



Neuwied – Boesner Quartier
Mobilitätskonzept und Erschließungskonzept
Stadt Neuwied

Neuwied – Boesner Quartier

Mobilitätskonzept und Erschließungskonzept

Stadt Neuwied

12.09.2025

Auftraggeber

FOX Projektbau GmbH
Ansprechpartner: Herr Fuchs
In der Wiesen 38
56070 Koblenz
Telefon: 0261 1349060

Auftragnehmer

R+T Verkehrsplanung GmbH
Julius-Reiber-Straße 17
64293 Darmstadt
Telefon: 06151 / 2712 0
Telefax: 06151 / 2712 20
darmstadt@rt-verkehr.de
www.rt-verkehr.de

Bearbeitung durch:

Ralf Huber-Erler, Dr.-Ing.
Jenny Büttner, M.Eng.
Tobias Krämer, M.A.

Hinweis:

In allen von R+T verfassten Texten wird aus Gründen der besseren Lesbarkeit auf eine geschlechtsspezifische Unterscheidung verzichtet. Es sind stets alle Menschen jeden Geschlechts gleichermaßen gemeint.

Alle Inhalte dieses Berichts, insbesondere Texte, Fotografien und Grafiken, sind urheberrechtlich geschützt. Das Urheberrecht liegt, soweit nicht ausdrücklich anders gekennzeichnet, bei R+T Verkehrsplanung GmbH.

Inhalt

1	Aufgabe und Vorgehensweise	1
2	Trends im Mobilitätsverhalten in Neuwied	3
2.1	Modal Split	3
2.2	Pkw-Bestand	5
3	Analyse der verkehrlichen Bestandssituation	6
3.1	Lage in der Stadt	6
3.2	Erreichbarkeit des Standortes	8
3.2.1	Straßennetz und Erreichbarkeit des Standorts mit dem Kfz	8
3.2.2	Erreichbarkeit zu Fuß	10
3.2.3	Radverkehr	12
3.2.4	ÖPNV	15
3.3	Mobilitätsangebote im Umfeld	16
3.4	Zusammenfassung und Bewertung der Bestandssituation	17
4	Ermittlung Anzahl nachzuweisender Stellplätze	18
5	Mobilitätskonzept	19
5.1	Entwicklung von Szenarien	19
5.1.1	Gegenüberstellung der Szenarien	20
5.1.2	Bewertung	23
5.2	„Konsens-Szenario“ als Vorzugsszenario	24
5.2.1	Maßnahmen	24
5.2.2	Auswirkungen der Maßnahmen auf die Stellplatzanzahl	32
5.2.3	Empfehlung E-Mobilität	33
5.3	Erschließungs- und Straßennetzkonzept	34
5.3.1	Querschnittsentwürfe Boesner Areal	34
5.3.2	Empfehlung zur internen Straßenraumgestaltung	35
6	Kfz-Verkehrsmengen im Bestand	38

7	Kfz-Verkehrsmengen Planfall	38
7.1	Allgemeine Verkehrsentwicklung – Prognose-Nullfall	39
7.2	Prognose-Planfall	39
8	Leistungsfähigkeitsberechnung	41
9	Eingangswerte für die Schalltechnische Untersuchung	42
10	Fazit	43
	Verzeichnisse	46

1 Aufgabe und Vorgehensweise

Aufgabe

Die FOX Projektbau GmbH plant, das ehemalige Betriebsgelände der Firma LS Boesner GmbH in Neuwied städtebaulich zu entwickeln. Mit der Aufstellung des Bebauungsplans „Boesner Gelände“ sollen die planungsrechtlichen Grundlagen für die Wiedernutzbarmachung des ehemaligen Industrieproduktionsstandortes der Firma LS Boesner GmbH geschaffen werden.

Das Untersuchungsgebiet befindet sich im nördlich von Neuwied gelegenen Stadtteil Niederbieber an der Augustenthaler Straße und ist gemäß des Aufstellungsbeschlusses als Mischgebiet eingestuft. Die Fläche umfasst insgesamt ca. 7,2 ha, wovon ca. 5,8 ha als Mischgebiet im Zuge der Herstellung eines neuen Quartiers entwickelt werden sollen. Die restlichen ca. 1,4 ha werden an Privateigentümer veräußert (bestehende Hallen & Bürogebäude).¹

Für das Areal wird eine verkehrsarme interne Erschließung vorgesehen und das Parken soll in zwei Quartiersgaragen konzentriert werden. Die zukünftigen Verkehrsanlagen des Plangebiets werden mit Aufenthalts- und Erschließungsfunktionen weitgehend als verkehrsberuhigte Straßen ausgelegt sein. Zusätzlich sind weitere qualitativ hochwertige Fuß- und Radwege innerhalb des Plangebiets vorgesehen, um direkte quartiersinterne Verknüpfungen, aber auch Anbindungen zum angrenzenden Straßennetz zu schaffen.

Im Gebiet selbst werden Maßnahmen zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens etabliert, welche die autoarmen Strukturen fördern und zugleich die Anzahl der notwendigen Stellplätze reduzieren sollen. Für die Entwicklung eines passenden Angebots an Maßnahmen wurden drei verschiedene Szenarien zur verkehrlichen Gebietsentwicklung / Mobilität / Steuerung und Sicherung für das Plangebiet konzipiert und hinsichtlich ihrer Eignung für das Plangebiet gegenübergestellt. Bei der Szenarien-Entwicklung wurden neben dem angestrebten Leitziel eines **„zukunftsweisenden und autoarmen Quartiers“** die konkreten örtlichen Verhältnisse im Stadtteil Niederbieber und die zukünftige Nachfrage- sowie Vermarktungssituation maßgeblich berücksichtigt.

Durch die Gegenüberstellung und Bewertung der Szenarien mit ihren Vor- und Nachteilen für das Plangebiet wurde ein Vorzugsszenario erarbeitet, mit dessen Umsetzung am Plangebiet das passende Maß an mobilitätsverbessernden Maßnahmen und der daraus folgenden notwendigen Anzahl an Stellplätzen berücksichtigt werden kann.

Neben der Ermittlung der im Plangebiet im Rahmen des Vorzugsszenarios erforderlichen Anzahl an Pkw- und Fahrradabstellplätzen sowie der Erstellung eines darauf abgestimmten Mobilitäts- und Erschließungskonzeptes,

¹ Hinweis: Die im Bestand schon vorhandenen gewerblichen Nutzungen auf einer Fläche von ca. 1,05 ha (Halle 1-3) werden in dieser Untersuchung nicht weiter herangezogen.

wurden die verkehrlichen Auswirkungen der Planung auf das Verkehrsnetz untersucht.

Vorgehensweise

Nach einer Ortsbegehung und einer anschließenden Analyse der verkehrlichen Bestandssituation, wurde auf Basis von Angaben der Stadt Neuwied² und der Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Finanzen Rheinland-Pfalz³ ermittelt, wie viele Pkw-Stellplätze und Fahrradstellplätze für das Plangebiet zunächst erforderlich sind.

In Abstimmung mit der Stadt Neuwied kann die Anzahl der erforderlichen Pkw-Stellplätze reduziert werden, solange und soweit nachgewiesen wird, dass sich der Kfz-Stellplatzbedarf durch besondere Maßnahmen einer qualifizierten Mobilitätsverbesserung nachhaltig verringert. Weist ein Mobilitätskonzept ein entsprechendes Reduktionspotential angemessener Maßnahmen nach, ist eine Reduzierung der Stellplatzpflicht möglich. Es wurde zunächst untersucht, wie die Voraussetzungen für eine reduzierte Stellplatzanzahl sind und dargelegt, mit welchen Maßnahmen eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs und somit der für das Entwicklungsgebiet notwendigen Stellplatzanzahl erreicht werden kann. Hierfür wurden drei Szenarien eines Mobilitätskonzeptes mit unterschiedlichen Maßnahmen für die Reduzierung des Stellplatzschlüssels entworfen. Das daraus ausgewählte Vorzugsszenario, mit einem entsprechenden Anteil an reduzierten Stellplätzen, wurde mit der Stadtverwaltung von Neuwied abgestimmt.

Bestandteil der Szenarien sind unterschiedliche Maßnahmen, wie z. B. Car- und Bikesharing-Angebote, zusätzliche hochwertige Radabstellanlagen, Informations- und Kommunikationsangebote, die Herstellung von Fahrradservicestationen, die Etablierung eines Mobilitäts-Hubs, aber auch die Förderung des ÖPNV sowie weitere Maßnahmen, die ein autoarmes Quartier fördern.

Vorrangiges Ziel des Mobilitätskonzeptes ist es, ein umwelt- und klimaschonendes Mobilitätsverhalten zu fördern und somit ein attraktives sowie hochwertiges Wohn- und Arbeitsquartier in Neuwied mit autoarmen Strukturen zu schaffen und die Anzahl der notwendigen Stellplätze zu reduzieren.

Außerdem wurden die verkehrlichen Auswirkungen des Plangebietes auf das Umfeld überprüft. Da eine Verkehrserhebung aufgrund einer langandauernden Baustelle auf der Augustenthaler Straße und den damit verbundenen Verkehrsverlagerungen als nicht repräsentativ zu bewerten ist, wurden als Grundlage der Bewertung des Verkehrsaufkommens in Abstimmung mit der

² <https://www.neuwied.de/buerger-rat-verwaltung/bauen-und-umwelt/bauordnung-1/stellplaetze> (zuletzt geprüft am: 11.10.2024).

³ Verwaltungsvorschrift des Ministeriums der Finanzen Rheinland-Pfalz: Zahl, Größe und Beschaffenheit der Stellplätze für Kraftfahrzeuge (Stand: 24.07.2000).

Stadtverwaltung verschiedene Verkehrszählungen im unmittelbaren Umfeld des Planungsgebietes (2021, 2019, 2016, 2015) herangezogen und für das Jahr 2024 hochgerechnet.

Das Verkehrsaufkommen des Plangebietes und die zu erwartenden Verkehrszunahmen im umliegenden Straßennetz wurden prognostiziert und deren Auswirkungen in Bezug auf die Leistungsfähigkeit an den Knotenpunkten im umliegenden Straßennetz aufgezeigt. Die Anbindungen des Plangebiets an das öffentliche Straßennetz wurden überprüft.

Für die schalltechnische Untersuchung wurden die Eingangswerte aufbereitet.

Hinweis: Bei den Leistungsfähigkeitsuntersuchungen sowie der Berechnung der Eingangswerte für die schalltechnische Untersuchung ist zu berücksichtigen, dass aufgrund einer Baustelle die L255 nördlich des Plangebiets zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Verkehrsgutachtens voll gesperrt war, weshalb keine aktuellen Verkehrsmengen von R+T erhoben werden konnten. Nach Rücksprache mit dem Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz (LBM Rheinland-Pfalz) und der Stadt Neuwied wurden vom LBM auf der L255 erhobene Zähldaten aus dem Jahr 2016 herangezogen und auf die L255 sowie die Austrasse umgelegt. Demnach handelt es sich bei der Berechnung der Leistungsfähigkeit und der Eingangswerte für die schalltechnische Untersuchung um eine erste Einordnung, bei der Ungenauigkeiten nicht ausgeschlossen werden können. Die FOX Projektbau GmbH sowie die Stadt Neuwied wurden auf diese Thematik seitens R+T hingewiesen. Bei Bedarf können die Berechnungsergebnisse von R+T durch eine Verkehrszählung nach Beendigung der Baustelle überprüft werden.

2 Trends im Mobilitätsverhalten in Neuwied

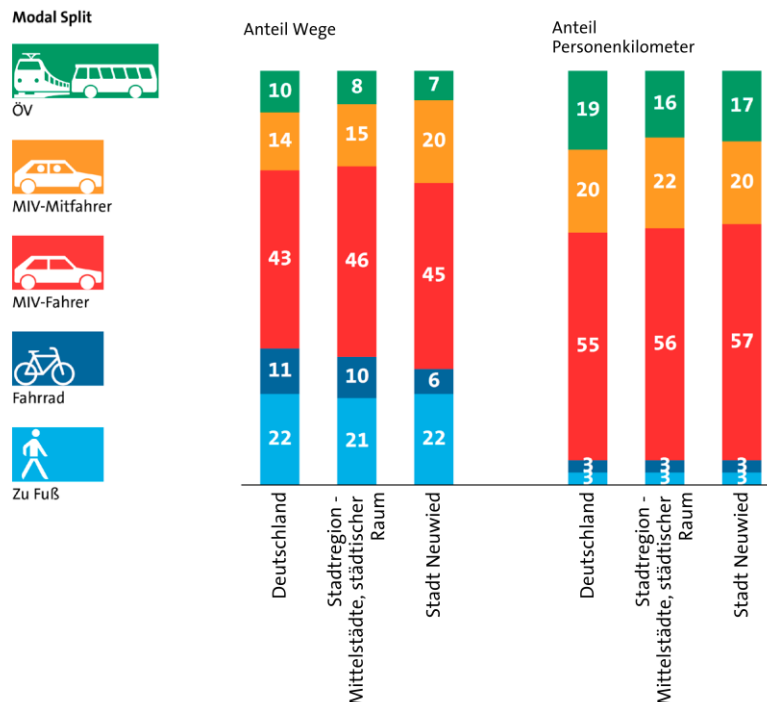
2.1 Modal Split

Der Modal Split allgemein beschreibt die Zusammensetzung des Verkehrs und drückt die prozentualen Anteile der Verkehrsmittel am gesamten Verkehrsaufkommen bzw. allen zurückgelegten Wegen aus. Er gibt demnach Aufschluss über die Verkehrsmittelnutzung.

Die Mobilitätsbefragung der Stadt Neuwied von 2019 hat ergeben, dass das Modal Split-Verhältnis in Neuwied allgemein bei 65 Prozent im motorisierten Individualverkehr (MIV + MIV-Mitfahrer) und bei 35 Prozent im Umweltverbund (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) liegt⁴, siehe **Abbildung 1**.

⁴ Quelle: Untersuchung zum Verkehrsentwicklungsplan Neuwied – einschließlich Ergänzung zu einem Klimaschutzteilkonzept Mobilität; Aachen. BSV Büro (2023).

Der Vergleich des Neuwieder Anteils im Umweltverbund (35 Prozent) mit dem durchschnittlichen Anteil im Umweltverbund in deutschen Mittelstädten (städtischer Raum) zeigt, dass in Neuwied allgemein der Umweltverbund einen leicht geringeren Anteil hat als andere deutsche Mittelstädte. Dort liegt der Anteil im Durchschnitt bei 39 Prozent (21% Fuß + 10% Fahrrad + 8% ÖV). Im Gesamtdurchschnitt liegt der Anteil am Umweltverbund deutschlandweit dagegen bei 43%.



Angaben in Prozent; gegebenenfalls von 100 Prozent abweichende Summen ergeben sich durch Rundung einzelner Anteilswerte

MiD 2017 | Stadt Neuwied

Abbildung 1: Modal Split der Stadt Neuwied im Vergleich⁵

Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Neuwied wird durch gezielte Förderungen und Investitionen in nachhaltige Mobilitätsformen ein stetiger Ausbau des Anteils des Mobilitätsverbundes am Modal Split und somit ein Erreichen der durch Bund und Land gesetzten Klimaschutzziele angestrebt. Dementsprechend soll der MIV-Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen nach und nach reduziert werden, wonach immer mehr Wege vor allem

⁵ Quelle: Mobilität in Deutschland – MiD; Regionalbericht Stadt Neuwied; eine Studie des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vorgelegt von infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH; Bonn, März 2019

mit dem Rad und ÖPNV zurückgelegt werden.⁶ Der Trend in Neuwied besteht somit ganz klar in Richtung umweltfreundliche Mobilitätsformen.

Die Randlage des Plangebiets im Neuwieder Ortsteil Niederbieber in Verbindung mit einer geringen Bedienungshäufigkeit der an das Plangebiet angrenzenden Haltestelle „Neuwied Augustenthal“ deuten dazu einen Verbesserungsbedarf im Bereich des Umweltverbundes (vor allem im ÖPNV) an.

2.2 Pkw-Bestand

Die Entwicklung des Pkw-Bestands ist ein Indiz dafür, inwieweit die Bewohner von Neuwied ihre Wege mit dem Pkw zurücklegen oder auf andere Verkehrsmittel, wie die Verkehrsmittel des Umweltverbundes zurückgreifen.

Wie im Modal Split (siehe **Kapitel 2.1**) zeigt sich derzeit auch bei der Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln in Neuwied eine immer noch anhaltende Tendenz zum Pkw. Allerdings ergab eine im Zuge des Verkehrsentwicklungsplans durchgeführte Entwicklungsdarstellung in Neuwied, dass ab dem Jahr 2021 bis ins Jahr 2040 ein demographisch bedingter Rückgang im Pkw-Bestand in Neuwied zu erwarten ist (siehe **Abbildung 2**). Durch gezielte, im Verkehrsentwicklungsplan dargestellte, Förderungen des Umweltverbundes und Investitionen in dessen Infrastruktur kann dieser Rückgang des Pkw-Bestands in Neuwied zusätzlich vorangebracht und beschleunigt werden.⁶

⁶ Quelle: Untersuchung zum Verkehrsentwicklungsplan Neuwied – einschließlich Ergänzung zu einem Klimaschutzteilkonzept Mobilität; Aachen. BSV Büro (2023).

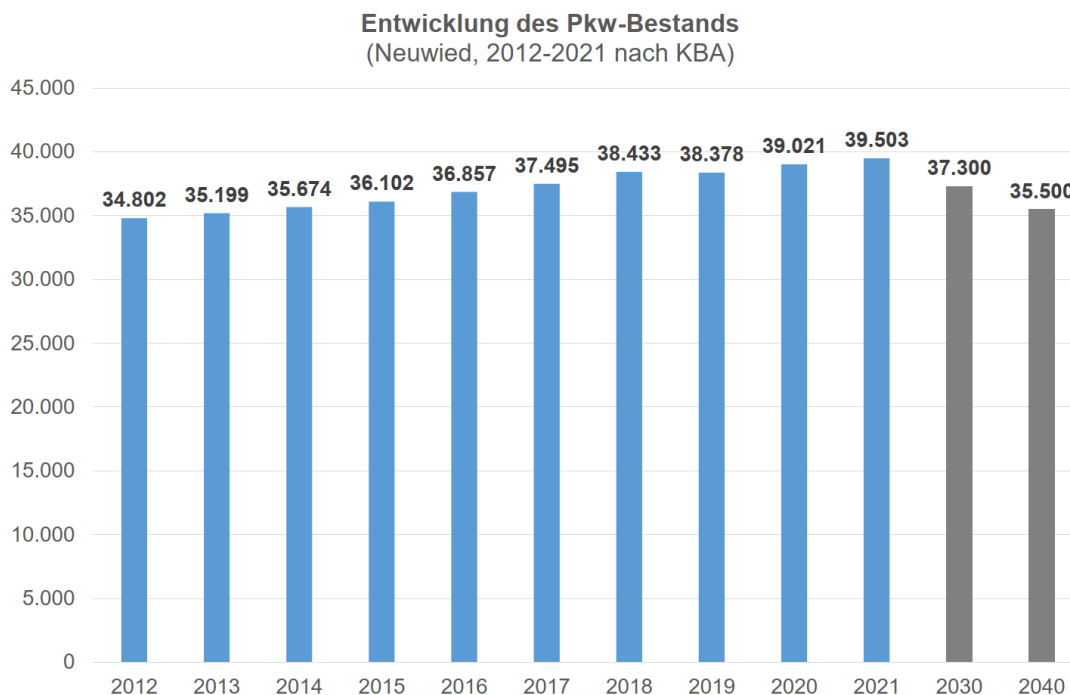


Abbildung 2: Pkw-Bestandsentwicklung⁷

3 Analyse der verkehrlichen Bestandssituation

3.1 Lage in der Stadt

Das Plangebiet liegt im Norden von Neuwied im Stadtteil „Niederbieber“ sowie direkt südlich des Stadtteils „Altwied“ und wird über die östlich des Plangebiets gelegene Augustenthaler Straße (L255) sowie über die südlich gelegene Austrasse erschlossen. Die Augustenthaler Straße verläuft südlich weiter Richtung Zentrum von Neuwied und in nördliche Richtung nach Altwied. Die Austrasse bindet in östliche Richtung an die Augustenthaler Straße an. In Richtung Westen führt die Austrasse in den Neuwieder Stadtteil „Segendorf“, über welchen weiterführend auch eine Anbindung an das Zentrum von Neuwied besteht.

⁷ Quelle: Untersuchung zum Verkehrsentwicklungsplan Neuwied – einschließlich Ergänzung zu einem Klimaschutzteilkonzept Mobilität. Anlagenband zum Schlussbericht; Aachen. BSV Büro (2023).

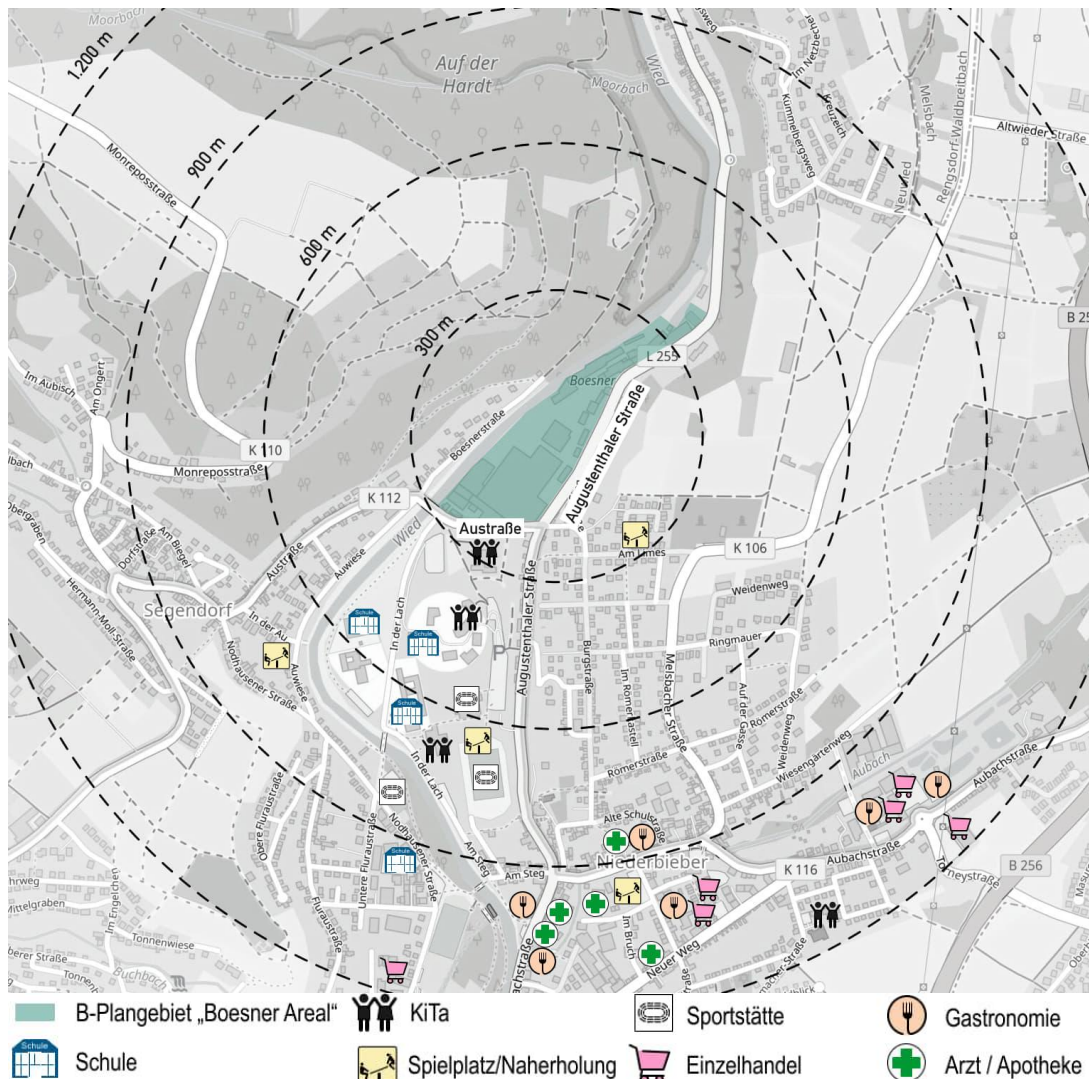


Abbildung 3: Lage des B-Plangebiets in Niederbieber
(Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende)

Innerhalb eines 5-minütigen Fußwegs (ca. 300m bis 500m) sind zwei KiTas und ein Kinderspielplatz fußläufig erreichbar, siehe **Abbildung 3**. Innerhalb eines 8-minütigen Fußwegs vom Plangebiet aus (ca. 600m bis 700m) liegt das Schulzentrum mit mehreren Schulen (Rudolf Steiner Schule, Grundschule Niederbieber und Carmen-Sylva-Schule) sowie einer Sportsstätte „Sporthalle Neuwied“. Im entfernten Umfeld, innerhalb eines 15-minütigen Fußwegs vom Plangebiet aus (ca. 900m – 1200m) ist das Zentrum von Niederbieber mit mehreren Einkaufsmöglichkeiten, Ärzten, Apotheken, Gastronomie und Spielplätzen erreichbar. Aufgrund der Ortsrandlage des Boesner Areals liegen alle wichtigen Nutzungen weitestgehend südlich des Plangebiets.

3.2 Erreichbarkeit des Standortes

3.2.1 Straßennetz und Erreichbarkeit des Standorts mit dem Kfz

Auf dem Boesner Areal sollen übergeordnet zwei Quartiersgaragen für die vorgesehenen Pkw Stellplätze hergestellt werden. Eine Quartiersgarage wird im westlichen Teil des Plangebiets und eine weitere im östlichen Teil angesiedelt sein. Im Plangebiet selbst werden öffentliche sowie Sonderparkplätze für Kfz (bspw. barrierefreie Stellplätze) im öffentlichen Raum sowie auf Privatflächen der einzelnen Grundstücke des Plangebiets vorgesehen. Zusätzlich dazu sind im nördlichen Straßenraum der Augustenthaler Straße aufgrund der defizitären Parkplatzsituation der südlich direkt angrenzenden Bebauung ca. 20 öffentliche Stellplätze vorgesehen. Das in **Kapitel 5.3** dargestellte Straßennetzkonzept erläutert die quartiersinterne Erschließung sowie die Anbindung der Quartiersgaragen ausführlich.

Die verkehrliche Anbindung der westlichen Quartiersgarage des Plangebiets an das übergeordnete Straßennetz erfolgt vordergründig über die südlich des Plangebiets gelegene Austraße, siehe **Abbildung 4**. Die Austraße bindet in westlicher Richtung an die Nodhausener Straße im Stadtteil Segendorf an und verbindet das Plangebiet mit dem westlichen Stadtteil von Niederbieber und weiteren Stadtteilen von Neuwied, wie z. B. Feldkirchen. In östlicher Richtung bindet die Austraße an die Augustenthaler Straße (L255) an.

Die östliche Quartiersgarage wird von der östlich des Plangebiets gelegenen Augustenthaler Straße erschlossen (ehemalige Zu-/Ausfahrt des Boesner Areals). Über die Augustenthaler Straße (L255) besteht Richtung Süden nach ca. 10 Fahrminuten eine Anbindung an das Zentrum von Neuwied. Zudem wird über die nach Süden verlaufende Augustenthaler Straße die Aubachstraße im Zentrum von Niederbieber erreicht, über welche in Richtung Osten ein Anschluss an die B256 besteht. Vom Plangebiet ist die B256 somit innerhalb von 4 Fahrminuten erreichbar. Richtung Norden führt die Augustenthaler Straße über den Stadtteil Altwied in die Gemeinde Melsbach, welche somit vom Plangebiet innerhalb 6 Minuten erreichbar ist.

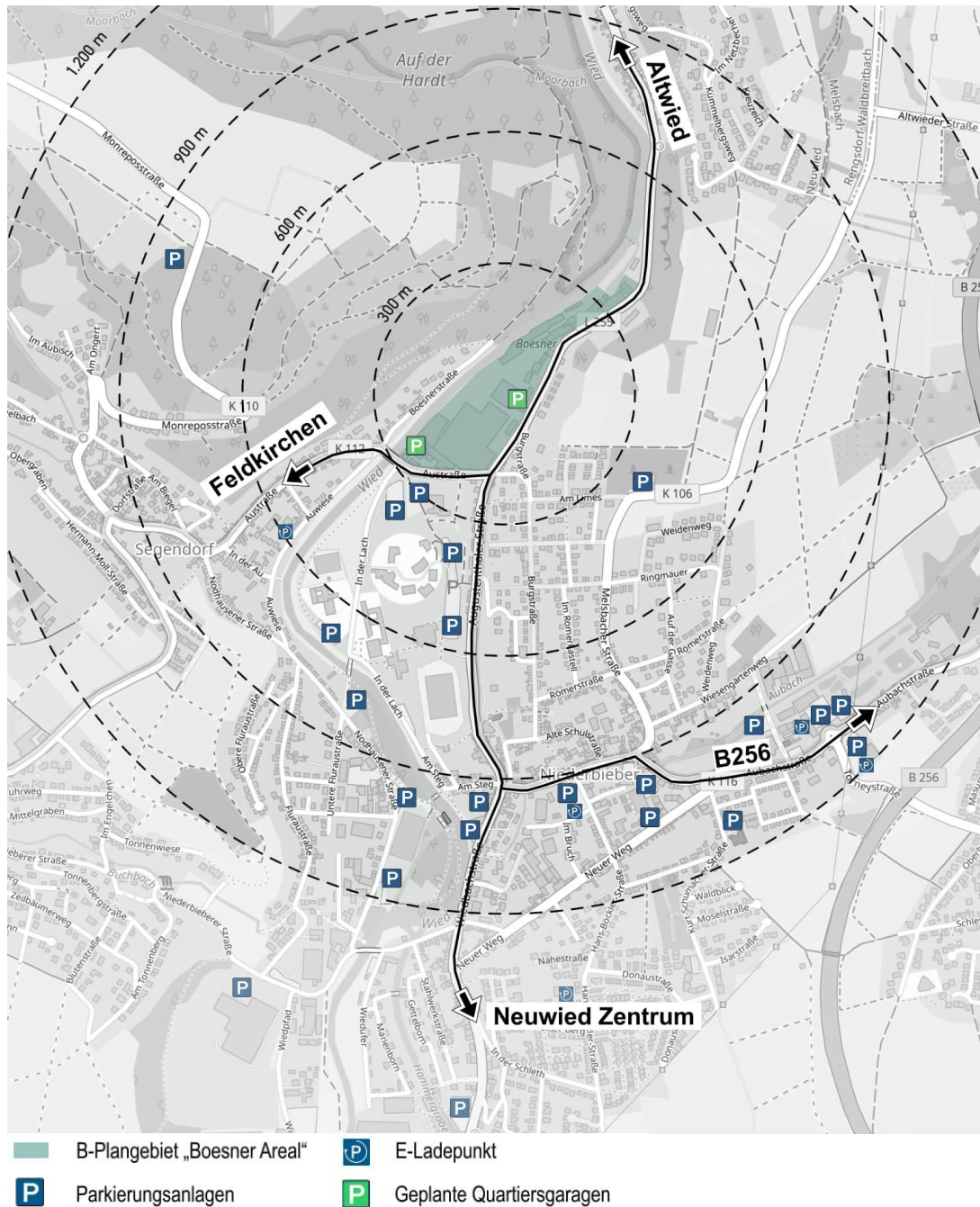


Abbildung 4: Erreichbarkeit des Standortes mit dem Pkw und Parkierungsanlagen im Umfeld (Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende)

In Neuwied selbst besteht über die B42 in nordwestlicher Richtung eine Verbindung nach Bonn sowie in südöstlicher Richtung eine Verbindung nach Koblenz. Über die B256 werden die linksrheinisch gelegenen Städte Weißen-thurm und Andernach erreicht.

Das Boesner Areal ist somit unmittelbar an verschiedene umliegende wichtige Verkehrsachsen angeschlossen. Im Umfeld von bis zu knapp 1 km um den Mittelpunkt des geplanten Areals, und dementsprechend einem Laufweg von etwa 15 Minuten, befinden sich acht größere, teils private oder für berechnigte Nutzer, Parkierungsanlagen sowie ein öffentlich zugänglicher E-Ladepunkt für Elektrofahrzeuge.

Durch die Nähe des Plangebietes zur B256 sowie zur B42, ist die Erreichbarkeit des Plangebietes mit dem Pkw als gut zu bezeichnen.

3.2.2 Erreichbarkeit zu Fuß

Rund um das Boesner Areal bestehen Fußgängerführungen in das Ortszentrum von Neuwied sowie zum Schulzentrum und der anliegenden Haltestelle „Augustenthal“ (vgl. **Abbildung 5**). Hinsichtlich einer verkehrssicheren und barrierefreien Fußgängerführung sind jedoch besonders die straßenbegleitenden, teils nur einseitig ausgebauten bzw. teils fehlenden Gehwege entlang der Austraße und der Augustenthaler Straße mit <1,50m Breite im Bestand deutlich zu schmal. Daher werden mit Umsetzung des Plangebietes Verbreiterungen der anliegenden Gehwege erfolgen.

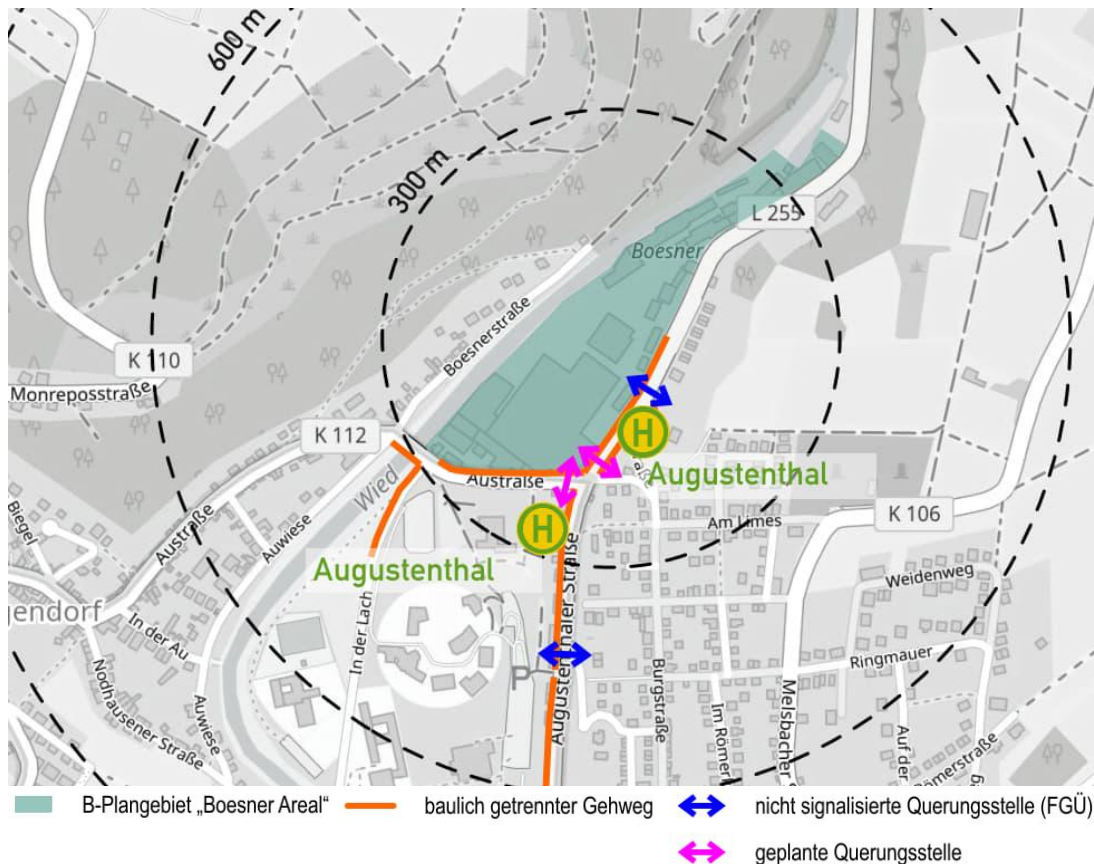


Abbildung 5: Erreichbarkeit des Standorts zu Fuß
(Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende)

In der Australse wird der Fußverkehr im Bestand entlang des Plangebiets auf der dem Plangebiet zugewandten Seite auf einem einseitigen Gehweg (ca. 1,30m Breite) geführt. Mit Umsetzung des Plangebietes wird eine Verbreiterung des am Plangebiet anliegenden Gehwegs auf 2,50m erfolgen. Die angrenzende Straße „In der Lach“ verfügt auf der westlichen Seite über einen ca. 1,40m breiten Gehweg, der zum Schulzentrum von Neuwied führt. Da dort die Kfz-Verkehrsmengen stark untergeordnet sind, besteht in diesem Bereich kein unmittelbarer Handlungsbedarf.

Entlang der Augustenthaler Straße befinden sich im Bestand beidseitig Gehwege, die Richtung Norden bis zur Bushaltestelle „Augustenthal“ führen (die Breiten variieren im Bestand zwischen ca. 0,40m und ca. 1,80m). Am Plangebiet anliegend verläuft der Gehweg nach der ehemaligen Hauptein- und Ausfahrt des Boesner Areals für ca. 100m in Richtung Norden weiter. Mit Umsetzung des Plangebietes wird entlang der Augustenthaler Straße auf gesamter Länge des Plangebietes mit einem 2,30m breiten Gehweg auf der am Plangebiet anliegenden westlichen Straßen-Seite geplant. Hinsichtlich der Barrierefreiheit, wird jedoch von R+T eine Breite von 2,50m empfohlen und sollte geprüft werden. Seitens der Stadt Neuwied besteht die Aussage, den auf der

Augustenthaler Straße (direkt an das Plangebiet angrenzend) gelegenen Gehweg neu herzustellen, sodass die Augustenthaler künftig mit einem beidseitigen Gehweg ausgestattet ist. Eine Förderung der an das Plangebiet anbindenden Fußverkehrsinfrastruktur unterstützt gezielt die Etablierung nachhaltiger Mobilitätsstrukturen im Plangebiet selbst, ist für die Wirksamkeit des Mobilitätskonzepts jedoch nicht ausschlaggebend.

Über eine bestehende und eine geplante Querungsstelle am Plangebiet wird der Fußverkehr in die anliegenden Bereiche geführt, siehe **Abbildung 5**. Auf Höhe der Bushaltestelle „Augustenthal“ in Richtung der ehemaligen Hauptein- und Ausfahrt des Boesner Areals befindet sich ein Fußgängerüberweg (FGÜ). Im Zuge der von der Stadt Neuwied geplanten Umgestaltung des Knotenpunktes Austraße / Augustenthaler Straße ist eine neue Querungsmöglichkeit in Form einer Mittelinsel auf der Austraße sowie Augustenthaler Straße vorgesehen. Eine weitere nicht signalisierte Querungsstelle befindet sich weiter südlich auf der Augustenthaler Straße, auf Höhe der Straße „Bornberg“ (nahe dem Schulzentrum).

Mit den geplanten Verbreiterungen der Gehwege am Plangebiet und der zusätzlich geplanten Querungshilfe am Knotenpunkt Augustenthaler Straße / Austraße besteht eine gute Fußverkehrsführung vom Plangebiet an die öffentlichen Gehwege.

3.2.3 Radverkehr

Der von der Stadt Neuwied erstellte „Netzplan“ aus dem Jahr 2008 verdeutlicht die wichtigsten Rad-Routen in der Stadt Neuwied und zeigt zudem Ergänzungsrouten auf. Dargestellt sind Strecken, Routen oder Korridore, auf welchen der Radverkehr in Zukunft in Neuwied fließen soll und welche Strecken somit verstärkt bei Planungen berücksichtigt werden. Dadurch wird der Trend hin zum Fahrrad und die Unterstützung einer nachhaltigen Mobilität mit dem Umweltverbund in Neuwied weiter gefördert. Wie auf **Abbildung 6** zu sehen, wird das Plangebiet direkt durch die konzipierten (Neben-)Radrouten von Neuwied erschlossen und von dem Radwegenetz Rheinland-Pfalz westlich des Plangebiets tangiert.

In der näheren Umgebung des Boesner Areals gibt es bisher keine separate Infrastruktur für den Radverkehr. Der Radverkehr in Niederbieber wird somit ausschließlich auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt. Rund um das Boesner Areal geschieht dies bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50km/h. Die Führung des Radverkehrs auf Hauptverkehrsstraßen ist nicht per se unverträglich. Dies ist abhängig von der vorliegenden Kfz-Verkehrsmenge sowie der Fahrbahnbreite und individuell einzustufen. Eine Fahrbahnbreite von 6,00 bis 7,00m im Mischverkehr führt Untersuchungen der BASt zufolge zu kritischen Begegnungen (Überholungen) zwischen dem Kfz- sowie Radverkehr und ist somit ausschließlich mit sehr geringen Verkehrsstärken (bis

zu 5.000 Kfz/24h) verträglich.⁸ Mit den nach Umsetzung des Plangebietes prognostizierten bis zu ca. 5.000 Kfz-Fahrten/24h sollte daher die Einrichtung von Schutzstreifen zumindest von der nördlichen Grenze des Plangebietes in Richtung Zentrum Neuwied auf der Augustenthaler Straße geprüft werden. Die Einrichtung eines Radfahrstreifens ist voraussichtlich aufgrund der vorliegenden Fahrbahnbreiten nicht möglich. Die Augustenthaler Straße stellt eine Hauptachse für den Radverkehr dar, da sie das Plangebiet mit dem Zentrum von Niederbieber und Neuwied verbindet. Über die Austrasse sowie die Straße „In der Lach“ ist das Plangebiet an das Schulzentrum sowie auch an das Zentrum von Niederbieber für den Radverkehr angebunden. Auf der Austrasse wird das Einrichten von Radinfrastruktur aufgrund der prognostizierten Verkehrsmenge von bis zu ca. 2.200 Kfz/24h nicht notwendig.

Im direkten Umfeld zum Boesner Areal befindet sich eine kleinere Radabstellanlage auf dem Gelände der KiTa „Biberburg“. Weitere Abstellanlagen sind im Bereich des Schulzentrums untergebracht (vgl. **Abbildung 6**).

⁸ Quelle: Führung des Radverkehrs im Mischverkehr aus innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen; Berichte der BAST; Verkehrstechnik Heft V 257; Juni 2015

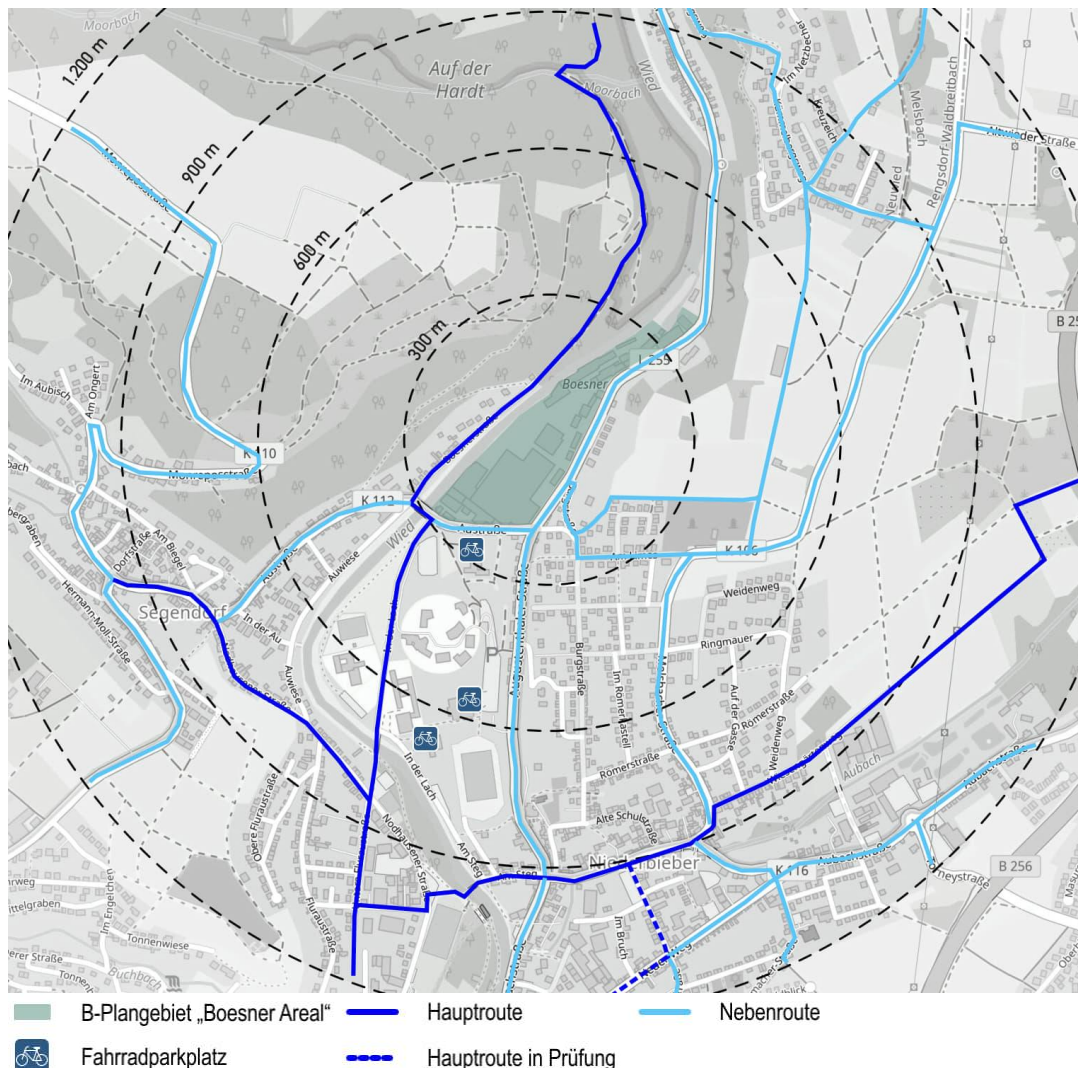


Abbildung 6: Radverkehrsinfrastruktur und Routennetz Neuwied
(Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende)⁹

Über Aktionen, wie z. B. dem „Stadtradeln“, mit welchem Neuwied wirbt, werden die Neuwieder zusätzlich motiviert, auf das Fahrrad umzusteigen.

Insgesamt bestehen in Niederbieber somit ausbaufähige Rahmenbedingungen bzgl. der vorhandenen Radverkehrsinfrastruktur. Für eine Förderung des Radverkehrs sollte zukünftig vermehrt Radverkehrsinfrastruktur mit Radwegen und Radfahrstreifen geschaffen werden, sodass viele Wege bis in das Zentrum von Neuwied (Arbeit, Einkauf, Schule, Freizeit) mit dem Rad zurückgelegt werden können.

⁹ Quelle Plan: Radverkehrsplanung Stadtgebiet Neuwied – Netzplan. Stadtverwaltung Neuwied (2008).

3.2.4 ÖPNV

Das Plangebiet liegt direkt an der Haltestelle „Augustenthal“. Dort verkehren einige Buslinien (vgl. **Abbildung 7**).

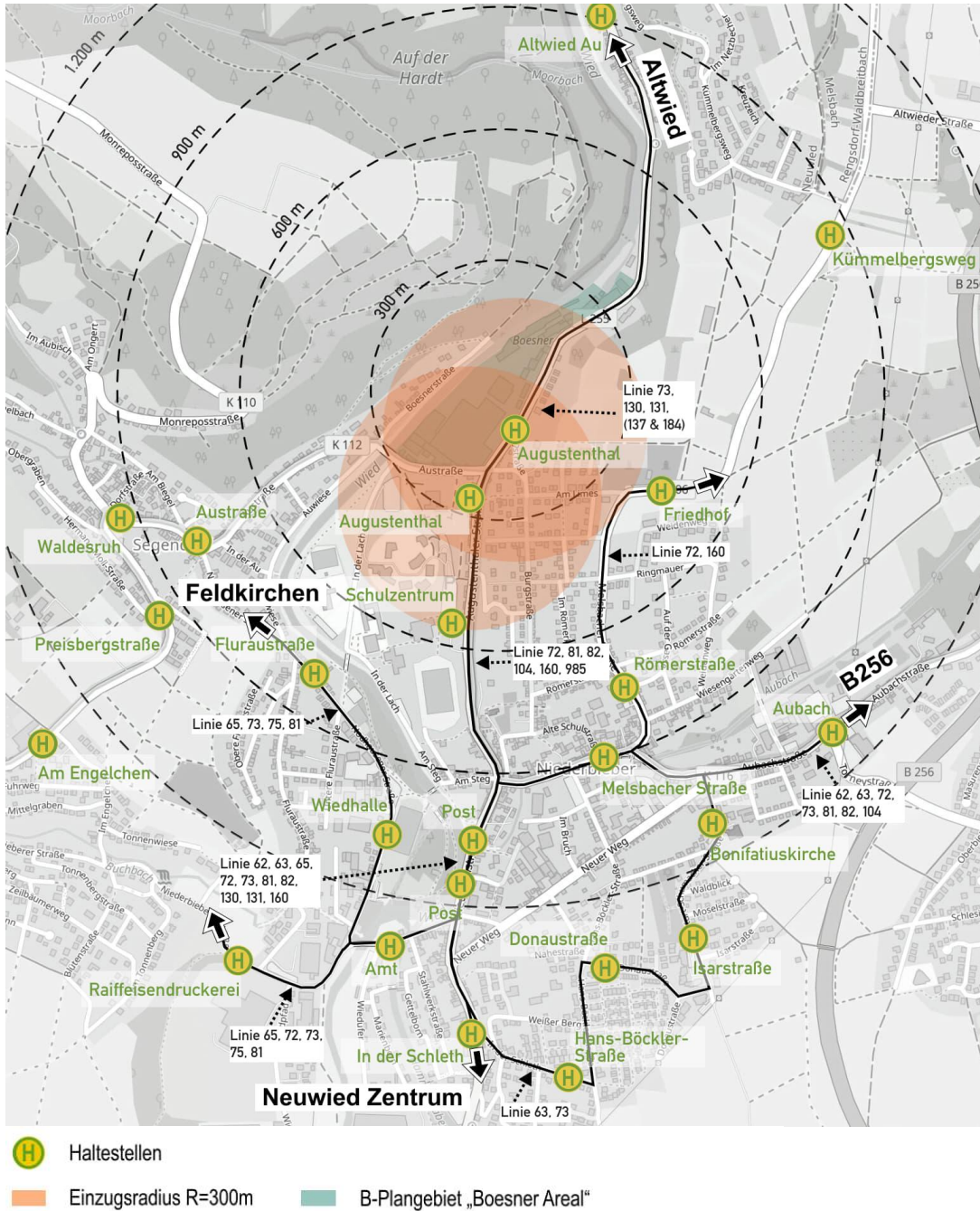


Abbildung 7: Erreichbarkeit des Standorts mit dem ÖPNV
(Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende)

Die direkt anliegende Haltestelle „Augustenthal“ wird durch die folgenden Linien bedient:

- **Buslinie 73** (Rodenbach/ Raiffeisendruckerei – Neuwied/ Bahnhof) – verkehrt zwei Mal täglich
- **Buslinie 130** (Neustadt Wied/ Schulzentrum – Neuwied/ Bahnhof) – verkehrt im 60-Minutentakt
- **Buslinie 131** (Roßbach Wied/ Wiedhalle – Neuwied/ Bahnhof) – verkehrt mehrmals an Samstagen / Sonntagen und Feiertagen

Weitere Buslinien verkehren mehrmals täglich von der ca. 700m vom Plangebiet entfernt gelegenen Haltestelle „Schulzentrum“, die fußläufig in ca. 8 Minuten erreichbar ist (vgl. **Abbildung 7**). Hier orientiert sich die Taktung einiger Linien an den Schulzeiten.

Über das vorhandene Angebot an Buslinien besteht somit ein Grundangebot an täglichen Fahrten an den Bahnhof von Neuwied, die Altstadt und die umliegenden Stadtteile und Gemeinden. Dennoch sollte dieses Angebot mittelfristig priorisiert ausgebaut werden und zusätzliche Linien geschaffen werden, um Verbindungen im halbstündlichen Takt anzubieten und den ÖPNV als realistische Alternative zum eigenen Pkw zu sehen.

Der Bahnhof von Neuwied hat eine übergeordnete Bedeutung und ist ein wichtiger innerstädtischer Bus-Knotenpunkt. Außerdem bietet er über den SPNV eine gute Anbindung an die Bahnhöfe von Koblenz, Frankfurt, Bonn und Köln. Bei einem direkten Vergleich der Fahrtzeiten mit dem ÖPNV und dem Pkw zeigt sich, dass viele umliegende Städte, wie z. B. Koblenz, Bonn und Köln mit dem ÖPNV vom Hauptbahnhof in etwa gleich schnell erreichbar sind wie mit dem Pkw.

Das Plangebiet ist demnach mit einem regelmäßigen Angebot an den ÖPNV angebunden, jedoch besteht bezüglich der Bus-Taktungen deutliches Verbesserungspotenzial. Über den Bahnhof Neuwied bestehen regelmäßig getaktete Anbindungen in die umliegenden größeren Städte, wie Koblenz, Bonn und Köln.

3.3 Mobilitätsangebote im Umfeld

Im direkten Umfeld des Boesner Areales gibt es bisher keine Car- und Bike-sharing-Angebote. Dennoch verfügt die Stadt Neuwied über ein Angebot an Carsharing-Optionen. Insgesamt werden von den Stadtwerken Neuwied (SWN) an 8 zentralen Orten stationsbasierte SWN E-Carsharing-Fahrzeuge bereitgestellt. Diese können stundenweise, aber auch über längere Zeiträume, wie bspw. ein Wochenende reserviert und ausgeliehen werden.

Ein Bike-Sharing-Modell gibt es zurzeit in Neuwied nicht. Das ehemals angebotene E-Bikesharing mit Trekking- und Lastenrädern wurde aufgrund von wiederholtem Vandalismus an den E-Bikes eingestellt.¹⁰⁺¹¹

Das bereits in Neuwied vorhandene Angebot an Carsharing Fahrzeugen spricht dagegen für ein grundsätzliches Interesse sowie eine steigende Nachfrage der Neuwieder Bürger und Bürgerinnen an nachhaltigen Mobilitätsformen.

3.4 Zusammenfassung und Bewertung der Bestandssituation

Die Untersuchung der Bestandssituation hat gezeigt, dass es erste Grundvoraussetzungen rund um das Boesner Areal für einen reduzierten Pkw-Bedarf und ein somit reduziertes Pkw-Stellplatzangebot gibt. Die Bestrebungen der Stadt Neuwied zielen darauf ab, dass die Neuwieder Bürgerinnen und Bürger zukünftig weniger Kfz benötigen und somit auch weniger Kfz besitzen. Mit einem kombinierbaren Angebot zusätzlicher Bike- und Carsharing-Angebote besteht somit Potenzial, den Anteil an alternativen Verkehrsmitteln am Gesamtverkehrsaufkommen zu erhöhen und auch weitere Fahrten auf den Umweltverbund zu verlagern.

Über die direkt anliegende Haltestelle Augustenthal ist der Bahnhof und das Zentrum von Neuwied regelmäßig (ca. stündlich) innerhalb von ca. 10 Minuten bis 15-Minuten erreichbar. Von dort können viele umliegende Städte mit dem SPNV/ ÖPNV gleich schnell erreicht werden wie mit dem Pkw.

Die konzipierten Radrouten in Niederbieber, an welche das Boesner Areal angeschlossen ist sowie die bereits in Neuwied vorhandenen Carsharing-Angebote bilden gute Voraussetzungen, dass alternative Verkehrsmittel wie das Fahrrad oder Carsharing-Angebote im Neuwieder Stadtteil Niederbieber vermehrt genutzt werden und dem eigenen Pkw vorgezogen werden. Hierfür ist es unbedingt erforderlich, dass auch weitere Carsharing-Stationen im unmittelbaren Umfeld des Boesner Areals sowie auf dem Areal selbst etabliert werden. In diesem Zusammenhang ist es auch empfehlenswert, dass wieder ein Bikesharing-Angebot in Neuwied eingeführt wird. Hier bietet es sich auch aus Kostengründen an, große Anbieter wie „nextbike“ und „Call a Bike“, aber auch Kooperationen mit regionalen Anbietern, wie „Rhein Bike Mobility“ miteinzubinden. In Bezug auf Lastenradsharing ist bspw. der Anbieter „sigo“ ein potenzieller Ansprechpartner.

Die Stadt Neuwied weist bereits heute ein Angebot an Alternativen zum Pkw auf, die auch verstärkt im Umfeld des Plangebiets weiter etabliert werden

¹⁰ Quelle: <https://www.swn-neuwied.de/ebikesharing> (zuletzt geprüft am: 27.11.2024).

¹¹ Quelle: <https://www.nr-kurier.de/artikel/148377-massiver-vandalismus--stadtwerke-neuwied-stellen-e-bikesharing-ein> (zuletzt geprüft am: 27.11.2024).

sollten. Somit bestünde die Möglichkeit zur Reduzierung der Pkw-Stellplatz-Zahl, um das Plangebiet flächeneffizient und kostensparend zu erschließen.

4 Ermittlung Anzahl nachzuweisender Stellplätze

Die Entwicklung des Plangebietes sieht die Schaffung von Wohneinheiten, Pflegeeinrichtungen, Büro- und Gewerbeflächen, Einzelhandel, Gastronomie sowie eine Versammlungsstätte (bspw. Quartiersraum) vor. Die detaillierte Aufteilung der Flächen und Wohneinheiten ist in **Anlage 1.1** dargestellt.

Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Mobilitätskonzeptes befindet sich die Stadt Neuwied in einem Aufstellungsverfahren einer eigenen städtischen Stellplatzsatzung, welche jedoch noch nicht durch entsprechende Gremien beschlossen wurde. Hierin begründet verweist die Stadt Neuwied bezüglich der Stellplatzermittlung auf die Landesbauordnung Rheinland-Pfalz (LBauO) mit den zugehörigen Richtzahlen aus der Verwaltungsvorschrift des Ministeriums der Finanzen vom 24. Juli 2000, die dem durchschnittlichen Stellplatzbedarf entsprechen. Für jede einzelne Nutzung bzw. Verkehrsquelle wird demnach eine Zahlenspanne an herzustellenden Pkw-Stellplätzen (Stpl.), bezogen auf eine zugehörige Kenngröße, angegeben. Daraus ergibt sich eine Spanne an herzustellenden Pkw-Stellplätzen. Für die Ermittlung der Pkw-Stellplatzanzahl nach der Verwaltungsvorschrift wird für das Plangebiet jeweils der Mittelwert angesetzt. In Bezug auf (Rad-)Abstellplätze sind in der Verwaltungsvorschrift keine Ansätze vorgegeben. In Abstimmung mit der Stadt Neuwied werden hier die in der Satzung der nahegelegenen Stadt Koblenz¹² genannten Ansätze als Orientierungswerte angenommen. Zusätzlich sieht es die Stadtverwaltung Neuwied grundsätzlich vor, dass auch öffentliche Stellplätze im Straßenquerschnitt für Wohnnutzungen sowie gewerbliche Nutzungen hergestellt werden müssen. Bei Wohnnutzungen wird der allgemeine Ansatz, dass je vier Wohneinheiten ein öffentlicher Pkw-Stellplatz gefordert wird, zugrunde gelegt.¹³ Dieser Orientierungswert ist seitens der Stadt Neuwied der EAE (Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen) entnommen.¹⁴ Das Land Rheinland-Pfalz sieht bei Gewerbenutzungen üblicherweise 10 bis 20% der herzustellenden Stellplätze für Besucher vor. Da es in den einschlägigen verkehrsplanerischen Regelwerken keine Orientierungswerte für die Herstellung öffentlicher Gewerbestellplätze gibt, wird sich an

¹² Satzung der Stadt Koblenz über die Herstellung von Fahrradabstellplätzen sowie die Herstellung und Ablösung von Stellplätzen und Garagen für Kraftfahrzeuge (Fahrrad-/Kfz-Stellplatzsatzung) (Stand 07.10.2020).

¹³ Quelle: Mündliche Aussage der Stadt Neuwied (24.10.2024).

¹⁴ Die EAE ist das Vorgängerdokument der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), welche seit 2006 die EAE abgelöst hat.

diesen Werten orientiert. Dem zu Folge werden ausgehend von den herzustellenden Stellplätzen für Gewerbenutzungen zusätzlich nochmals weitere 10% an Gewerbestellplätzen im öffentlichen Raum nachgewiesen.¹⁵

Die Ermittlung der herzustellenden Stellplätze ist in **Anlage 1.1** detailliert dargestellt. Für die vorgesehenen Nutzungen (Wohneinheiten, Pflegeeinrichtungen, Büro- und Gewerbeflächen, Einzelhandel, Gastronomie sowie eine Versammlungsstätte) ergibt sich in Summe ein nachzuweisendes Angebot von 618 Pkw-Stellplätzen inkl. der 111 öffentlichen von der Stadt Neuwied geforderten Pkw-Stellplätze (507+89+22 Stellplätze)¹⁶ und 458 Fahrrad-Abstellplätzen inkl. 46 Sonderfahrradabstellplätzen. Der Nachweis von 111 öffentlichen von der Stadt Neuwied geforderten Pkw-Stellplätze kann um 20 Pkw-Stellplätze reduziert werden, da eine Herstellung von 20 Pkw-Stellplätzen im Seitenraum der Augustenthaler Straße auf Höhe des Plangebiets bereits als gesetzt gilt.

5 Mobilitätskonzept

5.1 Entwicklung von Szenarien

Die Entwicklung von drei Szenarien ermöglicht das Aufzeigen verschiedener Intensitäten unterschiedlicher Maßnahmenpakete. Über die Abwägung der Szenarien hinsichtlich ihrer Eignung in Bezug auf das Plangebiet ist es möglich, ein für das Plangebiet optimal abgestimmtes Konzept auszuarbeiten. Die drei entwickelten Szenarien unterscheiden sich in Anzahl und Ausgestaltung der Maßnahmen und somit auch ihrem Reduzierungsansatz an Pkw-Stellplätzen. Die Umsetzbarkeit jedes Szenarios im Plangebiet wurde hinsichtlich der vorliegenden Rahmenbedingungen im Umfeld des Plangebietes entsprechend realistisch eingestuft und fortlaufend mit der Stadt Neuwied abgestimmt.

Dementsprechend wurden folgende drei Szenarien entwickelt:

- **„Normal-Szenario“** (ohne reduzierten Stellplatzschlüssel): Stellplatznachweis auf den Freiflächen der einzelnen Baugebiete, dezentrale öffentliche Stellplätze im Quartier, erheblich verringertes und nur privat genutztes Parkhaus.
- **„Konsens-Szenario“** (moderat reduzierter Stellplatzschlüssel): verkehrsberuhigtes/- reduziertes Quartier, aber unter angemessener

¹⁵ Verwaltungsvorschrift des Ministeriums der Finanzen Rheinland-Pfalz: Zahl, Größe und Beschaffenheit der Stellplätze für Kraftfahrzeuge (Stand: 24.07.2000).

¹⁶ 89 öffentlich herzustellende Stellplätze für Wohnnutzungen + 22 öffentlich herzustellende Stellplätze für Gewerbenutzungen.

Berücksichtigung einer realistischen Nachfrage- und Vermarktungssituation.

- „**Maximal-Szenario**“ (erheblich reduzierter Stellplatzschlüssel): auto-armes/ -freies Quartier, enthält die meisten und umfassendsten Maßnahmen, Stellplätze für alle Nutzer des Plangebietes (Bewohner, Beschäftigte, Besucher, Gäste) werden bis auf wenige Ausnahmen (mobilitätseingeschränkte Personen, Anlieferverkehre, E-Ladeinfrastruktur) in den Quartiersgaragen vorgehalten.

Über die Ermittlung eines auf das Plangebiet passenden Vorzugszenarios ist es in Abstimmung mit der Stadtverwaltung von Neuwied schließlich möglich die nachzuweisenden Stellplätze (siehe **Kapitel 4**) bis zu einem gewissen Teil zu reduzieren. Voraussetzung ist, dass das entsprechende Reduktionspotenzial von besonderen Maßnahmen, welche qualifizierte Mobilitätsverbesserungen hervorrufen, langfristig untermauert wird. Damit eine Umsetzung des Mobilitätskonzeptes seitens des Vorhabenträgers gewährleistet ist, sieht die Stadt Neuwied eine anschließende (rechtliche) Verankerung des Mobilitätskonzeptes vor.

Die genannten Maßnahmen der drei Szenarien zur Erweiterung der Mobilitätsangebote und zur Förderung der alternativen Verkehrsmittel zum eigenen Pkw werden nun im Folgenden in Ihrer Umsetzung beschrieben.

5.1.1 Gegenüberstellung der Szenarien

Die Szenarien bestehen aus einer Auswahl aufeinander abgestimmter Mobilitätsmaßnahmen, siehe **Tabelle 1** und werden im Folgenden detailliert vorgestellt. Die Maßnahmen werden schließlich im **Kapitel 5.2.1** näher erläutert.

Maßnahme	Normales Szenario	Konsens Szenario	Maximal Szenario
Information & Kommunikation (digitales schwarzes Brett & Infos zu Mobilitätsangeboten)	✓	✓	✓
zusätzliche Radabstellanlagen	✗	✓	✓
		104 zusätzliche Radabstellanlagen	124 zusätzliche Radabstellanlagen
Carsharing-Modell	✗	✓	✓
		4 Fahrzeuge	8 Fahrzeuge
Förderung (E-) Fahrradverleih	✗	✓	✓
		12 Leihräder	12 Leihräder
Förderung E-Lastenradverleih	✗	✓	✓
		4 Lastenleihräder	8 Lastenleihräder
Herstellung Fahrradservicestation	✗	✓	✓
Förderung ÖPNV Job- und Mietertickets	✗	✗	✓
Herstellung eines Mobilitätshubs	✗	✗	✓
Sonstige Infrastrukturmaßnahmen (autoarmes Quartier)	✗	(✓)	✓

Tabelle 1: Szenarien im Vergleich

Normal-Szenario

Das „Normal-Szenario“ enthält keine Reduzierung des Stellplatzschlüssels durch Mobilitätsmaßnahmen (vgl. **Tabelle 1**). Alle 598 rechtlich herzustellenden Stellplätze inkl. der 91 öffentlichen von der Stadt Neuwied geforderten Stellplätze müssen nachgewiesen werden (vgl. **Anlage 1**). Der Stellplatznachweis erfolgt in den geplanten zwei Quartiersgaragen, auf den Freiflächen, im Straßenraum des Boesner Areals sowie teilweise im Bereich der Augustenthaler Straße. Es werden keine verkehrsreduzierenden Maßnahmen zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität im Plangebiet etabliert. Der Kfz-Verkehr kann ungehindert auf den Quartiersstraßen verkehren. Eine Nutzung der Quartiersgaragen ist nur für private Nutzer vorgesehen. Das Parken für Besucher ist im öffentlichen Raum vorgesehen. Insgesamt sind reguläre 458 Fahrradabstellplätze¹² vorgesehen. Zur Förderung des ÖPNV und allgemein der Verkehrsmittel des Umweltverbundes wird als Minimalansatz die Einrichtung von digitalen „schwarzen Brettern“ im Eingangsbereich der Mehrfamilienhäuser und der Büroflächen vorgesehen. Hier können Informationen zu ÖPNV-Abfahrtszeiten, Mobilitätsangeboten und jeglichen Informationen mit

den im Boesner Areal lebenden und arbeitenden Personen kommuniziert werden.

Konsens-Szenario

Das Konsens-Szenario beinhaltet im Gegensatz zum Normal-Szenario ein erweitertes, solides Grundangebot an mobilitätsverbessernden Maßnahmen und setzt somit auf eine vermehrte Verlagerung des Kfz-Verkehrs auf umweltfreundliche alternative Verkehrsmittel. Neben verschiedenen Maßnahmen zur Information und Kommunikation werden zusätzliche hochwertige Radabstellplätze, Carsharing-Fahrzeuge, ein (E-)Fahrrad- sowie ein E-Lastenradverleih und die Einrichtung einer Fahrradservicestation im Plangebiet aufgrund des Mobilitätskonzeptes vorgesehen (vgl. **Tabelle 1**).

Durch die Summe und die Dimension der Maßnahmen begründet, wird der Stellplatzschlüssel der im Plangebiet nachzuweisenden Stellplätze moderat um 20% reduziert, sodass 475 Stellplätze inkl. der öffentlich von der Stadt Neuwied geforderten Stellplätze nachgewiesen werden müssen (vgl. **Anlage 1**). Vor dem Hintergrund eines reduzierten Stellplatzangebotes der privaten Stellplätze, ist es zudem aufgrund der Vielzahl an Maßnahmen schlüssig und konsequent, dass auch die Anzahl der öffentlichen von der Stadt Neuwied geforderten Stellplätze entsprechend dem Ansatz des Konsens-Szenarios um 20% auf 69 Stellplätze reduziert werden. Dabei wird die Mehrheit der Pkw-Stellplätze in den beiden Quartiersgaragen vorgesehen. Im öffentlichen Straßenraum wird dennoch ein reduziertes Angebot an wenigen öffentlichen Stellplätzen berücksichtigt, darunter auch Lade- und Lieferzonen sowie barrierefreie Stellplätze. In diesem Zusammenhang wird das Boesner Areal als ein verkehrsberuhigtes Quartier gestaltet. Dies spiegelt sich auch in der Gestaltung der Straßenquerschnitte wider.

Auch werden bereits in diesem Szenario Zufahrtsbeschränkungen mit (elektronischen) Pollern in Betracht gezogen. Auf Höhe des geplanten Garagenblocks, angrenzend an die westliche Quartiersgarage wird die Durchfahrt von Kfz mittels Poller unterbunden (vgl. **Plan 2**). Die Durchfahrt durch das Plangebiet ist somit nicht mehr uneingeschränkt für jedermann möglich und wird begrenzt (Einsatzfahrzeuge können für eine freie Zufahrt z. B. mit ihrem Kennzeichen hinterlegt werden). Zusätzlich werden Schleichverkehre unterbunden.

Aufgrund der zusätzlichen Radabstellanlagen und der Bikesharingstellplätze erhöht sich die Anzahl nachzuweisender Radabstellanlagen auf 578.

Maximal-Szenario

Die Maßnahmen des „Maximal-Szenarios“ bauen zunächst auf den Maßnahmen des „Konsens-Szenarios“ auf (vgl. **Tabelle 1**) und werden in ihrem Umfang erweitert sowie um weitere Maßnahmen ergänzt. Für ein allumfassendes Mobilitätsangebot werden neben einer größeren Anzahl an

Radabstellplätzen, zusätzlich Carsharing und Bike-Sharing-Fahrzeuge, ein Mobilitätshub sowie Job- und Mietertickets für den ÖPNV vom Vermieter bzw. Vorhabenträger angeboten. Dies kann beispielsweise die Kostenübernahme des „Deutschlandtickets“ für 5 Jahre beinhalten. Die Herstellung eines Mobilitäts-Hubs erlaubt die Bündelung vieler Mobilitätsmaßnahmen wie z. B. eines Car- und Bikesharing-Angebots mit Kfz-Abstellplätzen, Radabstellanlagen, Spindschränken, Sanitäreinrichtungen, einer Fahrradservicestation und Paketstationen in einem zugleich innovativen Hub. Dadurch wird die Wirksamkeit der einzelnen Maßnahmen weiter verstärkt und eine gezielte Förderung des Umweltverbunds und auch der Multimodalität ermöglicht.

Das „Maximal-Szenario“ reduziert vor dem Hintergrund der umfassenden Maßnahmen die Anzahl der nachzuweisenden Stellplätze um insgesamt 35%. Demnach wären in diesem Szenario noch 382 Stellplätze in den Quartiersgaragen nachzuweisen. Entsprechend der Ausrichtung hin zu einem autoarmen bzw. -freien Quartier sollte in diesem Szenario die Nachweispflicht der öffentlich von der Stadt Neuwied geforderten Stellplätze entsprechend dem Ansatz des Maximal-Szenarios ebenfalls um 35% reduziert und komplett in die beiden Quartiersgaragen integriert werden. Im öffentlichen Straßenraum wären somit nur noch barrierefreie Parkplätze sowie Lieferzonen vorgesehen. In Verbindung mit den aufgeführten Reduzierungsmaßnahmen erhöht sich die Anzahl nachzuweisender Radabstellanlagen auf 602. In diesem Szenario sollen alle Stellplätze (Ausnahme sind barrierefreie Stellplätze und Lade-/Lieferzonen) in den beiden Quartiersgaragen vorgehalten werden. Hinsichtlich einer deutlichen Verkehrsberuhigung im Plangebiet wird gleich dem Konsens-Szenario auf Höhe der westlichen Quartiersgarage eine Durchfahrtssperre mit (elektronischen) Pollern realisiert, um Schleich- und Durchgangsverkehre im Quartier zu unterbinden. Sonstige Maßnahmen, wie bspw. die Herstellung zusätzlicher barrierefreier Wege im Plangebiet und das Einrichten von mehreren Zufahrtbeschränkten Bereichen sorgen dafür, dass das Quartier weitestgehend autoarm gestaltet werden kann und der Fuß- und Radverkehr priorisiert gefördert wird.

Alle drei Szenarien und die Berechnungen mit den jeweiligen Reduktionsansätzen der herzustellenden Stellplätze sind **Anlage 1** zu entnehmen.

5.1.2 Bewertung

Findet eine Berücksichtigung der in **Kapitel 3** aufgeführten Gegebenheiten vor Ort in Neuwied und Niederbieber statt, so lässt sich erkennen, dass es bereits einen Wandel sowie einen leichten Trend in der Bevölkerung hin zum Umweltverbund in Neuwied gibt. Noch ist dieser in eher ländlich geprägten Regionen wie Neuwied nicht so weit fortgeschritten, wie es bspw. in Großstädten bereits der Fall ist. Dies liegt mitunter auch daran, dass oftmals Alternativen zum eigenen Pkw fehlen. Eine Herstellung aller im „**Normal-Szenario**“ nachzuweisenden Stellplätze könnte an dieser Situation nur geringfügig

etwas ändern, da der Mobilitätsfokus des Szenarios weiterhin auf dem Pkw liegt. Wird dagegen die Bestandssituation und die durch das „**Maximal-Szenario**“ geschaffene Situation miteinander verglichen, so lässt sich auch feststellen, dass die für das „Maximal-Szenario“ vorgesehen Mobilitätsmaßnahmen für die bestehende Situation in Niederbieber nicht kompatibel sind. Aufgrund des zu optimierenden Angebots im Bereich des ÖPNV, als auch die weitestgehend fehlende Radverkehrsinfrastruktur vor Ort, kann eine Etablierung des „Maximal-Szenarios“ und eine Herstellung eines autoarmen Boesner Areals als illusorisch eingestuft werden. Dazu trägt auch wesentlich die Ortsrandlage des Plangebietes in Niederbieber bei.

Dagegen ist die Umsetzung der im „**Konsens-Szenario**“ enthaltenen Maßnahmen ein moderater Mittelweg der im „Normal-Szenario“ und der im „Maximal-Szenario“ dargestellten Maßnahmen, der einen ersten Schritt hin zur Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes ermöglicht. Eine angemessene Reduzierung der nachzuweisenden Stellplätze sowie die breite Förderung des Umweltverbundes – insbesondere des Fuß- und Radverkehrs – sowie die Etablierung von innovativen Bike- und Carsharing-Angeboten und eine anteilige Verlagerung des ruhenden Verkehrs von den Quartiersstraßen in die beiden Quartiersgaragen, begünstigen eine nachhaltige Entwicklung des Boesner Areals hin zu effizienten Mobilitätslösungen. Zusätzlich werden Angebote geschaffen, die ein Umdenken im Pkw-Besitz generieren und die Bewohner sowie Beschäftigten des Boesner Areals hin zu nachhaltigen Verkehrsmitteln leiten. Auch aus verkehrsplanerischer Sicht bietet sich die Umsetzung des „Konsens-Szenarios“ an. Bei einer hohen Akzeptanz der im „Konsens-Szenario“ geschaffenen Maßnahmen und Mobilitätsangebote, kann langfristig gegebenenfalls eine stetige Weiterentwicklung hin zum „Maximal-Szenario“ erfolgen.

Im nachfolgenden **Kapitel 5.2** wird vertieft auf die im „Konsens-Szenario“ enthaltenen Maßnahmen eingegangen.

5.2 „Konsens-Szenario“ als Vorzugsszenario

5.2.1 Maßnahmen

Die im „Konsens-Szenario“ genannten Maßnahmen zur Erweiterung der Mobilitätsangebote und zur Förderung der alternativen Verkehrsmittel zum eigenen Pkw werden im Folgenden in Ihrer Umsetzung beschrieben. Mit der Umsetzung des „Konsens-Szenarios“ soll das Boesner Areal in seinem Inneren weitestgehend verkehrsberuhigt gestaltet sein. Hierfür werden in **Kapitel 5.3.1** Straßenquerschnittsentwürfe und Detaillösungen zur Querschnittsgestaltung dargelegt.

Da es zur Zeit der Erstellung dieses Mobilitätskonzeptes in der Stadt Neuwied keine Berechnungsansätze für Maßnahmen zur Förderung alternativer Verkehrsmittel zum eigenen Pkw gibt, wurde bei den Maßnahmen zur

Stellplatzreduzierung auf Satzungen anderer rheinland-pfälzischer Städte, wie Koblenz und Kaiserslautern zurückgegriffen. Außerdem wird auf Angaben weiterer Städte verwiesen.

In **Anlage 1.2** wird dazu als Anhaltswert hinsichtlich einer Umsetzung und Zuordnung der Maßnahmen dargestellt, für welche Nutzungen die jeweiligen zusätzlichen Maßnahmen sinnvoll sind und vorgesehen werden können. Dementsprechend haben die Bauherren dieser Nutzungen einen größeren Anteil bei der Herstellung der Maßnahmen und können im Gegenzug dafür die Anzahl der Pkw-Stellplätze reduzieren. In der Umsetzung ist die Zuordnung der Maßnahmen Verhandlungssache mit allen Beteiligten und somit noch variabel.

Information und Kommunikation

Neben infrastrukturellen Angeboten zur Reduzierung der Kfz-Nutzung, ist eine Vernetzung aller Angebote über ein Informations- und Kommunikationsmedium von wesentlicher Bedeutung. Eine umfassende Information über die zur Verfügung gestellten Mobilitätsoptionen sensibilisiert für die Vorteile der alternativen Mobilitätsangebote im Vergleich zum privaten Pkw.

Daher wird im Eingangsbereich der Wohn- und Gewerbegebäude sowie in den beiden Quartiersgaragen jeweils ein digitales „schwarzes“ Brett etabliert, auf welchem von den Bewohnern und Beschäftigten Aushänge und Informationen jederzeit eingesehen werden können. Es werden hierüber die ÖPNV-Abfahrtszeiten aktuell dargestellt, ebenso wie Tarife oder Aktionstarife der Sharing-Angebote und Informationen über gesundheitliche und finanzielle Vorteile der Fahrradnutzung. Somit kann auf das Mobilitätsverhalten der Bewohner und Beschäftigten direkt Einfluss genommen werden.

Neben Infomaterial zum Car- und Bikesharing (Anbieterverzeichnis, Stations- und Flottenübersicht, Tarifübersicht) werden Broschüren zum Radfahren (z. B. empfohlene Radrouten, Übersicht von Fahrradservicestationen im Boesner Areal) und zum Fußverkehr (Fußwegekarten mit Tourenvorschlägen) an die Bewohner beim Einzug ausgehändigt und an zentralen Orten (z. B. in den Eingangsbereichen der Gebäude) ausgelegt.

Einen Reduzierungsansatz hinsichtlich des Stellplatzangebotes bietet hierzu das Handbuch „Kommunale Stellplatzsatzungen – Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW“ von 2017: Demnach lässt sich die Anzahl der notwendigen Pkw-Stellplätze mit Mobilitätsinformationen um bis zu 5 Prozent reduzieren. Hinsichtlich der ergänzenden Wirkung der Informations- und Kommunikationsmaßnahme wird für das Mobilitätskonzept eine Reduktion von 4 Prozent der Pkw-Stellplätze angesetzt und somit von 20 Pkw-Stellplätzen. Entsprechend **Anlage 1.2** könnte somit z. B. die Stellplatzanzahl bei Wohnnutzungen um 15 Stellplätze und bei gewerblichen Nutzungen um 5 Stellplätze reduziert werden.

Attraktives Angebot an zusätzlichen Radabstellanlagen

Zur Förderung des Radverkehrs sind auch bei privaten Bauvorhaben ausreichende, gut ausgestattete und leicht erreichbare Radabstellplätze eine wichtige Voraussetzung. Durch attraktive Abstellanlagen wird sowohl beim Start (z. B. von der Wohnung) als auch am Ziel (z. B. Einkaufs- oder Freizeitgelegenheit) die Zugangsschwelle zum Fahrrad gesenkt. Ein guter Diebstahlschutz trägt außerdem dazu bei, dass hochwertigere und damit verkehrssichere Räder benutzt werden. Darüber hinaus wird durch gut nutzbare Radabstellanlagen das ungeordnete und zum Teil störende Radparken im Umfeld von Gebäuden vermindert. Gute Radabstellanlagen im Gebäude sind demnach auch notwendig für das Funktionieren von öffentlichen Räumen in deren Umfeld. Radabstellanlagen stellen also auch ein Qualitätsmerkmal für die Nutzer der Immobilien dar.

In Abstimmung mit der Stadt Neuwied wären für das Planvorhaben ohne ein entsprechendes Mobilitätskonzept 458 Fahrradabstellplätze nachzuweisen. Bei der Ermittlung wurde als Orientierung die Satzung der Stadt Koblenz herangezogen (siehe **Anlage 1**). Im Hinblick auf die Förderung der Fahrradnutzung, und der damit einhergehenden Reduzierung des Kfz-Stellplatzbedarfs, werden deutlich mehr Fahrradabstellplätze vorgesehen: es werden insgesamt 578 Fahrradabstellplätze hergestellt. Darunter befinden sich, neben 46 Abstellplätzen für Sonderfahräder die eine zusätzliche Fläche von 2m² aufweisen, 12 Abstellanlagen für Leihfahräder sowie 4 Abstellanlagen für den Verleih von E-Lastenrädern.

Anhaltswerte eines Reduzierungsansatzes des Kfz-Stellplatzangebotes geben hier die Landesbauordnung von Baden-Württemberg (LBO) und die Hessische Bauordnung (HBO): Für jeden Pkw-Stellplatz, der weniger hergestellt wird, sind 4 Fahrradabstellmöglichkeiten herzustellen. Mit der Herstellung von 104 zusätzlichen Standard-Fahrradabstellplätzen können somit 26 Kfz-Abstellplätze ersetzt werden.

Idealerweise werden die zusätzlichen Radabstellanlagen übergreifend im gesamten Boesner Areal hergestellt (vgl. **Plan 1**). Zusätzlich sollte auch eine Integration in die geplanten Quartiersgaragen und Wohngebäude berücksichtigt werden. Der vorgesehene Quartiersplatz bietet mit seinen großzügigen Flächen zudem Potenzial für zusätzliche Radabstellanlagen. Werden die zusätzlichen Radabstellanlagen beispielsweise ausschließlich dem Wohnen zugeschrieben (siehe **Anlage 1.2**), stehen auf dem gesamten Gebiet ca. 1,1 Radabstellplatz/WE zur Verfügung. Für die Wohnnutzungen erhöht sich somit der angesetzte Standard hinsichtlich der Qualität für den Radverkehr leicht im Vergleich zur Vorgabe der angesetzten Satzung.

Carsharing

Carsharing-Angebote können die Flexibilität vor allem der Bewohner und Beschäftigten erhöhen sowie die Bindung an den eigenen privaten Pkw verringern und somit ein umwelt- und klimaschonendes Mobilitätsverhalten fördern. Des Weiteren können Carsharing-Fahrzeuge von Firmen statt eines eigenen Fuhrparks genutzt werden, wodurch deutlich weniger Stellplätze erforderlich sind und Kosten eingespart werden können. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, über das betriebliche Mobilitätsmanagement eine verstärkte Nutzung von Sharing-Angeboten zu erreichen.

Die positiven Auswirkungen von Carsharing belegt beispielsweise eine Befragung von deutschen Carsharing-Nutzern stationsbasierter Systeme. Diese gaben an, dass sie ihren Pkw-Besitz während und im Jahr vor ihrer Carsharing-Teilnahme um 62 Prozent reduzierten¹⁷. Außerdem wurde von einer amerikanischen Studie ermittelt, dass sich die gefahrenen Personenkilometer von Carsharing-Mitgliedern nach der Anmeldung um 27 bis 43 Prozent reduziert, was eine Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens durch die Nutzung von Carsharing nachweist¹⁸. **Abbildung 8** zeigt eine Auswahl von Ersetzungsquoten in deutschen Studien seit 2015. Hier zeigt sich, dass besonders das stationsbasierte Carsharing positive Ersetzungsquoten von bis zu 1:20 hervorruft.

¹⁷ Mehr Platz zum Leben – wie Carsharing Städte entlastet; Ergebnisse des bcs-Projektes „Carsharing im innerstädtischen Raum – eine Wirkungsanalyse“; Endbericht, Hg. V. Bundesverband Carsharing e.V. (bcs). Berlin (2016).

¹⁸ Impact of Carsharing in Household Vehicle Holdings. Results from North American Shared-Use Vehicle Survey. In Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board 2143, S. 150-158; Martin, Elliot; Shaheen, Susan; Lidicker, Jeffrey (2010).

Tab. 1

Ersetzungsquoten in ausgewählten CarSharing-Studien

CarSharing-Variante	Ersetzungsquote (1 CS-Pkw ersetzt X private Pkw)	Ort	Quelle
Stationsbasiert	1:8 bis 1:9	Berlin	bcs 2019
Stationsbasiert, Kombiniert	1:10 bis 1:15	Frankfurt (Main)	STARS 2019
Stationsbasiert	1:7	Bremen	Bremen 2018
Free-floating	1:0,3 bis 1:0,8	Frankfurt (Main), Köln, Stuttgart	share 2018
Stationsbasiert	1:8 bis 1:20	Innenstadtnahe Wohngebiete in 12 Großstädten	bcs 2016
Free-floating	1:2,0 bis 1:3,6	München	EVA-CS 2015

Abbildung 8: Auswahl von Ersetzungsquoten in ausgewählten Carsharing-Studien¹⁹

Es wird davon ausgegangen, dass vor allem aufgrund des bisher vorhandenen Carsharing-Angebotes in Neuwied die Nutzung von Carsharing weiter gefördert und ausgebaut werden kann. Wie die Analyse in **Kapitel 3** gezeigt hat, ist in Neuwied der Sharing-Gedanke schon etabliert und Sharing-Systeme werden bisher gut angenommen. Werden die Carsharing-Fahrzeuge nahe am Standort platziert, erhöht dies weiterhin die Nutzungsquote.

Demnach sollten 4 Carsharing-Stellplätze in den beiden Quartiersgaragen für E-Carsharing-Fahrzeuge vorgehalten werden (z. B. 2 Carsharing-Stellplätze je Quartiersgarage) und mit einer entsprechenden Wegweisung ausgestattet werden. Dabei wird es sich um ein stationsbasiertes Carsharing-Angebot (buchbare Stationsfahrzeuge verschiedener Größe, die fest an dieser Station positioniert sind) handeln. Diese können über eine App von der Öffentlichkeit sowie von im Boesner Areal ansässigen Firmen genutzt werden. Dementsprechend werden die Carsharing-Stellplätze für die Öffentlichkeit zugänglich sein.

Carsharing gilt bei der Erstellung von Mobilitätskonzepten als erwiesene Maßnahme zur Förderung von alternativen Verkehrsmitteln zum eigenen Pkw. Einen Ansatz zur daraus resultierenden Reduktion der herzustellenden Stellplatzanzahl gibt der Leitfaden zur Stellplatzsatzung von Frankfurt am Main (Stand 02/2022, Kapitel 5.1): Es können durch die vorgesehene Bereitstellung von 1 Carsharing-Fahrzeug 5 Kfz-Stellplätze entfallen. Da in Neuwied und besonders im Umfeld des Plangebietes ein vergleichsweise abgestuftes ÖPNV-Angebot besteht, wurde demgegenüber ein reduzierter Ansatz aufgezeigt,

¹⁹ Quelle: <https://carsharing.de/alles-ueber-carsharing/umweltbilanz/verkehrsentslastung-durch-car-sharing> (zuletzt geprüft am: 03.12.2024).

dass ein Carsharing-Fahrzeug 4 anstelle der 5 notwendigen Pkw-Stellplätze ersetzt. Dieser Ansatz wird z. B. auch in kleineren Städten wie Herzogenaurach angewendet.

Demnach kann die herzustellende Stellplatzanzahl um 16 Stellplätze reduziert werden, wenn 4 Carsharing-Stellplätze auf dem Gelände des Plangebiets verortet werden. Idealerweise werden die vier Carsharing-Stellplätze in den beiden vorgesehenen Quartiersgaragen untergebracht (siehe **Plan 1**). Vorgeschlagen wird, dass 1 Fahrzeug jeweils für die Wohnnutzungen < 50m² sowie die Wohnheime und jeweils ein Fahrzeug für die Büronutzungen sowie die Nutzung Kultur/Vereine gestellt wird. Die Auflistung der Reduktion entsprechend der jeweiligen Wohn- und Gewerbe Nutzung kann der **Anlage 1.2** entnommen werden.

Fahrradverleih & E-Lastenradverleih

Fahrradverleihsysteme (siehe **Abbildung 9**) haben einen großen Anteil an der Förderung des Radverkehrs als Teil einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung. Insbesondere kurze Strecken, wie zu den umliegenden Schulen und KiTas oder in das Zentrum von Niederbieber und Neuwied sind mit dem Rad problemlos zu bewältigen. Ein E-Fahrradverleih weist weitere Vorteile wie das einfache Überwinden weiterer Strecken auf und ist somit für die Nutzer besonders attraktiv.



Abbildung 9: Darstellung eines Fahrradverleihs (links) und eines Lastenradverleihs (rechts) – (Beispiele)

E-Lastenräder können zudem auch bei Fahrten, die aufgrund von „Sachzwängen“ traditionell mit dem Auto zurückgelegt werden (z. B. Beförderung von Kindern oder schweren Gegenständen bzw. Einkäufen) als umweltfreundliches Verkehrsmittel sinnvoll eingesetzt werden. Vor dem Hintergrund, dass sowohl Personen als auch Güter befördert werden können, ergeben sich vielfältige Einsatzmöglichkeiten. Mit der Einrichtung eines E-Fahrrad- und E-Lastenrad-Verleihs auf dem Boesner Areal wird somit die Nutzung von E-Fahrrädern weiter gefördert und um ein E-Mobilitätsangebot erweitert. Dabei handelt es sich um eine gute und günstige Alternative zum Kfz oder eigenem Fahrrad und Lastenrad.

Einen möglichen Reduzierungsansatz bietet hierzu das Handbuch „Kommunale Stellplatzsatzungen – Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW“ von 2017: Demnach lässt sich die Anzahl der notwendigen Pkw-Stellplätze durch ein Fahrradvermietsystem mit Standardfahrrädern um bis zu 5 Prozent verringern. Für das Plangebiet wird aufgrund der Lage in Niederbieber eine Reduktion bei der Herstellung eines Vermietsystems mit 12 Standardfahrrädern von 4 Prozent angesetzt. Durch den Fahrradverleih wird somit ein reduzierter Bedarf von 20 Pkw-Stellplätzen angesetzt ($0,04 \cdot 507$ Stellplätze).

Als Richtwert für einen Reduzierungsansatz an Pkw-Stellplätze durch einen E-Lastenradverleih wird hier eine Angabe des Lastenradanbieters sigo als Anhaltspunkt genommen. Nach Aussagen des Anbieters sigo lassen sich durch ein bereitgestelltes Lastenrad 2 Pkw ersetzen. Mit der Herstellung von 4 Lastenradabstellplätzen und somit der Einrichtung eines Lastenradvermietsystems mit den entsprechenden Fahrzeugen können demnach 8 Kfz-Abstellplätze ersetzt werden.

Im Boesner Areal sind somit ein Fahrradverleih mit 12 Fahrrädern sowie ein E-Lastenradverleih mit 4 E-Lastenrädern ebenerdig an verschiedenen Standorten im Plangebiet vorgesehen. Standorte mit Sharingstationen sind an der westlichen Quartiersgarage, am Boesner Tower sowie am Quartiersplatz vorgesehen (siehe **Plan 1**). Die Anzahl und Art der Fahrräder können in der Zukunft bedarfsgerecht angepasst werden.

Eine genaue Auflistung der Anteilhaber und ihrer entsprechenden Reduktion kann der **Anlage 1.2** entnommen werden.

Fahrradservicestation

Durch die Bereitstellung von Fahrradservicestationen (siehe **Abbildung 10**) kann der Radverkehr zusätzlich profitieren. Gerade in Quartieren mit vielen Bewohnern, Gewerbeeinheiten und Einzelhandel ist der Bedarf groß, kleine Reparaturen oder Einstellungen direkt an einer Fahrradservicestationen durchzuführen. Die Fahrradservicestation bietet hierfür verschiedene Werkzeuge, die frei zur Verfügung gestellt werden. Auf dem Boesner Areal sollten die Fahrradservicestationen direkt zusammen mit den Fahrradsharing-Standorten vorgehalten werden (vgl. **Plan 1**). Soweit diese im freien platziert werden, sollten Überdachungen sowie Beleuchtung vorgesehen werden.



Abbildung 10: Fahrradservicestation (Beispiel)

Einen durch diese Maßnahme erwirkten Stellplatzreduzierungsschlüssel gibt das Handbuch „Kommunale Stellplatzsatzungen – Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW“ von 2017: Demnach lässt sich die Anzahl der notwendigen Pkw-Stellplätze durch eine gezielte Radverkehrsförderung (zusammen mit dem Lastenradverleih) um bis zu 5 Prozent verringern. Für das Plangebiet wird daher eine Reduktion bei der Herstellung von Fahrradservicestationen und der damit verbundenen zusätzlichen Radverkehrsförderung von 3 Prozent angesetzt. Durch diese „fahrradfördernde“ Maßnahme wird somit ein reduzierter Bedarf von 15 Pkw-Stellplätzen angesetzt (0,03*507 Stellplätze).

Eine genaue Auflistung der Anteilhaber und ihrer entsprechenden Reduktion kann der **Anlage 1.2** entnommen werden.

Verortung der Maßnahmen

In **Plan 1** werden die verschiedenen Maßnahmen im Plangebiet verortet. Die Platzierung der Maßnahmen basiert auf der Entwicklung eines verkehrsberuhigten Quartiers. Sämtliche Mobilitätsangebote, wie Carsharing, Bikesharing, Fahrradservicestation sowie weitere zusätzliche Radabstellanlagen sollten generell auch gebündelt an einem Ort, wie zum Beispiel in den Quartiersgaragen angeboten werden. Idealerweise bietet sich hierfür die an der Austrasse gelegene Quartiersstraße an. In dieser Quartiersgarage wird ein Großteil des ruhenden Verkehrs der dort ansässigen Betriebe sowie von den dortigen Wohneinheiten untergebracht. Aufgrund der Lage im Eingangsbereich des Boesner Areals, können so Parksuchverkehre im Boesner Areal vermieden werden. Zusätzlich bietet dieser Standort die Bündelung mehrerer Mobilitätsformen und ermöglicht Nutzern über ein Umsteigen von dem Pkw auf z. B. das Fahrrad.

Weitere Bikesharing-Angebote sollten zentral im Quartier, wie am Boesner Tower und dem Quartiersplatz untergebracht sein, um Nutzern ein dezentrales Angebot an verschiedenen Stellen im gesamten Quartier zu gewährleisten, sodass diese bestmöglich flexibel entscheiden können. Um die verkehrsberuhigte Gestaltung und die nachhaltige fahrradfreundliche Auslegung des Quartiers zu unterstreichen, sollten im gesamten Boesner Areal zusätzliche hochwertige Radabstellanlagen hergestellt werden.

Insbesondere der Quartiersplatz stellt mit der geplanten Gastronomie, dem Kiosk und dem Quartiersraum eine Art Mittelpunkt des Boesner Areals dar. Eine zweite Quartiersgarage, die von der Augustenthaler Straße priorisiert erschlossen werden sollte, nimmt so den zusätzlichen Kraftfahrzeugverkehr von den Quartiersstraßen auf und bekräftigt das verkehrsberuhigende Konzept des Boesner Areals.

Einzelne wenige öffentliche Stellplätze, Ladezonen sowie barrierefreie Stellplätze sollen im Straßenraum ausgewiesen und entsprechend markiert sein.

Die Verortung der Maßnahmen dient als Empfehlung für die spätere Planung. Je nach Planungsstand und baulichem Fortschritt, kann die genaue Position und Lage der Maßnahmen bis zur Fertigstellung des Boesner Areals aufgrund der Gegebenheiten vor Ort von der im Plan dargestellten Situation abweichen.

5.2.2 Auswirkungen der Maßnahmen auf die Stellplatzanzahl

Werden die Maßnahmen zur Reduktion der Stellplätze für Kfz-Fahrzeuge seitens der Stadt Neuwied bewilligt, so lässt sich die Anzahl der nachzuweisenden Pkw-Stellplätze auf 475 reduzieren (inklusive der öffentlich von der Stadt Neuwied geforderten Stellplätze). Außerdem erhöht sich die Anzahl der nachzuweisenden Fahrradabstellplätze (inkl. Bikesharing und Lastenradverleih) auf 578. In Verbindung mit den zahlreichen Maßnahmen im Mobilitätskonzept kann so eine lebenswerte Umgebung für Bewohner und Beschäftigte geschaffen werden.

Dafür ist die Herstellung von:

- Information- und Kommunikationsangeboten
- zusätzlichen 104 Radabstellplätzen
- 4 Carsharing-Stellplätzen
- einem Fahrradverleih mit 12 Sharingfahrrädern
- einem Lastenradverleih mit 4 E-Lastenrädern
- Fahrradservicestationen

notwendig.

Anlage 1.2 gibt ein Beispiel zur Verteilung der Maßnahmen auf die Nutzungen als Anhaltswert. In der Umsetzung ist die Zuordnung der Maßnahmen Verhandlungssache mit allen Beteiligten und somit noch variabel.

Nicht alle Mobilitätsangebote sind für alle Nutzungen gleichermaßen für die Stellplatzreduzierung tauglich. Während die Maßnahmen zusätzliche Radabstellplätze und E-Fahrradverleih voraussichtlich schwerpunktmäßig für die Wohnnutzungen geeignet sind, werden die Maßnahmen Carsharing, E-Lastenradverleih, Kommunikation und Information sowie Fahrradservicestation auch auf die Büronutzung und die Kulturnutzung beim Reduktionsansatz angerechnet.

Eine genaue Aufschlüsselung für Wohn- und Gewerbenutzungen kann der **Anlage 1.2** entnommen werden.

Die zusätzlichen 91 öffentlichen von der Stadt Neuwied geforderten Stellplätze werden vor dem Hintergrund der Maßnahmen im Mobilitätskonzept und der geplanten Verkehrsberuhigung im Plangebiet entsprechend dem Ansatz des Konsens-Szenarios um 35% und somit auf 69 Stellplätze reduziert und sollen weitgehend in den Quartiersgaragen sowie im Bereich der Augustenthaler Straße nachgewiesen werden.

Damit die Mobilitätsmaßnahmen bestmöglich wirken und von vielen Nutzern angenommen werden, ist die Anbindung sowohl des Fuß- als auch des Radnetzes im direkten Umfeld des Plangebietes zu optimieren. Eine schrittweise Optimierung des ÖPNV-Angebots ist mittelfristig mitzuberücksichtigen. Hinsichtlich Geh- und Radwegoptimierungen außerhalb des Boesner Areals sowie ÖPNV-Verbesserungen liegen in der Handhabe der Stadt Neuwied sowie dem Kreis Neuwied und sollten langfristig optimiert werden.

5.2.3 Empfehlung E-Mobilität

Ein Ausbau der E-Ladeinfrastruktur für E-Kfz ist nach dem Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) gesetzlich vorgeschrieben. Demnach muss bei Wohngebäuden jeder Stellplatz mit Leitungsinfrastruktur ausgestattet werden. Bei Nicht-Wohngebäuden ist jeder dritte Stellplatz mit Leitungsinfrastruktur auszustatten. Bei der Herstellung größerer Quartiere ermöglicht der Quartiersansatz einen Zusammenschluss von Bauherren und Immobilieneigentümern. Es können Vereinbarungen bezüglich der gemeinsamen Ausstattung der Stellplätze getroffen werden, wenn deren Gebäude in räumlichem Zusammenhang stehen, also beispielsweise in derselben Straße liegen oder die Stellplätze gebündelt in Quartiersgaragen nachgewiesen werden.

5.3 Erschließungs- und Straßennetzkonzept

5.3.1 Querschnittsentwürfe Boesner Areal

Das Boesner Areal soll in der internen Erschließung auch im Hinblick einer nachhaltigen Stadtentwicklung weitestgehend verkehrsberuhigt mit weitläufigen Quartiersstraßen innerhalb eines verkehrsberuhigten Bereiches gestaltet sein, siehe **Plan 1**. Vor diesem Hintergrund wurden vier Straßenquerschnitte entworfen (siehe **Plan 5.1** bis **Plan 5.4**), die bei der Gestaltung des Straßennetzes im Boesner Areal berücksichtigt werden sollten und im Folgenden zunächst beschrieben werden. In **Plan 4** werden die einzelnen Querschnitte im Quartier jeweils verortet.

Die entwickelten Straßenquerschnittsentwürfe stellen Gestaltungsoptionen anhand der zur Verfügung stehenden überschlägigen Regelbreiten des Boesner Areals dar. Insbesondere am Quartiersplatz aber auch im restlichen Plangebiet können voraussichtlich zusätzliche Breiten zur Verfügung stehen und somit mitberücksichtigt werden (breitere Seitenbereiche, Gestaltung von Aufenthaltsflächen etc.). Sie sollen die Verkehrsberuhigung im Gebiet weiter fördern und den Ansprüchen des Fuß- und Radverkehrs hinsichtlich einer barrierefreien Wegeführung gerecht werden. Die Zuwegung für Einsatzfahrzeuge muss dabei immer gegeben sein und mitberücksichtigt werden.

In **Kapitel 5.3.2** werden die Querschnitte schließlich den verschiedenen Straßen im Quartier zugeordnet. Im Vordergrund stehen dabei die Nutzungsansprüche eines urbanen, begrünten und lebendigen Quartiers mit seinem einladenden Quartiersplatz und dessen Bewohner, aber auch die Integration der verschiedenen Nutzungen, welche Verkehre induzieren.

Querschnitt Q1

Plan 5.1 zeigt Querschnitt Q1, welcher für die Erschließung des Plangebietes und der westlichen Quartiersgarage ausgehend von der Austrasse konzipiert wurde. Insgesamt verfügt der Querschnitt über eine Gesamtbreite von 8,50m, die sich wie folgt aufteilt: Die Fahrbahnbreite beträgt 5,50m und der Fußverkehr wird einseitig auf einem bis zu 2,50m breiten baulich abgesetzten Gehweg entlang der Quartiersgarage geführt. Zur Bebauung sollte ein Abstand von mindestens 0,50m bestehen. Es wird eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von max. 30km/h empfohlen. Der Querschnitt entspricht den RAST²⁰-Querschnitten für Sammel- oder Quartiersstraßen.

Querschnitt Q2

Der Querschnitt Q2 wird auf **Plan 5.2** dargestellt und zeigt eine interne Erschließungsstraße mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30km/h sowie einen auf der Seite des Seniorenheims einseitig angeordneten

²⁰ RAST == Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen. FGSV-Verlag (2006).

Gehweg. Dieser Querschnitt ist für die Erschließung des Quartiers über die Augustenthaler Straße vorgesehen. Die Gesamtbreite des Querschnitts beträgt 7,50m. Im Querschnitt wird eine 5,50m breite Fahrbahn mit einem einseitig 2m breitem Gehweg vorgesehen. Zusätzlich können 2m breite Parkstände auf der Fahrbahn markiert werden sodass alternierendes Parken ermöglicht wird. Alternativ können die Parkstände auch als Lade- und Lieferzonen ausgelegt werden. Die im Querschnitt eingezeichneten Parkstände und Ladezonen können Engstellen erzeugen, die den Kfz-Verkehr im Quartier zusätzlich verlangsamen.

Querschnitt Q3

Insgesamt verfügt dieser Querschnitt Q3 über eine Breite von 5,50m, siehe **Plan 5.3**. Die Kernfahrbahn ist als eine 5,50m breite Mischverkehrsfläche ausgelegt, auf welcher Kfz- sowie Fuß- und Radverkehr aufeinander Rücksicht nehmend verkehren können. Zusätzlich können auch hier alternierend Parkflächen sowie Ladezonen mit einer Breite von bis zu 2,50m auf der Fahrbahn markiert werden. Dieser Querschnitt ist beispielsweise für untergeordnete Straßen, wie Wohnstraßen im Quartier vorgesehen (vgl. **Plan 4**). Zusätzlich mit der Umsetzung des Querschnitt Q3 ist die Anordnung als verkehrsberuhigter Bereich notwendig.

Querschnitt F1

Der Fußverkehrsquerschnitt **F1** (siehe **Plan 5.4**) ist für Zuwegungen konzipiert, welche ausschließlich durch Fuß- und Radverkehr befahren werden dürfen. Mit einem 4m bis 5m breiten Gehweg „Rad frei“ gewährleistet der Querschnitt genügend Begegnungsraum sowohl für den Fuß- als auch den Radverkehr sodass unter gegenseitiger Rücksichtnahme verkehrssicherheitskritische Situationen vermieden werden können. Eine zusätzliche Beleuchtung optimiert zudem das Sicherheitsgefühl der Nutzer.

5.3.2 Empfehlung zur internen Straßenraumgestaltung

Auf **Plan 2** wird die übergeordnete Führung des Kfz-Verkehrs im Plangebiet und **Plan 3** das vorgesehene Rad- und Fußverkehrsnetz im Plangebiet dargestellt. **Plan 4** gibt Auskunft darüber, wo die jeweiligen Querschnitte im Boesner Areal umgesetzt werden können.

Die Hauptanbindung des durch das Plangebiet induzierten Kfz-Verkehrs an das umliegende Straßennetz erfolgt zum einen über die Austrasse und führt direkt in die westliche Quartiersgarage. Dementsprechend wird für diesen Abschnitt der Querschnitt Q1 (siehe **Kapitel 5.3.1** und **Plan 5.1**) empfohlen. Über die Austrasse wird der Kfz-Verkehr mit einer Höchstgeschwindigkeit von max. 30km/h direkt in die dort gelegene Quartiersgarage geführt. In Abstimmung mit der Stadtverwaltung soll die an die Austrasse angebundene Planstraße nördlich der Ein- und Ausfahrt der Quartiersgarage und den geplanten

„Garagenblöcke“ durch (z. B. elektronisch versenkbare) Poller getrennt werden, sodass eine Durchfahrt nur für freigegebene Gruppen, wie bspw. Rettungsdienste, Lieferdienste sowie Anwohner ermöglicht wird. So werden außerdem Schleichverkehre durch das Plangebiet unterbunden.

Zum anderen erfolgt eine weitere Erschließung des Quartiers sowie der zweiten Quartiersgarage über die Augustenthaler Straße. Für diesen Abschnitt ist Querschnitt Q2 vorgesehen (siehe **Kapitel 5.3.1** und **Plan 5.2**). Diese Quartiersstraße verläuft entlang des sog. „Boesner-Towers“ von der Augustenthaler Straße ausgehend Richtung Norden und bindet sämtliche Nutzungen des Quartiers an das Straßennetz an. Die vorhandene Querschnittsbreite ermöglicht alternierendes Parken. Entsprechende Parkstände sollten auf der Fahrbahn markiert werden. Richtung Nordosten verläuft die Quartiersstraße als Stichstraße weiter. Daran anschließend sind entsprechende Wendemöglichkeiten vorgesehen. Aufgrund einer geringeren zur Verfügung stehenden Breite von 5,50m wird hier der Querschnitt Q3 vorgeschlagen. Zudem sollte Parken nur noch einseitig ermöglicht werden (siehe **Kapitel 5.3.1** und **Plan 5.3**). Im Sinne einer Verkehrsberuhigung sollte zudem auf diesem Abschnitt der Quartiersgarage ein verkehrsberuhigter Bereich angeordnet werden. Dies ist insofern sinnvoll, da sich entlang dieses Abschnitts der Quartiersplatz mit Quartiersladen, Gastronomie und Vereinsräumen befindet und entsprechend mit einem höheren Anteil an Fuß- und Radverkehr zu rechnen ist.

Auch die untergeordneten Quartiersstraßen im Plangebiet sollten als Mischverkehrsflächen mit einer Breite von 5,50m entsprechend Querschnitt Q3 (siehe **Kapitel 5.3.1** und **Plan 5.3**) ausgebaut werden (vgl. **Plan 2**). Sie dienen ausschließlich der kurzzeitigen Anfahrt von Eingangsbereichen z. B. zum Ausräumen von Einkäufen. Zusätzlich besteht die Möglichkeit einseitig Parkflächen auf der Fahrbahn (Mischverkehrsfläche) zu markieren.

Bis auf den an der Austraße gelegenen Ein- und Ausfahrtsbereich und die von der Augustenthaler Straße ausgehende Quartiersstraße mit einer Breite von 7,50m (Tempo 30), ist das gesamte Boesner Areal als verkehrsberuhigter Bereich (7 km/h) angelegt. Dies gewährleistet im Zusammenhang mit den Mischverkehrsflächen, ein hohes Maß an Sicherheit, da der Kfz-Verkehr im Sinne des „Shared-Space“-Prinzips gezielt auf Fußgänger und Radfahrer Rücksicht nehmen muss. Hierdurch werden die Lebens- und Aufenthaltsbedingungen insbesondere in den Erdgeschosszonen und Außenwohnbereichen verbessert, da weniger Emissionen (Treibhausgase, Feinstäube, Lärm etc.) durch Kfz emittiert werden. Parken ist somit auch nur noch in ausdrücklich markierten Bereichen möglich und erlaubt. Entsprechend dem „Konsens-Szenario“ wird der ruhende Verkehr zum Teil vom Straßenraum in die beiden vorgesehenen Quartiersgaragen verlagert. Sowohl die an der Austraße gelegene Quartiersgarage als auch die an der Augustenthaler Straße geplante Quartiersgarage werden jeweils über die im Plangebiet vorgesehenen Quartiersstraßen erschlossen. Diesbezüglich sind weitere flankierende Maßnahmen

zur Verkehrsberuhigung zu prüfen und zu ergreifen (z. B. die Einrichtung von Engstellen durch barrierefreie Stellplätze, Aufpflasterungen, Verschwenk des Straßenverlaufs). Um weiter das Be- und Entladen von Fahrzeugen, Lieferverkehre sowie barrierefreie Stellplätze zu gewährleisten, können Ladezonen sowie Bereiche mit barrierefreien Stellplätzen weiter im öffentlichen Straßenraum ausgewiesen werden. Zusätzlich ist weiterhin eine geringe Anzahl an öffentlichen Stellplätzen im Quartier vorgesehen (vgl. **Plan 1**). Deren exakte Lage im Straßenraum wird zu einem späteren Zeitpunkt final durch die betreffenden Stellen festgelegt. Die in Plan 1 verorteten Parkstände sind indes nur als Orientierung anzusehen.

Zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs innerhalb des Boesner Areals, ist eine attraktive Gestaltung der Fuß- und Radwege wichtig. Auf der einen Seite sollen die Wege innerhalb des Quartiers für eine gute und schnelle Verbindung sorgen. Auf der anderen Seite hat das Boesner Areal mit seinen urban geplanten Wohn- und Aufenthaltsbereichen eine bedeutende Aufenthaltsfunktion. Dementsprechend sind dort voraussichtlich viele Personen zu Fuß mit dem Kinderwagen, Rollator oder ähnlichen Hilfsmitteln unterwegs. Die Wege sollten zudem Platz für kleinere oder größere Fußgängergruppen (mehrere Personen laufen nebeneinander) beinhalten, welche häufig in belebten Wohnquartieren unterwegs sind. Der Rad- und Fußverkehr wird im Boesner Areal aufgrund der vorgesehenen Mischverkehrsflächen im verkehrsberuhigten Bereich auf der Fahrbahn zusammen mit dem Kfz-Verkehr geführt. Eine Ausnahme stellt hier der Eingangsbereich an der Austrasse sowie die Zuwegung von der Augustenthaler Straße dar. Hier wird der Fußverkehr gesondert auf einem bis zu 2,50m breiten Gehweg geführt (siehe **Kapitel 5.3.1**, **Plan 5.1** & **Plan 5.2**). Der Radverkehr kann indes bei Tempo 30 weiterhin problemlos auf der Fahrbahn zusammen mit dem Kfz-Verkehr geführt werden. Die übergeordneten Radverkehrsverbindungen entsprechen denen des Kfz-Verkehrs. Zusätzlich werden für den Fuß- und Radverkehr im Boesner Areal verschiedene selbständig geführte Rad- und Fußverkehrsverbindungen zur Augustenthaler Straße mit einer Breite von 4m bis 5m entsprechend Querschnitt F1 geschaffen (siehe **Kapitel 5.3.1** und **Plan 5.4**). Alle über- und untergeordneten Rad- und Fußverkehrsverbindungen sind **Plan 3** zu entnehmen. Für die gesonderten Fuß- und Radverkehrsverbindungen werden im Boesner Areal Gehwege mit „Rad frei“ vorgesehen.

Grundsätzlich sollten für attraktive und barrierefreie Fuß- und Radwege innerhalb des Plangebiets folgende Kriterien berücksichtigt werden:

- Ausreichende Breite für eine Nutzung mit dem Rollstuhl (auch im Begegnungsfall)
- Feste und ebene Oberfläche
- Griffig, rutschhemmend, fugenarm, blendfrei, erschütterungsarm
- Gut beleuchtet

Exemplarische Darstellungen der jeweiligen Querschnitte werden in **Kapitel 5.3.1** erläutert.

6 Kfz-Verkehrsmengen im Bestand

Neben der Infrastruktur sind auch die Verkehrsmengen, die Verkehrszusammensetzung und der Verkehrsablauf im Umfeld der Plangebietes wichtige Faktoren bei der Bewertung der verkehrlichen Situation.

Wie bereits Eingangs in **Kapitel 1** der Hinweis gegeben wurde, ist zu berücksichtigen, dass aufgrund einer Baustelle die L255 nördlich des B-Plangebiets zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Verkehrsgutachtens voll gesperrt war und deshalb keine aktuellen Verkehrsmengen von R+T erhoben werden konnten. Nach Rücksprache mit dem LBM und der Stadt Neuwied wurden vom LBM auf der L255 erhobene Zählraten aus dem Jahr 2016 herangezogen und auf die L255 sowie die Austrasse umgelegt. Hierbei ist ausdrücklich zu erwähnen, dass es an dieser Stelle zu Ungenauigkeiten in deren Aussagekraft kommen kann. Die FOX Projektbau GmbH sowie die Stadt Neuwied wurden auf diese Thematik seitens R+T hingewiesen. Bei Bedarf können die Berechnungsergebnisse von R+T durch eine Verkehrszählung nach Beendigung der Baustelle überprüft werden.

Zur Ermittlung der Bestandsverkehrsmenge auf der Austrasse sowie der Augustenthaler Straße der vormittäglichen und nachmittäglichen Spitzenstundenwerte wurden die vom LBM zur Verfügung gestellten Zählwerte der Zählstellen SVZ-Nr.: 55100844 & 55100198 herangezogen und auf den betrachteten Knotenpunkt (Augustenthaler Straße / Austrasse) anteilig umgelegt.

Überschlägig ergaben sich demnach für die Augustenthaler Straße folgende Verkehrsmengen:

Vormittägliche Spitzenstunde SpH AM (7:00 bis 8:00 Uhr): Ca. 380 Kfz/h

Nachmittägliche Spitzenstunde SpH PM (16:00 bis 17:00 Uhr): Ca. 430 Kfz/h

Die Kfz-Verkehrsmengen für den Bestand sowie die Knotenpunktaufteilungen können dem **Plan 6.1** entnommen werden.

7 Kfz-Verkehrsmengen Planfall

Mit der Entwicklung des Boesner Areals sind zwei neue Anschlüsse in das Quartier geplant. Der Hauptanschluss des Kfz-Verkehrs ist an der Augustenthaler Straße vorgesehen und führt von dort aus direkt in das Plangebiet sowie zu einer Quartiersgarage. Ein weiterer (Neben-) Anschluss des Plangebiets

erfolgt an die südlich gelegene Austraße. Hier ist befindet sich eine weitere Quartiersgarage sowie ein gewerblich vermieteter Garagenblock. An dieser Stelle wird auch der Hinweis gegeben, dass über diesen Anschluss ein auf dem Boesner Areal gelegenes Privatgelände mit Gewerbehallen erreicht wird. Bei gleichbleibender Nutzung werden dessen Verkehrsmengen bereits in den Bestandsverkehrsmengen mitabgebildet (vgl. **Kap 6**).

Zur Beurteilung der verkehrlichen Auswirkungen der geplanten Nutzungen auf das umliegende Straßennetz ist es erforderlich, den zukünftigen Kfz-Neuverkehr abzuschätzen und auf das bestehende Straßennetz umzulegen.

Unabhängig von der allgemeinen Verkehrsentwicklung werden neben den möglichen Entwicklungen im Plangebiet auch weitere geplante Entwicklungen im Umfeld des Untersuchungsgebietes bei den Prognose-Verkehrsmengen berücksichtigt.

Die relevante Gesamtverkehrsmenge des Prognosejahres 2035 setzt sich daher zusammen aus:

- der Kfz-Verkehrsmenge im Bestand,
- der allgemeinen Verkehrsentwicklung
- sowie dem Kfz-Verkehrsaufkommen aus dem Plangebiet

7.1 Allgemeine Verkehrsentwicklung – Prognose-Nullfall

Für den Prognose-Nullfall, also die allgemeine Verkehrsentwicklung bis zum Prognosehorizont 2035 ohne Berücksichtigung des Plangebiets, wird kein steigendes Verkehrsaufkommen zu Grunde gelegt. Diese Annahme orientiert sich an den vom LBM zur Verfügung gestellten Zählwerten der L255 aus dem Jahr 2016 sowie deren Fortschreibungen, welche ein allgemein rückläufiges Verkehrsaufkommen prognostizieren.

Dementsprechend wurden in Abstimmung mit dem LBM sowie der Stadt Neuwied bis zum Prognosejahr 2035 stagnierende allgemeine Verkehrsmengen angenommen.

7.2 Prognose-Planfall

Durch Überlagerung der Kfz-Verkehrsmengen des Prognose-Nullfalls mit dem Neuverkehr durch das Plangebiet entsteht das Kfz-Verkehrsaufkommen des Prognose-Planfalls.

Zur geplanten Nutzung im Plangebiet gibt es bereits konkrete Entwürfe. Insgesamt sollen auf dem Boesner Areal folgende Nutzungen etabliert werden:

- 365 Wohneinheiten (inkl. 10 Altenwohnungen),

- eine Senioreneinrichtung (ca. 20 Betten),
- Gesundheitseinrichtungen (ca. 400m²),
- Büroräume (ca. 4.960m²),
- Garagen / Lagerräume (ca. 436m²),
- Gastronomie (ca. 300m²)
- Nahversorgung Kiosk / Quartiersladen (ca. 300m²)
- Vereins- / Quartiersraum mit ca. 150 Sitzplätzen

Das Verkehrsaufkommen wurde gemäß der Fachliteratur²¹⁺²² prognostiziert und der aktuelle Stand des städtebaulichen Konzepts als Grundlage unterstellt.

Die Verteilung des Neuverkehrs basiert auf der im städtebaulichen Konzept angedachten Führung des Kfz-Verkehrs über die Planstraßen sowie an den zwei Anschlüssen an die Austrasse und die Augustenthaler Straße. Hinsichtlich einer Abschätzung auf der sicheren Seite werden die Verkehrsmengen der zweiten Quartiersgarage ausschließlich zusammen mit dem Anschluss des Plangebietes an die Augustenthaler Straße betrachtet. Entsprechend kann der Kfz-Verkehr über beide Anschlüsse in das Boesner Areal ein- und ausfahren. Die Führung des Kfz-Verkehrs im B-Plangebiet wurde in **Kapitel 5.3** ausführlich beschrieben.

Im Sinne einer Abschätzung auf der sicheren Seite wurde ein für Niederbieber allgemein abgestimmter MIV-Anteil bei den Nutzungen angesetzt. Bei einer Umsetzung des „Konsens-Szenarios“ im Boesner Areal und der damit einhergehenden Etablierung von mobilitätsbeeinflussenden Maßnahmen die eine Nutzung des Umweltverbunds fördern, ist durchaus zukünftig mit einem niedrigeren MIV-Anteil zu rechnen, als es in Niederbieber derzeit üblich ist.

Insgesamt erzeugt das geplante Boesner Areal damit 2.923 Kfz-Fahrten am Tag (davon 38 Lkw-Fahrten), die sich gemäß normierter Tagesganglinien wie folgt auf die Tageszeiten verteilen:

- rund 228 Kfz-Fahrten während der vormittäglichen Spitzenstunde,
- rund 310 Kfz-Fahrten während der nachmittäglichen Spitzenstunde

Durch die Überlagerung des Kfz-Neuverkehrs mit dem Bestand ergibt sich die Prognoseverkehrsmenge für das umliegende Straßennetz.

Die detaillierte Verkehrszeugung kann der **Anlage 2** entnommen werden.

Die Kfz-Verkehrsmengen für den Planfall sowie die Knotenpunktaufteilungen sind in **Plan 6.2** dargestellt.

²¹ Büro Bosserhoff: Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung (Ver_Bau). Gustavsburg 2016.

²² Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen. Köln 2006.

Die Kfz-Verkehrsmengen des Prognose-Planfalls stellen die Grundlage für die Überprüfung der Leistungsfähigkeit dar.

8 Leistungsfähigkeitsberechnung

Bei der Leistungsfähigkeitsüberprüfung wurden für den Kfz-Verkehr für jeden Knotenstrom die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) nach dem HBS²³ ermittelt. Die Einteilung in die verschiedenen Qualitätsstufen richtet sich nach der mittleren Wartezeit. Angestrebt wird mindestens die QSV D (ausreichende Verkehrsqualität). Die Definitionen der einzelnen Qualitätsstufen für den Verkehrsablauf sind in **Anlage 3** erläutert.

Die Leistungsfähigkeitsprüfung für einen Werktag wurde dabei jeweils für die vor- und nachmittägliche Spitzenstunde durchgeführt. Da aufgrund der Hochrechnung der Zählzeiten des LBM (vgl. **Kapitel 6**) der Schwerverkehrsanteil nicht exakt bestimmt werden konnte, wurde dieser mit Hilfe eines pauschalen Umrechnungsfaktor entsprechend berücksichtigt.

Es wurde die Leistungsfähigkeit an folgenden Knotenpunkten überprüft:

- **K1:** Quartierstraße / Quartiersgarage / Austrasse
- **K2:** Austrasse / Augustenthaler Straße / Am Limes
- **K3:** Quartiersstraße / Augustenthaler Straße

Alle Knotenpunkte sind unter den oben genannten Bedingungen im Prognose Planfall sehr gut leistungsfähig (QSV A) und weisen darüber hinaus noch Reserven für weitere verkehrliche Entwicklungen auf.

Der Knotenpunkt K2 (Austrasse / Augustenthaler Straße) wird seitens der Stadt Neuwied zukünftig umgebaut. Die aktuell geltende Vorfahrtsregelung „Vorfahrt gewähren“ soll beibehalten werden. Die Untersuchung der Leistungsfähigkeit erfolgte unter Berücksichtigung der neuen Aufteilung des Knotenpunktes K2. An den zukünftigen Anschlüssen zur Austrasse und zur Augustenthaler Straße wird eine Vorfahrtsregelung mit der Austrasse bzw. der Augustenthaler Straße als übergeordnete Straße empfohlen.

Die Detailberechnungen können für den Prognose-Planfall der **Anlage 4** entnommen werden.

²³ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen. Köln 2015.

9 Eingangswerte für die Schalltechnische Untersuchung

Damit die Verkehrsmengen als Eingangswerte für eine schalltechnische Untersuchung nach RLS-19²⁴ verwendet werden können, müssen anhand der werktäglichen Kfz-Verkehrsmengen mittels Umrechnungsfaktoren die durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastungen (DTV) ermittelt werden. Dies erfolgte querschnittsbezogen für alle Querschnitte (siehe **Abbildung 11**).

Anhand der Zählergebnisse konnten die Anteile des täglichen (06:00 bis 22:00 Uhr) und nächtlichen (22:00 bis 06:00 Uhr) Verkehrs abgeleitet und auf die stündliche Verkehrsstärke M umgerechnet und die jeweiligen prozentualen Anteile p1 und p2 ausgewiesen werden.

Die Eingangswerte für die schalltechnische Untersuchung wurden jeweils für den Bestand, den Prognose-Nullfall sowie den Prognose-Planfall berechnet und können der **Anlage 5** entnommen werden.



Abbildung 11: Querschnitte schalltechnische Untersuchung
(Kartengrundlage: Open StreetMap - Mitwirkende)

²⁴ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen. Köln 2019.

10 Fazit

Die FOX Projektbau GmbH plant, das ehemalige Betriebsgelände der Firma LS Boesner in Neuwied städtebaulich zu entwickeln. Mit der Aufstellung des Bebauungsplans „Boesner Gelände“ sollen hierfür die planungsrechtlichen Grundlagen für die Wiedernutzbarmachung des ehemaligen Industrieproduktionsstandortes der Firma LS Boesner GmbH geschaffen werden. Das Untersuchungsgebiet befindet sich im nördlich von Neuwied gelegenen Stadtteil Niederbieber an der Augustenthaler Straße. Die Fläche umfasst insgesamt ca. 7,2 ha, wovon ca. 5,8 ha als Mischgebiet im Zuge der Herstellung eines neuen Quartiers entwickelt werden sollen. Das Areal soll in der internen Erschließung verkehrsarm sein und das Parken in zwei Quartiersgaragen konzentriert werden. Die zukünftigen Verkehrsanlagen des Plangebiets sollen mit Aufenthalts- und Erschließungsfunktionen weitgehend als verkehrsberuhigter Bereich ausgelegt sein. Zusätzlich sind weitere Fuß- und Radwege innerhalb des Plangebiets vorgesehen, um quartiersinterne Verknüpfungen aber auch Verknüpfungen zum angrenzenden Planungsumfeld zu schaffen.

Für die neuen Nutzungen wäre ohne mobilitätsverbessernde Maßnahmen in Abstimmung mit der Stadt Neuwied und auf Grundlage der Landesbauordnung Rheinland-Pfalz (LBauO) mit den zugehörigen Richtzahlen aus der Verwaltungsvorschrift des Ministeriums der Finanzen vom 24. Juli 2000 für die vorgesehenen Nutzungen (Wohneinheiten, Pflegeeinrichtungen, Büro- und Gewerbeflächen, Einzelhandel und Gastronomie sowie eine Versammlungsstätte) in Summe ein Angebot von 598 Pkw-Stellplätzen inkl. der 91 öffentlichen von der Stadt Neuwied geforderten Pkw-Stellplätze und 458 Fahrrad-Abstellplätzen inkl. 46 Sonderfahrradabstellplätzen nachzuweisen.

Im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes für das Plangebiet wurden verschiedene Szenarien zur verkehrlichen Gebietsentwicklung / Mobilität / Steuerung und Sicherung für das Boesner Areal entwickelt. Neben dem anzustrebenden Leitziel eines **„zukunftsweisenden und autoarmen Quartiers“** wurden die konkreten örtlichen Verhältnisse im Stadtteil Niederbieber und die zukünftige Nachfrage- und Vermarktungssituation bei der Szenarien-Entwicklung und deren Bewertung maßgeblich berücksichtigt.

Es standen folgende drei Szenarien zur Auswahl:

- **„Normal-Szenario“** (ohne reduzierten Stellplatzschlüssel): Stellplatznachweis auf den Freiflächen der einzelnen Baugebiete, dezentrale öffentliche Stellplätze im Quartier, erheblich verringertes und nur privat genutztes Parkhaus.
- **„Konsens-Szenario“** (moderat reduzierter Stellplatzschlüssel): verkehrsberuhigtes/- reduziertes Quartier, aber unter angemessener Berücksichtigung einer realistischen Nachfrage- und Vermarktungssituation.

- **„Maximal-Szenario“** (erheblich reduzierter Stellplatzschlüssel): auto-
armes/ -freies Quartier, enthält die meisten und umfassendsten Maß-
nahmen, Stellplätze für alle Nutzer des Plangebietes (Bewohner, Be-
schäftigte, Besucher, Gäste) werden bis auf wenige Ausnahmen (mo-
bilitätseingeschränkte Personen, Anlieferverkehre, E-Ladeinfrastruk-
tur) in den Quartiersgaragen vorgehalten.

Nach Bewertung und Gegenüberstellung der verschiedenen Szenarien hat sich auch in Rückkopplung mit der Stadtverwaltung das **„Konsens-Szenario“** als Vorzugsszenario herausgestellt. Eine moderate Reduzierung der nachzuweisenden Stellplätze, die Förderung des Umweltverbundes (insbesondere des Radverkehrs), die Etablierung von innovativen Bike- und Carsharing-Angeboten sowie eine Verlagerung des ruhenden Verkehrs von den Quartiersstraßen in die beiden Quartiersgaragen, fördern eine nachhaltige Entwicklung des Boesner Areals hin zu effizienten Mobilitätslösungen. Mit der Bereitstellung eines zusätzlichen Mobilitätsangebotes auf dem Boesner Areal (hochwertiges Angebot an Radabstellanlagen, Information- sowie Kommunikationsmaßnahmen und Sharing-Systeme) lässt sich die Anzahl der herzustellenden 598 Stellplätze (inkl. der öffentlichen von der Stadt Neuwied geforderten Stellplätze) auf 475 herzustellende Pkw-Stellplätze reduzieren. Dafür sollen verschiedene mobilitätsverbessernde Maßnahmen wie die Einrichtung von 4 Carsharing-Stellplätzen sowie allgemein hochwertige (104 zusätzliche) Radabstellplätze, 12 Leihfahrräder, 4 Leihlastenräder, radverkehrsfördernde Maßnahmen (Fahrradservicestationen und ein Informationsangebot) im Boesner Areal umgesetzt werden. Der Nachweis der Stellplätze erfolgt weitgehend in den beiden Quartiersgaragen. Ausnahmen bilden dabei nur wenige öffentliche Stellplätze (inkl. der öffentlichen Stellplätze auf der Augustenthaler Straße), barrierefreie Stellplatz sowie Lade- und Lieferzonen welche weitgehend im Plangebiet direkt vorgehalten und markiert werden. Die Anzahl der Fahrradabstellmöglichkeiten erhöht sich hierdurch auf 578 Abstellplätze (inkl. Sharing-Abstellplätze).

Um die verkehrlichen Auswirkungen der Planungen zu bewerten, wurde der zukünftige Kfz-Neuverkehr ermittelt und auf das Straßennetz umgelegt. Das Boesner Areal erzeugt zukünftig werktäglich ca. 2.920 Kfz-Fahrten/24 Stunden (ca. 1.470 Quell- und ca. 1.470 Zielfahrten/24 Stunden), was zur vormittäglichen Spitzenstunde ca. 230 Kfz-Fahrten und zur nachmittäglichen Spitzenstunde ca. 310 Kfz-Fahrten entspricht.

Mit den Bestandsverkehrsmengen und den zu erwartenden Prognoseverkehrsmengen sind alle betrachteten vorfahrtgeregelten Knotenpunkte sehr gut leistungsfähig und weisen darüber hinaus Reserven für weitere verkehrliche Entwicklungen im Untersuchungsgebiet auf.

Aus verkehrlicher Sicht kann die vorgesehene Entwicklung des „Boesner Areals“ erfolgen. Das umliegende Straßennetz ist ausreichend leistungsfähig, um

die prognostizierten Verkehrsmengen im jetzigen Ausbauzustand abwickeln zu können.

Verzeichnisse

Abbildungen im Text:

Abbildung 1: Modal Split der Stadt Neuwied im Vergleich	4
Abbildung 2: Pkw-Bestandsentwicklung	6
Abbildung 3: Lage des B-Plangebiets in Niederbieber (Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende)	7
Abbildung 4: Erreichbarkeit des Standortes mit dem Pkw und Parkieranlagen im Umfeld (Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende)	9
Abbildung 5: Erreichbarkeit des Standorts zu Fuß (Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende)	11
Abbildung 6: Radverkehrsinfrastruktur und Routennetz Neuwied (Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende)	14
Abbildung 7: Erreichbarkeit des Standorts mit dem ÖPNV (Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende)	15
Abbildung 8: Auswahl von Ersetzungsquoten in ausgewählten Carsharing-Studien	28
Abbildung 9: Darstellung eines Fahrradverleihs (links) und eines Lastenradverleihs (rechts) – (Beispiele)	29
Abbildung 10: Fahrradservicestation (Beispiel)	31
Abbildung 11: Querschnitte schalltechnische Untersuchung (Kartengrundlage: Open StreetMap - Mitwirkende)	42

Tabellen im Text:

Tabelle 1: Szenarien im Vergleich	21
-----------------------------------	----

Plandarstellungen als Anhang:

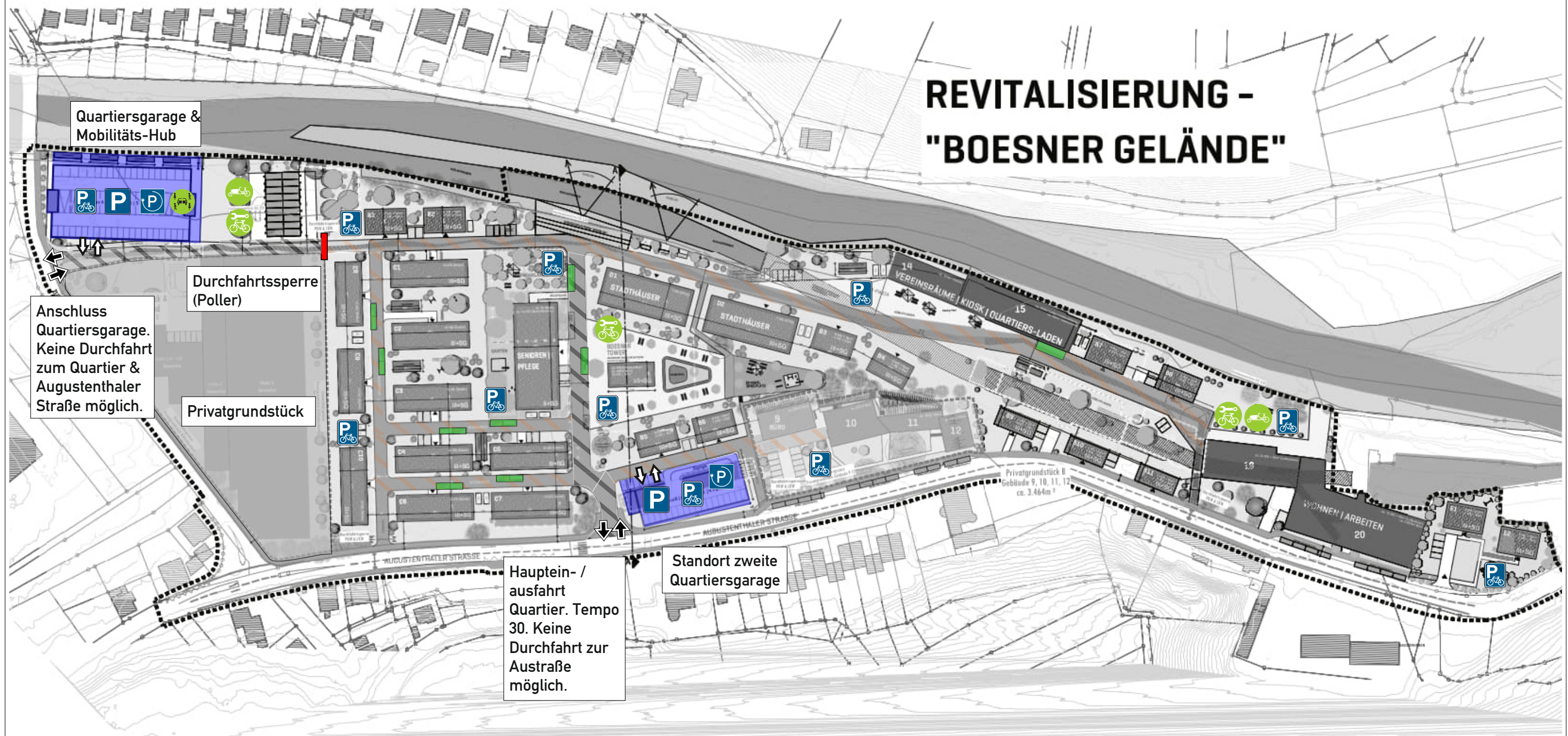
- Plan 1 Verortung der Maßnahmen „Konsens Szenario“
- Plan 2 Kfz-Netz
- Plan 3 Fuß- und Radverkehrsnetz
- Plan 4 Lage der Querschnitte
- Plan 5 Querschnittsentwürfe
- Plan 5.1 Straßenquerschnitt Q1
- Plan 5.2 Straßenquerschnitt Q2
- Plan 5.3 Straßenquerschnitt Q3
- Plan 5.4 Straßenquerschnitt F1
- Plan 6 Kfz-Verkehrsmengen
- Plan 6.1 Kfz-Verkehrsmengen Bestand
- Plan 6.2 Kfz-Verkehrsmengen Planfall

Anlagen:

- Anlage 1 Szenarien / Stellplatzberechnung
- Anlage 2 Verkehrserzeugung
- Anlage 3 Definition der Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs
- Anlage 4 Leistungsfähigkeit Prognose-Planfall
- Anlage 5 Kennwerte für Lärmberechnung nach RLS-19

Pläne

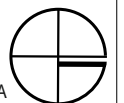
REVITALISIERUNG - "BOESNER GELÄNDE"



- Quartiersstraße (Mischverkehrsfläche, verkehrsberuhigter Bereich)
- Haupteinschließung Quartier (Tempo 30)
- Potenzielle Lieferzonen / barrierefreie Stellplätze
- Quartiersgarage + E-Ladepunkte

- Car-Sharing
- Bike-Sharing-Station inkl. Bike-Service-Station
- Lastenrad-Sharing-Station
- (Überdachte) Radabstellanlagen

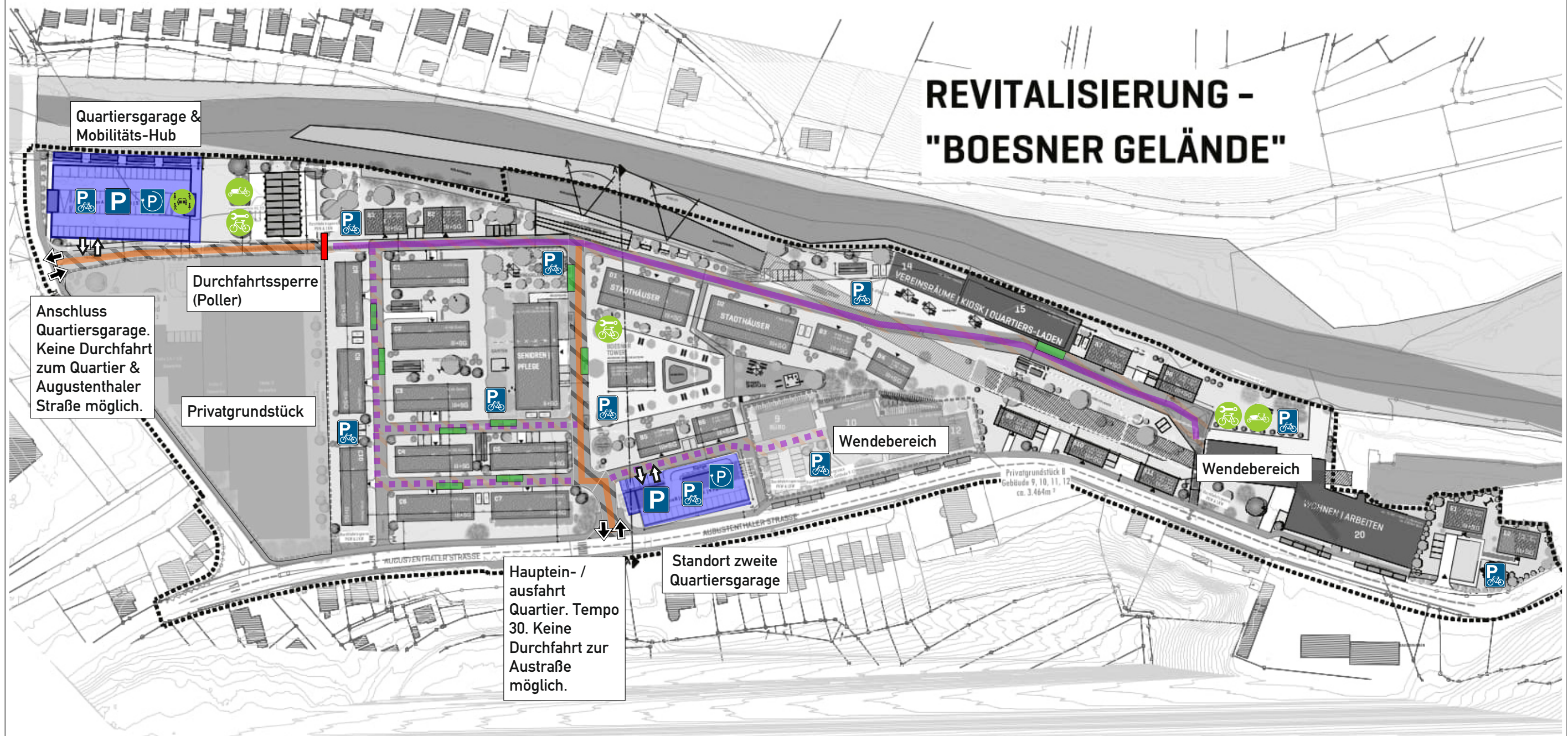
Kartengrundlage: TERNES architekten BDA



Stand: 04.09.2025

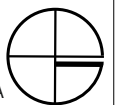
Mobilitätskonzept „Boesner Areal“
Verortung der Maßnahmen
Konsens Szenario

REVITALISIERUNG - "BOESNER GELÄNDE"



- Übergeordnete Quartiersstraße (Tempo 30)
- Übergeordnete Quartiersstraße (verkehrsberuhigter Bereich)
- - - Untergeordnete Quartiersstraße (verkehrsberuhigter Bereich)

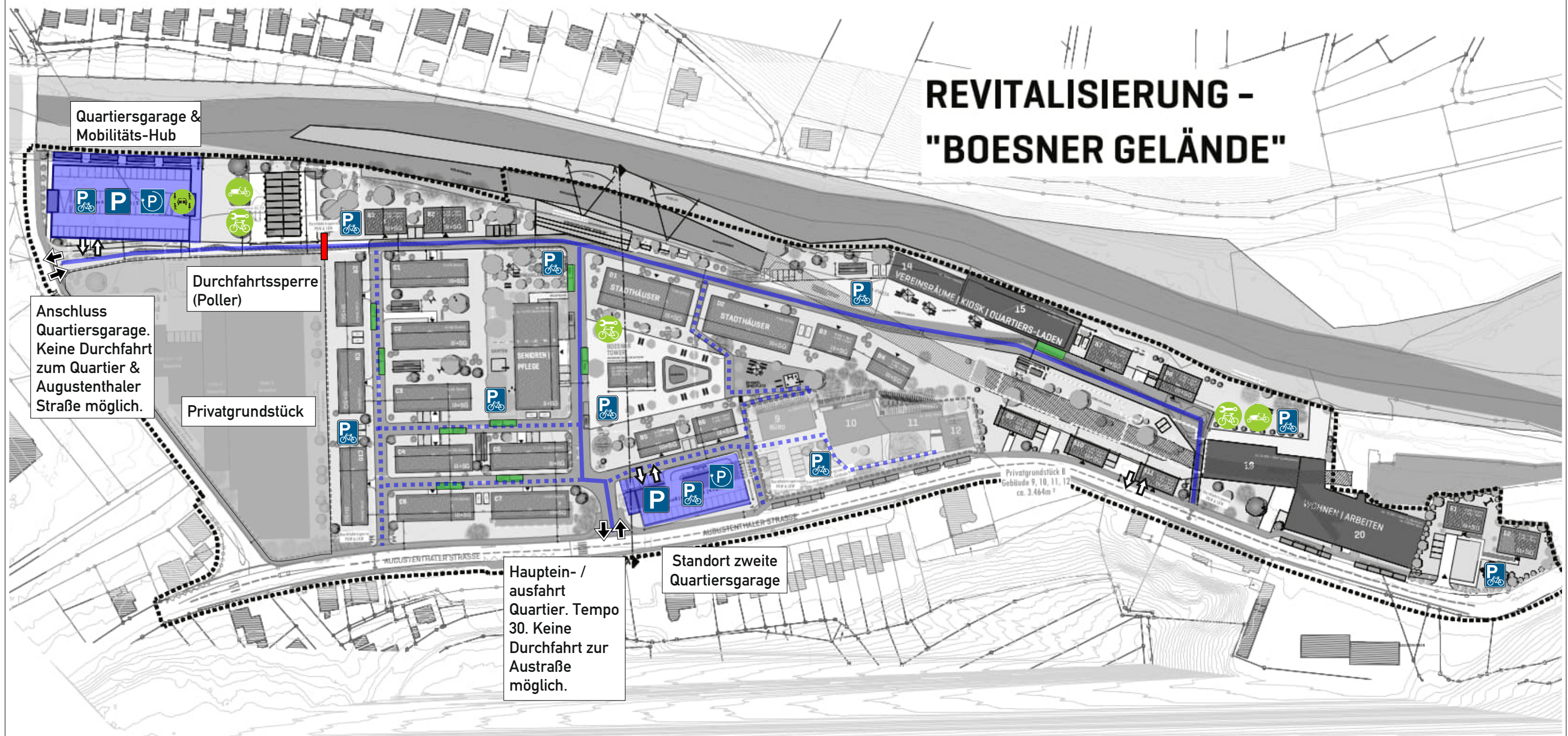
Kartengrundlage: TERNES architekten BDA



Stand: 04.09.2025

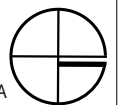
Mobilitätskonzept „Boesner Areal“
 Kfz-Netz
 Konsens Szenario

REVITALISIERUNG - "BOESNER GELÄNDE"



- Übergeordnete Fuß- und Radwegverbindung
- ■ ■ Untergeordnete Fuß- und Radwegverbindung

Kartengrundlage: TERNES architekten BDA

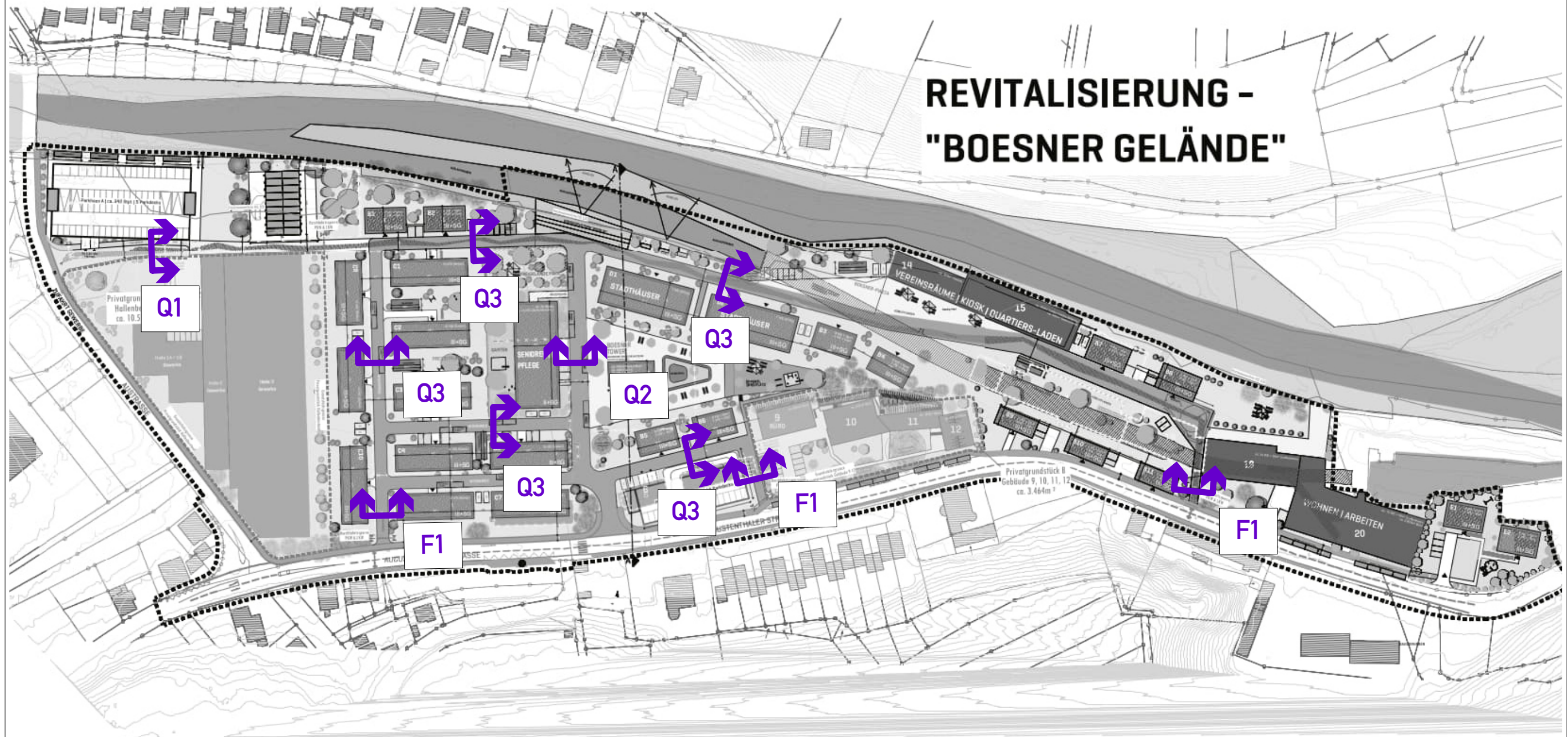


Stand: 04.09.2025

Mobilitätskonzept „Boesner Areal“
 Fuß- und Radverkehrsnetz
 Konsens Szenario

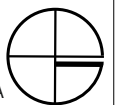
REVITALISIERUNG - "BOESNER GELÄNDE"

R+T
Verkehrs-
planung



 Querschnitt

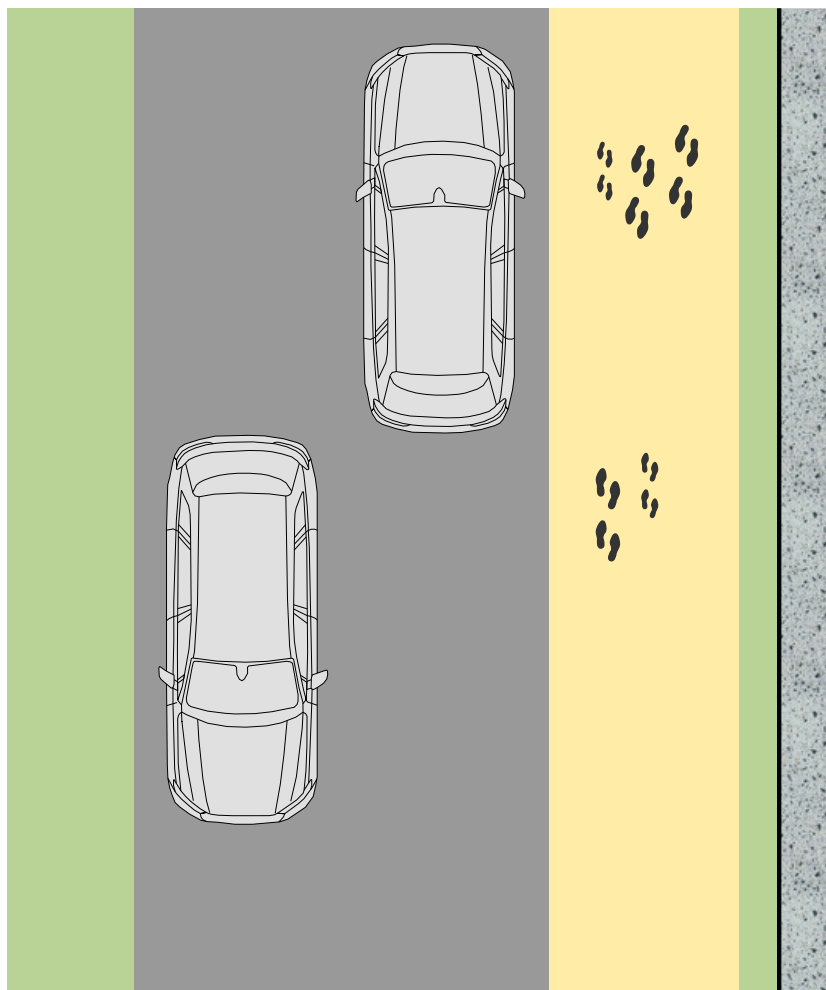
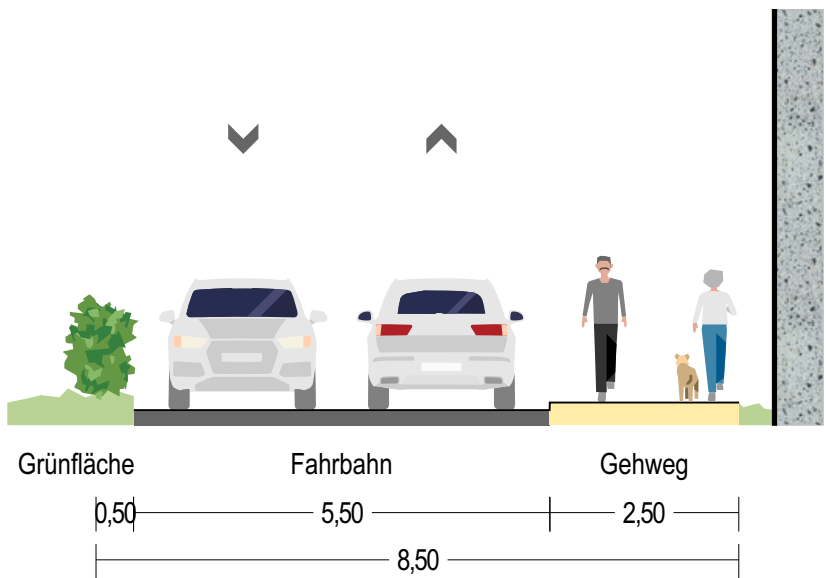
Kartengrundlage: TERNES architekten BDA



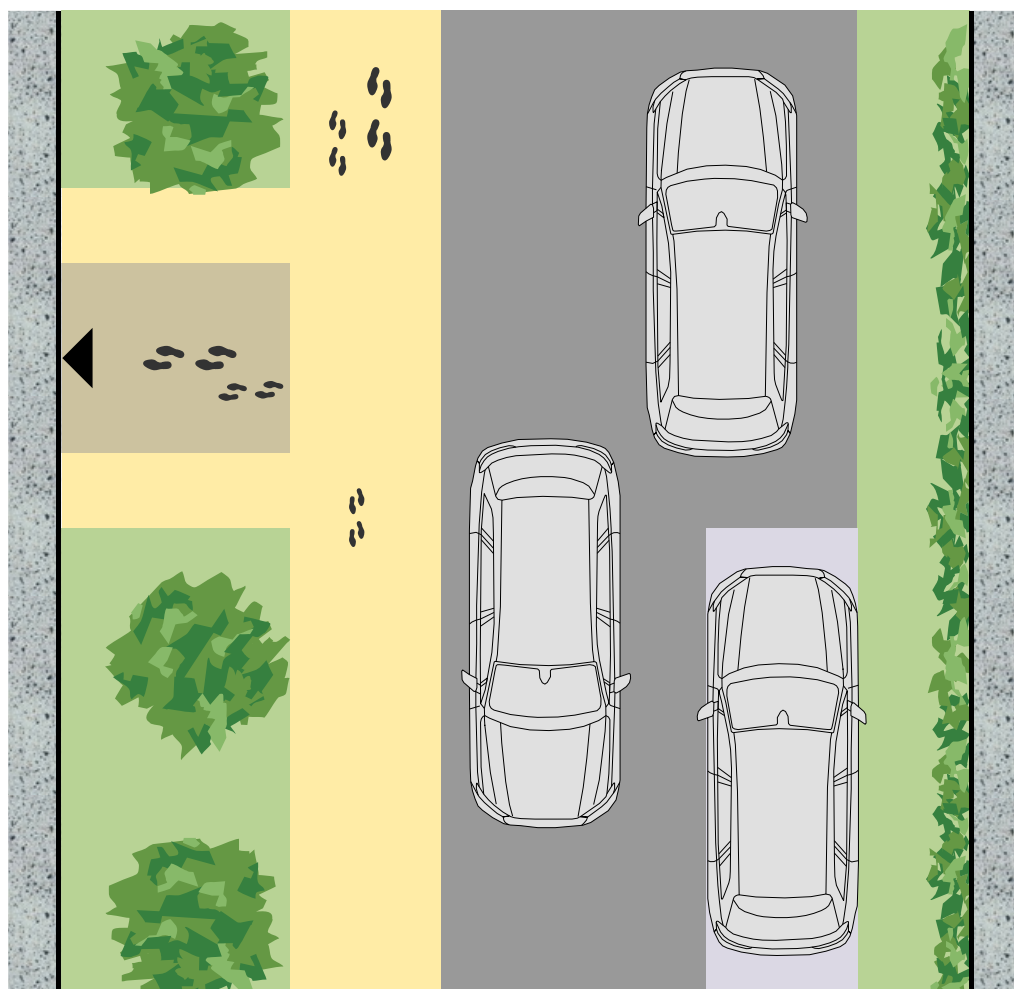
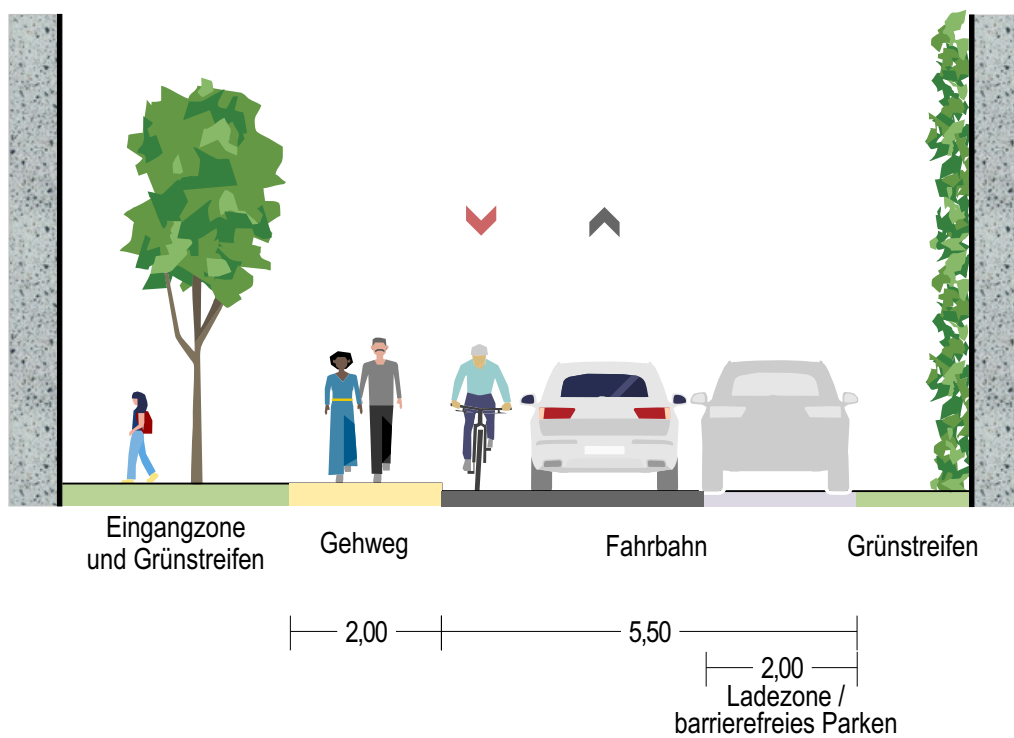
Stand: 04.09.2025

Mobilitätskonzept „Boesner Areal“
Lage der Querschnitte
Konsens Szenario

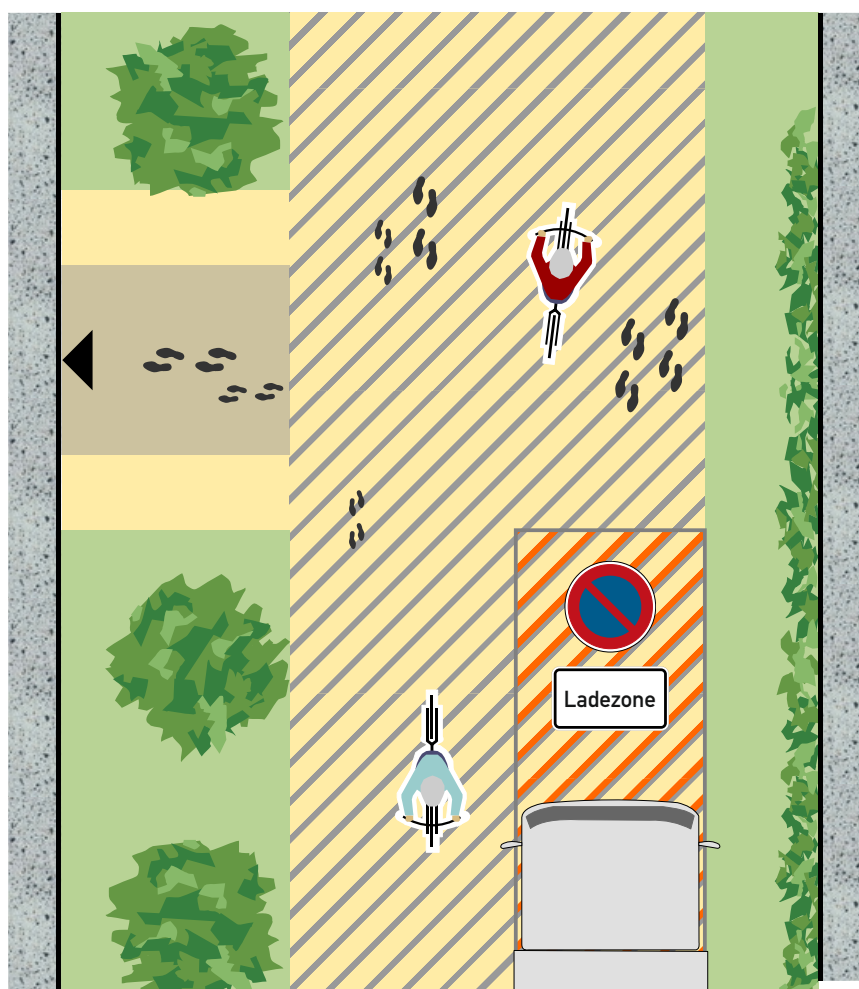
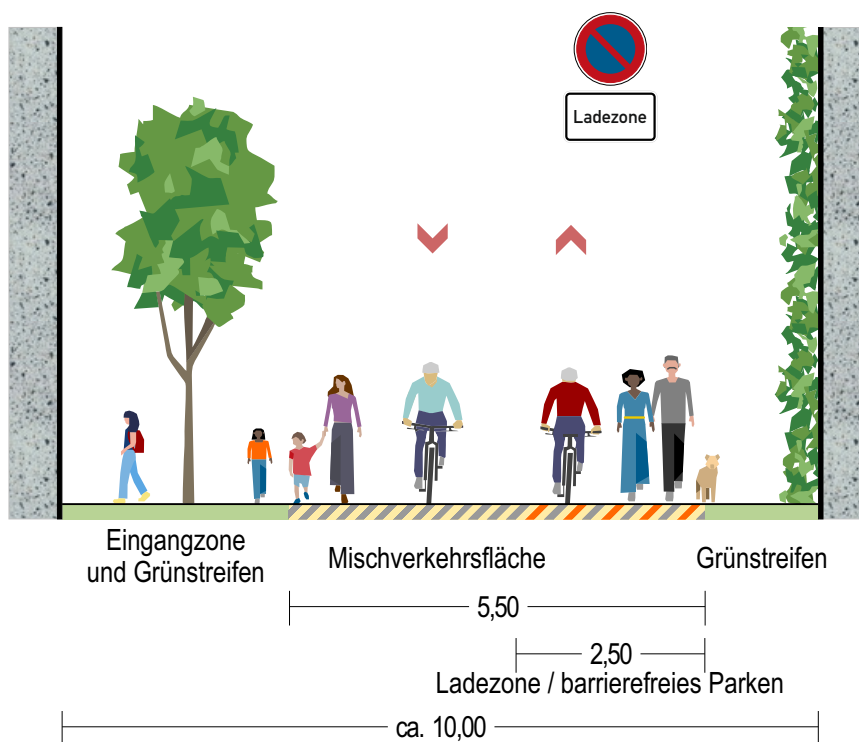
Q1



Q2



Q3

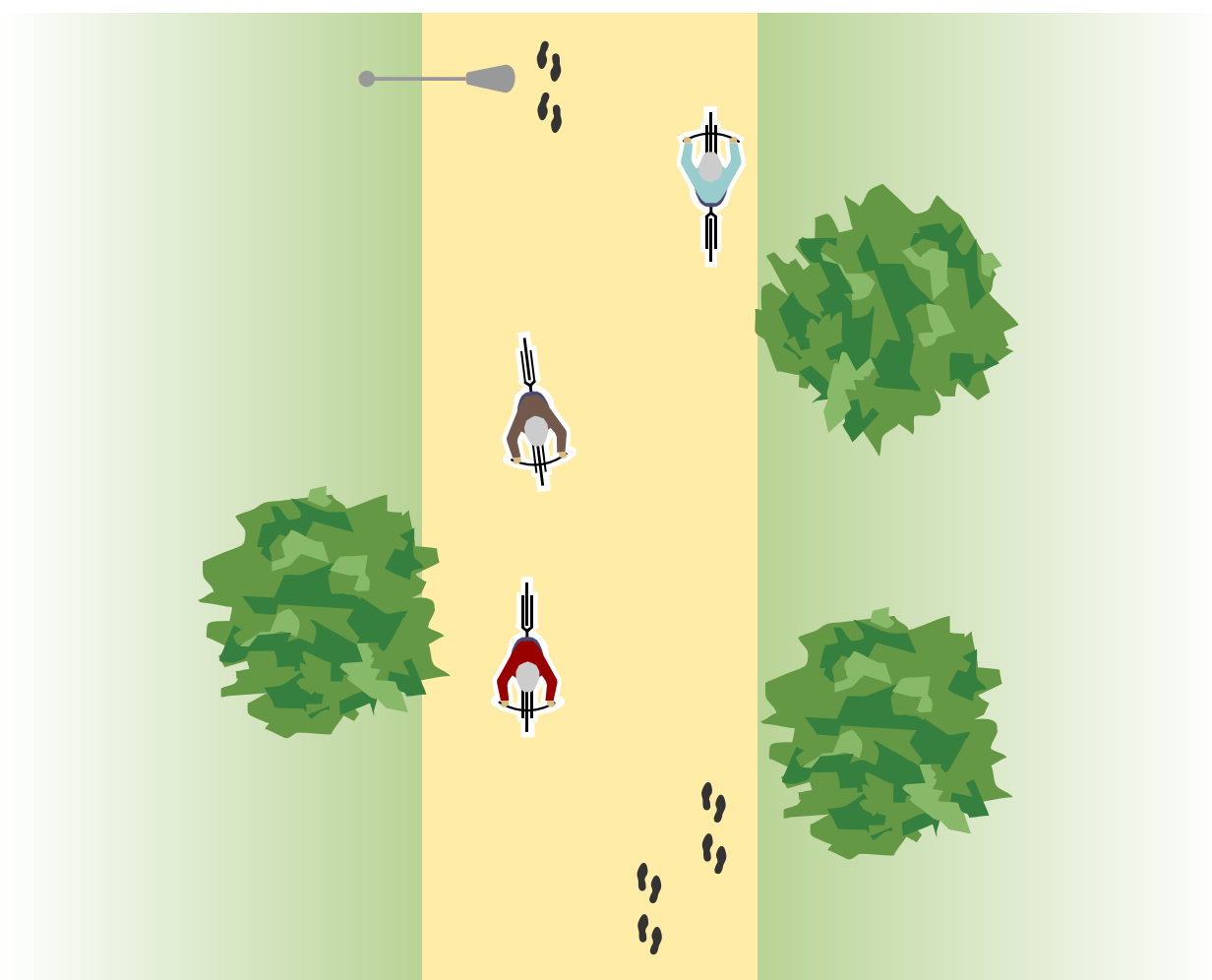


F1
Fußverkehr



Gehweg mit Radverkehr frei

4,00 - 5,00





100 / 10
Kfz / davon Schwerverkehr

Spitzenstunde **Vormittag** 8:00 bis 9:00 Uhr
Spitzenstunde **Vormittag** 17:00 bis 18:00 Uhr

Hinweis: Nach Rücksprache mit dem LBM und der Stadt Neuwied wurden vom LBM auf der L255 erhobene Zählraten aus dem Jahr 2016 herangezogen und daraus Werte für den Untersuchungsbereich abgeleitet. Die dargestellten Verkehrsmengen sind plausibel abgeschätzt und beruhen auf Querschnittswerten.

Kfz-Verkehrsmengen
Mobilitätskonzept „Boesner Quartier“
Bestand



100 / 10
Kfz / davon Schwerverkehr

Spitzenstunde **Vormittag**
Spitzenstunde **Vormittag**

Hinweis: Nach Rücksprache mit dem LBM und der Stadt Neuwied wurden vom LBM auf der L255 erhobene Zählraten aus dem Jahr 2016 herangezogen und daraus Werte für den Untersuchungsbereich abgeleitet. Die dargestellten Verkehrsmengen sind plausibel abgeschätzt und beruhen auf Querschnittswerten.

Kfz-Verkehrsmengen
Mobilitätskonzept „Boesner Quartier“
Planfall

Anlagen

Stellplatznachweis vom 21.08.2025

				Pkw-Stellplätze				Fahrradabstellplätze			
Bezugsgröße				Anzahl gesamt	hiervon Stpl. für Wohnen	hiervon Stpl. für Gewerbe	hiervon Stpl. für ^{*2)} Besucher/-innen	^{*3)}	Anzahl gesamt	hiervon Abstellpl. für Sonderfahrr. ^{*4)}	hiervon Abstellpl. für Besucher/-innen ^{*3)}
Boesner Areal ^{*1)} ^{*2)}											
Wohnen > 50 m² (Mehrfamilienhäuser ab 3 WE)	135	[WE]	1,25 Stpl. je Wohneinheit	169	169		10% für Besucher/-innen 17	1 Stpl. je 50 m²	135	14	20% für Besucher/-innen, mind. 2 Abstellplätze 27
Wohnen < 50 m² (Mehrfamilienhäuser ab 3 WE)	32	[WE]	1,25 Stpl. je Wohneinheit	40	40		10% für Besucher/-innen 4	1 Stpl. je 50 m²	64	6	20% für Besucher/-innen, mind. 2 Abstellplätze 13
Appartement / Wohnheime	174	[WE] bzw. [Betten]	1 Stpl. je 4 Betten, min.3	44	44		20% für Besucher/-innen 9	1 Stpl. je 2 Betten	87	9	20% für Besucher/-innen, mind. 2 Abstellplätze 17
Stadthäuser / Einfamilienhäuser	14	[WE]	2 Stpl. je Wohneinheit	28	28		- 0	-	0	0	- 0
Senioren / Pflege	20	[Betten]	1 Stpl. je 12 Betten, min.3	3	3		75% für Besucher/-innen 2	1 Stpl. je 10 Betten	2	0	20% für Besucher/-innen, mind. 2 Abstellplätze 2
Senioren / Pflege	10	[Altenwohn.]	0,2 Stpl. je Wohneinheit	2	2		20% für Besucher/-innen 0	1 Stpl. je 10 Wohnungen	1	0	25% für Besucher/-innen, mind. 2 Abstellplätze 2
Gesundheit	400	[m²]	1 Stpl. je 25 m² NUF	16		16	75% für Besucher/-innen 12	1 Stpl. je 35 m²	11	1	75% für Besucher/-innen 9
Arbeiten / Büro	4.960	[m²]	1 Stpl. je 35 m² NUF	142		142	20% für Besucher/-innen 28	1 Stpl. je 70 m²	71	7	50% für Besucher/-innen 35
Gastronomie	300	[m²]	1 Stpl. je 9 m² NUF	33		33	75% für Besucher/-innen 25	1 Stpl. je 10 m²	30	3	90% für Besucher/-innen 27
Gewerbe / Lager / Garage	436 1	[m²] [Mitarbeiter]	1 Stpl. je 3 Beschäftigte	1		1	- 0	1 Stpl. je 1000 m²	0	0	- 0
Kultur / Vereine	150	[Sitzpl.]	1 Stpl. je 7 Sitzplätze	21		21	90% für Besucher/-innen 19	1 Stpl. je 10 Sitzplätze	50	5	90% für Besucher/-innen 45
Nahversorgung	300	[m²]	1 Stpl. je 35 m² NUF	9		9	75% für Besucher/-innen 6	1 Stpl. je 50 m²	6	1	75% für Besucher/-innen 5
				507	285	222	122		458	46	182

Maßnahmen "Normal-Szenario" (ohne reduz. Stp.-Schlüssel)	Ansatz	Reduktion Wohnen	Reduktion Gewerbe				
Kein Reduzierungspotenzial							
Information und Kommunikation (mit digitalem "schwarzem Brett" zu ÖPNV Abfahrtszeiten)							
Bereitstellung von digitalem "schwarzem Brett" zu ÖPNV Abfahrtszeiten Ansatz: Wird als obligatorisches allgemeines Informationsangebot im Quartier angesehen							
Summe gesamt	507	285	222	122		458 46	182
	Gesamt Stp. Pkw	hiervon Stp. Pkw für Wohnen	hiervon Stp. Pkw für Gewerbe	hiervon Stp. Pkw für Besucher		Abstellpl. Rad hiervon Abstellpl. Sonderfahrrad	hiervon Abstellpl. Rad für Besucher

				Pkw-Stellplätze		
Öffentliche von der Stadt Neuwied geforderte Stellplätze				Anzahl gesamt	hiervon Stpl. für Wohnen	hiervon Stpl. für Gewerbe
Zusätzlich geforderte öffentliche Stellplätze Wohnen	355	[WE]	1 öffentl. Stp. je 4 Wohneinheiten (Forderung der Stadtverwaltung Neuwied)	89	89	-
Zusätzlich geforderte öffentlich Stellplätze Gewerbe	222	[Stlpl]	bis zu 10% zusätzliche öffentliche Stellplätze ^{*5)}	22	-	22

Maßnahmen "Normal-Szenario" (ohne reduz. Stp.-Schlüssel)	Ansatz	Reduktion Wohnen	Reduktion Gewerbe
Kein Reduzierung der öffentlichen Stellplätze & keine Verlagerung	0	0	-
Keine Reduzierung der öffentl. gewerblichen Stellplätze & keine Verlagerung	0	-	0
Öffentliche Stellplätze auf der Augustenthaler Straße	-20	-10	-10
Summe gesamt	91	79	12
	Gesamt Stp. Pkw	hiervon Stp. Pkw für Wohnen	hiervon Stp. Pkw für Gewerbe

Gesamtsumme der herzustellenden Stellplätze	598	364	234	122		458	46	182
Nach Satzung nachzuweisende sowie geforderte öffentliche Stellplätze	Gesamt Stp. Pkw	hiervon Stp. Pkw für Wohnen	hiervon Stp. Pkw für Gewerbe	hiervon Stp. Pkw für Besucher		Abstellpl. Rad	hiervon Abstellpl. Sonderfahrrad	hiervon Abstellpl. Rad für Besucher

*1) Angabe Architekturbüro Ternes BDA

*2) Angaben der Stadt Neuwied: <https://www.neuwied.de/buerger-rat-verwaltung/bauen-und-umwelt/bauordnung-1/stellplaetze> (zuletzt geprüft am: 15.08.2024) & Verwaltungsvorschrift des Ministeriums der Finanzen Rheinland-Pfalz: Zahl, Größe und Beschaffenheit der Stellplätze für Kraftfahrzeuge (Stand: 24.07.2000).

*3) Quelle: Orientiert an der Satzung der Stadt Koblenz über die Herstellung von Fahrradabstellplätzen sowie die Herstellung und Ablösung von Stellplätzen und Garagen für Kraftfahrzeuge (Fahrrad-/Kfz-Stellplatzsatzung) (Stand 07.10.2020). In der Stadt Neuwied gibt es keine "gesetzliche" Herstellungspflicht von Radabstellanlagen.

*4) Quelle: Angelehnt an die Stellplatzsatzung der Stadt Kaiserslautern (Stand 17.02.2022) §7, Absatz (4) Satz 3: Je 10 Fahrradabstellplätzen ist eine Fläche von 2,5 m² für Fahrradangänger, Lastenräder oder ähnliches vorzusehen und entsprechend zu kennzeichnen.

*5) Ansatz: In Rheinland Pfalz für Gewerbe 10-20% Besucherstellplätze üblich --> da die Besucherstellplätze im Üblichen Ansatz schon enthalten sind --> geringerer Wert von 10%

Stellplatznachweis vom 21.08.2025

				Pkw-Stellplätze			Fahrradabstellplätze				
Bezugsgröße				Anzahl gesamt	hiervon Stpl. für Wohnen	hiervon Stpl. für Gewerbe	hiervon Stpl. für ^{*2)} Besucher/-innen	^{*3)}	Anzahl gesamt	hiervon Abstellpl. für Sonderfahrr. ^{*4)}	hiervon Abstellpl. für Besucher/-innen ^{*3)}
Boesner Areal ^{*1)} ^{*2)}											
Wohnen > 50 m²	135	[WE]	1,25 Stpl. je Wohneinheit	169	169		10% für Besucher/-innen 17	1 Stpl. je 50 m²	135	14	20% für Besucher/-innen, mind. 2 Abstellplätze 27
(Mehrfamilienhäuser ab 3 WE)											
Wohnen < 50 m²	32	[WE]	1,25 Stpl. je Wohneinheit	40	40		10% für Besucher/-innen 4	1 Stpl. je 50 m²	64	6	20% für Besucher/-innen, mind. 2 Abstellplätze 13
(Mehrfamilienhäuser ab 3 WE)											
Appartement / Wohnheime	174	[WE] bzw. [Betten]	1 Stpl. je 4 Betten, min.3	44	44		20% für Besucher/-innen 9	1 Stpl. je 2 Betten	87	9	20% für Besucher/-innen, mind. 2 Abstellplätze 17
Stadthäuser / Einfamilienhäuser	14	[WE]	2 Stpl. je Wohneinheit	28	28		- 0	-	0	0	- 0
Senioren / Pflege	20	[Betten]	1 Stpl. je 12 Betten, min.3	3	3		75% für Besucher/-innen 2	1 Stpl. je 10 Betten	2	0	20% für Besucher/-innen, mind. 2 Abstellplätze 2
Senioren / Pflege	10	[Altenwohn.]	0,2 Stpl. je Wohneinheit	2	2		20% für Besucher/-innen 0	1 Stpl. je 10 Wohnungen	1	0	25% für Besucher/-innen, mind. 2 Abstellplätze 2
Gesundheit	400	[m²]	1 Stpl. je 25 m² NUF	16		16	75% für Besucher/-innen 12	1 Stpl. je 35 m²	11	1	75% für Besucher/-innen 9
Arbeiten / Büro	4.960	[m²]	1 Stpl. je 35 m² NUF	142		142	20% für Besucher/-innen 28	1 Stpl. je 70 m²	71	7	50% für Besucher/-innen 35
Gastronomie	300	[m²]	1 Stpl. je 9 m² NUF	33		33	75% für Besucher/-innen 25	1 Stpl. je 10 m²	30	3	90% für Besucher/-innen 27
Gewerbe / Lager	436	[m²]	1 Stpl. je 3 Beschäftigte	1		1	- 0	1 Stpl. je 1000 m²	0	0	- 0
1 [Mitarbeiter]											
Kultur / Vereine	150	[Sitzpl.]	1 Stpl. je 7 Sitzplätze	21		21	90% für Besucher/-innen 19	1 Stpl. je 10 Sitzplätze	50	5	90% für Besucher/-innen 45
Nahversorgung	300	[m²]	1 Stpl. je 35 m² NUF	9		9	75% für Besucher/-innen 6	1 Stpl. je 50 m²	6	1	75% für Besucher/-innen 5
				507	285	222	122		458	46	182

Maßnahmen "Konsens-Szenario"	Ansatz	Reduktion Wohnen	Reduktion Gewerbe				
Reduzierungspotenzial 20%							
zusätzliche Radabstellanlagen							
Reduktionsansatz: 4 Radabstellplätze reduzieren 1 Pkw-Stellplatz ⁵⁾	-26	-26					
Reduktionsansatz gilt nur für Wohnnutzungen							
zusätzliche Radabstellanlagen						104	
Carsharing-Modell							
Reduktionsansatz 1:4 (ein Carsharing-Fahrzeug ersetzt 4 Pkw-Stp.) ⁶⁾	-16	-8	-8				
4 Carsharing Stellplätze	4	2	2				
Förderung (E-) Fahrradverleih							
Reduktionsansatz: Fahrradverleih mit 12 (E-)Fahrrädern ersetzt 4% der Kfz-Stellplätze ⁷⁾	-20	-20					
zusätzliche (E-)Fahrradabstellanlagen						12	
Förderung E-Lastenradverleih							
Reduktionsansatz: 1 Lastenrad ersetzt 2 Pkw-Stellplatz ⁸⁾	-8	-4	-4				
zusätzliche E-Lastenradabstellplätzen						4	4
Information und Kommunikation (mit digitalem "schwarzem Brett" zu ÖPNV Abfahrtszeiten und allg. Infos über das Angebot, Infoflyer, Mobilitätstagen, etc.)							
Reduktionsansatz: ersetzt 4% der notwendigen Stellplätze ⁹⁾	-20	-15	-5				
Herstellung einer Fahrradservicestation							
Reduktionsansatz: ersetzt 3% der notwendigen Stellplätze ¹⁰⁾	-15	-10	-5				
Summe	-101	-81	-20	0		120	4
Summe gesamt	406	204	202	122		578	50
	Gesamt Stp. Pkw	hiervon Stp. Pkw für Wohnen	hiervon Stp. Pkw für Gewerbe	hiervon Stp. Pkw für Besucher		Abstellpl. Rad	hiervon Abstellpl. Sonderfahrrad
							hiervon Abstellpl. Rad für Besucher

				Pkw-Stellplätze		
Öffentliche von der Stadt Neuwied geforderte Stellplätze				Anzahl gesamt	hiervon Stpl. für Wohnen	hiervon Stpl. für Gewerbe
Zusätzlich geforderte öffentliche Stellplätze Wohnen	355	[WE]	1 öffentl. Stlp. je 4 Wohneinheiten (Forderung der Stadtverwaltung Neuwied)	89	89	-
Zusätzlich geforderte öffentlich Stellplätze Gewerbe	222	[Stp]	bis zu 10% zusätzliche öffentliche Stellplätze ^{*11)}	22	-	22

Maßnahmen "Konsens-Szenario"	Ansatz	Reduktion Wohnen	Reduktion Gewerbe
Reduzierung der öffentlichen Stellplätze gemäß dem Ansatz des Konsens-Szenario um 20% + Verlagerung in die Quartiersgaragen	-18	-18	-
Reduzierung der öffentlichen gewerbl. Stellplätze gemäß dem Ansatz des Konsens-Szenario um 20% + Verlagerung in die Quartiersgaragen	-4		-4
Öffentliche Stellplätze auf der Augustenthaler Straße	-20	-10	-10
Summe gesamt	69	61	8
	Gesamt Stp. Pkw	hiervon Stp. Pkw für Wohnen	hiervon Stp. Pkw für Gewerbe

Gesamtsumme der herzustellenden Stellplätze	475	265	210	122		578	50	182
Nach Satzung nachzuweisende sowie geforderte öffentliche Stellplätze	Gesamt Stp. Pkw	hiervon Stp. Pkw für Wohnen	hiervon Stp. Pkw für Gewerbe	hiervon Stp. Pkw für Besucher		Abstellpl. Rad	hiervon Abstellpl. Sonderfahrrad	hiervon Abstellpl. Rad für Besucher

*1) Angabe Architekturbüro Ternes BDA

*2) Angaben der Stadt Neuwied: <https://www.neuwied.de/buerger-rat-verwaltung/bauen-und-umwelt/bauordnung-1/stellplaetze> (zuletzt geprüft am: 15.08.2024) & Verwaltungsvorschrift des Ministeriums der Finanzen Rheinland-Pfalz: Zahl, Größe und Beschaffenheit der Stellplätze für Kraftfahrzeuge (Stand: 24.07.2000).

*3) Quelle: Orientiert an der Satzung der Stadt Koblenz über die Herstellung von Fahrradabstellplätzen sowie die Herstellung und Ablösung von Stellplätzen und Garagen für Kraftfahrzeuge (Fahrrad-/Kfz-Stellplatzsatzung) (Stand 07.10.2020). In der Stadt Neuwied gibt es keine "gesetzliche" Herstellungspflicht von Radabstellanlagen.

*4) Quelle: Angelehnt an die Stellplatzsatzung der Stadt Kaiserslautern (Stand 17.02.2022) §7, Absatz (4) Satz 3: Je 10 Fahrradabstellplätzen ist eine Fläche von 2,5 m² für Fahrradangänger, Lastenräder oder ähnliches vorzusehen und entsprechend zu kennzeichnen.

*5) Quelle: Die Landesbauordnung in Baden-Württemberg (LBO) und die Hessische Bauordnung (HBO) geben einen Reduzierungsansatz: Für jeden Pkw-Stellplatz, der weniger hergestellt wird, sind 4 Fahrradabstellmöglichkeiten herzustellen.

*6) Ansatz aus Beispiel Herzogenaurach --> leicht reduzierter Ansatz als in größeren Städten mit 1:5 wie Frankfurt, Rüsselsheim, Halle, Dresden, Mainz.

*7) Quelle: Kommunale Stellplatzsatzungen – Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW von 2017: Die Anzahl der notwendigen Pkw-Stellplätze lässt sich durch ein Fahrradvermietsystem um bis zu 5 Prozent verringern.

*8) Quelle: Aussage des Anbieters sigo: durch ein bereitgestelltes Lastenrad lassen sich 2 Pkw ersetzen / weiterer Ansatz: Leitfaden Musterstellplatzsatzung NRW bis zu 5% (zusammen mit Reparaturangebot)

*9) Quelle: Kommunale Stellplatzsatzungen – Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW von 2017: Die Anzahl der notwendigen Pkw-Stellplätze lässt sich durch Mobilitätsinformation um bis zu 5 Prozent verringern.

*10) Quelle: Kommunale Stellplatzsatzungen – Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW von 2017: Die Anzahl der notwendigen Pkw-Stellplätze lässt sich durch Radverkehrsförderung (zusammen mit dem Lastenradverleih) um bis zu 5 Prozent verringern.

*11) Ansatz: In Rheinland Pfalz für Gewerbe 10-20% Besucherstellplätze üblich --> da die Besucherstellplätze im Üblichen Ansatz schon enthalten sind --> geringerer Wert von 10%

Stellplatznachweis vom 21.08.2025

	Anzahl Pkw-Stellplätze ohne Mobilitäts-konzept	Anzahl Radabstell-plätze ohne Mobilitäts-konzept	hiervon Abstellpl. für Sonderfahrr.	Abzug Pkw-Stellplätze durch zusätzliche Radabstell-plätze	Abzug Pkw-Stellplätze durch Carsharing	Abzug Pkw-Stellplätze durch E-Fahrrad-verleih	Abzug Pkw-Stellplätze durch E-Lastenrad-verleih	Abzug Pkw-Stellplätze durch Information und Kommuni-kation	Abzug Pkw-Stellplätze durch Fahrrad-service-Station	zusätzl. Radabstell-plätze durch Mobilitäts-konzept	zusätzl. Abstellplätze für Carsharing	zusätzl. Radabstell-plätze als E-Fahrrad-verleih	zusätzl. Abstellplätze für Sonder-fahrräder als E-Lastenrad-verleih	Maßnahmen zu Information und Kommuni-kation	Anteil an Fahrrad-service-Station	Pkw-Stellplätze mit Mobilitäts-konzept	Radabstell-plätze mit Mobilitäts-konzept	hiervon Abstellpl. für Sonderfahrr.
Wohnen > 50 m² (Mehrfamilienhäuser ab 3 WE)	169	135	14	-16	0	-13	-2	-9	-6	63	0	8	1	x	x	123	207	15
Wohnen < 50 m² (Mehrfamilienhäuser ab 3 WE)	40	64	6	-3	-4	-2	0	-2	-1	15	1	1	0	x	x	29	80	6
Appartement / Wohnheime	44	87	9	-4	-4	-3	0	-2	-2	16	1	2	0	x	x	30	105	9
Stadthäuser / Einfamilienhäuser	28	0	0	-3	0	-2	-2	-2	-1	10	0	1	1	x	x	18	12	1
Senioren / Pflege	3	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			3	2	0
Senioren / Pflege	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			2	1	0
Gesundheit	16	11	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			16	11	1
Arbeiten / Büro	142	71	7	0	-4	0	-2	-3	-3	0	1	0	1	x	x	131	72	8
Gastronomie	33	30	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			33	30	3
Gewerbe / Lager	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			1	0	0
Kultur / Vereine	21	50	5	0	-4	0	-2	-2	-2	0	1	0	1	x	x	12	51	6
Nahversorgung	9	6	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			9	6	1
	507	458	46	-26	-16	-20	-8	-20	-15	104	4	12	4			406	578	50

Neuverkehr		
Summe Neuverkehr		
Anzahl Kfz-Fahrten / Tag (Quell- und Zielverkehr)	[Kfz / 24h]	2.923
Zielverkehr	[Kfz / 24h]	1.468
Quellverkehr	[Kfz / 24h]	1.468
Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	228
Zielverkehr	[Kfz/h]	106
Quellverkehr	[Kfz/h]	122
Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz / h]	310
Zielverkehr	[Kfz/h]	164
Quellverkehr	[Kfz/h]	146

Summe Neuverkehr auf bestehender Straße		
Anzahl Kfz-Fahrten / Tag (Quell- und Zielverkehr)	[Kfz / 24h]	2.923
Zielverkehr	[Kfz / 24h]	1.461
Quellverkehr	[Kfz / 24h]	1.461
Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz / h]	228
Zielverkehr	[Kfz/h]	106
Quellverkehr	[Kfz/h]	122
Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz / h]	310
Zielverkehr	[Kfz/h]	164
Quellverkehr	[Kfz/h]	146

Summe Neuverkehr davon Schwerverkehr		
Anzahl SV-Fahrten / Tag (Quell- und Zielverkehr)	[Kfz / 24h]	38
Zielverkehr	[Kfz / 24h]	19
Quellverkehr	[Kfz / 24h]	19
Summe SV-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz / h]	2
Zielverkehr	[Kfz/h]	1
Quellverkehr	[Kfz/h]	1
Summe SV-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz / h]	2
Zielverkehr	[Kfz/h]	1
Quellverkehr	[Kfz/h]	1

Wohnnutzungen		Wohnen < 50m ² (MFHs)	Wohnen > 50m ² (MFHs)	Appartment	Stadthäuser	Senioren Altenwohnungen Bewohner	Senioren Altenwohnungen Beschäftigte	Senioren Pflege (Betten) Bewohner	Senioren Pflege (Betten) Beschäftigte
Wohneinheiten (/Plätze/Betten bei Senioren Pflege)	[WE] (/Platz)	32	135	174	14	10	10	20	20
Bewohner/Wohneinheit	[Pers./WE]	2,0	2,5	1,5	3,5	1,65	-	1,0	-
Beschäftigte je Platz	[Pers./Platz]	-	-	-	-	-	0,2	-	0,6
Bewohner	[Pers.]	64	337,5	261	49	17	-	20	-
Beschäftigte	[Pers.]	-	-	-	-	-	2	-	12
Bewohnerverkehr									
Wege/Bewohner; Wege/Beschäftigte	[Wege/Pers.*24h]	3,5	3,5	3,5	3,5	2,9	2,5	1,5	2,5
Anwesenheitsgrad	[%]	-	-	-	-	-	90%	-	90%
Summe Wege Bewohner; Summe Wege Beschäftigte	[Wege/24h]	224	1181	914	172	48	5	30	27
Anteil heimgebundener Wege	[%]	85%	85%	85%	85%	85%	-	95%	-
Anzahl heimgebundener Wege	[Wege/24h]	190	1004	777	146	41	-	29	-
MIV-Anteil	[%]	65%	65%	65%	65%	65%	80%	65%	80%
Kfz-Besetzungsgrad	[Pers./Pkw]	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,1	1,2	1,1
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz/24h]	103	544	421	79	22	4	16	20
Zielverkehr	[Kfz/24h]	52	272	211	40	11	2	8	10
Quellverkehr	[Kfz/24h]	52	272	211	40	11	2	8	10
Anteile Spitzenstunde vormittags									
Zielverkehr	[%]	2,0%	2,0%	2,0%	2,0%	2,0%	2,5%	2,0%	2,5%
Quellverkehr	[%]	11,0%	11,0%	11,0%	11,0%	11,0%	2,5%	11,0%	2,5%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	7	35	27	5	1	0	1	0
Zielverkehr	[Kfz/h]	1	5	4	1	0	0	0	0
Quellverkehr	[Kfz/h]	6	30	23	4	1	0	1	0
Anteile Spitzenstunde nachmittags									
Zielverkehr	[%]	14,0%	14,0%	14,0%	14,0%	14,0%	1,0%	14,0%	1,0%
Quellverkehr	[%]	7,5%	7,5%	7,5%	7,5%	7,5%	1,0%	7,5%	1,0%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	11	58	46	9	3	0	2	0
Zielverkehr	[Kfz/h]	7	38	30	6	2	0	1	0
Quellverkehr	[Kfz/h]	4	20	16	3	1	0	1	0

Wohnnutzungen		Wohnen < 50m2 (MFHs)	Wohnen > 50m2 (MFHs)	Appartment	Stadthäuser	Senioren Altenwohnungen	Senioren Pflege (Betten)
Wohneinheiten (/Plätze/Betten bei Senioren Pflege)	[WE] (/[Platz])	32	135	174	14	10	20
Bewohner/Wohneinheit	[Pers./WE]	2,0	2,5	1,5	3,5	1,65	1,0
Bewohner	[Pers.]	64	338	261	49	17	20
Besucherverkehr Wohnnutzungen							
Fahrtenzuschlag Besucher an Fahrten von Bewohnern	[%]	10%	10%	10%	10%	-	-
Besucher/ Platz	[Pers.]	-	-	-	-	1,5	0,5
Besucher	[Pers.]	-	-	-	-	25	10
Wege/Besucher	[Wege/Pers.*24h]	-	-	-	-	2	2
MIV-Anteil	[%]	-	-	-	-	80%	80%
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz / 24h]	10	54	42	8	40	16
Zielverkehr	[Kfz / 24h]	5	27	21	4	20	8
Quellverkehr	[Kfz / 24h]	5	27	21	4	20	8
Anteile Spitzenstunde vormittags							
Zielverkehr	[%]	3,5%	3,5%	3,5%	3,5%	3,5%	5,0%
Quellverkehr	[%]	7,0%	7,0%	7,0%	7,0%	7,0%	1,0%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	0	3	2	0	2	0
Zielverkehr	[Kfz/h]	0	1	1	0	1	0
Quellverkehr	[Kfz/h]	0	2	1	0	1	0
Anteile Spitzenstunde nachmittags							
Zielverkehr	[%]	10,0%	10,0%	10,0%	10,0%	10,0%	10,5%
Quellverkehr	[%]	7,0%	7,0%	7,0%	7,0%	7,0%	10,0%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	1	5	3	0	3	2
Zielverkehr	[Kfz/h]	1	3	2	0	2	1
Quellverkehr	[Kfz/h]	0	2	1	0	1	1

Wohnnutzungen		Wohnen < 50m2 (MFHs)	Wohnen > 50m2 (MFHs)	Appartment	Stadthäuser	Senioren Altenwohnungen	Senioren Pflege (Betten)
Wohneinheiten (/Plätze/Betten bei Senioren Pflege)	[WE] (/Platz)	32	135	174	14	10	20
Bewohner/Wohneinheit	[Pers./WE]	2,0	2,5	1,5	3,5	1,7	1,0
Bewohner	[Pers.]	64	338	261	49	17	20
Wirtschaftsverkehr Wohnnutzungen							
Kfz-Fahrten/Bewohner	[Fahrten/Pers.*24h]	0,05	0,05	0,05	0,05	0,5	0,5
Summe Kfz-Fahrten	[Wege]	3	17	13	2	8	10
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz/24h]	3	17	13	2	8	10
Zielverkehr	[Kfz/24h]	2	8	7	1	4	5
Quellverkehr	[Kfz/24h]	2	8	7	1	4	5
Anteile Spitzenstunde vormittags							
Zielverkehr	[%]	10,5%	10,5%	10,5%	10,5%	10,5%	10,5%
Quellverkehr	[%]	6,5%	6,5%	6,5%	6,5%	6,5%	6,5%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	0	2	1	0	0	1
Zielverkehr	[Kfz/h]	0	1	1	0	0	1
Quellverkehr	[Kfz/h]	0	1	0	0	0	0
Anteile Spitzenstunde nachmittags							
Zielverkehr	[%]	5,0%	5,0%	5,0%	5,0%	5,0%	5,0%
Quellverkehr	[%]	7,0%	7,0%	7,0%	7,0%	7,0%	7,0%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	0	1	0	0	0	0
Zielverkehr	[Kfz/h]	0	0	0	0	0	0
Quellverkehr	[Kfz/h]	0	1	0	0	0	0
davon Schwerverkehrsanteil (> 3,5 t)	[%]	25%	25%	25%	25%	25%	25%
Lkw-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Lkw/24h]	1	4	3	1	2	3
Zielverkehr	[Lkw/24h]	1	2	2	0	1	1
Quellverkehr	[Lkw/24h]	1	2	2	0	1	1
Lkw-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Lkw/h]	0	0	0	0	0	0
Zielverkehr	[Lkw/h]	0	0	0	0	0	0
Quellverkehr	[Lkw/h]	0	0	0	0	0	0
Lkw-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Lkw/h]	0	0	0	0	0	0
Zielverkehr	[Lkw/h]	0	0	0	0	0	0
Quellverkehr	[Lkw/h]	0	0	0	0	0	0

Gewerbenutzung		Gesundheit	Büro	Lager / Garagen	Gastronomie	Kultur / Verein
Bruttogeschossfläche (BGF) (/Sitzplätze bei Kultur / Verein)	[m²] (/Sitzplatz)	400	4.960	436	300	150
Beschäftigte je 100 m² BGF	[Pers./100m²]	2,5	2,9	-	1,7	
Beschäftigte	[Pers.]	10	142	1	5	1
Beschäftigtenverkehr Gewerbe						
Wege/Beschäftigtem	[Wege/Pers.*24h]	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5
Anwesenheitsgrad	[%]	85%	85%	85%	85%	85%
Summe Wege Beschäftigte	[Wege]	21	302	2	11	2
MIV-Anteil	[%]	90%	90%	90%	90%	90%
Kfz-Besetzungsgrad	[Pers./Pkw]	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz/24h]	17	247	2	9	2
Zielverkehr	[Kfz/24h]	9	124	1	5	1
Quellverkehr	[Kfz/24h]	9	124	1	5	1
Anteile Spitzenstunde vormittags						
Zielverkehr	[%]	12%	12%	7%	9%	7%
Quellverkehr	[%]	4%	4%	2%	6%	2%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	1	20	0	0	0
Zielverkehr	[Kfz/h]	1	15	0	0	0
Quellverkehr	[Kfz/h]	0	5	0	0	0
Anteile Spitzenstunde nachmittags						
Zielverkehr	[%]	1%	1%	13%	15%	13%
Quellverkehr	[%]	18%	18%	16%	5%	16%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	2	23	0	1	0
Zielverkehr	[Kfz/h]	0	1	0	1	0
Quellverkehr	[Kfz/h]	2	22	0	0	0

*1) Nach Angabe von Kocks Consult GmbH: Ein Mitarbeiter (Hausmeister), da Quartiersraum von Nutzern verwaltet.

Gewerbenutzung		Gesundheit	Büro	Lager / Garagen	Gastronomie	Kultur / Verein
Bruttogeschossfläche (BGF) (/Sitzplätze bei Kultur / Verein)	[m²] (/Sitzplatz)	400	4.960	436	300	150
Beschäftigte je 100 m² BGF	[Pers./100m²]	2,5	2,9	-	1,7	0,0
Beschäftigte	[Pers.]	10	142	1	5	1
Kundenverkehr Gewerbe						
Wege/Beschäftigtem	[Wege/Person]	60,0	2,0	10,0	50,0	20,0
Summe Wege	[Wege]	600	284	10	250	20
MIV-Anteil	[%]	85%	85%	85%	60%	60%
Kfz-Besetzungsgrad	[Pers./Pkw]	1,2	1,1	1,1	1,4	1,2
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz / 24h]	425	219	8	107	10
Zielverkehr	[Kfz / 24h]	213	110	4	54	5
Quellverkehr	[Kfz / 24h]	213	110	4	54	5
Anteile Spitzenstunde vormittags						
Zielverkehr	[%]	15,0%	18,0%	7,0%	12,0%	3,0%
Quellverkehr	[%]	10,0%	6,0%	4,0%	12,0%	1,0%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	53	27	0	12	0
Zielverkehr	[Kfz/h]	32	20	0	6	0
Quellverkehr	[Kfz/h]	21	7	0	6	0
Anteile Spitzenstunde nachmittags						
Zielverkehr	[%]	15,0%	1,0%	9,0%	12,0%	11,0%
Quellverkehr	[%]	15,0%	0,0%	10,0%	12,0%	10,0%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	64	1	0	12	2
Zielverkehr	[Kfz/h]	32	1	0	6	1
Quellverkehr	[Kfz/h]	32	0	0	6	1

Gewerbenutzung		Gesundheit	Büro	Lager / Garagen	Gastronomie	Kultur / Verein
Bruttogeschosfläche (BGF) (/Sitzplätze bei Kultur / Verein)	[m²] (/Sitzplatz)	400	4.960	436	300	150
Beschäftigte je 100 m² BGF	[Pers./100m²]	2,5	2,9	-	1,7	0,0
Beschäftigte	[Pers.]	10	142	1	5	1
Wirtschaftsverkehr Gewerbe						
von den im Gebiet Beschäftigten unternommen	[Wege/Person]	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Summe Wege	[Wege]	5	71	1	3	1
MLV-Anteil	[%]	95%	95%	95%	95%	95%
Kfz-Besetzungsgrad	[Pers./Pkw]	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz/24h]	4	61	1	3	1
Zuschlag zu den für das Gebiet ermittelten Fahrten der Beschäftigten:						
von außen in das Gebiet eingetragen	[%]	10%	10%	10%	10%	10%
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz/24h]	2	25	0	1	0
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz/24h]	6	86	1	4	1
Zielverkehr	[Kfz/24h]	3	43	1	2	1
Quellverkehr	[Kfz/24h]	3	43	1	2	1
Anteile Spitzenstunde vormittags						
Zielverkehr	[%]	6%	6%	6%	6%	6%
Quellverkehr	[%]	9%	9%	9%	9%	9%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	0	6	0	0	0
Zielverkehr	[Kfz/h]	0	2	0	0	0
Quellverkehr	[Kfz/h]	0	4	0	0	0
Anteile Spitzenstunde nachmittags						
Zielverkehr	[%]	7%	7%	7%	7%	7%
Quellverkehr	[%]	8%	8%	8%	8%	8%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	0	6	0	0	0
Zielverkehr	[Kfz/h]	0	3	0	0	0
Quellverkehr	[Kfz/h]	0	3	0	0	0
davon Schwerverkehrsanteil (> 3,5 t)	[%]	10%	10%	10%	20%	10%
Lkw-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Lkw/24h]	1	9	0	1	0
Zielverkehr	[Lkw/24h]	0	4	0	0	0
Quellverkehr	[Lkw/24h]	0	4	0	0	0
Lkw-Fahrten / Spitzenstunde vormittags						
Zielverkehr	[Lkw/h]	0	0	0	0	0
Quellverkehr	[Lkw/h]	0	0	0	0	0
Lkw-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags						
Zielverkehr	[Lkw/h]	0	0	0	0	0
Quellverkehr	[Lkw/h]	0	0	0	0	0

Einzelhandel		Nahversorger (Kiosk & Quartierslad.)
Verkaufsfläche (BGF)	[m ²]	300
Umrechnung in VKF	[m ²]	240
Beschäftigte je 100 m ² VKF	[Pers./100m ²]	1,4
Beschäftigte	[Pers.]	3
Beschäftigtenverkehr Einzelhandel		
Wege/Beschäftigtem	[Wege/Pers.*24h]	2,5
Anwesenheitsgrad	[%]	85%
Summe Wege Beschäftigte	[Wege]	6
MIV-Anteil	[%]	90%
Kfz-Besetzungsgrad	[Pers./Pkw]	1
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz/24h]	5
Zielverkehr	[Kfz/24h]	3
Quellverkehr	[Kfz/24h]	3
Anteile Spitzenstunde vormittags		
Zielverkehr	[%]	29%
Quellverkehr	[%]	4%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	1
Zielverkehr	[Kfz/h]	1
Quellverkehr	[Kfz/h]	0
Anteile Spitzenstunde nachmittags		
Zielverkehr	[%]	5%
Quellverkehr	[%]	10%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	0
Zielverkehr	[Kfz/h]	0
Quellverkehr	[Kfz/h]	0

Einzelhandel		Nahversorger (Kiosk & Quartierslad.)
Verkaufsfläche (BGF)	[m²]	300
Umrechnung in VKF	[m²]	240
Kunden u. Besucher je m² VKF	[Pers./m²]	1,0
Kunden und Besucher	[Pers.]	228
Kundenverkehr Einzelhandel		
Wege/Kunden	[Wege/Person]	2,0
Summe Wege	[Wege]	456
MIV-Anteil	[%]	75%
Kfz-Besetzungsgrad	[Pers./Pkw]	1,1
Konkurrenzeffekt	[%]	0%
Verbundeffekt	[%]	0%
Mitnahmeeffekt	[%]	0%
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz / 24h]	311
Zielverkehr	[Kfz / 24h]	156
Quellverkehr	[Kfz / 24h]	156
Anteile Spitzenstunde vormittags		
Zielverkehr	[%]	7,0%
Quellverkehr	[%]	5,0%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	19
Zielverkehr	[Kfz/h]	11
Quellverkehr	[Kfz/h]	8
Anteile Spitzenstunde nachmittags		
Zielverkehr	[%]	16,0%
Quellverkehr	[%]	18,0%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	53
Zielverkehr	[Kfz/h]	25
Quellverkehr	[Kfz/h]	28

Gewerbenutzung		Nahversorger (Kiosk & Quartierslad.)
Verkaufsfläche (BGF)	[m²]	300
Umrechnung in VKF	[m²]	240
Beschäftigte je 100 m² VKF	[Pers./100m²]	1,4
Beschäftigte	[Pers.]	336
Wirtschaftsverkehr Einzelhandel		
von den im Gebiet Beschäftigten unternommen	[Wege/Person]	0,1
Summe Wege	[Wege]	34
MIV-Anteil	[%]	90%
Kfz-Besetzungsgrad	[Pers./Pkw]	1,1
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz/24h]	28
<i>Zuschlag zu den für das Gebiet ermittelten Fahrten der Beschäftigten:</i>		
von außen in das Gebiet eingetragen	[%]	30%
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz/24h]	2
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz/24h]	30
Zielverkehr	[Kfz/24h]	15
Quellverkehr	[Kfz/24h]	15
Anteile Spitzenstunde vormittags		
Zielverkehr	[%]	5,5%
Quellverkehr	[%]	9,0%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	2
Zielverkehr	[Kfz/h]	1
Quellverkehr	[Kfz/h]	1
Anteile Spitzenstunde nachmittags		
Zielverkehr	[%]	7,0%
Quellverkehr	[%]	8,0%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	2
Zielverkehr	[Kfz/h]	1
Quellverkehr	[Kfz/h]	1
davon Schwerverkehrsanteil (> 3,5 t)	[%]	55%
Lkw-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)		
Lkw-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Lkw/24h]	17
Zielverkehr	[Lkw/24h]	8
Quellverkehr	[Lkw/24h]	8
Lkw-Fahrten / Spitzenstunde vormittags		
Lkw-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Lkw/h]	2
Zielverkehr	[Lkw/h]	1
Quellverkehr	[Lkw/h]	1
Lkw-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags		
Lkw-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Lkw/h]	2
Zielverkehr	[Lkw/h]	1
Quellverkehr	[Lkw/h]	1

Anlage 3

Definition der Qualitätsstufen für den Verkehrsablauf mit und ohne LSA

Allgemein

HBS	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen
LSA	Lichtsignalanlage
QSV	Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs

Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Bez. SG	Bezeichnung Signalgruppen
q	Verkehrsstärke
x	Auslastungsgrad
f_A	Abflussanteil eines Verkehrsstroms oder Fahrstreifens
N_{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabezeitende auf einem Fahrstreifen
N_{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau
L_{95}	Stauraumlänge bei 95% - Percentilwert des Rückstaus
t_W	Mittlere Wartezeit

Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

$q - \text{vorh}$	Vorhandene Verkehrsstärke des Stroms (nach Umrechnung in Pkw-E)
t_g	Mittlere Grünzeitlücke
t_f	Mittlere Folgezeitlücke
$q - \text{Haupt}$	Summe der Verkehrsstärken der bevorrechtigten Ströme
$q - \text{max}$	Ergebnis der Berechnung: Kapazität für den jeweiligen Strom
$N - 95$	95% - Percentilwert des Rückstaus
$N - 99$	99% - Percentilwert des Rückstaus

Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

$n - \text{in}$	Anzahl der Fahrstreifen in der Zufahrt
$n - K$	Anzahl der Fahrstreifen im Kreis
$q - \text{Kreis}$	Verkehrsstärke der gesamten Kreisfahrbahn unmittelbar an der Zufahrt
$q - e - \text{vorh}$	Vorhandene Verkehrsstärke der Zufahrt
$q - e - \text{max}$	Kapazität der Zufahrt
x	Auslastungsgrad = $q - e - \text{vorh} / q - e - \text{max}$
L	Mittlerer Rückstau in Fahrzeugen
$L - 95$	95% - Percentilwert des Rückstaus
$L - 99$	99% - Percentilwert des Rückstaus

Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (nach HBS 2015)

Knotenpunkte ohne LSA

QSV	Beschreibung
A	Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering (für Kfz ≤ 10 s mittlere Wartezeit).
B	Die Abflussmöglichkeiten der wartepflichtigen Verkehrsströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering (für Kfz ≤ 20 s mittlere Wartezeit).
C	Die Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen müssen auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten Verkehrsteilnehmern achten. Die Wartezeiten sind spürbar (für Kfz ≤ 30 s mittlere Wartezeit). Es kommt zur Bildung von Stau, der jedoch weder hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine starke Beeinträchtigung darstellt.
D	Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten, hinnehmen (für Kfz ≤ 45 s mittlere Wartezeit). Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom ergeben hat, bildet sich dieser wieder zurück. Der Verkehrszustand ist noch stabil.
E	Es bilden sich Staus, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen. Die Wartezeiten nehmen sehr große und dabei stark streuende Werte an. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen. Die Kapazität wird erreicht. (für Kfz > 45 s mittlere Wartezeit).
F	Die Anzahl der Verkehrsteilnehmer, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt je Zeiteinheit zufließen, ist über eine Stunde größer als die Kapazität für diesen Verkehrsstrom. Es bilden sich lange, ständig wachsende Staus mit besonders hohen Wartezeiten. Diese Situation löst sich erst nach einer deutlichen Abnahme der Verkehrsstärken im zufließenden Verkehr wieder auf. Der Knotenpunkt ist überlastet.

Knotenpunkte mit LSA

QSV	Beschreibung
A	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer sehr kurz (für Kfz ≤ 20 s mittlere Wartezeit).
B	Alle während der Sperrzeit auf dem betrachteten Fahrstreifen ankommenden Kraftfahrzeuge können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren. Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer kurz (für Kfz ≤ 35 s mittlere Wartezeit).
C	Nahezu alle während der Sperrzeit auf dem betrachteten Fahrstreifen ankommenden Kraftfahrzeuge können in der folgenden Freigabezeit weiterfahren. Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer spürbar (für Kfz ≤ 50 s mittlere Wartezeit). Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit nur gelegentlich ein Rückstau auf.
D	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer beträchtlich. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit häufig ein Rückstau auf (für Kfz ≤ 70 s mittlere Wartezeit).
E	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer lang (für Kfz > 70 s mittlere Wartezeit). Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit in den meisten Umläufen ein Rückstau auf.
F	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer sehr lang. Auf dem betrachteten Fahrstreifen wird die Kapazität im Kfz-Verkehr überschritten. Der Rückstau wächst stetig. Die Kraftfahrzeuge müssen bis zur Weiterfahrt mehrfach vorrücken.

Leistungsfähigkeiten Planfall - K1

Spitzenstunde vormittags

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Verkehrsuntersuchung Boesner Quartier - Neuwied

Knotenpunkt : K1: Quartiersstraße / Quartiersgarage / Austrasse

Stunde : Planfall AM

Datei : 2025-09-03_K1_QUARTIERSSTRASSE_AUSTRASSE_PLANFALL_AM.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
1		16	5,5	2,8	85	1167		3,1	1	1	A
2		71				1800					A
3		7				1600					A
Misch-H		94				1800	1 + 2 + 3	2,1	1	1	A
4		7	6,5	3,2	190	835		4,3	1	1	A
5		0	6,7	3,3	186	821					
6		10	5,9	3,0	75	1096		3,3	1	1	A
Misch-N											
9		27				1600					A
8		58				1800					A
7		10	5,5	2,8	78	1176		3,1	1	1	A
Misch-H		95				1800	7 + 8 + 9	2,1	1	1	A
10		31	6,5	3,2	182	850		4,4	1	1	A
11		0	6,7	3,3	176	833					
12		18	5,9	3,0	72	1100		3,3	1	1	A
Misch-N											

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :

A

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Austrasse (West)

Austrasse (Ost)

Nebenstrasse : In der Lach

Quartiersstraße

Leistungsfähigkeiten Planfall - K1

Spitzenstunde nachmittags

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Verkehrsuntersuchung Boesner Quartier - Neuwied

Knotenpunkt : K1: Quartiersstraße / Quartiersgarage / Austrasse

Stunde : Planfall PM

Datei : 2025-09-03_K1_QUARTIERSSTRASSE_AUSTRASSE_PLANFALL_PM.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
1		25	5,5	2,8	130	1109		3,3	1	1	A
2		90				1800					A
3		9				1600					A
Misch-H		124				1800	1 + 2 + 3	2,1	1	1	A
4		8	6,5	3,2	268	735		5,0	1	1	A
5		0	6,7	3,3	267	721					
6		16	5,9	3,0	95	1069		3,4	1	1	A
Misch-N											
9		41				1600					A
8		89				1800					A
7		17	5,5	2,8	99	1149		3,2	1	1	A
Misch-H		147				1800	7 + 8 + 9	2,2	1	1	A
10		37	6,5	3,2	262	745		5,1	1	1	A
11		0	6,7	3,3	251	737					
12		22	5,9	3,0	110	1050		3,5	1	1	A
Misch-N											

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :

A

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Austrasse (West)

Austrasse (Ost)

Nebenstrasse : In der Lach

Quartiersstraße

Leistungsfähigkeiten Planfall - K2

Spitzenstunde vormittags

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Verkehrsuntersuchung Boesner Quartier - Neuwied

Knotenpunkt : K2: Austraße / Augustenthaler Straße

Stunde : AM

Datei : 2025-09-03_K2_AUSTRASSE_AUGUSTENTHALER-STRASSE_PLANFALL_AM.kou



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
1		56	5,5	2,8	275	940		4,1	1	1	A
2		92				1800					A
3		0				1600					
Misch-H		92				1800					
4		0	6,5	3,2	484	499					
5		0	6,7	3,3	423	567					
6		0	5,9	3,0	92	1072					
Misch-N											
9		37				1600					A
8		238				1800					A
7		0	5,5	2,8	92	1158					
Misch-H		275				1800	7 + 8 + 9	2,4	1	1	A
10		32	6,5	3,2	405	610		6,2	1	1	A
11		0	6,7	3,3	405	582					
12		79	5,9	3,0	257	877		4,5	1	1	A
Misch-N											

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :

A

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Augustenthaler Straße (Süd)
Augustenthaler Straße (Nord)
Nebenstrasse : Am Limes (Ost)
Austraße (West)

Leistungsfähigkeiten Planfall - K2

Spitzenstunde nachmittags

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Verkehrsuntersuchung Boesner Quartier - Neuwied

Knotenpunkt : K2: Austraße / Augustenthaler Straße

Stunde : PM

Datei : 2025-09-03_K2_AUSTRASSE_AUGUSTENTHALER-STRASSE_PLANFALL_PM.kou



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
1		93	5,5	2,8	196	1028		3,9	1	1	A
2		212				1800					A
3		0				1600					
Misch-H		212				1800					
4		0	6,5	3,2	564	432					
5		0	6,7	3,3	501	491					
6		0	5,9	3,0	212	926					
Misch-N											
9		53				1600					A
8		143				1800					A
7		0	5,5	2,8	212	1010					
Misch-H		196				1800	7 + 8 + 9	2,2	1	1	A
10		53	6,5	3,2	475	536		7,5	1	1	A
11		0	6,7	3,3	475	510					
12		89	5,9	3,0	170	975		4,1	1	1	A
Misch-N											

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :

A

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Augustenthaler Straße (Süd)
Augustenthaler Straße (Nord)
Nebenstrasse : Am Limes (Ost)
Austraße (West)

Leistungsfähigkeiten Planfall - K3

Spitzenstunde vormittags

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Verkehrsuntersuchung Boesner Quartier - Neuwied

Knotenpunkt : K3: Quartiersstraße / Augustenthaler Straße

Stunde : AM

Datei : 2025-09-03_K3_QUARTIERSSTRASSE_AUGUSTENTHALER-STRASSE_PLANFALL_AVI.KOD



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2	→	212				1800					A
3	↘	21				1600					A
4	↙	20	6,5	3,2	347	663		5,6	1	1	A
6	↗	63	5,9	3,0	223	914		4,2	1	1	A
Misch-N											
8	←	71				1800					A
7	↘	53	5,5	2,8	233	986		3,9	1	1	A
Misch-H		124				1800	7 + 8	2,1	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :

A

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Augustenthaler Straße (Ost)
Augustenthaler Straße (West)
Nebenstrasse : Quartiersstraße

Leistungsfähigkeiten Planfall - K3

Spitzenstunde nachmittags

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Verkehrsuntersuchung Boesner Quartier - Neuwied

Knotenpunkt : K3: Quartiersstraße / Augustenthaler Straße

Stunde : PM

Datei : 2025-09-03_K3_QUARTIERSSTRASSE_AUGUSTENTHALER-STRASSE_PLANFALL_PIVT.KOD



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2	→	125				1800					A
3	↘	30				1600					A
4	↙	24	6,5	3,2	406	591		6,3	1	1	A
6	↗	79	5,9	3,0	140	1011		3,9	1	1	A
Misch-N											
8	←	182				1800					A
7	↘	84	5,5	2,8	155	1078		3,6	1	1	A
Misch-H		266				1800	7 + 8	2,3	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :

A

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Augustenthaler Straße (Ost)
Augustenthaler Straße (West)
Nebenstrasse : Quartiersstraße

Übersicht Kennwerte für Lärmberechnung nach RLS19



Bestand	DTV (0.00 - 24.00 Uhr)	Tag (6.00 - 22.00 Uhr)					Nacht (22.00 - 6.00 Uhr)			
		stündliche	Lkw-Anteil p1	Lkw-Anteil p2	Krad-Anteil p Mot		stündliche	Lkw-Anteil p1	Lkw-Anteil p2	Krad-Anteil p Mot
	gesamt	Verkehrsstärke					Verkehrsstärke			
Straße (Querschnitt)	DTV [Kfz/24]	M tags [Kfz/h]	P1 tags [%]	P2 tags [%]	PMot tags [%]		M nachts [Kfz/h]	P1 nachts [%]	P2 nachts [%]	PMot nachts [%]
1 Q1 Augustenthaler Straße (Nord)	2.830	164	2,6%	0,7%	2,7%		25	2,9%	1,2%	1,4%
2 Q2 Augustenthaler Straße (Mitte)	3.200	186	2,6%	0,7%	2,7%		28	2,9%	1,2%	1,4%
3 Q3 Augustenthaler Straße (Süd)	4.400	255	2,6%	0,7%	2,7%		39	2,9%	1,2%	1,4%
4 Q4 Austraße	2.200	128	1,7%	0,5%	1,5%		19	2,0%	0,8%	0,6%
5 Q5 Austraße (Höhe Brücke)	2.060	119	1,7%	0,5%	1,5%		18	2,0%	0,8%	0,6%

Prognose-Nullfall 2030	DTV (0.00 - 24.00 Uhr)	Tag (6.00 - 22.00 Uhr)					Nacht (22.00 - 6.00 Uhr)			
		stündliche	Lkw-Anteil p1	Lkw-Anteil p2	Krad-Anteil p Mot		stündliche	Lkw-Anteil p1	Lkw-Anteil p2	Krad-Anteil p Mot
	gesamt	Verkehrsstärke					Verkehrsstärke			
Straße (Querschnitt)	DTV [Kfz/24]	M tags [Kfz/h]	P1 tags [%]	P2 tags [%]	PMot tags [%]		M nachts [Kfz/h]	P1 nachts [%]	P2 nachts [%]	PMot nachts [%]
1 Q1 Augustenthaler Straße (Nord)	2.830	164	2,6%	0,7%	2,7%		25	2,9%	1,2%	1,4%
2 Q2 Augustenthaler Straße (Mitte)	3.200	186	2,6%	0,7%	2,7%		28	2,9%	1,2%	1,4%
3 Q3 Augustenthaler Straße (Süd)	4.400	255	2,6%	0,7%	2,7%		39	2,9%	1,2%	1,4%
4 Q4 Austraße	2.200	128	1,7%	0,5%	1,5%		19	2,0%	0,8%	0,6%
5 Q5 Austraße (Höhe Brücke)	2.060	119	1,7%	0,5%	1,5%		18	2,0%	0,8%	0,6%

Planfall 2030	DTV (0.00 - 24.00 Uhr)	Tag (6.00 - 22.00 Uhr)					Nacht (22.00 - 6.00 Uhr)			
		stündliche	Lkw-Anteil p1	Lkw-Anteil p2	Krad-Anteil p Mot		stündliche	Lkw-Anteil p1	Lkw-Anteil p2	Krad-Anteil p Mot
	gesamt	Verkehrsstärke					Verkehrsstärke			
Straße (Querschnitt)	DTV [Kfz/24]	M tags [Kfz/h]	P1 tags [%]	P2 tags [%]	PMot tags [%]		M nachts [Kfz/h]	P1 nachts [%]	P2 nachts [%]	PMot nachts [%]
1 Q1 Augustenthaler Straße (Nord)	3.360	195	2,3%	0,7%	2,7%		29	2,5%	1,1%	1,3%
2 Q2 Augustenthaler Straße (Mitte)	4.550	264	2,0%	0,7%	2,4%		40	2,2%	0,9%	1,3%
3 Q3 Augustenthaler Straße (Süd)	5.880	341	2,3%	0,7%	2,2%		51	2,6%	1,0%	1,3%
4 Q4 Austraße	3.140	182	1,5%	0,5%	1,5%		27	2,0%	0,8%	0,6%
5 Q5 Austraße (Höhe Brücke)	2.720	158	1,7%	0,5%	1,5%		24	2,0%	0,8%	0,6%