



Unterrichtungsvorlage

Vorlage-Nr.:	UV/0075/2006	Datum:	17.03.2006
Verfasser:	66-Tiefbauamt	Az:	66/P/Fi
Gremienweg:	04.04.2006 Fachbereichsausschuss IV		N
Betreff:	Machbarkeitsstudie B9neu, Tunnel zwischen der Beatusstraße und der Römerstraße		
<input type="checkbox"/> Fachbereichsausschuss IV. TOP	Datum 04.04.2006	<input type="checkbox"/> ohne mit _____ Stimmenthaltungen	<input type="checkbox"/> einstimmig <input type="checkbox"/> mehrheitlich _____ Gegenstimmen

Begründung:

Im Rahmen einer Diplomarbeit wurde eine Machbarkeitsstudie für einen Neubau einer Umgehungsstraße von der Römerstraße, B9 zur Koblenzer Straße in Moselweiß erstellt, die eine Verbesserung der verkehrlichen Situation im Bereich des Stadtgebietes von Koblenz bewirken soll. Da es zur Zeit keine Verkehrsuntersuchung für diesen Streckzug gibt, wurde in der Diplomarbeit eine Belastung für die Neubautrasse von 20.000 Kfz/24h angesetzt. Dies entspricht in etwa der maximalen Leistungsfähigkeit einer einbahnigen, zweistreifigen Straße.

Die Neubautrasse beginnt an Abfahrtsrampe der Südbrücke mit dem Knotenpunkt Süd, durchquert anschließend in einem rd. 1.500 m langen Tunnel die Karthause und schließt an dem Knotenpunkt Nord an der städtischen Planung der Unterführung des Moselgüterbahnhofes in Moselweiß an. Die gesamte Ausbaulänge beträgt rd. 2000 m. Um den gesamten Streckzug als B9neu zu widmen, müssten Teilbereiche der im Planfeststellungsverfahren befindlichen L52n, Nordtangente Metternich und die Kurt-Schumacher-Brücke zur B9neu aufgestuft werden.

Neben einer Variantendiskussion für die Knotenpunktausgestaltungen wurde auch die Möglichkeit einer nur von Moselweiß kommenden einstreifigen Verkehrsführung (Tunnel im Einbahnbetrieb) untersucht. Da jedoch für beide Varianten nach dem aktuellen Regelwerk „Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln“ (RABT 2003) ein Fluchttunnel erforderlich wird, sind die hiermit verbundenen Kosteneinsparungen im Vergleich zu den erheblich größeren Nutzen für den Tunnel im Zweirichtungsbetrieb zu gering. Der Tunnel im Zweirichtungsbetrieb erfordert lediglich eine Mehrbreite von 1,5 m zu dem Tunnel im Einrichtungsbetrieb.

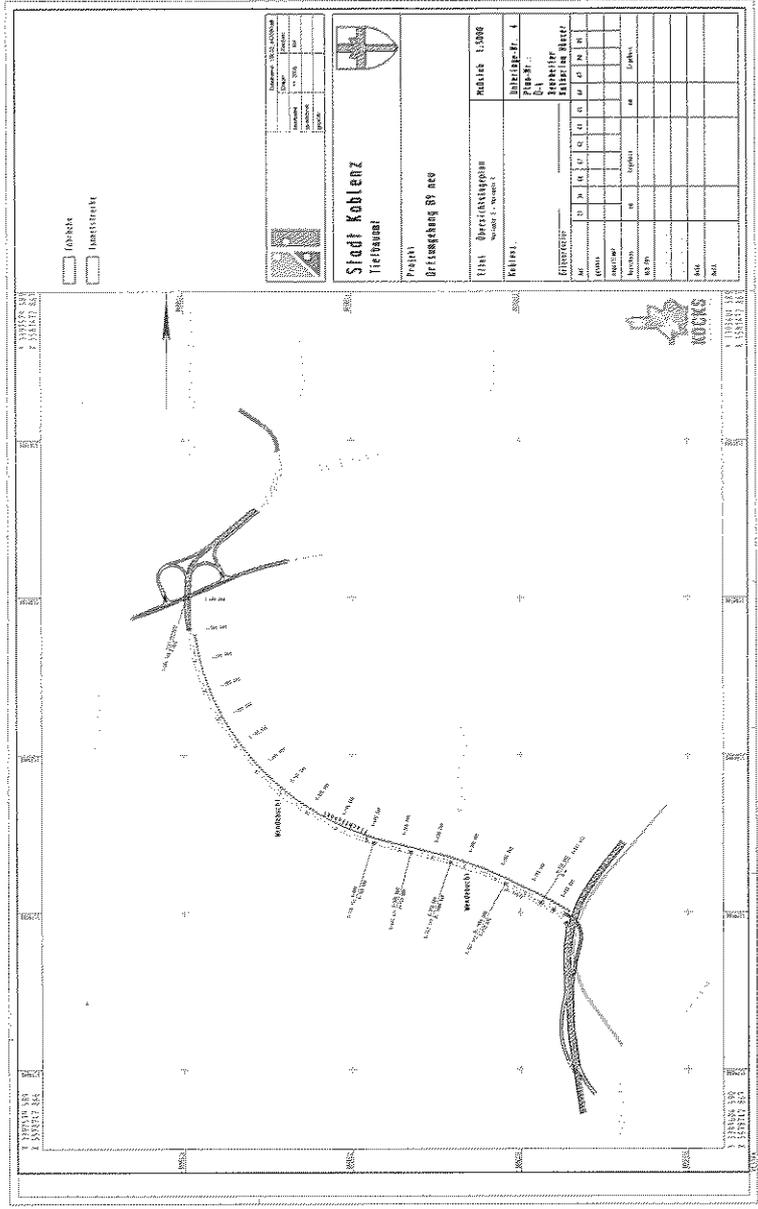
Der Knotenpunkt Süd ist als Richtungsanschluss in Fahrtrichtung Süden konzipiert. Auf Grund der örtlichen Verhältnisse betragen die Verflechtungsstrecken nur rd. 200 m bzw. 250 m. Eine Vergrößerung der Verflechtungslängen hätte einen nachhaltigen Eingriff in die vorhandene Bausubstanz und hiermit das Stadtbild zur Folge. Der Tunnel muss auf Grund seiner Länge von rd. 1.500 m mit einem separaten Fluchttunnel ausgestattet werden. Fluchttüren sind alle 300 m angeordnet. Daneben sind im Tunnel 2 Notbuchten je Fahrtrichtung in der Form angeordnet, dass eine Wendemöglichkeit im Katastrophenfall besteht. Der Anschluss an die Beatusstraße (Knoten Nord) ist planfrei als „Halbes Kleeblatt“ geplant. Eine plangleiche Lösung durch einen Kreisverkehrsplatz musste auf Grund von

Leistungsfähigkeitsproblemen verworfen werden. Der neue Streckenzug ist als „anbaufreie Straße“ innerhalb von bebauten Gebieten in Straßenkategorie B II einzustufen.

Die Herstellungskosten Netto der Neubautrasse betragen nach einer ersten überschlägigen Kostenschätzung rd. 46 Mio. €. Unter Berücksichtigung der Kosten der städtischen Planung für die Unterquerung des Moselgüterbahnhofes von rd. 8 Mio. €, betragen die Gesamtkosten Netto rd. 54 Mio. €. Die geschätzten Bruttokosten betragen inkl. der Baunebenkosten, wie Vermessung, Planung, Gutachten, Bauleitung etc. und der ab dem Jahr 2007 gültigen Mehrwertsteuer von 19% rd. 78 Mio. €. Durch schlechte geologische Verhältnisse können sich die Kosten noch um einen hohen Prozentsatz erhöhen, was zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht abschätzbar ist. Die jährlichen Unterhaltungskosten des 1,5 km langen Tunnels betragen alleine rd. 700.000 €.

Die Verwaltung vertritt die Auffassung, dass der Bau dieses Streckenzuges nur als anbaufreie Bundesstraße erfolgen kann, da eine städtische Finanzierung als auch die Unterhaltung selbst bei einer Förderung durch das GVFG/LFAG kaum zu bewältigen ist. Ziel muss es daher sein, dass die Maßnahme im Zuge der Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplanes mit aufgenommen und bewertet wird.

Die Verwaltung beabsichtigt Gespräche mit den zuständigen Straßenbaudienststellen und Ministerien zu führen, um eine Einstufung der Neubaustrecke von der Kurt-Schumacher Brücke zur B9, Römerstraße als Bundestrasse zu bewirken und hiermit die Chance zur Aufnahme in den zukünftigen Bundesverkehrswegeplan zu ermöglichen.



OBERSCH
 UNTERSCH

Projekt-Nr.	1000000000
Blatt-Nr.	1000000000
Blattgröße	1000000000
Blattformat	1000000000
Blattinhalt	1000000000
Blatttitel	1000000000
Blattdatum	1000000000
Blattautor	1000000000
Blattrevisor	1000000000
Blattprüfer	1000000000
Blattfreigeber	1000000000

Stadt Koblenz
 Tiefbauamt

Projekt
 Brückengänge 89 Rev

Blatt 1:500
 Blatt 1:500

Blattgröße: 1
 Blattformat: 1
 Blattinhalt: 1
 Blatttitel: 1
 Blattdatum: 1
 Blattautor: 1
 Blattrevisor: 1
 Blattprüfer: 1
 Blattfreigeber: 1

Blattgröße	1
Blattformat	1
Blattinhalt	1
Blatttitel	1
Blattdatum	1
Blattautor	1
Blattrevisor	1
Blattprüfer	1
Blattfreigeber	1

