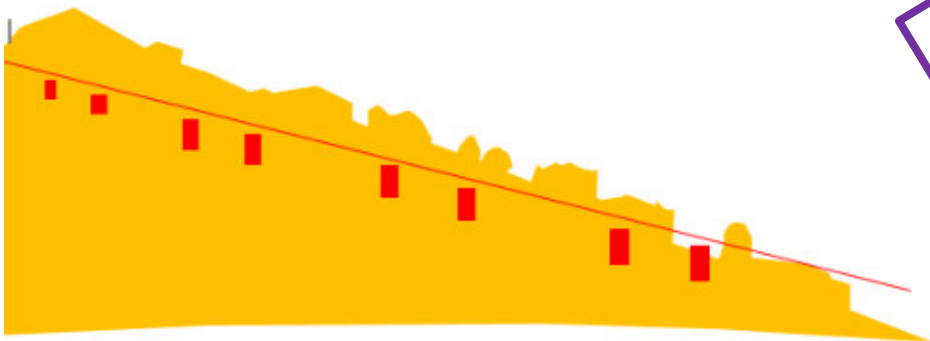


# Teilraum-Mobilitätskonzept rechte Rheinseite Nord

Entwurf 3.0  
vom 16. 1. 2023



Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung  
Stand: Januar 2023

**KOBLENZ**  
VERBINDET.

Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung  
Sachgebiet Verkehrsplanung  
Bearbeitung: Arndt Schwab  
Koblenz, Januar 2023

## **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

5.1.1 Alltagsverkehr

5.1.2 Freizeitverkehr

5.1.2.1 Festungsplateau

5.1.2.2 Altstadt Ehrenbreitstein

#### 5.2 Geplantes „Quartier Festungspark – Fritsch“

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 Unterkunftsgebietes 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 und mit der Analyse und Prognose des Kfz-Aufkommens in einem Verkehrsgutachten das Planungsbüro SHG Ingenieure GmbH, Montabaur, beauftragt.<sup>1</sup>

Die hiermit vorliegende Ausarbeitung der Stadtverwaltung stellt den verkehrsplanerischen Rahmen für das parallel zu erarbeitende Mobilitätskonzept des Quartiers dar. Die Umsetzung erfolgt u.a. über Erschließungs- und Durchführungsverträge, Bauleitplanung, Objektplanung und Bauanträge sowie ggf. durch damit verbundenen objektbezogene „Mobilitätskonzepte“<sup>2</sup> gem. der Satzung der Stadt Koblenz über die Herstellung von Fahrradabstellplätzen sowie die Herstellung und Ablösung von Stellplätzen und Garagen für Kraftfahrzeuge (Fahrrad-/Kfz-Stellplatzsatzung).

---

<sup>1</sup> Mobilitätskonzept und Verkehrsgutachten Quartier Festungspark – Fritsch. Bearbeitet von SHG Ingenieure Montabaur im Auftrag von BPD. Aktuelle Stände: Teil Verkehrsgutachten September 2022, Teil Mobilitätskonzept „September 2022“ vom 18.10.2022

<sup>2</sup> § 3 Abs. 2 der Fahrrad-/Kfz-Stellplatzsatzung vom 7.10.2020

## 2. Ausgangssituation

Die Koblenzer rechte Rheinseite ist siedlungsstrukturell 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 Ehrenbreitstein, 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 Kabinen-Seilbahn, welche eine autofreie Anbindung ans innerstädtische Rheinufer bietet - leistungsfähig, CO<sub>2</sub>-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) und in Gewerbegebieten im Bereich Niederberger Höhe / Arenberg / Urbar-Schafstall (u.a. großflächiger Supermarkt, Discounter, Sparkassenfiliale).

### 3. Geplante städtebauliche Entwicklung

#### *Fritsch-Kaserne / „Quartier Festungspark – Fritsch“*

Das eigentliche Kasernenareal wird durch BPD als Vorhabenträger in Kooperation mit der Stadt zum gemischt genutzten „Quartier Festungspark – Fritsch“ 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 Mehrfamilien- 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 kooperativen 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

Zur Straffung konzentriert sich diese Bestandsaufnahme schwerpunktmäßig auf den Teilraum mit der größten Dynamik innerhalb des Planungsgebietes, den Bereich Festungsplateau / Niederberger Höhe.

### 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, u.a. Zuweg von Niederberg zur Grundschule und Kita).

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 gem. Planfeststellungsbeschluss ein Betretungsverbot, solange Deponiegas ausströmt.

## 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.

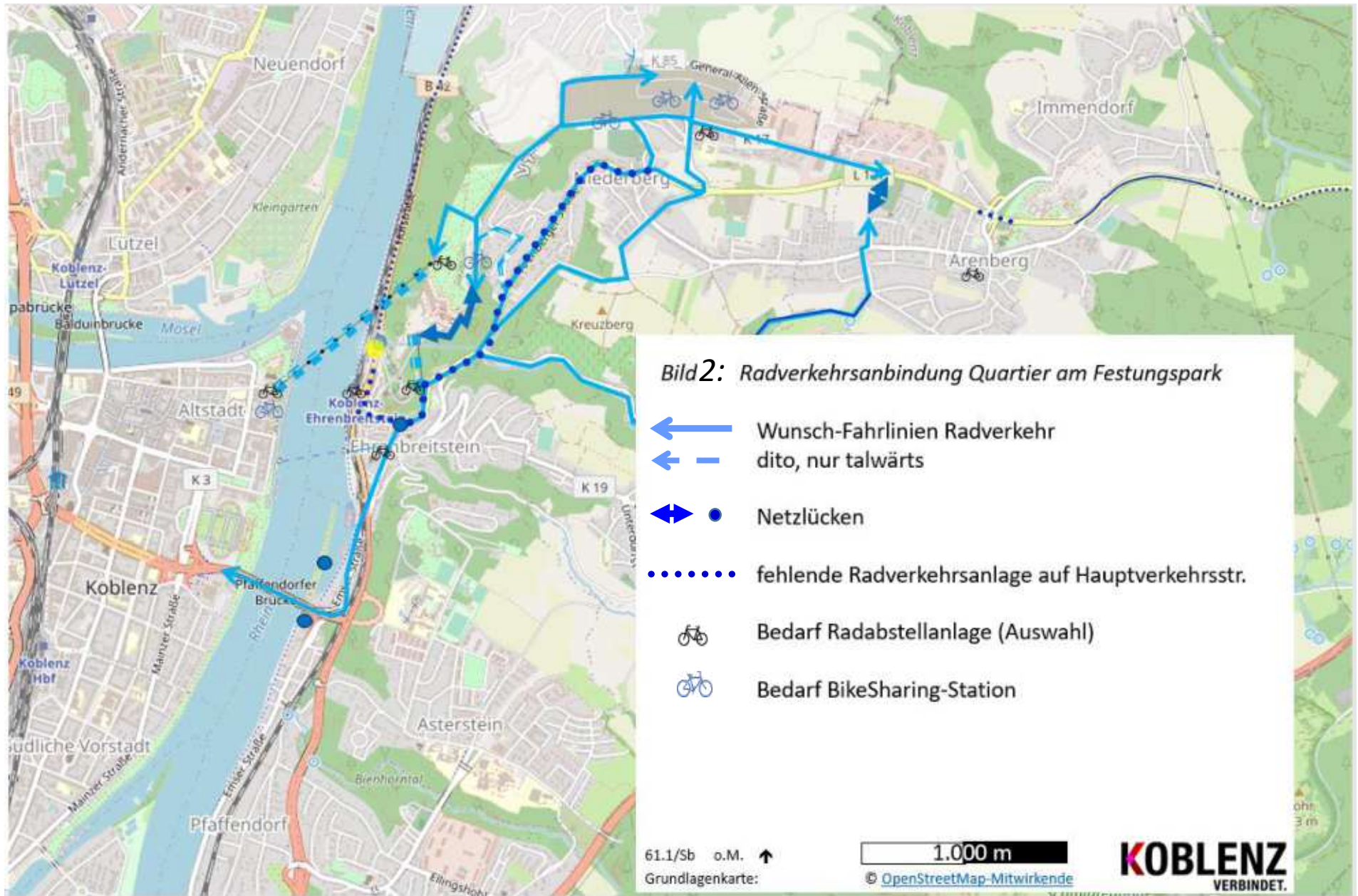
Stärkstes Hemmnis ist die derzeitige bauliche und verkehrsorganisatorische Ausgestaltung der L 127 (fehlende Radverkehrsinfrastruktur, hohe Kfz-Fahrgeschwindigkeit). Optimierungen werden durch die bisherige bundes- und landesseitige Zurückhaltung hinsichtlich neuartiger Radverkehrslösungen nicht unbedingt erleichtert. Das betrifft die kostengünstige Sofortmaßnahme „Piktogrammketten“ bzw. „Sharrows“ als Instrument für enge Straßenräume, in denen übliche Radverkehrsanlagen nicht oder nur in einer Richtung hergestellt werden können (Kontinuität im Radverkehrsnetz, Aufmerksamkeitserhöhung und Schutz des Radverkehrs vor aufschlagenden Türen parkender/haltender Kfz).<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> Einsatz wurde 2019 - 2021 im Rahmen des Forschungsprojektes „Radfahren bei beengten Verhältnissen – Wirkung von Piktogrammen und Hinweisschildern auf Fahrverhalten und Verkehrssicherheit“ der Bundesanstalt für Straßenwesen u.a. in Koblenz (Löhr-, Bahnhof- und Hohenzollernstraße) und Trier mit gutem Erfolg getestet







### 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 Festungsaufzugs 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 Haupteerschließung des Planungsraums. Sie ist in Ehrenbreitstein mit der Bundesstraße 42 und östlich von Immendorf und Arenberg mit der B 49 verknüpft. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt in den Siedlungsbereichen grundsätzlich 50 km/h (Ausnahme: 30 km/h stadteinwärts für Schwerverkehr im Bereich der St. Pankratius-Kirche in Niederberg).

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<sup>4</sup> (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.

---

<sup>4</sup> 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“.

Das bisherige, 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, von der GDKE angepachtetes Bundesgrundstück, ca. 1,1 bis 1,3 km Entfernung zum Entreegebäude).

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 Bahnhofpunkt 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 Festungs-  
park und Haus Wester:  
links Landeshälfte,  
rechts Stadthälfte;  
im Hintergrund die zeit-  
weise 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.<sup>5</sup> 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).

---

<sup>5</sup> Sonderlösung Pachtvertrag GDKE / BlmA

## 5. Verkehrsplanerische Konzeptvorschläge

### 5.1 Stadtbereich

#### 5.1.1 Alltagsverkehr

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

#### ***Intermodalität / Mobilstationen***

Mobilität ohne Auto benötigt grundsätzlich eine gute Verknüpfung und Zugänglichkeit von alternativen Mobilitätsangeboten. Zu diesem Zweck baut die Stadt Koblenz schrittweise ein System von entsprechenden Schnittstellen auf. Zunächst werden besonders wichtige Quellen bzw. Ziele entsprechend ausgestattet (insbesondere die Bahnstationen und Zentralen Omnibusbahnhöfe) – und schließlich alle Stadtteile (große auch mit mehreren Stationen). Kernelement ist i.d.R. eine Verleihstation für Fahrräder sowie meist Pedelecs und Lastenräder. Häufige Ausstattungselemente sind – je nach spezifischer Lage – Bushaltestellen (bzw. Bahnstationen), Car-Sharing-Stellplätze und anbieterneutrale Paketstationen. - Vielerorts sollen auch Lademöglichkeiten für E-Pkw integriert werden.

Im gesamtstädtischen Konzeptentwurf sind im Bereich rechte Rheinseite Nord u.a. folgende Mobilstationen geplant:<sup>6</sup>

1. Priorität: - Bahnhof Ehrenbreitstein (Stärkung SPNV)  
- Festung Ehrenbreitstein (weitere Systemintegration Seilbahn)
2. Priorität: - Niederberger Höhe / Quartier Festungspark – Fritsch
4. Priorität:<sup>7</sup> - Pfarrer-Kraus-Straße, Arenberg  
- In der Strenge, Arzheim
5. Priorität: - Ringstraße/Kloster, Immendorf/Arenberg

Darüber hinaus ist beim Friedhof Arenberg eine Mitnutzung des geplanten erweiterten Parkplatzes als P+R- oder Mitfahrer-Parkplatz denkbar.<sup>8</sup>

<sup>6</sup> Verwaltungsvorschlag, Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung, Stand Januar 2023, vorbehaltlich Bestätigung durch Ratsgremien

<sup>7</sup> Priorität 3 im Planungsraum nicht verortet

<sup>8</sup> Vgl. Entwurfstand Flächennutzungsplan, S. 234f



## 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, wäre 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. Betreiberseitig sollte geprüft werden, ob die Vorgaben in der Betriebsgenehmigung zur Fahrgastbergung bei Störfällen ohne Sicherheitseinbußen auch personalsparender verwirklicht werden können.<sup>9</sup>

Hinsichtlich der verkehrssystemischen Einbindung der Seilbahn 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 „Festungspark – Fritsch“ und die Nutzungshäufigkeit der Seilbahn hätte dabei die - noch nicht zu datierende - Praxisreife des noch in Entwicklung befindlichen Systems „upBUS“ (s. ÖPNV<sup>10</sup>).

Bild 5: Zukunftsvision upBUS<sup>11</sup>



<sup>9</sup> z.B. durch Ausbildung und Einbeziehung von externen Techniker/innen als Bergungspersonalreserve in Rufbereitschaft; zudem wurde 2022 angeregt, den Stadtzuschuss für eine Betriebszeiterweiterung eventuell durch Anpassungen beim Haustarif und eine Verkaufsoffensive für Jahreskarten zu reduzieren.

<sup>10</sup> auch zu den rechtlichen Rahmenbedingungen zum autonomen Fahren auf öffentlichen Straßen

<sup>11</sup> Abb.: upBUS UG, Aachen

Eine tarifliche Vollintegration der Seilbahn in den Verkehrsverbund Rhein-Mosel ist unter den gegebenen finanziellen Rahmenbedingungen und Haushaltsauflagen bis auf weiteres nicht machbar. Die Stadt als ÖPNV-Aufgabenträger müsste 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 durch die VRM-Jahreskarte ersetzt bzw. zwölf 49-Euro-Tickets. Die damit verbundene enorme Preissteigerung<sup>12</sup> wäre freilich mit dem Mehrnutzen der regionsweiten Geltung in Bussen und Nahverkehrszügen verbunden.

## **ÖPNV**

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

Weitere tarifliche Optimierungen, die ab Frühjahr 2023 eingeführt werden sollen („49-Euro-Ticket“, Nachfolgeregelung Modellversuch 9-Euro-Ticket 2022), 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. Immerhin wird für Immendorf sowie die Haltestellen an der L 127 in Niederberg und Ehrenbreitstein an Werktagen bis ca. 20:30 bereits ein 15-min-Takt angeboten, an den Haltestellen an der B42 in Ehrenbreitstein sogar eine dichtere Bedienung.

---

<sup>12</sup> Tarifvergleich 2023:

- VRM-Jahresabo Zonen 101+106: 585,60 € (9-Uhr-Karte) bzw. bzw. 831,60 € (ganztags gültig);
- 12 x 49-Euro-Ticket (ab 1.4.2023): 588,00 €;
- Seilbahn-Saisonkarte 2023: 135,00 €

Möglichst bald sollte eine Verlängerung der Buslinie 29 zur Festung / Seilbahn-Bergstation erfolgen (angestrebt für 2024). 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 „Festungspark – Fritsch“. 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 das Quartier „Festungspark – Fritsch“ und die Bergstation (sowie die Freizeitangebote dazwischen) verbinden. Unter günstigen Umständen wäre das bereits 2025/26 im Rahmen eines Verkehrsversuchs möglich, wenn alle Akteure an einem Strang ziehen und die Finanzierung gesichert werden kann (Mitfinanzierung durch Dritte erforderlich, z.B. Fördermittel und/oder Investorenbeteiligung).

Zukunftsvision: Baldmöglichste (Teil-)Umwandlung in eine upBUS-Linie, 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 (s. Bild 5). 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 Bahnhof Stadtmitte oder den Hbf). Die Option upBUS soll zu gegebener Zeit in einer Machbarkeitsstudie konzeptionell näher untersucht und vorbereitet werden.<sup>13</sup>

Der Vorteil autonomer Busse (samt der Zukunftsvision upBUS) liegt darin, dass sie perspektivisch nur geringe Betriebskosten haben werden und somit eine dichte Bedienung auch in Schwachlastzeiten ermöglichen. Aktuell ist dieser Vorteil noch nicht gegeben, weil aus Sicherheits- und Betriebsstabilitätsgründen noch bis auf weiteres Not-Fahrpersonal an Bord ist. Die in einigen deutsche Orten laufenden Tests finden mangels gesetzlicher Regelung mit bislang mit Sondergenehmigungen statt.

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.<sup>14</sup>

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. Der große

---

<sup>13</sup> Einbeziehung u.a. von Skyglide Event, Doppelmayr, GDKE, BPD, VG Vallendar. Laut Entwickler soll 2026 ein Prototyp konstruiert sein, Serienreife ca. 2029 erwartet.

<sup>14</sup> Da diese Linien in der Aufgabenträgerschaft des Rhein-Lahn-Kreises liegen, ist dies mit diesem abzustimmen und ggf. ein alternativer Lösungsansatz zu entwickeln.

Mehraufwand müsste bestellt und bis auf weiteres auch durch die Stadt (oder Dritte, z.B. Arbeitgeber) finanziert werden, da die zu erwartenden Fahrgastzuwächse vorerst keine Refinanzierung erwarten lassen.

Unter heutigen Rahmenbedingungen ist es 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 dort zum zweiten Bustransfer), was unbequem, mit Wartezeiten, zusätzlichen Organisations- und Kostenaufwand verbunden ist.

Von den ca. 4.000 bis 5.000 über die B 49 kommenden Einpendler/innen aus dem Westerwald sind etwa 30 % auf das Verwaltungszentrum bezogen, d.h. ca. 1.500 Personen. Wenn davon z.B. 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 „Festungspark – Fritsch“: Von den max. 1.300 berufstätigen Bewohner/innen würden ca. 30 %, also max. 400 im Verwaltungszentrum arbeiten. Wenn davon (entsprechend dem ÖPNV-Modalsplit-Anteil der Stadtbevölkerung) ca. 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<sup>15</sup> 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.<sup>16</sup>

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

Eine bedarfsgesteuerte ÖPNV-Anbindung des westlichen Mühlentals (zwischen Ehrenbreitstein und Korn's Mühle) ist im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans zu prüfen, z.B. Anrufsammeltaxi AST, Rufbus oder modernere „On-Demand“-Varianten.<sup>17</sup>

<sup>15</sup> 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 49-Euro-Tickets) können mittelfristig reale Abweichungen auslösen eine spätere Neubewertung erforderlich machen.

<sup>16</sup> Repräsentative Befragung von Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung sowie Statistikstelle zum Mobilitätsverhalten im Verwaltungszentrum 2015/2016

<sup>17</sup> Eine Verlängerung der Linie 10 über Arzheim hinaus ins Mühlental mit regelmäßigem Fahrtenangebot (Prüfauftrag aus dem Ausschuss für Stadtentwicklung und Mobilität vom 22.9.2022) ist nicht sinnvoll (Zusatzfahrzeug und -personal erforderlich, Busgröße überdimensioniert, schwache Nachfrage)

## **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) Optimierung Ringstraße / Immendorfer Straße (Immendorf / Arenberg)
- E) Lückenschluss Radverkehrsanlagen Straße „Niederberger Höhe“ Ost
- F) Anlage einer Radverkehrsanlage in der Friesenstraße (v.a. bergauf)

Grundlegende Lösungsansätze sind bereits im VEP aufgezeigt.<sup>18</sup> Eine gutachterliche Vertiefung der Maßnahmenvorschläge A) bis C) und weitgehende Bestätigung erfolgten im Rahmen des Radhaupttrouten-Gutachtens 2019.<sup>19</sup>

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 „Festungspark – Fritsch“, ebenso E).

Bei E) besteht nach den rechtlichen und technischen Vorschriften / Regelwerken eigentlich kein Bedarf für eine Radverkehrsanlage. Wegen des Bestandes und der Erwartungen aus der Bürgerschaft ist ein Angebot wünschenswert. Prüfeempfehlung: Anlage einer Radverkehrsanlage von West nach Ost auf der Fahrbahn (Radfahrstreifen oder Schutzsteifen), in Gegenrichtung getrennter Geh-/Radweg oder Gehwegfreigabe.

Bild 6 zeigt die konkret vorgesehenen und schon terminierten Maßnahmen für den fließenden Radverkehr im Untersuchungsraum gemäß Abstimmung zwischen Stadtverwaltung und Bürgerschaft (Radentscheid-Team, aktualisierter Zeitplan). Die Verwaltung strebt aus den in Kap. 5.2.1 genannten Gründen<sup>20</sup> an, für 2027 vorgesehene Maßnahmen im Umfeld des Quartiers am Festungspark vorzuziehen.

Dies gilt besonders für die Ortsdurchfahrten der L127 in Ehrenbreitstein und Niederberg. In den Bilder 15 und 16 werden beispielhaft u.a. Maßnahmen aufgezeigt, die den Radverkehr dort sicherer und attraktiver machen (Prüfaufträge). Entsprechender Handlungsbedarf besteht auch für den nicht abgebildeten Abschnitt dazwischen.

<sup>18</sup> VEP Koblenz 2030, Abbildung 53: „Radverkehrsachse Innenstadt - Arenberg: Maßnahmenempfehlungen“

<sup>19</sup> Kocks Consult im Auftrag der Stadtverwaltung Koblenz, Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung. Die dort empfohlenen Optimierungen an der Kniebreche in Niederberge (fast autofreie Umfahrung der Arenberger Straße für den Radverkehr) sind bereits umgesetzt worden.

<sup>20</sup> Insbesondere Minimierung des zusätzlichen Kfz-Aufkommens durch das neue Wohngebiet durch Bereitstellung attraktiver Mobilitätsalternativen

Rheinparallel ist die geplante rechtsrheinische Pendlerradroute Koblenz Nord von großer Relevanz, die nördlich von Ehrenbreitstein im Zuge der B 42 verlaufen soll. Sie vermindert gegenseitige Beeinträchtigungen zwischen Fuß- und Radverkehr auf dem Leinpfad, der weiter die touristische Rhein-Radroute bleibt, durch Herausnahme schneller Radfahrer/innen. Die geplante Pendlerradroute dient außerdem als hochwasserfreie Alternativstrecke. Radhaupttrouten, besonders regionalbedeutsame, müssen selbstverständlich ganzjährig befahrbar sein.

Eine gewisse Herausforderung stellt die fußverkehrs- und aufenthaltsfreundliche Integration dieser sehr wichtigen Radverkehrsmaßnahme in den verkehrsberuhigten Bereich Hofstraße / Kapuzinerplatz in Ehrenbreitstein dar (Schritttempo wegen Aufenthalt und Spielen).

Auch die Angebote für den ruhenden Radverkehr sind ein entscheidender Stellhebel, um den Radverkehr zu fördern. 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).

Bushalte- und Bahnstationen (hier der Bahnhof Ehrenbreitstein) sollten grundsätzlich mit diebstahl- und möglichst auch witterungsgeschützten Fahrradabstellanlagen ausgestattet werden (Bike & Ride, kleine „Mobilstation“, vgl. Bild 7).

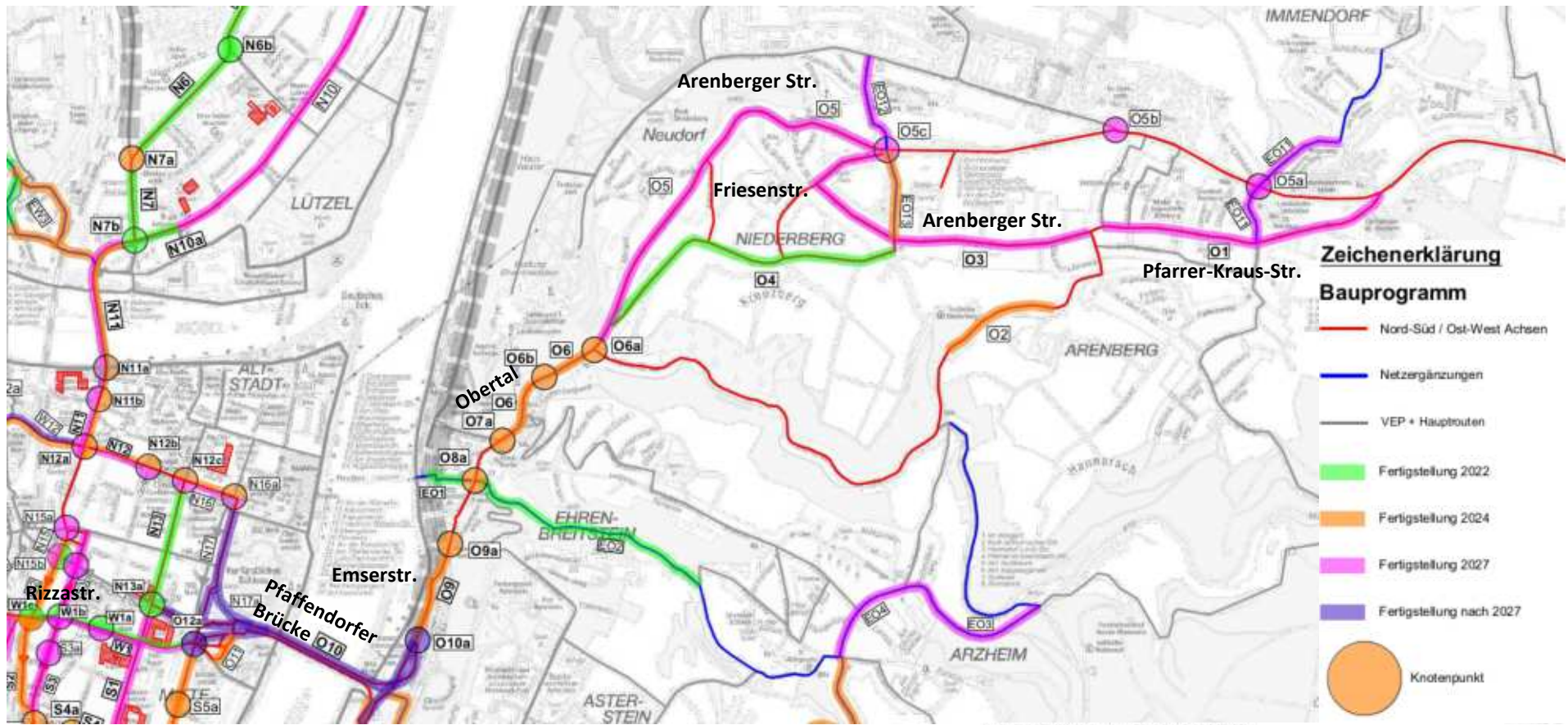
Zur Förderung autofreier Mobilität tragen auch Verleih- bzw. -Mietangebote bei, neuerdings unter dem Schlagwort „Sharing“:

- 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 (angestrebt für Ende 2024). Zunächst sind die Standorte Festungsentree/Bergstation, Spielplatz, Pkw-Parkplatz TB West und Bushaltestelle „Niederberg Kaserne“ (künftig umzubenennen) zu realisieren, dann weitere Stationen in Siedlungsbereichen, nicht zuletzt im geplanten Quartier „Festungspark – Fritsch“. Auch die spätere Einbeziehung der Nachbargemeinde Urbar ist zu empfehlen (zumindest des Oberdorfs).

[Zur Radverkehrsführung in der Bauphase Pfaffendorfer Brücke siehe „Fußverkehr“.]

Bild 6: Fließender Radverkehr: Maßnahmenübersichtskarte Radentscheid („Stadt Koblenz: In Zukunft besser Radfahren“, Stand 21.10.2022) – Auszug



Erläuterung Benennung Netzelemente:

- EN2a**
- ↳ Optional: Kennziffer Knotenpunkte auf jeweiligem Streckenabschnitt
  - ↳ Kennziffer Streckenabschnitte
  - ↳ Bestandteil Abschnitt Hauptachse (hier: Nord)
  - ↳ Optional: Bestandteil Netzergänzung zur Hauptachse (hier: Nord)

## **Fußverkehr**

Zur Förderung der Alltagsmobilität zu Fuß sind verschiedene Maßnahmen geboten:

Insbesondere sind in Ehrenbreitstein Optimierungen bei der Fußwegeverbindung zwischen Bahnhof und Schrägaufzug erforderlich (Gehwegverbreiterung 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 „Festungspark – Fritsch“ 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 Radverkehr angeboten werden. Wechselnde Führungen und teilweise Umwege sind nicht zu vermeiden, sollten aber auf ein Minimum begrenzt werden. Es ist im Sinne der Verkehrsentwicklungsplanung, dass gerade die nachhaltigen Fortbewegungsarten – nach Möglichkeit – besonders attraktiv abgewickelt werden. Dann können Baustellensituationen sogar einen Impuls setzen, dass ein Teil der Autofahrenden dauerhaft auf den Umweltverbund (Fuß und Radverkehr, ÖPNV) umsteigt. Wichtig sind u.a. auch gute Beschilderungen, frühzeitige und zielgruppengerechte Kommunikation.



### **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 (Prüfaufträge).

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

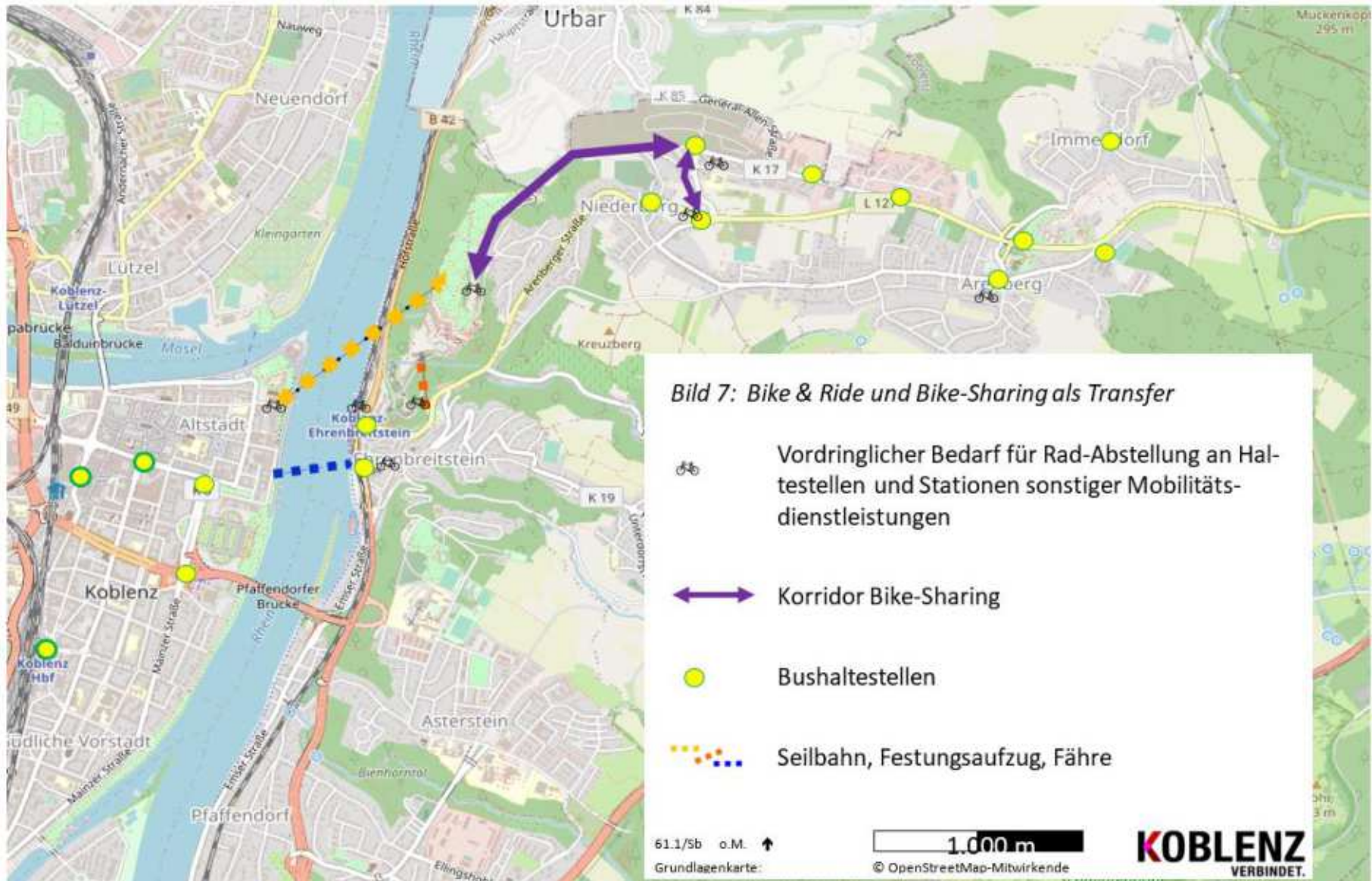
Dies betrifft

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

Beim Quartier „Festungspark – Fritsch“ ist dies Gegenstand des projektbezogenen Mobilitätskonzepts.

Anregungen und Prüfaufträge aus der Bürgerschaft (im Rahmen der Bürgerversammlung zum Planungsstand „Quartier Festungspark – Fritsch“ vom 28. September 2022):

- „Ordnung des ‚Elterntaxi‘-Verkehres an der Grundschule Niederberger Höhe“:  
An geeigneter Stelle in ca. 150 m Entfernung zur Schule ist die Einrichtung einer „Haltestellen“ für Pkw von Eltern, die ihre Kinder bringen und/oder abholen, zu prüfen (Kombination mit Kommunikations-/Aufklärungsmaßnahmen sowie Halteverbote an der Schule).
- „Kfz-Rückstau auf der L 127 morgens manchmal stadteinwärts bis Ortseingang Niederberg“:  
Phänomen liegt nicht nur am Knotenpunkt mit der B42, sondern auch an anderen Knotenpunkten und Verkehrsvorgänge auf der Strecke dazwischen. Eine wesentliche Anpassung der Lichtsignalanlage an der B 42 ist bis auf weiteres grundsätzlich nicht vorgesehen (Details s. Kap. 5.2.2). Prüfungsempfehlung, ob Linienbusse durch intelligent Signalisierung beschleunigt bzw. pünktlicher geführt werden können (dynamische Freigabe, d.h. bedarfsgesteuerte Sonderräumung des Rückstaus vor dem jeweiligen Bus). Auch Radverkehr sollte möglichst über einen Radfahrstreifen oder einen möglichst freigehaltenen Fahrbahnrandbereich vorbeifahren können. Eine hohe Attraktivität von ÖPNV und Radverkehr reduziert grundsätzlich das Kfz-Aufkommen.



## **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).

Tourismus, Naherholung und Veranstaltungsverkehr treten im Untersuchungsraum nicht nur auf dem Festungsplateau Ehrenbreitstein auf (Kap. 5.1.2.1), sondern auch in der historischen Altstadt des gleichnamigen Stadtteils (Kap. 5.1.2.2).

### **5.1.2.1 Festungsplateau**

#### ***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 Betriebszeiterweiterung 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.

#### ***Motorisierter Individualverkehr***

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

Entsprechende dauerhafte Maßnahmen und Neuordnungen können sehr gut im Zusammenhang mit der BUGA Oberes Mittelrheintal 2029 und den ihr vorausgehenden Vorarbeiten und Umgestaltungen kombiniert werden.

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.<sup>21</sup>

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 Zufahrtsbereich 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.<sup>22</sup>

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)

---

<sup>21</sup> Erschwerung auch durch die teilweise Lage der Pkw-Parkmöglichkeiten, nämlich am Spielplatz, in anderer hoheitlicher Z

<sup>22</sup> 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.

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<sup>23</sup> (0,5 km),
- Festungspark (0,6 km),
- Seilbahn (1,2 km) und
- Festung (1,3 km)

sind unbedingt attraktive Transferangebote bereitzustellen:

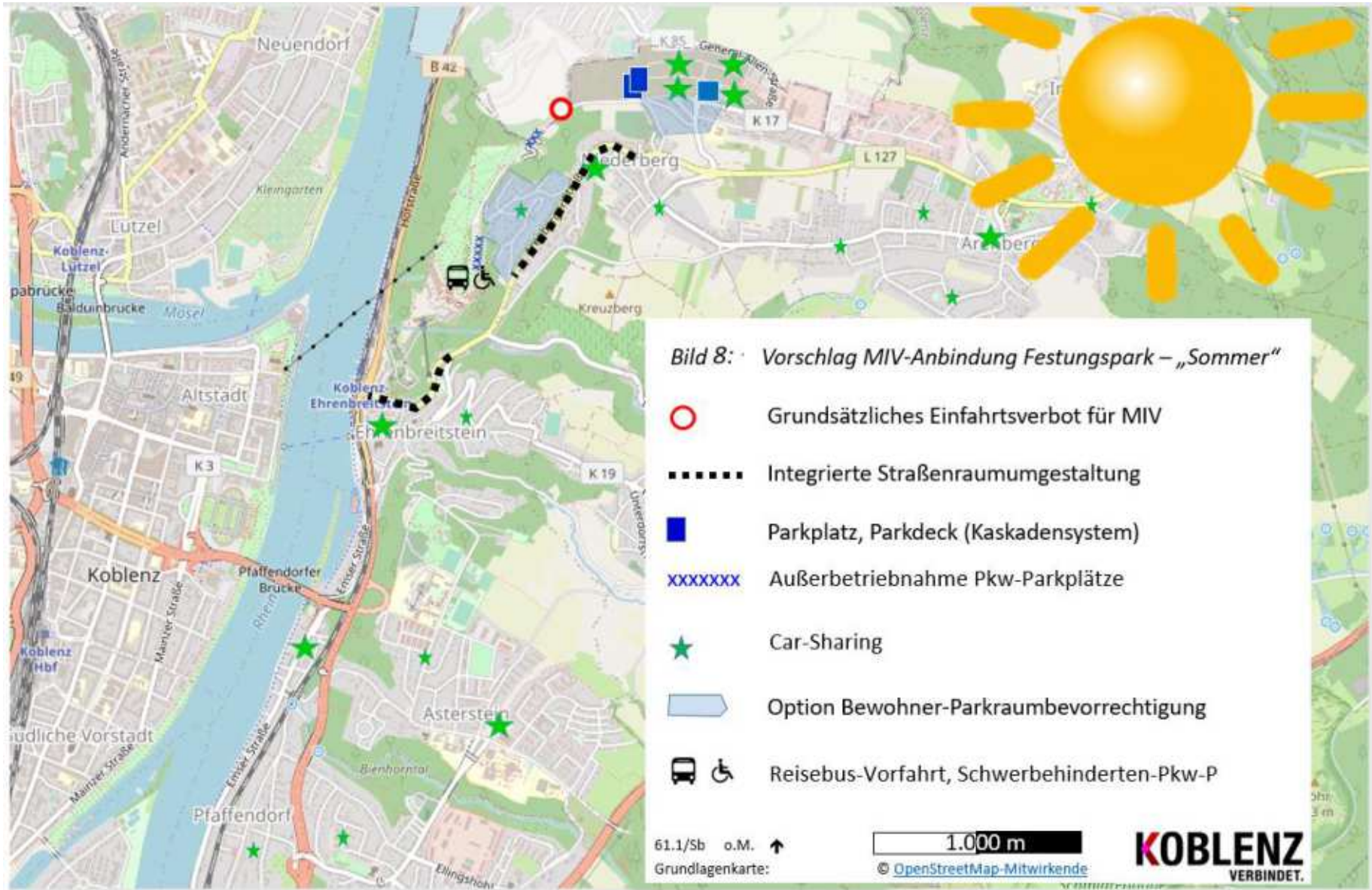
- Verlängerung der Buslinie 29,
- Shuttlebus-Betriebsausweitung (am besten elektrisch und zur Kostensenkung autonom verkehrend),
- Mietrad-Stationen (Bikesharing),
- Miet-E-Tretroller (E-Scooter – unter Gewährleistung von Schutzvorkehrungen für den Fußverkehr und sensible Teilräume)

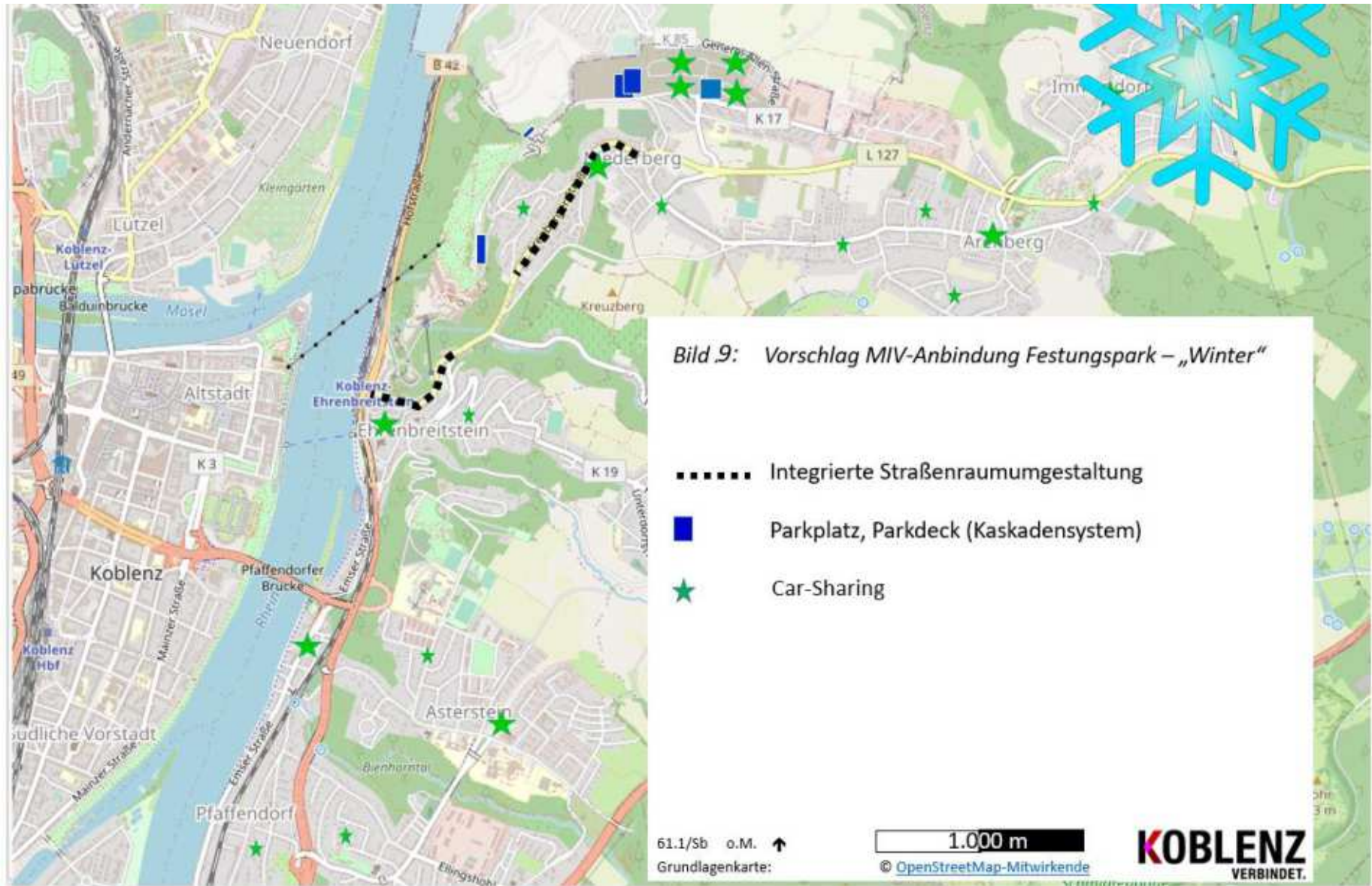
Der Parkplatz am Entreegebäude würde im Sommer zu einem „Mobilitäts-Hub“, einer Mobilstation und Schnittstelle mit der Seilbahn.<sup>24</sup> Zudem würden weiterhin privilegierte Kfz-Verkehre vorfahren (z.B. Reisebusse, Taxis) und z.T. parken (z.B. Kfz von / mit schwerbehinderten Personen).

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

<sup>23</sup> s.o.

<sup>24</sup> In den örtlichen Weltkulturerbe-Workshops 2021/22 wurde angeregt, die Bergstation selbst zu einem „Mobilitätshub“ zu machen. Weil dadurch Fahrrad- und Tretrollerverkehre in den Park gelockt werden und das Gehen und Verweilen beeinträchtigen können, beabsichtigt die räumlich zuständige GDKE – im Konsens mit der städtischen Grünflächen- und Verkehrsplanung – die Verortung der entsprechenden Verleihstationen auf dem nahegelegenen Parkplatz aus.





## **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 ggf. autonome Shuttles bzw. upBUS; Talstation: Anbindung von Hbf, Haltepunkt Stadtmitte und den drei ZOB im 10-Min-Takt oder dichter<sup>25</sup>).

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 Ehrenbreitein / Rheintal und Festung Ehrenbreitein 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.

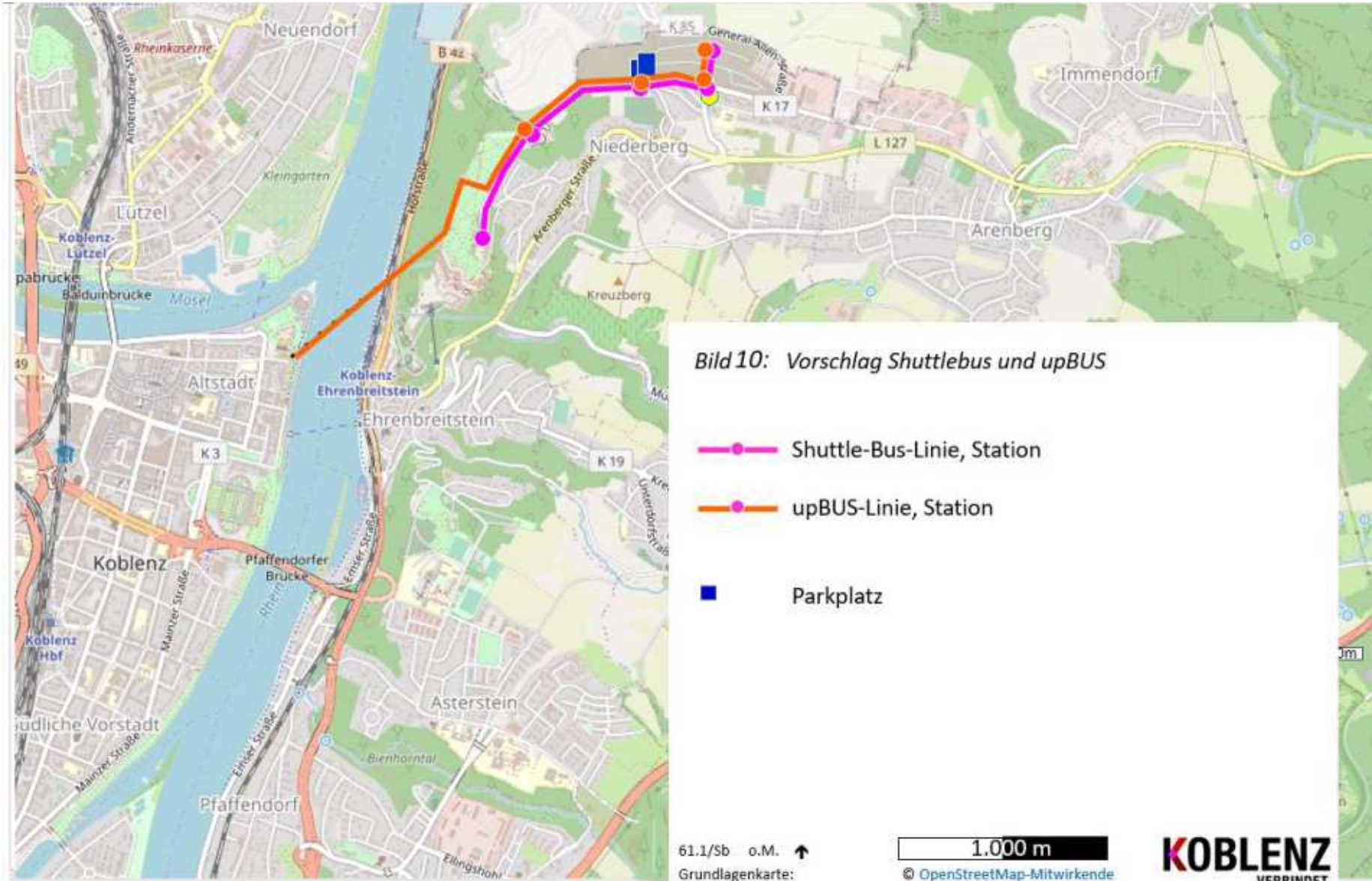
Die Ticketautomaten-Programmierung sowie die automatisierte Zugangskontrollanlage bedürfen Optimierungen hinsichtlich der Verständlichkeit.<sup>26</sup>

---

<sup>25</sup> 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

<sup>26</sup> Umsetzung durch die Koveb bereits in Vorbereitung. 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 Entréegebäude zum Aus- und Einsteigenlassen vorfahren und auf dem Parkplatz „TB West“ parken.

### **Radverkehr**

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 – Start für Endet 2024 angestrebt – 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 Festungsentree erfolgen. Zusammen mit Gepäckschließfächern sind dies wichtige Bausteine für autofreie Mobilität und die Entwicklung der Seilbahnbergstation zu einer Mobilstation). 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 Abschränkung 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 Abschränkung 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 Gehweg-nase beim Fels-/Mauervorsprung; zurück: Radfreigabe und möglichst Verlängerung der Busspur<sup>27</sup>).

### ***Fußverkehr***

Zur Schaffung attraktiver Fußwege zwischen Quartier „Festungspark – Fritsch“ 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, Stolpergefährminderung). Dieser Weg wird bei Abendveranstaltungen auch weiterhin be-gangen.

---

<sup>27</sup> Eine Verlängerung der Busspur B 42 zu Lasten der bestehenden Abbiegespur zum Felsenweg lehnt das Land ab (Rettungsweg und Logistikzugang zur Festung, insbe-sondere für die Großsanierungsmaßnahmen und das BUGA-Jahr 2029)

### **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 (Festungsentree/Bergstation, Spielplatz, Pkw-Parkplatz TB West, Haltestelle „Niederberg Kaserne“, später auch mehrere im Quartier „Festungspark – Fritsch“). 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“ bedeutet automatische Standortlokalisierung und ortsangepasste Funktionalität. Es ist mit Zielstellung b) ist bereits üblich: Die in den E-Scootern eingebaute Positionsllokalisierung 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.<sup>28</sup>

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 11).

*Bild 11:  
Musterbeispiel aus Würzburg: E-Tretroller-Verleihstation mit autarker Solarstromversorgung, örtlichem Laden und vandalismushemmender Anschließung nichtgebuchter Fahrzeuge (Dock-Lock-Charge-System)<sup>30</sup>*



<sup>28</sup> Verleih-E-Scooter-Konzept (Elektrotretroller) der Stadt Koblenz, Ausschuss für Stadtentwicklung und Mobilität vom 22. März 2022

<sup>30</sup> Simple2juice von Ongeneer (Espelkamp), Fotovoltaikanlage von LitTrees (Würzburg), Foto: <https://www.ongineer.de/unternehmen/aktuelles/>



### 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. ÖPNV-Info). Drittveranstalter sollten veranlasst werden, Entsprechendes gut auffindbar zu veröffentlichen.

### 5.1.2.2 Altstadt Ehrenbreitstein

Auch im sog. „Dahl“ gibt es touristische Sehenswürdigkeiten, u.a. das Mutter-Beethoven-Haus, der Dähler Born, die barocke Kapuzinerkirche und das Rheinmuseum. Hier gilt es u.a., das Fußverkehrsleitsystem (Rote Stehlen) entsprechend zu ergänzen.

In diesem Zusammenhang sei auf eine bereits laufende Maßnahme verwiesen: Die Beschilderung einer Fußverkehrsrouten zwischen Bahnhof Ehrenbreitstein und Talstation des Festungsaufzugs mit Umgehung der Charlottenstraße (wegen der dortigen meist viel zu schmalen Gehwege, die praktisch nur ein Einzelfußgänger ermöglichen).

Im Bereich Bahnhof soll, möglichst ortsnahe, eine Mobilstation 1. Umsetzungsriorität entstehen (s. Kap. 5.1.1). Dort, am Schrägaufzug, an der Fähre, am Kapuzinerplatz sowie in Pfaffendorf befinden sich einige der wenigen E-Tretroller-Verleih-Standort-Optionen gemäß dem E-Scooter-Konzept der Stadt. Sie haben hier v.a. die Aufgabe, den Bahnhof Ehrenbreitstein besser erreichbar zu machen bzw. ihn als Anlaufpunkt für die Talstadteile Ehrenbreitstein und Pfaffendorf aufzuwerten. Die Stadt Koblenz lässt Verleih-E-Scooter nur an achtsam ausgewählten Stellen bzw. Stadtteilen zu, um Beeinträchtigungen des Fußverkehrs sowie die Substitution („Kannibalisierung“) des Fußverkehrs und des ÖPNV zu vermeiden (vgl. „Miet-E-Scooter“ in Kap. 5.1.2.1).

Es ist anzustreben, die Rheinquerung mit der Fähre „Schängel“ ganzjährig und tageszeitlich jeweils ca. 2 – 3 Stunden früher und länger als bisher anzubieten, um die Altstadt besser mit Ehrenbreitstein zu verbinden und die autofreie Mobilität zu fördern.<sup>31</sup> Ein nur saisonal verfügbarer Verkehrsservice ist für die Mehrzahl der regelmäßigen Alltagswege im Allgemeinen uninteressant. Darüber hinaus ist zu prüfen, den

Bild 13:  
Etwaige E-Scooter-Stationen



<sup>31</sup> städtische Ausgleichszahlung erforderlich; Umsetzung derzeit haushaltrechtlich schwierig

rechtsrheinischen Fähranleger wieder näher an den Bahnhof und die Bushaltestellen (Kapuzinerplatz) zu rücken, um den ÖPNV samt Fähre durch bessere Verknüpfung und Auffindbarkeit aufzuwerten.

In diesem Zusammenhang könnte der seit 2022 betriebene neue Kabinenschiffanleger an eine günstigere Stelle gerückt werden, nämlich in Höhe Bahnunterführung am Bahnhof. Dies erfordert den Lagetausch der privaten Anleger und diverse wasserrechtliche und wasserpolizeiliche Prüfungen und Genehmigungen durch Bundes- und Landesbehörden etc. sowie entsprechende Vereinbarungen mit der Deutschen Bahn AG, die die Eigentümerin des dortigen Parkplatzes ist. Vorteile des Alternativstandortes wären u.a.:

- Optimierung der Reisebusabwicklung bei Landgängen,
- Vermeidung der damit bisher auf dem Kapuzinerplatz auftretenden diversen Beeinträchtigungen (z.B. Verkehrssicherheitsproblematik, Busmotorimmissionen, Pflasterbelagbelastung/-beschädigungsrisiko),
- Freimachung der Sichtbeziehung Hofstraße / Rhein,
- Optimierungspotential Fähranleger (s.u.).

Aufgrund der Konflikte, die die wendenden und wartenden Reisebusse im Bereich Kapuzinerplatz/Hofstraße verursachen, ist deren Auslagerung auf die (parkgebührenpflichtige) DB-Fläche am Bahnhof auch unabhängig von einer Steigerverlegung zu verfolgen (Prüfung des baulichen und/oder verkehrsrechtlichen Ausschlusses; Verhandlungsbedarf Schiffs-/Busunternehmen – DB zur Bahnhofsparkplatznutzung).

Der Kabinenschiffanleger sollte – ebenfalls standortunabhängig – mit einer landseitigen Stromversorgung ausgestattet werden, um den Betrieb von Bordgeneratoren oder gar Schiffsmotoren für die Bordstromerzeugung zu erübrigen (Klima- und Immissionsschutz, Ressourcenschonung). Der städtische Einfluss auf die Umsetzung entsprechender Privatinvestitionen im Zusammenhang mit der Schifffahrt ist gering.<sup>32</sup>

Zudem ist anzustreben, Ehrenbreitstein in die Routen der Ausflugs- und Linienschifffahrt einzubeziehen. Weiteres zur Personenschifffahrt in Koblenz wird in einem gesonderten Konzept behandelt.<sup>33</sup>

Bei der SPNV-Erschließung des Planungsraums sollte das reguläre Zugangebot am Bahnhof Ehrenbreitstein (RB 27 mit Stundentakt zwischen Koblenz Hbf und Mönchengladbach via Neuwied, Bonn-Beuel und Köln Hbf) durch dauerhaft durch eine Tangentiallinie zwischen Neuwied und Niederlahnstein ergänzt werden (RB 28, Rhein-Lahn-Pendel).<sup>34</sup> Dies stärkt den ÖPNV durch Warte-, Reise- und Fahrzeitverkürzungen (auch von/zum Rheingau bzw. Lahntal) sowie mehr Direktfahrmöglichkeiten.

<sup>32</sup> kommunaler Einfluss ggf. über bauplanungsrechtliche Vorgaben

<sup>33</sup> „Konzept Personen- und Kabinenschiffstourismus in Koblenz“, Bearbeitung: Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung; Gremienberatung und ggf. Beschluss in 2023

<sup>34</sup> RB 28 „Rhein-Lahn-Pendel“ ist / war im Zeitraum 2021 - 2023 wegen der Tunnelsanierung in Koblenz-Horchheim als Baustellenersatzverkehr für den vorübergehenden Entfall der RB 27 in Engers, Vallendar und Ehrenbreitstein im Einsatz; kann kostengünstig mit einem Fahrzeug im Stundentakt betrieben werden, verdoppelt das Zugangebot in Ehrenbreitstein, bietet neue ÖV-Optionen im Berufs-, Schul-, Versorgungs- und Freizeitverkehr (Rheinsteig etc.); Relevanz u.a. auch für die BUGA 2029

## 5.2 Geplantes „Quartier Festungspark – Fritsch“

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 zunehmen, idealerweise sogar abnehmen.

Zielstellung der Stadt Koblenz ist es, die Beeinträchtigungen durch den zusätzlichen Kfz-Verkehr des neuen Quartiers „Festungspark – Fritsch“ in dessen Umfeld des möglichst gering zu halten. Dazu werden – in dieser Reihenfolge – drei Ansätze verfolgt:

I. Verkehrsvermeidung, II. Verkehrsverlagerung, III: Verkehrsoptimierung.

### I \_\_\_\_\_ Verkehrsvermeidung

Oberste Prämisse ist die Verkehrsvermeidung, insbesondere durch städtebauliche Rahmensetzungen (z.B. Prinzipien Nutzungsmischung, Stadt der kurzen Wege / 15-min-Stadt etc.). Gefordert ist die Minderung von Verkehrsleistung, also die Kürzung und möglichst Bündelung von Wegen durch die Siedlungs- und Nutzungsstruktur sowie Erreichbarkeiten. Verkehrsvermeidung betrifft u.a. Stadtentwicklung, Bauleitplanung, Wirtschaftsförderung etc. und ist nicht Gegenstand dieser Ausarbeitung.

### II \_\_\_\_\_ Verkehrsverlagerung

Die außerhäuslichen Wege sollen möglichst – Stichwort Verkehrsverlagerung – ohne eigenen Pkw abgewickelt werden; dies soll durch das Quartiers-Mobilitätskonzept und ergänzende Maßnahmen der Stadt erreicht werden.

### III \_\_\_\_\_ Verkehrsoptimierung

Schließlich gilt es, den dann auftretenden Kfz-Verkehr möglichst verträglich abzuwickeln; die „Verkehrsoptimierung“ umfasst insbesondere,

- Immissionen zu vermeiden/vermindern (möglichst Verlangsamung, Verstetigung und Förderung immissionsreduzierter Antriebstechnik) und
- Straßennetzleistungsfähigkeitsminderungen zu vermeiden/vermindern (ggf. bauliche oder betriebliche Änderungen an Knotenpunkten).



### 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.<sup>35</sup>

Die Stadt Koblenz hat im Städtebaulichen Vertrag zum Quartier „Festungspark – Fritsch“ die Ausarbeitung eines Mobilitätskonzepts durch den Investor festgeschrieben. Konkretisierende Vorgaben können und sollen im Bebauungsplan bzw. im noch abzuschließenden Erschließungsvertrag getroffen werden.

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.<sup>36</sup> 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.

---

<sup>35</sup> 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.

<sup>36</sup> Ferner können auch neue technische Systeme allmählich verhaltensändernd wirken (aktuell der Pedelec-Boom, der sich bisher v.a. im Freizeitverkehr auswirkt).

Schlüsselinstrumente mit vielerlei Nutzen sind

- a) Car-Sharing und
- b) Quartiersgaragen.

Zu a): 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.

Zu b): Quartiersgaragen ermöglichen, das Fahren und Parken von Kfz in den 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 großemäßig 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.

Auch Besuch, der mit dem Pkw kommt, sollte diesen grundsätzlich nicht „vor der Haustür“ parken können – es sei denn, es handelt sich um Personen mit Schwerbehindertenausweis. Abgesehen von Behinderten-Pkw- und Car-Sharing-Parkständen weist ein zukunftsorientierter öffentlicher Straßenraum grundsätzlich keine Pkw-Parkmöglichkeiten mehr auf. Was hingegen weiter und verstärkt zu ermöglicht ist, ist das Halten von Kfz – beispielsweise zum Be- und Entladen in Wohnungsnähe, zum Abholen und Absetzen von Personen und zur verkehrssicheren Abstellung von Lieferfahrzeugen (ohne überdurchschnittliche Verkehrsgefährdung durch z.B. Sichtbehinderung, Gehweg-Abstellung oder Halten in zweiter Reihe; s.u.).

Das Fahrradabstellen muss dafür umso ziel- bzw. quellnäher erfolgen. Hier formuliert die entsprechende Satzung der Stadt Koblenz Qualitäts- und Verortungsvorgaben, die auch und besonders beim zwingend bereitzustellenden Anteil der Fahrradabstellmöglichkeiten für Besucher/innen eingehalten werden müssen.<sup>37</sup> Weitere quartiersbezogene Anregungen zum Radverkehr sowie zum Fußverkehr sind den Abb. zu entnehmen (u.a. Bilder 12 und 13).

---

<sup>37</sup> Fahrrad-/Kfz-Stellplatzsatzung vom 7. Oktober 2020; § 7 in Verbindung mit Anlage 1, Spalten 5 und 6

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. Letzteres ist hier im Nahbereich gegeben (Fußverkehrs-/Fahrradentfernung).

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 z.B. Mieter-, Jobtickets),
- Bereitstellung von Gemeinschaftslösungen für die Paketzustellung und -aufgabe, Lebensmittellieferungen etc.

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

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

Aus den Reihen des Ausschusses für Stadtentwicklung und Mobilität wurde im September 2022 die Auslegung als „autofreies Wohngebiet“ angeregt, also für das Wohnen ohne eigenes Auto. Entsprechende Projekte gibt es auch in anderen Großstädten, z.B. in Köln-Nippes. Hauptvorteile sind merkliche Kosteneinsparungen, die das Wohnen vergünstigen, sowie ein kinder- und menschenfreundliches attraktives Wohnumfeld. Die Koblenzer Fahrrad-/Kfz-Stellplatzsatzung ermöglicht die Realisierung solcher Projekte. Voraussetzung ist neben einer guten Nahversorgung ein häufiges und möglichst umsteigefreies ÖPNV-Angebot. Um letztere Bedingung bei diesem Vorhaben zu verwirklichen, müsste eine Verdreifachung des Busfahrtenangebots erfolgen (d.h. bestellt und bezuschusst werden).

Als kostengünstige Zwischenlösung zur – zumindest indirekten – Optimierung der ÖPNV-Erschließung kommt die Bereitstellung von Transferangeboten zwischen den Erschließungsstraßen des Quartiers „Festungspark – Fritsch“ und der Haltestelle „Niederberg Kirche“ in Frage, wo die Busse tagsüber im Viertelstundentakt in die und aus der Innenstadt verkehren; z.B.:

- a) Quartiersbus-Linie mit guten Anschlüssen zur 9/19,<sup>38</sup>
- b) Pedelec-Verleihstation an der Haltestelle (vgl. Bild 7),
- c) B+R-Abstellanlage an der Haltestelle (dito, witterungs- und diebstahlgeschützte Radabstellanlagen),

---

<sup>38</sup> Kleinbus, perspektivisch ggf. autonomer Shuttlebus; Wendemöglichkeit in Niederberg und Kofinanzierungsoptionen prüfen.

wobei b) und c) die Herstellung von Radverkehrsanlagen an der L 127 und zumindest bergauf auf der nördlichen Friesenstraße erfordern.

Die Buslinien 19, 29 und 460 bieten eine ÖV-Verbindung zwischen dem zentralen Platzbereich des „Quartiers“ und den Nahversorgungseinrichtungen im Bereich Arenberger Kreisel / Am Schafstall.

Auch Aspekte der Ver- und Entsorgung sind relevant für das Verkehrsaufkommen, die Verkehrsleistung (d.h. Wegelänge) und die Verkehrsmittelwahl. Der Entwurf des Städtischen Logistikkonzepts Koblenz empfiehlt, "bei der Entwicklung der ehemaligen Fritsch-Kaserne im Stadtteil Niederberg darauf einzuwirken, „dass neben dem Personenverkehr und der Alltagsmobilität ebenso die Logistik und damit der Wirtschafts- und Lieferverkehr direkt innovativ und nachhaltig (...) mitgedacht wird. (...) Wichtig wird es sein, z.B. neue Infrastrukturen (wie Mikrodepots, Liefer- und Ladezonen, Logistikflächen und Abstellmöglichkeiten, Schließfachanlagen und Paketautomaten) möglichst frühzeitig und konsequent in die Stadtplanung zu integrieren: Eine hohe Wirksamkeit haben z.B. Maßnahmen und Projekte, die die logistische Zustellinfrastruktur (z.B. Paketshops, Paketautomaten und -schränke) mit den Mobilitätsorten in der Stadt (ÖPNV-Stationen, Mobilstationen), die täglich von den Bürgern im Rahmen ihrer Wegeketten genutzt werden, verknüpft."<sup>39</sup> Das flache Hochplateau der Niederberger Höhe ist bestens für eine Paketzustellung durch Lastenräder / Cargo-E-Bikes geeignet.

Immer wieder ist angeregt worden, die Seilbahnstrecke bis zum Quartier „Festungspark – Fritsch“ zu verlängern. Dies wurde bereits zweimal in Expertenrunden mit Betreiber, Stadt, GDKE und externen Fachleuten geprüft – 2014 und 2021 – und beide Male verworfen.<sup>40</sup> Realistischer, kostengünstiger und landschaftsbildverträglicher ist eine Shuttlebus-Anbindung. Optimal wäre der elektrische autonome upBUS,<sup>41</sup> der wegen der Umsteigefreiheit eine tatsächliche Seilbahnverlängerung verwirklichen würde – und zwar deutlich nutzungsfreundlicher als nur eine (einzige) zusätzliche Seilbahnstation (Direktbedienung fast ab/bis Haustür wegen der Möglichkeit mehrere dezentraler Halte).

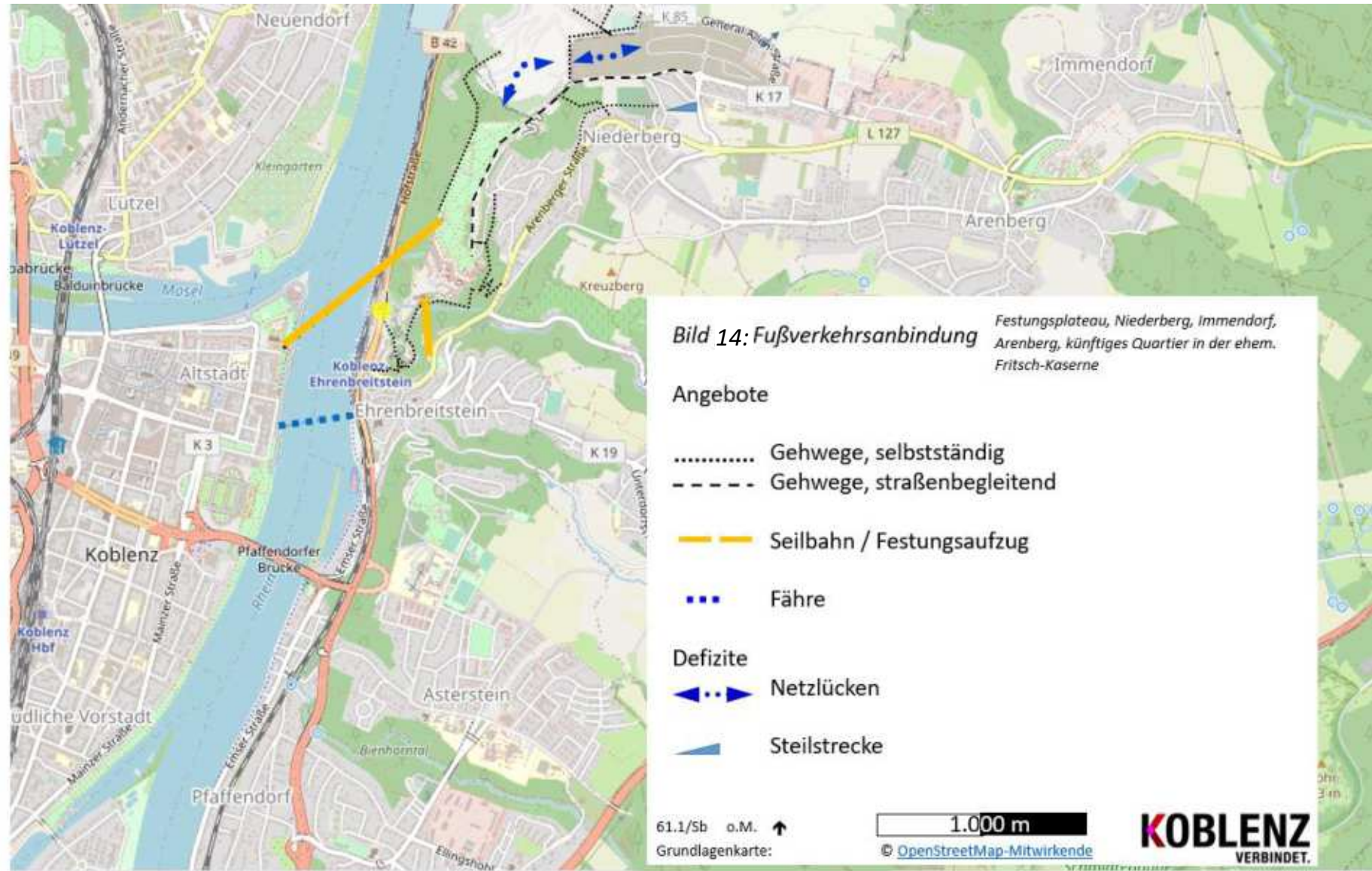
Die vereinzelt ebenfalls vorgeschlagene Herstellung eines zweiten Bahnsystems besonderer Bauart scheidet aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und des Schutzes von Stadt- und Landschaftsbild (UNESCO-Welterbebereich Oberes Mittelrheintal) aus.<sup>42</sup>

<sup>39</sup> Stadt Koblenz / Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung: Städtische Logistikkonzept Koblenz. Entwurf v. 16. 12. 2022. Bearbeitung: KE-Consult, Köln 2022, Kap. 6.8

<sup>40</sup> Workshops vom 2.7.14 und 23.8./5.10.22. Theoretisch kämen insbesondere zwei Varianten in Frage: Entweder mit 1 oder 2 sehr hohen Masten als Luftseilbahn oder mit aufgeständerter „fester Fahrbahn“, an der die Kabinen hängen, in ca. 6 m Höhe mit vielen Stützen. Das Land lehnt als Eigentümerin der Südhälfte des Festungsparks und als Denkmalschutzfachbehörde entsprechende Verkehrsinfrastrukturen ganz entschieden ab (Landschaftsbild, Aufenthaltsqualität, Würdigung von UNESCO-Welterbe-Belangen). Eine „unsichtbare“ Tunnelführung als dritte Variante wäre noch aufwändiger und völlig unrealistisch. Die generell sehr hohen Investitionskosten stehen in absolut keinem angemessenen Verhältnis zur recht kleinen Zusatznachfrage. Auch die Berücksichtigung des Einpendlerpotenzials und der Bevölkerung aus Urbar und den Koblenzer Höhenstadtteilen aus dem Westerwald ergibt keine angemessene Auslastung. Eine Amortisierung ist ausgeschlossen. Aufgrund der Haushaltsvorschriften dürfte die Stadt keine entsprechenden „freiwilligen Leistungen“ finanzieren. Die Weiterentwicklung der Seilbahn um die Komponente eines flächenhaft erschließenden upBUS sowie die Betriebszeitenausweitung sind die wirkungsvollsten Maßnahmen zur Aufwertung der Seilbahn für den Alltagsverkehr.

<sup>41</sup> Zukunftsvision, s. „ÖPNV“ im Kap. 5.1.1

<sup>42</sup> Prüfauftrag „Ottobahn“ (Hochbahn als Schwebbahn m. absenkbaaren Kleinkabinen u. ggf. Streckenwahloption) gem. Aussch. f. Stadtentw. u. Mobilität am 22.9.2022



## 5.2.2 Zusätzliches Kfz-Verkehrsaufkommen

### Umfang und Auswirkungen des zusätzlichen Kfz-Aufkommens

Die verkehrstechnische Betrachtung der Kfz-Zusatzverkehre des „Quartiers am Festungspark“ erfolgt in einem Verkehrsgutachten des Investors.<sup>43</sup> Dieses beinhaltet umfängliche Verkehrserhebungen im Raum Vallendar / Urbar / Niederberg / Arenberg / Ehrenbreitstein und Kfz-Verkehrsmengengerüste für die Ist-Situation (A-0-Fall), einen Vergleichsfall im Prognosejahr 2030 bzw. 2035 ohne das neue Wohnquartier (P-0-Fall) sowie den voraussichtlichen Zustand mit diesem in verschiedenen Szenarien (P-1-, P-2-Fall ...). Die Aufteilung der Kfz-Verkehre auf die Quell-/Zielrelationen<sup>44</sup> und somit auf das Straßennetz erfolgte in enger Abstimmung mit der Stadtverwaltung.

Normalerweise beträgt der Verkehrsmittelwahl-Anteil des MIV bei Wohngebieten in Stadtrandlage ca. 65 bis 70 % am Wegeaufkommen der dortigen Bewohnerschaft. Unter der Annahme eines engagierten verkehrsökologischen Mobilitätskonzepts für das Quartier „Festungspark – Fritsch“ samt konsequenter und nachhaltiger Umsetzung ist davon auszugehen, dass ein geringerer Autoanteil erreicht werden kann, der ungefähr dem Koblenzer Durchschnittswert von ca. 53 % im Jahr 2017 entspricht, also vor der schrittweisen Umsetzung von Maßnahmen aus dem Verkehrsentwicklungsplan. Dieses Verkehrsmengengerüst bildet der P-1-Fall im Verkehrsgutachten ab.

Im Stadtgebiet Koblenz ist hauptsächlich die Einmündung L 127 / B 42 beim Bahnhof Ehrenbreitstein zu betrachten, wobei gutachterlicherseits auch alle anderen potentiell relevanten Knotenpunkte untersucht wurden (auch in der Nachbar-Verbandsgemeinde Vallendar).

Im P-1-Fall, also bei vollständiger Realisierung des Quartiers und Verwirklichung umfassender Mobilitätskonzeptmaßnahmen im Quartier, nimmt der Kfz-Verkehr im Zuge der Charlottenstraße um (nur) etwa 15 Prozent zu. Dies hat im morgendlichen Berufsverkehr aufgrund der langen Grünzeit für den Kfz-Verkehr von der L 127 zur B 42 und der zweistreifigen Linksabbiegemöglichkeit aber kaum Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der Einmündung (weiterhin „gut“). Nachmittags nehmen die Rückstaulänge und die Wartezeit aus dieser Richtung geringfügig zu auf „ausreichend“ (statt bisher „befriedigend“). „Ausreichend“ gilt bundesweit als akzeptables, flächen- und kostensparendes Bemessungsziel für den Bau und Betrieb von Kreuzungen und Einmündungen.<sup>45</sup> Daher wird daher die Verwaltung vorerst keine Veränderungen an den Ampelschaltungen vornehmen, aber die Situation beobachten und gegebenenfalls auch nachjustieren.

Unter Berücksichtigung des Fortschrittsszenariums des VEP 2030, wonach sich die Zusammensetzung der Verkehrsarten deutlich in Richtung Umweltverbund verschieben soll (Planfall-P-2), würde der motorisierte Verkehr sogar abnehmen. Unter dieser Annahme wäre perspektivisch sogar von einer Entspannung an der Einmündung zur B 42 auszugehen.

<sup>43</sup> SHP Ingenieure Montabaur im Auftrag von BPD. Stand September 2022

<sup>44</sup> Ebenda, Abb. 19 / Prozentuale Verteilung der Verkehre in die jeweiligen Zellen

<sup>45</sup> Vgl. FGSV (Hrsg.): Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS). Teil S Stadtstraßen. Ausgabe 2015. Köln 2015

Ein Prüfungsauftrag aus dem Ausschuss für Stadtentwicklung und Mobilität vom 20.9.2022 umfasst die Frage, ob im Zuge der B 42 in Ehrenbreitstein die Lichtsignalanlagen an den beiden Einmündungen Charlottenstraße und Kolonnenweg so geschaltet werden könnten, das von der L 127 aus Niederberg kommende Kfz am zweiten Knotenpunkt auf Grün trafen. Prüfungsergebnis ist, den Ist-Zustand beibehalten.<sup>46</sup>

Ein weiterer Prüfungsauftrag umfasst etwaige Zusatzmaßnahmen im „Dahl“, der historischen und bereits verkehrsberuhigten Ehrenbreitsteiner Altstadt, um abkürzende Kfz-Durchfahrten mit Pkw zu minimieren oder auszuschließen (z.B. Schleichfahrten, um die Lichtsignalanlage zu umfahren).<sup>47</sup>

Die Kfz-Aufkommensprognose des genannten Verkehrsgutachtens ist auch Grundlage für eine vom Investor zu beauftragende schallschutztechnische Studie<sup>48</sup>. Dies untersucht, ob, wo und in welchem Umfang zusätzliche Lärmimmissionen im Straßennetz in der Umgebung (einschließlich Ehrenbreitstein und Urbar) auftreten und erörtert etwaige Lärminderungsmaßnahmen.

#### (Prüf-)Maßnahmenkatalog Ortsdurchfahrten Ehrenbreitstein und Niederberg der L 127

Innerhalb der Stadt Koblenz steht vor allem die L 127 mit ihren Randnutzungen – v.a. Wohnen – sowie ihren Kreuzungen und Einmündungen im Fokus. Wie bereits der VEP, sieht auch dieses Konzept vor, die Ortsdurchfahrten Ehrenbreitstein (Charlottenstraße und Obertor) und Niederberg (Arenberger Straße)

- a) umfeldverträglicher und leiser zu betreiben  
(u.a. Prüfempfehlung zur Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h)<sup>49</sup> und
- b) im Sinne „integrierter Straßenraumgestaltung“ mit punktuellen baulichen Maßnahmen umzugestalten.<sup>50</sup>

Wegen umfassender (und z.Z. noch andauernder) Abstimmungs- und Klärungsbedarfe sind die Konzeptvorschläge der städtebaulichen Verkehrsplanung in den Bildern 15 und 16 als Prüfaufträge gekennzeichnet.

<sup>46</sup> Bei einer Verschiebung des Grüne-Wellen-Bandes zu Gunsten der Einbieger/innen aus der Charlottenstraße würde die Koordinierungen im Zuge der B 42 entfallen (Urbar <-> Koblenz); es gäbe dann mehr Kfz mit unstetem Verkehrsfluss und zusätzlichen Halten wegen höheren Wartezeiten für den größeren Strom (aus/nach Norden).

<sup>47</sup> Prüfung durch die Verwaltung zum Redaktionsschluss noch nicht abgeschlossen; etwaige Maßnahmen gälten als Bestandteil dieses Konzepts.

<sup>48</sup> Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 293 „Quartier Festungspark – ehem. Fritsch-Kaserne“ in Koblenz. Bearbeitung: FIRU Gfl mbH Kaiserslautern im Auftrag von BPD Koblenz-Niederberg GmbH (Stand 25.10.2022)

<sup>49</sup> vgl. VEP Koblenz 2030, Abbildung 21

<sup>50</sup> vgl. VEP Koblenz 2030, Abbildung 22. Für andere besonders sensible Straßenabschnitte im Planungsraum enthält der VEP folgende Maßnahmenempfehlungen:

- „punktueller bauliche Maßnahmen“ für die Pfarrer-Kraus-Straße (Arenberg);
- „flächendeckende bauliche Umgestaltung“ für die Immendorfer Straße (Arenberg) und die Hinter- und Unterdorfstraße (Arzheim);
- „Gestaltung der Ortseingänge“ für die Pfarrer-Kraus-Straße (Nordostabschnitt, Arenberg) und die Ringstraße (Südabschnitt, Immendorf).

Zur Verkehrsverlagerung sind städtischerseits kurz- und mittelfristig insbesondere radverkehrsbezogene Maßnahmen erforderlich und vorgesehen. Durch die Entwicklung des neuen großen Quartiers erhöht sich die Dringlichkeit entsprechender Aktivitäten auch im Vor- und Nachlauf zu diesen beiden Ortsdurchfahrten, d. h. im gesamten Korridor von der Pfaffendorfer Brücke zur Niederberger Höhe entlang von Brückenstraße - Emser Straße - Im Teichert - Helfensteinstraße – L 127 – Friesenstraße. Des Weiteren sind für die beiden Ortsdurchfahrten Maßnahmen in Prüfung, die Bedingungen für den Fußverkehr und den Linienbusverkehr zu verbessern sowie unangemessenen Kfz-Fahrtgeschwindigkeiten vorzubeugen (Geschwindigkeitsdämpfung).

Die angestrebte Kernmaßnahme der Verkehrsoptimierung – 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.<sup>51</sup> Aus diesem Grunde engagiert sich die Stadt Koblenz in einem Städtenetzwerk, das eine liberalere Neuregelung mit mehr kommunalem Spielraum fordert.<sup>52</sup> Denn die Geschwindigkeitssenkung hätte 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“).

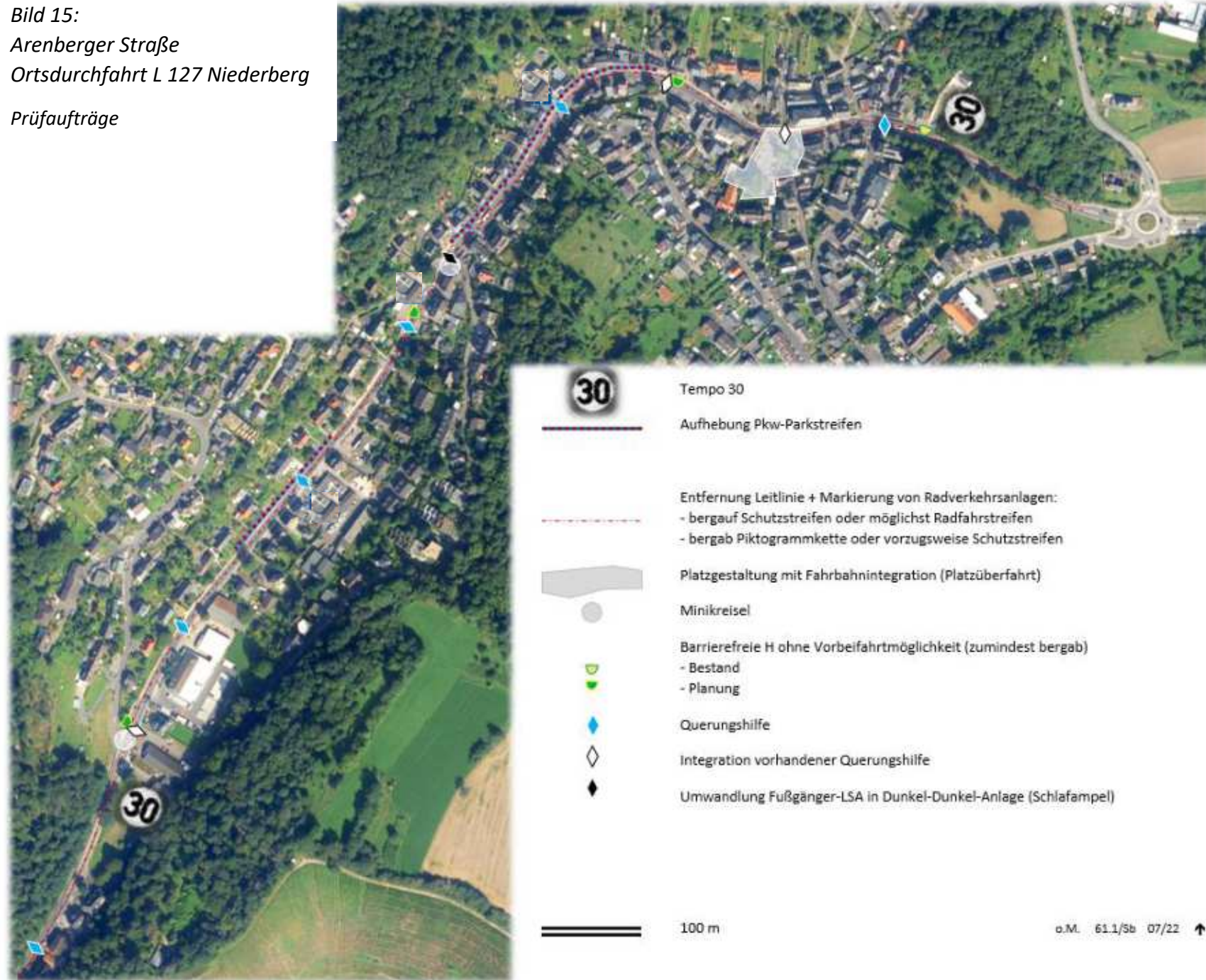
In der Nachbargemeinde Urbar wurde die Arenberger Straße bereits 2019 städtebaulich integriert umgestaltet und die zulässige Höchstgeschwindigkeit für den Fahrzeugverkehr auf 30 km/h abgesenkt.

<sup>51</sup> StVO und VwV-StVO. Eine Schlüsselrolle bezüglich der Ermessensspielräume kommt den Bundesländern zu, wobei andere teils liberalere Auslegungen praktizieren.

<sup>52</sup> Initiative "Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten" (<https://www.lebenswerte-staedte.de>)



Bild 15:  
Arenberger Straße  
Ortsdurchfahrt L 127 Niederberg  
Prüfaufträge





Fahrbahnmarkierungen zugunsten des Radverkehrs sind auch im nicht abgebildeten Nordost-Abschnitt erforderlich, z.B.:

- Entfernung Mittel-Leitlinie;
- stadtauswärts möglichst Radfahrstreifen bzw. sonst Schutzstreifen;
- stadteinwärts möglichst Schutzstreifen bzw. sonst Piktogrammkette

Bild 16:  
 Charlottenstraße / Obertal  
 Ortsdurchfahrt L 127 Ehrenbreitstein  
 Prüfaufträge Straßengestaltung/-betrieb

	Tempo 30
	Gehwegverbreiterung oder weiche Separation
	Entfernung Leitlinie + Markierung von Piktogrammketten
	Vision Platzgestaltung m. Fahrbahnintegration (Park-/Platzüberfahrt)
	Teilaufpflasterung (Fahrbahnanhebung, Belagwechsel)
	Querungshilfe
	Umwandlung Fußgänger-LSA in Dunkel-Dunkel-Anlage (Schlafampel)
	Radroutenplanung: Pendler-Rad-Route / Ost-West-Radroute

### **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 „Festungspark – Fritsch“ empfohlen, überregionale Anlieferungen mit großem Volumen über die Autobahn A 3 und von dort über die anbaufrei ausgebaute Bundesstraße B 49 zu führen.

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