

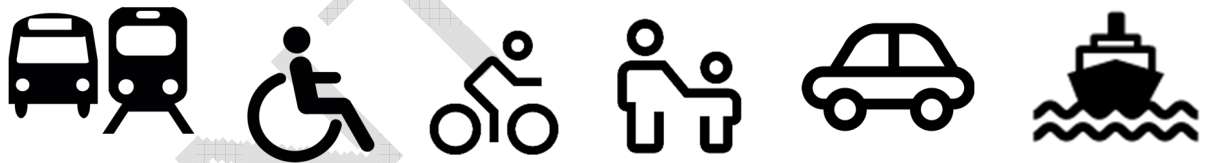


Mobilitätskonzept

der Stadt Remagen

Stand: Oktober 2022

gleichberechtigt | miteinander | mobil



Inhalt

Einleitung.....	2
1. Die Mobilitätsarten im Wandel - Kern unseres Mobilitätsleitbildes	2
1.1. Fußverkehr.....	3
1.1.1. Ist-Zustand – Wie sieht es aktuell aus?	3
1.1.2. Zielformulierung – Wo wollen wir hin?	3
1.1.3. Konkrete Maßnahmen - Fußverkehr.....	4
1.2. Radverkehr.....	6
2.1.1. Ist-Zustand – Wie sieht es aktuell aus?	6
2.1.2. Zielformulierung – Wo wollen wir hin?	6
2.1.3. Konkrete Maßnahmen – Radverkehr	7
2.2. ÖPNV	10
2.2.1. Ist-Zustand – Wie sieht es aktuell aus?	10
2.2.2. Zielformulierung – Wo wollen wir hin?	10
2.2.3. Konkrete Maßnahmen – ÖPNV.....	11
2.3. Autoverkehr	13
2.3.1. Ist-Zustand – Wie sieht es aktuell aus?	13
2.3.2. Zielformulierung – Wo wollen wir hin?	13
2.3.3. Konkrete Maßnahmen – Autoverkehr.....	14
2.4. Verkehr auf und über dem Rhein	16
2.4.1. Ist- Zustand – Wie sieht es aktuell aus?	16
2.4.2. Zielformulierung – Wo wollen wir hin?	16
2.4.3. Konkrete Maßnahmen – Auf und über dem Rhein	17
2.5. Barrierefreiheit ganzheitlich denken	18
2.5.1. Ist- Zustand – Wie sieht es aktuell aus?	18
2.5.2. Zielformulierung – Wo wollen wir hin?	18
2.5.3. Konkrete Maßnahmen – Barrierefreiheit.....	19
3. Leitlinien Straßenbau.....	20
3.1. Mögliche Aufteilung von Verkehrsflächen mit begrenzter Fläche	20
4. Beteiligungsprozess und Öffentlichkeitsarbeit	21
4.1. Was bisher geschah	21
4.2. Was weiter geschehen soll	21
4.3. Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit	21

Einleitung

Wie sollen Mobilität und Verkehr in Remagen in den nächsten 20 bis 30 Jahren aussehen? Mit dieser Frage setzen sich Politik und Verwaltung aktuell intensiv auseinander. Dabei herrscht mehrheitlicher Konsens, dass eine stärkere Gleichberechtigung zwischen allen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern und den verschiedenen Mobilitätsarten erreicht werden soll. Als Leitgedanken dient: „gleichberechtigt miteinander mobil“. Grundlagen für dieses Konzept sind die Klausurtagungen mit Politik und Verwaltung im Oktober 2021 und im Juli 2022, sowie die Online Bürger-Befragung vom Herbst 2020.

Eine nachhaltige und emissionsarme Mobilität ist ein wichtiger Baustein für eine lebenswerte Stadt genauso wie für den Klimaschutz. Mobilität soll in Remagen gemeinsam und miteinander gleichberechtigt, komfortabel und sicher für alle Verkehrsteilnehmenden möglich sein. Angenehme Fahrt- und Fußwege, Vermeidung von Staus und Lärm- und Luftbelastungen sowie die Schaffung übersichtlicher Knotenpunkte, Mobilitätsstationen zum Wechsel der Mobilitätsart, attraktive, grüne Wege und Plätze zum Flanieren und Verweilen. Ziel ist eine Stadt, in der Mobilität jeglicher Art sicher und komfortabel für alle ist.

1. Die Mobilitätsarten im Wandel - Kern unseres Mobilitätsleitbildes

Nicht erst seit der Corona-Pandemie verschieben sich die Nutzerpräferenzen für die verschiedenen Mobilitätsarten. Insbesondere durch die stark zunehmende Verbreitung von E-Bikes und den damit gestiegenen Bewegungsradius hat die Bedeutung des Radverkehrs im Freizeitbereich aber auch für Berufspendler*innen stark zugenommen. Unter anderem dieser Entwicklung will Remagen mit einem neuen Mobilitätsleitbild Rechnung tragen. Die Bereitstellung und Ausgestaltung der verkehrlichen Infrastruktur sollen an das veränderte Nutzungsverhalten angepasst werden.

Die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger ist dabei von großer Bedeutung, um deren tägliche Erfahrungen einfließen zu lassen und gleichzeitig eine hohe Akzeptanz der Maßnahmen zu erreichen.

Das vorliegende Mobilitätskonzept soll auch nach dessen Beschluss fortwährend Gegenstand politischer und gesellschaftlicher Diskussion sein und anhand sich ändernder Bedürfnisse und Rahmenbedingungen weiterentwickelt werden.

1.1. Fußverkehr

Der Fußverkehr ist vor allem relevant für kürzere Strecken innerhalb des Stadtgebietes und betrifft alle Bürgerinnen und Bürger. Hier gibt es eine Vielzahl unterschiedlicher Ansprüche etwa für Personen mit Kinderwagen oder eingeschränkte Personengruppen, die auf einen Rollator oder Rollstuhl angewiesen sind. Für sie ist es wichtig, dass die Wege barrierefrei sind und Bürger*innen die fußläufigen Wege als angenehm und sicher empfinden. Die Attraktivität der Fußwege kann etwa durch breitere Wege, Grünflächen und Ruhemöglichkeiten erhöht werden.

1.1.1. Ist-Zustand – Wie sieht es aktuell aus?



1.1.2. Zielformulierung – Wo wollen wir hin?

ZF Fußgänger*innen können sich bequem und gefahrlos im Straßenverkehr bewegen

Unterziele

- Kurze Wege sind attraktiv zu Fuß zurückzulegen.
- Barrieren sind abgebaut.
- Die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum ist für den Fußverkehr erhöht.
- Die Sicherheit und das Sicherheitsgefühl sind erhöht.



1.1.3. Konkrete Maßnahmen - Fußverkehr

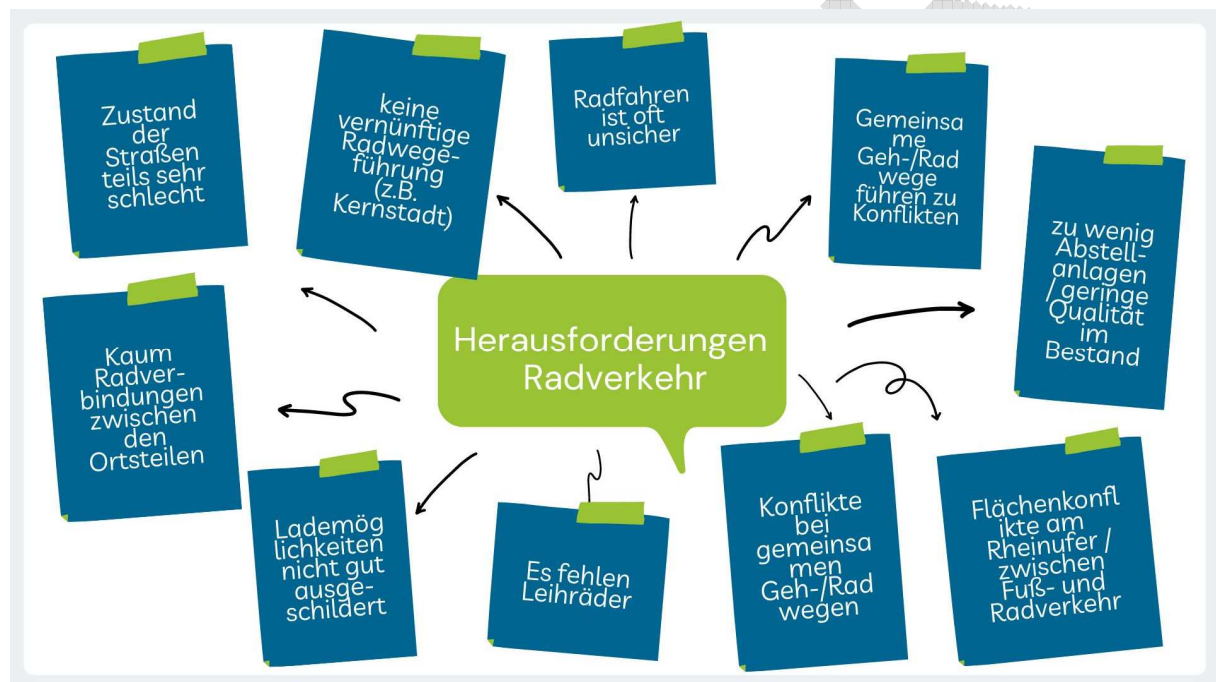
Nr.	Maßnahme	Kurzbeschreibung	Einfluss/Akteure	Kosten	Zeithorizont	Priorität Klausurtagung
F1	Errichtung von zwei Shared-spaces mit Ruhemöglichkeiten (im Rahmen des ISEK)	Der Maisons-Laffitte-Platz und der Bereich an der Ecke Bahnhofstraße/Marktstraße sollen zu Shared-spaces umgebaut/erweitert werden. (Shared-space: Planungskonzept, nachdem vom Kfz-Verkehr dominierter öffentlicher Straßenraum lebenswerter, sicherer sowie im Verkehrsfluss verbessert werden soll. Alle Verkehrsteilnehmenden sind vollständig gleichberechtigt.)	hoch	hoch	langfristig	hoch
F2	Beleuchtung					hoch
F2.1	Mehr Beleuchtung - insbesondere an Unterführungen	Zur Erhöhung der Sicherheit und des Sicherheitsgefühls sollen Knotenpunkte und Unterführungen besser beleuchtet/ heller umgestaltet werden.	hoch	mittel	mittelfristig	
F2.2	Umrüstung der Beleuchtung auf LED fortsetzen (größtenteils umgesetzt)	Die Straßenbeleuchtung soll gänzlich auf energiesparende LED Lichter umgestellt werden.	hoch	hoch	kurzfristig	
F2.3	Smarte Straßenbeleuchtung (umgesetzt)	An einigen Stellen im Stadtgebiet soll smarte Beleuchtungen ausgetestet werden. Beispielsweise bei der Erschließung des Ligusterweges.	hoch	hoch	mittelfristig	
F3	Mehr Straßengrün	Beim Ausbau von Straßen sollen mehr Grünflächen eingeplant werden. Diese sollen das Stadtbild verbessern und einen Beitrag für ein besseres Mikroklima leisten sowie der Verschattung dienen. Dabei soll auf möglichst pflegearme Grünflächen geachtet werden.	hoch	hoch	langfristig	hoch
F4	Fuß- und Fahrradbrücke zwischen Erpel und Remagen (Machbarkeitsstudie)	Siehe Rh1 „Verkehr auf und über den Rhein“	mittel	hoch	langfristig	mittel

Nr.	Maßnahme	Kurzbeschreibung	Einfluss/Akteure	Kosten	Zeithorizont	Priorität Klausurtagung
F5	Querungshilfen an neuralgischen Punkten einrichten, vor allem an der B9, Barrierefreiheit gewährleisten	Zur sicheren Querung des Fußverkehrs und eingeschränkter Bürger*innen.	hoch	hoch	langfristig	mittel
F6	Zusätzliche Angebote für Kinder schaffen	Es sollen Spielgeräte und ggf. Bodenspiele (aufgemalt) installiert werden.	hoch	niedrig	mittelfristig	mittel
F7	Verstärkte Kontrolle von Hindernissen auf Gehwegen (Autos, Mülltonnen, etc.)	Siehe 1.4. "Pkw-Verkehr"	hoch	hoch	mittelfristig	mittel
F8	Prüfung eines Personenaufzuges zwischen Rheinpromenade und Innenstadt (z.B. Neipengasse) (i.R.d. ISEK)	Die Maßnahme soll im Rahmen des Städtebauförderprogramms geprüft werden.	hoch	hoch	langfristig	mittel
F9	Zufahrtsbeschränkung Innenstadt / Poller an den Zufahrten zur Fußgängerzone (in Arbeit)	Siehe A6 „Autoverkehr“	hoch	hoch	kurzfristig	mittel
F10	Bordsteine absenken	Bordsteine sollen an Querungsstellen abgesenkt werden, zur Erleichterung von Personen etwa mit Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen.	hoch	mittel	mittelfristig	mittel
F11	Instandhaltung von Fußwegen	Schäden und Unebenheiten beheben.	hoch	mittel	mittelfristig	mittel
F12	Trennung von Geh- und Radwegen	Geh- und Radwege sollen, zur Sicherheit und den Verkehrsfluss beider Verkehrsarten, getrennt werden.	hoch	mittel	langfristig	
F13	Bei Straßenausbaumaßnahmen: ausreichend breite Gehwege anlegen	Gehwege sollen breit genug, insbesondere für Menschen mit Behinderungen, Rollatoren und Kinderwagen, sein.	hoch	mittel	langfristig	
F14	Schattige Rast- und Ruhemöglichkeiten* (Stadtmöblierung)	Für den Ruhenden Fußverkehr sollen mehr Sitz- und Rastmöglichkeiten aufgestellt werden. Diese sollen nach Möglichkeit etwa durch Bäume Verschattung erhalten.	hoch	mittel	langfristig	

1.2. Radverkehr

2. Das Fahrrad hat in den letzten Jahren einen enormen Aufschwung erfahren. Gerade durch Pedelecs, E-Bikes und Lastenfahrräder sind viele Menschen in Deutschland ganz oder teilweise auf Zweiräder umgestiegen. Wie die Umfrage zur Mobilität in Remagen in 2020 gezeigt hat, würden viele Bürger*innen gerne mehr mit dem Fahrrad fahren, empfinden jedoch die Wege für Fahrräder als unzureichend und unsicher – insbesondere auch mit Kindern. Dem allgemeinen Trend und den konkreten Bedürfnissen nach mehr Raum und Sicherheit soll Rechnung getragen und der Radverkehr dadurch insgesamt gefördert werden.

2.1.1. Ist-Zustand – Wie sieht es aktuell aus?



2.1.2. Zielformulierung – Wo wollen wir hin?

ZR Der Anteil des Radverkehrs am Verkehrsaufkommen ist gesteigert

Unterziele

- Wege sind attraktiv mit dem Rad zurückzulegen.
- Radfahren im gesamten Stadtgebiet und zwischen allen Ortsteilen ist sicher und komfortabel.
- Die interkommunale Zusammenarbeit zur Entwicklung von Radwegen ist gestärkt.
- Alltagsrouten und Tourismus werden berücksichtigt.
- Die Öffentlichkeit wird für den Radverkehr sensibilisiert.
- Der Rhein Radweg ist komfortabel und sicher.

2.1.3. Konkrete Maßnahmen – Radverkehr

Nr.	Maßnahme	Kurzbeschreibung	Einfluss/Akteure	Kosten	Zeithorizont	Priorität Klausurtagung
R1	Erarbeitung eines Radwegenetzes					hoch
R1.1	Herstellung eines Basisnetzes für die Gesamtstadt	Damit einzelne Maßnahmen in ein Gesamtkonzept eingebunden sind und effektiv wirken, soll eine Gesamtplanung insbesondere der Hauptverkehrsachsen erfolgen. (Wegebeziehung: Wohnen-Schulen-Kitas)	hoch	hoch	langfristig	hoch
R1.2	Trennung von Geh- und Radwegen	Siehe F12 „Fußverkehr“	hoch	hoch	mittelfristig	
R1.3	Verbreiterung des Leinpfads	Der Leinpfad soll, wo möglich, verbreitert werden, um den vielen Verkehrsteilnehmenden genügend Platz zu gewährleisten.	niedrig	hoch	langfristig	hoch
R1.4	Ausbau Radwegenetz Oedingen – Unkelbach – Rhein (teilweise umgesetzt; in Arbeit)	Zur Fortführung einer Radführung von Oedingen nach Unkelbach und Remagen soll der Wirtschaftsweg hinter dem Feuerwehrgerätehaus asphaltiert werden.	hoch	hoch	kurzfristig	
R1.5	Radweg Bandorf	Prüfung einer Möglichkeit zur Erschließung Bandorfs mit einem Radweg.	hoch	mittel	langfristig	hoch
R1.6	Absturzsicherung entlang des Rhein-Radwegs	Wo möglich, sollen am Rhein-Radweg Absturzsicherungen angebracht werden.	niedrig	hoch	langfristig	
R1.7	Einrichtung von Fahrradstraßen zur Erschließung eines Radwegenetzes	Vor allem dort, wo das Straßennetz zu eng für eine eigene Verkehrsfläche ist.	hoch	mittel	kurzfristig	mittel
R1.8	Öffnung Einbahnstraßen für Radverkehr	Einbahnstraßen werden für Fahrräder in beide Richtungen frei gegeben.	hoch	niedrig	kurzfristig	
R1.9	Rheinpromenade Separierung vs. Shared-space	Die Rheinpromenade soll zu einem Shared-space oder zu einem getrennten Geh- und Radweg umgebaut werden.	hoch	hoch	langfristig	
R1.10	Gute Erreichbarkeit von Bahnhöfen mit dem Rad	Die Bahnhöfe sollen als wichtige Knotenpunkte im Radnetz gut erreichbar sein.	hoch	mittel	mittelfristig	

Nr.	Maßnahme	Kurzbeschreibung	Einfluss/Akteure	Kosten	Zeithorizont	Priorität Klausurtagung
R1.11	Spiegel am Rhein-Radweg Rolandswerth Ecke Campingplatz	Zur besseren Sichtbarkeit und Sicherheit an der engen Kurve soll ein Spiegel angebracht werden.	hoch	niedrig	kurzfristig	
R2	Fuß- und Fahrradbrücke zwischen Erpel und Remagen (Machbarkeitsstudie)	Siehe Rh1 „Verkehr auf und über dem Rhein“	mittel	hoch	langfristig	hoch
R3	AG Fahrrad (beschlossen)	Zur Einbindung der Bevölkerung in die Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes.	niedrig	niedrig	kurzfristig	mittel
R4	Bike+Ride an den Bahnhöfen	An den Bahnhöfen sollen gute Abstellmöglichkeiten für Fahrräder inklusive verschließbaren Boxen zur Verfügung gestellt werden.	mittel	hoch	langfristig	mittel
R5	Förderung für Lastenfahrrad (in Arbeit)	Lastenfahrräder werden von der Stadt bezuschusst.	hoch	niedrig	kurzfristig	mittel
R6	Mitgründung einer Arbeitsgruppe fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK) (in Arbeit)	Erstes Treffen fand im Frühjahr 2022 in Ingelheim statt. Die AGFK soll in RLP Ende 2022 gegründet werden. Derzeit sind etwa 51 Kommunen beteiligt/interessiert.	hoch	niedrig	kurzfristig	
R7	Modernisierung und Ausweitung von Radabstellanlagen im gesamten Stadtgebiet (Förderantrag gestellt)	Die Fahrradabstellanlagen und Parkmöglichkeiten für Fahrräder im Stadtgebiet sollen ausgebaut werden. Vor allem alte Vorderradanlagen sollen ersetzt werden, da diese keine sichere Parkmöglichkeit darstellen (nicht an Anlage anschließbar).	hoch	hoch	mittelfristig	
R8	Große Radabstellanlage am Maisons-Laffitte Platz (i. R. d. ISEK)	Am Bahnhof Remagen als zentralem Bahnhof und Umschlagort soll eine große Radstation entstehen.	hoch	hoch	langfristig	
R9	Reparatursäulen (umgesetzt, ggf. folgen weitere)	Reparatursäulen mit Luftpumpen sollen im Stadtgebiet zur Verfügung gestellt werden. Diese sind ebenfalls für Rollstühle und Kinderwagen geeignet.	hoch	niedrig	kurzfristig	

Nr.	Maßnahme	Kurzbeschreibung	Einfluss/Akteure	Kosten	Zeithorizont	Priorität Klausurtagung
R10	Berücksichtigung des Radverkehrs beim Straßenausbau	Beim Ausbau von Straßen sollen künftig immer Rad und Fußverkehr gleichberechtigt neben dem Autoverkehr Platz finden. Insbesondere die teilweise marode Alte Straße soll neu gestaltet werden.	hoch	mittel	kurzfristig	
R11	Smarte Straßenbeleuchtung auf Fuß- und Radwegen	Es sollen Wege energieeffizient beleuchtet werden.	hoch	hoch	mittelfristig	
R12	E-Bike-Sharing System (in Arbeit)	In Kooperation planen der Kreis Ahrweiler und der VRM (Vernetzung mit Bonn/Rhein-Sieg) die Einführung eines Bikesharing Systems im Kreis.	niedrig	niedrig	mittelfristig	
R13	Pendlerradroute (LBM) inklusive Grenzregionen RLP/NRW (in Arbeit)	Der LBM erstellt eine Planung für Radpendlerroute für die Städte links und rechts entlang des Rheins. Die Umsetzung obliegt den Kommunen. Auch die Anbindung RLP/NRW insbesondere Bonn soll hier berücksichtigt werden.	mittel	hoch	langfristig	
R14	Einheitliche, gut verständliche Beschilderung der Radwege, insbesondere touristische Radwege (in Arbeit)	Insgesamt sollen vorhandene Radwege(-führungen) besser beschildert werden. Fähre Rolandseck besser ausschildern.	hoch	niedrig	mittelfristig	
R15	Verkehrserziehung für Kinder in Schulen stärker fördern		mittel	mittel	mittelfristig	
R16	Fahrrad"leichen" konsequent entfernen (in Arbeit)	Sogenannte Fahrradleichen nehmen Platz im öffentlichen Raum weg und führen zu einem unangenehmen Stadtbild. Dieses Problematik soll systematisch angegangen und bekämpft werden.	hoch	niedrig	kurzfristig	



2.2. ÖPNV

Im Bereich des öffentlichen Personen-Nahverkehr (ÖPNV) hat die Stadt Remagen nur begrenzten Einfluss. Aufgabenträger ist der Kreis Ahrweiler gemeinsam mit den Verkehrsbetrieben Rhein Mosel (VRM). Die Stadt Remagen kann aber mit den entsprechenden Akteuren ins Gespräch treten und eigene Anliegen anregen.

2.2.1. Ist-Zustand – Wie sieht es aktuell aus?



2.2.2. Zielformulierung – Wo wollen wir hin?

ZÖ Anteil des ÖPNV am Verkehrsaufkommen ist gestiegen.

Unterziele

- ÖPNV ist attraktiv.
- Bahnhöfe und Bushaltestellen sind attraktiv, serviceorientiert und barrierefrei.
- Zusammenarbeit zwischen den Verkehrsverbünden, Kreisen und Nachbarkommunen ist ausgebaut.
- Der Verkehr auf dem Rhein ist in den ÖPNV integriert.
- Digitalisierung (Fahrpläne, Anzeigetafeln) des ÖPNV ist erfolgt.

2.2.3. Konkrete Maßnahmen – ÖPNV

Nr.	Maßnahme	Kurzbeschreibung	Einfluss/Akteure	Kosten	Zeithorizont	Priorität Klausurtagung
Ö1	Bushaltestellen					
Ö1.1	QR Code und Digitalanzeige für Fahrpläne und Abfahrten (VRM interessiert/ gesprächsbereit)	Fahrzeiten sollen in Echtzeit zeigen, wann der Bus ankommt.	mittel	mittel	mittelfristig	
Ö1.2	Zusätzliche, begrünte Wartehäuschen & bessere Beleuchtung	Zusätzliche Wartehäuschen und Beleuchtung soll die Bushaltestellen sicherer und komfortabler gestalten.	hoch	hoch	langfristig	mittel
Ö1.3	Bushaltestellen barrierefrei umbauen (in Arbeit)	Für eingeschränkte Personengruppen sollen Bushaltestellen, wo möglich, barrierefrei umgebaut werden.	hoch	hoch	langfristig	
Ö2	Errichtung von zwei Shared-spaces mit Ruhemöglichkeiten (Im Rahmen des ISEK)	Siehe F1 „Fußverkehr“	hoch	hoch	langfristig	hoch
Ö3	Engere Verbindung zwischen Verkehrsverbünden und Kreis: Gemeinsames Tarifsysteem		niedrig	niedrig	mittelfristig	mittel
Ö4	Mobilitätsstationen / Knotenpunkte (SKSL) mit digitalen Anzeigen (in Arbeit)	Über den interkommunalen Zusammenschluss SKSL werden derzeit Mobilitätsstationen gestaltet. Diese sollen an Verkehrsknotenpunkten umgesetzt werden: Bahnhof Remagen, Bahnhof Oberwinter, Fähnanleger Remagen, Kripp, Rolandswerth.	mittel	hoch	mittelfristig	mittel
Ö5	Flexible Busse/Taxen					
Ö5.1	Leihbus für Vereine		hoch	hoch	mittelfristig	mittel
Ö5.2	Nachtbus/Partybus/Jugendtaxi		hoch	hoch	mittelfristig	

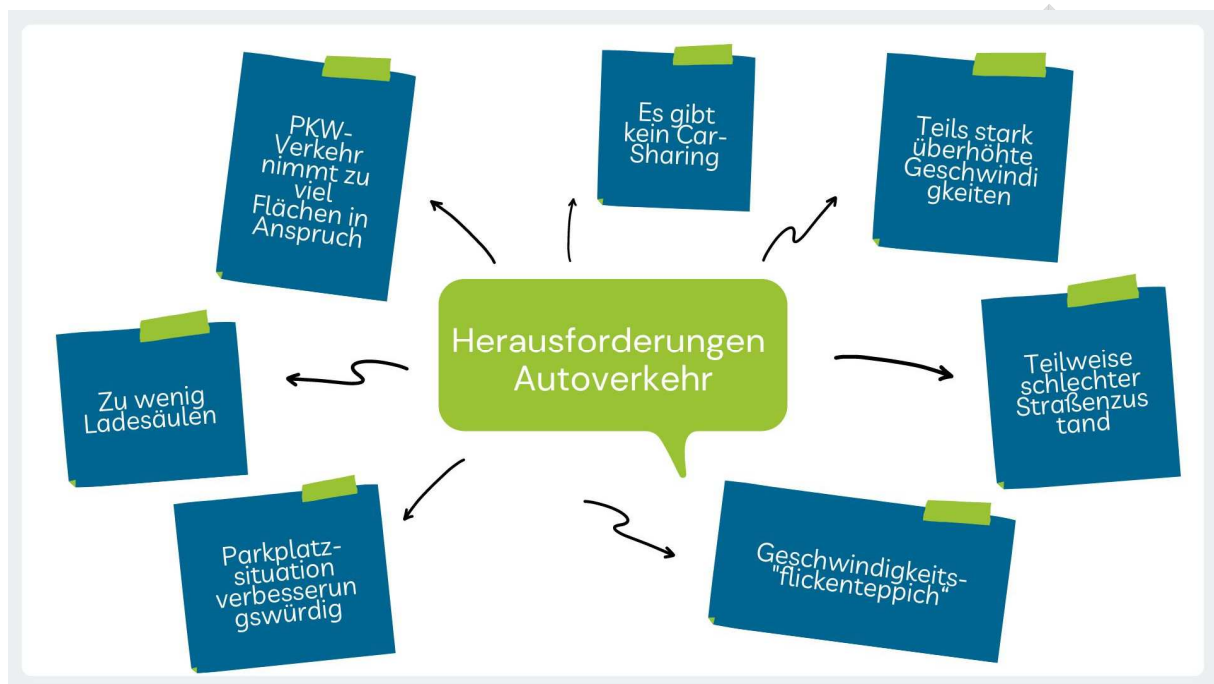
Nr.	Maßnahme	Kurzbeschreibung	Einfluss/Akteure	Kosten	Zeithorizont	Priorität Klausurtagung
Ö5.3	Prüfung der Möglichkeit einer Einrichtung von Stadtbussen/ einer Stadtbuslinie /On Demand Verkehr		mittel	hoch	langfristig	
Ö6	Gewerbegebiet besser erschließen	ÖPNV-Anbindung soll bis in den Gewerbepark hineinreichen.	mittel	mittel	langfristig	mittel
Ö7	Einbindung der Fähren in den ÖPNV-Tarif (teilweise umgesetzt)	Siehe 1.5. „Verkehr auf und über den Rhein“	mittel	niedrig	mittelfristig	
Ö8	Jobticket bewerben	Das Jobticket soll stärker beworben werden (mind. 10 Personen pro Betrieb nötig). Es soll an einer Ausweitung des Job-Tickets nach Bonn gearbeitet werden.	mittel	niedrig	kurzfristig	
Ö9	Weitere Übernachtungsbetriebe vom Gästeticket überzeugen	In Remagen nimmt bisher nur ein Hotelbetrieb am VRM-Gästeticket teil, dies soll ausgebaut werden.	hoch	niedrig	kurzfristig	



2.3. Autoverkehr

Der Autoverkehr hat bislang häufig Vorrang beim Straßenbau und der Flächenverteilung genossen. Für Regionen wie Remagen ist der Autoverkehr nach wie vor ein wichtiger Baustein der Mobilität, nimmt aber auch vergleichsweise viel Fläche in Anspruch und löst mit Abstand die höchsten Kosten bei Bau und Unterhaltung aus.

2.3.1. Ist-Zustand – Wie sieht es aktuell aus?



2.3.2. Zielformulierung – Wo wollen wir hin?

ZA Zielgerichtete Lenkung des Autoverkehrs und gleichberechtigte Flächenverteilung

Unterziele

- Der fließende Verkehr wird effizient gelenkt.
- Flächen für den ruhenden Verkehr sind effizient genutzt.
- Die Gleichberechtigung zwischen den verschiedenen Verkehrsarten ist hergestellt und Konflikte minimiert.



2.3.3. Konkrete Maßnahmen – Autoverkehr

Nr.	Maßnahme	Kurzbeschreibung	Einfluss/Akteure	Kosten	Zeithorizont	Priorität Klausurtagung
A1	Gleichberechtigte Flächenverteilung bei Um- und Ausbau von Straßen		hoch	niedrig	kurzfristig	hoch
A2	Mitfahrerbänke	Bank mit Schild zur Erklärung und Erkennung und ggf. Beschilderung, wohin es gehen soll.	hoch	mittel	mittelfristig	hoch
A3	Mehr Straßenbegleitgrün	Beim Ausbau der Straßen sollen mehr Grünflächen eingeplant werden. Diese sollen das Stadtbild verbessern und einen Beitrag zu besserem Mikroklima leisten. Dabei soll auf möglichst pflegearme Grünflächen geachtet werden.	hoch	mittel	langfristig	hoch
A4	Effizientere Bewirtschaftung des Ruhenden Verkehrs					
A4.1	Verbesserung der Parkraumbewirtschaftung / Handy-Parken / Parkleitsystem „light“ (überwiegend umgesetzt)	Ausweitung der bewirtschafteten Parkzonen und stärkere zeitliche Begrenzung bei gleichzeitiger Kennzeicheneingabe sollen Umschlagzahlen und damit Parkplatzkapazität erhöhen, ohne zusätzliche Parkplätze auszuweisen / Neue Bezahlformen einschließlich Handyparken werden eingeführt / An der B9 und fortgeführt Richtung Innenstadt wird ein statisches Parkleitsystem installiert.	hoch	hoch	kurzfristig	hoch
A4.2	Automatisierte Parksyste (platzsparende Abstellmöglichkeiten)		hoch	hoch	langfristig	mittel
A4.3	Deutlichere Markierung der Parkflächen zur effizienteren Nutzung des Parkraums		hoch	niedrig	kurzfristig	mittel
A4.4	Nutzung /Öffnung privater Stellflächen	Z.B. Supermärkte/Banken für abendliches Anwohner*innenparken	niedrig	niedrig	mittelfristig	mittel

Nr.	Maßnahme	Kurzbeschreibung	Einfluss/Akteure	Kosten	Zeithorizont	Priorität Klausurtagung
A5	Car-Sharing (in Arbeit)	Derzeit plant die Bürgerenergiegenossenschaft Rhein-Sieg zusammen mit einer Bürgerinitiative aus Remagen ein Carsharing mit Standorten in Remagen und Sinzig. Zudem entwickelt der Kreis Ahrweiler derzeit ein E-Mobilitätskonzept. Auch Carsharing soll dabei mitgedacht und die Bürgerinitiative unterstützt werden.	mittel	niedrig	kurzfristig	mittel
A6	Zufahrtsbeschränkung Innenstadt / Poller an den Zufahrten zur Fußgängerzone (in Arbeit)	Zur Verkehrslenkung und Erhöhung der Sicherheit für Fußgänger*innen in der Innenstadt und am Rhein sollen versenkbare Poller installiert werden.	hoch	hoch	kurzfristig	mittel
A7	Vermehrte Einbahnstraßen zur Lenkung des Verkehrs	Der Verkehr soll stärker gelenkt werden, so dass ein reibungsfreier Fluss für alle Verkehrsarten möglich ist.	hoch	niedrig	kurzfristig	mittel
A8	Übernahme der Geschwindigkeitskontrolle in kommunale Hand mit Bad Breisig (in Arbeit)		hoch	hoch	mittelfristig	
A9	Errichtung E-Ladesäulen (in Arbeit)	Mehrere Ladesäulen werden bedarfsgerecht im Stadtgebiet aufgestellt.	hoch	hoch	kurzfristig	
A10	Tempo-30 in den innerstädtischen Bereichen (umgesetzt, B266/ L79 fehlen: Fläche gehört LBM)	Eine Beschränkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h in den Ortskernen und Innenstädten soll umgesetzt werden. Dies erhöht die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden und mindert die Feinstaubbelastung so wie die Lärmbelastung.	hoch	niedrig	kurzfristig	
A11	„Rückbau“ der B9 zwischen Bergstraße und Jahntunnel-Ampel (Breite reduzieren, Begrünung) (Fläche gehört LBM)	Die Fläche soll insgesamt aufgewertet werden. Die weite Geradeausbeziehung soll aufgelöst und so die gefahrene Geschwindigkeit reduziert werden.	niedrig	niedrig	langfristig	

2.4. Verkehr auf und über dem Rhein

Der Rhein stellt zugleich einen Anziehungspunkt für Tourismus bzw. Naherholung und eine Mobilitätsbarriere dar. Die Überquerung des Rheins ist derzeit gebunden an Fahrzeiten der Fähren. Die Fähren sind größten Teils im Privatsektor verankert. Die Stadt Remagen hat entsprechend nur einen begrenzten Handlungsspielraum bei den Fähren.

2.4.1. Ist- Zustand – Wie sieht es aktuell aus?



2.4.2. Zielformulierung – Wo wollen wir hin?

ZRh Der Rhein stellt keine Trennung mehr dar

Unterziel

- Vorhandene und neue Mobilitätsarten auf dem Rhein sind Teil des ÖPNV und stellen eine sinnhafte Verknüpfung der Mobilitätsangebote auf beiden Rheinseiten dar.



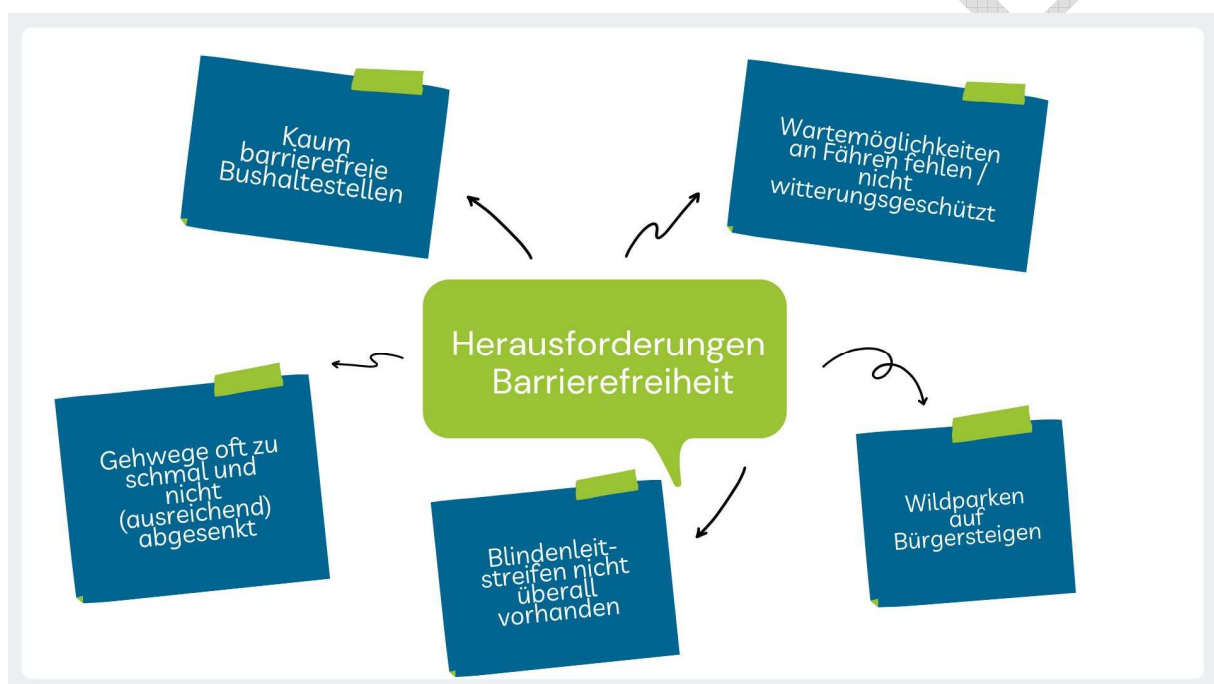
2.4.3. Konkrete Maßnahmen – Auf und über dem Rhein

Nr.	Maßnahme	Kurzbeschreibung	Einfluss/Akteure	Kosten	Zeithorizont	Priorität Klausurtagung
Rh1	Fuß- und Fahrradbrücke zwischen Erpel und Remagen (Machbarkeitsstudie)	Zwischen Remagen und Erpel ist eine Fuß- und Radbrücke (mit der Möglichkeit der Nutzung für Blaulichtfahrzeuge) geplant. Durchgeführte Behördengespräche, Bürgerbefragungen und Machbarkeitsstudien zeigen, dass eine solche Brücke machbar und gewollt ist. Offen ist noch die Frage von Finanzierung und Trägerschaft.	niedrig	hoch	langfristig	hoch
Rh2	Einbindung der Fähren in den ÖPNV-Tarif (teilweise umgesetzt; private Betreiber: wenig kommunaler Einfluss)	Die Rheinfähre Linz und die Nixe sind auf Initiative des Verbundes "Mitten am Rhein" in den ÖPNV integriert. Weitere Fähren sollen folgen.	mittel	niedrig	langfristig	
Rh3	Eine Ausweitung der Fahrzeiten der Nixe wird geprüft	Die Nixe fährt zu eingeschränkten Zeiten. Die Schließung Lücke am Vormittag und eine Ausweitung in die Abendstunden wären von hoher touristischer Relevanz und würden auch den Alltagsverkehr erleichtern.	mittel	hoch	mittelfristig	
Rh4	Ausweitung Pilotprojekt Wassertaxen in Bonn	Im Rahmen der Initiative „Mitten am Rhein“ (SKSL) wird das Pilotprojekt Wassertaxen in Bonn beobachtet mit Blick auf eine mögliche Ausweitung.	niedrig	hoch	langfristig	

2.5. Barrierefreiheit ganzheitlich denken

Barrierefreiheit ist für die Mobilität verschiedenster Personengruppen wichtig. Etwa für Menschen mit körperlichen Einschränkungen wie etwa einem eingeschränkten Sehvermögen oder eingeschränkte Bewegungsmöglichkeiten sowie Personen mit Kinderwagen. An vielen Orten im Stadtgebiet kann man die Mobilität dieser Personengruppen mit verschiedenen Maßnahmen verbessern.

2.5.1. Ist- Zustand – Wie sieht es aktuell aus?



2.5.2. Zielformulierung – Wo wollen wir hin?

ZB Remagen wird eine barrierefreie Stadt.

Unterziele

- Barrieren im Stadtgebiet werden systematisch identifiziert und beseitigt.
- Mechanische Barrierefreiheit ist gewährleistet (z. B. Bordsteinabsenkungen).
- Psychologische Barrierefreiheit ist gewährleistet (z. B. Beleuchtung).
- Die Öffentlichkeit wird zum Thema Barrierefreiheit sensibilisiert.

2.5.3. Konkrete Maßnahmen – Barrierefreiheit

Nr.	Maßnahme	Kurzbeschreibung	Einfluss/Akteure	Kosten	Zeithorizont	Priorität Klausurtagung
B1	AG Barrierefreiheit	Zur Einbindung von Bürger*innen dem Beirat für Inklusion und Senioren und dem Projekt Leben und Älterwerden in Remagen zur Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes.	hoch	niedrig	kurzfristig	mittel
B2	Verstärkte Kontrolle von Hindernissen auf Gehwegen (Autos, Mülltonnen, etc.)	Durch mehr Kontrolle soll das behindernde Abstellen von Gegenständen und Fahrzeugen geahndet werden.	hoch	hoch	mittelfristig	mittel
B3	Bordsteine absenken	Bordsteine sollen an Querungsstellen abgesenkt werden, zur Erleichterung für Personen etwa im Rollstuhl, mit Rollator oder Kinderwagen.	hoch	mittel	mittelfristig	mittel
B4	(Schattige) Rast- und Ruhemöglichkeiten	Für den Ruhenden Fußverkehr sollen mehr Sitz- und Rastmöglichkeiten aufgestellt werden. Diese sollen nach Möglichkeit etwa durch Bäume Verschattung erhalten.	hoch	mittel	kurzfristig	mittel
B5	Personenaufzuges zwischen Rheinpromenade und Innenstadt	Errichtung eines Personenaufzuges zwischen Rheinpromenade und Innenstadt (z.B. Neipengasse) i.R.d. Städtebauförderprogramm prüfen.	hoch	hoch	langfristig	mittel
B6	Bushaltestellen sukzessive barrierefrei umbauen (in Arbeit)	Für eingeschränkte Personengruppen sollen Bushaltestellen, wo möglich, barrierefrei umgebaut werden.	hoch	hoch	mittelfristig	
B7	Blindenleitsysteme werden bei Straßenbaumaßnahmen berücksichtigt	Für Sichteingeschränkte Personen sollen an wichtigen Umschlagspunkten Blindenleitsysteme bei neuen Baumaßnahmen eingeführt werden.	hoch	hoch	mittelfristig	



3. Leitlinien Straßenbau

Eine Großzahl der Ziele und Maßnahmen betrifft den öffentlichen Straßenraum und den Um- bzw. Neubau von Straßen. Daher werden folgende Mindestanforderungen für künftige Straßenausbau- und -neubaumaßnahmen festgelegt:

Alle Verkehrsarten und deren Flächenansprüche sollen gleichberechtigt berücksichtigt werden.

Leitlinie 1: Verkehrsflächen für den Fuß- und Radverkehr werden getrennt.

Leitlinie 2: Der Rad- und Autoverkehr werden getrennt. Wo dies nicht möglich ist, werden dem Radverkehr Vorrangflächen eingeräumt.

Leitlinie 3: Beim Straßenbau wird ein Gesamtfahrradnetz berücksichtigt.

Leitlinie 4: An Plätzen und Knotenpunkten werden für den Fußverkehr möglichst schattige Ruhemöglichkeiten eingerichtet.

Leitlinie 5: Wo immer möglich wird Straßenbegleitgrün eingeplant (Berücksichtigung von Leitungen und Rohren).

3.1. Mögliche Aufteilung von Verkehrsflächen mit begrenzter Fläche

Auch für Verkehrsflächen mit sehr begrenzt verfügbarer Fläche, wie es in Remagen an vielen Stellen der Fall ist, gibt es gute Lösungsansätze. Im Folgenden werden hierfür Beispiele aufgezeigt.

Möglichkeit 1:

Aus zwei Autospuren wird eine in beide Richtungen befahrbare Autoverkehrsfläche mit Vorrangflächen für Fahrräder. Sind keine Fahrräder anwesend, können Autos auch die Radflächen nutzen. Parkplätze können weiterhin bestehen bleiben.



Möglichkeit 2:

Eine Fahrradstraße räumt dem Radverkehr Vorrang und Sichtbarkeit ein. Autos können die Straße weiterhin befahren und Parkplätze können bestehen bleiben.



Foto: Stadt Kiel

4. Beteiligungsprozess und Öffentlichkeitsarbeit

4.1. Was bisher geschah

- Bürgerbefragung zur Verkehrsberuhigung „Lange Fuhr“
- Bürgerbefragung zur Verkehrsberuhigung im Neubaugebiet Oedingen
- Bürgerbefragung zur Fuß- und Fahrradbrücke
- Bürgerbefragung zu Verkehr und Mobilität
- Klausurtagungen Mobilität (Stadtverwaltung und Politik)

4.2. Was weiter geschehen soll

- Arbeitsgruppe Radverkehr
- (*) Arbeitsgruppe Barrierefreiheit
- Bürgerbeteiligung im Rahmen des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK)

4.3. Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

- Informationskampagne: Professionelle Erstellung und Aufbereitung von Informationen zur Vermittlung, Erläuterung, Kommunikation der geplanten Neuerungen/Veränderungen um die Bürger*innen mitzunehmen

IMPRESSUM

Herausgegeben durch

Stadt Remagen
Bachstraße 2
53424 Remagen
www.remagen.de

Ansprechpartnerin

Chantal Zinke
Stabsstelle Klimaschutz
c.zinke@remagen.de
Tel. 02642-20165
Bachstraße 2
53424 Remagen

Fotos und Grafiken

Sofern nicht anders angegeben, handelt es sich in dem vorliegenden Konzept bei den verwendeten Fotos und Grafiken um eigene Aufnahmen und Darstellungen.