

DOB
61-Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung
In Absprache mit Amt/EB:
36-Umweltamt
66-Tiefbauamt
70-EB „Kommunaler Servicebetrieb Koblenz“

Koblenz, 21.02.2017
Tel.: 0261 129 3162

Antwort zur Anfrage

Nr. AF/0008/2017

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

Betreff: Anfrage der SPD-Ratsfraktion: Elektromobilität (AF/0008/2017)

Antwort (abschließend):

1. Gibt es in der Verwaltung bereits Untersuchungen, welche Auswirkungen eine zu erwartende Zunahme von E-Bikes auf den Straßenverkehr haben wird und wie mit diesen umzugehen ist?

Zunächst ist zu unterscheiden zwischen

- a) (normalen) Pedelecs (Fahrräder mit Tretunterstützung, max. 25 km/h) und
- b) S-Pedelecs, die schneller fahren und Moped-Charakter haben (verkehrsplanerisch oft als einziger Typ „E-Bikes“ genannt, während der Handel alles pauschal als „E-Bikes“ führt).

Erstere gelten rechtlich als Fahrrad und sind führerscheinfrei; letztere gelten als Kleinkrafttrad, benötigen eine Betriebserlaubnis und sind versicherungs-, kennzeichen- und fahrerlaubnispflichtig. Diese schnellen E-Bikes dürfen grundsätzlich nur die Fahrbahn nutzen, keine Radwege und für Fahrräder freigegebenen Gehwege und Fußgängerbereiche. Gemeinsam ist beiden Typen, dass sie gute Abstellanlagen benötigen, die ein Anschließen des Rahmens ermöglichen. Der Bedarf an solchen Abstellanlagen wird sehr stark zunehmen. Das liegt zum einen daran, dass die Zweiräder im Mittel immer teuer werden, zum anderen, dass die Motorisierung des Fahrrads zu einer starken Nachfrageerhöhung führt. Auch am Hauptbahnhof wird eine „Fahrradstation“ mit Bewachung oder automatisiertem sicheren Fahrradparken immer notwendiger werden (weitere Angebote von Radstationen: Werkstatt und Radverleih).

Bei den Infrastrukturen für den fließenden Fahrrad- und Pedelec-Verkehr wird es künftig immer wichtiger, großzügige bzw. zumindest reguläre Breiten und gute Oberflächen anzubieten. Zur Vermeidung von Konflikten mit dem Fußverkehr und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit an Kreuzungen und Einmündungen empfehlen sich innerorts zunehmend Markierungslösungen im Fahrbahnbereich. In der Innenstadt, wo eine besonders hohe Fahrtendichte zu erwarten ist, sind künftig sogar überbreite Radverkehrsanlagen in Betracht zu ziehen, um ausreichende Leistungsfähigkeiten und angenehme Fahrbedingungen zu schaffen.

Wo Pedelecs und ggf. auch Fahrräder die Fahrbahnen im Mischverkehr mit Kfz befahren müssen, weil keine Radverkehrsanlagen angeboten werden (können), ist eine Harmonisierung der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs von steigender Wichtigkeit (z.B. Verlangsamung der Kfz auf i.d.R. 30 km/h, beim Vorhandensein von Radwegen ggf. auch 40 km/h). Aller-

dings gibt es für Hauptverkehrsstraßen noch keine explizite Rechtsgrundlage zur Anordnung von Geschwindigkeitsreduzierungen aus Gründen der Radverkehrsförderung. Ob das schon heute ggf. in bestimmten Fällen anwendbare Kriterium einer überdurchschnittlichen Gefahrenlage gegeben ist, gilt es in jedem Einzelfall zu prüfen. Bei beampelten Straßenabschnitten ist außerdem mit einem Anpassungsaufwand von ca. 8 bis 30 TEUR pro Lichtsignalanlage durch die veränderte Höchstgeschwindigkeit zu rechnen.

Für Ein- und Auspendler/innen sollten im Zuge aufkommensstarker Korridore Radschnellwege entwickelt werden, die so angelegt sind, dass gegenseitige Beeinträchtigungen zwischen dem Zweiradverkehr und dem Fuß- sowie dem Kfz-Verkehr vermieden werden. Als erste Achse ist eine Y-förmige Verbindung über das Industriegebiet Rheinhafen / Nord nach Andernach mit Abzweigung nach Neuwied angestrebt.

2. Sind Überlegungen zum Thema E-Bikes Bestandteil der Arbeit des Arbeitskreises Radverkehr?

Ja, insbesondere in Zukunft.

3. Welche Möglichkeiten sieht die Verwaltung, um Koblenz E-Bike-freundlich zu gestalten?

Die wesentlichen Maßnahmen sind unter 1. beschrieben.

Für die E-Bike- (und fahrrad-)freundliche Umgestaltung der Stadt ist außerdem geboten, dass grundsätzlich alle Straßen mit Randbebauung auf eine sichere Befahrung mit Zweirädern ausgelegt werden.

Die Bedeutung von Ladesäulen für Pedelecs / E-Bikes im öffentlichen Straßenraum ist vergleichsweise gering. Die Einheimischen und regionale Pendler/innen werden ihre Fahrzeuge meist über Nacht zuhause aufladen. Auswärtigen Tourist/innen genügt häufig bereits eine Netzanschlussmöglichkeit bei einem Gastronomie- oder Beherbergungsbetrieb.

Historie:

Rat am 2.2.2017 (TOP 39 ö.S.): Stellungnahme der Verwaltung (AW/0014/2017),
Vertagung auf die Folgesitzung