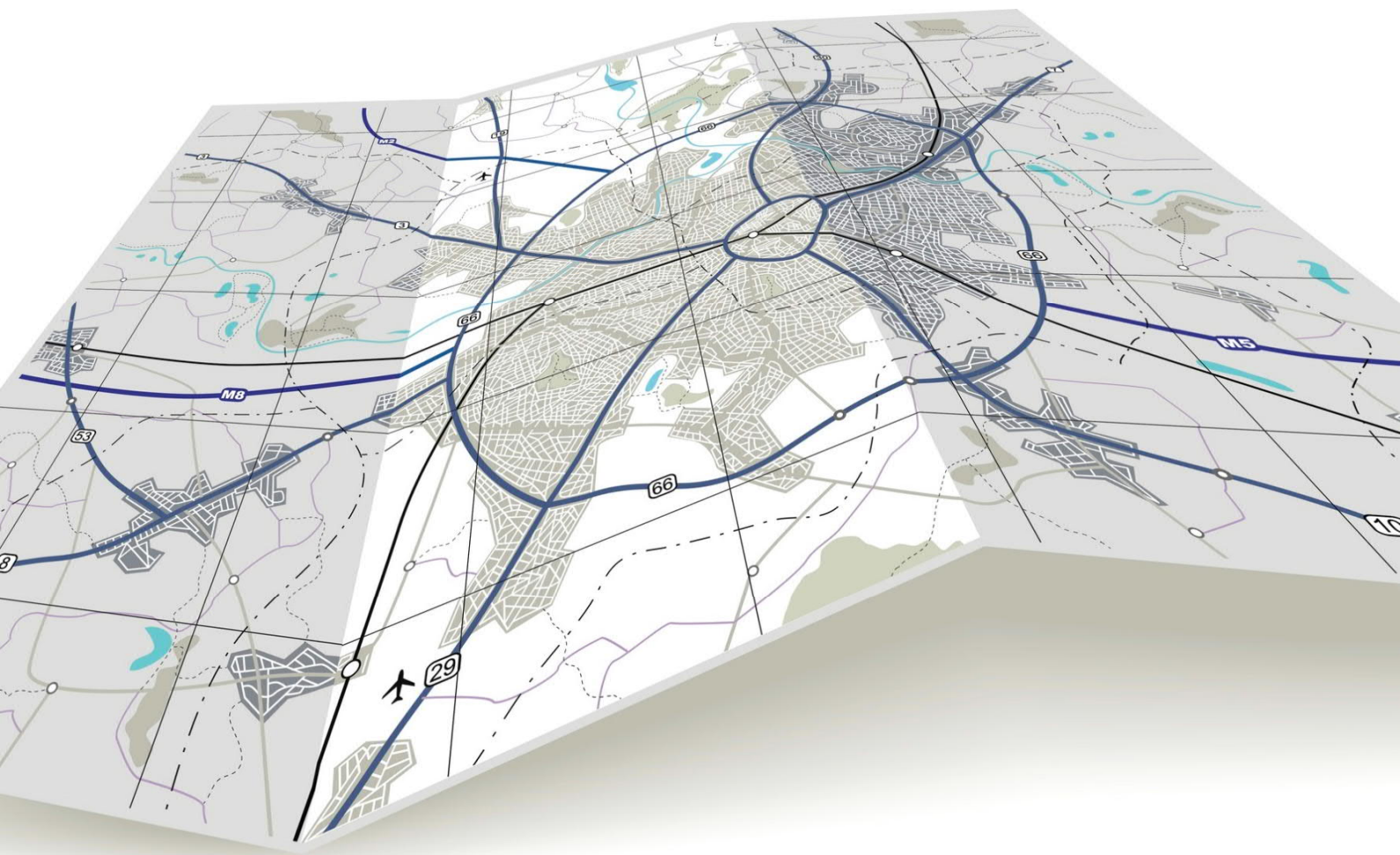


# BERICHT

Von der Analyse zum Konzept: VEP Bitburg





# BERICHT

---

## Verkehrsentwicklungsplan Bitburg: Von der Analyse zum Konzept

Auftraggeber/-in:

Stadtverwaltung Bitburg  
Rathausplatz 3-7  
54634 Bitburg

Auftragnehmer/-in:

VERTEC GmbH  
Hohenfelder Straße 13  
55068 Koblenz

In Zusammenarbeit mit:

PTV Transport Consult GmbH  
Harffstraße 43  
40591 Düsseldorf

Koblenz / Düsseldorf, 24.05.2023

## Dokumentinformationen

---

Kurztitel	Von der Analyse zum Konzept: VEP Bitburg
Auftraggeber/-in	Stadt Bitburg
Auftrags-Nr.	
Auftragnehmer/-in	PTV Transport Consult GmbH
Autor/-in	Patrick Berens, Jan Malik
zuletzt gespeichert	24.05.2023

---

## Inhalt

1	Ausgangslage .....	4
2	Zukünftige Mobilitätsentwicklungen .....	5
3	Stärken-Schwächen-Analyse.....	7
4	Leitbild und Zielsystem.....	9
4.1	Vorschlag für ein Leitbild .....	10
4.2	Entwurf Zielsystem .....	11

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Mehrstufige Bearbeitung des VEP Bitburg .....	4
Abbildung 2:	Aufbau Zielsystem .....	8

# 1 Ausgangslage

Die Stadt Bitburg verfolgt das Ziel eine bedarfsgerechte, zukunftsfähige und bezahlbare Mobilitätsversorgung im Kernbereich und den Stadtteilen voranzutreiben. Hierzu ist eine zielorientierte Verkehrsentwicklungsplanung erforderlich.

Der ursprüngliche Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Bitburg liegt rund 20 Jahre zurück und legt einen Schwerpunkt auf den motorisierten Individualverkehr (MIV). Dieser soll auch in den Folgejahren nicht grundsätzlich unberücksichtigt bleiben, jedoch sind Potenziale in der Nahmobilität (Rad- und Fußverkehr) erkennbar, welche genutzt werden sollen. Darüber hinaus stellt der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Bitburg eine ganzheitliche Strategie dar, die alle Verkehrsmittel einbezieht. Schwerpunkte sind dabei die Erreichbarkeiten der Stadtteile und in Entwicklung befindlicher Wohngebiete.

Die Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplans erfolgt mehrstufig gemäß der nachfolgenden Abbildung.



Abbildung 1: Mehrstufige Bearbeitung des VEP Bitburg

Aktuell sind die Bearbeitungen der Bestandsanalyse und der Aufbau eines makroskopischen Verkehrsmodells als begleitendes Werkzeug abgeschlossen. Im nächsten Schritt wird es um eine gemeinsame Verständigung auf ein Leitbild und Ziele hinsichtlich der Mobilität in Bitburg gehen.

Ein Leitbild dient der übergeordneten Zielvorstellung des Mobilitätssystems. Um dieses Leitbild zu konkretisieren, werden durch das Gutachterteam Handlungsfelder vorgeschlagen. Den Handlungsfeldern sind dabei jeweils konkrete Ziele zugeordnet.

Um sich im Folgenden der Bandbreite möglicher Entwicklungen in Bitburg und der Region anzunähern und im Zusammenspiel mit den Analyseergebnissen ein Leitbild, Ziele und letztendlich Maßnahmen zu entwickeln, ist ein Aufarbeiten derzeitiger Trends und absehbarer Mobilitätsentwicklungen wesentlich. Daher geht es in den nachfolgend dargestellten Schritten darum zentrale Erkenntnisse der Analyse in einen übergeordneten Zusammenhang zu bringen.

## 2 Zukünftige Mobilitätsentwicklungen

Es zeigt sich immer deutlicher, dass ohne eine deutliche Transformation der Stadt- und Mobilitätsstruktur internationale und nationale Klimaschutzziele nicht erreicht werden können. Starre Mobilitätssysteme und wachsende Verkehrsaufkommen im MIV führen neben negativen Belastungen für Klima und Umwelt auch zu Negativauswirkungen für Bevölkerung und Unternehmen. Eine nachhaltige Verkehrsentwicklung ist daher nicht allein über technische Verbesserungen oder einen effizienteren Ressourceneinsatz zu erreichen, sondern Strategien für ein Vermeiden von Verkehr sowie das Verlagern auf umweltverträglichere Verkehrsmittel müssen in den Fokus politischer und kommunaler Strategien geraten. Die Stadt mit ihrer baulichen Gestalt und Funktionalität formt auf der einen Seite ihre Mobilität und beeinflusst Gesundheit und Lebensqualität der Bewohnenden, auf der anderen Seite formt Mobilität aber auch die Stadt und Struktur.

Die aktuellen gesellschaftlichen und technologischen Entwicklungen stellen Stadt- und Verkehrsplanung vor eine neue Herausforderung, geben aber auch Impulse für eine nachhaltige Raum- und Verkehrsentwicklung. Die nachfolgend dargestellten Thesen spannen mögliche Entwicklungspfade auf und beschreiben mögliche Entwicklung einer zukünftigen Mobilität.

Nachhaltiges Mobilitätsverhalten fördert die Lebensqualität

Das Mobilitätsverhalten ist ein wesentlicher Faktor der Mobilitätsentwicklung. Jeden Tag treffen Verkehrsteilnehmende Entscheidungen, die Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen haben. Diese Entscheidungen unterliegen einem stetigen Wandel, welcher abhängig ist von demografischen, wirtschaftlichen und technischen Entwicklungen.<sup>1</sup>

Aber auch die Veränderungen der Lebensstile und Werteorientierungen haben Auswirkungen auf die Mobilität. Bei bestimmten Bevölkerungsgruppen ist schon heute ein Rückgang in der Bedeutung des Pkw- oder Führerscheines zu erkennen.<sup>2</sup> Aus regelmäßigen Erhebungen des Umweltbundesamtes zum Umweltbewusstsein in Deutschland wird deutlich, dass auch regelmäßige Autofahrerinnen und Autofahrer unter bestimmten Bedingungen bereit sind zu wechseln. Eine Stadt- oder Regionalentwicklung, die den Pkw leichter verzichtbar macht, trifft bei über 90 % der Befragten auf grundsätzliche Akzeptanz.<sup>3</sup>

Attraktivere Angebote im öffentlichen Verkehr und im Fuß- und Radverkehr oder die Verbesserung von Informations- und Kommunikationsdiensten zur einfachen Kombination der Verkehrsmittel können diesbezüglich im Sinne eines zielgruppenspezifischen Mobilitätsmanagements Einfluss nehmen.

Neue Mobilitätsangebote nehmen zu

Neue Mobilitätsangebote im Kontext der sogenannten „Shared Economy“ gewinnen schon seit einigen Jahren an Bedeutung und sind strukturell zwischen kollektivem und individuellem Verkehr angesiedelt. Neue, alternative Mobilitätsangebote bieten ein hohes Potenzial für nachhaltige Mobilität, weil sich durch die Erhöhung des Besetzungsgrades von Pkw die vorhandenen Verkehrskapazitäten effizienter nutzen und gleichzeitig die verkehrsbedingten Umweltbelastungen verringern lassen.<sup>4</sup> Verschiedene Formen von Car- und Bikesharing-Angeboten sind damit genauso gemeint, wie etwa die seit kürzerem auf dem

---

<sup>1</sup> vgl. Hunecke 2015

<sup>2</sup> vgl. ifmo 2011

<sup>3</sup> vgl. UBA 2017

<sup>4</sup> siehe hierzu z. B.: Groth 2019, Ifmo 2016, PTV 2019

Mobilitätsmarkt vertretenen Ridesharing-Angebote, die nachfrageorientierte Fahrten auf einzelnen Routen bündeln und dabei mehrere Fahrgäste streckenweise zu einer gemeinsamen Fahrt zusammenbringen können.

Absehbare technische Weiterentwicklungen sowie eine zunehmende Digitalisierung können die Rolle von neuen Mobilitätsangeboten in Ergänzung zum Öffentlichen Verkehr stärken. Das autonome Fahren als Ergänzung zum ÖPNV wird generell als Chance für die dünner besiedelten Räume gesehen.<sup>5</sup> Das ist vor allem interessant, weil gerade in diesen Räumen mittelfristig, aufgrund der ungesicherten Finanzierung, mit weiteren Kürzungen im Nahverkehrsangebot zu rechnen ist. Jüngste Studienergebnisse zeigen, dass durch Automatisierung die Betriebskosten von Busnetzen um 50 bis 60 % gesenkt werden könnten.<sup>6</sup>

Die Bedeutung der Elektromobilität nimmt zu

Elektromobilität ist ein zentraler Schlüssel für eine Energiewende im Verkehr.<sup>7</sup> Trotz effizienterer Abwicklung des Verkehrs und trotz neuer Verhaltensmuster der Verkehrsteilnehmenden wird auch in Zukunft ein erhebliches Verkehrsaufkommen mit motorisierten Verkehrsmitteln zu bewältigen sein.

In Deutschland sollen die Treibhausgas-Emissionen bis zum Jahr 2030 um 40 bis 42 % im Vergleich zum Jahr 1990 eingespart werden.<sup>8</sup> Damit dieses übergeordnete Ziel der Energiewende erreicht werden kann, müssen alternative Antriebstechnologien in Kombination mit alternativen Antriebsenergien die herkömmliche Technik des Verbrennungsmotors ersetzen. Elektromobilität gewinnt, vor dem Hintergrund der gewünschten Reduzierung von Schadstoff- und Lärmemissionen, immer mehr an Bedeutung. Nicht nur das Aufkommen von elektrisch betriebenen Pkw steigt innerhalb der Städte an, sondern auch die Anzahl an E-Bikes und Lastenfahrräder mit elektrischer Unterstützung. Die Elektrifizierung des Verkehrs wird ein zentraler Hebel zu Verkehrswende im Personen- und Wirtschaftsverkehr.

Neben der Entwicklung von Elektrofahrzeugen, die unterschiedlichen Ansprüchen gerecht werden müssen, muss die Infrastruktur entsprechend angepasst und öffentliche Lade- und Abstellmöglichkeiten zur Verfügung gestellt werden.

---

<sup>5</sup> vgl. Beckmann 2019

<sup>6</sup> vgl. Sinner et al. 2017

<sup>7</sup> siehe hierzu z. B.: Agora Verkehrswende 2017

<sup>8</sup> vgl. BMU 2019

### 3 Stärken-Schwächen-Analyse

Eine Analyse der Stärken und Schwächen auf lokaler und regionaler Ebene ist für die Entwicklung des Mobilitätssystems in Bitburg eine zentrale Grundlage, um ein Leitbild und Handlungsfelder mit dazugehörigen Zielen und Maßnahmen erarbeiten zu können.

Die Ergebnisse der fachlichen Stärken-Schwächen-Analyse wurde im ersten Zwischenbericht übermittelt und Anfang Februar dem Verkehrsausschuss vorgestellt. An dieser Stelle findet daher nur eine kurze Zusammenfassung differenziert nach den einzelnen Verkehrsmitteln statt.

#### Motorisierter Individualverkehr (MIV)

- Durchgangsverkehre in Nord-Süd-Richtung nutzen die B51 westlich von Bitburg (außerhalb Innenstadt)
- innerstädtische Infrastruktur ist auf MIV ausgelegt
- Nord-Ost-Tangente vervollständigt Umring um Bitburg; weitere Durchgangsverkehre werden aus der Innenstadt verlagert
- B50 und B257 mit hohen Verkehrsbelastungen verlaufen durch die Innenstadt
- viele Knotenpunkte der Innenstadt sind in Spitzenzeiten überlastet

#### Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

- gute Linienabdeckung in/aus Bitburg und Umland
- hohe Netz- und Liniendichte: 60 Haltepunkte Gesamtstadt; 25 Haltepunkte Innenstadt mit Erreichbarkeit <500m in der Innenstadt
- kein gleichbleibendes Taktsystem, Taktdichte nach Spitzenzeiten
- HBF ca. 6km von Innenstadt entfernt
- Barrierefreiheit an Haltestellen meist nicht gegeben
- teilweise schlechter Sanierungszustand der Haltestellen
- Stadtbuslinie im 2h Takt

#### Radverkehr

- gute Linienabdeckung in/aus Bitburg und Umland
- hohe Netz- und Liniendichte: 60 Haltepunkte Gesamtstadt; 25 Haltepunkte Innenstadt mit Erreichbarkeit <500m in der Innenstadt
- teilweise fehlende Radverkehrsinfrastruktur
- niedriges Sicherheitsempfinden der Radfahrenden
- teilweise schlechter Sanierungszustand der Haltestellen



## Fußverkehr

- gute Erschließung der Innenstadt (beidseitige Gehwege an Hauptverkehrsstraßen, einseitige Gehwege in Bereichen mit geringem Fußgängeraufkommen)
- viele Querungsstellen im Stadtkern
- Nutzung der Gehwege durch Mobilitätseingeschränkte Personen erschwert/eingeschränkt (Barrierefreiheit)
- durchschnittl. Breite der Gehwege (1,5m) unter Mindestbreite nach EFA (2,5m)
- Unebenheiten und ungeeignete Bodenbeläge

Die Ausarbeitungen zur allgemeinen Mobilitätsentwicklung sowie die lokalen Erkenntnisse der Stärken-Schwächen-Analyse werden im Folgenden genutzt, um ein Leitbild mit Handlungsfeldern und Zielen sowie daran angelehnt konkrete Maßnahmen zu entwickeln. Die nachfolgende Abbildung soll die notwendigen Schritte verdeutlichen, dieses Kapitel fasst die Ergebnisse des Inputs zusammen, im nächsten Kapitel wird ein Vorschlag für den in der Mitte der Abbildung dargestellten grünen Bereich Leitbild und Ziele entworfen.

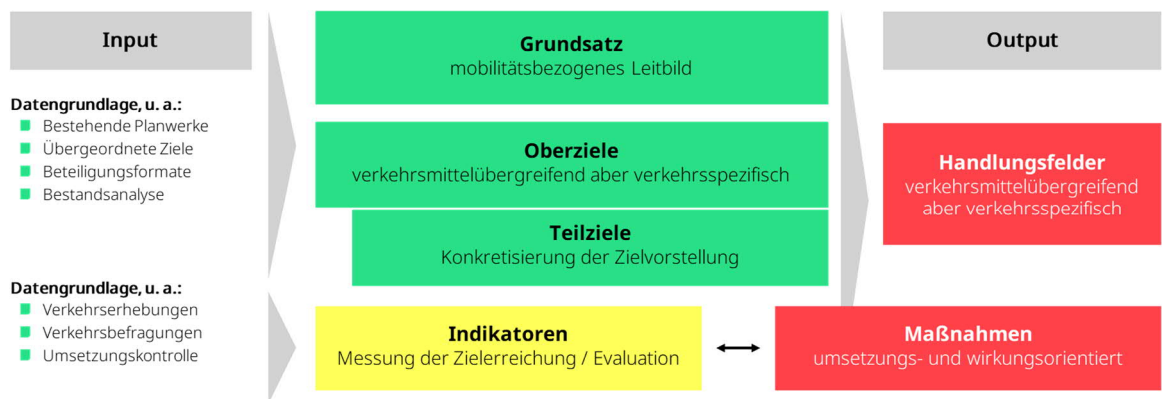


Abbildung 2: Aufbau Zielsystem

## 4 Leitbild und Zielsystem

Ein Leitbild der Stadt Bitburg zur Mobilitätsentwicklung soll bestehende Entwicklungen und Konzepte aufnehmen und eine Identifikation der Bewohnenden und Entscheidungstragenden ermöglichen. Es enthält daher eine gemeinsame Zukunftsvorstellung und dient als Rahmen für Handlungsfelder, Ziele und später Maßnahmen. Eine spätere Priorisierung von Maßnahmen findet ebenfalls hinsichtlich des Leitbildes statt.

In verschiedenen Diskussions- und Abstimmungsterminen bzw. einem Workshop mit Vertretern von Auftraggebern (LBM und Stadtverwaltung), Planern (VERTEC und PTV) und dem Arbeitskreis Verkehr der Stadt Bitburg, wurde ein Leitbild erarbeitet, welches die Aufgabe hat, die grundlegende Ausrichtung der Mobilität der kommenden Jahre und Jahrzehnte in und um die Stadt Bitburg zukunftsorientiert und Nutzungsgerecht zu gestalten. Hierzu werden sämtliche Analysen und Ergebnisse aus der Bürgerbeteiligung in ein generelles Zielsystem zusammengefasst.

## 4.1 Vorschlag für ein Leitbild



Das Mobilitätssystem in Bitburg ist in der Zukunft geprägt von einem öffentlichen Straßen- und Stadtraum, der alle Verkehrsteilnehmenden als gleichberechtigt versteht und eine hohe Aufenthaltsqualität schafft. Für alle Altersklassen sind durch eine sichere und barrierefreie Gestaltung der Infrastruktur eine gesellschaftliche Teilhabe an Mobilität möglich. Wichtige alltägliche Ziele innerhalb der Stadt sind über mehrere Verkehrssysteme attraktiv, direkt und sicher angebundene, gleichzeitig ist die Erreichbarkeit für Handel und Wirtschaft als gut zu bewerten. Durch zusätzliche Angebote haben Bewohnende in Bitburg und den angrenzenden Stadtteilen auf kurzen und mittleren Wegen mehrere (mindestens zwei) Mobilitätsangebote zur Auswahl. Die Digitalisierung und Kommunikation der Mobilität wird als wichtiger Punkt vorangetrieben und die Stadt Bitburg nimmt hier eine Vorreiterrolle auch für das ländlich geprägte Umland ein.

Entstehende Potentiale durch Infrastrukturausbauten (Nord-Ost-Tangente; Ausbau B51 als Zubringer zur A60) mit Auswirkungen auf den Durchgangsverkehr in Bitburg werden aufgegriffen, um die Dominanz des Pkws in der Stadt Bitburg zu verringern.

Eine generelle und vereinheitlichte Reduzierung von Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr wird angestrebt. In Bereichen von Wohngebieten werden einheitliche Tempo-Zonen eingerichtet. In kritischen Bereichen (Schulen, Krankenhaus etc.) werden weitere ergänzende Maßnahmen (hinweisende und bauliche) ergriffen. Im klassifizierten Straßennetz erfolgt eine Reduzierung der Durchgangsfunktionen in Abstimmung mit den zuständigen Baulastträgern.

Es erfolgt eine Neuorganisation der Mobilität durch Schaffung von Verknüpfungen (Mobilitätshubs) an maßgebenden peripheren wie auch zentralen Punkten, an denen Verkehrsteilnehmende die Wahl haben, mittels verschiedener Mobilitätsformen (Fuß, Rad, ÖPNV, Fahrgemeinschaften etc.) schnell, günstig und attraktiv Ziele in der Stadt Bitburg zu erreichen. Entsprechende Angebote werden geschaffen. Über diese Verknüpfungspunkte erfolgt ebenso eine Bündelung von Liefer- und Andienungsverkehren zur Entlastung der Innenstadt.

Die entstehenden Potentiale zur Neuorganisation des Parkens in der Stadt Bitburg werden aufgegriffen. Langzeitparken findet an den peripheren Verknüpfungspunkten statt. Flächenpotentiale, die durch einhergehende Reduzierungen des Parkraumbedarfs in der Innenstadt entstehen, werden aufgegriffen und zur Steigerung der Aufenthaltsqualität genutzt. Gleichzeitig bleiben Ziele in Bitburg durch weiterhin vorhandene Parkmöglichkeiten schnell und attraktiv erreichbar. Es werden in enger Zusammenarbeit mit systemrelevanten Betrieben (Krankenhaus, Verwaltungen etc.) und Gewerbetreibenden (Einzelhandel, Gastronomie) Konzepte erarbeitet, die eine gleichermaßen gute Anbindung bei geringerem Flächenverbrauch schaffen (betriebliches Mobilitätsmanagement).

Das in Umsetzung befindliche Radverkehrskonzept wird weiter forciert und Vorrangrouten durch durchgängige und sichere Radverkehrsinfrastrukturen geschaffen. Der Radverkehr in der Stadt Bitburg und den umliegenden Stadtteilen trägt als wichtiger Baustein zur Reduzierung von Emissionen jeglicher Art bei und steigert damit die Lebens- und Aufenthaltsqualität der Innenstadt.

Vorhandene und geplante Infrastrukturanlagen werden konsequent auf die Kriterien des Zielsystems hin geprüft und optimiert. Es werden alle Mobilitätsformen integriert und auf die gleichberechtigte Nutzung aller Bürgerinnen und Bürger ausgelegt (soziale Teilhabe).

Die Kommunikation zwischen den ausführenden Verwaltungen, den Bewohnenden und Besuchenden von Bitburg steht als wichtiges Kriterium zur Vereinfachung der Mobilitätsmöglichkeiten im Focus. Über verschiedenste Wege werden Informationen zu Nutzungsmöglichkeiten von Infrastruktur (auch Restriktionen) kommuniziert. Die Digitalisierung bietet hier große Potentiale um ein breites Spektrum einfach, informativ und für jedermann zugänglich zu machen. Gleichzeitig werden kritische Infrastrukturen und Wegebeziehungen, insbesondere Schulwege mittels Informationsveranstaltungen oder Projekttagen gezielt an die Nutzungsgruppen herangetragen, um die sichere und einfache Nutzung vorhandener oder auch entstandener Infrastrukturen zu verdeutlichen.

Hauptziel des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Bitburg ist es, durch die Neuorganisation der Mobilität in der Stadt und der Stadtgrenzen Potentiale zu entwickeln, die eine attraktive, einfache, gleichberechtigte und auf die Belange der Nutzenden ausgelegte Erreichbarkeit generieren, die einhergehend mit der Reduzierung von Emissionen auch eine nachhaltige Weiterentwicklung der Stadt Bitburg erlaubt.

## 4.2 Entwurf Zielsystem

Es werden sechs Oberziele definiert, die der Konkretisierung des Leitbildes dienen. Zusammen mit den Teilzielen sollen sie den mit einem Leitbild verbundenen Abstraktionsgrad auflösen und eine klare Strategie aufzeigen, durch welche Maßnahmen das Leitbild erreicht werden kann. Aufbauend auf bestehenden Konzepten und geplanten Maßnahmen, werden Vorschläge definiert, die weitere Potentiale erkennen und diese gezielt nutzen, um entsprechende Vorteile für alle Mobilitätsnutzende zu schaffen. Insbesondere auf Verknüpfungen und Auswirkungen (positiv / negativ) unterschiedlicher Teilziele auf verschiedene Oberziele und ergänzende wird ein großes Augenmerk gelegt. Folgende Oberziele werden für den VEP festgelegt und mit weiteren Teilzielen konkretisiert:



## Erreichbarkeit

- durchgängige Verkehrsinfrastrukturen für Rad- und Fußverkehr in Innenstadt und Umland
- Radverkehrskonzept
- Schulwegekonzepte für nichtmotorisierten Verkehr
- Kostenstruktur Schulbus / ÖV allg.
- Bürgerbus (mit Fahrplan)
- Anbindung und Taktverbesserung zum Bahnhof Erdorf sowie zu den Gewerbegebieten
- Stärkung der Stadtteilverbindungen
- Sicherstellung von Erreichbarkeiten „systemrelevanter“ Betriebe / Ziele
- 4-streifiger Zubringer zur A60
- Verlagerung von Quell- / Zielverkehren an die Stadtgrenzen (Mobilitätshubs) / Bündelung von Lieferverkehren
- Kombination: Mobilitätshubs außerhalb für Langzeitparker und Kurzzeitparkplätze innerhalb



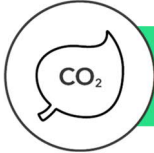
## Soziale Teilhabe

- zugängliche, nutzbare und bezahlbare Mobilitätsformen für ALLE Bürgerinnen und Bürger der Stadt Bitburg
- Barrierefreiheit (Bordsteine, Gehwegbreite, Querneigung)
- Steigerung der Lebensqualität
- Auswirkungen auf das Krankenhaus und die Arztpraxen bedenken
- Stellplätze direkt am Krankenhaus / an der Praxis notwendig



## Verkehrssicherheit

- bessere Trennung der Verkehrssysteme (v.a. Schulwege)
- weniger autogerechte Stadtentwicklung und Stadtplanung
- Reduzierung von Geschwindigkeiten (ggf. auch durch LSA-Schaltung, Tempo 30 Zone)
- gesicherte Fußgängerführungen
- qualitativ hochwertige und breite Gehwege in der Innenstadt (Leitfaden Barrierefreiheit LBM)
- Beleuchtung / Sichtbarkeit
- keine hohen Bordsteine (Nullabsenkung)
- keine Querneigungen auf Gehwegen



## Klimafreundlichkeit / Nachhaltigkeit

- preisliche Anpassung des ÖV für eine Steigerung der Nutzung
- Ausbau der Nahmobilität
- Einbindung bzw. Einführung alternativer Mobilitätsformen
- Reduzierung von Emissionen (THG)
- Fahrgemeinschaften als eine mögliche Alternative zum Bus / Rad
- Bündelung von Wegen auf (größere) nachhaltigere Fahrzeuge



## Aufenthaltsqualität

- bedarfsgerechter Ausbau des Verkehrsraumes (Funktion vs. Gestaltung)
- weniger autogerechte Stadtentwicklung und Stadtplanung
- Vorbild Housing: zentrale Hubs und Nahmobilität
- Wegfall von Stellplätzen in der Innenstadt
- ein großer Stellplatz außerhalb zum Ausgleich
- Belastungs- / Geschwindigkeitsreduzierungen
- höhere Gebühren für das Parken in der Innenstadt
- Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Umgehungsstraßen



## Vernetzung / Kommunikation

- Anbindung der Ortsteile durch Radwege und ÖV
- Mobilitätshubs als Vernetzungspunkte verschiedener Mobilitätsarten
- Mobilitätsmanagement (Betriebe, Schulen, Kultur etc.)
- Barrierefreiheit (Informativ für jeden zugänglich; "Bitburg APP")
- Sharing Angebote (Bsp. Remagen/Sinzig)
- wenige innerstädtische Kurzzeitparkplätze sollten verfügbar sein
- aktive Kommunikation / Bewerbung der Radverkehrsverbindungen
- Aufklärung der Autofahrer zu den Regeln des Radverkehrs