

### Seite 14-15

Parallel zum regionalen Bedeutungszuwachs von Koblenz ist auch eine weiterhin positive Wirtschaftsentwicklung zu erwarten. Entwicklungsprojekte sind beispielsweise der Hafen oder die geplante Neuausweisung von Gewerbeflächen im Raum Metternich/Rübenach. Bereits jetzt ist die wirtschaftliche Bedeutung der Stadt Koblenz für das Umland sehr hoch; sie wird in geringem Umfang noch wachsen. Für die Anzahl der Arbeitsplätze ist eine weiter zunehmende Substituierung von menschlichen Ressourcen durch computergestützte Systeme/ Roboter wahrscheinlich, sodass hier trotz wirtschaftlichen Wachstums eine Stagnation erwartet werden kann. Die Gesamtanzahl der Pendler (Ein- und Auspendler/innen) wird sich voraussichtlich wenig ändern, wobei es aber zu leichten Verschiebungen (geringfügig mehr Einpendler/innen, weniger Auspendler/innen) kommen kann.

### Seite 29-30

6.1.1 Handlungsbedarf für das Straßennetz, den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr

Kurzfassung der Bestandsanalyse

Koblenz ist Arbeitsplatzschwerpunkt und Oberzentrum in der Region, dies führt zu einem deutlich

positiven Pendlersaldo und vielen täglich einpendelnden Menschen. Der weitaus überwiegende

Teil dieser Fahrten wird aufgrund nicht ausreichender Alternativen im Zug- und Busverkehr mit

dem Auto unternommen, was auf den Hauptverkehrsachsen hohe Verkehrsbelastungen und in

den Spitzenzeiten auch punktuelle Stauerscheinungen zur Folge hat. Diese haben, verglichen mit

anderen deutschen Großstädten, i.d.R. ein relativ geringes Volumen.

Hinzu kommt das Kfz-Verkehrsaufkommen der Koblenzer Bevölkerung im Binnen- genauso wie im

Quellverkehr. Dabei zeigt sich, dass ungefähr jeder zweite mit dem Kfz unternommene Weg der

Koblenzer kürzer ist als 5 km, jede fünfte Fahrt sogar kürzer als 2 km. Diese kurzen Wege bieten

ein hohes und noch nicht ausgeschöpftes Potenzial zur Verlagerung auf den Radverkehr und auch

auf den Fußverkehr.

Das vorhandene Straßennetz ist sowohl innerörtlich als auch (über-)regional ausreichend dimensioniert

und besitzt eine gute Verbindungs- und Erschließungswirkung.

Überlegungen zur Ergänzung des Straßennetzes bestehen zur besseren Anbindung des Verwaltungszentrums

Raumental an die Kurt-Schumacher-Brücke sowie zur Entlastung einzelner Stadtteile

durch kurze Neubauabschnitte, und zwar für Teilbereiche von **Rübenach**

(Verbindungsspanne

K12 – L98) und Bubenheim (Ortsumfahrung L127neu). Ferner besteht das Anliegen, zwei als Provisorium

eingerichtete Nebennetzstrecken (zwischen Asterstein und Arzheim sowie zwischen der

Otto-Schönhagen-Straße und Carl-Spaeter-Straße) in ihrem rechtlichen Status abzusichern und

punktuell baulich zu optimieren An einzelnen Knotenpunkten gibt es in der Abwicklung der Kfz-

Verkehre Mängel, die auch Fußgänger und Radfahrer betreffen.

Darüber hinaus führt das Kfz-Verkehrsaufkommen angesichts der bislang noch üblichen Verbrennungsmotoren

zu Lärm- und Luftschadstoffbelastungen. Das Volumen des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs bedingt umfangreiche Flächenversiegelungen und zerschneidet

Landschaftsund

Siedlungsbereiche. Viele Hauptverkehrsstraßen in Koblenz sind auf den Autoverkehr ausgerichtet,

z.B. mit mehreren Fahrspuren und/oder Pkw-Parkstreifen, großen Kurvenradien und z.T.

zusätzlichen Rechtsabbiegestreifen neben Dreiecksinseln. Festzustellen ist als Folge, dass auf vielen

Hauptverkehrsachsen die Radinfrastruktur (siehe Handlungsfeld Radverkehr, 4) und teils auch

die Fußwege (siehe Handlungsfeld Fußverkehr, 3) nicht vorhanden sind oder nicht den Anforderungen

entsprechen. Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit sind die Folge.

Vorgenannte Aspekte betreffen nicht nur die Innenstadt, sondern auch die Stadtteile mit oft beidseitig

angebauten Ortsdurchfahrten bzw. sonstigen Hauptverkehrsstraßen (z. B. **Rübenach**, Bubenheim,

Metternich, Stolzenfels, Ehrenbreitstein, Moselweiß). Hier ist nach Möglichkeiten zu suchen,

den weiterhin notwendigen Kfz-Verkehr verträglicher abzuwickeln und sichere Verbindungen für den Fuß- und Radverkehr zu schaffen. Maßnahmen wurden abschnittsweise in Koblenz

schon umgesetzt (gute Beispiele sind Umgestaltungen in Horchheim, auf der Casinostraße oder

der Clemensstraße).

Insbesondere in der Innenstadt und in verdichteten Stadtteilen erzeugt die Nachfrage nach Kfz-

Parkmöglichkeiten Konflikte im öffentlichen Raum. Zum einen erfordert das Parken im öffentlichen

Raum viel Fläche, zum anderen beeinträchtigt es das Straßen- und Stadtbild und führt auch zu Behinderungen und – v.a. beim Falschparken – auch Gefährdungen von anderen

Verkehrsteilnehmern.

Eine große Herausforderung stellen Unterhaltungs- und Sanierungsnotwendigkeiten dar, die - vor

allem bei den Brücken - in den nächsten Jahren zu temporären Beeinträchtigungen führen werden

und umfangreiche Finanzmittel binden.

## **Seite 34, 35**

Weiterentwicklung des Straßennetzes

Prüfung von Netzergänzungen

Das Straßennetz von Koblenz ist als weitestgehend leistungsfähig zu bezeichnen. Wenige Netzergänzungen

kommen im in Betracht, um sensible Stadtbereiche zu entlasten:

- Direktanbindung Kurt-Schumacher-Brücke - Verwaltungszentrum Rauental und damit auch Stärkung der Verbindung B 49-B 9 (gleichzeitig Verkehrsberuhigung der Koblenzer Straßen in Moselweiß)

- Ortsumgehung Bubenheim/L 127: Ein Teilstück der Ortsumgehung wurde bereits fertig gestellt

- Abschnitt „Im Gartenbetg“ zwischen Bubenheimer Berg und Jakob-Caspers-Straße/Erschließung Globus-Markt). Die weitere Trasse soll zur Ortsentlastung Bubenheim nördlich von Bubenheim bis zur L 127 (östlich des Kleeweges) weitergeführt werden.

- Verlegung der K12 **bei Rübenach**: Die K12 mündet, aus nordöstlicher Richtung kommend,

in den dicht angebauten Siedlungsbereich **Rübenachs** (Kilianstraße). Die Kilianstraße weist einen engen Querschnitt auf und ein Konfliktpotenzial mit den anliegenden Wohnnutzungen (Wohnumfeldqualität, Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit).

Zur Entlastung der sensiblen Kilianstraße sollte eine Verlegung bzw. Weiterführung der K 12 bis zur Aachener Straße (Ortseingang **Rübenach** östlich Straußpfad) geprüft werden. Mit der Entlastung der Kilianstraße kann diese abgestuft sowie verkehrsberuhigt werden (z. B. Tempo 30-Zone + bauliche Verkehrsberuhigung).

- Absicherung des Straßenrechts auf der Verbindung Otto-Schönhagen-Straße – Carl-Spaeter-Straße

- Absicherung des Straßenrechts auf den Verbindungen Asterstein – Arzheim; ggfs. punktuelle

bauliche Optimierungsmaßnahmen

Umgang mit induzierten Verkehrs-/Verlagerungseffekten durch die „No-decklastung Mitte“

Eingesetztes, das schon in der Usetzung definiertes Vorgehen, ist die „No-decklastung“/L100:

Die Neubaustrecke zwischen dem Knotenpunkt Winninger/**Rübenacher** Straße in Metternich und

der Straße „Am Römerhilla“ soll fertiggestellt werden. Sie stellt eine neue Verkehrsverbindung zwischen

der B 9 und der B 416 dar und soll u. a. dazu beitragen, den Bubenheimer Weg in Metternich und Teilabschnitte der Trierer Straße zu entlasten.

- Die „No-decklastung“/L100 ist eine Verkehrs- und Netzeingangszone, die in

empfindlichen

- Prognostiziert ist andererseits aber auch, dass sich nicht erwünschte

Verkehrsverlagerungen

nach Moselweiß auf die Achse Koblenzer Straße – Heiligenweg – Beatusstraße – In der Hohl ergeben.<sup>9</sup> Als Kompensationsmaßnahme zur Minderung der Nachteile für Moselweiß sollte bei Bedarf zum einen die Verbindung über die B 49/B 9 sowie Simmerner Straße

gestärkt werden, z. B. durch eine Verbesserung der Anbindung Verwaltungszentrum (Kreuzung K 2/Kurt-Schumacher-Brücke). Zum anderen wäre in Moselweiß auf eine verträgliche Abwicklung der Kfz-Verkehre hinzuwirken (ggf. Reduktion der zul. Höchstgeschwindigkeiten, siehe 1.2, sowie bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung).

- Auch in Bubenheim sind Verkehrsverlagerungseffekte durch die L52n prognostiziert.<sup>10</sup>

Diese

können durch die Fertigstellung der vorgenannten Ortsumgehung Bubenheim/L 127

kompensiert werden.

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- 1.2 Prüfeempfehlungen für Tempo 30 in sensiblen Bereichen

s. **Plan auf Seite 40 Prüfeempfehlung für Tempo 30**

**Seite 46**

Knotenpunkte, die einer Überprüfung unterzogen werden sollten, sind beispielsweise:

- **Rübenacher** Straße/Trierer Straße: Einengung der Ein- und Ausfahrt westl. Trierer Straße im Zuge einer Aufwertung der westlichen Trierer Straße; Prüfung von Möglichkeiten einer niveaugleichen Führung und Knotenpunktquerung für Fußgänger und Radfahrer nach

Realisierung

der L 52n

- **Rübenacher** Straße/Metternicher Bahnhof: Überprüfung der Kreuzung nach Fertigstellung der L 52n (Leistungsfähigkeit, Verkehrssicherheit)

- Eifelstraße/Andernacher Straße: Optimierung/Umbau (Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit)

- Kurt-Schumacher-Brücke/Koblenzer Straße: Direktanbindung des Verwaltungszentrums

- Carl-Zeiss-Straße/August-Horch-Straße: Prüfung der Öffnung der Fahrbeziehungen von der

Carl-Zeiss-Straße in die nördliche August-Horch-Straße (Prüfung 2017/18 durch den LBM)

- Kreisverkehrsplatz Saarplatz: Überprüfung und ggf. Optimierung des Kreisverkehrsplatzes hinsichtlich Verkehrssicherheit sowie Minderung der Barrierewirkung für Fußgänger sowie Radfahrer und Wegweisung
- Kreisverkehrsplatz Pfaffengasse/**Rübenacher** Straße: Prüfung der Leistungsfähigkeit, bei eventuellem Umbau zum LSA-geregelten Knotenpunkten unter der Voraussetzung einer Pfortnerung der Verkehrsströme in Richtung Zentrum
- Winninger Straße/Oberweiher: Prüfung zur flächensparsamen Knotenpunktoptimierung unter Beachtung der Belange der Fußgänger und Radfahrer
- Andernacher Str./Wallersheimer Weg: Umgestaltung des Knotenpunktes im Rahmen einer Aufwertung der Andernacher Straße in Lützel sowie der städtebaulichen Entwicklungen in Lützel, als Teil dessen auch Prüfung der Möglichkeiten für einen Kreisverkehr
- Kreisel Carl-Spaeter-/August-Horch-Straße: Verbesserung Fuß- und Radverkehrsführung
- Balduinbrücke / Andernacher Str. / Gartenstr. / Brenderweg: Rückbau der Unterführung, oberirdische Fußverkehrsführung.

ferner:

- Cusanusstraße/Waisenhausstraße: Prüfung von Möglichkeiten zur flächensparsamen Knotenoptimierung
- Balthasar-Neumann-Straße/Karl-Friedrich-Goerdeler-Straße: Prüfung von Möglichkeiten zur flächensparsamen Knotenoptimierung

#### **Seite 68**

Optimierung des Bus- und Bahnnetzes

Prüfaufträge gemäß NVP

Aus dem aktuell gültigen Nahverkehrsplan ergeben sich Prüfaufträge, die z. T. durch das ÖPNVKonzept

Rheinland-Pfalz Nord (siehe Maßnahmenfeld 2.1.1) sowie durch den VEP konkretisiert werden:

- Anbindung Neubaugebiet Güls-Süd
- Anbindung Arenberg-Süd
- bessere Bedienung des Stadtteils **Rübenach** (insb. am Wochenende)
- Nord-Süd-Verbindung rechte Rheinseite zwischen Horchheim und Ehrenbreitstein
- bessere Verbindung zwischen den Hochschul- und Universitätsstandorten
- Taktverbesserung Lay

#### **Seite 74**

Tangentiallinie Linke Moselseite

Eine weitere Tangentiallinie kann zwischen Güls – **Rübenach** – Bubenheim – Globus – Kesselheim

die relevanten Siedlungsbereiche links der Mosel untereinander verbinden. Aufgrund der eher zu

erwartenden geringen Nachfrage ist dies als Rufbus-Modell zu empfehlen.

#### **Seite 122**

Beispiele für Bereiche, an denen Querungshilfen zu prüfen und möglichst umzusetzen sind:

- Berliner Ring und Simmerner Straße (Karthause)
- Arenberger Straße (östlich der Ellingstraße)
- Hohenzollernstraße (insbesondere an nicht signalisierten Knotenpunkten Jan-van-Werth-, Sachsen-, Th.-Körner- und Anschützstraße))
- Andernacher Straße (Querstraßen- und Fußweg-Einmündungen im Ortskern Lützel sowie am

Knotenpunkt mit der Eifelstraße [Fußweganknüpfung Am Petersberg])

- Neuendorfer Straße/Gartenstraße
- B9 (Rhenser Straße) in Stolzenfels
- B 49 in Lay
- B 416 / **Rübenacher** Straße (Metternich)
- Charlottenstraße / Helfensteinstraße (Ehrenbreitstein)

## Seite 144

### 4.3.4 Radverkehrsachse Innenstadt – Rügenach

## Seite 151

Folgende Radverkehrsachsen besitzen eine besonders große Netzbedeutung:

- Innenstadt - Rügenach (siehe 4.3.4)
- Innenstadt – Kesselheim (siehe 4.3.5)
- Innenstadt – Arenberg (siehe 4.3.6)
- Innenstadt – Oberwerth (siehe 4.3.7)

## Seite 165

Radverkehrsachse Innenstadt – Rügenach

Eine Radverkehrsachse zwischen der Innenstadt und Rügenach bindet mit Goldgrube, dem Verwaltungszentrum

Raumental, der Universität in Metternich, dem Bundeswehrkrankenhaus und dem Stadtteil Rügenach wichtige Ankerpunkte des Radverkehrs an. Darüber hinaus sollte die Achse

über die Stadtgrenze hinaus bis nach Bassenheim und zum Industriepark A 61 weitergeführt werden.

Praktischerweise ist ein Großteil der Route baulich schon vorhanden, so dass es v.a. um Optimierungen,

Kennzeichnungen und allenfalls vereinzelt um kurze Um- oder Neubaumaßnahmen geht.

Bausteine

Die nachfolgende

Abbildung 51 stellt eine mögliche Führung der Radverkehrsachse mit ersten Empfehlungen zur

Radverkehrsinfrastruktur dar, die im weiteren Planungs-/Umsetzungsprozess detaillierter überprüft

werden müssen. Dabei sind die Belange der Radfahrer nach einer sicheren und direkten Radverkehrsinfrastruktur

gleichberechtigt mit anderen zu betrachten und der besondere Nachholbedarf

der Radverkehrsförderung in Koblenz zu berücksichtigen.

Falls eine Radverkehrsinfrastruktur auf Straßen mit Tempo 50 (ggf. auf der Koblenzer Str./Moselweißer Str.) nicht beidseitig angelegt werden kann, kommen auch einseitige Schutzstreifen

in Frage, die in Gegenrichtung durch Piktogrammketten ergänzt werden (z.B. auch in der Hoevelstr./Bardlebenstr.).

Die Radverkehrsführung im Mischverkehr bei Tempo 30 kann in der Weidman- und Kemmertstraße

optional auch durch eine Fahrradstraße verbessert werden, wenn die Achse durch Radfahrer zukünftig stärker befahren wird. In Rügenach gibt es mehrere Möglichkeiten zur Führung des Radverkehrs.

Die Führung über die Andernacher Straße ist diejenige mit der größten

Erschließungswirkung,

eine Möglichkeit bieten hier Piktogrammketten. Über das Nebennetz kann der Radverkehr über die Keltenstraße/Mühlenstraße/Am Mühlenteich/Grabenstraße/Sendnicher Straße geführt

werden. Eine in weiten Teilen autoarme Verbindung ist zudem die Achse parallel zur Keltenstraße:

Wirtschaftsweg/Im Weickert/Balmes Mühle/Sendnicher Straße.

## Seite 246

Finanzierungsbedarfe des integrierten Handlungskonzeptes und Verteilung auf die Finanzierungsperioden

(mittlerer Finanzierungspfad)

Der Verkehrsentwicklungsplan versteht sich als integrierter Plan, das heißt, dass auch im integrierten

Handlungskonzept die verschiedenen Handlungsfelder möglichst ausgewogen berücksichtigt

werden. Während einige Handlungsfelder eher kostengünstige, vor allem organisatorische Maßnahmen beinhalten (z.B. Verkehrssicherheit, Mobilitätsmanagement und -kultur), erfordern andere Handlungsfelder aufgrund einzelner, sehr teurer Infrastrukturprojekte ein deutlich höheres Budget (z. B. das Handlungsfelder Kfz-Verkehr mit der Ortsumfahrung Bubenheim oder der Verlegung K12/Rübenach sowie das Handlungsfeld ÖPNV/SPNV mit Maßnahmen zur Großwabe oder neuen ÖPNV-Verbindungen). Die nachfolgend dargestellte Budgetverteilung nach Handlungsfeldern ist daher kein Abbild der Prioritäten der Einzelmaßnahmen des integrierten Handlungskonzeptes.

Die folgenden Darstellungen beziehen sich auf den mittleren Finanzierungspfad, der als der wahrscheinlichste für die nächsten 15 Jahre angenommen wird. Die Darstellungen für den unteren und oberen Finanzierungspfad befinden sich im Anhang (siehe Anhang I: Übersichten unterer sowie oberer Finanzierungspfad).