

## Fragen zu Lösungen für mehr Radverkehr vor Ort in Koblenz

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?

Konzepte gibt es genug. Konkrete Umsetzungen finden auch mittlerweile an vielen Stellen in der Stadt statt. Wir wollen, dass es ambitioniert und zügig weiter geht. Prioritär sind und bleiben die im VEP genannten vier Haupttrouten sowie die im Zukunftsplan ergänzten Hauptachsen, sowie die touristischen Haupttrouten Rhein- und Mosel-Radweg. Ein Schwerpunkt für die nächsten Jahre sollte auch die Pendler-Radrouten sein. Als Grüne legen wir neben den streckenbezogenen Aspekten auch Wert auf die Umgestaltung bzw. den Umbau von Kreuzungen für mehr Sicherheit für Fuß- und Radverkehr. Konkret legen wir einen Fokus auf die Balduinbrücke und die Anbindung des geplanten Quartiers Festungspark (ehemalige Fritsch-Kaserne).

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?

Im Haushaltsplan 2024 sind sogar 8 Mio. € für Investitionen im Radwegenetz vorgesehen. Darin enthalten sind große Maßnahmen, wie der Baubeginn für die Horchheimer Brücke, die Südallee, und die Fuß-/Radbrücke zwischen Goldgrube und Rauental, sowie eine Vielzahl von Ausbaumaßnahmen an Mainzer Straße, Beatusstraße und die Leinpfade entlang Rhein und Mosel. Wir werden uns weiterhin dafür einsetzen, dass erhebliche Mittel für den Ausbau des Radwegenetzes eingeplant werden.

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?

Wir setzen uns dafür ein, dass der Modal Split kontinuierlich vom Amt für Statistik ermittelt wird. Im 2018 erstellten Verkehrsentwicklungsplan wurde ein erschreckend niedriger Anteil von unter 10 % ermittelt, woraus sich ein erheblicher Handlungsbedarf ergab. Inzwischen sind viele Verbesserungen eingetreten. Wir setzen uns zum Ziel, den Anteil des Radverkehrs deutlich zu erhöhen und Koblenz zu einer Fahrradstadt zu machen. Zur Erreichung dieses Ziels gibt es noch viel zu tun!

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?

Nach unserem Kenntnisstand gibt es solche Pläne bisher nicht. Wir werden uns dafür einsetzen, dass solche Pläne erstellt werden.

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?

In den letzten Jahren ist die Wegweisung in Koblenz im Innenstadtbereich deutlich verbessert worden. Ergänzend wäre die Anbindung der ganzen rechtsrheinischen Höhenstadtteile angebracht: Asterstein, Arzheim, Pfaffendorfer und Horchheimer Höhe, Immendorf. Außerdem nicht beschildert sind die Karthause, Bubenheim und das Gewerbegebiet. Wir werden uns dafür einsetzen, Lücken in der Wegweisung zu schließen.

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?

Die Einrichtung der Casinostraße als Fahrradstraße war ein großer Erfolg in der vergangenen Wahlperiode, der aber anfangs auf heftige Widerstände der Autofahrer-Lobby traf und erkämpft werden musste. Inzwischen ist die Kritik an der Fahrradstraße verstummt, da sie sehr gut von den Radfahrenden angenommen wird und nicht mehr wegzudenken ist. Der Erfolg zeigt, dass weitere Fahrradstraßen umsetzbar sind. Wir wollen in einem nächsten Schritt das Peter-Altmeier-Ufer als Fahrradstraße durchsetzen. Weitere Straßen kommen in Betracht, wo explizit eine verkehrslenkende Wirkung unter weitgehendem Ausschluss von Kfz erfolgt. Darüber hinaus denken wir auch an geschwindigkeitsreduzierende Straßengestaltungen und den Ausbau von Tempo30-Zonen.

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?

Um das Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln zu erleichtern haben wir bereits vor einigen Jahren Mobilitätsstationen beantragt. Die erste Ausbaustufe wird in diesem Jahr realisiert. Die genauen Standorte werden zurzeit noch festgelegt.

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?

Wir setzen uns für den Ausbau der Pendler-Radroute von Andernach über Koblenz nach Boppard ein. Wichtig ist auch, dass endlich der Radweg nach Lay gebaut wird und hier auch weiter entlang der Mosel nach Dieblich gedacht wird. Die Verzögerungen durch das LBM sind ärgerlich und haben zu mehreren kritischen Anfragen unserer Fraktion geführt. Spannend angesichts vermehrter Pedelec-Nutzung sind auch die Verbindungen Karthause – Waldesch sowie Ehrenbreitstein – Neuhäusel. Auch eine gute Verbindung nach Mülheim-Kärlich wäre vorstellbar. Wir setzen uns für eine bessere Abstimmung der Radverkehrskonzepte mit den Nachbarkreisen ein.

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?

In Koblenz ist schon eine Reihe von Einbahnstraßen freigegeben worden. Eine genaue Liste ist bei der Verwaltung zu erfragen. Für weitere Anregungen sind wir dankbar.

Bei den wenigen Straßen, bei denen noch keine Freigabe erfolgt ist, gibt es häufig gute Gründe dagegen (zu schmal, schlecht einsehbar, usw.). Oft sind hierzu aber auch andere Maßnahmen denkbar, um eine Freigabe zu ermöglichen, wie die Anpassung der Kreuzungen im Umfeld. Die ein oder andere Straße ließe sich so ggf. noch finden. Hier denken wir beispielsweise an die Mariahilfstraße in Lützel.

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?

Der Verkehrsentwicklungsplan und der Maßnahmenplan zum Radentscheid legen fest, dass Verbesserungen für den Radverkehr zu Lasten des rollenden und ruhenden Autoverkehrs gehen sollen. Beide Beschlüsse wurden einstimmig vom Stadtrat getroffen. Gleichwohl gibt es immer wieder heftige Kämpfe einiger Fraktionen, die um jeden Parkplatz kämpfen, als ginge es um ihr Leben. Wir setzen uns dafür ein, dass P+R-Parkplätze eingerichtet werden und das Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel erleichtert wird. Durch das Fahrradparkhaus und Mobilitätsstationen soll zudem der Anteil des Radverkehrs erhöht werden.

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.

Kommunen können in allen Straßen Tempo 30 anordnen, wenn es keine Vorfahrtsstraßen sind. Das ist in Koblenz auch schon weitgehend der Fall. Im Rahmen des Lärmaktionsplans wurden seit Jahren auch einzelne Vorfahrtsstraßen benannt, aber nie in eine konkrete Umsetzung gebracht. Tempo 30 aus Lärmschutzgründen sehen wir unter anderem auf der L 127 in Ehrenbreitstein und in der Hohenzollernstraße. Die Festsetzung von Tempo30- oder Tempo20-Zonen ist aber Sache der laufenden Verwaltung (Untere Straßenverkehrsbehörde) und nicht des Stadtrates, der lediglich Vorschläge machen kann.

Die Einrichtung von Tempo 20 -Zonen sollte weiter geprüft werden, auch wenn dies schon weitgehend erfolgt ist. Denkbar wären die Löhrstraße oder auch die Burgstraße. Ansonsten ist es vermutlich nur auf kurzen Teilabschnitten möglich, z.B. am Schenkendorfplatz oder in der Emser Straße.

Man könnte aber auch noch stärker mit Verkehrsberuhigten Bereichen arbeiten (wie in der Gulisastraße in Güls). Dafür kommen zahlreiche kleine Straßen in Wohngebieten in Frage z.B. in der Nordkarthause oder auch das Carree Moltkestraße / Bismarckstraße.

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)

Eine Idee ist, die Balduinbrücke in einer Fahrtrichtung für den Kfz-Verkehr zu sperren. Das sollte zunächst als Testphase durchgeführt werden, um zu prüfen, wie insbesondere der Busverkehr geleitet werden kann und welche Ausweichrouten gefahren werden, die ggf. woanders für Probleme sorgen. Es wäre aus unserer Sicht die beste Lösung für den Radverkehr, wenn es funktioniert! Weitere Varianten sollen in die Prüfung einbezogen werden.

Vielleicht wichtiger als die Führung auf der Brücke selbst ist die Zu- und Ableitung jeweils an den nächsten Kreuzungen. In Lützel führt dies beispielsweise dazu, dass Radfahrende am Schüllerplatz lieber die Rampe nehmen als über die Kreuzung am Brenderweg zu fahren. In der Altstadt ist schädlich, dass man stadteinwärts nicht in die Burgstraße einbiegen kann bzw. jegliches Linksabbiegen in Richtung Altstadt (Altenhof, Altengraben, Pfuhlgasse) unkomfortabel ist. Hier wären die entsprechenden Kreuzungen wohl mal anzupacken!

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 Wegeführung in Kreuzungsbereichen, durch zu eng überholende Autos und Busse oder durch sich vor ihnen öffnende Autotüren. Wie wollen Sie diese Konflikte lösen?

Die Radwegebeziehungen um den Hauptbahnhof herum bedürfen einer grundlegenden Neuordnung. Wir wollen den Durchgangsverkehr aus der Oberen Löhr herausbekommen, der diese Straße als schnelle Verbindung zur B 9 nutzt. Hierzu begrüßen wir die von der Verwaltung angeregte Testphase, die aber die Bedürfnisse des Einzelhandels einbeziehen muss. Die jetzige Situation ist jedenfalls durch das hohe Verkehrsaufkommen unbefriedigend und für Radfahrende extrem gefährlich.

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?

Für das Bahnhofsumfeld soll laut Stadt ein umfassendes Konzept erarbeitet werden, auf das wir noch warten. Denn nicht nur die Radverkehrsführung ist problematisch. Auch der regelmäßige Rückstau in die Löhrstraße aufgrund der wartenden Autos am kleinen Kurzparker-Parkplatz ist insbesondere für den dadurch verzögerten Busverkehr dramatisch. Eine Reduktion des Kfz-Verkehrs im Bahnhofsumfeld wäre für alle Beteiligten wünschenswert.