

Stellungnahme zu Antrag/Anfrage

Nr. AF/0030/2013

Beratung im **Stadtrat** am **14.03.2013**, TOP öffentliche Sitzung

Betreff: Anfrage der CDU-Fraktion: Situation der Fahrradfahrer in Koblenz

Stellungnahme/Antwort:

Allgemein:

Die Ergebnisse des Schaffens eines Radverkehrsbeauftragten lassen sich gewöhnlich nicht innerhalb weniger Jahre in großen Projekten und flächendeckenden Veränderungen erkennen. Schließlich gibt es in Koblenz einen immensen Nachholbedarf auf der Seite des Radverkehrs, dem das weiterhin große Gewicht des fließenden und ruhenden Kraftfahrzeugverkehrs gegenübersteht.

Die Stadt Mainz verfügt seit 1987 über einen Radverkehrsbeauftragten. Im Fahrradklimatest 2012 erzielte Mainz mit der Durchschnittsnote 3,83 (Vergleich Koblenz: 4,29) ein „ausreichend +“. Dennoch schätzt die Koblenzer Verwaltung das Wirken des Mainzer Kollegen über all die Jahre hin als sehr fruchtbar ein. Die allgemein als fahrradfreundlichste Kommune geltende Stadt Münster landete erwartungsgemäß auf Platz 1, jedoch mit der Note 3+. In Mainz und Münster sowie in Koblenz ist daher der fortschreitende Bewusstseinswandel bei Politik und Bevölkerung von Nöten, welcher mit den Konzepten der Verwaltung zur Entwicklung einer nutzergerechten und ökologisch vertretbaren Nahmobilität ineinander greifen muss.

Frage 1:

Das Gesamtradverkehrskonzept ist in Bearbeitung und wird in den Gremien voraussichtlich noch in 2013 in seiner Gesamtheit beraten. Daraus werden, nach Priorität gegliedert, erforderliche Maßnahmen zur Sicherung und Förderung des Radverkehrs hervorgehen. Der Rat muss dann über die Mittelfreigabe je Einzelprojekt beschließen.

Kontinuierlich werden Verbesserungen im Zuge der Straßenunterhaltung sowie durch Anpassung von Beschilderung und Markierung vorgenommen.

Frage 2:

Im Herbst 2012 wurde beispielhaft in gemeinsamer Aktion von Ordnungsamt und Radverkehrsbeauftragtem der vielfach beklagte Abschnitt der Radverkehrsanlage entlang des Löhrcenters in besonderem Umfang beobachtet und an entsprechenden Stellen Verstöße geahndet. Dabei wurde jedoch auch klargestellt, dass der vordere Teilabschnitt ab der Einfahrt Busbahnhof für das Halten von Kfz weiterhin zur Verfügung stehen muss, d.h. dort dürfen Kfz rechtmäßig auf dem Radschutzstreifen zum Ein-/ Ausladen stehen. Die Anordnung eines

Radfahrstreifens und damit ein klares rechtliches Verbot des Parkens und Haltens ist dort aufgrund der zu befriedigenden Nachfrage nach Haltevorgängen derzeit nicht realisierbar.

Frage 3:

Die Sicherung und Führung des Radverkehrs an Baustellen wird stets gemäß der StVO und den „Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen“ geplant und durch die Straßenverkehrsbehörde angeordnet. Mögliche Nachbesserungen regt der Radverkehrsbeauftragte regelmäßig im Detail an, um für Sicherheit und Komfort des Radfahrers das optimale Ergebnis zu erzielen. Die Aussagen der StVO führen in der Praxis zuweilen zu unbefriedigender Führung und Einschränkung des Radverkehrs, wenn z.B. die Belange des ÖPNV gebührend zu berücksichtigen sind (folglich: Radfahrverbot auf der Fahrbahn) und als Alternative lediglich das Schieben des Fahrrades auf dem Gehweg übrig bleibt (Sanierung der Balduinbrücke).

Frage 4:

Unter anderem:

2011:

- Ergänzung der wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr (Bereich Innenstadt).
- Gemeinsamer Geh- und Radweg Moselufer/ Metternich (WTD) incl. Wegweisung.
- Verbreiterung des gemeinsamen Geh- und Radweges nahe Wehrsteg/ Mosellum.
- Radverkehrsführung Konrad-Adenauer-Ufer.
- Leinpfad Kesselheim, Oberflächensanierung eines Teilabschnittes.
- 2. Auflage der Kleinen Radkarte für Koblenz.
- Vermeidung von unzulässigem Parken von Krafträdern in der Fahrradabstellanlage am Hauptbahnhof.
- Poller und Markierung entlang L 127 Arenberg zur Trennung Seitenstreifen-Fahrbahn.

2012:

- Öffnung der Schloßstraße, Radverkehr in Gegenrichtung zur Einbahnstraße.
- Ergänzung der wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr (Bereich Innenstadt, Uferwege/ Rhein, Seilbahn, Festung Ehrenbreitstein).
- Entfernung von Umlaufsperrern (Barrieren für Rad- und Fußverkehr, z.B. Römerstraße nahe Hbf Westausgang).
- Erkennbarkeit von Radverkehrsanlagen durch Erneuerung der Markierung (u.a. Lohrstraße, Hohenfelder Straße).

Frage 5:

Die Art der Radverkehrsführung richtet sich ganz wesentlich nach der vorhandenen Kfz-Stärke einer Straße. Radverkehr ist Fahrzeugverkehr und sollte daher grundsätzlich auf der Fahrbahn mitgeführt werden. Vielfach wünschen sich die Radnutzer dennoch eigene, mit Bordstein abgetrennte Wege. Diese Wege sind in Koblenz in der Tat oftmals zu schmal, häufig fehlen Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn oder zum parkenden Kfz hin. Dem Neubau oder der Verbreiterung der vorhandenen Wege steht meist fehlendes Platzangebot gegenüber. Dem Fußgänger sollte möglichst kein Platz genommen werden. Die Verwaltung beabsichtigt daher (nicht zuletzt auch aus Kostengründen) nach und nach, die Fahrbahnquerschnitte unserer Straßen zugunsten der Aufmarkierung von Radfahrstreifen oder Schutzstreifen umzurüsten. Dies gelingt nicht ganz ohne Einbußen für den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr. Die entsprechende Anwendung z.B. auf die südliche Hohenzollernstraße wurde durch den Radverkehrsbeauftragten im Sommer 2012 angeregt.

Der Vorschlag des Radverkehrsbeauftragten, als Ersatz für den weggefallenen Radweg

entlang der neuen Casinostraße eine Fahrradstraße einzurichten, konnte seitens der Straßenverkehrsbehörden nicht gefolgt werden. Nach weiterer Beobachtung der sich tatsächlich einstellenden Verkehrsmengen ergibt sich hier möglicherweise eine Neubeurteilung.

Die generelle Beseitigung oder Aufhebung der bestehenden Radwege ist selbstverständlich nicht vorgesehen. In jedem Einzelfall wird unter Berücksichtigung des größtmöglichen Nutzens für den Radverkehr und der Auflagen aus der Haushaltskonsolidierung der beste Lösungsweg abgewogen.

Frage 6:

Die Bordsteinradwege, die auch künftig Bestand haben sollen, werden im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel saniert. Derzeit trifft dies für einen Teilabschnitt des Wallersheimer Weges zu. Der weitere Bedarf wird aus dem Gesamtradverkehrskonzept hervorgehen.