

Arbeitsgruppe

Mobilität und Flächeninanspruchnahme

Mitglieder:

Egbert Bialk, Heinz-Günther Borck, Nils Kiessling, Kathrin Laymann,
Rüdiger Neitzel, 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. Empfehlungen zur Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans
3. Förderung der Attraktivität des ÖPNV durch Verbesserung der Haltestelleninfrastruktur in Koblenz
4. Teilhabe am öffentlichen Leben durch alternative Bedienungsformen
5. Diskussion: Wie geht es weiter?

Bisherige Arbeit der AG Mobilität und Flächennutzung

1. Bisherige Arbeit der AG Mobilität und Flächennutzung

Präsenztreffen am 22. Oktober 2020

- Bestandsaufnahme aus unserer eigenen Sicht
- Festlegen eines Arbeitsziels: Entwickeln einer Vision

Onlinetreffen am 9. Dezember 2020

- Präsentation von Beispielen zur „Rückeroberung des öffentlichen Raums“
- Diskussion und Ableiten von Zielvorstellungen

Präsentation unserer Vision am 20. Januar 2021
bei der 2. Sitzung der Klimaschutzkommission

1. Bisherige Arbeit der AG Mobilität und Flächennutzung

Onlinetreffen am 15. April 2021

- Erste Sitzung der erweiterten Arbeitsgruppe
- Präsentation von Herrn Schwab zur Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans

Onlinetreffen am 11. Mai 2021

- Diskussion und Beratung über den Beitrag der AG zur Umsetzung der Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans
- Bildung von kleinen Teams zur Erarbeitung von Empfehlungen zur integrierten Betrachtung der Verwaltungstätigkeit und einzelnen Themenfeldern

Onlinetreffen am 15. Juni 2021

- Diskussion und Abstimmung der erarbeiteten Statements

Empfehlungen zur Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans

2. Empfehlungen zur Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans

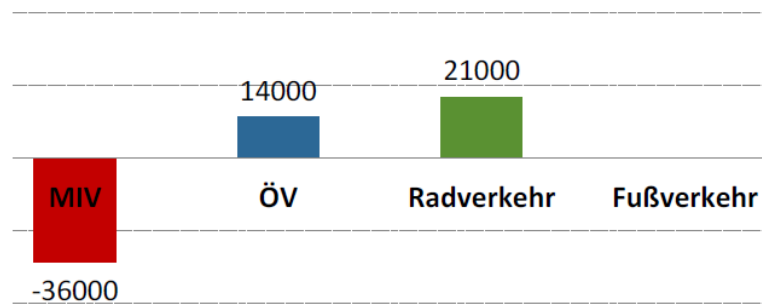
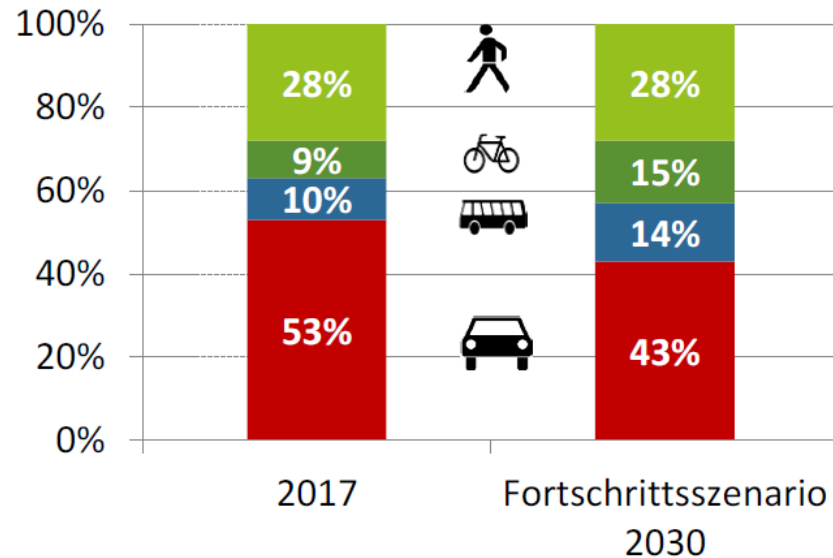
Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) = Integriertes Handlungskonzept, um Mobilität und Verkehre in Koblenz stadtverträglich und nachhaltig zu gestalten und zu entwickeln (Leitziel).

- Fortschrittsszenario 2030
- Nachhaltigkeitsszenario 2030+
 - Im Vergleich zum Fortschrittsszenario:
 - Höhere Anteile beim Radverkehr und ÖPNV
 - geringerer Anteil beim motorisierten Individualverkehr

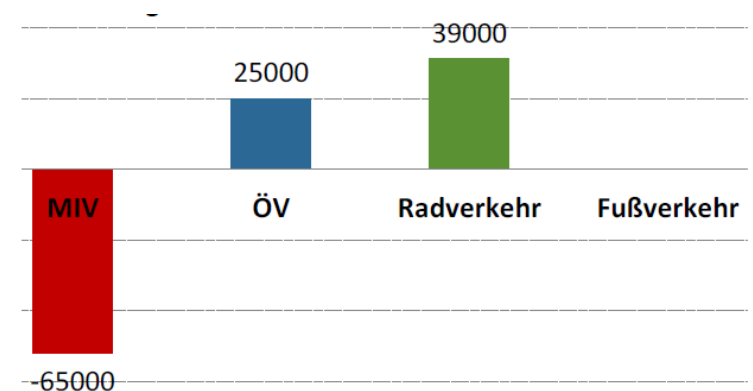
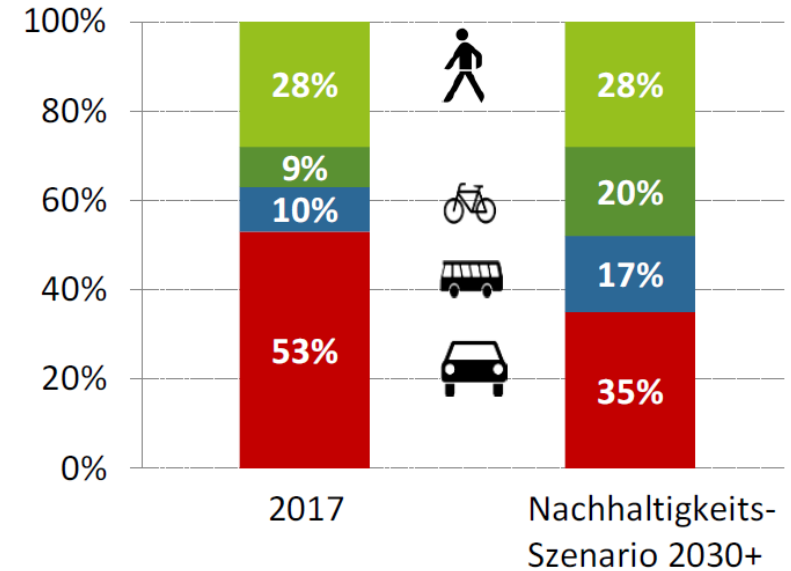
Sechs Handlungsfelder, 78 Maßnahmenfelder, mehr als 600 Einzelmaßnahmen (Bausteine).

Entwicklungsszenarien im Verkehrsentwicklungsplan

Fortschritts-Szenario



Nachhaltigkeits-Szenario



Erläuterungen Siehe VEP S. 19ff

2. Empfehlungen zur Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans

Wie sieht es mit der Umsetzung aus?

Rückstände bei der Umsetzung von Maßnahmen (Bausteinen) in folgenden Handlungsfeldern:

- „Fußverkehr/ öffentlicher Raum“,
- „Radverkehr“,
- „Wirtschaftsverkehr“
- „Querschnittsthemen“

Im Vergleich dazu geringere Rückstände in den Handlungsfeldern:

- „Fließender, ruhender Kfz-Verkehr und Straßennetz“
- „ÖPNV/ SPNV“

Große Umsetzungsdefizite im Bereich der kurzfristig (bis 2020) umzusetzenden Bausteine und bei den Daueraufgaben.

Bearbeitungsstand nach Handlungsfeldern (Stand 4/2021):

Handlungsfelder	Bausteine	Bausteine in Bearbeitung	Bausteine 90-100 % abgeschlossen	
1 Fließender, ruhender Kfz-Verkehr und Straßennetz	168	71	9	
2 ÖPNV/SPNV	91	30	29	
3 Fußverkehr und öffentlicher Raum	107	59	2	
4 Radverkehr	104	71	3	
5 Wirtschaftsverkehr	26	7	0	
6 Querschnittsthemen	98	39	2	
Summen:	594	277	45	

Bearbeitungsstand nach Zeiträumen (Stand 4/2021)

Zeit	Bausteine	Bausteine in Bearbeitung	Bausteine 90-100 % abgeschlossen
Kurzfristig (bis 2020)	62	35	3
Mittelfristig (bis 2025)	121	51	25
Langfristig (bis 2030)	24	14	1
Daueraufgabe	387	177	16
Summen:	594	277	45

2. Empfehlungen zur Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans

Bewertung und Empfehlungen:

Für die Arbeitsgruppe Mobilität und Flächeninanspruchnahme ist die Umsetzung des VEP ein wesentlicher Baustein, um die Klimaziele erreichen zu können.

Die Vision „Koblenz im Jahr 2030: Eine Stadt, in der sich die Menschen wohlfühlen - nachhaltige Mobilität und klimagerechte Flächennutzung im öffentlichen Raum“ zielt darüber hinaus auf die Anpassung an die Folgen der Klimaerwärmung und zeigt Möglichkeiten für eine zukunftsfähige Gestaltung des Wohnens und Wirtschaftens in der Stadt auf.

Die Umsetzung des VEP ist dafür zentrale Voraussetzung und muss beschleunigt werden.

2. Empfehlungen zur Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans

Forcierung der Umsetzung der Maßnahmen des VEP sowie kontinuierliche Überprüfung

- Der VEP betont mehrfach an unterschiedlichen Stellen, dass er kein abgeschlossenes Werk ist, sondern einer kontinuierlichen Überprüfung und Anpassung an sich weiterentwickelnde Erfordernisse bedarf (bspw. VEP S. 256, 261).
- Dabei sollen aus Sicht der AG die nachgeschärften Klimaschutzziele auf Bundes- und Landesebene berücksichtigt werden.
- Von der Umsetzung von Maßnahmen, die nicht im VEP enthalten sind und die seinen Zielen nicht entsprechen bzw. ihnen zuwiderlaufen, ist abzusehen.

2. Empfehlungen zur Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans

Die im VEP vorgesehene Evaluation (VEP S. 251 ff) soll umgehend begonnen werden (1)

Dabei sind aus der Sicht der AG zusätzlich folgende Punkte und Fragestellungen zu behandeln:

- Zuständigkeiten für die Umsetzung von Maßnahmenbausteinen klären bzw. transparent machen.
- Inwieweit wird der VEP in der Stadtverwaltung als Querschnittsthema behandelt?
- (Wie) Findet ein Austausch zwischen den beteiligten/ mitbetroffenen Ämtern statt?
- Wie ist ein Zugriff der beteiligten/ mitbetroffenen Ämter auf die Datengrundlagen gewährleistet? Gibt es dafür Informations-Routinen?

2. Empfehlungen zur Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans

Die im VEP vorgesehene Evaluation (VEP S. 251 ff) soll umgehend begonnen werden (2)

In Ergänzung zu den auf S. 260 genannten Inhalten und Aussagen im Evaluationsbericht sollen die bisherigen Arbeitsprozesse identifiziert und bewertet werden.

Hemmnisse und Konflikte, die einer ämterübergreifenden Umsetzung im Wege stehen, sollen abgebaut werden, um die integrierte Betrachtung und Schnittstellen zu fördern, um das Querschnittsthema Verkehrsentwicklung als Fachteil des Klimaschutzkonzeptes zu stärken.

Im Ergebnis des Evaluationsprozesses sollen Vorschläge für Verbesserungen der Arbeitsprozesse gemacht werden.

2. Empfehlungen zur Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans

Eine übergreifende Zusammenarbeit der Ämter ist notwendig

Dies ist Voraussetzung für die Behandlung als Querschnittsthema. Auch das Umsetzungs-Controlling soll ämterübergreifend erfolgen. Der VEP ist ein integriertes Konzept, so dass auch innerhalb der Verwaltung ein integriertes Vorgehen notwendig ist.

Die Bewertung von Beschlussvorlagen mit VEP-Relevanz muss umgesetzt werden

Ein Zusammenführen mit der Klimawirkungsprüfung für Entscheidungen über Vorhaben mit Klimarelevanz ist notwendig.

2. Empfehlungen zur Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans

Einbeziehung von Anwohnern bzw. Bewohnern von Quartieren bei Maßnahmen in deren Umfeld

Durch Befragungen kann die Akzeptanz der Umsetzung von Maßnahmen erhöht werden. Umgekehrt ist die Vermittlung der Notwendigkeit der Umsetzung von Maßnahmen wichtig.

Im Idealfall sollte ein Dialogprozess gestaltet werden, vor allem bei konkurrierenden Feldern wie Rad- und Fußverkehrs vs. Ausbau Straßen und Parkplätzen.

Förderung der Attraktivität des ÖPNV durch Verbesserung der Haltestelleninfrastruktur in Koblenz

Bushaltestellen Grabenstraße und Kilianstraße (Fotos: Neitzel)



3. Förderung der Attraktivität des ÖPNV durch Verbesserung der Haltestelleninfrastruktur in Koblenz

Grundsätze und Zielsetzung:

Der Anteil des ÖPNV am Verkehrsgeschehen soll von z.Z. 10 % auf 14 % gesteigert werden (VEP S.66).

Als Mittel dazu wurde der Nahverkehrsplan Koblenz aufgestellt.

Wesentliche Merkmale sind:

- Integrierte Planung von Stadt- und Regionalbus
- Ausweitung des 30-Minuten-Taktes im Abendverkehr auf den Hauptlinien Erweiterter Nachtbus
- Ausweitung des Angebotes (15-Minuten-Takt) zwischen Hauptbahnhof und Universität Metternich (über Verwaltungszentrum)
- Schaffung von Tangentiallinien [z. B. Pfaffendorf – Ehrenbreitstein, Kesselheim – Bubenheim (Globus) – Rübenach]
- Anbindung der Niederberger Höhe (geplantes neues Wohngebiet auf dem Gelände der ehemaligen Fritsch-Kaserne)
- Anbindung des Industrieparks A 61
- Anbindung des geplanten Hallenbades im Raentaler Moselbogen

(<https://www.koblenz.de/umwelt-und-planung/mobilitaet/nahverkehrsplan>)

3. Förderung der Attraktivität des ÖPNV durch Verbesserung der Haltestelleninfrastruktur in Koblenz

Die Haltestelleninfrastruktur wird wie folgt erwähnt:

Die barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs ist ein wesentliches gesellschaftspolitisches Ziel.

Mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) ist das Thema noch stärker in den Fokus der Öffentlichkeit sowie der Politik gerückt.

Danach hat der Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für diese Fahrgäste bis zum 01.01.2022 die vollständige Barrierefreiheit zu erlangen.

Die genannte Frist gilt nicht, sofern im Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt werden. Ziel ist es, den barrierefreien Neu-/Aus-/Umbau der Haltestellen und die Herstellung der weitgehend vollständigen Barrierefreiheit bis ca. 2030 abzuschließen.

3. Förderung der Attraktivität des ÖPNV durch Verbesserung der Haltestelleninfrastruktur in Koblenz

Wesentliche Ausstattungsmerkmale für die Haltestellen im Stadtgebiet Koblenz sind (Nahverkehrsplan Koblenz, Seite 79):

1. längs anfahrbare Hochbordsteine, je nach Lage der Haltestelle und Anfahrtsituation im Regelfall zwischen 16 und 20 cm hoch,
2. kontrastreiche Oberflächengestaltung mit Bodenindikatoren (Leitelemente),
3. ausreichende Beleuchtung der Wartefläche und der Fahrplan- und Informationsaushänge,
4. Sitzgelegenheit und Abfallbehälter (alle Haltestellen, soweit ausreichend Platz vorhanden),
5. Fahrgastunterstand als Witterungsschutz mit Vitrine(n) für Fahrplan und Informationsaushänge
6. für alle Bussteige mit mehr als 3 regelmäßig abfahrenden Linien Installation einer Fahrgastinformationssäule oder eines Haltestellenschildsystems mit einzeln wechselbaren Linien-/ Fahrtziel-Einschüben und Möglichkeit der Integration einer dynamischen Fahrgastinformation,
7. an wichtigen und stärker frequentierten Haltestellen Anzeige und Ansagemöglichkeit von Echtzeitinformationen („2-Sinne-Prinzip“); zusätzlich Anzeige und Ansage der nächsten Abfahrten aller ÖPNV-Linien für alle Haltestellen im Stadtgebiet Koblenz mittels App-Lösung via Smartphone

3. Förderung der Attraktivität des ÖPNV durch Verbesserung der Haltestelleninfrastruktur in Koblenz

Bewertung:

1. Die Steigerung der Attraktivität des ÖPNV hängt zu einem großen Teil davon ab, ob man an der Haltestelle einen Witterungsschutz vorfindet oder nicht.

Es ist doch nur zu verständlich, dass niemand gern ungeschützt im Regen oder Schneetreiben stehen möchte und im Zweifelsfall dann lieber gleich das eigene Auto benutzt.

Kernthese: Nur gut ausgestattete Haltestellen werden gerne angenommen.

Es genügt eben nicht einfach einen Pfahl in den Boden zu rammen und daran einen Fahrplan aufzuhängen, wie es immer noch geschieht.

(Beispiele dafür wurden gezeigt)

3. Förderung der Attraktivität des ÖPNV durch Verbesserung der Haltestelleninfrastruktur in Koblenz

Bewertung:

2. Barrierefreiheit

An vielen Stellen des Nahverkehrsplanes ist von der Barrierefreiheit die Rede, die bis 2030 an allen Haltestellen hergestellt werden soll.

Das ist ein löbliches Unterfangen welches sicher auch zur Steigerung des Fahrgastaufkommens beitragen wird. Es ist aber keineswegs das einzige Mittel zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV und sollte deshalb auch nur in Verbindung mit dem Witterungsschutz genannt werden.

3. Förderung der Attraktivität des ÖPNV durch Verbesserung der Haltestelleninfrastruktur in Koblenz

Maßnahme 1:

Während es für die Barrierefreiheit einen klaren Zeitplan gibt, fehlt der für den Witterungsschutz vollständig.

Es wird vorgeschlagen die beiden Maßnahmen miteinander zu verbinden.

Der Bürger hat kein Verständnis dafür, dass heute an der Haltestelle gebaut wird um eine Barrierefreiheit herzustellen und morgen wieder gebaut wird um einen Witterungsschutz zu errichten.

3. Förderung der Attraktivität des ÖPNV durch Verbesserung der Haltestelleninfrastruktur in Koblenz

Maßnahme 2:

Es gibt auch keine Reihenfolge der Maßnahmen. Nicht alle Haltestellen sind gleich wichtig. Sie unterscheiden sich im Fahrgastaufkommen aber auch in ihrem Schutzbedürfnis.

Es gibt Haltestellen bei denen man sich in einem nahegelegenen Hausflur unterstellen oder unter Bäumen Schutz finden kann. Und es gibt andere (..neu angelegte) da steht man einsam im Regen....(Beispiel: Haltestellen Rübenacher Straße).

Es wird vorgeschlagen eine Prioritätenliste für die Haltestellen einzurichten.

3. Förderung der Attraktivität des ÖPNV durch Verbesserung der Haltestelleninfrastruktur in Koblenz

Maßnahme 3:

Man kann für die Prioritätenliste Regeln aufstellen, besser wäre es allerdings den Bürger zu Wort kommen zu lassen.

Das kann nicht Aufgabe der Klimakommission oder ihrer Arbeitsgruppen sein. Es wird vorgeschlagen dazu die Ortsbeiräte zu befragen oder eine anderweitige Bürgerbeteiligung zu organisieren.

Es wird vorgeschlagen eine Prioritätenliste für die Haltestellen einzurichten.

Teilhabe am öffentlichen Leben durch alternative Bedienungsformen

4. Teilhabe am öffentlichen Leben durch alternative Bedienungsformen

Erhalt der Mobilität ist ein wesentliches Element selbstbestimmten Lebens in allen Lebensaltern.

Gleichberechtigte Verkehre zwischen Fußgängern, Radfahrern und Kraftfahrzeugen stellen sicher, dass die jeweiligen Anforderungen befriedigt werden. Je nach Lebensalter, aber auch nach den örtlichen Gegebenheiten (Stadt oder Land) unterscheiden sich diese Anforderungen allerdings erheblich.

Eltern mit Kleinkindern, Personen jeden Alters mit Mobilitätseinschränkungen und ältere bis hochaltrige Menschen sind auf passende Verkehrsangebote angewiesen – diese dürfen nicht von ideologischen Vorurteilen bestimmt sein, die zu urteilshemmenden Denkverboten führen, sondern müssen zweckmäßig, durchführbar und auch bezahlbar sein.

Während im ländlichen Raum der motorisierte Individualverkehr bisher unverzichtbar ist – und seine Abschaffung überhaupt angesichts der Größenordnung des PKW-Bestandes und aus wirtschaftlichen Gründen nicht ernsthaft im Hauruck-Verfahren ins Auge gefasst werden sollte - **sind in den Städten geschützte Fußgängerbereiche und das Umsteigen auf Radfahren und ÖPNV zu fördern.**

4. Teilhabe am öffentlichen Leben durch alternative Bedienungsformen

Das ist allerdings nicht für alle Altersgruppen geeignet.

So beeinträchtigen Wartezeiten, Umsteigezeiten, geringe Taktzahl, hohe Fahrpreise und weite Wege die Bereitschaft vieler Personengruppen, die ÖPNV-Angebote wahrzunehmen.

Um die Bereitschaft zur Nutzung des ÖPNV zu vergrößern, hat in Rheinland-Pfalz das Nahverkehrsgesetz v. 3.2.2021 sowohl die Nutzung alternativer Bedienungsformen, d.h. die Einbeziehung von Fahrrädern, Elektrokleinstfahrzeugen sowie Taxen und Mietwagen in das öffentliche Verkehrsangebot als auch die Einführung neuer Technologien wie selbstfahrender Fahrzeuge ins Auge gefasst.

Damit wird die Entwicklung integrierter Verkehrskonzepte möglich, wie sie das Bundesverkehrsministerium für den ländlichen Raum bereits 2016 empfohlen hat, dies auch im Hinblick auf die Vorschläge des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg vom 12.8.2008:

4. Teilhabe am öffentlichen Leben durch alternative Bedienungsformen

Quelle: Handbuch Alternative Bedienung, S. 5:

Alternative Bedienungsformen sind geeignet, Defizite des konventionellen Linienverkehrs auszugleichen. Es kommt hier vor allem darauf an, auch bei geringer zeitlicher bzw. räumlicher Nachfrage die Daseinsvorsorge durch den Öffentlichen Personennahverkehr zu sichern. Dabei liegen die Schwerpunkte darauf, die Kosten zu optimieren und das gesamte Mobilitätsangebot zu verbessern.

Neben Gebieten mit geringer Kundennachfrage können alternative Bedienungsformen zu Tageszeiten mit geringer Nachfrage eingesetzt werden (Schwachverkehrszeiten).

Als Form der alternativen Bedienung kann ein ÖPNV-Angebot dann eingeordnet werden, wenn mindestens eines der folgenden vier Kriterien erfüllt wird:

- der Fahrzeugeinsatz erfolgt bedarfsgerecht variabel,
- die Bedienung erfolgt nur nach Bedarfsanmeldung,
- die Bedienung erfolgt abweichend von der Linien- und/oder Haltestellenbindung,
- die Organisation des Betriebes weicht von der üblichen Form eines kommunalen oder privaten Verkehrsunternehmens ab (z. B. Bürgerbus).

4. Teilhabe am öffentlichen Leben durch alternative Bedienungsformen

Alternative Bedienungsformen im Verkehrsentwicklungsplan (VEP):

Handlungsfeld 5 (Wirtschaftsverkehr)

Maßnahmenfeld 5.4 „**City-Logistik mit innovativen und umweltfreundlichen Fahrzeugen**“.

Durch Öffentlichkeitsarbeit, Marketing und Überzeugungsarbeit für innovative Fahrzeuge sollen Unternehmen gezielt angesprochen werden. Testmöglichkeiten von städtischen Lastenfahrrädern für Unternehmen sollen geschaffen werden.

Handlungsfeld 6 (Querschnittsthemen)

Maßnahmenfeld 6.4.2 „**Förderung der E-Mobilität und von neuen Antriebs- und Mobilitätsformen**“ - Elektromobilität und Car-Sharing.

Maßnahmenfeld 6.5 „Multi- und Intermodalität“ Schaffen **intermodaler Schnittstellen/ Mobilitätsstationen**.

Dabei geht es um die Verknüpfung von Fern- und Nahverkehr im ÖPNV sowie mit dem motorisiertem Individualverkehr und um Radabstellmöglichkeiten und Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge.

Es gibt keine Hinweise auf andere alternative Verkehrsangebote.

4. Teilhabe am öffentlichen Leben durch alternative Bedienungsformen

Empfehlungen:

Die Arbeitsgruppe Mobilität und Flächeninanspruchnahme empfiehlt der Stadtverwaltung, die in anderen vergleichbaren Städten bereits vorgenommene Verwirklichung differenzierter alternativer Verkehrsangebote eingehend auf ihre Umsetzbarkeit auch in Koblenz zu prüfen.

Diese Prüfung sollte angesichts der soeben genehmigten Zulassung autonomer Fahrzeuge auch deren Einsatz in den Blick nehmen.

Durch den Einsatz solcher flexiblen Lösungen soll für alle eine Teilhabe am öffentlichen Leben möglich werden. Interessenkonflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern sollen vermieden und so eine Versöhnung insbesondere zwischen motorisiertem Individualverkehr und Öffentlichem Personennahverkehr herbeigeführt werden.

Koblenz im Jahr 2030:

Eine Stadt, in der sich die Menschen wohlfühlen

Nachhaltige Mobilität und klimagerechte Flächennutzung im öffentlichen Raum

Diskussion: Wie geht es weiter?

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!