



Jahresbericht 2025



KOBLENZ
VERBINDET.

Radverkehr

Liebe Leserinnen und Leser,
liebe Verkehrsteilnehmende,

2025 war für den Radverkehr in Koblenz ein Jahr spürbarer Weiterentwicklung. An vielen Stellen unserer Stadt wurde geplant, gebaut und verbessert – immer mit dem Ziel, das Radfahren sicherer, komfortabler und attraktiver zu machen. Die zahlreichen Maßnahmen zeigen, dass Koblenz den Weg hin zu einer modernen und nachhaltigen Mobilität konsequent fortsetzt.

Besonders prägend war in diesem Jahr, dass wir zentrale Verbindungen wie die Beatusstraße gestärkt, wichtige Abschnitte unseres Radwegenetzes weiterentwickelt und neue Impulse für ein gutes Miteinander im Straßenraum gesetzt haben. Gleichzeitig haben wir Rückmeldungen aus der Bürgerschaft intensiv aufgegriffen und dort nachjustiert, wo es notwendig war. Diese Verbindung aus Planung, Umsetzung und Dialog ist ein wesentlicher Baustein für eine erfolgreiche Mobilitätsentwicklung.



Auch gesellschaftlich hat das Radfahren in Koblenz weiter an Bedeutung gewonnen. Veranstaltungen, Aktionen und Rekordergebnisse beim SCHUL- und STADTRADELN zeigen, wie viele Menschen sich aktiv beteiligen und wie groß das Interesse an einer sicheren und attraktiven Radverkehrsinfrastruktur ist. Zugleich haben zahlreiche kleinere Verbesserungen im Stadtgebiet dazu beigetragen, dass der Alltag für Radfahrende spürbar komfortabler geworden ist. Das bestätigen auch die Ergebnisse des letzten Fahrradklimatests des ADFC, bei dem sich Koblenz laut seiner Bürgerinnen und Bürger beim Radverkehr positiv entwickelt.

Trotz aller Fortschritte stehen wir weiterhin vor Herausforderungen – insbesondere mit Blick auf die finanzielle Lage und die personellen Ressourcen. Dennoch bleibt unser Anspruch klar: Wir wollen den Radverkehr in Koblenz weiter stärken und die im Verkehrsentwicklungsplan 2030 sowie in der Vereinbarung mit dem Radentscheid formulierten Ziele Schritt für Schritt umsetzen.

Bei allen baulichen und organisatorischen Verbesserungen bleibt eines unverzichtbar: gegenseitige Rücksichtnahme. Sie ist die Grundlage für ein sicheres und respektvolles Miteinander im Straßenverkehr – und dafür tragen wir alle Verantwortung.

Ich wünsche Ihnen eine spannende Lektüre – und dass wir gemeinsam weiterhin gut und sicher durch Koblenz kommen.

Herzliche Grüße

David Langner

Grußwort des Baudezernenten

Liebe Leserinnen und Leser,
liebe Koblenzerinnen und Koblenzer,

der diesjährige Jahresbericht zeigt wieder eindrucksvoll die breite Palette an Maßnahmen, die aus dem Baudezernat heraus initiiert, geplant und umgesetzt wurden, um den Radverkehr in unserer Stadt sichtbarer, sicherer und attraktiver zu gestalten. Aus zahlreichen Abstimmungsterminen im Baudezernat weiß ich, dass hinter jeder Maßnahme, die der vorliegende Jahresbericht auflistet, ein mehr oder weniger umfangreicher Planungsprozess steht, an dem Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verschiedener Ämter beteiligt sind und jeweils ihr fachliches Know-how einbringen.



So entstehen manchmal auch Kompromisslösungen, die nicht immer alle Erwartungen der Bürgerinnen und Bürger erfüllen, die aber tragfähig, rechtssicher und konsensfähig sind.

Die Rückmeldungen aus der Bürgerschaft zu den Projekten sind wichtig! Und das nicht nur über die sozialen Medien, per E-Mail oder Telefon. Gerade der direkte Austausch ist wertvoll und hilft, Verständnis zu entwickeln. Anlässlich der ersten Fahrradmesse konnte ich mir am Stand unseres Radteams selbst ein Bild machen und freue mich besonders über dieses neue Format. Die Diversität der Aussteller hat mich beeindruckt, weshalb ich mir eine Wiederholung im Jahr 2026 wünsche.

Auch für das Jahr 2026 haben wir uns mutige Schritte in Richtung radverkehrsfreundliche Stadt vorgenommen. Bitte unterstützen Sie uns dabei konstruktiv.

Ich freue mich darauf, zusammen mit meinem Team die Herausforderungen für eine radfreundliche Stadt Koblenz anzunehmen.

Mit freundlichen Grüßen

Ihr



Andreas Lukas

Einleitung	7
Übersichtskarte zu den Maßnahmen M01 - M25	8
Realisierte Maßnahmen	
M01 Moselweiß / Goldgrube: Beatusstraße	9
M02 Qualitätsoffensive am Rheinradweg	10
M02a Leinpfad Stolzenfels	11
M02b Leinpfad Pfaffendorf	12
M02c Leinpfad Kesselheim	12
M03 Metternich: Ausbau Leinpfad Theodor-Heuss-Ufer	13
M04 Peter-Altmeier-Ufer: Tempo 30 und geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen	14
M05 Moselweiß: Unterführung Kurt-Schumacher-Brücke	15
M06 Niederberg: Verkehrsberuhigung Kniebreche	15
Projekte in Umsetzung	
M07 Mitte: Südallee	16
M08 Horchheim / Oberwerth: Horchheimer Eisenbahnbrücke	17
M09 Goldgrube / Rauental: Stadtteilverbindende Rad- und Fußverkehrsbrücke	19
M10 Rauental / Moselweiß: Bahnparalleler gemeinsamer Geh- und Radweg	20
M11 Lay / Moselweiß: Neubau Geh- und Radweg an der B49	20
M12 Pendlerradroute Nord und Süd: Übergabe Machbarkeitsstudien	21
Fahrradparken	
M13 Neue Angebote im Stadtgebiet	22
M14 Festivalparken an Rhein in Flammen	23
Kleinmaßnahmen	
M15 Mitte: Freigabe zentraler Busbahnhof für den Radverkehr	24
M16 Mitte: Verbot der Einfahrt für Autoverkehr in die Casinostraße	24
M17 Goldgrube: Umgestaltung Parkdeck "Obere Löhr"	25
M18 Goldgrube: Aufhebung Radwegebenutzungspflicht Kardinal-Krementz-Straße	25
M19 Goldgrube: Deckensanierung, Neuordnung Poller und Bordsteinabsenkung	26
M20 Moselweiß: Bordsteinabsenkung Heiligenweg	26
M21 Moselweiß Margaretenweg: Öffnung Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung	27
M22 Neuendorf: Markierung in Einbahnstraßen	27
M23 Südstadt: Markierung in Einbahnstraße	28
M24 Pfaffendorf: Querungsstelle Ellingshohl	28
M25 Kesselheim: Markierungen im Kreisverkehr	28

Öffentlichkeitsarbeit und Verschiedenes

STADTRADELN: Ziel "Eine halbe Million Fahrradkilometer für Koblenz" deutlich übertroffen	29
1. Fahrradmesse auf dem Koblenzer SchängelMarkt	30
Infostände auf Wochenmärkten und bei Veranstaltungen	31
Mindestüberholabstand - Kampagne für mehr Sicherheit im Straßenverkehr	31
Dauerzählstellen für Fahrräder - Daten	32
Schrotträder und aufgegebene Fahrräder	32
Radverkehr im Baustellenbereich	33
ADFC Fahrradklima-Test - Ergebnisse Umfrage 2024	33
Fahrradverleihsystem für Koblenz	34
AGFFK Rheinland-Pfalz	34
Ausblick 2026	35
Impressum und Kontakt	37



Mit diesem Jahresbericht 2025 möchten wir die seit 2023 bestehende kleine Tradition fortsetzen und die im letzten Jahr gesammelten Maßnahmen mit Radverkehrsbezug präsentieren sowie einen Ausblick auf anstehende Maßnahmen geben.

Da sich gerade größere Baumaßnahmen über mehrere Jahre der Umsetzung ziehen, ist die Abgrenzung der Maßnahmen fließend. Somit enthält das vorliegende Dokument auch einen Sachstandsbericht zu einzelnen größeren Bauprojekten.

Die Brückenprojekte in der Goldgrube / Rauental oder an der Horchheimer Eisenbahnbrücke sind in vollem Gange, schreiten sichtbar voran und liegen im Zeitplan. Möglicherweise können wir bereits im nächsten Jahresbericht 2026 über die Fertigstellung dieser wichtigen Querverbindungen berichten.

Auch die Entwicklung der Südallee ist von Bauabschnitt zu Bauabschnitt erkennbar. Mittlerweile sind zwei von vier Bauabschnitten umgesetzt, die passende Beschilderung befindet sich noch in Planung bzw. Umsetzung. Radfahrende können die neue Fahrbahn zwischen dem Markenbildchenweg und dem Friedrich-Ebert-Ring aber schon jetzt im Alltag nutzen.

Die Maßnahmen an den Leinpfaden sind zum Abschluss gekommen. Insgesamt konnten in den letzten beiden Jahren fünf Kilometer autofreie und flussnahe Abschnitte entlang des Rheins wiederhergestellt und saniert werden – an Stellen, an denen früher löchrige und holprige Strecken für Ärgernis und Ausweichmanöver gesorgt haben.

Wir merken immer wieder, dass sich Außenstehenden nicht direkt erschließt, welche „Strategie“ hinter der Auswahl der Maßnahmen steckt. Vorrangig streben wir weiterhin die Entwicklung durchgängiger Achsen in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung an, wie im Verkehrsentwicklungsplan 2030 (VEP) und mit dem Radentscheid beschlossen. Gleichzeitig ist es für uns wichtig, flexibel auf neue Entwicklungen oder neu aufgelegte Förderprogramme zu reagieren, wenn sich dadurch etwas Positives für den Rad- und Fußverkehr ergibt. In Zeiten klammer kommunaler Kassen und personeller Engpässe werden wir so auch in Zukunft Schritt für Schritt die Bedingungen für ein sicheres und spaßbringendes Radfahren in Koblenz verbessern.

In diesem Sinne wünschen wir Ihnen viel Spaß beim Lesen des Jahresberichts und beim Ausprobieren neuer Wege. Schauen Sie auch gerne hin und wieder auf unsere Homepage, auf der wir über aktuelle Themen informieren.

Ihr Radteam der Stadt Koblenz

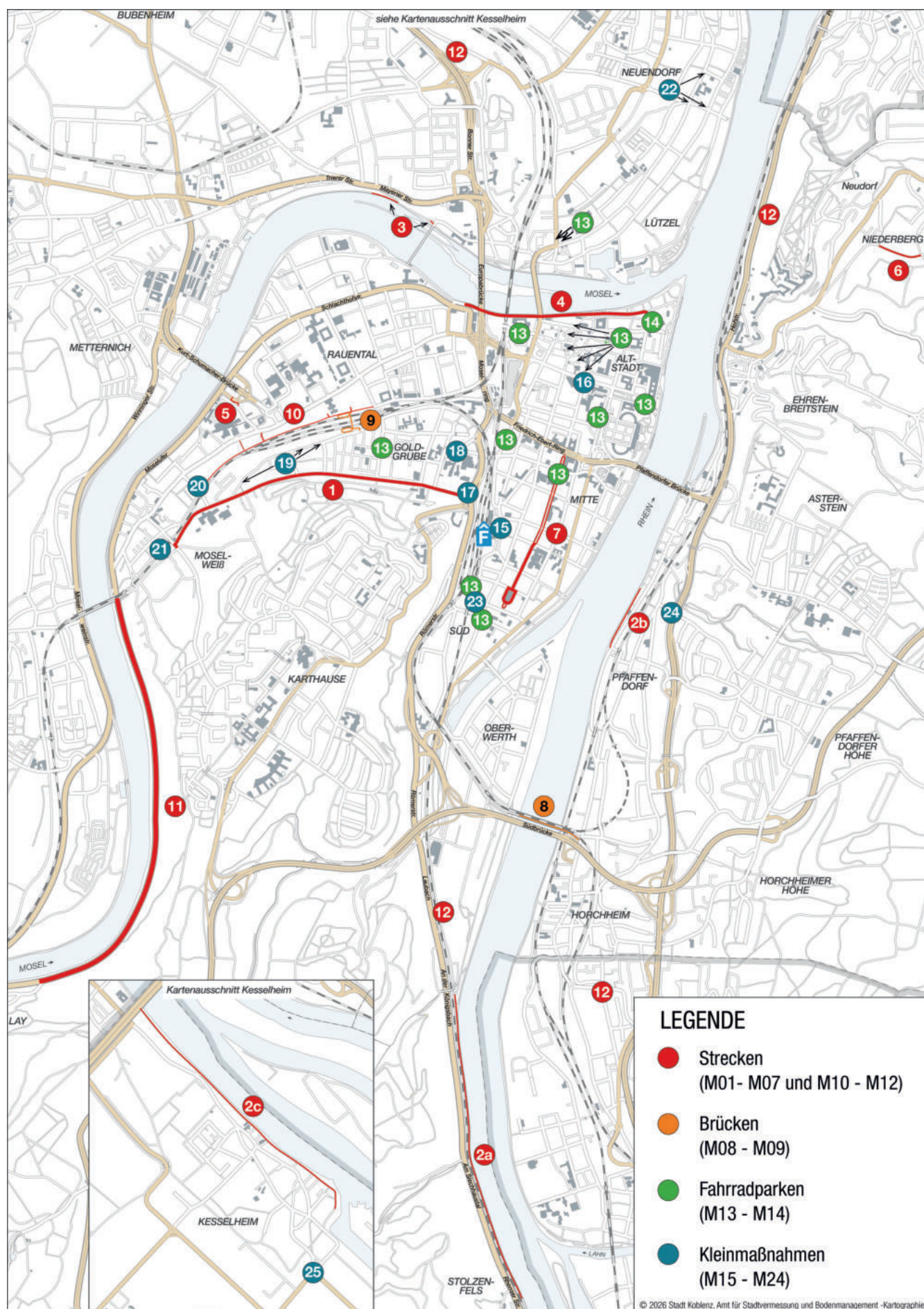


Tobias Weiß-Bollin

Ralph Emmerich

koblenz.de/radverkehr





M01 Moselweiß / Goldgrube: Beatusstraße

Der Radwegeausbau in der Beatusstraße ist nach knapp zwei Jahren Bauzeit abgeschlossen. In einzelnen Bauabschnitten wurden die Verkehrsräume auf einer Gesamtlänge von ca. 2 km neu aufgeteilt. Für Radfahrende stehen nun zwischen dem Bahnhof Moselweiß / Unterbreitweg und der Kreuzung Simmerner Straße am Hauptbahnhof West durchgängig Schutzstreifen und Radfahrstreifen zur Verfügung. An den Einmündungen wurden die neuen Radverbindungen auf Fahrbahnniveau geführt und rot eingefärbt. Das erhöht die objektive Verkehrssicherheit und den Fahrkomfort. Der bereits im Jahr 2021 ausgebaute gemeinsame Geh- und Radweg entlang des Hauptfriedhofs stadteinwärts bleibt unverändert.

Die Beatusstraße stellt im städtischen Radverkehrsnetz eine zentrale und direkte Verbindung zwischen den Moselgemeinden/-stadteilen und dem Zentrum/ Hauptbahnhof dar. Nach Fertigstellung des neuen Radwegs zwischen Moselweiß und Lay (vgl. Maßnahme M11) wird mit einer Zunahme des Radverkehrs auf der Beatusstraße gerechnet.



Vorher



Nachher



M02 Qualitätsoffensive am Rheinradweg

Die Stadt Koblenz hat mit Unterstützung durch das Bundesförderprogramm „Radnetz Deutschland“ wichtige Abschnitte des europäischen Rhein-Radwegs saniert. Die Bewilligung der Fördergelder bezog sich auf die Leinpfade am Rhein in den Stadtteilen Kesselheim, Horchheim, Pfaffendorf und Stolzenfels sowie einen kurzen Abschnitt am Konrad-Adenauer-Ufer. Die Strecken wiesen besonders gravierende Defizite in der Wegeoberfläche auf und wurden unter Federführung des Eigenbetriebes Grünflächen und Bestattungswesen saniert und stellenweise verbreitert.

Obwohl es hier primär um die Qualitätssteigerung touristischer Radfernwege ging, profitieren ebenso die Bürgerinnen und Bürger der Stadt von dieser Maßnahme. Die autofreien Wege am Fluss sind auch im Alltagsradverkehr beliebt und bilden ein wichtiges Element im Koblenzer Radverkehrsnetz.

In diesem Jahr wurden die Abschnitte Stolzenfels, Kesselheim und Pfaffendorf wie folgt beschrieben fertiggestellt.



Auf dem Leinpfad in Kesselheim erfreuen sich Radfahrende an der glatten Oberfläche und der komfortablen Breite des Weges.

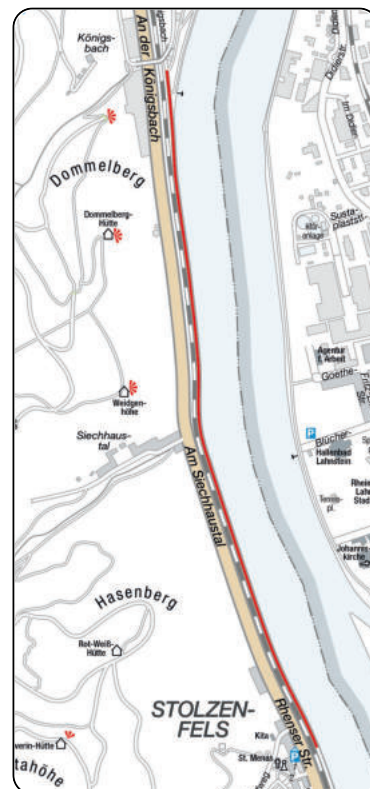
M02a Leinpfad Stolzenfels

Den längsten Sanierungsabschnitt bildete die Teilmaßnahme zwischen der Ortsmitte Stolzenfels und der Brauerei „An der Königsbach“.

Auf einer Länge von knapp 2 km wurde der Weg saniert und durchgängig asphaltiert. Dazu zählte auch der ca. 700 m lange Abschnitt mit wassergebundener Decke, auf dem sich nach Niederschlägen regelmäßig große Pfützen gebildet hatten. Vor Erneuerung der Tragdeckschicht haben die Energienetze Mittelrhein eine neue Trinkwasserleitung unter dem Weg verlegt.

Die Arbeiten wurden in enger Abstimmung mit der Deutschen Bahn, dem Wasser- und Schifffahrtsamt sowie der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord zügig durchgeführt. Im Frühjahr 2025 konnte dann der Abschnitt den Radfahrenden wieder feierlich übergeben werden.

Es war einmal...



Der frisch sanierte Leinpfad lädt Menschen aller Altersgruppen zu einer sicheren und komfortablen Radtour ein. Auf dem Foto unten links ist Oberbürgermeister David Langner bei einer Testfahrt mit Gästen aus Politik und Gesellschaft im Rahmen der feierlichen Einweihung zu sehen.

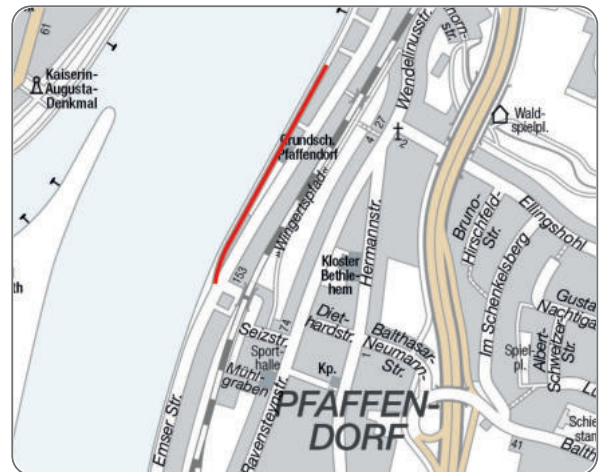


M02b Leinpfad Pfaffendorf

Der Leinpfad in Pfaffendorf stellte eine besondere bauliche Herausforderung dar. Zwischen den Mauern der angrenzenden Bebauung und der Böschungskante zum Rhein war nur wenig Platz, um den Weg im Bestand zu gestalten. Aufwändige Auskragungen zur Verbreiterung waren im Rahmen dieser Fördermaßnahme nicht möglich.

Die Stadt ist dennoch davon überzeugt, dass durch die Sanierung bereits ein deutlicher Mehrwert auf diesem Teilstück des Uferwegs erzielt werden konnte.

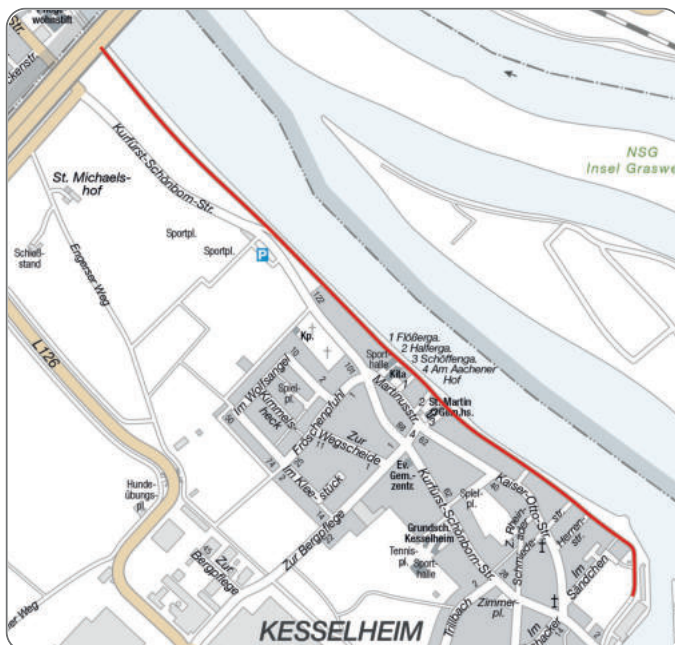
Im Sommer 2025 wurde zusätzlich der Übergang des Leinpfades zur Emser Straße (Foto) sicher und komfortabel hergestellt. Den Abschluss der Maßnahme bildete die Installation des Geländers zum Rhein im Bereich der Gefällstrecke.



M02c Leinpfad Kesselheim

Der Ausbaubereich in Koblenz-Kesselheim erstreckte sich auf ca. 1,8 km zwischen dem Bubenheimer Bach und der Bendorfer Autobahnbrücke (A48). Auf diesem Abschnitt verläuft sowohl der europäische Rhein-Radweg als auch der Radweg Deutsche Einheit, eine touristische Route zwischen Bonn und Berlin.

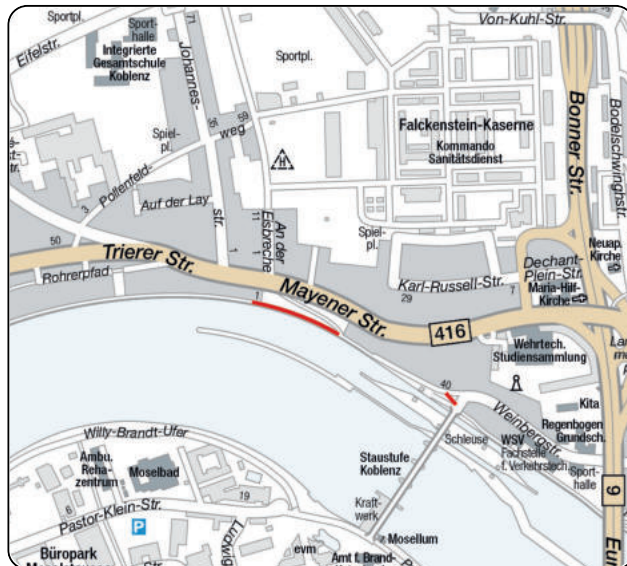
Mit der Sanierung der engen Kurve (Foto rechts unten) im südlichen Bereich wurde die Maßnahme in diesem Jahr abgeschlossen.



M03 Metternich: Ausbau Leinpfad Theodor-Heuss-Ufer

Das Theodor-Heuss-Ufer liegt auf der Metternicher Seite der Mosel direkt an der Staustufe. Genau dort befand sich ein besonders schmaler Abschnitt, der auf der Hangseite ausgebaut wurde, da die Fläche in Richtung Mosel dem Wasser- und Schifffahrtsamt gehört und zur Sicherung der Wasserstraße benötigt wird. Nachdem im Vorfeld bereits quer zur Fahrbahn verlaufende Rohrleitungen verlegt wurden, erfolgte die Verbreiterung des Weges auf 2,50 m mit dem Einbau von Stützwänden.

Neue Sitzgelegenheiten wurden ebenso geschaffen und laden zum Verweilen ein.



Vor Durchführung der Baumaßnahme wies der Leinpfad Beschädigungen an der Oberfläche auf. Durch Engstellen kam es dort häufig zu Konflikten zwischen Rad- und Fußverkehr.

Im Zuge dieser Maßnahme wurde die Anbindung an die Staustufe erneuert und eine neues, wasserdurchlässiges Oberflächenmaterial eingesetzt.

M04 Peter-Altmeier-Ufer: Tempo 30 und geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen

Das Peter-Altmeier-Ufer führt durch eine für die Naherholung und den Tourismus sehr wichtigen Zone. Die Kfz-Menge ist mit ca. 5.000 bis 8.000 Kfz pro Tag hoch. Mehrere touristische Radfernwege (u. a. Mosel-Radweg, Rhein-Radweg) verlaufen über die Straße und der Fußverkehr auf dem Promenadenweg ist saisonal besonders hoch. Diese Situation führte in der Vergangenheit immer wieder zu Konflikten zwischen Fußgängern und unerlaubtem Radverkehr auf dem Gehweg aber auch zu kritischen und oftmals dichten Überholvorgängen von Autofahrenden gegenüber Radfahrenden auf der Fahrbahn.

Die Debatte um die zukünftige Gestaltung und Ausrichtung des Peter-Altmeier-Ufers wird in den nächsten Jahren geführt werden. Erste Maßnahmen zur Förderung des besseren Miteinanders der Verkehrsteilnehmer wurden im Jahr 2025 umgesetzt. Dazu zählen die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h sowie die Einrichtung eines neuen Fußgängerüberwegs.

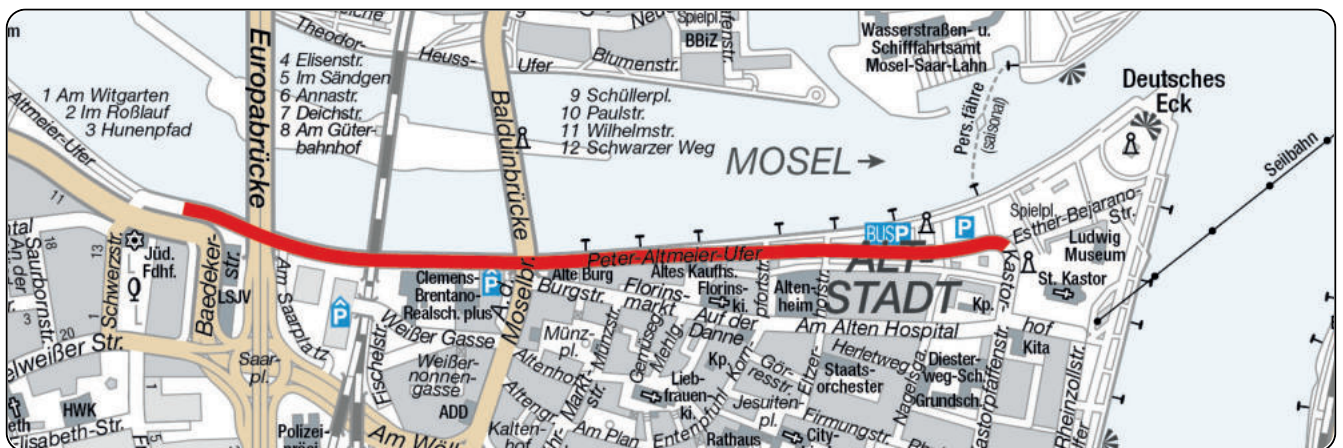
Zur wirksamen Einhaltung der reduzierten Fahrgeschwindigkeit wurden im Rahmen eines Verkehrsversuchs begleitende, geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen eingerichtet. Aufgrund erster Erkenntnisse und Erfahrungen in der Praxis sind für das Jahr 2026 weitere Anpassungen geplant.



Der Übergang vom und zum Peter-Altmeier-Ufer am Leinpfad an der Mosel wurde so umgestaltet, dass der Radverkehr durch Einengung der Fahrbahn selbsterklärend und sicherer geführt wird.



Mobile Randsteine sorgen dafür, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h eingehalten wird. Da diese Elemente jedoch auch den Radverkehr ausbremsen, werden sie stellenweise durch Bodenschwellen ersetzt.

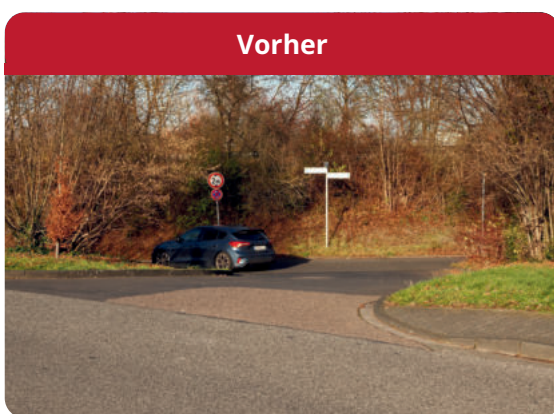


M05 Moselweiß: Unterführung Kurt-Schumacher-Brücke

Fußgänger und Radfahrende, die die Kurt-Schumacher-Brücke nutzen möchten, erreichen den gemeinsamen Geh- und Radweg auf der Brücke im Bereich des Kemperhofs in Moselweiß über eine Unterführung. Gleichzeitig befahren Pkw diese Unterführung (Foto links), um über das Kemperhofgelände auf den Park-and-Ride-Parkplatz unterhalb der Brücke zu gelangen oder um in Richtung Schlachthofstraße abzukürzen. Im Bereich der Unterführung kam es aufgrund der beengten Situation und eingeschränkten Sichtbeziehungen immer wieder zu kritischen Begegnungen zwischen Radfahrenden und Kraftfahrzeugen.



Aus Sicherheitsgründen wurde nun die Unterführung für den Kfz-Verkehr gesperrt (Foto rechts). Eine alternative Zufahrt zum Park-and-Ride-Parkplatz wird in 2026 noch ergänzt.



M06 Niederberg: Verkehrsberuhigung Kniebreche

Die Kniebreche ist ein besonders steiler aber wichtiger Abschnitt im Koblenzer Radverkehrsnetz auf der rechten Rheinseite, der von zahlreichen Radfahrenden genutzt wird. Der Teilabschnitt, der zwischen dem Ende der Wohnbebauung und der Kreuzung „Im Weeling“ liegt ist rechtlich als Wirtschaftsweg einzustufen und nicht für Kfz-Durchgangsverkehr vorgesehen. Der durchgeführte Einbau von Sperrpfosten lässt die Durchfahrt für Radverkehr weiterhin zu, unterbindet aber den Kfz-Verkehr.

Da es sich um eine teils sehr schmale und steile Gefällstrecke handelt, profitieren Fußgänger und Radfahrende gleichermaßen von der Maßnahme. Die Durchfahrt für den städtischen Servicebetrieb und auch die Feuerwehr bleibt weiterhin möglich.



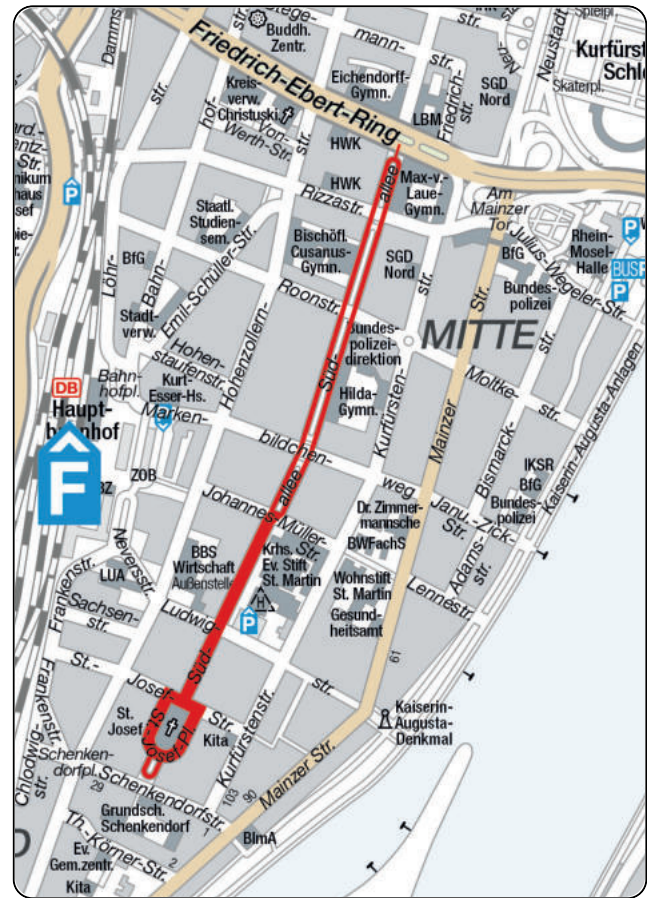
M07 Mitte: Südallee

Die Südallee stellt eine zentrale Nord-Süd-Verbindung für den Fuß- und Radverkehr zwischen der südlichen Vorstadt und dem Stadtzentrum dar und wird derzeit in vier aufeinanderfolgenden Bauabschnitten ausgebaut. Die Bauzeit beträgt insgesamt ca. 4 Jahre, pro Bauabschnitt ca. 1 Jahr.

Die Bauarbeiten starteten vor zwei Jahren mit dem ersten Bauabschnitt am Friedrich-Ebert-Ring und setzen sich seitdem sukzessive in Richtung Südstadt fort.

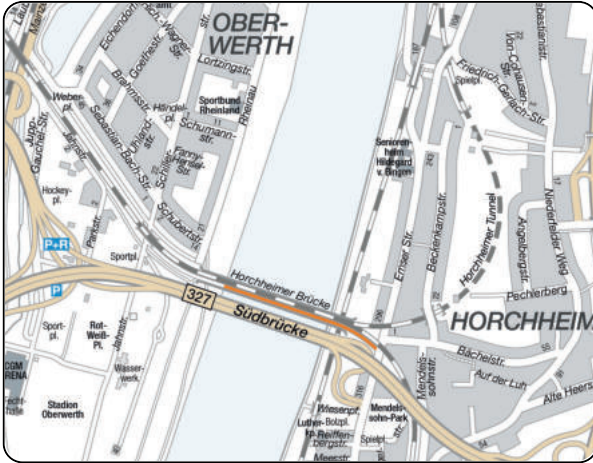
Im bereits neugestalteten Teil zwischen Friedrich-Ebert-Ring und Markenbildchenweg inkl. der zwei Knotenpunkte an der Rizza- und Roonstraße lässt sich bereits erahnen, wie sich die Südallee auf ihrer gesamten Länge präsentieren wird. Radfahrende können sich auf eine Fahrradstraße freuen, die gegenüber den Querstraßen bevorrechtigt geführt wird.

12/2025: Der Abschnitt zwischen Friedrich-Ebert-Ring und Markenbildchenweg inkl. der Kreuzungen an der Rizza- und der Roonstraße ist baulich fertiggestellt, sodass der Radverkehr dort wieder uneingeschränkt und besser als je zuvor fließen kann. Das Foto zeigt den Bereich zwischen Roon- und Rizzastraße.



koblenzer-stadtgruen-friedhoefe.de/foerderprojekt-suedallee

M08 Horchheim / Oberwerth: Horchheimer Eisenbahnbrücke



Über die Horchheimer Brücke führt seit jeher eine wichtige Verbindung für Radfahrende und zu Fuß gehende. Die geringe Breite des vorhandenen Weges neben der Bahnlinie lässt jedoch eine (offizielle) gemeinsame Nutzung durch die beiden Gruppen nicht zu. Notreparaturen und Provisorien haben in den letzten Jahren dazu beigetragen, dass der Weg zumindest begeh- und befahrbar blieb.

Mit finanzieller Unterstützung aus dem Bundesförderprogramm „Stadt und Land“ zur Förderung des Alltagsradverkehrs wird der Ausbau dieser wichtigen Querverbindung nun Realität und der vorhandene Weg auf der Oberstromseite (Richtung Süden) wird auf die statisch maximal mögliche Breite von 2,50 m ausgebaut.

Vor Beginn dieser Ausbaurbeiten wurde der flussabwärts (unterstromseitig) gelegene Weg als Provisorium ausgebaut, sodass die Brücke während der gesamten Bauzeit passierbar bleibt. Danach begannen die eigentlichen Arbeiten am Weg auf der Oberstromseite. Die Gesamtbaukosten belaufen sich auf rund 9,6 Millionen Euro, wovon der Fördergeber, das Bundesministerium für Digitales und Verkehr, rund 7 Millionen Euro beisteuert.

Die Bauarbeiten verlaufen nach Plan und sollen bis Dezember 2026 abgeschlossen sein.

Bis Januar 2026 konnte etwa die Hälfte des neuen, breiteren Weges über die Brücke fertiggestellt werden. Die Vorarbeiten für den Einhub der neuen Vorlandbrücke sind in vollem Gange. Derzeit erfolgt der Umbau des Gerüsts und der Einhausung für den nächsten Bauabschnitt.



Rund die Hälfte des Weges über die Brücke inkl. des neuen Geländers (rechts) ist bereits fertiggestellt. Die neuen Wegeplatten sind zum Schutz noch abgedeckt.



Die Bodenplatten für den neuen, breiteren Weg über die Brücke liegen auf der Oberwerther Seite zur Montage bereit.



Hier ist die bereits montierte Unterkonstruktion mit den aufliegenden Bodenplatten von unten zu sehen.

M08 Horchheim / Oberwerth: Horchheimer Eisenbahnbrücke



Dieser Blick von Horchheim zeigt den Bereich, in dem die neue Vorlandbrücke entsteht.



Stützpfiler aus Stahl mit Betonfundament für die neue Vorlandbrücke.



Der noch bestehende alte Weg wird abgerissen, um Platz für die neue Verbindung zwischen "Festland" und Brücke zu schaffen.



Der gemauerte Bestandspfeiler wird derzeit für die Aufnahme der neuen Vorlandbrücke vorbereitet.

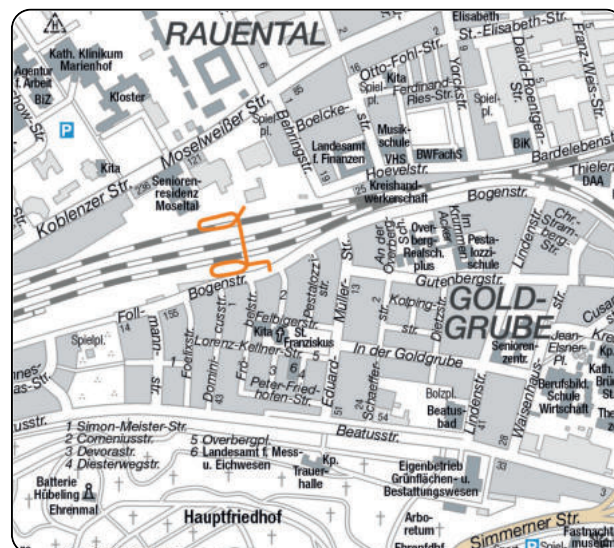


In der Vergangenheit wies die Zuwegung von der Emser Straße zur Brücke immer wieder Unebenheiten, Löcher und Pfützen auf. Der Weg wird im Zuge der Brückenausbaumaßnahme ebenfalls neu hergestellt.

M09 Goldgrube / Rauental: Stadtteilverbindende Rad- und Fußverkehrsbrücke

Das Verwaltungszentrum Koblenz mit seinen über 10.000 Arbeitsplätzen ist derzeit sehr schlecht an den ÖPNV angebunden. Um dorthin mit dem Bus zu gelangen, ist ein mehrfaches Umsteigen erforderlich. Die Deutsche Bahn plant deshalb, südlich der Moselweißer Straße, auf Höhe der dortigen Supermärkte, einen neuen Bahnhaltepunkt zu errichten. Voraussetzung für die Umsetzung dieses Projekts ist der Bau einer Rad- und Fußgängerbrücke über die Bahngleise. Die Brücke soll als Zugang zu den beiden Außenbahnsteigen dienen und die Stadtteile Goldgrube und Rauental rad- und fußverkehrstechnisch miteinander verbinden.

Die Arbeiten an diesem Großprojekt verlaufen seit Anfang 2025 im vorgesehenen Zeitplan. Dieser sieht eine geplante Fertigstellung im Winter 2026 / 2027 vor.



Ende letzten Jahres konnten die weithin sichtbaren V-Pfeiler aus tonnenschwerem Stahl auf beiden Seiten eingehoben werden. Sie werden später als zentrale Brückenpfeiler der zukünftigen Geh- und Radwegbrücke dienen. Zudem geht die Herstellung der barrierefreien Rampen in beiden Stadtteilen weiter. Im März 2026 sollen die vorbereitenden Arbeiten für den Einhub des Überbaus beginnen, der sich zukünftig über zwölf Gleise der Deutschen Bahn erstrecken wird. Die Kosten für das Gesamtprojekt belaufen sich auf rund 20 Millionen Euro. Die Maßnahme wird vom Bundesministerium für Umwelt, Klima und Naturschutz und vom Land Rheinland-Pfalz mit etwas mehr als 7 Millionen Euro gefördert.

koblenz-baut.de/raugold



Die V-Pfeiler und die Stützpfeiler für den geplanten Geh- und Radweg sind beidseits bereits deutlich sichtbar.



Zwei barrierefrei ausgebildete Rampen mit Ruhepodesten werden später von beiden Seiten zur neuen Brücke führen.



Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

M10 Rauental / Moselweiß: Bahnparalleler gemeinsamer Geh- und Radweg

Für die Erreichbarkeit der neuen Geh- und Radwegebrücke Goldgrube/ Rauental (siehe M09) ist eine attraktive Anbindung auf beiden Seiten erforderlich. Während auf der südlichen Seite das vorhandene Wegenetz bis an die Brücke heranreicht, fehlt auf Rauentaler Seite eine entsprechende fuß- und radfreundliche Anbindung.

Das Förderprojekt zur Brücke berücksichtigt deshalb auch entsprechende Begleitmaßnahmen zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Brücke. Das zentrale Thema ist dabei die Anlage eines neuen Geh- und Radwegs bahnparallel geführt zwischen der Behringstraße und dem Heiligenweg. Ergänzt um geeignete Anbindungen zu naheliegenden Einrichtungen und zur parallel verlaufenden Moselweißer und Koblenzer Straße bindet der Weg nicht nur die Brücke an, sondern bildet darüber hinaus eine attraktive Alternativstrecke zur viel befahrenen Moselweißer Straße.

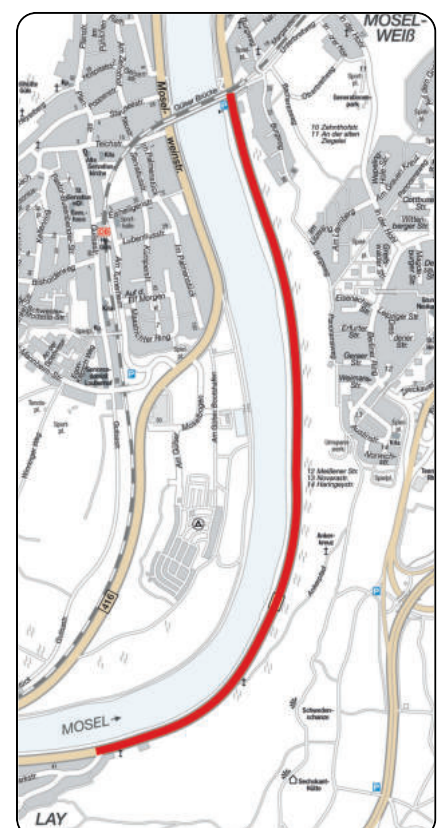


M11 Lay / Moselweiß: Neubau Geh- und Radweg an der B49

Die Bundesstraße B49 zwischen den Koblenzer Stadtteilen Moselweiß und Lay liegt in der Baulast des Bundes und wird vom zuständigen Landesbetrieb Mobilität Cochem-Koblenz betreut. In seiner Zuständigkeit liegt demnach auch die Planung und Umsetzung der Maßnahme zur Realisierung eines ca. 3 km langen straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.

Die Maßnahme, von der maßgeblich die LAYER Bürgerinnen und Bürger profitieren, wurde im letzten Jahr begonnen und zügig vorangetrieben. Die Einschränkungen für die Radfahrenden während der Bauphase waren groß, umso größer ist die Vorfreude auf die neue sichere Radanbindung nach Moselweiß.

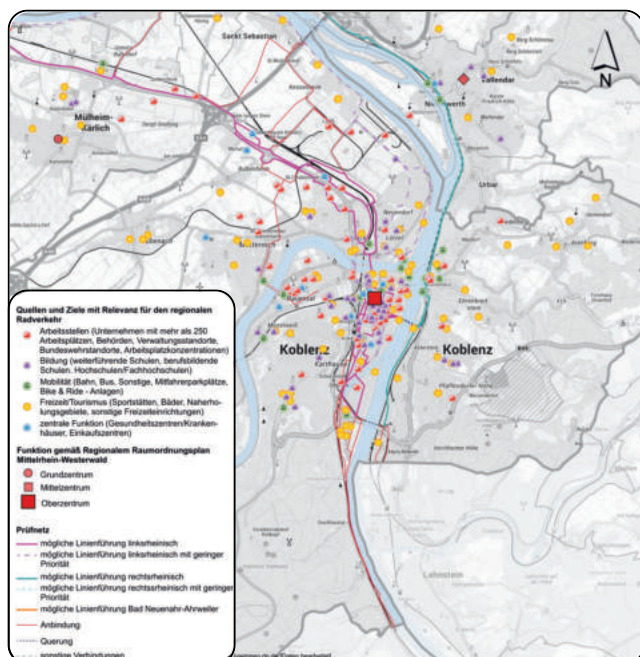
Mit der Fertigstellung und Freigabe der neuen Infrastruktur wird im Sommer / Herbst 2026 gerechnet.



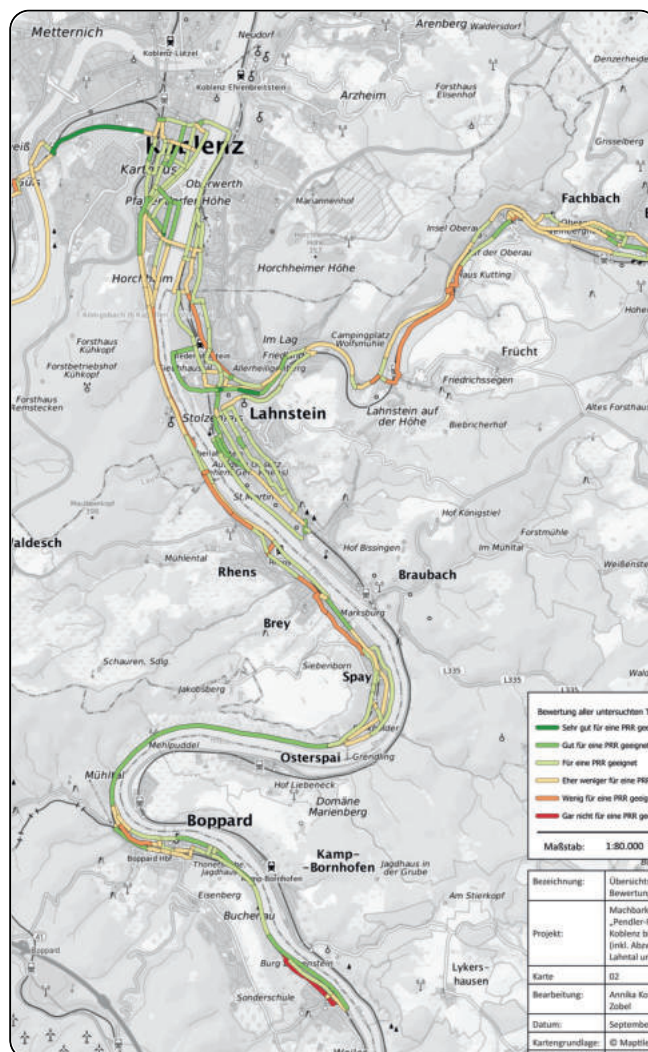
M12 Pendler-Radrouten Nord und Süd: Übergabe Machbarkeitsstudien

Pendler-Radrouten (PRR) zielen darauf ab, den Radverkehr im Alltag auf längeren Distanzen zu fördern und entsprechende Infrastruktur dafür zu entwickeln. In einem ersten Schritt wurden im Koblenzer Raum zwei Machbarkeitsstudien mit je zwei Trassenempfehlungen erarbeitet, die in 2025 fertiggestellt und den beteiligten Kommunen übergeben werden konnten.

PRR Nord zwischen Koblenz und der Landesgrenze
NRW - linksrheinisch entlang der B9 und
rechtsrheinisch entlang der B42



PRR Süd zwischen Koblenz und Boppard/Bad Ems -
linksrheinisch entlang der B9 bis Boppard und im
Lahntal bis Bad Ems



Das Land Rheinland-Pfalz fördert und unterstützt die Kommunen darin, die in den Machbarkeitsstudien vorgeschlagenen Strecken baulastbezogen zu konkretisieren sowie Planungen und Maßnahmen für deren Ausbau zu entwickeln. Dafür sind weitere Kooperationsvereinbarungen mit den Nachbarkommunen zu schließen. Die Studien mit den entsprechenden Streckenverläufen können über das Download-Portal des LBM Rheinland-Pfalz eingesehen werden:

lbm.rlp.de/themen/radverkehr/pendler-radrouten

Daniela Schmitt (Mitte), die Ministerin für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau von Rheinland-Pfalz, im Mai 2025 mit den Vertreter*innen der an der Machbarkeitsstudie zur PRR Süd beteiligten Kommunen im Rahmen der feierlichen Übergabe der Studie.



M13 Neue Angebote zum Fahrradparken im Stadtgebiet

Standorte neuer Abstellmöglichkeiten	Anzahl Räder
Altstadt: Stresemannstraße	16
Altstadt: Engelsgässchen (Austausch)	16
Altstadt: Florinsmarkt und Gemüsegrasse	10
Altstadt: Görresstraße und Liebfrauenkirche	12
Altstadt: Weißer Gasse	6
Altstadt: Neustadt	6
Goldgrube: Eduard-Müller-Straße	6
Lützel: Andernacher Straße / Brenderweg	44
Mitte: Casinostraße / Clemensstraße	6
Mitte: Obere Löhr	26
Mitte: Südallee / Rizzastraße	12
Südstadt: Chlodwigstraße	6
Südstadt: Theodor-Körner-Straße	6
Gesamt:	172

Die Wahl des Verkehrsmittels Fahrrad - insbesondere die Nutzung hochwertiger Fahrräder - hängt u.a. stark von der Verfügbarkeit sicherer Abstellmöglichkeiten an zentralen Stellen in der Stadt ab. Die Stadt arbeitet daher kontinuierlich an der Verbesserung des Angebots an Fahrradabstellanlagen und ermittelt regelmäßig den Bedarf an neuen Anlagen.



M14 Festivalparken an Rhein in Flammen

Die Veranstalter und die Stadt Koblenz empfehlen Besucherinnen und Besuchern eine umweltfreundliche und platzsparende Anreise zu „Rhein in Flammen“ mit dem Bus, der Bahn, zu Fuß oder mit dem Fahrrad. Damit die Gäste ihre Fahrräder sicher in unmittelbarer Nähe des Veranstaltungsgeländes abstellen konnten, bieten die Koblenz-Touristik und das städtische Radverkehrsteam geordnete und flexible Abstellmöglichkeiten in zentraler Lage an.

Das kostenlose Angebot wurde in den letzten Jahren gut angenommen und deshalb stetig ausgebaut. Im Jahr 2025 umfasste der Abstellplatz insgesamt 125 stabile Fahrradbügel für bis zu 250 Fahrräder. Die Abstellmöglichkeiten befanden sich ca. 400 m vom Deutschen Eck entfernt auf dem Vorplatz der Basilika St. Kastor und wurden mit zwei weithin sichtbaren Fahnen gekennzeichnet.



M15 Mitte: Freigabe zentraler Busbahnhof für den Radverkehr

Seit April 2025 ist versuchsweise der Busbahnhof am Hauptbahnhof für den Radverkehr freigegeben.

Bislang wurde der Radverkehr umständlich und unkomfortabel über Gehwege bzw. Geh-/Radwege sowie über den Bahnhofsvorplatz (Fußgängerzone) geführt, da der Bussonderstreifen im zentralen Busbahnhof (ZOB) für den Radverkehr nicht freigegeben war. Dadurch entstanden Konflikte mit Fußgängern im Seitenraum und zudem war die Radverkehrsführung kompliziert und unattraktiv.

Aus diesem Grund hat die Verwaltung in Abstimmung mit den Koblenzer Verkehrsbetrieben (koveb) die Freigabe des Busbahnhofs für den Radverkehr zunächst im Rahmen eines sechsmonatigen Verkehrsversuchs angeordnet. Verkehrsbeobachtungen innerhalb dieses Zeitraums haben ergeben, dass es zu keinerlei Konflikten oder gar Unfällen gekommen ist. Aus diesem Grund wurde der Versuch bis zum 30.04.2026 verlängert. Eine abschließende Bewertung der Gesamtmaßnahme mit dem Ziel der dauerhaften Anordnung wird bis zum Ende dieser Verlängerung erfolgen.



M16 Mitte: Verbot der Einfahrt für Autoverkehr in der Casinostraße



Im Juni 2022 wurde die Casinostraße als erste Fahrradstraße in Koblenz eingerichtet. Damals wurde die Einfahrt von der Clemensstraße aus lediglich für Anlieger freigegeben. Verkehrskontrollen der Polizei haben gezeigt, dass vor allem unerlaubter Durchfahrtsverkehr stattfindet und nicht der zugelassene Anliegerverkehr. Später wurde die Einfahrt für den motorisierten Verkehr im Zuge einer privaten Großbaustelle wiederum gänzlich unterbunden.

Nach Beendigung der Baumaßnahmen in 2025 und Rückbau der Baustelleneinrichtungsfläche wurde in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde und der Polizei entschieden, den Zustand beizubehalten und keine Ausnahmesituation für den Kfz-Verkehr mehr anzuordnen. Das bedeutet, dass auch weiterhin die Einfahrt in die Casinostraße für den Kfz-Verkehr von der Clemensstraße kommend gesperrt bleibt. Die Maßnahme wirkt sich positiv auf die Sicherheit der Radfahrenden in der Fahrradstraße aus.

Dürfen Autofahrende die Fahrradstraße nutzen?

Nein, eine Fahrradstraße ist grundsätzlich eine Straße, die ausschließlich dem Radverkehr vorbehalten ist. Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr darf nur ausnahmsweise durch entsprechende Zusatzzeichen zugelassen werden.

Die Casinostraße ist durch eine entsprechende Zusatzbeschilderung auch für den Anliegerverkehr befahrbar – abschnittsweise und in einer Richtung. Hierzu wurde unter das Fahrradstraßenschild der Zusatz „Anlieger frei“ angebracht. Fehlt dieser Zusatz, ist kein Kfz-Verkehr erlaubt.



**KEIN Kfz-Verkehr
zugelassen!**



**Kfz-Anliegerkehr
zugelassen!**

M17 Goldgrube: Umgestaltung Parkdeck „Obere Löhr“

Im Bereich der Kfz-Ausfahrt des Parkhauses „Obere Löhr“ unter der B9 zur Beatusstraße kam es in der Vergangenheit wiederholt zu Konflikten zwischen Radfahrenden und ausfahrenden Pkw sowie zu Unfällen mit Sachschaden an der Schrankenanlage. Das Aufbringen von entsprechenden Hinweismarkierungen und Anpassungen der Schrankenlänge blieben ohne Erfolg.

In Abstimmung mit dem Parkhausbetreiber und der Koblenzer Wirtschaftsförderung wurde die Ausfahrt für Kraftfahrzeuge zurückgebaut und die Schrankenanlage entfernt. Die Ein- und Ausfahrt des Parkhauses wird nun ausschließlich über die Karthäuserstraße organisiert. Radfahrende können nun sowohl die ehemals beschränkte Ausfahrt in die Beatusstraße als auch die Einfahrt von dort in die Gegenrichtung ohne Berührungspunkte mit dem Kfz-Verkehr nutzen. Dies ist somit eine sinnvolle Ergänzung zum verpflichtenden indirekten Linksabbiegen über den Seitenraum am Ende der Beatusstraße, um die Innenstadt zu erreichen. Die Verkehrssicherheit konnte durch die Maßnahme verbessert werden.



M18 Goldgrube: Aufhebung Radwegebenutzungspflicht Kardinal-Krementsz-Straße



Die Radwegebenutzungspflicht wird durch die folgenden Verkehrszeichen geregelt. Ist eines dieser drei Schilder aufgestellt, müssen Radfahrende die gekennzeichneten Flächen benutzen und dürfen nicht auf der Fahrbahn fahren.



Dies ist kritisch zu hinterfragen, da die Führung auf der Fahrbahn oft unkritisch und vor allem im Alltag kürzer und schneller ist. Daher wurde die Benutzungspflicht im Seitenraum in der Kardinal-Krementsz-Straße aufgehoben.

Das alleine stehende Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ (siehe Foto) symbolisiert das Recht, den Weg auch weiterhin zu nutzen. Die rote Pflasterung kennzeichnet den Weg als Radweg auf dem Radfahrende mit angepasster Geschwindigkeit (keine Schrittgeschwindigkeit vorgeschrieben!) fahren dürfen. Alternativ ist die Radfahrt auf der Fahrbahn möglich.

M19 Goldgrube: Deckensanierung, Neuordnung Poller und Bordsteinabsenkung

Der bahnparallele Weg in der Goldgrube zwischen der Bogenstraße und der Beatusstraße eignet sich aufgrund der geringen Verkehrsbelastung besonders für den Radverkehr im Alltag. Zusätzlich gewinnt der Weg als Zubringerstrecke zur zukünftigen Querverbindung Goldgrube / Rauental über die neue Fuß- und Radwegbrücke an Bedeutung.

Im Rahmen der Straßenunterhaltung wurde die Asphaltdecke des Weges in Teilen erneuert, Abstände zwischen Sperrpfosten angepasst und Bordsteine auf Nullniveau abgesenkt. Die Maßnahmen fördern die Sicherheit und Attraktivität für den Radverkehr auf dieser Verbindung.



M20 Moselweiß: Bordsteinabsenkung Heiligenweg

Am Bahnüberführungsbauwerk Heiligenweg endet die in Entwicklung befindliche, bahnparallele Fuß- und Radwegebeziehung entlang der nördlichen Seite der Mosel-Bahnstrecke (vgl. Maßnahme M10). Die Oberfläche des Einmündungsbereichs wurde nun neu asphaltiert und gleichzeitig ein komfortabler Übergang für Radfahrende mittels Bordstein-Nullabsenkung hergestellt.



M21 Moselweiß Margaretenweg: Öffnung Einbahnstraße für Radverkehr in Gegenrichtung



Die Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung verkürzt die Wege und macht das Fahrrad somit zu einer attraktiveren Alternative zum Auto. Fahrtstrecken werden kürzer und Radfahrende kommen schneller ans Ziel. Voraussetzungen für die Freigabe sind eine ausreichende Fahrbahnbreite und eine maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.

Vor der Öffnung einer Einbahnstraße wird ein Prüfprozess nach geltendem Regelwerk durchgeführt. Bei positivem Prüfergebnis, wie im Dezember letzten Jahres im Margaretenweg in Moselweiß, wird die Freigabe verkehrsbehördlich angeordnet.

M22 Neuendorf: Markierung in Einbahnstraßen

Die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr ist ohne aufwendige bauliche Änderungen möglich. Zusätzliche Beschilderungen und Markierungsarbeiten können jedoch zu mehr Verkehrssicherheit beitragen. Denn nicht allen Verkehrsteilnehmern ist immer direkt ersichtlich, dass in diesen Straßen mit Radverkehr entgegen der Einbahnrichtung zu rechnen ist.

An drei Kreuzungen in Neuendorf sowie in der Schenkendorfstraße in der Südstadt (Maßnahme M23) wurden daher an unübersichtlichen und kritischen Stellen zusätzliche Markierungen beispielsweise sogenannte "Haifischzähne" und Beschilderungen ergänzt.



M23 Südstadt: Markierung in Einbahnstraße



Häufig werden Kraftfahrzeuge widerrechtlich zu nah am Einmündungsbereich geparkt. Dies führt zu schlechten Sichtverhältnissen und kann zu Gefährdungssituationen für den aus einer geöffneten Einbahnstraße ausfahrenden Radverkehr führen.

Um das Parken zu unterbinden und zusätzliche Fahrradabstellmöglichkeiten zu schaffen, wurden im Kreuzungsbereich Schenkendorfstraße / Chlodwigstraße daher drei Fahrradbügel installiert.

M24 Pfaffendorf: Querungsstelle Ellingshohl



Entlang der B42 führt seit jeher eine wichtige Rad- und Fußverbindung zur Anbindung der rechtsrheinischen Höhenstadtteile. Im Bereich der Ellingshohl kreuzt diese Verbindung die Fahrbahn an einer besonders unübersichtlichen Stelle.

Im Zuge der Sanierung der Straßenfahrbahn wurde die Vorziehung des Seitenraums zur Verbesserung der Sichtfelder und Verkürzung der Querungsstrecke kurzfristig geplant und umgesetzt. Zusätzlich wurden auf der Fahrbahn noch Aufpflasterungen installiert um auch die Fahrgeschwindigkeiten an dieser sensiblen Querungsstelle zu reduzieren.

Trotz der Verbesserungen ist weiterhin von allen Verkehrsteilnehmenden eine erhöhte Aufmerksamkeit erforderlich.

M25 Kesselheim: Markierungen im Kreisverkehr

Nicht immer ist die Radverkehrsführung intuitiv erkennbar, eindeutig und nachvollziehbar. Am Kreisverkehrsplatz Carl-Später-Straße wurde deshalb im Zuge von Fahrbahnerneuerungen nachgesteuert und Markierungen zur Radverkehrsführung richtungsbezogen angepasst. Mit den Markierungen erhofft sich die Stadtverwaltung u.a. weniger „Geisterfahrer“ auf dem stadtauswärts geführten getrennten Geh- und Radweg entlang der Hans-Böckler-Straße.



STADTRADELN: Ziel "Eine halbe Million Fahrradkilometer für Koblenz" deutlich übertroffen

STADTRADELN, die weltweit größte kommunale Fahrrad-Kampagne für Klimaschutz und Radverkehrsförderung endete 2025 für die Stadt Koblenz mit neuen Höchstwerten in allen Kategorien. In den drei Wochen, in denen möglichst viele Alltags- und Freizeitkilometer mit dem Fahrrad zurückgelegt werden sollen, radelten 2.860 Aktive insgesamt 536.110 Kilometer. Das sind ca. 500 aktiv Teilnehmende und ca. 75.000 km mehr als im letzten Jahr. Dadurch wurden umgerechnet ca. 88 Tonnen CO₂ vermieden.

Gratulation und vielen Dank an alle, die aktiv zu diesem Top-Ergebnis beigetragen haben!



Foto: Stadt Koblenz, Daniel Kehr

Eine Neuerung im Jahr 2025 war die Einteilung der 132 Teams in drei Wertungskategorien, die sich nach der Anzahl der aktiv Radelnden richteten. Baudezernent Prof. Dr. Andreas Lukas (1. v. l.) bedankt sich bei den Captains der fleißigsten Teams für ihr Engagement.

Ein besonderer Dank gilt selbstverständlich wieder den lokalen Förderern der Kampagne, die hochwertige Preise im Gesamtwert von über 10.000 € gestiftet haben.



Der glückliche Gewinner des Canyon-Bikes Edvinas Rommel bei der Jungfernfahrt auf dem Factory-Gelände.

koblenz.de/stadtradeln



In der Sonderkategorie „SCHULRADELN“ gab es großen Grund zur Freude für alle Beteiligten. Hier konnten enorme Zuwächse bei der Anzahl der Teams, der Radelnden und der Gesamtkilometer verzeichnet werden.

An 20 Schulen (im letzten Jahr waren es 13) radelten fast 1.000 Teilnehmende insgesamt rund 150.000 Kilometer. Dies bedeutet eine Steigerung von über 70 % gegenüber dem Vorjahr.



Ehrung des SCHULRADELN-Siegers: v. l. n. r. David Langner (Oberbürgermeister der Stadt Koblenz), Anna Grüterich (Team-Captain Asterstein), Ralph Emmerich (Team Radverkehr der Stadt Koblenz) und Bastian Staudt (Schulleiter des Gymnasiums auf dem Asterstein).



STADTRADELN 2026
24. August - 13. September

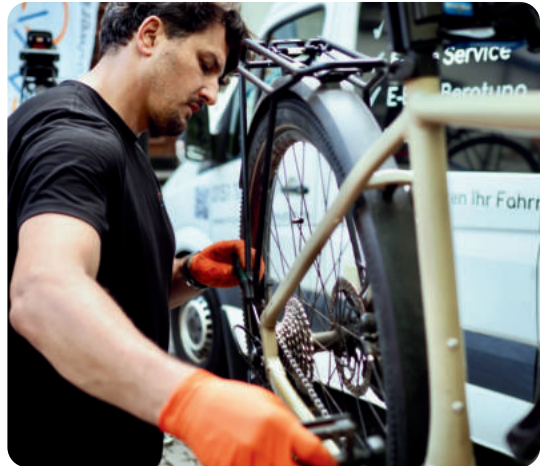
1. Fahrradmesse auf dem Koblenzer SchängelMarkt



Das Fahrrad spielt eine bedeutende Rolle als Wirtschaftsfaktor. Bei der Herstellung und dem Handel mit Fahrrädern, Dienstleistungsangeboten, Radtourismus sowie Entwicklung, Planung und Bau von Radverkehrsinfrastruktur entstehen Arbeitsplätze und Umsätze.

Aus diesem Grund organisierte das Team Radverkehr erstmals eine Fahrradmesse auf dem Koblenzer SchängelMarkt. Zahlreiche Besucherinnen und Besucher nutzten die Gelegenheit, um die unterschiedlichsten Angebote der Aussteller kennenzulernen:

- ADFC Koblenz-Untermosel
- CANYON Bicycles
- CaGo - Volle Ladung Leben
- Fahrradhaus Zangmeister
- Micha's Rad-Atelier
- Nicos Mobile Fahrradwerkstatt
- Radeln ohne Alter
- Nachbarschaftshilfe Koblenz-Süd
- Rhein Bike Fahrradverleih
- Team Radverkehr der Stadt Koblenz



Im Rahmen des bundesweiten Projekts „Radeln ohne Alter“ bot die Stiftung Seniorensseele und die Nachbarschaftshilfe Koblenz-Süd / Projekt im SkF e.V. als kostenlosen Service für ältere und bewegungseingeschränkte Menschen Rikscharfahrten an.



Infostände auf Wochenmärkten und bei Veranstaltungen

Das Radteam der Stadt Koblenz möchte mit den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt in Kontakt treten, um einerseits über Maßnahmen und Entwicklungen im Bereich des Radverkehrs in Koblenz zu informieren und die Rahmenbedingungen zu erläutern. Andererseits möchte das Team auch Rückmeldungen und Feedback der Koblenzerinnen und Koblenzer einholen.

Gelegenheiten zum Austausch gab es im Jahr 2025 anlässlich verschiedener Veranstaltungen, darunter z. B. das Ufer-Kino in Lützel, der Aktionstag des Jugendrates am Peter-Altmeier-Ufer sowie die Wochenmärkte in Güls und Ehrenbreitstein.



Das Radteam freut sich über die Anregungen und Ideen zu weiteren Verbesserungen und plant auch in 2026 Möglichkeiten zum Austausch.

Mindestüberholabstand - Erneute Kampagne für mehr Sicherheit im Straßenverkehr

Die Straßenverkehrsordnung regelt unter §5 (4), dass beim Überholen mit Kraftfahrzeugen innerorts ein seitlicher Überholabstand von mindestens 1,5 m zu Radfahrenden einzuhalten ist. Außerorts beträgt der Mindestüberholabstand zwei Meter. Denn zu geringe Überholabstände erzeugen bei Radfahrenden ein Unsicherheitsgefühl und führen nicht selten zu Unfällen, die indirekt aus dieser Gefährdungssituation resultieren, wie z.B. sogenannte Dooring-Unfälle (Foto unten rechts): Radfahrende fühlen sich durch zu dicht überholende Kraftfahrzeuge bedrängt, fahren meist zu dicht an parkenden Autos vorbei und riskieren, mit einer sich öffnenden Autotür zu kollidieren. Weitere negative Auswirkungen sind die Vermeidung bestimmter Strecken, das Ausweichen auf Gehwege oder gar der völlige Verzicht auf das Fahrrad als Verkehrsmittel.

Wie in 2024 führte die Stadtverwaltung daher gemeinsam mit dem Polizeipräsidium Koblenz, der Kreisverkehrswacht Mayen-Koblenz, dem ADFC Koblenz-Untermosel, dem VCD Kreisverband Mittelrhein und dem Radentscheid eine Verkehrssicherheitskampagne während der STADTRADELN-Kampagne durch. Auf 15 Großflächenplakatwänden im Stadtgebiet wird auf den gesetzlich vorgeschriebenen Mindestabstand von Kraftfahrzeugen zu Radfahrenden hingewiesen.



Dauerzählstellen für Fahrräder - Radverkehrszahlen in 2025

Seit September 2023 verfügt Koblenz über zwei Dauerzählstellen für den Radverkehr. Die erhobenen Zahlen liefern wichtige Hinweise zur Radnutzung im Tages- und Jahresverlauf für die Radverkehrsplanung und zeigen die Entwicklung des Radverkehrs in Koblenz auf. Im Folgenden finden Sie die drei wichtigsten Kennziffern.



Stand 31.12.2025 vormittags, bewölkt, teilweise Schneefall, -1° Celsius bei eisigem Wind

Standort Dauerzählstelle	Tageshöchstwert	Tagesdurchschnitt	Gesamt 2025
Casinostraße	3.244 (am 20.08.25)	1.757	641.493
Kurt-Schumacher-Brücke	1.555 (am 20.05.25)	770	281.336

Schrotträder und aufgegebene Fahrräder

Neben der Schaffung neuer Fahrradabstellmöglichkeiten ist es wichtig, die vorhandenen Kapazitäten zu erhalten. Aufgegebene Fahrräder und Schrotträder blockieren dringend benötigte Abstellplätze, vermitteln einen Eindruck von mangelnder Sauberkeit in Koblenz und beeinträchtigen das Erscheinungsbild.

Aus diesem Grund werden die sogenannten „Fahrradleichen“ mit einer neonfarbenen Banderole (Foto) versehen, die eine Aufforderung mit Fristsetzung zur Entfernung enthält. Etwa vier Wochen später werden die Räder aus dem öffentlichen Verkehrsraum entfernt.



Radverkehr im Baustellenbereich

Im Koblenzer Straßennetz wird an vielen Stellen gebaut. Die damit verbundenen Einschränkungen und Umleitungen erfordern eine gut erkennbare und durchgängige Umleitungsbeschilderung vom Beginn bis zum Ende der gesperrten Strecke. Die Planung und Umsetzung ist oft umfangreich und anspruchsvoll, um allen Verkehrsteilnehmenden nachvollziehbare Bedingungen zu bieten.

Wir bitten darum, die ausgeschilderten Umleitungen zu nutzen und die notwendigen Einschränkungen während der Bauzeit zu akzeptieren. Die Freude auf eine verbesserte Radverkehrsinfrastruktur nach Fertigstellung sollte das Verständnis für die vorübergehenden Einschränkungen erleichtern.

Alle Informationen zu den aktuellen Baustellen in Koblenz sind zu finden unter:



[koblenz-baut.de](https://www.koblenz-baut.de)

Nach rund drei Jahren Bauzeit sind die Veränderungen und Fortschritte an der Großbaustelle der Pfaffendorfer Brücke deutlich erkennbar. Nichtsdestotrotz wird dieses „Jahrhundertprojekt“ alle Verkehrsteilnehmende noch mindestens bis 2029 beschäftigen.




ADFC Fahrradklima-Test - Umfrage 2024

Der Allgemeine Deutsche Fahrradclub (ADFC) befragt die Bundesbürger regelmäßig anhand verschiedener vergleichbarer Kriterien, wie fahrradfreundlich sie ihre Kommune bewerten. Die Ergebnisse des Fahrradklima-Tests werden alle zwei Jahre in einem Städteranking präsentiert.

Während Koblenz vor sechs Jahren noch auf dem vorletzten Platz bundesweit lag, haben die Koblenzerinnen und Koblenzer die Entwicklung der letzten Jahre nun positiv bewertet. In den Ergebnistabellen befindet sich Koblenz mittlerweile im guten Mittelfeld, hat aber weiterhin viel Luft nach oben.

Diese Ergebnisse ermutigen uns, auch in finanziell schwierigen Zeiten Radverkehrsmaßnahmen umzusetzen – ganz im Sinne der vereinbarten Ziele des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Koblenz 2030 und des gemeinsam mit dem Radentscheid ausgehandelten Maßnahmenkonzepts.

Weitere ADFC-Informationen, auch zur Entwicklung in Koblenz, unter:

 ADFC Fahrradklima-Test 2024			
Städteranking Ortsgrößenklasse 100.000 bis 200.000 Einwohner			
14	Neuss	3,93	o
15	Hanau	3,95	+
16	Koblenz	3,96	++
17	Heilbronn	3,96	o
18	Recklinghausen	3,99	o
Zur Vergleich die Platzierung von Koblenz beim Fahrradklima-Test 2022:			
27	Mülheim an der Ruhr	4,23	o
28	Hildesheim	4,25	o
29	Koblenz	4,29	++
30	Herne	4,30	o
31	Essen	4,31	o

fahrradklima-test.adfc.de/artikel/der-weg-ist-das-ziel-schnell-besser-radfahren

Fahrradverleihsystem für Koblenz

Der lokale Anbieter für den Fahrradverleih in Koblenz, die Firma Rhein Bike, erweitert ihr Angebot sowie die Anzahl der Räder und Stationen im Stadtgebiet schrittweise. Nach Auskunft von Rhein Bike wird dieser Trend auch im Jahr 2026 fortgesetzt und entsprechend beworben.



Stationen Stand Januar 2026:

- Ladenlokal am HBF in der Löhrstraße 139
- Stadtmitte am Forum Confluentes
- Hotel Mercure
- Rizzastraße
- Löhrrondell
- Hohenzollernstraße / Neversstraße
- Hohenfelder Straße
- Rheinstraße
- Kornfortstraße
- Knaus Campingpark in Lützel
- Moselweißer Straße / Bechelstraße
- Moselweißer Straße / Blücherstraße
- Lindenstraße Beatusbad
- TZK an der Uni / Stadtstrand
- Hotel Contel am Moselbogen
- Fährhaus am Stausee

AGFFK Rheinland-Pfalz

Die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Kommunen (AGFFK) in Rheinland-Pfalz besteht seit 2024. Koblenz zählte dabei zu den Gründungsstädten. Mittlerweile sind unter dem Dach der AGFFK RLP über 50 Landkreise, Verbandsgemeinden und Städte versammelt, die gemeinsam Positionen zur stärkeren Entwicklung der Nahmobilität im Land vertreten.

Neben der jährlichen Mitgliederversammlung, die am 5. Juni 2025 in Grünstadt stattfand, wurden im Jahr 2025 gemeinsame Veranstaltungen, Fachgespräche, Informationsseminare und Exkursionen durchgeführt. Im gemeinsamen Austausch und unter der Organisation der AGFFK-Geschäftsstelle können die Mitglieder voneinander lernen und Erfahrungen austauschen.

Die Strukturen der AGFFK werden im Jahr 2026 weiter professionalisiert. Die bisherige (virtuelle) Geschäftsstelle wird mit einer hauptamtlichen Geschäftsstellenleitung besetzt.

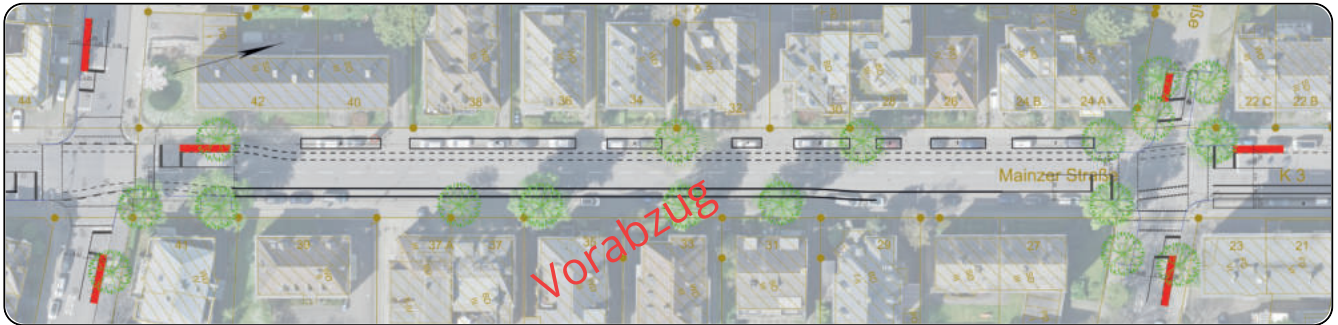


Ministerin Daniela Schmitt (Bildmitte unten) gemeinsam mit den Vertreter*innen der Mitgliedskommunen am Tag der Gründungsveranstaltung.

Südstadt: Mainzer Straße, 3. Bauabschnitt (BA)

Länge: ca. 1 km zwischen Schenkendorfstraße und Mainzer Tor/ Rhein-Mosel-Halle

Geplanter Ausbau: Fortsetzung der bereits umgesetzten Maßnahmen (1. und 2. Bauabschnitt) im südlichen Teil der Mainzer Straße mittels Schutzstreifen / Radfahrstreifen sowie Berücksichtigung des Radverkehrs in den Kreuzungen.

**Ehrenbreitstein: L127, Charlottenstraße bis Kniebreche, inkl. Linksabbieger Helfensteinstraße**

Länge: ca. 0,4 km

Geplanter Ausbau: Verbesserung der Radverkehrsführung einschließlich der Situation zum Linksabbiegen in die Helfensteinstraße unter Berücksichtigung der Ergebnisse eines Lärm- und Verkehrsgutachtens.

Pfaffendorfer Höhe / Horchheimer Höhe: Von-Witzleben-Straße / Am Kratzkopfer Hof

Länge ca. 1,1 km

Geplanter Ausbau: Aufhebung benutzungspflichtiger schmaler Zweirichtungsradwege, Schutzstreifenlösung und Mitführung auf der Fahrbahn, Berücksichtigung Radverkehr an Knotenpunkten

Rauental: Behringstraße

Länge ca. 200 m: Umgestaltung Behringstraße, Neubau Kreisverkehrsplatz am Knoten Moselweißer Straße

Geplanter Ausbau: Tempo 30 mit geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen, Erhöhung der Verkehrssicherheit, Umbau des signalisierten Kreuzungspunktes zu einem Kreisverkehrsplatz

Horchheim: Neubau Rad- und Fußverkehrsbrücke Beckenkampstraße

Länge ca. 40 m

Geplanter Ausbau: Ersatz des Brückenbauwerks über die Bahngleise in der Beckenkampstraße. Die neue Brücke ermöglicht die Wiedereröffnung der Fuß- und Radverbindung zwischen der Bächelstraße und der Beckenkampstraße

2. Fahrradmesse auf dem Koblenzer SchängelMarkt

Aufgrund der hohen Besucherzahlen, des großen Interesses am Ausstellerangebot und der durchweg positiven Rückmeldungen zur Premiere im letzten Jahr ist eine Neuauflage der Fahrradmesse geplant. Diese soll vom 19. bis 20. September wieder im Rahmen des Koblenzer SchängelMarktes, eines der größten Stadtfeste in Rheinland-Pfalz, stattfinden.

**STADTRADELN 2026: Koblenz ist dabei!**

Auch in diesem Jahr radelt Koblenz wieder für ein gutes Klima, die Förderung des Radverkehrs, die Gesundheit und eine höhere Lebensqualität in unserer Stadt (vorbehaltlich der Anmeldebestätigung durch das Klima-Bündnis).

Als Zeitraum wurde der 24. August bis zum 13. September ausgewählt.



koblenz.de/radverkehr



Herausgeber, Konzeption und Layout

Stadtverwaltung Koblenz



Dezernat IV
Team Radverkehr
Bahnhofstraße 47
56068 Koblenz

radverkehr@stadt.koblenz.de
www.koblenz.de/radverkehr

Fotonachweis

Alle Fotos im Dokument ohne Quellenangabe: Stadt Koblenz / Ralph Emmerich

Nachweis Kartenabbildungen

2025 Stadt Koblenz, Amt für Stadtvermessung und Bodenmanagement - Kartographie -

Druck

Kopierservice des kommunalen Gebietsrechenzentrums der Stadt Koblenz

Stand

Januar 2026

Diese Broschüre ist Teil der Öffentlichkeitsarbeit des Radverkehrsteams der Stadtverwaltung Koblenz. Sie wird kostenlos abgegeben bzw. online zur Verfügung gestellt und ist nicht zum Verkauf bestimmt.