

kv.koblentz@adfc-rlp.de

Von: stephan.wefelscheid@gmx.de
Gesendet: Sonntag, 5. Mai 2024 10:58
An: kv.koblentz@adfc-rlp.de
Cc: 'Christian Altmeyer'; rkallenb@garvain.de
Betreff: AW: Fragen des Allgemeinen Deutschen Fahrrad Club zur Kommunalwahl in Koblenz

Sehr geehrter Herr Engel,

vielen Dank für Ihre Anfrage, die ich als Vorsitzender Namens der FREIEN WÄHLER Koblenz nachfolgend beantworte.

Mit freundlichen Grüßen

Stephan Wefelscheid, Mdl

Vorsitzender FREIE WÄHLER Koblenz

1. **Ohne Ziel kein Weg und keine Planung: Es braucht ein Konzept für den Radverkehr, entweder als eigenes Radverkehrskonzept oder als Teil eines Verkehrsentwicklungsplans oder Klimaschutzplans. In Koblenz gibt es neben dem „Zukunftsplan Radverkehr Stadt Koblenz und Radentscheid“ einen Verkehrsentwicklungsplan und ein Hauptroutenkonzept für den Radverkehr. Welche weiteren Schritte wollen Sie verfolgen, um diese Planungen und Konzepte umzusetzen? Was sind Ihrer Ansicht nach die Prioritäten?**

Wir haben in unserem Programm zur Kommunalwahl 2024, alle Planungen für den Radverkehr auf den Prüfstand zu stellen. Vor allem deshalb, weil trotz aller Bemühungen in den Gremien neuralgische Stellen nicht entschärft und neue geschaffen wurden. Prominentestes Beispiel sind die lebensgefährlichen Verhältnisse im Saarkreisel. Die neueren Markierungen haben aus unserer Sicht wenig gebracht. Ein weiteres Beispiel: Das Peter-Altmeier-Ufer, vor allem am westlichen Ende, wo es vor allem bei Sonnenuntergang richtig gefährlich werden kann, weil man Autos zu spät sieht. Dort gibt es keine Querungs-Markierung. Die Folge: Radler fahren einfach im Fußgängerbereich weiter, und das bis zum Deutschen Eck.

2. **Ein attraktiver Radverkehr braucht gute Wege – das setzt Investitionen voraus. Der ADFC veranschlagt € 30 pro Einwohner pro Jahr dafür – bezogen auf Koblenz also 3,5 Mio. Euro. Wie viel wird aktuell in Ihrer Stadt/ Kommune für den Radverkehr eingeplant und wo wollen Sie in 5 Jahren stehen?**

Wir wollen, dass schnellstmöglich alle Gefahrenpunkte beseitigt werden – und das nicht erst in fünf Jahren. Die jüngsten Projekte haben gezeigt, dass Geld allein kein Kriterium ist, vieles ist auch bei knappen Etats machbar. Aktuell ist es so, dass im Zuge der Maßnahmen neue Gefahrenstellen geschaffen, vor allem im Bereich der Bushaltestellen. Und dann gibt es

Projekte, zum Beispiel in der Beatusstraße, die aus unserer Sicht überdimensioniert, wenn nicht sogar überflüssig sind. Entscheidend ist daher aus unserer Sicht nicht die Höhe der Investitionen, sondern vor allem die Sinnhaftigkeit. Was nützen zudem bereitgestellte Mittel, wenn diese dann nicht ausgebaut werden, weil Ausschreibungen ohne Ergebnis bleiben oder Ingenieure fehlen diese umzusetzen (alles schon erlebt).

3. **Um zu messen, ob es gelungen ist, Menschen aufs Rad zu bringen, muss man den Anteil der Radfahrenden im Verkehr kennen. Haben Sie diese Zahlen aktuell für Ihre Stadt/Kommune? Wie hoch soll der Radverkehrsanteil in 5 Jahren sein?**

Zunächst einmal grundsätzlich: Koblenz ist eine Pendlerstadt. 16.507 Auspendlern stehen 49.469 Einpendlern gegenüber – und zwar täglich. Letztere kommen sehr oft aus den angrenzenden Mittelgebirgsgebieten und oft aus einem Umkreis von 30 bis 50 Kilometern. Vor diesem Hintergrund liegt es in der Natur der Sache, dass der Anteil der Fahrradfahrer am gesamten Verkehrsaufkommen niedriger ist als in anderen Städten. Aktuell sind es 9 Prozent. Um diesen Anteil zu steigern, sehen wir vor allem in der begleitenden Infrastruktur Nachholbedarf. Am Koblenzer Hauptbahnhof gibt es ja inzwischen ein Parkhaus für Fahrräder (war übrigens die Idee von Herrn Wefelscheid), doch halten wir vor allem im Innenstadtbereich und im Verwaltungszentrum weiterer diebstahlsicherer Abstellmöglichkeiten. Außerdem müssen wir uns besser auf Pedelecs einstellen. Es gibt kaum Lademöglichkeiten. Wir haben also immer noch Handlungsbedarf. Deshalb ist es unseriös, schon jetzt den Radverkehrsanteil für 2029 zu prognostizieren. Ziele sind das eine, die Realität das andere.

4. **Auch Schüler und Schülerinnen nutzen gerne das Fahrrad für ihren Schulweg, wenn es sichere Wege gibt. Werden in Ihrer Stadt/Kommune bereits Schulwegpläne für radfahrende Kinder erstellt – wenn nicht, für wann ist das geplant?**

Wir denken, dass in den vergangenen Jahren einiges für radelnde Schüler getan wurde – gerade mit Blick auf die Nord-Süd-Verbindung durch über die Vor- und Innenstadt. Diese ist allerdings aktuell wegen der Bauarbeiten im Zuge der Neugestaltung der Südallee unterbrochen. Freie Fahrt wird es dort erst 2027 geben. Dann werden drei Gymnasien an die Nord-Süd-Verbindung angebunden sein. Die beiden Berufsbildenden Schulzentren sind bereits jetzt gut über Radwege zu erreichen. Gleiches gilt übrigens auch für die beiden Gymnasien in den Höhenstadteilen sowie die Universität und die Hochschule (die allerdings auf dem Berg liegt).

5. **Gute und sichere Radwege muss man auch einfach finden können – eine einheitliche und durchgängige Beschilderung (nach dem gängigen Standard HBR) ist dabei wichtig. Sind Ihre Radwege bereits überall beschildert? Wenn nein, bis wann wollen Sie das umgesetzt haben?**

Grundsätzlich sind die Routen für Radreisende ausreichend beschildert. Für den „Fahrrad-Nahverkehr“ gilt das leider nicht. Wir haben ja bereits darauf hingewiesen, dass wir gefährliche Stellen so schnell wie möglich beseitigen wollen. Dazu gehört natürlich auch eine vernünftige Beschilderung, vor allem, weil an einigen Stellen auch Einheimische nicht wissen, wie es weiter geht. Das Ergebnis: Wildes Radeln. Das muss aufhören.

6. Fahrradstraßen bieten Komfort und Sicherheit. Welche gibt es schon in Ihrer Stadt/Kommune? Welche weiteren Fahrradstraßen außer der Casinostraße und der Südallee sollen bis wann eingerichtet werden?

Die Verwandlung der Casinostraße in eine Fahrradstraße war mit einem erheblichen Aufwand verbunden, ohne dass es eine zwingende Notwendigkeit gegeben hätte. Die Achse hat schon vorher funktioniert, es gab im südlichen Abschnitt auch einen Radweg. Wir denken, dass der Ansatz, markierte Radfahrerstreifen im gesamten Stadtgebiet zu schaffen, schneller umsetzbar und kostengünstiger ist. Allerdings muss man dann besonders an die Übergangsbereiche wie die Kreuzungen denken. Aus unserer Sicht ist die Regelung im Kreuzungsbereich Brenderweg und Gartenstraße verwirrend.

7. Bei Besorgungen, Einkäufen oder beim Umstieg in Bahn und Bus will man sein Rad einfach und sicher abstellen können. Wo gibt es bereits Fahrradabstellanlagen, auch überdacht, und wo sind weitere geplant?

Wir haben ja bereits das Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof genannt. Weitere Anlagen zu errichten, ist nicht leicht. In der Koblenzer Alt- und Innenstadt sind die Verhältnisse sehr beengt. Dazu kommt, dass zentrale Abstellanlagen nur bedingt angenommen werden. Radfahrer und Autofahrer sind ganz ähnlich: Sie wollen am liebsten direkt vorfahren. Inzwischen wird bei allen Bauprojekten auch an die Fahrradfahrer gedacht, doch fehlt der große Wurf. Standorte möglicher Anlagen sehen wir beispielsweise im Umfeld der Seilbahn, am Altlöhrtor und am Zentralplatz. Da kann man in Sachen Gestaltung und Infrastruktur nachbessern.

8. Der Radverkehr endet nicht an der Stadtgrenze – für Schulbesuch und Arbeitsweg ist der Weg in den Nachbarort oft wichtig. Wo sind Lückenschlüsse zu Nachbargemeinden sinnvoll und ggf. schon in Planung?

Der Landkreis Mayen-Koblenz plant eine Schnellverbindung zwischen Koblenz und den nördlichen Gemeinden. Geeignete Trassen sind in Teilen bereits vorhanden und werden auch genutzt. Allerdings gibt es einen starken Sanierungsbedarf, zum Beispiel am Rheinufer zwischen Kesselheim und St. Sebastian. Am rechten Rheinufer in Richtung Lahnstein wird bereits gearbeitet. Bei alledem muss man aber bedenken, dass die Bedürfnisse der Fußgänger nicht außen vor bleiben können. In Koblenz geht es angesichts der topographischen Rahmenbedingungen eben sehr beengt zu. Was den Sachstand des Radwegeausbaus entlang der B49 von Koblenz-Lay nach Dieblich betrifft, verweisen wir auf die Kleinen Anfragen des Abg. Stephan Wefelscheid (FREIE WÄHLER) Drs. 18/2335vom 14.02.22 und Drs. 18/5898 vom 27.03.23. Demnach soll der Radweg in zwei Bauabschnitten realisiert werden. Der erste verlaufe, so das Ministerium auf einer Länge von rund 2,7 Kilometern zwischen der Ortsdurchfahrt Dieblich und dem Parkplatz unterhalb der Moseltalbrücke der A 61. Daran schließe sich der zweite, 3,3 Kilometer lange Abschnitt bis zur Ortsdurchfahrt Koblenz-Lay an. Seit Anfang 2022 wird an einer technischen Vorplanung für den ersten Bauabschnitt gearbeitet, die sich nach Aussage des Ministeriums noch „im Prozess“ befindet.

9. Die Freigabe von Einbahnstraßen hilft Radfahrenden, sichere Wege durch die Stadt/Kommune zu finden. Wo gibt es das bereits und wo sind weitere Freigaben geplant?

Wir sind nicht sicher, ob durch solche Maßnahmen die Bedingungen für Radfahrer besser und vor allem sicherer werden. Da sollte man sich vor Pauschalaussagen hüten. So war die Freigabe der westlichen Schloßstraße nicht unumstritten. Dort müssen Radfahrer, die entgegen der Fahrtrichtung unterwegs sind, besonders achtsam sein.

10. Um Platz für Fuß- und Radverkehr zu gewinnen, muss das Thema Parken im öffentlichen Raum angegangen werden. Wo gibt es alternative Parkmöglichkeiten, um Geh- und Radwege freizubekommen?

Sie wissen ja, dass gerade in dieser Hinsicht bereits seit den 80er-Jahren einiges passiert ist. Die Stichworte: Altstadtsanierung und Umgestaltung ganzer Straßenzüge im Vorfeld der Bundesgartenschau 2011. Aktuell laufen die Arbeiten zur Umgestaltung der Südallee, die eine wichtige Komponente der Nord-Süd-Verbindung für Radfahrer werden soll. Dort werden Dutzende Parkplätze wegfallen.

11. Auch wenn die Reform des Straßenverkehrsgesetzes, welche den Kommunen weitere Möglichkeiten eröffnet hätte, aktuell gestoppt ist: Kommunen können an bestimmten Stellen Tempo 30 anordnen oder - in zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion – einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich mit Tempo 20 einrichten. Gibt es solche Zonen in Koblenz? Sehen Sie noch Potential für weitere solche Zonen? Benennen Sie gerne konkrete Beispiele, wo in Koblenz ihrer Meinung nach Tempo 30 oder Tempo 20 gelten sollte.

Das Thema Maximalgeschwindigkeit ist bei allen Umgestaltungsprojekten ein großes Thema, wobei sich die Schwerpunkte in die Stadtteile verschoben haben. In der Alt-, Innen- und Vorstadt sehen wir dagegen keinen weiteres Reduzierungspotenzial. Wir weisen auch darauf hin, dass Tempo 50 ohnehin nur auf den großen Straßenachsen möglich ist – wenn das Verkehrsaufkommen nicht dicht ist. Hier auch noch Tempo 30 einzuführen, halten wir für wenig zielführend. In Mainz hat man das gemacht. Eine Verbesserung ist dort gerade in Spitzenzeiten nicht spürbar.

12. Ein wichtiges Thema für den Radverkehr ist die Verkehrsregelung auf der Balduinbrücke. Hier kommt es immer wieder zu Konflikten zwischen Radfahrenden, Autofahrern und Fußgängern. Welche Ideen haben Sie, um diese Konflikte zu entzerren? (wichtige Bus-Route vs schmaler Schutzstreifen, deshalb oft Rad-Geisterfahrer auf dem Fußweg begleitenden Radweg Richtung Lützel).

Die Sanierung der Balduinbrücke liegt ja erst elf Jahre zurück. Man hätte schon damals wissen können, dass es so nicht funktioniert. Konfliktsituationen waren schon damals vorprogrammiert. Vor diesem Hintergrund gibt es Forderungen, die Brücke grundsätzlich für den Autoverkehr zu sperren und nur noch Busse durchzulassen. Aus unserer Sicht sind diese Forderungen unrealistisch, weil die Balduinbrücke die wichtigste Verbindung nach Lützel und Neuendorf ist. Fakt ist aber auch, dass die Fahrradspur stadteinwärts lebensgefährlich ist. Sie ist zu

schmal, zudem kommt es immer wieder vor, dass Autos plötzlich nach rechts ausschlagen. Eine Lösung wäre eine Neumarkierung, die die Fahrbahn nach rechts verlegt. Das würde auf der Ostseite die Möglichkeit schaffen, einen zweispurigen Radweg zu markieren. Dieser müsste aber mit roter Markierung und Kunststoffelementen deutlich vom Fußgängerbereich abgegrenzt sein. Vorteil: Für Radfahrer, die in die Altstadt abbiegen wollen, wäre ein Gefahrenpunkt beseitigt. Bis jetzt ist das Abbiegen „halblegal“. Allerdings wären im Übergangsbereich zur Burgstraße wohl etwas aufwendigere bauliche Maßnahmen erforderlich. Aber: Die Voraussetzungen für eine bessere Anbindung des Radverkehrs an die Kernstadt wären geschaffen.

13. Die Radfahrverbindung von der Stadtmitte zum Hauptbahnhof ist ebenfalls ein Problem: Momentan werden die Radfahrende entweder auf den Fußwegen (teilweise zu enge gemeinsame Rad- und Fußwege) oder im Mischverkehr mit dem MIV auf die Löhrl- und die Bahnhofstraße geführt. Dies führt regelmäßig zu Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern und insbesondere auf der oberen Löhrlstraße zwischen Herz-Jesu-Kirche und Rizzastraße immer wieder zu teilweise lebensgefährlichen Situationen für Radfahrende durch unübersichtliche Wegführung in Kreuzungsbereichen, durch zu eng überholende Autos und Busse oder durch sich vor ihnen öffnende Autotüren. Wie wollen Sie diese Konflikte lösen?

Die Konfliktsituation wurde künstlich geschaffen. Es kann doch nicht sein, dass die Markierungen die Wahl lassen, entweder im Fußgängerbereich oder auf der Straße zu radeln. Die Wahlmöglichkeit muss weg. Und wir sagen ganz klar: Grundsätzlich gehören Fahrradfahrer auf die Straße. Das bedeutet aber auch, dass in diesem Bereich besser markiert und beschildert werden muss. Fahrradpiktogramme reichen hier nicht aus. Schwer zu lösen ist das Problem mit den Bussen, die Obere Löhrl ist für sie eine zentrale Anbindungsachse. Und: Nach einem Halt an der Haltestelle Bahndamm ziehen Busfahrer einfach raus, obwohl kurz vorher noch rechts geblinkt wurde und die Radfahrer meinen, sie könnten vorbeifahren. Wir sehen hier auch Schulungsbedarf seitens der Verkehrsunternehmen. Von den Überlegungen, die Obere Löhrl komplett für den Pkw-Verkehr zu sperren, halten wir wenig. Kunden müssen die Möglichkeit für Kurzstopps haben, um einzuladen.

14. Die Verkehrsregelung auf dem Bahnhofsvorplatz für Radfahrende ist unzureichend geregelt, wo gerade hier eine klar erkennbare und unkomplizierte Anfahrt zum neuen Fahrradparkhaus gewährleistet werden müsste. Radfahrende werden zwischen den Bussen und Fußgängern wie nebenbei über ein großformatiges Kopfsteinpflaster zum Fahrradparkhaus geführt. Das Befahren des ZOB ist komplett verboten und eine direkte Anbindung vom Hauptbahnhof an den Rheinradweg, die sogenannte EuroVeloRoute 15 ist nicht vorhanden. Der Rheinradweg selbst ist im Bereich der Rheinanlagen durch Radfahrende nur im Schrittempo zu befahren, da es keine Trennung der Radfahrende von den Fußgängern gibt. Welche Ideen haben Sie zu Verbesserung dieser auch aus touristischer Sicht unzureichenden Situation?

Mit der Schaffung der Nord-Süd-Fahrradtrasse wäre zumindest das Problem Rheinanlagen gelöst. Theoretisch. In der Praxis zeigt sich jedoch, dass man nicht alle Probleme mit baulichen Maßnahmen lösen kann.

Seitens der Radfahrerlobby wird gern übersehen, dass sich Radler immer rücksichtloser verhalten. Wir haben schon ganze Rennradlergruppen in den Rheinanlagen gesehen. Hier bedarf es schärfer Kontrollen und saftiger Geldstrafen. Es kann nicht sein, dass in Anlagen, die für Fußgänger geschaffen wurden, in nicht angepasster Geschwindigkeit gefahren wird. Ferner sollte man darüber nachdenken, die Radler grundsätzlich über den schmaleren Uferweg zu leiten und die breite Flaniermeile ausschließlich Fußgängern zu überlassen. Aktuell herrscht ein wildes Durcheinander. Das könnte man mit gutem Willen und geringen Kosten beheben.

Die Situation rund um den Hauptbahnhof ist da schon wesentlich schwieriger. Dabei ist die Platzgestaltung ein Ergebnis der späten 1990er- und frühen 2000er-Jahre. Man fragt sich heute, was die Planer geritten hat, die Anforderungen für Radfahrer komplett auszublenden. Ergebnis: Radler werden heute quasi zum Regelbruch genötigt. Allerdings könnte auch hier eine klare Markierung Abhilfe schaffen. Vor allem am Übergang zum Marktbildchenweg. Offiziell müssten Radler auf diese Weise in die Hohenzollernstraße oder in die Südallee geleitet werden. Rund um das Busbahnhof und das Hauptbahnhofsgebäude müssten Fahrradfahrer gehalten sein zu schieben – so schwer es auch fällt. Immerhin gibt es dort eine Bundespolizei, die genauer hinschauen können.

-----Ursprüngliche Nachricht-----

Von: kv.koblenz@adfc-rlp.de <kv.koblenz@adfc-rlp.de>

Gesendet: Donnerstag, 2. Mai 2024 13:17

An: kv.koblenz@adfc-rlp.de

Betreff: Fragen des Allgemeinen Deutschen Fahrrad Club zur Kommunalwahl in Koblenz

Sehr geehrte Damen und Herren,

Radverkehr ist ein wesentlicher Bestandteil nachhaltiger Mobilität. Mehr Radverkehr trägt zur Reduzierung von Verkehrsstaus, Luftverschmutzung und CO2-Emissionen bei und macht unsere Stadt/Kommune dadurch lebenswerter. Zudem fördert Radfahren die Gesundheit. Viele Menschen in Koblenz würden gerne das Fahrrad für ihre alltäglichen Wege nutzen, finden trotz der Verbesserungen in den letzten Jahren im Moment aber keine einladende Radverkehrsinfrastruktur vor.

Haben Sie diese Zahlen aktuell für Ihre Stadt/Kommune? Wie hoch soll der Radverkehrsanteil in 5 Jahren sein?

4. Auch Schüler und Schülerinnen nutzen gerne das Fahrrad für ihren Schulweg, wenn es sichere Wege gibt. Werden in Ihrer Stadt/Kommune bereits Schulwegpläne für radfahrende Kinder erstellt – wenn nicht, für wann ist das geplant?
5. Gute und sichere Radwege muss man auch einfach finden können – eine einheitliche und durchgängige Beschilderung (nach dem gängigen Standard HBR) ist dabei wichtig. Sind Ihre Radwege bereits überall beschildert? Wenn nein, bis wann wollen Sie das umgesetzt haben?
6. Fahrradstraßen bieten Komfort und Sicherheit. Welche gibt es schon in Ihrer Stadt/Kommune? Welche weiteren Fahrradstraßen außer der Casinostraße und der Südallee sollen bis wann eingerichtet werden?
7. Bei Besorgungen, Einkäufen oder beim Umstieg in Bahn und Bus will man sein Rad einfach und sicher abstellen können. Wo gibt es bereits Fahrradabstellanlagen, auch überdacht, und wo sind weitere geplant?
8. Der Radverkehr endet nicht an der Stadtgrenze – für Schulbesuch und Arbeitsweg ist der Weg in den Nachbarort oft wichtig. Wo sind Lückenschlüsse zu Nachbargemeinden sinnvoll und ggf. schon in Planung?
9. Die Freigabe von Einbahnstraßen hilft Radfahrenden, sichere Wege durch die Stadt/Kommune zu finden. Wo gibt es das bereits und wo sind weitere Freigaben geplant?
10. Um Platz für Fuß- und Radverkehr zu gewinnen, muss das Thema Parken im öffentlichen Raum angegangen werden. Wo gibt es alternative Parkmöglichkeiten, um Geh- und Radwege freizubekommen?

Der ADFC als weitgrößter Fahrrad-Club setzt sich seit vielen Jahren für bessere Bedingungen für den Radverkehr ein, auch hier in Koblenz. Insbesondere auf lokaler Ebene kann die Politik viele Weichenstellungen für den Radverkehr treffen, indem sie zum Beispiel den Bau von neuen Radwegen oder Abstellanlagen anstößt.

Angesichts der anstehenden Kommunalwahlen wollen wir von Ihnen wissen: was ist Ihr Plan, um den Radverkehr in Koblenz zu stärken? Welche Maßnahmen wollen Sie ergreifen? Wir würden uns freuen, wenn Sie unsere beigefügten Fragen bis zum 21. Mai 2024 per Mail beantworten würden.

Ihre Antworten auf unsere Fragen werden wir auch auf unserer Internetseite <https://koblenz.adfc.de/> veröffentlichen.

Wir freuen uns auf Ihre Antworten auf unsere Fragen und den weiteren Dialog mit Ihnen.

Fragen zu Lösungen für mehr Radverkehr vor Ort in Koblenz

1. Ohne Ziel kein Weg und keine Planung: Es braucht ein Konzept für den Radverkehr, entweder als eigenes Radverkehrskonzept oder als Teil eines Verkehrsentwicklungsplans oder Klimaschutzplans. In Koblenz gibt es neben dem „Zukunftsplan Radverkehr Stadt Koblenz u. Radentscheid“ einen Verkehrsentwicklungsplan und ein Haupttrutenkonzept für den Radverkehr. Welche weiteren Schritte wollen Sie verfolgen, um diese Planungen und Konzepte umzusetzen? Was sind Ihrer Ansicht nach die Prioritäten?
2. Ein attraktiver Radverkehr braucht gute Wege – das setzt Investitionen voraus. Der ADFC veranschlagt € 30 pro Einwohner pro Jahr dafür – bezogen auf Koblenz also 3,5 Mio. Euro. Wie viel wird aktuell in Ihrer Stadt/ Kommune für den Radverkehr eingeplant und wo wollen Sie in 5 Jahren stehen?
3. Um zu messen, ob es gelungen ist, Menschen aufs Rad zu bringen, muss man den Anteil der Radfahrenden im Verkehr kennen.

11. Auch wenn die Reform des Straßenverkehrsgesetzes, welche den Kommunen weitere Möglichkeiten eröffnet hätte, aktuell gestoppt ist: Kommunen können an bestimmten Stellen Tempo 30 anordnen oder - in zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion – einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich mit Tempo 20 einrichten. Gibt es solche Zonen in Koblenz? Sehen Sie noch Potential für weitere solche Zonen? Benennen Sie gerne konkrete Beispiele, wo in Koblenz ihrer Meinung nach Tempo 30 oder Tempo 20 gelten sollte.

12. Ein wichtiges Thema für den Radverkehr ist die Verkehrsregelung auf der Balduinbrücke. Hier kommt es immer wieder zu Konflikten zwischen Radfahrenden, Autofahrern und Fußgängern. Welche Ideen haben Sie, um diese Konflikte zu entzerren? (wichtige Bus-Route vs schmaler Schutzstreifen, deshalb oft Rad-Geisterfahrer auf dem Fußweg begleitenden Radweg Richtung Lützel)

13. Die Radfahrverbindung von der Stadtmitte zum Hauptbahnhof ist ebenfalls ein Problem: Momentan werden die Radfahrende entweder auf den Fußwegen (teilweise zu enge gemeinsame Rad- und Fußwege) oder im Mischverkehr mit dem MIV auf die Löhrl- und die Bahnhofstraße geführt. Dies führt regelmäßig zu Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern und insbesondere auf der oberen Löhrlstraße zwischen Herz-Jesu-Kirche und Rizzastraße immer wieder zu teilweise lebensgefährlichen Situationen für Radfahrende durch unübersichtliche Wegführung in Kreuzungsbereichen, durch zu eng überholende Autos und Busse oder durch sich vor ihnen öffnende Autotüren. Wie wollen Sie diese Konflikte lösen?

14. Die Verkehrsregelung auf dem Bahnhofsvorplatz für Radfahrende ist unzureichend geregelt, wo gerade hier eine klar erkennbare und unkomplizierte Anfahrt zum neuen Fahrradparkhaus gewährleistet werden müsste. Radfahrende werden zwischen den Bussen und Fußgängern wie nebenbei über ein großformatiges Kopfsteinpflaster zum Fahrradparkhaus geführt. Das Befahren des ZOB ist komplett verboten und eine direkte Anbindung vom Hauptbahnhof an den Rheinradweg, die sogenannte EuroVeloRoute 15 ist nicht vorhanden. Der Rheinradweg selbst ist im Bereich der Rheinanlagen durch Radfahrende nur im Schrittempo zu befahren, da es keine Trennung der Radfahrende von den Fußgängern gibt. Welche Ideen haben Sie zu Verbesserung dieser auch aus touristischer Sicht unzureichenden Situation?

Wir freuen uns auf Ihre Antworten.

mit radlerfreundlichen Grüßen

Gerd Engel

Seilvertretender Landesvorsitzender

Sprecher des ADFC Kreisverband Koblenz / Untermosel

+49 176 407 308 42

kv.koblenz@adfc-rlp.de

<https://koblenz.adfc.de/>

ADFC-KV Koblenz/Untermosel

c/o KUB.A im Dreikönigenhaus

Kornfortstraße 15

56068 Koblenz