Planersocietät
Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation

Verkehrsentwicklungsplan Koblenz 2030

Ziele, Szenarien und integriertes Handlungskonzept - *Entwurf*

Kartenband

KOBLENZ VERBINDET.

Stand: 31.12.2017

Impressum

Auftraggeber
Stadt Koblenz
Amt 61 - Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung
Bahnhofstraße 47
56068 Koblenz

Auftragnehmer
Planersocietät - Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft, Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstraße 34
44139 Dortmund

Fon: 0231/589696-0
Fax: 0231/589696-18

info@planersocietaet.de
www.planersocietaet.de

Bearbeitung
Dr.-Ing. Michael Frehn
Dipl.-Ing. Jan Diesfeld
M. Sc. Kevin Hillen

Dortmund, im Dezember 2017

Hinweis

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen von Frauen und Männern zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Gutachtens werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder beide Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets beide Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

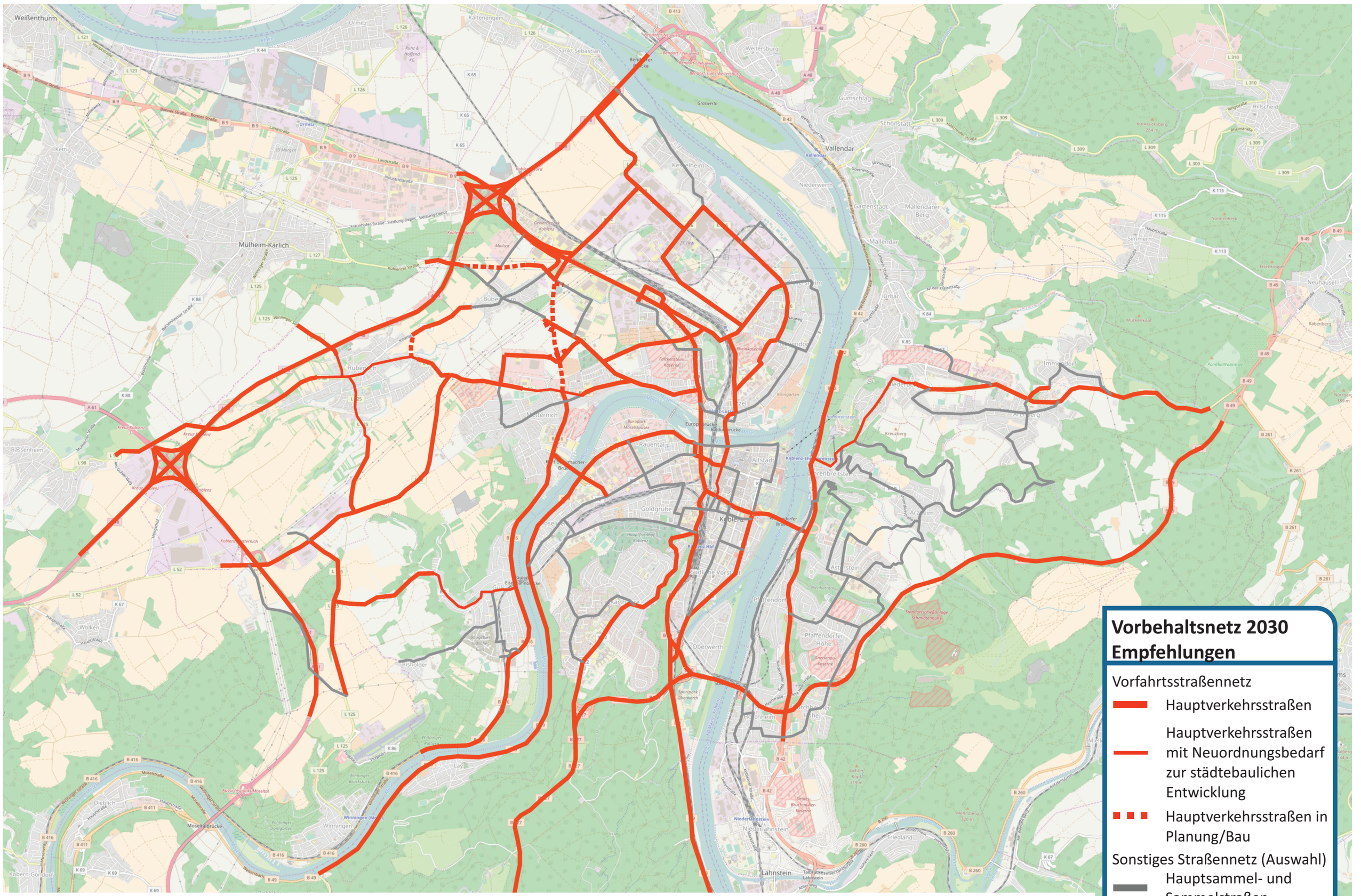
Handlungsfeld 1 – Straßennetz, fließender und ruhender Kfz-Verkehr II
Handlungsfeld 4 – Radverkehr III
Integriertes Handlungskonzept IV

Handlungsfeld 1 – Straßennetz, fließender und ruhender Kfz-Verkehr

Maßnahmenfeld 1.1: Vorbehaltsnetz 2030 – Empfehlungen

Maßnahmenfeld 1.2: Prüfempfehlung Tempo 30

Maßnahmenfeld 1.3: Stadtverträgliche und integrierte Straßenraumgestaltung



Das im Rahmen des VEP definierte Vorbehaltsnetz basiert auf einer planerischen Bewertung mit Berücksichtigung städtebaulicher Aspekte und integriert alle Verkehrsarten im Straßenraum. Es stellt eine verkehrsplanerische Expertise dar, wie das Straßennetz unter Berücksichtigung aller Belange mit Zeithorizont 2030 und darüber hinaus entwickelt werden sollte. Durch seine langfristige und stadtentwicklungsbezogene Perspektive unterscheidet es sich vom „Hauptstraßennetz“ des Tiefbauamtes, das hauptsächlich die derzeitige Situation darstellt.

Prüfempfehlung Tempo 30

Prüfempfehlungen zur Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeiten

Prüfempfehlung für Tempo 30 im Straßennetz mit den Kriterien Lärmbelastung, Umfeldqualität, Unfallhäufungen:

- Prüfempfehlung Tempo 30 (1 zu prüfendes Kriterium)
- Prüfempfehlung Tempo 30 (2 zu prüfende Kriterien)
- Prüfempfehlung Tempo 30 (3 zu prüfende Kriterien)

Stand: 13.07.2017

Grundlage: OpenStreetMap

Planersocietät

Straßennetz und -gestaltung 2030

Maßnahmenempfehlungen

- Straßenneubau
- Straßenverbindung optimieren
- eher flächenhafte bauliche Umgestaltung
- eher punktuelle bauliche Maßnahmen
- Knoten optimieren
- Optimierung der Fahrbeziehungen
- Kreis/-Minikreisverkehr
- Gestaltung des Orts-eingangs

Stand: 14.08.2017

Grundlage: OpenStreetMap

Planersocietät

Handlungsfeld 4 – Radverkehr

Maßnahmenfeld 4.1: Radverkehrs-Zielnetz 2030

Maßnahmenfeld 4.3.4: Radverkehrsachse Innenstadt – Rübenach, Maßnahmenempfehlungen

Maßnahmenfeld 4.3.5: Radverkehrsachse Innenstadt – Kesselheim, Maßnahmenempfehlungen

Maßnahmenfeld 4.3.6: Radverkehrsachse Innenstadt – Arenberg, Maßnahmenempfehlungen

Maßnahmenfeld 4.3.7: Radverkehrsachse Innenstadt – Oberwerth, Maßnahmenempfehlungen

Radverkehrsnetz - Zielnetz 2030

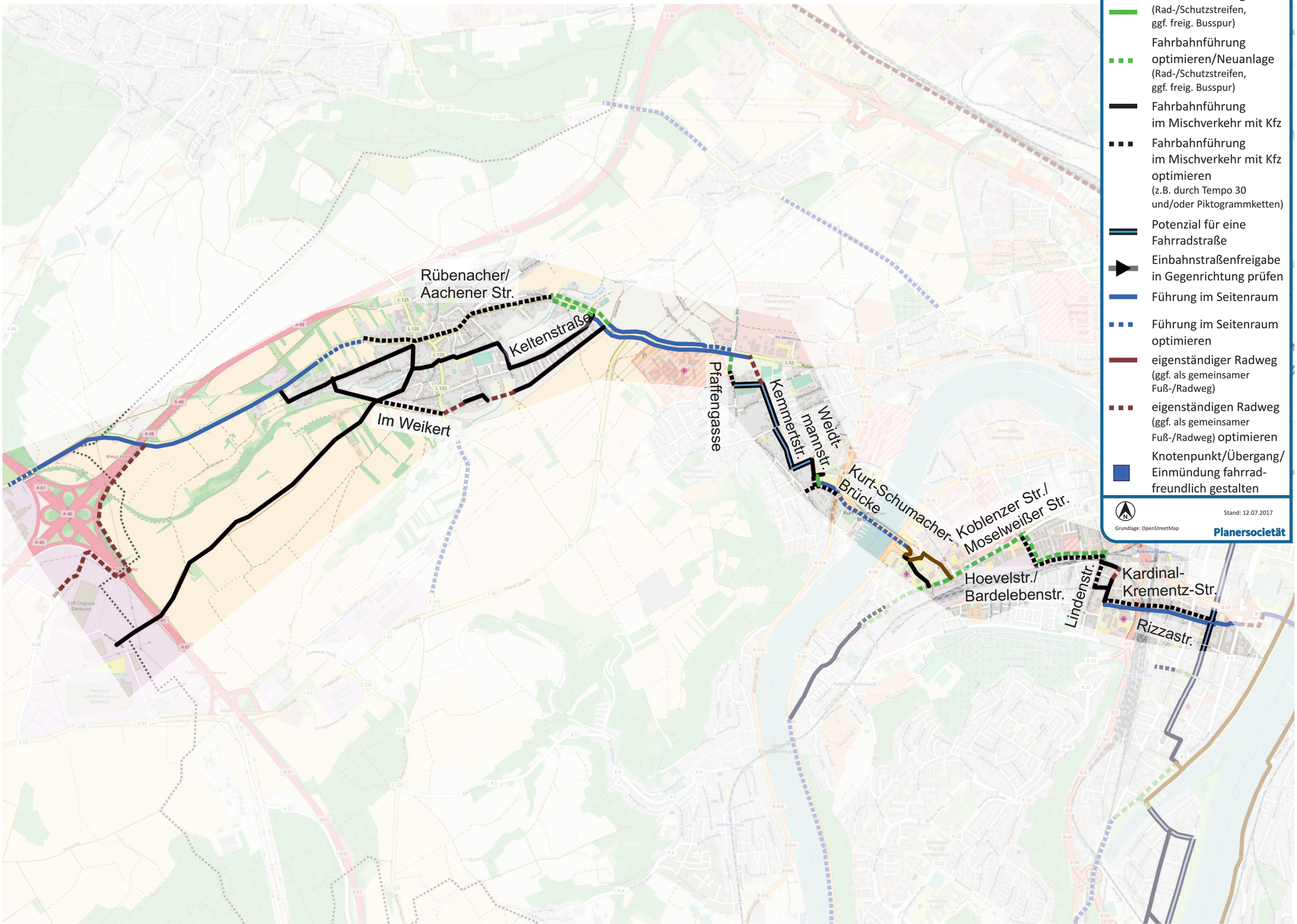
Empfehlungen für Routen

- mögliche Radschnellwegetrasse
- Radkomfortroute
- Radkomfortroute (perspektivisch)
- Hauptroute
- Hauptroute (perspektivisch)
- Nebenroute
- Sonderverkehrsmittel

Stand: 03.01.2018

Grundlage: OpenStreetMap

Planersocietät


Rübenacher/
Aachener Str.
Keltenstraße
Im Weikert
Pfaffengasse
Kemmertstr.
Weidt-
mannstr.
Brücke
Kurt-Schumacher-
Koblenzer Str./
Moselweißer Str.
Hoevelstr./
Bardelebenstr.
Lindenstr.
Kardinal-
Krementz-Str.
Rizzastr.
Mülheim-Kärlich
Lidl Logistik
Zentrum
Radverkehrsinfrastruktur
Innenstadt - Rübenach
Maßnahmenempfehlungen
Fahrbahnführung
(Rad-/Schutzstreifen,
ggf. freig. Busspur)
Fahrbahnführung
optimieren/Neuanlage
(Rad-/Schutzstreifen,
ggf. freig. Busspur)
Fahrbahnführung
im Mischverkehr mit Kfz
Fahrbahnführung
im Mischverkehr mit Kfz
optimieren
(z.B. durch Tempo 30
und/oder Piktogrammketten)
Potenzial für eine
Fahrradstraße
Einbahnstraßenfreigabe
in Gegenrichtung prüfen
Führung im Seitenraum
Führung im Seitenraum
optimieren
eigenständiger Radweg
(ggf. als gemeinsamer
Fuß-/Radweg)
eigenständigen Radweg
(ggf. als gemeinsamer
Fuß-/Radweg) optimieren
Knotenpunkt/Übergang/
Einmündung fahrrad-
freundlich gestalten
Stand: 12.07.2017
Grundlage: OpenStreetMap
Planersocietät

Fritz-Ludwig-Str.

Hans-Böckler-Str.

Deutsch-herrenstr.

Büngertsweg

Handwerkerstr.

Wallersheimer Weg

Andernacher Str.

Brenderweg

Neuendorfer Straße

Balduinbrücke

Hohenfelder Str./
An der Moselbrücke

Pfuhlgasse/
Clemensstr.

Radverkehrsinfrastruktur Innenstadt - Kesselheim
Maßnahmenempfehlungen

- Fahrbahnführung (Rad-/Schutzstreifen, ggf. freig. Busspur)
- Fahrbahnführung optimieren/Neuanlage (Rad-/Schutzstreifen, ggf. freig. Busspur)
- Fahrbahnführung im Mischverkehr mit Kfz
- Fahrbahnführung im Mischverkehr mit Kfz optimieren (z.B. durch Tempo 30 und/oder Piktogrammketten)
- Potenzial für eine Fahrradstraße
- Einbahnstraßenfreigabe in Gegenrichtung prüfen
- Führung im Seitenraum
- Führung im Seitenraum optimieren
- eigenständiger Radweg (ggf. als gemeinsamer Fuß-/Radweg)
- eigenständigen Radweg (ggf. als gemeinsamer Fuß-/Radweg) optimieren
- Knotenpunkt/Übergang/ Einmündung fahrrad-freundlich gestalten

Stand: 18.04.2017

Grundlage: OpenStreetMap

Planersocietät

Radverkehrsinfrastruktur Innenstadt - Arenberg
Maßnahmenempfehlungen

- Fahrbahnführung (Rad-/Schutzstreifen, ggf. freig. Busspur)
- Fahrbahnführung optimieren/Neuanlage (Rad-/Schutzstreifen, ggf. freig. Busspur)
- Fahrbahnführung im Mischverkehr mit Kfz
- Fahrbahnführung im Mischverkehr mit Kfz optimieren (z.B. durch Tempo 30 und/oder Piktogrammketten)
- Potenzial für eine Fahrradstraße
- Einbahnstraßenfreigabe in Gegenrichtung prüfen
- Führung im Seitenraum
- Führung im Seitenraum optimieren
- eigenständiger Radweg (ggf. als gemeinsamer Fuß-/Radweg)
- eigenständigen Radweg (ggf. als gemeinsamer Fuß-/Radweg) optimieren
- Knotenpunkt/Übergang/ Einmündung fahrrad-freundlich gestalten

Stand: 03.01.2018

Grundlage: OpenStreetMap

Planersocietät

Arenberger Str.
Friesenstr.
Arenberger Str.
Pfarrer-Kraus-Str.
Obertal
Emser Str.
Pfaffendorfer Brücke
Rizzastr.

Radverkehrsinfrastruktur Innenstadt - Oberwerth

Maßnahmenempfehlungen

- Fahrbahnführung (Rad-/Schutzstreifen, ggf. freig. Busspur)
- Fahrbahnführung optimieren/Neuanlage (Rad-/Schutzstreifen, ggf. freig. Busspur)
- Fahrbahnführung im Mischverkehr mit Kfz
- Fahrbahnführung im Mischverkehr mit Kfz optimieren (z.B. durch Tempo 30 und/oder Piktogrammketten)
- Potenzial für eine Fahrradstraße
- Einbahnstraßenfreigabe in Gegenrichtung prüfen
- Führung im Seitenraum
- Führung im Seitenraum optimieren
- eigenständiger Radweg (ggf. als gemeinsamer Fuß-/Radweg)
- eigenständigen Radweg (ggf. als gemeinsamer Fuß-/Radweg) optimieren
- Knotenpunkt/Übergang/ Einmündung fahrrad-freundlich gestalten

Grundlage: OpenStreetMap

Stand: 03.01.2018

Planersocietät

Integriertes Handlungskonzept

Integriertes Handlungskonzept VEP Koblenz 2030 (= Oberer Finanzierungspfad, alle Maßnahmen)

Integriertes Handlungskonzept VEP Koblenz 2030 (Mittlerer Finanzierungspfad)

Integriertes Handlungskonzept VEP Koblenz 2030 (Unterer Finanzierungspfad)

Integriertes Handlungskonzept VEP Koblenz 2030

KOBLENZ VERBINDET.

Maßnahmenfelder

★ Schlüsselmaßnahmen

§★ Schlüsselmaßnahmen mit rechtlicher Vorgabe

Straßennetz, fließender und ruhender Kfz-Verkehr

★ Weiterentwicklung des Straßennetzes
(insb. Vorbehaltsnetz und Netzergänzungen)

★ Verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs: Prüfempfehlungen für Tempo 30 in sensiblen Bereichen

★ Stadtverträgliche und integrierte Straßenraumgestaltung

Aufwertung von Wohnstraßen
(insb. Verkehrsberuhigung, Aufenthaltsqualität)

Umgestaltung/Optimierung von Knotenpunkten
(z.B. optimierte Knotenpunktgestaltung, Kreisverkehre)

Optimierung der Verkehrslenkung und -steuerung (z.B. Maßnahmen zur Streckenbeeinflussung sowie umweltorientiertes Verkehrsmanagement, Baustellenmanagement in Abstimmung mit LBM sowie der Region)

Erhaltungsmanagement (für Straßen und Brücken, auch „Erhalt vor Erweiterung des Straßennetzes“)

★ Fortentwicklung der Parkraumstrategie für die Innenstadt
(z.B. Lösung von Parkraumkonflikten, Entlastung des öffentlichen Raums, Minderung der Parksuchverkehre, ...)

Parkraummaßnahmen in den Stadtteilen

Neues Leben auf Parkständen
(insb. temporäre Zwischennutzungen von Parkständen)

Neueinführung einer kommunalen Stellplatzsatzung (insb. bedarfsgerechte Anzahl von Stellplätzen nach Art, Lage, Verkehrs-/ÖPNV-Anbindung der Nutzungen)

ÖPNV / SPNV

★ Umsetzung des Nahverkehrsplans; Prüfung und soweit möglich Umsetzung von Maßnahmen aus dem ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz-Nord (insb. Optimierung des Bestandsnetzes)

Stärkung von Tangential- und Durchmesserlinien

★ Express-Buslinien (Hbf - Uni, Hbf - HS Karthause)

Verbesserte Anbindung der Universität an den Haltepunkt Güls (insb. Verlegung der Bushaltestelle zum Haltepunkt Güls)

Neue Bushaltepunkte, Netz- und Taktopimierungen und Verbesserungen im Nachtverkehr
(z.B. 15-Minuten-Takt auf nachfragestarken Linien, Linienerweiterungen und mehr Nachtverkehr)

★ Mehr und bessere Regionalbusverbindungen nach Koblenz

★ Verbesserung des Schienenverkehrs: neue Haltepunkte insb. in den Stadtteilen

Instandhaltungsmanagement für Bus- und Bahnhaltepunkte

Optimierung und Weiterbetrieb der Sonderverkehrsmittel

Alternative Antriebstechnik (insb. E-Mobilität) und autonomes Fahren

§★ Barrierefreiheit im ÖPNV
(insb. Haltestelleninfrastruktur, Fahrzeuge und Kommunikation; gesetzlich vorgeschrieben bis 2022)

★ Zuverlässigkeit des Busverkehrs (u.a. Beschleunigung)

Optimierung der Verknüpfung Bahn und Bus

★ Optimierung des Preis- und Tarifsystems
(z.B. kurz- bis mittelfristig Kurzstreckentarif und Großwabe, darauf aufbauend Abrechnung über E-Ticket)

Optimierung der Fahrgastinformation
(insb. mehr DFI an Haltestellen)

Marketing und Öffentlichkeitsarbeit

Fußverkehr und öffentlicher Raum

Optimierung des Fußverkehrsnetzes
(z.B. einzelne Wegenetzergänzungen, Wegeverbreiterungen, Wegweisung und Beschilderung)

★ Abbau von Zäsuren für Fußgänger
(gesamtstädtisch und quartiersbezogen; z.B. Unter- und Überführungen über Schienen, bessere Brückenwege)

★ Fußgängerfreundliche Knotenpunkte
(z.B. Verlängerung von Grün-/Freigabezeiten wo möglich, Trennung vom Radverkehr, vorgezogene Seitenräume im Nebennetz)

★ Mehr und sichere Querungsstellen für Fußgänger (z.B. Mittelinseln, Fußgängerüberwege)

★ Barrierefreiheit im öffentlichen Raum

mehr Aufenthalts-, Sitz- und Spielmöglichkeiten

Attraktive Fußwegeachsen, Flanierrouten sowie Wanderwegenetz

Vitale Stadt(-teil)plätze

★ Abbau von Nutzungskonflikten
(insb. mit dem Radverkehr und parkenden Kfz)

Integrierte Nahmobilitätskonzepte auf Stadtteilebene (schrittweise Umsetzung von Nahmobilitätskonzepten für die Stadtteile bis 2030)

Öffentlichkeitsarbeit und Akzeptanzförderung für den Fußverkehr

Radverkehr

Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes als Planungsgrundlage
(Radverkehrs-Zielnetz 2030 mit Haupt- und Nebenrouten)

Radkomfort- und Radschnellwege (insb. Optimierung der Rhein-/Moselradwege, neue Radschnellwege nach Andernach und Boppard)

★ Optimierung der Radverkehrsinfrastruktur
(z.B. Umsetzung sicherer Radverbindungen auf Grundlage des Radverkehrs-Zielnetzes: Schutzstreifen, Radfahrstreifen, Radwege, Mischverkehre, ...)

Fahrradstraßen in Koblenz (auch abseits der unten genannten Radverkehrsachsen)

Prüfung der weiteren Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer

★ Fahrradfreundliche und sichere Gestaltung von Kreuzungen (z.B. Markierung von Aufstellbereichen, eigene Radfahrer-Signale, ...)

★ Herstellung von bedeutenden Radverkehrsachsen als Rückgrat des Radverkehrs (z.B. Innenstadt nach Rübenach, Kesselheim, Arenberg, Oberwerth)

Weitere Elemente für mehr Verkehrssicherheit für Radfahrer (z.B. Abbau/sichere Gestaltung von Pollern/Umlaufsperren, Bordsteinabsenkungen)

★ Systematischer Ausbau und Unterhaltung der Radabstellanlagen (Radanlehnbügel, Fahrradhäuschen, Fahrradboxen, Fahrradparken an ÖPNV-Haltepunkten, ...) und Fahrradparkhaus Hauptbahnhof als „Leuchtturmprojekt“

Mängelbehebung, Baustellenverkehrsführung, Reinigung und Winterdienst

Service und Komfort für den Radverkehr
(z.B. Fahrradstadtplan, Internet-Informationen, ...)

Fahrradverleihsystem

Öffentlichkeitsarbeit und Organisation / Marketingstrategien

Wirtschaftsverkehr

Integrierte Standortplanung
(insb. frühzeitige Einbeziehung der Verkehrsplanung bei Flächenplanungen, um Verkehrseffekte zu ermitteln)

Verkehrslenkung und Wegweisung des Wirtschaftsverkehrs

Haltemöglichkeiten für Liefer- und Dienstleistungsverkehre (insb. bedarfsgerechte Anzahl von Lieferzonen in der Innenstadt und Stadtteilzentren)

★ City-Logistik mit innovativen und umweltfreundlichen Fahrzeugen
(insb. Förderung und Schaffung von Rahmenbedingungen für E-Lieferfahrzeuge und Cargo-Bikes, Modellversuch City-Logistik in einem Quartier oder branchenspezifisch)

Entwicklung und Instandhaltung der Infrastruktur (z.B. Flächenvorsorge für die Schieneninfrastruktur und Umschlagspunkte)

Kostenschätzung

ca. 26 Millionen Euro	*ca. 30.5 Millionen Euro*	*ca. 8.5 Millionen Euro* *Maßnahmen für den Fußverkehr auch in anderen Maßnahmenfeldern enthalten, z.B. in der stadtverträglichen und integrierten Straßenraumgestaltung (siehe Straßennetz, fließender+ruhender Kfz-Verkehr)*	*ca. 13.5 Millionen Euro*	*ca. 400 tsd. Euro* *Kosten für einige Maßnahmen, insb. im Straßennetz, sind bereits in den anderen Handlungsfeldern enthalten*

Planersocietät
Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation

Integriertes Handlungskonzept VEP Koblenz 2030

KOBLENZ VERBINDET.

Maßnahmenfelder

★ Schlüsselmaßnahmen

§★ Schlüsselmaßnahmen mit rechtlicher Vorgabe

Einkaufs-, Tourismus- und Veranstaltungsverkehre

Verbesserung der Orientierung und Besucherlenkung
(z.B. zielgruppenbezogene Leitsysteme, Reisebus-Leitsystem)

Stärkung des regionalen ÖV
(z.B. Anbindung regionaler Ausflugsziele, Kombitickets für Veranstaltungen, ...)

Optimierung der Veranstaltungsverkehre
(bspw. Verkehrsmanagementkonzepte für Großveranstaltungen)

Verkehrssicherheit und sichere Mobilität (★)

Ganzheitliche Verkehrssicherheitsarbeit
(insb. personelle Verankerung der Verkehrssicherheit in der Stadtverwaltung, Austausch mit weiteren Akteuren wie Schulen, Polizei etc.)

Sicheres Schul- und Kita-Umfeld
(koordinierte Unterstützung der Schulen bei der Aufstellung von Schulwegsicherungsplänen, Elternhaltestellen, etc.)

Weitergehende Öffentlichkeits- und Kampagnenarbeit (insb. regelmäßige Schwerpunktkampagnen zur Verkehrssicherheit und gegenseitigen Rücksichtnahme)

Verkehr und Umwelt

§★ Minderung der Lärm- und Schadstoffemissionen
(insb. verstärkter Einsatz von lärmoptimiertem Asphalt, Abstimmung mit anderen Fachplänen wie Lärmaktionsplan und Lufteinhalteplan, Beachtung der jeweiligen Grenzwerte)

★ Förderung der E-Mobilität und alternativer Antriebs- und Mobilitätsformen und Förderung von CarSharing
(insb. Pilotprojekt in der südlichen Vorstadt, Strategie für Förderung der E-Mobilität im Kfz- und Wirtschaftsverkehr, Radverkehr und auch im ÖPNV)

Verkehrseffiziente Flächen- und Standortplanung
(insb. in Bezug auf Siedlung und Einzelhandel)

Weitere übergreifende Maßnahmen (z.B. Berücksichtigung von Mikrokilma (Begrünung) und Starkregenereignissen)

Multi- und Intermodalität

★ Park & Ride (innerhalb und außerhalb der Stadt)

Bike & Ride

Schaffung intermodaler Schnittstellen/ Mobilitätsstationen
(insb. Kombinationen aus Park & Ride, Bike & Ride: Mobilitätsstationen an Schnittstellen des ÖPNV sowie Mobilpunkte in den Quartieren)

Verbesserung der Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme in Bus und Bahn (z.B. Faltrad-Verleih)

Mobilitätsmanagement und -kultur

★ Kommunales, betriebliches und schulisches Mobilitätsmanagement
(z.B. mehr Jobtickets, Mitfahrerbörsen, Radabstellanlagen, Ladestationen für E-Bikes, Elternhaltestellen, ...)

Öffentlichkeitsarbeit
(z.B. Neubürgermarketing, Kampagnen zu mehr Rücksicht im Verkehr)

Kostenschätzung

ca. 1 Millionen Euro *Kosten sind teilweise schon in anderen Handlungsfeldern, z.B. Radverkehr, ÖPNV, enthalten*	*ca. 1.5 Millionen Euro* *insb. für organisatorische/ kommunikative Maßnahmen; infrastrukturelle Maßnahmen sind in anderen Handlungsfeldern berücksichtigt*	*ca. 1.8 Millionen Euro*	*ca. 2 Millionen Euro*	*ca. 1 Million Euro*

Planersocietät
Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation

Integriertes Handlungskonzept VEP Koblenz 2030: mittlerer Finanzierungspfad

KOBLENZ VERBINDET.

Maßnahmenfelder

★ Schlüsselmaßnahmen

§★ Schlüsselmaßnahmen mit rechtlicher Vorgabe

graue Schrift: die Maßnahme ist im mittleren Finanzierungspfad nicht umsetzbar

Straßennetz, fließender und ruhender Kfz-Verkehr

★ Weiterentwicklung des Straßennetzes
(insb. Vorbehaltsnetz und Netzergänzungen, reduziertes Maßnahmenprogramm mit 75 %)

★ Verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs: Prüfempfehlungen für Tempo 30 in sensiblen Bereichen

★ Stadtverträgliche und integrierte Straßenraumgestaltung (reduziertes Maßnahmenprogramm mit 50 %)

Aufwertung von Wohnstraßen
(insb. Verkehrsberuhigung, Aufenthaltsqualität)

Umgestaltung/Optimierung von Knotenpunkten
(z.B. optimierte Knotenpunktgestaltung, Kreisverkehre; reduziertes Maßnahmenprogramm mit 50 %)

Optimierung der Verkehrslenkung und -steuerung (z.B. Maßnahmen zur Streckenbeeinflussung sowie umweltorientiertes Verkehrsmanagement, Baustellenmanagement in Abstimmung mit LBM sowie der Region; reduziertes Maßnahmenprogramm mit 50 %)

Erhaltungsmanagement (für Straßen und Brücken, auch „Erhalt vor Erweiterung des Straßennetzes“)

★ Fortentwicklung der Parkraumstrategie für die Innenstadt
(z.B. Lösung von Parkraumkonflikten, Entlastung des öffentlichen Raums, Minderung der Parksuchverkehre, ...; reduziertes Maßnahmenprogramm mit 75 %)

Parkraummaßnahmen in den Stadtteilen

Neues Leben auf Parkständen
(insb. temporäre Zwischennutzungen von Parkständen)

Neueinführung einer kommunalen Stellplatzsatzung (insb. bedarfsgerechte Anzahl von Stellplätzen nach Art, Lage, Verkehrs-/ÖPNV-Anbindung der Nutzungen)

ÖPNV / SPNV

★ Umsetzung des Nahverkehrsplans; Prüfung und soweit möglich Umsetzung von Maßnahmen aus dem ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz-Nord (insb. Optimierung des Bestandsnetzes)

Stärkung von Tangential- und Durchmesserlinien

★ Express-Buslinien (Hbf - Uni, Hbf - HS Karthause)

Verbesserte Anbindung der Universität an den Haltepunkt Güls (insb. Verlegung der Bushaltestelle zum Haltepunkt Güls)

Neue Bushaltepunkte, Netz- und Taktopimierungen und Verbesserungen im Nachtverkehr
(z.B. 15-Minuten-Takt auf nachfragestarken Linien, Linienerweiterungen und mehr Nachtverkehr; reduziertes Maßnahmenprogramm mit 75 %)

★ Mehr und bessere Regionalbusverbindungen nach Koblenz

★ Verbesserung des Schienenverkehrs: neue Haltepunkte insb. in den Stadtteilen

Instandhaltungsmanagement für Bus- und Bahnhaltepunkte
(reduziertes Maßnahmenprogramm mit 50 %)

Optimierung und Weiterbetrieb der Sonderverkehrsmittell (reduziertes Maßnahmenprogramm mit 50 %)

Alternative Antriebstechnik (insb. E-Mobilität) sowie autonomes Fahren

§★ Barrierefreiheit im ÖPNV
(insb. Haltestelleninfrastruktur, Fahrzeuge und Kommunikation; gesetzlich vorgeschrieben bis 2022)

★ Zuverlässigkeit des Busverkehrs (u.a. Beschleunigung)

Optimierung der Verknüpfung Bahn und Bus
(reduziertes Maßnahmenprogramm mit 50 %)

★ Optimierung des Preis- und Tarifsystems
(z.B. kurz- bis mittelfristig Kurzstreckentarif und Großwabe, darauf aufbauend Abrechnung über E-Ticket)

Optimierung der Fahrgastinformation
(insb. mehr DFI an Haltestellen)

Marketing und Öffentlichkeitsarbeit
(reduziertes Maßnahmenprogramm mit 75 %)

Fußverkehr und öffentlicher Raum

Optimierung des Fußverkehrsnetzes
(z.B. einzelne Wegenetzergänzungen, Wegeverbreiterungen, Wegweisung und Beschilderung; reduziertes Maßnahmenprogramm mit 75 %)

★ Abbau von Zäsuren für Fußgänger
(gesamtstädtisch und quartiersbezogen; z.B. Unter- und Überführungen über Schienen, bessere Brückenwege)

★ Fußgängerfreundliche Knotenpunkte
(z.B. Verlängerung von Grün-/Freigabezeiten wo möglich, Trennung vom Radverkehr, vorgezogene Seitenräume im Nebennetz)

★ Mehr und sichere Querungsstellen für Fußgänger (z.B. Mittelinseln, Fußgängerüberwege)

★ Barrierefreiheit im öffentlichen Raum

mehr Aufenthalts-, Sitz- und Spielmöglichkeiten
(reduziertes Maßnahmenprogramm mit 50 %)

Attraktive Fußwegeachsen, Flanierrouten sowie Wanderwegenetz

Vitale Stadt(-teil)plätze

★ Abbau von Nutzungskonflikten
(insb. mit dem Radverkehr und parkenden Kfz)

Integrierte Nahmobilitätskonzepte auf Stadtteilebene (schrittweise Umsetzung von Nahmobilitätskonzepten für die Stadtteile bis 2030)

Öffentlichkeitsarbeit und Akzeptanzförderung für den Fußverkehr

Radverkehr

Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes als Planungsgrundlage
(Radverkehrs-Zielnetz 2030 mit Haupt- und Nebenrouten)

Radkomfort- und Radschnellwege (insb. Optimierung der Rhein-/Moselradwege, neue Radschnellwege nach Andernach oder Boppard; reduziertes Maßnahmenprogramm mit 50 %)

★ Optimierung der Radverkehrsinfrastruktur
(z.B. Umsetzung sicherer Radverbindungen auf Grundlage des Radverkehrs-Zielnetzes: Schutzstreifen, Radfahrstreifen, Radwege, Mischverkehre, ...)

Fahrradstraßen in Koblenz (auch abseits der unten genannten Radverkehrsachsen; reduziertes Maßnahmenprogramm mit 50 %)

Prüfung der weiteren Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer

★ Fahrradfreundliche und sichere Gestaltung von Kreuzungen (z.B. Markierung von Aufstellbereichen, eigene Radfahrer-Signale, ...)

★ Herstellung von bedeutenden Radverkehrsachsen als Rückgrat des Radverkehrs (z.B. Innenstadt nach Rübenach, Kesselheim, Arenberg, Oberwerth)

Weitere Elemente für mehr Verkehrssicherheit für Radfahrer (z.B. Abbau/sichere Gestaltung von Pollern/Umlaufsperren, Bordsteinabsenkungen; reduziertes Maßnahmenprogramm mit 50 %)

★ Systematischer Ausbau und Unterhaltung der Radabstellanlagen (Radanlehnbügel, Fahrradhäuschen, Fahrradboxen, Fahrradparken an ÖPNV-Haltepunkten, ...) und Fahrradparkhaus Hauptbahnhof als „Leuchtturmprojekt“

Mängelbehebung, Baustellenverkehrsführung, Reinigung und Winterdienst (reduziertes Maßnahmenprogramm mit 50 %)

Service und Komfort für den Radverkehr
(z.B. Fahrradstadtplan, Internet-Informationen, ...; reduziertes Maßnahmenprogramm mit 50 %)

Fahrradverleihsystem

Öffentlichkeitsarbeit und Organisation / Marketingstrategien

Wirtschaftsverkehr

Integrierte Standortplanung
(insb. frühzeitige Einbeziehung der Verkehrsplanung bei Flächenplanungen, um Verkehrseffekte zu ermitteln)

Verkehrslenkung und Wegweisung des Wirtschaftsverkehrs (reduziertes Maßnahmenprogramm mit 50 %)

Haltemöglichkeiten für Liefer- und Dienstleistungsverkehre (insb. bedarfsgerechte Anzahl von Lieferzonen in der Innenstadt und Stadtteilzentren)

★ City-Logistik mit innovativen und umweltfreundlichen Fahrzeugen
(insb. Förderung und Schaffung von Rahmenbedingungen für E-Lieferfahrzeuge und Cargo-Bikes, Modellversuch City-Logistik in einem Quartier oder branchenspezifisch)

Entwicklung und Instandhaltung der Infrastruktur (z.B. Flächenvorsorge für die Schieneninfrastruktur und Umschlagspunkte)

Kostenschätzung

Straßennetz, fließender und ruhender Kfz-Verkehr	ÖPNV / SPNV	Fußverkehr und öffentlicher Raum	Radverkehr	Wirtschaftsverkehr
ca. 14 Millionen Euro	*ca. 15.8 Millionen Euro*	*ca. 6.3 Millionen Euro* *Maßnahmen für den Fußverkehr auch in anderen Maßnahmenfeldern enthalten, z.B. in der stadtverträglichen und integrierten Straßenraumgestaltung (siehe Straßennetz, fließender+ruhender Kfz-Verkehr)*	*ca. 10.3 Millionen Euro*	*ca. 350 tsd. Euro* *Kosten für einige Maßnahmen, insb. im Straßennetz, sind bereits in den anderen Handlungsfeldern enthalten*

Planersocietät
Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation

Integriertes Handlungskonzept VEP Koblenz 2030: mittlerer Finanzierungspfad

KOBLENZ VERBINDET.

Maßnahmenfelder

★ Schlüsselmaßnahmen

§★ Schlüsselmaßnahmen mit rechtlicher Vorgabe

graue Schrift: die Maßnahme ist im mittleren Finanzierungspfad nicht umsetzbar

Einkaufs-, Tourismus- und Veranstaltungsverkehre

Verbesserung der Orientierung und Besucherlenkung
(z.B. zielgruppenbezogene Leitsysteme, Reisebus-Leitsystem; reduziertes Maßnahmenprogramm mit 50 %)

Stärkung des regionalen ÖV
(z.B. Anbindung regionaler Ausflugsziele, Kombitickets für Veranstaltungen, ...)

Optimierung der Veranstaltungsverkehre
(bspw. Verkehrsmanagementkonzepte für Großveranstaltungen; reduziertes Maßnahmenprogramm mit 50 %)

Verkehrssicherheit und sichere Mobilität (★)

Ganzheitliche Verkehrssicherheitsarbeit
(insb. personelle Verankerung der Verkehrssicherheit in der Stadtverwaltung, Austausch mit weiteren Akteuren wie Schulen, Polizei etc.)

Sicheres Schul- und Kita-Umfeld
(koordinierte Unterstützung der Schulen bei der Aufstellung von Schulwegsicherungsplänen, Elternhaltestellen, etc.)

Weitergehende Öffentlichkeits- und Kampagnenarbeit (insb. regelmäßige Schwerpunktkampagnen zur Verkehrssicherheit und gegenseitigen Rücksichtnahme)

Verkehr und Umwelt

§★ Minderung der Lärm- und Schadstoffemissionen
(insb. verstärkter Einsatz von lärmoptimiertem Asphalt (reduziertes Maßnahmenprogramm mit 50 %), Abstimmung mit anderen Fachplänen wie Lärmaktionsplan und Lufteinhalteplan, Beachtung der jeweiligen Grenzwerte)

★ Förderung der E-Mobilität und alternativer Antriebs- und Mobilitätsformen und Förderung von CarSharing
(insb. Pilotprojekt in der südlichen Vorstadt, Strategie für Förderung der E-Mobilität im Kfz- und Wirtschaftsverkehr, Radverkehr und auch im ÖPNV; reduziertes Maßnahmenprogramm mit 50 %)

Verkehrseffiziente Flächen- und Standortplanung
(insb. in Bezug auf Siedlung und Einzelhandel)

Weitere übergreifende Maßnahmen (z.B. Berücksichtigung von Mikrokilma (Begrünung) und Starkregenereignissen)

Multi- und Intermodalität

★ Park & Ride (innerhalb und außerhalb der Stadt)

Bike & Ride

Schaffung intermodaler Schnittstellen/ Mobilitätsstationen
(insb. Kombinationen aus Park & Ride, Bike & Ride: Mobilitätsstationen an Schnittstellen des ÖPNV sowie Mobilpunkte in den Quartieren; reduziertes Maßnahmenprogramm mit 50 %)

Verbesserung der Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme in Bus und Bahn (z.B. Faltrad-Verleih)

Mobilitätsmanagement und -kultur

★ Kommunales, betriebliches und schulisches Mobilitätsmanagement
(z.B. mehr Jobtickets, Mitfahrerbörsen, Radabstellanlagen, Ladestationen für E-Bikes, Elternhaltestellen, ...; reduziertes Maßnahmenprogramm mit 75 %)

Öffentlichkeitsarbeit
(z.B. Neubürgermarketing, Kampagnen zu mehr Rücksicht im Verkehr; reduziertes Maßnahmenprogramm mit 50 %)

Kostenschätzung

ca. 500 tsd. Euro *Kosten sind teilweise schon in anderen Handlungsfeldern, z.B. Radverkehr, ÖPNV, enthalten*	*ca. 1.5 Millionen Euro* *insb. für organisatorische/ kommunikative Maßnahmen; infrastrukturelle Maßnahmen sind in anderen Handlungsfeldern berücksichtigt*	*ca. 650 tsd. Euro*	*ca. 1.5 Millionen Euro*	*ca. 700 tsd. Euro*

Planersocietät
Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation

Integriertes Handlungskonzept VEP Koblenz 2030: unterer Finanzierungspfad

KOBLENZ VERBINDET.

Maßnahmenfelder

★ Schlüsselmaßnahmen

§★ Schlüsselmaßnahmen mit rechtlicher Vorgabe

graue Schrift: die Maßnahme ist im mittleren Finanzierungspfad nicht umsetzbar

Straßennetz, fließender und ruhender Kfz-Verkehr

★ Weiterentwicklung des Straßennetzes (insb. Vorbehaltsnetz und Netzergänzungen, reduziertes Maßnahmenprogramm mit 25 %)

★ Verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs: Prüfempfehlungen für Tempo 30 in sensiblen Bereichen (reduziertes Maßnahmenprogramm mit 50 %)

★ Stadtverträgliche und integrierte Straßenraumgestaltung (reduziertes Maßnahmenprogramm mit 50 %)

Aufwertung von Wohnstraßen (insb. Verkehrsberuhigung, Aufenthaltsqualität)

Umgestaltung/Optimierung von Knotenpunkten (z.B. optimierte Knotenpunktgestaltung, Kreisverkehre; reduziertes Maßnahmenprogramm mit 25 %)

Optimierung der Verkehrslenkung und -steuerung (z.B. Maßnahmen zur Streckenbeeinflussung sowie umweltorientiertes Verkehrsmanagement, Baustellenmanagement in Abstimmung mit LBM sowie der Region; reduziertes Maßnahmenprogramm mit 50 %)

Erhaltungsmanagement (für Straßen und Brücken, auch „Erhalt vor Erweiterung des Straßennetzes“)

★ Fortentwicklung der Parkraumstrategie für die Innenstadt (z.B. Lösung von Parkraumkonflikten, Entlastung des öffentlichen Raums, Minderung der Parksuchverkehre, ...; reduziertes Maßnahmenprogramm mit 50 %)

Parkraummaßnahmen in den Stadtteilen (reduziertes Maßnahmenprogramm mit 50 %)

Neues Leben auf Parkständen (insb. temporäre Zwischennutzungen von Parkständen)

Neueinführung einer kommunalen Stellplatzsatzung (insb. bedarfsgerechte Anzahl von Stellplätzen nach Art, Lage, Verkehrs-/ÖPNV-Anbindung der Nutzungen)

ÖPNV / SPNV

★ Umsetzung des Nahverkehrsplans; Prüfung und soweit möglich Umsetzung von Maßnahmen aus dem ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz-Nord (insb. Optimierung des Bestandsnetzes)

Stärkung von Tangential- und Durchmesserlinien

★ *Express-Buslinien (Hbf - Uni, Hbf - HS Karthause)*

Verbesserte Anbindung der Universität an den Haltepunkt Güls (insb. Verlegung der Bushaltestelle zum Haltepunkt Güls)

Neue Bushaltepunkte, Netz- und Taktopimierungen und Verbesserungen im Nachtverkehr (z.B. 15-Minuten-Takt auf nachfragestarken Linien, Linienerweiterungen und mehr Nachtverkehr; reduziertes Maßnahmenprogramm mit 50 %)

★ Mehr und bessere Regionalbusverbindungen nach Koblenz

★ Verbesserung des Schienenverkehrs: neue Haltepunkte insb. in den Stadtteilen

Instandhaltungsmanagement für Bus- und Bahnhaltepunkte (reduziertes Maßnahmenprogramm mit 50 %)

Optimierung und Weiterbetrieb der Sonderverkehrsmittell (reduziertes Maßnahmenprogramm mit 25 %)

Alternative Antriebstechnik (insb. E-Mobilität) sowie autonomes Fahren

§★ Barrierefreiheit im ÖPNV (insb. Haltestelleninfrastruktur, Fahrzeuge und Kommunikation; gesetzlich vorgeschrieben bis 2022)

★ Zuverlässigkeit des Busverkehrs (u.a. Beschleunigung; reduziertes Maßnahmenprogramm mit 25 %)

Optimierung der Verknüpfung Bahn und Bus (reduziertes Maßnahmenprogramm mit 50 %)

★ Optimierung des Preis- und Tarifsystems (reduziertes Maßnahmenprogramm mit 10 %: nur Kurzstreckentarif, Großwabe nicht finanzierbar)

Optimierung der Fahrgastinformation (insb. mehr DFI an Haltestellen; reduziertes Maßnahmenprogramm mit 50 %)

Marketing und Öffentlichkeitsarbeit (reduziertes Maßnahmenprogramm mit 50 %)

Fußverkehr und öffentlicher Raum

Optimierung des Fußverkehrsnetzes (z.B. einzelne Wegenetzergänzungen, Wegeverbreiterungen, Wegweisung und Beschilderung; reduziertes Maßnahmenprogramm mit 50 %)

★ Abbau von Zäsuren für Fußgänger (gesamtstädtisch und quartiersbezogen; z.B. Unter- und Überführungen über Schienen, bessere Brückenwege; reduziertes Maßnahmenprogramm mit 50 %)

★ Fußgängerfreundliche Knotenpunkte (z.B. Verlängerung von Grün-/Freigabezeiten wo möglich, Trennung vom Radverkehr, vorgezogene Seitenräume im Nebennetz; reduziertes Maßnahmenprogramm mit 50 %)

★ Mehr und sichere Querungsstellen für Fußgänger (z.B. Mittelinseln, Fußgängerüberwege; reduziertes Maßnahmenprogramm mit 50 %)

★ Barrierefreiheit im öffentlichen Raum (reduziertes Maßnahmenprogramm mit 50 %)

mehr Aufenthalts-, Sitz- und Spielmöglichkeiten (reduziertes Maßnahmenprogramm mit 25 %)

Attraktive Fußwegeachsen, Flanierrouten sowie Wanderwegenetz

Vitale Stadt(-teil)plätze

★ Abbau von Nutzungskonflikten (insb. mit dem Radverkehr und parkenden Kfz; reduziertes Maßnahmenprogramm mit 50 %)

Integrierte Nahmobilitätskonzepte auf Stadtteilebene (schrittweise Umsetzung von Nahmobilitätskonzepten für die Stadtteile bis 2030)

Öffentlichkeitsarbeit und Akzeptanzförderung für den Fußverkehr (reduziertes Maßnahmenprogramm mit 50 %)

Radverkehr

Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes als Planungsgrundlage (Radverkehrs-Zielnetz 2030 mit Haupt- und Nebenrouten)

Radkomfort- und Radschnellwege (insb. Optimierung der Rhein-/Moselradwege, neue Radschnellwege nach Andernach oder Boppard)

★ Optimierung der Radverkehrsinfrastruktur (z.B. Umsetzung sicherer Radverbindungen auf Grundlage des Radverkehrs-Zielnetzes: Schutzstreifen, Radfahrstreifen, Radwege, Mischverkehre, ...; reduziertes Maßnahmenprogramm mit 50 %)

Fahrradstraßen in Koblenz (auch abseits der unten genannten Radverkehrsachsen)

Prüfung der weiteren Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer (reduziertes Maßnahmenprogramm mit 50 %)

★ Fahrradfreundliche und sichere Gestaltung von Kreuzungen (z.B. Markierung von Aufstellbereichen, eigene Radfahrer-Signale, ...; reduziertes Maßnahmenprogramm mit 50 %)

★ Herstellung von bedeutenden Radverkehrsachsen als Rückgrat des Radverkehrs (Innenstadt nach Rübenach, Kesselheim, Oberwerth; Arenberg nicht finanzierbar)

Weitere Elemente für mehr Verkehrssicherheit für Radfahrer (z.B. Abbau/sichere Gestaltung von Pollern/Umlaufsperren, Bordsteinabsenkungen; reduziertes Maßnahmenprogramm mit 50 %)

★ Systematischer Ausbau und Unterhaltung der Radabstellanlagen (Radanlehnbügel, Fahrradhäuschen, Fahrradboxen, Fahrradparken an ÖPNV-Haltepunkten; reduziertes Maßnahmenprogramm mit 50 %; Fahrradparkhaus nicht finanzierbar)

Mängelbehebung, Baustellenverkehrsführung, Reinigung und Winterdienst (reduziertes Maßnahmenprogramm mit 50 %)

Service und Komfort für den Radverkehr (z.B. Fahrradstadtplan, Internet-Informationen, ...)

Fahrradverleihsystem

Öffentlichkeitsarbeit und Organisation / Marketingstrategien (reduziertes Maßnahmenprogramm mit 50 %)

Wirtschaftsverkehr

Integrierte Standortplanung (insb. frühzeitige Einbeziehung der Verkehrsplanung bei Flächenplanungen, um Verkehrseffekte zu ermitteln)

Verkehrslenkung und Wegweisung des Wirtschaftsverkehrs (reduziertes Maßnahmenprogramm mit 50 %)

Haltemöglichkeiten für Liefer- und Dienstleistungsverkehre (insb. bedarfsgerechte Anzahl von Lieferzonen in der Innenstadt und Stadtteilzentren; reduziertes Maßnahmenprogramm mit 50 %)

★ City-Logistik mit innovativen und umweltfreundlichen Fahrzeugen (insb. Förderung und Schaffung von Rahmenbedingungen für E-Lieferfahrzeuge und Cargo-Bikes, Modellversuch City-Logistik in einem Quartier oder branchenspezifisch)

Entwicklung und Instandhaltung der Infrastruktur (z.B. Flächenvorsorge für die Schieneninfrastruktur und Umschlagspunkte; reduziertes Maßnahmenprogramm mit 50 %)

Kostenschätzung

ca. 8.6 Millionen Euro	ca. 5.7 Millionen Euro	ca. 3.3 Millionen Euro	ca. 4.9 Millionen Euro	ca. 240 tsd. Euro
		Maßnahmen für den Fußverkehr auch in anderen Maßnahmenfeldern enthalten, z.B. in der stadtverträglichen und integrierten Straßenraumgestaltung (siehe Straßennetz, fließender+ruhender Kfz-Verkehr)		*Kosten für einige Maßnahmen, insb. im Straßennetz, sind bereits in den anderen Handlungsfeldern enthalten*

Planersocietät
Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation

Integriertes Handlungskonzept VEP Koblenz 2030: unterer Finanzierungspfad

KOBLENZ VERBINDET.

Maßnahmenfelder

★ Schlüsselmaßnahmen

§★ Schlüsselmaßnahmen mit rechtlicher Vorgabe

graue Schrift: die Maßnahme ist im mittleren Finanzierungspfad nicht umsetzbar

Einkaufs-, Tourismus- und Veranstaltungsverkehre

Verbesserung der Orientierung und Besucherlenkung
(z.B. zielgruppenbezogene Leitsysteme, Reisebus-Leitsystem; reduziertes Maßnahmenprogramm mit 50 %)

Stärkung des regionalen ÖV
(z.B. Anbindung regionaler Ausflugsziele, Kombitickets für Veranstaltungen, ...)

Optimierung der Veranstaltungsverkehre
(bspw. Verkehrsmanagementkonzepte für Großveranstaltungen; reduziertes Maßnahmenprogramm mit 25 %)

Verkehrssicherheit und sichere Mobilität (★)

Ganzheitliche Verkehrssicherheitsarbeit
(insb. personelle Verankerung der Verkehrssicherheit in der Stadtverwaltung, Austausch mit weiteren Akteuren wie Schulen, Polizei etc.)

Sicheres Schul- und Kita-Umfeld
(koordinierte Unterstützung der Schulen bei der Aufstellung von Schulwegsicherungsplänen, Elternhaltestellen, etc.; reduziertes Maßnahmenprogramm mit 50 %)

Weitergehende Öffentlichkeits- und Kampagnenarbeit (insb. regelmäßige Schwerpunktkampagnen zur Verkehrssicherheit und gegenseitigen Rücksichtnahme; reduziertes Maßnahmenprogramm mit 25 %)

Verkehr und Umwelt

§★ Minderung der Lärm- und Schadstoffemissionen
(insb. verstärkter Einsatz von lärmoptimiertem Asphalt (reduziertes Maßnahmenprogramm mit 25 %), Abstimmung mit anderen Fachplänen wie Lärmaktionsplan und Lufteinhalteplan, Beachtung der jeweiligen Grenzwerte)

★ Förderung der E-Mobilität und alternativer Antriebs- und Mobilitätsformen und Förderung von CarSharing
(insb. Pilotprojekt in der südlichen Vorstadt, Strategie für Förderung der E-Mobilität im Kfz- und Wirtschaftsverkehr, Radverkehr und auch im ÖPNV; reduziertes Maßnahmenprogramm mit 50 %)

Verkehrseffiziente Flächen- und Standortplanung
(insb. in Bezug auf Siedlung und Einzelhandel)

Weitere übergreifende Maßnahmen (z.B. Berücksichtigung von Mikrokilma (Begrünung) und Starkregenereignissen)

Multi- und Intermodalität

★ Park & Ride (innerhalb und außerhalb der Stadt)

Bike & Ride (reduziertes Maßnahmenprogramm mit 50 %)

Schaffung intermodaler Schnittstellen/ Mobilitätsstationen
(insb. Kombinationen aus Park & Ride, Bike & Ride: Mobilitätsstationen an Schnittstellen des ÖPNV sowie Mobilpunkte in den Quartieren; reduziertes Maßnahmenprogramm mit 25 %)

Verbesserung der Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme in Bus und Bahn (z.B. Faltrad-Verleih)

Mobilitätsmanagement und -kultur

★ Kommunales, betriebliches und schulisches Mobilitätsmanagement
(z.B. mehr Jobtickets, Mitfahrerbörsen, Radabstellanlagen, Ladestationen für E-Bikes, Elternhaltestellen, ...; reduziertes Maßnahmenprogramm mit 50 %)

Öffentlichkeitsarbeit
(z.B. Neubürgermarketing, Kampagnen zu mehr Rücksicht im Verkehr)

Kostenschätzung

ca. 350 tsd. Euro *Kosten sind teilweise schon in anderen Handlungsfeldern, z.B. Radverkehr, ÖPNV, enthalten*	*ca. 1 Millionen Euro* *insb. für organisatorische/ kommunikative Maßnahmen; infrastrukturelle Maßnahmen sind in anderen Handlungsfeldern berücksichtigt*	*ca. 550 tsd. Euro*	*ca. 1.1 Millionen Euro*	*ca. 300 tsd. Euro*

Planersocietät
Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation