

AK Radverkehr der Stadt Koblenz

7. Sitzung am 04. April 2019

16.30 Uhr bis 19.00 Uhr

Rathausgebäude II, Saal 220

Zur Sitzung wurde mit Schreiben vom 28.02.2019 eingeladen. Die Stadtratsfraktionen sowie die Ortsvorsteher haben eine gesonderte Einladung erhalten.

Tagesordnung

1. Begrüßung
2. Präsentation des Radverkehrsbeauftragten
3. Aussprache
4. Sachstand Radverkehrskonzept
5. Aussprache
6. Ausblick / Verabschiedung

1. Begrüßung

Herr Hastenteufel, Amtsleiter des Amts für Stadtentwicklung und Bauordnung, begrüßt die rund 50 Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Arbeitskreises, darunter die Vertreterinnen und Vertreter aus Politik, Verwaltung und Institutionen sowie Bürgerinnen und Bürger, die sich über den Sachstand der Radverkehrsförderung informieren möchten.

Frank Hastenteufel gedenkt Peter Gorius, der bis zu seinem tragischen Tod viel Pionierarbeit für den Radverkehr in Koblenz geleistet hat.

Außerdem geht Herr Hastenteufel aus aktuellem Anlass auf die allgemeine Verkehrssituation in Koblenz und insbesondere auf die Sanierungen der Brücken über den Rhein ein. Er betont, dass es nicht vorgesehen war, dass alle 3 Rheinbrücken gleichzeitig saniert werden. Vor allem die Sanierung der Pfaffendorfer Brücke war nicht absehbar. Zur der Wahrung der Sicherheit, gibt es kurzfristig aber kein anderes mögliches Vorgehen. Die Stadtverwaltung arbeitet intensiv an einem Maßnahmenpaket zur Entlastung der Verkehrssituation.

Anschließend leitet Herr Hastenteufel über zum zweiten Punkt der Tagesordnung und übergibt dem Radverkehrsbeauftragten Tobias Weber das Wort.

2. Präsentation des Radverkehrsbeauftragten

Die Präsentation des Radverkehrsbeauftragten ist, wie dieses Protokoll, auf der Radverkehrshomepage der Stadt Koblenz zu finden (www.radverkehr.koblenz.de).

Themen des Vortrags sind:

- Grundsätze zu Radverkehrsanlagen
- Potentiale des Radverkehrs
- Kürzlich umgesetzte Maßnahmen
 - Piktogrammketten
 - Änderung der Einbahnstraßenregelung in der Casinostraße
 - Erweiterung und Erneuerung von Fahrradabstellanlagen
 - Fahrradschiebehilfen an Treppen

- Markierung von Schutzstreifen in der Kurfürst-Schönborn-Straße
 - Erweiterung der wegweisenden Beschilderung
 - Herstellung von Radfurten
 - Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans 2030 (www.vep.koblenz.de)
- Künftige Maßnahmen, die unabhängig vom Haupttroutengutachten umgesetzt werden sollen
 - Radwege auf der neuen Pfaffendorfer Brücke
 - Umbau Knotenpunkt Kurt-Schumacher-Brücke
 - Umlegung Rheinradweg + Alternativen für Pendler
 - Radweg Moselweiß / Lay
 - Radverkehrsführung im Friedrich-Ebert-Ring
 - Radverkehrsführung in der Beatusstraße
 - Radverkehr im Rauentaler Moselbogen
 - Erweiterung der Fahrradabstellanlagen im Stadtgebiet
 - Fahrradgarage am Ausgang Hbf. West
 - Fahrradstation am Hauptaustgang des Hbf.

3. Aussprache (Beantwortung von Fragen)

Radverkehr rechte Rheinseite

Es gibt keine Ungleichbehandlung der Rheinseiten bezogen auf die Vorhaben im Radverkehr. Das Gutachten zu den Haupttrouten, welches anschließend von Herrn Borgmann vorgestellt wird, betrachtet das gesamte Stadtgebiet.

Beatusstraße

Die Umsetzung der Optimierungsmaßnahmen für den Radverkehr in der Beatusstraße kann frühestens 2021 erfolgen. Eine regelkonforme Radverkehrsführung bei gleichzeitigem Erhalt aller Pkw-Parkplätze ist nicht kostengünstig zu erreichen. Welche Lösung verwirklicht wird, ist eine politische Entscheidung.

Friedrich-Ebert Ring

Ein genauer Termin für die Umsetzung der Optimierungsmaßnahmen für den Radverkehr im Friedrich-Ebert-Ring kann nicht angegeben werden.

Südallee

Der Realisierungswettbewerb wurde im letzten Jahr abgeschlossen. Gewonnen hat eine Variante, in der eine Fahrradstraße für die Südallee vorgesehen ist. Im zweiten Halbjahr 2019 werden weitere Vorlagen zur Südallee in die politischen Gremien gegeben. Die Reduzierung der Pkw-Parkplätze war Teil der Vorgaben des Wettbewerbs, um mehr Raum für den Radverkehr sowie das Gehen und Verweilen zu schaffen

Benutzungspflicht

Die Benutzungspflicht von Radwegen im Seitenraum soll zukünftig in einigen Straßen aufgehoben werden. Angedacht ist dies z.B. für die Rizzastraße in der Kfz-Fahrtrichtung.

Pfaffendorfer Brücke (aktuelles Bauwerk)

Die momentan gesperrten Randzonen der Fahrbahn können aufgrund von wiederholt auftretenden Flächenbedarfen für Prüfungs- und Bauarbeiten nicht für den Radverkehr freigegeben werden. Ein Erhalt des alten Brückengebäudes in Zukunft für Rad- und Fußverkehr ist nicht möglich, da das neue Brückenbauwerk größtenteils an der gleichen Stelle platziert werden muss, um regulär befahrbare Verkehrsanschlüsse zu gewährleisten und um eine Beeinträchtigung des Stadtbilds im Schlossumfeld zu vermeiden.

Konflikt Fußverkehr / Radverkehr

Das Konfliktpotential zwischen Fuß- und Radverkehr bei einer gemeinsamen Flächennutzung wird allgemein als hoch angesehen. Der Geschwindigkeitsunterschied beider Verkehrsarten ist prozentual gesehen besonders hoch. Daher wird innerorts in der Regel eine räumliche Trennung angestrebt – auch im technischen Regelwerk. Die aktuellen Planungen der Stadt sehen vor, den Radverkehr im Regelfall auf der Fahrbahn zu führen und dort, wo es erforderlich ist, eine Radverkehrsanlage bereitzustellen. Dies ist nach aktuellem Forschungsstand meist die sicherste Führung, wenn bei der Planung und Ausführung alle Vorgaben zu den Breiten samt Sicherheitsabständen eingehalten werden. Mit der Bereitstellung sicherer und attraktiver Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn wird u.a. auch erwartet, dass der Konflikt zwischen Fuß- und Radverkehr abnimmt.

Fahrradabstellanlage am Hbf.

Gegen den Bau eines neuen Fahrradparkhauses auf den Freiflächen beim Nordeingang spricht der Denkmalschutz des Bahnhofgebäudes. Die Stadt bemüht sich seit langem, doch bislang ohne Erfolg um geeignete Flächen in Bestandsgebäuden in Bahnhofsnähe. Nun werden Alternativen geprüft, z.B. ein Fahrradparkhaus mit einem automatisierten Regalsystem oder der Bau einer unterirdischen Fahrradstation im Anschluss an die Pkw-Tiefgarage (die selbst keine Flächenpotenziale bietet).

Radschnellwege

Die Stadt und das Land untersuchen die Schaffung mehrerer Radschnellverbindungen. Sie sind in eng bebauten Städten in Mittelgebirgslage nur sehr schwierig zu integrieren, da der Raum dazu oft nicht vorhanden ist. Strecken, die in Betracht kommen, sind auf der rechten Rheinseite Richtung Norden (Vallendar, Bendorf und Engers), an der Bundesstraße 9 über Stolzenfels nach Boppard und im Moseltal. Außerdem wird geprüft, ob durch Grunderwerb entlang der Bahn eine Trasse auf der linken Rheinseite nach Norden realisierbar ist (Weißenthurm, Andernach und Neuwied). Diese Route hätte die größte Verkehrsbedeutung. Aufgrund der komplizierten Rahmenbedingungen und längerer Planungsprozesse ist allerdings nicht mit einer zeitnahen Umsetzung zu rechnen.

Simmerner Straße

Die Lücken für den Radverkehr in der Simmerner Straße sind bekannt. Die Simmerner Straße ist Teil der Haupttroutenuntersuchung, worin Vorschläge zur Schließung dieser Lücken enthalten sein werden.

Horchheimer Brücke

Die Horchheimer Brücke ist momentan nur in einer Richtung für den Radverkehr freigegeben, da die Breite zu gering ist, um sie in beide Richtungen freizugeben. Ob die Freigabe in beide Richtungen durch ein Versuchsprojekt möglich ist, wird geprüft. Sobald wie möglich soll eine bauliche Verbreiterung der Engstelle erfolgen.

4. Sachstand Radverkehrskonzept

Um das Radverkehrskonzept weiterzuentwickeln, hat die Stadt im letzten Jahr ein Gutachten zu den Haupttrouten des Radverkehrs in Auftrag gegeben. Vorlage waren Haupttrouten des Radverkehrs aus dem Verkehrsentwicklungsplan 2030. Diese basieren weitgehend auf dem Entwurf zum städtischen Radverkehrskonzept aus dem Jahr 2014/15 von Herrn Gorius. Der Schwerpunkt der Haupttrouten liegt auf der Verbindung der Innenstadt mit allen Stadtteilen, sowie der Stadtteile untereinander. Abgabe des Gutachtens soll im Sommer 2019 abgeschlossen sein. Als Ergebnis wird ein Maßnahmenkatalog für alle Haupttrouten entstehen, die wiederum als Grundlage für die Prioritätenreihung der einzelnen Maßnahmen dienen wird.

Herr Borgmann von KOCKS Consult GmbH präsentiert einen Werkstattbericht, in dem das grundsätzliche Vorgehen erklärt wird und beispielhaft Maßnahmen in der Koblenzer Straße / Moselweißer Straße vorgestellt werden. Die Präsentation ist auf der Radverkehrshomepage der Stadt Koblenz zu finden (www.radverkehr.koblenz.de).

Die Analysen und Vorschläge des Gutachters sind aktuell noch nicht durch die Verwaltung geprüft. Auch eine Prioritätenliste muss noch erstellt werden.

Der Umfang und Zeitbedarf der Maßnahmensetzung hängt schließlich von der Bereitstellung entsprechender Ressourcen durch die politischen Gremien sowie deren Prioritätensetzung hinsichtlich der Straßenraumaufteilung ab. Neben der schrittweisen Entwicklung von Haupttrouten werden grundsätzlich alle Straßen und Wege, die neu- oder umgebaut werden, auf die Radverkehrsführung geprüft.

5. Aussprache (Beantwortung von Fragen)

Rettungswege

Rettungswege werden bei der Planung des Radverkehrs berücksichtigt und eingehalten.

Bushaltestellen im Bereich von Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn

Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn werden im Bereich von Bushaltestellen unterbrochen. Dies betrifft Radfahrstreifen und Schutzstreifen und entsprechend den Vorgaben der technischen Regelwerke.

Umlaufsperrn

Umlaufsperrn auf Gehwegen sind so geplant, dass das Schieben von Lastenrädern und Fahrrädern mit Anhängern möglich bleibt. Auch die Belange von Fußverkehr mit Kinderwagen, Rollator und Ähnlichem werden berücksichtigt. Auf Radverkehrsanlagen sollen, wenn nötig, Umlaufsperrn durch Poller ersetzt werden.

Umsetzung und Herleitung des Maßnahmenkatalogs aus dem Haupttroutengutachten

Die Umsetzung der Vielzahl an erforderlichen Einzelmaßnahmen ist nur im Laufe der Zeit möglich. Eine schnellere Umsetzung, wie aus dem Plenum gefordert, erfordert mehr personelle und finanzielle Ressourcen, was wiederum politisch zu entscheiden ist. Große Bedeutung kommt der noch zu erstellenden Prioritätenliste zu. Ausschlaggebend wird dabei nicht die Größe einer Maßnahme sein.

Die zuvor genannten Grundlagenplanungen, auf denen das Haupttroutengutachten basiert, berücksichtigen die Quellen und Ziele des Radverkehrs.

Flächenkonkurrenz Pkw-Parken

Es gab von Seiten der Stadt für das Hauptgutachten keine Vorgaben, in welchem Maß Parkplätze für Radverkehrsanlagen entfallen können; der Gutachter beurteilt dies rein fachlich. Der Verkehrsentwicklungsplan hat eine Reduzierung des Flächenverbrauchs durch parkende Kfz zum Ziel, genauso wie ein Ausbau der Park-and-Ride-Standorte in der Region.

Messung des Schadstoffausstoßes durch Kfz

Der lokale CO₂-Ausstoß durch Kfz wird nicht gemessen, sondern auf Grundlage von Verkehrszählungen, welche regelmäßig durchgeführt werden, berechnet. Politisches und planerisches Ziel ist es, den CO₂-Ausstoß der Kfz in Koblenz zu reduzieren und das Stadtklima zu verbessern.

Trierer / Mayener Straße (B416)

Die zukünftige Gestaltung der Trierer / Mayener Straße ist momentan Teil verwaltungsinterner Überlegungen. Es gibt unterschiedliche Ansprüche von verschiedenen Seiten, insbesondere auch zur Verbesserung für den Rad- und Fußverkehr, den Busverkehr, das Stadtklima und das Kleinklima. Dem stehen Erwartungen zum Pkw-Parken entgegen.

Anzahl der Radverkehrsanlagen

Radverkehrsanlagen sind im Detail schwierig zu zählen und quantifizieren. Ziel sind rund 450 Radverkehrsanlagen in Koblenzer Straßen, heute sind es etwa 200. (Anmerkung: Entsprechende Zahlenangaben können sich je nach Ermittlungsmethode unterscheiden, z.B. bezüglich Berücksichtigung optionaler Radverkehrsführungen und Angeboten für eine oder zwei Fahrrichtungen).

Änderungen im Verkehrsraum sind Chancen

Der aus dem Plenum vorgetragene Aufruf, Änderungen im Verkehrsraum als Chance zu betrachten, wird zugestimmt. Es ist Konsens und durch eine repräsentative Befragung des Umweltbundesamtes belegt, dass umweltfreundliche Städte mit einem großen Radverkehrs- und ÖPNV-Angebot als attraktiver und lebenswerter angesehen werden. Dies sollte zukünftig Teil der öffentlichen Diskussionen sein, durch Marketing gestärkt und durch die Politik mitgetragen werden.

Überwachung von parkenden Kraftfahrzeugen auf Radverkehrsanlagen

Für die Überwachung von Falschparkern ist das Ordnungsamt zuständig. Das Ordnungsamt hat die Problematik auf der Agenda und bemüht sich im Rahmen der gegebenen Mittel um die Freihaltung bzw. -machung der Infrastrukturen.

Regelvorgaben des Bundes zum Verkehr

Die zu geringe Höhe der in Deutschland möglichen Bußgelder und anderer Sanktionen bezüglich entsprechender Verkehrsdelikte wird einvernehmlich kritisiert. Höhere Busgelder für Falschparker, werden grundsätzlich befürwortet, liegen aber nicht in der Hand der Kommunen.

Die verstärkte Ausweisung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen wird ebenfalls eingefordert. Sie kann teilweise eine aufwendige Bereitstellung von Radverkehrsanlagen erübrigen, scheitert aber meist an entgegenstehenden bundesrechtlichen Vorgaben. Die Kommunen bzw. Straßenverkehrsbehörden haben bislang nur geringe Handlungsspielräume.

Balduinbrücke

Um Geisterfahrer auf dem Radweg der Balduinbrücke zu reduzieren, werden verschiedene Maßnahmen erwogen. Dazu gehören zusätzliche Markierungen, z.B. durch Pfeile und Schriftzüge. Es wird aber auch eine bessere Anbindung des Schutzstreifens auf der gegenüberliegenden Seite geprüft. (Anmerkung: Unmittelbar nach der Sitzung wurden Richtungspfeile auf dem Radweg und Schutzstreifen markiert.)

Verkehrverhalten

Der Einwurf aus dem Plenum, dass die Menschen meist alle Verkehrsarten nutzen und dementsprechend eine differenzierende Betrachtung bei der Planung nötig ist, wird zustimmend entgegengenommen und als Schlusswort der Aussprache genutzt.

6. Ausblick / Verabschiedung

Der Radverkehrsbeauftragte weist auf den Termin des „Koblenzer Fahrradtags“ hin, welcher am Samstag, den 15. Juni um 14 Uhr auf dem Münzplatz.

Das Protokoll und die Präsentationen werden den Teilnehmern, die in der Verteilerliste des Arbeitskreises eingetragen sind, per Mail zugeschickt. Außerdem wird beides auf der Radverkehrshomepage der Stadt Koblenz (www.radverkehr.koblenz.de) veröffentlicht.

Der nächste Termin des Arbeitskreises wird im Herbst / Winter stattfinden. Abhängig ist dies unter anderem davon, wie zügig die weiteren Schritte bzgl. des Haupttroutengutachtens erfolgen.

Herr Hastenteufel und der Radverkehrsbeauftragte danken allen Teilnehmern für die rege Mitarbeit und das hohe Interesse am Arbeitskreis, wünschen einen angenehmen Heimweg und schließen damit die Veranstaltung.

Aufgestellt:

Koblenz, 02.05.2019

Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung

Tobias Weber / Radverkehrsbeauftragter

Arndt Schwab / Sachgebietsleitung Verkehrsplanung, Verkehrsnetz