



Antwort
zur Anfrage Nr. AF/0127/2018

Vorlage: AW/0137/2018		Datum: 31.10.2018	
Baudezernent			
Verfasser:	61-Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung	Az.: 61.1/Sb	
Betreff:			
Anfrage FREIE WÄHLER-Ratsfraktion: Straßenverkehr in Koblenz			
Gremienweg:			
08.11.2018	Stadtrat	<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mehrheitl.
		<input type="checkbox"/> abgelehnt	<input type="checkbox"/> Kenntnis
		<input type="checkbox"/> verwiesen	<input type="checkbox"/> vertagt
		<input type="checkbox"/> Enthaltungen	<input type="checkbox"/> Gegenstimmen
	TOP	öffentlich	

Antwort:

Zu 1. Welche verkehrsentlastenden Maßnahmen plant die Verwaltung für die kommenden Jahre?

Im Verkehrsentwicklungsplan Koblenz 2030 sind vielfältige Maßnahmen enthalten, um den Kfz-Verkehr zu reduzieren. Die Umsetzung erfolgt z.T. über andere Konzepte (z.B. Nahverkehrsplan, Radverkehrskonzept).

Zu 2. Sucht die Verwaltung nach geeigneten Flächen zur Einrichtung von Park & Ride Parkplätzen etwa in Arenberg, Metternich, Karthause?

Nein, weil unter den gegebenen Bedingungen im Alltag praktisch keine Nachfrage für ein Park & Ride-System mit Parkplätzen in den Randstadtteilen zu erwarten ist. Autofahrer/innen steigen am Stadtrand nur dann um, wenn am Zielort keine bzw. sehr knappe oder sehr teure Parkmöglichkeiten gegeben sind und die Busse bzw. Bahnen häufig und schnell fahren. In unserer Region bestehen die alltäglichen P+R-Potentiale v.a. an Bahnstationen im Umland. In Koblenz selbst funktioniert generell nur veranstaltungsbezogenes Park & Ride.

Zu 3. Gibt es Vorgespräche hinsichtlich eines Shuttle-Verkehrs zu möglichen Park & Ride Parkplätzen mit der evg (evm Verkehrs GmbH)?

Die Park & Ride-Potentiale im Stadtgebiet werden seit Jahrzehnten immer wieder geprüft und besprochen, auch mit der KEVAG /evg. Zu besonderen Anlässen wurde und wird Park & Ride auch realisiert. Ein alltägliches P+R-System wurde vor ca. 30 Jahren erprobt und mangels Erfolg eingestellt. Die evg könnte etwaige zusätzliche Leistungen übrigens nur dann erbringen, wenn ein finanzieller Ausgleich dafür gezahlt würde.

Zu 4. Wenn nicht: Wie will die Verwaltung ein erhöhtes Verkehrsaufkommen in den verbliebenen Zufahrtsstraßen verhindern?

Die Auswertung der Dauerzählstellen des Landesbetriebs Mobilität zeigt, dass das Kfz-Aufkommen von und nach Koblenz seit dem Jahr 2000 stagniert. Zuwächse auf einzelnen Straßen resultieren aus teilträumlichen Veränderungen im Straßennetz oder bzw. teilträumlichen Veränderungen in der Siedlungs- oder Gewerbestruktur. Mittel- und langfristig sind insgesamt sogar Abnahmen beim fließenden Kfz-Verkehr zu erwarten. Was auch nach 2000 noch angestiegen ist, ist die Pkw-Anzahl und somit der ruhende Kfz-Verkehr.

Zu 5. Welches Amt ist beauftragt, für diese Fragestellungen Lösungen zu finden?

Die unterschiedlichen verkehrsbezogenen Aufgaben werden von verschiedenen Ämtern und Eigenbetrieben betreut. Gemäß dem Geschäftsverteilungsplan im Organisationshandbuch der Stadtverwaltung Koblenz (1980) liegt die „Federführung für die Verkehrsplanung bis zum Konzeptstadium“ beim Amt 61 (damals Stadtplanungsamt, heute Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung).