

Mobilitätsstrategie 2030plus – Mitten am Rhein

Masterplan inkl. Machbarkeitsexposés

U4695

Kontakt:

Dipl.-Ing. Christoph Gipp
T +49 30 230 809 589
Christoph.Gipp@iges.com

IGES Institut GmbH

Friedrichstraße 180
10117 Berlin

www.iges.com

Berlin, Juli 2020

Erstellt durch:

IGES Institut GmbH
Friedrichstraße 180
10117 Berlin

Im Auftrag von:

Verbandsgemeinde Bad Breisig
(Geschäftsstelle des Städtenetzes Mitten am Rhein)
Bachstraße 11
53498 Bad Breisig

Gefördert durch:

Ministerium des Innern und für Sport des Landes Rheinland-Pfalz im Rahmen der zweiten Runde der Zukunftsinitiative „Starke Kommunen - Starkes Land“



Inhalt

1.	Einführung	9
1.1	Anlass und Projekthintergrund	9
1.2	Ziele der Mobilitätsstrategie 2030plus	9
1.3	Herangehensweise und Aufbau der Mobilitätsstrategie 2030plus	10
2.	Ausgangssituation und Rahmenbedingungen des Städtensetzes „Mitten am Rhein“	12
2.1	Rahmenbedingungen und Zuständigkeiten der Kommunen des Städtensetzes	12
2.1.1	Zuständigkeiten der Kommunen und weiterer relevanter Akteure	12
2.1.2	Verkehrsmittelwahl im Modellraum	14
2.1.3	Entwicklung des Verkehrs im Modellraum	14
2.1.4	Trends der zukünftigen Mobilitätsentwicklung	15
2.2	Struktur- und Bestandsanalyse	16
2.2.1	Raum- und Verwaltungsstrukturen	16
2.2.2	Bevölkerungsentwicklung	17
2.2.3	Pkw-Bestand und Motorisierung	18
2.2.4	Wirtschaftsstrukturelle Situation	19
2.2.5	Pendlerverflechtungen sozialversicherungspflichtig Beschäftigter	20
2.2.6	Tourismus & Freizeit	21
2.2.7	Bestehende Rahmenplanung sowie relevante Strategien und Konzepte	21
2.3	Wesentliche Ergebnisse der Analyse bestehender Verkehrssysteme des Städtensetzes	22
2.3.1	Motorisierter Verkehr	22
2.3.2	Möglichkeiten der Rheinquerung	24
2.3.3	Güterverkehr und Logistik	26
2.3.4	Fuß- und Radverkehr	28
2.3.5	Öffentlicher Personennahverkehr und ergänzende Mobilitätsangebote	30
2.3.6	Verkehrsmittelverknüpfung	35
2.3.7	Tourismus und Freizeitverkehr	36
2.4	Zusammenfassung bestehender Handlungsbedarfe	38
3.	Der Weg zur Mobilitätsstrategie 2030plus: Wesentliche Elemente zur Ableitung der Strategie	39
3.1	Projektbegleitender Abstimmungs- und Beteiligungsprozess	39
3.2	Akteursnetzwerk	41
3.3	Vertiefende Hinweise der Kommunen: Befragung der Bürgermeister des Städtensetzes	41

3.4	Auswertung von Mobilitätskonzepten und -strategien in vergleichbaren Räumen	43
4.	Mobilitätsstrategie 2030plus: Vision und strategische Leitziele	47
4.1	Herleitung und Entwicklung der Zukunftsvision	48
4.2	Strategische Leitziele der Zukunftsvision	53
4.2.1	Leitziel „Flexibel mobil am Rhein“	53
4.2.2	Leitziel „Wege am Rhein sinnvoll verknüpft“	54
4.2.3	Leitziel „Mitten am Rhein klimafreundlich mobil“	56
4.2.4	Leitziel „Der neue ÖPNV auf dem Rhein“	57
5.	Maßnahmenkatalog	59
5.1	Entwicklung und Clusterung der Maßnahmen	59
5.2	Maßnahmenkatalog	62
5.3	Priorisierung der Maßnahmen (TOP 10)	108
5.3.1	Systematik und Ansatz	108
5.3.2	Machbarkeitsexposés der TOP 10 – Maßnahmen	109
6.	Verstetigung, Koordinierung und Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030plus	153
6.1	Umsetzungsbegleitende Strukturen	153
6.2	Vorschlag eines möglichen Masterplans zur Umsetzung	154
6.3	Empfehlungen für potenzielle Sofortmaßnahmen und kurz- bis mittelfristige Projekte	155
7.	Finale Auswahl der umzusetzenden Maßnahmen und Beschlussfassung durch die Kommunen des Städtetetzes	159
8.	Zusammenfassung und Fazit	162
	Anhang	166
A1	Handlungsbedarfe im SPNV/ÖSPV gemäß den gültigen Nahverkehrsplänen	167
A2	Vergleich Bedienungs- und Erschließungsstandards im ÖSPV	169
A3	Ergebniszusammenfassung der Befragung der Kommunen des Städtetetzes	171
A4	Auswertung von Mobilitätskonzepten und -strategien in vergleichbaren Räumen: Konzepte und Strategien	176
A5	Auswertung von Mobilitätskonzepten und -strategien in vergleichbaren Räumen: Strategische Netzwerke und Kooperationen	182
A6	Vorlage zur Priorisierung des Maßnahmenkataloges durch die Kommunen des Städtetetzes	184
	Literaturverzeichnis	188

Abbildungen

Abbildung 1	Bearbeitungskonzept und Arbeitspakete im Überblick	10
Abbildung 2	Anteil der Verkehrsmittel am gesamten Personenverkehrsaufkommen (Modal Split) [%]	14
Abbildung 3	Kommunen des Städtensetzes „Mitten am Rhein“	16
Abbildung 4	Entwicklung der Altersverteilung 2017 – 2040 (Basisjahr 2017)	17
Abbildung 5	Pkw-Bestand und Motorisierung	18
Abbildung 6	Relevante Rahmenplanungen, Konzepte und Strategien	21
Abbildung 7	Hauptachsen des Straßennetzes	22
Abbildung 8	Pkw-Erreichbarkeiten von Oberzentren	23
Abbildung 9	Pkw-Erreichbarkeiten von Mittelzentren	24
Abbildung 10	Möglichkeiten der Rheinquerung	25
Abbildung 11	Relevante Transport- und Logistikstandorte in der Region	27
Abbildung 12	Entwicklung des Schiffs- und Güterverkehrs	27
Abbildung 13	SPNV-Angebote in der Region	30
Abbildung 14	Barrierefreiheit im SPNV	31
Abbildung 15	Bedienung im ÖSPV	32
Abbildung 16	Ergänzende Mobilitätsangebote	34
Abbildung 17	Handlungsbedarfe in den Bereichen SPNV/ÖSPV und ergänzende Mobilität	35
Abbildung 18	Handlungsbedarfe im Bereich Verkehrsmittelverknüpfung	36
Abbildung 19	Auswahl touristischer Ziele und Angebote der Region	37
Abbildung 20	Wesentliche Handlungsbedarfe	38
Abbildung 21	Impressionen der Überregionalen Veranstaltung (16.04.2019, Remagen)	40
Abbildung 22	Beteiligte Akteure im Rahmen der Entwicklung der Mobilitätsstrategie 2030plus (Auswahl)	41
Abbildung 23	Auswahlkriterien für Konzepte und Strategien vergleichbarer Regionen	44
Abbildung 24	Zusammenfassung relevanter Ansätze und Faktoren der Best Practice Analyse	45
Abbildung 25	Der Weg zur Mobilitätsstrategie 2030plus	47

Abbildung 26	Zukunftsvision und strategische Leitziele der Mobilitätsstrategie 2030plus	49
Abbildung 27	Illustration Mobilitätsstrategie 2030plus	50
Abbildung 28	Neun Handlungsfelder zur Strukturierung des Maßnahmensets	59
Abbildung 29	Auswahl der TOP 10 – Maßnahmen	109
Abbildung 30	Kriterien zur Maßnahmenbeschreibung innerhalb des Maßnahmenkataloges	110
Abbildung 31	Beispiel für Gestaltung Mobilitätsstation	112
Abbildung 32	Vorschlag räumliche Verteilung der Stationen	113
Abbildung 33	Beispiel für Gestaltung einer Verleihstation	133
Abbildung 34	Vorschlag räumliche Verteilung der Stationen	134
Abbildung 35	Vorschlag räumliche Verteilung der Stationen	138
Abbildung 36	Beispiel von Flächenumwidmung für Car-Sharing	140
Abbildung 37	Beispiel für Umwidmung von Parkplätzen	151
Abbildung 38	Empfehlung für umsetzungsbegleitende Strukturen	153
Abbildung 39	Vorschlag für möglichen Masterplan zur Umsetzung	155
Abbildung 40	Empfehlungen für mögliche Sofortmaßnahmen	156
Abbildung 41	Identifizierte Handlungsbereiche (oben) und wesentliche Erwartungen der Kommunen (unten)	162
Abbildung 42	Zusammenfassung strategische Leitziele	163
Abbildung 43	Handlungsbedarfe im SPNV gem. den Analysen der gültigen Nahverkehrspläne (Auswahl)	167
Abbildung 44	Handlungsbedarfe im ÖSPV gem. den Analysen der gültigen Nahverkehrspläne (Auswahl)	168

Tabellen

Tabelle 1	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftszweigen der WZ 2008 am Arbeitsort (Stichtag 30.06.2018)	19
Tabelle 2	Übersicht über das Maßnahmenset nach Handlungsfeldern	61
Tabelle 3	TOP10-Maßnahmenliste „Mitten am Rhein“ (ohne Reihenfolge)	160
Tabelle 4	Vergleich Bedienungsstandards im ÖSPV gem. gültigen Nahverkehrsplänen	169
Tabelle 5	Vergleich Erschließungsstandards im ÖSPV/SPNV gem. gültigen Nahverkehrsplänen	170

Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Erläuterung
BMU	Bundesministerium für Umwelt
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BRT	Bus Rapid Transit
BuGa	Bundesgartenschau
DELFI	Durchgängige elektronische Fahrgastinformation
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
GVZ	Güterverkehrszentrum
IHK	Industrie- und Handelskammer
KAG	Kommunalabgabengesetz Rheinland-Pfalz
Kfz	Kraftfahrzeug
LBM	Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz
LEP	Landesentwicklungsprogramm
LStrG	Landesstraßengesetzes
MiD	Studie „Mobilität in Deutschland“
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MWVLW	Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz
NAP	Nationaler Zugangspunkt (engl. National Access Point)
NRW	Nordrhein-Westfalen
NVG	Nahverkehrsgesetz Rheinland-Pfalz
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
Pkw	Personenkraftwagen
RLP	Rheinland-Pfalz

Abkürzung	Erläuterung
SKSL	Starke Kommunen – Starkes Land
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SPNV-Nord	Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord
VG	Verbandsgemeinde
VRM	Verkehrsverbund Rhein-Mosel
VRS	Verkehrsbund Rhein-Sieg

Ausschließlich zum Zweck der besseren Lesbarkeit wird auf die geschlechtsspezifische Schreibweise verzichtet. Alle personenbezogenen Bezeichnungen sind geschlechtsneutral und beziehen sich auf Angehörige aller Geschlechter.

1. Einführung

1.1 Anlass und Projekthintergrund

Rund 1.200 km umfasst der Rhein von seiner Quelle bis zur Mündung. Genau in der Mitte, zwischen den Flusskilometern 595 und 640, liegen die Verbandsgemeinden Bad Breisig, Bad Honningen, Linz am Rhein, Unkel, Vallendar und Weißen-thurm sowie die Städte Andernach, Bendorf, Neuwied, Remagen und Sinzig.

Diese 11 Kommunen haben unter Einbindung in die zweite Runde der Zukunftsinitiative „Starke Kommunen – Starkes Land“ das gemeinsame Städtetz „Mitten am Rhein“ gebildet, um sich angesichts demografischer und digitaler Transformationsprozesse zukunftsfest als attraktive Standorte aufzustellen. Die Zukunftsinitiative „Starke Kommunen – Starkes Land“ wird durch das Ministerium des Innern und für Sport Rheinland-Pfalz gefördert.

Mit dem übergeordneten Ziel der Sicherstellung eines attraktiven Wohn-, Arbeits-, Bildungs- und Erholungsstandortes wollen sich die Kommunen des Städtetzes im Verflechtungsraum zwischen den beiden Oberzentren Koblenz und Bonn gemeinsam positionieren und die Zukunft gestalten.

Für die Zusammenarbeit innerhalb des Städtetzes wurden dabei mehrere Kooperationsthemen identifiziert, die positive Auswirkungen auf das gesamte Städtetz erwarten lassen. Als besonderer Schwerpunkt soll das Thema „Mobilität“ aufgegriffen und in Form einer gemeinsamen „Mobilitätsstrategie 2030plus – Mitten am Rhein“ untersucht werden.

Dabei sollen Herausforderungen mit starkem Einfluss auf die heutige und zukünftige Attraktivität der Region, wie beispielsweise die Trennwirkung des Rheins, die überregionalen Verflechtungen zwischen den Zentren Bonn/Köln und Koblenz sowie die Anbindung kleinerer Orte an die Versorgungszentren als wesentliche Teilaspekte Berücksichtigung finden.

1.2 Ziele der Mobilitätsstrategie 2030plus

Übergeordnetes Ziel der „Mobilitätsstrategie 2030plus – Mitten am Rhein“ ist es, eine innovative Vorgehensweise zu entwickeln, um eine auf das Städtetz ausgerichtete, zukunftsfähige, verkehrsträgerübergreifende, ausgewogene und mit allen Akteuren abgestimmte Mobilitätskonzept mit konkreten Maßnahmenvorschlägen für Projekte, Prozesse und Netzwerke zu entwickeln.

Die Mobilitätsstrategie 2030plus soll als alltägliche Leitlinie für die Entwicklung der Mobilität bis zum Jahr 2030 und darüber hinaus ausgerichtet sein. Sie soll dazu beitragen, die Attraktivität als Wohn-, Arbeits-, Bildungs- und Erholungsstandort zu erhalten und zu erhöhen. Durch die Entwicklung von Maßnahmenvorschlägen sollen Alleinstellungsmerkmale für das Städtetz identifiziert werden.

Die Mobilitätsstrategie 2030plus ist intermodal angelegt und berücksichtigt unterschiedliche Aspekte wie Stadt- und Umweltverträglichkeit, Personen- und Güter-

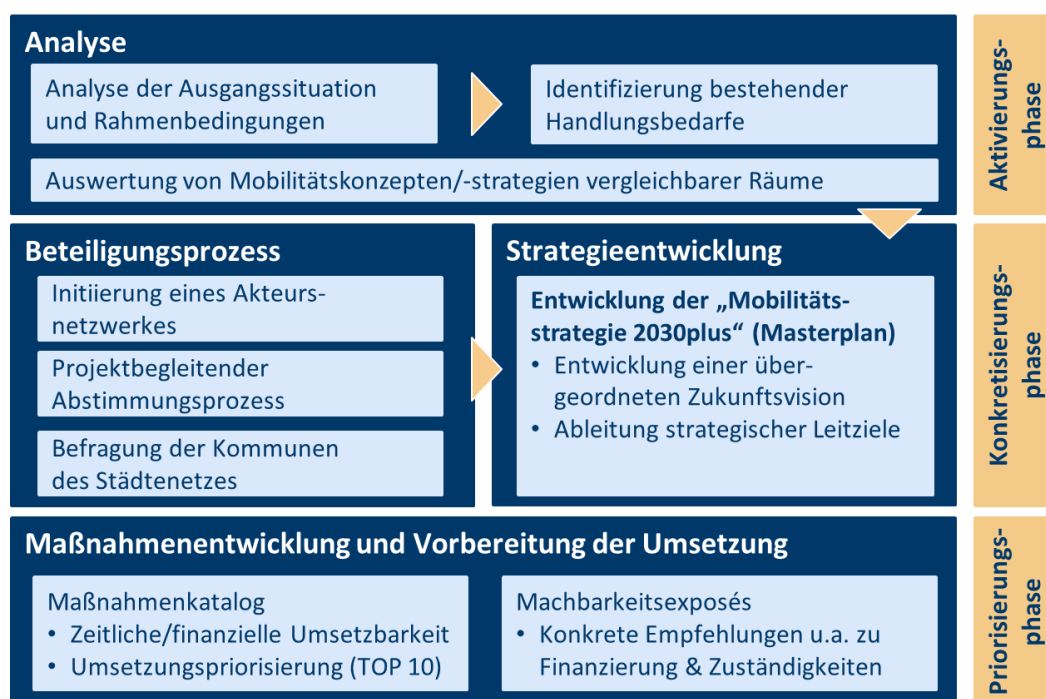
/Warenverkehr, Verkehrssicherheit, Flexibilität für den Nutzer (Wechsel der Transportmittel), Entwicklung innovativer Mobilitätsformen sowie Zugänglichkeit und Erreichbarkeit der Kommunen.

Neben klassischen Handlungsoptionen stehen somit die vielfältigen Chancen aus aktuellen Innovations- und Digitalisierungsprozessen im Fokus. Konkret werden daher klimafreundliche und digital vernetzte Mobilitätsansätze, Zukunftstrends der sogenannten Schwarmmobilität (z. B. Sharing Angebote) sowie autonome Mobilitätsanwendungen auf der Straße und auf dem Wasser untersucht.

1.3 Herangehensweise und Aufbau der Mobilitätsstrategie 2030plus

Die Entwicklung der Mobilitätsstrategie 2030plus wurde aufbauend auf nachfolgendes Bearbeitungskonzept durchgeführt.

Abbildung 1 Bearbeitungskonzept und Arbeitspakete im Überblick



Darstellung: IGES 2020.

Den Grundstein der Mobilitätsstrategie 2030plus bildet zunächst eine Analyse der Ausgangssituation und der wesentlichen Rahmenbedingungen, denen das Städtetetz heute und in Zukunft gegenübersteht. Dafür wird ein Überblick über die Region sowie die wesentlichen Struktur- und Bestandsdaten gegeben. Darauf basierend werden abschließend Handlungsbereiche und Handlungsfelder abgeleitet, welche die Grundlage für die Entwicklung der Mobilitätsstrategie 2030plus bilden (vgl. Abschnitt 2).

Aufbauend darauf werden in Abschnitt 3 die wesentlichen Elemente beschrieben, die zur Entwicklung und Ableitung der Mobilitätsstrategie 2030plus beigetragen haben bzw. dafür erforderlich waren. Hierzu zählen neben den durchgeführten Abstimmungs- und Beteiligungsformaten und den an der Bearbeitung beteiligten Akteuren auch die Befragung der Kommunen des Städternetzes „Mitten am Rhein“ (vgl. Abschnitt 3.3) sowie die Auswertung von Mobilitätskonzepten und -strategien in vergleichbaren Räumen (vgl. Abschnitt 3.4).

Auf dieser Grundlage wird im nachfolgenden Abschnitt 4 eine Zukunftsvision abgeleitet. Darüber hinaus werden mehrere strategische Leitziele als Basis für die spätere Definition von Maßnahmenempfehlungen entwickelt sowie deren Herleitung beschrieben.

In Abschnitt 5 werden die Zukunftsvision und die strategischen Leitziele dann in ein breites Maßnahmenset übersetzt und im Rahmen eines Maßnahmenkataloges detaillierter beschrieben. Zur Priorisierung der Maßnahmen erfolgt anschließend die Identifikation der TOP 10-Maßnahmen. Für diese wird in einem weiteren Arbeitsschritt eine konkrete Umsetzungskonzeption in Form von Machbarkeitsexperts entwickelt.

Abschließend werden Hinweise zur Verstetigung, Koordinierung und Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030plus gegeben und u. a. Vorschläge zu umsetzungs begleitenden Strukturen und Empfehlungen für potenzielle Sofortmaßnahmen abgeleitet.

2. Ausgangssituation und Rahmenbedingungen des Städtetetzes „Mitten am Rhein“

Eine zentrale Grundlage für die Erarbeitung der Mobilitätsstrategie 2030plus bildet die Analyse der Ausgangssituation sowie der wesentlichen Rahmenbedingungen für die zukünftige Entwicklung.

Die Analyse folgt dabei den folgenden wesentlichen Zielen:

- ◆ Beschreibung von Rahmenbedingungen und Abgrenzung von Zuständigkeiten der Kommunen des Städtetetzes und anderer relevanter Akteure,
- ◆ Darstellung der zukünftigen Verkehrsentwicklung im Modellraum auf Grundlage bestehender Prognosen, Vorausberechnungen und übergeordneter Trends der Mobilitätsentwicklung sowie
- ◆ Herleitung der wichtigsten strategischen Handlungsfelder für eine zukunftsfähige Mobilität auf Basis einer Analyse der Verkehrssysteme und relevanter Strukturindikatoren.

Die Analyse dient im Wesentlichen nicht der Identifikation und Detailanalyse kleinteiliger Lücken, Engpässe und Herausforderungen im Bereich des Verkehrs, sondern trägt zur Ableitung von übergeordneten, strategischen Handlungsfeldern bei.

2.1 Rahmenbedingungen und Zuständigkeiten der Kommunen des Städtetetzes

2.1.1 Zuständigkeiten der Kommunen und weiterer relevanter Akteure

Während der Bund den Straßenbaulastträger für Bundesstraßen darstellt, nimmt gemäß Landesstraßengesetz Rheinland-Pfalz (LStrG) das Land Rheinland-Pfalz die Baulastträgerschaft für Landesstraßen wahr. Den Landkreisen obliegt die Straßenbaulast der Kreisstraßen und den Gemeinden die Baulast der Gemeindestraßen.¹

Handelt es sich um eine Gemeinde mit mehr als 80.000 Einwohnern muss zudem auch die Baulast für Ortsdurchfahrten wahrgenommen werden². Obliegt dem Land oder den Landkreisen die Baulast für Ortsdurchfahrten, sind die Gemeinden für die Baulast der Gehwege, Plätze und Parkplätze verantwortlich.

Für straßenbegleitende Radwege gelten ebenfalls die Regelungen zur Baulast von Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen (da es sich um Fahrbahn handelt). Selbstständig geführte Radwege hingegen gelten im Sinne des LStrG als „sonstige

¹ Vgl. § 12 LStrG.

² Kommunen mit einer geringeren Einwohnerzahl können unter bei Erfüllung gewisser Rahmenbedingungen und unter Zustimmung der obersten Kommunalaufsichtsbehörde die Baulastträgerschaft der Ortsdurchfahrten wahrnehmen (vgl. § 12 Abs. 4 LStrG).

Straßen“. Die Baulastträgerschaft übernimmt hier der jeweilige Eigentümer – i. d. R. die Gemeinde.

Der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz (LBM) mit Sitz in Koblenz ist für die Planung, den Bau und die Unterhaltung der Autobahnen sowie den größten Anteil der Bundes-, Landes- und Kreisstraßen des Landes Rheinland-Pfalz verantwortlich. Er nimmt damit die Aufgabe der Oberen Verkehrsbehörde sowie der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde wahr. Darüber hinaus ist der LBM auch für die folgenden weiteren Aspekte zuständig:

- ◆ Luftverkehr (Luftfahrtbehörde),
- ◆ Radwege,
- ◆ Umwelt,
- ◆ Verkehrsrecht, -sicherheit und -steuerung sowie
- ◆ Beschaffung von Aufträgen und Dienstleistungen.

Neben der Baulastträgerschaft für Kreis- und Gemeindestraßen gelten die Landkreise und kreisfreien Städte in Land Rheinland-Pfalz gemäß dem Nahverkehrsgesetz Rheinland-Pfalz (NVG)³ auch als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Die Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV kann jedoch auch an die Gemeinden oder Verbandsgemeinden der jeweiligen Landkreise übertragen werden.

Zur Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft im SPNV wurden in Rheinland-Pfalz zwei Zweckverbände konstituiert. Für das Städtetz „Mitten am Rhein“ ist der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (SPNV-Nord) mit Sitz in Koblenz von maßgeblicher Bedeutung. Mitglieder des SPNV-Nord sind neben dem Land Rheinland-Pfalz auch die jeweiligen Landkreise und kreisfreien Städte. Die wesentlichen Aufgaben des Zweckverbandes umfassen einerseits die Planung, Vergabe und das Controlling von SPNV-Leistungen und andererseits den Ausbau der Infrastruktur.

Neben dem SPNV-Nord nimmt auch der Verkehrsverbund Rhein-Mosel GmbH (VRM) in der Region eine zentrale Rolle bei der Gestaltung des ÖPNV, insbesondere im Bereich Tarif, ein. Gesellschafter des VRM sind die Kreise Ahrweiler, Altenkirchen, Cochem-Zell, Mayen-Koblenz, Neuwied, der Rhein-Hunsrück-Kreis, Rhein-Lahn-Kreis sowie die Stadt Koblenz. Zentrale Aufgabe des VRM ist das Management des einheitlichen Verbundtarifes, der zum 1. Januar 2002 eingeführt wurde. Darüber hinaus nimmt der VRM auch Aufgaben bei der Vergabe von Verkehrsleistungen und der Vermarktung von Angeboten sowie im Bereich der Fahrgastinformation und Integration von Daten/Realisierung von Datenschnittstellen wahr.

³ Aktuell wird eine Neufassung des Nahverkehrsgesetzes erarbeitet.

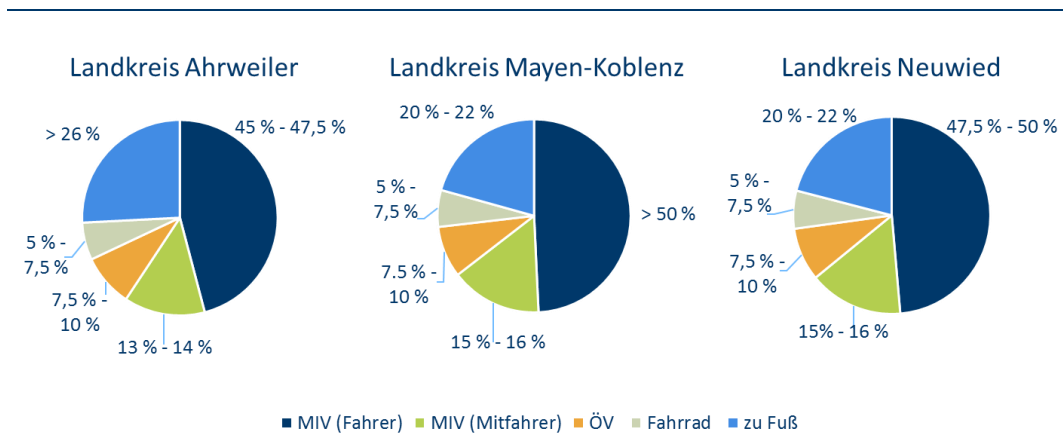
Es zeigt sich, dass für eine zukunftsweisende und nachhaltige Mobilitätsentwicklung innerhalb des Städtenetzes „Mitten am Rhein“ die Berücksichtigung bzw. Beteiligung einer Reihe von Akteuren und Stakeholdern erforderlich ist. Es wird daher empfohlen, diese Akteure bei der Konkretisierung und Umsetzung von Maßnahmen einzubinden und dadurch den Umsetzungsprozess der Mobilitätsstrategie zu verstetigen.

2.1.2 Verkehrsmittelwahl im Modellraum

Zur Beschreibung der Verkehrsmittelwahl im Städtenetz „Mitten am Rhein“ kann auf die Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) 2017 verwiesen werden, in welcher zwischen Juni 2016 und September 2017 im Land Rheinland-Pfalz 31.562 Wege erhoben wurden⁴. Im Rahmen der Studie wurde auch eine Small-Area-Schätzung durchgeführt, die Mobilitätskennzahlen (u. a. Mobilitätsquote, Modal Split) auf Kreisebene schätzt (MiD 2017a).

Die Betrachtung des Modal Split der Landkreise Ahrweiler, Mayen-Koblenz und Neuwied zeigt, dass der Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel mit circa 7,5 % - 10 % eher gering ist (vgl. Abbildung 2). Dominierend ist in allen drei Landkreisen die Nutzung des privaten Pkw. Der Anteil des Fuß- und Radverkehrs ist im Vergleich zum Anteil des ÖPNV tendenziell höher. Am stärksten ausgeprägt ist der Fußverkehrsanteil im Landkreis Ahrweiler mit über 26 %.

Abbildung 2 Anteil der Verkehrsmittel am gesamten Personenverkehrsaufkommen (Modal Split) [%]



Quelle: IGES 2020; Datengrundlage: MiD 2017a.

2.1.3 Entwicklung des Verkehrs im Modellraum

Die aktuelle Prognose des Bundesverkehrswegeplans zeigt auf Bundesebene einen ungebrochenen Wachstumstrend zwischen 2010 und 2030. Im Personenverkehr

⁴ Vgl. MiD 2017b.

wird ein Wachstum von ca. 1,2 % bei den Fahrten und ca. 12,2 % bei der Verkehrsleistung prognostiziert. Für den Güterverkehr wird von einer Steigerung des Aufkommens um ca. 18 % sowie der Transportleistung um 38 % ausgegangen. Überdurchschnittlich wächst dabei vor allem der weiterhin dominierende Straßenverkehr. Haupttreiber der Entwicklung sind im Personenverkehr vor allem das Wirtschaftswachstum und die Individualmotorisierung, aber auch der Trend zu längeren Fahrten. Im Güterverkehr beruht die prognostizierte Entwicklung vor allem auf dem Wirtschaftswachstum und einer steigenden Transportintensität.⁵

Für den Modellraum kann entsprechend BVWP-Prognose eine weitgehend ähnliche Entwicklung für den Zeitraum 2010-2030 abgeleitet werden. Im Personenverkehr kann über alle Verkehrsträger hinweg von einem Wachstum bis zu 10 % in Verbindung mit einem leichten Rückgang der ÖPNV-Nutzung ausgegangen werden. Treiber des Wachstums sind vor allem Einkaufs-, Urlaubs- und Privatfahrten. Abnahmen sind hingegen bei Berufs-, Ausbildungs- und Geschäftsfahrten zu erwarten. Im Güterverkehrsaufkommen kann ebenfalls von einem weiteren Wachstum um bis zu 10 % ausgegangen werden.

2.1.4 Trends der zukünftigen Mobilitätsentwicklung

Die zukünftige Entwicklung der Mobilität wird maßgeblich durch technische Innovationen sowie Veränderungen des Mobilitätsverhaltens bestimmt. Bereits heute lassen sich dahingehend einige wesentlichen Trends herausstellen.

Digitalisierung und Automatisierung

Die fortschreitende Digitalisierung und Automatisierung wird in zunehmendem Maße Einfluss auf die Mobilitätsentwicklung haben. Zum Beispiel werden smarte Informationen und Tarife nicht nur den Zugang zu öffentlicher Mobilität weiter vereinfachen, sondern auch zur Optimierung und Planung von Mobilitätssystemen beitragen („Big Data“). Außerdem werden autonome Lösungen im privaten, öffentlichen und Güterverkehr starken Einfluss auf das Mobilitätsverhalten, die Verkehrssicherheit aber auch die Wirtschaftlichkeit von Verkehrssystemen haben.

Mobilitäts-/Energiewende und klimafreundliche Mobilität

Eine starke Entwicklung verzeichnen seit einigen Jahren smarte Mobilitätsformen. Vor allem die sogenannte „Schwarmmobilität“ in Form von Sharing und Pooling wird zukünftig weiter deutlich an Bedeutung gewinnen. Zudem wird im Kontext der aktuellen Klimadebatte die Nutzung alternativer Antriebstechnologien wie batterieelektrische oder Brennstoffzellenantriebe weiter voranschreiten.

Demografischer Wandel und Veränderungen der Arbeitswelt

Weiterhin werden der fortschreitende demografische Wandel sowie Veränderungen in der Arbeitswelt die zukünftige Mobilitätsentwicklung entscheidend beeinflussen. Teils deutlichen Bevölkerungszuwächsen in den größeren Zentren steht oft

⁵ Vgl. BMVI (2014).

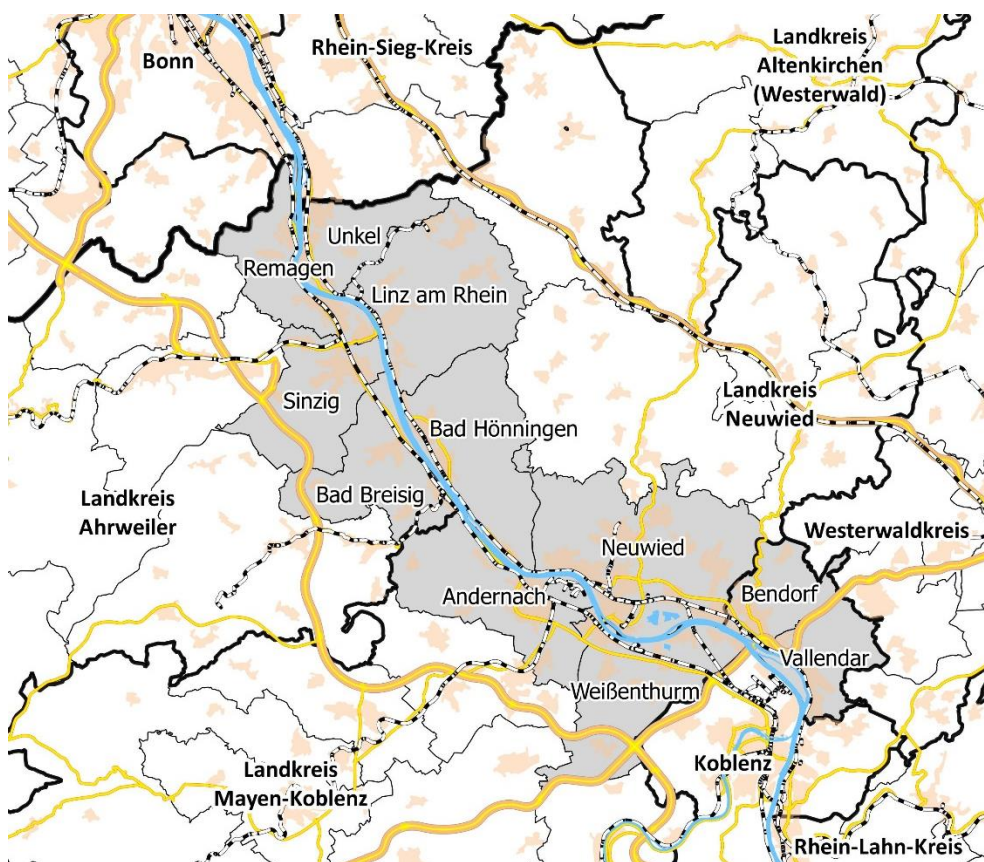
eine rückläufige Bevölkerungsentwicklung in ländlichen Regionen gegenüber. Dies und die Alterung der Gesellschaft stellen vor allem ländliche Räume vor große Herausforderungen bei der Sicherstellung von Daseinsvorsorge und barrierefreier Mobilität. Demgegenüber bieten Dienstleistungsberufe mit dezentralen Arbeitsplatzmodellen, die durch moderne Kommunikationsmedien unterstützt werden, Chancen zur Aufwertung suburbaner und ländlicher Regionen als Wohnort sowie zur Reduzierung von Verkehr.

2.2 Struktur- und Bestandsanalyse

2.2.1 Raum- und Verwaltungsstrukturen

Das Städtetz „Mitten am Rhein“ umfasst die Verbandsgemeinden Bad Breisig, Bad Honningen, Linz am Rhein, Unkel, Vallendar und Weißenthurm sowie die Städte Andernach, Bendorf, Neuwied, Remagen und Sinzig (vgl. Abbildung 3). Diese liegen im Nordwesten von Rheinland-Pfalz zu beiden Seiten des Rheins und umfassen damit in Teilen die Kreise Ahrweiler, Mayen-Koblenz und Neuwied.

Abbildung 3 Kommunen des Städtetetzes „Mitten am Rhein“



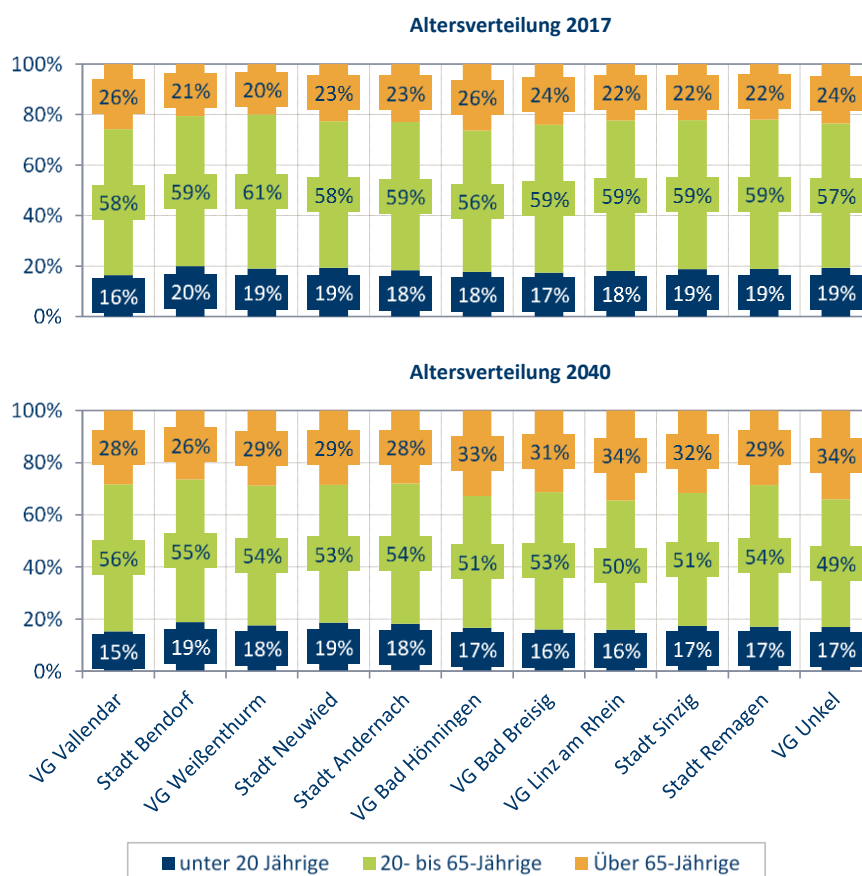
Darstellung: IGES 2020; Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016.

Die Region grenzt im Nordwesten an die Landesgrenze zu Nordrhein-Westfalen mit den Oberzentren Bonn und Köln sowie im Südosten an das Oberzentrum Koblenz. Naturräumlich ist die Region wesentlich durch Tal- und Hochlagen zu beiden Seiten des Rheins geprägt.

2.2.2 Bevölkerungsentwicklung

Entsprechend dem Statistischen Landesamt Rheinland-Pfalz lebten 2018 in der Region 253.606 Einwohner. Bis zum Jahr 2040 soll die Einwohnerzahl laut Prognosen des Statistischen Landesamtes Rheinland-Pfalz (Basisjahr: 2017) um ca. 4 Prozent auf etwa 244.00 Einwohner sinken. Ein besonders starker Rückgang von über 5 Prozent wird dabei für die Verbandsgemeinden (VG) Bad Hönningen, Linz am Rhein und Vallendar sowie die Stadt Neuwied prognostiziert.⁶

Abbildung 4 Entwicklung der Altersverteilung 2017 – 2040 (Basisjahr 2017)



Darstellung: IGES 2020; Datengrundlage: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz (2019).

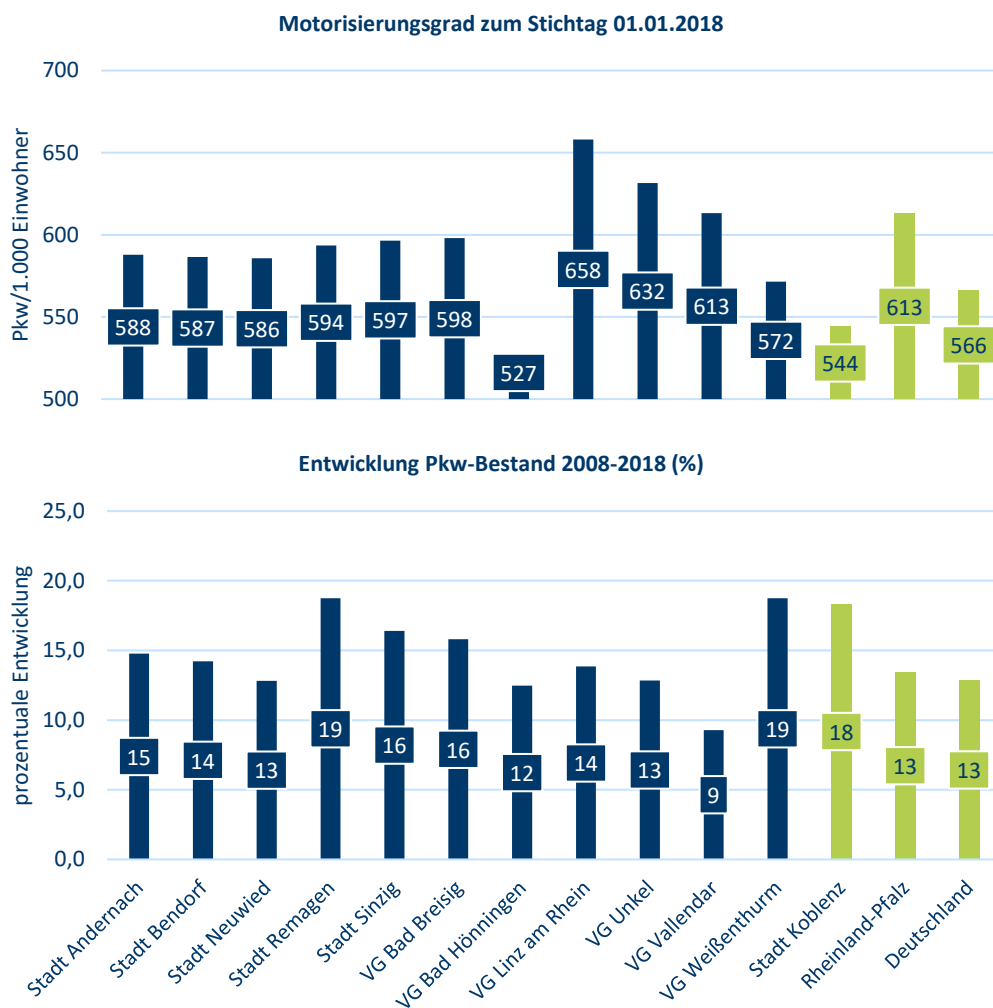
⁶ Vgl. Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz (2019).

Wie die Daten zur Altersverteilung zeigen, wird sich der Demografische Wandel weiter fortsetzen, sodass der Anteil der über 65-Jährigen in kommenden Jahren weiter zunehmen wird (vgl. Abbildung 4). Diese Entwicklung unterstreicht, dass altersgerechte Mobilitätsangebote und Daseinsvorsorge weiter an Bedeutung gewinnen werden.

2.2.3 Pkw-Bestand und Motorisierung

Der derzeitige Motorisierungsgrad (Kfz/1.000 Einwohner) in der Region sowie das Wachstum des Pkw-Bestandes bewegen sich in etwa auf Landesniveau (vgl. Abbildung 5). Dabei unterstreichen die Zahlen ein fortschreitendes Wachstum der Motorisierung.

Abbildung 5 Pkw-Bestand und Motorisierung



Darstellung: IGES 2020; Datengrundlage: KBA 2019.

Die Zulassungszahlen zeigen zudem, dass der Anteil batterieelektrischer und hybrider Pkw mit ca. 0,3 Prozent in der Region sowie im Land Rheinland-Pfalz sehr gering ist.

Die Daten des Kraftfahrtbundesamtes machen deutlich, dass ausgehend von einem hohen Grad und Wachstum der Motorisierung, Alternativen zum privaten Pkw bislang zu wenig wahrgenommen werden, wodurch Gegenmaßnahmen erforderlich werden.

2.2.4 Wirtschaftsstrukturelle Situation

Die Verteilung der Arbeitsplätze nach Wirtschaftszweigen gibt Auskunft über die Wirtschaftsstruktur der Region (vgl. Tabelle 1). Insgesamt zeigt sich auf Basis der vorliegenden Daten für die Region eine starke Ausprägung des Bereichs „Sonstige Dienstleistungen“. In fünf Kommunen zeigen mit mehr als 1.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten die Bereiche Handel, Verkehr und Gastgewerbe eine starke Ausprägung. Das produzierende Gewerbe ist besonders in den Städten Andernach und Neuwied sowie in der VG Weißenthurm ausgeprägt. Der Bereich „Land- und Forstwirtschaft, Fischerei“ spielt hinsichtlich der Beschäftigungszahlen in allen Kommunen eher eine untergeordnete Rolle.

Tabelle 1 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftszweigen der WZ 2008 am Arbeitsort (Stichtag 30.06.2018)

	Land- und Forstwirtschaft, Fischerei (A)	Produzierendes Gewerbe (B - F)	Handel, Verkehr und Gastgewerbe (G - I)	Sonstige Dienstleistungen (J - U)
Andernach Stadt	13	5.864	2.143	6.813
Bendorf, Stadt	*	*	1.296	1.463
Neuwied, Stadt	57	7.090	6.141	13.726
Remagen, Stadt	37	1.378	1.238	1.806
Sinzig, Stadt	18	807	995	1.560
VG Bad Breisig	*	686	*	816
VG Bad Honningen	37	653	424	887
VG Linz am Rhein	*	1.775	*	2.086
VG Unkel	*	1.171	*	851
VG Vallendar	*	*	511	2.291
VG Weißenthurm	99	4.095	4.365	4.376

Darstellung:

IGES 2020; Datengrundlage: Bundesagentur für Arbeit (2019a).

Hinweis:

*) Aus Datenschutzgründen und Gründen der statistischen Geheimhaltung werden Zahlenwerte von 1 oder 2 und Daten, aus denen rechnerisch auf einen solchen Zahlenwert geschlossen werden kann, anonymisiert. Gleiches gilt, wenn eine Region oder ein Wirtschaftszweig 1 oder 2 Betriebe aufweist oder einer der Betriebe einen so hohen Beschäftigtenanteil auf sich vereint, dass die Beschäftigtenzahl praktisch eine Einzelangabe über diesen Betrieb darstellt (Dominanzfall).

Der Anteil des produzierenden Gewerbes an der Bruttowertschöpfung lag 2015 im Kreis Ahrweiler bei ca. 25 Prozent sowie in den Kreisen Mayen-Koblenz und Neuwied bei ca. 37 Prozent.

Die wirtschaftliche Struktur macht deutlich, dass neben Infrastrukturen und Angeboten des Personenverkehrs auch die des Wirtschaftsverkehrs eine wichtige Rolle für die Region spielen.

2.2.5 Pendlerverflechtungen sozialversicherungspflichtig Beschäftigter

Die Pendlerverflechtungen sozialversicherungspflichtig Beschäftigter geben Auskunft über besonders relevante Relationen zwischen Arbeits- und Wohnorten. Betrachtet werden hierbei jeweils die zehn stärksten Relationen für Auspendler (Wohnort in der Region, Arbeitsort außerhalb), Einpendler (Wohnort außerhalb der Region, Arbeitsort innerhalb) sowie Binnenpendler (Wohn- und Arbeitsort in der Region). Dabei können nachfolgende Erkenntnisse zusammengefasst werden.

Auspendlerströme:

- ◆ Die stärksten Auspendlerrelationen bestehen von Neuwied nach Koblenz (über 3.200 Beschäftigte) und von Remagen nach Bonn (ca. 2.000 Beschäftigte).
- ◆ Die Oberzentren Koblenz und Bonn fungieren als dominierende Arbeitsplatzschwerpunkte und zeigen klare Verflechtungsräume. So orientieren sich Remagen, Sinzig und Bad Breisig eher in Richtung Bonn, während Pendlerströme aus Andernach, Bendorf, Vallendar, Weißenthurm und Neuwied eher auf Koblenz ausgerichtet sind.

Einpendlerströme

- ◆ Die stärksten Einpendlerrelationen bestehen aus Koblenz nach Neuwied (> 1.400 Beschäftigte) und nach Andernach (> 700 Beschäftigte).
- ◆ Es werden Unterschiede zwischen den Oberzentren deutlich: während aus Koblenz teils starke Verflechtungen in angrenzende Kommunen bestehen, sind die Ströme im Verflechtungsraum von Bonn deutlich schwächer ausgeprägt.
- ◆ Auffällig sind außerdem starke Verflechtungen aus der VG Pellenz und der Stadt Mendig in das Mittelzentrum Andernach.

Binnenpendlerströme

- ◆ Die stärksten Relationen innerhalb des Untersuchungsgebietes bestehen zwischen Andernach und Neuwied (ca. 2.500 Beschäftigte) und zwischen Bendorf und Neuwied (ca. 1.800 Beschäftigte).
 - ◆ Weitere starke Relationen bestehen zwischen Sinzig und Remagen, Andernach und Weißenthurm sowie Neuwied und Weißenthurm.
 - ◆ Es verdeutlicht sich ein Verflechtungsraum um Neuwied.
-

2.2.6 Tourismus & Freizeit

Wie bereits aus den Beschäftigungszahlen nach Wirtschaftszweigen ersichtlich, spielt das Gastgewerbe für die Region eine wichtige Rolle. Im Jahr 2017 wurden laut Statistik des Landes ca. 320.000 Gäste und insgesamt ca. 660.000 Übernachtungen verzeichnet. Damit stiegen sowohl die Gäste- als auch die Übernachtungszahlen innerhalb von zwei Jahren um ca. neun Prozent.⁷ Perspektivisch ist ein weiteres Wachstum u. a. durch die Landesgartenschau 2022 in Bad Neuenahr-Ahrweiler und die Bundesgartenschau 2029 im Oberen Mittelrheintal zu erwarten.

2.2.7 Bestehende Rahmenplanung sowie relevante Strategien und Konzepte

Es bestehen sowohl von kommunaler Seite (Städte, Gemeinden, Gemeindeverbände und Landkreise) als auch von Seiten des Landes zahlreiche Planungen, Konzepte und Strategien mit Relevanz für die Mobilität in der Region, die bei der Erarbeitung der Strategie berücksichtigt wurden (vgl. Abbildung 6).

Abbildung 6 Relevante Rahmenplanungen, Konzepte und Strategien

Rahmenplanungen auf Landes- und Bundesebene •Koalitionsvertrag Rheinland-Pfalz 2016-2021 •Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) und Korridorstudie Mittelrhein •Landesentwicklungsprogramm (LEP IV) Rheinland-Pfalz 2008 •ÖPNV-Konzept Nord Rheinland-Pfalz	Rahmenvorgaben aus sonstigen bestehenden Konzepten und Strategien •Gesamtstädtisches Radverkehrskonzept der Stadt Neuwied •Konzept „Vervollständigung Radwegenetz Kreis Neuwied“ auf Grundlage des Großräumigen Radwegenetzes Rheinland-Pfalz (GRW RLP) •Potenzialbetrachtung Radschnellverbindungen in Rheinland-Pfalz •Studie "e-Velo RLP" •Elektromobilitätskonzept Neuwied •Elektromobilitätskonzept für die LEADER Region Rhein-Wied •Integriertes Klimaschutzkonzept und KSI: Klimafreundliches Mobilitätskonzept für die Stadt Andernach •Integriertes Klimaschutzkonzept für den Landkreis Mayen-Koblenz und seine Kommunen •Lokale, Integrierte, Ländliche Entwicklungsstrategie (LILE) Rhein-Wied •Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) Sanierungsgebiet „Innenstadt“, Bad Honningen •"Netzwerk Innenstadt" Neuwied •Orientierungsrahmen 2031 Romantischer Rhein e.V. – Für eine lebenswerte Region am Mittelrhein
Relevante Nahverkehrspläne •Nahverkehrsplan Kreis Ahrweiler 2016 •Nahverkehrsplan des Landkreises Mayen-Koblenz Fortschreibung 2015 inkl. Detailplanung für das ÖPNVGrundangebot 2019 •Nahverkehrsplan 2014 für den Landkreis Neuwied	
Tourismus in der Region – Studien und bestehende Angebote •Studie "Tourism in the northern middle rhine valley" •Sonstige touristische Angebote in der Region	

Darstellung: IGES 2020.

⁷ Vgl. Statistisches Landesamt RLP (2017).

Die Konzepte wurden fachlich bewertet und relevante Handlungsbedarfe in der Erarbeitung der Strategie berücksichtigt (vgl. Abschnitt 2.3.1).

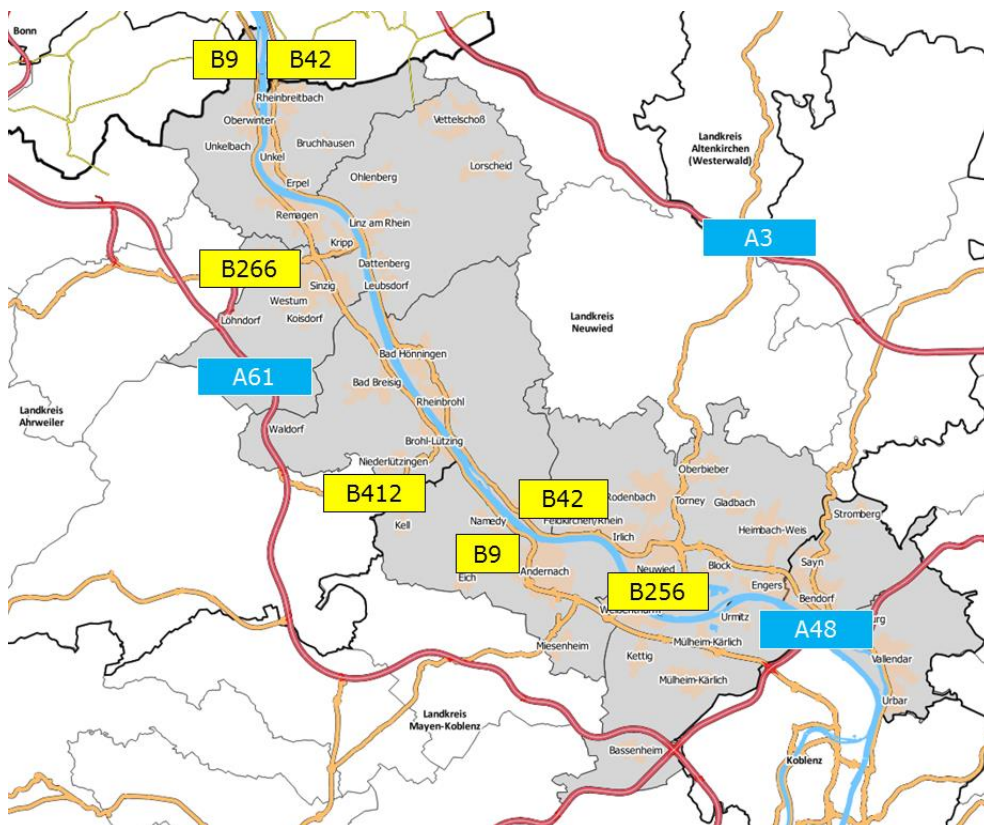
Ferner existiert im Untersuchungsraum eine Vielzahl alternativer Mobilitätsangebote, die bei der Erstellung der Mobilitätsstrategie 2030plus berücksichtigt wurden.

2.3 Wesentliche Ergebnisse der Analyse bestehender Verkehrssysteme des Städtenetzes

2.3.1 Motorisierter Verkehr

Die Region wird von einem zum überwiegenden Teil gut ausgebauten Straßennetz erschlossen. Zu den Hauptachsen in Nord-Süd-Richtung zählen neben den Bundesautobahnen A61 (Köln/Bonn – Koblenz) und A3 (Bonn – Limburg) vor allem auch die Bundesstraßen B9 (Bonn – Koblenz, linksrheinisch) sowie die B42 (Bonn – Neuwied). Dazu bestehen zahlreiche Querverbindungen sowie zwei feste Rheinquerungen auf der A48 (Bendorfer Brücke) und der B256 (Raiffeisenbrücke).

Abbildung 7 Hauptachsen des Straßennetzes

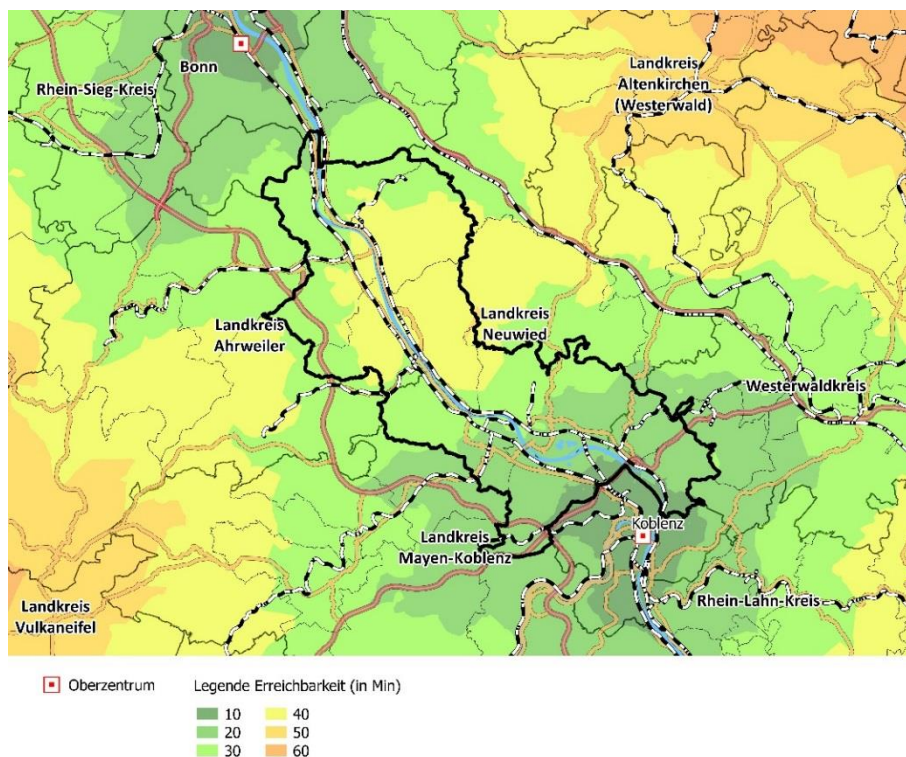


Darstellung: IGES 2020; Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016.

Daten aus offiziellen Verkehrszählungen der Bundesanstalt für Straßenwesen und des LBM zeigen vor allem linksrheinisch ein wachsendes Verkehrsaufkommen (Anzahl der beförderten Personen bzw. Gütertonnen). Prinzipiell sind die Hauptpendlerströme durch die bestehende Infrastruktur zwar weitestgehend abgedeckt. In Kombination mit dem teils sehr hohen Aufkommen im Durchgangsverkehr kommt es jedoch innerhalb der Hauptverkehrszeit vor allem im Bereich der Ortsdurchfahrten sowie auf den Zufahrten zu den Rheinquerungen zu starken Belastungen.⁸ Neben der Belastung von Infrastruktur und Umwelt führen die hohen Verkehrsbelastungen oftmals lokal auch zu starken Trennwirkungen und Unfallrisiken.

Das Landesentwicklungsprogramm LEP IV definiert Anforderungen an die zeitliche Erreichbarkeit zentraler Orte. So sollen ein Oberzentrum mit Pkw innerhalb von 60 Minuten und ein Mittelzentrum in 30 Minuten erreichbar sein.⁹ Die Erreichbarkeitsmodellierung zeigt (vgl. Abbildung 8 und Abbildung 9), dass diese Anforderungen für die gesamte Region erfüllt sind.¹⁰

Abbildung 8 Pkw-Erreichbarkeiten von Oberzentren



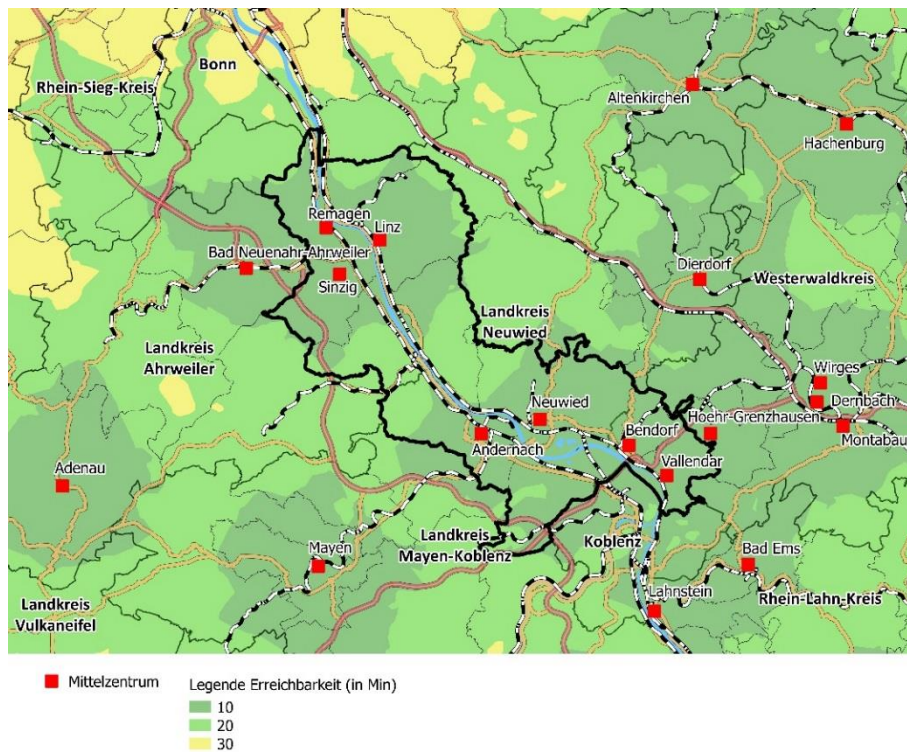
Darstellung: IGES 2020; Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016.

⁸ Vgl. Bundesanstalt für Straßenwesen (2017a/b) und LBM (2019).

⁹ Vgl. Ministerium des Innern und für Sport Rheinland-Pfalz (2008).

¹⁰ Die Erreichbarkeitsmodellierung berücksichtigt keine verkehrlichen Einschränkungen durch z. B. hohes Verkehrsaufkommen, Unfälle oder Baustellen.

Abbildung 9 Pkw-Erreichbarkeiten von Mittelzentren



Darstellung: IGES 2020; Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016.

Unter Berücksichtigung weiterer relevanter Konzepte und Positionen können damit als Teil eines zukunftsrelevanten Handlungsfeldes „Management des motorisierten Verkehrs“ vor allem die folgenden Handlungsbedarfe abgeleitet werden:

- ◆ Verkehrslenkung und Parkraummanagement in Hauptlastzeiten
- ◆ Verkehrsberuhigung
- ◆ Verkehrsvermeidung durch bessere Alternativen zum MIV und bessere Verkehrsmittelverknüpfung

2.3.2 Möglichkeiten der Rheinquerung

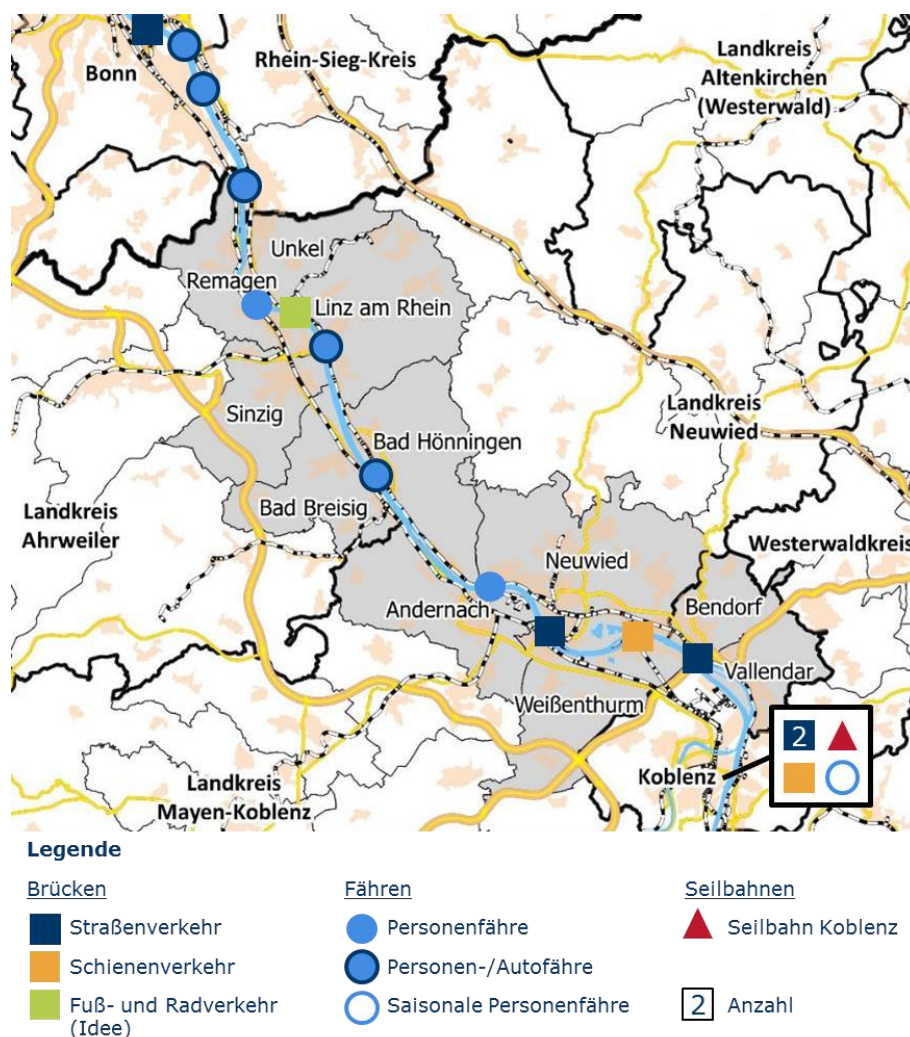
Der Rhein stellt ein prägendes naturräumliches Merkmal der Region dar und birgt sowohl touristische als auch weitere wirtschaftliche Potenziale. Damit einher geht jedoch auch eine starke Trennwirkung, sodass die Querung des Rheins eine große verkehrliche Herausforderung darstellt.

Derzeit verfügt die Region im Personenverkehr über zwei feste Brückenquerungen im Süden zwischen Neuwied und Weißenthurm (B265) sowie zwischen Bendorf und Koblenz (A48). Vor allem für den Süden der Region sind diese von hoher Bedeutung. Die nächstgelegene feste Querung im Norden stellt die A562 in Bonn dar.

Die Distanz zwischen den Querungen im Süden und Norden beträgt damit mehr als 40 Flusskilometer.

Von hoher Bedeutung für Rheinquerungen innerhalb der Region sind damit vor allem auch die zwischen den Brücken bestehenden fünf Fährverbindungen. Zusätzliche Querungsmöglichkeiten für den motorisierten Verkehr werden dadurch zwischen Rolandseck und Bad Honnef, Remagen und Linz am Rhein sowie zwischen Bad Breisig und Bad Hönningen angeboten. Weitere Personenfähren bestehen zwischen Remagen und Erpel sowie zwischen Andernach und Leutesdorf (vgl. Abbildung 10).

Abbildung 10 Möglichkeiten der Rheinquerung



Darstellung: IGES 2020.

In Teilen der Region werden die derzeitigen Querungsmöglichkeiten als nicht ausreichend wahrgenommen und dahingehender Handlungsbedarf abgeleitet. Zur Verbesserung der Querungsmöglichkeiten sowie zur Stärkung des Tourismus wird

eine weitere feste Brückenquerung für den Fuß- und Radverkehr zwischen Remagen und Unkel¹¹ bzw. zwischen Bad Breisig und Bad Hönningen¹² diskutiert.

Es sind aktuell keine konkreten Potenzial- oder Machbarkeitsuntersuchungen für zusätzliche feste Rheinquerungen verfügbar. Aufbauend auf den Ergebnissen der durchgeführten Analysen der Verkehrsverflechtungen im Städtenetz (z. B. Pendler, touristische Nutzungen etc.) ist ein wirksamer Nutzenbeitrag in den Nahbereichen und im nichtmotorisierten Verkehr sehr wahrscheinlich.

Aus gutachterlicher besteht Handlungsbedarf im Hinblick auf die Durchführung von Potenzial- und Vorplanungsuntersuchungen der diskutierten Brückenzüge als Voraussetzung für die Konkretisierung der Planungen.

2.3.3 Güterverkehr und Logistik

Bei der Betrachtung **relevanter Transport- und Logistikstandorte** (vgl. Abbildung 11) innerhalb der Region können vor allem die Häfen Andernach und Bendorf sowie der Rheinhafen Koblenz und nahegelegene GVZ Koblenz als wichtige Umschlagstellen identifiziert werden.

Insgesamt verfügt das Städtenetz im **Schiffsgüterverkehr** mit den Standorten Linz am Rhein, Andernach, Neuwied und Bendorf über vier Binnenhäfen mit Güterumschlag. Die Häfen Andernach und Bendorf sind trimodal ausgebaut und hatten 2018 zwölf bzw. acht Prozent am Gesamtumschlag des Landes Rheinland-Pfalz. Insgesamt ist der Umschlag leicht rückläufig (vgl. Abbildung 12).

Der aktuelle Koalitionsvertrag der Landesregierung in Rheinland-Pfalz für die Legislaturperiode 2016-2021 sieht u. a. den Erhalt und Ausbau von Hafeninfrastrukturen sowie weitere Verkehrsverlagerungen auf Binnenschiffe vor.

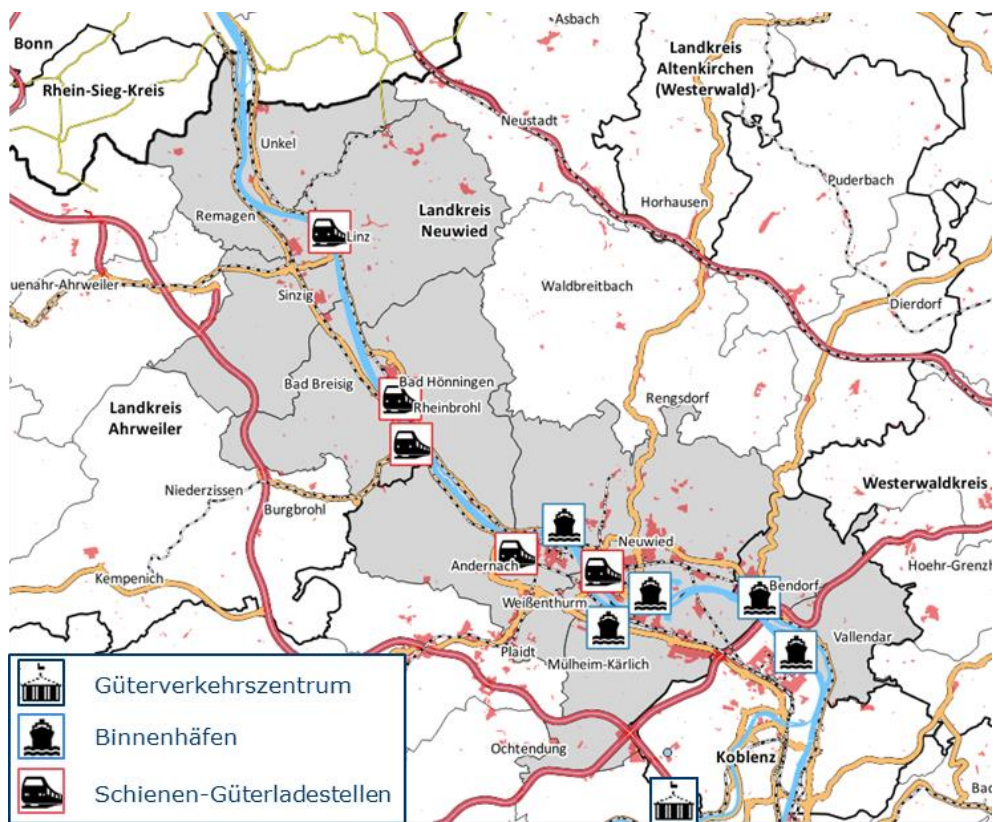
Im Bereich des **Schienenengüterverkehrs** verlaufen sowohl links- als auch rechtsrheinisch relevante Trassen. Durchschnittlich verkehren täglich ca. 400 Personen- und Güterzüge auf beiden Uferstrecken. Vor allem auf der rechtsrheinischen Strecke besteht eine sehr hohe Belastung. Zur Entlastung der bestehenden Infrastruktur am Mittelrhein wird derzeit eine alternative Güterzugtrasse Neubaustrecke Troisdorf – Mainz-Bischofsheim diskutiert.

Über Schienen-Güterladestellen verfügen Linz am Rhein, Bad Hönningen, Brohl, Andernach und Neuwied. Zwischen den Häfen Antwerpen und Andernach wird zudem zweimal wöchentlich ein sogenannter Seehafen-Rail-Shuttle (Mixed Train) betrieben.

¹¹ Vgl. blick-aktuell (2018).

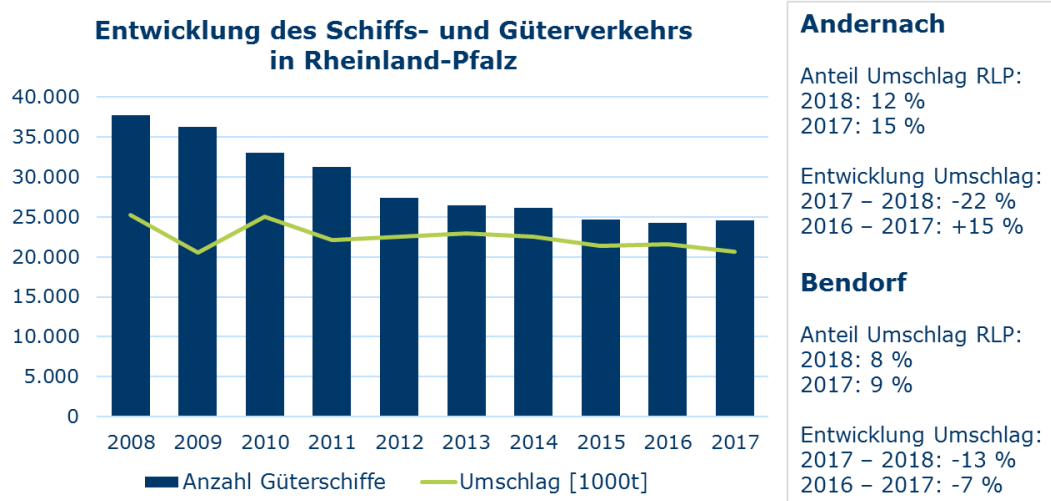
¹² Vgl. Rhein-Zeitung (2018).

Abbildung 11 Relevante Transport- und Logistikstandorte in der Region



Darstellung: IGES 2020; Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016; Datengrundlage: Logistikportal Rheinland-Pfalz.

Abbildung 12 Entwicklung des Schiffs- und Güterverkehrs



Darstellung: IGES 2020. Datengrundlage: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz (2019), IHK Koblenz (2019).

Weitere Standorte mit Relevanz für den Güterverkehr sind **wichtige Gewerbestandorte und große Arbeitgeber**. Dazu zählen u. a.

- ♦ Canyon Bicycles GmbH
- ♦ ThyssenKrupp
- ♦ ArcelorMittal Auto Processing
- ♦ HARIBO GmbH & Co. KG
- ♦ Dyckerhoff GmbH
- ♦ RHI Urmitz AG & Co. KG
- ♦ ZF Friedrichshafen AG
- ♦ KANN GmbH Baustoffwerke

In Verbindung mit der ÖPNV-Analyse wird deutlich, dass einige Gewerbestandorte nicht oder nur unzureichend an den ÖPNV angebunden sind.

Unter Berücksichtigung weiterer relevanter Konzepte und Positionen können damit für ein Handlungsfeld „Güterverkehr und Logistik“ vor allem die folgenden Handlungsbedarfe abgeleitet werden:

- ♦ Verbesserung der Anbindung von Gewerbestandorten z. B. an den ÖPNV
- ♦ Ausbau der Verkehrsinfrastruktur z. B. im Bereich der Häfen
- ♦ Stärkung des Wirtschaftsstandortes z. B. Ausweisung neuer Gewerbeflächen
- ♦ Verkehrsverlagerung z. B. auf Binnenschiffe

2.3.4 Fuß- und Radverkehr

Im **Bereich des Radverkehrs** verfügt die Region über ein überwiegend gut ausgebauten großräumiges Radwegenetz, welches zumeist abseits klassifizierter Straßen verläuft.

Handlungsbedarfe, die ein strategische Handlungsfeld „Förderung von Fuß- und Radverkehr“ einfließen, bestehen zum Teil

- ♦ bei der bereits angebotenen Infrastruktur (Oberfläche, Beschilderung, Wegeführung, Nutzungskonflikte etc.) und insbesondere beim Ausbauzustand der Radwegeninfrastruktur u.a. im Abschnitt zwischen Linz und Unkel,
 - ♦ bei der Anbindung zu kleineren Orten in Hanglage wie z.B. Linz - Ronigerhof - St. Katharinen – Vettelschloß und Erpeler Lay - Bruchhausen - Auge Gottes sowie Rheinbreitbach - Auge Gottes und bei der Anbindung touristischer Hotspots sowie
 - ♦ bei der Bereitstellung bedarfsgerechter Verknüpfungsinfrastrukturen mit dem ÖPNV/SPNV.
-

Angebote für Leihfahrräder existieren derzeit vor allem im Rheintal durch private oder kommunale Einzelanbieter (z. B. Remagen, Unkel, Linz am Rhein, Bad Hönningen, Andernach, Urmitz, Mülheim-Kärlich und Neuwied). Die Angebote werden jedoch nicht zentral beworben, sodass für Ortsfremde die Anfrage über die Tourismusinformation notwendig wird.¹³ Eine zentrale Koordination, welche z. B. One-Way-Fahrten zwischen Standorten, einheitliche Preisgestaltungen und flexible On-line-Buchungen ermöglichen würde, existiert derzeit nicht.

Von zentraler Bedeutung bei der Sicherstellung der Erreichbarkeit ist die **Fußwegeinfrastruktur**. Vor allem mit steigendem Alter nimmt auch der Anteil des Zufußgehens deutlich zu. Somit gewinnt auch im Zuge des Demographischen Wandels die Bereitstellung einer bedarfsgerechten und vor allem barrierefreien Fußwegeinfrastruktur an Bedeutung.

Auch wenn für die Region keine einheitliche Datenbasis zu Umfang und Beschaffenheit des Fußwegenetzes vorliegt, können anhand einzelner Konzepte Handlungsbedarfe für das Handlungsfeld „Förderung von Fuß- und Radverkehr“ abgeleitet werden. Diese beziehen sich im Wesentlichen auf

- ♦ Defizite in der Oberflächenbeschaffenheit z. B. auch in Bezug auf die Sicherstellung von Barrierefreiheit,
- ♦ Defizite in der Wegeführung z. B. durch Lücken im Wegenetz oder fehlende Absenkungen vor Bordsteinen sowie
- ♦ Defizite bei Querungsmöglichkeiten von Infrastrukturen mit starker Trennwirkung wie z. B. stark frequentierten Straßen oder Bahnanlagen.

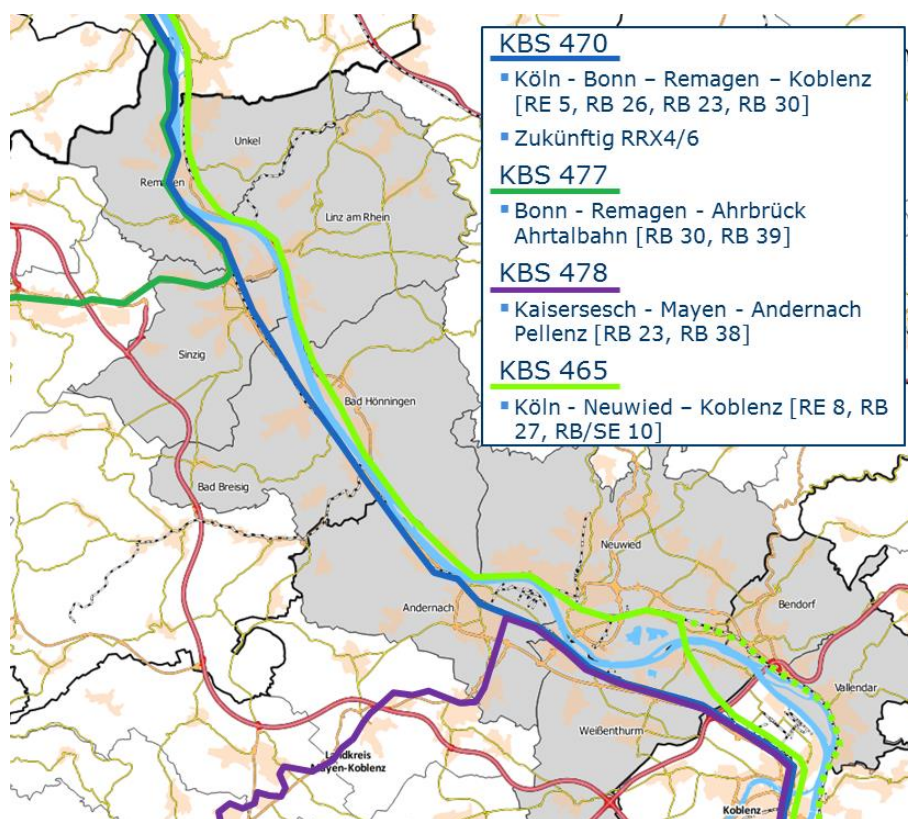
¹³ Daten auf radwandland.de und gastlandschaften.de sowie bei den Tourismusinformationen teils unvollständig.

2.3.5 Öffentlicher Personennahverkehr und ergänzende Mobilitätsangebote

Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Auf insgesamt vier Kursbuchstrecken in der Region verkehren derzeit neun SPNV-Linien im Regionalverkehr (vgl. Abbildung 13). Auf allen RE/RB-Strecken besteht täglich ein stündliches Taktangebot, welches sich durch Überlagerung der Taktzeiten im Regionalverkehr weiter verdichtet. Ergänzt wird es zudem durch Fahrten im Fernverkehr mit Halt in Remagen (nur IC) und Andernach (IC und ICE). Das gute SPNV-Angebot erfüllt eine wichtige Erschließungsfunktion entlang des Rheins und z. T. in den Hanglagen. Zusätzlich existieren historische Bahnen mit überwiegend touristischer Funktion (z. B. Kasbachtalbahn, Brohltalbahn).

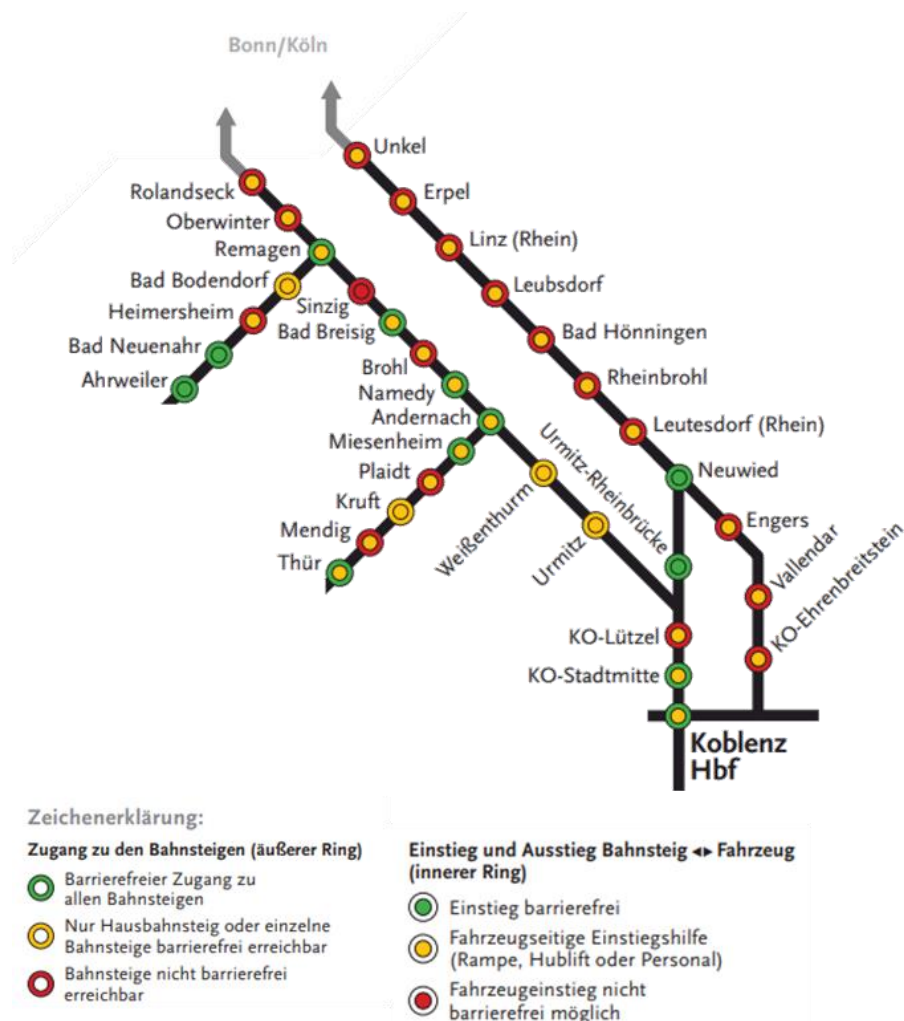
Abbildung 13 SPNV-Angebote in der Region



Darstellung: IGES 2020; Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016; Datengrundlage: Deutsche Bahn AG (2020).

Hinsichtlich der Barrierefreiheit im SPNV besteht in der Region weiterhin Handlungsbedarf. Barrierefreiheit beim Zugang zu allen Bahnsteigen sowie beim Einstieg ist nur in Neuwied und Urmitz-Rheinbrücke gewährleistet.

Abbildung 14 Barrierefreiheit im SPNV



Quelle: MWVLW RLP (2018).

Weitere Handlungsbedarfe bestehen seitens der drei Landkreise entsprechend der derzeit gültigen Nahverkehrspläne vor allem hinsichtlich einer weiteren Taktverdichtung, einer Verbesserung der Pünktlichkeit und Sicherstellung von Anschlüssen. Weitere Inhalte der Nahverkehrspläne sind in Anlage A1 dargestellt.

Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV)

Die Analyse des ÖSPV-Angebotes zeigt zahlreiche ÖSPV-Hauptlinien mit stündlicher Bedienung bzw. 1-Stunden-Takt. Diese sind auf die Anbindung an die Versorgungszentren (z.B. Mittelzentren) sowie die SPNV-Zugänge ausgerichtet.

Hinsichtlich der Anbindung bestehen vereinzelte Defizite

- ◆ bei Orten in Höhenlagen (z. B. Züllighoven, Gönnersdorf, Bruchhausen, Roniger Hof – Krankenhaus, Kell, Eich, Tierheim Ludwigshof),
- ◆ bei Gewerbestandorten (z. B. Gewerbegebiet Glasfabrik zwischen Sinzig und Bad Breisig),
- ◆ bei vereinzelten Haltepunkten des SPNV (z. B. Bf. Namedy) sowie
- ◆ bei einigen touristischen Hotspots.

Vor allem in den Hanglagen erfolgt die Bedienung nur wochentags. Einige starke Linien verfügen zudem über keine Sonntags-Bedienung (z. B. 856, 135, 893, 103, 319).

Mit dem ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord wird derzeit mit Unterstützung des Landes eine bedarfsgerechte Überplanung des Angebotes sowie die Entwicklung einer einheitlichen Netzhierarchie angestrebt. Die Analyse der derzeit gültigen Nahverkehrspläne zeigt jedoch, dass zwischen den drei Landkreisen sowohl bei den Bedienungs- als auch bei den Erschließungsstandards z. T. noch deutliche Unterschiede bestehen (vgl. Anlage A1).

Darüber hinaus ist festzustellen, dass neben den für die Region besonders bedeutsamen Buslinien eine Vielzahl weiterer ÖSPV-Angebote mit teils sehr unterschiedlichen Produktnamen (z. B. RegioBus, RegioLinie, ExpressBus, FreizeitBus, RadBus und Burgenbus) existieren. Die Produktvielfalt ist teilweise für den Kunden nicht überschaubar bzw. abgrenzbar.

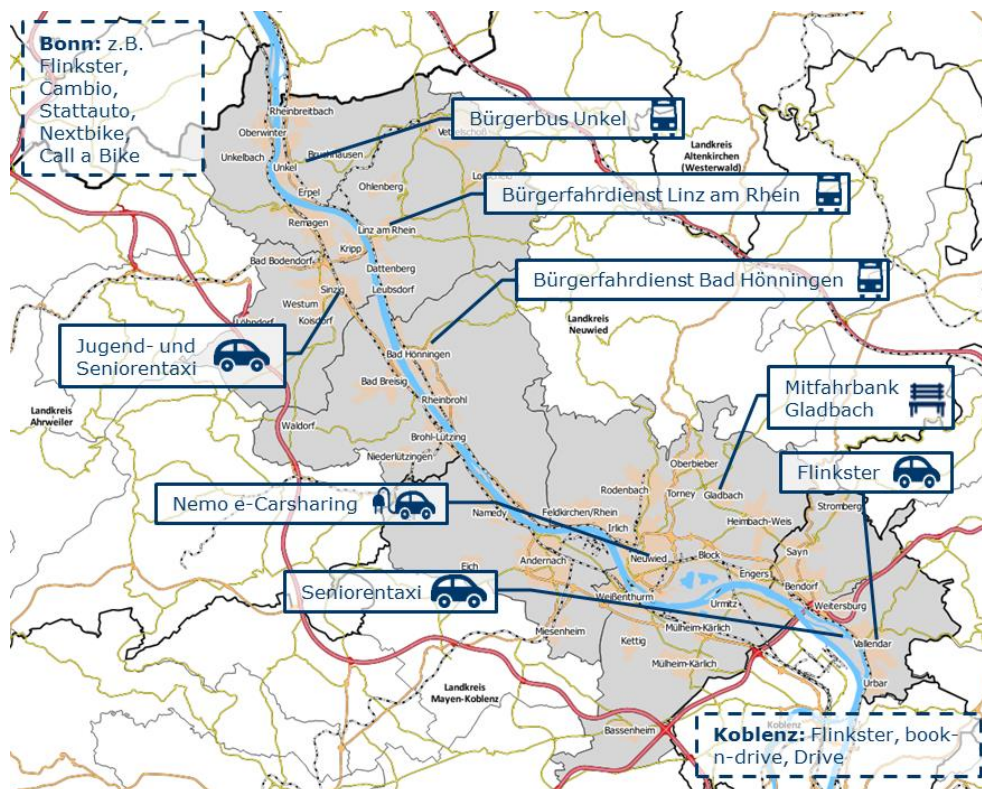
Für Fahrten innerhalb des VRM-Gebietes gilt der VRM-Tarif basierend auf den entsprechenden Tarifwaben. Zwischen dem VRM und dem VRS gilt ein Übergangsbereich („Tarifkragen“). In einigen Kommunen bestehen dahingehend Forderungen den Übergangsbereich auszuweiten.

Ergänzende Mobilitätsangebote und Ladeinfrastruktur

Neben dem klassischen ÖPNV bestehen zahlreiche ergänzende Mobilitätsangebote in der Region. Dies beinhaltet flexible AST-Verkehre sowie Angebote außerhalb des Regelungsbereiches des ÖPNV wie z. B. Bürgerbusse (vgl. Abbildung 16).

Ladeinfrastrukturen für E-Fahrzeuge sind vor allem um Neuwied und Koblenz zahlreich vorhanden. Außerhalb der großen Verflechtungsbereiche bestehen z. T. große Lücken in der Versorgung. Das derzeitige Angebot wird durch unterschiedlicher Anbieter bereitgestellt, wodurch die Zugangserfordernisse variieren. Bislang ist nur ein geringer Teil der Ladestationen mit Schnellladesäulen ausgestattet.

Abbildung 16 Ergänzende Mobilitätsangebote



Darstellung: IGES 2020; Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016.

Übersicht über Handlungsbedarfe in den Bereichen SPNV/ÖSPV und ergänzende Mobilität

Ausgehend von den Analysen vorab und unter Berücksichtigung weiterer relevanter Konzepte und Positionen können im Rahmen des strategischen Handlungsfeldes „Stärkung ÖPNV-Angebot“ insbesondere die nachfolgend dargestellten Handlungsbedarfe abgeleitet werden.

Abbildung 17 Handlungsbedarfe in den Bereichen SPNV/ÖSPV und ergänzende Mobilität

Sicherung und ggf. Verdichtung SPNV-Angebot (z. B. punktuell durch zusätzliche Halte)	Sicherstellung barrierefreier Zugang	Sicherung historischer Bahnen (Tourismus)	Verbesserung Wochenendbedienung im ÖSPV
Umsetzung ÖPNV-Konzept Nord	Vereinheitlichung von Standards im ÖSPV (z. B. Erschließung, Bedienung)	Vereinheitlichung von Produkten (z. B. RegioBus und RegioLinie)	Bessere Anbindung (Höhenlagen, Gewerbe- & touristische Standorte)
Verbesserung Informationsangebote (z. B. zu Tarife)	Ausbau und Stärkung ergänzender Angebote	Förderung Verknüpfung ÖPNV und Fahrrad	etc.

Darstellung: IGES 2020.

2.3.6 Verkehrsmittelverknüpfung

Hinsichtlich der Verknüpfung von MIV und SPNV besteht vor allem an der linken Rheinstrecke (LRN) eine Vielzahl von Haltepunkten mit P+R-Anlagen. Insbesondere an Bahnhöfen mit dicht vertaktetem SPNV-Angebot besteht mitunter ein hoher Parkdruck, wodurch Kapazitätsengpässe resultieren. Die P+R-Anlagen verfügen bislang weder über Ladeinfrastrukturen für Elektromobilität, noch über Car-Sharing-Angebote.

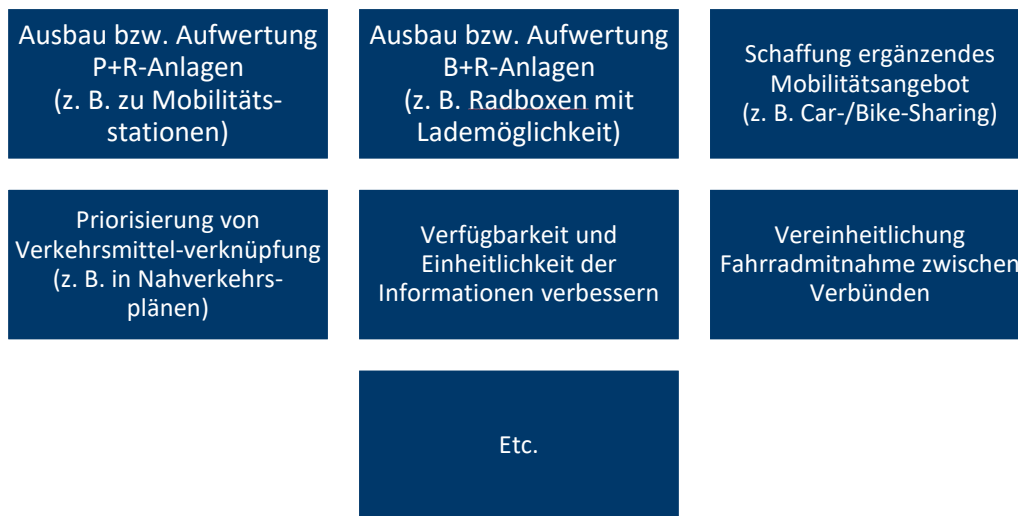
Im Bereich der Verknüpfung zwischen Fahrrad und SPNV variieren die Datenverfügbarkeit und Einheitlichkeit der Informationen zu B+R-Anlagen mitunter stark. Seitens des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau werden Informationen zu Abstellanlagen an sieben Haltepunkten (z. B. Bad Breisig, Linz am Rhein und Neuwied) ausgewiesen. Darüber hinaus bestehen jedoch auch Abstellanlagen an weiteren Haltepunkten wie beispielsweise in Andernach, Remagen, Brohl, Nemedy und Sinzig. Vereinzelt verfügen die Haltepunkte auch über Abstellanlagen wie Fahrradboxen, welche den gestiegenen Sicherheitsanforderungen z. B. der Besitzer hochwertiger E-Bikes gerecht werden (z. B. Sinzig).

Die Fahrradmitnahme ist in Bussen und Bahnen prinzipiell möglich und mit Ausnahme der Stoßzeiten (werktags vor 9 Uhr) kostenfrei. Die Kapazitäten zur Fahrradmitnahme sind insbesondere an Wochenenden aufgrund der touristischen

Fahrradangebote kritisch. Zielkonflikte zwischen Fahrradfahrern, mobilitätseingeschränkten Personen und Familien mit Kinderwägen sind aufgrund begrenzter Kapazitäten vor allem im Freizeitverkehr möglich.

Unter Berücksichtigung weiterer relevanter Konzepte und Positionen können im Handlungsfeld „Unterstützung intermodaler Wegekettens“ vor allem die nachfolgend dargestellten Handlungsbedarfe abgeleitet werden.

Abbildung 18 Handlungsbedarfe im Bereich Verkehrsmittelverknüpfung



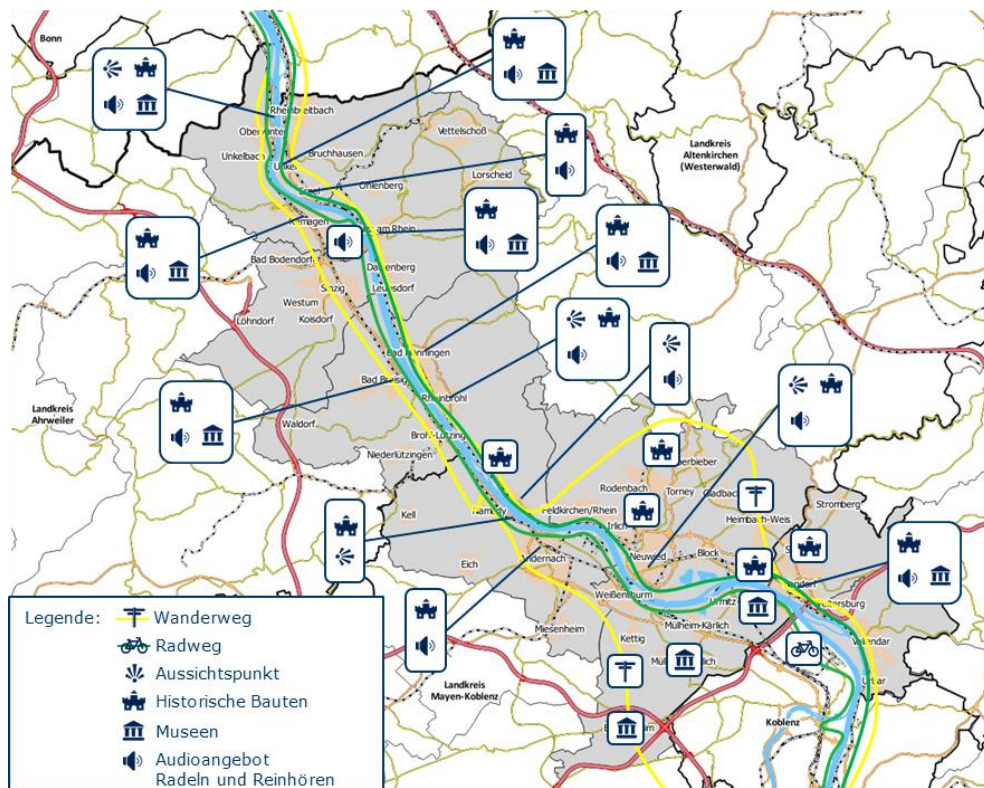
Darstellung: IGES 2020.

2.3.7 Tourismus und Freizeitverkehr

Wie bereits in Abschnitt 2.1 dargelegt, ist der Tourismus und Freizeitverkehr von großer und wachsender Bedeutung. Die Region verfügt über eine Vielzahl überregionaler touristischer Ziele wie historische Bauten, Museen und Aussichtspunkte (vgl. Abbildung 19). Einen hohen Stellenwert nimmt auch der Rad- und Wandertourismus ein. Außerdem bestehen saisonal touristische Rheinschiffahrtsangebote in Form von Linien- und Tagesfahrten insbesondere aus Richtung Köln/Bonn.

Zahlreiche touristisch relevante Ziele sind durch Linien des ÖPNV angebunden. Teilweise bestehen jedoch auch Lücken in der Anbindung. Für den Fahrradtourismus bestehen spezifische ÖPNV-Angebote (RegioRadler). Der VRM bietet Touristen ein umlagefinanziertes Gästeticket zur unentgeltlichen Nutzung des SPNV und aller Buslinien im VRM Gebiet. Während dieses in Bad Neuenahr-Ahrweiler über die Kurabgabe finanziert wird und jedem Gast zur Verfügung steht, obliegt ansonsten die freiwillige Teilnahme den Beherbergungsbetrieben. Eine Vielzahl der Betriebe der Region nimmt jedoch nicht am Gästeticket-Angebot teil.

Abbildung 19 Auswahl touristischer Ziele und Angebote der Region



Darstellung: IGES 2020; Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016; Datengrundlage: Romantischer Rhein Tourismus GmbH (2020).

Vor dem Hintergrund der Bedeutung des Tourismus heute und dem perpektivisch weiteren Wachstum können ausgehend von der Analyse im Handlungsfeld „Mobilität und Tourismus“ insbesondere folgende Handlungsbedarfe abgeleitet werden:

- ◆ Verstärkte Anbindung touristischer Ziele an ÖPNV Hauptnetz
- ◆ Vereinheitlichung des Informationsangebotes
- ◆ Verknüpfung touristischer und Alltagsmobilität (u. a. Radwege, Radverleihsysteme, Linienschiffahrt)
- ◆ Gästekartenkonzept stärken und Angebote integrieren (z. B. Rheinschiffahrt)

2.4 Zusammenfassung bestehender Handlungsbedarfe

Die vorangegangene Analyse zeigt zum einen, dass in Teilen bereits wichtige Voraussetzungen für die zukünftige Entwicklung der Mobilität erfüllt sind. Zum anderen können mit Blick auf die zukünftig angestrebte Positionierung der Region als attraktiver Wohn-, Arbeits-, Bildungs- und Erholungsstandort folgende wesentliche Handlungsbedarfe identifiziert werden (vgl. Abbildung 20).

Abbildung 20 Wesentliche Handlungsbedarfe



Darstellung: IGES 2020.

Eine einheitliche Informationsbereitstellung von mobilitätsbezogenen Daten und Vermarktung von Mobilitätsangeboten stellt eine wesentliche Grundvoraussetzung für eine erfolgreiche Mobilitätsstrategie dar und muss als begleitender Prozess angelegt sein.

Die Handlungsfelder und Handlungsbedarfe bilden ein grundlegendes Element für die Strategieentwicklung und Ableitung von konkreten Maßnahmenvorschlägen.

3. Der Weg zur Mobilitätsstrategie 2030plus: Wesentliche Elemente zur Ableitung der Strategie

Aufbauend auf die Analyse der Ausgangssituation und der Rahmenbedingungen innerhalb des Städtennetzes „Mitten am Rhein“ wird nachfolgend der Weg zur Mobilitätsstrategie 2030plus beschrieben.

Bei der Entwicklung der Mobilitätsstrategie 2030plus waren insbesondere die durchgeführten, projektbegleitenden Abstimmungs- und Beteiligungsformate sowie die Einbindung relevanter, lokaler Akteure von Bedeutung. Weitere wesentliche Elemente auf dem Weg zur Mobilitätsstrategie 2030plus bildeten die schriftliche Befragung der 11 Kommunen des Städtennetzes zur Identifikation einer gemeinsamen Zielperspektive sowie die Auswertung von Mobilitätskonzepten und -strategien vergleichbarer Räume.

Diese vier Elemente werden nachfolgend kurz beschrieben und bilden damit neben der durchgeführten Analyse (vgl. Abschnitt 2) die Basis für die Ableitung der Zukunftsvision im Sinne eines Leitsatzes sowie der vier strategischen Leitziele (vgl. Abschnitt 4).

3.1 Projektbegleitender Abstimmungs- und Beteiligungsprozess

Aufgrund der Komplexität des Vorhabens und insbesondere im Hinblick auf die Akzeptanz und Umsetzbarkeit der Strategie, nahm die aktive Einbindung der beteiligten Kommunen sowie weiterer relevanter Akteure einen hohen Stellenwert ein.

Im Rahmen des Strategieprozesses wurden daher neben einer Reihe regelmäßiger telefonischer Abstimmungen zwischen Geschäftsstelle, SWECO und IGES die folgenden Abstimmungs- und Beteiligungsformate zur Einbindung relevanter Akteure durchgeführt¹⁴:

- ◆ Kick-Off (03.12.2018, Bad Breisig)
- ◆ Klausurtagung/Mobilitätsausschuss (11.01.2019, Bad Münster am Stein, Schwerpunkt: Vorstellung Bearbeitungskonzept)
- ◆ Mobilitätsausschuss (27.03.2019, Sinzig, Schwerpunkt: Vorstellung der Ergebnisse der Analyse)
- ◆ Überregionale Veranstaltung (16.04.2019, Remagen, Schwerpunkt: Vorstellung Analyseergebnisse und Diskussion Handlungsbedarfe)
- ◆ Strategisches Abstimmungsgespräch zwischen Geschäftsstelle und IGES (15.05.2019, Bad Breisig)
- ◆ Mobilitätsausschuss (13.08.2019, Linz am Rhein, Schwerpunkt: Vorstellung und Diskussion Zukunftsvision und strategische Leitziele)

¹⁴ Alle Präsentationen und Protokolle der aufgeführten Abstimmungs- und Beteiligungsformate liegen der Geschäftsstelle des Städtennetzes vor.

- ♦ Mobilitätsausschuss (27.11.2019, Vallendar, Schwerpunkt: Vorstellung und Diskussion des Maßnahmenkataloges und der TOP 10-Maßnahmen)
- ♦ Zukunftskonferenz (08.01.2020, Bad Breisig, Schwerpunkt: Ausblick auf zukünftige Entwicklungsprozesse)
- ♦ Abstimmungsgespräch zwischen Vertretern des Städtetetzes „Mitten am Rhein“ und dem Ministerium des Innern und für Sport sowie dem Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau (12.02.2020, Mainz)

Öffnung des Strategieprozesses: Beteiligung zur Einbindung relevanter Akteure

Die Öffnung des Strategieprozesses für externe Akteure hat neben der intensiven, internen Abstimmung eine wesentliche Rolle bei der Entwicklung der Mobilitätsstrategie eingenommen. Von wesentlicher Bedeutung waren hier insbesondere die Überregionale Veranstaltung (16.04.2019, Remagen) und die Zukunftskonferenz (08.01.2020, Bad Breisig) sowie die telefonischen Abstimmungen mit relevanten, externen Akteuren (u.a. IHK, VRM, Stadtwerke Neuwied etc.)

Abbildung 21 Impressionen der Überregionalen Veranstaltung (16.04.2019, Remagen)



Bildquelle: IGES 2020.

Mobilitätsausschuss als zentrales Gremien der Mobilitätsstrategie 2030plus

Der Mobilitätsausschuss setzt sich aus Vertretern der Fachabteilungen der einzelnen Kommunen des Städtetetzes zusammen und stellt das relevante Fachgremium für die Entwicklung der Mobilitätsstrategie dar. In diesem Gremium wurden insbesondere die (Zwischen-) Ergebnisse der Analysephase und des Strategieprozesses präsentiert und fachlich diskutiert.

3.2 Akteursnetzwerk

Im Rahmen der genannten Abstimmungs- und Beteiligungsformate konnten neben den Mitgliedskommunen des Städtetetzes Mitten am Rhein und den aktiv an der Erarbeitung der Strategie beteiligten Akteuren (u. a. SWECO GmbH, IGES Institut GmbH) die folgenden relevanten Stakeholder einbezogen werden:

Abbildung 22 Beteiligte Akteure im Rahmen der Entwicklung der Mobilitätsstrategie 2030plus (Auswahl)

Akteure aus Politik und Verwaltung

- Ministerium des Innern und für Sport
- Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord
- Kreisverwaltung Ahrweiler
- Kreisverwaltung Mayen-Koblenz
- Kreisverwaltung Neuwied
- Stadtverwaltung Bad Honnef
- SPD-Fraktion

Akteure aus den Bereichen Mobilität und Versorgung

- Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz
- Stadtwerke Neuwied GmbH
- ADAC Mittelrhein e.V.
- ADFC KV Koblenz/Untermosel
- VCD Kreisverband Mittelrhein
- Verbandsdirektor Zweckverband SPNV-Nord

Akteure aus dem Bereich Tourismus

- Andernach.net GmbH & Geysir.info GmbH
- Romantischer Rhein e.V.
- Romantischer Rhein Tourismus GmbH
- Tourismus Siebengebirge GmbH
- Touristinformation Bad Breisig
- Tourist-Information Stadt Linz am Rhein

Akteure aus den Bereichen Wirtschaft, Industrie und Handwerk

- Handwerkskammer Koblenz
- Industrie- und Handelskammer (IHK) Koblenz
- Linzer Werbegemeinschaft e.V.
- Wirtschaftsförderung im Landkreis Neuwied GmbH

Darstellung: IGES 2020.

Für die Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030plus ist es von zentraler Bedeutung, diese und ggf. weitere Akteure in die weiteren Entwicklungen aktiv einzubeziehen, um eine Identifikation mit der Strategie und den entwickelten Maßnahmen zu erzeugen sowie die Verstetigung des Umsetzungsprozesses sicherzustellen.

3.3 Vertiefende Hinweise der Kommunen: Befragung der Bürgermeister des Städtetetzes

Die Befragung der 11 Kommunen des Städtetetzes hatte zum Ziel, die Erwartungen und Ziele der einzelnen Bürgermeister des Städtetetzes zusammenzutragen und daraus eine gemeinsame Zielperspektive für die strategische Mobilitätsentwicklung des Städtetetzes „Mitten am Rhein“ abzuleiten. Darüber hinaus sollten u. a. die Handlungsbedarfe aus Sicht der Kommunen priorisiert sowie der Anspruch an innovative, zukunftsfähige Lösungsansätze für das Städtetz diskutiert werden.

Methodisch wurde dafür eine qualitative Erhebung mittels eines schriftlichen Fragebogens im Erhebungszeitraum vom 09.05.19 – 23.05.19 durchgeführt¹⁵. Insgesamt 7 Kommunen beteiligten sich aktiv an der Befragung.

Die vollständige Ergebnisdokumentation der Befragung kann dem Anhang A3 entnommen werden.

Ergebniszusammenfassung der Befragung der Bürgermeister des Städtetetzes

Die wesentlichen Ergebnisse der Befragung zeigen, dass die Kommunen die Trennwirkung des Rheins als größte Herausforderung des Städtetetzes „Mitten am Rhein“ wahrnehmen. Weitere Herausforderungen der Region bestehen in den überregionalen Verkehrsverflechtungen im Güterverkehr und den gewachsenen Pendlerverflechtungen mit den Zentren Bonn und Koblenz.

Aus Sicht der Kommunen sind daher insbesondere die folgenden Ziele von maßgeblicher Bedeutung für die Entwicklung der Mobilitätsstrategie 2030plus:

- ◆ Sicherstellung von Mobilität und Erreichbarkeit
- ◆ Förderung von nachhaltigen und vernetzten Mobilitätsangeboten mit hohem Anwendungsnutzen für Alltags- und Freizeitmobilität
- ◆ Vernetzung und Verknüpfung der beteiligten Kommunen beidseits des Rheins
- ◆ Entwicklung eines Alleinstellungsmerkmals bzw. eines Projektes mit überregionaler Strahlkraft

Für die Kommunen des Städtetetzes hat dabei das Handlungsfeld „Förderung von Rad- und Fußverkehr“ die höchste Priorität, gefolgt von den Handlungsfeldern „Unterstützung intermodaler Wegekettens“, „Stärkung ÖPNV-Angebot“ sowie „Mobilität und Tourismus“.

Sinnvolle Maßnahmen und strategische Handlungsansätze zur Realisierung der Ziele der Mobilitätsstrategie sind aus Sicht der Kommunen u. a.:

- ◆ Fußgänger- und Radfahrerbrücke als "Leuchtturmprojekt"
- ◆ Einheitliche Angebotsorientierung und -verbesserung im ÖPNV (attraktiver ÖPNV als Alternative zum eigenen PKW)
- ◆ Gemeinsame Mobilitätsplattform zur Bündelung und Vermittlung von Verkehrsangeboten
- ◆ Aufwertung der Radverkehrsinfrastruktur und Schaffung von Radschnellwegen für Touristen und Pendler
- ◆ Regionale Verleihangebote, u. a. Car-Sharing und regionales Radverleihsystem

¹⁵ Rückmeldungen der Kommunen wurden bis einschließlich 08.08.2019 berücksichtigt

- ♦ Mobilitätskarte als Zugang zum ÖPNV und zu Sharing-Angeboten
- ♦ Verstärkte Nutzung der Fähren als Teil des ÖPNV (u. a. durch Tarifintegration in VRM)

Die Ergebnisse der Befragung bildeten eine wesentliche Grundlage für den Strategieprozess und die Entwicklung der Vision sowie der strategischen Leitziele in Abschnitt 4.

3.4 Auswertung von Mobilitätskonzepten und -strategien in vergleichbaren Räumen

Einen weiteren Grundstein für den Strategieprozess und die Entwicklung der Vision und der strategischen Leitziele bildet die Best-Practice-Analyse bestehender Entwicklungsstrategien aus vergleichbaren Regionen (entsprechend der verkehrlichen und naturräumlichen Situation).

Der Fokus der Analyse liegt u. a. auf Mobilitätskonzepten und -strategien mit einer Schwerpunktsetzung auf Mobilitätsinnovationen für den ländlichen Raum sowie Kooperationspotenzialen zwischen Alltags- und betrieblicher Mobilität sowie Tourismus. Dazu erfolgt eine Literaturanalyse inkl. Potenzial-/Übertragbarkeitseinschätzung. Die relevanten Ansätze und Erfolgsfaktoren (z. B. Akteurskonstellationen, Finanzierungsoptionen) wurden in Steckbriefen übersichtlich aufgearbeitet und sind dem Anhang A4 und A5 zu entnehmen.

Bei der Auswahl der Konzepte wurden u. a. die Siedlungsstruktur, die naturräumliche Situation (u. a. Flusslage, Tal-Hang-Lage), die verkehrliche Schwerpunktsetzung und sonstige Aspekte wie der Innovationsgrad berücksichtigt. In Abbildung 23 werden die angewandten Auswahlkriterien noch einmal übersichtlich zusammengefasst.

Abbildung 23 Auswahlkriterien für Konzepte und Strategien vergleichbarer Regionen

Auswahlkriterien Konzepte & Strategien	Siedlungsstruktur		Naturraum		Verkehrliche Schwerpunkte		Sonstige Aspekte	
	Stadt-Umland-Beziehung	Ländlicher Raum	Flusslage	Tal-Hang-Lage, starke Exposition	Berufs- und Freizeitverkehr	Wirtschaftsverkehr	Interkommunale Zusammenarbeit	Hoher Innovationsgrad
Integriertes Mobilitätskonzept LK Böblingen	x	x			x	x	x	x
Verkehrsentwicklungsplan Koblenz 2030	x		x	x	x	x	x	x
Integriertes Verkehrsentwicklungskonzept Bad Kreuznach		x	x	x	x		x	x
Kooperationsraum- und Mobilitätskonzept LK Wesermarsch		x	x		x	x	x	
Regionales Mobilitätskonzept Mittelbaden	x		x	x	x	x		
Regionalentwicklungskonzept Impulsregion Erfurt-Jena-Weimar	x	x	x		x	x	x	
Weitere relevante strategische Netzwerke und Kooperationen: Zukunftsnetz Mobilität NRW, Mobiles Münsterland - Reallabor für Mobilität im ländlichen Raum								

Darstellung: IGES 2020.

Zusammenfassung der Analyse bestehender Entwicklungsstrategien aus vergleichbaren Regionen

Die Best-Practice-Analyse hat gezeigt, dass insbesondere die Schwerpunktthemen Verkehrsvermeidung und -verlagerung, Verkehrsmittelverknüpfung, Mobilitätsmanagement sowie die Förderung und Optimierung des ÖPNV eine maßgebliche und wiederkehrende Rolle bei der Entwicklung von Mobilitätskonzepten einnehmen. Dabei wird als Zielperspektive häufig der Umsetzungshorizont 2030 angenommen.

Die Verstetigung und Umsetzung der Konzepte und Strategien erfolgt in den untersuchten Beispielen überwiegend unter Federführung der kommunalen Akteure. Darüber hinaus werden die Umsetzungsprozesse i. d. R. punktuell und projektbezogen durch Praxispartner (z. B. Verkehrsunternehmen und Verbünde) unterstützt.

Hinsichtlich der Finanzierung werden mittel- bis langfristige Finanzierungschancen und -optionen zumeist nicht benannt. Im überwiegenden Anteil der untersuchten Beispiele wird die Finanzierung durch die Haushaltsmittel der entsprechenden Kommunen sichergestellt.

In Abbildung 24 werden die Ansätze und Faktoren, die sich innerhalb der Best-Practice-Analyse als wiederkehrende Bausteine erwiesen haben, noch einmal zusammengefasst.

Abbildung 24 Zusammenfassung relevanter Ansätze und Faktoren der Best Practice Analyse

Maßnahmen/Leitprojekte • Verkehrsvermeidung/Verkehrsverlagerung (z. B. Stärkung Umweltverbund) • Verkehrsmittelverknüpfung (z. B. Bike+Ride, Park+Ride) • Mobilitätsmanagement • Förderung und Optimierung ÖPNV	Umsetzungshorizont • Jahr 2030 zumeist als Zielperspektive definiert • Mittel- bis langfristige Ansätze überwiegen, Ableitung von Sofortmaßnahmen („Quick Win“) weniger häufig • Definition konkreter Umsetzungsschritte überwiegend nicht erfolgt
Akteurskonstellationen • Überwiegend Federführung durch kommunale Akteure • Häufig punktuelle und projektbezogene Einbindung von Praxispartnern (z. B. Verkehrsunternehmen und Verbünde)	Finanzierungsoptionen • Konkrete mittel- bis langfristige Finanzierungsansätze werden zumeist nicht benannt • Finanzierung wird häufig durch Landkreise sichergestellt

Darstellung: IGES 2020.

Erfolgsfaktoren und Ableitung von Handlungsempfehlungen

Die Best-Practice-Analyse hat gezeigt, dass die Definition von konkreten Handlungsschritten und dessen zeitliche Einordnung die Verbindlichkeit steigern und die Verstetigung des Umsetzungsprozesses unterstützen kann. Darüber hinaus trägt ggf. auch die Entwicklung von Sofortmaßnahmen (engl. Quick Win) zum Projekterfolg und der Verstetigung der Umsetzung einer Strategie bei.

Einen weiteren wesentlichen Erfolgsfaktor nimmt die Identifikation von nachhaltigen Finanzierungsinstrumenten ein, da dies die mittel- bis langfristige Sicherung neuer Angebote gewährleistet. Die Einbindung von Praxispartnern kann zur Umsetzung und Finanzierbarkeit neuer Angebote ebenfalls positiv beitragen.

Auf dieser Grundlage wird daher in Abschnitt 6 ein Vorschlag zur Verstetigung, Koordinierung und Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030plus entwickelt. Dies umfasst auch die Definition konkreter Handlungsschritte und die Ableitung entsprechender Empfehlungen für potenzielle Sofortmaßnahmen und kurz- bis mittelfristige Projekte.

Im Hinblick auf die Potenzial-/Übertragbarkeitseinschätzung wird empfohlen, dass u. a. die folgenden Ansätze bei der strategischen Ausrichtung der Mobilitätsstrategie 2030plus berücksichtigt werden:

- ◆ Stärkung des Umweltverbundes aus öffentlichem Verkehr, Fuß- und Radverkehr zur Reduzierung von Emissionen
- ◆ Aufzeigen von Alternativen zum MIV
- ◆ Attraktivität und Angebotsqualität des ÖPNV steigern
- ◆ Qualität der Verkehrsinfrastruktur (u. a. Rad- und Fußwege, Abstellanlagen) sicherstellen
- ◆ Verkehrsmittelverknüpfung und Mobilitätsmanagement zur Angebotsvernetzung
- ◆ Innovative und zukunftsweisende Verkehrsangebote und deren Infrastrukturen erproben

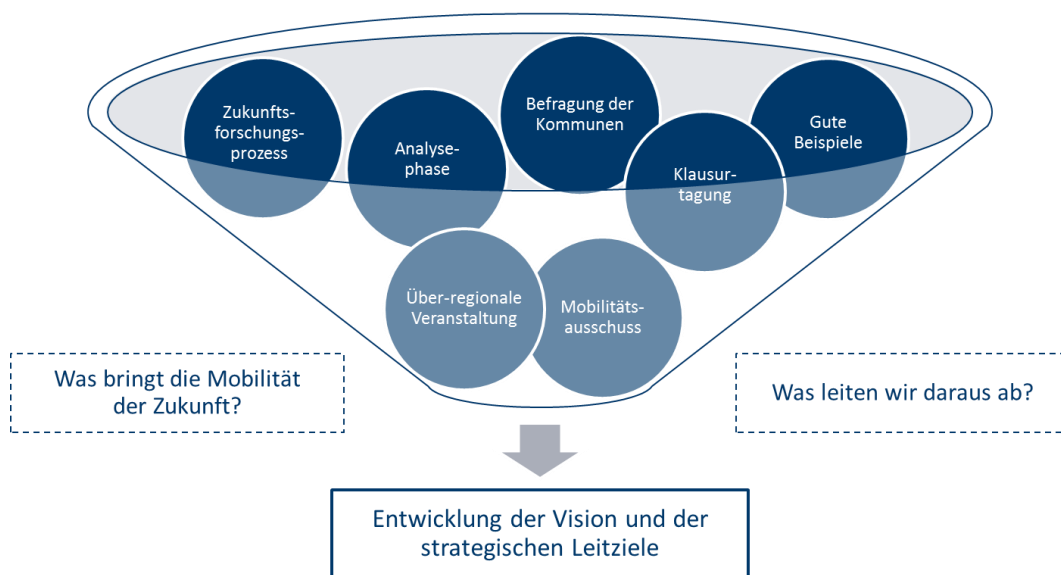
Diese Erfolgsfaktoren und Handlungsempfehlungen bilden neben der Analyse der Ausgangssituation, der fachlichen Gutachterbewertung, den Hinweisen der Kommunen aus den Abstimmungs- und Beteiligungsformaten sowie der Befragung der Bürgermeister des Städtensetzes den Grundstein für die Ausrichtung der Mobilitätsstrategie und die Entwicklung der Vision sowie der strategischen Leitziele.

4. Mobilitätsstrategie 2030plus: Vision und strategische Leitziele

Aufbauend auf der abgeschlossenen Analysephase und den Elementen zur Ableitung der Strategie (vgl. Abschnitt 3) wurde eine Mobilitätsstrategie mit dem Zielhorizont 2030plus entwickelt.

Sie soll zur Beantwortung der Frage beitragen, wie die Mobilität der Zukunft für das Städtenetz „Mitten am Rhein“ aussehen könnte und wie dabei die analysierten Rahmenbedingungen und gewonnenen Erkenntnisse des durchgeführten Strategieprozesses berücksichtigt werden können (vgl. Abbildung 25).

Abbildung 25 Der Weg zur Mobilitätsstrategie 2030plus



Darstellung: IGES 2020.

Den Kern der Mobilitätsstrategie 2030plus bilden die **Zukunftsvision** im Sinne eines Leitsatzes und die **vier strategischen Leitziele**. Die Leitziele dienen dazu, die innerhalb des Strategieprozesses gewonnenen Erkenntnisse in ein innovatives und auf die Region zugeschnittenes Zukunftsbild zu überführen und bilden die Basis der späteren Definition von Maßnahmenempfehlungen.

Nachfolgend werden die Vision und die strategischen Leitziele sowie deren Herleitung detailliert beschrieben.

4.1 Herleitung und Entwicklung der Zukunftsvision

Innerhalb des Strategieprozesses wurden vier zentrale Randbedingungen identifiziert, welche bei der Entwicklung der Zukunftsvision von zentraler Bedeutung waren:

- ◆ Zielperspektive 2030plus
- ◆ Einbindung des Rheins
- ◆ Innovative Ansätze
- ◆ Umwelt und Nachhaltigkeit

Zielperspektive 2030plus

Eine zentrale Rolle bei der Entwicklung der Mobilitätsstrategie hat die zeitliche Zielperspektive 2030 eingenommen. Die Umsetzung der Strategie soll jedoch nicht im Jahr 2030 enden, sondern darüber hinaus eine langfristige Entwicklungsperspektive für das Städtetz aufzeigen und eine Weiterentwicklung und Positionierung der Region (bspw. als Innovationsregion) ermöglichen.

Bei der Entwicklung der Vision wurde daher besonderes Augenmerk auf eine Ausgewogenheit zwischen kurz-, mittel- und langfristigen Ansätzen sowie innovativen Ideen gelegt.

Einbindung des Rheins

Auch die Einbindung des Rheins als prägendes naturräumliches Merkmal war ein zentrales Element bei der Entwicklung der Mobilitätsstrategie. Insbesondere die Aufhebung der Trennwirkung des Rheins und die stärkere Vernetzung der Region über den Rhein hinweg waren Ziele, die durch die Vision und die strategischen Leitziele wiedergespiegelt werden sollten.

Innovative Ansätze

Einen weiteren zentralen Stellenwert bei der Entwicklung der Mobilitätsstrategie hat die Berücksichtigung innovativer Ansätze eingenommen. Die Einbindung innovativer und zukunftsweisender Konzepte und Technologien sowie die intelligente Verknüpfung von Mobilitätsangeboten wurden daher als wesentliche Säulen bei der Entwicklung der Vision und der strategischen Leitziele berücksichtigt.

Umwelt und Nachhaltigkeit

Die letzte Randbedingung bei der Entwicklung der Mobilitätsstrategie stellen die Aspekte Umwelt und Nachhaltigkeit dar. Die Schaffung nachhaltiger Lebensstrukturen sowie die Reduzierung von Emissionen und Verkehrsbelastungen wurden daher als maßgebliche Kriterien für die langfristige Weiterentwicklung und Positionierung der Region festgeschrieben und sollen durch die Vision und die strategischen Leitziele wiedergespiegelt werden.

Zukunftsvision als Ergebnis des Strategieprozesses

Im Ergebnis des Strategieprozesses und auf Grundlage der vorab beschriebenen vier zentralen Randbedingungen wurde die folgende Vision entwickelt:

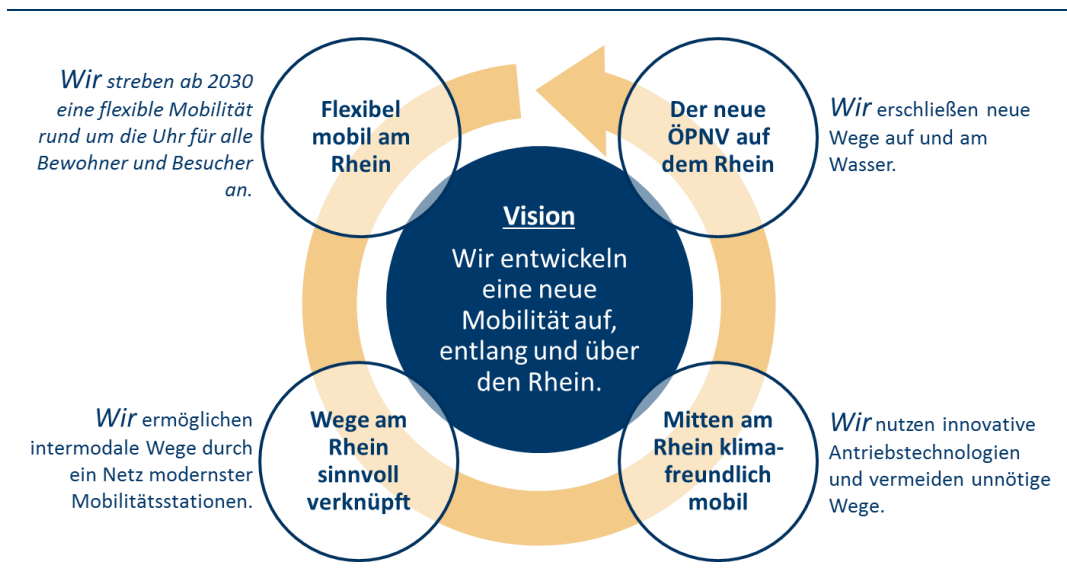
„Wir entwickeln eine neue Mobilität auf, entlang und über den Rhein“

Um die Zukunftsvision weiter konkretisieren und differenzieren zu können, wurden die folgenden vier strategischen Leitziele definiert (vgl. Abbildung 26):

- ◆ „Flexibel mobil am Rhein“,
- ◆ „Wege am Rhein sinnvoll verknüpft“,
- ◆ „Mitten am Rhein klimafreundlich mobil“ und
- ◆ „Der neue ÖPNV auf dem Rhein“.

Diese strategischen Leitziele und ihre Bestandteile werden im nachfolgenden Abschnitt 0 detailliert beschrieben.

Abbildung 26 Zukunftsvision und strategische Leitziele der Mobilitätsstrategie 2030plus



Darstellung: IGES 2020.

Als unterstützendes Element der Veranschaulichung wurde eine detaillierte Illustration der Mobilitätsstrategie 2030plus entwickelt. Diese visualisiert die Zukunftsvision sowie die strategischen Leitziele und zeichnet ein Bild des Rheins und des Städtetetzes als Bestandteil einer vernetzten, innovativen und intelligenten Mobilität von morgen.

Abbildung 27 Illustration Mobilitätsstrategie 2030plus

Die Illustration kann der nachfolgenden Seite entnommen werden.

WIR ENTWICKELN EINE NEUE MOBILITÄT AUF, ENTLANG UND ÜBER DEN RHEIN

INNOVATIV, NACHHALTIG, LEBENSWERT



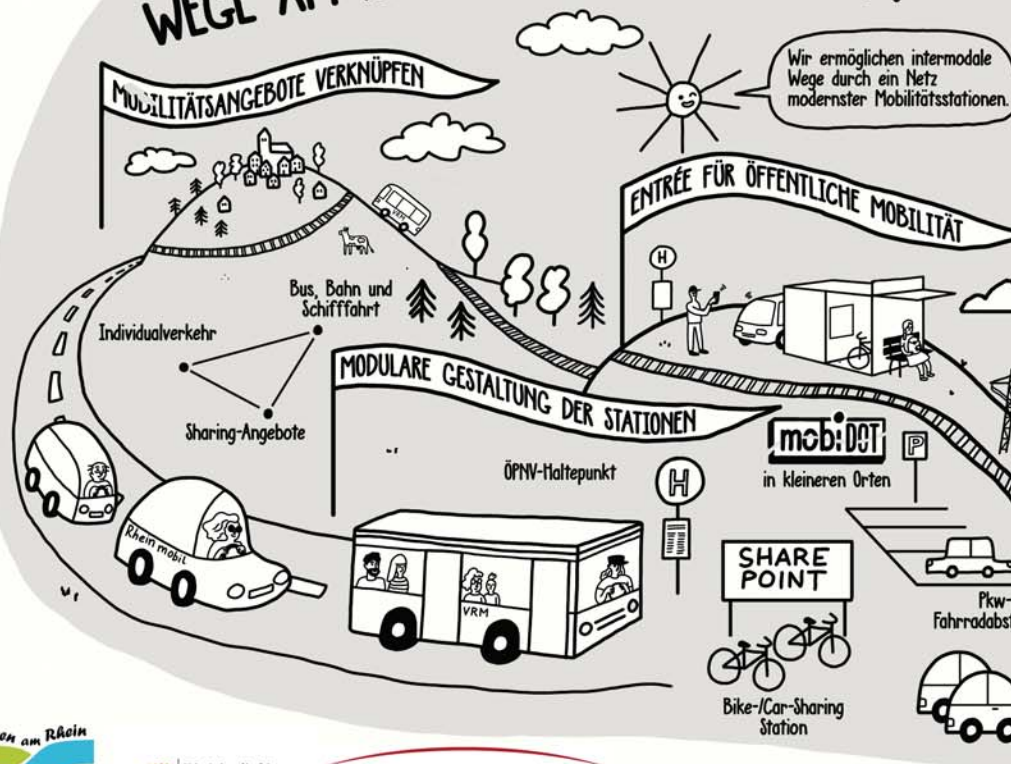
FLEXIBEL MOBIL AM RHEIN



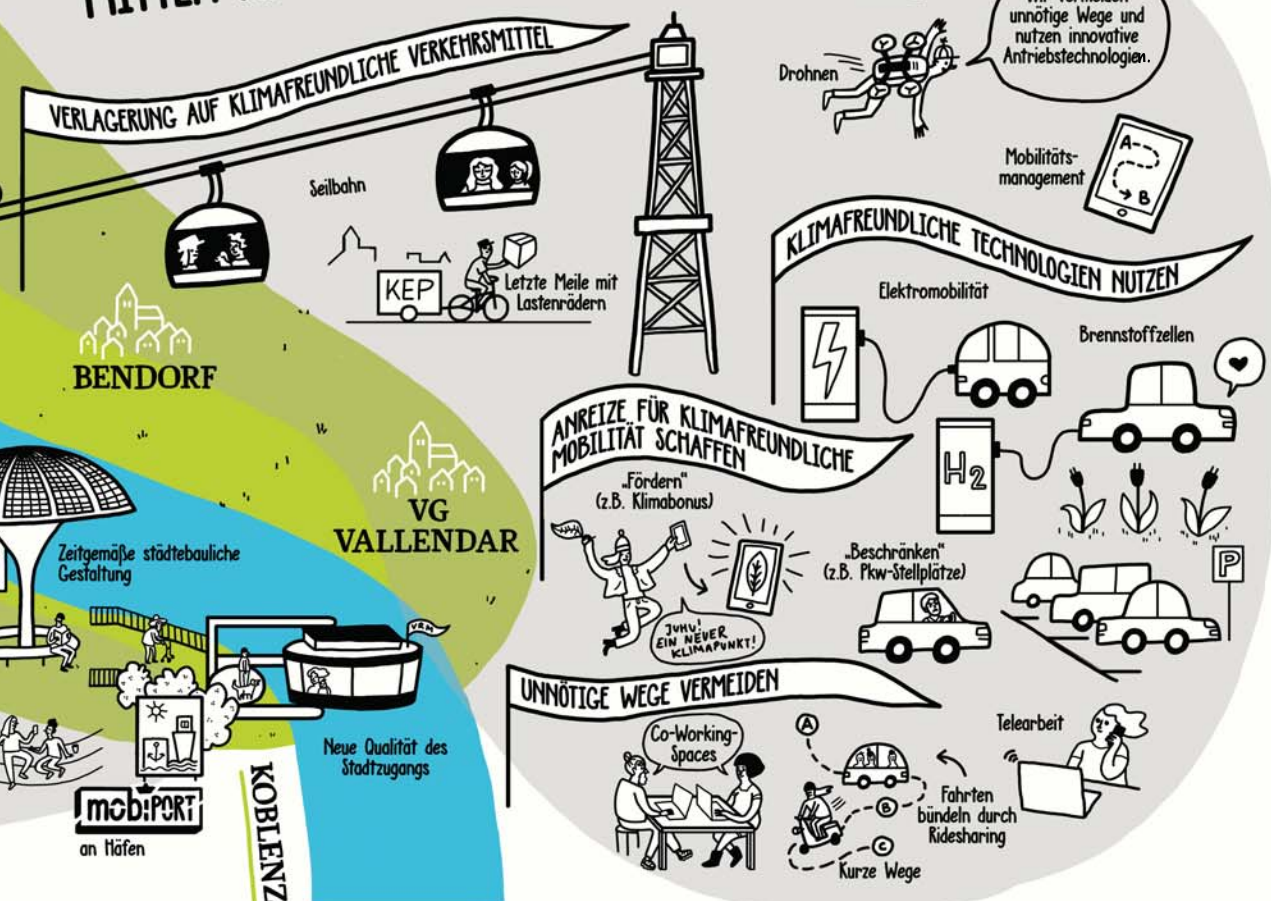
DER NEUE ÖPNV AUF DEM RHEIN



WEGE AM RHEIN SINNVOLL VERKNÜPFT



MITTEN AM RHEIN KLIMAFREUNDLICH MOBIL



4.2 Strategische Leitziele der Zukunftsvision

Als Teil des Strategieprozesses wurden vier strategische Leitziele entwickelt, welche die Zukunftsvision unterstreichen sollen und ein Bild über die Mobilität im Jahr 2030 und darüber hinaus im Städtetz „Mitten am Rhein“ und den dafür erforderlichen Entwicklungsprozess entwerfen sollen.

4.2.1 Leitziel „Flexibel mobil am Rhein“

Flexibel mobil am Rhein

Wir streben ab 2030 eine flexible Mobilität rund um die Uhr für alle Bewohner und Besucher an.

Das Leitziel „Flexibel mobil am Rhein“ trägt dazu bei, dass ab dem Jahr 2030 eine flexible Mobilität rund um die Uhr für alle Bewohner und Besucher der Region angestrebt wird. Den Kern des strategischen Leitziels bilden die folgenden Schwerpunkte:

- ♦ Mobilitätsversprechen „Von früh bis spät mobil“
- ♦ Neuer Mobilitätsverbund: Mobilität aus einer Hand

Mobilitätsversprechen „Von früh bis spät mobil“

Eine maßgebliche Säule des Leitziels „Flexibel mobil am Rhein“ stellt das Mobilitätsversprechen „Von früh bis spät mobil“ dar. Es handelt sich dabei um ein Qualitätsversprechen, dass eine zeitlich und räumlich flexible Mobilität sicherstellt sowie die einfache, intuitive Nutzung bestehender und innovativer Mobilitätsangebote gewährleisten soll.

In erster Linie leistet dabei das ÖPNV-Angebot einen wichtigen Beitrag zur Mobilität der Bewohner und Gäste der Region. Dank eines zeitlich und räumlich attraktiven und bedarfsgerechten ÖPNV-Angebotes wird der Zugang zum ÖPNV vereinfacht und damit die Mobilität in der Region deutlich gestärkt.

Mit Hilfe einer intensiveren Vermarktung des ÖPNV-Angebotes und durch das „Erlernen“ der Nutzung von Mobilitätsangeboten (bspw. durch Mobilitätstrainings) wird zur Reduzierung des Individualverkehrs beigetragen und der ÖPNV als tatsächliche Alternative zum privaten Pkw etabliert.

Dank innovativer Technologien, wie der Entwicklung im Bereich des hochautomatisierten bzw. autonomen Fahrens und der On-Demand Mobility (engl. für bedarfsgesteuerte Mobilität), werden Mobilitätslücken geschlossen. Die Integration von Mobilitätsalternativen (u. a. Bike- und Car-Sharing etc.) sichert dem Kunden den Zugang zu einem attraktiven, flexiblen und bedarfsorientierten Mobilitätsangebot.

Die Einführung eines verkehrsmittelübergreifenden, **elektronischen Tarifmodells** trägt maßgeblich zur Vereinfachung des Zugangs zum ÖPNV und zum Abbau von

Nutzungsbarrieren bei. Dank der Vermeidung komplexer und intransparenter Tarife wird ein deutlicher Innovationsschub und Attraktivitätsgewinn für den ÖPNV erreicht.

Aufgrund der Einführung von Angeboten der **Gesundheitsmobilität** (bspw. Shuttleangeboten zu Ärzten und Gesundheitseinrichtungen der Region) ist die gesundheitliche Versorgung und Daseinsvorsorge auch in Zukunft sichergestellt.

Neuer Mobilitätsverbund: Mobilität aus einer Hand

Mit dem Baustein eines neuen Mobilitätsverbundes soll die intermodale Verknüpfung verschiedener Mobilitätsangebote und die Steuerung und Vermittlung dieser Angebote aus einer Hand ermöglicht werden.

Dank der Entwicklung eines regional vernetzten Systems von **Mobilitätsstationen** als barrierefreie Zugangspunkte (Entrée) zur öffentlichen Mobilität wird die Bandbreite der in der Region verfügbaren Mobilitätsangebote nutzerfreundlich gebündelt.

Zudem baut die Einführung einer integrierten, intermodalen **Mobilitätskarte** als einheitliches Zugangs- und Abrechnungsmedium zu allen verfügbaren Mobilitätsangeboten die Nutzungsbarrieren zum ÖPNV ab.

Die Buchung und Abrechnung von Fahrten wird dank der Entwicklung einer **Mobilitätsplattform** zur Bündelung von Informationen und zur Vermittlung von Fahrtangeboten erleichtert und löst damit die Flut von Apps und Anwendungen unterschiedlicher Mobilitätsanbieter ab.

4.2.2 Leitziel „Wege am Rhein sinnvoll verknüpft“

**Wege am Rhein
sinnvoll verknüpft**

Wir ermöglichen intermodale Wege durch ein Netz modernster Mobilitätsstationen.

Das Leitziel „Wege am Rhein sinnvoll verknüpft“ trägt, dank der Entwicklung und Etablierung modernster Mobilitätsstationen, zur Verknüpfung von Mobilitätsangeboten und damit zur Förderung intermodaler Wegeketten bei.

Inhaltlich ist das Leitziel durch folgende Schwerpunkte gekennzeichnet:

- ◆ Entrée für öffentliche Mobilität
- ◆ Mobilitätsangebote verknüpfen
- ◆ Modulare Gestaltung der Stationen

Entrée für öffentliche Mobilität

Die Mobilitätsstationen sind das neue Entrée zur öffentlichen Mobilität. Sie bündeln Angebote und erleichtern dem Nutzer den Zugang zu einer bedarfsgerechten, attraktiven und flexiblen Mobilität von morgen.

Es werden drei verschiedene Arten von Stationen unterschieden:

- ◆ „mobiHUB“ an Bahnhöfen
- ◆ „mobiPORT“ an Häfen
- ◆ „mobiDOT“ in kleineren Orten

Die Mobilitätsstationen sind attraktiv, sicher und zeitgemäß gestaltet und in die Strukturen und Anforderungen der jeweiligen Kommune optimal eingebunden.

Insbesondere die Mobilitätsstationen an den Häfen, die sogenannten mobiPORTs, stellen einen neuen Zugang zur Stadt dar und machen die Kommunen auf dem Wasserweg erreichbar. Durch die Verknüpfung des Fährangebotes auf dem Rhein mit dem ÖPNV und der Nahmobilität nehmen die Häfen einen völlig neuen Stellenwert ein und werten das Bild der Städte und Gemeinden maßgeblich auf.

Mobilitätsangebote verknüpfen

Die Mobilitätsstationen tragen im Jahr 2030 und darüber hinaus zu einer sinnvollen Bündelung und Verknüpfung verschiedener Mobilitätsangebote bei. Was früher eine Haltestelle des ÖPNV war, ist heute ein Verknüpfungspunkt für Bus, Bahn, Fuß- und Radverkehr, Sharing-Angebote und z. T. auch den privaten Pkw.

Modulare Gestaltung der Stationen

Dank ihres modularen Aufbaus sind die Mobilitätsstationen nach Bedarf und Flächenverfügbarkeit vor Ort skalierbar. Dadurch ermöglichen sie eine flexible und nachfrageorientierte Ausstattung gemäß den Anforderungen der Kommunen.

Eine Mobilitätsstation umfasst mindestens eine Radabstellanlage/Bike-Sharing an einer Haltestelle des ÖPNV (sogenannter mobiDOT). Eine höherwertige Station kann zudem die folgenden Ausstattungsmerkmale umfassen:

- ◆ Haltestelle des SPNV oder Fähranleger
- ◆ Fahrradabstellanlagen (inkl. Lastenräder und Fahrradboxen)
- ◆ Bike-/Car-Sharing
- ◆ MIV- und Taxistellplätze
- ◆ Informations- und Buchungsmöglichkeiten
- ◆ Ladeinfrastruktur
- ◆ Witterungsschutz und Abfallbehälter

Je nach Anforderung der jeweiligen Kommune und Platzverfügbarkeit vor Ort wird das Angebot durch weitere Ausstattungsmerkmale wie einen Kiosk/Gastro-Element, eine Packstation, W-LAN oder einen Bankautomaten etc. ergänzt.

4.2.3 Leitziel „Mitten am Rhein klimafreundlich mobil“

Mitten am Rhein klimafreundlich mobil

Wir nutzen innovative Antriebstechnologien und vermeiden unnötige Wege.

Das strategische Leitziel „Mitten am Rhein klimafreundlich mobil“ trägt zu einer intensiveren Nutzung innovativer Antriebstechnologien und zur Vermeidung unnötiger Wege bei. Den Kern des strategischen Leitziels bilden die folgenden Schwerpunkte:

- ◆ Verlagerung auf klimafreundliche Verkehrsmittel
- ◆ Klimafreundliche Technologien nutzen
- ◆ Anreize schaffen
- ◆ Unnötige Wege/Fahrten vermeiden

Verlagerung auf klimafreundliche Verkehrsmittel

Der Umwelt und der Gesundheit zuliebe wird in Zukunft insbesondere auf klimafreundliche Verkehrsmittel zurückgegriffen. Rad- und Fußverkehr, ÖPNV und die Schifffahrt auf dem Rhein bilden wesentliche Säulen der Mobilität von morgen und tragen darüber hinaus auch zur Überwindung der letzten Meile bei.

Intelligentes Mobilitätsmanagement in Unternehmen und Kommunen des Städtetetzes unterstützt ebenfalls eine stärkere Nutzung klimafreundlicher Mobilitätsangebote (z. B. von Fahrrädern und dem ÖPNV).

Dank innovativer Ideen und Technologien (u. a. Seilbahn, Drohnen) wird die Trennwirkung des Rheins überwunden und zu einer intensiveren Vernetzung in der Region beigetragen.

Klimafreundliche Technologien nutzen

Eine wesentliche Säule des Leitbildes „Mitten am Rhein klimafreundlich mobil“ bilden klimafreundliche und innovative Antriebstechnologien. Dank der Entwicklungen in den Bereichen Elektromobilität und Brennstoffzellentechnologie/Wasserstoffantrieb verlieren herkömmliche Verbrennungsmotoren an Bedeutung.

Anreize schaffen

Die Schaffung von Anreizen soll zur Stärkung einer nachhaltigen, klimafreundlichen Mobilität beitragen. Mit Hilfe von fördernden Maßnahmen (sog. Pull-Maßnahmen) wie bspw. der Einführung eines Anreizsystems, von Jobtickets oder Jobrädern wird der Zugang zu klimafreundlichen Mobilitätsangeboten maßgeblich erleichtert und nachhaltige Verhaltens- und Handlungsweisen unterstützt.

Als Gegenpart dazu machen beschränkende Maßnahmen (sog. Push-Maßnahmen) durch ihren restriktiven Charakter auf nicht-klimafreundliche Handlungsmuster aufmerksam und sollen dadurch ein Umdenken bewirken. Hierzu zählen u. a. die

Reduzierung von Pkw-Stellplätzen oder die Einführung einer intensiven Parkraumbewirtschaftung.

Unnötige Wege/Fahrten vermeiden

Die Vermeidung unnötiger Wege trägt wesentlich zur Verkehrsvermeidung bei und leistet dadurch einen maßgeblichen Beitrag zum Schutz der Umwelt.

Die Einführung und Etablierung von Co-Working-Spaces als Instrument des dezentralen Arbeitens spielt eine wesentliche Rolle bei der Funktionsmischung in den Kommunen – auch im ländlichen Raum. Dadurch werden die Entfernung und die Pendelzeiten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte maßgeblich reduziert (kurze Wege). Dank der Einführung digitaler Arbeitsmodelle (u. a. Telearbeit, Home-Office) werden ebenfalls unnötige Wege vermieden.

Ein weiterer wichtiger Baustein zur Vermeidung unnötiger Wege und Fahrten ist die Bündelung von Fahrten. Ridesharing-Angebote stellen in Zukunft ein wichtiges Mobilitätsangebot dar – auch außerhalb des privaten Umfeldes.

4.2.4 Leitziel „Der neue ÖPNV auf dem Rhein“

Der neue ÖPNV auf dem Rhein

Wir erschließen neue Wege auf und am Wasser.

Das Leitziel „Der neue ÖPNV auf dem Rhein“ trägt zur Erschließung neuer Wege auf und am Wasser bei. Im Wesentlichen vereint das Leitziel dabei die folgenden Schwerpunkte:

- ◆ Schiffsverkehr neu organisieren
- ◆ Schiffsverkehr in den ÖPNV integrieren
- ◆ Innovative Technologien nutzen

Schiffsverkehr neu organisieren

Eine wesentliche Säule des Leitziels „Der neue ÖPNV auf dem Rhein“ stellt die Neuorganisation des Schiffsverkehrs in der Region dar. Die Zukunft der Mobilität auf dem Wasser ist durch drei Elemente geprägt: die autonome Fähre, das Wassertaxi und den Wasserbus.

Dank der Entwicklungen des hochautomatisierten bzw. autonomen Fahrens auf dem Wasser werden in der Region nicht nur zu Land innovative Technologien erprobt: autonome Fähren prägen das Bild des Rheins im Städtenetz „Mitten am Rhein“. Sie ergänzen als verlässliches und ganztägiges Querungsangebot im 24h-Betrieb das Fährangebot auf dem Wasser und tragen zum Abbau der Trennwirkung des Rheins bei.

Der Wasserbus, die größte Transporteinheit auf dem Rhein, ergänzt als neue Längsverbindung in Richtung Bonn und Koblenz das bisherige Mobilitätsangebot

und trägt damit zur Entlastung der Verkehrsachsen an Land bei. Es handelt sich dabei um ein getaktetes und zuverlässiges Angebot nach Fahrplan.

Die Wassertaxen ergänzen durch ihren individuellen bedarfsorientierten Charakter das etablierte System aus Quer- und Längsverbindungen auf dem Rhein. Sie stellen die kleinste Transporteinheit zu Wasser dar und dienen als vollflexibles Punkt-zu-Punkt-Angebot.

Schiffsverkehr in den ÖPNV integrieren

Die Etablierung des Fährverkehrs auf dem Rhein als Teil des ÖPNV nimmt innerhalb des Leitziels „Der neue ÖPNV auf dem Rhein“ eine zentrale Rolle ein.

Dank der Implementierung der Rheinfähren in die Beauskunftung, den Vertrieb und die Vermarktung des ÖPNV wird der Zugang zu Mobilitätsangeboten auf dem Wasser maßgeblich vereinfacht und vereinheitlicht.

Mobilitätsstationen an Häfen und Anlegern (sogenannte mobiPORTs) tragen zur Verknüpfung verschiedener Mobilitäts- und Nahverkehrsangebote mit dem Schiffsverkehr bei. Multimodale Wege werden einfach und bedarfsorientiert ermöglicht.

Innovative Technologien nutzen

Innovative Technologien spielen bei der Neuorganisation der Schifffahrt auf dem Rhein eine zentrale Rolle. Neben autonomen Fährangeboten zur Sicherstellung eines zuverlässigen Betriebes rund um die Uhr, ist das Mobilitätsangebot auf dem Rhein auch durch alternative Antriebe (u. a. Elektromobilität, Solar, Strömungstechnik) gekennzeichnet.

5. Maßnahmenkatalog

5.1 Entwicklung und Clusterung der Maßnahmen

Ausgehend von der Vision „Wir entwickeln eine neue Mobilität auf, entlang und über den Rhein“ und den strategischen Leitzielen wurde ein breites Maßnahmen-set identifiziert, dass den Strategieprozess verstetigen und zur Realisierung der Strategie beitragen soll.

In die Entwicklung des Maßnahmenkataloges sind einerseits die im Laufe des Strategieprozesses durch die Kommunen und beteiligten Akteure benannten Hinweise und Innovationsansätze eingeflossen. Andererseits wurden die aus fachplanerischer Sicht sinnvollen und erforderlichen Maßnahmen zur Sicherstellung einer ganzheitlichen und nutzernahen Mobilität der Zukunft berücksichtigt.

Um für alle Maßnahmen eine strukturierte Übersicht sicherzustellen wurden die insgesamt 61 entwickelten Maßnahmen den in Abbildung 28 dargestellten Handlungsfeldern zugeordnet. Es handelt sich dabei um die als Ergebnis der Analysephase entwickelten Handlungsfelder, welche über den gesamten Strategieprozess hinweg inhaltlich weiterentwickelt wurden.

Abbildung 28 Neun Handlungsfelder zur Strukturierung des Maßnahmensets



Für die Umsetzung der genannten Handlungsfelder müssen zentrale Grundvoraussetzungen wie Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit und Digitalisierung stets berücksichtigt werden. Die Schaffung adäquater digitaler Infrastrukturen nimmt dabei eine Schlüsselfunktion ein, weshalb es auch als separates Handlungsfeld definiert wurde.

Bei der Umsetzung der Strategie ist neben der Schaffung neuer Angebote auch eine weitergehende Optimierung des bestehenden Angebotes erforderlich (u.a. bei der Angebotsqualität des ÖPNV und des Fuß- und Radverkehrs).

In der nachfolgenden Tabelle 2 wird eine Übersicht über das vollständige Maßnahmenet gegeben. Dabei ist grundlegend zu beachten, dass die entwickelten Maßnahmen für mehr als ein Handlungsfeld von Relevanz sein können. So sind bspw. weitere für den Tourismus relevante Maßnahmen u. a. in den Handlungsfeldern Förderung von Fuß- und Radverkehr, ÖPNV auf dem Rhein und Unterstützung intermodaler Wegekette enthalten.

Bei der Entwicklung der Maßnahmenvorschläge wurde vordergründig auch der Aspekt der Identifikation von Alleinstellungsmerkmalen für das Städtenetz berücksichtigt. Dadurch sollen der Innovationsanspruch der Region und die überregionale Vorbildfunktion unterstrichen werden. Mögliche Alleinstellungsmerkmale stellen dabei insbesondere

- ♦ die Entwicklung eines „Neuen ÖPNV auf dem Rhein“ in Verbindung mit einem System aus intermodalen Verknüpfungsinfrastrukturen („mobiPORT“, „mobiHUB“ und „mobiDOT“) unter besonderer Berücksichtigung der Land-Wasser-Schnittstellen,
 - ♦ die Umsetzung von zusätzlichen Fuß- und Radverkehrsquerungen über den Rhein sowie
 - ♦ die Einführung des Garantieverprechens „Von früh bis spät mobil“ in Anlehnung an eine Mobilitätsgarantie dar.
-

Tabelle 2 Übersicht über das Maßnahmenset nach Handlungsfeldern

[imod] Unterstützung intermodaler Wegeketten	
imod1	Mobilitätsstationen: mobiHUB, mobiDOT und mobiPORT
imod2	Mobilitätskarte
imod3	Mobilitätsplattform mit Mitfahrbörse
imod4	Klimakonto
imod5	Initiative „Nachhaltig mobil zur Arbeit“
imod6	Mobilitätstag
[Rhein] ÖPNV auf dem Rhein	
Rhein1	Autonome Fähre im 24h-Betrieb
Rhein2	mobiPORT
Rhein3	Fahren als Teil des ÖPNV
Rhein4	Wassertaxi („Sea Bubbles“)
Rhein5	Wasserbus
[ÖPNV] Stärkung des ÖPNV-Angebotes	
ÖPNV1	Autonome Fahrdienste
ÖPNV2	„Grenzenloser“ ÖPNV-Tarif
ÖPNV3	Seilbahn „Mitten am Rhein“
ÖPNV4	Sicherung vorhandener Verkehrskorridore
ÖPNV5	Von früh bis spät mobil
ÖPNV6	Klimafreundlich angetrieben im ÖPNV
ÖPNV7	Einheitliche Angebotsorientierung im ÖPNV
ÖPNV8	Flexibel mobil durch ergänzende Mobilitätsangebote
ÖPNV9	ÖPNV-Schnupperticket
ÖPNV10	Förderung von Bussonderfahrstreifen
[FuRa] Förderung von Fuß- und Radverkehr	
FuRa1	Fuß- und Radverkehrsquerungen über den Rhein
FuRa2	Radschnellwege
FuRa3	Lückenschluss Radwegnetz
FuRa4	Fokus Fußwegeninfrastruktur
FuRa5	Regionales Radverleihsystem
FuRa6	Fahrrad-Stationen
FuRa7	Fahrradlift für Steigungen
FuRa8	Mängel-Portal
FuRa9	Fahrradnetzplan „Mitten am Rhein“
FuRa10	Aktionstag „Radverleih für einen Tag“
FuRa11	Fahrradkampagne/-wettbewerb
FuRa12	Stammtisch Radverkehr
FuRa13	Einrichtung von Begegnungszonen
FuRa14	Fußverkehrskonzept
[Dig] Zukunftsfähigkeit digitaler Infrastrukturen	
Dig1	5G-Infrastruktur 2030plus
Dig2	Breitband Infrastruktur 2030plus
Dig3	Unterstützung der Einrichtung eines nationalen Zugangspunktes für multimodale Reiseinformationen (NAP)
Dig4	Unterstützung und Partizipation DELFI e.V.
Dig5	Kompetenzzentrum Digitale Infrastruktur

[Tou] Mobilität und Tourismus	
Tou1	Mobilitätskarte Gast
Tou2	Radrundweg „Mitten am Rhein“
Tou3	Tourismuskonzept Fahrradtourismus
Tou4	Aussichtspunkte neu entdecken
[MIV] Management des motorisierten Verkehrs	
MIV1	Regionales Car-Sharing-System
MIV2	Elektrisch mobil
MIV3	Clever Parken
MIV4	Verkehrsberuhigung
MIV5	„Parking Day“/Autofreie Stadt
[Log] Güterverkehr und Logistik	
Log1	Paketlieferung aus der Luft
Log2	Klimafreundlich angetrieben in Güterverkehr und Logistik
Log3	Paketlieferung per Lastenrad und Micro-Hub
Log4	Nachhaltige Citylogistik: Lastenrad für das lokale Gewerbe
Log5	Regionales Gewerbe- und Industrieflächenkonzept
Log6	Dialog Binnenschifffahrt
[MoMa] Mobilitätsmanagement und Stadtplanung	
MoMa1	Region der kurzen Wege
MoMa2	Netzwerk Mobilitätsmanagement
MoMa3	Kommunales und betriebliches Mobilitätsmanagement
MoMa4	Mobilitätsmanagement für Wohnen und Bauen
MoMa5	Mobilitätsmanagement für Neubürgerinnen und -bürger
MoMa6	Co-Working-Spaces: Leerstand neu beleben

Quelle: IGES 2020.

5.2 Maßnahmenkatalog

Nachfolgend wird das abgeleitete Set an potenziell geeigneten Handlungsansätzen in einer detaillierten Übersicht aufgelistet (Maßnahmenkatalog). Dies umfasst eine Kurzbeschreibung der Maßnahmen sowie eine Abschätzung der zeitlichen und finanziellen Umsetzbarkeit sowie der Maßnahmenwirkung in Bezug auf die strategischen Leitziele. Darüber hinaus werden die Maßnahmen dem entsprechenden strategischen Leitziel zugeordnet und die Maßnahmenwirkung abgeschätzt. Im Anschluss erfolgt eine detaillierte Beschreibung der identifizierten TOP 10-Maßnahmen (vgl. Abschnitt 5.3).

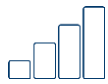
Folgende Abkürzungen werden innerhalb des Maßnahmenkataloges verwendet:

Abkürzung	Erläuterung
Umsetzungshorizont	
K	Kurzfristiger Zeithorizont (bis 1 Jahr)
M	Mittelfristiger Zeithorizont (1 – 5 Jahre)
L	Langfristiger Zeithorizont (ab 5 Jahre)

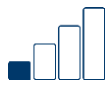
Strategische Leitziele

Flexibel	Flexibel mobil am Rhein
Verknüpft	Wege am Rhein sinnvoll verknüpft
Klimafreundlich	Mitten am Rhein klimafreundlich mobil
Rhein	Der neue ÖPNV auf dem Rhein

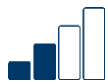
Abgestufte Bewertung der Maßnahmenwirkung auf die strategischen Leitziele



Für das strategische Leitziel nicht von Bedeutung.



Spielt für das strategische Leitziel lediglich eine untergeordnete Rolle.



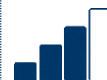
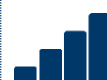
Unterstützt das strategische Leitziel in geringem Maße.



Unterstützt das strategische Leitziel in hohem Maße.

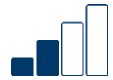


Unterstützt das strategische Leitziel in vollem Maße.

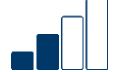
Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs- horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit		Maßnahmenwirkung		
			K	M	L	Städtenetz/ Kommunen	Weitere Akteure	Wirkungs- bereich	Wirkungsgrad zur Um- setzung der Leitziele	
[imod] Unterstützung intermodaler Wegeketten										
imod1	Mobilitätsstationen: mobiHUB, mobiDOT und mobiPORT	♦ <u>Ansatz</u>: Entwicklung eines regional vernetzten Systems von Mobilitätsstationen als barrierefreie Zugangspunkte (Entree) zur öffentlichen Mobilität ▪ mobiHUB an Bahnhöfen ▪ mobiPORT an Häfen ▪ mobiDOT in Hanglagen und kleineren Orten ♦ <u>Ziel</u>: Bündelung von Verkehrs- und Mobilitätsangeboten (u. a. Bus, Bahn, Schifffahrt, Sharing-Angebote, Individualverkehr) und Abbau von Zugangs- und Nutzungsbarrieren ♦ <u>Maßnahmenbestandteile</u>: Modulare Gestaltung der Stationen (ÖPNV-Haltepunkt, Bike-/Car-Sharing Station, Pkw- und Fahrradabstellanlagen, Ladeinfrastruktur, verkehrsmittelübergreifende Echtzeit-Fahrgastinformation, sonstige Merkmale (u. a. Paketstation)), Sicherstellung der „letzten Meile“ durch klimafreundliche Mobilitätsalternativen zum MIV, Verknüpfung der Stationen innerhalb eines Ortes mit autonomen Shuttle-			X		X	Städtenetz	Flexibel	
									Verknüpft	
									Klimafreundlich	
									Rhein	

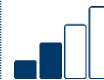
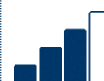
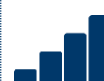
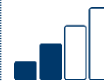
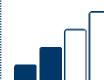
Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs- horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit		Maßnahmenwirkung		
			K	M	L	Städtenetz/ Kommunen	Weitere Akteure	Wirkungs- bereich	Wirkungsgrad zur Um- setzung der Leitziele	
		Angebot oder Wegeleitsystemen für Fußgänger und Radfahrer ♦ <u>Kombinationsmöglichkeiten:</u> imod2, Rhein2, ÖPNV1, ÖPNV2, ÖPNV7, FuRa5, FuRa6, FuRa14, Tou1, MIV1, Log3, MoMa6								
imod2	Mobilitätskarte	♦ <u>Ansatz:</u> Einführung einer integrierten, intermodalen Mobilitätskarte für Anwohner und Pendler der Region, Verwendung der Mobilitätskarte als Zugangs- und Abrechnungsmedium in Form einer Karte oder App zu allen verfügbaren Mobilitätsangeboten (ÖPNV, SPNV, Bike-, Car- und e-Scooter-Sharing), ggf. in Kombination mit Vorteilsangeboten, Rabatten und Anreizsystemen (bspw. Klimakonto) ♦ <u>Ziel:</u> Unterstützung einer multimodalen Verkehrsmittelnutzung sowie Vereinheitlichung des Zugangs zu Mobilitätsangeboten ♦ <u>Maßnahmenbestandteile:</u> Definition von Anforderungen an die App bzw. Karte, Identifikation hierfür erforderlicher Akteure und möglicher Kooperationspartner (z. B. VRM)		X			X	Städtenetz	Flexibel	
									Verknüpft	
									Klimafreundlich	
									Rhein	

Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs- horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit		Maßnahmenwirkung		
			K	M	L	Städtenetz/ Kommunen	Weitere Akteure	Wirkungs- bereich	Wirkungsgrad zur Um- setzung der Leitziele	
		♦ <u>Kombinationsmöglichkeiten</u>: imod4, Rhein2, ÖPNV2, ÖPNV9, FuRa5, Tou1, MIV1, MoMa2 bis 5								
imod3	Mobilitätsplattform mit Mitfahrbörse	♦ <u>Ansatz</u>: Einführung einer Mobilitätsplattform in Form einer Website und App ♦ <u>Ziel</u>: Bündelung von Informationen sowie Vermittlung und Vernetzung von Fahrtangeboten (u. a. ÖPNV, private und gewerbliche Mitfahrangebote, Taxi) ♦ <u>Maßnahmenbestandteile</u>: Definition von Anforderungen an das Portal (u. a. zu berücksichtigende Verkehrsträger und Anbieter, Art und Umfang der Information, Umfang von Buchung und Vermittlung der Fahrtangeboten) ♦ <u>Kombinationsmöglichkeiten</u>: imod5, Rhein2, ÖPNV5, ÖPNV8, FuRa5, FuRa8, MIV1, MIV3, MoMa2		X			X	Städtenetz	Flexibel	
									Verknüpft	
									Klimafreundlich	
									Rhein	
imod4	Klimakonto	♦ <u>Ansatz</u>: Initiierung eines virtuellen Klimakontos für Anwohnende der Region, Kunden können für klimafreundlich zurückgelegte Wege (Nutzung von Bus, Bahn, Fahrrad, Ridesharing etc.)		X			X	Städtenetz	Flexibel	
									Verknüpft	

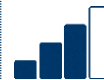
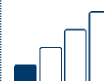
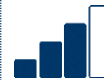
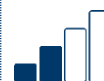
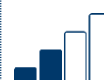
Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs- horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit		Maßnahmenwirkung	
			K	M	L	Städtenetz/ Kommunen	Weitere Akteure	Wirkungs- bereich	Wirkungsgrad zur Um- setzung der Leitziele
		oder Verhaltensweisen (eigene Einkaufsstüte, Isolierung Haus, Wahrnehmung Energieberatung) Klimapunkte sammeln und diese wiederum in Gutscheine, Prämien und Spenden umwandeln bzw. dafür einlösen ♦ <u>Ziel</u>: Förderung einer nachhaltigen und klimafreundlichen Mobilität und Sensibilisierung für das Thema Klimaschutz ♦ <u>Kombinationsmöglichkeiten</u>: imod2, imod5, ÖPNV2, FuRa12							Klimafreundlich 
								Rhein	
imod5	Initiative „Nachhaltig mobil zur Arbeit“	♦ <u>Ansatz</u>: Mobilitätsberatung von Arbeitgebern der Region ♦ <u>Ziel</u>: Förderung klimafreundlicher betrieblicher bzw. kommunaler Mobilität z. B. durch die Vermeidung unnötiger Wege und die Stärkung klimafreundlicher Mobilitätsangebote ♦ <u>Maßnahmenbestandteile</u>: Initiierung von Fahrgemeinschaften, Jobticket und/oder Jobrad, Unternehmensshuttle (u. a. für Auszubildende), Sharing von Fahrzeugflotten im Fuhrpark ♦ <u>Kombinationsmöglichkeiten</u>: imod3, FuRa2, FuRa5, FuRa12, MoMa2, MoMa3	X					Städtenetz	Flexibel 
								Verknüpft	
								Klimafreundlich	
								Rhein	

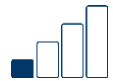
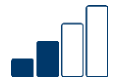
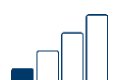
Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs- horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit		Maßnahmenwirkung		
			K	M	L	Städtenetz/ Kommunen	Weitere Akteure	Wirkungs- bereich	Wirkungsgrad zur Um- setzung der Leitziele	
imod6	Mobilitätstag	♦ <u>Ansatz</u>: Veranstaltung mit Informationsangeboten zu Unternehmen der Mobilitätsbranche und innovativen Mobilitäts- und Verkehrsangeboten ♦ <u>Ziel</u>: Bürgerinformation und Marketing für klimafreundliche Mobilität ♦ <u>Maßnahmenbestandteile</u>: Übungsparcours, Test- und Trainingsangebote bspw. für Lastenräder, E-Fahrzeuge, Pedelecs, E-Scooter, Vorträge und Diskussionsrunden, Verkehrserziehung für Kinder im (Vor-) Schulalter ♦ <u>Kombinationsmöglichkeiten</u>: FuRa12, MIV5	X			X		Lokal	Flexibel	
									Verknüpft	
									Klimafreundlich	
									Rhein	
[Rhein] ÖPNV auf dem Rhein										
Rhein1	Autonome Fähre im 24h-Betrieb	♦ <u>Ansatz</u>: Integration eines autonomen Fährangebotes mit 24h-Betrieb in das Fährangebot als neue Querverbindung über den Rhein ♦ <u>Ziel</u>: Etablierung eines verlässlichen und ganztägigen Querungsangebotes zur Sicherstellung von Wegebeziehungen über den Rhein, Vernetzung der Region, Steigerung der Effizienz und Angebotsqualität			X		X	Städtenetz	Flexibel	
									Verknüpft	
									Klimafreundlich	
									Rhein	

Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs- horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit		Maßnahmenwirkung		
			K	M	L	Städtenetz/ Kommunen	Weitere Akteure	Wirkungs- bereich	Wirkungsgrad zur Um- setzung der Leitziele	
		(Berücksichtigung der zeitgemäßen städtebaulichen Gestaltung und der neuen Qualität des Stadtzugangs), Aufbau erster exemplarischer Mobilitätsstationen an ausgewählten Häfen/Anlegern der Region ♦ <u>Kombinationsmöglichkeiten:</u> imod2, Rhein1 bis 5, ÖPNV5, FuRa5, FuRa6, FuRa4, Tou1, MIV1, Log3, MoMa6								
Rhein3	Fahren als Teil des ÖPNV	♦ <u>Ansatz:</u> Integration der Rhein-Fähren in den VRM als Teil des ÖPNV ♦ <u>Ziel:</u> Vereinfachung und Vereinheitlichung des Zugangs zu Mobilitätsangeboten auf dem Wasser ♦ <u>Maßnahmenbestandteile:</u> Integration von Tarif, Fahrplan (-auskunft), Buchung, Gestaltung von Haltestellen (Barrierefreiheit, Haltestellendesign, Verkehrsmittelverknüpfung), ggf. landesübergreifendes Netzwerk/Mobilitätsverbund „Rhein-ÖPNV“ ♦ <u>Kombinationsmöglichkeiten:</u> imod2, Rhein1 bis 5, ÖPNV2, Tou1		X			X	Städtenetz	Flexibel	
									Verknüpft	
									Klimafreundlich	
									Rhein	
Rhein4	Wassertaxi („Sea Bubbles“)	♦ <u>Ansatz:</u> Integration von elektrisch betriebenen, vollflexiblen und bedarfs-		X			X	Städtenetz	Flexibel	

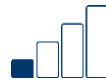
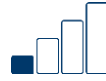
Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs- horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit		Maßnahmenwirkung		
			K	M	L	Städtenetz/ Kommunen	Weitere Akteure	Wirkungs- bereich	Wirkungsgrad zur Um- setzung der Leitziele	
		orientierten Wassertaxen in das Fährangebot auf dem Rhein als kleinste Transporteinheit (maximal 4 Passagiere) ♦ <u>Ziel:</u> Etablierung eines alternativen Verkehrsangebotes für spontane Fahrten, die nicht durch getaktete Linienverkehre abgebildet werden können, Steigerung der Angebotsqualität im ÖPNV auf dem Rhein ♦ <u>Maßnahmenbestandteile:</u> Identifikation potenzieller Standorte und Strecken innerhalb des Städtensetzes, Beschreibung von Anforderungen an die Fähranleger und die Verkehrssituation auf dem Rhein, Aufsetzen auf bestehende technologische Entwicklungen ♦ <u>Kombinationsmöglichkeiten:</u> Rhein1 bis 5, ÖPNV6							Verknüpft	
									Klimafreundlich	
									Rhein	
Rhein5	Wasserbus	♦ <u>Ansatz:</u> Integration eines elektrisch/solar angetriebenen Wasserbussystems in das Fährangebot auf dem Rhein als neue Längsverbindungen (in Richtung Bonn und Koblenz)		X			X	Städtenetz	Flexibel	
									Verknüpft	

Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs- horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit		Maßnahmenwirkung	
			K	M	L	Städtenetz/ Kommunen	Weitere Akteure	Wirkungs- bereich	Wirkungsgrad zur Um- setzung der Leitziele
		mit getakteten Angebot nach Fahrplan als größte Transporteinheit (bis zu 150 Passagiere) ♦ <u>Ziel</u>: Etablierung eines alternativen Verkehrsangebotes für Pendlerverkehr in Richtung Bonn und Koblenz, attraktivitätssteigernde Maßnahme für den Tourismus der Region, Steigerung der Angebotsqualität im ÖPNV auf dem Rhein sowie der Effizienz und Kundenorientiertheit ♦ <u>Maßnahmenbestandteile</u>: Identifikation potenzieller Standorte und Strecken innerhalb des Städtetetzes, Beschreibung von Anforderungen an die Fähranleger und die Verkehrssituation auf dem Rhein, Aufsetzen auf bestehende technologische Entwicklungen ♦ <u>Kombinationsmöglichkeiten</u>: Rhein1 bis 5							Klimafreundlich 
									Rhein 
[ÖPNV] Stärkung des ÖPNV-Angebotes									
ÖPNV1	Autonome Fahrdienste	♦ <u>Ansatz</u>: Erprobung autonomer Fahrdienste in Form von Kleinbussen ♦ <u>Ziel</u>: Ergänzung des bestehenden ÖPNV-Angebots und Verbesserung der Feinerschließung im Sinne der Daseinsvorsorge			X		X	Lokal	Flexibel
									Verknüpft
									
									

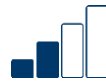
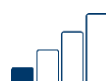
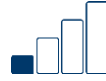
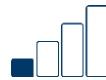
Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs- horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit		Maßnahmenwirkung		
			K	M	L	Städtenetz/ Kommunen	Weitere Akteure	Wirkungs- bereich	Wirkungsgrad zur Um- setzung der Leitziele	
		♦ Mögliche Einsatzfelder ▪ Zubringer zu bestehenden ÖPNV- und SPNV-Hauptverkehrsachsen ▪ Letzte Meile z. B. zwischen Bahnhof, Stadtkern und Gewerbegebiet ▪ Ersatz defizitärer Bestandsstrecken im Busverkehr ▪ Innere Erschließung, z. B. in Stadtkernbereichen ♦ <u>Maßnahmenbestandteile</u>: Initiierung eines Forschungs- und Pilotprojektes in Kooperation mit lokalen Verkehrsunternehmen und dem VRM, Identifikation potenzieller Einsatzbereiche und konkreter Strecken ♦ <u>Kombinationsmöglichkeiten</u>: imod1, Rhein2, ÖPNV5, Dig1							Klimafreundlich	
									Rhein	
ÖPNV2	„Grenzenloser“ ÖPNV-Tarif	♦ <u>Ansatz</u>: Einführung eines neuen elektronischen Tarifmodells auf Basis von Luftlinienentfernung zwischen Einstiegs- und Ausstiegshaltestelle, Abrechnung mittels Check-in/Check-out-Verfahren auf dem Smartphone, Fahrpreis wird entsprechend der kürzesten Entfernung automatisch berechnet			X		X	Städtenetz	Flexibel	
									Verknüpft	
									Klimafreundlich	

Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs- horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit		Maßnahmenwirkung		
			K	M	L	Städtenetz/ Kommunen	Weitere Akteure	Wirkungs- bereich	Wirkungsgrad zur Um- setzung der Leitziele	
		♦ <u>Ziel</u>: Vereinfachung des Zugangs zum ÖPNV, Abbau von Nutzungsbarrieren und Vermeidung von intransparenten Kragentarifen für Anwohner und Pendler ♦ <u>Maßnahmenbestandteile</u>: Definition von Anforderungen und technischen Erfordernissen, Identifikation von relevanten Akteuren und Kooperationspartnern, Berücksichtigung eines nahtlosen Tarifübergangs zwischen RLP und NRW (Verbundübergreifend) ♦ <u>Kombinationsmöglichkeiten</u>: imod2, Rhein2, ÖPNV5, ÖPNV7, ÖPNV9, Tou1							Rhein	
ÖPNV3	Seilbahn „Mitten am Rhein“	♦ <u>Ansatz</u>: Prüfung des Baus einer Seilbahn als ergänzendes Mobilitätsangebot ♦ <u>Ziel</u>: Erschließung neuer Wege quer und entlang des Rheins ♦ <u>Maßnahmenbestandteile</u>: Potentialanalyse zur Identifikation sinnvoller Strecken und der entsprechenden Liniennführung sowie zur Abschätzung von Fahrgastaufkommen und Kosten ♦ <u>Kombinationsmöglichkeiten</u>: imod1			X		X	Städtenetz	Flexibel	
									Verknüpft	
									Klimafreundlich	
									Rhein	

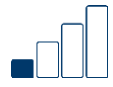
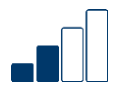
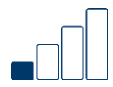
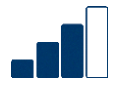
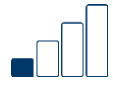
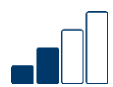
Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs- horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit		Maßnahmenwirkung		
			K	M	L	Städtenetz/ Kommunen	Weitere Akteure	Wirkungs- bereich	Wirkungsgrad zur Um- setzung der Leitziele	
ÖPNV4	Sicherung vorhandener Verkehrskorridore	♦ <u>Ansatz</u>: Sicherung vorhandener Verkehrskorridore für zukünftige verkehrliche Entwicklungen, ggf. Nutzung bestehender Strecken für den SPNV (über touristische Nutzung hinaus), u. a. ▪ Brexbachtalbahn ▪ Koblenz – Bassenheim – (Mayen) ♦ <u>Ziel</u>: Derzeit ungenutzte ÖPNV/SPNV-Verkehrskorridore für zukünftige verkehrliche Entwicklung erhalten ♦ <u>Maßnahmenbestandteile</u>: Vermeidung von Überschneidungen bei aktuellen Infrastrukturplanungen, regelmäßige Prüfung des Reaktivierungspotenzials ♦ <u>Kombinationsmöglichkeiten</u>: ÖPNV7			X		X	Lokal	Flexibel	
									Verknüpft	
									Klimafreundlich	
									Rhein	
ÖPNV5	Von früh bis spät mobil	♦ <u>Ansatz</u>: Einführung einer Mobilitätsgarantie für Anwohner und Pendler der Region ♦ <u>Ziel</u>: Sicherstellung von Mobilität auch in Zeiten und Räumen mit geringerer Nachfrage, ganztägige Anbindung der Orte an das nächstgelegene Zentrum auf Basis des ÖPNV und ergänzender Mobilitätsangebote		X			X	Städtenetz	Flexibel	
									Verknüpft	
									Klimafreundlich	

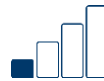
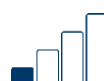
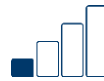
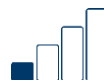
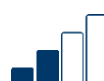
Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs- horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit		Maßnahmenwirkung	
			K	M	L	Städtenetz/ Kommunen	Weitere Akteure	Wirkungs- bereich	Wirkungsgrad zur Um- setzung der Leitziele
		♦ <u>Maßnahmenbestandteile</u>: Einführung von Garantieverprechen (u. a. Anschluss-/Pünktlichkeitsgarantie, Qualitätsversprechen), Aufwertung des bestehenden ÖPNV-Angebotes (u. a. zeitlichen Angebotsumfang ausweiten, Taktverdichtung), Vermittlung von Taxis, Fahrdiensten, Mitfahr- und Bürgerbusangeboten, Bike- und Car-Sharing, Ergänzung des ÖPNV Angebotes durch autonome, bedarfsorientierte Shuttles ♦ <u>Kombinationsmöglichkeiten</u>: imod1, imod3, Rhein1, ÖPNV6, ÖPNV7, FuRa5, MIV1							Rhein 
ÖPNV6	Klimafreundlich angetrieben im ÖPNV	♦ <u>Ansatz</u>: Unterstützung der Implementierung von leisen und emissionsfreien Antrieben im ÖPNV (Elektromobilität, Brennstoffzellen) ♦ <u>Ziel</u>: Förderung alternativer Antriebe in der Region ♦ <u>Maßnahmenbestandteile</u>: Anschaffung von Fahrzeugen mit alternativem Antrieb, Ausstattung der Betriebshöfe mit Ladestationen und Wasserstoff-tankstellen, Ausstattung der Haltestellen mit induktiven Ladeeinheiten sowie Photovoltaikmodulen und		X			X	Städtenetz	Flexibel 
									Verknüpft 
									Klimafreundlich 
									Rhein 

Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs- horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit		Maßnahmenwirkung		
			K	M	L	Städtenetz/ Kommunen	Weitere Akteure	Wirkungs- bereich	Wirkungsgrad zur Um- setzung der Leitziele	
		elektrischen Energiespeichersystemen, alternative Antriebe ggf. als Ausschreibungskriterium bei der Vergabe von Verkehren verankern ♦ <u>Kombinationsmöglichkeiten</u>: ÖPNV7, MIV2, Log2								
ÖPNV7	Einheitliche Angebotsorientierung im ÖPNV	♦ <u>Ansatz</u>: Förderung einer einheitlichen Angebotsorientierung im ÖPNV und SPNV ♦ <u>Ziel</u>: Verbesserung der Mobilität in Stadt und Umland und Abbau von Zugangs- und Nutzungsbarrieren ♦ <u>Maßnahmenbestandteile</u>: Vereinheitlichung der Bedienungs- und Erschließungsstandards in der Nahverkehrsplanung, Vereinheitlichung von Produkten und Informationen, Umsetzung ÖPNV Konzept Nord, Sicherung barrierefreier Zugang, Verbesserung Wochenendbedienung im ÖSPV ♦ <u>Kombinationsmöglichkeiten</u>: imod1, Rhein3 bis 5, ÖPNV5, ÖPNV2, Dig4		X		X	Städtenetz	Flexibel		
								Verknüpft		
								Klimafreundlich		
								Rhein		
ÖPNV8	Flexibel mobil durch ergänzende Mobilitätsangebote	♦ <u>Ansatz</u>: Stärkung von ergänzenden und flexiblen Mobilitätsangeboten durch die Bündelung von Fahrten und		X		X	Städtenetz	Flexibel		

Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs- horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit		Maßnahmenwirkung		
			K	M	L	Städtenetz/ Kommunen	Weitere Akteure	Wirkungs- bereich	Wirkungsgrad zur Um- setzung der Leitziele	
		die Vermittlung von privaten Mitfahr-angeboten ♦ <u>Ziel</u>: Verbesserung der Mobilität in Stadt und Umland und Vermeidung unnötiger Wege ♦ <u>Maßnahmenbestandteile</u>: Sicherung und Förderung von Bürgerbussen, Senioren- und Jugendtaxiangeboten, Angebote im Bereich der Gesundheitsmobilität, Förderung der Mobilität von Arbeitnehmern (u. a. Azubishuttle), Mitfahrbörse ♦ <u>Kombinationsmöglichkeiten</u>: imod1, imod3, imod5, ÖPNV1, FuRa5, MIV1							Verknüpft	
									Klimafreund-lich	
									Rhein	
ÖPNV9	ÖPNV-Schnupperticket	♦ <u>Ansatz</u>: Einführung stark rabattierter bzw. temporär kostenfreier Tarifangebote zur zielgruppenorientierten Ansprache von Anwohnern der Region ♦ <u>Ziel</u>: Positive Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl zugunsten des Umweltverbundes im Sinne einer nachhaltigen Mobilität ♦ <u>Maßnahmenbestandteile</u>: ÖPNV-Schnupperticket für Neubürgerinnen und -bürger, Mieterticket die im Rahmen von Neubauprojekten vergeben werden		X			X	Lokal	Flexibel	
									Verknüpft	
									Klimafreund-lich	
									Rhein	

Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs- horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit		Maßnahmenwirkung		
			K	M	L	Städtenetz/ Kommunen	Weitere Akteure	Wirkungs- bereich	Wirkungsgrad zur Um- setzung der Leitziele	
		♦ <u>Kombinationsmöglichkeiten</u> : imod2, Rhein2, ÖPNV2, MoMa2 bis 5								
ÖPNV10	Förderung von Bus- sonderfahrstreifen	♦ <u>Ansatz</u> : Neu- und Ausbau von Busson- derfahrstreifen (z. B. auf B42 zwischen Bendorf – Ehrenbreitstein) ♦ <u>Ziel</u> : Priorisierung des ÖSPV und Stei- gerung der Zuverlässigkeit und Pünkt- lichkeit, Beschleunigung der Busver- kehre ♦ <u>Maßnahmenbestandteile</u> : Identifika- tion potenziell relevanter Strecken, Machbarkeits- und Umsetzungsprü- fung, Prüfung der Umsetzung von Busschleusen und Vorrangschaltung an LSA ♦ <u>Kombinationsmöglichkeiten</u> : ÖPNV7	X			X	Lokal	Flexibel		
								Verknüpft		
								Klimafreund- lich		
								Rhein		
[FuRa] Förderung von Fuß- und Radverkehr										
FuRa1	Fuß- und Radver- kehrsquerungen über den Rhein	♦ <u>Ansatz</u> : Neubau von Fuß- und Radver- kehrsbrücken über den Rhein als "Leuchtturmprojekt" zwischen Remagen – Unkel und Bad Breisig – Bad Hönningen ♦ <u>Ziel</u> : Reduzierung langer Umwege bei Querungsbedarf des Rheins und Stär- kung einer nachhaltigen, klimafreund- lichen Mobilität		X			X	Lokal	Flexibel	
									Verknüpft	
									Klimafreund- lich	

Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs- horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit		Maßnahmenwirkung		
			K	M	L	Städtenetz/ Kommunen	Weitere Akteure	Wirkungs- bereich	Wirkungsgrad zur Um- setzung der Leitziele	
		♦ <u>Maßnahmenbestandteile</u>: Machbarkeitsprüfung/Vorstudie, Entwurfsplanung, Ausführungsplanung ♦ <u>Kombinationsmöglichkeiten</u>: FuRa2, FuRa3, FuRa9, FuRa10, Tou2							Rhein	
FuRa2	Radschnellwege	♦ <u>Ansatz</u>: Schaffung von hochwertigen, direkt geführten und kreuzungsarmen Radverkehrsverbindungen für Pendler und Touristen beidseits des Rheins in der gesamten Region (z. B. Andernach – Koblenz, Neuwied – Bendorf – Vallendar – Koblenz, Sinzig – Remagen – Bonn, Linz a. Rhein – Unkel – Bonn) ♦ <u>Ziel</u>: Reduzierung der Verkehrsbelastungen des MIV und Stärkung einer nachhaltigen, klimafreundlichen Mobilität ♦ <u>Maßnahmenbestandteile</u>: Machbarkeitsprüfung/Vorstudie zur Analyse der Nachfrage und zur Identifikation potenzieller Strecken, Entwurfsplanung, Ausführungsplanung ♦ <u>Kombinationsmöglichkeiten</u>: imod5, FuRa1 bis 12, Tou2		X			X	Städtenetz	Flexibel	
									Verknüpft	
									Klimafreundlich	
									Rhein	
FuRa3	Lückenschluss Radwegnetz	♦ <u>Ansatz</u>: Verbesserung der Qualität der Radwege und Lückenschluss im Radwegnetz		X			X	Städtenetz	Flexibel	

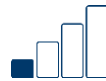
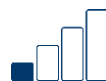
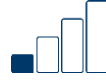
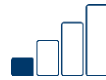
Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs- horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit		Maßnahmenwirkung		
			K	M	L	Städtenetz/ Kommunen	Weitere Akteure	Wirkungs- bereich	Wirkungsgrad zur Um- setzung der Leitziele	
		♦ <u>Ziel</u>: Steigerung der Attraktivität der Region für Pendler und Anwohner sowie für den Fahrrad-/Radwandertourismus ♦ <u>Maßnahmenbestandteile</u>: Aus- und Neubau von Radwegen, Lückenschluss im Radwegenetz (u. a. auf Rheinradweg, Vallendar - Bendorf – Neuwied, Linz - Unkel), Ausbau hochwertiger Abstellanlagen und Ladestation, Einrichtung von Fahrradzählanlagen, Sicherstellung des barrierefreien Zugangs der Bendorfer Rheinbrücke aus Richtung Bendorf, insbesondere für den Radverkehr (gegenwärtig muss Treppe überwunden werden) ♦ <u>Kombinationsmöglichkeiten</u>: FuRa1 bis 12, Tou2							Verknüpft	
									Klimafreundlich	
									Rhein	
FuRa4	Fokus Fußwegeninfrastruktur	♦ <u>Ansatz</u>: Verbesserung der Fußwegeninfrastruktur und Berücksichtigung der EFA (Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen) beim Bau und der Gestaltung von Fußwegen ♦ <u>Ziel</u>: Stärkung der Barrierefreiheit sowie der fußläufigen Erreichbarkeit		X		X		Lokal	Flexibel	
									Verknüpft	
									Klimafreundlich	

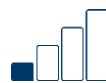
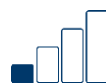
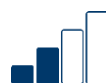
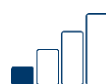
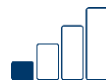
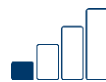
Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs- horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit		Maßnahmenwirkung		
			K	M	L	Städtenetz/ Kommunen	Weitere Akteure	Wirkungs- bereich	Wirkungsgrad zur Um- setzung der Leitziele	
		♦ <u>Maßnahmenbestandteile:</u> Ausbau und Verbesserung von Fußgängerüberwegen und Querungshilfen, Beseitigung baulicher Mängel an Gehwegen, systematische und regelmäßige Erfassung (bspw. Fußverkehrsscheck, Gehwegekataster) ♦ <u>Kombinationsmöglichkeiten:</u> FuRa14 und 15							Rhein	
FuRa5	Regionales Radverleihsystem	♦ <u>Ansatz:</u> Aufbau eines städtenetzweiten, stationsbasierten Radverleihsystems ♦ <u>Ziel:</u> Förderung klimafreundlicher Mobilitätsangebote und multimodaler Wegekette ♦ <u>Maßnahmenbestandteile:</u> Angebot umfasst sowohl Standard-Fahrräder als auch Pedelecs und Lastenräder, Aufsetzen auf bereits bestehende Angebote in der Umgebung (Bspw. nextbike in Bonn) und Skalierung auf das gesamte Städtenetz ♦ <u>Kombinationsmöglichkeiten:</u> imod1, imod2, Rhein2, ÖPNV5, ÖPNV7, FuRa11, FuRa12, Tou1, MIV1, Log4, MoMa2 bis 5	X				X	Städtenetz	Flexibel	
									Verknüpft	
									Klimafreundlich	
									Rhein	

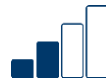
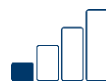
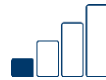
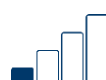
Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs- horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit		Maßnahmenwirkung		
			K	M	L	Städtenetz/ Kommunen	Weitere Akteure	Wirkungs- bereich	Wirkungsgrad zur Um- setzung der Leitziele	
FuRa6	Fahrrad-Stationen	♦ <u>Ansatz</u>: Aufbau von Servicestationen für Fahrräder als ergänzendes Zusatzangebot im Bereich des Radverkehrs ♦ <u>Ziel</u>: Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur zur Steigerung des Radverkehrsanteils in der Region ♦ <u>Maßnahmenbestandteile</u>: hochwertige Abstellanlagen und Fahrradboxen, Ladestation für Pedelecs, Luftpumpe, Schlauchautomat, Fahrradstadtplan, Werkzeuge für kleinere Reparaturen, ggf. Leihfahrräder ♦ <u>Kombinationsmöglichkeiten</u>: imod1, Rhein2, FuRa2 und 5	X			X		Lokal	Flexibel	
									Verknüpft	
									Klimafreundlich	
									Rhein	
FuRa7	Fahrradlift für Steigungen	♦ <u>Ansatz</u>: Neubau von Fahrradliften zur Überwindung von Steigung ♦ <u>Ziel</u>: Erschließung von Hanglagen der Region für den Radverkehr ♦ <u>Maßnahmenbestandteile</u>: Identifikation potenzieller Umsetzungsstandorte, aufsetzen auf bestehende Best Practices wie den Fahrradlift „Sykkelheisen Trampe“ in Trondheim, Norwegen (System CycloCable) ♦ <u>Kombinationsmöglichkeiten</u>: FuRa1 bis 12, Tou2, Tou4	X			X		Lokal	Flexibel	
									Verknüpft	
									Klimafreundlich	
									Rhein	

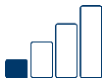
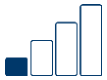
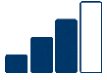
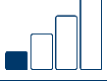
Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs- horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit		Maßnahmenwirkung		
			K	M	L	Städtenetz/ Kommunen	Weitere Akteure	Wirkungs- bereich	Wirkungsgrad zur Um- setzung der Leitziele	
FuRa8	Mängel-Portal	♦ <u>Ansatz</u>: Entwicklung eines Meldeportals zur Einbindung von Anwohnenden und Gästen in aktive Identifikation von Mängeln und zur Infrastrukturverbesserung ♦ <u>Ziel</u>: Identifikation von Mängeln in der Geh- und Radwegeinfrastruktur sowie im Bereich Barrierefreiheit, ggf. weitere Handlungsfelder: Vandalismus, Straßenbeleuchtung, Spielplätze, Müll etc. ♦ <u>Maßnahmenbestandteile</u>: konkrete Zuweisung von Handlungsbedarfen an Kommunen durch Verortung der Mängel auf Online-Karte ♦ <u>Kombinationsmöglichkeiten</u>: FuRa2 bis FuRa4	X			X		Städtenetz	Flexibel	
									Verknüpft	
									Klimafreundlich	
									Rhein	
FuRa9	Fahrradnetzplan „Mitten am Rhein“	♦ <u>Ansatz</u>: Erstellung eines Stadtplans für die Zielgruppe Fahrradfahrer (Anwohnende und Gäste), welcher wesentliche Informationen zur Infrastruktur, Radwegen und Sehenswürdigkeiten enthält ♦ <u>Ziel</u>: Förderung des Radverkehrs und des Radwandertourismus in der Region	X			X		Städtenetz	Flexibel	
									Verknüpft	
									Klimafreundlich	

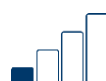
Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs- horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit		Maßnahmenwirkung		
			K	M	L	Städtenetz/ Kommunen	Weitere Akteure	Wirkungs- bereich	Wirkungsgrad zur Um- setzung der Leitziele	
		♦ <u>Maßnahmenbestandteile</u>: Radweg- netz, fahrradfreundliche Wege und Strecken, Fernradwege, Steigungen, Freizeit- und Erholungseinrichtungen (u. a. B+R-Anlagen, Gasthäuser, Se- henswürdigkeiten, Aussichtspunkte) ♦ <u>Kombinationsmöglichkeiten</u>: FuRa1 bis 7, Tou2 und 4							Rhein	
FuRa10	Aktionstag „Radver- leih für einen Tag“	♦ <u>Ansatz</u>: Temporäres Fahrradverleihan- gebot an Pilotstandorten der Region für einen oder mehrere Tage einer Woche ♦ <u>Ziel</u>: Auf nachhaltige Mobilitätsange- bote aufmerksam machen und Be- wusstsein stärken ♦ <u>Maßnahmenbestandteile</u>: Verleih von Fahrrädern, Pedelecs und Lastenrä- dern (ggf. kostenfrei) an Gäste und An- wohnende der Region, aufsetzen auf bereits bestehende Angebote in der Umgebung (bspw. nextbike in Bonn), Skalierung auf das gesamte Städte- netz erst im nächsten Schritt ♦ <u>Kombinationsmöglichkeiten</u>: imod6, FuRa5, MIV5	X			X		Lokal	Flexibel	
									Verknüpft	
									Klimafreund- lich	
									Rhein	

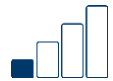
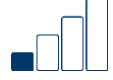
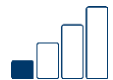
Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs- horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit		Maßnahmenwirkung		
			K	M	L	Städtenetz/ Kommunen	Weitere Akteure	Wirkungs- bereich	Wirkungsgrad zur Um- setzung der Leitziele	
FuRa11	Fahrradkampagne/- wettbewerb	♦ <u>Ansatz</u>: Auslobung eines regionalen Wettbewerbs (bspw. für fahrradaktivste Kommune/Unternehmen) oder einer Kampagne ♦ <u>Ziel</u>: Radverkehrsförderung ♦ <u>Maßnahmenbestandteile</u>: ggf. Beteiligung an bereits bestehenden Ansätzen (bspw. STADTRADELN) oder Initiierung einer eigenen Kampagne z. B. zwischen Firmen der Region ♦ <u>Kombinationsmöglichkeiten</u>: imod5, FuRa2, FuRa5, MoMa3	X			X		Städtenetz	Flexibel	
									Verknüpft	
									Klimafreund- lich	
									Rhein	
FuRa12	Stammtisch Radver- kehr	♦ <u>Ansatz</u>: Initiierung eines „Runden Tisches“ zum Thema Radverkehr mit betroffenen Akteuren (Fahrradhändlern, Bike-Sharing Anbietern, Interessensvertretern) und interessierten Bürgern, Begleitung durch Vertreter der Kommunen und des Städtenetzes ♦ <u>Ziel</u>: Instrument des regelmäßigen Austausches zur Radverkehrsförderung ♦ <u>Maßnahmenbestandteile</u>: Vorstellung und Diskussion bestehender Lücken und Engpässe sowie aktueller Planungen, einholen von Anregungen und	X			X		Lokal	Flexibel	
									Verknüpft	
									Klimafreund- lich	
									Rhein	

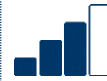
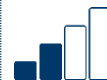
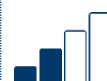
Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs- horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit		Maßnahmenwirkung		
			K	M	L	Städtenetz/ Kommunen	Weitere Akteure	Wirkungs- bereich	Wirkungsgrad zur Um- setzung der Leitziele	
		Unterstützung seitens der Bevölkerung ♦ <u>Kombinationsmöglichkeiten:</u> FuRa1 bis 12								
FuRa13	Einrichtung von Begegnungszonen	♦ <u>Ansatz:</u> Einrichtung von Begegnungszonen in den Innenstadtbereichen ♦ <u>Ziel:</u> Verkehrsberuhigung und Gleichstellung der Verkehrsteilnehmer im Straßenraum ♦ <u>Maßnahmenbestandteile:</u> Gestalterische Aufwertung von Geh- und Aufenthaltsflächen, Sitzgelegenheiten, Neuordnung des ruhenden und Wirtschaftsverkehrs, Fahrradabstellanlagen, Einrichtung Tempo 20-Zone, Reduzierung der nutzbaren Fahrbahnbreite für fließenden Verkehr ♦ <u>Kombinationsmöglichkeiten:</u> FuRa4 und 15, MIV4	X			X		Lokal	Flexibel	
									Verknüpft	
									Klimafreundlich	
									Rhein	
FuRa14	Fußverkehrskonzept	♦ <u>Ansatz:</u> Erstellung eines Fußverkehrskonzepts als Grundlage für die bauliche Weiterentwicklung der Fußwegeninfrastruktur (siehe FuRa4)	X			X		Städtenetz	Flexibel	
									Verknüpft	

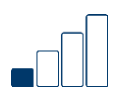
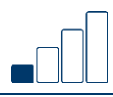
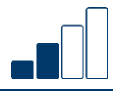
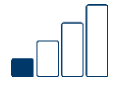
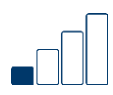
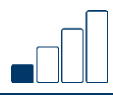
Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs- horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit		Maßnahmenwirkung		
			K	M	L	Städtenetz/ Kommunen	Weitere Akteure	Wirkungs- bereich	Wirkungsgrad zur Um- setzung der Leitziele	
		♦ <u>Ziel</u>: Verbesserung der wesentlichen Fußverkehrsverbindungen und Gehwege sowie Sicherstellung der Barrierefreiheit ♦ <u>Maßnahmenbestandteile</u>: Systematische Erfassung der Infrastruktur (bspw. Fußverkehrscheck, Gehwegkataster), Schwachstellenanalyse, Definition einheitlicher Qualitätsstandards, Ableitung von Handlungsempfehlungen (u. a. bauliche Maßnahmen, Beschilderung, Begegnungsflächen, Verkürzung von Wartezeit an LSA etc.) ♦ <u>Kombinationsmöglichkeiten</u>: FuRa4 und 14							Klimafreundlich 	
								Rhein		
[Dig] Zukunftsfähigkeit digitaler Infrastrukturen										
Dig1	5G-Infrastruktur 2030plus	♦ <u>Ansatz</u>: Unterstützung des zügigen und effizienten Aufbaus der 5G-Infrastruktur ♦ <u>Ziel</u>: Zukunftsfähige Positionierung der Region im Hinblick auf die Digitalisierung ♦ <u>Maßnahmenbestandteile</u>: Initiierung eines Austausches mit entsprechen-			X		X	Städtenetz	Flexibel	
									Verknüpft	
									Klimafreundlich	

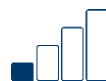
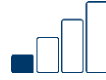
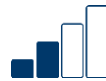
Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs- horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit		Maßnahmenwirkung		
			K	M	L	Städtenetz/ Kommunen	Weitere Akteure	Wirkungs- bereich	Wirkungsgrad zur Um- setzung der Leitziele	
		den Mobilfunkanbietern, Identifikation potenzieller Standorte für Sendeanlagen sowie künftiger Bedarfe und Nutzungserfordernisse, ggf. Teilnahme am 5G-Innovationsprogramm zur Erprobung innovativer Mobilfunkanwendungen ♦ <u>Kombinationsmöglichkeiten:</u> Dig2							Rhein	
Dig2	Breitband Infrastruktur 2030plus	♦ <u>Ansatz:</u> Förderung des zügigen und effizienten Breitbandausbaus (u. a. DSL, VDSL, Vectoring, Glasfaser, LTE, 5G) und der Steigerung der Übertragungsraten ♦ <u>Ziel:</u> Zukunftsfähige Positionierung der Region im Hinblick auf die Digitalisierung ♦ <u>Maßnahmenbestandteile:</u> Austausch mit entsprechenden Mobilfunkanbietern, rechtliche Ausgangslage (Auslegung des Bauplanungs- und Bauordnungsrecht für Schaffung neuer Mobilfunkstandorte), Analyse Status quo, Identifikation potenzieller Standorte für Sendeanlagen, Identifikation künftiger Bedarfe und Nutzungserfordernisse ♦ <u>Kombinationsmöglichkeiten:</u> Dig1		X			X	Städtenetz	Flexibel	
									Verknüpft	
									Klimafreundlich	
									Rhein	

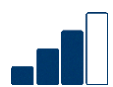
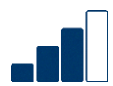
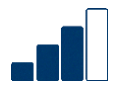
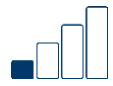
Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs- horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit		Maßnahmenwirkung		
			K	M	L	Städtenetz/ Kommunen	Weitere Akteure	Wirkungs- bereich	Wirkungsgrad zur Um- setzung der Leitziele	
Dig3	Nationaler Zugangspunkt für multimodale Reiseinformationen (NAP)	♦ <u>Ansatz</u>: Delegierte EU Verordnung 2017/1926 verpflichtet die Mitgliedsstaaten zur Einrichtung eines nationalen Zugangspunktes (National Access Point, kurz NAP) für den Austausch von elektronischen Daten des ÖV und IV (u. a. Sollfahrpläne, Echtzeitdaten/-prognosen) ♦ <u>Ziel</u>: Bündelung und Bereitstellung von Daten und Vernetzung von Datenschnittstellen um ländergrenzenüberschreitende Beauskunftung zu ermöglichen ♦ <u>Maßnahmenbestandteile</u>: Bereitstellung standardisierter Daten der lokalen Verkehrsunternehmen anstoßen und mit Landesauskunftsstelle, ggf. auch DELFI e.V. koordinieren ♦ <u>Kombinationsmöglichkeiten</u>: Dig4		X			X	Städtenetz	Flexibel	
									Verknüpft	
									Klimafreundlich	
									Rhein	
Dig4	Unterstützung und Partizipation DELFI e.V.	♦ <u>Ansatz</u>: DELFI (kurz für durchgängige Elektronische Fahrgastinformation) ist ein Kooperationsnetzwerk zwischen verschiedenen Verkehrsverbünden und -unternehmen sowie Akteuren	X				X	Städtenetz	Flexibel	
									Verknüpft	

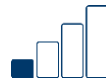
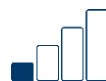
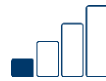
Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs- horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit		Maßnahmenwirkung	
			K	M	L	Städtenetz/ Kommunen	Weitere Akteure	Wirkungs- bereich	Wirkungsgrad zur Um- setzung der Leitziele
		im Bereich der Daten- und Informationsbereitstellung für den ÖPNV ♦ <u>Ziel</u> : Bündelung und Bereitstellung von Daten und Vernetzung von Datenschnittstellen um grenzüberschreitende Beauskunftung zu ermöglichen ♦ <u>Maßnahmenbestandteile</u> : Förderung des Beitritts des VRM oder der Landesauskunftsstelle zum DELFI e.V. ♦ <u>Kombinationsmöglichkeiten</u> : Dig3							Klimafreundlich 
								Rhein	
Dig5	Kompetenzzentrum Digitale Infrastruktur	♦ <u>Ansatz</u> : Aufbau einer branchenübergreifenden, regionalen Anlaufstelle zu den Themen der digitalen Infrastruktur und dem Ausbau der Mobilfunknetze (LTE/5G) für Kommunen und Unternehmen ♦ <u>Ziel</u> : Zukunftsfähige Positionierung der Region im Hinblick auf die Digitalisierung ♦ <u>Maßnahmenbestandteile</u> : Initiierung von Veranstaltungen, Workshops, Infomaterialien und eines Akteursnetzwerks (u. a. Kommunen, Mobilfunkanbietern, Forschung und Entwicklung, Unternehmen), Evaluation von Förderprogrammen (bspw.	X				X	Städtenetz	Flexibel 
								Verknüpft	
								Klimafreundlich	
								Rhein	

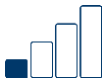
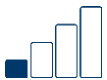
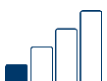
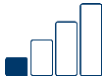
Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs- horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit		Maßnahmenwirkung		
			K	M	L	Städtenetz/ Kommunen	Weitere Akteure	Wirkungs- bereich	Wirkungsgrad zur Um- setzung der Leitziele	
		5G-Innovationsprogramm) und Entwicklung von Projektideen mit beteiligten Akteuren ♦ <u>Kombinationsmöglichkeiten</u> : Dig1 und 2								
[Tou] Mobilität und Tourismus										
Weitere, für den Tourismus relevante Maßnahmen sind u. a. in den Handlungsfeldern FuRa, Rhein und Imod enthalten										
Tou1	Mobilitätskarte Gast	♦ <u>Ansatz</u> : Einführung einer integrierten, intermodalen Mobilitätskarte für Gäste der Region auf Basis des Kommunalabgabengesetzes, Verwendung der Mobilitätskarte als Zugangs- und Abrechnungsmedium in Form einer Karte oder App für alle verfügbaren Mobilitätsangebote (ÖPNV, SPNV, Bike-, Car- und e-Scooter-Sharing), ggf. in Kombination mit Vorteilsangeboten und Rabatten für touristische Angebote ♦ <u>Ziel</u> : Unterstützung einer multimodalen Verkehrsmittelnutzung sowie zur Vereinheitlichung des Zugangs zu Mobilitätsangeboten ♦ <u>Maßnahmenbestandteile</u> : Definition von Anforderungen an die App bzw.		X			X	Städtenetz	Flexibel	
									Verknüpft	
									Klimafreundlich	
									Rhein	

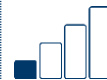
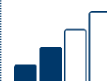
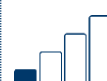
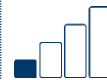
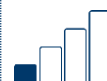
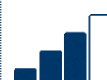
Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs- horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit		Maßnahmenwirkung		
			K	M	L	Städtenetz/ Kommunen	Weitere Akteure	Wirkungs- bereich	Wirkungsgrad zur Um- setzung der Leitziele	
		Karte, Identifikation hierfür erforderlicher Akteure und möglicher Kooperationspartner (z. B. VRM) ♦ <u>Kombinationsmöglichkeiten:</u> imod2, Rhein3, ÖPNV2, FuRa5, MIV1								
Tou2	Radrundweg „Mitten am Rhein“	♦ <u>Ansatz:</u> Schaffung eines Radrundwegs, der die Kommunen des Städtetetzes miteinander verbindet ♦ <u>Ziel:</u> Vernetzung des Städtetetzes und Steigerung der Attraktivität für den Fahrradtourismus ♦ <u>Maßnahmenbestandteile:</u> Aus- und Neubau von Radwegen, Lückenschluss im Radwegenetz (u. a. auf Rheinradweg, Vallendar - Bendorf – Neuwied, Linz - Unkel), Ausbau hochwertiger Abstellanlagen und Ladestation, Einrichtung von Fahrradzählanlagen ♦ <u>Kombinationsmöglichkeiten:</u> FuRa1 bis 7, Tou3 und 4		X			X	Städtenetz	Flexibel	
									Verknüpft	
									Klimafreundlich	
									Rhein	
Tou3	Tourismuskonzept Fahrradtourismus	♦ <u>Ansatz:</u> Initiierung eines Tourismuskonzeptes mit Schwerpunkt auf den regionalen Fahrradtourismus als Grundlage für die Entwicklung von touristischen Angeboten und Pauschalen	X				X	Städtenetz	Flexibel	
									Verknüpft	

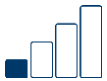
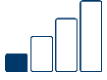
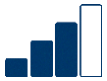
Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs- horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit		Maßnahmenwirkung	
			K	M	L	Städtenetz/ Kommunen	Weitere Akteure	Wirkungs- bereich	Wirkungsgrad zur Um- setzung der Leitziele
		♦ <u>Ziel</u>: Förderung des Radverkehrs ♦ <u>Maßnahmenbestandteile</u>: Analyse der Nachfrage und Ableitung von Anforderungen an die Qualität und den Netzcharakter der Radwegeinfrastruktur ♦ <u>Kombinationsmöglichkeiten</u>: FuRa1 bis 7, FuRa10, Tou2 und 4							Klimafreund- lich 
								Rhein	
Tou4	Aussichtspunkte neu entdecken	♦ <u>Ansatz</u>: Aussichtspunkte/Sehenswürdigkeiten der Region an neuen Touristentrends und Mobilitätsbedürfnissen ausrichten und für alternative Mobilitätsformen zugänglich/erreichbar machen (u. a. Wandertourismus, Fahrradwandern, Pedelecs, Wohnmobile) ♦ <u>Ziel</u>: Attraktivitätssteigerung touristischer Hotspots durch Verbesserung der Erreichbarkeit und Erhöhung der Aufenthaltsqualität ♦ <u>Maßnahmenbestandteile</u>: Aus- und Neubau hochwertiger Rad- und Wanderwege sowie einer modernen Beschilderung, hochwertige Abstellanlagen für Fahrräder, Anbindung an	X				X	Lokal	Flexibel
									
									Verknüpft
									
									Klimafreund- lich
									
								Rhein	

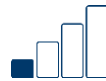
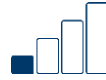
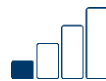
Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs- horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit		Maßnahmenwirkung	
			K	M	L	Städtenetz/ Kommunen	Weitere Akteure	Wirkungs- bereich	Wirkungsgrad zur Um- setzung der Leitziele
		ÖPNV-Hauptnetz, falls möglich Ausweisung von Parkflächen für Wohnmobile ♦ <u>Kombinationsmöglichkeiten:</u> FuRa7, Tou2							
[MIV] Management des motorisierten Verkehrs									
MIV1	Regionales Car-Sharing-System	♦ <u>Ansatz:</u> Aufbau eines städtenetzweiten, stationsbasierten Car-Sharing-Systems mit dem Schwerpunkt auf e-Car-Sharing ♦ <u>Ziel:</u> Förderung von Alternativen zum privaten Pkw sowie multimodaler Wegeketten ♦ <u>Maßnahmenbestandteile:</u> Aufsetzen auf bereits bestehende Angebote (Bspw. nemo e-Carsharing der Stadtwerke Neuwied) und Skalierung auf das gesamte Städtenetz, ggf. gemeinsam mit einem kommunalen und betrieblichen Fuhrparkmanagement (Poolfahrzeuge außerhalb der Kernarbeitszeit für Öffentlichkeit zugänglich machen) ♦ <u>Kombinationsmöglichkeiten:</u> imod1 bis 3, Rhein2, ÖPNV5, ÖPNV6, FuRa5, Tou1		X			X	Städtenetz	Flexibel 
									Verknüpft 
									Klimafreundlich 
									Rhein 

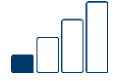
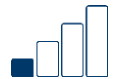
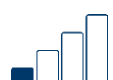
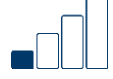
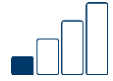
Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs- horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit		Maßnahmenwirkung		
			K	M	L	Städtenetz/ Kommunen	Weitere Akteure	Wirkungs- bereich	Wirkungsgrad zur Um- setzung der Leitziele	
MIV2	Elektrisch mobil	♦ <u>Ansatz</u>: Förderung des Ausbaus von (Schnell-) Ladestationen und Entwicklung eines hochwertigen und leistungsfähigen Ladeinfrastrukturnetzes ♦ <u>Ziel</u>: Förderung alternativer Antriebe in der Region ♦ <u>Maßnahmenbestandteile</u>: Aufsetzen auf bereits vorhandene oder bewilligte Ladeinfrastrukturkonzepte und Standortanalysen für Ladeinfrastruktur (u. a. Ladeinfrastrukturkonzept Koblenz und Rhein-Wied), Erstellung eines Ladeinfrastrukturkonzeptes für das Städttenetz, Verstärkung der Kommunikation bestehender Lademöglichkeiten ♦ <u>Kombinationsmöglichkeiten</u>: ÖPNV6, Log2		X			X	Lokal	Flexibel	
									Verknüpft	
									Klimafreundlich	
									Rhein	
MIV3	Clever Parken	♦ <u>Ansatz</u>: Einführung von Parkleitsystemen sowie eines einheitlichen Konzeptes zur digitalen Parkraumbewirtschaftung und von bargeldlosen Bezahlssystemen (Smart Parking) ♦ <u>Ziel</u>: Reduzierung des Parksuchverkehrs in Innenstädten und im Bereich von Sehenswürdigkeiten/Tourismus		X			X	Lokal	Flexibel	
									Verknüpft	
									Klimafreundlich	

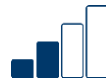
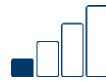
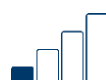
Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs- horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit		Maßnahmenwirkung		
			K	M	L	Städtenetz/ Kommunen	Weitere Akteure	Wirkungs- bereich	Wirkungsgrad zur Um- setzung der Leitziele	
		♦ <u>Maßnahmenbestandteile</u>: Bestandsaufnahme des Status Quo und der Verkehrsströme im Parksuchverkehr, Identifikation von Anforderungen und Rahmenbedingungen, aufsetzen auf bestehende Systeme im Bereich des Smart Parking ♦ <u>Kombinationsmöglichkeiten</u>: imod2 und 3, MIV1							Rhein	
MIV4	Verkehrsberuhigung	♦ <u>Ansatz</u>: Umsetzung von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, insbesondere in den stadt- und ortskernnahen Bereichen ♦ <u>Ziel</u>: Steigerung der Verkehrssicherheit und Unterstützung klimafreundlicher Verkehrsträger (u. a. Fuß- und Radverkehr) ♦ <u>Maßnahmenbestandteile</u>: Einführung von Tempo 30-Zonen, bauliche Maßnahmen (z. B. Verschwenkungen in Straßenführung, Mittelinseln, Aufpflasterungen), ggf. Shared Spaces ♦ <u>Kombinationsmöglichkeiten</u>: FuRa14, MIV5	X			X		Lokal	Flexibel	
									Verknüpft	
									Klimafreundlich	
									Rhein	
MIV5	„Parking Day“/ Autofreie Stadt	♦ <u>Ansatz</u>: Einführung temporärer Pkw-freier Zonen oder Parkverbotszonen (bspw. für einen Tag) und Einrichtung	X			X		Lokal	Flexibel	

Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs- horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit		Maßnahmenwirkung		
			K	M	L	Städtenetz/ Kommunen	Weitere Akteure	Wirkungs- bereich	Wirkungsgrad zur Um- setzung der Leitziele	
		öffentlicher Begegnungszonen mit nachhaltigen Mobilitäts- und Freizeitangeboten auf diesen Flächen (u. a. temporäre Spielstraßen) ♦ <u>Ziel:</u> Bürgerinformation und Marketing für klimafreundliche Mobilität ♦ <u>Maßnahmenbestandteile:</u> Bürgerinformation und Bekanntmachung der Aktion, Sperrung ausgewählter Flächen im Straßenraum des ruhenden Verkehrs für einen Tag, temporäre Belegung der Flächen durch alternative Angebote ♦ <u>Kombinationsmöglichkeiten:</u> imod6, FuRa11							Verknüpft	
									Klimafreund- lich	
									Rhein	
[Log] Güterverkehr und Logistik										
Log1	Paketlieferung aus der Luft	♦ <u>Ansatz:</u> Erprobung von Paketlieferdrohnen für den Bereich Kurier-Express-Paket als Alternative für die letzte Meile			X		X	Städtenetz	Flexibel	
		♦ <u>Ziel:</u> Reduzierung der Verkehrsbelastung und Vermeidung unnötiger Wege							Verknüpft	
		♦ <u>Maßnahmenbestandteile:</u> Initiierung einer Innovationspartnerschaft mit							Klimafreund- lich	

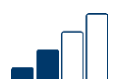
Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs- horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit		Maßnahmenwirkung		
			K	M	L	Städtenetz/ Kommunen	Weitere Akteure	Wirkungs- bereich	Wirkungsgrad zur Um- setzung der Leitziele	
		KEP-Dienstleistern (u. a. DP DHL Group), Analyse von Status Quo und aktuellen Entwicklungstrends/Innovationen, Initiierung eines Testfeldes für innovative Paketlieferangebote ♦ <u>Kombinationsmöglichkeiten</u> : Log3							Rhein	
Log2	Klimafreundlich angetrieben in Güterverkehr und Logistik	♦ <u>Ansatz</u> : Förderung von leisen und emissionsfreien Antrieben (Elektromobilität, Brennstoffzellen) sowie des Ausbaus eines Ladeinfrastrukturnetzes ♦ <u>Ziel</u> : Förderung alternativer Antriebe in der Region ♦ <u>Maßnahmenbestandteile</u> : Förderung der Anschaffung von Fahrzeugen mit alternativem Antrieb, Ausstattung der Gewerbegebiete und Unternehmensstandorte mit Ladestationen und Wasserstofftankstellen, Ausstattung von Lieferzonen mit induktiven Ladeeinheiten, Photovoltaikmodulen und elektrischen Energiespeichersystemen ♦ <u>Kombinationsmöglichkeiten</u> : ÖPNV6, MIV2		X			X	Städtenetz	Flexibel	
									Verknüpft	
									Klimafreundlich	
									Rhein	

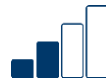
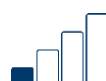
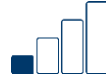
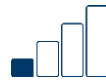
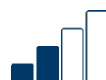
Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs- horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit		Maßnahmenwirkung		
			K	M	L	Städtenetz/ Kommunen	Weitere Akteure	Wirkungs- bereich	Wirkungsgrad zur Um- setzung der Leitziele	
Log3	Paketlieferung per Lastenrad und Micro-Hub	♦ <u>Ansatz</u>: Initiierung eines Projektes zur Erprobung von Paketlieferungen mit dem Lastenrad als Alternative für die letzte Meile ♦ <u>Ziel</u>: Identifikation nachhaltiger Lösungen für den Lieferverkehr ♦ <u>Maßnahmenbestandteile</u>: Förderung der Nutzung von Lastenrädern bei der Auslieferung von Paketen sowie die kooperative Nutzung von Mikro-Depots durch die Kurier-, Express-, Paket-Branche, ggf. aufsetzen auf Projekte wie KoMoDo ♦ <u>Kombinationsmöglichkeiten</u>: imod1, Rhein2, Log1		X			X	Städtenetz	Flexibel	
									Verknüpft	
									Klimafreund- lich	
									Rhein	
Log4	Nachhaltige Citylo- gistik: Lastenrad für das lokale Gewerbe	♦ <u>Ansatz</u>: Förderung von Lastenrädern im Bereich Gewerbe und Dienstleistung ♦ <u>Ziel</u>: Verlagerung des Transportaufkommens auf alternative Transportmittel und Reduzierung der Verkehrsbelastung ♦ <u>Maßnahmenbestandteile</u>: Teilnahme an bestehenden Projekten (bspw. „Ich entlaste Städte“), alternativ Initiierung einer eigenen Kampagne, Aus-	X				X	Lokal	Flexibel	
									Verknüpft	
									Klimafreund- lich	
									Rhein	

Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs- horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit		Maßnahmenwirkung		
			K	M	L	Städtenetz/ Kommunen	Weitere Akteure	Wirkungs- bereich	Wirkungsgrad zur Um- setzung der Leitziele	
		wahl möglicher Teilnehmer: kommunale Verwaltungen, Krankenhäuser, Bildungseinrichtungen, Dienstleister wie Handwerker, Pflegedienste, Facility Management, Liefer- und Zustelldienste ♦ <u>Kombinationsmöglichkeiten:</u> FuRa5, FuRa12								
Log5	Regionales Gewerbe- und Industrie- flächenkonzept	♦ <u>Ansatz:</u> Erstellung eines regionalen Gewerbe- und Industrie- flächenkonzeptes (GE/GI-Konzept) ♦ <u>Ziel:</u> Setzung von Rahmenbedingungen für eine abgestimmte und zukunfts- fähige Regionalentwicklung ♦ <u>Maßnahmenbestandteile:</u> Vermeidung von Zielkonflikten z. B. mit Tourismus und Wohnen, Sicherstellung der Anbindung an den ÖPNV und kurzer Wege ♦ <u>Kombinationsmöglichkeiten:</u> ÖPNV4, Dig4, Log6	X			X		Städtenetz	Flexibel	
									Verknüpft	
									Klimafreundlich	
									Rhein	
Log6	Dialog Binnenschiff- fahrt	♦ <u>Ansatz:</u> In Dialog mit Betreibern von Häfen und Umschlagbahnhöfen sowie mit Gewerbe und Industrie treten zur Stärkung der regionalen Häfen ♦ <u>Ziel:</u> Verkehrsverlagerung auf das Binnenschiff und Stärkung der Wirtschaft	X			X		Städtenetz	Flexibel	
									Verknüpft	

Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs- horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit		Maßnahmenwirkung	
			K	M	L	Städtenetz/ Kommunen	Weitere Akteure	Wirkungs- bereich	Wirkungsgrad zur Um- setzung der Leitziele
		- Maßnahmenbestandteile: Ausbau und Instandhaltung der Verkehrsinfrastruktur, Aufzeigen von Schnittstellen und Kooperationsansätzen, gemeinsame Identifikation und Konkretisierung von Maßnahmen und Handlungsansätzen, Schaffung von Anreizsystemen - Kombinationsmöglichkeiten: Dig4, Log5							Klimafreundlich 
									Rhein 
[MoMa] Mobilitätsmanagement und Stadtplanung									
MoMa1	Region der kurzen Wege	- Ansatz: Verfolgung einer stadtverträglichen, funktionalen Nutzungsmischung nach dem Prinzip der kurzen Wege (u. a. Wohnen, Arbeit, Freizeit, Verkehr) - Ziel: Vermeidung unnötiger Wege und Steigerung der Lebensqualität - Maßnahmenbestandteile: Stadtzentrenmanagement für eine koordinierte Entwicklung der zentralen Orte, Förderung der Etablierung und Mischung identitätsprägender Nutzungen (Wohnen, Gaststätten, Einzelhandel, Museen, Treffpunkte, Galerien) - Kombinationsmöglichkeiten: MoMa6		X			X	Lokal	Flexibel 
									Verknüpft 
									Klimafreundlich 
									Rhein 

Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs- horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit		Maßnahmenwirkung		
			K	M	L	Städtenetz/ Kommunen	Weitere Akteure	Wirkungs- bereich	Wirkungsgrad zur Um- setzung der Leitziele	
MoMa2	Netzwerk Mobili- tätsmanagement	♦ <u>Ansatz:</u> Etablierung eines regionalen Mobilitätsmanagements um zu informieren, Schlüsselakteure zusammenzubringen sowie den Nutzen nachhaltiger Verkehrsangebote aufzuzeigen ♦ <u>Ziel:</u> Vermeidung unnötiger Wege und Stärkung klimafreundlicher Mobilitätsangebote ♦ <u>Maßnahmenbestandteile:</u> Einrichtung einer Stelle als Mobilitätsmanager/-managerin in der Geschäftsstelle des Städtetetzes, Wahrnehmung von Koordinations- und Netzwerkaufgaben sowie Öffentlichkeitsarbeit, Finanzierung u. a. über Klimaschutzinitiative, langfristig ist Verstetigung anzustreben ♦ <u>Mögliche Schwerpunktbereiche:</u> ▪ Betriebliches Mobilitätsmanagement ▪ Kommunales Mobilitätsmanagement ▪ Verkehrs- und Mobilitätserziehung in Schulen ▪ Mobilitätsmanagement für Neubürgerinnen ▪ Mobilitätsmanagement für Wohnen und Bauen	X			X		Städtenetz	Flexibel	
									Verknüpft	
									Klimafreund- lich	
									Rhein	

Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs- horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit		Maßnahmenwirkung	
			K	M	L	Städtenetz/ Kommunen	Weitere Akteure	Wirkungs- bereich	Wirkungsgrad zur Um- setzung der Leitziele
		♦ <u>Kombinationsmöglichkeiten:</u> imod3, imod5, ÖPNV9, FuRa5, MIV2, MoMa2 bis 5							
MoMa4	Mobilitätsmanage- ment für Wohnen und Bauen	♦ <u>Ansatz:</u> Beratung von Bauherren bei großen Neubauvorhaben (Wohnen und Gewerbe) zu den Belangen einer vernetzen, klimafreundlichen Mobilität ♦ <u>Ziel:</u> Vermeidung unnötiger Wege und Stärkung klimafreundlicher Mobilitätsangebote im Bereich Wohnen und Bauen ♦ <u>Maßnahmenbestandteile:</u> Erschließung durch ÖPNV, Quartiersgaragen, Ladeinfrastruktur für Elektromobilität, Leihradangebote (inkl. Pedelecs und Lastenrädern), Radabstellanlagen, spezielle Car-Sharing-Parkplätze, subventionierte Tarifangebote ♦ <u>Kombinationsmöglichkeiten:</u> imod3, imod5, ÖPNV9, FuRa5, MIV2, MoMa2 bis 5	X				X	Lokal	Flexibel 
									Verknüpft 
									Klimafreund- lich 
									Rhein 
MoMa5	Mobilitätsmanage- ment für Neubürger- innen und -bürger	♦ <u>Ansatz:</u> Beratung von Neubürgerinnen und -bürgern zur Gestaltung ihrer Wege innerhalb des Städtenetzes im	X				X	Lokal	Flexibel 

Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs- horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit		Maßnahmenwirkung		
			K	M	L	Städtenetz/ Kommunen	Weitere Akteure	Wirkungs- bereich	Wirkungsgrad zur Um- setzung der Leitziele	
		Hinblick auf eine vernetzte, klima- freundliche Mobilität ♦ <u>Ziel</u>: Positive Beeinflussung von Mobi- litätsgewohnheiten von Neubür- ger/innen und Stärkung klimafreund- licher Mobilitätsangebote ♦ <u>Maßnahmenbestandteile</u>: Informa- tion, ÖPNV-Schnuppertickets, ÖPNV- Gutscheine, Einsteigertarife für Leih- systeme, Freiminuten für Sharing-An- gebote ♦ <u>Kombinationsmöglichkeiten</u>: imod3, imod5, ÖPNV9, FuRa5, MIV2, MoMa2 bis 4							Verknüpft	
									Klimafreund- lich	
									Rhein	
MoMa6	Co-Working-Spaces: Leerstand neu bel- eben	♦ <u>Ansatz</u>: Etablierung von Co-Working- Spaces im ländlichen Raum als Instru- ment des dezentralen Arbeitens ♦ <u>Ziel</u>: Vermeidung von unnötigen We- gen und Reduzierung der Entfernung und der Pendelzeiten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte ♦ <u>Maßnahmenbestandteile</u>: Leerste- hende Gebäude/Flächen neuer Nut- zung zuführen und zur Funktionsmi- schung in den Stadtzentren beitragen, Ausstattungsmerkmale: starke Inter-	X				X	Lokal	Flexibel	
									Verknüpft	
									Klimafreund- lich	
									Rhein	

Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs- horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit		Maßnahmenwirkung	
			K	M	L	Städtenetz/ Kommunen	Weitere Akteure	Wirkungs- bereich	Wirkungsgrad zur Um- setzung der Leitziele
		netverbindung, großzügige, hochwer- tige Räumlichkeiten (u. a. private Bü- ros, Konferenzräume), technische Ausstattungsmerkmale, Parkplätze, ÖPNV-Anbindung, alternative Mobili- tätsangebote, Postservice, Küche, Re- zeption ♦ <u>Kombinationsmöglichkeiten:</u> MoMa1							

5.3 Priorisierung der Maßnahmen (TOP 10)

Im vorliegenden Abschnitt soll nun die Umsetzungspriorisierung der im Maßnahmenkatalog beschriebenen Maßnahmen erfolgen. Ziel ist die Identifikation der TOP 10-Maßnahmen, für die in einem weiteren Arbeitsschritt eine konkrete Umsetzungskonzeption in Form von Machbarkeitsexposés erfolgt.

Die Exposés beinhalten neben einer detaillierten Maßnahmenbeschreibung u. a. auch konkrete Empfehlungen zur räumlichen und zeitlichen Umsetzung, zum Betriebs-/Betreiberkonzept, der möglichen Finanzierung sowie den Zuständigkeiten.

5.3.1 Systematik und Ansatz

Um einen systematischen Ansatz für die Auswahl der TOP 10-Maßnahmen sicherzustellen, wurde gemeinsam mit der Geschäftsstelle des Städtetetzes ein qualitatives Schema für die Umsetzungspriorisierung des Maßnahmensets abgestimmt.

Das Vorgehen bei der Priorisierung der Maßnahmen kann wie folgt beschrieben werden:

- ◆ Definition fachlicher Priorisierungsprämissen
- ◆ Bewertung der Maßnahmen und Identifikation der TOP 10
- ◆ Entwicklung von Machbarkeitsexposés zur Detaillierung und Konkretisierung der Maßnahmen

Definition fachlicher Priorisierungsprämissen

Der erste Schritt der Maßnahmenpriorisierung und Identifikation der TOP 10-Maßnahmen ist die Definition von Priorisierungsprämissen. Dabei soll sichergestellt werden, dass die Auswahl der Maßnahmen optimal zu den Stärken der Region passt und die regionale Entwicklung des Städtetetzes unterstützt.

Dabei waren der Innovationsgrad, der Wirkungsbereich sowie der strategische Charakter der jeweiligen Maßnahme und die Relevanz der Maßnahme für die strategischen Leitziele von besonderer Relevanz für die Maßnahmenpriorisierung.

Eine Maßnahme gilt im Rahmen der Mobilitätsstrategie 2030plus als TOP 10-Maßnahme, wenn sie

- ◆ eine möglichst breite Wirkung für das gesamte Städtetetz erzeugt,
 - ◆ über einen hohen Innovationsgrad verfügt,
 - ◆ für möglichst viele strategische Leitziele von Relevanz ist,
 - ◆ über einen strategischen Charakter (keine Einzelmaßnahme) verfügt,
 - ◆ sich im Handlungsfeld des Städtetetzes befindet sowie
 - ◆ für das Städtetetz realisierbar bzw. umsetzbar ist.
-

Gutachterliche Bewertung der Maßnahmen und Identifikation der TOP 10

Mit Hilfe eines qualitativen Verfahrens wurden die einzelnen Maßnahmen entsprechend der definierten Priorisierungsprämissen bewertet. Aus gutachterlicher Sicht werden daher die folgenden Maßnahmen für eine konkrete Umsetzungskonzeption in Form von Machbarkeitsexposés empfohlen.¹⁶

Abbildung 29 Auswahl der TOP 10 – Maßnahmen



Darstellung: IGES 2020.

Entwicklung von Machbarkeitsexposés zur Detaillierung und Konkretisierung der Maßnahmen

Aufbauend auf die Identifikation der TOP 10-Maßnahmen erfolgt nun die konkrete Umsetzungskonzeption in Form von 10 Machbarkeitsexposés. Diese werden nachfolgend beschrieben.

5.3.2 Machbarkeitsexposés der TOP 10 – Maßnahmen

Im vorliegenden Abschnitt werden die TOP 10 – Maßnahmen, die aus dem oben beschriebenen Priorisierungsprozess hervorgegangen sind, in Form von steckbriefartigen Machbarkeitsexposés vorgestellt und näher erläutert. Folgende Aspekte werden dabei vertiefend betrachtet:

¹⁶ Es wird darauf hingewiesen, dass es sich bei der Auswahl der TOP 10-Maßnahmen um einen fachplanerischen Vorschlag handelt, der ggf. von den Sichtweisen der einzelnen Kommunen des Städtetetzes abweichen kann.

Abbildung 30 Kriterien zur Maßnahmenbeschreibung innerhalb des Maßnahmenkataloges



Darstellung: IGES 2020.

[imod] Unterstützung intermodaler Wegeketten [Rhein] ÖPNV auf dem Rhein	
[imod1/Rhein2] Mobilitätsstationen: mobiHUB, mobiDOT und mobiPORT	Umsetzungshorizont
	Langfristig (ab 5 Jahre)
Hintergrund und Mehrwert der Maßnahme	♦ Geeignetes Instrument zur Etablierung und Ausstattung von Mobilitätsknotenpunkten zur Förderung der Verkehrsträgerverknüpfung und intermodaler Wegeketten ♦ Zentraler Baustein in der Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030plus ♦ Teil der TOP 10-Auswahl, da strategische Leitziele in besonders hohem Maße unterstützt werden und aufgrund des hohen Innovationsgrades sowie der regionalen Wirkung
Ziel der Maßnahme	♦ Bündelung von Verkehrs- und Mobilitätsangeboten (u. a. Bus, Bahn, Schifffahrt, Sharing-Angebote, Individualverkehr) an Knotenpunkten und Stärkung der multimodalen Mobilität ♦ Weiterentwicklung der Fähranleger zu hochwertigen Mobilitätsknoten zur Verknüpfung des Schiffsverkehrs mit dem ÖPNV, Fuß- und Radverkehr sowie ergänzenden Mobilitätsangeboten ♦ Förderung der Nahmobilität und Stärkung des Umweltverbundes ♦ Abbau von Zugangs- und Nutzungsbarrieren zum ÖPNV
Maßnahmen- beschreibung	♦ Entwicklung eines regional vernetzten Systems von Mobilitätsstationen als barrierefreie Zugangspunkte (Entrée) zur öffentlichen Mobilität ▪ mobiHUB an Bahnhöfen ▪ mobiPORT an Häfen als neues Entrée zur Stadt ▪ mobiDOT an ÖPNV-Halten in Hanglagen und kleineren Orten ♦ Erstellung eines städtebaulichen Entwicklungskonzeptes für Häfen und Fähranleger im Sinne einer zeitgemäßen städtebaulichen Gestaltung und einer neuen Qualität des Stadtzugangs

[imod] Unterstützung intermodaler Wegekett [Rhein] ÖPNV auf dem Rhein

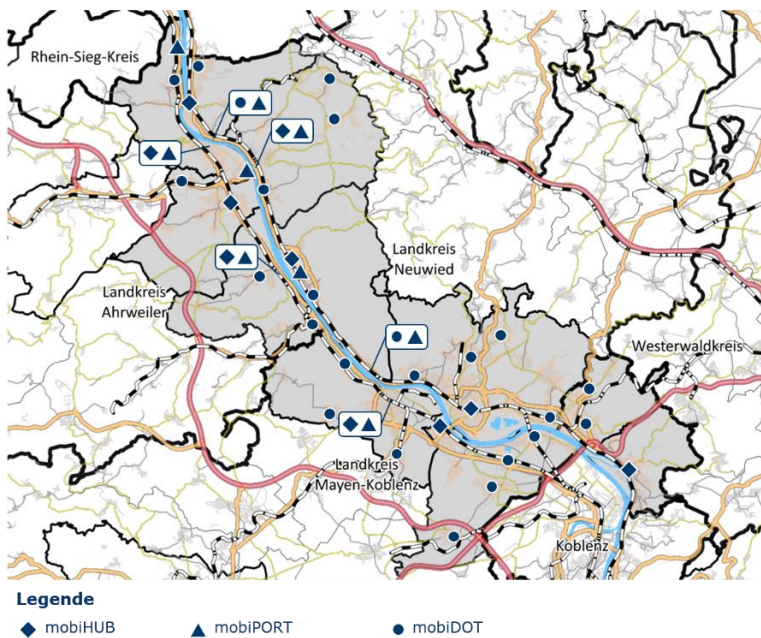
- ◆ Modulare Gestaltung: Stationen sind nach Bedarf und Flächenverfügbarkeit vor Ort modular skalierbar, um flexible und nachfrageorientierte Ausstattung sicherzustellen
 - Grundlegende Ausstattung: Haltestelle des SPNV/ÖPNV, Fahrradabstellanlagen (inkl. Lastenräder und Fahrradboxen), Bike-/Car-Sharing, MIV- und Taxi-stellplätze, Informations- und Buchungsmöglichkeiten (u. a. intermodale Echtzeit-Fahrgastinformation), Lad-einfrastruktur, Witterungsschutz, Abfallbehälter
 - Ergänzende Ausstattungsmerkmale: Kiosk/Gastro-Element, Packstation, WLAN-Punkt, Bankautomat
 - Station sollte mind. eine Radabstell-/Bike-Sharing-Anlage an einer Haltestelle des ÖPNV umfassen

Abbildung 31 Beispiel für Gestaltung Mobilitätsstation



Bildquelle: IGES 2020.

- ◆ Verknüpfung der Stationen innerhalb eines Ortes (z. B. mobiHUB und mobiPORT) mit autonomen Shuttle-Angebot oder Wegeleitsystemen für Fußgänger und Radfahrer
- ◆ Langfristig Aufbau eines Netzes von Mobilitätsstationen in Wohngebieten, Stadt- und Ortsteilen, Gewerbegebieten, an Häfen sowie zentralen Verknüpfungspunkten
- ◆ Gestaltung der Stationen in einheitlichem Corporate Design, dass die regionale Identität repräsentiert und einen

[imod] Unterstützung intermodaler Wegeketten [Rhein] ÖPNV auf dem Rhein	
	Wiedererkennungswert hat, ggf. innerhalb eines Bürgerbeteiligungsverfahrens (Schaffung breiter Akzeptanz in Bevölkerung, frühzeitige Vermarktung des Angebotes)
Voraussetzungen und Randbedingungen	♦ Flächenverfügbarkeit in unmittelbarer Nähe zu den Bahnhöfen, Fähr- und Schiffsanlegern bzw. ÖPNV-Haltestellen für die Umsetzung und nachfrageorientierte Ausstattung der Mobilitätsstationen ♦ Gemeinsame Umsetzung mit den Maßnahmen „Regionales Radverleihsystem“ (FuRa5), „Regionales Car-Sharing-System“ (MIV1) und „Neue Fähren auf dem Rhein“ (Rhein1/Rhein4/Rhein5) empfohlen
Empfehlung zur räumlichen Umsetzung	♦ Angebot sollte in der gesamten Region umgesetzt werden, in jeder Kommune des Städteneetzes sollte mindestens eine Station etabliert werden ♦ Aufgrund der bestehenden Verflechtungen mit den Oberzentren Bonn und Koblenz ist Vernetzung mit diesen Städten sinnvoll und zu empfehlen
Abbildung 32 Vorschlag räumliche Verteilung der Stationen  Legende ♦ mobiHUB ▲ mobiPORT ● mobiDOT	
Darstellung: IGES 2020, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2016.	

[imod] Unterstützung intermodaler Wegeketten [Rhein] ÖPNV auf dem Rhein		
Betreiber-/ Betriebs- konzept	♦ Betreiberaufgabe könnte u. a. das Städtenetz (bspw. Mobilitätsmanager/-in), der VRM oder ein lokales Unternehmen (bspw. Stadtwerke Neuwied) wahrnehmen ♦ Einnahmen zur teilweisen Deckung der laufenden Kosten können durch Vermietung von Flächen und Vermarktung von Werbeflächen erzielt werden ♦ Ggf. Etablierung einer Nutzerfinanzierung zur teilweisen Kostendeckung (z. B. kostenpflichtiges Fahrradparken)	
Umsetzungs- schritte	♦ Vorbereitungsphase ▪ Vorstudie zur Identifikation potenzieller Standorte und zur Analyse des Nachfragepotenzials an den möglichen Knotenpunkten/Stationen (Ableitung von Randbedingungen für die Ausstattung der Mobilitätsstationen) ▪ Ggf. Erstellung eines städtebaulichen Entwicklungskonzeptes für Häfen/Anleger (Berücksichtigung der zeitgemäßen städtebaulichen Gestaltung und der neuen Qualität des Stadtzugangs) ♦ Planungsphase ▪ Durchführung von Informationsveranstaltungen und Gesprächen mit relevanten lokalen Akteuren ▪ Entwurfsplanung ▪ Ggf. Einbindung der Bevölkerung durch Beteiligungsverfahren (bspw. zu Anforderungen und Design der Stationen) ♦ Umsetzungsphase ▪ Aufbau erster exemplarischer Mobilitätsstationen an ausgewählten Häfen/Anlegern und Mobilitätsknoten der Region	
Finanzierung	Finanzieller Aufwand	♦ Ca. 3.500 € bis 60.000 € Investitionskosten pro Station je nach Art, Ausstattung und Umfang der erforderlichen baulichen Maßnahmen (Planung und Bau neuer Gebäude erfordert deutlich höhere Investitionskosten je Station) ♦ Zzgl. Kosten für Konzeption, Detailplanung sowie für Betrieb der Stationen

[imod] Unterstützung intermodaler Wegeketten [Rhein] ÖPNV auf dem Rhein		
	Potentielle Finanzierungsinstrumente	♦ Finanzierung z. T. durch kommunale Mittel möglich ♦ Zusätzlich Beantragung von Fördermitteln erforderlich (z. B. bei Landkreisen, Land Rheinland-Pfalz, etc.) ♦ Laufende Kosten z. T. durch Einnahmen aus Vermietung und Vermarktung von Werbeflächen und ggf. durch Nutzerfinanzierung abzudecken
	Potentielle Fördermöglichkeiten	♦ Landesverkehrsfinanzierungsgesetz – Kommunale Gebietskörperschaften (LVFGKom) ♦ Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalem Umfeld "Kommunalrichtlinie" ♦ Etc.
Zuständigkeit/ Relevante Akteure	♦ Initiierung des Angebotes durch Städtenetz ♦ Umsetzung durch jeweiligen Partner des Städtenetzes oder durch einen festzulegenden Betreiber ♦ Enger Austausch und aktive Zusammenarbeit mit zu verknüpfenden Verkehrs- und Mobilitätsanbietern, VRM und ggf. benachbarten Verkehrsverbünden, Aufgabenträgern des SPNV und ÖPNV, Land Rheinland-Pfalz, Wasserschiffahrtsamt, Straßenbaulastträgern (inkl. LBM) sinnvoll ♦ Einbindung eines Ingenieur- oder Planungsbüros in Konzeptions-, Planungs- und Umsetzungsphase erforderlich	
Maßnahmenwirkung	♦ Maßnahme unterstützt die Leitziele „Wege am Rhein sinnvoll verknüpft“ und „Der neue ÖPNV auf dem Rhein“ in vollem Maße ♦ Verfügt über hohen Innovationsgrad für Region und trägt wesentlich zur Aufhebung der Trennwirkung des Rheins sowie zur Vernetzung der Region bei ♦ Maßnahme bietet durch Vereinfachung des Zugangs zum ÖPNV die Chance zur Reduzierung von Verkehrsbelastungen und zur Einsparung von Emissionen	

[imod] Unterstützung intermodaler Wegekett [Rhein] ÖPNV auf dem Rhein	
Kombinierbarkeit mit anderen Maßnahmen	♦ imod2, Rhein1 bis 5, ÖPNV1, ÖPNV2, ÖPNV5, ÖPNV7, FuRa4 bis 6, FuRa14, Tou1, MIV1, Log3, MoMa6

[Rhein] ÖPNV auf dem Rhein	
[Rhein3] Fähren als Teil des ÖPNV	Umsetzungshorizont:
	Mittelfristig (1-5 Jahre)
Hintergrund und Mehrwert der Maßnahme	♦ Bislang Vielzahl unterschiedlicher Fähr- und Schiffsbetreiber auf dem Rhein mit z. T. stark variierender Angebotsqualität und Tarifstruktur ♦ Mit Hilfe der Maßnahme soll Zukunftsfähigkeit und Attraktivität des Mobilitätsangebotes auf dem Wasser gesteigert werden ♦ Teil der TOP 10-Auswahl, aufgrund der regionalen Wirkung, dem strategischen Charakter und dem hohen Innovationsgrad für die Region
Ziel der Maßnahme	♦ Einbeziehung der Fähr- und Schifffahrt in das bestehende integrierte ÖPNV-System ♦ Vereinfachung und Vereinheitlichung des Zugangs zu Mobilitätsangeboten auf dem Wasser ♦ Vermeidung einer komplexen Tarifvielfalt ♦ Reduzierung der Verkehrsbelastungen des MIV und Verkehrsverlagerung von Fahrten auf umweltfreundlichere Mobilitätsangebote ♦ Innovationsschub und Attraktivitätsgewinn für den Fährverkehr und die Schifffahrt auf dem Rhein
Maßnahmenbeschreibung	♦ Integration der Rheinfähren und Rheinschiffe in den VRM als Teil des ÖPNV ♦ Integration von Tarif, Fahrplan (-auskunft), Buchung, Gestaltung von Haltestellen (Barrierefreiheit, Haltestellendesign, Verkehrsmittelverknüpfung) ♦ Ggf. Etablierung eines landesübergreifenden Netzwerks/Mobilitätsverbundes „Rhein-ÖPNV“ zur Vernetzung der Mobilitätsangebote auf dem Wasser
Voraussetzungen und Randbedingungen	♦ Kooperations- und Mitwirkungsbereitschaft des VRM (zentrales Bindeglied verschiedener Mobilitätsangebote) und der Fähr- und Schifffahrtsunternehmen ist wesentliche Voraussetzung für erfolgreiche Umsetzung

[Rhein] ÖPNV auf dem Rhein	
	♦ Enger Austausch bzw. Zusammenarbeit mit dem Land Rheinland-Pfalz wird empfohlen ♦ Schaffung eines intermodalen Informations-, Abrechnungs- und Vertriebssystems und Einführung eines einheitlichen, verkehrsmittelübergreifenden Check-in/Check-out-Systems wird empfohlen ♦ Gemeinsame Umsetzung mit den Maßnahmen „Grenzenloser ÖPNV-Tarif“ (ÖPNV2) und Mobilitätskarte/Mobilitätskarte Gast (imod2/Tou1) wird empfohlen
Empfehlung zur räumlichen Umsetzung	♦ Angebot sollte in der gesamten Region umgesetzt werden ♦ Aufgrund der bestehenden Verflechtungen mit den Oberzentren Bonn und Koblenz ist Vernetzung mit diesen Städten sinnvoll und zu empfehlen (Berücksichtigung eines nahtlosen Tarifübergangs zwischen RLP und NRW)
Betreiber-/Betriebskonzept	♦ Betreiberaufgabe verbleibt bei Fähr- und Schifffahrtsunternehmen ♦ Verkehrliche Kooperationsaufgabe sollte bei VRM liegen (z. B. Tarif, Vertrieb, Marketing, Einnahmeverteilung) ♦ Durch Attraktivitätssteigerung des ÖPNV können positive Nachfrageeffekte greifen, jedoch wirken meist parallel Durchtarifierungsverluste
Umsetzungsschritte	♦ Vorbereitungsphase ▪ Identifikation und Gewinnung relevanter Akteure und Kooperationspartner (u. a. VRM, Fähr- und Schifffahrtsunternehmen, Landkreise, Kommunen etc.) ▪ Recherche relevanter Best Practices im Bereich Integration von Fährangeboten in den ÖPNV (u. a. Berlin, Rostock etc.) und Initiierung eines Erfahrungsaustausches ♦ Planungsphase ▪ Abstimmung der Konditionen (u. a. Gültigkeitsgebiet, Preise, Nebenbestimmungen, Ausgabeformat etc.) ▪ Ggf. Etablierung eines einheitlichen, verkehrsmittelübergreifenden Check-in/Check-out-Systems ♦ Umsetzungsphase ▪ Operative Umsetzung und Einführungskampagne

[Rhein] ÖPNV auf dem Rhein		
Finanzierung	Finanzieller Aufwand	♦ Ca. 10.000 bis 100.000 € für Systemumstellung sowie Integration in Vertrieb und Vermarktung des VRM ♦ Zzgl. sind u. U. Durchtarifizierungsverluste zu erwarten
	Potentielle Finanzierungsinstrumente	♦ Für Umstellungskosten sind kommunale Mittel sowie Mittel des Landes Rheinland-Pfalz und der Landkreise erforderlich, ggf. können zusätzliche Fördermittel beantragt werden
	Potentielle Fördermöglichkeiten	♦ Förderaufruf Kommunale Klimaschutz-Modellprojekte ♦ Förderrichtlinie „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ ♦ Etc.
Zuständigkeit/ Relevante Akteure	♦ Prozesssteuerung durch Tarifführer VRM sinnvoll ♦ Kooperations- und Mitwirkungsbereitschaft der Fähr- und Schifffahrtsunternehmen als zentrale Voraussetzung ♦ Landkreise und Kommunen als Besteller bzw. Aufgabenträger zu berücksichtigen, ggf. als Finanzierungspartner zum Ausgleich von Fehlbeträgen einzubinden	
Maßnahmenwirkung	♦ Maßnahme unterstützt das Leitziel „Der neue ÖPNV auf dem Rhein“ in hohem Maße ♦ Trägt wesentlich zur Aufhebung der Trennwirkung des Rheins und zur Förderung der Vernetzung der Region bei ♦ Leistet wichtigen Beitrag zur Verlagerung von Fahrten auf umweltfreundlichere Mobilitätsangebote und damit zur Senkung verkehrsinduzierter Emissionen	
Kombinierbarkeit mit anderen Maßnahmen	♦ imod2, Rhein1 bis 5, ÖPNV2, Tou1	

[Rhein] ÖPNV auf dem Rhein	
[Rhein1/Rhein4/Rhein5] Neue Fähren auf dem Rhein: Autonome Fähre, Wassertaxi und Wasserbus	Umsetzungshorizont
	Mittel- bis langfristig (ca. 3-7 Jahre)
Hintergrund und Mehrwert der Maßnahme	♦ Maßnahme dient der Entwicklung und Etablierung neuer Fähr- und Schiffsangebote auf dem Rhein ♦ Wurde als geeignetes Instrument zur Aufhebung der Trennwirkung des Rheins wahrgenommen und daher als zentraler Baustein in der Umsetzung der Mobilitätsstrategie verankert ♦ Teil der TOP 10-Auswahl, da strategische Leitziele in hohem Maße unterstützt werden und aufgrund des sehr hohen Innovationsgrades für Region sowie der regionalen Wirkung
Ziel der Maßnahme	♦ Aufhebung der Trennwirkung des Rheins und Förderung der Vernetzung der Region ♦ Schaffung eines neuartigen innovativen Mobilitätsproduktes auf dem Rhein ♦ Steigerung der Effizienz und Angebotsqualität der Verkehrsangebote auf dem Rhein ♦ Innovationsschub und Attraktivitätsgewinn für den Fähr- und Schiffsverkehr auf dem Rhein
Maßnahmenbeschreibung	♦ Weiterentwicklung des bestehenden Fähr- und Schiffsangebotes im Bereich der Betriebsform (automatisiert, autonom etc.) und Antriebstechnologie (alternative Antriebe, elektrisch, solar) sowie Etablierung neuer Mobilitätsangebote auf dem Rhein ▪ Autonome Fähren mit 24-h-Betrieb als verlässliches und ganztägiges Querungsangebot (ggf. als innovatives Forschungs- und Entwicklungsprojekt) ▪ Autonome oder personalbetriebene Wassertaxen als vollflexibles und bedarfsorientiertes Mobilitätsangebot und kleinste Transporteinheit auf dem Rhein (max. 4 Passagiere) ▪ Wasserbussystem als neue Längsverbindung in Richtung Bonn und Koblenz mit getaktetem Angebot nach

[Rhein] ÖPNV auf dem Rhein	
	Fahrplan und größte Transporteinheit auf dem Rhein (bis zu 150 Passagiere)
Voraussetzungen und Randbedingungen	♦ Kooperations- und Mitwirkungsbereitschaft seitens der Fährunternehmen und Reedereien ist wesentliche Voraussetzung für erfolgreiche Umsetzung ♦ Enger Austausch bzw. Zusammenarbeit mit Land Rheinland-Pfalz und zuständigem Wasserschiffverkehrsamt wird empfohlen ♦ Einbindung von Forschungs- und Entwicklungspartnern aus den Bereichen Automatisierung, Schiffstechnik etc. ♦ Gemeinsame Umsetzung mit den Maßnahmen Mobilitätsstationen: mobiHUB, mobiDOT und mobiPORT (imod1/Rhein2) und Fahren als Teil des ÖPNV (Rhein3) wird empfohlen
Empfehlung zur räumlichen Umsetzung	♦ Angebot sollte in der gesamten Region umgesetzt werden ♦ Aufgrund der bestehenden Verflechtungen mit den Oberzentren Bonn und Koblenz ist Vernetzung mit diesen Städten sinnvoll und zu empfehlen (u. a. sollte erforderliche Infrastruktur an den Anlegern in Bonn und Koblenz sichergestellt sein)
Betreiber-/Betriebskonzept	♦ Betreiberaufgabe sollte bei Fährbetreibern bzw. Reedereien liegen ♦ Koordinierung des Fähr- und Schiffsangebotes (als Teil des ÖPNV) sollte durch VRM sichergestellt werden ♦ Neuer Mobilitätsteilmarkt mit zu erwarteten positiven Nachfrageeffekten zu erwarten ♦ Ggf. Etablierung einzelner Angebote als eigenfinanziertes Premiumangebot denkbar
Umsetzungsschritte	♦ Vorbereitungsphase/Planungsphase ▪ Identifikation potenzieller Standorte und Strecken innerhalb des Städtetetzes ▪ Beschreibung von Anforderungen an die Fähranleger und die Verkehrssituation auf dem Rhein ▪ Ggf. Initiierung eines Forschungs- und Entwicklungsprojektes mit dem Ziel der Entwicklung autonomer Fahren bzw. Schiffstechnik

[Rhein] ÖPNV auf dem Rhein		
		♦ Umsetzungsphase ▪ Umsetzung notwendiger technischer Anpassungen der Infrastruktur an den Anlegern bzw. Häfen (vgl. Maßnahme imod1/Rhein2) ▪ Herstellung bzw. Beschaffung der erforderlichen Fähren bzw. Schiffe (je nach Antriebs- und Betriebsart) ▪ Operative Umsetzung, Einführungskampagne
Finanzierung	Finanzieller Aufwand	♦ Ab ca. 200.000 € Anschaffungskosten je Fähre bzw. Schiff ♦ Zzgl. laufender Kosten und Betriebskosten sowie Investitionskosten für Infrastrukturanpassungen
	Potentielle Finanzierungsinstrumente	♦ Für Entwicklungs- und Anschaffungskosten sind Mittel des Landes Rheinland-Pfalz und zusätzliche Fördermittel (bspw. des Bundes) erforderlich
	Potentielle Fördermöglichkeiten	♦ Initiierung eines Modellvorhabens auf Bundes- oder Landesebene zur Erforschung und Erprobung innovativer Fähr- und Schifffahrtsangebote auf dem Rhein (bspw. Innovationsregion) ♦ Förderung von Forschung, Entwicklung und Innovation im Rahmen des „Maritimen Forschungsprogramms“
Zuständigkeit/ Relevante Akteure		♦ Betreiber Aufgabe des Fähr- und Schiffsangebotes sollte bei Fährbetreibern bzw. Reedereien liegen ♦ Koordinierungsaufgabe sollte durch VRM sichergestellt werden ♦ Darüber hinaus enger Austausch bzw. aktive Zusammenarbeit mit Bund, Land Rheinland-Pfalz, Kreisverwaltungen der Landkreise, VRM, ggf. benachbarten Kommunen und Verkehrsverbünden und Wasserschifffahrtsamt empfohlen ♦ Einbindung von Forschungs- und Entwicklungspartnern (u. a. aus den Bereichen Automatisierung, Schiffstechnik etc.) empfohlen

[Rhein] ÖPNV auf dem Rhein	
Maßnahmen- wirkung	♦ Maßnahme unterstützt die strategischen Leitziele in besonders hohem Maße ♦ Verfügt über sehr innovativen Charakter, trägt wesentlich zur Aufhebung der Trennwirkung des Rheins und zur Förderung der Vernetzung der Region bei ♦ Etablierung alternativer Antriebe im Bereich Fährschiff-fahrt macht Reduzierung von Emissionen möglich
Kombinierbar- keit mit ande- ren Maßnah- men	♦ Imod1, Rhein1 bis 5

[imod] Unterstützung intermodaler Wegeketten [Tou] Mobilität und Tourismus	
[imod2/Tou1] Mobilitätskarte/Mobilitätskarte Gast	Umsetzungshorizont
	Mittelfristig (1-5 Jahre)
Hintergrund und Mehrwert der Maßnahme	◆ Dient der Vernetzung bestehender und zukünftig noch zu etablierender Mobilitätsangebote und zur Erleichterung des Zugangs zu diesen Angeboten ◆ Teil der TOP 10-Auswahl, aufgrund der regionalen Wirkung, des strategischen Charakters und des hohen Innovationsgrades für die Region
Ziel der Maßnahme	◆ Unterstützung einer multimodalen Verkehrsmittelnutzung, Reduzierung von Zugangs-/Nutzungsbarrieren ◆ Vereinheitlichung und Vereinfachung des Zugangs zu Mobilitätsangeboten ◆ Reduzierung der privaten Pkw-Nutzung (sowohl der Anwohnenden als auch der Touristen) ◆ Innovationsschub und Attraktivitätsgewinn für den ÖPNV
Maßnahmenbeschreibung	◆ Einführung einer integrierten, intermodalen Mobilitätskarte für Anwohner, Pendler und Gäste der Region ◆ Verwendung der Mobilitätskarte als Zugangs- und Abrechnungsmedium in Form einer Karte oder App zu allen verfügbaren Mobilitätsangeboten (ÖPNV, SPNV, Bike-, Car-, E-Scooter-Sharing), Ladeinfrastruktur und Parken ◆ Ggf. in Kombination mit Vorteilsangeboten, Guthaben, Rabatten (bspw. für touristische Einrichtungen) und Anreizsystemen (bspw. Klimakonto)
Voraussetzungen und Randbedingungen	◆ Kooperations- und Mitwirkungsbereitschaft des VRM (zentrales Bindeglied verschiedener Mobilitätsangebote) wesentliche Voraussetzung für erfolgreiche Umsetzung ◆ Schaffung eines intermodalen Informations-, Abrechnungs- und Vertriebssystems und Einführung eines einheitlichen, verkehrsmittelübergreifenden Check-in/Check-out-Systems von zentraler Bedeutung für die Umsetzung der Maßnahme

[imod] Unterstützung intermodaler Wegeketten [Tou] Mobilität und Tourismus	
	♦ Gemeinsame Umsetzung mit der Maßnahme „Grenzenloser‘ ÖPNV-Tarif“ (ÖPNV2) wird empfohlen
Empfehlung zur räumlichen Umsetzung	♦ Angebot sollte in der gesamten Region des Städtenetzes umgesetzt werden, ggf. Realisierung im gesamten Verbundraum des VRM sinnvoll ♦ Aufgrund der bestehenden Verflechtungen mit den Oberzentren Bonn und Koblenz ist Vernetzung mit diesen Städten sinnvoll und zu empfehlen (z. B. Tarifierkennung)
Betreiber-/Betriebskonzept	♦ Verkehrliche Kooperationsaufgabe sollte bei VRM liegen (u. a. Tarif, Vertrieb, Marketing, Einnahmeaufteilung) ♦ Mobilitätskarte Anwohnende: Kunde schließt mit VRM ein Abonnement ab, erhält im Gegenzug die Mobilitätskarte als Zugangs- und Abrechnungsmedium und kann damit den ÖPNV in den zu definierenden räumlichen und zeitlichen Grenzen kostenfrei nutzen ♦ Mobilitätskarte Gast: Übernachtungsgast zahlt an Kommune Gästebbeitrag, erhält im Gegenzug die Mobilitätskarte Gast als Zugangs- und Abrechnungsmedium und kann damit den ÖPNV in den zu definierenden räumlichen und zeitlichen Grenzen kostenfrei nutzen ♦ Für die Umsetzung erforderliche personelle Ressourcen für Verwaltungs- und Abrechnungsaufwand könnten bspw. durch VRM sichergestellt werden, Übertragung von Teilaufgaben ist zu prüfen (bspw. an Tourismusverband)
Umsetzungsschritte	♦ Vorbereitungsphase ▪ Gewinnung der Partner (u. a. VRM, Verkehrsunternehmen, Landkreise, Kommunen, Tourismusverband, Hotelgewerbe, IHK etc.) ▪ Ggf. Anpassung des Kommunalabgabengesetzes (Zulässigkeit des Mitteleinsatzes von Tourismus- und Gästebbeiträgen für den ÖPNV) ♦ Planungsphase ▪ Abstimmung der Konditionen (u. a. Gültigkeitsgebiet, Preis, Nebenbestimmungen, Ausgabeformat etc.) ▪ Entwicklung eines intermodalen Informations-, Abrechnungs- und Vertriebssystems und eines verkehrsmittelübergreifenden Tarifmodells bzw. einer Tariflogik

[imod] Unterstützung intermodaler Wegeketten [Tou] Mobilität und Tourismus		
		▪ Etablierung eines einheitlichen, verkehrsmittelübergreifenden Check-in/Check-out-Systems ♦ Umsetzungsphase ▪ Operative Umsetzung und Start ▪ Einführung, Evaluierung und Ermittlung der tatsächlichen Nutzung
Finanzierung	Finanzieller Aufwand	♦ Ca. 1,0 – 1,8 Mio. € Investitionskosten für Planung, Konzeption und Umsetzung des Angebotes ♦ Ggf. zusätzliche Kosten für Realisierung intermodales Informations-, Abrechnungs- und Vertriebssystem sowie für Einführung Check-in/Check-out-System
	Potentielle Finanzierungsinstrumente	♦ Finanzierung der Mobilitätskarte Gast kann auf Grundlage des KAG durch die Erhebung von Tourismus- und Gästebeiträgen sichergestellt werden ♦ Für Entwicklungs- und Umstellungskosten sind kommunale Mittel, Mittel der Landkreise und des Landes Rheinland-Pfalz sowie zusätzliche Fördermittel erforderlich
	Potentielle Fördermöglichkeiten	♦ Förderaufruf Kommunale Klimaschutz-Modellprojekte ♦ Förderrichtlinie „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ ♦ Etc.
Zuständigkeit/ Relevante Akteure		♦ Prozesssteuerung und Koordinierung durch die Kommunen des Städtetetzes und z.T. auch durch die Tourismusdienstleister erforderlich ♦ Unterstützung des Umsetzungsprozesses durch Tarifführer VRM sinnvoll ♦ Darüber hinaus Einbindung von Kommunen des Städtetetzes, Land Rheinland-Pfalz, Kreisverwaltungen der

[imod] Unterstützung intermodaler Wegekett [Tou] Mobilität und Tourismus	
	Landkreise, ggf. benachbarter Kreise und Verkehrsverbünde, Verkehrsunternehmen, Mobilitätsanbieter, Tourismusdienstleister etc. sinnvoll
Maßnahmenwirkung	♦ Maßnahme unterstützt das Leitziel „Flexibel mobil am Rhein“ in vollem Maße ♦ Spielt wesentliche Rolle bei Förderung einer multimodalen Mobilität ♦ Trägt zur Vereinfachung des Zugangs zum ÖPNV bei und macht dadurch Reduzierung von Verkehrsbelastungen und Einsparung verkehrsinduzierter Emissionen möglich
Kombinierbarkeit mit anderen Maßnahmen	♦ imod2, imod4, Rhein2, Rhein3, ÖPNV2, ÖPNV9, FuRa5, Tou1, MIV1, MoMa2 bis 5

[FuRa] Förderung von Fuß- und Radverkehr	
[FuRa2] Radschnellwege	Umsetzungshorizont
	Mittelfristig (1-5 Jahre)
Hintergrund und Mehrwert der Maßnahme	♦ Nachhaltigkeit und Klimafreundlichkeit bilden zwei wesentliche Schwerpunkte der Mobilitätsstrategie, Bau von Radschnellwegen soll daher zur Stärkung der Nahmobilität und zur Verkehrsverlagerung vom MIV auf Radverkehr beitragen, insbesondere in Zielgruppe der Pendler ♦ Teil der TOP 10-Auswahl, aufgrund des strategischen Charakters sowie des hohen Innovationsgrades für die Region
Ziel der Maßnahme	♦ Stärkung einer nachhaltigen, klimafreundlichen Mobilität und Förderung der Nahmobilität ♦ Steigerung des Radverkehrsanteils in der Region und Verlagerung von MIV-Fahrten auf den Radverkehr ♦ Reduzierung der Verkehrsbelastungen des MIV
Maßnahmenbeschreibung	♦ Schaffung von hochwertigen, direkt geführten und kreuzungsarmen Radverkehrsverbindungen für Pendler und Touristen beidseits des Rheins in der gesamten Region (u. a. auch für E-Bikes) ♦ Ergänzend zum Ausbau der Radschnellwege ggf. Schaffung von Fuß- und Radverkehrsquerungen über den Rhein und Installation von Fahrrad-Stationen (Servicestationen für Fahrräder) entlang der Strecken
Voraussetzungen und Randbedingungen	♦ Berücksichtigung der Empfehlungen aus Potenzialbeurteilung Radschnellverbindungen in Rheinland-Pfalz des LBM empfohlen ♦ Nach FGSV-Arbeitspapier zu Radschnellverbindungen¹⁷ müssen u. a. folgende Kriterien erfüllt werden: ▪ Mindestlänge: ca. 5 km ▪ Mindestbreite: 4 m zzgl. Sicherheitstrennstreifen bei Zweirichtungsverkehr, 3 m bei Einrichtungsverkehr ▪ Hohe Verbindungsfunktion für Alltagsradverkehr

¹⁷ Vgl. FGSV (2014).

[FuRa] Förderung von Fuß- und Radverkehr		
		♦ Mindestlänge 10 km und Aufkommen von 2.000 Fahrradfahrten täglich, wenn Förderung der Maßnahme durch „Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege 2017 – 2030“ erreicht werden soll
Empfehlung zur räumlichen Umsetzung		♦ Räumliche Umsetzung wird beidseits des Rheins in der gesamten Region empfohlen ♦ Aufbauend auf die Studie des LBM werden folgende potenzielle Streckenkorridore empfohlen u. a.¹⁸ ▪ Bonn – Unkel – Linz am Rhein – Bad Hönningen – Neuwied – Bendorf – Vallendar – Koblenz (ca. 62km) ▪ Bonn – Remagen – Sinzig – Bad Breisig – Andernach – Weißenthurm – Koblenz (ca. 61 km)
Betreiber-/ Betriebskonzept		♦ Betrieb und Instandhaltung der Anlagen durch LBM sicherzustellen ♦ Enge Kooperation mit den jeweiligen Landkreisen und Kommunen empfohlen ♦ Generierung von Einnahmen (bspw. durch Erhebung von Benutzungsgebühren) ist im Sinne der Steigerung der Nutzungsattraktivität nicht zu empfehlen
Umsetzungsschritte		♦ Vorbereitungsphase: Machbarkeitsprüfung bzw. Vorstudie zur Analyse der Nachfrage und zur Konkretisierung potenzieller Strecken und Korridore ♦ Planungsphase: Entwurfsplanung der Radschnellwege ♦ Umsetzungsphase: Ausführungsplanung sowie Neubau neuer Verbindungen bzw. Aufwertung/Qualifizierung von Bestandsstrecken zu Radschnellwegen
Finanzierung	Finanzieller Aufwand	♦ Ca. 220.000 bis 710.000 € Investitionskosten pro Kilometer für Bau- bzw. Umbaukosten (je nach Strecke, Vorhandensein und Umgang mit Knotenpunkten sowie Erfordernis des Neubaus von Ingenieurbauwerken wie bspw. Brücken) ♦ Zzgl. anfallender Wartungs- und Instandhaltungskosten

¹⁸ Vgl. LBM (2014).

[FuRa] Förderung von Fuß- und Radverkehr		
	Potentielle Finanzierungsinstrumente	♦ Für Umsetzung/Bau der Radschnellwege sind kommunale Mittel sowie Mittel des Landes Rheinland-Pfalz und der Landkreise erforderlich, ggf. können zusätzliche Fördermittel beantragt werden
	Potentielle Fördermöglichkeiten	♦ Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege 2017 – 2030 ♦ Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland ♦ Förderaufruf Klimaschutz durch Radverkehr des BMU ♦ Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld ♦ Landesverkehrsfinanzierungsgesetz – Kommunale Gebietskörperschaften (LVFGKom) ♦ Verwaltungsvorschrift zur Förderung touristische Infrastruktur und Marketing des MWVLW RLP ♦ Etc.
Zuständigkeit/ Relevante Akteure	♦ Initiierung durch Städtenetz, Umsetzung der Maßnahme durch jeweiligen Partner des Städtenetzes sowie den LBM ♦ Enger Austausch und aktive Zusammenarbeit mit Land Rheinland-Pfalz und Straßenbaulastträgern (inkl. LBM) sinnvoll ♦ Einbindung eines Ingenieur- oder Planungsbüros in Konzeptions-, Planungs- und Umsetzungsphase erforderlich	
Maßnahmenwirkung	♦ Maßnahme unterstützt strategisches Leitziel „Mitten am Rhein klimafreundlich mobil“ in hohem Maße ♦ Trägt wesentlich zur Vernetzung der Region bei und leistet wichtigen Beitrag zur klimafreundlicheren Gestaltung von Wegen und damit zur Reduzierung von Verkehrsbelastungen sowie Emissionen	

[FuRa] Förderung von Fuß- und Radverkehr	
Kombinierbarkeit mit anderen Maßnahmen	♦ imod5, FuRa1 bis 12, Tou2

[FuRa] Förderung von Fuß- und Radverkehr	
[FuRa5] Regionales Radverleihsystem	Umsetzungshorizont
	Kurzfristig (bis 1 Jahr)
Hintergrund und Mehrwert der Maßnahme	♦ Geeignetes Instrument zur intensiveren Vernetzung der Region und zur Stärkung der Vielfalt von Mobilitätsangeboten, insbesondere im Bereich Tourismus ♦ Teil der TOP 10-Auswahl, aufgrund der regionalen Wirkung und des strategischen Charakters und da die strategischen Leitziele in besonderem Maße unterstützt werden
Ziel der Maßnahme	♦ Stärkung einer nachhaltigen, klimafreundlichen Mobilität und Förderung der Nahmobilität ♦ Förderung multimodaler Wegeketten ♦ Schaffung eines bedarfsorientierten Mobilitätsangebotes
Maßnahmenbeschreibung	♦ Aufbau eines stationsbasierten, städtenetzweiten und in das bestehende Mobilitätsangebot (u. a. ÖPNV) integrierten Radverleihsystems ♦ Angebot sollte Standard-Fahrräder umfassen, ggf. auch Pedelecs und Lastenräder ♦ Etablierung des Angebotes in Kooperation mit bereits am Markt befindlichen Radverleih-Anbietern (bspw. nextbike Bonn) oder in Kooperation mit lokalen Unternehmen (bspw. Stadtwerke Neuwied mit nemo e-Carsharing)
Voraussetzungen und Randbedingungen	♦ Für Kooperation mit kommerziellen, bereits am Markt etablierten Fahrradverleih-Anbieter (bspw. nextbike) ist ggf. Mindestnachfragepotenzial nachzuweisen ♦ Bei eigenständiger Umsetzung in Kooperation mit lokalen Unternehmen (bspw. Stadtwerke Neuwied) sind u. a. folgende Aspekte als Betreiber zu berücksichtigen bzw. sicherzustellen ▪ Netzgestaltung und Standortwahl der Stationen ▪ Nachfragebasierte Redistribution der Räder innerhalb der Region ▪ Ausstattung, Wartung und Instandhaltung der Räder

[FuRa] Förderung von Fuß- und Radverkehr

- Tarifgestaltung und Integration in andere Angebote
- Marketing und Design (bei Integration in den ÖV sollte bspw. Corporate Design des Verkehrsunternehmens/-verbundes übernommen werden)
- Finanzierung des Angebotes (u. a. Einnahmen, Sponsoring, Fördermittel etc.)

Abbildung 33 Beispiel für Gestaltung einer Verleihstation



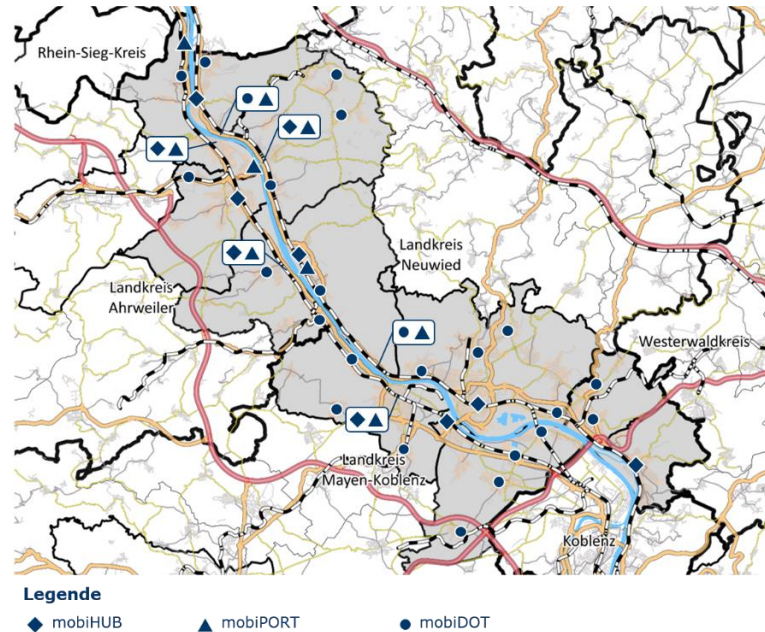
Bildquelle: IGES 2020.

Empfehlung zur räumlichen Umsetzung

- ♦ Angebot sollte in der gesamten Region umgesetzt werden; in jeder Kommune des Städteneetzes sollte mindestens eine Radverleihstation installiert/etabliert werden
- ♦ Bezugnehmend auf Maßnahme Mobilitätsstationen (imod1/Rhein2) sollte an jeder Station ein Radverleihangebot installiert werden (Empfehlung zum Umfang des Angebotes je Stationen: 10 Räder je mobiHUB, 5 Räder je mobiDOT und mobiPORT)
- ♦ Aufgrund der bestehenden Verflechtungen mit den Oberzentren Bonn und Koblenz ist die Vernetzung mit diesen Städten sinnvoll und zu empfehlen (z. B. Kompatibilität zum bestehenden Radverleihsystem in Bonn oder Installation weiterer Stationen in Bonn und Koblenz)

[FuRa] Förderung von Fuß- und Radverkehr

Abbildung 34 Vorschlag räumliche Verteilung der Stationen



Darstellung: IGES 2020, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2016.

Betreiber-/ Betriebs- konzept

- ◆ Gewerbliches Betreibermodell wird empfohlen
 - Bereits am Markt etablierter Radverleih-Anbieter
 - Lokales Unternehmen (bspw. Stadtwerke Neuwied)
- ◆ Einnahmen können durch Nutzungsgebühren und Werbung an Rädern generiert werden, Angebot wird vsl. kurzfristig nicht kostendeckend sein, daher ist u. U. Finanzierungsausgleich erforderlich
- ◆ Zur Steigerung der Wirtschaftlichkeit/Auslastung des Angebotes sind Kooperationen mit lokalen Unternehmen zu prüfen (bspw. betriebliches Mobilitätsmanagement)

Umsetzungs- schritte

- ◆ Vorbereitungsphase
 - Kontaktaufnahme zu potenziellen Radverleih-Anbietern bzw. lokalen Unternehmen (bspw. Stadtwerke Neuwied)
 - Abschätzung des Nachfragepotenzials
- ◆ Planungsphase
 - Detaillierte Abgrenzung des Bedienungsgebietes/Standortwahl und Entwicklung eines konkreten Betriebskonzeptes (u. a. mit Aussagen zur Finanzierung,

[FuRa] Förderung von Fuß- und Radverkehr		
		Tarifgestaltung, Marketing und Kommunikation, Integration ÖV etc.) ▪ Schriftliche Kooperations- und Umsetzungsvereinbarung zwischen Städtenetz und Radverleih-Anbieter, die u. a. technische Mindeststandards, Flottengröße, Verknüpfung zum ÖPNV, Anforderungen zum Umgang mit dem öffentlichen Raum, Wartung und Instandhaltung etc. vertraglich regelt ♦ Umsetzungsphase ▪ Installation der Stationen, Angebotsvermarktung ▪ Umsetzung/Start des Angebotes ▪ Evaluation, ggf. Anpassung des Angebotes
Finanzierung	Finanzieller Aufwand	♦ Ca. 100.000 bis 180.000 € Investitionskosten für Umsetzung an den aufgezeigten 43 Mobilitätsstationen (vgl. Abbildung 34) für Anschaffung der Räder und Bau der Stationen je nach Betreiberkonzept und Ausgestaltung des Systems ♦ Zzgl. Kosten für Verwaltung, Wartung und Betrieb
	Potentielle Finanzierungsinstrumente	♦ Finanzierung des Angebotes durch Einnahmen aus Nutzungsgebühren und Werbung an den Rädern möglich ♦ Da Angebot vsl. kurzfristig nicht kostendeckend sein wird ist u. U. Finanzierungsausgleich (bspw. durch kommunale Mittel) erforderlich ♦ Ggf. Einbindung touristischer Leistungserbringer in die Finanzierung sinnvoll
	Potentielle Fördermöglichkeiten	♦ Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld ♦ Förderaufruf Klimaschutz durch Radverkehr des BMU ♦ Etc.

[FuRa] Förderung von Fuß- und Radverkehr	
Zuständigkeit/ Relevante Akteure	♦ Initiierung des Angebotes durch Städtenetz ♦ Umsetzung durch jeweiligen Partner des Städtenetzes oder durch einen festzulegenden Betreiber (bspw. kommerziellen Radverleih-Anbieter, lokales Unternehmen wie Stadtwerke Neuwied, etc.) ♦ Enger Austausch und aktive Zusammenarbeit mit zu verknüpfenden Verkehrs- und Mobilitätsanbietern, VRM und ggf. benachbarten Verkehrsverbünden, Land Rheinland-Pfalz, Kreisverwaltungen der Landkreise, touristischen Leistungserbringern, ggf. Einbindung des LBM sinnvoll
Maßnahmen- wirkung	♦ Maßnahme unterstützt in hohem Maße die Leitziele „Flexibel mobil am Rhein“, „Wege am Rhein sinnvoll verknüpft“ und „Mitten am Rhein klimafreundlich mobil“ ♦ Spielt maßgeblich Rolle bei der Förderung einer nachhaltigen und klimafreundlichen Mobilität ♦ Leistet wichtigen Beitrag zur Nachhaltigkeit und der Reduzierung von Emissionen in der Region
Kombinierbarkeit mit anderen Maßnahmen	♦ imod1, imod2, Rhein2, ÖPNV5, ÖPNV7, FuRa11, FuRa12, Tou1, MIV1, Log4, MoMa2 bis 5

[MIV] Management des motorisierten Verkehrs	
[MIV1] Regionales Car-Sharing-System	Umsetzungshorizont
	Mittelfristig (1-5 Jahre)
Hintergrund und Mehrwert der Maßnahme	♦ Privater Pkw dominiert bei Gestaltung der Wege innerhalb des Städtensetzes, regionales Car-Sharing-System soll daher zur Reduzierung der privaten Pkw-Nutzung und zur Förderung der Mobilität in der Region beitragen ♦ Teil der TOP 10-Auswahl, aufgrund der regionalen Wirkung und des strategischen Charakters und da es sich im Handlungsfeld des Städtensetzes befindet
Ziel der Maßnahme	♦ Förderung von Alternativen zum privaten Pkw ♦ Schaffung eines bedarfsorientierten Mobilitätsangebotes ♦ Förderung multimodaler Wegeketten ♦ Einsatz CO₂-neutraler Mobilität (hier batterieelektrisch)
Maßnahmenbeschreibung	♦ Aufbau eines städtenetzweiten, stationsbasierten Car-Sharing-Systems mit dem Schwerpunkt auf e-Car-Sharing ♦ Aufsetzen auf bereits bestehende Angebote (bspw. nemo e-Carsharing der Stadtwerke Neuwied) und Skalierung auf das gesamte Städtensetz ♦ Ggf. gemeinsam mit einem kommunalen und betrieblichen Fuhrparkmanagement (Poolfahrzeuge außerhalb der Kernarbeitszeit für Öffentlichkeit zugänglich machen)
Voraussetzungen und Randbedingungen	♦ Für Kooperation mit kommerziellen, bereits am Markt etablierten Car-Sharing-Anbieter ist u. U. ein Mindestnachfragepotenzial nachzuweisen ♦ Bei eigenständiger Umsetzung eines regionalen Car-Sharing-Systems in Kooperation mit lokalen Unternehmen (bspw. Stadtwerke Neuwied) sind u. a. folgende Aspekte als Betreiber zu berücksichtigen bzw. sicherzustellen ▪ Netzgestaltung und Standortwahl der Stationen ▪ Ggf. nachfragebasierte Redistribution der Fahrzeuge innerhalb der Region ▪ Beschaffung, Wartung und Instandhaltung der Fahrzeuge und der Ladeinfrastruktur

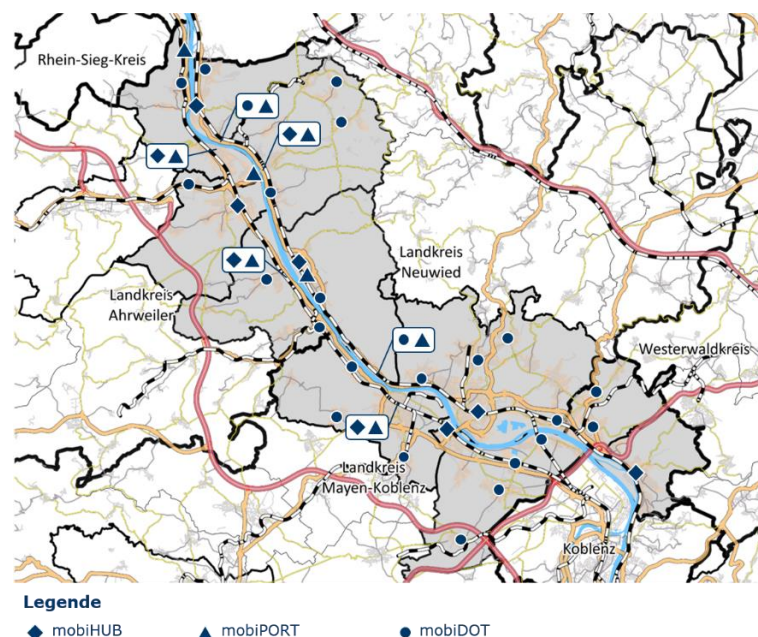
[MIV] Management des motorisierten Verkehrs

- Tarifgestaltung und Integration in andere Angebote
- Marketing und Design (bei Integration in den ÖV sollte bspw. Corporate Design des Verkehrsunternehmens/-verbundes übernommen werden)
- Finanzierung des Angebotes (u. a. Einnahmen, Sponsoring, Fördermittel etc.)

Empfehlung zur räumlichen Umsetzung

- ♦ Angebot sollte in der gesamten Region umgesetzt werden; in jeder Kommune des Städtenetzes sollte mindestens eine Car-Sharing-Station installiert/etabliert werden
- ♦ Bezugnehmend auf Maßnahme Mobilitätsstationen (imod1/Rhein2) sollte an jedem mobiHUB eine Car-Sharing-Station installiert werden (Empfehlung zum Umfang des Angebotes je Stationen: 2 Fahrzeuge je mobiHUB, keine Fahrzeuge an mobiDOT und mobiPORT)
- ♦ Aufgrund der bestehenden Verflechtungen mit den Oberzentren Bonn und Koblenz ist die Vernetzung mit diesen Städten sinnvoll und zu empfehlen (z. B. Kompatibilität zu bestehenden Systemen oder Installation weiterer Stationen in Bonn und Koblenz)

Abbildung 35 Vorschlag räumliche Verteilung der Stationen



Darstellung: IGES 2020, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2016.

[MIV] Management des motorisierten Verkehrs	
Betreiber-/ Betriebs- konzept	♦ Gewerbliches Betreibermodell wird empfohlen ▪ Bereits am Markt etablierter Car-Sharing-Anbieter ▪ Lokales Unternehmen (bspw. Stadtwerke Neuwied) ♦ Einnahmen können durch Nutzungsgebühren und Werbung am Fahrzeug generiert werden, Angebot wird vsl. kurzfristig nicht kostendeckend sein, daher ist u. U. Finanzierungsausgleich erforderlich ♦ Zur Steigerung der Wirtschaftlichkeit/Auslastung des Angebotes sind Kooperationen mit lokalen Unternehmen zu prüfen (Fuhrparkmanagement, Poolfahrzeuge außerhalb der Kernarbeitszeit für Öffentlichkeit zugänglich machen)
Umsetzungs- schritte	♦ Vorbereitungsphase ▪ Kontaktaufnahme zu potenziellen Car-Sharing-Anbietern bzw. lokalen Unternehmen (bspw. Stadtwerke Neuwied) ▪ Abschätzung des Nachfragepotenzials ♦ Planungsphase ▪ Detaillierte Abgrenzung des Bedienungsgebietes/Standortwahl und Entwicklung eines konkreten Betriebskonzeptes (u. a. Finanzierung, Tarifgestaltung, Beschaffung der Fahrzeuge, Ladeinfrastruktur, Marketing, Kommunikation, ÖV-Integration etc.) ▪ Schriftliche Kooperations- und Umsetzungsvereinbarung zwischen Städtenetz und Betreiber (Regelung technischer Mindeststandards, Flottengröße, Verknüpfung zum ÖPNV, Anforderungen zum Umgang mit dem öffentlichen Raum, Wartung und Instandhaltung etc.) ♦ Umsetzungsphase ▪ Installation der Stationen und Ladeinfrastruktur, Flächenumwidmung, Vermarktung des Angebotes etc. ▪ Start des Angebotes ▪ Evaluation und ggf. Anpassung des Angebotes

[MIV] Management des motorisierten Verkehrs

Abbildung 36 Beispiel von Flächenumwidmung für Car-Sharing



Bildquelle: IGES 2020.

Finanzierung	Finanzieller Aufwand	♦ Ca. 27.000 € - 33.000 € Investitionskosten pro Fahrzeug (bei Ausstattung der mobiHUB mit je 2 Fahrzeuge sind insgesamt 20 Fahrzeuge erforderlich) ♦ Zzgl. Kosten für Betrieb, Marketing und erforderliche Infrastrukturanpassungen (bspw. Ladeinfrastruktur, Flächenumwidmung im öffentlichen Straßenraum)
	Potentielle Finanzierungsinstrumente	♦ Finanzierung des Angebotes durch Einnahmen aus Nutzungsgebühren und Werbung am Fahrzeug möglich, ggf. Mitfinanzierung durch regionale Firmen und Sponsoren ♦ Da Angebot vsl. kurzfristig nicht kostendeckend sein wird ist u. U. Finanzierungsausgleich (bspw. durch kommunale Mittel) erforderlich ♦ Kooperation mit lokalen Unternehmen und ggf. Einbindung in Finanzierung des Angebotes sinnvoll

[MIV] Management des motorisierten Verkehrs		
	Potentielle Fördermöglichkeiten	♦ Förderprogramm Elektromobilität (Umweltbonus) des BMU ♦ Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland des BMVI ♦ Etc.
Zuständigkeit/ Relevante Akteure	♦ Initiierung des Angebotes durch Städtenetz ♦ Umsetzung durch jeweiligen Partner des Städtenetzes oder durch einen festzulegenden Betreiber (bspw. Car-Sharing-Anbieter, lokales Unternehmen wie Stadtwerke Neuwied etc.) ♦ Enger Austausch und aktive Zusammenarbeit mit zu verknüpfenden Verkehrs- und Mobilitätsanbietern, VRM und ggf. benachbarten Verkehrsverbünden, Land Rheinland-Pfalz, Kreisverwaltungen der Landkreise und LBM ♦ Kooperation mit lokalen Unternehmen zur Steigerung der Auslastung und Bekanntheit des Angebotes empfohlen (sog. Ankermieter mit betrieblicher Nutzung)	
Maßnahmen- wirkung	♦ Maßnahme unterstützt in hohem Maße die Leitziele „Flexibel mobil am Rhein“, „Wege am Rhein sinnvoll verknüpft“ und „Mitten am Rhein klimafreundlich mobil“ ♦ Trägt aufgrund des Einsatzes CO₂-neutraler Antriebsformen zur klimafreundlicheren Gestaltung von Wegen bei und bietet damit Chance zur Reduzierung von Emissionen	
Kombinierbarkeit mit anderen Maßnahmen	♦ imod1 bis 3, Rhein2, ÖPNV5, ÖPNV6, FuRa5, Tou1	

[ÖPNV] Stärkung des ÖPNV-Angebotes	
[ÖPNV2] „Grenzenloser“ ÖPNV-Tarif	Umsetzungshorizont
	Langfristig (ab 5 Jahre)
Hintergrund und Mehrwert der Maßnahme	♦ Geeignetes Instrument zur Schaffung eines verkehrsmittelübergreifenden, elektronischen Tarifmodells bzw. Tariflogik unter Anwendung eines einheitlichen Check-in/Check-out-Systems ♦ Teil der TOP 10-Auswahl, aufgrund der regionalen Wirkung und dem strategischen Charakter sowie des hohen Innovationsgrades für die Region
Ziel der Maßnahme	♦ Vereinfachung des Zugangs und Abbau von Nutzungsbarrieren zum ÖPNV ♦ Vermeidung von komplexen und intransparenten Tarifmodellen für Anwohner und Pendler ♦ Innovationsschub und Attraktivitätsgewinn für den ÖPNV
Maßnahmenbeschreibung	♦ Einführung eines neuen, verkehrsmittelübergreifenden, elektronischen Tarifmodells auf Basis von Luftlinienentfernung zwischen Einstiegs- und Ausstiegshaltestelle ♦ Nachgelagerte Abrechnung der Fahrt mittels Check-in/Check-out-Verfahren auf dem Smartphone oder einer Mobilitätskarte (vgl. Maßnahme imod2/Tou1), Fahrpreis wird entsprechend der kürzesten Entfernung automatisch berechnet
Voraussetzungen und Randbedingungen	♦ Kooperations- und Mitwirkungsbereitschaft des VRM (zentrales Bindeglied verschiedener Mobilitätsangebote) wesentliche Voraussetzung für erfolgreiche Umsetzung ♦ Gemeinsame Umsetzung mit der Maßnahme Mobilitätskarte/Mobilitätskarte Gast (imod2/Tou1) empfohlen
Empfehlung zur räumlichen Umsetzung	♦ Angebot sollte in der gesamten Region umgesetzt werden ♦ Aufgrund der bestehenden Verflechtungen mit den Oberzentren Bonn und Koblenz ist die Vernetzung mit diesen Städten sinnvoll und zu empfehlen (Berücksichtigung eines nahtlosen Tarifübergangs zwischen RLP und NRW)

[ÖPNV] Stärkung des ÖPNV-Angebotes		
Betreiber-/Betriebskonzept		♦ Betreiberaufgabe kann bei VRM oder einem externen Unternehmen (bspw. FAIRTIQ) liegen ♦ Verkehrliche Kooperationsaufgabe sollte bei VRM liegen (z. B. Tarif, Vertrieb, Marketing, Einnahmeverteilung) ♦ Durch die Senkung des Tarifniveaus und die Attraktivitätssteigerung des ÖPNV können positive Nachfrageeffekte und damit zusätzliche Tarifeinnahmen generiert werden
Umsetzungsschritte		♦ Vorbereitungsphase ▪ Identifikation und Gewinnung relevanter Akteure und Kooperationspartner (u. a. VRM, Verkehrsunternehmen, Landkreise, Kommunen etc.) ▪ Recherche möglicher Unternehmen/Start-ups bzw. relevanter Best Practices im Bereich der Umsetzung von entfernungs-basierten Tarifmodellen ♦ Planungsphase ▪ Entwicklung eines verkehrsmittelübergreifenden, elektronischen Tarifmodells nach Luftlinienentfernung ▪ Abstimmung der Konditionen (u. a. Gültigkeitsgebiet, Preise, Nebenbestimmungen, Ausgabeformat etc.) ♦ Umsetzungsphase ▪ Etablierung eines einheitlichen, verkehrsmittelübergreifenden Check-in/Check-out-Systems ▪ Operative Umsetzung, Einführungskampagne ▪ Evaluierung und Ermittlung der tatsächlichen Nutzung
Finanzierung	Finanzieller Aufwand	♦ Ca. 800.000 € - 1.000.000 € Investitionskosten je nach erforderlichen System bzw. Art und Umfang der Systemumstellung
	Potentielle Finanzierungsinstrumente	♦ Für Entwicklungs- und Umstellungskosten sind kommunale Mittel, Mittel der Landkreise und des Landes Rheinland-Pfalz sowie zusätzliche Fördermittel (bspw. des Bundes) erforderlich

[ÖPNV] Stärkung des ÖPNV-Angebotes		
	Potentielle Fördermöglichkeiten	♦ Förderaufruf Kommunale Klimaschutz-Modellprojekte ♦ Förderrichtlinie „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ ♦ Etc.
Zuständigkeit/ Relevante Akteure	♦ Prozesssteuerung durch Tarifführer VRM sinnvoll ♦ Kooperations- und Mitwirkungsbereitschaft der Verkehrsunternehmen als zentrale Umsetzungsvoraussetzung ♦ Land Rheinland-Pfalz, Landkreise und Kommunen als Besteller bzw. Aufgabenträger zu berücksichtigen, ggf. als Finanzierungspartner zum Ausgleich von Fehlbeträgen einzubinden	
Maßnahmenwirkung	♦ Maßnahme unterstützt in hohem Maße das Leitziel „Flexibel mobil am Rhein“ ♦ Verfügt über besonders hohen Innovationsgrad für Region ♦ Trägt dazu bei, dass der Zugang zum ÖPNV vereinfacht wird und bietet die Chance zur Reduzierung von Verkehrsbelastungen und von verkehrsinduzierten Emissionen	
Kombinierbarkeit mit anderen Maßnahmen	♦ imod2, Rhein2, ÖPNV5, ÖPNV7, ÖPNV9, Tou1	

[MoMa] Mobilitätsmanagement und Stadtplanung	
[MoMa2] Netzwerk Mobilitätsmanagement	Umsetzungshorizont
	Kurzfristig (bis 1 Jahr)
Hintergrund und Mehrwert der Maßnahme	♦ Im Zusammenhang mit dem betrieblichen und kommunalen Mobilitätsmanagement wurde das Netzwerk Mobilitätsmanagement als mögliche erste Ebene zur Wahrnehmung von Koordinations- und Netzwerkaufgaben entwickelt ♦ Teil der TOP 10-Auswahl, aufgrund der regionalen Wirkung und dem strategischen Charakter und da es sich im Handlungsfeld des Städtensetzes befindet
Ziel der Maßnahme	♦ Informieren und Informationsdefizite identifizieren ♦ Klimafreundliche Mobilitätsangebote stärken und intermodale Mobilität z. B. mit Fahrrädern und ÖPNV fördern ♦ „Erlernen“ der Nutzung neuer Mobilitätsangebote ♦ Förderung von Kooperation und Vernetzung innerhalb des Städtensetzes und mit lokalen Akteuren der Region
Maßnahmenbeschreibung	♦ Etablierung eines regionalen Mobilitätsmanagements in Form einer Netzwerkstruktur um zu informieren, Schlüsselakteure zusammenzubringen und den Nutzen nachhaltiger Verkehrsangebote aufzuzeigen ♦ Mobilitätsmanager/-in als zentrale Gesamtkoordinationsstelle und zur Wahrnehmung von Netzwerkaufgaben sowie der Öffentlichkeitsarbeit (Erstellung und Pflege von Internetauftritt, Newsletter, Handreichungen, Leitfäden, Informations- und Lehrmaterial) ♦ Mögliche Schwerpunktbereiche: ▪ Betriebliches/kommunales Mobilitätsmanagement ▪ Verkehrs- und Mobilitätserziehung in Schulen ▪ Mobilitätsmanagement für Neubürgerinnen ▪ Mobilitätsmanagement für Wohnen und Bauen ▪ Durchführung von Mobilitätstrainings ▪ Planung und Betreuung der urbanen Logistik ▪ Flächensicherung für Infrastrukturentwicklung

[MoMa] Mobilitätsmanagement und Stadtplanung	
Voraussetzungen und Randbedingungen	♦ Enger Austausch bzw. Zusammenarbeit innerhalb der Kommunen und den verantwortlichen Fachämtern wesentliche Voraussetzung für erfolgreiche Umsetzung ♦ Kooperations- und Mitwirkungsbereitschaft der regionalen Akteure (u. a. VRM, (Verkehrs-) Unternehmen, Kindertagesstätten, Schulen, Interessensvertretungen, Verbände etc.) erforderlich
Empfehlung zur räumlichen Umsetzung	♦ Aufgrund der Koordinations- und Netzwerkaufgabe sollte Maßnahme übergreifend für gesamtes Städtetz umgesetzt werden ♦ Aufgrund der bestehenden Verflechtungen mit den Oberzentren Bonn und Koblenz ist in einem stufenweisen Prozess die Vernetzung mit diesen Städten und insbesondere mit dem „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ als nächste Ebene der Netzwerkarbeit zu verfolgen
Betreiber-/Betriebskonzept	♦ Umsetzung der Maßnahme durch Mobilitätsmanager/-in als Teil der Geschäftsstelle des Städtetetzes ♦ Durch die Bewerbung und Bekanntmachung klimafreundlicher Mobilitätsangebote kann u. U. eine positive Entwicklung der Nachfrage dieser Angebote generiert werden
Umsetzungsschritte	♦ Vorbereitungsphase ▪ Schaffung einer Stelle als Mobilitätsmanager/-in in der Geschäftsstelle des Städtetetzes ▪ Ansprache von relevanten, regionalen Akteuren (u. a., Landkreise, VRM, (Verkehrs-) Unternehmen etc.) und Prüfung von Interesse und Mitwirkungsbereitschaft ♦ Planungsphase ▪ Ermittlung der Mobilitätsbedürfnisse der entsprechenden Zielgruppen ▪ Empfehlung von Maßnahmen (z. B. Shuttleservice für Mitarbeiter, Firmenräder, Car-Sharing, Bike-Sharing, Firmen-/Schnupperticket, Mobilitätstraining etc.) ♦ Umsetzungsphase ▪ Konzeption und Umsetzungsvorbereitung ▪ Wirksamkeitsmessung und dauerhafte Implementierung

[MoMa] Mobilitätsmanagement und Stadtplanung		
Finanzierung	Finanzieller Aufwand	♦ Ca. 70.000 € Personalkosten jährlich, ♦ Zzgl. Kosten für die Konzeption und Umsetzung von Mobilitätsmanagementmaßnahmen
	Potentielle Finanzierungsinstrumente	♦ Finanzierung der Personalkosten durch kommunale Mittel ♦ Finanzierung der umzusetzenden Maßnahmen durch beteiligte Akteure bzw. Unternehmen, ggf. finanzielle Unterstützung durch Kommunen ♦ Beratung/Unterstützung der Akteure bei Beantragung von Fördermitteln
	Potentielle Fördermöglichkeiten	♦ Richtlinie Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld ♦ Förderrichtlinie „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ ♦ Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans ♦ Etc.
Zuständigkeit/ Relevante Akteure	♦ Initiierung der Netzwerkstruktur durch Städtenetz ♦ Umsetzung der Mobilitätsmanagementmaßnahmen durch jeweiligen Partner des Städtenetzes (u. a. Kommunen, lokale Unternehmen, öffentliche Einrichtungen etc.) in Kooperation mit Mobilitätsmanager/-in ♦ Einbindung des Landes Rheinland-Pfalz, der Kreisverwaltungen der Landkreise, des VRM und des LBM empfohlen	
Maßnahmenwirkung	♦ Maßnahme unterstützt in hohem Maße die Leitziele „Flexibel mobil am Rhein“, „Wege am Rhein sinnvoll verknüpft“ und „Mitten am Rhein klimafreundlich mobil“ ♦ Trägt zur Vernetzung der Region und des Städtenetzes bei ♦ Spielt wichtige Rolle bei effizienterer und klimafreundlicherer Gestaltung von Wegen, Chance zur Reduzierung von Verkehrsbelastungen und damit verbundenen Emissionen	

[MoMa] Mobilitätsmanagement und Stadtplanung	
Kombinierbarkeit mit anderen Maßnahmen	♦ imod3, imod5, ÖPNV9, FuRa5, MoMa3 bis 5

[MoMa] Mobilitätsmanagement und Stadtplanung	
[MoMa3] Kommunales und betriebliches Mobilitätsmanagement	Umsetzungshorizont:
	Kurzfristig (bis 1 Jahr)
Hintergrund und Mehrwert der Maßnahme	♦ Zentraler Baustein zur Förderung innovativer Mobilitätsangebote und zur nachhaltigen Gestaltung von Wegen im kommunalen und betrieblichen Umfeld ♦ Teil der TOP 10-Auswahl, aufgrund des strategischen Charakters und da es sich im Handlungsfeld des Städtetetzes befindet
Ziel der Maßnahme	♦ Informieren und Informationsdefizite identifizieren ♦ Klimafreundliche Mobilitätsangebote in betrieblichen und kommunalen Flotten stärken und intermodale Mobilität z. B. mit Fahrrädern und ÖPNV fördern ♦ „Erlernen“ der Nutzung neuer Mobilitätsangebote
Maßnahmenbeschreibung	♦ Etablierung von Angeboten bzw. Maßnahmen des betrieblichen und kommunalen Mobilitätsmanagements sowie von Beratungs- und Vermarktungsangeboten zur intelligenten Nutzung von Mobilitätsangeboten ♦ Mögliche Maßnahmenbausteine: ▪ Förderung von Elektrofahrzeugen im Fuhrpark ▪ Öffnung des kommunalen Fuhrparks in Randzeiten für öffentliches Car-Sharing ▪ Förderung von Dienst- und Lastenrädern sowie Pedelecs ▪ Bezuschussung des ÖPNV-Tickets ▪ Förderung von Fahrgemeinschaften ▪ Einrichtung von Duschmöglichkeiten für z. B. Radpendler ▪ Etc.

[MoMa] Mobilitätsmanagement und Stadtplanung	
Voraussetzungen und Randbedingungen	♦ Maßnahme sollte aufbauend auf Maßnahme „Netzwerk Mobilitätsmanagement“ (MoMa2) umgesetzt werden ♦ Enger Austausch bzw. Mitwirkungsbereitschaft der Kommunen, Landkreise und regionalen Unternehmen ist wesentliche Voraussetzung für erfolgreiche Umsetzung
Empfehlung zur räumlichen Umsetzung	♦ Angebot sollte in der gesamten Region umgesetzt werden
Betreiber-/Betriebskonzept	♦ Umsetzung der Maßnahme bzw. Unterstützung der Umsetzung von Maßnahmen durch Mobilitätsmanager/-in als Teil der Geschäftsstelle des Städteneetzes ♦ Durch die Bewerbung und Steigerung der Bekanntheit klimafreundlicher Mobilitätsangebote kann u. U. eine positive Entwicklung der Nachfrage dieser Angebote generiert werden
Umsetzungsschritte	♦ Vorbereitungsphase ▪ Ansprache von relevanten, regionalen Akteuren (u. a., Landkreise, VRM, (Verkehrs-) Unternehmen etc.) im Städtenez und Prüfung von Interesse und Mitwirkungsbereitschaft ♦ Planungsphase ▪ Ermittlung der Mobilitätsbedürfnisse der entsprechenden Zielgruppen ▪ Empfehlung von Maßnahmen (z. B. Installation von Ladesäulen, Umwidmung von Parkflächen für E-Fahrzeuge, Shuttleservice für Azubis und Mitarbeiter, Firmenräder, Car-/Bike-Sharing, Firmenticket, Mobilitätstraining etc.) ♦ Umsetzungsphase ▪ Konzeption und Umsetzungsvorbereitung ▪ Wirksamkeitsmessung und dauerhafte Implementierung

[MoMa] Mobilitätsmanagement und Stadtplanung

Abbildung 37 Beispiel für Umwidmung von Parkplätzen



Bildquelle: IGES 2020.

Finanzierung	Finanzieller Aufwand	◆ Personalressourcen durch Position des Mobilitätsmanagers/-in abgesichert, ◆ Ggf. Kosten für die Konzeption und Umsetzung von Maßnahmen
	Potentielle Finanzierungsinstrumente	◆ Finanzierung der Personalkosten durch kommunale Mittel ◆ Finanzierung von Maßnahmen des Mobilitätsmanagements durch beteiligte Akteure bzw. Unternehmen, ggf. mit Unterstützung der Kommunen ◆ Beratung/Unterstützung der Akteure bei Beantragung von Fördermitteln
	Potentielle Fördermöglichkeiten	◆ Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld ◆ Förderrichtlinie „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ ◆ Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans ◆ Etc.

[MoMa] Mobilitätsmanagement und Stadtplanung	
Zuständigkeit/ Relevante Akteure	♦ Initiierung des von Kooperationen und der Netzwerkstruktur durch Städtenetz ♦ Umsetzung der Mobilitätsmanagementmaßnahmen durch jeweiligen Partner des Städtenetzes (u. a. Kommunen, lokale Unternehmen, öffentliche Einrichtungen etc.) in Kooperation mit Mobilitätsmanager/-in ♦ Einbindung des Landes Rheinland-Pfalz, der Kreisverwaltungen der Landkreise, des VRM und des LBM empfohlen
Maßnahmen- wirkung	♦ Maßnahme unterstützt in hohem Maße die strategischen Leitziele „Flexibel mobil am Rhein“ und „Mitten am Rhein klimafreundlich mobil“ ♦ Trägt insbesondere zur effizienteren und klimafreundlicheren Gestaltung von Wegen bei und bietet daher die Chance zur Reduzierung von Verkehrsbelastungen sowie Emissionen
Kombinierbar- keit mit ande- ren Maßnah- men	♦ imod3, imod5, ÖPNV9, FuRa5, MIV2, MoMa2 bis 5

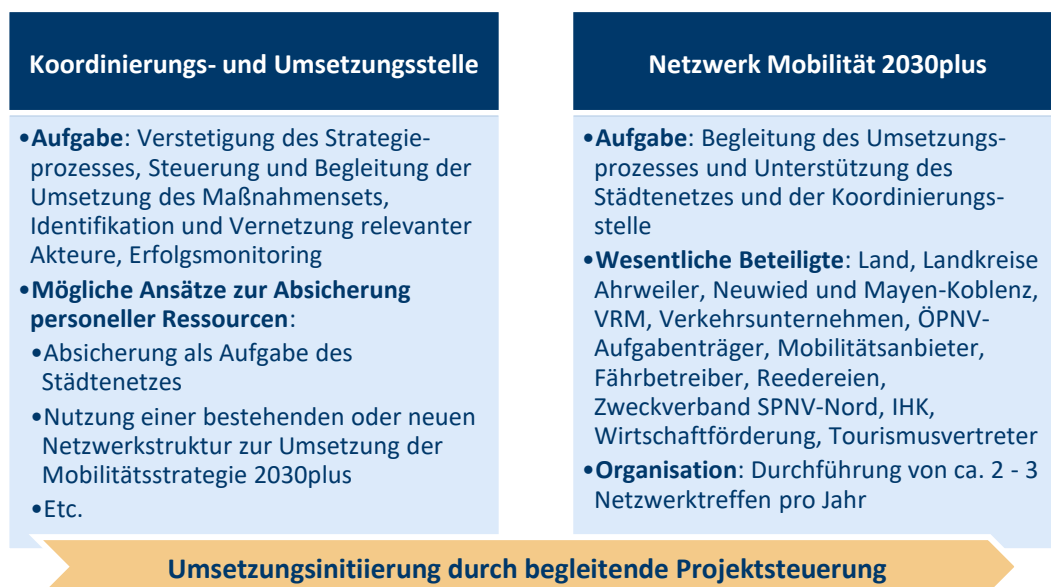
6. Verstetigung, Koordinierung und Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030plus

6.1 Umsetzungsbegleitende Strukturen

Mit der frühzeitigen Konstituierung und Etablierung umsetzungsbegleitender Strukturen soll der Umsetzungsprozess der Mobilitätsstrategie 2030plus und der vorgeschlagenen Maßnahmen angestoßen und die Akquise von Fördermitteln sichergestellt werden.

IGES empfiehlt für den Umsetzungsprozess die Etablierung der folgenden drei Strukturen (vgl. Abbildung 38): eine Koordinierungs- und Umsetzungsstelle, ein „Netzwerk Mobilität 2030plus“ sowie eine begleitende Projektsteuerung.

Abbildung 38 Empfehlung für umsetzungsbegleitende Strukturen



Darstellung: IGES 2020.

Koordinierungs- und Umsetzungsstelle

Zur Verstetigung des Strategieprozesses, der Steuerung und Begleitung der Maßnahmenumsetzung, der Vernetzung relevanter Akteure sowie für das Erfolgsmonitoring empfiehlt IGES die Etablierung einer Koordinierungs- und Umsetzungsstelle.

Vergleichbar zu einem Kümmerer für Mobilität, soll sie als Impulsgeber und Initiator für die Umsetzung von Projekten fungieren und als zentraler Ansprechpartner für Kommunen und relevante Stakeholder zur Verfügung stehen.

Denkbare Ansätze zur Absicherung personeller Ressourcen sind u. a.:

- Absicherung als Aufgabe des Städtenetzes
- Nutzung einer bestehenden oder neuen Netzwerkstruktur zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie
- Etc.

Netzwerk Mobilität 2030plus

Um auch in Zukunft die aktive Einbindung der im Strategieprozess beteiligten Stakeholder (vgl. Abschnitt 3.1) sicherzustellen und den Umsetzungsprozess zu verstetigen, wird die Konstituierung des „Netzwerk Mobilität 2030plus“ empfohlen.

Es handelt sich dabei um eine umsetzungsbegleitende Plattform, die keine Entscheidungsbefugnis hat. Aufgabe des Netzwerkes ist die Begleitung des Umsetzungsprozesses und die Unterstützung der Koordinierungsstelle bei der Realisierung von Maßnahmen und der Vernetzung relevanter Akteure. Organisatorisch werden ca. 2 – 3 Netzwerktreffen/-konferenzen pro Jahr empfohlen.

Folgende wesentliche Beteiligte werden für das Netzwerk vorgeschlagen:

- ◆ Land Rheinland-Pfalz
- ◆ Landkreise Ahrweiler, Neuwied und Mayen-Koblenz
- ◆ Aufgabenträger, VRM und Zweckverband SPNV-Nord
- ◆ Verkehrsunternehmen, Mobilitätsanbieter, Fährbetreiber und Reedereien
- ◆ Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz
- ◆ IHK, Wirtschaftsförderung und lokale Unternehmen (u. a. Stadtwerke Neuwied)
- ◆ Tourismusvertreter (u. a. Romantischer Rhein e. V.)
- ◆ Etc.

Umsetzungsbegleitende Projektsteuerung

Die Installation einer übergeordneten Projektsteuerung dient dem Anstoß und der Steuerung des Umsetzungsprozesses sowie zur Konstituierung und Etablierung der erforderlichen, umsetzungsbegleitenden Strukturen (Koordinierungs- und Umsetzungsstelle, Netzwerk Mobilität 2030plus).

6.2 Vorschlag eines möglichen Masterplans zur Umsetzung

IGES empfiehlt zur erfolgreichen Umsetzung und langfristigen Verstetigung der Mobilitätsstrategie 2030plus die folgenden Umsetzungsschritte:

Abbildung 39 Vorschlag für möglichen Masterplan zur Umsetzung



Darstellung: IGES 2020.

6.3 Empfehlungen für potenzielle Sofortmaßnahmen und kurz- bis mittelfristige Projekte

Sofortmaßnahmen (engl. Quick Win) sind Projekte oder Maßnahmen, die i. d. R. einen schnellen Projekterfolg versprechen und damit zur Verstetigung von Veränderungsprozessen und Strategien beitragen. Im Rahmen der Mobilitätsstrategie 2030plus werden Sofortmaßnahmen definiert als:

- ♦ Maßnahmen, die sofort ergriffen werden müssen und innerhalb eines kurzen Umsetzungshorizontes (zeitnah) abgeschlossen werden oder
- ♦ Maßnahmen, die sofort anzustoßen sind und aufgrund des längeren Umsetzungszeitraums erst mittel- bis langfristig abgeschlossen werden.

Aus Sicht der Kommunen des Städtenetzes kommen folgende Vorhaben als potenzielle Sofortmaßnahmen in Frage:

- ♦ Regionales Radverleihsystem
- ♦ Schnellradwege
- ♦ Fahren als Teil des ÖPNV
- ♦ Mobilitätsplattform mit Mitfahrbörse
- ♦ Mobilitätskarte/Mobilitätskarte Gast

Im Wesentlichen handelt es sich dabei um Maßnahmen, die aufgrund ihrer Komplexität einen längeren Umsetzungshorizont erfordern aber im Sinne der Verstärkung der Mobilitätsstrategie sofort anzustoßen sind.

In Ergänzung dazu empfiehlt IGES aus gutachterlicher Sicht die Umsetzung der folgenden Sofortmaßnahmen:

Abbildung 40 Empfehlungen für mögliche Sofortmaßnahmen



Quelle: IGES 2020.

Diese Maßnahmen haben im Wesentlichen einen niederschweligen Charakter und dienen der Information, Kommunikation und Bürgerbeteiligung (ausgenommen dem Forschungsvorhaben „Autonome Fähre“). Es wird empfohlen, sie als erste Ebene der Mobilitätsstrategie 2030plus und als Grundstein für die Umsetzung weiterer Maßnahmen umzusetzen.

Mobilitätstag

Beim Mobilitätstag handelt es sich um eine eintägige Veranstaltung mit dem Schwerpunkt der Mobilitätsstrategie 2030plus und deren Umsetzung. Die Veranstaltung soll über die Strategie und deren Maßnahmen informieren und einen Austausch zwischen Anwohnenden, Lokalpolitik und Wirtschaft anregen.

Der Mobilitätstag sollte Informationsangebote zu Unternehmen der Mobilitätsbranche und innovativen Mobilitätskonzepten umfassen (bspw. VRM, Bike-Sharing, Car-Sharing, E-Scooter, Elektromobilität, Pedelecs, Lastenrädern etc.). Darüber hinaus könnten Übungsparcours, Testangebote und Trainings zum Erlernen der Nutzung verschiedener Mobilitätsangebote Teil der Veranstaltung sein. Vorträge und Diskussionsrunden sowie Angebote zur Verkehrserziehung könnten den informativen Charakter der Veranstaltung ergänzen.

Für die Maßnahme wird eine kurzfristige Umsetzbarkeit innerhalb von ca. 3 Monaten erwartet.

„Parking Day“/Autofreie Stadt

Beim Parking Day handelt es sich um die Einführung temporärer Pkw-freier Zonen oder Parkverbotszonen (bspw. für einen Tag). Anstelle des ruhenden Verkehrs können auf den gewonnenen Flächen öffentliche Begegnungszonen mit nachhaltigen Mobilitäts-/Freizeitangeboten (u. a. temporäre Spielstraßen) eingerichtet werden.

Ziel dieser Maßnahme ist es, über klimafreundliche Mobilität zu informieren und einen Austausch zwischen Anwohnenden und Lokalpolitik anzuregen. Weiterhin kann durch die Maßnahme auf Verkehrsbelastungen in Städten aufmerksam gemacht und eine Diskussion zur Nutzung des öffentlichen Raumes angeregt werden.

Die Aktion „Parking Day“ ist eine kurzfristige Maßnahme, die gemeinsam mit dem Mobilitätstag realisiert werden kann und innerhalb eines Zeitrahmens von ca. 3 bis 4 Monaten umsetzbar ist.

Fahrradkampagne/-wettbewerb

Bei der Maßnahme Fahrradkampagne/-wettbewerb handelt es sich um die Auslobung eines regionalen Wettbewerbs bspw. für die fahrradaktivste Kommune oder das fahrradaktivste Unternehmen der Region. Darüber hinaus könnte auch eine Kampagne mit dem Ziel der Radverkehrsförderung initiiert werden. Für die Umsetzung kann ggf. auf bereits etablierte Ansätze wie die Kampagne STADTRADELN zurückgegriffen werden.

Es handelt sich bei diesem Ansatz um eine kurzfristige Maßnahme, die in einem Zeitrahmen von ca. 3 bis 4 Monaten umsetzbar ist.

Initiative „Nachhaltig mobil zur Arbeit“

Bei der Initiative „Nachhaltig mobil zur Arbeit“ handelt es sich um einen Ansatz zur Umsetzung von Mobilitätsberatungsangeboten für Arbeitgeber der Region. Ziel dieser Maßnahme ist es, klimafreundliche betriebliche bzw. kommunale Mobilität durch die Vermeidung unnötiger Wege und die Stärkung klimafreundlicher Mobilitätsangebote zu fördern.

Die Initiative kann u. a. die Förderung von Fahrgemeinschaften, die Einführung von Jobtickets und Jobrädern sowie die Einführung des Sharing-Ansatzes im Unternehmensfuhrpark (vgl. Barshare im Landkreis Barnim¹⁹) umfassen.

Bei der Maßnahme handelt es sich ebenfalls um eine kurzfristige Maßnahme, die innerhalb von ca. 3 bis 6 Monaten zu realisieren ist.

¹⁹ Weiterführende Informationen zum Projekt Barshare im brandenburgischen Landkreis Barnim können der folgenden Website entnommen werden: <https://www.barshare.de/>.

Forschungsvorhaben „Autonome Fähre“

Bei dieser Maßnahme steht die Initiierung eines Forschungs- und Entwicklungsprojektes mit dem Schwerpunkt der Entwicklung autonomer Fährsysteme im Mittelpunkt. Sie dient als wesentlicher Grundstein für die Umsetzung der TOP 10-Maßnahme „Neue Fahren auf dem Rhein“.

Es handelt sich dabei um eine mittelfristige Maßnahme, deren Umsetzung innerhalb von ca. 9 Monaten angeschoben werden sollte. Wesentliche Handlungsschritte für die Initiierung eines solchen Vorhaben sind die Identifikation von Forschungspartnern (u. a. Universitäten, Forschungsinstitute etc.), die Akquise von Fördermitteln sowie ggf. die Etablierung des Städtetetzes als Modellregion für die Erprobung einer autonomen Fähre.

7. Finale Auswahl der umzusetzenden Maßnahmen und Beschlussfassung durch die Kommunen des Städtetetzes

Nach Abschluss der Erarbeitung der Mobilitätsstrategie 2030plus und der Priorisierung sowie Umsetzungskonzeption der TOP 10-Maßnahmen aus fachplanerischer Sicht, wurde auch seitens der 11 Kommunen des Städtetetzes Mitten am Rhein eine Priorisierung des vorliegenden Maßnahmenkataloges durchgeführt. Auf Grundlage der zehn priorisierten Maßnahmen gemäß fachplanerischer Expertise (vgl. Abschnitt 5.3) wurde durch die jeweilige Einschätzung aller elf Partnerkommunen gemeinsam eine priorisierte Maßnahmenliste (TOP10 „Mitten am Rhein“) erarbeitet.

Durch dieses Vorgehen sollte eine gemeinschaftliche Basis für die Auswahl und Umsetzung der TOP 10 – Maßnahmen geschaffen werden, die von allen elf Kommunen mitgetragen und unterstützt werden. Darüber hinaus sollte aus dem umfangreichen Maßnahmenkatalog eine realistisch umsetzbare Anzahl an Startermaßnahmen herausgefiltert werden, die im Rahmen der Zukunftsinitiative SKSL angestoßen und gemeinsam in die Umsetzung gebracht werden.

Aufgrund der COVID 19 –Pandemie und der in diesem Zusammenhang abgesagten SKSL (Ober-) Bürgermeisterrunde am 16.03.2020 in Remagen, erfolgte die Konsensfindung mittels einer schriftlichen Abfrage aller 11 Kommunen des Städtetetzes. Hierbei wurde wie folgt vorgegangen:

1. Benennung der jeweils 10 wichtigsten Maßnahmen durch alle elf Partnerkommunen des Städtetetzes (TOP 10 Kommunen)
2. Konsolidierung und Rangreihung (nach Anzahl der Nennungen) der Ergebnisse der schriftlichen Abfrage zu einer gemeinsam priorisierten Maßnahmenliste (TOP 10 „Mitten am Rhein“)

Dabei wurden insgesamt 31 Maßnahmen der 61 empfohlenen Maßnahmen (vgl. Abschnitt 5.2) mindestens einmal durch die Kommunen benannt bzw. priorisiert und damit als grundsätzlich relevant eingeschätzt. Die verbleibenden 30 Maßnahmen, die nicht durch die Kommunen benannt wurden, rücken damit im Rahmen der Umsetzungspriorisierung zunächst in den Hintergrund. Diese stehen bei Bedarf jedoch weiterhin als Ideensammlung zur Verfügung und können je nach Interessenlage und aktueller Entwicklung zu einem späteren Zeitpunkt aufgegriffen werden. Die zehn am häufigsten durch die Kommunen des Städtetetzes benannten Maßnahmen stellen im Ergebnis die TOP10-Liste „Mitten am Rhein“ dar:

Tabelle 3 TOP10-Maßnahmenliste „Mitten am Rhein“ (ohne Reihenfolge)

Maßnahmenvorschläge/-empfehlungen		Anzahl Nennungen	Planungs- und Umsetzungszeitraum
ÖPNV2	„Grenzenloser“ ÖPNV-Tarif	11	langfristig
imod1	Mobilitätsstationen: mobiHUB, mobiDOT, mobiPORT	9	langfristig
imod2	Mobilitätskarte	9	mittelfristig
Rhein3	Fähren als Teil des ÖPNV	9	mittelfristig
FuRa2	Radschnellwege	9	mittelfristig
FuRa5	Regionales Radverleihsystem	8	kurzfristig
MoMa2	Netzwerk Mobilitätsmanagement	7	kurzfristig
Rhein4	Wassertaxi („Sea Bubbles“)	5	mittelfristig
MIV1	Regionales Car-Sharing-System	5	mittelfristig
Dig1	5G-Infrastruktur 2030plus	4	langfristig

Darstellung: IGES 202 auf Grundlage von Geschäftsstelle Starke Kommunen - Starkes Land/Verbandsgemeinde Bad Breisig

Anmerkung: Alle zehn Maßnahmen sind von ihrer Priorität, unabhängig von der Anzahl der Nennungen im Rahmen der schriftlichen Abfrage, gleichrangig zu bewerten.

Das Ergebnis der schriftlichen Abfrage aller 11 Kommunen des Städteternetzes (TOP10-Liste „Mitten am Rhein“) entspricht damit überwiegend dem fachplanerischen TOP10-Vorschlag (vgl. Abschnitt 5.3). Eine Abweichung ergab sich lediglich in einem Punkt: Während die Maßnahme „5G-Infrastruktur 2030plus“ mit vier Nennungen durch die elf Kommunen in die TOP10 „Mitten am Rhein“ gewählt wurde, empfiehlt der fachplanerische Vorschlag die Einführung eines „kommunalen und betrieblichen Mobilitätsmanagements“. Die Benennung der Maßnahme Dig1 als eine TOP 10 Maßnahme begründet sich dabei mit der entsprechenden Zielformulierung des Städteternetzes, 5G-Modellregion zu werden.

Die TOP10-Liste „Mitten am Rhein“ zeigt darüber hinaus auch ein ausgewogenes Bild kurz-, mittel- und langfristiger Maßnahmen. Darüber hinaus werden mit den ausgewählten Maßnahmen sieben der insgesamt neun strategischen Handlungsfelder berücksichtigt (vgl. Abbildung 28).

Die mittels schriftlicher Abfrage identifizierte TOP10-Liste „Mitten am Rhein“ wurde im Rahmen der SKSL (Ober-) Bürgermeisterrunde am 30.06.2020 in Neuwied gemeinsam diskutiert und beschlossen. Die TOP10-Liste „Mitten am Rhein“ berücksichtigt die Belange aller elf Partnerkommunen und wird als Ergebnis der „Mobilitätsstrategie 2030plus“ festgehalten. Alle zehn Maßnahmen sind unabhängig ihrer Anzahl an Nennung von ihrer Priorität gleichrangig zu bewerten.

Auf Grundlage der TOP10-Liste „Mitten am Rhein“ wurden in einem nächsten Schritt sogenannte Startermaßnahmen identifiziert, die im Rahmen der Zukunfts-

initiative SKSL unmittelbar angestoßen und zur Umsetzung gebracht werden sollen. Neben Maßnahmen mit einer hohen Anzahl an Nennungen sollte die Auswahl auch mindestens eine langfristige Maßnahme als perspektivisches Leuchtturmprojekt sowie eine kurzfristige, schnell gewinnbringende Maßnahme umfassen.

Im Rahmen der SKSL (Ober-) Bürgermeisterrunde am 30.06.2020 in Neuwied wurden folgende Startermaßnahmen zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030plus definiert und beschlossen:

- ◆ **Pendler-Radroute beiderseits des Rheins (Radschnellwege)**

Federführung/Hauptverantwortlichkeit: Geschäftsstelle der Verbandsgemeinde Bad Breisig

- ◆ **Grenzenloser ÖPNV-Tarif**

Federführung/Hauptverantwortlichkeit: Verbandsgemeinde Vallendar

- ◆ **Fähren als Teil des ÖPNV**

Federführung/Hauptverantwortlichkeit: Verbandsgemeinde Linz am Rhein

- ◆ **Mobilitätsstationen**

Federführung/Hauptverantwortlichkeit: Projektbearbeitung durch die Projektleitung im Rahmen der BMBF-Fördermaßnahme „MobilitätsWerkStadt 2025“

8. Zusammenfassung und Fazit

Die Verbandsgemeinden Bad Breisig, Bad Hönningen, Linz am Rhein, Unkel, Valldar und Weißenthurm sowie die Städte Andernach, Bendorf, Neuwied, Remagen und Sinzig haben sich zum Städtenetz „Mitten am Rhein“ zusammengeschlossen, um gemeinsam die Zukunft der Region zu gestalten. Im Rahmen der zweiten Runde der Zukunftsinitiative „Starke Kommunen – Starkes Land“ wurde die Gestaltung einer zukunftsweisenden Mobilität als wesentlicher Kooperationsbereich identifiziert und damit die Entwicklung einer Mobilitätsstrategie 2030plus beschlossen.

Im Vordergrund der strategischen Arbeit stand insbesondere die Schaffung von Grundlagen zur Sicherstellung eines attraktiven Wohn-, Arbeits-, Bildungs- und Erholungsstandortes. Die Mobilitätsstrategie 2030plus soll als Leitlinie der regionalen Mobilitätsentwicklung bis zum Jahr 2030 und darüber hinaus dienen.

Die Erarbeitung der Mobilitätsstrategie basiert neben einer fundierten Analyse des bestehenden Mobilitätssystems vor allem auf einem umfangreichen projektbegleitenden Abstimmungsprozess sowohl mit den Kommunen des Städtenetzes als auch mit einem breiten Netzwerk relevanter Akteure.

Dabei konnten insbesondere die nachfolgend dargestellten Handlungsbereiche identifiziert (vgl. Abschnitt 2.3.1) und die Erwartungen der beteiligten Kommunen aufgenommen (vgl. Abschnitt 3.3) werden.

Abbildung 41 Identifizierte Handlungsbereiche (oben) und wesentliche Erwartungen der Kommunen (unten)

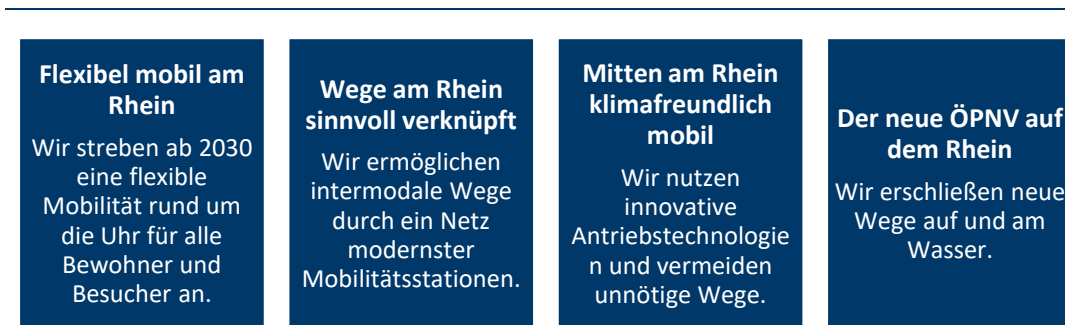


Zentrales Ziel der Mobilitätsstrategie 2030plus stellt daher die Entwicklung eines zukunftsweisenden und an die spezifischen regionalen Bedarfe ausgerichteten strategischen Ansatzes dar.

Vision und strategische Leitziele als Zentrum der Mobilitätsstrategie 2030plus

Die Mobilitätsstrategie 2030plus wird im Wesentlichen durch die Zukunftsvision „Wir entwickeln eine neue Mobilität auf, entlang und über den Rhein“ geprägt und definiert. Durch innovative und zukunftsweisende Ansätze soll der Rhein stärker als zuvor für die Menschen nutzbar gemacht werden und als ein zentrales, verbindendes Element in einem nachhaltigen umweltverträglichen Mobilitätssystem fungieren. Die Zukunftsvision umfasst vier strategische Leitziele, an denen die Weiterentwicklung des Mobilitätssystems zukünftig ausgerichtet werden soll.

Abbildung 42 Zusammenfassung strategische Leitziele



Darstellung: IGES 2020.

Jedes Leitziel repräsentiert dabei einen inhaltlich-strategischen Wirkungsbereich, an welchen sich die Maßnahmenentwicklung orientiert. Insgesamt konnten 61 Maßnahmen abgeleitet werden, die in unterschiedlichem Maße zur Umsetzung teils mehrerer strategischer Leitziele beitragen. Die Maßnahmen wurden inhaltlich in neun Handlungsfelder zusammengefasst.

Umsetzungspriorisierung: Ableitung von TOP 10 - Maßnahmen

Anhand fachlicher Priorisierungsprämissen (u. a. Innovationsgrad, Wirkungsbereich, strategischer Charakter und Relevanz für die strategischen Leitziele) erfolgte die Identifikation von TOP 10-Maßnahmen und deren Umsetzungskonkretisierung in Form von steckbriefartigen Machbarkeitsexposés. Zu den aus fachplanerischer Sicht empfohlenen TOP 10-Maßnahmen zählen u. a.

- ♦ Innovative und zukunftsweisende Elemente des ÖPNVs auf dem Rhein wie z. B. Wassertaxis, Wassershuttles und autonome Fahren,
- ♦ Wegweisende, städtebaulich vollintegrierte, intermodale Verknüpfungsinfrastrukturen z. B. an Fähranlegestellen („mobiPORT“), an SPNV-Haltepunkten („mobiHUB“) und an ländlichen ÖPNV-Haltepunkten („mobiDOT“) sowie

- ♦ Zukunftsorientierte Mobilitätsalternativen in Form moderner Infrastrukturen (z. B. Radschnellwege) und ergänzender Mobilitätsangebote (Regionale Radverleih- und Car-Sharing-Systeme).

Darüber hinaus wurde auch durch die elf Kommunen des Städtetetzes eine Priorisierung des vorliegenden Maßnahmenkataloges durchgeführt und die folgende TOP10-Liste „Mitten am Rhein“ definiert und beschlossen:

- ♦ „Grenzenloser“ ÖPNV-Tarif
- ♦ Mobilitätsstationen: mobiHUB, mobiDOT, mobiPORT
- ♦ Mobilitätskarte
- ♦ Fahren als Teil des ÖPNV
- ♦ Radschnellwege
- ♦ Regionales Radverleihsystem
- ♦ Netzwerk Mobilitätsmanagement
- ♦ Wassertaxi („Sea Bubbles“)
- ♦ Regionales Car-Sharing-System
- ♦ 5G-Infrastruktur 2030plus

Abgerundet wird die Mobilitätsstrategie 2030plus mit relevanten Ansätzen und Hinweisen zur Verstetigung, Koordinierung und Umsetzung.

Positionierung des Städtetetzes „Mitten am Rhein“ als innovative, nachhaltige und lebenswerte Region – heute und in Zukunft

Die erarbeitete Mobilitätsstrategie 2030plus bildet den Handlungsrahmen für die zukunftsweisende, verkehrsträgerübergreifende und nachhaltige Mobilitätsentwicklung innerhalb des Städtetetzes „Mitten am Rhein“ bis zum Jahr 2030 und darüber hinaus.

Sie berücksichtigt zum einen die langfristige Sicherstellung der Erreichbarkeit und Mobilität für Bewohner und Gäste der Region durch

- ♦ die Weiterentwicklung bestehender Mobilitätsangebote (z. B. zuverlässiger flexibler ÖPNV in Verbindung mit nachhaltigen Antriebstechnologien sowie modernen Zugangsmedien, Mobilitätsportalen und einer einheitlichen attraktiven Gästekarte),
 - ♦ durch die Entwicklung neuer innovativer Mobilitätsansätze wie einem vollintegrierten wassergebundenen und teils autonomen ÖPNV-System auf dem Rhein sowie Car- und Bike-Sharing-Systemen als auch
 - ♦ durch die infrastrukturelle und digitale, nutzerorientierte Vernetzung von Mobilitätsangeboten.
-

Aufgrund der besonderen Lage beidseits des Rheins und zwischen den Oberzentren Bonn und Koblenz stehen stets die rheinübergreifende kommunale Vernetzung sowie der Alltags- und Freizeitnutzen im Fokus der vorgeschlagenen Maßnahmen.

Zum anderen wird insbesondere durch das neuartige System aus intermodalen Verknüpfungsinfrastrukturen („mobiPORT“, „mobiHUB“ und „mobiDOT“) unter besonderer Berücksichtigung der Land-Wasser-Schnittstellen ein Alleinstellungsmerkmal für das Städtetz geschaffen. Dies unterstreicht den innovativen Anspruch der Region deutlich und besitzt überregionale Vorbildfunktion.

Die, durch die Kommunen des Städtetzes formulierten Erwartungen (u. a. Entwicklung einer strategischen zukunftsweisenden Leitlinie zur Positionierung der Region) wurden dahingehend konsequent berücksichtigt.

Mobilitätsstrategie 2030plus: Perspektiven und Herausforderungen

Mit den aufgezeigten Entwicklungsperspektiven der Mobilitätsstrategie 2030plus gehen jedoch auch Herausforderungen für das Städtetz „Mitten am Rhein“ einher. Zunächst muss durch kommunale Beschlüsse die Umsetzung politisch vorangetrieben werden. Von besonderer Gewichtung sind zudem die Schaffung koordinierender und umsetzungsbegleitender Strukturen sowie die Verstetigung des bereits initiierten Akteursnetzwerks.

Außerdem bedarf es einer umfangreichen Einbindung der Bevölkerung vor Ort, um die langfristige Tragfähigkeit der Maßnahmen zu gewährleisten. Die Umsetzung von Sofortmaßnahmen und die damit verbundene Sichtbarkeit der angestrebten Entwicklungsperspektive können dabei maßgeblich zur Steigerung der Akzeptanz beitragen.

Letztlich sind mit der Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030plus aber auch finanzielle Herausforderungen verbunden. Diese können jedoch nicht allein durch die beteiligten Kommunen gestemmt werden. Vielmehr bedarf es einer breiten Kooperation mit kommunalen Partnern wie den Landkreisen und angrenzenden Gebietskörperschaften und weiteren relevanten Mobilitätsakteuren wie z. B. dem VRM sowie ggf. auch Sponsoren aus der Region. Die Mobilitätsstrategie schafft zudem gute Voraussetzung für die Erschließung von Fördermitteln des Landes Rheinland-Pfalz sowie des Bundes.

Insgesamt wurde mit der Mobilitätsstrategie eine gemeinsame Basis in Form gemeinsamer zukunftsgerichteter Ziele, Handlungsfelder und Maßnahmen gefunden. Die Mobilitätsstrategie 2030plus und die damit verbundenen Entwicklungschancen leisten einen bedeutenden Beitrag zur Positionierung des Städtetzes „Mitten am Rhein“ als attraktiver Wohn-, Arbeits-, Bildungs- und Erholungsstandort.

Anhang

- A1 Handlungsbedarfe im SPNV/ÖSPV gemäß den gültigen Nahverkehrsplänen**
- A2 Vergleich Bedienungs- und Erschließungsstandards im ÖSPV**
- A3 Ergebniszusammenfassung der Befragung der Kommunen des Städtetzes**
- A4 Auswertung von Mobilitätskonzepten und -strategien in vergleichbaren Räumen: Konzepte und Strategien**
- A5 Auswertung von Mobilitätskonzepten und -strategien in vergleichbaren Räumen: Strategische Netzwerke und Kooperationen**
- A6 Vorlage zur Priorisierung des Maßnahmenkataloges durch die Kommunen des Städtetzes**

A1 Handlungsbedarfe im SPNV/ÖSPV gemäß den gültigen Nahverkehrsplänen

Die Grundlage für die Analyse bilden die derzeit gültigen Nahverkehrspläne der drei Landkreise Ahrweiler, Neuwied und Mayer-Koblenz.

Abbildung 43 Handlungsbedarfe im SPNV gem. den Analysen der gültigen Nahverkehrspläne (Auswahl)

Landkreis Ahrweiler	• Verlängerung Rhein-Wupper-Bahn RB48 Bonn – Remagen via Oberwinter
Landkreis Neuwied	• Ergänzende saisonale Halte einzelner Fernzüge an den Bahnhöfen Neuwied, Bad Honningen und Linz • Erhaltung Infrastruktur (Betriebssicherheit, Regelgeschwindigkeiten) • Verbesserung Pünktlichkeit u. a. zur Einhaltung von Anschlüssen • Barrierefreier Ausbau sowie zeitgemäßes Erscheinungsbild aller Bahnhöfe • Prüfung 0,5 h-Takt zwischen Neuwied und Bad Honnef
Landkreis Mayen-Koblenz	• Zugverbindung Neuwied – Frankfurt mit Halte in Urmitz-Rheinbrücke • Barrierefreier Ausbau Bf. Weißenthurm und Halte des RE5 • Reaktivierung der Brexbachtalbahn

Darstellung: IGES 2020; Datengrundlage: Gültige Nahverkehrspläne der Landkreise Ahrweiler, Neuwied und Mayer-Koblenz

Abbildung 44 Handlungsbedarfe im ÖSPV gem. den Analysen der gültigen Nahverkehrspläne (Auswahl)



Darstellung: IGES 2020; Datengrundlage: Gültige Nahverkehrspläne der Landkreise Ahrweiler, Neuwied und Mayer-Koblenz

A2 Vergleich Bedienungs- und Erschließungsstandards im ÖSPV

Die Grundlage für den Vergleich bilden die derzeit gültigen Nahverkehrspläne der drei Landkreise.

Tabelle 4 Vergleich Bedienungsstandards im ÖSPV gem. gültigen Nahverkehrsplänen

Landkreis	Bedienung werktags	Bedienung Wochen-enden/Feiertage
Ahrweiler	Nebenzentrum - Grundzentrum: 0,5 Fahrten/h	Nebenzentrum - Grundzentrum: keine
	Grundzentrum - Mittelzentrum: 1 Fahrt/h	Grundzentrum - Mittelzentrum: Sa/So 0,5 Fahrten /h
	Mittelzentrum - Oberzentrum: 1-2 Fahrten/h	Mittelzentrum - Oberzentrum: Sa/So 1 Fahrt/h
Mayen-Koblenz	Verflechtung: Einzelfahrten	Das Angebot am Wochenende richtet sich nach dem Bedarf vor allem der Freizeitverkehre
	Nebenachse: 1 Fahrt/h	
	Hauptachse: 1-2 Fahrten/h	
Neuwied	Nebennetz (lokal): 0,5 Fahrten/h	Nebennetz (lokal): keine
	Nebennetz (regional): 0,5 Fahrten/h	Nebennetz (regional): Sa/So 0,5 Fahrten/h
	Hauptnetz: 1 Fahrt/h	Hauptnetz: Sa/So 0,5 Fahrten/h
	Ergänzungsnetz je nach Einsatzzweck	

Darstellung: IGES 2020; Datengrundlage: Gültige Nahverkehrspläne der Landkreise Ahrweiler, Neuwied und Mayer-Koblenz

Abweichung bestehen vor allem in der Flächenerschließung sowie an Wochenenden. Durch die Abweichung bei den Netzkategorien ist z. T. keine eindeutige Zuordnung möglich.

Vergleich Erschließungsstandards im ÖSPV/SPNV gem. gültigen Nahverkehrsplänen

Unterschiede bestehen zum einen bei den Standards für Mindesterschließung. In den Kreisen Ahrweiler und Neuwied erfolgt die Erschließung eines Ortes ab einer Einwohnerzahl von min. 200 Personen, während im Kreis Mayen-Koblenz min. 250 Einwohner veranschlagt werden.

Weiterhin bestehen Unterschiede hinsichtlich der Standards für die Erreichbarkeit von Haltestellen (vgl. nachfolgende Tabelle).

Tabelle 5 Vergleich Erschließungsstandards im ÖSPV/SPNV gem. gültigen Nahverkehrsplänen

Landkreis	ÖSPV	SPNV
Ahrweiler	600 m	1.000 m in Mittelzentren 1.250 m außerhalb
Mayen-Koblenz	400 m Kernstadt Mittelzentrum 500 m außerhalb Kernstadt	1.000 m
Neuwied	300 – 600 m in Mittelzentren 400 – 600 m in Grundzentren Sonst 600 m	400 – 1.000 m in Mittelzentren 600 – 1.000 m in Grundzentren Sonst 1.000 m

Darstellung: IGES 2020; Datengrundlage: Gültige Nahverkehrspläne der Landkreise Ahrweiler, Neuwied und Mayer-Koblenz

Zudem entspricht eine Entfernungsdefinition auf Basis von Luftlinien oft nicht der Lebensrealität. Nur im Kreis Neuwied werden Wegezeiten zugrunde gelegt.

A3 Ergebniszusammenfassung der Befragung der Kommunen des Städtenetzes

Nachfolgend werden die Ergebnisse der Befragung thematisch strukturiert, gebündelt und zum Teil zusammengefasst wiedergegeben.

Frage 1	Welches übergeordnete Ziel würden Sie für die Mobilitätsstrategie 2030plus des Städtenetzes formulieren?
<u>Vernetzung der Kommunen des Städtenetzes</u>	
♦ Vernetzung und Verknüpfung der beteiligten Kommunen beidseits des Rheins	
<u>Sicherstellung von Mobilität und Erreichbarkeit</u>	
♦ Sicherstellung der Mobilität innerhalb des Städtenetzes ♦ Gute Erreichbarkeit der umliegenden Oberzentren Bonn und Koblenz	
<u>Vernetzung und Multimodalität</u>	
♦ Attraktive und vernetzte Mobilitätsangebote für Anwohnende und Gäste zur Reduzierung der Verkehrsbelastungen durch den MIV ♦ Vernetzung durch multimodale Konzepte und Verwendung digitaler Angebote	
<u>Nachhaltigkeit und Klimafreundlichkeit</u>	
♦ Umweltschonende, nachhaltige Mobilität für die Zukunft unter Nutzung alternativer Antriebe	
<u>Alltags- und touristische Verkehre</u>	
♦ Bessere Verzahnung von Alltags- und touristischen Verkehren ♦ Schaffung nachhaltiger Verkehrsangebote mit hohem Anwendungsnutzen für Alltags- als auch Freizeitmobilität ♦ Fokussierung auf Anwohnende ♦ Entwicklung eines regionalen Konzeptes für Tourismusverkehre	
<u>Alleinstellungsmerkmal/überregionale Strahlkraft</u>	
♦ Entwicklung eines Alleinstellungsmerkmals bzw. eines Projektes mit überregionaler Strahlkraft	
<u>berregionale Verkehrsverflechtungen</u>	
♦ Verringerung der Verkehrsbelastungen durch den überregionalen Schienengüterverkehr und die dadurch induzierten Lärm-/Schadstoff-Emissionen	

Frage 2 Die Mobilitätsstrategie zielt grundlegend auf eine innovative zukunftsweisende Mobilität innerhalb des Städtennetzes ab. Bitte erläutern Sie kurz Ihr Verständnis von „innovativer zukunftsweisender Mobilität“ und welche Erwartungen für Sie dahingehend mit der Mobilitätsstrategie 2030plus einhergehen.

Verständnis von Innovation

- ♦ Nachhaltige Mobilität
- ♦ Vernetzung und Multimodalität
- ♦ Feste Rheinquerung
- ♦ Langfristiger Zeithorizont bis 2030
- ♦ Innovative Ansätze
- ♦ Netzerkennung
- ♦ Mobilität für Alle
- ♦ Verringerung MIV
- ♦ Nutzung des Rheins im Sinne des ÖPNV

Erwartungen der Kommunen

- ♦ Über die bestehenden Verkehrsinfrastrukturen hinausdenken
- ♦ Entwicklungen in der deutschen und internationalen Mobilitäts- und Innovationslandschaft einfließen lassen
- ♦ Mobilitätsbedürfnisse aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer befriedigen
- ♦ Berücksichtigung neuer Antriebskonzepte
- ♦ Entwicklung eines praktikablen, mittelfristig umsetzbaren Modells
- ♦ Entwicklung eines Alleinstellungsmerkmals bzw. eines Projektes mit überregionaler Strahlkraft

Frage 3 Bitten nennen Sie aus Ihrer Sicht die größten Herausforderungen und Handlungsbedarfe in der Region und begründen Sie kurz Ihre Auswahl.

Trennwirkung des Rheins als Herausforderung

- ♦ Region doppelt zweigeteilt: zwei Pole Bonn/Köln - Koblenz und zwei Rheinseiten
- ♦ Regionale Nutzung des Rheins erforderlich
- ♦ Eng begrenzter Raum im Flusstal
- ♦ Zu wenige Querungsmöglichkeiten machen Umwegverkehre erforderlich

Überregionale Verflechtungen als Herausforderung

- ♦ Überwindung gewachsener, überregionaler Verkehrsverflechtungen und Mobilitätsgewohnheiten
- ♦ Zielkonflikte zwischen überregional ausgerichteten Verkehrswegen (Straße, Schiene, Rhein) und dem Tourismus/Landschaftserlebnis

Handlungsbedarfe aus Sicht der Kommunen

- ♦ Erhalt und Ausbau der Fähren, regionale Nutzung des Rheins
- ♦ Neubau einer Brücke für Fußgänger und Radfahrer
- ♦ Reduzierung der Verkehrsbelastung im Flusstal
- ♦ Förderung nachhaltiger Mobilität und umweltschonender Verkehrsmittel
- ♦ Flächendeckende Ladeinfrastruktur für Elektromobilität
- ♦ Verbesserung der Wander- und Radwege und Bau eines Netzes für E-Bikes
- ♦ Steigerung der Attraktivität im Bereich des Tourismus, Berücksichtigung touristischer Belange
- ♦ Berücksichtigung wirtschaftlicher Belange
- ♦ Fokussierung auf Aspekte, die durch das Städtetz beeinflussbar sind (nicht auf von außen induzierte, negative Effekte wie Lärm)

Frage 4 Bitte weisen Sie allen sechs Handlungsfeldern einen Rang von 1 bis 6 entsprechend Ihren Prioritäten zu (1 = am wichtigsten, 6 = am unwichtigsten) und begründen Sie Ihre Entscheidung kurz.

Rangfolge der Handlungsfelder aus Sicht der Kommunen

1. Förderung von Rad- und Fußverkehr (*Durchschnittsnote 1,7*)
2. Unterstützung intermodaler Wegeketten (*Durchschnittsnote 3,1*)
3. Stärkung ÖPNV-Angebot (*Durchschnittsnote 3,3*)
4. Mobilität und Tourismus (*Durchschnittsnote 3,3*)
5. Management des motorisierten Verkehrs (*Durchschnittsnote 4,4*)
6. Güterverkehr und Logistik (*Durchschnittsnote 5,1*)

Begründung der Priorisierung seitens der Kommunen:

Förderung Rad- und Fußverkehr

- ♦ Förderung des Rad- und Fußverkehrs für regionale Bevölkerung genauso wie für Tourismus
- ♦ Förderung des Rad- und Fußverkehrs und Einbindung in intermodale Wegeketten erscheint sinnvoller und zielführender als "Abarbeiten" an z. T. direkt und kurzfristig kaum lösbaren Problemen (u. a. Bahnlärm, Straßenverkehrsbelastung)
- ♦ Schaffung eines attraktiven Radwegenetzes für Touristen und Berufspendler (u. a. durch Schnell-Fahrradweg)

Intermodale Wegeketten

- ♦ Vernetzte Mobilität für Jedermann sollte Basis für Mobilitätsstrategie und alle weiteren Überlegungen bilden
- ♦ Impliziert, dass man sich mit allen Verkehrsträgern, insbesondere den klimafreundlicheren Modi, auseinandersetzt

ÖPNV-Angebot

- ♦ Optimal abgestimmtes ÖPNV-Angebot und Nutzung weiterer Mobilitätsangebote verbunden mit digitalen Nutzungsplattformen als Alternative zum Individualverkehr
- ♦ ÖPNV-Angebote relativ hochwertig, Verknüpfung fehlt z. T.

Mobilität und Tourismus

- ♦ Hohe Entwicklungspotenziale im touristischen Bereich
- ♦ Alltagsverkehre sind eher auf die jeweils angrenzenden Regionen/Bereiche ausgerichtet (Bonn bzw. Koblenz)

Management des motorisierten Verkehrs

- ♦ Überregional induziert

Güterverkehr und Logistik

- ♦ Überregional induziert
- ♦ Eher einzelstädtische Lösungen notwendig

Sonstige Hinweise

- ♦ SKSL wurde als Antwort auf die Nichtbeteiligung an der BuGa ins Leben gerufen: Ziel darf nicht aus den Augen verloren werden

Frage 5 Innerhalb des Mobilitätsausschusses und der 1. Überregionalen Veranstaltung wurde deutlich, dass bereits erste Ideen für potenzielle Handlungsansätze bestehen. Welche Ansätze nehmen Sie aus Ihrer Sicht als besonders innovativ für die Region des Städteneetzes wahr und warum?

Innovative Ansätze

- ♦ Fußgänger- und Radfahrerbrücke als "Leuchtturmprojekt" (u. a. Remagen - Erpel)
- ♦ Einheitliche Angebotsorientierung und -verbesserung im ÖPNV (attraktiver ÖPNV als Alternative zum eigenen PKW)
- ♦ Gemeinsame Mobilitätsplattform (z. B. eine ÖPNV-App)
- ♦ Schaffung von Radschnellwegen für Touristen und Pendler
- ♦ Regionale Verleihangebote, u. a. Car-Sharing und Radverleih
- ♦ Mobilitätskarte als Zugang zum ÖPNV und zu Sharing-Angeboten
- ♦ Verstärkte Nutzung der Schifffahrt im Rahmen des ÖPNV

Weitere wichtige Hinweise aus Sicht der Kommunen

- ♦ Vernetzung mit den Oberzentren Koblenz und Bonn/Köln
- ♦ Weiterentwicklung der Wegestruktur für eine verbesserte Anbindung
- ♦ Schaffung von Alternativen zum privaten Pkw
- ♦ Verminderung von Lärmemissionen zur Steigerung der Lebensqualität

Frage 6 Für welche strategischen Ansätze sehen Sie zum jetzigen Zeitpunkt das größte Potenzial für eine gemeinsame Umsetzung? Für welche der Maßnahmen wäre aus Ihrer Sicht eine schnelle Umsetzung besonders wünschenswert?

Potentielle strategische Umsetzungsmaßnahmen

- ♦ Bessere Vernetzung und Verknüpfung der Verkehrsträger und -verbünde, auch durch Digitalisierung
- ♦ Fuß- und Radverkehrsbrücke (bspw. Remagen-Erpel) als mittel- bis langfristig angelegtes Projekt, dessen Start im Rahmen der Mobilitätsstrategie angegangen und von dieser unterstützt werden sollte
- ♦ Vernetzung mit den Oberzentren Koblenz und Bonn/Köln intensivieren

Mögliche Sofortmaßnahmen aus Sicht der Kommunen

- ♦ Aufwertung der Radverkehrsinfrastruktur (u. a. durch Radschnellwege)
- ♦ Regionales Radverleihsystem
- ♦ Fahren als Teil des ÖPNV (u. a. durch Tarifintegration in Verbund)
- ♦ Mobilitätsplattform zur Bündelung und Vermittlung von Verkehrsangeboten
- ♦ Mobilitätskarte oder/und einheitliches Gästeticket

A4 Auswertung von Mobilitätskonzepten und -strategien in vergleichbaren Räumen: Konzepte und Strategien

Landkreis Böblingen, Baden-Württemberg Integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis Böblingen

Ziele:

- ♦ Klimaschutz und nachhaltige Entwicklung durch Emissionsreduzierung
- ♦ Verbesserung der Mobilität durch vernetzte Angebote und den Abbau von Nutzungsbarrieren
- ♦ Entwicklung von Leitbild, Maßnahmenkatalog und Leitprojekten

Strategische Leitsätze und Schlagworte:

- ♦ Allein unterwegs: u. a. Fuß- und Radverkehr stärken, Einsatz umwelt- und klimafreundlicher Transporttechnologien, innovativen Transportsysteme, gleichwerte Transportmittelnutzung
- ♦ Gemeinsam unterwegs: u. a. Verkehrsnetz angepasst an Region, individuelle ÖPNV-Angebote, einfacher Zugang, Fahrzeuge teilen, digitaler Zugang, Flexibilität und Intermodalität, umweltfreundlich
- ♦ Gar nicht unterwegs: u. a. Verkehrsvermeidung, Co-Working, Arbeit und Wohnen vereinen, kurze Wege, letzte Meile, e-Governance

Maßnahmen und Leitprojekte (Auswahl):

- ♦ Verkehrsträgerübergreifendes Mobi-Ticket
- ♦ Autonomes Fahren
- ♦ Bus Rapid Transit (BRT)/BHLS-Systeme im LK

Umsetzungserfahrungen:

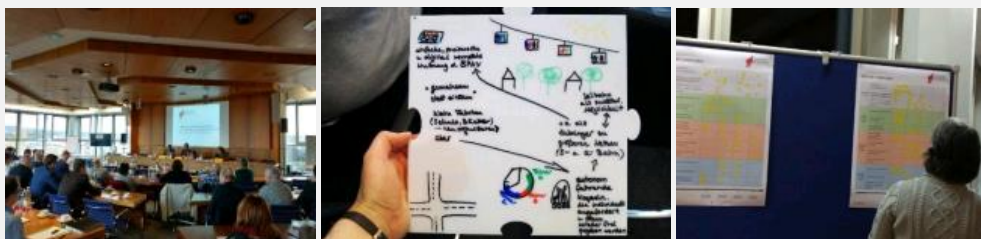
- ♦ Vier Sofortmaßnahmen geplant, Federführung und Finanzierung durch Landkreis
- ♦ Keine Informationen zu Umsetzungsstand

Räumlicher Zuschnitt/Kooperationsform:

- ♦ Interkommunale Kooperation von Politik und Interessensvertretungen

Realisierungszeitraum:

- ♦ Beschluss vom 25.02.19
- ♦ Planungshorizont 2030



Darstellung: IGES 2020; Datengrundlage: Landratsamt Böblingen (2019).

Koblenz, Rheinland-Pfalz Verkehrsentwicklungsplan Koblenz 2030

Ziele:

- ♦ Stadtverträgliche und nachhaltige Gestaltung und Entwicklung der Mobilität und Verkehre

Strategische Leitsätze und Schlagworte:

- ♦ Gleichberechtigte Verkehrsteilhabe und Sicherung der Erreichbarkeit
- ♦ Verkehrsverlagerung zu Gunsten des Umweltverbundes
- ♦ Verträgliche Abwicklung des MIV und des Wirtschaftsverkehrs
- ♦ Steigerung von Effizienz und Verkehrssicherheit, Bestandssicherung

Maßnahmen und Leitprojekte (Auswahl):

- ♦ Autonomes Fahren, E-Mobilität, Car-Sharing, neue Antriebs- und Mobilitätsformen
- ♦ Schaffung intermodaler Schnittstellen/Mobilitätsstationen
- ♦ Fahrradparkhaus Hbf. und Fahrradverleihsystem

Umsetzungserfahrungen:

- ♦ Drei Finanzierungsszenarien entwickelt und Abschätzung des Finanzierungsbedarfs
- ♦ Evaluierungsberichte im Abstand von 5 Jahren (erstmals 2023)

Räumlicher Zuschnitt/Kooperationsform:

- ♦ Interkommunale Kooperation von Politik und Interessensvertretungen

Realisierungszeitraum:

- ♦ Beschluss 30.08.18
- ♦ Planungshorizont 2030



Darstellung: IGES 2020; Datengrundlage: Stadt Koblenz (2018).

Bad Kreuznach, Rheinland-Pfalz Integriertes Verkehrsentwicklungskonzept (IVEK)

Ziele:

- ♦ Verbesserung der Lebensqualität durch Verringerung der verkehrsbedingten Belastungen

Strategische Leitsätze und Schlagworte:

- ♦ Gleichberechtigte Teilhabe aller Verkehrsteilnehmer
- ♦ Nahmobilität fördern und Erreichbarkeit sichern
- ♦ Kfz-Verkehr verträglich gestalten
- ♦ Verkehrssicherheit weiter erhöhen

Maßnahmen und Leitprojekte (Auswahl):

- ♦ E-Fahrräder und E-Autos für Mitarbeiter der Stadtverwaltung
- ♦ E-Car-Sharing-Parkhaus (Stadtwerke)
- ♦ Mobilitätsstation am Bahnhof „Mobil- und Infopunkt“

Umsetzungserfahrungen:

- ♦ Umsetzung von priorisierten Maßnahmen durch Stadtverwaltung
- ♦ u. a. Anschaffung von E-Fahrrädern u. E-Autos (Stadtverwaltung), E-Car-Sharing-Parkhaus (Stadtwerke)
- ♦ Bis Ende 2019 Bau eines Info- und Mobilpunktes (Mobilitätsstation)

Räumlicher Zuschnitt/Kooperationsform:

- ♦ Interkommunale Kooperation von Politik und Interessensvertretungen

Realisierungszeitraum:

- ♦ Beschluss Juli 2016
- ♦ Planungshorizont 2030



Darstellung: IGES 2020; Datengrundlage: Stadtverwaltung Bad Kreuznach (2016).

Landkreis Wesermarsch, Niedersachsen Kooperationsraum- und Mobilitätskonzept Wesermarsch

Ziele:

- ♦ Sicherstellung einer zukunftsfesten Daseinsvorsorge, Nahversorgung und Mobilität bzw. eine ortsnahe Versorgung mit öffentlichen und privaten Dienstleistungen

Strategische Leitsätze und Schlagworte:

- ♦ Radienerweiterung: ÖPNV-Optimierung, Verkehrsmittelverknüpfung
- ♦ Privates Mitnehmen: Fahrten und Wege teilen
- ♦ Mobilitätsmanagement: Mobilität zielgruppenspezifisch organisieren

Maßnahmen und Leitprojekte (Auswahl):

- ♦ Landkreisweites Mindestangebot ÖPNV
- ♦ Mobilitätsstationen
- ♦ Mobilitätstrainings (Mobilitätscoach)
- ♦ Mobilitätsmanagement
- ♦ Bürgerbusse/Dorfautos
- ♦ Digitale Plattform zur Mobilitätsplanung

Umsetzungserfahrungen:

- ♦ InfoBus & Mobi-Coaches erfolgreich umgesetzt sowie Erweiterung Bürgerbus
- ♦ Finanzierung von Teilmaßnahmen des Vorhabens aus Mitteln der Kreisentwicklung und des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes

Räumlicher Zuschnitt/Kooperationsform:

- ♦ Interkom. Kooperation
- ♦ Kooperationsraumkonzept

Realisierungszeitraum:

- ♦ Projektende 31.08.18



Darstellung: IGES 2020; Datengrundlage: Landkreis Wesermarsch (2018).

Mittelbaden, Baden-Württemberg Integrierter Mobilitätskonzept Wirtschaftsregion Mittelbaden

Ziele:

- ♦ Umweltverträglichkeit aller Verkehrsmittel
- ♦ Optimierte Nutzung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur
- ♦ Verbesserung des Mobilitätsmanagement

Strategische Leitsätze und Schlagworte:

- ♦ Umweltverbund, Förderung nachhaltiger Mobilität und Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur
- ♦ Vernetzter und verbesserter ÖPNV und Pendlerströme, Barrierefreiheit
- ♦ Weniger MIV, Förderung Mobilitätsmanagement

Maßnahmen und Leitprojekte (Auswahl):

- ♦ Seilbahn
- ♦ Kommunales und betriebliches Mobilitätsmanagement und Bike-Sharing
- ♦ Ladeinfrastruktur E-Mobilität
- ♦ „RegioMOVE“

Umsetzungserfahrungen:

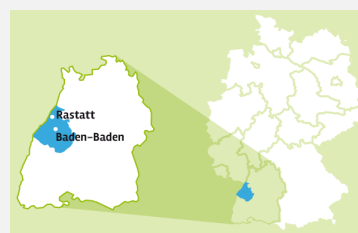
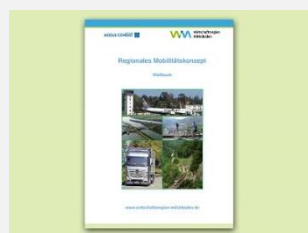
- ♦ Umsetzungscoordination durch Wirtschaftsregion Mittelbaden
- ♦ Keine Aussage über Finanzierung

Räumlicher Zuschnitt/Kooperationsform:

- ♦ Wirtschaftsregion Mittelbaden als zentrale Koordinierungsstelle
- ♦ Einbindung von Unternehmen und Kommunen

Realisierungszeitraum:

- ♦ Planungshorizont 2040



Darstellung: IGES 2020; Datengrundlage: Wirtschaftsregion Mittelbaden (2019).

Erfurt, Jena, Weimar, Weimarer Land, Thüringen
Integriertes Regionalentwicklungskonzept Impulsregion Erfurt-Jena-Weimar-Weimarer Land

Ziele:

- ♦ Wirtschaftliche Potentiale der Region stärken und vermarkten, Kulturlandschaft als Basis attraktiver Lebens- und Standortbedingungen

Strategische Leitsätze und Schlagworte:

- ♦ Optimale infrastrukturelle und kommunale Rahmenbedingungen
 - Ausbau digitaler Infrastrukturen, hochleistungsfähige Netze
 - Bedarfsgerechte innerregionale Verkehrsnetze
 - Weiterentwicklung von Verkehrsangeboten (u. a. Anbindung Gewerbestandorte, Masterplan ÖPNV)

Maßnahmen und Leitprojekte (Auswahl):

- ♦ Masterplan ÖPNV: Masterplan zur nachhaltigen Entwicklung des ÖPNV-Angebots für den ländlichen Bereich der Impulsregion

Umsetzungserfahrungen:

- ♦ Umsetzungs- und Evaluierungskonzept, u. a.
 - Finanzierungsmöglichkeiten und Einbindung weiterer Partner
 - Umsetzung von Schlüsselprojekten

Räumlicher Zuschnitt/Kooperationsform:

- ♦ Interkommunale Kooperation in Form des Vereins „Die Impulsregion e. V.“

Realisierungszeitraum:

- ♦ Keine Aussage zu Planungshorizont



Darstellung: IGES 2020; Datengrundlage: Stadt Weimar (2017).

A5 Auswertung von Mobilitätskonzepten und -strategien in vergleichbaren Räumen: Strategische Netzwerke und Kooperationen

Nordrhein-Westfalen Zukunftsnetz Mobilität NRW

Ziele:

- ♦ Unterstützung von Kommunen auf dem Weg zu einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung (Mobilitätswende)

Strategische Leitsätze und Schlagworte:

- ♦ Kommunales und betriebliches Mobilitätsmanagement u. a. in den Bereichen Neubürger, Wohnen, Schulen und Kinder, Senioren und Stadtplanung
- ♦ Verkehrssicherheit
- ♦ Vernetzte Mobilität
- ♦ Ländlicher Raum

Maßnahmen und Leitprojekte (Auswahl):

- ♦ Erstellung eines Mobilitätskonzeptes
- ♦ Ausbildung von Mobilitätsmanagern
- ♦ Vernetzung, Informations- und Erfahrungsaustausch
- ♦ Zielgruppenorientierte Beratungsangebote (u. a. für Schulen, Senioren)

Umsetzungserfahrungen:

- ♦ 2015 aus Netzwerk Verkehrssicheres NRW hervorgegangen
- ♦ Über 140 Mitgliedskommunen, 93 ausgebildete Mobilitätsmanager, 1.000 Teilnehmer an Veranstaltungen jährlich

Räumlicher Zuschnitt/Kooperationsform:

- ♦ Austausch der Kommunen über Koordinierungsstellen (Westfalen, Ostwestfalen-Lippe, Rhein-Ruhr, Rheinland)
- ♦ Kooperation mit Verkehrsunternehmen/-verbünden

Realisierungszeitraum:

- ♦ Beschluss Juli 2016
- ♦ Planungshorizont 2030



Darstellung: IGES 2020; Datengrundlage: VM NRW (2020).

Münsterland, Rheinland-Pfalz Mobiles Münsterland - Reallabor für Mobilität im ländlichen Raum

Ziele:

- ♦ Steigerung der Mobilität im ländlichen Raum und der Lebensqualität durch gesellschaftliche Teilhabe
- ♦ Sicherung der Daseinsvorsorge

Strategische Leitsätze und Schlagworte:

- ♦ Individuelle öffentliche Mobilitätsangebote auf erster und letzter Meile
- ♦ Automatisiertes Fahren
- ♦ Einfache, digitale Nutzung der Mobilitätsangebote
- ♦ Innovative Mobilpunkte

Maßnahmen und Leitprojekte (Auswahl):

- ♦ Teststrecken für automatisiertes Fahren
- ♦ Mobilitätsplattform (Information, Buchung, Ticketing, Bezahlung)
- ♦ Innovative Mobilpunkte

Umsetzungserfahrungen:

- ♦ Weitere Partner: Bezirksregierung Münster, EnergieAgentur.NRW, RVM Münsterland, Zukunftsnetz Mobilität NRW und Kommunen

Räumlicher Zuschnitt/ Kooperationsform:

- ♦ Kooperation von Münsterland e. V. und Zweckverband SPNV Münsterland

Realisierungszeitraum:

- ♦ Keine Aussage zu Planungshorizont



Darstellung: IGES 2020; Datengrundlage: Münsterland e. V. (2020).

A6 Vorlage zur Priorisierung des Maßnahmenkataloges durch die Kommunen des Städtetzes

Siehe nachfolgende Seiten.

Zukunftsinitiative „Starke Kommunen – Starkes Land“, Städtenetz „Mitten am Rhein“

Mobilitätsstrategie 2030plus: Priorisierung des Maßnahmenkataloges

Vorschlag zur Vorgehensweise

Für die Umsetzung der „Mobilitätsstrategie 2030plus“ ist eine Priorisierung des vorliegenden Maßnahmenkataloges notwendig.

Ziel ist es, auf Grundlage der zehn priorisierten Maßnahmen gemäß fachplanerischer Expertise (**TOP10 Vorschlag Firma IGES**) über die jeweilige Einschätzung aller elf Partnerkommunen (**TOP10 Kommunen**) gemeinsam eine priorisierte Maßnahmenliste (**TOP10 „Mitten am Rhein“**) zu erarbeiten. Damit wird die Basis für die Auswahl geeigneter Startermaßnahmen geschaffen, die möglichst von allen elf Kommunen mitgetragen und unterstützt werden.

Insgesamt wird ein ergebnisoffenes Bewertungsverfahren angestrebt, mit dem aus dem umfangreichen Maßnahmenpool und unter Berücksichtigung aller Belange **drei Startermaßnahmen** herausgefiltert werden, die im Rahmen von SKSL in Zusammenarbeit angestoßen und gemeinsam in die Umsetzung gebracht werden. Die Priorisierung von zunächst drei Startermaßnahmen ergibt sich aus dem damit einhergehenden Koordinations-, Organisations- und Zeitaufwand. Die übrigen Maßnahmen fallen im Rahmen des Prozesses nicht weg, werden allerdings zunächst zurückgestellt und können bedarfsgerecht unter Zustimmung aller Partnerkommunen angegangen werden.

Die zehn aus fachplanerischer Sicht prioritären Maßnahmen sind im beiliegenden Maßnahmenkatalog gekennzeichnet. Für die Sitzung am 16.03.2020 bitten wir nun alle **elf Partnerkommunen die für sie zehn wichtigsten Projekte in die Spalte „TOP 10 Kommunen“ einzutragen**. Im Rahmen des Treffens werden alle TOP10-Listen der Kommunen gesammelt und in eine entsprechende Reihenfolge an grundsätzlich wichtig eingeschätzten Maßnahmen gebracht. Die Reihenfolge ergibt sich dabei durch die Anzahl der Nennungen. Die zehn am häufigst genannten Maßnahmen stellen im Ergebnis die TOP10-Liste „Mitten am Rhein“ dar. Auf dieser Basis können die drei sogenannten Startermaßnahmen gemeinsam diskutiert und ausgewählt werden. Ziel ist es ebenfalls, im Anschluss daran die jeweilige Federführung abzufragen und zu benennen.

Vorgeschlagen wird auch hier über solche Maßnahmen gemeinsam zu entscheiden, die über die höchste Nennung im Rahmen der TOP10-Liste verfügen.

Zukunftsinitiative „Starke Kommunen – Starkes Land“, Städtenetz „Mitten am Rhein“

Maßnahmenkatalog

Strategische Handlungsfelder mit Maßnahmen		TOP 10 Vorschlag IGES	TOP 10 Kommunen	TOP 10 Mitten am Rhein
[imod] Unterstützung intermodaler Wegeketten				
imod1	Mobilitätsstationen: mobiHUB, mobiDOT, mobiPORT	x		
imod2	Mobilitätskarte	x		
imod3	Mobilitätsplattform mit Mitfahrbörse			
imod4	Klimakonto			
imod5	Initiative „Nachhaltig mobil zur Arbeit“			
imod6	Mobilitätstag			
[Rhein] ÖPNV auf dem Rhein				
Rhein1	Autonome Fähre im 24h-Betrieb			
Rhein2	mobiPORT			
Rhein3	Fähren als Teil des ÖPNV	x		
Rhein4	Wassertaxi („Sea Bubbles“)	x		
Rhein5	Wasserbus			
[ÖPNV] Stärkung des ÖPNV-Angebotes				
ÖPNV1	Autonome Fahrdienste			
ÖPNV2	„Grenzenloser“ ÖPNV-Tarif	x		
ÖPNV3	Seilbahn „Mitten am Rhein“			
ÖPNV4	Sicherung vorhandener Verkehrskorridore			
ÖPNV5	Von früh bis spät mobil			
ÖPNV6	Klimafreundlich angetrieben im ÖPNV			
ÖPNV7	Einheitliche Angebotsorientierung im ÖPNV			
ÖPNV8	Flexibel mobil durch ergänzende Mobilitätsangebote			
ÖPNV9	ÖPNV-Schnupperticket			
ÖPNV10	Förderung von Bussonderfahrstreifen			
[FuRa] Förderung von Fuß- und Radverkehr				
FuRa1	Fuß- und Radverkehrsquerungen über den Rhein			
FuRa2	Radschnellwege	x		
FuRa3	Lückenschluss Radwegnetz			
FuRa4	Fokus Fußweginfrastruktur			
FuRa5	Regionales Radverleihsystem	x		
FuRa6	Fahrrad-Stationen			
FuRa7	Fahrradlift für Steigungen			
FuRa8	Mängel-Portal			
FuRa9	Fahrradnetzplan „Mitten am Rhein“			
FuRa10	Aktionstag „Radverleih für einen Tag“			
FuRa11	Fahrradkampagne/-wettbewerb			
FuRa12	Stammtisch Radverkehr			
FuRa13	Einrichtung von Begegnungszonen			
FuRa14	Fußverkehrskonzept			
[Dig] Zukunftsfähigkeit digitaler Infrastrukturen				
Dig1	5G-Infrastruktur 2030plus			
Dig2	Breitband Infrastruktur 2030plus			

Zukunftsinitiative „Starke Kommunen – Starkes Land“, Städtenetz „Mitten am Rhein“

Dig3	Unterstützung der Einrichtung eines nationalen Zugangspunktes für multimodale Reiseinformationen (NAP)			
Dig4	Unterstützung und Partizipation DELFI e.V.			
Dig5	Kompetenzzentrum Digitale Infrastruktur			
[Tou] Mobilität und Tourismus				
Tou1	Mobilitätskarte Gast			
Tou2	Radrundweg „Mitten am Rhein“			
Tou3	Tourismuskonzept Fahrradtourismus			
Tou4	Aussichtspunkte neu entdecken			
[MIV] Management des motorisierten Verkehrs				
MIV1	Regionales Car-Sharing-System	x		
MIV2	Elektrisch mobil			
MIV3	Clever Parken			
MIV4	Verkehrsberuhigung			
MIV5	„Parking Day“/Autofreie Region			
[Log] Güterverkehr und Logistik				
Log1	Paketlieferung aus der Luft			
Log2	Klimafreundlich angetrieben in Güterverkehr u. Logistik			
Log3	Paketlieferung per Lastenrad und Micro-Hub			
Log4	Nachhaltige Citylogistik: Lastenrad für das lokale Gewerbe			
Log5	Regionales Gewerbe- und Industrieflächenkonzept			
Log6	Dialog Binnenschifffahrt			
[MoMa] Mobilitätsmanagement und Stadtplanung				
MoMa1	Region der kurzen Wege			
MoMa2	Netzwerk Mobilitätsmanagement	x		
MoMa3	Kommunales u. betriebliches Mobilitätsmanagement	x		
MoMa4	Mobilitätsmanagement für Wohnen und Bauen			
MoMa5	Mobilitätsmanagement für Neubürger/innen			
MoMa6	Co-Working-Spaces: Leerstand neu beleben			
Ergänzung				
E1	BaustellenInfo digital kommunal			

Datenbasis: IGES 2020

Literaturverzeichnis

- Blick-aktuell (2018): Artikel „Bürgermeister bevorzugen Brücke für Fußgänger und Radfahrer“. URL: <https://www.blick-aktuell.de/Politik/Buergermeister-bevorzugen-Brueckefuer-Fussgaenger-und-Radfahrer-348571.html> (letzter Zugriff: 30.01.2020).
- Bundesagentur für Arbeit (2019a): Beschäftigte nach Wirtschaftszweigen (WZ 2008) (Quartalszahlen), Region Rheinland-Pfalz, Stichtag: 30. Juni 2018.
- Bundesagentur für Arbeit (2019b): Pendlerverflechtungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Kreisen, Region Rheinland-Pfalz, Stichtag: 30. Juni 2018.
- Bundesanstalt für Straßenwesen (2017a): Manuelle Straßenverkehrszählung 2015 für Bundesstraßen. URL: https://www.bast.de/BASSt_2017/DE/Statistik/Verkehrsdaten/2015/Bundestrassen-2015.pdf?__blob=publicationFile&v=8 (letzter Zugriff: 30.01.2020).
- Bundesanstalt für Straßenwesen (2017b): Manuelle Straßenverkehrszählung 2015 für Bundesstraßen. URL: https://www.bast.de/BASSt_2017/DE/Statistik/Verkehrsdaten/2015/Autobahnen-2015.pdf?__blob=publicationFile&v=4 (letzter Zugriff: 30.01.2020).
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (2014): Verkehrsverflechtungsprognose 2030. Schlussbericht und Netzumlegung. Stichtag: 11. Juni 2014.
- Deutsche Bahn AG (2020): Elektronisches Kursbuch. Streckenkarte. URL: http://kursbuch.bahn.de/hafas/kbview.exe/dn?rt=1&mainframe=IK_strecken (letzter Zugriff: 23.01.2020).
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV) (2014): Arbeitspapier Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen. FGSV-Nr. 284/1, FGSV Verlag, Köln.
- Industrie- und Handelskammer Koblenz (IHK) (2019): IHK-Journal. Das regionale Wirtschaftsmagazin. Ausgabe März/April 2019, URL: <https://www.ihk-koblenz.de/blueprint/servlet/resource/blob/4366558/bff621f4417a3b1ed9890591229331b2/ihk-journal-3-4-2019-data.pdf> (letzter Zugriff: 23.01.2020).
- Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) (2019): Fahrzeugzulassungen. Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeughängern nach Gemeinden. URL: https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/ZulassungsbezirkeGemeinden/2018/2018_zulassungsbezirke_node.html (letzter Zugriff: 23.01.2020).
- Kreisverwaltung Neuwied (2013): Nahverkehrsplan 2014 für den Landkreis Neuwied.
-

- Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz (LBM, Hrsg.) (2014): Potenzialbetrachtung Radschnellverbindungen in Rheinland-Pfalz. URL: <https://www.radwanderland.de/public/images/140624-Potenzial.pdf> (letzter Zugriff: 30.01.2020).
- Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz (LBM, Hrsg.) (2019): B9 – Ortsdurchfahrt Bad Breisig – Verkehrsuntersuchung. URL: https://lbm.rlp.de/fileadmin/LBM/Dateien/Service/Verkehrsuntersuchungen/Bad_Breisig_B_9_Verkehrsuntersuchung_mitPlaenenAnlagen-frei.pdf (letzter Zugriff: 30.01.2020).
- Landkreis Ahrweiler (2016): Nahverkehrsplan Kreis Ahrweiler 2016.
- Landkreis Mayen-Koblenz (2015): Nahverkehrsplan des Landkreises Mayen-Koblenz. Fortschreibung 2015.
- Landkreis Wesermarsch (2018): Modellvorhaben „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“. URL: <http://www.modellvorhaben-versorgung-mobilitaet.de/modellregionen/wesermarsch/> (letzter Zugriff: 23.01.2020).
- Landratsamt Böblingen (2019): Integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis Böblingen, Klimaschutz – Teilkonzept.
- Ministerium des Innern und für Sport Rheinland-Pfalz (2008): Landesentwicklungsprogramm (LEP IV). URL: https://mdi.rlp.de/fileadmin/isim/Unsere_Themen/Landesplanung_Abteilung_7/Landesplanung/LEP_IV_Teil_A_bis_B_Kap_III.pdf (letzter Zugriff: 30.01.2020).
- Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (VM NRW) (2020): Zukunftsnetz Mobilität NRW. URL: <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/> (letzter Zugriff: 23.01.2020).
- Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz (MWVLW RLP) (2018): Der Rheinland-Pfalz-Takt. Barrierefreiheit an Bahnhöfen und Haltepunkten in Rheinland-Pfalz. URL: https://www.der-takt.de/uploads/tx_dbartikel/RPT_Karte_Barrierefreiheit_20172018.pdf (letzter Zugriff: 23.01.2020).
- Mobilität in Deutschland (MiD) (2017a): Small Area-Schätzung bundesweiter Regionaldaten. Informationen für Auftraggeber und Nutzer der Studie. Präsentation im Rahmen der Abschlussveranstaltung 14./15. November 2018, Berlin.
- Mobilität in Deutschland (MiD) (2017b): Tabellarische Grundausswertung Deutschland. Bundesweite Fassung. Ausgabe Dezember 2018, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.), Bonn.
- Münsterland e.V. (2020): Mobiles Münsterland. URL: <https://www.muensterland.com/wirtschaft/umwelt-und-verbraucher/mobilitaet> (letzter Zugriff: 23.01.2020).
- Rhein-Zeitung (2018): Artikel „Rheinquerung: Bad Breisig denkt über Fußgängerbrücke nach Bad Hönningen nach“. URL: https://www.rhein-zeitung.de/region/aus-den-lokalredaktionen/kreis-ahrweiler_artikel,-rheinquerung-bad-
-

- breisig-denkt-ueber-fussgaengerbruecke-nach-bad-hoenningen-nach-_arid,1779114.html (letzter Zugriff: 30.01.2020).
- Romantischer Rhein Tourismus GmbH (2020): Ausflugsziele am Romantischen Rhein URL: <https://www.romantischer-rhein.de/aktivitaeten-und-ausfluege/ausflugsziele-und-sehenswuerdigkeiten> (letzter Zugriff: 23.01.2020).
- Stadt Koblenz (2018): Verkehrsentwicklungsplan Koblenz 2030 Ziele, Szenarien und integriertes Handlungskonzept. URL: <https://www.koblenz.de/downloads/aemter-und-eigenbetriebe/amt-fuer-stadtentwicklung-und-bauordnung/vep/vepkoblenz-integriertes-handlungskonzept-a4-a3-1.pdf?cid=gxi> (letzter Zugriff: 23.01.2020).
- Stadt Weimar (2017): Integriertes Regionalentwicklungskonzept für die Impulsregion Erfurt-Jena-Weimar-Weimarer Land. URL: https://www.impulsregion.de/fileadmin/images/IREK/20170629_Abschlussbericht_IR_3._Redaktionelle_Fassung.pdf (letzter Zugriff: 23.01.2020).
- Stadtverwaltung Bad Kreuznach (2016): Integriertes Verkehrsentwicklungskonzept (IVEK). URL: <https://www.bad-kreuznach.de/wirtschaft-bauen-wohnen/stadtentwicklung-und-umwelt/verkehr/> (letzter Zugriff: 23.01.2020).
- Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz (2015a): Rheinland-Pfalz 2035 Vierte kleinräumige Bevölkerungsvorausberechnung für die verbandsfreien Gemeinden und Verbandsgemeinden (Basisjahr 2013) Ergebnisse für den Landkreis Ahrweiler, URL: http://www.statistik.rlp.de/fileadmin/dokumente/stat_analysen/RP_2060/kreis/131-VG.pdf (letzter Zugriff: 23.01.2020).
- Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz (2015b): Rheinland-Pfalz 2035 Vierte kleinräumige Bevölkerungsvorausberechnung für die verbandsfreien Gemeinden und Verbandsgemeinden (Basisjahr 2013) Ergebnisse für den Landkreis Mayen-Koblenz, URL: http://www.statistik.rlp.de/fileadmin/dokumente/stat_analysen/RP_2060/kreis/137-VG.pdf (letzter Zugriff: 23.01.2020).
- Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz (2015c): Rheinland-Pfalz 2035 Vierte kleinräumige Bevölkerungsvorausberechnung für die verbandsfreien Gemeinden und Verbandsgemeinden (Basisjahr 2013) Ergebnisse für den Landkreis Neuwied, URL: http://www.statistik.rlp.de/fileadmin/dokumente/stat_analysen/RP_2060/kreis/138-VG.pdf (letzter Zugriff: 23.01.2020).
- Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz (2019): Verkehr. Zeitreihen Land. Güterschiffe und Güterumschlag 2002 bis 2017. URL: <https://www.statistik.rlp.de/de/wirtschaftsbereiche/verkehr/zeitreihen-land/tabelle-5/> (letzter Zugriff: 23.01.2020).
- Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz (2019a): Demografischer Wandel in Rheinland-Pfalz - Fünfte kleinräumige Bevölkerungsvorausberechnung für verbandsfreie Gemeinden und Verbandsgemeinden (Basisjahr 2017) Ergebnisse für den Landkreis Ahrweiler, URL: https://www.statistik.rlp.de/fileadmin/dokumente/stat_analysen/RP_2070/kreis/131-VG.pdf (letzter Zugriff: 23.01.2020).
-

- Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz (2019b): Demografischer Wandel in Rheinland-Pfalz - Fünfte kleinräumige Bevölkerungsvorausberechnung für verbandsfreie Gemeinden und Verbandsgemeinden (Basisjahr 2017) Ergebnisse für den Landkreis Mayen-Koblenz, URL: https://www.statistik.rlp.de/fileadmin/dokumente/stat_analysen/RP_2070/kreis/137-VG.pdf (letzter Zugriff: 23.01.2020).
- Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz (2019c): Demografischer Wandel in Rheinland-Pfalz - Fünfte kleinräumige Bevölkerungsvorausberechnung für verbandsfreie Gemeinden und Verbandsgemeinden (Basisjahr 2017) Ergebnisse für den Landkreis Neuwied, URL: https://www.statistik.rlp.de/fileadmin/dokumente/stat_analysen/RP_2070/kreis/138-VG.pdf (letzter Zugriff: 23.01.2020).
- Statistisches Landesamt RLP (2017), Statistische Berichte: Gäste und Übernachtungen im Tourismus 2017. Regionalstatistik. URL: <https://infothek.statistik.rlp.de/MeineHeimat/index.aspx?id=103&l=3> (letzter Zugriff: 28.01.2020).
- Wirtschaftsregion Mittelbaden (2019): Regionales Mobilitätskonzept Mittelbaden. URL: <https://wirtschaftsregionmittelbaden.de/wordpress/wp-content/uploads/2019/03/Wei%C3%9Fbuch-Mobilitaetskonzept-mit-Plaenen-web.pdf> (letzter Zugriff: 23.01.2020).
-