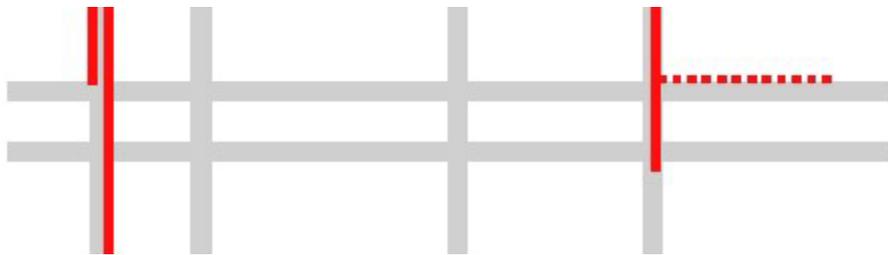


Anhang: Vorschlag für eine mögliche Umsetzung von zukunftsfähigen Radwegen am Friedrich Ebert-Ring

Ist-Zustand:

Aktuell wird der Radverkehr auf den Fahrspuren des Friedrich-Ebert-Rings mitgeführt. Ausnahme ist ein kurzes Teilstück von Osten und der Straße Neustadt kommend bis zum Abzweig Südallee / Casinostraße mit einem Schutzstreifen.

In Nord-Süd-Richtung gibt es vom Friederich-Ebert-Ring aus zwei Verbindungen mit Radverkehrsflächen: Die Casinostraße mit einem einseitigen Zweirichtungsradweg und die Löhrstraße mit Einrichtungsradwegen (bzw. die Obere Löhr mit einem Einrichtungsradweg nur in Fahrtrichtung Nord).



(rote Linien: Radwege, gepunktete rote Linie: Schutzstreifen)

Bewertung:

Der Friedrich-Ebert-Ring ist in der Verkehrsstärkenkarte RLP von 2015 mit 31.357 (3) Kfz/d (d.h. 31.357 Kfz pro Tag und einem Schwerlastanteil von 3%) an der Pfaffendorfer Brücke bzw. 36.835 (2) Kfz/d an der B 9 angegeben. Die Mitführung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ist somit hoch gefährlich.

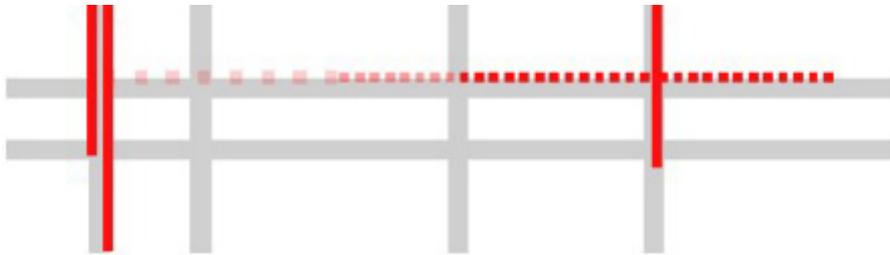
Die Nord-Süd-Anbindungen sind für den Radverkehr nur schwer erreichbar, v.a. als Linksabbieger*innen, der quasi als Fußgänger*innen den Friedrich-Ebert-Ring überqueren muss oder sich hochriskant auf die Linksabbiegespuren einfädeln muss.

Planung der Stadt soweit bekannt:

Der Radverkehr soll in Fahrtrichtung West auf Radfahrstreifen geführt werden. Der bereits bestehende Schutzstreifen von der Straße Neustadt kommend wird aufgegriffen und als Radfahrstreifen fortgeführt bis zur Victoriastraße. Hier geht er als Schutzstreifen noch einige Meter weiter und führt schließlich auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg bis zur Löhrstraße. Um diese Verkehrsführung zu erreichen, wird die Breite der Fahrspuren teils auf 3,25 m reduziert. Wesentliche Veränderungen bei Abbiegespuren usw. finden nicht statt.

In Fahrtrichtung Ost wird der Radverkehr weiterhin auf der Fahrbahn mitgeführt. Ergänzend soll der Gehweg für den Radverkehr freigegeben werden.

Die Nord-Süd-Verbindungen werden nur in der Löhrrstraße in die Planung mit einbezogen, wo der zu schmale Einrichtungsradweg als Radfahrstreifen (zurecht) auf die Fahrbahn geholt werden soll. Hierfür will die Stadt allerdings fünf Bäume fällen, da sich an Zahl und Breite der Fahrspuren nichts Wesentliches ändern soll.



(rote Linien: Radwege, gepunktete rote Linien: Radfahrstreifen (1,85 m), blasse gepunktete rote Linien: Schutzstreifen (1,50 m), blasse, rote Punkte: Gemeinsamer Geh- und Radweg (2,50 m))

Bewertung:

Die Planung ist nicht sehr ambitioniert und stellt lediglich leichte Verbesserungen im Bestand dar. Für Radfahrer*innen in Fahrtrichtung Ost ändert sich im Wesentlichen nichts, außer dass mit den Fußgänger*innen bei gemeinsamer Nutzung des Gehwegs ein neues Konfliktpotential geschaffen wird. Dies gilt auch für den gemeinsamen Geh- und Radweg zwischen Victoriastraße und Löhrrstraße.

Gefährlich bleibt insbesondere die Führung des Radverkehrs zwischen Fahrspur und Parkplätzen bzw. in Konkurrenz mit Rechtsabbiegern.

In der Planung der Stadt sind die Nord-Süd-Anbindungen für den Radverkehr nur schwer erreichbar, v.a. als Linksabbieger*innen, der quasi als Fußgänger*innen den Friedrich-Ebert-Ring überqueren muss oder sich hochriskant auf die Linksabbiegespuren einfädeln muss. In der Löhrrstraße sollen für minimale Verbesserungen Bäume fallen, weil sich die Stadt nicht traut, dem Kfz-Verkehr Fahrspuren wegzunehmen! Ansonsten bleiben die Nord-Süd-Anbindungen fast völlig unberührt, was das Gesamtbild der Koblenzer Radwegeplanung im kleinteiligen Stückwerk unterstreicht.

Möglichkeiten aus Sicht von Bündnis 90/Die Grünen:

Wenn bei den Fahrspuren auf dem Friedrich-Ebert-Ring in Fahrtrichtung West die jeweils linke Fahrspur / Abbiegespur in ihrer Breite von ca. 3,50 m in Fahrtrichtung West zwischen Casinostraße / Südallee und Bahnhofstraße genutzt wird, um dort einen 2,50 m bis 3,00 m breiten Zweirichtungsradweg zuzüglich Sicherheitstrennstreifen (Grünstreifen) unterzubringen, kann der Radverkehr komplett getrennt vom KfZ-Verkehr

geführt werden. Evtl. könnte unter Inanspruchnahme von Teilen der vorhandenen Grünfläche und einer Schmälerung der restlichen Fahrstreifen, die Abbiegespur als dritte Spur erhalten bleiben.



vorher

nachher

Die Anbindung ist an beiden Enden möglich: Im Osten über die bestehende Radwegequerung von der Casinostraße / Südallee, welche in Zukunft als Fahrradstraße die Hauptachse in Nord-Süd-Richtung darstellen soll. Im Westen über die Bahnhofstraße, die im Süden mit einer Fahrspur weniger auskommt und im Norden als Fahrradstraße fortgeführt werden kann und so Anbindung an den Radweg am Löhrondell bietet. In der Löhrstraße ist ein Schutzstreifen in Fahrtrichtung Süd vorzusehen.



(rote Linien: Radwege, gepunktete rote Linien: Radfahrstreifen (1,85 m), blasse gepunktete rote Linien: Schutzstreifen (1,50 m))

Bewertung:

Die Stadt ist offensichtlich bereit, die Fahrspuren auf dem Friedrich-Ebert-Ring in Fahrtrichtung West soweit zu reduzieren, dass ein 1,85 m breiter Radfahrstreifen zuzüglich Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m Platz hat. Dieser Platz wird in den Überlegungen der Grünen nicht für eine Führung zwischen Fahrspur und Parkplätzen bzw. in Konkurrenz mit Rechtsabbiegern geführt, sondern für einen baulich getrennten Zweirichtungsradweg in der Mitte genutzt. Das ist sicherer und außerdem flexibler, da

von hier aus mit weniger und einfacheren Querungen alle Nord-Süd-Anbindungen erreicht werden, meist sogar auf eigenen Radwegen.

Insgesamt bietet diese Planung am Friedrich-Ebert-Ring Ansätze zur Einbindung des Radverkehrs in ein umfassendes Radwegenetz. Es stellt eine grundsätzliche Neuordnung des Radverkehrs auf dem Friedrich-Ebert-Ring dar und greift dennoch nur geringfügig in den KfZ-Verkehr ein: Der Friedrich-Ebert-Ring bleibt zweispurig und fast alle Abbiegespuren können weiter bestehen.