

Konzept Kövenig

Entwicklung eines nachhaltigen Verkehrskonzepts

Juni 2023



Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|-----------|
| 1 Einleitung | 2 |
| 1.1 Hintergrund und Zielsetzung | 2 |
| 1.2 Bedeutung von Klimaschutz und nachhaltiger Mobilität in der Kommunalpolitik | 2 |
| 2 Analyse der Ausgangssituation | 3 |
| 2.1 Aktuelle Verkehrssituation in Kövenig | 3 |
| 2.2 Klima- und Umweltauswirkungen des Verkehrs | 5 |
| 2.3 Herausforderungen und Chancen für nachhaltige Mobilität | 5 |
| 3 Mobilität und Verkehr | 6 |
| 3.1 Förderung von Fuß- und Radverkehr | 6 |
| 3.2 Gebührenpflichtiges Parken | 7 |
| 3.3 Einführung von Tempo-30-Zonen | 7 |
| 3.4 Verkehrsberuhigte Bereiche | 8 |
| 4 Partizipation und Kommunikation | 9 |
| 4.1 Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger | 9 |
| 4.2 Öffentlichkeitsarbeit für das Klima- und Verkehrskonzept | 9 |
| 5 Umsetzung und Zeitplan | 10 |
| 5.1 Priorisierung der Maßnahmen | 10 |
| 5.2 Schritte zur Umsetzung des Konzepts | 10 |
| 5.3 Zeitschätzung für die Umsetzung einzelner Maßnahmen | 10 |
| 6 Monitoring und Evaluation | 11 |
| 6.1 Fortlaufende Überwachung der Maßnahmen | 11 |
| 6.2 Anpassung des Konzepts bei Bedarf | 11 |
| 6.3 Messbare Ziele für Klima- und Verkehrsentwicklung | 11 |
| 7 Schlussbetrachtung | 12 |
| 7.1 Zusammenfassung der wichtigsten Punkte | 12 |
| 7.2 Ausblick auf die Zukunft von Kövenig als nachhaltiger Moselort | 12 |
| 8 Verkehrskonzept Kövenig 2025 | 13 |
| 9 Verkehrsplanung Kövenig | 13 |
| 10 Schlussfolgerung | 17 |

1 Einleitung

1.1 Hintergrund und Zielsetzung

Die vorliegende Ausarbeitung präsentiert ein integriertes Klima- und Verkehrskonzept für die malerischen Moselorte, insbesondere Kövenig. In einer Ära, in der der Klimawandel unsere Lebensgrundlagen und natürlichen Ressourcen bedroht, ist es unerlässlich, zukunftsfähige und nachhaltige Lösungen zu finden. Wie der deutsche Astronaut Alexander Gerst aus dem All bemerkte: 'Man sieht Dinge, die einen überraschen: Gletscher die kleiner werden, Seen, die austrocknen.' Claudia Kemfert, eine führende Expertin für Energieökonomie, betont, dass uns diese Worte und die Satellitenbilder unseres Planeten aufrütteln müssen.[2]

Unser Konzept baut auf dieser Dringlichkeit auf und verfolgt einen dreigliedrigen Ansatz: Erstens die Etablierung einer nachhaltigen Verkehrsinfrastruktur, zweitens die partizipative Einbindung der Gemeinschaft in Entscheidungsprozesse und drittens die konsequente Ausrichtung an den Prinzipien der Nachhaltigkeit. Unsere Vision ist nicht weniger als die Transformation Kövenigs und der umliegenden Moselorte in Vorzeigeregionen für nachhaltige ländliche Entwicklung. Wir schlagen einen breiten Mix an Maßnahmen vor, die von Geschwindigkeitsreduktionen bis hin zur Elektromobilität reichen, um so eine sichere, ökologisch verträgliche und sozial gerechte Zukunft für alle Bürgerinnen und Bürger zu gewährleisten.

1.2 Bedeutung von Klimaschutz und nachhaltiger Mobilität in der Kommunalpolitik

Klimaschutz und nachhaltige Mobilität sind heute von essentieller Bedeutung in der Kommunalpolitik. Eine besorgniserregende Entwicklung in Kövenig ist die zunehmende sinnlose Flächenversiegelung. Dabei werden wertvolle Grünflächen für das Parken genutzt, ohne eine nachhaltige Verkehrs- oder Umweltstrategie zu berücksichtigen. Diese Versiegelung von Grünflächen hat nicht nur negative Auswirkungen auf das Dorfbild, sondern auch auf die Umwelt. Durch die Versiegelung werden natürliche Abfluss- und Filtersysteme gestört, was zu einer erhöhten Wasserbelastung, Bodenerosion und letztendlich zu einem Verlust an Biodiversität führt. Eine sinnvolle Planung und Gestaltung von Parkflächen unter Einbeziehung ökologischer Aspekte ist daher unerlässlich, um langfristig lebenswerte und nachhaltige Lebensräume zu erhalten. Siehe dazu [3]

Fläche: Straßenbauten und sonstige Verkehrsinfrastruktur führen zur Versiegelung von Flächen und somit zu einem dauerhaften Flächenverbrauch: Zum einen stehen versiegelte Flächen nicht mehr für Landwirtschaft, Freizeit und Erholung zur Verfügung. Zum anderen gehen wichtige Bodenfunktionen verloren. Der Boden ist ein bedeutender Speicher für Kohlenstoff, Nährstoffe und Wasser, er bindet Schadstoffe und reinigt das Trinkwasser. Versiegelung und Flächenverbrauch stellen also einen tiefgreifenden Einschnitt in das ökologische Gefüge dar.

Die zurückliegende Ablehnung der Fahrradstraße zwischen Reil und Kövenig, sowie die Diskussionen um den nachhaltigen Tourismus in unserer Region haben verdeutlicht, dass eine Neuausrichtung unserer Verkehrs- und Mobilitätspolitik dringend erforderlich ist. Die Förderung des Radverkehrs, die Schaffung einer sicheren und umweltfreundlichen Infrastruktur sowie die Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs sind Schritte, die nicht nur zur Verringerung der Umweltauswirkungen des Verkehrs beitragen, sondern auch das Image von Kövenig als nachhaltiger Ort stärken werden.

2 Analyse der Ausgangssituation

2.1 Aktuelle Verkehrssituation in Kövenig

Die derzeitige Verkehrssituation in Kövenig ist geprägt von verschiedenen Herausforderungen und Problemstellungen, die sowohl die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer als auch die Umweltauswirkungen des Verkehrs betreffen.

Regelmäßige Überschreitungen der Geschwindigkeit Bedauerlicherweise sind in unserem Ort regelmäßige Geschwindigkeitsüberschreitungen zu beobachten. Insbesondere in verkehrsberuhigten Zonen und innerörtlichen Straßen kommt es zu gefährlichen Situationen durch zu hohe Geschwindigkeiten. Die in der Tabelle 1 aufgeführten Geschwindigkeitsüberschreitungen verdeutlichen eine besorgniserregende Tendenz: Es fällt auf, dass viele Fahrzeuge mit Ortskennzeichen die innerörtliche Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h durch Kövenig deutlich überschreiten. Dies wirft Fragen bezüglich der Verkehrssicherheit und der Einhaltung von Tempolimits auf. Die Kennzeichen wurden zufällig während meiner Gassigänge mit dem Hund notiert, was die Relevanz und Authentizität dieser Aufzeichnungen unterstreicht. Dieser wiederholte Verstoß gegen die Geschwindigkeitsbegrenzung kann erhebliche Sicherheitsrisiken für die Bewohner und andere Verkehrsteilnehmer darstellen und **verdeutlicht die Notwendigkeit, Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion und -überwachung zu ergreifen.**

Sicherheitsmängel beim Überholen von Radfahrern In der aktuellen Verkehrssituation in Kövenig ist ein besonderes Problem die Missachtung der vorgeschriebenen Mindestabstände beim Überholen von Radfahrern. Laut Verkehrsregeln sollten innerorts mindestens 1,5 Meter und außerorts mindestens 2 Meter Abstand beim Überholen eingehalten werden. Leider wird diese Regelung häufig ignoriert. Noch problematischer ist, dass die Enge der Straßen in vielen Fällen gar nicht ausreicht, um die vorgeschriebenen Sicherheitsabstände einzuhalten. Dies führt nicht nur zu einem erhöhten Unfallrisiko, sondern schafft auch ein Klima der Unsicherheit für Radfahrer. Insbesondere riskante Überholvorgänge vor nicht einsehbaren Kurven verschärfen die Gefahr und tragen zur Verkehrsunfallstatistik bei.

Steigende Zahl der Radfahrer Die steigende Anzahl von Radfahrern in Kövenig ist erfreulich, jedoch führt die mangelnde Infrastruktur für Radfahrer zu Konfliktsituationen und Unsicherheiten im Straßenverkehr.

Fehlender Bürgersteig und hohe Geschwindigkeiten Ein weiteres drängendes Problem ist der fehlende Bürgersteig in großen Teilen des Ortes, vor allem an Stellen, an denen regelmäßig mit über 70 km/h innerorts gefahren wird. Dies stellt sowohl für Fußgänger als auch für Radfahrer eine erhebliche Gefahr dar.

Anlieger-freie Straßen und Durchgangsverkehr Straßen, die eigentlich als Anlieger-frei gelten sollten, werden bedauerlicherweise von anderen Verkehrsteilnehmern als Durchgangsroute genutzt. Dies führt zu zusätzlicher Verkehrsbelastung und Unannehmlichkeiten für die Anwohner.

Parkplatzsituation ...und inkonsistente Prioritätensetzung in der Verkehrs- und Raumplanung. "Wenn ich mein nicht fahrbereites Sofa auf einem 12qm großen Platz im öffentlichen Raum abstellen würde, wäre das eine Ordnungswidrigkeit.[1] Die Parkplatz- und Verkehrssituation in Kövenig ist nicht nur ein Spiegel der komplexen Herausforderungen urbaner Mobilität, sondern auch ein Indikator für die Unausgewogenheit in der Prioritätensetzung der Verkehrsplanung. Erstaunlich schnell wurde eine Nothaltebucht errichtet, die weitere wertvolle Grünflächen versiegelt hat. Dies steht im Widerspruch zu den dringenden Bedürfnissen der Gemeinschaft, wie der Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit, dem Ausbau von Fahrradstraßen und der Schaffung strategisch platzierte Parkplätze zur Verkehrsentschleunigung. Während ad-hoc-Maßnahmen schnell umgesetzt werden, finden nachhaltigere und dringendere Initiativen wenig Beachtung. Dies stellt eine vertane Chance dar, sowohl im Hinblick auf die Verkehrssicherheit als auch im Kontext der ökologischen Nachhaltigkeit und der Verbesserung der Lebensqualität.

| Datum | Kennzeichen | Geschwindigkeit |
|------------------|-------------|-----------------|
| 11.02.2023 18:36 | Wil ap 2xx | 56kmh |
| 18.03.2023 14:15 | Wil as 9xx | 57kmh |
| 29.03.2023 08:56 | Wil xh xx | 66kmh |
| 29.03.2023 08:56 | Wil sf 2xx | 62kmh |
| 12.04.2023 09:08 | Wil mj 5xx | 55kmh |
| 09.05.2023 07:40 | Coc s 8xx | 65kmh |
| 12.05.2023 08:44 | Wil hy 2xx | 57kmh |
| 24.05.2023 17:36 | Zel a xx x | 69kmh |
| 26.05.2023 11:58 | Wil id 4xx | 61kmh |
| 31.05.2023 12:53 | Wil dr xx | 56kmh |
| 10.06.2023 08:25 | Coc i 3xx | 66kmh |
| 12.06.2023 08:32 | Bks id xx | 59kmh |
| 12.06.2023 20:25 | Bks s 18xx | 64kmh |
| 18.06.2023 10:05 | Bks fv xx | 59kmh |
| 20.06.2023 13:15 | Bks es 6xx | 59kmh |
| 23.06.2023 12:19 | Zel jm xx | 58kmh |
| 27.06.2023 07:01 | Zel pf xx | 67kmh |
| 28.06.2023 07:37 | Bks jg xx | 59kmh |
| 28.06.2023 07:34 | Myk gb 1xx | 59kmh |
| 29.06.2023 07:14 | Wil kj 8xx | 57kmh |
| 04.07.2023 18:27 | Bks co xx | 68kmh |
| 05.07.2023 17:06 | Wil pm 2xx | 56kmh |
| 06.07.2023 07:59 | Wil ml 8xx | 56kmh |
| 07.07.2023 07:44 | Bks jh xx | 54kmh |
| 10.07.2023 12:34 | Zel f 3xx | 56kmh |
| 11.07.2023 08:14 | Dau g 8xx | 50kmh |
| 20.07.2023 12:28 | Coc j 19xx | 60kmh |
| 17.08.2023 12:17 | Wil sb 2xx | 58kmh |
| 18.08.2023 12:39 | Bks cd x | 55kmh |
| 18.08.2023 12:47 | Zel mp xx | 50kmh |
| 22.08.2023 08:01 | Wil tj xx | 55kmh |
| 28.08.2023 12:35 | Wil cs 1xx | 55kmh |
| 29.08.2022 17:55 | Wil m 2xx | 57kmh |
| 06.09.2022 19:49 | Wil fd 1xx | 53kmh |
| 06.09.2022 09:02 | Zel da 1xx | 54kmh |
| 08.09.2022 17:55 | Zwl ar x | 55kmh |
| 08.09.2022 13:29 | Bks fd 1xx | 66kmh |
| 09.09.2022 20:23 | Wil cu xx | 51kmh |
| 09.09.2022 20:23 | Wil cu xx | 51kmh |
| 09.09.2022 20:23 | Wil aw 2xx | 54kmh |
| 18.09.2022 14:48 | Wil aw 2xx | 54kmh |
| 29.09.2022 08:30 | Wil ej xx | 57kmh |
| 14.10.2022 17:23 | Bks so xx | 65kmh |

Tabelle 1: Zufällige Aufzeichnungen der Geschwindigkeitsüberschreitungen in der 30er Zone - Kövenig

2.2 Klima- und Umweltauswirkungen des Verkehrs

Der Verkehr hat erhebliche Auswirkungen auf Klima und Umwelt. Der Großteil der Treibhausgasemissionen in Deutschland stammt aus dem Verkehrssektor. Laut dem Umweltbundesamt verursacht der Straßenverkehr allein etwa 18 Prozent der CO₂-Emissionen in Deutschland[3]. Diese Emissionen tragen maßgeblich zur Klimaerwärmung und den damit verbundenen Folgen wie Hitzewellen, Dürren und Meeresspiegelanstieg bei.

Die Umweltauswirkungen des Verkehrs beschränken sich jedoch nicht nur auf CO₂-Emissionen. Luftschatdstoffe wie Stickoxide (NO_x) und Feinstaub können zu Gesundheitsproblemen wie Atemwegserkrankungen und Herz-Kreislauf-Beschwerden führen. Lärmbelastung durch Verkehr verursacht ebenfalls negative Auswirkungen auf die Gesundheit und Lebensqualität der Bevölkerung.

Um diese negativen Folgen zu reduzieren, ist eine umfassende Verkehrswende hin zu nachhaltigen und emissionsarmen Verkehrsmitteln dringend erforderlich. Dies erfordert eine enge Zusammenarbeit zwischen der Gemeinde, der Wirtschaft und den Bürgerinnen und Bürgern, um innovative Lösungen zu entwickeln, die sowohl die Mobilitätsbedürfnisse als auch den Umweltschutz berücksichtigen.

2.3 Herausforderungen und Chancen für nachhaltige Mobilität

Die Umstellung auf nachhaltige Mobilität in Kövenig birgt sowohl Herausforderungen als auch Chancen. Eine der größten Herausforderungen besteht in der Änderung des Verhaltens der Verkehrsteilnehmer und der Akzeptanz neuer Mobilitätskonzepte. Gewohnheiten wie das Autofahren müssen überdacht werden, und es bedarf einer gezielten Sensibilisierung und Aufklärung der Bürgerinnen und Bürger.

Gleichzeitig eröffnen sich jedoch auch zahlreiche Chancen. Die Förderung von Fahrrad- und Fußverkehr kann nicht nur die Umweltauswirkungen des Verkehrs reduzieren, sondern auch die Gesundheit der Menschen fördern und die lokale Wirtschaft durch den Tourismus stärken. Und während der Bahnverkehr in Kövenig bereits regelmäßig stattfindet, bietet die Elektrifizierung der Bahnstrecken eine Möglichkeit zur weiteren Verbesserung der ökologischen Nachhaltigkeit. Darüber hinaus könnten für die lokale Bevölkerung sowie für Touristen vergünstigte Fahrscheine für die Bahn (beispielsweise das 49EUR Ticket gültig auch für die Fähre) angeboten werden. Diese Maßnahmen würden nicht nur die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs attraktiver gestalten, sondern auch die Verkehrsbelastung auf den Straßen verringern, was zu einer ganzheitlich effizienteren Mobilitätslösung beiträgt. Neue Technologien wie Elektromobilität und innovative Sharing-Konzepte bieten die Möglichkeit, umweltfreundliche Optionen attraktiver zu gestalten.

Die Herausforderungen sollten als Anreiz für kreative Lösungen dienen, die sowohl die Mobilitätsbedürfnisse als auch die Umweltauswirkungen berücksichtigen. Mit einer klaren Vision und dem Willen zur Veränderung kann Kövenig eine Vorreiterrolle in Sachen nachhaltige Mobilität einnehmen und damit langfristig eine lebenswerte und zukunftsorientierte Gemeinde gestalten.

3 Mobilität und Verkehr

3.1 Förderung von Fuß- und Radverkehr

In diesem Abschnitt werden Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur für Fußgänger und Radfahrer vorgestellt. Besondere Aufmerksamkeit wird dabei den oftmals missachteten Sicherheitsabständen von 1,5 m innerorts und 2 m außerhalb gewidmet. Engpässe und Gefahrenstellen, an denen die Einhaltung dieser Abstände derzeit unmöglich ist, werden identifiziert und Lösungsansätze vorgeschlagen.

Schlüsselmaßnahmen:

- Einrichtung von Fahrradstraßen auf bestehenden Kommunikationswegen
- Installation von Fahrradladesäulen
- Nutzung von Straßenflächen für Parkplätze

Die Einrichtung von Fahrradstraßen, im Gegensatz zu Fahrradwegen, würde erlauben, den vorhandenen Raum effizienter zu nutzen, und somit eine integrative und nachhaltige Mobilitätslösung darstellen. Bedauerlicherweise fand der Vorschlag zur Einrichtung einer Fahrradstraße in Kövenig und Reil keine Zustimmung seitens der politischen Entscheidungsträger. Das ist eine enttäuschende Situation, aber keineswegs unüberwindbar. In vielen Gemeinden gibt es anfänglich Widerstand gegen neue Verkehrskonzepte, insbesondere wenn diese eine Umstellung der bestehenden Verkehrsgewohnheiten erfordern. Dennoch gibt es Wege, die öffentliche und politische Meinung in diese Richtung zu lenken.

Hier ein paar Vorschläge zur weiteren Vorgehensweise:

Aufzeigen der Vorteile Die Vorteile einer Fahrradstraße sollten klar und unmissverständlich dargestellt werden. Dazu gehören erhöhte Verkehrssicherheit, Reduzierung der CO2-Emissionen und Steigerung der Lebensqualität.

Bürgerbeteiligung Durch die Einbindung der Bürgerinnen und Bürger in den Entscheidungsprozess kann das Bewusstsein für die Dringlichkeit der Maßnahmen geschärft werden. Öffentliche Versammlungen, Bürgerbefragungen oder Workshops können dazu beitragen.

Datenbasierte Argumentation Verkehrszählungen und wissenschaftliche Studien können die Notwendigkeit einer Fahrradstraße untermauern. Solche Daten können die Politiker unter Umständen umstimmen.

Pilotprojekt Der Vorschlag einer temporären Fahrradstraße als Pilotprojekt wurde bereits vorgelegt. Dieses Element sollte wieder in den Fokus gerückt und möglicherweise medial hervorgehoben werden, um sowohl die Durchführbarkeit als auch die vorteilhaften Auswirkungen zu unterstreichen.

Alternativvorschläge Sollte keine der vorgeschlagenen Lösungen greifen, könnte als Kompromiss eine "**Tempo-30-Zone zwischen Reil, Kövenig und der Schleuse Enkirch**" in Erwägung gezogen werden. Außerdem wurde bereits auch eine "probeweise eingerichtete Fahrradstraße" diskutiert und würde damit eine sinnvolle Option darstellen. Es ist wichtig zu betonen, dass gerade auf dieser Strecke im Sommer viele Familien mit Kindern sowie Rentnerinnen und Rentner unterwegs sind. Diese Gruppen sind oft nicht so versiert im sicheren Radfahren. Eine Geschwindigkeitsreduzierung würde daher nicht nur die allgemeine Verkehrssicherheit erhöhen, sondern auch dazu beitragen, riskantes Fahren mit Geschwindigkeiten von über 70 km/h im Ortsbereich zu unterbinden.

Unterstützung von Experten Die Einbindung von Verkehrsplanern, Umweltaktivisten und anderen Experten kann die Glaubwürdigkeit und Überzeugungskraft der vorgeschlagenen Maßnahmen erhöhen.

Die Installation von **Fahrradladesäulen** würde nicht nur die Elektromobilität im Ort fördern, sondern auch ein deutliches Signal für den dringend benötigten infrastrukturellen Wandel setzen. Während in Kröv bereits mehrere solcher Ladesäulen existieren, fehlt eine solche Infrastruktur bislang in Kövenig. Ein geeigneter Standort für die Errichtung der Fahrradladesäulen könnte das Gemeindehaus sein. Dabei könnten auf dem zugehörigen Parkplatz auch mehrere 11 /22kWh Type 2 Ladesäulen integriert werden.

Die zweckmäßige Nutzung vorhandener Straßenflächen für Parkplätze könnte als ein Schlüssel zur Lösung der komplexen Verkehrs- und Parkprobleme in den Moselorten dienen. Die Idee besteht darin, bereits asphaltierte Flächen als Parkraum zu nutzen, statt zusätzliche Grünflächen für diesen Zweck zu versiegeln. Diese Maßnahme steht in Einklang mit Prinzipien der Nachhaltigkeit und würde zum Erhalt der natürlichen Umgebung beitragen.

Darüber hinaus hätte die Nutzung von Straßenflächen für Parkplätze einen verkehrsberuhigenden Effekt. Durch die Einrichtung von Parkbuchten oder quer zum Gehweg angelegten Parkplätzen würde die Straßenbreite variieren, was die Durchfahrtsgeschwindigkeit der Fahrzeuge automatisch reduziert. Dies könnte besonders in Orten wie Kövenig, wo überhöhte Geschwindigkeiten ein ernstes Problem darstellen, zur Verkehrssicherheit beitragen.

Es ist jedoch wichtig, diese Maßnahme im Kontext einer gesamtheitlichen Verkehrs- und Raumplanung zu betrachten (Stichwort Feuerwehreinfahrt), die auch den Fuß- und Radverkehr sowie den öffentlichen Nahverkehr berücksichtigt. Nur so kann ein ausgewogenes und nachhaltiges Mobilitätskonzept geschaffen werden, das den verschiedenen Bedürfnissen der Bevölkerung gerecht wird. Diese Methode des Shared Space kann nicht nur die Geschwindigkeit des Straßenverkehrs reduzieren, sondern auch den öffentlichen Raum effizienter nutzen. Dadurch entsteht eine Win-Win-Situation, die die Lebensqualität in Kövenig und den umliegenden Orten spürbar erhöht.

3.2 Gebührenpflichtiges Parken

In Anbetracht der begrenzten Parkmöglichkeiten und der notwendigen Eindämmung des Autoverkehrs empfehlen wir die Einführung eines gebührenpflichtigen Parkens in Kövenig und den umliegenden Moselorten. Durch die Nutzung digitaler Plattformen wie 'Parkster' können die Parkvorgänge bequem über das Smartphone gesteuert werden, was die Administration für die Gemeinde vereinfacht und gleichzeitig eine gerechtere Parkraumnutzung fördert. Die daraus generierten Einnahmen könnten in nachhaltige Verkehrsprojekte und die Aufwertung des öffentlichen Raums reinvestiert werden. Zudem würde die Gebührenpflicht dazu führen, dass Anwohner ihre Garagen tatsächlich als Parkflächen nutzen und gegebenenfalls auf den Besitz eines Zweitwagens verzichten. Durch die Ausweisung spezifischer, gebührenpflichtiger Parkflächen würden zudem die Wildparkerei und die damit verbundenen Sicherheitsrisiken reduziert. Die Parkgebühren könnten dabei staffeweise und abhängig von der Parkdauer gestaltet sein, sodass sowohl kurzfristige Erledigungen als auch längere Aufenthalte berücksichtigt werden.

3.3 Einführung von Tempo-30-Zonen

Die Einführung von Tempo-30-Zonen stellt eine vielversprechende Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Lebensqualität in den Moselorten dar. Ein Beispiel: Die Erfahrung eines Besuchs in Traben Trarbach kann deutlich getrübt werden, wenn man ständig Autos ausweichen muss. Um die Lebensqualität und Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer zu erhöhen, sollte in sensiblen Bereichen wie auf der Brücke, der Bahnstraße und dem Marktplatz eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Schrittgeschwindigkeit eingeführt werden. Ebenso sollte in Kövenig zur Förderung der allgemeinen Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes der gesamte Ort als Tempo-30-Zone ausgewiesen werden.

Argumente für Tempo-30-Zonen:

Sicherheit: In Anbetracht der engen Gassen und des Fehlens von Bürgersteigen wäre eine Reduzierung der Geschwindigkeitslimits ein wesentlicher Schritt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle. Vor allem in der touristischen Saison könnte dies erheblich zur Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern beitragen, darunter auch Familien mit Kindern und ältere Menschen, die nicht immer sicher das Fahrrad steuern können.

Tourismus: Eine reduzierte Geschwindigkeitszone könnte den Ort für Touristen attraktiver machen, indem die Sicherheit und Lebensqualität erhöht werden. Ein entspannteres Verkehrsumfeld könnte sich positiv auf die lokale Wirtschaft und den Tourismus auswirken.

Umweltschutz: Langsameres Fahren führt zu einer Reduzierung des Lärm- und Schadstoffausstoßes, was im Einklang mit den allgemeinen Zielen des Klima- und Verkehrskonzepts steht.

Förderung des Nicht-Motorisierten Verkehrs: Eine Geschwindigkeitsbegrenzung könnte die Attraktivität des Radfahrens und Zu-Fuß-Gehens erhöhen und somit zu einer Verkehrsverlagerung weg vom Auto beitragen.

Durch die Anpassung der Geschwindigkeitslimits an die spezifischen Bedingungen in Kövenig könnten sowohl die Sicherheit als auch die Lebensqualität erheblich gesteigert werden. Eine Tempo-30-Zone würde somit den Zielen einer nachhaltigen, umweltschonenden und sicheren Verkehrspolitik entsprechen.

3.4 Verkehrsberuhigte Bereiche

In Anliegerstraßen, wie bspw. Kirchstraße, sollten verkehrsberuhigte Bereiche geschaffen werden, um die Lebensqualität der Anwohner zu erhöhen und gleichzeitig die Verkehrssicherheit zu verbessern. Die Einführung solcher Zonen würde nicht nur den Lärmpegel und die Luftverschmutzung reduzieren, sondern auch das Risiko von Verkehrsunfällen minimieren. Dies ist besonders relevant in Straßen, die von Kindern, älteren Menschen oder Haustieren frequentiert werden. Dariüber hinaus könnte dies einen positiven Nebeneffekt für die lokale Biodiversität haben, da verkehrsberuhigte Bereiche weniger anfällig für Straßentötungen sind und damit einen sichereren Lebensraum für städtische Fauna bieten. Eine Umgestaltung der Straßenräume mit Grünelementen kann zusätzlich die Aufenthaltsqualität steigern und den städtischen Raum nachhaltig prägen. Die Durchfahrt in verkehrsberuhigte Bereiche und Anliegerstraßen kann durch verschiedene Maßnahmen eingeschränkt werden, um den unerwünschten Verkehr durch Touristen oder Durchreisende zu vermeiden. Hier sind einige Optionen:

- **Poller und Barrieren:** Durch versenkbarer Poller oder manuelle Barrieren kann der Zugang kontrolliert werden. Diese können so programmiert werden, dass sie zu bestimmten Zeiten oder auf Anforderung der Anwohner hin abgesenkt oder angehoben werden.
- **Kennzeichnung und Beschilderung:** Klare Schilder, die auf die verkehrsberuhigte Zone und die Zufahrtsbeschränkungen hinweisen, können schon im Vorfeld abschreckend wirken.
- **Temporäre Straßensperren:** Zu bestimmten Tageszeiten oder an Wochenenden könnten Straßen temporär für den Durchgangsverkehr gesperrt werden, um nur den Anwohnern die Durchfahrt zu ermöglichen.
- **Blumenkübel oder andere Gestaltungselemente:** Diese können nicht nur die ästhetische Qualität der Straße erhöhen, sondern auch als physische Barrieren dienen, die die Durchfahrt erschweren.

4 Partizipation und Kommunikation

Partizipation und Kommunikation sind zwei zentrale Elemente, die die Erfolgsschancen jedes nachhaltigen Klima- und Verkehrskonzepts erheblich steigern können.

4.1 Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger

Die erfolgreiche Umsetzung des Klima- und Verkehrskonzepts für die Moselorte, insbesondere für Kövenig, hängt maßgeblich von der aktiven Partizipation der Bevölkerung ab. Um ein ganzheitliches Bild der Bedürfnisse und Herausforderungen vor Ort zu erhalten, ist es unerlässlich, Bürgerinnen und Bürger in den Planungs- und Entscheidungsprozess einzubinden. Dies kann durch regelmäßige Bürgerversammlungen, Online-Umfragen und Workshops erfolgen. Auch innovative Methoden wie 'Bürgerbudgets' oder 'Beteiligungs-Apps' (Stichwort Stadtradeln) könnten genutzt werden, um möglichst viele Menschen zu erreichen und ihre Perspektiven einzubeziehen.

4.2 Öffentlichkeitsarbeit für das Klima- und Verkehrskonzept

Um breite Unterstützung für das Klima- und Verkehrskonzept zu erzielen und das Bewusstsein für die dringenden Probleme des Klimawandels, der Verkehrssicherheit und der Mobilität zu schärfen, ist eine aktive Öffentlichkeitsarbeit erforderlich. Pressemitteilungen, Informationsveranstaltungen und die Nutzung sozialer Medien können dazu beitragen, dass das Projekt in der Bevölkerung bekannt wird und Rückhalt findet. Besonders wichtig ist hierbei die Transparenz: Alle Phasen des Projekts sollten so offen wie möglich kommuniziert werden, um das Vertrauen der Menschen zu gewinnen und Missverständnisse zu vermeiden.

Durch diese Kombination aus Partizipation und Kommunikation kann nicht nur das Projekt selbst, sondern auch das soziale Gefüge der beteiligten Gemeinden gestärkt werden. Es schafft ein Bewusstsein für die kollektiven Herausforderungen und ermöglicht gemeinsame Lösungsansätze, die nachhaltig und zukunftsweisend sind.

5 Umsetzung und Zeitplan

5.1 Priorisierung der Maßnahmen

Für eine wirksame Implementierung ist es essenziell, die verschiedenen Maßnahmen zu priorisieren. Ein Kriterienkatalog kann helfen, den Nutzen und die Dringlichkeit der einzelnen Projekte zu bewerten. Dieser Katalog sollte unter anderem die Kosteneffizienz, die Machbarkeit und den ökologischen sowie sozialen Nutzen abdecken. Ein transparenter Priorisierungsprozess fördert das Vertrauen der Bürgerinnen und Bürger und ermöglicht eine koordinierte Vorgehensweise.

5.2 Schritte zur Umsetzung des Konzepts

Die Umsetzung des Konzepts erfordert eine systematische Herangehensweise. Zu den ersten Schritten gehört die Erstellung eines detaillierten Aktionsplans, der die Zuständigkeiten, Ressourcen und Zeiträume klärt. Partnerschaften mit lokalen Organisationen, Behörden und Unternehmen können die Effektivität erhöhen. Darüber hinaus sollten regelmäßige Reviews durchgeführt werden, um den Fortschritt zu messen und bei Bedarf Anpassungen vorzunehmen.

5.3 Zeitschätzung für die Umsetzung einzelner Maßnahmen

Eine realistische Zeitplanung ist entscheidend für den Erfolg des Projekts. Ein Gantt-Diagramm oder ähnliche Projektmanagement-Tools können dabei helfen, die Dauer und Abfolge der einzelnen Maßnahmen zu visualisieren. Es ist empfehlenswert, einen gewissen Zeitpuffer für unvorhergesehene Herausforderungen einzuplanen. Ein iterativer Prozess, der die Möglichkeit für Anpassungen und Verbesserungen lässt, kann die Wahrscheinlichkeit eines erfolgreichen Projektabschlusses erhöhen.

6 Monitoring und Evaluation

Die nachhaltige und effektive Umsetzung eines Klima- und Verkehrskonzepts erfordert mehr als nur die Implementierung verschiedener Maßnahmen; sie erfordert auch eine konstante Überwachung der Wirksamkeit dieser Maßnahmen und eine Bereitschaft zur Anpassung. In diesem Kapitel werden die Mechanismen und Metriken dargestellt, die für die fortlaufende Überwachung und Evaluation des Projekts entscheidend sind.

6.1 Fortlaufende Überwachung der Maßnahmen

Um die Effektivität der umgesetzten Maßnahmen beurteilen zu können, ist eine kontinuierliche Überwachung unabdingbar. Hierbei können sowohl qualitative als auch quantitative Datenquellen zum Einsatz kommen. Es sollten entsprechende Key Performance Indicators (KPIs) definiert werden, die regelmäßig überprüft und ausgewertet werden. Diese KPIs könnten beispielsweise den Verkehrsfluss, die Luftqualität oder die Nutzung von Fahrradwegen abdecken.

6.2 Anpassung des Konzepts bei Bedarf

Nach der Auswertung der gesammelten Daten müssen diese in geeigneter Weise interpretiert und ggf. Anpassungen am Konzept vorgenommen werden. Flexibilität ist hier ein Schlüsselement. Ob es um die Nachjustierung von Tempo-30-Zonen oder die Verbesserung der Fahrradinfrastruktur geht, ein adaptives Management ermöglicht es, auf unerwartete Herausforderungen und Chancen zu reagieren.

6.3 Messbare Ziele für Klima- und Verkehrsentwicklung

Der letzte Punkt dieses Kapitels widmet sich der Festlegung von messbaren Zielen. Diese Ziele, die in Einklang mit übergeordneten Klimaschutzz Zielen und Verkehrssstrategien stehen sollten, dienen als Leitlinie für die Umsetzung und als Benchmark für die Evaluation. Sie könnten sich auf die Reduzierung von CO₂-Emissionen, die Steigerung der Verkehrssicherheit oder die Erhöhung der Bürgerzufriedenheit beziehen.

7 Schlussbetrachtung

7.1 Zusammenfassung der wichtigsten Punkte

In der vorliegenden Ausarbeitung wurde ein umfassendes Klima- und Verkehrskonzept für Kövenig vorgestellt, das sowohl die Bedürfnisse der Bewohnerinnen und Bewohner als auch die ökologischen Anforderungen der Zeit adressiert. Die wichtigsten Eckpfeiler des Konzepts sind die Förderung nachhaltiger Mobilität, die Umsetzung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen und die stärkere Partizipation der Bürgerinnen und Bürger in Entscheidungsprozessen.

Zusätzlich zur Optimierung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur, beispielsweise durch die Einführung von Tempo-30-Zonen und gebührenpflichtigem Parken, wurde der Fokus auch auf den Ausbau von Elektromobilität und die Schaffung von Anreizen für den Fuß- und Radverkehr gelegt. Dies geschieht vor dem Hintergrund, die Lebensqualität in Kövenig zu erhöhen und gleichzeitig den ökologischen Fußabdruck zu minimieren.

7.2 Ausblick auf die Zukunft von Kövenig als nachhaltiger Moselort

Die Zukunft von Kövenig liegt in der nachhaltigen Entwicklung, die sowohl die lokale Gemeinschaft als auch die Umwelt berücksichtigt. Als malerischer Moselort mit einer reichen Geschichte und einer engagierten Bürgerschaft hat Kövenig das Potenzial, ein Vorreiter in den Bereichen Klimaschutz und nachhaltige Mobilität zu werden.

Wir stehen am Beginn eines Prozesses, der Transformation und Innovation erfordert. Durch die fortlaufende Überwachung und Anpassung des hier vorgestellten Konzepts kann Kövenig zu einem Musterbeispiel für andere Gemeinden werden, die ebenfalls den Weg der Nachhaltigkeit beschreiten möchten. Und während Alexander Gerst uns von oben eindringlich daran erinnert, wie fragil unser Planet ist, sollten wir uns stets bewusst sein, dass jede kleine Veränderung zählt. Seine Worte und die Satellitenbilder unseres Planeten sollten uns nicht nur aufrütteln, sondern auch motivieren, Verantwortung für unsere Heimat zu übernehmen.

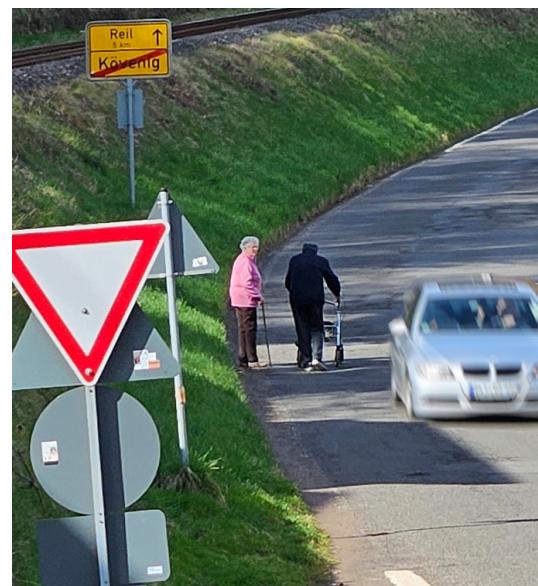
Mit dem vorliegenden Konzept als Ausgangspunkt hoffen wir, die Rahmenbedingungen für eine lebenswerte, sichere und nachhaltige Zukunft in Kövenig zu schaffen. Nur im Zusammenspiel von Politik, Bürgerschaft und Expertise kann die Transformation zu einer nachhaltigen Gemeinde gelingen. In diesem Sinne ist die vorliegende Arbeit nicht nur ein Konzept, sondern auch ein Aufruf zur aktiven Mitgestaltung unserer gemeinsamen Zukunft.

8 Verkehrskonzept Kövenig 2025

Seit Jahren wird die Problematik der Raserei in Kövenig ignoriert – mit fatalen Konsequenzen für die Verkehrssicherheit. Weder gibt es regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen, noch wurden bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung umgesetzt. Besonders gravierend ist die fehlende Rücksicht auf schwächere Verkehrsteilnehmer: Radfahrer und Fußgänger werden auf den engen Straßen regelmäßig bedrängt und riskant überholt. Das derzeitige (nicht-vorhandene) Verkehrskonzept setzt weiterhin auf eine autozentrierte Planung und ignoriert die Notwendigkeit sicherer, nachhaltiger Mobilität.¹

Ein Paradebeispiel für diese Fehlplanung ist die nicht realisierte Fahrradstraße zwischen Reil und Kövenig. Hier fehlte es nicht nur an politischem Willen, sondern auch an klarer Kommunikation und Bürgerbeteiligung. Wenn wir es ernst meinen mit Verkehrssicherheit und Klimaschutz, dann müssen wir endlich den öffentlichen Raum zugunsten aller Verkehrsteilnehmer umgestalten. Dabei muss die Verkehrswende kein städtisches Phänomen bleiben – sie beginnt genau hier, in den ländlichen Räumen, wo viele Wege noch immer ganz selbstverständlich mit dem Auto zurückgelegt werden.

Ein besonders eindrückliches Beispiel für den dringenden Handlungsbedarf ist die Stelle an der Treppe zur Fähre: Familien mit Kindern stehen beim Verlassen der Fähre plötzlich mitten auf der Straße – ohne jede bauliche Sicherung. Es kam bereits mehrfach zu Beinahe-Unfällen, da Autofahrer dort keinerlei Rücksicht nehmen. Es ist allein dem Zufall zu verdanken, dass hier noch nichts Schlimmeres passiert ist. Auch dieser Bereich muss dringend umgestaltet und gesichert werden, um die Sicherheit aller zu gewährleisten (siehe Abbildung 1) Plateauaufpflasterung Rechts



9 Verkehrsplanung Kövenig

Seit meinem Umzug nach Kövenig vor vier Jahren verfolge ich das tägliche Verkehrsgeschehen mit wachsender Sorge – und **wachsendem Frust**. Denn obwohl ich immer wieder konkrete Hinweise und Verbesserungsvorschläge an die zuständigen Behörden und die kommunale Politik weitergeleitet habe, blieb jegliche Rückmeldung aus. Was mich besonders irritiert: Es fehlt nicht an Informationen, sondern am politischen Willen, sie ernst zu nehmen. Die Verkehrswende scheitert in Kövenig nicht an der Komplexität der Aufgabe, sondern am Beharrungsvermögen der Entscheidenden – und an der **Bequemlichkeit einer autozentrierten Normalität**.

Das Problem ist kein abstraktes. In meinem Konzept² von 2023 dokumentierte ich zahlreiche Geschwindigkeitsüberschreitungen auf der Strecke zwischen Reil und Kövenig – darunter die meisten Fahrzeuge mit ZEL-, WIL- und BKS-Kennzeichen. Es sind also keineswegs "Auswärtige", die hier zur Gefahr werden. Es sind Menschen aus den umliegenden Dörfern, die sich an eine Infrastruktur gewöhnt haben, die Rücksichtslosigkeit nicht nur duldet, sondern begünstigt.

Die Straße zwischen Reil und Kövenig steht nun vor einer Sanierung – vermutlich mit Verbreiterung, was zur weiteren Flächenversiegelung führt. Diese Maßnahme würde nicht entschleunigen, sondern im Gegenteil den Verkehr noch mehr beschleunigen – mit all den negativen Konsequenzen für Anwohner, Radfahrende und Erholungssuchende. Ich selbst bin dort häufig zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs – es ist erschreckend, wenn man auf einer 70er-Strecke mit 100 km/h überholt wird – oft mit weniger als einem Meter Abstand. Familien mit Kindern sollen hier Urlaub machen? Eine solche Erfahrung, und sie kommen kein zweites Mal.

¹Katja Diehl

²Verkehrskonzept

Das häufig vorgebrachte Argument, dass Radfahrende doch die andere Moselseite nutzen könnten, ist realitätsfern. Die Fähre fährt nicht durchgehend und es gibt keine feste Brückenverbindung. Zudem ist die Strecke zwischen Enkirch und Trarbach für Radfahrer noch gefährlicher. Gerade die Route zwischen Reil und Kövenig wäre eigentlich angenehm zu fahren – wenn der motorisierte Verkehr nicht so dominant wäre.

Nach der Strecke folgt der Ortseingang Kövenig – dort wird weiter gerast. Zwei unübersichtliche Zufahrten erhöhen das Risiko zusätzlich. Mein Vorschlag: Tempo 30 für den gesamten Ort – wie es eigentlich für alle Moselorte gelten sollte. Ergänzend sollte ein Plateau den Verkehr am Ortseingang aus Reil abbremsen. Auch der Parkplatz an der Mosel (siehe Abbildung 2) kann zur Verkehrsberuhigung beitragen: Parkende Fahrzeuge verengen dort gezielt die Fahrbahn. Leider wurde bei der Einrichtung des Parkplatzes ein wertvoller Grünstreifen zerstört – eine Maßnahme, die im Widerspruch zum 2019 ausgerufenen Klimanotstand steht. Ich schlage vor, Teile des Parkplatzes zu renaturieren und künftig nur noch kleine Fahrzeuge (bis 4,5m Länge) in Schrägaufstellung zuzulassen. Größere Fahrzeuge sollten beim Gemeindehaus parken.

Ein weiteres Plateau muss auf Höhe der Treppe zur Fähre errichtet werden: Hier verlassen täglich Familien mit Kindern die Fähre – und stehen ohne jede Sicherung direkt auf der Straße. Es ist ein Wunder, dass es noch keinen schweren Unfall gab. Weitere Plateaus sollten in regelmäßigen Abständen auf der gesamten K65 durch Kövenig folgen.

Auch für die Strecke zwischen Kövenig und der Schleuse Enkirch gilt: Tempo 30 und Überholverbot für Radfahrer (zumindest zwischen Ostern und Oktober). An der Abbiegung zur Schleuse (siehe Abbildung 5 - gelbe Markierung) sind weitere bauliche Maßnahmen erforderlich, um Radfahrende aktiv zu schützen.

Diese Empfehlungen sind nicht nur auf Kövenig beschränkt, sondern könnten – mit Anpassungen – auch auf andere Moselorte übertragen werden. Es ist höchste Zeit, dass Politik und Verwaltung handeln – für mehr Sicherheit, mehr Lebensqualität und ein klares Bekenntnis zur Vision Zero: Keine Toten im Straßenverkehr.³



Abbildung 1: Strecke zwischen Reil und Kövenig - Diese Strecke braucht dringend eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h sowie ein absolutes Überholverbot von Radfahrern zwischen Ostern und Oktober. Nur so können wir verhindern, dass Radfahrer weiterhin gefährlich bedrängt werden. Die Umsetzung muss jetzt erfolgen – nicht erst, wenn ein schwerer Unfall passiert.

³Quarks Daily Spezial: Vision Zero



Abbildung 2: **Parkplatz an der Mosel in Kövenig** - Statt den Autoverkehr weiterhin zu priorisieren, sollte der Parkplatz so umgestaltet werden, dass er aktiv zur Verkehrsberuhigung beiträgt. Eine smarte Lösung wäre es, die Fahrbahn durch parkende Autos gezielt zu verengen. So wird automatisch ein langsameres und vorsichtigeres Fahren erzwungen, was die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer deutlich erhöht.

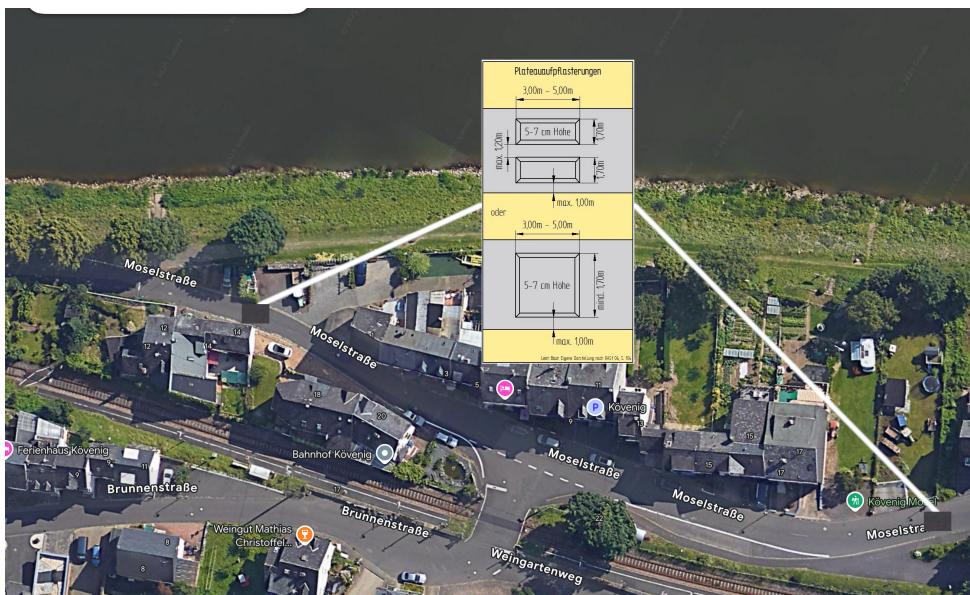


Abbildung 3: **Engstelle in Kövenig** - Verkehrsberuhigende Elemente wie Plateaus müssen konsequent eingesetzt werden, um den Durchgangsverkehr auszubremsen. Die Erfahrung aus anderen Kommunen zeigt, dass bauliche Maßnahmen die wirksamste Methode sind, um Geschwindigkeitsbegrenzungen tatsächlich durchzusetzen. Besonders an der Ortseinfahrt aus Reil sowie in regelmäßigen Abständen innerhalb des Ortskerns müssen solche Maßnahmen umgesetzt werden.

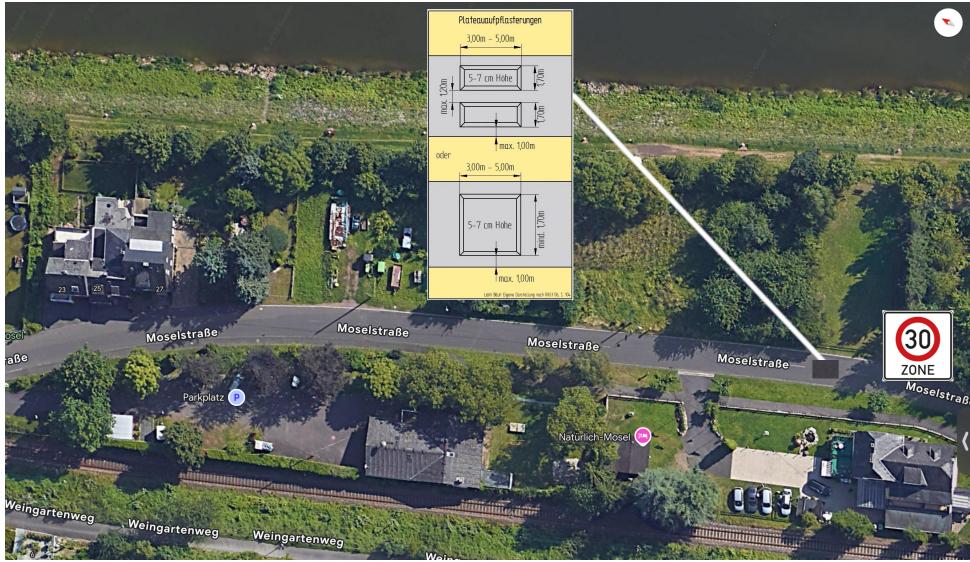


Abbildung 4: **Kövenig Ortsausfahrt Richtung Traben** - Auch hier muss eine klare Priorisierung der schwächeren Verkehrsteilnehmer erfolgen. Ein Umbau der Straßenführung mit mehr Querungshilfen und optischen Verengungen wäre ein erster sinnvoller Schritt.



Abbildung 5: **Strecke zwischen Kövenig und der Schleuse Enkirch** - Die derzeitige Situation ist nicht tragbar: Hohe Geschwindigkeiten, riskante Überholmanöver und eine Infrastruktur, die Radfahrer in gefährliche Situationen bringt. Eine Temporeduzierung auf 30 km/h und ein Überholverbot für Radfahrer während der Hauptverkehrszeit zwischen Ostern und Oktober sind unverzichtbare Maßnahmen. Nur so kann eine sichere und gerechte Nutzung dieser Strecke für alle Verkehrsteilnehmer gewährleistet werden.

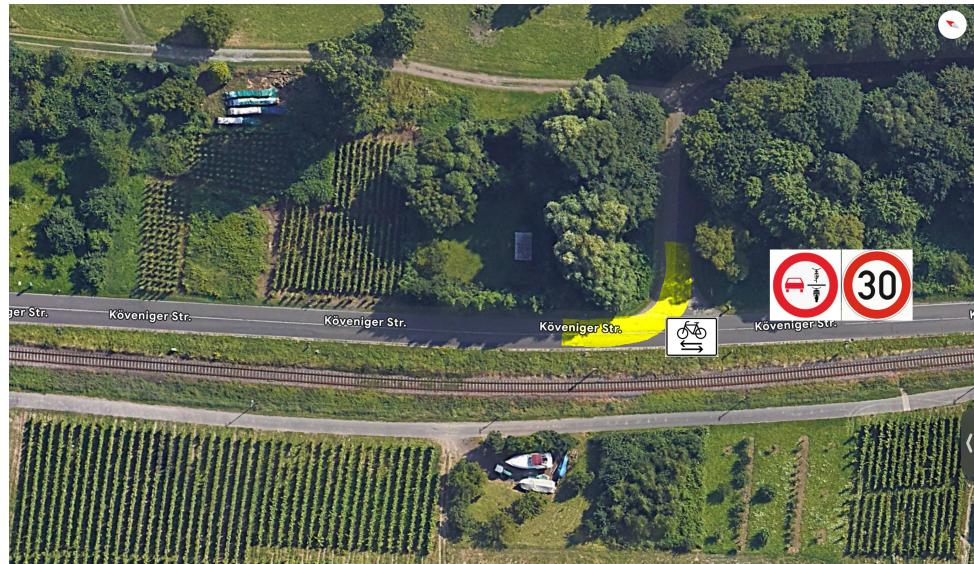


Abbildung 6: **Fahrradstrecke weiter Richtung Traben** - Verkehrsführung der Radfahrer hinter Kövenig in Richtung Traben: Die gelb markierte Route verläuft direkt auf die Landstraße. Hier rasen viele Fahrzeuge mit hoher Geschwindigkeit vorbei – eine gefährliche Situation insbesondere für Familien mit Kindern.

10 Schlussfolgerung

Die Politik vor Ort muss endlich Verantwortung übernehmen und handeln. Die Sicherheit von Radfahrern, Fußgängern und Anwohnern darf nicht länger dem Durchgangsverkehr geopfert werden. Neben baulichen Maßnahmen sind regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen in den Sommermonaten essenziell. Verkehrssicherheit darf keine Option sein – sie ist eine Verpflichtung gegenüber **allen**, die sich auf unseren Straßen bewegen.

Literatur

- [1] Katja Diehl and Doris Reich. *Autokorrektur – Mobilität für eine lebenswerte Welt*. S. Fischer, Frankfurt am Main, 2022.
- [2] Claudia Kemfert. *Schockwellen: Letzte Chance für sichere Energien und Frieden*. Campus, Frankfurt am Main, 1. aufl. edition, 2023.
- [3] Umweltbundesamt. Kommunal, nicht-investive maßnahmen im verkehr. eine beispieldammlung, 2022.