

# AG\_05

# MOBILITÄT + VERKEHR

## Projektsteckbriefe

- 1.0 Zug auf die Kette
- 1.1 Ausbau Radwege
- 1.2 Rad-Wegweisung
- 1.3 Rad-Abstellanlagen
- 1.5 Aufbau eines Leihfahrradsystems
- 1.6 Cargo-Bike
  
- 2.0 Leiser + Langsamer
- 2.1 Einbahnstraße Hermannstr.
- 2.2 Kreuzungsumbau Schloßstr.-E.Sepi-Str.-Kirchstr.
- 2.3 Kreuzungsumbau E.Sepi-Str.-Luisenstr.
- 2.4 Tempo-30
- 2.5 Reduktion Durchgangsverkehr
- 2.6 Rückbau Fußgängerzone
  
- 3.0 Zukunft ÖPNV  
Klimaverträglicher Verkehr
- 3.1 Haltestelle-Schlossstr.
- 3.2 Moltkeplatz
- 3.3 Bürgerbus
- 3.4 ÖPNV-App
- 3.5 Modernisierung Busfuhrpark
- 3.6 Wassertaxi
  
- 4.1 Intelligent Parken
- 4.2 Mobiles Parkleitsystem

# NETZWERK INNENSTADT

## Projektbeschreibung der Lösungsvorschläge



**neuwied**  
NETZWERK INNENSTADT

### AG\_05 Mobilität und Verkehr

#### Projektnummer 1.0

Füllen Sie das folgende Projektblatt aus und überprüfen Sie gemeinsam mit der gesamten Arbeitsgruppe, ob die einzelnen Punkte treffend beschrieben sind.  
Die Projektbeschreibung dient der öffentlichen Vorstellung und der Projektdokumentation sowie als weitere Bearbeitung- und Entscheidungsgrundlage. **Daher sollten die Inhalte ausformuliert werden.**

#### 01\_PROJEKTTITEL

#### Zug auf die Kette - Förderung des Radverkehrs



#### 02\_PROJEKTVERANTWORTLICHE

*Wer arbeitet mit? - Wer sollte noch mitarbeiten? - In welcher Funktion?*

- Herr Schulte, Herr Winkelmann, Herr Geisen
- Interfraktionelle AG Verkehr (Unterausschuss Planungsausschuss)
- Stadt Neuwied, SWN, Buslinienbetreiber als mögliche Kooperationspartner/Sponsoren/Projekträger

#### 03\_PROBLEMBESCHREIBUNG

*Max. 100 Wörter*

Mehrfachspuren und parkende Autos, Lieferwagen und Baustellen, Fußgänger und Kinderwagen, Straßencafés, - für alles ist Platz, nur nicht für RadfahrerINNEN! Das Radwegenetz ist dünn und hat viele Lücken, es gibt kaum durchgehende den heutigen Anforderungen entsprechende Radwegeverbindungen. Stattdessen vielfach kurze Abschnitte von Radwegen, die oft einfach im „Nichts“ enden. Es fehlt eine Wegweisung, es gibt zu wenige Abstellanlagen. Die Zahl der RadfahrerINNEN steigt permanent. Hierdurch offenbart sich, dass In den letzten 10 Jahren so gut wie nichts in die Infrastruktur des

Radverkehrs investiert wurde. Trotz bester topografischer Rahmenbedingungen werden die Chancen den Radverkehr zu fördern nicht genutzt. Jetzt muss endlich aufgeholt werden, was versäumt wurde und ein Schwerpunkt endlich auf den Radverkehr gelegt werden.

#### **04\_PROJEKTBECHREIBUNG**

*Max. 250 Wörter*

**Das Projekt ist in 6 Teilprojekte gegliedert, die in einzelnen Unter-Projektsteckbriefen näher ausformuliert sind:**

##### **1.1. Ausbau des Radwegenetzes**

Hier werden insgesamt 9 Projekte in ausgewählten Straßenräumen aber auch der Ausbau reiner Radwegeverbindungen im Innenstadtbereich mit einer Länge von insgesamt **7,65 Kilometer** vorgeschlagen, um das lückenhafte Netz engmaschiger zu gestalten.

##### **1.2. Wegweisende Beschilderung**

Die flächendeckende wegweisende Beschilderung (Ausarbeitung liegt bereits vor) bietet eine Orientierung bei Fahrten in die Innenstadt und zeigt dadurch neben Nah- und Fernzielen mit Kilometerangaben erstmalig die Radwegenetzstruktur an.

##### **1.3. Radabstellanlagen + Ladestationen**

Der Ausbau von Radabstellanlagen und der Ladeinfrastruktur für E-Bikes ist Voraussetzung für eine Akzeptanz der Radfahrer und potenziellen Umsteiger in diese Mobilitätsform (Sicherheit, Komfort, Erreichbarkeit).

##### **1.4. Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr** als erkennbares Zeichen der Wertschätzung und Förderung des Radverkehrs, der Förderung des Miteinanders der „weichen“ Verkehrsarten unter Bezugnahme auf die tradierte Toleranz der Stadt.

##### **1.5. Aufbau eines Leihfahrradsystems**

Hierdurch werden Schnittstellen zu anderen Verkehrsarten geschaffen und ein Angebot zur Bewältigung kurzer Distanzen in der Stadt bereitgestellt, die mit dem Rad schneller und umweltfreundlicher zurückgelegt werden können als mit jedem anderen Verkehrsmittel.

##### **1.6. Cargo-Bike: Förderung der Anschaffung von Lastenrädern**

Mit einem Zuschuss wird ein Anreizsystem zur Reduzierung des motorisierten Lieferverkehrs und damit eines flexiblen und umweltfreundlichen Verkehrsmittels geschaffen.

#### **05\_ZWECK / ZIELSETZUNG**

*Zu welchem Oberthema gehört das Projekt? - Welche Zielgruppe soll angesprochen werden? - Was genau soll erreicht werden? (aus Sicht des Auftraggebers, aus Sicht der Zielgruppe)*

*Max. 100 Wörter*

Das **Oberthema** ist die Aktivierung der umweltfreundlichen Mobilitätsalternative Radfahren.

Als **Zielgruppe** werden alle Menschen angesprochen, die das Radfahren als Alternative zu Auto und Bus nutzen möchten und natürlich Menschen, die das Rad bereits nutzen und sich ein besseres und sichereres Angebot im Radverkehr wünschen.

**Ziel** ist die Veränderung des Modal Split zugunsten der umweltfreundlichen Alternative Radfahren und eine Neustrukturierung unserer jetzigen Verkehrssituation hin zu einer umwelt- und vor allem menschenfreundlicheren.

Der Anreiz, das Auto stehen zu lassen und auf's Rad zu steigen, soll durch das vorgeschlagene Maßnahmenbündel erheblich verstärkt werden.

#### **06\_POSITIVE EFFEKTE IM BEZUG AUF DIE NEUWIEDER INNENSTADT**

*Wie wirkt sich das Projekt auf die Neuwieder Innenstadt aus? - Wieso ist gerade dieses Projekt wichtig, um die Zukunft der Innenstadt positiv zu gestalten?*

*Max. 100 Wörter*

Das Verkehrsaufkommen an PKW's wird reduziert. Gleichzeitig sinkt die Emissionsbelastung. Die Aufenthalts- und Wohnumfeldqualität in der Innenstadt steigt.

Durch Radfahrer wird Parkraum freigegeben. Die Erreichbarkeit der Innenstadt wird verbessert und damit die Innenstadtfunktionen gestärkt (Handel, Dienstleistung, Gastronomie).

#### **07\_UMSETZUNG**

*Bitte einordnen und kurz erläutern bzw. begründen (Max. 100 Wörter)!*

**kurzfristig**  
*noch in 2018*

**mittelfristig**  
*in den nächsten 2 Jahren*

**langfristig**  
*in den nächsten 5 Jahren*

Aufgrund der Bandbreite der Einzelprojekte, unterschiedlich langer Planungsphasen und Projektgrößenordnungen ist eine Umsetzung aller Vorschläge entsprechend in unterschiedlichen Zeiträumen absehbar.

#### **08\_PROJEKTPARTNER**

*Kann man an vorhandene Strukturen anknüpfen oder finden sich mögliche Projektpartner am runden Tisch (Verknüpfung zu anderen AGs, Fachkompetenzen bzw. Netzwerke einzelner Mitglieder des runden Tisches, etc.)? - Wer kann ggf. welche Hilfestellungen geben?*

Potenzielle Sponsoren bzw. Projektträger wie z.B. SWN, ÖPNV-Betreiber, freie Anbieter wie z.B. NextBike, CargoBike, lastenradtest.de, etc.

#### **09\_ENTSCHEIDER**

*Wer trifft zur Durchführung des Projektes relevante Entscheidungen? - Welche?*

ggf. Grundsatzentscheidung Konzeptionen durch Beratung in der AG Verkehr des Planungsausschusses bzw. der per Stadtratsbeschluss vom Mai 2017 eingesetzten Arbeitsgruppe der Fraktionen, Planungsausschuss, Stadtrat.  
Vergaben zur baulichen Ausführung: Planungsausschuss

#### **10\_RAHMENBEDINGUNGEN**

*Werden beispielsweise gesetzliche Vorschriften etc. berührt? - Welche? – Zuständigkeiten dritter Behörden?*

Berücksichtigung der Regelwerke zum Bau von Radverkehrsanlagen sowie vergaberechtlicher Aspekte.

#### **11\_KOSTEN\***

*Fallen bei der Umsetzung Kosten an?\* - Wofür?\* - Wie hoch sind diese?\**

Alle 6 Teilprojekte umfassen ein Volumen von ca. 1,1 bis 1,2 Mio €.

*Wer trägt die Finanzierung?\* - öffentlich / privat / gemischt / sonstiges - Gibt es potentielle Fördertöpfe?*

1.1 – 1.3.: Zum Ausbau des Radwegenetzes stehen im städtischen Haushalt für 2018 insgesamt 662.000 € bereit (337.000 € Restmittel, 325.000 € neu). Für jedes weitere Jahr sind jeweils 325.000 € vorgesehen. Die Maßnahmen in den 3 Teilprojekten in Höhe von ca. 850.000 bis 900.000 € können aus den im städtischen Haushalt veranschlagten Mitteln somit in zwei Jahren umgesetzt werden.

1.4: Die Kosten für die Beschilderung zur Freigabe der FGZ für den Radverkehr sind gering und können aus dem laufenden Haushalt der Stadt gedeckt werden.

1.5 – 1.6: Die Kosten für den Aufbau eines Radleihsystems und Cargo-Bike sind in Kooperation mit Projektpartnern und Sponsoren (z.B. SWN, NextBike CargoBike, lastenradtest.de) sowie der Stadt zu decken.

*\*Angaben möglich, sofern bereits bekannt*

# NETZWERK INNENSTADT

## Projektbeschreibung der Lösungsvorschläge



**neuwied**  
NETZWERK INNENSTADT

**AG Mobilität**  
Projektnummer 1.1

Füllen Sie das folgende Projektblatt aus und überprüfen Sie gemeinsam mit der gesamten Arbeitsgruppe, ob die einzelnen Punkte treffend beschrieben sind. Die Projektbeschreibung dient der öffentlichen Vorstellung und der Projektdokumentation sowie als weitere Bearbeitungs- und Entscheidungsgrundlage. **Daher sollten die Inhalte ausformuliert werden.**

### 01\_PROJEKTTITEL

#### Ausbau des Radwegenetzes



### 02\_PROJEKTVERANTWORTLICHE

AG-Mitglieder, Stadtbauamt – Planungsabteilung, Tiefbauabteilung

### 03\_PROBLEMBESCHREIBUNG

Bestehende Radwege oder von Radfahrern häufig genutzte Wege und Straßen weisen erhebliche Defizite u.a. in Bezug auf die Oberflächenausführung, verfügbare Breiten, Beleuchtung und Führung von Radfahrern auf. Im Radwegenetz bestehen erhebliche Lücken - immer wieder enden Radwege im „Nichts“ - sodass Radfahrer gezwungen sind im normalen Verkehr mitzufahren. Dies hemmt eine schnellere Verbreitung und Akzeptanz dieses umweltfreundlichsten Verkehrsmittels. Bei der Auswahl der Teilabschnitte wird ein besonderer Handlungsbedarf gesehen. Hierbei werden auch überwiegend Lücken geschlossen.



### 04\_PROJEKTBECHREIBUNG

Für die nachfolgend genannten, einzelnen Maßnahmen sind geeignete Lösungen zur Verbesserung der Verhältnisse für den Radverkehr zu prüfen (auch unter Berücksichtigung von Ergebnissen der laufenden Verkehrsuntersuchung) und zu bewerten. Für die von der

AG empfohlenen Konzepte sind im Folgenden bei Bedarf detaillierte Planungen zu entwickeln und die Umsetzung vorzubereiten (zum Teil bereits laufend).

1.1.1 Ausbau Radweg am Klärwerk mit Beleuchtung (Prinz-Viktor-Straße zur Deichwelle). Streckenlänge ca. **300 m**.

1.1.2 Ausbau Radweg von der B 42 entlang Industriegleis bis Heddesdorfer Straße mit Beleuchtung. Streckenlänge ca. **600 m**.

1.1.3 Verbreiterung der beidseits verlaufenden zu schmalen Radwege in der Langendorfer Straße (von Berliner Platz in nördl. Richtung - Beseitigung der Hecke und neue Oberfläche) und Radfahrstreifen von B 42 Stadteinfahrt „La Porte“ bis Radwege Langendorfer Straße. Streckenlänge insgesamt ca. **1.700 m**.

1.1.4 Markierung von Radfahrstreifen in der Heddesdorfer Straße von Hofgründchen bis Matthiaskirche mit Ummarkierung von Parkplätzen. Streckenlänge insgesamt ca. **800 m**.

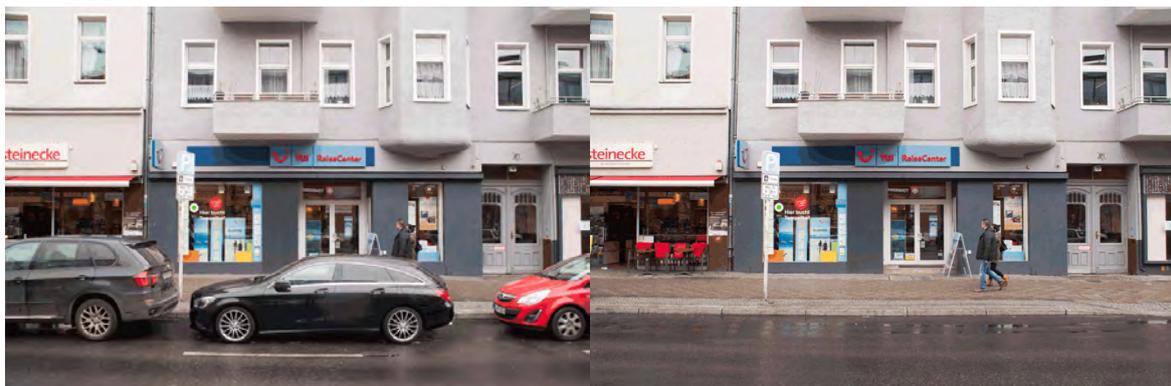
1.1.5 Ausbau des einseitigen (gegenläufig befahrbaren) Rad- Gehweges von der B 42/Rasselsteiner Straße bis zur Heddesdorfer Straße / Anbindung Andernacher Straße/ Deichwelle incl. Umbau des Knotenpunkts Andernacher Str./Heddesdorfer Straße/Anliegerstraße. Streckenlänge ca. **350 m**.

1.1.6 Ausweisung von richtungsbezogenen Radfahrstreifen auf der Fahrbahn in der Andernacher Straße von Hofgründchen bis Langendorfer Straße und weiterführend in der Elfriede-Seppi-Straße bis Schloßstraße. Streckenlänge insgesamt ca. **1.600 m**.

1.1.7 Umgestaltung der vierspurigen Langendorfer Straße mit Anlage von beiderseitigen Radfahrstreifen (Wegfall je einer Pkw-Fahrspur pro Fahrtrichtung) von Friedrichstraße bis Kreisel Wilhelmstraße mit 3 m breitem durchgehendem Mittelstreifen mit Baumpflanzungen (→ Co-Projekt „Grünes Netz“ der AG 03 Öffentlicher Raum). Streckenlänge insgesamt ca. **350 m**.

1.1.8 Markierung beidseitiger Radfahrstreifen im Teilabschnitt der Friedrichstraße von Langendorfer Straße bis Hermannstraße (Reduzierung von 3 auf zwei Pkw-Fahrspuren). Streckenlänge insgesamt ca. **500 m**.

1.1.9 Markierung beidseitiger Radfahrstreifen in der Bahnhofstraße sowie weiterführend in der Augustastraße bis zum Bahnhof. Streckenlänge insgesamt ca. **1.450 m**.





**In der Summe entstehen somit 7,65 Kilometer Radwege / Radfahrstreifen!**

### **05\_ZWECK / ZIELSETZUNG**

Die Befahrbarkeit der betreffenden Abschnitte für Radfahrer soll verbessert und Lücken im Radwegenetz geschlossen werden. Übergeordnete Zielsetzung ist eine Erhöhung der Radverkehrsanteile im Stadtverkehr, die Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer allgemein sowie im Besondern im Hinblick auf die Kriminalprävention durch ausgeleuchtete Radwege.

### **06\_POSITIVE EFFEKTE IM BEZUG AUF DIE NEUWIEDER INNENSTADT**

Die Erreichbarkeit der Innenstadt wird grundsätzlich verbessert. Die Schadstoffbelastung im Zentrum kann tendenziell verringert werden (s. auch übergeordnetes Projekt 1 „Zug auf die Kette – Förderung des Radverkehrs“). Mit einer erkennbaren Fokussierung auf den Radwegeausbau setzt die Stadt ein Signal, dass ihr die Stärkung und Förderung des Radverkehrs ein wichtiges Anliegen ist. Dem entspricht auch der bereits im Mai 2017 gefasste Stadtratsbeschluss.

### **07\_UMSETZUNG**

**X** kurzfristig  
*noch in 2018*

**X** mittelfristig  
*in den nächsten 2 Jahren*

langfristig  
*in den nächsten 5 Jahren*

Die Maßnahmen sind nach den erforderlichen Prüfungen planerisch vorzubereiten und zum Teil mit vergleichsweise geringem Aufwand umsetzbar (1.1.1 -1.1.4) oder die Umsetzung ist bereits in Vorbereitung (1.1.5).

### **08\_PROJEKTPARTNER**

AG Öffentlicher Raum (Maßnahme 1.1.7; ggf. weitere), ADFC, VCD,

### **09\_ENTSCHEIDER**

ggf. Grundsatzentscheidung Konzeptionen durch Beratung in der AG Verkehr des Planungsausschusses bzw. der per Stadtratsbeschluss vom Mai 2017 eingesetzten Arbeitsgruppe der Fraktionen.

Vergaben zur baulichen Ausführung: Planungsausschuss

#### **10\_RAHMENBEDINGUNGEN**

Berücksichtigung Regelwerke Bau Radverkehrsanlagen

#### **11\_KOSTEN\***

nach überschlägiger Kostenschätzung rd. 800.000 €

Finanzierung über städtischen Haushalt (in 2018 stehen inkl. Restmittel 662.000 € zur Verfügung; in den Folgejahren sind jeweils 325.000 € vorgesehen)/ Fördermöglichkeiten sind noch zu klären.

*\*Angaben möglich, sofern bereits bekannt*

# NETZWERK INNENSTADT

## Projektbeschreibung der Lösungsvorschläge



**neuwied**  
NETZWERK INNENSTADT

**AG\_05\_Mobilität**  
Projektnummer 1.2

Füllen Sie das folgende Projektblatt aus und überprüfen Sie gemeinsam mit der gesamten Arbeitsgruppe, ob die einzelnen Punkte treffend beschrieben sind. Die Projektbeschreibung dient der öffentlichen Vorstellung und der Projektdokumentation sowie als weitere Bearbeitungs- und Entscheidungsgrundlage. **Daher sollten die Inhalte ausformuliert werden.**

### 01\_PROJEKTTITEL

**Umsetzung der Radwegweisung**



### 02\_PROJEKTVERANTWORTLICHE

- Herr Winkelmann, Fachbüro (Planung)
- Stadtbauamt – Tiefbauabteilung,
- Fachfirma oder SBN (Umsetzung)

### 03\_PROBLEMBESCHREIBUNG

Im Stadtgebiet Neuwied besteht eine wegweisende Beschilderung nach einem gängigen, bundes-einheitlichen System (weiße Beschilderung mit grüner Beschriftung) nur entlang des Rheins. Eine in den 1990er-Jahren aufgestellte städtische Wegweisung ist unvollständig und nach aktuellen Maßstäben unzureichend. Dadurch wird den Radfahrern keine erkennbare Infrastruktur in Form eines erkennbaren und ausgewiesenen Wegenetzes angeboten. Folglich ist die Motivation des Umstiegs vom motorisierten Individualverkehr auf das umweltfreundliche, auf städtischen Distanzen unschlagbare Fahrrad eher gering.

### 04\_PROJEKTBECHREIBUNG

Es besteht bereits eine detaillierte Konzeption, die von einem Koblenzer Fachplanungsbüro auf Basis eines 2008 vom Stadtrat beschlossenen Konzepts bis Ende 2017 erarbeitet wurde. Eine Umsetzung konnte bislang aus personellen Gründen nicht erfolgen. Die AG unterstützt eine Priorisierung im Hinblick auf eine zeitnahe Realisierung.



### 05\_ZWECK / ZIELSETZUNG

Übergeordnete Zielsetzung ist die Verbesserung der Verhältnisse für Radfahrer. Die wegweisende Beschilderung bietet eine Orientierung bei Fahrten in die Innenstadt, zwischen den Stadtteilen oder zu ausgewählten Freizeit-Zielen unter Berücksichtigung der für Radfahrer geeigneten Wege (soweit vorhanden). Zielgruppen sind demnach neben ausgesprochenen Touristen und ortsfremden Personen aus der Region ausdrücklich auch Neuwieder Bürger, die selten Rad fahren.

### 06\_POSITIVE EFFEKTE IM BEZUG AUF DIE NEUWIEDER INNENSTADT

Die Wegweisungs-Konzeption setzt einen Schwerpunkt auf Verbindungen von den Stadtteilen in die Innenstadt. Im Endeffekt wird damit die Erreichbarkeit der Innenstadt für Besucher, die mit dem Rad unterwegs sind, verbessert (s. auch übergeordnetes Projekt 1 „Zug auf die Kette – Förderung des Radverkehrs“).

### 07\_UMSETZUNG

**kurzfristig** *noch in 2018*       **mittelfristig** *in den nächsten 2 Jahren*       **langfristig** *in den nächsten 5 Jahren*

Detaillierte Konzeption liegt vor. Die Maßnahme ist lediglich auszuschreiben und umzusetzen.

### 08\_PROJEKTPARTNER

ggf. AG\_06\_Kunst+Kultur, Betreiber von im Wegweisungs-Netz angebotenen touristischen Zielen

### 09\_ENTSCHEIDER

Grundsätzliche Beschlüsse liegen vor; Einleitung Umsetzung: Stadtverwaltung

**10\_RAHMENBEDINGUNGEN**

Baulastträger betroffener Kreis-, Landes- und Bundesstraßen sind beteiligt worden.

**11\_KOSTEN\***

Kostenschätzung Aufstellung: rd. 40.000 €

Die Finanzierung ist über den investiven Bereich des Finanzhaushalts Stadt gesichert; keine Fördermöglichkeit gegeben.

*\*Angaben möglich, sofern bereits bekannt*

# NETZWERK INNENSTADT

## Projektbeschreibung der Lösungsvorschläge



**neuwied**  
NETZWERK INNENSTADT

**AG\_05\_Mobilität**  
Projektnummer 1.3

Füllen Sie das folgende Projektblatt aus und überprüfen Sie gemeinsam mit der gesamten Arbeitsgruppe, ob die einzelnen Punkte treffend beschrieben sind. Die Projektbeschreibung dient der öffentlichen Vorstellung und der Projektdokumentation sowie als weitere Bearbeitung- und Entscheidungsgrundlage. **Daher sollten die Inhalte ausformuliert werden.**

### 01\_PROJEKTTITEL

**Optimierung des Angebots von Fahrrad-  
Abstellanlagen (teilweise mit E-Ladestation)**



### 02\_PROJEKTVERANTWORTLICHE

*Wer arbeitet mit? - Wer sollte noch mitarbeiten? - In welcher Funktion?*

- Herr Schulte, Herr Winkelmann, Herr Geisen, (Impulsgeber, Planer)
- Stadtbauamt – Planungs- und Tiefbauabteilung, SWN (Umsetzung)

### 03\_PROBLEMBESCHREIBUNG

*Max 100 Wörter*

In der Innenstadt besteht ein undifferenziertes Angebot zum Abstellen von Fahrrädern, das bereichsweise als nicht ausreichend betrachtet wird. Möglichkeiten zum Aufladen von Pedelecs werden bislang nur sehr vereinzelt angeboten. In städtebaulicher Hinsicht ist die Vielzahl unterschiedlicher Modelle bzw. Systeme kritisch zu hinterfragen. Es fehlt an einer Vereinheitlichung der Abstellanlagen und einer nachfrageorientierten Verortung. Die Bedeutung des Sicherheitsaspekts verbunden mit dem Wunsch, sein Rad diebstahlsicher abzustellen, wird mit zunehmender Verbreitung und qualitativ immer hochwertigeren Rädern und Pedelecs immer offensichtlicher.



#### **04\_PROJEKTBE SCHREIBUNG**

*Max. 250 Wörter*

Es ist eine systematische Erfassung des bestehenden Angebots differenziert nach Menge, Modellen und Trägern (teilweise privat, teilweise vertragliche Regelung i.V.m. Werbeanlagen) vorzunehmen.

Die Ermittlung des Bedarfs kann beispielsweise durch Erfassung abgestellter Fahrräder an geeigneten Tagen erfolgen. Durch die Festlegung von möglichen Standorten mit Anzahl der Abstellplätze und Ausstattung (Lademöglichkeit, ggf. Schließfächer) sowie Auswahl von Modellen/ Systemen ist ein flächendeckendes Angebot zu schaffen das kontinuierlich ausgebaut werden soll.

#### **05\_ZWECK / ZIELSETZUNG**

*Zu welchem Oberthema gehört das Projekt? - Welche Zielgruppe soll angesprochen werden? - Was genau soll erreicht werden? (aus Sicht des Auftragsgebers, aus Sicht der Zielgruppe)*

*Max. 100 Wörter*

Übergeordnete Zielsetzung ist die Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt für Radfahrer. Für Nutzer höherwertiger Fahrräder spielt die sichere Abstellmöglichkeit dabei eine hohe Rolle. Für Pedelec-Benutzer soll mit einzelnen Ladestationen ein optionales Angebot geschaffen werden, um auch in ungünstigen Konstellationen (Aufbrauchen der Ladekapazität bei Erreichen der Innenstadt) garantiert die Heimfahrt mit dem Pedelec antreten zu können, oder/ und die Erreichbarkeit der Innenstadt auch von weiter entfernten Orten in Randlage des Stadtgebiets zu ermöglichen.

#### **06\_POSITIVE EFFEKTE IM BEZUG AUF DIE NEUWIEDER INNENSTADT**

*Wie wirkt sich das Projekt auf die Neuwieder Innenstadt aus? - Wieso ist gerade dieses Projekt wichtig, um die Zukunft der Innenstadt positiv zu gestalten?*

*Max. 100 Wörter*

Rad-Abstellanlagen sind ein wichtiger Baustein im Kontext der allgemeinen Förderung des Radverkehrs (s. Beschreibung übergeordnetes Projekt) und erforderlich um die Akzeptanz bei der Nutzung des Fahrrads zu erhöhen.

#### **07\_UMSETZUNG**

*Bitte einordnen und kurz erläutern bzw. begründen (Max. 100 Wörter)!*

**kurzfristig**  
*noch in 2018*

**mittelfristig**  
*in den nächsten 2 Jahren*

**langfristig**  
*in den nächsten 5 Jahren*

Für die Aufstellung einfacher Radständer besteht nur ein vergleichsweise geringer Investitions- und Bau-Aufwand. Unter Berücksichtigung eines planerischen Vorlaufs ist der Beginn einer Umsetzung in 2018 realistisch. Bei Anlagen mit Ladestation ist insgesamt ein größerer Vorlauf und höherer Umsetzungs-Aufwand zu vergegenwärtigen.

**08\_PROJEKTPARTNER**

*Kann man an vorhandene Strukturen anknüpfen oder finden sich mögliche Projektpartner am runden Tisch (Verknüpfung zu anderen AGs, Fachkompetenzen bzw. Netzwerke einzelner Mitglieder des runden Tisches, etc.)? - Wer kann ggf. welche Hilfestellungen geben?*

Stadtwerke als Energieversorger/ Anbieter Ladeinfrastruktur Pkw

**09\_ENTSCHEIDER**

*Wer trifft zur Durchführung des Projektes relevante Entscheidungen? - Welche?*

Ggf. Abstimmung eines grundsätzlichen Konzepts mit dem Planungsausschuss; Umsetzung einzelner Standorte: Stadtbauamt

**10\_RAHMENBEDINGUNGEN**

*Werden beispielsweise gesetzliche Vorschriften etc. berührt? - Welche? – Zuständigkeiten dritter Behörden?*

Einschlägige Techn. Regelwerke

**11\_KOSTEN\***

*Fallen bei der Umsetzung Kosten an?\* - Wofür?\* - Wie hoch sind diese?\**

Je nach Menge Abstellmöglichkeiten gesamt + Anteil Anlagen mit Ladestation (noch offen)

*Wer trägt die Finanzierung?\* - öffentlich / privat / gemischt / sonstiges - Gibt es potentielle Fördertöpfe?*

Stadt; ggf. Sponsoring Energieversorger (Anlagen oder/ und Ladestrom)

*\*Angaben möglich, sofern bereits bekannt*

# NETZWERK INNENSTADT

## Projektbeschreibung der Lösungsvorschläge



**neuwied**  
NETZWERK INNENSTADT

### AG Mobilität und Verkehr

#### Projektnummer 1.4

Füllen Sie das folgende Projektblatt aus und überprüfen Sie gemeinsam mit der gesamten Arbeitsgruppe, ob die einzelnen Punkte treffend beschrieben sind. Die Projektbeschreibung dient der öffentlichen Vorstellung und der Projektdokumentation sowie als weitere Bearbeitung- und Entscheidungsgrundlage. **Daher sollten die Inhalte ausformuliert werden.**

#### 01\_PROJEKTTITEL

**(begrenzte) Freigabe der Fußgängerzone für Radfahrer**



#### 02\_PROJEKTVERANTWORTLICHE

AG Mobilität

#### 03\_PROBLEMBESCHREIBUNG

Die Fußgängerzone bildet in der Innenstadt einen räumlichen Block größeren Ausmaßes, der von Fahrradfahrern nicht genutzt bzw. umgangen werden muss. Um diesem Block auszuweichen, müssen Straßen mit Gefährdungspotential benutzt werden. Dies ist vor allem Jugendlichen (z.B. Kinder auf dem Weg zur Schule) und älteren Menschen nicht zumutbar.

Gerade für ältere Menschen sind die Entfernungen zwischen den Geschäften aufgrund der Ausdehnung der Fußgängerzone oft recht groß. Eine erleichterte Erreichbarkeit durch die Benutzung des Fahrrads wird bisher verunmöglicht.

Innenstädte ersticken in Autoverkehr und Abgasen. Der Anreiz, das Fahrrad zu benutzen wird durch das Verbot in der Fußgängerzone torpediert.

Warum ist Neuwied nicht möglich, was in Köln selbst auf der Hohe Straße möglich ist?

#### 04\_PROJEKTBECHREIBUNG

Die Fußgängerzone wird für eine Testphase zunächst zeitlich begrenzt freigegeben für Radfahrer, um die Menschen mit der veränderten Situation vertraut zu machen und Erfahrungen zu sammeln. Begleitet wird die Freigabe von ausführlicher Information, Veranstaltungen und natürlich dem Aufstellen von Schildern.

Sollte die Testphase positiv verlaufen, kann das zeitliche Limit ausgedehnt werden.



#### 05\_ZWECK / ZIELSETZUNG

*Zu welchem Oberthema gehört das Projekt? - Welche Zielgruppe soll angesprochen werden? - Was genau soll erreicht werden? (aus Sicht des Auftragsgebers, aus Sicht der Zielgruppe)*

Das **Oberthema** ist die Schaffung neuer Mobilitätsalternativen.

Als **Zielgruppe** werden Fahrradfahrer angesprochen.

**Ziel** ist die Neustrukturierung unserer jetzigen Verkehrssituation hin zu einer umwelt- und vor allem menschenfreundlicheren.

Der Anreiz, das Auto stehen zu lassen und auf's Rad zu steigen, soll durch eine Freigabe der Fußgängerzone erheblich verstärkt werden. Gleichzeitig werden Gefahrenpunkte vermieden.

Desweiteren könnten durch eine Freigabe Geschäfte von Radfahrern besser erreicht werden, was gerade bei der Ausdehnung unserer Fußgängerzone Menschen mit Mobilitätseinschränkung entgegenkommt. Natürlich profitieren auch die Einzelhändler davon.

Eine Belebung der Fußgängerzone - gerade abends und in der Nacht - trägt zu einer erhöhten Sicherheitslage bei.

#### 06\_POSITIVE EFFEKTE IM BEZUG AUF DIE NEUWIEDER INNENSTADT

*Wie wirkt sich das Projekt auf die Neuwieder Innenstadt aus? - Wieso ist gerade dieses Projekt wichtig, um die Zukunft der Innenstadt positiv zu gestalten?*

*Max. 100 Wörter*

Eine Öffnung der Fußgängerzone ist als erkennbares Zeichen der Wertschätzung und der Förderung des Radverkehrs, der Förderung des Miteinanders der „weichen“ Verkehrsarten unter Bezugnahme auf die tradierte Toleranz der Stadt zu verstehen.

Das Verkehrsaufkommen an PKW's wird reduziert. Gleichzeitig sinkt die Emissionsbelastung. Die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt steigt.

Durch Radfahrer wird Parkraum freigegeben.

Die Öffnung der Fußgängerzone inspiriert Radfahrer auch zu einem spontanen Besuch. Vor allem an Sommerabenden werden gerne Gaststätten und Eisdielen angefahren, was zu einer Belebung beiträgt und die Umsätze steigert.

Weiter entfernt liegende Geschäfte können per Rad besser erreicht werden, was einen Besuch wahrscheinlicher macht.

Die Sicherheitslage in den Abend- und Nachtstunden wird erhöht.

### 07\_UMSETZUNG

*Bitte einordnen und kurz erläutern bzw. begründen (Max. 100 Wörter)!*

**kurzfristig**  
noch in 2018

**mittelfristig**  
in den nächsten 2 Jahren

**langfristig**  
in den nächsten 5 Jahren

Die Aktion kann jederzeit mit etwas Vorbereitung gestartet werden.

### 08\_PROJEKTPARTNER

*Kann man an vorhandene Strukturen anknüpfen oder finden sich mögliche Projektpartner am runden Tisch (Verknüpfung zu anderen AGs, Fachkompetenzen bzw. Netzwerke einzelner Mitglieder des runden Tisches, etc.)? - Wer kann ggf. welche Hilfestellungen geben?*

Hilfestellungen können Fahrrad-Clubs, Fahrradbeauftragte anderer Städte sowie an Studien beteiligte Universitäten und Fachhochschulen geben. Ggfls. AG\_04 Sicherheit und Sauberkeit.

### 09\_ENTSCHEIDER

*Wer trifft zur Durchführung des Projektes relevante Entscheidungen? - Welche?*

Der Planungsausschuss sollte die Freigabe, die (zeitliche und/oder räumliche) Begrenzung, den Zeitrahmen der Testphase und den Umfang der Vorbereitungen beraten und der Stadtrat entscheidet.

### 10\_RAHMENBEDINGUNGEN

*Werden beispielsweise gesetzliche Vorschriften etc. berührt? - Welche? – Zuständigkeiten dritter Behörden?*

Straßenverkehrsordnung

## **11\_KOSTEN\***

*Fallen bei der Umsetzung Kosten an?\* - Wofür?\* - Wie hoch sind diese?\**

Für die Vorbereitungsphase und das Aufstellen von Schildern fallen Kosten an, die im Vergleich zu anderen Projekten als gering eingestuft werden können.

*Wer trägt die Finanzierung?\* - öffentlich / privat / gemischt / sonstiges - Gibt es potentielle Fördertöpfe?*

Für Fahrradprojekte werden jedes Jahr im Haushalt Finanzmittel zur Verfügung gestellt. Bisher wurden sie noch nicht oder nur in geringem Umfang abgerufen, stehen also zur Verfügung.

*\*Angaben möglich, sofern bereits bekannt*

# NETZWERK INNENSTADT

## Projektbeschreibung der Lösungsvorschläge



**neuwied**  
NETZWERK INNENSTADT

### AG Mobilität und Verkehr

#### Projektnummer 1.5

Füllen Sie das folgende Projektblatt aus und überprüfen Sie gemeinsam mit der gesamten Arbeitsgruppe, ob die einzelnen Punkte treffend beschrieben sind. Die Projektbeschreibung dient der öffentlichen Vorstellung und der Projektdokumentation sowie als weitere Bearbeitung- und Entscheidungsgrundlage. **Daher sollten die Inhalte ausformuliert werden.**

#### 01\_PROJEKTTITEL

**Aufbau eines Leihfahrradsystems**



#### 02\_PROJEKTVERANTWORTLICHE

AG Mobilität

#### 03\_PROBLEMBESCHREIBUNG

Neueste Umfragen belegen, dass Bedeutung der Mobilität insbesondere im städtischen Raum zunimmt. Bei der Verkehrsmittelwahl werden in zunehmendem Maße die Verkehrsarten kombiniert um von A nach B zu kommen. Das erfordert die Ausbildung von geeigneten Schnittstellen. Bestes Beispiel: P&R- bzw. so genannte Mitfahrerparkplätze. Hier fehlt ein flächendeckendes System von Leihfahrrädern, wie dies bereits in sehr vielen Städte besteht.

#### 04\_PROJEKTBECHREIBUNG

Bezogen auf die Nahmobilität bedeutet dies, dass an räumlich sinnvollen Standorten Leihfahrräder für die so genannte „erste“ bzw. „letzte“ Meile – sprich für Kurzstrecken bereitgestellt werden um sein Ziel auch in der Kombination verschiedener Verkehrsmittel zu erreichen. Hierdurch werden Schnittstellen zu anderen Verkehrsarten geschaffen und ein Angebot zur Bewältigung kurzer Distanzen in der Stadt bereitgestellt, die mit dem Rad schneller und umweltfreundlicher zurück gelegt werden können als mit jedem anderen Verkehrsmittel.

Hierzu wird die Einrichtung von anfangs 20 Mietstationen mit je 15 Mietfahrrädern = 300 Räder (Gesamtinvestition ca. 250.000 €) vorgeschlagen. Die üblichen Tarife derartiger Leihfahrradsysteme sind z.B. für ÖPNV-Kunden bis zu 30 Minuten Nutzung kostenfrei, danach z.B. 1 €/ 1/2 h. Sukzessiver Ausbau des Systems mit weiteren Stationen,

Lastenrädern und E-Bikes. Potenzielle Standorte sind z.B. die ÖPNV-Verkehrsstationen und –schnittstellen sowie zentrale Orte in den Stadtteilen: Mini-ZOB Marktstraße + Schloßstraße, Marktplatz, Unter der Rheinbrücke, ZOB Bahnhof, Raiffeisenring (Ringmarkt), Heddesdorfer Berg



(Ludwig-Erhard-Schule), Irlich (Weiherplatz), Feldkirchen (Kirmesplatz), Niederbieber (Kirmesplatz), Oberbieber (Lila Platz), Altwied (Parkplatz Burgtorstraße), Torney (Berliner Platz), Segendorf (Ortsmitte, Hotel Fischer), Rodenbach (Ortsmitte - Am Rast/ Buchbach), Engers (Kirchplatz/Schloß Engers + Bahnhof Engers), Heimbach-Weis (Marktplatz-Burghofstraße + St. Studienseminar), Gladbach (Platz An der Marienkirche).

## 05\_ZWECK / ZIELSETZUNG

*Zu welchem Oberthema gehört das Projekt? - Welche Zielgruppe soll angesprochen werden? - Was genau soll erreicht werden? (aus Sicht des Auftragsgebers, aus Sicht der Zielgruppe)*

Das **Oberthema** ist die Schaffung neuer Mobilitätsalternativen.

Als **Zielgruppe** werden Fahrradfahrer und Umsteiger angesprochen.

**Ziel** ist die Neustrukturierung unserer jetzigen Verkehrssituation hin zu einer umweltfreundlichen Verkehrsmittelwahl.

Der Anreiz, das Auto stehen zu lassen und auf's Rad zu steigen, soll durch ein Leihfahrradsystem gesteigert werden. Erhöhung des Radverkehrs am Modal Split, Förderung der Verkehrsmittelkombination.

## 06\_POSITIVE EFFEKTE IM BEZUG AUF DIE NEUWIEDER INNENSTADT

*Wie wirkt sich das Projekt auf die Neuwieder Innenstadt aus? - Wieso ist gerade dieses Projekt wichtig, um die Zukunft der Innenstadt positiv zu gestalten?*

*Max. 100 Wörter*

Die Mobilität wird flexibler gestaltet. Dadurch wird die Bereitschaft das Rad zu nutzen gefördert. Ziele der Innenstadt werden schneller erreicht. Der motorisierte Verkehr und die damit verbundenen Umweltbeeinträchtigungen gemindert. Ein Leihfahrradsystem mit seinen Stationen und die einheitlichen Fahrräder im Verkehrsgeschehen weisen der Stadt eine innovative Stellung zu und dokumentieren eine nachhaltige und positiv konnotierte zukunftsfähige Mobilität.

## 07\_UMSETZUNG

Bitte einordnen und kurz erläutern bzw. begründen (Max. 100 Wörter)!

kurzfristig

noch in 2018

mittelfristig

in den nächsten 2 Jahren

langfristig

in den nächsten 5 Jahren

Je nach Untersuchung der Rahmenbedingungen und Marktsituation sowie damit verbundener Sicherstellung der Finanzierung, kann ein Leihfahrradsystem mittel- bis langfristig und ggfls. sukzessive aufgebaut werden.

## 08\_PROJEKTPARTNER

Kann man an vorhandene Strukturen anknüpfen oder finden sich mögliche Projektpartner am runden Tisch (Verknüpfung zu anderen AGs, Fachkompetenzen bzw. Netzwerke einzelner Mitglieder des runden Tisches, etc.)? - Wer kann ggf. welche Hilfestellungen geben?

SWN, Verkehrsbetriebe, Unternehmen wie z.B. NextBike; Hilfestellungen können Fahrrad-Clubs, Fahrradbeauftragte anderer Städte sowie an Studien beteiligte Universitäten und Fachhochschulen geben.

## 09\_ENTSCHEIDER

Wer trifft zur Durchführung des Projektes relevante Entscheidungen? - Welche?

Planungsausschuss, Stadtrat

## 10\_RAHMENBEDINGUNGEN

Werden beispielsweise gesetzliche Vorschriften etc. berührt? - Welche? – Zuständigkeiten dritter Behörden?

Es sind strategisch relevante Standorte in der Innenstadt und den Stadtteilen auf öffentlichen Flächen auszuwählen (s. Vorschlag in der Projektbeschreibung).

## 11\_KOSTEN\*

Fallen bei der Umsetzung Kosten an?\* - Wofür?\* - Wie hoch sind diese?\*

Gesamtinvestition geschätzt ca. 250.000 €

Wer trägt die Finanzierung?\* - öffentlich / privat / gemischt / sonstiges - Gibt es potentielle Fördertöpfe?

Vorschlag: Drittelfinanziert durch Stadt (evtl. aus dem Topf von Ablösebeträgen), den SWN und den Verkehrsunternehmen, alternativ Ausschreibung für freie Anbieter (z.B. NextBike oder Call a bike der DB oder weitere Anbieter).

\*Angaben möglich, sofern bereits bekannt

# NETZWERK INNENSTADT

## Projektbeschreibung der Lösungsvorschläge



**neuwied**  
NETZWERK INNENSTADT

**AG\_05 Mobilität und Verkehr**  
**Projektnummer**

Füllen Sie das folgende Projektblatt aus und überprüfen Sie gemeinsam mit der gesamten Arbeitsgruppe, ob die einzelnen Punkte treffend beschrieben sind. Die Projektbeschreibung dient der öffentlichen Vorstellung und der Projektdokumentation sowie als weitere Bearbeitung- und Entscheidungsgrundlage. **Daher sollten die Inhalte ausformuliert werden.**

### 01\_PROJEKTTITEL

**Cargo-Bike: Förderung der Anschaffung von Lastenrädern**



### 02\_PROJEKTVERANTWORTLICHE

*Wer arbeitet mit? - Wer sollte noch mitarbeiten? - In welcher Funktion?*

→ Herr Schulte, Herr Geisen

### 03\_PROBLEMBESCHREIBUNG

*Max. 100 Wörter*

Der Lieferverkehr in Städten verursacht nicht unerhebliche Emissionen, zumal die verwendeten Fahrzeuge in der Regel mit Dieselmotoren betrieben werden, die aufgrund ihrer Stickoxid- und Feinstaubemissionen Mitverursacher für die schlechte Luftqualität und damit gesundheitliche Risiken sind. Auch für diese Verkehre sind inzwischen umweltfreundliche Alternativen wie zum Beispiel Cargo-Bikes und Lastenräder auf dem Vormarsch. Die Bundesregierung fördert dabei die Anschaffung von gewerblichen Cargobikes. Sie ist jedoch auf gewerbliche Schwerlastträger mit E-Antrieb beschränkt, die eine Zuladungskapazität von mindestens 150 Kilogramm Gewicht und einem Kubikmeter Volumen haben. Auch elektrifizierte Lastenanhänger und Gespanne werden gefördert. Kleinere und wendigere Lastenräder werden von der Förderung jedoch nicht erfasst. Die Einschränkung auf große e-Cargobikes ignoriert das wesentlich größere Potential für die Luftreinhaltung, das in der Förderung der ganzen Bandbreite von Cargobikes liegen würde. Das Land Baden-Württemberg, die Landeshauptstadt München und weitere Kommunen zahlen bereits Kaufprämien für gewerblich genutzte Cargobikes – teilweise auch für privat genutzte oder nicht-motorisierte Modelle und für Lastenanhänger.

#### 04\_PROJEKTDESCHEIBUNG

Max. 250 W6rter



Ehrgeizige Klimaschutzziele und wachsendes Verkehrsaufkommen im städtischen Güterverkehr machen die Entwicklung und den Test neuer Belieferungskonzepte auf der „letzten Meile“ notwendig. Mit Lastenrädern lässt sich ein beträchtlicher Teil des innerstädtischen Wirtschaftsverkehrs leise und umweltschonend abwickeln. Die Elektrifizierung dieser Transportfahrzeuge eröffnet weitere Potenziale. Dies beweisen die Ergebnisse des vom Bundesumweltministeriums geförderten Projekts „Ich ersetze ein Auto“, bei dem von 2012 bis 2014 Kurierdienstleistern deutschlandweit Elektro-Lastenräder zum Test angeboten wurden.

Ergebnis: Rund 42 % der von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren durchgeführten Aufträge und 19 % der daraus resultierenden Fahrleistung können mit Elektro-Lastenrädern realisiert werden.

Im Wirtschaftsverkehr sollen Cargobikes „als ökologische Alternative zum Einsatz von Kraftfahrzeugen verstärkt in das Bewusstsein von Entscheidern rücken.“ (Zitat der Internetseite <https://www.lastenradtest.de/projekt/>)

Es sollen daher zunächst Unternehmen gefunden werden, die das Angebot des DLR-Projekts „Ich entlaste Städte“ annehmen, für drei Monate ein Lastenrad kostenlos zu nutzen. Im zweiten Schritt, bzw. sofern das Leihkontingent bereits erschöpft sein sollte, soll ein Anreizsystem durch die Vergabe von Zuschüssen für die Anschaffung von Lastenrädern sowohl mit als auch ohne E-motorischer Unterstützung geschaffen werden.

Als Zuschuss werden 500 € für ein Lastenrad und 1.000 € für ein Lastenrad mit E-motorischer Unterstützung vorgeschlagen. Hierbei sollen auch private Nutzer unterstützt werden.



### 05\_ZWECK / ZIELSETZUNG

*Zu welchem Oberthema gehört das Projekt? - Welche Zielgruppe soll angesprochen werden? - Was genau soll erreicht werden? (aus Sicht des Auftraggebers, aus Sicht der Zielgruppe)  
Max. 100 Wörter*

Das **Oberthema** ist die Aktivierung der umweltfreundlichen Mobilitätsalternative Radfahren.

Als **Zielgruppe** werden alle Menschen angesprochen, die das Radfahren als Alternative zu Auto und Bus nutzen möchten und natürlich Menschen, die das Rad bereits nutzen und sich ein besseres und sichereres Angebot im Radverkehr wünschen.

**Ziel:** Mit einem Zuschuss wird ein Anreizsystem zur Reduzierung des motorisierten Lieferverkehrs und damit eine Substitution zugunsten eines flexiblen und umweltfreundlichen Transportmittels geschaffen. Außerdem werden private Nutzer animiert, ihre Einkäufe und Sonstiges mit einem Lastenrad zu transportieren.

### 06\_POSITIVE EFFEKTE IM BEZUG AUF DIE NEUWIEDER INNENSTADT

*Wie wirkt sich das Projekt auf die Neuwieder Innenstadt aus? - Wieso ist gerade dieses Projekt wichtig, um die Zukunft der Innenstadt positiv zu gestalten?  
Max. 100 Wörter*

Mit Lastenfahrrädern im Straßenbild erhält die Stadt ein innovatives Erkennungsmerkmal. Das Verkehrsaufkommen an Lieferfahrzeugen wird reduziert. Gleichzeitig sinkt die Emissionsbelastung. Die Aufenthalts- und Wohnumfeldqualität in der Innenstadt steigt.

### 07\_UMSETZUNG

*Bitte einordnen und kurz erläutern bzw. begründen (Max. 100 Wörter)!*

kurzfristig

mittelfristig

langfristig

noch in 2018

in den nächsten 2 Jahren

in den nächsten 5 Jahren

In einem ersten Schritt sind interessierte Unternehmen zu ermitteln, die an dem bundesweiten Projekt „Ich entlaste Städte“ durch die probeweise Bereitstellung von geeigneten Lastenrädern teilnehmen um erste Erfahrungen zu sammeln. Sofern das Leihkontingent von „Ich entlaste Städte“ ausgeschöpft sein sollte aber auch parallel zur Probephase kann unmittelbar ein kommunales Förderprogramm zur Bezuschussung bei der Anschaffung von gewerblichen aber auch privaten Lastenrädern aufgelegt werden. Dies kann sowohl bei der Stadt als auch unmittelbar bei einem Projektförderer (wie z.B. den SWN) eingerichtet werden.

#### **08\_PROJEKTPARTNER**

*Kann man an vorhandene Strukturen anknüpfen oder finden sich mögliche Projektpartner am runden Tisch (Verknüpfung zu anderen AGs, Fachkompetenzen bzw. Netzwerke einzelner Mitglieder des runden Tisches, etc.)? - Wer kann ggf. welche Hilfestellungen geben?*

Der DLR berät im Rahmen seines vom Bundesumweltministerium getragenen Projekts „Ich entlaste Städte“ Städte und Unternehmen. Als potenzielle Sponsoren bzw. Projektträger kommt z.B. die SWN als Energieversorger in Betracht (im Rahmen der Förderung der E-Mobilität). Weitere Unterstützung wird durch cargobike.jetzt angeboten.

#### **09\_ENTSCHEIDER**

*Wer trifft zur Durchführung des Projektes relevante Entscheidungen? - Welche?*

Je nach dem wo das Förderinstrumentarium angesiedelt wird, trifft die Entscheidung entweder die Stadt (Stadtrat) oder ein anderer Projektträger.

#### **10\_RAHMENBEDINGUNGEN**

*Werden beispielsweise gesetzliche Vorschriften etc. berührt? - Welche? – Zuständigkeiten dritter Behörden?*

Vom Fördergeber sind die Rahmenbedingungen zur Beantragung und Ausgabe von Zuschüssen zu definieren. Die Stadt Limburg hat z.B. 2018 ein Förderprogramm „Limburg elektrifiziert“ aufgelegt, bei dem für ein E-Lastenrad (privat oder gewerblich) 600 € Zuschuss gezahlt werden und weitere Fördermöglichkeiten (z.B. für Ladeinfrastruktur) geregelt sind.

#### **11\_KOSTEN\***

*Fallen bei der Umsetzung Kosten an?\* - Wofür?\* - Wie hoch sind diese?\**

Je gefördertem Lastenrad wird ein Zuschuss in Höhe von 500 € bzw. 1.000 € (e-Lastenrad) fällig. Bei einer größeren Nachfrage könnte eine absolute Förderobergrenze definiert werden, die ausgereicht wird (z.B. 10.000 oder 20.000 € pro Jahr).

*Wer trägt die Finanzierung?\* - öffentlich / privat / gemischt / sonstiges - Gibt es potentielle Fördertöpfe?*

In Abhängigkeit vom Projektträger kommen sowohl die Stadt, einzelne Unternehmen (z.B. SWN) oder Kombinationen in Betracht. Zur Anschaffung von großen Cargo-Bikes mit einem Transportvolumen von mindestens einem cbm bzw. 150 kg greift das Förderprogramm des Bundes, bei dem es bis zu 2.500 € Zuschuss gibt.

*\*Angaben möglich, sofern bereits bekannt*

# NETZWERK INNENSTADT

## Projektbeschreibung der Lösungsvorschläge



**neuwied**  
NETZWERK INNENSTADT

**AG Mobilität**  
Projektnummer 2.0

Füllen Sie das folgende Projektblatt aus und überprüfen Sie gemeinsam mit der gesamten Arbeitsgruppe, ob die einzelnen Punkte treffend beschrieben sind.  
Die Projektbeschreibung dient der öffentlichen Vorstellung und der Projektdokumentation sowie als weitere Bearbeitungs- und Entscheidungsgrundlage. **Daher sollten die Inhalte ausformuliert werden.**

### 01\_PROJEKTTITEL

**Leiser und langsamer -  
Verkehrslenkung  
und  
Verkehrsberuhigung**



### 02\_PROJEKTVERANTWORTLICHE

*Wer arbeitet mit? - Wer sollte noch mitarbeiten? - In welcher Funktion?*  
Herr Alterauge (AG Mobilität), Planungsabteilung, Tiefbauabteilung

### 03\_PROBLEMBESCHREIBUNG

Der Verkehr läuft an vielen Stellen in der Stadt auch aufgrund des Einbahnringensystems ineffektiv, zu schnell und beinhaltet unnötig hohen Durchgangsverkehr – nach älteren Erhebungen mindestens 30 %. Das bedingt Umweltbelastungen durch gesundheitsschädlichen Lärm, Feinstaub und Stickoxide. Hinzu kommt der Parksuchverkehr, der durch das Einbahnstraßenringensystem des so genannten großen und kleinen Cityrings begünstigt wird. Deshalb werden verschiedene steuernde Maßnahmen in Gestalt folgender Unterprojekte vorgeschlagen:

### 04\_PROJEKTbeschreibung

- 2.1. Durchgehende zweispurige Einbahnstraße Hermannstraße** (von Bahnhofstraße bis Andernacher Straße) - hierdurch Verkehrsverflüssigung durch frühzeitige Richtungsorientierung der links- (Schloßstraße, Luisenstraße, Andernacher Straße) und rechts abbiegenden Verkehre (Andernacher Straße). Reduzierung des Verkehrsaufkommens in der Schloßstraße.

- 2.2. Umbau der Kreuzung E.-Seppi-Straße/Schloßstraße/Kirchstraße,** Wegfall der LSA, Einrichtung einer **Busspur in der Kirchstraße** zwischen Schloßstraße und Marktstraße, Reduzierung des Individualverkehrs auf eine Fahrspur mit Vorgabe der Fahrtrichtung „Rechtsabbiegen“ in E.-Seppi-Str. – hierdurch Aufbrechen des sogenannten „kleinen Cityrings“. Wegfall der LSA (Kosteneinsparung), Busbeschleunigung, Verringerung hoher Geschwindigkeiten beim Individualverkehr, weniger Lärm und Abgase.
- 2.3. Umbau der Kreuzung E.-Seppi-Straße/Luisenstraße zum Kreisverkehrsplatz.** Dadurch Verringerung auf eine Fahrspur und Angebot von Radfahrstreifen - bessere Gestaltung, weniger hohe Geschwindigkeiten, Angebot für Radverkehr, Wegfall der LSA (Kosteneinsparung).
- 2.4. Tempo 30 in Schloßstraße und Pfarrstraße und Teilabschnitt der Kirchstraße** (von Schloßstraße bis Pfarrstraße) - hierdurch Verkehrsberuhigung und Verkehrsverringern, weniger Lärm und Abgase.
- 2.5. Lenkung des motorisierten Individualverkehrs und Reduzierung des Durchgangsverkehrs** u.a. durch Sperrung bzw. intelligente Drosselung der einbiegenden Verkehrsströme an der nördlichen Stadteinfahrt „Bahnunterführung La Porte“, Tempo 30, Einbauten im Straßenraum und großzügige Ausweisung von Radwegen und Radfahrstreifen.

#### **05\_ZWECK / ZIELSETZUNG**

*Zu welchem Oberthema gehört das Projekt? - Welche Zielgruppe soll angesprochen werden? - Was genau soll erreicht werden? (aus Sicht des Auftragsgebers, aus Sicht der Zielgruppe)  
Max. 100 Wörter*

**Oberthema:** Erreichbarkeit der Innenstadt mit umweltgerechter Verkehrsführung.

**Zielsetzung:** Verringerung des Durchgangsverkehrs, Verkehrslenkung, Verkehrsberuhigung.

**Zielgruppe:** Motorisierte Verkehrsteilnehmer - Besucher und Bewohner der Innenstadt.

#### **06\_POSITIVE EFFEKTE IM BEZUG AUF DIE NEUWIEDER INNENSTADT**

*Wie wirkt sich das Projekt auf die Neuwieder Innenstadt aus? - Wieso ist gerade dieses Projekt wichtig, um die Zukunft der Innenstadt positiv zu gestalten?  
Max. 100 Wörter*

Durch die Implementierung entsprechender fahrzeitverlängernder Widerstände auf den Hauptverkehrsachsen wird die Erreichbarkeit der Innenstadt infolge der dadurch bedingten Verringerung der Durchgangsverkehre verbessert. Durch das Maßnahmenbündel wird die Verkehrssituation insgesamt verflüssigt und es tritt eine

Beruhigung und Verlangsamung des Verkehrs ein. Hierdurch verringern sich die Lärm- und Abgasbelastung in deren Folge sich die gesundheitlichen Risiken durch Reduzierung der Feinstaub und Stickoxidbelastung reduzieren und sich gleichzeitig eine Verbesserung der Aufenthalts- und Wohnumfeldqualität einstellt.

## 07\_UMSETZUNG

Bitte einordnen und kurz erläutern bzw. begründen (Max. 100 Wörter)!

**kurzfristig**  
noch in 2018

**mittelfristig**  
in den nächsten 2 Jahren

**langfristig**  
in den nächsten 5 Jahren

Kurzfristig:

Nach verkehrlichen Prognoserechnungen können die Projekte 1.1 und 1.4 noch in 2018 umgesetzt werden.

Mittelfristig:

Die Projekte 1.2 und 1.3 können in 2019/20 als Maßnahmen im Rahmen des Städtebauförderprogramms Aktive Stadtzentren umgesetzt werden.

Das Projekt 1.5 ist nach einer Prognoserechnung zur Abschätzung der Verkehrsumlagen kurz bis mittelfristig umsetzbar.

## 08\_PROJEKTPARTNER

*Kann man an vorhandene Strukturen anknüpfen oder finden sich mögliche Projektpartner am runden Tisch (Verknüpfung zu anderen AGs, Fachkompetenzen bzw. Netzwerke einzelner Mitglieder des runden Tisches, etc.)? - Wer kann ggf. welche Hilfestellungen geben?*

AG\_03 Öffentlicher Raum, AG Verkehr des Planungsausschusses, Verkehrsplanungsbüro Vertec, Straßen- und Tiefbauabteilung

## 09\_ENTSCHEIDER

*Wer trifft zur Durchführung des Projektes relevante Entscheidungen? - Welche?*

Planungsausschuss, Stadtrat

## 10\_RAHMENBEDINGUNGEN

*Werden beispielsweise gesetzliche Vorschriften etc. berührt? - Welche? – Zuständigkeiten dritter Behörden?*

Als Hinweise und Empfehlungen für eine Verkehrsberuhigung mit möglichst hoher Umweltentlastung dienen die Planungsempfehlungen, wie sie beispielsweise in den EAE 85/95 /4/ und EAHV 93 /5/ und ergänzend in den „Planungsempfehlungen für eine umweltentlastende Verkehrsberuhigung - Minderung von Lärm- und Schadstoffemissionen an Wohn- und Verkehrsstraßen“ des Umweltbundesamtes zu finden

sind. Des Weiteren sind die StVO und die einschlägigen technischen Regelwerke zu berücksichtigen.

Die Zuständigkeiten für Planung und Umsetzung liegen beim Stadtbauamt, der Verkehrsbehörde der Stadt und bei evtl. klassifizierten Straßen beim Kreis bzw. beim LBM.

### **11\_KOSTEN\***

*Fallen bei der Umsetzung Kosten an?\* - Wofür?\* - Wie hoch sind diese?\**

Die Projekte 1.1, 1.4 und 1.5 sind nur geringem Maße kostenrelevant, da im Wesentlichen nur Verkehrsschilder und Markierungen zu ändern sind.

Die Projekte 1.2 und 1.3 liegen zusammen in einer Größenordnung von etwa 600.000 bis 700.000 Euro. Dafür werden durch den Wegfall der Unterhaltung von Lichtsignalanlagen zweier großer Kreuzungen erhebliche jährliche Einsparungen generiert.

*Wer trägt die Finanzierung?\* - öffentlich / privat / gemischt / sonstiges - Gibt es potentielle Fördertöpfe?*

Die Projekte 1.2 und 1.3 können nach Aktualisierung des Handlungskonzeptes über Fördermittel aus dem Städtebauförderprogramm Aktive Stadtzentren mit bis zu 90 % bezuschusst werden. Der städtische Eigenanteil an der Finanzierung kann in etwa zwei Jahren durch den Wegfall der Unterhaltung von Lichtsignalanlagen zweier großer Kreuzungen kompensiert werden.

*\*Angaben möglich, sofern bereits bekannt*

# NETZWERK INNENSTADT

## Projektbeschreibung der Lösungsvorschläge



**neuwied**  
NETZWERK INNENSTADT

**AG\_05\_Mobilität**  
Projektnummer 2.1

Füllen Sie das folgende Projektblatt aus und überprüfen Sie gemeinsam mit der gesamten Arbeitsgruppe, ob die einzelnen Punkte treffend beschrieben sind.  
Die Projektbeschreibung dient der öffentlichen Vorstellung und der Projektdokumentation sowie als weitere Bearbeitungs- und Entscheidungsgrundlage. **Daher sollten die Inhalte ausformuliert werden.**

### 01\_PROJEKTTITEL

**Durchgehende Einbahnführung  
Hermannstraße / Im Weidchen**



### 02\_PROJEKTVERANTWORTLICHE

AG-Mitglieder, Stadtbauamt – Planungsabteilung, Tiefbauabteilung

### 03\_PROBLEMBESCHREIBUNG

Der sogenannte City-Ring (Hermannstraße – Luisenstraße – Kirchstraße – Marktstraße) ist durchgängig als Einbahnstraßen mit bis zu zwei Fahrstreifen ausgelegt. Praktisch einzige Ausnahme ist die Hermannstraße zwischen Luisenstraße und Schloßstraße. Es ist zu beobachten, dass Verkehrsteilnehmer sich auf der Hermannstraße frühzeitig auf den rechten Fahrstreifen einordnen, womit die zwei-streifige Führung hier schlecht ausgenutzt wird. Dies führt in Verbindung mit den Ampelschaltungen zu unnötigen Rückstaus und damit vermeidbaren Umweltbelastungen.

### 04\_PROJEKTBECHREIBUNG

Der betreffende Abschnitt wird ebenfalls als Einbahnstraße ausgebildet. Es sind entsprechende Änderungen an der Lichtsignalanlage, an den Verkehrszeichen sowie an der Markierung notwendig. Im Vorfeld können mögliche Auswirkungen in einem Szenario auf Basis einer laufenden Verkehrsuntersuchung geprüft werden.

**05\_ZWECK / ZIELSETZUNG**

Das Projekt ist dem Oberthema Optimierung der Verkehrslenkung zugeordnet. Durch die Änderung ist eine Verflüssigung des Verkehrsablaufs durch frühzeitige Richtungsorientierung der links- (Schloßstraße, Luisenstraße, Andernacher Straße) und rechts abbiegenden Verkehre (Andernacher Straße) sowie eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens in der Schloßstraße zu erwarten.

Zielgruppe sind motorisierte Verkehrsteilnehmer.

**06\_POSITIVE EFFEKTE IM BEZUG AUF DIE NEUWIEDER INNENSTADT**

Die Erreichbarkeit der Innenstadt wird grundsätzlich verbessert. Die Schadstoffbelastung im Zentrum kann tendenziell verringert werden (s. im Einzelnen übergeordnetes Projekt 2.0 „Leiser und langsamer – Verkehrslenkung und Beruhigung).

**07\_UMSETZUNG**

**kurzfristig**  **mittelfristig**  **langfristig**  
*noch in 2018* *in den nächsten 2 Jahren* *in den nächsten 5 Jahren*

Geringer Investitions- und Bau-Aufwand.

**08\_PROJEKTPARTNER**

entfällt

**09\_ENTSCHEIDER**

Grundsatzentscheidung in Planungsausschuss

**10\_RAHMENBEDINGUNGEN**

Beteiligung Polizei im Rahmen der straßenverkehrs-behördlichen Anordnung notwendig.

**11\_KOSTEN\***

Kostenermittlung noch offen bzw. gering. Neben notwendigen Änderung an der Beschilderung und Markierung ist die LSA im Knotenpunktbereich Schloßstraße und Luisenstraße anders zu schalten.

Finanzierung über städtischen Haushalt/ Keine Fördermöglichkeiten

*\*Angaben möglich, sofern bereits bekannt*

# NETZWERK INNENSTADT

## Projektbeschreibung der Lösungsvorschläge



**neuwied**  
NETZWERK INNENSTADT

**AG Mobilität**  
Projektnummer 2.2

Füllen Sie das folgende Projektblatt aus und überprüfen Sie gemeinsam mit der gesamten Arbeitsgruppe, ob die einzelnen Punkte treffend beschrieben sind. Die Projektbeschreibung dient der öffentlichen Vorstellung und der Projektdokumentation sowie als weitere Bearbeitung- und Entscheidungsgrundlage. **Daher sollten die Inhalte ausformuliert werden.**

### 01\_PROJEKTTITEL

*Kurzer, prägnanter Name des Projektes*

**Umbau Kreuzung  
Elfriede-Seppi-Straße -  
Schloßstraße -  
Kirchstraße**



### 02\_PROJEKTVERANTWORTLICHE

*Wer arbeitet mit? - Wer sollte noch mitarbeiten? - In welcher Funktion?*

AG Mobilität, Planungsabteilung (Stadtbauamt)

### 03\_PROBLEMBESCHREIBUNG

*Max. 100 Wörter*

Der Verkehr in der Schloßstraße als Bestandteil des so genannten "kleinen" Cityrings (Hermannstraße – Schloßstraße – Kirchstraße - Marktstraße) wird u.a. auch durch „kreisende“ Parksuchverkehre angeheizt. Dies bedingt unnötige Umweltbelastungen sowie eine Behinderung des Linienbusverkehrs in den Straßenräumen. Bedingt durch den undifferenzierten großen Straßenquerschnitt wird in der Schloßstraße teilweise zu schnell gefahren. Die Aufenthalts- und Wohnumfeldqualität leidet darunter, was sowohl am Besatz der Erdgeschosslagen als auch am Wohnungsleerstand ablesbar ist.

### 04\_PROJEKTBECHREIBUNG

*Max. 250 Wörter*

Der Kreuzungsbereich soll im Zusammenhang mit dem Projekt 2.3 (Kreisverkehr Elfriede-Seppi-Straße/Luisenstraße) so umgestaltet werden, dass die Lichtsignalanlage (LSA) entfällt. Hierbei wird im Einmündungsbereich der Schloßstraße der Linksabbieger in die Kirchstraße als reine Busspur ausgewiesen, die in der Kirchstraße bis kurz vor die Kreuzung Marktstraße

geführt wird. Der Individualverkehr hat dann nur noch die Möglichkeit rechts in die Elfriede-Seppi-Straße abzubiegen. Die Busspur kann für den Radverkehr freigegeben werden, so dass dieser hier sicher geführt werden kann.

Flankierend können in der Schloßstraße partielle Reduzierungen des Straßenquerschnitts durch die Etablierung von Baumpflanzungen erfolgen (→ CO-Projekt der AG\_03 Öffentlicher Raum – Grünes Netz).

#### 05\_ZWECK / ZIELSETZUNG

*Zu welchem Oberthema gehört das Projekt? - Welche Zielgruppe soll angesprochen werden? - Was genau soll erreicht werden? (aus Sicht des Auftragsgebers, aus Sicht der Zielgruppe) Max. 100 Wörter*

**Oberthema:** Erreichbarkeit der Innenstadt mit umweltgerechter Verkehrsführung.

**Zielsetzung:** Verringerung des Durchgangsverkehrs, Verkehrslenkung, Verkehrsberuhigung.

**Zielgruppe:** Motorisierte Verkehrsteilnehmer - Besucher und Bewohner der Innenstadt.

#### 06\_POSITIVE EFFEKTE IM BEZUG AUF DIE NEUWIEDER INNENSTADT

*Wie wirkt sich das Projekt auf die Neuwieder Innenstadt aus? - Wieso ist gerade dieses Projekt wichtig, um die Zukunft der Innenstadt positiv zu gestalten? Max. 100 Wörter*

Durch das Aufbrechen des sogenannten „kleinen Cityrings“ und die Anlage einer reinen Busspur wird eine Busbeschleunigung erreicht, der Parksuchverkehr reduziert, durch Baumpflanzungen in der Schloßstraße der Verkehrsfluss gebremst und dadurch die Schloßstraße insgesamt vom Verkehr entlastet. Lärm und Abgase werden verringert, die Aufenthalts- und Wohnqualität in der Schloßstraße steigt. Dies kommt auch Handel und Gastronomie zugute.

#### 07\_UMSETZUNG

*Bitte einordnen und kurz erläutern bzw. begründen (Max. 100 Wörter)!*

**kurzfristig**  
noch in 2018

**mittelfristig**  
in den nächsten 2 Jahren

**langfristig**  
in den nächsten 5 Jahren

Die Knotenpunktgestaltung wurde im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung bereits geprüft. Nach der inzwischen vorliegenden Erhebung aktueller Verkehrsdaten können durch eine Simulationsrechnung die Verlagerungseffekte im Straßennetz untersucht werden. Eine Umsetzung unter Verzicht auf die LSA ist allerdings erst nach Umbau der Kreuzung E.-Seppi-Str./Luisenstraße zum Kreisverkehrsplatz möglich, da sich dann erst die Fahrspuren in der E.Seppi-Straße reduzieren lassen (es sei denn, man reduziert die Fahrspuren bereits im Rahmen einer Versuchsanordnung durch temporäre Einbauten bzw. Leitelemente).

#### 08\_PROJEKTPARTNER

*Kann man an vorhandene Strukturen anknüpfen oder finden sich mögliche Projektpartner am runden Tisch (Verknüpfung zu anderen AGs, Fachkompetenzen bzw. Netzwerke einzelner Mitglieder des runden Tisches, etc.)? - Wer kann ggf. welche Hilfestellungen geben?*

AG\_03 Öffentlicher Raum, AG Verkehr des Planungsausschusses, Kreisverwaltung als Aufgabenträger des ÖPNV, Buslinienbetreiber, Verkehrsplanungsbüro Vertec, Straßen- und Tiefbauabteilung (Stadtbauamt), Verkehrsbehörde

#### **09\_ENTSCHEIDER**

*Wer trifft zur Durchführung des Projektes relevante Entscheidungen? - Welche?*

Planungsausschuss, Stadtrat

#### **10\_RAHMENBEDINGUNGEN**

*Werden beispielsweise gesetzliche Vorschriften etc. berührt? - Welche? – Zuständigkeiten dritter Behörden?*

StVO und techn. Regelwerke  
Verkehrsbehörde der Stadt

#### **11\_KOSTEN\***

*Fallen bei der Umsetzung Kosten an?\* - Wofür?\* - Wie hoch sind diese?\**

Im Wesentlichen sind lediglich Ummarkierungsarbeiten, ergänzende Beschilderung und leichte Korrekturen der Bordsteinführung erforderlich. Durch den Wegfall der LSA werden jährliche Unterhaltungs- und Wartungskosten eingespart.

*Wer trägt die Finanzierung?\* - öffentlich / privat / gemischt / sonstiges - Gibt es potentielle Fördertöpfe?*

Finanzierung durch die Stadt.

*\*Angaben möglich, sofern bereits bekannt*

# NETZWERK INNENSTADT

## Projektbeschreibung der Lösungsvorschläge



**neuwied**  
NETZWERK INNENSTADT

**AG Mobilität**  
Projektnummer 2.3

Füllen Sie das folgende Projektblatt aus und überprüfen Sie gemeinsam mit der gesamten Arbeitsgruppe, ob die einzelnen Punkte treffend beschrieben sind. Die Projektbeschreibung dient der öffentlichen Vorstellung und der Projektdokumentation sowie als weitere Bearbeitung- und Entscheidungsgrundlage. **Daher sollten die Inhalte ausformuliert werden.**

### 01\_ PROJEKTTITEL

*Kurzer, prägnanter Name des Projektes*

**Umbau Kreuzung  
Elfriede-Seppi-Straße -  
Luisenstraße**



### 02\_ PROJEKTVERANTWORTLICHE

*Wer arbeitet mit? - Wer sollte noch mitarbeiten? - In welcher Funktion?*  
AG Mobilität, Planungsabteilung (Stadtbauamt)

### 03\_ PROBLEMBESCHREIBUNG

*Max. 100 Wörter*

Die Elfriede-Seppi-Straße wurde in den 70er Jahren im Rahmen der autogerechten Stadterschließung als mehrspurige Verkehrsschneise durch die Randzone der historischen Schlossanlage geschlagen und weist durch ihr städtebauliches Umfeld erhebliche stadtgestalterische Defizite auf, da außer zwei Bäumen vor dem Schlosstheater kein Grüninventar im Straßenraum vorhanden ist. Von dem Durchschneidungseffekt der Straße ist auch der Theaterplatz negativ betroffen. Die Situation begünstigt hohe Geschwindigkeiten die sich insbesondere im weiteren Verlauf der Kirchstraße negativ bemerkbar machen.

### 04\_ PROJEKTbeschreibung

*Max. 250 Wörter*

Der Kreuzungsbereich soll als Kreisverkehrsplatz umgestaltet werden. Die Lichtsignalanlage (LSA) entfällt somit. Im Abschnitt zur Schloßstraße werden die Fahrspuren reduziert und es können Radfahrstreifen angelegt werden. Durch die Verringerungen des Straßenquerschnitts können Baumpflanzungen das Stadtentrée erheblich aufwerten (→

AG\_03 Öffentlicher Raum). In Verbindung mit dem nachfolgenden Umbau der Kreuzung Schloßstraße/Kirchstraße (Maßnahme 2.2) und der hier vorgesehenen Busspur ergibt sich dann in der Kirchstraße eine durchgehend einspurige Verkehrsführung.

#### **05\_ZWECK / ZIELSETZUNG**

*Zu welchem Oberthema gehört das Projekt? - Welche Zielgruppe soll angesprochen werden? - Was genau soll erreicht werden? (aus Sicht des Auftragsgebers, aus Sicht der Zielgruppe)  
Max. 100 Wörter*

**Oberthema:** Erreichbarkeit der Innenstadt mit umweltgerechter Verkehrsführung.

**Zielsetzung:** Verringerung des Durchgangsverkehrs, Verkehrslenkung, Verkehrsberuhigung, Anlage von Radfahrstreifen, Stadtgestalterische Verbesserung des Stadtentrées u.a. durch Baumpflanzungen.

**Zielgruppe:** Motorisierte Verkehrsteilnehmer, Radfahrer - Besucher und Bewohner der Innenstadt.

#### **06\_POSITIVE EFFEKTE IM BEZUG AUF DIE NEUWIEDER INNENSTADT**

*Wie wirkt sich das Projekt auf die Neuwieder Innenstadt aus? - Wieso ist gerade dieses Projekt wichtig, um die Zukunft der Innenstadt positiv zu gestalten?  
Max. 100 Wörter*

Durch den Kreisverkehrsplatz und der dadurch bedingten Reduzierung auf je eine Richtungsfahrbahn verringern sich die Durchschnittsgeschwindigkeiten und durch die Anlage von Radfahrstreifen das Angebot für den Radverkehr. Die flankierende Begrünung verbessert das Stadtentrée in gestalterischer Hinsicht. Durch die nur noch einspurige Verkehrsführung in der Kirchstraße wird dem Durchgangsverkehr ein größerer Widerstand entgegengesetzt, so dass mit einem Rückgang der Verkehrsmenge zu rechnen ist. Hierdurch ergeben sich Entlastungen beim Lärm- und den gesundheitsschädlichen Feinstaub Stickoxidemissionen. Die Qualität des Wohnumfeldes und der Aufenthaltsqualität im Umfeld des Straßenzuges werden verbessert.

#### **07\_UMSETZUNG**

*Bitte einordnen und kurz erläutern bzw. begründen (Max. 100 Wörter)!*

**kurzfristig**  
noch in 2018

**mittelfristig**  
in den nächsten 2 Jahren

**langfristig**  
in den nächsten 5 Jahren

Die Knotenpunktgestaltung wurde im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung durch das Planungsbüro Vertec bereits geprüft und im Vorentwurfsstadium auf Realisierbarkeit überprüft. Nach der inzwischen vorliegenden Erhebung aktueller Verkehrsdaten können jetzt durch eine Simulationsrechnung die Verlagerungseffekte im Straßennetz untersucht werden. Hierbei sind auch die Effekte in Bezug auf die Verkehrsführung in der Kirchstraße im Zusammenhang mit der Kreuzungsumgestaltung Schloßstraße/Kirchstraße/Elfriede-Seppi-Straße und der Führung der Linienverkehre auf einer separaten Busspur zu betrachten.

### **08\_PROJEKTPARTNER**

*Kann man an vorhandene Strukturen anknüpfen oder finden sich mögliche Projektpartner am runden Tisch (Verknüpfung zu anderen AGs, Fachkompetenzen bzw. Netzwerke einzelner Mitglieder des runden Tisches, etc.)? - Wer kann ggf. welche Hilfestellungen geben?*

AG\_03 Öffentlicher Raum (Co-Projekt Grünvernetzung), AG Verkehr des Planungsausschusses, Verkehrsplanungsbüro Vertec, Straßen- und Tiefbauabteilung (Stadtbauamt), Verkehrsbehörde

### **09\_ENTSCHEIDER**

*Wer trifft zur Durchführung des Projektes relevante Entscheidungen? - Welche?*

Planungsausschuss, Stadtrat

### **10\_RAHMENBEDINGUNGEN**

*Werden beispielsweise gesetzliche Vorschriften etc. berührt? - Welche? – Zuständigkeiten dritter Behörden?*

StVO und techn. Regelwerke  
Verkehrsbehörde der Stadt

### **11\_KOSTEN\***

*Fallen bei der Umsetzung Kosten an?\* - Wofür?\* - Wie hoch sind diese?\**

Die Kosten zur Umsetzung der Maßnahme sind im Rahmen einer Entwurfsplanung zu ermitteln und liegen erfahrungsgemäß in einer Größenordnung von etwa einer halben Million Euro. Eine Kompensation ergibt sich durch die entfallenden Unterhaltungs- und Wartungskosten der LSA.

*Wer trägt die Finanzierung?\* - öffentlich / privat / gemischt / sonstiges - Gibt es potentielle Fördertöpfe?*

Finanzierung durch die Stadt. Bei der Fortschreibung des Handlungskonzepts zum Städtebauförderprogramm Aktive Stadtzentren soll die Maßnahme aufgenommen werden, so dass mit bis zu 90 % Zuschuss gerechnet werden kann.

*\*Angaben möglich, sofern bereits bekannt*

# NETZWERK INNENSTADT

## Projektbeschreibung der Lösungsvorschläge



**neuwied**  
NETZWERK INNENSTADT

### AG\_05\_Mobilität

Projektnummer 2.4

Füllen Sie das folgende Projektblatt aus und überprüfen Sie gemeinsam mit der gesamten Arbeitsgruppe, ob die einzelnen Punkte treffend beschrieben sind. Die Projektbeschreibung dient der öffentlichen Vorstellung und der Projektdokumentation sowie als weitere Bearbeitung- und Entscheidungsgrundlage. **Daher sollten die Inhalte ausformuliert werden.**

<b>01_PROJEKTTITEL</b>  <b>Tempo 30 in Schloßstraße Pfarrstraße und Kirchstraße</b>	
<b>02_PROJEKTVERANTWORTLICHE</b> AG-Mitglieder, Stadtbauamt – Planungsabteilung, Tiefbauabteilung	
<b>03_PROBLEMBESCHREIBUNG</b> In Straßenabschnitten des Zentrums außerhalb des Hauptstraßennetzes ist Tempo 50 zulässig, was sich negativ auf die Verkehrssicherheit und die Aufenthalts- und Wohnumfeldqualität auswirkt. Im Rahmen einer Umgestaltung des Marktplatzes unter Einbezug aller angrenzenden Hauszeilen ist die hohe Regelgeschwindigkeit auf der Kirchstraße als problematisch zu bewerten.	
<b>04_PROJEKTBECHREIBUNG</b> Prüfung der Einführung von Tempo-30 in den genannten Straßenzügen ggf. unter Berücksichtigung provisorischer Umbauten. In Bezug auf die Kirchstraße sind Aspekte der Verkehrslenkung auf dem City-Ring näher zu untersuchen (mögliche Szenarien-Betrachtung im Rahmen der laufenden Verkehrsuntersuchung).	

**05\_ZWECK / ZIELSETZUNG**

Das Projekt ist dem Oberthema Optimierung der Verkehrslenkung zugeordnet. Es ist in erster Linie eine Verkehrsberuhigung zu erwarten. Zielgruppe sind alle Verkehrsteilnehmer (auch Fußgänger und Radfahrer).

**06\_POSITIVE EFFEKTE IM BEZUG AUF DIE NEUWIEDER INNENSTADT**

Der sicherere Aufenthalt bzw. die Straßenquerung wird für Besucher der Innenstadt verbessert (s. im Einzelnen übergeordnetes Projekt 2 „Leiser und langsamer – Verkehrslenkung und Beruhigung“).

**07\_UMSETZUNG**

**kurzfristig**  
*noch in 2018*

**mittelfristig**  
*in den nächsten 2 Jahren*

**langfristig**  
*in den nächsten 5 Jahren*

Geringer baulicher Aufwand; Änderungen Kirchstraße mit Umbau Marktplatz korrespondierend.

**08\_PROJEKTPARTNER**

AG\_03 Öffentlicher Raum, Verkehrsbehörde, AG Verkehr des Planungsausschusses

**09\_ENTSCHEIDER**

Grundsatzentscheidung zumindest im Planungsausschuss

**10\_RAHMENBEDINGUNGEN**

Als Hinweise und Empfehlungen für eine Verkehrsberuhigung mit möglichst hoher Umweltentlastung dienen die Planungsempfehlungen, wie sie beispielsweise in den EAE 85/95 /4/ und EAHV 93 /5/ und ergänzend in den „Planungsempfehlungen für eine umweltentlastende Verkehrsberuhigung - Minderung von Lärm- und Schadstoffemissionen an Wohn- und Verkehrsstraßen“ des Umweltbundesamtes zu finden sind.

Die Beteiligung der Polizei ist im Rahmen der straßenverkehrs-behördlichen Anordnung notwendig.

**11\_KOSTEN\***

Kostenermittlung noch offen

Finanzierung über städtischen Haushalt/ Keine Fördermöglichkeiten

*\*Angaben möglich, sofern bereits bekannt*

# NETZWERK INNENSTADT

## Projektbeschreibung der Lösungsvorschläge



**neuwied**  
NETZWERK INNENSTADT

**AG Mobilität**  
Projektnummer 2.5

Füllen Sie das folgende Projektblatt aus und überprüfen Sie gemeinsam mit der gesamten Arbeitsgruppe, ob die einzelnen Punkte treffend beschrieben sind. Die Projektbeschreibung dient der öffentlichen Vorstellung und der Projektdokumentation sowie als weitere Bearbeitung- und Entscheidungsgrundlage. **Daher sollten die Inhalte ausformuliert werden.**

<p><b>01_PROJEKTTITEL</b></p> <p><b>Reduktion Durchgangsverkehr Innenstadt</b></p>	
<p><b>02_PROJEKTVERANTWORTLICHE</b> Rolf Alterauge (AG Mobilität), Theo Winkelmann (Verkehrsplanung)</p>	
<p><b>03_PROBLEMBESCHREIBUNG:</b> Extrem hoher Anteil Durchgangsverkehr in Nord-Süd-Richtung auf Langendorfer/Kirchstraße und Süd-Nord-Richtung Hermannstraße bzw. Langendorfer/Friedrichstraße. Der Anteil wurde i.d. 90er Jahren mit 30% analysiert; derzeit läuft eine erneute Untersuchung (deren Ergebnis ist auf dem Hintergrund der Tatsache zu bewerten, dass seit Monaten straßenbaubedingt der Verkehr atypisch gelenkt wird). Als Folge dessen wird der innerstädtische Bereich mit Abgasen und Lärm belastet, zudem werden der Verkehrsfluss gehemmt, die Straßenbeläge über Gebühr belastet und der fußläufige Zugang vom Innenstadtbereich zum Rheinufer sowie die Wege für Schüler und Kita-Kinder erschwert. In Summe wird die innerstädtische Aufenthaltsqualität erheblich entwertet.</p>	
<p><b>04_PROJEKTbeschreibung</b> Da der höchste Anteil des Durchgangsverkehrs von und zur Bahnunterführung Langendorfer Str. ausgeht, sollte eine Lösung gefunden werden, die eine Sperrung für den Individualverkehr beinhaltet. Möglicherweise eine Komplettspernung (außer für Radfahrer/Fußgänger), wenn vorgelagerte Bewegungsprofile der Buspassagiere dies sinnvoll erscheinen lassen.</p>	

Außerdem sind die genannten Straßen ganz erheblich zu beruhigen (z.B. durch Aufbringen angemessen breiter Fahrradstreifen, Bepflanzung, Bodenhindernissen o.ä.). Außerdem sollte die auf den Verkehrsschildern angebrachte Wegweisung daraufhin überrüft werden, inwieweit sich hier die Möglichkeit bzw. Notwendigkeit von Änderungen ergeben. So wird zum Beispiel durch auf der B 256 sowohl schon am Neuwieder Kreuz als auch an der Abfahrt Engenser Landstraße auf „Zentrum“ Neuwied verwiesen, obwohl an der Abfahrt Sandkauler Weg ein deutlich schnellerer Weg in das Zentrum führt – an dieser Stelle hingegen Zentrum gar nicht ausgewiesen ist!

#### **05\_ZWECK / ZIELSETZUNG**

Diese Maßnahme soll jenen Autofahrern zugutekommen, deren Ziel der innerstädtische Aufenthalt ist. Zudem profitieren ganz wesentlich die Fußgänger, die oft mit ersteren identisch sein werden. Es profitieren weiterhin die Radfahrer und auch Schüler und Kita-Kinder. Ganz sicher aber ist eine deutliche innerstädtische Verkehrsberuhigung, eingebettet in andere Maßnahmen (z.B. Radwegenetz, Begrünung und intelligente ÖPNV-Taktung) Voraussetzung für eine Belebung der Innenstadt.

#### **06\_POSITIVE EFFEKTE IM BEZUG AUF DIE NEUWIEDER INNENSTADT**

DEUTLICHE ERHÖHUNG DER INNERSTÄDTISCHEN AUFENTHALSQUALITÄT  
DAMIT DEUTLICHE ERHÖHUNG DER BESUCHERZAHLEN UND VERWEILDAUER  
Beides ist Voraussetzung für eine ökonomische Renaissance der Innenstadt!  
Erhöhung der Attraktivität der gesamten Stadt als Wohnort, als Standort für höherwertigen Einzelhandel und Gastronomie.

#### **07\_UMSETZUNG**

*Bitte einordnen und kurz erläutern bzw. begründen (Max. 100 Wörter)!*

**kurzfristig**

*noch in 2018*

**mittelfristig**

*in den nächsten 2 Jahren*

**langfristig**

*in den nächsten 5 Jahr*

Der wirkungsvollste Teil (Sperrung Bahnunterführung) kann kurzfristig umgesetzt werden

#### **08\_PROJEKTPARTNER**

AG Verkehr des Planungsausschusses, Verkehrsplanungsbüro Vertec, Straßen- und Tiefbauabteilung (Stadtbauamt), Verkehrsbehörde

#### **09\_ENTSCHEIDER**

Planungsausschuss, Stadtrat

#### **10\_RAHMENBEDINGUNGEN**

*Werden beispielsweise gesetzliche Vorschriften etc. berührt? - Welche? – Zuständigkeiten dritter Behörden?*

STVO und techn. Regelwerke. Ansonsten bedürfen die Maßnahmen keiner Genehmigung im genannten Sinn.

**11\_KOSTEN\***

Wesentliche Kosten fallen nicht an; vielmehr werden durch eine Reduzierung der Straßennutzung erhebliche Einsparungspotentiale für die Wartung, Instandhaltung und Erneuerung frei.

Gelder für die Markierung und Ausbau von Radwegen (überwiegend in der Projektbeschreibung 1.1 enthalten).

*Wer trägt die Finanzierung?\* - öffentlich / privat / gemischt / sonstiges - Gibt es potentielle Fördertöpfe?*

Stadt Neuwied.

Verfügbare Mittel für Radwegebau sind vorhanden (aktueller Haushalt) – siehe Projektbeschreibung 1.1.

*\*Angaben möglich, sofern bereits bekannt*

R.A. 20-04-2018

# NETZWERK INNENSTADT

## Projektbeschreibung der Lösungsvorschläge



**neuwied**  
NETZWERK INNENSTADT

### AG Mobilität

Füllen Sie das folgende Projektblatt aus und überprüfen Sie gemeinsam mit der gesamten Arbeitsgruppe, ob die einzelnen Punkte treffend beschrieben sind.

Die Projektbeschreibung dient der öffentlichen Vorstellung und der Projektdokumentation sowie als weitere Bearbeitung- und Entscheidungsgrundlage. **Daher sollten die Inhalte ausformuliert werden.**

#### 01\_PROJEKTTITEL

**... mehr Urbanität wagen.  
Vom Aufbrechen  
überalterter und  
verkrusteter  
Mobilitätsstrukturen.**



#### 02\_PROJEKTVERANTWORTLICHE

AG Mobilität, Ralph Schulte

#### 03\_PROBLEMBESCHREIBUNG

Die Stadt Neuwied, ihre Stadtstruktur und die derzeitige Mobilitätsbewältigung, insbesondere in der Innenstadt, folgt überalterten Schemata.

So ist die Einbahnregelung des fließenden Verkehrs zwar Bestand, aber an der einen oder anderen Stelle durchaus überdenkenswert. Insbesondere in Anbetracht der sich rasant ändernden Fortbewegungsmitteln muss über eine flexiblere und liberalere Mobilität in der Innenstadt nachgedacht werden. Dazu gehört auch, dass vermeintlich, als absolute Tabuzonen für den motorisierten Verkehr vorgesehene Flächen, durchaus wenigstens temporär diesem zugänglich gemacht werden. Ohnehin wird auch in anderen Arbeitsgruppen bemängelt, dass die Fußgängerzone Neuwieds in Anbetracht der Größe der Stadt und der zunehmenden Verödung, viel zu groß sei und ein Rückbau auf die wesentlichen Flächen eher zu Gunsten des Einzelhandels wirken wird, als zu seinem Nachteil.

#### 04\_PROJEKTbeschreibung

Die dadurch frei gewordenen Flächen könnten dem motorisierten Verkehr wieder zugänglich gemacht werden um zum einen die Ausschließlichkeit von Einzelhandel, geprägt

durch Filialisten, in einigen Randzonen der Fußgängerzone zu durchbrechen. Warum sollten sich hier nicht auch Stadthandwerker, Dienstleister, Gastronomie und auch vermehrt Wohnen ansiedeln. Letztlich könnte man sogar die Zugänglichkeit bestimmter Kernzonen in der Innenstadt an die emissionsfreie Mobilität knüpfen. Damit würde Neuwied eine Vorreiterrolle im Bereich E-Mobilität einnehmen, und ganz klare Aussagen zu einer zukunftsfähigen Stadtentwicklung machen. Konkret denken wir an die Öffnung der Langendorferstraße zwischen Schlossstraße und Luisenstraße für den Individualverkehr, ähnlich der Situation zwischen Marktstraße und Pfarrstraße. Weiterhin sollte auch der Luisenplatz zeitweise durchfahren werden dürfen und dauerhaft durch Fahrräder (auch E-Bikes) genutzt werden dürfen; dieses natürlich in eigens dafür ausgewiesenen Fahrspuren. Gleiches gilt auch für die gesamte Mittelstraße, die durch die Öffnung für den Fahrradverkehr nur Vorteile erfahren würde.

Grundsätzlich wird im Zuge der demographischen Entwicklung unserer Gesellschaft und dem Anspruch Wohnen in der Innenstadt stärker zu etablieren, eine bessere Erreichbarkeit der Wohn- und Geschäftshäuser in der "Fußgängerzone" unerlässlich werden. Im Einklang mit der stetig wachsenden Sicherheit der Fahrzeuge und deren Emissionsfreiheit ist ein Nebeneinander von Fußgängerverkehr und motorisierter Mobilität kein Gegensatz.

#### **05\_ZWECK / ZIELSETZUNG**

Ziel ist es, die verwaiste Wohnlage in der absoluten Innenstadt wieder zu beleben. Dazu gehört ein Grad an Mobilität der Bewohner, auf den keiner verzichten will. Zudem wird auch häufig das Argument der Konsumenten angebracht, die umfangreichen Einkäufe außerhalb der „Fußgängerzone“ (Industriegebiet) zu tätigen, da man dort die „schweren Einkäufe“ direkt ins Fahrzeug laden kann.

Die größten Konkurrenten des Einzelhandels in der Neuwieder Innenstadt sind das Industriegebiet in Neuwied und Mühlheim-Kärlich, Das Factory-Outlet in Montabaur und am Meisten das Internet.

Zweck unseres Vorschlages ist, die Urbanität in der Innenstadt zu erhöhen und die stringente Trennung der unterschiedlichen Mobilitätsformen (Relikt aus den 70iger Jahren des vergangenen Jahrhunderts) etwas aufzubrechen.

#### **06\_POSITIVE EFFEKTE IM BEZUG AUF DIE NEUWIEDER INNENSTADT**

Durch das partielle Zurückdrängen der Einzelhandelsflächen in der völlig überdimensionierten Fußgängerzone würden wirklich wertvolle Flächen wieder attraktiver und begehrter. Zudem würden der Wohnwert sowie die Aufenthaltsqualität gerade trotz Mehrung des fließenden Verkehrs im Zentrum erhöht.

Die Stadt Neuwied könnte durch die Flexibilisierung des fließenden Verkehrs und das Aufbrechen verkrusteter Verkehrsstrukturen aus dem letzten Jahrhundert eine Vorreiterrolle einnehmen und ein Leuchtturm in Sachen Nebeneinander von fußläufigem Verkehr, Radfahrern und motorisiertem Verkehr (vielleicht nur E-Mobilität?) werden. Die Neuwieder Innenstadt: ein Zentrum der emissionsfreien Mobilität höchsten Grades.

**07\_UMSETZUNG**

Bitte einordnen und kurz erläutern bzw. begründen (Max. 100 Wörter)!

**kurzfristig**  
noch in 2018

**mittelfristig**  
in den nächsten 2 Jahren

**langfristig**  
in den nächsten 5 Jahren

**08\_PROJEKTPARTNER**

Stadt Neuwied, Stadtplanungsamt, Verkehrsplaner

**09\_ENTSCHEIDER**

Stadt Neuwied, politische Parteien

**10\_RAHMENBEDINGUNGEN**

Baurecht, Nachbarschaftsrecht, Emissionen sind einzuhalten, Mobilität der Zukunft in einer zukunftsorientierten Stadt.

**11\_KOSTEN\***

Durch die etappenweise Umsetzung dieses Gedankens entzerren sich die Kosten entsprechend.

Öffentlich, privat

*\*Angaben möglich, sofern bereits bekannt*

# NETZWERK INNENSTADT

## Projektbeschreibung der Lösungsvorschläge



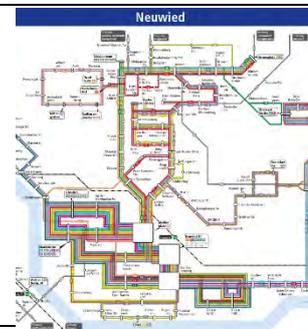
**neuwied**  
NETZWERK INNENSTADT

**AG Mobilität**  
Projektnummer 3.0

Füllen Sie das folgende Projektblatt aus und überprüfen Sie gemeinsam mit der gesamten Arbeitsgruppe, ob die einzelnen Punkte treffend beschrieben sind. Die Projektbeschreibung dient der öffentlichen Vorstellung und der Projektdokumentation sowie als weitere Bearbeitungs- und Entscheidungsgrundlage. **Daher sollten die Inhalte ausformuliert werden.**

### 01\_PROJEKTTITEL

**Zukunft ÖPNV – klimaverträglicher Verkehr**



### 02\_PROJEKTVERANTWORTLICHE

*Wer arbeitet mit? - Wer sollte noch mitarbeiten? - In welcher Funktion?*

Herr Walther, Frau Vielmuth, (AG Mobilität), Planungsabteilung (Stadtbauamt)

### 03\_PROBLEMBESCHREIBUNG

Der ÖPNV bietet derzeit zu wenig Anreiz und Akzeptanz in der Bevölkerung aufgrund zu geringerer Taktung, schlechter Bedienung in Randzeiten und an Wochenenden, unökonomischer Linienführung und schlechter Orientierung. Die beim Kreis laufende Untersuchung zur Verbesserung des Angebots der Stadtbusverkehre mit besserem Bedienungsangebot, dichterem Taktung und Umstellung von Radial- auf Durchmesserlinien sowie flankierende Angebote wie Bürgerbus müssen umgesetzt werden um den ÖPNV attraktiver zu machen, die Erreichbarkeit der Innenstadt zu verbessern, Senioren und Jugendliche mobil zu machen und damit die Innenstadtfunktionen zu stärken. Deshalb werden verschiedene Maßnahmen in Gestalt der genannten Unterprojekte mit vorgeschlagen.

### 04\_PROJEKTbeschreibung

- 3.1. Bau einer zentralen Bushaltestelle Schloßstraße als Nahmobilitätsstation – korrespondierend zur Marktstraße**  
(incl. Mietradstation). Hierdurch zentralere Lage und bessere Orientierung für

die Buskunden, Barrierefreiheit (ab 2022 vorgeschrieben), Verringerung des Querschnitts in Höhe Luisenplatz, dadurch Verringerung der Geschwindigkeiten beim Individualverkehr.

- 3.2. Neuordnung der Bushaltestellen am Moltkeplatz** (Entwurf liegt seit 2008 vor). Übersichtlichere Linienführung und bessere Orientierung, bessere Gestaltung, mögliche Integration einer Radmietstation.
- 3.3. Einführung eines Bürgerbus** als ergänzendes Mobilitätsangebot für weniger mobile Menschen wie Senioren und Jugendliche.
- 3.4. Einführung einer App im ÖPNV** als effiziente und komfortable Mobilitätslösung mit Anzeige der Haltestellen-bezogenen Busabfahrtszeiten in Echtzeit.
- 3.5. Sukzessive Modernisierung des Busfuhrparks** durch emissionsarme Antriebe incl. Hybrid- und Elektroantriebe.
- 3.6. Wassertaxi – Anbindung Weißenthurm, Andernach, Leutesdorf**  
Einführung eines regelmäßig verkehrenden Fahren-Angebots mit Verknüpfung Innenstadt, Feldkirchen/ Irlich, Weißenthurm, Andernach und Leutesdorf.

#### **05\_ZWECK / ZIELSETZUNG**

*Zu welchem Oberthema gehört das Projekt? - Welche Zielgruppe soll angesprochen werden? - Was genau soll erreicht werden? (aus Sicht des Auftragsgebers, aus Sicht der Zielgruppe)  
Max. 100 Wörter*

**Oberthema:** Veränderung des Modal Split zugunsten der umweltgerechten Mobilität des ÖPNV.

**Zielgruppe:** Besucher und Bewohner der Innenstadt.

**Zielsetzung:** Verbesserung der Bedienungsqualität und damit der Erreichbarkeit der Innenstadt für Besucher insbesondere in den Abendstunden und an Wochenenden zwecks Teilhabe am städtischen Angebot.

#### **06\_POSITIVE EFFEKTE IM BEZUG AUF DIE NEUWIEDER INNENSTADT**

*Wie wirkt sich das Projekt auf die Neuwieder Innenstadt aus? - Wieso ist gerade dieses Projekt wichtig, um die Zukunft der Innenstadt positiv zu gestalten?  
Max. 100 Wörter*

Höhere Akzeptanz und Wertschätzung des ÖPNV als zukunftsorientiertes Mobilitätsmedium. Durch zu erwartende langfristige Verlagerung des Modal Split zu dessen Gunsten, hierdurch Verbesserung der Umweltbedingungen in der Stadt (Lärm, Abgase), Verringerung des übrigen Verkehrsaufkommens.

Bessere Erreichbarkeit der Innenstadt durch verbessertes Mobilitätsangebot. Dadurch Stärkung der Innenstadtfunktionen, des Handels und der Gastronomie.

## 07\_UMSETZUNG

Bitte einordnen und kurz erläutern bzw. begründen (Max. 100 Wörter)!

kurzfristig

noch in 2018

mittelfristig

in den nächsten 2 Jahren

langfristig

in den nächsten 5 Jahren

1.1 (Zentraler Bushaltepunkt Schloßstraße), 1.3. (Bürgerbus) und 1.4 (ÖPNV-App) sind nach einer Planungsphase mittelfristig im Zeitraum 2019/20 möglich. 1.2 (Bushaltestellen Moltkeplatz) sowie 1.5 (Modernisierung Busfuhrpark) sind aufgrund der Investitionsgrößenordnungen nur langfristig zu verfolgen. 1.6 (Wassertaxi) ist in Abhängigkeit der möglichen Betreiberkonstellation mittel- bis langfristig umsetzbar.

## 08\_PROJEKTPARTNER

Kann man an vorhandene Strukturen anknüpfen oder finden sich mögliche Projektpartner am runden Tisch (Verknüpfung zu anderen AGs, Fachkompetenzen bzw. Netzwerke einzelner Mitglieder des runden Tisches, etc.)? - Wer kann ggf. welche Hilfestellungen geben?

AG\_03 Öffentlicher Raum, AG Verkehr (Planungsausschuss), Kreisverwaltung Neuwied (Aufgabenträger ÖPNV), Initiative Bürgerbus, Buslinienbetreiber, Personenschiffahrtbetreiber

## 09\_ENTSCHEIDER

Wer trifft zur Durchführung des Projektes relevante Entscheidungen? - Welche?

Planungsausschuss, Stadtrat, Kreistag, Buslinienbetreiber, Schifffahrtsunternehmen

## 10\_RAHMENBEDINGUNGEN

Werden beispielsweise gesetzliche Vorschriften etc. berührt? - Welche? – Zuständigkeiten dritter Behörden?

Für die baulichen Maßnahmen sind die technischen Regelwerke zu beachten. Für den Bürgerbus gelten die Regelungen des PBefG, des NVG und des Nahverkehrsplans des Kreises Neuwied. Für Linienkonzessionierungen ist der LBM zuständig.

## 11\_KOSTEN\*

Fallen bei der Umsetzung Kosten an? - Wofür? - Wie hoch sind diese?\*

Außer einer groben Kostenschätzung zum Projekt 3.1 (Zentraler Bushaltepunkt Schloßstraße) in der Größenordnung von ca. 600.000 Euro sind die Kosten in den übrigen Projekten noch nicht verifiziert.

*Wer trägt die Finanzierung?\** - öffentlich / privat / gemischt / sonstiges - Gibt es potentielle Fördertöpfe?

1.1 wäre über eine Förderung des Landesverkehrsfinanzierungsgesetz und das Städtebauprogramm Aktive Stadtzentren gegeben. 1.2 könnte ebenfalls über Landesverkehrsfinanzierungsgesetz gefördert werden. Für 1.3 und 1.4 gibt es ebenfalls Zuschüsse vom Land RLP.

1.5 ist allein Aufgabe der Buslinienbetreiber, die gegebenenfalls Zuschüsse für besondere Fahrzeuge (Hybrid- bzw. E-Busse) in Anspruch nehmen können.

Kosten für 1.6 sind noch nicht eruiert.

Für 1.1 bis 1.5 fällt die städtische Eigenanteilsfinanzierung an.

*\*Angaben möglich, sofern bereits bekannt*

# NETZWERK INNENSTADT

## Projektbeschreibung der Lösungsvorschläge



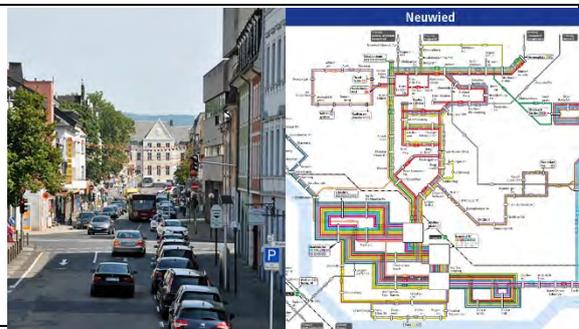
**neuwied**  
NETZWERK INNENSTADT

**AG\_05\_Mobilität**  
Projektnummer 3.1

Füllen Sie das folgende Projektblatt aus und überprüfen Sie gemeinsam mit der gesamten Arbeitsgruppe, ob die einzelnen Punkte treffend beschrieben sind. Die Projektbeschreibung dient der öffentlichen Vorstellung und der Projektdokumentation sowie als weitere Bearbeitungs- und Entscheidungsgrundlage. **Daher sollten die Inhalte ausformuliert werden.**

### 01\_PROJEKTTITEL

**Neubau zentrale Haltestelle  
Schloßstraße**



### 02\_PROJEKTVERANTWORTLICHE

AG-Mitglieder, Stadtbauamt

### 03\_PROBLEMBESCHREIBUNG

Auf Basis grundlegender Stadtratsbeschlüsse sind die zentralen Achsen des Busverkehrs in der Innenstadt die Markt- sowie die Schloßstraße. Während in der Marktstraße eine moderne, barrierefreie Anlage gebaut worden ist, fehlt eine entsprechende Anlage in der Schloßstraße. Im Zuge einer voraussichtlichen Umstellung auf Durchmesserlinien kommt der Haltestelle Schloßstraße eine höhere Bedeutung auch als Zustiegshaltestelle zu.

Nach EU-Richtlinie besteht ab 2022 die Notwendigkeit der barrierefreien Ausbildung von Haltestellen. Dies ist in der Schloßstraße nicht der Fall, so dass hier ohnehin entsprechende Maßnahmen wie Einbau von Sonderbordsteinen, taktilen Elementen, Haltestellenüberdachungen, Sitzmöglichkeiten und Ausstattung mit technischer Infrastruktur erforderlich sind.

### 04\_PROJEKTBECHREIBUNG

Neubau einer zentralen Haltestelle in der Achse des Luisenplatzes. Nach Vorprüfung eines Planungsbüros SAM empfiehlt sich ein äquivalenter Ausbau ähnlich der Marktstraße mit zwei parallelen Haltekanten mit Ergänzung durch vor- oder/ und nachgelagerte Haltekanten. Eine deutlich reduziertere bauliche Ausgestaltung ohne raumgreifende Überdachungen und Gebäude hält die Kosten in Grenzen.

### 05\_ZWECK / ZIELSETZUNG

Das Projekt ist dem Oberthema Öffentlicher Personennahverkehr/ „Zukunft ÖPNV“ zugeordnet. Unmittelbares Ziel ist eine Verbesserung der Zugänge von (auch mobilitäts-eingeschränkten) Buskunden zu den Fahrtenangeboten und eine Verbesserung der Orientierung.

### 06\_POSITIVE EFFEKTE IM BEZUG AUF DIE NEUWIEDER INNENSTADT

Es kann eine Verbesserung der Erreichbarkeit des Zentrums für Besucher mit gleichzeitiger Verringerung des Fahrtenaufkommens im MIV erreicht werden (s. im Einzelnen übergeordnetes Projekt 3.0 „Zukunft ÖPNV – klimaverträglicher Verkehr“). Durch den Einbau einer Mittelinsel in der Schloßstraße wird die Geschwindigkeit des motorisierten Individualverkehrs gebremst. Gleichzeitig wird durch die Ausbildung von Haltekanten im Bereich Luisenplatz ein zunehmend zu verzeichnendes illegales Befahren der Fußgängerzone mit Pkw in diesem Bereich unterbunden.

### 07\_UMSETZUNG

kurzfristig

*noch in 2018*

mittelfristig

*in den nächsten 2 Jahren*

langfristig

*in den nächsten 5 Jahren*

Ausführungsplanung, Ausschreibung und bauliche Umsetzung.

### 08\_PROJEKTPARTNER

AG\_03 Öffentlicher Raum, Verkehrsverbund, Kreisverwaltung (Aufgabenträger ÖPNV), Linienbetreiber (Verkehrsbetriebe)

### 09\_ENTSCHEIDER

Planungsausschuss, Stadtrat

### 10\_RAHMENBEDINGUNGEN

Der Stadtrat hat am 03.05.2018 die Streichung des Projekts einer zentralen Haltestelle in der Schloßstraße beschlossen. Im Nachgang hierzu sind die damit verbundenen Auswirkungen zu untersuchen (Prüfauftrag an die Verwaltung). Nach EU-Richtlinie besteht ab 2022 die Notwendigkeit der barrierefreien Ausbildung von Haltestellen (s. 03\_Problembeschreibung). Insofern sind ohnehin Maßnahmen erforderlich. Dies betrifft ohne sonstige konzeptionelle Änderungen alle derzeit vorhandenen 6 Bushaltestellen in der Schloßstraße.

Nach einer Überprüfung der Auswirkungen ist der Planungsausschuss über die Ergebnisse zu informieren und zu beraten und entscheiden welche Alternativen gegebenenfalls in Betracht zu ziehen sind.

**11\_KOSTEN\***

Kostenschätzung rd. 600.000 €

Finanzierung über städtischen Investitionshaushalt/ Förderfähigkeit über Programm „Aktive Stadtzentren“/ Landesverkehrsfinanzierungsgesetz gegeben

*\*Angaben möglich, sofern bereits bekannt*

# NETZWERK INNENSTADT

## Projektbeschreibung der Lösungsvorschläge



**neuwied**  
NETZWERK INNENSTADT

**AG\_05\_Mobilität**  
Projektnummer 3.2

Füllen Sie das folgende Projektblatt aus und überprüfen Sie gemeinsam mit der gesamten Arbeitsgruppe, ob die einzelnen Punkte treffend beschrieben sind. Die Projektbeschreibung dient der öffentlichen Vorstellung und der Projektdokumentation sowie als weitere Bearbeitungs- und Entscheidungsgrundlage. **Daher sollten die Inhalte ausformuliert werden.**

<p><b>01_PROJEKTTITEL</b></p> <p><b>Neuordnung Haltestellen Moltkeplatz</b></p>	
<p><b>02_PROJEKTVERANTWORTLICHE</b></p> <p>AG-Mitglieder, Stadtbauamt</p>	
<p><b>03_PROBLEMBESCHREIBUNG</b></p> <p>Der Moltkeplatz ist seit jeher (auch bereits im ehemaligen Straßenbahnbetrieb) ein wichtiger Umsteigepunkt im Nahverkehr, wird dieser Rolle jedoch sowohl in verkehrstechnischer als auch in städtebaulicher Hinsicht nicht gerecht. Die Haltestellen sind nicht nach dem Stand der Technik ausgebaut, fußläufige Beziehungen zwischen den Haltestellen nur unzureichend berücksichtigt.</p>	
<p><b>04_PROJEKTBECHREIBUNG</b></p> <p>Es sind Entwürfe zur vollständigen Umgestaltung des Platzbereiches unter Berücksichtigung der Führung aller Verkehrsarten, der Haltestellen-Anordnung und städtebaulicher Aspekte zu entwerfen und zu diskutieren (eine grundsätzliche Konzeption des Stadtbauamtes liegt bereits vor). Die AG spricht eine Empfehlung in Bezug auf einen Entwurf aus, der im Folgenden im Detail zu planen und für eine Umsetzung vorzubereiten ist.</p>	

**05\_ZWECK / ZIELSETZUNG**

Das Projekt ist dem Oberthema Öffentlicher Personennahverkehr/ „Zukunft ÖPNV“ zugeordnet. Unmittelbares Ziel ist eine Verbesserung des Fahrgastwechsels und Umsteigens an dieser Haltestelle sowie eine städtebauliche Aufwertung des Platzes.

**06\_POSITIVE EFFEKTE IM BEZUG AUF DIE NEUWIEDER INNENSTADT**

Im Zusammenhang mit der Bedeutung als wichtiger Verknüpfungspunkt verschiedener Linien kann eine Verbesserung der Erreichbarkeit des Zentrums für Besucher erreicht werden (s. im Einzelnen übergeordnetes Projekt 3.0 „Zukunft ÖPNV – klimaverträglicher Verkehr“).

**07\_UMSETZUNG** **kurzfristig***noch in 2018* **mittelfristig***in den nächsten 2 Jahren* **langfristig***in den nächsten 5 Jahren*

Planungs-Vorlauf notwendig; bislang keine Einordnung in städtische Haushaltsplanung.

**08\_PROJEKTPARTNER**

Linienbetreiber (Verkehrsbetriebe), Kreisverwaltung (Aufgabenträger ÖPNV), AG\_03 Öffentlicher Raum

**09\_ENTSCHEIDER**

Planungsausschuss, Stadtrat

**10\_RAHMENBEDINGUNGEN**

Berücksichtigung diverser Regelwerke zum Straßen- und Haltestellen-Bau

**11\_KOSTEN\***

noch offen

voraussichtlich Förderfähigkeit nach dem Landesverkehrsfinanzierungsgesetz gegeben

*\*Angaben möglich, sofern bereits bekannt*

# NETZWERK INNENSTADT

## Projektbeschreibung der Lösungsvorschläge



**neuwied**  
NETZWERK INNENSTADT

**AG Mobilität**  
Projektnummer 3.3

Füllen Sie das folgende Projektblatt aus und überprüfen Sie gemeinsam mit der gesamten Arbeitsgruppe, ob die einzelnen Punkte treffend beschrieben sind. Die Projektbeschreibung dient der öffentlichen Vorstellung und der Projektdokumentation sowie als weitere Bearbeitung- und Entscheidungsgrundlage. **Daher sollten die Inhalte ausformuliert werden.**

### 01\_PROJEKTTITEL

**Bürgerbus „Rhein-Wied City-Service“**



### 02\_PROJEKTVERANTWORTLICHE

Erich Walther, AG Mobilität

### 03\_PROBLEMBESCHREIBUNG

Neuwied verfügt zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht über einen umweltfreundlichen, barrierefreien City-Service für Mobilitätslücken, in welchen aus ökonomischen und topografischen Gründen keine Linienbusse verkehren.

Beispiele von zu optimierenden Verbindungen:

Lebensmittelläden für den täglichen Bedarf in der City, zur Stadtverwaltung, Behörden, Arbeitsamt, Arztpraxen, Krankenhäuser, sozialen und kirchliche Einrichtungen, Friedhöfe, Seniorenresidenzen, Einkaufsmöglichkeiten im Industriegebiet. ÖPNV Verbindungen nach 20:00 Uhr ...etc.

Verbindungen zu Nachbarkommunen und Freizeiteinrichtungen.

Seit 18 Jahren besteht an der Stadtgrenze Feldkirchen <-> Irlich eine REWE-Müller Filiale mit Post und DHL. Einige Jahre später folgte die ALDI und VR-Bank Filiale. Kein Linienbus kann diesen Bereich anfahren!

Akzeptanz des heutigen ÖPNV Service.

Fahrtkosten.

#### **04\_PROJEKTDESCHEIBUNG**

Ein Bürgerbus Pilotprojekt 56567 „Rhein-Wied City-Service“ von vier Stadtteilen, welches sich in der Folge extrem zeitnah und kostengünstig z.B. auf andere Stadtteile portieren lässt!

Nutzung von Vertrags- und Einkaufsvorteilen.

**Grundlage:** Projektplan mit dem Ziel einer Inbetriebnahme im 1. Halbjahr 2019 und einem Praxisbetrieb von maximal drei Jahren.

Anlagen:

- Projektplanung „Pilotprojekt 56567“
- Fragebogen für eine Bestandsaufnahme
- Eine Hardcopy aus „meiner in Entwicklung befindlichen“ Webdomain

#### **05\_ZWECK / ZIELSETZUNG**

ÖPNV Mobilitätsoptimierung für Zielgruppen in den Stadtteilen außerhalb der City, welche nicht nur bequemer zu Zielen in die Neuwieder Innenstadt wollen, sondern auch zu angrenzenden Stadtteilen und Freizeiteinrichtungen.

ÖPNV Beispiel: Wer aus Feldkirchen mit dem Bus zur Stadtverwaltung will, muss zwangsläufig an der Bushaltestelle „Carmen-Sylvia-Garten“ aussteigen und den Rest laufen, da die Stadtverwaltung Neuwied keine eigene Haltestelle für die großen Busse hat.

Ticket für die einfache Fahrt: 3,10 €, für die Tageskarte: 6,10 €.

Will dieser Bürger dann mit dem Bus zurückfahren, da ihm Taxifahrtkosten von rund 15 € zu hoch sind, muss er fußläufig zur nächsten, weit entfernten Bushaltestelle, die „eine direkte Verbindung“ nach Feldkirchen bietet. Am Friedhof und Arbeitsamt vorbei zum „Moltkeplatz“ oder zur Haltestelle „St. Matthiaskirche“.

#### **06\_POSITIVE EFFEKTE IM BEZUG AUF DIE NEUWIEDER INNENSTADT**

Ziele in der Innenstadt sind nach erfolgreicher Umsetzung „nicht nur von mobilitätseingeschränkten Personen“ - leichter und schneller erreichbar.

Sofern korrespondierend hierzu, die Bus-/Beförderungs-Qualität mit sauberen, modernen Bussen realisiert wird. Fahrpläne eingehalten werden und Fahrzeugführer freundlich sind, steigert dies erheblich die ÖPNV Akzeptanz.

Bei einem „bedarfsgesteuerten Bürgerbus“ kennt der Fahrzeugführer „namentlich seine Fahrgäste“ und kann sie begrüßen. Die Erfahrung aus anderen vergleichbaren Bürgerbus-Projekten zeigt, dass diese Zielgruppe sehr schnell Stammkunden werden.

Personen, die dann mehr als heute – öfter mal Spaß haben in's Städtchen zu fahren!

## 07\_UMSETZUNG

**kurzfristig**  
noch in 2018

**mittelfristig**  
in den nächsten 2 Jahren

**langfristig**  
in den nächsten 5 Jahren

Umsetzung des vorgeschlagenen und bereits begonnenen Projektplans mit der Zielsetzung einer im 1. Halbjahr 2019 beginnenden Inbetriebnahme dieses Pilotprojektes 56567 als einen „Rhein-Wied City-Service“.

Ein Projekt, welches als Neuwieder Vorbild zum Nachmachen animieren soll.

## 08\_PROJEKTPARTNER

Kreis Neuwied (Aufgabenträger ÖPNV), Stadt Neuwied, Stadtplanungsamt, Verkehrsplaner, Ortsbeiräte, Seniorenbeiräte, AWO Ortsvereine, örtliche Vereine, mögliche ÖPNV Partner, Sponsoren, Presse (viele Kontakt bestehen bereits).

## 09\_ENTSCHEIDER

Stadt Neuwied, politische Parteien (Stadtrat)

## 10\_RAHMENBEDINGUNGEN

Für die Inbetriebnahme von Bürgerbussen gibt es „eine Vielzahl“ von zu beachtenden Vorschriften und Gesetzen und Zuständigkeiten. Diese sind mir alle bekannt und liegen mir in aktueller Form vor.

Zum Beispiel die Einschränkung auf 8 Fahrgäste für die Sitzplätze vorhanden sind. Stehplätze sind nicht erlaubt. Maximales zulässiges Gesamtgewicht 3,5 to. etc.

## 11\_KOSTEN\*

Sind von mir im groben aufgrund von Angeboten ermittelt worden und müssen noch mehr verdichtet werden.

Mir liegen von zwei sehr erfolgreichen, seit vielen Jahren tätigen, NRW Bürgerbusvereinen buchhalterische Daten vor. Dies auch in Bezug auf die Anschaffung eines Hochraum-Niederflurbusses.

Es gibt z.B. in Bezug auf die Fahrzeuge und die Ausstattung erhebliche, positive Modelländerungen. Diese werden erst Ende im 2. Halbjahr 2018 in vollem Umfang bekannt sein. Gleiches gilt für die Antriebssysteme.

Diese noch nicht bekannten Detailkomponenten sollten auf keinen Fall dazu führen, den bereits begonnen Plan nicht umsetzen zu wollen. Aus diesem Grund ist in meiner Projektplanung als Zeit für die Fahrzeugbestellung das 1. Quartal 2019 aufgeführt.

Gemischte Fördermöglichkeiten, private Sponsoren und Firmen, Werbepartner am Bus, im Bus und den Haltestellen.

*\*Angaben möglich, sofern bereits bekannt*

# NETZWERK INNENSTADT

## Projektbeschreibung der Lösungsvorschläge



**neuwied**  
NETZWERK INNENSTADT

**AG\_05\_Mobilität**  
Projektnummer 3.4

Füllen Sie das folgende Projektblatt aus und überprüfen Sie gemeinsam mit der gesamten Arbeitsgruppe, ob die einzelnen Punkte treffend beschrieben sind. Die Projektbeschreibung dient der öffentlichen Vorstellung und der Projektdokumentation sowie als weitere Bearbeitungs- und Entscheidungsgrundlage. **Daher sollten die Inhalte ausformuliert werden.**

<p><b>01_PROJEKTTITEL</b></p> <p><b>Einführung ÖPNV-App – dynamische Fahrgastinfo</b></p>	
<p><b>02_PROJEKTVERANTWORTLICHE</b> Herr Walther, Herr Winkelmann (Planungsabteilung Stadtbauamt)</p>	
<p><b>03_PROBLEMBESCHREIBUNG</b> Im Stadtbusverkehr werden vor Ort bislang nur statische Informationen in Form von Fahrplanaushängen angeboten. Es bestehen keine gebündelten Infos über Fahrtangebote in eine bestimmte Richtung und keine Infos zur tatsächlichen Ankunftszeit der Busse.</p>	
<p><b>04_PROJEKTBECHREIBUNG</b> In Ergänzung zu etwaigen dynamischen Fahrten-Anzeigern an ausgewählten Haltestellen soll eine App etabliert werden, die spezifische Informationen in Bezug auf den persönlichen Fahrtwunsch und den jeweiligen Standort anzeigt.</p>	
<p><b>05_ZWECK / ZIELSETZUNG</b> Das Projekt ist dem Oberthema Öffentlicher Personennahverkehr/ „Zukunft ÖPNV“ zugeordnet. Unmittelbares Ziel ist eine Verbesserung des Informationsangebots im ÖPNV.</p>	
<p><b>06_POSITIVE EFFEKTE IM BEZUG AUF DIE NEUWIEDER INNENSTADT</b> Es kann eine Verbesserung der Erreichbarkeit des Zentrums für Besucher ggf. in Verknüpfung mit spezifischen Informationen zum Einzelhandelsangebot o.ä. erreicht</p>	

werden (s. im Einzelnen übergeordnetes Projekt 3 „Zukunft ÖPNV – klimaverträglicher Verkehr“).

#### 07\_UMSETZUNG

**kurzfristig**  
*noch in 2018*

**mittelfristig**  
*in den nächsten 2 Jahren*

**langfristig**  
*in den nächsten 5 Jahren*

Software-Entwicklung, ggf. Schaffung Infrastruktur notwendig

#### 08\_PROJEKTPARTNER

Verkehrsverbund, Linienbetreiber, AG\_07 Image + Kommunikation

#### 09\_ENTSCHEIDER

offen

#### 10\_RAHMENBEDINGUNGEN

Ausstattung Busse mit GPS-Sendern; ggf. vorhandene Apps Verkehrsverbund

#### 11\_KOSTEN\*

noch offen

*\*Angaben möglich, sofern bereits bekannt*

# NETZWERK INNENSTADT

## Projektbeschreibung der Lösungsvorschläge



**neuwied**  
NETZWERK INNENSTADT

**AG\_05\_Mobilität**  
Projektnummer 3.5

Füllen Sie das folgende Projektblatt aus und überprüfen Sie gemeinsam mit der gesamten Arbeitsgruppe, ob die einzelnen Punkte treffend beschrieben sind.  
Die Projektbeschreibung dient der öffentlichen Vorstellung und der Projektdokumentation sowie als weitere Bearbeitungs- und Entscheidungsgrundlage. **Daher sollten die Inhalte ausformuliert werden.**

<p><b>01_PROJEKTTITEL</b></p> <p><b>Sukzessive Modernisierung des Busfuhrparks</b></p>	
<p><b>02_PROJEKTVERANTWORTLICHE</b> AG-Mitglieder, Stadtbauamt</p>	
<p><b>03_PROBLEMBESCHREIBUNG</b></p> <p>Wenngleich der Linien-Busverkehr dazu beiträgt, das Fahrt-Aufkommen im MIV zu reduzieren, haftet den Fahrzeugen ein negatives Image als „Diesel-Stinker“ an. Auch erzeugen die einzelnen Fahrzeuge mit konventionellem Antrieb vergleichsweise hohe Lärmemissionen.</p>	
<p><b>04_PROJEKTBECHREIBUNG</b></p> <p>Zur Diskussion stehen u.a. Elektro-, Diesel-Hybrid, Erdgas-Busse oder konventionelle Diesel-Modelle mit modernster Abgas-Reinigung (Euro 6).</p> <p>Im Rahmen der AG-Betrachtung wären zunächst die verschiedenen Antriebssysteme bzw. Modelle nach Kriterien wie u.a. (Mehr-)Kosten, Markt-Verfügbarkeit, Praxistauglichkeit, Umwelteigenschaften in lokalem und globalem Maßstab (Berücksichtigung heutiger und zukünftiger Strom-Mix), Image-Fragen zu bewerten und zu diskutieren. Die AG würde abschließend eine Empfehlung aussprechen.</p>	

### 05\_ZWECK / ZIELSETZUNG

Das Projekt ist dem Oberthema Öffentlicher Personennahverkehr/ „Zukunft ÖPNV“ zugeordnet. Unmittelbares Ziel wäre eine Verringerung lokaler Schadstoff- und Schall-Immissionen und damit einhergehend eine Image-Verbesserung des Systems Linien-Bus.

### 06\_POSITIVE EFFEKTE IM BEZUG AUF DIE NEUWIEDER INNENSTADT

Im Zusammenhang des insgesamt hohen Verkehrsaufkommens im Zentrum können optimierte Linien-Busse einen Beitrag zur Emissions-Reduktion leisten, was der Aufenthaltsqualität zugutekommt. Durch Verbesserung des Meinungsbildes über den Bus-Verkehr wird dieser ggf. für größere Bevölkerungsschichten attraktiver. Durch Verlagerungen vom MIV auf den ÖPNV kann letztlich eine Verbesserung der Erreichbarkeit des Zentrums für Besucher erreicht werden (s. im Einzelnen übergeordnetes Projekt 3.0 „Zukunft ÖPNV – klimaverträglicher Verkehr“).

### 07\_UMSETZUNG

kurzfristig  
noch in 2018

mittelfristig  
in den nächsten 2 Jahren

langfristig  
in den nächsten 5 Jahren

Aus ökonomischen Gründen faktisch nur bei ohnehin notwendigen Fahrzeug-Ersatzbeschaffungen denkbar.

### 08\_PROJEKTPARTNER

Verkehrsbetriebe, Kreisverwaltung

### 09\_ENTSCHEIDER

Verkehrsbetrieb, Planungsausschuss (für spezifische Empfehlungen)

### 10\_RAHMENBEDINGUNGEN

Anschaffung obliegt letztlich dem zuständigen Verkehrsbetrieb; Im Rahmen einer Fortschreibung des Nahverkehrsplans (unter Beteiligung der Stadt) können ggf. Vorgaben in Bezug auf künftige Konzessionsvergaben gemacht werden

### 11\_KOSTEN\*

je nach Empfehlung/ noch offen

potenzielle Fördermöglichkeiten sind noch zu klären

*\*Angaben möglich, sofern bereits bekannt*

# NETZWERK INNENSTADT

## Projektbeschreibung der Lösungsvorschläge



**neuwied**  
NETZWERK INNENSTADT

**AG\_05\_Mobilität**  
Projektnummer 3.6

Füllen Sie das folgende Projektblatt aus und überprüfen Sie gemeinsam mit der gesamten Arbeitsgruppe, ob die einzelnen Punkte treffend beschrieben sind. Die Projektbeschreibung dient der öffentlichen Vorstellung und der Projektdokumentation sowie als weitere Bearbeitungs- und Entscheidungsgrundlage. **Daher sollten die Inhalte ausformuliert werden.**

<p><b>01_PROJEKTTITEL</b></p> <p><b>Wassertaxi</b></p>	
<p><b>02_PROJEKTVERANTWORTLICHE</b> AG-Mitglieder, Stadtbauamt, Kreisverwaltung</p>	
<p><b>03_PROBLEMBESCHREIBUNG</b> Insbesondere nord-westlich der Raiffeisenbrücke bildet der Rhein mangels weiterer Brückenquerung eine deutliche Trennungslinie. Gerade bei Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel entstehen hohe Fahrtzeiten bei der Erreichbarkeit von Zielen, die in Luftlinie vergleichsweise nah beieinanderliegen.</p>	
<p><b>04_PROJEKTDESCHEIBUNG</b> Einführung eines regelmäßig verkehrenden Fähren-Angebots mit Verknüpfung Innenstadt, Feldkirchen/ Irlich, Weißenthurm, Andernach und Leutesdorf.</p>	
<p><b>05_ZWECK / ZIELSETZUNG</b> Das Projekt ist dem Oberthema Öffentlicher Personennahverkehr/ „Zukunft ÖPNV“ zugeordnet. Unmittelbares Ziel ist eine Verbesserung des öffentlichen Verkehrsangebots zwischen den genannten Orten.</p>	

**06\_POSITIVE EFFEKTE IM BEZUG AUF DIE NEUWIEDER INNENSTADT**

Es kann eine Verbesserung der Erreichbarkeit des Zentrums für Besucher aus den genannten angrenzenden Orten erreicht werden (s. im Einzelnen übergeordnetes Projekt 3.0 „Zukunft ÖPNV – klimaverträglicher Verkehr“). Außerdem kann das Angebot der Vernetzung und dem Ausbau touristischer Aktivitäten der angedienten Orte dienen.

**07\_UMSETZUNG**

kurzfristig  
noch in 2018

mittelfristig  
in den nächsten 2 Jahren

langfristig  
in den nächsten 5 Jahren

Ggf. Schaffung Infrastruktur Schiffsanleger notwendig (derzeitig laufende Umgestaltung Deichuferpromenade)

**08\_PROJEKTPARTNER**

Betreiber Fährschiffahrt

**09\_ENTSCHEIDER**

Stadtrat/ Kreistag bei etwaigen notwendigen Zuschüssen

**10\_RAHMENBEDINGUNGEN**

Wasserrechtliche/ Schifffahrt-rechtliche Genehmigungen erforderlich.

**11\_KOSTEN\***

Kostenermittlung noch offen

Finanzierung ggf. über Einnahmen/ Fördermöglichkeiten noch offen

*\*Angaben möglich, sofern bereits bekannt*

# NETZWERK INNENSTADT

## Projektbeschreibung der Lösungsvorschläge



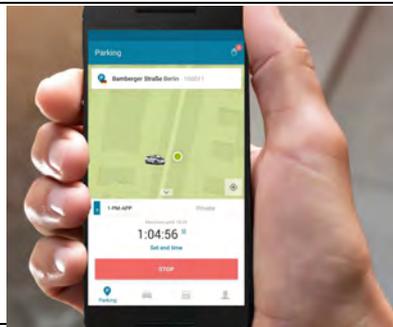
**neuwied**  
NETZWERK INNENSTADT

**AG Mobilität**  
Projektnummer 4.1

Füllen Sie das folgende Projektblatt aus und überprüfen Sie gemeinsam mit der gesamten Arbeitsgruppe, ob die einzelnen Punkte treffend beschrieben sind.  
Die Projektbeschreibung dient der öffentlichen Vorstellung und der Projektdokumentation sowie als weitere Bearbeitung- und Entscheidungsgrundlage. **Daher sollten die Inhalte ausformuliert werden.**

### 01\_PROJEKTTITEL

**Park-App -  
Intelligent und  
komfortabel  
Parken**



### 02\_PROJEKTVERANTWORTLICHE

Herr Walther, Herr Neumann, Herr Geisen, Ordnungsamt, sowie einem der bekannten Anbieter für Park-APP's – Systemlösungen wie z.B. ParkNow oder SmartParking, mit Referenznachweis.

### 03\_PROBLEMBESCHREIBUNG

Die Ausstattung der Innenstadt mit Parkraum in Gestalt von Großparkplätzen, Parkhäusern und Straßenrandparkplätzen ist außergewöhnlich gut. Beim Erledigen des Parkvorgangs mittels Parkscheinautomaten muss jedoch immer zwingend eine Parkdauer abgeschätzt werden. Hierdurch entsteht ein Zeitdruck, seine Erledigung in der Stadt in diesem Zeitraum zu erledigen. Man hat immer zusätzliche Wege vom Pkw zum Parkscheinautomat um den Parkschein zu ziehen.

Die technische Parkraumbewirtschaftung kann zur „Kostenreduktion und Kundengewinnung“ -, durch einfache Integration in bestehende Systeme so schnell wie möglich optimiert werden!

Den Parksuchverkehr reduzieren => CO2-Emissionen senken und Kosten sparen!

#### 04\_PROJEKTDESCHEIBUNG

**Einführung von Handyparken mit Park-APP's** an allen von der Stadt bewirtschafteten Parkplätzen, sowie in den Parkhäusern Kaufland, Schlick, Fürst zu Wied.

Komfortables, zeitgemäßes Angebot durch minutengenaue Abrechnung und flexible Abwicklung des Parkvorgangs.

Buchung und Reservierung per SmartPhone APP, alternativ SMS Nachricht, oder Anruf (Sprachdialogsystem).

Ticketlos, Bargeldlos und stressfrei Parken.

Zusätzlich wird die „**Barrierefreiheit**“ unterstützt!

Beispiel: Gang zum Kassen-Ticket-Automaten, passendes Kleingeld oder Checkkarte dabei sowie der Weg zurück zum Auto um den Parkschein sichtbar anzubringen entfallen. In Parkhäusern entfällt der Gang zum Kassen-Ticket-Automaten um den Zahlungsvorgang durchzuführen.

#### 05\_ZWECK / ZIELSETZUNG

*Zu welchem Oberthema gehört das Projekt? - Welche Zielgruppe soll angesprochen werden? - Was genau soll erreicht werden? (aus Sicht des Auftragsgebers, aus Sicht der Zielgruppe)  
Max. 100 Wörter*

**Oberthema:** Zeitgemäße Parkraumbewirtschaftung und Überwachung.

**Zielsetzung:** Komfortables Parken ohne Zeitstress.

**Zielgruppe:** Besucher und Bewohner der Innenstadt.

#### 06\_POSITIVE EFFEKTE IM BEZUG AUF DIE NEUWIEDER INNENSTADT

*Wie wirkt sich das Projekt auf die Neuwieder Innenstadt aus? - Wieso ist gerade dieses Projekt wichtig, um die Zukunft der Innenstadt positiv zu gestalten?  
Max. 100 Wörter*

Komfortables Angebot zum Parken durch stressfreies digital basiertes Handyparken mit minutengenauer Abrechnung durch Anreiz zum stressfreien Innenstadtbesuch ohne Zeitdruck was den Zeitraum des Parktickets betrifft. Hierdurch Stärkung der Innenstadtfunktionen, des Handels und der Gastronomie.

Verbesserung der Erreichbarkeit durch Verkehrslenkung und Steuerung des Parksuchverkehrs. Dadurch Vermeidung von unzufriedenen Innenstadtbesuchern und Verringerung der verkehrlichen Emissionen.

## 07\_UMSETZUNG

Bitte einordnen und kurz erläutern bzw. begründen (Max. 100 Wörter)!

**kurzfristig**  
noch in 2018

**mittelfristig**  
in den nächsten 2 Jahren

**langfristig**  
in den nächsten 5 Jahren

Für „Parken am Straßenrand“ ist bei einer Vertragsvereinbarung im 1. Halbjahr 2018 eine Realisierung noch im 2. Halbjahr 2018 möglich.

Gleiches gilt für eine Parkhausbewirtschaftung, wenn es sich um Schranken-Zugangssysteme handelt, für welche bereits eine IT-Schnittstelle realisiert wurde. Ist diese erforderliche IT-Schnittstelle nicht vorhanden wäre nach derzeitigem Informationsstand (Info: Erich Walther 09.05.2018) eine Inbetriebnahme im 1. Quartal 2019 möglich.

## 08\_PROJEKTPARTNER

Kann man an vorhandene Strukturen anknüpfen oder finden sich mögliche Projektpartner am runden Tisch (Verknüpfung zu anderen AGs, Fachkompetenzen bzw. Netzwerke einzelner Mitglieder des runden Tisches, etc.)? - Wer kann ggf. welche Hilfestellungen geben?

Beispiel: <http://www.parknow.de/> oder <http://www.smartparking.de/> Ordnungsamt, Amt für Stadtmarketing, Parkhausbetreiber

## 09\_ENTSCHEIDER

Wer trifft zur Durchführung des Projektes relevante Entscheidungen? - Welche?

Stadtvorstand, Ordnungsamt, Stadtbauamt, Städtische Gremien

## 10\_RAHMENBEDINGUNGEN

Werden beispielsweise gesetzliche Vorschriften etc. berührt? - Welche? – Zuständigkeiten dritter Behörden?

### Datenschutz

Die Zusammenarbeit sollte nur mit einem Projektpartner erfolgen, welcher die Einhaltung der gültigen EU-Datenschutzverordnung gewährleistet und seinen Firmensitz in Deutschland hat.

Ebenso wichtig ist die Festlegung der zeitlichen Spanne, wie lange Parkflächen-Nutzung für einzelne Buchungsvorgänge in Cloud-Systemen verbleiben sollen. Es gibt Anbieter, welche z.B. einzelne Buchungsvorgänge nur 12 Monate speichern.

## 11\_KOSTEN\*

Kosten „könnten“ entstehen, wenn es sich um Schranken-Öffnungssysteme handelt, für welche beim Partnerunternehmen *noch keine* IT-Schnittstelle realisiert wurde.

ParkNow, eines der führenden Anbieter, hat bereits IT-Schnittstellen-Support für Zugangssysteme der Firmen: Scheidt&Bachmann, SKIDATA (Kudelski Group), DESIGNA und iLOGS.

Keine Investition notwendig, um Parkscheinautomaten für die bargeldlose Zahlungsabwicklung zu befähigen.

In der jetzigen Phase gibt es noch Anbieter, welche daran interessiert sind „Referenzobjekte“ zu realisieren und zu sponsern!

*Wer trägt die Finanzierung?\* - öffentlich / privat / gemischt / sonstiges - Gibt es potentielle Fördertöpfe?*

Stadt Neuwied, ggfls. durch Finanzierung aus Ablösebeiträgen, Anbieter der jeweiligen Plattformen

*\*Angaben möglich, sofern bereits bekannt*

# NETZWERK INNENSTADT

## Projektbeschreibung der Lösungsvorschläge



**neuwied**  
NETZWERK INNENSTADT

**AG Mobilität**  
Projektnummer 4.2

Füllen Sie das folgende Projektblatt aus und überprüfen Sie gemeinsam mit der gesamten Arbeitsgruppe, ob die einzelnen Punkte treffend beschrieben sind.  
Die Projektbeschreibung dient der öffentlichen Vorstellung und der Projektdokumentation sowie als weitere Bearbeitungs- und Entscheidungsgrundlage. **Daher sollten die Inhalte ausformuliert werden.**

<p><b>01_PROJEKTTITEL</b></p> <p><b>Mobiles, optionales Parkleitsystem</b></p>		
<p><b>02_PROJEKTVERANTWORTLICHE</b> Gerhard Neumann (AG Mobilität) u.a.</p>		
<p><b>03_PROBLEMBESCHREIBUNG</b> Beliebte innerstädtische Großveranstaltungen wie Garten-, Herbstmarkt, Stadtfest, Rheinland-Pfalz-Tag, Stadtfest, Currywurstfestival,... erzeugen in der Innenstadt regelmäßig ein Verkehrschaos. PKW-Fahrer irren und kreisen in der Stadt umher, auf der Suche nach einem Parkplatz.</p>		
<p><b>04_PROJEKTBECHREIBUNG</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. deutlichere Beschilderung über Parkmöglichkeiten</li> <li>2. Personal an den Parkmöglichkeiten, das sich mittels Mobilfunk gegenseitig verständigt über die Parkkapazitäten und ggf. Alternativparkplätze anzeigt</li> <li>3. Ausweitung der Parkmöglichkeiten durch Öffnen der Parkplätze am Rhein-Wied-Gymnasium und an der David-Roentgen-Schule</li> </ol>		
<p><b>05_ZWECK / ZIELSETZUNG</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Vermeidung von Parkplatzsuchverkehr</li> <li>2. Luft- und Lärmbeeinträchtigungen reduzieren</li> </ol>		
<p><b>06_POSITIVE EFFEKTE IM BEZUG AUF DIE NEUWIEDER INNENSTADT</b> Luft- und Lärmbeeinträchtigungen reduzieren. Weniger Frust bei Innenstadtbesuchern.</p>		

## 07\_UMSETZUNG

**kurzfristig**  
*noch in 2018*

Siehe oben

**mittelfristig**  
*in den nächsten 2 Jahren*

**langfristig**  
*in den nächsten 5 Jahren*

## 08\_PROJEKTPARTNER

Ordnungsamt, Amt für Stadtmarketing, Polizei, Veranstalter

## 09\_ENTSCHEIDER

Veranstalter, Stadtverwaltung

## 10\_RAHMENBEDINGUNGEN

Für verschiedene Veranstaltungsformate und –Größenordnungen sind differenzierte Konzepte zu entwickeln, welche temporären Parkräume herangezogen und in ein Netz integriert werden können. Dann ist mit den beteiligten Akteuren ein entsprechendes Konzept zu entwickeln und umzusetzen.

## 11\_KOSTEN\*

- evtl. Personalkosten
- Kosten für Mobilfunkgeräte

*\*Angaben möglich, sofern bereits bekannt*