

Vermerk über die gemeinsame Befahrung der Radwege im Stadtgebiet am 28.08.2020

Die Mitglieder des Ältestenrates hatten sich in ihrer Sitzung am 11.08.2020 darauf verständigt, dass die bereits zweimal verschobene gemeinsame Befahrung der Radwege im Stadtgebiet durch den Ältestenrat und die Mitglieder des Fachbereichsausschusses 5 nunmehr am 28. August 2020, 14.00 Uhr, stattfinden soll.

Aufgrund des Urlaubs des Oberbürgermeisters oblag dem Beigeordneten Jochen Sachsenhauser die Leitung der Befahrung.

Anwesend

Herr Gerhard Schmidt	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Herr Jochen Sachsenhauser	SPD
Herr Norbert Purr	SPD
Herr Sascha Weinbach	FDP
Herr Armin Mawick	FDP
Herr Uwe Unkelbach	CDU
Herr Alexander Krapf	CDU
Herr Rainer Burkard	FBL
Herr Paul Arzheimer	FBL
Herr Michael Güls (ab 14:30 Uhr)	CDU

Verwaltung

Herr Stefan Best
Herr Pedro Hillen
Herr Jörg Deutesfeld

Herr Sachsenhauser eröffnet um 14:00 Uhr die gemeinsame Befahrung der Radwege und erläutert zunächst die geplante Fahrtroute durch das Stadtgebiet. In diesem Zusammenhang gab es auch einen Vorschlag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, den man teilweise mit in die Tour aufgenommen habe.

Station 1 – Salhofplatz (vor Touristinformation)

Nach Rücksprache mit den Mitarbeitern der TI ist die am Salhofplatz vorhandene Ladestation für E-Bikes defekt und mittlerweile auch nicht mehr auf dem neuesten Stand der Technik. Im Zusammenhang mit dem von der FBL gestellten Antrag auf einen Fahrradstellplatz im Bereich der TI wird hier eine Zusammenlegung angeregt. Das Augenmerk bei einem Fahrradstellplatz sollte auch auf die Funktionalität gelegt werden, als auch dem Diebstahlschutz dienen. Hierzu wurde bereits durch Antrag der FBL gefordert, einen zukünftigen Stellplatz mit einer Videoüberwachung auszustatten.

Station 2 – Hochstraße/Kirchstraße

Die Beschilderung für Radtouristen wird von den Anwesenden bemängelt, da die entsprechenden Schilder recht klein seien und die Verkehrsführung – nach Auffassung einiger Anwesender – nicht eindeutig verständlich wäre. Hier sollten entsprechende Richtungshinweise erfolgen, wie beispielsweise „Richtung Braubach“ oder „Richtung Koblenz“.

In diesem Zusammenhang verweist Herr Hillen (FB 5) auf die HBR (Hinweise zur wegweisenden und touristischen Beschilderung für den Radverkehr in Rheinland-Pfalz).

Diese Hinweise zur wegweisenden und touristischen Beschilderung für den Radverkehr in

Rheinland-Pfalz (HBR)“ sind der Planungsleitfaden und die Voraussetzung für eine einheitliche und durchgängige Qualifizierung und Ausschilderung des Radverkehrsnetzes in Rheinland-Pfalz. Sie sind gleichzeitig eine technische Anleitung für die Suche, Qualifizierung und Wartung von Radrouten, sowohl für den Alltags- wie auch für den touristischen Radverkehr inklusive der Beschilderung von Mountainbike-Parks bzw. -netzen. Somit ist die HBR Grundlage für alle Beschilderungsmaßnahmen innerhalb von Rheinland-Pfalz und zugleich Voraussetzung für jegliche Förderungen des Landes. Insofern sind Abweichungen in der Beschilderung nicht ohne weiteres möglich bzw. auch nicht gewollt.

Hinsichtlich der immer wiederkehrenden Einfahrt von Radfahrern von der Kirchstraße kommend in die Hochstraße (entgegen der Einbahnstraßenregelung) wird dringend um Abhilfe gebeten, da es in der Vergangenheit wiederholt zu brenzligen Situationen durch Radfahrer kam, die entgegen der Fahrtrichtung ihre Tour fortgesetzt haben.

Station 3 – Parkplatz Martinsschloss

Hinsichtlich der Radstreckenführung in Nord-Süd-Richtung wird von den Teilnehmern eine entsprechende Leitlinie im Mobilitätsentwicklungskonzept gefordert. Der vorhandene Radweg am Rhein reiche für eine Nord-Süd-Achse bei weitem nicht aus und diene vorrangig touristischen Zwecken.

Station 4 – Hochstraße / Südallee

Hinsichtlich der Verbesserungsmöglichkeiten für den Radverkehr wird die bessere Nutzung der Braubacher Straße diskutiert. Die Anlegung einer entsprechenden Wegführung für Radfahrer würde allerdings auch den Wegfall der vorhandenen Parkplätze mit sich bringen. Ein technisch möglicher Ausbau des Bürgersteiges sei auch denkbar, allerdings wahrscheinlich aus Kostengründen illusorisch.

Station 5 – Südallee / Sebastianusstraße

Vom Einmündungsbereich Schulstraße / Sebastianusstraße bis Grenbach / Sebastianusstraße existiert ein ausgeschilderter getrennter Fuß- und Radweg, der in bislang nur in Süd-Nord-Richtung genutzt werden kann. Hier wird eine „Öffnung“ und entsprechende Beschilderung für eine Nord-Süd-Nutzung vorgeschlagen.

Station 6 – Gymnasialstraße / Ostallee

Im Sinne einer denkbaren Weiterführung der Radwegverbindung von der Sebastianusstraße in die Ostallee müssten Überlegungen angestellt werden, wie wegfallende Parkplätze in diesem Bereich kompensiert werden sollen.

Station 7 – Gymnasialstraße / Mittelstraße

Um den Radverkehr zu erleichtern sollten Überlegungen angestellt werden, die Mittelstraße in beide Richtungen für den Radverkehr freizugeben. Allerdings bestünde auch hier das Problem wiederum lediglich ein Teilstück vom Schillerpark bis zum Martinsplatz für Radfahrer zu schaffen, dem eine weitere Anbindung fehlt.

Station 8 – Brückenstraße / Auf Brühl

Nach der teilweise erfolgten Erneuerung der Asphaltdecke im Bereich Brückenstraße erfolgte die Markierung als Schutzstreifen gemäß Anlage 3 zu § 42, Absatz 2 der StVO. Es handelt sich zwar schon um eine Verbesserung für die Radfahrer, doch auch hier fehlt eine Anbindung bzw. Fortführung in die Hochstraße. Hinsichtlich einer besseren Erkennbarkeit des Schutzstreifens sollten noch Piktogramme bzw. eine entsprechende Beschilderung angebracht werden.

Da der Bürgersteig von der Einmündung „Auf Brühl“ bis zur Lahnbrücke zumindest auf der Seite zum Warenhaus recht breit ist, wird eine gemeinsame Nutzung als getrennten Fuß- und Radweg angeregt.

Station 9 – Kreuzungsbereich Johannesstraße / Brückenstraße / Lahnstraße

Die Anwesenden bemängeln die farbliche Gestaltung des nach dem Umbau des Kreuzungsbereiches ausgebrachten Pflasterbelages als auch die entsprechende Streckenführung des Schutzstreifens im Kreuzungsbereich direkt an der Brücke. Hier muss seitens der Verwaltung nachgebessert werden, um die Gefahrenstelle zu entschärfen.

Ebenfalls für Verbesserungsbedürftig wird die Anbindung des Schutzstreifens von der Johannesstraße Richtung Lahnbrücke erachtet. Hier sollte sowohl der Schutzstreifen angepasst als auch die vorhandene Beschilderung eindeutiger werden.

Von einer Weiterfahrt am Lahnufer bis zur Schleuse wird abgesehen, da den Teilnehmern der Zustand des dortigen Uferweges hinlänglich bekannt ist. Hier wird einstimmig appelliert im Rahmen von Sanierungs- oder Umbaumaßnahmen in diesem Bereich tätig zu werden.

Station 10 – Bahnhofstraße / Rheinstraße

Die Führung des Schutzstreifens ab dem Kreisel vor dem Amtsgericht wird von den Anwesenden einhellig bemängelt. Der Schwenk in den Bereich der Bushaltestelle als auch die Weiterführung über den Bürgersteig sind für den Radfahrer eher eine Zumutung.

Vor dem Hintergrund der optionalen Nutzung der Unterführung für Radfahrer wird angeregt eine Verbreiterung des Überfliegers zu schaffen und hier eine Fortführung des Schutzstreifens anzustreben.

Station 11 – Koblenzer Straße / Busbahnhof

Übereinstimmend wird die bisherige nicht-touristische Streckenführung für Radfahrer auf der Nord-Süd-Achse im Stadtgebiet als mangelhaft befunden, da sowohl die Streckenführung unvollständig ist als auch notwendige Sicherheitsabstände nicht oder nur selten eingehalten werden können. Insgesamt stünde man ohnehin vor der Überlegung alternative Wegführungen anzubieten.

Station 12 – Koblenzer Straße (Parkplatz DM-Drogeriemarkt, Toom, Takko u.a.)

Hinsichtlich der durchgängigen Anbringung von Schutzstreifen wird seitens der Verwaltung folgendes erläutert:

Ein Schutzstreifen ist ein durch Zeichen 340 gekennzeichnete und zusätzlich in regelmäßigen Abständen mit dem Sinnbild „Fahrräder“ markierter Teil der Fahrbahn. Er kann innerhalb geschlossener Ortschaften auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von bis zu 50 km/h markiert werden, wenn die Verkehrszusammensetzung eine Mitbenutzung des Schutzstreifens durch den Kraftfahrzeugverkehr nur in seltenen Fällen erfordert. Er muss so breit sein, dass er einschließlich des Sicherheitsraumes einen hinreichenden Bewegungsraum für den Radfahrer bietet. Der abzüglich Schutzstreifen verbleibende Fahrbahnteil muss so breit sein, dass sich zwei Personenkraftwagen gefahrlos begegnen können. Im Bereich der Koblenzer Straße ist dies nicht möglich, da die Fahrbahnbreite äußerst gering ist.

Station 13 – Didierstraße (Höhe Autohaus Amrein)

Bedingt durch die immer noch gesperrte Durchfahrt für Radfahrer in Höhe Lohnberger Mühle gilt es entsprechende Verbesserungen am Rhein aber auch im Bereich der Zuwegung durch die Didierstraße zu schaffen.

Herr Sachsenhauser beendet die Fahrt um 16:30 Uhr an der letzten Station und bedankt sich bei den Teilnehmern für die zahlreichen konstruktiven Vorschläge und bittet die Verwaltung um entsprechend rasche Umsetzung.