



Beschlussvorlage

Vorlage: BV/0260/2019		Datum: 19.03.2019			
Baudezernent					
Verfasser:	66-Tiefbauamt	Az.: 66.2/Ar			
Betreff:					
Festlegung einer Entwurfsvariante für die Radwegführung in der Beatusstraße					
Gremienweg:					
16.05.2019	Stadtrat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	TOP öffentlich	<input type="checkbox"/> Enthaltungen		<input type="checkbox"/> Gegenstimmen	
06.05.2019	Haupt- und Finanzausschuss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	TOP öffentlich	<input type="checkbox"/> Enthaltungen		<input type="checkbox"/> Gegenstimmen	
09.04.2019	Fachbereichsausschuss IV	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	TOP öffentlich	<input type="checkbox"/> Enthaltungen		<input type="checkbox"/> Gegenstimmen	

Beschlussentwurf:

Der Stadtrat beauftragt die Verwaltung, zur Verbesserung der Radwegführung in der Beatusstraße eine Straßenplanung gemäß der Variante

- 1) „Herstellung eines durchgängigen Schutzstreifens zwischen der Simmerner Straße und dem Heiligenweg sowie eines Radfahrstreifens ab dem Heiligenweg bis in die Hohl“
- 2) Herstellung eines Schutzstreifens zwischen der Simmerner Straße bis zur Lindenstraße sowie eines Radfahrstreifens zwischen dem Heiligenweg und der Hohl“

bis zur Leistungsphase einer Entwurfsplanung zu erstellen und auf deren Basis anschließend mögliche Förderprogramme zu prüfen.

Begründung:

Im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Koblenz ist die Beatusstraße als städtische Hauptradroute vorgesehen. Da der heutige Radweg in der Beatusstraße mehrere Defizite aufweist, soll nun die zu planende Vorzugsvariante festgelegt werden.

Heutige Defizite:

- Keine durchgängige Führung des Radverkehrs
- Abschnittsweise schlechter Zustand der unterschiedlichen Oberflächen
- Vorhandene Breitenmaße häufig nicht regelwerkskonform
- Zu geringer Sicherheitsraum zu längsparkenden Pkw (Unfallgefahr)
- teilweise höhenversetzte bauliche Trennung von Geh- und Radweg (Sturzgefahr)
- Risiko für Radfahrer an Einmündungen
- Häufig Spiegelunfälle durch zu schmale Fahrbahn

Im Zuge der Planung wurde eine Hauptvariante 1 (**durchgängiger Schutzstreifen**) entwickelt, aus der sich grundsätzlich mehrere Untervarianten z. B. durch den Entfall von heutigen Parkplätzen in

Teilbereichen der Beatusstraße ableiten lassen. Es besteht aufgrund der vorhandenen Fahrbahnbreite schon heute fast im gesamten Streckenabschnitt zwischen der Lindenstraße und dem Heiligenweg die Möglichkeit einen beidseitigen durchgängigen Schutzstreifen für Radfahrer unter Verzicht auf die südlich gelegenen Parkplätze anzulegen (nur durch Markierungsarbeiten).

Die hohen Ausbaurkosten der Variante 1 ergeben sich daher größtenteils nur durch den gleichzeitig vorgesehenen Erhalt der Parkplätze in der Beatusstraße.

Insbesondere in den Bereichen zwischen der Simmerner Straße und dem Beatusbad (Ausbauanfang) und zwischen dem Heiligenweg und der Hohl (Ausbauende) ist heute keine regelwerkskonforme Radwegführung vorhanden.

Die Planung sieht daher bei beiden Varianten für den Bereich zwischen der Simmerner Straße und dem Beatusbad das Aufmarkieren eines Schutzstreifens in Richtung Innenstadt vor (für den Knotenpunkt an der Simmerner Straße ist noch eine Detailplanung zu erstellen!). Hierdurch kann der kombinierte Geh- und Radweg auf der nördlichen Seite statt wie heute im Zweirichtungsverkehr dann im Einrichtungsverkehr geführt werden, was den Komfort und die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer erhöht. Hierfür müssen voraussichtlich 3-4 Bäume im Grünstreifen entfernt werden. Die Kosten werden aufgrund kleinerer Umbauarbeiten auf ca. 50.000 € geschätzt.

Für den verkehrlich am stärksten belasteten Bereich (ca. 10.000 KFZ/Tag) zwischen dem Heiligenweg und der Hohl sieht die Planung bei beiden Varianten den Einbau eines Radfahrstreifens für beide Richtungen vor.

Hierfür ist in dem genannten Streckenabschnitt der komplette Umbau an beiden Fahrbahnrandern (Bordanlagen und Gehwege) erforderlich. Der Radfahrer erhält somit unter gleichzeitiger Beibehaltung einer regelwerkskonformen Fahrbahnbreite für KFZ eine eigene, nur für ihn zur Verfügung gestellte Fläche, **die von KFZ nicht befahren werden darf**. Insbesondere am Fußgängerüberweg vor der Schule führt dies zu einer deutlichen Verbesserung der Sicherheit für Radfahrer und Fußgänger, da der Radfahrer auf einem eigenen, abgetrennten Sonderfahrstreifen und nicht mehr über den ohnehin schon schmalen, für den Radverkehr ungeeigneten Gehweg geführt wird. Für diese Lösung ist geringfügiger Grunderwerb auf dem Schulgelände erforderlich. Die Stellplätze vor der Straße „In der Hohl“ müssen grundsätzlich entfallen. Die einzige Möglichkeit diese Parkplätze im direkten Umfeld zu erhalten, wäre durch Parkplätze parallel zur Fahrbahn, für die allerdings Parkplatzflächen der Berufsschule erworben werden müssten. Die Kosten für diesen Ausbaubereich werden auf ca. 750.000 € geschätzt.

Die beiden Varianten unterscheiden sich somit nur in dem Bereich zwischen dem Beatusbad und dem Heiligenweg.

Variante 1 (Hauptvariante) sieht ab dem Beatusbad einen beidseitig durchlaufenden Schutzstreifen von 1,50 m Breite neben der 4,50 m breiten Fahrbahn für Radfahrer vor. Um „Parken“ weiterhin aufrecht zu erhalten ist ein Umbau auf beiden Fahrbahnseiten (Bordanlagen und Geh- Radwege) erforderlich, was sich stark auf die Herstellungskosten auswirkt. Ab der Follmannstraße ist für ca. 250 m in Richtung Heiligenweg kein Umbau im Seitenraum vorgesehen, da dieser Bereich bereits heute schon häufig nicht beparkt ist. Die Anlegung eines Schutzstreifens ist hier aufgrund der vorhandenen Fahrbahnbreite nur durch Markierungsarbeiten möglich. Ab der Station 1+200 sieht die Variante 1 aufgrund der vorhandenen Parksituation wieder den Umbau der Seitenräume auf einer Länge von ca. 300 m vor. Durch Verzicht auf diese Parkmöglichkeiten (weitestgehend Parkplätze für Schüler) ließen sich bei der Variante 1 ca. 650.000 € einsparen.

Die Variante 1 stellt gegenüber der Variante 2 bezüglich dem Fahrbahnquerschnitt eine durchgehend straßenplanerisch regelwerkskonforme Lösung dar, da sowohl die Defizite in den Oberflächen

beseitigt als auch regelwerkskonforme Breitenmaße (inkl. 0,50 m Sicherheitsraum zu parkenden PKW) hergestellt und auch die Führung in den Einmündungen verbessert werden können. Aufgrund der erforderlichen Verschiebung der Bordanlagen und dem vorgesehenen Erhalt der Hauptfahrbahn wird das Dachprofil der Straße (Querneigung) hierdurch zukünftig etwas aussermittig liegen, was bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h als akzeptabel eingestuft wird und ggf. bei einer zukünftigen Instandhaltungsmaßnahme an der Fahrbahn wieder angepasst werden kann. Aufgrund des Erhalts der Hauptfahrbahn müssen zur besseren höhenmäßigen Anpassung an den Bestand voraussichtlich teilweise Rundborde als Abgrenzung zwischen Fahrbahn/ Radweg und den Parkständen eingeplant werden. Insbesondere durch die Aufrechterhaltung des „Parkens“ betragen die **Gesamtkosten für die dargestellte Variante 1 gemäß erster Grobkostenschätzung ca. 3,1 Mio. €**. Die o. g. Kosten von 800.000 € für die Herstellung von Radfahrstreifen zwischen dem Heiligenweg und der Hohl sowie von Schutzstreifen zwischen der Simmerner Straße und dem Beatusbad sind darin bereits enthalten. Des Weiteren ist auch die komplette Erneuerung der Straßenbeleuchtung in der Beatusstraße (geschätzte Kosten ca. 450.000 €) darin bereits berücksichtigt.

Die **Variante 2** sieht zwischen dem Beatusbad und dem Heiligenweg nur eine Oberflächenerneuerung (Unterhaltungsmaßnahme) der vorhandenen Geh- und Radwege und die genannten baulichen Verbesserungen am Bauanfang und Bauende vor.

Bezüglich der Breiten der einzelnen Wege (Straße, Gehweg, Radweg) würde im gesamten Abschnitt zwischen dem Beatusbad und dem Heiligenweg keine Verbesserung erfolgen. Einzig Defizite wie die schlechte Oberfläche und auch die Höhenversätze zwischen Gehweg und Radweg könnten so verbessert werden. Bezüglich dem Sicherheitsabstand des Radweges zu parkenden PKW (aufgehende Türen) als auch der Situation in den Einmündungsbereichen würde keine Verbesserung erfolgen. Die Parksituation bliebe unverändert. Im Bereich zwischen dem Beatusbad und dem Ende der Parallelfahrbahn der Beatusstraße soll zusätzlich durch den Einbau von mobilen Elementen verhindert werden, dass parkende Fahrzeuge bis in den nördlichen Radweg hineinstehen. Dennoch bliebe der Radweg in diesem Abschnitt zu schmal und wäre somit grundsätzlich nicht regelwerkskonform. Die Kosten für diese Instandsetzung der Gehwege und Radwege werden je nach vorhandenem Untergrund gemäß erster Grobkostenschätzung auf ca. 700.000 € geschätzt. Die Straßenbeleuchtung wird im Gegensatz zu Variante 1 nicht erneuert. **Die Gesamtkosten der Variante 2 betragen** einschließlich der Herstellung der Radfahrstreifen zwischen dem Heiligenweg und der Hohl sowie den Schutzstreifen zwischen der Simmerner Straße und dem Beatusbad **demnach ca. 1.500.000 €**.

Kostenzusammenstellung:

Abschnitt	Kosten bei Var. 1	Kosten bei Var. 2
Simmerner Str. bis Beatusbad	50.000 €	50.000 €
Beatusbad bis Heiligenweg	2.300.000 €	700.000 €
Heiligenweg bis Hohl	750.000 €	750.000 €
Gesamtkosten	3.100.000 €	1.500.000 €

Die Variante 2 stellt im Prinzip eine erste Ausbaustufe der Variante 1 dar, so dass die Variante 1 (durchgängiger Schutzstreifen) auch in einer zweiten Ausbaustufe noch zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt werden kann. Allerdings können die vorher genannten Sicherheitsdefizite im Bereich zwischen dem Beatusbad und dem Heiligenweg durch die Variante 2 vorerst nicht vollständig beseitigt werden.

Beide Varianten müssen im Knotenpunktbereich Beatusstraße/ Heiligenweg noch auf die Ausbauplanung des Knotenpunktes angeglichen werden.

Eine Förderung im Rahmen des Bundeswettbewerbes Klimaschutz wurde bereits in 2018 beantragt und abgelehnt. Auf Basis einer Entwurfsplanung sollen andere Fördermöglichkeiten geprüft werden (z. B. nach LVFGKom/ LFAG). Voraussichtlich wäre wenn überhaupt nur die Variante 1 förderfähig. Inwieweit nur für den kurzen Ausbaubereich zwischen dem Heiligenweg und der Hohl eine Förderung möglich ist, kann erst nach Festlegung der Vorzugsvariante und in Abhängigkeit des jeweiligen Förderprogramms geprüft werden.

Stellungnahme des Radverkehrsbeauftragten:

Die Beatusstraße ist für den Radverkehr eine sehr wichtige Achse und daher auch eine zentrale Hauptroute im VEP 2030. Sie verbindet die Stadtteile Lay, Bisholder, Güls, Metternich und Goldgrube mit dem Bahnhof bzw. der Innenstadt, der Südstadt, dem Oberwerth und allen rechtsrheinischen Stadtteilen. Schon heute wird diese Hauptroute stark genutzt. Unter Berücksichtigung der bis 2030 gewollten Verdopplung des Radverkehrs in Koblenz (siehe VEP 2030), ist es unbedingt notwendig in der Beatusstraße eine sichere, regelkonforme Radverkehrsführung herzustellen. Aktuell ist dies nicht der Fall.

Radfahrstreifen, wie sie zwischen Heiligenweg und Hohl geplant sind, sind laut ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) die beste und sicherste Lösung. Schutzstreifen, wie sie in Variante A zwischen Heiligenweg und Beatusbad geplant sind, sind bei den Verkehrszahlen der Beatusstraße in diesem Abschnitt eine mögliche Alternative.

In Variante 2 ist die Sicherheit der Radfahrenden allerdings für einen großen Teil der Beatusstraße nicht gewährleistet. Die fehlenden Sicherheitsabstände zu den Türen der parkenden Kfz sind ein großes Risiko. Unfälle von Radfahrenden mit sich plötzlich öffnenden Türen führen oft zu schweren Kopfverletzungen und Knochenbrüchen.

Im Allgemeinen ist die Führung des Radverkehrs im Seitenraum deutlich gefährlicher, als eine gesicherte Führung auf der Fahrbahn. Dies haben vielfältige Studien gezeigt. Dies gilt insbesondere, wenn zwischen Radweg und Fahrbahn Fahrzeuge parken, wie es in der Beatusstraße der Fall ist. Bei der Führung im Seitenraum werden Radfahrende oft von abbiegenden und aus Einfahrten und Einmündungen kommenden Fahrzeugen übersehen, was zu schweren Unfällen führen kann. Auf der Fahrbahn ist der Radverkehr immer im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs.

Hinzukommt, dass die Geschwindigkeit des Radverkehrs im Seitenraum der Beatusstraße durch die Belagserneuerung der Variante 2 steigen würde. Auch durch die Zunahme von Pedelecs steigt die Durchschnittsgeschwindigkeit des Radverkehrs. Beides erhöht die Gefahr für Radfahrende aus den oben genannten Gründen. Durch die zu geringen Breiten im Seitenraum wird damit auch der Fußverkehr stärker gefährdet.

Somit erhält bzw. verstärkt Variante 2 einen für den Radverkehr gefährlichen, regelwidrigen Zustand und ist aus Sicht des Radverkehrs ungeeignet. Eine sichere, dem Regelwerk entsprechende Führung des Radverkehrs ist in der Beatusstraße nur auf der Fahrbahn möglich, so wie es in Variante 1 geplant ist. Auch durch den oben beschriebenen Wegfall von Parkplätzen ist eine sichere, regelwerkskonforme Radverkehrsführung auf der Fahrbahn möglich.

Finanzierung

Für die Verbesserung der Radwegführung in der Beatusstraße wurden im Investitionshaushalt 2019, auf Basis einer Verpflichtungsermächtigung aus dem Nachtragshaushalt 2018, unter dem Projekt P661150 „Ausbau Rad-/ Gehweg Beatusstraße“ Haushaltsmittel in Höhe von 230.000 Euro veranschlagt. Des Weiteren wurde im Haushalt 2019 mit Kassenwirksamkeit in 2020 eine Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 500.000,00 € für die Umsetzung eines ersten Bauabschnittes eingestellt. Die Gesamtkosten von 3,1 Mio € sind im Investitionshaushalt dargestellt.

Nach derzeitigem Stand ist davon auszugehen, dass der Ausbau der Seitenbereiche (komplette Variante 1 sowie Ausbauende bei Variante 2) eine Ausbaubeitragspflicht auslöst. Eine Konkretisierung ist aufgrund des hohen Aufwandes erst nach Festlegung einer Vorzugsvariante bzw. im Zuge der weiteren Entwurfsplanung möglich.