der Mobilitätsformen
- Förderung der Inter- und Multimodalität

Verkehr vermeiden – verlagern – verträglich abwickeln

Gleichermaßen Push- und Pullmaßnahmen

### Verkehrssicherheit

#### Geschwindigkeitsreduktion

- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten
- Punktuelle, bauliche Verkehrsberuhigung, insbesondere an Ortseingängen
- Geschwindigkeitskontrollen

#### Sicherung von Schulwegen

- Reduzierung des Bring- und Holverkehrs
- Verbesserung der Fuß- und Radwege

#### Querungsstellen

- Prüfen von Querungen im Längsverkehr
- Ausbau und Evaluierung von Fußgängerüberwegen und Querungshilfen
- Verkürzte Wartezeiten für Fußgänger an Lichtsignalanlagen

### Nachhaltigkeit und Ressourceneffizienz

#### Priorisierung des Radverkehrs

- Durchgängiges Radnetz schaffen
- Priorisierter Ausbau der Hauptachsen
- Verbesserung der Anbindung der Weindörfer
- Freigabe von Radverkehr entgegen der Einbahnstraßen soweit möglich
- Ausbau von Radabstellanlagen an allen Zielorten des Radverkehrs
- Boni für Radfahrer schaffen
- LSA-Priorisierung (vorgezogene Grünphasen für Radfahrende, ARAS)

#### Reduktion des MIV

- Reallabore mit autofreien Bereichen / autoarmen Wohngebieten
- Auf- und Ausbau von Carsharing in allen Stadtteilen und Wohnquartieren
- Neue Gebiete sinnvoll anschließen (Stadt der kurzen Wege)
- Lenkung des Lieferverkehrs

#### Förderung Fußverkehr

- Fußverkehrs- und Querungskonzept
- Barrierefreiheit vorantreiben
- Attraktive, durchgängige Fußwegeverbindungen in Quartieren
- Verbesserte Beschilderung frequenter Verbindungen mit Laufminuten

#### Förderung ÖPNV

- Verbesserung der Anbindung der Weindörfer
- Verknüpfung mit weiteren Verkehrsmitteln durch Mobilitätsstationen an Haltestellen
- Finanziellen Zugang verbessern

### Flächen- und Kostengerechtigkeit

#### Parkraumstrategie

- Gehwegparken reduzieren
- Effiziente Verkehrslenkung durch Parkgebühren
- Parkhäuser vor Straßenflächen priorisieren
- Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung
- Anpassung der Parkgebühren

#### Umnutzung von Flächen zugunsten nachhaltiger Mobilität

- Fußgängern mehr Flächen zugestehen
- Mehr Flächen für nachhaltige Mobilität bereitstellen

#### Umnutzung von Flächen zugunsten Aufenthaltsqualität

- Attraktivität des öffentlichen Raums durch schattenspendende Begrünung und Möblierung steigern
- Stärkung des Einzelhandels durch stärkere Nutzung der Außenflächen

### Partizipation, Kooperation und Kommunikation

#### Verbesserte Kommunikation und Bereitstellung von Informationen

- Sensibilisierung für nachhaltige Mobilität
- Zielgruppenspezifische Informationen
- Verwendung einfacher Sprache
- Transparenz von Entscheidungen

#### Intensivierung von Marketingmaßnahmen

- Spezifische Marketingmaßnahmen für Mobilitätsthemen (Carsharing, privates Autoteilen, Radverkehr, Ruftaxi)
- Kampagnen für verschiedene Zielgruppen
- Anreize für ÖPNV, auch für Pendler
- Verantwortlichkeiten schaffen

#### Einführung und Förderung von betrieblichem Mobilitätsmanagement

- Verwaltung als Vorreiterin
- Aufbau langfristiger Netzwerke
- Einführung eines Mobilitätsmanagers
- Attraktive Angebote nachhaltiger Mobilitätsformen in Betrieben schaffen
- Bewirtschaftung von Mitarbeiterstellplätzen

unterteilt sind. Die Zielmatrix stellt ein Arbeitsdokument dar und präsentiert einen vorläufigen Zwischenstand im Prozess.

## DIE ARBEITSPHASE

Nach der Einführung zum aktuellen Stand des Mobilitätskonzepts 2030+ startete die Arbeitsphase, die in zwei Teile gegliedert war. Zunächst hatten die Teilnehmenden die Gelegenheit, im Rahmen eines „Gallery-Walks“ die vier Handlungsfelder an vier verschiedenen Stationen genauer zu betrachten und Fragen zu stellen. Mithilfe von zwei Klebepunkten je Handlungsfeld konnte jeder Teilnehmende die Oberziele priorisieren, die als besonders wichtig erachtet wurden. Dies verdeutlichte, welche Themen für die Experten und Expertinnen von besonderer Bedeutung waren.

In der zweiten Phase verteilten sich die Teilnehmenden auf die vier Stationen, um sich intensiver mit den Handlungsfeldern auseinanderzusetzen. In diesen Arbeitsgruppen wurden erste Leitprojekte entwickelt, die möglichst kurzfristig umgesetzt werden können und die Verkehrswende voranbringen sollen. Dabei wurde ein besonderes Augenmerk auf die Detailplanung der Leitprojekte gelegt, einschließlich Aspekten wie beteiligte Akteure, Zielgruppe und Zeithorizont. Im Folgenden sind die Ergebnisse nach den Handlungsfeldern geordnet präsentiert.





## ERGEBNISSE DER ARBEITSPHASE

Im Folgenden werden die Ergebnisse aller Handlungsfelder zusammengefasst. Zunächst das Ergebnis der Priorisierung der Oberziele des jeweiligen Handlungsfeldes, sowie die erarbeiteten Steckbriefe der Starterprojekte.

### VERKEHRSSICHERHEIT

1. Geschwindigkeitsreduktion (21x)
2. Sicherung von Schulwegen (16x)
3. Querungsstellen (12x)

### NACHHALTIGKEIT UND RESSOURCENEFFIZIENZ

1. Priorisierung des Radverkehrs (17x)
2. Reduktion des MIV (13x)
3. Förderung des Fußverkehrs (10x)
4. Förderung ÖPNV (8x)

### FLÄCHEN- UND KOSTENGERECHTIGKEIT

1. Parkraumstrategie (21x)
2. Umnutzung von Flächen zugunsten Aufenthaltsqualität (14x)
3. Umnutzung von Flächen zugunsten nachhaltiger Mobilität (13x)

### PARTIZIPATION, KOOPERATION UND KOMMUNIKATION

1. Einführung und Förderung von (betrieblichen) Mobilitätsmanagement (18x)
2. Intensivierung von Marketingmaßnahmen (17x)
3. Verbesserte Kommunikation und Bereitstellung von Informationen (11x)



# Entwicklung eines Radverkehrskonzepts



## Handlungsfeld:

- Verkehrssicherheit
- **Nachhaltigkeit und Ressourceneffizienz**
- Flächen- und Kostengerechtigkeit
- Partizipation, Kooperation und Kommunikation

## Oberziel:

- **Priorisierung des Radverkehrs**
- Reduktion des MIV
- Förderung Fußverkehr
- Förderung ÖPNV

## Projektinformation:



- ✓ Schaffung eines durchgängigen Radwegenetzes
- ✓ Priorisierter Ausbau der Radhaupttrouten
- ✓ Verbesserung der Anbindung der Weindörfer in die Kernstadt
- ✓ Prüfung von Fahrradstraßen
- ✓ Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr öffnen
- ✓ Ausbau von Radabstellanlagen an Zielorten des Radverkehrs

## Zielgruppe:

- RadfahrerInnen
- PendlerInnen
- BewohnerInnen

## Mögliche Akteure:

- Radverkehrsbeauftragter
- ADFC, VCD
- Fahrradbeauftragte/r
- Stadtverwaltung
- Verkehrskommission
- Planungsbüro
- Behindertenbeauftragte/r



# Entwicklung eines Parkraumkonzepts



## Handlungsfeld:

- Verkehrssicherheit
- Nachhaltigkeit und Ressourceneffizienz
- **Flächen- und Kostengerechtigkeit**
- Partizipation, Kooperation und Kommunikation

## Oberziel:

- **Parkraumstrategie**
- Umnutzung von Flächen zugunsten nachhaltiger Mobilität
- Umnutzung von Flächen zugunsten Aufenthaltsqualität

## Projektinformation:



- ✓ Abgewogene Parkraumstrategie für AnwohnerInnen, BesucherInnen und Einzelhandel
- ✓ Berücksichtigung verschiedener Bedürfnisse in Abwägung zueinander
- ✓ Überprüfung der Anpassung von Parkgebühren
- ✓ Prüfung von Gehwegparken
- ✓ Prüfung möglicher Flächenumnutzungen

## Zielgruppe:

- BewohnerInnen
- Gewerbetreibende
- BesucherInnen



## Mögliche Akteure:

- Stadtverwaltung
- Sachgebiet Verkehrsüberwachung und Parkplatzbewirtschaftung
- Arbeitskreis Parken
- Verkehrskommission
- Planungsbüro

# Entwicklung eines Fußverkehrskonzepts



## Handlungsfeld:

- **Verkehrssicherheit**
- **Nachhaltigkeit und Ressourceneffizienz**
- Flächen- und Kostengerechtigkeit
- Partizipation, Kooperation und Kommunikation

## Oberziel:

- **Sicherung von Schulwegen (Fuß und Rad)**
- **Querungsstellen**
- **Förderung Fußverkehr**

## Projektinformation:

- ✓ Schaffung von durchgängigen, barrierefreien Wegeverbindungen zu Quellen und Zielen des Fußverkehrs
- ✓ Entwicklung bedeutender Verbindungen für Besucher (z.B. Innenstadt, Bahnhof)
- ✓ Sicherung der Schulwege
- ✓ Entwicklung von Flanierwegen und attraktiven städtebaulichen Räumen mit Begrünung
- ✓ Überprüfung von bestehenden Querungshilfen als Daueraufgabe
- ✓ Ausbau von neuen Querungsstellen (Fußgängerüberwege, bauliche Querungshilfen, vorgezogener Seitenraum zur leichteren Querung) an sinnvollen Stellen, wie z.B. an Bus- und Bahnhaltestellen



## Zielgruppe:

FußgängerInnen (insbesondere mobilitätseingeschränkte Menschen), SchülerInnen und BesucherInnen der Stadt



## Mögliche Akteure:

- Stadtverwaltung
- Verkehrscommission
- Planungsbüro
- Behindertenbeauftragte/r

## Sofortmaßnahmen:

- ➔ **Prüfung von Fußgängerüberwegen**
- ➔ **Anpassung von Querungshilfen**
- ➔ **Barrierefreiheit bei allen Umbauarbeiten berücksichtigt**



# MobilitätsberaterIn für die Einwohnerschaft



## Handlungsfeld:

- Verkehrssicherheit
- Nachhaltigkeit und Ressourceneffizienz
- Flächen- und Kostengerechtigkeit
- **Partizipation, Kooperation und Kommunikation**

## Oberziel:

- **Verbesserte Kommunikation und Bereitstellung von Informationen**
- Intensivierung von Marketingmaßnahmen
- Einführung & Förderung von betrieblichem Mobilitätsmanagement

## Projektinformation:

- ✓ Person oder Personengruppe, die über Mobilität und verschiedene Mobilitätsformen niederschwellig informiert
- ✓ Vermittlerrolle zwischen Einwohnerschaft und Verwaltung oder Mobilitätsanbietern
- ✓ Vernetzung privater Haushalte (Autoteilen, Mitfahrgelegenheiten)
- ✓ Aufsuchend z.B. auf Wochenmärkten, Veranstaltungen, in Ortsteilen
- ✓ Infolyer neu aufsetzen und verbreiten
- ✓ Anwendungsfälle und Kostenrechner für Einwohnerschaft erstellen
- ✓ Netzwerkarbeit: regelmäßige Treffen in Netzwerken



## Zielgruppe:

Alle BürgerInnen aus Neustadt (insbesondere ältere Menschen, Kinder, sozialschwache Personen)



## Mögliche Akteure:

- VCD, ADFC
- Alternative Mobilitätsanbieter
- Stadtverwaltung

## Mögliche Partner:

- Schulen
- Vereine
- Multiplikatoren (von verschiedenen Orten, Treffpunkten)

## Erste Schritte:



- Bestehende Strukturen analysieren und aufgreifen
- Kontakt zu Partnern aufbauen



## Offene Fragen:

- Mögliche Federführung und Schaffung von personellen Ressourcen

# Real Labor: Testaktion alternative Mobilität



## Handlungsfeld:

- Verkehrssicherheit
- Nachhaltigkeit und Ressourceneffizienz
- Flächen- und Kostengerechtigkeit
- **Partizipation, Kooperation und Kommunikation**

## Oberziel:

- Verbesserte Kommunikation und Bereitstellung von Informationen
- **Intensivierung von Marketingmaßnahmen**
- Einführung & Förderung von betrieblichem Mobilitätsmanagement

## Projektinformation:

- ✓ Auswahl verschiedener Haushalte in Neustadt → nach unterschiedlichen soziodemografischen Kriterien
- ✓ Das Auto wird für einen Testzeitraum von 6 Monaten abgegeben. In diesem Zeitraum steht ein Budget zur Verfügung, das zur Nutzung von alternativen Mobilitätsformen bereitgestellt wird.
- ✓ Es soll Tagebuch geführt werden über Vor- und Nachteile, Erfahrungen, Schwierigkeiten etc.



## Zielgruppe:

Unterschiedliche Personen/Haushalte in Neustadt, ausgewählt nach verschiedenen soziodemografischen Kriterien



## Mögliche Akteure:

- VCD, ADFC
- Alternative Mobilitätsanbieter
- Stadtverwaltung

## Mögliche Ansprechpartner zu den Haushalten:

- Universitäten
- Landesschau
- SWR (1,3,4)



## Offene Fragen:

- Mögliche Finanzierungen: Fördermittel, Stadt, Verkehrsbetriebe, Stadtwerke, alternative Mobilitätsanbieter, Sponsoren, ...
- Mögliche Federführung?

# Betriebliches Mobilitätsmanagement



## Handlungsfeld:

- Verkehrssicherheit
- Nachhaltigkeit und Ressourceneffizienz
- Flächen- und Kostengerechtigkeit
- **Partizipation, Kooperation und Kommunikation**

## Oberziel:

- Verbesserte Kommunikation und Bereitstellung von Informationen
- Intensivierung von Marketingmaßnahmen
- **Einführung & Förderung von betrieblichem Mobilitätsmanagement**

## Projektinformation:



- ✓ Aufbau langfristiger Netzwerke
- ✓ Einführung eines Mobilitätsmanagers
- ✓ Schaffung attraktiver Angebote nachhaltiger Mobilitätsformen in Betrieben
- ✓ Reduzierung des MIV durch Vernetzung untereinander zum Bündeln von Pendlerfahrten (Mitfahrgelegenheiten) und durch Wegereduktion (z.B. Homeoffice)
- ✓ Bewirtschaftung von Mitarbeiterstellplätzen
- ✓ Stadtverwaltung als Vorreiterin

## Zielgruppe:

- Betriebe



## Mögliche Akteure:

- WEG (Citymanagement)
- Versicherungen
- WBG
- Private WohnungseigentümerInnen
- Universitäten
- KlimaschutzmanagerIn



## Offene Fragen:

- Mögliche Federführung

## Nord-Süd-Achse Karl-Helfferich-Straße („Umweltachse“)



### Handlungsfeld:

- Verkehrssicherheit
- **Nachhaltigkeit und Ressourceneffizienz**
- **Flächen- und Kostengerechtigkeit**
- Partizipation, Kooperation und Kommunikation

### Oberziel:

- **Förderung Fußverkehr, Reduktion des MIV, Priorisierung des Radverkehrs, Förderung ÖPNV**
- **Umnutzung von Flächen zugunsten nachhaltiger Mobilität**

### Projektinformation:

- ✓ die Karl-Helfferich-Straße ist eine Hauptachse der Stadt, hierüber strömt der Fuß- und Radverkehr zum Bahnhof, aber auch von Bussen ist die Strecke gut frequentiert.
- ✓ Der Straßenraum soll für alle Verkehrsteilnehmer gerecht verteilt sein
- ✓ Querungen sollen dort geschaffen werden, wo sie benötigt, werden
- ✓ Bestehende Querungen sollen geprüft und ggf. angepasst werden
- ✓ Bei der zeitweisen Reduktion von Parkplätzen für die Gastronomie sollen die Anwohnenden mit eingebunden werden
- ✓ Stärkung des Umweltverbunds
- ✓ zügige Busachse
- ✓ durchgehende Radverbindung längs und quer
- ✓ sichere Fußverbindung längs und quer



### Zielgruppe:

- NutzerInnen des Umweltverbunds
- FußgängerInnen, Familien mit Kindern insbesondere ältere und beeinträchtigte Menschen
- RadfahrerInnen
- NutzerInnen von öffentlichen Verkehrsmitteln, sowie NutzerInnen von Sharing-Angeboten



### Mögliche Akteure:

- Stadtverwaltung
- ADFC, VCD
- VRNnextbike, Carsharing-Anbieter
- Sachgebiet Verkehrsüberwachung und Parkplatzbewirtschaftung
- Einwohnerschaft
- angrenzende Gastronomie
- Behindertenbeauftragte/r
- Citymanagement

### Erste Schritte:



- Planung vergeben
- Neue Markierungen
- Prüfung der aktuellen Querungen
- Mehr Außenbestuhlung der Gastronomie im südlichen Bereich durch die versuchsweise Umnutzung von Parkplatzflächen

# Real Labor – Autofreies Quartier



## Handlungsfeld:

- Verkehrssicherheit
- **Nachhaltigkeit und Ressourceneffizienz**
- **Flächen- und Kostengerechtigkeit**
- Partizipation, Kooperation und Kommunikation

## Oberziel:

- **Umnutzung von Flächen zugunsten Aufenthaltsqualität**
- **Reduktion des MIV**
- **Intensivierung von Marketingmaßnahmen**

## Projektinformation:



- ✓ Auf Grundlage eines Kriterienkatalogs werden Quartiere in den Stadtteilen ausgewählt, die sich für einen Verkehrsversuch eignen (Bestehende Quartiere sowie neue Erschließungsgebiete, Bestand: z.B. Stangenbrunnengasse)
- ✓ Voraussetzungen: Gute ÖPNV-Anbindung, Carsharing-Angebot vorhanden, gute Erreichbarkeit zu Nahversorgern mit dem Sortiment des täglichen Bedarfs, ein großer Anteil der Bewohnerschaft, die sich auf den Versuch einlassen wird
- ✓ In diesen Bereichen soll der MIV nahezu zum Erliegen kommen und der Straßenraum menschengerechter und lebenswerter gestaltet werden
- ✓ Es soll auf den Versuch öffentlichkeitswirksam aufmerksam gemacht werden
- ✓ Schaffung von Mobilitätsstationen (gebündeltes Angebot) im Quartier

## Zielgruppe:

FußgängerInnen, Familien mit Kindern, AnwohnerInnen



## Mögliche Akteure:

- Einwohnerschaft
- Stadtmarketing (Öffentlichkeitsarbeit)
- KlimaschutzmanagerIn
- Carsharing-Anbieter
- Alternative Mobilitätsanbieter
- Innenstadtbeirat
- Stadtverwaltung

## Erste Schritte:



- Identifizieren von möglichen Quartieren anhand der standortbezogenen Voraussetzungen
- Abschätzung des Beteiligungsanklages auf Basis der Sozialdaten des Quartiers
- Prüfung möglicher Verkehrsströme während der Versuchsphase
- Einbindung der Bewohnerschaft



## **Offene Fragen:**

Welches Quartier im Bestand und welches Neubaugebiet kommt in Frage?

## Reallabor autoarme Stangenbrunnengasse



### Handlungsfeld:

- Verkehrssicherheit
- Nachhaltigkeit und Ressourceneffizienz
- **Flächen- und Kostengerechtigkeit**
- Partizipation, Kooperation und Kommunikation

### Oberziel:

- Parkraumstrategie
- **Umnutzung von Flächen zugunsten nachhaltiger Mobilität**
- **Umnutzung von Flächen zugunsten Aufenthaltsqualität**

### Projektinformation:



- ✓ Reallabor eines autoarmen Bereichs
- ✓ Durchfahrt erschweren bzw. unterbinden
- ✓ Flächen für alternative Mobilitätsangebote: Carsharing, Fahrradanhänger, VRN-Nextbike
- ✓ Durchfahrtsverkehr reduzieren durch Wegfall oberirdischer Parkplätze
- ✓ Außenbereich Klemmshof attraktiv gestalten

### Zielgruppe:

Anwohnende, NutzerInnen von alternativen Mobilitätsangeboten



### Mögliche Akteure:

- VCD, ADFC
- Alternative Mobilitätsanbieter
- Stadtverwaltung

### Aktuelle Überlegungen



Abschnitt zwischen Hauptstraße und Marstall (zukünftig: Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich)



**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](mailto:info@stadtberatung.info)

[www.stadtberatung.info](http://www.stadtberatung.info)

Stand: November 2023