

Öffentlicher Auftakt

Nahmobilitätskonzept Neuenburg am Rhein

M. Sc. Philipp Hölderich
M. Sc. Kevin Hillen



Neuenburg am Rhein, 20. Februar 2019

Begrüßung

Herr Schuster
Bürgermeister



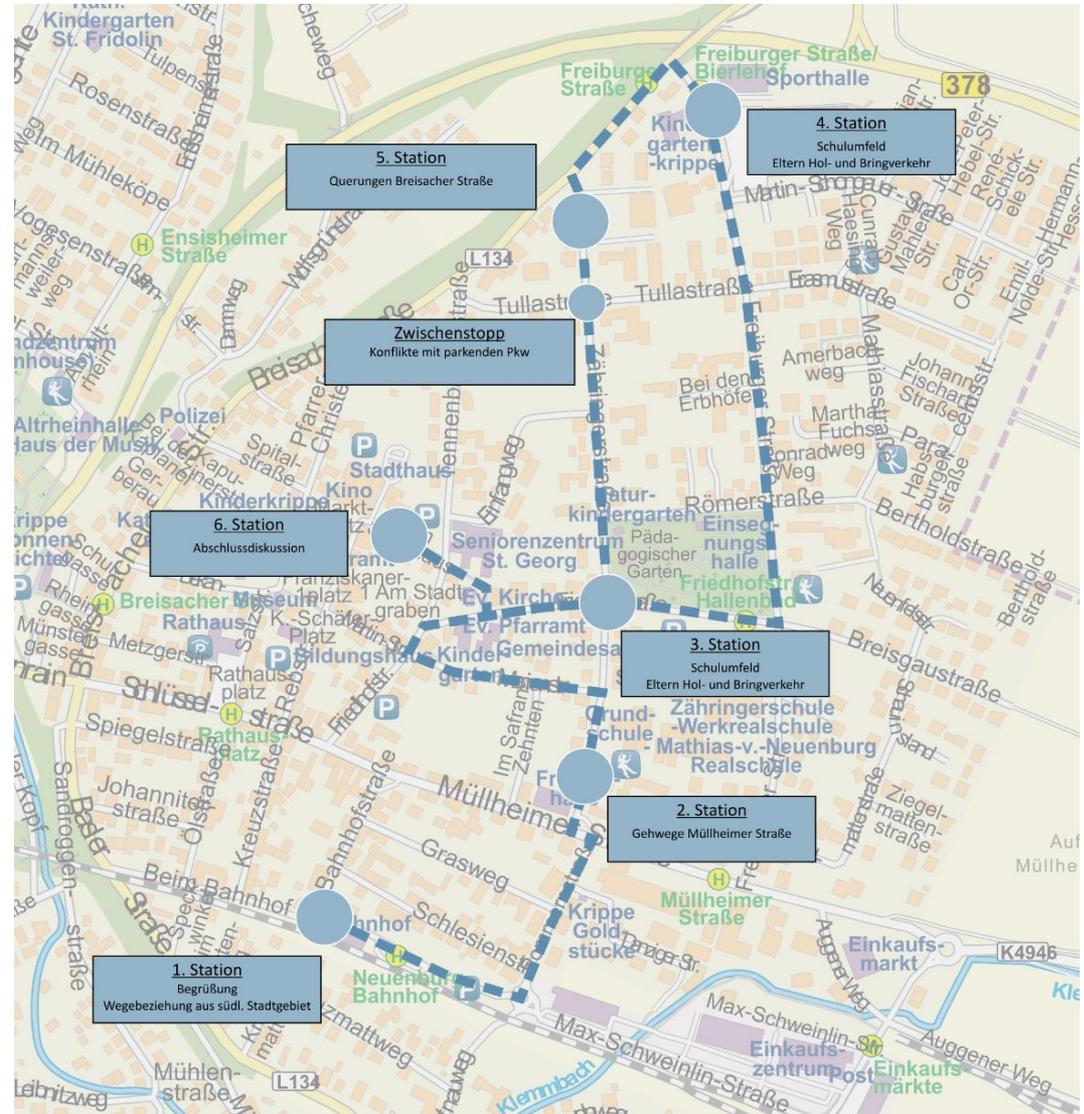
Was ist ein Nahmobilitätskonzept?

- Nahmobilität bezieht sich auf die individuelle Fortbewegung zu Fuß und mit dem Fahrrad; Schnittstellen zur Barrierefreiheit, zur Aufenthaltsqualität sowie zu intermodalen Schnittstellen
- Bewegungsfördernde und menschenfreundliche Infrastruktur zur Belebung der städtischen Räume; insbesondere unter Betrachtung der Belange von Kindern und Senioren

Warum ein Nahmobilitätskonzept?

- Verknüpfung und Zusammenführung verschiedener Planungen und Projekte (Landesgartenschau 2022, Umgestaltung Schlüsselstraße, Projekt „*Gesund und mobil in Neuenburg am Rhein*“, Fußverkehrs-Checks 2017)
- Nahmobilitätskonzept als strategisches Konzept (bewohner-, besucher- und umweltfreundlich)
- Umfassende Bestandsaufnahme und -analyse der Bedingungen für Fußgänger und Radfahrer (weiterer Projektverlauf Maßnahmenentwicklung und Handlungskonzept)

2. Begehung



Positive Eindrücke

- Hohe Aufenthaltsqualität am Rathausplatz
- Attraktive Umgebung (unmittelbare Nähe zu Naherholungsgebieten)
- Kurze Wege im Kernstadtbereich
- Viele Potenziale („in den Startlöchern“)
- Hohe und engagierte Teilnahme der Verwaltung und der Bürger



Nachholbedarf

- Geminderte Aufenthaltsqualität in der Schlüsselstraße durch den Durchgangsverkehr
- Barrierefreiheit
- Sicherheit im Schulumfeld
- Querungen



Wie wird beim Nahmobilitätskonzept vorgegangen?

- Grundlagenermittlung
- Bestandsaufnahme und -analyse (Fußverkehr, Radverkehr, intermodale Schnittstellen)
- Maßnahmenempfehlungen und -konzept (Grundprinzipien einer ganzheitlichen Nahmobilitätsförderung, Fußverkehr, Radverkehr, intermodale Schnittstellen) -> Handlungskonzept
- Beteiligung und Kommunikation (Planungsdiallog)

Woran erkennt man Lebensqualität in einer Stadt?

„Schauen Sie, wie viele Kinder und alte Menschen auf Straßen und Plätzen unterwegs sind. Das ist ein ziemlich zuverlässiger Indikator“

(Jan Gehl, Architekt und Stadtplaner aus Kopenhagen)



Prozessgestaltung

Bestandsaufnahme und -analyse

Bestands-
aufnahme

Bestands-
analyse
Fußverkehr

Bestands-
analyse
Radverkehr

Bestands-
analyse
intermodale
Schnittstellen

Maßnahmenempfehlungen und Handlungskonzept

Maßnahmen-
empfehlungen
Fußverkehr

Maßnahmen-
empfehlungen
Radverkehr

Maßnahmen-
empfehlungen
intermodale
Schnittstellen

Handlungs-
konzept

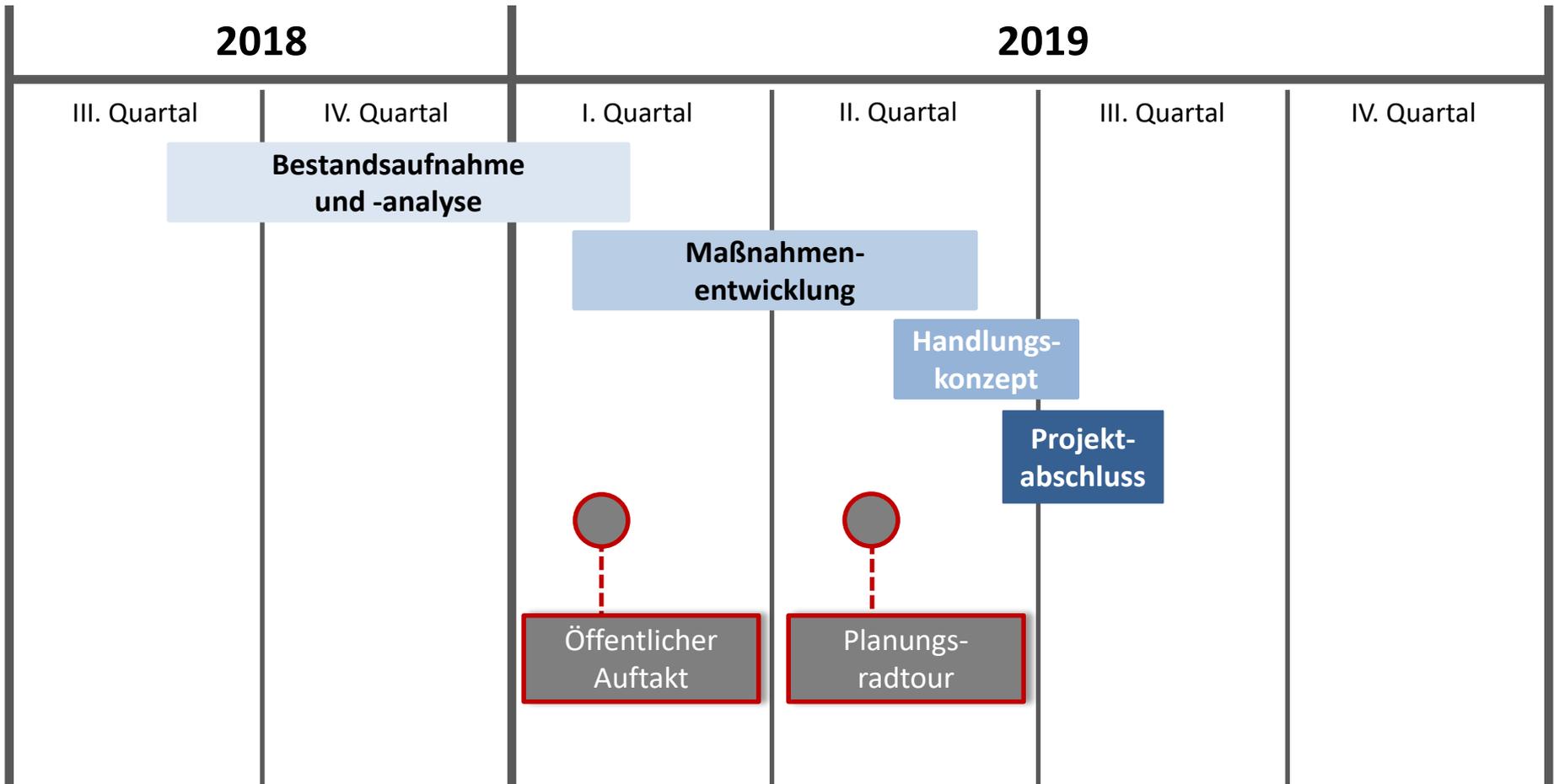
**Abstimmung,
Information,
Beteiligung**

Abstimmung
m. Verwaltung

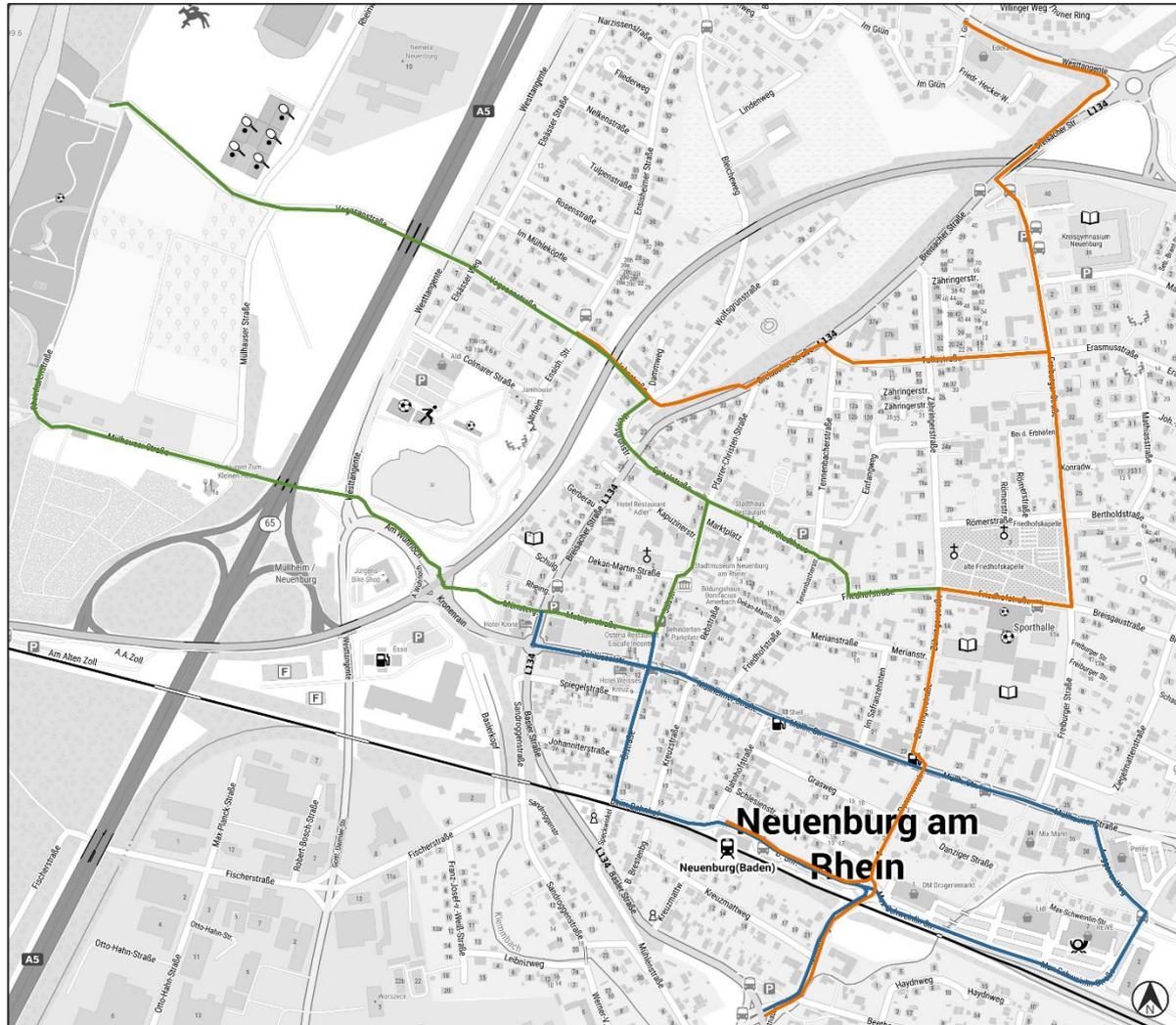
regelmäßige
Information

öffentliche
Beteiligung

Nahmobilitätskonzept: Zeitplan



Fußverkehr



Nahmobilitätskonzept
Neuenburg am Rhein

Karte F1:
Themenrouten

-  Einkaufsrouten
-  Freizeitrouten
-  Schulrouten

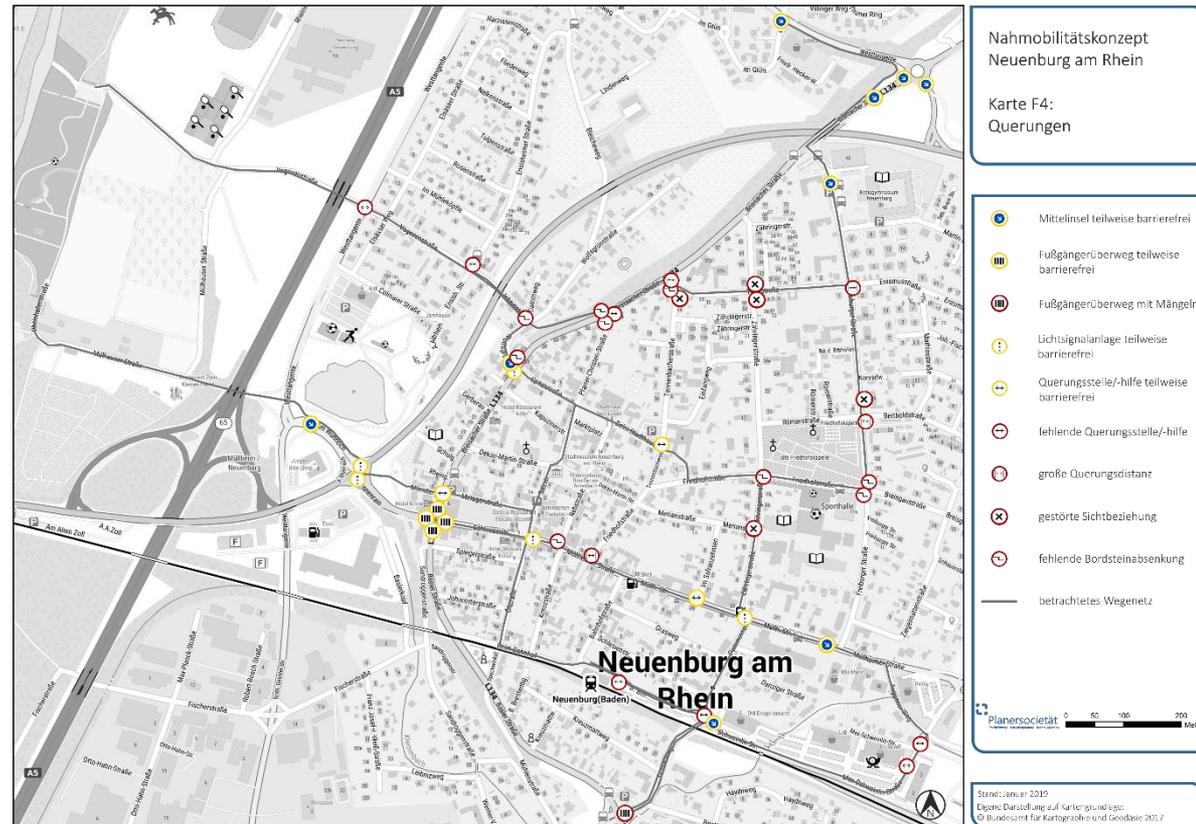
 Planersocietät
0 50 100 200 Meter

Stand: Januar 2019
Eigene Darstellung auf Kartengrundlage:
© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2017

Fußverkehr

Querungen:

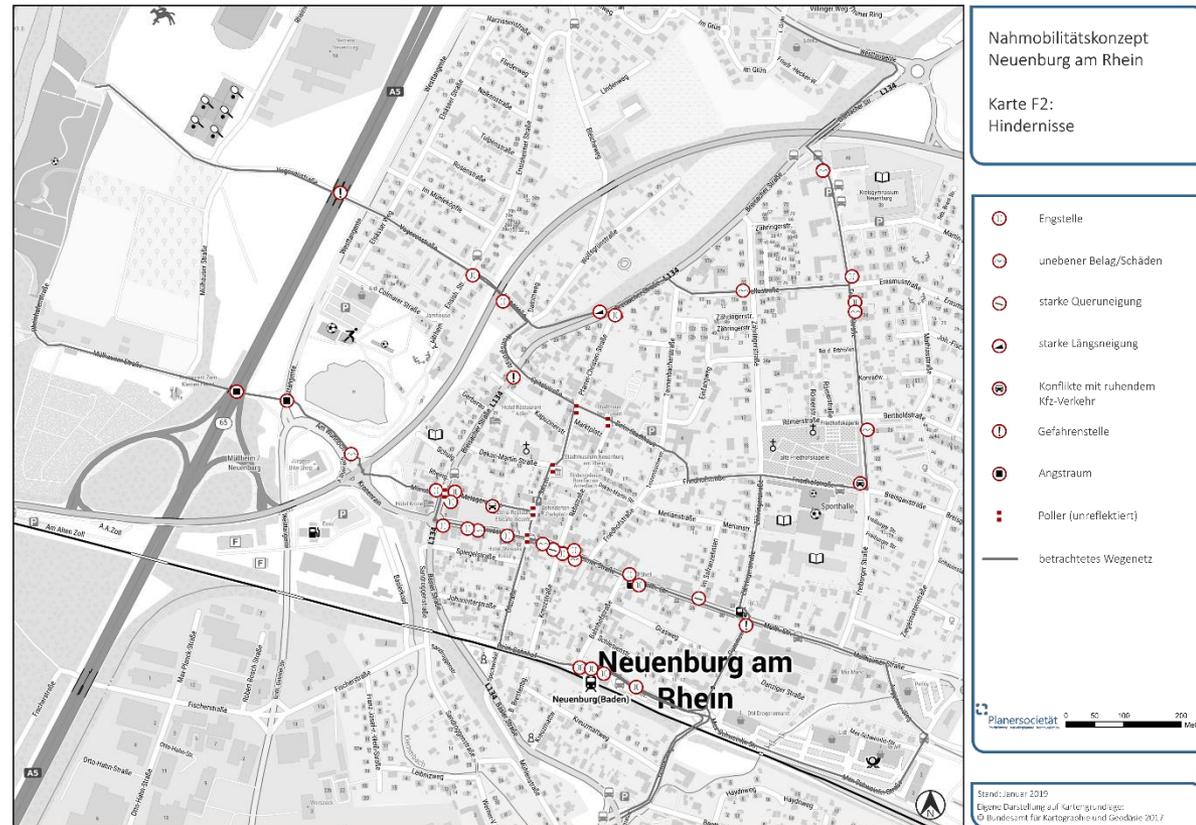
- Teilweise Große Querungsdistanzen zu überwinden
- Sichtbeziehungen durch Kurvenradien, Begrünung oder Kfz-Verkehr gestört (z. B. Tullastr./ Tennenbacherstr., Tullastr./ Zähringer Str.)
- Taktile Elemente für sehingeschränkte Personen flächendeckend fehlend (Ausnahme: Bahnhof Neuenburg)



Fußverkehr

Punktuelle Hindernisse:

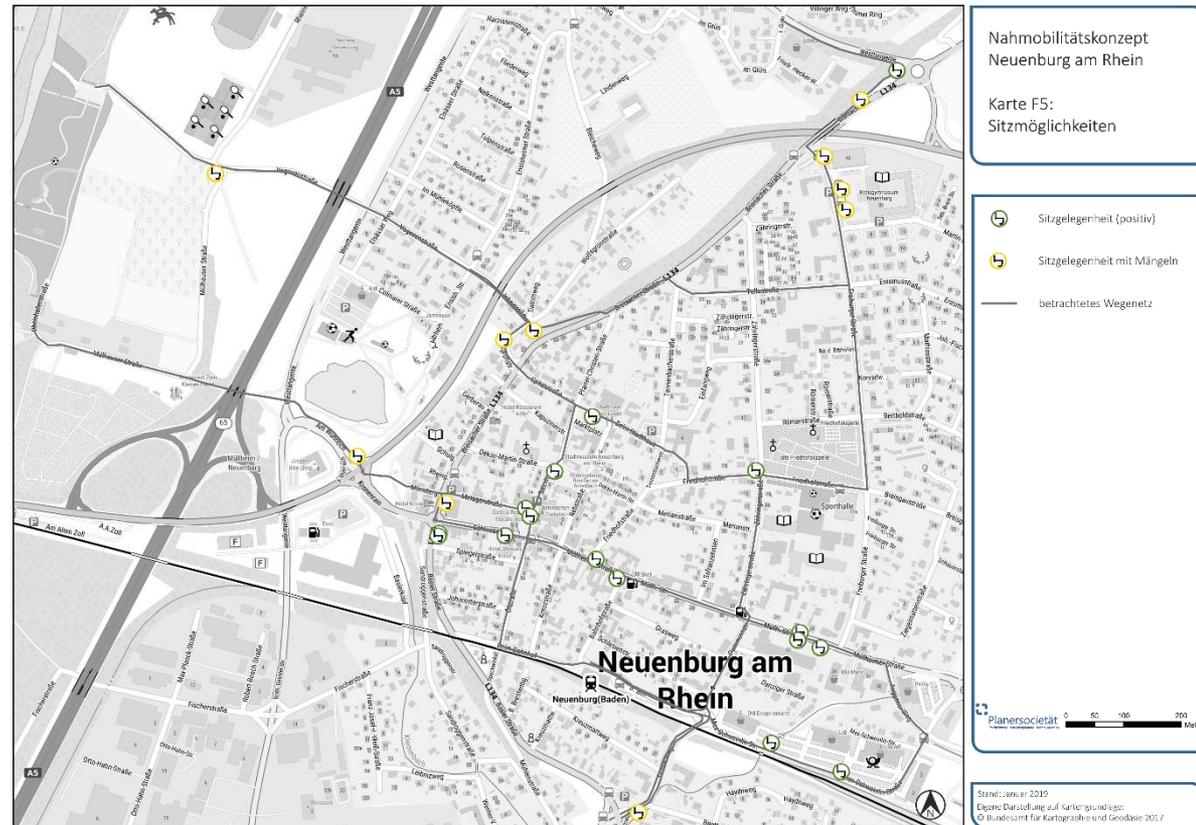
- Zentrale Bereiche durch enge Seitenräume geprägt; anstehende Umgestaltung der Schlüsselstraße
- Poller meist unreflektiert
- Durchlässigkeit der Sackgassen nicht immer ausgewiesen



Fußverkehr

Sitzgelegenheiten:

- In Innenstadt bereits barrierefrei zugängliche Sitzgelegenheiten vorhanden



Fußverkehr



Alternativer Weg zwischen Breisacher Straße und Wolfsgrünstraße



Trampelpfad beim Edeka-Markt



Fehlende Infrastruktur in der Unterführung (Westtangente/Vogesenstraße)



Schmale Restbreite für Fußverkehr (Ölstraße)



Schmale Restbreite für Fußverkehr (Salzstraße)



Relation ohne Gehwege (Tullastraße)

Fußverkehr



Ampel für den Fußverkehr (Westtangente/ Im Grün)



Querungshilfe an der L134



Kreisverkehr (Kronenrain/ Basler Straße)



Eingeschränkte Sichtbeziehung (Tullastraße/ Tennenbacherstraße)



Durchgang für Fußgänger und Radfahrer nicht ausgeschildert (Münstergasse)

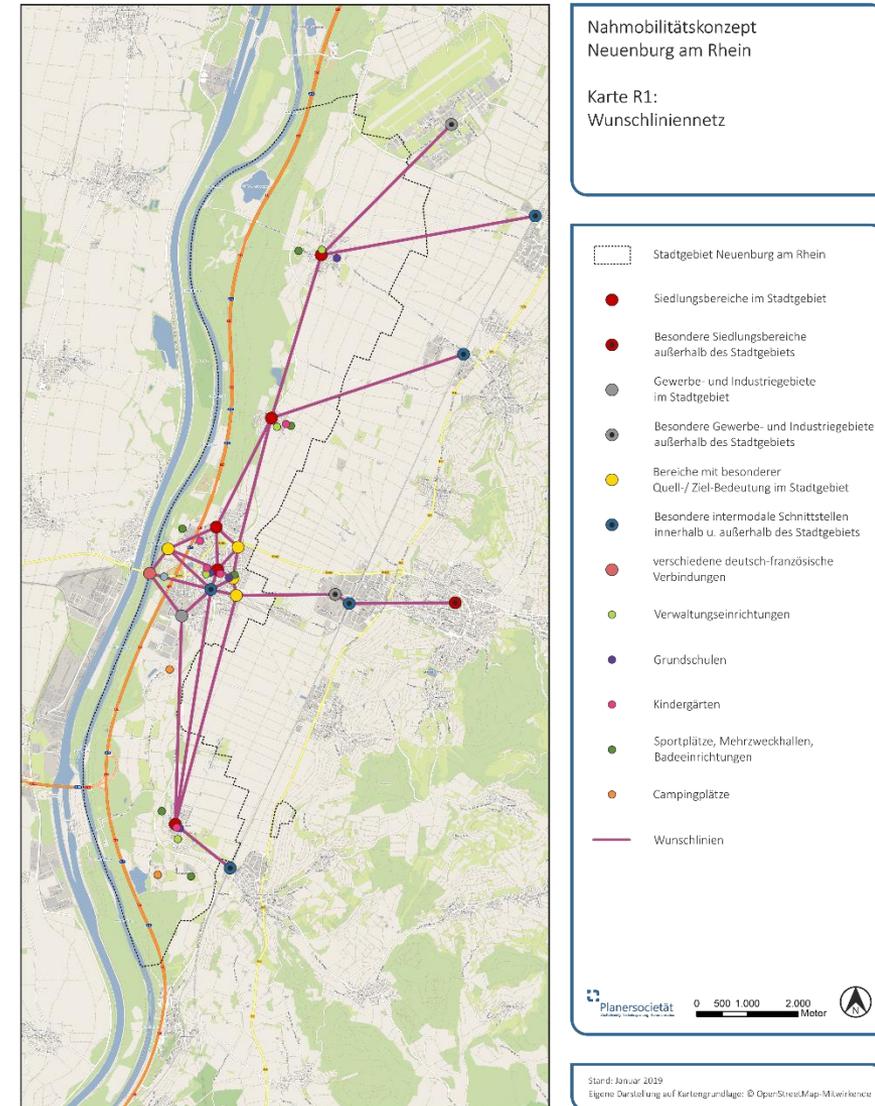


Sitzgelegenheit mit starker Neigung (Am Wuhrloch)

Radverkehr

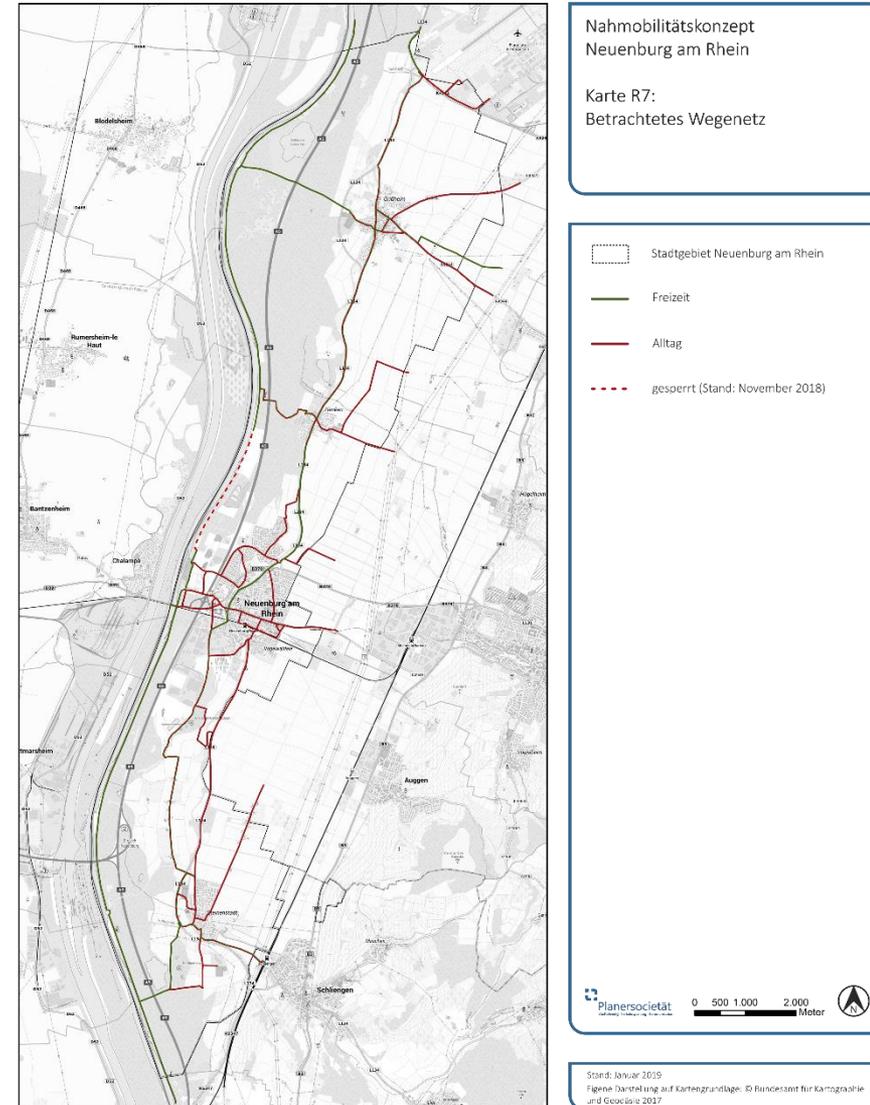
Wunschlinien:

- Luftlinien, die wichtige Quellen und Ziele im Stadtgebiet und darüber hinaus mit einander verbinden
- Siedlungsbereiche, Gewerbe- und Industriegebiete, Bereiche mit besonderer Quell- und Zielbedeutung, besondere intermodale Schnittstellen
- Points of interest



Radverkehr

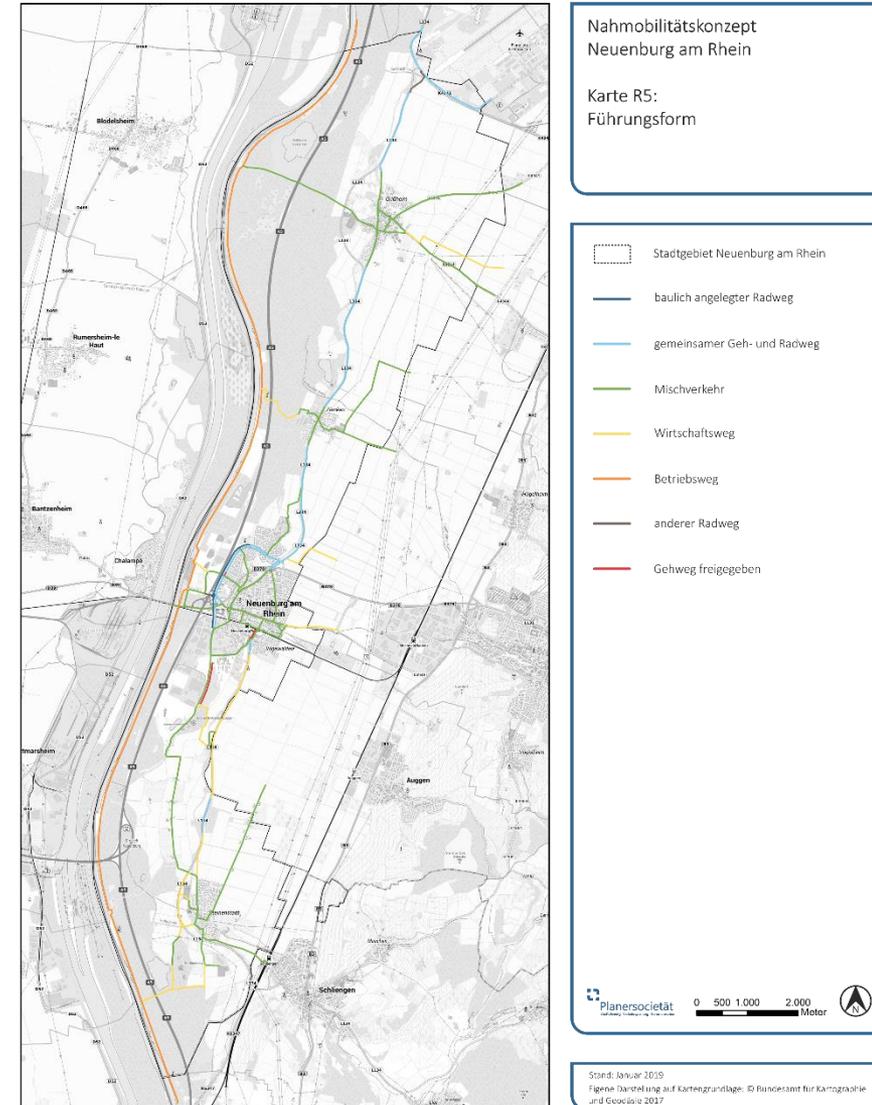
- Umlegung der Wunschlinien auf geeignete Wege und Straßen (Alltagsnetz); Berücksichtigung des RadNETZ BW
- Vorhandene Freizeitrouten: Landesradfernwege (Südschwarzwald, Rheinradweg); touristische Radrouten „2 Ufer, 3 Brücken“
- Befahrung von etwa 81 km Strecke
- Davon etwa 51 km (63 %) Alltagsnetz
- Etwa 47 km Freizeitnetz, davon ca. 1/3 im Alltagsnetz enthalten



Radverkehr

Führungsform:

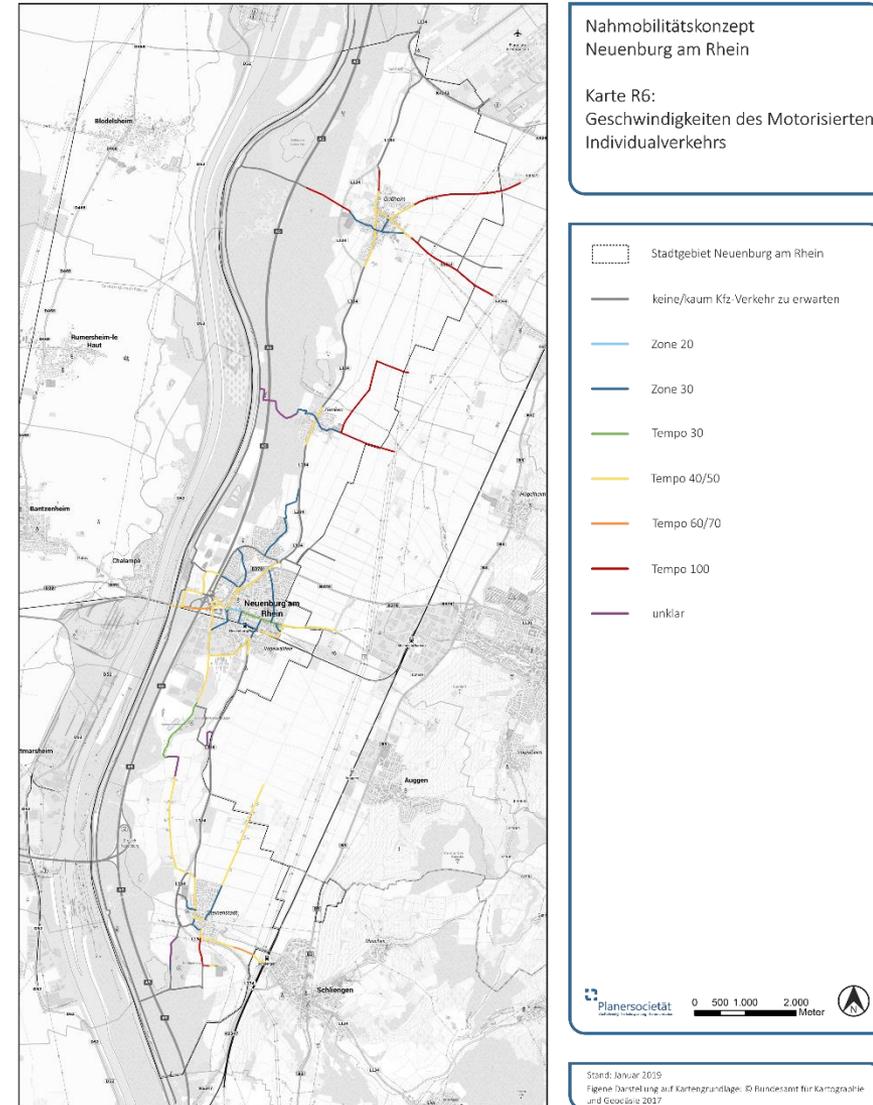
- 44 % des Netzes im Mischverkehr geführt
- 14 % des Netzes als gemeinsamer Geh- und Radweg, 2 % als Radweg ausgewiesen
- 15 % des Netzes auf Wirtschaftswegen und 24 % auf Betriebswegen (entlang des Rheins) geführt
- Restliche Wege entfallen auf freigegebene Gehwege und Führungen anderer Art



Radverkehr

Geschwindigkeiten des MIV:

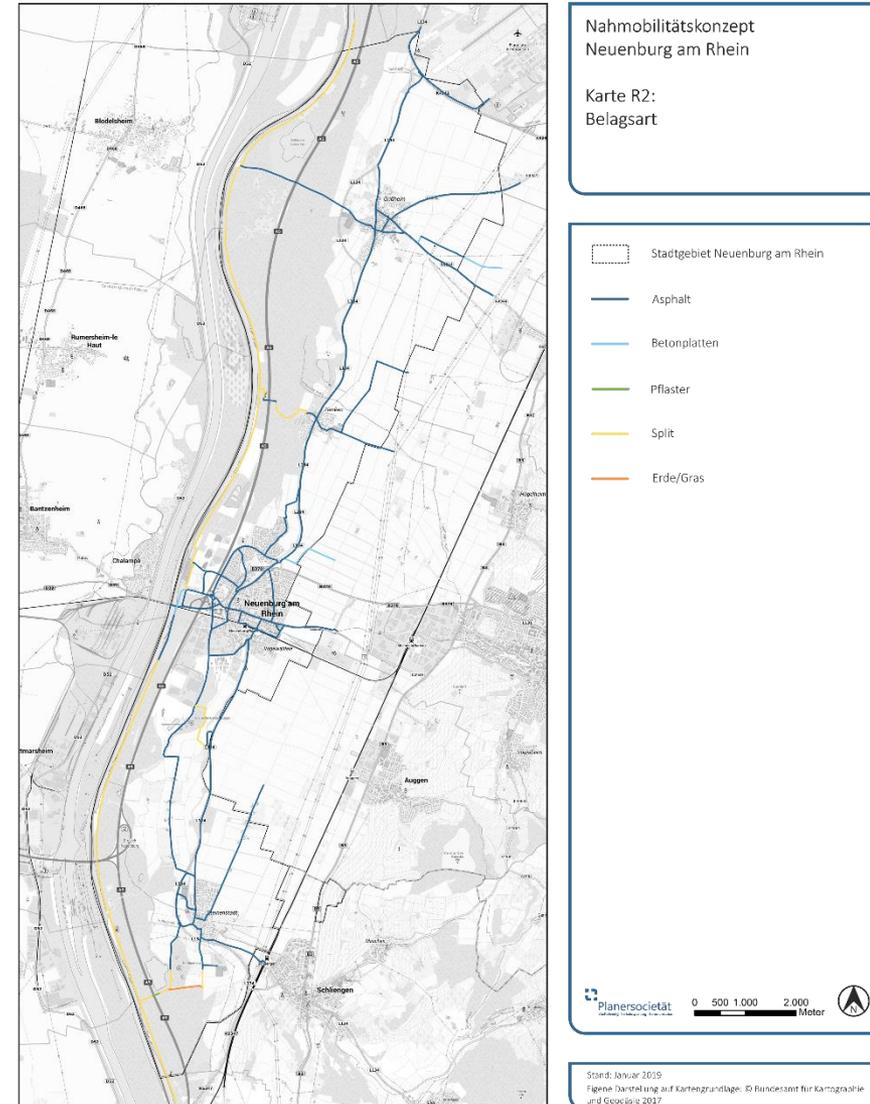
- 44 % des Netzes im Mischverkehr geführt
- Davon verlaufen:
 - 22 % in Tempo 30 Zonen
 - 5 % auf Abschnitten mit Tempo 30
 - 43 % auf Abschnitten mit Tempo 40/ 50
 - 21 % auf Abschnitten mit Tempo 100



Radverkehr

Belagsart:

- 72 % des Netzes asphaltiert
- 26 % des Netzes mit wassergebundener Decke



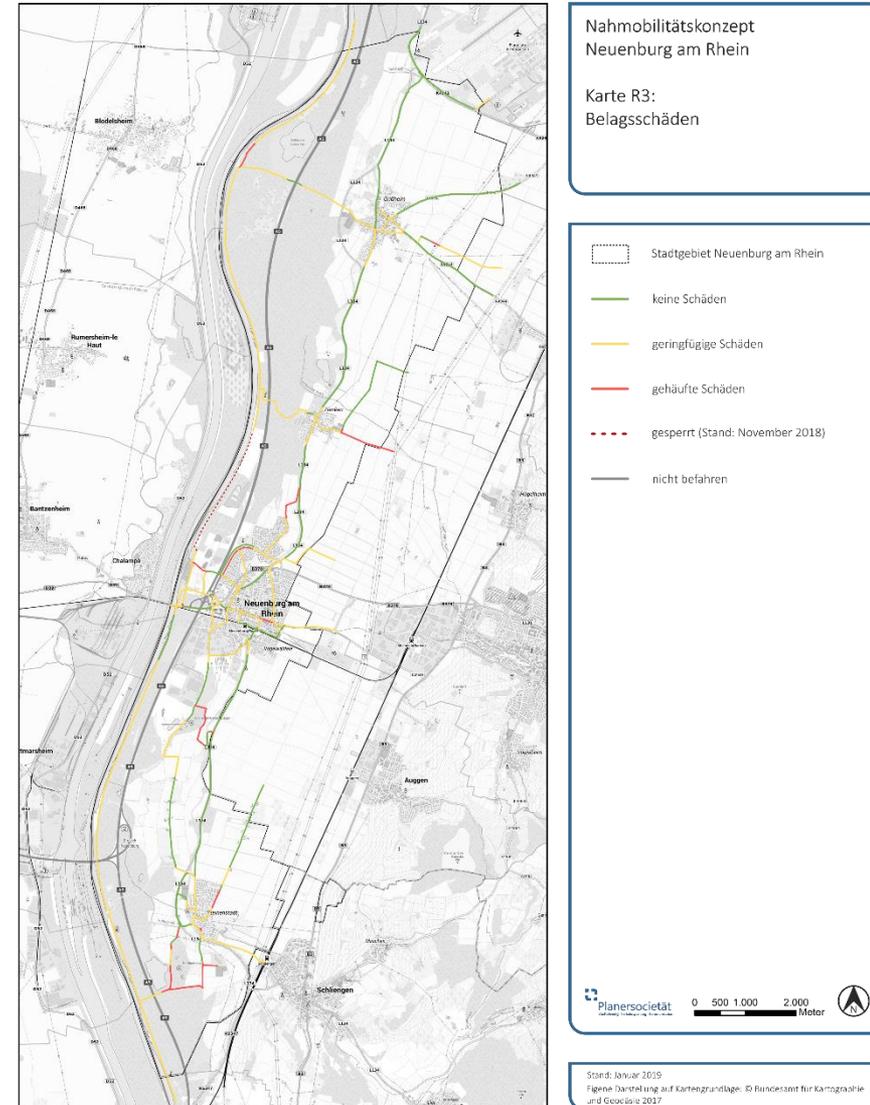
Radverkehr

Belagsart:

- 72 % des Netzes asphaltiert
- 26 % des Netzes mit wassergebundener Decke

Belagsschäden:

- 37 % des Netzes keine Schäden/ Unebenheiten
- 52 % des Netzes mit geringfügigen Schäden/ Unebenheiten (d. h. punktuelle Unebenheiten oder leichte Belagsschäden; Komfortverlust kann eintreten)
- 9 % des Netzes mit gehäuften Schäden/ Unebenheiten (d. h. Komfortverlust trifft ein; Gefahren möglich)



Radverkehr



Freigegebener Gehweg in Tempo 30 Zone
(Gutnauweg)



Kreisverkehr ohne Anbindung an
Wirtschaftsweg (Müllheimer Straße)



Fehlende Radpiktogramme an LSA
(Kronenrain/ B378)



Verblasste Furtmarkierung (Westtangente/
Vogesestraße)



RadNETZ Piktogramm (Am Wuhrloch)

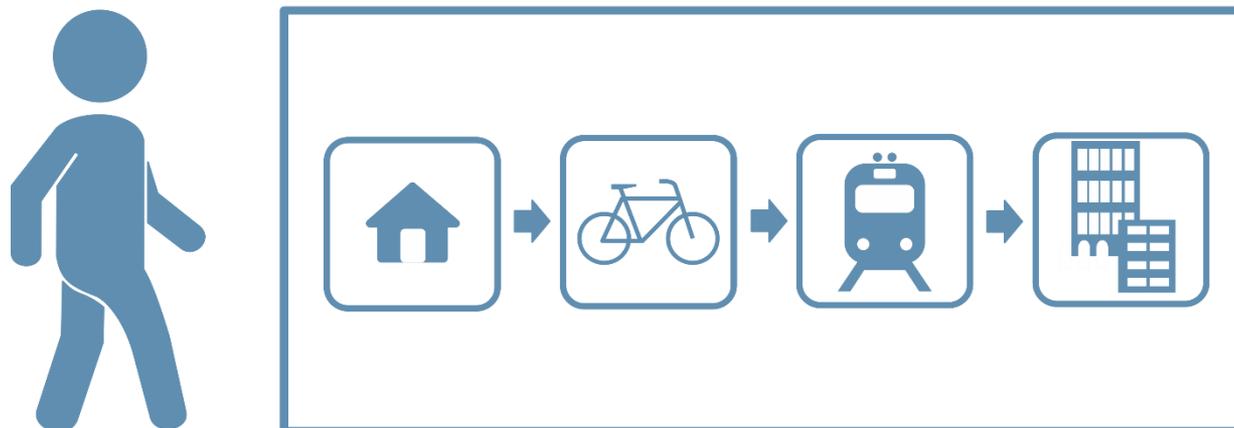


Gehäufte Belagsschäden (Wirtschaftsweg zur
L134 bei Steinensdt)

Multimodales Verkehrsverhalten

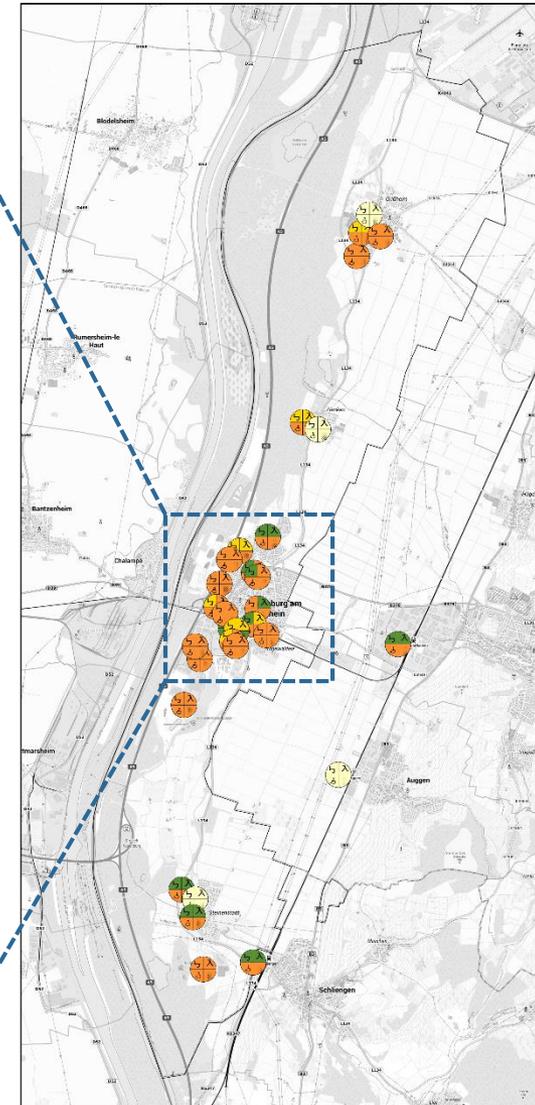


Intermodales Verkehrsverhalten



Intermodale Schnittstellen

Bushaltestellen



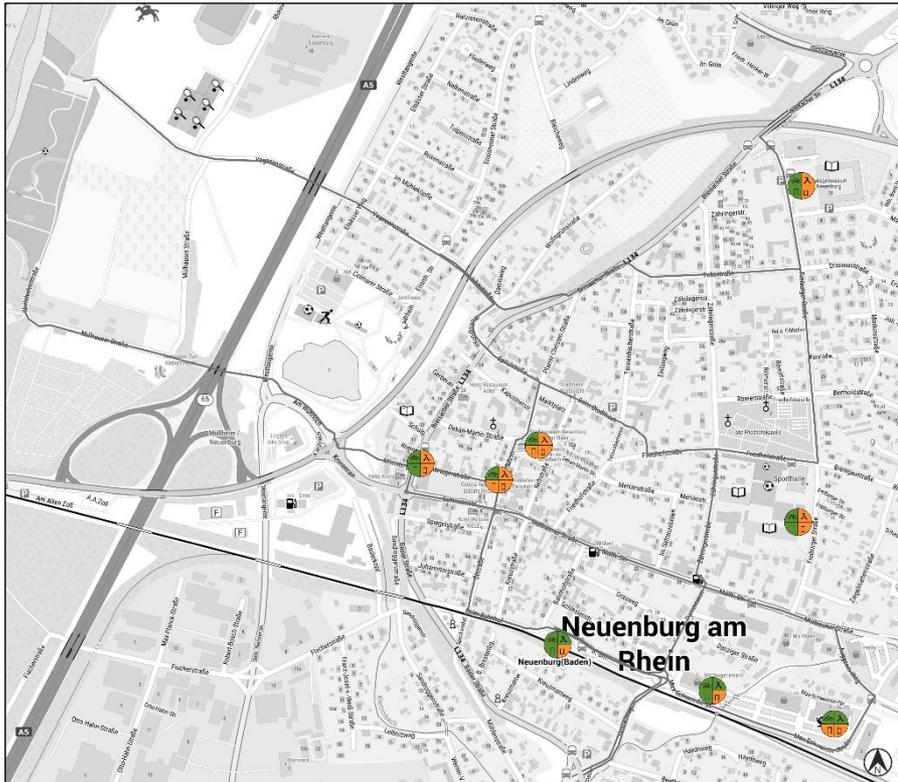
Nahmobilitätskonzept
Neuenburg am Rhein

Karte IS1:
Bewertung der Haltestellen

-  Stadtgebiet Neuenburg am Rhein
-  Sitzgelegenheit (oben links)
Witterungsschutz (oben rechts)
Barrierefreiheit (unten links)
Taktile Elemente (unten rechts)
-  vorhanden
-  teilweise vorhanden
-  nicht vorhanden

Intermodale Schnittstellen

Radabstellanlagen



Nahmobilitätskonzept
Neuenburg am Rhein

Karte IS3:
Bewertung der Radabstellanlagen

-  Stadtgebiet Neuenburg am Rhein
-  Anzahl (oben links)
Witterungsschutz (oben rechts)
Rahmenhalterung (unten links)
Zubehör (unten rechts)
-  (ausreichend) vorhanden
-  nicht vorhanden

Intermodale Schnittstellen



Ausschilderung des Bahnhofs (Müllheimer Straße)



Radabstellanlagen ohne Rahmenhalterung (Stadtverwaltung Neuenburg)



Radabstellanlagen ohne Überdachung (Gymnasium Neuenburg)



Schwer erreichbare Bank (Breisacher Straße)



Bushaltestelle mit überdachter Wartemöglichkeit (Wasserturm Grijfheim)



Barrierefrei ausgebauter Bahnhof (Bahnhof Neuenburg)

Fußverkehr

-  Kurze Wege im Kernstadtbereich
-  Bei Neugestaltungen wird auf Barrierfreiheit geachtet
-  Attraktive Aufenthalts- und Ruheorte vorhanden
-  Attraktive Ziele in der Umgebung (fußläufige Anbindung ausbaubar)
-  Beschilderung ist teilweise vorhanden, jedoch lückenhaft
-  Viele Einkaufsmöglichkeiten, jedoch dezentral gelegen (mit Hindernissen für FußgängerInnen)
-  FußgängerInnen teilen sich den Raum häufig mit anderen Verkehrsteilnehmern
-  Fehlende gesicherte Wege und Überwege rund um sensible Einrichtungen (Schulen)
-  Gehwege im Kernstadtbereich sind häufig durch Hindernisse geprägt

Radverkehr

-  Attraktive und gut ausgebaute Verbindung zwischen den Ortsteilen
-  Guter Zugang und gute Lage der Radabstellanlagen am Bahnhof Neuenburg; Witterungs- und Diebstahlschutz in weiten Teilen gegeben; quantitatives Angebot bisher ausreichend
-  Innerstädtisch häufig reduzierte Geschwindigkeiten auch auf Hauptverkehrsstraßen (Tempo 30, Tempo 40)
-  Wegweisung zwischen den Ortsteilen und zu anderen Kommunen gegeben; Alltagsziele werden nur teilweise ausgewiesen; RadNETZ Verbindungen ausgewiesen
-  Alltagsnetz liegt teilweise auf nicht wartungspflichtigen Wegeformen (Wirtschaftsweg)
-  Radabstellanlagen vor öffentlichen Einrichtungen (Schulen, Rathäusern, etc.) fehlen oder sind mangelhaft (fehlende Überdachung, keine Rahmenanschlussmöglichkeit)
-  Verbindungen zu angrenzenden Kommunen teilweise unattraktiv

Was passiert an den Marktständen?

- Sammlung von Hinweisen, Anregungen, Ideen und Wünschen
- Zwei Diskussionsrunden zu je 30min
- Wechsel nach der Fahrradklingel

- Was denken Sie über die Bedingungen für Fußgänger und Radfahrer in Neuenburg?
- Wie müssen sich die Bedingungen entwickeln? Welche Ansatzpunkte und Potenziale sehen Sie im Fuß- und Radverkehr?



Fußverkehr: Herr Hillen und Frau Riesterer |
Erste Gruppenteilung: **Schoko-Bon**

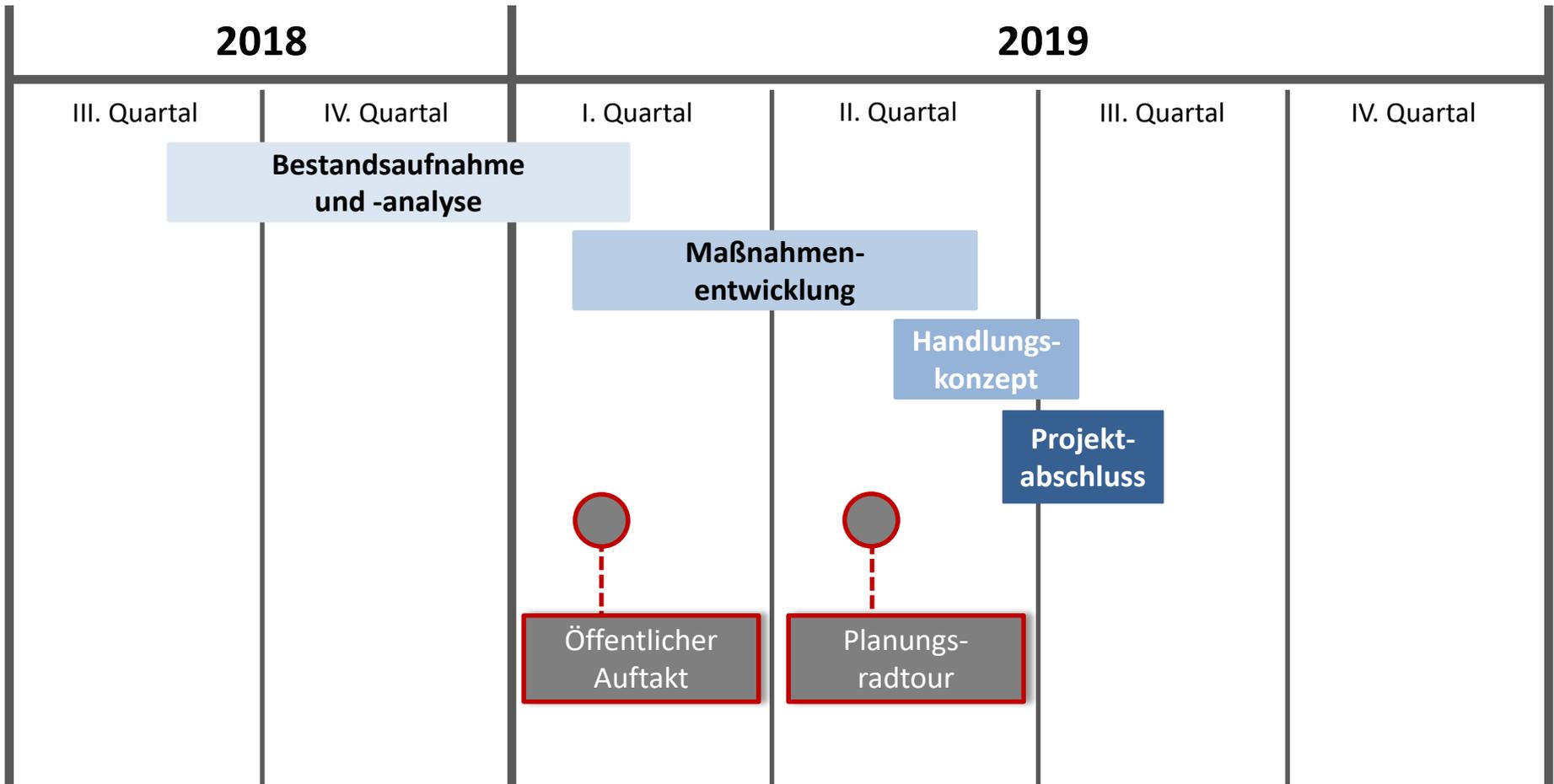


Radverkehr; Herr Hölderich und Herr Faißt |
Erste Gruppenteilung: **Hanuta**

Zusammenfassung aus den Marktständen



Nahmobilitätskonzept: Zeitplan



VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT!

Kontakt:

M. Sc. Philipp Hölderich, hoelderich@planersocietaet.de

M. Sc. Kevin Hillen, hillen@planersocietaet.de

Planersocietät

Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation

Gutenbergstraße 34

Moltkestraße 43

44139 Dortmund

76133 Karlsruhe

Fon: 0231/5896960

0721/8316930

Internet: www.planersocietaet.de

