

Fragen und Antworten zu Lösungen für mehr Radverkehr vor Ort in Koblenz

Koblenz, 18. May 2024

Ortsverband NordWest
Freie Demokraten FDP Koblenz

Vorsitzender
Christian Kipping

Stellvertretende Vorsitzende
Manuel Sartoris
David Hennchen

Schriftführer
Lukas Reck

Beisitzer
Dr. Wilfried Schmidt-Busemann
Kevin Heck

OVNordWest@fdp-koblenz.de

Freie Demokraten FDP Koblenz
Ortsverband NordWest
c/o Christian Kipping
Wiesenweg 13
56070 Koblenz
Mobil: +49 176 56157381

1. Ohne Ziel kein Weg und keine Planung: Es braucht ein Konzept für den Radverkehr, entweder als eigenes Radverkehrskonzept oder als Teil eines Verkehrsentwicklungsplans oder Klimaschutzplans. In Koblenz gibt es neben dem „Zukunftsplan Radverkehr Stadt Koblenz u. Radentscheid“ einen Verkehrsentwicklungsplan und ein Haupttroutenkonzept für den Radverkehr. Welche weiteren Schritte wollen Sie verfolgen, um diese Planungen und Konzepte umzusetzen? Was sind Ihrer Ansicht nach die Prioritäten?

Antwort: Wir erwarten, dass der beschlossene Verkehrsentwicklungsplan 2030 im Sinne aller Verkehrsteilnehmer von der Stadt weiter abgearbeitet wird. Wir werden diesen Prozess begleiten und im Zweifel auch antreiben.

Wir werden uns weiter dafür einsetzen, dass der Bau des Radwegs zwischen Lay und Moselweiß nach jahrelanger Planung auch endlich umgesetzt wird, so dass ein sicherer Radweg von Lay bis zum Deutschen Eck entsteht. Außerdem setzen wir uns dafür ein, dass die Leinpfade entlang der Mosel saniert und dort wo es nötig ist, verbreitert werden. Die Mosel soll für Radfahrer leichter zu überwinden überwunden sein. Dafür wollen wir die Zugänge (aktuell Treppen) zur Staustufe so umbauen lassen, dass sie auch von Radfahrern genutzt werden kann. Außerdem werden wir uns weiterhin für eine Radfahrer-freundliche Verbindung zwischen Bubenheim und Kesselheim einsetzen. Eine solche kann beispielsweise an der Nordtangente/August-Horch-Straße verlaufen oder am Bauhaus Koblenz-Lützel die Bahnstrecken und die Bundesstraße 9 kreuzen. Eine dritte Möglichkeit einer solchen Kreuzung befindet sich bei Bubenheim an der Mailust. Die Planungen zu diesen Verbindungen haben wir bereits in den vergangenen Jahren mehrfach angestoßen.

Auch setzen wir uns für den Radschnellweg von Boppard nach Andernach ein, zu diesem gehören beispielsweise der Neubau einer Bahnunterführung am Bahnhof Lützel, die auch breit genug für den Radverkehr ist und die Entwicklung des Stov-Geländes.

Weiterhin wollen wir eine Machbarkeitsstudie in Auftrag geben, mit der wir klären wollen, wie die Bundesstraße 9 zwischen Friedrich-Ebert-Ring und Europabrücke die Stadt weniger zerschneidet; beispielsweise dadurch, dass die Bundesstraße auf dem Teilstück unter die Erde verlegt wird. Davon könnte beispielsweise auch der Radverkehr im Bereich Innenstadt und Raental profitieren.

2. Ein attraktiver Radverkehr braucht gute Wege – das setzt Investitionen voraus. Der ADFC veranschlagt € 30 pro Einwohner pro Jahr dafür – bezogen auf Koblenz also 3,5 Mio. Euro. Wie viel wird aktuell in Ihrer Stadt/ Kommune für den Radverkehr eingeplant und wo wollen Sie in 5 Jahren stehen?

Antwort: Im Haushaltsplan 2024 der Stadt Koblenz wurden 500.000€ für den Erhalt von Radwegen eingeplant. Für den Umbau der Südallee werden für das Jahr 2024 3.781.000€ veranschlagt. Für weitere Bauprojekte, die im Wesentlichen dem Radverkehr dienen, wie zum Beispiel die zweite Ausbaustufe der Mainzer Straße, der Radweglückenschluss auf der Simmerner Str., die zweite Ausbaustufe der Rizzastraße und der Umbau der Moselweißer Straße wurden zusammen grob 1,5 Millionen Euro in den Haushalt eingestellt. Hinzu kommen weitere Projekte, die in Teilen dem Radverkehr dienen, wie zum Beispiel die Umgestaltung des Stov-Geländes (Radschnellweg Boppard-Andernach), die Verbindung der Emser Straße mit der Pfaffendorfer Brücke und der Aufbau von Mobilitätsstationen.

Aktuell stehen wir am Anfang von herausfordernden Zeiten. Wir schätzen, dass sich in den kommenden Jahren die Gewerbesteuererinnahmen deutlich reduzieren werden. Aus diesem Grund gehen wir davon aus, dass wir die Ausgaben für den Radverkehr in den kommenden Jahren nicht auf dem heutigen Niveau belassen können. Wir wollen auch weiterhin in das Radwegenetz investieren, jedoch ist für uns eine solide Haushaltsführung von hoher Priorität.

3. Um zu messen, ob es gelungen ist, Menschen aufs Rad zu bringen, muss man den Anteil der Radfahrenden im Verkehr kennen. Haben Sie diese

Zahlen aktuell für Ihre Stadt/Kommune? Wie hoch soll der Radverkehrsanteil in 5 Jahren sein?

Antwort: Aktuell beträgt der Anteil der Radfahrenden knapp unter 10% in Koblenz. Wir als Freie Demokraten streben keine Quote für den Radverkehr an. Jeder soll die Möglichkeit haben, sich so fortzubewegen, wie es zu ihm oder ihr passt. Das soll aber nicht heißen, dass wir den Radverkehr in Koblenz nicht ausbauen wollen. Uns ist bewusst, dass die Infrastruktur für Radfahrer in Koblenz deutlich verbessert werden muss. Dies wurde in der Vergangenheit auch mit unserer Unterstützung getan. So wurde Koblenz im ADFC-Klimatest 2022 als Aufholer ausgezeichnet. Um mehr Menschen die Möglichkeit zu eröffnen, das Fahrrad zu nutzen, müssen Radwege und Schutzstreifen weiter ausgebaut und vernetzt werden.

4. Auch Schüler und Schülerinnen nutzen gerne das Fahrrad für ihren Schulweg, wenn es sichere Wege gibt. Werden in Ihrer Stadt/Kommune bereits Schulwegpläne für radfahrende Kinder erstellt – wenn nicht, für wann ist das geplant?

Antwort: Zur Zeit laufen mit Begleitung des Schulträgersausschusses und der Steuerungsgruppe „Sichere Schulwege“ eine Beurteilung von Wegen zur Schule (jetzt beginnend mit den Grundschulen) für Schulkinder, die zu Fuß zur Schule gehen. Wir Freie Demokraten werden uns dafür einsetzen, diese Untersuchungen (wenn die weiterführenden Schulen untersucht werden) auf die radfahrenden Schüler auszuweiten.

5. Gute und sichere Radwege muss man auch einfach finden können – eine einheitliche und durchgängige Beschilderung (nach dem gängigen Standard HBR) ist dabei wichtig. Sind Ihre Radwege bereits überall beschildert? Wenn nein, bis wann wollen Sie das umgesetzt haben?

Antwort: Die Radwege in Koblenz sind nicht überall einheitlich und durchgängig beschildert. Aufgrund der Größe der Stadt Koblenz können wir kein realistisches Datum nennen, bis zu dem es eine einheitliche und durchgängige Beschilderung in ganz Koblenz geben wird. Zunächst

müssen Lücken im Radverkehrsnetz geschlossen werden und dringendere Sicherheitsprobleme im Radverkehr gelöst werden.

6. Fahrradstraßen bieten Komfort und Sicherheit. Welche gibt es schon in Ihrer Stadt/Kommune? Welche weiteren Fahrradstraßen außer der Casinostraße und der Südallee sollen bis wann eingerichtet werden?

Antwort: Wir beabsichtigen vorerst keine weiteren Fahrradstraßen auszuweisen. Wir wollen zunächst die bald bestehende Achse aus Casinostraße und Südallee evaluieren.

7. Bei Besorgungen, Einkäufen oder beim Umstieg in Bahn und Bus will man sein Rad einfach und sicher abstellen können. Wo gibt es bereits Fahrradabstellanlagen, auch überdacht, und wo sind weitere geplant?

Antwort: Es gibt ein Fahrradparkhaus und eine Fahrradabstellanlage in der Nähe des Hauptbahnhofs, außerdem gibt es eine Fahrradabstellanlage zwischen Haltepunkt Stadtmitte und Löhr-Center und am Altlöhrtor.

Wir setzen uns für Mobilitätshubs ein. An diesen Orten soll der Umstieg zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln wie zum Beispiel Bus, Bahn, Fahrrad, E-Scooter, Auto oder Taxi erleichtert werden. Dazu müssen an diesen Umsteigepunkten auch Abstellanlagen für Fahrräder und E-Scooter eingerichtet werden. Diese Mobilitätshubs sollen insbesondere an den Bahnhöfen und Bahnhaltepunkten und an der Bergstation der Seilbahn entstehen.

8. Der Radverkehr endet nicht an der Stadtgrenze – für Schulbesuch und Arbeitsweg ist der Weg in den Nachbarort oft wichtig. Wo sind Lückenschlüsse zu Nachbargemeinden sinnvoll und ggf. schon in Planung?

Antwort: Da Koblenz eine kreisfreie Großstadt ist, ist die Vernetzung von Koblenz mit den Nachbargemeinden für den Schulbesuch von geringerer Bedeutung als im ländlich geprägten Raum. Dennoch sind wir der Auffassung, dass auch hier Handlungsbedarf besteht.

Wir fordern die zügigen Bau des Radwegs zwischen Lay und Moselweiß und befürworten auch dessen Verlängerung bis Dieblich.

Außerdem setzen wir uns für die Schaffung eines Radschnellwegs zwischen Boppard und Andernach ein und wir sind der Auffassung, dass die Leinpfade an Rhein und Mosel, die von Fußgängern und Radfahrern zusammen genutzt werden, saniert und ausgebaut werden müssen.

Beispielsweise muss der Weg in Stolzenfels neu befestigt werden. Am Hafen bei Kesselheim und am Wasser- und Schifffahrtsamt in Lützel müssen jeweils ein Lückenschluss gefunden werden, um auch in diesem Bereich den Rhein-Radweg abseits von breiten Straßen verlaufen zu lassen und somit dem Ortsteil Kesselheim und dem Ort Sankt Sebastian auch über diesen Weg mit der Koblenzer Innenstadt zu verbinden.

Auch der Mosel-Leinpfad in Metternich und Lützel muss dringend saniert und an vielen Stellen verbreitert werden.

9. Die Freigabe von Einbahnstraßen hilft Radfahrenden, sichere Wege durch die Stadt/Kommune zu finden. Wo gibt es das bereits und wo sind weitere Freigaben geplant?

Antwort: Beispielsweise die Rizzastraße kann von Radfahrern entgegen der Einbahnstraße befahren werden. Gerade in dieser Straße wurde im letzten Jahr für Radfahrer in Richtung der Einbahnstraße eine enorme Verbesserung erreicht. Auch die Schlossstraße kann entgegen der Fahrtrichtung von Radfahrern befahren werden.

Wir sind der Ansicht, dass beispielsweise die Johannes-Müller-Straße (Südliche Vorstadt), Oberdorfstraße (Metternich), Trifter Weg (Metternich), Eltzerhofstraße (Altstadt), Görresstraße (Altstadt) oder die Kastorstraße (Altstadt) von Radfahrern auch entgegen der Einbahnstraßenfahrtrichtung befahren werden können.

10. Um Platz für Fuß- und Radverkehr zu gewinnen, muss das Thema Parken im öffentlichen Raum angegangen werden. Wo gibt es alternative Parkmöglichkeiten, um Geh- und Radwege freizubekommen?

Antwort: Damit die Stadt unterschiedlichen Verkehrsformen gerecht wird, wird mehr Platz für Verkehrswege benötigt. So sind in der

Vergangenheit schon Parkplätze weggefallen, um Radwege anzulegen. Aus diesem Grund setzen wir uns für Parkhäuser in den Stadtteilen ein, dort können Anwohner Ihre Autos abstellen, falls dies am Fahrrad nicht mehr möglich sein sollte. Beispielsweise kann ein solches Parkhaus zwischen Carl-Benz-Schule und Bahnhof Moselweiß entstehen.

11. Auch wenn die Reform des Straßenverkehrsgesetzes, welche den Kommunen weitere Möglichkeiten eröffnet hätte, aktuell gestoppt ist: Kommunen können an bestimmten Stellen Tempo 30 anordnen oder - in zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion –einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich mit Tempo 20 einrichten. Gibt es solche Zonen in Koblenz? Sehen Sie noch Potential für weitere solche Zonen? Benennen Sie gerne konkrete Beispiele, wo in Koblenz ihrer Meinung nach Tempo 30 oder Tempo 20 gelten sollte.

Antwort: Die Richtgeschwindigkeit innerorts von Tempo 50 hat sich bewährt, das wollen wir beibehalten. Um gefährliche Situationen für schwächere Verkehrsteilnehmer zu reduzieren, werden wir situativ und verantwortungsvoll mit der Möglichkeit zur Ausweisung von Tempo-30-Zonen beispielsweise vor Kitas, Schulen oder Seniorenheimen umgehen. Dabei liegt uns primär die Sicherheit aber auch die Stauvermeidung am Herzen.

In einigen Koblenzer Stadtteilen gibt es Tempo-30-Zonen, so zum Beispiel auf der Karthause, in Kesselheim, Wallersheim, Neuendorf und Lützel. Wir beabsichtigen aktuell keine weiteren größeren Tempo-30-Zonen auszuweisen.

12. Ein wichtiges Thema für den Radverkehr ist die Verkehrsregelung auf der Balduinbrücke. Hier kommt es immer wieder zu Konflikten zwischen Radfahrenden, Autofahrern und Fußgängern. Welche Ideen haben Sie, um diese Konflikte zu entzerren? (wichtige Bus-Route vs schmaler Schutzstreifen, deshalb oft Rad-Geisterfahrer auf dem Fußweg begleitenden Radweg Richtung Lützel)

Antwort: Die aktuelle Situation auf der Balduinbrücke ist gerade für Fußgänger und Radfahrer wirklich heikel. Eine Sperrung der Brücke für den MIV ist für uns jedoch keine Lösung. Wir sind der Ansicht, dass man die Innenstadt weiterhin mit dem Auto erreichen können sollte. Aus unserer Sicht birgt das Überholen von Radfahrern durch Busse die höchste Unfallgefahr auf der Brücke. Jedoch gerade die Busse wollen wir nicht von der Brücke verdrängen, da diese sonst in der Hauptverkehrszeit weitere Verspätungen aufbauen würden. Ähnlich wie die Busfahrer der Koveb sind auch die Busfahrer anderer Verkehrsunternehmen über das Defacto-Überholverbot von Radfahren auf der Brücke besser zu schulen. Zusätzlich sollte auf der Mitte der Brücke ein Schild aufgestellt werden, dass das Überholen von Radfahrern verbietet, selbst wenn der entsprechende Platz vorhanden ist. Als mittelfristige Milderung des Problems wollen wir die Staustufe für Radfahrer ausbauen lassen, diese Route könnte zumindest den Radverkehr aus Metternich, Bubenheim und Rübenach aufnehmen. Langfristig setzen wir für eine Brücke für Fußgänger und Radfahrer parallel zur Balduinbrücke ein.

13. Die Radfahrverbindung von der Stadtmitte zum Hauptbahnhof ist ebenfalls ein Problem: Momentan werden die Radfahrende entweder auf den Fußwegen (teilweise zu enge gemeinsame Rad- und Fußwege) oder im Mischverkehr mit dem MIV auf die Löhr- und die Bahnhofstraße geführt. Dies führt regelmäßig zu Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern und insbesondere auf der oberen Löhrstraße zwischen Herz-Jesu-Kirche und Rizzastraße immer wieder zu teilweise lebensgefährlichen Situationen für Radfahrende durch unübersichtliche Wegführung in Kreuzungsbereichen, durch zu eng überholende Autos und Busse oder durch sich vor ihnen öffnende Autotüren. Wie wollen Sie diese Konflikte lösen?

Antwort: Im letzten Jahr kam in Koblenz die Diskussion auf, die Obere Löhrstraße für den Autoverkehr zu sperren. In dieser Frage werden wir uns an den Wünschen des dortigen Einzelhandels und der Anwohner der Straße orientieren. Seitdem die Stadtverwaltung die Möglichkeit geschaffen hat auf der Oberen Löhrstraße als Radfahrer sowohl auf dem

Gehweg als auch auf der Straße zu fahren, sehen wir hier keinen akuten Handlungsbedarf mehr.

In der Bahnhofstraße ist durch die zwei parallelen Fahrstreifen in Richtung Innenstadt die Situation für Radfahrer oft unübersichtlich. Busse, die diese Straße nutzen, befahren meist beide Spuren gleichzeitig. Aktuell wird von der Stadtverwaltung eine Planung aufgestellt, die Straße neu zu markieren. Dabei soll nur noch eine Spur für Autos und Busses bestehen bleiben und eine eigene Spur für den Radverkehr geschaffen werden. Wir werden diesen Prozess kritisch begleiten.

14. Die Verkehrsregelung auf dem Bahnhofsvorplatz für Radfahrende ist unzureichend geregelt, wo gerade hier eine klar erkennbare und unkomplizierte Anfahrt zum neuen Fahrradparkhaus gewährleistet werden müsste. Radfahrende werden zwischen den Bussen und Fußgängern wie nebenbei über ein großformatiges Kopfsteinpflaster zum Fahrradparkhaus geführt. Das Befahren des ZOB ist komplett verboten und eine direkte Anbindung vom Hauptbahnhof an den Rheinradweg, die sogenannte EuroVeloRoute 15 ist nicht vorhanden. Der Rheinradweg selbst ist im Bereich der Rheinanlagen durch Radfahrende nur im Schrittempo zu befahren, da es keine Trennung der Radfahrende von den Fußgängern gibt. Welche Ideen haben Sie zu Verbesserung dieser auch aus touristischer Sicht unzureichenden Situation?

Antwort: Um eine einfache Verbindung zwischen dem Hauptbahnhof mit seinem Fahrradparkhaus, der Südallee und dem Konrad-Adenauer-Ufer/EuroVeloRoute 15 zu schaffen, schlagen wir vor Radfahrer über die Johannes-Müller-Straße, den Johann-Friedrich-Kehr-Weg und die Lennéstraße zu leiten. Dazu müsste insbesondere neben dem Zebrastreifen am GHotel ein Radweg markiert werden und eine sichere Überquerung der Hohenzollernstraße ermöglicht werden. Für die Richtung vom Rhein zum Hauptbahnhof ist es notwendig, die Johannes-Müller-Straße für Radfahrer in beide Richtungen befahrbar zu machen. Diese Route muss auch klar ausgeschildert werden. Am Rhein muss sich unserer Auffassung nach der Fußgänger ungestört bewegen können. Radfahrer müssen hier langsam fahren. Um Radfahrern, die zügig vorankommen wollen, eine Alternative zu bieten,

wird die Mainzer Straße mit Radschutzstreifen markiert und die Südallee zu einer Fahrradstraße umgebaut. Diese Alternativen sollten am Rhein besser beschildert um nicht zu sagen beworben werden.

Der Zuweg zum Fahrradparkhaus von der Oberen Löhr her ist wie beschrieben unübersichtlich und kompliziert. Wir Freie Demokraten wollen erst die Auslastung im Verhältnis zu den anfallenden Kosten des Fahrradparkhauses evaluieren bevor wir größere bauliche Veränderungen am Bahnhofsvorplatz für die Zuwegung des Parkhauses vorschlagen. Selbst bei einer Vollausslastung des Parkhauses werden die laufenden Kosten nicht ansatzweise gedeckt.