



Masterplan Mobilität 2030 der Kreisstadt Limburg a. d. Lahn

Kurzfassung

Überblick

- S. 3 Aufgabenstellung und Projektphasen
- S. 4 Mobilitätsuntersuchung
- S. 5 Bestandsanalyse
- S. 7 Ziele des Masterplans Mobilität 2030
- S. 9 Handlungsfelder und Maßnahmen
- S. 10 Handlungskonzept
- S. 15 Entwicklungsszenarien und Wirkungsprognose
- S. 16 Ausblick

Aufgabenstellung und Projektphasen

Um die strategischen Grundsätze und Leitlinien der Verkehrsentwicklung für die nächsten 10 bis 15 Jahre festzulegen, hat die Kreisstadt Limburg an der Lahn den Masterplan Mobilität 2030 erstellt. Die Verkehrssituation in Limburg und der Region hat sich in den vergangenen Jahren durch verkehrliche, politische und gesellschaftliche Rahmenbedingungen, wie beispielsweise eine größere Relevanz des Klimaschutzes, verändert. Dies erfordert eine Neuausrichtung der Verkehrs- und Mobilitätsplanung und bedingt eine stärkere Vernetzung und Priorisierung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes sowie eine verträglichere Steuerung des motorisierten Individualverkehrs vor allem in der Limburger Kernstadt.

Der Masterplan Mobilität 2030 ist ein strategisches Planwerk für die kurz-, mittel- und langfristige Entwicklung des Verkehrs in Limburg. Er wurde im stetigen Dialog mit der Bürgerschaft, Stadtgesellschaft und Politik erarbeitet und gibt die verkehrsplanerische bzw. verkehrspolitische Richtung vor, koordiniert die zukünftigen Aufgaben und gibt Einschätzungen zur Prioritätensetzung und Dringlichkeit von Einzelmaßnahmen.

Mit der Erarbeitung des Masterplans Mobilität wurden die Verkehrsplanungsbüros Planersocietät aus Dortmund sowie GGR aus Hamburg beauftragt. Die begleitenden Veranstaltungen wurden durch das Moderationsbüro team ewen aus Darmstadt betreut.

Projektphasen des Masterplans Mobilität



Mobilitätsuntersuchung: Ungenutzte Potenziale fürs Rad

Im Rahmen der Erarbeitung des Masterplans Mobilität wurde im April 2018 eine repräsentative Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten in Limburg und in den beiden Nachbarkommunen Elz und Diez durchgeführt, um wesentliche Grundlagendaten für den Masterplan sowie für weitere Aufgaben der Verkehrsplanung zu erhalten. Die Befragung wurde sowohl schriftlich-postalisch, als auch online und telefonisch durchgeführt. Mit der Befragung wurden Zahlen zum alltäglichen Mobilitätsverhalten ermittelt, die u. a. folgende Fragestellungen beantworten: Welche Verkehrsmittel wurden genutzt? Welchen Zweck und welches Ziel hatte der Weg? Wie werden die Verkehrssysteme bewertet? Dabei sollten alle Wege – ob per Bus und Bahn oder im eigenen Pkw, mit dem Fahrrad oder zu Fuß – angegeben werden. Die Befragten konnten sich außerdem dazu äußern, wie sie das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs bewerten oder wie sie die Radverkehrsbedingungen in Limburg einschätzen.

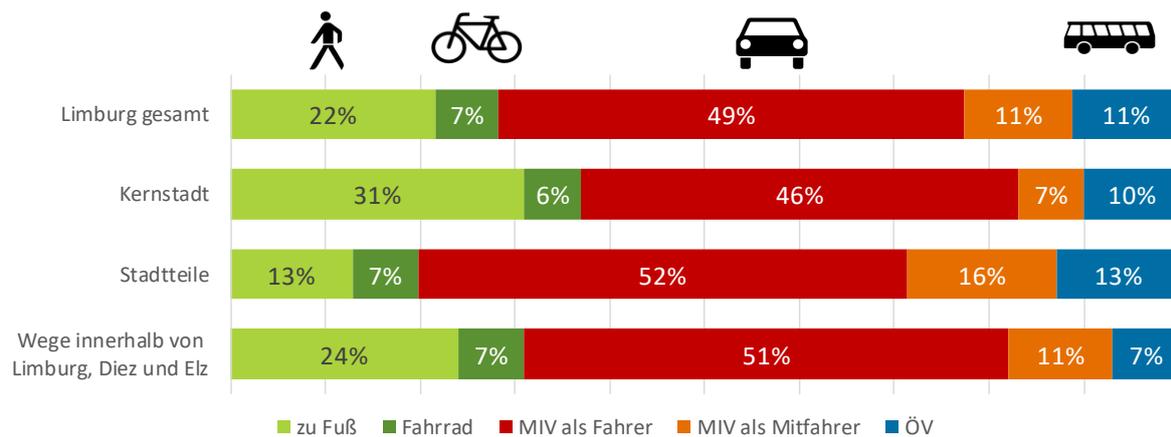
Aus der Stadt Limburg haben sich 246 Haushalte mit 492 Personen (ab sechs Jahren) an der repräsentativen Erhebung beteiligt. Weiterhin wurden begleitend auch 370 Personen aus Elz und Diez zum Mobilitätsverhalten befragt. So haben insgesamt 424 Haushalte mit 862 Personen an der Mobilitätsenerhebung mitgewirkt. Dies entspricht rund 1,5 % der Gesamtbevölkerung, so dass eine umfassende Datengrundlage generiert werden konnte.

Insgesamt zeigen die Ergebnisse, dass vor allem im Binnenverkehr sowie kurzen stadtgrenzenüberschreitenden Wegen (z. B. zwischen Limburg, Diez und Elz) Verlagerungspotenziale zum Umweltverbund bestehen. Dies betrifft insbesondere auch den Radverkehr, bei dem durch E-Bikes und Pedelecs eine neue Marktdynamik auftritt. Es konnte ein signifikantes Fahrradnutzungspotenzial identifiziert werden. Mobilitätsangebote wie Carsharing sind zum Teil noch wenig bekannt, jedoch gibt es einen hohen Anteil an Befragten, die sich eine Nutzung vorstellen könnten. Flexible, neue Mobilitätsangebote können demnach zukünftig eine wichtigere Rolle bei der Mobilität der Menschen in Limburg spielen. Kommunikation und Mobilitätsmanagement stellen in diesem Zusammenhang wichtige Handlungsfelder dar.

Mobilitätseckdaten in Limburg

Wege pro Tag einer mobilen Person (werktags)	3,8 Wege
Wege pro Tag (alle Personen, werktags)	3,2 Wege
Mittlere Entfernung eines Weges (nur Wege < 100 km)	11,7 km
Mittlere Dauer eines Weges	23 Minuten
Zeitbudget für den Verkehr einer mobilen Person	80 Minuten/Tag
Wege an einem Werktag (hochgerechnet)	ca. 128.000

Verkehrsmittelwahl (Modal Split) für unterschiedliche Teilräume



Bestandsanalyse: Basis für den Masterplan

Eine wesentliche Grundlage für die Erstellung des Masterplans Mobilität ist eine umfassende Bestandsanalyse. Dazu erfolgten Dokumenten- und Datenanalysen sowie eigene Befahrungen und Bewertungen, mit denen die verkehrliche Situation aufgenommen und begutachtet wurde. Im Detail wurden sehr viele Themenfelder rund um Verkehr und Mobilität in Limburg abgedeckt: Neben den vier Verkehrsträgern (Fußverkehr, Radverkehr, Öffentlicher Personenverkehr, Kfz-Verkehr inkl. ruhendem Verkehr) wurden zahlreiche weitere Querschnittsthemen, wie z. B. der Wirtschaftsverkehr, Verkehrssicherheit, Umwelt- und Klimarelevanz von Verkehr und Mobilität, inter- und multimodale Mobilitätsangebote, Mobilitätsinformation und -marketing sowie Ansätze des Mobilitätsmanagements in Limburg untersucht. Ebenfalls wurden die Stadtteile Limburgs analysiert. Aus den Ergebnissen der Bestandsanalysen lassen sich die verkehrlichen, räumlichen und infrastrukturellen Eigenschaften der Stadt sowie wichtige Handlungsfelder und -ansätze herausarbeiten.

Viel Fußverkehr in der Kernstadt

Beim Fußverkehr sticht etwa die kompakte Kernstadt mit direkten Fußwegen hervor; hier wird bereits fast jeder dritte Weg zu Fuß zurückgelegt. Weiterhin weist Limburg eine weitgehend verkehrsberuhigte, sehenswerte Innen- und Altstadt auf, die Ziel für touristische, Freizeit- und Einkaufsaktivitäten ist; an einzelnen Orten kann die Aufenthaltsqualität jedoch noch weiter verbessert werden. Die Stadt Limburg hat zudem ein Programm aufgelegt, um sukzessive die Barrierefreiheit insbesondere auf Hauptfußgängerrouen herzustellen. Jedoch existieren beispielsweise mit der Schienentrasse, der Lahn und mehreren Unterführungen noch zahlreiche natürliche wie gebaute Barrieren. Insbesondere in den Stadtteilen und in älteren Wohngebieten bestehen zudem häufig zu schmale Gehwege und stark kfz-orientierte Straßenräume.

Netzlücken beim Radverkehr

Beim Radverkehr gibt es im Stadtgebiet noch einige wesentliche Netzlücken (z. B. ICE-Bf. – Innenstadt), auch wenn die Stadt Limburg in den vergangenen Jahren sukzessive Radverkehrsanlagen auf wichtigen Verbindungen ergänzt hat. Als verbesserungswürdig erweisen sich oftmals die Radverkehrsführungen an Knotenpunkten sowie auch die Verbindungen zwischen den Stadtteilen und der Kernstadt. Überwiegend stehen ausreichend Radabstellanlagen zur Verfügung, die jedoch vor allem an zentralen Stellen (z. B. am Bahnhof) hochwertiger ausfallen könnten. Ein Bikesharing-System ist in Limburg nicht vorhanden, und auch darüber hinaus besteht noch keine (systematische) Verknüpfung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (Fuß, Rad und ÖPNV).

Gute regionale Verkehrsanbindung: Fluch und Segen zugleich

Positiv hervorzuheben ist die überregionale Verkehrsanbindung nicht nur durch die Autobahn A3, sondern auch durch den ICE-Bahnhof Limburg-Süd. Darüber hinaus bestehen gute SPNV-Verbindungen in die umliegenden Oberzentren wie Frankfurt a. M. und Koblenz. Der ÖPNV in der Stadt Limburg zeigt sich durch ein angemessenes Stadtlinienangebot, das die Kernstadt dicht erschließt, jedoch in den Tagesrandzeiten sowie ab Samstagnachmittags nicht mehr verkehrt. Als Ergänzung hat die Stadt ein Anrufsammeltaxi eingeführt, das zunehmend positiv angenommen wird. Die Stadtteile sowie die umliegenden Kommunen werden überwiegend regelmäßig von Regionalbussen angefahren, die jedoch nicht immer nachvollziehbare Takte und Linienwege aufweisen.

Die gute Kfz-Anbindung der Stadt in Verbindung mit der hohen Bedeutung Limburgs insbesondere für das Umland führt zu einer entsprechend hohen Verkehrsbelastung im Innenstadtbereich. Erschwerend kommt hinzu, dass die Ausweich- und Zubringerstrecken für die Autobahn A3 über die zentralen Durchgangsstraßen durch Limburg führen und somit auch ein hoher Durchgangs- und Schwerverkehrsanteil in Limburg zu verzeichnen ist. Entsprechend ist in diesen Straßen auch die Luftschadstoffbelastung kritisch; Limburg zählt in Bezug auf Stickoxidimmissionen zu den deutschlandweit am stärksten belasteten Städten. Durch intelligente Verkehrssteuerung wird zunehmend versucht, die negativen Auswirkungen und Überlastungen einzudämmen. Die einerseits komfortable Parkplatzsituation in der Innenstadt führt andererseits zu viel Parksuchverkehr. Auch werden viele Straßenräume im gesamten Stadtgebiet durch parkende Pkw geprägt.

Erste Ansätze bei Mobilitätsmanagement und modernen Mobilitätsformen

Ein weiterer Mobilitätsansatz in Limburg besteht durch die Einrichtung des E-Carsharings durch die Energieversorgung Limburg GmbH (EVL). Auch geht die Stadtverwaltung mit positivem Beispiel voran, indem sie zunehmend Elektrofahrzeuge nutzt und den Fuhrpark mit Lastenrädern ergänzt wird. Über Kommunikationsansätze, wie den Radaktionstag, wird zudem versucht, die Verkehrsmittel des Umweltverbundes stärker ins Bewusstsein zu rücken. Handlungsbedarf besteht des Weiteren beim betrieblichen Mobilitätsmanagement bei großen Limburger Arbeitgebern.

Sechs gleichberechtigte Oberziele im Masterplan Mobilität 2030

Das Zielkonzept bildet einen zentralen Baustein des Masterplans Mobilität. Unter dem Leitmotiv „**Stärkung der Stadt- und Lebensqualität in Limburg – Für eine vielfältige, zukunftsorientierte Mobilität**“ sind **sechs Oberziele mit jeweils drei bis fünf Unterzielen** gefasst, die die Entwicklungsrichtung der Stadt Limburg bis etwa 2030 verdeutlichen. Die sechs Oberziele stehen gleichberechtigt nebeneinander, d. h. sie sind von gleichermaßen hoher Bedeutung. Sie behandeln alle für die Stadt Limburg wesentlichen aktuellen und zukünftigen Themen der Mobilitätsentwicklung. Die jeweiligen Unterziele konkretisieren die Oberziele thematisch. Den einzelnen Unterzielen sind zudem **messbare, quantifizierte Zielwerte** zugeordnet, um die Erreichung der Ziele und die Wirkung des Masterplans künftig regelmäßig zu evaluieren. So ist es möglich, effektive Maßnahmen zu entwickeln und umzusetzen, die spür- und messbar die Verkehrsverhältnisse in der Stadt sowie die individuelle Mobilität der Bürgerinnen und Bürger verbessern.

Zu den übergeordneten Zielen und Bindungen gehört die Einhaltung der gesetzlichen Rahmenbedingungen (z. B. in Bezug auf Luftschadstoffgrenzwerte) sowie die Konformität mit übergeordneten Zielsetzungen und Planwerken (wie Klimaschutzziele). Dem Zielkonzept des Masterplans sind zudem insbesondere folgende Leitgedanken vorangestellt, die durch die Ziele unterstützt bzw. forciert werden:

- Der Masterplan Mobilität unterstützt mit seinen Zielen und Maßnahmen sozial ausgewogene Verkehrs- und Lebensverhältnisse in Limburg
- Es werden die verkehrlichen Anforderungen erfüllt, um Limburgs Attraktivität und regionale Strahlkraft als Mittelzentrum mit oberzentraler Teilfunktion zu erhalten und zu stärken.

Das Zielkonzept ist somit die Grundlage für die Entwicklungsrichtung des Verkehrs und der Mobilität in Limburg in den nächsten 10 bis 15 Jahren. Alle zukünftigen verkehrlichen Maßnahmen in Limburg sollen im Einklang mit den Zielen stehen. Die konkrete Ausgestaltung und Umsetzung der Ziele erfolgt anhand des Maßnahmen- und Handlungskonzepts.

Die sechs Oberziele des Masterplans Mobilität:

- | | |
|-----------|---|
| A. | Sichere und attraktive Mobilitätsoptionen für Alle schaffen |
| B. | Die Erreichbarkeit und Attraktivität Limburgs sichern und optimieren |
| C. | Umweltbelastungen reduzieren und Kfz-Verkehr verträglich gestalten |
| D. | Den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV fördern |
| E. | Stadt- und Straßenräume lebenswert und hochwertig gestalten |
| F. | Digitale mobilitätsbezogene Information und Kommunikation ausweiten |

Zielkonzept des Masterplans Mobilität

Stärkung der Stadt- und Lebensqualität in Limburg – Für eine vielfältige, zukunftsorientierte Mobilität						
Überziele	A	B	C	D	E	F
	Sichere und attraktive Mobilitätsoptionen für Alle schaffen	Die Erreichbarkeit und Attraktivität Limburgs sichern und optimieren	Umweltbelastungen reduzieren und Kfz-Verkehr verträglich gestalten	Den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV fördern	Stadt- und Straßenräume lebenswert und hochwertig gestalten	Digitale mobilitätsbezogene Information und Kommunikation ausweiten
	Verbesserung und Ausbau der Barrierefreiheit insbesondere im Bereich der Nahmobilität und des ÖPNV A1	Sicherstellung und Optimierung der regionalen Erreichbarkeit für alle Verkehrsmittel (ÖPNV, ICE, Rad, MIV, Fernbus) B1	Umwelt- und Klimaschutz: Minimierung verkehrsbedingter Umweltbelastungen (Schadstoffe und Lärm) C1	Aktivierung der Potenziale im Fuß- und Radverkehr sowie im ÖPNV zur Förderung der Nahmobilität und des Umweltverbunds D1	Aufwertung und Stärkung des Stadtzentrums, der Stadtteilzentren und nahen Wohnumfelder E1	Verbesserung von Kommunikation und Mobilitätsmanagement F1
	Förderung der eigenständigen Mobilität aller Bevölkerungsgruppen A2	Sicherstellung und Optimierung der Erreichbarkeit aller Stadtteile für alle Verkehrsmittel (ÖPNV, Rad, Fuß, MIV) B2	Stadtverträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs, insb. des Wirtschafts- und Durchgangsverkehrs in der Kernstadt und in den Stadtteilen C2	Aktivierung der Potenziale im klassischen ÖPNV und Ausbau zukunftsträglicher öffentlicher Mobilitätsangebote D2	Aufwertung bestehender und Schaffung neuer attraktiver Verbindungen zwischen und innerhalb der Kernstadt sowie der Stadtteile E2	Open Data im Bereich der Mobilität für BürgerInnen verfügbar machen und partizipative Verkehrsplanung intensivieren F2
	Erhöhung der Verkehrssicherheit: Kontinuierlicher Abbau von Stellen mit erhöhten Unfallzahlen A3	Sicherstellung und Optimierung der verkehrlichen Bedingungen für Limburg als Tourismus-, Freizeit- und Einkaufsstandort B3	Optimierung der Parkraumnutzung C3	Förderung der Inter- und Multimodalität sowie von Sharing-Konzepten D3	Nutzung und Weiterentwicklung der Potenziale von öffentlichen Räumen im Sinne einer hohen Aufenthaltsqualität sowie der Klimaanpassung E3	Vernetzung und Effizienzsteigerung der Verkehrsinfrastruktur durch Informations- und Verkehrsmanagement F3
	Erhöhung der sozialen Sicherheit im öffentlichen Raum A4	Ausbau und Optimierung regionaler Schnittstellen (Bahnhöfe, Umsteigehaltstellen etc.) B4	Verbesserung der Rahmenbedingungen und Infrastruktur für Elektro- und Brennstoffzellenmobilität C4	Förderung alternativer Mobilitätsangebote im Rahmen von Siedlungs- und Gewerbeentwicklungen D4		Chancen der Digitalisierung im Verkehr nutzen und vorantreiben (z.B. Ridesharing-Angebote) F4
Unterziele		Funktionsgerechte und gleichzeitig stadtvträgliche Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs, insb. des Lieferverkehrs B5				

Zehn Handlungsfelder, zehn Schlüsselmaßnahmen

Aus den Analysen sowie insbesondere dem Zielkonzept des Masterplans Mobilität leiten sich die Handlungsfelder des Masterplans Mobilität ab. Sie gliedern die Themenbereiche des integrierten Maßnahmen- und Handlungskonzepts und zeigen die empfohlenen Maßnahmen auf, um die aufgestellten Ziele zu erreichen. Insgesamt wurden **zehn** Handlungsfelder definiert:

- | | |
|--------------------------|--|
| I. Fußverkehr | VI. Intermodalität, Multimodalität |
| II. Radverkehr | VII. Digitalisierung |
| III. Nahmobilität | VIII. Logistik |
| IV. ÖPNV | IX. Öffentlicher Raum, Straßenraum |
| V. Kfz-Verkehr | X. Mobilitätsmanagement, Kommunikation und Organisation |

Die Handlungsfelder umfassen einerseits die klassischen Verkehrsträger und decken andererseits Querschnittsthemen ab, die nicht einem bestimmten Verkehrsträger zuzuordnen sind. Die Handlungsfelder werden nicht isoliert betrachtet, sondern greifen ineinander und haben Querbezüge. Durch den Beirat, die politischen Fraktionen sowie die Bürgerinnen und Bürger wurden sehr viele Maßnahmenvorschläge eingebracht. Jeder dieser Vorschläge wurde in einem transparenten Schema einer Wirkungs-Kosten-Klasse geprüft (von nicht sinnvoll über ausgewogen/vertretbar bis sehr sinnvoll) und bei positiver Prüfung weiterverfolgt. Zusätzlich sind die Maßnahmen, wo es zweckmäßig war, einer Verkehrsmodellprüfung unterzogen worden. Weiterhin ist eine räumliche Prüfung, die Zuordnung von wesentlichen Akteuren zur Umsetzung, ein potenzieller Umsetzungshorizont sowie die Förderfähigkeit der Maßnahme ermittelt worden. Aus allen Faktoren ergibt sich letztlich die Einschätzung der Priorität einer Maßnahme (mittel bis sehr hoch).

Die Maßnahmen können dabei sowohl einen programmatischen Ansatz als auch eine bestimmte (räumlich konzentrierte) Lösung von Defiziten und Konfliktpunkten umfassen. Es ist darauf geachtet worden, dass konkrete Projektvorschläge aber auch weiterführende Programme und Prüfungen, bei denen Gestaltungsspielraum besteht und ggf. künftige Anpassungen möglich sind, in den Masterplan einfließen.

Insgesamt beinhaltet der Masterplan Mobilität **120 Maßnahmen**, von denen **zehn Schlüsselmaßnahmen** hervorgehen. Dies sind Maßnahmen aus fast allen Handlungsfeldern mit einer besonders hohen Priorität, einer breiten Zustimmung aus den Beteiligungsformaten und mit großer Außenwirkung, um die größten Defizite zu beheben und den Aufbruch zu verdeutlichen.

Schlüsselmaßnahme	Handlungsfeld
Sicherere Schulwege und Schulumfelder schaffen	I.
Prüfung und (Pilot-)Umsetzung von Radschnellverbindungen mit hohen Standards aus den Stadtteilen bzw. dem Umland	II.
Bau einer Fahrradparkanlage am Bahnhof Limburg (Lahn)	II.
Schienenquerung für den Fuß- und Radverkehr auf Höhe des Bahnhofs	III.
Neue Stadtpreisstufe für das Stadtgebiet Limburg einführen	IV.
Umfangreiche Verbesserungen beim Parkraummanagement	V.
Aufbau von Mobilstationen im Stadtgebiet	VI.
Einrichtung eines Mobilitätsportals für Limburg als Website und App	VII.
Erarbeitung eines Konzepts für eine emissionsfreie Citylogistik	VIII.
Betriebliches Mobilitätsmanagement einführen	X.

Handlungskonzept: Integrierter Maßnahmenansatz

Das Handlungskonzept stellt das vollständige Maßnahmenprogramm des Masterplans Mobilität mit den wichtigsten Informationen dar. Es zeigt alle zuvor benannten Handlungsfelder und Maßnahmen anhand ihrer Kosten-Nutzen-Bewertung (nicht der Einschätzung der Priorität) sowie ihrem Umsetzungshorizont in einer Übersicht. Die Anordnung entspricht der Auflistung der Maßnahmen im ausführlichen Bericht zum Masterplan Mobilität. Sie ergibt sich aus der Zuordnung zu den Szenarien, aus der Kosten-Nutzen-Einschätzung sowie aus dem Umsetzungshorizont (von kurzfristig bis langfristig).

Das Handlungskonzept basiert auf einen integrierten Ansatz. Das heißt, die Maßnahmen hängen überwiegend zusammen, meist verfügen sie über Schnittstellen zu gleich mehreren anderen Maßnahmen; ihre Wirkungen entfalten sie vielfach nur im Zusammenspiel. Das gilt insbesondere auch für die zehn Schlüsselmaßnahmen. Bei der Umsetzung einzelner Maßnahmen sollten daher die angegebenen Querbezüge beachtet, Maßnahmen sinnvoll miteinander kombiniert und ggf. Maßnahmenpakete gebildet werden, um Synergien zu nutzen und die Wirkung zu erhöhen.

HANDLUNGSKONZEPT MASTERPLAN MOBILITÄT

Handlungsfelder

Maßnahmen

Reihenfolge der Aufstufung

1. Bewertung

- sehr sinnvoll
- ▲ sinnvoll
- ausgewogen/vertretbar
- nicht bewertet

2. Umsetzungs-horizont

D = Daueraufgabe

K = kurzfristig (ca. 2022)

M = mittelfristig (ca. 2025)

L = langfristig (ca. 2030)

Über dem Strich:

Maßnahmen in beiden Szenarien „Fortschritt“ und „Verkehrswende“

▲ stärkere Ausprägung im Szenario 2 „Verkehrswende“

Unter dem Strich: Maßnahmen exklusiv im Szenario 2 „Verkehrswende“

★ Vorschlag für Schlüssel-/Leuchtturmmaßnahme

Einige Abkürzungen:

DFI dynamische Fahrgastinformationssysteme

LSA Lichtsignalanlage

HVZ/SVZ Hauptverkehrszeit/Schwachverkehrszeit

 **Planersocietät**

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP
Stadtentwicklung und Mobilität
Planung Beratung Forschung GbR



Fußverkehr

- K barrierefreie und höhengleiche Fußgängerquerung B8/Offheimer Weg
- ▲ ▲ ▲ bestehende Querungshilfen optimieren (u.a. im Umfeld von Haltestellen)
- ▲ ▲ ▲ Fortführung des Konzepts „Barrierefreies Limburg“
- ▲ ▲ ▲ Programm zur Aufwertung von Unterführungen (z.B. mit Kunst- und Lichtinstallationen)
- ★ ▲ ▲ ▲ sicherere Schulwege und Schulumfelder schaffen (u.a. Richtung Blumenrod, Brückenvorstadt, Tilemannschule, auch in den Stadtteilen; dies können entsprechend den lokalen Gegebenheiten neben den bereits vorgenommenen Schulwegsicherungsmaßnahmen weitere verkehrsrechtliche, bauliche oder andere Maßnahmen sein)
- ▲ ▲ ▲ Wartezeiten an LSA für Fußgänger optimieren (z.B. ZOB Süd)
- ▲ ▲ ▲ (mehr) Sitzmöglichkeiten auf dem Weg in die Innenstadt schaffen, um mehr Pausen auf dem Weg zu ermöglichen (z.B. aus Blumenrod, vom Krankenhaus/Friedhof)
- ▲ ▲ ▲ Fußwegeverbindungen aus den Stadtteilen in die Innenstadt aufwerten (z.B. aus Staffel, Offheim, Dietkirchen)
- ▲ ▲ ▲ barrierearme Wege schaffen; insbesondere in der Altstadt (z.B. Belag, öffentliche Toiletten, keine Hindernisse)
- ▲ ▲ ▲ Prüfung zusätzlicher Querungshilfen (Mittelinseln, Gehwegnasen etc.)
- ▲ ▲ ▲ einheitliche und umfassende Fußwegweisung hinsichtlich der jeweiligen Ziele und Distanzen im gesamten Stadtgebiet einrichten
- ▲ ▲ ▲ fußgängerfreundliche Aufwertung der Schiede (Optimierung der Querung, Aufwertung der Gehwege und Haltestellen, Barrierefreiheit)
- bestehende Fußwege verbreitern, optimieren und sanieren (min. Breite 2,10 m)
- ● ● neue Fußwegeverbindungen prüfen; sowohl im Straßennetz als auch abseits bestehender Straßen (z.B. Staffel – Einkaufszentrum Kaufland)
- ● ● Spiel-/Sportmöglichkeiten an Gehwegen und auf Plätzen



Radverkehr

- ▲ ▲ ▲ Radwegequalitäten ausbauen und optimieren (insb. Einhaltung geltender Standards, Optimierung der Wegeoberflächen und Wegebreiten, Berücksichtigung von Pedelecs etc.)
- ▲ ▲ ▲ Radabstellanlagen im Stadtgebiet ausweiten und qualitativ verbessern
- ▲ ▲ ▲ Beleuchtung, Pflege und Unterhalt von Radwegen sichern (z.B. Winterdienst oder Laubbeseitigung)
- ▲ ▲ ▲ Errichtung von Radverkehrsanlagen an der B8 (Limburg – Elz) und ggf. B54 (Limburg – Diez)
- ▲ ▲ ▲ weitere Einbahnstraßen für den Radverkehr öffnen (z.B. Hospital-/Graupfortstraße)
- ▲ ▲ ▲ Radwegweisung verbessern (einheitliche und deutliche Beschilderung im gesamten Stadtgebiet)
- ▲ ▲ ▲ Radinfrastruktur im Umfeld der Limburger Bahnhöfe verbessern
- ▲ ▲ ▲ umfangreiche Servicestation für Fahrradtouristen einrichten (z.B. mit Gepäckabgabe, diebstahlsicheren Abstellanlagen, im Bereich Innenstadt/Bahnhof)
- ▲ ▲ ▲ Prüfung der Einführung eines Leihradsystems
- ▲ ▲ ▲ (Pedelec-)Faltrad-Abonnement initiieren (kostenlose Mitnahme ist im ÖPNV möglich)
- ▲ ▲ ▲ ★ Prüfung und (Pilot-)Umsetzung von Radschnellverbindungen mit hohen Standards aus den Stadtteilen bzw. dem Umland (z.B. Diez – Limburg oder entlang B49/54)
- ▲ ▲ ▲ Radwegenetzlücken schließen (betrifft insb. Markierung/Beschilderung der Radverkehrsführung)
- ▲ ▲ ▲ Knotenpunkte fahrradfreundlich gestalten (z.B. vorgezogene Aufstellflächen)
- ▲ ▲ ▲ LSA-Knoten fahrradfreundlich gestalten (z.B. eigenständige Rad-LSA, grüne Welle, Induktionsschleifen)
- ▲ ▲ ▲ Prüfung der Einrichtung von Fahrradstraßen (z.B. Schleusenweg, Tal Josaphat)
- ▲ ▲ ▲ ★ umfassende Fahrradparkanlage am Bahnhof Limburg (Lahn) errichten
- ▲ ▲ ▲ Fahrradboxen an allen Bahnhöfen aufstellen
- ● ● Schaffung bzw. deutliche Aufwertung der Radwegeverbindungen aus Staffel, Offheim und Linter ins Zentrum
- ● ● Aufwertung/Anbindung der Nordseite des ICE-Bahnhofs für den Radverkehr

LIMBURG AN DER LAHN 2030



ÖPNV

- Darstellung von Busabfahrtszeiten live per App und Integration in gängige Kartendienste (insb. Google Maps)
K
- ▲ Prüfung von Busvorrechtigungen an LSA (z.B. Diezer Straße, B8, B417)
++
D
- ▲ Fortführung des barrierefreien Bushaltestellenausbaus bis 2030
D
- ▲ einheitliche Fahrpläne und Linienwege bei den Regionalbuslinien umsetzen (z.B. Verstärkerfahrten nicht im regulären Fahrplan darstellen)
K
- ▲ Neugestaltung der Liniennetzpläne im Busverkehr (barrierefrei, digital nutzbar)
K
- ▲ Gemeinschaftstarif Limburg/Diez anstreben (gemeinsame Stadtpreisstufe)
M
- ▲ perspektivische Verbesserung des SPNV-Angebots Richtung Frankfurt (insb. in der SVZ)
M
- Weiterentwicklung des Stadtlinienetzes und neue Linie zur Dietkircher Höhe
K
- Tarif: Neue Stadtpreisstufe Limburg einführen (unterhalb der RMV-Preisstufe 1)
++
K
- ★ Ausweitung von DFI-Anzeigen im ÖPNV
K
- Prüfung eines neuen innovativen öffentlichen Verkehrs zwischen dem ICE-Gebiet und der Innenstadt
K
- Ausweitung des Angebots der Stadtlinie, auch auf die Stadtteile (auch untereinander) sowie des Bedienungsangebots (Takt und Betriebszeit)
++
M
- gemeinsame Stadtbuslinie Limburg/Diez anstreben
M
- Ausweitung/Optimierung des Angebots im Regionalbusverkehr (v.a. auf den Hauptlinien)
++
M
- Prüfung der Verlängerung von Regionalbuslinien zum ICE-Bahnhof (v.a. in der HVZ)
M
- Weiterentwicklung des AST zum On-Demand-Service (schrittweise, in die Region)
M
- Modernisierung der Stadtlinienbusflotte auf alternative Antriebsform
M
- ▲ Prüfung der Einrichtung von Busspuren
M
- neue bzw. bessere Tarifangebote für bestimmte Zielgruppen
M
- Bahnhof Lindenholzhausen: Herstellung der Barrierefreiheit
L



Kfz-Verkehr

- Einrichtung weiterer Tempo 30-Abschnitte oder Tempo 30-Zonen im Stadtgebiet
K
- Prüfung der Möglichkeit von Tempo 100 auf der A3 auf Limburger Stadtgebiet
K
- umfangreiche Verbesserungen beim Parkraummanagement im Zentrum (u.a. Verlagerung in Parkhäuser, Parkleitsystem, Gebührenanpassung, neue Sammelanlage südlich des Bahnhofs)
★
M
- ▲ Reduzierung des Lkw-Verkehrs in der Kernstadt (Prüfung einer Netzkonzeption der Lkw-Verkehre für deren bevorzugte Abwicklung, ggf. Beschränkungen)
++
K
- ▲ Überprüfung von weiteren Höchstgeschwindigkeiten im Stadtgebiet (Tempo 20/40)
K
- ▲ Behindertenstellplätze am Bahnhof optimieren (v.a. Ausweisung einer ausreichenden Anzahl an barrierefreien Stellplätzen)
K
- ▲ Ordnung/Strukturierung des ruhenden Verkehrs im Stadtgebiet
M
- Ausweitung von E-Ladeparkplätzen im Stadtgebiet
D
- Verbesserung des Verkehrsflusses auf Hauptverkehrsstraßen durch Verlagerung auf übergeordnete Straßen (Minimierung von Störeinflüssen, z.B. auf der Schiede)
++
M
- Kfz-Führungskonzept Innenstadt unter Vermeidung neuralgischer Abbiegerelationen
++
M
- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch punktuelle infrastrukturelle Maßnahmen (z.B. Furten am Kreisverkehr WERKStadt, Durch-/Einfahrten der Stadtteile)
M
- Prüfung einer stadtewärtigen Auffahrt auf die Lichfieldbrücke von der Westerwaldstraße zur Entlastung der Lahnbrücke
M
- Prüfung zusätzlicher Kreisverkehre an Knotenpunkten mit besonderem Verbesserungsbedarf
L
- Prüfung von weiteren Umfahrungsvarianten neben der Südumgehung
- Prüfung der Einführung einer Umweltpur auf der Frankfurter Straße stadteinwärts (als Pilotprojekt/Ver-such für spätere Umsetzung z.B. auf der Schiede)
M

HANDLUNGSKONZEPT MASTERPLAN MOBILITÄT

Handlungsfelder

Maßnahmen

Reihenfolge der Auflistung

1. Bewertung

- sehr sinnvoll
- ▲ sinnvoll
- ausgewogen/vertretbar
- nicht bewertet

2. Umsetzungs-horizont

D = Daueraufgabe

K = kurzfristig (ca. 2022)

M = mittelfristig (ca. 2025)

L = langfristig (ca. 2030)

Über dem Strich:

Maßnahmen in beiden Szenarien „Fortschritt“ und „Verkehrswende“

▲ stärkere Ausprägung im Szenario 2
++ „Verkehrswende“

Unter dem Strich:

Maßnahmen exklusiv im Szenario 2 „Verkehrswende“

★ Vorschlag für Schlüssel-/Leuchtturmaßnahme

Einige Abkürzungen:
DFI dynamische Fahrgastinformati-
onsanzeigen

LSA Lichtsignalanlage

HVZ/SVZ Hauptverkehrszeit/
Schwachverkehrszeit

 **Planersocietät**

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP
Stadtentwicklung und Mobilität
Planung Beratung Forschung GbR



Nahmobilität

- ▲ **D** Vermeidung bzw. Abbau von Konfliktsituationen zwischen Fuß- und Radverkehr
- ▲ **K** Zielgruppen-Stadtpläne verbessern (z.B. für mobilitätseingeschränkte Personen, (Rad-)Touristen, Senioren etc., auch digital)
- ▲ **K** Optimierung der Alten Lahnbrücke für den Fuß- und Radverkehr
- ▲ **M** Schaffung einer neuen Schienenquerung für den Fuß- und Radverkehr auf Höhe des Bahnhofs mittels einer Brücke
- **L** Verbesserung der Verkehrssituation für den Fuß- und Radverkehr auf der Lichfieldbrücke (kurzfristig durch verbesserten Spritzschutz, Beleuchtung etc.; langfristig deutliche Verbesserung im Rahmen des Brückenneubaus)
- **L** Schaffung einer zusätzlichen Lahnquerung für den Fuß- und Radverkehr im Alt-/Innenstadtbereich (für den alltäglichen sowie touristischen Fuß- und Radverkehr)



Intermodalität, Multimodalität

- ▲ **K** Fahrradmitnahme im ÖPNV optimieren (Prüfung des Einsatzes größerer Mehrzweckflächen in Bussen sowie von Fahrradträger an Bussen, insb. auf Regionalbuslinien)
- **K** Kiss+Ride-Zone am ICE-Bahnhof einrichten
- **++** Einrichtung einer Mobilstation in jedem Stadtteil bzw. an jeder regionalen Schnittstelle (bestehend aus einem Grundangebot mit beispielsweise Radabstellanlagen, Radboxen, usw.; ggf. weitere Ausstattung durch unter anderem Lademöglichkeiten für Pkw und Rad, Fahrradzubehör, Carsharing und Paketstation)
- **++** **M** Ausweitung des E-Carsharings im Stadtgebiet (ggf. Verknüpfung mit Mobilstationen)
- ▲ **K** Einführung eines Elektro-Tretrollersharing im Stadtgebiet
- **M** Prüfung der Einrichtung von Park+Ride-Parkflächen mit Busshuttle (Nutzung und Ausweitung von Parkflächen im ICE-Gebiet, Prüfung von potenziellen Flächen im Bereich Stadtgrenze Diez sowie von Norden (B49) kommend, dicht getakteter Busverkehr in die Innenstadt; beschleunigte Umsetzung im Falle von Diesel-fahrverboten in der Innenstadt)
- **L** Planung, Bau und Betrieb eines regionalen multimodalen Verknüpfungspunkts am ICE-Bahnhof, an dem sich Fernverkehr, Fernbusse, Regionalbusse, Stadtlinie, Radverkehr und Leihmöglichkeiten treffen



Digitalisierung

- ▲ **D** Einrichtung und laufende Ausweitung/Weiterentwicklung eines digitalen Mobilitätsportals für Limburg als Website und als App, mit u.a. folgenden Inhalten: Verkehrsbelastung, Schadstoffbelastung, Daten zum Bus- und Bahnverkehr, Parkhausauslastung, Car- und Bikesharingauslastung und -ausleihmöglichkeit, ggf. Mitfahrerportal
- ▲ **D** Verknüpfung der Daten des Verkehrsleitrechners mit weiteren Verkehrs- und Umweltdaten für eine optimierte individuelle Verkehrssteuerung inklusive Ausweitung des Verkehrsleitsystems
- ▲ **D** Nutzung von Big Data / Crowd Data sowie Crowdsourcing in der Verkehrsplanung, insb. im Fuß- und Radverkehr
- **M** Weiterentwicklung der Telematik und des Störfallmanagements, insb. auch bei „Großstörfällen“, kontinuierliche Evaluation im Bestand
- **M** Entwicklung einer Routing-App für Fußgänger und ggf. weitere Zielgruppen (z.B. Sehbehinderte)



Logistik

- **K** Erarbeitung eines Konzepts für eine emissionsfreie Citylogistik: Konzepterstellung mit Strategie, kurz- bis langfristige Maßnahmen, Akteure, Rechtsrahmen, Finanzierung etc.
- ▲ **++** **K** Pilotprojekt für private und gewerbliche Citylogistik mit zentralem Hub für den Innenstadtbereich (mit Verstetigung im Rahmen des Logistikkonzepts): Flächen/Immobilien für Umschlagplätze ermitteln, Auslieferungsformen prüfen, Koordination mit KEP-Unternehmen und Handel, lokale Unternehmen aktivieren und beteiligen
- ▲ **++** **K** Etablierung eines gewerblichen und privaten Lastenradverleihs als Pilotprojekt (ggf. Einbindung eines Projektpartners, Einrichtung der Verleihstruktur, Einbindung in das Mobilitätsportal, ggf. Kooperation mit ADFC und lokalen Fahrradhändlern)
- ▲ **++** **M** Lieferverkehr stadtverträglich organisieren: Einrichtung von störungsreduzierenden Ladezonen und Lieferzeiten
- **D** Positionierung zum Ausbau und zur Förderung des Schienengüterverkehrs

LIMBURG AN DER LAHN 2030



Öffentlicher Raum und Straßenraum

- ▲
K mehr Flächen für Außengastronomie schaffen, ggf. in Form von Parklets oder Multifunktionsflächen
- ▲
M Kfz-freie Umgestaltung des Kornmarkts (ggf. zunächst für konventionelle Kfz, Gewährleistung der Zufahrt für mobilitätseingeschränkte Personen)
- ▲
++
M Prüfung des Einsatzes von Mischverkehrsflächen (verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche im Innenstadtbereich, verkehrsberuhigte Bereiche in den Wohngebieten, Aufpflasterungen etc., z.B. Werner-Senger-/Hospital-/Graupfortstraße, auch in den Stadtteilen)
- ▲
++
L Prüfung von Varianten zur Verbesserung des verkehrlichen Miteinanders in den Stadtteilen und Quartieren sowie die Gestaltung von Ortseingängen (i.d.R. kleinere Einzelmaßnahmen wie Fahrbahnteiler, Markierung, Gestaltung, Einbahnstraßenführungen)
- ++
D Zufußgehen braucht auch Pausen: Aufenthaltsqualität im Straßenraum erhöhen (betrifft insb. kleinere Maßnahmen wie Verschönerungen, Beleuchtung, Gestaltung und Pflege)
- K hochwertige Gestaltung des Neumarkts als zentraler innerstädtischer Platz
- ++
M Verbesserung des verkehrlichen Miteinanders anhand von Knotenpunktumgestaltungen für verbesserte Sichtbeziehungen (Markierungen, Aufpflasterungen, Spiegel etc., insb. auch in den Stadtteilen)
- L Attraktivierung des Lahnufers (insb. Stichwort Tourismus, Aufenthaltsqualität, bessere Zugänglichkeit zum Wasser)
- M fußverkehrsfreundliche Umgestaltung der Zeppelinstraße (Erhöhung der Durchlässigkeit, Gestaltung und Aufenthaltsqualität, Geschwindigkeitsdämpfung, insb. im Bereich Supermarkt/Kirche)
- L Umgestaltung bzw. Neuordnung des Straßenraums der Eisenbahn-/Holzheimer Straße zwischen Stephanshügel und Tal Josaphat (Knoten geometrien, Einmündungen, Verkehrsbeziehungen, Flächenverteilung etc.)



Mobilitätsmanagement, Kommunikation, Organisation

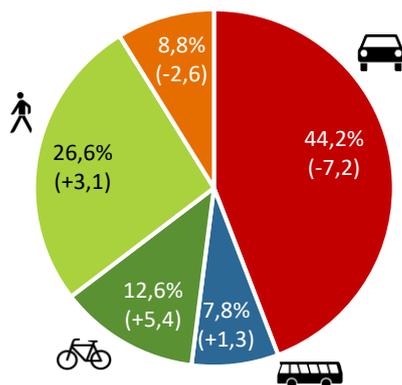
- D Verfolgung einer integrierten Siedlungs- und Gewerbestandortentwicklung
- D Aufstellung alternativer Mobilitätskonzepte im Rahmen von Planungsvorhaben
- ▲
D Radaktionstag fortführen/weiterentwickeln
- ▲
++
D betriebliches Mobilitätsmanagement bei Verwaltung und (großen) Arbeitgebern (Beratung, Mobilitätsanalysen, Vorteile/Vergünstigungen, Zertifizierungen etc.)
- ★
D
- ▲
D Infos und Schulungen zur Nahmobilitätsförderung in Schulen, Betrieben und im Stadtleben
- ▲
++
D schulisches Mobilitätsmanagement (Infoveranstaltungen, Aktionstage, Zertifizierungen, Maßnahmen im Schulumfeld etc.)
- ▲
++
D Anwerbung und ggf. Mitfinanzierung von Jobtickets bei Arbeitgebern und Arbeitnehmern
- ▲
++
D Dienstrad-Leasingmodell JobRad auf weitere Betriebe ausweiten
- ▲
K Schaffung je einer halben zusätzlichen Personalstelle für eine/n städtischen Mobilitätsmanager/in sowie eine/n Nahmobilitätsmanager/in
- ▲
K Aktualisierung der Stellplatzsatzung für Kfz und Fahrräder (u.a. verbindliche Ladeinfrastruktur und Radabstellplätze, Stellplatzausgleich etc.)
- ▲
K öffentlichkeitswirksame Dauerzählstellen für den Radverkehr aufstellen
- ▲
++
K Internetauftritt zum Radverkehr ausbauen und mit digitalem Mobilitätsportal kombinieren
- ▲
K Hinwirkung auf die Fuhrparkumstellung im Taxigewerbe (z.B. durch Anreize)
- ▲
++
M Informations- und Marketingkampagnen (z.B. für ÖPNV-Nutzung, mehr Rücksichtnahme im Verkehr, Gesundheit und Mobilität)
- D Ausweitung des Angebots und der Präsenz der Mobilitätszentrale am Bahnhof
- K Fuhrparkumstellung und -management bei Stadt- und Kreisverwaltung
- K verstärkter Mitteleinsatz für Unterhalt und Pflege der Verkehrsinfrastruktur
- D wöchentlicher Aktionstag für eine kostenlose Hin- und Rückfahrt mit der Stadtlinie zum Wochenmarkt oder anderen Veranstaltungen
- K Schaffung einer halben Personalstelle für Mobilitätsaufgaben bei der Wirtschaftsförderung

Entwicklungsszenarien: Fortschritt oder Verkehrswende

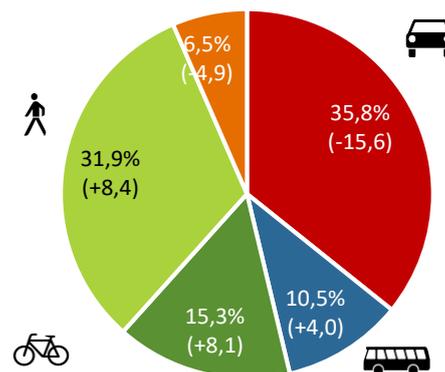
Für einen zukunftsgerichteten Masterplan Mobilität ist es elementar zu betrachten, wie sich der Verkehr in Limburg unter verschiedenen prognostizierten Einflussfaktoren (z. B. der Einwohnerzahl) entwickeln wird. Die Veränderungen im Verkehr, bspw. die Verkehrsmittelwahl (Modal Split) werden mit dem Prognose-Nullfall für das Jahr 2030 beschrieben – ohne Maßnahmen aus dem Masterplan Mobilität. Unter diesen Voraussetzungen würde unter anderem die Anzahl aller Wege der Limburger Bürgerschaft um ca. 3,6% gegenüber dem Jahr 2018 zunehmen, aber der Modal Split würde sich nur minimal verändern.

Auf Basis des Zielkonzepts wurden zwei Entwicklungsszenarien zugrunde gelegt, mit denen die Wirkungen der Maßnahmen auf die verkehrliche Entwicklung Limburgs im Vergleich zum Prognose-Nullfall beschrieben werden. Diese beiden Szenarien haben eine unterschiedlich starke Ausprägung in Bezug auf die zu erzielende Verlagerung bei der Verkehrsmittelwahl, da sie zwei Herangehensweisen an den Masterplan Mobilität – eine abgeschwächte (Szenario 1) und eine vollumfassende Maßnahmenumsetzung (Szenario 2) – abbilden.

Szenario 1: „Fortschritt in Limburg“



Szenario 2: „Verkehrswende in Limburg“



Modal Split der Wege innerhalb von Limburg, Diez und Elz (Veränderung ggü. Prognose-Nullfall 2030)

Das Szenario 1 beinhaltet eine kontinuierliche Mobilitätsplanung mit Schwerpunktsetzung hinsichtlich der Stärkung des Umweltverbunds und Elementen einer zukunftsfähigen Mobilität (umweltfreundlich, barrierefrei, digital). Es wird vorwiegend auf Pull-Maßnahmen bzw. starke Angebotsplanung gesetzt, Steuerungsmaßnahmen gegenüber dem MIV finden sich nur in geringer Ausprägung.

Das Szenario 2 beschreibt ein Klimaschutzszenario mit umfassender Verkehrswende und Veränderungen in der Mobilität der Menschen. Die Stadt Limburg richtet sich verkehrspolitisch und verkehrsplanerisch konsequent auf nachhaltige Mobilität und Klimaschutz aus. Das beinhaltet: Stark priorisierende Angebotsplanung für den Umweltverbund, verstärkte Steuerungsmaßnahmen gegenüber dem MIV, eine umfangreichere, ausgeprägtere Maßnahmenumsetzung, zusätzlich die Umsetzung von mehr kostenintensive(re)n Großprojekten.

Die Wirkung der Maßnahmen wird anhand verschiedener Methoden abgeschätzt, insbesondere anhand des Verkehrsmodells. Eine quantitative Wirkungsprognose einzelner Maßnahmen ist aufgrund der starken Maßnahmenzusammenhänge nur im Gesamtkontext aller Maßnahmen sinnvoll. Daher wird die Umsetzung des Maßnahmenprogramms insgesamt den zwei Szenarien entsprechend untersucht. So können verschiedene Kennzahlen (z. B. Verkehrsmengen im Straßennetz, Wegelängen, Emissionen) dargestellt werden, die eine positive Entwicklung für den Verkehr in Limburg ausdrücken.

Ausblick: Limburg stellt die Weichen für die Mobilität der Zukunft

Mit dem Masterplan Mobilität 2030 liegt der Stadt Limburg ein strategisches und ganzheitliches Grundkonzept für die kurz-, mittel- und langfristige sowie perspektivische Entwicklung des Verkehrs in Limburg vor. Dieser ist über mehrere Jahre im stetigen Dialog mit der Bürgerschaft und Stadtgesellschaft erarbeitet worden. Der Masterplan Mobilität gibt die verkehrsplanerischen bzw. verkehrspolitischen Ziele und Leitlinien der kommenden 10 bis 15 Jahre wieder, koordiniert die zukünftigen Aufgaben und gibt Einschätzungen zur Prioritätensetzung der Maßnahmen. Die Stadt Limburg kann das ambitionierte Maßnahmenprogramm jedoch nicht ohne entsprechende personelle und finanzielle Ressourcen umsetzen. Vor dem Hintergrund der derzeitigen konjunkturellen Lage, des zunehmenden politischen Bewusstseins für Klimaschutz und umweltfreundliche Mobilität sowie der akuten Luftschadstoffproblematik in urbanen Räumen, gelten die Rahmenbedingungen zur finanziellen Unterstützung durch den Bund bzw. das Land Hessen aktuell als vergleichsweise günstig.

Zur Realisierung des Masterplans Mobilität dient ein Evaluationskonzept, das zur laufenden Prüfung des Umsetzungsstandes dient. Es beinhaltet für alle Ziele des Masterplans Indikatoren, anhand derer Maßnahmen beurteilt und Erfolge der Zielerreichung bemessen werden können. Somit wird laufend geprüft, welche Maßnahmen des Masterplans umgesetzt wurden und welche Wirkung diese erzielen, sodass später bei Bedarf nachgesteuert werden kann.

Wie geht es weiter?

Die Maßnahmen an sich, das integrierte Handlungskonzept und auch die verkehrsmodelltechnische Betrachtung verdeutlichen, dass der Masterplan Mobilität seine Wirkung erst in der integrierten Behandlung aller Handlungsfelder und Maßnahmen entfaltet. Die Umsetzung möglichst aller empfohlenen Maßnahmen und Ansätze bzw. auch Maßnahmenpakete ist daher umso wichtiger.

Mit der Fertigstellung des Masterplans ist der Prozess somit nicht abgeschlossen; die wesentliche Realisierungsphase beginnt nun bzw. ist in Limburg mit ersten Maßnahmen und Prüfaufträgen bereits eingeleitet. Dies verdeutlichen auch der Wille und die Konsequenz der Stadt, den Plan aktiv auszugestalten. Nach der politischen Beschlussfassung wird die anspruchsvolle Etappe der Umsetzung fortgeführt. Für einige der vorgeschlagenen Maßnahmen wird ein gewisser politischer Mut erforderlich sein, der sich jedoch auch auf die Wahrnehmung der Stadt sowohl von innen als auch von außen positiv auswirkt. Die im Maßnahmen- und Handlungskonzept enthaltenen, oftmals innovativen Ansätze und Ideen sind nicht nur als reine Lösung von verkehrlichen Problemen zu verstehen; sie prägen vielmehr die Entwicklung der Stadt Limburg und die Mobilität ihrer Bürgerinnen und Bürger als Ganzes.