



**Koblenzer
Verkehrsbetriebe**



Haltestelle

Bahnhof Stadtmitte/Löhr-Center

Barrierefreier Ausbau der Haltestellenanlage

**Vorstellung der Machbarkeitsstudie im
Ausschuss für Stadtentwicklung und Mobilität
am 12.12.2023**

Gliederung

- a. Aufgabenstellung und Raumabgrenzung
- b. Bedeutung und Besonderheiten des Vorhabens
- c. Anforderungen
- d. Bestandsbeschreibung und Mängelanalyse
- e. Notwendige Maßnahmen zur Zielerreichung („Knackpunkte“)
- f. Vorstellung der Planung
- g. Fachliche Einschätzung zur Realisierbarkeit

Aufgabenstellung

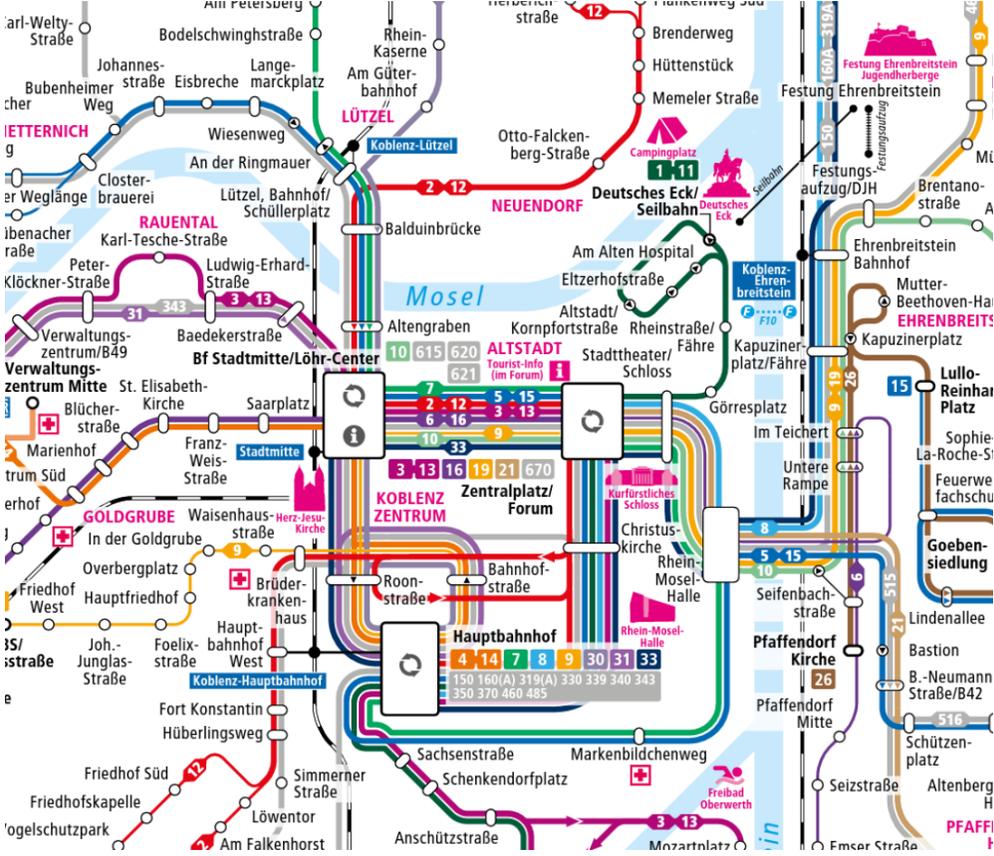
- Barrierefreier Ausbau der Haltestelle nach aktuellen Standards
- Verschmelzung der getrennten Haltestellenbereiche Busbahnhof und Hohenfelder Str. (Fischelpassage) zu einer Einheit
 - Schaffung niveaugleicher, barrierefreier Übergänge
 - geforderte Bedingung zur Förderfähigkeit schaffen

Abgrenzung

- Begrenzung – Konzentration der Planung auf die Haltestellenanlage
 - keine gesamtheitliche Verkehrsplanung der Hohenfelder Str. und des umliegenden Netzes
 - Knotenpunkte „Am Wöllershof“ und „Löhr Rondell“ befinden sich außerhalb des Planungsbereichs
- Zwangspunkte – tragende Stützen des Obergeschoss im Löhr-Center im Busbahnhof sind gesetzt

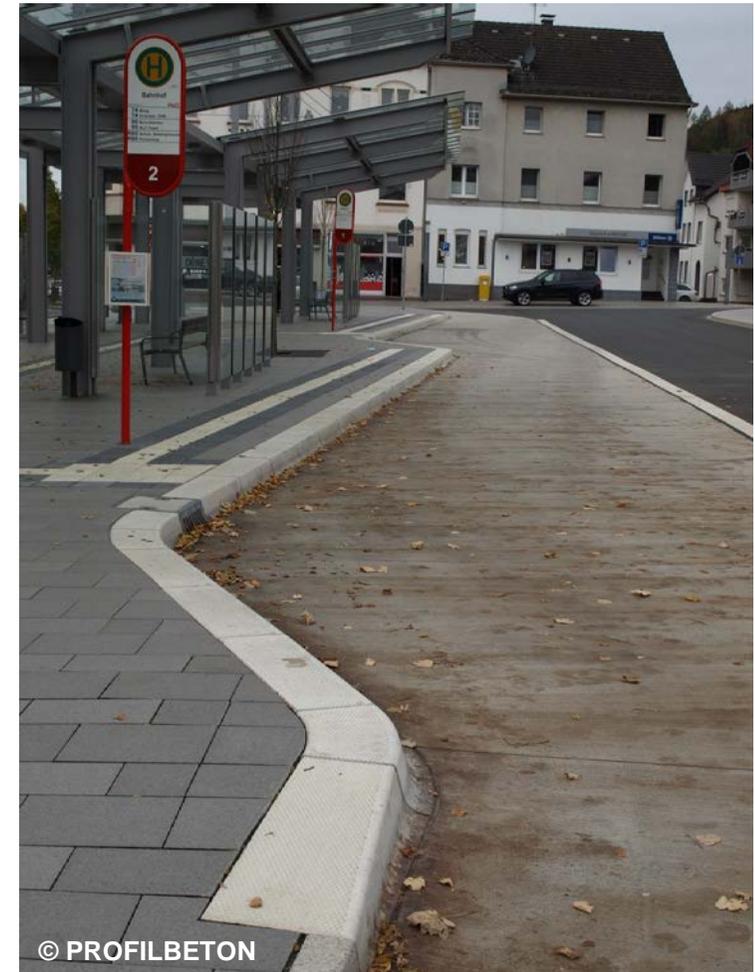
Bedeutung und Besonderheiten des Vorhabens

- höchst frequentierte Umsteigehaltestelle in Koblenz
- Täglich (Mo-Fr) rd. 1.400 Abfahrten (Zunahme um 30% in den letzten 15 Jahren)
- idealer Verkehrsknotenpunkt – Verknüpfung der Verkehrsarten Fußgänger, Fahrrad, Stadt- und Regionalbus, Bahn, Pkw
- gute Lage im und zum Stadtzentrum



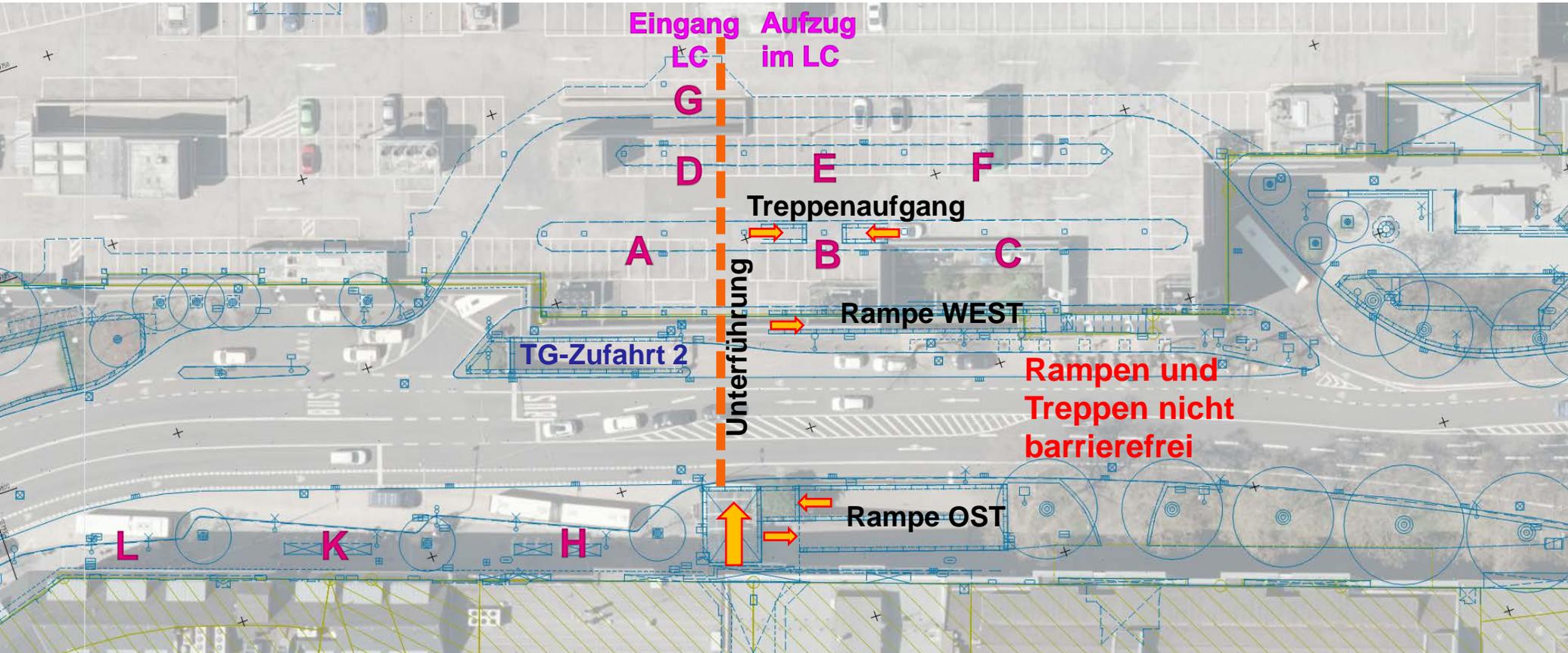
Anforderungen

- ausreichende Bussteigkapazität
- Barrierefreiheit
 - barrierefreie Zugänge aller Steige zueinander
 - Taktiles Leitsystem mit kontrastreichen funktionstrennenden Bodenindikatoren im gesamten Haltestellenbereich
 - ausreichende Aufstellflächen für Fahrgäste
 - Bordhöhe der Bussteige beachten
 - Rutschfeste Beläge
 - etc.
- gutes Ordnungs- und Orientierungskonzept, sicher, hell, modern mit hoher Aufenthaltsqualität
- zeitgemäße Fahrgastinformation



Bestandsbeschreibung und Mängelanalyse

Übersicht



Bestandsbeschreibung und Mängelanalyse

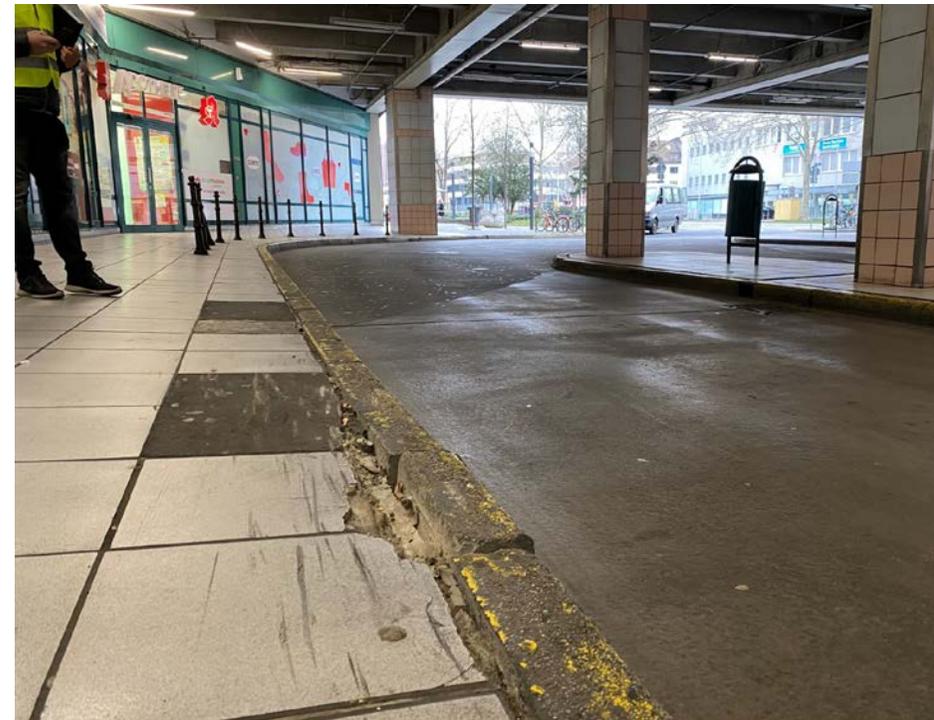
Barrierefreiheit

- Breite z. B. des Bussteig B aufgrund der Treppen ungenügend
- einzige Überquerungsstelle ist nicht barrierefrei und nahezu nicht erkennbar
- taktiles Leitsystem fehlt



Anfahrbarkeit

- hintere Fahrgasse im Ein-/Ausfahrbereich zu schmal



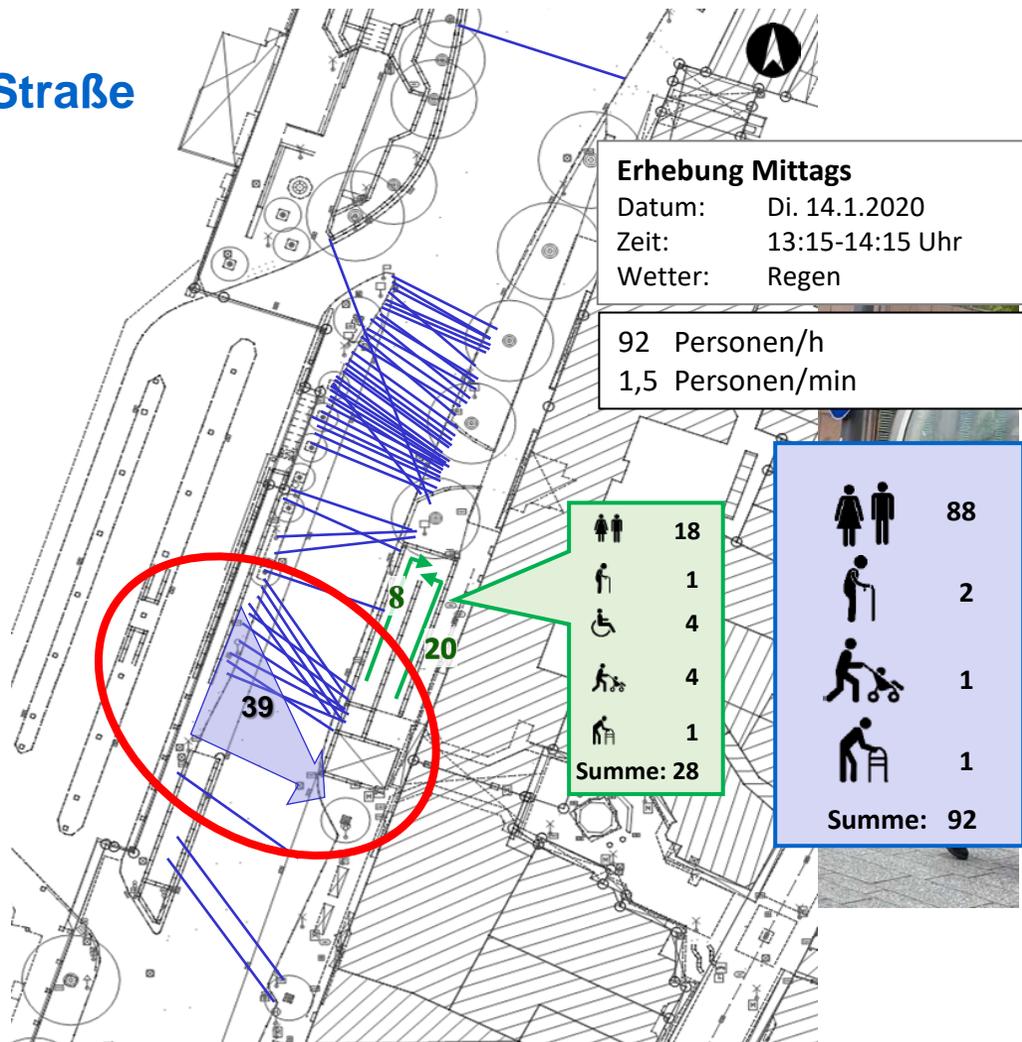
Bestandsbeschreibung und Mängelanalyse

Barrierefreiheit: Querung der Hohenfelder Straße

- fehlende Akzeptanz: Nutzung der Unterführung für Passanten aufwändig
- niveaugleiche gesicherte Querungsstellen am Wöllershof und Löhrrondell sind zu weit entfernt
- Querung der Hohenfelder Str. ungeschützt und ungeordnet (**Absperrketten sind kein Hindernis**)

Vormittags (7:15 Uhr-8:15 Uhr): 51 Pers./Std. (0,9 Pers/min)
Mittags (13:15 Uhr-14:15 Uhr): 92 Pers./Std. (1,5 Pers/min)
Nachmittags (16:00 Uhr-17:00 Uhr): 91 Pers./Std. (1,5 Pers/min)
Erhebung des Amtes für Stadtentwicklung und Bauordnung (Januar 2020)

Ergebnis: Hohes Querungsbefürfnis in Höhe Busbahnhof!



Notwendige Maßnahmen zur Zielerreichung („Knackpunkte“)

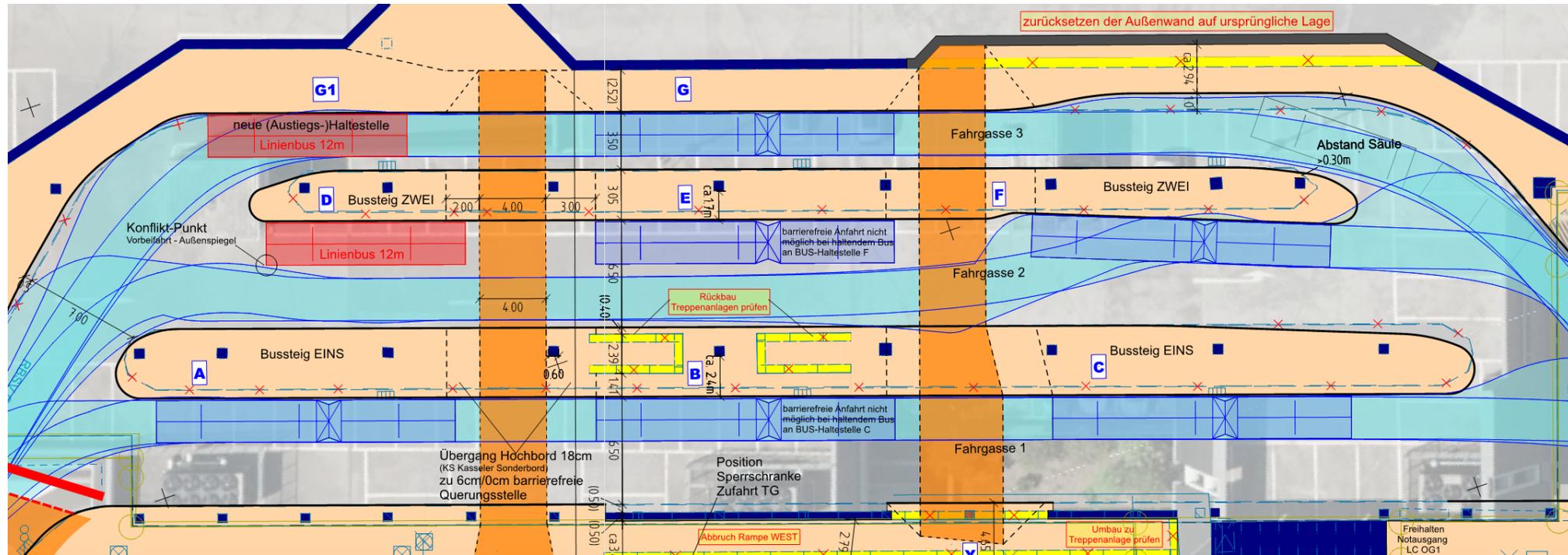
Austausch des Bodenbelags und Erneuerung von Borden allein führt nicht zum Ziel

- ➔ Durchgängige Umsetzung der Barrierefreiheit und Zusammenführung der getrennten Haltestellenbereiche ist nur mit einer kurzen, direkten und niveaugleichen Querungsstelle auf der Hohenfelder Str. zu erzielen
 - ➔ Erfordert neue Freiheitsgrade [gezielter Abriss / Umbau von Bauwerken (z. B. Aufgabe der Rampeanlage)]

- ➔ Alte Denkweise überwinden
 - ➔ Betrachtung als gesamtheitlichen Verkehrsknotenpunkt
 - ➔ Vorrang des Kfz-Verkehrs abbauen
 - ➔ ÖPNV / Fußgänger / Radfahrer mehr Raum geben
 - ➔ Kurze Wege – Verknüpfungen dort schaffen, wo sie nachgefragt werden

Vorstellung der Planung – Bereich Löhr-Center

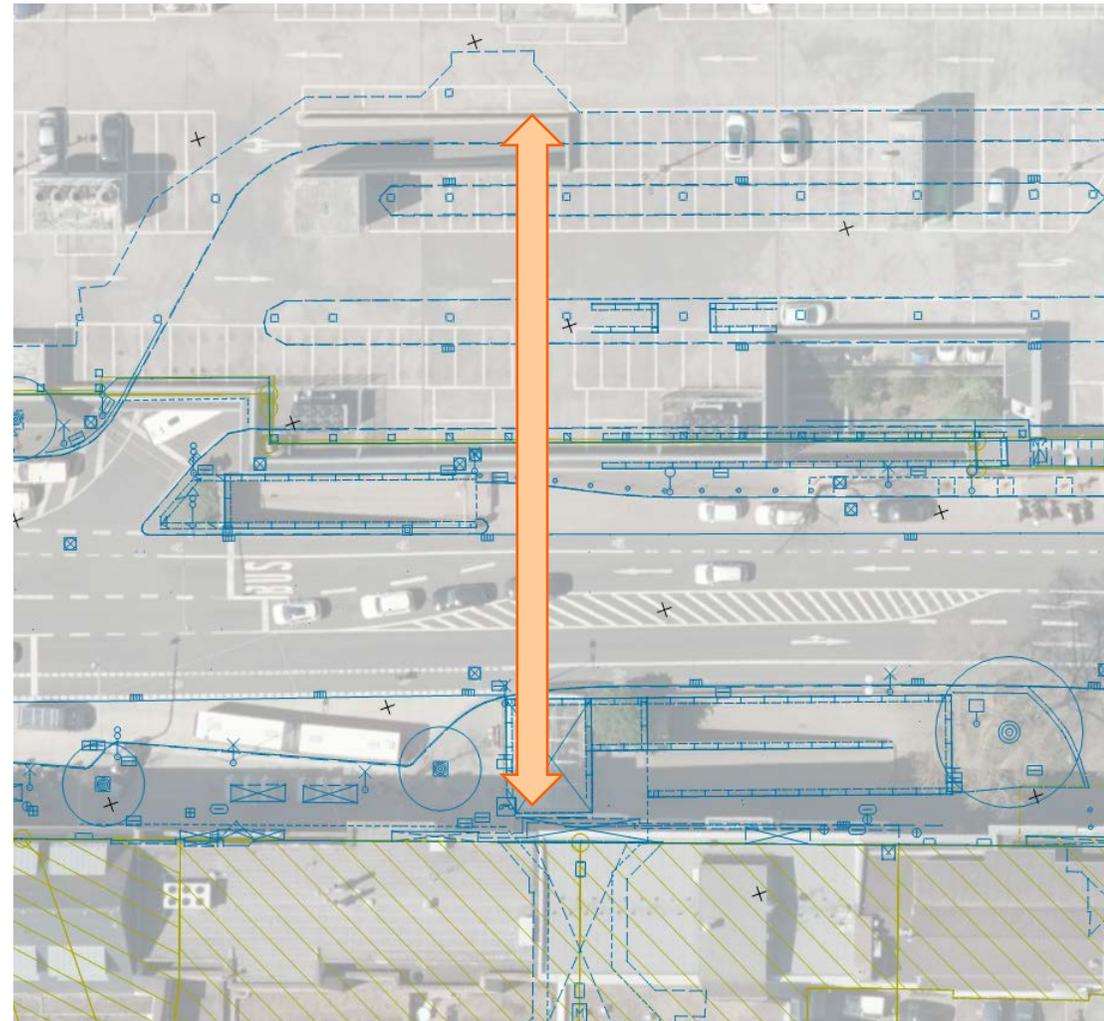
- Verbreiterung der Fahrgasse 3 im Einfahrbereich durch Reduzierung der Gehwegbreite
 - ➔ Vorschlag: Vergrößerung der Gehwegfläche auf ca. 2,9 m durch Zurücksetzen der Außenwand auf ursprüngliche Lage
- Errichtung zweier barrierefreier Querungsachsen zwischen den Bussteigen
- Verbreiterung der Bussteige um 0,5 m (Restfahrgassenbreite von 6,50 m ausreichend zum unabhängigen Ausfahren)
 - ➔ Neue Breite neben den Treppen am Halt B mit 1,40 m weiter grenzwertig ➔ **möglicher Rückbau der Treppenanlagen wird geprüft**



Vorstellung der Planung – Bereich Hohenfelder Str.

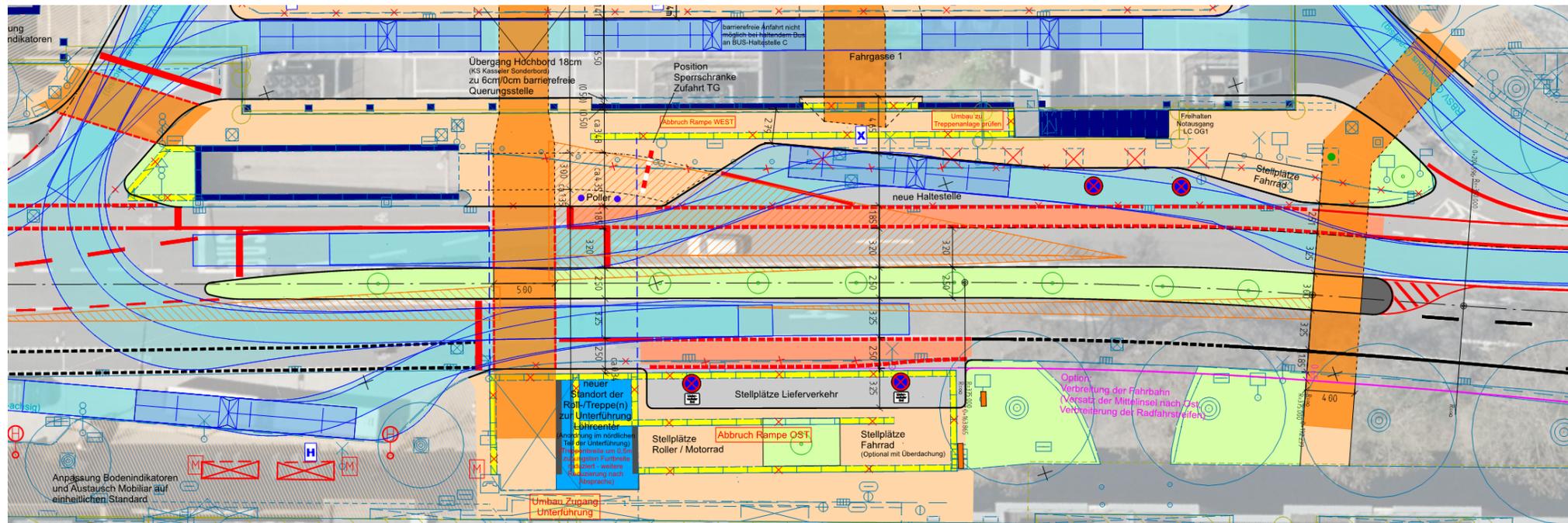
Umsetzung einer durchgängigen, niveaugleichen, barrierefreien Querungsachse

- Direkte Verbindung zwischen Fischelpassage über die Hohenfelder Str., zum Busbahnhof und Löhr-Center ohne Unterführung
- Entspricht dem Laufkorridor querender Personen aus der Erhebung vom Jan 2020



Vorstellung der Planung – Bereich Hohenfelder Str.

- Umsetzung einer durchgängigen niveaugleichen, barrierefreien Querungsachse
- Anlage eines neuen Außenbussteigs [X], um Kapazität im Busbahnhofbereich zu entlasten
- Durchgängiges taktiles Leitsystem im gesamten Haltestellenbereich
- Besserstellung des Radverkehrs durch Anlage beidseitiger Radfahrstreifen auf der Hohenfelder Str. (wichtige Nord-Süd-Haupttroute des Radverkehrsnetzes)



Fachliche Einschätzung zur Realisierbarkeit

Die vorgestellte Planung setzt die Planungsziele um und zeigt einen in sich abgerundeten Kompromiss aus den **zugestandenen Freiheitsgraden, bedingten** sowie **gewünschten Zwangspunkten**

Bedingte Zwangspunkte

Tragende Säulen im überdachten Bereich der Haltestellenanlage Löhr-Center

Seitens des Center-Managements Löhr-Center gewünschte Zwangspunkte

Verbleib der Parkhauszufahrt (Löhr Center)

- ➔ Verzicht der Zufahrt würde neue Freiheitsgrade und damit ein noch besseres Planungsergebnis erzielen

Warum darf über einen Verzicht diskutiert werden?

- ➔ Hauptzufahrt Löhr-Center erfolgt über Saarplatz (Zählungen der Stadt weisen eine untergeordnete Nutzung von ca. 20 % im Vergleich zur Hauptzufahrt aus)

Fachliche Einschätzung zur Realisierbarkeit

Optimierungen bei Wegfall der Tiefgaragenzufahrt

- Positionierung des neuen Außenbussteigs auf Lage der ehemaligen Parkhauszufahrt
 - ➔ Neusortierung der Verkehrsfläche, bestmögliche Flächenausnutzung, bessere Übersicht
 - ➔ Entfall möglicher Behinderungen durch wartende Fahrzeuge in der Parkhauseinfahrt bei Überfüllung (evtl. Adventssamstag)

