

- 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?**
 - Die Frage haben Sie bereits selbst beantwortet. Wir müssen jetzt die beschlossenen Konzepte weiter umsetzen. Wie beschlossen haben dabei die Priorität die Haupttrouten.

- 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?**
 - Mit Umsetzung der Südallee haben wir diesen Ansatz schon weit überschritten. Wir werden dennoch alles daran setzen, das Radwegenetz wie unter 1 beschrieben weiter auszubauen. Zusätzlich ist wie Sie sicherlich wissen auch die Beatusstraße nicht weit vor der Umsetzung.

- 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?**
 - Leider haben die neu geschaffenen Radwege noch nicht den Effekt, den wir uns erhofft haben. Am Beispiel Trierer Straße ist kein nennenswerter Anstieg der Nutzer des Radweges erkennbar. Wir persönlich halten nichts davon, irgendwelche Prozentsätze jetzt zu prognostizieren. Wir hoffen weiter, dass mit Ausweitung des Radwegenetzes der Anteil der Radfahrer steigt. Aber nach unserer Erfahrung braucht die Bevölkerung scheinbar länger, sich an das Angebot zu gewöhnen.

- 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?**
 - Wir können das Radwegenetz nur Stück für Stück ausbauen und verweisen wieder auf Punkt 1. Die Haupttrouten führen den Radverkehr aus den Stadtteilen in die Innenstadt und somit auch zu den Schulen in der Innenstadt.

- 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?**
 - Die Forderung haben wir als Stadtrat schon mehrfach an die Verwaltung gerichtet. Vieles ist besser geworden, aber weitere Strecken sind noch verbesserungswürdig. Manchmal wird man noch ins Nirvana geleitet. Wir bleiben an diesem Thema aber dran, vor allem für fremde Besucher eindeutige, leicht lesbare Beschilderungen anzubringen. Die Beschilderung muss Autofahrern deutlich machen, dass Radfahrende gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer sind, deren Sicherheit unbedingt zu gewährleisten ist.

- 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?**

- Sie haben Ihre Frage hier ebenfalls bereits beantwortet, bisher gibt es nur die Casinostraße und bald die Südallee. Es war vereinbart, dass wir erst Erfahrungen mit diesen Straßen sammeln, bevor weitere Fahrradstraßen beschlossen werden.
- 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?**
- Wie in Frage 14 ersichtlich gibt es in Koblenz ein Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof. An einer Vielzahl von weiteren Stellen, siehe beispielsweise in der Rizzastraße, wurden neue Fahrradabstellmöglichkeiten geschaffen. Im Fahrradentscheid wurde genau festgelegt, welche zukünftigen Stellplätze noch geschaffen werden. Die Maßnahmen der Vereinbarung der Stadt Koblenz mit dem Koblenzer Radentscheid haben weiterhin Gültigkeit und hängen wir Ihnen an diese Mail erneut an.
- 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?**
- Bevor wir über solche Investitionen nachdenken müssen wir erst unsere Radwege in Koblenz umsetzen. In der angehängten Maßnahmenübersichtskarte ist ersichtlich, an welchen Stellen das Radwegenetz über die Stadtgrenzen hinaus ausgebaut ist oder werden soll.
- 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?**
- Von der Verwaltung wurde bereits in der Vergangenheit geprüft, in welchen Einbahnstraßen dies möglich ist. Diese alle hier zusammenzustellen übersteigt unsere zur Zeit vorhandenen Kapazitäten. Hier bitte ich um Verständnis.
- 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?**
- Zurzeit gibt es keine alternativen Parkmöglichkeiten. Im Stadtteil Moselweiß ist eine Parkgarage für die Berufsschulen grundsätzlich beschlossen. Dies werden wir in der nächsten Wahlperiode zur Realität werden lassen. Damit werden die Stadtteile Goldgrube und Moselweiß und die Beatusstraße, die nicht nur durch Anwohner und Schüler, sondern auch durch die Nutzer der Bahn belastet wird, entlastet.
- 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.**
- Die heutige Fahrradstraße Casinostraße war ein solcher verkehrsberuhigter Geschäftsbereich. Diese wurde jetzt jedoch wie bereits beschrieben zur Fahrradstraße umgewandelt. Tempo-30-Zonen sind in den Stadtteilen, wo es möglich ist, flächendeckend eingerichtet. Für Tempo-20-Zonen könnten wir uns die Clemensstraße, vor allem im Abschnitt zwischen Gördenstraße und Casinostraße vorstellen. Außerdem ist der Bereich Peter-Altmeier-Ufer/Deutsches Eck für uns

ein Straßenzug, der entweder eine Vollsperrung oder eine Geschwindigkeitsreduzierung für PKW erfahren sollte. Hier halten wir es für dringend geboten, den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern klarere Wegeführungen zuzuordnen.

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)

- Mit diesem Problem sind zurzeit die Radverkehrsbeauftragten der Stadt Koblenz beschäftigt. Wir haben die schwierige Situation ohne Frage erkannt, haben bisher aber noch keine Lösung. Eine Vollsperrung für den PKW-Verkehr ist für uns zum jetzigen Zeitpunkt nicht durchführbar.

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?

- Wir können die Konflikte wie bereits mehrfach beschrieben nur nach und nach abarbeiten, die Reihenfolge der Baumaßnahmen und Weiterentwicklungen ist in den thematisierten Maßnahmenübersichten einsehbar.

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?

- Wir können die Konflikte wie bereits mehrfach beschrieben nur nach und nach abarbeiten, die Reihenfolge der Baumaßnahmen und Weiterentwicklungen ist in den thematisierten Maßnahmenübersichten einsehbar.

Resümee: Die Vereinbarung der Stadt Koblenz mit dem Radentscheid beinhaltet Maßnahmen bis über das Jahr 2027 hinaus. Wenn wir es schaffen, diese Maßnahmen wie geplant umzusetzen, ist Koblenz ein großer Wurf gelungen. Dann hat die Erweiterung des Radverkehrsnetzes bis in die Stadtteile stattgefunden. Die SPD-Fraktion steht zu dem Beschluss, dafür zu sorgen, dass die dafür nötigen Haushaltsmittel bereitgestellt werden.

Mit sozialdemokratischen Grüßen

Detlev Pilger