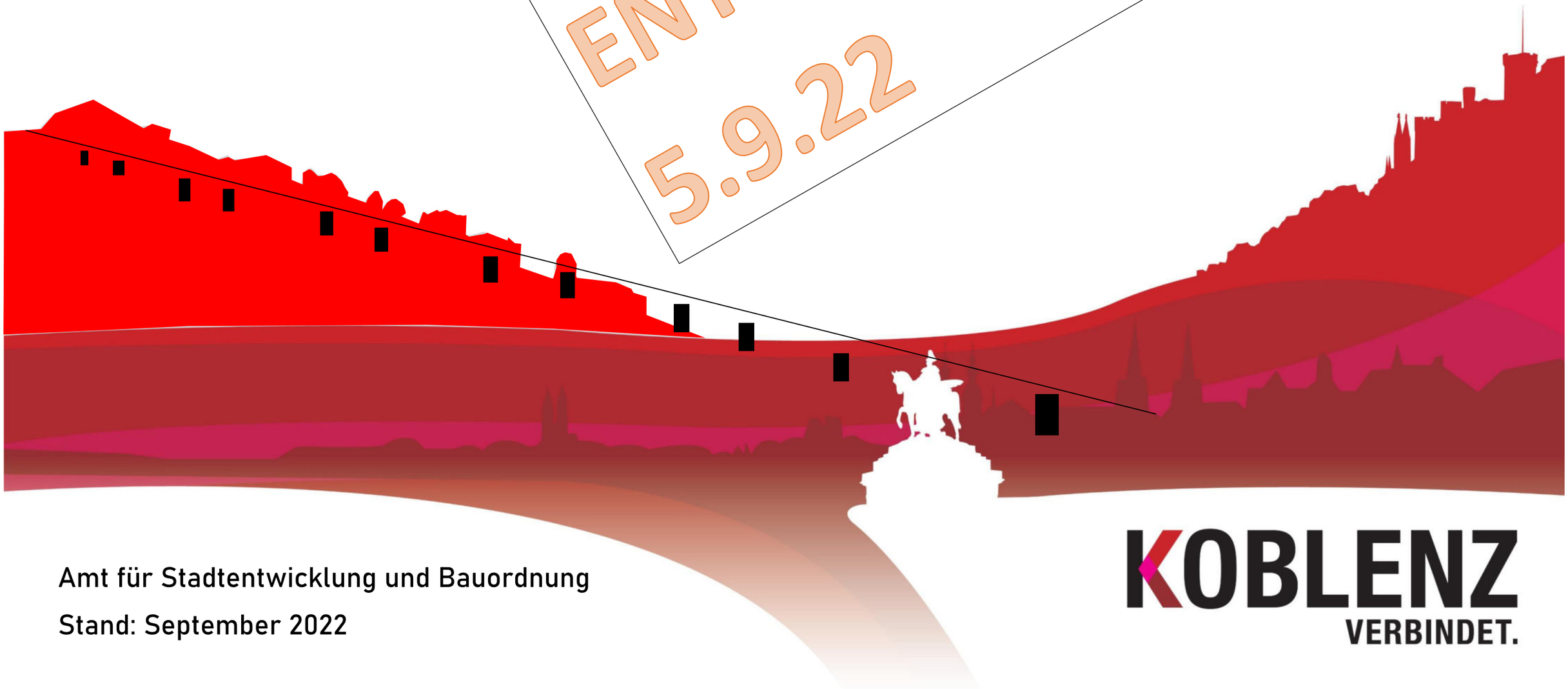
Teilraum-Mobilitätskonzept rechte Rheinseite Nord

ENTWURF
5.9.22



Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung

Stand: September 2022

KOBLENZ
VERBINDET.

Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung
Sachgebiet Verkehrsplanung
Bearbeitung: Arndt Schwab
Koblenz, September 2022

Gliederung

1. Einleitung und Veranlassung

2. Ausgangssituation

3. Geplante städtebauliche Entwicklung

4. Bestandsaufnahme/-analyse

4. 1 Fußverkehr

4.2 Radverkehr

4.3 Öffentliche Verkehrsmittel

4.4 Motorisierte Individualverkehr

4.5 Reisebusverkehr

4.6 Wirtschaftsverkehr

5. Verkehrsplanerische Konzeptvorschläge

5.1 Stadtbereich Niederberger Höhe/ Ehrenbreitstein

5.1.1 Alltagsverkehr

5.1.2 Freizeitverkehr

5.2 Entwicklung des „Quartiers am Festungspark“ (ehemalige Fritsch-Kaserne)

5.2.1 Anforderungen an das Mobilitätskonzept

5.2.2. Zusätzliches Kfz-Verkehrsaufkommen

5.2.3 Baustellenphase

1. Einleitung und Veranlassung

Dieses Konzept befasst sich mit dem Gebiet nördlich der Pfaffendorfer Brücke, für das die historische Altstadt von Ehrenbreitstein die Scharnierfunktion zum Rheintal darstellt. Die Stadt hat auf Basis des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) 2030 und des Nahverkehrsplanes ein übergeordnetes Verkehrs- und Mobilitätskonzept für den gesamten Bereich der Niederberger Höhe (incl. Festungsplateau) mit Rahmenvorgaben für die anstehende Quartiersentwicklung des Unterkunftsbereiches der ehemaligen "Fritsch-Kaserne" erarbeitet. Für das Quartier selbst wird wiederum unter Berücksichtigung dieser Rahmenvorgaben ein Mobilitätskonzept für das neu entstehende Quartier erstellt.

Anlass dieses Teilraumkonzepts ist die Entwicklung des „Quartiers am Festungspark“ im Stadtbereich Niederberger Höhe. Um die Bewohnerschaft möglichst zu autofreier Mobilität zu motivieren, wurden städtischerseits Grundsatzvorgaben getroffen (Kaufvertrag, Städtebauwettbewerb, Städtebaulicher Vertrag usw.).

So ist auch ein Mobilitätskonzept auszuarbeiten. Der ausgewählte Immobilienentwickler, BPD Bouwfonds Immobilienentwicklung GmbH, Frankfurt/M., hat damit das Planungsbüro SHG Ingenieure GmbH, Montabaur, beauftragt.

Die hiermit vorliegende Ausarbeitung der Stadtverwaltung stellt den verkehrsplanerischen Rahmen dar, wobei die Bearbeitung parallel mittels interaktiver und kooperativer Abstimmung erfolgt bzw. erfolgt ist.

2. Ausgangssituation

Die Koblenzer rechte Rheinseite ist siedlungsstukturell durch urbane Teilräume (z.B. Altstadt Ehrenbreitstein), ehemals eigenständige Dörfer (Arzheim, Arenberg, Niederberg und Immendorf) und jeweils anschließende Wohnquartiere verschiedener Typen geprägt.

Landschaftsbildprägend ist in erster Linie die preußische Festung Ehrenbereitstein, an der Kante eines flachen Hochplateaus zum Mittelrheintal gelegen. Sie stellt die aufkommensstärkste touristische Einzelattraktion des Landes Rheinland-Pfalz dar. In Richtung Westerwald liegt der zur Bundesgartenschau Koblenz 2011 angelegte Festungspark, der jeweils hälftig dem Land und der Stadt gehört. Dort befindet sich die Bergstation der seither verkehrenden Rhein-Seilbahn, welche eine autofreie Anbindung ans innerstädtische Rheinufer bietet - leistungsfähig, CO2-neutral und technisch zukunftsfähig.

Jenseits des Festungsparks liegt die ehemalige Fritsch-Kaserne der Bundeswehr mit „Unterkunftsbereich“ sowie den „Technischen Bereichen“ (TB) „West“ und „Ost“. Das Gesamtgelände ist eine der wichtigsten Konversionsmaßnahmen militärischer Liegenschaften in der traditionell

stark militärisch geprägten Stadt. 1998, etwa 60 Jahre nach ihrer Errichtung, wurden die letzten Soldaten aus der Fritsch-Kaserne abgezogen, um die Liegenschaft einer zivilen Nutzung zuzuführen. Weitgehend davon ausgenommen ist bislang der „Technische Bereich West“, der weiterhin militärisch genutzt wird und u.a. einen Teil der Wehrtechnischen Studiensammlung aufweist.

Der Festungspark verfügt u.a. über einen sehr attraktiven Abenteuerspielplatz und einen Adventure-Minigolfplatz. Zusammen mit der Festung, die (außer im Winter) Gastronomie aufweist, handelt es sich um einen beliebten Naherholungsbereich, zudem um ein Kulturzentrum mit Museen und mehreren Bühnen (in Gebäuden und temporär „open air“).

Nahversorgung findet sich in Ehrenbreitstein (u.a. Discounter, Bäckerei), Niederberg (u.a. Discounter, Getränkemarkt, Bäckerei, Friseur), Arenberg-Mitte (u.a. Bäckerei, Friseur) „auf der grünen Wiese“ im Bereich Niederberger Höhe / Urbar-Schafstall (großflächiger Supermarkt, Discounter).

3. Geplante städtebauliche Entwicklung

Fritsch-Kaserne / Quartier am Festungspark

Das eigentliche Kasernenareal wird durch BPD als Vorhabenträger in Kooperation mit der Stadt zum gemischten „Quartier am Festungspark“ umgewandelt. In der Hauptsache sollen Wohnungen entstehen. Im Sinne der Nutzungsmischung sind auch Dienstleistungseinrichtungen vorgesehen (u.a. Nahversorgung, Gastronomie, Mobilität). Das Konzept geht davon aus, dass künftig ca. 2.000 Menschen hier wohnen und arbeiten werden. Es entstehen sowohl Wohnungen als auch Einfamilienhäuser.

BPD plant mit der eigenen Projektgesellschaft BPD Koblenz Niederberg GmbH die städtebauliche Entwicklung der ehemaligen „Fritsch-Kaserne“ (Teil des ehemaligen Unterkunftsbereichs). Der Unterkunftsbereich der ehemaligen Fritsch Kaserne auf der Niederberger Höhe in Koblenz war Gegenstand eines Bieterwettbewerbs der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, um das Kasernengelände zu veräußern. Der Bieterwettbewerb erfolgte unter Beteiligung der Stadt Koblenz. Mit dem Kauf des Geländes wurde zeitgleich ein städtebaulicher Vertrag zwischen BPD und der Stadt Koblenz abgeschlossen, welcher u.a. Vorgaben für die Entwicklung des Geländes beinhaltet. Für das Areal wurde bereits ein städtebaulicher Rahmenplan erarbeitet. Dieser liegt dem städtebaulichen Vertrag zwischen der Stadt und der BPD zugrunde.

Sonstige geplante städtebauliche Entwicklung

In den Stadtteilen Arenberg-Immendorf und Niederberg sieht der Entwurf des Flächennutzungsplans vom 25. März 2022 die Entwicklung von insgesamt 5 weiteren Wohnflächen mit einem Gesamtvolumen von ca. 8,3 ha, zumeist für Ein-, Zwei- und kleine Mehrfamilienhäuser vor. Das ist Wohnraum für voraussichtlich ca. 800 bis 950 Personen.

4. Bestandsaufnahme und -analyse

4. 1 Fußverkehr

Das Fußverkehrsnetz besteht hauptsächlich aus straßenbegleitenden Gehwegen. Das Festungsplateau Ehrenbreitstein wird zudem von einigen Wirtschaftswegen (z.B. Felsenweg und Verbindungsweg Kompostanlage – Sportplatz Urbar) und einigen reinen Gehwegen bzw. Fußpfaden (z.B. General-Aster-Weg, Festungsumgehung Rheinsteig, sog. Reitweg, verlängerter Kirchhofsweg von/nach Niederberg) erschlossen. Zwischen Niederberg und der Niederberger Höhe und somit zur Erschließung des „Quartiers am Festungspark“ sind v.a. bedeutsam:

a) Die Ellingstraße sowie
b) der Gehweg zwischen Ellingstraße und Knotenpunkt Johannes-Casel-/Friesenstraße (mit Treppenstufen).

Die beiden Infrastrukturen sind beleuchtet und werden durch Alltags-Fußverkehr genutzt, die übrigen zumeist durch Freizeit-Fußverkehre (Spaziergänge und Wanderungen). Mit Ausnahme der Wege auf dem Plateau selbst sowie von/nach Urbar sind die Anlagen meist steil und nicht barrierefrei.

Zwischen dem Festungspark und dem gleichnamigen „Quartier“ ist bislang nur der straßenbegleitende gemeinsam Geh-/Radweg der Straße Niederberger Höhe allgemein nutzbar. Das Bundeswehrgelände „Technischer Bereich (TB) West“, die städtische Kompostierungsanlage (auf Urbarer Gemarkung) sowie das Betriebswegenetz auf der ehemaligen Koblenzer Hausmülldeponie sind bis auf weiteres unpassierbar. Bei der äußerlich bereits renaturierten Deponie besteht vorerst ein Betretungsverbot.

4.2 Radverkehr

Die meisten Radverkehrsbeziehungen unterliegen Einschränkungen durch die mitunter steil bis sehr steil ausgebildete Topografie. Praktisch eben verlaufen zumindest die Straßen und Wege im Bereich Niederberger Höhe / Festungsplateau samt den Anbindungen an die Bereiche Urbar-Schafsstall und Arenberg-Mitte.

Die stark zunehmende Etablierung von Pedelecs erschließt mittlerweile auch die rechtsrheinischen Höhenstadtteile für das Fahrrad. Schon die ca. 2005 eingeführte kostenlose Fahrradmitnahme im städtischen und regionalen Linienbusverkehr ab 9 h (im Rahmen der Platzverfügbarkeit, Sa. und So. ganztags) und die seit 2010 tagsüber in der „Sommer“-Saison verkehrende Seilbahn hatten eine leichte Steigerungswirkung auf das hiesige Radverkehrsaufkommen.

Das Potential wird aber trotz Pedelecs bei weitem nicht in vollem Umfange aktiviert, weil vor allem bei der Anbindung an die Innenstadt und die jenseitsgelegenen Stadtteile sowie das angrenzende ländliche Umland noch schwerwiegende Infrastrukturdefizite im Hinblick auf das Radfahren bestehen. Stärkstes Hemmnis ist die derzeitige bauliche und verkehrsorganisatorische Auslegung der L 127 (fehlende Radverkehrsinfrastruktur, hohe Kfz-Fahrgeschwindigkeit) in Verbindung mit anhaltenden bundes- und landesrechtlichen Blockaden moderner Radverkehrslösungen für enge Straßenräume, in denen übliche Radverkehrsanlagen nicht oder nur in einer Richtung hergestellt werden können („Piktogrammketten“ bzw. „Sharrows“).

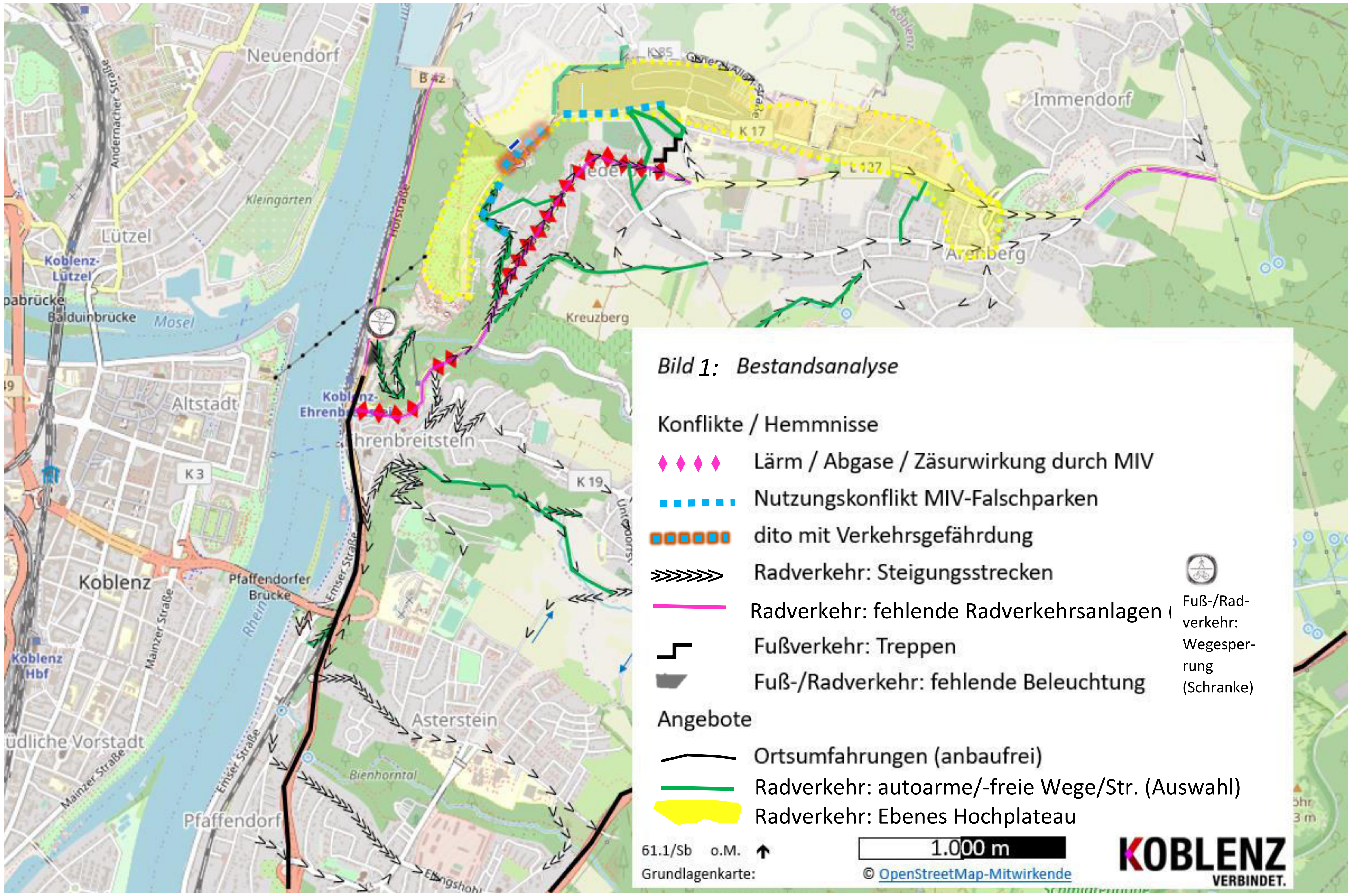


Bild 1: Bestandsanalyse
Konflikte / Hemmnisse
Lärm / Abgase / Zäsurwirkung durch MIV
Nutzungskonflikt MIV-Falschparken
dito mit Verkehrsgefährdung
Radverkehr: Steigungsstrecken
Radverkehr: fehlende Radverkehrsanlagen (
Fußverkehr: Treppen
Fuß-/Radverkehr: fehlende Beleuchtung
Fuß-/Rad-verkehr: Wegesper-rung (Schranke)
Angebote
Ortsumfahrungen (anbaufrei)
Radverkehr: autoarme/-freie Wege/Str. (Auswahl)
Radverkehr: Ebenes Hochplateau
61.1/Sb o.M.
Grundlagenkarte:
1.000 m
© OpenStreetMap-Mitwirkende
KOBLENZ VERBINDET.
Neuendorf
Lützel
Altstadt
Koblenz
Ehrenbreitstein
Asterstein
Pfaffendorf
Immendorf
Arenberg
Kreuzberg
Mosel
Rhein
Pfaffendorfer Brücke
Balduinbrücke
Südliche Vorstadt
Koblenz Hbf
Koblenz-Lützel

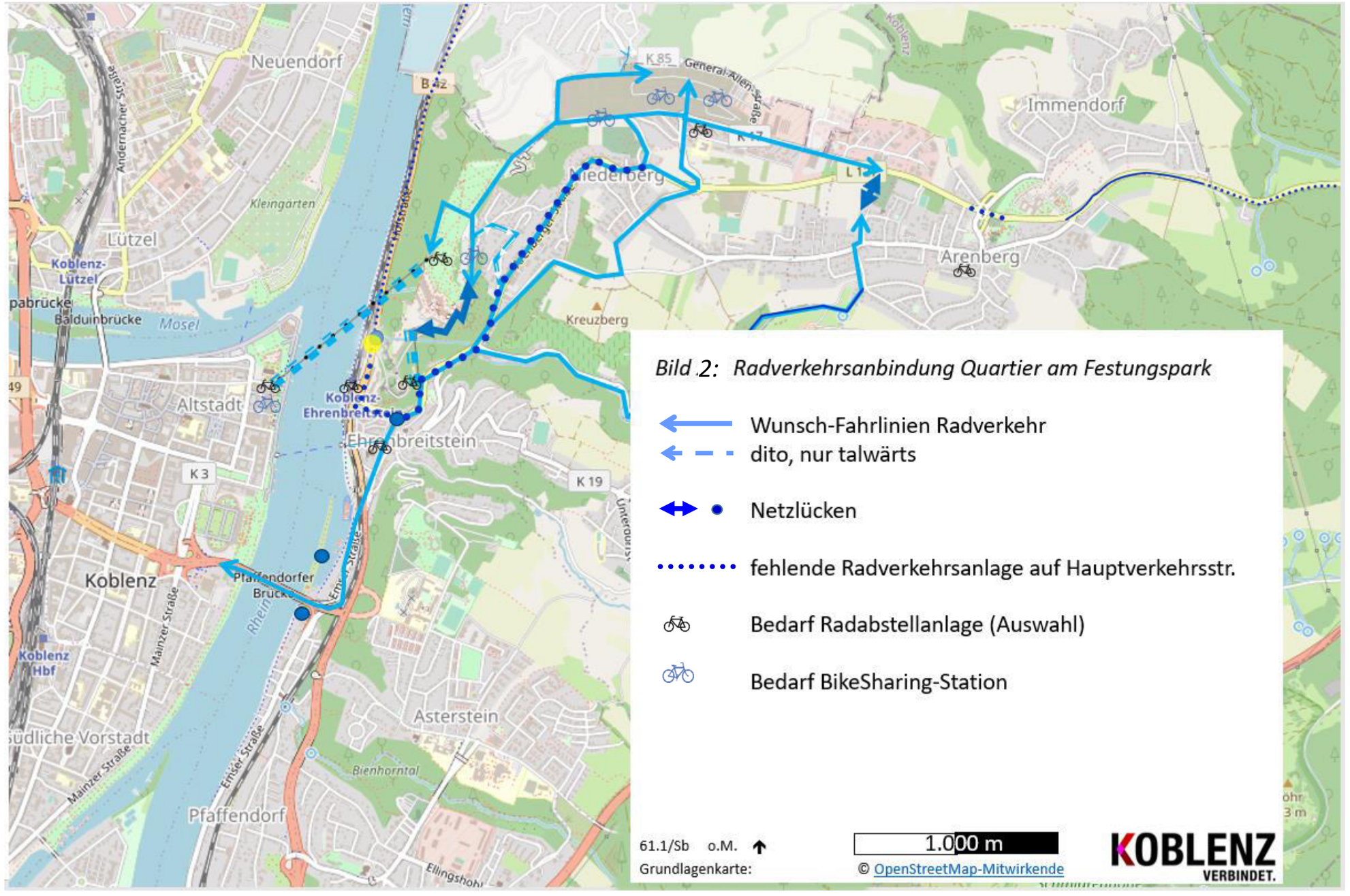


Bild 2: Radverkehrsanbindung Quartier am Festungspark

4.3 Öffentliche Verkehrsmittel

Raumerschließung

Der Planungsraum wird im Allgemeinen räumlich gut bis befriedigend durch den Linienbus erschlossen. Neben den zum Fahrplanjahr 2021 grundlegend umstrukturierten Stadtbuslinien (insbesondere den Linien 9, 19 und 29) verkehren Regionalbusse nach/aus Montabaur ICE (Linien 460). Hier gab es mit Einführung der tangentialen Kleinbuslinie 29 zwischen der Niederberger Höhe und Asterstein seit dem Fahrplanjahr 2021 einen wesentlichen Lückenschluss. Einen weiteren Lückenschluss, zumindest sporadisch, bietet seit dem Fahrplanjahr 2022 die Kleinbuslinie 166 Vallendar - Urbar - Arenberg mit montags bis freitags tagsüber 6 Fahrtenpaaren, die die Niederberger Höhe jeweils als Einrichtungsteilschleifenfahrt anbinden.

Die genannten Buslinien befahren die Straße Niederberger Höhe im Abschnitt östlich der Friesenstraße. In Richtung Festung / Festungspark gibt es bislang kein Linienbusangebot. Ein weiterer „weißer Fleck“ im ÖPNV-Liniennetz ist die obere Hälfte der Niederberger Steilhangsiedlung Neudorf (Bergstraße). Die Festung Ehrenbreitstein selbst ist durch den Festungsaufzug ÖPNV-erschlossen (Anbindung an Ehrenbreitstein-Tal und die Bushaltestelle Festungsaufzug, VRM-Tarifanerkennung).

Fahrplan

Die Haltestelle „Niederberg Kaserne“ weist eine mindestens halbstündliche Busanbindung an die Innenstadt auf. Die Linien 9/19 (ab/bis Zentralplatz/Forum) und 460 (ab/bis Hbf via Zentralplatz/Forum) ergänzen sich zu einem verdichteten Halbstundentakt.

Bei der zeitlichen ÖPNV-Erschließung in den Nebenverkehrszeiten wurden mit den Fahrplanjahren 2021 und 2022 schrittweise teils enorme Verbesserungen eingeführt, und zwar die Betriebszeiten betreffend: Die Busse bieten nun Fahrplanverdichtungen in den frühen Nachstunden und einen längeren Abend- und Nachtverkehr (was dazu beiträgt, dass ein merklicher Anteil junger Erwachsene auch beim Eintritt ins Führerscheinalter dem ÖPNV die Treue hält).

Tarif

Durch den seit fast 20 Jahren geltenden Gemeinschaftstarif im Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM) können die Fahrten verschiedener Unternehmen einfach mit dem gleichen Ticket benutzt werden.

Tariflich wird neben der – kaum bekannten – Teil-Integration des Schrägaufzugs in den regionalen ÖPNV-Tarif des Verkehrsverbunds Rhein-Mosel (VRM) immer wieder auch eine entsprechende oder gar weitergehende Einbeziehung der Seilbahn gefordert (s. Kap. 5.).

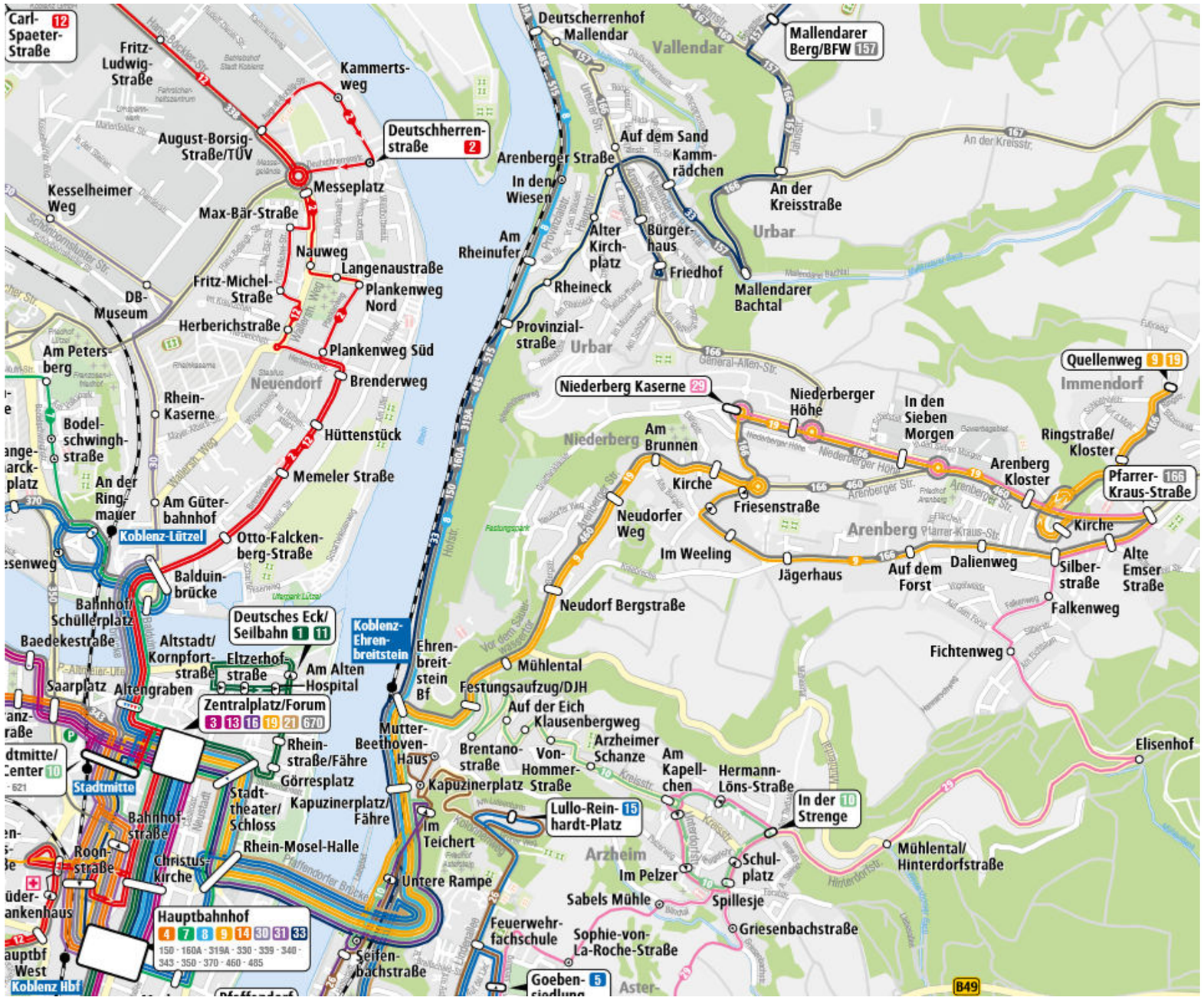


Bild 3: Busliniennetz, Ist-Zustand

4.4 Motorisierter Individualverkehr

Auch im Motorisierten Individualverkehr (MIV) ist die L 127 die Haupterschließung des Planungsraums. Sie ist in Ehrenbreitstein mit der Bundesstraße 42 und östlich von Immendorf und Arenberg mit der B 49 verknüpft. Verkehrsrelevanz hat auch die Kreisstraße General-Allen-Straße aus/nach Urbar (dort „Arenberger Straße“ mit Gemeindestraßen-Status). Sie wurde in der Ortslage Urbar in den letzten Jahren verkehrsberuhigt umgebaut, nicht zuletzt mit dem Anliegen, einem Anstieg bei den Durchfahrten in Folge der geplanten neuen Baugebiete vorzubeugen.

In Niederberg und - noch mehr - in Ehrenbreitstein dominiert der Anteil von Kfz, die ihre Quelle oder / und ihr Ziel in einem der rechtsrheinischen Stadtteile haben. Durchfahrten aus dem Westerwaldkreis oder dorthin sind hier ein untergeordneter Aufkommensanteil.

Im Freizeitverkehr bildet das Festungsplateau mit Festung, Park, Seilbahn und weiteren Freizeiteinrichtungen (Spielplatz, Adventuregolf etc.) ein starkes Ziel – mit saisonalen und wochentäglichen Schwankungen.

Das daraus resultierende Kfz-Aufkommen kann an vielen Tagen im Jahr auf dem landeseigenen gebührenpflichtigen Parkplatz am Entreegebäude – nahe an der Festung und der Bergstation der Seilbahn – abgewickelt werden (ca. 150 Parkstände). An Schönwetter-Frühlings-/Sommer-/Herbstwochenenden sowie bei publikumsintensiven Veranstaltungen reicht dieses Angebot nicht aus, so dass gezielt verschiedene Zusatzangebote durch die Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz (GDKE) aktiviert werden (s.u.).

Als weiteres Standardangebot für die Besucher/innen im Bereich Fort Pleitenberg[1] (Spielplatz, Adventuregolf, Festungspark) gibt es dort, im Verlauf der zur Festung führenden Greiffenklaustraße, - ca. 42 weitere Pkw-Senkrechtparkstände. Diese sind grundsätzlich zeitbeschränkt bewirtschaftet (Parkscheibenregelung) und befinden sich auf Urbarer Gemarkung und somit hinsichtlich der Ahndung und Überwachung im Zuständigkeitsbereich der Verbandsgemeinde Vallendar.

Das bisherige und im Grundsatz bewährte Konzept sieht optional drei Zusatz-Parkmöglichkeiten vor, die bedarfsweise geöffnet werden:

a) Schotterrasenfläche zwischen Seilbahnstation und Haus Wester samt bituminiertem Zuführungsweg
   (bis zu 350 Pkw, Landesgrundstück im Süden des Festungsparks; häufig als nichtöffentliche Rüst-/Logistikfläche für Aussteller / Standbetreiber / Gastveranstalter in der Festung genutzt),
b) Notbeparkbare Wiesenfläche zwischen a) und Greiffenklaustraße bzw. Entreeparkplatz
   (bis zu 1.200 Pkw, Landesgrundstück im Süden des Festungsparks; nur sporadisch, kurzzeitig und bei trockenem Boden nutzbar),
c) Überlauf-Parkplatz im TB West an der Straße Niederberger Höhe
   (bis zu 600 Pkw, vo der GDKE angepachtetes Bundesgrundstück, ca. 1,1 bis 1,3 km Entfernung zum Entreegebäude).

[1] Gemäß den preußischen Festungsplänen heißt die Anlage „Werk Pleitenberg“. „Werk Bleidenberg“ wird das Außenwerk der Feste Ehrenbreitstein erst seit der BUGA 2011 genannt, angepasst an den Namen der in den 1960er Jahren realisierten Erschließungsstraße im Umfeld bzw. dem schon älteren, historischen Gemarkungsnamen „Bleidenberg“.

Je nach Aufkommen und Programmangebot wird zwischen unter c) aufgeführten Überlauf-Parkplatz und dem Parkplatz von der GDKE ein Shuttlebus bestellt und angeboten, der i.d.R. kostenlos benutzt werden kann.

Bei bestimmten Großveranstaltungen werden zudem von den Gastveranstaltern Shuttlebusse zwischen Bahnhaltepunkt Stadtmitte / ZOB Löhrcenter via ZOB Zentralplatz und zurück organisiert, um die Erreichbarkeit der Festung zu optimieren und das örtliche Kfz-Aufkommen zu begrenzen (Fahrzeit Gesamtstrecke 20 min).

Trotz dieser mengenmäßig ausreichenden Angebote gibt es immer wieder einzelne Pkw-Fahrer/innen, die ihr Fahrzeug „wild“ abstellen, wobei schon ein Falschparker wie ein Magnet viele andere anziehen kann.

Unmut bei der Anliegerschaft erzeugt das Parken in umliegenden Wohngebieten
- „Neudorf“ (Bergstraße und Straße Im Bleidenberg, relativ häufig, doch in kleinem Umfang) und
- „Niederberger Höhe“ (selten, an sehr aufkommensstarken Tagen).

Beschädigungen der Grünanlagen ergeben sich durch wildes Beparken von Parkflächen im Zusammenhang mit der Entfernung von Absperrungen sowie durch das nicht erlaubte Beparken des Grünstreifens entlang der Greiffenklaustraße. Letzteres ist besonders problematisch, weil dadurch

- gefährliche Sichtbehinderungen an Querungsstellen, insbesondere beim Spielplatz,
- Behinderungen von Shuttlebussen und
- Blockaden der Strecken für Rettungs- und Feuerwehrfahrzeuge

ausgelöst werden.

Diese Situation stellt hohe Anforderungen an die Überwachungskräfte, zumal Veranstaltungen häufig in Zeiten reduzierter Einsatzstärke liegen und der vorgenannte Magneteffekte eine starke Eigendynamik entwickeln kann.

Bild 4: Blick auf den Festungspark und Haus Wester: links Landeshälfte, rechts Stadthälfte; im Hintergrund die zeitweise und i.d.R. nur privilegiert beparkbare Schotterrasenfläche

4.5 Reisebusverkehr

Reisebusse dürfen am Pkw-Parkplatz Entreegebäude kostenlos zum Aus- und Einstieg vorfahren. Zum Parken steht grundsätzlich der Überlauf-Parkplatz TB West zur Verfügung. Die Nachfrage ist zumeist touristisch und/oder auf die Jugendherberge in der Festung bezogen.

4.6 Wirtschaftsverkehr

Der im Planungsraum auftretende Wirtschaftsverkehr auf den Straßen resultiert v.a. aus Klein- und Handwerksbetrieben, dem örtlichen (Lebensmittel-) Einzelhandel sowie der Wohnfunktion (Kurier- und Paketdienste).

5. Verkehrsplanerische Konzeptvorschläge

5.1 Stadtbereich Niederberger Höhe/ Festungsplateau Ehrenbreitstein

5.1.1 Alltagsverkehr

Folgendes wird für den Alltagsverkehr vorgeschlagen (Berufs-, Ausbildungs- und Versorgungswege):

Seilbahn

Aufgrund ihrer Schlüsselrolle für nachhaltige Mobilität muss die Seilbahn weiter erhalten bleiben und möglichst eine zeitliche Betriebsausweitung erfahren. Wenn sie auch im Winter und täglich bereits ab ca. 6 Uhr und regelmäßig bis in die frühen Nachtstunden verkehren würde, würde sie als Alltagsverkehrsmittel für Berufs-, Ausbildungs- und Versorgungswege der Bewohnerschaft im Raum Neudorf, Niederberger

Höhe, Arenberg/Immendorf und Urbar interessant. Da das zusätzliche Fahrgastaufkommen den zusätzlichen Betriebsaufwand nicht refinanzieren wird, erwartet der Betreiber einen finanziellen Ausgleich der Stadt Koblenz.

Durch Minimierung des bei Betrieb ständig vorzuhaltenden Personals (bislang 5 Personen) würde der Kostenaufwand für eine jahreszeitliche und tageszeitliche Verlängerung des Seilbahnbetriebs reduziert werden. Dazu sollte geprüft werden, ob die Vorgaben in der Betriebsgenehmigung zur Fahrgastbergung bei Störfällen ohne Sicherheitseinbußen auch personalsparender verwirklicht werden können, z.B. durch systematische Einbeziehung der Berufsfeuerwehr. Hinsichtlich der verkehrlichen Einbindung wird auf die nachfolgenden Ausführungen – auch zum Freizeitverkehr verwiesen.

Die volle Nutzbarmachung der Seilbahn für Alltagsverkehre erfordert darüber hinaus auch Angebotsverdichtungen im Busverkehr bei der Anbindung sowohl der Bergstation also auch der Talstation (s.u.).

Eine große Verkehrsbedeutung für das Quartier am Festungspark und die Nutzungshäufigkeit der Seilbahn hätte dabei die - noch nicht zu datierende - Praxisreife des Systems upBUS (s. ÖPNV).

Der ebenfalls sehr verkehrswirksame Einsatz mehrerer „normaler“ autonomer Shuttlebusse könnte auf der Achse zwischen Bergstation und Quartier am Festungspark unter günstigen Umständen bis zum Erstbezugsjahr 2025 möglich gemacht werden, wenn alle Akteure an einem Strang ziehen und die Finanzierung gesichert werden kann.

Eine tarifliche Vollintegration der Seilbahn in den Verkehrsverbund Rhein-Mosel wäre wünschenswert, ist aber unter den gegebenen finanziellen Rahmenbedingungen und Haushaltsauflagen bis auf weiteres nicht machbar. Die Stadt als ÖPNV-Aufgabenträger muss dem Betreiber – vereinfacht gesagt – für jede Fahrt die Differenz zwischen dem Anteil, den er aus ÖPNV-Ticket-Verkäufen erhält, und ungefähr dem bisherigen Seilbahnticketpreis erstatten. Das sind mehrere Euro pro Einzelticket und insgesamt einige Mio. Euro pro Jahr.

Profitieren würden v.a. Auswärtige, die die Hauptkundschaft für Einzeltickets sind und wegen der seltenen Mitfahrt und der hohen Motivation, die Seilbahn und die Festung zu erleben, nicht sonderlich preissensibel sind. Einzelfahrten würden weniger, Zeitkarten aber mehr als bisher kosten. Die bei der Stadtbevölkerung beliebte Jahres- bzw. Saisonkarte würde sich merklich verteuern (um derzeit ca. 400 bis 600 €[2] jährlich, weil künftig ein 2-Zonen-VRM-Ticket zu erwerben wäre).[3] Die Mehrkosten sind freilich mit dem Mehrnutzen der regionsweiten Geltung in Bussen und Nahverkehrszügen verbunden.

[2] VRM-Jahresabo Zonen 101+106: 560 € (9-Uhr-Karte) bzw. 791 € gegenüber 135 € für die Seilbahn-Saisonkarte (Preisstand 1. September 2022).
[3] Kostenangaben vorläufig angesichts angedachter bundesweiter Preissenkungen für ÖPNV-Monatskarten.

ÖPNV

Wie oben aufgezeigt, sind das Angebot sowie das Tarifsystem des ÖPNV bereits seit Ende 2020 verbessert worden.

Weitere tarifliche Optimierungen, wie sie aktuell im Sommer 2022 diskutiert werden (Nachfolgeregelung Modellversuch 9-Euro-Ticket), würden bzw. werden die preisliche Zugangshürde zum ÖPNV in Zukunft senken. Daraus resultierende Zusatznachfrage wird zu bestimmten Zeiten Kapazitätsausweitungen erforderlich machen, die idealerweise als zusätzliche Fahrten angeboten werden (Fahrplanverdichtungen).

Um den ÖPNV konkurrenzfähig zum MIV zu machen und eine starke Nachfragesteigerung zu erreichen, müsste darüber hinaus eine Verdreifachung der Fahrtenhäufigkeit erfolgen, nämlich ein 10-Minutentakt angeboten werden. Bei dieser Frequenz wird der ÖPNV als präsent wahrgenommen und die Mehrzahl der Menschen verzichtet auf Fahrplansichtung, weil bekannt ist, dass es nie lange bis zur nächsten Abfahrt dauert. Eine derartige Angebotsausweitung ist allerdings auf absehbare Zeit nicht realisierbar, da sie mit enormen Zusatzkosten für Personal, Fahrzeuge und Betriebsstoffe verbunden wäre (was zum Zeitpunkt dieser Konzepterstellung ressourcenmäßig nicht verfügbar ist).

Möglichst bald sollte eine Verlängerung der Buslinie 29 zur Festung / Seilbahn-Bergstation erfolgen. Dies erfordert den Einsatz eines zusätzlichen Kleinbusses samt zusätzlichem Fahrpersonal und übertrifft das bislang im Nahverkehrsplan vorgegebene Angebot. Die verlängerte Buslinie 29 verbindet die Stadt- und Regionalbuslinien 9, 19 und 460 mit der Seilbahn-Bergstation, ebenso auch das Quartier am Festungspark. Ebenso werden Ziele im Park, z.B. der Spielplatz und die Adventure-Golf-Anlage, besser via Seilbahn mit dem Stadtteil Altstadt verknüpft.

Ergänzend oder ggf. auch ersetzend soll eine Linie mit autonom verkehrenden Elektro-Shuttlebussen die neue Siedlung und die Bergstation (sowie die Freizeitangebote dazwischen) verbinden. Die baldmöglichste (Teil-)Umwandlung in eine upBUS-Linie ist sinnvoll, weil das umsteigefreie Direktverbindungen zwischen „Quartier“ und der Altstadt schaffen würde, was merkliche Nachfragesteigerungen erwarten lässt. Die upBUS-Kabinen fahren landseitig als Straßenbus und würden an der Seilbahnstation auf das dortige Tragseil angedockt. Die Wechselkabine fährt dann als Seilbahngondel weiter. Ein entsprechender Umschlag erfolgt dann wieder in umgekehrter Reihenfolge bei der Bergfahrt der Kabine.

Spätere Ausweitungen der upBUS-Linie auf dem Höhenrücken, z.B. nach Arenberg oder Urbar, sind denkbar; ebenso entsprechende Ausweitungen im Innenstadtbereich (z.B. Anbindung von Festungsplateau und Seilbahn an den Bahnhalt Stadtmitte oder den Hbf).

Auch der Busverkehr in der Innenstadt bedarf einer Ausweitung, wenn die Seilbahn mehr Alltagsverkehrsbedeutung erlangen soll. Montags bis freitags ist eine Verlängerung der heute eingesetzten Buslinien 1 und 11 bis zum Verwaltungszentrum (Arbeitsplatzschwerpunkt) anzustreben.[4]

[4] Da diese Linien in der Aufgabenträgerschaft des Rhein-Lahn-Kreises liegen, ist dies mit diesem abzustimmen und ggf. ein alternativer Lösungsansatz zu entwickeln.

Eigentlich wünschenswert für Berufs- und Ausbildungsverkehre wäre dann sogar eine Verdichtung des derzeitige Halbstundentakts bei der Haltestelle „Dt. Eck/ Seilbahn“ auf einen 10- Minuten-Takt für die Äste von/zum Hbf und – neu – von zum Verwaltungszentrum. Allerdings ist dieser große kostenmäßige Mehraufwand bis auf weiteres nicht durch die zu erwartenden Fahrgastzuwächse zu rechtfertigen.

Es ist unter heutigen Rahmenbedingungen unrealistisch, dass eine nennenswerte Anzahl von Einpendler/innen aus dem Westerwald zum Verwaltungszentrum die Seilbahn nutzen wird, denn:

- Es gibt genug kostenfreie bzw. kostengünstige Pkw-Parkmöglichkeiten in Arbeits-/Ausbildungsplatznähe (und somit keinen Push-Faktor, der zu anderem Verkehrsverhalten motiviert).
- P+R unter Einbeziehung der Seilbahn erfordert drei Umstiege (vom Auto zum ersten Bustransfer, von diesem zur Seilbahn, von dieser zum zweiten Bustransfer), was unbequem, mit Wartezeiten, zusätzlichen Organisations- und Kostenaufwand verbunden ist.

Von den ca. 4.000 bis 5.000 über die B49 kommenden Einpendler/innen aus dem Westerwald sind etwa 30 % auf das Verwaltungszentrum bezogen, d.h. ca. 1.500 Personen. Wenn davon (optimistischerweise) 5 % bereit wären, ein solches Angebot zu nutzen, wären das 75 Personen pro Fahrtrichtung und Tag.

Auch wenn nun noch Bewohner/innen der Höhenstadtteile und aus Urbar hinzugerechnet werden, ergibt sich keine Rechtfertigung für einen 10-Minuten-Takt zwischen Talstation und Verwaltungszentrum. Beispielrechnung für das Quartier am Festungspark: Von den max. 1.300 berufstätigen Bewohner/innen würden ca. 30 %, also max. 400 im Verwaltungszentrum arbeiten. Wenn davon (optimistischerweise) 10 % bereit wären, ein solches Angebot zu nutzen, wären das max. 40 zusätzliche Personen pro Fahrtrichtung und Tag. Diese Größenordnung kann ggf. auch noch einmal aus dem Raum Urbar /Immendorf / Arenberg / Niederberger Höhe aktiviert werden, d.h. weitere 40 Personen pro Fahrtrichtung und Tag. Das ergibt in der Summe ca. 150 Personen pro Fahrtrichtung und Tag[5] und steht in keinem vertretbaren Verhältnis zum betrieblichen Mehraufwand, den die Stadt Koblenz als ÖPNV-Aufgabenträger erstatten müsste.

Zum Vergleich: Bisher fahren 91 % der im Verwaltungszentrum Tätigen mit dem Auto zur Arbeit und nur 3 % mit Bus und Bahn.[6]

Bushaltestellen sollten i.d.R. mit Fahrradabstellanlagen ausgestattet werden (Bike & Ride, kleine „Mobilitätsstation“, vgl. Bild 7).

[5] ÖPNV-Aufkommensprognosen können derzeit nur mit Vorbehalt und auf Basis bisheriger Nachfrage- und Erfahrungswerte erstellt werden; absehbare Nutzerkostenänderungen im MIV (Verteuerung) und ÖPNV (ggf. Verbilligung wegen Nachfolgeangeboten des 9-Euro-Tickets) können mittelfristig reale Abweichungen auslösen eine spätere Neubewertung erforderlich machen.

[6] Repräsentative Befragung von Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung sowie Statistikstelle zum Mobilitätsverhalten im Verwaltungszentrum 2015/2016

Radverkehr

Optimierungsbedarf besteht, wie eingangs aufgezeigt, v.a. beim Ausbau des Radverkehrsnetzes, insbesondere:

A) Fahrradfreundliche Umgestaltung der L 127
B) Rad-Linksabbieger stadteinwärts L 127 / Helfensteinstraße (Ehrenbreitstein)
C) Wegeausbau Eselsbachtal (Arenberg – Mühlental)
D) Wegausbau Kniebreche (Alternativroute in Niederberg)
E) Optimierung Ringstraße / Immendorfer Straße (Immendorf / Arenberg)
F) Lückenschluss Radverkehrsanlagen Straße „Niederberger Höhe“ Ost

Bis auf Maßnahme D) sind die grundlegenden Lösungsansätze bereits im VEP aufgezeigt.[7] Eine gutachterliche Vertiefung der Maßnahmenvorschläge A) bis E) und weitgehende Bestätigung erfolgten im Rahmen des Radhauptrouten-Gutachtens 2019.[8]

Die Maßnahmenbündel A) bis C) sind Teil der Ost-West-Radroute, die die Stadt Koblenz priorisiert entwickeln möchte. Die Bausteine A) und B) haben auch eine hohe Relevanz für das Quartier am Festungspark, ebenso C).

Für Neubauvorhaben schreibt die Fahrradabstellanlagen- und Kfz-Stellplatzsatzung der Stadt Koblenz eine Herstellungspflicht für nutzerfreundliche Fahrradparkmöglichkeiten vor, auch für Besuch bzw. Gäste (Mindestanzahl, diebstahl- und grundsätzlich witterungsgeschützte Ausführung, einfache Zugänglichkeit und ggf. Optionen für E-Bike-/Pedelec-Akku-Laden und Abstellung von Lastenrädern/Anhängern).

Zur Förderung des Radverkehrs bzw. autofreier Mobilität tragen auch Rad-Verleih- bzw. -Mietangebote bei:

- Fahrräder,
- Pedelecs (Topografie),
- Lastenräder (Wocheneinkauf ohne Auto).

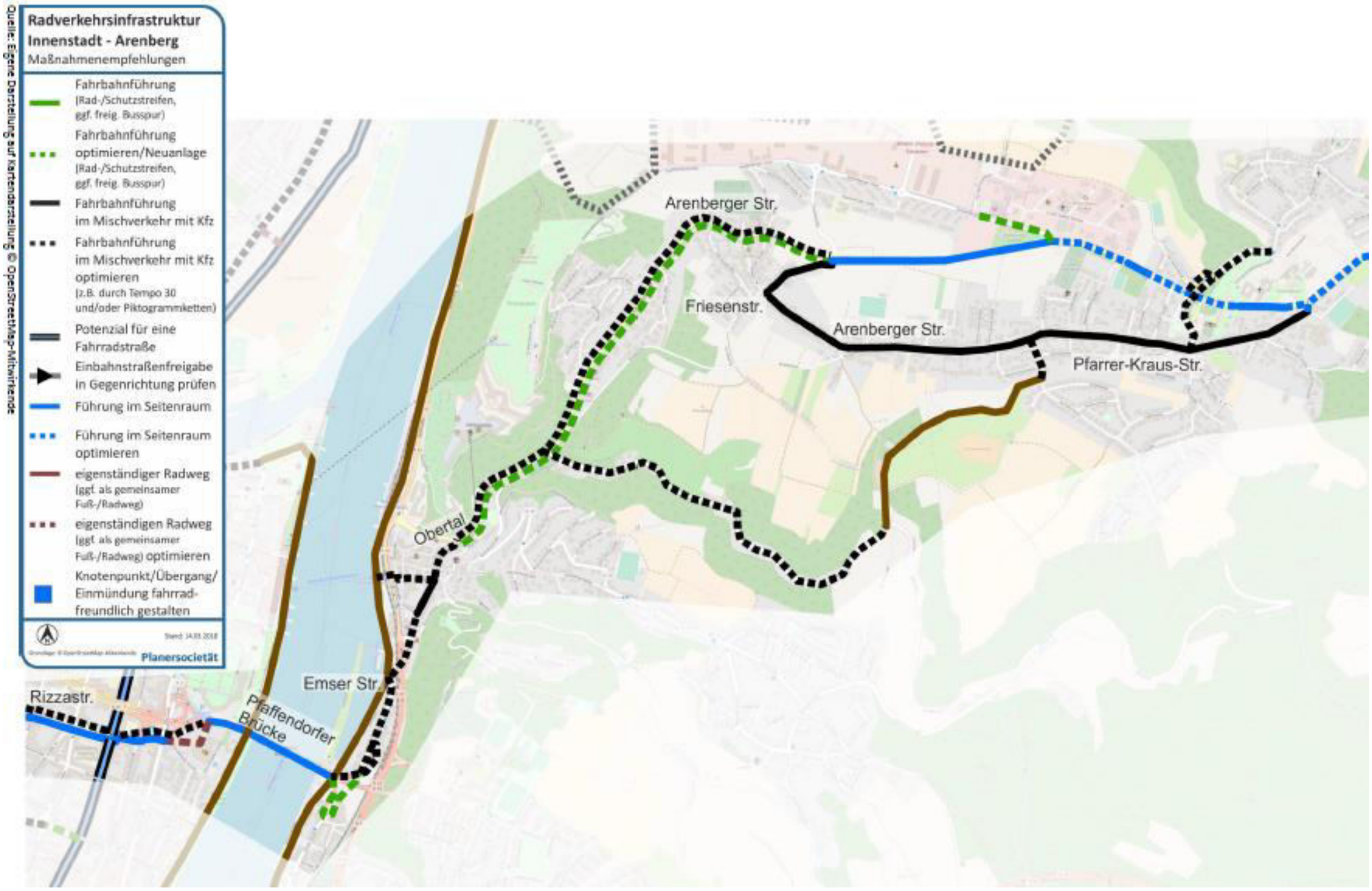
Als erste Umsetzungsstufe empfiehlt sich ein stationäres Verleihsystem im Straßenzug Niederberger Höhe / Greiffenklaustraße, das auch für Freizeit- und Touristikverkehre relevant ist. Zunächst sind die Standorte Festungsentrée/Bergstation, Spielplatz, Pkw-Parkplatz TB West und Bushaltestelle „Niederberg Kaserne“ (künftig umzubenennen) zu realisieren, dann weitere Stationen in Siedlungsbereichen, nicht zuletzt im geplanten Quartier am Festungspark. Auch die Einbeziehung der Nachbargemeinde Urbar ist zu empfehlen (zumindest des Oberdorfs).

Bushaltestellen sollten i.d.R. mit Fahrradabstellanlagen ausgestattet werden (Bike & Ride, kleine „Mobilitätsstation“, vgl. Bild 7).

(Zur Radverkehrsführung in der Bauphase Pfaffendorfer Brücke siehe „Fußverkehr“.)

[7] VEP Koblenz 2030, Abbildung 53: „Radverkehrsachse Innenstadt - Arenberg: Maßnahmenempfehlungen“
[8] Kocks Consult im Auftrag der Stadtverwaltung Koblenz, Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung

Bild 5: Anlagen für den fließenden Radverkehr: Auszug aus dem VEP[9]



Fußverkehr

Zur Förderung der Alltagsmobilität zu Fuß sind verschiedene Maßnahmen geboten:

Insbesondere sind in Ehrenbreitstein Optimierungen bei der Fußwegeverbindung zwischen Bahnhof und Schrägaufzug erforderlich (Gehweg-verbreiterung Charlottenstraße / Obertal West, ggf. durch Umbauprinzip „Weiche Separation“); als Sofortmaßnahme zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit und der Leichtigkeit des Fußverkehrs ist hier eine Begrenzung der Fahrzeughöchstgeschwindigkeit auf 30 km / h zu prüfen und möglichst umzusetzen (gleichermaßen übrigens zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm, vgl. Lärmaktionsplanung).

Des Weiteren gilt es, die Zäsur der L 127 in den Siedlungsbereichen Ehrenbreitstein und Niederberg durch das relativ große und relativ schnelle Kfz-Aufkommen zu mindern, insbesondere durch Einbau zusätzlicher Querungshilfen.

Hinsichtlich der Erschließung des Quartiers am Festungspark kommt der barrierefreien Umgestaltung straßenbegleitender und selbstständig geführter Wege Bedeutung zu, darüber hinaus der Sicherstellung einer ganztägigen Benutzbarkeit selbstständiger Wege durch moderne Beleuchtungskonzepte (bedarfsgesteuert zur Energieverbrauchsminderung und Insektenschonung; nutzerfreundlich mit Ausleuchtung auch von Nebenflächen zur Vermeidung von objektiver und subjektiver Unsicherheit).

Das unter „Freizeitverkehr“ vorgeschlagene Miet-E-Scooter-System muss fußverkehrsfreundlich umgesetzt werden und kann dann in der Relation zwischen dem Quartier am Festungspark und der Bergstation der Seilbahn sogar ein Baustein nachhaltiger Alltagsmobilität sein, da die Erreichbarkeit und Erschließungswirkung der Seilbahn ausgeweitet werden.

Während der mehrjährigen Bauzeit für die neue Pfaffendorfer Brücke soll praktisch kontinuierlich eine Rheinquerung für den Fuß- und Rad-verkehr angeboten werden; wechselnde Führungen und teilweise Umwege sind nicht zu vermeiden.

Motorisierter Individualverkehr

Beim MIV sind im Alltagsverkehr keine Attraktivitätssteigerungen erforderlich. Die Herausforderung liegt statt dessen darin, seine Umwelt- und Stadtverträglichkeit zu verbessern (Reduzierung der fließenden und ruhenden Kfz-Menge, Verlangsamung in Konfliktbereichen).

Vorschläge zur Straßenraumgestaltung, die dies unterstützen, sind in den Bildern 15 und 16 aufgezeigt.

Die mit den geplanten Neubaugebieten hinzukommenden Alltagswege sollten möglichst ohne Auto abgewickelt werden, die neuen Bewoh-ner/innen möglichst ohne eigenes Auto einziehen. Dies stellt hohe Ansprüche an die konkrete Ausgestaltung der Vorhaben.

Dies betrifft

- Parkmöglichkeiten für Privat-Pkw (Grundsätze: kostenpflichtig, limitiert und möglichst wohnungsfern),
- alternative Mobilitätsangebote (Umweltverbundverkehrsarten und Car-Sharing) sowie
- Versorgungs- und Arbeitsplatzangebote (möglichst Nutzungsmischung).

Beim Quartier am Festungspark ist dies Gegenstand des projektbezogenen Mobilitätskonzepts.

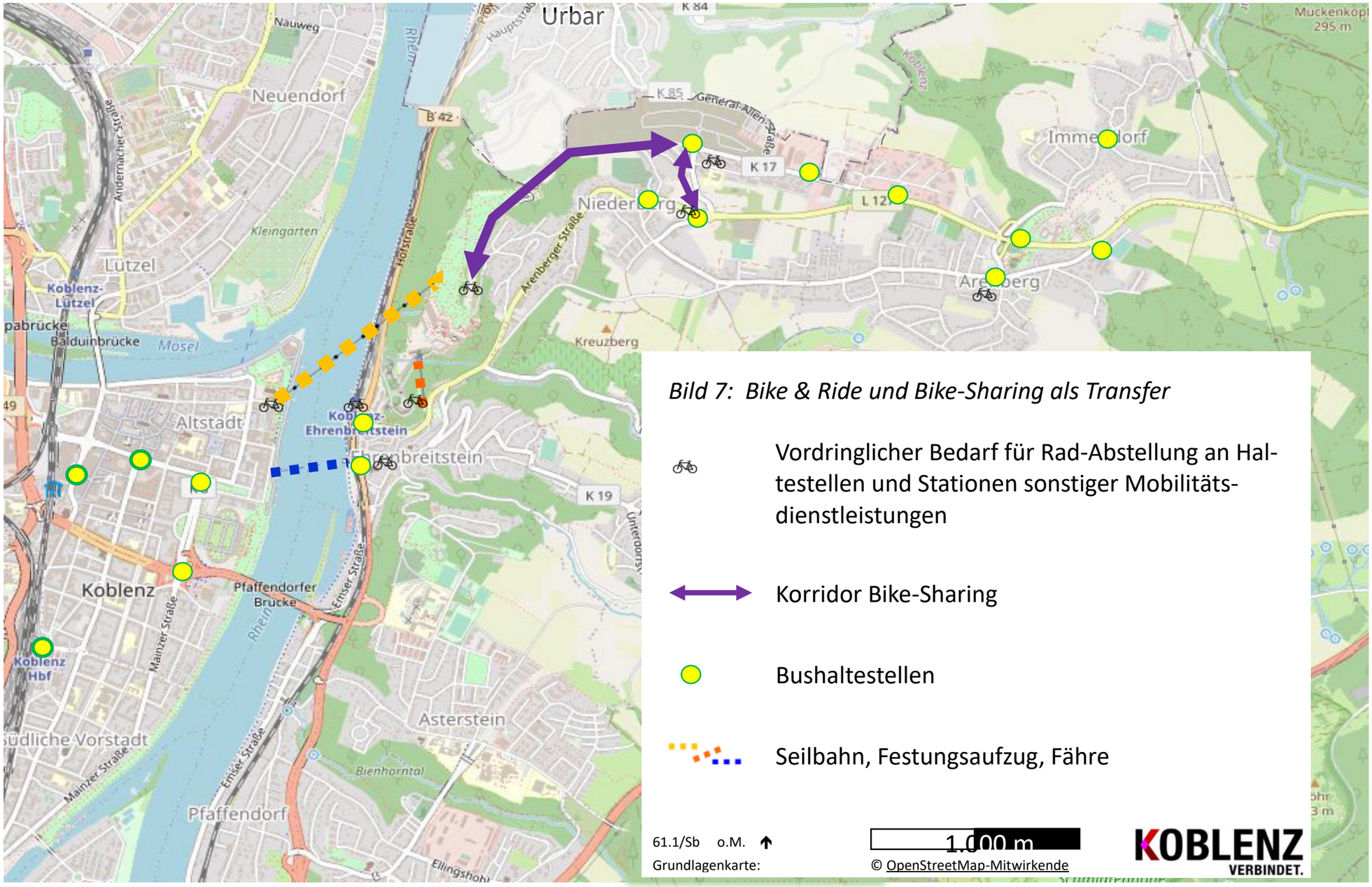


Bild 7: Bike & Ride und Bike-Sharing als Transfer

5.1.2 Freizeitverkehr

Freizeitverkehre im Planungsraum entstehen zum einen durch entsprechende Aktivitäten der jetzt und künftig ansässigen Bevölkerung.

Zum anderen tritt in Teilen des Planungsraums auch viel von außen kommender Freizeitverkehr auf: Tourismus-, Naherholungs- und Eventverkehre zur Festung Ehrenbreitstein (Sehenswürdigkeit nationalen Rangs) bzw. zum Festungspark (stadtweit relevantes Naherholungsgebiet, Veranstaltungs- und Eventbereiche).

Seilbahn

Im Koblenzer Freizeitverkehr ist die Seilbahn eine, mithin „die“ tragende Säule. Sie spart jährlich tausende Pkw- und Busfahrten ein sowie unverzichtbare Basis für vielfältige Kultur- und Freizeitaktivitäten auf dem Festungsplateau. Freizeitnutzungen würden ebenfalls profitieren, wenn der unter „Alltagsverkehr“ aufgezeigte Ansatz zur Betriebszeitenausweitung verwirklicht werden könnte.

Ungeachtet dessen ist der Fortbestand dieses nachhaltigen Mobilitätsservices unbedingt dauerhaft zu gewährleisten. Die ursprünglich nur temporär für die Jahre 2010 bis 2012 konzipierte Seilbahn ist ein bewährtes Rückgrat im städtischen Verkehrssystem geworden und gewinnt mit zunehmenden Ansprüchen an klimafreundliche Mobilität sogar noch wachsende Bedeutung.

MIV

Auch in puncto Freizeitverkehr / Touristik gilt das Ziel, das Aufkommen fließender und ruhender Kfz möglichst zu minimieren.

Das bestehende System des ruhenden Kfz-Verkehrs im Bereich Festungspark ist prinzipiell gut und theoretisch ausreichend. Es scheitert aber an häufigem Fehlverhalten der Autofahrer/innen. Schon ein falsch parkendes Auto im Bereich des Kinderspielplatzes zieht im Regelfall weitere an … Die unter 4.4 genannten Auswüchse beim Kfz-Parken im Festungspark sind mit den vorhandenen Personalressourcen des Ordnungsamtes nicht konsequent zu verhindern.

Insofern ist eine bereits in der Planungsphase der BUGA 2011 aufgekommene Idee für die längst laufende „Nachnutzungsphase“ nach wie vor aktuell: Die möglichst weitgehende Auslagerung des fließenden und ruhenden MIV aus dem Festungsparkbereich in der „Sommer“-Saison (Ostern bis Oktober). Schon 2011 wurde zwischen Land und Stadt abgestimmt, auf die ursprünglich vorgesehene Umwandlung eines Teilbereichs des Festungsparks ab 2012 zu einem dauerhaften Parkplatz zu verzichten. Verblieben sind der befestigte Parkplatz am Entréegebäude, die Bedarfsnutzung der Schotterrasenfläche zwischen Haus Wester und Bergstation (bei Großveranstaltungen) und die Option zum sporadischen Beparken der angrenzenden Wiese (bei bestimmten Großveranstaltungen).

Zum Abfangen im Zufahrtbereich steht der Überlaufparkplatz „TB West“ im von der GDKE gepachteten Bundesgelände zur Verfügung.

Hier muss, wenn der Festungspark saisonal autofrei werden soll, ggf. eine weitere Kapazitätserhöhung erfolgen (z.B. Teilaufstockung durch Parkdeck in Modulbauweise, Refinanzierung durch generelle Parkgebühr). Mit der wachsenden Bedeutung als „der“ reguläre Parkplatz nimmt die Bedeutung „Überlaufparkplatz“ ab.

Das Sperren des zur Festung führenden Straßenabschnitts für unberechtigten Kfz-Verkehr erfolgt heute in der Regel personell durch private Ordnungskräfte im Rahmen von gesonderten verkehrsrechtlichen Anordnungen. Zur Aufwandsminimierung ist – nun unter Berücksichtigung neuer technischer und ggf. rechtlicher Optionen – erneut eine Automatisierung der Zufahrtskontrolle zu prüfen.[10]

Wechselverkehrszeichen könnten bei Aktivierung die Sperrung anzeigen:

- Vorankündigung Einfahrtsverbot „in 200 m“ an der Zufahrt des Überlaufparkplatzes (Bus, Taxi, Rad und Berechtigte frei)
- Fahrtrichtungsgebot nach rechts an der Zufahrt des Überlaufparkplatzes (Zufahrt Kompostanlage und Bus, Taxi, Rad und Berechtigte frei)
- Einfahrtsverbot am Beginn der Greiffenklaustraße (Bus, Taxi, Rad und Berechtigte frei)

Ergänzend sollten

- dynamische Informationstafeln in der Straße Niederberger Höhe (u.a. Vorankündigung zwischen Kreisel Friesenstraße und Parkplatz „TB West“) und
- Schranken- oder Versenkpoller in der Greiffenklaustraße (hinter der Abzweigung zur Deponie)

eingesetzt werden.

Aufgrund der recht großen Distanzen zu den Attraktionen

- Adventuregolf (0,4 km),
- Abenteuerspielplatz / Fort Pleitenberg[11] (0,5 km),
- Festungspark (0,6 km),
- Seilbahn (1,2 km) und
- Festung (1,3 km)

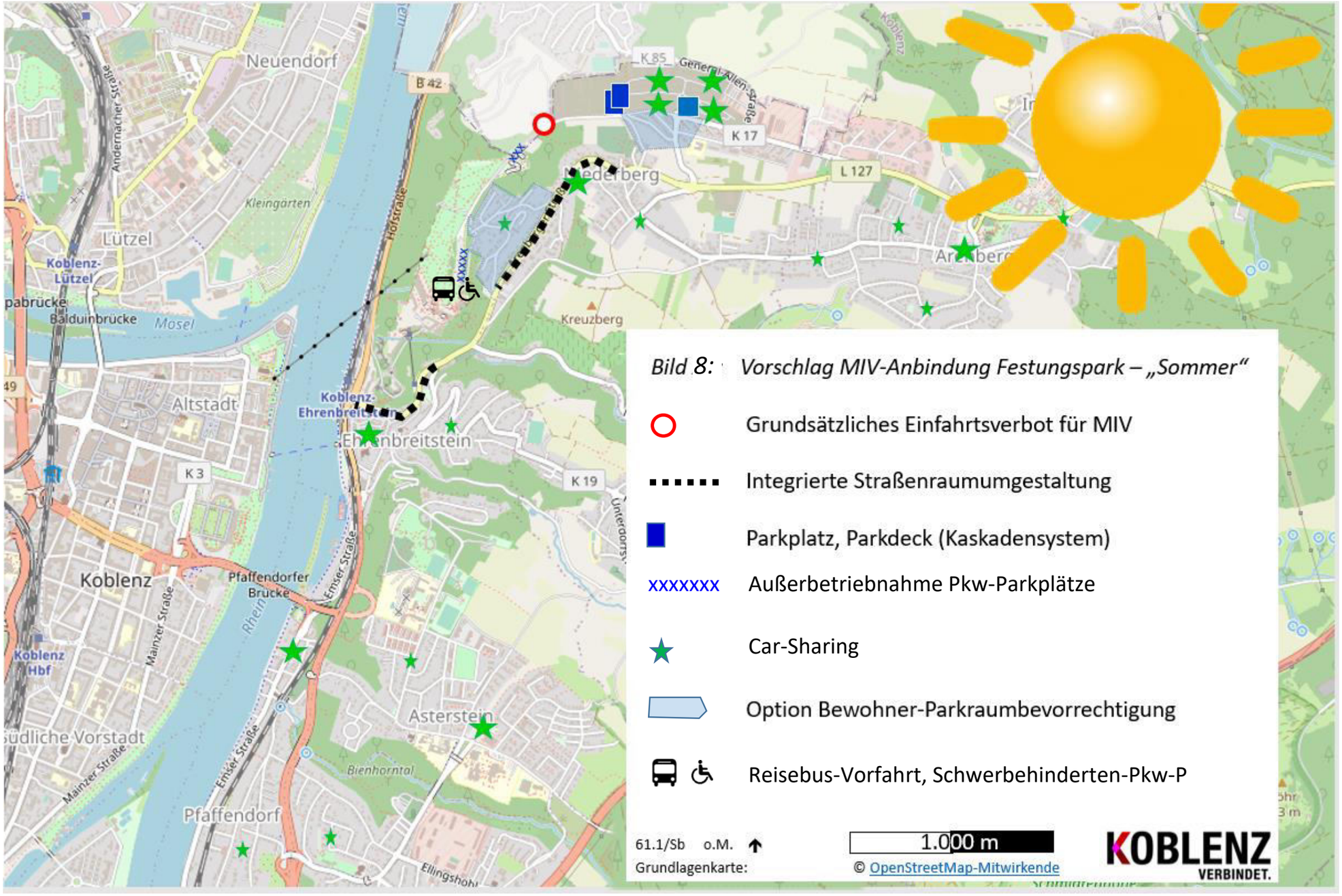
[10] In der Vergangenheit wurde mehrfach die Einrichtung einer Schrankenanlage geprüft und für rechtlich nicht machbar empfunden. Die seither verschärften Sicherheitsbeeinträchtigungen durch Falschparker geben jedoch Anlass und Spielraum zur Neubewertung.
[11] s.o.

sind unbedingt attraktive Transferangebote bereitzustellen:

- Verlängerung der Buslinie 29,
- Shuttlebus-Betriebsausweitung (am besten elektrisch und zur Kostensenkung autonom verkehrend),
- Mietrad-Stationen (Bikesharing),
- Miet-E-Tretroller (E-Scooter – unter Gewährleistung von Schutzvorkehrungen für den Fußverkehr und sensible Teilräume)

Der Parkplatz am Entreegebäude würde im Sommer zu einem „Mobilitäts-Hub“, einer Mobilitätsstation und Schnittstelle mit der Seilbahn. Zudem würden weiterhin privilegierte Kfz-Verkehre vorfahren (z.B. Reisebusse, Taxis) und z.T. parken (z.B. Kfz von / mit schwerbehinderten Personen).

Die temporäre (d.h. saisonale) Außerbetriebnahme der ca. 40 Pkw-Parkstände gegenüber des Spielplatzes auf Urbarer Gemarkung bedarf einer Abstimmung mit der Verbandsgemeinde Vallendar. Auch dort besteht grundsätzliches Interesse, das Kfz-Aufkommen zu vermindern, wozu die vorgeschlagene Auslagerung des Parkens in den Parkplatz TB West beitragen wird. Wenn die Anreise mit dem Auto nicht mehr so komfortabel wie bislang ist, wächst die Nutzungsbereitschaft für alternative Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten.


Neuendorf
B 42
K 85
General-Allen-Straße
K 17
L 127
Andernacher Straße
Kleingärten
Lützel
Koblenz-Lützel
Balduinbrücke
Mosel
Hofstraße
Kreuzberg
Altstadt
Koblenz-Ehrenbreitstein
Ehrenbreitstein
K 3
K 19
Koblenz
Pfaffendorfer Brücke
Rhein
Emser Straße
Mainzer Straße
Koblenz Hbf
Südliche Vorstadt
Asterstein
Bienhorntal
Pfaffendorf
Ellingshohl
Bild 8: Vorschlag MIV-Anbindung Festungspark – „Sommer“
Grundsätzliches Einfahrtsverbot für MIV
Integrierte Straßenraumumgestaltung
Parkplatz, Parkdeck (Kaskadensystem)
xxxxxxx Außerbetriebnahme Pkw-Parkplätze
Car-Sharing
Option Bewohner-Parkraumbevorrechtigung
Reisebus-Vorfahrt, Schwerbehinderten-Pkw-P
61.1/Sb o.M.
Grundlagenkarte:
1.000 m
© OpenStreetMap-Mitwirkende
KOBLENZ VERBINDET.

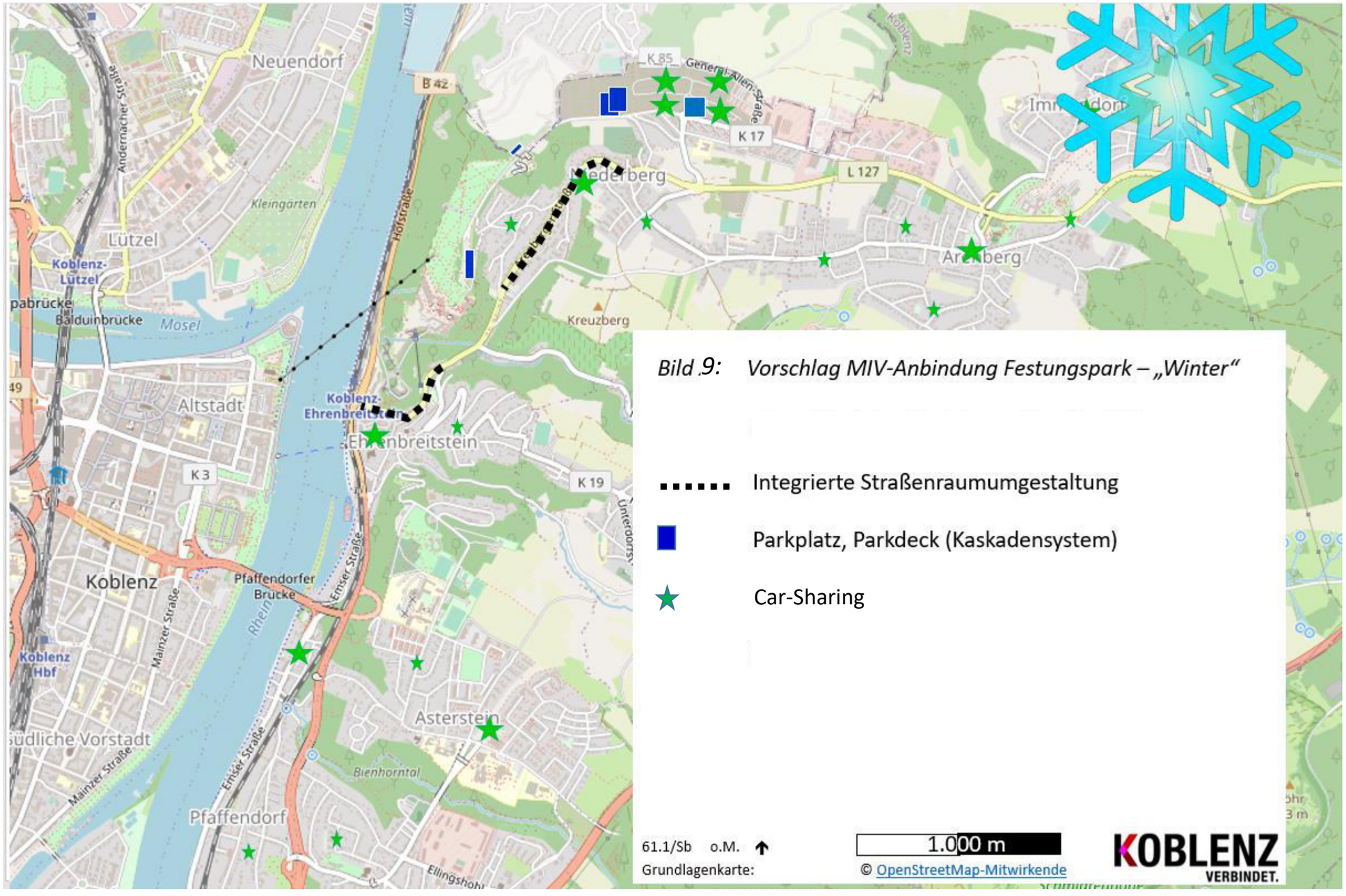


Bild 9: Vorschlag MIV-Anbindung Festungspark – „Winter“

ÖPNV

Die unter Kap. 5.1.1 für den Alltagsverkehr beschriebenen Angebotsausweitungen im Busverkehr zur verbesserten Integration der beiden Seilbahnstationen an das ÖPNV-System steigern auch dessen Attraktivität im Freizeitverkehr (Bergstation: Verlängerung Linie 29, später autonome Shuttles und schließlich upBUS; Talstation: Anbindung von Hbf, Haltepunkt Stadtmitte und den drei ZOB im 10-Min-Takt[12]).

Die Nachfrage des ÖPNV bei Eventverkehren kann durch die konsequente Einführung von Kombitickets, die die ÖPNV-Nutzung im VRM-Raum einschließen, positiv beeinflusst werden. Hier haben die Veranstalter sowie – über Vertragsregelungen – die Eigentümer der Veranstaltungsflächen einen großen, bisher noch nicht ausgeschöpften Einfluss. Dies gilt auch für die Anfangs- und Endzeiten von Abendveranstaltungen (frühe Lage ist günstiger, um noch mit Bus und Bahn nach Hause zu kommen).

Festungsaufzug

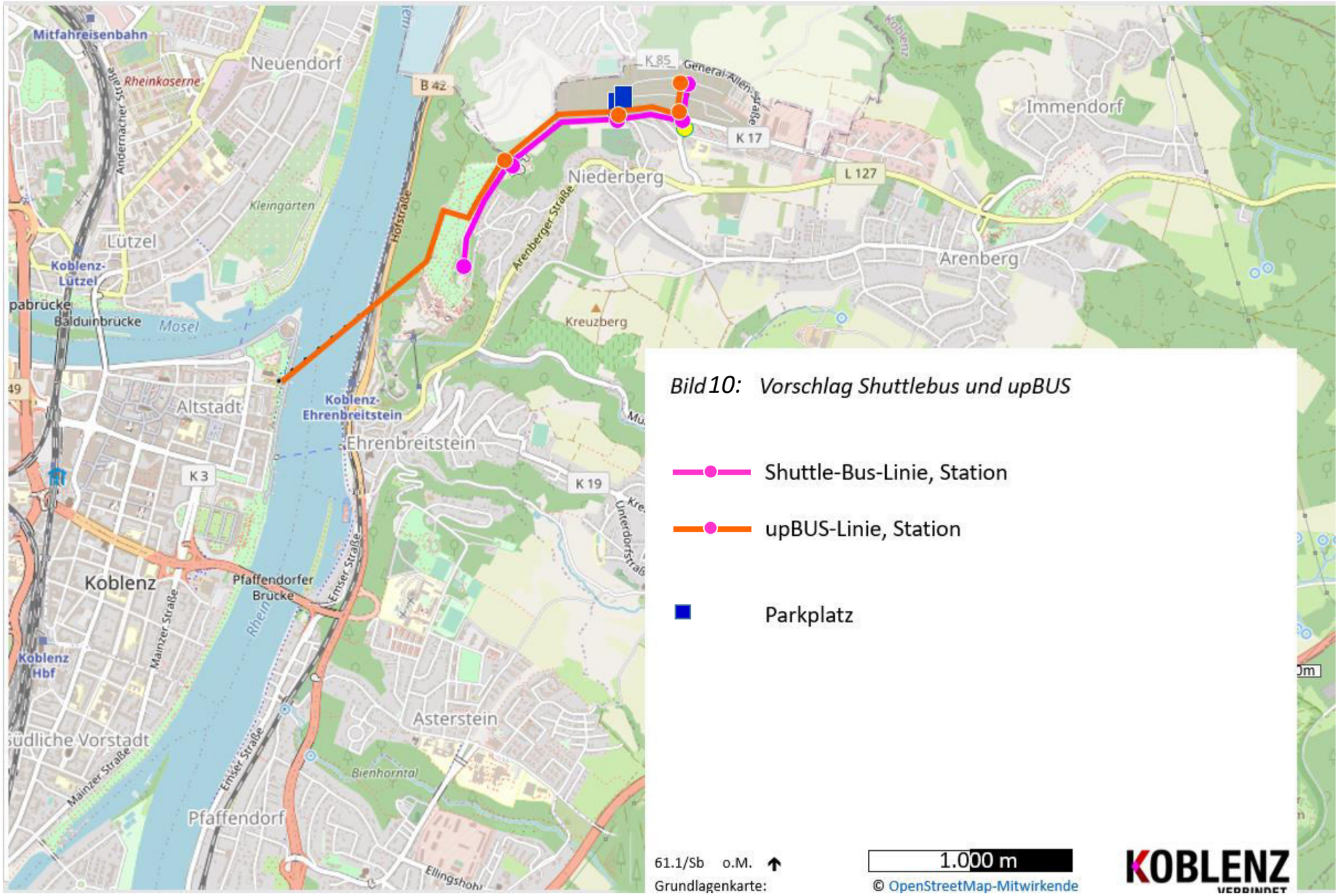
Der Festungsaufzug stellt fast jederzeit eine barrierefreie Direktverbindung zwischen Ortslage Ehrenbreistein / Rheintal und Festung Ehrenbreitstein her.

Die Zugänglichkeit sollte durch ergänzende Wegweisung sowohl unten (Zuständigkeit der Stadt) als auch oben (Zuständigkeit des Landes) verbessert werden, was auch das Bewusstsein für Existenz des Angebotes fördert. Insbesondere die umwegige Führung über den Unteren Schlossplatz der Festung bedarf einer Kennzeichnung.

Bei geplanten und ungeplanten Ausfällen ist Ersatzangebot mit Bussen oder Taxis bereitzustellen und nutzerfreundlich zu kommunizieren.

Die Ticketautomaten-Programmierung sowie die automatisierte Zugangskontrollanlage bedürfen Optimierungen hinsichtlich der Verständlichkeit.[13]

[12] Die ebenfalls vorgeschlagene Anbindung des Verwaltungszentrums spielt für Freizeit- und Touristikverkehre grundsätzlich keine Rolle; etwaige Event-P+R-Angebote können sich auf einzelne Tagen beschränken
[13] Vgl. entsprechende Vorschläge des Amtes für Stadtentwicklung und Bauordnung aus 2014.



Reisebus

Die Festung und die Seilbahn machen das Festungsplateau zu einem Ziel für Reisebusse. Sie können bislang und auch künftig am Entréege-bäude zum Aus- und Einsteigenlassen vorfahren und auf dem Parkplatz „TB West“ parken.

Fahrrad

Viele der unter „Alltagsverkehr“ im Kap. 5.1.1 beschriebenen Optimierungen kommen auch dem Freizeit-Radverkehr zugute und erhalten damit noch mehr Dringlichkeit.

Das dort genannte Fahrradverleihsystem versteht sich u.a. als Transferangebot für Auto- und Linienbusanreisende sowie Bewohner/innen im Bereich Niederberger Höhe und Umgebung.

Wegen stark zunehmender Nutzung von Pedelecs und E-Bikes sowohl bei auswärtigen Gästen und Einheimischen sollte die Wiedererrichtung der (wegen Vandalismus und zunächst nur geringer Nachfrage entfernten) Ladesäule für Akkus im Bereich Festungsentrée erfolgen. Zusammen mit Gepäckschließfächern sind dies wichtige Bausteine für autofreie Mobilität und die Entwicklung der Seilbahnbergstation zu einer Mobilitätsstation). Dieser Bereich liegt konzeptionell in der Hoheit des Landes (GDKE).

Zur Förderung des Radverkehrs wird angeregt, auch folgende Maßnahmen auf den Landesflächen zu prüfen:

- Schaffung einer radfreundlichen Zufahrt zum Parkplatz Entréegebäude (die bisherige Abschrankung erzwingt das Absteigen und Schieben und veranlasst somit das nicht gewünschte Befahren des parallelen Gehwegs),
- Vorankündigung der oberen Absperrung des Felsenwegs für den Radverkehr bereits an dessen Beginn am Oberen Schlosshof,
- Beschilderung der komplizierten Umfahrung/Umgehung über den Unteren Schlossplatz der Festung,
- Verkehrsrechtliche Freigabe des restlichen Felsenwegs für den Radverkehr (Anordnung Zusatzzeichen am Fußpunkt unter dem Durchfahrtsverbot „Z. 250“, Harmonisierung mit der seit vielen Jahren bestehenden Radroutenwegweisung des Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz „HBR“ / „Radwanderland“),
- Teilöffnung der unteren Schranke Felsenweg für Fuß- und Radverkehr (die bisherige Abschrankung erzwingt Kriechen oder Klettern; offizielle Radroute ungünstig, nämlich über die gegenläufige, enge und holprige Fußwegrampe als Schiebestrecke),
- Schaffung diebstahlsicherer Abstellanlagen an geeigneter Stelle unten und oben im Bereich Felsenweg (zur Radverkehrsförderung und Vermeidung von Rad-Ankettungen beim Drehkreuz oberer Festungsausgang oder in Gehwegbereichen am Geländer; ggf. mobile Ausführung der Anstellanlagen, um Demontage in Bauphasen zu ermöglichen).

In der städtischen Zuständigkeit sollten Optimierung bei der Rad-An-/Abfahrbarkeit des Felsenwegs im Bereich B 42 erfolgen (hin: Lückenschlüsse und Engstellenoptimierung im stadtauswärts führenden Mehrzweckstreifen sowie Herstellung von Anrampungen an der Gehwegnase beim Fels-/Mauervorsprung; zurück: Radfreigabe und möglichst Verlängerung der Busspur[14]).

[14] Eine Verlängerung der Busspur B 42 zu Lasten der bestehenden Abbiegespur zum Felsenweg lehnt das Land ab (Rettungsweg und Logistikzugang zur Festung, insbesondere für die Großsanierungsmaßnahmen und das BUGA-Jahr 2029)

Fußverkehr

Zur Schaffung attraktiver Fußwege zwischen Quartier am Festungspark und diesem selbst ist eine Öffnung der aktuell noch nicht zugänglichen Altdeponie der Stadt Koblenz auf Urbarer Gemarkung angestrebt.

Das vorhandene Fußwegesystem ist weiter aufrechtzuerhalten und zu pflegen. Das gilt insbesondere für die „grünen“ städtischen Fußwege zwischen Festungspark und einerseits Niederberg sowie andererseits Urbar.

Um den reizvollen Felsenweg, der bis zur Errichtung von Seilbahn und Festungsaufzug eine beachtliche Fußverkehrsfrequenz aufwies, aufzuwerten, sollte die Vervollständigung der Beleuchtung (bedarfsgesteuert) am Fußpunkt erfolgen (Bereich B 42 / Dikasterialgebäude – Fußwegrampe – Felsenweg; Angstraumbeseitigung, Stolpergefahrminderung). Dieser Weg wird bei Abendveranstaltungen auch weiterhin begangen.

Miet-E-Scooter

Als weiteres Transferangebot soll auf dem Festungsplateau ein stationsgebundenes E-Tretroller-Vermietangebot bereitgestellt werden. Es hätte die gleichen Stationsstandorte, die schon beim Radverleihsystem genannt sind (Festungsentrée/Bergstation, Spielplatz, Pkw-Parkplatz TB West, Haltestelle „Niederberg Kaserne“, später auch mehrere im Quartier am Festungspark). Das Angebot darf nur unter der Bedingung eingerichtet werden, dass technische Vorkehrungen getroffen werden, die a) ein Befahren von Fußwegen sowie b) das wilde Abstellen verhindern.

„Geofencing“ mit Zielstellung b) ist bereits üblich: Die in den Scootern eingebaute Positionslokalisierung erkennt, ob das finale Abstellen an einem dafür vorgesehenen Ort erfolgt oder nicht. In letzterem Fall wird der Buchungsvorgang kostenpflichtig weitergeführt. Die Stadt Koblenz fordert ein Geofencing zur Unterstützung von Fahrverboten an, ein Abschalten des Motors beim Verlassen der zugelassenen Straßen und Wegflächen. In Deutschland gilt dies pauschal als unzulässig mit der Begründung, plötzlich abbremsende Rollerfahrer/innen könnten von einem Kfz angefahren werden. Da Koblenz die Fahrverbotszone auf Grünflächen und dortige Wege ohne allgemeinen Kfz-Verkehr beschränkt, besteht Zuversicht zur Umsetzbarkeit. Ziel ist die Vermeidung von Konflikten mit dem gehen und Verweilen auf den Parkwegen. [15]

Moderne Stationen ermöglichen nicht nur die geordnete Abstellung an geeigneten Stellen, sondern auch ein automatisches Nachladen der Akkus, was die Wirtschaftlichkeit und Umweltfreundlichkeit des Systems verbessert, insbesondere bei Integration von Solarzellen (s. Bild).

[15] Verleih-E-Scooter-Konzept (Elektrotretroller) der Stadt Koblenz, Ausschuss für Stadtentwicklung und Mobilität vom 22. März 2022

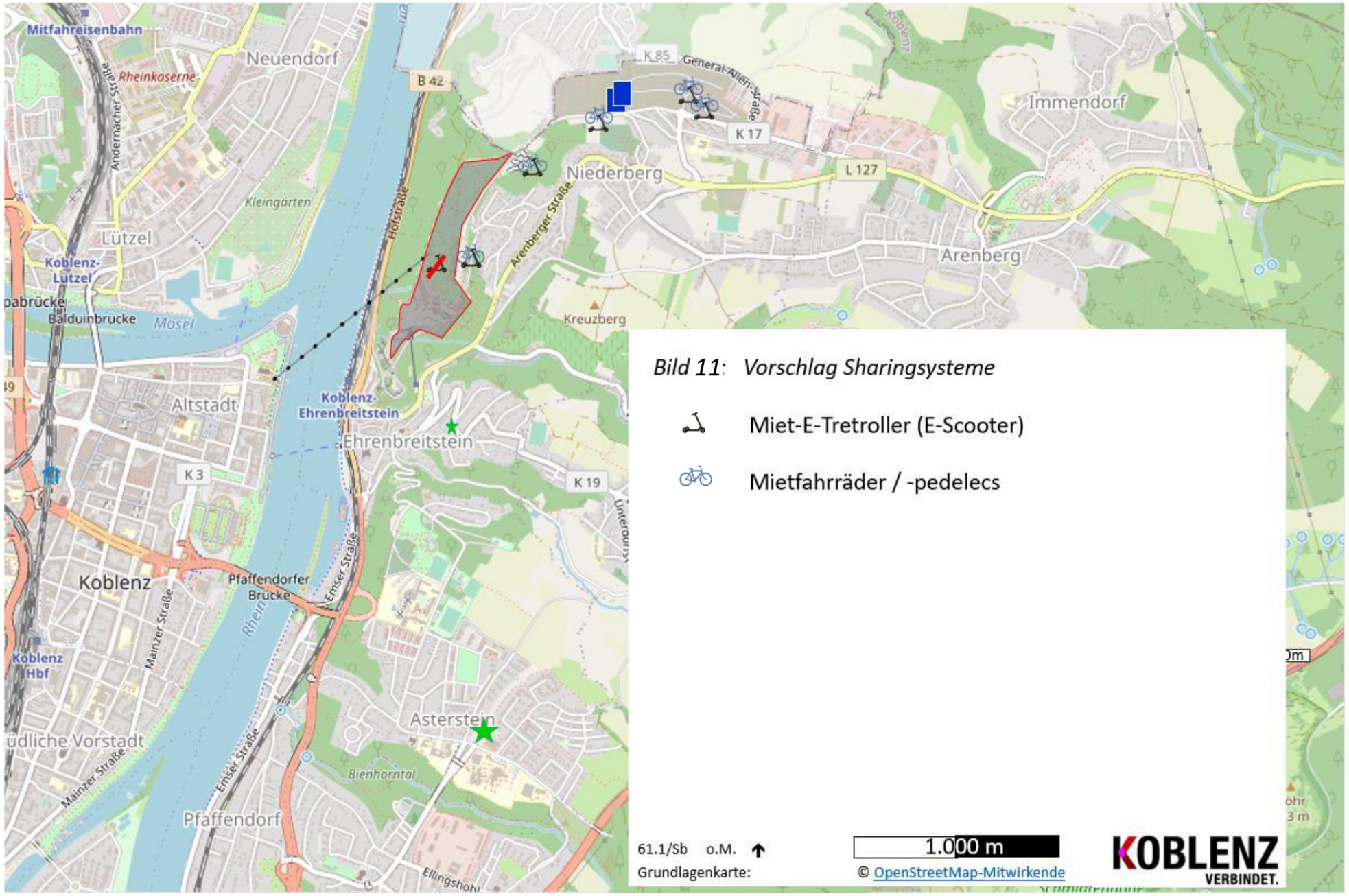

Mitfahreisenbahn
Neuendorf
Rheinkoserne
Andernacher Straße
B 42
K 85
General-Allen-Straße
K 17
Immendorf
L 127
Niederberg
Kleingärten
Lützel
Koblenz-Lützel
Hofstraße
Arenberger Straße
Arenberg
Kreuzberg
Balduinbrücke
Mosel
Altstadt
Koblenz-Ehrenbreitstein
Ehrenbreitstein
K 3
K 19
Koblenz
Pfaffendorfer Brücke
Emser Straße
Rhein
Mainzer Straße
Koblenz Hbf
Asterstein
Bienhorntal
Pfaffendorf
Ellingshohl
Bild 11: Vorschlag Sharingsysteme
Miet-E-Tretroller (E-Scooter)
Mietfahrräder / -pedelecs
61.1/Sb o.M.
Grundlagenkarte:
1.000 m
© OpenStreetMap-Mitwirkende
KOBLENZ VERBINDET.

Bild 12: E-Tretroller-Verleihstation mit autarker Solarstromversorgung, örtlichem Laden und vandalismushemmender Anschließung nichtgebuchter Fahrzeuge (Dock-Lock-Charge-System)

Anreisehinweise

Ein Schlüssel zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens im Sinne des Verkehrsentwicklungsplans sind nutzerfreundliche Anreisehinweise auf Drucksachen und Internetseiten, die autofreie Mobilität priorisieren. Diese Infos bedürfen einer laufenden Pflege und Aktualisierung, z.B. bezüglich der ÖPNV-Linien etc.

Drittveranstalter sollten veranlasst werden, entsprechende Infos zusammenzustellen und gut auffindbar zu veröffentlichen.

5.2 Quartiersentwicklung ehemalige Fritsch-Kaserne

5.2.1 Anforderungen an das Mobilitätskonzept

Grundlage für die Verkehrswende und Änderungen des Mobilitätsverhaltens eines Stadtteils oder eines Quartiers ist es, dass ein durchgängiges und attraktives Angebot zu relevanten Zielen in einer Stadt und seinem Umfeld vorhanden ist. [16]

Die Stadt Koblenz hat im Städtebaulichen Vertrag zum Quartier am Festungspark die Ausarbeitung eines Mobilitätskonzepts durch den Investor festgeschrieben.

Wohnortwechsel zählen – neben gravierenden persönlich-familiären Veränderungen (Volljährigkeit, Arbeitsplatzwechsel, Heirat, Trennung, Geburten und Todesfälle, Unfälle, Erkrankungen und Altersbeeinträchtigungen) sowie ökonomischen (Mittelverfügbarkeit) Veränderungen – zu den wenigen Momenten im Leben, bei denen das eigene Mobilitätsverhalten hinterfragt und ein Spielraum zur Neuausrichtung besteht.[17] Ein neues Wohnquartier sammelt Menschen, die mit ihrem Haushalt umziehen. Dies bietet Kommunen die Chance, stadt- und umweltverträgliche Mobilität zu fördern. Wichtige Voraussetzung ist, dass

a) attraktive Bedingungen für eine Mobilität ohne eigenes Auto („Pull-Faktoren“) und
b) gewisse Komforteinschränkungen hinsichtlich des Motorisierten Individualverkehrs gegeben sind.

Zur vollen Wirksamkeitsentfaltung müssen die Angebote schon bei der Vermarktung bereitstehen bzw. dann schon deutlich kommuniziert und zumindest bis zum Erstbezug „in Betrieb“ sein.

Die Angebotsausgestaltung liegt teilweise in kommunaler Kompetenz, vor allem die äußere Erschließung betreffend: Gutes ÖPNV-Angebot, gute Radverkehrsnetzanbindung usw. Doch auch auf die innere Erschließung kann die Kommune Einfluss nehmen: z.B. durch Einplanung von verkehrsvermeidenden Angeboten der Nahversorgung, Einplanung von abkürzenden Fußwege und attraktiven Straßenräumen zum Gehen und Verweilen, Vorgaben zur Abstellung von Fahrrädern und Pkw (Anzahl, Lage und Ausstattung der Infrastrukturen). Die Stadt Koblenz wirkt hier ein insbesondere mit Bebauungsplänen, ggf. städtebaulichen Verträgen und ihrer bauordnungsrechtlichen Fahrradabstellanlagen- und Kfz-Stellplatzsatzung.

---

[16] Bereits seit 2017 werden hierzu im Rahmen des Koblenzer Bürgerpanels Abfragungen erstellt, um Erkenntnisse über die Ausstattung der Haushalte mit Fahrzeugen, die Nutzung von ÖPNV und die vorhandenen Bedarfe im Bereich der Mobilität zu erlangen. Erkenntnisse hieraus helfen, die Qualität des ÖPNV zu verbessern und schaffen die Basis für die Entwicklung des übergeordneten als auch gebietsbezogenen Mobilitätsangebotes.

[17] Ferner können auch neue technische Systeme allmählich verhaltensändernd wirken (aktuell der Pedelec-Boom, der sich bisher v.a. im Freizeitverkehr auswirkt).

Schlüsselinstrument mit vielerlei Nutzen sind

- Car-Sharing und
- Quartiersgaragen.

Car-Sharing ermöglicht es Personen, die ein Auto nur sporadisch brauchen, über ein solches unkompliziert verfügen zu können, ohne laufend ein eigenes vorhalten zu müssen. Die betreffenden Haushalte sparen Geld, die Kommune bzw. die Allgemeinheit profitiert von erhöhter Flächenverfügbarkeit fürs Gehen und Verweilen, Radfahren und -parken, für Laden und Liefern sowie Straßenraumbegrünung. Menschen ohne eigenes Auto sind aufgeschlossener für alternative Mobilitätsformen: Sie gehen mehr und fahren mehr Rad, Bus und Bahn. Sie kaufen und konsumieren mehr lokal bzw. regional, was alles dazu beiträgt, dass auch weniger fließender Kfz-Verkehr stattfindet.

Quartiersgaragen ermöglichen, das Befahren und Beparken der Erschließungsstraßen zu reduzieren. Sie bündeln den ruhenden Kfz-Verkehr an besonders günstig erschließbaren Stellen und liegen i.d.R. abseits der Wohnungen in fußläufiger Distanz (300 m-Umkreis der Wohnung). Da auch ÖPNV-Haltestellen selten direkt vor der Haustür liegen, wird der Wettbewerbsvorteil des Pkw zugunsten des ÖPNV relativiert. Idealerweise werden Quartiersgaragen kostengünstig und größenmäßig anpassbar bzw. baulich multifunktional (für andere Zwecke umnutzbar) hergestellt, um flexibel auf die angestrebten Bedarfsminderungen reagieren zu können.

Quartiersgaragen müssen standort- und nutzerspezifisch gedacht werden. In Großstädten mit hohem Parkdruck und ÖPNV-gewohnten Nutzer/innen werden diese eher angenommen als in ländlichen Strukturen oder in Stadtrandlagen kleiner Städte. Aus Investorensicht müssen Quartiersgaragen betriebswirtschaftlich funktionieren.

Zentrale Grundvoraussetzung, um die Anzahl an Wegen mit dem eigenen Fahrzeug bzw. den Autobestand insgesamt zu minimieren, sind funktionierende und attraktive ÖPNV-Angebote sowie eine gute Nahversorgung.

Weitere Ansätze sind z.B.

- Teilnahme an Pedelec- und Bikesharing-Projekten,
- Bereitstellung von Abstellplätzen für Lastenfahrräder und Fahrradanhänger,
- Bereitstellung von Lastenfahrrädern und Fahrradanhängern,
- Bereitstellung von Fahrradreparaturangeboten,
- Bereitstellung von vorhabenbezogenen übertragbaren Zeitkarten, die lokal und regional im ÖPNV gelten,
- Bereitstellung von Gemeinschaftslösungen für die Paketzustellung und -aufgabe, Lebensmittellieferungen etc.

Die Auflistung zeigt, dass die Wohnungswirtschaft bei großen Wohngebieten eine Mitverantwortung für das Mobilitätsverhalten der künftigen Bewohnerschaft hat.

Entsprechende Impulse sollten grundsätzlich auch zum Standard für andere hiesige Neubaugebiete werden.

Ansätze zur Optimierung der ÖPNV-Erschließung:

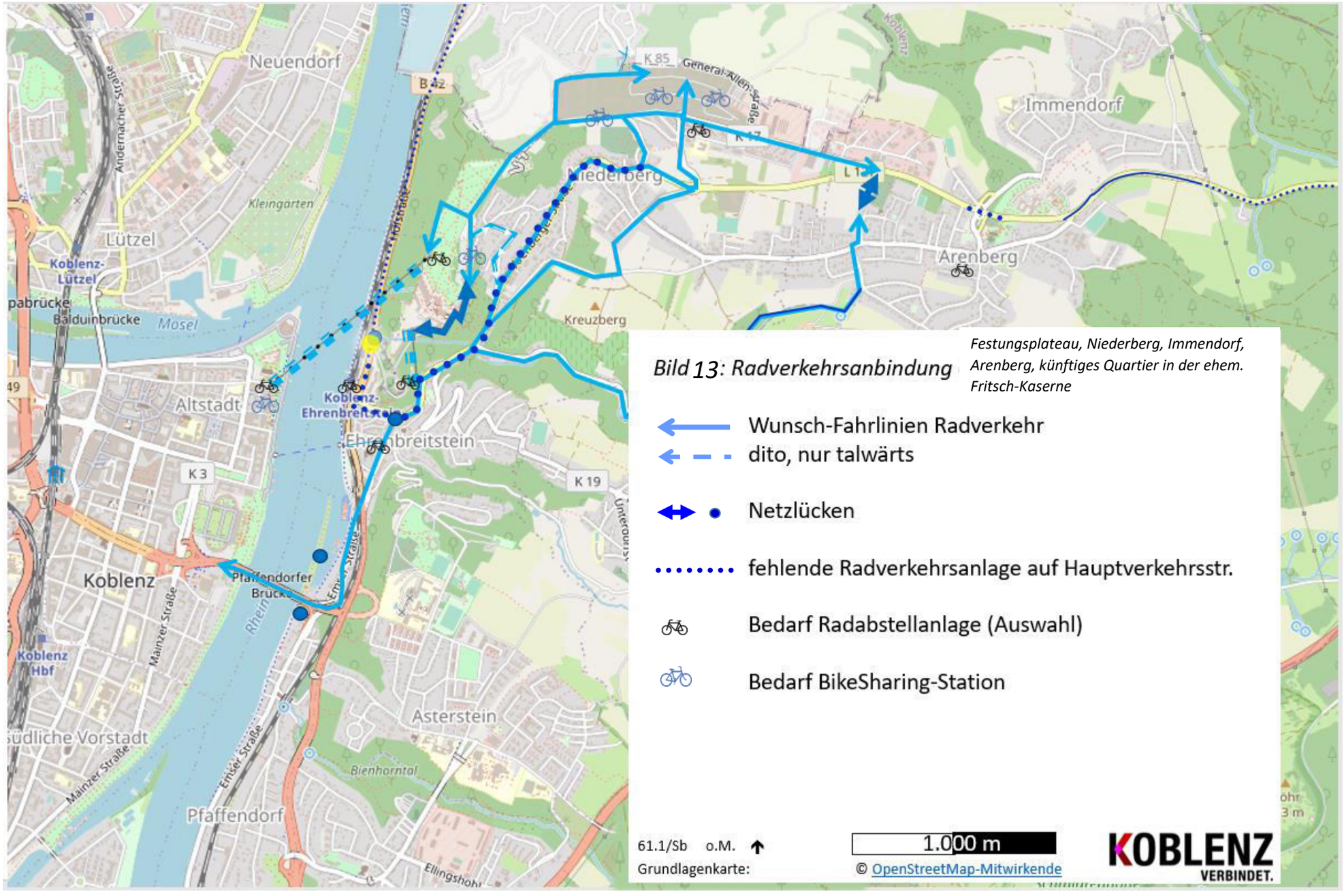
Zwischen Haltestelle „Niederberg Kirche“ und Innenstadt fahren die Busse tagsüber im Viertelstundentakt. Durch Bereitstellung von Transferangeboten ließe sich die ÖPNV-Anbindung der Niederberger Höhe samt Quartier am Festungspark verbessern, z.B.:

a) Kleinbus-Linie, [18]
b) Pedelec-Verleihstation an der Haltestelle (vgl. Bild 7),
c) B+R-Angebot an der Haltestelle (dito, witterungs- und diebstahlgeschützte Radabstellanlagen),

wobei b) und c) die Herstellung von Radverkehrsanlagen (mindestens) im betreffenden Abschnitt der L 127 erfordern.

Weitere Anregungen zum Radverkehr sowie zum Fußverkehr sind den Plandarstellungen zu entnehmen (u.a. Bilder 13 und 14).

[18] Wendemöglichkeit in Niederberg und Kofinanzierungsoptionen prüfen.


Neuendorf
Andernacher Straße
B 42
K 85
General-Allen-Straße
K 17
Immendorf
L 1
Niederberg
Kleingärten
Lützel
Koblenz-Lützel
Balduinbrücke
Mosel
Kreuzberg
Arenberg
Altstadt
Koblenz-Ehrenbreitstein
Ehrenbreitstein
K 3
K 19
Koblenz
Pfaffendorfer Brücke
Rhein
Koblenz Hbf
Mainzer Straße
Asterstein
Südliche Vorstadt
Emser Straße
Bienhorntal
Pfaffendorf
Ellingshohl
Bild 13: Radverkehrsanbindung
Festungsplateau, Niederberg, Immendorf, Arenberg, künftiges Quartier in der ehem. Fritsch-Kaserne
Wunsch-Fahrlinien Radverkehr
dito, nur talwärts
Netzlücken
fehlende Radverkehrsanlage auf Hauptverkehrsstr.
Bedarf Radabstellanlage (Auswahl)
Bedarf BikeSharing-Station
61.1/Sb o.M.
Grundlagenkarte:
1.000 m
© OpenStreetMap-Mitwirkende
KOBLENZ VERBINDET.

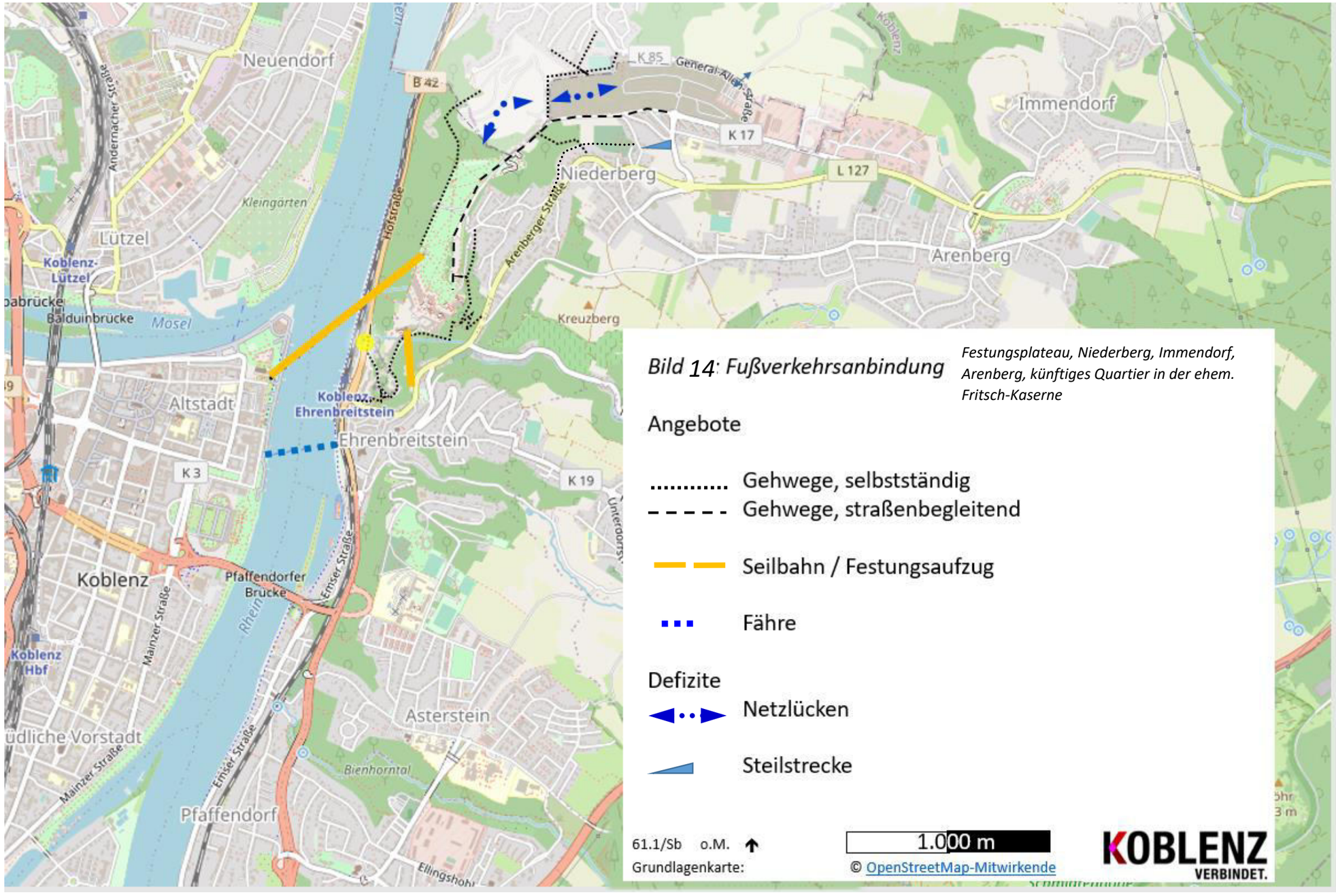


Bild 14: Fußverkehrsanbindung Festungsplateau, Niederberg, Immendorf, Arenberg, künftiges Quartier in der ehem. Fritsch-Kaserne

5.2.2.

Zusätzliches Kfz-Verkehrsaufkommen

Menschen, die in Großstädten wohnen, sind i.A. weniger im Motorisierten Individualverkehr unterwegs als die Bevölkerung im ländlichen Raum. Insofern ist die Bereitstellung und Entwicklung von zusätzlichem Wohnraum in Städten ein Beitrag zur Zukunftsfähigkeit.

Nichtsdestotrotz nimmt mit der Nutzungsverdichtung auch das Kfz-Aufkommen im Umfeld zu. Kernanliegen der Mobilitätsplanung ist die Begrenzung des Kfz-Zusatzverkehrs auf das unvermeidbare Mindestmaß. Gerade dort, wo bereits heute hohe Ausgangsbelastungen durch den fließenden Kfz-Verkehr gegeben sind, sind besondere Achtsamkeit und ggf. kompensierende Entlastungsmaßnahmen geboten. Lärm, Abgase, Behinderungen und Gefährdungen von Fuß- und Radverkehr sollten nach Möglichkeit nicht zu-, sondern abnehmen.

Dieses Konzept sieht vor, die Innerortsbereiche der L 127 so zu umzugestalten, wie es der VEP vorsieht.

Für besonders sensible Straßenabschnitte im Planungsraum enthält der VEP verschiedene Maßnahmenempfehlungen, [19] und zwar

- „punktuelle bauliche Maßnahmen“ für
  a) die Ortsdurchfahrt L 127 in Ehrenbreitstein (Charlottenstraße und Obertor),
  b) die Ortsdurchfahrt L 127 in Niederberg (Arenberger Straße),
  c) die Pfarrer-Kraus-Straße in Arenberg;

- „flächenhafte bauliche Umgestaltung“ für
  d) die Immendorfer Straße in Arenberg,
  e) die Hinter- und Unterdorfstraße in Arzheim

- „Gestaltung der Ortseingänge“ für
  f) Arenberg (Pfarrer-Kraus-Straße Nordost) und
  g) Immendorf (Ringstraße Süd).

[19] vgl. VEP Koblenz 2030, Abbildung 21

Relevanz für die Zusatzverkehre der neuen Siedlungsbereiche haben v.a. die Maßnahmen a) und b).

Sie überlagern sich jeweils mit Prüfempfehlungen des VEP zur Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h.[20] Die Verlangsamung des Kfz-Verkehrs von 50 km/h auf 30 km/h ist derzeit verkehrsrechtlich aufgrund von bundesrechtlichen Vorgaben nicht ohne weiteres möglich und schwierig.[21] Dabei hätte die Maßnahme enorme Vorteile für die Menschen, die in dem betreffenden Straßenraum wohnen, arbeiten, gehen und verweilen, Rad fahren sowie mit Pkw halten, parken oder ein-/ausfahren wollen:

- Der Radverkehr kann grundsätzlich ohne eigene Radverkehrsanlage auf der Fahrbahn mitfahren (wenn die Straße nicht zu steil ist und nicht zu stark von Kfz, insbesondere Schwerverkehr befahren wird),
- der fließende Kfz-Verkehr braucht weniger Fahrbahnbreite (mehr Spielraum für andere Nutzungen),
- die Fahrer/innen sind aufmerksamer und zuvorkommender (Querungen sowie Ein- und Ausfahrten werden erleichtert, Wartezeiten sinken),
- die Verkehrssicherheit verbessert sich für alle, nicht zuletzt für die nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer/innen,
- der Schallpegel vermindert sich so, als ob die Hälfte der Kfz herausgenommen würden.

Letztgenannter Aspekt macht deutlich, welches enorme Kompensationspotential die Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit aufweist. Um tatsächlich die angestrebte Wirksamkeit zu erzielen, sollte die Maßnahme durch Infokampagnen, später auch Überwachung und Ahndung begleitet werden. Straßenraumumgestaltungen sind ein weiteres Mittel, die gewünscht Verlangsamung zu unterstützen („selbsterklärende Straße“).

Wegen umfassender Abstimmungs- und Klärungsbedarfe sind die Konzeptvorschläge der städtebaulichen Verkehrsplanung in den Bildern 15 und 16 als Prüfaufträge gekennzeichnet.

In der Nachbargemeinde Urbar wurde die Arenberger Straße bereits 2019 städtebaulich integriert umgestaltet.

Die verkehrstechnische Betrachtung der Kfz-Zusatzverkehre des „Quartiers am Festungspark“ erfolgt im Rahmen des Mobilitätskonzepts zum Quartier[22] auf Basis einer mit der Stadtverwaltung Koblenz abgestimmten Aufkommensprognose. Als Basis für die Kfz-Mengengerüste und die Beurteilung der Verkehrsqualität dienen umfängliche Verkehrserhebungen, welche rechtsrheinisch im Umfeld des Quartiers Festungspark erhoben wurden.

[20] vgl. VEP Koblenz 2030, Abbildung 21
[21] StVO, VwV-StVO
[22] Ingenieurbüro SHG im Auftrag von BPD, Montabaur 2022

Bild 15: Arenberger Straße
Ortsdurchfahrt L 127 Niederberg

Prüfaufträge Straßengestaltung

Prüfauftrag Tempo 30

Aufhebung Pkw-Parkstreifen

Ersatzmaßnahme Quartiersgarage (z.B. Parkdeck)

Entfernung Leitlinie + Markierung von Radverkehrsanlagen:
- bergauf Schutzstreifen oder möglichst Radfahrstreifen
- bergab Piktogrammkette oder vorzugsweise Schutzstreifen

Platzgestaltung mit Fahrbahnintegration (Platzüberfahrt)

Prüfauftrag Minikreisel

Barrierefreie H ohne Vorbeifahrtmöglichkeit (zumindest bergab)
- Bestand
- Planung

Prüfauftrag Querungshilfe

Integration vorhandener Querungshilfe

Umwandlung Fußgänger-LSA in Dunkel-Dunkel-Anlage (Schlafampel)

100 m

o.M. 61.1/Sb 07/22

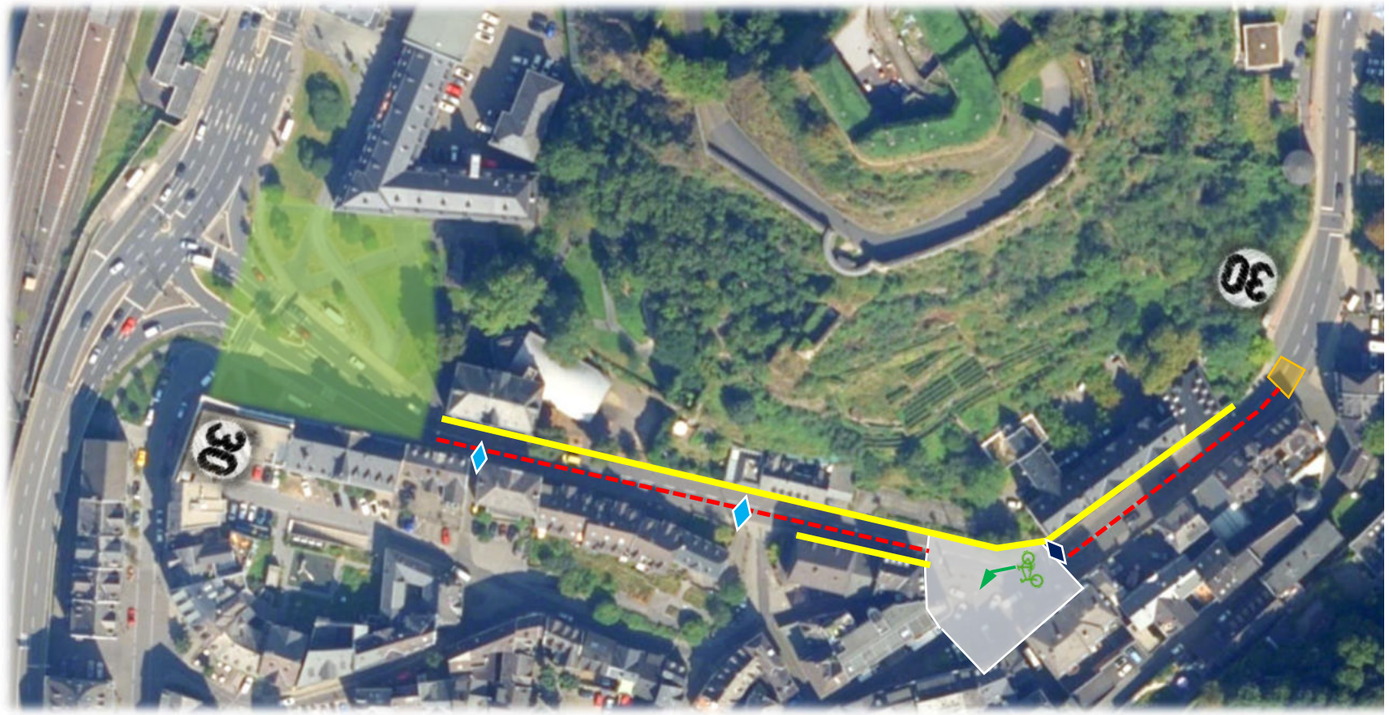


Bild 16: Charlottenstraße / Obertal
Ortsdurchfahrt L 127 Ehrenbreitstein

Prüfaufträge Straßengestaltung

5.2.3 Baustellenphase

Baustellenbedingte Einschränkungen und Mehrbelastungen sind unangenehm, als vorübergehender und i.d.R. auch notwendiger Zwischenzustand grundsätzlich zu akzeptieren.

Hiermit wird hinsichtlich der Baustellenlogistik für das Quartier am Festungspark empfohlen, überregionale Anlieferungen mit großem Volumen über die Autobahn A 3 und von dort über die anbaufrei ausgebaute Bundesstraße B 49 zu führen.

Ggf. ist kann dies durch temporäre verkehrsrechtliche Anordnungen auf Teilabschnitten anderer Netzelemente unterstützt werden.