

Samstag, 13. Januar 2024, Rhein-Zeitung Koblenz & Region, Seite 19

Auf dem Weg zu mehr Fahrradfreundlichkeit

Von Doris Schneider



Galerie  4

Jahresbericht gibt Aufschluss: Das hat die Stadt Koblenz 2023 schon verbessert, das steht 2024 noch an

Koblenz. Koblenz will eine fahrradfreundlichere Kommune werden, ohne dabei das Auto zu verteufeln – so fasst Baudezernent Bert Flöck die Ziele des langen Weges zusammen. Was im vergangenen Jahr alles erreicht wurde und was 2024 ansteht, hat das Team Radverkehr in einem Bericht zusammengefasst. Man sieht auf 33 Seiten: Vieles hat sich bereits getan, vieles ist auf dem Weg – und vieles ist gar nicht so einfach, wie man es sich wünschen würde. Die wichtigsten Infos:

1So ist die Ausgangslage: Koblenz ist eine Stadt, in der viele Einpendler zu ihrem Arbeitsplatz unterwegs sind, die auf das Auto angewiesen sind. Aber lange nicht alle: Ein großer Teil der Pendlerstrecken beträgt weniger als fünf Kilometer, sagt Baudezernent Bert Flöck,

und spätestens seit der großen Verbreitung von E-Bikes sind auch Höhenlagen meist kein Hindernis mehr. Viele Menschen steigen auch aufs Rad um, ist Flöck aus eigenem Umfeld überzeugt, aber viele eben auch nicht, obwohl sie es könnten. „Manchmal ist es eine einzige Stelle auf dem Weg, die die Leute davon abhält, das Rad zu nutzen“, sagt der Radverkehrsbeauftragte Tobias Weiß-Bollin. Auch deshalb sei es wichtig, dass man an vielen Stellen Verbesserungen vornimmt, die manchmal vielleicht gar keine riesige Neuerung sind, in der Summe aber einiges verändern.

2 Die Ziele sind definiert: Was angepackt wird, ist im Verkehrsentwicklungsplan festgeschrieben und/oder gemeinsam mit der Initiative Radverkehr besprochen und festgelegt worden. Dazu gehören beispielsweise durchgängige Verbindungen in Nord-Süd- und in Ost-West-Richtung, damit möglichst viele Radfahrer sicherer unterwegs sind.

3 Das waren die wichtigsten Projekte des Jahres 2023: Der Umbau der alten Hauptpost in der Nähe des Bahnhofs in ein Fahrradparkhaus ist das größte Projekt, sagt Weiß-Bollin. Es ist eines, das auch sehr viel Planungskapazitäten und Zeit verbraucht hat. Und: Dass man nun eine durchgehende Nord-Süd-Verbindung von Kesselheim bis zur Mosel hat, sei eine große Verbesserung; dass man zudem Richtung Metternich von der Europabrücke kommend quasi ebenerdig fahren kann, ebenfalls, sagt Ralph Emmerich vom Team Radverkehr.

4 Das ist außerdem passiert: Es sind unzählige kleinere und größere Maßnahmen ergriffen worden, von der Öffnung etlicher Einbahnstraßen in Gegenrichtung über Bordsteinabsenkungen und das Aufstellen von Spiegeln oder kleinen Leitelementen (wie in der Simmerner Straße) bis zu zahlreichen Markierungen. Stichwort Markierungen: Dies wird in Zukunft leichter. Beim Eigenbetrieb Service gibt es künftig ein zweiköpfiges Team, das auch Markierungen vornehmen kann. So ist die Stadt nicht mehr auf andere Firmen angewiesen.

5 Was steht als Größtes 2024 an? Der Ausbau des Rad- und Fußweges auf der Horchheimer Eisenbahnbrücke soll in diesem Jahr beginnen – das ist allein vom Volumen her schon eine der größten Maßnahmen. Von den – Stand heute – geplanten rund 8,3 Millionen Euro bekommt die Stadt 90 Prozent als Fördergelder. Auch der Ausbau der Südallee wird ein wichtiger Fortschritt für den Radverkehr in Koblenz sein, sagt Bert Flöck. Mit dem ersten Bauabschnitt ab dem Friedrich-Ebert-Ring soll ebenfalls 2024 begonnen werden. Planungen laufen auch für die Strecke von Moselweiß bis zum Deutschen Eck und für insgesamt sechs Kilometer auf den Leinpfaden am Rhein in verschiedenen Stadtteilen. Ein weiteres Vorhaben betrifft weniger die konkreten Straßen als das Thema Sicherheit: Die Stadt plant eine Kampagne zum Thema Abstand – denn viele Autofahrer scheinen nicht zu wissen, dass sie innerorts 1,50 Meter und außerorts sogar 2 Meter Abstand halten müssen beim Überholen. Auch das schreckt viele Radfahrer ab.

6 An welcher Stelle gibt es die stärksten Probleme? Überall da, wo es eng ist, gibt es keine einfachen Lösungen, sagen Weiß-Bollin und Emmerich. Das gilt für das Tal in Ehrenbreitstein runter, das gilt für die Balduinbrücke und auch beispielsweise für den Punkt, an dem man von der Europabrücke in den Saarkreisel stößt. Neben den konkreten Stellen gibt es auch andere Hemmnisse: So fehlt laut Flöck derzeit noch eine Stelle, die Kommunen übergreifend Wege wie Radschnellwege plant und in Auftrag gibt. Von der Teilnahme an der Arbeitsgemeinschaft fahrrad- und fußverkehrsfreundlicher Kommunen im Land (AGFFK) er-

hofft sich Koblenz eine Verbesserung. Und Probleme gibt es auch dadurch, dass es etliche vakante Stellen in den Planungsabteilungen der Verwaltung gibt, sodass Vorhaben länger liegen bleiben als die Akteure vom Team Radverkehr es sich wünschen.

Den gesamten Jahresbericht finden Interessierte im Internet unter bit.ly/rad23ko

Viele Maßnahmen sind im vergangenen Jahr zur Verbesserung des Fahrradverkehrs schon erfolgt, wie beispielsweise am Wallersheimer Weg (oben, von links) und im Übergang von der Europabrücke zur Mayener Straße. Auch für 2024 stehen wichtige Maßnahmen an, beispielsweise auf der Horschheimer Brücke (unten, von links). Geplant ist auch eine Kampagne für mehr Sicherheit. Fotos: Stadt Koblenz/Ralph Emmerich

© Die inhaltlichen Rechte bleiben dem Verlag vorbehalten. Nutzung der journalistischen Inhalte ist ausschließlich zu eigenen, nichtkommerziellen Zwecken erlaubt.