



Arbeitskreis Radverkehr

Donnerstag,
04. April 2019

Amt für Stadtentwicklung und
Bauordnung
Sachgebiet Verkehrsplanung



KOBLENZ
VERBINDET.

Ablauf / Tagesordnung

- Begrüßung
- Grundsätze Radverkehr
- Aktuelle Maßnahmen / Neuerungen
- Sachstand Radverkehrskonzept
- Aussprache
- Ausblick / Zusammenfassung / Verabschiedung

Ende der Sitzung: 18:30 Uhr

Radweg ≠ Radverkehrsanlage

- Radfahrende sind Teil des normalen Straßenverkehrs, in der Stadt auf **allen** Straßen
- Radfahrende fahren im Stadtverkehr in der Regel auf der Fahrbahn
 - Auf der Fahrbahn:
 - Fahrradstraße
 - Radfahrstreifen
 - Schutzstreifen
 - Piktogrammreihe (Versuchsphase)
 - Mischverkehr (z.B. Tempo 30 Zone)
 - Abseits der Fahrbahn:
 - Radweg
 - Kombiniertes Fuß- und Radweg
 - Radfahrende frei

Benutzungspflicht

- Nicht alle Radverkehrsanlagen müssen genutzt werden
- Nicht Benutzungspflichtig sind:
 - Schutzstreifen auf der Fahrbahn
 - Piktogrammkeette
 - Wege mit der Zusatzbeschilderung „Radfahrende frei“
- Benutzungspflichtig sind:
 - Radfahrstreifen
 - Radwege
 - Kombinierte Fuß- und Radwege



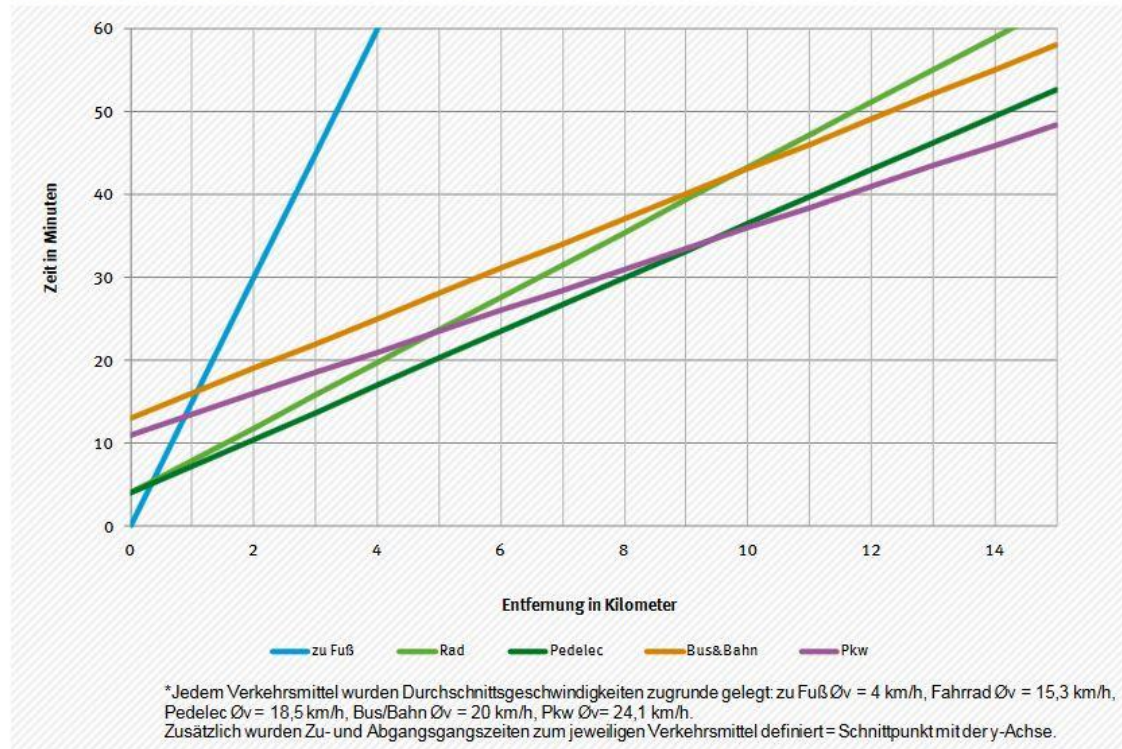
Große Potentiale

- Bereitschaft vom Auto auf das Fahrrad umzusteigen besteht bei 2 von 3 Autofahrern in Städten
- Über die Hälfte der Umstiegswilligen gibt an, dass sich dafür die Radverkehrsinfrastruktur verbessern muss
- Weitere genannte Voraussetzungen
 - Kürzere Wege
 - Mehr Abstellmöglichkeiten (vor allem diebstahl- und witterungsgeschützte Abstellplätze)

Große Potentiale

Abbildung 3

Wegevergleich: von Tür zu Tür im Stadtverkehr*



Quelle: UBA-Fachschätzung, Stand Juli 2014

Positive Auswirkungen

- Jeder, der vom Auto aufs Fahrrad umsteigt, steigert die Qualität **aller** Verkehrsteilnehmer und der Anwohner
- Weniger Autos bedeuten für den übrigen Kfz-Verkehr weniger Staus
- Es werden weniger Parkplätze benötigt
- Stärkung der Fußgänger, da keine Radfahrende mehr auf den Gehwegen
- Positive Auswirkungen auf die Gesundheit
 - Durch mehr Bewegung (Radfahren statt im Auto sitzen)
 - Weniger Luftverschmutzung durch Feinstaub, Stickstoffoxide und CO₂, da die Anzahl der Kfz sinkt
- **Eine Verbesserung der Radinfrastruktur ist notwendig um diese positiven Effekte herbeizuführen**

Vergleich Seitenraum / Fahrbahn



Quelle: AGFK Baden-Württemberg (Sehen und gesehen werden)

Piktogrammreihe (Versuchsphase)



- Auf der Fahrbahn bei beengten Verhältnissen
- Markierung durch eine Kette von Fahrrad-Piktogrammen im Abstand von 20 – 40 Meter
- Information der Radfahrenden und Autofahrenden, dass Radfahren auf der Fahrbahn erlaubt ist
- Information der Personen in parkenden Autos, dass hier beim Ein- und Ausstieg besonders auch auf Fahrräder zu achten ist
- Entlastung der Gehwege im Seitenraum

Casinostraße



- Änderung der Einbahnstraßenregelung zwischen Luisenstraße und Schloßstraße
- Radfahrende können die Straße weiterhin im Zweirichtungsverkehr befahren
- Umbau der „Nase“ in der Casinostraße / Luisenstraße
- Stärkung einer wichtigen Hauptroute des Radverkehrs

Viele weitere Maßnahmen



- Umsetzung der Fahrradschiebehilfe Balduinbrücke Lützel (Wilhelm-Stöppler-Platz)
- Herstellung einer Radverkehrsfurt in der Querung Weißer Gasse
- Aufstellung von Fahrradabstellanlagen: Rizzastraße, Altlöhrtor, Clemensstraße, Kurfürstenstraße...
- Erneuerung der Fahrradabstellanlagen am Löhr-Center Busbahnhof
- Markierung von Schutzstreifen in der Kurfürst-Schönborn-Straße + wegweisende Beschilderung
- Neubau einer Verbindungsspanne zwischen Römervilla und Mailust

KOBLENZ
VERBINDET.

Stadtentwicklung
und Bauordnung



Verkehrsentwicklungsplan
Koblenz 2030

Ziele, Szenarien und integriertes
Handlungskonzept

 **Planersocietät**
Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation

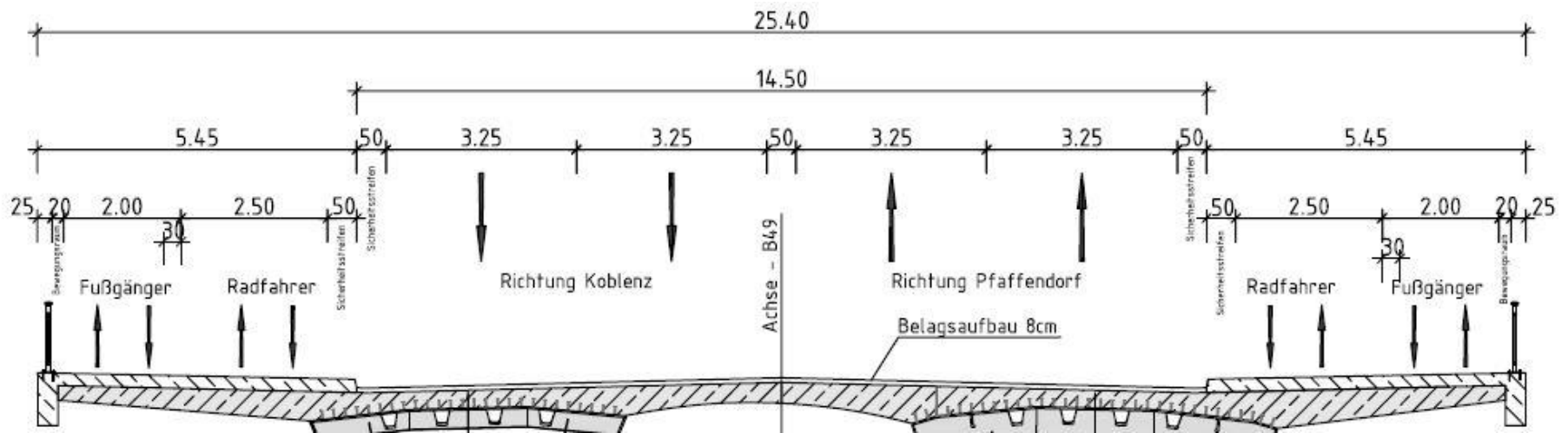
KOBLENZ
VERBINDET.

VEP 2030

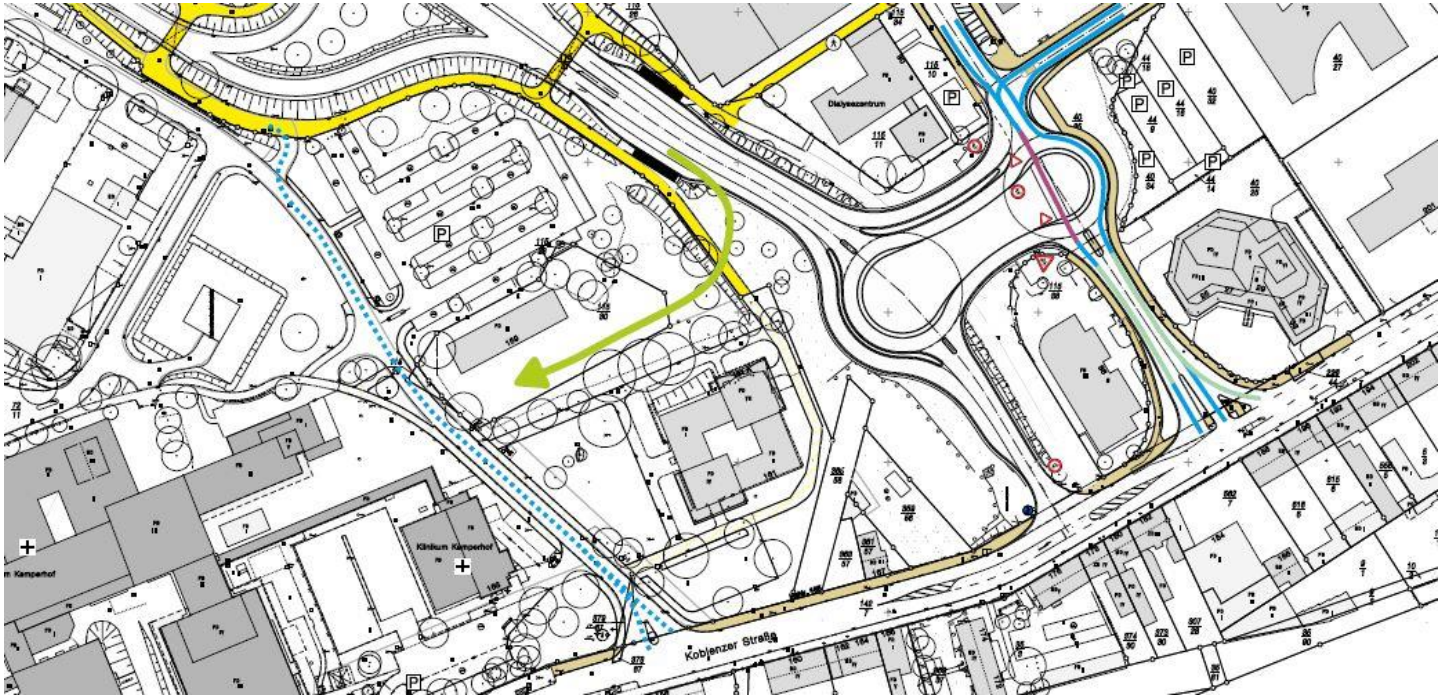
www.vep.koblenz.de

KOBLENZ
VERBINDET.

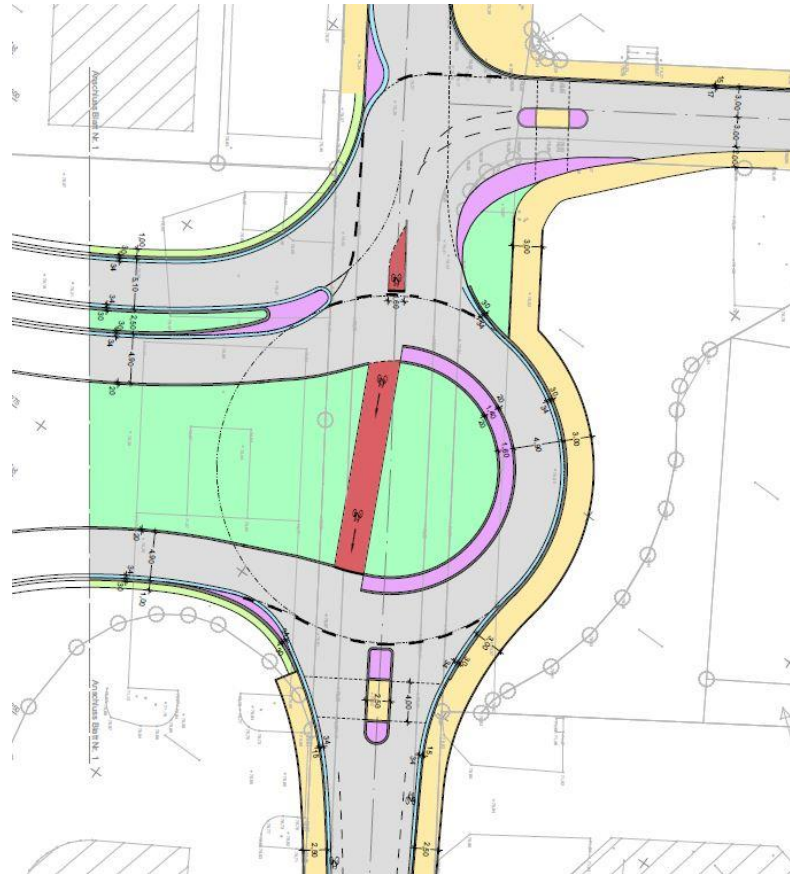
Pfaffendorfer-Brücke

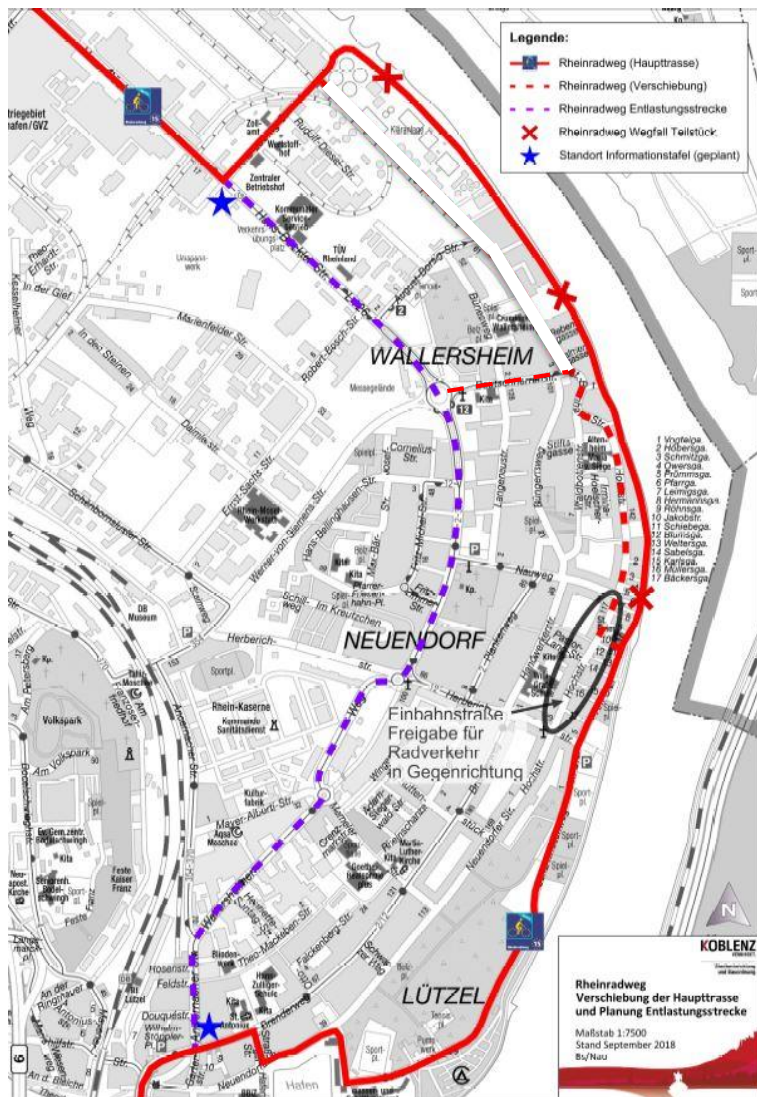


Knotenpunkt Kurt-Schumacher-Brücke

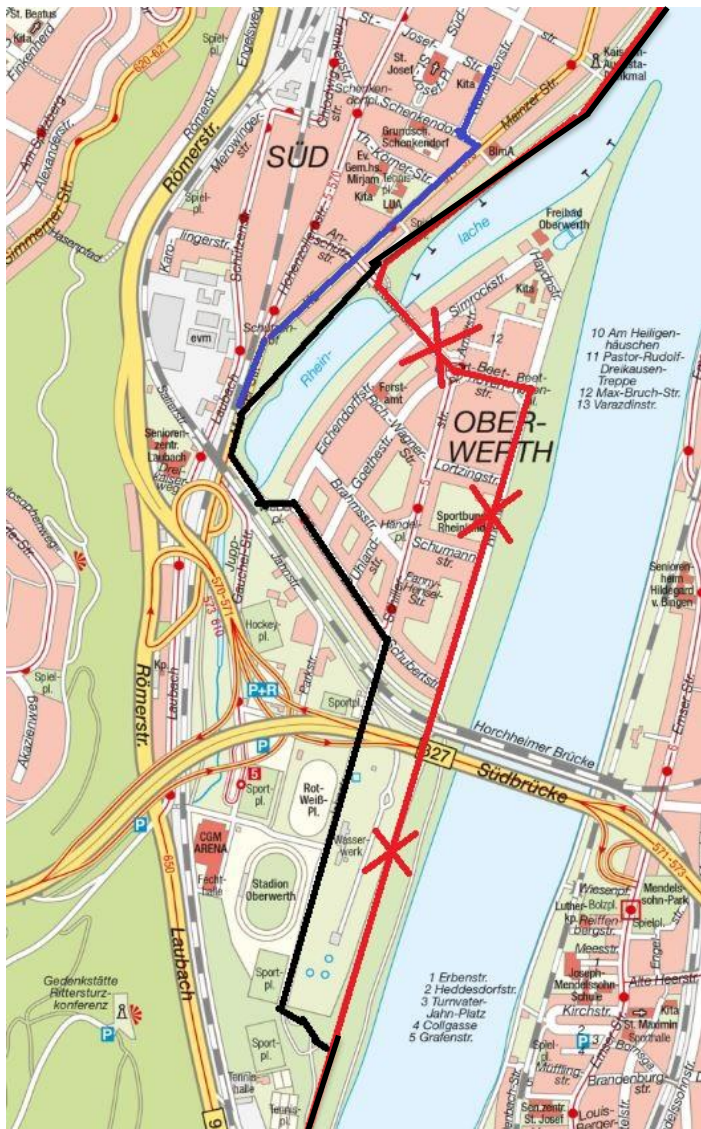


Knotenpunkt Kurt-Schumacher-Brücke





Umlegung Rheinradweg + Hochwasseralternative / Pendlerroute (Nord)



Umlegung Rheinradweg + Hochwasseralternative / Pendlerroute (Süd)

Radweg Moselweiß / Lay

Planungsstand (LBM):

- Eigenständiger Rad- und Gehweg auf der Uferseite der Bundesstraße
- Abdeckung der gesamten Strecke zwischen Lay und Moselweiß (knapp 3 km)
- Breite: 2,50 m
- Bauliche Abtrennung zur Bundesstraße



Friedrich-Ebert-Ring

Planung von Lösungsansätzen für den Friedrich-Ebert-Ring



Beatusstraße

Planung von Lösungsansätzen für die Beatusstraße



Rauental / Moselbogen

Planung von Lösungsansätzen im Moselbogen Rauental



www.rhein-zeitung.de; Thomas Frey

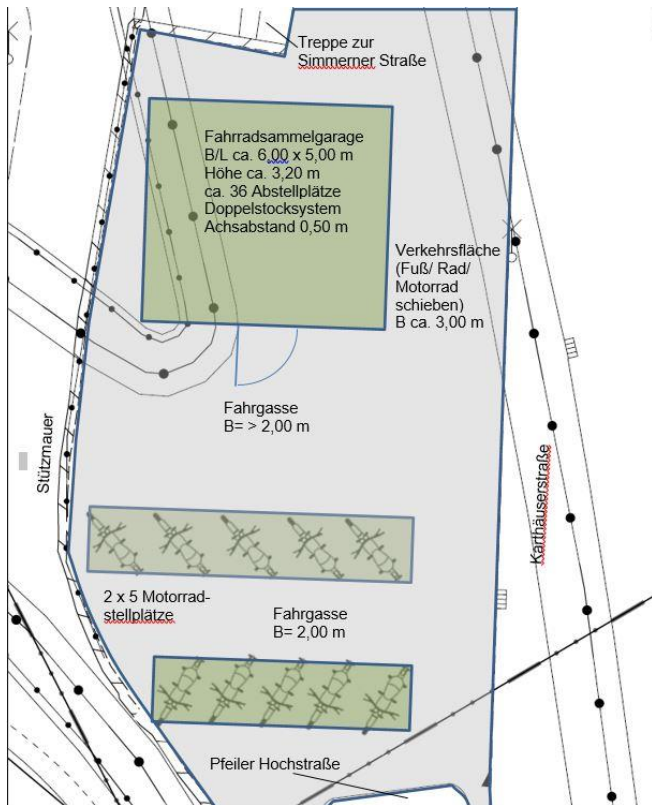


KOBLENZ
VERBINDET.

Mehr Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt



Fahrradabstellanlage Hbf. West



Fahrradstation Hbf.



www.dw.com; © Reuters / M. Kooren (verändert)



www.general-anzeiger-bonn.de; Stadt Offenburg

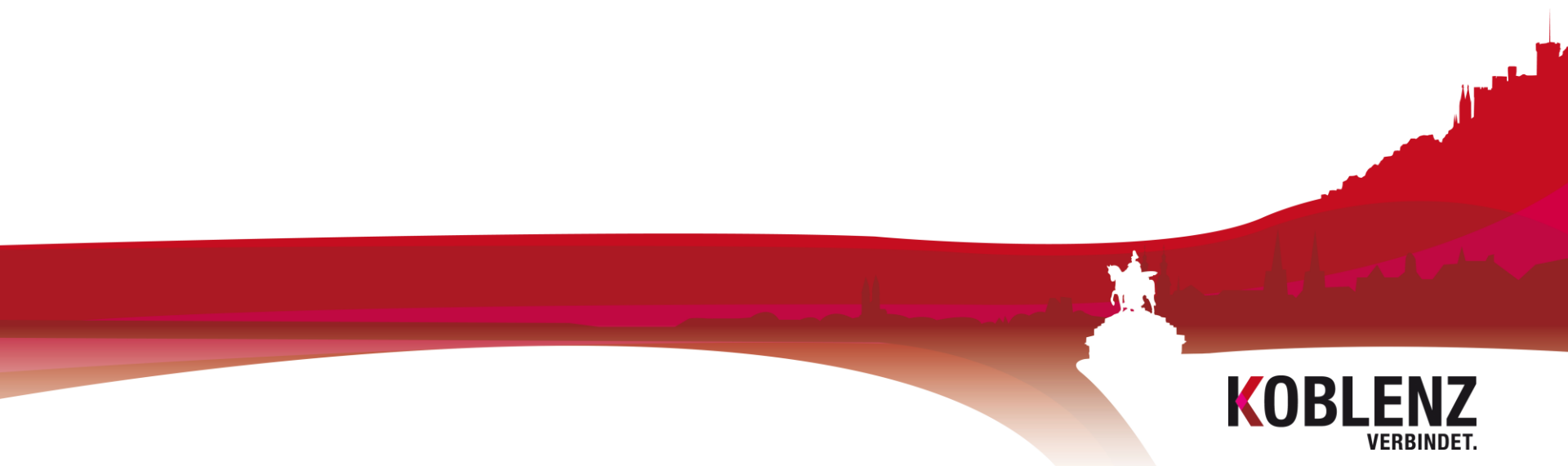
Weitere Maßnahmen



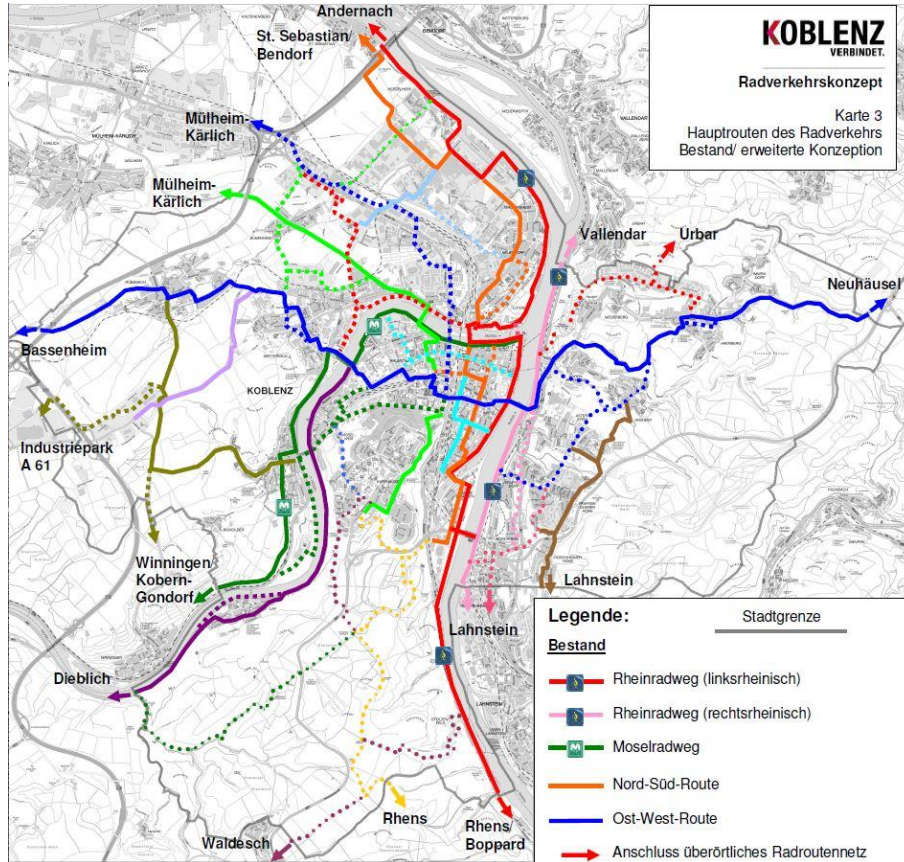
- Öffnung weiterer Einbahnstraßen für den Radverkehr
- Aufstellung weiterer Fahrradabstellanlagen im gesamten Stadtgebiet
- Konzeptionelle und organisatorische Arbeiten zur Optimierung von Radverkehrsführungen
- Operative Kleinmaßnahmen (z.B. Beseitigung von akuten Schäden, Störungen, Beschilderungsmängeln etc.)

Rückfragen

zu den bisherigen Inhalten



Radverkehrskonzept

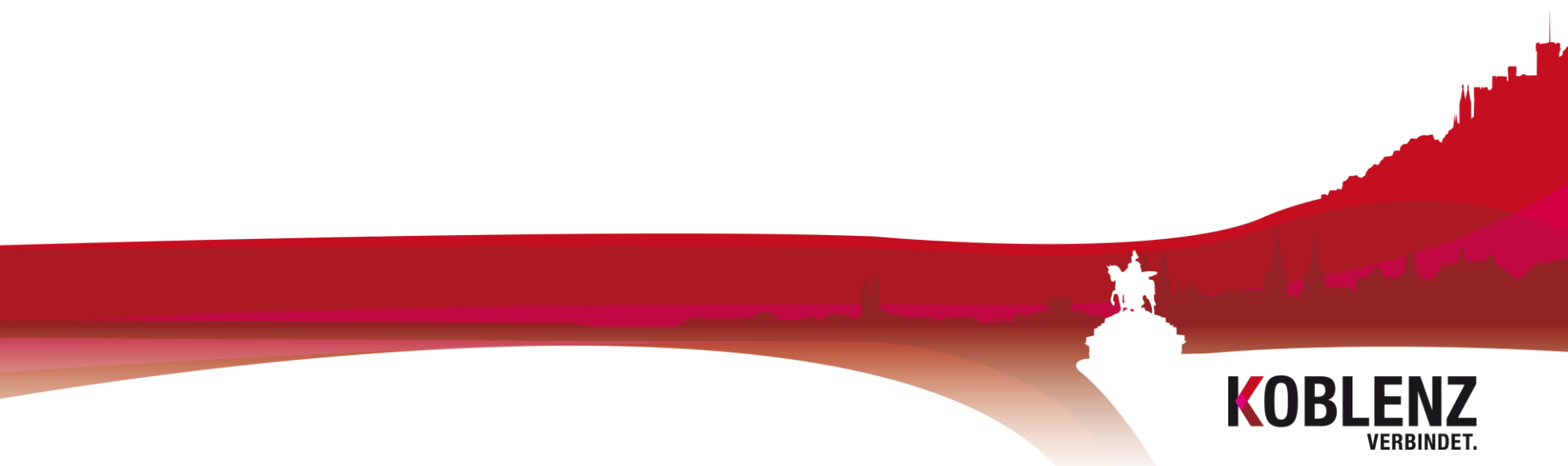


Untersuchung der Haupttrassen:

- Vorlage: Haupttrassen des Radverkehrs aus dem VEP 2030
- Ziel: Maßnahmenkonzept für alle Haupttrassen
- Herbst 2018: Beauftragung von KOCKS Consult GmbH
- Abgabe: Im nächsten Monat
- Werkstattbericht und weitere Informationen von Herrn Borgmann von KOCKS Consult GmbH

Radverkehrskonzept

....Ihre Fragen, Anmerkungen



Ausblick

- Protokoll zur Sitzung per Mail oder unter www.radverkehr.koblenz.de
- Koblenzer Fahrradtag
 - Samstag, 15. Juni / 14 Uhr / Münzplatz
- Der nächste Arbeitskreis Radverkehr findet im Herbst / Winter statt

Vielen Dank
für Ihre Mitarbeit!