



# Unterrichtungsvorlage

Vorlage: UV/0111/2018		Datum: 22.03.2018	
<b>Baudezernent</b>			
Verfasser:	66-Tiefbauamt	Az.: 66.2/Ar	
<b>Betreff:</b>			
<b>Stellungnahme zum Ergänzungsantrag der Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen zum TOP 22 der Stadtratssitzung am 15.12.2017</b>			
Gremienweg:			
29.05.2018	Fachbereichsausschuss IV	<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mehrheitl.
		<input type="checkbox"/> abgelehnt	<input type="checkbox"/> Kenntnis
		<input type="checkbox"/> verwiesen	<input type="checkbox"/> vertagt
		<input type="checkbox"/> Enthaltungen	<input type="checkbox"/> Gegenstimmen
	TOP		ohne BE abgesetzt geändert
	öffentlich		

## Unterrichtung:

Die Verwaltung unterstützt den Ergänzungsantrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/ Die Grünen, zukünftig die Herstellung der Nordentlastung und des Straßendurchbruchs Metternich mit weiteren Maßnahmen zur Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV zu begleiten.

Der derzeitige Planungsstand wurde in den letzten Jahren in mehreren Schritten entwickelt. Hierüber wurde bereits mehrfach in den Ausschüssen ausführlich unterrichtet. Da es sich um eine Gemeinschaftsmaßnahme mit dem Land Rheinland- Pfalz handelt, bei der der städtische Kostenanteil zu ca. 65% gefördert wird, orientiert sich der bisherige Planungsstand auch an den vom Land Rheinland-Pfalz zur Verfügung gestellten Haushaltsmittel. Auch seitens des Landes wurden die Mittelanträge bereits mehrfach zur Verbesserung des Planungsstandarts erhöht. Auch die Stadt Koblenz hatte ihre Kostenanteile aufgrund einer nachhaltigeren Planung mehrfach entsprechend den zur Verfügung gestellten Haushaltsmitteln des Landes angepasst.

Aufgrund der Förderfähigkeit der o. g. Projekte sollten aus Sicht des Tiefbauamtes aber für etwaige Folgemaßnahmen separate Haushaltsstellen angemeldet werden, damit eine klare Trennung zwischen den bisher mit dem Land abgestimmten Maßnahmen und den neu hinzukommenden Folgemaßnahmen möglich ist. Hierfür spricht auch, dass für keine weitere Folgemaßnahme (z. B. Rad-schnellweg, Park und Ride Plätze) Baurecht vorliegt. Da die unmittelbar mit der Nordtangente zusammen hängenden Flächen planfestgestellt sind, ist eine Überplanung dieser Flächen nicht möglich.

Die Planung der Nordentlastung wurde bereits mehrfach um Maßnahmen zur Verbesserung der Situation für Radfahrer und Fußgänger erweitert.

Als aktuelles Beispiel ist hier z. B. der Einbau einer Fußgängerampel im Einmündungsbereich der Winner Straße zu nennen, die in der aktuellen Beschlussvorlage zur Herstellung des Straßendurchbruchs Metternich enthalten ist (auch Fortführung des Radweges aus Ri. B 416). Des Weiteren wurde vor kurzer Zeit ein Rad- und Fußweg als Lückenschluss zwischen dem Kreisverkehrsplatz „In den Wiesen“ und der vorhandenen Wirtschaftswegebrücke in Bubenheim fertiggestellt. Parallel zur Nordentlastung wurden mehrere Parallelwege in die Planung aufgenommen. Es gibt sicher auch weitere Verbesserungsmöglichkeiten- hier sei z. B. eine zusätzliche Fuß- und Radwegebrücke über die neue L 52 auf Höhe des Anwenpfades oder eine Verbesserung des bahnparallelen Radweges im Zuge unserer neuen Radwegebrücke zu nennen- die aber aufgrund der derzeit beim Land zur Verfügung stehenden Mittel nicht weiterverfolgt werden können und auch nicht direkt mit der Herstellung der Nordentlastung in Verbindung stehen. Baurecht und eine Finanzierung liegt für keine der genannten Maßnahmen vor. Weitere Mittel des Landes sind aus unserer derzeitigen Sicht nicht zu erwarten bzw. müssten separat geprüft werden.

**Zu den konkreten Fragen des Antrages teilt die Verwaltung Folgendes mit:**

- 1) Derzeit liegen keine gesicherten Zahlen für eine Potenzialabschätzung bezüglich einer Radroute entlang der Nordentlastung vor. Baurecht und eine gesicherte Finanzierung sind ebenfalls noch nicht vorhanden. Inwieweit eine L 52 parallele Radroute daher überhaupt umsetzbar bzw. wirtschaftlich ist, müsste zunächst geprüft werden. Da es sich um ein völlig neues Projekt handelt, müsste zunächst ein Grundsatzbeschluss für eine derartige Vorplanung gefasst werden.

Seitens des LBM werden derzeit links der Mosel Radschnellwege in Richtung Koblenz-Gondorf und Weißenthurm geprüft, letzterer entlang der Linken Rheinstrecke der DB und mit Weiterführungen nach Andernach und Neuwied.

- 2) Bei Straßen Aus- und Neubauten werden bereits seit längerer Zeit alle Verkehrsarten untersucht. Oftmals ist es aufgrund von Platzverhältnissen nicht möglich alle Verkehrsarten gleichberechtigt zu behandeln. Abschließend muss bei jeder Einzelmaßnahme ein Kompromiss gefunden werden, der für alle Verkehrsarten eine akzeptable Lösung darstellt. Rahmenpläne (z. B. Verkehrsentwicklungsplan, Hauptverkehrsstraßennetz Amt 66, Radroutennetz Amt 61) können hierbei wichtige Entscheidungshilfen darstellen.
- 3) Derzeit sind die Rahmenbedingungen für ein Park +Ride (P+R) am Stadtrand von Koblenz noch nicht gegeben. Eine Etablierung von P+R im Alltagsverkehr kann nur funktionieren, wenn erstens das ÖPNV-Angebot optimiert (bessere Taktung) und Flächen für die Anlage von P+R- Parkplätzen gefunden werden.

- 4) Die Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 in der Aachener Straße befindet sich noch in der Prüfung.

Für die Trierer Straße gilt, dass durch den Bau der Nordentlastung zum ersten Mal die Verkehrsbedeutung dieser Strecke reduziert wird, was sich voraussichtlich in einer geringeren Kfz-Verkehrsbelastung zeigen wird. Wie die Akzeptanz der Nordentlastung sein wird ist prognostiziert, kann aber noch nicht als verbindlich angesehen werden, so dass auch die tatsächliche Entlastung auf der Trierer Straße noch nicht konkret beziffert werden kann. Des Weiteren wird auch die bauliche und betriebliche Ausführung des gesamten Straßenzuges Rübenacher Straße bis Mayener Straße Auswirkungen auf die tatsächlichen Verlagerungen haben.

Um die Planungsmöglichkeiten für eine spätere Straßenplanung besser abschätzen zu können, wird die Verwaltung in einem Versuch eine 2 spurige Verkehrsführung (je 1 Fahrspur in jede Richtung) testen. Dieser Versuch soll in 2018 durchgeführt werden.