



**NEUSTADT**  
Herz der Weinstraße

KURZFASSUNG

# **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



---

## EINFÜHRUNG

Mobilität sichert die Teilnahme am gesellschaftlichen Leben sowie die Fortbewegung von Menschen und Gütern in einer zunehmend vernetzten Wirtschafts- und Arbeitswelt. Die Verkehrsinfrastruktur zusammen mit den Verkehrsmitteln bilden die Voraussetzung dafür. Die Sicherstellung der Mobilität ist eine zentrale Voraussetzung für das Leben der Menschen und für eine attraktive sowie zukunftsfähige Wirtschaft. Hierfür ist ebenfalls die gute Erreichbarkeit für KundenInnen und der weitgehend reibungslose Austausch von Gütern, Waren und

Dienstleistungen erforderlich. Dabei geht es:

- um das Bereitstellen, Bauen, Verwalten und Unterhalten der Infrastruktur
- um eine zielgerichtete, intelligente Nutzung vorhandener Verkehrsanlagen (Verkehrsmanagement)
- um die Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens durch Information, Beratung, Organisation und finanzielle Anreize und Ausgleichs (Mobilitätsmanagement)

## ERFORDERNIS

Mobilitätsplanung ist damit immer weniger die Umsetzung nur eines Plans als vielmehr eine fortlaufende Strategie, die sich flexibel an sich ändernde Rahmenbedingungen anpassen muss.

Die letzte Teilfortschreibung des Gesamtverkehrsplans liegt ungefähr 10 Jahre zurück. In der Zwischenzeit haben sich sowohl die Einstellungen der Betroffenen und Beteiligten zum Verkehr als auch das Mobilitätsangebot in der Stadt Neustadt an der Weinstraße maßgeblich verändert. Es gibt Synergieeffekte

zu anderen aktuellen Planungen – beispielsweise dem Nahverkehrsplan, dem vorgesehenen Parkraumkonzept und der Nachhaltigkeitsstrategie, die genutzt werden können bzw. müssen. Erhebliche Anteile der Treibhausgasemissionen werden in Neustadt an der Weinstraße durch den Verkehr verursacht. Um diese Emissionen zu reduzieren, muss das Mobilitätsverhalten so gestaltet werden, dass möglichst geringe negative Umwelteffekte entstehen.

## AUFGABENSTELLUNG

Ein strategisches Mobilitätskonzept verfolgt das Ziel, einen Handlungsrahmen zur Steuerung des Mobilitätsverhaltens und des Verkehrs in der gesamten Stadt für die nächsten 10 bis 20 Jahre festzulegen. Es soll Mobilität ermöglichen und fördern, andererseits den Verkehr so stadt- und umweltverträglich wie

möglich gestalten, um dadurch insgesamt ein Höchstmaß an Lebensqualität zu erreichen. Es trifft Aussagen darüber, wie sich die kommunale Verkehrs- und Mobilitätsplanung auf aktuelle sowie zukünftige Herausforderungen einstellen kann und welche Ziele und Maßnahmen besonders wichtig sind.

## BINDUNGSWIRKUNG

Ein Mobilitätskonzept ist jedoch kein rechtlich bindendes Instrument mit direkter Wirkung auf den/die einzelne BürgerIn wie beispielsweise ein Bebauungsplan, sondern ein informeller Rahmenplan für konsistentes Verwaltungshandeln.

Das Mobilitätskonzept der Stadt dient als Orientierung und verwaltungsverbindlicher Handlungsrahmen, der gemeinsam mit relevanten AkteurInnen und BürgerInnen erarbeitet wurde und richtungsweisend ist.

## ZIELMATRIX

Die integrierte Betrachtung des Themas Mobilität und die strategische Ausrichtung bringen Herausforderungen mit sich: eine hohe Komplexität der Inhalte, eine Betrachtung unterschiedlichster Mobilitätsbedürfnisse, die Entwicklung von zukunftsweisenden Leitbildern und auch umsetzbaren Maßnahmen, einen hohen Bedarf an Abstimmung zwischen zahlreichen AkteurInnen innerhalb und außerhalb der Stadt-

verwaltung und vieles mehr. Diese Herausforderungen wurden mithilfe verschiedenster Beteiligungsformate angegangen, um im Einvernehmen mit Politik, Einwohnerschaft und allen relevanten Gruppierungen eine konsensfähige und langfristige Zielmatrix zu erarbeiten. Diese gliedert sich in drei unterschiedliche Ebenen: eine übergeordneten Grundprinzipien sowie Ober- und Unterziele, die vier Handlungsfeldern zugewiesen sind.

---

## DIE GRUNDPRINZIPIEN

Die Grundprinzipien der Mobilitätsentwicklung sollen in allen Handlungsfeldern berücksichtigt werden:

- Gewährleistung der Mobilität aller Menschen
  - 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 mobilitätssicheren Bevölkerungsgruppen auch beispielsweise mobilitätseingeschränkte Personen oder sozial Schwache in der Mobilitätsstrategie

berücksichtigt werden. Ein weiteres Grundprinzip ist es, die Stadt lebenswert und den Straßenraum menschengerecht zu gestalten, was der BewohnerInnen, den Gästen, der Kundschaft – also sowohl der Stadtgesellschaft als auch der Wirtschaft – entgegenkommt. Die verträgliche Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs ist ebenfalls ein übergeordnetes Grundprinzip, da es auf mehrere Handlungsfelder zutrifft und für EinzelhändlerInnen und Anwohnende gleichermaßen von Bedeutung ist. Die drei „Verkehrsplanerischen Maxime“ für eine nachhaltige, klimaschonende Mobilitätsentwicklung (Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich abwickeln) sowie die Realisierung von Push- als auch Pull-Maßnahmen (Anreize setzen und regelnd wirken) sind seit Jahrzehnten landauf-landab fachliche Grundlage jeder sinnhaften integrierten und wirkungsvollen Planung und ebenfalls essenziell für eine nachhaltige Mobilitätsstrategie.

## HANDLUNGSFELDER

In einem ersten Schritt wurden Handlungsfelder entwickelt, die auf die klassischen vier Verkehrsmittel MIV, ÖPNV, Radverkehr und Fußverkehr sowie das Thema „Mobilitätsmanagement und Bewusstseinsbildung“ abzielen. Im Rahmen der ersten Beteiligungsformen wurde klar, dass einige Themenüberschneidungen in den Handlungsfeldern auftraten und eine Anpassung der Handlungsfelder erforderlich ist. Durch Neustrukturierung ergaben sich folgende modifizierte Handlungsfelder:

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

Dabei wurden jedem Handlungsfeld Oberziele sowie zugehörige Unterziele zugeteilt. Die Unterziele stellen grobe Maßnahmen dar, die dazu beitragen, die Oberziele zu erreichen. Viele Ober- und Unterziele werden bereits heute im Verwaltungshandeln berücksichtigt oder werden perspektivisch angegangen. Sie stellen eine langfristige strategische Zielausrichtung dar, die bei einzelnen Projekten berücksichtigt werden soll. Die teilweise konträren Belange sind im Zuge der Umsetzung von Projekten gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen. Hier werden wie in allen Planungsverfahren auch weitere private und öffentliche Belange berücksichtigt. Nachfolgend werden die einzelnen Handlungsfelder beispielhaft erläutert:

Im Handlungsfeld Verkehrssicherheit finden sich mehrere Oberziele: Zum einen erhöht eine Geschwindigkeitsreduktion die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer. Hierzu sind teilweise punktuelle, bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung 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 Straßen sicherer gequert werden. Ein Ausbau und die Evaluierung von Fußgängerüberwegen sollen dabei die Verkehrssicherheit von Fußgängern erhöhen. An signalisierten Fußgängerüberwegen reduziert eine verkürzte Wartezeit den Anteil an Verkehrsteilnehmenden, die bei Rot gehen.

Der Bereich Nachhaltigkeit und Ressourceneffizienz zielt auf eine Verlagerung der Verkehre vom MIV auf den Fuß-, Rad- und öffentlichen Personennahverkehr. Hierbei sind attraktive Verkehrsnetze für den Fuß- und Radverkehr zu schaffen, da diese weniger Ressourcen (wie z.B. Flächen, Lärm-/Luft-Emissionen) verbrauchen. Hierzu zählt neben dem Ausbau der Hauptachsen und der Barrierefreiheit auch eine verbesserte Wegweisung. Um den ÖPNV zu fördern, sind Verbesserungen in der Anbindung der Weindörfer und Gewerbegebiete sowie eine Verknüpfung mit weite-

ren Verkehrsmitteln an Mobilitätsstationen wünschenswert. Neben diesen Pull-Faktoren (oder auch Angebotsplanung genannt) wirken Push-Faktoren (auch Restriktionen/Kontrolle oder (Kosten-)Ausgleich genannt) v.a. im MIV positiv auf eine Verlagerung bzw. sind relevant, damit die Angebotsplanung nicht wirkungslos verpufft. Zu diesen Push- und Pull-Faktoren gehören autoarme Bereiche bzw. Wohngebiete (ggf. testweise anhand Reallaboren), der Ausbau von Carsharing im gesamten Stadtgebiet sowie die Lenkung des Lieferverkehrs und des Parkverkehrs.

Das Handlungsfeld Flächen und Kosten im öffentlichen Raum bezieht sich in Neustadt an der Weinstraße in erster Linie auf eine Parkraumstrategie und die Umnutzung von Flächen zugunsten nachhaltiger Mobilität oder Aufenthaltsqualität. Durch das Reduzieren von Gehwegparken lassen sich die gesamten Gehwegbreiten durch Fußgänger nutzen, die Sicherheit und Attraktivität des Zufußgehens aller verbessern. Die zur Verfügung stehenden Stellplätze im öffentlichen Raum sollen sinnhaft bewirtschaftet werden. Beispielsweise durch eine Anpassung der Parkgebühren und Ausdifferenzierung der Parkregelungen, eine Ausweitung der

Parkraumbewirtschaftung und ein verbessertes Parkleitsystem kann der Parksuchverkehr effizient gelenkt werden. Eine punktuelle/zielgerichtete Umnutzung von Stellplätzen soll 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. Betroffene Entscheidungen sollen transparent und für den Einwohnenden nachvollziehbar sein. Durch Marketingmaßnahmen lassen sich Anreize zur Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel oder der Sharing- und On-Demand-Angebote schaffen. Im Interesse der ansässigen Betriebe und Behörden und des Einzelhandels muss deren Erreichbarkeit für Mitarbeitende und KundInnen bzw. Besuchende gesichert sein. Hier möchte die Stadtverwaltung das Beratungsangebot fördern, informieren und so BürgerInnen, Betriebe und Gäste bei der Mobilitätswahl unterstützen.

## LEITPROJEKTE

Im Rahmen der zweiten Arbeitsphase der Beteiligungsformate wurden erste Leitprojekte entwickelt, die möglichst kurzfristig umsetzbar sind und die strategische Zielsetzung des Mobilitätskonzeptes beispielhaft in reale Projekte umsetzen. Diese wurden entsprechend durch fachliche Beratung der ExpertenInnen verfeinert und herausgearbeitet. Die Leitprojekte zahlen in der Regel auf mehrere Handlungsfelder ein und verfolgen mehrere Ziele aus der Zielmatrix.

Die Leitprojekte gliedern sich in Projekte mit konzeptionellem Charakter:

- Entwicklung eines Radverkehrskonzeptes (Mittel zur Beauftragung im Haushalt 260. Mitteilung im Stadtrat / Bauausschuss vorgesehen. Ausschreibung in Vorbereitung, Förderzusage in Aussicht gestellt)
- Entwicklung eines Parkraumkonzeptes (Mittel im Haushalt und Beschluss vorhanden. Ausschreibung durch 313 in Vorbereitung)
- Entwicklung einer Fußverkehrsstrategie (mittelfristig) (Mittel für Haushalt 2026ff anzumelden, Beschluss wird perspektivisch eingeholt, Zuständigkeit 260)

Und Projekte mit konkretem Ansatz:

- Erreichbarkeit der Innenstadt zukunftsfähig gestalten (Kooperation: Abteilung Verkehrsplanung, WEG / Citymanagement, Sachgebiet Verkehrsüberwachung und Parkraumbewirtschaftung)
- Mobilitätsberatung für die Einwohnerschaft (im Stadtrat gestrichen) (Federführung: Fachbereich 2, Verkehrsplanung oder Stabstelle Klimaschutz, Klimaanpassung und nachhaltige Entwicklung, Mittel- und Personalbedarf noch zu definieren (vorgeschlagen 50% Stelle /ca. 40.000 €/Jahr, Beschluss vorgesehen))
- Betriebe umfassend zur Mobilität beraten (im Stadtrat gestrichen) (Federführung: Fachbereich 2, Verkehrsplanung oder Stabstelle Klimaschutz, Klimaanpassung und nachhaltige Entwicklung, Kostenschätzung 30.000 €/Jahr abzüglich Förderung für Beratung und Maßnahmen, Beschluss vorgesehen)
- Überplanung der Nord-Süd-Achse Exterstraße (Planungsauftrag durch 260 vergeben, Mittel vorhanden)

- 
- Alternative Mobilitätsangebote erproben  
(Federführung: Fachbereich 2, Verkehrsplanung und Stadtplanung, WEG / Citymanagement, Sachgebiet Verkehrsüberwachung und Parkraumbewirtschaftung, Stabstelle Klimaschutz, Klimaanpassung und nachhaltige Entwicklung)
  - Attraktivierung des ÖPNV  
(ergänzt nach Stadtratsbeschluss vom 18.03.2025)  
(Federführung: Fachbereich 2, Verkehrsplanung)

Des Weiteren wurden Leitprojekte als formuliert, die bereits als laufende in den Fachabteilungen laufen bzw. als Daueraufgabe angesehen werden:

- Fahrradstraßen prüfen  
(Prüfung als Aufgabe der Straßenverkehrsbehörde, kontinuierlicher Prozess, laufendes Geschäft der Verwaltung)
- Verbesserung der Wartezeiten für den Fuß- und Radverkehr an LSA  
(in Umsetzung, Sachgebiet Verkehrsüberwachung und Parkraumbewirtschaftung und Abteilung Verkehrsplanung, kontinuierlicher Prozess, laufendes Geschäft der Verwaltung)

## FAZIT

Das Mobilitätskonzept bildet einen verwaltungsverbindlichen Rahmenplan. Es hat positive finanzielle Auswirkungen für die Stadt, da es in der Regel Grundlage und Voraussetzung für die Beantragung von Fördermitteln von Bund und Land ist. Abgestimmtes Verwaltungshandeln schafft Synergieeffekte über die Abteilungen hinweg. Des Weiteren zielt das Konzept darauf ab, die natürliche Entwicklung des Mobilitätsverhaltens aktiv zu unterstützen, um einen signifikanten Wechsel zu nachhaltigeren Verkehrsmitteln zu fördern. Dabei sollen die Bedürfnisse der Nutzenden berücksichtigt und sichergestellt werden. Dazu gehören die Verbesserung der Infrastruktur für öffentliche Verkehrsmittel, die Förderung von Fahrrad- und

Die einzelnen Leitprojekte werden in Maßnahmenblättern näher beschrieben. Neben den zutreffenden Handlungsfeldern aus der Zielmatrix wurden Oberziele und Projektinformationen aufgelistet; Zielgruppen, mögliche beteiligte AkteureInnen, erste Schritte und Zuständigkeiten sowie offene Fragen wurden herausgearbeitet. Einige Leitprojekte werden nach Beschluss des Mobilitätskonzeptes konkretisiert werden müssen, da Fördermöglichkeiten akquiriert bzw. personelle Ressourcen gebunden werden. Diese Projekte werden vor Projektstart erneut im Stadtrat vorgestellt.

Fußgängerverkehr sowie die Schaffung von Anreizen für die Nutzung umweltfreundlicherer Verkehrsmittel. Diese müssen attraktiv und zugänglich sein. Durch gezielte Informationskampagnen und die Einbindung der Gemeinschaft kann der Modal Shift (Verlagerung auf stadt- und umweltverträglichere Verkehrsmittel) erfolgreich gefördert werden. Maßnahmen und Projekte in der Verkehrsplanung sind zum einen an die gesetzlichen und fachlichen Rahmenbedingungen sowie Vorgaben gebunden und zum anderen haben sie die Aufgabe mit Blick auf das Allgemeinwohl durch Abwägung einen Ausgleich der verschiedenen Interessen in der Stadt zu schaffen.



