

# Ergebnisse der Arbeitsgruppe

## Mobilität und Flächeninanspruchnahme

Mitglieder der AG Mobilität und Flächeninanspruchnahme

Egbert Bialk

Heinz-Günther Borck

Carolin Schmidt-Wygasch

Leitung und Moderation: Renate Michel

# Koblenz im Jahr 2030:

## Eine Stadt, in der sich die Menschen wohlfühlen

### Nachhaltige Mobilität und klimagerechte Flächennutzung im öffentlichen Raum

1. Bisherige Arbeit der AG Mobilität und Flächennutzung
2. Verkehr und Klima
3. Verkehr und Flächennutzung in Koblenz
4. Unsere Vision von Mobilität und Flächeninanspruchnahme Koblenz 2030+
5. Vorhandene Planwerke in Koblenz
6. Ausblick

# 1. Bisherige Arbeit der AG Mobilität und Flächennutzung

Präsenztreffen am 22. Oktober 2020

- Bestandsaufnahme aus unserer eigenen Sicht
  - Wo fühlen wir uns wohl bzw. nicht wohl?
  - Wie bewegen wir uns in Koblenz und aus heraus bzw. hinein?
  - Wie stellen wir uns unsere Fortbewegung in der Zukunft vor?
  - Wie sollten öffentliche Plätze und Verkehrsflächen zukünftig gestaltet sein?
- Festlegen eines Arbeitsziels: Entwickeln einer Vision

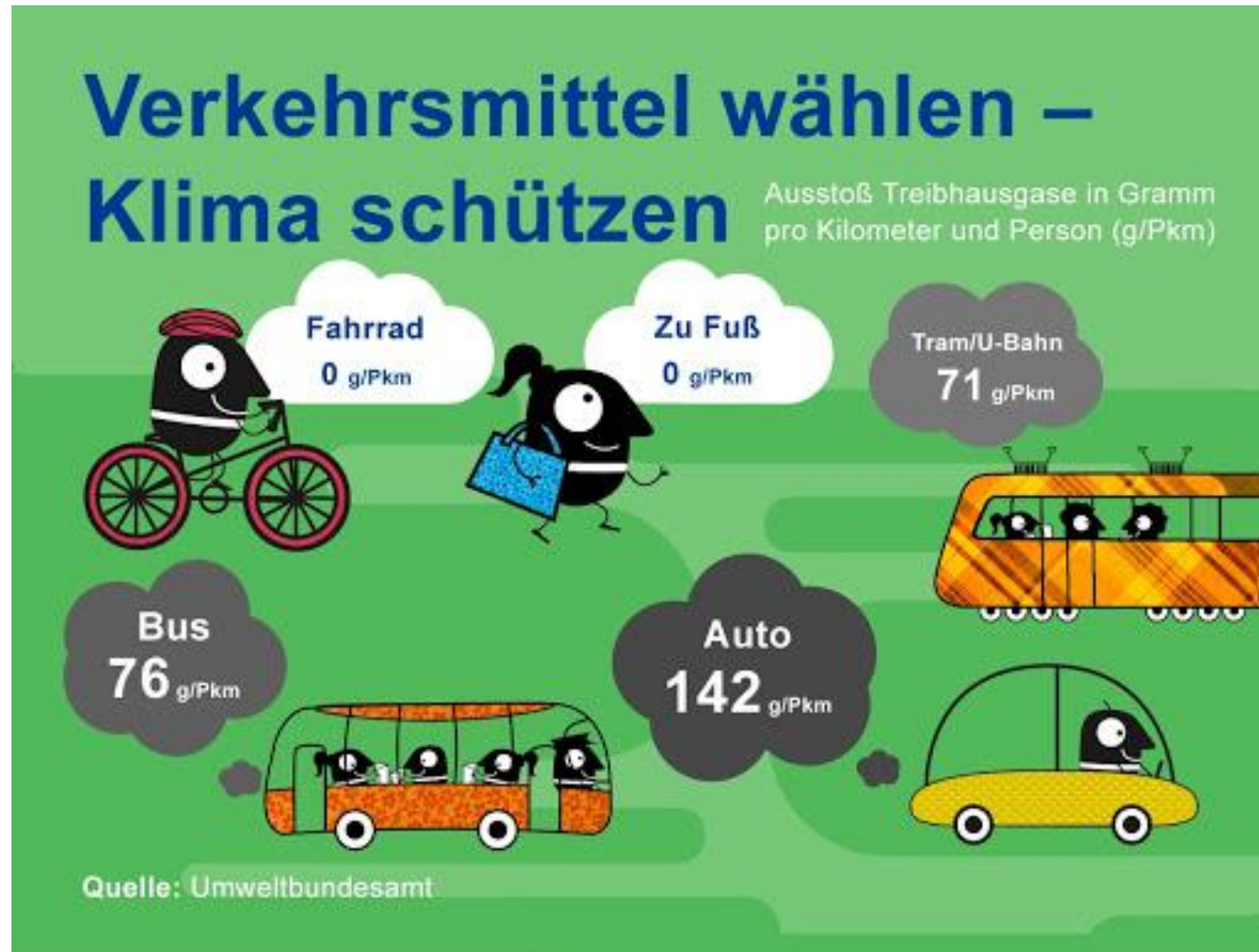


# 1. Bisherige Arbeit der AG Mobilität und Flächennutzung

## Onlinetreffen am 9. Dezember 2020

- Diskussion über Vision/ Zielvorstellung und Zeithorizont
- Präsentation von Beispielen zur „Rückeroberung des öffentlichen Raums“
- Diskussion und Ableiten von Zielvorstellungen
- Aufgabenverteilung im Hinblick auf die Vorstellung der Ergebnisse

## 2. Verkehr und Klima

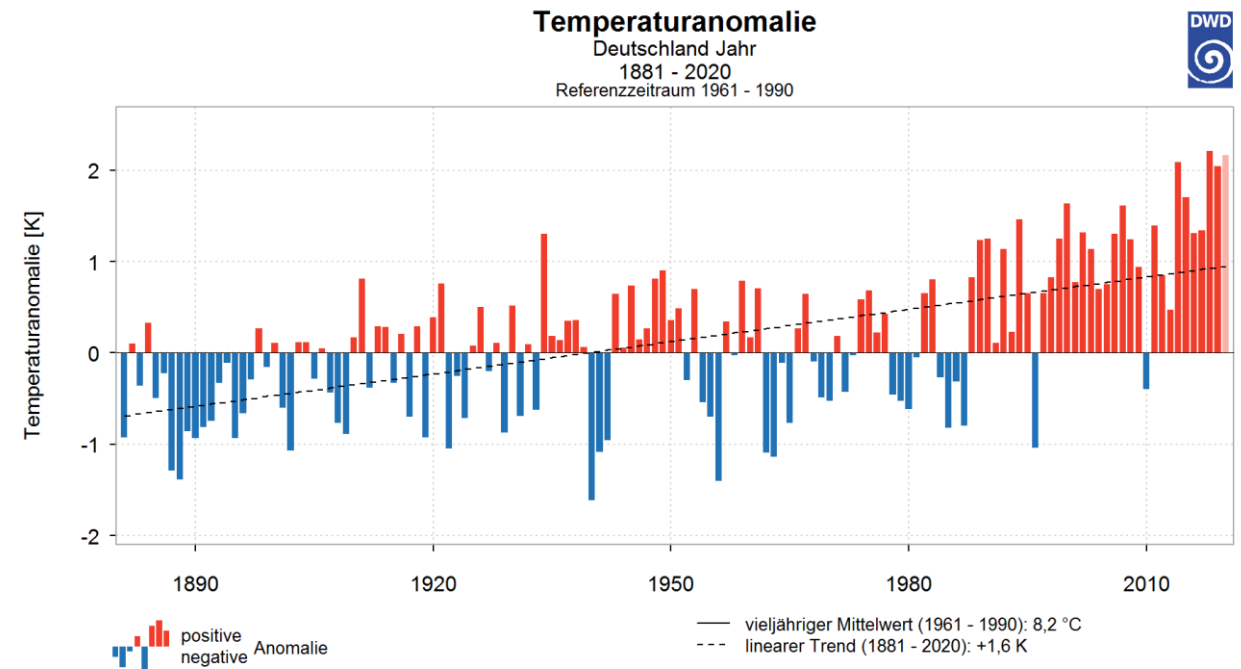


## 2. Verkehr und Klima

# Die Klimaerwärmung schreitet voran – auch bei uns

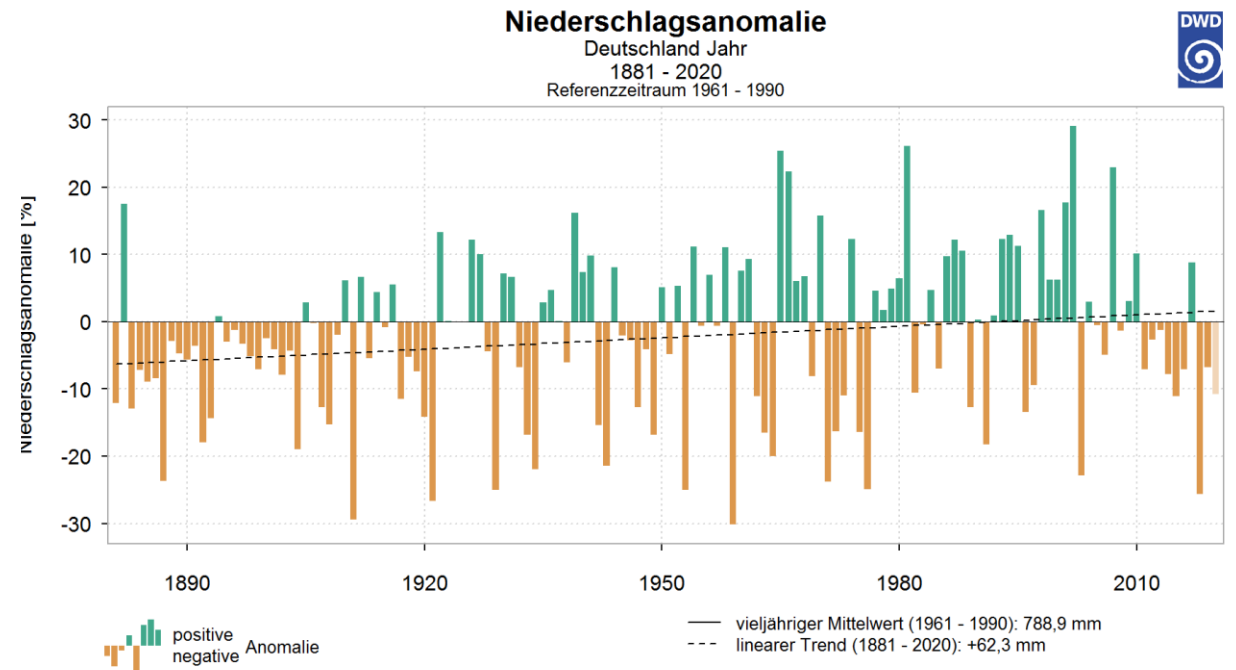
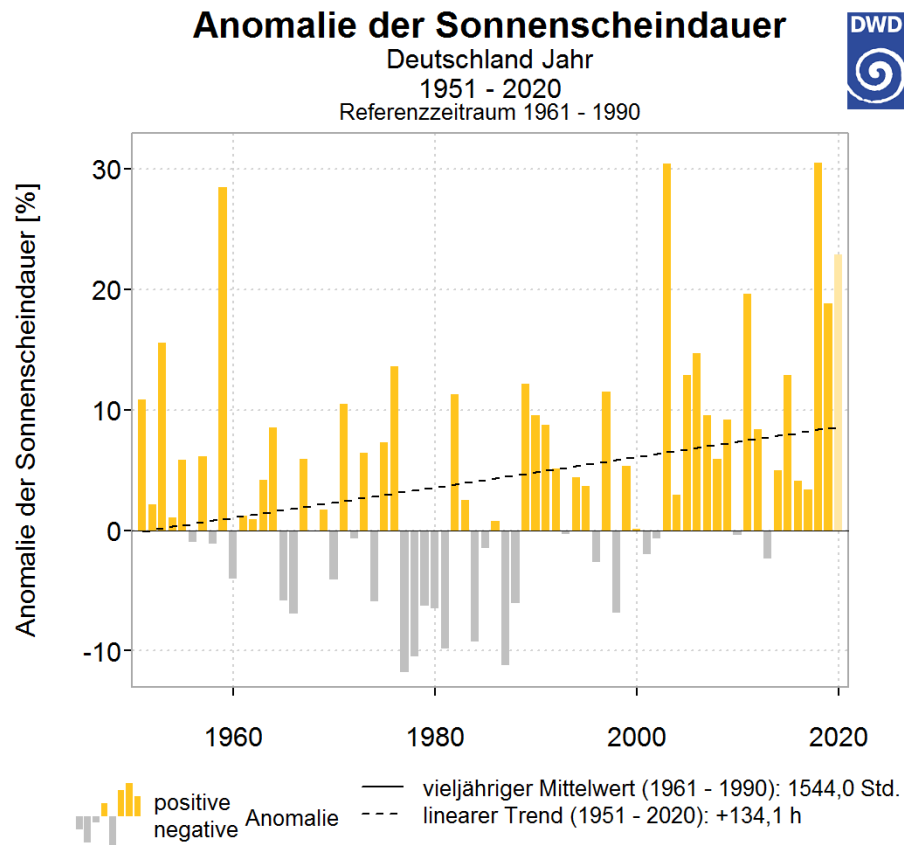
**Der Deutsche Wetterdienst meldet am 30.12.2020:**

- 2020: Drittes Trockenjahr in Folge
- Zweitwärmstes Jahr in Deutschland seit Beginn der Temperaturlaufzeichnung:  
2018: mittl. Temp. 10,5 - 2019: 10,3 – 2020: 10,4 Grad
- In RLP war 2020 sogar wärmstes Jahr mit 10,9 Grad (i.M. 8,6) = +2,3 Grad
- Tobias Fuchs (Vorstand DWD): „ Die Klimafakten sind alarmierend. Klimaschutz ist das Gebot der Stunde. Wir müssen jetzt handeln!“



## 2. Verkehr und Klima

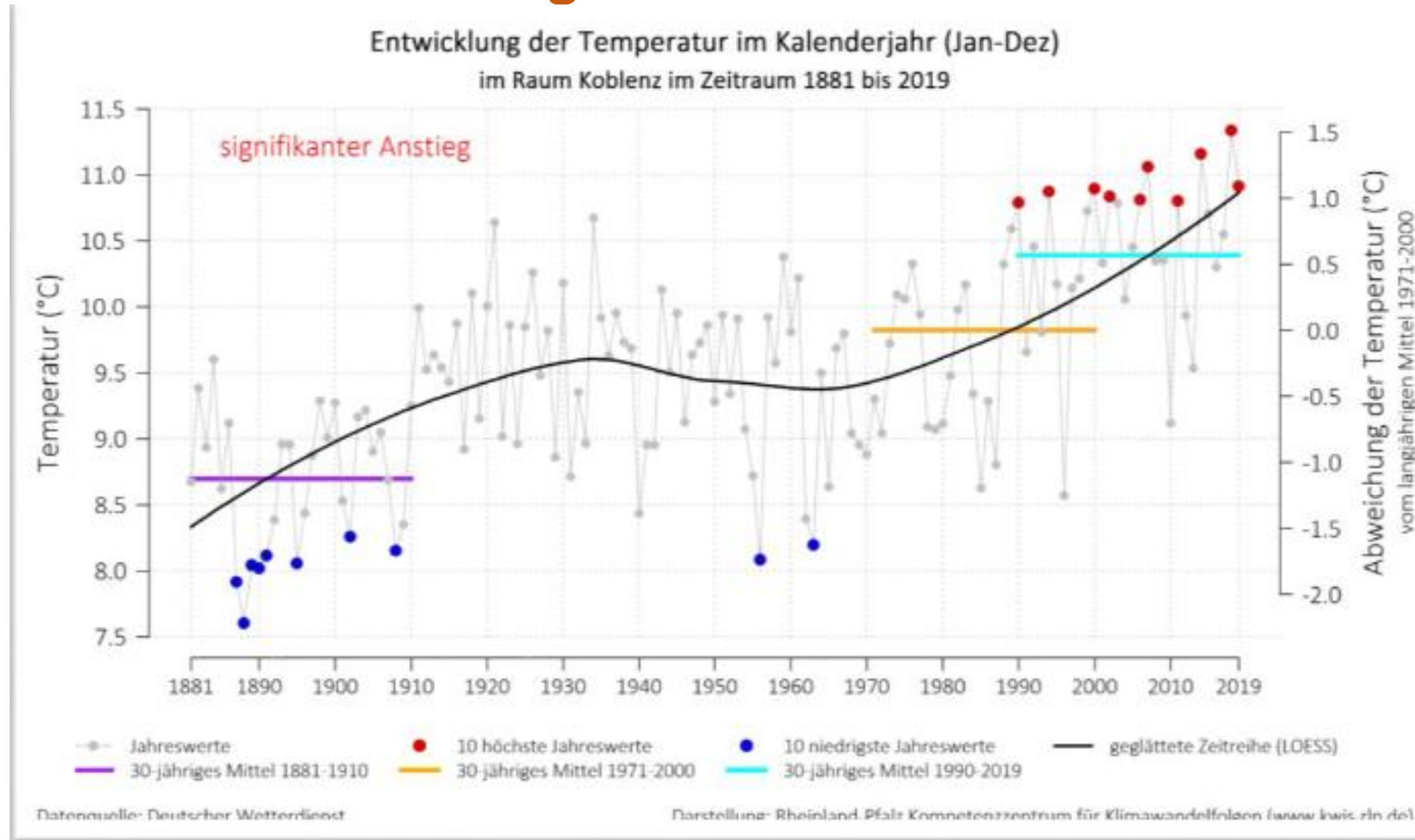
# Die Klimaerwärmung schreitet voran – auch bei uns





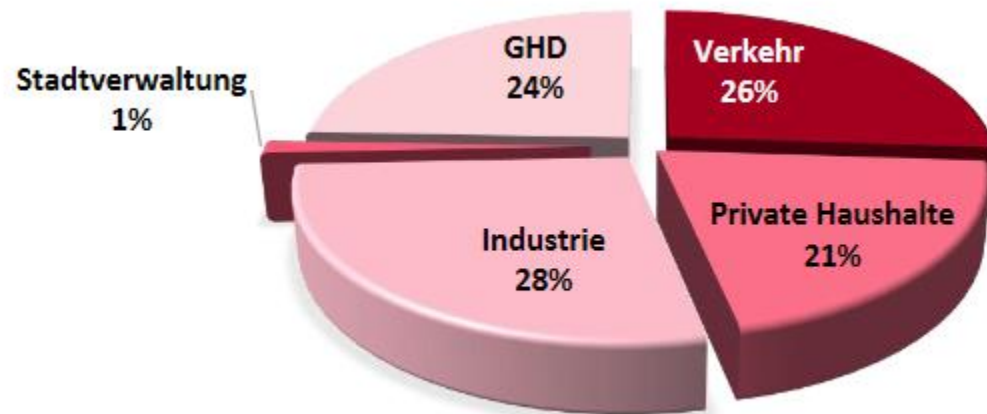
## 2. Verkehr und Klima

# Die Klimaerwärmung schreitet voran – auch bei uns



## 2. Verkehr und Klima

### Verursacher der Treibhausgase (THG) in Koblenz (Klimaschutzkonzept Koblenz Juli 2020, S. 12)



THG-Emissionen der Sektoren in t/Jahr				
Sektor	1998	2008	2014	2017
Verkehr	-	308.118	314.096	319.352
Private Haushalte	377.693	296.037	241.342	252.119
Stadtverwaltung	20.645	16.915	16.097	15.847
Industrie	294.308	322.006	366.019	339.214
Gewerbe, Handel, Dienstleistung	330.389	362.870	288.565	296.932
<b>Gesamt</b>	<b>1.023.036</b>	<b>1.305.946</b>	<b>1.226.120</b>	<b>1.223.465</b>

Tabelle 2: Vergleich der THG-Emissionen mit vorherigen Bilanzen

- Dies entspricht rd. 2,8 – 2,9 t pro Einwohner und Jahr
- THG aus Sektor Verkehr nehmen in Koblenz 10 Jahren um **3,5%** zu, gleichzeitig hoher Anstieg an Pendlern
- **Verkehrssektor gefährdet die klimapolitischen Ziele der Stadt Koblenz**

### 3. Verkehr und Flächennutzung in Koblenz

## Flächennutzung – (fehlende) Flächengerechtigkeit

- Fließender und ruhender Autoverkehr beansprucht in den meisten Straßen den Großteil des öffentlichen Raumes
- Ruhender Autoverkehr nimmt oft 20 - 40 % des Straßenraums in Anspruch
- Fahrrad-Stellplätze fehlen/ nicht ausreichend – in manchen Städten nur 2 % der Parkflächen
- MIV nimmt fast 60% des Straßenraums ein, aber nur jeder dritte Weg mit Auto (Bsp. Berlin)
- Ungleiche Flächenverteilung durch:
  - zugeparkte Radwegen und Busspuren
  - zu enge Geh- und Radwege
  - fehlende Sichtbeziehungen

VCD Position (2016): VCD für die Rückeroberung der Straße.

### 3. Verkehr und Flächennutzung in Koblenz

## Flächennutzung in Koblenz

**Abb. 1.03** Zeitreihe der Flächennutzung in Koblenz im Zeitraum der letzten sechs Jahre

Nutzungsart	Jahr						Veränderung 2014-2019
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	
Fläche (in ha)	.	.	10.525	10.525	10.525	10.527	*
davon ... (in %):							%-Punkte
Wohnbaufläche	.	.	9,5	9,5	9,5	9,5	*
Industrie/Gewerbe	.	.	4,6	4,7	4,7	4,8	*
Erholungsfläche	.	.	5,1	5,2	5,2	5,2	*
<b>Verkehrsfläche</b>	.	.	<b>10,5</b>	<b>10,6</b>	<b>10,6</b>	<b>10,7</b>	*
Landwirtschaftsfläche	.	.	23,6	23,1	23,1	22,9	*
Waldfläche	.	.	30,4	30,6	30,6	31,6	*
Wasserfläche	.	.	5,4	5,4	5,4	5,4	*
andere Nutzung	.	.	10,7	11,0	11,0	10,0	*

Datenquelle: Statistisches Landesamt Rheinland Pfalz neue Systematik ab 2016

Stadt Koblenz (2020): Statistisches Jahrbuch der Stadt Koblenz 2020

**Bitte beachten: Der Anteil der Verkehrsflächen in der Innenstadt ist mindestens doppelt so hoch, da die Flächen von Wald, Wasser und Landwirtschaft bei der Fläche insgesamt mit knapp 60% einen beträchtlichen Anteil ausmachen.**

### 3. Verkehr und Flächennutzung in Koblenz

## Flächennutzung in Koblenz im Städtevergleich

Abb. 1.04 Flächennutzung 2019 in Koblenz im Städtevergleich

Nutzungsart	Städte					
	Koblenz	Trier	Mainz	Kaiserslautern	Ludwigs-hafen	alle kreisfreien Städte
Fläche (in ha)	10.527	11.704	9.770	13.969	7.741	106.442
davon ... (in %):						
Wohnbaufläche	9,5	8,3	15,0	8,4	13,7	9,0
Industrie/Gewerbe	4,8	4,9	6,6	4,9	16,6	5,8
Erholungsfläche	5,2	5,2	5,9	2,6	8,6	4,6
Verkehrsfläche	10,7	9,3	14,1	8,2	15,3	10,0
Landwirtschaftsfläche	22,9	20,2	42,3	8,4	28,7	32,8
Waldfläche	31,6	38,4	2,5	60,9	2,6	27,7
Wasserfläche	5,4	3,4	3,7	0,7	5,2	2,9
andere Nutzung	10,0	10,2	9,9	5,9	9,4	7,2

Datenquelle: Statistisches Landesamt Rheinland Pfalz

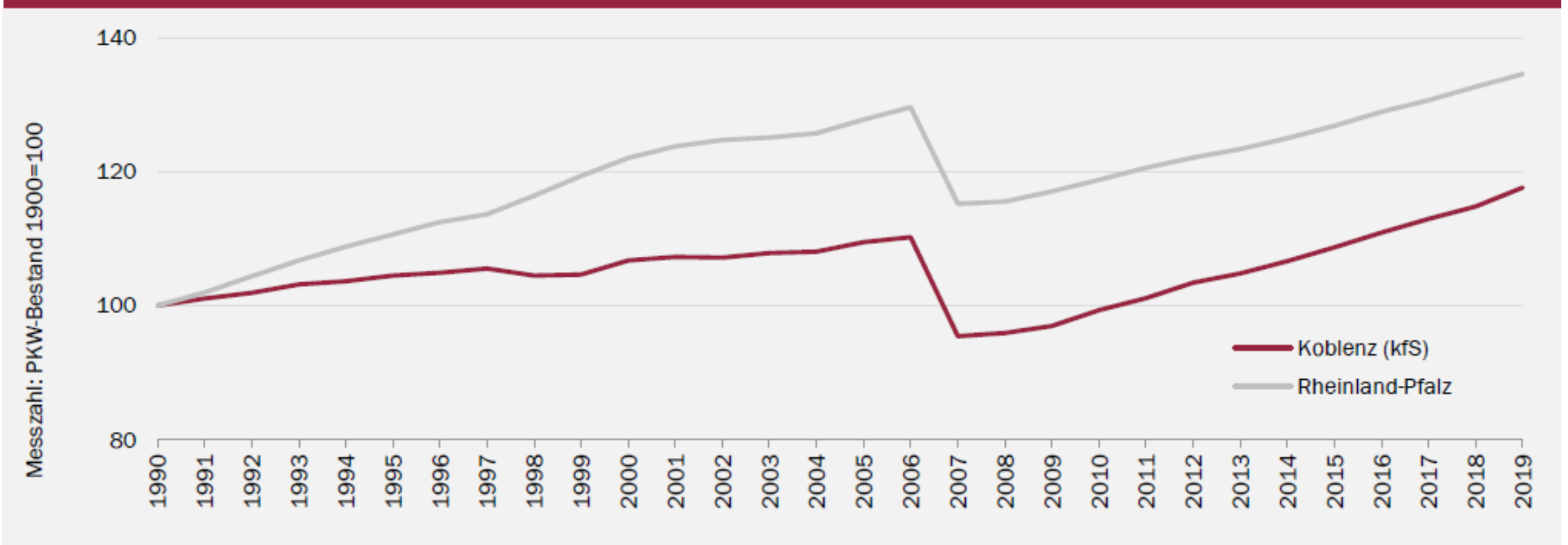
**Bitte beachten: Der Anteil der Verkehrsflächen in der Koblenzer Innenstadt ist mindestens doppelt so hoch, da die Flächen von Wald, Wasser und Landwirtschaft bei der Fläche insgesamt mit knapp 60% einen beträchtlichen Anteil ausmachen.**

Stadt Koblenz (2020): Statistisches Jahrbuch der Stadt Koblenz 2020

### 3. Verkehr und Flächennutzung in Koblenz

## PKW-Bestand

Abb. 7.02 Indexreihe der Entwicklung des Pkw-Bestandes in Koblenz im Vergleich zu Rheinland-Pfalz in den letzten 30 Jahren



Hinweis: Rückgang des PKW-Bestands in 2007 aufgrund Änderungen in der neuen Fahrzeugzulassungsverordnung

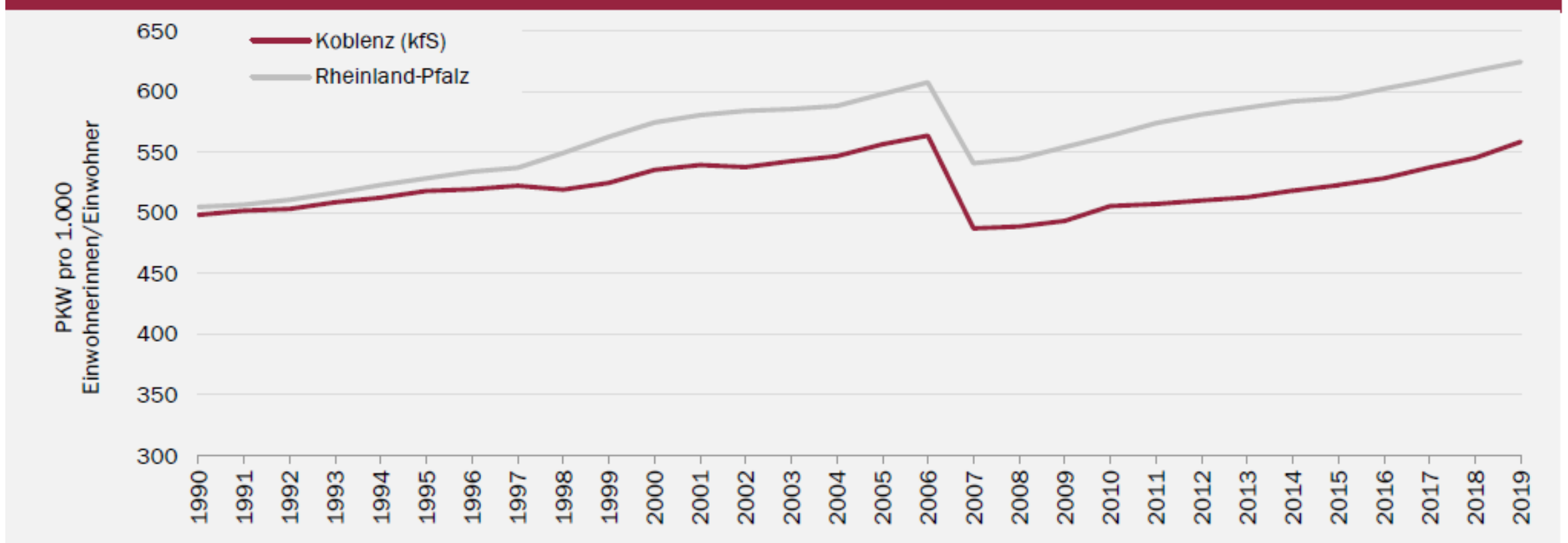
Datenquelle: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz; eigene Berechnungen

Stadt Koblenz (2020): Statistisches Jahrbuch der Stadt Koblenz 2020

### 3. Verkehr und Flächennutzung in Koblenz

## PKW-Dichte

Abb. 7.03 Entwicklung der Pkw-Dichte in Koblenz im Vergleich zu Rheinland-Pfalz in den letzten 30 Jahren



Hinweis: Rückgang des PKW-Bestands in 2007 aufgrund Änderungen in der neuen Fahrzeugzulassungsverordnung

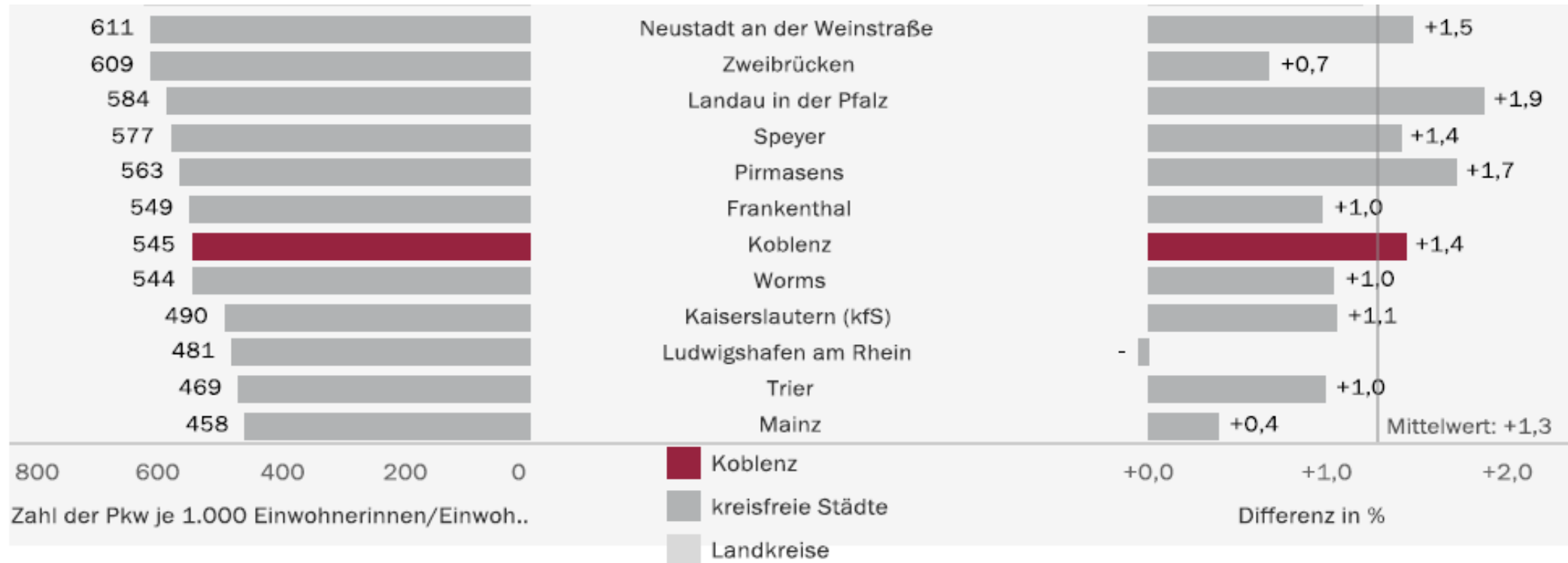
Datenquelle: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz; eigene Berechnungen

Stadt Koblenz (2020): Statistisches Jahrbuch der Stadt Koblenz 2020

### 3. Verkehr und Flächennutzung in Koblenz

## PKW-Dichte

in kreisfreien Städten von RLP zum 01.01.2019 im Vergleich zum Vorjahr:



Datenquelle: Genesis- Regionaldatenbank

Stadt Koblenz (2020): Statistisches Jahrbuch der Stadt Koblenz 2020

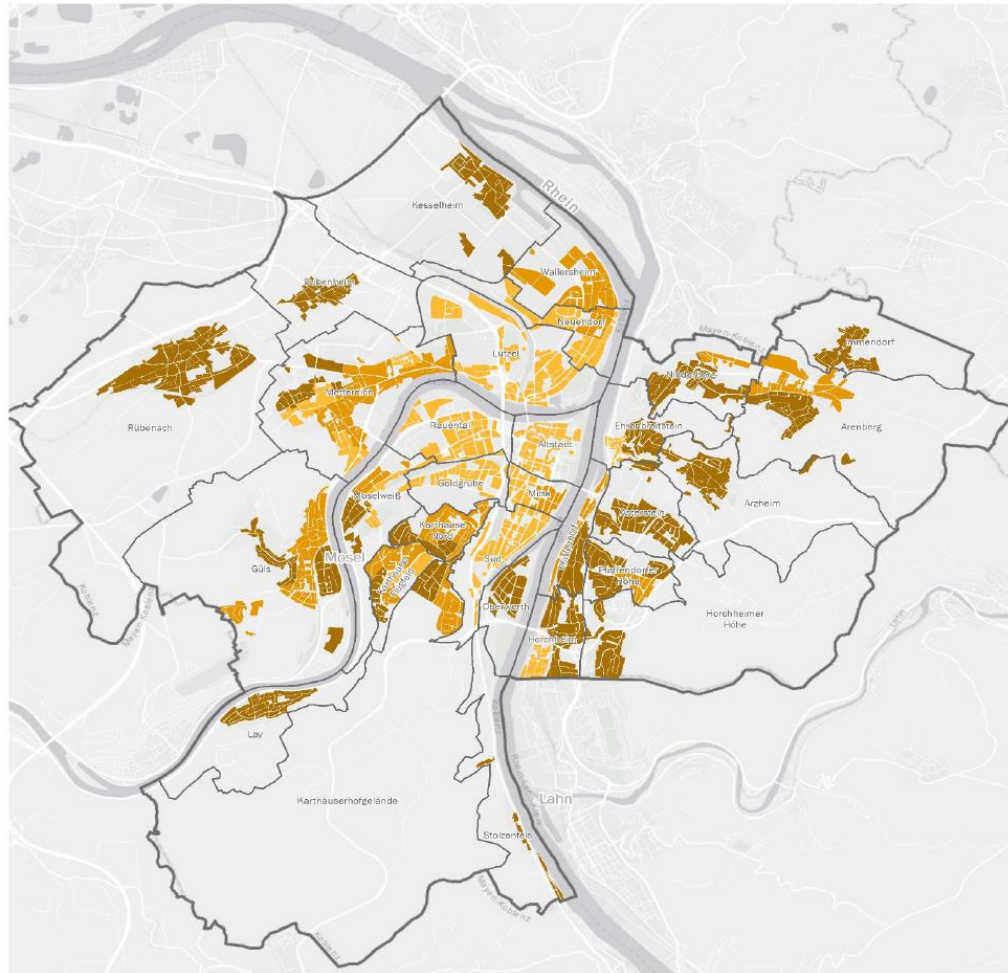
➤ Von allen größeren Städten hat Koblenz die größte Pkw-Dichte



### 3. Verkehr und Flächennutzung in Koblenz

## PKW-Dichte in Koblenz

Abb. 7.06 Pkw-Dichte 2019 in den statistischen Bezirken als Anzahl privat genutzter Pkw je 1.000 Einwohnerinnen/Einwohner im Alter von mindestens 18 Jahren



Fast alle Außenstadtteile haben eine hohe Pkw-Dichte

- ÖPNV-Anbindung, Radwege und P&R muss verbessert werden
- Die Innenstadt wird von Pendlern aus den Außenstadtteilen und dem Umland belastet

#### Dichte der Personenkraftwagen

Privat-Pkw pro 1.000 Einwohner

GIS\_PKW\_KGL03.Quote



Datenquelle: Kraftfahrtbundesamt Flensburg

Stadt Koblenz (2020): Statistisches Jahrbuch der Stadt Koblenz 2020

### 3. Verkehr und Flächennutzung in Koblenz

## Pendler

**Abb. 6.11 Pendlerverflechtungen der Stadt Koblenz: Ein- und Auspendlerinnen/-pendler nach Wohn- bzw. Arbeitsort**

Quell- und Zielgebiete	Einpenderinnen/Einpender			Auspenderinnen/Auspender			Saldo		
	2018	2019	Veränderung	2018	2019	Veränderung	2018	2019	Veränderung
	Anzahl	Anzahl	Prozent	Anzahl	Anzahl	Prozent	Anzahl	Anzahl	Anzahl
Summe	49.469	50.248	+ 1,6	16.507	-	- 100,0	+ 32.962	+ 50.248	+ 17.286
darunter Landkreise									
Mayen-Koblenz	19.358	19.688	+ 1,7	5.286	5.444	+ 3,0	+ 14.072	+ 14.244	+ 172
Rhein-Lahn-Kreis	5.837	5.872	+ 0,6	1.541	1.562	+ 1,4	+ 4.296	+ 4.310	+ 14
Westerwaldkreis	5.430	5.564	+ 2,5	1.412	1.369	- 3,0	+ 4.018	+ 4.195	+ 177
Rhein-Hunsrück-Kreis	3.174	3.108	- 2,1	799	831	+ 4,0	+ 2.375	+ 2.277	- 98
Neuwied	4.915	5.019	+ 2,1	1.874	1.907	+ 1,8	+ 3.041	+ 3.112	+ 71
Cochem-Zell	1.515	1.546	+ 2,0	165	174	+ 5,5	+ 1.350	+ 1.372	+ 22
Ahrweiler	1.357	1.365	+ 0,6	316	303	- 4,1	+ 1.041	+ 1.062	+ 21
darunter kreisfreie Städte									
Trier	166	143	- 13,9	135	111	- 17,8	+ 31	+ 32	+ 1
Bonn	385	383	- 0,5	397	441	+ 11,1	- 12	- 58	- 46
Köln	266	274	+ 3,0	342	363	+ 6,1	- 76	- 89	- 13
Mainz	256	259	+ 1,2	221	262	+ 18,6	+ 35	- 3	- 38
Frankfurt/Main	103	106	+ 2,9	367	356	- 3,0	- 264	- 250	+ 14

Datenquelle: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz

Stadt Koblenz (2020): Statistisches Jahrbuch der Stadt Koblenz 2020

- **Pendlerproblematik sollte insbesondere mit dem Kreis Mayen-Koblenz angegangen werden!**
- **Es braucht ein gemeinsames Nahverkehrskonzept**

### 3. Verkehr und Flächennutzung in Koblenz

## Unfälle mit Personenschäden 2012 – 2019

Verletzte Benutzerinnen/Benutzer von								
Mofas, Kleinkrafträdern	44	36	59	42	30	29	37	30
Motorzweirädern	43	43	39	51	42	39	44	44
Pkw	454	404	466	399	453	420	385	456
Güterkraftfahrzeugen	19	18	14	6	6	10	10	8
Fahrrädern	119	110	124	107	124	110	121	141
Fußgängerinnen/Fußgänger	70	70	65	56	76	62	68	64
Übrige	20	14	10	28	16	10	13	11
Verletzte insgesamt	769	695	777	689	747	680	678	754

Datenquelle: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz; eigene Berechnungen

Stadt Koblenz (2020): Statistisches Jahrbuch der Stadt Koblenz 2020

➤ **Radfahrer\*innen und Fußgänger\*innen sind besonders gefährdet!**

## 4. Unsere Vision von Mobilität und Flächeninanspruchnahme Koblenz 2030+

### **Koblenz im Jahr 2030:**

**Eine Stadt, in der sich die Menschen wohlfühlen**

**Nachhaltige Mobilität und klimagerechte Flächennutzung im öffentlichen Raum**

# Koblenz im Jahr 2030...

lebenswert, lebendig, Wohnen & Arbeiten  
**Reger Handel, Angebote zum nachhaltigen Konsum**  
Orte der Begegnung und Information  
Orte der Ruhe und zum Naturerleben  
Vielfältige kulturelle Angebote  
**Straßen und Plätze sind „grün“**  
Grünflächen und Parkanlagen naturnah gestaltet  
Emissionen und Lärm durch Verkehr stark reduziert  
**Alle Verkehrsteilnehmer/innen nutzen den  
öffentlichen Raum gleichberechtigt**

Auf den folgenden Folien stellen wir unsere Vision von Mobilität und Flächeninanspruchnahme im Jahr 2030+ detaillierter vor.

Wir illustrieren sie u.a. mit vier Abbildungen, die im Wintersemester 2020/2021 im Rahmen der Semesterarbeit

„Koblenz 2030. Wem gehört die Stadt?“

im Fachbereich Bauen-Kunst-Werkstoffe an der Hochschule Koblenz entstanden sind. Die abgebildeten Stegreifentwürfe zeigen die Arbeiten von Studierenden von Prof. Ruoff zur Mobilität im Jahr 2030 in Koblenz (Quelle: Prof. Ruoff, Hochschule Koblenz).

*Diese Arbeiten entstanden unabhängig von der Arbeit der AG Mobilität und Flächeninanspruchnahme im gleichen Zeitraum.*

## 4. Unsere Vision von Mobilität und Flächeninanspruchnahme Koblenz 2030+

### ... auf den Plätzen

- Bäume und Sträucher für Beschattung und Kühlung an Hitzetagen
- Trinkwasserspender zur Erfrischung an heißen Tagen
- Außengastronomie, Bänke und Sitzgruppen
- Saisonale Märkte mit regionalen Produkten
- Parkflächen für Autos stark reduziert
- Teilflächen entsiegelt und begrünt



## 4. Unsere Vision von Mobilität und Flächeninanspruchnahme Koblenz 2030+

### ... auf den Straßen



- Autos, Fahrräder und Fußgänger nutzen die Hauptstraßen gleichberechtigt und sicher.
- Einzelne Innenstadtbereiche sind verkehrsberuhigt (Tempolimit 10-20 km/h) und weitgehend vom motorisierten Durchgangsverkehr befreit.
- Fahrradstraßen als schnelle Verbindungen zur Querung der Stadt (Ost/West, Nord/Süd).
- Linienbusse und alternative Bedienungsformen pendeln von zentralen Umsteigestationen in die Stadtteile, zu Mobilitätsstationen an den Stadträndern und in Gewerbegebiete.



Quelle: Prof. Ruoff, Hochschule Koblenz





## 4. Unsere Vision von Mobilität und Flächeninanspruchnahme Koblenz 2030+

### ... an Knotenpunkten

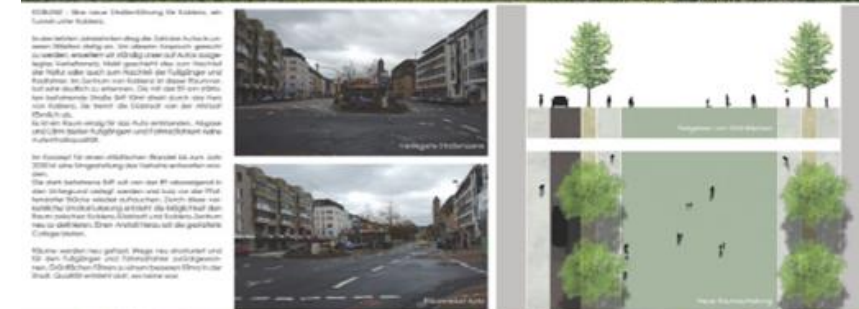


- Umsteigestationen ermöglichen den Wechsel von ÖPNV, alternativen Bedienungsformen oder Fahrservices zum Individualverkehr.
- Sie bieten Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge, für Fahrräder gibt es sichere Abstellmöglichkeiten, es gibt Car-Sharing-Angebote.
- Transportdienstleister übergeben hier ihre Waren an die Empfänger oder zum Weitertransport.
- Umsteigestationen befinden sich am Hauptbahnhof, am Löhr-Center/ Bahnhof Mitte.

## 4. Unsere Vision von Mobilität und Flächeninanspruchnahme Koblenz 2030+

### ... in verkehrsberuhigten Quartieren

- Fußgängerzonen in der Innenstadt
- Die Geschäfte bieten Liefer- und Transportservices, da Parkplätze rar sind
- Anlieferverkehr emissionsfrei durch Lastenfahrräder, E-Fahrzeuge, andere emissionsfreie Antriebe
- Verkehrsflächen mit ausreichend Platz für Fußgänger
- Spielflächen für Kinder, Flächen mit „Möblierung“ (Sitzgruppen, Pflanzkübel,..)



## 4. Unsere Vision von Mobilität und Flächeninanspruchnahme Koblenz 2030+

### ... Anbindung an den außerörtlichen Verkehr



© Energieagentur Rheinland-Pfalz



- Mobilitätsstationen im Norden, Osten, Süden und Westen ermöglichen das Umsteigen vom Auto zu ÖPNV oder alternativen Bedienungsformen.
- Ausreichende Parkmöglichkeiten und Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge sind vorhanden.
- Die Bahn hat die Taktzahl der Regionalzüge erhöht.
- Umsteigemöglichkeiten zu Linienbussen, Fahrrad und selbstfahrenden Shuttle-Bussen gibt es am Hauptbahnhof und am Bahnhof Mitte.

An dieser Stelle noch einmal ein herzliches Dankeschön an Prof. Ruoff und seine Studierenden dafür, dass wir die Stegreifentwürfe zur Illustration verwenden durften.

## Anmerkung des Seniorenbeirats zu innerstädtischen Grünanlagen und Baumbeständen

Vgl. EntschlieÙung des Seniorenbeirats vom 24.9.2020 zu TOP 7:

- Neben dem seit der 2. Hälfte des 20. Jahrhunderts an politischem Gewicht gewinnenden Umweltschutz ist seit dem Kyoto-Protokoll von 1997 der Klimaschutz ein wichtiger Bestandteil der nationalen und internationalen Politik. Die 2016 aufgestellten klimapolitischen Grundsätze und Ziele der Bundesregierung streben die weitgehende Treibhausgasneutralität und damit eine wesentliche Verringerung des AusstoÙes von Kohlenstoffdioxiden an. Im kommunalen Bereich leisten u.a. baumbestandene Grünanlagen einen wertvollen Beitrag zur Klimaverbesserung. Bäume nehmen – wie Pflanzen überhaupt - Schadstoffe aus der Atmosphäre auf und verarbeiten Kohlenstoffdioxid durch die Photosynthese u.a. zu Sauerstoff, den sie an die Umwelt abgeben; sie bestehen zu 47 % aus Kohlenstoff.
- Der Seniorenbeirat spricht sich daher dafür aus, städtische Grünanlagen, die für Menschen aller Altersklassen einen hohen Erholungswert haben und in den meisten Fällen einen Begegnungs- und Kommunikationsraum für alle Generationen darstellen, zu schützen, möglichst - soweit örtlich angängig - zu erweitern, ein Miteinander der Generationen im Sinne des Europäischen Jahres 2012 durch Sitzgruppen zu verbessern und grundsätzlich innerstädtische Grünflächen nicht zu überbauen. Bebauungspläne und Anträge auf Befreiung von deren Vorschriften sollen diesem Gesichtspunkt Rechnung tragen.
- Die neugebildete Klimaschutzkommission der Stadt wird gebeten, der Erhaltung innerstädtischer Grünanlagen und insbesondere der Erhaltung und Erweiterung innerstädtischer Baumbestände vorrangige Aufmerksamkeit zu schenken.

## Anmerkung des Seniorenbeirats zu verkehrsberuhigten Zonen

Vgl. Beschluss des Seniorenbeirates vom 24.9.2020 TOP 8:

- Der Seniorenbeirat unterstützt seit Jahren Bestrebungen, Koblenz als lebenswerte, fußgängerfreundliche Stadt bei grundsätzlicher Gleichberechtigung der Verkehre zu bewahren. Deshalb setzt er sich auch ein für die Forderung nach Einrichtung von Tempo-30 Zonen bzw. -Strecken in Bereichen von Kindergärten, Kindertagesstätten, Schulen, Alten- und Pflegeheimen sowie Krankenhäusern (sog. "sensible Einrichtungen"). Von den im Koblenzer Stadtgebiet in Betracht kommenden 136 Einrichtungen befinden sich derzeit 83 mit ihren Zugängen in Tempo 30-Bereichen. Seit einer vor einigen Monaten erfolgten Änderung der Straßenverkehrsordnung ist die Einführung weiterer Geschwindigkeitsbeschränkungen erleichtert, auch wenn weiterhin Gefahren für Leib und Leben glaubhaft sein müssen.
- Der Seniorenbeirat dankt der Stadtverwaltung für die aus einer Unterrichtungsvorlage des Tiefbauamtes ersichtlichen Bemühungen, die Voraussetzungen für weitere 30-km-Beschränkungen zu klären. Mit den betroffenen Einrichtungen hofft der Seniorenbeirat auf die in 24 Fällen offenbar mögliche schnelle Umsetzung geschwindigkeitsbeschränkender Maßnahmen, damit die bestehende Gefährdung von Menschen zeitnah reduziert wird

## 5. Vorhandene Planwerke in Koblenz

Aktuelle Planwerke in Koblenz mit Leitlinien, Zielen und Maßnahmen für die Bereiche Mobilität und Gestaltung des öffentlichen Raums:

- Verkehrsentwicklungsplan Koblenz 2030 (2018)
- Masterplan „Green City Plan“ für die Stadt Koblenz, Berechnung der NO<sub>2</sub>-Immissionsminderung durch vorgeschlagene Maßnahmen (2018)
- Masterplan Koblenz (2014)
- Masterplan Grün 2011+



# Verkehrsentwicklungsplan Koblenz 2030

17.9.2015 einstimmig

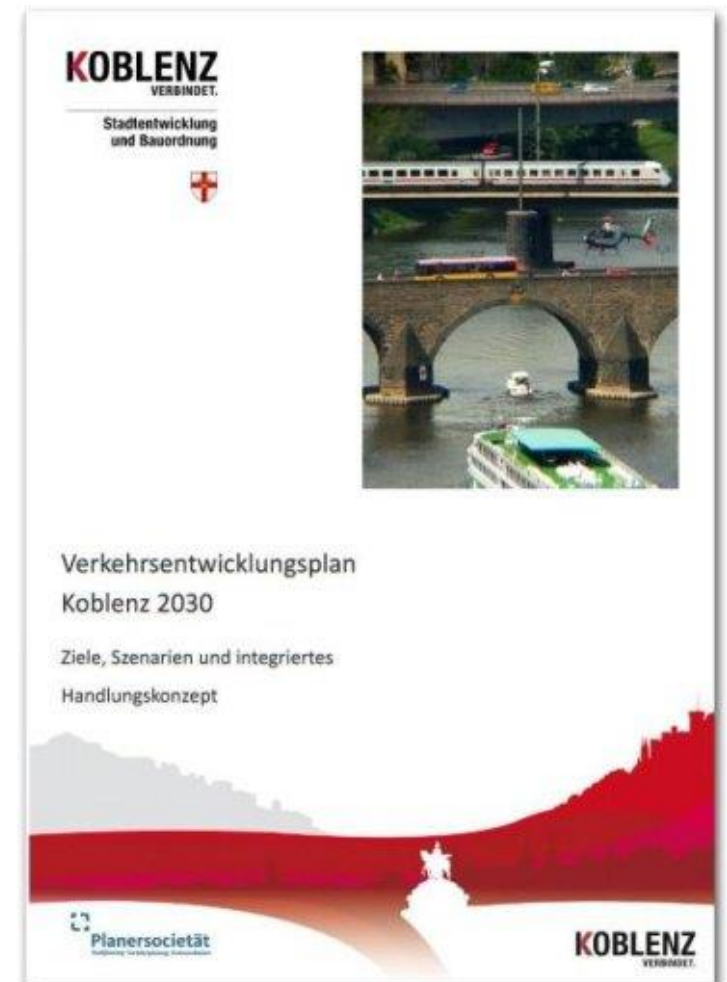
Der Stadtrat beschließt einstimmig, die Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplans Koblenz 2030 am übergeordneten Leitziel „stadtverträgliche und nachhaltige Gestaltung und Entwicklung der Mobilität und Verkehre“ sowie an den dazugehörigen Zielen und Unterzielen auszurichten.

30.08.2018 einstimmig

Der Stadtrat beschließt einstimmig, den VEP als „maßgeblichen Strategie-, Rahmen- und Maßnahmenplan für den Bereich Verkehr und Mobilität“.

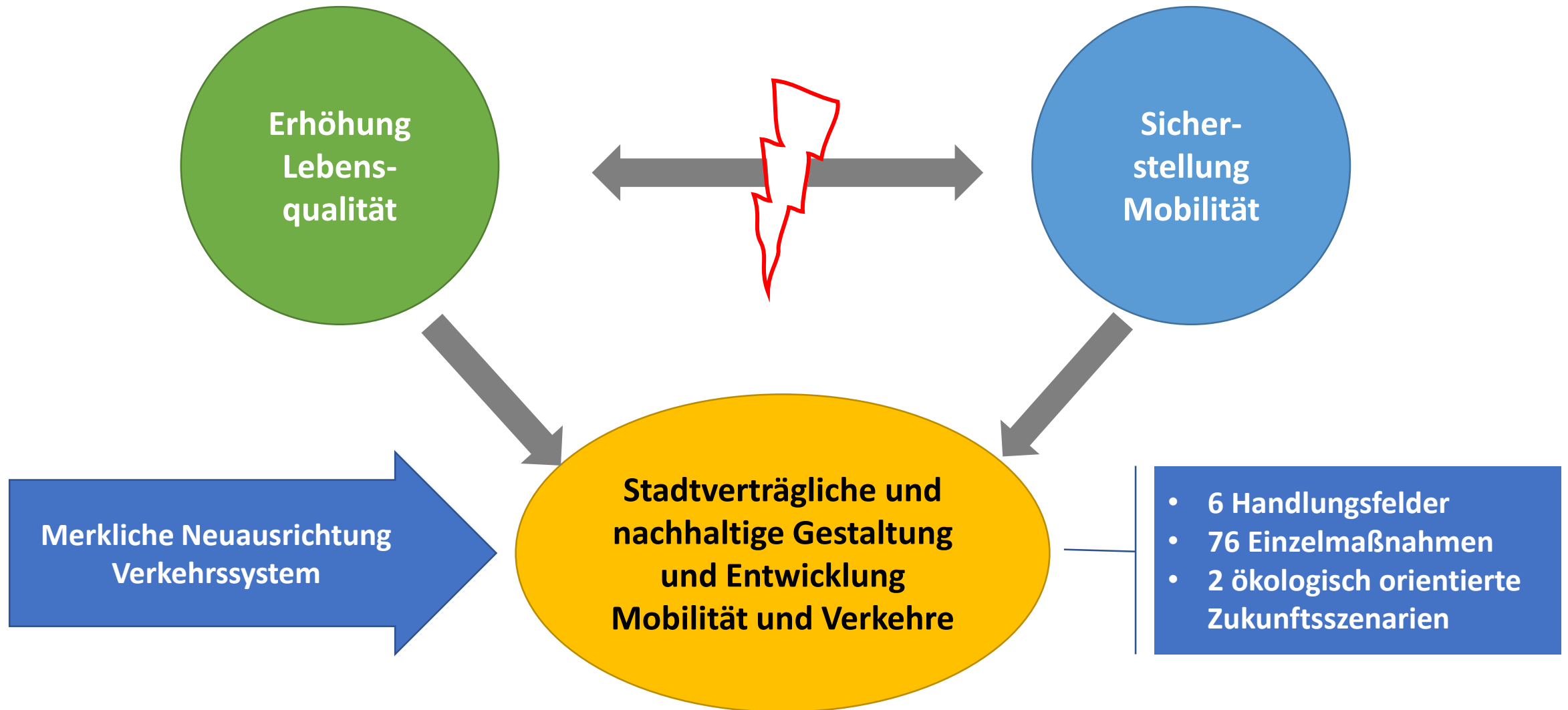
Als **Leitlinie der Verkehrspolitik** und -planung der Stadt Koblenz ist der VEP **grundsätzlich verwaltungsverbindlich**. Er soll von Rat und Verwaltung bei allen Beschlüssen mit Verkehrsbezug bzw. mit verkehrlichen Auswirkungen berücksichtigt werden. Das **Integrierte Handlungskonzept ist Beratungsgrundlage** für die jeweiligen Haushaltsberatungen. Die Verwaltung soll dem Rat, beginnend mit dem Haushaltsjahr 2020, Umsetzungsvorschläge zur Entscheidung vorlegen (konkretisierte Grundlage für die weiteren Planungen im Verkehrs- und Mobilitätsbereich). Bei der Umsetzung ist grundsätzlich der o.g. Empfehlung des Arbeitskreises Verkehrsentwicklungsplan zu folgen (Vorrang für Schlüsselmaßnahmen). Im Abstand von 5 Jahren, erstmals 2023, ist von der Verwaltung ein Evaluierungsbericht vorzulegen.

AG Mobilität und Flächeninanspruchnahme  
Klimaschutzkommission Koblenz, 20.01.2021



## 5. Vorhandene Planwerke in Koblenz

Ziele des Verkehrsentwicklungsplans Koblenz



## 5. Vorhandene Planwerke in Koblenz

### Verkehrsentwicklungsplan Koblenz 2030

#### Leitziel:

stadtverträgliche und nachhaltige Gestaltung und Entwicklung der Mobilität und Verkehre

A: gleichberechtigte Verkehrsteilhabe sichern

B: Verkehrsverlagerung zu Gunsten des Umweltverbundes

C: Sicherung der Erreichbarkeit

D: verträgliche Abwicklung des MIV

E: verträgliche Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs

F: Verkehrssicherheit erhöhen

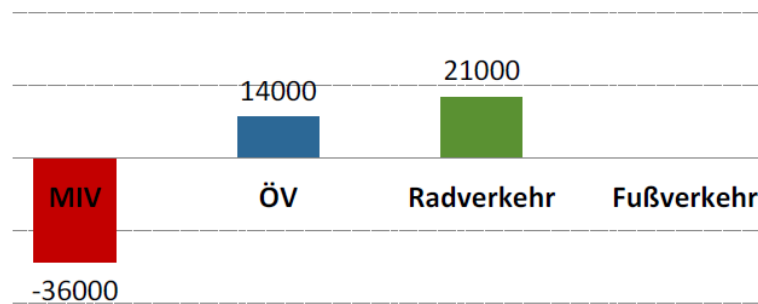
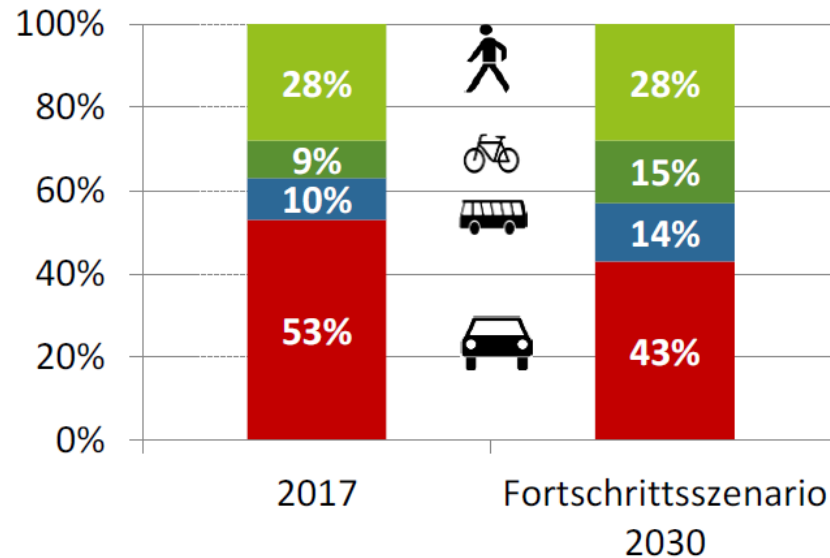
G: Bestandssicherung und Effizienzsteigerung im Verkehrssystem

- Alle Ziele stehen gleichberechtigt nebeneinander
- Ziele entstanden durch Öffentlichkeitsbeteiligung, Akteursgespräche

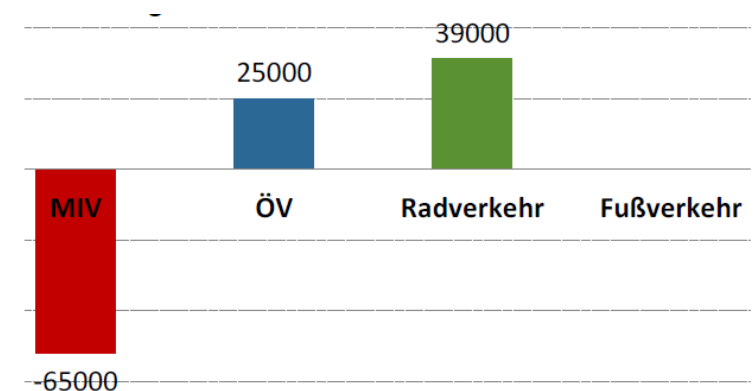
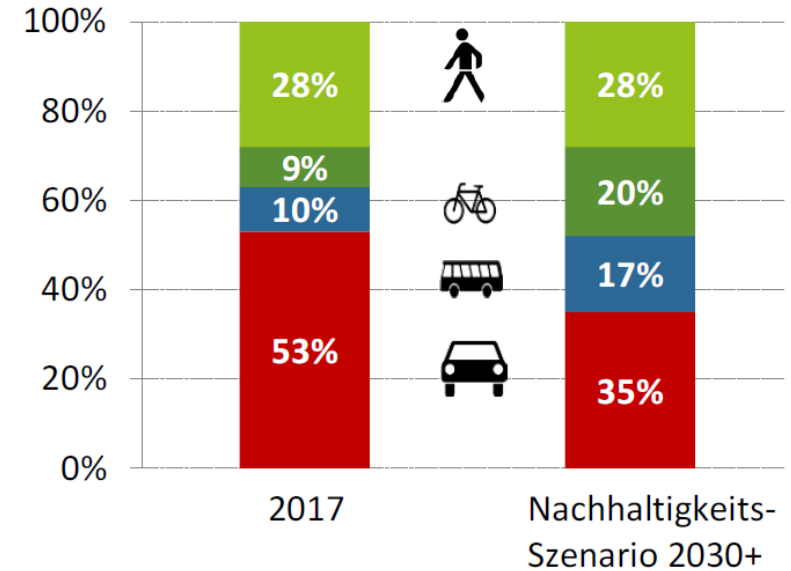
## 5. Vorhandene Planwerke in Koblenz

# Entwicklungsszenarien im Verkehrsentwicklungsplan

### Fortschritts-Szenario



### Nachhaltigkeits-Szenario



Erläuterungen Siehe VEP S. 19ff

**Koblenz im Jahr 2030:**

**Eine Stadt, in der sich die Menschen wohlfühlen**

**Nachhaltige Mobilität und klimagerechte Flächennutzung im öffentlichen Raum**

## 6. Ausblick

**Planwerke  
fortentwickeln,  
anpassen, umsetzen**

**Hand-in-Hand:  
Verwaltung, Politik,  
Bevölkerung**

**Vorhandene  
Initiativen einbinden**

**Mut zum Experiment**

**Keine Zeit verlieren**

# **Koblenz im Jahr 2030:**

## **Eine Stadt, in der sich die Menschen wohlfühlen**

**Nachhaltige Mobilität und klimagerechte Flächennutzung im öffentlichen Raum**

**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**