KOBLENZ VERBINDET.

Unterrichtungsvorlage

Vorlage: **UV/0049/2020**		Datum: 13.02.2020
Baudezernent		
Verfasser:	66-Tiefbauamt	Az.: 66.20.10/HEI
Betreff: **Trierer/Mayener Straße Radverkehrsführung**		
Gremienweg:		
03.03.2020	Ausschuss für Stadtentwicklung und Mobilität TOP öffentlich	☐ einstimmig ☐ mehrheitl. ☐ ohne BE ☐ abgelehnt ☐ Kenntnis ☐ abgesetzt ☐ verwiesen ☐ vertagt ☐ geändert ☐ Enthaltungen ☐ Gegenstimmen

Unterrichtung:

Die Trierer/Mayener Straße in Metternich / Lützel ist im Bereich zwischen der Rübenacher Straße und der Europabrücke eine klassifizierte Bundesstraße (B 416) mit einem DTV von 20.500-22.500 Kfz/24h. Mit Inbetriebnahme der Nordentlastung wird prognostiziert, dass sich der DTV um ca. 3.000 Kfz/24h reduziert. Die Straße ist besonders geprägt von Durchgangsverkehr zwischen der B9 und den Stadtteilen sowie Städten und Ortsgemeinden links der Mosel. Des Weiteren finden Anwohner- und Besucherverkehre statt. Die Straße ist außerdem eine wichtige und viel befahrene ÖPNV-Route. Der Streckenzug ist Teil des Hauptroutennetzes für den Radverkehr und ist insbesondere für die Koblenzer Stadtteile links der Mosel von Bedeutung.

Die Länge der Strecke beträgt rund 1,6 km mit 4 Fahrstreifen (zwei pro Richtung) und einer Fahrbahnbreite von insgesamt 12,0 m. Seit Mitte 2018 ist das Parken auf dem jeweils rechten Fahrstreifen beidseitig dauerhaft möglich. Davor war das Parken morgens (7-9 Uhr) stadteinwärts und abends (15-19 Uhr) stadtauswärts nicht erlaubt, um einen guten Verkehrsfluss zu ermöglichen. Der Feldversuch, das Parken dauerhaft beidseitig zuzulassen, wurde von einem Ingenieurbüro verkehrsplanerisch begleitet. Die Auswertung ergab, dass durch die Änderung der Verkehrsführung weder eine Überlastung des Streckenzuges noch Verkehrsverlagerungen stattgefunden haben und somit eine zweistreifige Führung auf der Trierer/Mayener Straße möglich ist.

Rad- und Fußverkehr verlaufen im Bestand im Seitenraum und sind durch einen ca. 5 cm hohen Bord voneinander getrennt. Der Radweg ist mit einer Breite von 1,50 m und einem fehlenden Sicherheitstrennstreifen zum Längsparken nicht regelkonform. Der Gehweg hat im Bereich zwischen Rübenacher Straße und Bubenheimer Weg i. d. R. eine Breite von 2,0 m. Zwischen dem Bubenheimer Weg und der B9 variiert die Breite zwischen 1,0 und 2,0 m mit extremen Engstellen von bis zu 0,60 m. Zudem werden stellenweise Mülltonnen dauerhaft auf dem Gehweg abgestellt. Solche Engstellen führen dazu, dass Fußgängerinnen und Fußgänger zwangsläufig auf den Radweg ausweichen müssen, wodurch Konflikte zwischen den zwei Verkehrsteilnehmenden entstehen. Die Stufe zwischen Rad- und Gehweg stellt ein Sturzpotential dar.

Um diese Konflikte zu lösen, sollen Fuß- und Radverkehr getrennt werden. Der Radverkehr kann unter den derzeit baulichen Rahmenbedingungen auf der Fahrbahn auf je 1,50 m breiten Schutzstreifen geführt werden. Es bleibt eine Restfahrbahnbreite von 6,50 m, d.h. die Fahrbahn wird dauerhaft auf einen Streifen je Richtung (3,25 m) reduziert. Somit muss der Schutzstreifen vom Kfz-Verkehr nicht überfahren werden. Am Fahrbahnrand kann einseitig weiterhin geparkt werden, die Parkstände werden wechselseitig markiert. Der alte Radweg kann dann vom Fußverkehr mitgenutzt werden. Durch die Reduzierung auf einen einseitigen Parkstreifen verändert sich die Anzahl der Parkstände wie folgt:

Bestand		zukünftig gem. Planung
Gesamt (beidseitiges Parken)	Tatsächlich beparkt (Zählung: 16.01.2019)	
228	179	120

Für den Radverkehr Richtung Lützel besteht im Anschluss die Möglichkeit, im Seitenraum über Rampen und eine Brücke, die über die B9 führt, nach Lützel zu gelangen. Hier wird zurzeit noch geprüft, ob es möglich ist, den Radverkehr in beiden Richtungen zuzulassen. Auch die Beschilderung soll im Nachgang verbessert werden, sodass die (Rad-) Verkehrsführung verständlicher wird. Die Universität kann über einen bestehenden Geh- und Radweg entlang der Winninger Straße, der eine komfortable Breite von 3,60 m misst und bis zum Knotenpunkt Kurt-Schumacher-Brücke führt, erreicht werden.

Zusätzlich sollen im Nachgang weitere Verbesserungen entlang des Streckenzuges geprüft werden:

1. Eine höhengleiche Querung am Knotenpunkt Trierer Straße/Rübenacher Straße, da für die Querung der Rübenacher Straße nur eine Unterführung vorhanden ist.
2. Eine zusätzliche Querung der Trierer Straße auf Höhe des Supermarktes Aldi, weil dort ein zusätzlicher Querungsbedarf besteht – sowohl für den Fußverkehr als auch für Radfahrende, welche bspw. vom Radweg entlang der Mosel über den Rohrerhof kommen.
3. Eine Umgestaltung des Knotenpunktes Karl-Russell-Straße inklusive einer höhengleichen Querung, da auch dort nur Unterführungen vorhanden sind. In diesem Zuge soll auch eine weiterführende Radverkehrsführung in Richtung Lützel auf der Fahrbahn überprüft werden.

Die Ummarkierung der Trierer Straße ermöglicht eine zeitnahe Lösung zur Verbesserung und Geschwindigkeitsoptimierung für den Radverkehr auf einer langen, durchgängigen Strecke. Nach Realisierung der Maßnahme soll anschließend geprüft werden, ob die Querschnittsbreiten der verschiedenen Verkehrsteilnehmer durch einen Vollausbau noch optimiert und zusätzlich Baumstandorte realisiert werden können.

Die Gesamtkosten belaufen sich auf rund 150.000 €, davon fallen ca. 50.000 € für die Lichtsignalanlagen an, die im Zuge der Ummarkierung geändert werden müssen.

Die erforderlichen Auszahlungsermächtigungen stehen im Konsumtiven Haushalt bei Produkt 5441 Bundesstraßen zur Verfügung. Die Maßnahme soll nach Inkrafttreten der Haushaltssatzung für das Haushaltsjahr 2020 durchgeführt werden.

Auswirkungen auf den Klimaschutz:
Durch die Verbesserung des Radwegenetzes wird die Attraktivität für den Radverkehr verbessert. Da der Radverkehr eine klimaneutrale Alternative zum KfZ-Verkehr ist, werden sich das Klima und Luftverhältnisse in der Stadt verbessern.