

Mobilitätskonzept und Verkehrsgutachten Quartier Festungspark - Fritsch

Stand September 2022

Teil: Mobilitätskonzept

Auftraggeberin:

BPD Koblenz Niederberg GmbH

Postanschrift:

Niederberger Höhe 1c - 56077 Koblenz

Firmenanschrift:

Solmsstraße 18 - 60486 Frankfurt am Main



bpd

Koblenz Niederberg GmbH

Zusammenfassung

Für die Entwicklung des Quartiers Festungspark - Fritsch ist die verkehrliche Situation innerhalb des Quartiers sowie die verkehrliche Anbindung an den Stadtteil Ko-Niederberg und die weitere Umgebung relevant. Weiterhin bestehen verstärkt Veränderungsprozesse in der Gesellschaft, welche das private und berufliche Leben und damit das Mobilitätsverhalten beeinflussen bzw. verändern und zum heutigen Zeitpunkt nicht bekannt bzw. abschätzbar sind.

Vorgehensehen ist daher die Entwicklung und Umsetzung eines tragfähigen, flexiblen und damit zukunftsfähigem Verkehrs- und Mobilitätskonzeptes für das Quartier Festungspark - Fritsch. Der hier vorliegende Sachstand zum Mobilitätskonzept Quartier Festungspark - Fritsch beinhaltet die Maßnahmenplanung in verschiedenen Handlungsfeldern und definiert Ziele und Mobilitätsbausteine.

Das vorliegende Mobilitätskonzept basiert auf dem Verkehrsentwicklungsplan Koblenz 2030, Stand 2018, dem aktualisierten Nahverkehrsplan (NVP) 2018 für die Stadt Koblenz sowie einem übergeordnetes Verkehrs- und Mobilitätskonzept der Stadt Koblenz für den gesamten Bereich der Niederberger Höhe.

Weiterhin liegt eine ausführliche Bestandsaufnahme zu den vorhandenen Verkehrswegenetzen, den verschiedenen schon bestehenden Mobilitätsangeboten sowie planerischen Vorgaben in der Stadt Koblenz und in Ko-Niederberg zugrunde. Hierbei wurde der motorisierte Individualverkehr, der öffentliche Verkehr, Sonderverkehrsmittel wie die Seilbahn Koblenz und der Rad- und Fußverkehr betrachtet. Darüber hinaus wurden verschiedene Sharing-Angebote und auch erste Informationen zu Veranstaltungsverkehren zur Festung Ehrenbreitstein behandelt. Um mögliche Verkehrsziele aufzuzeigen, wurde ebenso eine Bestandsaufnahme der vorhandenen Infrastruktureinrichtungen bzw. der Nahversorgung durchgeführt. Zudem wurde erarbeitet, welche raumplanerischen Vorgaben in Form von Flächennutzungs- und Bebauungsplänen existieren und wie sich diese auf das Quartier Festungspark - Fritsch auswirken (können).

Auf Grundlage der Bestandsaufnahme, Strategien bzw. Szenarien der Stadt Koblenz sowie der Entwicklung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung (auch unter Einfluss der Corona-Pandemie), werden Mobilitätsziele und Mobilitätsbausteine für das neue Quartier erarbeitet sowie übergeordnete Lösungsansätze aufgezeigt, welche im weiteren Entwicklungsprozess des Quartiers Festungspark - Fritsch genauer zu betrachten und zu verifizieren sind.

Es wird die Fortschreibung des Mobilitäts- und Verkehrskonzeptes mit der Entwicklung des Quartiers vorgesehen, um über den zu erwartenden Entwicklungs- und Besiedlungszeitraum des Quartiers (ca. 10 Jahre aufwärts) abschnittsbezogen Mobilitätsmaßnahmen und Mobilitätsbausteine zielgerichtet einzusetzen. Diese werden in Bezug auf die tatsächliche Nutzungsfrequenz sowie die künftigen Entwicklungen von Mobilitätsverhalten und -bedürfnissen im Quartier sowie auf der Hochbauebene realisiert. Somit kann insbesondere auf Veränderungen im Mobilitätsangebot und -verhalten (z.B. aufgrund von Maßnahmen aus den oben dargestellten übergeordneten Plänen) sowie auf mögliche Einflüsse aus dem unmittelbaren Umfeld, der Veränderung in der Gesellschaft oder sonstigen Einflüssen nachhaltig reagiert werden.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	1
2	Lage im Raum	3
3	Rahmenbedingungen	4
4	Mobilität und verkehrliche Infrastruktur	5
4.1	Mobilitätskennziffern	5
4.2	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	8
4.2.1	Vorhandene Verkehrsuntersuchungen	10
4.2.2	Pendlerverflechtungen	11
4.3	Öffentlicher Verkehr (ÖV)	12
4.3.1	Bahn (SPNV/SPFV)	12
4.3.2	Bus (ÖSPV)	14
4.3.3	Autonom fahrender Bus	20
4.4	Sonderverkehrsmittel	20
4.4.1	Seilbahn Koblenz	20
4.4.2	Festungsaufzug	22
4.4.3	Rheinfähre Ehrenbreitstein	22
4.5	Reisezeitenvergleich ÖV/MIV	22
4.6	Radverkehr	28
4.7	Fußverkehr	32
4.8	Sharing-Angebote	33
4.9	Veranstaltungsverkehr	35
4.10	Stellplatzsatzung der Stadt Koblenz	36
5	Vorhandene Infrastruktureinrichtungen/Nahversorgung	45
6	Bauleitplanung	48
7	Strategie/Szenarien der Stadt Koblenz	52
7.1	Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Koblenz 2030	52
7.2	Entwicklung des Mobilitätsverhaltens	55
8	Mobilitätsbausteine	57

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1 - Vorgehensweise Mobilitätskonzept	2
Abb. 2 - Lage Quartier Festungspark - Fritsch	3
Abb. 3 - Pkw-Dichte in Koblenz je Stadtteil zum 30.06.2021	5
Abb. 4 - Modal Split für die Stadt Koblenz, Deutschland und Rheinland-Pfalz	6
Abb. 5 - Verfügbarkeit von Fahrzeugen in Koblenzer Haushalten	7
Abb. 6 - Abhängigkeit der Verkehrsmittelwahl vom Verkehrszweck in Koblenzer Haushalten	8
Abb. 7 - Vorhandene Verkehrserhebungen	11

Abb. 8 - Pendlerverflechtungen im Jahr 2019	12
Abb. 9 - Darstellung Bahnverkehr	13
Abb. 10 - An-/Abfahrten an der Haltestelle Niederberg Kaserne nach Fahrtrichtung	16
Abb. 11 - An-/Abfahrten an der Haltestelle Niederberg Kirche nach Fahrtrichtung	18
Abb. 12 - Qualitätsstufenbestimmung anhand des Reisezeitverhältnisses ÖPNV/MIV	26
Abb. 13 - Qualität der untersuchten Reisezeitverhältnisse (eigene Darstellung)	27
Abb. 14 - Darstellung vorhandener Radwege, Haupttrouten und Defizite im Radwegenetz	28
Abb. 15 - Radverkehrsachse Innenstadt-Arenberg Maßnahmenempfehlungen	29
Abb. 16 - Ausschnitt Übersichtslageplan Endlage der Radhaupttrouten	31
Abb. 17 - Konzeptvorschlag E-Scooter-Sharing in Koblenz	35
Abb. 18 - Kfz-Stellplatz- und Fahrradabstellplatz-Normbedarf	40
Abb. 19 - Übersichtskarte zum ÖPNV-Bonus mit Kennzeichnung des Quartiers	41
Abb. 20 - Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Koblenz	48
Abb. 21 - Übersicht Bebauungspläne der Stadt Koblenz (Ausschnitt)	50
Abb. 22 - Ausschnitt Neuaufstellung des Flächennutzungsplans der VG Vallendar	51
Abb. 23 - Veränderung des Modal Split in Koblenz im Fortschrittsszenario 2030	53
Abb. 24 - Veränderung der Anzahl der täglichen Verkehrswege im Fortschrittsszenario 2030 je Verkehrsmittel	53
Abb. 25 - Veränderung des Modal Split in Koblenz im Nachhaltigkeits-Szenario 2030+	54
Abb. 26 - Veränderung der Anzahl der täglichen Verkehrswege im Nachhaltigkeits-Szenario 2030+ je Verkehrsmittel	54
Abb. 27 - Tabellarische Übersicht über Mobilitätsbausteine und Maßnahmen	58
Abb. 28 - Beispiel Maßnahmensteckbrief Car-Sharing	59

Anlagenverzeichnis

Anlage 1: Übersichtsplan	M 1 : 25.000
Anlage 2: Lageplan MIV	M 1 : 10.000
Anlage 3: Lageplan ÖV	M 1 : 10.000
Anlage 4: Lageplan Fuß- und Radverkehr	M 1 : 5.000
Anlage 5: Lageplan Nahversorgung	M 1 : 5.000

Das Mobilitätskonzept Quartier Festungspark - Fritsch beinhaltet 63 Seiten inklusive Deckblatt, Zusammenfassung, Inhaltsverzeichnis, 28 Abbildungen sowie 5 zusätzliche Anlagen.

Im vorliegenden Mobilitätskonzept wird aus Gründen der besseren Lesbarkeit ausschließlich die männliche Form verwendet. Die verwendeten Begriffe beziehen sich auf alle drei Geschlechter.

Dateiname: 221018-110-MBK-Quartier-Festungspark-Fritsch-SHG.docx

Stand: 18.10.2022

1 Einleitung

Die BPD Immobilienentwicklung GmbH entwickelt mit der eigenen Projektgesellschaft BPD Koblenz Niederberg GmbH im Koblenzer Stadtteil Niederberg (3.079 Einwohner) ein ca. 12,5 Hektar großes Stadtquartier auf dem Gelände der ehemaligen Fritsch Kaserne. Geplant wird die städtebauliche Entwicklung der ehemaligen „Fritsch-Kaserne“, dem Teil des ehemaligen Unterkunftsbereichs in der Stadt Koblenz (Anlage 1). Diese liegt rechtsrheinisch in unmittelbarer Nähe zur Festung Ehrenbreitstein und dem dortigen ehemaligen BUGA-Gelände. Als künftige Bebauung ist gemäß den Vorgaben des Städtebaulichen Vertrages eine Mischung aus Wohnen und Arbeiten, mit Mehrfamilien-, Einfamilienhäusern sowie gewerblichen Nutzungen vorgesehen. Die verkehrliche Erschließung des Quartiers wird über die Straße Niederberger Höhe erfolgen. Im Rahmen eines mehrstufigen Mobilitätskonzeptes wird sowohl für die Einbindung in das vorhandene Verkehrsnetz der rechten Rheinseite als auch für die innere Erschließung eine Planung zum Straßen- und Fußwegenetz, zu einer modernen Fahrradinfrastruktur, zum ruhenden Verkehr (Stellplatzangebot), zur E-Mobilität sowie zur Anbindung an den ÖPNV erarbeitet. Ziel ist es sowohl eine leistungsfähige verkehrliche Erschließung in Zusammenhang mit der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur als auch mit alternativen Mobilitätsangeboten den Umstieg auf nachhaltige Verkehrsmittel und somit die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zu erreichen. Dabei sollen die bestehenden Verkehrsverhältnisse und Mobilitätsangebote nicht verschlechtert und die das Quartier betreffenden Maßnahmen unter Berücksichtigung der vorhandenen Verkehrsbeziehungen und -wege im Umfeld bedacht werden.

Seitens der Stadt Koblenz ist im Verkehrsentwicklungsplan 2030¹ bereits eine Anbindung des Quartiers beschlossen und eine Unterstützung der Verkehrsmittelwahl für den Umweltverbund soll durch entsprechende Maßnahmen gezielt umgesetzt werden.

Die Stadt Koblenz hat auf Basis des Verkehrsentwicklungsplanes 2030 und des aktualisierten Nahverkehrsplan (NVP) 2018 für die Stadt Koblenz ein übergeordnetes Verkehrs- und Mobilitätskonzept für den gesamten Bereich der Niederberger Höhe (incl. Festungsplateau) erarbeitet. Dies erfolgt jeweils in enger Abstimmung mit der Stadt und unter Beteiligung der benachbarten Gebietskörperschaften (VG Vallendar, OG Urbar). Ein darauf basierendes Mobilitätskonzept wird das Angebot umweltschonender Verkehrsmittel innerhalb des Quartiers erweitern.

Seitens der BPD können daran anknüpfend verschiedene bestehende bzw. neue Mobilitätsbausteine gedacht und implementiert werden. Mobilitätsbausteine sind dabei grundsätzlich genau so wenig „scharf“ zwischen Quartier und Umfeld abgrenzbar wie es die späteren Nutzer (aus dem neuen Quar-

¹ Verkehrsentwicklungsplan Koblenz 2030, Ziele, Szenarien und integriertes Handlungskonzept, Planersocietät, Dortmund im März 2018

tier vs. Bestand) ebenfalls nicht sind. Somit ergeben sich unterschiedliche Ansätze für Mobilitätsmaßnahmen und Mobilitätsbausteine, die im Quartier selbst als auch im unmittelbaren Umfeld betrachtet werden können, wie z.B. die Anbindung des Quartiers an den ÖPNV durch neue Bushaltestellen, den Ausbau von Rad- und Fußwegen, die Integration und / oder Erweiterung der Seilbahn, Festungsaufzug, autonomer Shuttlebus, Bereitstellung von Mietfahrzeugen mit Car-Sharing-Angeboten, Bike-Sharing und E-Lastenräder etc. Darüber hinaus sind Mobilitätsmaßnahmen im Bereich von „Services und Anwendungen“ denkbar, wie z.B. Mobilitätsstationen als Verknüpfungspunkt verschiedener Verkehrsmittel, Fahrrad-Service-Stationen, Warendepots / Packstationen, Ride-Sharing (Mitfahrerbörse) oder zur Minimierung der Nutzung von Pkw-Fahrten fußläufige Angebote im direkten Umfeld (wie z.B. Café, Wochenmarkt, Angebote für Senior: innen, Kinder und familiensoziale Komponenten bzw. Angebote).

Zu guter Letzt sind die Vorgaben der Satzung der Stadt Koblenz über die Herstellung von Fahrradstellplätzen sowie die Herstellung und Ablösung von Stellplätzen und Garagen für Kraftfahrzeuge (Fahrrad-/Kfz-Stellplatzsatzung vom 7. Oktober 2020) und der Bauaufsicht bei späteren Bauanträgen zu erfüllen. Da der ÖPNV-Bonus im Quartier Festungspark-Fritsch gemäß v.g. Satzung nicht zum Tragen kommt, müssen bei einer möglichen Reduzierung der Stellplätze für Kfz seitens der BPD entsprechende Mobilitätsmaßnahmen im Mobilitätskonzept und seiner Fortschreibung dargestellt und implementiert werden, welche der Zustimmung der Stadt Koblenz bedürfen.

Eine graphische Darstellung über das Vorgehen bei der Entwicklung und der nachhaltigen Umsetzung des Mobilitätskonzeptes Quartier Festungspark - Fritsch ist Abb. 1 zu entnehmen.

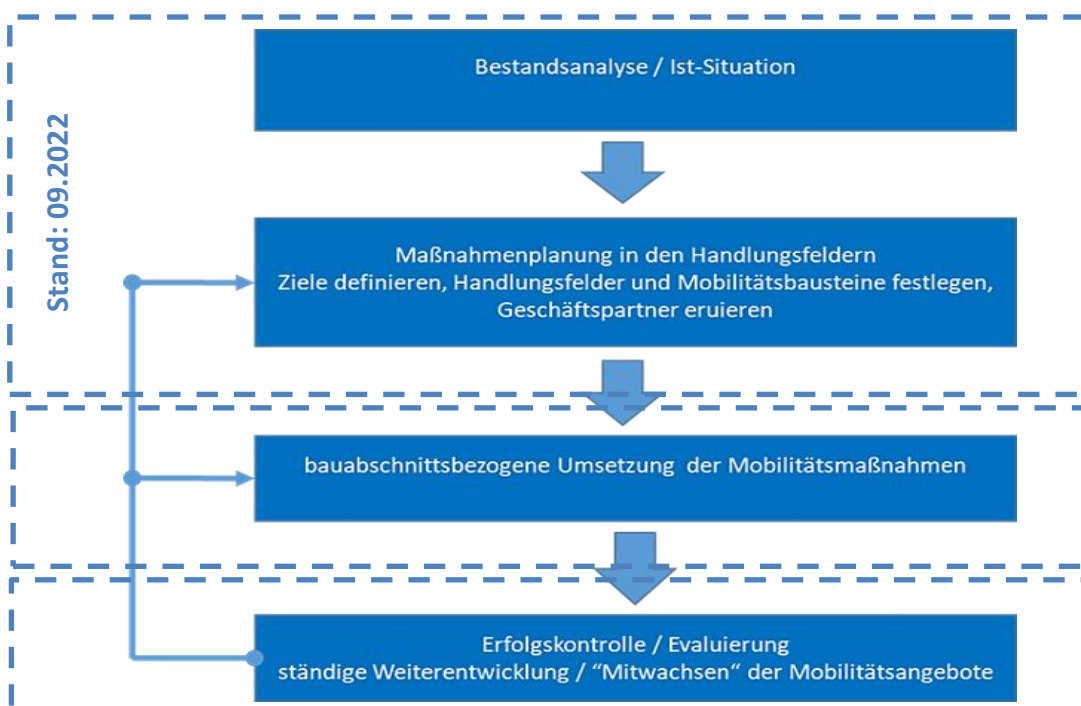


Abb. 1 - Vorgehensweise Mobilitätskonzept

2 Lage im Raum

Das Areal der ehemaligen Fritsch Kaserne liegt in Ko-Niederberg am Rande des Plateaus der Festung Ehrenbreitstein. Das ca. 12,5 ha große Gelände wird im Süden von der Straße Niederberger Höhe und im Norden von der Straße General-Allen-Straße die nach Urbar führt, begrenzt. Westlich des Geländes befindet sich der technische Bereich West (TB West), der zurzeit noch durch die Bundeswehrverwaltung genutzt wird, während der technische Bereich Ost (TB Ost) temporär zur Unterbringung von Asylbegehrenden und Flüchtlingen zur Verfügung steht.

Im nordwestlichen Bereich des Areals befinden sich Gebäude der Generaldirektion kulturelles Erbe (GdKE), Landesarchäologie Außenstelle Koblenz, die derzeit von der Arenberger Straße und das hier projektierte Areal erreichbar sind. Im nordöstlichen Bereich ist der Standort der Landespolizei, der über die General-Allen-Straße (K 17) angebunden wird.

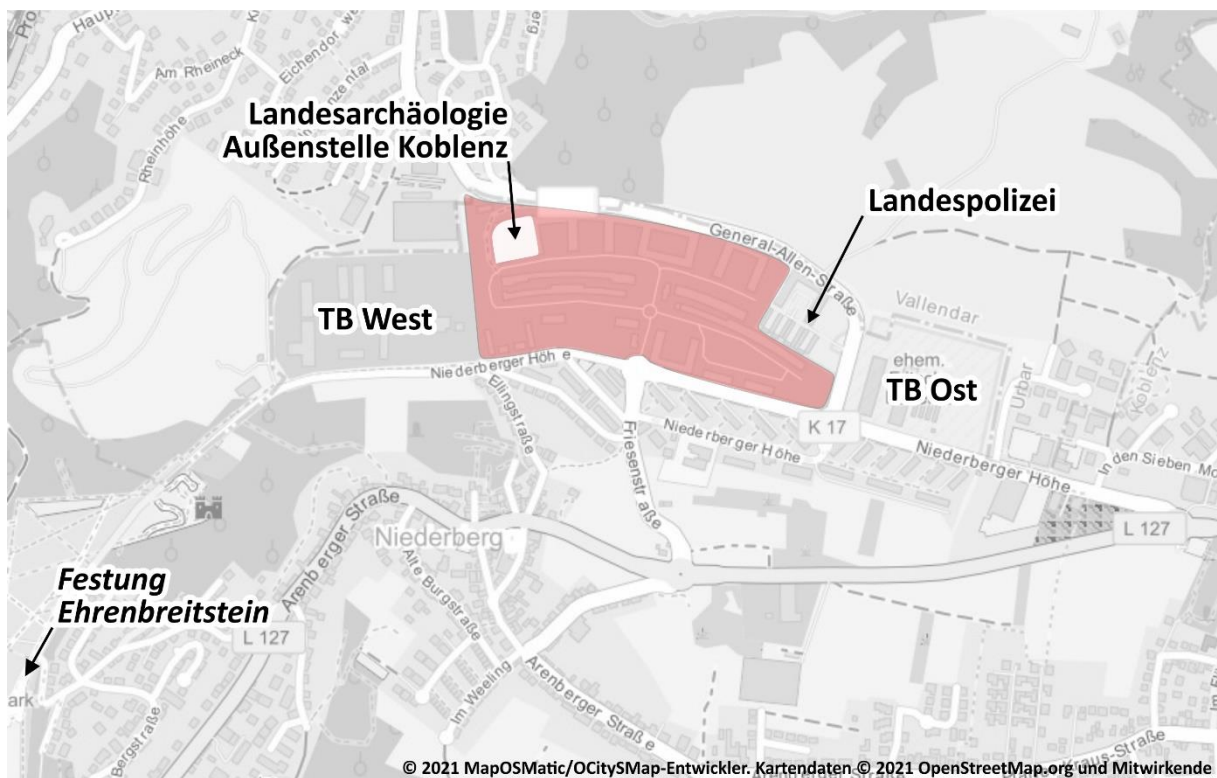


Abb. 2 - Lage Quartier Festungspark - Fritsch

Die BPD plant das Areal in verschiedenen Bau- und Entwicklungsabschnitten zu erschließen, welche jedoch noch nicht endgültig feststehen. Hier können sich je nach Flächen- und Nutzungskonzept sowie der dazugehörigen erforderlichen Infrastruktur verschiedene Szenarien ergeben, z.B. entwickelt sich das Gebiet entlang einer zentralen Achse von innen nach außen, von Süden in Richtung Norden o.ä.

3 Rahmenbedingungen

Folgende Unterlagen wurden gesichtet und die für das Mobilitätskonzept Quartier Festungspark - Fritsch planungsrelevanten Aussagen textlich dokumentiert und in entsprechenden Planunterlagen dargestellt:

- Aktuelle Flächennutzungspläne (FNP) und aktuelle Bebauungspläne (B-Pläne) der Stadt Koblenz und VG Vallendar (Ortsgemeinde Urbar)
- Masterplan Stadt Koblenz, Stand 2014
- Verkehrsentwicklungsplan Koblenz 2030, Stand 2018
- Aktualisierter Nahverkehrsplan (NVP) 2018 für die Stadt Koblenz
- Fahrradstadtplan Koblenz, Stand 2015
- Nahversorgungsbericht Koblenz 2020
- Statistisches Jahrbuch der Stadt Koblenz 2019
- Stadtteilsteckbrief Niederberg 2020, Stadt Koblenz
- Satzung der Stadt Koblenz über die Herstellung von Fahrradabstellplätzen sowie die Herstellung und Ablösung von Stellplätzen und Garagen für Kraftfahrzeuge (Fahrrad-/Kfz-Stellplatzsatzung vom 7. Oktober 2020)
- Planerische Konkretisierung der Haupttrouten des Entwurfs zum Radverkehrskonzept Koblenz im Auftrag der Stadt Koblenz, Kocks Ingenieure
- Konzeptvorschlag - Version 2.0 E-Scooter-Sharing Stadt Koblenz, Stand 17.03.2021
- Handlungsstrategie zur Errichtung öffentlicher Ladeinfrastruktur in Koblenz (Ladeinfrastrukturkonzept), Stadt Koblenz
- Vorhandene Verkehrsuntersuchungen / aktuelle Verkehrsbelastungen
- Fahrpläne Bus-/Bahnlinien, Verkehrsverbund Rhein-Mosel GmbH
- Verkehrliche Anbindung des SPFV (z.B. Wegstrecken zu überregionalen Verkehrsanschlüssen ICE-Bahnhof Montabaur, Koblenz Hauptbahnhof, Taktung etc.)
- Darstellung der umliegenden Bushaltestellen des geplanten Quartiers mit Haltestelleneinzugsbereichen (fußläufige Entfernung in Metern und Minuten) und Taktung - Bestand und Planungen seitens der Stadt Koblenz
- Einbindung Seilbahn Koblenz / Festungsaufzug, Rheinfähre Ehrenbreitstein, Taktung
- Prinzipkarte Autonomer Bus, Stadt Koblenz
- Verkehrliche Anbindung des MIV an das klassifizierte Straßennetz
- Darstellung von vorhandenen relevanten Radverkehrs- und Fußwegeverbindungen - Bestand und Planungen seitens der Stadt Koblenz
- Darstellung vorhandener Mobilitätsangebote der Stadt Koblenz (Car-Sharing, Bike-Sharing, Elektromobilitätskonzept)
- Darstellung der umliegenden relevanten Infrastruktur, z. B. Schulen, Einrichtungen des täglichen Bedarfs, Freizeiteinrichtungen etc. (fußläufige Erreichbarkeit bis 1.000 m)

Hinweis: Die Bestandsaufnahme erfolgte im Jahr 2021 - Stichtag 30.09.2021

4 Mobilität und verkehrliche Infrastruktur

4.1 Mobilitätskennziffern

Die Zahl privater Pkw pro 1.000 Einwohner (Pkw-Dichte) beträgt zum 30.06.2021² im Stadtteil Niederberg 636 Pkw, für die gesamte Stadt Koblenz 582,5 Pkw und liegt somit über dem Bundesdurchschnitt in Deutschland von 580 Pkw (2019).³ In Abb. 3 ist ersichtlich, dass die Pkw-Dichte je nach Stadtteil in Koblenz stark variiert. Die geringste Pkw-Dichte weist Ko-Altstadt mit 389 auf, die höchste Ko-Immenhof mit 757. Es wird deutlich, dass vor allem hoch und dezentral gelegene Stadtteile eine höhere Pkw-Dichte aufweisen, wohingegen die zentralen Stadtteile geringere Pkw-Dichten aufweisen.

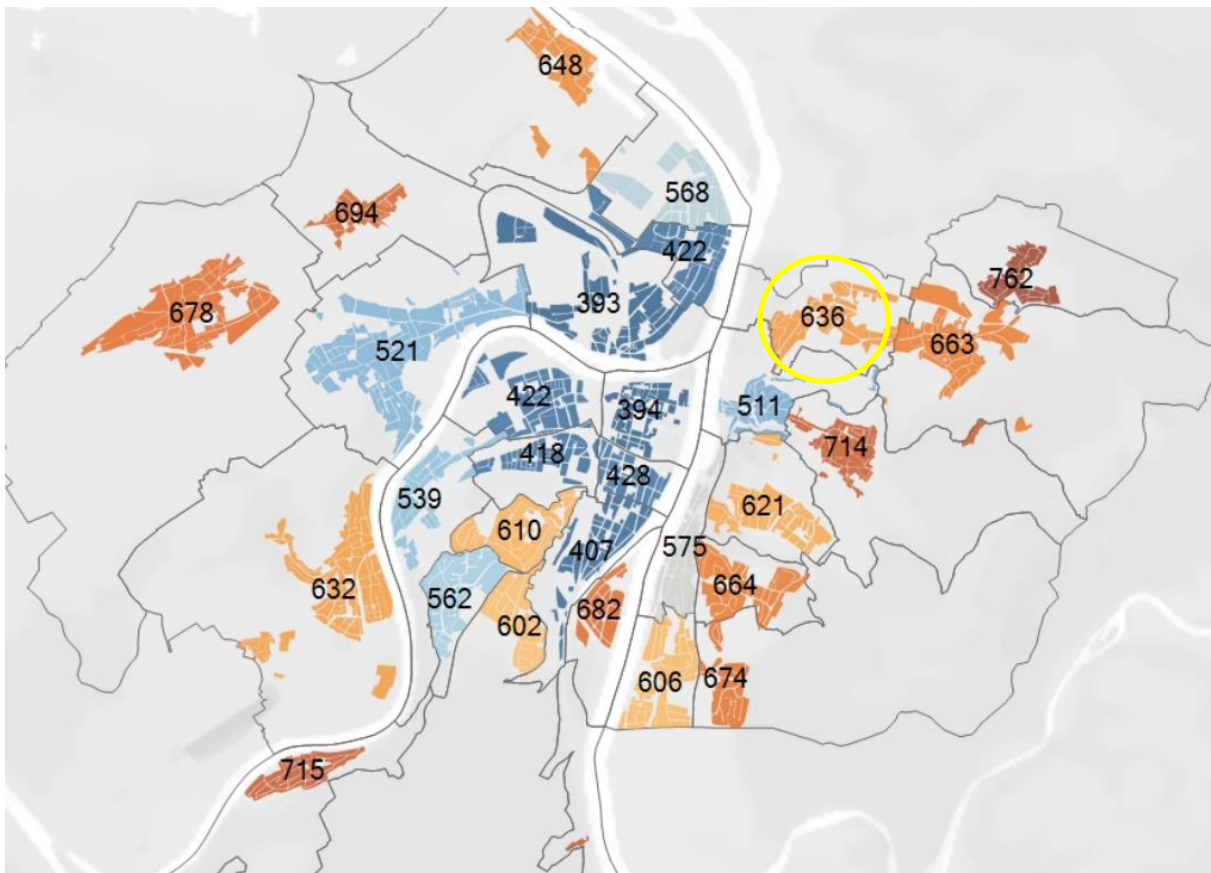


Abb. 3 - Pkw-Dichte in Koblenz je Stadtteil zum 30.06.2021⁴

² KFZ-Bestand Koblenz, Juni 2021, KoStatIS

³ eigene Berechnung aus Daten zum Pkw-Bestand vom Kraftfahrtbundesamts (Stand: 01.01.2021) und Daten zum Bevölkerungsstand vom Statistischen Bundesamt (Stand: 31.03.2021)

⁴ KFZ-Bestand Koblenz, Juni 2021, KoStatIS

Der Anteil des Fußverkehrs am Modal Split der Stadt Koblenz liegt, wie in Abb. 4 zu sehen, bei 28 %, der Anteil des Radverkehrs bei 9 %, der Anteil des ÖV bei 10 % und der Anteil des MIV bei 53 %.⁵ Die Anteile des Fußverkehrs am Modal Split liegen für die Stadt Koblenz im Vergleich zu Rheinland-Pfalz und Deutschland mit 21 % und 22 % deutlich höher, für den Radverkehr mit 8 % und 11 % etwas niedriger bzw. höher, im ÖV mit 8 % und 10 % im Durchschnitt und für den MIV mit 63 % und 57 % deutlich niedriger.⁶

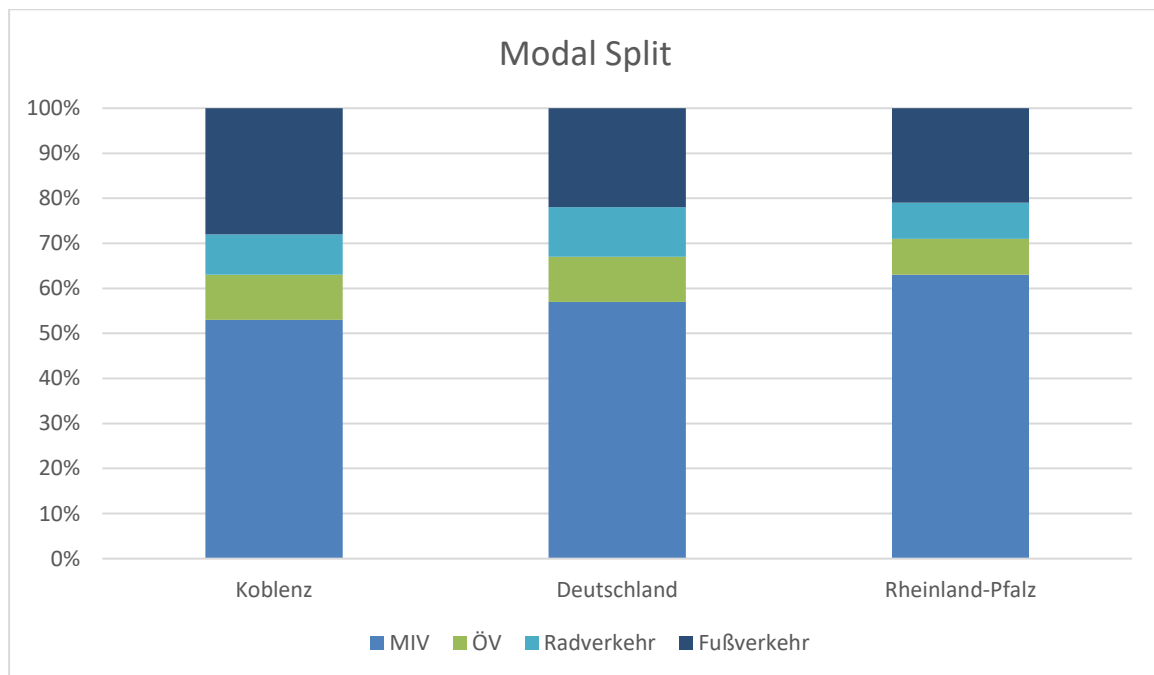


Abb. 4 - Modal Split für die Stadt Koblenz, Deutschland und Rheinland-Pfalz

Eine Befragung von rund 3.000 Bürgern der Stadt Koblenz (Abb. 5, Abb. 6) hat ergeben, dass rund 92 % der Bürger Zugriff auf mindestens einen privaten Pkw haben. Zugriff auf ein Fahrrad haben rund 82 %. Im Gegensatz zu den recht hohen Anteilen an Pkw und Rad besitzen nur 56 % der Befragten ein Dauerticket für den ÖPNV, darunter Bus- und Bahn-, aber auch Seilbahntickets. Es wird deutlich, dass der Pkw das bevorzugte Verkehrsmittel der Koblenzer Bürger ist. Dieses wird von rund 67 % der Befragten als Verkehrsmittel zur Arbeit, zur Ausbildung oder zur Schule genutzt. Für Einkaufs- und Erledigungsfahrten nutzen sogar 82 % der Befragten regelmäßig den Pkw.⁷

⁵ Verkehrsentwicklungsplan Koblenz 2030, Ziele, Szenarien und integriertes Handlungskonzept, Planersocietät, Dortmund im März 2018, Abschnitt 4.2.1

⁶ Mobilität in Deutschland, Kurzreport Ausgabe September 2019, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

⁷ Koblenzer Bürgerpanel, 2019, Stadt Koblenz

Gemäß derselben Befragung stehen 4 von 5 Haushalten mindestens ein fahrtüchtiges Fahrrad zur Verfügung, wobei in 15 % der Haushalte der befragten Teilnehmer ein E-Bike zur Verfügung steht. Der Ausstattungsgrad mit E-Bikes folgt der Höhentopografie der Stadtgebiete. So sind unter den befragten Haushalten der rechtsrheinischen Stadtgebiete E-Bikes im gesamtstädtischen Vergleich mit einem Anteil von 23 % überproportional oft vertreten. Neben der Wohnlage im Stadtgebiet spielt auch das Alter bei der Verfügbarkeit eines E-Bikes eine ausschlaggebende Rolle. So sind die Anteile an E-Bikes mit 65 % bei den Befragten im Rentenalter wesentlich höher als bei den höchstens 35-Jährigen mit gerade mal einem Anteil von 7 % E-Bikes.⁸

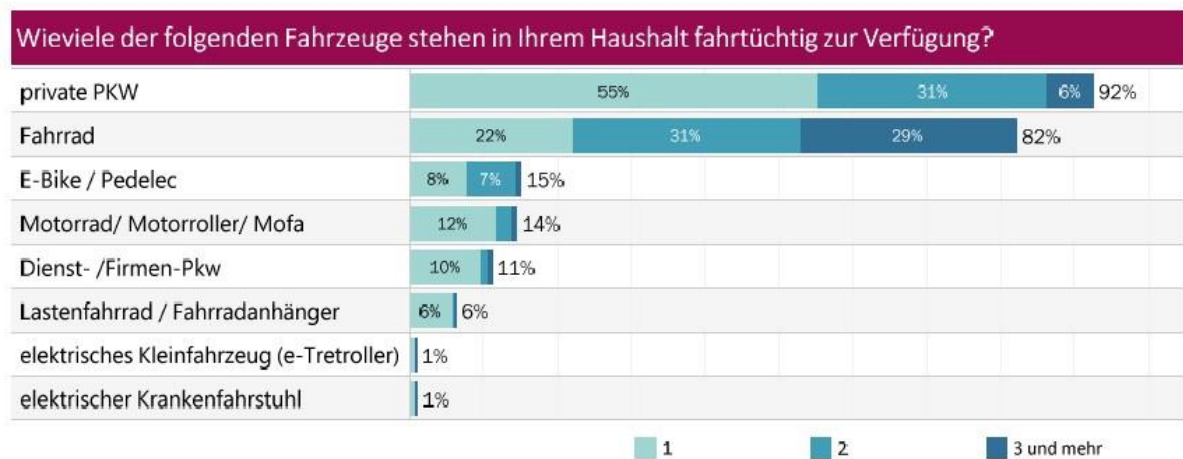


Abb. 5 - Verfügbarkeit von Fahrzeugen in Koblenzer Haushalten⁹

⁸ Koblenzer Bürgerpanel, 2019, Stadt Koblenz

⁹ Koblenzer Bürgerpanel, 2019, Stadt Koblenz

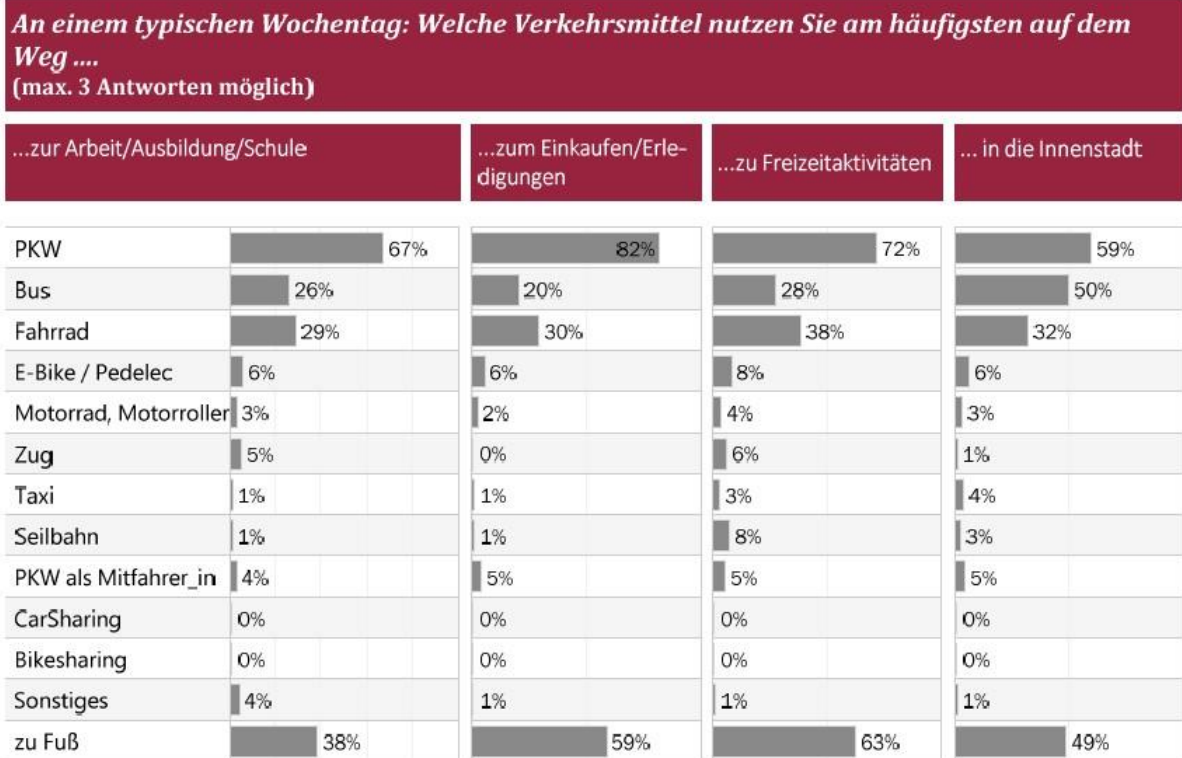


Abb. 6 - Abhängigkeit der Verkehrsmittelwahl vom Verkehrszweck in Koblenzer Haushalten¹⁰

4.2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die nachfolgenden Ausführungen sind der Anlage 2 zu entnehmen.

Die Stadt Koblenz weist durch die Bundesautobahnen A 61 und A 48, über letztere ist auch die A 3 schnell erreichbar, eine gute Anbindung an das Bundesfernstraßennetz auf. Die überregionalen Verbindungen zwischen Koblenz und weiteren wichtigen Ober- und Mittelzentren werden durch die Bundesstraßen B 9, B 42, B 49, B 327 und B 416 gesichert. So sind zum Beispiel Köln und Bonn, aber auch Trier oder das Rhein-Main-Gebiet gut und schnell erreichbar.

Erwähnenswert ist der Einfluss des Rheins und der Mosel auf die Verkehrsinfrastruktur in Koblenz. So ist die wichtigste Moselquerung die Europabrücke im Zuge der B 9. Zusätzlich gibt es die Kurt-Schumacher-Brücke, die Ko-Metternich und Ko-Moselweiß mit Anschlüssen an die B 416 und B 49 miteinander verbindet. Die dritte Verbindung über die Mosel, die Balduinbrücke, verläuft parallel zur Europabrücke zwischen Ko-Lützel und Ko-Altstadt. Über die Balduinbrücke wird der öffentliche Busverkehr geleitet. Zusätzlich zu den drei Moselbrücken gibt es drei Rheinquerungen. Eine davon ist die am Stadtrand liegende Bendorfer Brücke im Zuge der A 48. Die Pfaffendorfer Brücke im Zuge der B 49 verbindet die rechtsrheinischen Stadtteile mit der Innenstadt und bildet somit eine der wichtigsten Verbindungen

¹⁰ Koblenzer Bürgerpanel, 2019, Stadt Koblenz

der Verkehrsinfrastruktur. Die dritte Rheinbrücke ist die Südbrücke im Zuge der B 327. Diese verbindet den linksrheinisch gelegenen Hunsrück von der A 61 über die Hunsrückhöhenstraße (B 327) über Koblenz in Richtung Westerwald über die B 49 bis zu A 3.¹¹

In der näheren Umgebung südlich des Untersuchungsgebiets verlaufen eine Landesstraße sowie mehrere Kreisstraßen. Die Landesstraße L 127 beginnt mit der Abfahrt von der B 49, führt an Ko-Immendorf, Ko-Arenberg und Ko-Niederberg vorbei und endet in Ko-Ehrenbreitstein mit der Einmündung in die B 42. Dementsprechend dient sie zur Anbindung der vorgenannten Stadtteile sowie Ko-Arzheim über die Kreisstraße K 19 an das übergeordnete Straßennetz. Die K 19 verläuft von Ko-Immendorf durch Ko-Arenberg und Ko-Arzheim und endet mit der Einmündung in die L 127. Des Weiteren verläuft die Kreisstraße K 20 als Abzweigung von und parallel zur K 19 und endet ebenfalls mit der Einmündung in die L 127. Nördlich des Untersuchungsgebiets bzw. in direkter Nähe zum Untersuchungsgebiet verläuft auf Koblenzer Seite bis zur Gemarkungsgrenze die K 17. Im benachbarten Landkreis Mayen-Koblenz in Richtung Urbar wird die K 85 zur Gemeindestraße abgestuft.

Das nicht klassifizierte Straßennetz in der näheren Umgebung des Untersuchungsgebiets zeichnet sich vor allem durch Anliegerstraßen aus. Zudem gibt es einige Einbahnstraßen. Die Hauptverkehrsstraßen sind die Straße Niederberger Höhe, die auch als Anbindung des Quartiers fungiert und die Friesenstraße, die das Gebiet aus Richtung Ko-Niederberg-Neudorf mit der L 127 verbindet. Richtung Urbar verläuft die General-Allen-Straße (im weiteren Verlauf Arenberger Straße/Urbarer Weg), die als Anbindung Richtung Neuwied/Köln/Bonn dient, da sie auf die B 42 mündet.

Taxistände werden nachfolgend nicht berücksichtigt, da sich die Taxistände (Hauptbahnhof; Löhr-Center, Zentralplatz und bei den Krankenhäusern) überwiegend linksrheinisch befinden und der einzige rechtsrheinische Taxistand in der Hofstraße in Ko-Ehrenbreitstein positioniert ist.

Im sogenannten Ladeinfrastrukturkonzept der Stadt Koblenz sind sowohl bestehende Ladesäulen als auch zukünftige Planungen dargestellt. Zu erwähnen ist hier, dass die bestehenden und auch die geplanten Ladesäulen über mehrere Ladepunkte verfügen und so gleichzeitig zur Ladung mehrerer Fahrzeuge genutzt werden können. In Koblenz existieren bisher 15 Ladesäulen für Pkw, darunter auch halb-öffentliche, deren Nutzung beispielsweise an Öffnungszeiten von Parkhäusern gebunden sind. Der Großteil dieser Ladesäulen befindet sich im Innenstadtbereich, in Ko-Raental sowie innerhalb der Gewerbegebiete entlang der B 9. Rechtsrheinisch existieren lediglich 2 Ladesäulen für Pkw. Geplant sind

¹¹ Aktualisierter Nahverkehrsplan 2018 für die Stadt Koblenz, BPV Consult GmbH

ab 2023 mit unterschiedlicher Priorität weitere Ladesäulen sowohl in der Innenstadt als auch rechtsrheinisch, in Ko-Asterstein und Ko-Pfaffendorf. Die genaue Lage und Anzahl können der Anlage 2 entnommen werden.¹²

4.2.1 Vorhandene Verkehrsuntersuchungen

Für das Untersuchungsgebiet liegen bereits einige Verkehrsuntersuchungen der Stadt Koblenz und der VERTEC Ingenieure, Koblenz aus den Jahren 2017 und 2018 vor:

- Knotenpunkt „Vor dem Sauerwassertor/Brentanostraße“
Knotenstromzählung VERTEC Ingenieure
Do. 30.08.2018 | 7:00 - 11:00 Uhr und 15:00 - 19:00 Uhr
- Knotenpunkt „Arenberger Straße/Neudorfer Weg/Neuer Weg“
Knotenstromzählung VERTEC Ingenieure
Do. 30.08.2018 | 7:00 - 11:00 Uhr und 15:00 - 19:00 Uhr
- Kreisverkehrsplatz „L 127/Friesenstraße“
Querschnittszählung der Stadt Koblenz - Zufahrten Kreisverkehrsplatz und Zebrastreifen
Di. 19.06.2018 | 7:00 - 11:00 Uhr und 15:00 - 19:00 Uhr
- „Friesenstraße auf Höhe Einmündung Johannes-Casel-Straße“
Querschnittszählung der Stadt Koblenz
Do. 07.06.2018 | 15:00 - 19:00 Uhr
- Kreisverkehrsplatz „L 127/Niederberger Höhe/Zufahrt Tankstelle/Zufahrt Friedhof“
Knotenstromzählung VERTEC Ingenieure
Do. 30.08.2018 | 7:00 - 11:00 Uhr und 15:00 - 19:00 Uhr
- „Pfarrer-Kraus-Straße auf Höhe Einmündung Urbarer Straße“
Querschnittszählung der Stadt Koblenz
Do. 24.08.2017 | 7:00 - 11:00 Uhr und 15:00 - 19:00 Uhr

¹² Handlungsstrategie zur Errichtung öffentlicher Ladeinfrastruktur in Koblenz (Ladeinfrastrukturkonzept), Stand: 02.2021

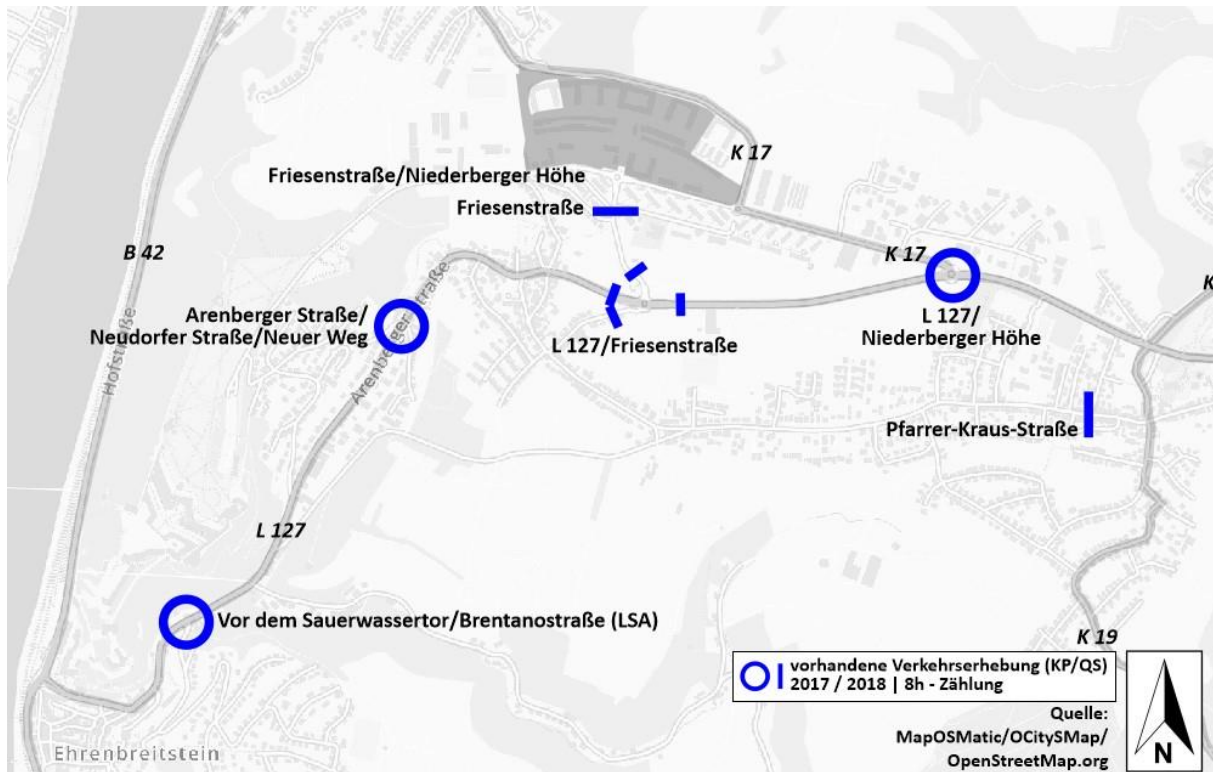


Abb. 7 - Vorhandene Verkehrserhebungen

Des Weiteren gibt es im Untersuchungsraum 3 Dauerzählstellen

- B 42 im Bereich der OG Urbar, südlich des LSA-geregelten Knotenpunktes B 42/Hauptstraße
- B 49 im Bereich der Horchheimer Höhe
- L 127 zwischen Ko-Immendorf und Ko-Arenberg

sowie diverse Zählstellen mit Verkehrsbelastungen aus der Straßenverkehrszählung 2015.

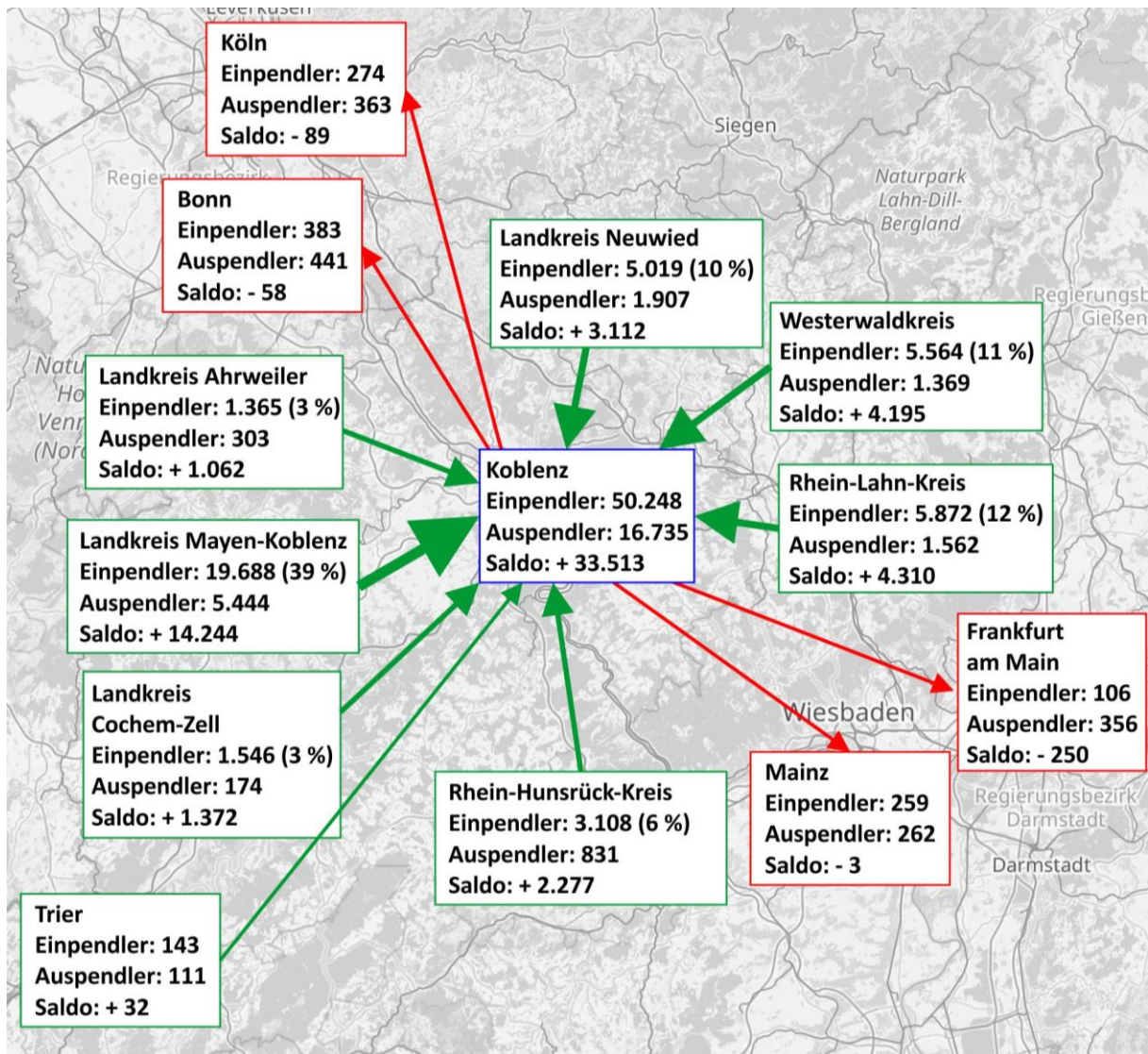
Die Lage der Zählstellen und die entsprechenden Verkehrsbelastungen sind der Anlage 2 zu entnehmen.

An dieser Stelle wird auf den *Teil: Verkehrsgutachten* des Mobilitätskonzeptes und Verkehrsgutachtens Quartier Festungspark - Fritsch, Stand September 2022, der SHG Ingenieure GmbH verwiesen.

Derzeit ist ein neues Verkehrskonzept für die Ortsgemeinde Urbar in Planung, welches den Verkehr in Urbar optimieren und Schwachstellen beseitigen soll. Inhalte diesbezüglich sind aktuell nicht bekannt.

4.2.2 Pendlerverflechtungen

In nachfolgender Abb. 8 sind die Verflechtungen des Pendlerverkehrs mit Start bzw. Ziel in Koblenz, aufgeschlüsselt nach Landkreisen und Großstädten in der Umgebung, dargestellt. Koblenz verzeichnet insgesamt 50.248 Einpendler, von denen allein der Landkreis Mayen-Koblenz mit 19.688 Einpendlern rund 39 % ausmacht.


 Abb. 8 - Pendlerverflechtungen im Jahr 2019¹³

4.3 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Die nachfolgenden Ausführungen sind der Anlage 3 zu entnehmen.

4.3.1 Bahn (SPNV/SPFV)

Der Hauptbahnhof Koblenz ist der zentrale Anschluss der Stadt Koblenz an das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn. Mit ICE-, EC-, IC- und Nachtzügen können viele deutsche Großstädte umsteigefrei vom Hauptbahnhof aus erreicht werden. Städte im Umkreis von 100 km, wie etwa Köln, Bonn, Wetzlar, Gießen, Trier, Mainz, Wiesbaden und Frankfurt am Main sind durch Regionalzüge angebunden. Der Koblenzer Hauptbahnhof gilt als „Null-Knoten“ im Regional-Express-Netz, an dem die Züge kurz vor der

¹³ Statistisches Jahrbuch der Stadt Koblenz 2020

vollen Stunde ankommen und kurz nach der vollen Stunde abfahren. Ferner werden Direktverbindungen nach Kaiserslautern sowie Saarbrücken und Luxemburg angeboten. Direkt an den Bahnhofsvorplatz angrenzend liegt der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) Koblenz.

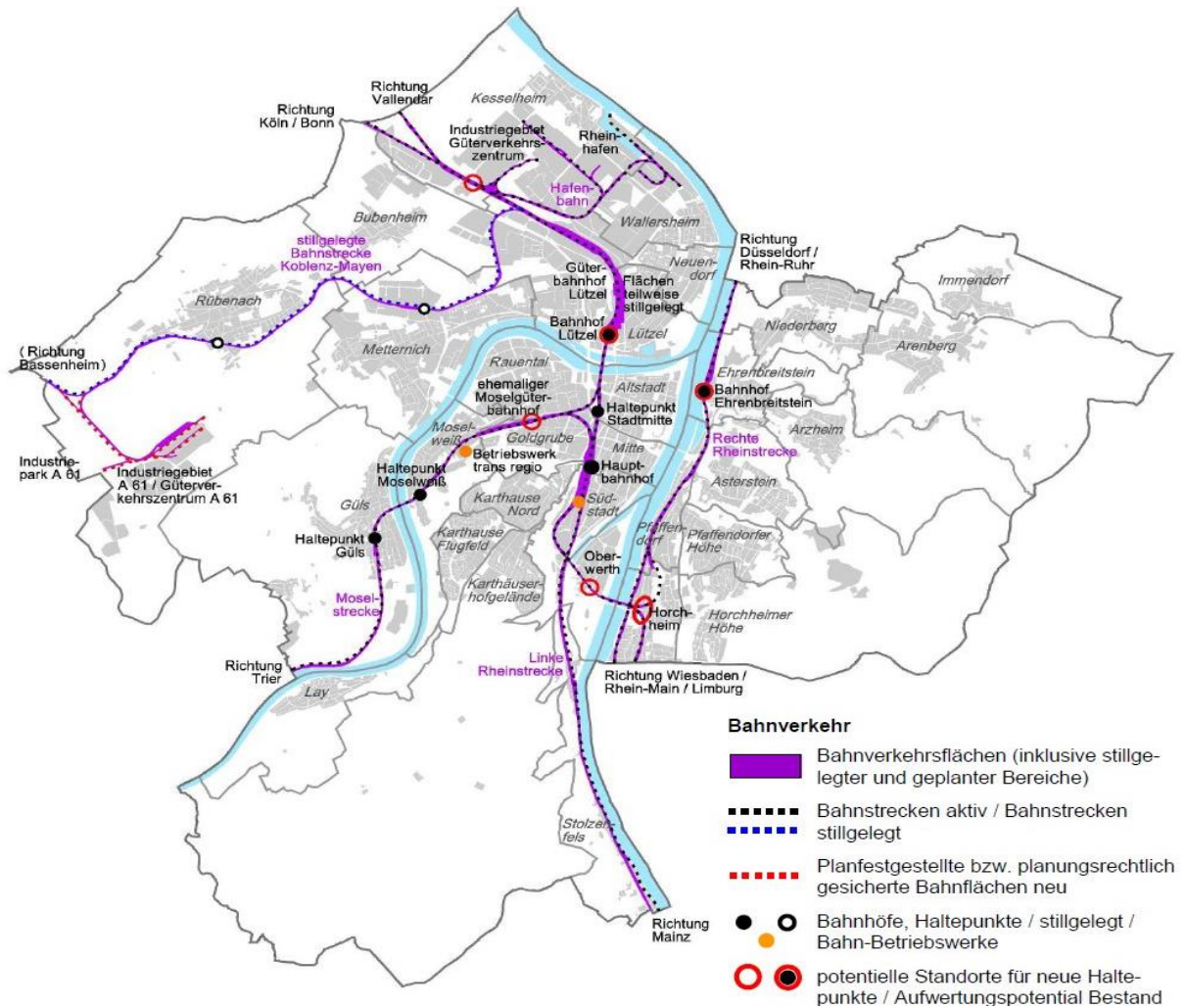


Abb. 9 - Darstellung Bahnverkehr¹⁴

¹⁴ Masterplan Stadt Koblenz, Stand 2014

Am Fuße der Festung Ehrenbreitstein befindet sich der einzige rechtsrheinische Bahnhof in Koblenz, der Bahnhof Ko-Ehrenbreitstein. Der Bahnhof wird stündlich durch die Rhein-Erft-Bahn (RB 27) Koblenz-Köln-Mönchengladbach bedient. Die RB 27 fährt täglich im Zeitraum von 4:40 Uhr bis 21:40 Uhr, an den Wochenenden, freitags und samstags von 4:40 Uhr bis 23:40 Uhr.

Im fußläufigen Bereich (300 m Luftlinie) des Bahnhofs verkehren die Stadtbuslinien 8, 9/19, 10 und 26 der koveb, die Linien 358 und 460 der RMV¹⁵ sowie die Linie 485 des Griesar Reisedienstes¹⁶.

4.3.2 Bus (ÖSPV)

In den rechtsrheinischen Höhenstadtteilen verkehren seit dem Fahrplanwechsel vom 13.12.2020 die Stadtbuslinien 9/19, N9 und 29 der koveb sowie die Linie 460 der RMV.

Die nächstgelegene Bushaltestelle zum Eingang Quartier Festungspark-Fritsch ist die Haltestelle Niederberg Kaserne in rund 60 Metern (stadtauswärts) und rund 80 Metern (stadteinwärts) fußläufiger Entfernung. Diese Haltestelle wird von der Linie 9 hauptsächlich stadteinwärts und von der Linie 19 nur stadtauswärts angefahren. Außerdem fährt hier die Nachtbuslinie N9 und die Linie 29 Richtung Ko-Asterstein. Eine weitere Haltestelle mit einer engeren Taktung ist die Haltestelle Niederberg Kirche in rund 500 Metern fußläufiger Entfernung, die von den Linien 9/19, der Nachtbuslinie N9 und der Linie 460 angefahren wird.

Stadtbuslinie 9/19 und Nachtbuslinie N9 (koveb)

Die Linie 9 verbindet Ko-Immendorf, Ko-Niederberg, Ko-Arenberg und Ko-Ehrenbreitstein mit den wichtigen Haltestellen in Ko-Zentrum (Zentralplatz/Forum, Bf. Stadtmitte/Löhr-Center, Koblenz Hbf) und fährt von dort aus weiter Richtung Ko-Goldgrube. Die Linie 19 dient als Ergänzungslinie der Linie 9. Sie verbindet ebenfalls Ko-Immendorf, Ko-Niederberg, Ko-Arenberg und Ko-Ehrenbreitstein mit Ko-Zentrum (Zentralplatz/Forum), jedoch fährt diese nicht über den Hauptbahnhof weiter Richtung Ko-Goldgrube. Zudem ist im Bereich Ko-Niederberg und Ko-Arenberg eine unterschiedliche Routenführung gewählt. So fährt die Linie 9 stadtauswärts Richtung Ko-Immendorf über Ko-Arenberg und stadteinwärts Richtung Ko-Zentrum über Ko-Niederberg. Dem entgegengesetzt verkehrt die Linie 19 stadtauswärts Richtung Ko-Immendorf über Ko-Niederberg und stadteinwärts Richtung Ko-Zentrum über Ko-Arenberg. Die Nachtbuslinie N9 ist eine Nacht- und Frühlinie, die nachts bzw. früh morgens Ko-Immendorf, Ko-Niederberg, Ko-Arenberg, Ko-Arzheim und Ko-Niederberg mit Ko-Zentrum verbindet.

¹⁵ www.vrminfo.de/fileadmin/user_upload/Web_VRM_Tag-SLNP_Koblenz-2020_A2.pdf, Abruf 15.01.2020

¹⁶ www.griesar-reisen.de/wp-content/uploads/2019/06/Fahrplan-Linie-485-ab-01.01.2018.pdf,
Abruf 15.01.2020

Die Linie 9 verkehrt ab der Haltestelle Niederberg Kaserne Richtung Ko-Goldgrube/Ko-Zentrum montags bis freitags halbstündlich von 5:28 Uhr bis 19:28 Uhr und von 20:13 Uhr bis 22:13 Uhr. Eine letzte Fahrt startet um 23:13 Uhr und endet an der Haltestelle Zentralplatz/Forum. Samstags sind die Betriebszeiten der Linie 9 bis auf den Wegfall der Abfahrten um 5:58 Uhr und um 6:58 Uhr identisch mit den Fahrten von montags bis freitags. Sonn- und feiertags fährt jeweils ein Bus von 9:13 Uhr bis 11:13 Uhr stündlich. Ab 11:58 Uhr findet halbstündlich bis 19:28 Uhr eine Abfahrt statt. Die Abfahrten des restlichen Abends sind identisch mit denen von montags bis samstags.

Da die Linie 9 regulär stadtauswärts Richtung Ko-Immendorf über Ko-Arenberg fährt, finden hier ab der Haltestelle Niederberg Kaserne in diese Richtung nur vereinzelt früh morgens und spät abends Abfahrten statt. So findet hier montags bis freitags eine Abfahrt um 6:00 Uhr und weitere Abfahrten halbstündlich von 20:45 Uhr bis 22:45 Uhr statt. Samstags kommt morgens zu der Abfahrt um 6:00 Uhr eine weitere um 7:00 Uhr dazu. Die Abfahrten samstags abends sind identisch mit denen von montags bis freitags. Sonn- und feiertags finden Richtung Ko-Immendorf von 8:45 Uhr bis 11:45 Uhr, von 12:30 Uhr bis 20:00 Uhr und von 20:45 Uhr bis 22:45 Uhr halbstündlich Abfahrten Richtung Ko-Immendorf statt.

Die Linie 19 fährt an der Haltestelle Niederberg Kaserne Richtung Ko-Immendorf montags bis freitags von 6:46 Uhr bis 20:16 Uhr halbstündlich und samstags von 7:46 Uhr bis 20:16 halbstündlich ab. Sonn- und feiertags fährt die Linie 19 nicht, weshalb an diesen Tagen die Linie 9 sowohl stadteinwärts Richtung Ko-Zentrum als auch stadtauswärts Richtung Ko-Immendorf über die Haltestelle Niederberg Kaserne fährt.

Die Linie N9 verkehrt montags bis donnerstags ab der Haltestelle Niederberg Kaserne nur einmal um 0:01 Uhr. Freitags und samstags kommen stündliche Abfahrten von 1:01 Uhr bis 4:01 Uhr hinzu. An Sonn- und Feiertagen ergänzt die Linie gerade in den Morgenstunden den Fahrplan der Linie 9/19 mit Abfahrten um 6:05 Uhr, 7:01 Uhr und 8:01 Uhr. Auch sonntags findet eine Abfahrt um 0:01 Uhr statt. Die Linie N9 fährt die Haltestelle Niederberg Kaserne nur aus Ko-Zentrum kommend an und nicht in der Gegenrichtung. Für eine Fahrt mit dem Ziel Ko-Zentrum ist die Haltestelle Niederberg Kaserne aufgrund der Routenführung deshalb nur bedingt geeignet. Es entsteht ein Umweg über Ko-Arenberg und Ko-Immendorf mit einer Fahrtzeit von insgesamt 27 Minuten bis zur Haltestelle Ko-Zentrum Zentralplatz/Forum.

Die Anfahrten an der Haltestelle Niederberg Kaserne aus Ko-Zentrum bzw. aus Richtung Ko-Immendorf lassen sich den voranstehenden Ausführungen zu Abfahrten Richtung Ko-Immendorf bzw. Richtung Ko-Zentrum entnehmen. Zudem sind die An-/Abfahrten der Linien 9/19 und N9 an der Haltestelle Niederberg Kaserne aufgrund ihrer Komplexität vereinfacht in der nachfolgenden Abb. 10 dargestellt. Es ist ersichtlich, dass montags bis freitags von 6:00 Uhr bis 21:59 Uhr mit einer Ausnahme von 19:00 Uhr bis 19:59 Uhr jeweils stündlich zwei Fahrten der Linienkombination 9/19 je Richtung im 30-Minuten-

Takt stattfinden. Samstags verkürzt sich der Zeitraum mit stündlich zwei Fahrten im 30-Minuten-Takt je Richtung auf 7:00 Uhr bis 21:59 Uhr, ebenfalls mit einer Ausnahme von 19:00 Uhr bis 19:59 Uhr. Sonn- und feiertags finden lediglich von 11:00 Uhr bis 21:59 Uhr jeweils stündlich zwei Fahrten in Richtung Ko-Zentrum und von 13:00 Uhr bis 22:59 Uhr Richtung Ko-Immendorf im 30-Minuten-Takt statt. Auch sonn- und feiertags gilt die Ausnahme des 30-Minuten-Takts in der Zeit von 19:00 Uhr bis 19:59 Uhr. Die Fahrtenfrequenz außerhalb der genannten Zeiträume sind Abb. 10 zu entnehmen.

Ko-Niederberg Kaserne Richtung Ko-Zentrum

Mo-Fr																								
Linie/Uhrzeit	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1	2	3
9/19																								
N9																								
Sa																								
Linie/Uhrzeit	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1	2	3
9/19																								
N9																								
So/Feiertag																								
Linie/Uhrzeit	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1	2	3
9/19																								
N9																								

Ko-Niederberg Kaserne Richtung Ko-Immendorf

Mo-Fr																								
Linie/Uhrzeit	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1	2	3
9/19																								
N9																							*	*
Sa																								
Linie/Uhrzeit	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1	2	3
9/19																								
N9																								
So/Feiertag																								
Linie/Uhrzeit	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1	2	3
9/19																								
N9																								

1 Fahrt/h	2 Fahrten/h	3 Fahrten/h	4 Fahrten/h	*freitags
-----------	-------------	-------------	-------------	-----------

Abb. 10 - An-/Abfahrten an der Haltestelle Niederberg Kaserne nach Fahrtrichtung

An der Haltestelle Niederberg Kirche fährt die Linie 9 Richtung Ko-Goldgrube/Ko-Zentrum montags bis freitags von 5:29 Uhr bis 22:14 Uhr halbstündlich ab. Eine letzte Abfahrt bis Ko-Zentrum (Zentralplatz/Forum) findet um 23:14 Uhr statt. Samstags finden zuerst nur Abfahrten um 5:29 Uhr und um

6:29 Uhr statt. Von 7:29 Uhr bis 19:29 Uhr und von 20:14 Uhr bis 22:14 Uhr fährt die Linie 9 dann halbstündlich. Auch samstags findet eine letzte Abfahrt bis Ko-Zentrum (Zentralplatz/Forum) um 23:14 Uhr statt. Sonn- und feiertags findet von 9:14 Uhr bis 11:14 Uhr je eine Abfahrt der Linie 9 stündlich und von 11:59 Uhr bis 19:29 Uhr halbstündlich ab. Die Abfahrten des restlichen Abends gleichen denen von montags bis samstags.

In Richtung Ko-Immendorf fährt die Linie 9 ab der Haltestelle Niederberg Kirche von 5:59 Uhr bis 19:59 Uhr und von 20:44 Uhr bis 22:44 Uhr jeweils halbstündlich. Die Linie 19 ergänzt diese Betriebszeiten von 6:44 Uhr bis 20:14 Uhr mit einer ebenfalls halbstündlichen Abfahrt. Samstags beginnt die Betriebszeit der Linie 9 mit jeweils einer Abfahrt um 5:59 Uhr und um 6:59 Uhr. Die restlichen Samstagsfahrten der Linie 9 gleichen denen von montags bis freitags. Unterschiede gibt es jedoch bei der Linie 19. Diese fährt erst von 7:44 Uhr bis 20:14 Uhr halbstündlich an der Haltestelle ab. Sonn- und feiertags fährt ausschließlich die Linie 9 zuerst von 8:44 Uhr bis 11:44 Uhr einmal stündlich, von 12:29 Uhr bis 19:59 Uhr halbstündlich und von 20:44 Uhr bis 22:44 Uhr wieder einmal stündlich ab.

Die Linie 19 fährt an dieser Haltestelle von 6:14 Uhr bis 19:44 Uhr halbstündlich Richtung Ko-Goldgrube/Ko-Zentrum ab, was zu einer Verdichtung des Taktes in diesem Zeitraum zu einem Viertelstundentakt führt. Samstags ergänzt die Linie 19 ebenfalls von 7:14 Uhr bis 19:44 Uhr halbstündlich die Linie 9, was wie auch montags bis freitags zu einem Viertelstundentakt führt. Sonn- und feiertags finden keine Fahrten der Linie 19 statt.

Die Haltestelle Niederberg Kirche wird von der Linie N9 sowohl Richtung Ko-Zentrum als auch Richtung Ko-Immendorf angefahren. Richtung Ko-Zentrum findet hier montags bis donnerstags je eine Abfahrt um 0:18 Uhr statt. Freitags und samstags kommen auch an dieser Haltestelle Abfahrten von 1:08 Uhr bis 4:18 Uhr hinzu. Sonn- und feiertags finden morgens von 6:18 Uhr bis 8:18 Uhr stündlich Abfahrten statt, sowie abends eine Abfahrt um 0:18 Uhr. Die Abfahrten Richtung Ko-Zentrum enden nach nur 10 bzw. 14 Minuten Fahrtzeit an der Haltestelle Zentrum Zentralplatz/Forum bzw. Zentrum Hauptbahnhof. Richtung Ko-Immendorf finden ab der Haltestelle Niederberg Kirche montags bis donnerstags Abfahrten um 0:00 Uhr statt. Freitags und samstags kommen stündliche Abfahrten von 1:00 Uhr bis 4:00 Uhr hinzu. Sonntags finden auch hier wieder morgens Abfahrten um 7:00 Uhr und um 8:00 Uhr statt. Abends gibt es eine Abfahrt um 0:00 Uhr.

Die Ankünfte an der Haltestelle Niederberg Kirche aus Ko-Zentrum bzw. aus Richtung Ko-Immendorf lassen sich den voranstehenden Ausführungen zu den Abfahrten Richtung Ko-Immendorf bzw. Richtung Ko-Zentrum entnehmen. Die An-/Abfahrten der Linien 9/19 und N9 an der Haltestelle Niederberg Kirche sind aufgrund ihrer Komplexität vereinfacht in der nachfolgenden Abb. 11 dargestellt. Es ist ersichtlich, dass montags bis freitags von 7:00 Uhr bis 18:59 Uhr jeweils stündlich vier Fahrten der Linienkombination 9/19 je Richtung im 15-Minuten-Takt stattfinden. Samstags verkürzt sich der Zeitraum mit stündlich vier Fahrten im 15-Minuten-Takt je Richtung auf 8:00 Uhr bis 18:59 Uhr. Sonn- und

feiertags finden lediglich von 12:00 Uhr bis 21:59 Uhr jeweils stündlich zwei Fahrten je Richtung im 30-Minuten-Takt statt. Sonn- und feiertags gibt es eine Ausnahme des 30-Minuten-Takts in der Zeit von 19:00 Uhr bis 19:59 Uhr bzw. 20:00 Uhr bis 20:59 Uhr. Die Fahrtenfrequentierung außerhalb der genannten Zeiträume sind Abb. 11 zu entnehmen.

Ko-Niederberg Kirche Richtung Ko-Zentrum

Mo-Fr																								
Linie/Uhrzeit	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1	2	3
9/19		2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
N9																						1	1	1
Sa																								
Linie/Uhrzeit	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1	2	3
9/19		2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
N9																						1	1	1
So/Feiertag																								
Linie/Uhrzeit	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1	2	3
9/19						1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
N9																						1		

Ko-Niederberg Kirche Richtung Ko-Immendorf

Mo-Fr																								
Linie/Uhrzeit	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1	2	3
9/19		1	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
N9																						1	1	1
Sa																								
Linie/Uhrzeit	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1	2	3
9/19		1	1	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
N9																						1	1	1
So/Feiertag																								
Linie/Uhrzeit	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1	2	3
9/19						1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
N9																						1		

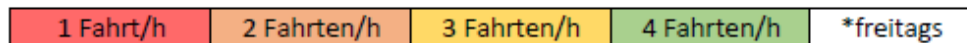


Abb. 11 - An-/Abfahrten an der Haltestelle Niederberg Kirche nach Fahrtrichtung

Stadtbuslinie 29 (koveb)

Die Linie 29 verbindet Ko-Niederberg, Ko-Arenberg und Ko-Arzhelm mit dem Schulzentrum in Ko-Assterstein. Hier verkehren seit dem 13.12.2020 neu in die Busflotte integrierte Minibusse mit Platz für

rund 34 Fahrgäste.¹⁷ Die Haltestelle Niederberg Kaserne fungiert bei dieser Linie als Endhaltestelle. Montags bis freitags finden hier stündlich Ankünfte aus Richtung Ko-Asterstein von 6:36 Uhr bis 19:36 Uhr statt. Abfahrten zurück Richtung Ko-Asterstein finden jeweils 4 Minuten nach Ankunft statt. Samstags entfällt die erste An- und Abfahrt um 6:36 Uhr bzw. 6:40 Uhr.

Eine Erweiterung dieser Linie Richtung Festungsplateau wäre durch den Einsatz eines weiteren Kleinbusses mit verändertem Linienvorlauf bis zum Festungsplateau denkbar und könnte somit der Anbindung von Ko-Niederberg an die Seilbahn dienen.

Linie 460 (Rhein-Mosel-Verkehrsgesellschaft)

Die Buslinie 460 verbindet die wichtigen Haltestellen in Ko-Zentrum (Zentralplatz/Forum, Koblenz Hbf) mit Ko-Ehrenbreitstein, Ko-Niederberg, Ko-Arenberg und Ko-Immendorf und fährt weiter über Simmern, Neuhäusel und Eitelborn Richtung Montabaur ICE-Bahnhof. Die An- bzw. Abfahrten von Ko-Zentrum nach Montabaur finden an der Haltestelle Niederberg Kirche von 6:04 Uhr bis 23:22 Uhr ungetaktet mit insgesamt 27 Fahrten statt. Außerdem verlaufen 12 dieser Fahrten auch über die Haltestelle Niederberg Kaserne. Samstags finden in dieser Richtung An- bzw. Abfahrten in einem Zeitraum von 8:02 Uhr und 23:26 Uhr mit insgesamt 14 Fahrten und sonntags in einem Zeitraum von 9:54 Uhr bis 22:45 Uhr mit insgesamt 7 Fahrten statt. Auch hier verlaufen einige der Fahrten über die Haltestelle Niederberg Kaserne. In der Gegenrichtung von Montabaur nach Ko-Zentrum finden an der Haltestelle Niederberg Kirche die An- bzw. Abfahrten mit insgesamt 24 Fahrten in dem Zeitraum von 6:15 Uhr bis 20:05 Uhr statt. Über die Haltestelle Niederberg Kaserne verlaufen hiervon 18 Fahrten. Die An- bzw. Abfahrten finden samstags zwischen 7:19 Uhr und 20:01 Uhr mit insgesamt 13 Fahrten und sonntags zwischen 9:22 Uhr und 21:26 Uhr mit insgesamt 7 Fahrten statt. Wie in der anderen Richtung, führen auch hier einige Fahrten über die Haltestelle Niederberg Kaserne. Viele Fahrten der Linie 460 finden nur an Schultagen statt. Dementsprechend lassen sich vermehrt Fahrten zu den typischen Stoßzeiten des Schülerverkehrs feststellen.

Einsatzwagen

Zusätzlich zu den Linienverbindungen finden sogenannte Einsatzwagen Verwendung, die die Linienangebote zu stark nachgefragten Zeiten, nachfolgend zu Schulzeiten, unterstützen. Ab der Haltestelle Niederberg Kaserne fährt ein solcher Einsatzwagen nur an Schultagen um 7:20 Uhr Richtung Ko-Asterstein Schulzentrum. An der Haltestelle Niederberg Kirche fährt jeweils um 7:21 Uhr und um 7:33 Uhr ein Einsatzwagen ab. Von der Haltestelle Asterstein Schulzentrum zurück nach Ko-Niederberg fahren ebenfalls nur an Schultagen 3 Busse mit Ankunft an der Haltestelle Niederberg Kirche einmal um 12:52 Uhr und zweimal um 13:37 Uhr. Zwei dieser Fahrten führen auch über die Haltestelle Niederberg Kaserne mit Ankunft um 12:53 Uhr und 13:38 Uhr.

¹⁷ <https://www.koveb.de/ueber-uns/busflotte/minibusse/>

Zukünftige Buslinie 166

Ab dem 12.12.2021 verkehrt im Untersuchungsgebiet zukünftig die Buslinie 166. Diese verbindet die Stadt Vallendar und die Ortsgemeinde Urbar mit Ko-Niederberg, Ko-Arenberg und Ko-Immendorf. Fahrten finden montags bis freitags vor allem an Schultagen statt. Die Haltestelle Ko-Niederberg Kaserne wird aufgrund unterschiedlicher Fahrtenverläufe nur vereinzelt und ungetaktet angefahren. Die dem Quartiereingang nächstgelegenen Haltestellen, welche regelmäßig im 60- bzw. 120-Minuten-Takt angefahren werden, sind die Haltestellen Ko-Niederberg Friesenstraße und Ko-Niederberg In den Sieben Morgen. Viele Fahrten finden lediglich mit einem Kleinbus mit Platz für max. 17 Personen statt.¹⁸

Tarife

Seit dem Fahrplanwechsel 2020/2021 werden einige Fahrscheinarten der Koblenzer Stadtlinien (9/19, 29), betrieben von der Koblenzer Verkehrsbetriebe GmbH, bis zu 25 % günstiger, wenn man den Tarif „Netz Koblenz“ auswählt. Hierzu zählen die Tages-, Wochen- und Monatskarten mit Ausnahme der Schülerkarten. Beispielsweise kostet dann eine Tageskarte im Tarif Netz Koblenz 4,80 € anstatt im Tarif für 2 Waben 6,30 €. Diese gilt dann jedoch ausschließlich für das Stadtgebiet Koblenz. Sobald dieses verlassen wird, muss der Preis von 6,30 € gezahlt werden.¹⁹

4.3.3 Autonom fahrender Bus

Ein autonom fahrender Bus verkehrt bislang in der Stadt Koblenz nicht. In einer Prinzipkarte der Stadt Koblenz wird ein möglicher Einsatz eines autonom fahrenden Busses zwischen dem Festungsgelände, dem Parkplatz im TB West, der bei Veranstaltungen genutzt wird, und dem Quartier Festungspark - Fritsch vorgeschlagen. Alternativ ist auch eine optionale Weiterführung der Trasse für den autonom fahrenden Bus an Einzeltagen in die Gemarkung Urbar bis zur Straße „Auf dem Schafstall“ zu einem weiteren zusätzlichen Parkplatz angedacht. Inwieweit diese Prinzipkarte in die Realität umgesetzt werden soll, ist noch unklar.²⁰

4.4 Sonderverkehrsmittel

Als Sonderverkehrsmittel werden im Folgenden die Seilbahn Koblenz, der Festungsaufzug und die Rheinfähre Ehrenbreitstein als weitere öffentliche Verkehrsmittel beschrieben.

4.4.1 Seilbahn Koblenz

Zwischen der Festung Ehrenbreitstein (Festungspark) und der Altstadt (Deutsches Eck) verkehrt seit 2011 die Seilbahn Koblenz mit insgesamt 18 Gondeln. Die Seilbahn Koblenz, auch BUGA-Seilbahn oder

¹⁸ Linienkonzept 2021, Kreisverwaltung Mayen-Koblenz

¹⁹ Bürgerinformation zum Fahrplanwechsel 20/21, Koblenzer Verkehrsbetriebe GmbH

²⁰ Prinzipkarte Autonomer Bus, Stadt Koblenz

Rheinseilbahn genannt, wurde als Attraktion und umweltfreundliche Verkehrsverbindung zur Bundesgartenschau (BUGA) 2011 gebaut. Die Seilbahn verbindet seit Juni 2010 die Rheinanlagen in Höhe der Basilika St. Kastor mit dem Plateau vor der Festung Ehrenbreitstein. Die Kabinen sind für jeweils 35 Personen zulässig, mit bodenebenem Ein- und Ausstieg ausgestattet, und für Kinderwagen, Rollstühle sowie Fahrräder geeignet. Die Fahrzeit beträgt ca. 5 min. Mit einer Förderleistung von 7.600 Personen pro Stunde in beide Richtungen (3.800 Personen pro Stunde und Richtung) weist sie deutschlandweit die höchste Förderleistung pro Stunde einer Luftseilbahn auf. Die Seilbahn verkehrt ganzjährig an Samstagen, Sonn- und Feiertagen (9:30 - 19:00 Uhr) und täglich von April bis Oktober. Betreiber der Seilbahn ist die Skyglide Event Deutschland GmbH. Tickets sind in der Tal- und der Bergstation der Seilbahn als Einzel-, Kombi-, Event-, Familien-, Gruppenticket oder -pauschalen und Jahreskarten erhältlich. Die Mitnahme von Hunden und Fahrrädern ist gegen Gebühr (ab 2,00 €) möglich, soweit keine anderen Fahrgäste belästigt oder gefährdet werden. Kinder unter sieben Jahren fahren kostenfrei mit der Seilbahn und können auch die Festung Ehrenbreitstein gratis besuchen.²¹

Die der Talstation nächstgelegene Bushaltestelle ist die Haltestelle Deutsches Eck/Seilbahn (210 m Fußweg ab Talstation), welche eine Verknüpfung von Seilbahnnutzung und dem ÖPNV ermöglicht. Hier finden zur Hauptverkehrszeit in einem 30-Minuten-Takt Abfahrten der Linie 1/11 statt. Diese Linie verbindet relevante Haltestellen in der Innenstadt mit dem Hauptbahnhof Koblenz und verkehrt weiter Richtung Lahnstein bzw. Braubach.

Weitere zahlreiche Umsteigemöglichkeiten sind nach 800 m Fußweg an der Haltestelle Stadttheater/Schloss und nach rund 1.000 m Fußweg an der Haltestelle Zentralplatz/Forum erreichbar.

Der Betrieb der Seilbahn in Koblenz ist derzeit bis Juni 2026 befristet. Vermutlich im kommenden Jahr entscheidet das Welterbekomitee der UNESCO, ob ein unbefristeter Erhalt der Seilbahn in Koblenz mit dem Welterbestatus vereinbar ist oder nicht.

Bei einer Zustimmung zum Erhalt der Seilbahn und einer dauerhaften Nutzung ist die Möglichkeit zur Integration in den Verkehrsverbund zu prüfen. Eine potentielle Anbindung des Quartiers Festungspark-Fritsch an die vorhandene Seilbahn ist - nach der Entscheidung durch das Welterbekomitee der UNESCO - in einer späteren Variantenuntersuchung zu prüfen.

²¹ www.seilbahn-koblenz.de/preise.html, Abruf: 15.01.2020

4.4.2 Festungsaufzug

Der ebenfalls anlässlich der BUGA 2011 erbaute Festungsaufzug liegt im Stadtteil Ko-Ehrenbreitstein und verbindet das Mühlental mit der Ostseite der Festung Ehrenbreitstein auf Höhe von Großer Traverse und Festungskirche.²² Der Festungsaufzug bietet sowohl einen barrierefreien Zugang zum autofreien Festungsgelände als auch mit schwerem Gepäck zur Jugendherberge. Die Kabine kann maximal 10 Personen in einer Fahrzeit von ca. 4 min befördern. Damit kommt sie auf eine Beförderungsleistung von ca. 120 Personen in einer Stunde je Richtung. Der Transport von Fahrrädern sowie der Zugang mit Kinderwagen und Rollstuhl ist ebenso möglich. Der Festungsaufzug verkehrt ganzjährig von Montag bis Sonntag sowie an Feiertagen zwischen 6:00 Uhr und 1:00 Uhr zwischen Bushaltestelle Festungsaufzug/DJH und der Festung Ehrenbreitstein. Die Fahrtzeiten werden bei Veranstaltungen auf dem Festungsgelände, die über die üblichen Betriebszeiten hinausgehen angepasst.²³ Inhaber eines für das Ziel Ehrenbreitstein gültigen VRM-Tickets (Wabe 106) können den Festungsaufzug kostenlos nutzen. Um den Festungsaufzug nutzen zu können, muss zusätzlich zu den Kosten für die Fahrt der Eintritt auf das Festungsgelände entrichtet werden, da die Bergstation des Festungsaufzugs auf dem Festungsgelände liegt. Betreiberin ist seit dem 24.08.2021 die Koblenzer Verkehrsbetriebe GmbH (koveb)²⁴.

4.4.3 Rheinfähre Ehrenbreitstein

Die Rheinfähre Ehrenbreitstein verbindet die Stadtteile Ko-Altstadt und Ko-Ehrenbreitstein miteinander. Die reine Personenfähre wird von der Firma Gilles Personenschiffahrt GmbH von Ostern bis Oktober in einem 10-Minuten-Rhythmus betrieben. Die erste Überfahrt pro Tag findet um 8:30 Uhr von Ehrenbreitstein zur Altstadt, die letzte um 18:30 Uhr von der Altstadt nach Ehrenbreitstein statt. Die Fähre ist an das Verbundsystem der VRM angebunden, d.h. Inhaber einer für das Ziel Ehrenbreitstein gültigen VRM-Fahrkarte können die Fähre kostenlos benutzen, ausgenommen Inhaber eines VRM-Gästetickets (siehe Festungsaufzug). Die Mitnahme eines Fahrrads kostet 1,- € pro Überfahrt.²⁵

4.5 Reisezeitenvergleich ÖV/MIV

Die Reisezeit setzt sich aus der Zu- und Abgangszeit zum jeweiligen Verkehrsmittel, der Fahrzeit sowie verkehrsmittelspezifisch aus Umsteigezeit inkl. Wartezeit und Parksuchzeit zusammen.

Um die unterschiedlichen Reisezeiten bei Nutzung des Pkw und der ÖV darzustellen, wurde hierzu ein Vergleich erstellt mit Startpunkt Eingang Quartier Festungspark - Fritsch. Reiseziele sind die Hauptbahnhöfe in Koblenz, Köln, Bonn, Mainz, Trier, Frankfurt und der ICE-Bahnhof in Montabaur. Letzterer dient als Verbindungspunkt zu weiteren Reisezielen in Deutschland (München, Ruhrgebiet etc.). Als

²² Wikipedia, Seite „Festungsaufzug“, de.wikipedia.org/wiki/Festungsaufzug, Abruf: 27.08.2021

²³ Schriftliche Mitteilung per E-Mail vom 23.03.2020

²⁴ Festungsaufzug - koveb (www.koveb.de/festungsaufzug/#accordion-1-7), Abruf: 27.08.2021

²⁵ www.gilles-personenschiffahrt.de

Endpunkt für die Reise mit dem Pkw wurde jeweils das Reiseziel gewählt und der Parksuchverkehr am Reiseziel mit 5 Minuten in die Berechnung einbezogen.

Für die Reisezeit mit dem ÖV wird die dem Startpunkt nächstgelegene Haltestelle Niederberg Kaserne gewählt. Auf den Routen mit Umsteigeverbindung wird eine pauschale Umsteigezeit von 15 Minuten angenommen, welche in der Realität je nach Verbindung variieren kann.

Die Berechnungen wurden unter der Annahme derselben Zugangszeiten und differenzierter Abgangszeiten vorgenommen. Nicht berücksichtigt wurden die Stauinflüsse während der Hauptverkehrszeiten.

Die Datengrundlage für die Berechnungen bildet die Navigation von Google Maps.

Koblenz Hauptbahnhof (Haupteingang Bahnhofplatz)

Mit dem *Pkw* dauert eine Fahrt zum Koblenzer Hauptbahnhof 12 Minuten zuzüglich der Dauer von 5 Minuten für die Parkplatzsuche. Hinzu kommt der Fußweg bis zum Haupteingang von 2 Minuten, sodass sich insgesamt eine Reisezeit von *19 Minuten* ergibt.

Für die Fahrt mit dem ÖV wurden zwei verschiedene Routen betrachtet:

- direkte Fahrt mit der Linie 9
- Fahrt mit Einbezug der Seilbahn Koblenz (mit Zugang zur Seilbahn mit dem Fahrrad oder zu Fuß)

Die Fahrt mit dem ÖV der Linie 9 dauert ohne Umstieg 27 Minuten. Der Fußweg von der Haltestelle zum Haupteingang beträgt 2 Minuten, sodass sich insgesamt eine Reisezeit von *29 Minuten* ergibt.

Die alternative Fahrt mit Einbezug der Seilbahn Koblenz teilt sich auf in 18 Minuten Fußweg, 5 Minuten Fahrt mit der Seilbahn Koblenz, 3 Minuten Fußweg zur Haltestelle Deutsches Eck/Seilbahn sowie 19 Minuten Fahrt mit der Buslinie 1/11 bis zum Hauptbahnhof in Koblenz. Dies ergibt eine gesamte Reisezeit von *45 Minuten*. Bei einer Anreise zur Seilbahn Koblenz mit dem Fahrrad verkürzt sich die Gesamtreisezeit auf *32 Minuten*. Wird auch der Weg von der Seilbahn Koblenz bis zum Hauptbahnhof mit dem Fahrrad durchgeführt, ergibt sich eine Gesamtreisezeit von lediglich *19 Minuten*. Voraussetzung für diese Variante ist eine Mitnahme des Fahrrads in der Seilbahn Koblenz (in allen Kabinen der Seilbahn gegen Aufpreis möglich). Wird der Weg zum Koblenzer Hauptbahnhof ausschließlich mit dem Fahrrad über das öffentliche Straßennetz zurückgelegt, beträgt die Reisezeit ebenfalls *19 Minuten*. Der Rückweg dauert aufgrund einer starken Steigung im Zuge der Arenberger Straße Richtung Quartier 28 *Minuten*.

Montabaur ICE-Bahnhof

Mit dem *Pkw* dauert eine Fahrt zum ICE Bahnhof in Montabaur 18 Minuten zuzüglich der Dauer von 5 Minuten für die Parkplatzsuche. Hinzu kommt der Fußweg bis zum Haupteingang von 2 Minuten, sodass sich insgesamt eine Reisezeit von *25 Minuten* ergibt.

Die Fahrt mit dem *ÖV* der Linie 460 dauert ohne Umstieg 31 Minuten (schnellste Verbindung). Der Fußweg von der Haltestelle zum Haupteingang beträgt 1 Minute, sodass sich insgesamt eine Reisezeit von *32 Minuten* ergibt.

Frankfurt Hauptbahnhof

Mit dem *Pkw* dauert eine Fahrt zum Hauptbahnhof Frankfurt 76 Minuten zuzüglich der Dauer von 5 Minuten für die Parkplatzsuche. Hinzu kommt der Fußweg bis zum Haupteingang von 1 Minute, sodass sich insgesamt eine Reisezeit von *82 Minuten* (1h 22min) ergibt.

Für die Fahrt mit dem *ÖV* wurden zwei verschiedene Routen betrachtet:

- Fahrt über Hauptbahnhof Koblenz
- Fahrt über ICE-Bahnhof Montabaur

Die Fahrt mit dem *ÖV* der Linie 9 dauert ohne Umstieg 27 Minuten bis zum Hauptbahnhof Koblenz. Auf eine pauschal angenommen Umsteigezeit von 15 Minuten folgt eine Fahrt mit dem IC/ICE und einer Fahrtzeit von rund 90 Minuten. Bei einer Fahrt mit anderen Bahnverbindungen können die Fahrtzeiten variieren. Hinzu kommt der Fußweg bis zum Haupteingang von 1 Minute, sodass sich insgesamt eine Reisezeit von *133 Minuten* (2h 13min) ergibt.

Die Fahrt mit dem *ÖV* der Linie 460 dauert 32 Minuten inkl. Fußweg bis zum ICE-Bahnhof in Montabaur (siehe Montabaur ICE-Bahnhof). Darauf folgt nach einer pauschal angenommenen Umsteigezeit von 15 Minuten eine Fahrt mit dem ICE mit einer Dauer von 45 Minuten, sodass sich insgesamt eine Reisezeit von *92 Minuten* (1h 32min) ergibt. Bei einer Anfahrt zum ICE-Bahnhof in Montabaur mit dem *Pkw* reduziert sich die gesamte Reisezeit auf *70 Minuten* (1h 10min).

Bonn Hauptbahnhof

Mit dem *Pkw* dauert eine Fahrt zum Hauptbahnhof Bonn 64 Minuten zuzüglich der Dauer von 5 Minuten für die Parkplatzsuche. Hinzu kommt der Fußweg bis zum Haupteingang von 3 Minuten, sodass sich insgesamt eine Reisezeit von *72 Minuten* (1h 12min) ergibt.

Die Fahrt mit dem *ÖV* der Linie 9 dauert ohne Umstieg 27 Minuten bis zum Hauptbahnhof Koblenz. Mit einer pauschal angenommenen Umsteigezeit von 15 Minuten folgt eine Fahrt mit dem ICE/EC/IC mit einer Fahrtzeit von 31 Minuten. Bei einer Fahrt mit einem RE oder RB erhöht sich die Fahrtzeit um bis zu 30 Minuten. Nachfolgend wird jedoch nur die schnellste Verbindung betrachtet. Hinzu kommt der Fußweg bis zum Haupteingang von 1 Minute, sodass sich insgesamt eine Reisezeit von *74 Minuten* (1h 14min) ergibt.

Köln Hauptbahnhof

Mit dem *Pkw* dauert eine Fahrt zum Hauptbahnhof Köln 78 Minuten zuzüglich der Dauer von 5 Minuten für die Parkplatzsuche. Hinzu kommt der Fußweg bis zum Haupteingang von 3 Minuten, sodass sich insgesamt eine Reisezeit von *86 Minuten* (1h 26min) ergibt.

Für die Fahrt mit dem *ÖV* wurden zwei verschiedene Routen betrachtet:

- Fahrt über den Bahnhof Ehrenbreitstein (rechtsrheinisch) und
- Fahrt über den Hauptbahnhof Koblenz (linksrheinisch).

Die Anreise mit dem *ÖV* über den Bahnhof Ehrenbreitstein setzt sich aus der Fahrt mit der Linie 9 von 7 Minuten, einer pauschal angenommenen Umsteigezeit von 15 Minuten sowie einer Fahrt mit dem RB von 94 Minuten zusammen. Hinzu kommt der Fußweg bis zum Haupteingang von 2 Minuten, sodass sich insgesamt eine Reisezeit von *118 Minuten* (1h 58min) ergibt.

Die Anreise mit dem *ÖV* über den Hauptbahnhof Koblenz setzt sich aus der Fahrt mit der Linie 9 ohne Umstieg mit einer Dauer von 27 Minuten, einer pauschal angenommenen Umsteigezeit von 15 Minuten sowie einer Fahrt mit dem ICE/EC/IC von 52 Minuten zusammen. Hinzu kommt der Fußweg bis zum Haupteingang von 2 Minuten, sodass sich insgesamt eine Reisezeit von *96 Minuten* (1h 36min) ergibt.

Mainz Hauptbahnhof

Mit dem *Pkw* dauert eine Fahrt zum Hauptbahnhof Mainz 76 Minuten zuzüglich der Dauer von 5 Minuten für die Parkplatzsuche. Hinzu kommt der Fußweg bis zum Haupteingang von 2 Minuten, sodass sich insgesamt eine Reisezeit von *83 Minuten* (1h 23min) ergibt.

Die Fahrt mit dem *ÖV* der Linie 9 dauert ohne Umstieg 27 Minuten bis zum Hauptbahnhof Koblenz. Mit einer pauschal angenommenen Umsteigezeit von 15 Minuten folgt eine Fahrt mit dem ICE/EC/IC und einer Fahrtzeit von 51 Minuten. Hinzu kommt der Fußweg bis zum Haupteingang von 1 Minute, sodass sich insgesamt eine Reisezeit von *94 Minuten* (1h 34min) ergibt.

Trier Hauptbahnhof

Mit dem *Pkw* dauert eine Fahrt zum Hauptbahnhof Trier 88 Minuten zuzüglich der Dauer von 5 Minuten für die Parkplatzsuche. Hinzu kommt der Fußweg bis zum Haupteingang von 3 Minuten, sodass sich insgesamt eine Reisezeit von *96 Minuten* (1h 26min) ergibt.

Die Fahrt mit dem *ÖV* der Linie 9 dauert ohne Umstieg 27 Minuten bis zum Hauptbahnhof Koblenz. Mit einer pauschal angenommenen Umsteigezeit von 15 Minuten folgt eine Fahrt mit dem RE und einer Fahrtzeit von 84 Minuten. Hinzu kommt der Fußweg bis zum Haupteingang von 1 Minute, sodass sich insgesamt eine Reisezeit von *127 Minuten* (2h 07min) ergibt.

Um die zuvor ermittelten Reisezeiten beurteilen zu können, werden auf Grundlage der nachfolgenden Abb. 12 die Reisezeitverhältnisse berechnet und in Qualitätsstufen eingeordnet. Die Ergebnisse sind in Abb. 13 dargestellt.

Qualitätsstufe	Qualitätsmerkmal Reisezeitverhältnis	Reisezeitverhältnis $t_{\text{ÖPNV}}/t_{\text{MIV}}$
A	sehr günstig	< 1,0
B	günstig	1,0 bis < 1,5
C	zufrieden stellend	1,5 bis < 2,1
D	gerade noch akzeptabel	2,1 bis < 2,8
E	schlecht	2,8 bis < 3,8
F	sehr schlecht	≥ 3,8

Abb. 12 - Qualitätsstufenbestimmung anhand des Reisezeitverhältnisses ÖPNV/MIV²⁶

²⁶ Verbindungsqualität des ÖPNV (forschungsinformationssystem.de)

	Reisezeit ÖV [min]	Reisezeit MIV [min]	Qualitäts- merkmal	Qualitäts- stufe
Koblenz Hbf	29	19	zufrieden stellend	C
Koblenz Hbf mit Seilbahn	45	19	gerade noch akzeptabel	D
Koblenz Hbf mit Seilbahn und Rad	19	19	günstig	B
Koblenz Hbf mit Rad (hin/rück)	19/28	19	günstig	B
Montabaur ICE-Bf	32	25	günstig	B
Frankfurt Hbf über Koblenz Hbf	133	82	zufrieden stellend	C
Frankfurt Hbf über Montabaur ICE-Bf	92	82	günstig	B
Bonn Hbf	74	72	günstig	B
Köln Hbf	96	86	günstig	B
Mainz Hbf	94	83	günstig	B
Trier Hbf	127	96	günstig	B

Abb. 13 - Qualität der untersuchten Reisezeitverhältnisse (eigene Darstellung)

Zusammengefasst sind die Reisezeitverhältnisse weitestgehend günstig. Schwachstellen zeigen sich bei der Anreise zum Hauptbahnhof in Koblenz und zum Hauptbahnhof in Frankfurt am Main über den Hauptbahnhof in Koblenz. Grundsätzlich ist eine sehr günstige Qualität (Qualitätsstufe A) anzustreben, um besonders auch Pendler zukünftig zum Umstieg auf den ÖV zu bewegen.

4.6 Radverkehr

Die nachfolgenden Ausführungen sind der Anlage 4 zu entnehmen.

Das im Masterplan Koblenz dargestellte Radwegenetz Koblenz umfasst verschiedene Arten von Radverkehrsanlagen wie Schutzstreifen an Straßen, gemeinsame und getrennte Fuß- und Radwege sowie für Radfahrer freigegebene Fußwege, Fußgängerzonen und Wirtschaftswege. Diese sind in der nachfolgenden Abb. 14 als durchgezogene rote Linien dargestellt. In der Abbildung ist erkennbar, dass gemäß Masterplan²⁷ in Ko-Niederberg nur wenige Radverkehrsanlagen vorhanden sind. Diese wurden in einer Vor-Ort Begehung gesichtet und werden wie folgt beschrieben.

- Einseitige Freigabe des (nördlichen) Gehweges für Radfahrer mittels Zusatzschilder „Fahrrad frei“ und „Verkehr in beide Richtungen...“ entlang der Straße Niederberger Höhe sowie der Greiffenklaustraße vom Knotenpunkt Niederberger Höhe / General-Allen-Straße bis zum Beginn des Festungsgeländes. Dieser für den Radverkehr freigegebene Gehweg ist für den Radfahrer nicht benutzungspflichtig.
- Beidseitiger Radweg entlang der L 127 vom Knotenpunkt L 127 / Friesenstraße bis zum Knotenpunkt L 127 / Niederberger Höhe.
- Beidseitige Freigabe des Gehweges für Radfahrer mittels Zusatzschild „Fahrrad frei“ ab dem Knotenpunkt L 127 / Niederberger Höhe bis Knotenpunkt L 127 / Pfarrer-Kraus-Straße. Diese für den Radverkehr freigegebenen Gehwege sind für den Radfahrer nicht benutzungspflichtig.
- Freigabe des Befahrens der Einbahnstraße Johannes-Casel-Straße und Niederberger Höhe entgegen der Fahrtrichtung mittels Zusatzschild „Fahrrad frei“.

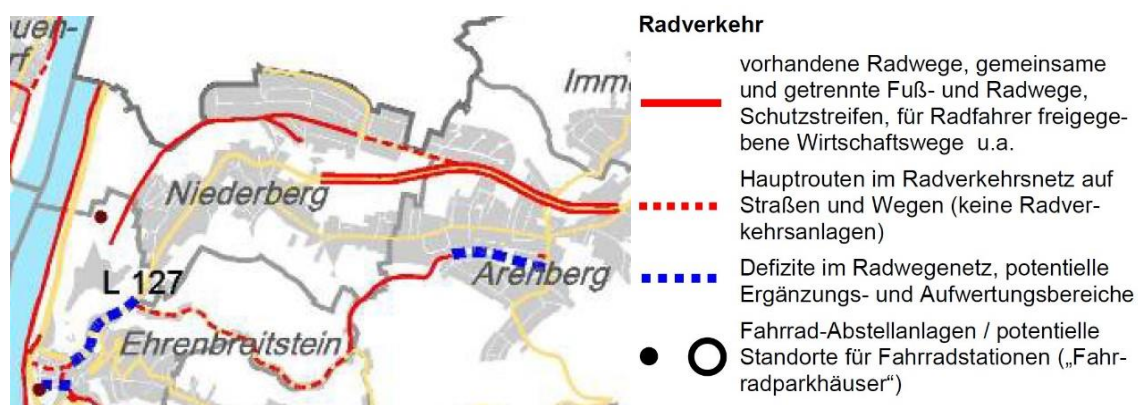


Abb. 14 - Darstellung vorhandener Radwege, Haupttrouten und Defizite im Radwegenetz²⁸

²⁷ Masterplan Stadt Koblenz, Stand 2014

²⁸ Masterplan Stadt Koblenz, Stand 2014

Im Verkehrsentwicklungsplan 2030 werden für die Stadt Koblenz Strategien zur Förderung des Radverkehrs konkretisiert. Diese beinhalten Maßnahmen zu einer radfahrerfreundlichen Gestaltung der Radinfrastruktur und die Minimierung von Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern aufgrund häufig konfliktreicher Führung mit Fußgängern im Seitenraum.

Dazu gehört im Allgemeinen die Ausbildung von Radverkehrshauptachsen sowie Radkomfortrouten und Radschnellwegen als schnelle Verbindung des Radverkehrs zwischen den Stadtteilen und ins Umland. Die Weiterentwicklung des Radverkehrs-Zielnetz 2030 stellt alle für Radfahrer bedeutenden Routen dar. Die Optimierung der Radverkehrsinfrastruktur legt die Priorität auf die Hauptrouten, darunter die Radverkehrsachse Innenstadt-Arenberg.

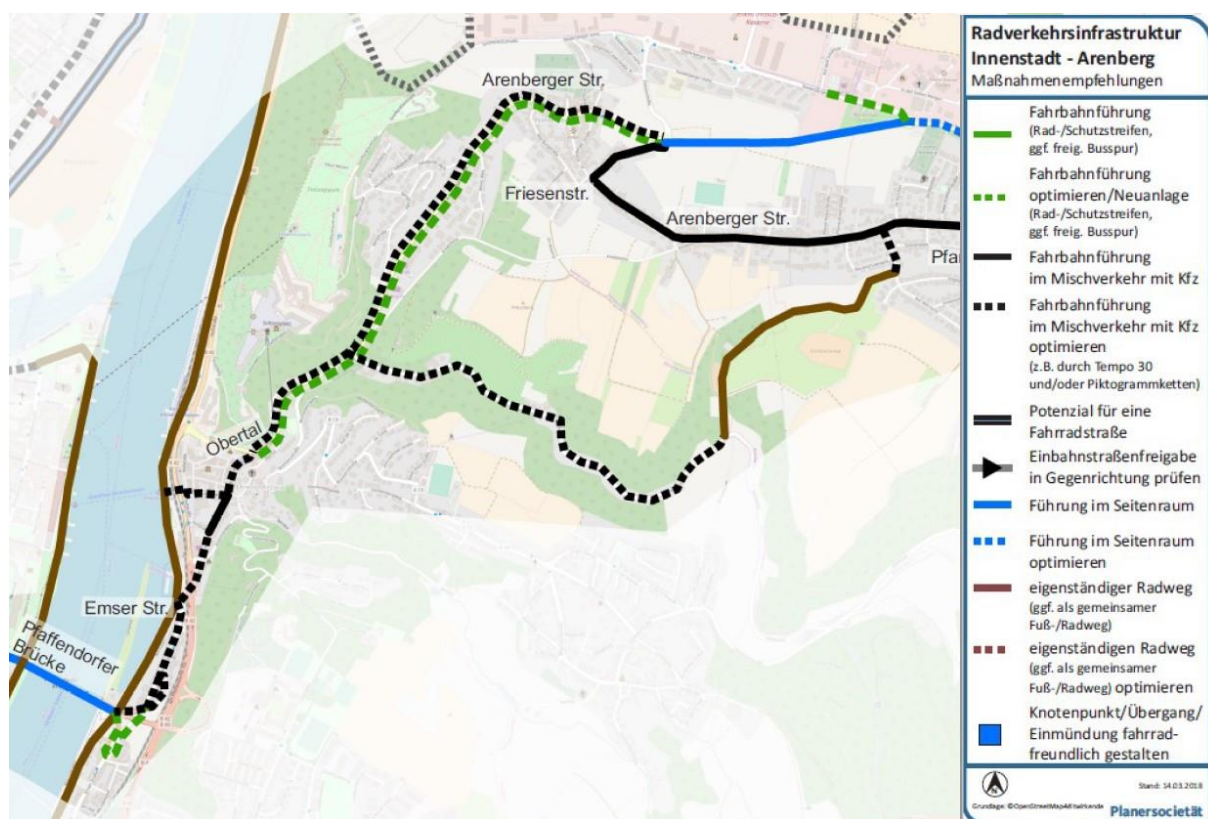


Abb. 15 - Radverkehrsachse Innenstadt-Arenberg Maßnahmenempfehlungen²⁹

Die Stadt Koblenz plant in der Zukunft einige Maßnahmen gemäß Verkehrsentwicklungsplan 2030 im Untersuchungsraum umzusetzen. Diese sind in der Abb. 15 grafisch dargestellt und werden nachfolgend erläutert:

²⁹ Verkehrsentwicklungsplan Koblenz 2030, Ziele Szenarien und integriertes Handlungskonzept, Planersocietät, Dortmund im März 2018

Grundsätzlich ist bei Einbahnstraßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h eine Öffnung für den Radverkehr in beide Richtungen zu prüfen. Wichtig ist hier, dass der Kfz-Verkehr bei Befahren der Einbahnstraße durch Beschilderung oder Piktogramme auf eventuell entgegenkommende Radfahrer aufmerksam gemacht wird.

Die L 127 (Arenberger Straße) in Ko-Niederberg als Hauptverbindung für den Radverkehr soll auf die Möglichkeit der Anlage von beidseitigen Schutzstreifen überprüft werden. Falls die Möglichkeit aufgrund einer erforderlichen Fahrbahnbreite von 7,50 m nicht besteht, könnte alternativ bergauf ein Schutzstreifen und bergab eine Piktogrammreihe angelegt werden. Auf der Arenberger Straße ab dem Knotenpunkt L 127 / Friesenstraße in Richtung Ko-Arenberg sowie auf der Pfarrer-Kraus-Straße in Ko-Arenberg können Radfahrer aufgrund der geringen Verkehrsbelastung im Mischverkehr geführt werden. Zwischen Ko-Arenberg und Ko-Immendorf wird ein einseitiger, gemeinsamer Geh- und Radweg empfohlen.

Eine Parallelroute nach Ko-Arenberg führt durch das Mühlental, bzw. über die gering frequentierte Straße Mühlental sowie über vorhandene Wirtschaftswege. Durch den geringen Verkehr im Mühlental eignet sich diese Route gut für den Radverkehr.³⁰

³⁰ Verkehrsentwicklungsplan Koblenz 2030, Ziele Szenarien und integriertes Handlungskonzept, Planersocietät, Dortmund im März 2018, Abschnitt 6.4

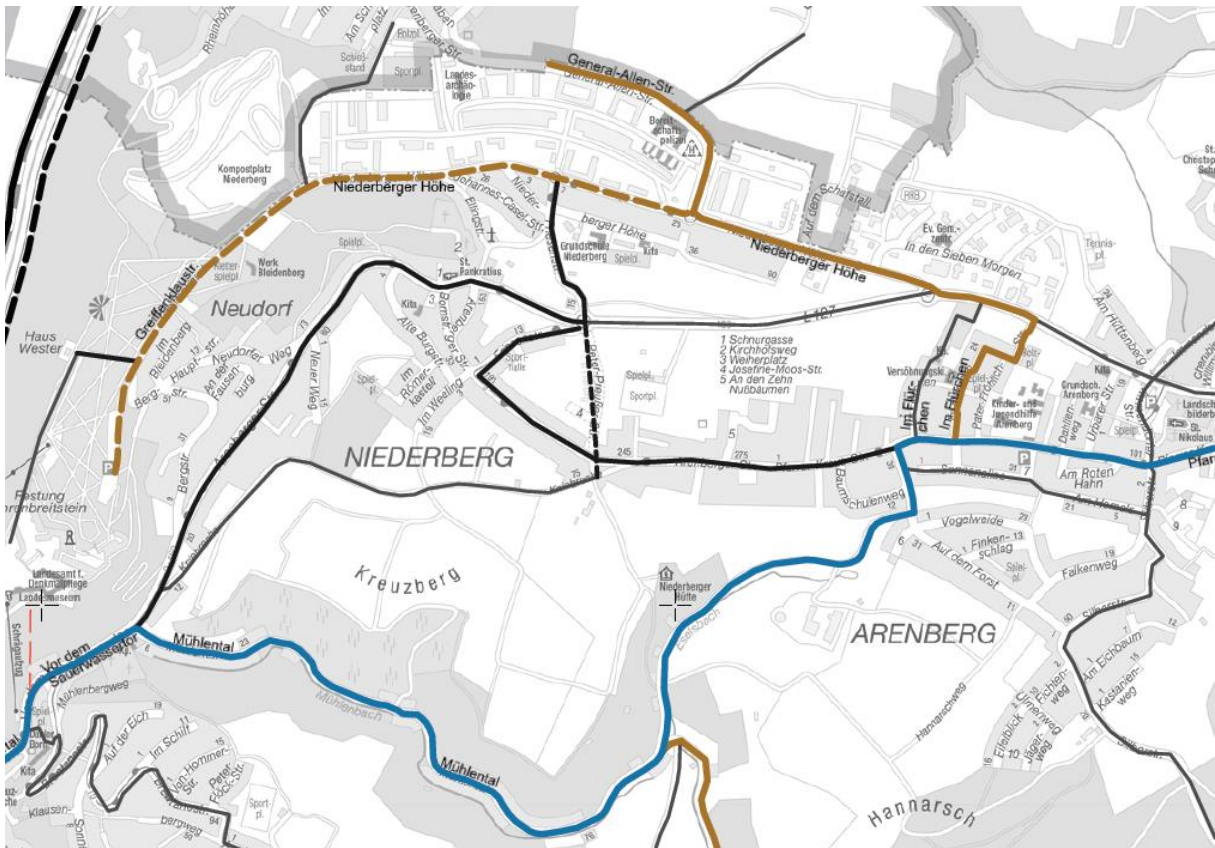


Abb. 16 - Ausschnitt Übersichtslegeplan Endlage der Radhaupttrouten³¹

Die Stadt Koblenz ließ weiterhin eine Machbarkeitsstudie zur planerischen Konkretisierung der Haupttrouten des Entwurfs zum Radverkehrskonzept Koblenz erstellen. Aussagen aus dieser Studie sind in der Abb. 16 grafisch dargestellt und werden nachfolgend erläutert:

Auf der OsWe - Ost-Westroute (blau) durch das Mühltal wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt wobei ein Teilabschnitt dieser Route nur als Wirtschaftsweg vorhanden und als Fußweg ausgewiesen ist. In der planerischen Konkretisierung der Haupttrouten des Entwurfs zum Radverkehrskonzept Koblenz wird der bituminöse Ausbau des geschotterten Abschnitts in Kombination mit einer Beschilderung als kombinierter Geh- und Radweg empfohlen.

Die Radverkehrsführung der OtHo - Osttangente Hochlage (braun) verbindet die östlichen hochgelegenen Stadtteile Ko-Niederberg, Ko-Arenberg, Ko-Arzhelm, Ko-Asterstein, Pfaffendorfer und Horchheimer Höhe über eine Tangente miteinander und schließt im Süden hinter der Stadtgrenze an Lahnstein an. An der Festungsanlage Ehrenbreitstein beginnend, existiert über die Seilbahn eine komfortable Anbindung aus dem Stadtzentrum auf die Hochlage. Fortführend entlang der Niederberger Höhe,

³¹ Planerische Konkretisierung der Haupttrouten des Entwurfs zum Radverkehrskonzept Koblenz, Übersichtslegeplan Darstellung der Endlage der Radhaupttrouten, im Auftrag der Stadt Koblenz, KOCKS Ingenieure, 11.05.2019

durchquert die Osttangente Hochlage im Anschluss den Stadtteil Ko-Arenberg. Nach einem Zusammenschluss im Mühltal mit der Ost-West Route (blau) zweigt die Osttangente nach Süden Richtung Ko-Arzheimer ab.³²

Darüber hinaus plant die Stadt Koblenz ein Fahrradverleihsystem zu etablieren. Hierzu liegen bislang keine detaillierteren Unterlagen vor.

Mit der zunehmenden Anzahl an E-Bikes und Pedelecs in den Haushalten wird auch für topografisch bewegte Städte wie Koblenz das Umsteigen aufs Fahrrad im Stadt-Umland Gebiet interessanter. Um in Koblenz das Ziel, den Radverkehr zu stärken und von derzeit 9 % bis 2030 auf mind. 15-16 % zu verdoppeln, ist die Herstellung von entsprechenden Rahmenbedingungen (dichtes Radwegenetz, gute und sichere Radinfrastruktur, verstärkte Bewusstseinsbildung für den Radverkehr, Schaffung eines fahrradfreundlichen Klimas in der Öffentlichkeit und Planung) erforderlich. Eine häufig nur fragmentierte Radverkehrsinfrastruktur und die z.T. bergige Topographie in den peripheren Stadtteilen stellen ein Hemmnis der Fahrradnutzung dar.³³ In Koblenz besteht ein hoher Nachholbedarf beim Radverkehr. Dies wird auch in dem durch den ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club) durchgeführten ADFC Fahrradklima Test 2020 deutlich, bei welchem Koblenz im Städteranking der Städte in der Ortsgrößenklasse 100.000 bis 200.000 Einwohnern auf Platz 39 von 41 rangiert.³⁴

Zuzüglich zu den bereits genannten Ladesäulen für Pkw gibt es ebenso 3 Ladesäulen für Pedelecs. Hier von befindet sich eine auf dem Parkplatz der Festung Ehrenbreitstein und eine in Ko-Asterstein. Weitere Ladesäulen für Pedelecs sind ab 2025 am Bahnhof in Ko-Ehrenbreitstein sowie in Ko-Niederberg und Ko-Asterstein geplant³⁵ (siehe Anlage 2).

4.7 Fußverkehr

Die nachfolgenden Ausführungen sind der Anlage 4 zu entnehmen.

Unmittelbar an das Quartier Festungspark-Fritsch angrenzend gibt es einige wichtige Fußverbindungen. Eine davon ist die Fußwegeverbindung zwischen der Johannes-Casel-Straße und der Ellingstraße,

³² Planerische Konkretisierung der Haupttrouten des Entwurfs zum Radverkehrskonzept Koblenz, Prioritätenliste Maßnahmenauswahl zum Radverkehrskonzept der Stadt Koblenz, im Auftrag der Stadt Koblenz, KOCKS Ingenieure, 11.05.2019

³³ Verkehrsentwicklungsplan Koblenz 2030, Ziele Szenarien und integriertes Handlungskonzept, Planersocietät, Dortmund im März 2018, Abschnitt 6.4

³⁴ Rankingliste_FKT_2020.pdf (adfc.de)

³⁵ Handlungsstrategie zur Errichtung öffentlicher Ladeinfrastruktur in Koblenz (Ladeinfrastrukturkonzept), Stand: 02.2021

welche vor allem als Verbindung mit den Einrichtungen der Nahversorgung und der Haltestelle Ko-Niederberg Kirche dient. Diese Fußwegeverbindung ist aufgrund einer Treppe im Bereich der Johannes-Casel-Straße nicht barrierefrei. Darüber hinaus gibt es Gehwege entlang der Straße Niederberger Höhe, die Richtung Osten die Möglichkeit bieten, zu Fuß problemlos zwei weitere Einrichtungen der Nahversorgung zu erreichen. Der Gehweg in Richtung Westen führt von einem bei Veranstaltungen genutzten Parkplatz auf dem Gelände der TB-West entlang an der Grünschnitt-Kompostieranlage der Stadt Koblenz vorbei bis zum Festungsgelände. Des Weiteren führt der ausgewiesene Wanderweg Rheinsteig³⁶ mit seiner touristischen Funktion durch Ko-Niederberg.

Auch für den Fußverkehr gibt es im Verkehrsentwicklungsplan 2030 formulierte Maßnahmen der Stadt Koblenz, die in den nächsten Jahren umgesetzt werden sollen. Als einer der Hauptpunkte ist die Optimierung des Fußwegenetzes definiert. Für das Untersuchungsgebiet ist hier vor allem ein Gehweg parallel zur Straße General-Allen-Straße mit Weiterführung auf der Gemarkung Urbar relevant. Dieser ist ausschlaggebend für die sicherere fußläufige Erreichbarkeit des Landschaftsschutzgebiets „Mallendarer Bachtal“, welches nördlich der General-Allen-Straße liegt und der Naherholung dient. Bisher existiert hier kein Gehweg entlang der General-Allen-Straße auf der ans Landschaftsschutzgebiet angrenzenden Seite. Daraus resultiert eine Nutzung des Gehwegs auf der anderen Straßenseite und eine ungesicherte Überquerung der General-Allen-Straße in Höhe des Eingangsbereichs zum Landschaftsschutzgebiet.

Zudem sollen an kritischen Stellen die Anlage von Querungshilfen geprüft werden, zum Beispiel in der Arenberger Straße auf Höhe der Einmündung Ellingstraße.³⁷ Diese Querungshilfe wäre vor allem zusätzlich zur bestehenden Unterführung für eine fußläufige Erreichbarkeit der Haltestelle Niederberg-Kirche aus der nördlich liegenden Wohnbebauung sinnvoll.

4.8 Sharing-Angebote

Car-Sharing

Seit Juli 2017 sind Fahrzeuge des Carsharing-Anbieters book-n-drive in Koblenz verfügbar. Es sind rund 20 Fahrzeuge verschiedener Größen an 12 Stationen im Stadtgebiet Koblenz verteilt, welche stunden-, tageweise oder bei Bedarf auch länger buchbar sind. Am Rathaus auf dem Willi-Hörter-Platz ist ein Elektrofahrzeug vorhanden. Die book-n-drive-Fahrzeuge sind in das Carsharing-Netzwerk „Flinkster“ der Deutschen Bahn integriert.³⁸ Wie in Anlage 2 zu erkennen, sind die vorhandenen Stationen vorwiegend im Innenstadtbereich angesiedelt. Rechtsrheinisch und in der näheren Umgebung des Quartiers

³⁶ www.rheinsteig.de

³⁷ Verkehrsentwicklungsplan Koblenz 2030, Ziele Szenarien und integriertes Handlungskonzept, Planersocietät, Dortmund im März 2018, Abschnitt 6.3

³⁸ www.koblenz.de/umwelt-und-planung/mobilitaet/carsharing-mitfahren/ (letzter Abruf November 2020)

Festungspark-Fritsch ist bisher keine Carsharing-Station vorhanden. Ein potenzieller Standort ist der Bahnhof Ehrenbreitstein, welcher bereits in ein von der Stadt Koblenz erarbeitetes Umsetzungskonzept für eine Erweiterung des Carsharings einbezogen ist. Eine mögliche Umsetzung ist hierfür ab dem Jahr 2023 angestrebt.³⁹

Anmerkung: Die BPD hat seit August 2022 den Betrieb eines E-Carsharing-Fahrzeuges mit dem Anbieter book-n-drive im Eingangsbereich des zukünftigen Quartiers Festungspark - Fritsch aufgenommen.

Bike-Sharing

Ein Fahrradverleihsystem mit mehreren öffentlich zugänglichen Stationen ist im Koblenzer Stadtgebiet bisher nicht vorhanden. Eine Machbarkeitsstudie zur Umsetzung eines solchen System wird im Rahmen der Planungen zur Entwicklung von Radwegeverbindungen zur BUGA 2029 erarbeitet.

E-Scooter-Sharing

Ein Verleihsystem für E-Scooter ist sowohl im Koblenzer Stadtgebiet als auch in den Stadtrandbereichen bisher ebenfalls nicht vorhanden. In einem Konzeptentwurf der Stadt Koblenz wurde bereits ein Test-Korridor zur Etablierung eines E-Scooter Verleihsystems entwickelt, welcher in Abb. 17 dargestellt ist. Dieser wurde als Strecke mit mehreren Stationen zum Abstellen und Laden der E-Scooter entlang der Niederberger Höhe - Greiffenklaustraße bis zum Eingang Festungsgelände festgelegt. Auf dem Festungsgelände sowie dem Festungspark Ehrenbreitstein ist das Fahren und ein freies Abstellen der E-Scooter nicht erlaubt. Weitere Stationen könnten an den Bahnhöfen Ko-Ehrenbreitstein, Ko-Hauptbahnhof, Ko-Lützel und Ko-Güls sowie an den Hochschulen entstehen. Das gesamte Innenstadtgebiet, die Altstadt und der Friedhof Koblenz sind ebenfalls als Abstell- und Fahrgebiete gesperrt.⁴⁰

³⁹ Beschlussvorlage BV/0122/2021 - Auswahlverfahren Carsharing Anbieter (23.02.2021)

⁴⁰ Konzeptvorschlag - Version 2.0 E-Scooter-Sharing Stadt Koblenz, Stand 17.03.2021

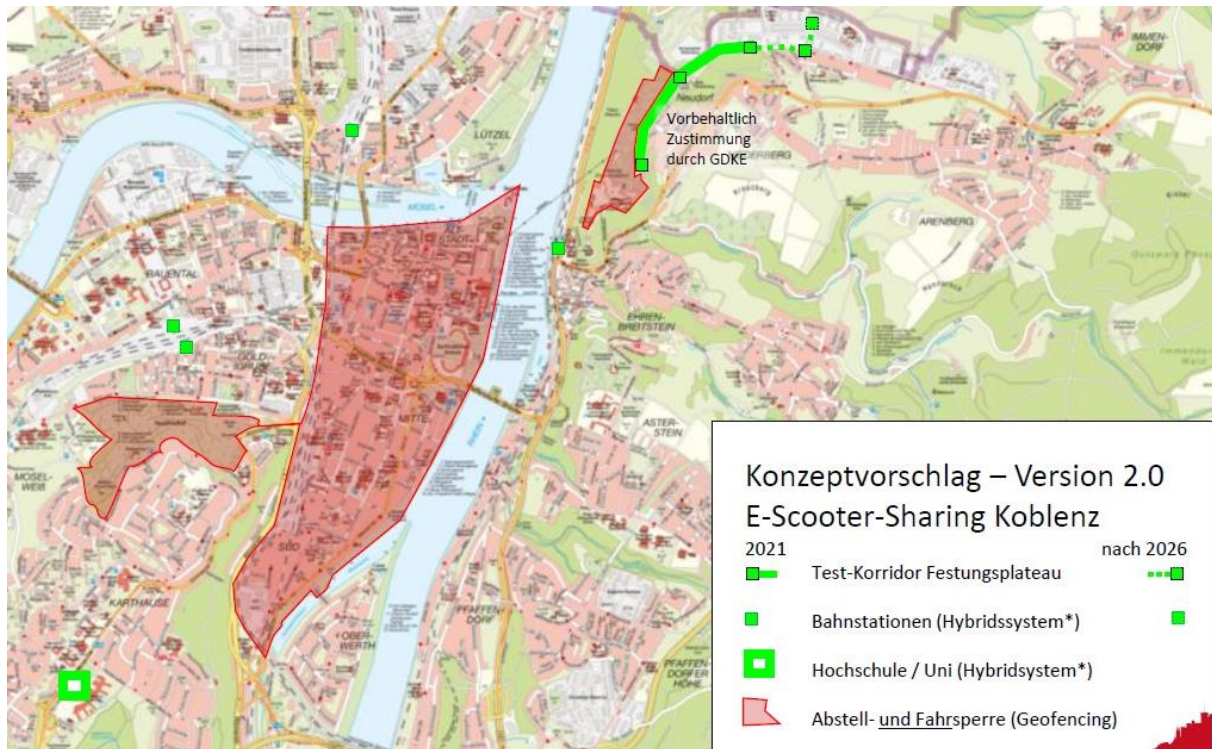


Abb. 17 - Konzeptvorschlag E-Scooter-Sharing in Koblenz⁴¹

4.9 Veranstaltungsverkehr

Unmittelbar auf dem Plateau vor dem Festungsgelände befindet sich ein bewirtschafteter Parkplatz für Besucher der Festung, der Parkplatz Greiffenklaustraße mit rund 170 Kfz-Stellplätze, darunter 3 Behindertenstellplätze, 2 Motorradstellplätze und 5 Busstellplätze. Bei großen Veranstaltungen wird bei Bedarf zusätzlich ein Parkplatz auf dem Gelände der Bundeswehr im Bereich des TB West genutzt, der bis zu 480 zusätzliche Pkw-Stellplätze bietet.

Auf Nachfrage wurden seitens der Stadt Koblenz Daten zur Veranstaltungsstruktur und Besucherzahlen mitgeteilt. Jährlich sind folgende Veranstaltungen geplant:

- 10 Großveranstaltungen tagsüber mit bis zu 1.500 Pkw gleichzeitig parkend und gestreutem Abfluss deutlich vor 22 Uhr
- 15 Großveranstaltungen nachts mit bis zu 800 Pkw gleichzeitig parkend und bis zu 7-mal deutlichem Abfluss nach 22 Uhr (relativ entzerrt auf 2 Stunden)
- 90 kleinere und mittelgroße Veranstaltungen mit bis zu 800 Pkw gleichzeitig parkend (durchschnittlich 300 Pkw) und rund 2/3 des Pkw Abfluss nach 22 Uhr und in weniger als einer Stunde

Pro Saison sind sowohl tagsüber als auch bei Abendveranstaltungen je rund 600.000 Besucher zu erwarten.

⁴¹ Konzeptvorschlag - Version 2.0 E-Scooter-Sharing Stadt Koblenz, Stand 17.03.2021

4.10 Stellplatzsatzung der Stadt Koblenz

Für die Stadt Koblenz existiert eine Satzung über die Herstellung von Fahrradabstellplätzen sowie die Herstellung und Ablösung von Stellplätzen und Garagen für Kraftfahrzeuge (Fahrrad-/Kfz-Stellplatzsatzung) vom 7. Oktober 2020 mit 3 dazugehörigen Anlagen. Anlage 1 beinhaltet den Kfz-Stellplatz und Fahrradabstellplatz Normbedarf, Anlage 2 eine Übersichtskarte zum ÖPNV-Bonus und Anlage 3 Mobilitätskonzeptmaßnahmen.⁴²

In der Anlage 1 der Stellplatzsatzung, nachfolgend dargestellt in Abb. 18, wird die Anzahl der notwendigen Kfz-Stellplätze und der Fahrradabstellplätze anhand des Bauvorhabens / der Nutzungen, sprich der Stellplatznormbedarf geregelt. Die nach dieser Anlage ermittelten notwendigen Kfz-Stellplätze können unter Berücksichtigung der integrierten Lage und der unterschiedlichen Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr mit dem sogenannten ÖPNV-Bonus, dargestellt in Anlage 2 und nachfolgend in Abb. 19, abgestuft in 3 Gebietszonen um 10 %, 20 % bzw. 30 % reduziert werden.

⁴² Stellplatzsatzung der Stadt Koblenz vom 07. Oktober 2020

Anlage 1 (§ 2 Abs. 5)

zur Satzung der Stadt Koblenz über die Herstellung von Fahrradabstellplätzen sowie die Herstellung und Ablösung von Stellplätzen und Garagen für Kraftfahrzeuge vom ____ 2020

Kfz-Stellplatz- und Fahrradabstellplatz-Normbedarf

Lfd.Nr. (gem. Anl. z. VwV 2000 *)	Bauvorhaben	Zahl der notwendigen Stellplätze	Hiervon für Besucher- innen und Besucher in v.H.	Zahl der notwendigen Fahrradabstellplätze	Hiervon Besucher- fahrradab- stellplätze in v.H.
1	Wohngebäude				
1.1	Einfamilienhäuser	1-2 Stpl. je Wohnung		Kein Regelungsbedarf	-
1.2	Mehrfamilienhäuser und sonstige Gebäude mit Wohnungen	1 / WE	10	1 je 50 m² Wohnfläche	20, mind. aber 2 Abstellplätze
	Geförderter Wohnungsbau	0,8 / WE	10	1 je 50 m² Wohnfläche	20, mind. aber 2 Abstellplätze
1.3	Gebäude mit Altenwohnungen	0,2 Stpl. je Wohnung	20	1 je 10 Wohnungen	25, mind. aber 2 Abstellplätze
1.5	Kinder- und Jugendheime, Auszubildendenwohnheime	1 Stpl. je 10-20 Betten, jedoch mind. 2 Stpl.	75	1 je Bett	20
1.6	Wohnheim für Studierende	1 Stpl. je 2-3 Betten	10	1 je Bett	20
1.7	Schwestern- / Pflegewohnheime	1 Stpl. je 3-5 Betten, jedoch mind. 3 Stpl.	10	1 je Bett	20
1.8	Arbeiterwohnheime, Asylantenwohnheime	1 Stpl. je 2-4 Betten, jedoch mind. 3 Stpl.	20	1 je 2 Betten	20, mind. aber 2 Abstellplätze
1.9	Altenwohnheime	1 Stpl. je 8-15 Betten, jedoch mind. 3 Stpl.	75	1 je 10 Betten	20, mind. aber 2 Abstellplätze
	Gemeinschaftsunterkünfte für Obdachlose und Flüchtlinge			1 je 5 Betten	100
2	Gebäude mit Büro-, Verwaltungs- und Praxisräumen				
2.1	Büro- und Verwaltungsräume allgemein	1 Stpl. je 30-40 m² Nutzfläche	20	1 je 70 m² Hauptnutzfläche	50
2.2	Büro- und Verwaltungs- räume mit erheblichem Besucherverkehr: Schalter-, Abfertigungs-, Beratungsräume, Arztpraxen und dergl.	1 Stpl. je 20-30 m² Nutzfläche, jedoch mind. 2 Stpl.	75	1 je 35 m² Hauptnutzfläche	75
3	Verkaufsstätten				
3.1	Läden, Geschäftshäuser	1 Stpl. je 30-40 m² Verkaufsnutzfläche, jedoch mind. 2 Stpl. je Laden	75	1 je 50 m² Verkaufsfläche, mind. 3	75
3.2	Geschäftshäuser mit geringem Besucherverkehr	1 Stpl. je 50 m² Ver- kaufsnutzfläche ¹⁾	75	1 je 50 m² Verkaufsfläche, mind. 3	75
3.3	Großflächige Einzelhandelsbetriebe	1 Stpl. je 10-20 m² Verkaufsnutzfläche	90	1 je 100 m² Verkaufsfläche	90

Lfd.Nr. (gem. Anl. z. VwV 2000 *)	Bauvorhaben	Zahl der notwendigen Stellplätze	Hiervon für Besucher- innen und Besucher in v.H.	Zahl der notwendigen Fahrradabstellplätze	Hiervon Besucher- fahrradab- stellplätze in v.H.
4	Versammlungsstätten (außer Sportstätten), religiöse Einrichtungen				
4.1	Versammlungsstätten von überörtlicher Bedeutung (z.B. Theater, Konzerthäuser, Mehrzweckhallen)	1 Stpl. je 5 Sitzplätze	90	1 je 20 - 50 Sitzplätze	90
4.2	Sonstige Versammlungsstätten (z.B. Kinos, Vortragssäle, Schulaulen)	1 Stpl. je 5-10 Sitzplätze	90	1 je 10 Sitzplätze	90
4.3	Kirchen, Bethäuser etc.	1 Stpl. je 20-30 Sitzplätze	90	1 je 20 Sitzplätze	90
4.4	Kirchen, Bethäuser etc. mit überörtlicher Bedeutung	1 Stpl. je 10-20 Sitzplätze	90	1 je 20-50 Sitzplätze	90
5	Sportstätten				
5.1	Sportplätze ohne Plätze für Besucherinnen und Besucher (z.B. Trainingsplätze)	1 Stpl. je 25 0m ² Sportfläche	-	1 je 250 m ² Sportplatzfläche	-
5.2	Sportplätze und Sportstadion mit Plätzen für Besucherinnen und Besucher	1 Stpl. je 250 m ² Sportfläche, zusätzlich 1 Stpl. je 10-15 Plätze für Besucherinnen und Besucher	-	1 je 10 Plätze für Besucherinnen und Besucher	90
5.3	Sporthallen ohne Plätze für Besucherinnen und Besucher	1 Stpl. je 50 m ² Hallenfläche	-	1 je 10 Plätze für Besucherinnen und Besucher bis 2.000, dann pro 50 Besucherinnen und Besucher 1 Stellplatz	90
5.4	Sporthallen mit Plätzen für Besucherinnen und Besucher, Fitnesscenter	1 Stpl. je 50 m ² Hallenfläche, zusätzlich 1 Stpl. je 10-15 Plätze für Besucherinnen und Besucher	-	Einzelfallprüfung	Einzelfallprüfung
5.5	Freibäder	1 Stpl. je 200-300 m ² Grundstücksfläche	-	1 je 100 m ² Grundstücksfläche	90
5.6	Hallenbäder ohne Plätze für Besucherinnen und Besucher	1 Stpl. je 5-10 Kleiderablagen	-	1 je 5 Kleiderablagen	90
5.7	Hallenbäder mit Plätzen für Besucherinnen und Besucher	1 Stpl. je 5-10 Kleiderablagen, zusätzlich 1 Stpl. je 10-15 Plätze für Besucherinnen und Besucher	-	1 je 10 Plätze für Besucherinnen und Besucher	90
5.8	Tennisplätze ohne Plätze für Besucherinnen und Besucher	4 Stpl. je Spielfeld	-	2 je Spielfeld	-
5.9	Tennisplätze mit Plätzen für Besucherinnen und Besucher	4 Stpl. je Spielfeld, zusätzlich 1 Stpl. je 10-15 Plätze für Besucherinnen und Besucher	-	1 je 10 Plätze für Besucherinnen und Besucher	90
5.10	Minigolfplätze, Golfplätze	6 Stpl. je Anlage	-	10 je Anlage	90

Lfd.Nr. (gem. Anl. z. VwV 2000 *)	Bauvorhaben	Zahl der notwendigen Stellplätze	Hiervon für Besucher- innen und Besucher in v.H.	Zahl der notwendigen Fahrradstellplätze	Hiervon Besucher- fahrradab- stellplätze in v.H.
	Sportstätten (Fortsetzung)				
5.11	Kegel-/Bowlingbahnen	4 Stpl. je Bahn		2 je Bahn	90
5.12	Bootshäuser und -liege- plätze	1 Stpl. je 2-5 Boote		1 je 2 Boote	90
	Fitnesszentren, Saunen, Solarien	1 Stpl. je 3 Kleiderablagen		1 je 50 m ² Hauptnutzfläche oder 1 je 3 Kleiderablagen	90
6	Gaststätten und Beherbergungsbetriebe				
6.1	Gaststätten	1 Stpl je 6-12m ² Gastraum		1 je 10 m ² Gastraumfläche	90
6.2	Tanzlokale, Diskotheken	1 Stpl. je 4-8 m ² Gastraum		1 je 10 m ²	90
	Biergärten	1 Stpl. je 20 m ² Freiraumfläche		1 je 20 m ² Freiraumfläche	90
6.3	Hotels, Pensionen, andere Beherbergungsbetriebe	1 Stpl. je 2-6 Betten, für zugehörige Restauration Zuschlag nach 6.1	75	1 je 20 Betten	90
6.4	Jugendherbergen	1 Stpl. je 10 Betten	75	1 je 10 Betten	90
7	Krankenanstalten				
7.2	Krankenhäuser von überörtlicher Bedeutung (z.B. Schwerpunkt-kliniken), Privatkliniken	1 Stpl. je 3-4 Betten	60	1 je 30 Betten	20
7.3	Krankenhäuser von örtlicher Bedeutung	1 Stpl. je 4-6 Betten	60	1 je 30 Betten	20
7.4	Sanatorien, Kuranstalten, Anstalten für langfristig Kranke	1 Stpl. je 2-4 Betten	25	1 je 20 Betten	20
7.5	Altenpflegeheime	1 Stpl. je 6-10 Betten	75	1 je 30 Betten	20
8	Bildungs- und Kultureinrichtungen				
8.1	Grundschulen	1 Stpl. je 30 Schülerinnen und Schüler	-	1 je 10 Schülerinnen und Schüler	95
8.2	Sonst. allgemeinbildende Schulen	1 Stpl. je 25 Schülerinnen und Schüler, zusätzlich 1 Stpl. je 5-10 Schülerinnen und Schüler über 18 Jahre	-	1 je 5 Schülerinnen und Schüler	95
8.2	Berufsschulen, Berufsfachschulen	1 Stpl. je 25 Schülerinnen und Schüler zusätzlich 1 Stpl. je 5-10 Schülerinnen und Schüler über 18 Jahre	-	1 je 10 Schülerinnen und Schüler	95
8.3	Förderschulen	1 Spl. je 15 Schülerinnen und Schüler	-	1 je 20 Schülerinnen und Schüler	95
8.4	Fachhochschulen, Hochschulen	1 Stpl. je 3-5 Studienplätze ²⁾	-	1 je 2 Studierende	-
8.5	Kindergärten, Kindertagesstätten	1 Stpl. je 20-30 Kinder, jedoch mind. 2 Stpl.	-	3 je Gruppe	95

Lfd.Nr. (gem. Anl. z. VwV 2000 *)	Bauvorhaben	Zahl der notwendigen Stellplätze	Hiervon für Besucher- innen und Besucher in v.H.	Zahl der notwendigen Fahrradabstellplätze	Hiervon Besucher- fahrradab- stellplätze in v.H.
	Bildungs- und Kultureinrichtungen (Fortsetzung)				
	Musik-, Volkshoch-, Fahrschulen und sonstige Bildungseinrichtungen	1 Stpl. je 5 Schülerinnen und Schüler	-	1 je 5 Schülerinnen und Schüler	95
	Museen	1 Stpl. je 150 m ² Geschossfl.	-	1 je 200 m ² Ausstellungsfläche	95
	Bibliotheken	1 Stpl. je 150 m ² Geschossfl.	-	1 je 50 m ² Hauptnutzfläche	95
9	Gewerbliche Anlagen				
9.1	Handwerks-, Gewerbe- und Industriebetriebe	1 Stpl. je 50-70 m ² Nutzfläche oder je 3 Beschäftigte ³⁾	10-30	1 je 100 m ² Hauptnutzfläche	10
	Ausstellungs- und Verkaufsplätze	1 Stpl. je 80-100 m ² Nutzfläche oder je 3 Beschäftigte ³⁾	-	1 je 100 m ² Hauptnutzfläche	20
9.2	Lagerräume und -plätze	1 Stpl. je 80-100 m ² Nutzfläche oder je 3 Beschäftigte ³⁾	-	1 je 1.000 m ² Hauptnutzfläche	-
9.3	Kraftfahrzeugwerkstätten	6 Stpl. je Wartungs- oder Reparaturstand	-	-	-
9.4	Tankstellen	1 je Tankstelle (zzgl. zu Warteplätzen an den Zapf-/ Ladesäulen) + 1 je SB-Waschplatz	-	-	-
9.5	Automatische Kraftfahr- zeugwaschstraßen	5 Stpl. je Waschanlage ⁴⁾	-	-	-
9.6	Kraftfahrzeugwaschplätze zur Selbstbedienung	3 Stpl. je Waschplatz	-	-	-
10	Sonstiges				
10.1	Kleingartenanlagen	1 Stpl. je 3 Kleingärten	-	1 je 2 Gartenanlagen	90
10.2	Friedhöfe	1 Stpl. je 2.000 m ² Grundstücksfläche, doch mind. 10 Stpl.	-	1 je 1.500 m ² Grundstücksfläche	90
10.3	Spiel- und Automatenhallen, sonstige Vergnügungstätten	1 Stpl. je 20m ² Hauptnutzfläche, doch mind. 3 Stpl. ⁵⁾	-	1 je 30 m ² Hauptnutzfläche	90

Die Zahl der notwendigen Stellplätze erhöht oder vermindert sich, wenn die besonderen örtlichen Verhältnisse oder die besondere Art oder Nutzung der baulichen Anlagen dies erfordern oder gestatten (z. B. große oder geringe Zahl von Beschäftigten oder Besucherinnen und Besuchern; Fremdenverkehr, Ausflugsverkehr).

Für bauliche Anlagen, für die hier keine Richtzahlen angegeben sind, sind die Richtzahlen des Landes Rheinland-Pfalz in der jeweils aktuellen Fassung heranzuziehen. Für dort nicht erfasste bauliche Anlagen ist die Zahl der erforderlichen Stellplätze unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse von Fall zu Fall festzulegen.

* Nummerierung gemäß Verwaltungsvorschrift (VwV) des Ministeriums der Finanzen vom 24.07.2000 (MinBl. S.231)

¹⁾ Eingeschlossen sind Flächen für Kantinen, Erfrischungsräume, Cafeterien u.ä.

²⁾ Maßgebend ist gem. landesrechtl. Regelungen die Studienplatzzielzahl

³⁾ Der Stellplatzbedarf ist in der Regel nach der Nutzfläche zu berechnen; ergibt sich dabei ein offensichtliches Missverhältnis zum tatsächlichen Stellplatzbedarf, so ist die Zahl der Beschäftigten zugrunde zu legen

⁴⁾ Zusätzlich muss ein Stauraum für mindestens zehn Kraftfahrzeuge vorhanden sein

⁵⁾ Siehe hierzu auch das Rundschreiben des Ministeriums der Finanzen vom 12.01.1988 (MinBl. S.67)

Abb. 18 - Kfz-Stellplatz- und Fahrradabstellplatz-Normbedarf⁴³

⁴³ Anlage 1, Stellplatzsatzung der Stadt Koblenz vom 07. Oktober 2020

Erkennbar ist, dass das Quartier Festungspark außerhalb dieser 3 Gebietszonen mit ÖPNV-Bonus liegt.

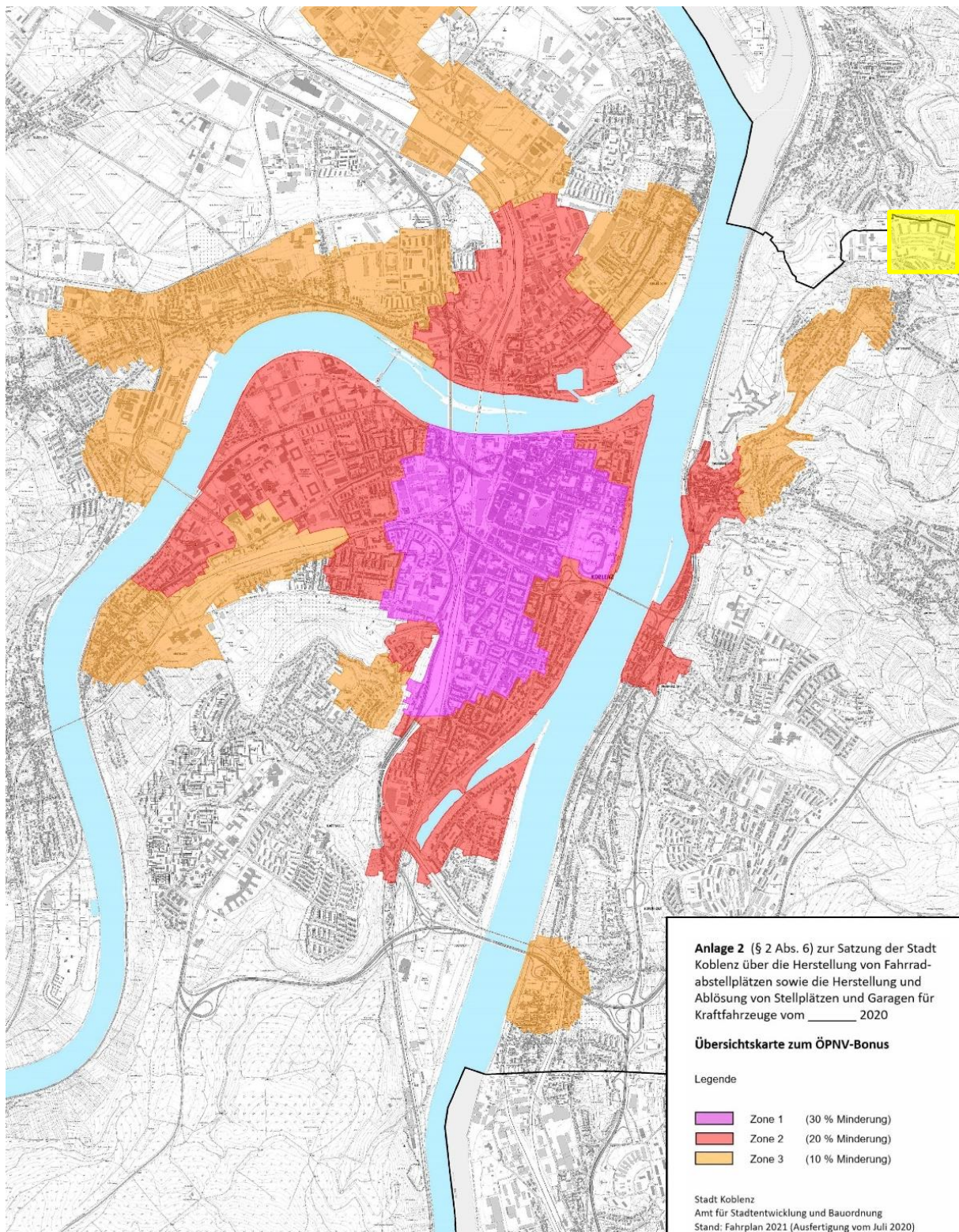


Abb. 19 - Übersichtskarte zum ÖPNV-Bonus mit Kennzeichnung des Quartiers⁴⁴

⁴⁴ Anlage 2, Stellplatzsatzung der Stadt Koblenz vom 07. Oktober 2020

Nach § 3 Absatz 1 kann „Die Pflicht zur Herstellung der notwendigen Kfz-Stellplätze auf Antrag bis zu 25 Prozent ausgesetzt werden, soweit und solange nachgewiesen wird, dass für jeden entsprechenden nicht hergestellten Stellplatz dauerhaft mindestens 4 Fahrradabstellplätze hergestellt werden. Diese dürfen nicht auf die Anzahl notwendiger Fahrradabstellplätze angerechnet werden. Sie müssen hinsichtlich der Lage und Beschaffenheit den Anforderungen des § 7 genügen und öffentlich-rechtlich gesichert werden (Baulast oder städtebaulicher Vertrag).“

Nach § 3 Absatz 2 wird „Die Pflicht zur Herstellung der notwendigen Kfz-Stellplätze auf Antrag bis zu 80 Prozent ausgesetzt, soweit und solange nachgewiesen wird, dass der Stellplatzbedarf durch besondere Maßnahmen eines einvernehmlich mit der Stadt abgestimmten Mobilitätskonzepts gemäß Anlage 3 nachhaltig verringert wird und gemäß § 2 Absatz 5 mindestens 5 Stellplätze notwendig wären. Die besonderen Maßnahmen sind öffentlich-rechtlich zu sichern.“

Gemäß Anlage 3 der Stellplatzsatzung soll und muss das Mobilitätskonzept „... den Bedarf an Kfz-Stellplätzen dauerhaft verringern. Der Besitz und die Nutzung von Privat-Pkw wird durch eine einfache Verfügbarkeit alternativer Mobilitätsangebote reduziert.

Dazu zählen insbesondere:

- Teilnahme an Car-, Pedelec- und Bikesharing-Projekten, wobei die Carsharing-Station auf dem Grundstück oder in fußläufiger Entfernung von höchstens 300 m erreichbar sein muss und das Pedelec- und Bikesharing-Angebot auf dem Baugrundstück oder in fußläufiger Entfernung von höchstens 100 m erreichbar sein muss, beides gemessen vom jeweils nächstliegenden Gebäudezugang,
- Bereitstellung von Abstellplätzen für Lastenfahrräder und Fahrradanhänger,
- Bereitstellung von Lastenfahrrädern und Fahrradanhängern,
- Bereitstellung von vorhabenbezogenen übertragbaren Zeitkarten, die lokal und regional im ÖPNV gelten,
- Bereitstellung von Gemeinschaftslösungen für die Paketzustellung und -aufgabe, Lebensmittel-lieferungen etc.,
- Bereitstellung von Fahrradreparaturangeboten,
- objektferne Verortung notwendiger Kfz-Stellplätze (z.B. Quartiersgaragen).

... Erweiterungs- und Nachrüstooptionen sind aufzuzeigen, ebenso die Verfügbarkeit von Nahversorgungsangeboten im Umfeld sowie die Fußwegeentfernungen dorthin sowie zu den maßgebenden Stationen des ÖPNV.“

Dabei sind die Regelungen in den Absätzen 1 und 2 des § 3 nicht nebeneinander anwendbar.

Des Weiteren gibt die Stellplatzsatzung gemäß § 6 folgende für das Quartier relevante Vorgaben für die Lage, Beschaffenheit und Gestaltung von Kfz-Stellplätzen vor.

- *„(1) Kfz-Stellplätze sind auf dem Baugrundstück oder auf einem Grundstück in zumutbarer Entfernung, dessen Benutzung für diesen Zweck öffentlich-rechtlich gesichert ist, herzustellen und dauerhaft zu unterhalten. Zwischen der baulichen Anlage und auf einem anderen Grundstück gelegenen notwendigen Stellplätzen gelten als zumutbare fußläufige Entfernung im Sinne des § 47 Abs. 3 S. 1 LBauO für Wohnen 300 m und für sonstige Nutzungen 400 m. ...“*
- *„(3) ... Für jedes Grundstück ist grundsätzlich zur Andienung von Stellplätzen und Garagen nur die Herstellung einer Zu-/Abfahrt mit einer Breite von in der Regel 3,50 m zulässig. ...“*
- *„(4) Das Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern bei Stellplatzanlagen kann unabhängig von ihrer Größe verlangt werden, insbesondere zur Abschirmung in Wohngebieten oder aus stadtökologischen Gründen. ...“*
- *„(5) Die Fassaden von mehrgeschossigen Garagenanlagen sind zu begrünen, wenn nicht im Einzelfall Belange des Straßen-, Orts- und Landschaftsbildes oder des Denkmalschutzes entgegenstehen. ...“*
- *„(8) Lademöglichkeiten für elektrisch betriebene Pkw sind zu berücksichtigen. Bei Anlagen mit mehr als 10 Stellplätzen muss*
 - *bei Wohnnutzung jeder und*
 - *bei sonstigen Nutzungen mindestens jeder dritte Stellplatz einen Aufladestand und eine Vorverkabelung erhalten. Diese Regelung gilt unbeschadet § 62 LBauO.“*
- *„(9) Eine nachträgliche Umnutzung von bis zu 25 Prozent der notwendigen Pkw-Stellplätze durch Herstellung von jeweils mindestens vier Fahrradstellplätzen gilt nicht als Zweckentfremdung gem. § 47 Abs. 9 LBauO, wenn sie gegenüber der Bauaufsichtsbehörde schriftlich angezeigt und genehmigt wird.“*
- *„(10) Die notwendigen Stellplätze oder Garagen sind mit den baulichen Anlagen herzustellen.“*

Gemäß § 7 gibt die Stellplatzsatzung ebenfalls folgende für das Quartier relevante Vorgaben für die Lage, Beschaffenheit und Gestaltung von Fahrradstellplätzen vor.

- *„(1) Fahrradstellplätze sind auf dem Baugrundstück herzustellen und dauerhaft zu unterhalten. Ist dies nicht möglich, können sie auf einem Grundstück in der näheren Umgebung nachgewiesen werden, dessen Benutzung für diesen Zweck öffentlich-rechtlich durch Baulast gesichert ist. ...“*
- *„(3) Fahrradstellplätze sind im Regelfall auf dem Niveau der öffentlichen Verkehrsfläche einzurichten. Alternativ ist eine Anordnung maximal ein Geschoss unter oder über der öffentlichen Verkehrsfläche zulässig, sofern eine Erschließung über Rampen (Neigung max. 15 Prozent), über Schieberillen entlang Treppen oder ausreichend große Aufzüge gewährleistet ist. Fahrradstellplätze, die nicht direkt an der öffentlichen Verkehrsfläche liegen, müssen über einen ausreichend breiten Erschließungsweg erreichbar sein. Der Erschließungsweg sollte mindestens*

*1,20 m breit sein und darf insgesamt nicht mehr als drei Türen, Tore oder Engstellen aufweisen.
...“*

- *„(4) Fahrradabstellplätze müssen eine Fläche von mindestens 1,43 qm pro Fahrrad (mindestens 1,90 x 0,75 m) zuzüglich der jeweils notwendigen Verkehrsfläche aufweisen (mindestens 1,30 m Tiefe, bei Senkrechtaufstellung mindestens 1,80 m Tiefe), ...“*
- *„(6) Fahrradabstellplätze müssen einen sicheren Stand und die Sicherung gegen Diebstahl ermöglichen. ... Reine Vorderradhalter genügen diesen Ansprüchen nicht. ...“*
- *„(7) Fahrradabstellplätze im Freien für Bewohnerinnen und Bewohner sowie Beschäftigte müssen ... witterungsgeschützt ausgeführt sein.“*
- *„(8) Bei Fahrradabstellplätzen für Besucherinnen und Besucher ist in besonderem Maße auf eine gute Auffindbarkeit und leichte Zugänglichkeit zu achten. Sie sollen möglichst in der Nähe der Eingangsbereiche angeordnet werden ...“*
- *„(9) Fahrradabstellplätze müssen beleuchtet sein. Der mittel- und langfristig zu erwartende Bedarf an elektrischer Infrastruktur ist zu berücksichtigen.“*
- *„(11) Die notwendigen Fahrradabstellplätze sind mit den baulichen Anlagen herzustellen.“*

Die vorangehenden Ausführungen erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Weitere Details sind der Stellplatzsatzung der Stadt Koblenz vom 07. Oktober 2020 zu entnehmen.

5 Vorhandene Infrastruktureinrichtungen/Nahversorgung

Die „Nahversorgung im engeren Sinne“ umfasst das Angebot von Gütern des täglichen Bedarfs, vor allem von Lebensmitteln aber auch von Dienstleistungen, das zentral gelegen und fußläufig (10 Min bzw. 1.000 m fußläufig) zu erreichen ist. Die nachfolgend aufgeführten Infrastruktureinrichtungen sind in Anlage 5 dargestellt.

Schulen

Gemäß § 69 Schulgesetz Rheinland-Pfalz und § 33 Privatschulgesetz liegen Grundschulen sowie weiterführende Schulen im Umkreis von 2 km bis 4 km im zumutbaren fußläufigen Bereich, sodass die Schülerinnen und Schüler keinen Anspruch auf eine Busfahrkarte haben.⁴⁵

In Ko-Niederberg befindet sich in fußläufiger Entfernung, ca. 190 m Fußweg ab Eingang Quartier Festungspark - Fritsch, die Grundschule Niederberg. Hier soll zukünftig der Bedarf aus dem Quartier Festungspark - Fritsch aufgenommen werden. Im weiteren Umfeld bis ca. 3.000 m Fußweg sind in Urbar (1.800 m Fußweg), Ko-Arenberg (2.100 m Fußweg), Ko-Immendorf (2.500 m Fußweg) und Ko-Ehrenbreitstein (2.800 m Fußweg) weitere Grundschulen vorhanden.

Als weiterführende Schulen, außerhalb der fußläufig zumutbaren Entfernung von max. 4 km, befinden sich in KO-Asterstein die Albert-Schweitzer-Realschule-Plus, die Förderschule Am Bienhortal sowie das Gymnasium Auf dem Asterstein. Des Weiteren bietet die Stadt Koblenz ein vielfältiges Angebot an weiterführenden Schulen und Berufsschulen, sowie die Hochschule Koblenz und die Universität Koblenz-Landau in weiter entfernten Stadtteilen.

Kindergarten/Kindertagesstätte

Im zumutbaren fußläufigen Bereich gemessen ab Eingang Quartier Festungspark - Fritsch befindet sich in Ko-Niederberg der Kindergarten Sonnenblume mit einem Fußweg von ca. 290 m sowie die katholische Kindertagesstätte St. Pankratius mit einem Fußweg von ca. 900 m. Der Bedarf an Plätzen in einer Kindertagesstätte für das Quartier Festungspark - Fritsch wird mit einer quartierseigenen Kindertagesstätte abgedeckt.

Weitere Kindergärten und Kindertagesstätten sind in den umliegenden Stadtteilen außerhalb des zumutbaren fußläufigen Umkreises bis 1.000 m Umkreis ab Eingang Quartier Festungspark - Fritsch Ko-Arenberg (Katholische Kindertagesstätte St. Nikolaus, ca. 1.500 m Fußweg), Ko-Ehrenbreitstein (Katholische Kindertagesstätte Spiel- und Lernstube, ca. 3.300 m Fußweg), Ko-Immendorf (Katholische Kindertagesstätte St. Christophorus, ca. 2.500 m Fußweg) sowie in der benachbarten Ortsgemeinde Urbar (Katholischer Kindergarten, ca. 1.300 m Fußweg) zu finden.

⁴⁵ Schulgesetz (SchulG) Rheinland-Pfalz vom 30. März 2004, §69

Freizeit-, Sport- und Spielplätze

Die Stadt Koblenz verfügt über eine große Anzahl an Freizeitflächen, Sportplätzen und Spielplätzen. Da Kinder noch nicht am mobilen Stadtleben teilnehmen, ist für diese eine fußläufige Erreichbarkeit sehr wichtig. Da die Altersgruppen insbesondere in Bezug auf Sportstätten eine unterschiedliche Eigenständigkeit mit sich bringen (mit Eltern, allein, Fahrrad, Pkw), werden Spielplätze im Einzugsbereich bis 1.000 m und Sportstätten im Einzugsbereich von bis zu 2.000 m aufgenommen. Kleinere Kinder bis Grundschulalter sind mit einer Distanz von 300 Metern oder 4-5 Min Laufzeit ausgelastet. Die nächstgelegenen Spielplätze befinden sich in Ko-Niederberg. Sie liegen fußläufig ab Eingang Quartier Festungspark - Fritsch in ca. 240 m (Spielplatz Niederberger Höhe), in ca. 900 m (Kletterspielplatz Werk Bleidenberg) bzw. 950 m (Spielplatz Arenberger Straße) Entfernung. Darüber hinaus sind weitere Spielplätze in Ko-Arenberg (Spielplatz Arenberger Straße, ca. 900 m), Ko-Immendorf (Spielplatz Im Wiesengrund, ca. 2.700 m) und Urbar (Spielplatz Urbar, ca. 2.400 m) im weitläufigeren Umfeld vorhanden.

Im Umkreis von ca. 1.000 m ist in Ko-Niederberg der TuS Niederberg (fußläufig ca. 600 m ab Eingang Quartier Festungspark - Fritsch) mit seinem breitgefächerten Angebot an Sportmöglichkeiten für alle Altersklassen sowie dem vereinseigenen Bouledrome (fußläufig ca. 750 m) erreichbar. In Richtung Urbar liegt der Sportplatz des FC Germania Urbar 1911 e.V. in ca. 600 m Entfernung (fußläufig ab Eingang Quartier Festungspark - Fritsch). Hier befindet sich auch das Schützenhaus (fußläufig ca. 750 m) der Urbarer St. Sebastianus Schützengesellschaft. Der Tennisplatz des RTC Arenberg liegt nördlich der L 127 in ca. 1.600 m fußläufiger Entfernung. Ein weiterer Sportplatz, das Pappelstadion des TuS Germania Arenberg 1896 e.V. ist in ca. 2.100 m fußläufig erreichbar.

Lebensmittel/Einzelhandel

In ca. 700 m Entfernung ab Eingang Quartier Festungspark - Fritsch befinden sich in Ko-Niederberg die Bäckerei Gassen und der REWE XL mit der integrierten Bäckerei „Die Lohners“ sowie die auf Urbarer Gemarkung liegende Netto-Filiale.

Im Umfeld bis 2.000 m fußläufig ab Eingang Quartier Festungspark - Fritsch erweitert sich das Angebot um zwei weitere Discounter, NORMA und Penny (ca. 1.700 m fußläufige Entfernung), den Brühne Getränkemarkt (ca. 900 m fußläufige Entfernung), den REWE Getränkemarkt (ca. 1.600 m fußläufige Entfernung), den Fleischgroßhandel Horst Heidger mit täglichem Metzgereiverkauf (ca. 1.300 m fußläufiger Entfernung) und einer Tankstelle (ca. 1.000 m fußläufiger Entfernung).

Medizinische Versorgung

Im nahen fußläufigen Bereich von ca. 750 m Fußweg ab Eingang Quartier Festungspark - Fritsch befindet sich die Praxis eines Allgemeinmediziners. Weitere Arztpraxen sind in Ko-Arenberg und Ko-Ehrenbreitstein in einer Entfernung zwischen ca. 1.000 bis 2.000 m vorhanden.

Eine Apotheke gibt es im fußläufigen Bereich des Quartiers Festungspark - Fritsch bisher nicht. Die nächstgelegene Apotheke befindet sich in Ko-Arenberg mit einer Entfernung von 1.500 m. Eine stark

nachgefragte Apotheke, welche auch einen Lieferservice anbietet,⁴⁶ ist in Ko-Ehrenbreitstein nach 2.700 m Fußweg erreichbar.

In Ko-Niederberg gibt es keine Zahnarztpraxis.⁴⁷ Fußläufig erreichbare Zahnarztpraxen sind auf Urbarer Gemarkung auf der Niederberger Höhe in ca. 700 m fußläufig und 850 m fußläufig erreichbar. Außerhalb des fußläufigen Bereichs von 1.000 m befinden sich weitere Zahnarztpraxen in Ko-Arenberg oder im Zentrum von Ko-Ehrenbreitstein.

In der Stadt Koblenz gibt es mehrere Krankenhäuser mit diversen Fachrichtungen. Diese sind verteilt auf die Stadtteile Ko-Metternich (Bundeswehrzentral Krankenhaus BWZK), Ko-Goldgrube (Brüderhaus), Ko-Rauental (Marienhof), Ko-Moselweiß (Kemperhof) und Ko-Süd (Ev. Stift St. Martin). Das Krankenhaus Ev. Stift St. Martin in Ko-Süd ist mit einer Entfernung von ca. 3.900 m Luftlinie das nächstgelegene. In das Krankenhaus Kemperhof in Ko-Moselweiß ist außerdem eine ärztliche Bereitschaftspraxis integriert, die eine gesundheitliche Versorgung unabhängig von den Notaufnahmen der Krankenhäuser gewährleistet.

Bankfilialen und Geldautomaten

In ca. 750 m fußläufiger Entfernung ab Eingang Quartier Festungspark - Fritsch befindet sich im Eingangsbereich des REWE XL Marktes ein Geldautomat der Volksbank RheinAhrEifel eG, welcher während der Öffnungszeiten von 7.00 Uhr bis 22.00 Uhr zugänglich ist. Jeweils eine Filiale der Volksbank RheinAhrEifel eG sowie der Sparkasse Koblenz sind im angrenzenden Ko-Arenberg (fußläufig ca. 2.000 m Entfernung) vorhanden.

Einrichtungen der Deutschen Post

Eine Filiale der Deutschen Post befindet sich in Ko-Arenberg mit einer fußläufigen Entfernung von ca. 2.000 m ab Eingang Quartier Festungspark - Fritsch. Briefkästen der Deutschen Post sind deutlich engmaschiger verteilt. So ist der nächstgelegene Briefkasten in ca. 315 m fußläufiger Entfernung und der nächste DHL-Paketshop in ca. 360 m fußläufiger Entfernung vorhanden.

⁴⁶ <https://www.apotheke-ehrenbreitstein.de/>

⁴⁷ Stadtteilsteckbrief Niederberg 2020, Stadt Koblenz

6 Bauleitplanung

Flächennutzungsplan Koblenz

In der Abb. 20, einem Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Koblenz⁴⁸, sind die an das Untersuchungsgebiet angrenzenden bestehenden und für die Zukunft erwünschten Flächennutzungen dargestellt.

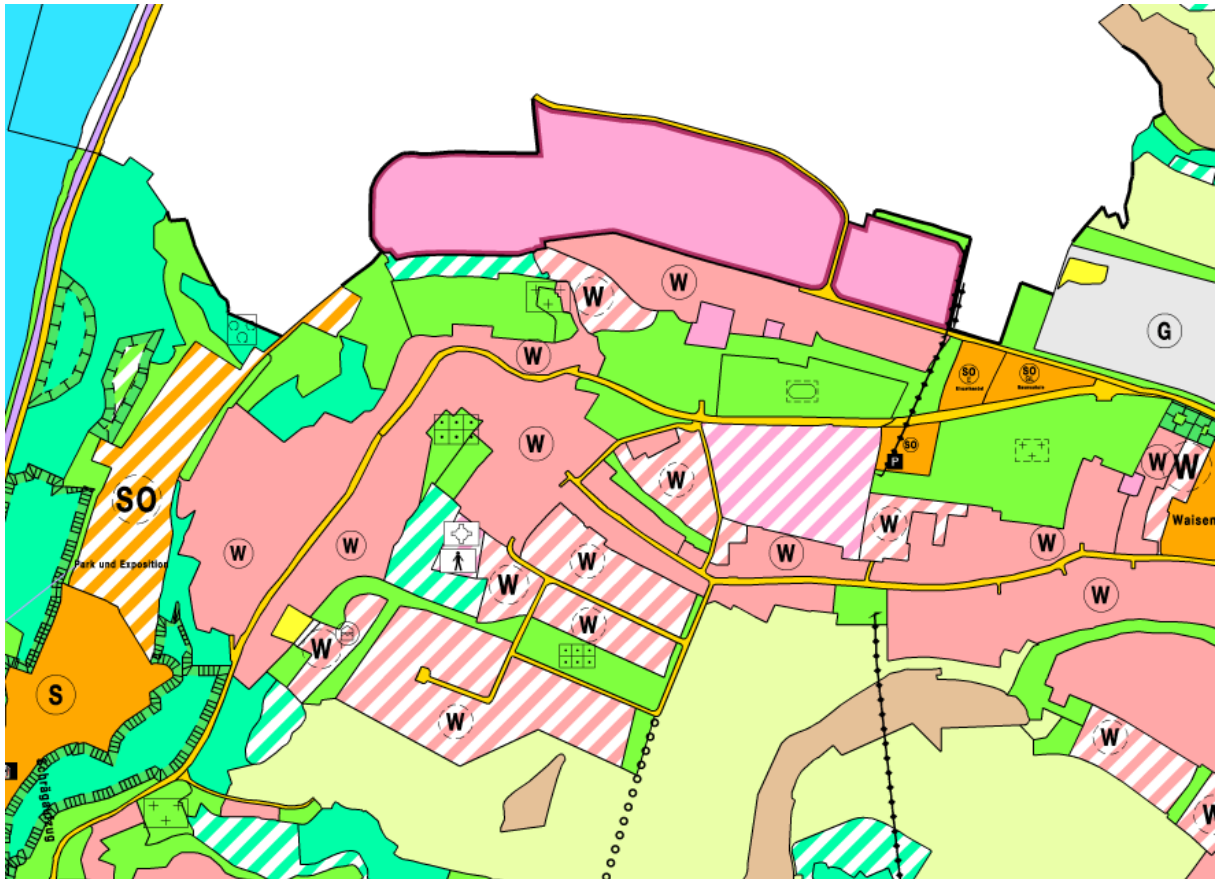


Abb. 20 - Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Koblenz⁴⁹

Bebauungspläne Koblenz

Die Darstellung der vorhandenen Bebauungspläne sowie Bebauungspläne in Aufstellung sind in der nachfolgenden Abb. 21 als Auszug aus dem Geoportal Koblenz dargestellt. Der an das Untersuchungsgebiet angrenzende Bebauungsplan Nr. 340 des Stadtteils Ko-Niederberg zur städtebaulichen Neuordnung der Niederberger Höhe befindet sich in Aufstellung.⁵⁰ Der Bebauungsplan Nr. 340 dient der Steuerung der Nachverdichtung in diesem fragilen Bereich. Mit Satzungsbeschluss vom 11.03.2021 geht der südlich des Untersuchungsgebietes liegende Bebauungsplan für das Gebiet Nr. 171 a „Lehmkaul

⁴⁸ www.geoportal.koblenz.de

⁴⁹ www.geoportal.koblenz.de

⁵⁰ www.geoportal.koblenz.de

links“ mittelfristig in die Umsetzung. Hier ist eine Erweiterung des Wohngebietes geplant, welches südlich über die Arenberger Straße erschlossen wird. Eine weitere Anbindung des Wohngebietes erfolgt als ausgewiesene Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung - ausschließlich als Fuß-, Rad-, und Wirtschaftsweg - an die Friesenstraße.⁵¹

Gemäß der Darstellung der Bebauungspläne im Geoportal Koblenz ist für Ko-Arenberg angrenzend an den bestehenden Friedhof von Ko-Arenberg eine Erweiterung dessen, Bebauungsplanverfahren Nr. 215 „Friedhofserweiterung Arenberg“ in Aufstellung. Weitere Bebauungspläne in Aufstellung für Ko-Arenberg sind entlang der Straße Eselsbach, Bebauungsplan Nr. 312 „Weikertswiese“ und angrenzende Siedlungsbereiche, an der Immendorfer Straße, Bebauungsplan Nr. 112 „Ortsteilzentrum Arenberg Wohnen“ sowie entlang der Silberstraße, Bebauungsplan Nr. 216 „Auf dem Forst.“⁵²

Angrenzend an das Untersuchungsgebiet sind die bestehenden Bebauungspläne Nr. 258 Gewerbegebiet Arenberg, Nr. 311 „Sondergebiet Aufm Flürchen“ zwischen der Straße Niederberger (K 17) Höhe und der Arenberger Straße (L 127), Nr. 327 Feuerwache Niederberg, Nr. 124 Erweiterung des Stadteilfriedhofs Koblenz Niederberg, Nr. 109 Friesenstraße ebenfalls erkennbar.⁵³

⁵¹ www.buergerinfo.koblenz.de

⁵² www.geoportal.koblenz.de

⁵³ www.geoportal.koblenz.de

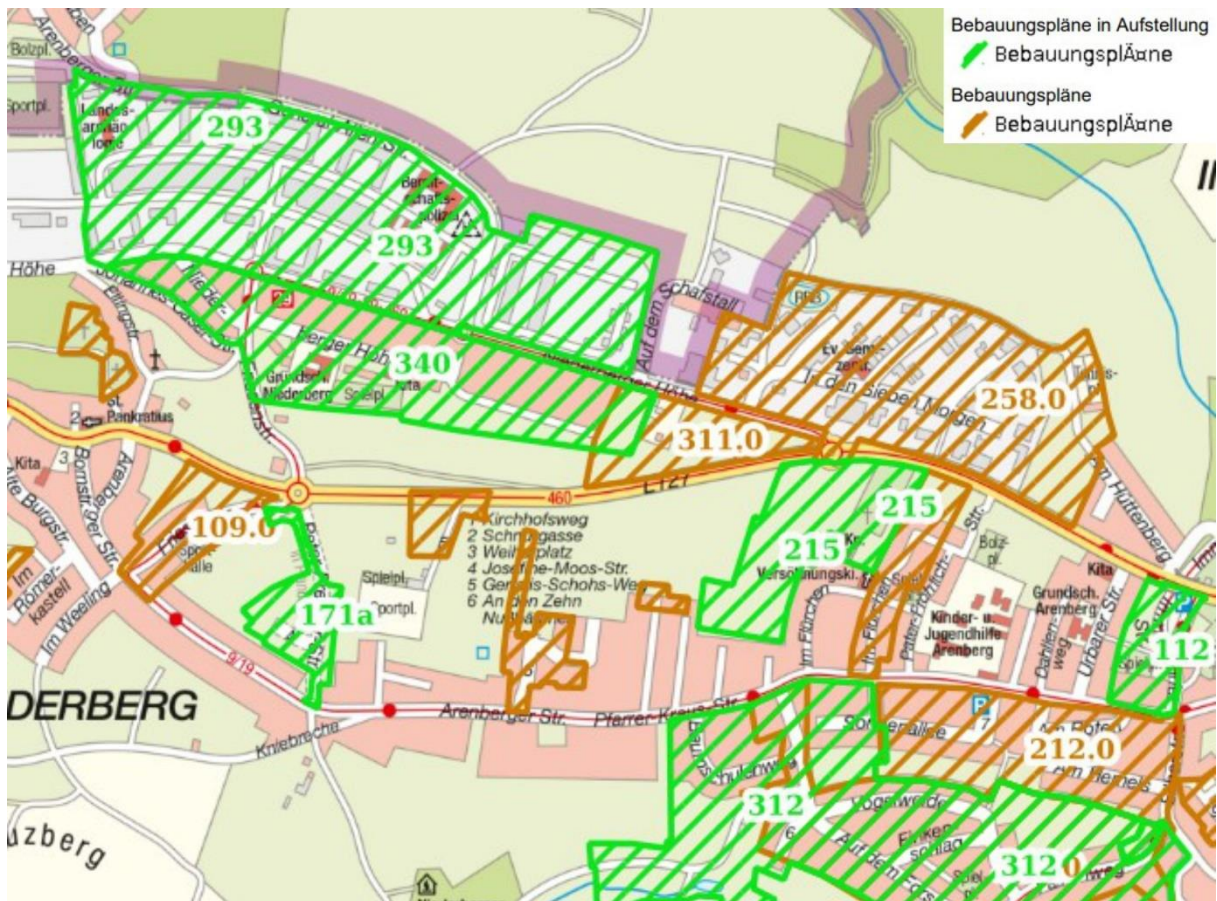


Abb. 21 - Übersicht Bebauungspläne der Stadt Koblenz (Ausschnitt)⁵⁴

⁵⁴ www.geoportal.koblenz.de

Flächennutzungsplan Verbandsgemeinde Vallendar

Der aktuell gültige Flächennutzungsplan (FNP) der Verbandsgemeinde (VG) Vallendar sieht bis auf Wohnbebauung im Nordwesten angrenzend an das Untersuchungsgebiet auf Gemarkung Urbar kaum Bebauung vor. Derzeit wird jedoch eine Neuaufstellung des FNP durchgeführt, welche einige relevante Änderungen vorsieht. So sind beispielsweise gemischte Bauflächen, weitere Wohnbauflächen („Hüttenberg“) und eine Erweiterung der Gewerbeflächen „Auf dem Schafstall“ (Abb. 22) geplant. Diese geplanten Flächen liegen größtenteils im Landschaftsschutzgebiet „Mallendarer Bachtal“ und würden sich somit auf die Naherholung vor Ort auswirken.⁵⁵



Abb. 22 - Ausschnitt Neuaufstellung des Flächennutzungsplans der VG Vallendar⁵⁶

Der Urbarer Rat sprach sich jedoch gegen eine Erweiterung der Gewerbeflächen „Auf dem Schafstall“ und die Wohnbaufläche „Hüttenberg“ aus.⁵⁷

⁵⁵ Begründung - Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes der Verbandsgemeinde Vallendar, Fassbender Weber Ingenieure PartGmbH

⁵⁶ Übersichtsplan - Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes der Verbandsgemeinde Vallendar, Fassbender Weber Ingenieure PartGmbH

⁵⁷ Rhein-Zeitung, 02.01.2021

7 Strategie/Szenarien der Stadt Koblenz

7.1 Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Koblenz 2030

Gemäß VEP hat die Verwaltung und das betreffende Ratsgremium beschlossen:

- *das Nachhaltigkeits-Szenario zwar als Grundlage festzulegen, die aber wahrscheinlich erst nach 2030 erreicht werden kann, und*
- *das Fortschrittsszenario als 1. Schritt und Mindestprogramm bis 2030 anzusetzen.*⁵⁸

Dies bedeutet im Einzelnen für die verkehrliche Entwicklung:

Fortschrittsszenario 2030:

- ✓ verstärkte Angebotsplanung im Umweltverbund durch die Förderung der Nahmobilität und des ÖPNV
- ✓ Erhöhung der innerstädtischen Angebote im ÖPNV
- ✓ Erhöhung des Modal Split in Richtung Umweltverbund, dadurch Reduzierung des Fahrtenaufkommens im MIV
- ✓ Schaffung einer attraktiven Radinfrastruktur
- ✓ Schaffung von attraktiven Fußwegen in der Innenstadt und in den Quartieren
- ✓ Verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs z.B. durch Tempo 30 im Hauptstraßennetz (rechtliche Schwierigkeiten)
- ✓ Förderung der E-Mobilität
- ✓ Verkehrsmanagement zur Verkehrslenkung

⁵⁸ Verkehrsentwicklungsplan Koblenz 2030, Ziele Szenarien und integriertes Handlungskonzept, Planersocietät, Dortmund im März 2018, Abschnitt 4.3

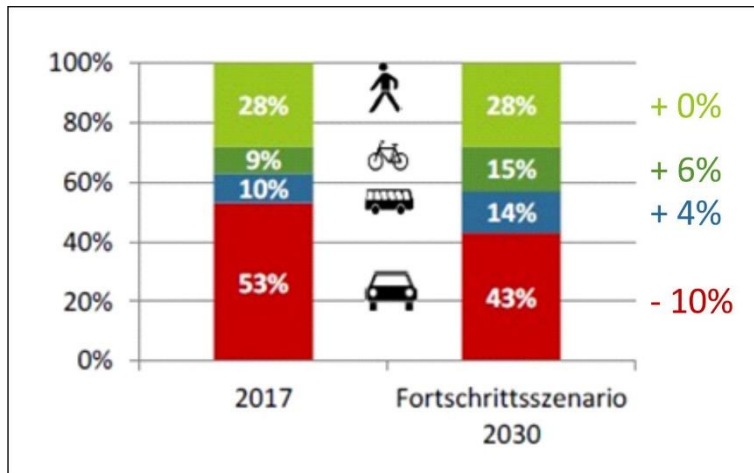


Abb. 23 - Veränderung des Modal Split in Koblenz im Fortschrittsszenario 2030⁵⁹

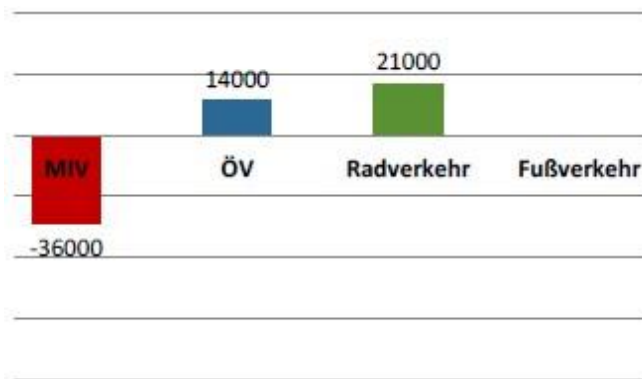


Abb. 24 - Veränderung der Anzahl der täglichen Verkehrswege im Fortschrittsszenario 2030 je Verkehrsmittel⁶⁰

Nachhaltigkeits-Szenario 2030:

- ✓ Ziel: Ausrichtung auf eine verträgliche, nachhaltige Mobilität und auf den Klimaschutz, Annäherung an die übergeordneten Klimaschutzziele
- ✓ deutliche Verlagerung im Modal Split
- ✓ Vorgabe der „Verkehrswende“ durch zwei parallellaufenden Maßnahmenstrategien:
 - Angebotsplanung im Umweltverbund
 - klare Priorisierung und Bevorzugung des Rad- und Fußverkehrs sowie des ÖPNV als innerstädtisches Verkehrsmittel mit Ausbau der Infrastruktur und des ÖPNV-Bedienungsangebotes

⁵⁹ Verkehrsentwicklungsplan Koblenz 2030, Ziele Szenarien und integriertes Handlungskonzept, Planersocietät, Dortmund im März 2018, Abschnitt 4.3

⁶⁰ Verkehrsentwicklungsplan Koblenz 2030, Ziele Szenarien und integriertes Handlungskonzept, Planersocietät, Dortmund im März 2018, Abschnitt 4.3

- stadtverträgliche Führung der MIV-Verkehre und umweltverträgliche Abwicklung durch aktive Förderung der E-Mobilität
- stadtgrenzen- und regionsweiter Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur und des Bedienungsangebotes, um Pendler zum Umstieg zu bewegen (bedingt kostenintensiven Ausbau unter Beteiligung des Landes und Bundes, evtl. Fördermöglichkeiten eruieren)
- Umverteilung der durch die Verlagerung auf den Umweltverbund freiwerdenden Verkehrsflächen, z.B. Fahrstreifenrückbau, Parkraumbewirtschaftung und sukzessive Reduzierung des Parkraums auf den Grundbedarf

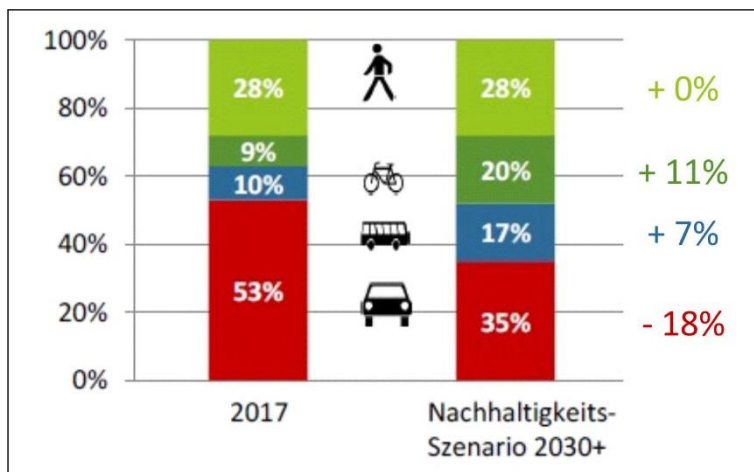


Abb. 25 - Veränderung des Modal Split in Koblenz im Nachhaltigkeits-Szenario 2030+⁶¹

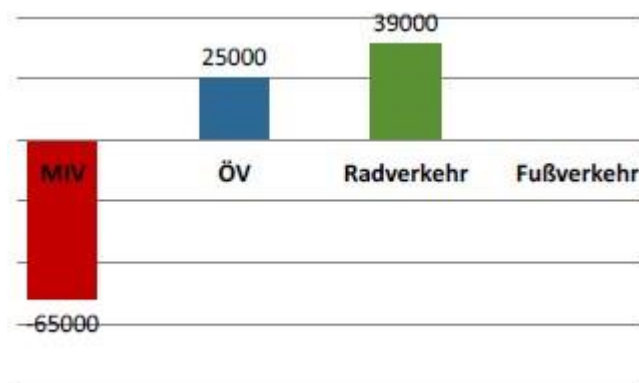


Abb. 26 - Veränderung der Anzahl der täglichen Verkehrswege im Nachhaltigkeits-Szenario 2030+ je Verkehrsmittel⁶²

⁶¹ Verkehrsentwicklungsplan Koblenz 2030, Ziele Szenarien und integriertes Handlungskonzept, Planersocietät, Dortmund im März 2018, Abschnitt 4.3

⁶² Verkehrsentwicklungsplan Koblenz 2030, Ziele Szenarien und integriertes Handlungskonzept, Planersocietät, Dortmund im März 2018, Abschnitt 4.3

7.2 Entwicklung des Mobilitätsverhaltens

Für eine nachhaltige verkehrliche Entwicklung der Stadt Koblenz ist eine grundlegende Änderung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung erforderlich. Wie sich das Mobilitätsverhalten in Koblenz verändern kann, wird von vielschichtigen Faktoren beeinflusst. Wesentliche Einflussfaktoren sind

- ✓ die Bevölkerungsentwicklung sowie die demografische Veränderung der Bevölkerungsstruktur und
- ✓ die gesellschaftlichen Veränderungen im Lebensstil.

Für die Stadt Koblenz wird erwartet, dass zunächst nur bis zum Jahr 2020 die Bevölkerungszahl wächst. Zwischen 2020 und 2030 ist jedoch aufgrund einer Alterung der Gesellschaft als Symptom des demografischen Wandels mit einer Abnahme der Bevölkerungszahl zu rechnen, sodass 2030 eine ähnliche Einwohnerzahl wie 2015 vorhanden wäre. Grundsätzlich wird die Altersstruktur sich dahingehend verändern, dass der Anteil der Senioren zunimmt und der Anteil der unter 20-Jährigen abnimmt. Wegen des aktuellen Trends der Reurbanisierung in Koblenz gerade durch Zuwachs von jungen Familien bleibt hier jedoch der Anteil der unter 20-Jährigen voraussichtlich konstant.

Die Veränderungen in der Bevölkerungsstruktur und die dazugehörigen Lebensstile haben Einfluss auf das Mobilitätsverhalten. So wird durch eine Zunahme der Anzahl an älteren Menschen auch eine Zunahme der Freizeitverkehre prognostiziert. Zudem wird der Anteil der weiblichen älteren Menschen, die einen Führerschein besitzen, steigen, sodass diese vermutlich häufiger den privaten Pkw nutzen werden. Der Trend einer Flexibilisierung der Arbeitszeiten, z.B. Homeoffice, Gleit- und Teilzeit, aktuell beschleunigt durch die Corona-Pandemie, sorgt für ein Abflachen der Verkehrsspitzenstunden im Berufsverkehr.

Darüber hinaus verändert sich das Einkaufsverhalten der Menschen. Bisher physisch getätigte Einkäufe verlagern sich immer mehr zum Online-Shopping, weshalb sich auch Verkehre vom Individualverkehr auf Liefer- und Güterverkehr verlagern.

Es ist allgemein davon auszugehen, dass der Radverkehrsanteil (zumindest in den „flachen“ Stadtteilen) weiter zunimmt. Diese Entwicklung wird durch die Verbreitung von E-Bikes/Pedelecs unterstützt, im Freizeit- sowie im Berufs- und Alltagsverkehr.

Grundsätzlich steigt die Nachfrage nach intermodalen Wegeketten und verkehrsmittelübergreifenden Mobilitätsmustern.

Bezüglich des Pkw-Bestandes war im Jahr 2020 der Höchststand zu erwarten. Anschließend folgt eine leichte Abnahme. Dies erklärt sich unter anderem durch einen Bedeutungsverlust des Pkw insbesondere bei jungen Städtern. Auch der Güterverkehr wird vermehrte Quell- und Zielverkehre der großen Industriegebiete und Autobahnen verzeichnen. Ebenso wird der schienengebundene Güterverkehr zunehmen.

Die aktuell andauernde Corona-Pandemie wirkt sich auch auf das Mobilitätsverhalten der Menschen aus. Laut einer Befragung des ADAC e.V. fahren weniger Menschen täglich zur Arbeit, d. h. besonders Pendlerverkehre finden aktuell vermehrt nicht statt. Anhand des Anteils der Personen, die wöchentlich 5-mal für Arbeits- oder Ausbildungszwecke die eigene Wohnung verlassen, wird jedoch auch deutlich, dass die Pendlerverkehre nach einem deutlichen Abfall zu Beginn der Pandemie langsam wieder zunehmen. Vor der Pandemie pendelten 66 % der Befragten 5-mal wöchentlich zur Arbeit oder zum Ausbildungsplatz, im ersten Lockdown im März bzw. April 2020 lediglich 32 % und im zweiten Lockdown im November 2020 wieder 48 %. Vor allem der ÖV leidet jedoch unter der Situation. Die Infektionsgefahr bei einer Fahrt mit dem ÖV wird von rund 51 % der Befragten als sehr hoch eingeschätzt, weshalb 936 von 2.061 Befragten nicht mehr mit dem ÖV fahren. Rund jeder Fünfte bzw. Sechste gibt an, in Zukunft auch weiterhin öfter zu Fuß zu gehen bzw. das Rad zu nutzen.⁶³

⁶³ ADAC e.V. (November 2020), <https://www.adac.de/verkehr/standpunkte-studien/mobilitaets-trends/corona-mobilitaet/>

8 Mobilitätsbausteine

Nachfolgend werden - kategorisiert und wie in der Einleitung angesprochen- mögliche Mobilitätsbausteine für das Quartier Festungspark - Fritsch aufgeführt. Diese haben noch keinen Anspruch auf Vollständigkeit und werden bei Bedarf erweitert und ergänzt. Die möglichen Mobilitätsbausteine mit entsprechenden Maßnahmen sind in Abb. 27 dargestellt und werden im weiteren Projektverlauf mithilfe eines Maßnahmensteckbriefes ausführlich bewertet und konkretisiert - ein Beispiel ist in Abb. 28 beigefügt.

1. Motorisierter Individualverkehr (MIV)
 - Car-Sharing
 - Quartiersgaragen (QG)
 - Stellplätze/Ladeinfrastruktur für E-Autos für Bewohner

2. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)
 - Infrastruktur
 - Haltestellen (evtl. weitere Bushaltestelle im Quartier, Verdichtung der Taktung)
 - barrierefreier Ausbau, wettergeschützte Wartemöglichkeit
 - Fahrradabstellanlagen
 - Information
 - Digitale Haustafeln/schwarze Bretter
 - Schnuppertickets/Neumietertickets
 - Käufer-Abo

3. Sonderverkehrsmittel
 - Seilbahnverlängerung
 - Seilbahnnutzung im ÖPNV
 - Festungsaufzugnutzung ohne Festungseintritt

4. Radverkehr
 - Bike-Sharing
 - Ausbau Radwegenetz
 - Fahrradabstellanlagen für Bewohner
 - Pedelec-Ladestationen für Bewohner

5. Fußverkehr
 - Ausbau Fußverkehrswegenetz
 - Ausbau Querungshilfen

6. Service

- Mobilitätsstationen als Verknüpfungspunkt verschiedener Verkehrsmittel
- Fahrrad-Service-Station
- Warendepots/Packstation
- Ride-Sharing (Mitfahrerbörsen)

7. Sonstiges

- Mietvereinbarung

Mobilitätsbaustein/-maßnahme	Bewertungsmatrix Mobilitätsbausteine											Bemerkungen	
	Wertung, qualitativ					zeitliche Komponente			Vorhabenträger				
	1	2	3	4	5	6	Anentwicklung	50%	100%	BPD	Stadt Koblenz		Dritte
MIV													
Car-Sharing	x						x			x			Anbieter book-n-drive
Quartiersgaragen (QG)	x						x			x			abhängig von Bauabschnitten/Konzept
Stellplätze/LIS für E-Autos der Bewohner	x						x			x			innerhalb QG
ÖPNV													
Infrastruktur		x					x				x		VRM
<i>Haltestellen und Bedienung</i>		x					x				x		VRM
<i>barrierefreier Ausbau, witterungsgeschützt</i>		x					x				x		VRM
<i>Fahrradabstellanlagen</i>		x					x				x		VRM
Information	x						x			x			
<i>Digitale Haustafeln/Schwarze Bretter</i>	x						x			x			
<i>Schnuppertickets/Neumietertickets</i>	x						x			x			
<i>Käufer-Abo/übertragbares Ticket</i>	x						x			x			
Sonderverkehrsmittel													
Selbahnverlängerung			x						x	x			in Abstimmung mit Stadt Ko, VRM, GDKE
Selbahnnutzung im ÖPNV		x					x			x		x	VRM, Skyglide Event Deutschland GmbH
Schrägaufzugnutzung ohne Festungseintritt						x			x	x		x	Ehrenbreitsteiner Schrägaufzug GmbH
Autonom fahrender Bus			x					x			x	x	GDKE
Radverkehr													
Bike-Sharing	x						x			x			
Ausbau Radwegenetz		x						x			x		
Fahrradabstellanlagen für Bewohner	x						x			x			
Pedelec-Ladestationen für Bewohner	x						x			x			
Fußverkehr													
Ausbau Fußverkehrswegenetz		x						x			x		außerhalb des Quartiers
Ausbau Querungshilfen		x						x			x		außerhalb des Quartiers
Service													
Mobilitätsstation (verschied. Verkehrsmittel)	x						x			x			
Fahrrad-Service-Station	x						x			x		x	z. B. Fahrrad Franz, Canyon
Ride-Sharing/Mitfahrerbörsen	x						x			x			
Warendepots/Packstationen	x						x			x		x	Deutsche Post/DHL, Amazon etc.
Sonstiges													
Mietvereinbarung		x					x			x			

Abb. 27 - Tabellarische Übersicht über Mobilitätsbausteine und Maßnahmen

Car-Sharing	Kategorie	MIV	Priorität	
Beschreibung	Car-Sharing ist die organisierte gemeinschaftliche Nutzung eines Fahrzeugs, meist sehr genaue Abrechnung über Zeit- oder Kilometer, Stationsgebunden oder frei (Free Floating), Bsp. Book-n-drive			
betreffendes Gebiet	Quartier Festungspark - Fritsch			
Vorteile	optimierte Auslastung der Fahrzeuge, fördert die Abschaffung privater (Zweit-)Fahrzeuge			
Nachteile	Stellplatzbedarf, Buchung vor Nutzung notwendig			
Schlussfolgerung				
Zeitliche Komponente	Anentwicklung möglichst frühzeitige Etablierung erhöht die Akzeptanz und fördert Stammkunden			
Vorhabenträger	BPD in Zusammenarbeit mit Anbieter book-n-drive, bereits Standorte in Koblenz vorhanden			
mögliche Konflikte				
Bemerkungen	BPD plant ab Mitte 2022 Standort mit book-n-drive im Quartier			

Abb. 28 - Beispiel Maßnahmensteckbrief Car-Sharing

Montabaur, den 18.10.2022

Aufgestellt:

S|H|G Ingenieure
 Gesellschaft für integrierte
 Verkehrs- und Instandsetzungsplanung mbH
 Gerberhof 3 | D-56410 Montabaur

Dipl.-Ing. Jutta Schmidt-Eversheim