



Unterrichtungsvorlage

Vorlage: UV/0008/2022					Datum: 12.01.2022					
Dezernat 4										
Verfasser:		61-Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung					Az.: 61.1/Sb			
Betreff:										
Modernisierung der Koblenzer Bahnstationen										
Gremienweg:										
10.05.2022	Ausschuss für Stadtentwicklung und Mobilität					☐	einstimmig	☐	mehrheitl.	☐
						☐	abgelehnt	☐	Kenntnis	☐
						☐	verwiesen	☐	vertagt	☐
	TOP	öffentlich				☐	Enthaltungen	☐	Gegenstimmen	

Unterrichtung:

Vorbemerkung: Grundsätzlich sollen alle Koblenzer Bahnstationen optimierte Fahrradabstellanlagen erhalten (diebstahlhemmend, vorderradfreundlich und möglichst witterungsgeschützt), möglichst unter Einbeziehung bestehender Förderprogramme. Nachfolgend wird grundsätzlich auf weitere Aussagen diesbezüglich verzichtet.

Aktueller Planungsstand der Modernisierungsmaßnahmen an hiesigen Bahnstationen:

1. Hauptbahnhof:

1.1 Reparatur, Ertüchtigung und Wiederinbetriebnahme Kaisertreppe (zwischen Gleis 1 und Löhrrstraße)

Ausgangssituation / Defizite: Historische Treppe seit ca. 2 Jahrzehnten gesperrt u.a. wegen Schadstellen, Verlaufsunregelmäßigkeiten, Höhensprung zum modernisierten Bahnsteig, Mängeln bei der Absturzsicherung und DB-internen Wirtschaftlichkeitsüberlegungen

Modernisierungsabsicht der DB: Keine eigene. Maßnahme ist Impuls von Stadt Koblenz und Aufgabenträger Zweckverband SPNV Nord, der mittlerweile DB-seitig unterstützt wird

Ziele: Komfort- und Sicherheitsverbesserung (Entlastung der engen Bestandstreppe im Empfangsgebäude) sowie Abkürzung (Direktzugang Obere Löhrr)

Maßnahmenträgerschaft: Gemäß DB-Regularien Gemeinschaftsprojekt von DB (u.a. Beauftragung der Baumaßnahme) und Kommune (u.a. Finanzierung der Planung und des Eigenanteils der Herstellungskosten), Landesförderung bis zu 85 % der Baukosten (Vorabstimmungen 2019/ 20), Unterstützung durch SPNV Nord (Beauftragung und Finanzierung Machbarkeitsstudie 2020)

Umsetzungsperspektive: Machbarkeitsstudie positiv, kurzfristige Realisierbarkeit bei Kostenübernahme von Planung (ca. 50 TEUR) und Eigenanteil Bau (ca. 20 TEUR) durch Stadt

Gebotene Aktivitäten der Stadt: Haushaltsmittelbereitstellung (ca. 70 TEUR) und Abschluss einer Planungsvereinbarung zwischen DB AG, SPNV Nord und Stadt

Anmerkungen Fachamt: Sehr sinnvolle Maßnahme (Nutzen für Einheimische, Pendler/innen und Gäste; Aktivierung Baudenkmal). Finanzielle Beteiligung der zuständigen DB-Sparte Station und Service ausgeschlossen (finanziert sich u.a. durch Ladenflächenvermietung und bringt als Eigenbeitrag die Akzeptanz der Frequenzminderung im Empfangsgebäude sowie ggf. verfahrensmäßige Aktivitäten (s.o., ggf. auch Beauftragung und Betreuung der Planung)

1.2 Herstellung Aufzug Ein-/Ausgang West

Ausgangssituation / Defizite:

- Zu-/Abgang Hbf West nicht barrierefrei (Treppe und steile Schlepptufenrampe zwischen Haupt-Personenunterführung und Römerstraße);
- Neben-Personenunterführung (ehemaliger „Gepäcktunnel“) mit Aufzügen zu allen Bahnsteigen ist bislang Sackgasse ohne Anbindung zur Römerstraße
- Nutzungshemmnisse und Umwege bei Bus-Zug-Verknüpfung (Karthause und Hunsrück) und Anbindung der Goldgrube (Fuß-/Radverkehr, Kiss & Ride, P&R)
- Ursprünglich bereits für 2010 geplanter Aufzugseinbau anlässlich der BUGA 2011 scheiterte an fehlender städtischer Finanzierungsbereitschaft

Modernisierungsabsicht der DB: Vorbereitung und Unterstützung der kooperativen Realisierung des Aufzugs

Ziele: Zugänglichkeit für Alle (insbesondere Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigung, Gepäck, Fahrrädern und Kleinkindern) und Attraktivitätssteigerung autofreie/-reduzierte Mobilität (Abkürzung und Direktzugang)

Maßnahmenträgerschaft: Gemäß DB-Regularien Gemeinschaftsprojekt von DB (Beauftragung und Betreuung von Planung und Bau) und Kommune (Finanzierung der Planung und des Eigenanteils der Herstellungskosten), Landesförderung bis zu 85 % der Baukosten (Vorabstimmungen 2019/2020), Unterstützung durch SPNV Nord (Beauftragung und Finanzierung der Machbarkeitsstudie 2020)

Umsetzungsperspektive: Machbarkeitsstudie positiv, Realisierbarkeit kurz-/mittelfristig bei Kostenübernahme von Planung und Eigenanteil Bau durch Stadt

Gebotene Aktivitäten der Stadt: Haushaltsmittelbereitstellung (ca. 155 TEUR Planung und ca. 95 TEUR Eigenanteil Herstellung / Bau, gesamt ca. 250 TEUR) und Abschluss einer Planungsvereinbarung zwischen DB AG, SPNV Nord und Stadt (Entwurf vorliegend)

Anmerkungen Fachamt: Sehr sinnvolle, längst überfällige Maßnahme; Zusammenhang zur geplanten Verlegung der Bushaltestelle „Simmerner Straße“ stadtauswärts an den Beginn der Beatusstraße zwecks Wegekürzung und Barrierefreiheit; SPNV Nord und Fachamt haben im Februar 2022 Bitte zur finanziellen Beteiligung an DB Station und Service gerichtet (aufgrund bundeseinheitlicher Regelung allerdings nur geringe Erfolgsaussicht gegeben).

1.3 Herstellung Rolltreppe Bahnsteig 8 / 9

Ausgangssituation / Defizit: Stark frequentierte Bahnsteig (ca. 6.000 Pers./Werktag) bislang nur über Treppen mit der Haupt-Personenunterführung verbunden

Modernisierungsabsicht der DB: Umbau von einer der beiden Treppen zur doppelläufigen Fahrtreppenanlage (hoch und runter)

Ziele: Verbesserte Zugänglichkeit v.a. für Personen mit Gepäck, Fahrrädern oder Kindern. Hinweis: Barrierefreier Zugang ist bereits über einen Aufzug an der Neben-Personenunterführung gegeben

Maßnahmenträgerschaft: Voraussichtlich DB (mit Landesförderung)

Umsetzungsperspektive: Machbarkeitsstudie positiv (2020), Lage entweder anstelle der nördlichen Treppe (Überlegung DB) oder der südlichen Treppe (Optimierungsvorschlag der Stadt unter Berücksichtigung der fernen Gleise 8 Süd und 109 sowie des nahen Aufzugs)

Gebotene Aktivitäten der Stadt: Einfluss auf möglichst fahrgastfreundliche Verortung (s.o.)

1.4 Bahnsteigverlängerung Gleis 1 (Wiederherstellung stillgelegter Abschnitte)

Maßnahmenträgerschaft, Ziele: DB-Maßnahme auf Anregung von SPNV Nord zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Flexibilität des Hbf (Zuverlässigkeit, Kapazitätssteigerung)

Gebotene Aktivitäten der Stadt: Anregung der möglichst fahrgastfreundlichen Verortung (s.o.); Unterstützung Gesamtausschreibung aller vier Hbf-Maßnahmen (Kostenminderung)

2. Haltepunkt Stadtmitte:

2.1 Vorgesehene Maßnahmen: Bahnsteigverlängerung

Ausgangssituation / Defizit: Station zur Kosteneinsparung für kürzere Zuglängen geplant; inzwischen eingesetzte längere Züge halten nicht mit allen Wagen/Türen am Bahnsteig

Modernisierungsabsicht der DB (und SPNV Nord): Verlängerung des Bahnsteigs

Ziel: Ermöglichung des Einsatzes längerer Züge mit uneingeschränkter Nutzbarkeit

Maßnahmenträgerschaft / Umsetzungsperspektive: DB-Projekt mit Landesförderung; Machbarkeitsstudie positiv, Umsetzung mittelfristig (vor 2029)

Gebotene Aktivitäten der Stadt / Anmerkungen Fachamt: Keine.

2.2 Weitergehende Überlegungen:

Direktverbindung Bahnhaltepunkt – Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB)

Ausgangssituation / Defizit: Bahnhaltepunkt Stadtmitte war als Schnittstelle zwischen Bus und Zug geplant; wegen schließlich nicht realisierter Direktverbindung bislang 220 bis 380 m Umweg beim Umstieg.

Ziel: Optimierung der Bus-Zug-Verknüpfung (Schnittstellen-Entwicklung), Aufwertung des ÖPNV und SPNV sowie der autofreien Mobilität insgesamt.

Anmerkungen Fachamt: Der Direktzugang zwischen beiden Anlagen durch das Untergeschoss der dazwischenliegenden Shopping Mall wurde 2010/11 nicht realisiert, weil der Stadtrat mehrheitlich eine Aufwertung des Einkaufszentrums zu Lasten anderer Geschäftslagen vermeiden wollte. Damals stand ein Kostenübernahmeangebot des Center-Betreibers im Raum. Als Kompromiss wurde die nördliche Personenunterführung der Bahnstation zumindest so ausgeführt, dass eine spätere Verlängerung in Richtung ZOB nachgerüstet werden könnte. Elf Jahre nach Inbetriebnahme der Bahnstation stellt sich angesichts geänderter Rahmenbedingungen die Frage einer Direktverbindung erneut (Klimaschutzverpflichtungen, Beschluss Verkehrsentwicklungsplan / VEP, notwendig gewordener Umbau des ZOB wegen Barrierefreiheit und erhöhtem Busfahrtaufkommen usw.).

3. Bahnhof Lützel:

3.1 Vorgesehene Maßnahmen: Sicherung / Teilerneuerung von Bahnsteig und (vorhandener) Unterführung

Modernisierungsabsicht der DB: Erneuerung beider Bahnsteige und Unterführungsbelags

Maßnahmenträgerschaft: Grundsätzlich DB-Projekt mit Landesförderung, wobei Stadt die Kosten für einen Bahnsteig übernehmen soll; im November 2020 zwischen Verkehrsministerium, DB und SPNV Nord vereinbart – vorbehaltlich kommunaler Zustimmung (Rahmenvereinbarung zu Maßnahmen an 130 Bahnstationen in Rheinland-Pfalz)

Umsetzungsperspektive: Mit geringer Priorität zum Ende des 10-Jahresprogramms eingestuft (ca. 2030/31).

Anmerkungen Fachamt: Programm unterfinanziert (Realisierung dieser dort nicht-prioritär eingestuften Maßnahme nicht gesichert); konzeptioneller Widerspruch zu den städtischen Überlegungen bezüglich Aufwertung von Bahnstation, Unterführung und Platz (s. 3.2).

3.2 Aufwertung von Bahnstation, Unterführung und Bahnhofplatz (integriertes Gesamtkonzept)

Ausgangssituation / Defizit: Bahnstation nur von Osten aus erschlossen, fehlende Barrierefreiheit, Angsträume, unattraktives Umfeld, desolater Zustand der Verkehrsflächen, unattraktive Absperrungen, minderwertige Nutzungen (Kfz-Parken), Fehlen jeglicher Gestaltung, fehlende Flächen und Angebote für intermodale Mobilität (d.h. Verkehrsartenverknüpfung), überwiegend Privatflächen ohne Berücksichtigung der Belange der Allgemeinheit, optische und funktionale „Barriere“ bzw. Brache zwischen geplantem Rosenquartier und Lützel- Zentrum, Moselufer und Altstadt Koblenz.

Ziele:

- Herstellung einer modernen Mobilitätsschnittstelle (Bike & Ride, Carsharing usw.)
- Städtebauliche Aufwertung Bahnhofsvorplatz „Güterbahnstraße“ (bislang Privatgrund)
- ebenerdiger, attraktiver Zugang zur Gleisquerung durch Platz-Absenkung auf die Bodenhöhe der Unterführung und somit ungefähr die Höhe von Douqué-/Mayener Straße (Vermeidung von verlorenen Höhen, Treppen und Angstraumzonen)
- Verlängerung der (neuen) Personenunterführung nach Lützel West (Abkürzung, verbesserte SPNV-/Siedlungerschließung, verbesserte Busanbindung, neue Fußweg-/Stadtteilverbindung, Option neue Radroute)
- Barrierefreier Bahnsteigzugang (Wegfall der Treppe an der Güterbahnstraße, Einbau von Bahnsteigaufzügen). Hinweis: Unterführung muss in neuer Lage errichtet werden, um sowohl Bahnsteigaufzüge als auch Treppen zu ermöglichen (da die Bahnsteige nur in der Mitte breit genug sind, ergibt sich eine diagonale Gleisquerung im ca. 45-Grad-Winkel)
- Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens der neuen Bewohnerschaft im Rosenquartier, da eine hohe und systematische Änderungsbereitschaft grundsätzlich nur bei Umzügen gegeben ist (ansonsten i.d.R. nur individuell bei grundlegenden familiären Veränderungen wie z.B. Hochzeit, Trennung, Geburten, Erkrankungen, Todesfälle)
- Unterstützung weiterer städtebaulicher Aufwertungen, z.B. Feste Franz, StOV-Gelände, Uferpark etc.

Umsetzungsperspektive:

- Bahnstation mit unter 1.000 Reisenden pro Tag bislang zu gering frequentiert, um nach den üblichen Maßstäben der DB und Bundes-/Landesprogrammen „automatisch“ eine grundlegende Modernisierung samt Herstellung der Barrierefreiheit zu erhalten; daher weitergehende Aktivitäten von Stadt und anderen Akteur/ innen erforderlich, wenn mehr als das unter 3.1 Genannte umgesetzt werden soll (s.u.)
- Das hier vorgeschlagene Gesamtkonzept von Städtebau und Verkehrsmaßnahmen kann stufenweise verwirklicht werden, z.B. zuerst die städtische Maßnahme im Platzbereich (möglichst schon 2024 wegen Synergien zu den Städtebau-Entwicklungen im Umfeld)
- Die Bahnbaumaßnahme (Unterführung samt neuen Bahnsteigaufzügen und -treppen) mit langem Planungsvorlauf kann nachgelagert verwirklicht werden, entweder im Zeitraum 2026 bis 2028 oder erst ab 2030, um Zugverkehr zur BUGA 2029 nicht zu stören (Unterführungsneubau erfordert Streckensperrungen und Fahrplanänderungen mit mehrjähriger Voranmeldung)
- Umbau von Bahnhofsvorplatz / Güterbahnstraße bereits auf Basis des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts (ISEK) als Projekt im Haushalt veranschlagt (Planungsmittel für

2023; insgesamt mit Bau und Grunderwerb ca. 1,13 Mio € bis ca. 2025/26), grundsätzlich über Programm „Stadtgrün Lützel“ förderfähig (bis zu 90 %)

- Die städtischen Überlegungen zum integrierten Gesamtkonzept wurden bereits 2021 auf Arbeitsebene den Partnern vorgestellt (DB Station und Service, Landesverkehrsministerium und SPNV Nord; grundsätzliche Aufgeschlossenheit signalisiert)

Modernisierungsabsicht der DB: Bisher beschränkt auf die unter 3.1 genannten Maßnahmen (Sicherung / Teilerneuerung des Bestands; keine grundlegende Optimierung)

Gebotene Aktivitäten der Stadt:

- Einflussnahme auf politischer Ebene, damit die Planung für die Bahnanlage grundlegend neu ausgerichtet und erweitert (Anpassung an das vorgenannte integrierte Gesamtkonzept), zeitlich stark priorisiert und durch Landeszuschüsse an die DB ermöglicht wird
- Priorisierte Aufnahme der Planung zur städtebaulichen Neugestaltung von Bahnhofsvorplatz / Güterbahnstraße durch die Verwaltung: Beauftragung Fachbüro(s), vorzugsweise Kooperation Landschafts- und Verkehrsplanung.

4. Bahnhof Ehrenbreitstein

4.1 Vorgesehene Maßnahmen

Modernisierungsabsicht der DB: Zurzeit keine konkreten Modernisierungsabsichten.

4.2 Weitergehende Überlegungen

Ausgangssituation / Defizite:

- Fehlende Barrierefreiheit (Bahnsteige nur mit jeweils insgesamt zwei Treppenbenutzungen erreichbar)
- Umweg bei der Anbindung von Rheinufer und Rhein-Fähre
- Ausstattung unattraktiv

Gebotene Aktivitäten der Stadt:

- Städtebauliche Aufwertung des Bahnhofsvorplatzes (DB-Eigentum) als Stadtentree und Mobilitätsschnittstelle
- Entwicklung von Bahnhof und Vorplatz als Eingangstor für das Weltkulturerbe Oberes Mittelrheintal und die BUGA 2029 (nachhaltiger Dauernutzen); Fortsetzen entsprechender Bemühungen zur Einplanung und Priorisierung der betreffenden Maßnahmen durch Land, DB und BUGA GmbH (erster Brief in diesem Sinne bereits 2020 versandt, weitergehende Aktivitäten auf politischer und fachlicher Ebene erforderlich)
- Initiierung und ggf. Mitfinanzierung einer Machbarkeitsstudie zu
 - a) einer Rampe oder einem Aufzug von/zur Hofstraße (z.B. im Bereich des Bahnhofsvorplatzes oder des Stellwerk-Relaisgebäudes) sowie
 - b) je 1 Aufzug pro Bahnsteig, wobei der westliche auch den Leinpfad anbinden sollte
- Ggf. Mitfinanzierung der Planung und Realisierung von a) und b)
- Weitere Maßnahmen entsprechend wie beim Haltepunkt Güls (s. 5.2)

5. Haltepunkt Güls

5.1 Vorgesehene Maßnahmen: Optimierung / Erneuerung Bahnsteig(e)

Modernisierungsabsicht der DB: Optimierung / Erneuerung Bahnsteig

Maßnahmenträgerschaft: DB-Projekt mit Landesförderung, Bestandteil der Rahmenvereinbarung vom November 2020 (ähnlich Punkt 3.1)

Umsetzungsperspektive: Bisher in der Rahmenvereinbarung mit geringer Priorität zum Ende des 10-Jahresprogramms eingestuft (Umsetzung ca. 2030/31, falls noch Mittel ausreichen).

5.2 Weitergehende Überlegungen

Ausgangssituation / Defizite: Bahnstation nicht ins Busliniennetz integriert (ca. 300 m Zuweg ohne Beschilderung, somit u.a. fehlende Anbindung der Uni); Bahnsteige zwar über Rampen (stufenfrei) erreichbar, allerdings mit zu hoher Längsneigung und ohne Zwischenelemente und Bodenindikatoren (für Sehbehinderte/Blinde); Ausstattung unattraktiv

Gebotene Aktivitäten der Stadt:

- Direktanbindung des Haltepunkts mit Bussen (VEP-Maßnahmebaustein 2.7) und / oder durchgängige Wegweisung von/ zur Bushaltestelle und Ausstattung jeweils mit dynamischer Fahrgastinfo unter Einbeziehung des anderen Verkehrsmittels
- Initiierung von DB-Maßnahmen zu Barrierefreiheit (vgl. VEP-Maßnahmebaustein 2.5) und ferner Instandhaltungsmanagement (vgl. VEP-Maßnahmebaustein 2.3)

6. Haltepunkt Moselweiß

6.1 Vorgesehene Maßnahmen

Modernisierungsabsicht der DB: Zurzeit keine konkreten Modernisierungsabsichten.

6.2 Weitergehende Überlegungen

Ausgangssituation / Defizite:

- Bahnstation nicht ins Busliniennetz integriert (ca. 300 bis 400 m Zuweg ohne Wegweisung zu / ab den Linien 6, 16 sowie 9)
- Fehlende Barrierefreiheit (Bahnsteig nur über Treppe erreichbar)
- Umweg bei der Anbindung der Moselweißer Berufsschulen
- Ausstattung unattraktiv

Gebotene Aktivitäten der Stadt:

- Initiierung und ggf. Mitfinanzierung einer Machbarkeitsstudie zu
 - a) einer Bahnsteigüberführung im Nordosten bei den Berufsschulen (Abkürzung, vgl. VEP-Maßnahmenfeld 2.2) und
 - b) einem Aufzug zwischen Überführung Bahnhofsweg und Mittelbahnsteig (Abweichung vom Konzeptvorschlag im VEP Maßnahmebaustein 2.2: Kosteneinsparung bei erhöhtem Nutzwert wegen besserer Anbindung aus/nach Moselweiß)
- Ggf. Mitfinanzierung der Planung und Realisierung von a) und b)
- Weitere Maßnahmen entsprechend wie beim Haltepunkt Güls (s. 5.2)

Historie:

03.02.2022 Stadtrat, TOP 18 / 18.1 (Ö):

Antrag der FDP-Fraktion „Modernisierung der Koblenzer Bahnhöfe soll zur Buga 2029 abgeschlossen sein“ (AT/0129/2022) und diesbezügliche Verwaltungsstellungnahme (ST/0001/2022): Kenntnisnahme und abschließende Verweisung in den Ausschuss für Stadtentwicklung und Bauordnung

Anlagen:

[1] Bezugsantrag, [2] VEP-Verträglichkeitsnachweis, [3] Abbildungen

Auswirkungen auf den Klimaschutz:

In Verbindung mit zusätzlichen Push-Maßnahmen (insbesondere Reduzierung und verstärkte Bewirtschaftung des Pkw-Parkens) ermöglichen die Projekte nachhaltige Treibhausgasmindierungen.