

Integriertes Mobilitätskonzept Bad Neustadt a. d. Saale

1. Bürgerworkshop

13. Februar 2023

Ralf Huber-Erlor, Dr.-Ing.
Sebastian Hofherr, Dipl.-Ing.
Jenny Büttner, M.Eng.
Jakob Schaller, M.Sc.

R+T Verkehrsplanung GmbH
Julius-Reiber-Str. 17
D-64293 Darmstadt



Tagesordnung

1. Begrüßung

2. Vortrag R+T

- Vorstellung Büro R+T
- Prozesse und Vorgehensweise IMK
- Bestandsanalyse
 - Fuß- und Radverkehr
 - Öffentlicher Personennahverkehr
 - Kfz-Verkehr (fließend)
 - Kfz-Verkehr (ruhend)
 - Mobilitätsverbund
 - Elektromobilität

PAUSE (10 Minuten)

3. Diskussion an Thementischen

4. Evaluierung möglicher Planungsziele

5. Kurze Ergebniszusammenfassung und weiteres Vorgehen

Tagesordnung

1. Begrüßung

2. Vortrag R+T

- Vorstellung Büro R+T
- Prozesse und Vorgehensweise IMK
- Bestandsanalyse
 - Fuß- und Radverkehr
 - Öffentlicher Personennahverkehr
 - Kfz-Verkehr (fließend)
 - Kfz-Verkehr (ruhend)
 - Mobilitätsverbund
 - Elektromobilität

PAUSE (10 Minuten)

3. Diskussion an Thementischen

4. Evaluierung möglicher Planungsziele

5. Kurze Ergebniszusammenfassung und weiteres Vorgehen

Einführung

Vorstellung Büro - Allgemeines



R+T Verkehrsplanung GmbH

Julius-Reiber-Str. 17

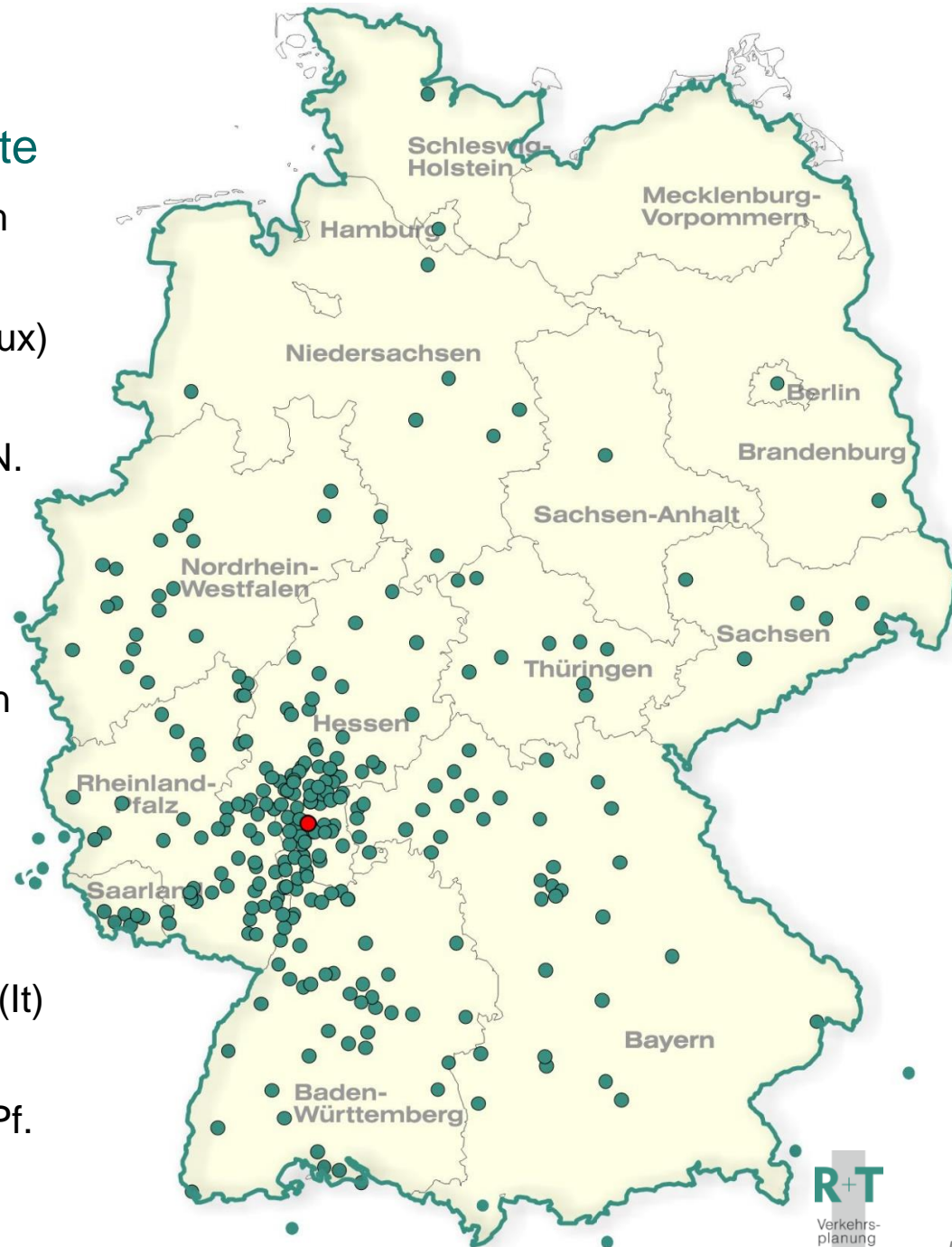
D-64293 Darmstadt

- Geschäftsführender Gesellschafter: Dr.-Ing. Ralf Huber-Erler
- Team von 24 Mitarbeitern, 18 Planerinnen und Planer
- Interdisziplinäres Team von Bauingenieuren, Raum- und Umweltplanern und Geographen
- bis heute über 1.800 abgeschlossene Projekte, davon ca. 75 Verkehrsentwicklungspläne und Mobilitätskonzepte
- Zusammenarbeit mit Stadtplanern, Landschaftsarchitekten, Architekten und Fachingenieuren

Einführung

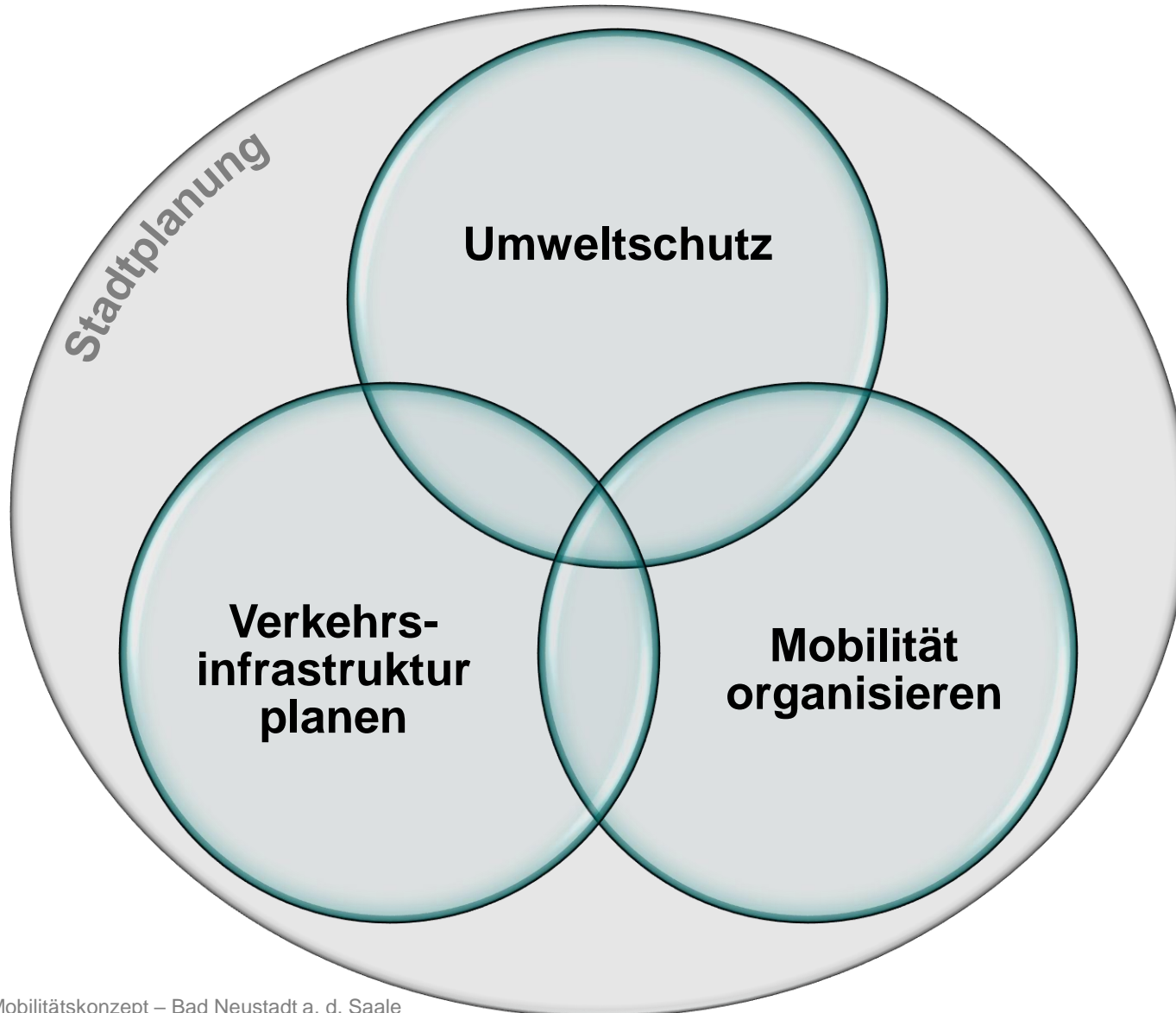
Vorstellung Büro - Referenzstädte

- Freiburg i.Br.
- Tübingen
- Trier
- Hockenheim
- Fellbach
- Neumarkt i.d.OPf.
- Neustadt / W.
- Reutlingen
- Frankfurt
- Luxemburg (Lux)
- Saarbrücken
- Kaiserslautern
- Crailsheim
- Lindau
- Weimar
- Bad Dürkheim
- Ditzingen
- Dudelange (Lux)
- Bad Nauheim
- Buchholz i.d.N.
- Radolfzell
- Bingen
- Edenkoben
- Bad Kissingen
- Langen
- Völklingen
- Singen
- Andernach
- Welschnofen (It)
- Heidenheim
- Weiden i.d.OPf.



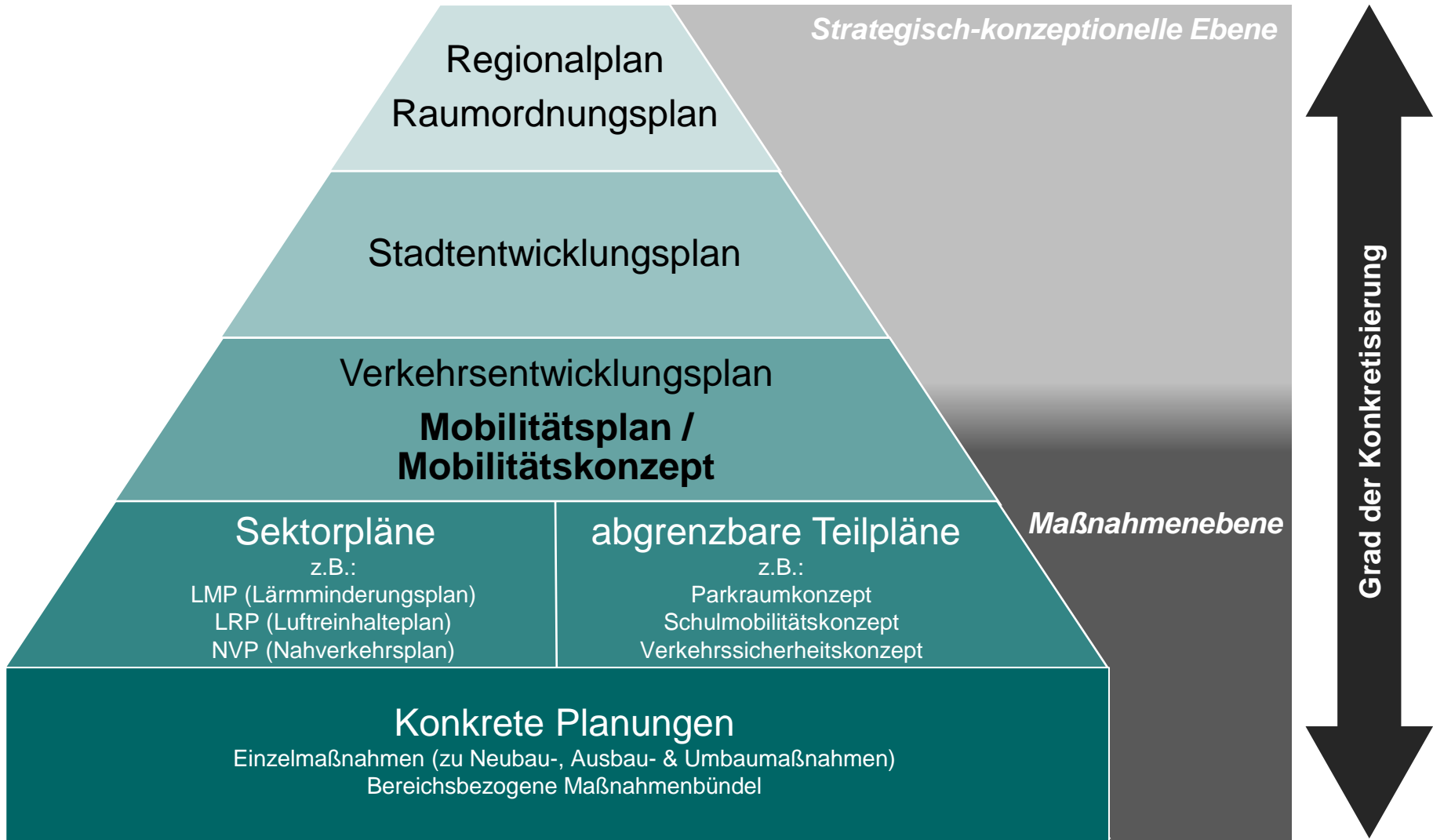
Einführung

Was ist ein Mobilitätskonzept?



Einführung

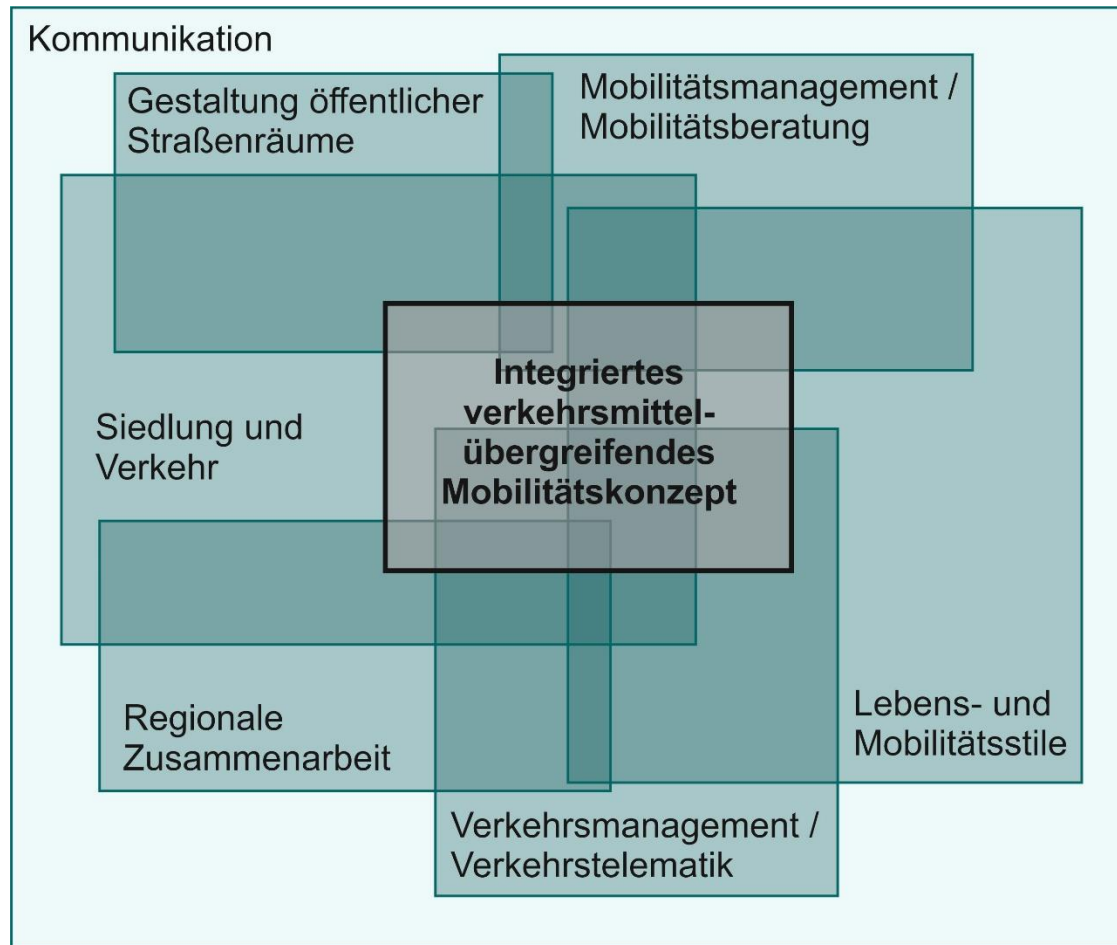
Was ist ein Mobilitätskonzept?



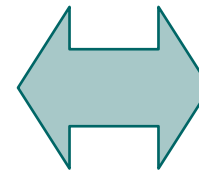
Einführung

Was ist ein Mobilitätskonzept?

Handlungsfelder



Maßnahmenkonzepte



Einführung

<http://beteiligung-badneustadt.rt-verkehr.de/>

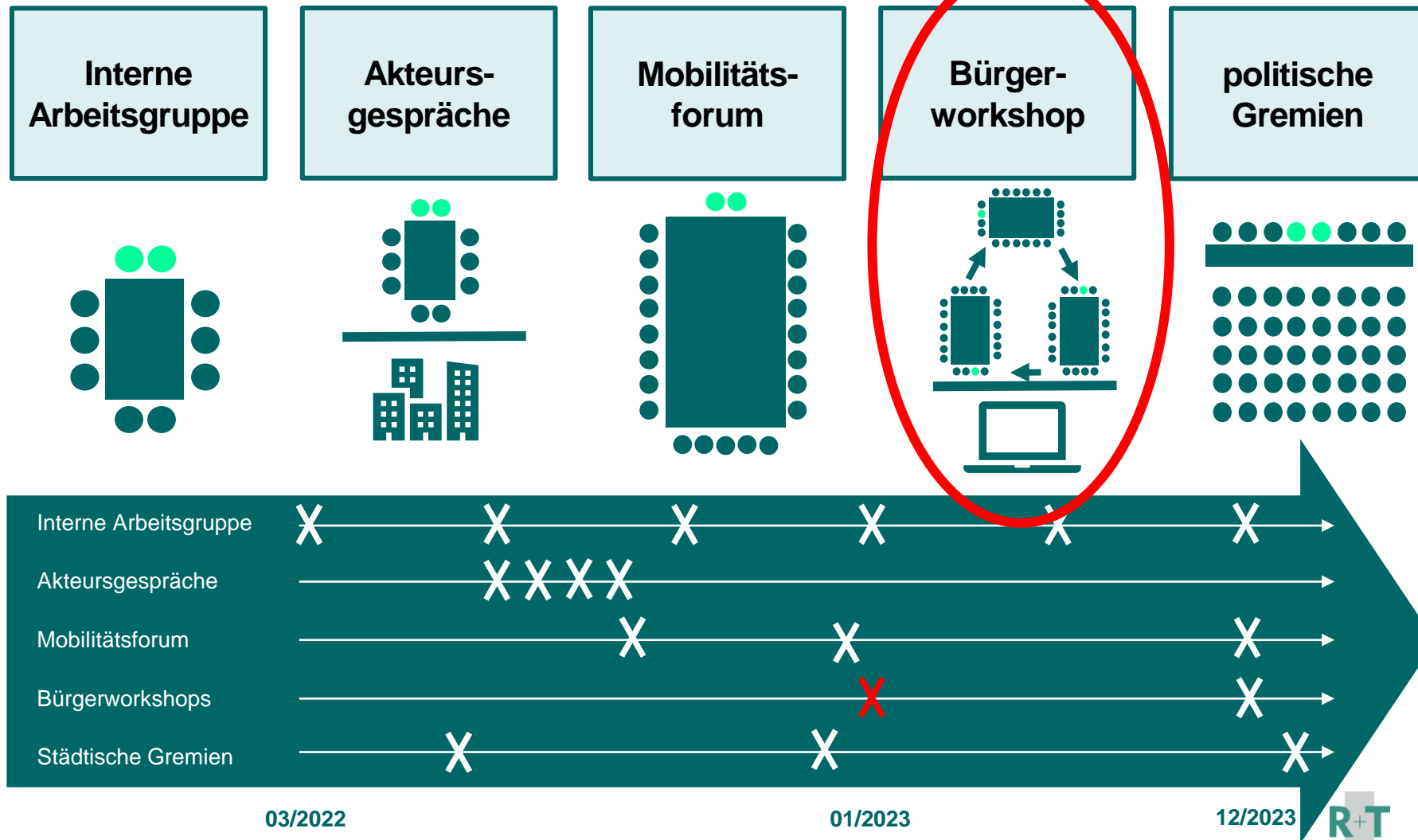


Prozesse und Vorgehensweise Mobilitätskonzept – Planungsstufen



Einführung

Prozesse und Vorgehensweise Mobilitätskonzept – Beteiligungsformen



Tagesordnung

1. Begrüßung

2. Vortrag R+T

- Vorstellung Büro R+T
- Prozesse und Vorgehensweise IMK
- Bestandsanalyse
 - Fuß- und Radverkehr
 - Öffentlicher Personennahverkehr
 - Kfz-Verkehr (fließend)
 - Kfz-Verkehr (ruhend)
 - Mobilitätsverbund
 - Elektromobilität

PAUSE (10 Minuten)

3. Diskussion an Thementischen

4. Evaluierung möglicher Planungsziele

5. Kurze Ergebniszusammenfassung und weiteres Vorgehen















Bestandsanalyse

Fußverkehr – Hauptfußwegenetz Altstadt



— Hauptfußwegenetz

wichtige Ziele im Stadtgebiet

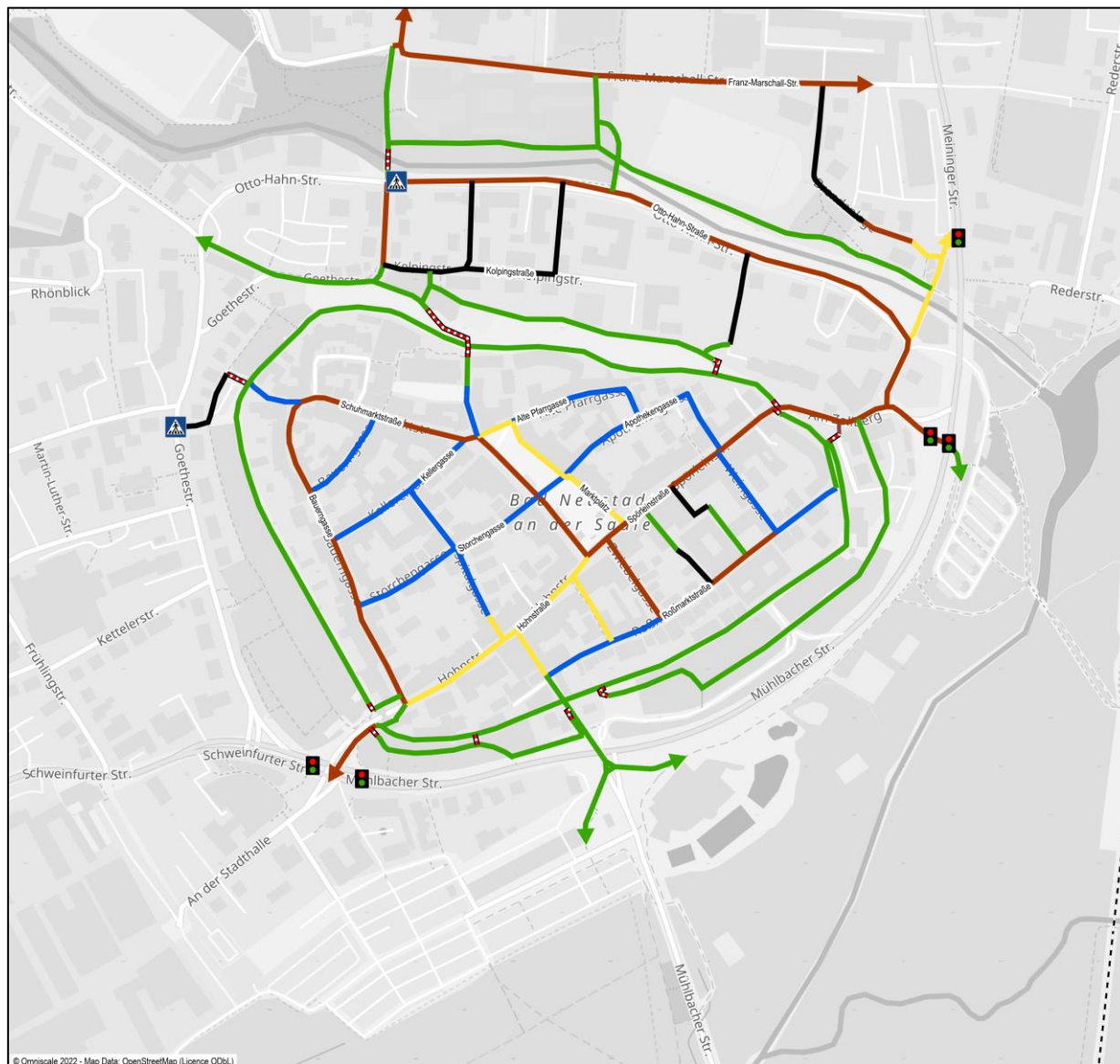
-  Alten-/ Pflegeheime
-  Freizeit
-  Schulen
-  KITA
-  Klinik
-  Kultur
-  Verwaltung
-  Weiterbildungsinstitute
-  große Unternehmen
-  großflächiger Einzelhandel
-  Bahnhof
-  Feuerwehr
-  Wochenmarkt
-  ZOB

Veröffentlichungen, auch in Auszügen, nur nach vorheriger Genehmigung durch R+T Verkehrsplanung GmbH

© Omniscale 2022 - Map Data: OpenStreetMap (Licence ODbL)

Bestandsanalyse

Fußverkehr – Infrastruktur Altstadt



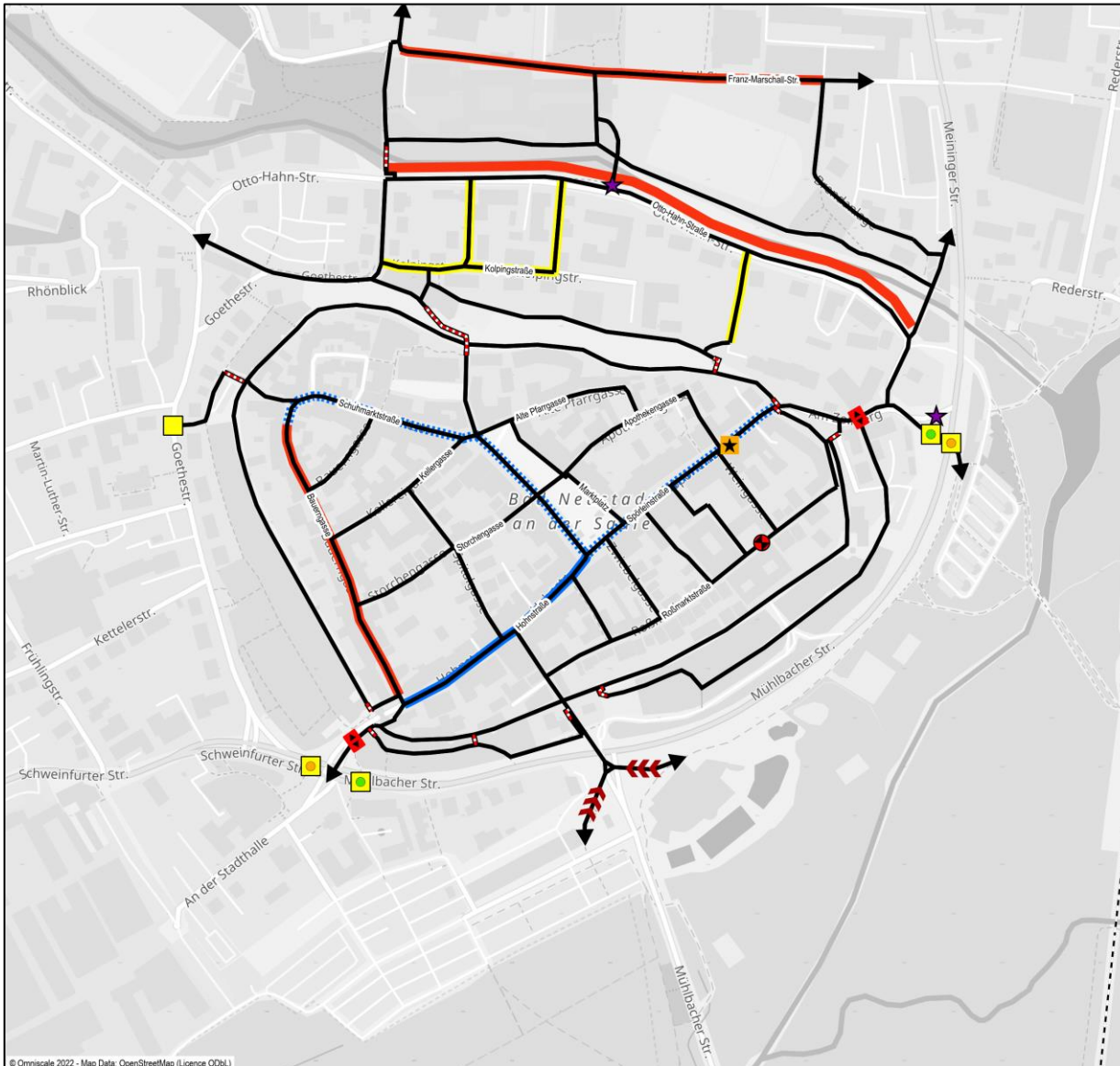
- Fußgängerüberweg (Zebrastreifen)
- Fußgängersignalanlage
- Führung in Fußgängerzone
- Führung in verkehrsberuhigtem Bereich
- separate Führung
- straßenbegleitende Gehwegführung
- Treppe
- kein Fußweg

Veröffentlichungen, auch in Auszügen, nur nach vorheriger Genehmigung durch R+T Verkehrsplanung GmbH

© Omniscale 2022 - Map Data: OpenStreetMap (Licence ODbL)

Bestandsanalyse

Fußverkehr – Analyse



punktbezogene Mängel

- fehlende Absenkung/ fehlendes Blindenleitsystem
- Hindernisse auf Gehweg
- fehlende Querungshilfe
- Engstelle
- sonstige Mängel
- Querung an FSA ohne Einschränkungen möglich*
- Querung an FSA teilweise nur mit Einschränkungen möglich*
- starke Steigung (nicht barrierefrei)

streckenbezogene Mängel

- Gehweg zu schmal
- kein Gehweg vorhanden
- Treppe (nicht barrierefrei)
- Linienverkehr in Fußgängerzone
- Dominanz Kfz-Verkehr

*in Bezug auf die Länge der Wartezeit und der Grünzeit für Fußgänger

Bestandsanalyse

Fußverkehr - Fazit



Veröffentlichungen, auch in Auszügen, nur nach vorheriger Genehmigung durch R+T Verkehrsplanung GmbH

Bestandsanalyse

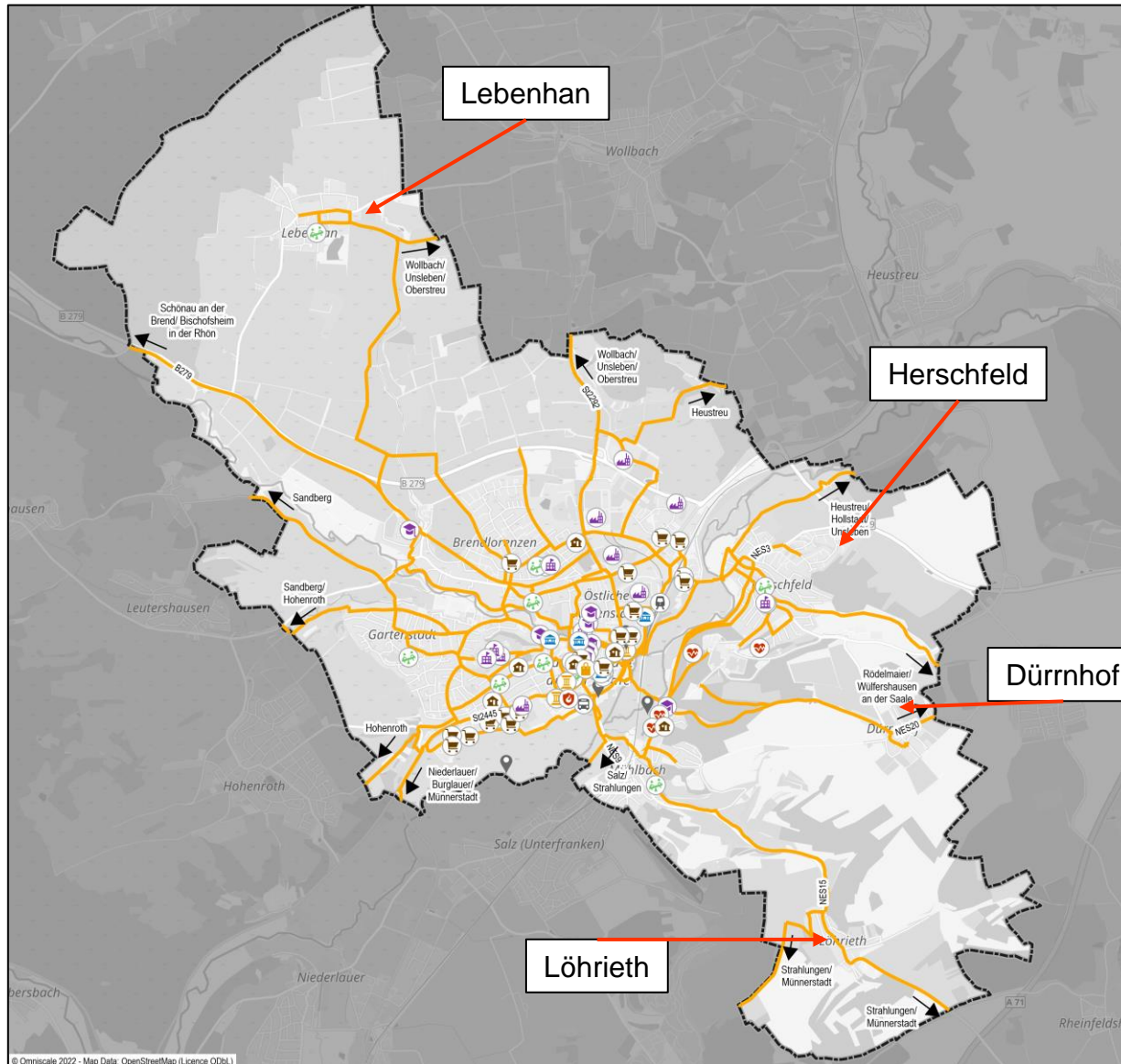
Fußverkehr - Fazit



- ↑ attraktive Altstadt mit Fußgängerzonen und großflächig verkehrsberuhigte Bereiche (ansprechende Gestaltung, viele Sitz- und Verweilmöglichkeiten)
- ↑ kompakte Strukturen in der Kernstadt
- ↑ modernes, zielorientiertes Wegeleitsystem
- ↑ Gute Fußläufige Anbindung ZOB
- Barrierefreiheit wird bei Neu-/Umbaumaßnahmen berücksichtigt
- Verdrängung des Fußverkehrs in den Seitenraum durch den Linienverkehr
- ↓ Barrierewirkung Kfz-Durchfahrt auf der Spörleinstraße und Marktplatz
- ↓ beeinträchtigte Gehwegbreiten
- ↓ Barrierefreiheit grundsätzlich mitgedacht, aber
 - teilweise schwer begehbare Altstadtplaster
 - viele, enge Treppen zur Überwindung der Höhendifferenzen
 - vor allem taktile Leitelemente fehlen
- steht oft im Konflikt zum charakteristischen „Altstadtflair“

Bestandsanalyse

Radverkehr – Radroutennetz

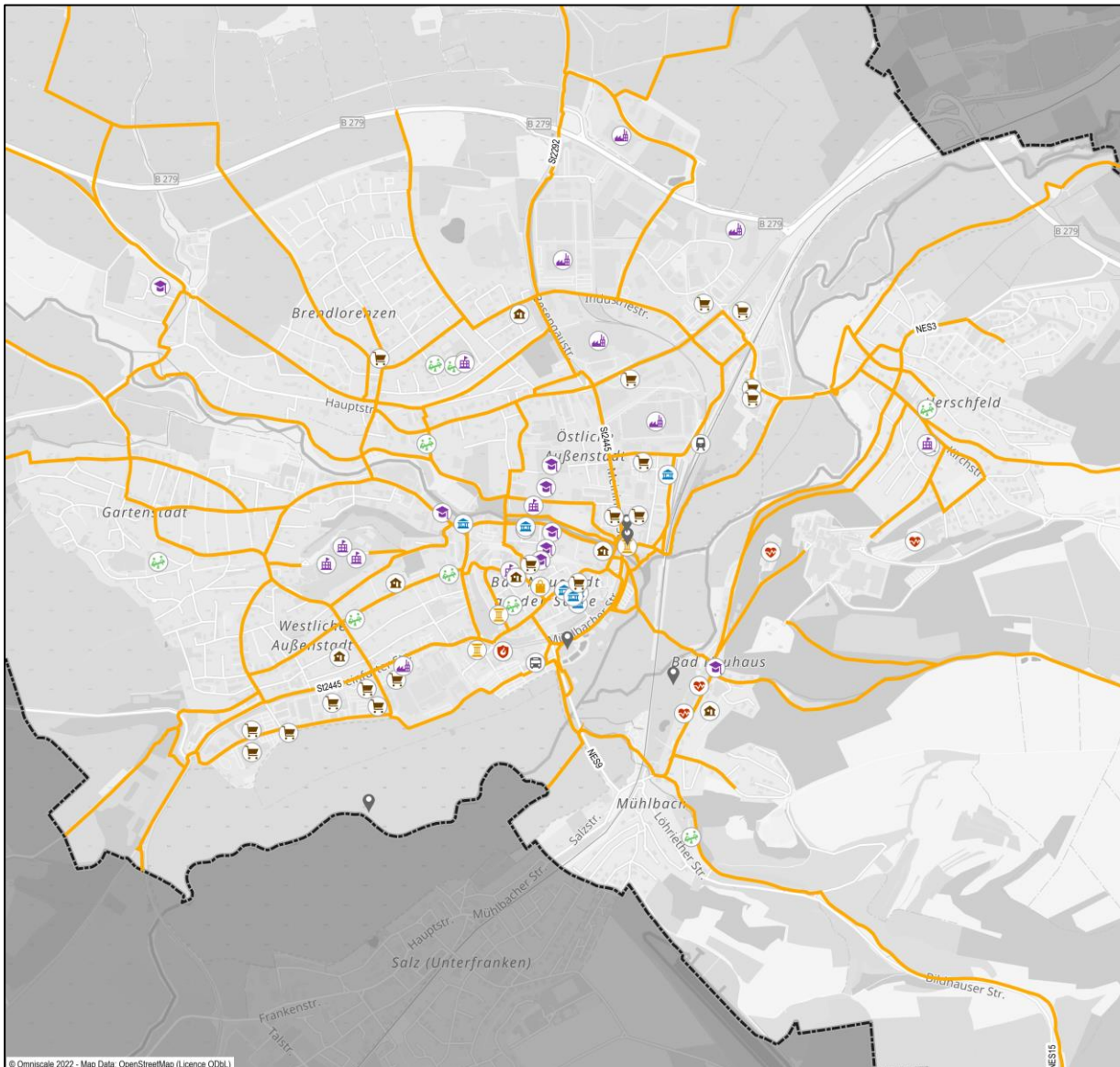


wichtige Ziele im Stadtgebiet

- Alten-/ Pflegeheime
- Freizeit
- Schulen
- KITA
- Klinik
- Kultur
- Verwaltung
- Weiterbildungsinstitute
- große Unternehmen
- großflächiger Einzelhandel
- Bahnhof
- Feuerwehr
- Wochenmarkt
- ZOB
- Radroutennetz

Bestandsanalyse

Radverkehr – Radroutennetz



wichtige Ziele im Stadtgebiet

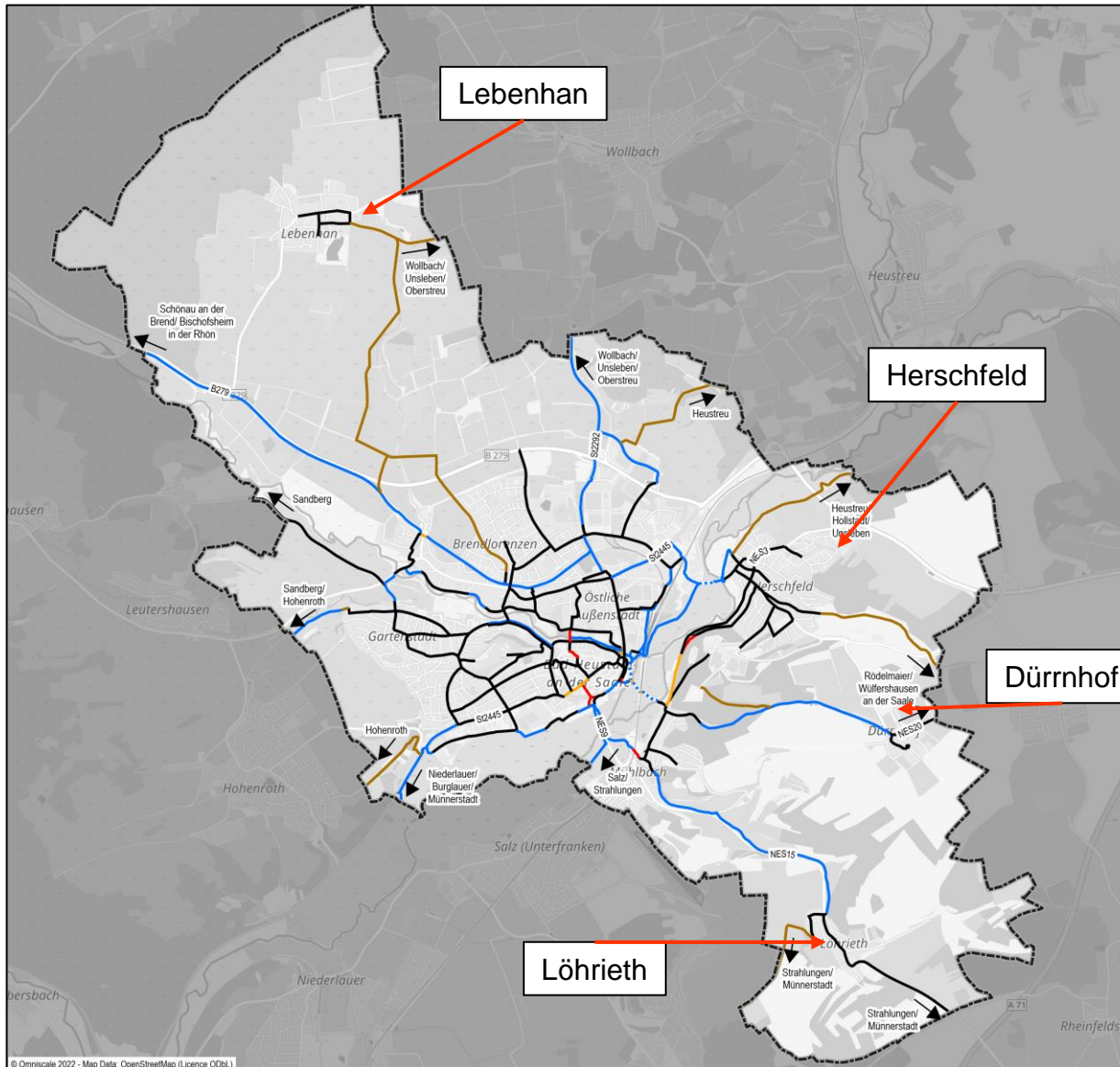
- Alten-/ Pflegeheime
- Freizeit
- Schulen
- KITA
- Klinik
- Kultur
- Verwaltung
- Weiterbildungsinstitute
- große Unternehmen
- großflächiger Einzelhandel
- Bahnhof
- Feuerwehr
- Wochenmarkt
- ZOB
- Radroutennetz

Veröffentlichungen, auch in Auszügen, nur nach vorheriger Genehmigung durch R+T Verkehrsplanung GmbH

© Omniscale 2022 - Map Data: OpenStreetMap (Licence ODbL)

Bestandsanalyse

Radverkehr – Infrastruktur



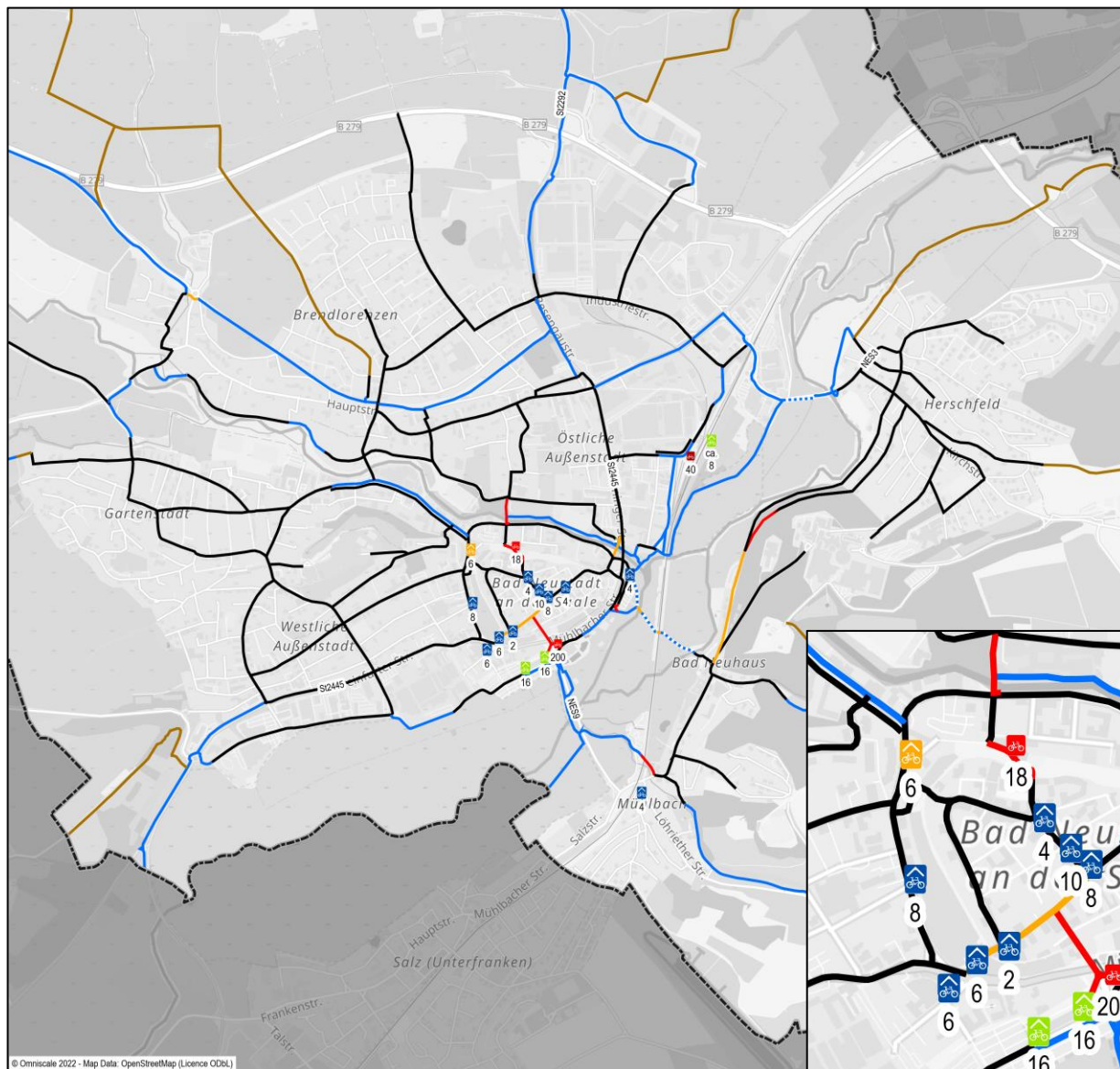
- gemeinsamer Geh- und Radweg
- getrennter Geh- und Radweg
- Gehweg, Radfahrer frei
- Führung auf der Fahrbahn
- Feld- und Waldweg
- Gehweg nicht für Radverkehr freigegeben

Veröffentlichungen, auch in Auszügen, nur nach vorheriger Genehmigung durch R+T Verkehrsplanung GmbH

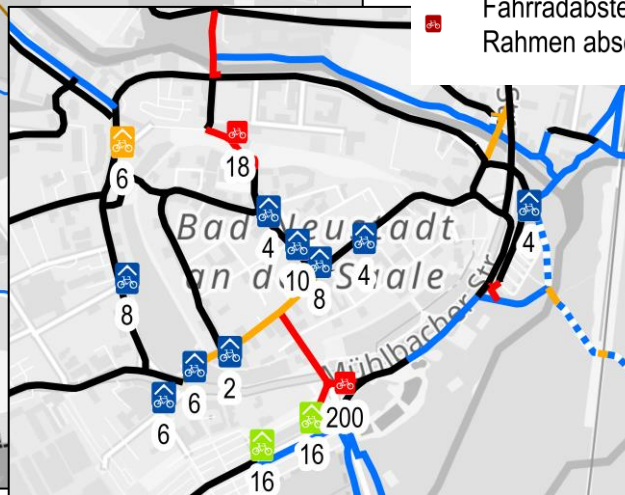
© Omniscale 2022 - Map Data: OpenStreetMap (Lizenz: ODbL)

Bestandsanalyse

Radverkehr – Infrastruktur



- gemeinsamer Geh- und Radweg
- · - · - getrennter Geh- und Radweg
- Gehweg, Radfahrer frei
- Führung auf der Fahrbahn
- Feld- und Waldweg
- Gehweg nicht für Radverkehr freigegeben
- Fahrradabstellplätze (Rahmen abschließbar, überdacht)
- Fahrradabstellplätze (Rahmen abschließbar, unüberdacht)
- Fahrradabstellplätze (Felgenhalter, Rahmen nicht abschließbar, überdacht)
- Fahrradabstellplätze (Felgenhalter, Rahmen nicht abschließbar, unüberdacht)
- Fahrradabstellplätze (Schräghochparker, Rahmen abschließbar, überdacht)

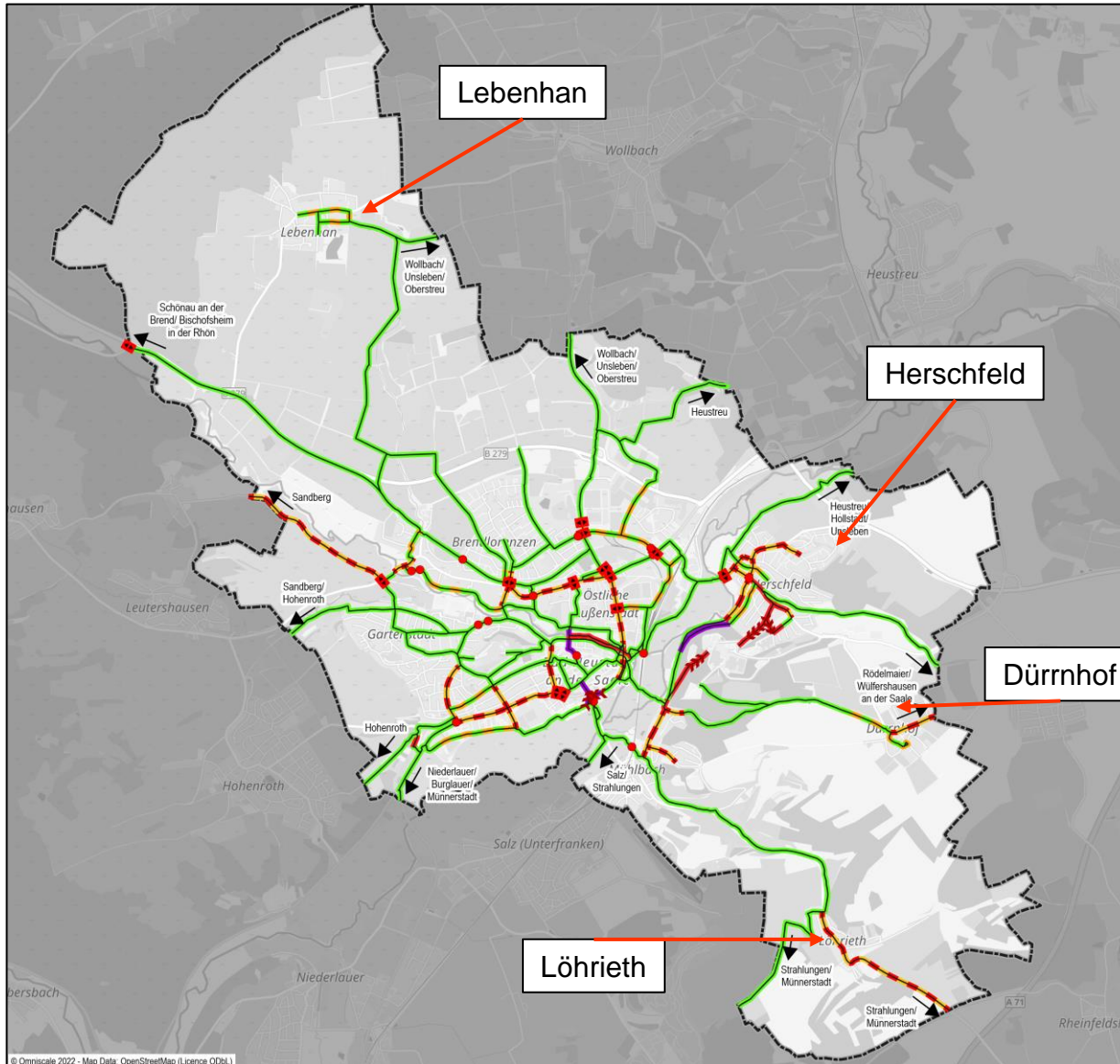


Veröffentlichungen, auch in Auszügen, nur nach vorheriger Genehmigung durch R+T Verkehrsplanung GmbH

© Omniscale 2022 - Map Data: OpenStreetMap (Licence ODbL)

Bestandsanalyse

Radverkehr – Analyse



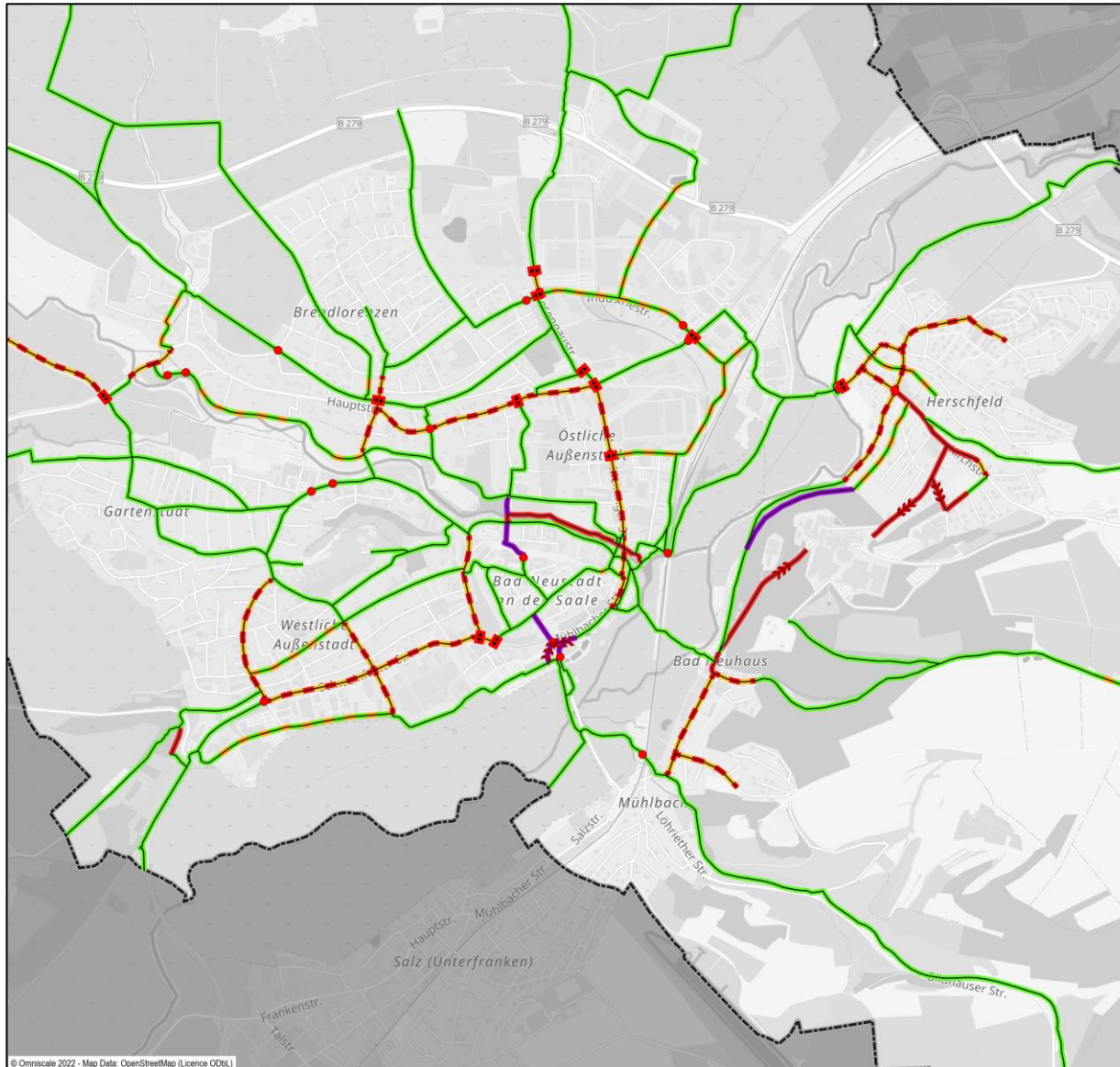
- punktbezogene Mängel (Markierung, Beschilderung,...)
- fehlende Querungshilfe
- »» starke Steigung
- Routen gut mit dem Rad befahrbar
- unverträgliche Führung auf der Fahrbahn bei ≥ 50 km/h
- verträgliche Führung auf der Fahrbahn bei ≥ 50 km/h
- streckenbezogene Mängel (Zustand, Belag,...)
- Keine Freigabe für den Radverkehr

Veröffentlichungen, auch in Auszügen, nur nach vorheriger Genehmigung durch R+T Verkehrsplanung GmbH

© Omniscale 2022 - Map Data: OpenStreetMap (Licence: ODbL)

Bestandsanalyse

Radverkehr – Analyse



- punktbezogene Mängel (Markierung, Beschilderung,...)
- fehlende Querungshilfe
- >>> starke Steigung
- Routen gut mit dem Rad befahrbar
- unverträgliche Führung auf der Fahrbahn bei ≥ 50 km/h
- verträgliche Führung auf der Fahrbahn bei ≥ 50 km/h
- streckenbezogene Mängel (Zustand, Belag,...)
- Keine Freigabe für den Radverkehr

© Omniscale 2022 - Map Data: OpenStreetMap (Licence: ODbL)

Veröffentlichungen, auch in Auszügen, nur nach vorheriger Genehmigung durch R+T Verkehrsplanung GmbH

Bestandsanalyse

Radverkehr - Fazit



Veröffentlichungen, auch in Auszügen, nur nach vorheriger Genehmigung durch R+T Verkehrsplanung GmbH

Bestandsanalyse

Radverkehr - Fazit



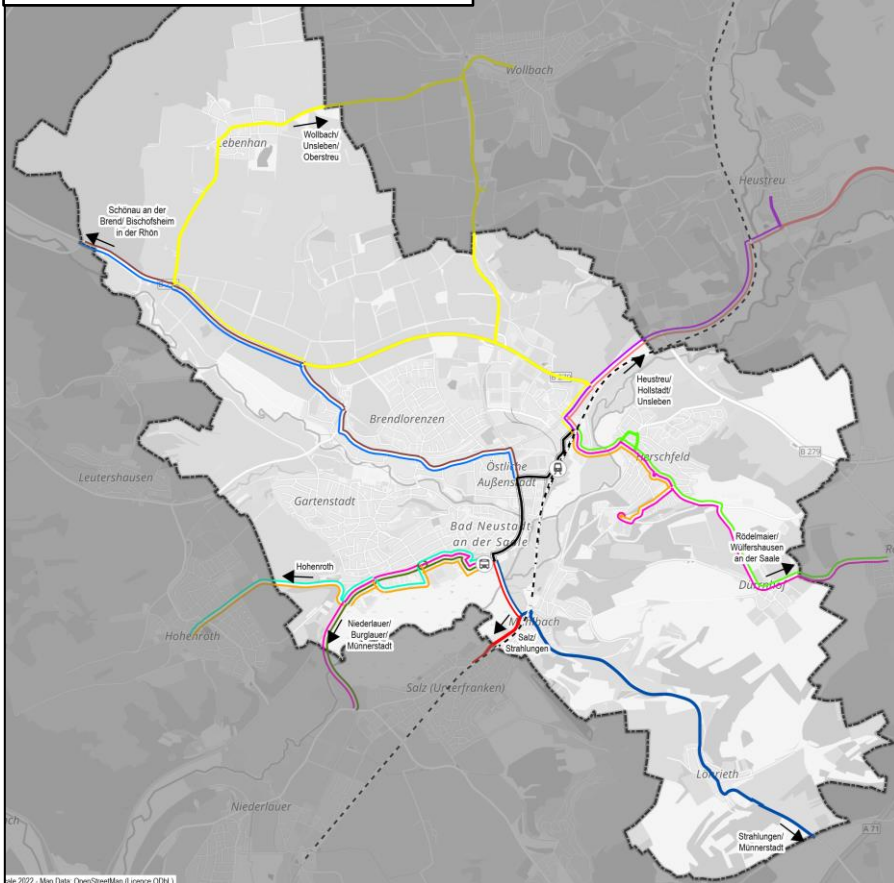
- ↑ Attraktive Anbindung außerorts an die Ortsteile
 - gemeinsame Geh- und Radwege oder gemeinsam mit dem land- und forstwirtschaftlichen Verkehr
- ↑ viele Radwege abseits von Straßen
- ↑ große Anzahl an Abstellanlagen an zentralen Orten (Qualität teils ausbaufähig)
- ↓ fehlende Lückenschlüsse entlang wesentlicher Routen
- ↓ Im Untersuchungsgebiet keine separaten Radwege vorhanden
 - Führung auf der Fahrbahn (an Hauptverkehrsstraßen) ohne weiteres Angebot
 - Gemeinsame Geh-/Radwege
 - Oder Gehweg für Radverkehr freigegeben
- ↓ fehlende Überleitung des Radverkehrs an großen Kreuzungen
- ↓ fehlende Überleitung bei Beendigung einer Radverkehrsanlage
- ↓ Abstellanlagen am Bahnhof mit Schräghochparkern

Bestandsanalyse

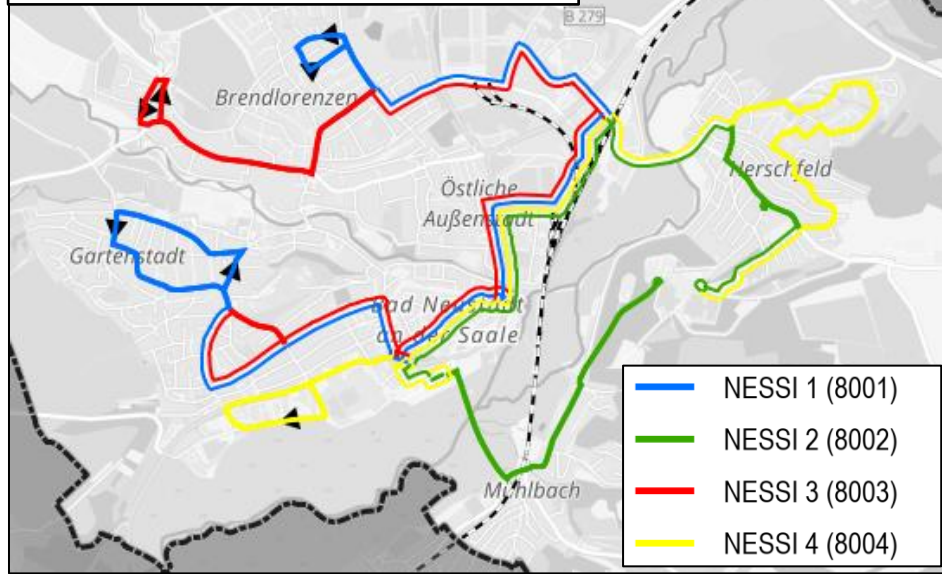
ÖPNV – Liniennetz Regionalbusse und Stadtbuslinie (NESSI)



Liniennetz Regionalbusse



Liniennetz Stadtbusse (NESSI)



Buslinie	
	811
	814
	821
	8011
	8057
	8142
	8153
	8173
	8230
	8253 (Seit 01.01.23 Linie 831)
	8304
	8305
	mehr als 5 Linien

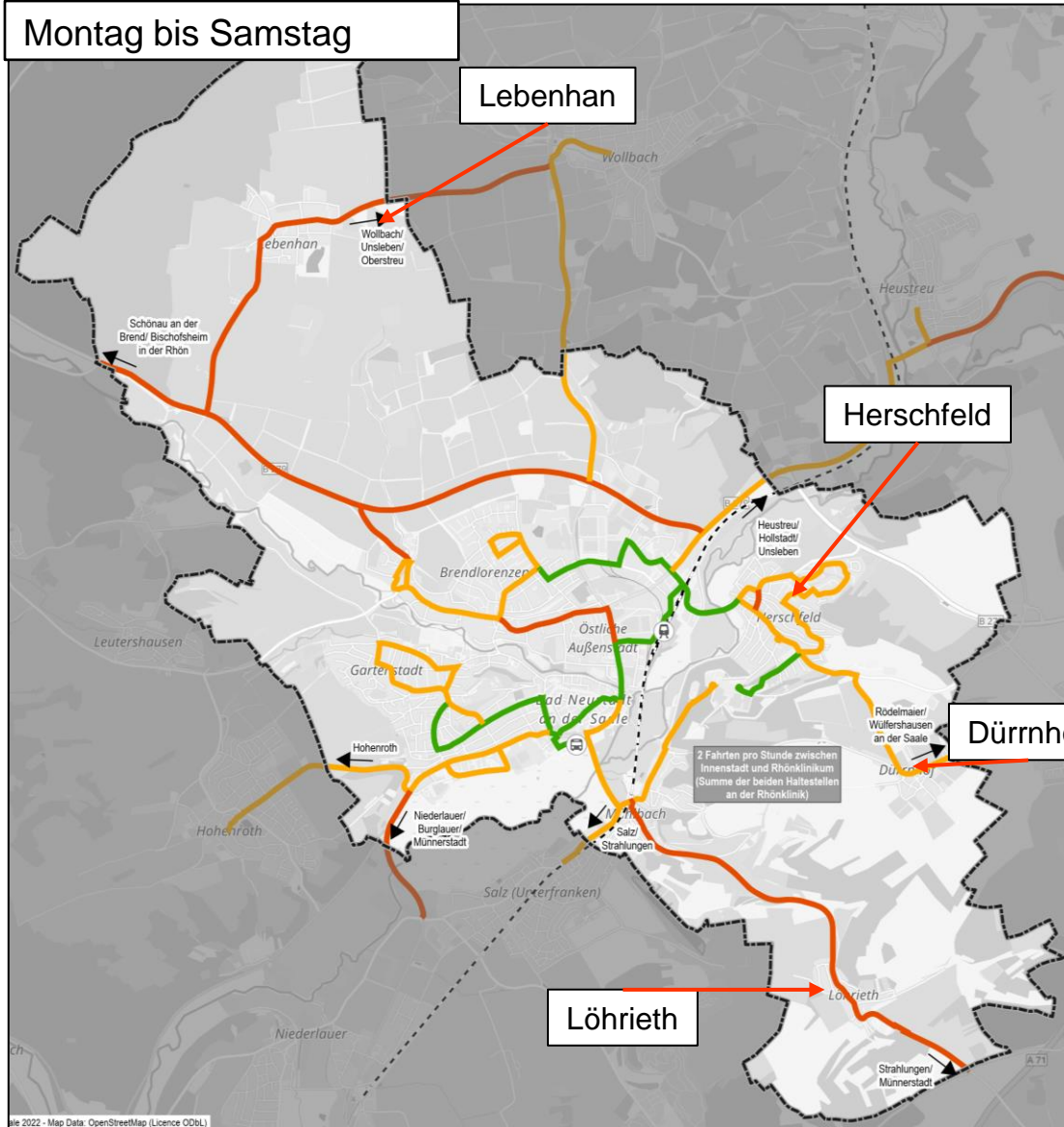
Veröffentlichungen, auch in Auszügen, nur nach vorheriger Genehmigung durch R+T Verkehrsplanung GmbH

Bestandsanalyse

ÖPNV – Takt



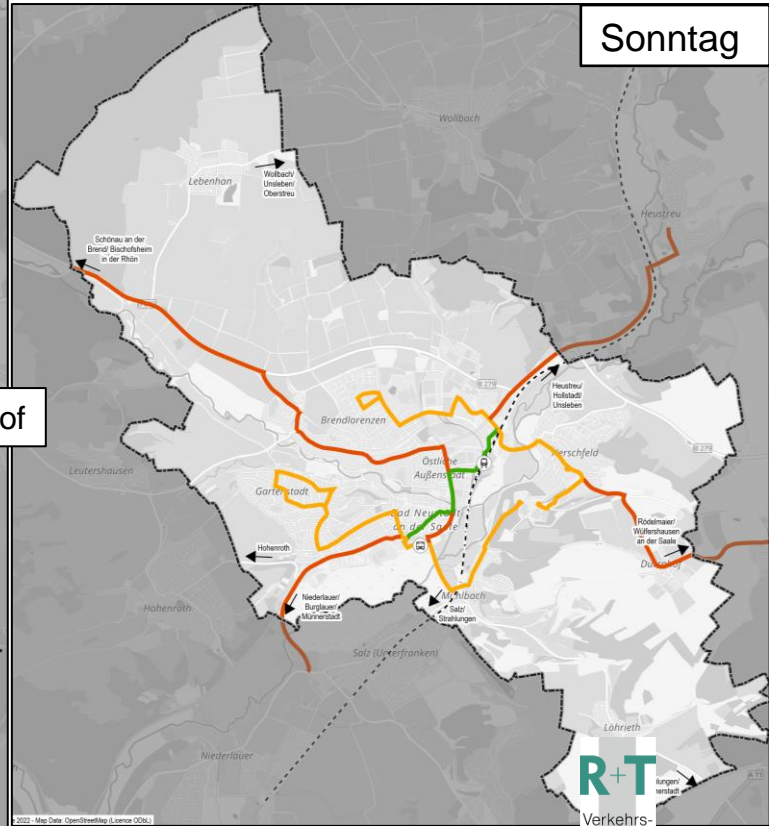
Montag bis Samstag



Takt Montag - Samstag

- ca. 30-Minuten-Takt
- 60-Minuten-Takt / 1 Fahrt pro Stunde
- weniger als 1 Fahrt pro Stunde

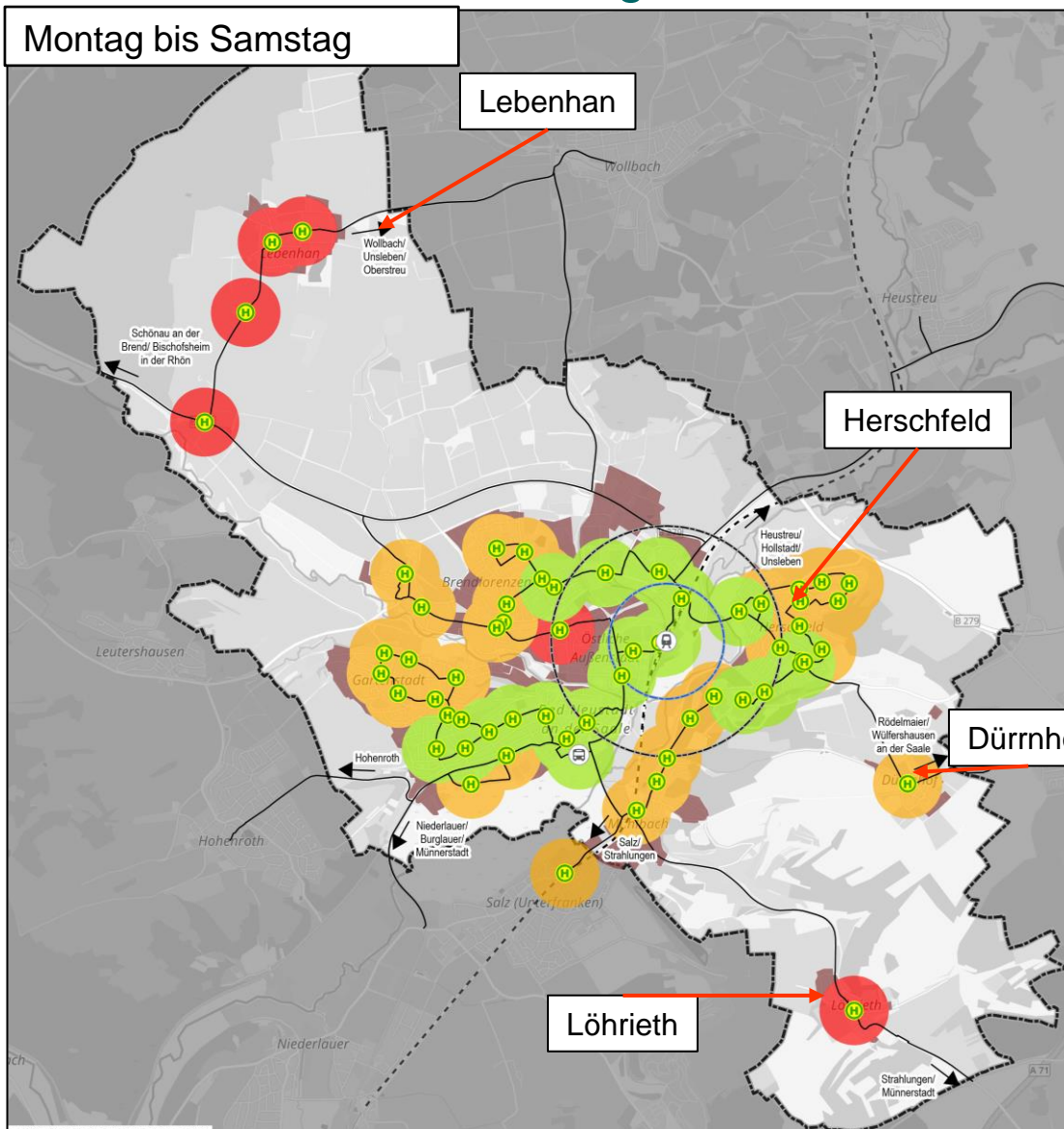
Sonntag



Bestandsanalyse

ÖPNV – Haltestelleneinzugsbereich und Takt

Montag bis Samstag



Bushaltestelle

Bahnhof

ZOB

Einzugsbereich Bahnhof (R=1000m)

Einzugsbereich Bahnhof (R=500m)

Einzugsbereich Bushaltestelle (R=300m)

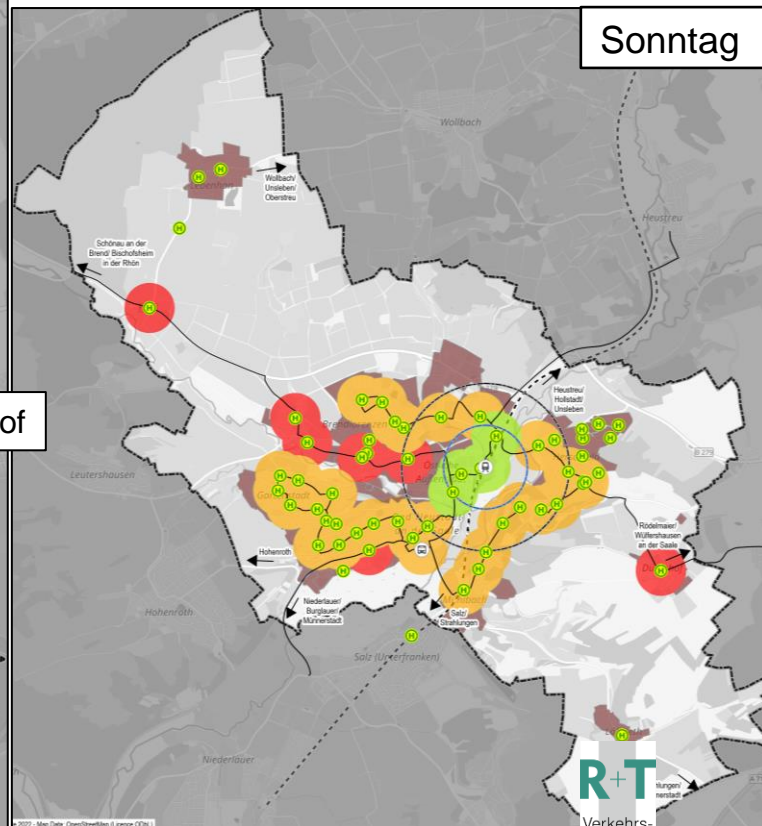
ca. 30-Minuten-Takt

60-Minuten-Takt / 1 Fahrt pro Stunde

weniger als 1 Fahrt pro Stunde

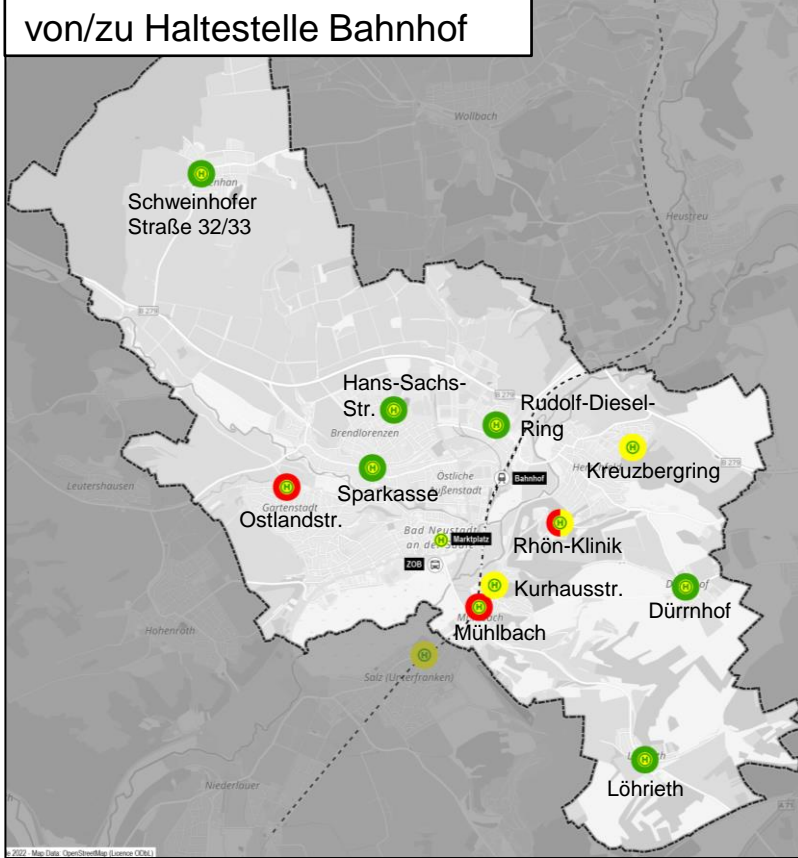
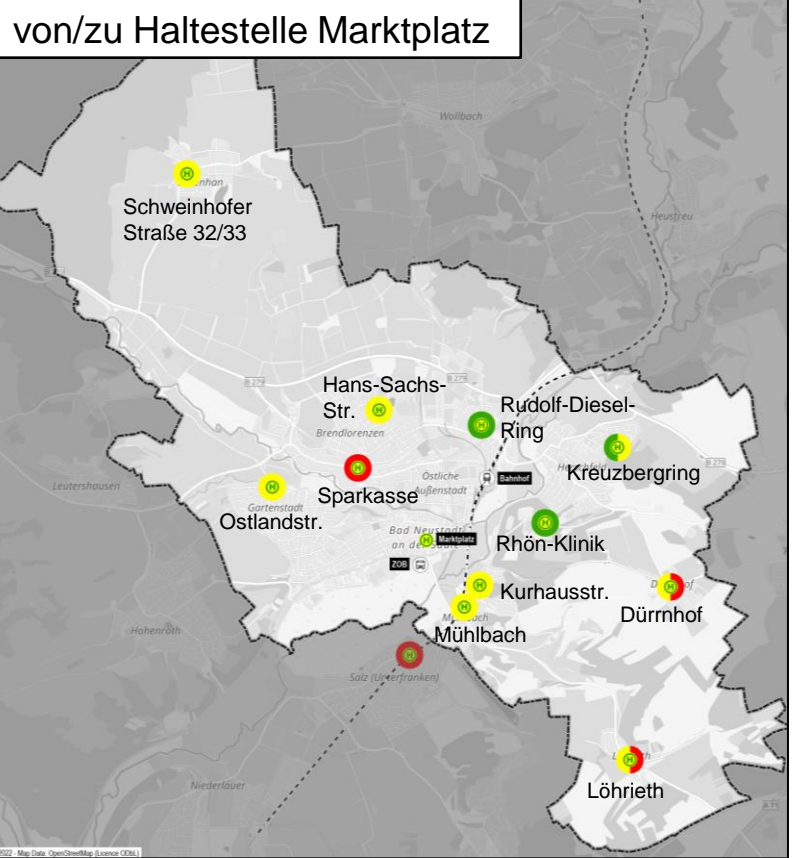


Sonntag



Bestandsanalyse

ÖPNV – Reisezeitverhältnis ÖV/MIV Marktplatz und Bahnhof



Reisezeitverhältnis von der Haltestelle zum Marktplatz

-  < 1,5
-  1,5 - 2,0
-  > 2,0

Reisezeitverhältnis vom Marktplatz zur Haltestelle

-  < 1,5
-  1,5 - 2,0
-  > 2,0

Veröffentlichungen, auch in Auszügen, nur nach vorheriger Genehmigung durch R+T Verkehrsplanung GmbH

Bestandsanalyse

ÖPNV - Fazit



Veröffentlichungen, auch in Auszügen, nur nach vorheriger Genehmigung durch R+T Verkehrsplanung GmbH

Bestandsanalyse

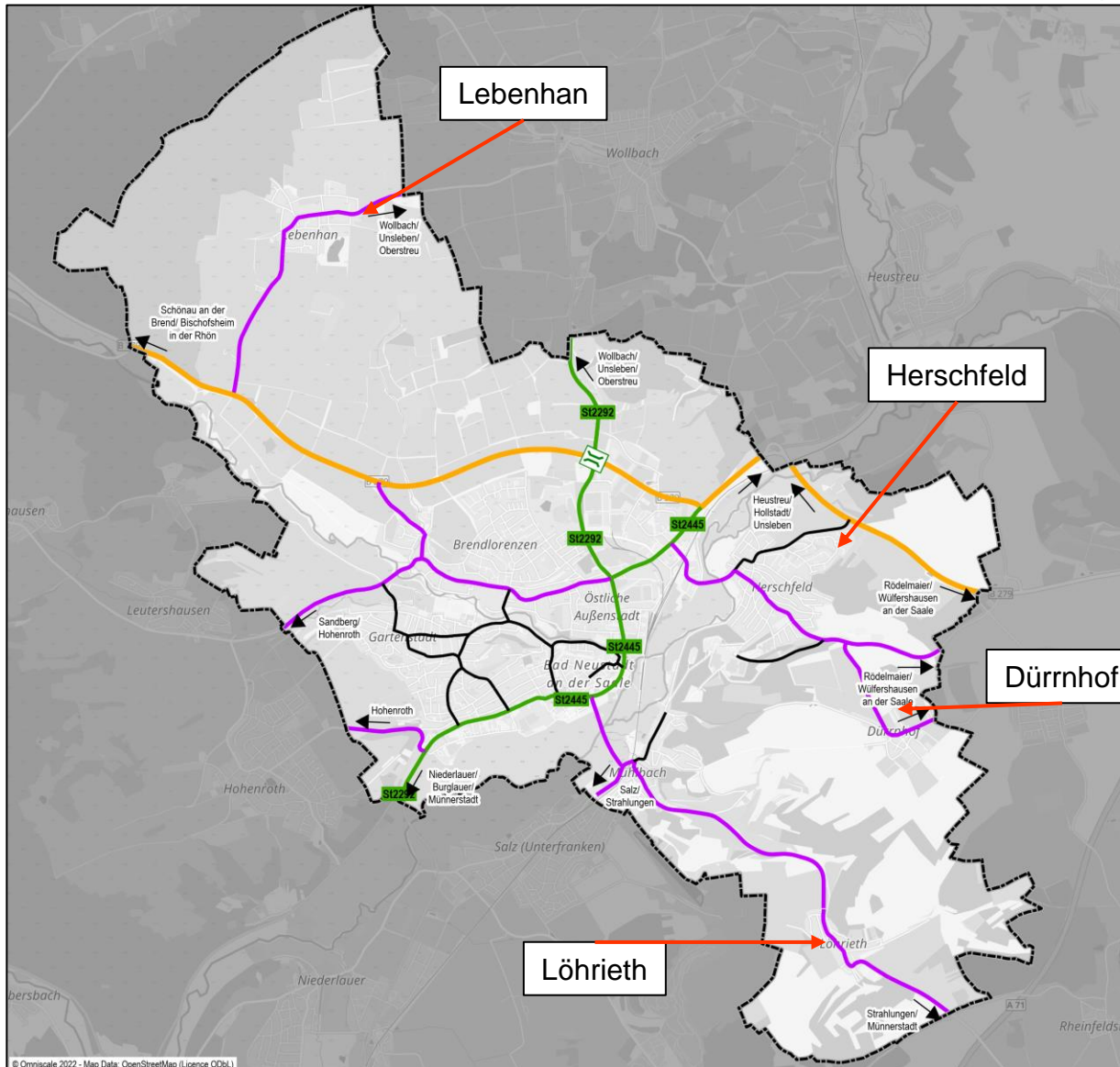
ÖPNV - Fazit





- ↑ Hohe Erschließungsqualität durch eigenes Stadtbusnetz
- ↑ Tägliche Bedienung der einwohnerstarken Stadtteile Brendlorenzen, Westliche Außenstadt / Gartenstadt, Herschfeld
- ↑ 30-Minuten-Takt an Werktagen für nachfragestarke Stadtbereiche und 60-Minuten-Takt im Nahumland
- ↑ Umsteigefreie Erreichbarkeit zahlreicher Ziele im Stadtgebiet
- ↑ Gute Erreichbarkeit der Stadt Bad Neustadt im Schienenverkehr
- ↓ Eher unübersichtliche Fahrpläne im Stadtbusverkehr (unterschiedliche Bedienungszeiträume der einzelnen Linien, wechselnde Taktfahrzeiten, einzelne Taktlücken, nur angenäherten 30-Minuten-Takt auf den Abschnitten mit Linienüberlagerung)
- ↓ Fehlende Direktverbindung zwischen den einwohnerstarken Stadtteilen im Nordwesten
- ↓ Fehlende Abstimmung der Fahrpläne zur Unterstützung von Umsteigevorgängen Bus-Bahn
- ↓ Fehlende Bahnhofhaltepunkte in den Umlandgemeinden
- ↓ Fehlende Integration des Schienenverkehrs in den Verbundtarif



Bestandsanalyse

Fließender Kfz-Verkehr – Netz der verkehrswichtigen Straßen



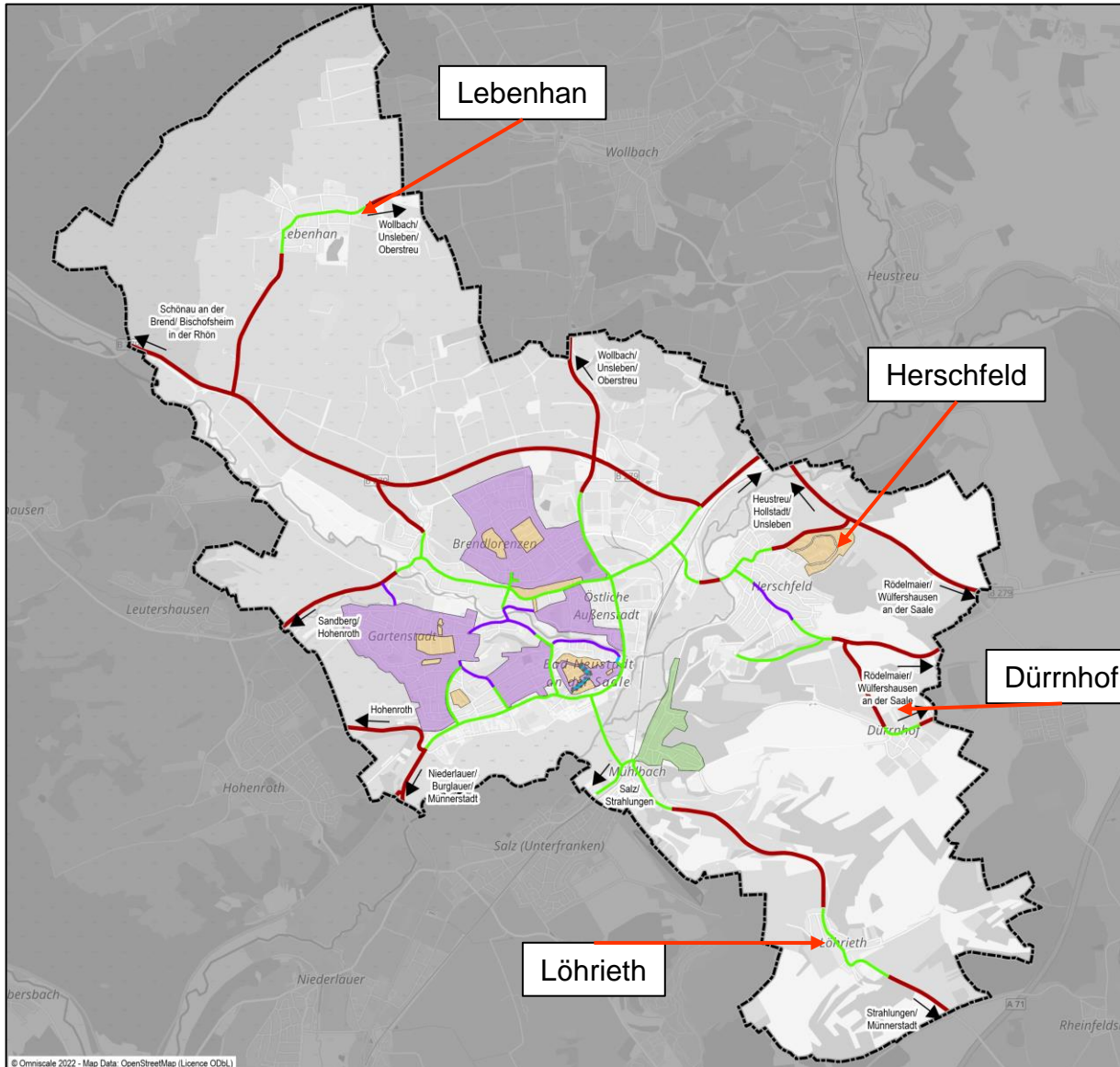
-  Bundesstraße
-  Kreisstraße
-  Staatsstraße
-  verkehrswichtige Straßen

Veröffentlichungen, auch in Auszügen, nur nach vorheriger Genehmigung durch R+T Verkehrsplanung GmbH

© Omniscale 2022 - Map Data: OpenStreetMap (Licence: ODbL)

Bestandsanalyse

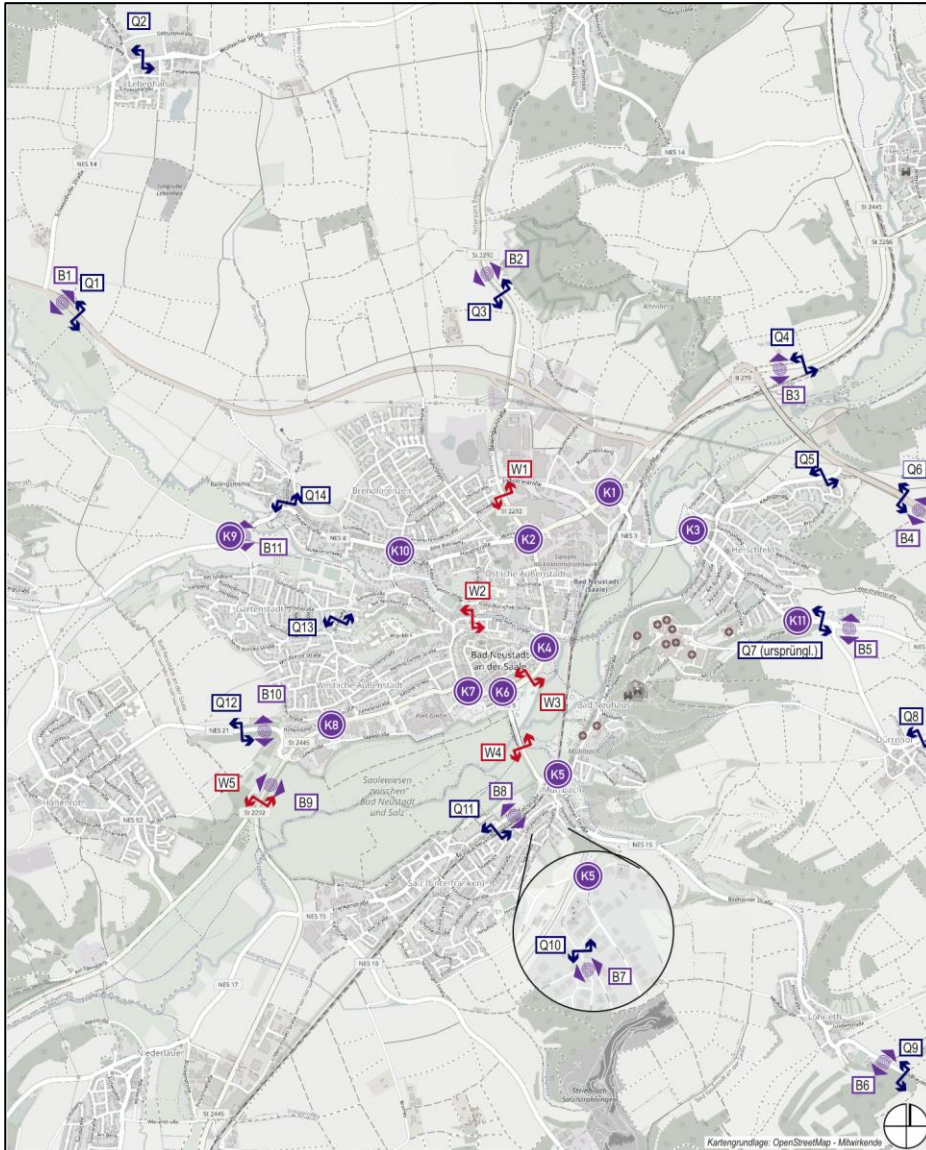
Fließender Kfz-Verkehr – Geschwindigkeiten



- ≤ 20 km/h
- 30 km/h
- 50 km/h
- ≥ 70 km/h
- Fußgängerzone
- Verkehrsberuhigter Bereich
- T20 Zone
- T30 Zone

Bestandsanalyse

Fließender Kfz-Verkehr – Verkehrserhebungen



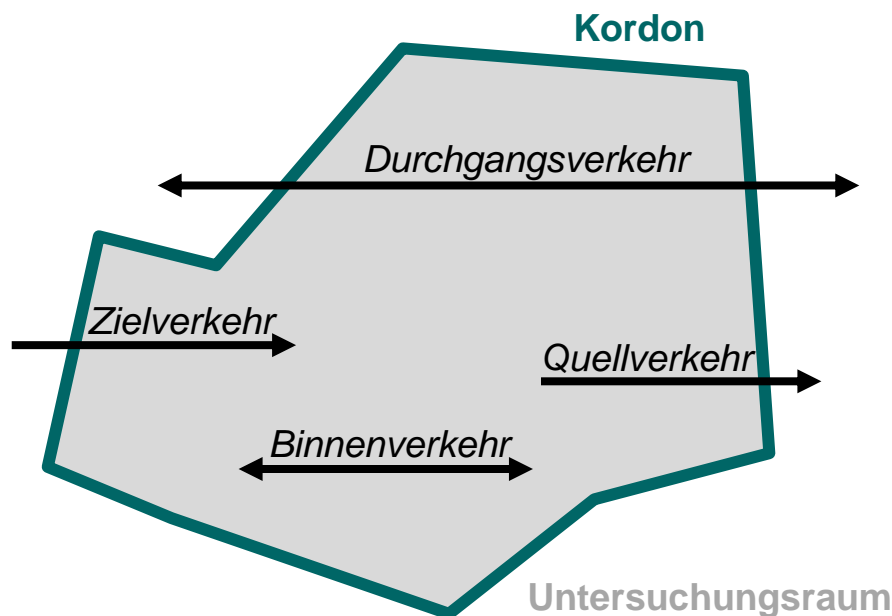
- Knotenpunktzählung
- BLIDS - Gerät (Kordonenerhebung)
- Querschnittszählung 24h (Kordonenerhebung)
- Querschnittszählung 1 Woche

- 10 Knotenpunktzählungen
- 14 Querschnitterhebungen
- 5 Wochengangzählungen
- 10 Querschnittszählungen mit Kordonenerhebung

Veröffentlichungen, auch in Auszügen, nur nach vorheriger Genehmigung durch R+T Verkehrsplanung GmbH

Bestandsanalyse

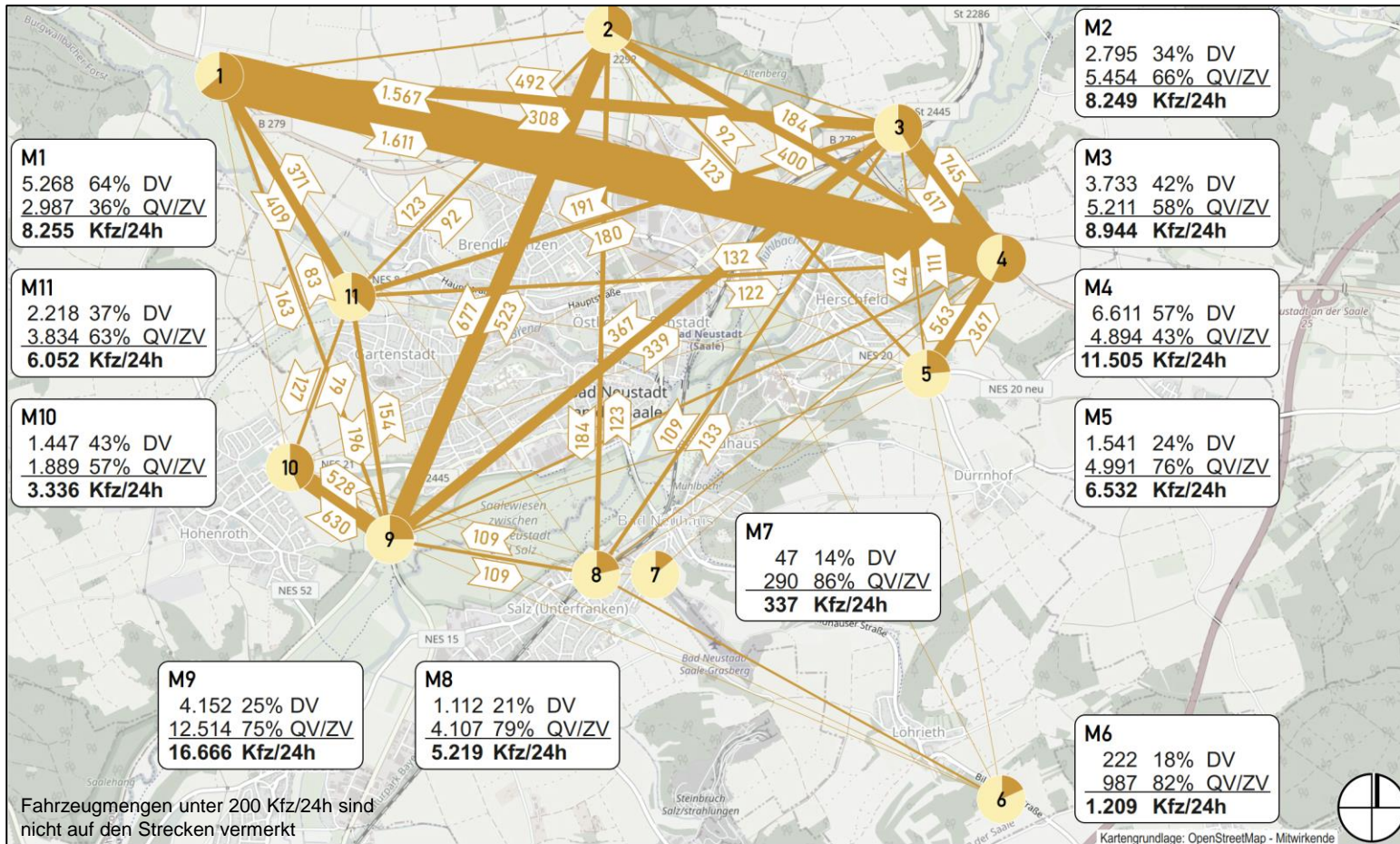
Fließender Kfz-Verkehr – Verkehrsverflechtungen



- **Durchgangsverkehr**
Verkehr, der durch das betrachtete Untersuchungsgebiet durchfährt
- **Quell-/Zielverkehr**
Verkehr, der im Gebiet startet oder endet
- **Binnenverkehr**
Verkehr, der sich ausschließlich innerhalb des Untersuchungsraums abspielt

Bestandsanalyse

Fließender Kfz-Verkehr – Kordonenerhebungen



DV Anteil
 QV/ZV Anteil

Durchgangsverkehr (Kfz/24h)

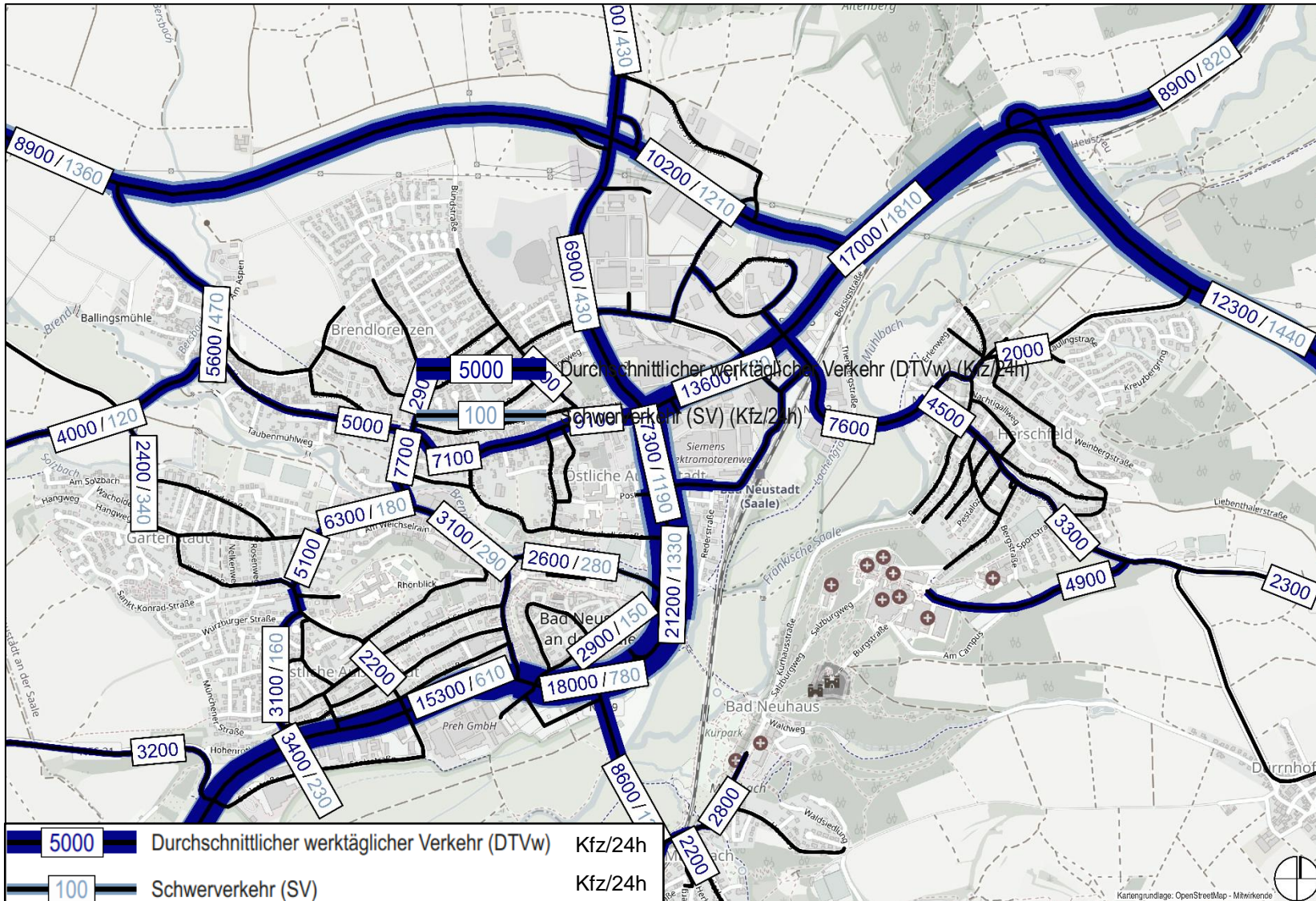
Erhebungsergebnisse

Quell-/ Zielverkehr: 35.000 Kfz-Fahrten
Durchgangsverkehr: 15.000 Kfz-Fahrten
Binnenverkehr: 27.000 Kfz-Fahrten

Veröffentlichungen, auch in Auszügen, nur nach vorheriger Genehmigung durch R+T Verkehrsplanung GmbH

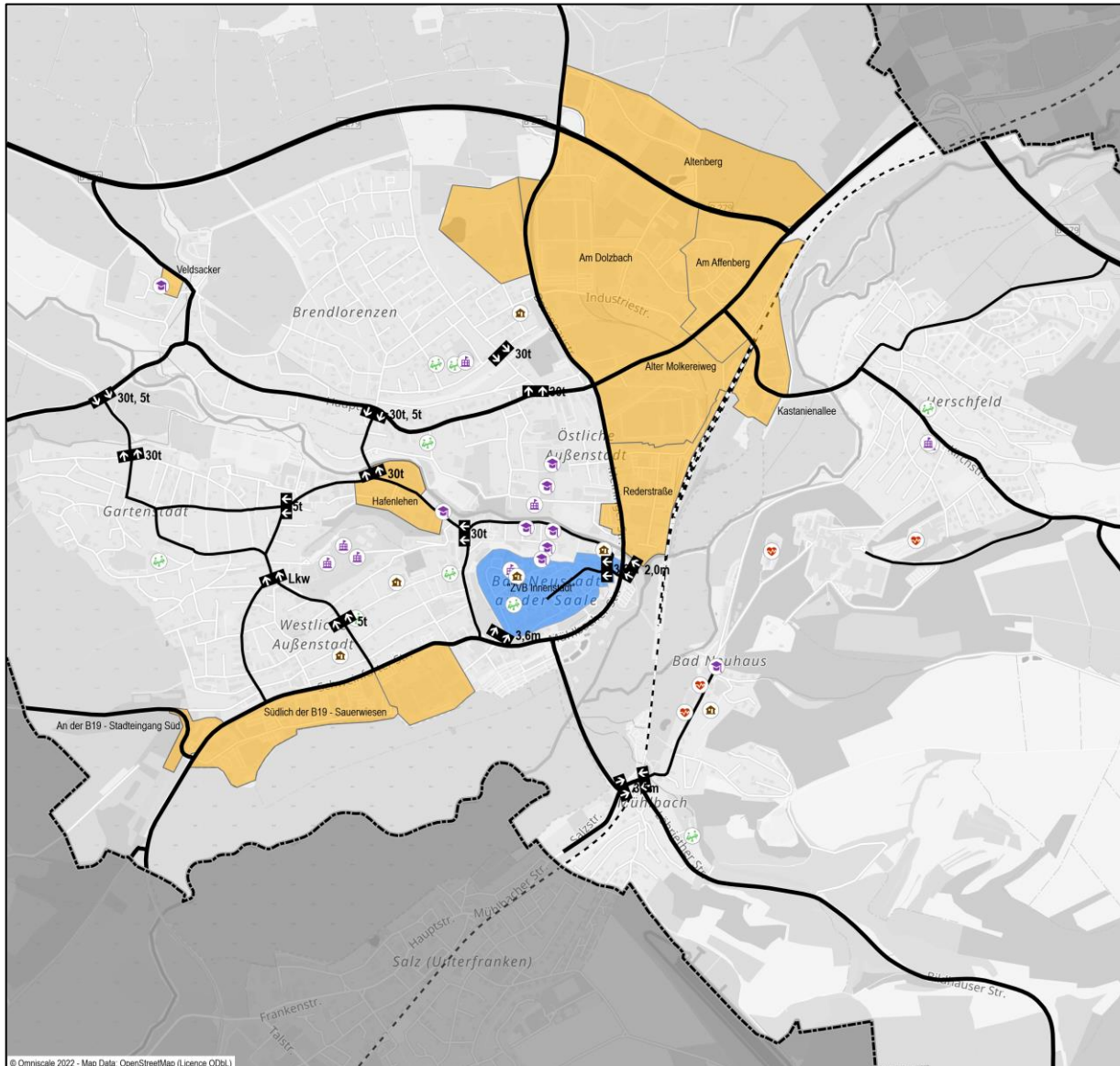
Erste Analyseergebnisse

Kfz-Verkehr - Verkehrsmodell



Bestandsanalyse

Fließender Kfz-Verkehr – Analyse



- Lkw-Durchfahrtsverbote
- Netz der verkehrswichtigen Straßen

Gewerbegebiet

Ziele im Stadtgebiet

- Gewerbe- und Industriegebiet
- Einzelhandelsschwerpunkt

sensible Randnutzungen

- Alten-/ Pflegeheime
- Schulen
- KITA
- Klinik
- Weiterbildungsinstitute

Bestandsanalyse

Fließender Kfz-Verkehr – Analyse



★ Unfallauffällige Stelle

■ stockender Verkehr

— Netz der verkehrswichtigen Straßen

Leistungsfähigkeit

● Kapazitätsreserven vorhanden

● Kapazitätsgrenze erreicht

● Kapazitätsgrenze überschritten

↑ vormittägliche Spitzenstunde
↓ nachmittägliche Spitzenstunde

Bestandsanalyse

Fließender Kfz-Verkehr - Fazit



Bestandsanalyse

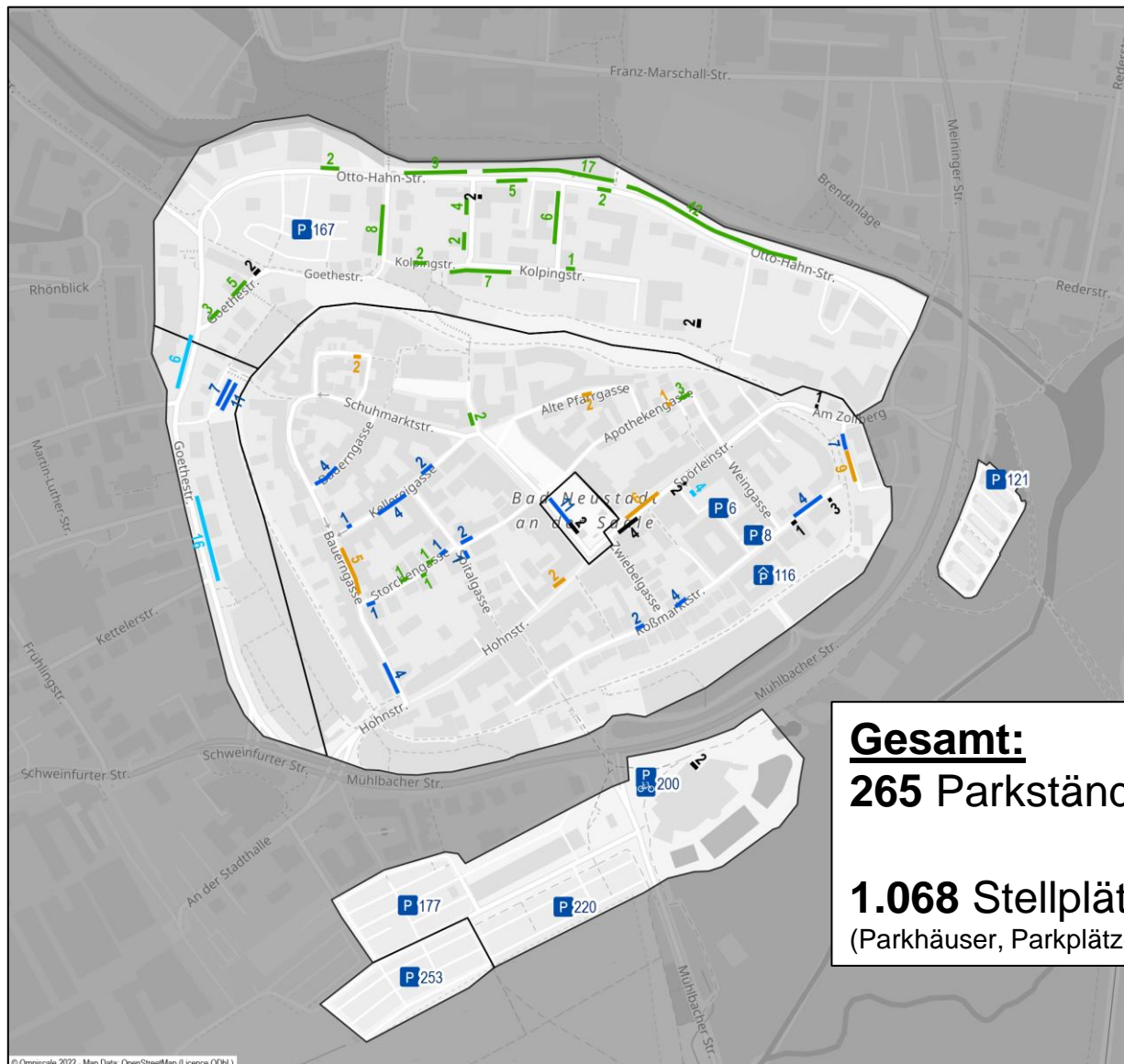


Fließender Kfz-Verkehr - Fazit

- ↑ Wohngebiete nahezu flächendeckend als Tempo 30-Zonen
- ↑ gute überörtliche Anbindung über B279
- ↑ Bündelung der innerstädtischen Verkehre auf Hauptachsen
- ↑ Durchgangsverkehr vorrangig auf klassifiziertem Hauptstraßennetz (B279)
- ↑ Lage Gewerbegebiete mehrheitlich an klassifiziertem Straßennetz und durch Durchfahrtsverbote Bündelung von Wirtschaftsverkehr außerhalb der Wohngebiete
- ↑ Mehrheitlich reibungsarmer Verkehrsablauf auf verkehrswichtigen Straßen
- ↓ **Wirtschaftsverkehr in der Innenstadt**
- ↓ **Lade- und Liefervorgänge in der Altstadt**

Bestandsanalyse

Ruhender Verkehr - Parkraumangebot

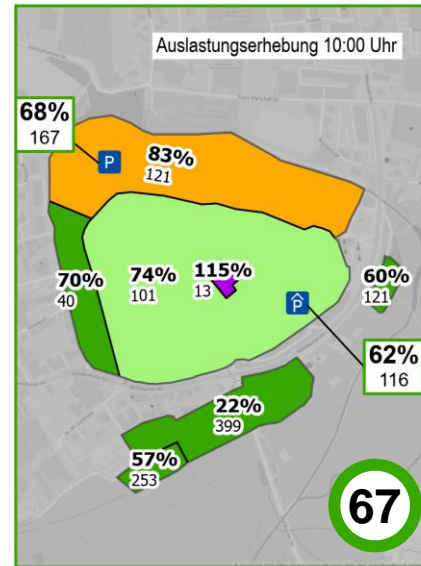
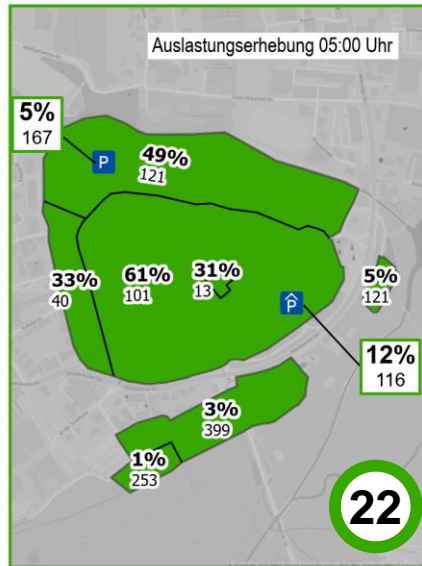


- Anwohner (27 Stp.)
- Parkschein (847 Stp.)
- Sonderparken (51 Stp.)
- freies Parken (123 Stp.)
- Parkscheibe (285 Stp.)
- Fahrradparkplatz
- Parkplatz
- Parkhaus

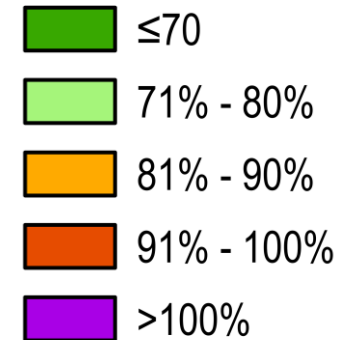
Gesamt:
265 Parkstände im **öffentl. Straßenraum**
1.068 Stellplätze in **Parkieranlagen**
(Parkhäuser, Parkplätze und Tiefgaragen)

Bestandsanalyse

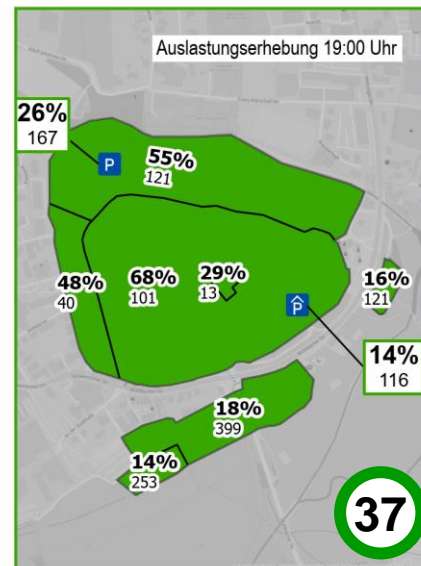
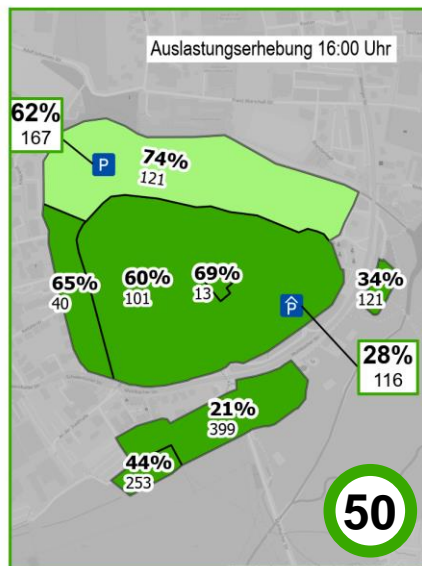
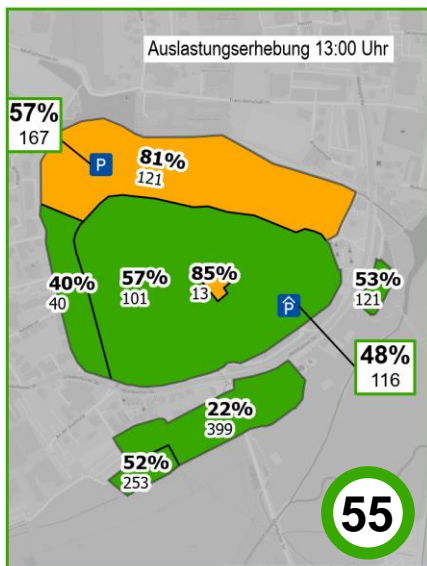
Ruhender Verkehr – Auslastungserhebung nach Bereichen



Parkraumauslastung



100% Parkraumauslastung in %
50 Anzahl der Parkstände



Bestandsanalyse

Ruhender Verkehr - Fazit



Veröffentlichungen, auch in Auszügen, nur nach vorheriger Genehmigung durch R+T Verkehrsplanung GmbH

Bestandsanalyse

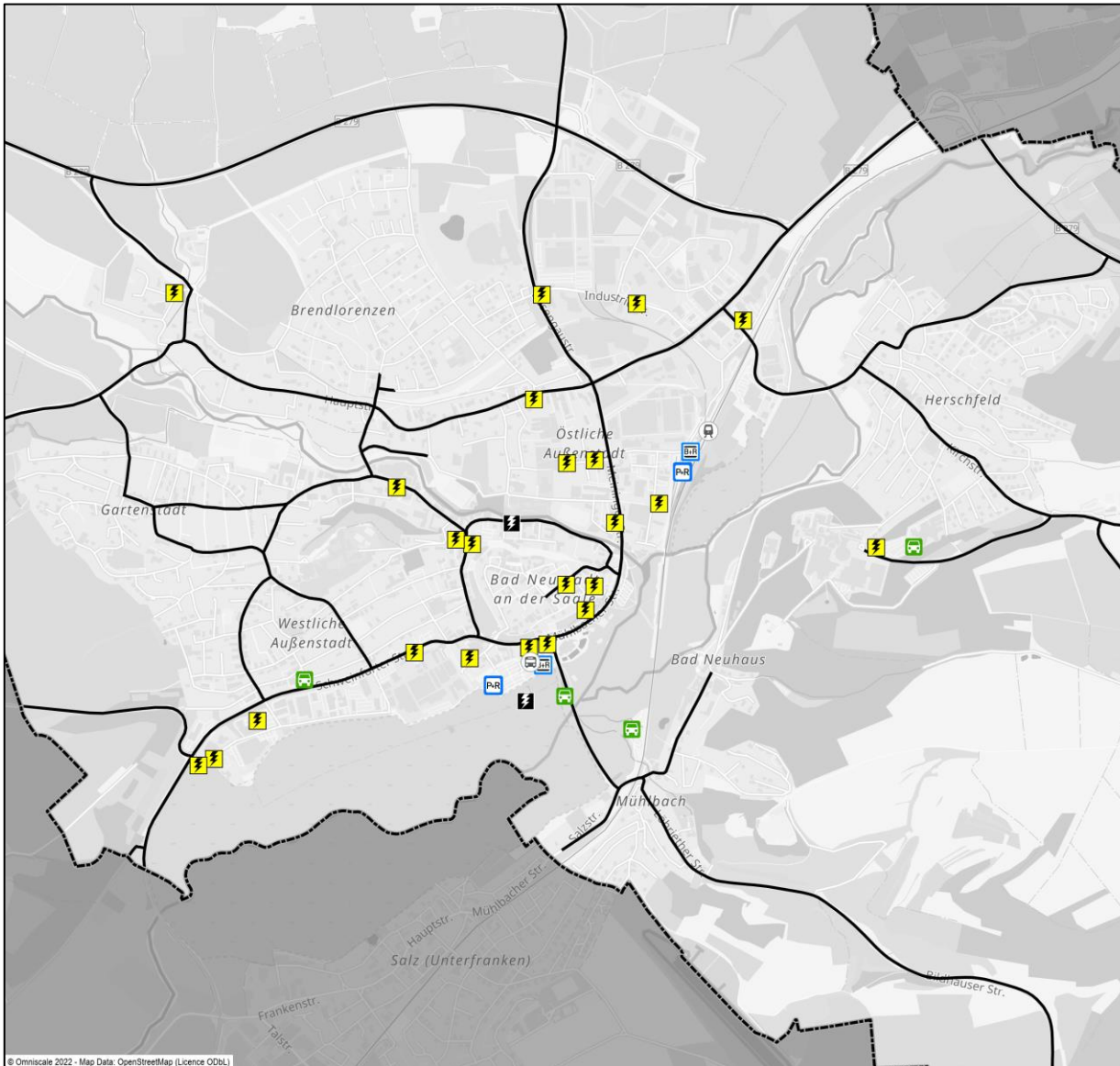
Ruhender Verkehr - Fazit

- ↑ ausreichend Parkstände in den Randbereichen der Kernstadt vorhanden
- ↑ Gesamtauslastung beträgt maximal 70% um 10 Uhr
- ↑ Parkplätze und Parkhäuser weisen deutliche Kapazitäten auf
- keine Überlastungen einzelner Bereiche, aber teils hohe Auslastung in den zentralen Bereichen (Parksuchverkehr am Marktplatz, Otto-Hahn-Straße)
- Parkleitsystem auf nicht ausreichendem Niveau, Potenzial zur besseren Lenkung des Verkehrs zu Parkständen außerhalb der Altstadt
- ↓ Parken im Straßenraum kostet ähnlich viel wie in Parkhäusern, daher Anreiz zur Nutzung der Parkhäuser gering



Bestandsanalyse

Mobilitätsverbund und Elektromobilität – Analyse



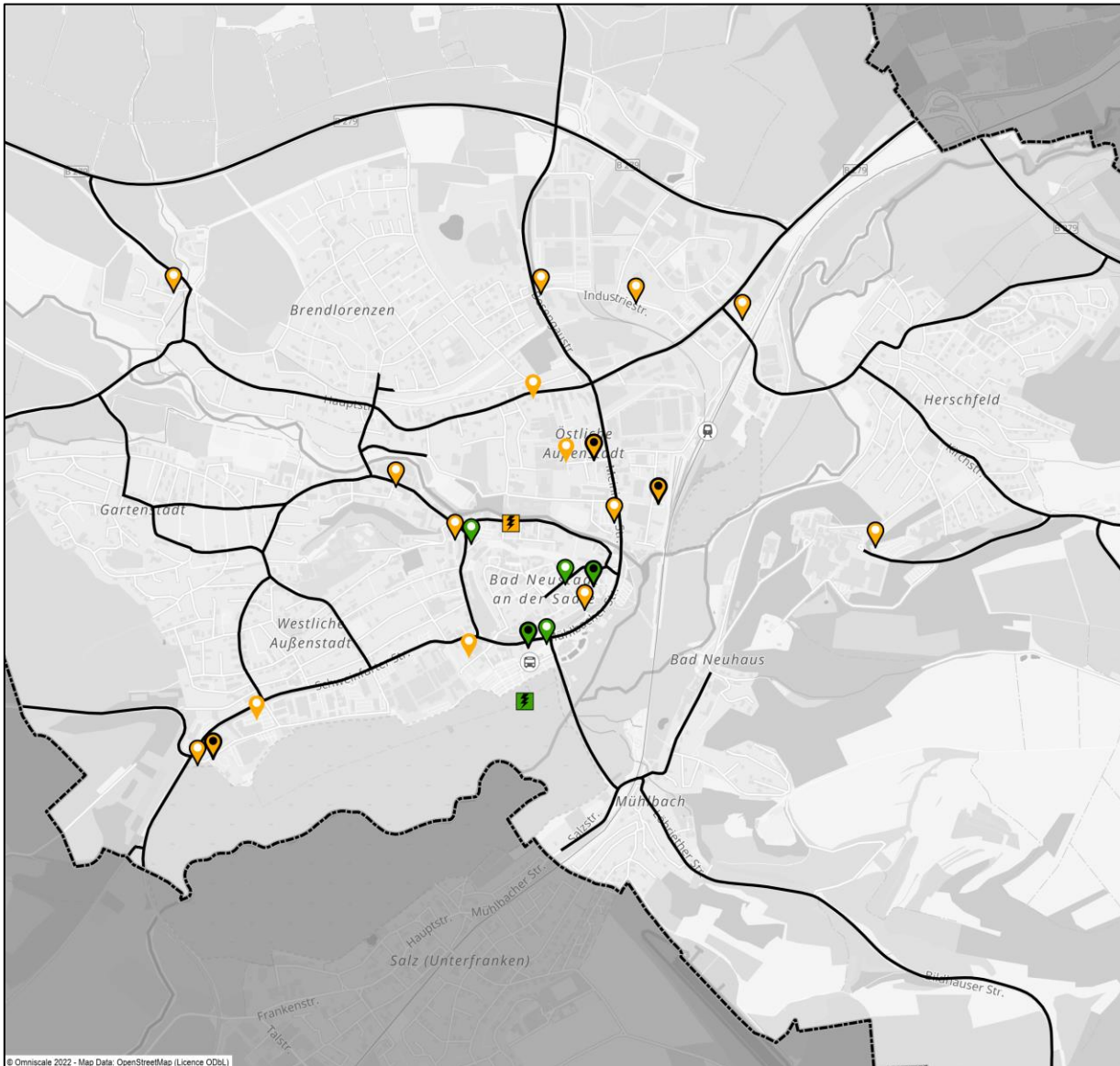
- E-Bike Ladestation
- Kfz-Ladestation
- Car-Sharing Station
- B+R Station
- P+R Station
- Bahnhof
- ZOB
- Netz der verkehrswichtigen Straßen

© Omniscale 2022 - Map Data: OpenStreetMap (Licence ODbL)

Veröffentlichungen, auch in Auszügen, nur nach vorheriger Genehmigung durch R+T Verkehrsplanung GmbH

Bestandsanalyse

Mobilitätsverbund und Elektromobilität – Analyse



- E-Bike Ladestation, öffentlich
- E-Bike Ladestation, halböffentlich
- ≤11kW
- 12kW - 22kW
- 23kW - 50kW
- öffentliche Ladestation
- halböffentliche Ladestation

5 öffentliche Ladesäulen (Stadtwerke und Landratsamt)
mit 11 Ladepunkten

21 halböffentliche Ladesäulen (14 Anbieter
mit 42 Ladepunkten)

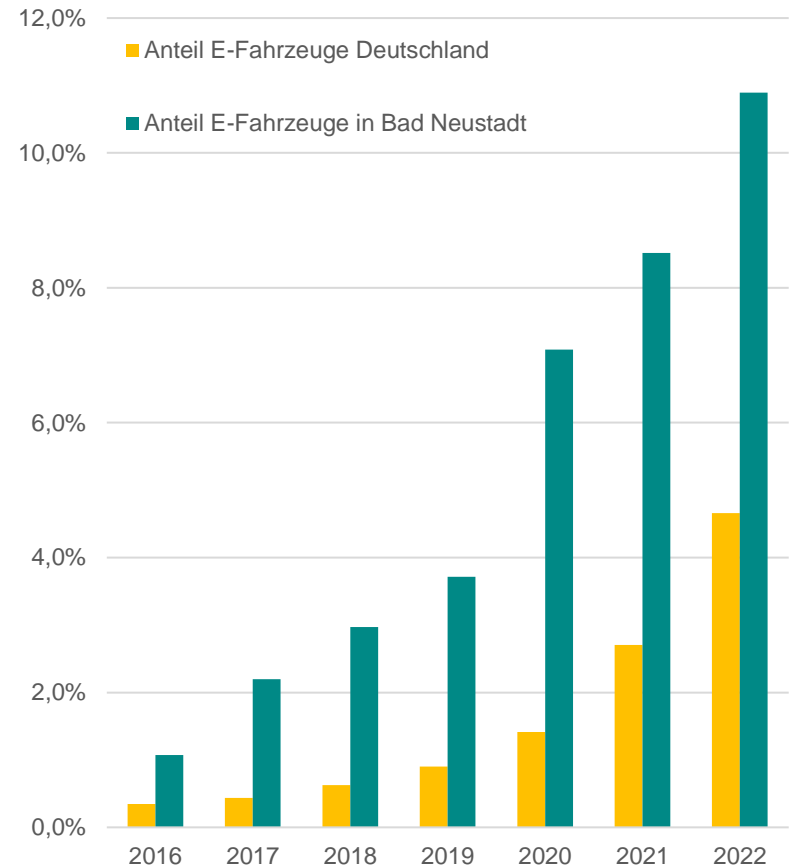
Veröffentlichungen, auch in Auszügen, nur nach vorheriger Genehmigung durch R+T Verkehrsplanung GmbH

© Omniscale 2022 - Map Data: OpenStreetMap (Licence ODbL)

Bestandsanalyse

Elektromobilität - Analyse

- 1.144 Elektrofahrzeuge (664 BEV und 480 PHEV/HEV) in Bad Neustadt zugelassen
 - **deutlich über dem gesamtdeutschen Durchschnitt**
 - Annahme: 52% BEV und PHEV (Anteil deutschlandweit) 595 Elektrofahrzeuge (BEV und PHEV)
- 26 öffentliche/halböffentliche Ladestationen in Bad Neustadt vorhanden
 - **53 Ladepunkte**
- Forderung nach EU-Richtlinie*:
1 öfftl. zugängl. Ladepunkt je 10 Fz. (60 Ladepunkte)
 - **Bedarf wird annähernd abgedeckt**
 - Nächster Schritt:
Prognose Anzahl Elektrofahrzeuge und Ladepunkte



*EU-Richtlinie 2014: RL 014/ 94/ EU, Abs. 23, S.4

Bestandsanalyse

Mobilitätsverbund und Elektromobilität - Fazit



Integriertes Mobilitätskonzept – Bad Neustadt a. d. Saale

Veröffentlichungen, auch in Auszügen, nur nach vorheriger Genehmigung durch R+T Verkehrsplanung GmbH

Bestandsanalyse



Mobilitätsverbund und Elektromobilität - Fazit

- ↑ Bike & Ride (B+R), Park & Ride (P+R) am Bahnhof und am ZOB
- ↑ Carsharing Stationen vorhanden (4 Standorte)
- ↑ Information und Kommunikation im Bereich E-Mobilität u.A. durch die Stadtverwaltung (Fahrzeugschau, Technologie-Transfer-Zentrum, Förderverein M-E-NES e.V.)
- Öffentliche Pkw- und E-Bike-Lademöglichkeiten vorhanden (auf größeren Parkplätzen in Zentrumsnähe und im Kernstadtbereich)
- Zentrale physische Anlaufstelle zur Mobilitätsinformation/-beratung existiert nicht (z.B. Mobilitätszentrale vor Ort)
- Potenzial für Mitfahrerparkplatz (P+M) in Bad Neustadt grundsätzlich gegeben
- Förderung, Kommunikation im Bereich privater Ladestationen
- ↓ Modernisierungsbedarf der Radabstellanlagen am Bahnhof
- ↓ Kein systematisches Fahrradverleihsystem vorhanden
- ↓ Kein einheitliches System der Ladestationen

Diskussion an Thementischen

Meinungsaustausch zur Bestandsanalyse



Ihre Meinung zählt!

Klärung von Problemen, Vorschlägen u. Ideen

- Gibt es von Ihrer Seite Ergänzungen zur Bestandsanalyse?
- Wo sehen Sie die Hauptprobleme und Hauptaufgaben im Verkehr?
- Wo besteht nach Ihrer Meinung dringender Handlungsbedarf?
- Welche Vorschläge und Ideen haben Sie?



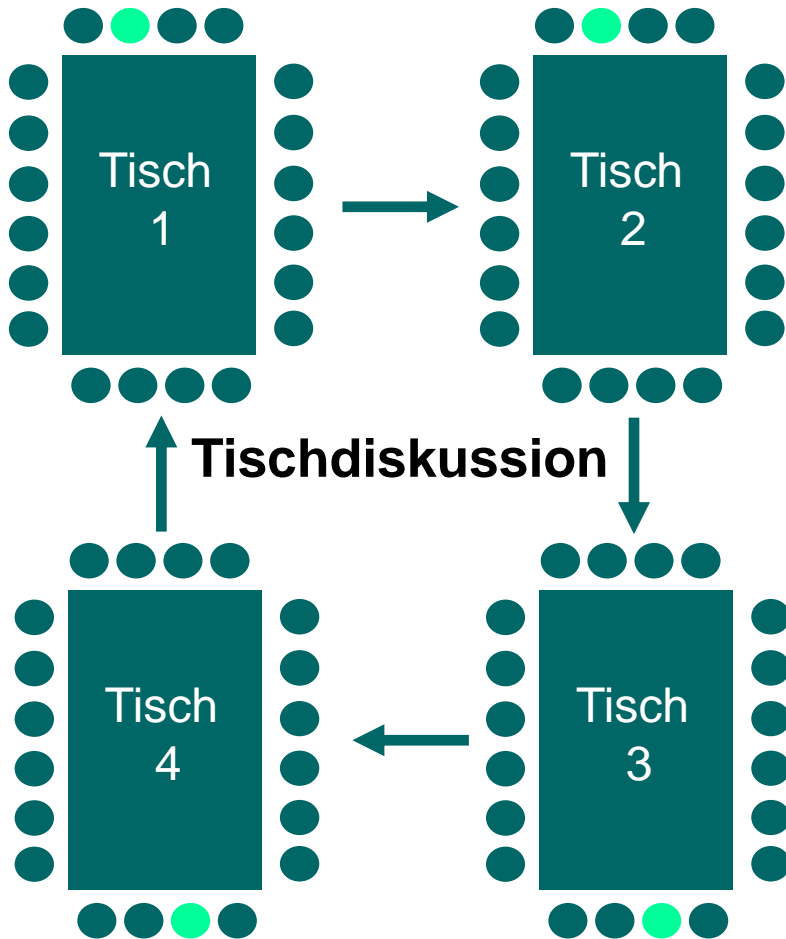
Wir bitten Sie um Ihre konstruktive Begleitung!

Herzlichen Dank!



Diskussion an Thementischen

Themen der Tischrunde



- Tischmoderator („Gastgeber“)
- Bürgerinnen / Bürger („Gäste“)

Thema:

Tisch 1 Fußverkehr

Tisch 2 Radverkehr

Tisch 3 Öffentlicher Verkehr und
Mobilitätsverbund

Tisch 4 Kfz-Verkehr und
Parken

Diskussion an Thementischen

Themen der Tischrunde

Wir ergänzen und diskutieren bei der heutigen Veranstaltung

- die Analyse (vorhandene Probleme)
- die Ziele der Planung (Was soll das Planungskonzept können?)

Spielregeln der Tischrunde

- Wir bilden 4 etwa gleich große Gruppen
- Am ersten Tisch stellen wir uns kurz vor
- Wir wechseln nach ca. 20 Min. als Gruppe zum nächsten Tisch
- Wir bleiben beim Wechsel in unserer Gruppe
- Wir fassen und kurz, damit alle zu Wort kommen

PAUSE

Tagesordnung

1. Begrüßung

2. Vortrag R+T

PAUSE (10 Minuten)

3. Diskussion an Thementischen

4. Evaluierung möglicher Planungsziele

5. Kurze Ergebniszusammenfassung und weiteres Vorgehen

Planungsziele

Fußverkehr

- Modernisierung der Fußverkehrsanlagen gemäß aktueller Regelwerke (Breite Gehwege, Querungshilfen ergänzen, Engstellen beseitigen,...)
- Stärkere Berücksichtigung der Bedürfnisse des Fußverkehrs an Knotenpunkten (Blindenleitsystem, Furten ergänzen, Verkürzung von Wartezeiten,...)
- Verbesserung der Barrierefreiheit im öffentlichen (Straßen-)Raum (z.B. Altstadt „Laufband“, taktile Elemente,...)
- Sichere Schulwege zu Fuß ermöglichen
- Erhöhung der gegenseitigen Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer/-innen in Bereichen mit viel Fußgängerverkehr (z.B. am Marktplatz)
- Freihalten Sichtfelder auf Fußverkehr an Querungsstellen (z.B. Querungsstellen Otto-Hahn-Straße)
- Besonders hochwertige Gestaltung wichtiger Achsen im Fußverkehr (z.B. von Altstadtgarage in die Altstadt)
- Verbesserung des Klima- und Umweltschutzes in der Altstadt durch Entsiegelung und Begrünung
- Guten Zustand der Verkehrswege erhalten oder auf ein gutes Niveau bringen
- ...

Planungsziele

Radverkehr

- Schaffung eines lückenlosen Radverkehrsnetzes auf wichtigen Achsen (z.B. angemessene Überleitungen des Radverkehrs zwischen verschiedenen Führungsformen, Ergänzung von Radwegen,...)
- Separate Radverkehrsführung an Hauptverkehrsstraßen
- Berücksichtigung der Bedürfnisse des Radverkehrs an Knotenpunkten
- Überprüfung bzw. Herstellung Radverkehrsinfrastruktur gemäß der aktuellen Regelwerke
- Mitdenken „neuer“ Radverkehrsführungen (z.B. Fahrradstraßen, Piktogramm Spuren, Radschnellwege,...)
- Erweiterung bzw. Optimierung der Fahrrad-Abstellmöglichkeiten (z.B. Witterungsschutz, Abschließbarkeit, geänderte Nutzungsansprüche,...)
- ...

Planungsziele

Öffentlicher Personennahverkehr

- Verbesserung der Barrierefreiheit bei der Nutzung des ÖPNV, vor allem barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen
- Verbesserung der Information zum ÖPNV-Angebotes (z.B. Fahrplanauskunft an Haltestellen)
- Schaffung einer Direktverbindung zwischen den einwohnerstarken Stadtteilen im Nordwesten
- Abstimmung der Fahrpläne zur Ermöglichung von Umsteigevorgänge Bus-Bus und Bus-Bahn
- Weiterentwicklung und Modernisierung der bedarfsorientierten Angebote für kleinere Ortsteile
- Einsatz von umweltfreundlichen ÖV-Fahrzeugen nach Stand der Technik
- Flächendeckende Vertaktung des Angebots
- Vollständige Integration des Schienenverkehrs in den Verbundtarif (bisher kein gemeinsamer Tarif für Bus und Schienenverkehr)
- ...

Planungsziele

Kfz-Verkehr

- Reduzierung des Kfz-Verkehrs im Untersuchungsgebiet generell
- Reduzierung der Dominanz der Kfz-Infrastruktur
- Kontrolle von Geschwindigkeitsüberschreitungen (Kfz-Verkehr) in Altstadt
- Einrichtung ausgewiesener Lade- und Lieferzonen in der Altstadt
- Verkehrsberuhigungen in sensiblen Straßenabschnitten
- Minimierung von Lärm- und Schadstoffbelastungen generell und insbesondere in Stadt- und Ortsbereichen mit hohen Verkehrsbelastungen
- Verlagerung von Pkw-Fahrten auf den Umweltverbund
- Temporeduzierungen anstreben (z.B. auf Hauptverkehrsstraßennetz, bei sensiblen Randnutzungen,...)
- Beseitigung funktionaler Defizite von Knotenpunkten und Straßenräumen (Leistungsfähigkeit und Umgestaltungsmöglichkeiten) → Knotenpunkte entlang St2445

- Reduzierung von Parksuchverkehr in der Altstadt
- Verlagerung von Parken aus der Altstadt in die umliegenden Parkhäuser und Parkplätze durch Parkraummanagement
- Ausbau Parkleitsystem mit Lenkung außerhalb der Altstadt
- ...

Planungsziele

Mobilitätsverbund und Elektromobilität

- Verlagerung von Kfz-Fahrten auf den Mobilitätsverbund
- Schaffung bzw. Ausbau von neuen Mobilitätsangeboten (z.B. Erweiterung Car-Sharing-Angebot, Einführung Fahrradverleih(-system),...)
- Optimierung Lade-/Lieferverkehr(z.B. Lastenräder, City-Hubs,...)
- Förderung der Elektromobilität (für Auto, Rad, Bus, etc.)
 - Zufahrt zu Altstadt nur für E-Fahrzeuge
 - Liefern und Laden nur für E-Fahrzeuge
 - Förderung private Ladestationen
 - Information und Kommunikation
 - Verleihsysteme
- Intensivierung der Vernetzung der Verkehrsträger
- ...

Tagesordnung

1. Begrüßung

2. Vortrag R+T

PAUSE (10 Minuten)

3. Diskussion an Thementischen

4. Evaluierung möglicher Planungsziele

5. Kurze Ergebniszusammenfassung und weiteres Vorgehen

Weiteres Vorgehen

- Prüfung und Einarbeitung der Anregungen aus den beiden Beteiligungsrunden (Mobilitätsforum und Bürgerworkshop)
 - Finalisierung Analyse
 - Konkretisierung von Planungszielen
 - Formulierung des Leitbildes
- Erarbeitung Verkehrsmodell & Verkehrsprognose
- Erarbeitung von Szenarien und Maßnahmen im Rahmen weiterer Beteiligungsrunden
- **Angestrebter Projektabschluss Ende 2023**

Weiteres Vorgehen

Bewertung der Zieldiskussion

Ihre Meinung zählt!

Bevor Sie gehen, bitten wir Sie noch um Ihre Bewertung der Zielvorschläge!
Vielen Dank!

- Jeder Teilnehmende erhält **10 grüne** und **10 rote** Klebepunkte
- **Grüne Punkte:** Ich unterstütze die Aussage
- **Rote Punkte:** Ich lehne die Aussage ab
- Jeder Teilnehmer verteilt seine Klebepunkte nach Belieben an den Plakaten
- Es müssen nicht alle Klebepunkte eingesetzt werden
- Es gibt keine zusätzlichen Klebepunkte

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!