



Verkehrsentwicklungsplan für die Stadt Neuwied

Beschlussvorlage	Vorlage-Nr.: VO/1363/23 Datum: 09.06.2023 Amt: Stadtbauamt
-------------------------	---

Status	Datum	Beratungsfolge	Zuständigkeit
N	13.06.2023	Stadtvorstand	Vorberatung
Ö	29.06.2023	Ortsbeirat Altwied	Vorberatung
Ö	29.06.2023	Ortsbeirat Block	Vorberatung
Ö	29.06.2023	Ortsbeirat Engers	Vorberatung
Ö	29.06.2023	Ortsbeirat Feldkirchen	Vorberatung
Ö	29.06.2023	Ortsbeirat Gladbach	Vorberatung
Ö	29.06.2023	Ortsbeirat Heimbach-Weis	Vorberatung
Ö	29.06.2023	Ortsbeirat Irlich	Vorberatung
Ö	29.06.2023	Ortsbeirat Niederbieber	Vorberatung
Ö	29.06.2023	Ortsbeirat Oberbieber	Vorberatung
Ö	29.06.2023	Ortsbeirat Rodenbach	Vorberatung
Ö	29.06.2023	Ortsbeirat Segendorf	Vorberatung
Ö	29.06.2023	Ortsbeirat Torney	Vorberatung
Ö	29.06.2023	Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität	Vorberatung
Ö	29.06.2023	Planungsausschuss	Vorberatung
Ö	04.07.2023	Haupt- und Personalausschuss	Vorberatung
Ö	13.07.2023	Stadtrat Neuwied	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

1. Der Verkehrsentwicklungsplan Neuwied (Schlussbericht und Anlagenband, siehe Anlage 1), Stand März 2023, erstellt durch das Büro für Stadt- und Verkehrsplanung BSV, Aachen, wird als städtebauliches Entwicklungskonzept im Sinne von § 1 Abs. 6 Nr. 11 Baugesetzbuch (BauGB) sowie als handlungsleitende Grundlage für die künftige Verkehrsentwicklung der Stadt Neuwied beschlossen.
2. Mit Bezug auf die im Verkehrsentwicklungsplan vorgeschlagenen Maßnahmen sowie auf Stadtratsbeschlüsse vom 27.04.2023 wird die Verwaltung beauftragt, zunächst die nachfolgend aufgeführten Projekte in der genannten Reihenfolge näher zu prüfen oder/und die notwendigen Schritte zur Umsetzung einzuleiten:
Übergeordnete konzeptionelle Themen
 1. Spezifische Personalstellen
 2. Öffnung Fußgängerzone für Radverkehr
 3. Fahrradstraßen Engenser Str./ Reckstraße (mit E.-Seppi-Str.) + Ringstr.
 4. Parkleitsystem
 5. Kommunikationsstrategie

Konzeptionen/ Detail-Prüfungen mit überwiegend straßenverkehrsrechtlichem Bezug

1. Knotenpunkte bzgl. Grünpfeil + Farbkennzeichnung Furten
2. Einbahnstraßen-Freigabe Radverkehr
3. Geschwindigkeits-Konzept (zunächst Vorprüfung)
4. Parkraumbewirtschaftung Zentrum/ Erweiterung
5. Fortschreibung Geschwindigkeitskonzept Gesamtstadt

Konzeptionen/ Detail-Prüfungen/ Einleitung von Umsetzungen

1. Fortführung diverser laufender Projekte Radverkehr/ mit Radverkehrs-Bezug
 2. Vorgezogene Markierung Radfahrstreifen in Abschnitten Andernacher Straße
 3. Knotenpunkte/ LSA-Schaltungen bzgl. Führung Radverkehr
 4. Fahrradabstellanlagen/ -parkhaus Bahnhof
 5. Ladeinfrastruktur
 6. Radverkehrsanlagen/ Teilumbau Andernacher Straße
 7. Radverkehrsanlagen Bahnhofstraße
3. Die Verwaltung wird beauftragt, halbjährlich einen Sachstandsbericht zum Bearbeitungsstand der Projekte im Planungsausschuss zu geben. Der Verkehrsentwicklungsplan ist alle fünf Jahre zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben.
 4. Die im Rahmen der Offenlage eingegangenen Stellungnahmen von Bürgerinnen/Bürgern und Trägern öffentlicher Belange (siehe Anlage 2) werden zur Kenntnis genommen und entsprechend der Bewertungen durch die Verwaltung abgewogen. Die Verwaltung wird beauftragt, weiterführende Anregungen/Bedenken in der Projektbearbeitung zu berücksichtigen.

Erläuterungen:

Einleitung

Der vorliegende Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Neuwied ist ein strategisches Planungsinstrument und daher zunächst als konzeptionelles Grundlagenwerk der Stadtentwicklung zu verstehen. Insofern ist der VEP vergleichbar mit dem gesamtstädtischen Einzelhandelskonzept, welches im April 2022 beschlossen wurde, oder mit den in Bearbeitung befindlichen Konzepten zum Klimaschutz und zur Klimawandelanpassung.

Im Arbeitsalltag der Verwaltung nimmt der Verkehrsentwicklungsplan somit eine besondere Stellung ein, da nahezu alle Maßnahmen im Bereich der Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung aus diesem Planwerk abgeleitet werden.

Gleichzeitig ist der VEP (fachlich und räumlich) nicht isoliert zu betrachten. Vielmehr gilt es bei der Umsetzung und weiteren Konkretisierung dieses Zielkonzeptes für die Stadt Neuwied auch Synergien zum einen mit anderen Fachthemen (z. B. Klimaschutz) zum anderen aber auch mit räumlich benachbarten (Bau-)Maßnahmen der Stadtentwicklung zu betrachten und zu berücksichtigen, um eine aufeinander abgestimmte Entwicklung zu ermöglichen und verantwortungsbewusst zu steuern. Ebenso liegt es auf der Hand, dass eine Stadt nie fertig entwickelt sein wird - sie ist immer im Werden, so dass unabhängig vom nun vorliegenden VEP natürlich auch schon in der Vergangenheit Maßnahmen begonnen und umgesetzt wurden. Diese werden im Planwerk weitestgehend berücksichtigt und bei der Umsetzung dort, wo es sinnvoll erscheint, ergänzt und weiterentwickelt.

Um die Ergebnisse des VEP nun schrittweise zu konkretisieren und umzusetzen, gilt es zunächst Prioritäten zu definieren. Dies geschieht unter Beachtung der finanziellen und personellen Ressourcen der Verwaltung sowie insbesondere auch in Abgleich mit (gegenwärtig bekannten) sonstigen Planungen und Baumaßnahmen in der Stadt. Darüber hinaus sind auch die zeitlichen Auswirkungen der Planung und Umsetzung von Einzelmaßnahmen zu beachten.

Verfahren/ Ablauf

Auch vor dem Hintergrund der Diskussion verschiedener Mobilitätsthemen im Netzwerk Innenstadt/ AG Mobilität ist ab Ende 2019 die Überlegung entstanden, erstmals nach 1995 erneut einen Verkehrsentwicklungsplan erarbeiten zu lassen. Nach Sondierung möglicher Themenschwerpunkte durch das Stadtbauamt ist am 24.09.2020 durch den Planungsausschuss die Einleitung eines Vergabeverfahrens mit Einschränkung des Plangebietes im Wesentlichen auf Innenstadt und Heddesdorf beschlossen worden (vgl. VO/0415/20). Nachfolgend ist der Beschluss zur Auftragsvergabe an das Büro BSV mit einzelnen räumlichen Erweiterungen erfolgt (vgl. VO/0485/20), dass die Bearbeitung ab 2021 eingeleitet hat. Eine Parkraumerhebung als zentraler Teil der Analyse konnte im Zusammenhang mit Corona-bedingten Laden-Schließungen erst im Herbst 2021 durchgeführt werden. Als parallele Gremienbeteiligung wurde die AG Verkehr gebildet, die sich aus Mitgliedern der Fraktionen, ausgewählten Behörden und Interessenvertretungen bzw. sachkundigen Bürgerinnen/ Bürgern zusammengesetzt hatte. Mit der Sitzung am 08.06.2021 beginnend hat die AG Verkehr fünf-mal getagt. Zur Bürgerbeteiligung ist zunächst im Sommer 2021 eine interaktive, onlinegestützte Beteiligung durchgeführt worden. Nach weitgehendem Abschluss der Analysephase hatte das Büro im Oktober 2021 erstmals Leitziele vorgestellt, die zur weiteren Bewertung der Situation und Entwicklung eines Planungskonzeptes zu Grunde gelegt werden sollten. Aufgrund teilweiser kontroverser Diskussion derselben in den AG-Sitzungen konnte ein Beschluss der Leitziele erst in der Sitzung des Planungsausschusses am 09.03.2022 erfolgen (vgl. VO/0897/22). Eine weitere Bürgerbeteiligung wurde in Form eines Workshops im Heimathaus am 16.05.2022 durchgeführt. Stellungnahmen aus den Beteiligungen sind in Abstimmung mit dem Stadtbauamt in die weitere Berichtserstellung eingeflossen.

Schließlich ist der Entwurf des VEP im Zeitraum 16.01.-17.02.2023 öffentlich ausgelegt bzw. im Internet eingestellt worden. Es erfolgte parallel eine Beteiligung ausgewählter Behörden/ Interessenvertretungen und Träger öffentlicher Belange. In diesem Rahmen sind zahlreiche Eingaben eingegangen, die in der Anlage 2 zusammenfassend wiedergegeben sind.

Fachliche Bewertung der eingereichten Stellungnahmen durch das Planungsbüro und die Verwaltung:

Es haben sich folgende Gruppen von Stellungnahmen herauskristallisiert (mit Bewertung/ Abwägungsvorschlag durch das Stadtbauamt – siehe Anlage 2):

Grundsätzliche Kritik an inhaltlicher oder konzeptioneller Ausrichtung einzelner Handlungsfelder, zum Teil aus der Sicht bestimmter Interessenvertretungen (z.B. Kritik an möglichen Einschränkungen des MIV oder an der Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr nach Bewertung des Blinden- und Sehbehindertenvereins): Das Stadtbauamt möchte an der grundlegenden Ausrichtung des VEP, die durch die begleitende AG-Verkehr und den Leitziele-Beschluss vorberaten wurde, festhalten. Grundsätzlich bleibt festzuhalten, dass im VEP Leitlinien und damit auch Qualitätskriterien für alle Mobilitätsarten (MIV, ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) definiert werden, welche zukünftig im Rahmen der Planung bzw. Umsetzung z.B. konkreter Baumaßnahmen Beachtung finden werden. Solche Kritikpunkte sind daher in die Abwägung künftiger Einzelbeschlüsse bzw. -maßnahmen einzubeziehen.

Kritik an unzureichender Prüfung ausgewählter Aspekte oder an der angewandten Methodik: Aufgrund des fortgeschrittenen Bearbeitungsstadiums des VEP Anfang des Jahres war eine Revision, v.a. von Schritten aus der Analyse-Phase nicht mehr praktikabel. Die Herangehensweise des Büros ist vom Stadtbauamt grundsätzlich mitgetragen worden. Nichtsdestotrotz kommen einzelne mittelfristige Fortschreibungen von Plandarstellungen in Betracht.

Diverse Anregungen beziehen sich auf konkrete Missstände aus Sicht der Teilnehmer, die aber in der gesamtstädtischen Maßstabebene des VEP nicht behandelt werden (z.B. konkrete Schaltungen von Lichtsignalanlagen; einzelne bauliche Mängel): Diese sind entweder in weiteren Konkretisierungen von Maßnahmen oder im laufenden Geschäft der Verwaltung zu prüfen.

Kritik an dem fehlenden Einbezug der Stadtteile (außer Radnetzplanung) ist aufgrund der beschlossenen räumlichen Beschränkung des VEP auf die Innenstadt und Heddesdorf

zurückzuweisen. Ggf. sind etwaige, spätere Teilfortschreibungen des VEP auf das gesamte Stadtgebiet zu erweitern. Insbesondere ist aber bereits die Fortschreibung des Geschwindigkeitskonzeptes, also dessen Ausweitung auf die Stadtteile, Teil des im Beschluss priorisierten Maßnahmenpaketes.

Ausgewählte inhaltliche Aspekte und redaktionelle Hinweise sind nach Prüfung durch das Stadtbauamt an BSV weitergeleitet worden und in die vorliegende Fassung des VEP, der nun zum Beschluss vorliegt, eingearbeitet worden.

Von innen nach außen - räumlicher Schwerpunkt Innenstadt

Die Innenstadt als Herz und Motor einer Gesamtstadt erfährt auch im Bereich der Verkehrsentwicklung und -planung eine besondere Aufmerksamkeit. Demnach war auch die Innenstadt räumlicher Schwerpunkt des Verkehrsentwicklungsplans. Bedingt durch die hohe Nutzungsdichte (Wohnen, Arbeiten, Handel, Gastronomie, Schulen etc.) und die damit verbundenen Quell- und Zielverkehre wird der Innenstadt ein besonderes Augenmerk zugesprochen. Unterstützt wird dies durch die hohe Durchmischung gewählter Verkehrsmittel (Auto, Bus, Rad, zu Fuß). Diese Durchmischung ist in der Innenstadt am höchsten, ruft aber immer auch Konflikte hervor, da der (Straßen)Raum i. d. R. nur einmal vorhanden ist (und in der Innenstadt auf Grund der vorhandenen historischen Bebauung nicht ohne großen Aufwand verändert werden kann) und zwischen den Nutzern sachgerecht geteilt werden muss. Ebenso sind in der Innenstadt der Bahnhof und der zentrale Omnibus-Bahnhof (Mini-ZOB) als wesentliche Anlaufpunkte des ÖPNV in Neuwied angesiedelt. Um diese Ausgangssituation bestmöglich zu nutzen bzw. die Synergien mit anderen Maßnahmen optimal zu generieren, soll die Umsetzung des VEP „von innen nach außen“ erfolgen – sprich, die Realisierung konkreter Maßnahmen beginnt überwiegend in der Innen- bzw. Kernstadt. In einem zweiten Schritt ist dann die Vernetzung der Innenstadt mit den Stadtteilen an der Reihe, bevor in einem letzten Schritt dann die Maßnahmen, die den Stadtteilen dienen sowie die Vernetzung der Stadtteile untereinander in den Fokus der Umsetzung rücken.

Zentrale Maßnahmen zur Umsetzung des VEP in der Innenstadt sowie die Zuordnung zu den Zielen und Handlungsfeldern des VEP können Anlage 4 des Anlagenbandes entnommen werden. Beispielhaft seien an dieser Stelle der Ausbau/ die Umgestaltung der Schlossstraße mit gegenläufigem Radweg und die Umgestaltung der Engenser Straße in Teilbereichen zu einer Fahrradstraße genannt. Darüber hinaus wird perspektivisch auch die Einrichtung eines (digitalen) Parkleitsystems avisiert.

Themenschwerpunkte Geschwindigkeitsreduzierung und Optimierung der Nahmobilität

Die Stadt Neuwied ist Mitglied einer Städte-Initiative zu Tempo 30 (Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten – eine neue kommunale Initiative für stadtverträglichen Verkehr). Die Initiative setzt sich für eine stadt- und umweltverträgliche Gestaltung der Mobilität als Voraussetzung für die Zukunftsfähigkeit der Städte ein. Ein wesentliches Instrument zum Erreichen dieses Ziels ist ein stadtverträgliches Geschwindigkeitsniveau im Kfz-Verkehr auch auf den Hauptverkehrsstraßen. Dort produziert der Autoverkehr in den Städten seine höchste Verkehrsleistung. Dort verursacht er aber auch die meisten negativen Auswirkungen – von den Lärm- und Schadstoffbelastungen für die dort lebenden Menschen über die Unfallgefahren bis zum Flächenverbrauch.

Bislang ist die verkehrsrechtliche Anordnung „Tempo 30“ auf Hauptverkehrsachsen nur in begründeten Ausnahmefällen möglich. Die Regelgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. Mit einer entsprechenden Änderung der Straßenverkehrsordnung könnte den Kommunen die gegenwärtig noch erforderliche Begründung im Einzelfall erspart werden und insbesondere mehr Rechtsicherheit für alle Beteiligten hergestellt werden.

Einhergehen muss eine Temporeduzierung mit einer Attraktivitätssteigerung der Nahmobilität. Denn dazu bietet die reduzierte Geschwindigkeit die idealen Voraussetzungen. Fahrräder, E-Bikes und E-Scooter können das Nahmobilitätsangebot erweitern bzw. abrunden. Wesentliche Maßnahme ist hier die großräumige Einrichtung von Tempo 30 in der Innenstadt bzw. darüber hinaus auch ggf. in den Stadtteilen (sofern die rechtlichen Grundlagen vorliegen).

Prioritäten

Korrespondierend mit den vorgenannten Schwerpunkten schlägt die Stadtverwaltung vor, die im Beschlussvorschlag genannten Maßnahmen vordringlich zu bearbeiten. Es erfolgt eine Trennung nach der federführenden Zuständigkeit Stadtbauamt – Planungsabteilung bzw. Amtsleitung (eher übergeordnete, konzeptionelle Themen), Ordnungsamt (Maßnahmen mit überwiegend straßenverkehrs-rechtlichem Bezug) und Stadtbauamt – Straßen- und Tiefbauabteilung (Einleitung Umsetzung von Maßnahmen). Unabhängig vom VEP finden die gemäß zwei Anträgen am 27.04. im Stadtrat beschlossenen, mutmaßlich kurzfristig umsetzbaren Radverkehrs-Maßnahmen besondere Berücksichtigung.

Um eine „Verzettelung“ durch gleichzeitige Bearbeitung diverser Projekte zu vermeiden, sollen die in der Liste aufgeführten Maßnahmen in der genannten Reihenfolge fortgeführt werden. Das heißt in der Priorität nachgeordnete Projekte werden erst angestoßen, wenn die der Abteilung oder einzelnen Mitarbeitern zugeordneten Arbeitsschritte des höherrangigen Projektes (weitgehend) abgeschlossen sind oder sich aus organisatorischen Gründen längere Pausen ergeben (Beteiligungsverfahren, Einholung Informationen oder Zuarbeit von Dritten u.ä.). Bezüglich des im VEP vorgeschlagenen Geschwindigkeitskonzeptes ist zunächst zu prüfen, welche Straßenabschnitte bereits unter den Maßgaben der bestehenden Straßenverkehrsordnung auf Tempo 30 reduziert werden könnten und ob dies eine sinnvolle Aufteilung ergeben würde.

In den letzten Jahren sind diverse Projekte im Bereich Radverkehr angeschoben worden, die sinnvollerweise in der Straßen- und Tiefbauabteilung mit hoher Priorität fortgeführt werden. Zu nennen sind hier unter anderem:

- Fahrradständer Zentrum
- Radverkehrsführung Langendorfer Str./ Bereich Media-Markt
- Verlängerung Rheinradweg Engers/ Bereich Grauer Turm
- Verbindung Raiffeisenring – Distelfeld bzw. Aldi-Zufahrt

Kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit und Einbindung der politischen Gremien

Die Themen rund um den Verkehrsentwicklungsplan bzw. Mobilität sind oftmals auf Grund ihres komplexen Wirkungsgefüges schwer verständlich. Um die Akzeptanz für die sog. „Mobilitätswende“ zu erhöhen bzw. sicherzustellen, kommt es demnach auf eine bürgerfreundliche und frühzeitige Kommunikation der Planungen und der beabsichtigten Auswirkungen an. Dabei gilt es insbesondere den interdisziplinären Ansatz (z. B. aus Mobilität, Klimaschutz und Stadtentwicklung) der Planungen und Maßnahmen zu erläutern.

Ferner haben sich Bausteine zur aktiven Einbindung von Bürgerinnen und Bürgern in Planungsprozesse bewährt. Die Ergebnisse dienen der Verwaltung und insbesondere den politischen Gremien der Stadt Neuwied als Entscheidungshilfe.

Zur Herstellung von größtmöglicher Transparenz bietet sich eine Online-Plattform an, die Auskunft über sämtliche Planungsprozesse und deren Bearbeitungsstand in der Stadt Neuwied gibt (also nicht nur Verkehrsthemen, sondern auch Projekte der Innenstadt- und Stadtteilentwicklung). Hier gilt es jedoch zunächst die technischen und personellen Voraussetzungen und Auswirkungen zu ermitteln, bevor eine Entscheidung dazu getroffen wird. Idealerweise wird eine solche Plattform kombiniert mit der Etablierung eines Bürgerbeteiligungsmanagements inkl. einer dazugehörigen Organisationsform (siehe z.B. Stadt Pforzheim).

Mobilitätsmanagement als Zukunftsaufgabe der Verwaltung - Personalbedarfe

Die vorgenannten Themenbereiche und die begleitenden Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit benötigen entsprechende personelle Ressourcen, um das angestrebte und im VEP vorgeschlagene Mobilitätsmanagement auch mit Leben füllen zu können bzw. die anstehenden Aufgaben adäquat angehen zu können. Somit kommt der vorgeschlagenen neuen Stelle des Mobilitätsmanagers eine zentrale Bedeutung bei der Umsetzung zu. Die Stelle wird nach Beschluss des VEP für den darauffolgenden Haushalt (hier: Stellenplan) angemeldet. Der VEP und die Ableitung aus einem gesamtstädtischen Konzept bieten dabei eine belastbare Grundlage

für eine entsprechende Argumentation gegenüber der Aufsichtsbehörde.

Neben den o. g. Einzelmaßnahmen und der Koordination der Maßnahmen untereinander und in Bezug zu anderen fachlichen Aspekten (z. B. Klimaschutz) werden die Kommunikation und Beteiligung sowie die Verstärkung und Evaluation des VEP und der einzelnen Maßnahmen wesentliche Arbeitsschwerpunkte auf der Stelle sein.

Darüber hinaus sind zur beschleunigten Umsetzung des VEP zusätzliche Stellen im Bereich der Straßen- und Tiefbauabteilung sowie des Ordnungsamtes (Straßenverkehrsbehörde) erforderlich. Hier geht es im Bereich des Straßenbaus vorrangig um mindestens eine zusätzliche Ingenieur-Stelle zur Umsetzung der Radwegeprojekte, des Parkleitsystems, der Parkraumbewirtschaftung, etc. Im Bereich der Straßenverkehrsbehörde ist eine zusätzliche Verwaltungskraft erforderlich. Beide Stellen werden ebenfalls im Rahmen der kommenden Haushaltsberatungen durch das jeweilige Fachamt angemeldet.

Finanzierung

Die Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans wird viele finanzielle Ressourcen in Anspruch nehmen – trotz der im Regelfall gegebenen Förderfähigkeit der Einzelmaßnahme über unterschiedliche Programme des Bundes und des Landes. Auch der verbleibende Eigenanteil von i. d. R. 10 – 30% muss gestemmt werden. Alleine bei dem im VEP unterstellten Finanzierungsbedarf von rd. 1 Mio. € pro Jahr für den Radverkehr verbleiben bei einer Förderquote von durchschnittlich 80% rd. 200.000€ Eigenanteil für die Stadt. Zählt man noch die übrigen Maßnahmen des VEP hinzu kommt schnell ein jährlicher Eigenanteil von 300.000 bis 500.000 Euro pro Jahr zusammen.

Darüber hinaus stehen die Maßnahmen auch in Konkurrenz zu anderen städtischen Maßnahmen, wie z. B. dem Schulbau oder dem Kita-Ausbau. Hier gilt es eine ausgewogene Verteilung der Gelder im Haushalt abzubilden, um allen Belangen angemessen Rechnung zu tragen. Dabei ist nicht auszuschließen, dass auf Grund von zur Verfügung stehenden Fördermitteln oder fachlich-inhaltlichen Synergien die Haushaltsmittel in den Einzeljahren abweichen, sprich die Investitionen in die Umsetzung des VEP in einzelnen Jahren höher und umfangreicher ausfallen kann als in anderen Jahren.

Evaluation und Fortschreibung – Vom Verkehrsentwicklungsplan zur Mobilitätswende

Um eine Aktualität der Inhalte des Verkehrsentwicklungsplans sicherzustellen und darüber hinaus das übergreifende Themenfeld der Mobilität in den Fokus zu nehmen, ist seitens der Verwaltung beabsichtigt, den Verkehrsentwicklungsplan zu evaluieren und ständig weiter zu entwickeln. Unter Beachtung der notwendigen Flexibilität für zukunftsweisende Projekte ist eine Evaluation alle fünf Jahre angedacht. Bis zur ersten Evaluation in den Jahren 2027/2028 beabsichtigt die Verwaltung darüber hinaus, das vorliegende Planwerk thematisch weiter zu fassen und die Mobilitätswende in Neuwied in den Fokus zu nehmen. Beispiele hierzu finden sich u. a. in den Städten Aachen, Leipzig oder Gronau.

Die nächsten zwei Jahre – Start in die Umsetzungsphase

Nach dem Beschluss des VEP durch den Stadtrat gilt es mit der Umsetzung zu beginnen. Hier wird nicht alles gleichzeitig angeschoben werden können. Vielmehr geht es in den ersten beiden Jahren vorrangig darum, die notwendigen strukturellen Voraussetzungen in der Verwaltung zu schaffen und erste ausgewählte Projekte mit einem möglichst hohen Wirkungsgrad bzw. vielen Synergieeffekten umzusetzen. Ferner wird es Aufgabe der Verwaltung sein, die größeren konzeptionellen Veränderungen (Parkleitsystem, Geschwindigkeitsreduzierung etc.) vorzubereiten und anzuschieben. Insgesamt ist für eine Umsetzung der wesentlichen Elemente des vorliegenden VEP, die sich dann auch signifikant im Stadtbild auswirken und eine spürbare gesamtverkehrliche Wahrnehmung erfahren werden, von rd. 10 Jahren auszugehen.

Anlage/n:

1	Verkehrsentwicklungsplan Neuwied (Schlussbericht und Anlagenband); Stand März 2023
2	Bewertung/ Synopse der im Zuge der öffentlichen Auslegung/ Beteiligung der Träger öffentlicher Belange vorgetragenen Anregungen und Stellungnahmen

Zusammenfassung Stellungnahmen VEP-Offenlage 01/02-2023

Bürgerinnen/ Bürger

Lfd. Nr.	Datum	Inhalt Stellungnahme in Stichpunkten	Prüfung/ Abwägungsvorschlag
1	23.01.23	Vororte nicht berücksichtigt; Durchgangsverkehr Niederbieber/ Wiedbachstr.: Umfang u. Geschwindigkeit kritisch	Gemäß Beschluss nicht beauftragt; ggf. mittelfristige Fortschreibung Tempo- Konzept auf Stadtteile
2	26.01.23	Wegfall Parkstände allg. kritisiert (insb. Marktplatz); zu weite Geh-Entfernungen entstehend; Verschlechterung Einkaufssituation	Kenntnisnahme/ Berücksichtigung in weiterer Diskussion
3	26.01.23	Verkehrs-Belastung + Geschwindigkeiten/ Gefährdungen Deichstr.; Einbahnstr.-Ansatz + T-30 befürwortet	nähere Prüfung in Konkretisierungen/ Vollzug; Kenntnisnahme
4	26.01.23	Radnetz positiv; Realisierbarkeit Fahrradstr. Hinterfragt	Kenntnisnahme
5	30.01.23	Kritik an geplanter Freigabe Engerser Str./ Fußgängerzone: v.a. Konflikte Kinderspiel/ div. Verkehrsmittel; häufige illegale Kfz-Nutzung	Kenntnisnahme/ Berücksichtigung in weiterer Diskussion
6.1	03.02.23	zu SB Bild 25: Führungform Radverkehr: diverse redaktionelle Hinweise	teilweise Berücksichtigung in Endfassung
6.2		diverse Vorschläge/ Kritikpunkte bzgl. Radverkehrsführung bzw. Betrieb	nähere Prüfung in Konkretisierungen/ Vollzug
6.3		Kritik ausbleibende Entfernung „Fahrradleichen“ Bahnhof	Zurückweisung: Stadt nicht zuständig (durch DB aber in längeren Abständen vollzogen)
6.4		zu SB Bild 79 Bewertung Radverkehrsführung: Kritik an einzelnen Bewertungen	teilweise Berücksichtigung in Endfassung
6.5		zu SB Bild 81 Radverkehrsnetz: Vorschlag Verlegung Haupttroute auf K112; Vorschlag T-30-Konzept auch für Stadtteile	Zurückweisung: eher nicht praktikabel/Radwegbau erforderlich; ggf. mittelfristige Fortschreibung Tempo- Konzept auf Stadtteile

7	05.02.23	LSA-Schaltung ohne Anforderung befürwortet; Kritik Knotenpunkt Schlosspark/ B42	Kenntnisnahme Einzelfall-Prüfung
8	10.02.23	Kritik an Wegfall diverse Parkstände; Neubau Parkhaus auf Berninger-Gelände	durch Ergebnisse Parkraum-Erhebung begründet; Berücksichtigung in weiterer Diskussion
9	11.02.23	Kritik an Wegfall Parkstände; Alternative Busverkehr kritisch/ kein Angebot wie in Großstädten; v.a. ältere Besucher/ Parkhäuser unbeliebt; insbesondere PP Marktplatz sollte erhalten bleiben	durch Ergebnisse Parkraum-Erhebung begründet; Berücksichtigung in weiterer Diskussion
10	13.02.23	Vorschlag Anlage Radweg in Mittelstraße; Parksituation Altwieder Str.	Zurückweisung: in Netz nicht vorgesehen, Mittelstr. nicht geeignet; Einzelfallprüfung
11	14.02.23	zukünftig für Rad-V freigegebener Deich + Schimmelsberger Weg/ Verlängerung als Nebenroute	Führung in Mittelteil Schutzgebiete Engerser Feld kritisch bewertet/ bewusst nicht vorgesehen
12	17.02.23	Einzelvorschläge Radverkehr: Öffnung Grafenwiese Einbahn, Ausbau Wege Torney – Gladbach u. Torney Friedhof – Raab Gelände	nähere Prüfung in Konkretisierungen
13	17.02.23	diverse konkrete Kritikpunkte nördliche Dierdorfer Str.	Einzelfallprüfung; durch geplanten Umbau vsl. hinfällig

Behörden/ Träger öffentlicher Belange/ Interessensverbände/ Politische Vereinigungen und ähnlich

Lfd. Nr.	Name und Datum	Inhalt Stellungnahme in Stichpunkten	Prüfung/ Abwägungsvorschlag
1.1	Blinden- und Sehbehindertenverein (07.02.)	diverse Kritikpunkte blindengerechter Ausbau Haltestellen (auch Einzelmängel)	Kenntnisnahme/ Berücksichtigung in weiterer Diskussion; Einzelfall-Prüfung
1.2		eventuelle Freigabe Fußgängerzone abgelehnt; Kritik Werbestopper, Außengastronomie u.ä. in dieser	Kenntnisnahme/ Berücksichtigung in weiterer Diskussion; Kenntnisnahme (kein Gegenstand VEP)
1.3		Kritik eventuelle Einführung E-Scooter/ Regulierungsbedarf	Kenntnisnahme/ Berücksichtigung in weiterer Diskussion
2.1	KV Radverkehrsförderung (09.02.23)	Themenradwege im Netz berücksichtigen/ Verknüpfung mit Haupttrouten	Rhein- und Wiedroute im Prinzip (über Konzept 2008) berücksichtigt; Bedeutung Limes-Route und Verlauf unklar; Wegweisungsnetz nicht Gegenstand VEP
2.2		Verweis auf Pendlerradroute/ Behandlung im VEP unklar	im Prinzip in Radzielnetz berücksichtigt; Ergänzung redaktioneller Hinweis
2.3		Empfehlung Beteiligung Fachgruppe LBM-Zentrale	LBM-Cochem wurde beteiligt
2.4		Hinweis auf Bike+Ride-Offensive DB	Kenntnisnahme
3	KV – Aufgabenträger ÖPNV (09.02.23)	Hinweise zur laufenden Ausschreibung/ Fortführung Stadtverkehr	Kenntnisnahme
4	KV - Untere Landesplanungsbehörde (09.02.23)	Berücksichtigung relevante Ziele/ Grundsätze LEP und RROP	übergeordnete Verkehrs-relevante Vorgaben durch Maßnahmenebene VEP nicht kritisch berührt
5.1	ADFC (09.02.)	Methodik Ermittlung Handlungsbedarfe Radverkehr/ Umfang der betrachteten Straßen/ fehlende Bewertung einzelner Str.	Zurückweisung: Aussagen auf ein festgelegtes Untersuchungs-Netz bezogen/ im vorliegenden Planungsstadium Ergänzung nicht praktikabel; ggf. mittelfristige Fortschreibung
5.2		zu Anlage Bild 47 – Maßnahmen Radverkehr: diverse redaktionelle Hinweise	Berücksichtigung in Endfassung

5.3		diverse Kritikpunkte Einstufung Handlungsbedarf	Zurückweisung: zunächst Bewertung durch Planungsbüro maßgeblich; tlw. außerhalb festgelegtem Untersuchungsnetz (s. Methodik); ggf. mittelfristige Fortschreibung
5.4		diverse Vorschläge zur Führung Radverkehr in Einzelfällen/ in Fahrradstraßen allg./ Hinweise auf einzelne Missstände	nähere Prüfung in Konkretisierungen
5.5		verschiedene Forderungen in Bezug auf Prioritätensetzung Maßnahmen, spezifische personelle Aufstockung, Bereitstellung von Haushaltsmitteln	Berücksichtigung in weiterer Diskussion/ nähere Prüfung in Konkretisierungen
6.1	Wirtschaftsforum (10.02.)	Beschränkung Plangebiet bzgl. Güterverkehr kritisiert; Gewerbegebiete + Stadtteile fehlen	Gemäß Beschluss nicht beauftragt; ggf. Berücksichtigung in künftigen (Teil-)Fortschreibungen
6.2		Zahlen Pendlerverhalten von 2014/ veraltet	keine besondere Relevanz/ Kernaussage gleich
6.3		Bedarfszahlen ÖPNV dito	Bezug: NVP, keine aktuelleren Daten vorliegend
6.4		ÖV-Erschließung Industriegebiete nicht behandelt	s.o.
6.5		Leitlinien und Handlungsfeld Wirtschaftsverkehr mit Betrieben abzustimmen	nähere Prüfung in Konkretisierungen
6.6		Beratungsangebot Stadt bzgl. betriebl. Mobmanagement gefordert; Gesprächsbereitschaft	nähere Prüfung in Konkretisierungen/ Kenntnisnahme
6.7		Ladeinfrastruktur: Angebot Ausbau auf Parkflächen der Mitglieder	nähere Prüfung in Konkretisierungen
7	KV – Brand- und Katastrophenschutz (13.02.23)	allg. Hinweise auf notwendige Flächen Feuerwehr u.ä.	nähere Prüfung in Konkretisierungen/ Vollzug
8.1	KV – Senioren-/Behinderten-Beirat (13.02.23)	Verweis auf geltende Richtlinien/ Leitfaden barrierefreier Ausbau	nähere Prüfung in Konkretisierungen/ Vollzug
8.2		zügige Umsetzung barrierefreier Ausbau Haltestellen gefordert (Verweis Stelln. Blindenverein)	s.o.

8.3		Konfliktpotenzial gemeinsame Geh- und Radwege + E-Scooter (dito)	s.o.
9.1	Ortsbeirat Segendorf (14.02.)	Reaktivierung Boesner-Brücke	in Netzplanung berücksichtigt
9.2		in Segendorf vollständig T-30-Zone	Gemäß Beschluss nicht beauftragt; ggf. mittelfristige Fortschreibung Tempo-Konzept auf Stadtteile
10.1	Deichstadtfreunde (14.02.)	Modernisierung/ Attraktivierung Parkhäuser	Kenntnisnahme/ Berücksichtigung in weiterer Diskussion
10.2		Verteuerung Straßenparken kritisiert; eher Subventionierung Parkhäuser; Preis nicht maßgeblich für geringe Nutzung	Kenntnisnahme/ Berücksichtigung in weiterer Diskussion
10.3		Hinweise freie Kapazitäten in NR-App	nähere Prüfung in Konkretisierungen
10.4		kein weiterer Wegfall oder Ausweisung reines Anwohnerparken im südöstlichen Bereich (Marktplatz)	s.o.; reines Anwohnerparken nicht vorgeschlagen
10.5		Einzelhandel + andere Dienstleister lebt von einfacher Erreichbarkeit/ Kundenparkplätze	Kenntnisnahme/ Berücksichtigung in weiterer Diskussion
11.1	DB Immobilien (14.02.)	Betroffenheit bzgl. Planungstiefe unklar/ keine abschließende Bewertung	Kenntnisnahme
11.2		diverse (Standard-)Hinweise bei Betroffenheit von Bahnanlagen	nähere Prüfung in Konkretisierungen
11.3		Zufahrt zu Ladestraße Güterbhf. von Blücher- oder Hofgründchen für Lkw weiter zu gewährleisten	nähere Prüfung in Konkretisierungen
12.1	Jugendbeirat (14.02.)	durchgängiges Radnetz innerhalb und zwischen den Stadtteilen zur sicheren Fortbewegung	grundsätzlich in VEP vorgeschlagen
12.2		einheitliche Führungsform für Hauptverbindungen; Mischung kritisiert; Übergänge auf Straße gefährlich	nähere Prüfung in Konkretisierungen
12.3		Einbindung Schüler in weitere Planung	Kenntnisnahme/ Berücksichtigung in weiterer Diskussion

12.4		Fahrradstraßen nachrangig; separate Anlagen bevorzugt	Kenntnisnahme/ Berücksichtigung in weiterer Diskussion
12.5		E-Scooter kritisch bewertet (Unfallgefahren, unregelmäßiges Abstellen, Vandalismus)	Kenntnisnahme/ Berücksichtigung in weiterer Diskussion
13.1	SPD-Fraktion (15.02.)	Prüfung und Berücksichtigung Anregungen ADFC	Kenntnisnahme/ s. dort
13.2		Betrachtung Radverkehr für Gesamtstadt begrüßt; bessere Anbindung Stadtteile an Zentrum gewünscht	Kenntnisnahme/ Berücksichtigung in weiterer Diskussion
13.3		Verlagerung auf NMV + Tempo-30 + Reduktion Parkraum grundsätzlich begrüßt; mit Verbesserung ÖV flankieren	Kenntnisnahme/ Berücksichtigung in weiterer Diskussion
13.4		bzgl. Rahmencharakter Maßnahmen z.T. noch nicht berücksichtigt; jeweilige Einbindung Gremien bei Ergänzungen	Kenntnisnahme
14.1	Seniorenbeirat (16.02.)	Kritik fehlender Einbezug Stadtteile; Anwohner auf Besuch Zentrum angewiesen	Gemäß Beschluss nicht beauftragt; Kenntnisnahme
14.2		bessere Anbindung Stadtteile im Busverkehr bei KV fordern; auch Streckenführung/ Haltestellen zu hinterfragen; Einbindung Ortsbeiräte	Kenntnisnahme/ Berücksichtigung in weiterer Diskussion
14.3		On-Demand-Angebote, Bürgerbus von Stadt zu verfolgen	Kenntnisnahme/ Berücksichtigung in weiterer Diskussion
14.4		Ausbau barrierefreie Haltestellen und Querungshilfen auch in den Stadtteilen	Kenntnisnahme/ Berücksichtigung in weiterer Diskussion
14.5		Schwerpunkte Zentrum: Moltkeplatz; Sitzgelegenheiten Hst. Marktkirche u. weitere; Mülleimer mit Trennung; Parkleitsystem	Kenntnisnahme/ Berücksichtigung in weiterer Diskussion; Einzelfallprüfungen
15.1	IHK (17.02.)	Erreichbarkeit Zentrum für MIV gewährleisten/ Parkraumangebot bei Bedarf erweitern	Kenntnisnahme/ Berücksichtigung in weiterer Diskussion
15.2		Empfehlung Mobilitätsstationen/ intermodale Punkte zur Verringerung Parkraumnachfrage	Kenntnisnahme; Berücksichtigung in parallelem Konzept Städtenetzwerk „Mitten am Rhein“
15.3		Digitalisierung/ neue Park- und Verkehrsleitsysteme empfohlen	Kenntnisnahme

15.4		Attraktivierung Umweltverbund als Anreiz für MIV statt Restriktionen	Kenntnisnahme/ Berücksichtigung in weiterer Diskussion
15.5		zukunftsfähige Mob.-Konzepte entwickeln	Kenntnisnahme
15.6		allg. Zustimmung zu Leitzielen; insb. Einrichtung Liefer- und Ladezonen (ggf. wechselnd f. Anwohner)	Kenntnisnahme; nähere Prüfung in Konkretisierungen
15.7		allg. Zustimmung zu Planungs-/ Handlungskonzept	Kenntnisnahme
15.8		Bereitschaft Beteiligung an betr. Mobilitätsmanagement	Kenntnisnahme
16.1	Ortsbeirat Torney	Kritik an fehlender weiterer Beteiligung	Berücksichtigung/ gemeinsame Gremiensitzung
16.2		fehlende Berücksichtigung Stadtteile: insb. bzgl. Durchgangsverkehr, Radwegenetz und Anbindung an den ÖPNV	Radnetz gesamtstädtisch; ansonsten gemäß Beschluss nicht beauftragt
17	Polizei (15.02.)	keine Bedenken	
18	Handwerkskammer (13.02.)	keine Bedenken	
19	Landwirtschaftskammer (20.02.)	keine Bedenken	