



## Beschlussvorlage

Vorlage: <b>BV/0277/2021</b>		Datum: 22.04.2021			
<b>Dezernat 4</b>					
Verfasser:	66-Tiefbauamt	Az.: 66.20.10/HEI			
<b>Betreff:</b> <b>Änderungsvorschlag zur Radverkehrsmaßnahme Beatusstraße</b>					
Gremienweg:					
24.06.2021	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		Enthaltungen	Gegenstimmen
14.06.2021	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		Enthaltungen	Gegenstimmen
11.05.2021	Ausschuss für Stadtentwicklung und Mobilität	<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		Enthaltungen	Gegenstimmen

### Beschlussentwurf:

Der Stadtrat

- 1) hebt den Beschluss (BV/0260/2019 – Festlegung einer Entwurfsvariante für die Radwegführung in der Beatusstraße) vom 16.05.2019 auf und
- 2) beauftragt die Verwaltung, die Entwurfsplanung zur Verbesserung der Radwegführung in der Beatusstraße gemäß der Lagepläne 02.16/21.04.21/02.01, 02.16/21.04.21/02.02, 02.16/21.04.21/02.03 und 02.16/21.04.21/02.04 anzupassen.

### Begründung:

Die Radverkehrsachse Beatusstraße ist als städtische Hauptroute festgesetzt. Da der heutige Radweg mehrere Defizite aufweist, soll eine verbesserte und regelkonforme Radverkehrsführung gefunden werden. Die bisherige Planung sah in den meisten Bereichen beidseitige 1,50 m breite Schutzstreifen vor (Restfahrbahnbreite 4,50 m). Um möglichst viele Parkplätze zu erhalten, wäre ein beidseitiger Anbau der Fahrbahn erforderlich. Aufgrund kurzfristig anstehender Glasfaserarbeiten zur Verbesserung der Breitbandversorgung der Berufsbildenden Schulen in der Beatusstraße sieht die Verwaltung die Möglichkeit, eine mindestens ebenso gute Radverkehrsführung zu erreichen, die mit weniger Aufwand und Kosten verbunden ist.

Im Mittelteil der Beatusstraße – zwischen den Berufsschulen und dem Haupteingang am Friedhof – wird noch im Frühjahr 2021 auf der südlichen Straßenseite (Friedhofsseite) ein neues Glasfaserkabel im bestehenden Rad- und Gehwegbereich verlegt. Im Zuge dieser Arbeiten können die seit Jahren bestehenden Oberflächenschäden am getrennten Rad- und Gehweg behoben werden. Dabei wird der Trennbord herausgenommen und die Asphaltoberfläche flächendeckend erneuert. Diese Arbeiten werden vom Eigenbetrieb „Kommunaler Servicebetrieb Koblenz“ (EB 70) als Dienstleister durchgeführt. Die Kosten für die Erneuerung der Straßenoberfläche belaufen sich auf 140.000 € und werden über das konsumtive Straßenunterhaltungsbudget gedeckt (Produkt 5411 „Gemeindestraßen“).

Die Radverkehrsführung soll im Zuge dieser Maßnahme wie folgt geändert werden (ergänzend zu den Erläuterungen sind Abschnittslagepläne in den Anlagen zur Beschlussvorlage beigelegt):

Von West nach Ost:

- Abschnitt In der Hohl – Heiligenweg:
  - Beidseitige Schutzstreifen (Breite: je 1,85 m)
  - Beidseitiger Anbau erforderlich
  - Restfahrbahnbreite 6,00 m (aufgrund höherer Kfz-Verkehrsstärken)
  - Parken entfällt
- Einmündung Heiligenweg:
  - neuer Kreisverkehr in Planung, Radverkehrsführung auf der Fahrbahn im Kreisverkehr
- Abschnitt Heiligenweg – Johannes-Junglas-Straße:
  - Beidseitige Schutzstreifen (Breite: je 1,50 m)
  - Restfahrbahnbreite 4,50 m
  - Kein Umbau erforderlich
  - Parken entfällt
- Abschnitt Johannes-Junglas-Straße – Lindenstraße:
  - Stadteinwärts: gemeinsamer Rad-/Gehweg im Seitenraum (Breite mindestens 3,25 m zzgl. 0,75 m Sicherheitstrennstreifen; Maßnahme EB 70)
  - Stadtauswärts: Schutzstreifen (Breite: 1,85 m)
  - Einseitiger Anbau erforderlich
  - Restfahrbahnbreite 7,50 m (inkl. Parkraum)
  - Parken weiterhin möglich
- Abschnitt Lindenstraße – Simmerner Straße:
  - Beidseitige Schutzstreifen (Breite: 1,50 m, Ausnahme im Knotenpunktbereich)
  - Einseitiger Anbau erforderlich
  - Restfahrbahnbreite 4,50 m
  - Längsparkstände statt Schrägparkstände vor dem Mercedes-Gebäude; somit können zusätzliche Baumstandorte realisiert werden

Die vorgeschlagene Planung ermöglicht eine regelkonforme und komfortable Radverkehrsführung. Stadtauswärts wird eine durchgängige Radverkehrsführung auf einem Radschutzstreifen erreicht. Im Bereich der Senkrechtparkstände soll durch sogenannte „Radstoppbalken“ verhindert werden, dass parkende Fahrzeuge in den Schutzstreifen reinragen. Stadteinwärts wird auf jeweils langen Abschnitten zwischen zwei Radverkehrsanlagen gewechselt (Schutzstreifen/gemeinsamer Geh-/Radweg). Der gemeinsame Geh-/Radweg ist mit einer Breite von mindestens 3,25 m komfortabel, zusätzlich kann ein Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m zu den Längsparkständen gewährleistet werden.

Am Fußgängerüberweg (FGÜ) zum Eingang des Hauptfriedhofs auf Höhe der Eduard-Müller-Straße konnten in einer Verkehrszählung die nach Regelwerk R-FGÜ (*Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen*) erforderlichen Nutzerzahlen nicht nachgewiesen werden. Da die Fußgängerquerungen zu gering sind, wird im Zuge der Umbaumaßnahme beabsichtigt, den FGÜ nicht wieder anzuordnen. Stattdessen wird der Seitenraum auf der Friedhofseite weiter vorgezogen, sodass nur noch eine Restfahrbahn von 4,75 m und der Schutzstreifen von 1,85 m gequert werden müssen. Zudem werden Rad- und Fußverkehr in diesem Bereich getrennt, sodass die Konflikte zwischen geradeausfahrenden Radfahrern und querenden sowie vom Friedhof kommenden Fußgängern reduziert werden. Auf der gegenüberliegenden Seite wird die Pflasterfläche angehoben, sodass ein

angemessener Wartebereich für Fußgänger entsteht. Die Sichtbeziehungen zwischen Fußgängern, Radfahrern und dem Fahrzeugverkehr werden durch diese Maßnahmen zusätzlich verbessert und die Erkennbarkeit der Querungsstelle hervorgehoben. Die Anordnung oder der Wegfall des FGÜ werden im Verlauf der Planung von der Straßenverkehrsbehörde im Sinne ihrer hoheitlichen Aufgaben weiter geprüft. Die Änderung der Radwegführung ist unabhängig dieser Überlegungen. Sie nimmt keinen Einfluss auf die Entscheidungen bezüglich des FGÜ und kann ungeachtet dessen umgesetzt werden.

Die Gesamtkosten für die neue Planung belaufen sich nunmehr auf rund 2,4 Mio. €. Die Gesamtkosten für die zuletzt beschlossene Planung lagen bei rund 3,1 Mio. €. Im Nachtragshaushaltsplan 2021 wird beim Projekt P661150 „Ausbau Rad-/ Gehweg Beatusstraße“ eine haushaltmäßige Korrektur erfolgen.

Die Verwaltung beabsichtigt, das neue Förderprogramm des Bundes „Stadt und Land“ für die Investitionsmaßnahme (mit Ausnahme der o.g. konsumtiven Maßnahme durch den EB 70) zu nutzen und Fördermittel zu akquirieren. Dabei ist eine Förderquote von bis zu 90 % der förderfähigen Kosten (nach bisheriger Kostenschätzung 2,07 Mio. €) bei finanzschwachen Kommunen möglich; der Regelfördersatz beläuft sich auf 75 % der förderfähigen Kosten. Eine Realisierung der Gesamtmaßnahme innerhalb der Förderperiode bis Ende 2023 wird seitens der Verwaltung positiv bewertet.

**Anlage/n:**

Plan Nr.: 02.16/21.04.21/02.01

Plan Nr.: 02.16/21.04.21/02.02

Plan Nr.: 02.16/21.04.21/02.03

Plan Nr.: 02.16/21.04.21/02.04

Plan „Übersichtsplan“

Ursprünglicher Beschluss, der aufgehoben werden soll (BV/0260/2019)

**Historie:**

19.06.2018: UV/0224/2018

16.05.2019: BV/0260/2019

12.11.2019: UV/0357/2019

16.03.2021: UV/0078/2021

**Auswirkungen auf den Klimaschutz:**

Die Maßnahme hat zum Ziel, den Radverkehr in der Beatusstraße sicherer und attraktiver zu gestalten. Im Effekt soll sich das städtische Radverkehrsaufkommen erhöhen und das Fahrrad als klimafreundliches Verkehrsmittel weiter gestärkt werden. Zudem besteht die Möglichkeit, neue Baumstandorte zu realisieren.