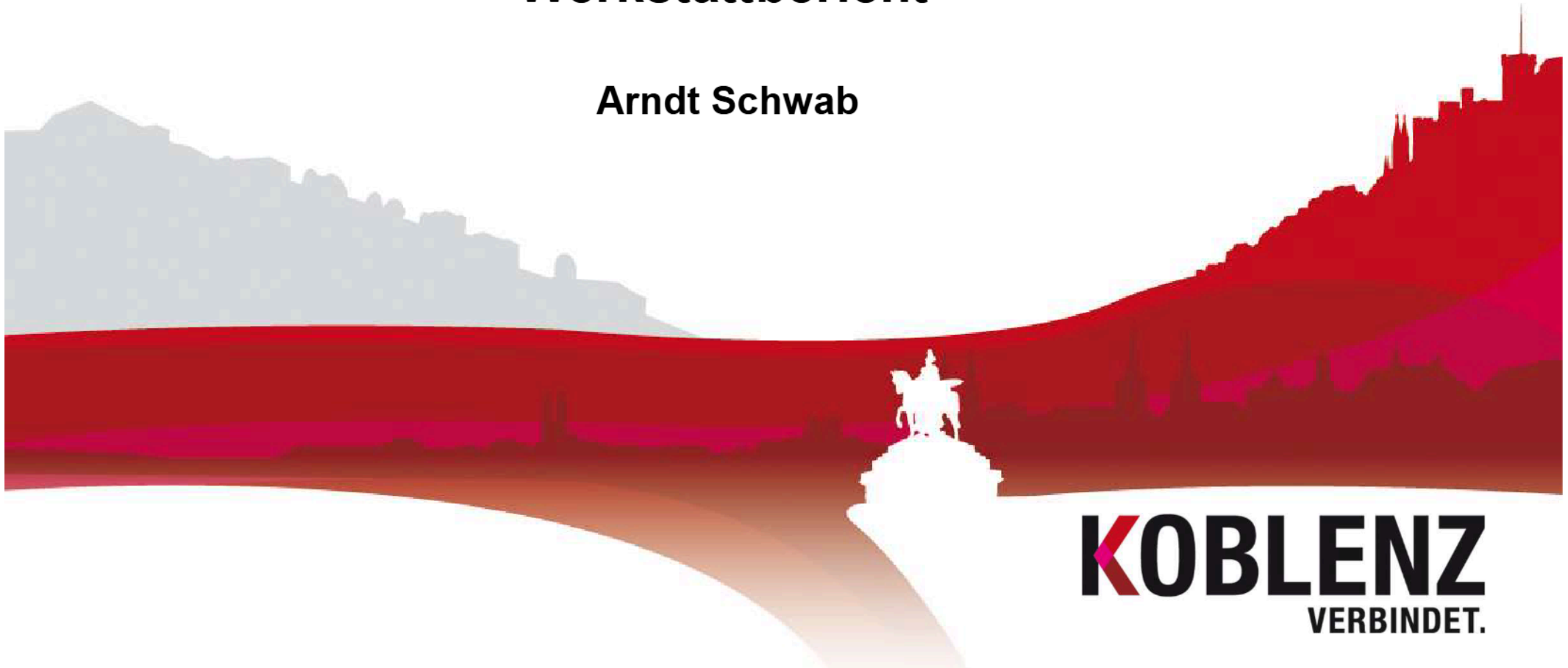


Evaluierung des Verkehrsentwicklungsplans Koblenz

Werkstattbericht

Arndt Schwab



KOBLENZ
VERBINDET.

Koblenz



Foto: GDKE, E. Fischer

- Oberzentrum an Rhein und Mosel
- ca. 115.000 Ew
- UNESCO Weltkulturerbe Oberes Mittelrheintal
- BUGA Koblenz 2011 + BUGA Mittelrheintal 2029

VEP Koblenz 2030

- Informeller Rahmenplan (strategisches Konzept)
- Einstimmiger Ratsbeschluss 2018
- Leitlinien der Verkehrsentwicklung in Koblenz
- Verwaltungsverbindlichkeit
- Planungshorizont 2030
- Integriertes Maßnahmenprogramm:
 - Fußverkehr
 - Fuß Radverkehr
 - ÖV
 - MIV
 - Wirtschafts-/Güterverkehr
 - Querschnittsthemen
- Abstimmung mit Fachplanungen (z.B. Nahverkehrsplan, Luftreinhalteplan, Lärmaktionsplan) sowie Flächennutzungsplan und Klimaschutzkonzept



Zielsystem

Leitziel:

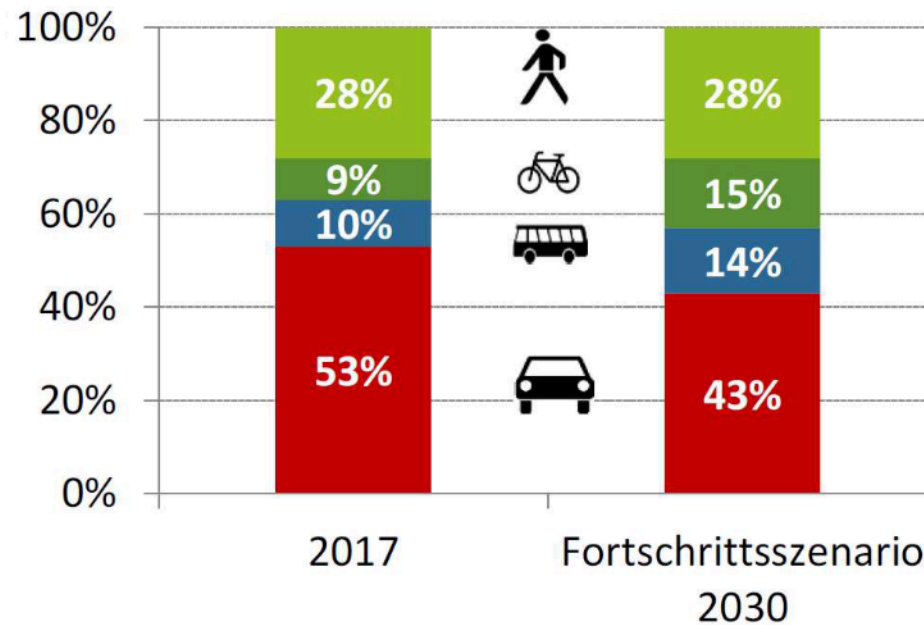
stadtverträgliche und nachhaltige
Gestaltung und Entwicklung der
Mobilität und Verkehre

Oberziele:

A	gleichberechtigte Verkehrsteilhabe sichern	D	verträgliche Abwicklung des MIV
B	Verkehrsverlagerung zu Gunsten des Umweltverbundes	E	verträgliche Abwicklung des Wirtschaftsverkehr
C	Sicherung der Erreichbarkeit	F	Verkehrssicherheit erhöhen
G	Bestandssicherung und Effizienzsteigerung im Verkehrssystem		

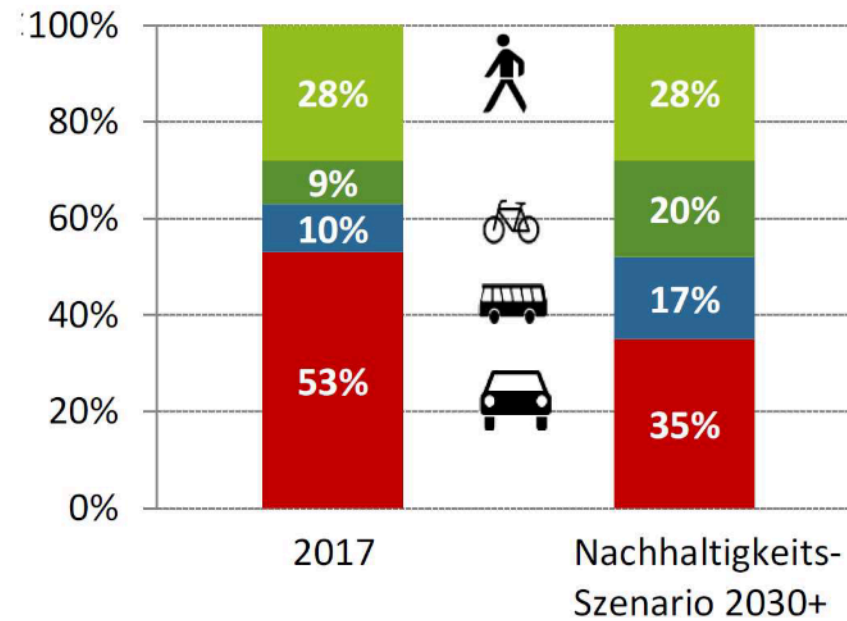
Szenarien: Hauptindikator Modalsplit

Fortschrittsszenario 2030



muss mindestens

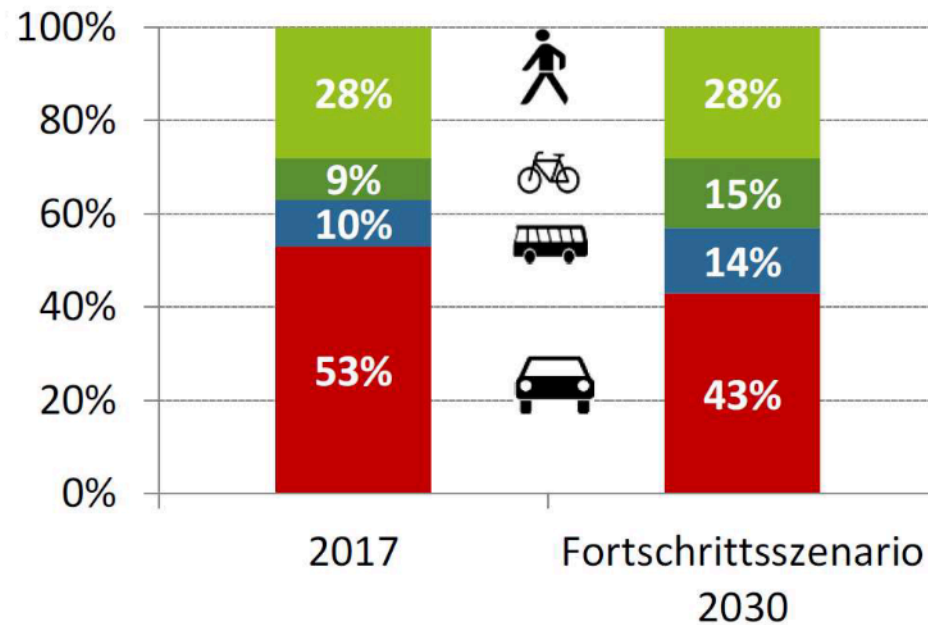
Nachhaltigkeitsszenario 2030+



sollte besser

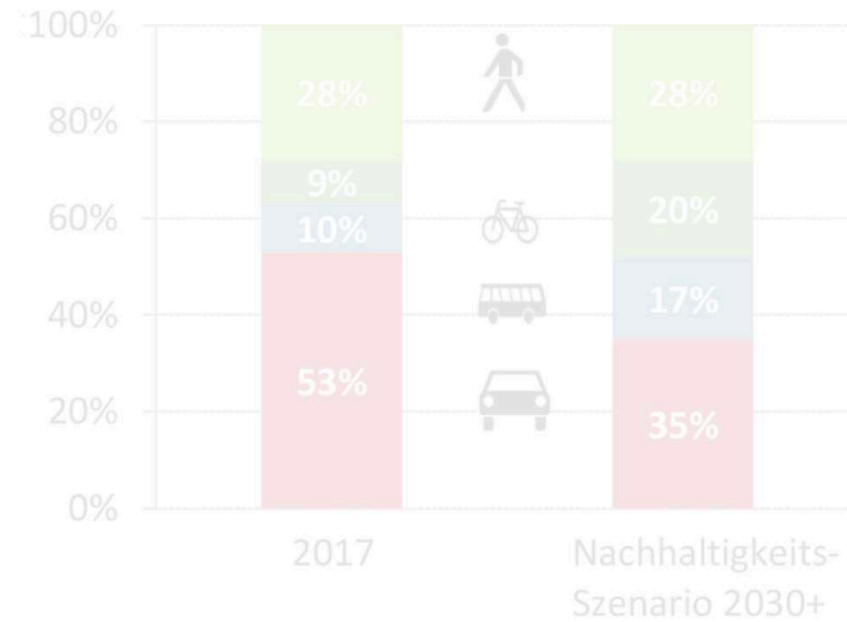
Szenarien: Hauptindikator Modalsplit

Fortschrittsszenario 2030



muss mindestens

Nachhaltigkeitsszenario 2030+



sollte besser

Wirkung und Umsetzung des VEP

Ratsbeschluss 30.8.2018:

- **Maßgebliches Strategie-/Rahmen-/Maßnahmenplan** für Verkehr/Mobilität
- **Verwaltungsverbindliche Leitlinie** der Verkehrspolitik/-planung der Stadt
- **Berücksichtigung bei allen Beschlüssen mit Verkehrsbezug durch Rat**
- **Grundlage für Haushaltsberatungen** (Verwaltungsvorschlag, Ratsentscheidung)
- **Berücksichtigung in Beschlussvorlagen und Antrag-Stellungnahmen** zu Verkehrsprojekten / raumwirksamen Maßnahmen
(→ „VEP-Verträglichkeitsnachweis“, s.u.)
- **Evaluierungsbericht** alle 5 Jahre

Evaluierung des VEP

Regelmäßige Überprüfung → (ggf.) Anpassung sowie Fortschreibung des VEP

1. Maßnahmen-Evaluierung

A Umsetzungsfortschritt

B Maßnahmenwirkungen Einzelmaßnahmen, Maßnahmenbündel, Handlungsfelder

Indikatoren

- Ermittelbarkeit: überschaubarer Aufwand (möglichst vorhandene Daten)
- Vergleichbarkeit: gleichbleibende Systematik Datenerhebung/-aufbereit.
- Eingewöhnungs-/Wirksamkeitszeit-Berücksichtigung

C Zielerreichungsgrad (Oberziele)

2. Prozess-Evaluierung

3. Neue Handlungsfelder bzw. Schwerpunktthemen

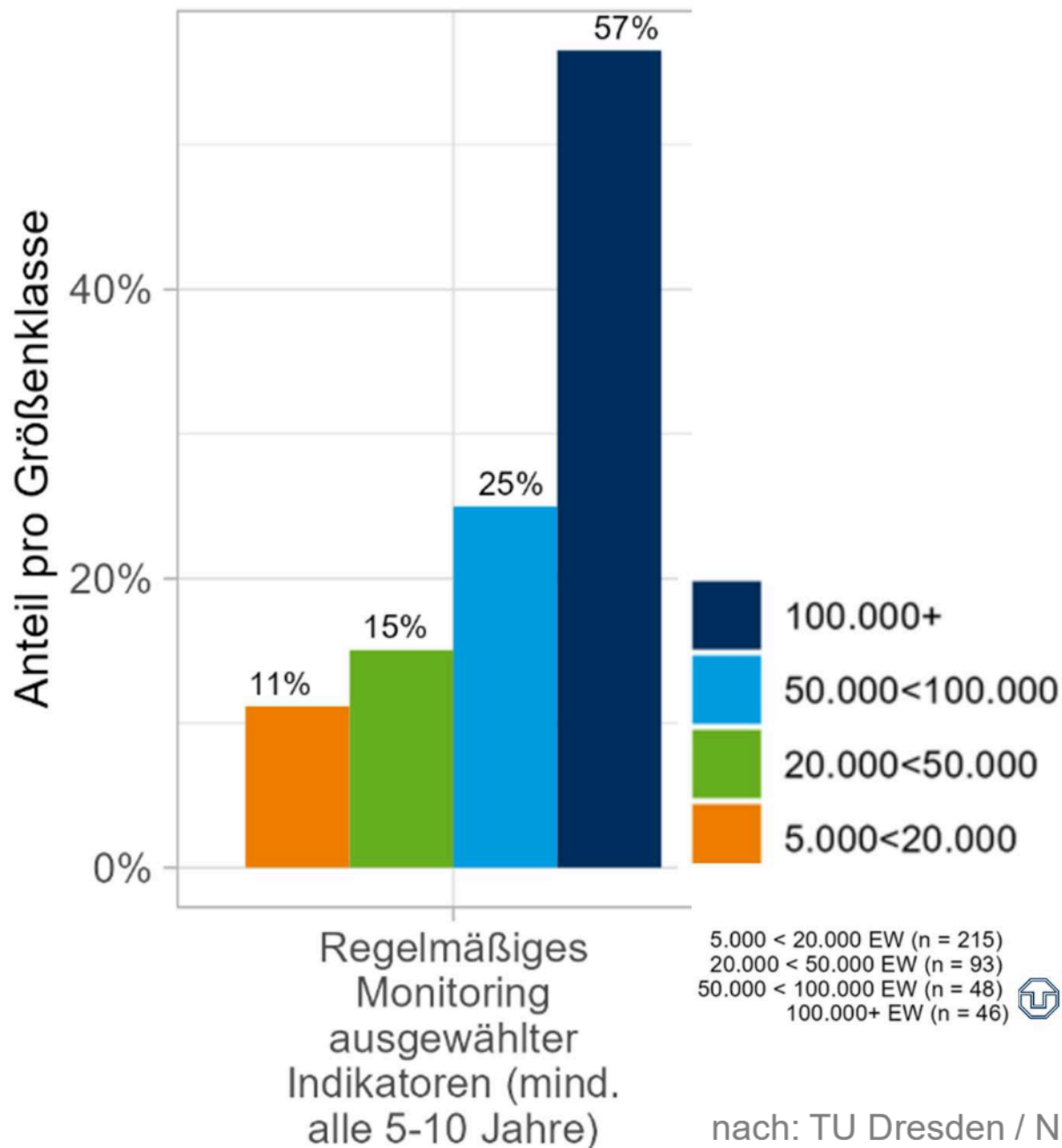
Evaluation von Mobilitätsplänen: Welche **Erwartungen** haben Planer/innen (n = 96)



Evaluation von Mobilitätsplänen: Welche **Herausforderungen** sehen Planer/innen (n = 102)



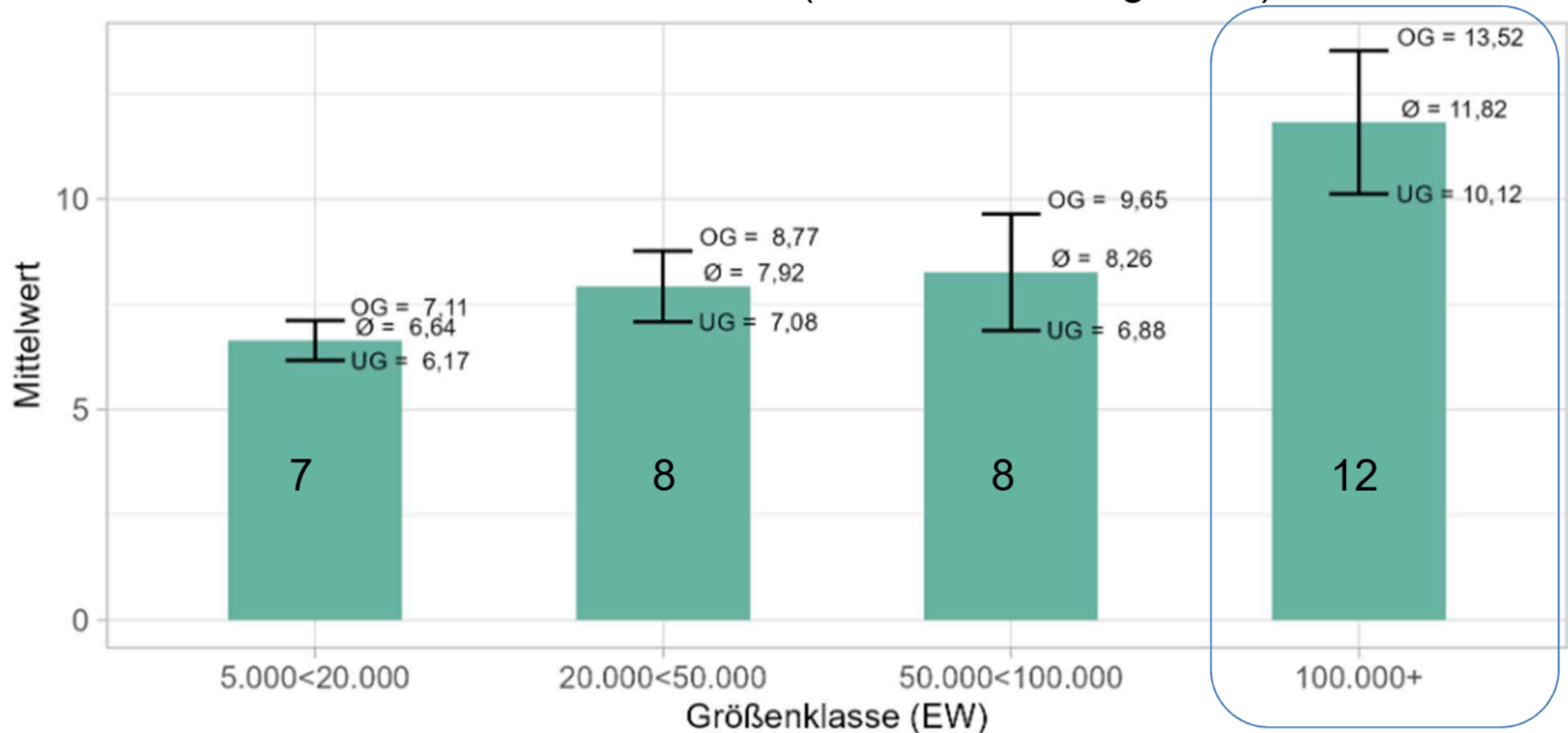
Evaluation von Mobilitätsplänen: Kommunale Praxis: **Anwendungsquote**



Häufigste Indikatoren

1. *Modalsplit*
2. *Verkehrslärm*
3. - 6.
 - *Verkehrssicherheit*
 - *Barrierefreiheit*
 - *THG-Emission*
 - *Luftschadstoffe*

Evaluation von Mobilitätsplänen: Kommunale Praxis: **Indikatoren-Anzahl** (nach Gemeindegrößen)



95%-Konfidenzintervalle mit Endlichkeitskorrektur
5.000 < 20.000 EW (n = 214)
20.000 < 50.000 EW (n = 92)
50.000 < 100.000 EW (n = 46)
100.000+ FW (n = 45)

Evaluation von Mobilitätsplänen: Denkbare **Indikatoren**, Beispiel Region Hannover

CO2-Reduktion Verbesserung der Aufenthalts- und Lebensqualität	Verkehr vermeiden	Verkehr verlagern (Pullmaßnahmen)	Verkehr verlagern (Pullmaßnahmen)	Verkehr verträglich und sicher abwickeln	Verkehrs- gerechtigkeit
Klima	Prinzipien nachhaltiger Verkehrsplanung				Soziale Teilhabe
Aufenthalts- und Lebensqualität: blau/grüne Infrastruktur, Qualität des öffentlichen Raums, städtische Funktionsvielfalt, Nutzung des (Mobilitäts-) Raums, Gesundheit (Lärm, Fitness, Schatten ...), Umweltzonen Bevölkerung: Bevölkerungswachstum, -dichte, Haushalt: Zusammensetzung, Einkommen, sozialer Status Klimaschutz: Treibhausgasemissionen nach dem Territorialprinzip, Luftschadstoffemissionen, Klimaanpassungsmaßnahmen, Menschenschutz (Hitze, Dürre, Überschwemmungen, ...) Finanzielle Nachhaltigkeit: Modernitätsgrad der öffentlichen Infrastruktur, baulicher Erhaltungszustand der öffentlichen Infrastruktur, externe Kosten, nachhaltiges Bauen	Erreichbarkeit: Nahversorgung, Erreichbar von sozialen Einrichtungen und (Schienen-) Haltestellen, 15-Minuten Stadt, integrierte Standortplanung, autoarme Quartiere Flächenverbrauch: Ressourceneffizienz, Nachverdichtung, Flächennutzungsplanung, Auswirkungen der Landnutzung, Schutz des Lebensraumes, Fragmentierung von Lebensräumen, Homeoffice: Homeoffice-Quote, Netzqualität, Anbindung der Arbeitsstelle, Firmenparkplätze, Mobilitätsbudget, Co-Working-Spaces Lokale Logistik: Paketstationen, Effizienz, Nachhaltigkeit, Zustelldienste, letzte Meile	SPNV/ÖPNV: Modal Split, Verkehrsleistung, Auslastung, Pünktlichkeit, Fahrausfälle, Fahrgastzahlen, -zufriedenheit, Durchschnittsgeschwindigkeit, Reise- und Wartezeit, App-Nutzer*innen, MaaS, Betriebskosten, Fahrpersonal, Fahrradmitnahme Radverkehr: Qualität, Standards, Zustandserfassung und -bewertung von Radwegen, Radverkehrszahlen, repräsentative Dauerzählstellen, Anzahl Premiumradwege, Infrastruktur, Zuwachs an neuen Wegen, in der Planung befindliche Radwege, Jobrad Fußverkehr: Infrastruktur, Fußgängerfreundlichkeit Multimodalität: B+R/ P+R Parkplätze (Anzahl, Auslastung, Digitalisierung), Anschluss-sicherheit, Reisekette, Verfügbarkeit/ Anzahl Sharing Angebote Tarif: Abonnent*innen, D-Ticket, Jobticket, Sozialticket, CiBo, eTarif	Flächenverbrauch: Minimierung der Siedlungs-/ Verkehrsfläche, Umwidmung des Straßenraums inkl. Parkplätze (auch Anwohnerparkzonen) Pkw: Pkw-Dichte, Anzahl Pkw, Neuzulassungen, bestandene Führerscheinprüfungen, Führerscheinquote, Alter der Führerscheinbesitzer*innen, Dienstwagenprivileg Straße: Zustandserfassung und –bewertung von Kreisstraßen (ZEB), ruhender Verkehr, Straßenauslastung, Stauniveau, im Stau verbrachte Stunden	Antriebswende: klimaneutrale Antriebe, Anteil der Elektrofahrzeuge am Gesamtfahrzeugbestand, Verkehrssicherheit: Unfallzahlen (Schwerverletzte, Todesfälle im Straßenverkehr), Vorzeitige Sterblichkeit (alle Ursachen), subjektives Sicherheitsempfinden (Angsträume, etc.), Verkehrssicherheit aktiver Verkehrsträger, Tempo 30	Daseinsvorsorge, Befriedigung der Grundbedürfnisse, soziale Teilhabe am gesellschaftlichen Leben, Partizipation bei der Gestaltung des Verkehrssystems, freie Verkehrsmittelwahl, Bezahlbarkeit des ÖPNV, Zielgruppenspezifische Angebote, verursachergerechte Anlastung der mit dem Verkehrssystem verbundenen Kosten Anteil der Bevölkerung mit Zugang zu Verkehrsdienstleistungen Barrierefreiheit Generationengerechtigkeit



Johanna Grüne
Region Hannover - Fachbereich Verkehr
Aktionsgruppe VEP
Telefon: 0511 / 616 28 355
E-Mail: johanna.gruene@region-hannover.de

Hinweis: Einige der Indikatoren können mehreren Bereichen zugeordnet oder noch weiter differenziert werden. Die Auswahl der Indikatoren ist nicht abschließend.

Evaluation des VEP Koblenz: Umsetzungsfortschritt

- nach im VEP genannten Einzel- *(oft Beispiel-)* Maßnahmen (Tab. m. 700 Zeilen)

(...)

2.1.5	Neue Bushaltepunkte, Netz- und Taktoptimierungen und Nachtverkehr	hoch	mittel		mittelfristig	15min-Takt auf einzelnen Linien und punktuelle Linienastverlängerungen	77%		
2.1.5-1	Baustein:				mittelfristig	Neuer Bushaltepunkt: Friedrich-Ebert-Ring/Viktoriastraße	10%	erste Überlegungen	
2.1.5-2	Baustein:				mittelfristig	Neuer Bushaltepunkt: Viktoriastraße/Schlossstraße	10%	erste Überlegungen	
2.1.5-3	Baustein:				mittelfristig	Neuer Bushaltepunkt: Bahnhofsstraße/Kreisverwaltung	100%		erledigt
2.1.5-4	Baustein:				mittelfristig	Verlängerung der bestehenden Linie 12 bis Kesselheim	100%		erledigt

(...)

3.4	Mehr und sichere Querungsstellen für Fußgänger	sehr hoch	hoch	◊	Daueraufgabe	insb. Mittelinseln, Fußgängerüberwege, ...	29%	2 x LSA Koblenzer Straße	
3.4-1	Baustein als Beispiel:				Daueraufgabe	Berliner Ring, Simmerner Str., Karthause	35%	Planungen 2022, unterer Abschnitt vor der Umsetzung	
3.4-2	Baustein als Beispiel:				Daueraufgabe	Arenberger Straße, Höhe Ellingstraße Niederberg	0%		
3.4-3	Baustein als Beispiel:				Daueraufgabe	Hohenzollernstr. mit den Einmündungen Jan-van-Werth-Str./Sachsenstr. / Th.-Körner-Str./ Anschützstr.	0%		
3.4-4	Baustein als Beispiel:				Daueraufgabe	Andernacher Straße Lützel von Brenderweg bis Eifelstraße (Verknüpfung Am Petersberg)	55%	LSA Querung Höhe Feldstraße, Ausführungsplanung	
3.4-5	Baustein als Beispiel:				Daueraufgabe	Neuendorfer Str./ Gartenstraße Lützel	5%		
3.4-6	Baustein als Beispiel:				Daueraufgabe	B 9 (Rhenser Straße) Stolzenfels	65%	Ortsmitte fehlt (Haltestelle und FG-LSA)	
3.4-7	Baustein als Beispiel:				Daueraufgabe	B 49 Lay	35%	Ortsmitte FGÜ, Ortseingang aus Ri. Moselweiß fehlt	

(...)

Stand 2023

KOBLENZ
VERBINDET.

Evaluation des VEP Koblenz: **Umsetzungsfortschritt**

- nach Schlüsselmaßnahmen:

- Weiterentwicklung des Straßennetzes (insb. Vorbehaltsnetz ...)
- Verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs
(Prüfempfehlung Tempo 30 in sensiblen Bereichen)
- Stadtverträgliche und integrierte Straßenraumgestaltung
- Fortentwicklung der Parkraumstrategie für die Innenstadt
(...)
- Umsetzung des NVP und (...) ÖPNV-Konzept RLP Nord
- Express-Buslinien
- Mehr und bessere Regionalverbindungen nach Koblenz
(Barrierefreiheit im ÖPNV)
- Zuverlässigkeit des Busverkehrs
- Optimierung des Preis- und Tarifsystems
(...)

Evaluation des VEP Koblenz: Umsetzungsfortschritt

- nach Handlungsfeldern:

Handlungsfelder	Bausteine	Bausteine in Bearbeitung	Bausteine 90-100 % abgeschlossen
1 Fließender, ruhender Kfz-Verkehr und Straßennetz	168	115(91)	17(13)
2 ÖPNV/SPNV	91	42(32)	39(31)
3 Fußverkehr und öffentlicher Raum	107	81(68)	4(2)
4 Radverkehr	104	85(85)	11(4)
5 Wirtschaftsverkehr	26	19(10)	0(0)
6 Querschnittsthemen	98	62(52)	4(4)
Summen:	594	404(338)	75(54)

Stand 2021

Evaluation des VEP Koblenz: Umsetzungsfortschritt

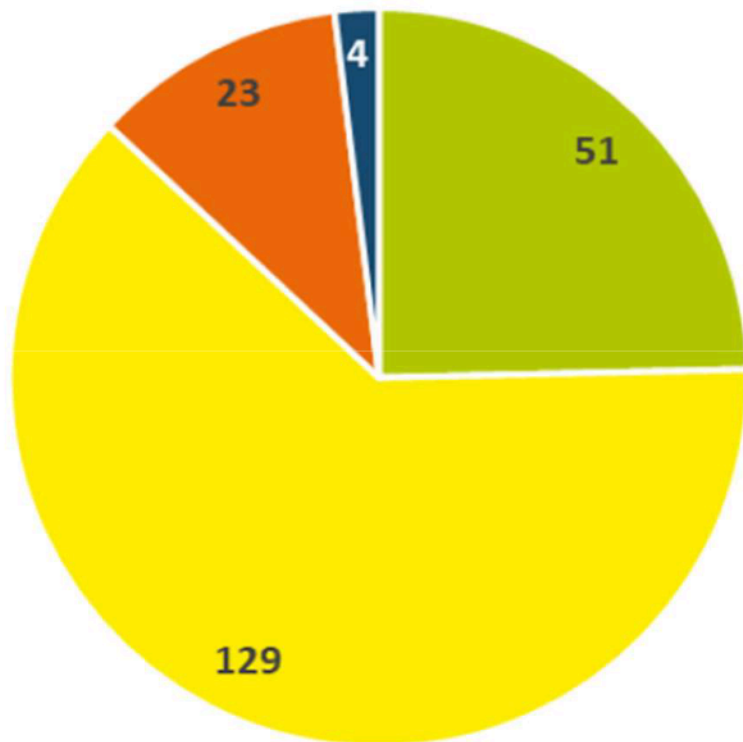
- nach Zeithorizonten bzw. Prioritäten (gem. VEP):

Zeit	Bausteine	Bausteine in Bearbeitung	Bausteine 90-100 % abgeschlossen
Kurzfristig (bis 2020)	62	44(41)	8(3)
Mittelfristig (bis 2025)	121	73(64)	40(30)
Langfristig (bis 2030)	24	16(14)	1(1)
Daueraufgabe	387	271(219)	26(20)
Summen:	594	404(338)	75(54)

Stand 2021

Evaluation des VEP Koblenz: Umsetzungsfortschritt

- nach Maßnahmen m. def. Zeithorizont (in Abgrenzung zu Dauermaßnahmen):



- Maßnahmen, die aktuell nicht weiterverfolgt werden
- Abgeschlossene Maßnahmen
- Maßnahmen in Umsetzung
- Maßnahmen noch nicht umgesetzt

Stand 2021

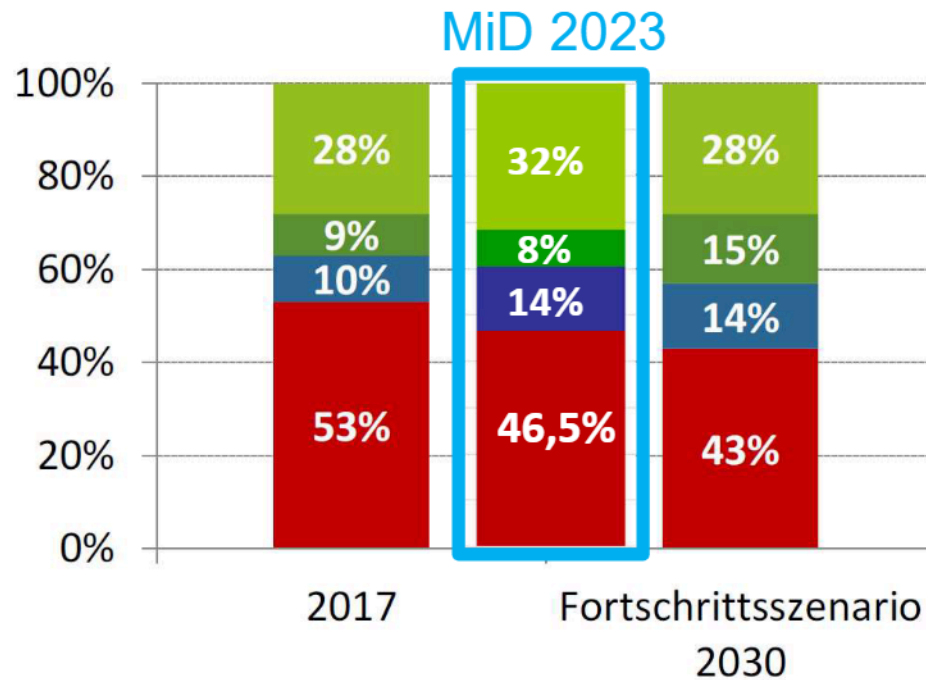
Evaluation des VEP Koblenz: **Umsetzungsfortschritt**

- nach Maßnahmen

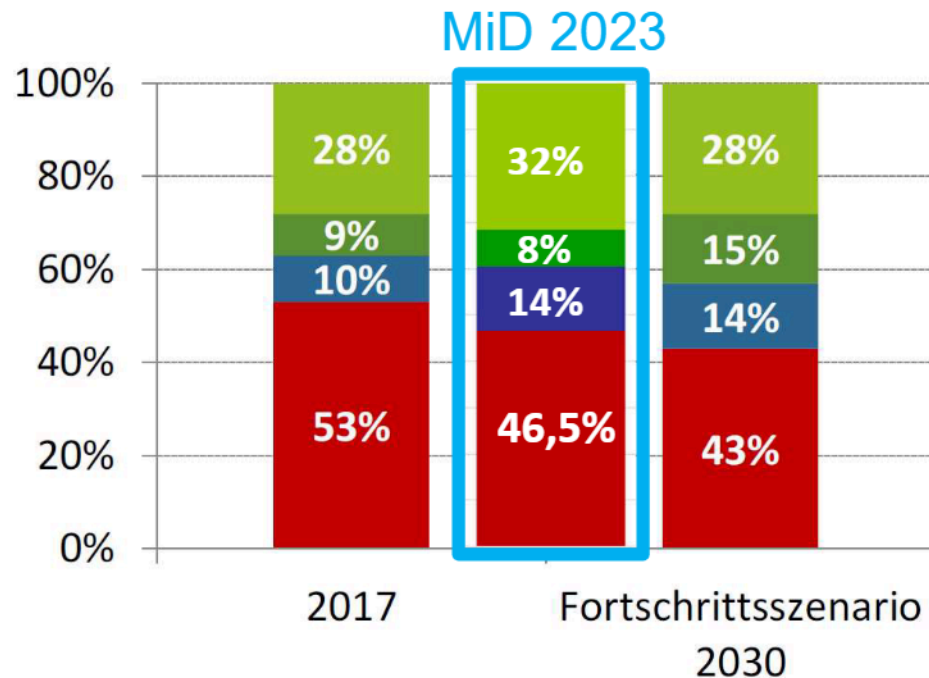
Herausforderungen:

- *Oft nur Beispielmaßnahmen, Umsetzungsstand erscheint höher als real*
 - *Bündelung (Kategorisierung nach Oberzielen und Priorisierung)?*
 - *Oder Untersetzung durch vervollständigende Teilkonzepte?*
- *Umgang mit aktuell verworfenen, doch weiterhin sinnvollen Maßnahmen*

Evaluation von Mobilitätsplänen: Hauptindikator Modalsplit: **Ergebnis Evaluierung**

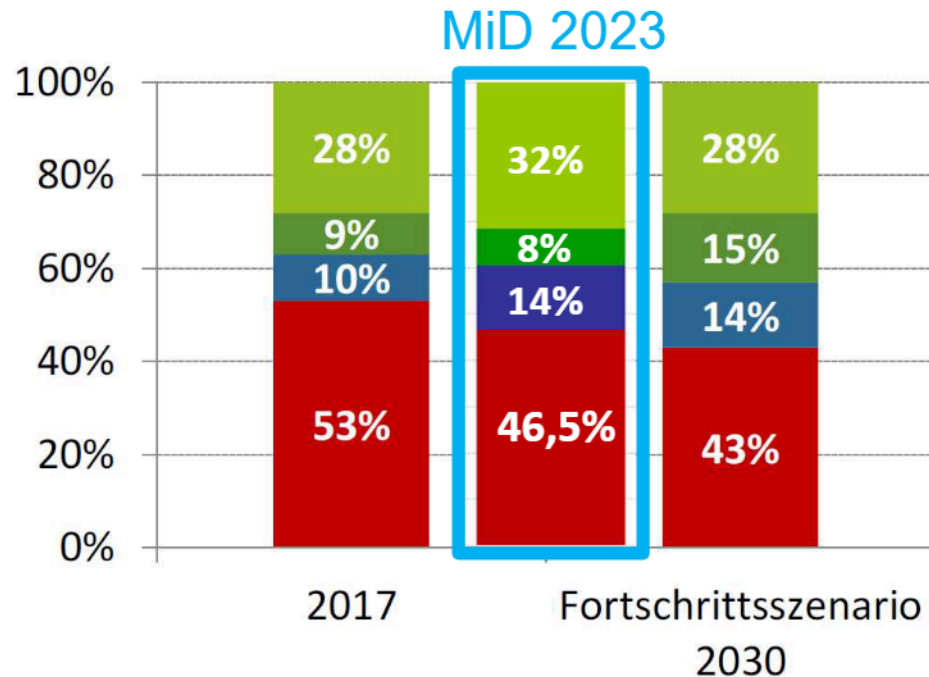


Evaluation von Mobilitätsplänen: Hauptindikator Modalsplit: Herausforderungen



- *Nur Teilsegment !
(Alltagsmobilität der Wohnbevölkerung)*
- *Datenverfügbarkeit für Bezugsjahren
nicht selbstverständlich !*

Evaluation von Mobilitätsplänen: Hauptindikator Modalsplit: Herausforderungen



- *Nur Teilsegment !
(Alltagsmobilität der Wohnbevölkerung)
→ **Empfehlung:**
**auch Einpendler/innen, Kund/innen
oder Tourist/innen befragen***
- *Datenverfügbarkeit für Bezugsjahren
nicht selbstverständlich !
→ **Empfehlung:**
ggf. Sondererhebungen einplanen*

Evaluierung des VEP: Bericht (Entwurf)

ENTWURF

 **Planersocietät**
Mobilität. Stadt. Dialog.



Stadt Koblenz
Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung
Bahnhofstraße 47
56068 Koblenz

Inhalt:

Rahmenbedingungen und Trends

Maßnahmenumsetzungsstand

Wirkungsevaluation
nach Oberzielen
(21 Indikatoren, Datenermittlung/-
aufbereitung i.d.R. durch die Stadt)

Prozessevaluation
Förderndes und Hemmendes

Empfehlungen

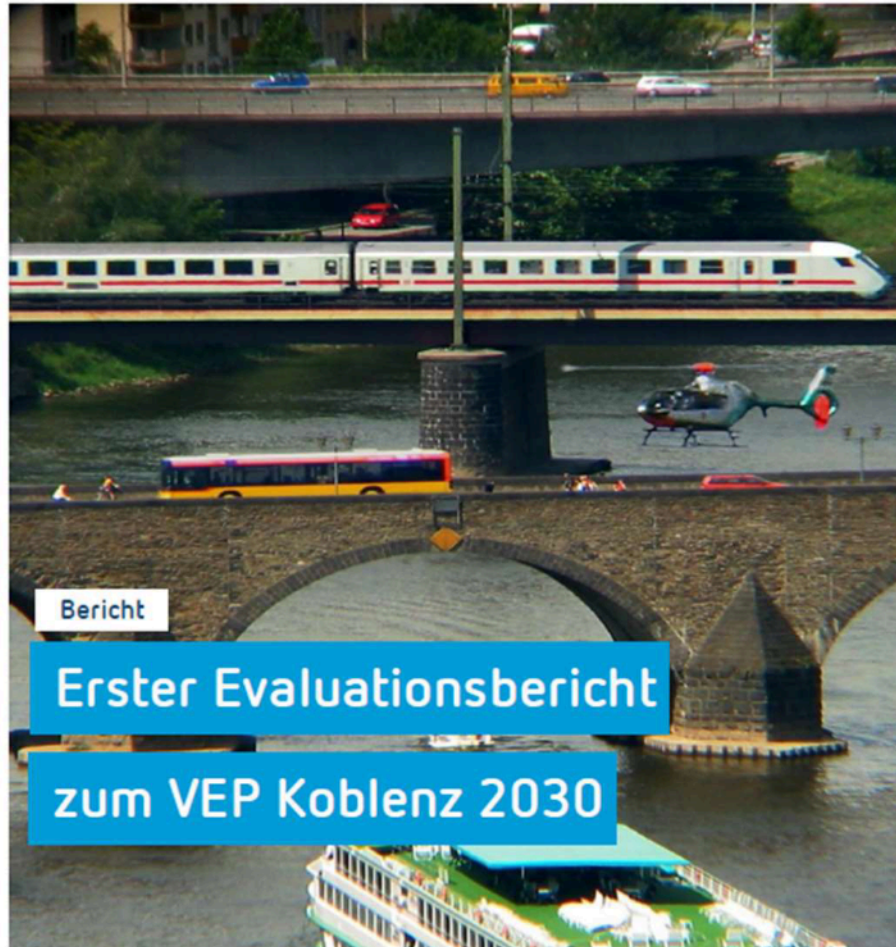
Fazit / Ausblick

KOBLENZ
VERBINDET.

Evaluierung des VEP: Bericht (Entwurf)

ENTWURF

 **Planersocietät**
Mobilität. Stadt. Dialog.



Stadt Koblenz
Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung
Bahnhofstraße 47
56068 Koblenz

75 Seiten

einschließlich

- ca. 20 Abbildungen
- ca. 20 Tabellen
- ca. 5 Anhängen

KOBLENZ
VERBINDET.

Evaluierung des VEP: Zielerreichung + Maßnahmenwirksamkeit (1)

Oberziel	Indikator / Messgröße
Gleichberechtigte Verkehrsteilhabe sichern	Anzahl barrierefreier Haltestellen
Verlagerungen zu Gunsten des Umweltverbundes	Verkehrsanteile bei Mobilitätserhebungen <i>5- bis 8-Jahresrhythmus MiD (Daten „2023“ erst 2025)</i>
	Fahrgastzählungen im ÖPNV <i>fehlende historische Zählwerte, Problematik Linienänderungen</i>
	Länge umgesetzter Radverkehrsanlagen / Schließung von Netzlücken <i>statistische Erfassung extrem detailliert und genau definiert nötig!</i>
	Radverkehrsaufkommen an Referenzpunkten <i>fehlende historische Dauerzählwerte</i>
	Kfz-Aufkommen an Referenzpunkten <i>Dauerzählstellen vorteilhaft</i>
	Verkehrsmittelwahl im Berufsverkehr Sondererhebung erforderlich!
Sicherung der Erreichbarkeit	Direktverbindungen zwischen Stadtteilen mit dem ÖPNV (Tangentialverbindungen) <i>Fahrpläne der Vorher-Phase aufbewahren!</i>
	Reisezeitvergleiche im MIV und ÖV <i>Fahrpläne der Vorher-Phase aufbewahren!</i>

Evaluierung des VEP: Zielerreichung + Maßnahmenwirksamkeit (2)

Oberziel	Indikator / Messgröße
Verträgliche Abwicklung des MIV	Verhältnis der Stellplätze im öffentlichen Raum (Innenstadt) zu denen in Parkbauten <i>Auch die Gesamtzahl berücksichtigen, zudem gezielte Doku zu empfehlen!</i> Lärmbetroffene (Straßenlärm) nach Pegelklassen (LAP) <i>Änderung der bundes-/europaweiten Rechenvorschriften</i> Jahresmittelwerte von Stickoxid und Feinstaub an den Messstellen im Stadtgebiet <i>? geringer Einfluss kommunaler Maßnahmen</i>
Verträgliche Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs	<i>? Lkw-Aufkommen/ -Anteil auf Referenzstrecken</i> <i>geringer Einfluss kommunaler Maßnahmen</i> Anteil von Lastenräder im Wirtschaftsverkehr <i>b.a.w. eher „qualitative“ Erfassung</i>
Verkehrssicherheit erhöhen	Unfallstatistik <i>Vorher-Daten sichern!</i> Anteile des Straßennetzes mit einer zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf Hauptverkehrsstraßen <i>gezielte Doku zu empfehlen!</i>
Bestandssicherung und Effizienzsteigerung im Verkehrssystem	Nutzungsstatistik zum Carsharing <i>nur stationäres Carsharing einbeziehen!</i>
Zustandserfassung (Klassifizierung) des Straßennetzes <i>verlorene historische Ausgangsdaten wegen fließender Statistik</i>	Planersocietät

Evaluierung des VEP: Zielerreichung + Maßnahmenwirksamkeit (3)

Bewertungsklassen

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

Evaluierung des VEP: Zielerreichung + Maßnahmenwirksamkeit (4)

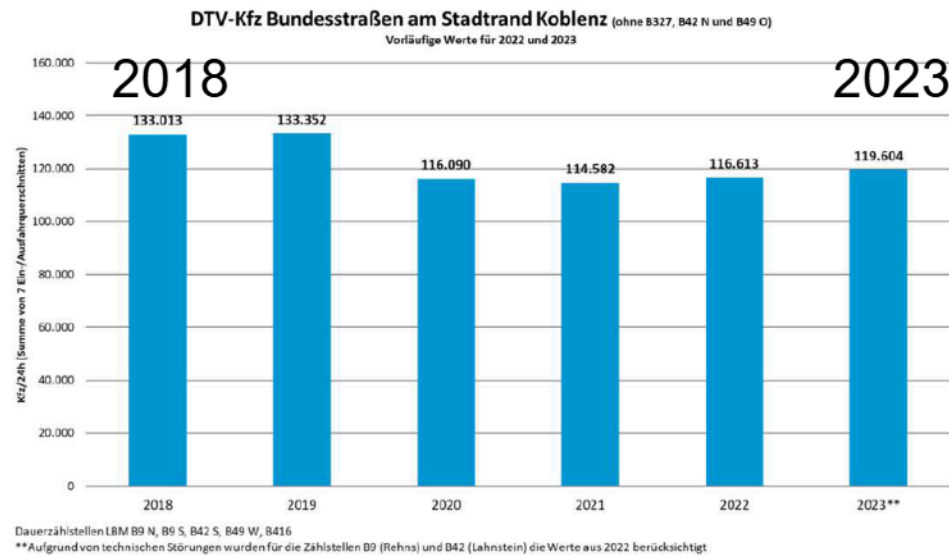
Beispiel Oberziel „Gleichberechtigte Verkehrsteilhabe sichern“
 Indikator / Messgröße **Anzahl barrierefreier Haltestellen**

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

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

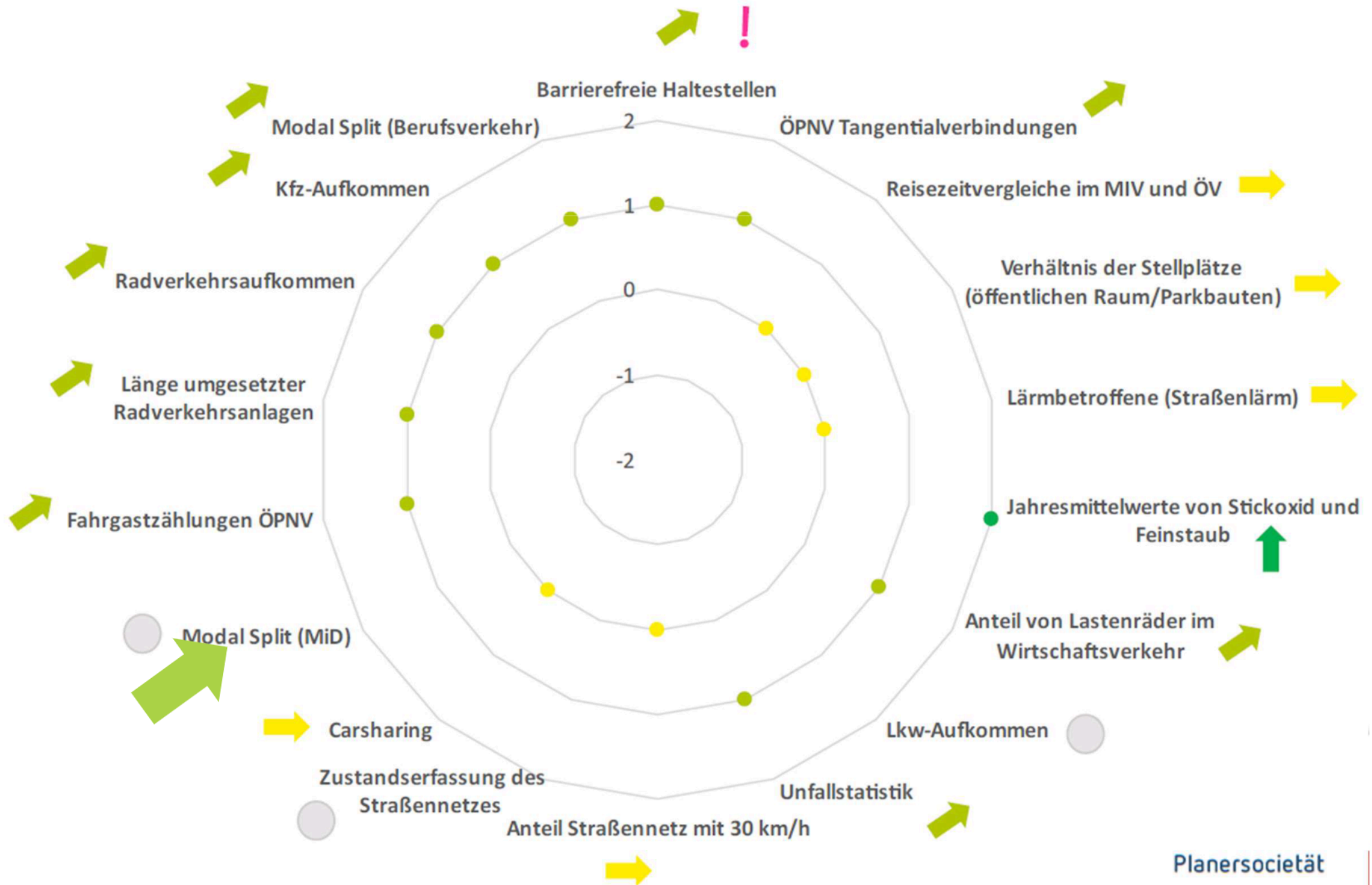
Evaluierung des VEP: Zielerreichung + Maßnahmenwirksamkeit (5)

Beispiel Oberziel „Verlagerung zu Gunsten des Umweltverbundes“
Indikator / Messgröße **Kfz-Aufkommen an Referenzpunkten**



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

Evaluierung des VEP: Zielerreichung + Maßnahmenwirksamkeit (6)

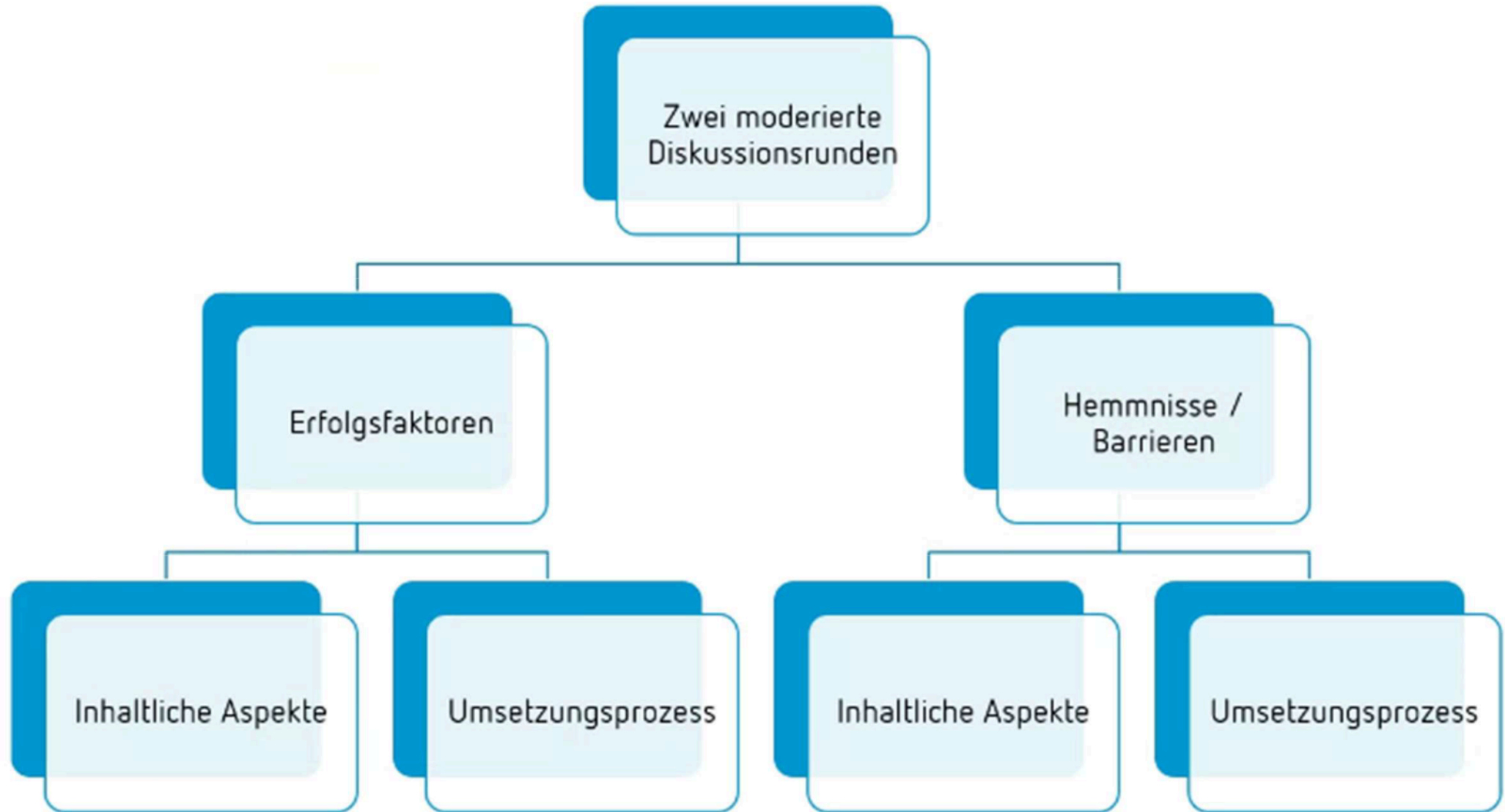


Evaluierung des VEP: **Zielerreichung + Maßnahmenwirksamkeit (7)**

Gutachter-Empfehlungen (Auswahl):

- **Konkrete Zielwertdefinition**
für die Indikatoren (z.B. ÖPNV-Fahrgastzahlsteigerung jährlich 5 %)
zur Objektivierung, Präzisierung, Bewertungsoptimierung u. ggf. Nachsteuerung
- **Einrichtung repräsentativer Dauerzählstellen zum Fahrzeugaufkommen**
Daten-Verfügbarkeit / -Zuverlässigkeit (zeitlich) / -Aussagekraft (räumlich)
- **Beschränkung auf kommunal beeinflussbare Indikatoren** (prüfen)
- **Weiterentwicklung Wirkungsabschätzungsbewertung** [s. nächste Folie]

Evaluierung des VEP: Prozessevaluation (verwaltungsintern)



Planersocietät

KOBLENZ
VERBINDET.

Evaluierung des VEP: Prozessevaluation (verwaltungsintern)

Beispiel Hemmnisse (Workshop-Ergebnisse)



Evaluierung des VEP: **Erfüllung Ratsbeschluss**

- ✓ **Maßgebliches Strategie-/Rahmen-/Maßnahmenplan** für Verkehr/Mobilität
- ✓ **Verwaltungsverbindliche Leitlinie** der Verkehrspolitik/-planung der Stadt
- ✗ **Berücksichtigung bei allen Beschlüssen mit Verkehrsbezug durch Rat**
(zwischenzeitlicher Beschluss zur Wiederaufnahme der Planungen für planfestgestellte, im VEP [im Konsens] aufgegebene neue Schnellstraße des Landes, die den VEP-Zielen entgegensteht) !
- ~ **Grundlage für Haushaltsberatungen** (Verwaltungsvorschlag, Ratsentscheidung) !
(bislang wegen begrenzter Ressourcen nicht systematisch umgesetzt)
- ~ **Berücksichtigung in Beschlussvorlagen und Antrag-Stellungnahmen** !
 zu Verkehrsprojekten / raumwirksamen Maßnahmen („VEP-Verträglichkeit“)
(Einsatz verwaltungsintern bislang nur freiwillig und daher nicht konsequent vollumfänglich; künftige Beschlüsse sollten auch Unterrichtungsvorlagen umfassen) [s. nächste Folie]
- ✓ **Evaluierungsbericht** alle 5 Jahre
(Verzögerung wegen Zeitabhängigkeit zur MiD 2023 und deren Auswertung)

VEP-Verträglichkeitsnachweis

Formular zur **Berücksichtigung des VEP** in **Gremienvorlagen** zu Verkehrsprojekten / raumwirksamen Maßnahmen

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

Maßnahmevorschlag:

VEP-Konzeptbezug (immer auszufüllen):
 Der Maßnahmevorschlag

☐ ist im VEP enthalten (S.) ²

☐ ergänzt die beispielhafte Maßnahmen-Nennung in VEP-Handlungsfeld Nr./Nr. ³

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

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

Priorisierung gem. VEP (wenn zutreffend):
 VEP-Schlüsselmaßnahme: ☐ ja / ☐ nein ⁴

Priorität: ☐ hoch / ☐ mittel / ☐ niedrig ⁵

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

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

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

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

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

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

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

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

*Anwendung bislang freiwillig
 (trotz Ratsbeschluss)*

*→ bisher nur bei ca. 1/3
 der Gremienvorlagen*

KOBLENZ
 VERBINDET.

VEP-Verträglichkeitsnachweis (1)

Anlage:

VEP-Verträglichkeitsnachweis

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

Maßnahmevorschlag: ¹

VEP-Konzeptbezug

Der Maßnahmevorschlag

☐ ist im VEP enthalten (S.) ²

☐ ergänzt die beispielhafte Maßnahmen-Nennung in VEP-Handlungsfeld Nr./Nrn. ³

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

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

Priorisierung gem. VEP (wenn zutreffend)

VEP-Schlüsselmaßnahme: ☐ ja / ☐ nein ⁴

Priorität: ☐ hoch / ☐ mittel / ☐ niedrig ⁵

Umsetzungsperiode:

☐ kurz- ⁶ / ☐ mittel- ⁷ / ☐ langfristig ⁸

☐ Daueraufgabe gemäß VEP ⁹

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

VEP-Verträglichkeitsnachweis (2)

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

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

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

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

¹ nur 1 pro Formular ² VEP, S. 27 - 240 ³ VEP, S. 27 - 240 ⁴ VEP, S. 250 - 255 ⁵ VEP, S. 27 - 240

⁶ ursprünglich bis 2020 ⁷ ursprünglich bis 2025 ⁸ ursprünglich bis 2030/32 ⁹ VEP, S. 27 - 240 ¹⁰ VEP, S. 10 - 12

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

Evaluierung von Mobilitätsplänen:

Fazit

Umsetzungsprozess:

- + Verdeutlichung struktureller Stärken und Hemmnisse
(Schwierigkeit: Kommunikation nach Außen)

Maßnahmen-/Handlungsprogramm-Umsetzungsfortschritt:

- ?! Problematik Maßnahmen(un)vollständigkeit bei nicht rein strateg. Mobilitätsplänen
(Schwierigkeit: Fehlinterpretationspotenzial, schwierige Kommunikation)

*Wer kennt ein
Positivbeispiel?*

Maßnahmenwirksamkeit:

- ! Mitdenken / Organisieren der Wirkungsevaluation vor / bei VEP-/SUMP-Erstellung
(Indikatorenfestlegung, Datensammlung/-sicherung und Mobilitätsanalyse*)
- ? Zur Diskussion: Genügt ökologisch vielleicht die Begrenzung auf Kfz-Daten ?
(repräsentative Dauerzähler + Kfz-Bestand / Motorisierung)

* zeitlich und finanziell: MiD, SrV oder Sondererhebung

Dipl.-Ing. Arndt Schwab

Sachgebietsleiter Verkehrsplanung
Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung

Stadt Koblenz

arndt.schwab@stadt.koblenz.de

0261 129-3162



**Stadtentwicklung
und Bauordnung**

KOBLENZ
VERBINDET.