



Bericht

Erster Evaluationsbericht zum VEP Koblenz 2030

Stadt Koblenz

Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung

Bahnhofstraße 47

56068 Koblenz

Dortmund, im November 2025

www.planersocietaet.de

Impressum



Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner

Stadt- und Verkehrsplaner

Konrad-Zuse-Straße 1

44263 Dortmund

www.planersocietaet.de

Dr.-Ing. Michael Frehn (Projektleitung)

Dennis Jaquet (M.Sc.)

Alexander Ricciardi (M.Sc.)

Bildnachweis

Titelseite: „Koblenz mobil“ © Thomas Kovacs

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Evaluationsberichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis	5
1 Einleitung	6
2 Evaluationskonzept	8
2.1 Konzept zur Wirkungsevaluation	8
2.2 Konzept zur Prozessevaluation	11
3 Rahmenbedingungen und Trends	14
4 Stand der Maßnahmenumsetzung	19
5 Ergebnisse der Wirkungsevaluation	22
5.1 Entwicklungen im Hinblick auf die Oberziele des VEP 2030	22
5.1.1 Oberziel: Gleichberechtigte Verkehrsteilhabe sichern	22
5.1.2 Oberziel: Verlagerung zu Gunsten des Umweltverbundes	24
5.1.3 Oberziel: Sicherung der Erreichbarkeit	35
5.1.4 Oberziel: Verträgliche Abwicklung des MIV	38
5.1.5 Oberziel: Verträgliche Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs	42
5.1.6 Oberziel: Verkehrssicherheit erhöhen	46
5.1.7 Oberziel: Bestandssicherung und Effizienzsteigerung im Verkehrssystem	51
5.2 Zwischenfazit zur Wirkungsevaluation	54
6 Ergebnisse der Prozessevaluation	57
6.1 Erfüllung des Ratsbeschlusses	57
6.2 Fördernde Faktoren im Umsetzungsprozess	58
6.3 Hemmende Faktoren im Umsetzungsprozess	60
6.4 Zwischenfazit zur Prozessevaluation	62
7 Schlussfolgerung und Handlungsempfehlungen	64
8 VEP Koblenz und EU-Vorgaben zu SUMP und UMI	69
9 Fazit und Ausblick	73
10 Literaturverzeichnis	76
11 Anhang	77
11.1 Beschluss des Stadtrats vom 30.8.2018 „Verkehrsentwicklungsplan Koblenz 2030“	77
11.2 Radverkehrsaufkommen an Referenzpunkten	78
11.3 Kfz-Verkehrsaufkommen an Referenzpunkten	79
11.4 Reisezeitverhältnis MIV und ÖPNV	81
11.5 VEP-Verträglichkeitsprüfung	82
11.6 Stadt-Steckbrief SUMP-Bewertung	85
11.7 Beteiligungsprozess beim VEP Koblenz 2030	87
11.8 Mobilitätsbedingte CO2-Werte pro Kopf und Tag 2023/24	92

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Ebenen und Arbeitsbereiche der Verkehrsentwicklungsplanung	7
Abbildung 2: Leitziel sowie die sieben Oberziele des VEP Koblenz 2030	9
Abbildung 3: Grobes Ablaufschema des verwaltungsinternen Workshops	13
Abbildung 4: Bevölkerungsentwicklung Koblenz 2017 bis 2040	14
Abbildung 5: Entwicklung des Pkw-Bestandes in Koblenz von 2017 bis 2022	15
Abbildung 6: Motorisierte Verkehrsleistung nach Verkehrsträgern in Deutschland 2015 bis 2021	16
Abbildung 7: Anzahl der beförderten Personen im ÖPNV in Deutschland von 2018 bis 2023	17
Abbildung 8: Modal Split des Verkehrsaufkommens für den Raumtyp Regiopole und Großstadt	18
Abbildung 9: Handlungsfelder des VEP Koblenz 2030.....	19
Abbildung 10: Umsetzungsstrand der Maßnahmen mit Daueraufgaben	20
Abbildung 11: Umsetzungsstand der Maßnahmen mit definiertem Zeithorizont	20
Abbildung 12: Modal Split Koblenz 2017 und 2023	25
Abbildung 13: Angestrebte Veränderung der Verkehrsmittelwahl im Fortschritt-Szenario	26
Abbildung 14: Angestrebte Veränderung der Verkehrsmittelwahl im Nachhaltigkeitsszenario 2030+	27
Abbildung 15: Entwicklung der Fahrgastzahlen im ÖPNV in Koblenz seit 2018	28
Abbildung 16: Durchschnittlich tägliche Verkehrsstärken [Kfz/24h] auf Bundesstraßen am Stadtrand Koblenz	32
Abbildung 17: Ergebnisse der Berufsverkehrsbefragung 2015/16 und 2023/24 in Koblenz.....	34
Abbildung 18: SV-Anteil am DTV [Kfz/24h] auf Bundesstraßen am Stadtrand Koblenz	44
Abbildung 19: Anzahl erfasster Unfälle mit Personenschäden (Unfallkat. 1-3) in Koblenz von 2016 bis 2022	47
Abbildung 20: Übersicht der Entwicklungsklassen für die jeweiligen Kernindikatoren (siehe Tabelle 1 als Legende)	55
Abbildung 21: Die 12 Schritte der nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung	64
Abbildung 22: Bausteine des VEP Koblenz 2030	87

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Entwicklungsklassen zur Bewertung der Kernindikatoren.....	10
Tabelle 2: Übersicht der gewählten Kernindikatoren für die einzelnen Oberziele des VEP Koblenz 2030	11
Tabelle 3: Messgrößen zum Oberziel „Gleichberechtigte Verkehrsteilhabe sichern“	22
Tabelle 4: Anzahl der barrierefreien Haltestellen im Stadtgebiet (Stand 10/2023)	23
Tabelle 5: Messgrößen zum Oberziel „Verlagerung zu Gunsten des Umweltverbundes“	24
Tabelle 6: Länge der umgesetzten Radverkehrsanlagen seit 2019 (Stand: 30.11.23)	29
Tabelle 7: Messgrößen zum Oberziel „Sicherung der Erreichbarkeit“	35
Tabelle 8: Reisezeitvergleich ÖPNV-Tangentialverbindungen vor und nach Einführung der Kleinbuslinien 26, 27 und 29 zum Fahrplan 2021 (Quelle: Stadt Koblenz / Amt 61)	36
Tabelle 9: Bewertung Reisezeitverhältnisse ÖPNV	37
Tabelle 10: Messgrößen zum Oberziel „Verträgliche Abwicklung des MIV“	38
Tabelle 11: Verhältnis der Parkstände im öffentlichen Raum (Innenstadt) zu denen in Parkbauten	39
Tabelle 12: Anzahl der betroffenen Menschen durch Straßenlärm in Koblenz (Stufe IV 2022, alle Straßen >4.000 Kfz/Tag)	40
Tabelle 13: Feinstaub (PM 10) und Stickstoffdioxid (NO ₂) Werte an der Messstelle Hohenfelder Straße.....	41
Tabelle 14: Feinstaub (PM 2,5) und Stickstoffdioxid (NO ₂) Werte an der Messstelle Friedrich-Ebert-Ring	42
Tabelle 15: Messgrößen zum Oberziel „Verträgliche Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs“	43
Tabelle 16: Messgrößen zum Oberziel „Verkehrssicherheit erhöhen“	46
Tabelle 17: Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h an angebauten Hauptverkehrsstraßen	48
Tabelle 18: Prüfeempfehlung Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h in sensiblen Bereichen	50
Tabelle 19: Messgrößen zum Oberziel „Bestandssicherung und Effizienzsteigerung im Verkehrssystem“	51
Tabelle 20: Nutzungsstatistik der Carsharing-Nutzung in Koblenz (Vergleich Oktober 2018 und 2023)	51
Tabelle 21: Bestandsanalyse Straßenbrücken 2016 und 2023	52
Tabelle 22: Bestandsanalyse Fußgängerbrücken 2016 und 2023	53
Tabelle 23: Vorschlag zur Weiterentwicklung der Wirkungsabschätzung	68

Abkürzungsverzeichnis

µm	Mikrogramm
BAST.....	Bundesanstalt für Straßenwesen
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
Kfz	Kraftfahrzeug
LAP	Lärmaktionsplan
MiD.....	Mobilität in Deutschland
MIV.....	Motorisierter Individualverkehr
NO ₂	Stickstoffdioxid
ÖPNV.....	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PM.....	Particulate Matter
SUMP	Sustainable Urban Mobility Plan
TTS.....	Test-To-Speech
VEP	Verkehrsentwicklungsplan

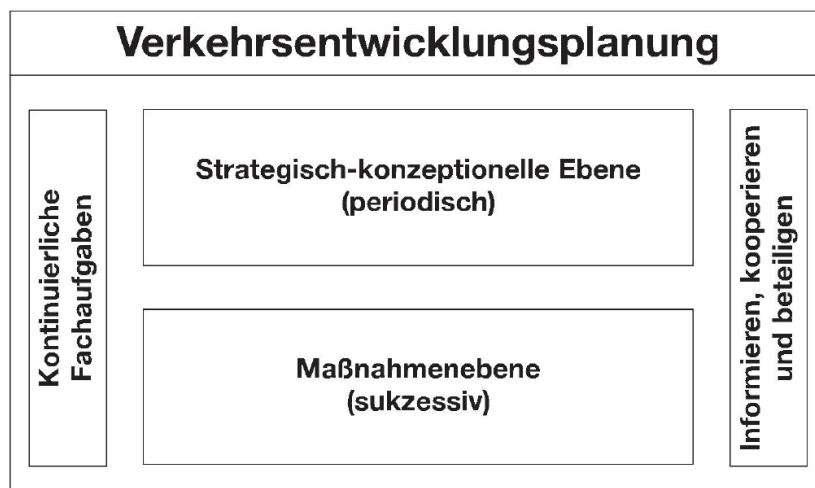
1 Einleitung

Der vorliegende Evaluationsbericht baut auf einer durchgeführten Prozess- und Wirkungsevaluation auf und spiegelt den Erfüllungsstand des Beschlusses des Stadtrates der Stadt Koblenz vom 30.8.2018 zum Verkehrsentwicklungsplan Koblenz (VEP) wider. Dieser wurde als Leitlinie für die zukünftige Verkehrspolitik und -planung in den nächsten 10-15 Jahren aufgestellt. Der VEP befasst sich hierbei mit allen für Koblenz relevanten Mobilitätsthemen und definiert Strategien sowie Maßnahmenempfehlungen, um die Mobilität in Koblenz zukunftsgerichtet zu gestalten, Konflikte mit weiteren Zielen der Stadtentwicklung zu lösen und die Lebensqualität in Koblenz insgesamt weiter zu steigern.

Im Verkehrsentwicklungsplan werden, basierend auf einer umfassenden Analyse der verkehrlichen Situation, die verkehrlichen Ziele bis zum Jahr 2030 und die dafür erforderlichen Veränderungen definiert. Er dient damit zur Vorbereitung nachfolgender Verkehrsprojekte, Planung zukünftiger Personal- und Finanzressourcen und ist ein wichtiger Planungs- und Orientierungsrahmen für die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung der Stadt. Die Erarbeitung des VEP Koblenz 2030 erfolgte in enger Zusammenarbeit mit der Stadt Koblenz, im Rahmen von Öffentlichkeitsveranstaltungen mit der Bevölkerung sowie aufbauend und verzahnt mit weiteren Plänen der Stadt Koblenz, insb. dem Klimaschutzkonzept, dem Radverkehrskonzept und dem Nahverkehrsplan (NVP)

Der Verkehrsentwicklungsplan Koblenz 2030 bildet die strategisch-konzeptionelle Ebene der Verkehrsentwicklungsplanung mit dem Zielkonzept sowie hieraus abgeleiteten Handlungsfeldern und Maßnahmen. Dabei baut er auf den von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) empfohlenen Hinweisen zur Verkehrsentwicklungsplanung auf. Neben der periodisch abzuarbeitenden strategisch-konzeptionelle Ebene, umfasst die Verkehrsentwicklungsplanung auch den kontinuierlichen Arbeitsbereich der Maßnahmenebene. Hiermit ist gemeint, dass sukzessiv alle Projektideen und Maßnahmenansätze etc., die nicht im VEP stehen, im Hinblick auf die Einordnung in dessen Ziel- und Konzeptrahmen abzu prüfen sind. Die Verkehrsentwicklungsplanung hat die Aufgabe, die Stimmigkeit einzufordern und zu veranlassen. Das setzt die Bereitschaft von Verwaltung, Politik und anderen Vorhabenträgern voraus, die Projekte entsprechend auszurichten und ggf. von kontraproduktiven Maßnahmen abzusehen. Die beiden Ebenen bzw. Arbeitsbereiche sind in Abbildung 1 dargestellt.

Abbildung 1: Ebenen und Arbeitsbereiche der Verkehrsentwicklungsplanung



Quelle: FGSV 2013, S. 5

Der Verkehrsentwicklungsplan Koblenz 2030 wurde am 30.08.2018 vom Stadtrat einstimmig als maßgebliche strategische Ausrichtung sowie als Rahmen- und Maßnahmenplan im Bereich Mobilität und Verkehr beschlossen. Hiermit gilt der VEP als Leitlinie für die Verkehrsplanung und -politik als verwaltungsverbindlich. Das bedeutet, dass bei jeglichen Beschlüssen mit Bezug zum Verkehr oder Auswirkungen auf diesen, der VEP vom Stadtrat und von der Verwaltung berücksichtigt werden soll. Das integrierte Handlungskonzept gilt als Beratungsgrundlage für die jeweiligen Haushaltsberatungen. Bei Beschlussvorlagen zu Verkehrsprojekten oder sonstigen wirksamen Maßnahmen mit verkehrlichen Auswirkungen sind die entsprechenden Vorgaben des VEP hierzu zu beachten und darauf einzugehen. Hierzu zählt der Beitrag zur VEP-Zielerfüllung, Bezug zu den VEP-Maßnahmenvorschlägen und -Prioritätensetzungen. Darüber hinaus ist alle fünf Jahre eine Evaluation mit einem entsprechenden Evaluationsbericht zur Umsetzung des VEP durchzuführen und zu entwickeln.¹

Mit dem vorliegenden Evaluationsbericht wird der VEP Koblenz 2030 nun erstmalig evaluiert. Hierzu wird zunächst das zugrundeliegende Evaluationskonzept bzw. die Vorgehensweise der Wirkungs- und Prozessevaluation dargestellt (Kapitel 2). Anschließend sollen zunächst kurz die wesentlichen Rahmenbedingungen und Trends, die Einfluss auf die Mobilität und den Verkehr in Koblenz nehmen, nachweislich aber nichts mit dem VEP zu tun haben, aufgezeigt werden (Kapitel 3). Nachdem der aktuelle Stand der Maßnahmenumsetzung aufgezeigt wurde (Kapitel 4), werden die wesentlichen Ergebnisse der Wirkungs- und Prozessevaluation präsentiert (Kapitel 5 und 6). Hierauf aufbauend werden Handlungsempfehlungen hinsichtlich einer Prozessoptimierung abgeleitet (Kapitel 7). Schließlich wird betrachtet, inwieweit der VEP die künftigen EU-Anforderungen an Strategische Urbane Mobilitätspläne (SUMP) erfüllt (Kapitel 8). Abschließend wird ein Gesamtfazit der Evaluation gezogen sowie ein Ausblick gegeben (Kapitel 9).

¹ Der Ratsbeschluss hierzu sowie der VEP-Verträglichkeitsnachweis, der bei Maßnahmenvorschlägen auszufüllen ist, kann dem Anhang entnommen werden.

2 Evaluationskonzept

Die Evaluation zum VEP Koblenz 2030 verfolgt mit der Wirkungs- sowie Prozessevaluation zwei Ansätze. Im Folgenden sollen daher zunächst die Ziele sowie die konzeptionelle Vorgehensweise der Wirkungs- als auch der Prozessevaluation erläutert werden.

2.1 Konzept zur Wirkungsevaluation

Ziel der Wirkungsevaluation war es, die gesamtstädtischen Wirkungen durch die Umsetzung des VEP anhand von Indikatoren zu messen und mit dessen Zielwerten abzugleichen. Hierauf aufbauend lassen sich Aussagen hinsichtlich einer positiven oder negativen Entwicklung zur Erreichung der definierten Ziele treffen. Anhand dieser Erkenntnisse können mögliche Handlungsempfehlungen zum Nachsteuern abgeleitet werden.

Vorgehensweise

Im VEP Koblenz 2030 sind neben dem übergeordneten Leitziel sieben sogenannte Oberziele definiert, die jeweils durch eine Unterzielebene weiter differenziert und konkretisiert werden (siehe Abbildung 2). Ausgehend von diesem Zielkonzept wurden im VEP insgesamt zehn Handlungsfelder abgeleitet. Für jedes Handlungsfeld wurden wiederum Maßnahmenfelder mit programmatischen sowie konkreten Maßnahmenfeldern entwickelt, die dazu beitragen können, die definierten Oberziele zu erreichen. Im Rahmen der Wirkungsevaluation sollen die Entwicklungen in den jeweiligen Oberzielen untersucht werden.

Um Aussagen über die Entwicklung des jeweiligen Oberziels treffen zu können, wurden Kernindikatoren herangezogen, die stellvertretend für das jeweilige Ziel stehen. Die exemplarischen Kernindikatoren wurden in Absprache mit dem Auftraggeber ausgewählt. Wichtig war hierbei vor allem, dass der jeweilige Kernindikator

- handhabbar für die Stadtverwaltung ist,
- möglichst Bezug zu vorhandenen Daten gewährleistet,
- eine gleichbleibende Systematik bei der Datenerhebung zwecks Vergleichbarkeit bietet und
- aussagekräftig hinsichtlich des Ziels ist, für das er steht.

Abbildung 2: Leitziel sowie die sieben Oberziele des VEP Koblenz 2030

Leitziel: stadtverträgliche und nachhaltige Gestaltung und Entwicklung der Mobilität und Verkehre	
A: gleichberechtigte Verkehrsteilhabe sichern	▪ Förderung der eigenständigen Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen ▪ Erhöhung der Barrierefreiheit
B: Verkehrsverlagerung zu Gunsten des Umweltverbundes	▪ Stärkung des Radverkehrs ▪ Stärkung des Fußverkehrs ▪ Stärkung des ÖV ▪ Etablierung und ggf. weiterer Ausbau alternativer Verkehrsangebote (z.B. Seilbahn, Schifffahrt) ▪ städtebauliche Funktionsmischung/Stadt der kurzen Wege/dichtes Nahmobilitätsnetz ▪ Förderung elektrisch betriebener Antriebsformen im Radverkehr und ÖV
C: Sicherung der Erreichbarkeit	▪ Gewährleistung äußere Erreichbarkeit für alle Verkehrsmittel ▪ Optimierung der Verkehrsabläufe ▪ Förderung der Erreichbarkeit der Innenstadt und der Stadtteile ▪ Sicherung und Entwicklung des Wirtschafts- und Tourismusstandortes ▪ Stadtverträgliche Organisation des ruhenden Verkehrs
D: verträgliche Abwicklung des MIV	▪ Reduktion der Emissionsbelastungen ▪ Bündelung des Kfz-Verkehrs auf dem Hauptverkehrsstraßennetz ▪ Reduktion der Kfz-Durchgangsverkehre ▪ Flächeninanspruchnahme wo möglich reduzieren ▪ Straßenräume attraktiv und verträglich gestalten ▪ Förderung der Elektromobilität
E: verträgliche Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs	▪ Minimierung der negativen Auswirkungen des Güterverkehrs auf der Straße, der Schiene und auf Wasserwegen ▪ Senkung der Lärm- und Luftschadstoffbelastungen in sensiblen Bereichen (Routenkonzept für den Wirtschaftsverkehr) ▪ Schaffung/Sicherung günstiger Rahmenbedingungen für den Eisenbahn- und Schifffahrtsverkehr
F: Verkehrssicherheit erhöhen	▪ Kontinuierliche Reduktion der Unfallzahlen und -schwere, „Vision Zero“ ▪ Reduktion von Konflikten und Unfallrisiken ▪ Etablierung eines Verkehrssicherheitskonzeptes ▪ Verbesserung der Verkehrssicherheit für schwache Verkehrsteilnehmer ▪ Stärkere gegenseitige Rücksichtnahme durch Förderung einer nachhaltigen Mobilitätskultur
G: Bestandssicherung und Effizienzsteigerung im Verkehrssystem	▪ bedarfsgerechte und zukunftsfähige Erhaltung und Entwicklung der Infrastruktur ▪ Optimale Ausnutzung der bestehenden Infrastruktur (z.B. Verkehrssystemmanagement) ▪ effiziente Vernetzung aller Verkehrsmittel ▪ Förderung der Inter- und Multimodalität und innovativer Mobilitätsdienstleistungen ▪ Information über Verkehrsangebote

Insgesamt wurden pro Oberziel ein bis zwei Kernindikatoren exemplarisch herangezogen. Da das Oberziel „Verlagerung zu Gunsten des Umweltverbundes“ sehr umfassend ist und verschiedene Verkehrsträger berücksichtigt, wurden an dieser Stelle mehrere Indikatoren ausgewählt, um belastbarere Aussagen zu diesem Ziel treffen zu können. Die folgende Tabelle zeigt eine Übersicht der ausgewählten Kernindikatoren.

Für jeden Kernindikator werden verkehrsbezogene Daten im Stadtgebiet von Koblenz erfasst und, wenn möglich, mit entsprechenden Daten vor Beginn der Umsetzung des VEP Koblenz 2030 verglichen. Die Daten wurden hauptsächlich durch die Stadt Koblenz erhoben, ausgewertet und zur Verfügung gestellt. Basierend auf dieser Datengrundlage ist es möglich, für jeden Kernindikator in Verbindung mit dem jeweiligen Oberziel eine gutachterliche Bewertung der aktuellen Entwicklung vorzunehmen. Hierbei werden folgende Entwicklungsklassen unterschieden:

Tabelle 1: Entwicklungsklassen zur Bewertung der Kernindikatoren

Klasse	Tendenz	Beschreibung
+2		Sehr positive Entwicklung des Kernindikators im Hinblick auf das Oberziel
+1		Positive Entwicklung des Kernindikators im Hinblick auf das Oberziel
0		Indifferente Entwicklung im Hinblick auf das Oberziel
-2		negative Entwicklung des Kernindikators im Hinblick auf das Oberziel
-1		sehr negative Entwicklung des Kernindikators im Hinblick auf das Oberziel
x		Abschätzung des Indikators (derzeit noch) nicht möglich
Zusatzklasse		Kritischer Umsetzungsstand, gesetzliche Frist überschritten

In Kapitel 5 werden die Ergebnisse der Wirkungsevaluation aufgezeigt. Darüber hinaus wird im Einzelnen auf die jeweiligen Kernindikatoren und dem Zielerreichungsgrad eingegangen. Abschließend erfolgt hierzu ein Gesamtfazit hinsichtlich der Zielerreichung zum VEP Koblenz 2030.

Tabelle 2: Übersicht der gewählten Kernindikatoren für die einzelnen Oberziele des VEP Koblenz 2030

Oberziel	Indikator / Messgröße
Gleichberechtigte Verkehrsteilhabe sichern	Anzahl barrierefreier Haltestellen
Verlagerungen zu Gunsten des Umweltverbundes	Verkehrsanteile bei Mobilitätserhebungen
	Fahrgastzählungen im ÖPNV
	Länge umgesetzter Radverkehrsanlagen / Schließung von Netzlücken
	Radverkehrsaufkommen an Referenzpunkten
	Kfz-Aufkommen an Referenzpunkten
	Verkehrsmittelwahl im Berufsverkehr
Sicherung der Erreichbarkeit	Direktverbindungen zwischen Stadtteilen mit dem ÖPNV (Tangentialverbindungen)
	Reisezeitvergleiche im MIV und ÖV
Verträgliche Abwicklung des MIV	Verhältnis der Stellplätze im öffentlichen Raum (Innenstadt) zu denen in Parkbauten
	Lärmbetroffene (Straßenlärm) nach Pegelklassen (LAP)
	Jahresmittelwerte von Stickoxid und Feinstaub an den Messstellen im Stadtgebiet
Verträgliche Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs	Lkw-Aufkommen/-Anteil auf Referenzstrecken
	Anteil von Lastenrädern im Wirtschaftsverkehr
Verkehrssicherheit erhöhen	Unfallstatistik
	Anteile des Straßennetzes mit einer zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf Hauptverkehrsstraßen
Bestandssicherung und Effizienzsteigerung im Verkehrssystem	Nutzungsstatistik zum Carsharing
	Zustandserfassung (Klassifizierung) des Straßennetzes

2.2 Konzept zur Prozessevaluation

Im Rahmen der Prozessevaluation wird der Umsetzungsprozess des VEP durchleuchtet, um insbesondere Hemmnisse und Barrieren, aber auch Erfolgsfaktoren zu identifizieren. Erkenntnisse und Erfahrungen aus dem Umsetzungsprozess sollen hierbei in einem ersten Schritt zusammengetragen und anschließend Handlungsempfehlungen abgeleitet werden. Zudem soll der aktuelle Stand der

Maßnahmenumsetzung aufbereitet werden. Ziel ist es, den weiteren Planungs- und Umsetzungsprozess des VEP zu optimieren.

Vorgehensweise

Die zentralen Erfolgsfaktoren und Hemmnisse des Umsetzungsprozesses wurden im Rahmen eines halbtägigen Workshops mit den wesentlichen Akteuren der Stadtverwaltung im Umsetzungsprozess des VEP zusammengetragen.

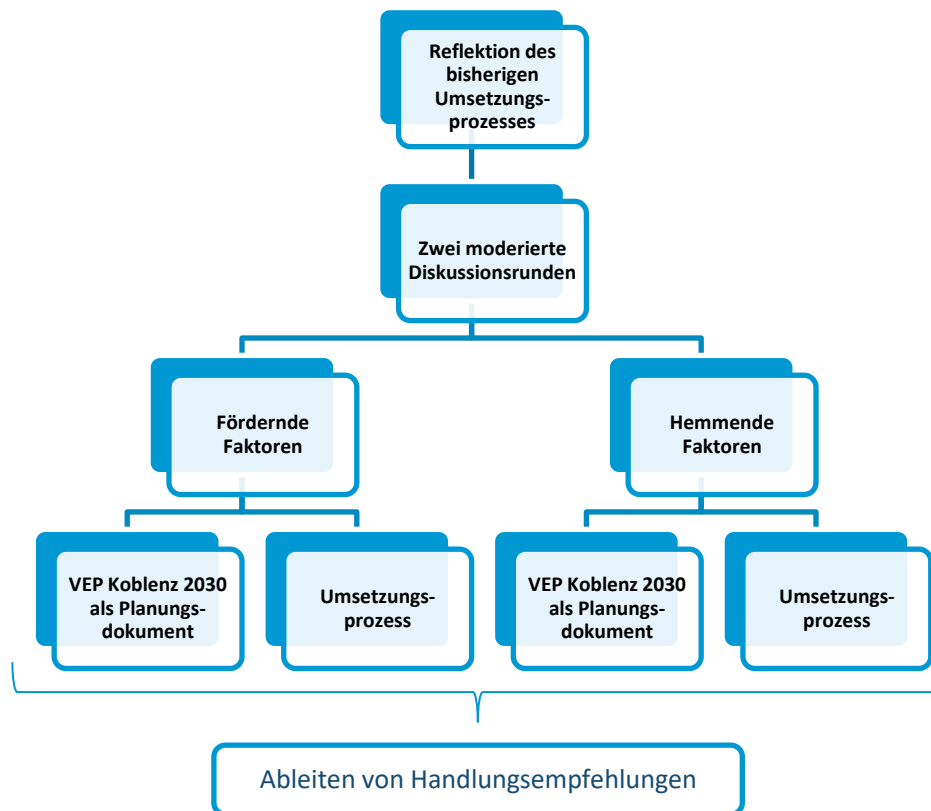
Der verwaltungsinterne Workshop fand am 18. September 2023 in Koblenz statt. Anwesend waren Vertreter:innen des Tiefbauamtes, vom Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung sowie vom Umweltamt. Der Workshop folgte dabei folgender Tagesordnung:

- **Input zum Workshop und zum Evaluationskonzept**
 - Nach einer kurzen Vorstellungsrunde wurden die Ziele und der Ablauf des Workshops aufgezeigt sowie das Evaluationskonzept zum VEP kurz vorgestellt. Zudem präsentierte der Auftraggeber den aktuellen Maßnahmenumsetzungsstand des VEP und die Entwicklung seit Beschlussfassung.
- **Reflexionsphase**
 - In einer offenen Runde konnten die Teilnehmenden ihre bisherigen Erfahrungen mit dem VEP und dem Umsetzungsprozess austauschen und diesen nochmal reflektieren.
- **1. Diskussionsrunde**
 - In einer durch den Auftragnehmer moderierten Diskussionsrunde wurden im Plenum fördernde Faktoren gesammelt. Unterschieden wurde hierbei nach Faktoren, die den VEP Koblenz 2030 als Planungsdokument betreffen sowie nach fördernden Faktoren, die die Organisation des Planungs- und Umsetzungsprozesses im Verantwortungsbereich der Stadt bzw. Stadtverwaltung insgesamt betreffen.
- **2. Diskussionsrunde**
 - In der zweiten Diskussionsrunde wurden gemeinsam hemmende Faktoren hinsichtlich des VEP als Planungsdokument auf der einen Seite sowie des Planungs- und Umsetzungsprozesses im Verantwortungsbereich der Stadt bzw. Stadtverwaltung auf der anderen Seite zusammengetragen.
- **Ausblick und Handlungsempfehlungen**
 - Abschließend erfolgte eine Priorisierung der zentralen Hemmnisse durch die Teilnehmenden sowie eine Austauschrunde über die wesentlichen Erkenntnisse und Erörterung erster möglicher Handlungsempfehlungen hieraus.

Im Nachgang wurden die Ergebnisse des verwaltungsinternen Workshops aufbereitet und erste Handlungsempfehlungen durch den Auftragnehmer abgeleitet. Diese wurden im Rahmen eines online durchgeführten Kurz-Workshops zusammen mit Teilnehmenden des ersten Workshops sowie der jeweiligen Amtsleitung am 15. November 2023 gemeinsam diskutiert.

Der aktuelle Stand der Maßnahmenumsetzung sowie die Ergebnisdarstellung der Prozessevaluation können dem Kapitel 4 und Kapitel 6 entnommen werden.

Abbildung 3: Grobes Ablaufschema des verwaltungsinternen Workshops



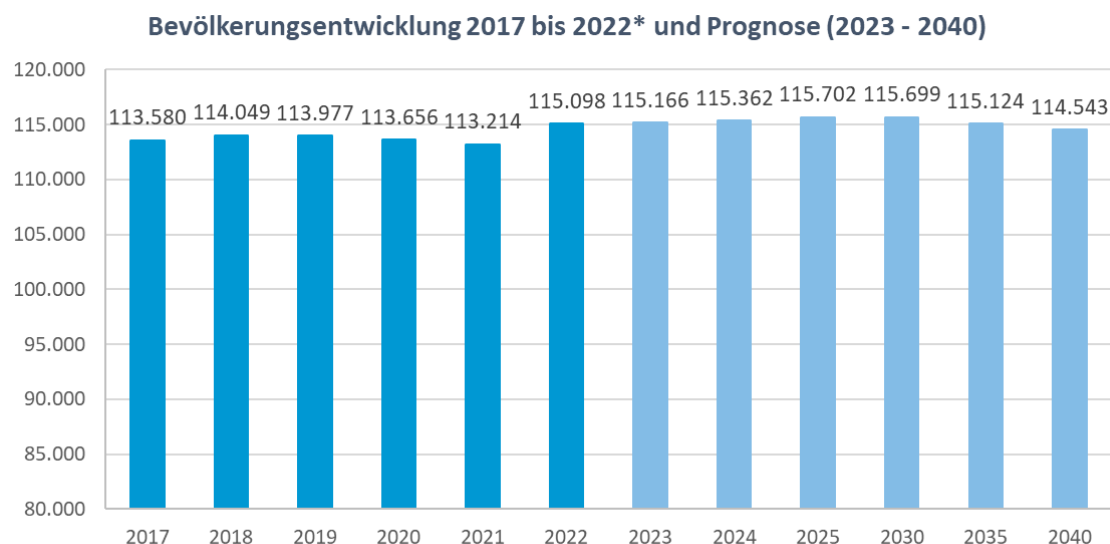
3 Rahmenbedingungen und Trends

Im folgenden Kapitel soll zunächst auf Rahmenbedingungen und Trends (national wie gesamtstädtisch), die ursächlich nichts mit dem VEP zu tun haben, aber dennoch Einfluss auf den Verkehr in Koblenz haben, eingegangen werden. Hierdurch kann insbesondere die Abschätzung der Entwicklungsklassen im Rahmen der Wirkungsevaluation besser eingeordnet und interpretiert werden.

Bevölkerungsentwicklung

Menschen erzeugen Verkehr, weshalb die Einwohnerzahl einen maßgeblichen Einfluss auf das Verkehrsaufkommen einer Stadt hat. Nach einer leichten Zunahme zwischen 2017 und 2018 von 113.580 auf 114.049 Einwohner:innen, sind die Bevölkerungszahlen seitdem bis 2021 leicht zurückgegangen. In Folge des russischen Angriffskrieges auf die Ukraine verzeichnete die Stadt 2022 einen enormen Zustrom an Flüchtlingen aus der Ukraine. Für die Zukunft prognostiziert die Stadt Koblenz eine Stagnation bzw. leichte Abnahme der Einwohnerzahlen.

Abbildung 4: Bevölkerungsentwicklung Koblenz 2017 bis 2040



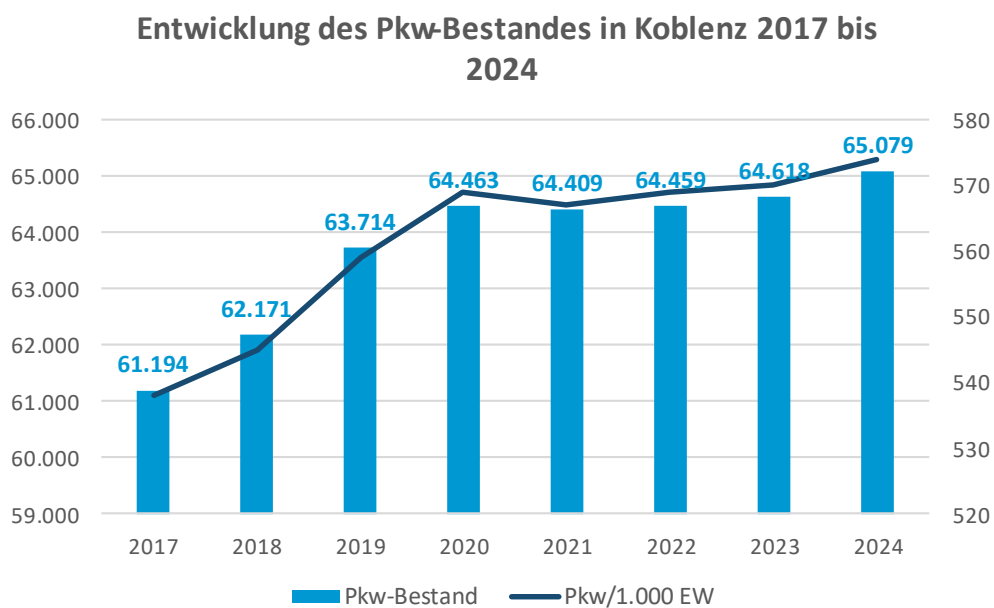
*Bestand jeweils am 30.06.

Quelle: Eigene Darstellung (Datengrundlage: Statistik Koblenz)

Neben der Einwohnerzahl ist die Entwicklung des Pkw-Bestandes ein weiterer Kennwert, vor allem um Rückschlüsse auf den Motorisierungsgrad der Bevölkerung und das Volumen des ruhenden und fließenden Kfz-verkehrs bzw. Motorisierten Individualverkehrs (MIV) ziehen zu können. Ebenso wie das Bevölkerungsaufkommen ist auch der Pkw-Bestand in Koblenz stetig gestiegen. In den Jahren zwischen 2018 und 2020 verzeichnete die Stadt einen Anstieg um ca. 4 % von 62.171 Pkw im Jahr 2018 auf 64.463 im Jahr 2022 (+ 2.292 Pkw). In der gleichen Zeit ist der Kfz-Bestand auf Bundesebene um knapp 5 % angestiegen (vgl. UBA 2023a). Bereits in den Jahren vor 2018 ist ein stetiger Anstieg des Kfz-Bestandes in Koblenz zu verzeichnen. Zwischen 2020 und 2022 flacht die Kurve ab. Der Motorisierungsgrad ist von 545 Pkw pro 1.000 Einwohner für das Jahr 2018 auf 569 Pkw pro 1.000 Einwohner angestiegen. Damit liegt Koblenz leicht unter dem Bundesdurchschnitt von 579

Pkw pro 1.000 Einwohner (vgl. UBA 2023b). Im Vergleich zu der Bevölkerungsentwicklung ist der Pkw-Bestand in Koblenz in der gleichen Zeit stärker angestiegen, was auch die steigende Pkw-Dichte verdeutlicht. Dies könnte sowohl auf einen Anstieg an gewerblich genutzten Pkw zurückzuführen sein sowie an einem steigenden Trend zum Zweit- bzw. Drittwagen. Ab 2021 gab es eine Abnahme der Pkw-Bestandsdichte, was aber im Wesentlichen auf den Zuzug der Flüchtlinge aus dem Ukrainekrieg erklärbar ist. In den darauffolgenden Jahren bis 2024 ist ein stetiger Anstieg der Pkw-Dichte zu erkennen.

Abbildung 5: Entwicklung des Pkw-Bestandes in Koblenz von 2017 bis 2022

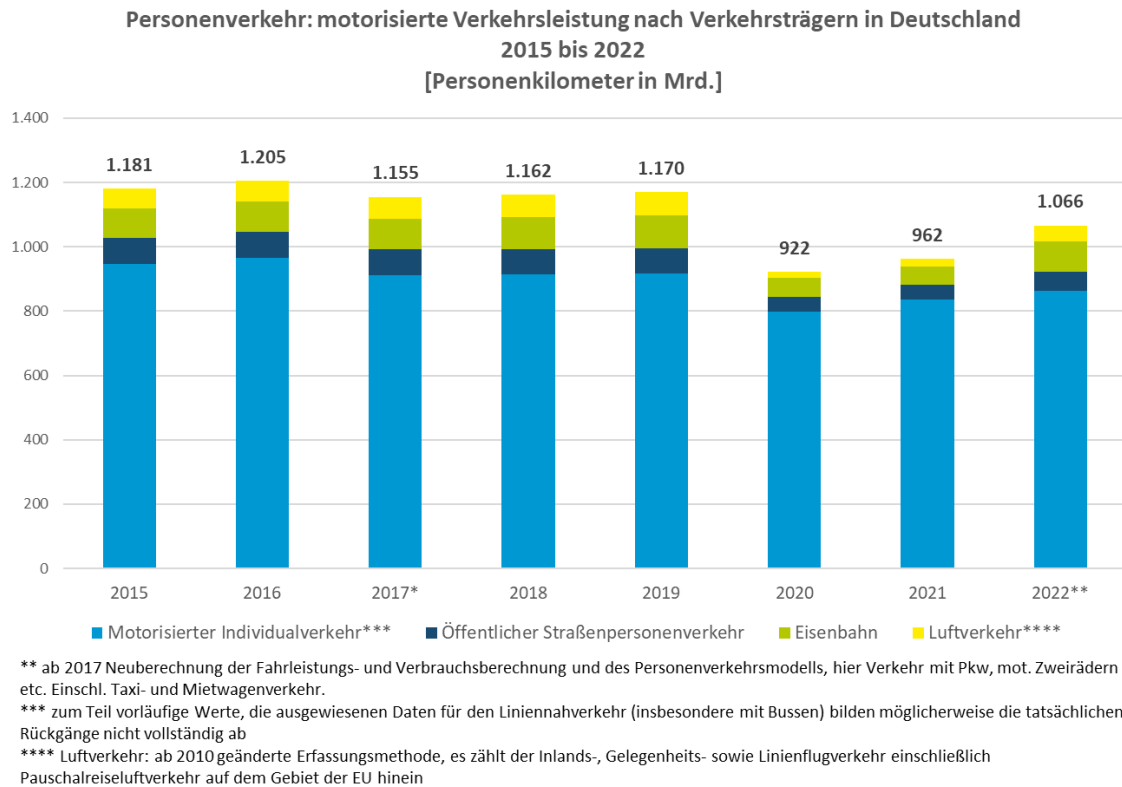


Quelle: Eigene Darstellung (Datengrundlage: Kommunale Statistikstelle Koblenz)

Einfluss der Corona-Maßnahmen auf das Verkehrsaufkommen

Insbesondere die Corona-Maßnahmen zur Eindämmung der Covid-19-Virusausbreitung (z.B. Lockdowns, Verbot von Großveranstaltungen) hatten vor allem in den Jahren 2020 und 2021 durch mehrere Lockdowns maßgeblichen Einfluss auf das öffentliche Leben und damit auch auf die Mobilität in Deutschland.

Abbildung 6: Motorisierte Verkehrsleistung nach Verkehrsträgern in Deutschland 2015 bis 2021

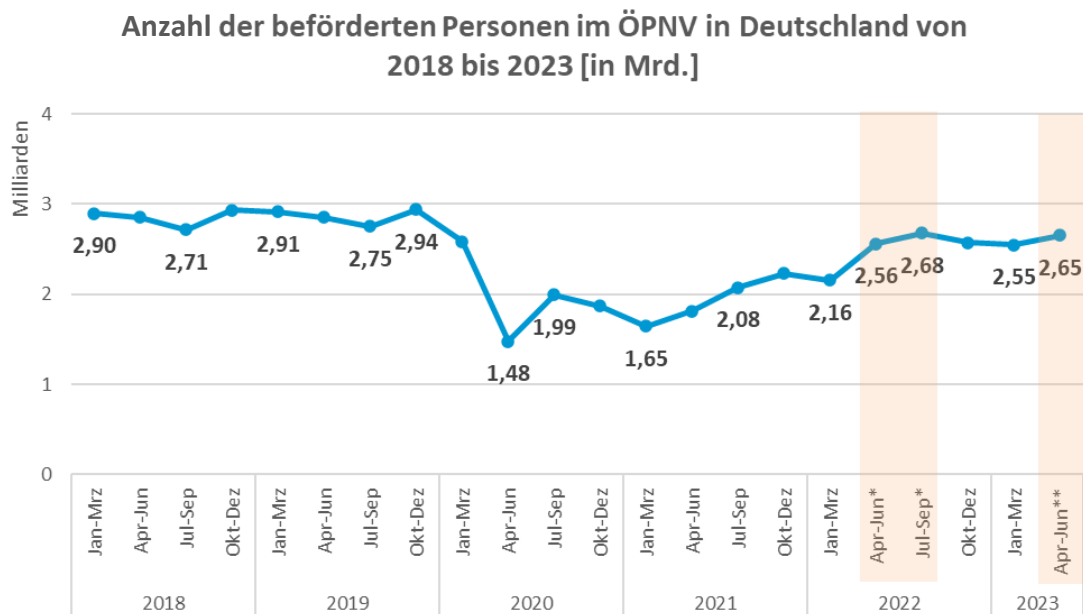


Quelle: Eigene Darstellung (Datengrundlage: BMDV (2022): Verkehr in Zahlen 2022/2023)

So nahm die motorisierte Verkehrsleistung, die sich in den Jahren zuvor auf einem ähnlich hohen Wert einpendelte, zwischen 2019 und 2020 um knapp 21 % auf 922 Mrd. Personenkilometer ab. Ab 2021 zeigt sich wieder eine steigende Entwicklung der Verkehrsleistung. Neben dem allgemeinen Covid-Maßnahmen-bedingten Rückgang der Verkehrsleistungen zeigt sich insbesondere im ÖPNV ein deutlicher Rückgang an beförderten Fahrgästen in den ersten beiden Quartalen 2020. Der Fahrrad- und Fußverkehr haben dagegen in der Corona-Zeit bundesweit zugenommen.

Insbesondere in den Corona-Maßnahmen-Jahren 2020 und 2021 wurden öffentliche Verkehrsmittel deutlich weniger genutzt in Deutschland. Erst mit der Einführung des „9-Euro-Tickets“ im Sommer 2022 und dem Nachfolgeangebot des Deutschlandtickets im Mai 2023 stieg die ÖPNV-Nutzung wieder an, kann aber auch im zweiten Quartal 2023 noch nicht wieder an das Niveau vor Corona anknüpfen (siehe Abbildung 7).

Abbildung 7: Anzahl der beförderten Personen im ÖPNV in Deutschland von 2018 bis 2023



*Dreimonatiger Gültigkeitszeitraum des Bundesweiten "9-Euro-Tickets"

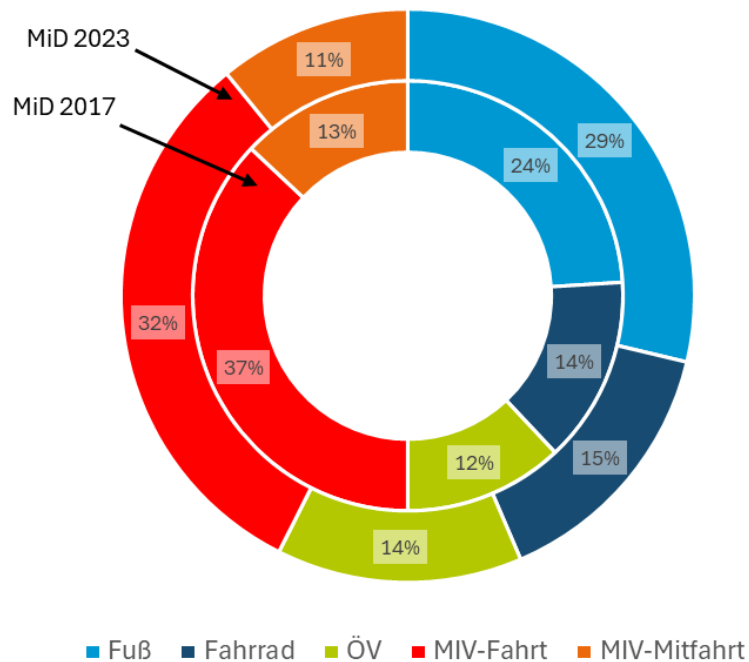
**Einführung des "Deutschlandtickets" bzw. "49-Euro-Tickets"

Quelle: Eigene Darstellung (Datengrundlage: Statistisches Bundesamt)

Mobilität in Deutschland

Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr wird in regelmäßigen Abständen im Rahmen der Studie „Mobilität in Deutschland“ das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung untersucht. Hierbei wird auch der Modal Split des Verkehrsaufkommens nach Raumtypen untersucht. Die beiden letzten Studien aus den Jahren 2017 und 2023 zeigen signifikante Veränderungen für den Raumtyp Region und Großstadt, die auch der Stadt Koblenz entspricht. Zwischen 2017 und 2023 ist der Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege von 24 % auf 29 % gestiegen, ebenso die Fahrradnutzung von 14 % auf 15 %. Auch der öffentliche Verkehr verzeichnete einen leichten Zuwachs von 12 % auf 14 %. Im Gegensatz dazu nahm der Anteil der Wege mit dem MIV von 50 % auf 43 % ab. Diese Entwicklungen zeigen eine allgemein wachsende Bedeutung des Umweltverbundes in Großstädten.

Abbildung 8: Modal Split des Verkehrsaufkommens für den Raumtyp Regiopole und Großstadt



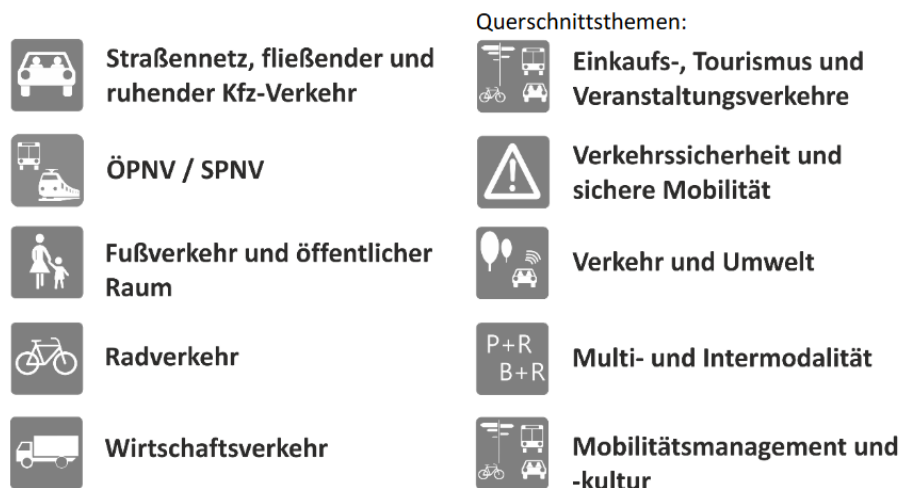
Neben den hier aufgezeigten Trends und Rahmenbedingungen gibt es noch weitere Aspekte, die Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl und die Mobilität in Deutschland haben. So zeigt sich beispielsweise eine neue Normalität mit einer allgemeinen höheren Homeoffice-Quote als noch vor der Corona-Maßnahmen-Zeit oder aber (kurzzeitig) deutliche gestiegene Energiekosten im Zuge des russischen Angriffskrieges auf die Ukraine.

Unsere Mobilität wird von vielen Aspekten beeinflusst. Auf einige kann eine Stadt im Rahmen einer kommunalen Verkehrsplanung einwirken (z.B. Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur, Parkraumbewirtschaftung etc.); auf andere wiederum nicht. Ein großer Faktor waren hierbei die Corona-Maßnahmen. Um die verkehrlichen Indikatoren besser beurteilen und Abschätzungen von verkehrlichen Maßnahmen auf die gesamtstädtischen Wirkungen besser einordnen zu können, sind die aufgezeigten Rahmenbedingungen, die nicht nichts mit dem VEP zu tun haben, zu berücksichtigen.

4 Stand der Maßnahmenumsetzung

Der Beschluss des VEP Koblenz im Jahr 2018 setzte gleichsam den Startschuss für dessen Umsetzung. Der VEP selbst lieferte einen umfangreichen und integrierten Maßnahmenkatalog. Die Maßnahmen sind hierbei in zehn verschiedene Handlungsfelder gegliedert.

Abbildung 9: Handlungsfelder des VEP Koblenz 2030



Quelle: VEP Koblenz 2030, S. 27

Für die einzelnen Handlungsfelder des VEP wurden Maßnahmenfelder mit programmatischen Ansätzen sowie konkrete Einzelmaßnahmen entwickelt. Beim Umsetzungshorizont für die Maßnahmenfelder wurde jeweils unterschieden zwischen kurz- („bis 2020“), mittel- („bis 2025“) und langfristig („bis 2030“) sowie sogenannten Daueraufgaben. Unter „Daueraufgaben“ werden i.d.R. programmatische Maßnahmenansätze verstanden und nicht immer konkret verortbare Projekte. Insgesamt wurden im VEP Koblenz 78 Maßnahmenfelder mit 594 Einzelmaßnahmen bzw. Bausteinen ausgearbeitet. Im Folgenden soll der Umsetzungsstand der Einzelmaßnahmen aufgezeigt werden. Die Zuarbeit erfolgte hierbei durch die Stadt Koblenz.

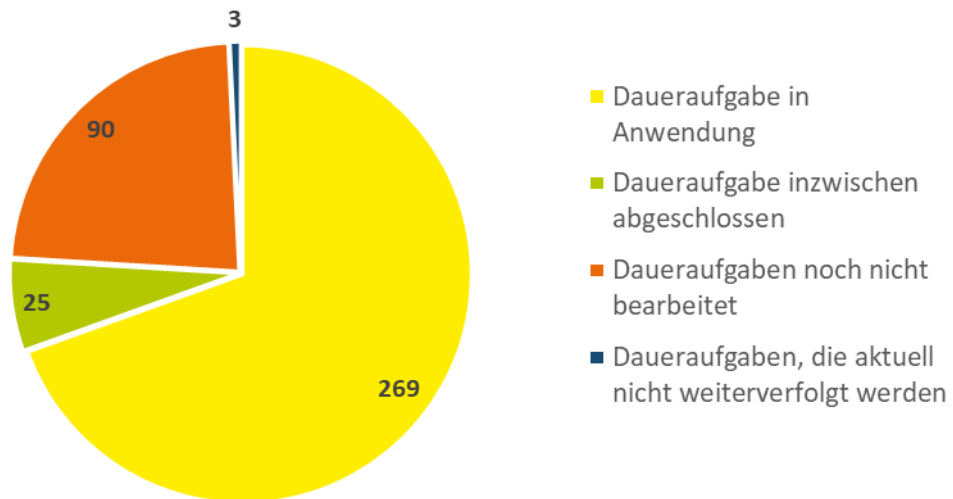
Von den 78 Maßnahmenfeldern sind 40 Maßnahmenfelder als Daueraufgabe ohne definierten Zeithorizont mit programmatischen Maßnahmenansatz angegeben. Innerhalb der 40 Maßnahmenfelder als Daueraufgabe lassen sich 387 Einzelbausteine ableiten. Obwohl das übergeordnete Maßnahmenfeld hierbei als Daueraufgabe zu verstehen ist, können teilweise Einzelbausteine abgeschlossen werden. Beispielsweise werden im Maßnahmenfeld „1.2 Verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs“ Prüfeempfehlungen für Tempo 30 im Koblenzer Straßennetz gegeben. Die Prüfeempfehlungen dieser konkreten Straßenabschnitte können jeweils durchgeführt und einzeln abgeschlossen werden (siehe Kapitel 5.1.4).

Von den 387 Einzelmaßnahmen im Bereich der Daueraufgaben wurden 25 umgesetzt und sind insgesamt als abgeschlossen anzusehen. Ein Großteil (70%, 269 Einzelbausteine) der Daueraufgaben befinden sich in Anwendung bzw. werden regelmäßig umgesetzt. 90 Maßnahmen der Daueraufgaben wurden bisher noch nicht angegangen. Zudem werden drei Maßnahmen aktuell aus unterschiedlichen Gründen nicht weiterverfolgt.

Abbildung 10: Umsetzungsstand der Maßnahmen mit Daueraufgaben

Umsetzungsstand der Daueraufgaben

(n=387)



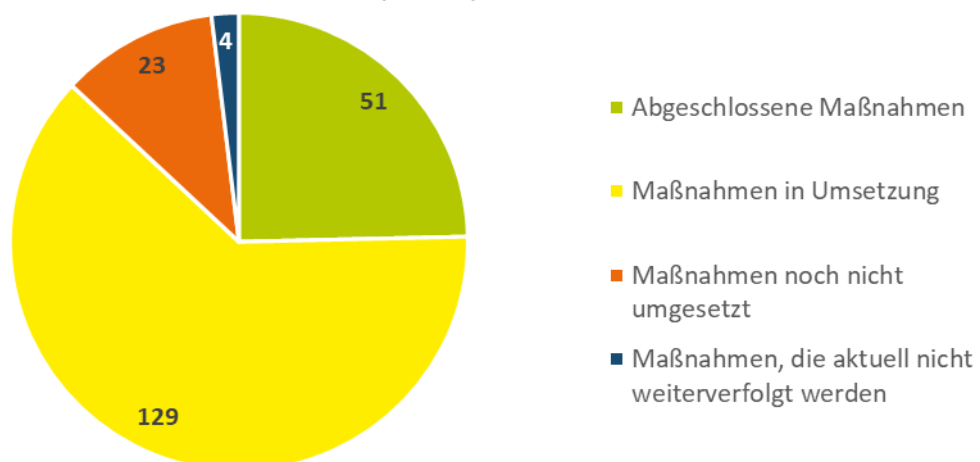
Neben den Daueraufgaben werden im VEP zudem 207 Einzelmaßnahmen mit definierten Zeithorizonten aufgezeigt. Diese Maßnahmen sollten kurz-, mittel- oder langfristig umgesetzt werden. 25 % dieser Maßnahmen sind bereits abgeschlossen und konnten umgesetzt werden. 129 weitere Maßnahmen befinden sich in der Umsetzung. 11 % der Maßnahmen sind noch nicht umgesetzt und vier weitere werden aktuell aus verschiedenen Gründen nicht weiterverfolgt.

Abbildung 11: Umsetzungsstand der Maßnahmen mit definiertem Zeithorizont

Umsetzungsstand der Maßnahmen mit definiertem Zeithorizont

(kurz-, mittel-, langfristig)

(n=207)



Rund 85% der Einzelmaßnahmen und rund 75% der Daueraufgaben des VEP sind bereits angegangen worden. Bei der Auswertung des Umsetzungsstandes der Maßnahmen aus dem VEP zeigt sich,

dass dieser in einigen Teilen sehr detaillierte Maßnahmenvorschläge aufzeigt. In einigen Handlungsfeldern des VEP werden dagegen keine abschließenden Beispielmaßnahmen benannt. Der hier dargestellte Umsetzungsstand zum VEP bildet daher nur einen Teil des tatsächlich – größeren – Maßnahmenumfangs ab.

Die aktuelle Umsetzungsstatistik in Koblenz ist derzeit speziell auf die im (VEP) konkret benannten Maßnahmen und Ansätze ausgerichtet. Diese Ausrichtung führt dazu, dass der Umsetzungsstand scheinbar weiter fortgeschritten erscheint, als er tatsächlich ist. Dies wirft die Frage auf, ob in Zukunft der Maßnahmenumsetzungsstand, anstatt sehr kleinteilig für jede detaillierte Maßnahme nicht eher in einer übergeordneten Darstellungsform zu erfassen, die sich an den Oberzielen orientieren. Maßnahmen könnten entsprechend ihrer Ausrichtung an den Oberzielen kategorisiert, gebündelt und priorisiert werden, beispielsweise basierend auf ihrer Dringlichkeit, ihrer Umsetzbarkeit, politischen Prioritäten usw.

5 Ergebnisse der Wirkungsevaluation

Im Folgenden werden zunächst die Ergebnisse der Wirkungsevaluationen vorgestellt. Hierzu werden die Zielerreichungsgrade der Oberziele des VEP Koblenz 2030 anhand der jeweiligen Kernindikatoren abgeschätzt. Abschließend wird ein Gesamtfazit zur Wirkungsevaluation gezogen.

5.1 Entwicklungen im Hinblick auf die Oberziele des VEP 2030

Die Ergebnisse der Wirkungsevaluation werden anhand der jeweiligen Oberziele des VEP Koblenz 2030 aufgezeigt. Hierzu werden die einzelnen Kernindikatoren auf gesamtstädtischer Ebene ausgewertet. Die Daten wurden i.d.R. durch die Stadt Koblenz erhoben und zur Verfügung gestellt. Auf dieser Grundlage kann jeweils konstatiert werden, ob sich der Kernindikator hinsichtlich des Oberziels positiv, negativ oder stagnierend entwickelt.

5.1.1 Oberziel: Gleichberechtigte Verkehrsteilhabe sichern

Durch eine gleichberechtigte Verkehrsteilhabe wird die eigenständige Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen gesichert. Hierzu gehört vor allem die Erhöhung der Barrierefreiheit, insbesondere der ÖPNV-Haltestellen für mobilitätseingeschränkte Personen.

Tabelle 3: Messgrößen zum Oberziel „Gleichberechtigte Verkehrsteilhabe sichern“

Indikator / Messgröße

Anzahl barrierefreier Haltestellen

Anzahl Barrierefreier Haltestellen

Nach §8 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) ist im Nahverkehrsplan das Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.² Eine vollständige Barrierefreiheit ist gegeben, wenn die Haltestellen für alle Personen ohne Hilfe eigenständig und ohne Probleme erreichbar, begreifbar und bedienbar sind. In Koblenz gelten Haltestellen als vollständig barrierefrei, wenn:

- die Bordsteinhöhe an der Haltestelle mindestens 18 cm beträgt,
- eine Durchgangsbreite von mindestens 1,20 m bis 1,50 m besteht,
- die Neigung höchstens 6 % beträgt,
- taktile Elemente auf dem Boden vorhanden sind,
- visuelle Kontraste auf dem Boden (helle und dunkle Pflasterung) sichergestellt werden,

² Die Frist gilt nicht, wenn im Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet sind

- Sitzmöglichkeit vorhanden sind,
- die Fahrgastinformationen gut lesbar sind und
- sofern DFI-Anzeiger vorhanden sind, der TTS-Taster auf Rollstuhlfahrerhöhe positioniert und mit einer Lautsprecher-Ansage ausgestattet ist sowie die Lesbarkeit der angezeigten Texte bis zu 25 m Entfernung gewährleistet ist.

Insgesamt betreuen die Koblenzer Verkehrsbetriebe 290 Haltestellen mit circa 600 ÖPNV-Haltepunkte³ im Stadtgebiet. Hiervon waren im Oktober 2023 circa 100 Haltepunkte vollständig und weitere 175 Haltepunkte bedingt barrierefrei (siehe Tabelle 4). Haltestellen sind hierbei bedingt barrierefrei, wenn ein Teil der oben angegebenen Vorgaben erfüllt ist. Je nach topographischen oder städtebaulichen Gegebenheiten ist ein vollständig barrierefreier Ausbau nicht immer möglich. Dies gilt zum Beispiel für steile Streckenabschnitte mit einem vom Gelände vorgegebenen höheren Neigungswinkel oder für Bordsteine, die aufgrund von Regenwasserabfluss niedriger als 18 cm liegen müssen.

Tabelle 4: Anzahl der barrierefreien Haltestellen im Stadtgebiet (Stand 10/2023)

	2023
Anzahl Haltepunkte im Stadtgebiet	600
Vollständig barrierefreie Haltepunkte* (Stand 10/23)	ca. 100 (~17 %)
Bedingt barrierefreie Haltepunkte* (Stand 10/23)	ca. 175 (~29 %)

*erfüllen alle oben genannten Vorgaben

**oben genannte Vorgaben zum Teil erfüllt

Quelle: Stadt Koblenz

Insgesamt sind knapp 46 % der Haltestellen in Koblenz mindestens bedingt barrierefrei und erfüllen somit zum Teil die oben genannten Ausstattungen. Derzeit bestehen zwei Maßnahmenpakete zum Ausbau der barrierefreien Haltestellen. Mit dem ersten Maßnahmenpaket sollen zwischen 2022 und 2024 27 Haltepunkte vollständig barrierefrei ausgebaut werden. Im Rahmen des zweiten Maßnahmenpakets werden zwischen 2023 und 2026 98 Haltepunkte vollständig barrierefrei.

Klasse	Symbolik	Bewertung
+1		Hinsichtlich des Oberzieles, eine gleichberechtigte Verkehrsteilhabe zu sichern, lässt sich für den Indikator zunächst eine negative Bewertung treffen, da die vollständige Barrierefreiheit nach dem Personenbeförderungsgesetz zum gesetzlich vorgegebenen Stichtag 1. Januar 2022 noch nicht für alle Haltepunkte erreicht werden konnte. Anhand der beschriebenen Maßnahmenpakete zum weiteren Ausbau der Barrierefreiheit an Haltestellen wird zeigt sich allerdings bereits eine positive Entwicklung, die sich in Zukunft weiter fortsetzen wird.

³ Eine Haltestelle verfügt i.d.R. über zwei Haltepunkte (eine je Richtung). Einige Haltestellen verfügen jeweils über mehrere Haltepunkte (Bussteige)

5.1.2 Oberziel: Verlagerung zu Gunsten des Umweltverbundes

Ziel ist die Stärkung des Umweltverbundes bestehend aus ÖPNV, Rad- und Fußverkehr. Alternativen zum Autoverkehr sollen möglichst attraktiv gestaltet und ausgebaut werden, um den Umstieg vom Kfz auf den Umweltverbund zu erleichtern. Relevante Indikatoren sind hier unter anderem Mobilitätsanteile des Kfz-, ÖPNV sowie Fuß- und Radverkehrs, aber auch das Verkehrsaufkommen an Referenzpunkten im Stadtgebiet.

Tabelle 5: Messgrößen zum Oberziel „Verlagerung zu Gunsten des Umweltverbundes“

Indikator / Messgröße
Verkehrsanteile bei Mobilitätserhebungen (Fuß, Rad und ÖPNV)
Fahrgastzahlen im ÖPNV
Länge umgesetzter Radverkehrsanlagen / Schließung von Netzlücken
Radverkehrsaufkommen an Referenzpunkten
Kfz-Aufkommen an Referenzpunkten
Anzahl umgesetzter Maßnahmen aus dem VEP im Bereich Aufenthalt und Begrünung
Verkehrsmittelwahl im Berufsverkehr

Verkehrsanteile bei Mobilitätserhebungen (Fuß, Rad und ÖPNV)

Im Rahmen der 2023/24 erneut durchgeführten Mobilitätsstudie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ist Koblenz (wegen gesonderter Beauftragung durch das Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung) eine der besonderen Kommunen, in der umfassende Zusatzbefragungen zum Mobilitätsverhalten durchgeführt wurden. Hieraus lassen sich aktuelle Erkenntnisse wie zum Beispiel die Verkehrsmittelanteile am Verkehrsaufkommen (Modal Split) im Alltagsverkehr der Wohnbevölkerung erfassen.

Der Vergleich des Modalsplits MiD 2023 mit dem der vorausgegangenen Studie 2017 (siehe Abbildung 12) zeigt, dass es wie auf Bundesebene Zuwächse beim Fußverkehr sowie überproportionale Steigerungen beim ÖV gegeben hat. Der Fußverkehrsanteil ist von 28 % auf 32 % angestiegen, der ÖV-Anteil von 10 auf 14 %. Die Koblenzerinnen und Koblenzer machten 2023/24 weniger Autofahrten als 2017. So ist der Anteil des MIV von 53 % auf ca. 47 % gesunken (ca. 35 % MIV-Fahrt und ca. 12 % MIV-Mitfahrt). Allerdings fährt die Bevölkerung auch weniger Fahrrad: Der Anteil ist von 2017 bis 2023 von 9 auf 8 % zurückgegangen.

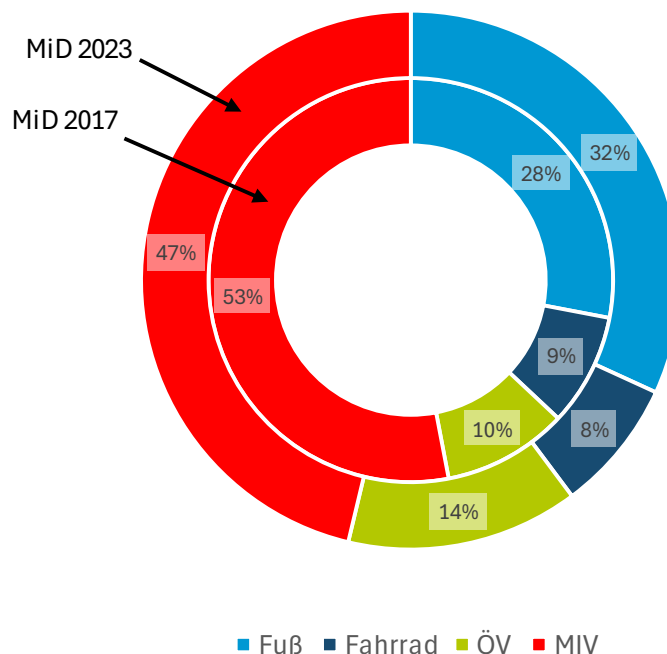
Auch im bundesweiten Vergleich ist bei den Radverkehrsanteilen im Modal Split eine Stagnation zu erkennen. Die Analyse der bundesweiten Entwicklungen im Radverkehr durch die Mobilitätsstudie MiD zeigt, dass trotz einer deutlichen Zunahme der Pedelec-Nutzung seit 2017 der Anteil regelmäßig radfahrender Personen leicht zurückgegangen ist. Als zentrale Gründe werden eine sinkende

Zufriedenheit mit der Verkehrssituation für Radfahrende unzureichende infrastrukturelle Verbesserungen sowie gestiegene Erwartungen genannt. Während bundesweit punktuelle Maßnahmen umgesetzt wurden, fehlt vielerorts eine durchgängige, qualitativ hochwertige Radinfrastruktur, die Sicherheit und Komfort gewährleistet. Hinzukommt, dass technologische Fortschritte wie E-Bikes vor allem bestehende Radfahrende erreichen, während neue Nutzergruppen kaum gewonnen werden. Erst das Zusammenspiel aus flächendeckender Infrastruktur, einer fahrradorientierten Mobilitätskultur und technologischen Innovationen wird signifikante Zuwächse im Radverkehr ermöglichen (vgl. infas et al., 2025)

Mögliche Ursachen hierfür könnten auf methodische Einflüsse zurückzuführen sein, wie etwa Unterschiede in der Zusammensetzung der Stichprobe zwischen den Erhebungen oder wetterbedingte Effekte am jeweiligen Stichtag. Aber auch Corona-Maßnahmen-bedingte Nachwirkungen und neue Mobilitätsmuster könnten hierzu beitragen. Insbesondere eine höhere Homeoffice-Quote sowie veränderte Freizeitstrukturen durch mehr Online-Aktivitäten (z. B. Online-Shopping) wodurch Wege, die möglicherweise sonst mit dem Fahrrad zurückgelegt worden wären, gar nicht entstehen.

Insgesamt zeigt sich, dass der Anteil des Umweltverbundes an den Wegen in Koblenz zwischen 2017 und 2023 von 47 % auf 54 % gestiegen ist. Im Vergleich zur bundesweiten Entwicklung für Regiopolen und Großstädten zeigt sich in Koblenz eine ähnliche Tendenz hinsichtlich der wachsenden Bedeutung des Umweltverbundes. Insbesondere die Anteile des Fußverkehrs liegen über dem bundesweiten Niveau.

Abbildung 12: Modal Split Koblenz 2017 und 2023



Da der Modal Split als zentraler Indikator für die Szenarien im VEP und damit für die Wirksamkeit des VEP sowie des Handlungsprogramms dient, ist an dieser Stelle eine Gegenüberstellung mit den Zielwerten der Szenarien sinnvoll.

Im Fachbereichsausschuss IV vom 8. Juni 2016 ist festgelegt worden,

- das Nachhaltigkeits-Szenario zwar als Grundlage festzulegen, die aber wahrscheinlich erst nach 2030 erreicht werden kann, und
- das Fortschritts-Szenario als 1. Schritt und Mindestprogramm bis 2030 anzusetzen.

Für das Handlungskonzept des Verkehrsentwicklungsplans 2030 gilt daher das Fortschritts-Szenario als Mindeststandard und kurz- bis mittelfristig rahmengebend. Darüber hinaus sollten, möglichst schon mit Zeithorizont 2030, Chancen und Perspektiven zur langfristigen Ausrichtung auf das Nachhaltigkeits-Szenario einbezogen werden.

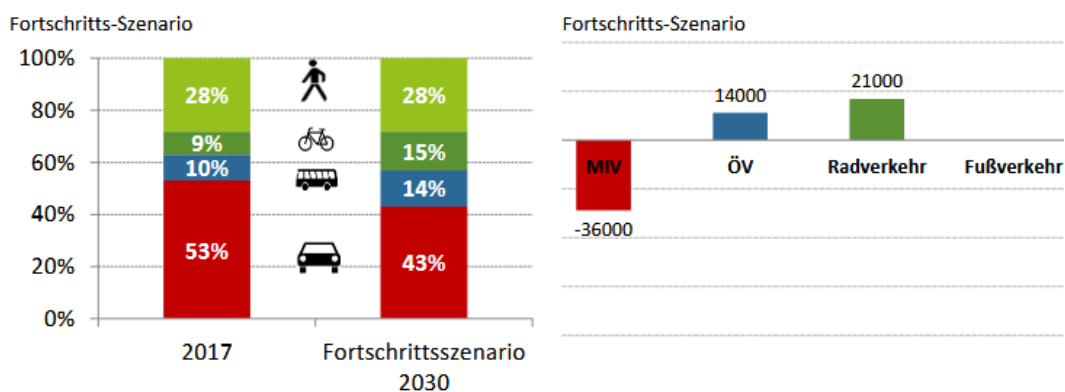
Wesentlich für die Erfolgsbeurteilung sind

- zum einen die Entwicklung des MIV-Anteils an der Verkehrsmittelwahl (Nachhaltigkeitsgrad des Verkehrsverhaltens der Bevölkerung) sowie
- zum anderen die Veränderung bei der Anzahl der Pkw-Fahrten (Verkehrsgeschehen im Straßenraum, eingesparte Fahrten der Stadtbevölkerung sollten nicht durch induzierte oder sonstige zusätzlich Pkw-Fahrten von Pendlerinnen und Pendlern, Gästen und sonstigen außerhalb Wohnenden aufgefüllt werden. Schließlich ist eine tatsächliche Abnahme der Kfz-Fahrbewegungen auf den Straßen sowie auch der Kfz-Fahrleistung (die in diesem Rahmen nicht bilanziert werden kann) angestrebt gewesen und weiterhin angestrebt.

Beim Fortschrittszenario sollte der MIV-Anteil am Modal Split auf 43 % gesenkt werden, beim Nachhaltigkeitsszenario 2030+ auf 35 %.

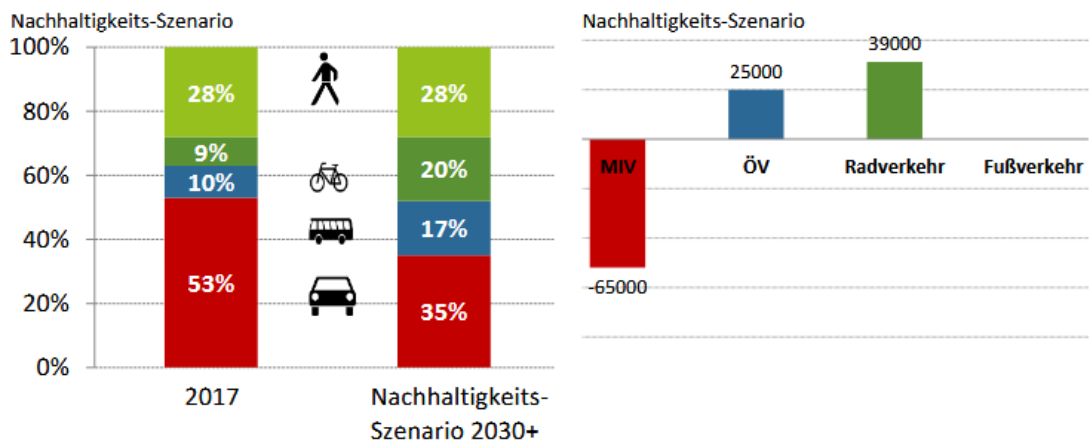
Mit dem für das Evaluationsjahr 2023 ermittelte Wert von 47 % konnten die MIV-Anteile im Vergleich zu 2017 bereits um 6 Prozentpunkte reduziert werden. Ausgehend von dem Basiswert konnte der Zielwert von 43 % für das Fortschritt-Szenario 2030 bereits zu 60 % (Zielerreichungsgrad) erreicht werden. Das Nachhaltigkeits-Szenario 2030+ mit einem Zielwert von 35 % MIV-Anteile ist demnach zu 33 % erreicht. Die Entwicklungen sind im Hinblick auf den strategischen Rahmen des VEP als positiv zu bewerten, aber die verbleibenden 4 Prozentpunkte bis 2030 und weitere 8 Prozentpunkte für die Jahre darauf erfordern kontinuierliche Anstrengungen.

Abbildung 13: Angestrebte Veränderung der Verkehrsmittelwahl im Fortschritt-Szenario



Quelle: VEP Koblenz 2030, S. 20

Abbildung 14: Angestrebte Veränderung der Verkehrsmittelwahl im Nachhaltigkeitsszenario 2030+



Quelle: VEP Koblenz 2030, S. 21

Es ist zu beachten, dass der Modal Split ausschließlich die Verkehrsmittelwahl der Einwohnerinnen und Einwohner Koblenz abbildet. Die Mobilität von Besucherinnen und Besuchern sowie von Pendlerinnen und Pendlern, die täglich ebenfalls in Koblenz unterwegs sind, bleibt an dieser Stelle unberücksichtigt. Der Modal Split spiegelt also nicht zwangsläufig den tatsächlichen Verkehrsmittelmix im Stadtgebiet wider.

Daher kommt der Veränderung der Kfz-Fahrtenanzahl auf den Straßen eine große Bedeutung für die Beurteilung der Wirksamkeit des VEP zu (vgl. untenstehende Ausführungen im Unterkapitel „Kfz-Aufkommen an Referenzpunkten“). Beim Fortschrittszenario sollte die Pkw-Fahrtenanzahl um 36.000 gesenkt werden, beim Nachhaltigkeitsszenario 2030+ um 65.000.

Die Anzahl der Kfz-Fahrten im Stadtgebiet kann in diesem Rahmen nur anhand von Referenzzählungen abgeschätzt werden.

Bei Auswertung der vorliegenden Dauerzählstellenwerte und weiterer Zählraten für den Kfz-Verkehr zeigt sich, dass die Verkehrsstärken an Referenzpunkten teilweise deutliche Rückgänge verzeichnen, insbesondere während der Corona-Maßnahmen-Zeit, jedoch ist unklar, inwieweit diese strukturell verankert sind. Für eine belastbare Einschätzung der Zielerreichung ist daher eine konsistente Datengrundlage aus innerstädtischen Dauerzählungen erforderlich, die die Entwicklung unabhängig von temporären Effekten wie Corona, Baustellen und saisonalen Schwankungen erfasst.

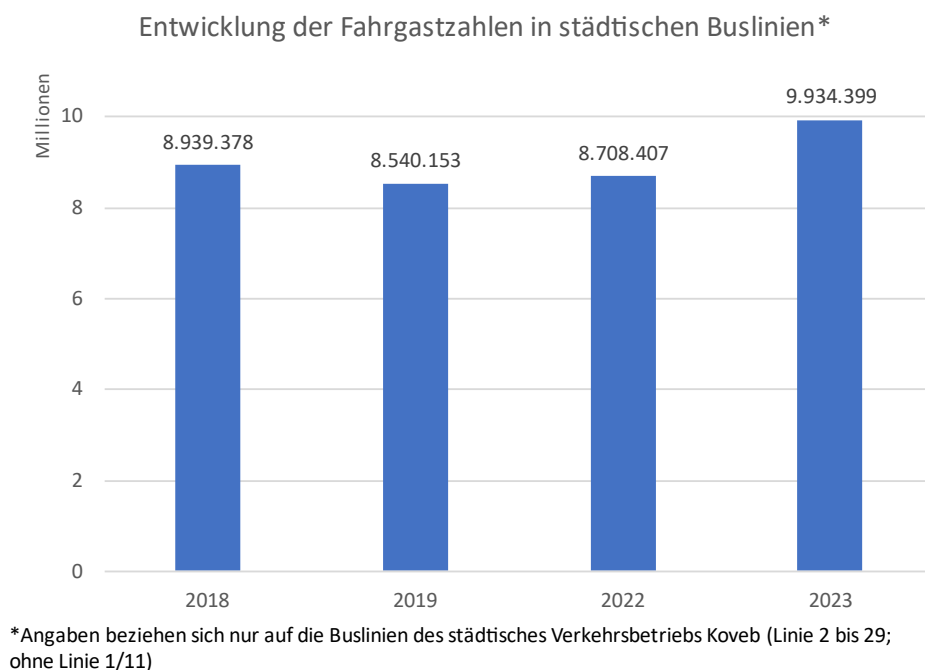
Klasse	Symbolik	Bewertung
+ 1	 	Im Hinblick auf das Oberziel einer Verkehrsverlagerung zu Gunsten des Umweltverbundes zeigt sich für die Stadt Koblenz zwischen den beiden jüngsten Erhebungen der MiD bereits eine positive Entwicklung. Insbesondere die Anteile des Fußverkehrs und des öffentlichen Verkehrs am Verkehrsaufkommen sind gestiegen bei einer gleichzeitigen Reduzierung der MIV-Anteile. Beim Radverkehr zeigt sich allerdings eine leichte Reduktion, wie auch im Bundesvergleich eine leichte Stagnation zu verzeichnen ist. Hier können durch weitere Förderungen des Radverkehrs und einem Zusammenspiel von Push- und Pull-Maßnahmen mögliche Entwicklungspotentiale gewonnen werden. Kritisch ist aber der im Städtevergleich besonders hohe mobilitätsbedingte CO2-Fußabdruck pro Einwohner*in und Tag (s. Anhang 11.8)!

Fahrgastzahlen im ÖPNV

Die Koblenzer Verkehrsbetriebe erfassen regelmäßig die Fahrgastzahlen in ihren städtischen Buslinien. Abbildung 15 zeigt die jährlichen Fahrgastzahlen für 2018 und 2019 sowie für 2022 und 2023. 2018 wurden ca. 8,9 Millionen Fahrgäste ermittelt. Zwischen 2019 und 2022 waren die Fahrgastzahlen im Vergleich dazu mit 8,5 bzw. 8,7 Millionen etwas geringer. Für das Jahr 2023 sind die Fahrgastzahlen im Vergleich zum Basis- und Vor-Corona-Jahr 2018 mit knapp einer Million mehr Fahrgästen deutlich angestiegen.

Vor allem der öffentliche Personenverkehr verzeichnete im Zuge der Corona-Maßnahmen Rückgänge der Fahrgastzahlen, die sich erst seit Mitte 2022 wieder erholten. Insbesondere tarifliche Maßnahmen wie das „9€-Ticket“ sowie das Nachfolgeangebot des „Deutschlandtickets“ trugen zu einer verstärkten Nutzung des ÖPNV bei. Insgesamt zeigt sich, dass sich die ÖPNV-Nutzung mittlerweile wieder erholt hat.

Abbildung 15: Entwicklung der Fahrgastzahlen im ÖPNV in Koblenz seit 2018



Quelle: Stadt Koblenz

Seit 2017 findet in Koblenz im zweijährigen Turnus eine Bürgerumfrage zum Leben in Koblenz statt. Hierbei werden unter anderem verschiedene Mobilitätsaspekte in Koblenz abgefragt, wie auch zum ÖPNV. 2017 gaben 82 % an, nicht zufrieden mit den Preisen der öffentlichen Linienbusse zu sein. 2023 waren 70 % der Teilnehmenden unzufrieden. Im Jahr 2017 gaben 42% an nicht zufrieden zu sein mit dem Busfahrplan bzw. der Taktung. Für 2023 lag der Anteil bei 30 %. In Puncto Reisezeit zeigt sich hingegen keine Verbesserung. 2017 und 2023 gaben 35% bzw. 36% an, nicht zufrieden zu sein mit der Reisezeit. Durch das Deutschlandticket hat sich der Besitz an Abo-Tickets erhöht. Gaben 2023 44 % der Menschen in Koblenz an, kein Abo-Ticket für den ÖPNV zu besitzen, lag der Anteil im Corona-Jahr 2021 noch bei 52 %. Eine Verbesserung der Zufriedenheit zeigt sich zudem in

den Kategorien zur Betriebszeit der Busse, der Verkehrsanbindung mit Bus und Bahn, der Strecken- bzw. Linienführung sowie den Fahrtenhäufigkeiten. Sehr unzufrieden sind die Koblenzer nach wie vor mit den Preisen im Linienbusverkehr sowie mit der Fahrzeitdauer. Aus gutachterlicher Sicht ist zu empfehlen, dass günstige Tarife und Tickets mehr beworben werden sollten sowie das Angebot an ergänzenden Schell- und Direktbuslinien auszubauen.

Klasse	Symbolik	Bewertung
+1		Der Anstieg der Fahrgastzahlen ist begründet in der Ausweitung des ÖPNV-Angebots (zusätzliche Linien, höhere Taktung) sowie in tariflichen Attraktivierungen (Deutschlandticket, Vergünstigungen im Stadtverkehr für längere Strecken und Tageskarten). Insgesamt zeigt die Entwicklung der Fahrgastzahlen im ÖPNV in Koblenz eine positive Entwicklung und ist damit der Erreichung des Oberziels einer Verlagerung zu Gunsten des Umweltverbunds zuträglich.

Länge umgesetzter Radverkehrsanlagen

Eine adäquate Förderung bzw. Stärkung des Radverkehrs geht vor allem mit der Bereitstellung eines sicheren und lückenlosen Radverkehrsnetzes einher. Hierzu zählt vor allem der Ausbau von Radverkehrsanlagen. Tabelle 6 zeigt die Länge und Art der seit 2019 in Koblenz umgesetzten Radverkehrsanlagen.

Zwischen 2019 und 2023 wurden in Koblenz Radverkehrsanlagen mit einer Gesamtlänge von 25,15 km umgesetzt. Den wesentlichen Anteil hieran haben Schutzstreifen mit einer Länge von knapp 11 km (ca. 44 %) gefolgt von Radfahrstreifen mit einer Länge von 7,6 km (ca. 30 %). Gemeinsame Geh- und Radwege sowie sonstige Radwege (z.B. Wirtschaftswege, Radfahrer frei) haben einen Anteil von knapp 23 %. Baulich angelegte Radwege und Fahrradstraßen haben hingegen mit ca. 3 % einen vergleichsweise geringen Anteil an den neu geschaffenen Radverkehrsanlagen. Neben den neu geschaffenen Radverkehrsanlagen wurden auch Einbahnstraßen mit einer Gesamtlänge von 5,2 km in Gegenrichtung für den Radverkehr geöffnet. Dies ermöglicht vor allem Routenvorteile gegenüber dem Kfz-Verkehr.

Tabelle 6: Länge der umgesetzten Radverkehrsanlagen seit 2019 (Stand: 30.11.23)

Art der Radverkehrsanlage	Länge in km	Beispiele
Schutzstreifen	11,0 km	<i>Lindenstraße, Trierer Straße, Mainzer Straße</i>
Radfahrstreifen	7,6 km	<i>Mainzer Straße, Rizzastraße, Berliner Ring</i>
Radweg	0,2 km	<i>Moselradweg Winninger Straße</i>
Fahrradstraße	0,5 km	<i>Casinostraße</i>

getr. Geh-/ Radweg	0,05 km	<i>Übergang Friedrich-Ebert-Ring</i>
gem. Geh-/ Radweg	2,6 km	<i>Beatusstraße (Friedhofsseite)</i>
sonstiger Radweg (z.B. Wirtschaftsweg, Radf. frei)	3,2 km	<i>Wirtschaftswegeerneuerung Mosel- Radweg in Güls</i>
Summe	25,15 km	
zzgl. 26 Einbahnstraße mit Öffnung für Radverkehr in Gegenrichtung	5,2 km	<i>Handwerkerstraße, Trifter Weg, Bahn- hofsweg, uvm.</i>
Summe	30,35 km	

Quelle: Stadt Koblenz

Klasse	Symbolik	Bewertung
+1		Insgesamt zeigt sich eine positive Entwicklung des Indikators zur Förderung des Radverkehrs bzw. einer Verlagerung auf den Umweltverbund, da seit 2019 knapp 25 km an neuen Radverkehrsanlagen geschaffen werden konnte.

Radverkehrsaufkommen an Referenzpunkten

In Koblenz wurden im Jahr 2023 (bzw. 2020) das Radverkehrsaufkommen an Referenzpunkten im Koblenzer Stadtgebiet an Stichtagen erfasst und mit Vorher-Erhebungen an den jeweiligen Querschnitten aus dem Jahr 2018, 2017 oder 2014 verglichen. Erfasst wurden jeweils die vormittäglichen sowie nachmittäglichen Stundengruppen von 7:00 bis 11:00 Uhr sowie 15:00 bis 19:00 Uhr.

Insgesamt zeigt sich, dass an fast allen sechs Zählstellen der Radverkehr im Jahr 2023 (bzw. 2020) im Vergleich zu den Vorher-Erhebungen deutlich zugenommen hat und sich stellenweise sogar mehr als verdoppelt hat. Ausnahme bildet die Hochheimer Eisenbahnbrücke, bei der vormittags eine Abnahme und nachmittags eine nur geringe Zunahme von 7% festzustellen war. Die detaillierten Werte können dem Anhang entnommen werden (Anhang 11.2).

Allgemein ist anzumerken, dass für den Indikator nur sechs Referenzpunkte erfasst wurden. Unter Umständen können zukünftig weitere Punkte einen umfassenderen Einblick in die Entwicklung des Radverkehrsaufkommens im Stadtgebiet geben. Zudem unterliegt das Radverkehrsaufkommen verschiedene Einflussfaktoren an den Erhebungstagen (z.B. Wetterbedingungen, örtliche Situationen wie Baustellen, Corona-Maßnahmen-bedingte Einflüsse usw.). Hinzukommen jahreszeitliche Schwankungen. Diese Rahmenbedingungen gilt es zu berücksichtigen, da sie die Vergleichbarkeit der Zählzeiten im Einzelnen erschweren können. Insgesamt kann aber eine deutliche Zunahme des Radverkehrsaufkommens an den Zählstellen konstatiert werden.

Für zukünftige Erhebungen bietet es sich an, die für die Referenzpunkte, die am besten das Radverkehrsaufkommen im Stadtgebiet widerspiegeln, wiederkehrend im gleichen Monat und zu ähnlichen Bedingungen zu erfassen. Positiv sind die zwei Dauerzählstellen, die jüngst im Stadtgebiet installiert wurden. Hierdurch können Tages sowie Jahresganglinien einen detaillierten Einblick in die

Entwicklung des Radverkehrsaufkommens liefern. Es könnte sich anbieten, in Zukunft weitere Dauerzählstellen einzurichten. Die Standorte können anschließend auf einer Karte verortet und durch eine entsprechende Symbolik die Entwicklung zu Vorher-Erhebungen verdeutlicht werden (z.B. Farbgebung rot, gelb, grün).

In der letzten Bürgerumfrage wurde die Koblenzer Bevölkerung auch zu den Bedingungen im Radverkehr befragt. Abgefragt wurde u.a. die Zufriedenheit mit der Anzahl der Fahrradparkplätze, dem Zustand von Radwegen, der Verkehrsanbindung von Koblenz über die Straße mit dem Fahrrad, den Gegebenheiten für Radfahrende in Koblenz insgesamt sowie der Sicherheit der Radwege. In allen Kategorien ist der durchschnittliche Anteil eher nicht zufrieden. Dennoch konnte auf der anderen Seite in allen Kategorien (mit Ausnahme der Sicherheit der Radwege) eine Verbesserung der Zufriedenheit im Vergleich zur Erhebung 2017 erzielt werden. Die jüngsten Maßnahmen der Stadt Koblenz zur Förderung des Radverkehrs werden demnach in der Bevölkerung wahrgenommen. Diese Entwicklungen wurden auch im jüngsten ADFC-Fahrradklima-Test 2022 gewürdigt. Hier wurde die Stadt Koblenz als Aufsteiger des Jahres in ihrer Ortsgrößenklasse (100.000 – 200.000 Einwohner) mit einer starken Verbesserung zu 2020 ausgezeichnet.

Klasse	Symbolik	Bewertung
+1		Die Zunahmen im Radverkehrsaufkommen zeigen für die Referenzpunkte eine positive Entwicklung bezüglich einer Verlagerung zu Gunsten des Umweltverbundes. Insbesondere in der jüngsten Vergangenheit konnte die Stadt Koblenz bei der Radverkehrsförderung Verbesserungen erzielen.

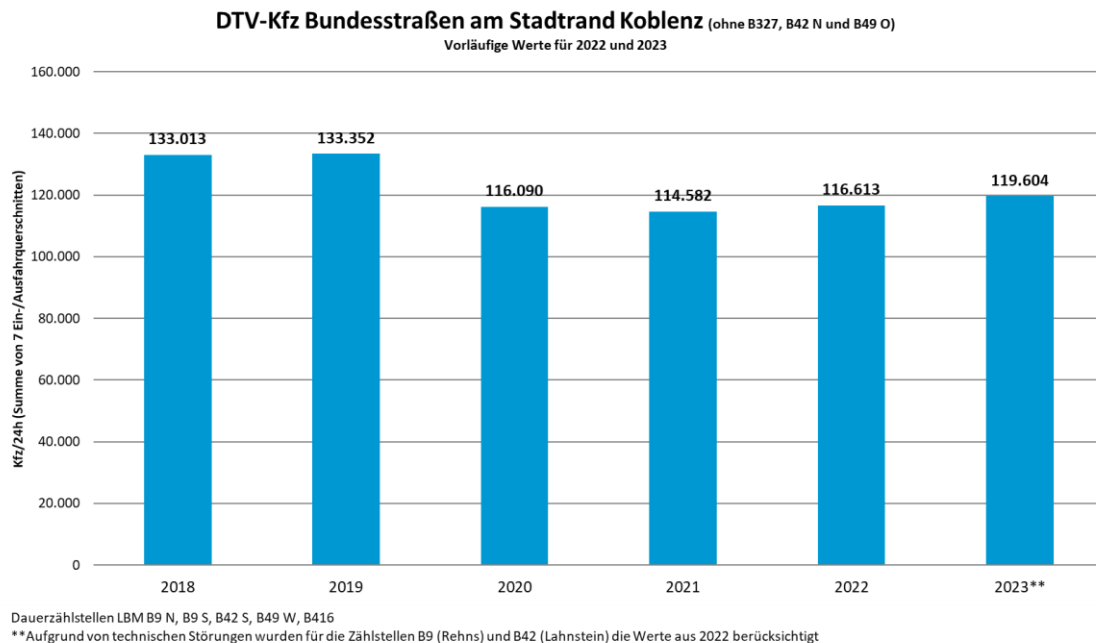
Kfz-Aufkommen an Referenzpunkten

In Koblenz wurden in den Jahren 2020, 2022 oder 2023 das Kfz-Verkehrsaufkommen an Referenzpunkten im Koblenzer Stadtgebiet an Stichtagen erfasst und mit Vorher-Erhebungen an den jeweiligen Querschnitten zwischen 2014 und 2018 verglichen. Erfasst wurden jeweils die vormittäglichen sowie nachmittäglichen Stundengruppen von 7:00 bis 11:00 Uhr sowie 15:00 bis 19:00 Uhr. Die Zählzeiten wurden durch die Stadt Koblenz erfasst und zur Verfügung gestellt.

Insgesamt zeigt sich, dass an allen vier untersuchten Standorten der Kfz-Verkehr im Vergleich zu den Vorher-Erhebungen zwischen 6 und 24% abgenommen hat. Die detaillierten Werte können dem Anhang entnommen werden (Anhang 11.3).

Ähnlich wie beim Radverkehrsaufkommen ist auch hier anzumerken, dass für den Indikator lediglich vier Standorte untersucht wurden. Für eine umfassende Bewertung bietet es sich für zukünftige Erhebungen an, weitere, für den Kfz-Verkehr zusätzlich relevante Standorte, hinzuziehen (vor allem die Brücken oder die Einfallstraßen). Die Erhebungen sollten auch hier zu einer ähnlichen Zeit im Jahr durchgeführt werden. Zudem sind lokale Einflussfaktoren wie Baustellen, Straßensperrungen oder ähnliches im Einzelnen sehr genau zu berücksichtigen.

Abbildung 16: Durchschnittlich tägliche Verkehrsstärken [Kfz/24h] auf Bundesstraßen am Stadtrand Koblenz



Quelle: Eigene Darstellung (Datengrundlage: LBM-/BASt-Auswertungen automatischer Dauerzählstellen)

Neben den stadtinternen Referenzpunkten können durch Auswertungen der automatischen Zählstellen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), Erkenntnisse über das Kfz-Verkehrsaufkommen auf den Bundesstraßen am Koblenzer Stadtrand gewonnen werden. Abbildung 16 zeigt die durchschnittlich tägliche Kfz-Verkehrsstärke (DTV) für die Jahre 2018 bis 2023, aufsummiert über die erfassten Dauerzählstellen auf der B9, B42 S, B49 W und B416. Da die Zählstelle an der B42 (Urbar) seit 2020 ausgefallen ist, wird diese zwecks Vergleichbarkeit generell nicht berücksichtigt.

Zwischen 2018 und 2019 zeigt sich eine Stagnation im Verkehrsaufkommen. Die Bevölkerung in Koblenz ist zwischen 2018 und 2019 annähernd gleichgeblieben ist, während der Pkw-Bestand in dieser Zeit angestiegen ist. Auf Bundesebene ist die Verkehrsleistung im Personenverkehr in dieser Zeit leicht angestiegen (vgl. Kapitel 3). Ab 2020 nimmt der DTV ab. 2021 liegt dieser bei ungefähr 114.000 Kfz pro Tag. Dies kann vor allem an den Einflüssen der Corona-Maßnahmen und den damit verbundenen Veränderungen zurückgeführt werden. Hier zeigen sich lokal ähnliche Entwicklungen wie auf gesamtdeutscher Ebene (vgl. Abbildung 6, Kapitel 3). Diese übergeordneten Einflüsse erschweren Rückschlüsse auf das Verkehrsaufkommen durch lokale Maßnahmen. Hier werden die kommenden Jahre, nachdem sich in den sogenannten „Corona-Jahren“ eine neue Normalität entwickelt hat, einen abschätzbaren Trend aufzeigen. So zeigt sich, dass bereits für die vergangenen beiden Jahre 2022 und 2023 die Kfz-Verkehrsstärken im Vergleich zum Vorjahr zunehmen, liegen allerdings noch deutlich unter dem Niveau vor den Corona-Maßnahmen (-10% in Bezug der Zahlen von 2023 zu 2018). Hierbei handelt es sich zwar noch um vorläufige Werte der BASt. Sie zeigen aber dennoch einen Rückgang und eine erkennbare Entwicklungstendenz.

Klasse	Symbolik	Bewertung
+1		Für den Indikator zeigt sich durch die Reduzierungen des Kfz-Verkehrsaufkommens eine positive Entwicklung an den Referenzpunkten in Bezug auf das Oberziel einer Verkehrsverlagerung zu Gunsten des Umweltverbundes. Die Verkehrsleistung war hier allerdings vor allem in den Jahren 2020 und 2021 geprägt durch die Corona-Maßnahmen. Ein leichter Anstieg zeigt sich bereits für das Jahr 2022. Eine valide Einschätzung kann in den kommenden Jahren erfolgen, spätestens wenn vergleichbare Messwerte für 2024 vorliegen.

Verkehrsmittelwahl im Berufsverkehr

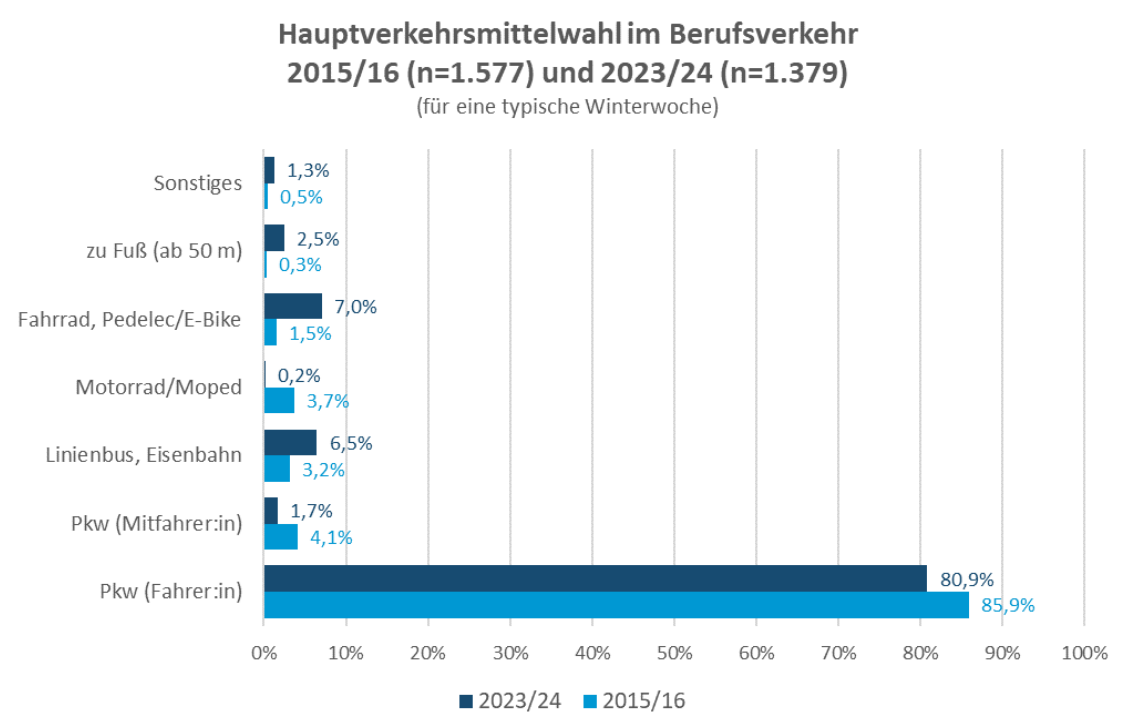
Im Winter 2015/16 sowie 2023/24 wurden von der Stadt Koblenz im Verwaltungszentrum Rautental/Moselweiß Befragungen zur Verkehrsmittelwahl im Berufsverkehr durchgeführt. Hier befinden sich ca. 10.000 Arbeitsplätze, zumeist im Verwaltungs-/Büro- oder Kliniksektor. Abbildung 17 stellt die Anteile der Hauptverkehrsmittel im Berufsverkehr für eine typische Winterwoche gegenüber.

Mit einem Anteil von 90 % stellt der Pkw (Fahrer:in und Mitfahrer:innen) den maßgeblichen Anteil im Berufsverkehr im Jahr 2015/16. Der Umweltverbund aus Rad, Fuß und ÖPNV kommt zusammen auf 5 %. Das Motorrad bzw. Moped wurde von ca. 4 % genutzt. Insgesamt nahmen an der Befragung 1.577 Personen teil.

Für das Jahr 2023/24 zeigen sich Rückgänge beim Pkw von knapp 7,5 Prozentpunkten. Nichtsdestotrotz stellt auch hier der Pkw mit ca. 82,5 % nach wie vor die Hauptverkehrsmittelwahl. Der Umweltverbund zeigt bei allen Verkehrsmitteln Zunahmen und kommt auf einen Anteil von knapp 16 %. Auch das Motorrad/Moped zeigt rückläufige Entwicklungen und liegt im Jahr 2023/24 nur noch bei einem Anteil von 0,2 %. An der Befragung 2023/24 nahmen insgesamt 1.379 Personen teil.

Insgesamt zeigt sich eine positive Entwicklung bei der Verkehrsmittelwahl im Berufsverkehr, was womöglich auch auf das allgemein steigende Umweltbewusstsein in der Bevölkerung, finanzielle Anreize durch das Deutschlandticket sowie auf den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur zurückzuführen ist. Zudem wird in beiden Umfragezeiträumen eine typische Winterwoche abgefragt, wo zudem allgemein eine geringere Nutzung des Fahrrads zu verzeichnen ist. Dennoch ist insbesondere im Berufsverkehr auch nach wie vor der Pkw das wesentliche Hauptverkehrsmittel im Berufsverkehr.

Abbildung 17: Ergebnisse der Berufsverkehrsbefragung 2015/16 und 2023/24 in Koblenz



Darstellung Planersocietät; Daten von der Stadt Koblenz

Klasse	Symbolik	Bewertung
+1		Für den Berufsverkehr im Verwaltungszentrum zeigt sich eine Verlagerung im Modal Split zu Gunsten des Umweltverbundes, weshalb hier grundsätzlich eine positive Entwicklung vorliegt. Zu berücksichtigen ist zudem, dass die Verkehrsmittelwahl einer typischen Winterwoche abgefragt wurde, wo allgemein von einer geringeren Radverkehrs-nutzung ausgegangen werden kann. Verlagerungen zu Gunsten des Umweltverbundes könnten in den Sommermonaten ausgeprägter ausfallen.

5.1.3 Oberziel: Sicherung der Erreichbarkeit

Ziel ist es, zum einen die äußere Erreichbarkeit für alle Verkehrsmittel zu gewährleisten und zum anderen die Erreichbarkeit der Innenstadt und der Stadtteile zu fördern. Darüber hinaus geht es unter anderem auch darum, den ruhenden Kfz-Verkehr stadtverträglich zu organisieren.

Tabelle 7: Messgrößen zum Oberziel „Sicherung der Erreichbarkeit“

Indikator / Messgröße
Reisezeitvergleich ÖPNV: Direktverbindungen zwischen Stadtteilen mit dem ÖPNV (Tangentialverbindungen)
Reisezeitvergleiche im MIV und ÖV

Reisezeitvergleich ÖPNV (Tangentialverbindungen)

Bis Dezember 2020 war das ÖPNV-Netz in Koblenz ein reines Radialsystem mit sternförmigen Linienverläufen in die Innenstadt bzw. aus dieser heraus. Wer mit dem Bus von einem peripheren Stadtteil zu einem anderen, ggf. sogar direkt benachbarten Stadtteil wollte, musste zunächst i.d.R. mehrere Stadtteile stadteinwärts fahren, dort umsteigen und wieder mit einer anderen Linie stadtauswärts fahren. Dies war mit einem hohen Zeitaufwand verbunden und somit nicht konkurrenzfähig gegenüber dem MIV.

Seit der Einführung von drei Tangentiallinien im Winter 2020/21, die mit Kleinbussen bedient werden, hat sich in bestimmten Stadtbereichen eine merkbliche Aufwertung des ÖPNV-Systems ergeben. Zum einen sind die Fahrzeiten erheblich kürzer geworden, zum anderen ist meist das Umsteigen und die damit verbundenen Wartezeiten entfallen. Falls doch ein Umstieg erforderlich ist, erfolgt dieser regelmäßig mit kurzem räumlichem und zeitlichem Übergang (Linienverknüpfung 26/29 am Schulzentrum Asterstein). Die Verbesserungen betreffen die rechtsrheinischen Stadtteile untereinander (Linien 26 und 29) sowie die linksrheinischen Stadtteile Rübenach, Bubenheim und Kesselheim samt Industriegebiet Rheinhafen. Die Niederberger Höhe ausgeklammert (weil sie 2018 nur unregelmäßig bedient wurde) ergeben sich im Vergleich zwischen den Jahren 2018 und 2023 Reisezeiteinsparungen von bis zu einer Stunde, im Mittel ca. 30 min bzw. durchschnittlich 66% (siehe Tabelle 8).

Klasse	Symbolik	Bewertung
+1		Im Vergleich zum Zustand bis 2020 konnte durch das Zusatzangebot eine Reduzierung der Reisezeiten zwischen den Stadtteilen erreicht werden, weshalb eine positive Entwicklung konstatiert werden kann.

Tabelle 8: Reisezeitvergleich ÖPNV-Tangentialverbindungen vor und nach Einführung der Kleinbuslinien 26, 27 und 29 zum Fahrplan 2021 (Quelle: Stadt Koblenz / Amt 61)

Busfahrten Mo-Fr tagsüber	Bis 2020				Seit 2021 (Zusatzangebot zu vorgenannten Fahrten) *					
	Linien	Fahrzeit min	Häufigk. pro Std.	Umstiege	Linien	Fahrzeit min	Häufigk. pro Std.	Umstiege	Reisezeitkürzung	
									min	% i.M.
Norden linksrheinisch										
- Rübenach - Kesselheim	350/353/359 + 354	43 - 46	2	1	27	22 - 32	+1	0	14 - 21	39
- Rübenach - Bubenheim	350/353/359 + 357	35 - 40	1 - 2	1	27	7	+1	0	28 - 33	77
- Bubenheim - Kesselheim	354 + 357	23 - 34	1 - 2	1	27	14 - 25	+1	0	9	32
Rechtsrheinisch										
- Niederb. H. - Horchh. H.	9/460 + 6	≥ 47	0 - 2	1	29 + 26	32	+1	1	≥ 15	≥ 32
- Niederb. H. - Pfaffend. H.	460*** + 27(alt)	≥ 22 - 36	0 - 2	1	29 + 26	28	+1	1	≥ 6 - 8	≥ 3
- Niederb. H. - Asterstein	460*** + 27(alt)	≥ 28 - 42	0 - 2	1	29	25	+1	0	≥ 3 - 17	≥ 17
- Arenberg - Horchh. Höhe	9 + 6	59 - 62	2	1	29 + 26	24	+1	1	35 - 38	61
- Arenberg - Arzheim	9 + 10	28 - 43	2	1	29	9	+1	0	19 - 34	70
- Arenberg - Asterstein	9 + 27(alt)	42 - 49	2	1	29	17	+1	0	25 - 32	63
- Arenberg - Pfaffend. Höhe	9 + 27(alt)	37 - 44	2	1	29 + 26	20	+1	1	17 - 24	51
- Arzheim - Asterstein	10 + 27(alt)	30 - 41	2	1	29	8	+1	0	22 - 33	77
- Arzheim - Pfaffend. Höhe	10 + 27(alt)	27 - 38	2	1	29	11	+1	0	16 - 27	65
- Asterstein - Horchh. Höhe	27(alt) + 6	63 - 69	2	1	29	7	+1	0	54 - 62	89
- Ehrenbreitst. - Asterstein	8/9/10 + 27(alt)	44 - 48	2	1	26	6	+1	0	38 - 42	87
- Ehrenbreitst. - Pfaffendorf	8/9/10 + 6, z.T. 9 (+6)**	19 - 44, z.T. 5**	2	1, z.T. 0**	26	6	+1	0	13 - 38, z.T. 0**	76, z.T. 0**

* Fahrzeiten der Umstiegsverbindungen weichen z.T. vom Fahrplanstand bis 2020 ab

** Richtungs- und Haltestellenabhängigkeit (Linie 9 bedient/e H. „Seifenbachstr.“, doch nur stadtauswärts – mit theoret. Anschluss von Linie 6)

*** Unvertakteter Regionalbus mit z.T. größeren Fahrplanlücken

Reisezeitvergleiche des ÖPNV mit dem Autoverkehr

Im Rahmen der Wirkungsevaluation zur Sicherung der Erreichbarkeit wurden relevante, zentrale Ziele im Stadtgebiet ausgehend von verschiedenen Stadtteilen in zentraler sowie links- und rechtsseitiger Rheinlage hinsichtlich der Reisezeitverhältnisse untersucht. Relationen mit einer Luftlinienentfernung von weniger als einem Kilometer zwischen Start- und Zielhaltestelle wurden hierbei nicht berücksichtigt. Insbesondere bei kurzen Wegelängen sind die Vorteile der Nahmobilität (z.B. Fuß- und Radverkehr) gegenüber dem Auto und ÖPNV in der Regel deutlicher größer, da beispielsweise die Parkplatzsuche am Zielort entfällt oder der Weg nicht an Fahrpläne gebunden ist. Ein Vergleich des ÖPNV gegenüber dem Auto auf diesen Entfernungen wäre daher nicht zielführend.

Analysiert wurden jeweils die Verbindungen ausgehend von Arenberg, Horchheim, Rübenach und Karthause mit dem Ziel Zentralplatz, Rauental (Verwaltungszentrum), Rheinhafen, Universität und Hochschule sowie dem Koblenzer Hauptbahnhof. Die Analyse wurde an einem Dienstag (07.11.2023) für den Nachmittag durchgeführt.

Das Reisezeitverhältnis stellt hierbei die Reisezeit zwischen dem Auto und ÖPNV in ein Verhältnis, um Aussagen darüber treffen zu können, wie konkurrenzfähig der ÖPNV auf den untersuchten Routen gegenüber dem MIV ist (siehe Tabelle 9). Bei den Reisezeitverhältnissen zeigen sich in Abhängigkeit vom Start und Ziel in Koblenz deutliche Unterschiede. Auf den meisten der hier untersuchten Relationen lässt sich festhalten, dass der ÖPNV im Vergleich zum MIV meist gerade noch konkurrenzfähig ist bzw. der Zeitbedarf gerade noch akzeptabel ist. Für Wahlfreie stellt der ÖPNV meist allerdings keine Alternative dar.

Tabelle 9: Bewertung Reisezeitverhältnisse ÖPNV

Stufe	Bewertung der Reisezeitverhältnisse
A	Zeitvorteile ggü. MIV, besonders attraktiv für Wahlfreie
B	Nahezu selber Zeitaufwand, Wahlfreie werden angesprochen
C	Gerade noch konkurrenzfähig, für Wahlfreie nur bedingt Alternative.
D	Zeitbedarf ÖPNV gerade noch akzeptabel. Nutzung durch Wahlfreie kann ausgeschlossen werden. Verbesserungen zur Reduzierung der Reisezeit sind zu prüfen.
E	Zeitbedarf ÖPNV kaum akzeptabel. Ausschließlich Zwangsnutzer. Verbesserungen zur Reduzierung der Reisezeit sind zu prüfen.
F	Daseinsvorsorge

Quelle: eigene Darstellung

Von den insgesamt 24 untersuchten Relationen weisen neun eine Stufe besser als D und zehn die Stufe D sowie 4 Relation schlechter als D auf (1 konnte aufgrund der Entfernung nicht bewertet werden). Der Zeitbedarf im ÖPNV ist in den meisten Fällen gerade noch akzeptabel, eine Nutzung durch wahlfreie Personen kann allerdings ausgeschlossen werden (siehe Anhang 11.4).

Klasse	Symbolik	Bewertung
0		Im Bereich der Reisezeitvergleiche zwischen dem ÖPNV und dem Auto kann im Hinblick auf das Oberziel keine konkrete Entwicklung abgeschätzt werden. ⁴ Veränderungen in den Reisezeitverhältnissen können durch methodisch gleiche Erhebungen in Zukunft gut erfasst und verglichen werden. Insgesamt zeigt sich aber für die meisten Relationen nach wie vor ein Bedarf zur Verbesserung der Reisezeiten, da diese kaum bis gar nicht konkurrenzfähig zum Auto sind.

5.1.4 Oberziel: Verträgliche Abwicklung des MIV

Neben der Verlagerung des Verkehrs auf den Umweltverbund ist das Ziel, den weiterhin stattfindenden motorisierten Individualverkehr weitestgehend verträglich für Stadt und Umwelt abzuwickeln. Hierunter fallen unter anderem Maßnahmen zur Reduzierung der Emissionsbelastungen, Flächeninanspruchnahmen sowie eine verträgliche und attraktive Straßenraumgestaltung.

Tabelle 10: Messgrößen zum Oberziel „Verträgliche Abwicklung des MIV“

Indikator / Messgröße
Verhältnis der Stellplätze im öffentlichen Raum (Innenstadt) zu denen in Parkbauten
Lärmbetroffene (Straßenlärm) nach Pegelklassen (LAP)
Jahresmittelwerte von Stickoxid und Feinstaub an den Messstellen im Stadtgebiet

Verhältnis der Parkstände im öffentlichen Raum (Innenstadt) zu denen in Parkbauten

Vor allem in Innenstädten konzentrieren sich viele Nutzungsansprüche auf vergleichsweise kleinen Raum. Insbesondere Flächen des ruhenden Verkehrs bieten hierbei Potenzialflächen für Aufenthalt, Begrünung oder Flächengewinne für den Umweltverbund. Um die Flächeninanspruchnahme im Straßenraum durch den ruhenden Kfz-Verkehr sowie Parksuchverkehre zu reduzieren, sollten Parkstände im öffentlichen Straßenraum reduziert bzw. umgenutzt werden, während gleichsam der ruhende Kfz-Verkehr in Parkbauten gebündelt wird.

Im Vergleich zu 2018 wurden die Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum (Innenstadt) von 1.030 um nur um 4,2 % auf 987 im Jahr 2023 reduziert. Gleichsam erhöhte sich in dem Zeitraum der Anteil an Parkmöglichkeiten in Parkbauten um 102 von 3.701 auf 3.803 Parkmöglichkeiten (Gesamtbilanz +102). Im gleichen Zeitraum wurden mehr Parkmöglichkeiten in Parkbauten als zusätzliches Angebot geschaffen als Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum reduziert wurden. In der Summe ist im Innenstadtbereich das allgemeine Parkangebot für den Autoverkehr im Vergleich zu 2018 um

⁴ Retrospektive Auswertungen sind mit hohem Aufwand verbunden. Stichprobenartige Auswertungen von Relationen im Jahr 2017 zeigten jedoch keine wesentlichen Verbesserungen zu 2023 im ÖPNV-Reisezeitverhältnis. Da nach wie vor der ÖPNV auf vielen Routen kaum konkurrenzfähig ist, ist ein aufwändiger Vergleich zu 2017 nicht notwendig.

1% gestiegen. Das Verhältnis von Parkmöglichkeiten im Parkbauten gegenüber Stellplätzen im öffentlichen Raum hat sich um ein Prozentpunkt zugunsten der Parkbauten verschoben.

Tabelle 11: Verhältnis der Parkstände im öffentlichen Raum (Innenstadt) zu denen in Parkbauten

	Parkstände im öffentlichen Raum		Parkstände in Parkbauten		Parkstände insg.	
	2018	2023	2018	2023	2018	2023
Anzahl der Parkstände	1.030	987	3.701	3.803	4.731	4.790
Veränderungen	-43 Parkstände (-4 %)		+102 Stellplätze (+3 %)		+59 Parkstände (+1,2%)	
Verteilung der Parkstände in %	22%	21%	78%	79%	100%	100%

Quelle: Stadt Koblenz

Klasse	Symbolik	Bewertung
0		Grundsätzlich konnte seit 2018 eine Reduzierung der Flächeninanspruchnahmen im öffentlichen Raum durch den Autoverkehr erzielt werden, weshalb hier im Hinblick auf das Oberziel zunächst eine positive Entwicklung festgestellt werden kann. Dennoch übertrifft die Zunahme in Parkbauten die Abnahme im Straßenraum. Aus gutachterlicher Sicht besteht hier noch weiterer Spielraum, um Parkstände im öffentlichen Raum zu reduzieren, ohne dass eine Reduzierung des allgemeinen Angebots zu 2018 erfolgt. Da sich in der Summe das Angebot an Parkmöglichkeiten für den Autoverkehr in der Innenstadt erhöht hat, wird die Entwicklung als weder positiv noch negativ bewertet.

Lärmbetroffene (Straßenlärm) nach Pegelklassen (LAP)

Unter Straßenverkehrslärm wird der Lärm verstanden, der von Fahrzeugen auf öffentlichen Straßen emittiert wird. In Abhängigkeit von der Tageszeit löst Lärm verschiedene Reaktionen aus. So sollte zum Schutz der Gesundheit, der Mittelungspegel tagsüber unter 65 dB(A) und nachts unter 55 dB(A) liegen⁵. Diese Pegel berücksichtigt auch die Lärmaktionsplanung der Stadt Koblenz.⁶ Tabelle 12 zeigt die Anzahl der betroffenen Menschen durch Straßenlärm in Koblenz für alle Straßen mit einer Verkehrsstärke von mehr als 4.000 Kfz pro Tag im Jahr 2022.

Unterschieden werden hierbei zwei Lärmindizes:

⁵ Quelle: Umweltbundesamt (2022): Straßenverkehrslärm. <https://www.umweltbundesamt.de/themen/laerm/verkehrslaerm/strassenverkehrslaerm#gerauschbelastung-im-strassenverkehr>

⁶ Präsentation Lärmforum vom 28.06.23: <https://www.koblenz.de/downloads/aemter-und-eigenbetriebe/umweltamt/laermaktionsplan-4/presentation-laermforum-lk-argus.pdf?cid=30w2>

- L_{DEN} : Tag-Abend-Nacht-Index zur Bewertung der allgemeinen Lärmbelästigung in einem Zeitraum von 24 Stunden
- L_{Night} : Nachtindex für den Zeitraum von 22:00 bis 06:00 Uhr zur Bewertung der Schlafstörung durch Lärm

Im Hinblick auf die allgemeine Lärmbelästigung zeigt sich in der 24 Stunden Betrachtung, dass in Koblenz knapp 8.300 Menschen von Straßenlärm mit einem Mittelungspegel von über 65 dB(A) betroffen sind. Das entspricht einem Anteil von knapp 7 % an der Gesamtbevölkerung Koblenz.

Im Nachtzeitraum (22:00 bis 06:00 Uhr) sind knapp 9.300 Menschen von Straßenlärm mit einem Mittelungspegel von über 55 dB(A) betroffen, was einem Anteil von knapp 8 % entspricht. 3.200 Menschen sind nachts sogar noch von einem Mittelungspegel von über 60 dB(A) betroffen.

Tabelle 12: Anzahl der betroffenen Menschen durch Straßenlärm in Koblenz
(Stufe IV 2022, alle Straßen >4.000 Kfz/Tag)

L_{DEN}			L_{Night}		
Intervalle [dB(A)]	Ungerundet	EU-Rundung	Intervalle [dB(A)]	Ungerundet	EU-Rundung
55-59	14.616	14.600	50 - 54	12.495	12.500
60 - 64	11.218	11.200	55-59	9.316	9.300
65 - 69	8.343	8.300	60 - 64	3.215	3.200
70 - 74	2.526	2.500	65 - 69	261	300
>75	178	200	>70	0	0

Quelle: Stadt Koblenz

Klasse	Symbolik	Bewertung
0		Im Bereich der Lärmbetroffenen durch Straßenlärm kann im Hinblick auf das Oberziel weder eine positive noch negative Entwicklung angegeben werden, da durch die Anpassung der Erhebungsmethodik zwischen der letzten Stufe 3 und der aktuellen Stufe 4 ein Vergleich nicht sinnvoll ist. Hierfür ist es notwendig, in Zukunft die Veränderungen im Zeitverlauf zu betrachten und zu bewerten. Da dennoch knapp 8.000 bis 9.000 Menschen von Straßenverkehrslärm über den empfohlenen Grenzwerten in Koblenz betroffen sind, werden aus gutachterlicher Sicht Maßnahmen zur Verbesserung empfohlen.

Jahresmittelwerte von Stickoxid und Feinstaub an den Messstellen im Stadtgebiet

Der Straßenverkehr ist insbesondere in Großstädten eine bedeutende Ursache für Feinstaub- und Stickstoffdioxidbelastungen. Überschreiten diese Luftschadstoffe gewisse Grenzwerte, können sie negative Auswirkungen auf die Gesundheit haben (z.B. Asthma, Herz-Kreislauferkrankungen, erhöhte Sterblichkeit etc.). Feinstaub (engl. PM, particulate matter) entsteht vor allem durch Verbrennungsprozesse (u.a. Kraftfahrzeuge, Industrie) sowie durch Bremsen- und Reifenabrieb sowie Aufwirbelungen des Staubes auf Straßenoberflächen. In Ballungsräumen ist besonders der Straßenverkehr eine wesentliche Quelle für Feinstaub. Unterschieden wird Feinstaub in den Klassen PM₁₀ und PM_{2,5}. PM₁₀ hat hierbei einen maximalen Durchmesser von 10 µm und kann bis in Nasenhöhlen eindringen. PM_{2,5} hat einen maximalen Durchmesser von 2,5 µm und kann Bronchien und Lungenbläschen erreichen. Für die Konzentration von Feinstaub in der Luft gelten europaweite Grenzwerte. Für PM₁₀ gilt ein Tagesgrenzwert von 50 µg/m³ und darf maximal 35-mal in Deutschland überschritten werden. Der maximale Jahresmittelwert liegt bei 40 µg/m³ (für PM_{2,5} 25 µg/m³ im Jahresmittel).

Stickstoffdioxid (NO₂) entsteht als unerwünschtes Nebenprodukt bei Verbrennungsprozessen. Wesentliche Quellen sind Verbrennungsmotoren. Wie beim Feinstaub ist auch hier in Ballungsräumen der Straßenverkehr der Hauptverursacher von NO₂. Die 1-Stunden Grenzwerte für Stickstoffdioxid liegen bei 200 µg/m³ und dürfen maximal 18-mal im Jahr überschritten werden. Die Grenze im Jahresmittel beträgt 40 µg/m³. Ein kritischer Wert von 30 µg/m³ im Jahresmittel wird als Schutz von Vegetation verwendet.

Die beiden folgenden Tabellen zeigen die Messwerte im Jahresmittel von 2018 bis 2022 für Stickstoffdioxid und Feinstaub (PM₁₀ und PM_{2,5}) an den Messstellen an der Hohenfelder Straße und am Friedrich-Ebert-Ring. Beide Messstellen liegen im Innenstadtbereich von Koblenz. Über alle Jahre hinweg liegen die Messwerte für Feinstaub unter den einzuhaltenden Grenzwerten. Beim Stickstoffdioxid werden auch die Grenzwerte der 1-Stunden-Werte zwischen 2018 und 2022 eingehalten. 2018 lag der Wert an der Hohenfelder Straße mit 42 µg/m³ im Jahresmittel allerdings über den Grenzwerten. Seit 2019 werden auch hier die Grenzwerte eingehalten und sind seitdem an beiden Messstellen rückläufig (siehe Tabelle 13 und Tabelle 14).

Tabelle 13: Feinstaub (PM 10) und Stickstoffdioxid (NO₂) Werte an der Messstelle Hohenfelder Straße

Jahr	Feinstaub PM 10 [µg/m ³]		Stickstoffdioxid NO ₂ [µg/m ³]		
	JMW	Anzahl TMW >50	JMW	Anzahl 1-h-MW >200	Anzahl 1-h-MW >400

2018	19	8	42	0	0
2019	18	3	38	0	0
2020	15	2	33	0	0
2021	16	2	30	0	0
2022	17	1	29	0	0

JMW: Jahresmittelwerte

TMW: Tagesmittelwerte

Quelle: Eigene Darstellung (Datengrundlage: Zimen Messstellen des Landesamtes für Umwelt Rheinland-Pfalz)

Tabelle 14: Feinstaub (PM 2,5) und Stickstoffdioxid (NO₂) Werte an der Messstelle Friedrich-Ebert-Ring

Jahr	Feinstaub PM 2,5 [µg/m³]	Stickstoffdioxid NO ₂ [µg/m³]		
	JMW	JMW	Anzahl 1-h-MW >200	Anzahl 1-h-MW >400
2018	12	34	0	0
2019	11	31	0	0
2020	9	28	0	0
2021	10	26	0	0
2022	10	26	0	0

JMW: Jahresmittelwerte

TMW: Tagesmittelwerte

Quelle: Eigene Darstellung (Datengrundlage: Zimen Messstellen des Landesamtes für Umwelt Rheinland-Pfalz)

Klasse	Symbolik	Bewertung
+2		Da die Jahresmittelwerte der Luftschadstoffbelastungen seit 2018 insgesamt rückläufig sind, zeigt sich hier eine positive Entwicklung hinsichtlich des Oberziels. Das ist zum einen ein Ergebnis des Kfz-Rückgangs, aber auch ein Ergebnis besserer Fahrzeugtechnik bzw. der Erneuerung der Fahrzeugflotte, was weniger im direkten Handlungsspielraum der Stadt Koblenz liegt. So sind etwa die spezifischen Schadstoffemissionen von moderneren Pkw grundsätzlich auf bundesweiter Ebene zurückgegangen.

5.1.5 Oberziel: Verträgliche Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs

Bei einer verträglichen Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs sollen vor allem die negativen Auswirkungen des Güterverkehrs reduziert werden.

Tabelle 15: Messgrößen zum Oberziel „Verträgliche Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs“

Indikator / Messgröße

Lkw-Aufkommen/-Anteil auf Referenzstrecken

Anteil von Lastenräder im Wirtschaftsverkehr

Lkw-Aufkommen/-Anteil auf Referenzstrecken

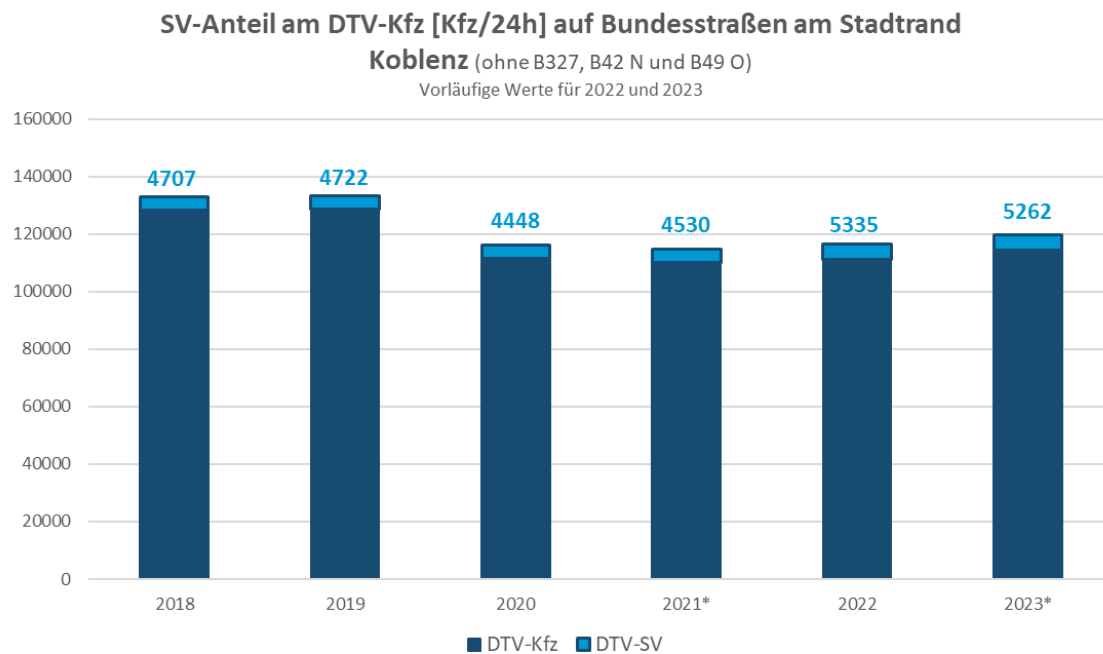
In Kapitel 5.1.4 wurde bereits auf die Kfz-Verkehrsmengen an Referenzpunkten im Stadtgebiet von Koblenz eingegangen. Hierbei wurde zusätzlich das Schwerverkehrsaufkommen differenziert erfasst. Unter Schwerverkehr werden Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 t sowie Lastzüge, Sattelzüge und Busse verstanden.

An allen vier untersuchten Referenzpunkten hat sich der SV-Anteil im Vergleich zu den Vorher-Erhebungen in der Summe reduziert. Die detaillierten Werte können dem Anhang entnommen werden (Anhang 11.3). Die Zähldaten wurden durch die Stadt Koblenz erfasst und zur Verfügung gestellt.

Ähnlich wie beim Kfz-Verkehrsaufkommen ist auch bei der differenzierten Betrachtung des Schwerverkehrs anzumerken, dass für den Indikator lediglich vier Zählstellen untersucht wurden.

Abbildung 18 zeigt den SV-Anteil am DTV auf den Bundesstraßen am Koblenzer Stadtrand an. Ausgewertet wurden hierbei die Dauerzählstellen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt). Zwischen 2018 und 2019 zeigte sich eine Stagnation im Schwerverkehrsaufkommen auf den Bundesstraßen. Zwischen 2020 und 2021 nahm dieser leicht ab. Seit 2022 nimmt das Schwerverkehrsaufkommen wieder zu und liegt sogar über dem Niveau vor den Corona-Maßnahmen. Da insbesondere eine Erweiterung des Busangebots den Zielen des VEP positiv gegenüberstehen, ist eine abschließende Beurteilung des Indikators zum Berichtszeitpunkt nicht möglich. Dennoch empfiehlt es sich, den Indikator bei zukünftigen Evaluationen heranzuziehen, da insbesondere im Bereich des Wirtschaftsverkehrs Indikatoren, die im Handlungsspielraum der Stadt stehen, begrenzt sind. Für zukünftige Erhebungen bietet es sich daher an, weitere, für den Kfz-Verkehr und insbesondere für den Lkw-Verkehr relevante Standorte, hinzuziehen. Die Erhebungen sollten auch hier zu einer ähnlichen Zeit im Jahr durchgeführt werden. Zudem sind lokale Einflussfaktoren wie Baustellen, Straßensperrungen oder ähnliches zu berücksichtigen. Essenziell ist vor allem bei den Verkehrszählungen zwischen den einzelnen Fahrzeugtypen zu differenzieren, damit das Lkw-Aufkommen vom Busverkehr unterschieden werden kann.

Abbildung 18: SV-Anteil am DTV [Kfz/24h] auf Bundesstraßen am Stadtrand Koblenz



Dauerzählstellen LBM B9 N, B9 S, B42 S, B49 W, B416 (Ohne B42 bei Urbar)

*Aufgrund von technischen Störungen wurden stellenweise die Vorjahreswerte berücksichtigt

Eigene Darstellung (Datengrundlage: BAST Auswertungen automatischer Dauerzählstellen)

Klasse	Symbolik	Bewertung
X		Eine Bewertung des Indikators scheint schwierig, da aktuell keine Unterscheidung zwischen dem Lkw- und dem Busverkehr vorgenommen werden kann. Da im Wirtschaftsverkehr der Handlungsspielraum der Stadt insgesamt begrenzt ist und sich am ehesten noch auf das kommunale Straßennetz beschränkt, sollte der Indikator in Zukunft dennoch entsprechend der beschriebenen Empfehlungen herangezogen werden.

Anteil an Lastenräder im Wirtschaftsverkehr

Obwohl es in Koblenz einen Lastenrad-Hersteller gibt (Cargo-Bikes), ist der Stadtverwaltung kein gewerblicher Einsatz entsprechender Fahrzeuge bis einschließlich 2018/19 bekannt.

Mit den im März 2020 einsetzenden Maßnahmen zur Eindämmung von Covid-19 ist eine im Stadtbild erkennbare Zunahme von Wirtschaftsverkehr mit Fahrrädern in Koblenz zu verzeichnen:

- Ein lokales medizinisches Großlabor nutzt mehrere Lastenräder zur Abholung von Proben aus Praxen und anderen medizinischen Einrichtungen werden (Typ „Long John“, Modell des ortsansässigen Lastenrad-Herstellers). Die Beschaffung erfolgte 2020 zur Bedienung der dezentralen Corona-Teststellen im Stadtgebiet.
- Ein deutschlandweit tätiger (seit 2014 zu einem niederländischen Unternehmen gehörender) Speisefuhrdienst setzt im Stadtgebiet mehrere Lastenräder für die Zustellung im Stadtgebiet ein (Typ „Bäcker-/Postrad“).

- Der weltweit größte Onlinehändler setzt in Koblenz über einen Subunternehmer seit Sommer 2023 ca. acht zulassungsfreie Kabinen-Cargo-Pedelecs (Höchstgeschwindigkeit 25 km/h) ein.
- Die Deutsche Post / DHL will Frühjahr 2024 die Kfz-Zustellung im Stadtteil Altstadt auf sechs zulassungsfreie Kabinen-Cargo-Pedelecs (Höchstgeschwindigkeit 25 km/h) umstellen.
- Die Stadtverwaltung Koblenz selbst (Amt 65 Zentrales Gebäudemanagement) hat zwei Lastenräder (Typ Long John) für Hausmeistertätigkeiten in städtischen Gebäuden beschafft und im Einsatz.

Klasse	Symbolik	Bewertung
+1		Die genannten Entwicklungen entsprechen grundsätzlich der VEP-Zielstellung zur Minderung des Kfz-Verkehrs. Insgesamt betrachtet ist eine positive Entwicklung zu verzeichnen. Aufgrund fehlender Datenverfügbarkeit kann der Einspareffekt hinsichtlich des Kfz-Verkehrs nicht quantifiziert werden.

5.1.6 Oberziel: Verkehrssicherheit erhöhen

Ziel ist es, eine kontinuierliche Reduktion der Unfallzahlen und -schwere in Richtung einer „Vision Zero“ zu erreichen. Insgesamt soll der Verkehr sicherer abgewickelt sowie Konflikte und Unfallrisiken reduziert werden. Bei dieser Evaluation soll vor allem die Entwicklung der Unfallzahlen mit Personenschäden in Koblenz herangezogen werden. Darüber hinaus bietet eine Reduzierung der Kfz-Geschwindigkeiten auf 30 km/h das Potential, Unfallrisiken und -schwere zu minieren und die Sicherheit für schwache Verkehrsteilnehmende zu erhöhen.

Tabelle 16: Messgrößen zum Oberziel „Verkehrssicherheit erhöhen“

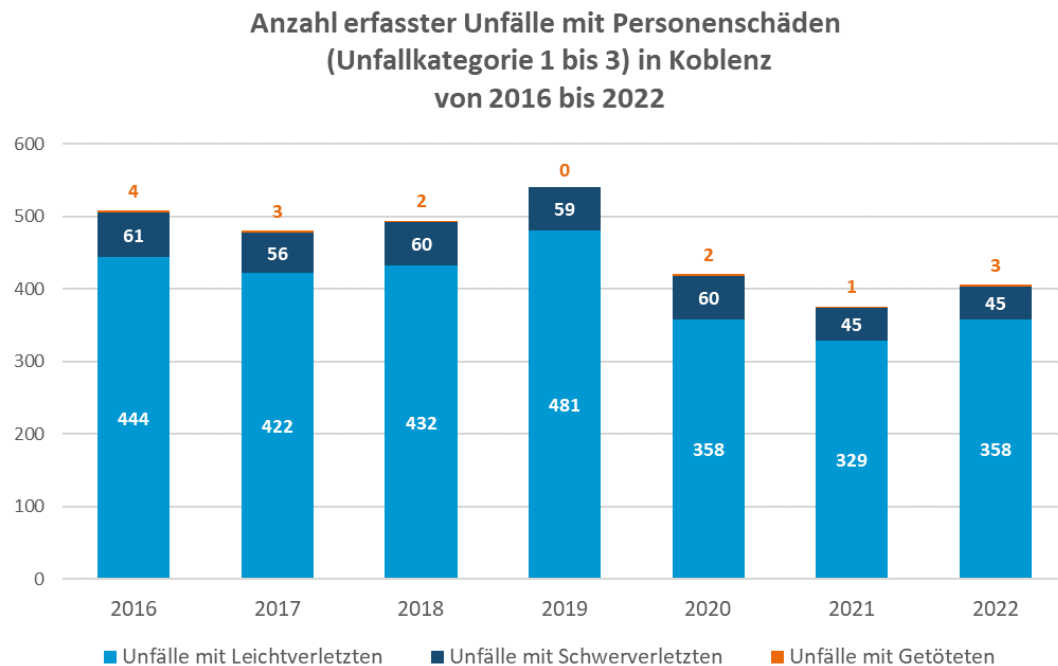
Indikator / Messgröße
Unfallstatistik
Anteile des Straßennetzes mit einer zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf Hauptverkehrsstraßen

Unfallstatistik

Die statistischen Ämter des Bundes und der Länder erfassen Deutschlandweit die polizeilich erfassten Straßenverkehrsunfälle mit Personenschäden. Unfälle, zu denen die Polizei nicht gerufen wurde, werden demnach nicht erfasst. Die Schwere von Unfällen wird durch die Unfallkategorie definiert, wobei die Unfälle mit Personenschäden die Kategorien eins bis drei abdecken:

- Unfallkategorie 1: Unfälle mit mind. einer getöteten Person. Hierzu zählen Personen, die innerhalb von 30 Tagen an den Unfallfolgen sterben.
- Unfallkategorie 2: Unfälle mit mind. einer schwerverletzten Person. Hierzu zählen Personen, die unmittelbar für mind. 24 Stunden zur stationären Behandlung in einem Krankenhaus aufgenommen wurden.
- Unfallkategorie 3: Unfälle mit mind. einer leichtverletzten Person. Hierzu zählen alle übrigen Verletzten.

Abbildung 19: Anzahl erfasster Unfälle mit Personenschäden (Unfallkat. 1-3) in Koblenz von 2016 bis 2022



Quelle: Eigene Darstellung (Datengrundlage: Unfallatlas)

Abbildung 19 zeigt die Entwicklung der Unfallzahlen in Koblenz nach den Unfallkategorien eins bis drei von 2016 bis 2022. In den Jahren von 2016 bis 2018 lagen die Unfälle mit Personenschäden um die 500 mit zwei bis vier getöteten Personen und ca. 60 Unfällen mit Schwerverletzten pro Jahr im Straßenverkehr. Nach einem Anstieg im Jahr 2019 auf 540 Unfälle (vor allem Anstieg an Unfällen mit Leichtverletzten), wurden im Jahr 2020 420 Unfälle mit Personenschäden erfasst. Auch im darauffolgenden Jahr 2021 reduzierten sich diese weiter auf 375 Unfälle mit Personenschäden. Im Jahr 2022 stiegen die erfassten Unfälle leicht auf etwa 400 an. Den wesentlichen Anteil bilden die Unfälle der Kategorie 3. Hier lässt sich auch die größte Verringerung erkennen. Immerhin zeigt die Anzahl an Unfällen mit Schwerverletzten auch einen leichten Rückgang von zuvor knapp 60 Unfällen pro Jahr zwischen 2016 und 2019 auf jeweils 45 Unfällen in den Jahren 2021 und 2022. Trotz Rückgang der absoluten Zahlen stagniert die Anzahl an getöteten Personen im Koblenzer Straßenverkehr zwischen einer bis vier Personen (Ausnahme 2019).

Klasse	Symbolik	Bewertung
+1		Insgesamt zeigt sich eine positive Entwicklung der Unfallzahlen im Hinblick auf die Verkehrssicherheit. Zu berücksichtigen ist hierbei allerdings auch, dass in Folge der Corona-Maßnahmen und den damit verbundenen Einschränkungen die Verkehrsleistung insgesamt vor allem in den Jahren 2021 und 2022 niedriger waren und sich diese Werte als Ausreißer darstellen könnten. Maßnahmen wie der Ausbau von sicheren Radverkehrsanlagen (z.B. Radwege, Radfahrstreifen) können hierbei allerdings auch einen positiven Einfluss (gehabt) haben.

Anteile des Straßennetzes mit einer zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf Hauptverkehrsstraßen

Reduzierungen der zugelassenen Höchstgeschwindigkeiten auf 30 km/h können in den betroffenen Straßenabschnitten dazu beitragen, die Anzahl an Unfällen sowie die Unfallschwere zu senken sowie allgemein das Konfliktpotential zwischen Verkehrsteilnehmenden positiv zu beeinflussen.

Die Straßenverkehrsordnung setzt hierbei den Handlungsspielraum über die Anordnung von zugelassenen Höchstgeschwindigkeiten. Eine allgemeine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf Hauptverkehrs- und Hauptsammelstraßen auf 30 km/h ist in der Regel noch nicht möglich und an bestimmte Bedingungen geknüpft (z.B. sensibles Umfeld, Vorliegen von Gefahrenlagen etc.).

Die folgende Tabelle zeigt eine Übersicht über die Gesamtlänge an angebauten Hauptverkehrsstraßen/Hauptsammelstraßen sowie den Anteil an Abschnitten mit einer zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Insgesamt weisen in Koblenz circa 13 % der angebauten Hauptverkehrsstraßen eine Geschwindigkeit von 30 km/h auf. Hiervon wurden 39 % seit 2019 umgesetzt.

Tabelle 17: Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h an angebauten Hauptverkehrsstraßen

Typisierung (nur in angebauten Straßen)	Gesamte Länge [km]	Davon 30 km/h [km]	In %	Davon 30 km/h seit 2019 [km]	In %
Bundesstraßen	6,6 km	0,17 km	3 %	0,17 km	100 %
Landesstraßen	9,8 km	0 m	0 %	0 km	0 %
Kreisstraßen	13,0 km	3,44 km	26 %	0,5 km	15 %
Unklassifizierte Haupt- verkehrsstraßen	23,3 km	3,24 km	14 %	2 km	62 %
Gesamt	52,7 km	6,85 km	13 %	2,67 km	39 %

Quelle: Stadt Koblenz

Ein weiterer Evaluierungsmaßstab ist die Abbildung 21 des VEP „Prüfempfehlungen für Tempo 30 im Straßennetz“, die sich ebenfalls auf Hauptverkehrs-/Hauptsammelstraßen bezieht (Kriterien Unfall und/oder Umfeld und/oder Lärm).

Tabelle 18 zeigt, in welchen dieser Abschnitte seither eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h angeordnet worden ist.

Tabelle 18: Prüfempfehlung Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h in sensiblen Bereichen

Prüfempfehlung Tempo 30 in sensiblen Bereichen (Kriterien Unfall, Umfeld, Lärm)	Gesamtlänge nach Abb. 21 VEP [km]	Davon mit 30 km/h seit 2018 [km]	In %
3 Kriterien	2,55 km	0,42 km	16,5 %
2 Kriterien	8,96 km	0,24 m	2,7 %
1 Kriterium	9,38 km	0,75 km	8,0 %
Gesamt	20,89 km	1,41 km	6,75 %

Quelle: Stadt Koblenz

Der geringe Umsetzungsgrad von Tempo 30 auf Basis der verkehrsplanerischen Prüfempfehlungen des VEP zeigt, dass der bundesrechtliche Rahmen für entsprechende Anordnungen nach wie vor zu eng ist, obwohl es inzwischen eine gewisse Ausweitung der kommunalen Befugnisse durch Änderungen der StVO bzw. ihrer Allgemeinen Verwaltungsvorschriften gab. In Anbetracht dieser unbefriedigenden Situation ist Koblenz zwischenzeitlich – gemeinsam mit mehr als 1.050 anderen Kommunen – Mitglied der Städteinitiative „Lebenswerte Städte“ zur Erleichterung der kommunalen Anordnung stadtverträglicher Höchstgeschwindigkeiten geworden.

Im Rahmen einer Studie des Leibniz-Instituts für Länderkunde wurde auf Basis einer vergleichenden Analyse der kommunale Gestaltungsspielraum und dessen Ausnutzung bei der Ausweisung von Tempo-30-Zonen in deutschen Großstädten untersucht. Für Koblenz zeigt sich dabei ein vergleichsweise geringer Gestaltungsspielraum. Die Auswertung verdeutlicht zudem, dass die Ausnutzung dieses Spielraums auf Hauptstraßen unterdurchschnittlich und auf Nebenstraßen insgesamt niedrig ausfällt im bundesweiten Vergleich (vgl. Hanewinkel & Sgibnev 2023). Diese Ergebnisse lassen den Schluss zu, dass die vorhandenen Möglichkeiten in Koblenz bislang nicht ausgeschöpft werden.

Klasse	Symbolik	Bewertung
0		Grundsätzlich ist im Sinne der Verkehrssicherheit die Senkung der Höchstgeschwindigkeiten positiv einzuschätzen. Seit 2019 sind lediglich 5 % bzw. 2,6 km des angebauten Hauptverkehrsstraßennetzes Geschwindigkeitsreduzierungen auf Tempo30 reduziert worden. Hier zeigt sich aus gutachterlicher Sicht weiterer Handlungsbedarf insbesondere für sensible Bereiche. Derzeit sind die Möglichkeiten für Städte in diesem Bereich noch sehr beschränkt.

5.1.7 Oberziel: Bestandssicherung und Effizienzsteigerung im Verkehrssystem

Ziel ist unter anderem eine bedarfsgerechte und zukunftsfähige Erhaltung und Entwicklung der Infrastruktur. Darüber hinaus sollen alle Verkehrsmittel effizient miteinander vernetzt werden sowie die Inter- und Multimodalität und innovative Mobilitätsdienstleistungen gefördert werden.

Tabelle 19: Messgrößen zum Oberziel „Bestandssicherung und Effizienzsteigerung im Verkehrssystem“

Indikator / Messgröße

Nutzungsstatistik zum Carsharing

Zustandserfassung (Klassifizierung) des Straßennetzes

Nutzungsstatistik zum Carsharing

Carsharing Fahrzeuge können dazu beitragen, den Kfz-Bestand zu reduzieren, indem der private Pkw bzw. Zweitwagen langfristig wegfällt bzw. gar nicht erst angeschafft wird. Je nach örtlichen Bedingungen kann ein Carsharing-Fahrzeug im Durchschnitt ca. 15 private Fahrzeuge ersetzen.

In Koblenz standen im Oktober 2018 insgesamt 18 Carsharing-Fahrzeuge zur Verfügung, die in Summe von 109 Kund:innen genutzt wurden. Der Bestand wurde bis Oktober 2023 um 10 weitere Carsharing-Fahrzeuge erhöht. Auch die Anzahl an Kund:innen hat sich in der gleichen Zeit fast verdoppelt auf 203 Personen. Es zeigt sich demnach, dass in Koblenz eine Nachfrage besteht und Carsharing-Fahrzeuge genutzt werden.

Tabelle 20: Nutzungsstatistik der Carsharing-Nutzung in Koblenz (Vergleich Oktober 2018 und 2023)

Zeitraum	Fahrzeuge	Fahrleistung	Anzahl Kunden	km/Kunde
Oktober 2018	18	25.178	109	231
Oktober 2023	28	35.393	203	174

Quelle: Stadt Koblenz

Klasse	Symbolik	Bewertung
0		Grundsätzlich ist die Entwicklung vor dem Hintergrund der Effizienzsteigerung im Verkehrssystem als positiv zu bewerten. Allerdings kommen im Verhältnis zur Einwohnerzahl circa 0,24 Fahrzeuge pro 1.000 Einwohner:innen. Im bundesweiten Städteranking (Städte ab 50.000 EW) belegte Koblenz 2022 Platz 80 von 153 und lag damit im Mittelfeld ⁷ . Aus gutachterlicher Sicht besteht hier weiterhin der Bedarf das Angebot auszubauen.

Zustandserfassung (Klassifizierung) des Straßennetzes

Durch eine Zustandserfassung des Straßennetzes können Erkenntnisse über die Entwicklung der Infrastruktur gewonnen und im Hinblick auf eine zukunftsfähige Erhaltung frühzeitig Gegenmaßnahmen eingeleitet werden, wenn der Zustand in Straßenabschnitten absehbar nicht mehr ausreichend ist.

Die beiden folgenden Tabellen zeigen die Anzahl an Straßen- und Fußgängerbrücken nach ihrem Zustand von „sehr gut“ bis „ungenügend“ für die Jahre 2016 und 2023 an. Hierbei zeigt sich, dass die Summe an Brücken, die mit einer Note zwischen 3,0 und 4,0 bewertet wurden, rückläufig war, da der Zustand der bestehenden Brücken verbessert werden konnte. Im Jahr 2023 lag der Anteil der Brücken mit einem nicht ausreichenden bis ungenügenden Zustand bei knapp 38 %. Für die Fußgängerbrücken und Teilbauwerke liegt der Anteil bei knapp 17 %.

Tabelle 21: Bestandsanalyse Straßenbrücken 2016 und 2023

Straßenbrücken			
Prüfnote	Zustand	Anzahl 2016	Anzahl 2023
1,0 – 2,9	Sehr gut bis ausreichend	23	31
3,0 – 3,4	Nicht ausreichend	19	15
3,5 – 4,0	Ungenügend	10	5
	Nicht bekannt, da zurzeit im Neubau	0	1
Straßenbrücken, Hauptbauwerke		52	52

Quelle: Stadt Koblenz

⁷ Bundesverband CarSharing. Städteranking 2022: <https://carsharing.de/alles-ueber-carsharing/carsharing-zahlen/carsharing-staedteranking-2022>

Tabelle 22: Bestandsanalyse Fußgängerbrücken 2016 und 2023

Fußgängerbrücken			
Prüfnote	Zustand	Anzahl 2016	Anzahl 2023
1,0 – 2,9	Sehr gut bis ausreichend	13	19
3,0 – 3,4	Nicht ausreichend	5	2
3,5 – 4,0	Ungenügend	3	2
	Nicht bekannt, da zurzeit im Neubau	0	0
Fußgängerbrücken, Teilbauwerke		21	23

Quelle: Stadt Koblenz

Klasse	Symbolik	Bewertung
X		Im Bereich der Straßen- und Fußgängerbrücken zeigt sich zwar eine positive Entwicklung, allerdings erscheint der Anteil an Straßenbrücken mit einem nicht ausreichenden bis ungenügenden Zustand nach wie vor relativ hoch. Nichtsdestotrotz ist eine umfassende Entwicklungsabschätzung des Indikators im Hinblick auf das Oberziel kaum möglich, da hierfür eine übergreifende Zustandserfassung, die das Straßennetz insgesamt berücksichtigt, notwendig ist. Da zur Zeit der VEP-Aufstellung noch keine entsprechende Dokumentation erfolgt ist, kann dieser Sachverhalt erst ab der nächsten Evaluation einbezogen werden.

5.2 Zwischenfazit zur Wirkungsevaluation

Ziel der Wirkungsevaluation war es, die gesamtstädtischen Wirkungen durch die Umsetzung des VEP anhand von Indikatoren zu messen und mit dessen Zielwerten abzugleichen. Hierauf aufbauend ließen sich positive oder negative Entwicklungen im jeweiligen Indikator im Hinblick auf die Ziele des VEP abschätzen.

Insgesamt zeigt sich eine gemischte Bilanz mit einigen positiven Entwicklungen, gleichzeitig zeigt sich aber auch noch Raum für weitere Verbesserungen.

Von Insgesamt 18 Kernindikatoren weisen neun eine positive Entwicklung im Sinne der Oberziele des VEP auf. Bei fünf Kernindikatoren besteht aus gutachterlicher Sicht aufgrund der indifferenten Entwicklung weiteres Handlungspotential. Dies betrifft die Indikatoren:

- Reisezeitverhältnis zwischen MIV und ÖPNV
- Verhältnis der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum zu denen in Parkbauten
- Lärmbetroffene durch Straßenlärm
- Anteil des Straßennetzes mit einer zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h
- Carsharing-Angebot

Im Bereich der barrierefreien Haltestellen ist für die Zukunft eine positive Entwicklung bzw. ein kontinuierlicher Ausbau aufgrund der geplanten Maßnahmenpakete zu erwarten. Die bisher geringe Umsetzung der Prüfeempfehlungen des VEP zu Tempo 30 zeigen allerdings auch, dass der Handlungsspielraum durch verkehrsrechtliche Rahmenbedingungen begrenzt ist und es hier in erster Linie gesetzliche Anpassungen auf Bundes- und Landesebene braucht.

Anzumerken ist außerdem, dass einige der positiven Entwicklungen auch auf übergeordnete Faktoren zurückzuführen sind, wie etwa die Einführung des Deutschland-Tickets zur Förderung des ÖPNV oder aber eine allgemeine Verbesserung der Fahrzeugflotte mit geringeren Schadstoffemissionen, was dem Gesamterfolg des VEP dennoch zugutekommt.

Die folgenden drei Abbildungen geben eine Übersicht der jeweiligen Entwicklungsklassen zu den untersuchten Kernindikatoren, wie sie in Kapitel 2.1 bereits beschrieben wurden:

- Klasse +2: Sehr positive Entwicklung des Indikators
- Klasse +1: Positive Entwicklung des Indikators
- Klasse 0: Indifferente Entwicklung zur Erreichung der Ziele
- Klasse -1: Negative Entwicklung des Kernindikators
- Klasse -2: Sehr negative Entwicklung des Kernindikators
- Klasse X: Abschätzung des Indikators (derzeit noch) nicht möglich

Abbildung 20: Übersicht der Entwicklungsklassen für die jeweiligen Kernindikatoren (siehe Tabelle 1 als Legende)



Die Beurteilung der Entwicklungen der einzelnen Kernindikatoren beruhen im wesentlichen auf einer gutachterlichen Einschätzung und Bewertung im Hinblick auf die jeweiligen Oberziele des VEP. Folgende Empfehlungen ergeben sich, um zukünftig die Wirkungsevaluation weiter zu optimieren und die Aussagekraft zu erhöhen:

- Für exaktere Wirkungsabschätzungen bräuchte es zukünftig konkreter definierte Zielwerte für die einzelnen Kernindikatoren (zum Beispiel Steigerung der Fahrgastzahlen im ÖPNV um jährlich 5 %). So ließe sich neben einer grundsätzlichen Einschätzung der Entwicklungsklassen auch der Zielerreichungsgrad eines Indikators erfassen, bewerten und nachsteuern.
- Anhand der Indikatoren sollte es möglich sein, eine gesamtstädtische Wirkung abschätzen zu können. Insbesondere für die Indikatoren zum Verkehrsaufkommen ist es daher wichtig, die für das jeweilige Verkehrsmittel relevanten Querschnitte im Stadtgebiet zu erfassen (Haupttrouten für Radverkehr, MIV, Straßengüterverkehr). Mit den jüngst errichteten Dauerzählstellen im Radverkehr kann hier zukünftig auf belastbare Daten zurückgegriffen werden.
- Bei der Auswahl der Indikatoren sollte unter anderem darauf geachtet werden, dass die Stadt durch Maßnahmen in der Lage ist, die Entwicklung des Indikators zu beeinflussen und zu erfassen. Im Bereich des Wirtschaftsverkehrs ist dies nur eingeschränkt möglich und beschränkt sich meist auf den Straßengüterverkehr innerhalb der Stadt (Verkehrslenkungen, Informationskampagnen etc.).

6 Ergebnisse der Prozessevaluation

Ziel der Prozessevaluation war, den Umsetzungsprozess des VEP in Koblenz zu durchleuchten. In einem verwaltungsinternen Workshop in Koblenz im September 2023 wurden hierfür zunächst fördernde sowie hemmende Faktoren zum VEP als Plandokument sowie zum Umsetzungsprozess im Allgemeinen gemeinsam herausgearbeitet und diskutiert (siehe hierzu auch Kapitel 2.2 zur Vorgehensweise). Auf dieser Grundlage wurden Handlungs- und Maßnahmenempfehlungen abgeleitet und anschließend in einem Kurz-Workshop im November 2023 mit Teilnehmenden der Stadtverwaltung diskutiert. Die Handlungsempfehlungen im Hinblick auf die Prozessoptimierung können dem Kapitel 7 entnommen werden. Im Folgenden sollen zunächst die zentralen Ergebnisse der Prozessevaluation bzw. des Workshops dargestellt werden.

6.1 Erfüllung des Ratsbeschlusses

Beim einstimmigen Beschluss des VEP Koblenz 2030 am 30.08.2018 im Stadtrat wurden klare Vorgaben als Richtschnur festgelegt.

Die nachfolgende Übersicht stellt dar, inwieweit die Vorgaben bisher erfüllt worden sind:

-  **Maßgebliches Strategie-/Rahmen-/Maßnahmenplan** für Verkehr/Mobilität
-  **Verwaltungsverbindliche Leitlinie** der Verkehrspolitik/-planung der Stadt
-  **Berücksichtigung bei allen Beschlüssen mit Verkehrsbezug durch Rat**

-  **Grundlage für Haushaltsberatungen** (Verwaltungsvorschlag, Ratsentscheidung)
-  **Berücksichtigung in Beschlussvorlagen und Antrag-Stellungnahmen** zu Verkehrsprojekten / raumwirksamen Maßnahmen ([VEP-Verträglichkeit](#))

-  **Evaluierungsbericht** alle 5 Jahre

Es zeigt sich, dass Koblenz auf einem guten Weg ist.

Die Punkte

- maßgebliches Strategie-/Rahmen-/Maßnahmenplan für Verkehr/Mobilität und
- verwaltungsverbindliche Leitlinie der Verkehrspolitik/-planung der Stadt

werden weitgehend erfüllt: Der VEP wird offenbar von Rat und Verwaltung im Allgemeinen als Rahmensetzung anerkannt und schrittweise als Handlungsprogramm umgesetzt. Dabei gibt es allerdings zeitliche Verzögerungen, die zumeist strukturell bedingt sind (z.B. Finanz- und Personalmangel, s.u.).

Zumeist stehen auch die Ratsbeschlüsse im Einklang mit dem VEP. Ein entgegenstehender Ratsbeschluss vom 08.11.2018 zur Fortführung der Planungen für Schnellstraßenvorhaben, das im VEP-Erstellungsprozess aus fachlichen Gründen im Konsens von Stadt und Land aufgegeben worden war

(Nordtangente Metternich Ost-West-Achse), stellt jedoch eine Abweichung von der kurz zuvor ausgesprochenen Selbstbindung des Stadtrats an den VEP dar. Wegen des immensen Finanzaufwandes für dieses Vorhaben und seiner den VEP-Zielen entgegenstehenden Wirkung (Aufwertung des Kfz-Verkehrs, Schwächung von Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr) ist diese Inkonsistenz gravierend. Sie schwächt die Verkehrsentwicklungsplanung, blendet alternative Möglichkeiten zur Entlastung der Trierer Straße aus und führt bei Umsetzung zu mehr Kfz-Fahrleistung mit den bekannten unerwünschten Nebenwirkungen.

Gewissen Optimierungsbedarf gibt es auch bei der finanziellen Untermauerung des VEP-Handlungsprogrammes bei den Haushaltsberatungen.

Das gilt auch für die verwaltungsseitige Prüfung und Dokumentation, inwieweit Beschlussvorlagen und anderer Gremienvorlagen im Einklang mit dem VEP bzw. seinem verbindlich beschlossenen Zielsystem stehen. Die Pflicht zur Beifügung des VEP-Verträglichkeitsnachweises wird von den Sitzungsdiensten bzw. Dezernaten nicht eingefordert und dementsprechend unvollständig umgesetzt.

Die Vorgabe zur Evaluation wird praktisch – mit dieser Ausarbeitung – erfüllt. Die Verzögerung bei der schon 2023 begonnenen Evaluierung resultieren aus Unregelmäßigkeiten im Verkehrsverhalten in den Corona-Maßnahmen-Jahren sowie dem kommunal nicht beeinflussbaren Datum der bundesweiten Erhebung „Mobilität in Deutschland“ (MiD).

6.2 Fördernde Faktoren im Umsetzungsprozess

Fördernde Faktoren im Umsetzungsprozess

1. Steigendes Umweltbewusstsein in der Bevölkerung

In den vergangenen Jahren sind die Folgen des Klimawandels und die Dringlichkeit für mehr Klimaschutz stärker in den öffentlichen Diskurs gerückt. Auch in Koblenz stellt die Stadtverwaltung fest, dass ein wachsendes Umweltbewusstsein in weiten Teilen der Bevölkerung die Akzeptanz gegenüber den Maßnahmen und der Verkehrswende fördert.

2. Radentscheid konkretisiert den VEP und setzt zusätzlichen Handlungsdruck

Der Radentscheid ist ein Begehren durch die Bevölkerung, der sich für eine bessere Radverkehrsinfrastruktur einsetzt. Die aufgestellten Forderungen können durch Unterschriften der Bürgerschaft unterstützt werden. Insgesamt fand der Radentscheid in Koblenz über 8.000 Unterstützer:innen. Zusammen mit der Stadtverwaltung wurde daraufhin ein Maßnahmenpaket entwickelt. Durch das entwickelte Maßnahmenpaket vom 16.06.21 besteht eine weitere Argumentations- und Handlungsgrundlage für die Umsetzung einer verbesserten Radinfrastruktur und schafft zusätzlichen Handlungsdruck.

3. Frühzeitige Einbindung der Politik in die Entwicklung

Die frühzeitige Einbindung der Politik in die Entwicklung des VEP ermöglichte einen konstruktiven Austausch und partizipative Diskussionen, die schließlich zu einer konsensualen Beschlussfassung im August 2018 führten.

Fördernde Faktoren zum VEP als Plandokument

1. Der VEP Koblenz schafft Konsens und Bewusstsein für Ziele

Seit seinem einstimmigen Beschluss im Rat 2018 dient der VEP als wichtiger Wegweiser zu einer „stadtverträglichen und nachhaltigen Gestaltung und Entwicklung der Mobilität und Verkehre“ in Koblenz. Innerhalb der Stadtverwaltung herrscht Einigkeit über die Ziele des VEP und dessen Umsetzung. Insbesondere innerhalb des Kernteams der Stadtverwaltung, der sich mit der Umsetzung des VEP befasst, wird die Zusammenarbeit und Kommunikation als zielorientiert beschrieben.

2. Die Inhalte des VEP unterstützen die Argumentation bei der Umsetzung

Der VEP und dessen Inhalte sind für die Stadtverwaltung hilfreich, um geplante Maßnahmen oder noch zu planende Maßnahmen nach außen bzw. gegenüber der Politik zu begründen. In Beschlussvorlagen mit Verkehrsbezug bzw. mit zu erwartenden verkehrlichen Auswirkungen sind die Oberziele des VEP grundsätzlich zu berücksichtigen und die Verträglichkeit nachzuweisen.

3. Ganzheitlicher Ansatz / Ausrichtung des VEP als Gesamtkonzept

Im VEP werden mit den Maßnahmen- und Handlungsfeldern alle Verkehrsteilnehmende und Verkehrsmittel berücksichtigt. Hierdurch werden alle Teilverkehrssysteme integriert betrachtet und im Hinblick auf die Oberziele in einem Gesamtverkehrssystem verknüpft. Nicht zuletzt wird hierdurch die allgemeine Akzeptanz hinsichtlich der Ziele und Maßnahmen gefördert.

4. Synergien NVP und VEP durch zeitgleiche Entwicklung

Der Verkehrsentwicklungs- sowie der Nahverkehrsplan sind in Koblenz parallel entstanden. Aufgrund der zeitgleichen Entwicklung konnten Überschneidungen und Verknüpfungen geschaffen werden, die ineinandergreifen und sich gegenseitig verstärken. Diese Synergien konnten den Umsetzungsprozess an diesen Schnittstellen erleichtern.

5. Konkretisierung von Maßnahmen und Handlungsfeldern

Neben der strategischen Ausrichtung, wie sich der Verkehr in Koblenz in Zukunft entwickeln soll, führt der VEP auch konkrete Beispiele und gebietsbezogene Vorschläge bzw. Maßnahmen an, die bei der Umsetzung helfen können. Diese Maßnahmen wurden darüber hinaus hinsichtlich der Priorität, Kostenklasse sowie Kosten-Wirkungs-Klasse abgeschätzt, was die Entscheidungsfindung für die Stadtverwaltung unterstützen kann.

6.3 Hemmende Faktoren im Umsetzungsprozess

Hemmende Faktoren im Umsetzungsprozess

1. Kommunikation mit der Bevölkerung

Im Workshop wurde selbstkritisch bemängelt, dass die Kommunikation mit der Bevölkerung zumeist nicht über das Mindestmaß hinausgeht. Für eine erfolgreiche und durch die Bevölkerung gestützte Umsetzung der Maßnahmen im Straßenverkehr sind Partizipationsveranstaltungen mit der Bevölkerung sowie ein stetiger Informationsfluss unterstützende Schlüsselfaktoren. Hierdurch können Meinungsbilder und Anregungen eingefangen, mehr Mitgestaltung gewährt und mehr Wertschätzung vermittelt sowie die Akzeptanz für Maßnahmen erhöht werden. Grund für die i.d.R. zurückhaltende Kommunikation und Partizipation ist das Fehlen entsprechender personeller Kapazitäten.

2. Fokussierung auf negativen Auswirkungen von Maßnahmen bei Teilen der Bevölkerung

Durch die Stadtverwaltung wurde festgestellt, dass trotz allgemein steigendem Umweltbewusstsein, bei Teilen der Bevölkerung (und Politik) mögliche negative Auswirkungen im Zuge von Maßnahmen im Vordergrund stehen und höher gewichtet werden (z.B. Parkraumentfall), während die auftretenden bzw. zu erwartenden positiven Wirkungen eine untergeordnete Rolle spielen. Die starke Fokussierung auf negative Auswirkungen bzw. die Sorge vor einschränkenden Veränderungen kann durch unzureichende Kommunikation und Beteiligung der Bevölkerung verstärkt werden.

3. Unzureichende Umsetzungsdynamik

Der Umfang und das Tempo der VEP-Umsetzung entsprechen nicht den Erwartungen in der Planaufstellungsphase. Begründet wurde dies vor allem aufgrund von personellen Ausfällen bzw. unzureichender Personalkapazitäten sowohl bei der Projektsteuerung als auch den umsetzenden Dienststellen.

4. Ressourcenmangel

Im Workshop wurde der allgemeine Ressourcenmangel, mit dem die Verwaltung konfrontiert ist, beklagt: Zeit- und Personalmangel sowie die Knappheit finanzieller Mittel. Für eine adäquate Umsetzung des VEP ist es essenziell, dass ausreichend Personal mit entsprechenden finanziellen Mitteln bereitgestellt wird.

5. Tagesgeschäft lässt nicht ausreichend Zeit für eine adäquate Umsetzung

Als Konsequenz aus dem vorgenannten Ressourcenmangel ergibt sich eine Diskrepanz zwischen der Anzahl an zu erledigenden Aufgaben und dem zur Verfügung stehenden Personal. Den Mitarbeitenden ist es kaum möglich, sich neben dem allgemeinen Tagesgeschäft, bei dem häufig (aus gesamtstädtischer Sicht eher untergeordnete) Einzelanliegen zu bearbeiten sind, der Umsetzung des VEP adäquat zu widmen. Personalfluktuationen und der damit verbundene Einarbeitungsaufwand reduzieren zusätzlich die effektiv nutzbare Arbeitszeit.

6. Fehlen einer übergeordneten Stelle für des VEP-Projektmanagement

Nahezu jede Maßnahme im Rahmen des VEP erfordert für die Umsetzung eine formale Anmeldung sowie Bereitstellung finanzieller Mittel. Häufig ist zudem eine gesonderte Beschlussfassung durch die Ratsgremien notwendig, ebenso wie personelle Kapazitäten in den zuständigen Dienststellen. Diese sind jedoch parallel mit eigenen Arbeitsprogrammen und Projekten befasst, die zumeist priorisiert werden.

Gäbe es ein übergeordnetes Projektmanagement, könnte diese Stelle Priorisierungen und Projektsteuerungsaktivitäten vornehmen, den Bearbeitungsprozess steuern und insgesamt das Gesamtprojekt auf Kurs halten.

7. Teilweise unzureichende Unterstützung durch die Politik

Obwohl die Parteien intensiv in die VEP-Erarbeitung einbezogen waren und der VEP einstimmig und mit großem Lob beschlossen wurde, zeigt sich im Nachgang eine oftmals nur zurückhaltend und mitunter sogar fehlende Unterstützung durch die Kommunalpolitik, was sich zum Teil hemmend auf die Umsetzung des VEP auswirkt. Ursache könnte unter anderem darin liegen, dass eine Angst der politischen Gremien vor einer noch z.T. sehr autozentrierten Bevölkerung besteht, die sich vor allem im Zusammenhang mit einschränkenden Maßnahmen des Autoverkehrs zeigt. Verkehrlicher Wandel erfordert Standfestigkeit, insbesondere in Phasen der Einführung und Erprobung von Maßnahmen. In der politischen Praxis zeigt sich in Teilen, dass auf öffentlichen Unmut einzelner Bürger:innen zu schnell reagiert wird. Aus Verwaltungssicht kann dies mitunter verfrüht erscheinen und dazu führen, dass die positiven Aspekte der jeweiligen Maßnahme sowie die Interessen der oftmals stillen Befürworter:innen nicht ausreichend berücksichtigt werden.

8. Potential von Rückkopplung, Unterstützung und Fachlichkeit der Führungsebene

Im Workshop wurde von der Arbeitsebene dargestellt, dass eine konsequente Unterstützung durch die Führungsebenen bei der Umsetzung und kontinuierlichen Berücksichtigung des verwaltungsverbindlichen VEP sehr wichtig, jedoch nicht immer vollumfänglich gegeben ist.

9. Umfang bzw. Detaillierung des Einzel- und Beispielmaßnahmenkatalog des VEP-Handlungskonzepts

Im Workshop wurde ausgeführt, dass in den letzten Jahren vereinzelt angemerkt worden sei, der VEP umfasse zu viele Einzelmaßnahmenvorschläge und sei damit zu komplex und sperrig. Diese Haltung ist verbunden mit dem Wunsch, der VEP möge auf ein schlankes rein strategisches Konzept reduziert werden. Gutachterlich betrachtet hat Beides seine Berechtigung: Sowohl die konkrete Nennung von Einzelmaßnahmenvorschlägen als auch die strategische Zuspitzung. Im aktuellen VEP findet sich diese bisher lediglich im Zielsystem. Da dieses mit seinem hohen Abstraktionsgrad das andere Extrem darstellt, wird vom städtischen Verkehrsentwicklungsplaner als Lösungsansatz die Erstellung eines strategischen VEP-Kurzprogramms angedacht. Diese Inhaltszusammenfassung soll den Gremien und den Führungskräften als Instrument zur schnellen Orientierung zur Verfügung gestellt werden. Auch gutachterlicher Sicht wird dieses Vorhaben ausdrücklich befürwortet.

10. VEP-Verträglichkeitsprüfung wird nicht umfassend durchgeführt

Nach Beschlussfassung des VEP wurde ein „VEP-Verträglichkeitsnachweis“, der allen einschlägigen Gremienvorlagen beizufügen ist, in Kooperation der Ämter für Stadtentwicklung und Bauordnung sowie Tiefbau entwickelt und 2022 eingeführt. Die Anwendung dessen erfolgt – trotz eindeutiger Beschlusslage (Rat vom 30.8.2018) – noch nicht durchgängig (siehe Stichprobenauswertung für 2023 im Anhang 11.5). Offenbar obliegt es in der Praxis bisher der Bereitschaft der einzelnen Mitarbeitenden, die Verträglichkeitsbescheinigung zu erstellen und beizufügen. Aus gutachterlicher Sicht wird eine systematische Kontrolle und Einforderung des Nachweises empfohlen.

Hemmende Faktoren zum VEP als Plandokument

1. Messbarkeit des Umsetzungsfortschritts

Durch die Stadtverwaltung wurde angemerkt, dass derzeit noch die Messbarkeit des konkreten Umsetzungsfortschritts erschwert ist. Insbesondere in Bezug auf Maßnahmen, die als Daueraufgaben definiert sind, und demnach kein definierbares Ende erreichen oder auch Maßnahmen, die aktuell nicht weiterverfolgt, aber in Zukunft dennoch umgesetzt werden sollen. Hier fehlt es noch an einem abschließend ausgereiften Instrumentarium, um den Umsetzungsfortschritt einfach fortschreibbar sowie adäquat messen und kommunizieren zu können.

6.4 Zwischenfazit zur Prozessevaluation

Insgesamt zeigt sich ein allgemeiner Konsens und hohe Akzeptanz innerhalb der Mitarbeitenden der Stadtverwaltung gegenüber dem Leitziel sowie den Oberzielen des VEP. Insbesondere der ganzheitliche Ansatz, bei dem alle Teilverkehrssysteme (Rad, Fuß, ÖPNV und MIV) integriert im Kontext eines Gesamtverkehrssystems betrachtet und stadtverträglich und nachhaltig entwickelt werden sollen, verstärkt den Rückhalt zum VEP zusätzlich. Positiv hervorgehoben wurde auch, dass der VEP durch seine Handlungs- und Maßnahmenfelder bereits konkrete Vorschläge zur Erreichung der jeweiligen Oberziele bietet. Dies unterstützt die Stadtverwaltung bei der Sondierung und Priorisierung von anzugehenden Maßnahmen. Ein weiterer fördernder Faktor im Hinblick auf den Umsetzungsprozess ist die Argumentation und Begründung von verkehrsbezogenen Maßnahmen nach Außen bzw. in die Politik. Durch den einstimmigen Beschluss im Stadtrat sind der VEP und dessen Ziele verbindlich für die Stadtverwaltung im Kontext der strategischen Ausrichtung der Verkehrsplanung in Koblenz. Insbesondere Maßnahmen, die die Verkehrs- und Mobilitätswende voranbringen, lässt sich somit besser begründen und realisieren. Neben diesen fördernden Faktoren, die den VEP als konkretes Planungsdokument betreffen, unterstützt auch das grundsätzlich wachsende Umweltbewusstsein in der Bevölkerung den Umsetzungsprozess (z.B. Bürgerbegehren zum Radentscheid). Dies schafft allgemein mehr Akzeptanz gegenüber Maßnahmen der Verkehrswende.

Diesen fördernden Faktoren stehen allerdings auch Faktoren gegenüber, die den Umsetzungsprozess des VEP hemmen und verzögern. Insbesondere der Personal- und Zeitmangel erlaubt es den

Mitarbeitenden der Stadtverwaltung kaum, sich neben dem Tagesgeschäft der Umsetzung des VEP bzw. der Maßnahmen zu dessen Zielerreichung in der Form zu widmen, wie sie es gerne würden. Auch in den leitenden Positionen kann dies dazu führen, dass sich Amtsleitung und Stadtspitze nicht adäquat mit der Umsetzung des VEP befassen können. Hemmnisse wurden ebenfalls in der Kommunikation und Beteiligung mit der Bevölkerung gesehen, die derzeit im Allgemeinen nicht über das Mindestmaß hinausgehen. Für konsequente und angemessene Partizipationsprozesse mit der Bevölkerung bedarf es nicht nur Wille, sondern unter anderem auch die hierfür notwendigen personellen und zeitlichen Ressourcen. Als hemmender Faktor wurde auch die Kommunalpolitik angeführt, die nicht immer im Sinne der beschlossenen Oberziele des VEP handeln würden. Hinzu kommt, dass die verpflichtende Erstellung der VEP-Verträglichkeitsnachweise bei Gremienvorlagen nicht konsequent erstellt und kontrolliert wird.

Im Rahmen der Prozessevaluation zeigt sich insbesondere der Bedarf nach einer zentralen Stelle für Projektmanagement, die den Umsetzungsprozess des VEP priorisiert, kommuniziert, verantwortet und das nötige Personal organisiert.

Im folgenden Kapitel 7 wird auf zentrale Schlussfolgerungen und Handlungsempfehlungen, die sich aus den Erkenntnissen der Wirkungs- und Prozessevaluation ableiten lassen, eingegangen.

7 Schlussfolgerung und Handlungsempfehlungen

Aufbauend auf den Erkenntnissen der Wirkungs- und Prozessevaluation sollen im Folgenden Handlungs- und Maßnahmenempfehlungen abgeleitet werden. Ziel ist es, den Umsetzungsprozess im Sinne der übergeordneten und strategischen Ausrichtung der Verkehrsplanung entsprechend des gesetzten Leitziels zu optimieren. Insgesamt wurden sieben verschiedene Handlungsbereiche entwickelt und mit Vertreter:innen der Stadtverwaltung – einschließlich der Amtsleitungen der Ämter für „Stadtentwicklung und Bauordnung“ und Tiefbau – abgestimmt und erörtert.

1. VEP zu einem Prozess entwickeln – „SUMP“

Ein moderner Verkehrsentwicklungsplan setzt die strategische und operative Ebene in einen zyklischen Prozess in Verbindung. Vorbild ist hier der „SUMP-Zyklus“ bzw. die 12 Schritte für nachhaltige urbane Mobilitätsplanung (siehe Abbildung 21).

Abbildung 21: Die 12 Schritte der nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung



Quelle: Rupprecht Consult (2019, S. 18)

Ein SUMP („Sustainable Urban Mobility Plan“) bzw. ein nachhaltiger urbaner Mobilitätsplan, ist ein strategischer Plan, der auf bewährten Planungsansätzen aufbaut, allerdings den besonderen Fokus auf Zusammenarbeits-, Beteiligungs- sowie Evaluationsprinzipien setzt (vgl. Rupprecht Consult 2019). Die Schritte geben hierbei eine vereinfachte Darstellung komplexer Planungsprozesse wieder. In der strategischen Ebene wird sondiert, welche Ressourcen zur Verfügung stehen; darüber hinaus wird der Planungsrahmen gesetzt und die Mobilitätssituation vor Ort analysiert. Hierauf auf-

bauend werden Ziele sowie Indikatoren festgelegt. Im Rahmen der operativen Ebene werden Maßnahmenpakete geschnürt, Finanzierungsmöglichkeiten und Beschlüsse vorbereitet sowie die Umsetzung sichergestellt und ggf. Anpassungen vorgenommen. Der Zyklus schließt mit einem Monitoring bzw. einer Evaluation ab und bildet die Grundlage für den nächsten Planungs- und Umsetzungszyklus. Der zeitliche Horizont für einen jeweiligen Zyklus beträgt ca. fünf Jahre. Hier wird geprüft, ob die Maßnahmenumsetzung nach Plan verläuft und ob ggf. Korrekturen notwendig sind. Zentral ist für den Umsetzungsprozess ist vor allem der Rückhalt der Verwaltung und Spitze sowie Politik gegenüber den definierten Zielen und Maßnahmenpaketen.

2. Ein Projektmanagement etablieren und Ressourcen effektiv bündeln

Durch die Etablierung eines festen Kernteams (strategische Verkehrsentwicklungsplanung) können das Projektmanagement und der zyklische Umsetzungsprozess verbessert werden. Wichtig ist, dass das definierte Kernteam über ausreichende Ressourcen und genügend Durchsetzungskraft innerhalb der Verwaltungsorganisation verfügt. Das Kernteam eruiert in wiederkehrenden Treffen den Umsetzungsstand der Maßnahmenpakete, definiert und terminiert Meilensteine bzw. Zwischenziele und koordiniert den zyklischen Umsetzungsprozess bestehend aus der strategischen und operativen Ebene. Da i.d.R. eine große Personenzahl am Umsetzungsprozess beteiligt sind, ist eine Gesamtkoordination ganz entscheidend. Zentral ist vor allem die zu Beginn des „SUMP-Zyklus“ analysierten Ressourcen, die für den weiteren Umsetzungsprozess benötigt werden, vorzuhalten und die entsprechenden Arbeitsstrukturen einzurichten. Dies betrifft insbesondere die personellen, finanziellen und institutionellen Ressourcen. Planungsprozesse können ggf. standardisiert und beschleunigt werden, indem z.B. Planverfahren einer umgesetzten Fahrradstraße in konkrete Arbeitsschritte aufgeteilt und auf weitere Standorte übertragen werden. Die Umsetzung kann durch ein eigenes VEP-Budget für kleinere Maßnahmen gefördert und beschleunigt werden.

Wichtig erscheint es, vor allem die knappen personellen Ressourcen innerhalb der Verwaltung stärker auf die definieren Aufgaben des VEP zu bündeln.

Im VEP Koblenz 2030 wurden folgende Zusatzbedarfe identifiziert:

- a) Koordinierung, vorbereitende Umsetzung und Evaluation der Maßnahmen des VEP (eine Vollzeitstelle, Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung)
- b) Prüfung, Planung und Umsetzung von Maßnahmen insb. im Fuß- und Radverkehrsnetz (zwei Vollzeitstellen, Tiefbauamt)
- c) Radverkehrsmarkierungen und -abstellanlagen (eine Vollzeitstelle, Koblenz-Service)
- d) Aufgabenbereich Verkehrssicherheit (eine Vollzeitstelle, Tiefbauamt/Straßenverkehrsbehörde)
- e) Verkehrslenkung und Wegweisung für alle Verkehrsarten (eine Vollzeitstelle, Tiefbauamt/Straßenverkehrsbehörde)

Bislang konnte nur ein Teil der Zusatzstellen eingerichtet werden, zum Berichtszeitpunkt ist der Antrag auf zwei Zusatzstellen gerade in Prüfung.

Maßnahmenumsetzungen, die dieser politischen Beschlusslage des VEP als verwaltungsverbindliches Programm widersprechen – z.B. das nach dem VEP-Beschluss von 2018 wieder andiskutierte Großprojekt Nordtangente Metternich – binden knappe personelle und finanzielle Ressourcen, die eigentlich für die Mobilitätswende benötigt werden. Die Personalbindung betrifft nicht nur die

Stadtverwaltung, sondern auch das Land sowie Planungsbüros und Baufirmen. Das Projekt ist bereits im VEP-Prozess einvernehmlich durch Stadt und Land verworfen worden. Es wirkt sogar darüber hinaus im Sinne des VEP kontraproduktiv, indem unter anderem der MIV beschleunigt und somit weiter gefördert, die Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV zusätzlich reduziert wird und relevante Wegebeziehungen für den Umweltverbund (Fuß- und Radverkehr, Eisenbahnoption) zerschnitten und beeinträchtigt werden.

3. VEP-Schlüsselmaßnahmen / -Leuchtturmprojekte

Im Rahmen der operativen Ebene bietet es sich an, die einzelnen Maßnahmenpakete zu priorisieren und zu terminieren. Finanzierungsmöglichkeiten und mögliche Fördertöpfe werden sondiert und es sollte erörtert werden, mit welchen Maßnahmen die definierten Ziele am besten erreicht werden können. Hierbei kann es hilfreich sein, die Betrachtung vieler Einzelmaßnahmen aufzubrechen, indem zunächst eine zentrale Maßnahmenliste aufgestellt wird, die anschließend prioritär abgearbeitet und kommuniziert wird (z.B. TOP 30 Maßnahmen). Maßnahmen mit einer hohen Wirkungsklasse im jeweiligen Handlungsfeld bzw. Oberziel können als Leuchtturmprojekte stehen. Vor allem das Zusammenwirken von „Push- und Pull-Maßnahmen“ kann hierbei einen hohen Wirkungsgrad erzielen und die Akzeptanz gegenüber den Maßnahmen positiv beeinflussen. Einschränkende Maßnahmen für den MIV („Push-Maßnahmen“) erleichtern vor allem dann den Umstieg, wenn bereits fördernde Maßnahmen für den Umweltverbund („Pull-Maßnahmen“) umgesetzt sind. Der VEP Koblenz 2030 zeigt hierbei bereits Maßnahmenvorschläge auf, die als Schlüsselmaßnahmen dienen können. Im Hinblick auf die Weiterentwicklung des VEP bietet es sich an, diese Maßnahmenliste zu sichten und im Hinblick auf die knappen verfügbaren Ressourcen sowie den politischen Prioritäten neu zu bewerten und ggf. zu ergänzen (siehe hierzu auch Punkt 6).

4. Erfolge nach außen kommunizieren

Der Umsetzungsprozess des VEP sollte regelmäßig in der Bevölkerung kommuniziert werden. Eine Informationsstelle z.B. in Form einer Projektwebsite kann als zentrale Anlaufstelle dienen, um sich regelmäßig über den Umsetzungsprozess zu informieren (welche Maßnahmen werden aktuell mit welchen Zielen angegangen?). Maßnahmenkarten können zum Beispiel aufzeigen, wo im Stadtgebiet was passieren soll; durch Baustellentagebücher wird über den aktuellen Fortschritt berichtet; Die Koblenzer Menschen, die bereits mit gutem Beispiel vorangehen, können als Projektbotschafter:innen in Rahmen von Blogbeiträgen ihre Umstiegsgeschichte erzählen oder Visualisierungen und Veränderungen im Straßenraum veranschaulichen (siehe auch Kampagne: „Umsteigern“ im Rahmen der emissionsfreien Innenstadt Dortmund)⁸. Im Rahmen von Partizipationsprozessen mit der Bevölkerung können Anregungen, Meinungen und Kritiken eingeholt und die Akzeptanz positiv beeinflusst werden. Entscheidend ist vor allem, ein positiv Narrativ zu erzeugen (Wie kann die Stadt Koblenz, die Aufenthaltsqualität, die Mobilität für alle Koblenzer Menschen verbessert werden?). Zudem bietet es sich an, gemessene Erfolge durch Maßnahmen (z.B. Umnutzung eines Fahrstreifens zu Gunsten des Radverkehrs) zu veröffentlichen und zu kommunizieren. Eine adäquate Öffentlichkeitsbeteiligung setzt personelle und zeitliche Ressourcen voraus, was bei der Sondierung der nötigen Ressourcen zu Beginn des Umsetzungsprozesses bereits berücksichtigt werden sollte.

⁸ <https://www.umsteigern.de/index.html>

5. Lernkultur schaffen

Der Umsetzungsprozess bzw. der „SUMP-Zyklus“ ist ein sukzessiver Lernprozess und sollte auch als solcher verstanden werden. Erfolge wie auch Misserfolge bzw. hemmende und fördernde Faktoren gilt es, zu evaluieren und die gewonnenen Erkenntnisse in Zukunft bzw. bei einer möglichen Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans zu berücksichtigen. Auch bei der konkreten Umsetzung von Maßnahmen kann eine Etablierung einer gewissen Lernkultur helfen. Insbesondere größere Maßnahmen mit bislang unbekannten Auswirkungen können zunächst temporär im Rahmen von Stadtexperimenten bzw. Verkehrsversuchen erprobt werden, um die gewonnenen Erkenntnisse im Hinblick auf eine dauerhafte Lösung zu nutzen. Hieraus kann auch eine politische Akzeptanz geschaffen und die Hemmschwelle reduziert werden, da temporäre Maßnahmen keinen endgültigen Charakter haben.

6. Verwaltungsinterner Workshop zur Reflexion der Evaluationsergebnisse und zur Ausrichtung des nächsten Zyklus

Mit Abschluss der aktuellen Evaluationsphase und dem Start eines neuen „SUMP-Zyklus“ bietet es sich an, im Rahmen eines verwaltungsinternen Workshops mit relevanten Verantwortlichen der Stadtverwaltung inklusive Amtsleitungen den weiteren Umsetzungsprozess anhand der Erkenntnisse aus dem vergangenen Zyklus konkret weiter auszurichten. Unterziele für den neuen 5-Jahreszyklus zur Erreichung der beschlossenen Oberziele sollten konkretisiert werden, damit für die nächste Evaluationsphase messbare Indikatoren vorliegen. Schlüsselmaßnahmen, die bereits definiert wurden und prioritär angegangen werden sollen, können neu erörtert und anschließend weiter ausgearbeitet werden. Der Workshop sollte extern moderiert und fachlich begleitet werden. Am Ende des Workshops kann ein VEP-Kurzprogramm für den nächsten Umsetzungszyklus (perspektivisch ca. fünf Jahre) stehen. Zugleich sollte der VEP und seine Grundsätze in Form einer Kurzzusammenfassung in Erinnerung gerufen werden. Diese Kurzzusammenfassung dient der Verwaltung, den Gremien sowie den Führungskräften als übersichtliches Instrument, damit der eingeschlagene strategische Kurs des VEP gehalten werden kann (handhabbare Orientierung im Tagesgeschäft).

7. Umsetzungsfortschritt evaluieren und messen

Im Rahmen der Evaluation wurde deutlich, dass die aktuelle Umsetzungsstatistik in vorliegender Form nicht praktikabel ist. Die Ausrichtung an den konkret im VEP benannten Maßnahmen (in Summe 594 Einzelmaßnahmen und Bausteine) in ihrer jeweiligen Detailtiefe ist aufwändig und nur bedingt aussagekräftig. So wirkt der Umsetzungsstand weiter fortgeschritten, als er tatsächlich ist, da Maßnahmen, die dem VEP grundsätzlich entsprechen, aber in diesem nicht explizit aufgeführt werden, keine Berücksichtigung finden (da er oft nur Beispiele auflistet). Es bietet sich daher an, den Umsetzungsstand in einer übergeordneten Darstellungsform zu erfassen – bzw. in eine solche zu integrieren – und sich zunächst auf die für den aktuellen Zyklus prioritären Schlüsselmaßnahmen bzw. Maßnahmenpakete zu fokussieren. Dies können konkrete Maßnahmen aus dem VEP Koblenz 2030 sein wie auch neue, ergänzende Maßnahmen. Anhand von definierten Zielwerten für die Indikatoren kann die aktuelle Darstellung der Entwicklungsklassen zu folgender Beurteilung des Zielerreichungsgrades weiterentwickelt werden:

Tabelle 23: Vorschlag zur Weiterentwicklung der Wirkungsabschätzung

Zielerreichungsgrad	Symbolik	Beschreibung	Handlungsbedarf
+2		Zielwert für den Indikator ist erreicht und ggf. übertroffen.	Kein zusätzlicher Handlungsbedarf. Entwicklung weiter zu erfassen.
+1		Zielwert ist (noch) nicht erreicht. Eine positive Entwicklung ist zu verzeichnen.	Entwicklung weiter beobachten und ggf. zusätzliche Maßnahmen für den nächsten Zyklus sondieren.
0		Zielwert ist nicht erreicht. Es zeigt sich eine Stagnation in der Entwicklung.	Weitere Maßnahmen für den nächsten Zyklus sind zu entwickeln.
-1		Zielwert nicht erreicht. Es zeigt sich zudem eine negative Entwicklung.	Dringender Handlungsbedarf. Ursachen sind zu ergründen und umfangreiche Maßnahmen zu entwickeln.
-2		Zielwert deutlich nicht erreicht. Es zeigt sich zudem eine sehr negative Entwicklung	Akuter Handlungsbedarf. Ursachen sind zu ergründen und ggf. Sofortmaßnahmen zu entwickeln.

Falls die Verwaltung die bisherige detaillierte Tabelle als interne Arbeitshilfe weiterführen bzw. weiterentwickeln möchte, ist dies natürlich nicht ausgeschlossen.

8 VEP Koblenz und EU-Vorgaben zu SUMP und UMI

Im Rahmen der Handlungsempfehlungen (Kapitel 7) wird die Weiterentwicklung des VEP Koblenz zu einem **SUMP** (Sustainable Urban Mobility Plan) angeregt.

Die Europäische Union beabsichtigt, für Großstädte, die als Knoten in Transeuropäischen Netzen (TEN) gelten, die Aufstellung von SUMP bis 2027 vorzuschreiben. Koblenz gilt gemäß Annex II der entsprechenden TEN-V Verordnung als ein solcher Urbaner Knoten mit Binnenhafen und Güterzug-terminal. Die Mitgliedsstaaten müssen künftig die Umsetzung sicherstellen.

Dabei sollen schon 2027 EU-weit bestimmte Monitoring- bzw. Evaluationsparameter vorgegeben und (über Instanzen des Mitgliedsstaates) an die EU-Kommission übermittelt werden, die sogenannten **UMI** (Urban Mobility Indicators). Sie dienen zum einen zur Ermittlung und Dokumentation von Veränderungen im Hinblick auf „die Integration der verschiedenen Verkehrsträger, (...) Förderung emissionsfreier Mobilität einschließlich einer nachhaltigen und emissionsfreien Stadtlogistik, (...) Verringerung der Luftverschmutzung und der Lärmbelastung und (...) Berücksichtigung der transeuropäischen Fernverkehrsströme“. Zum anderen sollen nationale und europaweite Vergleiche zwischen den verschiedenen Urbanen Knoten hinsichtlich nachhaltiger Mobilität standardisiert bzw. ermöglicht und erleichtert werden. Welche Indikatoren konkret vorgegeben werden, wird erst 2026 feststehen. Damit wird das Mindest-bzw. Pflichtprogramm für die nächste Evaluierungsrunde festgelegt werden.

Im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums wurde 2023 eine Analyse der Mobilitätspläne der 77 TEN-Städte und der 7 restlichen deutschen Großstädte über 100.000 Einwohner:innen vorgelegt.⁹ Ziele des Forschungsprojekts waren die Dokumentation des Istzustands auf Basis der SUMP-Kriterien sowie die Ableitung von Hinweisen, wie Pläne ggf. ergänzt und weiterentwickelt werden könnten.

Dabei wurde auch der VEP Koblenz 2030 ausgewertet. Dieser Analyse zu folge erfüllt er die Anforderungen nur etwa zu 60 bis 70 %, wobei nach Rücksprache mit den Zuständigen Institutionen bereits eine vermutlich fehlerhafte Auswertung eingeräumt wurde (siehe Anhang 11.6).

Die meisten der neun kritisierten Defizite betreffen den Bereich der Beteiligung. Dabei sind mindestens vier nach Einschätzung von Planersocietät und Stadtverwaltung nicht zutreffend:

1. [Unzureichende] Beteiligung aller relevanten Akteure an der Analyse der Mobilitätssituation und der Priorisierung der Probleme (Nr. 3)

Einschätzung:

Bewertung unzutreffend

Begründung:

Die Bewertung wird als unzutreffend eingeschätzt, denn es gab im Entwicklungsprozess u.a.:

⁹ Rupprecht Consult u.a. (2023b)

- eine zentrale Bürgerversammlung zum Projektauftritt und vor Fertigstellung des Entwurfs
- 2 Beteiligungen regionaler Instanzen und benachbarter Kommunen, aufgeteilt auf die Bearbeitungs- und Entwurfs-Phase (siehe Anh. 11.7)
- 5 weitere Regional-Termine vor, während und nach der Plan-Erstellung (siehe Anh. 11.7)
- zentrale Bürgerversammlung zum Projektauftritt und vor Fertigstellung des Entwurfs
- 2 Sitzungen des aus ca. 25 verschiedenen Stakeholdern bestehenden AK VEP, der sich ungefähr in zwei-Monats-Abständen insgesamt in 12 Sitzungen traf (siehe Anh. 11.7)
- 5 Akteursgespräche mit unterschiedlichen Verbänden, Institutionen und Gruppen (Einzelhandel und Gastronomie, Hochschulen, Kinder und Jugendliche, Senioren und Mobilitätseingeschränkte, Tourismus und Veranstaltungsverkehr; siehe Anh. 11.7)
- 1 schriftliche allgemeine Offenlage (online und physisch) des Plan-Entwurfs mit Möglichkeit zu Stellungnahmen, die z.T. auch eingearbeitet wurden
- 1 schriftliche Beteiligung der Nachbargemeinden und regionaler Instanzen parallel zur Offenlage des Plan-Entwurfs

2. [Unzureichende] Beteiligung aller relevanten Akteure an der der Entwicklung des Mobilitätsleitbildes und den langfristigen Zielen (Nr. 4)

Einschätzung:

Bewertung unzutreffend

Begründung

siehe Ausführungen zum vorigen Punkt

3. [Unzureichende] Beteiligung aller relevanten Akteure an der Auswahl der Maßnahmen (Nr. 5)

Einschätzung:

Bewertung unzutreffend

Begründung:

siehe Ausführungen zum vorigen Punkt. Darüber hinaus erfolgten und erfolgen auch weiterhin entsprechende Abstimmungen.

4. [Unzureichende] Beteiligung aller relevanten kommunalen Ämter im SUMP-Entwicklungsteam, das sich regelmäßig traf (Nr. 32)

Einschätzung:

Bewertung unzutreffend

Begründung:

Es gab einen flexiblen an insgesamt ca. 15 Termine tagenden AK in der Verwaltung mit dauerhafter Einbeziehung von Tiefbauamt und Straßenverkehrsbehörde sowie themenspezifisch zusätzlicher Beteiligung anderer jeweils relevanten kommunalen Ämter.

5. [Unzureichende] Maßnahmen zur Erleichterung multimodaler Mobilität, die mehrere Verkehrsmittel kombinieren (Nr. 22)

Einschätzung:

Bewertung unzutreffend

Begründung:

So werden zum Beispiel im Handlungsfeld 6.5 „Multi- und Intermodalität“ vier Maßnahmenansätze aufgeführt und beschrieben (Park & Ride, Bike & Ride, Schaffung intermodaler Schnittstellen/Mobilstationen, Fahrradmitnahme in Bus und Bahn) und ferner im Handlungsfeld 6.6 „Mobilitätsmanagement und -kultur“ zwei Maßnahmenansätze (Kommunales, betriebliches und schulisches Mobilitätsmanagement sowie Öffentlichkeitsarbeit)

Teilweise gerechtfertigt ist der Hinweis auf die unvollständige Erfüllung folgender SUMP-Kriterien, die diesbezüglich über das normale Niveau eines VEP hinausgehen:

1. [Unzureichende] Problemanalyse aller relevanten Verkehrsträger (Nr. 28)

Einschätzung:

Bewertung teilweise zutreffend

Begründung:

Güterverkehr wird wegen den Mobilitätsschwerpunktes nur orientierend abgehandelt

2. [Unzureichender] Verweis auf alle relevanten lokalen Strategien und Pläne (Nr. 30)

Einschätzung:

Bewertung teilweise zutreffend

Begründung:

Nichtnennung mancher Fachpläne und des Masterplans Stadtentwicklung (trotz grundsätzlicher Berücksichtigung)

3. Planentwicklung in [unzureichender] Koordination und Konsultation mit anderen Planungsebenen (Nr. 31)

Einschätzung:

Bewertung teilweise zutreffend

Begründung:

Ortsbeiräte wurden zweimal einbezogen; Nachbarkommunen, regionale Institutionen samt Regionalplanung wurden zwei- bis sechsmal beteiligt (s.o.). Die Partizipation war relativ umfassend, allerdings enden die Konzeptvorschläge i.d.R. zuständigkeitshalber an der Gemeindegrenze (kommunale Planungshoheit!).

Als tatsächlich **zutreffend** sind zwei Defizite im Hinblick einzustufen, und zwar lediglich bei Zugrundelegung des Maßstabes „SUMP“:

1. [Unzureichende] Abdeckung des SUMP-relevanten räumlichen Bereichs (Nr. 16. und 17. [irrtümliche Doppelzählung])

Einschätzung:

Bewertung zutreffend

Begründung:

Die Partizipation bezog auch das Umland ein, allerdings enden die Konzeptvorschläge i.d.R. zuständigkeitshalber an der Gemeindegrenze (kommunale Planungshoheit), s.o.

2. [Unzureichende] Berücksichtigung von Maßnahmen, die zur Verbesserung der Personen- und Güterverkehrsflüsse insbesondere im transeuropäischen Verkehrsnetz führen, damit ein nahtloser Verkehr im Transit durch städtische Knoten, bei deren Umgehung oder ihrer Anbindung gewährleistet ist (Nr. 23).

Einschätzung:

Bewertung zutreffend

Begründung:

Überörtlicher Güterverkehr sowie Personenfernverkehr werden tatsächlich nicht vertieft, weil die Stadt hier keine Zuständigkeit und nur geringe Einflussmöglichkeiten hat.

Die vorliegende Begründung zeigt, dass mehrere Kriterien des ursprünglichen Gutachtens zur Bewertung des VEP nicht zutreffend eingeordnet wurden. Nach sorgfältiger Prüfung und Begründung ist nachvollziehbar, dass fünf Kriterien erfüllt und drei weitere zumindest teilweise erfüllt sein müssten. Lediglich zwei Kriterien entsprechen tatsächlich nicht den zugrundeliegenden Maßstäben. Damit wird deutlich, dass der tatsächliche Erfüllungsgrad des VEP in Bezug auf die SUMP-Kriterien höher ausfallen dürfte als in der ursprünglichen Bewertung ausgewiesen. Nach Rücksprache mit den für die Bewertung zuständigen Institutionen wurde zudem eingeräumt, dass in diesem Fall vermutlich eine fehlerhafte Auswertung vorliegt. Die Qualität und Übereinstimmung des VEP mit den SUMP-Kriterien sind demnach signifikant besser einzuschätzen.

9 Fazit und Ausblick

Der VEP Koblenz 2030 ist verwaltungsseitig als integriertes Gesamtkonzept für den Bereich Mobilität und Verkehr anerkannt und Gegenstand der gemeinschaftlichen Umsetzung durch die verschiedenen Ämter und Dienststellen.

Ziel des vorliegenden Evaluierungsberichtes war es, im Rahmen der Wirkungsevaluation die gesamtstädtischen Wirkungen durch die Umsetzung des VEP zu messen und die Entwicklungen hinsichtlich der Ziele abzuschätzen. Im Rahmen der Prozessevaluation wurde der Umsetzungsprozess durchleuchtet und hemmende sowie fördernde Faktoren zusammengetragen. Abschließend wurden aufbauend auf diesen beiden Ansätzen übergeordnete Handlungsempfehlungen entwickelt.

Von insgesamt 18 Kernindikatoren weisen acht eine positive Entwicklung im Sinne der Oberziele des VEP auf. Bei fünf Kernindikatoren besteht aus gutachterlicher Sicht besonders Verbesserungs- bzw. Handlungspotenzial. In zwei Fällen sind die Entwicklungen bzw. Fortschritte noch zu gering, wobei hier zum Teil der kommunale Handlungsspielraum begrenzt ist.

Im Bereich der Wirkungsevaluation ist es entscheidend Kernindikatoren zu wählen, die

- handhabbar für die Stadtverwaltung sind,
- möglichst Bezug zu vorhandenen Daten gewährleisten,
- eine gleichbleibende Systematik bei der Datenerhebung zwecks Vergleichbarkeit bieten und
- aussagekräftig hinsichtlich des Ziels sind, für das sie stehen.

Zusätzlich zeigte sich, dass für exaktere Wirkungsabschätzungen der Kernindikatoren, jeweils Zielwerte definiert werden sollten, an denen der Zielerreichungsgrad gemessen wird. Entscheidend ist zudem, dass der Indikator im Handlungsspielraum der Stadt liegt und die Wirkung durch Maßnahmen entsprechend auch beeinflusst werden können.

Zur Optimierung des Umsetzungsprozesses empfiehlt sich die Ausrichtung zu einem zyklischen Prozess. Zu Beginn eines Zyklus erfolgt die strategische Ausrichtung. Unterziele werden aufbauend auf dem Leitziel und den Oberzielen sowie den Evaluationsergebnissen konkretisiert und als Kompass neu ausgerichtet. Diese können auch für die Einschätzung des Zielerreichungsgrades der jeweiligen Indikatoren herangezogen werden. Hierauf aufbauend werden Schlüsselmaßnahmen bzw. Maßnahmenpakete zusammengestellt, die im neuen Umsetzungszyklus prioritär umgesetzt werden sollen. Dies können sowohl konkrete Maßnahmen aus dem VEP Koblenz 2030 sein als auch neue, ergänzende Maßnahmen. Für den operativen Teil, in dem die Maßnahmen schließlich umgesetzt werden, werden Meilensteine definiert, woran der Umsetzungsfortschritt gemessen wird. Der Zyklus schließt ab mit einer Evaluation des Umsetzungsprozesses sowie der Wirkungen anhand der aufgestellten Kernindikatoren. Diese sollten anhand der genannten Kriterien aufgestellt werden und können gesamtstädtische Wirkungen sowie bezogen auf Einzelmaßnahmen herangezogen werden (z.B. Wirkung einer neuen Radverkehrsachse anhand von Vorher-Nachher-Zählungen). Am Ende bzw. am Anfang eines jeden Zyklus steht ein verwaltungsinterner Workshop, wo die Erkenntnisse der Evaluation diskutiert werden sowie hierauf aufbauend die strategische Ausrichtung des neuen Zyklus (VEP-Kurzprogramm) entwickelt wird. Der Workshop leitet gleichsam den neuen Zyklus wieder

ein. Der zeitliche Horizont eines Zyklus orientiert sich an dem Evaluationsrhythmus (5 Jahre). Der Umsetzungsprozess wird durch ein Kernteam, das die Gesamtkoordination verantwortet, begleitet. Hierdurch kann ein übergeordneter Blick auf die Meilensteine, Zeitplanung und Arbeitsstrukturen zur Zielerreichung des VEP gewährleistet werden, so zum Beispiel die Prüfung der VEP-Verträglichkeitsnachweise bei Vorlagen für neue Maßnahmen.

Insgesamt zeigt die Evaluierung, dass bereits viele positive Entwicklungen im Hinblick auf die Ziele des Verkehrsentwicklungsplans bestehen. An anderen Stellen zeigt sich aber auch, dass der Handlungsspielraum einer Stadt durch gesetzliche Rahmenbedingungen begrenzt ist. Dies betrifft insbesondere übergeordnete Vorschriften wie die Anordnung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen oder Finanzierungsmöglichkeiten.

Demgegenüber steht die Stadt Koblenz vor der Herausforderung, die Verkehrswende weiter voranzutreiben. Diese Dringlichkeit ergibt sich nicht zuletzt aus der globalen Herausforderung des Klimawandels, sondern auch aus notwendigen lokalen Belangen wie der Verbesserung der Verkehrssicherheit, der Reduzierung von Lärmbelastungen und der Gestaltung lebenswerter städtischer Räume. Die Verkehrswende ist damit nicht nur eine Frage der Mobilitäts- und Verkehrsplanung, sondern unter anderem ein Gesamtprojekt der Stadtentwicklungspolitik. Die effektive Bündelung und Verteilung knapper städtischer Ressourcen zur Planung und Umsetzung von Maßnahmen im Rahmen der Verkehrs- und Mobilitätswende sowie gemäß dem Leitziel des VEP ist von entscheidender Bedeutung.

Dies umfasst nicht nur die Umsetzung unterstützender Maßnahmen und Aktivitäten, sondern sollte sich auch auf das Unterlassen kontraproduktiver Aktivitäten und Maßnahmen beziehen. Die FGSV hat mit den E-Klima 2022, welches dem aktuellen Stand der Technik entspricht, auch verdeutlicht, dass eine Beschleunigung des Kfz-Verkehrs sowie die Herstellung von schnelleren Straßenverbindungen keine planerische Zielstellung mehr sein kann.¹⁰

Um eine nachhaltige Wirksamkeit zur Beeinflussung des Modal-Splits zu erzielen, ist eine verstärkte Kombination von Push- und Pull-Maßnahmen erforderlich. Koblenz ist diesbezüglich auf gutem Wege (z.B. mit dem bundesweit beachteten Modell bezüglich der Bewohner-Pkw-Parkgebühren). Es empfiehlt sich – wie bereits 2011 – die Bundesgartenschau im Mitterheintal 2029 zu nutzen, um ohnehin geplante oder wünschenswerte Maßnahmen im Sinne des VEP zu verwirklichen.

Trotz der bereits erzielten Fortschritte und positiven Entwicklungen ist eine kontinuierliche und gemeinsame Anstrengung essenziell, um die Ziele des VEP Koblenz zu erreichen. Es ist daher in der nächsten Zyklusphase entscheidend, dass die Stadt Koblenz verstärkt strategische Maßnahmen ergreift, um die Mobilität im Sinne der Ziele des VEP stadtverträglich und nachhaltig zu gestalten und zu entwickeln.

Der VEP Koblenz wurde 2020 als **Fachteil Verkehr für das Klimaschutzkonzept** beschlossen und damit erneut als strategische Ausrichtung für die Stadt bestätigt. Diese doppelte Verankerung unterstreicht die strategische Bedeutung des VEP. Daraus ergibt sich ein verstärkter Bedarf, Maßnahmen

¹⁰ vgl. „Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen. Klimarelevante Vorgaben, Standards und Handlungsoptionen zur Berücksichtigung bei der Planung, dem Entwurf und dem Betrieb von Verkehrsangeboten und Verkehrsanlagen“, Ausgabe 2022 (E Klima 2022) und „Ergänzende Handlungsanleitungen zur Anwendung der RAS 06“ (Ausgabe Februar 2024) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen / FGSV

im Sinne des VEP umzusetzen und bei zukünftigen Planungen verstärkt darauf zu achten, dass keine Vorhaben verfolgt werden, die den verkehrs- und klimapolitischen Zielsetzungen des Konzepts und der Stadt entgegenlaufen. Da ein VEP bzw. SUMP in der Regel nur etwa alle 10 Jahre fortgeschrieben wird, müssen alle zwischenzeitlich umgesetzten verkehrsbezogenen Maßnahmen mit den strategischen Zielen sowie den im VEP definierten Fortschritts- bzw. Nachhaltigkeitsszenario im Einklang stehen.

Der in Koblenz im Städtevergleich besonders hohe mobilitätsbedingte CO₂-Fußabdruck pro Einwohner*in und Tag (s. Anhang 11.8) sollte Anlass sein, neue Maßnahmen, die den Autoverkehr fördern, zu unterlassen und konsequent in die Mobilitätswende zu investieren.

10 Literaturverzeichnis

- Infas, DLR, IVT und Infas 360 (2025): Mobilität in Deutschland 2023 (im Auftrag des BMV)
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2013): Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung. FGSV-Verlag. Köln
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2022): „Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele. Klimarelevante Vorgaben, Standards und Handlungsoptionen zur Berücksichtigung bei der Planung, dem Entwurf und dem Betrieb von Verkehrsangeboten und Verkehrsanlagen“ (E Klima 2022). FGSV-Verlag. Köln
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2024): „Ergänzende Handlungsanleitungen zur Anwendung der RAST 06“. FGSV-Verlag. Köln
- Hanewinkel, Christian; Sgibnev, Wladimir (2023): Tempo 30 in Großstädten. Möglichkeiten und Grenzen im deutschlandweiten Vergleich. Leibnitz-Institut für Länderkunde (Hrsg.). Leipzig. Online verfügbar unter: <https://nationalatlas.de/nadbeitrag/tempo-30-in-grossstaedten-moeglichkeiten-und-grenzen-im-deutschlandweiten-vergleich/>
- Stadt Koblenz. Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung (Auftraggeber) (2018): VEP Koblenz 2030. Integriertes Handlungskonzept. Bearbeitung: Planersocietät Dortmund. Online Verfügbar unter: www.koblenz.de/vep
- Umweltbundesamt (2023a): Verkehrsinfrastruktur und Fahrzeugbestand. Online verfügbar unter: <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/verkehrsinfrastruktur-fahrzeugbestand#lange-der-verkehrswege>. Zuletzt aufgerufen am: 18.03.2024
- Umweltbundesamt (2023b): Mobilität privater Haushalte. Online verfügbar unter: <https://www.umweltbundesamt.de/daten/private-haushalte-konsum/mobilitaet-privater-haushalte#-hoher-motorisierungsgrad>. Zuletzt aufgerufen am: 14.12.23
- Rupprecht Consult (Hrsg.) (2019/2021): Leitlinien für nachhaltige urbane Mobilitätsplanung. Aus dem Englischen ins Deutsche übersetzt von Fachzentrum Nachhaltige Urbane Mobilität (Leitlinien für Nachhaltige Urbane Mobilitätspläne (SUMP), Zweite Ausgabe). Köln / Frankfurt.

11 Anhang

11.1 Beschluss des Stadtrats vom 30.8.2018 „Verkehrsentwicklungsplan Koblenz 2030“

Beschluss:

- (1) Der Stadtrat beschließt einstimmig ohne Stimmenthaltungen den Verkehrsentwicklungsplan Koblenz 2030 (Anlage 1) – kurz „VEP“ – als maßgeblichen Strategie-, Rahmen- und Maßnahmenplan für den Bereich Verkehr und Mobilität.
- (2) Als Leitlinie der Verkehrspolitik und -planung der Stadt Koblenz ist der VEP grundsätzlich verwaltungsverbindlich. Er soll von Rat und Verwaltung bei allen Beschlüssen mit Verkehrsbezug bzw. mit verkehrlichen Auswirkungen berücksichtigt werden.
- (3) Das Integrierte Handlungskonzept ist Beratungsgrundlage für die jeweiligen Haushaltsberatungen. Die Verwaltung soll dem Rat künftig, beginnend für das Haushaltsjahr 2020, Umsetzungsvorschläge zur Entscheidung vorlegen (konkretisierte Grundlage für die weiteren Planungen im Verkehrs- und Mobilitätsbereich).
- (4) Bei der Umsetzung ist den vom Arbeitskreis Verkehrsentwicklungsplan entwickelten Schlüsselmaßnahmen ein besonderes Augenmerk zu widmen (Anlage).
- (5) Im Abstand von 5 Jahren, erstmals 2023, ist von der Verwaltung ein Evaluierungsbericht vorzulegen.
- (6) In Beschlussvorlagen zu Verkehrsprojekten oder sonstigen räumlich wirksamen Maßnahmen mit verkehrlichen Auswirkungen ist auf die entsprechenden Vorgaben des VEP einzugehen (Beitrag zur VEP-Zielerfüllung, Bezug zu den VEP-Maßnahmevorschlägen und -Prioritätensetzungen).
- (7) Bei Stellungnahmen der Verwaltung zu Anträgen von Fraktionen oder Ratsmitgliedern mit Verkehrsbezug sollen die Auswirkungen des Antragsinhalts auf das Zielsystem des VEP dargelegt werden.

11.2 Radverkehrsaufkommen an Referenzpunkten

Monat / Jahr	Zeit	Summe Querschnitt	Veränderung zu Vorher
Casinostraße (zwischen Schlossstraße / Luisenstraße)			
Sep. 18	07:00 – 11:00	213	+102 %
Jun. 23		431	
Sep. 18	15:00 – 19:00	297	+127 %
Jun. 23		674	
Horchheimer Eisenbahnbrücke			
Sommerferien 18	07:00 – 11:00	240	-36 %
Sommerferien 23		153	
Sommerferien 18	15:00 – 19:00	338	+7 %
Sommerferien 23		361	
Simmerner Straße (zwischen „Am Forst Konstantin“ / Hüberlingsweg)			
Mrz. 17	07:00 – 11:00	48	+269 %
Jun. 23		177	
Mrz. 17	15:00 – 19:00	72	+ 188 %
Jun. 23		207	
Balduinbrücke			
Jun. 14	07:00 – 11:00	264	+148 %
Jul. 23		656	
Jun. 14	15:00 – 19:00	548	+58 %
Jul. 23		866	
Mayener Straße			
Sep. 21	07:00 – 11:00	153	+50 %
Okt. 23		102	
Sep. 21	15:00 – 19:00	213	+24 %
Okt. 23		172	
Peter-Altmeier-Ufer			
Aug. 17	15:00 – 19:00	544	+66 %
Sep. 20		902	

11.3 Kfz-Verkehrsaufkommen an Referenzpunkten

Zeitraum	Zeit	Summe Querschnitt	Veränderung zu Vorher
Schlachthofstraße (Höhe Blücherstraße Ost)			
07.04.16	07:00 – 11:00	/	/
24.09.20		/	
07.04.16	15:00 – 19:00	7.384 Kfz	-10,7 %
24.09.20		6.593 Kfz	
Schlachthofstraße (Höhe P.Klöckner Str. West)			
15.09.15	07:00 – 11:00	/	/
24.09.20		/	
15.09.15	15:00 – 19:00	7.534 Kfz	-12,9 %
24.09.20		6.561 Kfz	
Simmerner Straße (Haus Nr. 8a)			
13.08.19	07:00 – 11:00	3.392 Kfz	-5,6 %
29.11.22		3.203 Kfz	
13.08.19	15:00 – 19:00	4.294 Kfz	-23,8 %
29.11.22		3.272 Kfz	
Balduinbrücke			
24.06.14	07:00 – 11:00	3.673 Kfz	-15,3 %
25.04.23		3.112 Kfz	
24.06.14	15:00 – 19:00	4.847 Kfz	-20,4 %
25.04.23		3.860 Kfz	

Zeitraum	Zeit	Summe Querschnitt (SV Anteil)	Veränderung zu Vorher
Schlachthofstraße (Höhe Blücherstraße Ost)			
07.04.16	07:00 – 11:00	/	/
24.09.20		/	
07.04.16	15:00 – 19:00	117 SV (1,6%)	-37,2 %
24.09.20		74 SV (1,1%)	
Schlachthofstraße (Höhe P.Klöckner Str. West)			
15.09.15	07:00 – 11:00	/	/
24.09.20		/	
15.09.15	15:00 – 19:00	130 SV (1,7%)	-47,5 %
24.09.20		68 SV (1%)	
28.10.21		18 SV (<1%)	
Simmerner Straße (Haus Nr. 8a)			
13.08.19	07:00 – 11:00	115 SV (3,4%)	-2,6 %
29.11.22		112 SV (3,5%)	
13.08.19	15:00 – 19:00	86 SV (2%)	-14% %
29.11.22		74 SV (2,3%)	
Balduinbrücke			
24.06.14	07:00 – 11:00	451 SV (12,3%)	-43,2 %
25.04.23		256 SV (8,2%)	
24.06.14	15:00 – 19:00	267 SV (5,5%)	-20,2 %
25.04.23		213 SV (5,5%)	

11.4 Reisezeitverhältnis MIV und ÖPNV

Start (Haltestelle)	Reisezeitverhältnis	Ziel
Arenberg (H Auf dem Forst)	B (1,4)	Zentralplatz/Forum
	D (2,3)	Rauental (Verwaltungszentrum)
	D (2,1)	Rheinhafen
	D (2,2)	Universität
	D (2,7)	Hochschule / Schulzentrum
	C (1,8)	Koblenz Hbf
Horchheim (H Mendelssohn)	B (1,4)	Zentralplatz/Forum
	E (2,9)	Rauental (Verwaltungszentrum)
	D (2,8)	Rheinhafen
	D (2,7)	Universität
	F (4,0)	Hochschule / Schulzentrum
	B (1,1)	Koblenz Hbf
Rübenach (H Kriegerdenkmal)	C (1,8)	Zentralplatz/Forum
	D (2,2)	Rauental (Verwaltungszentrum)
	D (2,2)	Rheinhafen
	C (1,8)	Universität
	D (2,3)	Hochschule / Schulzentrum
	B (1,5)	Koblenz Hbf
Karthause (H Bundesarchiv)	B (1,3)	Zentralplatz/Forum
	E (3,1)	Rauental (Verwaltungszentrum)
	D (2,5)	Rheinhafen
	E (3,2)	Universität
	Luftlinie <1 km	Hochschule / Schulzentrum
	C (1,7)	Koblenz Hbf

11.5 VEP-Verträglichkeitsprüfung

VEP-Verträglichkeitsnachweis

Anlage:

VEP-Verträglichkeitsnachweis für verkehrsbezogene bzw. verkehrswirksame Sachverhalte
- Bezüge zum Verkehrsentwicklungsplan Koblenz 2030 (VEP)

Maßnahmevorschlag: ¹

VEP-Konzeptbezug (immer auszufüllen):

Der Maßnahmevorschlag

- ☐ ist im VEP enthalten (S.) ²
- ☐ ergänzt die beispielhafte Maßnahmen-Nennung in VEP-Handlungsfeld Nr./Nm. ³

☐ ist / wäre ein *neuer, zusätzlicher Handlungsansatz* im Sinne des VEP und seiner Ziele (s.u.)

☐ ist / wäre ein *neuer, zusätzlicher Handlungsansatz*, der nicht aus dem VEP entnommen oder abgeleitet ist

Priorisierung gem. VEP (wenn zutreffend):

VEP-Schlüsselmaßnahme: ☐ ja / ☐ nein ⁴

Priorität: ☐ hoch / ☐ mittel / ☐ niedrig ⁵

Umsetzungsperiode:

- ☐ kurz- ⁶ / ☐ mittel- ⁷ / ☐ langfristig ⁸
- ☐ Daueraufgabe gemäß VEP ⁹

Begründung der VEP-Ergänzung/-Abweichung bei *neuem, zusätzlichem Handlungsansatz* (wenn zutreffend):

Beitrag zur Erfüllung folgender VEP-Ziele (im Vergleich zum Ist-Zustand; immer auszufüllen): ¹⁰

Ziel	Wirksamkeit	Sehr hoch	Hoch	Mittel	Gering	Neutral	Entgegenstehend
A Gleichberechtigte Verkehrsteilhaber sichern		☐	☐	☐	☐	☐	☐
B Verkehrsverlagerung zu Gunsten des Umweltverbundes		☐	☐	☐	☐	☐	☐
C Sicherung der Erreichbarkeit		☐	☐	☐	☐	☐	☐
D Verträgliche Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs		☐	☐	☐	☐	☐	☐
E Verträgliche Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs		☐	☐	☐	☐	☐	☐
F Verkehrssicherheit erhöhen		☐	☐	☐	☐	☐	☐
G Bestandssicherung u. Effizienzsteigerung im Verkehrssystem		☐	☐	☐	☐	☐	☐

Leitziel: Stadtverträgliche und nachhaltige Gestaltung und Entwicklung der Mobilität und Verkehre

Gemäß Ratsbeschluss vom 30.08.2018 ist der VEP Leitlinie der Verkehrspolitik und -planung der Stadt Koblenz, als maßgeblicher Strategie-, Rahmen- und Maßnahmenplan für den Bereich Verkehr und Mobilität von Rat und Verwaltung bei allen Beschlüssen mit Verkehrsbezug bzw. mit verkehrlichen Auswirkungen zu berücksichtigen und grundsätzlich verwaltungsverbindlich. Verkehrsbezogene bzw. verkehrswirksame Unterrichtungs-/Beschlussvorlagen der Verwaltung und Stellungnahme zu Ratsanträgen müssen in Bezug zum VEP gestellt werden. Abruf unter www.VEP.koblenz.de.

¹ nur 1 pro Formular ² VEP, S. 27 - 240 ³ VEP, S. 27 - 240 ⁴ VEP, S. 250 - 255 ⁵ VEP, S. 27 - 240
⁶ ursprünglich bis 2020 ⁷ ursprünglich bis 2025 ⁸ ursprünglich bis 2030/32 ⁹ VEP, S. 27 - 240 ¹⁰ VEP, S. 10 - 12

Begutachter/in: von Amt/EB: Anlage zu:

Stichprobenauswertung zur Umsetzung der Dokumentationspflicht zur VEP-Verträglichkeit

Umsetzung der Dokumentationspflicht zur VEP-Verträglichkeit (Ratsbeschluss v. 30. 8. 2018)

- Stichprobe Ausschuss für Stadtentwicklung und Bauordnung (ASM) 2023 -

Stellungnahmen zu Anträgen (ST)	Sachverhalt	VEP-Verträglichkeitsbescheinigung
ST/0028/2023	Verlegung L52	nein
ST/0020/2023	Verbesserung Verkehrsführung Moselring	nein
ST/0085/2022	Uni Parkplatz Instandhaltung	nein
ST/0133/2023	Erweiterung Bürgersteig	nein
ST/0134/2023	Überquerungshilfe FG/Rad	nein
		0 x ja (0%) 5 x nein (100 %)

Antworten zu Anfragen (AW)	Sachverhalt	VEP-Verträglichkeitsbescheinigung
AW/0011/2023	Verkehrssituation während Brückenbau in Horchheim	nein
AW/0020/2023	Geschwindigkeitsreduzierung Karthause	nein
AW/0039/2023	Parksituation Beatusstr.	nein
		0 x ja (0%) 3 x nein (100 %)

Unterrichtsvorlagen (UV)	Sachverhalt	VEP-Verträglichkeitsbescheinigung
UV/0255/2022/1	Mobilitätskonzept rechte Rheinseite	ja
UV/0435/2022	Park&Ride K.-S.-Brücke	nein
UV/0465/2023	Ladeinfrastruktur	nein
UV/0468/2023	Parkraumbewirtschaftung	nein
UV/0475/2023	Feldversuch Schenkendorfplatz	ja
UV/0019/2023	UVM Rahmenkonzept	ja
UV/0045/2023	Städt. Logistikkonzept	ja
UV/0044/2023	VEP Evaluation	nein
UV/0075/2023	Rahmenplan Rauental	nein
UV/0117/2023	Stellpl. Elektroautos mit Ladesäulen	nein
UV/0135/2023	Parkmöglichkeiten Quartiersplatz St. Peter	nein
UV/0138/2023	Landesfläche aufschottern f. Parken	nein
UV/0147/2023	Optimierung Radverkehrs	ja
UV/0117/2023/1	Stellpl. Elektroautos mit Ladesäulen	nein
UV/0135/2023/1	Parkmöglichkeiten ST.Peter	nein
UV/0138/2023/1	Landesfläche aufschottern f. Parken	nein
UV/0209/2023	Ampelschaltung für FG Verbesserung	nein
UV/0225/2023	Wasserbusse	ja
UV/0213/2023	Barrierefreier Ausbau Löhr-Center	nein
UV/0341/2023	Kirmesplatz Metternich	ja
UV/0338/2023	Seilbahn	nein
UV/0345/2023	Machbarkeitsstudie Lützel-Bassenheim	nein
UV/0325/2023	Auswertung Geschwindigkeitsmessungen	ja
UV/0347/2023	Handyparken	nein
		8 x ja (33 %) 16 x nein (67 %)

Beschluss-vorlagen (BV)	Sachverhalt	VEP-Verträglichkeits-bescheinigung	
BV/0018/2023	Kostentarif Fahrradparkhaus		nein
BV/0855/2023	Beitritt FG- und Radfreundliche Kommunen	ja	
BV/0077/2023	Fußgängerüberquerung Simmerner Str.	ja	
BV/0158/2023/3	Gewerbegebiet B9, Bubenheim		nein
BV/0224/2023	Straßenbaudetails	ja	
BV/0233/2023	Masterplan Straße		nein
BV/0268/2023	Neuerrichtung Brückenbauwerk Neustadt		nein
BV/0263/2023	Radweg L127	ja	
BV/0077/2023/1	Fußgängerüberquerung Simmerner Str.	ja	
BV/0312/2023	Sanierung Leinpfade		nein
BV/0308/2023	Bahnhof Lützel/Feste Franz		nein
BV/0258/2023/1	Grüner Boulevard		nein
BV/0263/2023/1	Radweg L127	ja	
BV/0312/2023/1	Sanierung Leinpfade		nein
BV/0224/2023/1	Straßenbaudetails	ja	
BV/0233/2023/1	Masterplan Straße		nein
BV/0268/2023/1	Neuerrichtung Brückenbauwerk Neustadt		nein
BV/0233/2023/2	Masterplan Straße		nein
BV/0224/2023/2	Straßenbaudetails	ja	
BV/0473/2023	Vollausbau Brückenstr	ja	
BV/0432/2023	Ausbau Behringstr	ja	
BV/0469/2023	Rahmenplan Rauental		nein
BV/0404/2023	Verwaltungszentrum II, Bahnquerung		nein
BV/0457/2023	Tempo 30 Trierer Str.		nein
BV/0454/2023	Verkehrsberuhigung Karthause/ elektrische Poller		nein
BV/0412/2023	Seilbahnanlage		nein
BV/0563/2023	B-Plan Nr. 65a "... Bahn-Haltepunkt Verwaltungszentrum ... - Bahnquerung u. bahnbegleitender Fuß-/Radweg"		nein
BV/0578/2023	Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen im Stadtgebiet	ja	
BV/0583/2023	Rad-/Gehweg Beatusstr	ja	
BV/0580/2023	Erneuerung FGÜ Ellingshohl	ja	
BV/0077/2023/2	Fußgängerüberquerung Simmerner Str.	ja	
BV/0657/2023	Ausbau Gehweg Layer Bergweg		nein
		14 x ja (44 %)	18 x nein (66 %)
Gesamt ST / AW / UV / BV	Ausschuss f. Stadtentwicklung u. Bauordnung (ASM) 2023	22 x ja (34 %)	42 x nein (66 %)

Erläuterung:

ST= Stellungnahme zu einem Antrag

AW = Antwort auf eine Anfrage

UV = Unterrichtungsvorlage

BV = Beschlussvorlage

11.6 Stadt-Steckbrief SUMP-Bewertung

Die durch das Difu bzw. Rupprecht Consult durchgeführte Bewertung des VEP Koblenz 2023 hinsichtlich des SUMP-Kriterien-Erfüllungsgrades wurde dokumentiert und durch die Stadt Koblenz angefordert. Im Folgenden ist die Dokumentation aufgeführt. Anmerkungen und Begründungen hierzu finden sich in Kap. 8 „VEP Koblenz und EU-Vorgaben zu SUMP sowie UMI“.

Stadtsteckbrief für Koblenz

Im Rahmen eines BMDV-Projektes hat ein Konsortium aus Rupprecht Consult, VDI/VDE-IT und dem Deutschen Institut für Urbanistik Kriterien eines guten SUMP entwickelt und anschließend die Mobilitätspläne aller urban nodes entsprechend kriterienbasiert untersucht. Das BMDV hat diesen Kriterienkatalog gutgeheißen. Das Ergebnis für Koblenz finden Sie auf den folgenden Seiten.

Die Basis unserer Analyse ist/sind Koblenzs Plan/Pläne mit dem Titel/den Titeln „Verkehrsentwicklungsplan Koblenz 2030“.

Kriterien	Wurde das Kriterium erfüllt?	
	Ja	Nein
1. Werden alle relevanten Akteure in den SUMP-Entwicklungsprozess einbezogen?	X	
2. Wurde der Schlussentwurf des SUMP auf jede relevante Weise veröffentlicht und diskutiert, um Interessensgruppen und der Öffentlichkeit die Möglichkeit für Kommentare zu geben?	X	
3. Waren alle relevanten Akteure an der Analyse der Mobilitätssituation und der Priorisierung der Probleme beteiligt?	←	X
4. Waren alle relevanten Akteure an der der Entwicklung des Mobilitätsleitbildes und den langfristigen Zielen beteiligt?	←	X
5. Waren alle relevanten Akteure an der Auswahl der Maßnahmen beteiligt?	←	X
6. Definiert der SUMP klare Mobilitätsziele zur Lösung der wichtigsten Probleme?	X	
7. Enthält der SUMP ein von weiten Kreisen getragenes langfristiges Mobilitätsleitbild?	X	
8. Öffentliche Verkehrsmittel: Beschreibt der SUMP, wie die Qualität, Verknüpfung und Zugänglichkeit des ÖPNVs verbessert werden können (z.B. in Bezug auf Infrastruktur, Fahrzeuge und Dienstleistungen)?	X	
9. Nicht-motorisierter Verkehr: Beinhaltet der SUMP Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des Fuß- und/oder Radverkehrs?	X	
10. Verkehrssicherheit: Beinhaltet der SUMP Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit aller Verkehrsträger?	X	
11. Motorisierter Individualverkehr (fließend + ruhend): Untersucht der SUMP das Potenzial für eine Umverteilung des Straßenraums vom MIV hin zu anderen Verkehrsmitteln oder Nutzungen, die die Lebensqualität der Stadt erhöhen?	X	
12. Städtische Logistik: Beinhaltet der SUMP Maßnahmen zur Verbesserung der Effizienz und Nachhaltigkeit der Stadtlogistik und des Güterverkehrs?	X	
13. Mobilitätsmanagement: Beinhaltet der SUMP Maßnahmen zur Förderung eines nachhaltigen Reiseverhaltens bestimmter Zielgruppen (z.B. schulisches oder betriebliches Mobilitätsmanagement)?	X	
14. Beinhaltet der vorliegende Mobilitätsplan Maßnahmen zur Förderung der Ökologisierung der urbanen Flotte (Engl. Original: „greening of the urban fleet“)?	X	
15. Beinhaltet der vorliegende Mobilitätsplan Maßnahmen zur Verringerung der Verkehrsüberlastung (Engl. Original „alleviate congestion“)?	X	
16. Deckt der strategische Mobilitätsplan/SUMP den relevanten räumlichen Bereich ab?		X

Kriterien	Wurde das Kriterium erfüllt?	
	Ja	Nein
17. Deckt der strategische Mobilitätsplan/SUMP den relevanten räumlichen Bereich ab?		X
18. Waren alle relevanten Behörden im Plangebiet des SUMP regelmäßig am Planungsprozess beteiligt?	X	
19. Haben die Entscheidungsträger/innen, Verwaltungsspitze und weiteren verantwortlichen Hauptakteure eine formelle Vereinbarung über die Zuständigkeiten, den Zeitplan und die Finanzierung der Maßnahmenumsetzung getroffen?	X	
20. Wurden die relevanten Methoden verwendet, um den potenziellen Beitrag von Maßnahmen zur Erreichung des vereinbarten Leitbilds und der Mobilitätsziele zu bewerten?	X	
21. Enthält der SUMP alle relevanten Maßnahmentypen?	X	
22. Multimodalität: Beinhaltet der SUMP Maßnahmen zur Erleichterung multimodaler Mobilität, die mehrere Verkehrsmittel kombinieren?	←	X
23. Berücksichtigt der Mobilitätsplan Maßnahmen, die zur Verbesserung der Personen- und Güterverkehrsflüsse insbesondere im transeuropäischen Verkehrsnetz führen, damit ein nahtloser Verkehr im Transit durch städtische Knoten, bei deren Umgehung oder ihrer Anbindung gewährleistet ist?		X
24. Wurden im SUMP messbare und zeitgebundene Zielwerte festgelegt, die es ermöglichen Fortschritte beim Erreichen seiner Mobilitätsziele zu messen?	X	
25. Werden normalerweise alle relevanten Evaluationsmethoden verwendet, um die Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen zu bewerten?	X	
26. Berücksichtigt der vorliegende Mobilitätsplan alle relevanten messbaren Indikatoren?	X	
27. Wurden für den SUMP die zu berücksichtigenden mobilitätsrelevanten Themen analysiert?	X	
28. Wurden für den SUMP alle relevanten Verkehrsträger bezüglich ihrer Probleme analysiert?		X
29. Sind alle relevanten Mobilitätstrends für den SUMP analysiert worden?	X	
30. Verweist der SUMP auf alle relevanten lokalen Strategien und Pläne?		X
31. Wurde der Plan in Koordination und Konsultation mit anderen Planungsebenen entwickelt?		X
32. Waren alle relevanten kommunalen Ämter im SUMP-Entwicklungsteam vertreten, das sich regelmäßig traf?	←	X

Erfüllungsgrad der SUMP-Kriterien (in Prozent):

0 bis <10	10 bis <20	20 bis <30	30 bis <40	40 bis <50	50 bis <60	60 bis <70	70 bis <80	80 bis <90	90 bis 100
						X			

Falls Koblenz in absehbarer Zeit eine Fortschreibung seiner Mobilitätsplanung beabsichtigt, verweisen wir auf ein Dokument, in dem Empfehlungen artikuliert werden, wie einige der Kriterien unter Umständen nachträglich erfüllt werden können. Falls Koblenz im Begriff ist einen komplett neuen Mobilitätsplan zu entwickeln, ist es ebenfalls ratsam, diese Empfehlungen in Betracht zu ziehen, um einen Plan zu haben, der die Anforderungen an einen SUMP erfüllt und somit effektiv zum Erreichen der Mobilitätswende beitragen kann.

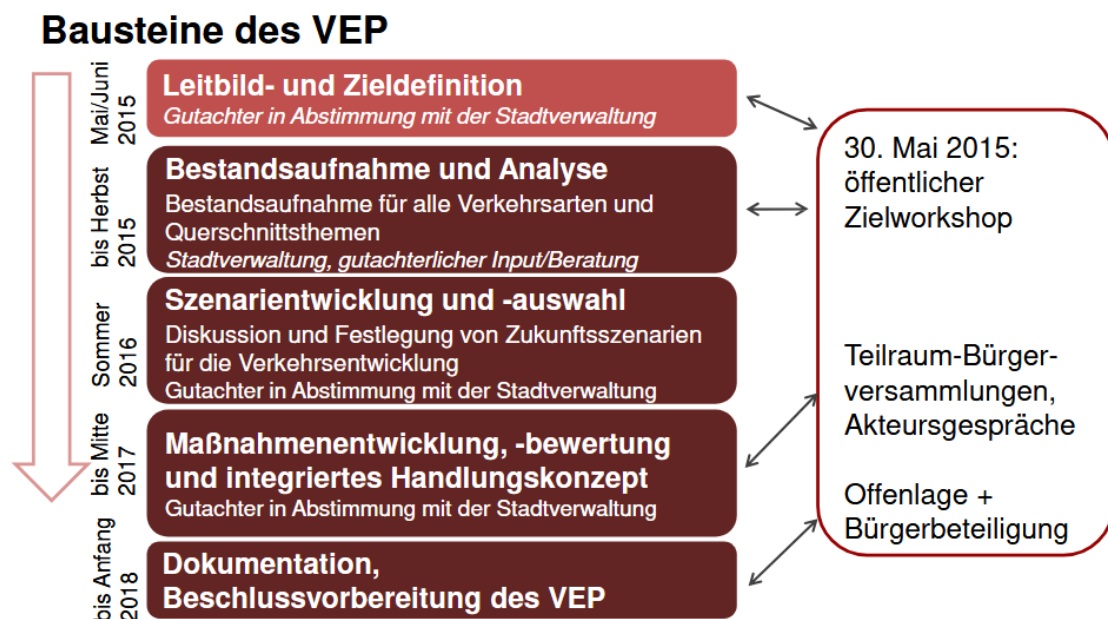
11.7 Beteiligungsprozess beim VEP Koblenz 2030

Der gesamte Erarbeitungsprozess des VEP erfolgte in fünf Phasen und wurde durch einen breit angelegten Planungsdialog begleitet. Im ersten Halbjahr 2015 wurden das Leitbild und die Ziele des VEPs definiert, die in das Zielkonzept mündeten. Die Bestandsaufnahme ab Mitte 2015 wurde durch die Stadt Koblenz, Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung, erstellt und beratend durch die Planersocietät begleitet.

Die Maßnahmenentwicklung baute auf den Zielen auf, die als Zielkonzept auch im Stadtrat beschlossen wurden (17. September 2015). Sowohl in die Analysen als auch die Maßnahmenentwicklung wurden alle Verkehrsarten sowie verkehrsrelevante Querschnittsthemen einbezogen. Es wurden Handlungs- und Maßnahmenfelder entwickelt und jeweils eine Maßnahmenbewertung vorgenommen.

Daraus wurde ein umsetzungsorientiertes, integriertes Handlungskonzept abgeleitet, das ein Maßnahmenprogramm für alle Verkehrsmittel und Querschnittsthemen festlegt sowie Prioritäten und Handlungsschwerpunkte benennt – auch hinsichtlich der Finanzierbarkeit. Die abschließende Dokumentation sowie die Vorstellung, Information, Diskussion und die notwendigen Beschlüsse in den politischen Gremien erfolgen 2018.

Abbildung 22: Bausteine des VEP Koblenz 2030



Steuerungs- und Begleitgremien

Alle Phasen wurden eng mit

- der **Projektsteuerungsgruppe des Amts für Stadtentwicklung und Bauordnung** und
- einer **ämterübergreifenden Verwaltungsarbeitsgruppe (Arbeitskreis Verwaltung)** sowie
- einem **Arbeitskreis Verkehrsentwicklungsplan (AK VEP)** als Expertengremium abgestimmt.

Hier wurden Zwischenergebnisse des VEP-Prozesses diskutiert sowie gemeinsam Ziele und die Maßnahmen erarbeitet.

Der **Arbeitskreis VEP (AK VEP)** begleitete den gesamten Prozess des VEP. Er setzte sich aus ca. 25 Mitgliedern zusammen (Fraktionen des Stadtrats, unterschiedliche verkehrsrelevanten Institutionen, Organisationen und Verbänden):

- ADAC
- ADFC
- AStA Uni und Hochschule Koblenz (zeitweise)
- Behindertenbeauftragter der Stadt Koblenz
- BUND (ab 2017)
- evm Verkehrs GmbH (inzwischen Koveb)
- Fraktion AfD
- Fraktion BIZ
- Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- Fraktion CDU
- Fraktion FBG
- Fraktion FDP
- Fraktion SPD
- Handwerkskammer Koblenz (ab 2017)
- Industrie- und Handelskammer Koblenz
- Kinder- und Jugendrat der Stadt Koblenz
- Lokale Agenda 21 AG Verkehr
- Rhein-Mosel Bus RMV
- Seniorenbeirat der Stadt Koblenz
- Stadt Koblenz - Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung
- Stadt Koblenz - Tiefbauamt
- Stadt Koblenz - Umweltamt
- Stadtforum „Alle lieben Koblenz“ / Koblenz Stadtmarketing
- VCD
- VDV Rheinland e.V.

Der AK VEP traf sich ungefähr in Zwei-Monats-Abständen und insgesamt in 12 Sitzungen zwischen April 2014 und Juni 2017 und hatte während des gesamten Prozesses wichtige Funktionen: Zum einen brachten die Akteure ihr jeweiliges Fachwissen sowie Interessenslagen und Ziele mit ein. Zum anderen wurden fortlaufend die Zwischenergebnisse des Verkehrsentwicklungsplans mit ihnen rückgekoppelt.

Darüber hinaus wurden Richtungsentscheidungen sowie Meilensteine des VEP-Prozesses besprochen, diskutiert und Meinungsbilder eingeholt. Die fortlaufende Diskussion mit den unterschiedlichen Akteuren war daher ein zentrales und steuerndes Element des Beteiligungsprozesses und diente dazu, den VEP möglichst passgenau auf die Herausforderungen der Stadt Koblenz abzustellen.

Regionale Abstimmung

Da der VEP auch aufgrund der vielen Umlandverflechtungen der Stadt Koblenz eine regionale Bedeutung hat, wurden in einem zweimal tagenden **Arbeitskreis Region (AK Region)** wichtige und regionsrelevante Themen vorgestellt und diskutiert. Auch die Ergebnisse der beiden Sitzungen vom 25. Juni 2015 und vom 8. Juni 2017 flossen in die Inhalte des VEP ein.

Mitglieder des AK Region:

- Reg. Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald, Leitender Planer
- Energieagentur RLP
- Polizeidirektion Koblenz, Leiter (nur 2. Termin)
- SPNV Nord, Verbandsdirektor
- VRM, Geschäftsführer
- LBM RLP, FG Bedarfsplanung
- LBM RLP, FG Radverkehr
- LBM COC-KO, Leiter (nur 2. Termin)
- Kreis MYK, Landrat
- Westerwaldkreis, Landrat
- Rhein-Lahn-Kreis, Landrat
- Rhein-Hunsrück-Kreis, Landrat
- Kreis Neuwied, Landrat
- VG Montabaur, Bürgermeister
- Stadt Neuwied, OB
- Stadt Lahnstein, OB
- VG Bad Ems, Bürgermeister
- VG Loreley, Bürgermeister
- VG Vallendar, Bürgermeister
- VG Bendorf, Bürgermeister
- VG Weißenthurm, Bürgermeister
- VG Maifeld, Bürgermeister
- VG Rhein-Mosel, Bürgermeister
- Regionalinitiative IRM - AK Zukunft
- Regionalinitiative IRM - AK Kommunen

Weitere regionale Beteiligungen:

27.07.2015	Abstimmungsgespräch „Regionale Verkehrsplanung“ mit der Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald	Abstimmung auf Initiative der Stadt
14.04.2016	Verkehrsausschuss der Planungsgemeinschaft	Präsentation und Aussprache
27.09.2017	AK Kreis- und Stadtplaner Region Mittelrh.-Westerw.	Präsentation und Aussprache
07.12.2017	14. Regionaler AK Energie der Klimaschutzmanager	Präsentation und Aussprache
06.02.2018	Schriftliche Beteiligung zum VEP-Entwurf	Einzelne Träger öffentlicher Belange, u.a. SGD Nord, LBM, Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald, SPNV-Nord, VRM

Öffentlicher Planungsdialog

Der öffentliche Planungsdialog zum Verkehrsentwicklungsplan Koblenz 2030 fand in mehreren unterschiedlichen Formaten statt.

Den Auftakt zum Bürgerdialog und Beteiligungsprozess machte der **Öffentliche Zielworkshop** am 30. Mai 2015, an dem circa 30 Bürgerinnen und Bürger teilnahmen. Sie diskutierten über die Ziele des Verkehrsentwicklungsplans. In einem Workshop wurde in drei Gruppen zu je einem Themenbereich über die speziell zu definierenden Ziele diskutiert (Umweltverbund fördern und Erreichbarkeit sichern, Reduzierung negativer verkehrlicher Umweltwirkungen, sichere und finanzierbare Mobilität). Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer hatten hierbei die Möglichkeit, in allen drei Themengruppen die jeweiligen Ziele zu diskutieren. Die umfangreichen Rückmeldungen wurden in das Zielsystem und das letztendlich beschlossene Zielkonzept aufgenommen.

Im Sommer 2017 wurden insgesamt **fünf Akteursgespräche** mit unterschiedlichen Verbänden, Institutionen bzw. Gruppen geführt. Die Akteursgruppen bzw. Personenkreise sind folgend aufgelistet:

- Einzelhandel und Gastronomie (Stadtforum „Alle lieben Koblenz“, Koblenz Stadtmarketing, u.a.),
- Hochschulen (AStA und Studierende der Uni Koblenz sowie HS Koblenz),
- Kinder und Jugendliche (Kinder- und Jugendrat der Stadt Koblenz),
- Senioren und Mobilitätseingeschränkte (Behindertenbeauftragter der Stadt Koblenz, Blinden- und Sehbehindertenverein Koblenz, Seniorenbeirat Koblenz, Gemeindegewerkschaft plus)
- Tourismus und Veranstaltungsverkehre (Koblenz-Touristik, Koblenz Kongress)

Die Akteursgespräche dienten zum einen dazu, Problemstellungen und Herausforderungen aus Sicht der jeweiligen Akteursgruppen zu identifizieren. Zum anderen wurden erste Maßnahmen diskutiert, die Mobilität in Koblenz zukunftsfähig zu gestalten. Die Ergebnisse der Akteursgespräche flossen sowohl in die Analysen als auch in die Maßnahmenarbeit ein.

Anfang des Jahres 2017 fanden von Februar bis April insgesamt vier **Teilraum-Bürgerversammlungen** statt. Ziel der Veranstaltungen war es, allen Bürgerinnen und Bürgern sowohl aus der Innenstadt als auch aus den Stadt- und Ortsteilen die Möglichkeit zu geben, eigene Ideen und Maßnahmen in den VEP-Prozess einzubringen sowie erste Maßnahmenvorschläge des VEPs zu diskutieren.

Die Versammlungen wurden daher an unterschiedlichen Versammlungsorten in den Stadtteilen durchgeführt:

- Innen- und Altstadt, 15. Februar 2017 im Rathaus
- Zwischen Rhein und Mosel (Goldgrube, Karthause, Lay, Moselweiß, Oberwerth, Rauental, Stolzenfels und Südliche Vorstadt), 2. März 2017 im Rathaus
- Rechts des Rheins (Arenberg, Arzheim, Asterstein, Ehrenbreitstein, Horchheim, Niederberg und Pfaffendorf), 8. März 2017 in Ehrenbreitstein
- Links der Mosel (Bubenheim, Güls, Kesselheim, Lützel, Metternich, Neuendorf, Rübenach, Wallersheim), 29. März 2017 in Lützel

Die vier Teilraum-Bürgerversammlungen liefen grundsätzlich nach der gleichen Vorgehensweise ab: Sie gliederten sich in eine Information über die Ziele, rahmende Planwerke sowie den aktuel-

len Stand des Verkehrsentwicklungsplans mit den Handlungs- sowie Maßnahmenfeldern. Im zweiten Teil der Teilraum-Bürgerversammlungen wurden in einem Workshop die konkreten Maßnahmenvorschläge des VEP diskutiert. Erste Maßnahmenideen der Gutachter wurden als Input auf Plakaten gezeigt und dienten als Diskussionsgrundlage. Die Bürgerinnen und Bürger hatten die Gelegenheit, mit den Vertretern der Planersocietät sowie der Stadtverwaltung die Maßnahmen zu diskutieren und eigene Ideen einzubringen. Diskutiert wurde in drei Mal 20 Minuten in drei Kleingruppen:

- Fließender und ruhender Kfz-Verkehr und Wirtschaftsverkehr
- Radverkehr und Fußverkehr
- ÖPNV/SPNV, Multi- und Intermodalität

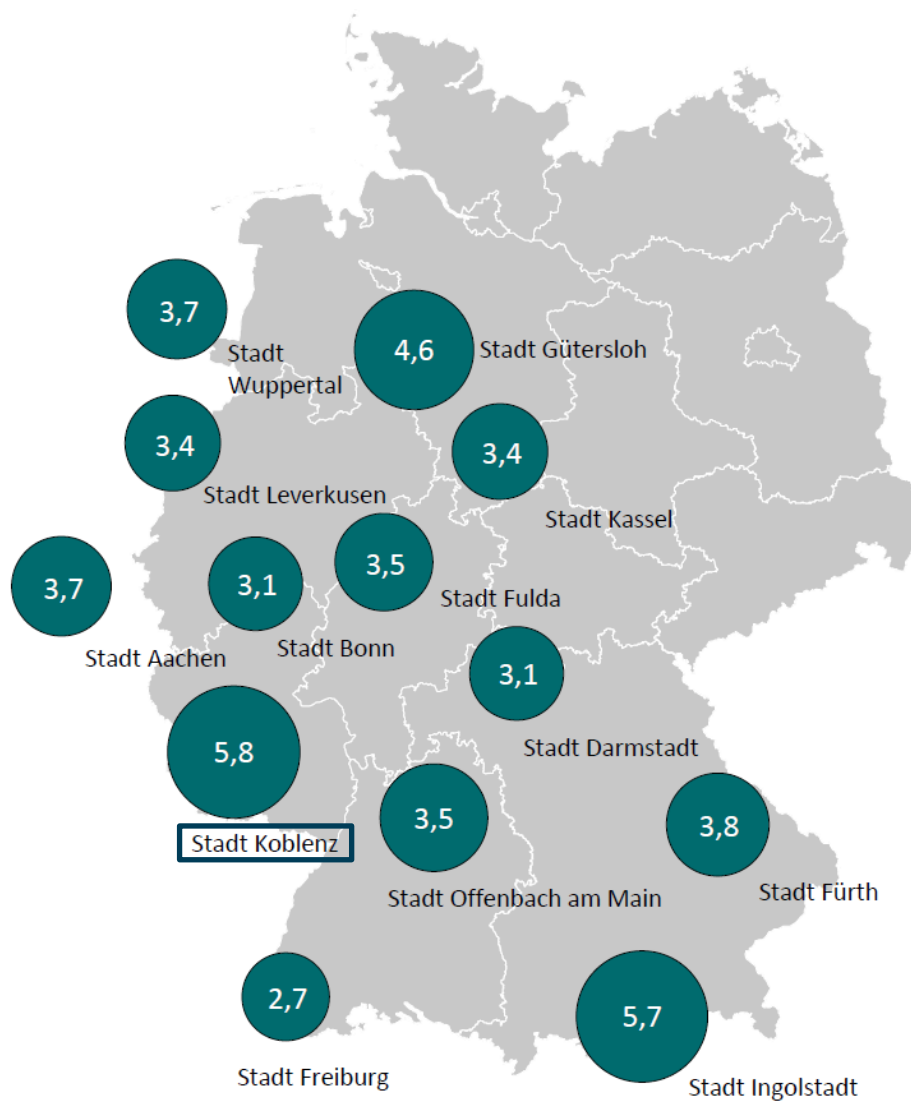
Die Ergebnisse der einzelnen Veranstaltungen waren in der Phase der Maßnahmenarbeit ein wichtiger Baustein für den Verkehrsentwicklungsplan. Die bereits als Entwurf erarbeiteten Maßnahmen wurden in weiten Teilen von der Bürgerschaft bestätigt und es wurden viele weitere Maßnahmenideen und Vorschläge in den Prozess eingebracht (siehe hierzu die separate Dokumentation der Teilraum-Bürgerversammlungen).

Anfang des Jahres 2018 wurde der verwaltungsintern sowie mit dem Arbeitskreis VEP (s.u.) abgestimmte Entwurf des VEP, in den die Anregungen aus den vorangegangenen Beteiligungsschritten Zielworkshop, Akteursgespräche sowie Teilraum-Bürgerversammlung eingearbeitet wurden, öffentlich zur Einsicht im Internet sowie beim Amt für Stadtentwicklung ausgelegt. Insgesamt gingen über 140 weitere Einzelhinweise, Anmerkungen und Ideen von Bürgerinnen und Bürgern sowie von Ortsbeiräten, Initiativen, Verbänden, Landesbetrieben sowie Aufgabenträgern mit Berührungspunkten zum Sektor Verkehr ein. Die Eingaben wurden detailliert geprüft und führten in den meisten Fällen zu Ergänzungen, Änderungen oder erklärenden Hinweisen im VEP.

11.8 Mobilitätsbedingte CO2-Werte pro Kopf und Tag 2023/24

Städtevergleich der mittelgroßen Teilnehmer-Städte bei „Mobilität in Deutschland (MiD) 2023

Angaben pro Person und Tag in kg in CO2-Äquivalenten (alle Personen)*



eine Studie des:



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

durchgeführt von:

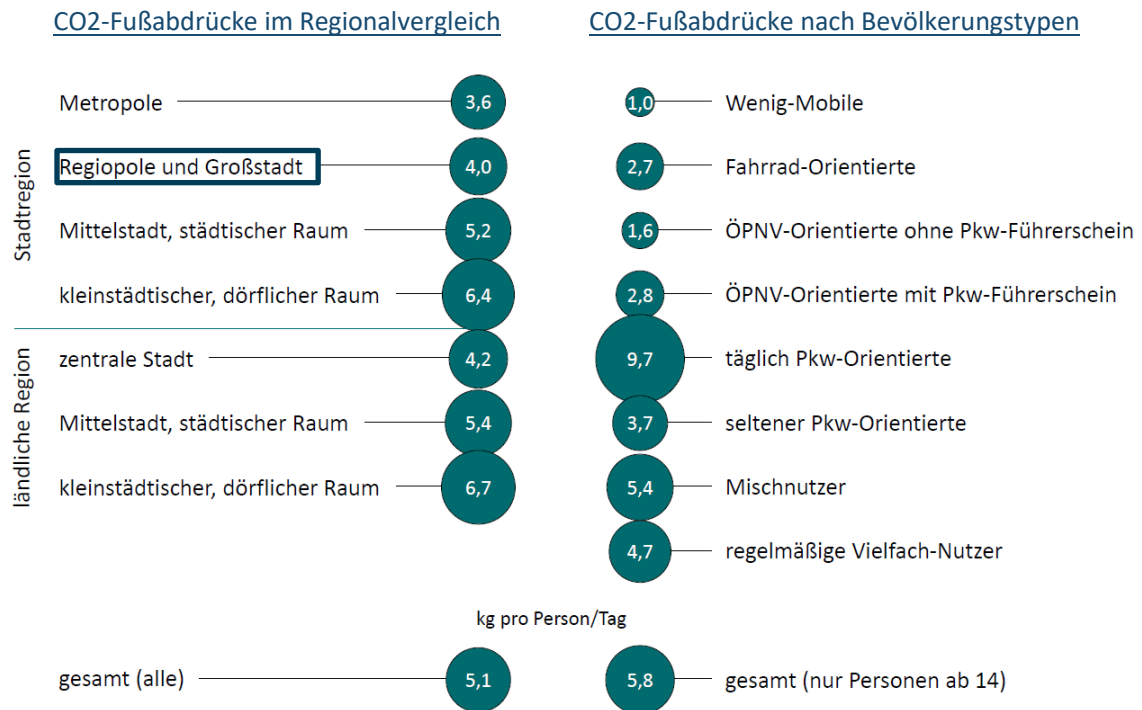
infas

in Kooperation mit:

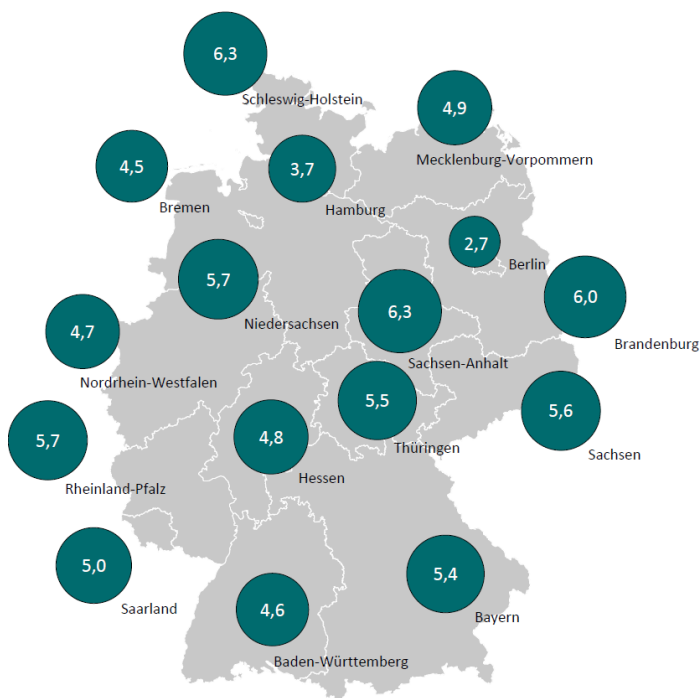


infas 360

Mobilitätsbedingte CO₂-Werte pro Kopf und Tag 2023/24 bundesweit (MiD 2023)



CO₂-Fußabdrücke nach Bundesländern



* Methodik:

- Jedem erfassten Weg wird abhängig vom Verkehrsmittel und den zurückgelegten Kilometern ein CO₂-Äquivalent-Emissionswert zugeordnet (Werte pro Weg und über alle Wege einer Person am Berichtstag pro Person und Tag).
- Verkehrsmittelspezifische Rechenwerte nach Vorgaben des Umweltbundesamts.
- Werte jeweils für die Gesamtbevölkerung – außer rechte Spalte oben.