



Beschlussvorlage

Vorlage: BV/0583/2023/1		Datum: 10.11.2023	
Dezernat 4			
Verfasser:	66-Tiefbauamt	Az.: 66.20.10/Tur	
Betreff: Ausbau Rad-/Gehweg Beatusstraße			
Gremienweg:			
16.11.2023	Stadtrat	<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mehrheitl.
		<input type="checkbox"/> abgelehnt	<input type="checkbox"/> Kenntnis
		<input type="checkbox"/> verwiesen	<input type="checkbox"/> vertagt
		<input type="checkbox"/> Enthaltungen	<input type="checkbox"/> Gegenstimmen
	TOP	öffentlich	
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> ohne BE
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> abgesetzt
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> geändert

Beschlussentwurf:

Der Stadtrat beschließt die ergänzte Entwurfsplanung zum Ausbau des Rad-/Gehwegs Beatusstraße gemäß der Lagepläne Nr. 1-10 (Plan-Nr.: 70036/10254611, 70036/10206463, 70036/10206596, 70036/10206603, 70036/10206604, 70036/10206605, 70036/10206607, 70036/10206608, 70036/10256141, 70036/10256142) und beauftragt die Verwaltung mit der Umsetzung der Maßnahme.

Begründung:

Änderungen zur BV/0583/2023 sind in kursiv gekennzeichnet.

Die Verwaltung plant seit einigen Jahren die Änderung der Radverkehrsführung in der Beatusstraße. Ein Beschluss wurde hierfür bereits am 24.06.2021 im Stadtrat herbeigeführt (BV/0277/2021).

Seitdem wurde die Entwurfsplanung fertiggestellt und ein Antrag auf Zuwendungen im Rahmen des Sonderprogramms „Stadt und Land“ des Bundes eingereicht. Der Bewilligungsbescheid wurde der Stadt Koblenz Ende August übergeben.

Die Ausführungsplanung wird derzeit vom planenden Ingenieurbüro erstellt. Die Ausschreibungsunterlagen für die Baumaßnahme sind erstellt, noch in diesem Jahr soll der Bauvertrag geschlossen werden. Baubeginn ist für Anfang 2024 vorgesehen.

Einige Vorschläge aus der ASM Sitzung wurden seitdem in die Planung eingearbeitet. Daher möchte die Verwaltung die Entwurfsplanung und die Anpassungen seit 2021 nochmal vorstellen.

Allgemeines:

Alle Furten der Radfahr- oder Schutzstreifen werden rot eingefärbt.

Alle Querungsstellen werden dort, wo es möglich ist, differenziert gemäß den neuen Straßenbaudetails der Stadt Koblenz hergestellt.

Von West nach Ost:

- Abschnitt In der Hohl – Heiligenweg:
 - Bisher wurden für die Radverkehrsführung beidseitige **Schutzstreifen** mit 1,85 m Breite geplant. Nach Rücksprache mit dem Fördergeber werden nunmehr alle Bereiche mit einer Breite von 1,85 m als **Radfahrstreifen** geplant. Dies entspricht auch den Vorstellungen des Radentscheids.
 - Im Bereich der Querungshilfe kann der Radstreifen in Fahrtrichtung Karthause zumindest als Schutzstreifen durchgezogen werden. Der Radverkehr muss sich hier nicht, wie zuvor geplant, vor der Querungshilfe in den fließenden Verkehr einsortieren. In Fahrtrichtung Zentrum ist dies aufgrund der Platzverhältnisse nicht möglich.
 - Die Restfahrbahnbreite beträgt hier, aufgrund höherer Kfz-Verkehrsstärken, wie gehabt 6,00 m
 - Das Parken entfällt weiterhin im gesamten Abschnitt
- Einmündung Heiligenweg:
 - Der neue Kreisverkehr befindet sich in Planung. Die Radverkehrsführung erfolgt gemäß Regelwerk auf der Fahrbahn des Kreisverkehrs.
- Abschnitt Heiligenweg – Johannes-Junglas-Straße:
 - Hier ergeben sich keine Änderungen. In diesem Abschnitt sind weiterhin ohne Umbau beidseitig 1,50 m breite Schutzstreifen mit einer Restfahrbahnbreite von 4,50 m geplant.
 - Das Parken entfällt weiterhin in gesamten Abschnitt
 - Gegenüber der Johannes-Junglas-Straße wurde bereits im Zuge des Glasfaserausbaus 2021 eine Nullabsenkung gebaut, die ein komfortables Abbiegen von und in die Johannes-Junglas-Straße ermöglicht. Radfahrende, die von der Beatusstraße nach links in die Johannes-Junglas-Straße abbiegen, behindern somit den von hinten kommenden Radfahrenden nicht.



- Abschnitt Johannes-Junglas-Straße – Lindenstraße:
 - Stadteinwärts wurde bereits der gemeinsame Rad-/Gehweg im Seitenraum im Zuge des Glasfaserausbaus saniert (Breite mindestens 3,25 m zzgl. 0,75 m Sicherheitstrennstreifen)
 - Stadtauswärts ist nun nicht mehr ein Schutzstreifen, sondern ein Radfahrstreifen in einer Breite von 1,85 m vorgesehen
 - Gegenüber der Follmannstraße sowie Dominicusstraße werden Seitenraumvorziehungen vorgesehen. Diese dienen zum einen der barrierefreien Querung von zu Fuß Gehenden, zum anderen wird eine zusätzliche Nullabsenkung zur Querung von Radfahrenden vorgesehen. In Abstimmung mit dem Stadtbaummanagement werden Teile dieser Seitenraumvorziehung begrünt und mit Bäumen bepflanzt.
 - Das Parken ist weiterhin möglich

- Abschnitt Lindenstraße – Simmerner Straße:
 - Auch hier ergeben sich keine Änderungen. Es sind weiterhin beidseitige Schutzstreifen mit einer Breite von 1,50 m und einer Restfahrbahnbreite von 4,50 m geplant
 - Die Ausleitung des stadteinwärts fahrenden Radverkehrs vor der Querungshilfe wurde bereits im Zuge des Glasfaserausbaus 2021 hergestellt. Diese hat sich gut bewährt.



- Vor dem Mercedes-Gebäude werden, wie bereits vorgestellt, Längsparkstände statt Schrägparkstände angelegt; somit können zusätzliche Baumstandorte realisiert werden.

Parken:

	Aktuell vorh. Parkstände	tatsächliche Parkbelegung				Parkstände gem. Planung
		innerhalb der Schulzeit bis ca. 12 Uhr		außerhalb der Schulzeit ab 19 Uhr		
		Pkw	> 3,5 t	Pkw	> 3,5 t	
In der Hohl – Heiligenweg	20	18	2	4	1	0
Heiligenweg – Sandgaßweg	15	16	0	0	0	0
Sandgaßweg – Johannes- Junglas-Str.	45	32	1	8	0	0
Johannes- Junglas-Str. – Follmannstr.	28	19	3	9	4	22
Follmannstr. – Parallelstraße Beatusstr.	33	0	1	1	2	28
Parallelstraße Beatusstr. – Eduard- Müller-Str.	17	4	2	0	2	16
Eduard- Müller-Str. – Lindenstr.	35	32	1	27	1	35
Lindenstr. – Simmerner Str.	14	14	0	14	0	8
Summe	207	135	10	63	10	109

Die Parkstände entlang der Beatusstraße sind zurzeit nur zum Teil bewirtschaftet (lediglich zwischen der Follmannstraße und Eduard-Müller-Straße). Dies ermöglicht nicht nur Anwohnern, sondern auch Pendlern oder Schülern die Möglichkeit, zentrumsnah unbegrenzt kostenfrei zu parken. Im Bereich der Parkraumbewirtschaftung kann gegen entsprechende Gebühr bis zu 4 Stunden geparkt werden. Anwohner mit Bewohnerparkausweis sind dazu berechtigt, ohne Ticket und über die Höchstparkdauer hinaus zu parken.

Ein Großteil der Parkstände im Bereiche von In der Hohl bis zur Follmannstraße wird von Schülern der BBS beparkt. Erkennbar ist dies daran, dass die Bereiche abends außerhalb der Schulzeit um rd. 75 % weniger beparkt werden.

Im Bereich zwischen Sandgaßweg und der Bushaltestelle Friedhof West sind wenige Gewerbetreibende ansässig. Hier ist vorstellbar, dass nicht nur Schüler, sondern auch einige Besucher

auf der Straße parken. Östlich der Bushaltestelle ist allerdings auch ein städtischer Parkplatz vorhanden, auf dem momentan zwischen 7 und 20 Uhr 2 Stunden lang geparkt werden darf (außerhalb dieser Zeiten kann dort unbegrenzt geparkt werden). Hier waren in den Beobachtungszeiträumen noch sehr viele freie Parkplätze vorhanden. Dieser kann also i. d. R. von möglichen Kunden problemlos genutzt werden.

Für die Abschnitte von der Follmannstraße bis zur Simmerner Straße zeigt die Parkraumbilanz, dass der Parkraumbedarf auch nach Umgestaltung der Beatusstraße entlang der Straße gedeckt wird. Zusätzlich zu den Parkständen entlang der Beatusstraße stehen auch weiterhin die Senkrechtparkstände entlang der Parallelstraße Beatusstraße zur Verfügung, von denen zurzeit ein Teil bewirtschaftet ist. Auch in diesem Bereich waren in den Betrachtungszeiträumen sowohl tagsüber als auch abends immer freie Parkplätze verfügbar (rd. 20-35 frei von ca. 90 Parkständen).

Anlage/n:

BV_0277_2021
Lageplan_Nr_1
Lageplan_Nr_2
Lageplan_Nr_3
Lageplan_Nr_4
Lageplan_Nr_5
Lageplan_Nr_6
Lageplan_Nr_7
Lageplan_Nr_8
Lageplan_Nr_9
Lageplan_Nr_10
VEP-Verträglichkeit

Finanzielle Auswirkungen:

Die investiven Kosten der Maßnahme belaufen sich auf 2,4 Mio. € und stehen im Teilhaushalt 10 „Bauen, Wohnen und Verkehr“ bei Projekt P661150 „Ausbau Rad-/Gehweg Beatusstraße“ zur Verfügung.

Für die Investitionsmaßnahme werden über das Förderprogramm des Bundes „Stadt und Land“ Fördermittel akquiriert. Der Förderbescheid dafür liegt seit August dieses Jahres vor. Die Förderquote liegt bei 90 % der förderfähigen Kosten.

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.

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
24.06.2021: BV/0277/2021
31.10.2023: Vorberatung der BV/0583/2023 im ASM → ungeändert beschlossen
06.11.2023: Vorberatung der BV/0583/2023 im HuFA → ungeändert beschlossen