



Stadt Koblenz und Radentscheid Koblenz

Stadt Koblenz - In Zukunft besser Radfahren

Vereinbarungen zur Förderung des
Radverkehrs in Koblenz,
Strategien und Maßnahmen 2021 – 2027
(Stand: 17.06.2021)

Anlage 1 zur Beschlussvorlage für den Stadtrat
am 15.07.2021



KOBLENZ
VERBINDET.

Inhaltsverzeichnis

Präambel	3
1. Qualitätsanspruch Radinfrastruktur (Strecke und Knoten)	4
2. Radverkehrsnetz	7
3. Maßnahmen 2022 – 2024 – 2027	9
4. Qualitätsmanagement / Unterhaltung / Sofortmaßnahmen	12
5. Ergänzende Radinfrastruktur	15
6. ständiger Arbeitskreis, Öffentlichkeitsarbeit	17

Anhang

- **Anlagenliste**

Hinweis:

Dieses Dokument stellt das finale Abstimmungsergebnis zwischen Stadtverwaltung und Radentscheid nach dem Abschlussgespräch am 16.06.2021 dar.

Koblenz will sich auf dem Weg zu einer lebenswerten, kinderfreundlichen und klimarechten Stadt, in der alle Menschen gleichberechtigt mobil sein können, weiterentwickeln. Dazu sind deutlich bessere Fußwege und ausreichend Platz für sicheren Radverkehr erforderlich und eine entsprechende Verbesserung der Rad-Infrastruktur. Alle Fußgänger*innen und Radfahrer*innen sollen sich sicher im öffentlichen Raum bewegen können. Dies stärkt auch den lokalen Handel und den Tourismus unserer Stadt. Für einen wirksamen kommunalen Klimaschutz ist die Verkehrswende von besonderer Bedeutung. Laut Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Koblenz (vgl. VEP S. 20ff) sind hier deutliche Veränderungen des Modal Split zugunsten des Radverkehrs und Umweltverbundes erforderlich.

Der Anteil des Radverkehrs lag 2017 bei 9 % und soll laut VEP bis 2030 auf mind. 20 % gesteigert werden. Diese Steigerung soll durch Verlagerung von Autofahrten auf das Fahrrad erreicht werden.

Bereits heute ist ein verändertes Mobilitätsverhalten auch in Koblenz erkennbar, ausgelöst z. B. durch Impulse aus der Corona-Pandemie und der Klimakrise. Der zunehmende Radverkehr stößt in unserer Stadt durch eine "lückenhafte Radverkehrs-Infrastruktur" (VEP S. 24f) spürbar an seine Grenzen.

Das Bürgerbegehren Radentscheid Koblenz hat darum in seinem Antragstext sieben verkehrspolitische Ziele formuliert und dem Oberbürgermeister mit den nötigen Unterschriften im Dezember 2020 vorgelegt (vgl. Anlage 2):

1. Sicheres, durchgängiges Fahrradnetz schaffen
2. Sofortmaßnahmen ergreifen
3. Neue Rad- und Fußwege durchgängig und einheitlich ausbauen
4. Ampelkreuzungen und Einmündungen sicherer gestalten
5. Geschützte Fahrradabstellplätze einrichten
6. Zeitgemäße Fahrradinfrastruktur schaffen und erhalten
7. Maßnahmen unverzüglich und transparent umsetzen.

Diese Ziele des Radentscheids und der berechtigte Aufruf der Bürger*innen zu mutigeren Schritten bei der Verbesserung der Radverkehrssituation in Koblenz wurde von der Stadt zum Anlass genommen, einen gemeinsamen Prozess zu initiieren, um konkrete Maßnahmen und Vorgehensweisen zu definieren.

Die Stadt und der Radentscheid Koblenz haben in einem zeitlich ambitionierten und intensiven Diskussionsprozess einen gemeinsamen „Sprint“ unternommen und einen konkreten Maßnahmenplan "In Zukunft besser Radfahren 2021 - 2027" formuliert. Dieser Plan greift ähnliche Entwicklungen in anderen Kommunen, z. B. in Erlangen oder Darmstadt auf.

Der Rad-Zukunftsplan setzt auch nach Beschlussfassung durch den Stadtrat auf eine weitere partnerschaftliche Kooperation der Stadtverwaltung, der politischen Gremien, des Radentscheids Koblenz und der Fachverbände. So sollen der konstruktive Dialog weitergeführt und das gemeinsame Ziel: „In Koblenz besser Radfahren“ erreicht werden.

Mit der Umsetzung des Zukunftsplans sind aus Sicht der Stadt und des Radentscheids die Ziele und wesentlichen Unterziele des Bürgerbegehrens Radentscheid Koblenz anerkannt und erfüllt.

1. Qualitätsanspruch Radinfrastruktur (Strecke und Knoten)

Strategie

- Die Richtlinie „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)“ in der jeweils gültigen Fassung wird als verbindliches Regelwerk für alle Planungen und baulichen Maßnahmen zu Grunde gelegt. Ergänzende Musterlösungen (z. B. aus Hessen oder BaWü, in RLP noch in Arbeit) werden berücksichtigt.
- Die Planung künftiger Radverkehrsanlagen berücksichtigt besonders die Ansprüche schwächerer Verkehrsteilnehmer*innen.
- Fehlende Flächenressourcen für die Anlage sicherer Radwege werden vor allem von Flächen des Autoverkehrs bereitgestellt.
- Die Farbe Rot soll – nach rechtlicher Abklärung - stärker als bisher die Erkennbarkeit des Radverkehrs im Straßenraum verdeutlichen und für erhöhte Sicherheit sorgen, möglichst durchgängig und insbesondere an Begegnungsflächen mit Kfz-Verkehr.
- Radfahrende erhalten an Kreuzungen je nach Art und Größe des Knotenpunktes eigene Aufstellflächen und vorgezogene Haltlinien vor dem Kfz-Verkehr.
- An großen Kreuzungen soll die Machbarkeit von „geschützten Kreuzungen“ nach holländischem Vorbild geprüft werden.
- Die Stadtverwaltung ist offen gegenüber innovativen neuen Ansätzen zur Anlage von Radverkehrsinfrastruktur.
- Verkehrsplanerische Änderungen sollen, im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten und der Verkehrssicherheit, vermehrt mittels Feldversuchen unter realen Bedingungen erprobt werden.
- Die Zusammenarbeit mit der Hochschule Koblenz (Fachbereich Bauingenieurwesen) und anderen Hochschulen soll intensiviert werden.

Vereinbarung

Es gilt die Grundregel der Straßenverkehrsordnung, dass die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer*innen der Flüssigkeit des Verkehrs vorgeht. (VwV StVO zu § 39-42 Ziff. 5 Satz 2)

Um das Radverkehrspotential voll auszuschöpfen, muss berücksichtigt werden, dass es verschiedene Typen von Radfahrenden gibt, die sehr verschiedene Ansprüche haben: Einige fahren gerne in weitgehend autofreien Bereichen, andere wollen schnell und direkt auf Hauptverkehrsstraßen vorankommen. Eine sichere und einladende Straßen- und Wegeinfrastruktur soll auch unsicheren, ungeübten Menschen wie Kindern und älteren Menschen das Radfahren ermöglichen und somit den Radverkehrsanteil erhöhen. Gleichzeitig muss es aber auch Infrastrukturen geben, die den dynamisch-selbstsicheren Teil der Radfahrenden anziehen. Grundsätzlich sollte es daher für jede Relation jeweils ein sicheres Infrastrukturangebot für beide Gruppen geben, wobei dies nicht unbedingt über die gleichen Straßen und Wege verläuft.

Die Stadt Koblenz richtet möglichst viele Strecken und Knotenpunkte mit hohen Sicherheitsstandards für alle Radfahrende ein. Soweit Radverkehrsanlagen erforderlich sind, kommen priorisiert insbesondere die folgenden in Frage:

1. Fahrradstraßen,
2. Baulich angelegter Radweg,
3. Protected Bike Lane (geschützte Radfahrstreifen¹)
4. Radfahrstreifen,
5. Schutzstreifen (bei eingeschränkten Platzverhältnissen).

Gemeinsame Fuß- und Radwege (Zeichen 240) sollen die Ausnahme sein (vgl. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, ERA). Dies dient auch dem Schutz von Fußgänger*innen.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Radverkehrsanlagen zählt auch die deutliche Wahrnehmung des Bereichs für Radfahrer. **Rot eingefärbte Verkehrsflächen** sollen – nach rechtlicher Abklärung – stärker als bisher die Erkennbarkeit des Radverkehrs im Straßenraum verdeutlichen und zu einer erhöhten Sicherheit sorgen, möglichst durchgängig und insbesondere an Begegnungsflächen mit dem Kfz-Verkehr. Dieses gilt besonders für Furten und Aufstellflächen an wichtigen Kreuzungen.

Die Sicherheit an **Kreuzungen** wird durch die getrennte Führung und Aufstellung von Rad- und Autoverkehr verbessert. Radfahrende sollten dabei verstärkt im Blickfeld der Autofahrer sein.

Aktuelle Planungen zur Gestaltung von signalisierten Knotenpunkten sehen eigene Aufstellbereiche für Radfahrende vor (z. B. Kreuzungen in der Mainzer Straße: An der neu

¹ Protected Bike Lanes (deutsch: geschützte Radfahrstreifen) sind Radfahrstreifen auf der Fahrbahn, die durch bauliche Barrieren (Poller, Betonelemente, Blumenkübel o. Ä.) vom Autoverkehr getrennt sind und so vor dem Überfahren und Zuparken geschützt werden. Vom Gehweg sind sie meist durch die Bordsteinkante getrennt. Oft sind sie farblich markiert. [BMVI (Hrsg.): Nationaler Radverkehrsplan 3.0, Berlin 2021]

gestalteten Kreuzung Mainzer Straße / Hohenzollernstraße wurden vorgezogene Haltlinien für Radfahrende mit eigener Signalisierung und aufgeweitete Radaufstellstreifen für Linksabbieger vor den Autos markiert). Diese Gestaltungsformen werden zukünftig bei der Planung und Gestaltung von signalisierten Knotenpunkten berücksichtigt, auch bestehende Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen werden im Rahmen technischer oder baulicher Erneuerungen geprüft und entsprechend umgestaltet.

An großen, in der Regel mehrspurigen Hauptverkehrsstraßen soll die Machbarkeit von "geschützten Kreuzungen" nach holländischem Vorbild² geprüft werden. Hierbei gelten die Empfehlungen aus dem Nationalen Radverkehrsplan (NRVP 3.0). Die Zustimmung der übergeordneten Stellen ist aktuell dafür Voraussetzung.

Die bevorrechtigte Führung von Radverkehr an Einmündungen oder Kreuzungen sollte – wo dies möglich ist – gegenüber dem querenden, nicht vorfahrtberechtigten Verkehr durch bauliche Elemente (z.B. durch Aufpflasterungen) verdeutlicht werden.

Bestandsaudit

Die Stadt Koblenz wird vor Durchführung einer erforderlichen Straßenbaumaßnahme und Eingriffen in den Straßenraum vorab immer prüfen, ob sich im betroffenen Abschnitt die Verkehrssituation für den Rad- und Fußverkehr verbessern und sicherer gestalten lässt. Es gelten die Richtlinien für das Sicherheitsaudit an Straßen (RSAS).

Zusammenarbeit mit der Hochschule Koblenz und anderen Hochschulen

Die Zusammenarbeit mit Hochschulen bei Themen des Radverkehrs soll zukünftig intensiviert und ausgebaut werden. Die Stadt Koblenz übernimmt hier die Initiative und nimmt Kontakt zu den Verantwortlichen der relevanten Fachbereiche auf. Von der Kooperation sollen verstärkt Synergieeffekte für beide Seiten genutzt werden.

² [Kreuzungsdesign | Fahrradportal \(nationaler-radverkehrsplan.de\)](https://www.nationaler-radverkehrsplan.de)

2. Radverkehrsnetz

Strategie

- Das im VEP dargestellte Zielnetz 2030 sowie die Strecken des Haupttroutengutachtens wurden im Hinblick auf die Entwicklung eines durchgängigen und bis 2027 umzusetzenden Radverkehrsnetzes als Grundgerüst für weitere Verdichtungen konkretisiert.
- Im Vordergrund steht die Entwicklung des Alltagsradwegenetzes. Touristische Routen sind Teil des Netzes, da sie wichtige Netzfunktionen auch für den Alltagsradverkehr übernehmen.
- Alle Koblenzer Stadtteile sowie die wichtigsten Alltagsziele (Arbeitsplatzschwerpunkte, Bildungseinrichtungen etc.) werden angebunden.
- Das Radverkehrsnetz unterliegt einer fortlaufenden Aktualisierung und Überprüfung anlässlich städtebaulicher und verkehrlicher Entwicklungen.
- Die Entwicklung von Pendler-Radrouten (unter Federführung des Landes RLP) wird unterstützt und die konkreten Machbarkeitsstudien nach Norden und Süden werden weiter vorangetrieben.

Vereinbarung

In Koblenz fehlt es an durchgängigen und attraktiven Radverkehrsachsen in der Stadt. Die Beteiligten sind sich einig, dass nur eine intakte Radverkehrsinfrastruktur auf zusammenhängenden Abschnitten die Menschen motiviert, das Verkehrsmittel Fahrrad stärker als bisher im städtischen Bereich und im Alltag zu nutzen.

Das Ziel ist demnach, die finanziellen und personellen Anstrengungen auf zusammenhängende Strecken zu bündeln, um vorrangig durchgängige Radverkehrsachsen in der Stadt zu entwickeln.

Grundlage für die zukünftige Entwicklung des Radverkehrsnetzes bildet weiterhin das im Verkehrsentwicklungsplan dargestellte Zielnetz 2030, das die gesamtstädtische Netzstruktur einschließlich Verknüpfungen mit angrenzenden Netzen der Nachbarkommunen in unterschiedlichen Hierarchiestufen abbildet: Haupt- und Nebenrouten, Rad-schnellverbindungen, Radkomfortrouten.

Stadt und Radentscheid haben das Netz mit Blick auf vordringliche Achsen und Verbindungen konkretisiert. Diese werden in den nächsten Jahren entwickelt und ausgebaut. Neben der Bestätigung der Hauptachsen in Nord-Süd und Ost-West-Richtung wurden weitere wichtige Netzergänzungen festgelegt, um alle Stadtteile und die wichtigsten Alltagsziele der Innenstadt anzubinden. Ergänzt wird das Netz um die geplanten Pendler-Radrouten und die touristischen Routen an den Flussläufen (vgl. Anlage 3):

Hauptachsen

- Hauptachse Nord-Süd: Kesselheim – Wallersheim – Neuendorf – Lützel – Zentrum (Casinostraße – Südallee/ Mainzer Straße) – südliche Vorstadt – Oberwerth - Stolzenfels
- Hauptachse Ost-West: Immendorf/ Arenberg – Niederberg – Ehrenbreitstein – Pfaffendorfer Brücke – Zentrum (Rizzastraße) – Goldgrube – Rauental – Moselweiß – Kurt-Schumacher-Brücke – Metternich - Rübenach

Wichtige Netzergänzungen

Bereich Nord

- Metternich – Bubenheim, Anbindung DLZ Bubenheim
- Metternich – Lützel über Trierer/ Mayener Straße, inkl. Anbindung IGS Pollenfeld

Bereich Mitte / Zentrum

- Rauental – Zentrum über Moselweißer Straße und Saarplatz
- Neustadt - Clemensstraße
- Anbindung Karthause mit Hochschule über Simmerner Straße, Berliner Ring
- Balduinbrücke – Hauptbahnhof über Löhrstraße/ Bahnhofstraße
- Zentrum – Güls über Beatusstraße
- Hauptbahnhof – Südallee über ZOB

Bereich Ost

- Pfaffendorf – Horchheim – (Lahnstein) über Emser Straße, inkl. Querverbindung Horchheimer Brücke
- Verbindung Höhenstadtteile: Arenberg – Arzheim – Pfaffendorfer Höhe – Horchheimer Höhe, Querverbindungen über Blindtal und Lehrhohl

Pendler-Radrouten

Das Land Rheinland-Pfalz fördert die Durchführung von Machbarkeitsstudien zu Pendler-Radrouten im Land. Im Raum Koblenz werden derzeit zwei Machbarkeitsstudien durchgeführt:

- Koblenz – NRW: rechtsrheinisch und linksrheinisch
- Koblenz – Boppard: linksrheinisch

Die Stadt Koblenz unterstützt den LBM Rheinland-Pfalz sowie die beauftragten Fachbüros und informiert fortlaufend über die Sachstände zu den Machbarkeitsstudien. Ergebnisse der Machbarkeitsstudien werden Ende 2022 erwartet. Die daraus resultierenden Handlungserfordernisse zur baulichen Umsetzung werden daran anschließend als Maßnahmen definiert und im Maßnahmenkatalog ergänzt.

Touristische Routen

Durch Koblenz führen drei bedeutende überregionale Radfernwege:

- Rhein-Radweg
- Mosel-Radweg
- Radweg Deutsche Einheit.

Alle drei Routen nutzen Wege und Straßen entlang der Flüsse. Im Koblenzer Radverkehrsnetz haben diese Routen neben ihrer touristischen Bedeutung auch große Bedeutung für den Alltagsradverkehr. Die weitere Entwicklung und der Ausbau der oft schmalen Uferwege sind zu berücksichtigen.

Dies gilt im Besonderen für das **Peter-Altmeier-Ufer**: neben dem grundsätzlichen Ziel, die Aufenthaltsqualität für Bürger*innen und Besucher*innen zwischen Balduinbrücke und Deutschen Eck insgesamt zu erhöhen, sollen konkrete Schritte zur Stärkung des Umweltverbundes durch wirksame Verlagerung des Radverkehrs auf die Straße bei gleichzeitiger Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) eingeleitet werden (Prüfauftrag bis 2022 mit anschließender Testphase).

3. Maßnahmen 2022 – 2024 - 2027

Strategie

- Für die Umsetzung des definierten Radverkehrsnetzes werden kurzfristige (bis Ende 2022), mittelfristige (bis Ende 2024) und langfristige (bis Ende 2027, tlw. darüber hinaus) Maßnahmen für Strecken und Knotenpunkte festgelegt. Konkrete Führungsformen des Radverkehrs ergeben sich aus dem Planungs- und Prüfprozess und können zum heutigen Zeitpunkt nicht festgelegt werden.
- Die Priorisierung der Maßnahmen zu den Zeithorizonten orientiert sich am aktuellen Projektstand, am abgeschätzten Prüfungs- und Beteiligungsaufwand, an der Netzfunktion und am Nutzerpotenzial.

Vereinbarung

Das festgelegte Radverkehrsnetz der Stadt Koblenz soll schrittweise in drei Zeitzielen (2022, 2024, 2027) ergänzt und modernisiert werden.

Nach Abschätzung des erforderlichen Handlungsbedarfs und Planungsaufwandes für alle Strecken und Knoten wurde ein Maßnahmenkatalog entwickelt und alle Maßnahmen den drei Zeitzielen zugeordnet. Diese Zuordnung trifft keine genaue Aussage darüber, in welchem Jahr die Maßnahme umgesetzt wird. Die Umsetzung erfolgt jeweils im Zeitraum zwischen zwei Zeithorizonten. So kann eine langfristig geplante Maßnahme (bis Ende 2027) durchaus auch früher, also z. B. 2025 oder 2026 fertig gestellt werden. Zum jetzigen Zeitpunkt dient diese Zuordnung der Orientierung.

Alle Zeitziele der einzelnen Maßnahmen und Bauabschnitte können aus heutiger Sicht nur vorläufig eingeschätzt werden. Ihre Umsetzung und Reihenfolge richten sich nach den Beschlüssen der zuständigen Gremien und jeweiligen Förderbescheiden.

Kurzfristige Maßnahmen bis 2022

- überwiegend laufende Planungen, bei denen der Planungsfortschritt eine absehbare Umsetzung erlaubt
- neue Planungen, die ausschließlich Markierungen betreffen und keine (größeren) baulichen Änderungen beinhalten (konsumtive Maßnahmen)
- Sanierungsmaßnahmen, z. B. Oberflächenverbesserungen aus dem Budget der Straßenunterhaltung (siehe Abschnitt Sofortmaßnahmen)

Mittelfristige Maßnahmen bis 2024

- Laufende Planungen, bei denen der Planungsfortschritt eine Umsetzung bis Ende 2024 erlaubt
- Neue Planungen, die eine absehbare Planung und Umsetzung bis Ende 2024 erlauben

Langfristige Maßnahmen bis 2027

- Laufende Planungen, bei denen der Planungsfortschritt eine Umsetzung bis Ende 2027 erlaubt (z. B. Radverkehrsanlagen auf dem Neubau der Pfaffendorfer Brücke)
- Neue Planungen, die zusätzliche Gutachten, ggf. Grunderwerb benötigen und/oder größere bauliche Änderungen beinhalten und deswegen einen längeren Zeitraum für die technische Ausarbeitung, Finanzierung und Projektsteuerung erfordern.

Bis Ende 2027 sollte das Radverkehrsnetz über eine durchgängige, sichere Radverkehrsinfrastruktur verfügen. Für wenige Maßnahmen wurde der Zeithorizont der Umsetzung nach 2027 festgelegt. Bei diesen Abschnitten ist eine seriöse frühere Zusage nicht möglich, da z. B. die Baulastträgerschaft nicht bei der Stadt liegt. Alternative Parallelstrecken ermöglichen aber eine frühzeitigere Nutzung der Achse.

Mehrstufigkeit

Soweit möglich wurden bereits zum jetzigen Zeitpunkt Zwischenstufen zum Erreichen einer Gesamtmaßnahme definiert und zeitliche Abstufungen hinterlegt. So kann bereits die Aufhebung einer vorhandenen Radwegebenutzungspflicht (insb. linker Radweg im Zweirichtungsverkehr) angeordnet werden, sofern die Alternativführung (dann im Mischverkehr) bis zum Erreichen der vorgesehenen finalen Radverkehrsführung (z. B. Einrichtung einer Fahrradstraße) den Verkehrssicherheitsaspekten nicht widerspricht.

Das Ergebnis der Zuordnung der strecken- und knotenbezogenen Maßnahmen zu den Zeithorizonten liegt als Tabelle (vgl. Anlage 4a-c) und Karte (vgl. Anlage 5) vor.

Insgesamt wurden 91 Strecken-Maßnahmen und 86 Knoten-Maßnahmen identifiziert, die sich folgendermaßen auf die Zeithorizonte aufteilen:

Zeithorizont	Strecken-Maßnahmen	Knoten-Maßnahmen
bis Ende 2022	27	23
bis Ende 2024	40	46
bis Ende 2027	14	14
nach 2027	10	3

Stadtverwaltung und Radentscheid sehen eine besonders hohe Dringlichkeit bei der Radverkehrsführung an drei Stellen, die aufgrund ihrer Bedeutung für den städtischen Radverkehr vorrangig und konkret angegangen werden sollen:

1. Rizzastraße/ Kard.-Krementsz-Straße, zwischen Mainzer Tor und Cusanusstraße
2. Pfuhlgasse, zwischen Gördenstraße und Wöllershof
3. Balduinbrücke

Vorbehaltlich möglicher entgegenstehender verkehrsrechtlicher und polizeilicher Bedenken werden folgende Zielvereinbarungen zwischen Radentscheid und Stadt getroffen:

1. Rizzastraße/ Kard.-Krementszstraße

- Stufe 1 (bis 2022): Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht (Fahrtrichtung West) zwischen Mainzer Tor und Cusanusstraße (Brüder-Krankenhaus), Beibehaltung des Benutzungsrechts (Radfahrer frei) im Seitenraum, möglichst temporärer Schutzstreifen
- Prüfung der Einrichtung einer Fahrradstraße, auch abschnittsweise im Streckenverlauf – weitere Entscheidungen zur angestrebten Lösung in Folgegesprächen im Herbst 2021

2. Pfuhlgasse

- Richtungsbezogen getrennte Radfahrstreifen unter Einziehung von Kfz-Fahrstreifen und Parkplätzen
- Stufe 1: Aufhebung der Haltezone auf der nördlichen Straßenseite und testweise Erprobung einer Pop-up-Bikelane stadtauswärts (Testdauer: 6 Monate)

3. Balduinbrücke

- Ziel: Stärkung des Umweltverbundes auf der Brücke bei Einschränkung des Kfz-Verkehrs
- Stufe 1: Vergabe Prüfauftrag zur Ermittlung möglicher Szenarien in 2022, Testphase und Ergebnisse bis 2024

4. Qualitätsmanagement / Unterhaltung / Sofortmaßnahmen

Strategie

- Die vorhandene Radinfrastruktur bedarf einer Modernisierung und Komfortsteigerung durch kleinere Maßnahmen aus dem Bereich der Straßenunterhaltung.
- Etablierung eines Qualitätsmanagements unter Mitwirkung des Radentscheids.
- Schnelle Beseitigung bekannter Problemstellen als Sofortmaßnahme (Beginn noch in 2021), soweit diese in die Zuständigkeit des Kommunalen Servicebetriebs (EB 70) fallen.
- Verkehrsrechtliche Maßnahmen wie die Öffnung von Einbahnstraßen, die Einrichtung von Fahrradstraßen und die Reduzierung der zugelassenen Geschwindigkeiten auf Tempo 30 erhalten eine hohe Priorität.

Vereinbarung

Im Stadtgebiet besteht an vielen Stellen der vorhandenen Radanlagen Nachholbedarf für generelle Unterhaltungsmaßnahmen.

Der Radentscheid hat dazu eine Liste von Kleinmaßnahmen (Entfernen von Hindernissen, Bordsteinabsenkungen, Markierungen, Oberflächenverbesserungen usw.) erstellt, die - soweit sie in den Aufgabenbereich der Straßenunterhaltung fallen - umgesetzt, bis 2022 durchgängig abgeschlossen und dann laufend instandgehalten werden.

Mängelbeseitigung

Als weitere, über die Liste hinausgehende Mängel/ Optimierungen werden in 2021/22 folgende Sofortmaßnahmen durchgeführt:

- Eselsbach, Verbesserung der Wegeoberfläche zwischen Mühlental und Arenberg, Verbreiterung der Schrankendurchfahrt
- Kniebreche, Verbesserung der Wegeoberfläche im unbefestigten Abschnitt (auf der Höhe)
- Kniebreche, deutliche Markierung / Kennzeichnung der Querrinnen, versuchsweise Verbreiterung einer Querrinne
- Horchheimer Brücke: neue Deckschicht auf Zufahrt Oberwerth
- Horchheimer Brücke: regelmäßige Reinigung der Zufahrt Horchheim, Abstimmung mit Bahn bzgl. Verbreiterung des Weges
- Blindtal: neue Deckschicht im unteren Bereich (Bebauung E-Stein)
- Pfaffendorf: Rhein-Radweg unter der Brücke, Verbindungsweg zwischen Emser Straße und Hafen: Beseitigung der Schlaglöcher
- Metternich: Radverbindung zwischen Universitätsstraße und Radweg an B 416: Reinigung und regelmäßiger Rückschnitt der Vegetation

- Metternich: Einbahnstraße Zufahrt Parkplatz Uni: Prüfung Öffnung der Einbahnstraße in Gegenrichtung durch die Straßenverkehrsbehörde
- Metternich: KVP Rübenacher Straße: Beseitigung der Betoneinfassungen an Engstelle Querung Pfaffengasse
- Kesselheim: Umlaufsperrern am Übergang Leinpfad / Kurfürst-Schönborn-Straße: Entfernen einer Umlaufschranke zur besseren Durchfahrbarkeit, Optimierung der HBR-Beschilderung
- Bubenheim: Bordsteinabsenkung am Übergang Fahrbahn/ Radweg Malterstraße
- Oberwerth: Mainzer Straße Übergang Rheinufer am Schwanenteich: Bordabsenkung

Voraussetzung für die kurzfristige Durchführung und Behebung von Mängeln durch den kommunalen Servicebetrieb ist, dass

- die Flächen im Eigentum der Stadt liegen,
- der Bestand verbessert wird (Auffrischung von Markierungen, kleine bauliche Erneuerungen etc.)
- keine Neuversiegelung stattfindet.

Zu den Sofortmaßnahmen zählen auch schnell umsetzbare verkehrsrechtliche Änderungen wie die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung oder die Ausweisung von Fahrradstraßen. Die Prüfung und Anordnung kann nur durch die Straßenverkehrsbehörde erfolgen.

Einbahnstraßen

Die Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenverkehr für den Radverkehr stellt eine Möglichkeit dar, Umwege zu vermeiden und dadurch die Attraktivität des Fahrrads im Vergleich zum Kfz-Verkehr zu erhöhen. In der Regel sind bei diesen Maßnahmen auch keine, ggf. geringe bauliche Maßnahmen erforderlich.

Diese Sofortmaßnahme erfordert verkehrliche und bauliche Voraussetzungen, die im Einzelfall untersucht werden müssen.

Neben den im VEP genannten Straßenzügen erfolgt kurzfristig die Prüfung weiterer Straßen, die vom Radentscheid genannt wurden (vgl. Anlage 6).

Vereinbarung:

2022: Prüfung der in Anlage 6 genannten Einbahnstraßen hinsichtlich der Öffnung für den Radverkehr durch die Straßenverkehrsbehörde

Fahrradstraßen

Koblenz erhält in diesem Jahr die erste Fahrradstraße (Casinostraße). Generell sind Fahrradstraßen im Nebennetz des Straßenverkehrs eine geeignete Möglichkeit Radverkehr

zu stärken und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Der Anteil an Fahrradstraßen im Koblenzer Radverkehrsnetz soll bis Ende 2024 deutlich ausgebaut werden.

Neben den im VEP genannten Straßenzügen erfolgt kurzfristig die Prüfung weiterer Straßen, die vom Radentscheid genannt wurden (vgl. Anlage 7).

Vereinbarung:

2022: Beauftragung eines Planungsbüros zur Erstellung eines Fahrradstraßenkonzepts inkl. gestalterischer Standards für die Stadt Koblenz

Qualitätsmanagement

Die Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit bei der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur einschließlich Winterdienst auf den Hauptverbindungen des Radverkehrs ist eine Daueraufgabe und zählt zu den Aufgaben der Straßenunterhaltung.

Die Belange des Radverkehrs wurden bislang aus verschiedenen Gründen im Arbeitsablauf nicht immer ausreichend berücksichtigt.

Stadt und Radentscheid stimmen dem Vorschlag der Straßenunterhaltung zu, mit dem die schnelle Beseitigung schadhafter Stellen im Radverkehrsnetz erreicht werden soll:

Idee für die Zukunft

- Radentscheid benennt je Bezirk (Ost, Mitte; Nord) 2 bis 3 besonders ortskundige Personen
- Je Quartal ein Treffen in jedem Bezirk mit den Ortskundigen Personen und "Besichtigung" von ca. 10 bis max. 15 Stellen (analog zu dem Piloten mit Herr Weiss-Bollin) und kurzfristige Lösungsfindung
- Beginn ab sofort.

- Radwegepaten: finden bzw. benennen durch den Radentscheid
- Pro Radweg 1 bis 2 Personen
- Diese „Paten“ können Schadensmeldungen, Gefahrenstellen direkt an die Straßenunterhaltung melden und bekommen zu ihren Meldungen zeitnah eine Rückmeldung.
- Vorteil, Stadt erhält gezielte qualitativ hochwertige Meldungen und kann diese auch sofort bearbeiten und Rückmeldung geben

Schnelle Umsetzung oder Aufnahme ins Bauprogramm

Die Stadt verspricht sich durch die Einbindung radaffiner Bürger*innen qualitative Mängelmeldungen zu den Radwegen, die im gegenseitigen Miteinander geprüft und beseitigt werden.

Das Patenmodell soll noch in 2021 starten.

Darüber hinaus hat auch weiterhin jede/r Bürger*in die Möglichkeit – wie bisher – Schäden zu melden. Die Stadt prüft bis zum Start der Arbeitsgruppe im Herbst 2021, ob dafür

eine gesonderte Mailadresse eingerichtet wird oder die bisher bekannten Mailadressen dafür ausreichend sind.

Kontrolle Falschparker

Die Ordnungskräfte für die Kontrolle des ruhenden Verkehrs werden dafür sensibilisiert und personell so eingeteilt, dass Radverkehrsanlagen, Gehwege und Straßenecken wirkungsvoll und nachhaltig von Falschparkern freigehalten werden.

5. Ergänzende Radinfrastruktur

Strategie

- Die Anzahl sicherer und zentraler öffentlicher Abstellanlagen im Stadtgebiet wird weiter erhöht. Alle Fahrradtypen (konventionelle Räder, Lastenräder, Pedelecs, Anhänger) werden berücksichtigt.
- Fokus liegt auf dem Ausbau des Angebotes an den Bahnhöfen
- Am Hauptbahnhof soll ein Fahrradparkhaus (als Radstation) nach Abwägung der verschiedenen Standortoptionen entstehen.
- Eine engmaschigere Kontrolle und konsequentere Beseitigung von „Fahrradleichen“ wird eingeführt.

Vereinbarung

Fahrradabstellanlagen

Wichtiger Bestandteil eines guten Radverkehrs in der Stadt ist die Bereitstellung qualitativ und quantitativ ausreichender Fahrradabstellanlagen. Die Nutzung des Verkehrsmittels Fahrrad (insbesondere der Einsatz hochwertiger Räder, wie E-bikes) ist stark davon abhängig, ob sichere und geschützte Abstellanlagen an zentralen Stellen der Stadt vorhanden sind.

Stadtverwaltung und Radentscheid vereinbaren, dass im Zeitraum bis 2027 **mind.** 1000 zusätzliche Radabstellplätze im Stadtgebiet installiert werden: Schwerpunkte bilden Standorte an Schnittstellen mit dem ÖPNV/Bahnverkehr sowie die Bildungseinrichtungen, öffentliche Gebäude und zentrale Einkaufsschwerpunkte im Zentrum.

Die bereits im Zentrum und Altstadtbereich verbauten Anlehnbügel (Stahlbügel als Rundrohr oder flach) empfinden alle Teilnehmer als optimale Lösung und sollen vorrangig zum Einsatz kommen. Darüber hinaus sind auch die ADFC-empfohlenen Fahrradständer Modell Beta der Firma Orion im Stadtgebiet an weniger sensiblen und städtebaulich bedeutenden Stellen einsetzbar, zumal davon noch eine große Anzahl auf dem Bauhof vorhanden ist und kurzfristig eingesetzt werden kann. Außerdem spricht der Kostenfaktor für die weitere Verwendung auch dieser Fahrradständer. Ausgeschlossen werden Fahrradständer, in denen nur das Vorderrad eingestellt werden kann.

Die kürzlich umgesetzte Anlage von Radabstellplätzen in der Hohenzollernstraße (Ecke Josefstraße) entspricht den Vorstellungen des Radentscheids: Reduzierung des Verkehrsraums für Kfz, keine Neuversiegelung bei gleichzeitiger Aufwertung von Grünflächen.

Ergänzt und modernisiert wird das Angebot an abschließbaren Abstellplätzen, entweder als Einzelboxen oder Sammelschließanlagen (mind. 100 Abstellplätze). Vor allem an Bahnhöfen soll diese sichere Variante angeboten werden.

Offensichtlich werden viele Radabstellplätze von „Fahrradleichen“ blockiert und sind nicht nutzbar. Die Stadt unternimmt verstärkte Bemühungen zur regelmäßigen Kontrolle und Beseitigung nicht mehr genutzter Räder im Straßenraum.

Der Radentscheid unterstützt die Stadt bei der Nennung weiterer potenzieller Standorte für Radabstellanlagen, auch für Lastenräder und Fahrradanhänger.

Fahrradparkhaus

Die Bemühungen der Stadt zur Standortfindung eines Fahrradparkhauses am Hauptbahnhof werden vom Radentscheid begrüßt und unterstützt. Die anstehenden Verhandlungen zu Flächen und leerstehenden Gebäuden am Bahnhof (z. B. ehemalige Post) sollen den Entscheidungsprozess voranbringen. Geplant ist eine gemeinsame Besichtigung des neuen Fahrradparkhauses in Mainz.

Entsprechend der Vorgaben im VEP wird ein Fahrradparkhaus mit zusätzlichen Serviceangeboten und überwachten Stellplätzen (sog. Radstation) geplant.

Die Überlegungen zum Standort in unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof werden konsequent weiterverfolgt. Sobald der Standort geklärt ist, werden die nächsten erforderlichen Schritte eingeleitet, möglichst noch in 2021/22 mit dem Ziel einer Fertigstellung bis 2025.

Fahrradverleihsystem

Die Stadt präferiert ein Fahrradverleihsystem, das sowohl den innerstädtischen Bedarf abdeckt als auch den regionalen Ansatz berücksichtigt.

Bezüglich der regionalen Einführung eines Verleihsystems haben bereits erste Gespräche mit den Kommunen und Verbänden am Mittelrhein stattgefunden. Die Stadt unterstützt den Ansatz unter Einbindung des VRM und forciert dieses Vorgehen – auch im Hinblick auf die BUGA 2029.

Neben konventionellen Fahrrädern soll das Verleihsystem auch Pedelecs und Lastenräder bereithalten.

6. Ständiger Arbeitskreis, Öffentlichkeitsarbeit

Strategie

- Verstetigung der konstruktiven und wertschätzenden Zusammenarbeit zwischen Stadtverwaltung und Radentscheid im Rahmen eines eigenen Arbeitskreises ab Herbst 2021.
- Aktive Unterstützung und Mitarbeit bei der Gründung einer landesweiten Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK) in Rheinland-Pfalz.
- Verstärkte Öffentlichkeitsarbeit zu den vielfältigen radverkehrsrelevanten Themen: z. B. Infos zu Baumaßnahmen, Baustellen, Infomaterialien zu verkehrrechtlichen Themen, gegenseitige Rücksichtnahme, positive Aspekte des Radfahrens.
- Angebote zu stadtteilbezogenen Befahrungen unter der Leitung des Radverkehrsbeauftragten mit interessierten Bürger*innen zum regelmäßigen Austausch von positiven und negativen (Rad-) Erfahrungen.

Vereinbarung

Arbeitskreis Zukunft Radverkehr

Der gemeinsam begonnene Austausch zwischen Stadtverwaltung und Radentscheid zu den Schwerpunkten, Prioritäten und Lösungsansätzen für die weitere positive Entwicklung des Radverkehrs in Koblenz verlief konstruktiv und für beide Seiten bereichernd. Aufgrund der zeitlichen Begrenzung konnten einzelne Themen nur ansatzweise behandelt und diskutiert werden. Im gegenseitigen Einvernehmen wird vereinbart, den gestarteten Austausch im Rahmen eines Arbeitskreises unter der Leitung des Baudezernenten der Stadt weiterzuführen.

Aufgaben des Arbeitskreises:

- Inhaltliche Vertiefung verschiedener Themen zum Radverkehr in Koblenz
- Anregungen und Unterstützung bei der Umsetzung der vereinbarten Maßnahmen
- Austausch zu Lösungsansätzen bei der Umsetzung
- Regelmäßige Überprüfung der gewählten Priorisierung bei Themen und Maßnahmen
- Förderung des gegenseitigen Verständnisses

Die Arbeitsgruppe soll die begonnenen Gespräche fortführen und vertrauensbildend auch hinsichtlich der Umsetzung der vereinbarten Ziele und Maßnahmen für beide Seiten wirken. Ein nächstes Treffen wird für Herbst 2021 anvisiert. Die Treffen des Arbeitskreises finden bedarfsgerecht in regelmäßigen Abständen (mind. halbjährlich) statt.

Im Rahmen der Termine wird über den aktuellen Sachstand und die Fortschritte, aber auch Hindernisse in der Umsetzung der Maßnahmen berichtet. Der Sachstandsbericht

wird auf der Radverkehrsseite der städtischen Homepage veröffentlicht und jährlich öffentlichkeitswirksam vorgestellt. Der Umsetzungsgrad der Maßnahmen wird regelmäßig evaluiert.

Öffentlichkeitsarbeit

Die Gespräche haben gezeigt, dass Radverkehrsthemen seitens der Stadt Koblenz nicht ausreichend öffentlichkeitswirksam kommuniziert werden. Projekte und Themen, an denen die Verwaltung arbeitet, Planungen vorantreibt und Vorhaben umsetzt, werden in der interessierten Bevölkerung nur wenig wahrgenommen. Das führt vielfach auch zu dem Eindruck, dass sich radverkehrstechnisch zu wenig in Koblenz bewegt.

Es wird vereinbart, dass die Öffentlichkeitsarbeit durch personelle Änderungen stärker als bisher betrieben wird. Mit verstärkter Öffentlichkeitsarbeit sollen folgende Ziele erreicht werden:

- Radverkehrsthemen sollen stärker wahrgenommen werden
- Positive Aspekte des Radfahrens sollen vermittelt werden
- Vermittlung und Sensibilisierung für ein besseres Miteinander aller Verkehrsteilnehmer*innen und gegenseitige Rücksichtnahme
- Informationen zu laufenden Projekten
- Aufklärung in Sachen Radverkehrsthemen (z. B. richtiges Verhalten im Verkehr – auf Fahrbahnen, auf Radwegen, auf Gehwegen)
- Infos zu Baumaßnahmen und temporäre Einschränkungen. Dafür wird verstärkt die Koblenzer Internetseite www.koblenz-baut.de genutzt
- Hinweise auf Änderungen und Anpassungen in der StVO
- Hinweise auf Aktionen und Gelegenheiten für interessierte Bürger*innen, an Radverkehrsaktionen / Befahrungen teilzunehmen und sich einzubringen

Anlage 1: Vereinbarungen zur Förderung des Radverkehrs in Koblenz, Strategien und Maßnahmen 2021 – 2027

Anlage 2: Bürgerbegehren „Radentscheid Koblenz“

Anlage 3: Übersicht Radverkehrsnetz

Anlage 4: Maßnahmentabellen

4a: Maßnahmentabelle Nord-Süd-Achse

4b: Maßnahmentabelle Ost-West-Achse

4c: Maßnahmentabelle Netzergänzungen

Anlage 5: Maßnahmenübersichtskarte – „Bauprogramm“

Anlage 6: Prüfliste Einbahnstraßen (Vorschlag Radentscheid)

Anlage 7: Prüfliste Fahrradstraßen (Vorschlag Radentscheid)