



ABSCHLUSSBERICHT

# **STRATEGISCHES MOBILITÄTSKONZEPT 2030+**

## IMPRESSUM

### Auftraggeber

Stadtverwaltung Neustadt an der Weinstraße | Verkehrsplanung  
Amalienstraße 6 | 67434 Neustadt an der Weinstraße  
Ansprechpartner: Miriam Kuder, Christine Locher

### Bearbeitung

Ingenieurbüro für Verkehrswesen  
Koehler & Leutwein GmbH & Co. KG

**KOEHLER & LEUTWEIN**  
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



Stadtberatung Dr. Sven Fries GmbH  
Ansprechpartner: Dr. Rebecca Körnig-Pich, Lisa Doll, Tina Nitschke



---

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>1. EINLEITUNG – STRATEGISCHES MOBILITÄTSKONZEPT 2030+</b>	<b>4</b>
1.1 ZIELSETZUNG	4
1.2 METHODISCHES VORGEHEN IM RAHMEN DES PROJEKTES	5
<b>2. ERFASSUNG DER AUSGANGSSITUATION SOWIE VORHANDENER ZIELE</b>	<b>7</b>
2.1 WEGENETZ IN NEUSTADT AN DER WEINSTRASSE	7
2.2 GESCHWINDIGKEITEN	7
2.3 RUHENDER VERKEHR	8
2.4 LADEINFRASTRUKTUR	9
2.5 RADABSTELLANLAGEN	10
2.6 HALTESTELLEN ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR (ÖPNV)	11
2.7 MOBILITY-ON-DEMAND (MOD)	12
2.8 CARSHARING	13
2.9 E-SCOOTER	13
2.10 MODAL SPLIT	13
2.11 PENDLERSTRÖME	14
2.12 AUFBEREITUNG UND BEWERTUNG BESTEHENDER GRUNDLAGEN UND KONZEPTE	15
2.12.1 Herausforderungen	15
2.12.2 Bedarfe	16
2.12.3 Akteure/Akteurinnen	19
2.12.4 Bestehende Mobilitätsprojekte	20
2.12.5 Bestehende Konzepte	20
2.12.6 SWOT-Analyse	23
2.12.7 Handlungsfelder E-Klima	25
<b>3. BETEILIGUNGSFORMATE – METHODIK, ERGEBNISSE</b>	<b>27</b>
3.1 VERWALTUNGSWORKSHOP	27
3.2 AUFTAKTVERANSTALTUNG	28
3.3 MOBILITÄTSFOREN	29
3.4 BÜRGERVERANSTALTUNGEN	30
3.5 KOOPERATIONSWORKSHOP	31
<b>4. ENTWICKLUNG DER MOBILITÄTSVISION 2030+</b>	<b>32</b>
4.1 ENTSTEHUNG DER HANDLUNGSFELDER	32
4.2 MOBILITÄTSVISION 2030+	32
4.3 GRUNDPRINZIPIEN UND ABGELEITETE HANDLUNGSFELDER	33
4.4 ERFORDERLICHE MASSNAHMENIDEEN ZUM ERREICHEN DER ZIELSETZUNGEN	36
4.5 AUS ZIELMATRIX ENTWICKELTE LEITPROJEKTE	37
<b>5. ZUKÜNFTIGES WEGENETZ IN NEUSTADT AN DER WEINSTRASSE</b>	<b>49</b>
<b>6. CO<sub>2</sub>-BILANZIERUNG</b>	<b>50</b>
<b>7. ZIEL-SZENARIO</b>	<b>53</b>
<b>8. FAZIT</b>	<b>54</b>

---

## 1. EINLEITUNG – STRATEGISCHES MOBILITÄTSKONZEPT 2030+

Mobilität ermöglicht die Fortbewegung von Menschen und Gütern in einer zunehmend vernetzten Wirtschafts- und Arbeitswelt. Dabei bezeichnet Verkehr als ein Teil der räumlichen Mobilität die Bewegung von Personen und Gütern in einem bestimmten System (z. B. Straßen- oder Schienenverkehr). Verkehrsinfrastruktur zusammen mit Verkehrsmitteln ermöglichen eine Mobilität im Raum, welche Voraussetzung ist, um am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen. Einschränkungen in der Mobilität bedeuten gleichzeitig einen schlechteren Zugang zum wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Leben. Die Mobilität zu sichern ist eine zentrale Voraussetzung für das Leben der Menschen in der Stadt und für eine attraktive und zukunftsfähige Wirtschaft.

### 1.1 ZIELSETZUNG

Ein strategisches Mobilitätskonzept verfolgt das Ziel, einen Handlungsrahmen zur Steuerung des Mobilitätsverhaltens und des Verkehrs in der gesamten Stadt festzulegen. Dabei müssen mittel- und auch langfristige Strategien sowohl der Stadt- als auch der Mobilitätsentwicklung wie z.B. Flächennutzungsplan, Nahverkehrsplan und Parkraumkonzept berücksichtigt werden und in diese zurückwirken. Im Einvernehmen mit Politik, der Einwohnerschaft und allen relevanten Gruppierungen soll daher ein konsensfähiges und langfristiges Zielsystem erarbeitet werden.

Die letzten verkehrlichen Rahmenplanungen im Rahmen einer Teilfortschreibung des Gesamtverkehrsplans in Neustadt an der Weinstraße liegen ungefähr 10 Jahre zurück. In der Zwischenzeit haben sich sowohl die Einstellungen der Betroffenen und Beteiligten zum Verkehr, das Mobilitätsverhalten als auch das Mobilitätsangebot in der Stadt Neustadt an der Weinstraße maßgeblich verändert.

Die Stadt Neustadt an der Weinstraße hat die Herausforderungen des Themas Mobilität erkannt und arbeitet seit Jahren an der Umsetzung und Realisierung von Mobilitätslösungen, wie beispielsweise die Markierung von Radinfrastrukturen auf Radhauptachsen und die deutliche Verbesserung des Buskonzeptes 2022 u.a. mit dichteren Takten und geschlossenen Taktlücken. Carsharing-Stationen der Stadtmobil AG, die bereits seit über 25 Jahren in Neustadt an der Weinstraße präsent sind, wurden in den letzten Jahren stetig ergänzt. Im ÖPNV und Gelegenheitsverkehr ergänzt das On-Demand-Angebot – der Fahrdienst der Firma Mobility on Demand (MOD) – seit

In Neustadt an der Weinstraße dominiert aktuell der MIV (motorisierter Individualverkehr) mit etwa 52% der zurückgelegten Wege, was eine zielgerichtete Haushaltsbefragung im Jahr 2022 ergab. Das hohe Verkehrsaufkommen, das sowohl durch Pendler-, Freizeit- als auch Versorgungswege entsteht, stellt für Neustadt an der Weinstraße eine große Herausforderung dar, der strategisch begegnet werden muss. Dabei besteht ein hohes Potential, Wege unter 5 km Länge mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückzulegen. Diese machen über 80% der Wegeverteilung aus.

kurzem den Busverkehr. Neustadt an der Weinstraße möchte jedoch einen Schritt weitergehen und auf dem Weg zu einer Mobilitätsstrategie eine Vision entwickeln, aus der sich ein Handlungsrahmen ableiten lässt. Dabei sind Transparenz und das Miteinbeziehen verschiedener Beteiligter sowie das Mitnehmen der Einwohnerschaft und von Verbänden und Interessenvertretenden essenziell für ein gesamtheitliches Konzept.

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes werden Zielformulierungen für die Stadt konzipiert, die gemeinsam mit den Betroffenen und Beteiligten erarbeitet sowie diskutiert werden. Hierzu sind verschiedene Beteiligungsformate wie ein Verwaltungswerkshop, Bürgerveranstaltungen sowie Mobilitätsforen vorgesehen, zu denen auch Vertreter der Politik und Verbände geladen werden. Die als Ergebnis dieses Beteiligungsprozesses entwickelte strategische Zielformulierung soll die Grundlage für die zukünftige Mobilitätsentwicklung und weitere konzeptionelle und konkrete Planwerke mit Bezug auf die Mobilität innerhalb der Stadt bilden und die verschiedenen Teilthemen (Rad, Parken, Bus usw.) integriert betrachten. Ziel des Konzepts ist es, einen Handlungsrahmen für die verschiedenen Handlungsstränge in der Mobilitätsplanung und Prioritäten für nachfolgende Prozesse und Aufgaben festzulegen.

Das übergeordnete Ziel für Neustadt an der Weinstraße ist es, eine Vision und eine übergeordnete Strategie im Handlungsfeld Mobilität mit dem Zielhorizont 2040 und somit ein ganzheitliches Mobilitätskonzept zu entwickeln, in dem die Mobilität aller Anspruchsgruppen sichergestellt wird. Hierzu gehören neben

der Barrierefreiheit auch die Qualität der Verkehrsangebote (Fuß, Rad, ÖPNV, MIV) sowie die Reduktion negativer Folgen des Verkehrs durch die unterschiedlichen Emissionen der Fahrzeuge, wie Luftschadstoffe und Lärm, aber auch in Bezug auf den Flächenverbrauch (Versiegelung von Grünflächen). In diesem Zusammenhang werden strategische sowie teilweise operative Ziele als zentrales Element des Mobilitätskonzeptes formuliert. Bei der Visionsentwicklung sowie dem darauf aufbauenden, ganzheitlichen Strategieprozess soll anschließend auf die bisherigen Aktivitäten, Projekten und Ideen aufgebaut werden. Im Sinne der Vernetzung sind auch auf Projektebene die Wechselwirkungen und Synergien zu berücksichtigen.

Mobilität ist ein unverzichtbarer Bestandteil des gesellschaftlichen Lebens. Sie muss somit für alle Menschen gewährleistet sein. Gleichzeitig muss sich deutschlandweit das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung noch weiter auf die nachhaltigeren und umfeld- und stadtverträglicheren Mobilitätsarten verlagern. Dies kommt nicht nur dem Klima, sondern auch der Stadt und der Region zugute, z.B. durch tendenziell weniger Stau und Lärm, attraktiveres Wohnen und Einkaufen, ein lebendigeres Stadtbild und mehr Umsatz im örtlichen Handel. Dazu ist es an vielen Stellen erforderlich, die Angebote und Infrastrukturen der nachhaltigen Mobilitätsarten (Fuß, Rad, Carsharing, usw.) dem Standard des MIV anzugleichen.

Durch Übertragung der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung auf Neustadt an der Weinstraße können daher für den Verkehrsbereich folgende Zielsetzungen formuliert werden:

- Senkung der Flächeninanspruchnahme durch Siedlungs- und Verkehrsflächen auf durchschnittlich unter 30 ha pro Tag bis 2030
- Senkung des Endenergieverbrauchs im Personen- und Güterverkehr gegenüber 2018 um 15 bis 20% bis 2030
- Verringerung der durchschnittlichen Reisezeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Verbesserung der Erreichbarkeit von Mittel- und Oberzentren sowie

## 1.2 METHODISCHES VORGEHEN IM RAHMEN DES PROJEKTES

Verkehr und Mobilität entwickeln sich aktuell sehr dynamisch (z.B. Einführung des Deutschlandtickets im ÖPNV, geringerer Verkehrsaufwand während der Energiekrise aufgrund der temporär gestiegenen Benzinpreise oder neue Mobilitätsarten wie E-Scooter). Aus diesem Grund sollten unterschiedliche Herangehensweisen zur Sicherstellung der flexiblen

- Minderung der Treibhausgasemissionen gegenüber 1990 um ca. 50% bis 2030; Erreichung von Treibhausgasneutralität bis 2045

Darüber hinaus werden für die Entwicklung einer Vision weitere unterschiedliche Zielbereiche im Handlungsfeld Mobilität betrachtet:

- Sicherstellung der Mobilität für unterschiedliche Anspruchsgruppen
- Barrierefreiheit
- Hohe Angebotsqualität
- Reduktion weiterer negativer Verkehrsfolgen, wie Lärm und Flächenverbrauch
- Ökonomische Effekte

Um die Zielvorgabe der Nationalen Klimaschutzstrategie für die Stadt Neustadt an der Weinstraße zu implementieren, soll das strategische Mobilitätskonzept folgende Aufgaben lösen:

- Integrierter und verkehrsträgerübergreifender Überblick zur Ausgangssituation als Wissens- und Orientierungs- bzw. Entscheidungsgrundlage
- Identifikation von Handlungsbedarfen
- Identifikation der relevanten Akteure für die Strategieentwicklung und dem daran anschließenden Umsetzungsprozess
- Erstellung einer ersten Vision zur Entwicklung der Mobilität in Neustadt an der Weinstraße

Fast alle zu erarbeitenden Maßnahmen stehen daher auch im Zusammenhang mit der Verkehrswende und dem Klimaschutz. Insbesondere der hohe Anteil an motorisierten Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor hat eine negative Auswirkung auf den Klimaschutz. Daher zielen die Maßnahmen auch dahingehend ab, die Klimaschutzziele zu erreichen. Es ist jedoch zu beachten, dass die Erreichbarkeit von Neustadt an der Weinstraße auch für den motorisierten Individualverkehr aufrechterhalten werden muss, bei jedoch verträglicherer Abwicklung des notwendigen Individualverkehrs.

Nutzung aller Mobilitätsmöglichkeiten in Neustadt an der Weinstraße betrachtet werden. Dies ist insgesamt eine große Herausforderung für die städtische Mobilitäts- und Verkehrsplanung, aber auch die integrierte Stadtentwicklungsplanung. Daher soll der Verkehr in Neustadt an der Weinstraße zukünftig integriert und entsprechend den Grundsätzen zur Förderung

---

der nachhaltigen Mobilität bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung der generellen Erreichbarkeit mit dem MIV sowohl im Ziel- als auch im Quellverkehr betrachtet werden. Es muss besonders darauf geachtet werden, dass alle Verkehrsteilnehmenden ihre Mobilitätsbedürfnisse gut und mit möglichst geringen negativen Auswirkungen abbilden können. Insbesondere negative Auswirkungen auf die Bestandsstrukturen und die Umwelt sind entsprechend zu berücksichtigen.

Die Vorgehensweise bei diesem strategischen Mobilitätskonzept orientiert sich unter anderem an den Leitlinien für „Nachhaltige urbane Mobilitätspläne (SUMP)“ sowie dem FGSV-Regelwerk „Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung 2013“.

Entsprechend sollte ein strategisches Mobilitätskonzept in mehrere Schritte unterteilt werden. Diese sind:

1. Vorbereitung
2. Analyse
3. Strategische Zielsetzung
4. Maßnahmenplanung
5. Umsetzung und Evaluation
6. Beteiligung der Öffentlichkeit.

In einem ersten Arbeitsschritt werden die Vorbereitungen zum strategischen Mobilitätskonzept getroffen. Hierzu gehört beispielsweise die Bestimmung der hauptverantwortlichen Personen, die idealerweise in der Verwaltung tätig sind und eine angemessene Handlungs- und Entscheidungskompetenz haben. Neben der Verkehrsplanung sind dies z. B. Personen aus den Bereichen Stadtplanung, Umwelt, Klimaschutz, Tiefbau, öffentliche Ordnung oder dem Hauptamt. Hinzu kommt die Überprüfung finanzieller und personeller Ressourcen, die zur Durchführung des Konzeptes und der daraus abgeleiteten Maßnahmen erforderlich sind. In Steuerungsgruppen werden die Inhalte des Konzeptes vorbereitet, sodass Fachbehörden und Träger öffentlicher Belange die Möglichkeit haben, sich in das Verfahren einzubringen. Externe Büros können das Verfahren mit dem Aufstellen erforderlicher Gutachten begleiten und ergänzen. Hierfür ist eine an die Bedarfe angepasste Leistungsbeschreibung zu erstellen.

Im Rahmen der Analyse erfolgen Ortsbegehungen innerhalb der Kommune. Hierbei können lokale Besonderheiten und

Probleme erfasst werden. Die gewonnenen Erkenntnisse fließen später in die Analyse der aktuellen Situation ein. Zudem werden vorhandene Daten, Materialien und Konzepte ausgewertet. Diese können beispielsweise bestehende Konzepte oder aktuelle Planungen, aber auch bereits durchgeführte Gutachten, Befragungen, Verkehrserhebungen oder Unfallanalysen sein. In einer SWOT-Analyse werden die Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken sowohl für einzelne Verkehrsmittel als auch für Querschnittsthemen zusammengetragen und textlich/grafisch dokumentiert.

Die strategische Zielsetzung des Konzeptes ist ein Zwischenschritt zwischen der Analyse und der Maßnahmenplanung. Sie dient der Definition von Zielen, die durch das Konzept erreicht werden sollen.

In der Maßnahmenplanung werden sowohl kurz- und mittelfristige Maßnahmen erarbeitet als auch Leitlinien, die eine langfristige Perspektive aufzeigen, dargestellt. Bei der Erstellung der Maßnahmensets sowie der Leitfaden sind neben den gesetzlichen Vorgaben die technischen Regelwerke (z.B. der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV)) zu berücksichtigen.

Die Umsetzung der Maßnahmen sollte zeitnah erfolgen. Hierfür sollte bereits vorab die Verantwortlichkeit, der Zeitraum und die finanziellen Mittel der jeweiligen Maßnahme festgelegt werden. In einer Evaluation müssen abschließend die Auswirkungen der Maßnahmen festgehalten und überprüft werden, ob die gesetzten Ziele auch tatsächlich erreicht wurden. Die Evaluation sollte in einem Abstand von drei bis fünf Jahren erfolgen.

Im Rahmen des Prozesses werden Öffentlichkeitsbeteiligungen vorgesehen. Hierbei werden politische AkteurInnen, Presse, Interessensgruppen, aber auch betroffene Anwohnende in die Erstellung einbezogen. Die Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgte mehrfach im Laufe des Prozesses, sodass die Einwohnerschaft frühzeitig einbezogen und ihr Mitspracherecht eingeräumt wurde. Je nach Bearbeitungsstand erfolgte die Beteiligung in unterschiedlichen Formaten, wie z.B. Workshops, Online-Plattformen, aber auch das direkte Gespräch vor Ort.

---

## 2. ERFASSUNG DER AUSGANGSSITUATION SOWIE VORHANDENER ZIELE

Im Rahmen von Ortsbegehungen durch den Gutachter sowie der Sichtung von Onlinedaten, bestehenden Konzepten und Planungen wurde zum einen die aktuelle Situation bzw. die geplanten Maßnahmen in Neustadt an der Weinstraße

analysiert. Zum anderen wurden die Herausforderungen, die die Stadt in Bezug auf die zukünftige Mobilität hat, und die Bedarfe ermittelt.

### 2.1 WEGENETZ IN NEUSTADT AN DER WEINSTRASSE

Das Hauptnetz des Radverkehrs ist in der Karte „Radnetz“ Anlage 1 dargestellt. Das Radnetz wurde von der Abteilung Verkehrsplanung der Stadt Neustadt an der Weinstraße entwickelt. Aus dem Radnetz lässt sich erkennen, dass grundsätzlich alle Stadtteile abgedeckt werden. Dabei erfolgt jedoch ein Großteil der Hauptradverbindungen im Mischverkehr oder der Radverkehr wird über Gehwege geführt. In der Kernstadt wird der Radverkehr teilweise auf Schutzstreifen, Radfahrstreifen oder Fahrradstraßen geführt, während in den restlichen Stadtteilen innerorts nur wenig Infrastruktur vorhanden ist, die speziell für Radfahrende vorgesehen ist. Zwischen den Stadtteilen erfolgt der Radverkehr abseits der Hauptverbindungen des Kfz-Verkehrs über Wirtschaftswege.

Das Hauptnetz des MIV bezieht sich überwiegend auf die klassifizierten Straßen B 38, B 39 und K 1 in Ost-West-Richtung sowie die K 2, K 5, K 20, K 23, L 512 und L 516 in Nord-Süd-Richtung. Der Verlauf der klassifizierten Straßen kann der Anlage 2 entnommen werden. Von besonderer Bedeutung ist dabei die Lage von Neustadt an der Weinstraße direkt an der A 65. Dies bringt eine hohe Standortgunst insbesondere für Gewerbe mit sich, bedingt jedoch auch motorisierten Verkehr, der zur Autobahn und damit den angrenzenden Oberzentren orientiert ist.

### 2.2 GESCHWINDIGKEITEN

In Neustadt an der Weinstraße liegt die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Nebennetz fast vollständig bei 30 km/h. Dies geht aus Anlage 3 hervor. Auf den klassifizierten Straßen sowie innerhalb der Gewerbegebiete darf mit maximal 50 km/h gefahren werden. Außerorts ergeben sich Geschwindigkeiten von 70 km/h und mehr.

Einige Straßen innerhalb der Stadt sind als verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen, sodass hier Schrittgeschwindigkeit gefahren werden muss.

### 2.3 RUHENDER VERKEHR

In Neustadt an der Weinstraße werden im Bereich des Stadtzentrums zwischen Pulverturmstraße im Westen, Winzinger Straße im Osten, Villen-/Hardter Straße im Norden und Karolinen-/Schillerstraße im Süden derzeit ca. 3.800 öffentliche Stellplätze bewirtschaftet. Die Bewirtschaftung erfolgt hierbei über Parkgebühren, Beschilderungen sowie Bewohnerzonen. In zwei privat bewirtschafteten Parkhäusern am Klemmshof und an der Hetzel-Galerie werden außerdem insgesamt mehr als 500 weitere Stellplätze für die Öffentlichkeit angeboten. Die Parkmöglichkeiten befinden sich in fußläufiger Entfernung der Innenstadt (Fußgängerzone). An den Standorten Alter Turnplatz, Bahnhofstraße, Bahnhofsvorplatz, Landeschreibereistraße, Konrad-Adenauer-Straße, Hetzelstraße/Juliusplatz, Festwiese, Rathausstraße, Bachgängel West und Ost,

Pfarr-/Klausengasse, Hohenzollernstraße sowie Bahnhof Neustadt-Böbig werden außerdem Schwerbehindertenparkplätze zur Verfügung gestellt.

An den Bahnhalt punkten Mußbach, Neustadt-Böbig und Neustadt (Weinstr.) Süd befinden sich zudem Park & Ride-Parkplätze und Fahrradabstellanlagen, die Bahnreisenden zur Verfügung stehen und somit eine Verknüpfung von MIV und ÖPNV für die Regional- und S-Bahn-Verbindungen darstellen. In Summe ergeben sich an den genannten Haltepunkten 250 kostenfreie Stellplätze. Weitere 66 Stellplätze werden privat von der Deutschen Bahn am Bahnhof Neustadt (Weinstr.) Hbf angeboten. Die öffentlichen Park & Ride-Parkplätze sind nachstehend dargestellt.

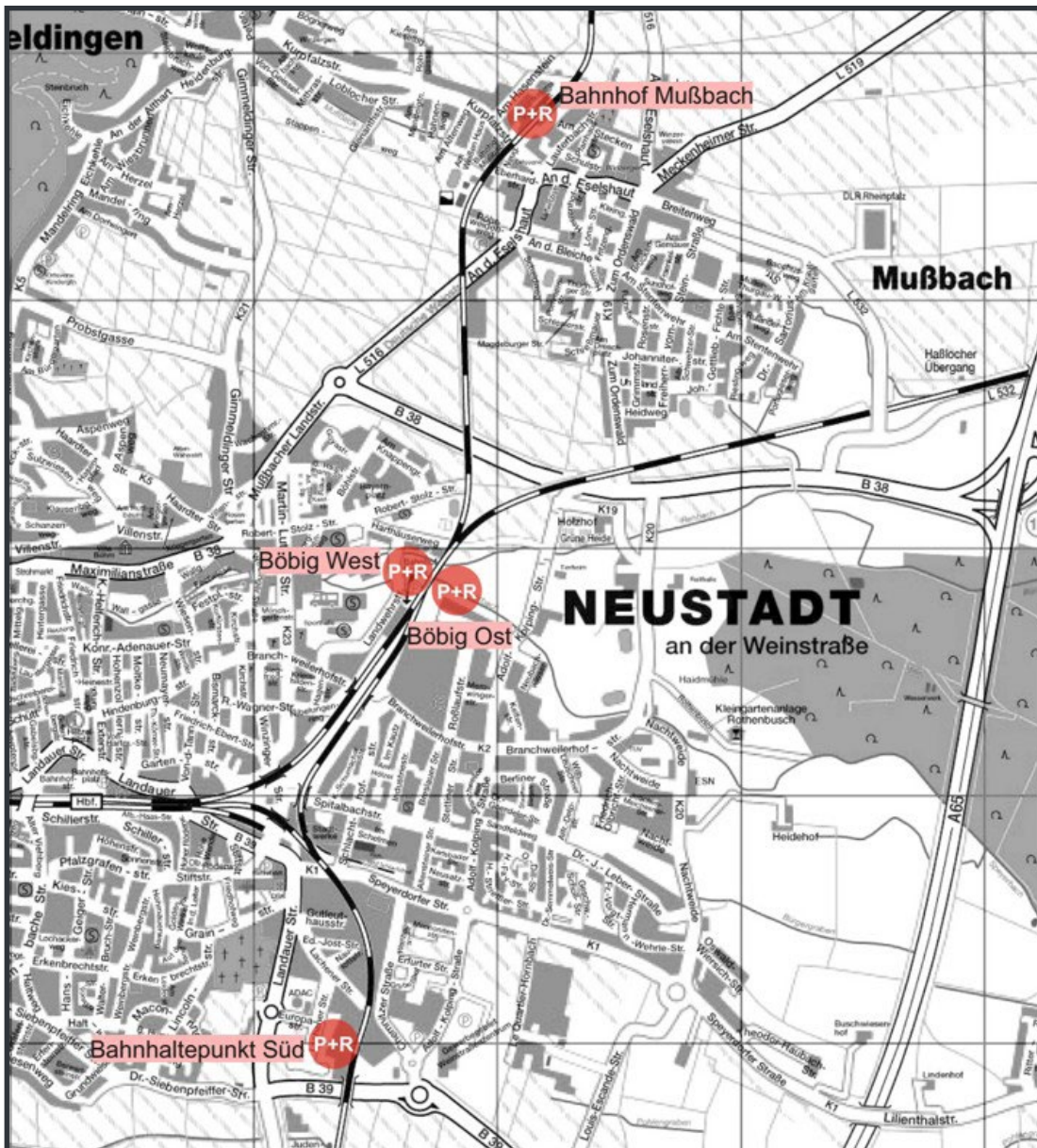


Abb. 1: Öffentliche Park & Ride-Parkplätze an den Haltepunkten der Bahn in Neustadt

In der Kernzone („Zone 1“) des Stadtzentrums beträgt die Parkgebühr 1€/Std. und in den Randzonen („Zone 2 und 3“) 0,50€/Std. Sie fällt sehr günstig aus und bedarf einer Überprüfung. Die Gebührenpflicht bezieht sich auf die Tage Montag bis Freitag von 09:00 Uhr bis 18:00 Uhr sowie samstags von 09:00 Uhr bis 15:00 Uhr, wobei die zweite Stunde samstags aus Gründen des Innenstadtmarketings kostenlos ist. An Ladestationen konnte bis 2024 während des Ladevorgangs kostenfrei geparkt werden.

Im gesamten Innenstadtgebiet besteht die Möglichkeit, die Parkgebühren über „Handyparken“ zu entrichten. Dafür stehen den Autofahrenden sechs zertifizierte Anbieter mit ihren jeweiligen Apps zur Verfügung, über welche die Parkzeit nach Bedarf beendet oder verlängert werden kann. Über eine zentrale

Abgleichung im Online-System erkennen Mitarbeitende der Verkehrsüberwachung, ob für das jeweilige Fahrzeug ein digitales Ticket gelöst wurde. Durch das Handyparken entfällt somit das Überzahlen, da die Abrechnung minutengenau erfolgt, und die Parkdauer kann jederzeit von unterwegs verlängert werden.

Im Hinblick auf die verschiedenen Anforderungen des öffentlichen Raums in der Innenstadt soll das Parkraumkonzept (2013) im Jahr 2025 überarbeitet und fortgeschrieben werden. Im Einvernehmen mit Politik, Bürgern und allen relevanten Gruppierungen soll somit ein konsensfähiges und langfristiges Parkraumkonzept inklusive eines Parkraumbewirtschaftungskonzeptes erarbeitet werden, das im Gefüge von Flächennutzungsplanung, Klimaschutzkonzept und des Mobilitätskonzeptes 2030+ zu platzieren ist.

## 2.4 LADEINFRASTRUKTUR

Innerhalb von Neustadt an der Weinstraße gibt es bereits 43 öffentliche Ladesäulen für Elektrofahrzeuge, wobei jede Ladesäule jeweils mit zwei Ladepunkten ausgestattet ist.

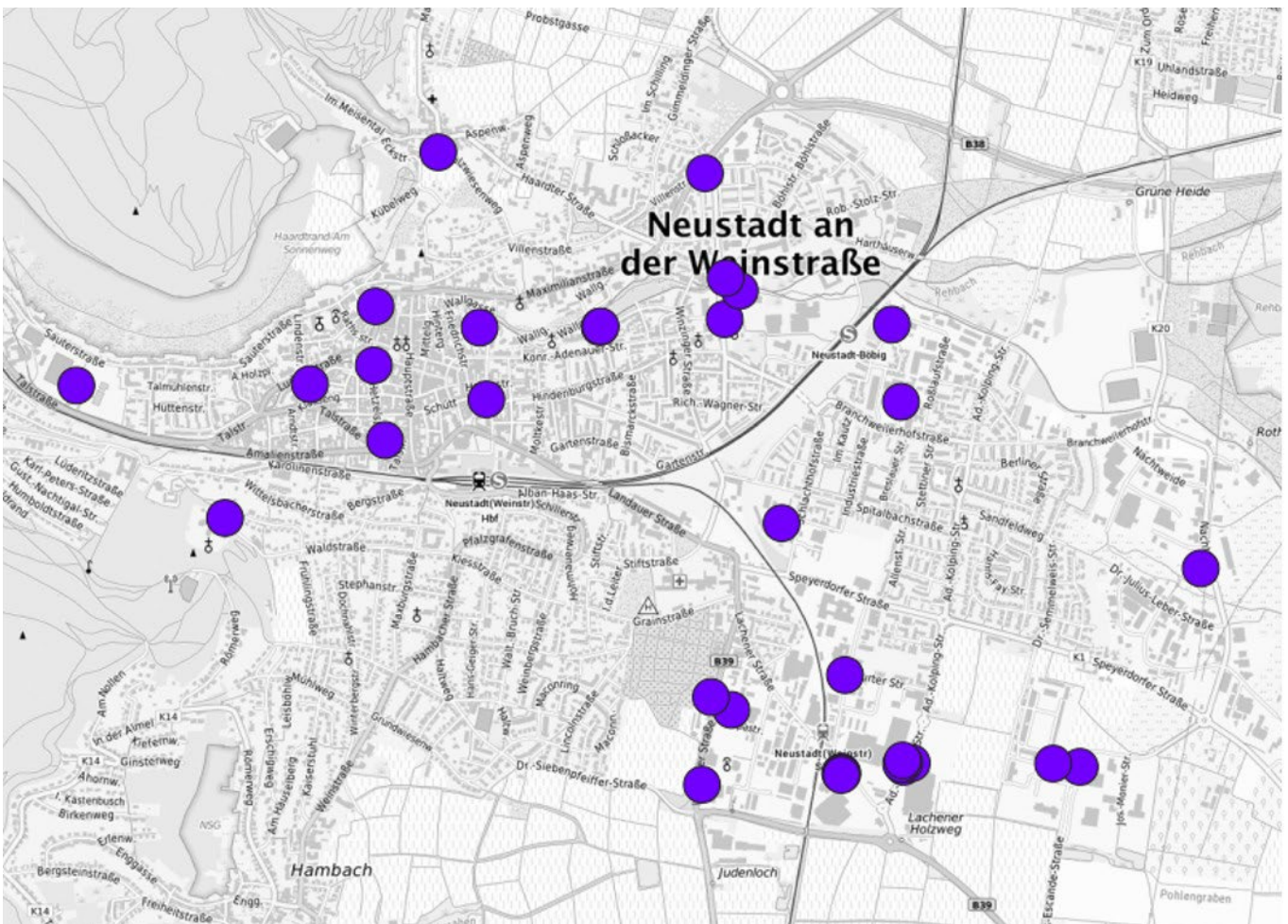


Abb. 2: Standorte E-Ladestationen, Ausschnitt Kernstadt

Aktuell wird von den Stadtwerken vorgesehen, die Ladeinfrastruktur weiter auszubauen, was im Zuge der fortschreitenden Elektrifizierung der Fahrzeugflotte erforderlich ist. Insbesondere in den Weindörfern Geinsheim, Duttweiler, Lachen-Speyerdorf, Diedesfeld, Hambach, Haardt, Mußbach, Gimmeldingen und Königsbach, aber auch in der Kernstadt südlich und östlich der Bahnlinie ergeben sich aktuell noch Lücken in der Ladeinfrastruktur. Die Lage der bestehenden E-Ladestationen sind vorstehend für die Innenstadt und für das gesamte Untersuchungsgebiet in Anlage 4 verortet.

Grundsätzlich muss in den kommenden Jahren die Ladeinfrastruktur entsprechend ausgebaut werden, um die Klimaschutzziele zu erreichen.

In der Kernstadt ist es eine besondere Herausforderung, in den verdichteten innerstädtischen Quartieren, die durch massives

Straßenrandparken und zum Teil auch hohen Parkdruck gekennzeichnet sind, Flächen für die Ladeinfrastruktur bereitzustellen. Daher sollte es grundsätzlich Ziel sein, private oder halböffentliche Stellflächen zu aktivieren, auf denen Ladeinfrastruktur privatwirtschaftlich errichtet und betrieben werden kann.

Insbesondere dort, wo private Lösungen nicht in der notwendigen Zeit und Menge realisiert werden können, ist der Aufbau einer öffentlichen Ladeinfrastruktur als Initialzündler erforderlich. Zur Sicherstellung gleichwertiger Bedingungen muss daher eine flächendeckende öffentliche Ladeinfrastruktur geschaffen werden, die einen wohnortnahen Zugang zu einer adäquaten Ladeinfrastruktur ermöglicht. Auf den Bedarf an Ladestationen in Neustadt an der Weinstraße wird in Kapitel 2.12.2 weiter eingegangen.

## 2.5 RADABSTELLANLAGEN

Radabstellanlagen sowie Bikesharing-Stationen sind entsprechend Anlage 5 größtenteils nur in der Kernstadt sowie den Haltepunkten im SPNV vorzufinden.

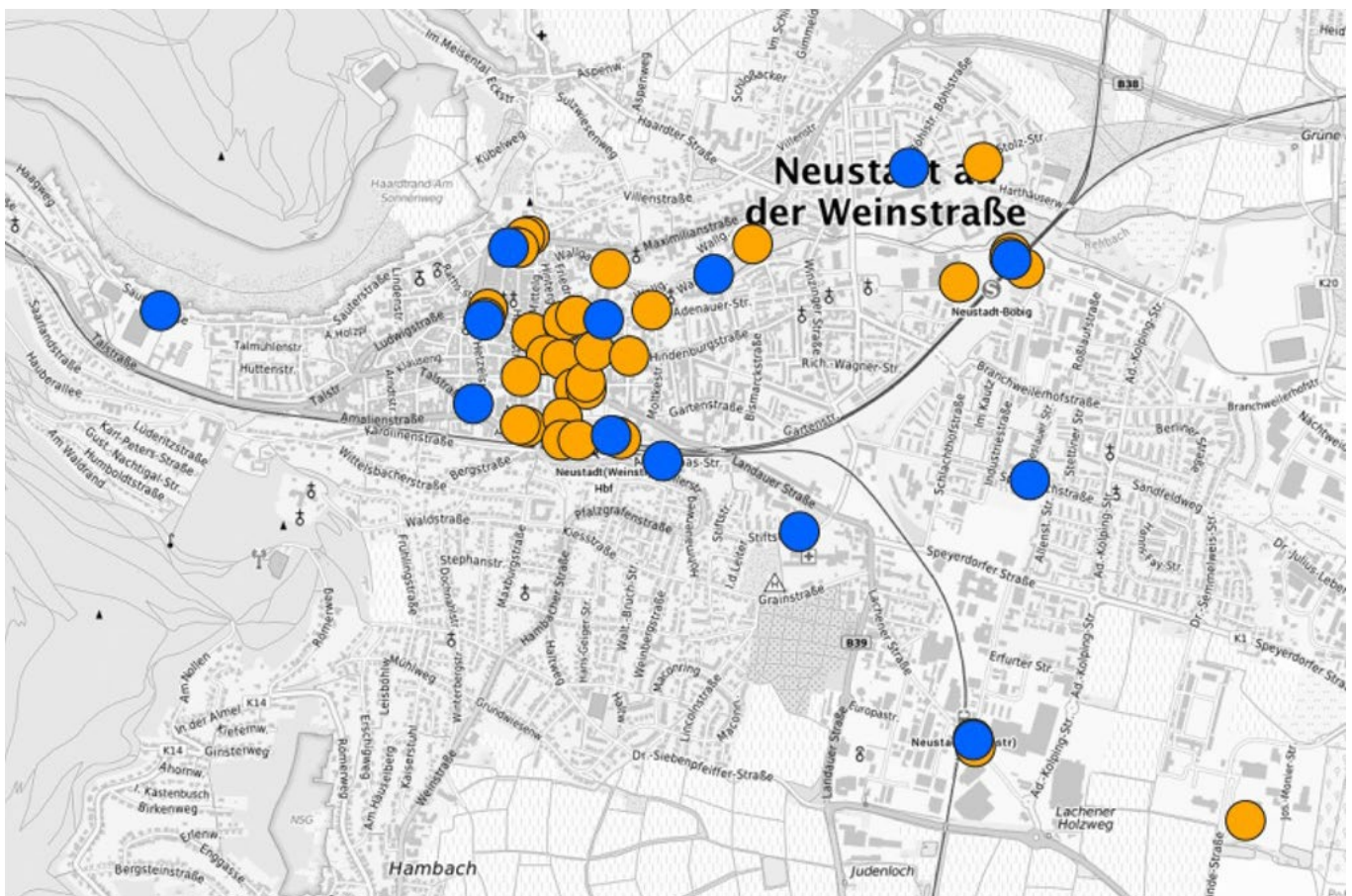


Abb. 3: Standorte Radabstellanlagen und Bikesharing-Stationen, Ausschnitt Kernstadt

Um den Radverkehr attraktiver zu gestalten, sollten weitere Abstellanlagen und Bikesharing-Stationen, insbesondere in den äußeren Weindörfern, errichtet werden. Dies würde die Zielsetzung unterstützen, dass auch Pendelnde nach Neustadt an der Weinstraße auf das Fahrrad als Verkehrsmittel erster Wahl umsteigen und insgesamt die Attraktivität und die

Möglichkeiten für Radverkehr verbessert werden. Hierbei ist auch an einen Anteil an überdachten bzw. gesicherten Abstellanlagen zu denken, wo ein längeres Abstellen des Fahrrades bzw. von hochwertigen Rädern nachgefragt wird (ggf. Überdachungen, Sammelschließanlagen oder in Parkhäusern).

## 2.6 HALTESTELLEN ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR (ÖPNV)

Die Haltestellenabdeckung ist in der Kernstadt und innerhalb der Stadtteile als sehr gut zu bezeichnen.

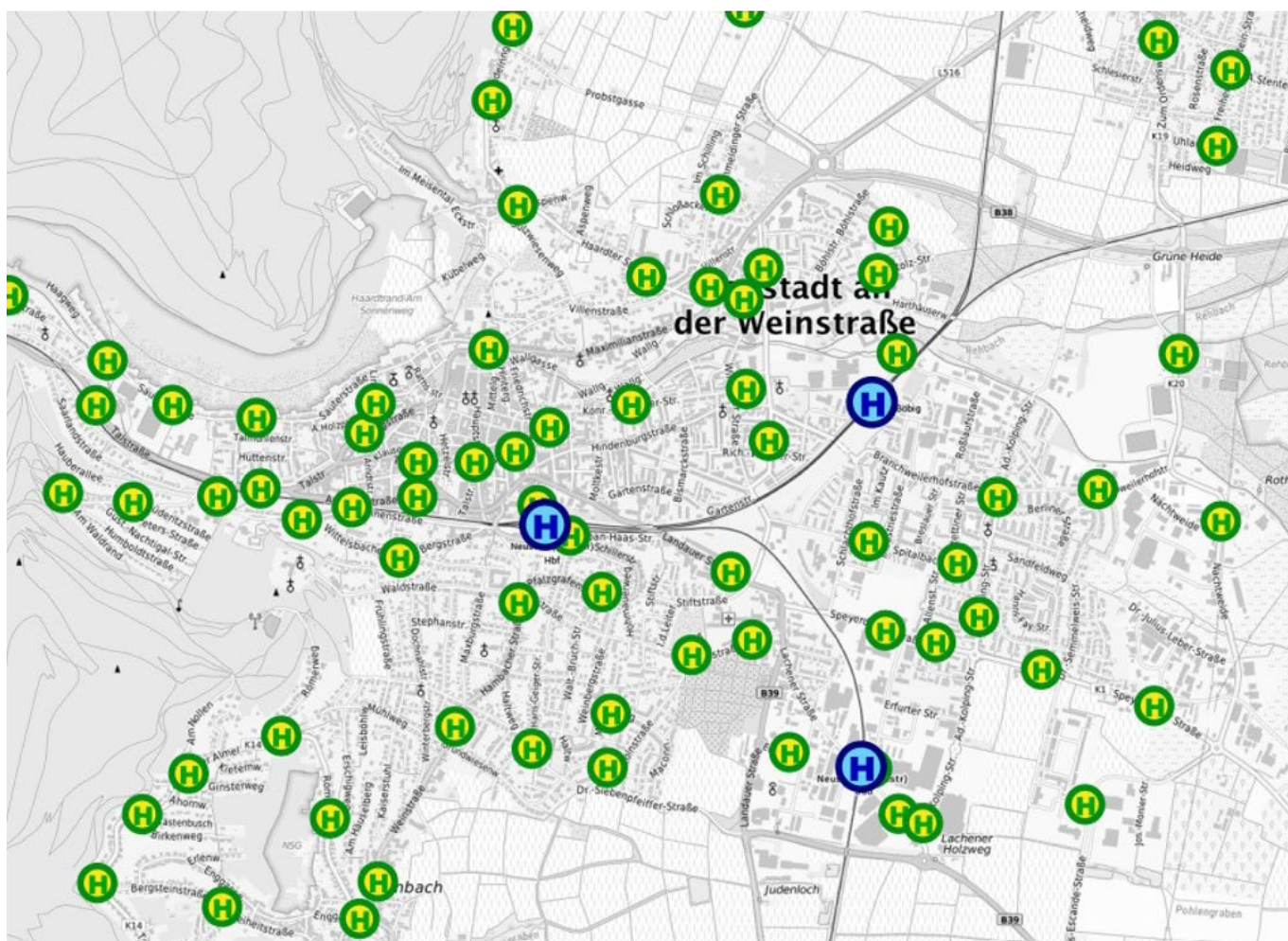


Abb. 4: Haltestellen ÖPNV, Ausschnitt Kernstadt

Von 120 Haltestellen in der Kernstadt und den Weindörfern sind bereits ca. 50 barrierefrei ausgebaut, also mit erhöhtem Busbord und Blindenleitsystem ausgestattet. Für das Jahr 2025 ist darüber hinaus ein weiterer Ausbau von Haltestellen vorgesehen. An vielen Haltestellen befinden sich zudem Sitzmöglichkeiten, die insbesondere aufgrund des demografischen Wandels sinnvoll sind. Die Lage und Ausstattung der Haltestellen kann Anlage 6 entnommen werden.

Die Erreichbarkeit der Haltestellen ist in Anlage 7 dargestellt. Dabei wurden für die unterschiedlichen Verkehrsträger Bus und Bahn entsprechende fußläufige Entfernungen bzw. Gehzeiten angesetzt. Für Bushaltestellen wurde eine Entfernung von maximal 300 Metern (entspricht ca. 5 Laufminuten) gemäß FUSS e.V. - Fachverband Fußverkehr Deutschland angesetzt und für Bahnhaltstellen maximal 600 Meter (entspricht ca. 10 Laufminuten), da bei höherwertigem ÖV-Angebot weitere Distanzen in Kauf genommen werden. Es zeigt sich, dass

eine nahezu vollständige Abdeckung durch die Haltestellen in Neustadt an der Weinstraße erreicht wird.

Außerhalb der Zeiten des Buslinienverkehrs wird der ÖPNV in Neustadt an der Weinstraße durch sechs Ruftaxilini­en weitergeführt. Diese ergänzen vor allem das Fahrplanangebot auf Strecken, in denen aufgrund geringer Nachfrage keine Buslinien in den Abendstunden und an Wochenenden angeboten werden können. In der Regel fährt das Ruftaxi ungefähr im Stunden­takt bis 03:00 Uhr. Eine Anforderung mindestens 30 min vorab ist erforderlich. Insgesamt werden mit 56 Haltestellen alle Stadtteile gut abgedeckt. Die Lage der Ruftaxihaltestellen kann Anlage 8 entnommen werden.

## 2.7 MOBILITY-ON-DEMAND (MoD)

Das ÖPNV-Netz wird seit Februar 2021 durch vollelektrische On-Demand-Verkehre durch den privaten Anbieter MoD Holding GmbH ergänzt. Hier stehen aktuell innerhalb des Stadtgebiets 468 zahlreiche Haltepunkte zur Verfügung, an denen Fahrgäste ein- und aussteigen können. Darüber hinaus verkehrt MoD seit 2023 als sogenannter Gelegenheitsverkehr

Die Taktung bzw. Linienführung des ÖPNV in Neustadt an der Weinstraße entspricht den Vorgaben des Nahverkehrsplans von 2020 und geht teilweise darüber hinaus, wie beispielsweise die Schließung von Taktlücken der Linien 502, 507 und 508 in den Morgen- und Abendstunden. Insgesamt kann der ÖPNV in Neustadt an der Weinstraße als ein sehr tragfähiges Grundgerüst der öffentlichen Erschließung bewertet werden. Finanziell sind allerdings die kommunalwirtschaftlichen Spielräume für größere Ausbauprojekte gering.

auch über die Gemarkung von Neustadt an der Weinstraße hinaus in Kommunen in den Landkreisen Bad Dürkheim und Südliche Weinstraße. Weitere Kommunen sollen laut Anbieter hinzukommen. Die aktuellen MoD-Stops für Neustadt an der Weinstraße sind in Anlage 9 dargestellt.

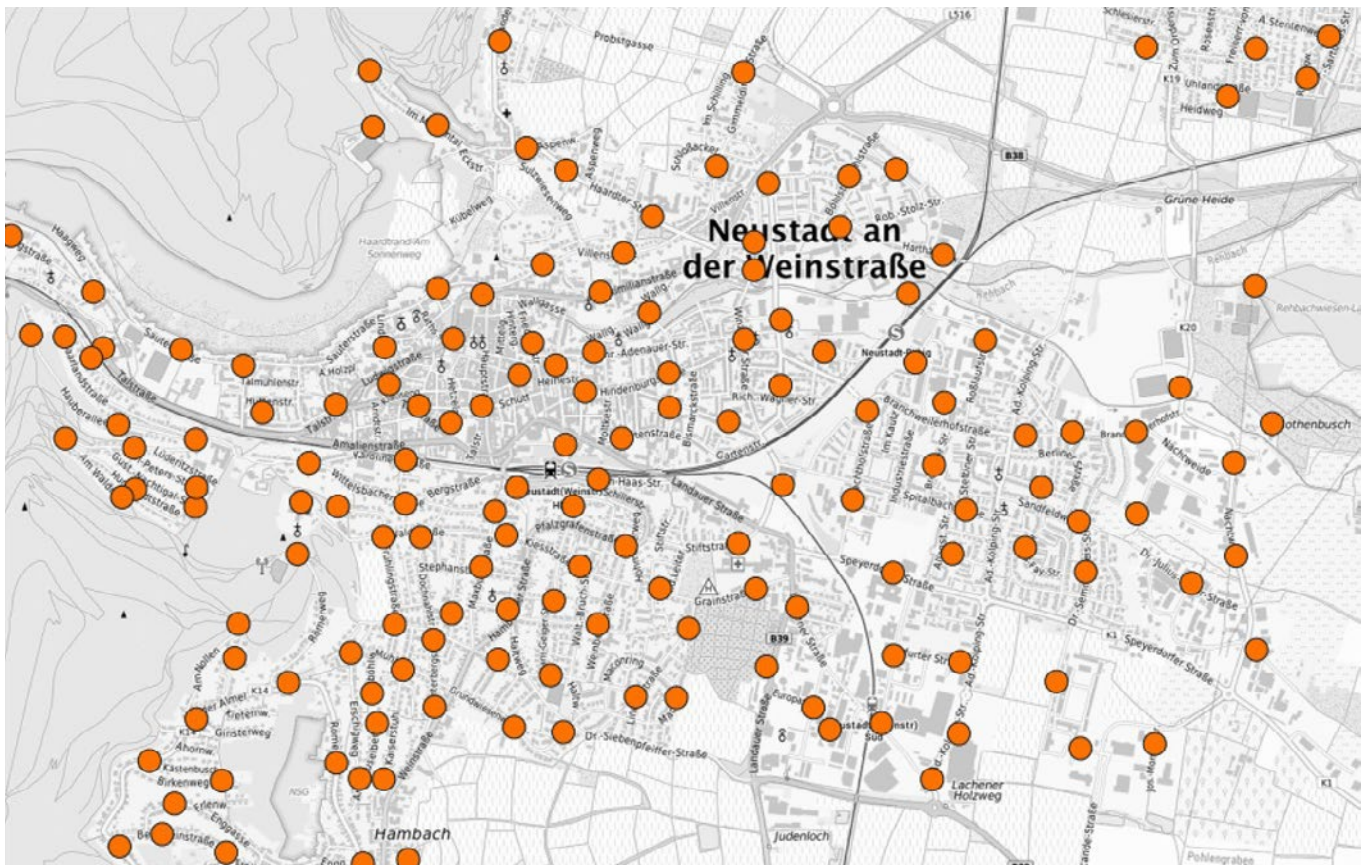


Abb. 5: On-Demand-Verkehre, Ausschnitt Kernstadt

---

On-Demand-Verkehre stellen eine innovative, flexible Bedarfsform im ÖPNV dar, die durch Ruf-Busse oder -Taxen abgewickelt werden. Sie sind eine bedarfsgerechte Bedienungsform, bei der Fahrtwünsche gesammelt, den Fahrenden mitgeteilt werden und das Stadtgebiet flächenhaft ohne feste Linienführung bedient wird. Die Fahrtrouten- und Fahrzeitfestlegung

erfolgt erst während des Betriebes für den jeweils nächsten Fahrtabschnitt. Hierdurch entsteht eine dichte räumliche und zeitliche Erschließung, die eine umsteigefreie Verbindung im Nahbereich ermöglicht. Somit übernehmen On-Demand-Verkehre auch willkommene, mögliche Zubringerfunktionen zu Regionalbus- oder Bahnlinien.

## 2.8 CARSHARING

In Neustadt an der Weinstraße wird seit mehr als 25 Jahren Carsharing (zu Deutsch „Autoteilen“) durch die Firma „Stadt-mobil Rhein-Neckar AG“ angeboten. Bei dieser Mobilitätsform besitzen Nutzende das Fahrzeug nicht selbst, sondern teilen es sich mit weiteren Nutzenden. Halter des Fahrzeugs ist in der Regel der Carsharing-Anbieter, bei dem Kunden einen Rahmenvertrag abschließen und flexibel unterschiedliche Fahrzeuge für den benötigten Zeitraum buchen können. Carsharing lohnt sich gemäß ADAC und Stadtmobil bei Kunden mit einer Fahrleistung von circa maximal 10.000 km pro Jahr gegenüber dem Besitz und Unterhalt eines eigenen Pkw.

Mit dem Anbieter „stadtmobil“ stehen den Nutzenden insgesamt aktuell 16 Fahrzeuge an 12 festen Stationen im Stadtgebiet Neustadts an der Weinstraße zum Ausleihen zur Verfügung. Dieses Angebot soll sukzessive ausgebaut und den zukünftigen Bedarfen angepasst werden. Die bestehenden Carsharing-Stationen liegen bislang alle in der Kernstadt (siehe Anlage 10).

Im Frühjahr 2025 möchte die Firma DEER als ein weiterer Carsharing-Anbieter das Angebot mit E-Autos an 4 Stationen – in den Ortsteilen Gimmeldingen, Duttweiler und Lachen-Speyerdorf sowie in der Nähe des Hauptbahnhofes – ergänzen.

## 2.9 E-SCOOTER

Seit 2021 besteht in Neustadt an der Weinstraße die Möglichkeit, E-Scooter zu mieten, die mittlerweile einen Bestand von ca. 150 E-Scootern in ganz Neustadt an der Weinstraße aufweisen. E-Scooter zählen zum Mikromobilitätsangebot und sollen städtische Mobilitätsmöglichkeiten ergänzen. Sie können spontan über Apps der jeweiligen Anbieter gebucht werden und dienen vor allem dem Zurücklegen kurzer Strecken, wie beispielsweise die ersten sowie letzten Meter vom Start bzw. bis zum Ziel – häufig in Kombination mit dem ÖPNV.

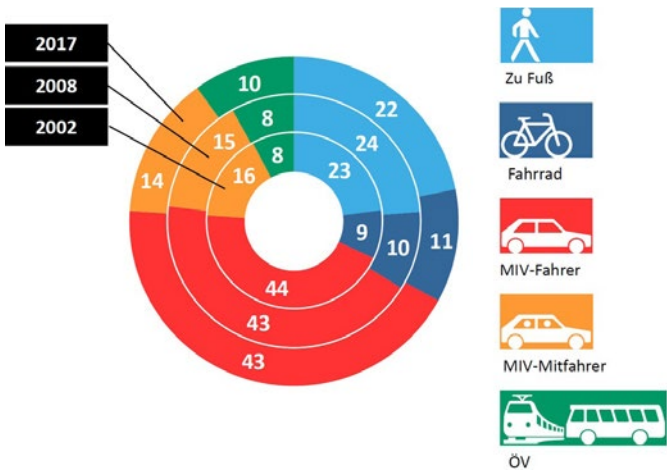
Insbesondere an Stellen und Abschnitten, an denen es vermehrt zu Beschwerden durch Behinderungen insbesondere des Fußgängerverkehrs durch abgestellte E-Scooter kommt bzw. kam, sucht und vereinbart die Stadtverwaltung feste Flächen zum Abstellen und arbeitet in Abstimmung mit dem Anbieter mit sogenannten „no parking-Zones“, in denen das Abstellen verboten ist.

## 2.10 MODAL SPLIT

Der Modal Split gibt die Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel auf den zurückgelegten Wegen an. Hier wird zwischen MIV, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr unterschieden.

In Neustadt an der Weinstraße wurde mithilfe der zielgerichteten Mobilitätshebungen im Jahr 2022 durch Modus Consult Karlsruhe ein MIV-Anteil von ca. 52 % festgestellt. Der ÖPNV wird in ca. 8 % aller Wege genutzt. Für den Radverkehr ergibt sich ein Anteil von ca. 16 % und für den Fußverkehr von ca. 24 %.

Im bundesweiten Durchschnitt entsprechend MiD 2017 (Mobilität in Deutschland) ergibt sich ein MIV-Anteil von in Summe ca. 57 % gemittelt über alle zurückgelegten Wege in Deutschland. Der öffentliche Verkehr stellt einen Anteil von ca. 10 % aller Wege. Mit dem Fahrrad legen die Deutschen durchschnittlich ca. 11 % und zu Fuß ca. 21 % aller Wege zurück.



Es zeigt sich somit, dass in Neustadt an der Weinstraße der MIV-Anteil um ca. 5% geringer ist als im Bundesdurchschnitt. Im Gegenzug ist der Fahrradanteil 5% höher. Der ÖPNV und Fußverkehr ist mit einer Differenz von jeweils ca. 2-3% aller Wege vergleichbar.

Abb. 6: Prozentuale Verkehrsaufteilung in Deutschland

## 2.11 PENDLERSTRÖME

Auf Grundlage des Pendleratlas Deutschland der statistischen Ämter der Länder wurden die Ein- und Auspendelnden für Neustadt an der Weinstraße ermittelt. Hieraus geht hervor, dass 2022 ca. 13.100 Personen von außerhalb nach Neustadt an der Weinstraße zum Arbeiten einpendelten. Im Gegenzug verließen 2022 ca. 15.800 Personen ihren Wohnort Neustadt an der Weinstraße, um in einer anderen Kommune zu arbeiten.

In nachstehender Abbildung sind jeweils die fünf stärksten Ein- und Auspendelströme für Neustadt an der Weinstraße dargestellt. Hieraus geht hervor, dass insgesamt ca. 6.900 Menschen aus der Stadt überwiegend nach Ludwigshafen, Mannheim, Landau i. d. Pfalz, Speyer und Edenkoben zur Arbeit fahren. Diejenigen, die in Neustadt an der Weinstraße arbeiten und in einer anderen Kommune wohnen, kommen überwiegend aus Lambrecht (Pfalz), Haßloch, Edenkoben, Landau i. d. Pfalz und Maikammer. In Summe sind dies ca. 5.100 Personen.

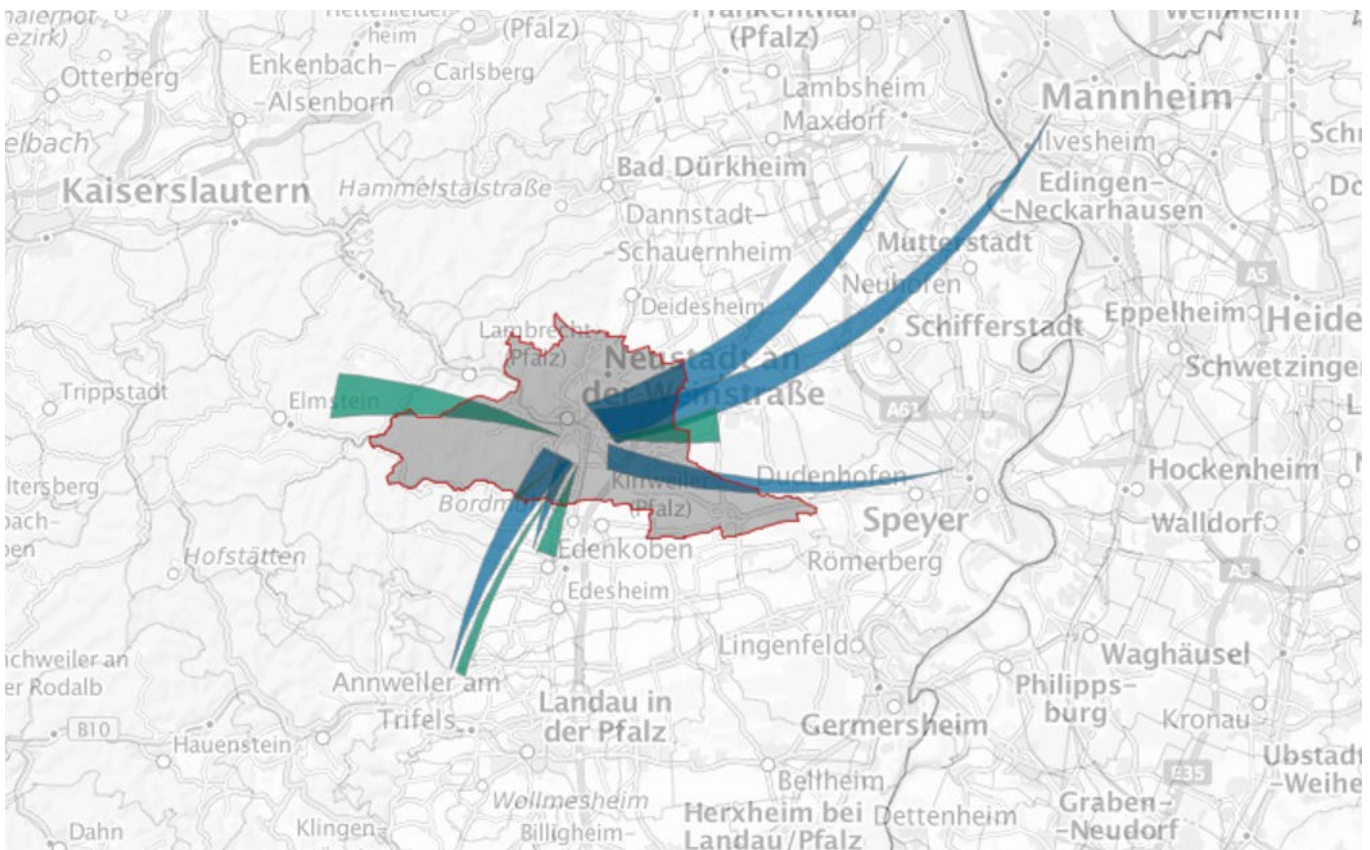


Abb. 7: Fünf größte Ein- und Auspendelströme, Quelle: Pendleratlas Deutschland 2023

## 2.12 AUFBEREITUNG UND BEWERTUNG BESTEHENDER GRUNDLAGEN UND KONZEPTE

### 2.12.1 Herausforderungen

Bei der Erfassung des Ist-Zustandes im Bereich Verkehr in Neustadt an der Weinstraße wurde als große Herausforderung für den Wandel zu einer nachhaltigeren Mobilität die bisher starke Fokussierung auf den MIV gesehen, was sich durch mehrere Aspekte begründen lässt. Zum einen ist das Bewusstsein in der Bevölkerung für eine Mobilitätswende zwar schon teilweise vorhanden, aber noch nicht stark ausgeprägt. Zum anderen spielt die Stadtstruktur eine wichtige Rolle: Während innerhalb der Kernstadt einige Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, wird trotz teils geringer Distanzen zwischen den Stadtteilen häufiger der Pkw genutzt. Hierbei spielen auch die topographischen Gegebenheiten eine Rolle, welche jedoch durch den steigenden Pedelec-Besitz zunehmend an Bedeutung verlieren. Erkennbar ist dies beispielsweise, da 2022 der Modal Split-Anteil im Radverkehr im Vergleich zum Jahr 2012 bereits um 6% gestiegen ist (Haushaltsbefragung von 1.014 Personen durch Modus Consult), wovon 4% auf Pedelecs zurückzuführen sind. Ein weiterer Punkt ist die Bequemlichkeit, die die Nutzung des Pkw mit sich bringt. Das private Auto befindet sich meist in unmittelbarer Nähe, die Nutzungskosten sind häufig geringer als im öffentlichen Verkehr – einschließlich der nur in der Innenstadt anfallenden Parkgebühren – und der Komfort (Witterungsschutz und Transportmöglichkeit) ist höher als bei anderen Verkehrsmitteln.

Auf ca. 54.900 in Neustadt an der Weinstraße lebende Personen (Stand 2023) kamen ca. 44.380 Kraftfahrzeuge einschließlich Anhänger. Hierin enthalten waren ca. 33.350 Pkw. Dies entspricht einem Motorisierungsgrad von ca. 607 Pkw / 1.000 EW. Im Jahr 2022 lag der bundesweite Motorisierungsgrad bei 579 PKW / 1000 EW, somit der Motorisierungsgrad in Neustadt an der Weinstraße um ca. 5% über dem Bundesdurchschnitt. Für Rheinland-Pfalz liegt der Motorisierungsgrad aktuell bei 634 PKW / 1000 EW und damit deutlich über dem Bundesdurchschnitt. Der Durchschnitt kreisfreier Städte in Rheinland-Pfalz liegt bei 570 PKW / 1000 EW. Somit sind in Neustadt an der Weinstraße mehr Pkw zugelassen als in anderen vergleichbaren Städten in Rheinland-Pfalz, was nachstehend dargestellt ist.

Fahrzeug	Anzahl Zulassungen
Pkw	33347
Anhänger	3986
Krafträder	2931
Lkw	2575
Zugmaschinen	1078
Sonderfahrzeuge	365
Busse	5
Nicht definiert	90
<b>Summe</b>	<b>44377</b>

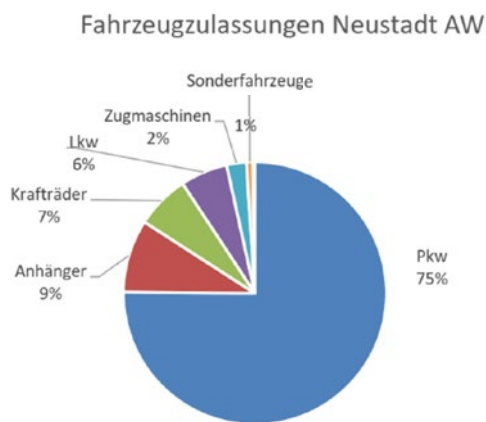


Tabelle 1 / Abb. 8: Anzahl zugelassene Fahrzeuge / Zugelassene Fahrzeuge prozentual

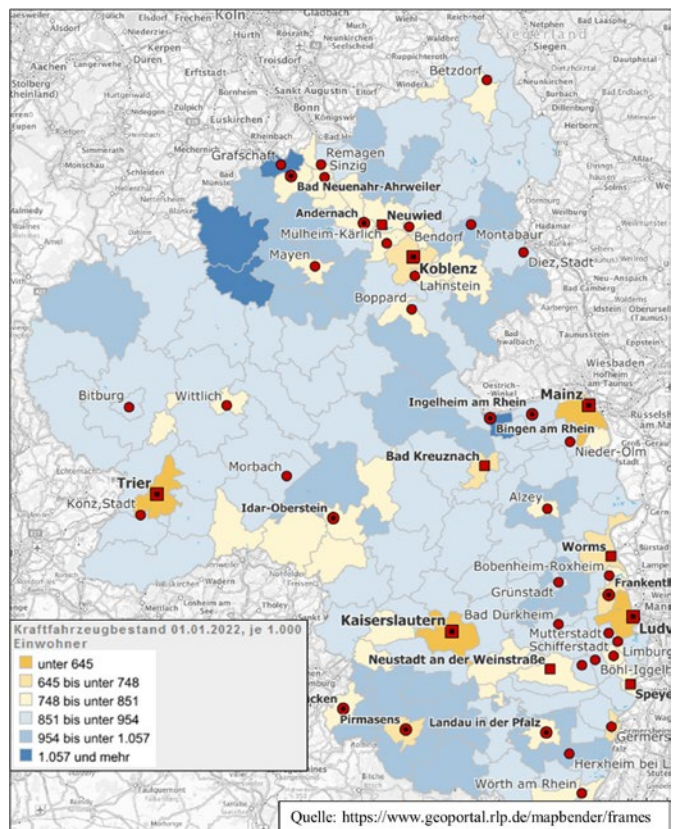


Abb. 9: Kfz-Bestand je 1.000 Einwohner

Bei der Radinfrastruktur gibt es in der Stadt Nachholbedarfe. Zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs bedarf es neben verkehrsregelnden Maßnahmen einer weiteren Umwidmung der Infrastruktur, welche durch begrenzten öffentlichen Raum auch immer mit der großen Herausforderung der Flächenumverteilung einhergeht.

## 2.12.2 Bedarfe

Ein wichtiger Bedarf ergibt sich bei dem Ausbau bzw. der Weiterentwicklung von intermodalen Mobilitätspunkten. Hier ist insbesondere auf die Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsmittel zu achten, sodass die Intermodalität gefördert wird. An den hieraus entstehenden Mobilitätspunkten werden so am Ort verfügbare Sharing-Angebote wie VRNnextbike mit öffentlichen Verkehrsmitteln verknüpft. Zusätzliche Stellplätze für Fahrräder, ein Angebot an Carsharing und die entsprechende Ladeinfrastruktur runden das Gesamtpaket ab. Die Fülle von Mobilitätsmöglichkeiten bietet einen Anreiz, auf die Nutzung des eigenen Pkw zu verzichten und auf alternative Verkehrsmittel umzusteigen.

Der Bundesverband Carsharing e. V. (bcs) hat im Herbst 2015 zusammen mit dem Bonner Markt- und Sozialforschungsinstitut infas in zwölf deutschen Großstädten zwischen 150.000 und einer Million EinwohnerInnen und in einer Gemeinde mit 22.000 EinwohnerInnen Untersuchungen zur Nutzung von Carsharing durchgeführt. Den Schwerpunkt der Untersuchung bildete eine Befragung von PrivatkundInnen in den Stadtteilen der Untersuchungsorte, in denen jeweils die größte Angebots- und Kundendichte zu verzeichnen ist. In den zwölf untersuchten Großstädten ersetzt ein Carsharing-Fahrzeug zwischen 8 und 20 private Pkw. Umgerechnet auf die von einem Pkw beanspruchte Fläche im Straßenraum macht jedes Carsharing-Fahrzeug in den betrachteten Untersuchungsgebieten 84 bis 228 m<sup>2</sup> Parkierungsfläche frei. Somit ergibt sich, dass je Carsharing-Stellplatz durch die Abschaffung von überflüssig gewordenen privaten Pkw ein Straßenabschnitt von 36 bis 99 Metern freigeräumt werden kann. Im Mittel ersetzt somit ein Carsharing-Fahrzeug ca. 14 private Pkw. Zur Erreichung der Klimaziele sowie der Flächenschonung und der vielfältigen Flächenansprüche im öffentlichen Straßenraum (alternative Mobilitätsangebote, Aufenthalt, Beschattung/Begrünung, Aufenthalt/Bewirtung usw.) sollte somit auch das Angebot an Carsharing unbedingt weiter erhöht werden.

In Bezug auf den ÖPNV wird vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr - BMDV ein Bedarf in der Preisgestaltung und

Weitere Herausforderungen sind die Erhaltung der Touristenattraktivität und des Innenstadtlebens bei gleichzeitiger teilweiser Umorganisation der MIV-Erreichbarkeit. Auch den zunehmenden Schwer- und Lieferverkehr in der Stadt gilt es verträglich abzuwickeln. Hierfür sind mittelfristig Logistikkonzepte zu entwickeln.

dem Angebot gesehen. Bessere Anbindungen und Taktfolgen bei günstigen Preisen sorgen dafür, dass der ÖPNV verstärkt genutzt wird. Aufgrund der demographischen Entwicklung ergeben sich zusätzliche Anforderungen an die Barrierefreiheit und Sitzgelegenheiten an Haltestellen, aber auch an öffentlichen Plätzen. Ergänzend zum Busverkehr wird auch der Bedarf beim SPNV gesehen, um insgesamt eine Verbesserung im Umweltverbund zu erreichen. Hier soll der Bau eines Bahnhaltspunkts im Schöntal vordringlich in die weiteren Überlegungen aufgenommen werden.

Ein weiterer Bedarf ergibt sich nach wissenschaftlichen Erkenntnissen in Hinblick auf die Parkraumbewirtschaftung, da öffentliche Stellplätze die Stadt im Durchschnitt ca. 200€ pro Jahr und Stellplatz kosten. Dieser Betrag setzt sich insbesondere aus Unterhalt (Winterdienst, Instandsetzung, Grünpflege) und Kontrollen zusammen. Zudem werden wertvolle Flächen im öffentlichen Raum belegt. Die verfügbaren Stellplätze sollten daher effizient genutzt werden. Hierzu sollte ein Parkraumkonzept erstellt werden, das das Parken in der Innenstadt im Blick auf die verschiedenen Anforderungen räumlich und zeitlich ausdifferenziert betrachtet und gliedert. Neben der Parkraumbewirtschaftung gibt es noch weitere Möglichkeiten des Parkraummanagements:

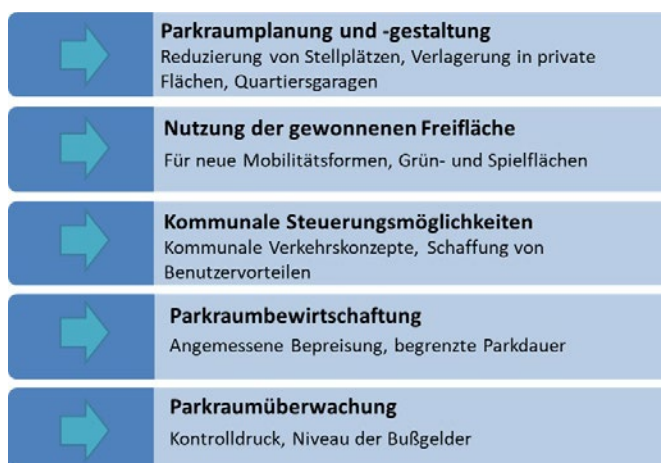


Abb. 10: Möglichkeiten Parkraummanagement

---

Durch eine Anpassung des Stellplatzangebotes können beispielsweise gewonnene Flächen anderen Nutzungen, wie z.B. dem Fuß- oder Radverkehr, aber auch der Stadtbegrünung oder der Bewirtung in der Innenstadt zugutekommen. Zur Ermittlung des tatsächlichen und des prognostizierten Bedarfes muss eine separate Untersuchung zum ruhenden motorisierten Verkehr durchgeführt werden.

Ein sinnvoll aufgestelltes E-Mobilitätskonzept hat positive Effekte auf die Fahrzeugwahl und damit auf die Schadstoffemission innerhalb Neustadts an der Weinstraße. Hierin sollte neben der Elektrifizierung der Fahrzeugflotte auch die (grüne) Ladeinfrastruktur überprüft und ggf. passende Maßnahmen getroffen werden. Weitere alternative Antriebstechniken, wie beispielsweise Wasserstoff oder Brennstoffzelle, sind im weiteren Prozess ebenfalls zu berücksichtigen, sofern sich die jeweilige Technologie als alltagstauglich erweist.

Dabei sollte sich die Stadt Neustadt an der Weinstraße auf drei Bereiche konzentrieren:

- Unterstützung von Privatpersonen beim Aufbau von Ladeinfrastruktur durch Information und Koordination der Akteure
- Sensibilisierung und Unterstützung von Unternehmen insbesondere der Immobilien- und Parkraumwirtschaft zum Aufbau von Ladeinfrastruktur
- Ausbau von Ladeinfrastruktur auf öffentlichen Flächen

Zur Ermittlung des Bedarfs an Ladeinfrastruktur sind zwei Aspekte zu betrachten. Zum einen ist dies die Frage der Häufigkeit eines Ladevorgangs. Bei einer mittleren Reichweite von 300 bis 400 km und einer durchschnittlichen Laufleistung von 14.000 km/Jahr in Deutschland sowie einer

täglichen maximalen Fahrtstrecke von unter 80 km bei 80% aller Fahrten müsste ein Elektrofahrzeug im Regelfall ca. einmal pro Woche intensiv (bis ca. 50 kW/h je Ladevorgang) oder täglich nur gering (bis zu ca. 15 kW/h je Ladevorgang über 8 Stunden) geladen werden. Der zweite Aspekt betrifft die Standzeiten sowie die Standorte der Fahrzeuge. Die längsten Standzeiten der Fahrzeuge sind zu Hause oder am Arbeitsplatz. Daher sollten für einen Großteil der privaten Nutzenden Ladevorgänge zu Hause erfolgen, wo die Fahrzeuge am längsten stehen.

Private Nutzende, die nicht die Möglichkeit haben, am Eigenheim zu laden, können theoretisch ihre Fahrzeuge am Arbeitsplatz aufladen, da es auch hier relativ lange Standzeiten der Fahrzeuge gibt. Am Arbeitsplatz kann vergleichbar zum Eigenheim auch mit geringerer Leistung durch einfache Ladeinfrastruktur geladen werden.

Daneben bieten sich auch P+R-Parkplätze zum Ausbau der Ladeinfrastruktur an.

Für private Nutzende, insbesondere in innerstädtischen Quartieren mit hoher Verdichtung und in der Regel knappem Parkraumangebot, werden in Zukunft Lademöglichkeiten an bestehenden privaten Parkflächen, wie z. B. auf Supermarktparkplätzen und Tiefgaragen oder Parkhäusern, erforderlich. Hierfür werden jedoch vergleichsweise hohe Kosten zur Nutzung der Parkplätze in den Nachtzeiten anfallen.

Nachstehend ist der Ladebedarf unterschieden nach den jeweiligen Nutzergruppen dargestellt, wobei hier nicht auf alle möglichen Nutzergruppen eingegangen wurde.

Gruppe	Langsame Lader	Mittelschnelle Lader	Schnelle Lader	Ort
Eigenheimbesitzer/-mieter	x			zu Hause
Mitarbeiter mit Firmenparkplatz	x			am Arbeitsplatz
P&R Parker	x			am P&R Parkplatz
CarSharing-Nutzer		x		CarSharing-Platz
Tagesgäste privat		x	(x)	Freizeiteinrichtung, zentraler Parkplatz
Tagesgäste geschäftlich		x		Unternehmen
Übernachtungsgäste	x			Hotel
Durchreisende			x	Tankstellen an Autobahnen und Bundesstraßen
Taxen	x	x	x	Wohnorte, Taxihöfe, zentrale Taxi-Punkte
Stationsfreier Nachtlader	x			Supermarkt-Parkplatz, Tiefgarage etc.
Stationsfreier Gelegenheitslader		x	x	Supermarkt-Parkplatz, Tiefgarage etc.
Notfallladen (Vergessen...)			x	Tankstellen an Autobahnen und Bundesstraßen

Tabelle 2: Ladebedarf nach Nutzergruppen

Nachstehend sind die Anwendungsbereiche aus dem Masterplan Ladeinfrastruktur der Bundesregierung dargestellt.



Abb. 11: Anwendungsbereiche Masterplan Ladeinfrastruktur, Bundesregierung, Quelle:NPE

Aktuell wird laut Masterplan Ladeinfrastruktur der Bundesregierung davon ausgegangen, dass ca. 15-40% der Ladeinfrastruktur im öffentlich zugänglichen Bereich angelegt werden sollte.

Nachfolgende Abbildung zeigt den Bedarf an Ladestationen in Neustadt an der Weinstraße für 2030+ unter der Annahme, dass der Pkw-Bestand stagniert und ca. 50% der Pkw zukünftig emissionsfrei sind.

## Neustadt an der Weinstraße - Bedarf an Ladepunkten

PKW-Bestand		emissionsfreie PKW		Wasserstoff		Anzahl E-PKW
2023	2035	2035		2035		2035
44377	44300	50%	22150	20%	4430	17720

Anzahl E-Pkw	Verhältnis Ladepunkt/Fzg	Anzahl Ladepunkte
17720	1 : 10	1772

Anzahl Ladepunkte	nicht öffentlicher Raum		öffentlicher Raum	
1772	85%	1506	15%	266

Abb. 12: Bedarf Ladestationen 2030+

Da der Großteil der benötigten Ladepunkte im privaten Raum abgewickelt werden soll, ergibt sich im öffentlichen Raum ein Bedarf von ca. 266 Ladepunkten, was abzüglich der bestehen-

den 86 Ladepunkte bei durchschnittlich 3 Ladepunkten pro neuer Station 60 Ladestationen ergibt.

### 2.12.3 Akteure/Akteurinnen

In Abhängigkeit der erarbeiteten Maßnahmen kann eine Vielzahl an AkteurInnen in den Planungsprozess einbezogen werden. An dieser Stelle ist zu hinterfragen, welche Beteiligte in die Entwicklung von Strategien und Maßnahmen involviert werden sollen.

Einzelne AkteurInnen haben unterschiedliche Interessen und Zuständigkeiten. Hier gilt es also, die jeweiligen Aspekte der AkteurInnen zu bündeln und idealerweise durch eine zentrale Stelle seitens der Verwaltung zu koordinieren. In dieser Stelle laufen die Bedarfe, Wünsche, Herausforderungen, Probleme und Ideen, die von den AkteurInnen genannt werden, zusammen, sodass sie gebündelt in die Gesamtstrategie einfließen können.

Nachstehende mögliche AkteurInnen wurden im Rahmen der Bearbeitung identifiziert:

- Stadtverwaltung, u.a.:
  - Stabstelle Klimaschutz, Klimaanpassung und nachhaltige Entwicklung
  - Abteilung Verkehrsplanung
  - Abteilung Tiefbau
  - Abteilung Öffentliche Sicherheit und Ordnung
  - Abteilung Stadtplanung
  - Fahrrad- und Behindertenbeauftragte
  - Verkehrskommission
- Schulen
- VRN – Verkehrsverbund Rhein-Neckar
- größere Unternehmen
- Willkomm Gemeinschaft e.V.
- externe Planungsbüros
- ADAC
- ADFC
- VCD
- alternative Mobilitätsanbieter
- Einwohnerschaft

## 2.12.4 Bestehende Mobilitätsprojekte

Die Stadt Neustadt an der Weinstraße hat bereits in einigen Bereichen Mobilitätsprojekte angestoßen. Diese gilt es in ein strategisches Mobilitätskonzept zu integrieren und auszubauen (Skalierung auf Gesamtgebiet).

Folgende Mobilitätsprojekte sollen im weiteren Verlauf der Strategieentwicklung hinsichtlich verschiedener Kriterien (laufend / abgeschlossen, Anschlussfähigkeit, Skalierung etc.) evaluiert und in die Gesamtstrategie einfließen:

- Neugestaltung Bahnhofsvorplatz: Der bestehende Bahnhofsvorplatz einschließlich des Busbahnhofs wird aktuell umgestaltet. Dabei soll die Dominanz des motorisierten Verkehrs reduziert werden. Angrenzend ist ein Investorenprojekt in Vorbereitung, das ein Hotel mit Parkhaus einschließlich eines Fahrradparkhauses vorsieht und das mit dem Saalbau in einer Achse stehen und so eine Platzkante bilden wird. Die Fläche vor der Post soll für Bussteige für Schienenersatzverkehr freigehalten werden. Der gesamte Platz soll gepflastert werden und barrierefrei sein.
- Landesgartenschau: Die Landesgartenschau 2027 soll neue Impulse auch in Sachen Mobilität und Verknüpfung der Freiräume mit dem Stadtgebiet erzeugen. Neustadt an der Weinstraße erhält einen Landschaftspark, der die Innenstadt mit dem Ordenswald verbindet. Dabei entstehen auch Mehrwerte für die Stadtteile Böbig und Branschweiler. Dazu soll ein erweitertes Fuß- und Radwegenetz entstehen.
- Soziale Stadt Böbig: In Neustadt-Böbig werden in den nächsten zehn Jahren verschiedene städtebauliche und soziale Maßnahmen auf den Weg gebracht. In diesem Zusammenhang werden attraktivere Wege und Plätze geschaffen und der öffentliche Parkraum neu geordnet.
- Barrierefreie Bushaltstellen: Im Jahr 2024 wurden in Neustadt an der Weinstraße weitere 16 Bushaltstellen in der Innenstadt und in den Ortsteilen barrierefrei ausgebaut. Entsprechend den Vorgaben und Listen des Nahverkehrsplans erfolgt der barrierefreie Umbau fortlaufend. Aktuell sind bereits über 40% der Bushaltstellen barrierefrei ausgebaut.
- Prüfung bestehender Querungsstellen und Lichtsignalanlagen: Bestehende Fußgängerquerungsanlagen werden sukzessive bzw. bei Planungen und Überlegungen auf Barrierefreiheit und Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr geprüft. Im Jahr 2022 und 2023 wurden alle Fußgängerübergänge hinsichtlich Richtlinienkonformität überprüft und inzwischen ein Konzept zur schrittweisen Überarbeitung und Umsetzung von Verbesserungen mit den städtischen Zuständigen für eine Realisierung abgestimmt. Die Ergebnisse werden bereits sukzessive sichtbar.
- Stadtradeln: Neustadt an der Weinstraße nimmt seit 2019 an der Kampagne teil und wurde bereits im ersten Jahr als bester Newcomer in der Kategorie „Fahrradaktivstes Kommunalparlament - 50.000 bis 99.999 Einwohner\*innen“ ausgezeichnet. Jedes Jahr können die Einwohnerschaft und die Politik beim STADTRADELN gemeinsam ein Zeichen für eine fahrradfreundliche Verkehrswende setzen.

## 2.12.5 Bestehende Konzepte

Im Jahr 2012 wurde vom Planungsbüro R+T aus Darmstadt der Bericht zur Teilfortschreibung Gesamtverkehrsplan vorgelegt. Grundlage der Fortschreibung waren umfangreiche Erhebungen der Verkehrsbelastungen einschließlich einer Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten. Im Ergebnis konnte festgestellt werden, dass Auslöser der Mängel im Verkehr in erster Linie die hohen Verkehrsbelastungen auf den innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen waren. Aufbauend auf den Ergebnissen wurden über ein makroskopisches Verkehrsmodell Planfälle zur Verbesserung der Verkehrssituation vor allem rund um den hochbelasteten Winzinger Knoten berechnet. Diese hatten zum Ziel, die Leistungsfähigkeit des motorisierten Verkehrs zu verbessern, nicht aber die grundsätzliche Problematik eines unter Umständen nicht stadtverträglichen motorisierten Verkehrs entgegenzuwirken.

Parallel hierzu wurde von R+T auch ein Parkraumkonzept Innenstadt vorgelegt. Dieses hatte als Aufgabenstellung die Verbesserung der Parkraumsituation für Wohnbevölkerung sowie für KundInnen und Besuchende sowie die Optimierung der Bewirtschaftung der Parkstände im öffentlichen Straßenraum zur Stärkung des Einzelhandels und zur Reduzierung des Parksuchverkehrs. Es wurde festgestellt, dass zwar in allen Bereichen zu einem bestimmten Zeitpunkt am Tag mindestens einmal ein hoher Parkdruck besteht. Andererseits ließ sich für keinen Teilbereich ein durchgängiger hoher Parkdruck nachweisen. Neben einem teilräumlichen Parkraumdefizit bestand demnach auch ein Verteilungsproblem. Bei der Abschätzung der zukünftigen Parkraumsituation wurde davon ausgegangen, dass eine höhere Nachfrage zu erwarten ist, die nur teilweise durch ein erhöhtes Angebot befriedigt werden kann. Um einen akzeptablen Parkdruck zu erreichen, muss demnach weiterer

Parkraum zeitnah geschaffen und die bestehenden Kapazitäten besser ausgenutzt werden. Inwiefern dies heute noch den Zielen des aktuellen strategischen Mobilitätskonzeptes entspricht, muss im Weiteren untersucht bzw. im Rahmen der Fortschreibung des Parkraumkonzeptes geprüft werden, das für 2025 vorgesehen ist.

Im Jahr 2020 wurde der Nahverkehrsplan Stadt Neustadt an der Weinstraße zusammen mit dem VRN - Verkehrsverbund Rhein-Neckar vorgelegt. Der ÖPNV soll gemäß § 1 (2) des rheinland-pfälzischen Nahverkehrsgesetzes bedarfsorientiert zu einem integrierten Gesamtbedienungsangebot entwickelt werden. Wesentliche Verbesserungen konnten in den letzten Jahren durch die Umsetzung der Konzeption „Rheinland-Pfalz-Takt 2015“ erzielt werden. Ausgehend vom Status-Quo wurden dabei im Nahverkehrsplan vier Maßnahmenpakete entwickelt, die zu einer deutlichen Verbesserung des Verkehrsangebotes beitragen:

- Angebotsseitige Maßnahmen
- Investive Maßnahmen
- Vergabe/Linienbündelung
- Qualitätssicherung.

Auf Basis des NVP wurde mit dem neuen Buskonzept ab Dezember 2022 ein deutlich verbessertes Busangebot mit Taktverdopplungen, Taktlückenschlüssen sowie einer neuen Linie 508 ins Laufen gebracht. Im Stadtgebiet startete ein On-Demand-Angebot im Wesentlichen als Ergänzungsangebot zum bestehenden Busangebot und zum Ruftaxi-System.

Die Firma B.A.U.M. Consult Berlin legte im Jahr 2017 das integrierte Klimaschutzkonzept für Neustadt an der Weinstraße vor. Dieses wurde unter Beteiligung regionaler AkteurInnen erstellt: Die Einwohnerschaft, VertreterInnen von Verbänden und Vereinen sowie aus Wirtschaft und Kommunalpolitik als auch regionaler ExpertInnen. Ausgehend von aufgezeigten Potenzialen zur Energieeinsparung sowie zum Einsatz erneuerbarer Energien und den daraus resultierenden Energie- und THG-Szenarien für die Jahre 2035 und 2050 wurden für Neustadt an der Weinstraße folgende Klimaschutzziele abgeleitet:

### **Klimaschutz-Leitbild 2050 für Neustadt an der Weinstraße**

- Wir – Bürgerschaft, Wirtschaftende sowie Politik und Verwaltung – streben ein klimaneutrales Neustadt an der Weinstraße im Jahr 2050 an.

### **Klimaschutz-Ziele 2035 für Neustadt an der Weinstraße**

Um unser langfristiges Ziel zu erreichen, haben wir im Jahr 2035 unsere Treibhausgas-Emissionen auf **4 Tonnen pro Einwohner** und Jahr reduziert. Das gelingt durch:

- Reduktion des **Stromverbrauchs** um 21 %
- Reduktion des **Wärmeverbrauchs** um 18 %
- Reduktion des **Treibstoffverbrauchs** um 9 %.

Der Anteil lokal erzeugter **erneuerbarer Energien** am Wärmeverbrauch ist auf 27 % und am Stromverbrauch auf 37 % erhöht.

Durch eine **konsequente Klimaschutzpolitik** sind Strukturen geschaffen, um die **Langfristziele** bis 2050 zu erreichen.

Abb. 13: Abgeleitete Klimaschutzziele für Neustadt an der Weinstraße

Im Bereich Mobilität kam die Untersuchung zum Ergebnis, dass der kommunale Klimaschutz vor große Herausforderungen diesbezüglich gestellt wird, weil erhebliche Anteile der gesamten THG-Emissionen durch den Verkehr verursacht werden, die lokalen Handlungsmöglichkeiten jedoch beschränkt sind. Es sind deshalb erhebliche Anstrengungen notwendig, um die ambitionierten Klimaschutzziele von Neustadt an der Weinstraße auch im Verkehr umzusetzen. Diese müssen sich auf die Technologieentwicklung und Klimaeffizienz ebenso beziehen wie auf das Mobilitätsverhalten und „verkehrssparsame“ Strukturen. Grundsätzlich gilt dabei das Ziel, die Mobilität als Grundlage für die wirtschaftliche Entwicklung, den Austausch und die soziale Teilhabe zu erhalten, die Verkehrsnachfrage jedoch so zu gestalten, dass möglichst geringe negative Umwelteffekte – hier insbesondere THG-Emissionen – entstehen.

Ergänzend hierzu wurden 2022 neue Ziele vereinbart, da die bisherigen Ziele für das Pariser Abkommen nicht ausgereicht haben. Diese werden in der Nachhaltigkeitsstrategie Neustadt 2030 als Leitlinie wie folgt beschrieben:

*„Neustadt an der Weinstraße leistet seinen gerechten Beitrag im Kampf gegen die Klimakrise und zum Erreichen des 1,5-Grad-Zieles. Alle Akteure in der Stadt erkennen die Klimakrise und die damit einhergehenden massiven Veränderungsprozesse an und setzen sich proaktiv für die Bewältigung der Herausforderungen und das Erreichen des 1,5-Grad-Ziels ein. Hierbei fungiert das CO<sup>2</sup>-Budget als Leitschnur, wobei es bei ambitioniertem Klimaschutz voraussichtlich 2032 bereits aufgebraucht sein wird. Unsere Klimaschutzprinzipien, der effiziente Einsatz unserer natürlichen Ressourcen, der konsequente Ausbau erneuerbarer Energien (EE) sowie die Umsetzung von Anpassungsmaßnahmen stehen daher im Zentrum unseres Handelns.“*

Dabei wurden auch bereits Zielplanungen für das Handlungsfeld Mobilität definiert, auf denen das strategische Mobilitätskonzept entsprechend aufbauen kann. Nachstehend sind die strategischen und operativen Ziele dargestellt:

<b>Handlungsfeld 4</b>	
<b>Strategisches Ziel 4.1</b>	Neustadt beteiligt sich an der Verkehrswende. Rad- und Fußverkehr werden beworben und Erleichterungen für Mitarbeitende der Stadt und ihrer Töchter geschaffen; das ÖPNV-Angebot wird an Sonderveranstaltungen ausgebaut und Betrieben und der Öffentlichkeit Informationen über nachhaltige Mobilität bereitgestellt. Die Ladeinfrastruktur für E-Mobilität wird ausgebaut.
<b>Operatives Ziel 4.1.1</b>	Der Modal Split für den ÖPNV (8 % 2011) erhöht sich bis 2030 auf 10%, für den Radverkehr (10 % 2011) auf 15%, für den Fußverkehr (21% 2011) auf 23 %.
<b>Operatives Ziel 4.1.2</b>	Alle Parkplätze mit mehr als 20 Stellplätzen der Stadt und Mobilitätspunkte verfügen bis 2030 über Lademöglichkeiten für mindestens 2 E-Fahrzeuge. Auf Quartiersebene sowie in jedem Gewerbegebiet sind mindestens 2 Ladestationen vorhanden.
<b>Strategisches Ziel 4.2</b>	Steigerung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt durch die Reduzierung des MIVs. Die Effekte des Ziels können sich positiv auf den Innenstadthandel und den Tourismus auswirken.
<b>Operatives Ziel 4.2.1</b>	Bis 2030 wird das Preisniveau für das Parken in der Innenstadt schrittweise erhöht, um Alternativen attraktiver zu machen.
<b>Operatives Ziel 4.2.2</b>	Carsharing-Angebote sind im Stadtgebiet engmaschig (zum Beispiel an Mobilitätspunkten) und auf den Weindörfern an zentralen Plätzen verfügbar. E-Lieferdienste sind etabliert.
<b>Operatives Ziel 4.2.3</b>	Bis 2030 sind 5% der ebenerdigen Parkplätze in Grüninseln, Fahrradinfrastruktur und Fußgängerbereiche umgewandelt.

Abb. 14: Strategische und operative Ziele

---

Darüber hinaus ist die Stadt Neustadt an der Weinstraße 2023 dem Kommunalen Klimapakt Rheinland-Pfalz (KKP) beigetreten und hat sich damit verpflichtet, das Landesziel Klimaneutralität 2035-2040 zu erreichen. Hierin werden beispielsweise vom Land attraktivere Gemeinschaftsverkehre (Ausbau des ÖPNV, Schaffung neuer Mitfahrerparkplätze, ...), mehr Fahrradmobilität in der Kommune oder ein klimagerechter kommunaler Fuhrpark gefördert.

2018 wurde vom Büro Modus Consult – Karlsruhe der Lärmaktionsplan vorgelegt. Anhand der Berechnungen zur Lärmkartierung konnten Lärmschwerpunkte für Neustadt an der Weinstraße in Bezug auf den Straßenverkehrslärm festgestellt werden. Auf Basis der Ergebnisse wurden Maßnahmen für den Straßenverkehr abgeleitet, insbesondere eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf Teilabschnitten der klassifizierten Straßen im Stadtgebiet.

2022 wurde eine Fortschreibung der Haushaltsbefragung aus dem Jahr 2012 sowie umfangreiche Verkehrserhebungen durch selbiges Büro durchgeführt, auch als Grundlage für vorliegendes

### 2.12.6 SWOT-Analyse

Um die bestehenden Zustände darzustellen, wird der Status Quo in Katalogform als SWOT-Analyse aufbereitet. Dabei steht das Akronym für Strengths (Stärken), Weaknesses

Konzept. Der in Kapitel 2.9 genannte Modal Split in Neustadt an der Weinstraße unterscheidet sich gegenüber der durchschnittlichen Verteilung deutscher Mittelstädte gemäß MiD (MIV: 65%, Rad: 9%, Fuß: 20%, ÖPNV: 6%) durch einen höheren Radverkehrsanteil sowie einen höheren ÖV-Anteil. Der Anteil des motorisierten Verkehrs liegt aktuell bei 52% und damit um ca. 9 Prozentpunkte unter den Werten des Jahres 2012. Demgegenüber hat der Radverkehrsanteil von 2012 bis 2022 um ca. 6 Prozentpunkte zugenommen. Dies zeigt, dass sich Neustadt an der Weinstraße bereits aktiv auf dem Weg zur Mobilitätswende befindet.

Die Verkehrserhebungen zeigen, dass die Verkehrsbelastung im Vergleich zur Verkehrszählung 2012 im MIV ähnlich war, obwohl die Bevölkerung um ca. 2,2% zugenommen hat. Der Durchgangsverkehr bezogen auf die Gesamtstadt liegt aktuell bei ca. 14%, was in etwa mit den früheren Erhebungen vergleichbar ist. Somit sind Großteile des motorisierten Verkehrs in Neustadt an der Weinstraße „hausgemacht“ und können daher auch im Rahmen einer Umsetzungsstrategie Mobilität mit entsprechenden Maßnahmen teilweise direkt durch die Stadtverwaltung beeinflusst werden.

(Schwächen), Opportunities (Chancen) und Threats (Risiken), die gegenübergestellt werden. So soll eine kompakte Übersicht über die gewonnenen Erkenntnisse ermöglicht werden.

## STÄRKEN

- Gute SPNV-Anbindung mit Regional- und S-Bahn nach Karlsruhe (Süden), Kaiserslautern (Westen), Bad Dürkheim/Freinsheim/Grünstadt (Norden) und Ludwigshafen/Mannheim/Heidelberg (Nordosten) (3 Haltepunkte+HBF) sowie ICE / IC / EC Anbindung am HBF
- Park & Ride-Parkplätze mit Fahrradstellanlagen an 3 Bahnhaltunkten
- Gute Abdeckung aller Stadtteile mit 12 Buslinien
- Taktlücken in Morgen- und Abendstunden wurden 2022 geschlossen und Taktungen verbessert
- Ergänzung zum ÖPNV-Angebot durch 6 Ruftaxilinen nachts
- Flachdeckendes Mobility-On-Demand-Angebot mit 468 Haltepunkten
- 12 Carsharing-Stationen in der Kernstadt mit 16 Fahrzeugen vorhanden
- E-Ladestationen in der Kernstadt und in den meisten Stadtteilen vorhanden
- Fahrradstellplätze und VRNnextbike in der Kernstadt vorhanden
- Gesunkener Modal-Split-Anteil im MIV zugunsten Fuß,- und Radverkehr verglichen zu 2012
- Hoher Anteil an innerstädtischen Straßen < 50 km/h
- Gut erreichbare Innenstadt mit weitestgehend autofreier Altstadt
- Verbesserungen von Querungsstellen in Umsetzung

## SCHWÄCHEN

- Über 50% MIV-Wegeanteil
- hoher Autobesitz, zu wenig gestapeltes Parken
- Straßennetz bisher hauptsächlich auf MIV ausgerichtet (historisch gewachsene Querschnitte)
- Hoher Anteil von Durchgangsverkehr auf Hauptverkehrsstraßen, teilweise „Schleichverkehr“ auf Nebenstraßen
- Teile des Netzes durch Schwerverkehr beeinträchtigt
- Viel Hol- und Bringverkehr an Schulen
- Carsharing-Angebot derzeit überwiegend nur in der Kernstadt vorhanden
- Stellenweise Qualitätsmängel in der Radverkehrsinfrastruktur
- Kein zusammenhängendes Rad- und Fußwegenetz
- Gestaltungsmängel im Straßenraum und fehlende Aufenthaltsqualität
- Stellenweise hoher Parkdruck mit häufigem Gehwegparken
- Einige Haltestellen ohne Barrierefreiheit und Sitzgelegenheit

## CHANCEN

- Erhöhung des Radverkehrs durch mehr Sicherheit auf Hauptverkehrsstraßen
- Förderung der Stadtteilvernetzung
- Effizienter Umgang mit ruhendem Verkehr durch Parkraumbewirtschaftung / Parkraumkonzept
- Verbesserung der Fußwegenetze und der Aufenthaltsqualität im Straßenraum
- Förderung der Inter<sup>1</sup>- und Multimodalität<sup>2</sup>
- Stärkung des SPNV-Anbindung durch weiteren Bahnhaltpunkt „Schöntal“
- Reduzierung des privaten Pkw-Besitzes und somit Flächenfreigabe für andere Nutzungen
- Aktionen zur Bewusstseinsbildung zur nachhaltigen Mobilität
- Gesetzliche Erleichterungen bei der Einführung von Tempo 30

<sup>1</sup> Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel innerhalb einer Reisekette

<sup>2</sup> Nutzung verschiedener Verkehrsmittel für unterschiedliche Wege

## RISIKEN

- Alternde Gesellschaft nimmt neue Mobilitätsangebote (z.B. Sharing) nicht an
- Neue Mobilitätsformen können Konkurrenz zu ÖPNV & Radverkehr darstellen
- Einschränkung der Lebensqualität bestimmter Personengruppen durch Beschränkungen im MIV
- Einschränkung / Behinderungen des Liefer- und Kundenverkehrs durch Beschränkungen im MIV
- Erhöhung / Verlagerung des Parkdrucks durch Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung
- Sinkende Attraktivität des Einzelhandels in der Innenstadt durch mangelnde Aufenthaltsqualität

Abb. 15: Übersicht SWOT

## 2.12.7 Handlungsfelder E-Klima

Nachstehend sind Ausschnitte aus den Handlungsfeldern der „E-Klima“ als erster Überblick grundsätzlicher Maßnahmen dargestellt. Die E-Klima ist eine Richtlinie der Kategorie 2 der FGSV und beschreibt mögliche allgemeine Maßnahmen zur Umsetzung der Mobilitätswende und der Klimaschutzziele.

Mit den Ansätzen aus der E-Klima-Richtlinie wird hier beispielhaft der Bogen über unterschiedliche Ansätze von moderner, integrierter Stadt- und Verkehrsplanung gespannt. Die stichwortartig gelisteten Maßnahmen werden unterteilt nach den Handlungsfeldern Prozess/Bewertung und Entwurf/Betrieb.

### Handlungsfelder Prozess/Bewertung

Überregionale/Regionale Verkehrsentwicklungspläne und Verkehrskonzepte

- Kommunenübergreifende Abstimmung von verkehrlichen Maßnahmen, wie flächendeckendes Parkraummanagement und flächendeckende Parkraumbewirtschaftung
- Aufstellung von integrierten Klimaschutzplänen mit quantitativ evaluierbaren Zielen und verbindlich umzusetzenden Maßnahmen
- Strategische Netzwerkplanung im Güterverkehr in Abstimmung mit Flächennutzungsplanung
- Aufstellung von integrierten Siedlungsstrukturentwicklungs- und Verkehrsentwicklungsplänen zur Förderung kurzer Wege und zur Stärkung von ÖV-, Rad- und Fußverkehrsachsen
- Darstellung und Bewertung der Klimawirkung bzw. der Wirkung hinsichtlich der Reduzierung von THG-Emissionen und des Energieverbrauchs von Methoden, Prozessen, Maßnahmen und Verkehrsangeboten im Lebenszyklus
- Veränderte Bewertungsmethoden mit hohem Gewicht der Reduzierung von THG-Emissionen und des Energieverbrauchs
- Veränderte Beurteilung von Reisezeitgewinnen und Reisezeitverlusten im Kfz-Verkehr in Relation zum Umweltverbund, Möglichkeiten sind hier z. B.
  - Berücksichtigung von Reisezeitgewinnen im MIV nur bei Verlustzeiten durch Stau im Planfall gegenüber dem Ist-Fall
  - Reisezeitverluste im MIV durch optimierte Geschwindigkeitswahl (Ziel: „stetiger Verkehrsfluss bei reduzierter Verkehrsleistung bzw. Verkehrsstärke und optimierten Geschwindigkeiten“) ansonsten als positive Effekte in Bewertungen einbringen
  - Reisezeitgewinne im ÖV und Radverkehr mit hohem Gewicht versehen sowie

- Reisezeitgewinne im Fußverkehr (z. B. durch Anlage von Querungsanlagen) als positive Effekte in Bewertung einbringen.
- Integrierte und verkehrsträgerübergreifende Bewertung der Stufen der Angebotsqualität und der Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs gemäß RIN/HBS
- Sensibilisierung zu Verhaltensänderungen und zur Verantwortung, Partizipation und Öffentlichkeitsarbeit
- Integration der Belange von Kindern in der Verkehrsplanung, Genderaspekte, Barriereabbau

### Handlungsfelder Entwurf/Betrieb

- Einrichtung einer gut zugänglichen Ladeinfrastruktur
- Festlegung von zielorientierten und angepassten Bemessungsverkehrsstärken
- Erhöhung der Zugangs- und Abgangszeiten von und zu Parkständen (Verlagerung von Straßenraumparkständen zu zusammenhängenden Bereichen und zu Parkbauten)
- Förderung der Infrastruktur für kleine Fahrzeuge (gesonderte Parkstandabmessungen, gesonderte Parkzonen)
- Förderung der Nutzung von E-Rädern und Lastenrädern (gesonderte Radabstellanlagen, Umnutzung von Parkbauten)
- Geringere zulässige Höchstgeschwindigkeiten und geringere angestrebte Fahrtgeschwindigkeiten im MIV-Netz unter besonderer Beachtung der ÖV-Belange
- Straßenentwurf zur Unterstützung der Wahl stetiger und homogener Geschwindigkeiten:
  - Bevorzugung von Wohnwegen in Erschließungsgebieten (verkehrsberuhigte Bereiche)
  - Gestaltungen in Anlehnung an Begegnungszonen, Shared Space auf Hauptverkehrsstraßen
  - Geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen (Teilaufpflasterungen, Versätze in dichter Folge von 100 – 150 m, ...)
  - Knotenpunkte mit Rechts-vor-Links-Regelungen in Erschließungsgebieten
  - Mini-Kreisverkehre und kleine Kreisverkehre
  - Abschnittsbildung mit wechselnden Querschnitten
  - Bevorzugung schmaler Fahrbahnquerschnitte
- Nachweis der Angebots- und Verkehrsqualität (anzustreben: bestenfalls Stufe D im MIV, Stufen A bis C im Rad- und Fußverkehr, Stufen A und B im ÖV)
- Verkehrsabhängige Steuerungen, Netzsteuerung, dynamisches Verkehrsmanagement
- Zuflussregelung

- Verflüssigung und Lenkung durch Verkehrsbeeinflussungsanlagen
- Förderung des Umweltverbundes (ÖV, Rad- und Fußverkehr)
- Priorisierung der Verkehrsteilsysteme in der Reihenfolge Fußverkehr – Radverkehr – ÖV – fließender MIV – ruhender Verkehr (priorisierende Verkehrsplanung, priorisierender Straßenentwurf und priorisierendes Verkehrsmanagement)
- Umverteilung von Flächen zugunsten der umweltfreundlichen Modi und zugunsten von Retentions- und Grünflächen sowie Baumstandorten
- Bereitstellung hinreichender und attraktiver Flächenangebote für umweltfreundliche Modi (z. B. Aufhebung oder Verhinderung des Gehwegparkens zugunsten von nutzbaren Gehwegbreiten und Aufenthaltsbereichen)
- Verlässlichkeit, Qualitätssicherung und Finanzierung des ÖV
- Beschleunigung und Priorisierung des Öffentlichen Verkehrs (straßenorganisatorische und verkehrslenkende Maßnahme, dynamische Straßenraumfreigabe oder räumlich geschützte Fahrwege für den ÖV sowie LSA-Bevorrechtigung)
- Stärkung des Schnellbusverkehrs, des Schienenpersonen-nahverkehrs und des öffentlichen Personenfernverkehrs und deren Verknüpfung mit den innerstädtischen Netzen
- Förderung von Sharing-Konzepten und multimodalen Angeboten
- Ersatz von Wegen durch virtuelle Mobilität (Homeoffice, Videokonferenzen)
- Veränderung der Verkehrsangebote (z. B. durch Fahrstreifenreduktion)
- Reduzierung der Zu- und Abgangszeiten von und zu Haltestellen
- Reduzierung der Anzahl der Umstiege und Umsteigezeiten im ÖV (Direktverbindungen sowie Fahrtenhäufigkeit und Anschlussoptimierung)

- Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten
- Anzahl und gut zugängliche Lage von Radabstellanlagen
- Premium-Routen im Fußverkehr mit guter Erreichbarkeit
- Geringe Wartezeiten des Rad- und Fußverkehrs an Überquerungen mit Lichtsignalanlage, Anlage von Querungsanlagen
- Städtebaulich ansprechende Gestaltung, Aufenthaltsbereiche
- Stadtlogistik mit kleinteiligem Mikro-Umschlag

#### **Sonstige Handlungsfelder**

- Priorität der Nutzung und Auslastung der vorhandenen Verkehrsangebote (insbesondere im Schienenverkehr unter Beibehaltung einer hohen erzielbaren Betriebsqualität) vor Aus- und Neubaumaßnahmen
- Wegweisung mit den Zielen der Förderung kurzer Wege und der Priorisierung des Rad- und Fußverkehrs
- Verkehrsschau, Straßenbetriebsdienst, Winterdienst, Qualitätsüberprüfungen mit besonderer Beachtung des Rad- und Fußverkehrs und von ÖV-Anlagen
- Baumpflanzungen und Grünanlagen, Begrünungen von Verkehrsanlagen und Lärmschutzanlagen
- Förderung von „Blue-Green-Street“-Konzepten, Schaffung von Retentionsflächen, Bewässerung von Anpflanzungen
- Bereitstellung ausreichender Flächen zum Warenumschlag, wie Mikrodepots und Terminals

Auch wenn nicht sämtliche aufgeführten übergeordneten Vorschläge in das strategische Mobilitätskonzept übernommen werden können, finden sich zahlreiche Maßnahmen, die zu einer Stärkung des Umweltverbundes, einer Verstärkung der Verkehre sowie einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität beitragen können.

### 3. BETEILIGUNGSFORMATE – METHODIK, ERGEBNISSE

Die Erstellung des strategischen Mobilitätskonzepts 2030+ soll im Dialog mit Vertretenden der Politik sowie Fachverbänden, Interessensvertretungen und der Einwohnerschaft Neustadts an der Weinstraße erarbeitet werden. Um einen transparenten Erarbeitungsprozess sicherzustellen, fachliche Hintergründe vermitteln zu können und zum Mitdiskutieren anzuregen, sollen

verschiedene Beteiligungsformate wesentliche Bausteine des Erarbeitungsprozesses sein. Eine Übersicht über die Beteiligungsschritte während des Prozesses ist nachfolgend dargestellt. Die detaillierte Dokumentation der einzelnen Beteiligungsformate ist in Band 2 dargestellt.

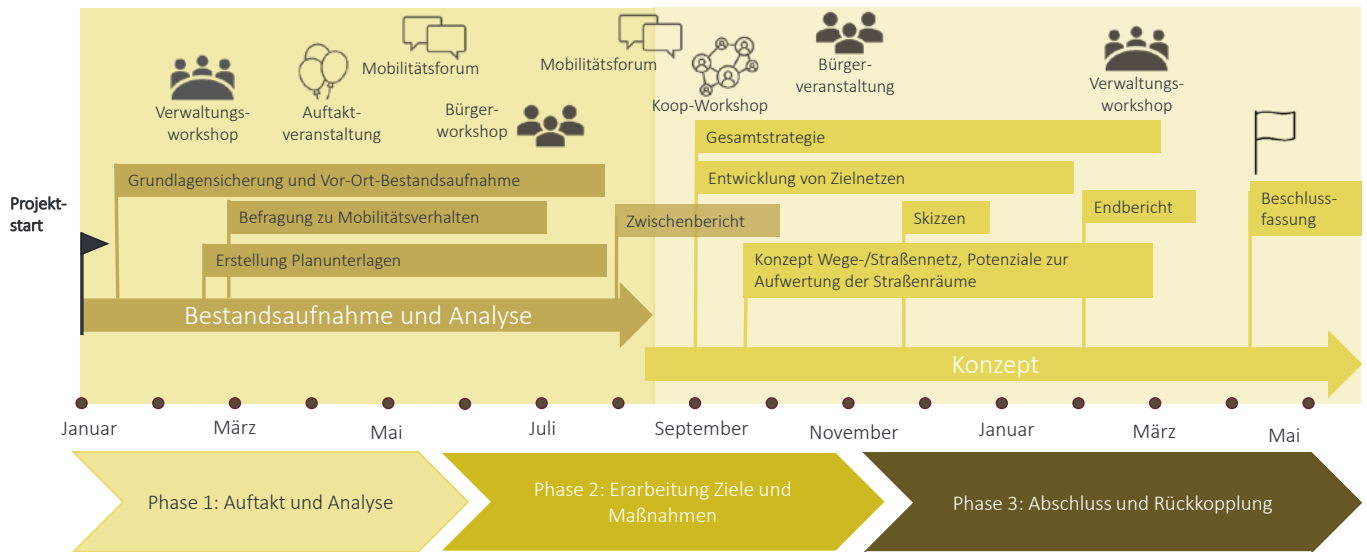


Abb. 16: Beteiligungsschritte

#### 3.1 VERWALTUNGSWORKSHOP

Der Verwaltungsworkshop als erste Veranstaltung diente sowohl der Informationsgabe zum strategischen Mobilitätskonzept um zum Beteiligungsprozess als auch dazu, intern gemeinsame Ziele zu definieren und eine gemeinsame Haltung gegenüber der Förderung nachhaltiger Mobilität zu entwickeln. Außerdem sollte somit die Bereitschaft geklärt werden, als Verwaltung nach dieser Haltung zu handeln, sodass eine interdisziplinäre und abteilungsübergreifende Zusammenarbeit entsteht.

Die Erkenntnis des Workshops war, dass die Verwaltung eine Vorbildfunktion zur nachhaltigen Mobilität nach außen tragen will und Pilotprojekte sowie Verkehrsversuche umsetzen will. Die Verwaltung möchte sich durch einen abschließenden Beschluss des strategischen Mobilitätskonzeptes den Auftrag abholen, dieses als Arbeitsgrundlage in den jeweiligen Abteilungen umzusetzen. Der Verwaltungsworkshop diente somit als Grundsteinlegung für das strategische Mobilitätskonzept.

### 3.2 AUFTAKTVERANSTALTUNG

Der Auftakt des strategischen Mobilitätskonzepts für die Öffentlichkeit fand im Rahmen eines „Mobilitätsmarktes“ statt, bei dem verschiedene Mobilitätsanbieter ihr Angebot vorstellten, der Austausch an Stellwänden möglich war sowie im Ratssaal ein Impulsvortrag zum Thema „Zukunft des Stadtverkehrs?“ gehalten wurde. Die Öffentlichkeitsveranstaltung diente als offizieller Startschuss des Projektes für die Einwohnerschaft und sollte für das Thema Mobilität sensibilisieren und Bewusstsein bilden. Außerdem wurde dadurch Transparenz geschaffen und niederschwellig über das Projekt und die weiteren Beteiligungsmöglichkeiten im Rahmen von

Bürgerveranstaltungen informiert. Durch die Möglichkeit aller, sich an Stellwänden zum Thema Mobilität zu äußern, wurde auch der offene Meinungsaustausch in der Bevölkerung gefördert. Die Veranstaltung war mit ca. 80 Personen gut besucht. Sie lieferte die Erkenntnis, dass in der Bevölkerung ein Umweltbewusstsein hinsichtlich der Mobilität besteht, dass eine positive Verkehrswende gefordert wird (weniger MIV und mehr Rad- und Fußwege) und dass Marketing und Kommunikation eine wichtige Rolle bei der Mobilitätswende spielen, um die Sichtbarkeit der Mobilitätsalternativen zu erhöhen.



Bild 1: Auftaktveranstaltung am 21.04.2023

### 3.3 MOBILITÄTSFOREN

Im Rahmen von zwei Mobilitätsforen kamen Beteiligte aus verschiedenen Fachämtern der Verwaltung, der Tochtergesellschaften, Beauftragte der Ortsverwaltungen, Fachverbände, Fraktionsvertretende und weitere wichtige AkteurlInnen 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 Veranstaltungen hatten zum Ziel, die ExpertInnen des Arbeitsfelds in Neustadt an der Weinstraße zu vernetzen und gemeinsam Ziele aus bisher gesammelten Maßnahmenideen zu formulieren sowie in der zweiten Veranstaltung die Zielmatrix anzupassen und Leitprojekte als erste Maßnahmen in Richtung der Mobilitätswende zu formulieren.



Bild 2: Mobilitätsforum am 08.05.2023



Bild 3: Mobilitätsforum am 18.09.2023

### 3.4 BÜRGERVERANSTALTUNGEN

Die Beteiligung der Einwohnerschaft erfolgte neben der Auftaktveranstaltung durch einen Bürgerworkshop und eine Bürgerveranstaltung. Ziel der beiden Veranstaltungen war es, die Transparenz im Prozess zu gewährleisten, die Informationsbasis zum Prozess und den bisherigen Ergebnissen zu schaffen sowie im Workshop die Einwohnerschaft bei der

Zielformulierung des strategischen Mobilitätskonzepts konkret miteinzubeziehen. Auf Basis des Bürgerworkshops und des vorangegangenen ersten Mobilitätsforums wurde die Zielmatrix für das strategische Mobilitätskonzept erstellt, zu welcher in der zweiten Bürgerveranstaltung eine Rückkopplung erfolgte



Bild 4: Bürgerveranstaltung am 11.10.2023

### 3.5 KOOPERATIONSWORKSHOP

Im Rahmen eines Kooperationsworkshops sollten Gewerbetreibende und städtische AkteurInnen für das Thema Mobilität sensibilisiert und das Bewusstsein gebildet werden, warum die Mobilitätswende notwendig ist. Außerdem wurde über die gleichwertige Behandlung der Verkehrsträger im Mobilitätskonzept und über verschiedene Nutzungsansprüche an den öffentlichen Raum informiert. Die Veranstaltung diente der Transparenz des Prozesses und der niederschweligen

Information über das Projekt. Den AkteurInnen wurde die Möglichkeit gegeben, sich zu den zuvor erarbeiteten Zielen und Handlungsfeldern auszutauschen sowie Anmerkungen zu machen. Die Erkenntnis der Veranstaltung war eine neue Sichtweise von Wirtschaft und Tourismus auf die Mobilität in Neustadt an der Weinstraße, da die Innenstadt besondere Bedürfnisse an die Mobilität aufweist.



Bild 5: Kooperationsworkshop am 04.10.2023

---

## 4. ENTWICKLUNG DER MOBILITÄTSVISION 2030+

### 4.1 ENTSTEHUNG DER HANDLUNGSFELDER

In einem ersten Schritt wurden Handlungsfelder entwickelt, die auf den klassischen vier Verkehrsmitteln MIV, ÖPNV, Radverkehr und Fußverkehr aufbauen. Um die weiteren relevanten Aspekte der Mobilität zu integrieren, wurden hieraus folgende fünf Handlungsfelder entwickelt:

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

Dabei bezieht sich das erste Handlungsfeld neben dem MIV und ÖPNV beispielsweise auch auf Lieferverkehre und Multimodalität. Das Handlungsfeld „Optimierung des Radverkehrs“ umfasst neben der Führung des Radverkehrs auch Abstellanlagen für Fahrräder und Radverleihsysteme. Das Thema Sicherheit wurde aufgrund der Vulnerabilität von Zufußgehenden mit dem Verkehrsmittel Fußverkehr in einem Handlungsfeld vereint, welches sich neben Fußverkehrsflächen auf sichere Querungs-

stellen, Barrierefreiheit und Schulwege bezieht. Im Handlungsfeld „Parkraummanagement und öffentlicher Raum“ wird zum Großteil der ruhende Kfz-Verkehr thematisiert, aber auch die Aufteilung und Nutzung von Flächen (versiegelt oder begrünt) im öffentlichen Raum betrachtet. Da neben der konkreten Verkehrsmittel- bzw. Flächennutzung auch die Bereitstellung von Informationen, Erhöhung der Akzeptanz für nachhaltige Mobilitätsangebote sowie die Koordination von Mobilitätsthemen in Neustadt an der Weinstraße essentiell für eine Mobilitätsstrategie ist, wurde mit „Mobilitätsmanagement und Bewusstseinsbildung“ ein fünftes Handlungsfeld eingeführt.

Im Rahmen des ersten Mobilitätsforums am 08.05.2023 und des Bürgerworkshops am 23.05.2023 waren die oben genannten fünf Handlungsfelder Diskussionsgrundlage in den jeweiligen Arbeitsphasen. Da hierbei einige Themenüberschneidungen in den Handlungsfeldern auftraten und sich übergeordnete Grundprinzipien herauskristallisierten, wurden die Handlungsfelder in einem nächsten Schritt angepasst, welche in Kapitel 4.3 näher erläutert werden.

### 4.2 MOBILITÄTSVISION 2030+

Um die weiteren Arbeitsschritte und Handlungsfelder sowie strategischen Ziele im Bereich Mobilität, aufbauend auf der Nachhaltigkeitsstrategie 2030, integriert betrachten und festlegen zu können, wurde nachstehende übergeordnete Vision entwickelt.

*„Neustadt an der Weinstraße als weltoffene Demokratiestadt mit starkem Tourismus, gesundem Handel und toller Natur will zukünftig die Mobilität mit der Einwohnerschaft, der Wirtschaft und Stakeholdern nachhaltig klimaneutral neu denken und zum Leben erwecken. Dabei werden auch die demographischen Entwicklungen und das Vermeiden von Wegen durch das Prinzip einer Stadt der kurzen Wege/15-Minuten-Stadt\* zielgerichtet weiterverfolgt.*

*In Neustadt an der Weinstraße steht der Mensch im Vordergrund. Die Infrastruktur und der öffentliche Raum gehört allen, daher werden die Mobilitätsarten (Fußverkehr, Radverkehr, öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr) gleichberechtigt behandelt.*

*Die Mobilität entwickelt sich resilient und sozial, niemand wird ausgegrenzt. Neustadt an der Weinstraße bleibt lebenswert und als Arbeitsplatzstandort interessant, die flexible Mobilität steht im Vordergrund, nicht der Verkehr.*

*Digitalisierung und Vernetzung der Mobilitätsarten führen zu einer verbesserten, einfach zugänglichen Grundmobilität für alle. Neustadt an der Weinstraße verbessert weiter die Verkehrssicherheit und die Barrierefreiheit, um v.a. auch für ältere Menschen lebenswert zu bleiben. Bis zum Zieljahr 2035 werden in Neustadt an der Weinstraße mindestens 80 % des Verkehrs klimaneutral, also im Fuß- bzw. Radverkehr, dem besser angenommenen öffentlichen Verkehr und mit abgasfreien Fahrzeugen abgewickelt.“*

\*15-Minuten-Stadt: alle Ziele des Alltags in maximal 15 Minuten mit nachhaltigen Verkehrsmitteln (zu Fuß, mit dem Rad oder dem ÖPNV) erreichbar

### 4.3 GRUNDPRINZIPIEN UND ABGELEITETE HANDLUNGSFELDER

Aus den Ergebnissen der verschiedenen Beteiligungsformate und der Mobilitätsvision des strategischen Mobilitätskonzepts 2030+ ergab sich die nachstehende Zielmatrix, in der eine Verschneidung und Neustrukturierung der oben beschriebenen Handlungsfelder umgesetzt wurde. Im Zuge dessen ergaben sich Grundprinzipien, welche übergeordnet für alle entwickelten Handlungsfelder gelten:

- Gewährleistung der Mobilität aller
  - Gleichbehandlung der Mobilitätsformen
  - Förderung der Inter- und Multimodalität
- Lebenswerte Stadt und menschengerechter Straßenraum
- Stadt- und umfeldverträglicher Wirtschaftsverkehr
- Verkehr vermeiden – verlagern – verträglich abwickeln
- Gleichermaßen Push- und Pull-Maßnahmen

Dabei steht die Inklusion aller Menschen in der Mobilität im Vordergrund, sodass neben mobilitätseingeschränkten Personen auch beispielsweise sozial schwache Bevölkerungsgruppen in der Mobilitätsstrategie berücksichtigt werden. Ein weiteres Grundprinzip ist es, die Stadt lebenswert und den Straßenraum menschengerecht zu gestalten, da bei der Mobilität der Mensch im Vordergrund stehen soll. Die verträgliche Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs ist ebenfalls ein Grundprinzip, da es auf mehrere Handlungsfelder zutrifft. Die in Kapitel 2.9.5 genannten drei „Verkehrsplanerischen Maxime“ für eine nachhaltige, klimaschonende Mobilitätsentwicklung (Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich abwickeln) sowie die Realisierung von Push- als auch Pull-Maßnahmen sind ebenfalls essenziell für eine nachhaltige Mobilitätsstrategie.

Den Grundprinzipien folgen die aus den Beteiligungsformaten modifizierten Handlungsfelder:

- Verkehrssicherheit
- Nachhaltigkeit und Ressourceneffizienz
- Flächen und Kosten im öffentlichen Raum
- Partizipation, Kooperation und Kommunikation

Dabei wurden jedem Handlungsfeld Oberziele sowie zugehörige Unterziele zugeteilt. Diese werden im Folgenden erläutert:

Das Handlungsfeld Verkehrssicherheit umfasst mehrere Oberziele. Zum einen erhöht eine Geschwindigkeitsreduktion die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer. Hierzu sind teilweise punktuelle, bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberu-

higung notwendig, die die jeweiligen Unterziele bilden. Durch Geschwindigkeitskontrollen wird die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sichergestellt. Ein weiteres Oberziel ist die Sicherung von Schulwegen für den Fuß- und Radverkehr. Hierzu sind die Fuß- und Radwege zu verbessern und der Hol- und Bringverkehr zu reduzieren. Mithilfe von Querungsstellen im Längsverkehr können stark befahrene Straße sicherer gequert werden. Eine Evaluierung und der Ausbau von Fußgängerüberwegen sollen dabei die Verkehrssicherheit von Fußgängern erhöhen. An signalisierten Fußgängerüberwegen reduziert eine verkürzte Wartezeit den Anteil an Rotgängern.

Der Bereich Nachhaltigkeit und Ressourceneffizienz zielt auf eine Verlagerung der Verkehre vom MIV auf den Fuß-, Rad- und öffentlichen Personennahverkehr ab. Hierbei sind attraktive Verkehrsnetze für den Fuß- und Radverkehr zu schaffen. Hierzu zählt neben dem Ausbau der Hauptachsen und der Barrierefreiheit auch eine verbesserte wegweisende Beschilderung. Um den ÖPNV zu fördern, sind Verbesserungen in der Anbindung der Weindörfer und Gewerbegebiete sowie eine Verknüpfung mit weiteren Verkehrsmitteln an Mobilitätspunkten erforderlich. Neben diesen Pull-Faktoren wirken Push-Faktoren im MIV positiv auf eine Verlagerung. Zu diesen Push-Faktoren gehören autofreie Bereiche bzw. autoarme Wohngebiete (ggf. testweise anhand Reallaboren), der Ausbau von Carsharing im gesamten Stadtgebiet sowie die Lenkung des Liefer- und Parksuchverkehrs.

Die Flächen und Kosten im öffentlichen Raum beziehen sich in Neustadt an der Weinstraße in erster Linie auf eine zukunftsfähige Parkraumstrategie für die Gesamtstadt und die zielgerichtete Umnutzung von Flächen zugunsten nachhaltiger Mobilität bzw. zugunsten der Aufenthaltsqualität. Es soll eine professionelle Ermittlung des Bedarfs an öffentlichen Stellplätzen in der Innenstadt erfolgen sowie das Parkleitsystem und Parkraummanagement für die Innenstadt optimiert werden, wobei Parkhäuser vor Straßenflächen priorisiert werden sollen. Durch eine Anpassung der Parkgebühren und eine Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung kann der Parksuchverkehr effizient gelenkt werden. Durch das Reduzieren von Gehwegparken lassen sich die gesamten Gehwegbreiten durch Fußgänger nutzen. Die zur Verfügung stehenden Stellplätze sollen bewirtschaftet werden. Die Umnutzung wegfallender Stellplätze können der nachhaltigen Mobilität, wie z.B. Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur, Carsharing etc. oder der attraktiveren Gestaltung des öffentlichen Raums, wie z.B. durch Stadtgrün oder Außengastronomie zugutekommen.

---

Durch eine verbesserte Kommunikation zwischen Stadtverwaltung und der Einwohnerschaft kann eine Sensibilisierung in Bezug auf nachhaltige Verkehrsmittel erreicht werden. Hierzu sind eine einfache Sprache und zielgruppenspezifische Informationsweitergabe erforderlich. Getroffene Entscheidungen sollten transparent und für die Einwohnerschaft nachvollziehbar sein. Durch Marketingmaßnahmen lassen sich Anreize zur Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel oder der Sharing- und On-Demand-Angebote schaffen. Ein betriebliches Mobilitätsmanagement führt nicht nur bei Bewohnern, sondern auch bei Berufstätigen zu einer Verlagerung vom MIV auf nachhaltige Verkehrsmittel.

Der Güter- und Wirtschaftsverkehr soll ebenfalls über entsprechende Marketingkampagnen positiv beeinflusst werden. Dazu zählt z.B. das regionale Einkaufen zum Vermeiden von KEP-Verkehren (Kurier-, Express-, Paketdienste).

Nachfolgend ist die Zielmatrix mit Grundprinzipien, Handlungsfeldern, Ober- sowie Unterzielen dargestellt.

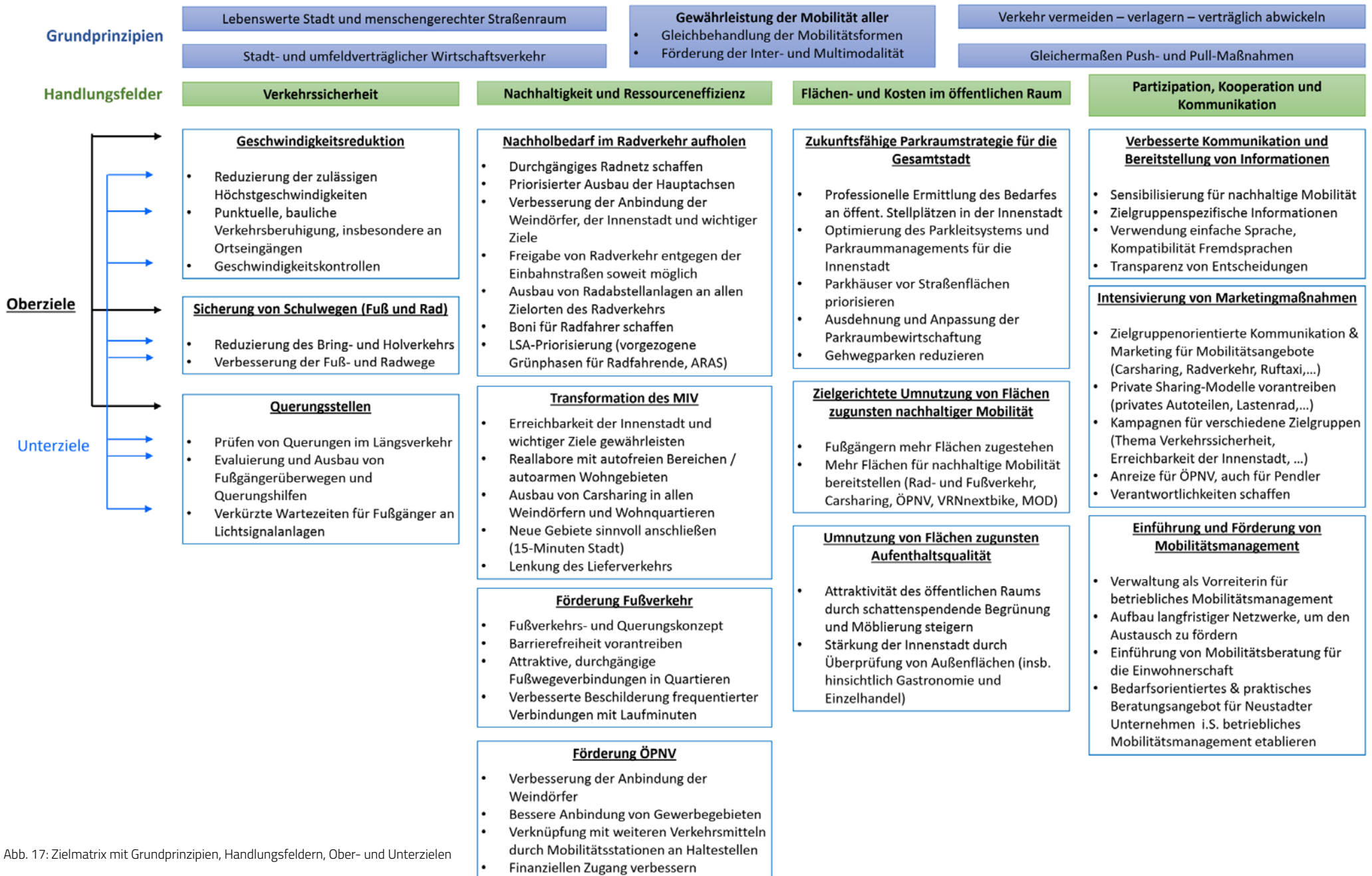


Abb. 17: Zielmatrix mit Grundprinzipien, Handlungsfeldern, Ober- und Unterzielen

#### 4.4 ERFORDERLICHE MASSNAHMENIDEEN ZUM ERREICHEN DER ZIELSETZUNGEN

Bei der Entwicklung von Maßnahmen gilt es, sich der Herausforderungen und Nutzungskonflikte bewusst zu werden, die die Verkehrswende mit sich bringen. Einige Zielkonflikte sind nachstehend dargestellt:

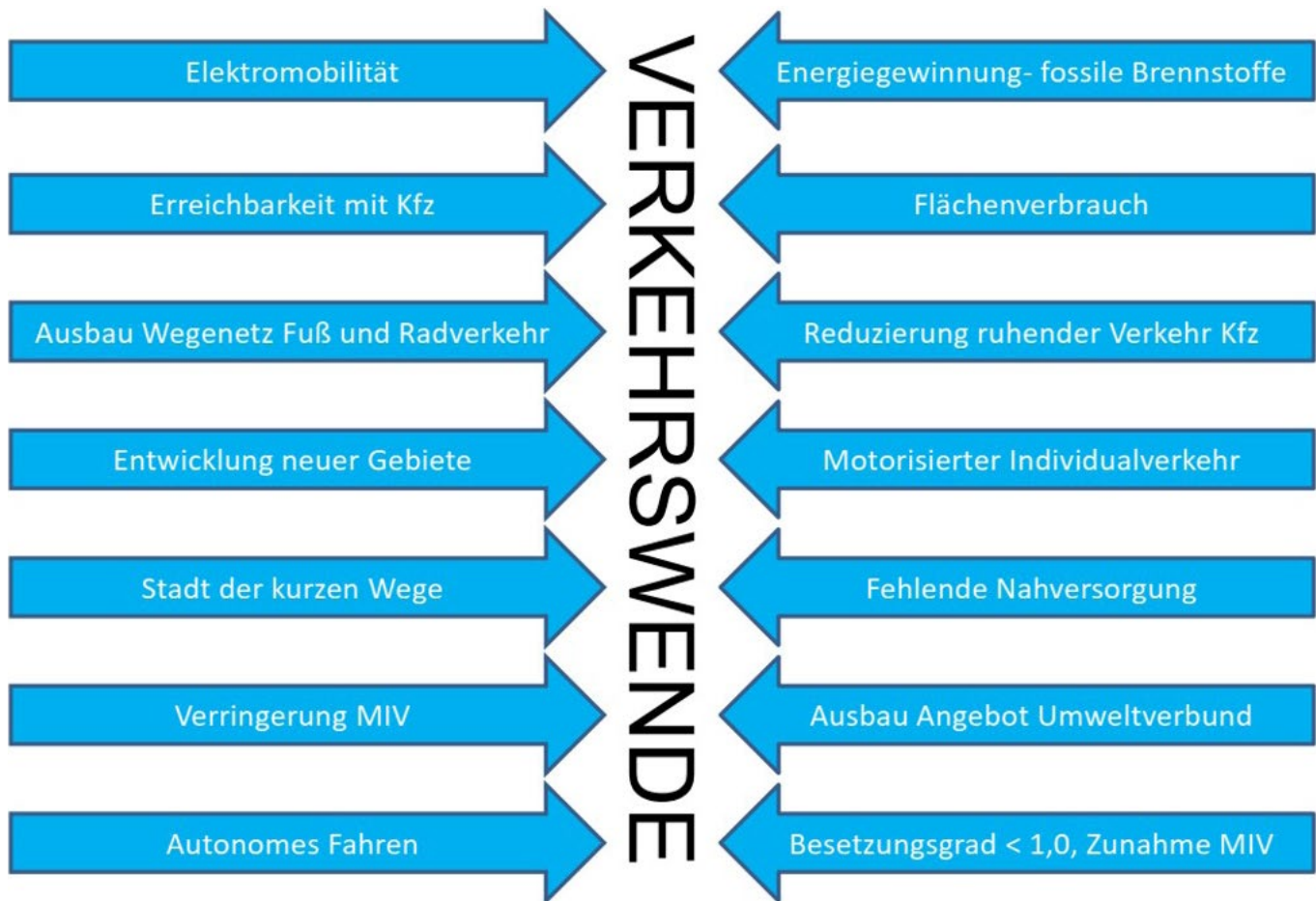


Abb. 18: Zielkonflikte Verkehrswende

Ebenso sind bei der Entwicklung von Maßnahmen die Nutzungsansprüche an den öffentlichen Raum zu beachten:

- **Mobilitätsformen und Erschließung:**

- Öffentlicher Personennahverkehr
- Fließender Kfz-Verkehr
- Ruhender Kfz-Verkehr
- Liefern und Laden
- Radverkehr
- Fußgängerverkehr
- Barrierefreiheit
- Ver- und Entsorgung
- Oberflächenentwässerung
- Zufahrt Einsatzfall
- Besondere Nutzungsansprüche

- **Personengruppen:**

- Einwohnerschaft
- Anliegende Geschäfte
- Gewerbebetreibende
- Gäste + TouristInnen
- Angestellte
- Einsatzkräfte

- **Flora und Fauna:**

- Begrünung
- Wasserhaushalt
- Bodenschutz

---

- **Bedürfnisse:**

- Sicherheit
- Orientierung
- Teilhabe
- Aufenthalt
- Ruhe und gute Luft
- Sauberkeit
- Schutz vor Extremwetter
- Schutz vor (Natur-)Katastrophen
- Stadtgestaltung
- Naturwahrnehmung
- Identität

Zur Zielerreichung einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung lassen sich folgende drei Bausteine systematisieren:

#### 4.5 AUS ZIELMATRIX ENTWICKELTE LEITPROJEKTE

Im Rahmen des zweiten Mobilitätsforums wurden in der Arbeitsphase erste Leitprojekte entwickelt, die möglichst kurzfristig umsetzbar sind und die Ziele des Mobilitätskonzeptes beispielhaft in reale Projekte umsetzt. Die Leitprojekte zahlen in der Regel auf mehrere Handlungsfelder ein und verfolgen mehrere Ziele aus der Zielmatrix.

Die Leitprojekte wurden aus den Beiträgen der Teilnehmenden der verschiedenen Beteiligungsstufen unter fachlicher Begutachtung der ExpertInnen abgeleitet. Die 10 entwickelten Leitprojekte sind:

- Entwicklung eines Radverkehrskonzeptes
- Entwicklung eines Parkraumkonzeptes
- Entwicklung einer Fußverkehrsstrategie (mittelfristig)
- Erreichbarkeit der Innenstadt zukunftsfähig gestalten
- Mobilitätsberatung für die Einwohnerschaft (nach Stadtratsbeschluss gestrichen)

1. Motorisierten Individualverkehr vermeiden (Wegelängen reduzieren, Besetzungsgrade erhöhen, städtebaulich-verkehrliche Zuordnung von Wohnen, Versorgen, Arbeiten, Erholen usw.)
2. MIV verlagern (auf andere Verkehrsmittel) v.a. durch Verbesserung der Zugänglichkeit alternativer Mobilitätsformen und Reduzierung der Bevorrechtigung des MIV
3. MIV verträglicher abwickeln, d. h. emissionsärmer (durch bessere Antriebe/spritsparende Fahrweise, gleichmäßigeren und langsameren Verkehrsfluss).

Die Strategien zur Realisierung können dabei als „Push“- und „Pull“-Maßnahmen gestaltet werden. Pull-Maßnahmen versuchen das gewünschte Verhalten durch positive Anreize zu fördern. Push-Maßnahmen versuchen auf unerwünschtes Verhalten durch negative Anreize einzuwirken.

- Betriebe umfassend zur Mobilität beraten (nach Stadtratsbeschluss gestrichen)
- Überplanung der Nord-Süd-Achse Exterstraße
- Fahrradstraßen prüfen (fortlaufend)
- Verbesserung der Wartezeiten für den Fuß- und Radverkehr an LSA (fortlaufend)
- Alternative Mobilitätsangebote erproben
- Attraktivierung des ÖPNV (ergänzt aufgrund des Stadtratsbeschlusses)

Nachstehend werden die Leitprojekte in Maßnahmenblättern beschrieben. Neben den zutreffenden Handlungsfeldern aus der Zielmatrix wurden Oberziele und Projektinformationen aufgelistet. Neben der Zielgruppe wurden mögliche beteiligte AkteurInnen und erste Schritte sowie offene Fragen herausgearbeitet.

# ENTWICKLUNG EINES RADVERKEHRSKONZEPTES

---

## Handlungsfeld:

- Verkehrssicherheit
- Nachhaltigkeit und Ressourceneffizienz
- Flächen und Kosten im öffentlichen Raum
- Partizipation, Kooperation und Kommunikation

## Oberziel:

- Nachholbedarf im Radverkehr aufholen
- Transformation des MIV
- Förderung Fußverkehr
- Förderung ÖPNV

## Projektinformation:

- ✓ Grundlage schaffen für strukturierte Vorgehensweise bei Neubau und Straßenumbau sowie bei der Beantragung von Zuschüssen
- ✓ Schaffung eines durchgängigen Radwegenetzes
- ✓ Priorisierter Ausbau der Radhaupttrouten und Nebenrouten  
Verbesserte der Anbindung der Weindörfer in die Kernstadt
- ✓ Prüfung von Fahrradstraßen
- ✓ Prüfung, ob Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr geöffnet werden können
- ✓ Ausbau von Radabstellanlagen, vor allem an Zielorten des Radverkehrs

## Zielgruppe:

RadfahrerInnen

## Mögliche Akteure:

- ADFC, VCD, Klimaaktion, BUND
- Fahrradbeauftragte/r
- Stadtverwaltung
- Verkehrskommission
- Planungsbüro
- Behindertenbeauftragte/

## ► Federführung:

Fachbereich 2, Verkehrsplanung

## ► Umsetzungshorizont:

2025 f.

# ENTWICKLUNG EINES PARKRAUMKONZEPTES

---

## Handlungsfeld:

- Verkehrssicherheit
- Nachhaltigkeit und Ressourceneffizienz
- Flächen und Kosten im öffentlichen Raum
- Partizipation, Kooperation und Kommunikation

## Oberziel:

- Zukunftsfähige Parkraumstrategie für die Gesamtstadt
- Zielgerichtete Umnutzung von Flächen zugunsten nachhaltiger Mobilität
- Umnutzung von Flächen zugunsten Aufenthaltsqualität

## Projektinformation:

- ✓ Abgewogene Parkraumstrategie für Anwohnende, Besuchende und Einzelhandel, Beschäftigte und Betriebe
- ✓ Berücksichtigung verschiedener Bedürfnisse und Mobilitätsangebote in Abwägung zueinander
- ✓ Überprüfung der Anpassung von Parkgebühren
- ✓ Prüfung von Gehwegparken
- ✓ Hinterfragen von Flächeninanspruchnahmen

## Zielgruppe:

- Bewohnende
- Gewerbetreibende
- Arbeitnehmende/Pendelnde
- KundenInnen
- Gäste/Touristen

## Mögliche Akteure:

- Stadtverwaltung
- Planungsbüro
- Willkomm e. V
- ADAC, VCD, Klimaaktion
- Behindertenbeauftragte/r
- AK Parken
- Innenstadtbeirat

## ► Federführung:

Fachbereich 3, Sachgebiet Verkehrsüberwachung und Parkraumbewirtschaftung

## ► Zeithorizont:

2025 f.

# ENTWICKLUNG EINER FUSSVERKEHRSSTRATEGIE

## MITTELFRISTIG

### Handlungsfeld:

- Verkehrssicherheit
- Nachhaltigkeit und Ressourceneffizienz
- Flächen und Kosten im öffentlichen Raum
- Partizipation, Kooperation und Kommunikation

### Oberziel:

- Sicherung von Schulwegen (Fuß und Rad)
- Querungsstellen
- Förderung Fußverkehr (Handlungsfeld „Nachhaltigkeit und Ressourceneffizienz“)

### Projektinformation:

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

### Zielgruppe:

FußgängerInnen (alle Menschen, jedoch insbesondere mobilitätseingeschränkte Menschen, SchülerInnen und Besucher der Stadt)

### Mögliche Akteure:

- Stadtverwaltung
- Verkehrskommission
- Planungsbüro
- Behindertenbeauftragte/r
- Schülerschaft / Schulen

### Erste Schritte

- Prüfung von FGÜ (Barrierefreiheit + Regelkonformität)
- Anpassung und Prüfung von Querungshilfen
- Barrierefreiheit bei allen Umbauarbeiten berücksichtigt

### ► Federführung:

Fachbereich 2, Verkehrsplanung

### ► Zeithorizont:

ab 2026 f.

# ERREICHBARKEIT DER INNENSTADT ZUKUNFTSFÄHIG GESTALTEN

## Handlungsfeld:

- Verkehrssicherheit
- Nachhaltigkeit und Ressourceneffizienz
- Flächen und Kosten im öffentlichen Raum
- Partizipation, Kooperation und Kommunikation

## Oberziel:

- Alle Oberziele aus Handlungsfeld „Flächen und Kosten im öffentlichen Raum“
- Alle Oberziele aus dem Handlungsfeld „Nachhaltigkeit und Ressourceneffizienz“
- Alle Oberziele aus Handlungsfeld „Partizip., Koop. u. Komm.“

## Projektinformation:

- ✓ **Innenstadt als wichtigstes Zentrum wirtschaftlicher Aktivität und Lebensraum mit Bedeutungsüberschuss, auch für Kultur und Soziales**
- ✓ **Voraussetzungen: zentrale Stellplätze in Parkhäusern, Parkraum anspruchsgruppenorientiert und effizient gestalten, gute ÖPNV-Anbindung, funktionales Parkleitsystem, sichere Radabstellanlagen, Carsharing-Angebot**
- ✓ **Schaffung von Mobilitätspunkten (gebündeltes Angebot) in der Innenstadt**
- ✓ **Sortierung des Zu- und Anlieferverkehrs sowie Reisebusverkehrs**
- ✓ **Gute Erreichbarkeit zu Nahversorgern mit dem Sortiment des täglichen Bedarfs**
- ✓ **Stärkung der Aufenthaltsqualität und des Wohnwertes**

## Zielgruppe:

Anwohnende, KundInnen, Besucher, Betriebe, Einzelhandels- und Gastronomie-betreibende, Beschäftigte der Innenstadt

## Mögliche Akteure:

- Anwohnende
- Einzelhandel und Gastronomietreibende
- Interessenvertreter
- Mobilitätsanbieter
- Innenstadtbeirat
- WEG / Citymanagement
- Stadtverwaltung

## Arbeitsschritte:

- Planung und Umsetzung zentraler Parkplätze um die Innenstadt (z. B. ehem. Esso-Tankstelle)
- Modernisierung des Parkhauses „Klemmhof“ (Auslastungssteigerung dringlich)
- Professionelle Ermittlung des Bedarfs an Stellplätzen in der Innenstadt
- Parkraummanagements für die Innenstadt, u. U. Optimierung des Parkleitsystems
- Errichtung von sicheren und überdachten Fahrradabstellanlagen für Fahrräder
- Verbesserung der fußläufigen Erreichbarkeit der Innenstadt durch Querungsstellen
- Entwicklung eines Beteiligungsformats für die Zielgruppen

## ► Kooperation:

Fachbereich 2, Verkehrsplanung, WEG /Citymanagement, Sachgebiet Verkehrsüberwachung und Parkraumbewirtschaftung

# MOBILITÄTSBERATUNG FÜR DIE EINWOHNERSCHAFT

## Handlungsfeld:

- Verkehrssicherheit
- Nachhaltigkeit und Ressourceneffizienz
- Flächen und Kosten im öffentlichen Raum
- Partizipation, Kooperation und Kommunikation

## Oberziel:

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

## Projektinformation:

- ✓ Anlaufstelle, die über Mobilität und verschiedene Mobilitätsangebote niederschwellig informiert
- ✓ Vermittlerrolle zwischen Bürgerschaft, Verwaltung und Mobilitätsanbietern
- ✓ Vernetzung privater Haushalte (Autoteilen, Mitfahrgelegenheiten)
- ✓ Sprachbarrieren abbauen
- ✓ Aufsuchende Information + Beratung z. B. auf Wochenmärkten, Veranstaltungen, in Ortsteilen
- ✓ Infolyer neu aufsetzen und verbreiten
- ✓ Anwendungsfälle und Kostenrechner für Bürger erstellen
- ✓ Netzwerkarbeit: regelmäßige Treffen in Netzwerken

## Zielgruppe:

Alle BürgerInnen aus der Stadt (insbesondere ältere Menschen, Kinder, sozialschwache Personen) und Gäste (ggf. Berufspendelnde)

## Mögliche Akteure:

- VCD, ADFC, Klimaaktion
- Alternative Mobilitätsanbieter
- Stadtverwaltung

## Mögliche Partner:

- Schulen, Vereine
- Multiplikatoren (von verschiedenen Orten, Treffpunkten)
- Soziale Träger, Seniorenbeirat

## Erste Schritte:

- Bestehende Strukturen analysieren und aufgreifen
- Kontakt zu Partnern aufbauen

### ► Federführung:

Fachbereich 2, Verkehrsplanung oder Stabsstelle Klimaschutz, Klimaanpassung und nachhaltige Entwicklung

### ► Kostenschätzung:

50 %-Stelle: ca. 40.000 €/Jahr

# BETRIEBE UMFASSEND ZUR MOBILITÄT BERATEN

## Handlungsfeld:

- Verkehrssicherheit
- Nachhaltigkeit und Ressourceneffizienz
- Flächen und Kosten im öffentlichen Raum
- Partizipation, Kooperation und Kommunikation

## Oberziel:

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

## Projektinformation:

- ✓ Aufbau langfristiger Netzwerke
- ✓ Einführung eines Mobilitätsmanagers/Beauftragung eines Mobilitätsberaters
- ✓ Kommunikation und Austausch über vorhandene Mobilitätsangebote und Bedarfe
- ✓ Bewerbung von nachhaltigen Mobilitätsformen (Bereitstellen von Jobtickets und Jobrad-Angeboten)
- ✓ Beratung zur Abschöpfung von Betriebsvorteilen und Reduzierung des MIV-Aufkommens z. B. durch Bündeln von Pendlerfahrten (Mitfahrgelegenheiten), Wegereduktion (durch z. B. Homeoffice), Bewirtschaftung von Mitarbeiterstellplätzen und Spinde u. Duschmöglichkeiten für Radpendelende
- ✓ Stadtverwaltung als Vorreiterin

## Zielgruppe:

Betriebe aller Branchen, v.a. mit vielen Mitarbeitenden

## Mögliche Akteure:

- IHK, Kreisvhandwerkerschaft
- Wohnungsbaugesellschaften und -genossenschaften (WBG)
- Private WohnungseigentümerInnen
- Hochschule, DLR
- Stabsstelle Klimaschutz, Klimaanpassung und nachhaltige Entwicklung

## ► Kostenschätzung:

30.000 €/Jahr

## ► Fördermöglichkeiten:

5.000 €/Beratung + 50-60 % Maßnahmenumsetzungen

## ► Federführung:

Fachbereich 2, Verkehrsplanung oder Stabsstelle Klimaschutz, Klimaanpassung und nachhaltige Entwicklung

# ÜBERPLANUNG DER NORD-SÜD-ACHSE EXTERSTRASSE

## Handlungsfeld:

- Verkehrssicherheit
- Nachhaltigkeit und Ressourceneffizienz
- Flächen und Kosten im öffentlichen Raum
- Partizipation, Kooperation und Kommunikation

## Oberziel:

- Alle Oberziele aus Handlungsfeld „Flächen und Kosten im öffentlichen Raum“
- Zielgerichtete Umnutzung von Flächen zugunsten nachhaltiger Mobilität (Handlungsfeld „Flächen und Kosten im öffentlichen Raum“)

## Projektinformation:

- ✓ die Exterstr. (ehem. Karl-Helfferich-Str.) ist eine Hauptschlagader der Stadt, Querverbindung des MIV zwischen den Bundesstraßen, hierüber strömt der Fuß- und Radverkehr zum Bahnhof, auch von Bussen ist die Strecke gut frequentiert.
- ✓ Der Straßenraum soll für alle Verkehrsteilnehmer gerecht verteilt sein
- ✓ Kommunikation und Austausch mit Nutzergruppen
- ✓ Stärkung des Umweltverbunds
- ✓ zügige Busachse
- ✓ durchgehende Radverbindung längs und quer
- ✓ sichere Fußverbindung längs und quer d.h. Querungsmöglichkeiten prüfen und bei Bedarf optimieren

## Zielgruppe:

- Anwohner
- angrenzende Gastronomie und Betriebe
- Gäste und Kunden
- NutzerInnen von öffentlichen Verkehrsmitteln, Sharing-Angeboten, AutofahrerInnen, RadfahrerInnen und Zufußgehende

## Mögliche Akteure:

- angrenzende Gastronomie und Betriebe
- ADFC, VCD, Klimaaktion, ADAC
- Sachgebiet Verkehrsüberwachung und Parkplatzbewirtschaftung
- Behindertenbeauftragte/r
- Mobilitätsanbieter
- Citymanagement
- Stadtverwaltung

## Erste Schritte

- Planung vergeben (für Sofortmaßnahmen wie z. B. Markierungen)
- Prüfung der aktuellen Querungen
- Mehr Außenbestuhlung der Gastronomie im südlichen Bereich durch die versuchsweise Umnutzung von Parkplatzflächen

► **Federführung:**  
Fachbereich 2, Verkehrsplanung

► **Zeithorizont:**  
Planung 2024 f.

# FAHRRADSTRASSEN PRÜFEN

## FORTLAUFEND

### Handlungsfeld:

- Verkehrssicherheit
- Nachhaltigkeit und Ressourceneffizienz
- Flächen und Kosten im öffentlichen Raum
- Partizipation, Kooperation und Kommunikation

### Oberziel:

- Nachholbedarf im Radverkehr aufholen
- Transformation des MIV
- Förderung Fußverkehr
- Förderung ÖPNV

### Projektinformation:

- ✓ Streckenabschnitte hinsichtlich Fahrradstraßen-Eignung prüfen, insbesondere bei Straßensanierungen oder Umgestaltungsmaßnahmen
- ✓ Kommunikation und Pressearbeit, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen
- ✓ Anstehend zur Umsetzung u.a. Rothenbusch, Harthäuserweg und Sauterstraße

### Zielgruppe:

RadfahrerInnen

### Mögliche Akteure:

- ADFC, VCD, Klimaaktion
- Fahrradbeauftragte/r
- Stadtverwaltung
- AG Rad

### Erste Schritte

- Kriterien für die Auswahl geeigneter Straßen erarbeiten
- Berücksichtigung bei Straßensanierungen und Maßnahmen aus dem Radnetz
- Festlegung eines Testzeitraums
- Ordnungsgemäße Beschilderung entsprechend der Straßenverkehrsordnung

### ► Federführung:

Fachbereich 2, Verkehrsplanung

### ► Zeithorizont:

kontinuierlicher Prozess

# VERBESSERUNG DER WARTEZEITEN FÜR DEN FUSS- UND RADVERKEHR AN LSA

## FORTLAUFEND

### Handlungsfeld:

- Verkehrssicherheit
- Nachhaltigkeit und Ressourceneffizienz
- Flächen und Kosten im öffentlichen Raum
- Partizipation, Kooperation und Kommunikation

### Oberziel:

- Querungsstellen
- Förderung Fußverkehr (Handlungsfeld „Nachhaltigkeit und Ressourceneffizienz“)

### Projektinformation:

- ✓ Prüfung von Wartezeiten des Fuß- und Radverkehrs an bestehenden Lichtsignalanlagen
- ✓ Vorrang für den nicht-motorisierten Verkehr an LSA

### Zielgruppe:

FußgängerInnen und RadfahrerInnen

### Mögliche Akteure:

- Stadtverwaltung
- Verkehrskommission
- Behindertenbeauftragte/r

### Erste Schritte

- ▶ Bei Umplanungen / Sanierungen an Streckenabschnitten wird die Programmierung der Lichtsignalanlagen überprüft.
- ▶ Bei anstehender Modernisierung der bestehenden Lichtsignalanlagen wird die Programmierung überprüft.

### ▶ Federführung:

Fachbereich 2, Verkehrsplanung + Sachgebiet Straßenbeleuchtung und Lichtsignalanlagen

### ▶ Zeithorizont:

kontinuierlicher Prozess

# ALTERNATIVE MOBILITÄTSANGEBOTE ERPROBEN

## Handlungsfeld:

- Verkehrssicherheit
- Nachhaltigkeit und Ressourceneffizienz
- Flächen und Kosten im öffentlichen Raum
- Partizipation, Kooperation und Kommunikation

## Projektinformation:

- ✓ **Voraussetzungen:** gute ÖPNV-Anbindung, funktionales Parkleitsystem, sichere Radabs-tellanlagen, Flächen für alternative Mobilitätsangebote: Carsharing, Radbügel, VRN-Nextbike, gute Erreichbarkeit zu Nahversorgern mit Sortiment des täglichen Bedarfs
- ✓ **Schaffung von Mobilitätspunkten (gebündeltes Angebot) in den Quartieren**
- ✓ **Prüfung, ob das Erschweren des Durchgangsverkehrs möglich und sinnvoll ist**
- ✓ **Prüfung, wie Parksuchverkehrs reduziert werden kann (z.B. Umwidmung oberirdischer Stellplätze, Parkleitsystem zu großen Parkplätzen)**
- ✓ **Einbindung der Zielgruppen**
- ✓ **Zielgruppenorientiertes Mobilitätsmarketing**

## Zielgruppe:

Anwohnende, Nutzer von alternativen Mobilitätsangeboten, Kunden, Besucher der Innenstadt, Einzelhandel und Gastronomiebetreibende

## Mögliche Akteure:

- Bewohnerschaft
- VCD, ADFC, Klimaaktion
- KlimaschutzmanagerIn
- Alternative Mobilitätsanbieter
- Innenstadtbeirat
- WEG / Citymanagement
- Stadtverwaltung

## ► Federführung:

Fachbereich 2, Verkehrsplanung und Stadtplanung, Sachgebiet Verkehrsüberwachung und Parkraumbewirtschaftung, WEG /Citymanagement

## Oberziel:

- Zielgerichtete Umnutzung von Flächen zugunsten nachhaltiger Mobilität
- Umnutzung von Flächen zugunsten Aufenthaltsqualität
- Transformation des MIV (Handlungsfeld „Nachhaltigkeit und Ressourceneffizienz“)
- Intensivierung von Marketingmaßnahmen (Handlungsfeld 4)

## Arbeitsschritte:

- Projekt: autoarme Stangenbrunnengasse /Landschreibereistraße (Reallabor eines autoarmen Bereichs), Außenbereiche am Klemmhof attraktiveren, Durchgangs- / Parksuchverkehr reduzieren
- Projekt: Blaupause für autoarme / -freie Quartiere entwickeln: Kriterienkatalog entwickeln, Verkehrsversuche in Quartieren durchführen, Versuch öffentlich wirksam begleiten
- Projekt: Testaktionen für alternative Mobilitätsangebote starten: Rekrutierung von Probanden
  - kostenfreier Tausch: Autoschlüssel gegen ein alternatives Mobilitätsangebot (z. B. Pedelec)

# ATTRAKTIVIERUNG DES ÖPNV

## NEU NACH STADTRATBESCHLUSS

### Handlungsfeld:

- Verkehrssicherheit
- Nachhaltigkeit und Ressourceneffizienz
- Flächen und Kosten im öffentlichen Raum
- Partizipation, Kooperation und Kommunikation

### Oberziel:

- Förderung ÖPNV (Handlungsfeld „Nachhaltigkeit und Ressourceneffizienz“)
- Verbesserte Kommunikation und Bereitstellung von Informationen
- Intensivierung von Marketingmaßnahmen

### Projektinformation:

- ✓ Entwicklung eines Mindeststandards (u.a. Haltestellen, Barrierefreiheit, Querungsmöglichkeit)
- ✓ Überprüfung, wo / wie Busbeschleunigung hilfreich und möglich ist
- ✓ Optimierung des Fahrplanangebots (Netzdichte)
- ✓ Bauliche Integration von Sharing-Angeboten an Mobilitätspunkten (Intermodalität fördern)
- ✓ Tarifliche Integration weiterer Mobilitätsangebot in den ÖPNV (Sharing-Angebote) ► VRN
- ✓ Ausweitung des Jobtickets als Beitrag zum betrieblichen Mobilitätsmanagement
- ✓ Tarifintegration im Rahmen von Veranstaltungstickets (Kombiticket)
- ✓ Verbesserung der Datenaufbereitung und Information (z. B. Ausbau flächendeckender Echtzeit-Informationssysteme, Infolyer neu aufsetzen und verbreiten)
- ✓ Marketing (Aufsuchende Information + Beratung z. B. auf Wochenmärkten, Zukunftstag, Veranstaltungen, in Ortsteilen; Anlaufstelle)
- ✓ Etablierung eines städtischen Netzwerks

**Zielgruppe:** Alle BürgerInnen, Betriebe aller Branchen, v.a. mit vielen Mitarbeitenden und Gästen

### Mögliche Akteure:

- VRN, Busunternehmen
- Alternative Mobilitätsanbieter
- Stadtverwaltung, TKS
- Hochschule (DLR), Schulen und Unternehmen
- Stabsstelle Klimaschutz, Klimaanpassung und nachhaltige Entwicklung
- Seniorenbeirat, kommunale Beauftragte für Belange von Menschen mit Behinderungen

### Arbeitsschritte:

- Projekt: Realisierung der DFI-Anzeigern an wichtigen Umstiegspunkten des SPNVs/ÖPNVs
- Projekt: Erweiterung der digitalen Aufbereitung im Geoportal
- Projekt: Ausbau der Barrierefreien Bushaltestellen (laufend)
- Fortführung des Bikesharing-Angebots in der Stadt

### ► Federführung:

Fachbereich 2, Verkehrsplanung

## 5. ZUKÜNFTIGES WEGENETZ IN NEUSTADT AN DER WEINSTRASSE

Auf Basis der bisherigen Erkenntnisse und der allgemeinen Ausrichtung wurden sowohl das Hauptnetz des motorisierten Individualverkehrs als auch das heutige Radverkehrsnetz überprüft und mögliche Anpassungen der Hauptwegebeziehungen dargestellt. Das bestehende Hauptverkehrsnetz im MIV ist in Anlage 11 dargestellt. Dieses beinhaltet vor allem die klassifizierten Straßen sowie in Neustadt an der Weinstraße wichtige Achsen im innerstädtischen Verkehrsnetz. Der Vorschlag zum zukünftigen Hauptverkehrsnetz des motorisierten Individualverkehrs ist in Anlage 12 dargestellt.

Gegenüber dem bisherigen Hauptnetz des motorisierten Individualverkehrs wurde sowohl die Exterstraße (ehemalige Karl-Helfferich-Straße) als auch die Martin-Luther-Straße, die Branchweilerhofstraße und die Adolf-Kolping-Straße aus dem anzustrebenden Hauptverkehrsnetz des motorisierten Verkehrs entfernt. Als klassifizierte Straßen werden sowohl die Exterstraße als auch die Martin-Luther-Straße wichtige Achsen für den MIV bleiben, jedoch soll sich hier der Charakter der Straßenzüge ändern, indem statt der Verbindungsfunktion die Erschließung und soweit möglich die Aufenthaltsqualität an Wert gewinnen und der MIV reduziert werden soll. Dies ist einerseits in der beabsichtigten Änderung der Verkehrsstruktur und -bedeutung der Exterstraße zu sehen, die als eines der Leitprojekte bereits genannt wurde. Des Weiteren sollte mit Ausnahmen der Bundesstraßen B 38 und B 39 die Verkehrswege innerstädtisch entsprechend an die zukünftige Ausrichtung angepasst werden. Neben der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h auf den innerstädtischen Erschließungs- und Wohnstraßen sollten auch diesbezügliche Anpassungen der Verkehrswege in baulicher aber auch in verkehrsrechtlicher Art erfolgen. Die Martin-Luther-Straße ist aktuell mit ca. 10.000 bis 13.000 Kfz/24 h im Abschnitt nördlich der Branchweilerhofstraße belastet. Auch wenn sie nicht mehr Bestandteil des Hauptverkehrsnetzes der Stadt Neustadt an der Weinstraße sein wird, wird die Martin-Luther-Straße auch zukünftig eine hohe Verkehrsbedeutung für den motorisierten Individualverkehr aufweisen. Insbesondere in den innerstädtischen Bereichen ist jedoch zukünftig dem Umweltverbund eine höhere Priorisierung zu geben, als dies aktuell der Fall ist. Das verbleibende Hauptverkehrsnetz im MIV schließt somit einen Ring um die Stadt Neustadt an der Weinstraße, über den der Durchgangsverkehr geführt werden soll, wobei das innerstädtische Verkehrsnetz auch weiterhin eine Funktion zur Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs haben muss.

Um Aussagen über die Neustrukturierung des Hauptwegenetzes des Radverkehrs zu erhalten, wurde entsprechend Anlage 13 das Idealnetz bzw. die Ideallinien für den Radverkehr dargestellt. Die Ideallinien beinhalten vor allem die Verbindungen der Stadtteile mit dem Stadtzentrum, aber auch darüberhinausgehende Verkehrsbeziehungen zwischen dem Stadtzentrum mit angrenzenden Orten wie z.B. Haßloch und Lambrecht. Nebenverbindungen beschreiben – häufig tangential verlaufende - Verbindungen zwischen den Stadtteilen/Stadtteilzentren und einzelnen herausragenden Zielen (z.B. Einkaufschwerpunkte, touristische Schwerpunkte wie z.B. Hambacher Schloss). Die Darstellung zeigt, dass vor allem die Verbindungen in das Stadtzentrum mit dem größten Nutzungsmix sowie die Anbindung an den Bahnhof im Rahmen des Radverkehrskonzeptes besonders betrachtet werden müssen.

Zur Beurteilung eines aktuellen Verkehrsgeschehens im Radverkehr wurde die Anzahl der Radfahrenden als Ergebnis des Stadtradelns Mai bis Oktober 2020 automatisiert ausgewertet. Die in Anlage 14 dargestellten Verkehrsbedeutungen beziehen sich dabei auf mehrere Monate und sind die Auswertungen der GPS-Daten der Teilnehmenden am Stadtradeln. Es ergibt sich hieraus, dass auf zahlreichen Achsen, die auch dem bisherigen Hauptwegenetz des Radverkehrs entsprechen, erhebliche Anteile an Radfahrern unterwegs waren. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass dies keine repräsentative Aussage darstellt, sondern lediglich ein Ansatz zur Beurteilung der vorhandenen Wegebeziehungen sein sollte.

Auf Basis dieser Auswertungen und dem Wunschliniennetz wurde das Zielnetz für den Radverkehr in Anlage 15 dargestellt. Dabei wurde das Wunschliniennetz der Fachabteilung, welches in Anlage 13 abgebildet ist, auf die bestehende Hauptinfrastruktur umgelegt. Radverkehr findet grundsätzlich überall statt. Das Zielnetz bezieht sich jedoch auf die Hauptachsen, da sich dort der Radverkehr bündelt. Das dargestellte Zielnetz des Radverkehrs ist nicht abschließend zu betrachten und muss im Weiteren über das Radverkehrskonzept detailliert ausgearbeitet werden. Es dient jedoch grundsätzlich der weiteren Beurteilung der allgemeinen Ausrichtung des Mobilitätskonzepts und stellt die Hauptwegeverbindungen in Neustadt an der Weinstraße dar. Im Vergleich zum Zielnetz des motorisierten Individualverkehrs zeigen sich für den Radverkehr zahlreiche innerstädtische Quer- und Längsverbindungen wie z.B. über die Exterstraße, die zukünftig entsprechend baulich und verkehrsrechtlich angepasst werden müssen. Neben den erforderlichen baulichen Maßnahmen ist dabei insbesondere auch das konkurrierende

Angebot für den ruhenden motorisierten Verkehr zu betrachten wie auch die notwendigen Querungen über hochbelastete

Straßenzüge. Die detaillierte Untersuchung sollte im Zusammenhang mit der Erstellung eines Radverkehrskonzeptes erfolgen.

## 6. CO<sub>2</sub>-BILANZIERUNG

Zum Erreichen der Verkehrswende sind Reduzierungen der CO<sub>2</sub>-Emissionen schlichtweg notwendig. In einer Zielberechnung wurde daher vereinfacht analysiert, inwieweit sich der Modal Split ändern muss, um die beabsichtigte Reduzierung der Treibhausgase zu erreichen. Zur Beurteilung wurden die Zielsetzungen des bundesweiten Klimaschutzplanes bis 2030 im Bereich Mobilität herangezogen. Dieser beschreibt einen Rückgang der Emissionen um 55% im motorisierten Verkehr bis 2030 auf Basis der Werte des Ausgangsjahres 1990.

Grundlage der Berechnungen waren zum einen die Wegstrecken je EinwohnerIn. Diese wurden anhand der Einwohnerzahl sowie der durchschnittlichen Wegeanzahl und Weglänge ermittelt. Letztere wurden den Ergebnissen der vorgelagerten Haushaltsbefragung entnommen. Zum anderen wurde der Modal Split aus der Haushaltsbefragung 2022 herangezogen. Anhand des HBEFA (Handbuch für Emissionsfaktoren) wurde der Flottenverbrauch des MIV sowie des ÖPNV für die Jahre 1990, 2020 und 2030 ermittelt.

Insgesamt ergeben sich hierdurch für den Status Quo folgende Faktoren

- Einwohnerschaft 53.491
- Wege / EinwohnerIn: 3
- Wegelänge / Weg: 11,5 km
- MIV-Anteil: 52,6%
- ÖV-Anteil: 7,8%
- Flottenverbrauch MIV: 185,3 g/km
- Flottenverbrauch ÖV: 1,118,0 g/km

Für das Zieljahr 2030 wird sich entsprechend HBEFA der durchschnittliche Flottenverbrauch bei Verbrennerfahrzeugen senken. Die Elektrifizierung von Fahrzeugen ist hier jedoch noch nicht berücksichtigt. Ohne diese Berücksichtigung ergeben sich für 2030 nachstehende CO<sub>2</sub>-Emissionen.

- Flottenverbrauch MIV 2030 147,6 g/km
- Flottenverbrauch ÖV 2030 909,3 g/km

Für die weiteren Berechnungen wurde die Annahme von 50% klimaneutralen Fahrzeugen getroffen, was die Emissionen um die Hälfte reduziert. Dies entspricht den Angaben des Zielszenarios, welches auf den Klimaschutzzielen des Landes Baden-Württemberg beruht.

Im vorliegenden Fall wurde dabei auf die Ziele des Landes Baden-Württemberg zurückgegriffen, da seitens der Landesregierung Rheinland-Pfalz keine genauen Ziele vorgegeben sind. Als Ziele werden vereinfacht eine Verdopplung der ÖPNV-Wege, eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs um 20% und insgesamt 50% Anteil an klimaneutralen Fahrzeugen angesetzt.

Unter Berücksichtigung sämtlicher obenstehender Faktoren ergeben sich die in nachstehenden Tabellen dargestellten Werte.

	Wegstrecke pro Jahr (km)*	Kfz-Kilometer pro Jahr
Status Quo	354.305.930	52.539.663
Verdopplung ÖPNV +20% weniger MIV +50% klimaneutrale Pkw	241.413.014	105.079.325

Tabelle 3: Kilometer pro Jahr

Insgesamt werden von den ca. 54.000 EinwohnerInnen in Neustadt an der Weinstraße ca. 674.000.000 km/Jahr an Wegen zurückgelegt. Dieser Wert wird voraussichtlich auch nach einer Anpassung des Modal Split nahezu konstant bleiben, sodass dieser auch für das Zielszenario angesetzt werden kann. Aufgeteilt auf den motorisierten Verkehr (MIV und ÖV) entsprechend obenstehendem Modal Split ergeben sich die dargestellten Kfz-Kilometer.

Die Kfz-Kilometer wurden nochmals unterteilt in Pkw- und ÖPNV-Kilometer. Diese Unterscheidung ist für die CO<sub>2</sub>-Berechnung aufgrund der unterschiedlichen Emissionen elementar. Insgesamt ergeben sich somit folgende Wegstrecken:

	km Pkw	km ÖPNV
Status Quo	354.305.930	52.539.663
Verdopplung ÖPNV +20% weniger MIV +50% klimaneutrale Pkw	241.413.014	105.079.325

Tabelle 4: Wegstrecken pro Jahr Unterteilung Pkw / ÖPNV

Anhand dieser Wegstrecken und den Emissionsfaktoren, abgeleitet aus dem HBEFA, konnten die CO<sub>2</sub>-Emissionen berechnet

werden. Insgesamt ergeben sich somit folgende grafisch und tabellarisch dargestellten Ausstöße:

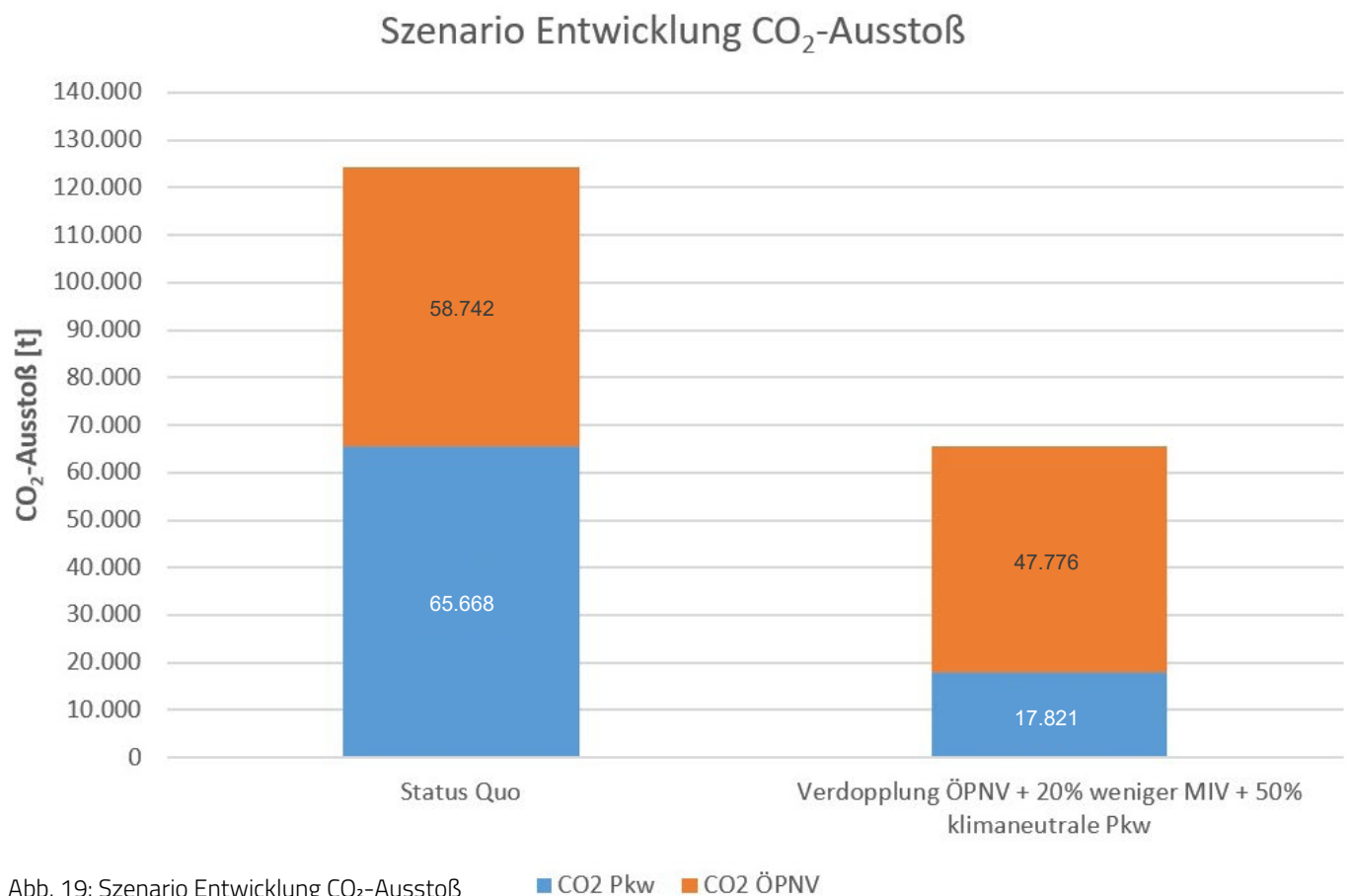


Abb. 19: Szenario Entwicklung CO<sub>2</sub>-Ausstoß

	CO <sub>2</sub> Ausstoß/Jahr	CO <sub>2</sub> Einsparung/Jahr	CO <sub>2</sub> Einsparung/Jahr (%)	CO <sub>2</sub> Kosten	Einsparung Kosten
Status Quo	124.410 t	-	-	64.693.037,13 €	-
Verdopplung ÖPNV +20% weniger MIV +50% klimaneutrale Pkw	65.597 t	58.813 t	47,27%	34.110.396,23 €	30.582.640,90 €

Tabelle 5: Szenario Entwicklung CO<sub>2</sub>-Ausstoß

Wie aus obenstehender Tabelle hervorgeht, können durch die gesetzten Ziele pro Jahr insgesamt ca. 58.800 t CO<sub>2</sub> eingespart werden. Dies entspricht einem Anteil von ca. 47,3% der bisherigen CO<sub>2</sub>-Emissionen. Bei Umweltkosten in Höhe von 520€/Tonne CO<sub>2</sub> ergibt sich so eine Kosteneinsparung von ca. 30.600.000€ pro Jahr. Grundlage hierfür sind die Klimakosten, die aufgrund von Treibhausgas-Emissionen entstehen.

Das Umweltbundesamt hat hierfür nachstehende Kosten angegeben. Die angegebenen Kosten beziehen sich dabei auf einen Mittelwert für das Jahr 2030, bei dem sowohl 0% als auch 1% Zeitpräferenzrate zu gleichen Teilen berücksichtigt sind (vgl. Abb. 19). Die Umweltkosten ergeben sich dabei durch die gemittelten CO<sub>2</sub>-Kosten des Zieljahres 2030.

### UBA-Empfehlung zu den Klimakosten

Klimakosten in Euro <sub>2022</sub> pro Tonne Kohlendioxid	2020	2022	2030	2050
<b>1% reine Zeitpräferenzrate (Höhergewichtung der Wohlfahrt der heutigen Generation gegenüber der Wohlfahrt künftiger Generationen)</b>	228	237	241	286
<b>0% reine Zeitpräferenzrate (Gleichgewichtung der Wohlfahrt der Generationen)</b>	792	809	791	865

Quelle: Umweltbundesamt 2020, Methodenkonvention 3.1 zur Ermittlung von Umweltkosten - Kostensätze und eigene Berechnungen

Abb. 20: UBA-Empfehlung zu den Klimakosten

Um die oben genannten Klimaschutzziele mit einer CO<sub>2</sub>-Reduktion um 55% im Verkehrssektor zu erreichen, müsste sich der Modal Split zugunsten des ÖPNV wie folgt ändern.

Verkehrsmittel	Status Quo	Zielszenario
MIV	52,6%	42,0%
ÖV	7,8%	14,6%

Tabelle 6: Nötiger Modal Split zur Erreichung Klimaziele

Für den MIV ergibt sich somit eine Reduzierung um ca. 10 Prozentpunkte, während der Anteil des ÖV um ca. 7 Prozentpunkte steigen würde. Grundlage dieser Berechnung sind die oben genannten Ziele. Bei einer Verschiebung des Anteils

klimaneutraler Fahrzeuge können sich weitere Verschiebungen im Modal Split ergeben. Die dargestellte Berechnung ist somit als Beispielrechnung anzusehen.

## 7. ZIEL-SZENARIO

Wie obenstehend erläutert wurde, müsste der motorisierte Verkehr unter den getroffenen Annahmen im Modal-Split von 52% auf 42% Anteil am Wegeaufkommen zurückgehen, bei gleichzeitiger massiver Steigerung des Anteils im ÖV. Da dies jedoch noch nicht berücksichtigt, dass zusätzlich eine Erhöhung des Radverkehrsanteils erforderlich ist und eine nahezu Verdoppelung des Anteil des öffentlichen Verkehrs voraussichtlich bis 2030+ nicht erreicht werden kann, wurde auf Basis des aktuellen Modal-Split ein Zielszenario entwickelt, das auch die allgemeine Tendenz in Neustadt an der Weinstraße seit 2012 entsprechend berücksichtigt.

Das Zielszenario berücksichtigt somit alle bislang vorliegenden Erkenntnisse zur allgemeinen Entwicklung der Mobilität und die entsprechenden Leitziele und Handlungsfelder.

Nachstehend sind der Modal Split der Jahre 2012 und 2022 aus den Haushaltsbefragungen dem Ziel- Modal-Split 2030+ gegenübergestellt.

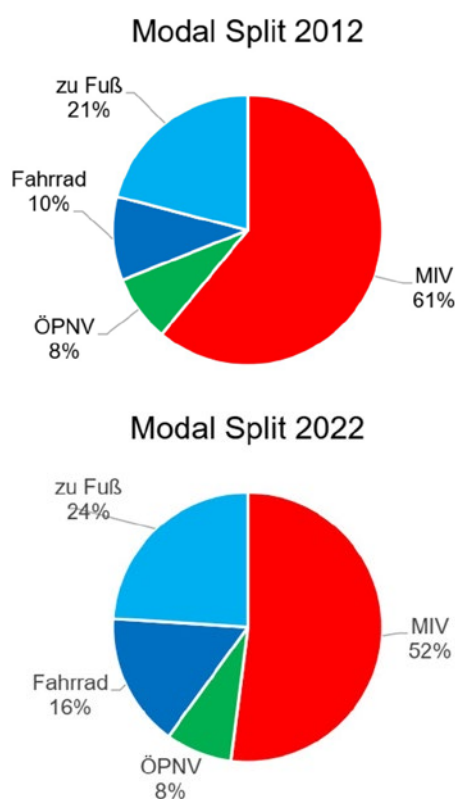


Abb. 21: Modal Split Analyse

Entsprechend hat sich der Anteil des motorisierten Verkehrs in Neustadt an der Weinstraße zwischen 2012 und 2022 um ca. 9 Prozentpunkte reduziert. Das entspricht einem Rückgang der Kfz-Fahrten der Neustadter Bevölkerung um ca. 15%. Demgegenüber hat der Radverkehr deutlich zugenommen von 10% auf 16%. Eine leichte Zunahme hat auch der Fußverkehr erfahren, wohingegen der Anteil des öffentlichen Verkehrs gleichgeblieben ist.

Auf Basis dieses Trends aber auch als Ergebnis der Berechnungen zur CO<sub>2</sub>-Ersparnis wurde nachstehendes Zielszenario zum Modal Split 2030+ (2035) entwickelt.

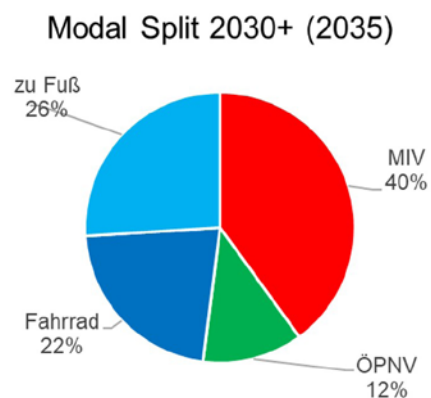


Abb. 22: Ziel Modal Split 2030+

Der Anteil des motorisierten Verkehrs soll sich auf 40% reduzieren, was einem Rückgang von ca. 23% entspricht. Der ÖPNV-Anteil steigt von 8% auf 12% an, was auch der generellen Ausrichtung aus den Leitzielen entspricht. Der Trend zum Fahrradfahren wird fortgeschrieben und der Anteil um 6 Prozentpunkte auf nun 22% gesteigert. Durch höhere Aufenthaltsqualität und kurze Wege nimmt auch der Anteil im Fußverkehr zu. 26% aller Wege sollen in Neustadt an der Weinstraße zukünftig zu Fuß zurückgelegt werden.

Dieses Zielszenario beinhaltet insbesondere auch die Klimaschutzziele aus der Nachhaltigkeitsstrategie, wobei die Modal Split Anteile aus dem operativen Ziel 4.1.1 übertroffen werden. Diese lagen für 2030 auf Basis der Haushaltsbefragung 2012 im ÖPNV bei 10%, im Radverkehr bei 15%, im Fußverkehr bei 23% und somit im MIV bei 52%. Die Ergebnisse der Haushaltsbefragung 2022 zeigen, dass gerade der Anteil am MIV bereits heute erreicht wurde und die Ziele daher im Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖPNV) nach oben angepasst werden müssen, um eine weitere notwendige Reduzierung des motorisierten Verkehrs zu erreichen.

## 8. FAZIT

Die Stadt Neustadt an der Weinstraße möchte durch das strategische Mobilitätskonzept eine Grundlage zur Verbesserung der gesamtstädtischen Mobilität, nachhaltigen Stadtentwicklung und Förderung des Umweltverbundes schaffen.

Neben der Reduzierung der verkehrsbedingten Treibhausgase steht dabei auch die Verkehrssicherheit und die Barrierefreiheit sowie eine Senkung der Flächeninanspruchnahme und des Energieverbrauchs besonders im Fokus.

Auf Basis umfangreicher Analysen und den vorliegenden Untersuchungen zu Mobilität und Verkehr wurden entsprechende Handlungsfelder, Bedarfe und Zielformulierungen abgeleitet.

Neben dem allgemeinen Ausbau von Carsharing wurden auch die notwendigen Ladepunkte zur Förderung der Elektromobilität berechnet und der fehlende Bedarf angegeben.

Die aktuelle Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Einwohnerschaft aus Neustadt an der Weinstraße hat ergeben, dass in den vergangenen Jahren bereits ein Rückgang des motorisierten Individualverkehrs stattgefunden hat. Dies kann auf das bereits gute vorhandene Angebot im Umweltverbund der Stadt Neustadt an der Weinstraße und die allgemeine gesellschaftliche Entwicklung zurückgeführt werden. Zum Erreichen der Klimaschutzziele müssen jedoch weitere Anstrengungen unternommen werden.

Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs liegt bei über 52%, die Verkehrsmengen und damit die Belastungen für Anwohnende sind in den letzten zehn Jahren ähnlich geblieben. Durch entsprechende Maßnahmen und auch Konzepte muss versucht werden, eine Verlagerung des Modal Split innerstädtisch vom motorisierten Verkehr auf den Umweltverbund (ÖPNV, Rad, Fuß) zu erreichen.

In umfangreichen Beteiligungsformaten wurden die Möglichkeiten eines strategischen Mobilitätskonzepts mit unterschiedlichen Interessensgruppen (Einwohnerschaft, ExpertInnen, Einzelhandel/Wirtschaft/Tourismus) diskutiert und gemeinsam eine Zielmatrix entwickelt. Die Zielmatrix beinhaltet diverse Grundprinzipien, welche übergeordnet für alle Handlungsfelder gelten sollen.

Für die entsprechenden Zielsetzungen wurden erforderliche Maßnahmenideen entwickelt und Vorschläge zur Umsetzung der strategischen Zielsetzung in entsprechende 10 Leitprojekte (nach Stadtratsbeschluss 9) überführt.

Für das zukünftige Wegenetz in Neustadt an der Weinstraße wurden sowohl für den motorisierten Individualverkehr als auch den Radverkehr Möglichkeiten zur Anpassung dargestellt, die in den entsprechenden weiteren Untersuchungen detailliert ausgearbeitet werden müssen.

Zum Erreichen der Verkehrswende und Klimaschutzziele ist eine Verschiebung des Modal Split notwendig. In einer Beispielrechnung konnten durch eine Verdopplung der ÖPNV-Wege, 20% weniger MIV und 50% klimaneutraler Fahrzeuge insgesamt ca. 47,3% CO<sub>2</sub> eingespart werden. Dies entspricht eingesparten Umweltkosten in Höhe von ca. 30.600.000€ pro Jahr. Hierfür müsste der Anteil des MIV am Modal Split um ca. 10 Prozentpunkte reduziert und der ÖPNV-Anteil um ca. 7 Prozentpunkte erhöht werden. Da hier jedoch noch keine Erhöhung des Radverkehrsanteils beinhaltet ist und eine Verdopplung des ÖPNV-Anteils bis 2030+ voraussichtlich nicht erreicht werden kann, wurde ein Zielszenario entwickelt, das die Entwicklung in Neustadt an der Weinstraße seit 2012 sowie die erarbeiteten Leitziele und Handlungsfelder berücksichtigt: Im Zielszenario für Neustadt an der Weinstraße soll sich der Anteil des MIV auf 40% reduzieren, um die Klimaschutzziele zu erreichen. Im Gegenzug wird ein Anstieg der Modal Split-Anteile des Umweltverbunds – bestehend aus dem ÖPNV, Rad- und Fußverkehr – auf 60% angestrebt.

Dieses Zielszenario beinhaltet insbesondere auch die Klimaschutzziele aus der Nachhaltigkeitsstrategie, wobei die dortigen Modal Split-Anteile aus dem operativen Ziel bereits in der Haushaltsbefragung 2022 übertroffen wurden, sodass die Ziele bezogen auf den MIV daher weiter angepasst werden müssen, um eine weitere notwendige Reduzierung des motorisierten Verkehrs zu erreichen.

---

## BILD- UND ABBILDUNGSVERZEICHNIS

<b>Abb. 1:</b> Öffentliche Park & Ride-Parkplätze an den Haltepunkten der Bahn in Neustadt	8
<b>Abb. 2:</b> Standorte E-Ladestationen, Ausschnitt Kernstadt	9
<b>Abb. 3:</b> Standorte Radabstellanlagen und Bikesharing-Stationen, Ausschnitt Kernstadt	10
<b>Abb. 4:</b> Haltestellen ÖPNV, Ausschnitt Kernstadt	11
<b>Abb. 5:</b> On-Demand-Verkehre, Ausschnitt Kernstadt	12
<b>Abb. 6:</b> Prozentuale Verkehrsaufteilung in Deutschland	14
<b>Abb. 7:</b> Fünf größte Ein- und Auspendelströme, Quelle: Pendleratlas Deutschland 2023	14
<b>Abb. 8:</b> Anzahl zugelassene Fahrzeuge / Zugelassene Fahrzeuge prozentual	15
<b>Abb. 9:</b> Kfz-Bestand je 1.000 Einwohner	15
<b>Abb. 10:</b> Möglichkeiten Parkraummanagement	16
<b>Abb. 11:</b> Anwendungsbereiche Masterplan Ladeinfrastruktur, Bundesregierung, Quelle:NPE	18
<b>Abb. 12:</b> Bedarf Ladestationen 2030+	19
<b>Abb. 13:</b> Abgeleitete Klimaschutzziele für Neustadt an der Weinstraße	21
<b>Abb. 14:</b> Strategische und operative Ziele	22
<b>Abb. 15:</b> Übersicht SWOT	24
<b>Abb. 16:</b> Beteiligungsschritte	27
<b>Abb. 17:</b> Zielmatrix mit Grundprinzipien, Handlungsfeldern, Ober- und Unterzielen	35
<b>Abb. 18:</b> Zielkonflikte Verkehrswende	36
<b>Abb. 19:</b> Szenario Entwicklung CO <sub>2</sub> -Ausstoß	51
<b>Abb. 20:</b> UBA-Empfehlung zu den Klimakosten	52
<b>Abb. 21:</b> Modal Split Analyse	53
<b>Abb. 22:</b> Ziel Modal Split 2030+	53
<b>Bild 1:</b> Auftaktveranstaltung am 21.04.2023	28
<b>Bild 2:</b> Mobilitätsforum am 08.05.2023	29
<b>Bild 3:</b> Mobilitätsforum am 18.09.2023	29
<b>Bild 4:</b> Bürgerveranstaltung am 11.10.2023	30
<b>Bild 5:</b> Kooperationsworkshop am 04.10.2023	31

## TABELLENVERZEICHNIS

<b>Tabelle 1:</b> Anzahl zugelassene Fahrzeuge / Zugelassene Fahrzeuge prozentual	15
<b>Tabelle 2:</b> Ladebedarf nach Nutzergruppen	18
<b>Tabelle 3:</b> Kilometer pro Jahr	50
<b>Tabelle 4:</b> Wegstrecken pro Jahr Unterteilung Pkw / ÖPNV	51
<b>Tabelle 5:</b> Szenario Entwicklung CO <sub>2</sub> -Ausstoß	51
<b>Tabelle 6:</b> Nötiger Modal Split zur Erreichung Klimaziele	52

