



# Beschlussvorlage

Vorlage: <b>BV/0184/2026/2</b>		Datum: 12.05.2026	
<b>Dezernat 4</b>			
Verfasser:	66-Tiefbauamt	Az.: 66.20.10/Turner	
<b>Betreff:</b>			
<b>Maßnahmen zur Verbesserung des Rad- und Fußverkehrs auf der Balduinbrücke und Beruhigung des Altstadtbereichs "Alte Burg", "Florinsmarkt" und "Auf der Danne"</b>			
Gremienweg:			
28.05.2026	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
	TOP	<input type="checkbox"/> Enthaltungen	<input type="checkbox"/> Gegenstimmen
	öffentlich		
18.05.2026	Haupt- und Finanzausschuss	<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mehrheitl.
		<input type="checkbox"/> abgelehnt	<input type="checkbox"/> Kenntnis
		<input type="checkbox"/> verwiesen	<input type="checkbox"/> vertagt
	TOP	<input type="checkbox"/> Enthaltungen	<input type="checkbox"/> Gegenstimmen
	öffentlich		

## Beschlussentwurf:

Der Ausschuss nimmt die geplanten Maßnahmen zu den radverkehrs- und fußverkehrsverbessernden Maßnahmen an der Balduinbrücke im Zuge eines Verkehrsversuchs gem. der Lagepläne Nr. 02.63\_LP5\_26.01\_2026-03-27, 02.63\_LP5\_26.02\_2026-03-27, 02.63\_LP5\_26.03\_2026-03-27 und 02.63\_LP5\_26.04\_2026-03-27 zur Kenntnis und stimmt der Verwendung der hierfür vorgesehenen konsumtiven Haushaltsmittel zu.

Der Stadtrat beauftragt die Verwaltung, im Vorfeld einer Beschlussfassung über den Umbau des Kreuzungsbereiches (Lageplan Nr. 02.63\_LP5\_26.04\_2026-03-25) ein Verkehrskonzept für die Altstadt zu erarbeiten und zur Beschlussfassung vorzulegen, das sich vom Peter-Altmeier-Ufer bis zum Friedrich-Ebert-Ring erstreckt.

## Begründung:

Die Balduinbrücke über die Mosel stellt eine zentrale Verbindung für den ÖPNV, Rad- und Fußverkehr zwischen den linksrheinischen nördlichen Koblenzer Stadtteilen (Lützel, Neuendorf, Wallersheim, Kesselheim) und der Altstadt / dem Zentrum dar. Neben den Verkehrsarten des Umweltverbundes wird die Balduinbrücke auch vom Kfz-Verkehr intensiv genutzt. Aufgrund der eingeschränkten Flächenverfügbarkeiten auf der historischen Brücke stellt die Optimierung der Verkehrsführung eine Herausforderung dar.

Angesichts der hohen Bedeutung der Balduinbrücke im Radverkehrsnetz (Radhaupttroute, Pendlerradroute) soll eine Verbesserung der Bestandssituation erzielt werden. Dies ist u. a. Bestandteil des Verkehrsentwicklungsplans als auch des Maßnahmenprogramms Radentscheid.

In den Planungsbereich fällt der Anschluss an den Bestand auf Höhe der Bushaltestelle „Koblenz Lützel Balduinbrücke“, die gesamte Balduinbrücke und der Anschluss an die Burgstraße / An der Moselbrücke.

## Ausgangslage

Die Balduinbrücke verfügt lediglich über einen einseitigen Seitenraum mit insgesamt 3,60 m Breite. Im Bestand teilt sich dieser auf einen Radweg mit 1,50 m Breite sowie einen 2,10 m breiten Gehweg auf. Der Radweg verfügt über keinen Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn. Insbesondere zwischen Frühjahr und Herbst findet verhältnismäßig viel Rad- und Fußverkehr über die Brücke statt (in der Spitzenstunde circa 165 zu Fuß Gehende und 140 Radfahrende).

Die vorhandene Gehwegbreite erschwert das sichere Begegnen von zu Fuß Gehenden, insbesondere wenn es sich um Personen mit erhöhtem Platzbedarf handelt (Kinderwagen, Rollstuhl, etc.). Zu Stoßzeiten müssen zu Fuß Gehende immer wieder auf den Radweg ausweichen. Zudem finden wiederholt Ausweichmanöver von Radfahrenden auf den Gehweg statt. Grund dafür sind Überholmanöver von schnelleren Radfahrenden oder das Ausweichen von rechtswidrig entgegenkommendem Radverkehr. Letzteres findet insbesondere deshalb im Seitenraum statt, weil am Knoten Burgstraße auf der Fahrbahn eine Linksabbiegemöglichkeit in Richtung Altstadt / Deutsches Eck fehlt.

Da die derzeitige Verkehrsführung überwiegend Konflikte und Unsicherheiten zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden verursacht, wird – angesichts einer fahrrad- und fußverkehrsorientierten Nahmobilität in Koblenz sowie der Planung einer durchgängigen Nord-Süd-Achse für den Radverkehr – eine Neugestaltung erforderlich.

Aktuell bestehen im Wesentlichen die folgenden **Konfliktpunkte / Mängelsituationen**:

- a) Getrennter Geh- und Radweg auf der Ostseite der Brücke:
  - Hohes Fuß- und Radverkehrsaufkommen führt mitunter zu gegenseitigen Behinderungen im Seitenraum
  - Etwa 1/3 der stadteinwärts Radfahrenden fährt unerlaubt entweder auf dem Gehweg oder entgegen der zulässigen Fahrtrichtung auf dem Radweg
  - Bedingt durch die schmale Fahrspur stadtauswärts erfolgt ein dichtes Vorbeifahren von Lkw und Bussen am Hochbord; seitlich abstehende Außenspiegel ragen mitunter in das Lichtprofil des Radwegs
- b) Schutzstreifen stadteinwärts
  - Missachtung der durchgezogenen Mittellinie oder fehlender seitlicher lt. StVO vorgeschriebener Mindestabstand von 1,50 m beim Überholen von Radfahrenden durch den Kfz
- c) Fehlende Linksabbiegemöglichkeit stadteinwärts in die Burgstraße
  - Fördert das „Geister-Radfahren“ stadteinwärts auf dem Geh- und Radweg
  - Fördert die Nutzung der für Radfahrende gesperrten Gehweg-Spindel in Lützel
  - Erfordert ein Rechtsabbiegen (U-Turn) in die Straße „Am Wolfstor“ und führt zu weiteren Konfliktsituationen in der Engstelle an der Gehwegrampe zum Peter-Altmeier-Ufer (= Netzlücke im Verlauf des internationalen Rhein-Radwegs)

Die Konflikte sind seit vielen Jahren bekannt und durch zahlreiche Petitionen belegt. Auch die Rücksprache mit der Polizei hat den Handlungsbedarf im Konfliktfeld auf dem Geh- und Radweg bestätigt.

### Planerische Zielsetzung

Eine nachhaltige Förderung des Fuß- und Radverkehrs erfordert eine sichere und komfortable Infrastruktur mit weitestgehender Trennung, um Konflikte zu vermeiden und insbesondere die schwächste Verkehrsart – den Fußverkehr – verkehrssicher zu führen. Um die Erreichbarkeit der Altstadt zu verbessern und Umwege zu vermeiden, ist es erforderlich, Radfahrenden von der Balduinbrücke kommend das Linksabbiegen in die Burgstraße zu ermöglichen.

Die planerische Zielsetzung orientiert sich an den o. g. Mängeln und berücksichtigt die Umsetzung im Bestand ohne kostenintensive bauliche Veränderungen an Brücke und Straßenraum. Im Einzelnen gelten folgende Ziele:

- Aufwertung des Fuß- und Radverkehrs
- Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Entflechtung zwischen Rad- und Fußverkehr im Seitenraum der Balduinbrücke
- Neues Angebot des Linksabbiegens für den Radverkehr stadteinwärts in die Burgstraße
- Verkehrsberuhigung der Altstadt, Einfahrtsverbot für Kfz-Verkehr in die Burgstraße, im Hinblick auf die angestrebte Verkehrsberuhigung um den Florinsmarkt
- Personenunterführungen an der Einmündung Burgstraße bleiben zunächst erhalten
- Änderungen im Bestand – möglichst geringer baulicher Aufwand bei spürbaren positiven

Effekten für die Verkehrsführung

- Vermeidung neuer Gefahrenpunkte auf den prognostizierten Kfz-Umfahrungsstrecken

Zur Erreichung der planerischen Ziele werden folgende Maßnahmen durchgeführt:

### **1. Kreisverkehrsplatz am Knoten An der Moselbrücke / Burgstraße / Balduinbrücke (vgl. Anlage 5 – Plan 4)**

Als Ergebnis eines Variantenvergleichs zwischen einer neugestalteten, signalisierten Kreuzung einschließlich Aufstellbereich für den direkt linksabbiegenden Radverkehr und einem Kreisverkehrsplatz (KVP) an der Einmündung Burgstraße wurde sich nach Durchführung von Leistungsfähigkeitsberechnungen und Abwägungen zur Verkehrssicherheit zugunsten des Kreisverkehrsplatzes entschieden.

Wesentliche Merkmale des Kreisverkehrsplatzes sind:

- Durchmesser von 17 m (4 m Kreisfahrbahn und 9 m Innenkreis).
- Der Innenkreis wird farblich abmarkiert, ist für Busse und Schwerlastverkehr überfahrbar.
- Radverkehr findet stadtein- und stadtauswärts auf der Kreisfahrbahn statt

An der Einmündung Burgstraße wird ein Einfahrverbot für den Kfz-Verkehr eingerichtet. Das Einfahren in die Burgstraße wird nur dem Radverkehr ermöglicht. Dies erfolgt über eine baulich eingeeengte Radfahrbahn. Die Ausfahrt aus der Burgstraße bleibt weiterhin für alle Fahrzeugarten möglich.

Ziel dessen ist die Reduzierung des Durchgangsverkehrs von „An der Moselbrücke“ über die Burgstraße und den Florinsmarkt in Richtung „Auf der Danne“. Verkehrszählungen haben ergeben, dass ca. 85-90 % der in die Burgstraße einbiegenden Fahrzeuge die Kreuzung Auf der Danne / Kornpfortstraße nur passieren, also nicht den angrenzenden Altstadtbereich zum Ziel haben.

Ohne diese begleitende Maßnahme würde das im Bestand nicht erlaubte Linksabbiegen mit Kfz von der Balduinbrücke in die Burgstraße ermöglicht und zu einer unerwünschten Mehrbelastung von 22 % zusätzlichen Kfz am Tag in der Achse „Burgstraße“ / „Florinsmarkt“ / „Auf der Danne“ führen.

Damit die Parktaschen unmittelbar hinter der Einmündung der Burgstraße weiterhin voll genutzt werden können, wird das Stück zwischen „An der Moselbrücke“ und der Einmündung „Paradies“ als Einbahnstraße mit der Fahrtrichtung „An der Moselbrücke“ angeordnet, frei für Radfahrende entgegen der Fahrtrichtung. Ab der Einmündung Paradies kann die Burgstraße in Richtung Florinsmarkt wieder in beiden Richtungen befahren werden. Damit ist dem Quellverkehr aus der Altstadt das Ausfahren in zwei Richtungen möglich. Dem Zielverkehr für diesen Bereich der Altstadt bleibt die Zufahrt über das Peter-Altmeier-Ufer oder die Kastorpfaffenstraße.

Durch die Bevorrechtigung auf der Kreisfahrbahn können Radfahrende ungehindert von der Balduinbrücke in die Burgstraße fahren.

Zu Fuß Gehende, die bislang die Burgstraße mittels Fußgängerüberweg (FGÜ) und signalisierter Furt querten, erhalten eine neue Quermöglichkeit, abgerückt vom KVP in Richtung Burgstraße innerhalb der Tempo-30-Zone versetzt (die direkte Führung ist aufgrund der begrenzten Platzverfügbarkeit aufgrund der Treppenanlage der Personenunterführung zum jetzigen Zeitpunkt nicht umsetzbar).

Die Umgestaltung der Kreuzung Burgstraße zu einem KVP ist als dauerhafte Maßnahme anzusehen und wird unabhängig vom Verkehrsversuch auf der Balduinbrücke umgesetzt.

### Ausblick Fördergebiet „Lebendige Innenstadt“:

Im vom Stadtrat beschlossenen integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept (ISEK) zum Fördergebiet „Lebendige Innenstadt“ werden Maßnahmen zur Neuordnung / Aufwertung am Florinsmarkt beschrieben, welche sich für die Altstadt, insbesondere die Achse Burgstraße / Florinsmarkt / Auf der Danne, verkehrsberuhigend auswirken und den Durchgangsverkehr weiter reduzieren sollen (ISEK M2.3). Auch in Bezug auf weitere verkehrsberuhigende Maßnahmen am Peter-Altmeier-Ufer (ISEK M2.2) kann dies sinnvoll sein.

Zusätzlich wird die Optimierung der Fuß- und Radverkehre auf der Balduinbrücke im ISEK „Lebendige Innenstadt“ als Maßnahme Nr. 4.1 definiert. Im Rahmen der Innenstadtentwicklung soll hier die attraktive und sichere Anbindung an die Innenstadt als Zielsetzung verfolgt werden. Ein besonderes Augenmerk liegt dabei auf der Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel. Im Anschluss an den Verkehrsversuch werden im Rahmen der Umsetzung des ISEK „Lebendige Innenstadt“ dementsprechend ggf. weitere Maßnahmen untersucht und weiterentwickelt. Die Planung und Umsetzung der Maßnahme erfolgt unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Gesamtverkehrsstruktur und der weiteren im Umfeld vorgesehenen Maßnahmen (z.B. M2.2 Peter-Altmeier-Ufer und M2.3 Florinsmarkt).

## **2. Verkehrsversuch Balduinbrücke (vgl. Anlagen 2 bis 5 – Pläne 1 bis 4)**

- Anordnung eines Überholverbots von ein- und mehrspurigen Fahrzeugen für mehrspurige Kraftfahrzeuge und Krafräder mit Beiwagen (VZ 277.1) zwischen den Bushaltestellen „Balduinbrücke“ auf Lützeler Seite und dem neuen KVP Burgstraße sowie Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h (VZ 274-30)
- Radverkehr findet stadtein- und stadtauswärts auf der Fahrbahn statt
- Der Schutzstreifen stadteinwärts wird demarkiert.
- Die beiden Fahrstreifen werden auf jeweils 3,00 m begrenzt.
- Der bisherige Hochbordweg wird künftig in Richtung Lützel als „Gehweg + Radverkehr frei“ ausgewiesen und dient dabei vorrangig dem Fußverkehr. Radfahrende dürfen maximal Schrittgeschwindigkeit fahren.

Im Rahmen eines Verkehrsversuchs wird die Fahrbahn der Balduinbrücke auf eine Breite von 3,00 m begrenzt. Ein seitliches Überholen von ein- und mehrspurigen Fahrzeugen ist aufgrund der schmalen Fahrstreifenbreiten nicht möglich. Dies wird durch eine Trennung mittels Markierung sowie durch die Anordnung des Verkehrszeichens VZ 277.1 „Überholverbot von ein- und mehrspurigen Fahrzeugen“ unterstützt. Darüber hinaus gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Da auch einspurige Fahrzeuge nicht überholt werden dürfen, muss sich der motorisierte Verkehr an die Geschwindigkeit des einspurigen Fahrzeugs anpassen. Der Radverkehr wird somit auf der Fahrbahn geführt und übernimmt eine geschwindigkeitsbestimmende Funktion. Auf diese Weise kann die angestrebte Reduzierung des Radverkehrs im Seitenraum erreicht werden.

Eine Sperrung des Kfz-Verkehrs sowie ÖPNV – auch richtungsbezogen – wird im Verkehrsversuch nicht erfolgen. Dabei wären zu erhebliche Verkehrsverlagerungen zu erwarten, die erheblich mehr bauliche und finanzielle Anpassungen mit sich ziehen würden. Bei dem geplanten Verkehrsversuch sind geringere Verlagerungen von Teilen des Kfz-Verkehrs auf andere Strecken zu erwarten (u. a. Mariahilfstraße; Mayener Str.; Moselring). Der Verkehrsversuch soll dazu dienen, die prognostizierten Kfz-Verlagerungen zu verifizieren und mögliche Verlagerungseffekte bei der Verkehrsmittelwahl zu überprüfen.

Die Dauer des Verkehrsversuches wird auf ein Jahr ausgelegt. Im Laufe des Verkehrsversuches finden weitere Verkehrsbeobachtungen und -zählungen statt, um die Auswirkungen der geänderten Verkehrsführung nachzuvollziehen und zu bewerten. Ein besonderer Fokus liegt dabei auf der Beobachtung und Beurteilung potenzieller Konflikte zwischen Rad- und Kfz-Verkehr auf der

Fahrbahn. Ebenso wird die Entwicklung möglicher Verkehrsverlagerungen auf angrenzende Streckenzüge untersucht, insbesondere im Hinblick auf die Sicherheit des Fußverkehrs an Querungsstellen, wie bspw. an den Fußgängerüberwegen in der Mariahilfstraße / Schüllerplatz.

Je nach Erkenntnissen können eventuelle Anpassungen der Maßnahmen im Zuge des Untersuchungszeitraumes erfolgen.

Im Zuge der Planung fanden Abstimmungen sowie Fahrversuche mit der Polizei und Feuerwehr statt. Aufgrund der Häufigkeit der Einsatzfahrten über die Balduinbrücke muss ein Überfahren der Mitteltrennung im Einsatzfall grundsätzlich gewährleistet sein; mit der Lösung als markierte Mitteltrennung ist dies möglich.

Positiv bewertet wird insbesondere die Reduzierung der Konflikte im Seitenraum der Balduinbrücke sowie die Verkehrsreduzierung in der Altstadt durch das neue Einfahrtsverbot für Kfz-Verkehr in die Burgstraße.

#### Zeitliche Zielsetzung

Die Umsetzung wird für das 3. Quartal 2026 geplant.

Der Verkehrsversuch Balduinbrücke soll 12 Monate andauern.

Der Kreisverkehrsplatz wird als dauerhafte Maßnahme geplant.

#### **Anlage/n:**

1. Übersichtslageplan: 02.63\_LP3\_03.01\_2026-03-27
2. Lageplan: 02.63\_LP3\_26.01\_2026-03-27
3. Lageplan: 02.63\_LP3\_26.02\_2026-03-27
4. Lageplan: 02.63\_LP3\_26.03\_2026-03-27
5. Lageplan: 02.63\_LP3\_26.04\_2026-03-27
6. VEP-Formblatt
7. koveb – öDA Anpassungen Kalkulationen

#### **Finanzielle Auswirkungen:**

Die Maßnahme wird auf Gesamtkosten von rund 263.000 Euro geschätzt (KVP Burgstraße rund 89.000 Euro, Verkehrsversuch Balduinbrücke rund 78.000 Euro, Verkehrsuntersuchungen rund 50.000 Euro sowie rund 46.000 € Nebenkosten).

Bei dem vorliegenden Projekt handelt es sich nicht um eine beitragsfähige Ausbaumaßnahme, da es einzig der Lenkung bzw. Aufrechterhaltung des Verkehrs dient. Daher können keine Beiträge erhoben werden.

Beide Maßnahmen sind konsumtiv abzuwickeln.

Die notwendigen Haushaltsmittel stehen im Produkt 5411 „Gemeindestraßen“ in Zeile 10 „Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen“ im Haushaltsplan 2026 zur Verfügung.

Die Maßnahme ist Bestandteil des Förderantrags 2026 für das Fördergebiet „Lebendige Innenstadt“. Eine Förderung der Maßnahme im Zuge des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts (ISEK) für das Fördergebiet „Lebendige Innenstadt“ wurde in Aussicht gestellt, die entsprechende Antragsstellung erfolgte bereits Ende Januar 2026.

Die genaue Höhe der Investitionszuwendungen wird im Rahmen der Antragsprüfung auf Grundlage der Entwurfsplanung und Kostenberechnung mit dem Förderbescheid 2026 vom Fördergeber festgestellt. Grundsätzlich liegt die aktuelle Förderquote bei 90% der zuwendungsfähigen Kosten.

Die Koveb geht durch den Einsatz von mehr Personal und Bussen von Mehrkosten in Höhe von rund 410.000 Euro aus (siehe Anlage 7).

**Auswirkungen auf den Klimaschutz:**

Eine Reduzierung des Durchgangsverkehrs in dem Bereich „Burgstraße“ – „Auf der Danne“ wirkt sich begünstigend auf den Klimaschutz aus. Rad- und Fußverkehr werden durch den Ausbau einer sicheren und durchgängigen Radverkehrsführung verbessert und gefördert. Durch die vorgesehenen Maßnahmen ist damit zu rechnen, dass vermehrt Menschen vom motorisierten Individualverkehr auf das Fahrrad umsteigen und somit einen umweltfreundlicheren und nachhaltigen Beitrag zur Mobilität leisten.

**Historie:**

BV/0184/2026

BV/0184/2026/1