

**NoSü - Nord-Südroute
(Kesselheim – Wallersheim – Lützel – Zentrum – Oberwerth)**

Dokumentennr.: 86319_Route NoSü_AA1001_b.docx

Stand: Juni 2019

Begleitende Lageplan-Dokumente:

Lageplan Bestandsanalyse - Teil Nord	86319_Route_NoSü_LA1001_b
Lageplan Bestandsanalyse - Teil Zentrum	86319_Route_NoSü_LA1002_b
Lageplan Bestandsanalyse - Teil Süd	86319_Route_NoSü_LA1003_b

Die Hauptroute „Nord-Süd“ durchquert das Koblenzer Stadtgebiet in Nord-Süd Richtung, grob gefasst über die Stadtteile Kesselheim – Wallersheim – Lützel – Zentrum – Oberwerth. Sie beginnt im Norden an der Stadtgrenze zu St.Sebastian, unterquert die BAB 48 und folgt der L126/ August-Horch-Straße bis zum Kreisverkehr der Carl-Später Straße der in Mitten des Industriegebiets Rheinhafen liegt. An diesem Punkt teilt sich die Route in zwei Wege auf. Einmal geht es entlang der L126/ Carl-Später-Straße/ Hans-Böckler-Straße über den Wallersheimer Kreisel in Richtung Neuendorf, wo Sie auf den Kreisverkehr Wallersheimer Weg/ Herberichstraße trifft. Zum anderen verläuft eine zweite Route über die Carl-Später-Straße/ Züchnerstraße/ Schönbornsluster Str./ Werner-von-Siemensstraße/ Herberichsstraße und schließt am selben Kreisverkehr an.

Die Hauptstrecke knickt hier nun in Neuendorf in den Nauweg ab, folgt anschließend dem Brenderweg und trifft am Ende auf den Knoten der Balduinbrücke/ Andernacher Str./ Gartenstraße. Die Parallelroute folgt ab dem Kreisverkehr stattdessen dem Wallersheimer Weg, der in die Andernacher Straße übergeht und den gleichen Knoten hierrüber erreicht.

Fortlaufend zum und durchs Zentrum führt die Hauptroute über die Balduinbrücke, Hohenfelderstraße, Löhrstraße (Gegenrichtung über Bahnhofsstraße) bis zur Rizzastraße und, verläuft über diese bis zur Südallee parallel zur Ost-West-Route. Hier schließt eine weitere zentrale Nord-Süd-Achse beginnend in der Altstadt, weiterführend in der Casinostr. und Übergang in die Südallee an. Ab hier folgen beide Strecken zusammen Dieser bis zur Sankt Josef Kirche. Über einen Kurzabschnitt auf Mainzer Str. wird der Oberwerth über die Straßenzüge Mozart-, Schiller- und Jahnstraße durchquert und endet schließlich hinter der Bahnunterführung an den Sportstädten nahe der B9

Im südlichen Stadtzentrum sind zwei weitere Parallelachsen der Nord-Südache zugeordnet. Die erste folgt weiter der Löhrstraße, quert den Bahnhofsvorplatz geht in den Markenbildchenweg über, der auch die Südallee kreuzt. Die nächste beginnt am Hauptbahnhof, verläuft entlang der Hohenzollernstraße und schließt über Mozartstraße wieder an die Hauptstrecke an. Abschließend besteht eine weitere Route, auch beginnend am Bahnhof, aber den Straßenzügen Franken-, Chlodwig- und Schützenstr. bis an die B9 folgend.

Inhaltsverzeichnis

Symbol – Beschreibung der Mängel 4

Nord-Süd Route – Hauptachse 5


















1. Kesselheim: Bendorfer Autobahnbrücke – Überführung L126 – Engenser Weg 5
2. Kesselheim: Engenser Weg bis KVP - L126 - August-Horch-Straße – Zur
Bergpflege 7
3. Kesselheim: August-Horch-Straße zwischen dem KVP mit der L126 und KVP
mit der Carl-Spaeter-Straße 9
4. Kesselheim: Carl Später-Straße zwischen Züchnerstraße und Hans-Böckler-
Straße 9
5. Kesselheim/Wallersheim: Hans-Böckler-Straße bis Wallersheimer Kreisel 12
6. Wallersheim: Wallersheimer Weg zwischen Wallersheimer Kreisel und
Herberichstraße 14
7. Neuendorf/ Lützel: Herberichstraße - Brenderweg 14
8. Lützel: Knoten Brenderweg/ Balduinbrücke/ Gartenstraße/ Andernacher Str. 17
9. Zentrum: Balduinbrücke 20
10. Zentrum: An der Moselbrücke - Hohenfelder Str.. 22
11. Zentrum: Am Wöllershof- Hohenfelder Straße 24
12. Zentrum: Hohenfelder Str. - Löhrrondell 27
13. Zentrum: Löhrstraße zwischen Löhrrondell und Friedrich-Ebert-Ring 27
14. Zentrum: Löhrstraße und Bahnhofstraße zwischen Friedrich-Ebert-Ring und
Rizzastraße 28
15. Zentrum: Süddalle 29
16. Südstadt: St. Josef-/Kurfürsten-/ Schenkendorfstraße 32
17. Südstadt: Mainzer Str. zwischen Schenkendorfstraße und Mozartstraße 34
18. Oberwerth: Mozartstraße-Mozartplatz 36
19. Oberwerth: Schillerstraße - Jahnstraße 37
20. Oberwerth: Anschluss an CGM Arena – B9 39

Nord-Süd Route – Zusatz-Parallelachse Kesselheim - Lützel Nord 41



101. Kesselheim/Neuendorf: Züchnerstraße- Schönbornsluster Str. - 41
102. Neuendorf: Werner-von-Siemens-Straße - Herberichstraße 44

103. Lützel: Wallersheimer Weg zwischen Herberichstraße und Mayer-Albert-Straße/ Memeler Str.	46
104. Lützel: Wallersheimer Weg - Andernacher Str.	48
Nord-Süd Route – Zusatz-Parallelachse Zentrum Casinostraße	50
201. Zentrum: Eltzerhofstr.- Jesuitenplatz- Gymnasialstr.	50
202. Zentrum: Casinostraße	52
Nord-Süd Route – Zusatz-Parallelachse Zentrum Anbindung Bahnhof carré	54
301. Zentrum: Löhstraße zwischen Rizzastraße und Bahnhof	54
302. Zentrum: Bahnhofsvorplatz - Markenbildchenweg bis Hohenzollernstraße	56
303. Zentrum: Markenbildchenweg zwischen Hohenzollernstr. und Mainzer Str.	58
304. Zentrum: Hohenzollernstraße - Anschützstraße	60
Nord-Süd Route – Alternativ-Parallelachse Zentrum westlich der DB-Strecke	62
Literaturverzeichnis	63

Symbol – Beschreibung der Mängel

Verkehrssicherheit	Für die vorgesehene Route ist hier kein Weg vorhanden, der als Rad- oder kombinierter Rad-/Gehweg verwendet werden kann. Ein Neubau ist erforderlich.	
Verkehrssicherheit	Die Hauptstraße liegt außerorts. Ein begleitender Rad-/Gehweg fehlt. Die zul. Geschwindigkeit liegt über 50 km/h.	
Verkehrssicherheit	Die Straße liegt innerorts. Eine eigene Radverkehrsführung fehlt. Es gilt Mischverkehr auf der Fahrbahn. Die zul. Geschwindigkeit ist 50 km/h.	
Verkehrssicherheit	Die bestehende Radverkehrsanlage erfüllt nicht die Mindestbreiten der RAS 2006 (FGSV e.V., 2007) / ERA 2010 (FGSV e.V., 2010) (, Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung VwV-StVO (BMVI, 2017)). Damit sind unterschrittene Mindestbreiten als auch nicht berücksichtigte / nicht eingehaltene Sicherheitsräume gekennzeichnet. Die Bewertung der Radwegbreite differenziert sich auch anhand der Radverkehrsstärke (Hohe Verkehrsstärke erfordert eine größere Breite).	
Verkehrssicherheit	Hier befindet sich eine Engstelle auf der Strecke, wo die Radverkehrsanlage unterbrochen ist oder nicht regelkonform ausgeführt ist oder bei Mischverkehr der Begegnungsfall Kfz – Radverkehr nicht abgedeckt ist	
Verkehrssicherheit	punktueller Gefahrenstelle z.B. durch Einbauten (Laterne, Schilderpfosten,...), Einmündungen (schlechte Sicht), Überleitung auf die Fahrbahn, Konflikte mit Falschfahrern	
Verkehrssicherheit/ Komfort	Die Oberfläche des Radweg oder Fahrbahn ist in mangelhaftem Zustand. Hierrunter fallen auch unbefestigte Schotterwege	 / 
Verkehrssicherheit/ Komfort	Es fehlt eine gesicherte Querungsmöglichkeit für den Rad- (und Fuß-) verkehr	 / 
Komfort	Die Kreuzung / Einmündung berücksichtigt nicht alle Fahrbeziehungen in Bezug auf den Radverkehr	
Komfort	Der Verlauf der Radroutenführung ist unklar bzw. nicht eindeutig. Eine Orientierung fehlt	
Komfort	Die Führung des Radverkehrs an dieser Kreuzung / Einmündung ist umständlich und nur über einen Umweg gegeben	
Komfort	Die Fahrt des Radverkehrs ist durch Rückstau (vorrangig durch eine Lichtsignalanlage) behindert und weicht dadurch ggf. unerlaubt auf den Gehweg aus.	
Komfort	Die Querung der Kreuzung / Einmündung erfordert in der Summe sehr lange Wartezeiten. Damit sind sowohl Wartezeiten per Anforderungsschalter als auch Mehrfachquerungen durch die bei Querung aller Inseln mehrere Rotphasen zu beachten sind, gemeint	
Komfort	Auf der vorgesehenen Radhaupttroute befindet sich hier eine Treppenanlage	
Komfort	Die Durchfahrt oder Überfahrt (vorrangig an Brücken) ist für den Radverkehr untersagt. .	

Nord-Süd Route – Hauptachse

NoSü 1.	Abschnitt: Kesselheim: Bendorfer Autobahnbrücke – Überführung L126 – Engerser Weg				
	Maßnahme: Neubau zwischen Autobahnbrücke und Zugangsrampe Rheinbrücke				
Mängel	 				
Handlungs-konzept	<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 30%;">Umsetzung</td> <td style="width: 40%;"> <input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input checked="" type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau </td> <td style="width: 15%;"> Priorität <input type="checkbox"/> Hoch <input checked="" type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig </td> <td style="width: 15%;"> Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input checked="" type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig </td> </tr> </table>	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input checked="" type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input type="checkbox"/> Hoch <input checked="" type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input checked="" type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig
Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input checked="" type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input type="checkbox"/> Hoch <input checked="" type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input checked="" type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig		

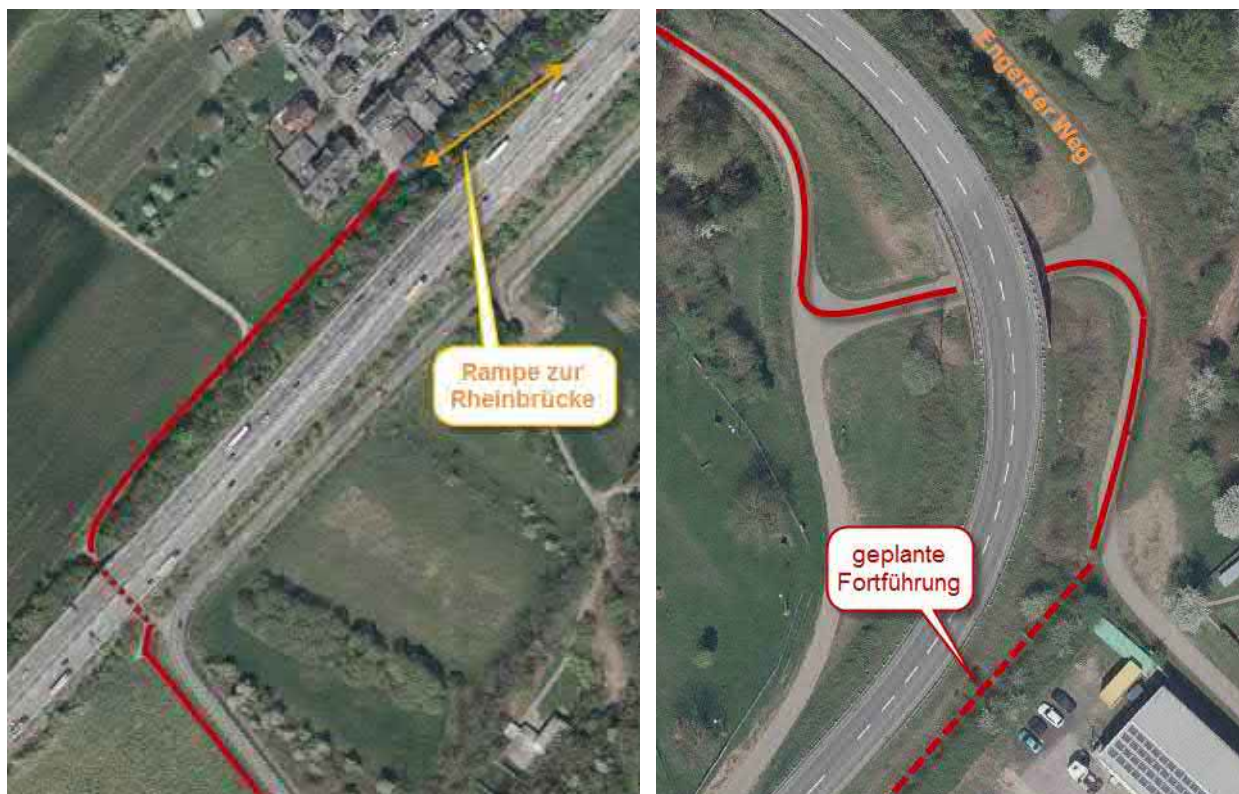
Bestandsbeschreibung

Im Norden an der Stadtgrenze zu St. Sebastian beginnt die Nord-Süd Hauptstrecke auf einem parallel zur L126 verlaufenden Wirtschaftsweg der Breite 3,0 m. Die geplante Strecke unterquert, an der Unterführung die Landstraße, die Seite und mündet in den gleich breiten Engerser Weg.

Anders als in der zum Angebot beigelegten Anlage der Untersuchungsrouten dargestellt, ist der Routenverlauf nach St. Sebastian abgeändert. Die Strecke nutzt die Autobahnunterführung und den dahinter parallel zur BAB48 angelegten geschotterten Wirtschaftsweg Richtung Rad-/Fußgänger Rampe zur Bendorfer Autobahnbrücke. Durch diesen Routenverlauf besteht Anschluss der Nord-Süd-Route nach St. Sebastian (, Kaltenengers und Urmitz) aber auch Bendorf, Sayn und Engers auf der rechten Rheinseite.

Die Autobahnbrücke ist für die Umgehungsstraße L126 um St. Sebastian bis Urmitz vorgesehen. Der Wirtschaftsweg befindet sich bereits in der Gemeinde St. Sebastian





NoSü-Abb. 1-1: Darstellung des geplanten Routenverlaufs an der L126 im Abschnitt NoSü 1 [Luftbild (Stadtverwaltung Koblenz, 2018)]

Mängelanalyse

Fahrkomfort Radverkehr

Der geschotterte Fahrbahnbelag ist in einem schlechten Zustand.

Es fehlt eine Wegweisung an der Unterführung der Landstraße zum richtigen Verlauf der Nord-Süd-Route.


Handlungskonzept

Der geschotterte Fahrbahnbelag des Wirtschaftswegs in der Gemarkung St. Sebastian ist durch einen festen Fahrbahnbelag auszutauschen. Ggf. ist die Einrichtung einer Beleuchtung zu prüfen.

Auch bei Neubau der Umgehungsstraße sollte die lichte Weite der Autobahnbrücke für zwei Fahrstreifen und einem kombinierten Rad/Gehweg ausreichend sein. Eine Querungsstelle zum Übergang auf die andere Fahrbahnseite ist mit einzuplanen.

An der Unterführung der Landstraße ist der Routenverlauf auszuschildern und ggf. über Markierung zu verdeutlichen.

NoSü – Nord-Südroute (Kesselheim – Wallersheim – Lützel – Zentrum – Oberwerth)

NoSü 2.	Abschnitt:	Kesselheim: Engerser Weg bis KVP - L126 - August-Horch-Straße – Zur Bergpflege		
	Maßnahme:	Neubau eines Rad-/Gehweges und Vervollständigung der Querungsmöglichkeiten im KVP		
Mängel				
Handlungs-konzept	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input checked="" type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung

Zwischen der Wirtschaftswegunterführung und dem Kreisverkehrsplatz August-Horch-Straße ist kein durchgängiger Wirtschaftsweg oder Rad-/ Gehweg neben der Landstraße 126 vorhanden. Auf östlicher Seite befindet sich ein bewachsener, breiter Grünstreifen, der früher Teil einer Güterbahnstrecke war die neben der August-Horch-Straße entlang führte. Die L126 ist die Orts-umgehung von Kesselheim. Eine Fortführung der Straße als Umgehung von St. Sebastian bis nach Urmitz ist wieder im Gespräch.

Der Kreisverkehrsplatz ist für das Industriegebiet entsprechend groß ausgebildet. Es gibt einen Bypass aus Richtung B9 in die August-Horch-Str. nach Wallersheim.

Führung des Radverkehrs im Bestand

Eigene Radverkehrsanlagen sind an der August-Horch-Straße vorhanden. Die Zufahrten sind fast durchgängig mit Querungsstellen ausgestattet. Keine Querungsmöglichkeit gibt es an der Zufahrt B9



Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Die klaffende Lücke in der Nord-Süd-Route zwischen der Unterführung und dem Kreisverkehr ist zu schließen. Im Hinblick der Funktion der L126 als Umgehungsstraße, ist das Fahren auf der Fahrbahn für den Standard einer der Nord-Süd Strecke nicht genügend. Der Abschnitt liegt im Außerortsbereich.

Fahrkomfort Radverkehr

Im Bereich der Zufahrt, der August-Horch-Straße Richtung B9, fehlt eine Querungsstelle für den Rad-/und Fußverkehr.

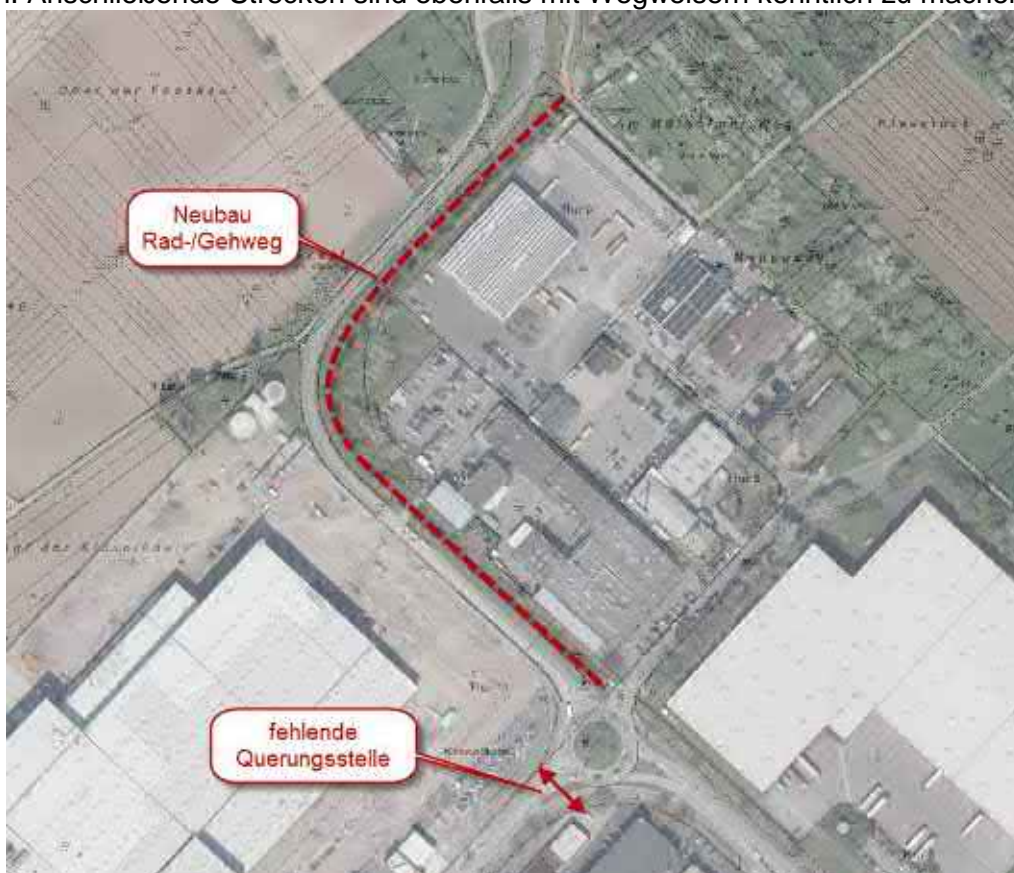
Handlungskonzept

Maßnahmenvorschlag

Auf den Flächen der alten Güterbahn ist ein kombinierten Rad-/Fußweg der Breite $\geq 2,50$ m im Vollausbau neu anzulegen.

Im Kreisverkehr ist die fehlende Querung in der Zufahrt der B9 anzulegen. Die Sperrfläche wird beim Ausfahren von Sattelzügen nicht berührt. Im Zuge von Schwertransporten kann diese aber erforderlich sein. Die Erweiterung des Fahrbahnteilers ist dafür flacher auszuführen und ggf. mit schnell entfernbaren Verkehrszeichen und Baken auszustatten. Die Querung des Bypasses erfolgt analog.

Der Streckenverlauf der Nord-Süd Route ist über Wegweiser und ggf. Markierung sichtbar aufzuzeigen. Anschließende Strecken sind ebenfalls mit Wegweisern kenntlich zu machen.



NoSü-Abb. 2-1: Konzeptdarstellung zum Bau des Rad-/Gehweges und Ergänzung der fehlenden Querungsstelle [Luftbild und Kataster (GEOPORTAL.KOBLENZ.DE, 2019)]

NoSü – Nord-Südroute (Kesselheim – Wallersheim – Lützel – Zentrum – Oberwerth)

NoSü 3.	Abschnitt:	Kesselheim: August-Horch-Straße zwischen dem KVP mit der L126 und KVP mit der Carl-Spaeter-Straße		
	Maßnahme:	Neugestaltung des gesamten Straßenquerschnitts		
Handlungs-konzept	Umsetzung	<input checked="" type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig

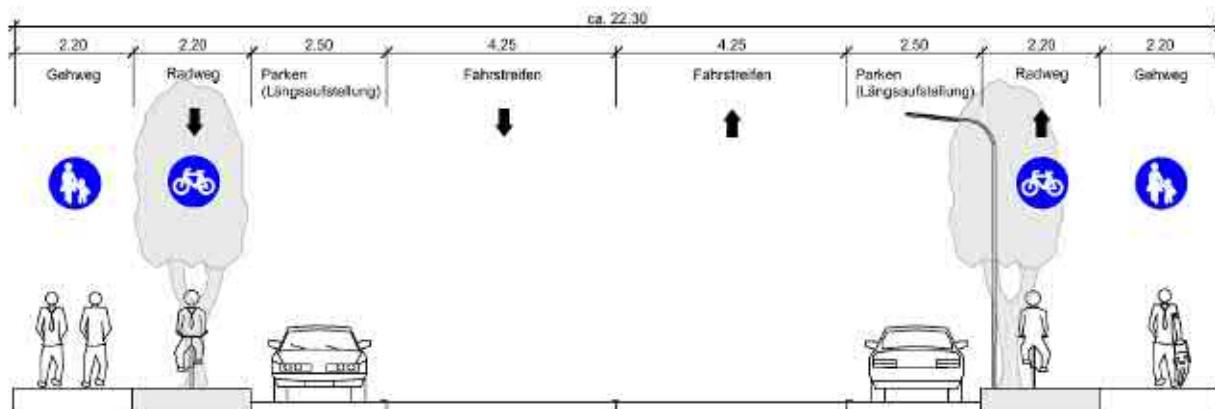
NoSü 4.	Abschnitt:	Kesselheim: Carl Später-Straße zwischen Züchnerstraße und Hans-Böckler-Straße		
	Maßnahme:	Neugestaltung des gesamten Straßenquerschnitts; Ergänzung von fehlenden Querungsmöglichkeiten		
Mängel				
Handlungs-konzept	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input checked="" type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung

Die Carl-Später-Straße liegt im Industriegebiet in Kesselheim und ist im Abschnitt zwischen August-Horch- und Hans-Böckler-Straße Teil der L126. Die Verkehrsstärke liegt hier bei 6.700°Fz/d mit einem Schwerverkehrsanteil von 9% (VERTEC, 2019). Die vorhandene Breite der gesamten Verkehrsfläche einschließlich Parkstreifen, Rad- und Gehweg beträgt 22,30 m. Dem Rad-/Gehweg stehen etwa 4,40 m pro Seite zur Verfügung. Der Belag ist im schlechten Zustand.

Führung des Radverkehrs im Bestand

Die Führung des Radverkehrs erfolgt beidseitig, über im Seitenraum zwischen Parkstreifen und Gehweg, angelegte Radwege. Diese sind bruchstückhaft ausgeführt. Die Breite beträgt ungefähr 2,20 m. Die genaue Trennlinie ist nicht immer ersichtlich. Vereinzelt stehen Bäume und Einbauten in der Radwegfläche.



NoSü-Abb. 4-1: Systemquerschnitt der Carl-Später-Straße im Bestand zwischen Züchnerstraße und Hans-Böckler-Straße



Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Durch einzelne Bäume und Einbauten wie Laternen oder Schilderpfosten ist keine durchgängige Radverkehrsfläche gegeben. Zudem besteht keine durchgehende Führung des Radverkehrs. Sicherheitsräume zu den abgestellten Fahrzeugen fehlen. Die Furtmarkierungen sind lückenhaft oder verblasst.

Fahrradkomfort

Der Oberflächenzustand des gesamten Straßenquerschnitts ist teilweise in schlechtem Zustand.

Im Bereich des Kreisverkehrs Carl-Später-Straße mit der August-Horch-Straße fehlt in der Zufahrt Richtung Rheinhafen eine Quermöglichkeit für den Rad-/Fußverkehr.

Handlungskonzept

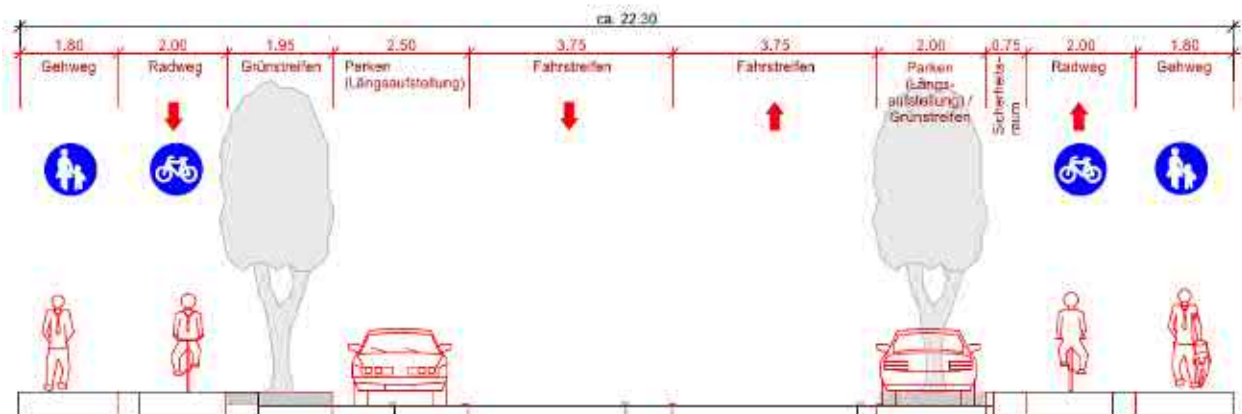
Maßnahmenvorschlag

Im Rahmen eines Planvorhabens ist ein Umbau der Carl-Später-Straße vorgesehen. Detaillierte Planungen liegen bislang nicht vor. Bei der Neuaufteilung des Straßenquerschnitts sind aber die Belange des Radverkehrs zu berücksichtigen. Einrichtungs-Radwege mit der Regelbreite von 2,0 m sind maßgebend. Ausreichend groß gestaltete Flächen für den Fußverkehr schließen sich dem an. Die geforderten Sicherheitsräume zu abgestellten Fahrzeugen sind zu beachten. Eine beispielhafte Querschnittgestaltung zeigen NoSü-Abb. 4-2 und NoSü-Abb. 4-3.

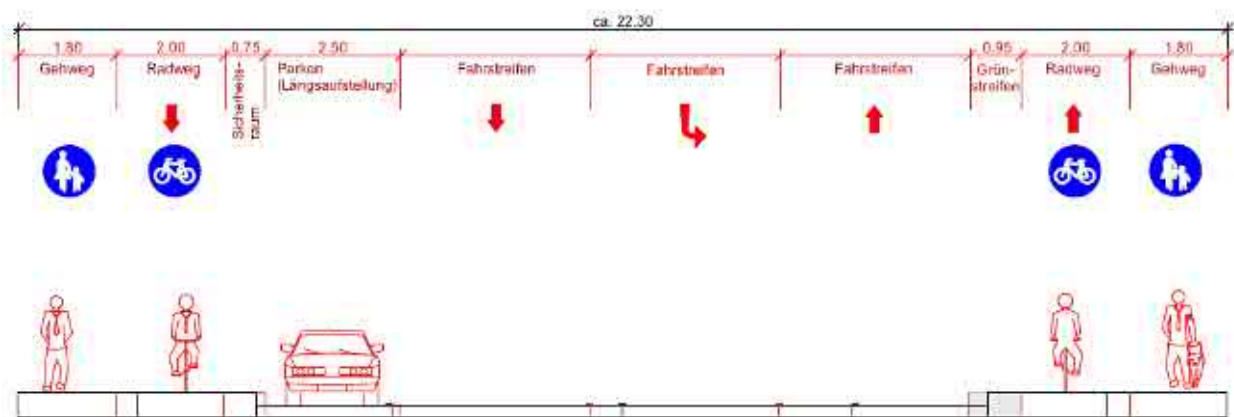
In einer ersten Ausbaustufe sind die Radwege im Bestand zu verbessern. Eine Trennlinie zwischen Gehweg und Radweg sowie der Sicherheitsraum zu den Längsstellplätzen sind zu mar-

NoSü – Nord-Südroute (Kesselheim – Wallersheim – Lützel – Zentrum – Oberwerth)

kieren. Einzelne Bäume wurden bereits gefällt. Die Lücke ist mit einem festen Fahrbahnbelag zu schließen. Schilderpfosten, die den Lichtraum blockieren sind zu versetzen.




NoSü-Abb. 4-2: Systemquerschnitt der Carl-Später-Straße Planung – Vorschlag zur Umgestaltung der Verkehrsfläche.



NoSü-Abb. 4-3: Systemquerschnitt der Carl-Später-Straße Planung – Vorschlag zur Umgestaltung der Verkehrsfläche im Bereich von Einmündungen mit Linksabbiegerstreifen.

Am Kreisverkehr mit der August-Horch-Straße ist die Einrichtung einer Querstellungstelle in der Zufahrt Rheinhafen zu prüfen, damit die Lücke im Rad-/Gehweg-Umring um den Kreisverkehr geschlossen wird. Die Randbedingungen der Bahnquerung dürfen dabei nicht ignoriert werden. Die Beschilderung der Nord-Süd-Route sowie Abzweig der Parallelstrecke ist vorzunehmen.

NoSü – Nord-Südroute (Kesselheim – Wallersheim – Lützel – Zentrum – Oberwerth)

NoSü 5.	Abschnitt:	Kesselheim/Wallersheim: Hans-Böckler-Straße bis Wallersheimer Kreisel		
	Maßnahme:	Trennung Rad-/Fußverkehr; Sanierung Oberfläche		
Mängel				
Handlungskonzept	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung

Die Hans-Böckler-Straße spiegelt eine wichtige innerörtliche Hauptverkehrsstraße im städtischen Verkehrsnetz wieder. Der DTV ist nach der Verkehrsstärkenkarte mit 8.700-8500°Fz/d mit einem Schwerverkehrsanteil von 6%-15% (VERTEC, 2019) angegeben. Die zulässige Geschwindigkeit ist 50 km/h.

Die Breite des gesamten Straßenquerschnitts liegt bei ca. 22,50m. Die Breite der Fahrbahnfläche beträgt 13 m und besteht aus der 7,5 m starken Hauptfahrbahn, 2,0 m Radfahrstreifen angrenzendem LKW Parkstreifen plus Sicherheitsraum.

Führung des Radverkehrs im Bestand

Der Radverkehr wird in Richtung Wallersheim auf dem Radfahrstreifen geführt und in der Gegenrichtung auf einem kombinierten Rad-/Gehweg mit einer großen Breite von 5,0 m. Einbauen und die Signalmasten eines Bahnübergangs befinden sich auf der Fläche. Die Wartefläche einer Bushaltestelle befindet sich auch auf der Fläche.

Am großen Wallersheimer Kreisel wird der Radverkehr zusammen mit dem Fußverkehr über einen gemeinsamen Weg zwischen 3,50-4,00 m Stärke außen herum geleitet. An den Querungsstellen sind Rad- und Fußverkehr nicht bevorrechtigt.



NoSü-Abb. 5-1: Luftbilddarstellung des Bahnübergangs in der Han-Böckler-Str. mit Markierung der Engstelle [Luftbild (Stadtverwaltung Koblenz, 2018)]



Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Eine Trennung des überbreiten kombinierten Rad-/Gehweg ist zu diskutieren. Dabei darf die beanspruchte Fläche der Einbauten nicht vergessen werden. Die Führung des Radverkehrs am Bahnübergang in Fahrtrichtung Kesselheim ist nicht akzeptabel gelöst.

Fahrkomfort Radverkehr

Durch die Größe des Wallersheimer Kreisels sind die zugelassenen Fahrwege für bestimmte Fahrbeziehungen sehr weit, wodurch die Akzeptanz diesen zu befahren sinkt.

Handlungskonzept

Maßnahmenvorschlag

Der kombinierte Rad-/Gehweg kann aus der bestehenden Breite in einen $\geq 2,0$ m Einrichtungsradweg und $\geq 1,80$ m Gehweg getrennt werden. Für Einbauten bliebe dann noch ein Trennstreifen. An der Bushaltestelle wäre die Trennung auf kurzem Stück unterbrochen.

Optimiert muss auf jeden Fall die Führung am Bahnübergang. Eine Möglichkeit wäre die Fläche der Sperrfläche und Linksabbieger zu nutzen und einen Radfahr- oder Schutzstreifen mit gesicherter Fahrbahneinleitung hier einzurichten. Hier kann auch ein Abrücken der Bordsteinkante nach außen bis zum Signalmasten helfen um fehlende Breite zu gewinnen. Natürlich entschärft auch das Versetzen der Masten die Situation.

Am Wallersheimer Kreisel kann durch Ausbau des Umrings auf mindestens 4 m (besser 4,50 m) Breite, eine Trennung des Rad-/ Fußverkehrs eingeführt werden. Da der Radverkehr bereits heute nicht bevorzugt ist, kann der Radweg im Zweirichtungsverkehr betrieben werden.

NoSü – Nord-Südroute (Kesselheim – Wallersheim – Lützel – Zentrum – Oberwerth)

NoSü 6.	Abschnitt:	Wallersheim: Wallersheimer Weg zwischen Wallersheimer Kreisel und Herberichstraße		
	Maßnahme:	Neugestaltung des Straßenquerschnitts		
Handlungskonzept	Umsetzung	<input checked="" type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig

NoSü 7.	Abschnitt:	Neuendorf/ Lützel: Herberichstraße - Brenderweg		
	Maßnahme:	Neugestaltung des Straßenquerschnitts zu Anlage von Radschutzstreifen, Reduzierung der zul. Geschwindigkeit in Abschnitten		
Mängel				
Handlungskonzept	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung

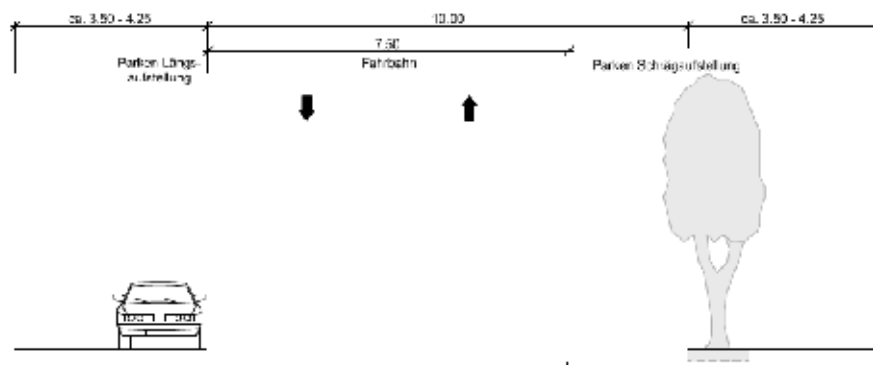
Der Abschnitt der Herberichstraße/ Brenderweg hat die Funktion einer wichtigen innerörtlichen Hauptverkehrsstraße und bindet die umliegenden Wohngebiete Neuendorf und Lützel ans städtische Verkehrsnetz an. Die Verkehrsstarke beträgt zwischen 3.700 - 4.900°Fz/d mit einem Schwerverkehrsanteil von 3% - 5% (VERTEC, 2019). Es verkehren die ÖPNV-Linien 2 und 12 im Abschnitt. (VRM GmbH, 2019). Im gesamten Bereich gilt eine zulässige Geschwindigkeit von 50 km/h.

Die Fahrbahnbreite der Herberichstraße liegt bei ca. 6,50 m. Es gibt jedoch eine Engstelle begründet durch die bestehende Bebauung, bei der die Breite der Fahrbahn auf 3,25 m sinkt. Als Parkflächen gibt es nur am Spielplatzgelände einige Senkrechtstellplätze.

Im größten Bereich des Brenderwegs weist die Fahrbahn eine Breite von 10 m aus. Durch Parkflächen in Schrägaufstellung verbleiben effektiv 7,50 m. Auf der Gegenseite wird auf der breiten Gehwegfläche geparkt. Querungshilfen mit Mittelinseln sind in Abständen angeordnet.

Führung des Radverkehrs im Bestand

In diesem Abschnitt befinden sich keine gesonderten Radverkehrsanlagen. Es gilt Mischverkehr



NoSü-Abb. 7-1: Systemquerschnitt des Brenderwegs im Bestand



Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Im Bestand ist der Radverkehr nicht explizit bedacht worden. Es sind keine eigenen Radverkehrsanlagen vorhanden. Es gilt Mischverkehr bei 50 km/h. Die Fahrbahn im Brenderweg an sich ist im größten Abschnitt dafür aber sehr breit. Der Parkraumbedarf ist gewichtend, aber Reserven bei der Beobachtung spät nachmittags noch zu erkennen.

Fahrkomfort Radverkehr

Am Kreisverkehr Wallersheimer Weg – Herberichstraße fehlt eine Wegweisung der antreffenden Routen. Der Fortlauf der Nord-Südroute im Knoten Herberichstr. – Brenderweg ist nicht ersichtlich. Die Engstelle Herberichstr behindert auch den Radverkehr.

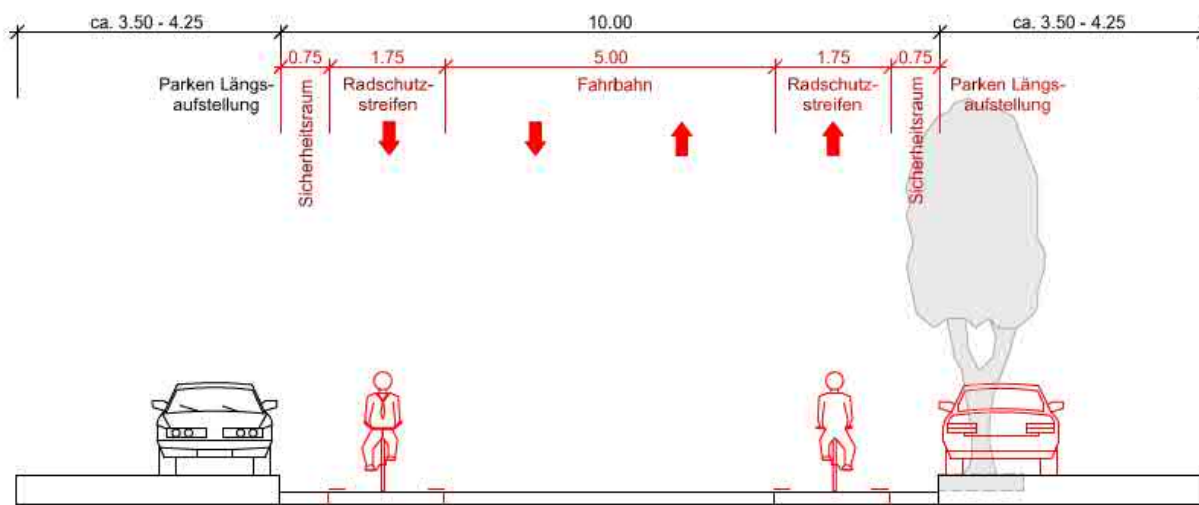
Handlungskonzept

Maßnahmenvorschlag

Im Routenabschnitt der Herberichstraße lässt sich in der bestehenden Fahrbahnbreite keine gesonderte Radverkehrsführung unterbringen. Es muss auf Fahrradpiktogrammketten zurückgegriffen werden. Diese sind im Brenderweg bis zur Einmündung „Im Hüttenstück“ fortzuführen. Zudem sollte die Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h reduziert werden. Dies gibt auch mehr Sicherheit an der Engstelle in der Herberichstraße, denn hier muss der Radverkehr genau wie der Kfz-Verkehr der Gegenrichtung Vorrang gewähren.


Im weiteren Verlauf des Brenderwegs wird vorgeschlagen durch eine Neuaufteilung des Querschnitts Radschutzstreifen auf der Fahrbahn unterzubringen. Die Schrägstellplätze müssen dafür weichen und in geringerer Zahl als Längsstellplätze ersetzt werden. Die Schutzstreifen hätten nun eine Breite von 1,75 m zuzüglich 0,75 m- Sicherheitsraum zu den Parkflächen. Als Kernfahrbahn verbliebe dadurch 5,0 m, womit der Begegnungsfall PKW-PKW komfortabel abgedeckt wäre. An den Querungsstellen und Bushaltestellen wären die Schutzstreifen zu unterbrechen.

Der Streckenverlauf am Kreisverkehr Wallersheimer Weg – Herberichstraße, sowie an dem Knoten Herberichstr. – Brenderweg ist durch Wegweisung und ggf. Markierung auf der Fahrbahn erkenntlich zu machen



NoSü-Abb. 7-2: Systemquerschnitt des Brenderwegs mit Planungsvorschlag zur Anlage von Radschutzstreifen

NoSü – Nord-Südroute (Kesselheim – Wallersheim – Lützel – Zentrum – Oberwerth)

NoSü 8.	Abschnitt: Lützel: Knoten Brenderweg/ Balduinbrücke/ Gartenstraße/ Andernacher Str.										
	Maßnahme: Teilumbau des Knotens zur sicheren Führung des Radverkehrs										
Mängel											
Handlungskonzept	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input type="checkbox"/> im Bestand <input checked="" type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	<table border="0"> <tr> <td>Priorität</td> <td>Kosten:</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> Hoch</td> <td><input type="checkbox"/> Hoch</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Mittel</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Mittel</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Niedrig</td> <td><input type="checkbox"/> Niedrig</td> </tr> </table>	Priorität	Kosten:	<input checked="" type="checkbox"/> Hoch	<input type="checkbox"/> Hoch	<input type="checkbox"/> Mittel	<input checked="" type="checkbox"/> Mittel	<input type="checkbox"/> Niedrig	<input type="checkbox"/> Niedrig
Priorität	Kosten:										
<input checked="" type="checkbox"/> Hoch	<input type="checkbox"/> Hoch										
<input type="checkbox"/> Mittel	<input checked="" type="checkbox"/> Mittel										
<input type="checkbox"/> Niedrig	<input type="checkbox"/> Niedrig										

Bestandsbeschreibung

Im Stadtteil Lützel kreuzen sich die Kreisstraße Gartenstraße/ Andernacher Straße mit der wichtigen innerörtlichen Hauptverkehrsachse Brenderweg/ Balduinbrücke. Dieser Knoten ist durch eine Lichtsignalanlage geregelt. In der Zufahrt der Andernacher Straße herrscht eine DTV-Belastung von 13.500 Kfz/D mit einem Schwerverkehrsanteil von 5% (VERTEC, 2019). Die Zufahrt des Brenderwegs weist eine DTV-Belastung von ca. 4.900 Kfz/d mit 3% Schwerverkehrsanteil (VERTEC, 2019) auf. Der Knoten spiegelt zudem für ÖPNV eine hohe Bedeutung wieder und ist in allen Zulaufachsen vertreten.

Die Rampe zur Balduinbrücke ist im Gegensatz zu den anderen sehr breit gestaltet, verfügt über einen breiten Mittelstreifen und breite Fahrspuren. Seitlich daran anschließend befindet sich jeweils eine Bushaltestelle.

Führung des Radverkehrs im Bestand

In der Abfahrtsrampe der Balduinbrücke existieren für den linksabbiegenden und den geradausfahrenden Radverkehr 1,0 m breite, kurze, vorgezogene Radaufstellflächen. In Gegenrichtung ist ein Radfahrstreifen in 1,5 m Breite blau markiert. Im Brenderweg besteht auch ein ca. 1,1 m breiter Schutzstreifen zwischen Kfz Spur und abgestellten PKWs. Abschließend ist nur noch im Rechtsabbieger der Andernacher Straße, zur Brücke, ein 1,50 m breiter Schutzstreifen vorhanden.

Die Beziehung Balduinbrücke – Gartenstraße ist auch Teil des linksrheinischen Fernradwegs.





Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Die Führung des Radverkehrs im Knoten ist ungenügend. Es fehlen richtlinienkonforme Führungsformen in allen Zufahrten. Die bestehenden Radaufstellstreifen von der Balduinbrücke sind zum einen viel zu schmal und zweitens klafft zwischen der Brücke und der Kreuzung eine große Lücke, in der der Radfahrer ungeschützt ist.

Fahrkomfort Radverkehr

Es besteht eine Wegweisung des Fernradwegs, die Nord-Südroute ist aber nicht ausgeschildert.

Handlungskonzept

Maßnahmenvorschlag

Eine deutliche Verbesserung der Radverkehrsführung über Markierung und kleinen Umbauarbeiten am Knoten ist möglich. Im Brenderweg können beidseitig 1,5° m-Radschutzstreifen in der 10,50 m breiten Fahrbahn untergebracht werden. Dafür werden Gerade-/Rechts und Linksabbieger zu einem überbreiten Fahrstreifen (4,50-4,75°m) zusammengefasst. Das ist möglich, da es für beide Richtungen nur ein gemeinsames Signal gibt. Für die Gegenrichtung verbleiben nach Abzug des Schutzstreifens 3,0 -2,75°m. Das Parken im Seitenraum des Knotenpunktbereich muss wegen fehlender Sicherheitsräume unterbunden werden.

In der Rampe der Balduinbrücke ist der Fahrbahnteiler in der Mitte größtenteils abubrechen. Richtung Mosel kann nun ein Radfahrstreifen neben einer ausreichend, breiten Kfz-Spur markiert werden. In Höhe der Busbucht ist dieser kurz zu unterbrechen, der Breitstrich als unterbrochene Fahrbahnbegrenzung vorzuziehen. In der Gegenrichtung wird die Fläche des Fahr-

NoSü – Nord-Südroute (Kesselheim – Wallersheim – Lützel – Zentrum – Oberwerth)

bahnteilers genutzt um einen 1,50°m breiten Schutzstreifen neben den Kfz-Fahrstreifen anzulegen. Es ist zu diskutieren ob am Ende der Bushaltestelle eine weitere Haltelinie mit Signalgeber anzulegen ist und diese verkehrabhängig in Form einer Schleuse für den ÖPNV zu schalten. Dadurch kann der Konfliktbereich zwischen Bus und Radfahrer gemindert werden.


Alle Schutzstreifen im Knoten sind als vorgezogene Haltelinie oder aufgeweitete Radaufstellstreifen auszubilden.

In der Gartenstraße können platz- und steuerungsbedingt keine Schutzstreifen angelegt werden. Hier kommen nur aufgeweitete Radaufstellstreifen vor die Kfz-Haltelinien oder ein indirekter Linksabbieger in Betracht.

Die Andernacher Straße hat 11°m Fahrbahnbreite. Diese kann zur Einteilung in zwei Fahrspuren je Fahrtrichtung (4,0°m+3,75°m) mit Schutzstreifen und Zuleitung einer aufgeweiteter Aufstellfläche genutzt werden. Für die Gegenrichtung verbleibt eine Spurbreite von 3,25°m. Für Radfahrer mit Ziel Brenderweg ist ein indirekter Linksabbieger einzurichten.

Die Führung der Routen ist sichtbar mit Wegweisern auszuschildern und ggf. zu markieren. Die Fernroute ist dabei zu berücksichtigen.

NoSü – Nord-Südroute (Kesselheim – Wallersheim – Lützel – Zentrum – Oberwerth)

NoSü 9.	Abschnitt: Zentrum: Balduinbrücke		
	Maßnahme: Markierung, Einrichtung Linksabbiegestreifen für Radverkehr		
Mängel			
Handlungskonzept	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input type="checkbox"/> im Bestand <input checked="" type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input type="checkbox"/> Hoch <input checked="" type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig
			Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input checked="" type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung

Die Balduinbrücke ist eine der drei städtischen Moselüberquerungen, damit eine wichtige innerörtliche Hauptverkehrsstraße und die Hauptverkehrsachse des ÖPNV in Richtung Nord und Nord-West (FGSV e.V., 2010). Dadurch bedingt sich ein hoher Schwerverkehrsanteil in der ohnehin hohen zu beobachteten Verkehrsstärke. Die Fahrbahnbreite der Brücke beträgt 7,50m. Der Fußverkehr wird neben einem Einrichtungsradweg auf ca. 1,8 m Breite geführt.

Die Brücke wurde in den letzten Jahren instandgesetzt. Es gelten hier besondere Randbedingungen des Denkmalschutzes.

An der Kreuzung Burgstraße ist das Linksabbiegen in diese von der Brücke verboten.

Führung des Radverkehrs im Bestand

Für die Fahrtrichtung aus Lützel kommend besteht ein 1,50 m breiter Schutzstreifen auf der Fahrbahn, der bis zum Wöllershof vorgesetzt wird. In der Gegenrichtung wird hinter der Burgstraße der Schutzstreifen angerampt und in der Breite von 1,50m neben dem Gehweg über die Mosel geleitet. In der Zufahrtsrampe wird dieser von der Kappe auf die Fahrbahn übergeleitet.





Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

An der Spindel in Lützel ist das Radfahren eigentlich verboten, jedoch nutzen viele Radfahrer diese Verbindung illegalerweise, um den Weg abzukürzen. Sie fahren anschließend auf dem Einrichtungsradweg als Falschfahrer in das Stadtzentrum von Koblenz. Es kommt zu Konflikten auch mit Fußgängern.

Die Überleitung in Lützel vom Radweg auf die Fahrbahn ist fahrdynamisch nicht gut gelöst.

Fahrkomfort Radverkehr

Im Knotenpunkt Balduinbrücke - Burgstraße fehlt eine Linksabbiegemöglichkeit des Radverkehrs in die Burgstraße.

Handlungskonzept

Maßnahmenvorschlag

In Höhe der Spindel ist technisch zu prüfen ob eine Absenkung der Kappenhöhe eingerichtet werden kann, damit die Radfahrer auf die richtige Fahrbahnseite wechseln können. In jedem Fall sollten Schilder und/oder Markierung auf dem Radweg auf das Falschfahren aufmerksam machen.


An der Einmündung Burgstraße ist die Einrichtung einer Linksabbiegemöglichkeit zur Burgstraße in Erwägung zu ziehen. Dazu müsste der, vor einigen Jahren sanierte, Knoten wieder umgebaut werden. Zumindest ist kurzfristig eine alternative Routenführung zur Burgstraße auszuschildern. (Prüfung zur Einrichtung einer weiteren Furt in der Weißer Gasse)

Die Überleitung in Lützel auf dem Fahrbahnniveau sollte länger gezogen werden. Ein Anbau neben der Kappe, auf den überleitet wird und dieser sich dann auf null abgesenkt, verhindert auch, dass der Kfz-Verkehr den Radfahrstreifen schneidet. Voraussetzung ist die technische Machbarkeit.



NoSü-Abb. 9-1: Beispiel einer Falschfahrer Markierung aus Freiburg im Breisgau

NoSü – Nord-Südroute (Kesselheim – Wallersheim – Lützel – Zentrum – Oberwerth)

NoSü 10.	Abschnitt: Zentrum: An der Moselbrücke - Hohenfelder Str..																
	Maßnahme: Ausbau der bestehenden Radverkehrsführung																
Mängel																	
Handlungs-konzept	<table border="0"> <tr> <td rowspan="5">Umsetzung</td> <td><input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben</td> <td rowspan="2">Priorität</td> <td rowspan="2">Kosten:</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> im Bestand</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Hoch</td> <td><input type="checkbox"/> Hoch</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen</td> <td><input type="checkbox"/> Mittel</td> <td><input type="checkbox"/> Mittel</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen</td> <td><input type="checkbox"/> Niedrig</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Niedrig</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Neubau</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben	Priorität	Kosten:	<input type="checkbox"/> im Bestand	<input checked="" type="checkbox"/> Hoch	<input type="checkbox"/> Hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen	<input type="checkbox"/> Mittel	<input type="checkbox"/> Mittel	<input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen	<input type="checkbox"/> Niedrig	<input checked="" type="checkbox"/> Niedrig	<input type="checkbox"/> Neubau		
Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben		Priorität			Kosten:											
	<input type="checkbox"/> im Bestand			<input checked="" type="checkbox"/> Hoch	<input type="checkbox"/> Hoch												
	<input checked="" type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen		<input type="checkbox"/> Mittel	<input type="checkbox"/> Mittel													
	<input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen		<input type="checkbox"/> Niedrig	<input checked="" type="checkbox"/> Niedrig													
	<input type="checkbox"/> Neubau																

Bestandsbeschreibung

Im Streckenabschnitt befindet sich der Lichtsignalgeregelte Knotenpunkt, der wichtigen innerörtlichen Hauptverkehrsstraße, An der Moselbrücke/ Hohenfelder Str. mit der untergeordneten Straße Weißer Gasse, welche in der Altstadt. Die Verkehrsstärke hier beträgt ca. 18.300°Fz/d, in der Weißer Gasse 3.600°Fz/d (VERTEC, 2019). Die Strecke zählt wie bereits genannt zu der Haupt-ÖPNV-Achse nach Norden / Nord-Osten. Zum Abbiegen in die „Weißer Gasse“ sind in der „Hohenfelder Straße“ und „An der Moselbrücke“ Abbiegestreifen eingerichtet

Führung des Radverkehrs im Bestand

Für den Radverkehr sind entlang der durchgehenden Hauptrichtung von der Burgstraße bis zum Wöllershof 1,50 m breite Schutzstreifen markiert. Aus Richtung Wöllershof kommend wird der Radverkehr in gleicher Breite hinter der Bushaltestelle herumgeführt



Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Ein Gefahrenbereich besteht in der bestehenden Führung des Rechtsabbiegers und dem außenliegenden Schutzstreifen. Der Rechtsabbieger muss sowohl den Schutzstreifen als auch die Fußgängerfurt in der Weißer Gasse im Auge halten

Die Linienführung des Radverkehrs hinter der Haltestelle Altengraben ist nicht optimal ausgebildet. In der Rückführung zur Fahrbahn ist sie zu spitzwinklig. Die Telefonzelle ragt in den Lichtraum.

Handlungskonzept



Maßnahmenvorschlag

Zur Entschärfung der kritischen Situation am Rechtsabbieger wird vorgeschlagen den Schutzstreifen und den Rechtsabbieger kombiniert zu führen, bzw. anders gesagt dem Radverkehr die Geradeausfahrt im Rechtsabbieger zu genehmigen. Die Markierung ist so anzuordnen, dass das rechtsabbiegende Kfz über einen Spurwechsel in den Schutzstreifen einwechselt. Die Anlage einer kleinen Sperrfläche macht den Beginn des Kombi-Streifens sichtbarer. Vor der Haltelinie ist ein aufgeweiteter Aufstellstreifen für den Radverkehr erforderlich.

Durch den Kombistreifen ergibt sich die Möglichkeit zur leichten Anpassung des gesamten Fahrbahnquerschnitts, da die Breite des nebenliegenden Schutzstreifens nun entfällt. In der Gegenrichtung sind der, von zumeist nur PKW genutzte, Linksabbieger und Geradeausstreifen durch einen aufgeweiteten Aufstellbereich der Breite 5,5 m zu ersetzen. Dadurch ist der Begegnungsfall PKW-Bus/LKW abgedeckt. Die gewonnenen Breiten sind den Schutzstreifen zuzuschreiben, so dass Sie eine Breite von 1,75 m aufweisen.

An der Bushaltestelle ist die Zurückleitung des dahinter geführten Radwegs auf der Fahrbahn in einer länger gezogenen S-Kurve auszubilden. Bei einem eventuellen Neubau der Haltestelle aufgrund der Barrierefreiheit sollte diese etwas weiter zur Fahrbahn geschoben werden. Eine Verlegung der Telefonzelle ist abzuklären.

NoSü – Nord-Südroute (Kesselheim – Wallersheim – Lützel – Zentrum – Oberwerth)

NoSü 11.	Abschnitt:	Zentrum: Am Wöllershof- Hohenfelder Straße		
	Maßnahme:	Markierung und Teilumbau des Knotens zum Anschluss der querenden Radrouten an die Nord-Südachse		
Mängel	 			
Handlungs-konzept	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input type="checkbox"/> im Bestand <input checked="" type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung

Am Wöllershof, im Zentrum, in der Nähe des Löhr-Center, treffen zwei wichtige innerörtliche Hauptverkehrsstraßen in die Hohenfelder Straße und die Straße Am Wöllershof zusammen. Die Verkehrsstärke an den einzelnen Zufahrten liegt bei 20.200°Fz/d vom Saarplatz, 18.300°Fz/d von der Balduinbrücke, 10.600°Fz/d aus der Pfuhlgasse und 9.200°Fz/d in der Hohenfelder Str. (VERTEC, 2019). Zudem ist es einer der wichtigsten Knoten im ÖPNV-Netz, da ihn hier nahezu alle Linien passieren. Dies ist auch in der verkehrsabhängigen Steuerung der Lichtsignalanlage berücksichtigt.

Führung des Radverkehrs im Bestand.

In der Hohenfelder Straße besteht in jeder Fahrtrichtung ein Radfahrstreifen mit einer Breite von 1,85 m. Teilweise ist dieser auch als Schutzstreifen ausgeführt.





Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Die Straße am Wöllershof verfügt über keine Radverkehrsführung im Knoten. Diese ist aber Teil der städtischen Ost-West-Achsen. Gesicherte Linksabbiegemöglichkeiten aus der Nord-Südroute bestehen nicht.

Fahrkomfort Radverkehr

Eine Beschilderung der einzelnen Routen besteht nicht.

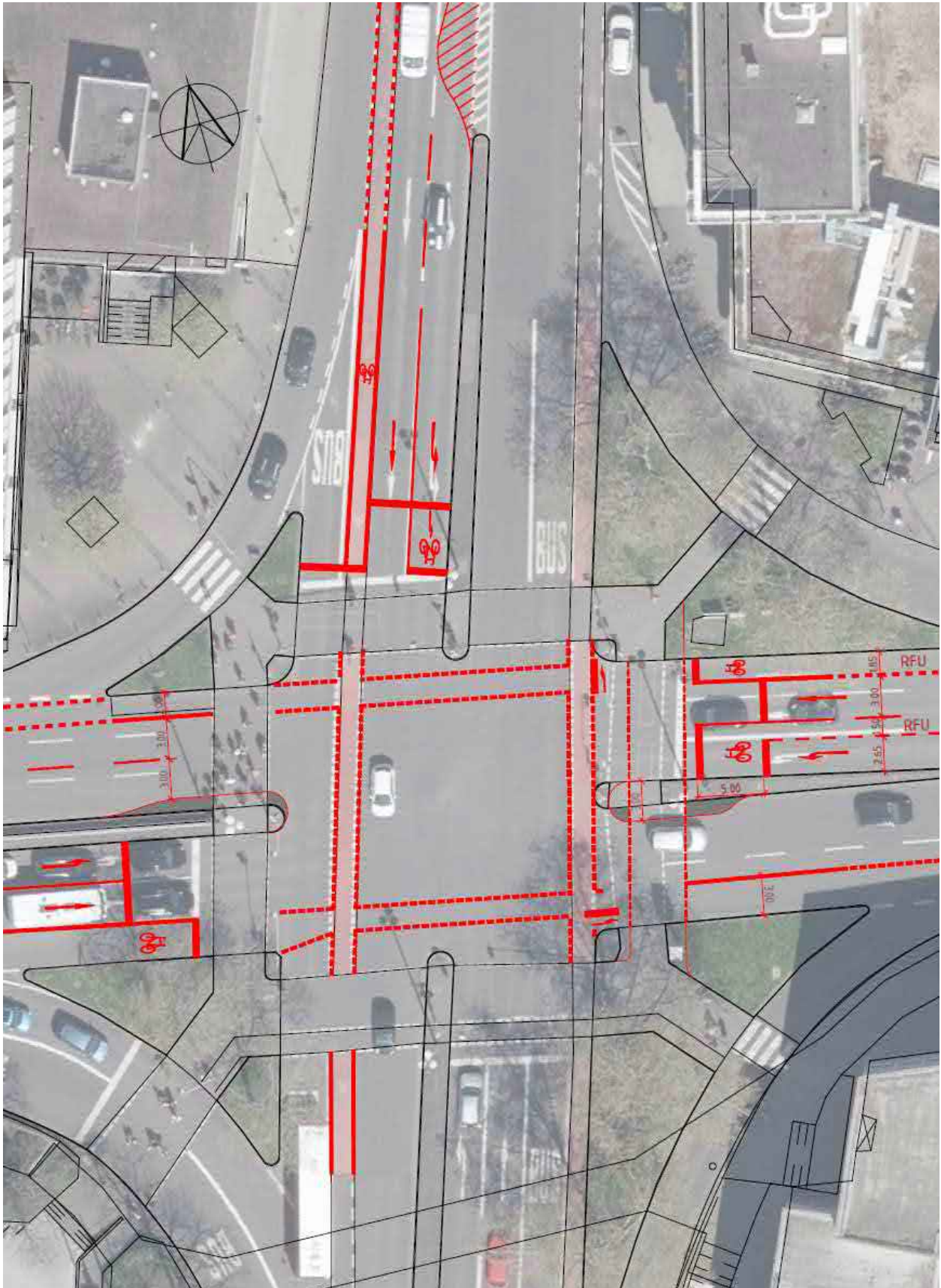
Handlungskonzept

Maßnahmenvorschlag

Für die Durchgängigkeit dieser Ost-Westachse sind Radfahrstreifen auf der Fahrbahnfläche anzulegen. Die Breiten ergeben sich aus stillgelegten und nicht genutzten Fahrstreifen. Bei der Planung der Linksabbiegemöglichkeiten sind die Busspuren zu beachten. Im Ergebnis kommen indirekte, wie direkte Führungen zustande. Aus der Pfuhlgasse ist ein Schutzstreifen neben dem verbleibenden 2,65 m Linksabbieger vorgesehen. Diese Kombination ist so gewählt, damit linksabbiegende Busse und Radfahrer sich nicht kreuzen, sondern der Bus sich hinter dem Radfahrer einreihen muss. Radfahrstreifen und Busspur sind in der Hohenfelder Straße genau entgegengesetzt angeordnet. Vorgezogene Haltelinien und aufgeweitete Radaufstellstreifen runden die Umgestaltung ab.



Im Zuge der Knotenpunktanpassung können die Fahrbahnteiler, im Wöllershof, auf das gültige Maß verbreitert werden.

Eine Wegweisung der Einzelrouten ist vorzunehmen. Es sollte der Verlauf der Nord-Südroute aber vorrangig erkennbar sein. Die Führung über Markierung ist zu diskutieren.



NoSü-Abb. 11-1: Knotenpunktskizze zur Umgestaltung des Knotens Am Wöllerhof – Hohenfelder Str. [Luftbild (Stadtverwaltung Koblenz, 2018)]

NoSü – Nord-Südroute (Kesselheim – Wallersheim – Lützel – Zentrum – Oberwerth)

NoSü 12.	Abschnitt:	Zentrum: Hohenfelder Str. - Löhrrondell		
	Maßnahme:	Optimierung der Signalsteuerung für den Radverkehr – Konfliktbeseitigung mit Längsparkenden Fahrzeugen		
Mängel	 			
Handlungs-konzept	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input checked="" type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input type="checkbox"/> Hoch <input checked="" type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung

Die Hohenfelder Str. ist eine wichtige innerörtliche Hauptverkehrsstraße. Der betrachtete Abschnitt liegt zwischen dem Knoten „Wöllershof,, und dem Löhrrondell.

Führung des Radverkehrs im Bestand

Für den Radverkehr sind beidseitig Radfahrstreifen oder breitere Schutzstreifen angelegt. Am Löhrrondell befindet sich auf Ostseite ein 3 m breiter Längsparkstreifen.

Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Am Längsparkstreifen, zeigen die Beobachtungen, dass Fahrzeuge sehr häufig bis in den Radfahrstreifen abgestellt werden. Der Sicherheitsraum ist effektiv nicht vorhanden.

Fahrkomfort Radverkehr

Messungen vor Ort zeigen, dass die LSA-Steuerung, an der Bus-Ausfahrt Löhrcenter, dem Radverkehr nur eine sehr kurze Grünzeit ebnet. Dies geschieht obwohl sich im Busbahnhof kein Bus befindet.



Handlungskonzept

Maßnahmenvorschlag

Am Längsparkstreifen sollte, wie auch an anderen Längsstellplätzen geschildert, der Sicherheitsraum fest markiert werden. Des Weiteren muss das Ordnungsamt verstärkt kontrollieren und Maßnahmen ergreifen.

Die LSA-Steuerung muss für den Radverkehr optimiert werden. Die Freigabezeit sollte verlängert und ohne abfahrenden, angemeldeten Busverkehr in eine ähnliche Grünzeit erhalten, wie der Individualverkehr. Ggf. sind hierzu Detektoranmeldeeinrichtungen der Busse abzuändern bzw. auf Fehlsteuerungen zu überprüfen.

NoSü 13.	Abschnitt:	Zentrum: Löhrrstraße zwischen Löhrrondell und Friedrich-Ebert-Ring		
	Maßnahme:	Umgestaltung des Knotenpunkts		
Handlungs-konzept	Umsetzung	<input checked="" type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig

NoSü 14.	Abschnitt:	Zentrum: Löhstraße und Bahnhofstraße zwischen Friedrich-Ebert-Ring und Rizzastraße		
	Maßnahme:	Fortführung der Piktogrammkettenstudie; Schließung der Netzlücke Bahnhofstraße bis Stegemann-/Schlossstraße		
Mängel	 			
Handlungskonzept	Umsetzung	<input checked="" type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input checked="" type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung

Löhstraße und Bahnhofstraße repräsentieren beide wichtige innerörtliche Hauptverkehrsstraßen und werden entgegengesetzt als Einbahnstraße betrieben.

Die Löhstraße zwischen Friedrich-Ebert-Ring und der Rizza-/ Kardinal-Krementsz-Straße hat eine Verkehrsbelastung von 5.800 Fz/d (VERTEC, 2019). Sie ist die Hauptzufahrtsachse des ÖPNV zum Bahnhof (VRM GmbH, 2019). Geparkt wird hier in angeordneten Parkflächen mit Längsaufstellung, unterbrochen durch Baumscheiben. Die zulässige Geschwindigkeit liegt hier bei 50 km/h und es herrscht ein hohes Fußgängeraufkommen im Seitenraum, begründet durch die anliegenden Geschäfte. Die Breite der Fahrbahn liegt bei 5,5m.

Die Bahnhofstraße hat eine Verkehrsstärke von 7.800 Ffz/d. und die Fahrbahn besitzt hier eine Breite von ca. 9,5 m und 10 m. Geparkt wird beidseitig am Fahrbahnrand in Längsaufstellung.

Führung des Radverkehrs im Bestand

In der Löhstraße sind ursprünglich beidseitig, schmale Radwege hinter den Längsparkplätzen errichtet. Aufgrund von Konflikten mit dem starken Fußgängerverkehr, sind diese nur noch als „Radfahrer frei“ ausgewiesen. Es läuft zurzeit ein Pilotversuch mit einer Fahrradpiktogrammketten auf der Fahrbahn.

In der Bahnhofstraße ist im Bestand keine gesonderte Radverkehrsanlage vorhanden, sie ist auch Teil des Pilotversuchs.

Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

In der Löhstraße ist das Konfliktpotential durch Radfahrern im Seitenraum mit Fußgängern hoch.

In der Bahnhofstraße fehlt eine durchgängige Radverkehrsanlage bis zur Stegemann-/Schlossstraße.

Fahrkomfort Radverkehr



Eine Linksabbiegemöglichkeit aus der Löhstraße in die Rizza-Straße fehlt und ist auch in den Handlungsempfehlungen zur Ost-West-Route notiert.

Handlungskonzept

Maßnahmenvorschlag

Der Politversuch mit den Fahrradpiktogrammen wird fortgeführt und die Ergebnisse abgewartet. Zukünftig sollten in der Löhstraße aber die alten Radwege aufgrund der Konflikte mit Fußgängern dem Gehweg zugerechnet werden und der Radverkehr nur in Einbahnrichtung auf der Fahrbahn geführt werden. Für die Bahnhofstraße gilt dies analog in der Gegenrichtung. Hier bietet sich aufgrund der Fahrbahnbreite die Einrichtung eines Radfahrstreifens an, wodurch eine der Kfz-Spuren entfällt. Dieser quert den Friedrich-Ebert-Ring und führt bis zur Stegemannstraße mindestens als Schutzstreifen weiter. Hier könnte die zulässige Geschwindigkeit auf 30 km/h abgesenkt werden. Durch diese Führungsform ist somit pro Radfahrrichtung eine Verkehrsachse mit einer Radverkehrsanlage vorhanden. Der Verlauf ist über Wegweiser und ggf. Markierung zu kennzeichnen.

NoSü – Nord-Südroute (Kesselheim – Wallersheim – Lützel – Zentrum – Oberwerth)

NoSü 15.	Abschnitt: Zentrum: Südalle			
	Maßnahme: Neugestaltung des Querschnitts; Umgestaltung zu einer Fahrradstraße			
Mängel	 			
Handlungs-konzept	Umsetzung	<input checked="" type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input type="checkbox"/> im Bestand <input checked="" type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung

Die Südallee ist eine städtische Nord-Südachse, die bereits heute als Rad-Verkehrsachse fungiert. Sie liegt zwischen dem Friedrich-Ebert-Ring und der St.-Josef-Straße. Zurzeit läuft ein Gestaltungswettbewerb zur Umgestaltung der gesamten Straße. Zur Sperrung des Durchgangverkehrs ist an querenden Straßen die Durchfahrt teilweise für den Kfz-Verkehr unterbrochen.





Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Durch die Durchfahrtsperren für den Kfz-Verkehr an den querenden Straßen ist auch der Radverkehr behindert. Die Übergänge sind nur schmal gestaltet. Außerdem ist im Gegensatz zum Fußgängerverkehr der teilweise über Zebrastreifen Vorrang hat, der Radverkehr wartepflichtig.

Fahrkomfort

Die Fahrbahn ist in einem schlechten Zustand.

Handlungskonzept

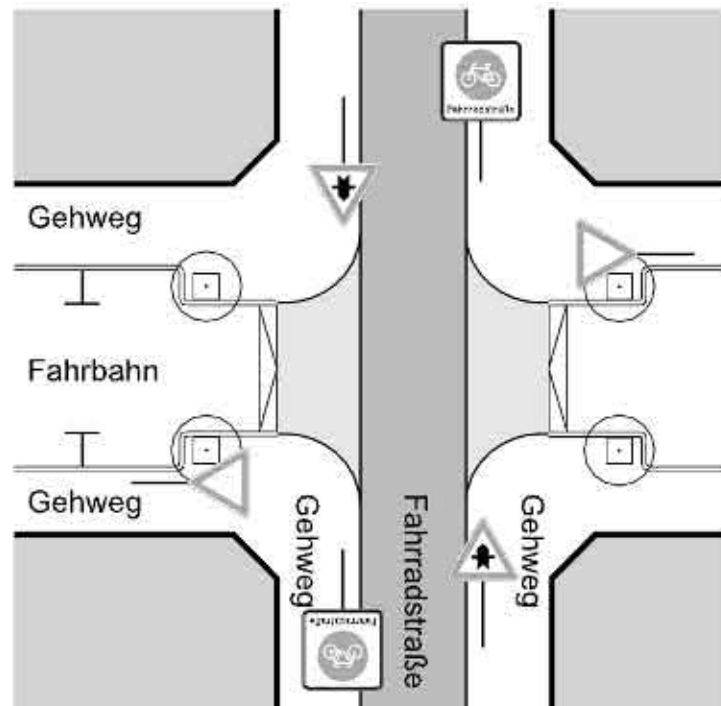
Maßnahmenvorschlag

Durch den bereits laufenden Gestaltungswettbewerb wird hier auf eine detaillierte Beschreibung von Umbauvorschlägen verzichtet. Es ist aber bereits in der Diskussion die Südallee als Fahrradstraße freizugeben.

Da eine zeitliche Umsetzung der Gesamtmaßnahme noch nicht bekannt ist, wird aber auch vorgeschlagen die Südallee bereits früher als eine Fahrradstraße mit dem Zusatz „Kfz frei“ umzuwidmen.

Eine Fahrradstraße bedeutet, dass hier der Radverkehr Vorfahrt hat und der Kfz-Verkehr diesem Vorrang zu gewähren muss. Radfahrer dürfen hier nebeneinander fahren. Die zulässige Geschwindigkeit liegt bei 30 km/h. An kreuzenden und einmündenden Straßen ist der Radverkehr zu bevorzugen. An diesen Stellen empfiehlt es sich die Markierung von Fahrradpiktogrammen auf der Fahrbahn sowie mögliche Einengungen der Fahrbahn anzuordnen. Auch eine farbliche Abhebung an den Kreuzungsstellen ist empfehlenswert. (FGSV e.V., 2010).

NoSü – Nord-Südroute (Kesselheim – Wallersheim – Lützel – Zentrum – Oberwerth)






NoSü-Abb. 15-1: Beispiel für die Kreuzung einer Fahrradstraße mit einer Erschließungsstraße [Bild 68 ERA (FGSV e.V., 2010)]

Im Bestand sind nach diesem Konzept die Überleitungen an den kreuzenden ungeordneten Straßen temporär umzugestalten. Die Rizzastraße und der Markenbildchenweg erhalten aufgrund ihrer Funktion weiterhin Vorrang. Die schmalen Überleitungen sind aber auch hier auszubauen und ggf. mit einem Poller zu versehen. Ggf. kann der schlechte Fahrbahnbelag mit einer günstigen Asphaltenschicht mit halber Qualität saniert werden.

NoSü – Nord-Südroute (Kesselheim – Wallersheim – Lützel – Zentrum – Oberwerth)

Handlungskonzept im oberen Bereich ist nicht ausgefüllt

NoSü 16.	Abschnitt: Südstadt: St. Josef-/Kurfürsten-/ Schenkendorfstraße				
	Maßnahme: Markierung				
Mängel	  				
Handlungskonzept	<table border="0"> <tr> <td>Umsetzung</td> <td> <input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input checked="" type="checkbox"/> im Bestand <input checked="" type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau </td> <td> Priorität <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig </td> <td> Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input checked="" type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig </td> </tr> </table>	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input checked="" type="checkbox"/> im Bestand <input checked="" type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input checked="" type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig
Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input checked="" type="checkbox"/> im Bestand <input checked="" type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input checked="" type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig		

Bestandsbeschreibung

Die Nord-Süd Route, gemäß der Untersuchungsrouten, ist über den Streckenzug St. Josef-/Kurfürsten-/ Schenkendorfstraße angedacht. Es bietet sich aber an, die Strecke weiter über den St. Josef. Platz bis zur Schenkendorfstraße fortzuführen. Die Umfahrt um die St. Josef Kirche ist aufgrund des Kopfsteinpflasters aber schlechter zu befahren.

Alle genannten Straßen sind Teil einer Tempo-30 km/h-Zone. Die St.-Josef-Str. hat eine Restfahrbahn von 4,50 m zwischen den Schräg- und Längsstellplätzen. An einem vorgezogenen Seitenraum im Zuge einer Querungstelle ist sie auf 3,5°m reduziert. Die Kurfürstenstraße verfügt zwischen den Parkflächen über 6 m Restfahrbahn, die Schenkendorfstraße über 5,5 m. Letztere hat die Funktion einer Sammelstraße im städtischen Netz.

Die Durchfahrt des St.-Josef-Platz zur Schenkendorfstraße ist für den Kfz-Verkehr gesperrt. Die Straße führt über einen Umfahrt um die Kirche zurück auf die St.-Josef-Str. Die Fahrbahn zwischen den parkenden PKWs beträgt ca. 3,25 m

Führung des Radverkehrs im Bestand

Im Bestand ist am Übergang Schenkendorfstraße - St.-Josef-Platz eine Durchfahrt für den Radverkehr gegeben.





Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Die Überfahrt von der Schenkendorfstraße in den St.-Josef-Platz ist unsicher/ nicht eindeutig gestaltet

Fahrkomfort

Die Routenführung über den Streckenzug St. Josef-/Kurfürsten-/ Schenkendorfstraße ist nicht ersichtlich. Von Süden kommende Radfahrer werden in die Kurfürstenstraße weiterfahren als abzubiegen.

Das Kopfsteinpflaster im St.-Josef-Platz ist nicht gut zu befahren.

Handlungskonzept



Maßnahmenvorschlag

Der Verlauf der Hauptrecke über den St-Josef-Platz ist zu empfehlen. Hier ist die Anbindung zur Schenkendorfstraße für den Radverkehr auszubauen und direkt an die Fahrbahn anzuschließen. Der Fußgängerüberweg ist zu berücksichtigen. Hier sollten sich Radverkehr und Fußgänger nicht kreuzen. Eine Änderung des Fahrbahnbelags ist (auch unter möglichen Denkmalschutzaufgaben) zu erwägen. Möglich ist vielleicht die Einrichtung einer homogeneren Oberfläche in Fahrbahnmitte mit abgeflachtem kleinerem Pflaster, damit das Fahren erleichtert wird.

In der Schenkendorfstraße sollten zulässige Stellplätze fest markiert sein und der Verlauf der Hauptroute mit Fahrradpiktogrammen auf der Fahrbahn kenntlich gemacht werden. Gleiches gilt bei Wahl des anderen Streckenzugs. Wegweiser ergänzen das Bild.

Ab der Einmündung Schenkendorfstraße in die Mainzer Straße sind an der LSA aufgeweitete Radaufstellstreifen einzurichten. In Gegenrichtung ist bis zur Kurfürstenstraße ein Schutzstreifen zu markieren.

NoSü – Nord-Südroute (Kesselheim – Wallersheim – Lützel – Zentrum – Oberwerth)

NoSü 17.	Abschnitt:	Südstadt: Mainzer Str. zwischen Schenkendorfstraße und Mozartstraße		
	Maßnahme:	Einrichtung von beidseitigen Schutzstreifen im gesamten Straßenquerschnitt und in den Knoten		
Mängel	 			
Handlungs-konzept	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input checked="" type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung

Die geplante Nord-Süd-Hauptroute verläuft auf etwa 350 m über die Mainzer Straße

Die Mainzer Straße repräsentiert eine der wichtigen zentralen Nord-Süd-Achsen des Kfz-Verkehrs im Stadtzentrum. Der DTV liegt hier bei ca. 6.500 - 6.700°Fz/d mit einem geringen Schwerverkehrsanteil von 2% (VERTEC, 2019). Es verkehren die Buslinie 571 und 573 (VRM GmbH, 2019). Die Breite der Fahrbahn beträgt 10,5 m. Geparkt wird halbseitig auf den über 3 m breiten Gehwegen. Die Knotenpunkte mit der Schenkendorfstraße und Mozartstraße sind durch Lichtsignalanlagen geregelt. Letztere besitzt einen eigenen Linksabbiegestreifen, Erstere nur einen aufgeweiteten Aufstellstreifen. Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Der Mozartstraße steht die Anschützstraße gegenüber, die von der Hohenzollern kommend auf den letzten 30 m zur Mainzer Straße als Einbahnstraße ausgeschildert ist. Über einen Schutzstreifen ist sie hier für den Radverkehr in der entgegengesetzten Richtung freigegeben.

Führung des Radverkehrs im Bestand

Es ist keine gesonderte Führung des Radverkehrs im Bestand vorhanden.





Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Im Bestand ist keine gesonderte Radverkehrsführung auf der Strecke sowie in den Knotenpunkten vorhanden. Die Fahrbahnbreite ist dagegen aber groß.

Fahrkomfort

Der Verlauf der Nord-Süd Hauptroute ist nicht ersichtlich

Handlungskonzept

Maßnahmenvorschlag

Es wird vorgeschlagen im Straßenquerschnitt beidseitige Radschutzstreifen $\geq 1,5$ m in einem ausreichenden Sicherheitsabstand der Längsstellplätze anzuordnen. Die Stellplatzbegrenzung ist fest auf die Fahrbahn zu markieren. Es verbleibt eine Kernfahrbahn von 5 m. Die Schutzstreifenführung ist bis zum Mainzer Tor mit Anschluss an die Neustadt fortzuführen.

An der Einmündung Schenkendorfstraße ist in der Mainzer Straße ein aufgeweiteter Aufstellbereich des Radverkehrs vor dem breiten Kfz-Aufstellstreifen anzulegen, um den Verlauf der Hauptroute zu bedienen. Alternativ ist die Einrichtung eines schmalen Linksabbiegerstreifens ergänzend mit Fahrradpiktogrammen und Linkspfeil möglich. Hier wäre die Querschnittsaufteilung wie folgt zu raten:


Schutzstreifen \downarrow (1,5 m) + Kfz \downarrow (2,5 m) || Kfz/Rad \leftarrow (2,75 m) | Kfz \uparrow (2,35 m) + Schutzstreifen \uparrow (1,4 m).

An der Kreuzung Mozartstraße sind 11 m Fahrbahnbreite vorhanden. Der Linksabbieger hat aber ein eigenes Signal. Die Hauptroutenführung ist bei der Aufteilung maßgebend. Daraus wird geraten die Querschnittsaufteilung wie folgt anzunehmen:

Kfz \downarrow (3 m) | Schutzstreifen \rightarrow (1,5 m) + Kfz \rightarrow (2,5 m) || Kfz \uparrow (2,5 m) + Schutzstreifen \uparrow (1,5 m).

Zudem ist die Anlage von aufgeweiteten Radaufstellstreifen zu empfehlen, mindestens aber eine vorgezogene Haltelinie des Schutzstreifens vorzusehen. Ein aufgeweiteter Aufstellstreifen ist in der Mozartstraße erforderlich. Die Führung der Haupt-Nord-Süd-Achse ist mit Wegweisern und Markierung kenntlich zu machen.

NoSü – Nord-Südroute (Kesselheim – Wallersheim – Lützel – Zentrum – Oberwerth)

OsWs 18.	Abschnitt: Oberwerth: Mozartstraße-Mozartplatz				
	Maßnahme: Kennzeichnung Parkflächen; Beschilderung der Route				
Mängel					
Handlungskonzept	<table border="0"> <tr> <td>Umsetzung</td> <td> <input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input checked="" type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau </td> <td> Priorität <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig </td> <td> Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig </td> </tr> </table>	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input checked="" type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig
Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input checked="" type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig		

Bestandsbeschreibung

Die Mozartstraße ist Teil der vorgesehenen Nord-Süd-Achse. Sie ist, wie das gesamte Wohngebiet im Oberwerth, als Tempo-30 km/h-Zone ausgewiesen. Sie hat die Funktion einer Sammelstraße. Es verkehrt die ÖPNV Linie°1. Die Fahrbahnbreite liegt bei über 6m. Gepark wird hier auf der Fahrbahn oder auf seitlichen Parkbuchten in Längsaufstellung.

Führung des Radverkehrs im Bestand

Im Bestand ist keine gesonderte Radverkehrsführung vorhanden.



Mängelanalyse

Fahrkomfort



Die Führung der Hauptroute ist nicht gekennzeichnet.

Handlungskonzept

Maßnahmenvorschlag

Feste Markierung der zulässigen Längsstellplätzen und Wegweisung der Hauptroute über Wegweiser und Markierung auf der Fahrbahn

NoSü – Nord-Südroute (Kesselheim – Wallersheim – Lützel – Zentrum – Oberwerth)

NoSü 19.	Abschnitt:	Oberwerth: Schillerstraße - Jahnstraße		
	Maßnahme:	Beschilderung der Route		
Mängel	 			
Handlungs-konzept	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input checked="" type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung

Im Stadtteil Oberwerth durchläuft die Route, die Sammelstraßen Schillerstraße und Jahnstraße. Sie sind, wie bereits erwähnt, Teil einer Tempo-30 km/h-Zone. Es verkehrt ebenfalls die ÖPNV-Linie^o1. Geparkt wird in seitlichen Parkbuchten in Längsaufstellung, vereinzelt wo gestattet am Straßenrand. Die Jahnstraße unterquert am Ende des Wohngebiets die Bahnstrecke zur Horchheimer Eisenbahnbrücke. Die vorhandene Durchfahrt ist durch eine Schranke gesperrt. Hinter dem Bahndamm verläuft die Strecke parallel zu den Sportspäten weiter. Für Kfz-Verkehr ist dieser Abschnitt nur umständlich erreichbar und daher nahezu ausgeschlossen.

Führung des Radverkehrs im Bestand

Im Bestand ist keine gesonderte Radverkehrsführung vorhanden. Die Schranke vor der Unterführung muss vom Radfahrer an einer Engstelle umfahren werden.





Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Die Schranke vor der Bahnunterführung behindert die Durchfahrt des Radverkehrs. Begegnungsverkehr ist nicht möglich. Fahrten mit Anhänger sind nahezu ausgeschlossen.

Fahrkomfort

Der Fahrbahnbelag hinter der Bahnstrecke ist in Teilbereichen in einem passablen Zustand.

Handlungskonzept

Maßnahmenvorschlag

Die Sperrschranke ist durch abnehmbare Poller, ggf. in passender Größe zur Sichtbarkeit, im ausreichenden Abstand zu ersetzen. Die Poller müssen sichtbar mit Reflektoren und Markierung ausgestattet sein. Umlaufschranken sind an dieser Stelle auszuschließen.

Der schlechte Fahrbahnbelag ist zu sanieren

Der Routenverlauf ist über Wegweiser und Markierung kenntlich zu machen. Am Abzweig der Südtangente über die Eisenbahnbrücke sind die dortigen Ziele ebenfalls mit Wegweisern aufzuzeigen.

NoSü – Nord-Südroute (Kesselheim – Wallersheim – Lützel – Zentrum – Oberwerth)

NoSü 20.	Abschnitt: Oberwerth: Anschluss an CGM Arena – B9			
	Maßnahme:			
Mängel				
Handlungs-konzept	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input checked="" type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input checked="" type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input type="checkbox"/> Hoch <input checked="" type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung

Der Letzte Abschnitt der Nord-Südstrecke schließt eine Lücke zwischen der Jahnstraße, vorbei am Stadion und CGM-Arena über eine weitere Unterführung der linksrheinischen Bahnstrecke zur B9 / Straße Laubach. Am Ende der Unterführung befindet sich eine Treppe. Die lichte Höhe des Tunnels beträgt an der Seite und unterhalb der Beleuchtung 2,1 m. Nach dem Treppenaufgang ist nur ein schmaler Gehweg (ca. 1,5 m) vorhanden der zu einer abseitsgelegenen Querungsstelle mit Mittelinsel auf der B9 und in die Straße Laubach führt. Ein Geländer verhindert das direkte Queren der Fahrbahn

Führung des Radverkehrs im Bestand

Der Radverkehr wird über einen Asphaltierten Weg geführt.





Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Die Unterführung hat nicht das erforderliche Lichtraumprofil. Hier sind für Fußgänger 2,25 m und kombiniert mit Radverkehr 2,5 m mindestens vorgeschrieben (s. RAS 06 (FGSV e.V., 2007)).

Der schmale Gehweg (ca. 1,5 m) ist für den Begegnungsfall Fußgänger – Fußänger mit Rad zu schmal.

Fahrkomfort

Die Treppenanlage ist ohne Führungsschienen ausgestattet. Treppen auf Radwegen sind nicht optimal und senken die Akzeptanz. Andere Wege werden gesucht.

An der Zufahrt zwischen Stadion und Sportplatz ist ein Tor. Dieses muss für die Hauptroute immer geöffnet sein.

Handlungskonzept

Maßnahmenvorschlag

Die Anbindung der linksrheinischen Fernroute ist in die Beschilderung zu integrieren.

Es muss geregelt sein, dass das Tor zwischen den Sportstätten geöffnet ist. Anderenfalls ist eine Umleitungsbeschilderung für die gesperrte Strecke, über den Parkplatz und Parallelweg zum Bahndamm zur Horchheimer Brücke, fest zu installieren.

Die Treppenanlage ist kurzfristig mit einer Veloschiene zu ergänzen. Langfristig ist der Neubau der Unterführung nach einem Regellichtraumprofil und einer Rampe wünschenswert.

Die Kreuzung B9 – Laubach – Zufahrt Rittersturz muss breitere Gehwege erhalten. Dafür kann die Fläche des freien Rechtsabbiegers genutzt werden. Dieser ist dann samt Dreiecksinsel zurückzubauen. Eine gesicherte Querung auch mit Anbindung der Straße Laubach wäre hier durch den Bau einer Lichtsignalanlage auf der Kreuzung gegeben.

An der Arena und dem Stadion sind ausreichend Fahrradstellplätze zu schaffen.

Nord-Süd Route – Zusatz-Parallelachse Kesselheim - Lützel Nord

Zwischen den Stadtteilen Kesselheim, Neuendorf und Lützel besteht westlich zur Haupt-Nord-Südstrecke eine weitere Hauptstrecke, die zum Nord-Süd-Korridor gezählt wird. Sie beginnt am Kreisverkehr August-Horch-Straße mit der Carl-Später-Straße, führt weiter über die Straßenzüge Züchnerstraße / Schönbornsluster Str. Herberichstraße. Sie knüpft am Kreisverkehr Wallersheimer Weg kurz an die Haupt-Nord-Route an, nimmt anschließend aber die Achse Wallersheimer Weg - Andernacher Str. bis zur Balduinbrücke. Als Zweitstrecke ist sie in der Priorität etwas abgemildert.

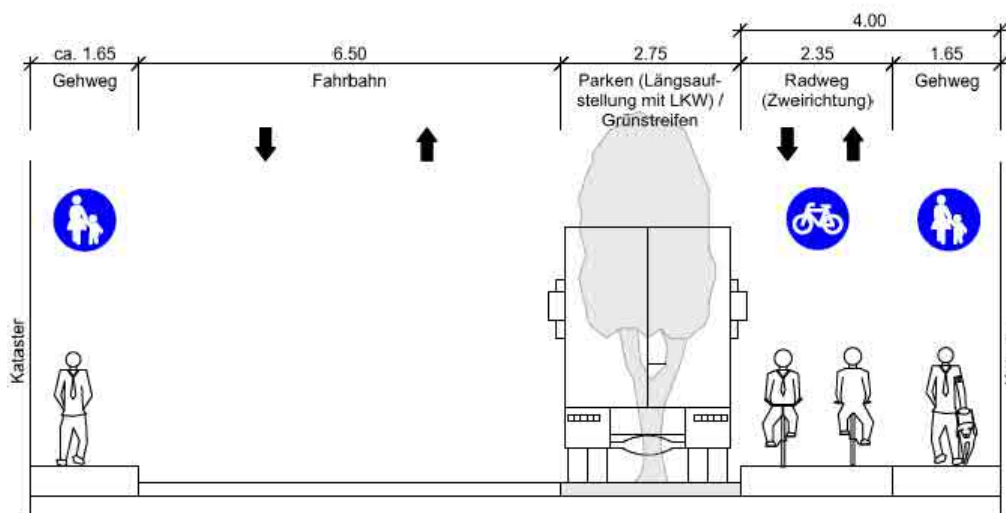
NoSü 101.	Abschnitt: Kesselheim/Neuendorf: Züchnerstraße- Schönbornsluster Str. -		
	Maßnahme: Berücksichtigung des Sicherheitsraums im Querschnitt sowie Schaffung von Querungsstellen		
Mängel			
Handlungskonzept	Umsetzung <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input type="checkbox"/> im Bestand <input checked="" type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau 	Priorität <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Hoch <input checked="" type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig 	Kosten: <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung

Die Kreisstraße Züchnerstraße/ Schönbornsluster Straße liegt im Industriegebiet Rheinhafen im Stadtteil Kesselheim. Aufgrund der dort ansässigen Industrie und Gewerbe herrscht hier ein hoher Schwerverkehrsanteil von 13% bei einer Verkehrsstärke von 8600 Fz/d (VERTEC, 2019). Der Straßenquerschnitt wurde in den vergangenen 10-20° Jahren bereits neu gestaltet. Die Fahrbahnbreite beträgt 6,5 m. Ein 2,75 m starker Längsparkstreifen, der auch von LKWs genutzt wird, schließt sich dem an. Als Radweg sind einseitig ca. 2,35 m und 1,65 m Gehweg je Seite vorhanden. Die zul. Geschwindigkeit beträgt 50°km/h. Einmündungen sind mit Radverkehrsfurten versehen.

Führung des Radverkehrs im Bestand

Der bestehende Radweg ist für den Zweirichtungsverkehr freigegeben. Zwischen Ernst-Sachs-Straße und Werner-von-Siemens-Straße ist dieser als gemeinsamer Rad/Gehweg ausgewiesen. Hier wird auch der Wartebereich der Bushaltestelle DB-Museum überquert.



NoSü-Abb. 101-1: Systemquerschnitt Züchnerstraße- Schönbornsluster Str. im Bestand



Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Der Sicherheitsraum zwischen Längsstellplätzen und bestehendem Radweg wurde bei der Neugestaltung nicht berücksichtigt und fehlt daher.

Eine Überleitung des Radverkehrs von der Carl-Später-Str. auf den Zweirichtungsradweg fehlt. Gleiches gilt für die Querung der Werner-von-Siemens-Straße.

Fahrkomfort Radverkehr

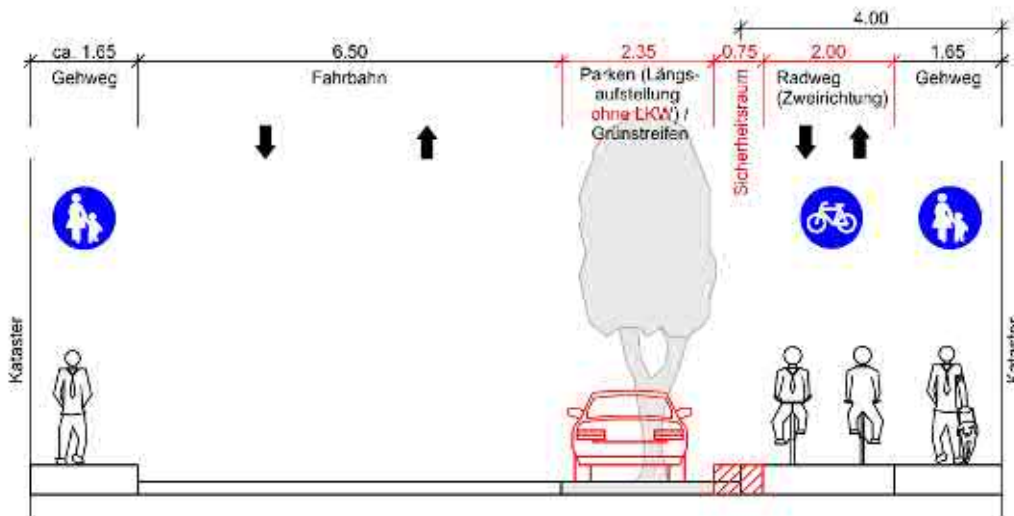
Die Routenführung von der Carl-Später-Str. in die Züchner- / Schönbornsluster Str. ist nicht einsichtig. Außerdem fehlt eine Wegweisung der Querung an die Hauptroute Zentrum-B9Nord.

Handlungskonzept

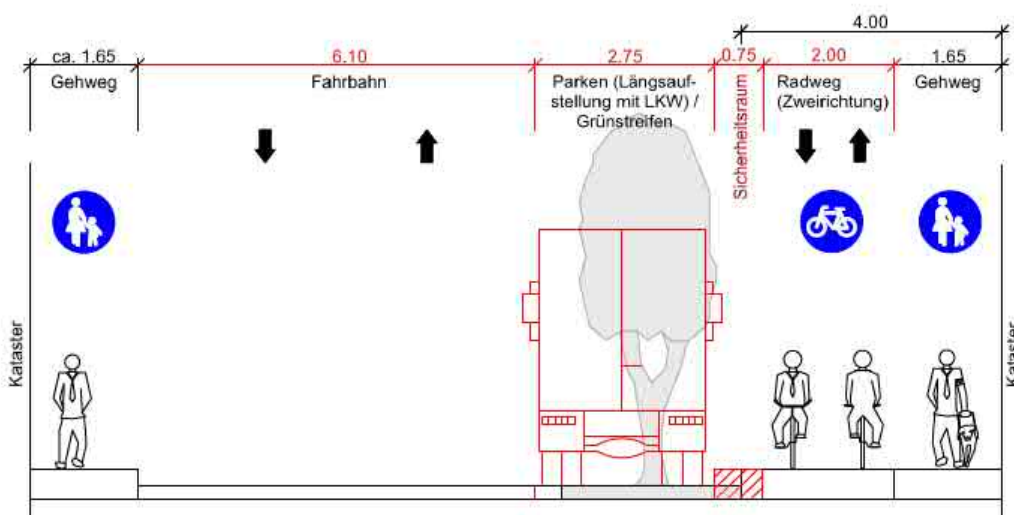
Maßnahmenvorschlag

Zur Berücksichtigung des Sicherheitsraums werden drei Varianten vorgeschlagen. Beide sehen eine offizielle Reduzierung des Zweirichtungsradwegs auf 2 m vor. Die 0,35^m addieren sich ergänzend mit 0,4^m des Parkstreifens zum erforderlichen Sicherheitsraum. Für den Parkstreifen verbleiben dann nur noch 2,35 m. Auch möglich in Variante zwei, diesen ganz auf 2 m zu reduzieren um den Sicherheitsraum voll dem Parkstreifen zuzuschreiben. Hier hat aber der Radweg keinen sicheren Abstand zur Bordsteinkante. In Var 1 und 2 ist das Parken nur noch für PKWs zulässig. Aufgrund des Bedarfs im Industriegebiet auch LKWs-Haltemöglichkeiten zu bieten werden in Variante 3 die 0,4m der Fahrbahn abgezogen um die Breite von 2,75 m wieder zu erhalten. Die Fahrbahn ist nun auf 6,1 m reduziert. Dies liegt 0,2^m über dem in der RAS 06 (FGSV e.V., 2007) als eingeschränktem Begegnungsfall LKW/LKW notiertem Maß. Es sollten aber nur vereinzelt Parkflächen für LKWs ausgewiesen sein.

NoSü – Nord-Südroute (Kesselheim – Wallersheim – Lützel – Zentrum – Oberwerth)



NoSü-Abb. 101-2: Systemquerschnitt Züchnerstraße- Schönbornluster Str. Planung Variante 1 mit Sicherheitsraum und reinem PKW-Längsparkstreifen



NoSü-Abb. 101-3: Systemquerschnitt Züchnerstraße- Schönbornluster Str. Planung Variante 3 mit Sicherheitsraum und LKW-Längsparkstreifen


Der Sicherheitsraum ist über Markierung sichtbar zu machen. Ist er nicht eingehalten, werden bauliche Elemente erforderlich. Die LKW-Plätze wären mit auf der Fahrbahn zu markieren.

Zwischen Ernst-Sachs-Straße und Werner-von-Siemens-Straße wird empfohlen den gemeinsamer Rad/Gehweg über Markierung analog in einen getrennten Rad- und Gehweg umzugestalten. Die Bushaltestelle kann auf der Fahrbahn als Haltestellenkap umgebaut und die Wartefläche so aus dem Radweg entfernt werden.

Am Übergang Carl-Später-Str. in die Züchnerstr. Ist die Radverkehrsfurt der abknickenden Vorfahrt folgend durchzuziehen und dahinter eine Querungsstelle zur Andienung des Radwegs zu ermöglichen. In der Einmündung zur Werner-von-Siemens-Straße fehlt eine Mittelinsel zur Querung der Fahrbahn.

Der Hauptroutenverlauf ist über Wegweiser und ggf. Markierung auszuschildern. Die Querachse zur Zentrum-B9Nord Strecke sollte ergänzt werden.

NoSü – Nord-Südroute (Kesselheim – Wallersheim – Lützel – Zentrum – Oberwerth)

NoSü 102.	Abschnitt:	Neuendorf: Werner-von-Siemens-Straße - Herberichstraße		
	Maßnahme:	Ausbau des Trampelpfades zu einem gemeinsamen Rad-/Gehweg; Sanierung der Oberfläche; Umbau Umlaufsperre		
Mängel				
Handlungskonzept	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input checked="" type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input checked="" type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input type="checkbox"/> Hoch <input checked="" type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input checked="" type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung

Die Streckenführung ist im Bestand über einen Teilabschnitt der Werner-von-Siemens-Straße bis zur Herberichstraße ausgewiesen und folgt dieser, bis zum Kreisverkehr am Wallersheimer Weg. Während die Werner-von-Siemens-Straße als wichtige innerörtliche Hauptverkehrsstraße mit einer hohen Verkehrsbelastung von 15.500°Fz/d mit 11% Schwerverkehrsanteil (VERTEC, 2019) fungiert, ist die Durchfahrt der Herberichstraße, durch Sperrgitter verhindert, als 30 km/h-Zone ausgewiesen.

Führung des Radverkehrs im Bestand

Im Bereich der Werner-von-Siemens-Straße führt die Route auf einem 2,75m breiten gemeinsamen Rad-/Fußweg, der in zwei Richtungen freigegeben ist.



Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Die Breite des Rad-/Fußweg im Bereich der Werner-von-Siemens-Straße ist nach den Vorgaben der ERA (FGSV e.V., 2010) nur bis zur Anzahl von 80 Fußgängern + Fahrrädern pro Stunde als kombinierter Rad/Gehweg im Zweirichtungsverkehr vertretbar.

Die Sperrgitter in der Herberichstraße behindern, durch die Anordnung, die Durchfahrt des Radverkehrs

Fahrkomfort Radverkehr

Die Umlaufsperrungen in der Herberichstraße behindern durch die Anordnung die Durchfahrt des Radverkehrs.

Die Straßenoberfläche ist hier in einem schlechtem Zustand (Betonplatten mit Flickern und teilweise großen Fugen).

Eine Wegweisung der Route besteht nicht.

Handlungskonzept

Maßnahmenvorschlag

Zwischen der Schönbornscluster Str. und der Herberichstraße wurde bei der Ortsbegehung ein Trampelpfad in direkter Führung festgestellt. Es wird empfohlen diese Achse zu einem ausreichend breiten, kombinierten Rad-/Gehweg mit Anschluss an die gepl. Querungsstelle der Werner-von-Siemens-Straße auszubauen.




NoSü-Abb. 102-1:Vorschlag zur direkten Routenführung im Bereich Werner-von-Siemens-Straße und Herberichstraße [Luftbild (Stadtverwaltung Koblenz, 2018)]

Die Sanierung der Fahrbahnoberfläche der Herberichstraße ist erforderlich.

Die bestehenden Umlaufsperrungen sind gemäß Vorgaben der ERA (FGSV e.V., 2010) abzuändern. Besser als die Sperren sind dabei sichtbare Poller (eventuell große Poller mit Reflektoren) mit ausreichendem Abstand zueinander.

Die Führung der Route ist auszuweisen.

NoSü – Nord-Südroute (Kesselheim – Wallersheim – Lützel – Zentrum – Oberwerth)

NoSü 103.	Abschnitt:	Lützel: Wallersheimer Weg zwischen Herberichstraße und Mayer-Albert-Straße/ Memeler Str.		
	Maßnahme:	Anlegen eines Schutzstreifens; Neubau Radweg; Optimierung Knoten		
Mängel				
Handlungskonzept	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input checked="" type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input checked="" type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input type="checkbox"/> Hoch <input checked="" type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung

In diesem Abschnitt folgt die Route über die wichtige innerörtliche Hauptverkehrsstraße Wallersheimer Weg. Die Verkehrsbelastung liegt hier bei 7.200°Fz/d mit einem Schwerverkehrsanteil von 3% (VERTEC, 2019). Die Breite der Fahrbahn liegt bei 6,5 m. Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 50 km/h. Westlich grenzt das Kasernengelände der Bundeswehr an.

Führung des Radverkehrs

Der Radverkehr wird über einen 2,2 m breiten kombinierte Rad-/Gehweg im Zweirichtungsverkehr geleitet, welcher über einen 2,5 m breiten Grünstreifen mit einer Baumreihe von der Fahrbahn abgetrennt ist. Am Kreisverkehr wird der Radverkehr über einen gemeinsamen Rad-/Fußweg und Querungsstellen ohne Vorrang herum geführt.





Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Die Breite des kombinierten Rad-/Gehweg ist nach den Vorgaben der ERA (FGSV e.V., 2010) (im Zweirichtungsverkehr) nicht zulässig. Die Breite ist durch Schilderpfosten in Teilen verringert. Dies gilt essentiell für die Umfahrung um den Kreisverkehr.

Fahrkomfort Radverkehr

Die Führung des Radverkehrs im Knoten Wallersheimer Weg/ Mayer-Albert-Straße/ Memeler Str. ist nicht optimal gelöst. Die Fortführung der Route ist nicht ersichtlich


Handlungskonzept

Maßnahmenvorschlag

Der Zweirichtungsradverkehr muss geteilt werden. Dazu ist der kombinierte Rad-/Gehweg nur noch in Richtung Rheinhafen freizugeben. Für die Gegenrichtung muss eine Radverkehrsanlage westlich der Fahrbahn errichtet werden. Für einen Regelschutzstreifen ist diese im Prinzip zu schmal. Es ist zu diskutieren temporär über Weglassen der Mittelmarkierung einen schmalen Schutzstreifen einzurichten. Der Begegnungsfall PKW – LKW/Bus muss ausreichend berücksichtigt sein. In einer weiteren Ausbaustufe ist der Bau eines Einrichtungswegs neben der Baumallee auf dem Bundeswehrgelände vorzunehmen. Dies kann nicht ohne ein Bebauungsplan-/Abstimmungsverfahren der Beteiligten vollzogen werden. Kommt es nicht zur Einigung, müsste der Grünstreifen zum Gelände, samt Baumreihe, zur Disposition stehen. Darunter sind dann die Verbreiterung der Fahrbahn für die Einrichtung eines Radfahrstreifen oder breiterer Schutzstreifen zwei Möglichkeiten.

Am Kreisverkehr kann der Radverkehr anders als im Bestand über die Kreisfahrbahn gelenkt werden. Der Routenverlauf ist zu kennzeichnen

NoSü – Nord-Südroute (Kesselheim – Wallersheim – Lützel – Zentrum – Oberwerth)

NoSü 104.	Abschnitt: Lützel: Wallersheimer Weg - Andernacher Str.		
	Maßnahme: Einrichtung von Schutzstreifen;		
Mängel			
Handlungs-konzept	Umsetzung <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input checked="" type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input checked="" type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau 	Priorität <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Hoch <input checked="" type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig 	Kosten: <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung

Der Wallersheimer Weg sowie die Andernacher Straße sind beides wichtige städtische Verkehrsachsen. Die DTV-Belastung liegt hier zwischen 7.200 - 13.500 Fz/d mit einem Schwerverkehrsanteil zwischen 3%-5% (VERTEC, 2019).

Der Wallersheimer Weg zwischen dem Kreisverkehr mit der Mayer-Alberti- / Memeler Straße und Eckeneinmündung Andernacher Str. weist im Bestand eine Breite von 7,5 m auf. Der Seitenraum wirkt recht unsortiert. Gehwege, Parkflächen und Grundstückszufahrten liegen ungeordnet zueinander.

Die Breite der Fahrbahn im Bereich Andernacher Str. beträgt ca. 11m. Geparkt wird auf Westseite, halbseitig auf der Fahrbahn. Auf Ostseite ist ein getrennter Rad-/Gehweg der Breiten 1,6 m und 2 m vorhanden der am Abzweig Wallersheimer Weg endet. Hier laufen soweit noch aktuell Planungen zur Umgestaltung des Knotenpunktes in einen weiteren Kreisverkehr.

Führung des Radverkehrs

Im Wallersheimer Weg sind im Bestand keine gesonderten Radverkehrsanlagen vorhanden. In der Andernacher Straße hat die Fahrtrichtung verlaufend zur Balduinbrücke hin keine eigene Führung.





Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Im Bereich des Wallersheimer Weg sind trotz der hohen Verkehrsstärke, keine Radverkehrsanlagen vorhanden.

Am Einrichtungsradweg auf Ostseite der Andernacher Straße fehlt der Sicherheitsraum zur Fahrbahn. Seine Breite ist nach RAS 06 (FGSV e.V., 2007) noch gerade genehm. Teilweise schränken Schilderpfosten die Breite aber weiter ein. In der Gegenrichtung fehlen Radverkehrsanlagen.

Fahrkomfort Radverkehr

Die Führung der Hauptroute ist nicht ersichtlich.

Handlungskonzept

Maßnahmenvorschlag

In einer ersten Ausbaustufe lassen sich 1,50 m breite Radschutzstreifen auf den Wallersheimer Weg markieren. Es verbleibt eine Kernfahrbahn von 4,50 m. Zur Berücksichtigung des Sicherheitsraums müssen dafür teilweise Stellplätze entfernt bzw. nach außen verlegt werden. An Einmündungen sind die Schutzstreifen flächig rot zu markieren.

In einer späteren Ausbauplanung ist der gesamtverfügbare Straßenraum neu abzustimmen und die Belange des Radverkehrs z.B. über Radfahrstreifen mit die Planung mit aufzunehmen.


Auf Westseite der Andernacher Str. ist die Anordnung eines 1,85 m breiten Radfahrstreifens mit einem 0,75m breiten Sicherheitsabstand zu den Längsparkplätzen umsetzbar. Im Zulauf zur Kreuzung Balduinbrücke / Brenderweg teilt sich dieser in Schutzstreifen pro Fahrtrichtung auf.

NoSü – Nord-Südroute (Kesselheim – Wallersheim – Lützel – Zentrum – Oberwerth)

Nord-Süd Route – Zusatz-Parallelachse Zentrum Casinostraße

Die Parallelstrecke ist nicht unmittelbar an die Haupt-Nord-Südstrecke angebunden, ein Anschluss über die Radfernroute linkes Mosel-/Rheinufer und andere zentralen Ost-West-Verbindungen ist aber gegeben.

Die Strecke beginnt am Peter-Altmeier-Ufer am Fernradweg, verläuft quer durch die Altstadt über die Eltzerhofstr. – Firmungsstr – Jesuitenplatz – Gymnasialstr – Casinostraße, quert den Friedrich-Ebert-Ring und schließt ab hier an die Haupt-Nord-Süd Route in der Südallee an.

NoSü 201.	Abschnitt: Zentrum: Eltzerhofstr.- Jesuitenplatz- Gymnasialstr.				
	Maßnahme: Feste Umleitungsregelung bei Veranstaltungen, Entschärfung des Übergangs Gymnasial-/Casinostr.				
Mängel					
Handlungs-konzept	<table border="0"> <tr> <td>Umsetzung</td> <td> <input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input type="checkbox"/> im Bestand <input checked="" type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau </td> <td> Priorität <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig </td> <td> Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig </td> </tr> </table>	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input type="checkbox"/> im Bestand <input checked="" type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig
Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input type="checkbox"/> im Bestand <input checked="" type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig		

Bestandsbeschreibung

Auf eine detaillierte Beschreibung der Straßen wird verzichtet. Zu erwähnen ist, dass die Route hier zum Teil durch die Fußgängerzone führt. Hier ist der Jesuitenplatz hervorzuheben, auf dem mehrere Veranstaltungen stattfinden, wie auch der mehrwöchige Weihnachtsmarkt.





Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Es kommt vereinzelt zu Konflikten des Radverkehrs mit flanierenden Fußgängern. Speziell ist die Durchfahrt bei Veranstaltungen aber hier erschwert.

Der Übergang der Gymnasial- in die Casinostraße ist im Alltag sehr unsortiert. Falsch abgestellte Autos, Lieferdienste, oder ein Rückstau zur Tiefgarage blockieren sich gegenseitig. Fußgänger und Radfahrer sind behindert. Der Rückstau zur Tiefgarage wird zumeist dadurch verursacht, dass diese besetzt ist, der Anzeiger in der Clemensstraße zu versteckt und kaum einsehbar ist. Bei Sonnenschein ist dies nochmals erschwert.

Aktuell ist die Route vom Jesuitenplatz über die Straßen Görresstraße – Kornfortstraße ausgeschildert.


Handlungskonzept

Maßnahmenvorschlag

Aufgrund der Behinderung im Zuge von Veranstaltungen ist die Führung der Hauptstrecke zu diesen Zeiten oder generell über eine andere Strecke zu prüfen. Möglich wären hier die Schanzenpforte- Poststraße rund um den Görresplatz und Nagelsgasse oder Gördenstraße – Entenpfuhl – Kornfortstraße.

Die Situation am Übergang Gymnasial- /Casinostraße ist zu entschärfen. Das Halteverbot sollte um eine Markierung ergänzt und die Stelle häufiger durch die Behörden kontrolliert werden. Die Anordnung eines festen Lieferantenplatz ist empfehlenswert. An der Clemenstraße ist sichtbar ein Anzeiger zur Parkplatzsituation aufzustellen.

NoSü – Nord-Südroute (Kesselheim – Wallersheim – Lützel – Zentrum – Oberwerth)

NoSü 202.	Abschnitt: Zentrum: Casinostraße																	
	Maßnahme: Errichtung einer Fahrradstraße																	
Mängel																		
Handlungs-konzept	<table border="0"> <tr> <td rowspan="4">Umsetzung</td> <td><input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben</td> <td rowspan="2">Priorität</td> <td rowspan="2">Kosten:</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> im Bestand</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Hoch</td> <td><input type="checkbox"/> Hoch</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen</td> <td><input type="checkbox"/> Mittel</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Mittel</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen</td> <td><input type="checkbox"/> Niedrig</td> <td><input type="checkbox"/> Niedrig</td> </tr> <tr> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Neubau</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben	Priorität	Kosten:	<input type="checkbox"/> im Bestand	<input checked="" type="checkbox"/> Hoch	<input type="checkbox"/> Hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen	<input type="checkbox"/> Mittel	<input checked="" type="checkbox"/> Mittel	<input checked="" type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen	<input type="checkbox"/> Niedrig	<input type="checkbox"/> Niedrig		<input type="checkbox"/> Neubau		
Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben		Priorität			Kosten:												
	<input type="checkbox"/> im Bestand			<input checked="" type="checkbox"/> Hoch	<input type="checkbox"/> Hoch													
	<input checked="" type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen		<input type="checkbox"/> Mittel	<input checked="" type="checkbox"/> Mittel														
	<input checked="" type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen	<input type="checkbox"/> Niedrig	<input type="checkbox"/> Niedrig															
	<input type="checkbox"/> Neubau																	

Bestandsbeschreibung

Die Casinostraße ist zwischen Schloss- und Clemensstraße bereits neugestaltet. Der Abschnitt Schlossstraße – Friedrich-Ebert-Ring ist noch nicht angepasst worden. Sie ist in dieser Richtung als Einbahnstraße ausgewiesen. Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Zwischen Schloss- und Stegemannstraße ist die Fahrgasse zwischen Baumscheibe und Gehweg 3,25 und 3,5 m. Dazwischen sind Längsparkplätze auf der Fahrbahn angeordnet. Der überbreite Gehweg ist mit „Radfahrer frei“ in beiden Richtungen ausgeschildert.

Hinter der Stegemannstraße ist die Fahrbahn 5 m breit, und wird teilweise (auch unerlaubt) zum Parken am Fahrbahnrand genutzt. Daneben befinden sich ein 2,2m breiter Zweirichtungsradweg und ein über 2m breiter Gehweg.



Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Die verfügbare Breite des Gehwegs zwischen Schloss- und Stegemanstraße ist für die hohe Anzahl an Radverkehr nicht hinnehmbar.

Der bestehende Radweg ab der Stegemanstraße ist durch Einbauten in der Breite eingeschränkt. Zudem besagt die RAS (FGSV e.V., 2007) eine Mindestregelbreite von 2,5 m bei einem Zweirichtungsradweg dieser Verkehrsstärke zu. Sicherheitsräume zu den Längsparkplätzen fehlen auf der gesamten Strecke.

Handlungskonzept

Maßnahmenvorschlag


Eine Umgestaltung des Streckenzugs ist auch städtebaulich in Ergänzung zum bereits umgesetzten Abschnitt empfehlenswert. Es ist zu diskutieren die Casinostraße zwischen Schlossstraße und Friedrich-Ebert-Ring in Analogie zur Südallee auch als Fahrradstraße mit dem Zusatz „Kfz-Frei“ auszuweisen. Auf jeden Fall ist hier die zulässige Geschwindigkeit auf maximal 30 km/h herunter zu setzen.

In einer ersten Ausbaustufe sind aber bereits deutliche Verbesserungen für den Radverkehr erreichbar. Durch Absenkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h kann entgegen der Einbahnrichtung auch auf der Fahrbahn gefahren werden:

- Zwischen Schloss- und Stegemanstraße ist die Fahrgasse auf mindestens 3,5 m auszubauen und der Radverkehr in beiden Richtungen auf die Fahrbahn zu bringen. Die zwei Bäume müssen dafür weichen oder ggf. können temporär durch einen Rückbau des Bordsteins und Abflachung des Beets die erforderlichen 0,25 m gewonnen werden. Die Stellplätze müssen entfallen oder es sollte halbseitig auf dem breiten Gehweg geparkt werden, damit der Sicherheitsabstand gewährleistet ist. Auch kann diskutiert werden, ob die Durchfahrt für den Kfz-Verkehr gesperrt wird.
- Zwischen Stegemanstraße und Friedrich-Ebert-Ring ist in Variante 1 der Radweg nur noch für die Gegenrichtung freizugeben. Die andere führt über die Fahrbahn. Die Umgestaltung der LSA-Kreuzung geschieht im Rahmen der Erneuerung der Lichtsignalanlagen am Friedrich-Ebert-Ring. Die Längsstellplätze entfallen komplett, da der Sicherheitsraum sonst nicht gewährleistet ist. Die Überleitung des Radwegs in den Abschnitt Schloss- und Stegemanstraße muss klar für Rad – und Kfz-Fahrer sein. Variante 2 schlägt die Verlegung komplett auf die Fahrbahn vor. Stellplätze verfallen auch hier. Der Radweg kann (zurück gebaut und) vereinzelt als Längsparkstreifen genutzt werden. Begrünung ist dazwischen anzulegen. Fahrradständer sollten ebenfalls aufgestellt werden

Nord-Süd Route – Zusatz-Parallelachse Zentrum Anbindung Bahnhof carré

Die Parallelstrecke bindet im Fortlauf der Achse Löhrstraße / Bahnhofstraße den Hauptbahnhof an und schließt wiederum über den Markenbildchenweg an die Nord-Süd-Hauptstrecke an.

NoSü 301.	Abschnitt:	Zentrum: Löhrstraße zwischen Rizzastraße und Bahnhof		
	Maßnahme:	Fortführung der Piktogrammkettenstudie; Alternativvorschlag Schutzstreifen oder Radfahrstreifen mit auffälliger Routenmarkierung		
Mängel				
Handlungskonzept	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input checked="" type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung

Löhrstraße und Bahnhofstraße repräsentieren beide wichtige innerörtliche Hauptverkehrsstraßen und werden entgegengesetzt als Einbahnstraße betrieben.

Die Löhrstraße zwischen Rizza-/ Kardinal-Krementsz-Straße und Bahnhofvorplatz hat eine Verkehrsbelastung von 2.700 Fz/d (VERTEC, 2019). Sie ist die Hauptzufahrtsachse des ÖPNV zum Bahnhof (VRM GmbH, 2019). Geparkt wird hier in angeordneten Parkflächen mit Längsaufstellung, unterbrochen durch Baumscheiben. Die zulässige Geschwindigkeit liegt hier bei 50°km/h und es herrscht ein hohes Fußgängeraufkommen im Seitenraum, begründet durch die anliegenden Geschäfte auf Ostseite und Zulauf zum Bahnhof. Die Breite der Fahrbahn liegt bei 6°m.

Die Bahnhofstraße hat eine Verkehrsstärke von 4.000 Fz/d (VERTEC, 2019). Die Fahrbahn besitzt hier eine Breite von zumeist 10 m. Geparkt wird beidseitig am Fahrbahnrand in Längsaufstellung.

Führung des Radverkehrs im Bestand

In der Löhrstraße ist der westliche Gehweg (Breite 3 m) in Richtung Nord als kombinierter Rad-/Gehweg ausgewiesen. In Fahrtrichtung Bahnhof hat dieser nur den Zusatz „Radfahrer frei“. Der breite Gehweg auf Ostseite ist nicht für den Radverkehr freigegeben. Es läuft zurzeit ein Pilotversuch mit einer Fahrradpiktogrammreihe auf der Fahrbahn.

In der Bahnhofstraße ist im Bestand keine gesonderte Radverkehrsanlage vorhanden. Sie ist auch Teil des Pilotversuchs.



Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Es besteht ein Konfliktpotential zwischen Radverkehr und Fußverkehr durch das Befahren des westlichen Gehwegs. Beobachtungen zeigen, dass auch der, für Radfahrer gesperrte Gehweg, unerlaubt befahren wird.

Dass der Radverkehr in Einbahnrichtung vorrangig auf der Fahrbahn zu führen ist, wird nicht erkannt.

Fahrkomfort Radverkehr


Das Aufzeigen der Fahrtrichtung Nord über die Bahnhofstraße wird nicht wahrgenommen.

Handlungskonzept

Maßnahmenvorschlag

Der Politversuch mit den Fahrradpiktogrammen wird fortgeführt und die Ergebnisse abgewartet. Zukünftig ist zu empfehlen in der Lörstraße hinter der Fußgängerquerung einen 1,85 m Radfahrstreifen oder überbreiten Schutzstreifen auf die 6 m Fahrbahn zu markieren. Für die Bahnhofstraße gilt dies analog in der Gegenrichtung. Hier bietet sich aufgrund der Fahrbahnbreite die Einrichtung eines Radfahrstreifens an, wodurch eine der Kfz-Spuren entfällt. Durch diese Führungsform ist somit pro Radfahrtrichtung eine Verkehrsachse mit einer Radverkehrsanlage vorhanden. Der Verlauf ist über Wegweiser und Markierung klar zu kennzeichnen, dass er von Radfahrer auch wahrgenommen wird.

NoSü – Nord-Südroute (Kesselheim – Wallersheim – Lützel – Zentrum – Oberwerth)

NoSü 302.	Abschnitt:	Zentrum: Bahnhofsvorplatz - Markenbildchenweg bis Hohenzollernstraße		
	Maßnahme:	Umverlegung der Radverkehrsführung am ZOB		
Mängel				
Handlungs-konzept	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input type="checkbox"/> im Bestand <input checked="" type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung

Der Routenabschnitt führt vom Bahnhofsvorplatz des Hauptbahnhofs vorbei am ZOB in den Markenbildchenweg. In der genannten Richtung ist der Streckenzug nur für den Buslinienverkehr freigegen. In der Gegenrichtung ist dagegen auch die Durchfahrt des Kfz-Verkehrs über eine abgetrennte Fahrspur neben dem ZOB gegeben.

Führung des Radverkehrs im Bestand

Der Radverkehr muss in Richtung OST, an der Einfahrt zum ZOB, die Seite auf einen kombinierten Rad-/Gehweg der Breite 2,75 m, der im Zweirichtungsverkehr betrieben wird, wechseln. Dieser endet an der Kreuzung des Hohenzollernrings



Mängelanalyse

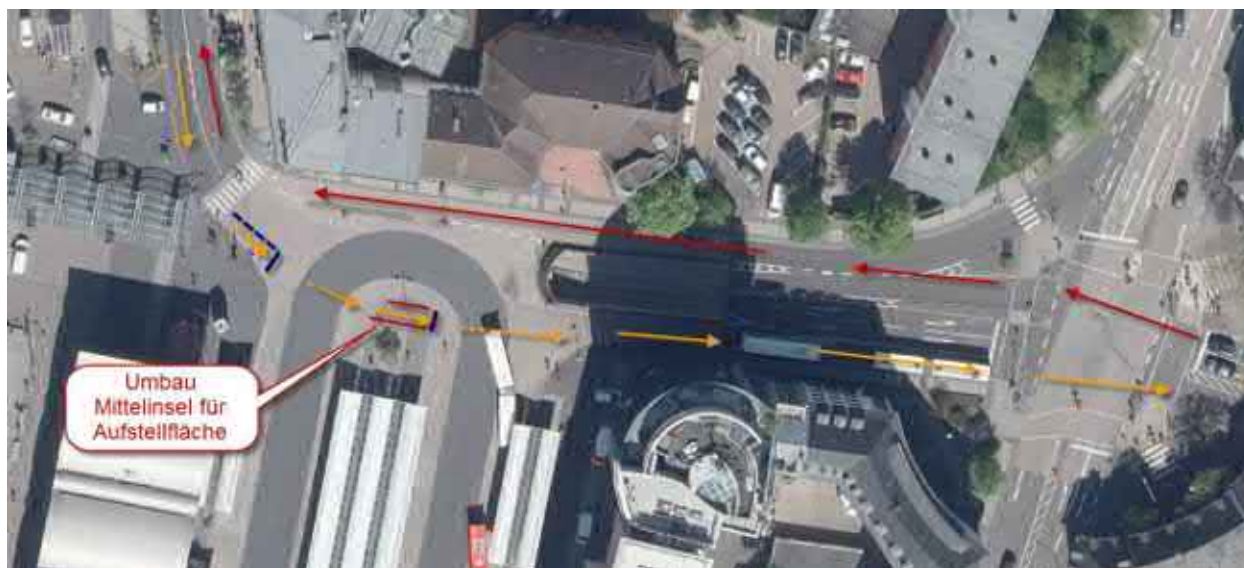
Verkehrssicherheit

Die Überleitung des Radverkehrs auf den gemeinsamen Rad-/Gehweg, welcher in beiden Richtungen zu befahren ist, bietet hohes Konfliktpotential zwischen dem Fuß- und Radverkehr. Seine Breite ist sogar für den Betrieb in einer Richtung Grenzwertig. Die Fortführung der Route nach Ost über den Hohenzollernring hinaus, sowie die Anbindung in Gegenrichtung ist nicht wirklich gegeben bzw. nur über eine umständliche Wegführung gegeben. Die Fußgängerfurten sind für diese Führung nicht mit Signalsinnbildern ausgewiesen.

Handlungskonzept


Maßnahmenvorschläge

In Fahrtrichtung West ist der Radverkehr wie der Kfz-Verkehr über die Fahrbahn zu leiten. Für die Gegenrichtung ist die Überleitung über das Gelände des ZOB zu diskutieren. Hierbei sind die Fahrkurven der Busse, und Sichtverhältnisse zu berücksichtigen. Idee ist die Markierung eines rotmarkierten Schutzstreifens, der an der Busfläche wartepflichtig ist. Durch einen Umbau der Mittelinsel ergibt sich eine zweite Aufstellfläche vor Querung der zweiten Fahrbahn. Der Radverkehr ist anschließend zusammen mit dem ÖPNV auf dem Bussonderstreifen und dem gleichen Signal in der LSA Freigabe zu gewähren.



NoSü-Abb. 302-1: Vorschlag zur Radverkehrsführung am Bahnhofsvorplatz mit Umbau der Mittelinsel am ZOB [Luftbild (Stadtverwaltung Koblenz, 2018)]

NoSü – Nord-Südroute (Kesselheim – Wallersheim – Lützel – Zentrum – Oberwerth)

NoSü 303.	Abschnitt:	Zentrum: Markenbildchenweg zwischen Hohenzollernstr. und Mainzer Str.		
	Maßnahme:	Reduzierung der Geschwindigkeit, Einrichtung Schutzstreifen in Knoten;		
Mängel				
Handlungskonzept	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input checked="" type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung

Der Markenbildchenweg verbindet die Mainzer Str. mit der Hohenzollernstraße und ist die Zufahrt zum Hauptbahnhof. Er hat die Funktion einer Sammelstraße im städtischen Verkehrsnetz. Die Verkehrsstärke liegt bei ca. 3.400°Fz/d mit einem Schwerverkehrsaufkommen von 3% (VERTEC, 2019). Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 50°km/h mit einer Fahrbahnbreite von 7,5°m. Geparkt wird halbseitig auf der Fahrbahn in Längsaufstellung, teilweise in markierten Parkflächen. Zudem ist der Bedarf hierfür hoch. Zwischen den abgestellten PKWs verbleibt noch eine Restfahrbahn von 6 m.

Führung des Radverkehrs im Bestand

Im Markenbildchenweg, inklusive des Knotens mit der Hohenzollernstraße, sind keine Radverkehrsanlagen im Bestand vorhanden.



Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Im Bestand ist auf dem Markenbildchenweg keine Radverkehrsführung ausgewiesen.

Es fehlt eine Überleitung des Radverkehrs auf dem Markenbildchenweg in Richtung Bahnhof

Fahrkomfort Radverkehr


Eine Beschilderung der Wegführung und Kreuzung der Südallee als Haupt-Nord-Süd-Achse besteht nicht.

Handlungskonzept

Maßnahmenvorschläge

Da aufgrund der fehlenden Breite die Einrichtung von Schutzstreifen nicht umsetzbar sind, sollte die Absenkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h vollzogen werden. Dazu sind die zulässigen Stellplätze fest zu markieren. Zudem sollte zur besseren Erkennbarkeit eine Fahrradpiktogrammreihe auf der Fahrbahn angelegt werden. Die Anbindung der Südallee als Haupt Nord-Süd-Achse ist entscheidend auszuschildern.

NoSü – Nord-Südroute (Kesselheim – Wallersheim – Lützel – Zentrum – Oberwerth)

NoSü 304.	Abschnitt: Zentrum: Hohenzollernstraße - Anschützstraße		
	Maßnahme: Einrichtung Schutzstreifen;		
Mängel			
Handlungs-konzept	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input checked="" type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig
			Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung

Die Hohenzollernstraße ist eine der zentralen Nord-Süd-Achsen im Stadtzentrum und stellt damit eine der wichtigen innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen dar. Entsprechend groß ist auch die Verkehrsstärke im Abschnitt mit 8.100 bis 12.400 Fz/d (VERTEC, 2019). ÖPNV ist mit einigen Linien vertreten. Die Breite der Fahrbahn liegt ca. bei 12 m, wobei aber wechselseitig 2,5 m breite Baumscheiben angeordnet sind zwischen denen in Längsaufstellung geparkt wird. Die Gehwege seitlich sind zumeist über 3,5 m breit

Die Anschützstraße bindet mit Querung der Mainzer Str. den Stadtteil Oberwerth an. Die Straße ist, wie bereits in NoSü-17 erwähnt, etwa 30 m vor der Mainzer Straße als Einbahnstraße ausgewiesen. Die Fahrbahnbreite beträgt 5 m, geparkt wird halbseitig auf dem nördlichen Gehweg

Führung des Radverkehrs im Bestand

Die Hohenzollernstraße ist in diesem Abschnitt ebenfalls Teil der Piktogrammkettenstudie. Die Gehwege sind in Teilabschnitten aber ebenfalls mit dem Zusatzschild „Radfahrer frei“ dem Radverkehr geöffnet. Im Bereich der Anschützstraße besteht ein Radschutzstreifen von 2°m Breite in Richtung Knoten zur Mainzer Straße.





Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

In der Hohenzollernstraße wird der Radverkehr trotz der großen Verkehrsstärke vorrangig auf der Fahrbahn ohne eine gesonderte Radverkehrsanlage geführt. Für unsichere Radfahrer besteht aber zumindest in Teilabschnitten die Möglichkeit in Schrittgeschwindigkeit auf dem Gehweg auszuweichen. An der Einmündung Anschützstraße fehlt für Diese eine Quermöglichkeit vom Gehweg. Die direkte Querung ist durch parkende Fahrzeuge blockiert

Fahrkomfort Radverkehr

Der Routenabzweig zur Anschützstraße ist nicht ausgeschildert. Der Verlauf ist nicht ersichtlich.

Handlungskonzept

Maßnahmenvorschläge

Der Politversuch mit den Fahrradpiktogrammen in der Hohenzollernstraße wird fortgeführt und die Ergebnisse abgewartet. Eine Alternative ist im Bestand aber auch nicht umsetzbar. Aufgrund der zur Verfügung stehenden Breite ist die Einrichtung von Schutzstreifen nicht möglich. Ein Umbau des Straßenquerschnitts mit Rückbau der Baumscheiben und Änderung der Stellplatzanordnung wäre erforderlich. Ein Absenken der Geschwindigkeit wird nicht empfohlen, um den Verkehr nicht in die Seitenstraßen zu verlagern.

Die Hinzunahme des Verkehrsentwicklungsplan 2030 zeigt aber, dass der Streckenzug generell nur den Rang einer Nebenroute widerspiegelt, und die Ausweisung als Hauptroute zu hinterfragen ist, gerade auch im Hinblick der Netzfunktion der Straße in Bezug auf den IV. Als Hauptachse fungiert stattdessen die parallel laufende Südallee, die mit dem Ausbau zur Fahrradstraße dem Radverkehr eine bessere Strecke anbietet. Trotzdem sollte auch an der Einmündung Hohenzollern- / Anschützstraße eine direkte Querung vom gegenüberliegenden Gehweg zu Anschützstraße eingerichtet werden und der Abzweig zum Stadtteil Oberwerth ausgeschildert sein.

Nord-Süd Route – Alternativ-Parallelachse Zentrum westlich der DB-Strecke

Statt direkt parallel zur Südallee die Hohenzollern Str. als Hauptroute zu charakterisieren, ist die Wahl einer Alternativtrasse zu werten. Die Behandlung erfolgt innerhalb dieser Studie nur grob.

Bestandsbeschreibung und Handlungskonzept

Eine weitere städtische Nord-Süd-Achse, die einen größeren Wohnblock und Gewerbe andient, ist über die Achse Hauptbahnhofsvorplatz – Neversstraße – Frankenstraße – Chlodwigstraße – Schützenstraße – Lauenbach mit Anschluss an die B9 und Anknüpfung an das Beginn/Ende der Haupt-Nord-Süd-Achse gegeben. Der Streckenzug ist zwar auch eine Zufahrtsachse von der B9 zum Hauptbahnhof, ist in der Gänze aber viel weniger stark befahren (1500 bis 3000°Fz/d (VERTEC, 2019)) als die Hohenzollernstraße.

Im Bereich des Wohngebiets bis zum Übergang zum Gewerbegebiet reichen die Fahrbahnbreiten zwar auch nicht für Einrichtung von Schutzstreifen aus. Als Idee schwebt aber vor, die zulässige Geschwindigkeit hier auf 30 km/h abzusenken und für den IV die Hohenzollernstraßen als maßgebende Netzroute anzusehen und auch so zu behandeln. Für den Radverkehr stehen stattdessen mit der genannten Alternativstrecke und der Südallee zwei vernünftige Streckenzüge zur Wahl.

Im weiteren Verlauf der Straße Laubach verbreitert sich die Fahrbahn auf $\geq 7,5$ m, so dass hier Schutzstreifen umsetzbar wären. Das Längsparken muss dafür unterbunden oder in den Seitenraum verlegt werden. Natürlich kann die Tempo-30 km/h-Zone auch bis unmittelbar vor die B9 fortgeführt werden. Auf jeden Fall besteht ab hier wieder Anschluss an die Haupt-Nord-Südstrecke. Netzspezifisch betrachtet ist der Streckenzug mit Verlängerung zur Löhr-/ Bahnhofstraße eine durchgängige zentrale Nord-Süd-Hauptstrecke.

Literaturverzeichnis

BMVI. 2017. Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO). *Vom 26. Januar 2001*In der Fassung vom 22. Mai 2017 (BAnz AT 29.05.2017 B8).* s.l. : Bundesanzeiger Amtlicher Teil, 2017.

FGSV e.V. 2010. *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA).* Köln : Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., 2010. ISBN 978-3-941790-63-6.

—. **2007.** *Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Ausgabe 2006.* Köln : Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., 2007. ISBN 978-3-939715-21-4.

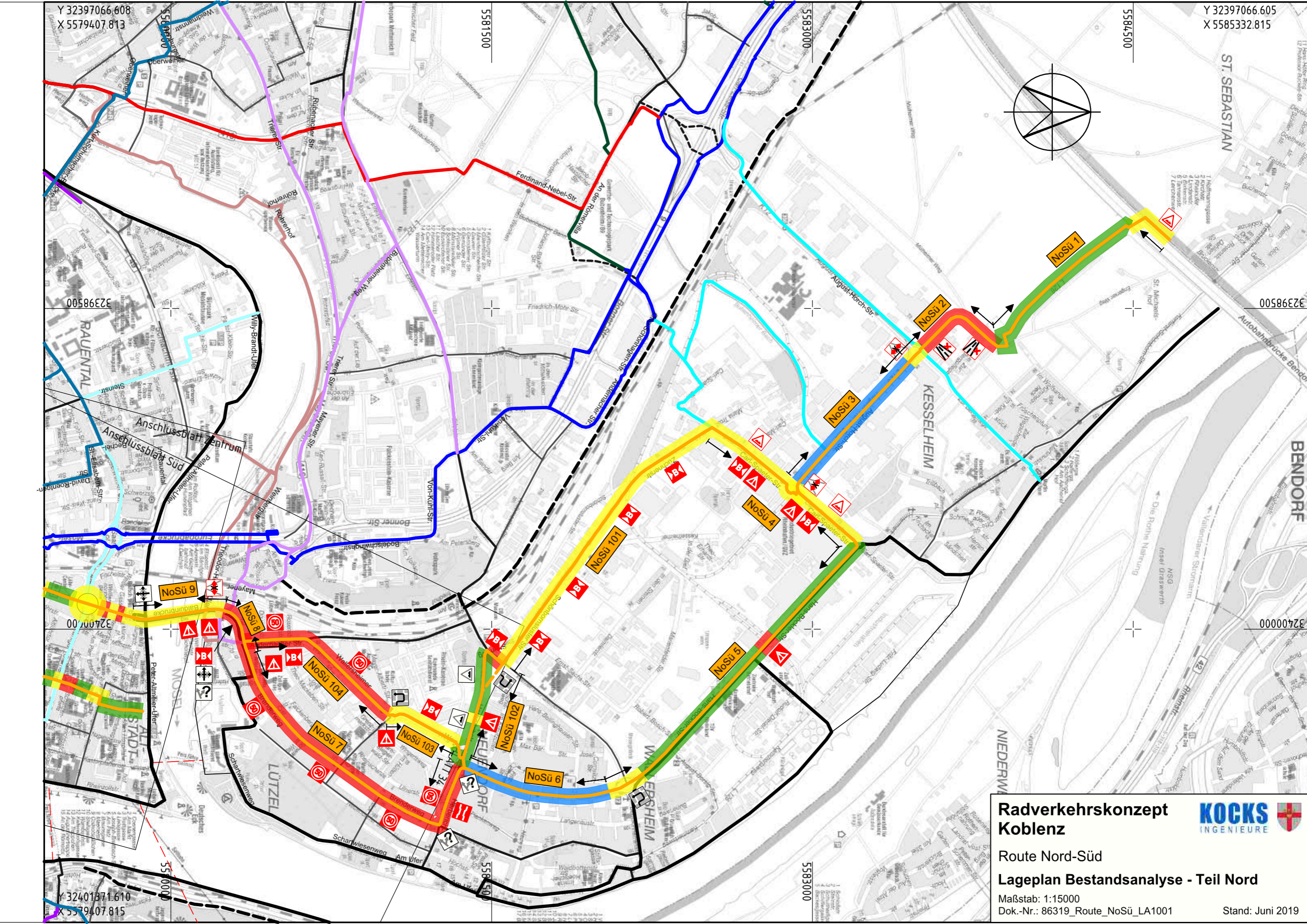
GEOPORTAL.KOBLENZ.DE. 2019. GEOPORTAL.KOBLENZ.DE. [WEB]. Koblenz : Stadtverwaltung Koblenz, 2019.

LBM Rheinland-Pfalz. 2015. Verkehrsstärkenkarte Rheinlandpfalz 2015. Koblenz : Landesbetrieb Mobilität Rheinlandpfalz, 2015.

Stadtverwaltung Koblenz. 2018. Luftbilder Stadtgebiet Koblenz. Koblenz : Amt für Stadtvermessung und Bodenmanagement Stadt Koblenz, 2018.

VERTEC. 2019. Verkehrsstärkenkarte Koblenz DTV 2011/2012. Koblenz : VERTEC, 2019.

VRM GmbH. 2019. VRM Verkehrsverbund Rhein-Mosel GmbH. *Stadtlinienplan Koblenz.* [Online] 2019. [Zitat vom: 12. 01 2019.]
http://www.vrminfo.de/fileadmin/data/pdf/Stadtliniennetze/Koblenz_innenstadt_Ruebenach_A2.pdf.



Radverkehrskonzept Koblenz

Route Nord-Süd

Lageplan Bestandsanalyse - Teil Nord

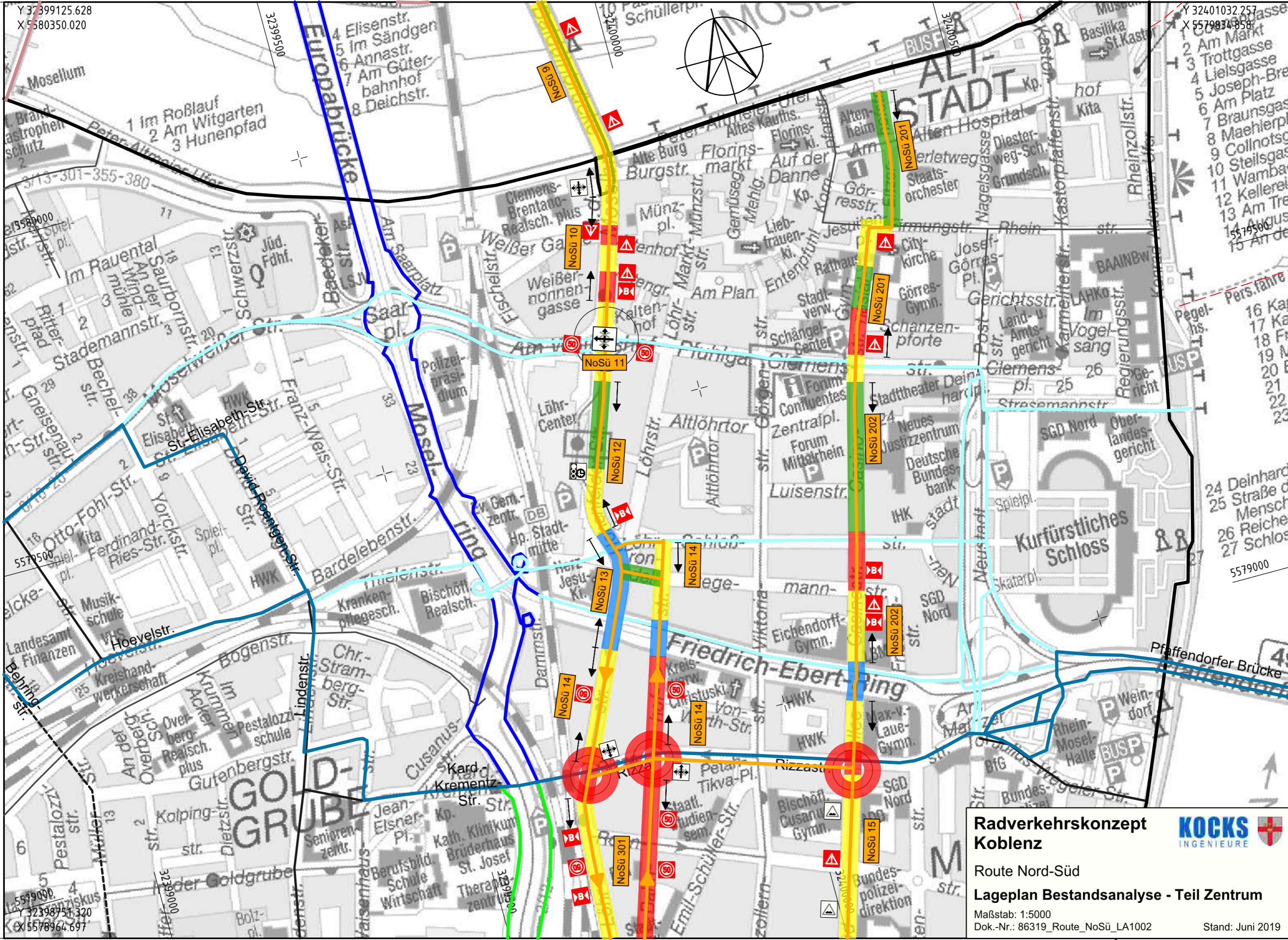
Maßstab: 1:15000
 Dok.-Nr.: 86319_Route_NoSü_LA1001
 Stand: Juni 2019

KOCKS INGENIEURE

Blatt: 33 M 1:15000

Y 37399125.628
X 5580350.020

Y 32401032.257
X 5579834.858



Radverkehrskonzept Koblenz

Route Nord-Süd

Lageplan Bestandsanalyse - Teil Zentrum

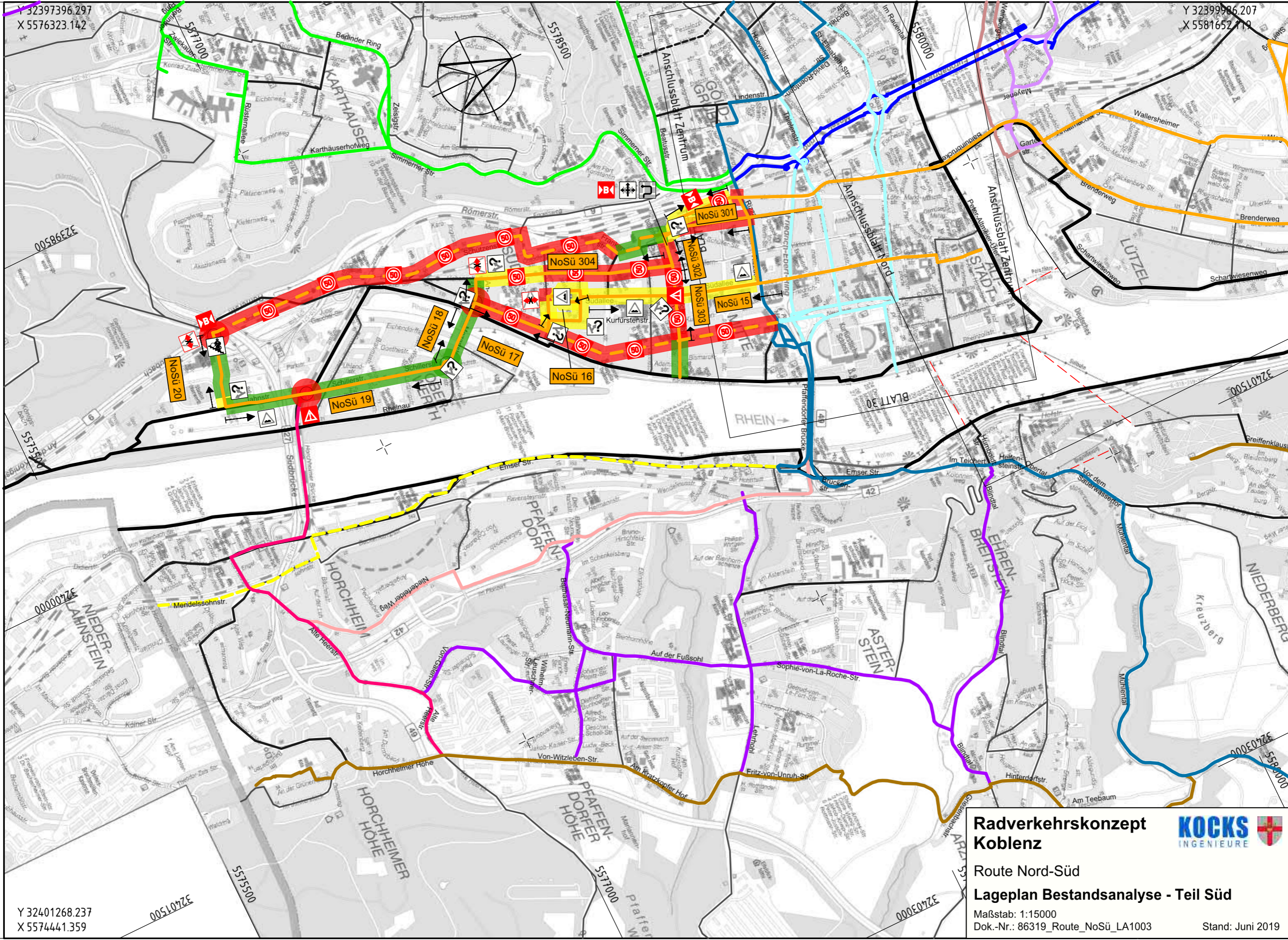
Maßstab: 1:5000
Dok.-Nr.: 86319_Route_NoSü_LA1002

Stand: Juni 2019

KOCKS
INGENIEURE

Y 32397396.297
X 5576323.142

Y 32399986.207
X 5581652.119



**Radverkehrskonzept
Koblenz**

Route Nord-Süd

Lageplan Bestandsanalyse - Teil Süd

Maßstab: 1:15000
Dok.-Nr.: 86319_Route_NoSü_LA1003

Stand: Juni 2019

**KOCKS
INGENIEURE**

Y 32401268.237
X 5574441.359

OsWe - Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rübenach)

Dokumentennr: 86319_Route OsWe_AA1001_b-VORABZUG.docx

Stand: Juni 2019

Begleitende Lageplan-Dokumente:

Lageplan Bestandsanalyse - Teil Ost	86319_Route_OsWe_LA1001
Lageplan Bestandsanalyse - Teil Zentrum	86319_Route_OsWe_LA1002
Lageplan Bestandsanalyse - Teil West	86319_Route_OsWe_LA1003
Lageplan Bestandsanalyse - Teil Erg. West	86319_Route_OsWe_LA1004

Die Hauptroute „Ost-West“ durchquert das Koblenzer Stadtgebiet in Ost-West Richtung und stellt damit die längste Hauptroute dar. Sie beginnt an der L127 im Osten an der Stadtgrenze zum Westerwaldkreis (nahe der Gemeinden Eitelborn und Neuhäusel). Sie begleitet die L127 vorbei an Immendorf bis zur Einmündung der Pfarrer-Kraus-Straße über die sie den Stadtteil Arenberg durchquert. Über die Stichstraße Auf dem Forst besteht eine Anbindung zum talwärts gelegenen Mühlental, über dessen Weg die Route in Ehrenbreitstein zurück in die L127 (Arenberger Str.) mündet. Dieser folgt sie bis zum Ortskern, zweigt hier ab, durchläuft den historischen Ortskern und führt über den Straßenzug Im Teichert – Emser Straße auf die Pfaffendorfer Brücke.

Im Stadtzentrum sind als Ost-West-Hauptroute vier parallel verlaufende Achsen zugeordnet. Die Hauptstrecke umfährt das Stadtzentrum südlich über die Rizza- und Kardinal-Krementsz-Straße Richtung Goldgrube, gelangt nach zwei Wohnstraßen über die Lindenstraße nach Rauental und erreicht über die Hoevelstraße und alternativ David-Roentgen-Str. die Moselweißer Straße. Die erste Nebenachse ist in Einbahnrichtung auf dem Friedrich-Ebert-Ring bis zur Fußgängerbrücke über die B9 vorgesehen und schließt sich hier mit der zweiten Nebenachse zusammen. Diese Zweite beginnt in der Neustadt und folgt der Schloßstraße bis zur Fußgängerbrücke, überquert darüber die B9, um nach einem kurzen Stück parallel zur B9 über die Thielenstr. an die Lindenstraße und damit wieder an die Hauptstrecke anzuschließen. Die letzte folgt der Neustadt bis zum Deinhardplatz und führt über den Straßenzug Clemensstr., Pfuhlgasse, Am Wöllershof bis zum Saarplatzkreisel südlich der Altstadt vorbei. Hier schließt sie über die beginnende Moselweißer Straße unmittelbar an die Hauptstrecke an.

Wieder vereint begleitet die Hauptroute die Moselweißer- / Koblenzer Str. bis Moselweiß und biegt hier auf die Kurt-Schuhmacher-Brücke nach Metternich ab. Vorbei an der Universität durchquert sie diesen Stadtteil über einzelne untergeordnete Straßenzüge bis zum Kreisverkehr am BWZK (Bundeswehrzentrankrankenhaus). Vorbei am Krankenhaus begleitend zur Aachener Str. erreicht die Route den Stadtteil Rübenach und teilt sich hier wiederum. Die Hauptstrecke nutzt wieder das untergeordnete Straßennetz, passiert darüber den Stadtteil auf südlicher Seite und schließt im Westen an die L98 / Aachener Straße an. Die Nebenstrecke verbleibt auf der Aachener Straße. Hinter dem Ortsausgang wechselt die Route auf einen begleitenden Wirtschaftsweg, dem sie bis zur Stadtgrenze nach Bassenheim folgt.

Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rübenach)

Inhaltsverzeichnis

Symbol – Beschreibung der Mängel	4
Ost-West Route – Hauptstrecke Arenberg - Rübenach	5
1. Knotenpunkt B261/L127 an der AS zur B49	5
2. L127 zwischen B261 und Pfarrer-Kraus-Straße	7
3. Arenberg: Knoten Pfarrer-Kraus-Straße – L127	9
4. Arenberg: Pfarrer Kraus-Straße	11
5. Arenberg: Auf dem Forst - Mühlental	13
6. Ehrenbreitstein: L127 - Mühlental	15
7. Ehrenbreitstein: Knoten L127 Obertal - Helfensteinstraße	18
8. Ehrenbreitstein: Helfensteinstraße – im Teichert	21
9. Ehrenbreitstein: Im-Teichert – Emser Straße	23
10. Pfaffendorf/Zentrum: B49 – Pfaffendorfer Brücke	25
11. Zentrum: Knoten Mainzer Str./ Rizza-Straße	25
12. Zentrum: Rizzastr. zwischen Mainzer Str. und Südallee	26
13. Zentrum: Rizzastr. zwischen Südallee und Löhrrstraße	29
14. Zentrum: Knoten Rizzastr / Kardinal-Krementsz-Straße- Löhrrstraße	34
15. Zentrum: Kardinal-Krementsz-Straße	37
16. Zentrum: Waisenhausstraße - Gutenbergstraße	41
17. Zentrum: Lindenstraße - David-Röntgen-Str.	42
18. Raumental: Bardeleben-/ Hoevel-/ Behringstr.	47
19. Raumental: St.-Elisabeth- / Yorckstr.	51
20. Raumental: Moselweißer- / Koblenzer Str.	54
21. Moselweis: Knoten Koblenzer Str. – Anschluss Kurtschumacher Brücke-	57
22. Kurt-Schumacher Brücke	58
23. Metternich: Knoten Oberweiher/ Winninger Straße	59
24. Metternich: Oberweiher - Isenburg-/ Weidmanstraße	62
25. Metternich: Kemmertstraße/ Trifter Weg/ Pfaffengasse	64
26. Metternich / Rübenach: Rübenacher Straße/ Aachener Straße zwischen Pfaffengasse und Keltenstraße	67
27. Rübenach: Knoten Keltenstraße / Aachener Straße - Mühlenstraße - Am Mühlenteich - Grabenstraße	70
28. Rübenach: Graben-/ Schleifmühlen-/ Ubierstraße - Sendnicher Str.-L98	72

Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rübenach)

- | | | |
|-----|---|-----------|
| 29. | Rübenach: Aachener Straße zwischen Einmündung Keltenstraße – OD-Grenze | 75 |
| 30. | L98 zwischen Ende Wirtschaftsweg - Ortseingang Rübenach | 77 |
| 31. | L98 zwischen Stadtgrenze und endendem Wirtschaftsweg | 78 |

Ost-West Route – Zusatz-Zentrumsachse I Friedrich-Ebert-Ring **79**

- | | | |
|------|--|-----------|
| 101. | Friedrich-Ebert-Ring zwischen Neustadt – Löhrring | 79 |
|------|--|-----------|

Ost-West Route – Zusatz-Zentrumsachse II Schlosstraße **80**



















- | | | |
|------|---|-----------|
| 201. | Zentrum: Knoten Schlosstraße - Neustadt | 80 |
| 202. | Zentrum: Schlosstraße zwischen Schlossrondel-Casinostraße | 81 |
| 203. | Zentrum: Schlosstraße zwischen Casinostraße und Löhrrondel | 83 |
| 204. | Zentrum: Löhrrondel – Übergang Brücke Moselring | 85 |
| 205. | Zentrum: Brücke Moselring – Thielenstr. – Lindenstr. | 86 |

Ost-West Route – Zusatz-Zentrumsachse III Clemensstr – Moselweißer Str. **88**

- | | | |
|------|---|-----------|
| 301. | Zentrum: Deinhardplatz – Neustadt - Stresemannstraße | 88 |
| 302. | Zentrum: Clemensstr – Zentralplatz | 90 |
| 303. | Zentrum: Pfuhlgasse – Am Wöllershof | 92 |
| 304. | Zentrum: (Wöllershof-) Saarplatz | 94 |
| 305. | Raental: Saarplatz – Moselweißer Straße | 96 |


Literaturverzeichnis **97**

Symbol – Beschreibung der Mängel

Verkehrssicherheit	Für die vorgesehene Route ist hier kein Weg vorhanden, der als Rad- oder kombinierter Rad-/Gehweg verwendet werden kann. Ein Neubau ist erforderlich.	
Verkehrssicherheit	Die Hauptstraße liegt außerorts. Ein begleitender Rad-/Gehweg fehlt. Die zul. Geschwindigkeit liegt über 50 km/h.	
Verkehrssicherheit	Die Straße liegt innerorts. Eine eigene Radverkehrsführung fehlt. Es gilt Mischverkehr auf der Fahrbahn. Die zul. Geschwindigkeit ist 50 km/h.	
Verkehrssicherheit	Die bestehende Radverkehrsanlage erfüllt nicht die Mindestbreiten der RAS 2006 (FGSV e.V., 2007) / ERA 2010 (FGSV e.V., 2010) (, Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung VwV-StVO (BMVI, 2017)). Damit sind unterschrittene Mindestbreiten als auch nicht berücksichtigte / nicht eingehaltene Sicherheitsräume gekennzeichnet. Die Bewertung der Radwegbreite differenziert sich auch anhand der Radverkehrsstärke (hohe Verkehrsstärke erfordert eine größere Breite). Bei Anstieg in Zukunft kann diese nicht mehr ausreichend sein.	  (in ferner Zukunft)
Verkehrssicherheit	Hier befindet sich eine Engstelle auf der Strecke, wo die Radverkehrsanlage unterbrochen, nicht regelkonform ausgeführt oder bei Mischverkehr der Begegnungsfall Kfz – Radverkehr nicht abgedeckt ist	
Verkehrssicherheit	punktuelle Gefahrenstelle z.B. durch Einbauten (Laterne, Schilderpfosten,...), Einmündungen (schlechte Sicht), Überleitung auf die Fahrbahn, Konflikte mit Falschfahrern	
Verkehrssicherheit/ Komfort	Die Oberfläche des Radweges oder der Fahrbahn ist in mangelhaftem Zustand. Hierrunter fallen auch unbefestigte Schotterwege	 / 
Verkehrssicherheit/ Komfort	Es fehlt eine gesicherte Querungsmöglichkeit für den Rad- (und Fuß-) verkehr	 / 
Komfort	Die Kreuzung / Einmündung berücksichtigt nicht alle Fahrbeziehungen in Bezug auf den Radverkehr	
Komfort	Der Verlauf der Radroutenführung ist unklar bzw. nicht eindeutig. Eine Orientierung fehlt	
Komfort	Die Führung des Radverkehrs an dieser Kreuzung / Einmündung ist umständlich und nur über einen Umweg gegeben	
Komfort	Die Fahrt des Radverkehrs ist durch Rückstau (vorrangig durch eine Lichtsignalanlage) behindert und weicht dadurch ggf. unerlaubt auf den Gehweg aus.	
Komfort	Die Querung der Kreuzung / Einmündung erfordert in der Summe sehr lange Wartezeiten. Damit sind sowohl Wartezeiten per Anforderungschalter als auch Mehrfachquerungen durch die bei Querung aller Inseln mehrere Rotphasen zu beachten sind, gemeint	
Komfort	Auf der vorgesehenen Radhaupttroute befindet sich hier eine Treppenanlage	
Komfort	Die Durchfahrt oder Überfahrt (vorrangig an Brücken) ist für den Radverkehr untersagt.	

Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rügenach)

Ost-West Route – Hauptstrecke Arenberg - Rügenach

OsWe 1.	Abschnitt:	Knotenpunkt B261/L127 an der AS zur B49		
	Maßnahme:	Lückenschluss der Ost-West-Route an das Wirtschaftswegetz Richtung Neuhäusel		
Mängel				
Handlungskonzept	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input checked="" type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input type="checkbox"/> Hoch <input checked="" type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung

Die Radwegroute führt über den Knoten der L127 mit der B261 an der Anschlussstelle zur B49. Er liegt im Außerortsbereich. Es ist im Bestand keine Radverkehrsführung vorhanden. Der Knoten verfügt über Linksabbiegestreifen und Dreiecksinseln. Er ist nicht signalisiert. Im Norden schließt an der Ausfahrt der B49 ein gut ausgebauter Wirtschaftsweg an, der Richtung Neuhäusel Anschluss ans überregionale Netz ebnet.



OsWe-Abb. 1-1 Luftbild 2018 mit Liegenschaftskarte (GEOPORTAL.KOBLENZ.DE, 2019)

Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rübenach)

Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Die Führung des Radverkehrs (und Fußgänger) ist im Bestand nicht berücksichtigt. Die Situation ist als gefährlich einzustufen, eine geschützte Führung fehlt. Es ist nur das Fahren auf der Außerortsstraße möglich. Eine sichere Querung an den Wirtschaftsweg ist auch nicht gegeben.

Fahrkomfort Radverkehr

Anschluss des Koblenzer Radhaupttroutennetzes (über die Ost-West Route) nach Neuhäusel und weiterführend Montabaur fehlt.

Handlungskonzept


Maßnahmenvorschlag

Der großzügig ausgebaute Knotenpunkt kann zu einem Kreisverkehr (Radius 30-32m) umgebaut werden. Über Querungsstellen an den Zufahrten wird dem Radfahrer eine gesicherte Querung gegeben. Der Anschluss an den Wirtschaftsweg wird über die Anlage eines kombinierten Rad-/Gehwegs auf nördlicher Seite geben. Auf der L127 wird dieser auf südlicher Seite angelegt



OsWe-Abb. 1-2: Skizze zur Umgestaltung des Knoten in einen Kreisverkehrsplatz (Radius 32m) mit beispielhafter Darstellung der Radverkehrsführung (Luftbildgrundlage (Stadtverwaltung Koblenz, 2018))

Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rügenach)

OsWe 2.	Abschnitt:	L127 zwischen B261 und Pfarrer-Kraus-Straße		
	Maßnahme:	Bau eines kombinierten Rad-/Gehweges entlang der L127		
Mängel				
Handlungskonzept	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input checked="" type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input type="checkbox"/> Hoch <input checked="" type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung

Der Streckenabschnitt befindet sich auf der Landstraße 127, welche die Bundesstraße 42 mit der Bundesstraße 49 nach Montabaur verbindet. Sie stellt eine wichtige Verbindungsfunktion im städtischen Verkehrsnetz dar. Die DTV-Verkehrsbelastung ist bei 3.900-4.900 Kfz/d mit einem Schwerverkehrsanteil von 3%-4% (VERTEC, 2019). Der betreffende Streckenabschnitt liegt außerörtlich. Die Fahrbahnbreite liegt bei etwa 7-8 m, die Fahrstreifenbreite bei 3,25m-3,5m. Teilweise existiert auf südlicher Seite ein breiter Grünstreifen, in einem Abschnitt als Haltestreifen vermutlich für Forstfahrzeuge asphaltiert.

In Höhe der Einmündung Reuschweg liegt eine Bushaltestelle mit Querungstelle.

Führung des Radverkehrs im Bestand auf der L127

Im größten Teil des Abschnitts ist keine Radverkehrsanlage vorhanden. Es gilt hier Mischverkehr auf der Fahrbahn bei über 50 km/h. Zwischen Pfarrer-Kraus-Str. und Reuschweg ist auf südlicher Seite in Fahrtrichtung Neuhäusel ein kombinierter Rad-/Gehweg auf dem knapp 1,3-1,5m breiten Standstreifen beschildert.



Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rübenach)



Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Die Führung des Radverkehrs (und Fußgänger) ist im Bestand für beide Fahrrichtungen nicht berücksichtigt, dabei handelt es sich eine schnell befahrene Landstraße.




Der kombinierte Rad-/Gehweg auf dem schmalen Standstreifen im Abschnitt Pfarrer-Kraus-Straße bis Reuschweg unterschreitet die Mindestmaße der VwV-StVO (BMVI, 2017). Auch existiert kein Sicherheitstrennstreifen.

Handlungskonzept

Maßnahmenvorschlag

Neubau eines kombinierten Rad-/Gehweges (vorgeschlagen auf südlicher Seite) mit 2,50m Breite. Der Grün-, Halte- und Standstreifen sind hierzu zu nutzen. Teilweise sind jedoch Eingriffe in die Böschung notwendig. Ggf. kann die Fahrbahnbreite auf 7m reduziert werden oder bei engen Platzverhältnissen der Rad-/Gehweg geschützt durch einer Bordanlage an die Fahrbahn gesetzt werden (Sicherheitsraum beachten). Die Entwässerung ist zu berücksichtigen. Ggf. sind hier Versicker- oder Kanalanlagen erforderlich. Eine gesonderte Planung ist durchzuführen, der ein Abstimmungs- oder Planfeststellungsverfahren anschließt.

Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rügenach)

OsWe 3.	Abschnitt: Arenberg: Knoten Pfarrer-Kraus-Straße – L127				
	Maßnahme: Optimierung des unübersichtlichen Knotenpunkts mit sicheren Querungsstellen für Radfahrer (und Fußgänger)				
Mängel	  				
Handlungskonzept	<table border="0"> <tr> <td>Umsetzung</td> <td> <input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input checked="" type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau </td> <td> Priorität <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig </td> <td> Kosten: <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig </td> </tr> </table>	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input checked="" type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig
Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input checked="" type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig		

Bestandsbeschreibung

Knotenpunkt L127 /Pfarrer-Kraus-Straße

Am Ortseingang zu Arenberg mündet die Pfarrer-Kraus-Str. in die L127. Sie hat die Charakteristik als Sammelstraße im anschließenden Stadtteil. Der Knotenpunkt ist großflächig unaufgeräumt gestaltet. Intrigiert ist eine Tankstellenzufahrt. In Höhe der Tankstelle befindet sich eine Bushaltestelle mit Querungshilfe auf der L127. Gleiches gilt für die Pfarrer-Kraus-Straße

Führung des Radverkehrs im Bestand auf der L127

Es gibt hier keine gesicherte Radverkehrsführung in der Einmündung zur Pfarrer-Kraus-Str. Die auf der L127 Richtung Niederberg beginnend/ endenden kombinierten Rad/-Gehwege sind Nebenrouten im Radverkehrsnetz. Sie führen auf direktem Wege Richtung Niederberg. In Richtung Neuhäusel existiert keine Radverkehrsführung.



OsWe-Abb. 3-1:Darstellung des Knoten L127 / Pfarrerkrausstraße mit Luftbild und Liegenschaftskarte 2018 (GEOPORTAL.KOBLENZ.DE, 2019)

Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rügenach)



Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Durch die Einfahrt zur Tankstelle und für abbiegende Busse benötigte breite Fahrbahnfläche ist der Knotenpunkt großflächig, damit aber auch unübersichtlich gestaltet. Für Radfahrer (wie auch Fußgänger) existiert keine gesicherte und erkennbare Führung. Es gibt bis auf die eine Querungsstelle keine gesicherten Querungsmöglichkeiten. Die Seitenräume an der L127 Ost sind für eine kombinierten Rad-/Gehweg zu schmal.

Fahrkomfort Radverkehr

Der Verlauf der Ost-West Route ist nicht erkennbar. Verbesserung der Beschilderung ist notwendig. Der Anschluss der Nebenroute nach Niederberg ist besser in den Knoten zu integrieren.

Handlungskonzept

Maßnahmenvorschlag



Eine Umgestaltung des Knotenpunkts ist vorzusehen, der die Belange der Radfahrer und Fußgänger, der Busse und Tankstellenzufahrt berücksichtigt. Die Planung ist mit der kombinierten Rad-/Gehwegplanung im weiteren Verlauf der L127 zu kombinieren und die Nebenstrecke nach Niederberg besser anzuschließen.

Das Liegenschaftskataster weißt eine große Fläche der Straße aus, die bei der Planung Berücksichtigung finden kann. Als Knotenpunktform kann ein Kreisverkehrsplatz in Betracht gezogen werden. Möglicher Grunderwerb am Klostergrundstück und Wegfall von Begrünung ist aber zu erwarten

Ausbaustufen

Im Ersten Ansatz ist die Führung der Radfahrer besser auszuschildern und zu markieren. Eine Querungsstelle westlich der Einmündung vorzusehen. Eine Prüfung zur Verlegung der Bushaltestelle ist zu prüfen

Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rügenach)

OsWe 4.	Abschnitt:	Arenberg: Pfarrer Kraus-Straße		
	Maßnahme:	Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit, Neuordnung der Fahrbahnfläche mit festangelegten Stellplätzen, Markierung Piktogrammketten / Schutzstreifen		
Mängel	 			
Handlungskonzept	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input checked="" type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig

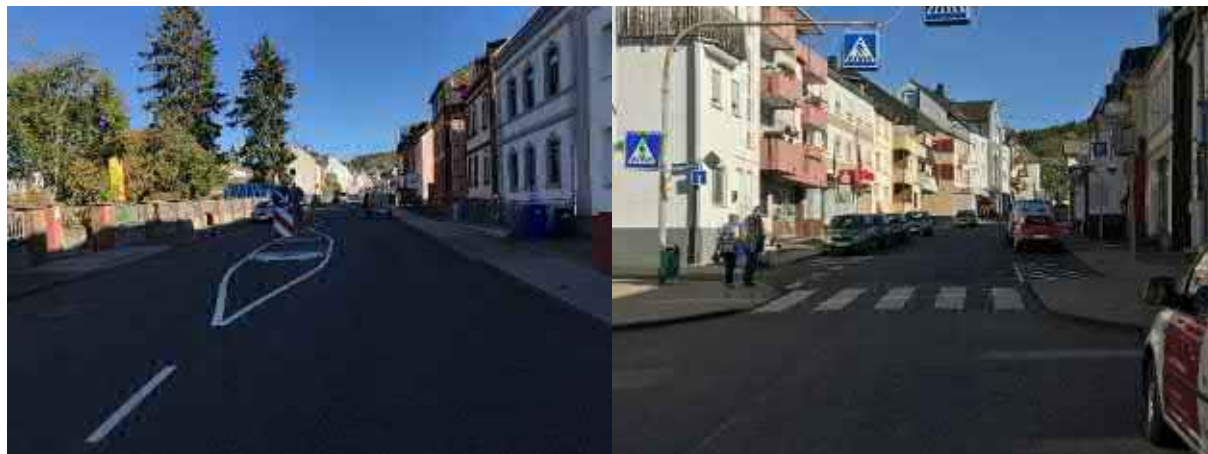
Bestandsbeschreibung

Die Pfarrer-Kraus-Str. hat die Charakteristik einer Sammelstraße im Koblenzer Straßenverkehrsnetz. Sie bindet die Verkehre in den Stadtteilen Niederberg und Arenberg. Sie hat eine Verkehrsbelastung von 1000-2000 Kfz/d im Betrachtungsabschnitt. Es verkehrt die ÖPNV-Linie 9 (VRM GmbH, 2019). Außerdem durchläuft Sie das Ortszentrum von Arenberg. Hier sind an ihr Kleingewerbe, Apotheke, Bankfilialen, Imbiss und Gasthäuser angesiedelt, wodurch Parkraum in Anspruch genommen wird. In Abständen existieren Querungsstellen bzw. Fußgängerüberwege. Die zulässige Geschwindigkeit liegt bei 50 km/h.

Im Höhenprofil hat die Pfarrer-Kraus-Straße im Abschnitt Silberstraße zur L127 eine Steigung von 7%, im davorliegenden Abschnitt bis „auf dem Forst“ 2,7-4,6%. Die Fahrbahnbreite schwankt durchschnittlich zwischen 7,0 - 9m. Im Bereich des Zentrums von Arenberg liegen die Fahrbahnbreiten in Abschnitten bei 6,0m, im Bereich der Bushaltestelle Silberstraße bei 4,5m.

Führung des Radverkehrs im Bestand

Im Bestand ist keine Radverkehrsanlage vorhanden. Es gilt Mischverkehr auf der Fahrbahn.



Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rügenach)



Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Die große Fahrbahnbreite in weiten Teilen des Abschnitts verleitet zum Fahren mit hohen Geschwindigkeiten der Kfz-Fahrer. PKW-Stellplätze sind nicht markiert. Dadurch kann es zu Risikosituationen kommen, wenn Radfahrer zum Umfahren der abgestellten Kfz dem fahrenden Kfz in seinen Fahrbereich wechselt. Kfz- wie auch Radfahrern muss die Einteilung und Nutzung der Fahrbahnfläche untereinander klarer aufgezeigt werden.

Die Steigung ab der Kreuzung Silber-/Immendorfer Straße ist mit zu berücksichtigen.

Fahrkomfort Radverkehr

Der Routenverlauf am Übergang zum nächsten Abschnitt in die Straße „Auf dem Forst“ ist nicht erkennbar.

Handlungskonzept

Maßnahmenvorschlag

Die verfügbare Fahrbahnfläche ist für die Einrichtung von Schutzstreifen und einem Längsparkstreifen nicht ausreichend. Im gesamten Streckenabschnitt ist die Geschwindigkeit auf 30 km/h herabzusetzen. PKW-Stellplätze sind wechselseitig anzuordnen und zu markieren. Es empfiehlt sich die Verschwenkung der Kernfahrbahn mit zu markieren. Ggf. sind hier zusätzlich Hindernisse oder Pflanzbeete mit Bäumen aufzustellen. Über Fahrradpiktogrammketten wird dem Autofahrer und Radfahrer die Führung des Radverkehrs sichtbar gemacht.

Zwischen Silberstraße und L127 ist aufgrund der Steigung von 7% die Anordnung eines Schutzstreifens der Breite 1,50m aufwärts zu empfehlen. PKW-Stellplätze sind dazu vereinzelt nur auf der talwärts führenden Seite zulässig. Der Schutzstreifen ist hinter der Engstelle ab der Fahrbahnbreite von $\geq 7\text{m}$ zu beginnen. Zwischen abgestelltem PKW und Schutzstreifen verbleibt damit eine Restfahrbahn von $\geq 3,50\text{m}$. Fahrradpiktogramme sind talwärts anzuordnen.

Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rügenach)

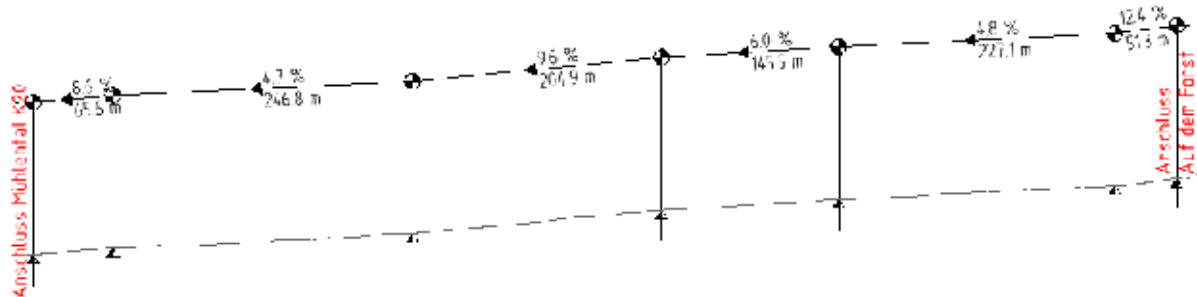
OsWe 5.	Abschnitt: Arenberg: Auf dem Forst - Mühlental		
	Maßnahme: Lückenschluss der Ost-West Route im Mühlental durch Neubau einer Asphaltfahrbahn im Bereich des geschotterten Abschnitts		
Mängel			
Handlungskonzept	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input checked="" type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig
			Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input checked="" type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung

Die Straße „Auf der Forst“ hat eine erschließende Funktion und ist als 30km/h-Zone beschildert. Die Fahrbahnbreite beträgt 5m. Die Längsneigung von der Pfarrer-Kraus-Straße bis zur Einmündung Mühlental liegt etwas über 10% bei ca. 150m Strecke.

Der erste Abschnitt der Verbindungsachse zwischen Auf der Forst und Mühlental ist auf 250m asphaltiert. Die Decke recht neu. Die folgenden 400m sind geschottert und als reiner Gehweg ausgeschildert. Der letzte Abschnitt bis ist asphaltiert. Er dient vorrangig Erschließung der dort angebundnen bewohnten Gebäude. Die Fahrbahnbreite beträgt mindestens 3,5m. Beleuchtung ist vereinzelt vorhanden. Der Ast mündet spitz in die gleichnamige Straße Mühlental. Der Knoten liegt bereits in der OD Koblenz, die 30km/h- Zone beginnt erst im Anschluss. Er gilt rechts-vor-links.

Höhenprofil:



OsWe-Abb. 5-1: Abbildung des Höhenprofils der Verbindungsachse Auf der Forst - Mühlental

Führung des Radverkehrs im Bestand

Im Bestand ist keine Radverkehrsführung gegeben. Eine Route ist nicht ausgeschildert.



Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rügenach)



Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Die Borsteinkante am Übergang von der Straße „Auf der Forst“ kann beim Einbiegen zu stürzen führen.

Talswärts ist die Einmündung Mühlental für Kfz der Hauptfahrrichtung schwer einsehbar. Es gibt keine Warnschilder oder Markierungen.

Fahrkomfort Radverkehr

Bei der örtlich gegebenen Steigung erschwert Schotter deutlich den Kraftaufwand bei einem nicht elektrisch unterstützten Fahrrad. Der beschilderte Gehwegabschnitt ist nicht für Radfahrer zugelassen.

Beleuchtung im Streckenabschnitt ist nicht gegeben und reduziert das Sicherheitsgefühl im Dunkeln ein.



Die Route ist nicht beschildert.

Handlungskonzept

Maßnahmenvorschlag

Die Borsteinkante am Übergang von der Straße „Auf der Forst“, sowie die Schranke vor Beginn des geschotterten Abschnitts ist zu entfernen und durch Poller zu ersetzen. Die Schotterstrecke ist durch eine Asphaltfahrbahn (Breite 2,5-3m) zu ersetzen und die gesamte Strecke mit Straßenbeleuchtung zu versehen. Der Abschnitt ist als kombinierter Rad-/Gehweg zu beschildern. An der Einmündung Mühlental sind Wartelinien zu markieren und Warnschilder aufzustellen. Das VZ 357 „Sackgasse“ ist gegen das VZ 357-50 „durchlässige Sackgasse für Rad- und Fußgänger“ zu tauschen. Die OD Grenze ist vorzuziehen und die Erschließungsstraße in die 30 km/h-Zone zu integrieren. Die anschließende Hauptroute nach Arzheim ist in die Beschilderung mit aufzunehmen.

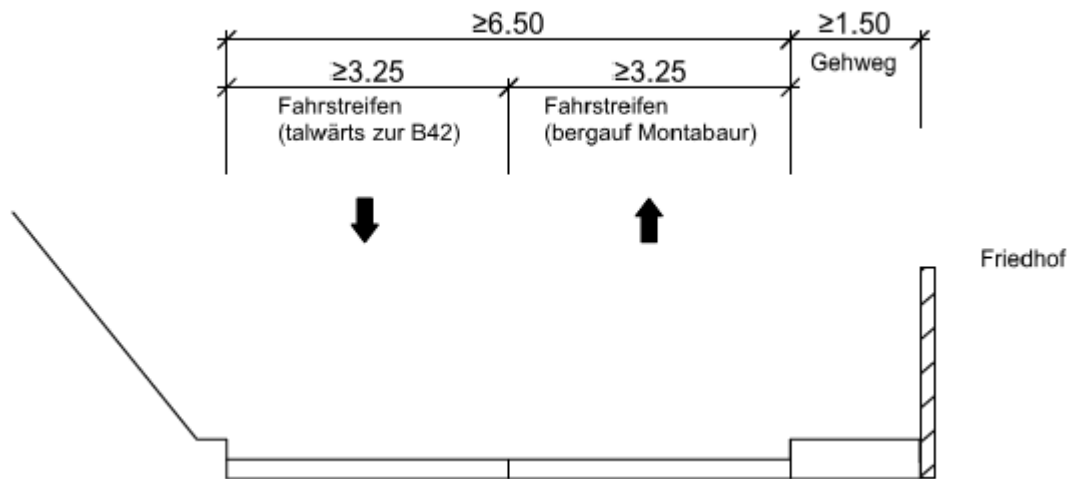
Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rügenach)

OsWe 6.	Abschnitt:	Ehrenbreitstein: L127 - Mühlental		
	Maßnahme:	Anlage eines bergaufführenden Radschutzstreifens in zwei Ausbaustufen		
Mängel	 			
Handlungskonzept	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input checked="" type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input checked="" type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input checked="" type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung

Der Streckenabschnitt führt auf der L127 von der Einmündung Mühlental bis zur Einmündung Helfenstraße (Arenberger Str., Vor dem Sauerwassertor, Obertal) in Ehrenbreitstein. Sie ist Hauptverkehrsstraße im Verkehrsnetz der Stadt und bindet die Stadtteile Niederberg, Arenberg, Arzheim, Immendorf an das Regional- und Fernnetz an. Sie wird dabei von einigen ÖPNV-Bus-Linien befahren. Die DTV Verkehrsbelastung beträgt 12.800 Kfz/d mit einem SV-Anteil von 4% (VERTEC, 2019).

Durch die enge Bebauung und Tallage ist der Verkehrsraum begrenzt. Die Fahrbahnbreite liegt zwischen 6,5 und 7,50m. In Mitten des Abschnitts mündet der Abzweig nach Arzheim (K19 - Brentanostraße). Der Knoten ist LSA-geregelt. Zwei weitere Fußgänger-LSA liegen im Abschnitt.



OsWe-Abb. 6-1: Arenberger Straße Bestandsquerschnitt

Führung des Radverkehrs im Bestand

Im Bestand ist keine Radverkehrsführung vorhanden. Die Strecke ist nicht ausgeschildert

Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rügenach)



Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

In der L127 ist keine Radverkehrsführung vorhanden, die Verkehrsbelastung durch Kfz aber hoch. Richtung Arenberg werden Fahrradfahrer ohne elektronische Unterstützung durch die Steigung deutlich langsamer unterwegs sein als der Kfz-Verkehr. Dadurch kann es zu gefährlichen Überholsituationen kommen. Talwärts wird mit höheren Geschwindigkeiten gefahren, wodurch ein Überholen eher auszuschließen ist.

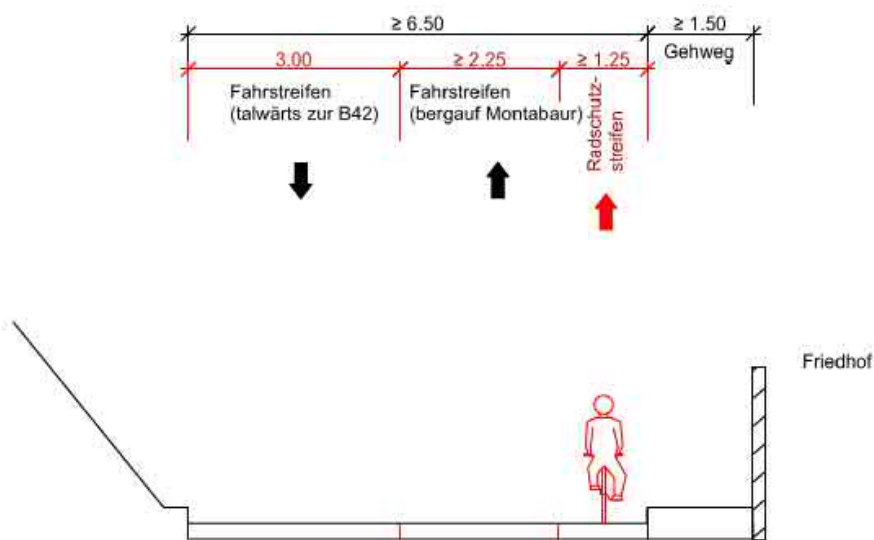
Fahrkomfort Radverkehr

Die Hauptroute ist nicht beschildert. Die Routenführung ins Mühlental ist nicht gegeben.

Handlungskonzept

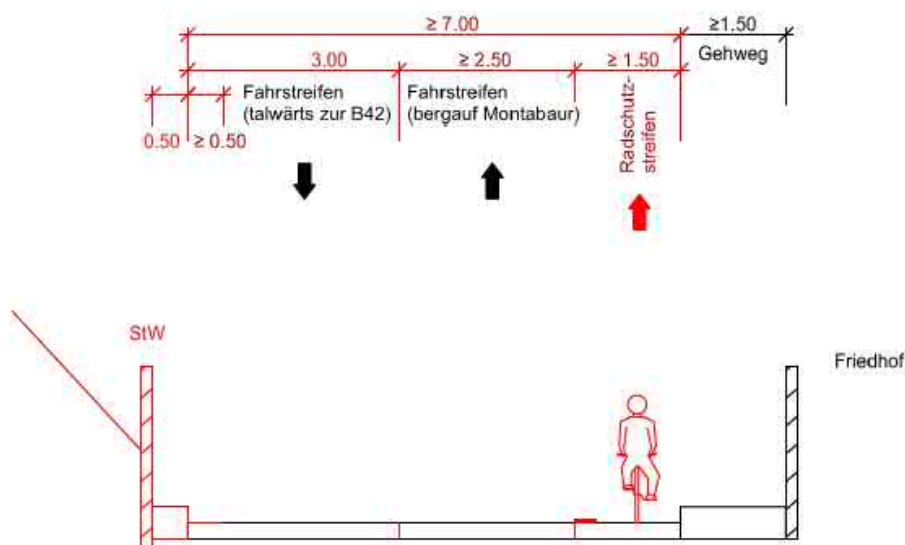
Maßnahmenvorschlag

Die Fahrbahnbreite lässt die Einrichtung beidseitiger Schutzstreifen nicht zu. Bergauf ist dem Radfahrer aber aufgrund der langsameren Geschwindigkeit ein besserer Schutzraum zu geben. Es wird vorgeschlagen einen Schutzstreifen bergauf einzurichten. Dazu muss der talwärts führende Fahrstreifen auf 3,0m Breite reduziert werden. Im Bereich der Fahrbahnbreite ab $\geq 7m$ ist der Schutzstreifen im Regellaß von $\geq 1,50m$ zu markieren wodurch eine Restfahrbahnbreite von 2,50 m bleibt. Innerhalb der Engstelle (ca. 100m Länge) der Fahrbahnbreite von 6,50m ist die Einrichtung mit dem Mindestmaß 1,25m und 2,25m Restfahrbahn in der ersten Ausbaustufe anzustreben. Die zulässige Geschwindigkeit im Abschnitt ist auf 30 km/h zu senken. An den LSA'n sind vorgezogene Haltelinien / ausgeweiteter Aufstellstreifen für Radfahrer anzulegen




OsWe-Abb. 6-2: Arenberger Straße Planung Ummarkierung im Bestand (1. Maßnahmenstufe)

In der zweiten Ausbaustufe ist die Böschung durch die Fortführung einer Stützwand, die ab Höhe Einmündung Mühlental an der L127 beginnt, abzufangen und die Fahrbahn auf 7,0m (besser 7,50m) zu verbreitern, um den 1,50m breiten Schutzstreifen und Restbreite von 2,50m unter zubringen. Grunderwerbsmaßnahmen sind zu erwarten.



OsWe-Abb. 6-3: Arenberger Straße Planung Ausbaubauvariante Umbauvorschlag (2. Maßnahmenstufe)

Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rügenach)

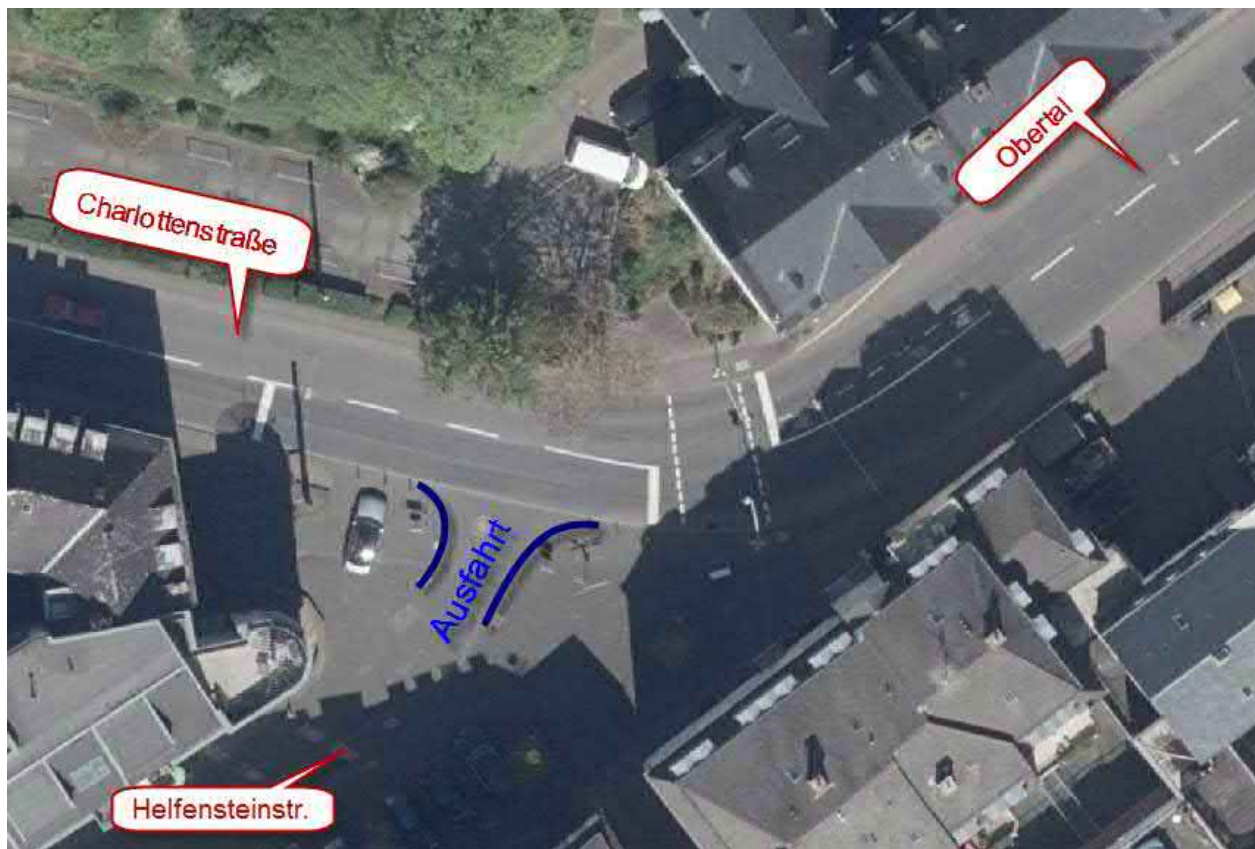
OsWe 7.	Abschnitt:	Ehrenbreitstein: Knoten L127 Obertal - Helfensteinstraße		
	Maßnahme:	Umgestaltung des Knotenpunkts mit gesicherter Abbiegeführung des Radverkehrs und verkehrsunabhängiger LSA		
Mängel				
Handlungskonzept	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input type="checkbox"/> im Bestand <input checked="" type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input checked="" type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung

Am Knoten Obertal – Helfensteinstraße führt die L127 über eine enge Kurve in Richtung B42 (Charlottenstraße). Die Helfensteinstraße ist zum Knoten hin als Einbahnstraße ausgewiesen, für Radfahrer in der Gegenrichtung aber freigegeben. Eine LSA für Fußgänger zur Querung der L127 ist in der Kurve eingerichtet.

Führung des Radverkehrs im Bestand

Im Obertal ist talwärts in der Mitte vor der Kurve ein Schutzstreifen von der Breite 1,25m markiert um als Radfahrer in die Helfensteinstraße einzubiegen. Der Streifen endet an der Haltelinie zur LSA. Die Einmündung befindet sich erst ein Stück dahinter.



OsWe-Abb. 7-1: Darstellung des Knotenpunkts L127 (Charlottenstraße – Oberta) – Helfensteinstraße [Luftbild (Stadtverwaltung Koblenz, 2018)]

Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rübenach)



Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Der schmale Radschutzstreifen in Mitten der Fahrbahn ist in der engen Kurvenlage zu schmal. Ungenügend ist auch, dass dieser, an der bereits LSA-Haltelinie, endet und der eigentliche Wartebereich zum Abbiegen in die Helfensteinstraße erst einige Meter dahinter folgt. Die Fläche wird von großen Fahrzeugen überfahren. Ein Schneiden des Gegenverkehrs ist möglich. Die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs ist für die Situation zu hoch.

Fahrkomfort Radverkehr

Eine Wegweisung fehlt. Der Abzweig von und aus der Helfensteinstraße als Hauptroute ist nicht ersichtlich

Handlungskonzept

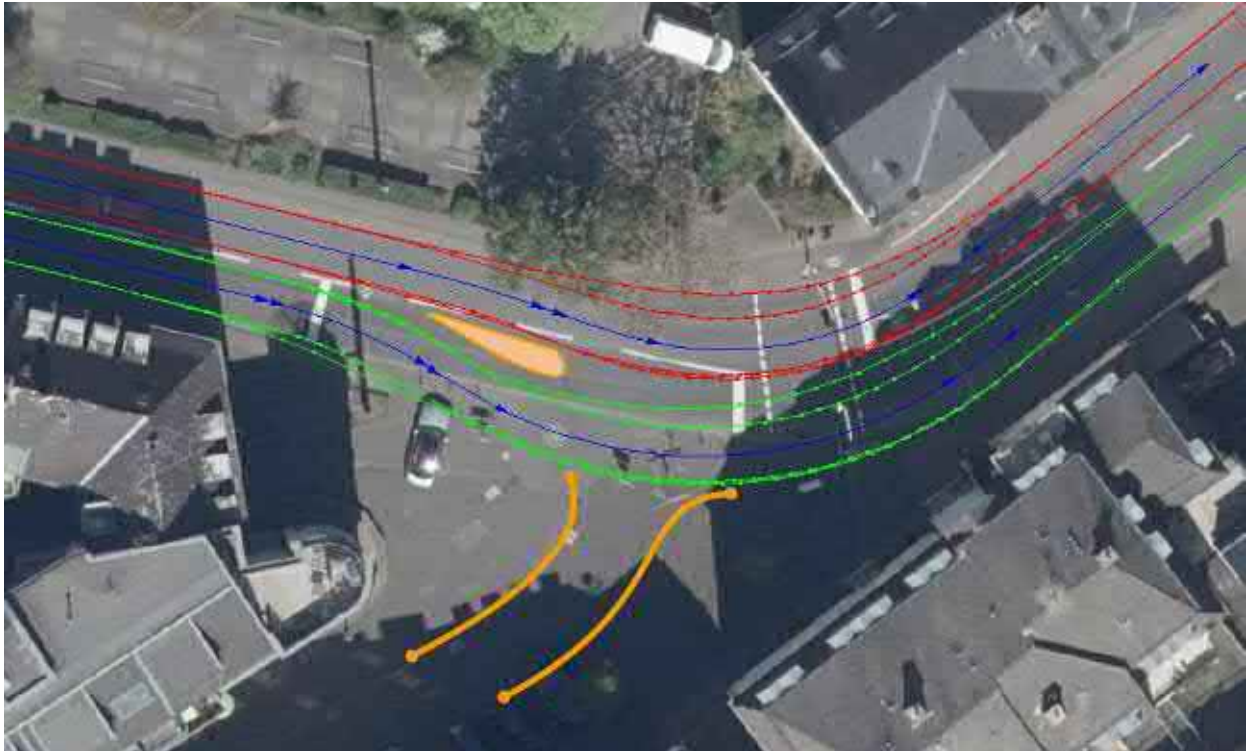
Maßnahmenvorschlag

Die Geschwindigkeit auf der L127 ist vor dem Knotenpunkt auf 30km/h zu senken. Außerdem ist eine Umgestaltung des Knotenpunkts erforderlich. Zu berücksichtigen sind hierbei die Fahrkurven des Schwerverkehrs (wie Sattelzüge und Busse), wodurch der Einbau von Verkehrsinseln erschwert bzw. ausgeschlossen ist.

Die südliche Fahrbahnkante ist einige Meter zur Helfensteinstraße zu verschwenken. Der entstehende Aufstellbereich der Radfahrer sollte 1,50m Breite haben und über einen Fahrbahnteiler in der Charlottenstraße gesichert werden. Der Schutzstreifen im Obertal ist in gleicher Breite anzuschließen und rot zu markieren.


Die Einmündung der Helfensteinstraße ist einige Meter nach Osten zu versetzen. Durch die verschwenkte Fahrbahn wird das Sichtfeld aus dieser stark reduziert. Die Mindestlänge von 22m bei 30 km/h ist sehr knapp bemessen. Für die Verkehrssicherheit ist die Anlage einer Lichtsignalanlage mit verkehrsabhängiger Steuerung anzustreben.

Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rübenach)



OsWe-Abb. 7-2 Skizzenhafte Darstellung zur Umgestaltung der Einmündung Helfensteinstraße in die L127 mit Darstellung der Fahrkurven von Sattelzügen; Weiterentwicklung Stegreifentwurf anlässlich des Fragenkatalogs „3. Koblenzer Fahrradtag“ [61.1/Sb 09/18 o.M. (Mail Schwab 2019-02-08)], [Luftbild (Stadtverwaltung Koblenz, 2018)]

Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rügenach)

OsWe 8.	Abschnitt:	Ehrenbreitstein: Helfensteinstraße – im Teichert		
	Maßnahme:	Überprüfung der Umlaufschranken im Teichert		
Mängel				
Handlungskonzept	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input type="checkbox"/> im Bestand <input checked="" type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input type="checkbox"/> Hoch <input checked="" type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung

Die Hauptroute führt über die Helfensteinstraße und im Teichert durch das Zentrum von Ehrenbreitstein. Die Erschließungsstraßen befinden sich in einem verkehrsberuhigten Bereich und sind als Einbahnstraßen ausgewiesen. Die Oberfläche ist gepflastert.

Führung des Radverkehrs im Bestand

Die Einbahnstraßen sind für Radfahrer in Gegenrichtung freigegeben. Vor dem Torbogen zur Grundschule Ehrenbreitstein sind Umlaufsperrn angeordnet. Der Weg mündet am Lebensmittelmarkt auf die asphaltierte Zufahrtsstraße vom Kapuzinerplatz



Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rübenach)

Mängelanalyse

Verkehrssicherheit / Fahrkomfort Radverkehr

Zur Geschwindigkeitsreduzierung vor der querenden Humboldtstraße sind am Übergang Helfensteinstraße – Im Teichert Umlaufsperrn eingerichtet. Die Sperrn haben den Nachteil, dass sie von Radfahrern nur ungenügend umfahren werden können. Leichte Verletzungen durch Stoßen sind möglich. Gruppenfahrten und Gegenverkehr sind dagegen ausgeschlossen. Bei steigendem Radverkehr verkommt der Punkt zu einer Engstelle. Für die Nutzung von Fahrrädern mit Anhängern ist sie ab einer entscheidenden Größe unpassierbar.

Handlungskonzept

Maßnahmenvorschlag

Eine Rücknahme der Umlaufsperrn ist zu prüfen. Mit Hilfe der Markierung von Wartelinien im Kreuzungsbereich wird dem Fahrzeugführer auf der Humboldtstraße die Rechts-Vor-Links Regelung verdeutlicht, so dass er hier auf Radfahrer aus dem Torbogen zu rechnen hat. Warnschilder ergänzen die Situation und sind sowohl in der Humboldtstraße als im Teichert nur für die Radfahrer aufzustellen. Verkehrsspiegel verbessern zusätzlich die Situation.


In einer weiteren Ausbaustufe sollte der Kreuzungsbereich mit einer harten Plateauerhöhung umgestaltet werden. Hierdurch werden wegen des Fahrkomforts Kfz- wie Radfahrern ausgebremst. Diese Lösung ist bei steigendem Radverkehr vorrangig umzusetzen, um auf die Schranken zu verzichten und die Engstelle zu vermeiden.

Wird eine Entfernung der Umlaufsperrn aus heutiger Sicht noch widersprochen, wird vorgeschlagen die Schranken im Winkel schräg anzuordnen. Die Geschwindigkeit der Radfahrer wird dadurch etwas gesenkt und schafft die gewünschte Aufmerksamkeit. Eine Befahrung mit Anhänger ist nun gewährleistet.

Die Beschilderung der Haupttroute mit Abzweig zur rechtsrheinischen Fernradwegverbindung und Blindtal zum Asterstein ist zu ergänzen.

Am Übergang der Straße am Teichert zur Straße vom Kapuzinerplatz ist ein Rundbord angeordnet. Dieser ist niveaugleich abzusenken.

Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rügenach)

OsWe 9.	Abschnitt: Ehrenbreitstein: Im-Teichert – Emser Straße		
	Maßnahme:		
Mängel			
Handlungs-konzept	Umsetzung <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input checked="" type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input checked="" type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau 	Priorität <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig 	Kosten: <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung

Der Streckenabschnitt verbindet Ehrenbreitstein mit Pfaffendorf. Über den Knoten mit Kolonnenweg Abzweig B42 besteht Anschluss an die Bundesstraße. Für Kfz aus Norden stellt dies vorrangig den Anschluss nach Pfaffendorf dar. Sie spiegelt eine wichtige innerörtliche Hauptverkehrsstraße im Stadtgebiet wieder. Die DTV-Verkehrsbelastung liegt bei 2400 Kfz/d mit 5 % Schwerverkehrsanteil (VERTEC, 2019). Es verkehren die Buslinien 6 und 9 (VRM GmbH, 2019). Parkraum ist in Abständen auf der Fahrbahn gestattet. Am Wechsel von Im Teichert zur Emser Straße unterquert die Straße die B42 und DB-Strecke in einer Doppelkurve. Die Geschwindigkeit ist bis zum Kolonnenweg als 30 km/h-Zone ausgewiesen, sonst gilt 50 km/h. Innerhalb der 30er-Zone hat die Fahrbahn 6m Breite mit Baumscheiben. Sonst liegt die Breite bei 7m. In der Unterführung liegt die lichte Weite bei ≥8m. Der Gehweg ist schmal. In der Emserstraße sind die Auf- und Abfahrtrampen der Pfaffendorfer Brücke angeschlossen.

Führung des Radverkehrs im Bestand

Es ist keine Radverkehrsführung im Bestand ausgeschildert. Hinter dem Brückenbauwerk zweigt die Einfahrt zum Rheinsteigufer ab. Hier ist der rechtsrheinische Fernradweg angebunden.



Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rügenach)



Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Hinter dem Knoten zum Kolonnenweg / Abzweig B42 ist die Fahrbahn häufig bis in den Knoten zurück zugestellt. Ein Aufstellbereich zum Vorbeilassen entgegenkommender Fahrzeuge fehlt. Dies gefährdet auch den Radverkehr.

In der engen Kurve hinter der Bahnunterquerung ist die Sicht besonders eingeschränkt. Es besteht Konfliktpotential wenn breite Fahrzeuge und PKW sich begegnen. Radfahrer werden trotz Engpass hier gerne überholt. Generell wird die Kurve trotz fehlender Sicht geschnitten. Dies gefährdet linksabbiegende Radfahrer zum Rheinufer. Der Gehweg in der Unterführung ist zudem schmal.

Fahrkomfort Radverkehr

Eine Beschilderung der Radwegroute, auch zum Fernradweg am Rheinufer ist nicht vorhanden. Auch bei Tageslicht ist die Unterführung aufgrund der Länge von über 40m ziemlich dunkel.

Handlungskonzept

Maßnahmenvorschlag

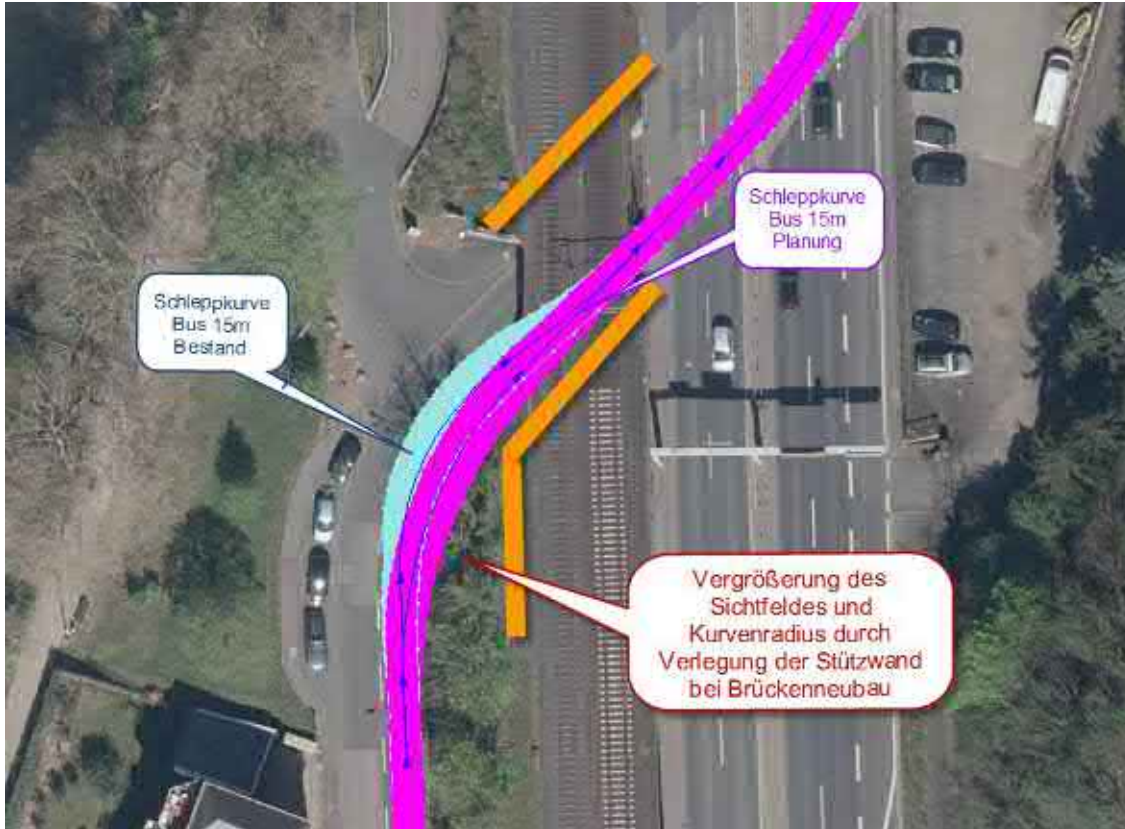
Die zulässige Geschwindigkeit ist im Abschnitt auf 30 km/h zu senken. Aufgrund der fehlenden Sichtverhältnisse ist dies generell unabdingbar.

Im Bereich des Knotens Kolonnenweg / Abzweig B42 ist in Fahrtrichtung Pfaffendorf bis zum Ende der Verziehung der Fahrbahnbreite ein Halteverbot einzurichten. Die zulässigen Längsparkplätze sind zu markieren. Ggf. ist eine wechselseitige Anordnung vorteilhaft, die als Geschwindigkeitsbremse dienen kann. Fahrradpiktogrammketten mit Richtungspfeil sind beidseitig anzuordnen, um Auto und Radfahrern die Führung der Haupttroute sichtbar zu machen. Zusätzlich sind vor der Kurve aus Richtung Pfaffendorf auch Piktogramme mit Linkspfeil neben der Geradeausrichtung in Mitten der Fahrbahn aufzubringen, um den Abzweig zum Rheinufer aufzuzeigen. Der Rundbord vor der Zufahrt sollte abgeflacht werden. Ggf. ist zur Abfangung von Regenwasser eine leichte Anrampung der Fahrbahnoberfläche in der Zufahrt notwendig. Wegweiser der einzelnen Routen sind zu ergänzen.

In der Unterführung ist die Einrichtung einer Dauerbeleuchtung wünschenswert. Des Weiteren ist die Querschnittsaufteilung innerhalb der Unterführung nach einer Detailplanung abzuändern. Der Gehweg ist auf $\geq 1,50\text{m}$ zu verbreitern. Zusätzlich ist die Engstelle mit VZ 208 „Vorrang des Gegenverkehrs“ in Fahrtrichtung Ehrenbreitstein und VZ 308 „Vorrang vor dem Gegenverkehr“ in der Gegenrichtung zu beschildern.

Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rügenach)

Bei einem statisch bedingt möglichen Neubau der Bahnbrücke ist die lichte Weite zu erweitern und die Stützwand in der Kurve zurückzusetzen. Dadurch wird ein vergrößertes Sichtfeld geschaffen. Der Kurvenradius kann damit auch vergrößert werden. Entgegenkommende Fahrzeuge wie auch der wartende linksabbiegende Radfahrer werden leichter erkannt. Die Engstelle wird entschärft.



OsWe-Abb. 9-1: Darstellung der Fahrkurve eines Bus (15m Länge) im Bestand und Planung im Übergang Emser Str. – Im Teichert mit skizzenhafter Illustration der zurückgesetzten Stützwand / Widerlager [Luftbild (Stadtverwaltung Koblenz, 2018)]

OsWe 10.	Abschnitt:	Pfaffendorf/Zentrum: B49 – Pfaffendorfer Brücke		
	Maßnahme:	Ersatzneubau der Pfaffendorfer Brücke mit Umgestaltung der Zufahrts-/Ausfahrtrampen zur Optimierung der Radverkehrsführung		
Handlungskonzept	Umsetzung	<input checked="" type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig

OsWe 11.	Abschnitt:	Zentrum: Knoten Mainzer Str./ Rizza-Straße		
	Maßnahme:	Ersatzneue der Brücke über die Mainzer Straße / Neustadt mit Optimierung der Radverkehrsführung im Knoten Mainzer Straße / Rizzastr / Julius Wegeler-Str und Anschluss zur Rizzastr. und Pfaffendorfer Brücke		
Handlungskonzept	Umsetzung	<input checked="" type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig

Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rügenach)

OsWe 12.	Abschnitt:	Zentrum: Rizzastr. zwischen Mainzer Str. und Südallee		
	Maßnahme:	Neugliederung der Rad- und Gehwegsbeziehungen im Abschnitt		
Mängel				
Handlungskonzept	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input type="checkbox"/> im Bestand <input checked="" type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung

In diesem Abschnitt ist die Rizzastraße als Sammelstraße im städtischen Verkehrsnetz ausgewiesen. Zwischen Mainzer- und Kurfürstenstraße gilt Zweirichtungsverkehr mit einer Fahrbahnbreite von 9m für drei Fahrspuren. Die Ostrichtung endet hier am LSA-geregelten Knotenpunkt mit der Mainzer Straße mit einem Links- und kombinierten Geradeaus+Rechts - Abbieger. Einen 2m breiten Gehweg gibt es auf Nordseite, der zu einem Fußgängerüberweg führt. Südlich besteht ein getrennter Rad- und Gehweg mit einer jeweiligen Breite von 2,0 und entsprechendem Sicherheitsraum.

Die Rizzastraße ist ab der Kurfürstenstraße als Einbahnstraße Richtung Westen ausgewiesen. Sie führt hier am Max-von-Laue Gymnasium vorbei, wodurch zu Schulzeiten vermehrter Eltern-Schulverkehr zu beobachten ist. Der Straßenquerschnitt ist in den vergangenen Jahren neugestaltet worden. Die Fahrbahnbreite ist 4,50m breit. Stellplätze in Schrägaufstellung befinden sich links. Rechts werden eine Reihe von Garagen erschlossen. Getrennte Rad- Gehwege sind beidseitig angeordnet. Die Radwege sind jeweils 2m breit, die Gehwege 1,6 bzw. 3,0m. Zugehörige Sicherheitsräume sind vorhanden. Vor und nach Schulbeginn ist der nördliche Radweg durch haltende Elternfahrzeuge blockiert.

Die zulässige Geschwindigkeit ist 50 km/h

Führung des Radverkehrs im Bestand

Die Rizzastraße ist bereits heute unter Radfahrern die mitunter nachgefragteste Ost-West Verbindung im Stadtgebiet. Alle Radwege im Abschnitt sind in beide Fahrrichtungen freigegeben. An der LSA mit der Mainzer Straße ist die querende Furt der Mainzer und Julius-Wegeler-Str für Radfahrer freigegeben. Hier schließt die Planung Ersatzneubau Mainzer Str. an.



Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rügenach)



Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Die bestehenden Radwege sind mit dem Bestandsmaß von 2,0m nach RASSt 2006 (FGSV e.V., 2007) nur im Ausnahmefall bei geringer Radverkehrsstärke in beiden Richtungen zulässig. 2,0m ist das Grundmaß für einen baulich getrennten Einrichtungsradweg.

Im Bereich der Schule ist der südliche Radweg häufig durch Eltern-Verkehr zugeparkt. Problematisch hierbei ist, dass dies vor allem zu Stoßzeiten geschieht, in denen die Radfahrerstärke (auch durch Schüler) am stärksten ist.

Die Geschwindigkeit sollte auch im Hinblick auf die Schule, auf 30km/h gesenkt werden.

Fahrkomfort Radverkehr

Durch die Doppelseitige Führung ist die fortlaufende Radwegführung undurchsichtig.

Am Knoten der LSA gibt es zum Anschluss Pfaffendorfer Brücke / Julius-Wegeler-Straße, keine direkte Abbiegemöglichkeit in die Rizza-Straße. Gleiches gilt für die Gegenrichtung. Die Wartezeiten zur Knotenpunktquerung der Haupt Ost-West Strecke sind deutlich zu lang. Der Aufstellbereich vor den Furten reicht für die Anzahl Radfahrer in den Stoßzeiten nicht aus. Fußgänger werden behindert.

Handlungskonzept

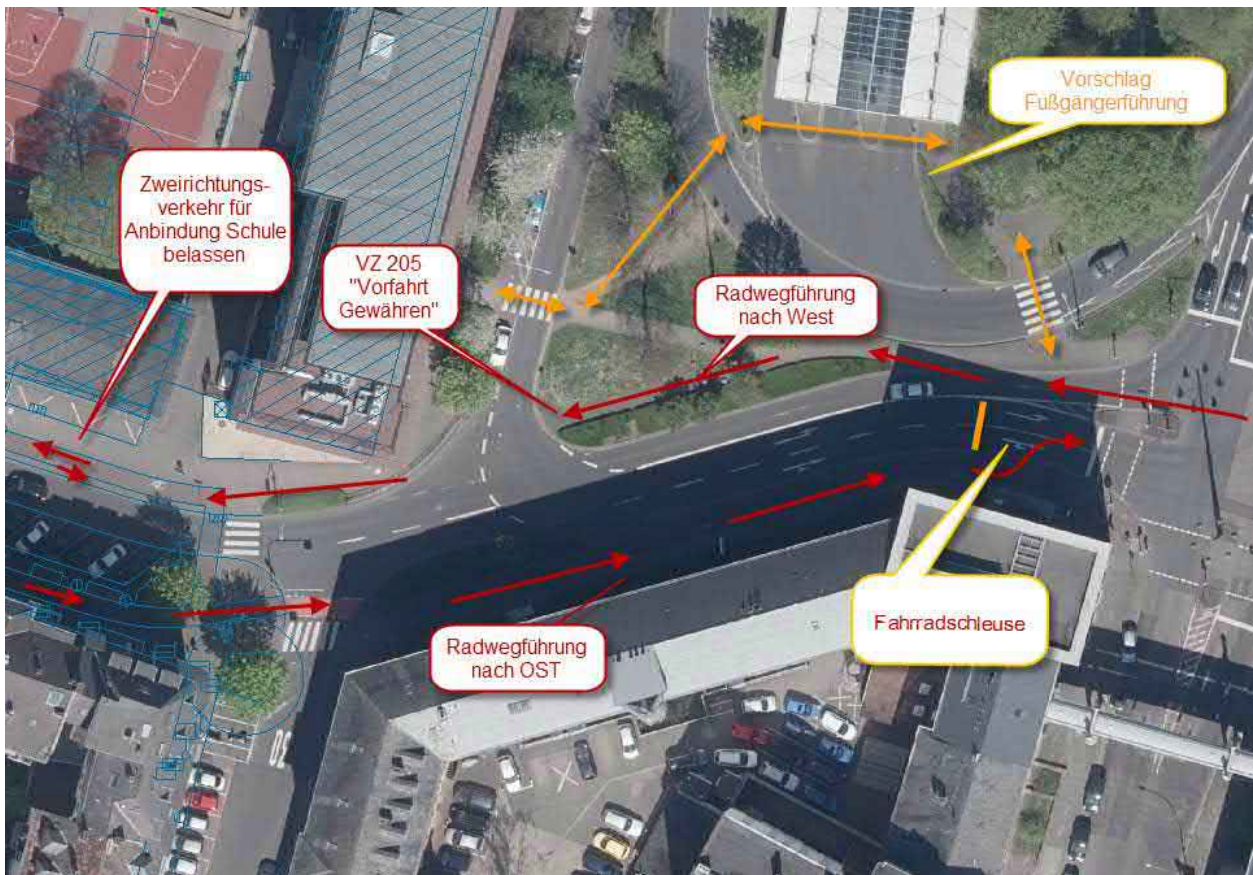
Maßnahmenvorschlag

Gemäß dem Gesamtkonzept zur Rizzastraße ist der südliche Radweg nur noch entgegen der Einbahnfahrtrichtung als Radweg freizugeben. Der Zweirichtungsverkehr wird aufgehoben. Einzig im Bereich der Schule sollte am nördlichen Weg ein Fahren in beiden Richtungen erlaubt sein, um die einfache Anbindung der Schule zu gewährleisten.

Am Knoten zur Mainzer Straße hilft die Einrichtung einer Fahrradschleife um dem Radfahrer alle Abbiegemöglichkeiten direkt anzubieten. In der Gegenrichtung ist in der Julius-Wegeler-Straße ein vorgezogener Aufstellbereich anzuordnen. Dies ist bei der Planung Mainzer-Straße zu berücksichtigen.

Im weiteren Verlauf wird der Radfahrer hinter der LSA auf den Gehweg umgeleitet, der zum Radweg umgewidmet wird. Den Beobachtungen zur Folge zielt der Großteil der Fußgängerbewegungen zur Haltestelle Rhein Mosel Halle. Dies sollte bei Anlage der Fußwege Berücksichtigung finden und der Umlauf, der auch durch Laufspuren im Gras sichtbar ist mittels eines weiteren Fußgängerüberwegs folge getragen werden. Ohne die Umwidmung kann alternativ der Grünstreifen zwischen Gehweg und Fahrbahn beseitigt und zum fahrbahnbegleiteten Radweg umgebaut werden. Die Maßnahme ist erforderlich, da zu Spitzenzeiten der Rückstau auf der Rizzastraße die Radfahrer gleichermaßen behindern würde, und Irrfahrten über den Gehweg

Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rügenach)



OsWe-Abb. 12-1: Konzeptdarstellung zur Führung der Rad-/Gehwegbeziehungen im Bereich Rizzastraße zwischen Südallee und Mainzer Str. [Luftbild: (Stadtverwaltung Koblenz, 2018)]

damit begünstigt würden. Vor Querung der Ausfahrrampe vom Friedrich-Ebert-Ring ist dem Radfahrer wie beim Kfz-Verkehr VZ 205 „Vorfahrt Gewähren“ aufzuzeigen

Der zu Schulzeiten zugeparkte Radweg ist durch die Behörden häufiger zu kontrollieren. Die Fahrbahnbreite lässt ein Halten auf der Fahrbahn und Vorbeifahren mit 4,50m zu. Vereinzelt können Poller im Trennstreifen aufgestellt werden. Durch zu angebundenen Garagen ist diese Möglichkeit aber eingeschränkt.

Die zugelassenen Fahrradrichtungen sollten mit Piktogrammen und Richtungspfeil markiert werden.

Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rügenach)

OsWe 13.	Abschnitt: Zentrum: Rizzastr. zwischen Südallee und Löhrrstraße				
	Maßnahme: Neuordnung der Verkehrsfläche mit Markierung eines breiten Radfahrstreifens in Einbahnstraßenrichtung				
Mängel					
Handlungskonzept	<table border="0"> <tr> <td>Umsetzung</td> <td> <input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input type="checkbox"/> im Bestand <input checked="" type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau </td> <td> Priorität <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig </td> <td> Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig </td> </tr> </table>	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input type="checkbox"/> im Bestand <input checked="" type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig
Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input type="checkbox"/> im Bestand <input checked="" type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig		

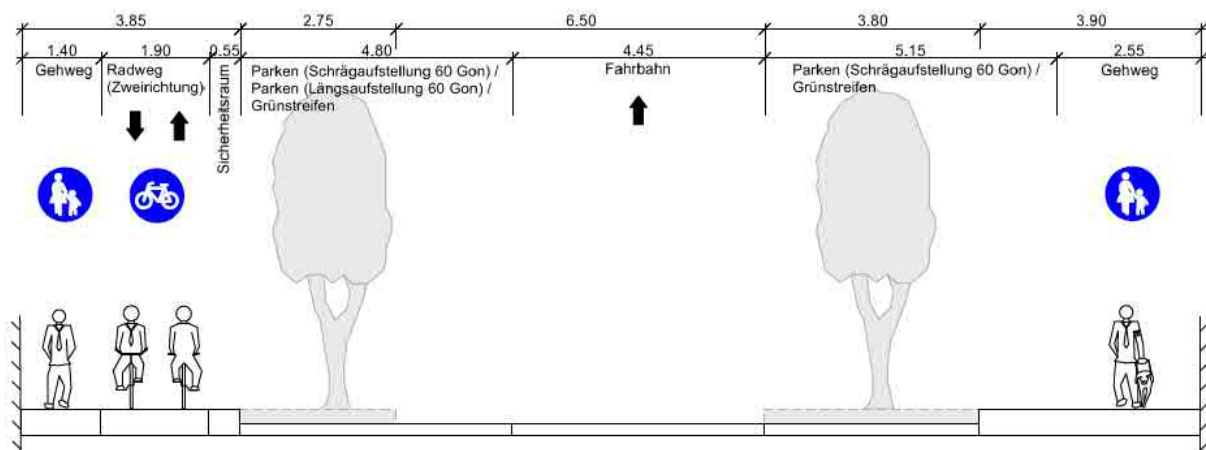
Bestandsbeschreibung

In diesem Abschnitt ist die Rizzastraße bis zur Hohenzollernstraße als Sammelstraße und anschließend als innerörtliche Hauptverkehrsstraße im städtischen Verkehrsnetz ausgewiesen. Sie ist als Einbahnstraße teilweise zweistreifig Richtung Westen ausgewiesen. Der Seitenraum wird als Parkraum genutzt, teilweise in Längs- teilweise in Schrägaufstellung. Baumscheiben sind beidseitig vorhanden. Sie kreuzt im Abschnitt die Hohenzollern- und Bahnhofstraße. Die Verkehrsbelastung liegt als DTV bei 3000 - 5000 Kfz/d. Der Schwerverkehrsanteil ist sehr klein. Ab der Hohenzollernstraße führen zwei ÖPNV-Linien darüber. Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 50 km/h

Führung des Radverkehrs im Bestand

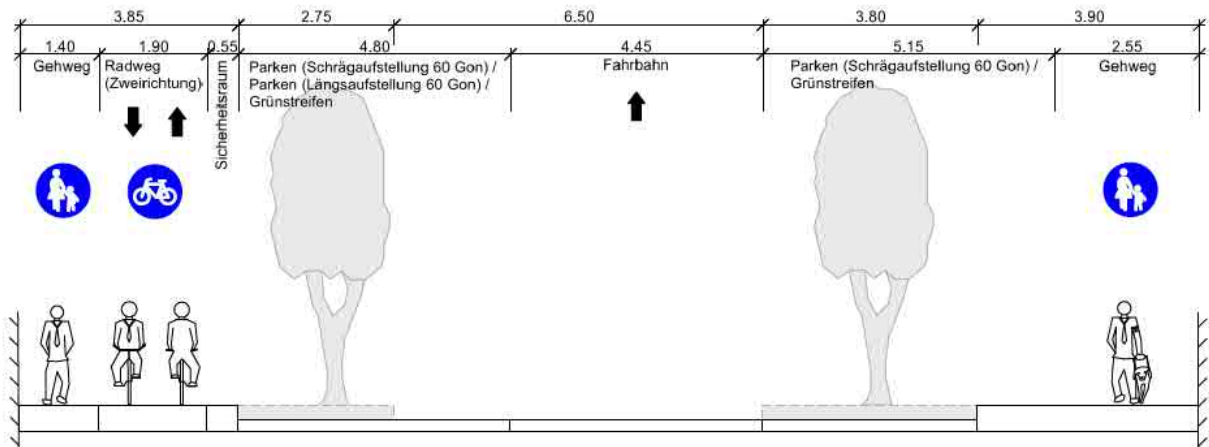
Der Radverkehr wird auf einem 1,90m breiten Zweirichtungsradweg auf Südseite geleitet. Der danebenliegende Gehweg hat die Breite von 1,40 bzw. 1,80m. Es befinden sich Einbauten wie Schildmasten oder Laternen am Sicherheitsstreifen. Vereinzelt ist der Radweg durch die Frontüberlappung von parkenden Fahrzeugen blockiert.

An den Knoten existieren keine direkten Abbiegemöglichkeiten zu den querenden Straßen. Am Knoten Bahnhofstraße – Rizzastraße fehlt die zugehörige Radwegfurt.



OsWe-Abb. 13-1: Systemquerschnitt der Rizzastraße im Bestand zwischen Südallee und Hohenzollernstraße

Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rügenach)



OsWe-Abb. 13-2: Systemquerschnitt der Rizzastraße im Bestand zwischen Hohenzollernstraße und Löhstraße



Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rügenach)



Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Die bestehenden Radwege dürfen mit dem Bestandsmaß von 1,9m nach RAS 2006 (FGSV e.V., 2007) nicht im Zweirichtungsverkehr betrieben werden. Zusätzlich wird das Maß durch einzelne Einbauten im Verkehrsraum weiter unterschritten. Der erforderliche Sicherheitsraum zu den Schrägstellplätzen ist mit 55cm nicht eingehalten. Parkende Fahrzeuge, die in den Radweg hineinragen verursachen zusätzliches Sicherheitsrisiko. Zu Spitzenzeiten kommt es wegen der geringen Breite zu gefährlichen Begegnungsfällen untereinander.

An den Knotenpunkten besteht hohes Konfliktpotential mit linksabbiegenden und in Einbahnrichtung fahrenden Radlern. Sie tauchen neben den parkenden PKWs unerwartet auf.

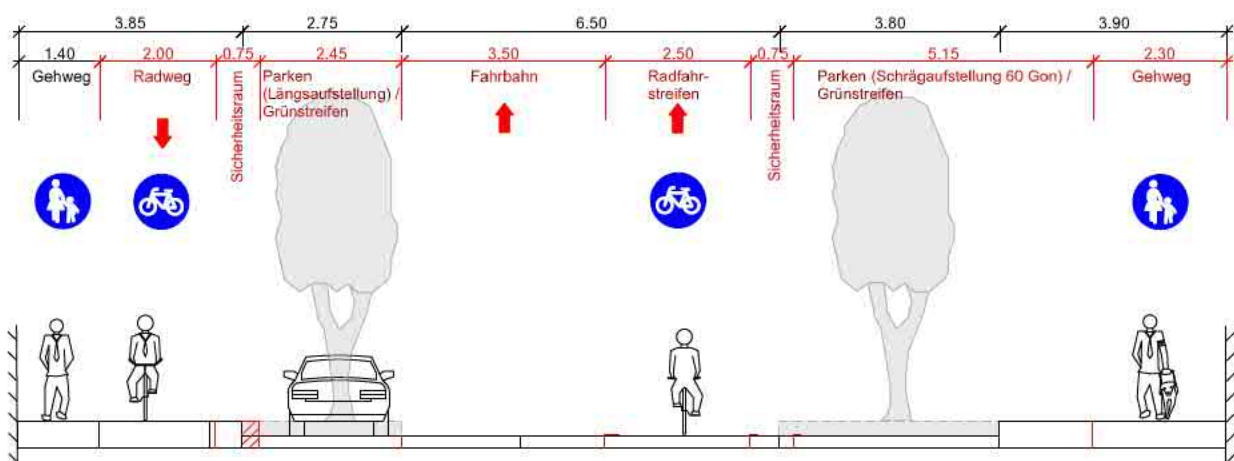
Fahrkomfort Radverkehr

Es fehlen generell zugelassene Abbiegemöglichkeiten aus und in den querenden Straßen. Die Fahrbahndecke hat teilweise Schlaglöcher. Auch die Pflasterdecke weist Lücken auf, die mit Split gefüllt sind. Eine Beschilderung der Route und querenden Nord-Süd-Route ist im Bestand nicht gegeben.

Handlungskonzept

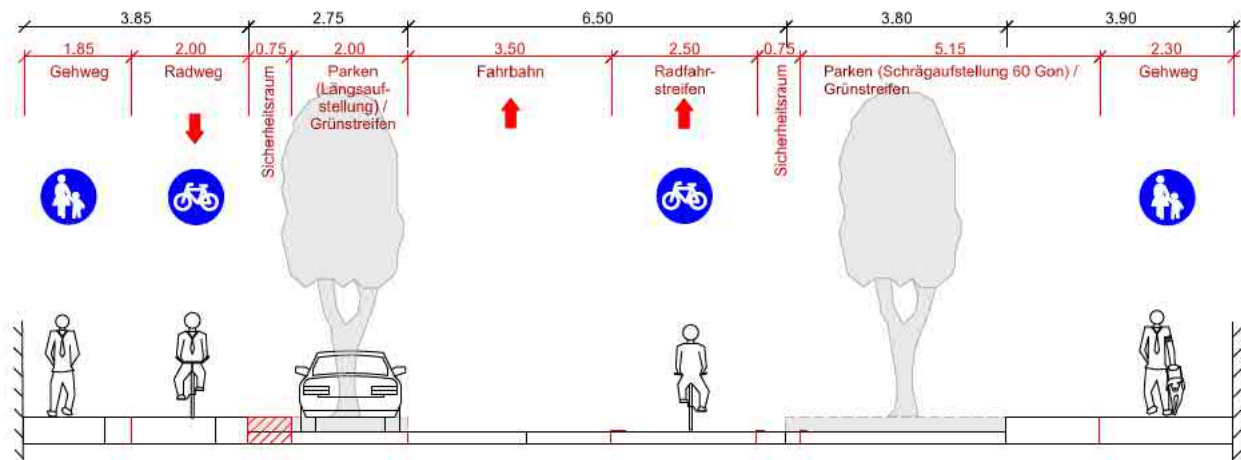
Maßnahmenvorschlag

Die Verkehrsstärke des Radverkehrs sowie mangelnde Verkehrssicherheit erfordern eine Neuordnung der Verkehrsfläche. Als zentrale Ost-West-Verbindung ist hier dem Radfahrer eine höhere Bedeutung als dem Kfz-Verkehr zuzuweisen. Diesem gilt vorrangig auf dem parallelver-



Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rügenach)

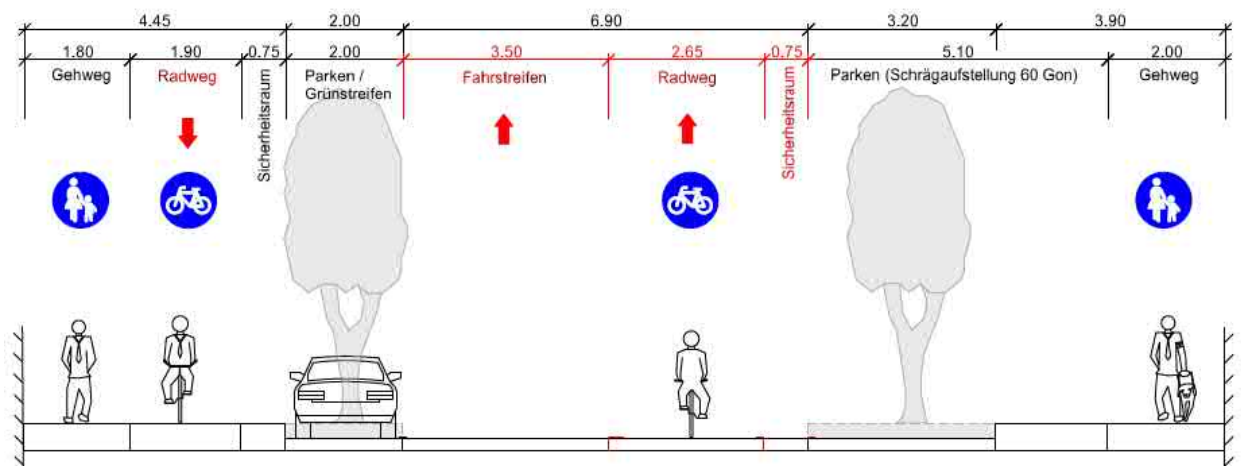
OsWe-Abb. 13-3: Systemquerschnitt der Rizzastraße Planung 1. Ausbaustufe zwischen Südallee und Hohenzollernstraße



OsWe-Abb. 13-4: Systemquerschnitt der Rizzastraße Planung 2. Ausbaustufe zwischen Südallee und Hohenzollernstraße

laufenden Friedrich-Ebert-Ring die Aufmerksamkeit. Der bestehende Zweirichtungsradweg wird in einen Einrichtungsradweg entgegen der Einbahnfahrtrichtung umgewidmet und ein überbreiter Radfahrstreifen ($\geq 2,50\text{m}$) auf die Fahrbahn markiert. Der Kfz-Spur verbleiben $3,50\text{m}$. Die Parkplätze in Schrägaufstellung auf der nördlichen Fahrbahnseite können erhalten bleiben. Südlich sind vereinzelt Längsstellplätze zugelassen. Es sind Haltemöglichkeiten für Lieferverkehr vorzusehen.

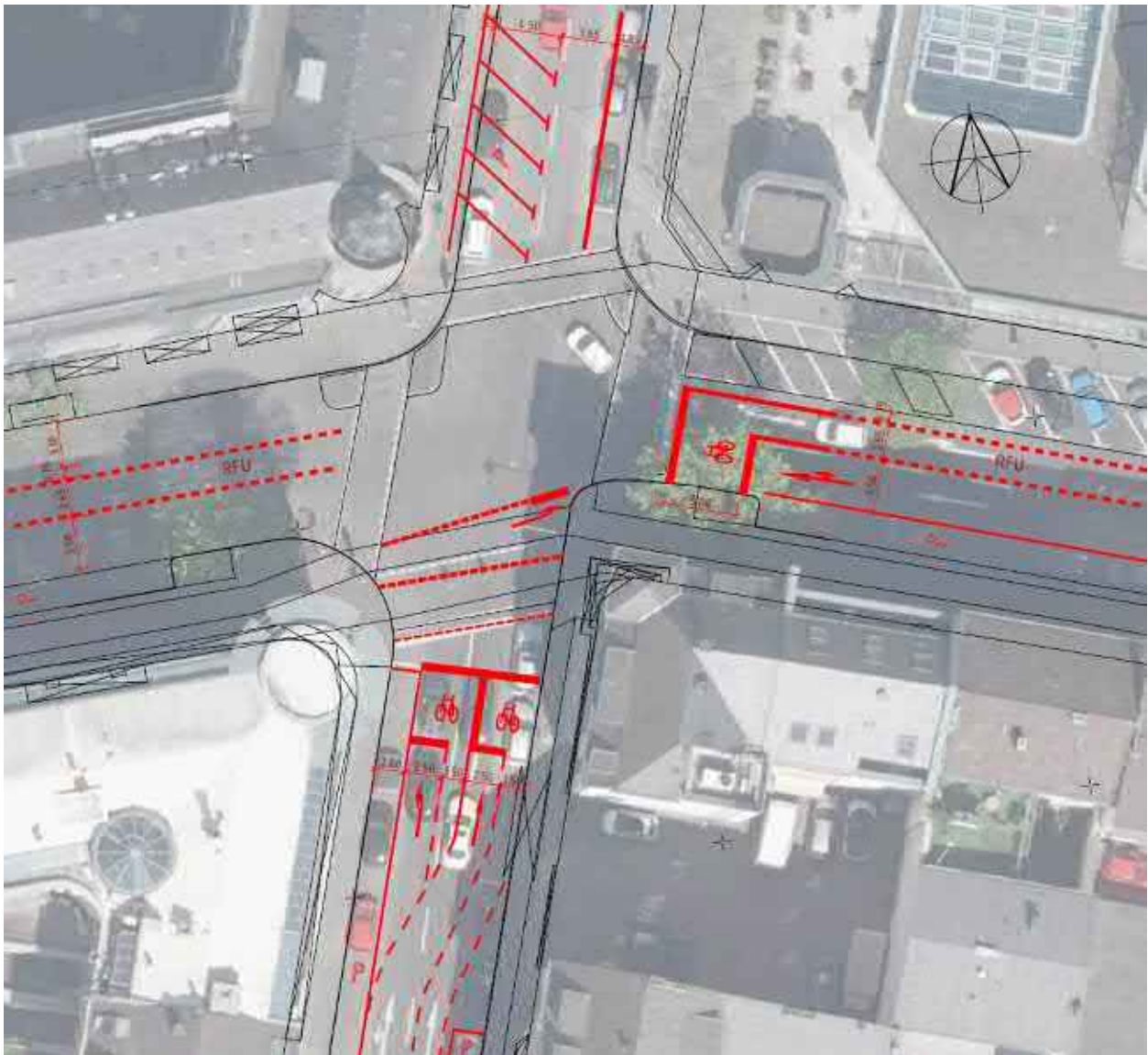
Der Sicherheitsraum zum alten Radweg muss vergrößert werden. Dazu dient in der ersten Umbaustufe die Anwendung von Markierung. Zusätzlich ist ein Versetzen aller Einbauten im Verkehrsraum des Radwegs zu prüfen. In der zweiten Umbauphase ist die südliche Seite neu aufzuteilen. Der Bordstein wird zurückgesetzt, so dass für die Längsstellplätze $2,0\text{m}$ verbleiben. Dadurch kann der Gehweg von $1,40$ auf $1,85\text{m}$ verbreitert werden. Dies entspricht in etwa dem Zustand im Abschnitt Hohenzollernstraße – Löhrrstraße.



OsWe-Abb. 13-5: Systemquerschnitt der Rizzastraße Planung zwischen Hohenzollernstraße und Löhrrstraße

An den Knotenpunkten sind aufgeweitete Radaufstellstreifen in Einbahnrichtung einzurichten. Eine Indirekte Abbiegemöglichkeit für die Radfahrer in Gegenrichtung wird ergänzt. Für den Kfz-Verkehr steht auf der Rizzastraße nur noch ein gemeinsamer Fahrstreifen für alle Richtungen zur Verfügung. Die Haltelinie des gegenläufigen Radwegs müssen sich vor den Fußgängerfurten befinden. Gleiches gilt für die querenden Fußgängerströme.

Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rügenach)



OsWe-Abb. 13-6: Skizzenhafte Darstellung mit Vorschlag zur Knotenumgestaltung Rizzastraße – Bahnhofstraße [Luftbild (Stadtverwaltung Koblenz, 2018)]

Die Schäden am Pflaster und Fahrbahndecke im Streckenabschnitt sind zu sanieren.

Die Durchgängigkeit der Hauptroute muss im gesamten Abschnitt erkennbar markiert und beschildert werden. Eine Wegweisung zu den querenden Routen ist zu ergänzen.

Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rügenach)

OsWe 14.	Abschnitt:	Zentrum: Knoten Rizzastr / Kardinal-Krements-Straße-Löhrstraße		
	Maßnahme:	Neuordnung der Verkehrsfläche zur Fortführung getrennter Radverkehrsführungen pro Fahrtrichtung und Optimierung der Abbiegemöglichkeiten im Knotenpunkt		
Mängel				
Handlungskonzept	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input type="checkbox"/> im Bestand <input checked="" type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung

Am Knoten Rizzastraße / Kardinal-Krements-Straße – Löhrstraße kreuzen sich zwei wichtige innerörtliche Hauptverkehrsstraßen. Die Löhrstraße ist dazu Haupt ÖPNV-Achse Richtung Bahnhof (VRM GmbH, 2019). Die Einbahnstraße der Rizzastraße endet am Knotenpunkt und führt vierstreifig im Zweirichtungsverkehr in der Kardinal-Krements-Straße weiter. Die Gegenrichtung wird am Knoten als Rechtsabbieger in die Löhrstraße Süd geleitet, die in diese Richtung als Einbahnstraße geregelt ist.

Führung des Radverkehrs im Bestand

Auf der Löhrstraße läuft aktuell ein Pilotversuch zur Anwendung von Piktogrammketten auf der Fahrbahn. Im weiteren Verlauf ist der westliche Gehweg in dieser Richtung mit „Radfahrer frei“ beschildert. Vom Bahnhof kommend ist es ein kombinierter Rad- und Gehweg. Dieser führt unter der Bahnbrücke (Kardinal-Krements-Straße) als getrennter Rad und Gehweg mit den Breiten 2,0m und ≥1,5m fort. Der Radweg ist für Zweirichtungsverkehr freigegeben. Auf der Nordseite besteht ebenfalls ein getrennter Einrichtungsrادweg und Gehweg mit den Breiten 1,5 und 1,7m. Die Querung für Radfahrer in Ost-West bzw. dessen Gegenrichtung ist signalbedingt nur in Abschnitten möglich.



OsWe-Abb. 14-1: Darstellung des Knotenpunkts Rizzastraße / Kardinal Krements-Straße – Löhrstraße mit Darstellung der vorhandenen Radverkehrsführung und Querung

Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rügenach)



Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Die bestehenden Radwege sind mit dem Bestandsmaß von 2,0m nach RASt 2006 (FGSV e.V., 2007) nur im Ausnahmefall bei geringer Radverkehrsstärke in beiden Richtungen zulässig. 2,0m ist das Grundmaß für einen baulich getrennten Einrichtungsradweg. Damit unterschreitet auch der nördlich verlaufende Einrichtungsradweg in der Kardinal-Krementsz-Straße das Maß mit seinen 1,50m. Sicherheitsräume zur Fahrbahn fehlen. Zudem schränken Schilderpfosten der Breite weiter ein.

Fahrkomfort Radverkehr

Die bestehende Radverkehrsführung ist schwer begreifbar. Soll der Radfahrer weiter Links fahren oder die Straßenseite wechseln. Eine Wegweisung der Routen fehlt. Zudem muss der Radfahrer egal aus welcher Richtung er die Ost-West-Achse befahren möchte, zwei signalisierte-Furten mit jeweils eigener LSA-Phase passieren. Dies bedingt eine lange Gesamtwarezeit. Außerdem fehlt eine eindeutige Wegweisung der die Weiterführung der Hauptroute Ost-West und die anschließende Nord-Süd-Hauptroute beschreibt.

Handlungskonzept

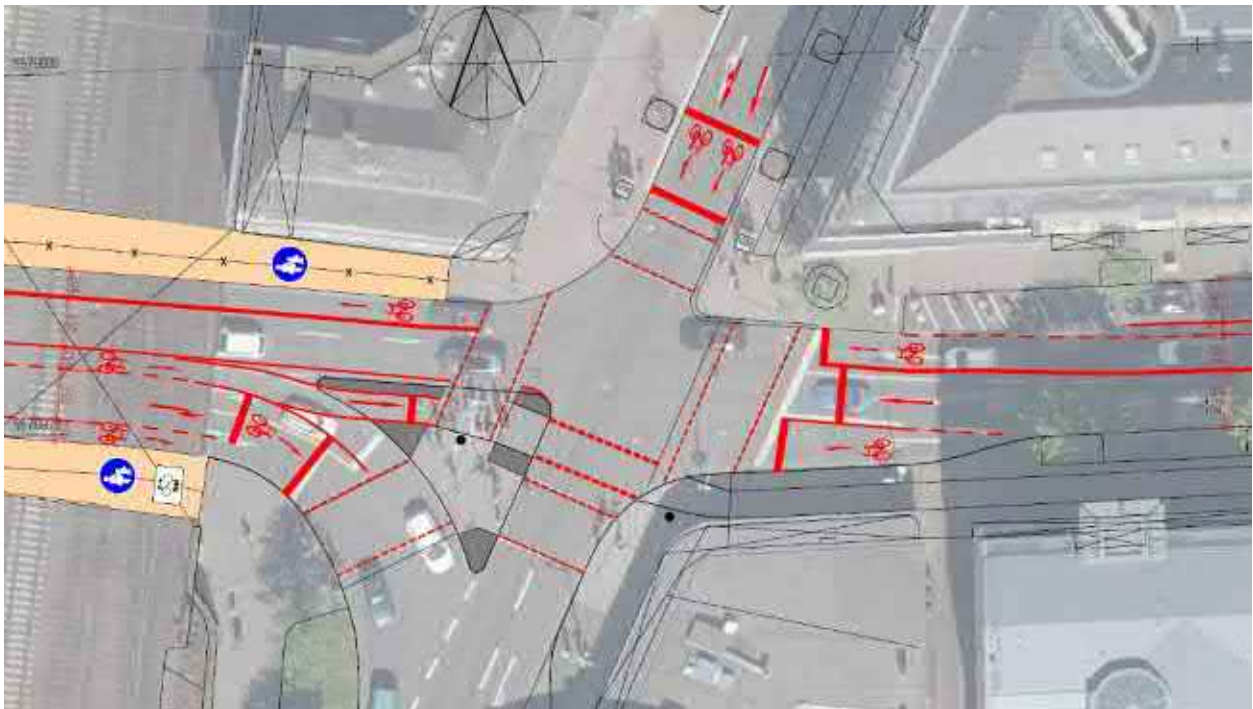
Maßnahmenvorschlag

Gemäß dem Gesamtkonzept zur Rizzastraße ist der südliche Radweg nur noch entgegen der Einbahnfahrtrichtung als Radweg freizugeben. Diese Führung ist in den Knotenpunkt zu integrieren. In Einbahnrichtung wird durch Umwidmung eines Kfz-Fahrstreifens der Radfahrstreifen in die Kardinal-Krementsz-Straße weiter geführt. In West-Ost-Richtung wird analog verfahren. Vor der Abbiegung teilt sich der Radfahrstreifen in zwei Schutzstreifen der Breite 1,50m für Rechts

Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rügenach)

(Löhrstraße/ Bahnhof) und in Fahrbahnmitte für den Abzweig Rizzastraße auf. Die Dreiecksinsel ist dafür umzubauen und die Fußgängerfurt zu verlängern. Über eine eigene Furt gelangt der Radfahrer auf den Radweg. Die Signalgeber sind dafür zu versetzen, damit der Radfahrbereich von Fußgängern frei bleibt. Gleiches gilt für die wartende Radfahrer, die Fußgänger nicht behindern dürfen.

Die zu schmalen getrennte Rad-/Gehwege unter der Bahnbrücke werden als reine Gehwege deklariert. Da in der Löhrstraße vom Bahnhof kommend auf Westseite ein kombinierter Rad-/Gehweg ausgewiesen ist, kann überlegt werden fortführend unter der Bahnbrücke diesen für Radfahrer frei zu geben. Dies gilt vorrangig für den weiterführenden Abzweig zur Karthause.



OsWe-Abb. 14-2: Skizzenhafte Darstellung mit Vorschlag zur Knotenumgestaltung Rizzastraße / Cardinal Krenz-Str. – Löhrstraße [Luftbild (Stadtverwaltung Koblenz, 2018)]

In der Löhrstraße Nord ist in Anbetracht des Pilotversuchs ein vorgezogener Radaufstellstreifen vor die Kfz-Haltelinie zu markieren. Über Richtungspfeile wird gezeigt, dass Radfahrer links wartend in die Rizzastraße gelangen. Die StVO-Beschilderung ist dementsprechend anzupassen. Die LSA-Vollscheibe bedingt, dass die abbiegenden Radfahrer wartepflichtig gegenüber den querenden Fußgängern sind. Eine eigene LSA-Phase wird daher vorerst nicht benötigt. Für dessen Einrichtung müsste ein eigener Abbiegestreifen angelegt werden. Dies ließe sich durch Verzicht einiger Stellplätze und zweier Bäume umsetzen.

Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rügenach)

OsWe 15.	Abschnitt:	Zentrum: Kardinal-Krementsz-Straße		
	Maßnahme:	Neuordnung der Verkehrsfläche zur Fortführung getrennter Radverkehrsführungen pro Fahrtrichtung und Optimierung der Abbiegemöglichkeiten in den Knotenpunkten		
Mängel				
Handlungskonzept	Umsetzung	<input checked="" type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input type="checkbox"/> im Bestand <input checked="" type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input checked="" type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung

Die kurze Kardinal-Krementsz-Straße (Länge ca. 330m) eine wichtige innerörtliche Hauptverkehrsstraße im städtischen Verkehrsnetz. Sie beginnt im Anschluss der Rizzastraße und geht in einer Kurve am Jean-Elsner-Platz in die Waisenhausstraße über. Zwischendurch kreuzt sie die einbahngeregelte Karthäuserstraße über einen signalisierten Knotenpunkt und die Cusanusstraße über einen nicht signalisierten. Letztere mündet als Auf- bzw. Abfahrt an der B9 Richtungsfahrbahn Boppard / Südbrücke. Es verkehren einige ÖPNV-Linien (VRM GmbH, 2019). Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Zwischen den einzelnen Knoten besteht der Fahrbahnquerschnitt der Kardinal-Krementsz-Straße aus langen Abbiege- bzw. Aufstellspuren. Im Bereich Rizza - Karthäuserstraße sind es vier. Nördlich schließt hier ein baulicher Radweg der Breite 1,50m an, südlich ein 2,0m breiter Zweirichtungsweg. Die dahinter folgenden Gehwege sind größer gleich 1,50m. Ab der Karthäuserstraße hat die Fahrbahn drei Fahrspuren. Der Rechte ist Rechtsabbiegespur zur Auffahrt B9. Ihm schließt sich ein Längsparkstreifen unterbrochen von Bauminseln an. Südlich ist ein getrennter Rad- und Gehweg von je 2,0 m hinter einem Grünstreifen mit einer Hecke bzw. Bäumen angeordnet. Der Radweg ist in zwei Richtungen freigegeben. Hinter dem Linksabbiegerstreifen zur Auffahrt B9 ermöglicht eine Querungshilfe die Querung der Straße.

An der Haltestelle Brüderhaus (gehörend zum Knoten mit Karthäuser Str.) erfolgt zurzeit eine Umbauplanung. Die südliche Haltestelle wird auf den vierten Fahrstreifen vorgezogen und dieser dem allgemeinen Verkehr entzogen.

Führung des Radverkehrs im Bestand

Die begleiteten Radwege sind wie bereits beschrieben teilweise in einer oder beiden Richtungen freigegeben. Dazu schließt quer am Knoten mit der Karthäuserstraße ein kombinierter Rad-/ und Gehweg Richtung Karthause/Beatusstraße an. Dieser ist auch Teil des Haupttroutennetzes. Er beginnt hinter der Haltestelle und liegt parallel zur Hochstraße. Auf Nordseite führt ein weiterer kombinierter Rad-/ und Gehweg auch parallel unter der Hochstraße zum Moselring.



Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rügenach)



Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Die bestehenden Radwege sind mit dem Bestandsmaß von 2,0m nach RAS 2006 (FGSV e.V., 2007) nur im Ausnahmefall bei geringer Radverkehrsstärke in beiden Richtungen zulässig. 2,0m ist das Grundmaß für einen baulich getrennten Einrichtungsradweg. Damit unterschreitet auch der nördlich verlaufende Einrichtungsradweg das Maß mit seinen 1,50m. Sicherheitsräume zur Fahrbahn fehlen zumeist. Zudem schränken Schilderpfosten die Breite weiter ein. Außerdem fehlt eine eindeutige Bezeichnung wie zu fahren ist.

Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rügenach)

Fahrkomfort Radverkehr

Die bestehende Radverkehrsführung ist schwer begreifbar. Der geforderte Seitenwechsel an der Karthäuserstraße ist nicht verständlich. Die Anbindung der abgehenden Haupttruten ist nur durch eine umständliche Führung gewährleistet. Durch die Haltestellenumplanung verbessert sich die Situation hinter den Haltestellen. Allerdings sind Querungen über die Fahrbahn weiterhin nicht komfortabel gelöst. Es fehlt an Aufstellflächen an der LSA Nordseite. Die Querung ist zeitraubend.

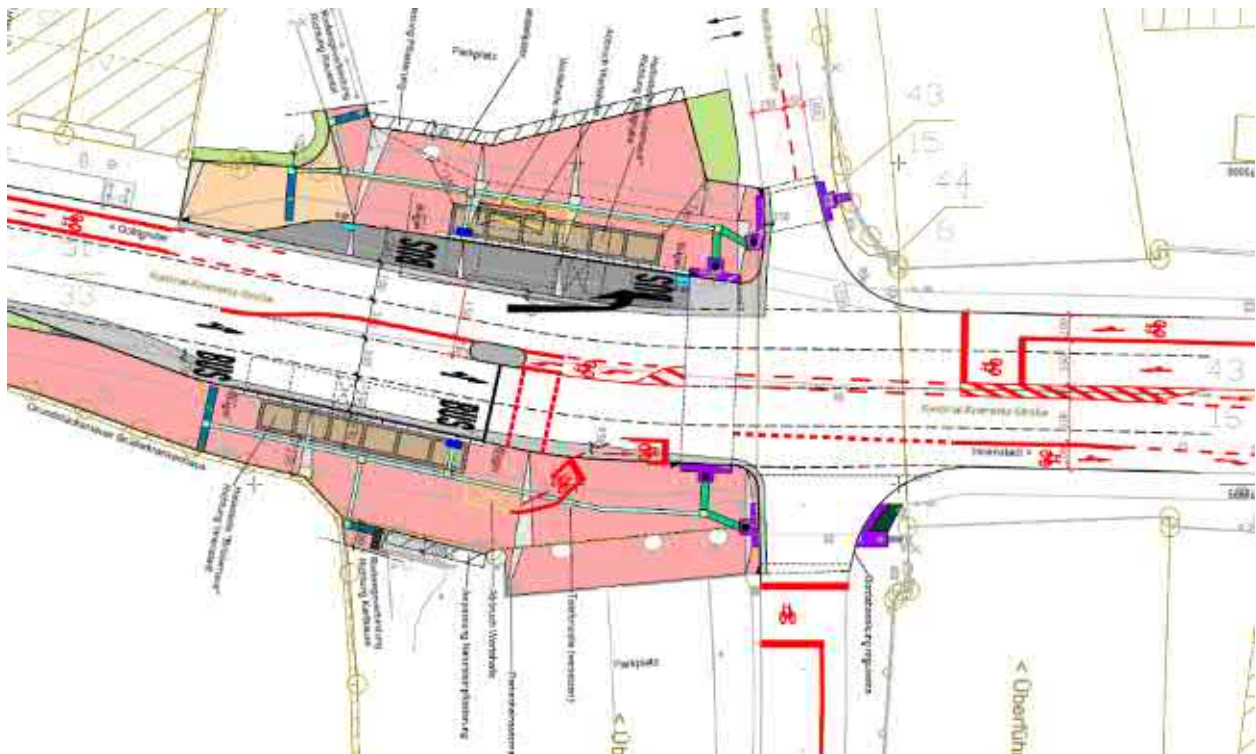
Handlungskonzept

Maßnahmenvorschlag

Gemäß dem Gesamtkonzept zur Ost-West-Achse ist der südliche Radweg nur noch in West-Ost Fahrtrichtung als Radweg auszuweisen. Für die Ost-West Richtung ist die Radverkehrsanlage auf der Fahrbahn zu führen. Die benötigte Fläche wird durch Streichung eines Fahrstreifens gewonnen. Unter der Bahnbrücke angrenzend zum Knoten Lohrstraße / Rizzastr. ist ein weiterer Fahrstreifen zum Radfahrstreifen umgewidmet. Die alten Radwege werden hier aufgehoben und zum Gehweg. Die Möglichkeit zur Freigabe des südlichen Gehwegs als „Rad-Frei“ in Fahrtrichtung West sollte überlegt werden, wenn gleiches an der Lohrstraße vom Bahnhof kommend weiterhin Bestand hat. (Dies betreffe die Verbindung zur Karthause. Anderen Falls ist die korrekte Fahrspur zu wechseln).

Hinter dem Knoten mit der Karthäuserstraße ist ein für Radfahrer eigen signalisierter Linksabbieger mit Fahrbahnteiler in Mitten der Fahrbahn aufzubringen. Dies dient dem verbesserten Anschluss zur Hauptroute zur Karthause. Die Gegenrichtung wird auf einem Radfahrstreifen auf der Karthäuserstraße geführt.

Radfahrer der Kardinal-Krementsz-Straße aus West werden hinter der neu geplanten Buswarte fläche geleitet. Über eine Abrampung gelangen die Radfahrer auf das Fahrbahnniveau. Diese ist auch zu signalisieren. Zum Ersten bereits auf der Pflasterfläche, zum Zweiten auf der Fahr-



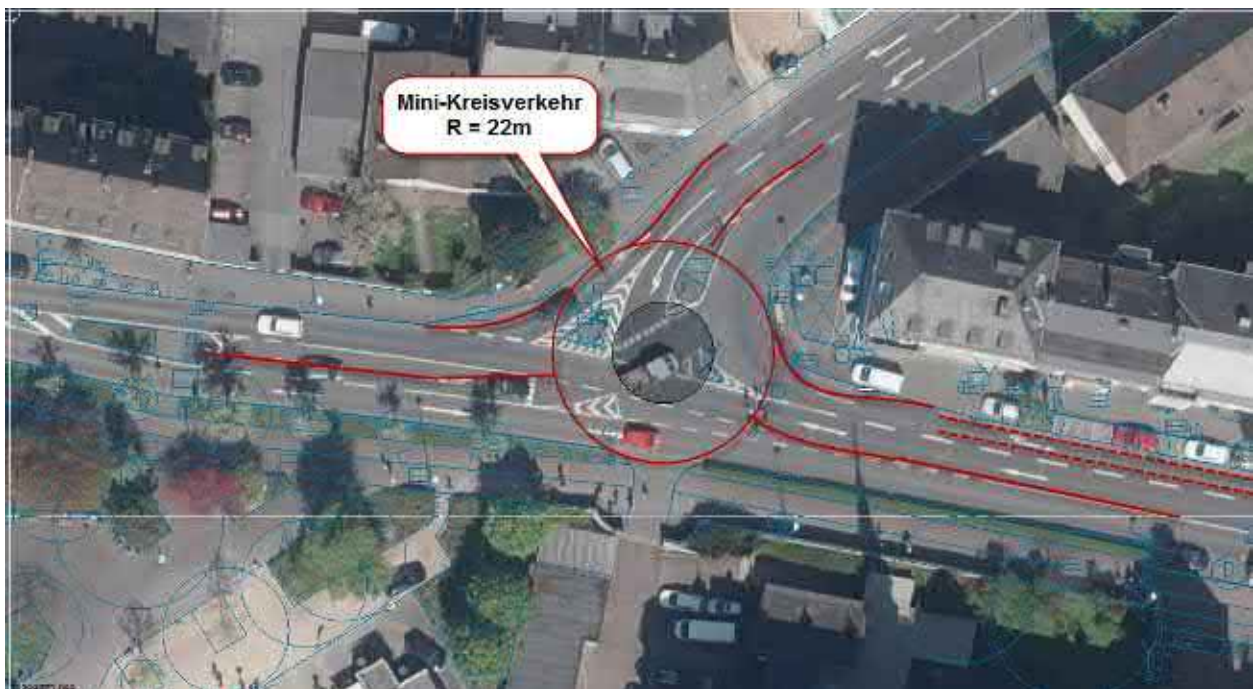
OsWe-Abb. 15-1 Knotenpunktskizze Kardinal-Krementsz-Str./ Karthäuserstraße mit Darstellung der Umbauplanung Haltestelle Brüderhaus und der optimierten Radverkehrsführung

Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rübenach)

bahn vor der Furt. In der LSA-Signalsteuerung ist dies mit der Busvorrangschaltung abzustimmen. So ist die Rampe vor Busfreigabe auf der Pflasterfläche rot zu schalten. Die Fahrbahn kann in Kombination zum Bus geführt werden. So ist der Kreuzungsbereich freigeräumt, wenn er seine Weiterfahrt beginnt.

Hinter dem Knoten mit der Cusanusstraße fehlt für die Weiterführung der Radverkehrsanlage nach West bis zur Waisenhausstr. die notwendige Fahrbahnbreite. Möglichkeit eins ist hier das Zurücksetzen des Bordsteins auf Nordseite um zumindest die benötigte Breite zur Einrichtung eines Schutzstreifens zu erhalten. Möglichkeit zwei ist der Umbau der Knotenpunktfäche zu einem Minikreisverkehr mit 22m Durchmesser. Der Radverkehr nach West hat hier die Kreisfahrbahn zu benutzen. Große Fahrzeuge können die überfahrbare Mittelinsel nutzen. Die Einrichtung von Querunginseln an den Zufahrten ist über Fahrkurven zu prüfen.


Hinter der bestehenden Querungsstelle ist der 23m lange Längsparkstreifen zum Radfahrstreifen umzuwidmen und als Rampe in die Waisenhausstraße zu führen. Für die Gegenrichtung muss an der Waisenhausstraße eine Querung auf den gegenüberliegenden Radweg geschaffen werden. Vorangig ist dieser hinter der Kurve einzurichten um ausreichend Sicht zu gewährleisten.



OsWe-Abb. 15-2 Knotenpunktskizze Kardinal-Krements-Str./ Cusanusstraße mit Planungsvorschlag zum Mini-KVP

Die Ost-West und weiteren angebundenen Haupttrouten ist sichtbar mit Wegweisern auszuweisen.

Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rügenach)

OsWe 16.	Abschnitt:	Zentrum: Waisenhausstraße - Gutenbergstraße		
	Maßnahme:	Wegweisung und Markierung der Routenführung		
Mängel				
Handlungskonzept	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input checked="" type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung

Die geplante Ost-West Route durchquert in diesem Abschnitt die Teile der Waisenhausstraße – Gutenbergstraße. Beides sind Erschließungsstraßen des umliegenden Wohngebiets und sind Teil einer 30 km/h Zone. Der Parkraumbedarf ist groß. Fahrzeuge sind auf dem Gehweg und Senkrechtaufstellung abgestellt. Trotzdem verbleiben mindestens 4,75m restliche Fahrbahnfläche.

Führung des Radverkehrs im Bestand

Es ist Radverkehrsführung im Bestand ausgeschildert.



Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Die verfügbare Breite ermöglicht einen sicheren Begegnungsverkehr von Radfahrern und PKWs.

Fahrkomfort Radverkehr

Die Wegeführung der Ost-West Hauptroute ist nicht erkennbar

Handlungskonzept

Maßnahmenvorschlag

Die Hauptroute ist sichtbar auszuschildern und zu markieren

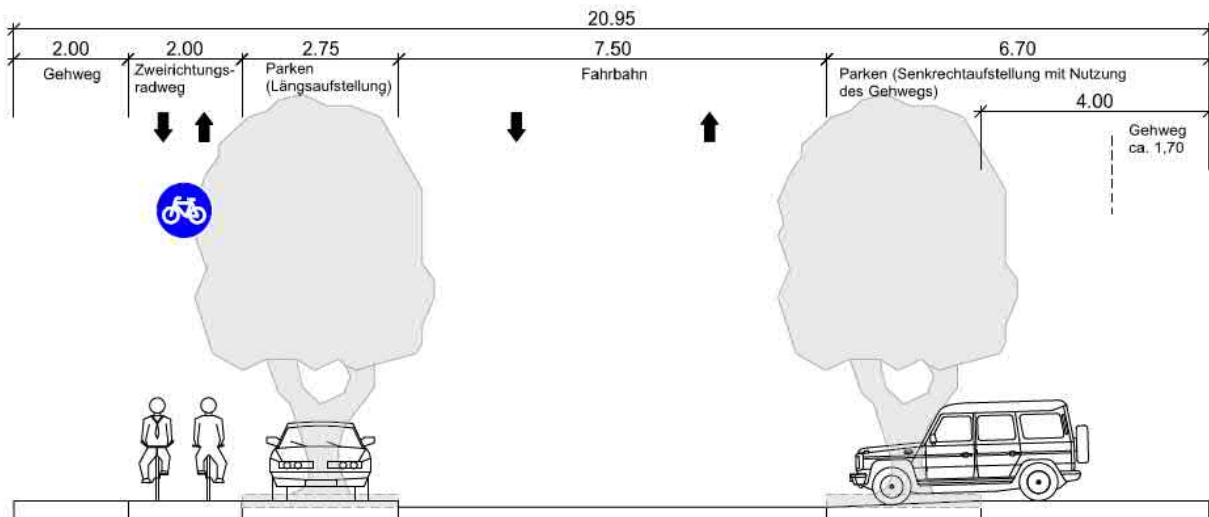
Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rügenach)

OsWe 17.	Abschnitt: Zentrum: Lindenstraße - David-Röntgen-Str.			
	Maßnahme: Neuordnung der Verkehrsfläche mit Markierung eines Schutz-/ Radfahrstreifen in Fahrrichtung Nord			
Mängel				
Handlungskonzept	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input checked="" type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung

Die Lindenstraße ist als wichtige innerörtliche Hauptverkehrsstraße und die David-Roentgen-Straße als Sammelstraße im städtischen Verkehrsnetz ausgewiesen. Der Abschnitt verbindet die Stadtteile Goldgrube mit Rauental und ist nach der B9 die einzige Nord-Südverbindung mit Unterquerung der Bahn bis Heiligenweg in Moselweiß. Die DTV-Verkehrsbelastung beträgt im Bereich der Lindenstraße 7000 Kfz/d bei minimalem Schwerverkehranteil.

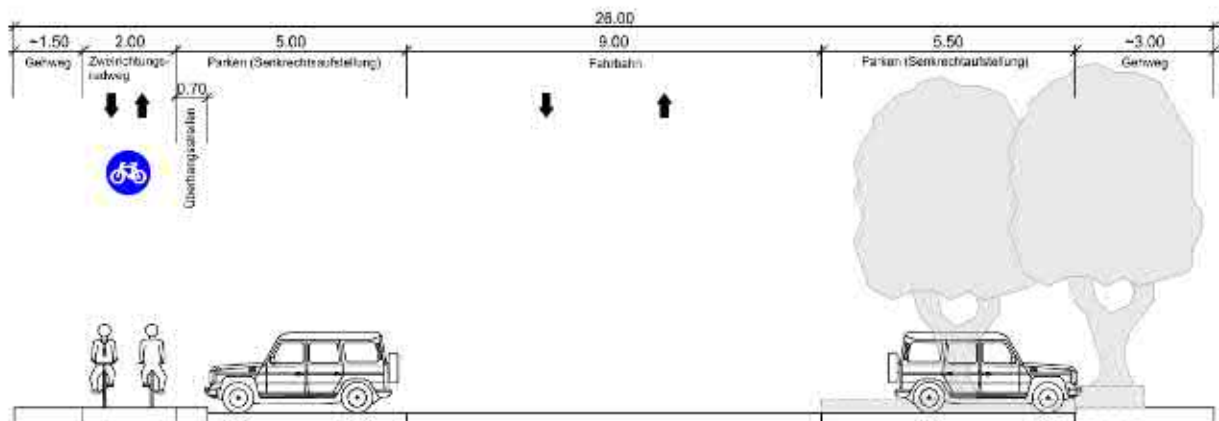
Die Fahrbahnfläche der Lindenstraße ist 7m breit. Auf östlicher Seite wird mit Benutzung der Gehwegfläche senkrecht geparkt. Auf Westseite ist Längsparken auf einem 2,75 breiten Parkstreifen ausgewiesen. Dahinter befindet sich ein 2,0m breiter Zweirichtungsradweg und anschließend gleichbreiten Gehweg. Stellplätze und Radweg sind niveaugleich. Zwischen den Bahnunterführungen wird auf rechter Fahrbahnseite längs geparkt.



OsWe-Abb. 17-1: Systemquerschnitt der Lindenstraße im Bestand

Die David-Roentgen-Straße hat eine Fahrbahnbreite von 9m. An der Seite sind Senkrechtparkplätze angeordnet. Auf Ostseite besteht ein Zweirichtungsradweg in der Breite von 2,0m. Dieser wird in der Lindenstraße fortgeführt. Es befinden sich Fußgängerüberwege am Knoten mit der Bardelebenstr. Für den Radweg ist eine Furt markiert.

Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rügenach)



OsWe-Abb. 17-2: Systemquerschnitt der David-Roentgen-Straße im Bestand

Führung des Radverkehrs im Bestand

Der Zweirichtungsradweg ist von der Beatusstraße bis zur St.-Elisabeth-Str. durchgezogen. Über FGÜs und Radwegfurten haben Fußgänger und Radfahrer Vorrang auf den querenden Straßen. Baumscheiben engen den Weg am Knoten mit der Bardelebenstraße ein. Eine Beschilderung der Routen ist nicht gegeben



Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rügenach)



Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Der bestehende Radweg ist mit dem Bestandsmaß von 2,0m nach RAS 2006 (FGSV e.V., 2007) nur im Ausnahmefall bei geringer Radverkehrsstärke als Zweirichtungsverkehr zulässig. Zudem besagt die RAS, dass diese im Regelfall innerorts beidseitig angeordnet werden sollten. Des Weiteren fehlt eine Abgrenzung des Sicherheitsraums zum Parkstreifen.

Sicherheitsdefizite existieren auch an den Furten. Hier werden beim Abbiegen oder Überqueren der Lindenstraße Radfahrer durch das behindernde Sichtfeld durch parkende PKWs sehr spät erkannt. Gleiches gilt an der Einengung am Knoten mit der Bardelebenstraße. Hier gibt es für den Abzweig der Ost-West-Route keine gesicherte Linksabbiegemöglichkeit.

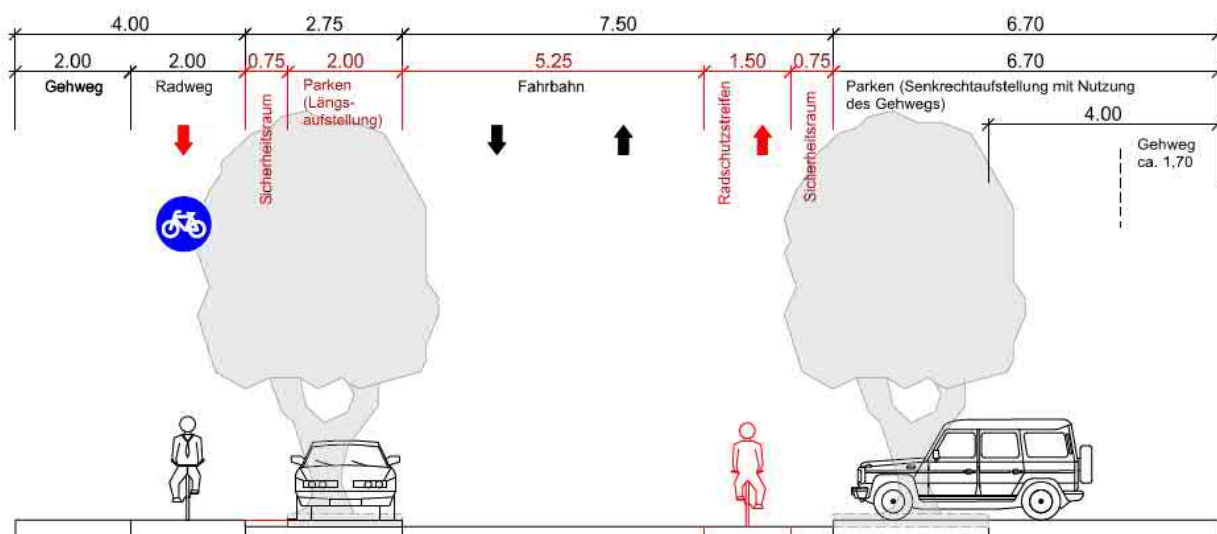
Fahrkomfort Radverkehr

Eine Wegweisung der Hauptroute und abzweigenden Nebenstrecken ist nicht gegeben.

Handlungskonzept

Maßnahmenvorschlag

Der bestehende Radweg wird nur noch in Fahrrichtung Süd freigegeben. In der Lindenstraße ist für die Fahrrichtung Nord ein Radschutzstreifen der Regelbreite 1,50m vorgesehen zuzüglich 0,75m Sicherheitsraum zu den senkrecht stehenden Fahrzeugen. Die Restkernfahrbreite verbleibt bei 5,25m. Der Sicherheitsraum neben dem bestehenden Radweg ist über Markierung



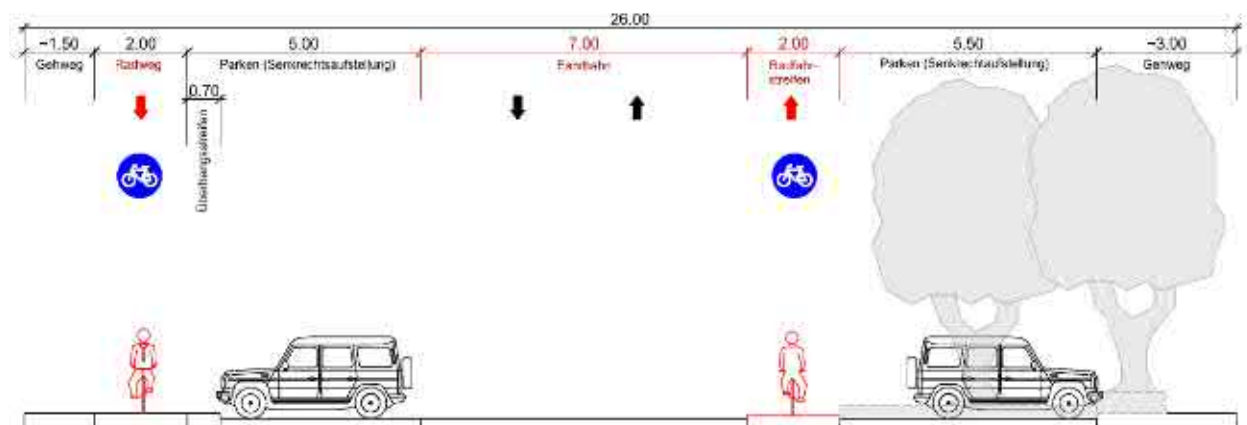
OsWe-Abb. 17-3: Systemquerschnitt der Lindenstraße Planung mit vorgeschlagenen Anpassung des Verkehrsraums

Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rübenach)

aufzuzeigen. Sollten doch Fahrzeuge die Markierung zahlreich überschreiten und Kontrollen der Behörden nicht dem entgegen wirken können, ist der Bau von Leitborden zu prüfen. Im Bereich zwischen den Bahnunterführungen ist ein Halteverbot aufzustellen.

Zur optimalen Radnetzgestaltung ist es erforderlich die Querschnittsaufteilung Radschutzstreifen und Einrichtungsradschutzweg bis zur Beatusstraße fortzuführen, um hier an die dortige Haupttroute anzuschließen.

Innerhalb der David-Roentgen-Str ermöglicht die breite Fahrbahn die Markierung eines 2,0m breiten Radfahrstreifens bei 7,0m Restfahrbahn. Dies ist bis zur St.-Elisabeth-Str. fortzuführen und an der dortigen Maßnahme anzuschließen.



OsWe-Abb. 17-4: Systemquerschnitt der David-Roentgen-Straße Planung mit vorgeschlagener Anpassung des Verkehrsraums

Eine Optimierung ist am Knoten mit der Bardelebenstraße vorzunehmen. Der bestehende Radweg ist etwa 15-20m vor dem Knotenpunkt an die Fahrbahn zu verziehen und niveaugleich anzubinden. Dadurch rückt der Radfahrer ins Sichtfeld der Autofahrer und taucht beim rechts abbiegen nicht unerwartet hinter dem Baumschatten auf. Die Engstelle wird dadurch auch beseitigt. Die beiden Bäume müssen hierfür wahrscheinlich weichen. Genaueres muss in einer Detailplanung geklärt werden.

Für die Gegenrichtung sollte zum sicheren Linksabbiegen der Ost-West Route in die Bardelebenstraße eine direkte Linksabbiegemöglichkeit geschaffen werden. Die Fahrbahn unter dem Bauwerk ist für die Einrichtung eines Abbiegestreifens zu schmal. Es bietet sich aber an den Schutzstreifen zu unterbrechen und eine durchgezogene Fahrstreifenbegrenzung im Verhältnis 3,0 zu 4,50m zu markieren. Hier können sich linksabbiegende Radfahrer aufstellen. Piktogramme mit Richtungspfeil zeigen die Richtung. Gegenüber in der David-Roentgen-Str kann durch den Bau eines kleinen Fahrbahntheilers dem wartenden Radfahrer weiteren Schutz geboten werden. (Skizze siehe. OsWe-Abb. 17-5 OsWe-Abb. 17-5: Skizze zur Umgestaltung des Knotenpunkts Linden- / David-Roentgen-/ Bardelebenstraße.)

Es empfiehlt sich im gesamten Abschnitt die zugelassenen Fahrtrichtungen der Radfahrer mit markierten Piktogrammen und Richtungspfeilen auf klar aufzuzeigen um Geisterfahrer zu vermeiden.

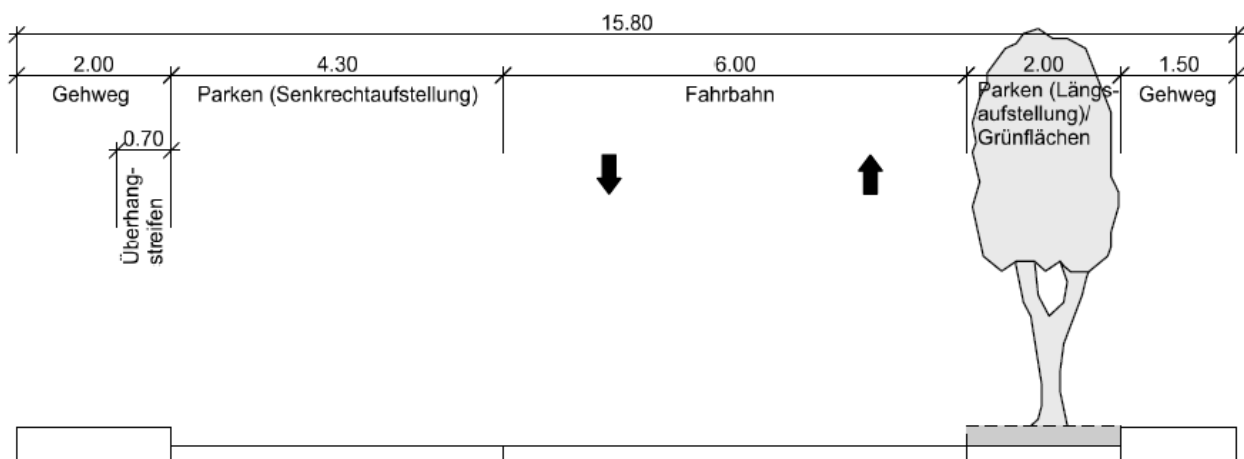
Eine Wegweisung der Ost-West Haupttroute und anschließenden Route ist sichtbar auszuschildern.

Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rügenach)

OsWe 18.	Abschnitt:	Rauental: Bardeleben-/ Hoevel-/ Behringstr.		
	Maßnahme:	Umwidmung des Zweirichtungsverkehr zur Einbahnstraße zur Durchsetzung einer optimierten Radverkehrsführung in beiden Fahrtrichtungen durch Neuaufteilung der Fahrbahnfläche		
Mängel				
Handlungskonzept	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input checked="" type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input checked="" type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung

Der Streckenabschnitt repräsentiert eine wichtige innerörtliche Hauptverkehrsstraße im städtischen Verkehrsnetz. Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 50 km/h. Die Hoevelstraße ist bereits neu gestaltet worden. Die Fahrbahnbreite beträgt 6m. Parkplätze in Senkrechtaufstellung befinden sich südlich zur Bahn. Vereinzelt sind auf der anderen Fahrbahnseite Längsstellplätze angeordnet. Gehwege schließen dem an.



OsWe-Abb. 18-1: Systemquerschnitt der Hoevelstr. Im Bestand

Die Behringstraße ist noch nicht umgestaltet worden. Es gibt noch keinen klaren sortierten Straßenraum. Geparkt wird in Längsaufstellung am Fahrbahnrand oder auf der Fahrbahn. In Abschnitten wird auf östlicher Seite senkrecht geparkt.

Führung des Radverkehrs im Bestand

Im gesamten Abschnitt existiert keine Radverkehrsführung. Eine Beschilderung jeweiliger Routen fehlt ebenfalls.

Zu Zeiten des Feierabendverkehrs ist bei der Ortsbegehung ein Rückstau von der LSA-geregelten Kreuzung mit der Moselweißerstr. bis weit in die Hoevelstraße beobachtet worden.

Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rügenach)



Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Für die vorgesehene Hauptroute existiert keine Radverkehrsführung. Eine Verlegung auf die Gehwege kommt wegen der bereits zu geringen Breite nicht in Frage. Der unsortierte Verkehrsraum in der Beringsstraße birgt die Gefahr zum Überholen und Abdrängen der Radfahrer auf die Seite.

Fahrkomfort Radverkehr

Durch den Rückstau auf der Fahrbahn wird der Radverkehr in der Weiterfahrt behindert. Eine Beschilderung der Hauptroute und anschließenden Routen ist nicht gegeben. Die Oberfläche der Behringstraße ist im schlechten Zustand.

Handlungskonzept

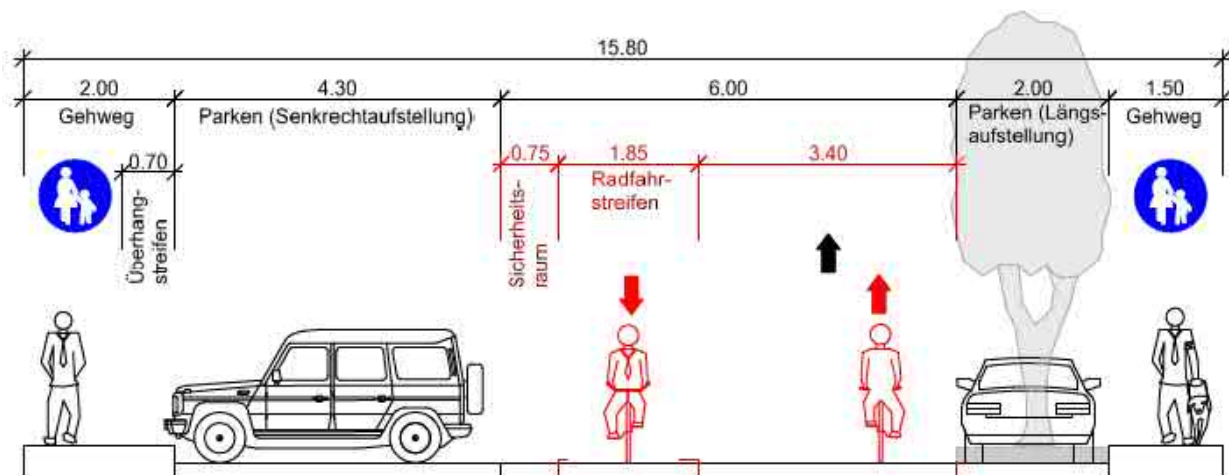
Maßnahmenvorschlag

Die Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h und Markierung von Fahrradpiktogrammketten wird als Maßnahme der Hauptroute im zentral gelegenen Stadtgebiet nicht als ausreichend gesehen. Eine Umwidmung der Straße zur Einbahnstraße ergibt die Möglichkeit zur Neuaufteilung der vorhandenen Fahrbahnfläche. Die Einbahnrichtung des Kfz-Verkehrs sollte nach Westen von der Linden- zur Moselweißer Straße führen. Die zulässige Geschwindigkeit muss auf 30 km/h gesenkt werden, um die Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung freizugeben

Varianten zur Fahrbahnaufteilung in der Hoevelstraße:

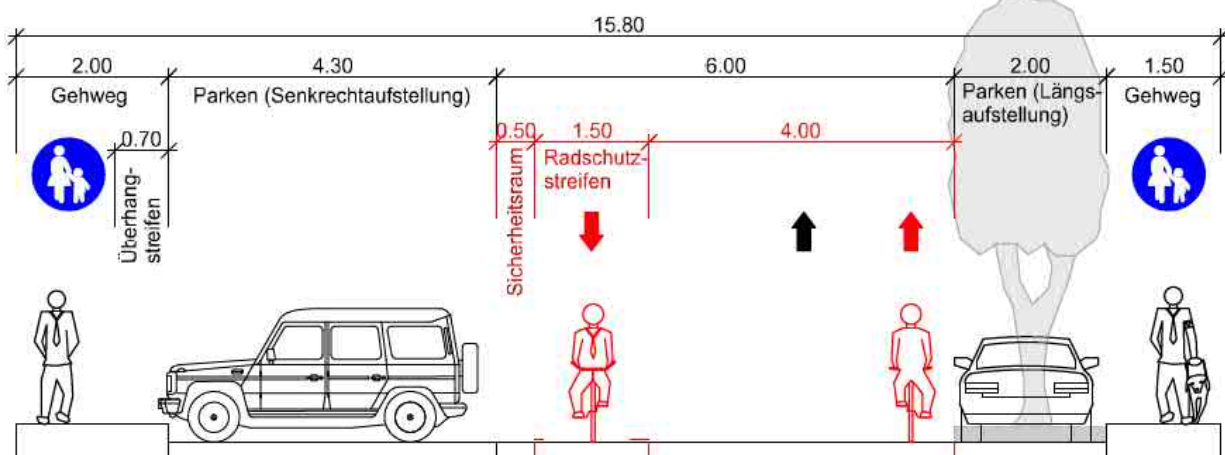
Entgegen der Fahrtrichtung kann nach Abzug des Sicherheitsraums zu den Senkrechtparkplätzen ein Radfahrstreifen für die Gegenrichtung markiert werden. Es verbleibt eine Restfahrbahn von 3,40m. Radfahrer in Fahrtrichtung erhalten Piktogramme auf der Fahrbahn. Ein Überholen der Radfahrer durch Kfz ist nicht mehr möglich.

Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rügenach)



OsWe-Abb. 18-2: Systemquerschnitt der Hoevelstr. Planung Variante 1 mit Radfahrstreifen in Gegenrichtung

Alternativ kann die entgegenkommende Richtung über einen Radschutzstreifen der Breite 1,50m geleitet werden. Für die Restfahrbahn stehen dann 3,75m zur Verfügung. Als Diskussionsgrundlage kann diese Variante weiter angepasst werden. Eine Reduzierung des Sicherheitsraums bis auf 0,50m in Abweichung zur RAST (FGSV e.V., 2007) vergrößert die Hauptfahrbahn auf 4,00m und ermöglicht ein sicheres Überholen der Radfahrer durch ein Fahrzeug.

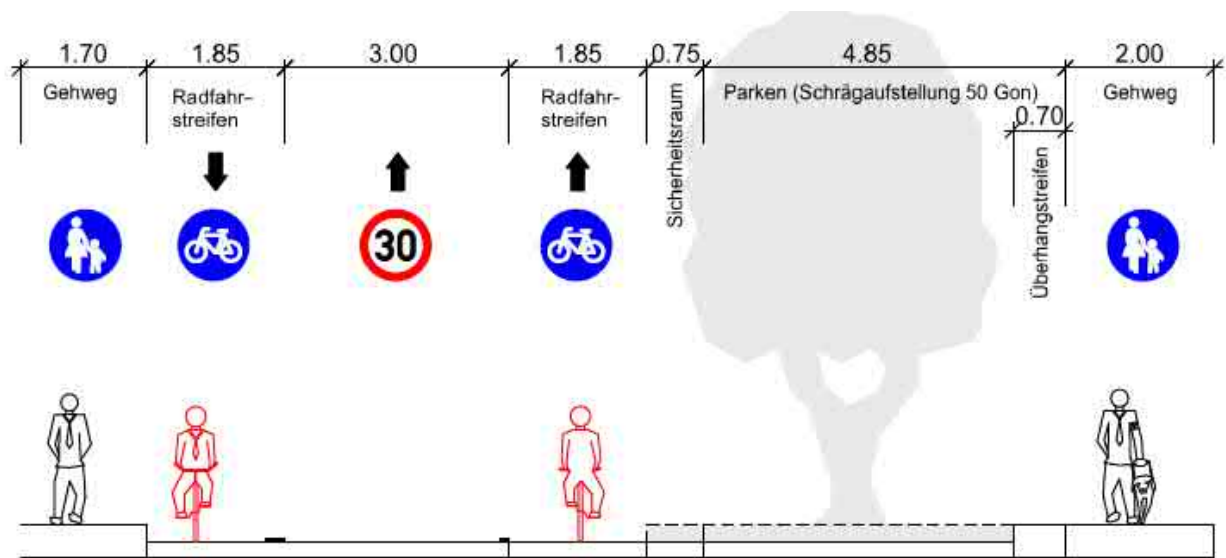


OsWe-Abb. 18-3: Systemquerschnitt der Hoevelstr. Planung Variante 2 mit Radschutzstreifen in Gegenrichtung

Varianten zur Fahrbahnaufteilung in der Behringstraße

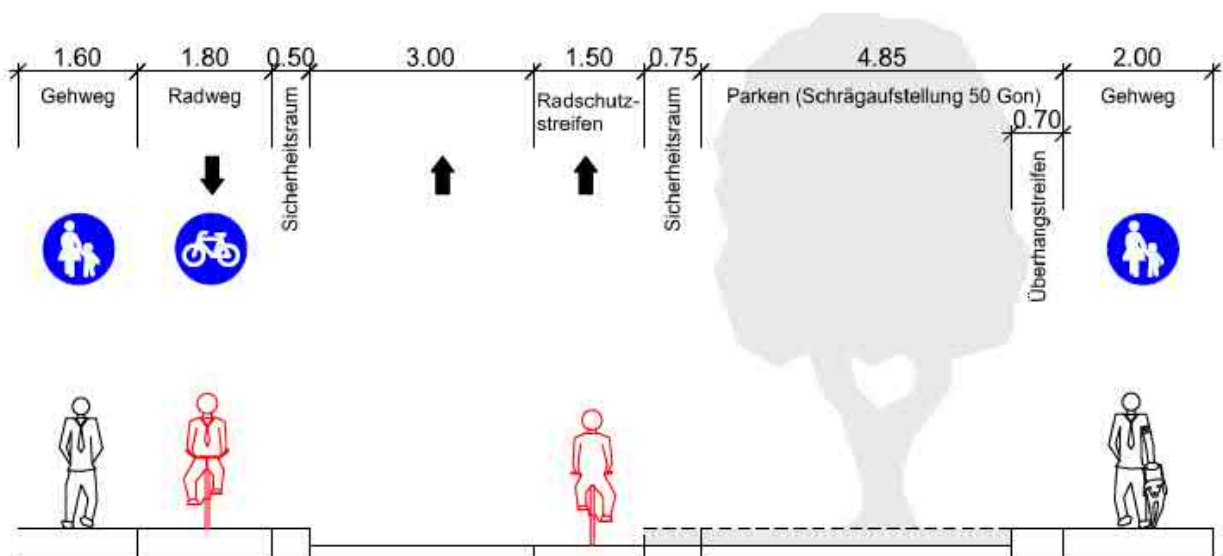
In der ersten Ausbaustufe sollte die Fahrbahndecke in ganzer Breite saniert werden. Längsparkplätze auf der Westseite entfallen komplett. Die Senkrechtparkplätze auf der Ostseite werden mit Stellplätzen in Längs- oder wenn möglich auch in Schrägaufstellung ersetzt. Entgegen der Fahrbahn ist ein Radfahrstreifen zu markieren. In Fahrtrichtung verbleibt mindestens ein Schutzstreifen neben der Restfahrbahn.

Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rügenach)



OsWe-Abb. 18-4 Systemquerschnitt der Behringstraße. Planung 1. Ausbaustufe mit Radschutzstreifen in Gegenrichtung

In der weiteren Ausbaustufe ist der Straßenabschnitt neu zu gestalten. Die Parkplätze sollten einseitig in Schrägaufstellung angelegt werden. Die entgegenkommende Radfahrrichtung kann als Radfahrstreifen oder über einen baulich getrennten Radweg geführt werden. In Einbahnrichtung können ein Radfahrstreifen oder Schutzstreifen angelegt werden. Die vorgeschlagenen Varianten zeigen eine mögliche Aufteilung auf.





OsWe-Abb. 18-5 Systemquerschnitt der Behringstraße. Planung 2. Ausbaustufe Variante mit baulich getrenntem Radweg in Gegenrichtung

Am Knoten mit der Moselweißer Straße ist die LSA mit vorgezogenen bzw. aufgeweiteten Rad-aufstellstreifen zu versehen.

Die Hauptroute und anschließenden Hauptwege sind entsprechend zu beschildern.

Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rügenach)

OsWe 19.	Abschnitt:	Rauental: St.-Elisabeth- / Yorckstr.		
	Maßnahme:	Umwidmung der Yorkstraße zur Einbahnstraße und Fortführung der Radverkehrsführung von der Moselweißer bis zur David-Roentgen-Str.		
Mängel	 			
Handlungskonzept	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input checked="" type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung

Der Streckenabschnitt hat die Funktion einer Sammelstraße im städtischen Verkehrsnetz. Die DTV- Verkehrsbelastung beträgt 3.300 Fz/d bei geringem Schwerverkehrsanteil. (VERTEC, 2019). Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Die Fahrbahnfläche der Yorckstraße hat eine Breite von 6,0m. Daneben befindet sich ein 2,0m breiter Längsparkstreifen. Ihm schließt ein Zweirichtungsradweg und ein Gehweg an. Einen Sicherheitsraum gibt es nicht.

In der St.-Elisabeth-Str. beträgt die Fahrbahnfläche 9m. Dabei wird auf nördlicher Seite in Längsaufstellung geparkt. Der Zweirichtungsradweg befindet ist auf Südseite ist aber fast im gesamten Abschnitt durch einen Parkplatz unterbrochen. Der Parkplatz bietet Parkplätze in Senkrechtaufstellung an.



OsWe-Abb. 19-1: Luftbilddarstellung (Stadtverwaltung Koblenz, 2018) des Streckenabschnitts Yorckstr – St.-Elisabeth-Str.

Führung des Radverkehrs im Bestand

Die Radverkehrsführung ist wechselhaft im Streckenabschnitt. Der Zweirichtungsradweg ist mehrfach unterbrochen. Es gibt keine durchgängige Führung. Zudem sind Seitenwechsel erforderlich.

Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rügenach)



Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Der bestehende Radweg ist mit dem Bestandsmaß von 2,0m nach RASt 2006 (FGSV e.V., 2007) nur im Ausnahmefall bei geringer Radverkehrsstärke als Zweirichtungsverkehr zulässig. Zudem besagt die RASt, dass diese im Regelfall innerorts beidseitig angeordnet werden sollten.

In der Yorckstraße fehlt der Sicherheitsraum zwischen Radweg und Parkstreifen. Dazu kommt die Querung innerhalb der abknickenden Vorfahrt. Des Weiteren gibt es für die Radfahrer aus der David-Röntgen-Straße keine geregelte Radverkehrsführung bis in die Yorckstraße.

Fahrkomfort Radverkehr

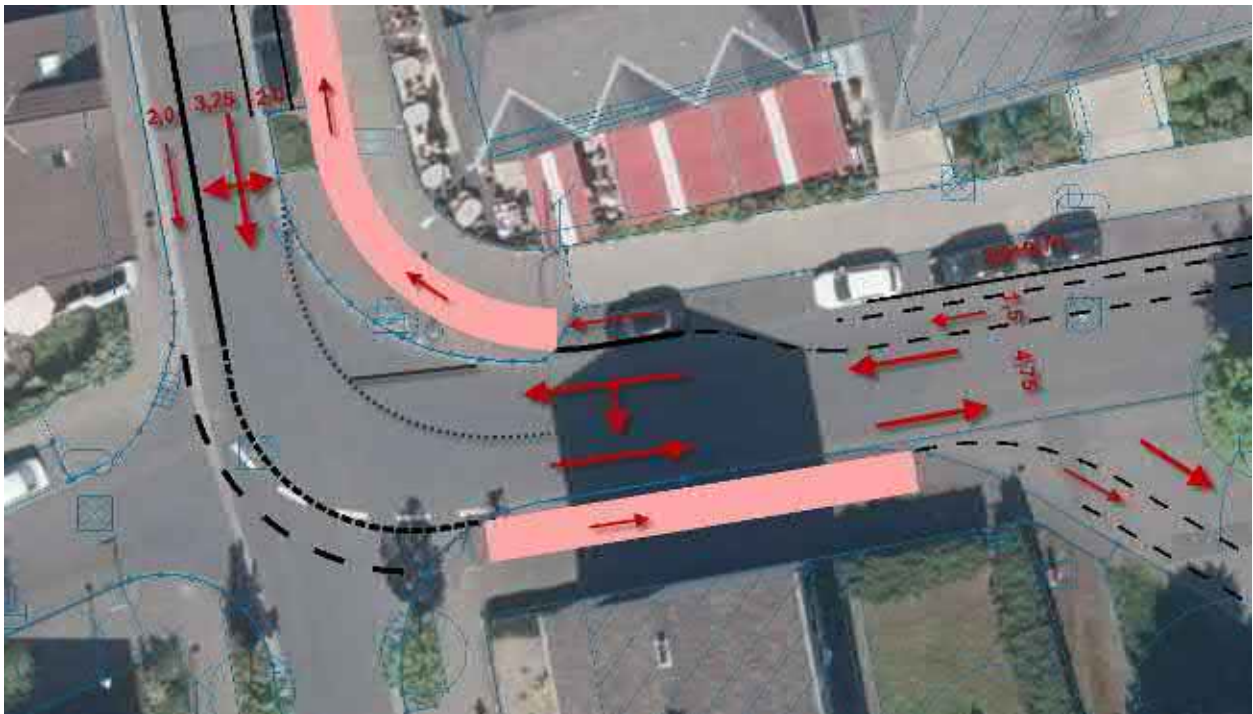
Die vorhandene Radverkehrsführung ist durch die Unterbrechungen und Seitenwechsel für die Verkehrsteilnehmer sehr schwer nachvollziehbar. Eine durchgehende Radverkehrsführung fehlt. Eine Beschilderung existiert teilweise in Fahrtrichtung David-Roentgen Str.

Handlungskonzept

Maßnahmenvorschlag:

In Kombination zur Einbahnstraßenregelung in der Hoevel-/ Behringstraße ist die Yorckstraße in Fahrtrichtung Süd als Einbahnstraße umzuwidmen. Dazu sollte die Hauptfahrtrichtung Nord von der David-Röntgen über die Franz-Weis-Str zur Moselweißer Str. geleitet werden. Eine Aufhebung des Linksabbiegeverbots dort ist zu prüfen, ggf. wird die Einrichtung einer LSA erforderlich.

Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rügenach)






Durch die Einbahnstraßenregelung kann die Fahrbahn in der Yorckstr. neu aufgeteilt werden. Die Längsstellplätze können um 0,75m in den Fahrbahnbereich versetzt werden, um den Sicherheitsraum zum Radweg zu gewährleisten. Die verbleibende Fahrbahnfläche wird in einen 2,0m Radfahrstreifen und 3,25m Kfz-Fahrbahn aufgeteilt. Der Radfahrstreifen sollte über eine Furt in den Radweg in der St.-Elisabeth Str. geführt werden. An dessen Ende kann dieser über einen 2,0m breiten Schutzstreifen über den Parkplatz ans zweite Radwegstück angeschlossen werden.

Für die Gegenrichtung wird in der St.-Elisabeth-Str. neben den Längsstellplätzen ein 1,50m breiter Schutzstreifen mit einem, 0,75m breiten Sicherheitsraum vorgeschlagen. Dieser ist vor der Kurve auf den Radweg in die Yorckstraße überzuleiten. Die restliche Fahrbahnbreite verbleibt bei 4,75m.

Alternativ besteht auch die Möglichkeit analog das Teilstück der St.-Elisabeth-Str. als Einbahnstraße Richtung David-Röntgen-Str. umzuwidmen und den Knoten baulich einzuengen. Dies kann für die Radwegführung genutzt werden. Durch die Umfahrt auf dem Parkplatz besteht eine Wendemöglichkeit.

Abschließend sind die Haupttrouten entsprechend auszuschildern. Die zugelassene Radfahrtrichtung ist zu markieren.

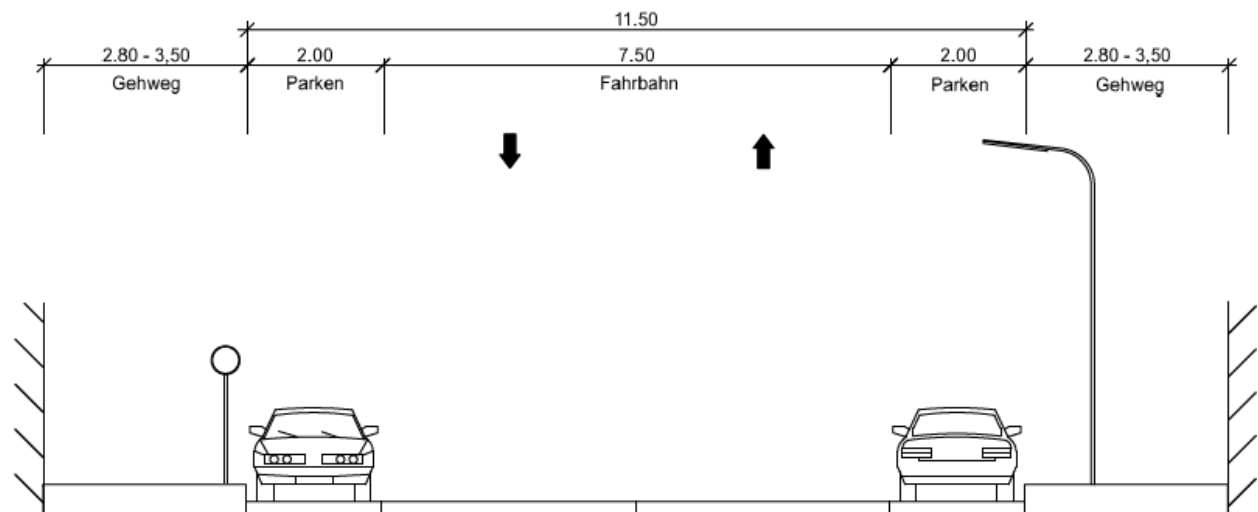
Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rügenach)

OsWe 20.	Abschnitt: Rauental: Moselweißer- / Koblenzer Str.			
	Maßnahme: Neuordnung der Verkehrsfläche mit Markierung von beidseitigen Radschutz-/ Radfahrstreifen und Optimierung der Führung in den Knotenpunkten			
Mängel	  			
Handlungskonzept	<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> Umsetzung <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input checked="" type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau </td> <td style="width: 20%; vertical-align: top;"> Priorität <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig </td> <td style="width: 30%; vertical-align: top;"> Kosten: <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig </td> </tr> </table>	Umsetzung <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input checked="" type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau 	Priorität <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig 	Kosten: <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig
Umsetzung <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input checked="" type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau 	Priorität <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig 	Kosten: <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig 		

Bestandsbeschreibung

Der Streckenabschnitt stellt eine wichtige innerörtliche Hauptverkehrsstraße im städtischen Verkehrsnetz dar. Die Verkehrsbelastung liegt zwischen 10.000 -15.000 Fz./d bei einem Schwerverkehrsanteil von 4% (VERTEC, 2019). Die zulässige Geschwindigkeit ist 50 km/h. Es verkehren drei ÖPNV-Routen auf diesem Abschnitt. (VRM GmbH, 2019) und drei Knotenpunkte sind signalisiert sowie ein Fußgängerüberweg. Während die Straße im östlichen Teil weitestgehend an Wohnhäuser angrenzt, schließt im zweiten auf der Nordseite das Dienstleistungszentrum Rauental an. Auf halber Strecke befindet sich ein Einkaufszentrum. Der Parkraum der Anwohner ist begrenzt. Tiefgaragen gibt es keine und umliegende Straßen sind bereits ausgelastet. Dadurch wird die Moselweißer Straße beidseitig zum Abstellen der PKWs genutzt. Im Abschnitt zum Dienstleistungszentrum sind bei der Ortsbegehung vermehrt ortsfremde PKW registriert worden.

Der bestehende Straßenquerschnitt hat etwa eine Breite von 11,50m. Markierung besteht nur vereinzelt. Seitlich schließen die Gehwege mit einer Breite von 2,80-3.50m an. Zur Erwähnen sind die Straßenlaternen, die etwa 1m Abstand vom Bordstein auf der Nordseite aufgestellt sind. Vereinzelt sind Bäume (auch große Platanen) in die Gehwegfläche untergebracht. Bushaltestellen sind in der Regel als Haltestellenkap ausgebildet und die Fahrbahn hier eingengt.



OsWe-Abb. 20-1: Systemquerschnitt der Moselweißer -/ Koblenzer Str. im Bestand

Führung des Radverkehrs im Bestand

Im Bestand ist auf dem Streckenabschnitt keine durchgängige Radverkehrsführung vorhanden. Es gilt Mischverkehr auf der Fahrbahn. Es gibt einzelne Bruchteile von einem beschilderten Radweg im Bereich der Blücherstr.

Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rügenach)



Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Radfahrer sind durch die fehlende Radverkehrsanlage bei der gegebenen starken Kfz-Verkehrsbelastung und gefahrenen Geschwindigkeit gefährdet.

Fahrkomfort Radverkehr

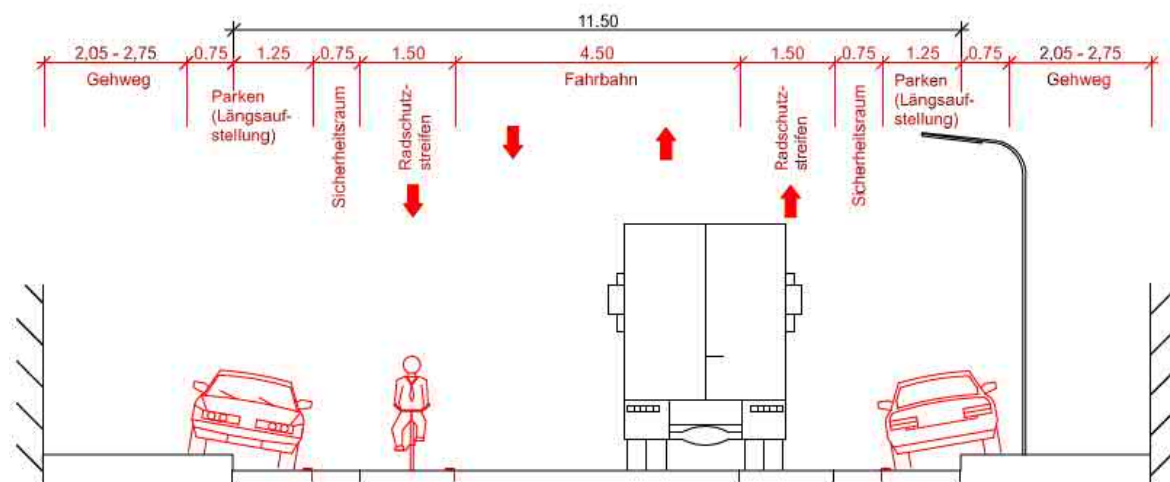
Im Bereich der Knotenpunkte gibt es keine Abbiegemöglichkeit zu den anschließenden Routen. Die bestehenden Radführungsansätze enden abrupt und sind nicht logisch durchdacht. Die Wegführung ist nicht einsichtig.

Handlungskonzept

Maßnahmenvorschlag

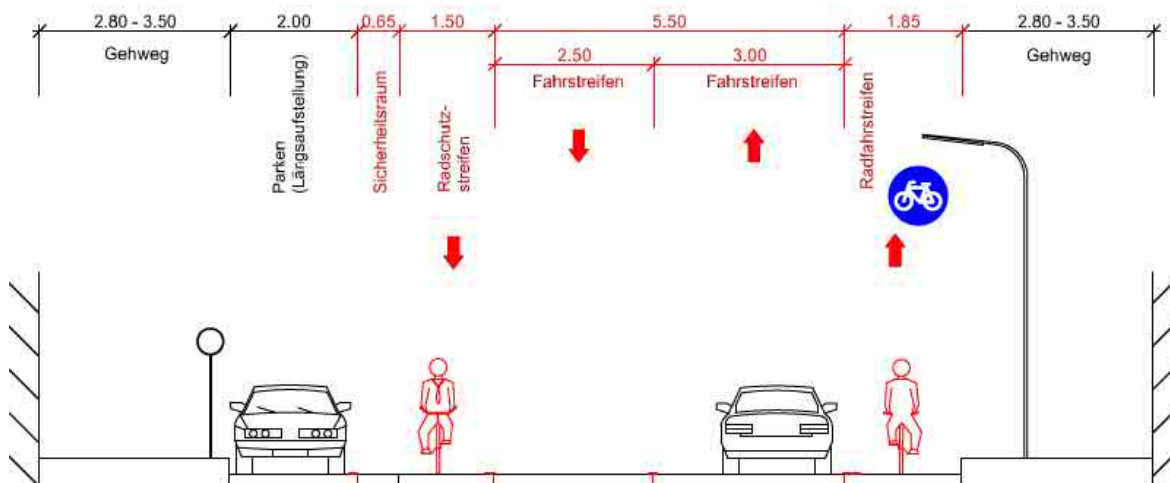
Die breite Fahrbahnfläche im Streckenabschnitt ist neu aufzuteilen, um eine Radverkehrsanlage einzurichten. Dazu gibt es zwei Varianten. Zu berücksichtigen ist dabei der Parkraumbedarf der angrenzenden Bewohner, um die Akzeptanz für die Maßnahme hoch zu halten.

Variante 1 schlägt die Markierung von beidseitigen Radschutzstreifen der Breite 1,50m vor. Für die Kernfahrbahn verbleiben 4,50m. Die Längsstellplätze bleiben größtenteils erhalten, PKWs müssen aber haltseitig auf dem Gehweg parken, das aufgrund der breiten Gehwege als akzeptabel gilt. Durch Einbauten wie Laternen ist die eigentliche Gehwegfläche bereits jetzt reduziert. Zwischen den Längsstellplätzen und Schutzstreifen ist der 0,75m breite Sicherheitsraum zu markieren, damit dieser nicht überparkt wird.



OsWe-Abb. 20-2: Systemquerschnitt Moselweißer-/ Koblenzer Str. Planung Variante mit beidseitigen Schutzstreifen und Stellplätzen

Variante 2 lässt das Längsparken nur noch auf einer Seite zu. Dafür kann ein voller Radfahrstreifen markiert werden. In der Gegenrichtung wird weiter am Bordstein geparkt. Der Sicherheitsraum zum Radschutzstreifen ist bei 65cm und liegt damit nach der RAST über dem Regemaß von 0,50m eines Schutzstreifen. Es verbleibt eine Kernfahrbahn von 5,50m. Damit sind PKW – LKW Begegnungsfälle gesichert ohne auf den Schutzstreifen auszuweichen.



OsWe-Abb. 20-3: Systemquerschnitt Moselweißer-/ Koblenzer Str. Planung Variante mit Radschutz- und Radfahrstreifen streifen und einseitigem Parkstreifen

Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rügenach)


Die zweite Variante ist anzustreben, kommt in Bezug auf den Parkraumbedarf aber nur in Teilabschnitten in Betracht. Vorrang hier ist der Streckenabschnitt angrenzend zum Dienstleistungsgewerbegebiet. Die dort befindenden Gewerbe haben für ausreichend Stellplätze ihrer Mitarbeiter und Kunden auf ihren Grundstücken zu sorgen. Eine detaillierte Betrachtung vor Entscheidung ist über eine Parkraumerhebung zu Tag und nach 21 Uhr ist durchzuführen um den wirklichen Parkraumbedarf zu ermitteln.

Anschließend der Strecke sind an den signalisierten Knotenpunkten aufgeweitete Radaufstellstreifen auf den Hauptradroute anzulegen. An Abbiegestreifen kommen vorgezogene Haltelinienn in Betracht. Die direkte Abbiegeführung ist zu bevorzugen. Am Knoten Moselweißer- / Blücher- / Behringstraße sind in einer späteren Ausbauphase die Radroutenbeziehung zur Blücherstraße mit zu berücksichtigen.

Die Hauptrouten sind sichtbar auszuschildern und die Ost-West Route ggf. über Markierung kenntlich zu machen.

OsWe 21.	Abschnitt:	Moselweis: Knoten Koblenzer Str. – Anschluss Kurt-schumacher Brücke-		
	Maßnahme:	Neubau eines Doppelkreisverkehrss mit Anschluss des Dienstleistungszentrum und Verlegung der Radroutenführung auf die Zufahrtsstraße des Großklinikums		
Handlungs-konzept	Umsetzung	<input checked="" type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig

Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rübenach)

OsWe 22.	Abschnitt:	Kurt-Schumacher Brücke		
	Maßnahme:	Neubau einer eigenen Moselquerung für Rad-/und Fußverkehr		
Mängel				
Handlungskonzept	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input checked="" type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung

Die Kurt-Schumacher Brücke ist eine der drei existierenden Kfz-Moselquerungen in und außerhalb des angrenzenden Stadtgebiets und damit eine wichtige Funktion im Straßen Straßenverkehrsnetz.

Führung des Radverkehrs im Bestand

Der Radverkehr wird im Bestand auf einem kombinierten Rad-/und Gehweg auf der Kappe geführt. Die Kappe hat eine Gesamtbreite von 3,75m. Ein 0,50m breiter Randstreifen ist markiert. Abzüglich Geländer verbleiben noch 3,0m.



Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Der vorhandene kombinierte Rad-/Gehweg ist vorerst ausreichend. Durch die zielgerichtete Steigerung des Radverkehrs kann es zukünftig zu einem Engpass kommen. Der Wert ist nach RASt ab 150 (Fußgänger+Radfahrer) /h. Hier wird die Mindestbreite von $\geq 4m$ Pflicht

Fahrkomfort Radverkehr

Konflikte mit dem Fußgängerverkehr

Handlungskonzept

Maßnahmenvorschlag

Vorerst ist die Wegführung so zu belassen. Die Fahrbahnbreite lässt die Einrichtung von Radfahrstreifen Konstruktionsbedingt ist eine Erweiterung der Brückenkappe nicht umsetzbar. Zukünftig sollte geprüft werden eine weitere Moselbrücke für den Radverkehr (und Fußverkehr) neben die Kurt-Schumacher Brücke zu errichten.

Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rügenach)

OsWe 23.	Abschnitt:	Metternich: Knoten Oberweiher/ Winner Straße		
	Maßnahme:	Ausbau des Knotenpunkts mit Optimierung der Radverkehrsführungen		
Mängel				
Handlungskonzept	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input checked="" type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input type="checkbox"/> Hoch <input checked="" type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung

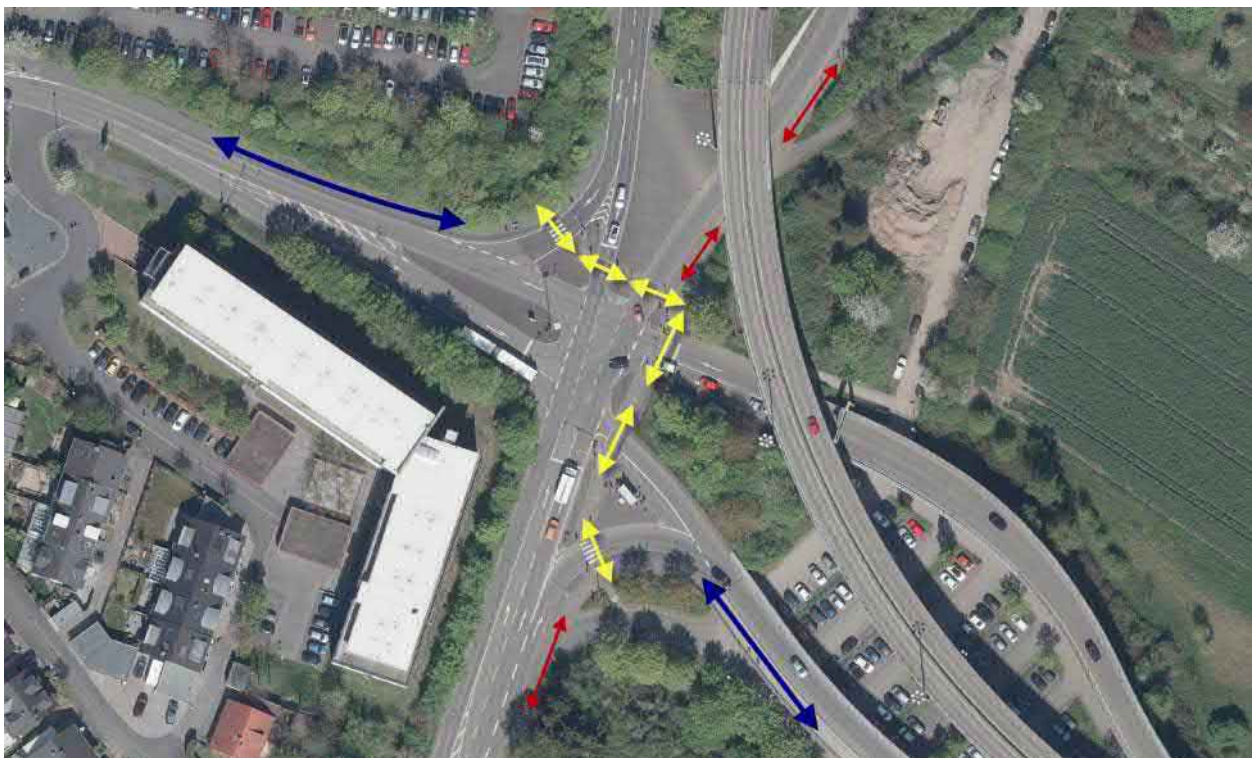
Der Knotenpunkt B416 Winner Straße - Oberweiher Anschluss - Kurt-Schumacher-Brücke befindet sich im Stadtteil Metternich nahe dem Technologiezentrum und Universität. Er ist für das städtische als auch regionale Verkehrsnetz von wichtiger Bedeutung. Die Verkehrsbelastung ist entsprechend hoch. Der Knoten ist LSA gesteuert. Am Knoten gibt es breit ausgebaute Abbiegestreifen und Fahrbahnteiler. An der Winner Straße und Zufahrt Kurt-Schumacher Brücke sind Bushaltestellen angeordnet.

Führung des Radverkehrs

Am Knoten schließt der 3,0m breite kombinierte Rad-/Fußweg der Kurt-Schumacher Brücke an. Die Führung zum Oberweiher verläuft über einen Fußgängerüberweg über den freien Rechtsabbieger und wird gemeinsam mit dem Fußverkehr signalisiert über die Dreiecksinseln und Fahrbahnteiler in den Oberweiher geleitet. Eine direkte Querung gibt es nicht. Die kombinierten Wege haben alle eine Breite von 3,50m. Im Oberweiher befindet sich der Weg auf Nordseite und geht ab der Einmündung zum Parkplatz der Universität als Sicherheitsstreifen von 1,50m Breite weiter. Eine Überleitung der Gegenrichtung auf den kombinierten Weg existiert nicht. Am Knoten schließen auch die Nord-Süd Hauptachsen des Radverkehrs am linken Moselufer an. Eine Beschilderung der Einzelrouten ist teilweise im Seitenraum gegeben.



Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rügenach)



OsWe-Abb. 23-1: Darstellung der erforderlichen Fahrbahnquerungen des Radverkehrs im Abschnitt Kurt-Schumacher Brücke - Oberweiher [Luftbild (Stadtverwaltung Koblenz, 2018)]

Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rübenach)

Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Auf den vorhandenen kombinierte Rad-/Gehweg kann es zu Stoßzeiten Konflikte mit dem Fußgängerverkehr bzw. wartenden ÖPNV-Nutzern geben. An den freien Rechtsabbiegern mit Fußgängerüberwegen ist für Kfz-Führern wie auch Radfahren zumeist nicht klar, dass Radfahrer im Gegensatz zum Fußverkehr wartepflichtig sind.

Am Oberweiher fehlt in Knotenpunktrichtung ein geregelter Übergang des Radverkehrs auf den bestehenden Rad/Gehweg.

Bei zukünftiger Zunahme der Radverkehrsstärke sind die kombinierten Rad-/Gehwege nicht mehr ausreichend

Fahrkomfort Radverkehr

Die LSA-geführte Querung des Knoten ist sicher. Allerdings ist die Führung über insgesamt sechs Fahrbahnteiler / Dreiecksinseln durch die LSA-Schaltung zeitintensiv und schwer begreifbar.


Handlungskonzept

Maßnahmenvorschlag

Der breit aufgestellte Knoten ist zur Verbesserung seiner eigenen Leistungsfähigkeit umzugestalten und dem folgend ist eine Optimierung der Radverkehrsführung vorzunehmen, die auch die Belange des ÖPNV und Fußgänger mit berücksichtigt. Vorrangig im Mittelpunkt steht dabei Rad und Fußverkehr voneinander zu trennen. Die freien Rechtsabbieger sind zu signalisieren oder zu entfernen.

Hierzu ist eine detaillierte Planung erforderlich.

Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rügenach)

OsWe 24.	Abschnitt:	Metternich: Oberweiher - Isenburg-/ Weidmanstraße		
	Maßnahme:	Umwidmung der Weidmanstraße zur Einbahnstraße, Fahrbahnsanierung Isenburgstraße mit Anschluss an den Oberweiher		
Mängel				
Handlungskonzept	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input type="checkbox"/> im Bestand <input checked="" type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input checked="" type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung

Die Ost-West-Hauptroute führt durch die untergeordneten Straße Oberweiher, Isenburgstraße und Weidmanstraße und mündet in die Trierer Straße. Im Bereich der Straße Oberweiher herrscht eine Verkehrsbelastung laut Verkehrsstärkenkarte bis zu 4.000 Kfz/d (VERTEC, 2019). Isenburgstraße und Weidmanstraße sind nur schwach belastet. Die zulässige Geschwindigkeit beträgt im betrachteten Abschnitt zumeist 30 km/h. Parkraum ist in Abständen auf der Fahrbahn gestattet. Die Fahrbahnbreite der Straße Oberweiher beträgt 6.25m, Isenburgstraße und Weidmanstraße weisen eine Breite von 5 m auf. Es wird am Straßenrand teilweise auf halbseitig auf Privatgelände geparkt. Der Anschluss der Straße Oberweiher mit der Isenburgerstraße ist für den Autoverkehr gesperrt und für den Rad-/Fußverkehr freigegeben. Hier sind Sperrschranken aufgestellt

Führung des Radverkehrs im Bestand

In der Straße Oberweiher ab dem Knoten Universitätsstraße existiert bergauf ein Radschutzstreifen mit einer Breite von 1.50m bis zum Beginn der Tempo 30 Zone. Die Routenführung über die Isenburgstraße und Weidmanstraße ist nicht beschildert. Im Bestand ist die Fortführung Oberweiher bis zum Bachweg ansatzweise gegeben.



Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rügenach)



Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Im Bereich der Isenburgerstraße und Weidmanstraße liegt die Breite der Fahrbahn bei 5,0m. Durch abgestellte Fahrzeuge am Fahrbahnrand ist die Fahrbahn vorwiegend bis auf 3,0m eingengt, wodurch der Begegnungsfall PKW-Radverkehr nur mit Abzug sämtlicher Sicherheitsräume möglich ist (Radfahrer (verengtes Maß) 0,80m + PKW 2,20m). Ausweichstellen sind gering.

Fahrkomfort Radverkehr

Die Fahrbahnoberfläche in der Isenburgstr. sowie im Anschlussbereich mit der Straße Oberweiher ist im sehr schlechten Zustand. Die Durchfahrt ist zudem durch die Sperrgitter behindert. Die Wegführung der Route ist nicht beschildert.

Handlungskonzept


Maßnahmenvorschläge

Die Weidmanstraße ist vom Zweirichtungsverkehr in eine Einbahnstraße umzuwidmen und zugelassene Längsstellplätze zu markieren. Damit halbiert sich der kritische Begegnungsfall, da entgegenkommende PKWs nun ausgeschlossen sind. Über ausreichend Ausweichstellen ist gewährleistet, dass entgegenkommende Radfahrer und PKWs sicher passieren können. Die Einbahnstraßenrichtung sollte von der Trierer Straße in Richtung Isenburgstraße führen.

Die Fahrbahnfläche der Isenburgstraße ist zu sanieren. Bei Neugestaltung des Straßenraums ist der Begegnungsfall PKW-Radverkehr in der Planung zu beachten. Der Lückenschluss zum Oberweiher ist umzugestalten und für Radfahrer besser zugänglich zu machen. Poller mit ausreichendem Abstand sind vorzuziehen, Sperrschranken und Umlaufsperrern zu unterlassen.

Der Verlauf der Hauptroute ist über Wegweisung und ggf. Markierung hervorzuheben

Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rübenach)

OsWe 25.	Abschnitt:	Metternich: Kemmertstraße/ Trifter Weg/ Pfaffengasse		
	Maßnahme:	Umwidmung der Kemmertstraße als Einbahnstraße, Kennzeichnung der Route		
Mängel				
Handlungskonzept	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input checked="" type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung

Der Streckenabschnitt der Ost-West-Route durchläuft die untergeordneten Straßen Kemmertstraße und Trifter Weg sowie die wichtige innerörtliche Hauptverkehrsstraße Pfaffengasse im Stadtteil Metternich, welche am Kreisverkehrsplatz mit der Rübenacher Straße anschließt. Im Bereich der Pfaffengasse liegt eine Verkehrsstärke von 5.800 Kfz/d mit einem Schwerverkehrsanteil von 3 % (VERTEC, 2019) und es verkehrt die Buslinie 20 (VRM GmbH, 2019). Die zulässige Geschwindigkeit beträgt im betrachteten Abschnitt 30 km/h. Parkraum ist in Abständen auf der Fahrbahn gestattet. Im Bereich der Kemmertstraße und des Trifter Wegs weist die Fahrbahn eine Breite von 5,0m-5,25m auf. Die Pfaffengasse besitzt eine Breite von ca. 6,70m. An Einmündungen gilt Rechts-vor-Links.

Führung des Radverkehrs im Bestand

Im Abschnitt ist keine gesonderte Radverkehrsführung ausgewiesen. Es gilt Mischverkehr auf der Fahrbahn.



Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rügenach)



Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Aufgrund der in der Kermmertstraße im Seitenraum abgestellten PKWs ist die Breite der Fahrbahn an einigen Stellen sehr eingeengt. Es verbleibt eine Restfahrbahnbreite von 3,0m-3,25m, wodurch ein Befahren der Straße in beide Fahrtrichtungen nur über Ausweichstellen möglich ist. Der Begegnungsfall PKW-Radverkehr ist nur mit Abzug sämtlicher Sicherheitsräume möglich (Radfahrer (verengtes Maß) 0,80m + PKW 2,20m). Ausweichstellen sind gering.

Fahrkomfort Radverkehr

Der Verlauf der Hauptroute ist nicht ausgeschildert.

Handlungskonzept

Maßnahmenvorschlag

Die Kermmertstraße ist vom Zweirichtungsverkehr in eine Einbahnstraße umzuwidmen und zugelassene Längsstellplätze zu markieren. Damit halbiert sich der kritische Begegnungsfall, da entgegenkommende PKWs nun ausgeschlossen sind. Über ausreichend Ausweichstellen ist gewährleistet, dass entgegenkommende Radfahrer und PKWs sicher passieren können. Die Einbahnstraßenrichtung sollte von der Trierer Straße in Richtung Trifter Weg führen.

Der Verlauf der Hauptroute ist über Wegweisung und ggf. Markierung hervorzuheben

Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rübenach)

Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rügenach)

OsWe 26.	Abschnitt:	Metternich / Rügenach: Rügenacher Straße/ Aachener Straße zwischen Pfaffengasse und Keltenstraße		
	Maßnahme:	Sanierung der Oberfläche, Umbau der BWZK-Bushaltestelle, Erhöhung der Sicherheit an Einfahrten und querenden Straßen		
Mängel				
Handlungskonzept	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input checked="" type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input checked="" type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung

Die Rügenacher Straße und Aachener Straße ist Teil der Landstraße 52 und 98, verbindet die Ortsteile Metternich und Rügenach sowie gibt Anschluss an das überörtliche Netz. Die DTV-Verkehrsbelastung liegt bei 9.300-17.100 Kfz/d mit einem Schwerverkehrsanteil von 4%-5% (VERTEC, 2019). Die Fahrbahnbreite liegt bei ca. 8.50m. Die zulässige Geschwindigkeit liegt im größten Teil bei 70km/h. Es verkehren vier ÖPNV-Linien auf dem Abschnitt. Der Knoten Rügenacher Straße – Pfaffengasse – Metternicher Weg ist als Kreisverkehr gebildet.

Führung des Radverkehrs im Bestand der L98

Am Kreisverkehrsplatz ist umringend ein kombinierter Rad/Gehweg im Zweirichtungsverkehr und Wartepflicht an den Furten gegeben.

An der Rügenacherstraße führt im Bestand ein 2,50m breiter, kombinierter Rad-/Gehweg ab dem Kreisverkehr südlich der Fahrbahn entlang. Dieser ist zum Teil durch einen breiten Grünstreifen oder schmalen Trennstreifen mit Schutzeinrichtung von der Fahrbahn abgetrennt. An Einmündungen ist der Radweg teilweise unterbrochen. Eine Engstelle gibt es im Bereich der Bushaltestelle am Bundeswehrzentral Krankenhaus (BWZK). Im Bereich des Knoten mit dem L52n-Abzweig zur BAB61 / Polch ist der kombinierte Rad-/Gehweg über eine markierte Furt gegenüber dem Kfz-Verkehr bevorrechtigt.



Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rügenach)



Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Am Kreisverkehrsplatz ist fehlt eine geregelte Radverkehrsführung aus der Pfaffengasse in den umlaufenden kombinierten Rad-/Gehweg

Die Führung außerorts an der Landstraße als kombinierter Rad/Gehweg ist bei der vorhandenen Breite aus heutiger Sicht ausreichend. Der Weg weist aber einige Gefahrenpunkte aus: Die Engstelle an der Bushaltestelle und Verschwenkung an der Zufahrt zum BWZK; die Verschwenkung über den Wirtschaftsweg hinter dem BWZK-Gelände aufgrund fehlender Sicht; die Bevorrechtigung des Radverkehrs am Knoten des Abzweigs L52 zur BAB 61 ist aufgrund der gegebenen Verkehrsbelastung und Bedeutung der L52 nicht sicher und muss geändert werden (vgl. ERA Kap. 9.3 (FGSV e.V., 2010)).

Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rübenach)

Fahrkomfort Radverkehr

Die Oberfläche des Radwegs ist vom KVP beginnend bis zum Ende des BWZK-Geländes in teilweise schlechten Zustand.

Die Routenführung am Kreisverkehrsplatz ist besser auszuschildern.

Handlungskonzept

Maßnahmenvorschlag

Der Kreisverkehr Rübenacher Straße mit der Pfaffengasse und dem Metternicher Weg ist für den Rad-/Fußverkehr zu optimieren. Hier sind zum einen die Verbreiterung des Rad-/Gehwegs empfehlenswert. Die Abstände der Mittelinsel zur Kreisfahrbahn sollten alle größer als 5 m sein (FGSV e.V., 2007). In der Kreiszufahrt ist eine geordnete Überleitung der Radfahrer von und in die Pfaffengasse zu bilden. Hierzu kommen Radfahrstreifen in Betracht, die seitlich aus dem Seitenraum ein- und als Schutzstreifen vor der Tempo 30-Zone auflaufen bzw. hier beginnen und vor dem Fahrbahnteiler ausschwenken. Die Verschwenkung der Radfahrstreifen vom Kreisverkehr sollte sicher gestaltet sein.

Erneuerung und Verbreiterung der Oberfläche, des Rad-/ Fußweg an kleineren Streckenabschnitten.

Neuanlage der Furten/ Mittelinseln in Bereich der Einfahrten zum Bundeswehrzentral Krankenhaus. Bei Zufahrten mit geringer Verkehrsbelastung sollte der Rad-/ Fußweg bevorrechtigt und mit einer Furt, welche rot eingefärbt ist, im Abstand von möglichst 2,0 höchstens 4,0m vom Fahrbahnrand markiert werden (FGSV e.V., 2010).

Die Engstelle an der Bushaltestelle am BWZK ist nach vorne zuziehen und der kombinierte der Rad-/Gehweg hinter der Haltestelle zu verlegen. Die Fahrbahnbreite ist mit Sperrfläche knapp über 11m breit. Ggf. ist eine Verlegung der Querungshilfe erforderlich. Beleuchtung sollte im Bereich der Haltestelle neu positioniert werden.



Im Bereich der Einmündung eines Wirtschaftsweges muss der Verlauf des Rad-/Fußweges aufgrund der schlechten Sicht mindestens 20m parallel zur Landstraße verlängert werden (vgl. ERA Kap. 9.3 (FGSV e.V., 2010)). Hierzu sind Lösungen für das Beenden der passiven Schutzeinrichtung und vorhandenen Muldeneinlauf zu finden.

Die Bevorrechtigung am Knotenpunkt Abzweig L52 Richtung BAB61 ist aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens auf der L52 aufzuheben. Die Querungsstelle für den Rad-/ Fußverkehr sollte bei einer Sanierung 6 m vom Rand der übergeordneten Straße liegen und über den vorhandenen Fahrbahnteiler geführt werden gehen vgl. ERA Kap. 9.3 (FGSV e.V., 2010)). Eine Verdeutlichung der Wartepflicht ist mit Verkehrszeichen für den Rad-/Fußverkehr deutlich anzuzeigen. Alternativ ist die Inbetriebnahme einer LSA am Knotenpunkt zu fokussieren.

Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rügenach)

Allgemeine Hinweise zum Verlauf der Ost-West Route in Rügenach:

Im Ortsteil Rügenach sind zwei Untersuchungsstrecken als Hauptroute vorgeschlagen. Route 1 führt über Hauptstraße L98 – Aachener Straße quer durch den Ort. Bauliche Maßnahmen sind aufgrund der vorhandenen Bebauung nur vereinzelt umsetzbar. Die DTV-Verkehrsbelastung ist nach der Verkehrsstärkenkarte Rheinlandpfalz bei 7000 Fz/d (LBM Rheinland-Pfalz, 2015). Route 2 führt über untergeordnete Straßen südlich zur Hauptstraße. Es fehlt noch ein Lückenschluss zurück auf die L98. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten ist diese Strecke in der Wegweisung als Hauptroute der Ost-West-Strecke vorzuziehen und mit hoher Priorität umzusetzen. Für die L98 werden aber zusätzlich entsprechende Vorschläge zur Verbesserung für des Radverkehrs aufgeführt.

OsWe 27.	Abschnitt:	Rügenach: Knoten Kelttenstraße / Aachener Straße - Mühlenstraße - Am Mühlenteich - Grabenstraße		
	Maßnahme:	Kennzeichnung der Ost-West Route durch Beschilderung		
Mängel	 			
Handlungskonzept	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input type="checkbox"/> im Bestand <input checked="" type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung

Die südliche Vorrangroute führt durch den Ortsteil Rügenach über die Sammelstraßen Keltten-/Mühlenstraße, am Mühlenteich und Grabenstraße. Sie sind alle Teil einer Tempo 30km/h-Zone. Die Kelttenstraße ist Richtung L98 als Sackgasse mit Wendehammer ausgebildet. Nach Abzug von Stellplätzen im Seitenraum verbleibt eine Kernfahrbahnbreite von 5,50m. Die Mühlenstraße und Grabenstraße hat eine Fahrbahnbreite von 5,50m. Vereinzelt wird am Fahrbahnrand geparkt. Der Bedarf ist gering. Die Straße Am Mühlenteich hat die gleiche Breite Stellplätze am Sportplatz in Längs- und Senkrechtaufstellung schließen sich dem an. Sie ist vor einigen Jahren neu gebaut worden. Die Grabenstraße befindet sich zurzeit in der Sanierung

Führung des Radverkehrs

Über ein 2,5m breites Verbindungstück gibt es einen Anschluss vom Radweg an der L98 zum Wendehammer in der Kelttenstraße. Danach folgend wird auf der Fahrbahn im Mischverkehr gefahren.



Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rügenach)



Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Der Abzweig vom Rad-/Gehweg an der L98 bis in den Wendehammer der Keltenstraße ist recht schmal an den Wendehammer angeschlossen. Die Bordsteinkante mindert den Fahrkomfort. Die 100-Gon Ecken am Radweg sind mit dem Fahrrad schwer zu befahren.

Fahrkomfort Radverkehr

Es fehlt eine durchgängige Beschilderung und Markierung der Haupt-Ost-West-Route. Der Verlauf ist nicht erkennbar.

Handlungskonzept

Maßnahmenvorschlag

Der Abzweig vom Rad-/Gehweg an der L98 bis in den Wendehammer der Keltenstraße ist auszubauen und die Bordsteinkante zu entfernen. Vorgeschlagen ist hier eine Breite von 3,50m mit Hindernissen an der Seite und maximal einem Poller in der Mitte. Der Bordstein am Wendehammer ist bis auf 0cm abzusenken. Am Anschluss mit dem Radweg sind die Ecken ausgerundet oder schräg auszuführen um dem Routenverlauf mit einer besseren Linienführung entgegenzukommen.

Die Einrichtung einer sichtbaren Beschilderung zum Hauptroutenverlauf ist notwendig. Eine Markierung der Hauptstrecke mit Piktogrammen oder Routenbezeichnung verbessern die Erkennbarkeit der Radwegeführung. Das Abstellen von Fahrzeugen am Fahrbahnrand sollte in der Mühlenstraße und Grabenstraße über Markierung klar geregelt sein.

Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rübenach)

OsWe 28.	Abschnitt:	Rübenach: Graben-/ Schleifmühlen-/ Uwierstraße - Sendnicher Str.-L98		
	Maßnahme:	Kennzeichnung der Route, Neubau Rad-/ Gehweg zwischen Sendnicher und Aachener Straße		
Mängel	X			
Handlungskonzept	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input type="checkbox"/> im Bestand <input checked="" type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input checked="" type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input checked="" type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung

Der Streckenabschnitt der südlichen Ost-West Vorangroute in Rübenach führt weiter durch die untergeordneten Straßenabschnitte Graben-/ Schleifmühlen-/ Uwierstraße und Sendnicher Str. Ein Anschluss zur Aachener Straße besteht nicht. Teile der Strecken sind durch momentane Baumaßnahmen nicht zugänglich. Die Fahrbahnbreite liegt nach Luftbildmessung (Stadtverwaltung Koblenz, 2018) in den Straßen zwischen 5,0 und 6,0m. Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 30 km/h. Parkraum befindet sich zum einen auf der Fahrbahn sowie in seitlich angelegten Parkflächen.

Führung des Radverkehrs im Bestand

Es gibt keine gesonderte Radverkehrsführung im Abschnitt. Ein Anschluss zur Aachener Straße existiert nicht.



Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Eine Beschilderung der Fahrradroute ist nicht vorhanden. Im Bereich der Sendnicher Straße besteht kein Anschluss zur Aachener Straße.

Fahrkomfort Radverkehr

Handlungskonzept

Analog zum ersten südlichen Abschnitt in Maßnahme OsWe 27. ist die Einrichtung einer sichtbaren Beschilderung zum Haupttroutenverlauf notwendig. Eine Markierung der Hauptstrecke mit Piktogrammen oder Routenbezeichnung verbessern die Erkennbarkeit der Radwegeführung. Das Abstellen von Fahrzeugen am Fahrbahnrand sollte über Markierung klar geregelt sein.

Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rügenach)

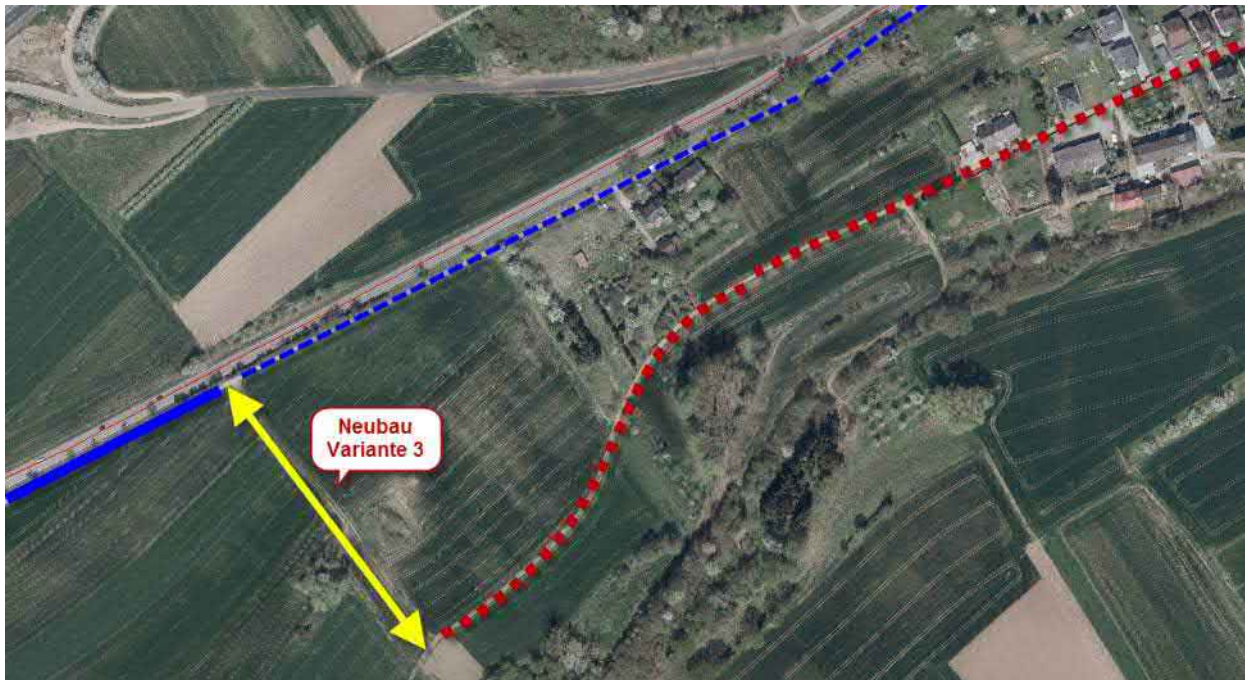
Zwischen der Sendnicher- und L98 Aachener Straße ist der Lückenschluss über den Neubau eines kombinierten Rad-/Gehweg der Breite $\geq 2,5$ m zu erstellen. Drei Möglichkeiten bestehen hierzu (vgl. OsWe-Abb. 28-1 und OsWe-Abb. 28-2). Variante 1 schließt direkt hinter der letzten



OsWe-Abb. 28-1: Vorschlag Variante 1 und 2 zur Schließung der Verbindungslücke L98 – Sendnicher Straße [Luftbild (Stadtverwaltung Koblenz, 2018)]


Bebauung an der Aachener Straße an. Hier beginnt Maßnahme OsWe 30. Die maximale Geländelängsneigung liegt knapp 8%. Variante 2 mündet ans Ende des bestehenden Wirtschaftswegs, der parallel zur L98 verläuft. Hier liegt die maximale Geländeneigung bei 12%. Für beide Lückenschlüsse existiert keine Wegparzelle. Grunderwerb ist daher erforderlich. Variante 3 befindet sich weit westlich außerhalb der Ortsgrenze und nutzt einen im Luftbild (Stadtverwaltung Koblenz, 2018) sichtbaren Feldweg, der nach der Liegenschaftskarte 2018 (GEOPORTAL.KOBLENZ.DE, 2019) aber nur zu Hälfte als Flurstück vorliegt. Die Geländeneigung ist hier knapp unter 6%. Das geschotterte Teilstück der Sendnicher müsste inklusive des Feldwegs einen neuen Fahrbahnausbau erhalten

Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rügenach)



OsWe-Abb. 28-2: Vorschlag Variante 3 zur Schließung der Verbindungslücke L98 – Sendnicher Straße [Luftbild (Stadtverwaltung Koblenz, 2018)]

Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rügenach)

OsWe 29.	Abschnitt:	Rügenach: Aachener Straße zwischen Einmündung Keltentraße – OD-Grenze		
	Maßnahme:	Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h, Anlage eines Schutzstreifens in der Steigungsstrecke		
Mängel				
Handlungskonzept	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input type="checkbox"/> im Bestand <input checked="" type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input checked="" type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input checked="" type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung

Die nördliche Route in Rügenach verläuft über die Landstraße 98. – Aachener Straße durch das Ortszentrum von Rügenach. Hier sind Kleingewerbe, Apotheke, Bankfilialen und Gasthäuser angebunden. Die DTV-Verkehrsbelastung liegt nach der Verkehrsstärkenkarte Rheinlandpfalz (LBM Rheinland-Pfalz, 2015) bei knapp 7.000 Fahrzeugen mit einem Schwerverkehrsanteil von 3%. Es verkehren vier Buslinien (VRM GmbH, 2019) mit mehreren Haltestellen im Abschnitt. Zudem existieren einige Querungsstellen bzw. Fußgängerüberwege im Streckenverlauf. Die zulässige Geschwindigkeit liegt bei 50 km/h. Aufgrund der engen Bebauung und teilweise nicht auf den Grundstücken vorhandenen Parkmöglichkeiten wird teilweise am Fahrbahnrand gehalten. Die Fahrbahnbreiten schwanken zwischen 7,00 und 7,50m. Wechselseitige Baumscheiben sind integriert. In der Engstelle ist die Breite auf 6,0m reduziert. Die Gehwege sind entsprechend schmal. Die Längsneigung beträgt ab der Engstelle bis zur westlichen Ortsgrenze etwa 6%.

Führung des Radverkehrs im Bestand

Im Bestand ist keine gesonderte Radverkehrsführung vorhanden. Es gilt Mischverkehr auf der Fahrbahn.



Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rügenach)



Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Das hohe Verkehrsaufkommen und die zulässige Geschwindigkeit von 50 km/h bietet ein Gefahrenrisiko für den Radverkehr. Er findet keine Berücksichtigung im Straßenquerschnitt. Zudem fördert die teilweise enge Fahrbahnbreite in Kombination mit der Verkehrsstärke kritische Überholmanöver gegenüber Radfahrern.

Handlungskonzept


Maßnahmenvorschlag

Für die Einrichtung von beidseitigen Schutzstreifen ist erst ab einer Fahrbahnbreite von 7,5m möglich. Einseitige Schutzstreifen für Steigungsstrecken sind ab der Breite von 7,0 (6,5)m umsetzbar. Durch Bushaltestellen, Baumscheiben und abgestellte Fahrzeuge sowie der Engstelle liegt die erforderliche Breite darunter. Die Einrichtung eines Schutzstreifens in der Steigungsstrecke wird als machbar angesehen. Stellplätze sollten nur talwärts angeordnet werden dürfen.

Zur Sicherung des Radverkehrs ist generell eine Temporeduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h im Ortsbereich anzustreben.

Am östlichen Ortsende in Höhe der Haltestelle Brückenbach ist ein gesicherter Übergang vom südlich geführten kombinierten Rad-/Gehweg auf die jeweilige Fahrbahnseite zu gestalten. Die Haltestelle sollte in die Planungen mit eingezogen werden.

Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rügenach)

OsWe 30.	Abschnitt:	L98 zwischen Ende Wirtschaftsweg - Ortseingang Rügenach		
	Maßnahme:	Bau eines kombinierten Rad-/Gehweges entlang der L98 zwischen dem endenden Wirtschaftsweg und Ortsdurchfahrt		
Mängel				
Handlungskonzept	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input checked="" type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung

Die Landstraße 98 verbindet den Stadtteil Rügenach in Richtung Bassenheim / Ochtendung, und befindet sich hier teilweise außerhalb der Ortsgrenze. Der Wirtschaftsweg ist in einer spitzen Einmündung an die L98 angeschlossen. Auf einer Länge von knapp 370m besteht bis zur Ortsgrenze kein durchgängiger Rad und Gehweg. Die zulässige Geschwindigkeit beträgt ab der Außerortsgrenze 70 km/h in Richtung Rügenach bzw. 100 km/h nach Bassenheim.

Führung des Radverkehrs im Bestand

Es ist keine Radverkehrsanlage vorhanden. Es gilt Mischverkehr auf der Fahrbahn.



Mängelanalyse

Verkehrssicherheit


Führung des Radverkehrs (und Fußgänger) ist im Bestand nicht berücksichtigt. Dabei stellen die gefahrene Geschwindigkeit auf der Landstraße und die hohe Verkehrsstärke ein hohes Gefahrenpotential für den Rad- (und Fuß-) verkehr dar.

Handlungskonzept

Maßnahmenvorschlag

Neubau eines kombinierten Rad-/Gehweg mit einer Breite von 2,50m nach ERA (FGSV e.V., 2010) auf südlicher Seite in Analogie zum im Anschluss beginnenden Wirtschaftsweg.

Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rügenach)

OsWe 31.	Abschnitt:	L98 zwischen Stadtgrenze und endendem Wirtschaftsweg		
	Maßnahme:	Sanierung der Oberfläche des Wirtschaftswegs		
Mängel				
Handlungskonzept	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input type="checkbox"/> im Bestand <input checked="" type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input type="checkbox"/> Hoch <input checked="" type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input checked="" type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung

Die Landstraße 98 verbindet den Stadtteil Rügenach in Richtung Bassenheim / Ochtendung. Neben der Fahrbahn befindet sich ein 3m breiter Wirtschaftsweg, der für die Radhaupttroute genutzt werden kann. Teilweise dient er als Erschließung angrenzender Wohnbebauung.

Führung des Radverkehrs im Bestand

Der Wirtschaftsweg ist durch einen breiten Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt. Eine Beleuchtung ist nicht vorhanden.



Mängelanalyse

Fahrkomfort Radverkehr

Der Zustand der asphaltierten Oberfläche befindet sich an vielen Stellen in schlechter Verfassung.

Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rübenach)

Handlungskonzept

Maßnahmenvorschläge


Die Fahrbahn ist auf den beschädigten Abschnitten zu sanieren.
Der Wirtschaftsweg sollte mit VZ 340 kombinierter Rad-/Gehweg mit dem Zusatzzeichen 1026-36 bis zur beginnenden Wohnbebauung beschildert werden. Zusätzlich ist eine Wegweisung der Hauptroute wünschenswert.

Ost-West Route – Zusatz-Zentrumsachse I Friedrich-Ebert-Ring

OsWe 101.	Abschnitt:	Friedrich-Ebert-Ring zwischen Neustadt – Löhstr.		
	Maßnahme:	Anlage durchgehende Radverkehrsführung in Fahrrichtung West		
Handlungs-konzept	Umsetzung	<input checked="" type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input checked="" type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig

Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rübenach)

Ost-West Route – Zusatz-Zentrumsachse II Schloßstraße

OsWe 201.	Abschnitt: Zentrum: Knoten Schloßstraße - Neustadt		
	Maßnahme: Änderung der Signalsteuerung und Beschilderung		
Mängel			
Handlungskonzept	Umsetzung <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input checked="" type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau 	Priorität <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig 	Kosten: <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung

Der Abschnitt inklusive des Schlossrondels wurde im Rahmen der Bundesgartenschau 2011 neu gestaltet. Die Achse führt über einen über 7m breiten befestigten Belag, der mittels zwei Lichtsignalanlagen, die per Knopf-Anforderung bedient werden, die Neustadt quert. Die Signalsteuerung ist mit der Anlage am Deinhardplatz gekoppelt. Die Einfahrt von Kfz aus dem Schlossrondel / Schloßstraße ist durch Poller verhindert. Explizit ist die breite Fläche NICHT nur für Radfahrer und Fußgänger ausgewiesen, da entsprechende Schilder fehlen.

Führung des Radverkehrs im Bestand

Es werden Fernrouten des Radverkehrs über Wegweiser ausgewiesen

Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Die Verkehrsfläche ist nicht ausdrücklich nur für Radfahrer und Fußgänger freigegeben. An beiden Signalanlagen fehlen zudem die Sinnbilder des Radverkehrs in den Signalgebern. Theoretisch ist der Bereich nach aktueller StVO verkehrsrechtlich nicht eindeutig geregelt.

Es kommt zudem immer zu Konflikten zwischen Rad- und Fußgängerverkehr, da es sich um eine Mischfläche handelt.

Fahrkomfort Radverkehr


Die Signalschaltung zur Querung der Neustadt ist für den Rad- und Fußgängerverkehr unbefriedigend ausgelegt. Während die Querung der Fahrbahn Richtung Süd zwei Mal pro Umlauf (Zeitmessung Umlaufzeit 120 sec) geschaltet ist, wird die Querung der zwei-streifigen Nordrichtung nur einmal freigegeben. Trotz Anforderung ist eine lange Wartezeit erforderlich, obwohl Kfz-Verkehr auch zur Spitzenstunde nicht übermäßig hoch ist. Bzw. die Beobachtungen zeigen, dass die Schaltung für ihn meist dann auf Rot springt, wenn ein Pulk von der LSA am Deinhardplatz oder Mainzer Straße anfährt. Eine Grüne-Welle ist nicht erkennbar.

Handlungskonzept

Maßnahmenvorschläge

Eine Anpassung der Signalsteuerung ist erforderlich. Es sollten für die Querung beider Fahrbahnen zwei Freigaben pro 120-Sec Umlauf geschaltet werden. Diese können dafür kürzer ausfallen als im Bestand. Eine Berücksichtigung der Induktionsschleifen zur Feststellung des Freigabebedarfs kann die Steuerung nochmals optimieren. Es kann sogar überlegt werden, die LSA über die ein-streifige Fahrbahn durch einen Fußgängerüberweg und „Vorfahrt gewähren“ für den Radverkehr zu ersetzen. Hierzu wird in jedem Fall Trennung der Mischfläche in Gehweg und Zweirichtungs-Radweg erforderlich. Eine Trennung der Arten ist aber generell zu favorisieren und ausdrücklich die fehlende StVO-Beschilderung (aktuell kombinierter Rad- und Gehweg) und Signal-sinnbilder zu ergänzen.

Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rügenach)

OsWe 202.	Abschnitt:	Zentrum: Schlosstraße zwischen Schlossrondel-Casinostraße		
	Maßnahme:	Steigerung der Sicherheit durch Bauliche Maßnahmen zur Vermeidung von Falschparkern im Sichtfeld		
Mängel				
Handlungskonzept	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input type="checkbox"/> im Bestand <input checked="" type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung

Der Abschnitt der Schlosstraße ist als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen. Es sind Stellplätze in Senkrechtaufstellung zwischen Bauminseln angeordnet. Die Fahrbahnfläche ist über 10m breit und mit Plateaupflasterungen versehen. Durch die vor Ort befindenden Geschäfte, Apotheke und Bankfilialen reicht das Parkraumangebot nicht aus. Es kommt vermehrt zu Falschparkern. Vor allem ist hier der Knotenpunktbereich mit der Casinostraße betroffen.

Führung des Radverkehrs im Bestand

Der Radverkehr wird über die verkehrsberuhigte Fahrbahn geleitet. An der Casinostraße kreuzt hier die zentrale Nord-Südachse. Der Südliche Teil wird über einen Gehweg „Radfahrer frei“ geleitet, der nördliche ist über die neugestaltete Einbahnstraße für Radfahrer in beiden Richtungen freigegeben.



Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Durch den fehlenden Parkraum kommt es trotz Verkehrsberuhigtem Bereich zu gefährlichen Situationen. Parken in zweiter Reihe ist zu beobachten. Im Kreuzungsbereich mit der Casinostraße wird zeitweise auch der Gehweg zugestellt. Des Weiteren blockieren Fahrzeuge zwischen Gehweg und Fahrbahn das Sichtfeld für querende Radfahrer drastisch. Es kommt zudem mit Konflikten mit Fußgängern, die mittig auf der Fahrbahn zwischen Fußgängerzone und Schlossrondel laufen.

Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rübenach)

Fahrkomfort Radverkehr

Die Wegweisung der Fernrouten ist von allen Richtungen nicht gut einsehbar.

Die Plateaupflasterung auf der Fahrbahn ist für Radfahrer nicht komfortabel. Es wird versucht in die Fahrbahnmitte oder Rand auszuweichen

Generell fehlt es im Stadtgebiet häufig an Fahrradabstellmöglichkeiten. Hier im Zentrum ist dies gesondert nochmals anzumerken. Es gibt einige Plätze. Die Anzahl ist aber nicht ausreichend.

Handlungskonzept

Maßnahmenvorschläge

Im Kreuzungsbereich mit der Casinostraße sind zum Freihalten des Sichtfeldes Poller oder Steinquader (analog zum nördlichen Ast der Casinostraße) zwischen Fahrbahn und Gehweg zu positionieren. Die Quader sollten mit Reflektoren ausgestattet sein. Der Gehwegbereich kann durch farbige Markierung von VZ 239 „Gehweg“ sichtbar gemacht werden. Der Radverkehr ist in Zukunft nur noch auf der Fahrbahn geführt werden. Die Freigabe für Radfahrer auf dem Gehweg entfällt (Siehe Maßnahmen Nord-Süd-Route).



Das Parkproblem ist zu entschärfen. Es sind mehr Kontrollen der Behörden notwendig. In der Schlosstraße kann über die Anlage markierter Stellplätze an den Baumscheiben diskutiert werden. Die Änderung fester Stellplätze zu Kurzzeitparkplätzen (max. 30 min) kann die Situation am schnellwechselnden Bankkundenverkehr auch entschärfen, da so nun weniger Plätze für Dauerparker zur Verfügung stehen. Außerdem sollten trotz verkehrsberuhigtem Bereich ausreichend Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn markiert werden auch nochmals um ein nicht erlaubtes Parken in zweiter Reihe eher zu unterbinden

In Fahrbahnmitte ist die Aufspaltung der Plateaupflasterflächen in geteilte Flächen für eine bessere Führung und Steigerung des Radkomforts wünschenswert.

Die Wegweisung der städtischen Hauptrouten und Fernrouten ist sichtbarer aus allen Richtungen aufzustellen

Die Anzahl von Fahrradabstellflächen muss mehr als verdoppelt werden

Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rügenach)

OsWe 203.	Abschnitt:	Zentrum: Schlosstraße zwischen Casinostraße und Löhrndel		
	Maßnahme:	Verdeutlichung der Radverkehrsführung über Markierung		
Mängel	 			
Handlungskonzept	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input checked="" type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung

Der erste Abschnitt der Schlosstraße als Fußgängerzone mit Freigabe des Radverkehrs ausgewiesen. Zweimal pro Woche findet hier der Wochenmarkt statt.

Der Zweite ist Teil einer 20er-Zone, als Einbahnstraße in Richtung Viktoriastraße ausgewiesen und mit der Fahrbahnbreite von 4,50 – 4,75m plus Längsstellplätze im Seitenraum ausgestattet. Sie ist für den Radverkehr entgegen der Fahrtrichtung freigegeben. Hierzu ist die Lichtsignalanlage mit der Viktoriastraße um eine Furt und Signalsinnbild bereits ergänzt worden. Unter den Längsstellplätzen sind Abschnitte für Lieferverkehr, die trotzdem aber meist von normalen PKWs zustellt sind.

Führung des Radverkehrs im Bestand

Es ist auf der Fahrbahn zu fahren. Die Beobachtung zeigt aber viele Falschfahrten auf dem Gehweg auch in Bezug auf die LSA.



Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rübenach)

Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Zur Zeiten des Wochenmarktes kommt es zu Konflikten mit Fußgängern durch Einengung des Verkehrsraums durch die Marktstände.

Im Bereich der Einbahnstraße fahren die Kfz meist in Fahrbahnmitte und engen damit den Verkehrsraum für entgegenkommende Radfahrer total ein. Auch entgegenkommende Radfahrer verstehen die Markierung an der LSA zur Viktoriastraße falsch und fahren in verkehrter Richtung. Teilweise weichen Sie auch auf dem Gehweg aus bis zur Fußgängerfurt.

Fahrkomfort Radverkehr

Sichtbar fehlt es vor allem hier an Fahrradstellplätzen.

Handlungskonzept

Maßnahmenvorschläge

Im Abschnitt der Fußgängerzone sollte über Fahrradpiktogramme in Verkehrsraummitte dem Radfahrer ein gewisser Verkehrsraum aufgezeigt werden in dem er sich vorrangig bewegen sollte. Dies müsste in Abstimmung mit der Standaufstellung zum Wochenmarkt erfolgen. Für letzteres bietet sich während der Marktzeit eine Umleitung über die Stegemannstraße an. Dessen Querschnitt müsste für diesen Zweck aber abgeändert werden, da der dortige entgegen der Einbahnrichtung gestaltete Radweg nicht den Regelwerken entspricht und Sicherheitsräume total fehlen. Möglichkeit hier die Strecke als 30 km/h-Zone auszuweisen und die Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung freizugeben. Zur Einhaltung der Sicherheitsräume ist der zu schmale Radweg zum halbseitigen Längsparken freizugeben.

Am Knoten Viktoria- /Stegemannstraße ist das Ringgrün in der LSA-Steuerung abzuschaffen. Außerdem sind dazu Abbiegemöglichkeiten aus der Viktoria- in die Schloss- sowie Stegemannstraße an beiden Knoten zu ergänzen.



Im Abschnitt zwischen Viktoriastr. und Löhrondel sind im Verlauf der Strecke die Fahrrad-Piktogramme vor allem auch vor den Fußgängerquerungsstellen samt Richtungspfeil auf die Fahrbahn zu bringen. Ggf. muss temporär den Falschfahrern auf dem Gehweg über Schilder oder Sondermarkierung auf ihr widriges Verhalten aufmerksam gemacht werden.

An der an der LSA ein ausgeweiteter Aufstellstreifen für Radfahrer einzurichten und sichtbar rot und Piktogramm zu markieren. Damit soll den Radfahrern klarer aufgezeigt werden, an welches Signal und Fahrbahnbereich sie sich zu richten haben.

Der Rundbord am Beginn der Fußgängerzone ist in Fortführung der Radverkehrsrichtung abzuflachen.

Fahrradabstellflächen sind vermehrt einzurichten. U.a. eignet sich hier die ehemalige Bushaltestelle dazu. Diese wird momentan aber häufig als Notparkplatz von Lieferanten genutzt, da die eigentlichen Lieferplätze von Dauerparkern blockiert sind. Letztere sollten eine frische Markierung und häufiger kontrolliert werden.

Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rübenach)

OsWe 204.	Abschnitt:	Zentrum: Löhrrondel – Übergang Brücke Moselring		
	Maßnahme:	Trennung zwischen Rad- und Fußgängerverkehr		
Mängel	 			
Handlungskonzept	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input checked="" type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung

Führung des Radverkehrs im Bestand

Im Bestand wird der Rad- und Fußverkehr vom Löhrrondel über eine über 4,75 - 5,00m breite Mischverkehrsfläche zur und unter die Bahn hindurchgeführt. Ab hier erfolgt die Rampe zur Brücke über den Moselring. Dessen Brücke ist 4,00m inklusive Gelände breit. Es ist nur das Schieben von Radfahrern erlaubt

Im Rahmen der Erneuerung der Lichtsignalanlagen Friedrich-Ebert-Ring ist eine Trennung der gemeinsamen Furt an der LSA mit die Hohenfelder Straße vorgesehen.



Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Durch die breite Mischverkehrsfläche kommt es zu Konflikten zwischen Fußgängern und Radverkehr. Kritisch ist dieses besonders am Ausgang Bahnhof Stadtmitte zu beobachten, da hier die Sicht für von Bahnhof kommende Passanten eingeschränkt ist.

Fahrkomfort Radverkehr

Das Schieben von Radfahrern ist aufgrund der zu geringen Geländerhöhe bindet, aber schränkt die Akzeptanz für das Radfahren ein.

Handlungskonzept

Maßnahmenvorschläge

Eine Trennung der Mischverkehrsfläche in Gehweg und Zweirichtungsradweg in Analogie zur geplanten Furt an der LSA am Löhrrondel ist anzustreben. Der Radweg sollte südlich liegen um nicht in Konflikt mit dem Bahnhofsausgang zu stehen.

An der Brücke ist eine Erhöhung des Geländers auf 1,30m zu prüfen und die Brücke mindestens als Gehweg (Radfahrer frei) auszuschildern. Wegweiser haben die Fortführung der Hauptroute kenntlich zu machen.

Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rügenach)

OsWe 205.	Abschnitt: Zentrum: Brücke Moselring – Thielenstr. – Lindenstr.										
	Maßnahme: Anlage Radverkehrsanlage in Fahrtrichtung West										
Mängel											
Handlungskonzept	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input type="checkbox"/> im Bestand <input checked="" type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	<table border="0"> <tr> <td>Priorität</td> <td>Kosten:</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> Hoch</td> <td><input type="checkbox"/> Hoch</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Mittel</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Mittel</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Niedrig</td> <td><input type="checkbox"/> Niedrig</td> </tr> </table>	Priorität	Kosten:	<input checked="" type="checkbox"/> Hoch	<input type="checkbox"/> Hoch	<input type="checkbox"/> Mittel	<input checked="" type="checkbox"/> Mittel	<input type="checkbox"/> Niedrig	<input type="checkbox"/> Niedrig
Priorität	Kosten:										
<input checked="" type="checkbox"/> Hoch	<input type="checkbox"/> Hoch										
<input type="checkbox"/> Mittel	<input checked="" type="checkbox"/> Mittel										
<input type="checkbox"/> Niedrig	<input type="checkbox"/> Niedrig										

Bestandsbeschreibung

Der Routenverlauf führt von der Brücke über die B9, begleitet anschließend etwa 50m entlang den Moselring und verläuft weiter über die Rampe zum Wendehammer der Thielenstraße, die an der Lindenstraße endet. Hier geht die Achse in die Ost-West-Hauptroute über.

Der Gehweg am Moselring hat im Bestand eine Breite von 2,20m (in Abstand von ca. 2,40m vom Hauptfahrstreifen der B9). Direkt neben der Rampe zur Brücke ist er auf 1,70m beschränkt. Ein Geländer zur Fahrbahn schließt an. Die Rampe zum Wendehammer führt auf den dort südlich verlaufenden Gehweg und hat ebenfalls eine Breite von 2,20m. An der Thielenstraße sind Bildungseinrichtungen und Gewerbe angesiedelt. Sie hat eine Breite von 6,00-5,50m. Es wird ver einzelt im Seitenraum geparkt.

Führung des Radverkehrs im Bestand

Im Bestand ist der Gehweg am Moselring als kombinierter Rad-/Gehweg in Fahrtrichtung Süd ausgeschildert. Ansonsten sind keine Radverkehrsführungen festgelegt und auch keine Hauptroute beschildert.



Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rügenach)

Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Die Breite des Gehwegs sowie die Rampe zum Wendehammer haben nicht die erforderliche Breite zur Freigabe als kombinierter Rad-/Gehweg. Die Engstelle neben der Brückenrampe ist dabei besonders hervorzuheben.

Fahrkomfort Radverkehr

Der Verlauf der Haupttrute ist nicht erkennbar. Eine Beschilderung fehlt.

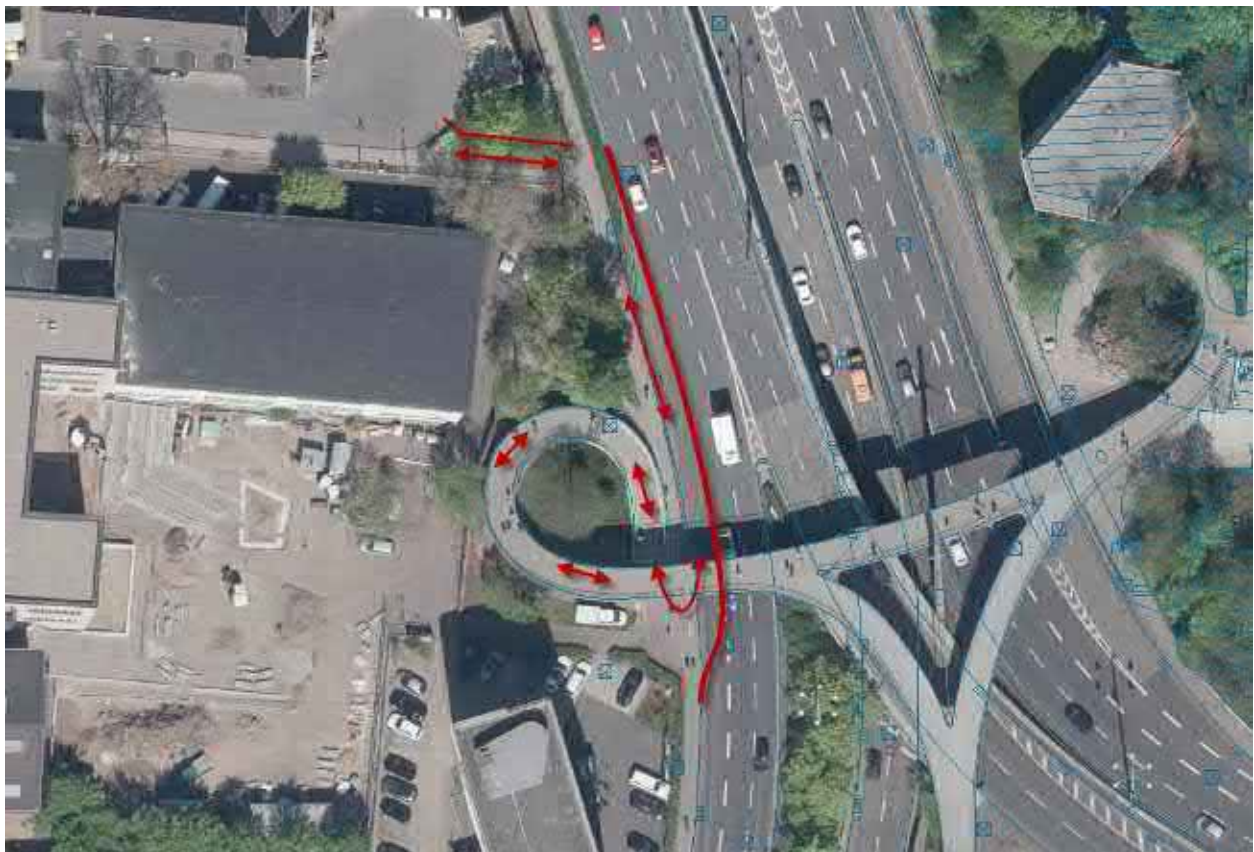
Am Übergang des Wendehammers gibt es keine Bordsteinabsenkung, um auf die Fahrbahn zu gelangen.

Handlungskonzept

Maßnahmenvorschläge

Der bestehende Gehweg neben der B9 ist zu verbreitern um ihn als kombinierter Rad-/Gehweg in zwei Richtungen im betreffenden Abschnitt auszuschildern. Die notwendige kann durch Kürzung des 220m langen Ausfahrstreifens zur Cusanusstraße gewonnen werden. Dieser wird zwar auch als Ausfahrt zur Tankstelle genutzt. Bei der geltenden zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h reicht hier ein verkürzter Ausfahrstreifen von 40m Länge beginnend etwas hinter der Fußgängerbrücke aus.


Die Verbindungsrampe sollte ebenfalls verbreitert und mit einem abgesenkten Bordstein auf Fahrbahnniveau des Wendehammers ein Durchgang geschaffen werden. In der Thielenstraße sind zugelassene Längsstellplätze zu markieren. Fahrradpiktogrammketten zeigen die Fortführung der Haupttrute aus. Eine Wegweisung des Routenverlaufs (auch über Markierung) ist zu ergänzen



OsWe-Abb. 205-1: Vorschlag zur Verbreiterung des Gehwegs am Moselring und Rampe Thielenstr [Luftbild (Stadtverwaltung Koblenz, 2018)]

Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rügenach)

Ost-West Route – Zusatz-Zentrumsachse III Clemensstr – Moselweißer Str.

OsWe 301.	Abschnitt:	Zentrum: Deinhardplatz – Neustadt - Stresemannstraße		
	Maßnahme:	Schließung von Netzlücken der Radverkehrsführung in der Neustadt über Markierung und des Knotenpunkt mit dem Bau notwendiger Querungsstellen.		
Mängel				
Handlungskonzept	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input type="checkbox"/> im Bestand <input checked="" type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input checked="" type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung

Der Knotenpunkt Deinhardplatz – Neustadt – Stresemannstraße wurde im Rahmen der Bundgartenschau 2011 neu gestaltet. Für den ÖPNV stellt die Fahrbeziehung Neustadt – Clemensstraße eine der wichtigen städtischen Achsen dar und wird dementsprechend von vielen Linien befahren. Die Bushaltestelle Stadttheater ist zudem hier in der Neustadt angeordnet.

Führung des Radverkehrs im Bestand

Entlang der Neustadt ist auf Ostseite der Gehweg von 3,30m in Zweirichtungen als kombinierter Rad-/Gehweg beschildert. Die Stresemannstraße ist eine Einbahnstraße Richtung Rheinufer, darunter aber nur für Busse, Taxen, Anlieger und Radfahrer freigegeben. Sie ist als 30er Zone ausgewiesen und 4,25m breit. Der nördlich parallel verlaufende Gehweg ist für Radfahrer in West-Richtung freigegeben. Die Clemensstraße hat keine eigene Radverkehrsführung.



Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rübenach)



Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Die 3,30m breite kombinierte Rad/Gehweg stößt in Hauptverkehrszeiten an seine Grenzen. Zudem endet und beginnt unsauber an der Clemensstraße /-platz. Für die westliche Richtungsfahrbahn der Neustadt gilt nur Mischverkehr auf der Fahrbahn in Richtung Mainzer Tor.

Fahrkomfort Radverkehr

Es fehlt an einem durchschlagenden Konzept der Radverkehrsführung im Knotenpunkt. Es mangelt an Abbiege- und Querungsmöglichkeiten für alle vorgegebenen Hauptrouten. Eine eindeutige Routenführung ist nicht erkennbar. Auch die Einbindung der Fernroute ist zum Rhein ist nur unglücklich angebunden.

Handlungskonzept



Maßnahmenvorschläge

Zur Entlastung der östlichen Neustadt ist auf der Richtungsfahrbahn Mainzer Tor eine Radverkehrsführung einzurichten. Die Fahrbahnbreite lässt die Markierung eines Schutzstreifens bzw. Mitnutzung der Busspur bis zu Gabelung Mainzer Tor / Friedrich Ebert-Ring zu. Eine Fortführung ist beim Ersatzneubau der Brücke über die Mainzer-Str. in Planung. Über die LSA-Querung am Schloss (OsWe 201 Zentrum: Knoten Schlosstraße - Neustadt) kann auf die Gegenseite zum Übergang zur Pfaffendorfer Brücke gewechselt werden.

Am Knoten Deinhardplatz ist eine Abbiegemöglichkeit über einen Linksabbieger für Radfahrer in die große Dreiecksinsel einzubauen und in die LSA-Steuerung zu integrieren. So ist die Beziehung Clemensstr – Stresemannstr abgedeckt. Die Gegenrichtung kann auf der Stresemannstr. entgegen der Einbahnstraße erfolgen und muss dann auch über die LSA geregelt werden. So werden die Fahrbeziehungen Stresemann- - Clemensstr. und Stresemann – Neustadt Richtung Mainzer Tor abgedeckt. Anderenfalls gibt es keine Verbindung vom Rheinufer in diese Richtungen.

Die Routenführungen sind klar auszuschildern.

Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rügenach)

OsWe 302.	Abschnitt:	Zentrum: Clemensstr – Zentralplatz		
	Maßnahme:	Verdeutlichung der Radverkehrsführung über Markierung		
Mängel	 			
Handlungskonzept	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input type="checkbox"/> im Bestand <input checked="" type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input type="checkbox"/> Hoch <input checked="" type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input checked="" type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung

Die Clemensstraße vom Deinhardplatz bis zur Pfulgasse ist in den letzten Jahren neu gestaltet worden. Es ist eine der Haupt ÖPNV-Achsen im städtischen wie auch außerörtlichem Netz. Am Zentralplatz sind einige Busbahnsteige der Haltestelle hier angeordnet

Die Clemensstraße zwischen Deinhardplatz und Casinostraße hat eine Fahrbahnbreite von 7,25m. Der Straßenquerschnitt ist als ebene Fläche gestaltet und die seitlichen Gehwege über Quader von der Fahrbahn abgegrenzt.

Hinter der Casinostraße teilt sich die Fahrbahn in zwei Richtungsfahrbahnen mit der Breite von 6,50m. Der jeweils äußere Teil ist für Busse markiert die hier ihre jeweiligen Busbahnsteige anfahren. Eine Markierung zur Trennung der Spuren gibt es nicht. Ursprünglich war geplant diesen Abschnitt nur für den ÖPNV und Taxen freizugeben. Das Konzept wurde nachträglich verworfen.

Führung des Radverkehrs im Bestand

In der Clemensstraße gibt es keine gesonderte Radverkehrsführung. Es ist auf der Fahrbahn zu fahren. Mit der Casinostraße quert eine der Fernradachsen bzw. städtische Nord-Süd-Achse die Strecke.



Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Die Beobachtungen zeigen, dass viele Radfahrer sich im Abschnitt nicht an die zulässige Radverkehrsführung halten. Sie weichen auf die Gehwege aus und nutzen die Fußgängerfurten zum Queren, obwohl ausdrücklich nur das Radfahren auf der Fahrbahn erlaubt hier. Hierdurch kommt es zu häufigen Konflikten mit Fußgängern, gerade auch an den stark genutzten Furten der LSA'n.

Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rübenach)

Fahrkomfort Radverkehr

Im Tagesverlauf kommt es häufiger zu Rückstaus des Kfz-Verkehrs, der damit auch den Radverkehr zeitlich beeinträchtigt und die Akzeptanz der Route mindert.

Handlungskonzept


Maßnahmenvorschläge

Dem Radfahrer wie Kfz-Fahrer ist die Führung auf der Fahrbahn durch Piktogrammketten aufzuzeigen. Die Anlange von Schutzstreifen im Abschnitt Deinhardplatz – Casinostraße ist mit der Breite von 1,375m auch denkbar (Unterbrechung an den Lieferparkplätzen). Gefühlt sind diese breiter, da es durch die niveaugleiche Gestaltung der Gehwege keine räumliche Einengung gibt.

An der LSA mit der Casinostraße helfen rot markierte vorgezogene Aufstellstreifen dem Radfahrer zu zeigen an welches Signal er sich zu richten hat und er die Gehwege zu meiden hat. Ggf. muss temporär hier mit Markierung und Beschilderung den Falschfahrern auf dem Gehweg ihr Fehlverhalten nochmals verdeutlicht werden.

Die Fahrbahnbreite im Abschnitt Casinostraße-Pfuhlgasse Piktogramme ist für die Einrichtung von Schutzstreifen zu schmal. Um die Fahrbahnführung des Radverkehrs aufzuzeigen ist abermals die Markierung von Piktogrammen erforderlich, vorrangig auf der Busspur. Bei haltenden Bussen muss der Radfahrer auf den Kfz-Fahrbahnbereich ausweichen, kann sonst aber an der wartenden Kfz-Spur vorbeifahren. Ergänzend kann diskutiert werden, ob das ursprüngliche Konzept zur Sperrung der Clemensstraße für den Individualverkehr wieder verfolgt werden sollte.

Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rügenach)

OsWe 303.	Abschnitt:	Zentrum: Pfulgasse – Am Wöllershof		
	Maßnahme:	Neuordnung der Fahrbahnfläche mit Markierung von beidseitigen Radschutz-/ Radfahrstreifen		
Mängel				
Handlungskonzept	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input checked="" type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung

Der Streckenabschnitt ist eine der wichtigen innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen im zentralen städtischen Verkehrsnetz. Die DTV - Verkehrsbelastung beträgt ca. 10600 Fz/d und ist eine der zentralen meistbefahrenen ÖPNV-Achsen im Stadtgebiet. Die zulässige Geschwindigkeit ist 50 km/h

Der Knotenpunkt mit der Viktoriastraße wurde vor einigen Jahren neu gestaltet. Dabei wurde der Planungsgrundsatz verfolgt die Clemensstraße am Zentralplatz nur für den ÖPNV und Taxen freizugeben. Diese Idee wurde später verworfen, und die LSA-Steuerung soweit möglich angepasst. Dennoch ist häufig ein Rückstau der Geradeausfahrer aus der Pfulgasse in die Clemensstraße zu beobachten. Der Aufstellraum ist 2018 durch Ummarkierung und kleinen Umbauten vergrößert worden, um Rechtsabbieger in die Viktoriastraße weniger zu behindern. Die Pfulgasse hat im Abschnitt eine Breite von 12m. Am Fahrbahnteiler vom Zentralplatz verbleiben 7,25m in der Einfahrt bis etwa 4,25m bei der Knotenausfahrt.

Führung des Radverkehrs im Bestand

In der Pfulgasse, wie auch am Knotenpunkt ist keine gesonderte Radverkehrsführung vorhanden bzw. berücksichtigt worden. Es ist auf der Fahrbahn zu fahren. In der Viktoriastraße sind die BUS-Spuren für den Radverkehr mit vorgezogenen Aufstellstreifen freigegeben



Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rügenach)



Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Innerhalb der Pfulgasse kommt es zu Gefahren mit Radfahrern, falsch abgestellten PKWs und Überholvorgängen auf der Fahrbahn. Daraus begründet sich die Beobachtung, dass viele Radfahrer sich nicht an die zulässige Radverkehrsführung halten und auf Gehwege ausweichen. An den Knoten nutzen sie die Fußgängerfurten zum Queren. Es kommt zu Konflikten mit Fußgängern, gerade auch an den stark genutzten Furten der LSA'n.

Fahrkomfort Radverkehr

Durch den Rückstau der Geradeaus-/Linksabbiegespur wird auch der Radfahrer in West-Ost-Richtung behindert. Dies senkt die Akzeptanz und begünstigt auch das mitbenutzen der Gehwege.

In der Görgenstraße fehlt eine Linksabbiegemöglichkeit für Radfahrer in die Clemensstraße

Es gibt keine Wegweisung die Route.

Handlungskonzept

Maßnahmenvorschläge

Die breite Fahrbahn in der Pfulgasse bietet sich für eine Markierung von Radschutzstreifen und Radfahrstreifen an. Von der Viktoriastraße beginnend sollte ein Radfahrstreifen der Breite 1,85m bis zum Wöllershof angelegt werden. An der Fahrbahnseite ist das Parken von Fahrzeugen bereits heute größtenteils untersagt. In der Gegenrichtung geht der Radfahrstreifen für die Geradeausfahrrichtung in einen Schutzstreifen über. Rechtsabbiegende Radfahrer haben den Rechtsabbiegerstreifen des Kfz-Verkehrs (wie heute auch) mitzubenutzen. Da die Geradeausrichtung die Hauptroute widerspiegelt ist über den Schutzstreifen gewährleistet, dass Radfahrer am Rückstau vorbei fahren können und so weniger behindert werden. Die Querschnittsaufteilung wäre wie folgt $3,0 + 1,5 + 3,0 \parallel 3,25 + 1,85$ [m].

Am Fahrbahnteiler muss der Schleppkurvenverlauf der rechtsabbiegenden Busse berücksichtigt werden. Der Schutzstreifen ist auf dem kurzen Stück in den 3,50m breiten Geradeaus-/Linksabbiegerfahrstreifen zu integrieren. Ein aufgeweiteter Aufstellstreifen für den Radverkehr komplettiert das System. Dadurch wird die Engstelle reduziert.

Die Einrichtung einer Linksabbiegemöglichkeit aus der Görgenstr. ist zu prüfen, entweder über die Freigabe einer Fußgängerfurt oder über eine indirekte Abbiegemöglichkeit. Die Freigabe der Furt steht im Konflikt mit dem Ringgrün der Fußgänger, dass aber durch die bedingt kurze Freigabe in diesem Knoten nicht fußgängerfreundlich umsetzbar ist und daher nicht verfolgt werden sollte.

Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rügenach)

OsWe 304.	Abschnitt:	Zentrum: (Wöllershof-) Saarplatz		
	Maßnahme:	Umbau des Kreisverkehrsplatzes zu einem signalisierten Kreisverkehr mit Integration einer sicheren und komfortablen Rad- und Fußgängerführung		
Mängel				
Handlungskonzept	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input checked="" type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung

Der Saarplatz ist eine der meistbefahrenen Knotenpunkte im Stadtgebiet. Hier bündeln sich eine Vielzahl von Bundesstraßen und sowie innerörtliche Hauptverkehrsstraßen. Der große zweistreifige Kreisverkehrsplatz hat einen Außendurchmesser von 90m mit einstreifigen Zu- und Ausfahrten (Ausnahme Moselweißer Straße zweistreifig). Fußgänger queren den Kreisel über Tunnel und Brücken. Verkehrstechnisch kommt täglich zu langen Rückstaus auf den Zufahrten.

Führung des Radverkehrs im Bestand

Auf den Zu- und Ausfahrten befinden sich teilweise kombinierte Rad-/Gehwege. Im Kreisring sind am äußeren Fahrstreifen Fahrradpiktogramme markiert.



OsWe-Abb. 304-1 Luftbildaufnahme des Saarplatzes und seinen Zufahrten [Luftbild (Stadtverwaltung Koblenz, 2018)]

Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rügenach)



Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Die vorhandenen Radverkehrsführungen unterschreiten im großen Ganzen die zulässigen Regelwerke und zulässige Breiten der StVO (BMVI, 2017). Die Führung im Kreisverkehr selbst ist über die Piktogramme zwar angezeigt, aber bei der vorhandenen Verkehrsbelastung und Anzahl der Fahrzeugbewegungen der Ein- und Ausfahrten werden Radfahrer leicht übersehen. Der Knoten ist für den Radverkehr in der jetzigen Form brandgefährlich.

Fahrkomfort Radverkehr

Der Knoten findet in der jetzigen Form zur Querung der B9 keine Akzeptanz

Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rübenach)


Handlungskonzept

Maßnahmenvorschläge

Die Verkehrsführung für Radfahrer im Saarplatz und den Zu- und Ausfahrten muss deutlich verbessert werden. Mit den Beeinträchtigungen auch bezüglich der Leistungsfähigkeit und Fußgängerführung ist der gesamte Knotenpunkt auf den Prüfstand zu stellen.

Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie ist gesondert zu untersuchen den großen Kreisverkehrsplatz in einen signalisierten KVP umzubauen. Damit sind mehrstreifige Ein- und Ausfahrten zulässig, die auch der Leistungsfähigkeit zu Gute kommen. Eine gesicherte und komfortable Rad- und Fußgängerführung ist dabei zu integrieren.

Große signalisierte Kreisverkehrsplätze sind häufiger in Großstädten vorzufinden. Beispiele finden sich hier in Hannover (Tönniesbergkreisel, Deisterplatz, Ricklinger Kreisel,...) , Essen (Limbecker Platz); Hamburg (Horner Kreisel,...), Saarbrücken (Ludwigskreisel, ...), Köln (Verteilerkreis Süd), Mainz (Mombacher Kreisel), Berlin,

OsWe 305.	Abschnitt:	Raumental: Saarplatz – Moselweißer Straße		
	Maßnahme:	Neuordnung der Verkehrsfläche mit Markierung von beidseitigen Radschutz-/ Radfahrstreifen und Optimierung der Führung in den Knotenpunkten		
Mängel				
Handlungskonzept	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input checked="" type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig

Handlungskonzept

Hier gilt analog die gleiche Ausführung wie Maßnahmennummer OsWe 20 - Abschnitt Raumental: Moselweißer- / Koblenzer Str.

Ost-Westroute (Arenberg – Ehrenbreitstein – Zentrum – Metternich – Rübenach)

Literaturverzeichnis

BMVI. 2017. Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO). *Vom 26. Januar 2001*In der Fassung vom 22. Mai 2017 (BAnz AT 29.05.2017 B8).* s.l. : Bundesanzeiger Amtlicher Teil, 2017.

FGSV e.V. 2010. *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA).* Köln : Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., 2010. ISBN 978-3-941790-63-6.

—. **2007.** *Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Ausgabe 2006.* Köln : Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., 2007. ISBN 978-3-939715-21-4.

GEOPORTAL.KOBLENZ.DE. 2019. GEOPORTAL.KOBLENZ.DE. [WEB]. Koblenz : Stadtverwaltung Koblenz, 2019.

LBM Rheinland-Pfalz. 2015. Verkehrsstärkenkarte Rheinlandpfalz 2015. Koblenz : Landesbetrieb Mobilität Rheinlandpfalz, 2015.

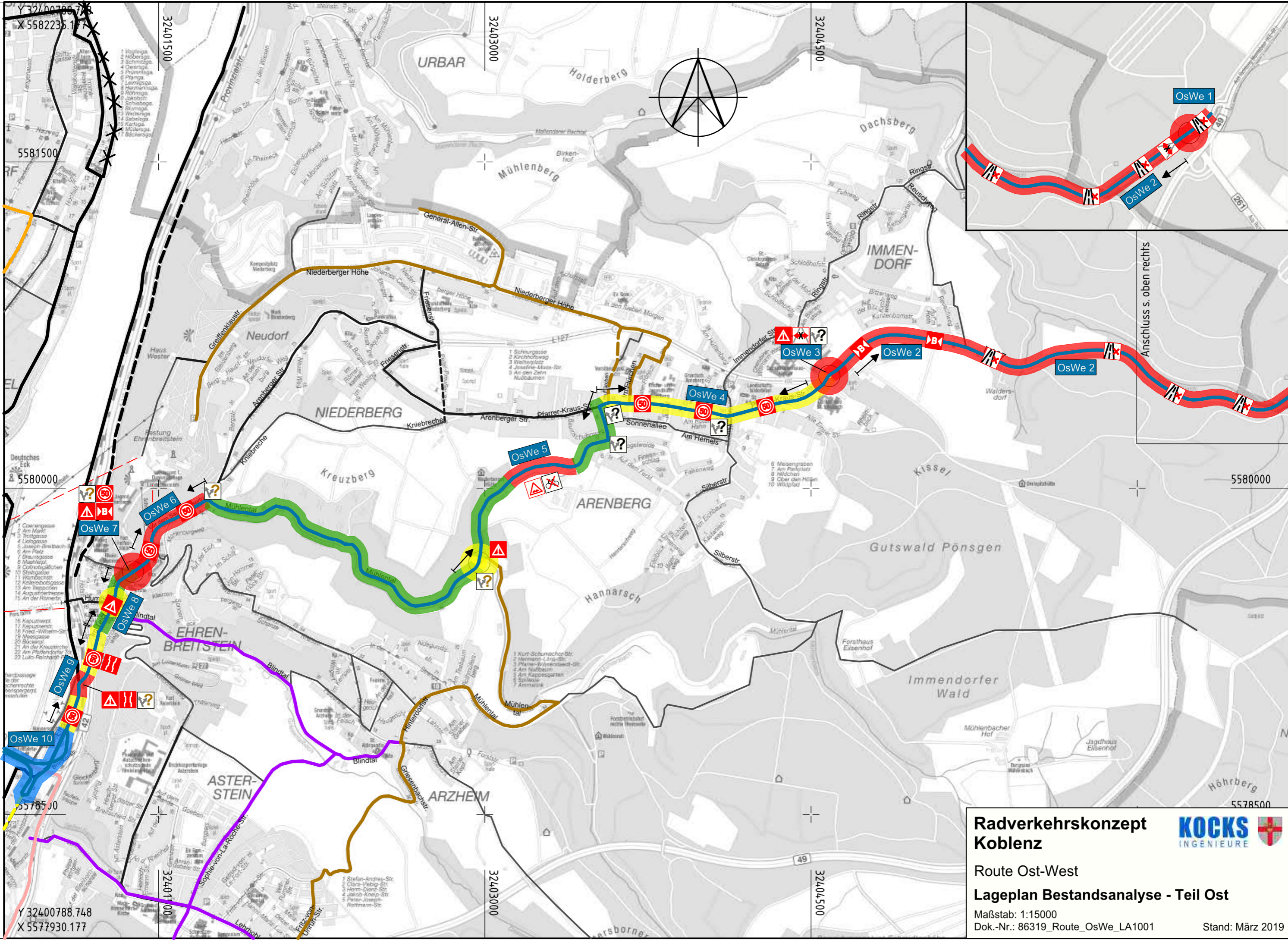
Stadtverwaltung Koblenz. 2018. Luftbilder Stadtgebiet Koblenz. Koblenz : Amt für Stadtvermessung und Bodenmanagement Stadt Koblenz, 2018.

VERTEC. 2019. Verkehrsstärkenkarte Koblenz DTV 2011/2012. Koblenz : VERTEC, 2019.

VRM GmbH. 2019. VRM Verkehrsverbund Rhein-Mosel GmbH. *Stadtlinienplan Koblenz.* [Online] 2019. [Zitat vom: 12. 01 2019.] http://www.vrminfo.de/fileadmin/data/pdf/Stadtliniennetze/Koblenz_innenstadt_Ruebenach_A2.pdf.

Aufgestellt
Koblenz, Juni 2019

KOCKS CONSULT GmbH
Beratende Ingenieure



Radverkehrskonzept Koblenz

Route Ost-West

Lageplan Bestandsanalyse - Teil Ost

Maßstab: 1:15000
 Dok.-Nr.: 86319_Route_OsWe_LA1001
 Stand: März 2019

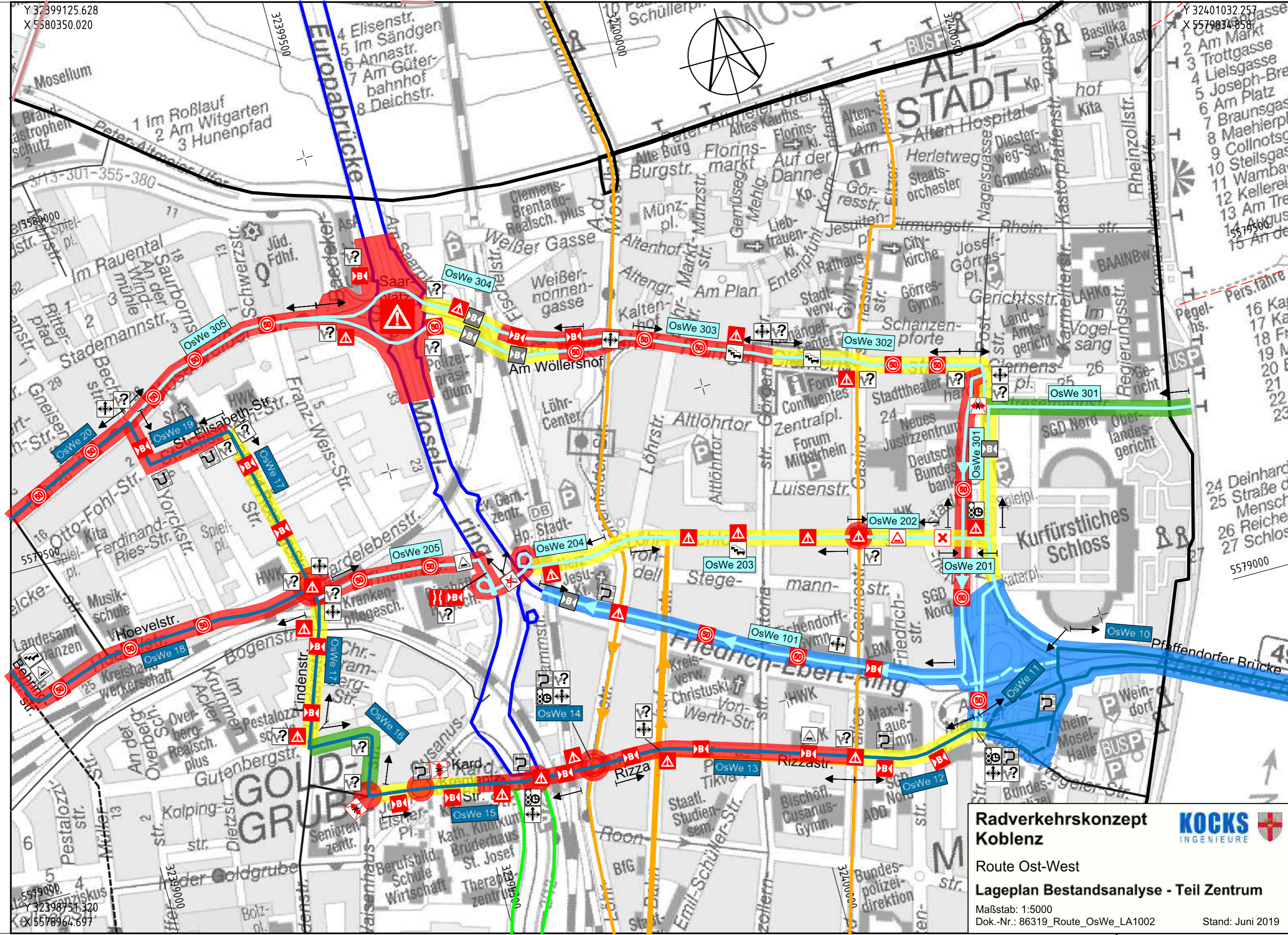
KOCKS INGENIEURE

Blatt: 31 M 1:15000

Y 32399125.628
X 5580350.020



Y 32401032.257
X 5579834.858

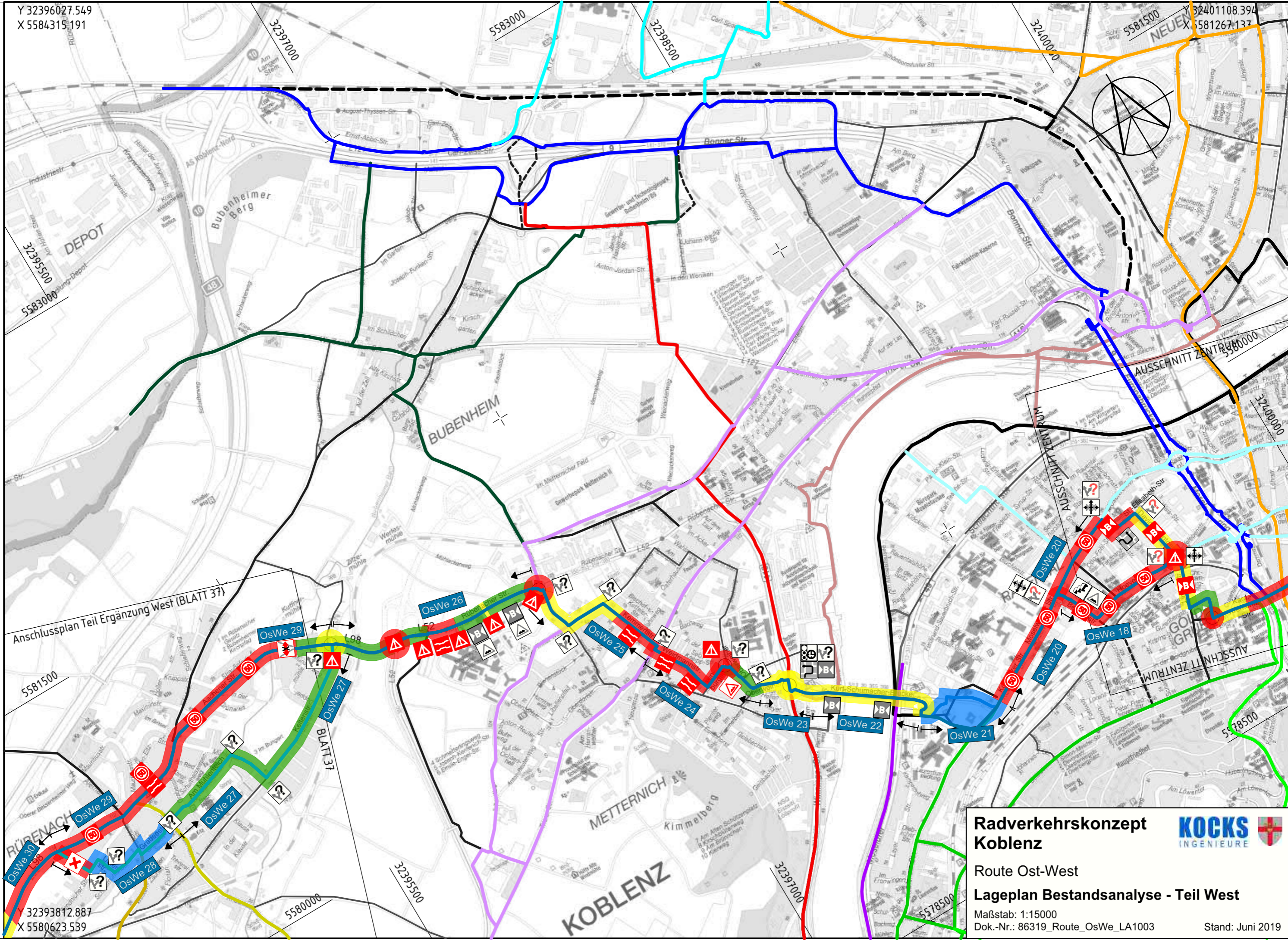


Radverkehrskonzept Koblenz
Route Ost-West
Lageplan Bestandsanalyse - Teil Zentrum

Maßstab: 1:5000
Dok.-Nr.: 86319_Route_OsWe_LA1002
Stand: Juni 2019

KOCKS
INGENIEURE

Y 32396027.549
X 5584315.191



Anschlussplan Teil Ergänzung West (BLATT 37)

Radverkehrskonzept Koblenz
Route Ost-West
Lageplan Bestandsanalyse - Teil West
Maßstab: 1:15000
Dok.-Nr.: 86319_Route_OsWe_LA1003
Stand: Juni 2019

KOCKS
INGENIEURE

Blatt: 35 M 1:15000

32393812.887
X 5580623.539

32401108.394
X 5581267.137

3239550
5583000

DEPOT

BUBENHEIMER BERG

BUBENHEIM

METTERNICH
KIMMELBERG
KOBLENZ

AUSSCHNITT ZENTRUM

AUSSCHNITT ZENTRUM

BLATT 37

OsWe 29

OsWe 26

OsWe 25

OsWe 24

OsWe 23

OsWe 22

OsWe 21

OsWe 20

OsWe 18

OsWe 30

OsWe 29

OsWe 28

OsWe 27

OsWe 27

3239550
5580000

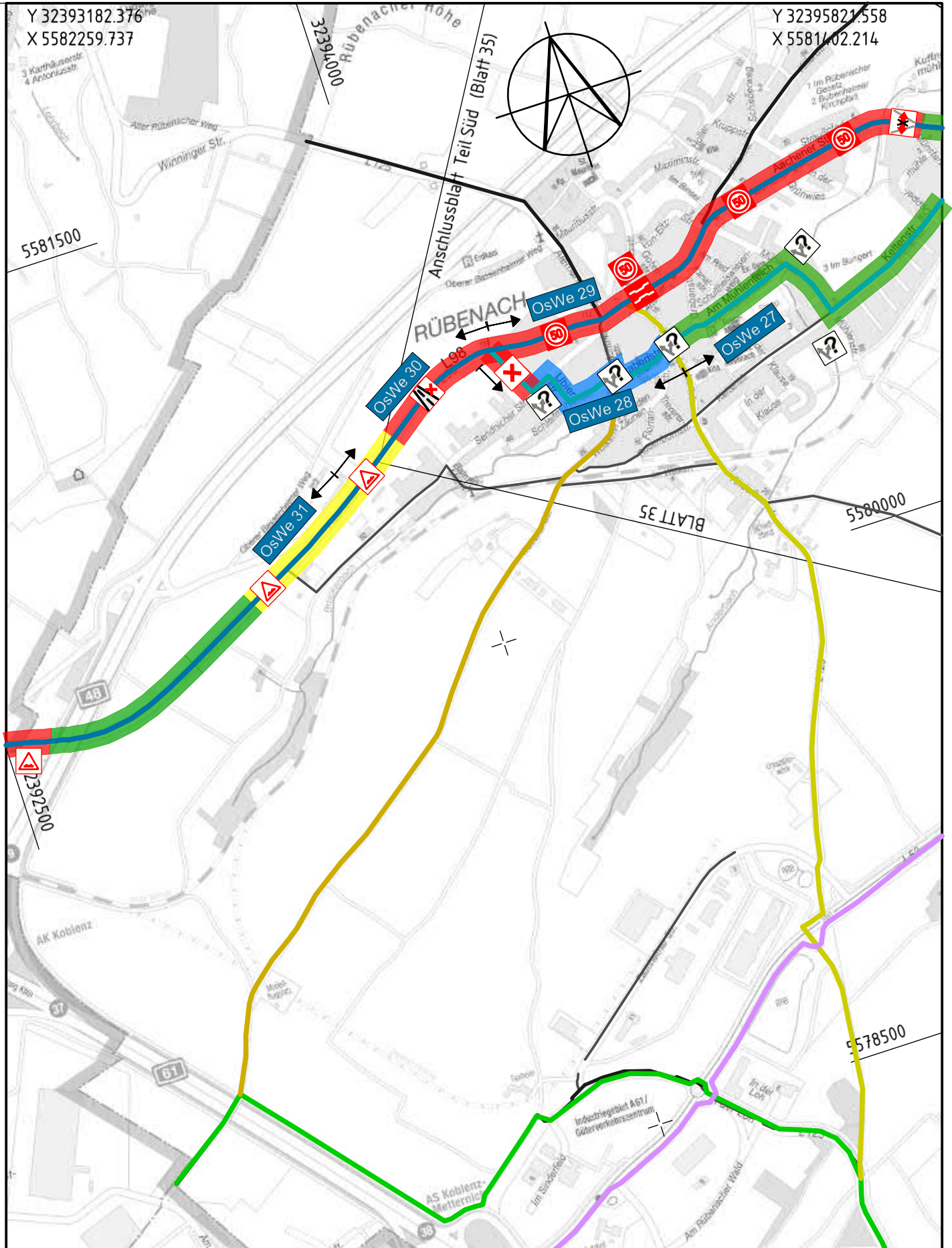
32397000

5578500

578500

Y 32393182.376
X 5582259.737

Y 32395821.558
X 5581702.214



Radverkehrskonzept Koblenz



Route Ost-West

Lageplan Bestandsanalyse - Teil Erg. West

Maßstab: 1:15000
Dok.-Nr.: 86319_Route_OsWe_LA1004

Stand: Juni 2019

Y 32394491.239
X 5577307.916

**LüGZ – Lützel - GVZ Industriepark A61
(Lützel – Metternich – GVZ/Industriepark A61)**

Dokumentennr: 86319_Route LüGZ_AA1001_b.docx

Stand: Juni 2019

Begleitende Lageplan-Dokumente:

Lageplan Bestandsanalyse - Teil Lützel-Metternich 86319_Route_LüGZ_LA1001

Lageplan Bestandsanalyse - Teil GVZ-Indp A61 86319_Route_LüGZ_LA1002


















Die Hauptroute „Lützel - GVZ Industriepark A61“ verbindet den Stadtteil Lützel über Metternich mit dem im Westen gelegenen GVZ und Industriepark A61. Sie beginnt in Lützel an der Nord-Süd-Hauptroute am Knoten Balduinbrücke / Andernacher Str. / Brenderweg / Gartenstraße, folgt der Mayener Str. über den Langemarckplatz bis in die Trierer Straße, die bis zum Ende begleitet wird. Ab dem Bubenheimer Weg zweigt eine Parallelachse über den Bubenheimer Weg – Eifelstraße – Gewerbepark Metternich II ab, die schließlich über den Trifter Weg an der Trierer Straße am Stadtrand endet.

Außerhalb Koblenz geht die Trierer Str. in einen Wirtschaftsweg parallel zur L52 über. Die Hauptroute folgt diesem weiter, zwischen den Gewerbe- und Industriebetrieben des GVZs vorbei und endet hinter der Autobahnunterführung am Industriepark A61.

Inhaltsverzeichnis

Symbol – Beschreibung der Mängel	3
LüGZ – Hauptroute Lützel – Metternich – GVZ/Industriepark A61	4
1. Allgemeine Hinweise zum Verlauf der Route Lützel – Metternich:	4
2. Lützel: Balduinbrücke – Mayener Str (bis DB-Brücke)	4
3. Lützel: DB-Brücke - Langemarckplatz	6
4. Lützel: Mayener Str. / Trierer Str.. zwischen Langemarckplatz und Bubenheimer Weg	11
5. Metternich: Trierer Str. zwischen Bubenheimer Weg und Wellingsweg	14
6. Metternich: Knoten Trierer Str. – Rübenacher Str.	15
7. Metternich: Trierer Str. zwischen Rübenacher Str. und Raiffeisenstraße	17
8. Metternich: Trierer Str. zwischen Raiffeisenstraße und Trifter Weg	19
9. Rübenach Süd/Ost: Trierer Str. zwischen Trifter Weg und L52.	21
10. Rübenach Süd: Parallelweg zur L52 zwischen Abzweig Trierer Str. und KVP am GVZ mit der L125.	22
11. GVZ-Industriepark A61: Parallelweg zur L52 zwischen KVP mit der L125 und K21 .	24
LüGZ – Parallelachse Bubenheimer Weg – GE-Park Metternich II	26
101. Metternich: Bubenheimer Weg zwischen Trierer Str. und Eifelstr.	26
102. Metternich: Eifelstraße zwischen Bubenheimer Weg und Wellingsweg	28
103. Metternich: Rad/Gehweg parallel zur alten Bahnstrecke.	29
104. Metternich: Metternicher Weg bis KVP Rübenacher Str.	31
105. Metternich: Trifter Weg zwischen Pfaffengasse und Trierer Straße	33
Literaturverzeichnis	34


Symbol – Beschreibung der Mängel

Verkehrssicherheit	Für die vorgesehene Route ist hier kein Weg vorhanden, der als Rad- oder kombinierter Rad-/Gehweg verwendet werden kann. Ein Neubau ist erforderlich.	
Verkehrssicherheit	Die Hauptstraße liegt außerorts. Ein begleitender Rad-/Gehweg fehlt. Die zul. Geschwindigkeit liegt über 50 km/h.	
Verkehrssicherheit	Die Straße liegt innerorts. Eine eigene Radverkehrsführung fehlt. Es gilt Mischverkehr auf der Fahrbahn. Die zul. Geschwindigkeit ist 50 km/h.	
Verkehrssicherheit	Die bestehende Radverkehrsanlage erfüllt nicht die Mindestbreiten der RAS 2006 (FGSV e.V., 2007) / ERA 2010 (FGSV e.V., 2010) (, Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung VwV-StVO (BMVI, 2017)). Damit sind unterschrittene Mindestbreiten als auch nicht berücksichtigte / nicht eingehaltene Sicherheitsräume gekennzeichnet. Die Bewertung der Radwegbreite differenziert sich auch anhand der Radverkehrsstärke (Hohe Verkehrsstärke erfordert eine größere Breite).	
Verkehrssicherheit	Hier befindet sich eine Engstelle auf der Strecke, wo die Radverkehrsanlage unterbrochen ist oder nicht regelkonform ausgeführt ist oder bei Mischverkehr der Begegnungsfall Kfz – Radverkehr nicht abgedeckt ist	
Verkehrssicherheit	punktueller Gefahrenstelle z.B. durch Einbauten (Laterne, Schilderpfosten,...), Einmündungen (schlechte Sicht), Überleitung auf die Fahrbahn, Konflikte mit Falschfahrern	
Verkehrssicherheit/ Komfort	Die Oberfläche des Radweg oder Fahrbahn ist in mangelhaftem Zustand. Hierrunter fallen auch unbefestigte Schotterwege	 / 
Verkehrssicherheit/ Komfort	Es fehlt eine gesicherte Querungsmöglichkeit für den Rad- (und Fuß-)verkehr	 / 
Komfort	Die Kreuzung / Einmündung berücksichtigt nicht alle Fahrbeziehungen in Bezug auf den Radverkehr	
Komfort	Der Verlauf der Radroutenführung ist unklar bzw. nicht eindeutig. Eine Orientierung fehlt	
Komfort	Die Führung des Radverkehrs an dieser Kreuzung / Einmündung ist umständlich und nur über einen Umweg gegeben	
Komfort	Die Fahrt des Radverkehrs ist durch Rückstau (vorrangig durch eine Lichtsignalanlage) behindert und weicht dadurch ggf. unerlaubt auf den Gehweg aus.	
Komfort	Die Querung der Kreuzung / Einmündung erfordert in der Summe sehr lange Wartezeiten. Damit sind sowohl Wartezeiten per Anforderungsschalter als auch Mehrfachquerungen durch die bei Querung aller Inseln mehrere Rotphasen zu beachten sind, gemeint	
Komfort	Auf der vorgesehenen Radhaupttroute befindet sich hier eine Treppenanlage	
Komfort	Die Durchfahrt oder Überfahrt (vorrangig an Brücken) ist für den Radverkehr untersagt. .	

LüGZ – Hauptroute Lützel – Metternich – GVZ/Industriepark A61

Allgemeine Hinweise zum Verlauf der Route Lützel – Metternich:

Abweichend zu den, der Machbarkeitsstudie vorgelegten Untersuchungsrouten ist die Strecke Lützel - Metternich auf der Mayener Straße zwischen Balduinbrücke und Treppenanlage vom Moselufer (in Höhe der Einmündung „An der Eisbreche“) berücksichtigt worden. Die Strecke ist zum einen im Verkehrsentwicklungsplan als Hauptroute definiert. Zum anderen gibt es außer der Strecke am Moselufer keine Direktanbindung. In den 10jährigen- Hochwasserkarten, bereitgestellt im Geoportal Rheinlandpfalz (<http://www.geoportal.rlp.de/>), ist der Pfad entlang der Mosel bei einem 10jährigen Hochwasser (und ggf. bereits früher) überflutet. Die Verbindung ist damit gekappt. Eine Alternativstrecke ist bereits dadurch schon unumgänglich.

LüGZ 1.	Abschnitt:	Lützel: Balduinbrücke – Mayener Str (bis DB-Brücke)		
	Maßnahme:	Optimierung der Querungsmöglichkeiten im Knotenpunkt		
Mängel				
Handlungskonzept	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input checked="" type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input checked="" type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung

Der Streckenabschnitt beinhaltet die wichtige innerörtliche Hauptverkehrsstraße, beginnend am Knotenpunkt Balduinbrücke - Andernacher Str – Gartenstraße, abknickend an der Neuendorfer Str., folgend dem Schüllerplatz (unterhalb der Nordrampe Balduinbrücke) und schließlich endend in der Mayenerstr an der DB-Brücke. Die Verkehrsbelastung beträgt nach der Verkehrsstärkenkarte 7200 Fz/d (VERTEC, 2019). Es verkehren einige ÖPNV-Linien auf der Strecke (VRM GmbH, 2019). Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Die Gartenstraße hat im Zulauf der LSA eine Fahrbahnbreite von 10 m mit drei Fahrstreifen (Gegenrichtung || Links + Geradeaus /Rechts) und im restlichen Teil des Analyseabschnitts 6,75-7 m. Auf dem Schüllerplatz gibt es in Höhe der Bushaltestelle eine bauliche schmale Mitteltrennung, vermutlich um Überholvorgänge zu unterbinden. Längs und Senkrechtparkplätze liegen Abschnittsweise im Seitenraum. Die Gehwege sind zumeist schmal.

Führung des Radverkehrs im Bestand

Im Bestand ist keine gesonderte Radverkehrsführung berücksichtigt. Es gilt Mischverkehr auf der Fahrbahn.





Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Im Bestand ist für die Verbindung Lützel – B416 Metternich keine gesonderte Radverkehrsführung vorhanden, die Verkehrsbelastung, auch der Schwerverkehr bedingt durch den ÖPNV, aber hoch.

Handlungskonzept


Maßnahmenvorschlag

Die verfügbare Fahrbahnbreite ist zur Einrichtung von Radschutzstreifen mit dem Regelmaß von 1,50 m nicht ausreichend. Folgend bleibt nur die Absenkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h und die Markierung von Fahrradpiktogrammketten. Neben angrenzenden Parkplatzflächen sind diese unter Hinzunahme des Sicherheitsabstands von 0,75 m näher Fahrbahnmitte aufzubringen. Der Routenverlauf ist sichtbar auszuschildern. Die Wegweisung an die Nord-Südstrecke und Linker Rhein-Ufer-Fernradweg ist mit aufzuführen.

Für die Zukunft sind weitere Aus- und Umbauvarianten denkbar:

- Durch einen Umbau des Knotens Balduinbrücke - Andernacher Str – Gartenstraße ist Letztere in Richtung Nord als Einbahnstraße zu beschildern. Für die Gegenrichtung wäre durch die zurzeit als Sackgasse bestehende südliche Andernacher Straße, diese wieder zu öffnen. Die Fußgängerführung wäre dafür abzubauen und eine niveaugleiche Querung über eine Furt in LSA-Steuerung zu integrieren. Durch den Wegfall einer Fahrspur ließe sich nun die Radverkehrsführung berücksichtigen.
- Am Schüllerplatz kann eine Verbreiterung bautechnisch in der bisherigen Grundstücksfläche erfolgen.
- Im Abschnitt Mayener Str. zwischen der Stichstraße „Am Güterbahnhof“ und DB-Brücke ist eine Ausbauplanung bei anstehenden Bauprojekten mit zu verfolgen. Zum einen ist bei einem möglichen konstruktiv bedingten Neubau der Bahnbrücke eine größere lichte Weite einzufordern. Zum anderen ist bei einer stadtplanerischen Entwicklungsmaßnahme der Fläche zwischen Mayener Str. und Bahnhof Lützel ein Abriss der Gebäudezeile auf Nordseite der Mayener Str. anzudenken und davon erforderliche Mehrbreiten für den Rad- und Fußverkehr der Verkehrsfläche zuzuschreiben.

Dies sind Maßnahmen, die nicht in naher Zukunft passieren werden. Allerdings ist es erforderlich, dass wenn eine Planungsmaßnahme sich abzeichnet die Chance genutzt wird diese Engstellen zu beseitigen.

LüGZ 2.	Abschnitt: Lützel: DB-Brücke - Langemarckplatz		
	Maßnahme: Umsetzung einer Radverkehrsführung im Knotenpunkt durch Ummarkierung und Umbau		
Mängel			
Handlungs-konzept	Umsetzung <input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input checked="" type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung

Im Streckenabschnitt verkehrt die wichtige innerörtliche Hauptverkehrsstraße (Mayener-/ Mariahilfstr.) und schließt in der teilplanfreien Anschlussstelle Langemarckplatz an die B9 und B416 – Mayener Str. an. Die Verkehrsbelastung hinter der Anschlussstelle liegt im Spektrum zwischen 10.000 – 15.000 Fz/d (VERTEC, 2019). Die Ausfahrt Langemarckplatz ist zweistreifig von der Europabrücke B9 ausgeleitet und geht in einem langgezogenen Bogen in die Mayner Straße über. Die Selbige wird ab der Bahnquerung um das angrenzende Wohnkaree umzugeleitet, gabelt sich ab dem Abzweig Bodelschwinghstraße als Einbahnstraße zur Einfahrt auf B9 und B416 Metternich auf. Die Gegenrichtung unterquert die Ausfahrtrampe Europabrücke zur B416 und schließt an die Einbahnstraße Mariahilfstraße an. Kurz vor der Bahnquerung mündet diese in die Mayener Straße ein. Weil von der Bodelschwinghstraße keine Anbindung zur Mariahilfstraße besteht, muss die Mayener Straße ab hier im Zweirichtungsverkehr betrieben werden, da sonst die ÖPNV-Linie 4 nicht verkehren kann.

Die Mayener Straße und Mariahilfstraße haben eine Fahrbahnbreite von $\geq 6,5$ m. In der Mariahilfstraße wird im separaten Seitenraum und am Fahrbahnrand geparkt.

Führung des Radverkehrs im Bestand

Im Bestand ist für die Verbindung Lützel – B416 Metternich keine Radverkehrsführung vorgesehen. Vorhanden sind hier nur die beidseitigen Rad-/Gehwege der Euroabrücke.







Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Im Bestand ist für die Verbindung Lützel – B416 Metternich keine gesonderte Radverkehrsführung vorhanden. Dies gilt sowohl für die Hin- als auch Gegenrichtung. Zudem sind auch die kombinierte Rad-/Gehwege der Europabrücke unzureichend an die Bodelschwinghstraße angebunden. Die teilweise umständlich geführten (Rad-)/ Gehwege haben nicht die erforderliche Breite zur Aufnahme des Radverkehrs.

Fahrkomfort Radverkehr

Es fehlt eine direkte Radverkehrsverbindung in der insgesamt breitgezogenen Verkehrsfläche.

Handlungskonzept

Maßnahmenvorschlag

Die Aufnahme einer durchgängigen Radverkehrsführung im Langemarckplatz kann teilweise im Bestand durchgeführt werden, erfordert allerdings auch bautechnische Ergänzungen um alle Verkehrsbeziehungen im Bestand zu erhalten.

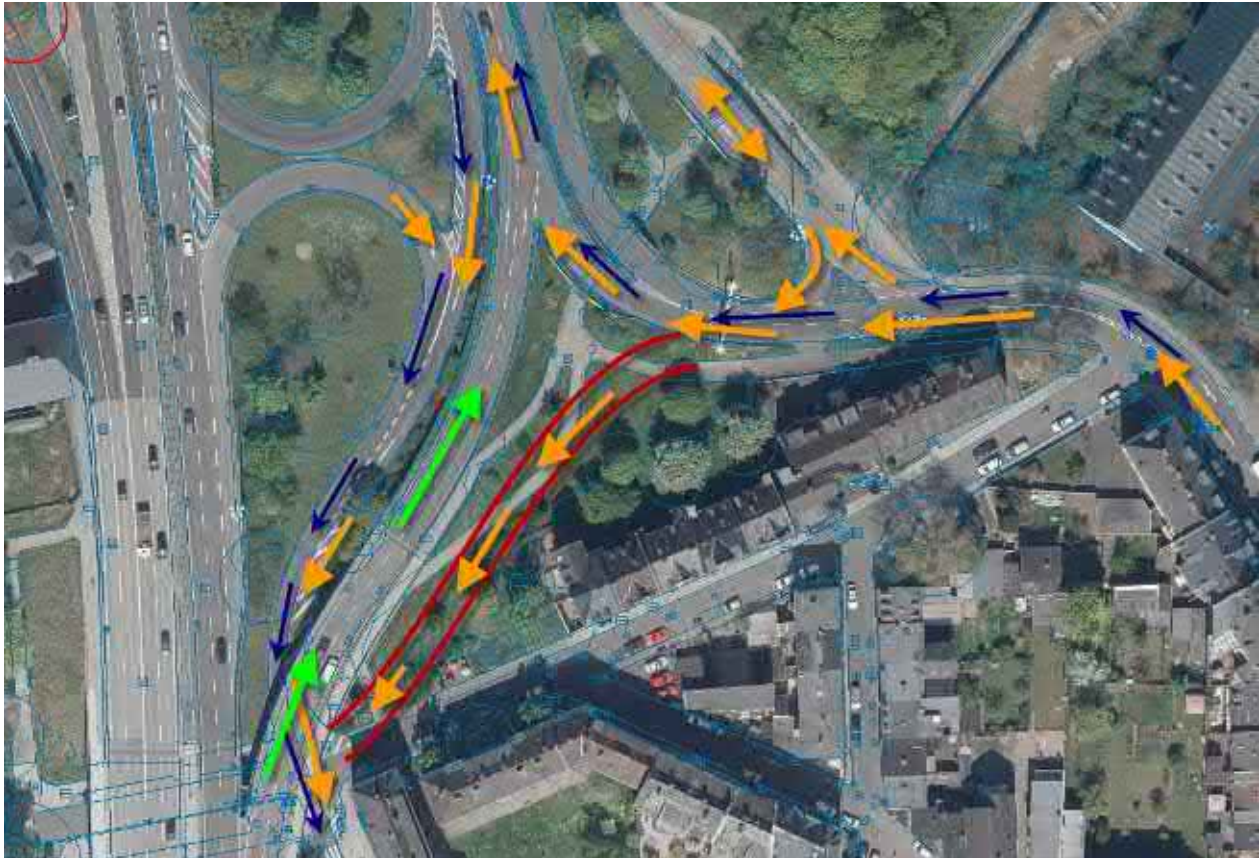
Grundidee ist die Markierung von Radfahrstreifen (nur in Ausnahme Radschutzstreifen), in Abschnitten sogar „Protected Bike Lanes“ auf der vorhandenen Fahrbahn. Dafür muss die Mayener Straße zwischen DB-Brücke und Bodelschwinghstraße in eine Einbahnstraße umgewidmet werden. Um die Verbindung Bodelschwinghstraße – Lützel aufrecht zu halten muss eine Einbahn-Verbindung zwischen Mayener Str. und Mariahilfstraße geschaffen werden.

Variante 1 – Neue Achse zwischen hinter angrenzender Wohnbebauung und Ausfahrrampe Euroabrücke:

Zwischen dem Widerlager der Europabrücke und Katastergrenze liegen 13,5 m. Diese Breite sollte für eine einbahnige Strecke mit talwärts führendem Radschutzstreifen (Radfahrstreifen) und ausreichend breitem Gehweg, plus seitlich bedingte Stützwand zur Bebauung knapp ausreichend sein. Die Längsneigung liegt bei knapp unter 10%. Die Durchfahrtshöhe der Ausfahr-rampe Europabrücke muss ausreichend berücksichtigt werden.

Variante 2 – Umbau des obenliegenden Knotenpunkts mit den Ein-/Ausfahrampen B9 zur sig-nalisierten Kreuzung oder Kreisverkehr.

Der Höhenversatz zwischen Ausfahrrampe Europabrücke und Mariahilfstraße ist dabei zu be-seitigen. Eine Anhebung der Mariahilfstraße ist hier erforderlich, damit beide Achsen auf einem Höhengniveau liegen. Nun kann ein Linksabbieger zur Mariahilfstraße aus der Mayener Str. be-rücksichtigt werden. Verkehrstechnisch könnte der Linksabbieger aber durch den Strom von der Europabrücke an seine Grenzen stoßen.




ZB9N-Abb. 2-1: Langemarckplatz – Mayener Straße mit Änderungsvorschlag Variante 1 der Verkehrsführung für den Kfz-Verkehr (orange und grün (Überführung)) und Radverkehr (blau) [Luftbild (Stadtverwaltung Koblenz, 2018)]

In beiden Varianten kann durch volle Durchsetzung der Einbahnstraßenregelung ein Fahrstreifen zur Radverkehrsführung umgewidmet werden. Analog fällt auch auf dem Langemarckplatz pro Fahrtrichtung ein Fahrstreifen weg. Dieser ist verkehrstechnisch auch nicht erforderlich und kann stattdessen für einen überbreiten Radfahrstreifen oder besser als Protected Bike Lanes mit zur Fahrbahn abgrenzenden Sicherheitsstreifen genutzt werden. Ein- und Ausfahrstreifen aus und zur B9 werden zu einer normalen Einmündung. Im Rahmen einer Verkehrserhebung durch KOCKS Consult im März 2010 wurden die DTV-Werte des Gesamtknotens bestimmt. Die Zahlwerte sind noch vor der Schwerlast-Sperrung der Europabrücke aufgenommen worden. Die Zahlen sagen, dass der Wegfall von Fahrstreifen sowie Umwicklung von Ein-/Ausfahrstreifen zu normalen Einmündungen im oberen Teilknoten (nicht die B9) umsetzbar sein müsste.



ZB9N-Abb. 2-2 Verkehrserhebung Europabrücke Langemarckplatz mit DTV-Werten im Jahr 2010 durch KOCKS CONSULT GmbH

LüGZ 3.	Abschnitt:	Lützel: Mayener Str. / Trierer Str.. zwischen Lange-marckplatz und Bubenheimer Weg		
	Maßnahme:	Neugestaltung des Querschnitts mit Berücksichtigung der Radverkehrsanlage		
Mängel				
Handlungs-konzept	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input checked="" type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input checked="" type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung

Der Abschnitt ist Teil der B416 und trägt damit sowohl innerstädtisch als auch für den Regionalverkehr eine wichtige Bedeutung im Netz dar. Die DTV-Verkehrsbelastung liegt stückweise über 20.000°Fz/d (VERTEC, 2019). Auf der Achse verkehren zudem die ÖPNV-Linien ins westliche Stadtgebiet und Umland (VRM GmbH, 2019).

Die Fahrbahnbreite im Bestand beträgt 12 m und ist vierspurig gestaltet. Es wird beidseitig auf der Fahrbahn geparkt. Sehr schmale Gehwege sind im Außenrand vorhanden.

Führung des Radverkehrs im Bestand

Teilweise bestehen im Abschnitt zwischen Gehweg und Fahrbahn angebaute Einrichtungsradwege. Die Breite beträgt 1,50 m.





Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Die bestehenden Radwege sind mit dem Bestandsmaß von 1,5^m nach RAS 2006 (FGSV e.V., 2007) nicht zulässig. Sicherheitsräume zur Fahrbahn fehlen, gerade im Hinblick am Fahrbahnrand abgestellter Fahrzeuge. Zudem schränken Schilderpfosten die Breite weiter ein. Die Sicht an den Einmündungen und Grundstückszufahrten ist durch abgestellte Fahrzeuge eingeschränkt. Zu erwähnen ist, dass auch die Gehwege teilweise nur über ungenügende Breiten verfügen, die nicht mal die Breite einer Person abdecken.

Fahrkomfort Radverkehr

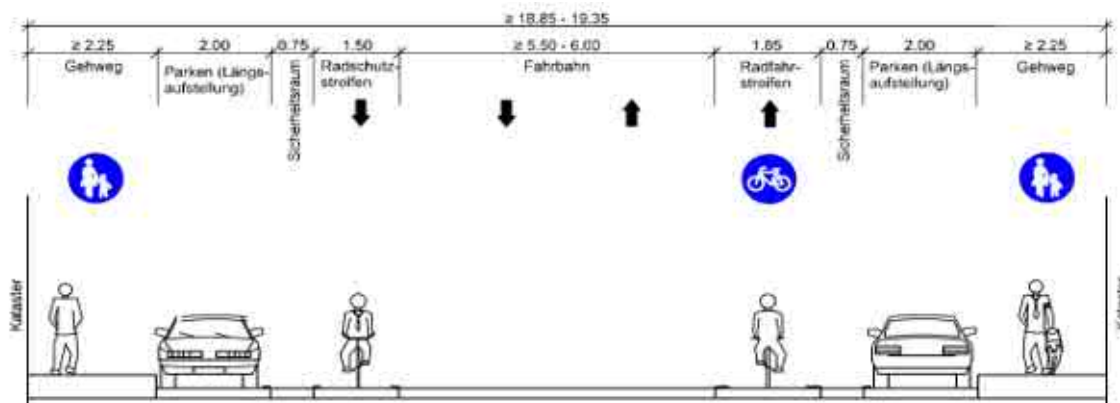
Die Anbindung des Moseluferradwegs ist unzureichend gelöst. Eine Querung der Mayener Str. fehlt.

Handlungskonzept

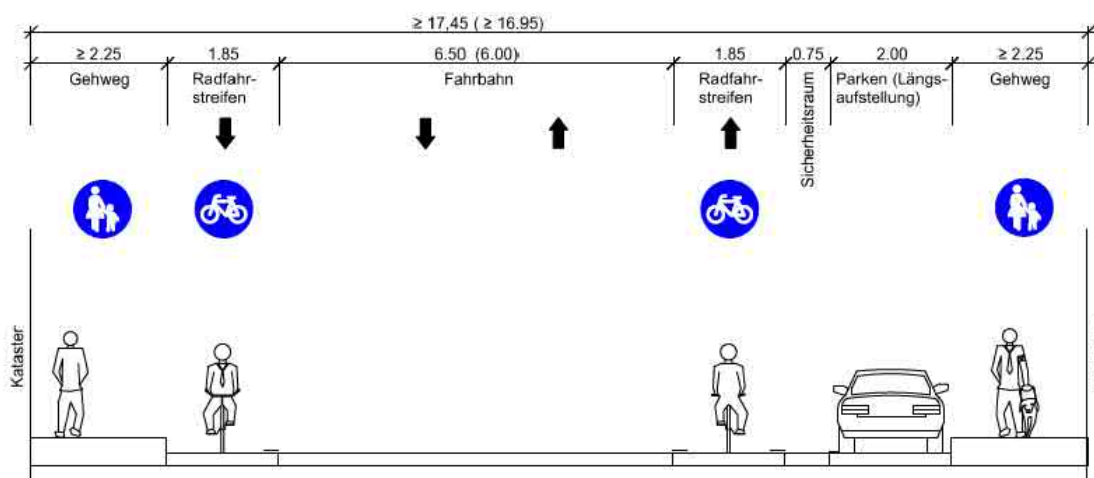
Maßnahmenvorschlag

Im Zuge der fertig gestellten Nordtangente, ist in Zukunft eine Überplanung des Streckenabschnitts angedacht. Hierbei sind ausreichend breite Gehwege sowie Radfahrstreifen (oder Rad-schutzstreifen im Ausnahmefall) zu berücksichtigen. Der Parkraumbedarf ist genau zu prüfen ob ggf. einseitige Längsstellplätze ausreichend sind. Als Kernfahrbahn verbleibt je nach Planung 5,50 -6,50 m.

Für eine zeitnahe Verbesserung der Situation ist der bestehende Querschnitt in Abhängigkeit der örtlichen Gegebenheiten neu zu markieren und die Breiten den einzelnen Verkehrsarten neu zuzuteilen. Die zu schmalen Radwege sollten durch Schutzstreifen auf der Fahrbahn ersetzt werden. Dafür ist es den PKWs erlaubt, auf den alten Radwegen halbseitig zu parken. Ein halber Meter wird den Gehwegen angerechnet um die Breite von 2,0 m zu erhalten. In Engstellen des Gehwegs wird die alte Radwegbreite, voll dem Gehweg angerechnet und das Längsparken entfällt.

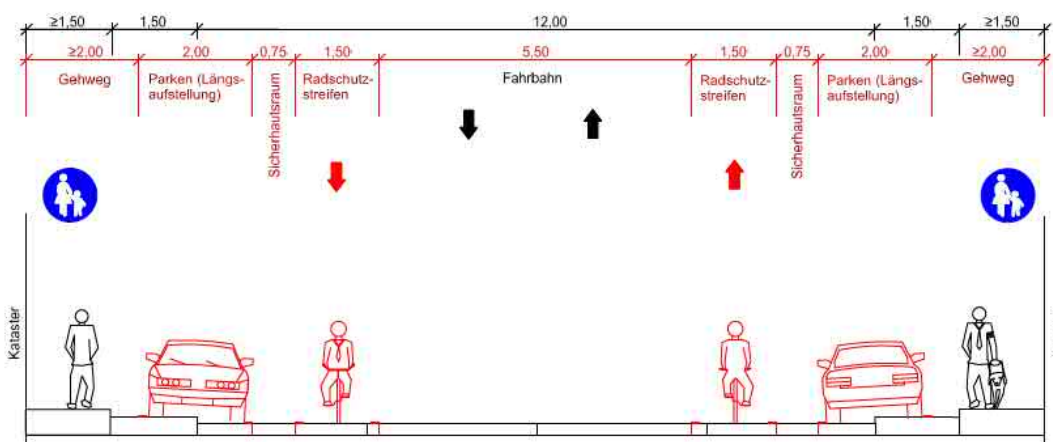


ZB9N-Abb. 3-1: Systemquerschnitt Mayener - / Trierer Str. Planung Beispiel Ausbauvariante beidseitigem Längsparkplätzen, Radschutz- und Radfahrstreifen




ZB9N-Abb. 3-2: Systemquerschnitt Mayener - / Trierer Str. Planung Beispiel Ausbauvariante mit beidseitigen Radfahrstreifen und einseitigem Längsparkstreifen.

Abstellflächen für Lieferverkehre sind auch zu berücksichtigen. Die Kernfahrbahn ist mit 5,50m angesetzt um den Begegnungsfall LKW/Bus – PKW gesichert abzudecken. An den LSA-geregelten Knotenpunkten sind vorgezogene Haltelinien für den Radverkehr einzurichten. Dazu sind die angeknüpften Radrouten, optimaler mit Querungsmöglichkeiten an die Mayenerstr. anzubinden.



ZB9N-Abb. 3-3: Systemquerschnitt Mayener - / Trierer Str. Planung Ummarkierung / Neuaufteilung mit beidseitigen Radschutzstreifen.

LüGZ – Lützel - GVZ Industriepark A61 (Lützel – Metternich – GVZ/Industriepark A61)

LüGZ 4.	Abschnitt:	Metternich: Trierer Str. zwischen Bubenheimer Weg und Wellingsweg		
	Maßnahme:	Neugestaltung des Querschnitts mit Berücksichtigung der Radverkehrsanlage		
Mängel				
Handlungskonzept	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input checked="" type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input checked="" type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung

Im Abschnitt gelten fortführend die gleiche Funktion und Querschnitt wie LüGZ 3




Mängelanalyse

Es gelten fortführend die gleichen Mängel wie in LüGZ 3

Handlungskonzept

Es gelten fortführend die gleichen Vorschläge wie in LüGZ 3

LüGZ – Lützel - GVZ Industriepark A61 (Lützel – Metternich – GVZ/Industriepark A61)

LüGZ 5.	Abschnitt:	Metternich: Knoten Trierer Str. – Rübenacher Str.		
	Maßnahme:	Neugestaltung des Knotenpunkts mit Berücksichtigung des Radverkehrs		
Mängel				
Handlungs-konzept	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input checked="" type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input checked="" type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung

Die B416 knickt am Knotenpunkt von der Trierer Straße in die Rübenacher Straße ab. Der DTV liegt ab hier bei über 17000°Fz/d (VERTEC, 2019). Die Trierer Straße ist mit 4200°Fz/d (VERTEC, 2019) belastet und fungiert als wichtige innerörtliche Hauptverkehrsstraße weiter. Die ÖPNV-Linien teilen sich hier in Fahrtrichtung Rübenach / Bassenheim / GVZ und Metternich auf (VRM GmbH, 2019).

Die Knotenpunktgestaltung ist komplex, da es zwischen nord- und südlicher Bebauung einen mehrfachen Meter Höhenversatz gibt. Die tiefliegenden Grundstücke und angrenzende Erschließungsstraße Rohrerhof sind über eine seitlich tiefführende Parallelfahrbahn angebunden. Die Hauptstrecke verläuft oberhalb. Eine Fußgängerquerung mit Treppenanlage auf Nordseite dient den Fußgängern zur Querung. Am Abzweig Rübenacher Straße gibt es eine weitere Unterführung mit Treppen.

Die Hauptfahrbahn der Trier Str. hat 12°m Fahrbahnbreite und vier Fahrstreifen. Die Rübenacher Str. besitzt zwei Abbiegestreifen und einen für die Gegenrichtung in der Gesamtbreite von 10°m

Führung des Radverkehrs im Bestand

Eine gesonderte Radverkehrsführung ist im Bestand nicht vorhanden.





Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Der vorhandene Knotenpunkt befriedigt nicht die Belange des Radverkehrs. Fußverkehr ist nur durch eine umständliche Wegführung abgedeckt. Eine Barrierefreiheit ist nicht vorhanden. Eine Umgestaltung der Kreuzung mit Berücksichtigung der Wege Rohrhofweg und Wellingsweg ist durchzuführen.

Fahrkomfort Radverkehr


Der Anschluss zum Moselrufer ist nicht gegeben. Des Weiteren fehlt eine Querung der Trierer Straße zwischen Rohrenhof und Wellingsweg, um die Lücke der geplanten querenden Hauptroute zu schließen. Diese dürfte aufgrund des Höhenversatzes nur schwer umsetzbar sein, weshalb der Anschluss vorrangig im weiteren Verlauf der Trierer Straße und parallelem Rad-/Gehweg zur B416 Winniger Straße zu suchen ist.

Handlungskonzept

Maßnahmenvorschlag

Ein detaillierter Umbauvorschlag kann im Rahmen dieser Studie thematisch und auch zeitlich nicht erbracht werden. Hierzu ist eine gesonderte Planung erforderlich, die auch eine Bestandsvermessung mit Aufnahme der Höhenproblematik bedarf. Folgende Punkte sind aber bei der Maßnahme einer hohen Gewichtung zuzuteilen. Die Fußgängerunterführungen sind wegen fehlender Barrierefreiheit und Nichtnutzbarkeit für den Radverkehr abzubauen und durch ebene Querungen über eine LSA zu ersetzen. Ggf. kommen getrennte höhenversetzte Richtungsfahrbahnen mit einem Mittelstreifen in Betracht. Radfahr- /Radschutzstreifen in der Hauptroute Trierer Straße sind bei der Planung zu berücksichtigen. Nach dem Kataster steht eine Breite von etwa 24,5 m zur Überplanung zur Verfügung. Daraus ergeben sich vier 3,0 m Fahrstreifen, zwei 1,85 m Radfahrstreifen, 2,5 m-Gehwege pro Seite und eine Restbreite von 3,80 m. Generell ist nach Umsetzung der Nordtangente zu prüfen, **ob alle ein zwei-streifiger Linksabbieger** aus der Rübenacher Straße noch erforderlich ist.

Letzteres gilt auch für eine Optimierung im Bestand. Bei Wegfall eines Fahrstreifens ist die Breite zur Einrichtung zweier Schutzstreifen zu nutzen.

LüGZ 6.	Abschnitt:	Metternich: Trierer Str. zwischen Rübenacher Str. und Raiffeisenstraße		
	Maßnahme:	Neuordnung der Fahrbahnfläche mit festgelegten Stellplätzen, Markierung Piktogrammketten / Schutzstreifen		
Mängel				
Handlungskonzept	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input checked="" type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung

Der Abschnitt auf der Trierer Straße fungiert als wichtige innerörtliche Hauptverkehrsstraße im städtischen Verkehrsnetz. Die Straße dient dem Stadtteil Metternich als eine der drei Anschlussachsen ans städtische und überregionale Netz. Der DTV beträgt etwa 4200°Fz/d (VERTEC, 2019). Die Zulässige Geschwindigkeit beträgt 50km/h. Im alten Metternicher Zentrum ist sie vereinzelt auf 30°km/h reduziert. Zwischen Rübenacher Straße und dem Brückenbauwerk über die B416 Winniger Straße beträgt die Fahrbahnbreite 12 m. Es wird beidseitig am Fahrbahnrand geparkt. Von der Brücke bis zur Einmündung Jahnweg ist sie auf 9 m reduziert. Es wird zumeist einseitig geparkt. Im Anschluss verschmälert sich die Fahrbahn bis schließlich auf 5,50 m. Die ÖPNV-Linie 5 verkehrt im Abschnitt (VRM GmbH, 2019).

Führung des Radverkehrs im Bestand

Im Bestand ist keine gesonderte Radverkehrsführung vorhanden. An der Brücke quert der zur B416 Winniger Straße parallel verlaufende Rad-/Gehweg zwischen Rübenacher Str. und Technologiezentrum/ Universität.





Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Die große Fahrbahnbreite in weiten Teilen des Abschnitts verleitet den Kfz-Fahrer zum Fahren mit hohen Geschwindigkeiten. PKW-Stellplätze sind nicht markiert, wodurch es zu Risikosituationen kommen kann, wenn Radfahrer zum Umfahren der abgestellten Kfz dem fahrenden Kfz in seinen Fahrbereich wechselt. Kfz- wie auch Radfahrern muss die Einteilung und Nutzung der Fahrbahnfläche untereinander klarer aufgezeigt werden.

Fahrkomfort Radverkehr

Die Abzweigenden Radhauptrouten sind nicht erkennbar. Hier ist eine Wegweisung erforderlich. Eine Querungsstelle fehlt.

Handlungskonzept


Maßnahmenvorschlag

Im Bereich der 12 m breiten Fahrbahn ist bis zur Brücke ein Radschutzstreifen Richtung West zu markieren. In Fahrtrichtung Ost sind Piktogramme mit Pfeil im ausreichenden Abstand zu den abgestellten Fahrzeugen aufzubringen. Vor der Kreuzung gehen diese in einen Schutzstreifen, mit vorgezogenem Aufstellbereich, über. Alternativ könnten auf der Strecke auch beidseitig Schutzstreifen angelegt werden, wenn das Parken und Halten nur auf einer Seite zulässig ist.

Im Bereich vor der Brücke ist für die Durchgängigkeit der Route Bubenheim - Technologiezentrum eine Querungsstelle über eine Mittelinsel zu schaffen und die anknüpfenden Routen am Punkt auszuschildern.

Im Abschnitt der 9 m breiten Fahrbahn ist in Westrichtung ein Radschutzstreifen und in Ostrichtung Fahrradpiktogramme mit Pfeil im ausreichenden Abstand zu den abgestellten PKWs auf die Fahrbahn aufzubringen. Die zulässigen Stellplätze sind wie gehabt fest zu markieren. Ein Wegfall ist nicht möglich, da Ausgleichflächen fehlen. Die vorhandene Breite von 9 m ist nicht ausreichend zur Markierung von beidseitigen Schutzstreifen und einem Längsparkstreifen. Es bietet sich auch an, die Stellplätze wechselseitig anzuordnen und dabei die Verschwenkung der Kernfahrbahn mit zu markieren. Ggf. sind hier zusätzlich Hindernisse aufzustellen, wodurch die Fahrtempo reduziert werden kann. Die zulässige Geschwindigkeit sollte dazu auf 30°km/h zu gesenkt werden.

Ab dem Jahnweg sind beidseitige Fahrrad-Piktogrammketten mit Richtungspfeil angedacht. Die zulässige Geschwindigkeit ist ab auf 30°km/h zu senken.

LüGZ 7.	Abschnitt:	Metternich: Trierer Str. zwischen Raiffeisenstraße und Trifter Weg		
	Maßnahme:	Markierung eines bergaufführenden Radschutzstreifens		
Mängel				
Handlungs-konzept	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input checked="" type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung

Der Abschnitt auf der Trierer Straße fungiert als wichtige innerörtliche Hauptverkehrsstraße bis zur Oberdorfstr. sowie darauf folgend als Erschließungsstraße des nord-westlichen Ortsbereichs von Metternich. Sie ist Teil einer 30 km/h-Zone. Die Fahrbahnbreite im alten Zentrum Metternichs beträgt etwa 5,50 m, anschließend verbreitert sie sich auf $\geq 7,5$ m. Dabei wird nahe der bebauten Grundstücke beidseitig am Fahrrad geparkt. Die Strecke hat eine starke Längsneigung, die zwischen 8 und 10 % schwankt.

Führung des Radverkehrs im Bestand

Im Bestand ist keine gesonderte Radverkehrsführung vorhanden. Es gilt Mischverkehr auf der Fahrbahn



Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Die Längsneigung stellt bergauf für die nicht elektrisch unterstützten Fahrräder ein Risiko dar.

Fahrkomfort Radverkehr

Eine Wegweisung der Hauptroute besteht im alten Zentrum Metternichs nicht.



Handlungskonzept

Maßnahmenvorschlag

Für die bergauf führende Fahrtrichtung ist die Einrichtung eines Schutzstreifens zu prüfen, Stellplätze sind dann nur noch auf südlicher Seite zulässig. Talwärts sind im ausreichenden Abstand zu den markierten Längsstellplätzen Fahrradpiktogramm mit Richtungspfeil zu markieren.

Bei der 7,5 m breiten Fahrbahn verbleibt nach Abzug der abgestellten PKWs noch 5,50 m Restfahrbahn. Für den Gegenverkehr müssen Ausweichstellen geschaffen werden, da bei Abzug des 1,50 m breiten Schutzstreifens nur 4 m verbleiben und diese für den Begegnungsfall PKW-PKW nicht ausreichend sind. Alternativ kann mit einer reduzierten Kernfahrbahn mit 4,10 m und 1,40 m breiten Schutzstreifen gerechnet werden.

Der Routenverlauf im Metternicher Zentrum ist über Wegweiser und ggf. Markierung sichtbar zu machen.

LüGZ 8.	Abschnitt: Rübenach Süd/Ost: Trierer Str. zwischen Trifter Weg und L52.			
	Maßnahme:			
Mängel	 			
Handlungs-konzept	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input type="checkbox"/> im Bestand <input checked="" type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input type="checkbox"/> Hoch <input checked="" type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input checked="" type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung

Die Durchfahrt der Trierer Straße zur L52 ist auf direktem Weg nicht mehr möglich. Sie endet als Sackgasse, wo nach dessen Ende sich ein Erdhaufen anschließt. Eine Umleitung um/ über den Reiterhof ist aber gegeben. Der umfahrende Wirtschaftsweg ist für den allgemeinen Verkehr gesperrt und nur für den Landwirtschaftlichen Verkehr und Radverkehr freigegeben.



Mängelanalyse

Fahrkomfort Radverkehr


Die Durchfahrt der Trierer Straße ist für den Radverkehr nicht möglich. Dieser muss eine Umleitung über/ um den Reiterhof nehmen.

Handlungskonzept

Maßnahmenvorschlag

Im Fortlauf der Trierer Straße ist zu diskutieren, ob für den Rad- und Fußverkehr ein Durchschlag zur L52 als kombinierter Rad-/Gehweg mit Poller und oder Treckerschleuse umgesetzt werden sollte. Der Streckenverlauf über den Reiterhof entfällt dadurch

LüGZ – Lützel - GVZ Industriepark A61 (Lützel – Metternich – GVZ/Industriepark A61)

LüGZ 9.	Abschnitt:	Rübenach Süd: Parallelweg zur L52 zwischen Abzweig Trierer Str. und KVP am GVZ mit der L125.		
	Maßnahme:	In Abschnitten Fahrbahnsanierung und Neubau der nicht akzeptablen Oberfläche		
Mängel				
Handlungs-konzept	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input checked="" type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input checked="" type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung

Parallel zur L52 folgen ab Ende der alten Trierer Straße, beidseitige Wirtschaftswege bis zum Kreisverkehr am GVZ. Die Wege sind bis zur alten L125 asphaltiert, ab dann aber nicht mehr durchgängig befestigt. Die Abschnitte sind für den allgemeinen Verkehr gesperrt und nur für den Landwirtschaftlichen Verkehr und den Radverkehr freigegeben.

Führung des Radverkehrs im Bestand

Die Streckenabschnitte sind mit alten Fahrradwegweisern mit z.B. Fernziel Polch ausgeschildert





Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Die Führung des Radverkehrs ist durch die parallel verlaufenden Wege gesichert. Zur Querung der L52 fehlen aber gesicherte Querungsstellen.

Am Kreisverkehr fehlt eine StVO-Beschilderung zur Freigabe des Umrings als kombinierter Rad-/Gehweg und VZ 205 „Vorfahrt Gewähren“ vor den Querungsstellen.

Fahrkomfort Radverkehr

Zwischen der alten L125 und dem KVP ist der Fahrbahnbelag teilweise in sehr schlechtem Zustand. In Abschnitten ist er sogar unbefestigt als Grasweg ausgebildet, was für den erforderlichen Standard als Radhauptroute ungenügend ist.

Am Kreisverkehr erschweren Rundborde die Überfahrt.

Handlungskonzept


Maßnahmenvorschlag

In Höhe der Einmündung der alten L125 ist zur Querung der L52 eine Querungsstelle mit Mittellinsel auf der Sperrfläche zu errichten. Hier ist dabei die Routenverbindung Rübenach Winningen mit Wegweisungen einzubinden.

Im darauf folgenden Abschnitt zwischen der alten L125 und KVP ist zumindest erstmal für den südlichen Weg die Fahrbahn des asphaltierten Teils zu sanieren und der Grasweg durch einen Vollausbau zu ersetzen. Die Nordseite kann später folgen, um auch hier eine durchgängig befestigte Oberfläche zu erhalten. Die Beschilderung als Rad-/Gehweg im Zweirichtungsverkehr (eventuell mit Zusatz Landwirtschaftlicher Verkehr frei) ist zu ergänzen.

Am Kreisverkehr sind die Rundbordsteine an den Querungen durch Bordsteine mit geringer Höhendifferenz zur Fahrbahn zu ersetzen. Die StVO-Beschilderung ist für den Radverkehr zu ergänzen.

LüGZ – Lützel - GVZ Industriepark A61 (Lützel – Metternich – GVZ/Industriepark A61)

LüGZ 10.	Abschnitt:	GVZ-Industriepark A61: Parallelweg zur L52 zwischen KVP mit der L125 und K21.		
	Maßnahme:	Neubau und Verlängerung des Rad-/Gehwegs bis hinter die BAB61 mit Anschluss Industriepark		
Mängel				
Handlungs-konzept	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input checked="" type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input type="checkbox"/> Hoch <input checked="" type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung / Mängelanalyse

Der Abschnitt zwischen KVP GVZ und K19 / Industriepark A61 hinter der Autobahn gehört nicht zu den Untersuchungsrouten. Im Zuge der Erweiterung des Industriepark nach Süden und Anschluss der Route nach Wolken, fehlt aber eine Direktverbindung. Der Umweg über die Wirtschaftswegbrücke im Zuge der BAB61 zwischen der AS Metternich und Kreuz Koblenz ist etwa einen Kilometer länger. Zudem fehlt an der Straße „Am Autobahnkreuz“ die Weiterführung nach Westen. Zur Förderung des Radverkehrs als Pendelverkehrsmittel ist es erforderlich die Arbeitsstätten mit attraktiven Routen zu erreichen. Arbeitsplätze sind im Industriepark zahlreich vorhanden.





Handlungskonzept

Maßnahmenvorschlag

Der unbefestigte Wirtschaftsweg ab dem Kreisverkehr ist in einem Vollausbau mit einer befestigten Oberfläche auszustatten.

Im Bereich der Autobahnbrücke ist die Steinböschung zum Widerlager abzufangen und damit auf Höhenniveau des jetzigen Betriebsweges zu bringen, wodurch Platz für einen kombinierten Rad/Gehweg (mindestens 2,5 m zwischen Widerlager und Geländer) geschaffen wird.




Die lichte Höhe liegt über 2,5 m. Die Mulde ist dafür zu verlegen oder durch eine neue Entwässerungseinrichtung (z.B. große Rinne) zu ersetzen. Auf Ostseite wird über eine Rampe an den ausgebauten Wirtschaftsweg angeschlossen. Auf Westseite kann der Weg auf Höhe des Fahrbahnniveaus der L52 zur Querung der K19 gebracht werden oder analog zur Ostseite eine Rampe auf Höhe des Mitfahrerparkplatzes.

Im Rahmen der Erweiterung des Industrieparks ist eine Querungsstelle am „Amazon-“ Kreisverkehr zur Querung der L52 bereits vorgesehen. Somit wären hier auch das „Amazon-Gelände“ und weitere Gewerbebetriebe erreichbar.



LüGZ-Abb. 10-1: Systemskizze zur Fortführung eines Rad-/Gehwegs in der vorhandenen Autobahnbrücke der L52

LüGZ – Parallelachse Bubenheimer Weg – GE-Park Metternich II

LüGZ 101	Abschnitt:	Metternich: Bubenheimer Weg zwischen Trierer Str. und Eifelstr.		
	Maßnahme:	Prüfung der Abstufung des Streckenabschnitts zur Verkehrsentslastung		
Mängel	  			
Handlungs-konzept	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input checked="" type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung

Der Bubenheimer Weg stellt im Bestand eine wichtige innerörtliche Hauptverkehrsstraße dar. Er ist auch Teil der L127 zwischen Mühlheim-Kärlich und Koblenz. Die DTV-Belastung liegt im Bereich von 10.000 Fz/d nach der Verkehrsstärkenkarte (VERTEC, 2019). Eine Buslinie verkehrt auf der Strecke. Die Fahrbahnbreite beträgt 6,50 m. Schmale Gehwege schließen sich dem an. Die Grundstücke grenzen daran. Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Die Einmündung in die Mayener Straße ist spitzwinklig geführt. Der Pollenfeldweg fungiert daher für die Beziehung Mayener Str West – Bubenheimer Weg Nord.

Führung des Radverkehrs im Bestand

Im Bestand ist keine gesonderte Radverkehrsführung berücksichtigt. Am Knoten mit der Mayener Str. ist eine Furt in der Ausfahrt Bubenheimer Weg markiert.





Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

In der L127 ist keine gesonderte Radverkehrsführung vorhanden, die Verkehrsbelastung durch Kfz aber hoch.

Der Abzweig Bubenheimer Weg aus der Mayener Straße ist für den durchgängigen Radverkehr in der Mayener Straße gefährlich gestaltet. Die Haltelinien befinden sich erst hinter der Ausfahrt. Die Radfahrerfurt gilt aber bereits davor. Hier besteht großes Konfliktpotential mit abbiegenden Fahrzeugen und geradeausfahrenden Radfahrern.

Fahrkomfort Radverkehr


Die abzweigenden Routen sind nicht ausgeschildert.

Handlungskonzept

Maßnahmenvorschlag

Am Knotenpunkt ist durch die Markierung von Schutzstreifen eine sichere Führung für den Radverkehr vorzusehen. Er ist mit in die Signalisierung einzugliedern und die Haltelinien der Mayener Straße vor dem Abzweig zu verlegen. Die Prüfung eines reinen Rechtsabbiegerstreifens rechts neben dem Radschutz-/ Radfahrstreifen bietet einen weiteren Sicherheitsgewinn und ist verkehrstechnisch zu untersuchen.

Für den Bubenheimer Weg selbst, ist nach Fertigstellung der Nordtangente zu diskutieren, ob der Abschnitt abgestuft und entlastet werden kann. Mit Herabsetzen der zulässigen Geschwindigkeit ließe sich der Radverkehr gesicherter auf der Fahrbahn führen. Der Hauptverkehr wäre über die Achse Bubenheimer Weg Nord – Eifelstraße Ost aufzunehmen. Für diesen Zweck ist der gleichnamige Knotenpunkt als signalisierte Kreuzung (oder einen Kreisverkehr) umzugestalten, der die neue Hauptrichtung gewichtend betrachtet. In diesem Zusammenhang ist eine Verlängerung der Radverkehrsverbindung, vorbei an der Integrierten Gesamtschule bis zur Von-Kuhl-Str. mit zu betrachten. Hier könnte beispielsweise der Bau eines einseitig geführten Rad-/Gehweg helfen oder beidseitige Radfahrstreifen, die aber auch eine Fahrbahnverbreiterung erfordern.

LüGZ 102	Abschnitt: Metternich: Eifelstraße zwischen Bubenheimer Weg und Wellingsweg								
	Maßnahme: Diskussion zur Umwidmung der Straße als Fahrradstraße								
Mängel									
Handlungs-konzept	<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 20%;"></td> <td style="width: 50%;"> <input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input checked="" type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau </td> <td style="width: 15%;"> Priorität <input type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig </td> <td style="width: 15%;"> Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig </td> </tr> <tr> <td>Umsetzung</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>		<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input checked="" type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig	Umsetzung			
	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input checked="" type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig						
Umsetzung									

Bestandsbeschreibung

Die Eifelstraße hat die Funktion als Sammelstraße des umschließenden Wohngebiets im städtischen Verkehrsnetz. Die parallelverlaufende Monschauer Str. erschließt über Stichstraßen das Gebiet großflächiger, da die Eifelstraße keinen direkten Anschluss an die Bebauung hat. Sie ist aber auch Teil einer Tempo 30 km/h-Zone. Die Fahrbahnbreite liegt bei 5,50 m. Es wird vereinzelt am Straßenrand geparkt. Die Verkehrsbelastung ist als gering anzunehmen.

Führung des Radverkehrs im Bestand

Eine gesonderte Radverkehrsführung ist nicht gegeben

Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Die verbleibende Restfahrbahn neben abgestellten PKWs deckt den Begegnungsfall PKW – Rad nach Reduzierung der Sicherheitsräume ab.

Fahrkomfort Radverkehr

Am Übergang Eifelstraße – Wellingsweg ist die Überleitung in den zur Bahn parallel geführten Weg zu verbessern. Der Verlauf der Hauptroute ist nicht ausgeschildert.




Handlungskonzept

Maßnahmenvorschlag

Trotz der geringen Verkehrsstärke und damit selten vorkommenden Begegnungsfall Fahrrad – PKW neben abgestellten PKWs gibt es Möglichkeiten zur Verbesserung der Situation. Dabei stehen mehrere Möglichkeiten zur Auswahl. Grundsätzlich ist zu diskutieren, ob die Straße in ihrer jetzigen Funktion gebraucht wird. Durch die parallel laufende Monschauer Str. ist die Erschließung des Gebiets abgedeckt. Die Eifelstraße dient Anwohnern eher als Parkfläche. Die Strecke könnte als Fahrradstraße mit dem Zusatz PKW-Frei ausgewiesen werden. Dies käme in einer Fortführung einer eigenen Radverkehrsachse GE-Park Metternich – Von Kuhl-Straße zu Gute. Wie in LüGZ 101 genannt ist hier die Fortführung der Achse in der Eifelstraße (Ost) zu betrachten.

Der Abzweig, auf den zur Bahn parallel geführten Weg, ist zu verbessern und die Hauptroute mit Markierung und Wegweisern sichtbar auszuweisen.

LüGZ – Lützel - GVZ Industriepark A61 (Lützel – Metternich – GVZ/Industriepark A61)

LüGZ 103	Abschnitt: Metternich: Rad/Gehweg parallel zur alten Bahnstrecke.				
	Maßnahme: Neubau eines kombinierten Rad/ Gehweges parallel zur alten Bahn				
Mängel	  				
Handlungs-konzept	<table border="0"> <tr> <td>Umsetzung</td> <td> <input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input checked="" type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau </td> <td> Priorität <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig </td> <td> Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig </td> </tr> </table>	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input checked="" type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig
Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input checked="" type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig		

Bestandsbeschreibung

Der Streckenabschnitt wird im Rahmen des Baus zur Nordtangente zu einem kombinierten Rad-/ Gehweg umgebaut. Eine Fortführung mit Anschluss zum Metternicher Weg ist angedacht.



Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

In der Ortsbesichtigung wurde festgestellt, dass eine Führung der Hauptroute auf der Straße „Im Metternicher Feld nicht umsetzbar ist, da die vorhandenen Fahrbahn- und Gehwegbreiten eine gesonderte normgerechte Radverkehrsanlage nicht unterstützen.



Die gute Alternative ist die Fortführung des Weges parallel zur alten Bahn bis zum Metternicher Weg:

Der Fahrbahnbelag ist im Bestand nicht befestigt und der Lichtraum von Bewuchs beeinträchtigt. Über Abzweige zu den Stichstraßen ist ein Anschluss an die Gewerbeanlagen gegeben. In den Wendeanlagen verhindern Hochborde eine Durchfahrt.

Fahrkomfort Radverkehr

Beleuchtung ist im Bestand bereits vereinzelt vorzufinden.

Am Zulauf, der sich im Bau befindenden Brücke über die B416, behindern Sperrgitter die Durchfahrt.


Handlungskonzept

Maßnahmenvorschlag

Der Weg ist zu einem ausreichend breiten kombinierten Rad-/Gehweg (mindestens 2,50 m, besser 3 m) befestigt auszubauen. In den Abzweigen sind die Bordanlagen an den Wendehämmern abzusenken.

Die Sperrgitter sind gegen einen Poller oder einer baulichen Engstelle auszutauschen.

LüGZ – Lützel - GVZ Industriepark A61 (Lützel – Metternich – GVZ/Industriepark A61)

LüGZ 104	Abschnitt: Metternich: Metternicher Weg bis KVP Rübenacher Str.		
	Maßnahme: Neubau eines kombinierten Rad-/Gehweges		
Mängel			
Handlungs-konzept	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input checked="" type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig
			Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input checked="" type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung

Die Straße Metternicher Feld ist eine wichtige innerörtliche Hauptverkehrsstraße im städtischen Verkehrsnetz. Die Strecke erfährt nach Vollendung der Nordtangente eine regionale Wichtigkeit im regionalen Netz. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung ist mit 9700 Fz/d (VERTEC, 2019) angegeben. Die Fahrbahnbreite beträgt größtenteils 6,50 m und ist in der Kreisverkehrszufahrt auf 10 m ausgeweitet. Der 3 m breite Gehweg reduziert sich kurz hinter der alten Bahnquerung auf 1,50 m.

Eine Querungshilfe ist in der Kurve am Übergang zum „Im Metternicher Feld“ zur Anbindung nach Bubenbeim über einen führenden Wirtschaftsweg eingerichtet.

Führung des Radverkehrs im Bestand

Im Bestand ist keine gesonderte Radverkehrsführung vorhanden. Es gilt Mischverkehr auf der Fahrbahn





Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Im Bestand ist für den Radverkehr keine gesonderte Radverkehrsführung gegeben, die Verkehrsbelastung aber hoch. Die Netzfunktion der Straße erringt nach Einweihung der Nordtangente weiter an Bedeutung. Mit einem Weiterbau, bis zum Anschluss an die L52, ist in nächster Zukunft nicht zu rechnen.

Der Wirtschaftsweg nach Bubenheim wird trotz Verbot für PKW-Schleichfahrten genutzt.

Fahrkomfort Radverkehr

Die Weiterführung der Strecke sowie der Abzweig nach Bubenheim ist nicht ausgeschildert.

Handlungskonzept

Maßnahmenvorschlag

Der 3 m breite Gehweg ist mindestens in gleicher Breite bis zum Kreisverkehrsplatz zu verlängern und als kombinierter Rad-/Gehweg im Zweirichtungsverkehr auszuschildern. Der Bau eines getrennten Rad-/Gehwegs ist durch Mehrbreite aber auch zu diskutieren. Generell ist in beiden Varianten aller Voraussicht nach Grunderwerb erforderlich (siehe LüGZ-Abb. 104-1: Luftbildausschnitt mit Darstellung der Liegenschaftskarte 2018 LüGZ-Abb. 104-1.).





Zur Unterbindung von Schleichfahrten im Wirtschaftsweg nach Bubenheim ist der Bau einer Treckerschleuse, der die Durch-

LüGZ-Abb. 104-1: Katastersituation am Metternicher Weg (GEOPORTAL.KOBLENZ.DE, 2019)

fahrt durch einen Hubel in Fahrbahnmitte und Begrenzungen an der Seite nur für Zweiräder und Trecker ermöglicht. Des Weiteren kann die Umwidmung als kombinierter Rad-/ Gehweg mit dem Zusatz „Landwirtschaftlicher Verkehr frei“ dem weiter entgegen wirken. Die Routenführung und Abzweig nach Bubenheim sind entsprechend mit Wegweisern auszuschildern.

LüGZ – Lützel - GVZ Industriepark A61 (Lützel – Metternich – GVZ/Industriepark A61)

LüGZ 105	Abschnitt:	Metternich: Trifter Weg zwischen Pfaffengasse und Trierer Straße		
	Maßnahme:	Fortführung der Parallelachse über den Trifter Weg bis zur Zusammenführung mit der Hauptstrecke LüGZ		
Mängel	 			
Handlungskonzept	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input checked="" type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input type="checkbox"/> Hoch <input checked="" type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung

Die Fortführung der Parallel-Strecke LüGZ 1XX kann über die Querung der Rübenacher Str. zusammen mit der Ost-West Hauptroute bis zum Trifter Weg geleitet werden. Der Trifter Weg schließt bergwärts in Westrichtung mit der Trierer Straße an die Hauptroute LüGZ an. Die Längsneigung am Trifter Weg ist mit 4,7 – 7,4% geringer als in der Trierer Straße, sodass das Fahren ohne elektrische Unterstützung begünstigt.

Der erste große Teilbereich des Weges hat eine erschließende Funktion des umgebenden Wohngebiets. Die Fahrbahnbreite beträgt hier in Abschnitten 5,0 m-6,0 m; 4,50 m und 5,50 m. Parken ist sehr vereinzelt im Straßenraum vorzufinden. Die Verkehrsbelastung ist als sehr gering anzunehmen. Der Abschnitt ist Teil einer 30 km/h-Zone. Es folgt im Anschluss ein schmaler Wirtschaftsweg der Breite 2,5 m, der nach Zusammenschluss mit dem Anton-Reuter-Weg in der Breite von 3,0 m bis zur Trierer Straße fortgeführt wird.

Führung des Radverkehrs im Bestand

Am Zusammentreffen mit der Trierer Straße ist ein verblasster Wegweiser für den Radverkehr mit Ziel Metternich ausgeschildert.

Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Die verbleibende Restfahrbahn neben abgestellten PKWs deckt den Begegnungsfall PKW – Rad auch mit Reduzierung der Sicherheitsräume nicht überall ab.

Fahrkomfort Radverkehr

Der Verlauf der LüGZ-Parallel-Hauptroute am Abzweig zur Pfaffengasse ist nicht ausgeschildert. Die Beschilderung an der Trierer Straße ist nicht mehr lesbar.

Handlungskonzept

Maßnahmenvorschlag

Es sind zulässige Stellplätze zu markieren. Im Bereich der schmaleren Fahrbahnbreite ist zu prüfen, ob hier gänzlich drauf verzichtet werden kann, da es in den Nebenstraßen Alternativen gibt. Wegen der geringen Verkehrsbelastung ist es aber auch denkbar, hier vereinzelt Stellplätze anzuordnen, da die freigehaltenen Ausweichstellen genügen um den Gegenverkehr zu passieren.

Die Wegführung der Hauptroute ist über Wegweiser zu erneuern ggf. auch über Markierung erkenntlich zu machen. Die verknüpften Routen (OsWe Ost-West und LüGZ-Hauptstrecke) sind in die Wegweisung mit zu integrieren.

Literaturverzeichnis

BMVI. 2017. Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO). Vom 26. Januar 2001*In der Fassung vom 22. Mai 2017 (BAnz AT 29.05.2017 B8). s.l. : Bundesanzeiger Amtlicher Teil, 2017.

FGSV e.V. 2010. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln : Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., 2010. ISBN 978-3-941790-63-6.

—. **2007.** Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Ausgabe 2006. Köln : Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., 2007. ISBN 978-3-939715-21-4.

GEOPORTAL.KOBLENZ.DE. 2019. GEOPORTAL.KOBLENZ.DE. [WEB]. Koblenz : Stadtverwaltung Koblenz, 2019.

LBM Rheinland-Pfalz. 2015. Verkehrsstärkenkarte Rheinlandpfalz 2015. Koblenz : Landesbetrieb Mobilität Rheinlandpfalz, 2015.

Stadtverwaltung Koblenz. 2018. Luftbilder Stadtgebiet Koblenz. Koblenz : Amt für Stadtvermessung und Bodenmanagement Stadt Koblenz, 2018.

VERTEC. 2019. Verkehrsstärkenkarte Koblenz DTV 2011/2012. Koblenz : VERTEC, 2019.

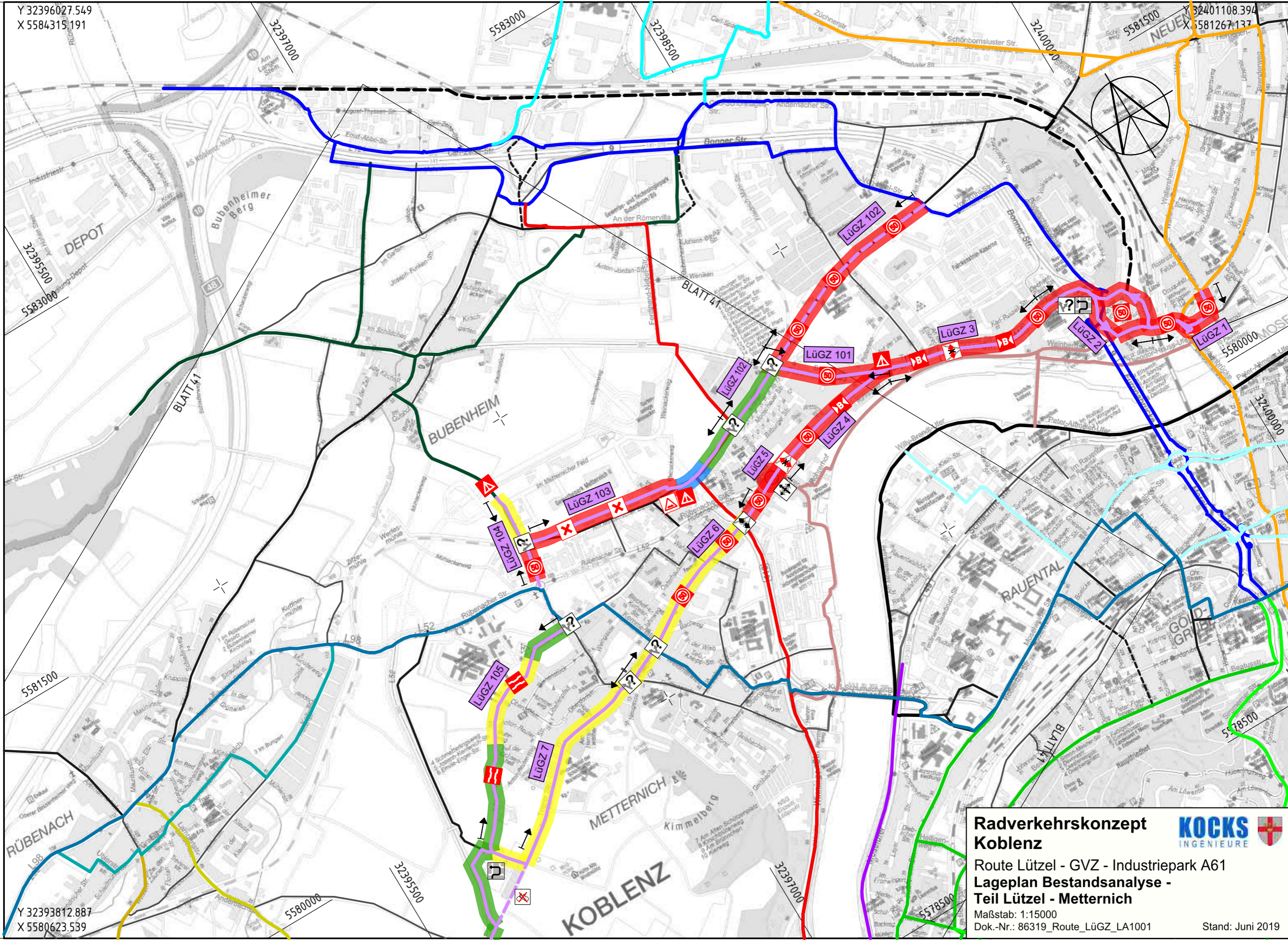
VRM GmbH. 2019. VRM Verkehrsverbund Rhein-Mosel GmbH. *Stadtlinienplan Koblenz.* [Online] 2019. [Zitat vom: 12. 01 2019.] http://www.vrminfo.de/fileadmin/data/pdf/Stadtliniennetze/Koblenz_innenstadt_Ruebenach_A2.pdf.

Aufgestellt
Koblenz, Juni 2019

KOCKS CONSULT GmbH
Beratende Ingenieure

Y 32396027.549
X 5584315.191

Y 32401108.394
X 5581267.137



Y 32393812.887
X 5580623.539

Y 32401108.394
X 5581267.137

**Radverkehrskonzept
Koblenz**

**Route Lützel - GVZ - Industriepark A61
Lageplan Bestandsanalyse -
Teil Lützel - Metternich**

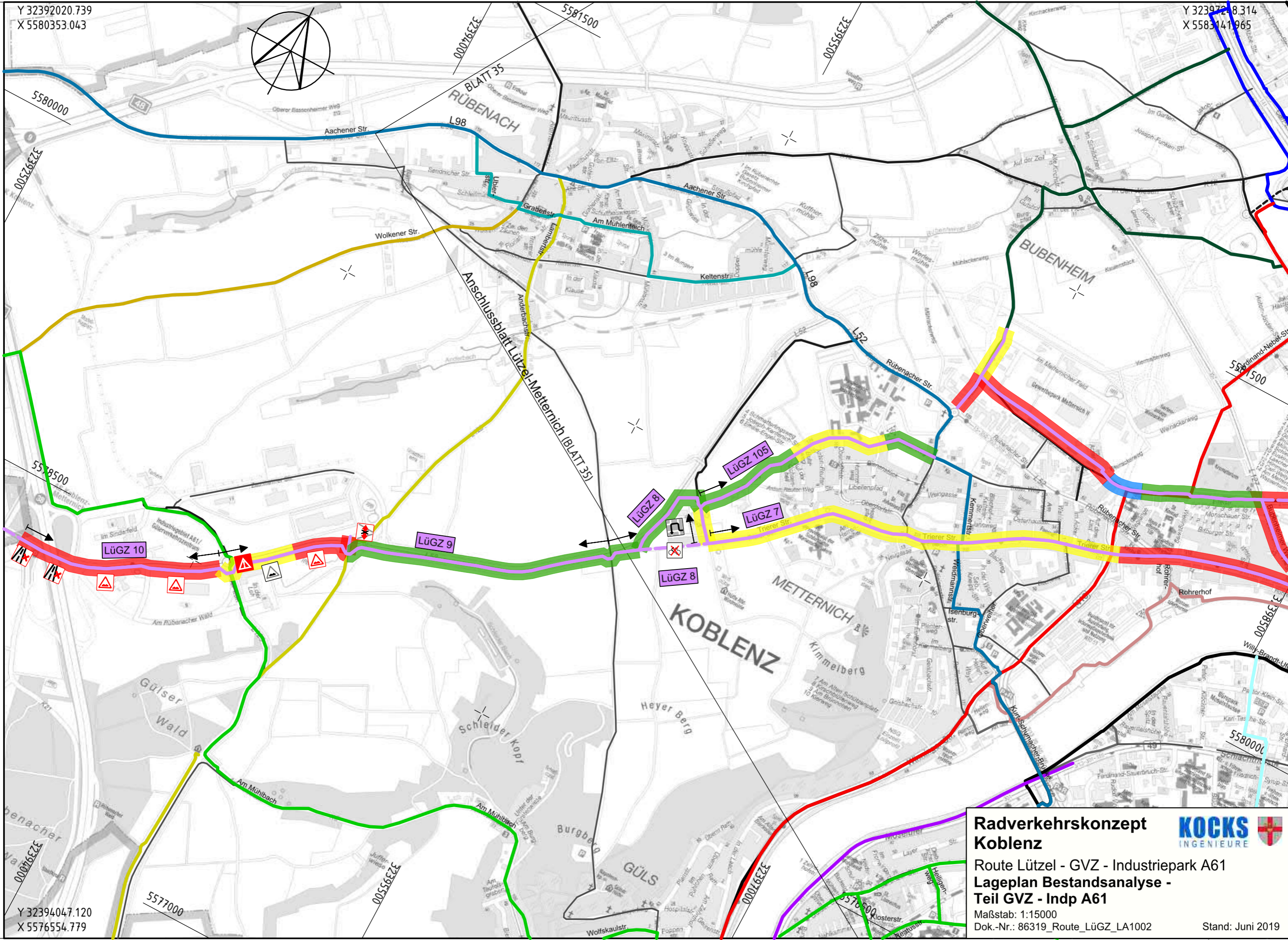
Maßstab: 1:15000
Dok.-Nr.: 86319_Route_LüGZ_LA1001

Stand: Juni 2019

KOCKS
INGENIEURE

Y 32392020.739
X 5580353.043

Y 3239728.314
X 5583141.965



Y 32394047.120
X 5576554.779

Radverkehrskonzept Koblenz

Route Lützel - GVZ - Industriepark A61

Lageplan Bestandsanalyse - Teil GVZ - Indp A61

Maßstab: 1:15000
Dok.-Nr.: 86319_Route_LüGZ_LA1002

KOCKS INGENIEURE

Stand: Juni 2019

OTHo – Osttangente Hochlage (Niederberg - Arenberg - Arzheim - Asterstein - Pfaffendorfer Höhe - Horchheimer Höhe)

Dokumentennr: 86319_Route OTHo_AA1001_a.docx

Stand: Juni 2019

Begleitende Lageplan-Dokumente:

Lageplan Bestandsanalyse - Teil Nord-Ost

86319_Route_OTHo_LA1001

Lageplan Bestandsanalyse - Teil Ost

86319_Route_OTHo_LA1002

Die Hauptroute OTHo „Osttangente Hochlage“ bezeichnet eine Strecke, die die östlichen hochgelegenen Stadtteile Niederberg, Arenberg, Arzheim, Asterstein, Pfaffendorfer und Horchheimer Höhe über eine Tangente miteinander verbindet und im Süden hinter der Stadtgrenze an Lahnstein anschließt.



















An der Festungsanlage Ehrenbreitstein beginnend, existiert über die Seilbahn eine komfortable Anbindung aus dem Stadtzentrum auf die Hochlage. Fortführend entlang der Niederberger Höhe, durchquert die Hauptroute im Anschluss den Stadtteil Arenberg. Nach einem Zusammenspiel im Mühlental mit der Ost-West Route zweigt die Osttangente nach Süden Richtung Arzheim ab und erreicht über die dort beginnende kleine Greisenbachstraße den Stadtteil Asterstein. Dem Straßenzug Am Kratzkopfer Hof und Von Witzleben Straße folgend führt sie an der Pfaffendorfer Höhe vorbei bis zur Horchheimer Höhe und endet schließlich nach Durchfahrt einiger Wohnstraßen in Lahnstein.

Inhaltsverzeichnis



Symbol – Beschreibung der Mängel	2
1. Niederberg: Greiffenklaustraße	3
2. Niederberg: Niederberger Höhe bis General-Allen-Straße	4
3. Niederberg: Niederberger Höhe zwischen General-Allen-Straße und L127	6
4. Arenberg: L127 - Pater-Fröhlich-Straße- Im Flürchen -	8
5. Arenberg-Arzheim: Mühlental bis Hinerdorferstraße	10
6. Arzheim: Hinterdorfstraße	11
7. Arzheim: Griesenbachstraße - Wirtschaftsweg	13
8. Asterstein: Fritz-von-Unruh-Straße	15
9. Asterstein-Pfaffendorferhöhe: Am Kratzkopfer Hof	16
10. Pfaffendorfer Höhe: Von-Witzleben-Straße	19
11. Horchheimer Höhe: Horchheimer Höhe	22
12. Horchheimer Höhe: Im Junkerstück - An der Grünen Bank	23
Literaturverzeichnis	24

OTHo – Osttangente Hochlage (Niederberg - Arenberg - Arzheim - Asterstein - Pfaffendorfer Höhe - Horchheimer Höhe)

Symbol – Beschreibung der Mängel

Verkehrssicherheit	Für die vorgesehene Route ist hier kein Weg vorhanden, der als Rad- oder kombinierter Rad-/Gehweg verwendet werden kann. Ein Neubau ist erforderlich.	
Verkehrssicherheit	Die Hauptstraße liegt außerorts. Ein begleitender Rad-/Gehweg fehlt. Die zul. Geschwindigkeit liegt über 50 km/h.	
Verkehrssicherheit	Die Straße liegt innerorts. Eine eigene Radverkehrsführung fehlt. Es gilt Mischverkehr auf der Fahrbahn. Die zul. Geschwindigkeit ist 50 km/h.	
Verkehrssicherheit	Die bestehende Radverkehrsanlage erfüllt nicht die Mindestbreiten der RASSt 2006 (FGSV e.V., 2007) / ERA 2010 (FGSV e.V., 2010) (, Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung VwV-StVO (BMVI, 2017)). Damit sind unterschrittene Mindestbreiten als auch nicht berücksichtigte / nicht eingehaltene Sicherheitsräume gekennzeichnet. Die Bewertung der Radwegbreite differenziert sich auch anhand der Radverkehrsstärke (hohe Verkehrsstärke erfordert eine größere Breite). Bei Anstieg in Zukunft kann diese nicht mehr ausreichend sein.	  (in ferner Zukunft)
Verkehrssicherheit	Hier befindet sich eine Engstelle auf der Strecke, wo die Radverkehrsanlage unterbrochen, nicht regelkonform ausgeführt oder bei Mischverkehr der Begegnungsfall Kfz – Radverkehr nicht abgedeckt ist	
Verkehrssicherheit	punktueller Gefahrenstelle z.B. durch Einbauten (Laterne, Schilderpfosten,...), Einmündungen (schlechte Sicht), Überleitung auf die Fahrbahn, Konflikte mit Falschfahrern	
Verkehrssicherheit/ Komfort	Die Oberfläche des Radweges oder der Fahrbahn ist in mangelhaftem Zustand. Hierrunter fallen auch unbefestigte Schotterwege	 / 
Verkehrssicherheit/ Komfort	Es fehlt eine gesicherte Querungsmöglichkeit für den Rad- (und Fuß-) verkehr	 / 
Komfort	Die Kreuzung / Einmündung berücksichtigt nicht alle Fahrbeziehungen in Bezug auf den Radverkehr	
Komfort	Der Verlauf der Radroutenführung ist unklar bzw. nicht eindeutig. Eine Orientierung fehlt	
Komfort	Die Führung des Radverkehrs an dieser Kreuzung / Einmündung ist umständlich und nur über einen Umweg gegeben	
Komfort	Die Fahrt des Radverkehrs ist durch Rückstau (vorrangig durch eine Lichtsignalanlage) behindert und weicht dadurch ggf. unerlaubt auf den Gehweg aus.	
Komfort	Die Querung der Kreuzung / Einmündung erfordert in der Summe sehr lange Wartezeiten. Damit sind sowohl Wartezeiten per Anforderungschalter als auch Mehrfachquerungen durch die bei Querung aller Inseln mehrere Rotphasen zu beachten sind, gemeint	
Komfort	Auf der vorgesehenen Radhaupttroute befindet sich hier eine Treppenanlage	
Komfort	Die Durchfahrt oder Überfahrt (vorrangig an Brücken) ist für den Radverkehr untersagt.	

OTHo – Osttangente Hochlage (Niederberg - Arenberg - Arzheim - Asterstein - Pfaffendorfer Höhe - Horchheimer Höhe)

OTHo 1.	Abschnitt: Niederberg: Greiffenklaustraße		
	Maßnahme: Wegweisung (und Markierung) der Routenführung		
Mängel	 		
Handlungs-konzept	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input checked="" type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input type="checkbox"/> Hoch <input checked="" type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input checked="" type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung

Die Greiffenklaustraße ist Zubringer zur Festung Ehrenbreitstein. Aufgrund des touristischen Ausflugsziels befinden sich hier viele Parkplätze für Touristen und Besucher, zudem verkehren viele Touristenbusse. Ebenfalls ist hier der Zugang zur Seilbahn in Koblenz, welche zum Zentrum führt und für Radfahrer genutzt werden kann. Die Breite der Straße liegt bei 6m. Im Abschnitt sind geschwindigkeitsreduzierende Anhebungen/ Einbaute. Das Tempolimit liegt bei 30°km/h.

Führung des Radverkehrs im Bestand

Im Bestand ist ein 4m breiter Fußweg neben einem Grünstreifen/Parkfläche vorhanden, welcher mit den Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ausgestattet ist. Zudem ist die Freigabe des Radverkehrs in beiden Richtungen mit einem zusätzlichen Schild angebracht.



Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Aufgrund des hohen Fußverkehrsaufkommens existiert ein Konfliktpotential durch die Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr an Wochenenden.

Fahrkomfort Radverkehr Es fehlt eine Wegweisung zum richtigen Verlauf der Osttangente Hochlage auch im Hinblick auf die Seilbahn.




Handlungskonzept

Maßnahmenvorschlag

Die Führung des Radverkehrs als Mischverkehr auf der Fahrbahn sollte über die Markierung von Fahrradpiktogrammketten verdeutlicht werden.

Die Nutzung der Seilbahn für den Radverkehr sollte gefördert werden (Kosten) um für die Bevölkerung der Koblenzer Stadtteile Niederberg, Arenberg und Immendorf, welche in Hochlage liegen, eine einfache Überbrückung der Höhendifferenz auch ohne Pedelec zu ermöglichen.

OTHo – Osttangente Hochlage (Niederberg - Arenberg - Arzheim - Asterstein - Pfaffendorfer Höhe - Horschheimer Höhe)

OTHo 2.	Abschnitt:	Niederberg: Niederberger Höhe bis General-Allen-Straße		
	Maßnahme:	Varianten der Radverkehrsführung mit Nutzung der Fahrbahn. Bordsteinabsenkung an Zufahrten		
Mängel	  			
Handlungskonzept	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input type="checkbox"/> im Bestand <input checked="" type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input type="checkbox"/> Hoch <input checked="" type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung

Dieser Teil der Route verläuft über die Straße Niederberger Höhe. Sie hat im Abschnitt zwischen den Knoten Friesenstraße und General-Allen-Straße die Funktion einer Sammelstraße mit einer Verkehrsstärke von 1.700°Fz/d und einem Schwerverkehrsanteil von 3% (VERTEC, 2019). Aufgrund des geplanten neuen Wohnbaugebiets vergrößern sich diese Werte in Zukunft. Die Fahrbahn weist eine Breite von 6,5m auf. Längsstellplätze sind seitenwechselnd versetzt markiert. Es verkehren zwei ÖPNV-Linie (VRM GmbH, 2019) sowie Touristenbusse in Richtung der Festung Ehrenbreitstein. Im gesamten Abschnitt liegt die zulässige Geschwindigkeit bei 50°km/h.

Führung des Radverkehrs im Bestand

Der 4m breite Gehweg ist für Radverkehr in beiden Richtungen mit dem Zusatzzeichen Z1022-10 „Radfahrer frei“ zugelassen. An den Kreisverkehren Knotenpunkte bestehen Querungen über die Fahrbahnteiler zusammen mit dem Fußverkehr.



OTHo – Osttangente Hochlage (Niederberg - Arenberg - Arzheim - Asterstein - Pfaffendorfer Höhe - Horchheimer Höhe)



Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Aufgrund des hohen Fußverkehrsaufkommens am Wochenende existiert ein Konfliktpotential durch die Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr. Dazu schließt diese Führung an den Kreisverkehren nicht alle Zufahrten mit ein. Zudem bestehen an gegenüberliegenden Einmündungen keine Bordsteinabsenkungen zur Querung der Fahrbahn

Handlungskonzept

Maßnahmenvorschlag

Es sind mehrere Varianten möglich:

Variante 1:

Beibehalten der gegenwärtigen Situation aber mitunter der Verdeutlichung des Mischverkehrs auf der Fahrbahn über Fahrradpiktogrammketten.

Variante 2:

Verlagerung des gesamten Radverkehrs auf die Fahrbahn. Dies erfordert auf jeden Fall die Senkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h und die Anwendung der Fahrradpiktogrammketten.


Variante 3:

Trennung des Radverkehrs vom Fußverkehr durch Markierung eines 1,60m breiten Radweges, mit einer Kennzeichnung als Einrichtungsrادweg in Richtung Festung Ehrenbreitstein. In Gegenrichtung ist ein Schutzstreifen auf der Fahrbahn zu markieren. Längsparkplätze entfallen.

Variante 2 und 3 ermöglichen die Führung des Radverkehrs auf der Kreisfahrbahn im Kreisverkehr. Bei Variante 3 sind dazu Rampen Ein- und Ausfahrtrampen von- bzw. auf die Fahrbahn zu errichten.

Die Absenkung der Bordsteine gegenüber von Einmündungen ist dabei generell anstreben, da damit auch für Fußgänger (mit Kinderwagen) und Rollstuhlfahrer an Stellen mit einmündenden Straßen eine Querung der Fahrbahn ermöglicht wird.

OTHo – Osttangente Hochlage (Niederberg - Arenberg - Arzheim - Asterstein - Pfaffendorfer Höhe - Horchheimer Höhe)

OTHo 3.	Abschnitt:	Niederberg: Niederberger Höhe zwischen General-Allen-Straße und L127		
	Maßnahme:	Einrichtung von Schutzstreifen; Optimierung Kreisverkehr; Sanierung der Fahrbahnoberfläche		
Mängel				
Handlungskonzept	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input checked="" type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input checked="" type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung

Der Streckenabschnitt der OTHo-Route durchläuft Niederberger Höhe und hat die Widmung einer Kreisstraße. Die Verkehrsstärke liegt bei 3.600°Fz/d mit einem Schwerverkehrsanteil von 3% (VERTEC, 2019). Die Fahrbahnbreite beträgt knapp 8,5m. Das Parken in Längsaufstellung auf der Fahrbahn ist teilweise zulässig und wird vereinzelt genutzt. Die zulässige Geschwindigkeit liegt ab der OD-Grenze in Höhe der Einmündung „Auf dem Schafstall“ bei 70°km/h. Es verkehrt eine ÖPNV-Buslinie (VRM GmbH, 2019).

Führung des Radverkehrs im Bestand

Der 4m breite Gehweg ist für Radverkehr in beiden Richtungen mit dem Zusatzzeichen Z1022-10 „Radfahrer frei“ zugelassen. Ab der Einmündung „Auf dem Schafstall“ verringert sich diese auf 2,5m und die Freigabe entfällt.

Am Kreisverkehr mit der L127 ist keine rumzuführende Radverkehrsanlage. Es gilt Mischverkehr auf der Fahrbahn.



OTHo – Osttangente Hochlage (Niederberg - Arenberg - Arzheim - Asterstein - Pfaffendorfer Höhe - Horchheimer Höhe)



OTHo-Abb. 3-1:Luftbild des Kreisverkehrsplatzes L127 - Niederberger Höhe (Luftbildgrundlage (Stadtverwaltung Koblenz, 2018))

Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Es besteht ein Konfliktpotential durch die Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr. Dazu ist diese Führung bis zum KVP mit der L127 nicht durchgehend. Am genannten Kreisel gilt die Mitnutzung der Fahrbahn obwohl diese sich außerhalb der OD (Ortsdurchfahrt) befindet.

Fahrkomfort Radverkehr

Am Kreisverkehr fehlt eine Wegweisung der Hauptroute.

Handlungskonzept




Maßnahmenvorschlag

Aufgrund der Fahrbahnbreite der Straße von 8,5m, lassen sich Radschutzstreifen von 1,75m auf beiden Seiten einrichten. Es verbleibt eine Kernfahrbahn von 5,00m, die den Begegnungsfall PKW-LKW abdeckt. Hierdurch müssen die Parkflächen weichen.

Die OD-Grenze sollte ausgeweitet werden und den Kreisverkehr mit der L127 integrieren. Damit sind die Anlage der Schutzstreifen und die Fahrt auf der Kreisfahrbahn gewährleistet. Hierzu

Die Führung der Hauptroute ist sichtbar auszuschildern.

OTHo – Osttangente Hochlage (Niederberg - Arenberg - Arzheim - Asterstein - Pfaffendorfer Höhe - Horschheimer Höhe)

OTHo 4.	Abschnitt: Arenberg: L127 - Pater-Fröhlich-Straße- Im Flürchen -				
	Maßnahme: Erweiterung Standstreifen für Rad-/Gehweg; Neubau Direktverbindung als gemeinsamen Rad-/Gehweg;				
Mängel	  				
Handlungs-konzept	<table border="0"> <tr> <td>Umsetzung</td> <td> <input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input type="checkbox"/> im Bestand <input checked="" type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input checked="" type="checkbox"/> Neubau </td> <td> Priorität <input type="checkbox"/> Hoch <input checked="" type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig </td> <td> Kosten: <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input checked="" type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig </td> </tr> </table>	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input type="checkbox"/> im Bestand <input checked="" type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input checked="" type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input type="checkbox"/> Hoch <input checked="" type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input checked="" type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig
Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input type="checkbox"/> im Bestand <input checked="" type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input checked="" type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input type="checkbox"/> Hoch <input checked="" type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input checked="" type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig		

Bestandsbeschreibung

Der Abschnitt OTHo 4 schließt an die Ost-West Route an der Pfarrer-Kraus-Straße an. Er führt nach Bestand vom KVP L127- „Niederberger Höhe“ entlang der L127 bis zur Einmündung Pater-Fröhlich-Straße, die ein Wohngebiet erschließt und abzweigend mit der Straße „Im Flürchen“ in die Pfarrer-Kraus-Str. endet.

Im Wohngebiet gilt Tempo 30 km/h bzw. verkehrsberuhigter Bereich, entlang der L127 gilt Tempo 70 km/h. Letztere hat eine Verkehrsstärke von 4.900-5.200°Fz/d mit einem Schwerverkehrsanteil von 4% (VERTEC, 2019). Die befahrene Fahrbahn ist im Regelfall 6,50 m breit. In der Einmündung zur Pater-Fröhlich-Straße ist ein Linksabbiegestreifen mit einer Breite von 3,00°m angesetzt. Eine Querungsstelle liegt im Abschnitt

Führung des Radverkehrs im Bestand

Die ehemaligen Standstreifen der L127 sind als Gehweg mit dem Zusatz Z1022-10 „Radfahrer frei“ ausgewiesen und mit einzelnen Leitpfosten und teilweise grün markiertem schmalen Trennstreifen (Breite von ca. 0,5°m) von der Fahrbahn abgetrennt. Diese weisen eine Breite von 1,5°m auf.



OTHo – Osttangente Hochlage (Niederberg - Arenberg - Arzheim - Asterstein - Pfaffendorfer Höhe - Horchheimer Höhe)

Bestandsbeschreibung

Verkehrssicherheit

Die begleitenden Gehwege mit Zusatz „Radfahrer frei“ unterschreiten die Mindestmaße der VwV-StVO. Ohne Linksabbieger und Querungshilfe läge sie bei 2,5 bzw. 2 m (inkl. Trennstreifen).

Fahrkomfort

Eine Beschilderung der Route existiert nicht. Die Führung im Wohngebiet ist unklar. Die Strecke führt über einen Umweg.

Handlungskonzept

Maßnahmenvorschlag

Variante 1

Ausbau der Standstreifen in den Seitenraum zur Umsetzung von regelkonformen kombinierten Rad-/Gehwegen mit einer Regelbreite von $\geq 2,5\text{m}$ (Zweirichtungsverkehr ist dabei zu diskutieren, aber eher auszuschließen). Diese Planung sollte in dem Zusammenhang bis zum Anschluss OsWe 3 (Einemündung Pfarrer-Kraus-Str.) fortgeführt werden.

Da im Wohngebiet eine zulässige Geschwindigkeit $\leq 30\text{km/h}$ besteht sind hier keine Maßnahmen außer der Wegweisung ggf. über Markierung notwendig.


Variante 2

Anstatt des Umweges über die L127 kann die vorgefertigte Kreisverkehrszufahrt, die wahrscheinlich für ein geplantes Wohn/Mischgebietes bereits errichtet wurde, genutzt werden. Hier ist der Neubau eines Rad-/Gehwegs, der die im Kataster freigehaltene Parzelle zur Wohnstraße „Im Flürchen“ verwendet, anzuschließen. Der Weg kann direkt geführt (möglicherweise als zukünftige Erschließungsstraße) werden oder alternative die bebauten Grundstücke / Friedhof umlaufen.



OTHo-Abb. 4-1: Darstellung Routenvarianten zwischen L127 und Pfarrer-Kraus-Str (Luftbildgrundlage (GEOPORTAL.KOBLENZ.DE, 2019))

OTHo – Osttangente Hochlage (Niederberg - Arenberg - Arzheim - Asterstein - Pfaffendorfer Höhe - Horchheimer Höhe)

OTHo 5.	Abschnitt: Arenberg-Arzheim: Mühltal bis Hinerdorferstraße																
	Maßnahme: Wegweisung der Streckenführung																
Mängel																	
Handlungskonzept	<table border="0"> <tr> <td rowspan="5">Umsetzung</td> <td><input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben</td> <td rowspan="2">Priorität</td> <td rowspan="2">Kosten:</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> im Bestand</td> <td><input type="checkbox"/> Hoch</td> <td><input type="checkbox"/> Hoch</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Mittel</td> <td><input type="checkbox"/> Mittel</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen</td> <td><input type="checkbox"/> Niedrig</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Niedrig</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Neubau</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben	Priorität	Kosten:	<input checked="" type="checkbox"/> im Bestand	<input type="checkbox"/> Hoch	<input type="checkbox"/> Hoch	<input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen	<input checked="" type="checkbox"/> Mittel	<input type="checkbox"/> Mittel	<input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen	<input type="checkbox"/> Niedrig	<input checked="" type="checkbox"/> Niedrig	<input type="checkbox"/> Neubau		
Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben		Priorität			Kosten:											
	<input checked="" type="checkbox"/> im Bestand			<input type="checkbox"/> Hoch	<input type="checkbox"/> Hoch												
	<input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen		<input checked="" type="checkbox"/> Mittel	<input type="checkbox"/> Mittel													
	<input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen		<input type="checkbox"/> Niedrig	<input checked="" type="checkbox"/> Niedrig													
	<input type="checkbox"/> Neubau																

Bestandsbeschreibung

Die Straße Mühltal hat Widmung einer Kreisstraße, hat aber eine geringe Verkehrsstärke. Die Fahrbahnbreite ist schwankend zwischen 4,5 und 7m. Sie befindet sich außerhalb der Ortsdurchfahrt (OD). Straßenbeleuchtung ist vorhanden. Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 40 km/h.

Führung des Radverkehrs im Bestand

Es gilt Mischverkehr zusammen mit dem Kfz-Verkehr.




Mängelanalyse und Handlungskonzept

Maßnahmenvorschlag

Diese Route verläuft teilweise parallel mit der Ost-West-Hauptroute (Abschnitt OsWe 5). Der Streckenverlauf dieser Route muss sowohl am Abzweig der Ost-West wie auch Hinterdorfstr. kenntlich gemacht werden

OTHo – Osttangente Hochlage (Niederberg - Arenberg - Arzheim - Asterstein - Pfaffendorfer Höhe - Horschheimer Höhe)

OTHo 6.	Abschnitt: Arzheim: Hinterdorfstraße																	
	Maßnahme: Markierung eines Schutzstreifen; Senkung Vzul; Wegweisung (und Markierung) der Routenführung																	
Mängel																		
Handlungskonzept	<table border="0"> <tr> <td rowspan="4">Umsetzung</td> <td><input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben</td> <td rowspan="2">Priorität</td> <td rowspan="2">Kosten:</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> im Bestand</td> <td><input type="checkbox"/> Hoch</td> <td><input type="checkbox"/> Hoch</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen</td> <td><input type="checkbox"/> Mittel</td> <td><input type="checkbox"/> Mittel</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Niedrig</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Niedrig</td> </tr> <tr> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Neubau</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben	Priorität	Kosten:	<input type="checkbox"/> im Bestand	<input type="checkbox"/> Hoch	<input type="checkbox"/> Hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen	<input type="checkbox"/> Mittel	<input type="checkbox"/> Mittel	<input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen	<input checked="" type="checkbox"/> Niedrig	<input checked="" type="checkbox"/> Niedrig		<input type="checkbox"/> Neubau		
Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben		Priorität			Kosten:												
	<input type="checkbox"/> im Bestand			<input type="checkbox"/> Hoch	<input type="checkbox"/> Hoch													
	<input checked="" type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen		<input type="checkbox"/> Mittel	<input type="checkbox"/> Mittel														
	<input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen	<input checked="" type="checkbox"/> Niedrig	<input checked="" type="checkbox"/> Niedrig															
	<input type="checkbox"/> Neubau																	

Bestandsbeschreibung

Die Hinterdorfer Straße hat die Funktion einer Sammelstraße / Widmung als Kreisstraße und durchquert den Ortsteil Arzheim. Die Verkehrsstärke ist gering. Die Ortsdurchfahrt ist Teil einer Tempo 30 km/h-Zone. Hier liegt die Breite aufgrund der engen Bebauung teilweise bei 4m. Außerhalb der OD gelten 60 km/h. Die Fahrbahnbreite beträgt hier ca. 6,3m. Der Abschnitt vom Mühlental zur OD weist eine Längsneigung bis 9% auf.

Führung des Radverkehrs im Bestand

Es gilt Mischverkehr zusammen mit dem Kfz-Verkehr.



OTHo – Osttangente Hochlage (Niederberg - Arenberg - Arzheim - Asterstein - Pfaffendorfer Höhe - Horchheimer Höhe)



Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Außerhalb der Ortsdurchfahrt besteht keine gesonderte Radverkehrsführung in der Steigungsstrecke.

Durch die dichte Bebauung werden einmündende Straßen leicht übersehen. Dort kann es zu Konflikten bei der Rechts-vor-Links-Regelung kommen. Generell können sich kritische Situationen im Begegnungsverkehr zwischen Kfz und Radfahrer innerhalb des engen Straßenraums ergeben, wenn Fahrzeuge zu weit mittig dem Radfahrer entgegen fahren.

Fahrkomfort

Es fehlt eine Wegweisung zum Routenverlauf im gesamten Abschnitt.

Handlungskonzept


Maßnahmenvorschlag

Auf der Steigungsstrecke außerhalb der OD lässt die Fahrbahnbreite die Einrichtung beidseitiger Schutzstreifen nicht zu. Bergauf ist dem Radfahrer aber aufgrund der langsameren Geschwindigkeit ein besserer Schutzraum bereit zu stellen. Es wird vorgeschlagen einen Schutzstreifen bergauf einzurichten. Dazu sollte die zul. Geschwindigkeit auf min 50 km/h gesenkt werden (diese ist generell im weiteren Verlauf der Strecke nach Arenberg vorzufinden)

Innerhalb der Ortschaft sind an den Kreuzungen Wartelinien zu markieren ggf. mit Gefahrenzeichen VZ 202 „Kreuzung oder Einmündung“ anzukündigen. Die Problematik mit der engen Bebauung kann nicht behoben werden. Es ist aber zu diskutieren, ob hier die Strecke als Einbahnstraße umgewidmet werden sollte, damit zumindest die Situation sich nur in einer Fahrtrichtung einstellt.

Der Routenverlauf ist im gesamten Abschnitt über Wegweiser und ggf. Markierung kenntlich zu machen.

OTHo – Osttangente Hochlage (Niederberg - Arenberg - Arzheim - Asterstein - Pfaffendorfer Höhe - Horschheimer Höhe)

OTHo 7.	Abschnitt: Arzheim: Griesenbachstraße - Wirtschaftsweg																	
	Maßnahme: Prüfung zur Einrichtung einer Fahrradstraße																	
Mängel																		
Handlungskonzept	<table border="0"> <tr> <td rowspan="4">Umsetzung</td> <td><input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben</td> <td rowspan="2">Priorität</td> <td rowspan="2">Kosten:</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> im Bestand</td> <td><input type="checkbox"/> Hoch</td> <td><input type="checkbox"/> Hoch</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Mittel</td> <td><input type="checkbox"/> Mittel</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen</td> <td><input type="checkbox"/> Niedrig</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Niedrig</td> </tr> <tr> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Neubau</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben	Priorität	Kosten:	<input checked="" type="checkbox"/> im Bestand	<input type="checkbox"/> Hoch	<input type="checkbox"/> Hoch	<input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen	<input checked="" type="checkbox"/> Mittel	<input type="checkbox"/> Mittel	<input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen	<input type="checkbox"/> Niedrig	<input checked="" type="checkbox"/> Niedrig		<input type="checkbox"/> Neubau		
Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben		Priorität			Kosten:												
	<input checked="" type="checkbox"/> im Bestand			<input type="checkbox"/> Hoch	<input type="checkbox"/> Hoch													
	<input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen		<input checked="" type="checkbox"/> Mittel	<input type="checkbox"/> Mittel														
	<input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen	<input type="checkbox"/> Niedrig	<input checked="" type="checkbox"/> Niedrig															
	<input type="checkbox"/> Neubau																	

Bestandsbeschreibung

Der Abschnitt beginnt in der Erschließungsstraße Griesenbachstraße mit einer Fahrbahnbreite von 4 bis 4,5m, die außerhalb der Ortsdurchfahrt in einen Wirtschaftsweg gleicher Breite übergeht. Die Verkehrsstärke ist gering. Der Weg ist über VZ 253 für die Durchfahrt von Kraftfahrzeugen über 3,5t (außer Anlieger) gesperrt. Aus Asterstein kommend ist sie für alle Fahrzeuge mit Ausnahme Landwirtschaftlicher und Radverkehr (und Mofa) gesperrt. Es gilt 40 km/h. Die Strecke weist eine Längsneigung von 11,5% und 6,5% auf, liegt damit aber unter dem Wert der Parallelstrecke Blindtal mit 14,5 und 17 %.

Führung des Radverkehrs im Bestand

Es gilt Mischverkehr zusammen mit dem Kfz-Verkehr. Sie wird explizit als Schulweg ausgewiesen. Dies ist als Hinweis ausgeschildert.



OTHo – Osttangente Hochlage (Niederberg - Arenberg - Arzheim - Asterstein - Pfaffendorfer Höhe - Horchheimer Höhe)



Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Die Strecke wird trotz Verbotsschilderung vereinzelt aus Asterstein weiter als Durchfahrstrecke benutzt.


Der Querschnitt ist an einigen Stellen recht schmal, so dass ein Überholen der Radfahrer durch PKWs kritisch ist.

Handlungskonzept

Maßnahmenvorschläge

Da diese Strecke im Vergleich zum Blindtal eine um einiges geringere Längsneigung aufweist, wird diese Route eine höhere Gewichtung zugeschlagen. Sie dient u.a. auch als Schulweg (wie beschrieben). Um die Strecke hierzu mehr hervorzuheben ist die Empfehlung diese Verbindung vorrangig dem Radverkehr zu widmen und diese als Fahrradstraße auszuschildern. So haben bei Freigabe für PKW diese sich dem Radverkehr unterzuordnen. Radfahrer dürfen anders als jetzt Nebeneinanderfahren.

OTHo – Osttangente Hochlage (Niederberg - Arenberg - Arzheim - Asterstein - Pfaffendorfer Höhe - Horschheimer Höhe)

OTHo 8.	Abschnitt: Asterstein: Fritz-von-Unruh-Straße																
	Maßnahme: Wegweisung (und Markierung) der Routenführung																
Mängel																	
Handlungskonzept	<table border="0"> <tr> <td rowspan="5">Umsetzung</td> <td><input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben</td> <td rowspan="2">Priorität</td> <td rowspan="2">Kosten:</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> im Bestand</td> <td><input type="checkbox"/> Hoch</td> <td><input type="checkbox"/> Hoch</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Mittel</td> <td><input type="checkbox"/> Mittel</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen</td> <td><input type="checkbox"/> Niedrig</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Niedrig</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Neubau</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben	Priorität	Kosten:	<input checked="" type="checkbox"/> im Bestand	<input type="checkbox"/> Hoch	<input type="checkbox"/> Hoch	<input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen	<input checked="" type="checkbox"/> Mittel	<input type="checkbox"/> Mittel	<input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen	<input type="checkbox"/> Niedrig	<input checked="" type="checkbox"/> Niedrig	<input type="checkbox"/> Neubau		
Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben		Priorität			Kosten:											
	<input checked="" type="checkbox"/> im Bestand			<input type="checkbox"/> Hoch	<input type="checkbox"/> Hoch												
	<input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen		<input checked="" type="checkbox"/> Mittel	<input type="checkbox"/> Mittel													
	<input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen		<input type="checkbox"/> Niedrig	<input checked="" type="checkbox"/> Niedrig													
	<input type="checkbox"/> Neubau																

Bestandsbeschreibung

Die Fritz-von-Unruh-Straße liegt innerhalb eines Wohngebiets im Stadtteil Asterstein. Sie hat die Funktion einer Sammelstraße im Hauptverkehrsstraßennetz der Stadt. Die Verkehrsstärke ist gering. Sie ist Teil einer Tempo-30 km/h-Zone. Die Fahrbahnbreite beträgt 5,50 m und 6,50 m. Stellplätze befinden sich im Seitenraum in Senkrechtaufstellung.

Führung des Radverkehrs im Bestand

Es besteht Mischverkehr zusammen mit dem Kfz-Verkehr.



Mängelanalyse

Fahrkomfort Radverkehr

Die Führung der Hauptroute ist nicht gekennzeichnet


Handlungskonzept

Maßnahmenvorschlag

Fahrbahnbreite und zulässige Geschwindigkeit erfordern keine zusätzlichen Sicherheitsmaßnahmen.

Die Routenführung sollte über Wegweiser und ggf. Markierung auf der Fahrbahn verdeutlicht werden.

OTHo – Osttangente Hochlage (Niederberg - Arenberg - Arzheim - Asterstein - Pfaffendorfer Höhe - Horchheimer Höhe)

OTHo 9.	Abschnitt: Asterstein-Pfaffendorferhöhe: Am Kratzkopfer Hof				
	Maßnahme: Knotenumbau; Sanierung der Oberfläche; Berücksichtigung des Fußverkehrs über Trennung der Radfahrrichtungen durch die Anlage von Schutzstreifen bzw. Ausbau des Querschnitts;				
Mängel					
Handlungs-konzept	<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 30%;">Umsetzung</td> <td style="width: 40%;"> <input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input checked="" type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input checked="" type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau </td> <td style="width: 10%;"> Priorität <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig </td> <td style="width: 10%;"> Kosten: <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input checked="" type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig </td> </tr> </table>	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input checked="" type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input checked="" type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input checked="" type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig
Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input checked="" type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input checked="" type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input checked="" type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig		

Bestandsbeschreibung

Die Straße „Kratzkopfer Hof“ liegt außerhalb der OD und hat die Funktion einer wichtigen innerörtlichen Hauptverkehrsstraße im städtischen Verkehrsnetz. Die Verkehrsstärke ist mit 2.000°Fz/d (VERTEC, 2019) aber weniger stark. Die Fahrbahnbreite beträgt 6,5m, die zulässige Geschwindigkeit 50°km/h. Es verkehrt die Buslinie 27 (VRM GmbH, 2019). Der Knoten Lehrhohl / Fritz-von-Unruh-Straße / Am Kratzerkopfer Hof ist als abknickende Vorfahrt geregelt.

Radführung im Bestand

Im Knoten ist keine gesonderte Radverkehrsführung vorhanden. Ab der OD Grenze befindet sich ein baulich angelegter Zweirichtungsradweg der Breite 2 m auf westlicher Seite, welcher erst in der Pfaffendorfer Höhe in einen getrennten Zweirichtungsrad- und Gehweg der Breiten 2,0+1,5 m übergeht. In den Einmündungen ist der Radverkehr dem Kfz-Verkehr größtenteils bevorrechtigt. Die einmündete Straße Ellingshohl wird abgesetzt über eine Furt zusammen mit dem Fußgängerüberweg gequert. Durch Führungsgeländer und geringere Breiten ist sie aber nur ca. 1,50 m breit



OTHo – Osttangente Hochlage (Niederberg - Arenberg - Arzheim - Asterstein - Pfaffendorfer Höhe - Horschheimer Höhe)



Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Der Knoten Lehrhohl / Fritz-von-Unruh-Straße/ Am Kratzkopfer Hof ist breit aufgestellt und besitzt keine gesonderte Radverkehrsführung. Die Beziehung Lehrhohl - Fritz-von-Unruh-Straße hat als Schulweg des naheliegenden Schulzentrums eine hohe Bedeutung, findet aber keine Berücksichtigung in der Knotengestaltung.

Zwischen den Stadtteilen besteht kein Gehweg, so dass der Zweirichtungsradweg auch von Fußgängern genutzt wird. Zudem erfüllt er nicht die Breitenvorgaben der RAS 2006 (FGSV e.V., 2007) da Sicherheitsräume fehlen. Dies gilt analog auch für den getrennten Rad-/Gehweg beginnend an der OD Pfaffendorfer Höhe bis Abschnittsende Knoten Kratzkopfer Hof/ Ellingshohl.

Die Querung der Straße Ellingshohl ist durch das Gelände und der geringen Breite des Radwegs kritisch. Die Breite reicht nicht für Begegnungsverkehr. Zudem ist die Führung fahrtechnisch nicht komfortabel.

Fahrkomfort Radverkehr

Die Fahrbahnoberfläche des gesamten Abschnitts befindet sich in schlechtem Zustand.

Handlungskonzept

Maßnahmenvorschlag

Aufgrund der großen Fläche im Knoten der Lehrhohl/ Fritz-von-Unruh-Straße/ Am Kratzkopfer Hof/ Am Kratzkopfer Hof ist die Anordnung eines Minikreisels mit überfahrbaren Mittelinsel zu prüfen. Hier sollte der Radverkehr über die Fahrbahn geleitet werden.

OTHo – Osttangente Hochlage (Niederberg - Arenberg - Arzheim - Asterstein - Pfaffendorfer Höhe - Horchheimer Höhe)

Für die durchgehende Strecke ergeben sich mehrere Ausbaustufen:

Bestandsvariante 1:

Die vorhandene Fahrbahnbreite ist zur Einrichtung von beidseitigen Schutzstreifen zu schmal. Einseitig kann dieser angelegt werden, so dass eine Kernfahrbahn von 4,5 m verbleibt. Die Mittelmarkierung entfällt. Für die Gegenrichtung kann der vorhandene Zweirichtungsradweg in einen Einrichtungsradweg mit kombiniertem Gehweg umgewidmet werden. Die Möglichkeit der Freigabe als Radfahrer frei entgegen der Fahrtrichtung ist noch zu diskutieren, da dieser Weg auch als Schulweg genutzt werden könnte.

Bestandsvariante 2:

Der Zweirichtungsradweg wird Gehweg mit Freigabe für Radverkehr ausgeschildert und auf der Fahrbahn je Steigungsstrecke ein Schutzstreifen angeordnet.

Ausbauvariante 1:

Der vorhandene Zweirichtungsradweg ist als kombinierter Rad/Gehweg auf mindestens 2,50 m Breite auszubauen. Ggf. muss die Fahrbahn dafür verschmälert werden. Damit entfallen aber auch Schutzstreifen.

Ausbauvariante 2:

Analog Variante 2 nur mit zusätzlichem Ausbau der Fahrbahn zur Einrichtung von Schutzstreifen (eventuell Radfahrstreifen)

Beim Ausbau wird voraussichtlich Grunderwerb erforderlich sein. In den Bestandsvarianten ist die Oberfläche ist zu sanieren.

Die Einmündung Ellingshohl sollte umgestaltet und der Radverkehr im Blickfeld fahrbahnnah geführt bzw. auf die Fahrbahn geleitet werden. Damit kann dieser über eine Furt, welche rot eingefärbt sein sollte, die Kreuzung passieren kann. Die Gegenrichtung verbleibt auf der östlichen Straßenseite. Bei Umsetzung von Bestandsvariante 2 oder Ausbauvariante 1 ist eine Querung auf die linke Fahrbahnseite zu ermöglichen

Die Hauptroutenführung ist über Wegweisung und ggf. Markierung vorzunehmen.

OTHo – Osttangente Hochlage (Niederberg - Arenberg - Arzheim - Asterstein - Pfaffendorfer Höhe - Horchheimer Höhe)

OTHo 10.	Abschnitt: Pfaffendorfer Höhe: Von-Witzleben-Straße		
	Maßnahme: Teilumbau des Straßenquerschnitts zur Einrichtung regelkonforme Radverkehrsanlagen je Richtung inkl. des Knotenpunkts		
Mängel			
Handlungskonzept	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input type="checkbox"/> im Bestand <input checked="" type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input type="checkbox"/> Hoch <input checked="" type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig
			Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input checked="" type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig

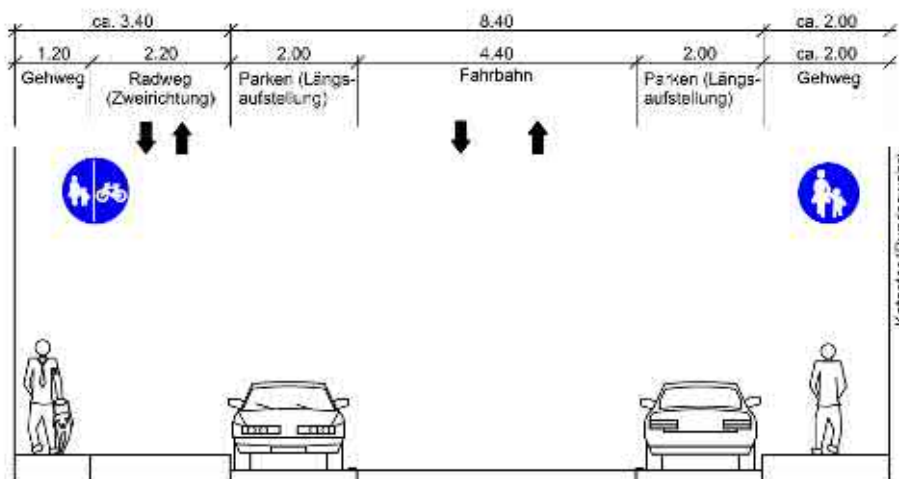
Bestandsbeschreibung

Der benannte Abschnitt der Route geht über die Von-Witzleben-Straße, welche die Funktion einer wichtigen innerörtlichen Hauptverkehrsstraße besitzt. Die Verkehrsbelastung beträgt 2.900°Fz/d mit einem Schwerverkehrsaufkommen von 2% (VERTEC, 2019). Es verkehrt die Buslinie°27. Die Breite der Fahrbahn beträgt ca. 8,4°m. Geparkt wird teilweise beidseitig auf der Fahrbahn, wodurch sich hier die Fahrbahnbreite auf 4,4°m verringert. In Richtung Horchheimer Höhe besteht in Teilabschnitten ein Längsgefälle von etwa 4,5 und 4,7%. Zu erwähnen ist, dass hier auch das Zentrum innere Führung der Bundeswehr liegt.

Führung des Radverkehrs im Bestand

Im Bestand besteht auf westlicher Seite ein getrennter Rad-/Gehweg. Der Radweg ist in Zweirichtungen freigegeben und hat die Breite 2,20 m, der Gehweg 1,2°m.

Ab der Alten Heerstraße wird der Radweg (als Einrichtungsradweg nur beschildert) getrennt vom Gehweg auf der 3,25 m breiten Kappe (Inkl. Geländer) geführt.



OTHo-Abb. 10-1: Systemquerschnitt der Von-Witzleben-Straße im Bestand

Knotenpunktgestaltung Von-Witzleben-Straße/ Alte Heerstraße

Der Knoten Anschluss B49 / Alte Heerstraße / Von-Witzleben-Straße ist durch eine Lichtsignalanlage geregelt. Es haben alle Zufahrten eine eigene Linksabbiegerspur bis auf die Von-Witzleben-Straße aus Richtung Horchheimer Höhe. Hier ist die Einrichtung platzbedingt nicht möglich. Der Rad-/Fußverkehr gibt es nur eine gemeinsame Furt auf westlicher Seite.

OTHo – Osttangente Hochlage (Niederberg - Arenberg - Arzheim - Asterstein - Pfaffendorfer Höhe - Horchheimer Höhe)



Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Der bestehende Zweirichtungsweg hat kein Sicherheitsraum zur Fahrbahn bzw. längsparkenden Fahrzeugen. Die 0,75cm nach RAST (FGSV e.V., 2007) eingerechnet reduziert seine Breite auf 1,45m und unterschreitet damit auch die VwV-StVO (BMVI, 2017). Des Weiteren ist die Gehwegbreite auch viel zu gering dimensioniert. Es besteht ein Konfliktpotential zwischen dem Rad- und Fußverkehr, aber auch zwischen dem Radverkehr untereinander.

Die Führung im Knoten über eine Furt schmaler Breite ist nicht ausreichend. Zudem fehlt ein Anschluss der Hauptroute aus der Alten Heerstr.

OTHo – Osttangente Hochlage (Niederberg - Arenberg - Arzheim - Asterstein - Pfaffendorfer Höhe - Horchheimer Höhe)

Fahrkomfort Radverkehr

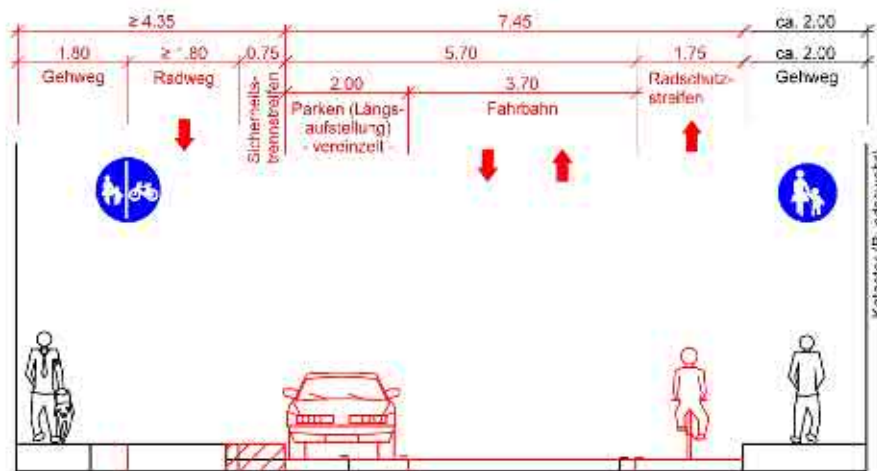
Die Oberfläche der Fahrbahn und des Rad-/Gehweg befindet sich in schlechtem Zustand. Der Verlauf der Hauptroute ist nicht ersichtlich.

Handlungskonzept

Maßnahmenvorschläge

Eine Anpassung des Straßenquerschnitts der Von-Witzleben-Straße ist zur Einrichtung einer richtlinienkonformen Radverkehrsführung erforderlich. Der Vorschlag ist ein Beispiel, der einen einfachen Umbau ansetzt:

Der westliche Fahrbahnrand wird zur Verbreiterung des Rad/Gehwegs auf je mindestens 1,8 m Breite plus Sicherheitsraum zurück gebaut. Die Fahrbahnbreite verringert sich damit auf 7,45m. Der Radweg wird nur noch in einer Richtung zugelassen. Für die Gegenrichtung wird ein 1,75 m breiter Fahrstreifen auf der Fahrbahn angelegt. Längsstellplätze sind nur noch einseitig in Abständen auf der Fahrbahn zugelassen. Sollte die Bundeswehr keine Einwände haben, kann die Fahrbahn nochmals reduziert werden um den baulichen Radweg zu erweitern.



OTHo-Abb. 10-2: Systemquerschnitt der Von-Witzleben-Straße Planung mit Umbauvorschlag

Maßnahmenvorschlag für den Knoten der Von-Witzlebenstraße/ Alte Heerstraße

Die Ausbauvariante der Streckenführung ist am Knotenpunkt der Von-Witzleben-Straße / Alte Heerstraße ist zu intrigieren. Die Breite der Zufahrt der Von-Witzleben-Straße aus Richtung Asterstein beträgt ca.11-12,2m. Hierdurch lassen sich Schutzstreifen je Seite von 1,5 bis 1,75 m errichten. Für die Fahrspur verbleiben 2,50-2,75 bzw. 3,0 m für den Linksabbieger. Eine gesicherte Überleitung vom baulich getrennten Radweg auf die Fahrbahn hat vor der letzten Kaserneneinfahrt zu erfolgen.

Die Zufahrt Horchheim lässt einen Schutzstreifen in Richtung Asterstein zu. Die Fahrbahn auf der Brücke ist 6,50 m breit. Die Gegenrichtung sollte auf der Kappe wie im Bestand, aber auch auf der Fahrbahn zugelassen sein. Zusätzlich ist die weit zurückgesetzte Haltelinie zu bewerten, ob diese nach einer Schleppkurvenprüfung noch so erforderlich ist, oder auch aufgrund der Sichtweite so angelegt wurde.

Die Zufahrt Alte Heerstr. hat eine 10 m breite Fahrbahn. Hier ist die Einrichtung beidseitiger Schutzstreifen nicht möglich. Ein Ausbau dieser Teils des Knotens mit Überprüfung der erforderlichen Länge des Abbiegerstreifens ist daher erforderlich. Vorrangig ist in einer ersten Umsetzung ein Schutzstreifen bergauf zu anzulegen. Talwärts entfällt dieser. Für Linksabbieger ist eine indirekte Führung mit zusätzlichem Signalgeber einzurichten.

Die gesamte Fahrbahnfläche sollte in Folge der Maßnahme saniert werden

OTHo – Osttangente Hochlage (Niederberg - Arenberg - Arzheim - Asterstein - Pfaffendorfer Höhe - Horchheimer Höhe)

OTHo 11.	Abschnitt: Horchheimer Höhe: Horchheimer Höhe			
	Maßnahme: Absenkung der zul. Geschwindigkeit auf 30°km/h			
Mängel				
Handlungs-konzept	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input type="checkbox"/> im Bestand <input checked="" type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input type="checkbox"/> Hoch <input checked="" type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input checked="" type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung

Die Straße Horchheimer Höhe durchquert den gleichnamigen Stadtteil von Koblenz. Sie hat die Funktion einer wichtigen innerörtliche Hauptverkehrsstraße. Markierte Längsparkplätze befinden sich vereinzelt auf der 6,0-6,5 m breiten Fahrbahn sowie baulich getrennt der neben Fahrbahn. Die zulässige Geschwindigkeit ist 50°km/h. Es verkehrt die Buslinie°6 (VRM GmbH, 2019).

Führung des Radverkhers

Hinter der Brücke im Zuge der B49 endet an der Einmündung „Am Dornsbach“ der getrennte Rad/Gehweg. Im restlichen Abschnitt besteht keine gesonderte Führung des Radverkehrs. Es gilt Mischverkehr.



Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Der bestehende Radweg und Fußweg ist viel zu gering dimensioniert und entspricht nicht den Vorgaben der RASt (FGSV e.V., 2007). Das Radwegende ist für Kfz-Fahrer hinter den parkenden Fahrzeugen schwer zu erkennen. Für die Gegenrichtung fehlt eine Radverkehrsanlage. Dies gilt analog im weiteren Verlauf der gesamten Strecke. Dabei beträgt die zul. Geschwindigkeit 50 km/h

Fahrkomfort Radverkehr

Der Routenverlauf mit Abzweig in die Erschließungsstraße ist nicht erkennbar. Die Oberfläche des Rad-/Gehwegs ist in einem schlechten Zustand

OTHo – Osttangente Hochlage (Niederberg - Arenberg - Arzheim - Asterstein - Pfaffendorfer Höhe - Horchheimer Höhe)


Handlungskonzept

Maßnahmenvorschlag

Fortführung der Maßnahme gemäß OTHo 10 bis zum Ende des Radwegs. Zur Verbesserung des Sichtfelds ist ein Längstellplatz zu streichen und eine Überleitung auf die Fahrbahn zu errichten. Die Oberfläche des Rad-/Gehwegs ist zu sanieren.

Die zulässige Geschwindigkeit ist ab der Einmündung der B49 auf 30°km/h zu senken.

Errichtung einer Wegweisung zur Kenntlichmachung des Verlaufs der Hauptroute.

OTHo 12.	Abschnitt:	Horchheimer Höhe: Im Junkerstück - An der Grünen Bank		
	Maßnahme:	Wegweisung (und ggf. Markierung) der Routenführung		
Mängel				
Handlungs-konzept	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input checked="" type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input type="checkbox"/> Hoch <input checked="" type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung

Der letzte Abschnitt der Osttangente Hochlage durchläuft die Straßen „Im Junkerstück“, „Auf der Grünen Bank“ und mündet anschließend in einen Rad-/Fußweg mit einer Breite von 2,5-3,0°m. Die 5,0 m breite Fahrbahn wird auch zum Parken in Längsaufstellung genutzt. Der gesamte Straßenzug ist eine Sackgasse. Er ist Teil einer Tempo 30-Zone.

Führung des Radverkehrs im Bestand

Es gilt Mischverkehr auf der Fahrbahn.

Mängelanalyse

Fahrkomfort Radverkehr

Der Routenverlauf mit Abzweig in den nach Lahnstein führenden Rad- und Gehweg ist nicht erkennbar.

Handlungskonzept

Maßnahmenvorschlag

Der Routenverlauf über Wegweiser und ggf. Markierung kenntlich darzulegen.

OTHo – Osttangente Hochlage (Niederberg - Arenberg - Arzheim - Asterstein - Pfaffendorfer Höhe - Horchheimer Höhe)

Literaturverzeichnis

BMVI. 2017. Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO). Vom 26. Januar 2001*In der Fassung vom 22. Mai 2017 (BAnz AT 29.05.2017 B8). s.l. : Bundesanzeiger Amtlicher Teil, 2017.

FGSV e.V. 2010. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln : Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., 2010. ISBN 978-3-941790-63-6.

—. **2007.** Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Ausgabe 2006. Köln : Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., 2007. ISBN 978-3-939715-21-4.

GEOPORTAL.KOBLENZ.DE. 2019. GEOPORTAL.KOBLENZ.DE. [WEB]. Koblenz : Stadtverwaltung Koblenz, 2019.

LBM Rheinland-Pfalz. 2015. Verkehrsstärkenkarte Rheinlandpfalz 2015. Koblenz : Landesbetrieb Mobilität Rheinlandpfalz, 2015.

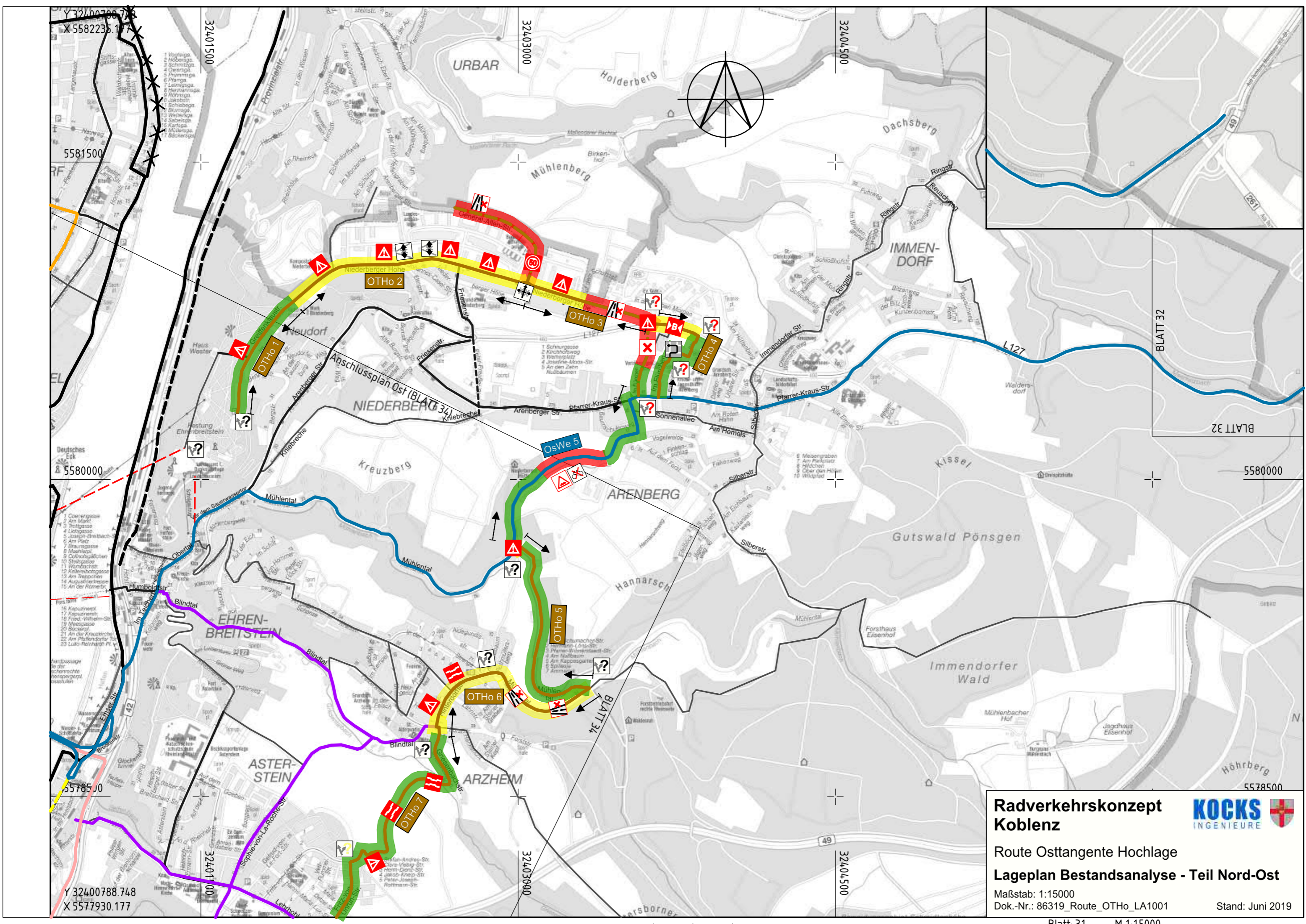
Stadtverwaltung Koblenz. 2018. Luftbilder Stadtgebiet Koblenz. Koblenz : Amt für Stadtvermessung und Bodenmanagement Stadt Koblenz, 2018.

VERTEC. 2019. Verkehrsstärkenkarte Koblenz DTV 2011/2012. Koblenz : VERTEC, 2019.

VRM GmbH. 2019. VRM Verkehrsverbund Rhein-Mosel GmbH. *Stadtlinienplan Koblenz.* [Online] 2019. [Zitat vom: 12. 01 2019.] http://www.vrminfo.de/fileadmin/data/pdf/Stadtliniennetze/Koblenz_innenstadt_Ruebenach_A2.pdf.

Aufgestellt
Koblenz, Juni 2019

KOCKS CONSULT GmbH
Beratende Ingenieure



Radverkehrskonzept Koblenz

Route Osttangente Hochlage

Lageplan Bestandsanalyse - Teil Nord-Ost

Maßstab: 1:15000
 Dok.-Nr.: 86319_Route_OTHo_LA1001
 Stand: Juni 2019

KOCKS INGENIEURE

Blatt: 31 M 1:15000

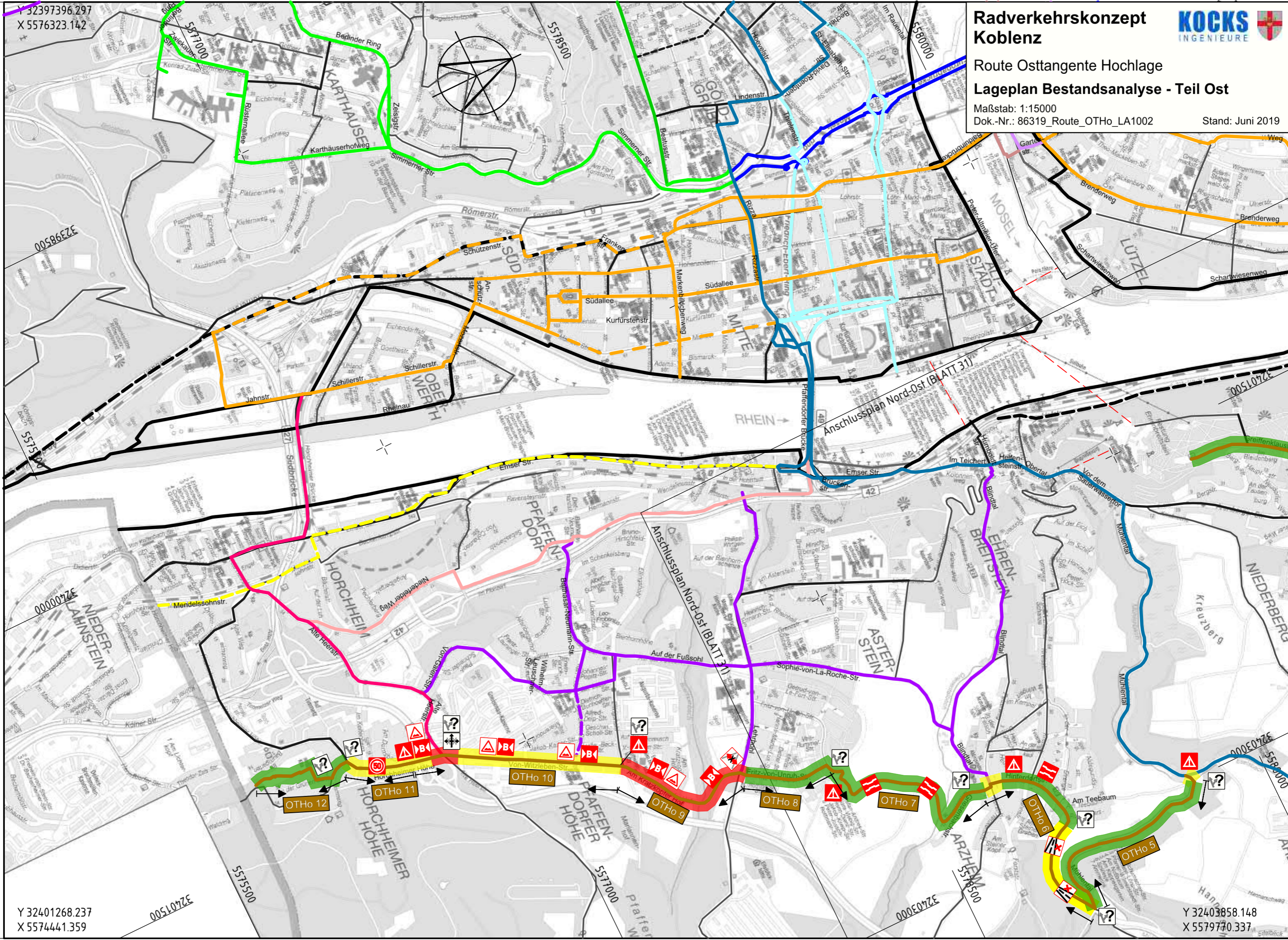
Y 32397396.297
X 5576323.142

**Radverkehrskonzept
Koblenz**

Route Osttangente Hochlage
Lageplan Bestandsanalyse - Teil Ost

Maßstab: 1:15000
Dok.-Nr.: 86319_Route_OTHo_LA1002

Stand: Juni 2019



Y 32401268.237
X 5574441.359

Y 32403858.148
X 5579770.337

**OWRa – Abzweig Rauental von OST-WEST Route
(Rauental – Büropark Moselstausee)**

Dokumentennr: 86319_Route OWRa_AA1001_b.docx

Stand: Juni 2019

Begleitende Lageplan-Dokumente:


















Lageplan Bestandsanalyse 86319_Route_OWRa_LA1001

Der Abzweig Rauental ist ein Verbindungsglied im Hauptstreckennetz zwischen der Ost-West Route und der Fernradroute Mosel und schließt hierrüber das geplante Schwimmbad sowie die Betriebe des anliegenden Büroparks an.

Inhaltsverzeichnis

Symbol – Beschreibung der Mängel	2
1. Rauental: Steinstraße	3
2. Rauental: Knoten B416 Schlachthofstr. - Karl-Tesche-Straße.	4
3. Rauental: Karl-Tesche-Straße – Willy-Brandt- Ufer.	6
Literaturverzeichnis	8

Symbol – Beschreibung der Mängel

Verkehrssicherheit	Für die vorgesehene Route ist hier kein Weg vorhanden, der als Rad- oder kombinierter Rad-/Gehweg verwendet werden kann. Ein Neubau ist erforderlich.	
Verkehrssicherheit	Die Hauptstraße liegt außerorts. Ein begleitender Rad-/Gehweg fehlt. Die zul. Geschwindigkeit liegt über 50 km/h.	
Verkehrssicherheit	Die Straße liegt innerorts. Eine eigene Radverkehrsführung fehlt. Es gilt Mischverkehr auf der Fahrbahn. Die zul. Geschwindigkeit ist 50 km/h.	
Verkehrssicherheit	Die bestehende Radverkehrsanlage erfüllt nicht die Mindestbreiten der RASSt 2006 (FGSV e.V., 2007) / ERA 2010 (FGSV e.V., 2010) (, Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung VwV-StVO (BMVI, 2017)). Damit sind unterschrittene Mindestbreiten als auch nicht berücksichtigte / nicht eingehaltene Sicherheitsräume gekennzeichnet. Die Bewertung der Radwegbreite differenziert sich auch anhand der Radverkehrsstärke (Hohe Verkehrsstärke erfordert eine größere Breite).	
Verkehrssicherheit	Hier befindet sich eine Engstelle auf der Strecke, wo die Radverkehrsanlage unterbrochen ist oder nicht regelkonform ausgeführt ist oder bei Mischverkehr der Begegnungsfall Kfz – Radverkehr nicht abgedeckt ist	
Verkehrssicherheit	punktueller Gefahrenstelle z.B. durch Einbauten (Laterne, Schilderpfosten,...), Einmündungen (schlechte Sicht), Überleitung auf die Fahrbahn, Konflikte mit Falschfahrern	
Verkehrssicherheit/ Komfort	Die Oberfläche des Radweg oder Fahrbahn ist in mangelhaftem Zustand. Hierrunter fallen auch unbefestigte Schotterwege	 / 
Verkehrssicherheit/ Komfort	Es fehlt eine gesicherte Querungsmöglichkeit für den Rad- (und Fuß-) verkehr	 / 
Komfort	Die Kreuzung / Einmündung berücksichtigt nicht alle Fahrbeziehungen in Bezug auf den Radverkehr	
Komfort	Der Verlauf der Radroutenführung ist unklar bzw. nicht eindeutig. Eine Orientierung fehlt	
Komfort	Die Führung des Radverkehrs an dieser Kreuzung / Einmündung ist umständlich und nur über einen Umweg gegeben	
Komfort	Die Fahrt des Radverkehrs ist durch Rückstau (vorrangig durch eine Lichtsignalanlage) behindert und weicht dadurch ggf. unerlaubt auf den Gehweg aus.	
Komfort	Die Querung der Kreuzung / Einmündung erfordert in der Summe sehr lange Wartezeiten. Damit sind sowohl Wartezeiten per Anforderungsschalter als auch Mehrfachquerungen durch die bei Querung aller Inseln mehrere Rotphasen zu beachten sind, gemeint	
Komfort	Auf der vorgesehenen Radhaupttroute befindet sich hier eine Treppenanlage	
Komfort	Die Durchfahrt oder Überfahrt (vorrangig an Brücken) ist für den Radverkehr untersagt. .	

OWRa 1.	Abschnitt:	Rauental: Steinstraße		
	Maßnahme:	Kenntlichmachung der Hauptroute durch Markierung der Stellplätze und Fahrrad-Piktogrammketten		
Mängel				
Handlungs-konzept	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input checked="" type="checkbox"/> im Bestand <input type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung

Die Steinstraße ist eine Querverbindung zwischen der Moselweißer Str. und Schlachthofstraße. Sie hat die Funktionalität als Sammelstraße, vorrangig zur Erschließung der angrenzenden Wohnbebauung im städtischen Verkehrsnetz. ÖPNV ist nicht vorzufinden. Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 30 km/h. Die DTV-Belastung beträgt 1000°Fz/d (VERTEC, 2019). Die Fahrbahnbreite liegt bei 7,5 m, wobei einseitig auf der Fahrbahn und gegenüberliegend auf dem breiten Gehweg geparkt wird. Es verbleibt eine Fahrbahnrestbreite von 5,5 m.

Führung des Radverkehrs im Bestand.

Im Bestand ist keine gesonderte Radverkehrsführung ausgewiesen. Die Querachse wird entscheidend für den geplanten Neubau des Schwimmbades.



Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Die vorhandene Fahrbahnbreite deckt den Begegnungsfall LKW-Fahrrad mit mindestens 4,7 m ausreichend ab. Es verbleibt ausreichend Sicherheitsraum zu den seitlich abgestellten Fahrzeugen. Die reduzierte Geschwindigkeit kommt dem positiv zu Gute. Dem Autofahrer ist die Achse als Radverkehrshauptroute kenntlicher zu machen.


Fahrkomfort Radverkehr

Die Routenabzweig von der Ost-Westroute ist nicht ausgeschildert.

Handlungskonzept

Maßnahmenvorschlag

Die zulässigen Längsstellplätze sind zu markieren, damit Falschparken sichtbar wird und Fahrzeuge kenntlich am Fahrbahnrand abgestellt werden müssen und nicht zu weit mittig stehen. Zudem wird empfohlen die Strecke hier mit Fahrrad-Piktogrammen auszustatten, die den Sicherheitsabstand zu den parkenden Fahrzeugen berücksichtigen. Die Querverbindung ist auszuschildern, gerade auch im Hinblick des geplanten Schwimmbades.

OWRa 2.	Abschnitt: Rauental: Knoten B416 Schlachthofstr. - Karl-Tesche-Straße.		
	Maßnahme: Umgestaltung der Kfz-Verkehrsführung zur Berücksichtigung des Radverkehr im Knotenpunkt		
Mängel			
Handlungskonzept	Umsetzung <input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input type="checkbox"/> im Bestand <input checked="" type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input type="checkbox"/> Hoch <input checked="" type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung

An diesem vierarmigen Knotenpunkt schließen die untergeordneten Straßen Steinstraße und Karl-Tesche-Straße an die durchgängige B416 – Schlachthofstraße an. Über die Karl-Tesche-Straße sind das nahegelegene Einkaufszentrum und der Büropark Moselstausee angebunden. Die Steinstraße dient als Sammelstraße und erschließt zudem das südlich angrenzenden Wohngebiets. Zur Vermeidung von Durchgangsverkehr, ist dem Kfz-Verkehr untersagt die Schlachthofstraße zu queren. In der Steinstraße ist nur Rechtsabbiegen gestattet und in der Karl-Tesche-Straße das Rechts- und Linksabbiegen. Im Feierabendverkehr ist bei der Ortsbegehung ein längerer Rückstau in der Karl-Tesche-Straße beobachtet worden.

Führung des Radverkehrs im Bestand

Die Führung des Radverkehrs ist im Bestand nicht berücksichtigt. Die Hauptroute soll anschließend in der Karl-Tesche-Straße, links in den kombinierten Rad-/Gehweg zum Willy-Brandt-Ufer geleitet werden. Der Zugang ist baulich abgetrennt.



Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Die Führung des Radverkehrs ist nicht berücksichtigt. Durch die eingeschränkten Abbiegemöglichkeiten besteht keine Quermöglichkeit der Schlachthofstraße für den Radverkehr, was zu Falschfahrten führen kann.

Durch den Rückstau am Feierabend ist auch der Radfahrer in der Fahrt beeinträchtigt. Er wird vorrangig auf den Gehweg ausweichen und im Konflikt mit Fußgängern stehen.

Fahrkomfort Radverkehr

Eine komfortable Anbindung an den kombinierten Rad-/Gehweg zum Willy-Brandt- Ufer ist nicht gegeben. Dadurch schwindet die Akzeptanz zur Nutzung und man verbleibt doch lieber auf der Fahrbahn.

Handlungskonzept

Maßnahmenvorschlag

Die Führung des Kfz-Verkehrs im Knoten ist teilweise umzulegen, um eine Durchbringung der Radverkehrsführung in den vorhandenen Breiten zu ermöglichen.

Die Karl-Tesche-Straße ist im Abschnitt zwischen der Abknickenden Vorfahrt und der Schlachthofstraße als Einbahnstraße in dieser Fahrtrichtung umzuwidmen. Der Gegenverkehr nutzt die parallelführende Ludwig-Erhard-Straße. Der wegfallende Fahrstreifen in der Karl-Tesche-Straße ist zur Einrichtung von zwei Radfahrstreifen, einen pro Fahrtrichtung, zu nutzen. Die Neuaufteilung des 10,5 m breiten Querschnitts ergibt sich beispielsweise zu:

3,5 Rechtsabbieger + 1,85 Radfahrstreifen (Geradeaus Richtung Süd Steinstraße) +3,25 Linksabbieger || 1,90 Radfahrstreifen (Richtung Nord) [m].

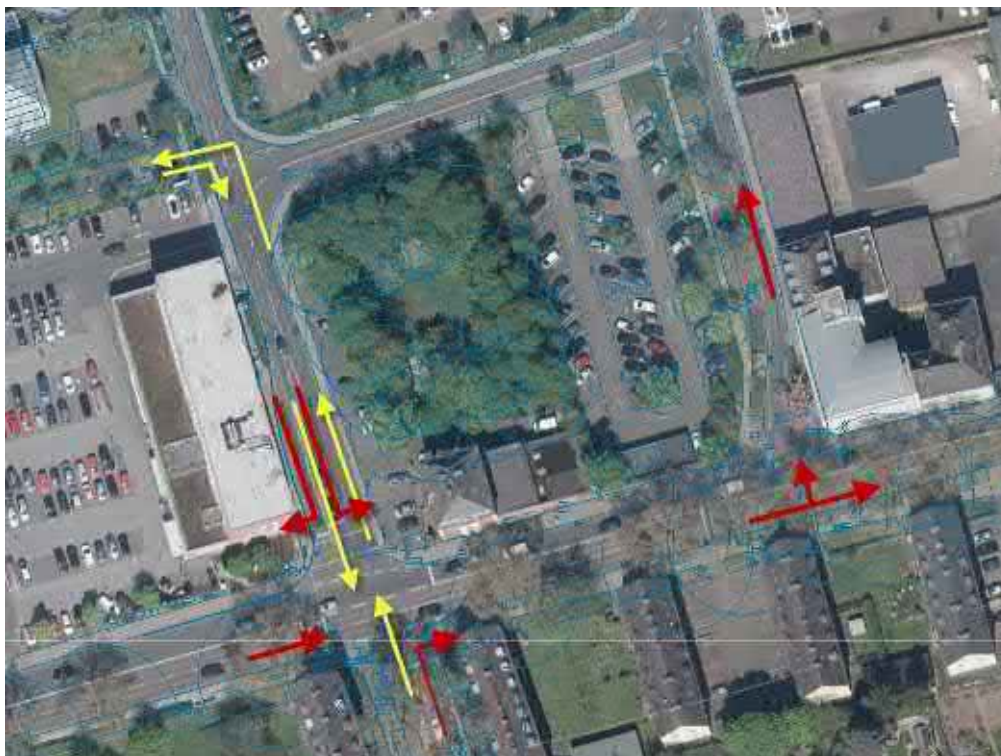
Vor der Beginn des Linksabbiegers wird folgende Querschnittsaufteilung der hier 6,5 m breiten vorgeschlagen:

1,60 Schutzstreifen + 3,0 Fahrstreifen || 1,90 Radfahrstreifen [m]

In der Steinstraße ist in Analogie ein Radschutzstreifen für die Geradeausrichtung zur Karl-Tesche-Straße unterzubringen. Die Neuaufteilung des 7,5 m breiten Querschnitts ergibt sich beispielsweise zu:


3,25 Mischspur (Richtung Süd) || 1,50 Radschutzstreifen (Geradeaus Richtung Nord Karl-Tesche-Straße) +3,25 Rechtsabbieger [m].

Für den Anschluss des kombinierten Rad-/Gehwegs zum Willy-Brandt-Ufer ist der Grünstreifen zurück zu bauen und direkt an der Fahrbahn anzubinden. Es muss für eine direkte Linksabbiegemöglichkeit in den Weg gesorgt werden. Die abknickende Vorfahrt ist dabei zu hinterfragen. Die Führung ist mit Wegweisern und ggf. über Markierung auszuschildern.



OWRa-Abb 2-1: Skizzenhafte Darstellung zum Vorschlag der Änderung der Kfz- (rot) und Radverkehrsführung (gelb) am Knoten Schlachthofstr – Steinstr. – Karl-Tesche-Str. [Luftbildgrundlage (Stadtverwaltung Koblenz, 2018)]

OWRa – Abzweig Rauental von OST-WESTRoute (Rauental – Büropark Moselstausee)

OWRa 3.	Abschnitt:	Rauental: Karl-Tesche-Straße – Willy-Brandt- Ufer.		
	Maßnahme:	Optimierung der Querungsmöglichkeiten im Knotenpunkt		
Mängel				
Handlungs-konzept	Umsetzung	<input type="checkbox"/> abgeschlossen / laufende Vorhaben <input type="checkbox"/> im Bestand <input checked="" type="checkbox"/> mit kleinen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> mit großen Umbaumaßnahmen <input type="checkbox"/> Neubau	Priorität <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	Kosten: <input type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig

Bestandsbeschreibung

Der kombinierte Rad/Gehweg beginnt an der Karl-Tesche-Str., endet am Willy-Brandt-Ufer und schließt hier am Mosel-Fernradweg an. Der Weg quert in seinem Verlauf nochmals die Karl-Tesche-Str und ein Stück weiter die Pastor-Klein-Straße. Seine Breite ist bis zum Knick 3 m anschließend 4 m.

Während die Pastor-Klein-Straße bereits neu gestaltet ist und in Höhe der Querung über eine Mittelinsel verfügt, ist die Pastor-Klein-Straße noch nicht umgebaut worden. Auf dem städtischen Luftbild ist die Querung von abgestellten Fahrzeugen behindert. Die Zufahrt ist über Findlinge gesperrt. Poller befinden sich dahinter.





Mängelanalyse

Verkehrssicherheit

Die Sichtverhältnisse an der Querung der Pastor-Klein-Straße sind durch die am Straßenrand abgestellten PKWs ungenügend, zudem können abgestellte Fahrzeuge den Fuß- und Radverkehr behindern. Es gibt keine Beleuchtung im Querungsbereich. Die Findlinge sind in der Dunkelheit schlecht zu sehen.



OWRa-Abb 3-1 Luftbilddarstellung der Querung an der Pastor-Klein-Str. [Luftbildgrundlage (Stadtverwaltung Koblenz, 2018)]

Fahrkomfort Radverkehr

Am Willy-Brandt-Ufer fehlt eine Wegweisung der Verbindungsrouten zur Ost-West Hauptroute.

Handlungskonzept

Maßnahmenvorschlag

Die Querung über die Pastor-Klein-Straße muss umgestaltet werden. Dabei sind die Planungen der Zufahrtswege des geplanten Schwimmbads mit zu integrieren.

Variante 1 ist eine Mittelinsel in Analogie zur Karl-Tesche-Straße.

Variante 2 ist ein vorgezogener Seitenraum. Sichtfelder müssen über Parkverbote und bauliche Elemente freigehalten werden.

Variante 3 ist die Einrichtung einer Teilaufpflasterung um den Kfz-Verkehr abzubremesen.

Am Willy-Brandt-Ufer ist der Routenabzweig auszuschildern. Dies sollte auch an den Ausfahrten vom Schwimmbad ergänzt werden.

Literaturverzeichnis

BMVI. 2017. Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO). *Vom 26. Januar 2001*In der Fassung vom 22. Mai 2017 (BAnz AT 29.05.2017 B8).* s.l. : Bundesanzeiger Amtlicher Teil, 2017.

FGSV e.V. 2010. *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA).* Köln : Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., 2010. ISBN 978-3-941790-63-6.

—. **2007.** *Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Ausgabe 2006.* Köln : Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., 2007. ISBN 978-3-939715-21-4.

GEOPORTAL.KOBLENZ.DE. 2019. GEOPORTAL.KOBLENZ.DE. [WEB]. Koblenz : Stadtverwaltung Koblenz, 2019.

LBM Rheinland-Pfalz. 2015. Verkehrsstärkenkarte Rheinlandpfalz 2015. Koblenz : Landesbetrieb Mobilität Rheinlandpfalz, 2015.

Stadtverwaltung Koblenz. 2018. Luftbilder Stadtgebiet Koblenz. Koblenz : Amt für Stadtvermessung und Bodenmanagement Stadt Koblenz, 2018.

VERTEC. 2019. Verkehrsstärkenkarte Koblenz DTV 2011/2012. Koblenz : VERTEC, 2019.

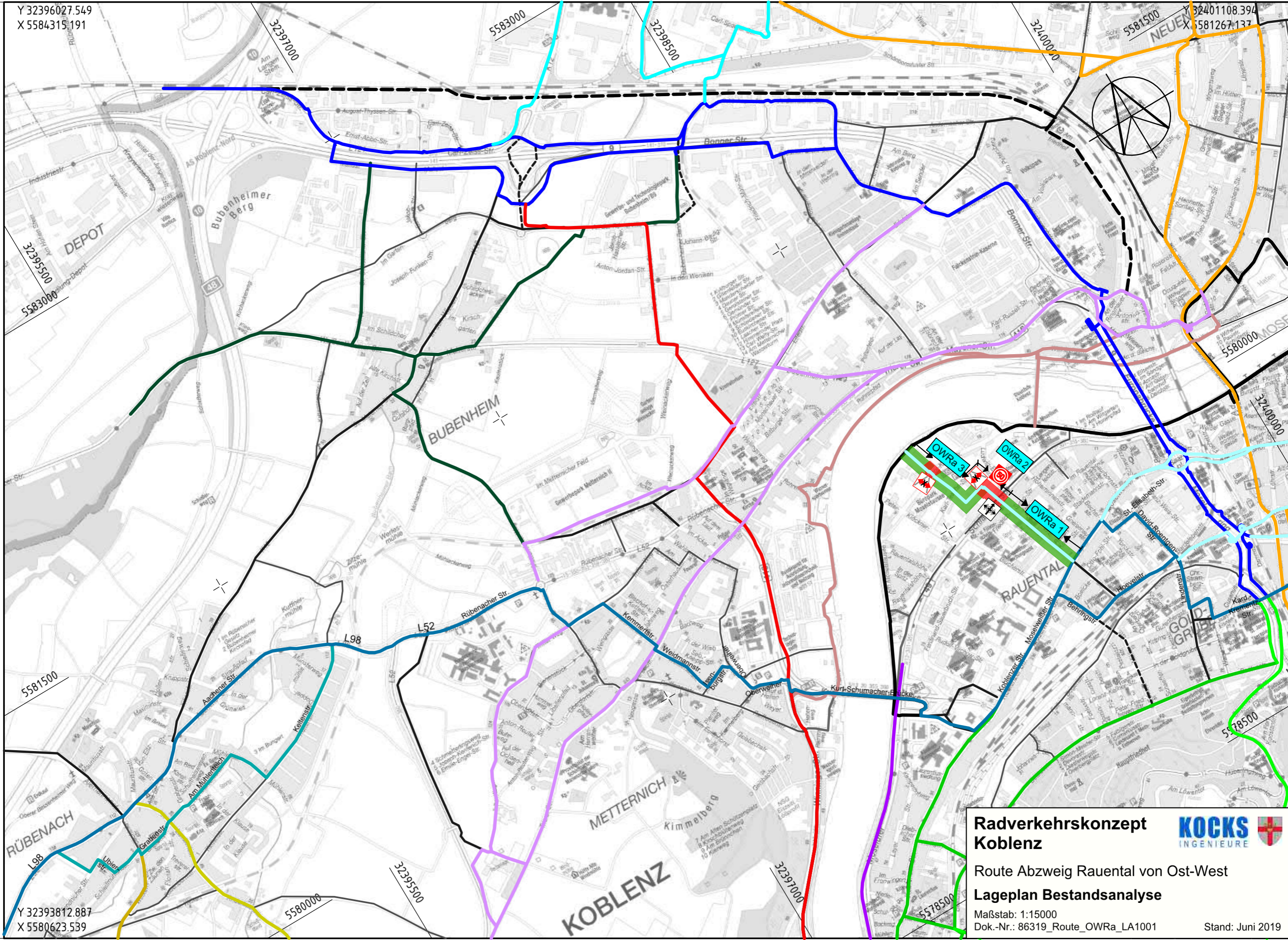
VRM GmbH. 2019. VRM Verkehrsverbund Rhein-Mosel GmbH. *Stadtlinienplan Koblenz.* [Online] 2019. [Zitat vom: 12. 01 2019.] http://www.vrminfo.de/fileadmin/data/pdf/Stadtliniennetze/Koblenz_innenstadt_Ruebenach_A2.pdf.

Aufgestellt
Koblenz, Juni 2019

KOCKS CONSULT GmbH
Beratende Ingenieure

Y 32396027.549
X 5584315.191

Y 32401108.394
X 5581267.137



Y 32393812.887
X 5580623.539

Radverkehrskonzept Koblenz

KOCKS INGENIEURE

Route Abzweig Raental von Ost-West

Lageplan Bestandsanalyse

Maßstab: 1:15000
Dok.-Nr.: 86319_Route_OWra_LA1001

Stand: Juni 2019