



Beschlussvorlage

Vorlage: BV/0761/2020/1		Datum: 12.11.2020			
Dezernat 4					
Verfasser:	66-Tiefbauamt	Az.: 66.20.10/HEI			
Betreff:					
Trierer/Mayener Straße Radverkehrsführung					
Gremienweg:					
04.02.2021	Stadtrat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	TOP	öffentlich		Enthaltungen	Gegenstimmen
25.01.2021	Haupt- und Finanzausschuss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	TOP	öffentlich		Enthaltungen	Gegenstimmen
08.12.2020	Ausschuss für Stadtentwicklung und Mobilität	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	TOP	öffentlich		Enthaltungen	Gegenstimmen

Beschlussentwurf:

Der Stadtrat beschließt die Umgestaltung der Trierer/Mayener Straße zur Verbesserung des Rad- und Fußverkehrs gemäß den Lageplänen 20.09/22.10.2020/02.01 bis 02.04.

Begründung:

Die Trierer/Mayener Straße in Metternich/Lützel ist im Bereich zwischen der Rügenacher Straße und der Europabrücke eine klassifizierte Bundesstraße (B 416). Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) wurde im Juni 2018 auf rd. 20.500-22.500 Kfz/24h festgestellt. In einem Verkehrsgutachten, das 2013 in Verbindung mit der Nordentlastung erstellt wurde, wurde der DTV für nach Fertigstellung der Nordentlastung auf ca. 17.500-19.500 Kfz/24h prognostiziert. Zurzeit laufen neue Zählungen, um die tatsächlichen Verkehrsstärken zu ermitteln. Aktuell dient die Straße in ihrer Funktion als Ein- und Ausfahrtstraße insbesondere für Berufspendler und ist somit besonders geprägt von Durchgangsverkehr. Des Weiteren finden Anwohner- und Besucherverkehre statt. Die Straße ist außerdem eine wichtige und viel befahrene ÖPNV-Route. Der Streckenzug ist Teil des Haupttroutennetzes für den Radverkehr und ist insbesondere für die Koblenzer Stadtteile links der Mosel von Bedeutung. Im Jahr 2019 wurde in Koblenz der Klimanotstand ausgerufen. Ein Hauptziel ist es, Radverkehrsanlagen zu verbessern, um den Radverkehr langfristig zu stärken. Dies ist auch ein wichtiges Ziel des Verkehrsentwicklungsplans.

Die Länge des Planungsabschnittes beträgt rund 1,8 km. Derzeit gibt es 4 Fahrstreifen (zwei pro Richtung) mit einer Fahrbahnbreite von insgesamt 12,0 m. Seit Mitte 2018 ist das Parken beidseitig auf dem jeweils rechten Fahrstreifen ganztägig möglich. Davor war das Parken morgens (7-9 Uhr) stadteinwärts und abends (15-19 Uhr) stadtauswärts nicht erlaubt, um zu den Verkehrsspitzenzeiten einen guten Verkehrsfluss zu ermöglichen. Der Feldversuch, das Parken ganztägig beidseitig zuzulassen, wurde von einem Ingenieurbüro verkehrsplanerisch begleitet. Die Auswertung ergab, dass durch die Änderung der Verkehrsführung weder eine Überlastung des Streckenzuges noch größere Verkehrsverlagerungen stattgefunden haben und somit eine zweistreifige Führung auf der Trierer/Mayener Straße möglich ist.

Rad- und Fußverkehr verlaufen im Bestand im Seitenraum und sind durch einen ca. 5-10 cm hohen Bord voneinander getrennt. Der Radweg ist mit einer Breite von 1,50 m und einem fehlenden Sicherheitstrennstreifen zum Längsparken nicht regelkonform. Der Gehweg hat im Bereich zwischen Rübenacher Straße und Bubenheimer Weg i. d. R. eine Breite von 2,0 m. Zwischen dem Bubenheimer Weg und der B9 variiert die Breite zwischen 1,0 und 2,0 m mit extremen Engstellen von bis zu 0,60 m. Zudem werden stellenweise Mülltonnen dauerhaft auf dem Gehweg abgestellt. Solche Engstellen führen dazu, dass Fußgängerinnen und Fußgänger zwangsläufig auf den Radweg ausweichen müssen, wodurch Konflikte zwischen den zwei Verkehrsteilnehmenden entstehen. Die Stufe zwischen Rad- und Gehweg sowie vermehrte Einbauten stellen ein Sturzpotential dar.

Um diese Konflikte zu lösen, soll der Radverkehr nicht mehr im zu schmalen Seitenraum geführt werden. Er kann unter den derzeit baulichen Rahmenbedingungen zukünftig (nur durch Markierungsarbeiten) auf der Fahrbahn auf je 1,50 m breiten Schutzstreifen geführt werden. Es verbleibt eine Restfahrbahnbreite von 6,50 m, d.h. die Fahrbahn wird dauerhaft auf einen Streifen je Richtung (3,25 m) reduziert. Somit ist ein regelmäßiges Überfahren der Schutzstreifen vom Kfz- und Schwerverkehr, welches üblicherweise bei Schutzstreifen auftritt, in diesem Fall nicht notwendig. Am Fahrbahnrand kann zukünftig nur noch einseitig geparkt werden. Die Parkstände werden wechselseitig markiert. Zwischen Schutzstreifen und Parkständen ist es möglich, einen regelwerkskonformen Sicherheitsraum anzulegen, der den Radfahrer vor aufschlagenden Türen schützen soll. Der alte Radweg kann nach Herstellung der Schutzstreifen vom Fußverkehr mitgenutzt werden. Durch die Reduzierung auf einen einseitigen Parkstreifen verändert sich die Anzahl der Parkstände wie folgt:

Kfz-Parkstände	1. Vor 7/2018		2. nach 7/2018 beidseitiges Parken (ganztätig), tatsächlich beparkt	3. Planung
	morgens 7-9 h (stadtauswärts)	nachmittags 15-19 h (stadteinwärts)		
Rübenacher Straße bis Bubenheimer Weg	35	45	57	42
Bubenheimer Weg bis Karl-Russell-Straße	78	70	127	76
Σ	113	115	184	118

Um mit dem Rad in Richtung Innenstadt zu kommen, wird vor der Auffahrt auf die Europabrücke eine Bordsteinabsenkung vorgesehen, um auf den entlang der Europabrücke führenden Geh- und Radweg zu gelangen. Von der Europabrücke kommend kann der Radverkehr im Seitenraum Richtung Mayener/Trierer Straße fahren. Vor der Bushaltestelle „Langemarckplatz“ ist eine Bordsteinabsenkung vorgesehen, um auf dem Schutzstreifen auf der Fahrbahn weiterzufahren. Zusätzlich wird die heute noch zweistreifige Abfahrt der B9 in Richtung Trierer Straße zukünftig auf einen Kfz-Streifen reduziert. Somit kann ab der Bodelschwingstraße ein Radfahrstreifen markiert werden, über den man sicher auf der Fahrbahn in Richtung Trierer Straße gelangen kann.

Der Radverkehr von der Trierer Straße kommend kann auf direktem Wege, mit Wegnahme eines Kfz-Fahrstreifens, auf einem nicht für Kfz überfahrbaren Radfahrstreifen in Richtung Lützel/Langemarckplatz fahren. An den Auf- und Abfahrten der Europabrücke wird eine Rotmarkierung vorgesehen, um die Aufmerksamkeit auf den Radverkehr zu erhöhen. Weiterhin besteht die Möglichkeit, wie heute im Seitenraum Richtung in Richtung Lützel zu fahren. Hier muss das Rad jedoch aufgrund fehlender Breiten teils geschoben werden. Der Radverkehr von Lützel in Richtung Trierer Straße fahrend hat die Möglichkeit, weiterhin im Seitenraum zu fahren oder den neuen Radfahrstreifen auf der Fahrbahn zu nutzen.

Die Universität kann über einen bestehenden Geh- und Radweg entlang der Winninger Straße, der eine komfortable Breite von 3,60 m misst und bis zum Knotenpunkt Kurt-Schumacher-Brücke führt, erreicht werden. Zusätzlich wird die Rampe, die zur Universitätsstraße führt, für den Radverkehr in beiden Richtungen freigegeben.

Der Gehweg zwischen der Trierer Straße und dem Knotenpunkt Rübener Straße/Nordentlastung wird ebenfalls für den Radverkehr in beiden Richtungen freigegeben. Im Nachgang soll eine Verbreiterung dieses Weges angegangen werden.

Die Beschilderung soll deutlich verbessert werden, sodass die Radverkehrsführung überall verständlicher wird.

Zusätzliche Querungen:

Auf Höhe des Supermarktes Aldi wird eine zusätzliche Fuß- und Radquerung in Form einer Ampel eingeplant. Hier besteht zusätzlicher Querungsbedarf sowohl für Fuß- als auch Radverkehr, welcher bspw. vom Radweg entlang der Mosel über den Rohrerhof kommt.

Auch auf Höhe der Straße „An der Eisbreche“ wird eine zusätzliche Lichtsignalanlage eingeplant. Dort besteht zusätzlicher Querungsbedarf für Fuß- und Radverkehr, der von der Mosel Richtung Norden möchte (bspw. zur IGS).

Punktuell sollen an den Fußgänger-Lichtsignalanlagen bauliche Verbesserungen erfolgen. Die Bordsteine werden auf ein barrierefreies Niveau abgesenkt und der Bord zwischen heutigem Rad- und Gehweg wird herausgenommen, sodass Bodenindikatoren für Blinde und Sehbehinderte vorgesehen werden können.

Zusätzlich sollen im Nachgang zu den bisher genannten Maßnahmen weitere Verbesserungen entlang des Streckenzuges geprüft werden:

1. Eine höhengleiche Querung am Knotenpunkt Trierer Straße/Rübener Straße, da für die Querung der Rübener Straße nur eine Unterführung vorhanden ist.
2. Eine Umgestaltung des Knotenpunktes Karl-Russell-Straße inklusive einer höhengleichen Querung, da auch dort nur Unterführungen vorhanden sind.
3. Die Anbindung für den Radverkehr zwischen Trierer Straße und Mosel über den Rohrerhof wird ebenfalls im Nachgang überprüft und ggf. verbessert.

Die Ummarkierung der Trierer/Mayener Straße ermöglicht eine zeitnahe und kostengünstige Lösung zur Verbesserung der Situation für Radfahrer entlang der Trierer Straße auf einer langen, durchgängigen Strecke. Zusätzlich stehen dem Fußgänger zukünftig größere Breiten zur Verfügung.

Nach Realisierung der Maßnahme soll anschließend geprüft werden, ob die Querschnittsbreiten der verschiedenen Verkehrsteilnehmer durch einen Vollausbau noch optimiert und zusätzlich Baumstandorte realisiert werden können.

Am 16.09. hat eine Bürgerinformationsveranstaltung stattgefunden, in der u. a. die Anfrage kam, den Streckenzug auf Tempo 30 zu reduzieren. Die Stellungnahme der SVB, bestätigt vom LBM, lautet wie folgt: Gemäß §45 Abs. 9 S. 1 StVO sind Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Die Anordnung einer streckenbezogenen innerörtlichen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ist nur möglich,

1. wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt (§ 45 Abs. 9 S. 3 StVO),
2. im unmittelbaren Bereich von besonders schutzwürdigen Einrichtungen (§ 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 6 StVO),
3. zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen (§ 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO).

Eine darüberhinausgehende Anordnung einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h innerhalb geschlossener Ortschaften sieht die StVO nicht vor.

Aufgrund des Unfallgeschehens hingegen ergeben sich keine begründeten Gefahrenlagen, die eine Anordnung auf dieser Grundlage derzeit ermöglichen.

Bei dem o. g. Straßenzug handelt es sich um die klassifizierte Bundesstraße 416 (B416), die durch die Stadtteile Metternich und Lützel führt. Im Rahmen des Lärmaktionsplanes ist dieser Streckenzug als "Hotspot" hinsichtlich auftretendem Straßenverkehrslärm aufgeführt. Die hierzu zugrundeliegenden Verkehrsdaten und Lärmberechnungen sind jedoch veraltet, insbesondere im Hinblick auf die Inbetriebnahme der Nordentlastung und die derzeitige Parkregelung. Insoweit kann auch auf dieser Grundlage momentan keine begründete Gefahrenlage definiert werden, die eine Anordnung von Tempo 30 rechtfertigen würde. Hierzu sind zunächst die eintretenden Verkehrsverlagerungen (Dauer ca. 1 Jahr) sowie die geplante Umgestaltung des Streckenabschnittes zu Gunsten des Radverkehrs abzuwarten. Anschließend wären dann erneut Verkehrszählungen und anschließende Lärmberechnungen vorzunehmen. Im Anschluss daran würde erst die Prüfung der begründeten Gefahrenlage mit dem Ziel einer eventuellen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkung stattfinden können.

Weiterhin besteht für diesen Streckenzug keine erleichterte Anordnungsmöglichkeit im Hinblick auf Tempo 30 in sensiblen Bereichen, da sich derartige Einrichtungen dort nicht befinden, bzw. die Voraussetzungen zur Anordnung nicht vorliegen (u.a. fehlender Zugang zur klassifizierten Straße).

Demnach gibt es momentan keine Möglichkeiten zur Geschwindigkeitsreduzierung aufgrund der fehlenden Voraussetzungen, auch nicht versuchsweise.

Finanzierung:

Die Gesamtkosten der Maßnahme werden auf rd. 400.000 € geschätzt. Für die Abwicklung dieser Investitionsmaßnahme ist im Nachtragshaushaltsplan 2020, Teilhaushalt 10 Bauen, Wohnen und Verkehr, im Projekt P661199 „Trierer Straße Verbesserung Geh- und Radverkehr“ eine Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 400.000 € mit Kassenwirksamkeit 2021 etatisiert und im Haushaltsplanentwurf 2021 ein Auszahlungsansatz in Höhe von 400.000 € angemeldet. Die Umsetzung der Maßnahme soll nach Inkrafttreten der Nachtragshaushaltssatzung 2020 erfolgen.

Anmerkungen zur ASM-Sitzung vom 10.11.2020

Die in Absatz 3 genannten Verkehrsdefizite sollen durch eine Führung auf der Fahrbahn entschärft werden. Ergänzend dazu sind bei einer Führung im Seitenraum die Sichtverhältnisse auf Radfahrende an Einmündungen und Grundstückszufahrten eingeschränkt. Aufgrund der wichtigen Verbindungsfunktion als Radhaupttroute und der genannten Verkehrsdefizite ist im Planbereich eine durchgängige, einheitliche Radverkehrsführung anzustreben; ein Wechsel zwischen Fahrbahn und Seitenraum ist nicht zu empfehlen.

Die Aufbringung von Leitschwellen o. Ä. kann an den Stellen, an denen ein Überfahren eines Radfahrstreifens unterbunden werden soll, ggf. zum Einsatz kommen. Dies wird in den weiteren Planungen geprüft, im Bereich des Rechtsabbiegers an der Rübenacher Straße wird dies bspw. angedacht. Auch eine nachträgliche Aufbringung ist grundsätzlich möglich.

Der geplante Sicherheitsraum von 0,50 m zwischen dem Radschutzstreifen und den parkenden Fahrzeugen entspricht dem technischen Regelwerk, welches in diesem Fall 0,25-0,50 m vorgibt. Ein höherer Sicherheitsraum ist, sofern die Umstände dies zulassen, anzustreben. Da es sich hier jedoch um eine Bundesstraße mit weiterhin hohen Verkehrsstärken handelt, ist eine volle Restfahrstreifenbreite von 3,25 m pro Richtung mindestens notwendig und sollte, insbes. aufgrund des Schwerverkehrs (Busse), nicht weiter reduziert werden. Die geplante Lösung stellt daher – unter den aktuellen baulichen (ohne Versetzen von Bordanlagen) wie auch finanziellen Rahmenbedingungen – aus Sicht der Stadt Koblenz einen guten Kompromiss für alle Verkehrsarten dar.

Die Aufbringung von Fahrrad-Piktogrammketten in der Rübenacher Straße zur Verdeutlichung einer gleichberechtigten, gemeinsamen Nutzung durch Kraftfahrzeuge und Fahrräder wäre aufgrund einer fehlenden Rechtsgrundlage rechtswidrig.

Die Radverkehrsführung ist mit dem Radverkehrsbeauftragten abgestimmt und wird von ihm befürwortet.

Anlage/n:

Lageplan Nr.: 20.09/22.10.2020/02.01

Lageplan Nr.: 20.09/22.10.2020/02.02

Lageplan Nr.: 20.09/22.10.2020/02.03

Lageplan Nr.: 20.09/22.10.2020/02.04

Querschnitte

Übersichtsplan Radverkehr Anschlussbereiche

Historie:

03.03.2020: UV/0049/2020

15.09.2020: Bürgerinformationsveranstaltung

10.11.2020: ASM, vertagt

Auswirkungen auf den Klimaschutz:

Durch die Verbesserung des Radwegenetzes wird die Attraktivität für den Radverkehr verbessert. Da der Radverkehr eine klimaneutrale Alternative zum Kfz-Verkehr ist, werden sich das Klima und Luftverhältnisse in der Stadt verbessern.