



Antwort
zur Anfrage Nr. AF/0051/2020

Vorlage: AW/0061/2020		Datum: 16.06.2020	
Baudezernent			
Verfasser:	61-Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung	Az.: 61/Dö	
Betreff:			
Anfrage der FDP-Fraktion: Wie wird das Tarif-Modell des Koblenzer ÖPNV ab 2021 aussehen?			
Gremienweg:			
02.07.2020	Stadtrat	<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mehrheitl.
		<input type="checkbox"/> abgelehnt	<input type="checkbox"/> Kenntnis
		<input type="checkbox"/> verwiesen	<input type="checkbox"/> vertagt
		<input type="checkbox"/> Enthaltungen	<input type="checkbox"/> Gegenstimmen
	TOP		öffentlich
			ohne BE abgesetzt geändert

Antwort:

zu Frage 1: Sind Gespräche mit dem VRM über die zukünftigen Fahrpreise zu einem Abschluss geführt worden?

In einer außerordentlichen Gesellschafterversammlung des Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM) am 09.01.2019 haben die Gesellschafter des VRM der von der Stadt Koblenz gewünschten Preisabsenkung der Stadtnetzkarten (im Einzelnen: Tageskarte, Minigruppenkarte, 3-Tageskarte, Wochenkarte, Monatskarte, Monatskarte im Abo, 9-Uhr-Monatskarte, 9-Uhr-Monatskarte im Abo) zugestimmt. Die Preisabsenkung wird zum 01.01.2021 umgesetzt. In der Gesellschafterversammlung am 03.06.2020 wurde die Tarifabsenkung für die Stadt Koblenz vorgestellt. Der endgültige Beschluss der VRM-Gesellschafterversammlung über die generelle Tarifanpassung für das Jahr 2021 erfolgt in der Herbstsitzung, weil erst dann die Preisbasis für das Jahr 2021 endgültig bekannt ist. Unabhängig davon werden die o. g. Stadtnetzkarten bis zu 26% gesenkt.

zu Frage 2: Wird das Koblenzer Stadtgebiet weiterhin in unterschiedliche Waben aufgeteilt?

Das eingeführte Wabensystem bleibt unverändert bestehen. Die Fahrpreise werden nach diesem Wabensystem berechnet.

zu Frage 3a/b/c. Wie teuer wird eine Fahrkarte ab 2021 sein, die einer heutigen Fahrkarte der Preisstufe 1/2/3 im Koblenzer Stadtgebiet entspricht? Schlüsseln sie diese bitte nach Einzelfahrschein, Tageskarte, Gruppenkarte, Wochenkarte, Monatskarte und Monatskarte im Abonnement auf.

Wie bereits zu Frage 1 dargelegt, erfolgt die Rabattierung nur für die Stadtnetzkarten Koblenz. VRM-Einzeltickets bleiben von der Tarifmaßnahme unberührt. Für den Erwerb von rabattierten Einzeltickets gibt es die VRM MobilCard und BahnCard mit einer verbundweiten und verkehrsunternehmenübergreifenden Gültigkeit sowie das E-Ticket der koveb mit einer Nutzbarkeit nur auf den Linien der koveb. Auf Initiative der Stadt Koblenz wurde bereits zum 01.01.2020 eine Erhöhung des Rabattierungssatzes des E-Tickets sowie der VRM-Mobilcard von rd. 20% auf 25% umgesetzt, um Gelegenheitskunden einen geringeren Einstiegspreis anbieten zu können. Die Rabattierung von 25% galt bereits seit vielen Jahren für den Einzelfahrschein BahnCard. Die Erhöhung der Rabattierungssätze für das E-Ticket und die VRM-MobilCard stellt eine Preisharmonisierung der drei im VRM existierenden Rabattierungssysteme dar.

zu Frage 4: Wird sich der Fahrpreis zwischen Koblenz und einer Nachbargemeinde (wie z. B. Lahnstein oder Mülheim-Kärlich) ändern?

Die Preisabsenkung bezieht sich nur auf die Stadtnetzkarten (s. o.). Für den Nachbarortslinienverkehr erfolgt die Preisberechnung nach dem VRM-Wabensystem.

zu Frage 5: Erhält das von der koveb vertriebene E-Ticket auch in Nahverkehrslinien Gültigkeit, die nicht von der koveb betrieben werden?

Auf der neuen Linie 1/11(Braubach – Lahnstein – Koblenz Zentralplatz – Altstadt und zurück) aus dem Linienbündel Lahnstein [Betriebsstart ist wie beim Stadtbuslinienbündel Koblenz auch der 13.12.2020] soll das E-Ticket der koveb im Stadtgebiet von Koblenz zur Anwendung kommen.



Antwort
zur Anfrage Nr. AF/0052/2020

Vorlage: AW/0068/2020		Datum: 26.06.2020	
Kulturdezernentin			
Verfasser:	40-Kultur- und Schulverwaltungsamt	Az.: 40	
Betreff: Antwort zur Anfrage der CDU-Ratsfraktion: Universität Koblenz			
Gremienweg:			
02.07.2020	Stadtrat	<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mehrheitl.
		<input type="checkbox"/> abgelehnt	<input type="checkbox"/> Kenntnis
		<input type="checkbox"/> verwiesen	<input type="checkbox"/> vertagt
		<input type="checkbox"/> Enthaltungen	<input type="checkbox"/> Gegenstimmen
	TOP	öffentlich	

Antwort:

1. Frage:

Der Stadtrat hat bereits in seiner Sitzung am 13.12.2019 seine deutlich kritische Haltung zu der in der Einleitung beschriebenen Entwicklung zum Ausdruck gebracht. In welcher Form und wann konkret hat die Stadt diese Position des Stadtrates gegenüber dem Land Rheinland-Pfalz kommuniziert?

Antwort:

Die im Stadtrat verabschiedete Resolution wurde der Landesregierung unmittelbar nach der Stadtratssitzung übermittelt. Der Oberbürgermeister und die Bildungs- und Kulturdezernentin befinden sich hinsichtlich des Verselbständigungsprozesses der zukünftigen Universität Koblenz auf verschiedenen Ebenen im kontinuierlichen Dialog mit Vertretern des zuständigen Ministeriums.

2. Frage:

Aktuell finden im rheinland-pfälzischen Landtag entscheidende Beratungen zur künftigen Struktur der Hochschullandschaft in Rheinland-Pfalz statt. Wurde der Stadt Koblenz seitens des Landes, in welcher Form auch immer, die Möglichkeit eingeräumt, dazu eine Stellungnahme abzugeben, und wenn ja, wann und mit welchem Inhalt ist diese Stellungnahme erfolgt?

Antwort:

Der Oberbürgermeister und die Bildungs- und Kulturdezernentin nutzen den kontinuierlichen Dialog mit dem Ministerium und der Landesregierung, um die Haltung der Stadt Koblenz hinsichtlich der strukturellen Entwicklung der Universität Koblenz deutlich zu machen. Die Entscheidungskompetenz zur Neuordnung der Hochschullandschaft liegt bei der Landesregierung und dem zuständigen Ministerium. Eine gesonderte Stellungnahme der Stadt war nicht vorgesehen und ist nicht erfolgt.

3. Frage:

Welche weiteren Initiativen plant die Stadt Koblenz, um dem Ziel einer starken und zukunftsfähigen eigenständigen Universität Koblenz gegenüber dem Land Rheinland-Pfalz Nachdruck zu verleihen und politisches Gehör zu verschaffen?

Antwort:

Der Stadtvorstand der Stadt Koblenz vertritt die Interessen der Stadt Koblenz u.a. in der Wirtschafts- und Wissenschaftsallianz. Darüber hinaus erfolgt die strategische Ausrichtung der Stadtverwaltung mit Ziel einer starken und zukunftsfähigen eigenständigen Universität Koblenz unter regelmäßiger Einbeziehung relevanter Akteure wie der Initiative Region Koblenz-Mittelrhein, dem Freundeskreis

der Universität Koblenz oder Pro Justiz. Entsprechende Strategiegelgespräche fanden u.a. im September und November unter Beteiligung des Oberbürgermeisters und der Bildungs- und Kulturdezernentin statt. Diese dialogorientierte Strategieentwicklung findet auch darin Ausdruck, dass diese Initiativen als Gäste zu den Sitzungen des Ausschusses für Hochschulfragen eingeladen werden. Für Anfang Juli ist zudem ein Treffen der Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald geplant, bei dem es schwerpunktmäßig um die Entwicklung der Universität Koblenz gehen wird.

Im Sinne einer zukunftsfähigen Universität Koblenz unterstützt die Stadtverwaltung auch die von der Universität Koblenz-Landau, der Hochschule Koblenz und der Wirtschafts- & Wissenschaftsallianz Koblenz erarbeiteten und von der IHK und in Koblenz ansässigen Unternehmen und Behörden unterstützten Vorschläge zur Profilierung der Universität Koblenz in den Bereichen „Health Data Intelligence“ und „Hydrologie und Wasserwirtschaft“. Beide Schwerpunkte sind stark forschungsorientiert und zukunftsgestaltend, sowohl in der profilbildenden Forschung als auch in den Studienangeboten.

Zudem ergeben sich im Zuge von großen Projekten - wie der kontinuierlichen Weiterentwicklung von Koblenz als MINT-Region oder der Partnerschaft für Demokratie - sowie in zahlreichen weiteren Aktivitäten u.a. mit dem Fachbereich Kulturwissenschaft durch die konsequente Einbindung der Universität Koblenz-Landau weitere Profilierungspotenziale.

Dieser partizipationsorientierte Ansatz bei der städtischen Auseinandersetzung mit der zukünftigen Eigenständigkeit der Universität Koblenz sichert in erheblichem Maße die erhöhte Aufmerksamkeit der Landesregierung hinsichtlich der Wünsche und Erwartungen seitens der Stadt Koblenz und der gesamten Region.

4. Frage:

Der eigens zu diesem Zweck ins Leben gerufene städtische Ausschuss für Hochschulfragen hat seit der Kommunalwahl im Mai 2019 nur ein einziges Mal getagt. Warum wird in dieser entscheidenden Phase dieses Instrument der politischen Willensbildung nicht stärker genutzt?

Antwort:

Der Ausschuss für Hochschulfragen wurde in der konstituierenden Sitzung des neuen Stadtrats am 27. Juni neu eingerichtet und konnte wie mehrfach ausgeführt erstmals im Januar 2020 stattfinden. Der Sitzungskalender für 2019 war bei der Einberufung des Ausschusses bereits komplett belegt. Mit dem 29. Januar wurde der erste mögliche Termin genutzt. Vorgesehen ist ein Sitzungsrhythmus von zwei Ausschusssitzungen pro Jahr. Entsprechend wurde für den 27. August 2020 eine zweite Ausschusssitzung terminiert.

Bei der Sitzung des Hochschulausschusses im Januar hatte die Bildungs- und Kulturdezernentin im Zuge der Diskussion um einen erweiterten Forderungskatalog von der Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen einen zusätzlichen Gesprächstermin vorgeschlagen und für den Juni angekündigt. Zum Hintergrund: Die Universitätsleitung hatte im Hochschulausschuss im Januar signalisiert, dass sie bezüglich des weiterführenden Forderungskatalogs aufgrund des Status quo des im Januar bestehenden Entwicklungsprozesses noch nicht Stellung nehmen wollte, zur Jahreshälfte die Entwicklungsschritte jedoch so weit vorangeschritten seien, dass man erforderliche Unterstützungshilfen bzw. Proklamationen dann eher konkretisieren könne. Der Juni wurde daher gemeinsam als sinnvoller Zeitpunkt für einen zusätzlichen Gesprächstermin erachtet. Der Termin hat am 17. Juni im Rathaus stattgefunden.

5. Frage:

Ist eine weitergehende Beratung des Themas im Stadtrat vorgesehen, und wenn ja, wann?

Antwort:

Bei der Sitzung des Stadtrats am 2. Juli wird durch die Stadtverwaltung eine Beschlussvorlage zur Neuausrichtung der Universität Koblenz eingebracht.



Antwort
zur Anfrage Nr. AF/0053/2020

Vorlage: AW/0069/2020		Datum: 26.06.2020	
Baudezernent			
Verfasser:	66-Tiefbauamt	Az.: 66.10.30-B2232	
Betreff:			
Antwort zur Anfrage AF/0053/2020 der Fraktion B90/Grüne zum Fahrradverkehr auf der Balduinbrücke			
Gremienweg:			
02.07.2020	Stadtrat	<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mehrheitl.
		<input type="checkbox"/> abgelehnt	<input type="checkbox"/> Kenntnis
		<input type="checkbox"/> verwiesen	<input type="checkbox"/> vertagt
		<input type="checkbox"/> Enthaltungen	<input type="checkbox"/> Gegenstimmen
	TOP		öffentlich
			ohne BE abgesetzt geändert

Antwort:

Zur Frage 1:

*Wie viele Fahrradfahrer*innen fahren auf der Balduinbrücke täglich stadtein- und auswärts?*

Die vorliegenden die vorliegenden Zählungen für den Radverkehr auf der Balduinbrücke sind schon 12 Jahre alt. Dahingehend wurden seitens der städtischen Radverkehrsplanung neue Zählungen in Auftrag gegeben.

Die Zählung vom 25.06.2020 in der Zeit von 15:00 Uhr bis 19:00 Uhr weist folgende Werte auf:

Radverkehrsaufkommen in Fahrtrichtung Süden 473 Radfahrer*innen, hiervon

- 345 Radfahrer*innen regelkonform auf dem Schutzstreifen
- 128 Radfahrer*innen regelwidrig auf dem Gehweg bzw. Radweg als „Geisterradler“

Radverkehrsaufkommen in Fahrtrichtung Norden 482 Radfahrer*innen, hiervon

- 473 Radfahrer*innen regelkonform auf dem Radweg
- 9 Radfahrer*innen regelwidrig auf dem Gehweg

Eine weitere Zählung vom 26.06.2020 in der Zeit von 07:00 Uhr bis 11:00 Uhr weist folgende Werte auf:

Radverkehrsaufkommen in Fahrtrichtung Süden 384 Radfahrer*innen, hiervon

- 283 Radfahrer*innen regelkonform auf dem Schutzstreifen
- 101 Radfahrer*innen regelwidrig auf dem Gehweg bzw. Radweg als „Geisterradler“

Radverkehrsaufkommen in Fahrtrichtung Norden 274 Radfahrer*innen, hiervon

- 272 Radfahrer*innen regelkonform auf dem Radweg
- 2 Radfahrer*innen regelwidrig auf dem Gehweg

Zur Frage 2:

Wie breit ist der Fahrradstreifen stadteinwärts auf der Balduinbrücke und entspricht dieser den Richtlinien der Mindestbreite für Fahrradstreifen laut StVO?

Bei dem stadteinwärts führenden Streifen handelt es sich um einen Schutzstreifen, nicht um einen Fahrrad-/Radfahrstreifen. Dieser weist eine Breite von 1,50m auf.

Die Breite eines Schutzstreifens ist nicht unmittelbar in der StVO bzw. der Verwaltungsvorschrift geregelt, sondern in der ERA 2010. Hiernach beträgt das Regelmaß für einen Schutzstreifen 1,50m, bei beengten Platzverhältnissen ist auch ein Schutzstreifen mit einer Mindestbreite von 1,25m zulässig.

Zur Frage 3:

*Können die Abstandsregeln zum Überholen gemäß § 5 Abs.4 StVO beim Überholen von Fahrradfahrer*innen auf jedem der Radwege eingehalten werden?*

Die Frage kann nicht pauschal mit ja oder nein beantwortet werden. Es kommt auf die Fahrweise der Fahrradfahrer*innen sowie auf den Typ des Kraftfahrzeuges an, welches den Radfahrer*in überholen möchte.

Weiter ist zwischen dem stadteinwärts führenden Schutzstreifen und dem stadtauswärts führenden Radweg, hier als getrennter Geh- und Radweg, zu unterscheiden.

Der Abstand von 1,50m zum Radfahrer*in gilt nach den Erläuterungen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) für das Überholen von Fahrradfahrern*innen auf Fahrbahnen und Schutzstreifen. Nicht hingegen bei der Vorbeifahrt an Fahrradfahrern*innen auf Radfahrstreifen oder Radwegen.

Der Abstand von 1,50m zum sich auf dem Schutzstreifen befindlichen Radfahrer*in stadteinwärts muss eingehalten werden. Sicherlich ist dies bei einem Kraftrad eher möglich, als bei einem überholenden Bus oder Lkw. Da die Richtungsfahrstreifen über eine (durchgezogene) Fahrstreifenbegrenzung voneinander getrennt werden und diese vom Fahrzeugführer nicht überfahren werden darf ist das Überholen des Fahrradfahrers unter Einhaltung des vorgeschriebenen Abstandes von 1,50m für größere Fahrzeuge i.d.R. nicht möglich. Der Überholende muss daher solange hinter dem Radfahrer*in bleiben, bis der Sicherheitsabstand eingehalten werden kann.

Für den auf dem Radweg fahrenden Radfahrer*in stadtauswärts gibt es derartige Abstandsregeln nicht. Der Radweg selbst hat eine Breite von ca. 1,50m.

Zur Frage 4a:

*Ist das Überholen von Fahrradfahrer*innen per PKW auf der Balduinbrücke zulässig?*

Siehe Ausführungen zur Frage 3.

Zur Frage 4b:

Welche Planungen seitens der Verwaltung gibt es, um den derzeitigen Zustand so zu verändern, dass sicheres Fahrradfahren gem. § 5 Abs. 4 StVO möglich wird.

Derzeit sind verwaltungsseitig keine Maßnahmen geplant. Die Neuerungen zum § 5 Abs. 4 StVO sind im April eingeführt worden. Die Verwaltungsvorschrift zur StVO ist bisher noch nicht erneuert worden. Hier bleibt abzuwarten, ob dort weitere Konkretisierungen vorgenommen werden.

In erster Linie kommt es auf die Fahrweise und die gegenseitige Rücksichtnahme der jeweiligen Verkehrsteilnehmer an. Bei der Balduinbrücke handelt es sich nicht um eine Unfallhäufungsstelle und es gibt kein erhöhtes Unfallaufkommen mit Radverkehrsbeteiligung. Insoweit lässt sich nicht bestätigen, dass derzeit objektiv kein sicheres Radfahren möglich ist.

Zur Frage 5:

*Wieviel Abstand besteht zwischen den auf dem Fahrradstreifen fahrenden Fahrradfahrer*innen und den vorbeifahrenden PKW und LKW und ist der Abstand aus Sicht der Verwaltung ausreichend, um verkehrssicher auf dem Fahrradstreifen zu fahren?*

s.h. Ausführungen zu den Fragen 3 und 4b.

Zur Frage 6:

*Welche Maßnahmen sind aus Sicht der Verwaltung denkbar, um das Fahrradfahren in beide Richtungen für die Fahrradfahrer*innen verkehrssicherer zu machen?*

Die Breite ist aufgrund der Baulichkeit der Brücke begrenzt. Insofern sind bauliche Verbesserungen nicht darstellbar. Eine absolute Sicherheit gibt es im Verkehr leider nicht, da das Verkehrs- und Unfallgeschehen auch immer von individuellem Verhalten und Fehlern abhängig ist. Es erscheint jedoch angezeigt, über öffentlichkeitswirksame Maßnahmen auf die Verkehrsregeln und deren Bedeutung aufzuklären und die Verkehrsteilnehmer*innen dahingehend zu sensibilisieren. Insbesondere wird auch die Einrichtung eines Überholverbotes für motorisierte Zweiräder verwaltungsseitig überprüft.



Antwort
zur Anfrage Nr. AF/0055/2020

Vorlage: AW/0063/2020		Datum: 24.06.2020	
Verfasser: Dezernat 4		Az.: FB IV	
Betreff:			
Große Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zur Umsetzung des Klimaschutzkonzepts im Bereich Radverkehr			
Gremienweg:			
02.07.2020	Stadtrat	<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mehrheitl.
		<input type="checkbox"/> abgelehnt	<input type="checkbox"/> Kenntnis
		<input type="checkbox"/> verwiesen	<input type="checkbox"/> vertagt
		<input type="checkbox"/> Enthaltungen	<input type="checkbox"/> Gegenstimmen
	TOP		öffentlich
			ohne BE abgesetzt geändert

Antwort:

Wir fragen deshalb:

- 1. Wie ist der Stand der Umsetzung der unter Ziffer 6 genannten Maßnahmen?
Bitte im Einzelfall mitteilen, ob die Maßnahme sich noch in der Planung befindet, Ausschreibungen erfolgt sind oder die Maßnahme sich in der Realisierung befindet bzw. abgeschlossen wurde.**
- 2. Die Radwegeprojekte Mainzer Straße und Trierer Straße/Mayener Straße sowie Andernacher Straße/Wallersheimer Weg wurden im ASM vorgestellt.
Wie ist der Stand der Umsetzung der Maßnahmen?
Welche Mittel sind hierfür im Haushalt eingestellt?
Wann beginnt der Umsetzung der Maßnahmen?**

zu 1 und 2:

Nord-Süd-Achse (Abschnitt Wallersheimer Weg – Sebastian-Bach-Straße):

- Wallersheimer Weg zwischen Wallersheimer Kreisel und Herberichstraße:
Planung fertig, Förderung in Aussicht gestellt, Umsetzung ruht bis zur Klärung der Systematik der Erhebung von Ausbaubeiträgen
- Wallersheimer Weg zwischen Herberichstraße und Andernacher Straße:
Planung fertig und im ASM vorgestellt. Die Kosten der Maßnahme werden deutlich über 30.000 € liegen, so dass eine Ausschreibung erforderlich ist. Diese wird jetzt erfolgen. Eine Fertigstellung wäre vor dem 01.11. nicht mehr möglich, so dass die Maßnahme im Frühjahr 2021 umgesetzt wird.
- Andernacher Straße zwischen Wallersheimer Weg und Brenderweg
Planung nach ASM-Vorstellung in Details angepasst,
Umsetzung zurückgestellt bis zum Abschluss der laufenden Kanalbaumaßnahme

- Fahrradspindel Lützel stadteinwärts (Direktanbindung Mayener Str. /

Emil-Schüller-Platz / Moselufer an Schutzstreifen Balduinbrücke):

LBM in 2019 wegen Förderoption kontakt, Planung soll 2020 aufgenommen werden

- Linksabbieger Balduinbrücke – Burgstraße für Radverkehr:
Prüfung und ggf. vertiefte Planung aus Kapazitätsgründen auf 2021 zurückgestellt
- Casinostraße: Im Südabschnitt wird 2020 Fahrbahnführung für Radverkehr nach Süden geprüft und ggf. 2020/21 umgesetzt
- Mainzer Straße zwischen Schenkendorfstraße und Schützenhof:
Umsetzung in den Streckenabschnitten erfolgt 2020, Umsetzung an den beiden beampelten Knotenpunkten erfolgt 2021 (Markierung von Schutzstreifen)

Kosten ohne Umbau der Lichtsignalanlage ca. 30.000€.

- Mainzer Straße zwischen Schützenhof um Sebastian-Bach-Straße:

Umsetzung 2019/20 samt Anbindung Hohenzollernstraße erfolgt. Die Maßnahme hat rund 16.000 € gekostet.

Ost-West-Achse (Abschnitt Helfensteinstraße – Straße „Moselufer“):

- Obertor (L127), Optimierung Linksabbieger Helfensteinstraße für Radverkehr:
Prüfung und ggf. vertiefte Planung aus Kapazitätsgründen auf 2021 zurückgestellt
- Radverkehrsverbesserungen zwischen David-Roentgen- und Moselweißer Straße:
 - o Knoten David-Roentgen-/Bardlebenstraße: Prüfung / planerische Vertiefung noch 2020 o gutachterliche Prüfung von Einbahnstraßenvarianten (Flächengewinn für Radverkehrsanlagen) noch 2020, dann Maßnahmenkonzeption und Gremieneinbindung Ende 2020 / Anfang 2021, Umsetzung 2021 angestrebt
 - o Behringstraße: Radverkehrsanlagen werden beim Ausbau eingeplant
 - o Moselweißer / Koblenzer Straße:
Kfz-Mengenreduzierung angestrebt (Untersuchung im o.g. Gutachten), Radfahrstreifen-Planungsvorschlag für Abschnitt Behringstraße –

Kurt-Schumacher-Brücke z.Z. in interner Abstimmung, Umsetzung 2021 angestrebt
 - o Moselufer: Konzeptplanung läuft (nach Westen Radwegbau, nach Osten Schutzstreifenmarkierung), Umsetzung ggf. z.T. schon 2021

Achse Innenstadt - Karthause (Simmerner Str. und Berliner Ring):

- Simmerner Straße unterhalb „Am Fort Konstantin“:
Anbindung Beatusstraße in Planung;

Herstellung stadtauswärtiger Radverkehrsanlage unterhalb Bushaltestelle Hbf West in Prüfung (hoher Bauaufwand); stadteinwärts Schutz des Radfahrstreifens gegen Kfz-Überfahrt im Kurvenbereich am Friedhof in Prüfung

- Simmerner Straße oberhalb „Am Fort Konstantin“:

Planung mit beidseitiger Radfahrstreifen in Abstimmung, Umsetzung baldmöglichst, voraussichtlich in zwei Stufen (2020/21)

Berliner Ring:

Markierung der Radverkehrsanlagen, Baubeginn ab dem 06.07.2020

Kosten: ca. 176.000 €

Trierer Straße:

Die Planungen sind weitestgehend fertiggestellt. Nach den Sommerferien findet eine Info Veranstaltung für Anwohner statt. Anschließend wird die Planung im Stadtrat vorgelegt. Bei positiver Beschlussfassung erfolgt anschließend die Ausschreibung und Vergabe.

Maßnahmenbeginn könnte im Frühjahr 2021 sein.

Kosten: Die Kosten sind zur Zeit schwer abschätzbar, da die Ausschreibungsergebnisse deutlich schlechter als die Kostenschätzung war (z.B. Berliner Ring.) Es ist von Kosten über 150.000 € (inklusive Lichtsignalanlagen) zu rechnen.

Beatusstraße:

Die Entwurfsplanung für den regelkonformen Ausbau ist beauftragt und soll im Herbst vorgelegt werden. Anschließend wird beim LBM ein Förderantrag gestellt.

Offen ist noch die Frage in welchem System Ausbaubeiträge zu erheben sind.

Die Kosten werden über 3.000.000 € betragen.

Den städtischen Gremien werden alle Informationen nach Fertigstellung bzw. Eingang (Förderung) zur abschließenden Entscheidung vorgelegt.

3. Für den Radweg zwischen Moselweiß und Lay liegt seit April 2019 der Planfeststellungsbeschluss vor. Für den Radweg ist neben der Stadt der LBM zuständig.

Wie ist der Stand der Umsetzung beim Landesbetrieb Mobilität?

Sind Planungen erfolgt, wird die Ausschreibung vorbereitet?

Bitte Stellungnahme des LBM einholen.

Der Sachstand der Planungen bezgl. dem Radweg Moselweiß-Lay wurde bereits für die Beantwortung der Anfrage AF/0005/2020 (der Grünen-Fraktion) beim LBM eingeholt. Hier gibt es keinen neuen Sachstand. Die Federführung liegt komplett beim LBM. Die Stadt ist nur für einen Teilabschnitt an den Kosten zu beteiligen.

Stellungnahme vom Januar 2020 des LBM:

Derzeit befindet sich der Landesbetrieb Mobilität in der Erstellung der Ausführungsunterlagen. Neben umfangreichen Planungsleistungen sind hierbei auch noch geotechnische Erkundungen durchzuführen. Diese Arbeiten erfordern einen hohen zeitlichen Aufwand. Nach Abschätzung der noch zu erbringenden Leistungen vor Baubeginn ist es daher realistisch, den Baubeginn auf das Jahr 2022 zu verschieben.

- 4. Mittel für den Radweg Horchheimer Eisenbahnbrücke sind im Haushalt 2020 enthalten.
Laut dem zuständigen Brückenbauamt gibt es hier angeblich statische Probleme bei der Realisierung.
Wir fragen deshalb:
Wie ist der Sachstand? Wann wird die Maßnahme endlich umgesetzt?**

Die statischen Nachweise der schadlosen Lasteinleitung einer 2,50 m breiten Rad- und Gehwegekonsole in die Eisenbahnbrücke wurden zwischenzeitlich erbracht und mit der Deutschen Bahn AG einvernehmlich abgestimmt werden. Nunmehr kann die Bauwerksplanung bis Ende des Jahres abgeschlossen, nachfolgend der Förderantrag gestellt und die Ausschreibungsunterlagen erstellt werden. Mit dem Baubeginn wird zum gegenwärtigen Erkenntnisstand im 2. Halbjahr 2021 gerechnet, mit dem Bauende 2022.

- 5. In den Haushaltsberatungen für 2020 konnte die Haushaltsstelle „Verbesserung von Radwegen“ von 100.000 Euro auf 300.000 Euro erhöht werden.
Wurden Mittel aus dieser Haushaltsstelle verausgabt? Ggf. für welche Maßnahmen?**

Bei Projekt Q660012 stehen im Haushalt 205.000 € für Verkehrsverbessernde Maßnahmen Radweg zur Verfügung. Es sind bislang rd. 102.000 € beauftragt. Für den Umbau von Lichtsignalanlagen für die Maßnahmen Radweg Trierer Straße und Umbau Kreuzung Hohenzollernstr. / Mainzer Str. zur Einrichtung einer Fahrradspur. Die Ummarkierungsarbeiten werden im konsumtiven Haushalt abgewickelt. Des Weiteren erfolgt eine Ummarkierung des Berliner Ringes für eine eigene Radspur von rd. 176.000 €, auch dies wird im konsumtiven Haushalt abgewickelt.



Antwort
zur Anfrage Nr. AF/0056/2020

Vorlage: AW/0065/2020		Datum: 26.06.2020	
Baudezernent			
Verfasser:	66-Tiefbauamt	Az.: 66.20.10/Br	
Betreff: Anfrage FREIE WÄHLER Ratsfraktion: Gefährdung auf der Alexanderstraße			
Gremienweg:			
02.07.2020	Stadtrat	<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mehrheitl.
		<input type="checkbox"/> abgelehnt	<input type="checkbox"/> Kenntnis
		<input type="checkbox"/> verwiesen	<input type="checkbox"/> vertagt
		<input type="checkbox"/> Enthaltungen	<input type="checkbox"/> Gegenstimmen
	TOP	öffentlich	

Antwort:

Sind der Verwaltung die Probleme bekannt?

Die Verwaltung hat nur Kenntnis über eine Beschwerde.

Die Alexanderstraße befindet sich innerhalb einer Tempo 30 Zone. Da Fahrzeugbegegnungen, bedingt durch die beschriebene schmale Fahrbahn nur in Teilbereichen möglich sind, ist eine Einbahnrichtung in Richtung Karthause angeordnet.

Als Schleichweg ist die Alexanderstraße ungeeignet, da die Nutzer keine zeitlichen Vorteile haben. Der motorisierte Verkehr und der Fußgängerverkehr sind durch die Anlieger verursacht. Aufgrund der geringen Grundstücksbreite der öffentlichen Verkehrsflächen gibt es keine Gehwege. Es handelt sich um eine Mischverkehrsfläche.

Welche konkreten Maßnahmen wird die Verwaltung ergreifen, um die Gefährdung der Anlieger zu beenden – Wäre Einrichtung einer „Spielstraße“ eine Option?

Das Tiefbauamt plant im Rahmen der Erneuerung der Treppenanlagen geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen einzuplanen (z. B. Aufpflasterungen an 4 Stellen).

Die Anordnung einer Spielstraße setzt geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen voraus (alternierende Fahrbahneinengungen, gekennzeichnete Parkplätze, fahrdynamische Einbauten etc.). Aufgrund der überwiegenden Fahrbahnbreite von 4 m-4,50 m können keine Parkplätze markiert werden, da die erforderliche Restfahrbahnbreite von 3,05 m deutlich unterschritten wird. Nur das Aufstellen der Verkehrszeichen 325 und 326 (Beginn verkehrsberuhigter Bereich/Ende verkehrsberuhigter Bereich) bringt keine Geschwindigkeitsreduzierung. Ob bei einer Länge von 800 m der Alexanderstraße Schrittgeschwindigkeit gefahren wird, ist fraglich.

Eine Änderung der Anordnung der Tempo 30 Zone ist daher nicht geplant.

Wer haftet im Schadensfall?

Die Haftung liegt alleine beim Schadensverursacher.



Antwort
zur Anfrage Nr. AF/0057/2020

Vorlage: AW/0067/2020		Datum: 26.06.2020	
Baudezernent			
Verfasser:	66-Tiefbauamt	Az.: 66.10.30-A2232	
Betreff:			
Antwort zur Anfrage AF/0057/2020 der Fraktion B90/Grüne zu der Stellungnahme des Baudezernenten zur Casinostraße			
Gremienweg:			
02.07.2020	Stadtrat	<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mehrheitl.
		<input type="checkbox"/> abgelehnt	<input type="checkbox"/> Kenntnis
		<input type="checkbox"/> verwiesen	<input type="checkbox"/> vertagt
		<input type="checkbox"/> Enthaltungen	<input type="checkbox"/> Gegenstimmen
	TOP		öffentlich
			ohne BE abgesetzt geändert

Antwort:

Frage 1:

Wann hat die letzte Verkehrszählung stattgefunden?

Die letzten Zählungen haben im Juni 2020 stattgefunden, beginnend am 08.06.2020. Am Knotenpunkt mit der Luisenstraße zählt die Verwaltung seit einigen Jahren jährlich. In diesem Jahr sind zusätzliche Zählungen am Knotenpunkt mit der Stegemann-/Friedrichstraße erfolgt.

Wie war das Ergebnis?

Nördlich des Knotenpunkts mit der Luisenstraße dominiert weiterhin der Kfz-Verkehr, südlich davon der Radverkehr. Und zwar zwischen Luisenstraße und Stegemann-/Friedrichstraße deutlich, südlich davon dann leicht.

Hat sich nach Ihrer Einschätzung seit der letzten Zählung etwas an den Zahlen geändert und worauf beruht Ihre Einschätzung? Ist aus Ihrer Sicht eine Aktualisierung der Zahlen durch erneute Verkehrszählung sinnvoll?

Die vorliegenden Zahlen müssen verwaltungsintern noch näher ausgewertet werden. Weitere Zählungen sind in jedem Falle sinnvoll, auch im Hinblick auf repräsentative Werkzeuge außerhalb der Corona-Situation.

Frage 2:

Wie viele Buslinien durchfahren die Casinostraße zurzeit?

Aktuell wird die Casinostraße von der Linie 15 (Zentralplatz – Metternich/Bienenstück) und der Linie 16 (Zentralplatz – Moselweiß) montags bis freitags zwischen 07:00 Uhr und 19:00 Uhr und samstags zwischen 09:00 Uhr und 19:00 Uhr befahren.

Die Linien kommen vom Löhr-Center, lassen die Fahrgäste am Zentralplatz an Bussteig F (in der Clemensstraße) aussteigen und wenden anschließend über die Casinostraße und Luisenstraße zum (Abfahrts-)Bussteig A bzw. B in der Görgenstraße.

Wie viele Busse sind das täglich?

Linie 15 – Mo bis Fr: 25 Fahrten; Sa: 21 Fahrten; So: keine Fahrten
Linie 16 – Mo bis Fr: 25 Fahrten; Sa: 21 Fahrten; So: keine Fahrten

Wie viele Buslinien werden es im neuen NVP und nach der Linienbündelung im Dezember täglich sein?

Mit Betriebsstart des Stadtbuslinienbündels Koblenz werden grundsätzlich keine Linien mehr über die Casinostraße geführt.

Möglicherweise werden vereinzelt betrieblich notwendige Fahrten dort hergeführt. Grundsätzlich ist dies allerdings nicht vorgesehen.

Frage 3:

Wann fand die letzte Geschwindigkeitskontrolle in der Casinostraße statt und mit welchem Ergebnis?

In der Casinostraße finden regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen statt. Die letzte Messung wurde am 03.06.2020 durchgeführt.

Folgende Ergebnisse wurden festgestellt:

Messung im Mai 2020, Fahrtrichtung Schloßstraße

166 Durchfahrten, davon 16 Überschreitungen. 15 x Verwarngeld (11 Überschreitungen bis 10 km/h und 4 bis 15 km/h).

1 x Bußgeld (Überschreitung bis 20 km/h).

Messung am 03.06.2020, Fahrtrichtung Clemensstraße

307 Durchfahrten, davon 28 Überschreitungen, 25 x Verwarngeld (19 Überschreitungen bis 10 km/h und 6 bis 15 km/h).

3 x Bußgeld (Überschreitung bis 20 km/h).

Frage 4:

Ist eine Verringerung der Geschwindigkeit mittels Verkehrsschild auf 20 km/h in einer Fahrradstraße rechtlich aus Ihrer Sicht zulässig? Worauf stützt sich diese Rechtsauffassung?

Wie bereits in der Stellungnahme ST/0064/2020 mitgeteilt, ist die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit innerhalb einer Fahrradstraße nach der StVO nicht vorgesehen (bspw. Fahrradstraße in Kombination mit einer Beschilderung Tempo-20 Zone (Verkehrszeichen 274.1)) und daher nicht anordnungsfähig.

Für eine streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzung durch ein „einfaches 20km/h-Schild“ (Verkehrszeichen 274) ist eine begründete Gefahrenlage erforderlich. Innerhalb einer Fahrradstraße lässt sich aus Sicht der Verwaltung diese grds. nicht begründen. Sofern sich Gefahrensituationen durch zugelassene Kraftfahrzeuge ergeben würden, so wären diese von der Befahrbarkeit auszuschließen. Weiterhin würde auch der Radfahrer in seiner möglichen Höchstgeschwindigkeit gebremst.

Die Auffassung der Verwaltung wurde vom Verkehrsministerium und dem Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz bestätigt.

Frage 5:

Nach Ansicht der Fraktion B90/ Die Grünen ist eine Freigabe einer Fahrradstraße für andere Verkehrsarten beispielsweise durch Zusatzschilder wie „Kfz frei“ zulässig. Wie kommt die Verwaltung zu der Auffassung, dass dies rechtlich nicht zulässig ist.

Wie ebenfalls in der Stellungnahme ST/0064/2020 beschrieben, darf anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr in der Fahrradstraße nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden (z. B. Anliegerverkehr), was seitens der Verwaltung restriktiv ausgelegt werden muss. Eine generelle Freigabe für alle Kraftfahrzeuge (bspw. „KFZ frei“) ist aus

Sicht der Verwaltung rechtlich nicht zulässig. Diese Regelung ergeben sich zweifelsfrei aus der StVO. Weiterhin gibt es ebenfalls klare Empfehlungen des Gesamtverbandes der deutschen Versicherungswirtschaft, den Kfz-Verkehr in Fahrradstraße auf den reinen Anliegerverkehr zu reduzieren.

Frage 6:

Aus Sicht der Ratsfraktion B90/Die Grünen ist der Radweg zwischen Friedrichstraße und Friedrich-Ebert-Ring wegen zu geringer Breite als Zweirichtungsradweg ungeeignet. Wie breit ist dieser Radweg? Ist geplant, die Benutzungspflicht des Radwegs in der Casinostraße zwischen Friedrichstraße und Friedrich Ebert-Ring zu entfernen?

Auch aus Sicht der Verwaltung ist die dortige Radverkehrsführung nicht optimal. Dahingehen wird der Zweirichtungsradweg zwischen Schloßstraße und Friedrich-Ebert-Ring aufgehoben. Zukünftig wird der Radverkehr in Richtung Friedrich-Ebert-Ring auf der Fahrbahn geführt und auf Höhe des Eichendorff- Gymnasiums wieder in den Seitenraum zur Querung des Friedrich-Ebert-Rings in Richtung Südallee geführt. Hierfür ist die Herstellung einer Fahrradrampe erforderlich, die voraussichtlich nach Ende der Sommerferien hergestellt werden kann.

In Gegenrichtung bleibt der benutzungspflichtige getrennt Geh- und Radweg zwischen Friedrich-Ebert-Ring und Friedrichstraße bestehen. Zwischen Friedrichstraße und Schloßstraße bedarf es noch weiteren Abstimmungen zur zukünftigen Regelung.

Frage 7:

*Zwischen Schloßstraße und Friedrichstraße ist in Südrichtung die Fahrbahn für Radfahrer zu benutzen, in Nordrichtung ist die Einbahnstraße nicht befahrbar und der Gehweg ist für Radfahrer freigegeben. Zudem kommt es zwischen der Einmündung Friedrichstraße/Casinostraße nach Ansicht der Ratsfraktion B90/Die Grünen oft zu gefährlichen Begegnungen von Fahrradfahrenden und Kfz. Ist dies aus Sicht der Verwaltung die optimale und verkehrssicherste Art den Radverkehr dort zu führen? Gibt es Möglichkeiten der Änderungen des Radverkehrs in diesem Bereich, um den Verkehr für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen sicherer zu machen?*

s.h. Antwort zu Frage 6.

Frage 8:

Wurde zu irgendeinem Zeitpunkt mit dem Radverkehrsbeauftragten der Stadt über die Radverkehrsführung in der Casinostraße gesprochen? Wenn ja wann und mit welchem Ergebnis?

Ja, wiederholt und kontinuierlich seit 2012. Die jeweiligen Radverkehrsbeauftragten haben jeweils vorgeschlagen, die Casinostraße zur Fahrradstraße zu machen.

Die Stellungnahme für die Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Mobilität am 09.06.2020 wurde auf Dezernats- und Amtsleiterebene, im Rahmen der Amtsleiterrunde des Baudezernates besprochen.

Frage 9:

Aus der Beobachtung heraus fährt der Großteil der Nutzer des Parkhauses und der Tiefgaragen in der Luisenstraße ohnehin aus und in Richtung Viktoriastraße und nur ein geringer Anteil aus und in Richtung Casinostraße. Wann hat - auch nach der sinnvollen Umkehrung der Einbahnregelung in der Casinostraße zwischen Schloßstraße und Luisenstraße - diesbezüglich eine Verkehrszählung stattgefunden und mit welchem Ergebnis? Ist es aus Sicht der Verwaltung möglich, die Luisenstraße aus und in Richtung Casinostraße zu sperren, wenn keine Linienbusse mehr durch Casino- und Luisenstraße geführt werden?

In der Kürze der Zeit kann hier keine umfassende Stellungnahme abgegeben werden. Mit der Umkehrung der Einbahnstraßenrichtung für den allgemeinen Kfz-Verkehr in der Casinostraße zwischen Luisen- und Schloßstraße hat das Kfz-Aufkommen im betreffenden Casinostraßenabschnitt stark abgenommen.

Zählungen zur Fahrtrichtungsaufteilung der Ausfahrten aus dem Forum-Parkhaus sind nicht erfolgt (weder vor noch nach der vorgenannten Umkehrung der Einbahnstraßenregelung für Kfz). Allerdings ist bei dem Vorschlag der Sperrung der Verbindung Casinostraße / Luisenstraße zu bedenken, dass somit die Casinostraße aus Richtung Clemensstraße kommend zu einer Sackgasse ohne Wendemöglichkeit werden würde. Insbesondere im Hinblick auf notwendige Andienungsverkehre, auch mit größeren Fahrzeugen, ist das problematisch. Zu bedenken sind z.B. auch die Abhängigkeiten zur beschlossenen Sperrung der westlichen Clemensstraße für den allgemeinen Kfz-Verkehr. Die bisher vorgesehene Umfahrungsmöglichkeit des Zentralplatzes bei Sperrung der Clemensstraße würde aus Richtung Clemensstraße kommend nicht mehr möglich sein.



Antwort
zur Anfrage Nr. AF/0058/2020

Vorlage: AW/0062/2020		Datum: 22.06.2020	
Baudezernent			
Verfasser:	65-Zentrales Gebäudemanagement	Az.: 65.10.10/Kr.	
Betreff: Anfrage der SPD-Ratsfraktion: Prüfbericht zum Stellenzuwachs im ZGM			
Gremienweg:			
02.07.2020	Stadtrat	<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mehrheitl.
		<input type="checkbox"/> abgelehnt	<input type="checkbox"/> Kenntnis
		<input type="checkbox"/> verwiesen	<input type="checkbox"/> vertagt
	TOP	<input type="checkbox"/> Enthaltungen	<input type="checkbox"/> Gegenstimmen
	öffentlich		<input type="checkbox"/> ohne BE
			<input type="checkbox"/> abgesetzt
			<input type="checkbox"/> geändert

Antwort:

Zur Beantwortung der Anfrage sind entsprechende Recherchen durchzuführen. Aufgrund des kurzen Zeitfensters ist es der Verwaltung nicht möglich, bis zur kommenden Sitzung eine umfassende Stellungnahme abzugeben.

Ferner soll den Mitgliedern des Haupt- und Finanzausschusses in der Sitzung am 24.08.2020 eine ausführliche Darstellung des Aufgabenportfolios des Zentralen Gebäudemanagements vorgestellt werden. Dieses Thema ist eng mit etwaigen Stellenzuwächsen verzahnt, sodass aus Sicht der Verwaltung eine gesamtheitliche Darstellung der Aufgabenfelder und der einzusetzenden Personalressourcen sinnvoll erscheint.

Aus diesen Gründen erfolgt nach § 19 Abs. 1 der Geschäftsordnung des Stadtrates der Stadt Koblenz und der Ausschüsse (einschließlich Sonderausschüsse) und der Ortsbeiräte die Beantwortung der Anfrage mit der nächsten Sitzung des Stadtrates am 03.09.2020.



Antwort
zur Anfrage Nr. AF/0059/2020

Vorlage: AW/0064/2020		Datum: 25.06.2020	
Baudezernent			
Verfasser:	65-Zentrales Gebäudemanagement	Az.: 65.10.10/Kr.	
Betreff:			
Anfrage der SPD-Ratsfraktion: Gutachten Deutsches Eck, Ergebnis der Untersuchung der Mörtelprobe			
Gremienweg:			
02.07.2020	Stadtrat	<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mehrheitl.
		<input type="checkbox"/> abgelehnt	<input type="checkbox"/> Kenntnis
		<input type="checkbox"/> verwiesen	<input type="checkbox"/> vertagt
		<input type="checkbox"/> Enthaltungen	<input type="checkbox"/> Gegenstimmen
	TOP		öffentlich
			ohne BE abgesetzt geändert

Antwort:

Der Verwaltung liegt mit Schreiben vom 29. April 2020 die Mörtelanalyse des Institutes für Steinkonservierung e. V. (Gemeinsame Einrichtung der staatlichen Denkmalpflege Hessen, Rheinland-Pfalz, Saarland und Thüringen), welche als Anlage beigefügt ist, vor. Die Untersuchung weist folgendes Ergebnis auf:

„Der Mörtel zeigt ein kompaktes, matrixgestütztes Gefüge und ist daher relativ bindemittelreich. Das Mörtelbindemittel ist teilweise carbonatisiert teilweise nicht. Es ist sehr kalkreich und sehr heterogen. Es enthält vulkanische Mineralfragmente (Pyroxen, Hornblende), Opakphasen und einen hohen Anteil scherbiger, isotroper, glasartiger Partikel. Dabei handelt es sich um Trasszusätze. Unvollständig hydratisierte Zementklinker-Partikel sind nachweisbar. Der Zuschlag besteht i.W. aus Quarzsand der Körnung 0 – 4 mm mit etwas Überkorn. Akzessorisch finden sich Gesteinsbruchstücke und Kalkfragmente im Mörtelsand.

Fazit:

Bei dem Mörtel handelt es sich um einen zementhaltigen Trasskalkmörtel der Körnung 0 – 4 mm. Da der Mörtel im Gegensatz zu denen aus den Koblenzer Festungsbauten keinen Bimszuschlag erhält, aber bindemittelreicher ist als ein moderner Werkmörtel, stehen zu vermuten, dass er einer Reparaturphase des 20. Jh. zuzuordnen ist.

Für die anstehenden Maßnahmen am Denkmal liegt aufgrund dieses Befundes nahe, bei der Verwendung von Trasskalkmörteln zu bleiben. Detailliertere Mörtelempfehlungen, d. h. Angaben zu Festigkeitsklasse, Wasserabweisung, Verarbeitung etc., können jedoch erst nach einer Begutachtung des Denkmals und Kenntnis des Maßnahmenkonzeptes abgeleitet werden.“

Auf die weiteren Ausführungen der Analyse des Instituts für Steinkonservierung e. V. wird verwiesen.

Nach den derzeitigen Erkenntnissen und dem Bericht der Denkmalpflege besteht kein dringender Handlungsbedarf bzgl. der Statik. Allerdings sollte, so auch die Empfehlung der Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz, Landesdenkmalpflege, eine Konzepterstellung zur Sicherung des Bestandes des Kaiser-Wilhelm-Denkmal mittelfristig erfolgen. Nach den nun vorliegenden Ergebnissen wird die Verwaltung (Denkmalpflege, Zentrales Gebäudemanagement) in enger Abstimmung mit der Landesdenkmalpflege eine entsprechende Konzeptentwicklung vorbereiten.

Anlagen:

Gutachten des Instituts für Steinkonservierung e. V.

Mitteilung des Instituts an Frau Lipinski-Naumann vom 30.04.2020.



IFS e. V. · Große Langgasse 29 · 55116 Mainz

Frau
Marion Lipinski-Naumann
SPD-Fraktion im Koblenzer Stadtrat
Willi-Hörter-Platz 1
56068 KOBLENZ

**INSTITUT FÜR
STEINKONSERVIERUNG E. V.**

Gemeinsame Einrichtung der
staatlichen Denkmalpflege Hessen,
Rheinland-Pfalz, Saarland und Thüringen

Große Langgasse 29
55116 Mainz
Tel.: 06131 2016-500
Fax: 06131 2016-555
eMail: info@ifs-mainz.de
www.ifs-mainz.de

30. April 2020

Koblenz_Reiterstandbild_AnschreibenSPD_2020-04

Koblenz, Deutsches Eck

Mörtelanalyse

Sehr geehrte Frau Lipinski-Naumann,

besten Dank für Ihr Schreiben vom 27.04.2020 und die Erinnerung an die Analyse einer Mörtelprobe vom Reiterstandbild am Deutschen Eck.

Die Mörtelprobe war im vergangenen Herbst von der Landesdenkmalpflege in unserem Institut abgegeben worden. Sie wurde zunächst in ein Fremdlabor zur Präparation geschickt und anschließend mikroskopisch untersucht. Leider wurde das Ergebnis nicht sofort verschriftlicht. In der Folge drängte sich bedauerlicherweise immer wieder Aktuelles in den Vordergrund, sodass die Angelegenheit mehrfach zurückgestellt wurde. Auf Ihre Anfrage hin wurde der Untersuchungsbericht gestern verfasst und heute an die Landesdenkmalpflege gesendet, wie es dem üblichen Dienstweg entspricht. Er geht Ihrer Verwaltung umgehend zu.

Zum Ergebnis: Bei dem Mörtel handelt es sich um einen Trasskalkmörtel der Körnung 0-4 mm, der vermutlich einer Reparaturphase des 20. Jh. zuzuordnen ist.

Mörtelempfehlungen für eine Instandsetzungsmaßnahme kann ich jedoch erst abgeben, wenn mir die örtliche Situation und das Grobkonzept für die Maßnahme bekannt ist. Gerne kann ich kurzfristig einen Ortstermin wahrnehmen und darauf basierend entsprechende Empfehlungen ableiten.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Dr. Michael Auras



IFS e. V. · Große Langgasse 29 · 55116 Mainz

Frau
Dr. Häret-Krug
Generaldirektion Kulturelles Erbe
Abt. Landesdenkmalpflege
Schillerstr. 44
55116 MAINZ

INSTITUT FÜR STEINKONSERVIERUNG E. V.

Gemeinsame Einrichtung der
staatlichen Denkmalpflege Hessen,
Rheinland-Pfalz, Saarland und Thüringen

Große Langgasse 29
55116 Mainz
Tel.: 06131 2016-500
Fax: 06131 2016-555
eMail: info@ifs-mainz.de
www.ifs-mainz.de

29. April 2020

Koblenz_ReiterstandbildDeutschesEck_2020-04

Koblenz, Deutsches Eck

Mörtelanalyse

Sehr geehrte Frau Dr. Häret-Krug,

im Oktober vergangenen Jahres hatten Sie mir eine Mörtelprobe vom Deutschen Eck in Koblenz zur Analyse übergeben. Sie wurde bei uns unter der Probennummer M 4737 erfasst. Weitere Angaben zu dieser Probe liegen nicht vor.

Methodik

Von der Probe wurde ein Präparat von 30 µm Dicke für die petrographische Untersuchung mittels Polarisationsmikroskop angefertigt. Die Untersuchung erfolgte an einem Mikroskop Zeiss Axioplan mit angeschlossener Kamera Zeiss AxioCam color 305.

Untersuchungsergebnisse

Der Mörtel zeigt ein kompaktes, matrixgestütztes Gefüge und ist daher relativ bindemittelreich.

Das Mörtelbindemittel ist teilweise carbonatisiert, teilweise nicht (Abb. 1). Es ist sehr kalkreich und sehr heterogen. Es enthält vulkanische Mineralfragmente (Pyroxen, Hornblende), Opakphasen und einen hohen Anteil scherbiger, isotroper, glasartiger Partikel. Dabei handelt es sich um Trasszusätze. Unvollständig hydratisierte Zementklinker-Partikel sind nachweisbar.

Der Zuschlag besteht i.W. aus Quarzsand der Körnung 0 – 4 mm mit etwas Überkorn. Akzessorisch finden sich Gesteinsbruchstücke und Kalkfragmente im Mörtelsand.

Fazit

Bei dem Mörtel handelt es sich um einen zementhaltigen Trasskalkmörtel der Körnung 0 - 4 mm. Da der Mörtel im Gegensatz zu denen aus den Koblenzer Festungsbauten keinen Bimszuschlag enthält, aber bindemittelreicher ist als ein moderner Werkmörtel, steht zu vermuten, dass er einer Reparaturphase des 20. Jh. zuzuordnen ist.

Für die anstehenden Maßnahmen am Denkmal liegt aufgrund dieses Befundes nahe, bei der Verwendung von Trasskalkmörteln zu bleiben. Detailliertere Mörtелеmpfehlungen, d.h. Angaben zu Festigkeitsklasse, Wasserabweisung, Verarbeitung etc., können jedoch erst nach eigener Begutachtung des Denkmals und Kenntnis des Maßnahmenkonzeptes abgeleitet werden.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Dr. Michael Auras

Anlage: Mikroskopaufnahmen



Abb. 1: Mörtel mit matrixgestütztem Gefüge. Das kalkhaltige Bindemittel ist auf der linken Bildhälfte dunkler, da nicht carbonatisiert, in der rechten Hälfte hingegen infolge der Carbonatisierung aufgehellt.

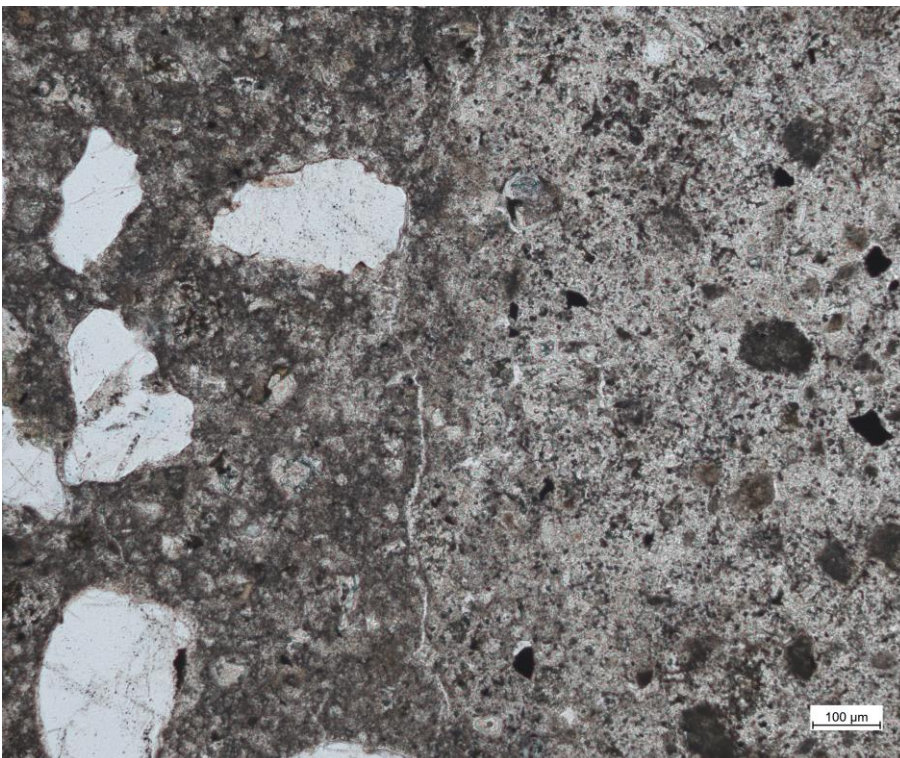


Abb. 2: Links der Mörtel mit Trasskalkbindemittel und hellen Quarzkörnern, rechts ein Trasskorn mit Einschlüssen vulkanischer Minerals und Opakphasen

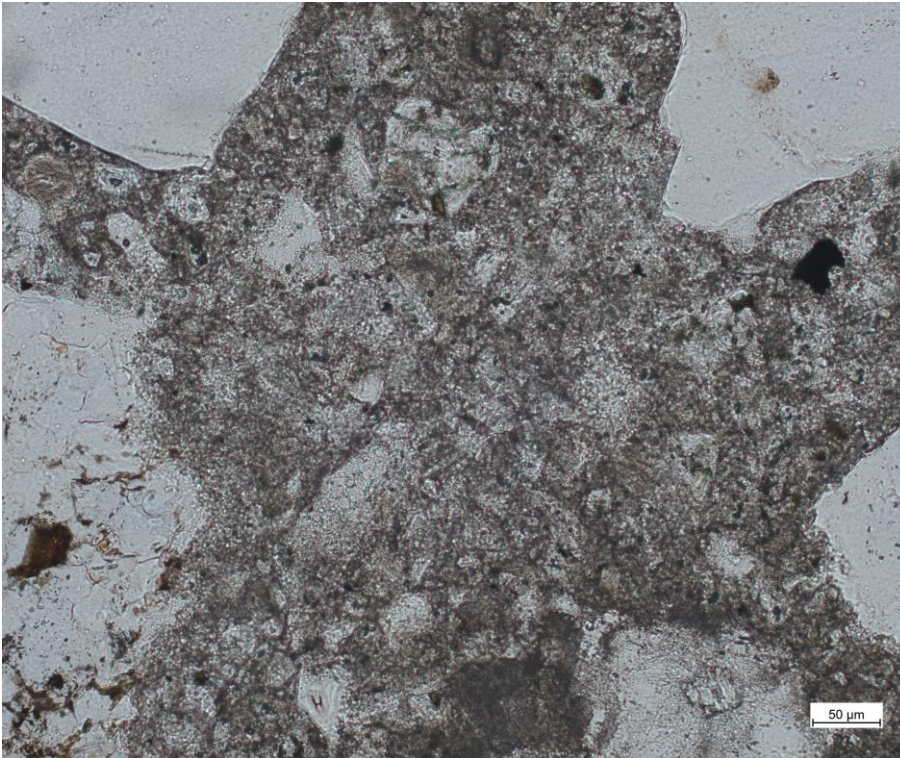


Abb. 3: Hellgraues Bindemittel zwischen hellen Quarzkörnern. Die höhere Vergrößerung zeigt die scherbigen, Strukturen im Bindemittel. Schwarz und dunkelbraune Partikel sind Opakphasen (Erze).

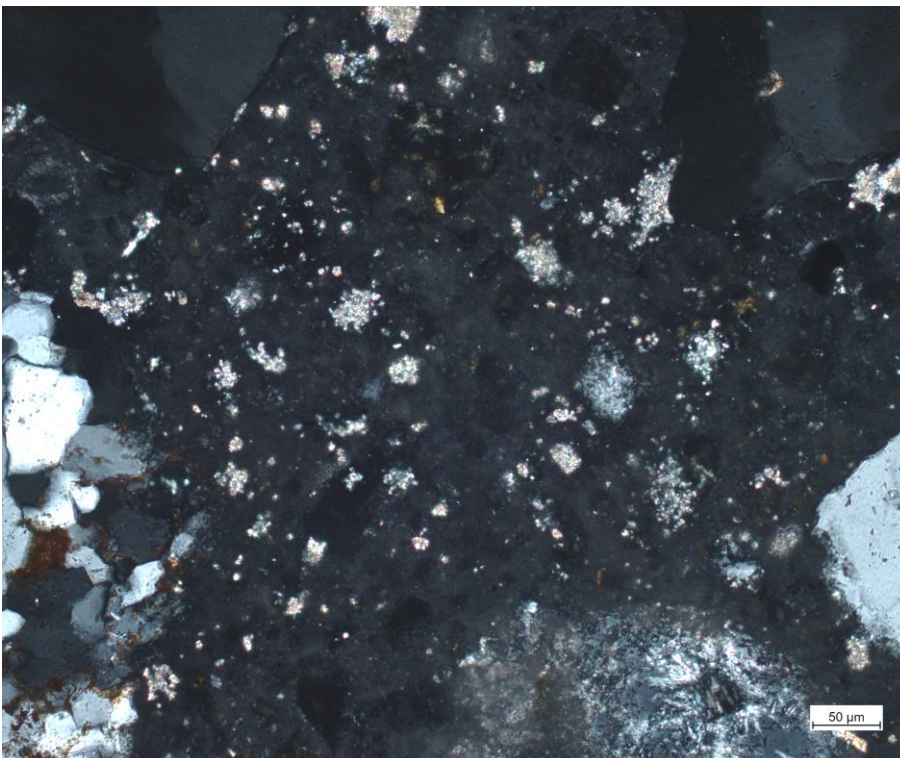


Abb. 3: Gleicher Bildausschnitt wie Abbildung 3, aber bei gekreuzten Polarisatoren aufgenommen. Die dunkelgrauen Partien wirken wolkig, typisch für Trass-reiche Partien.

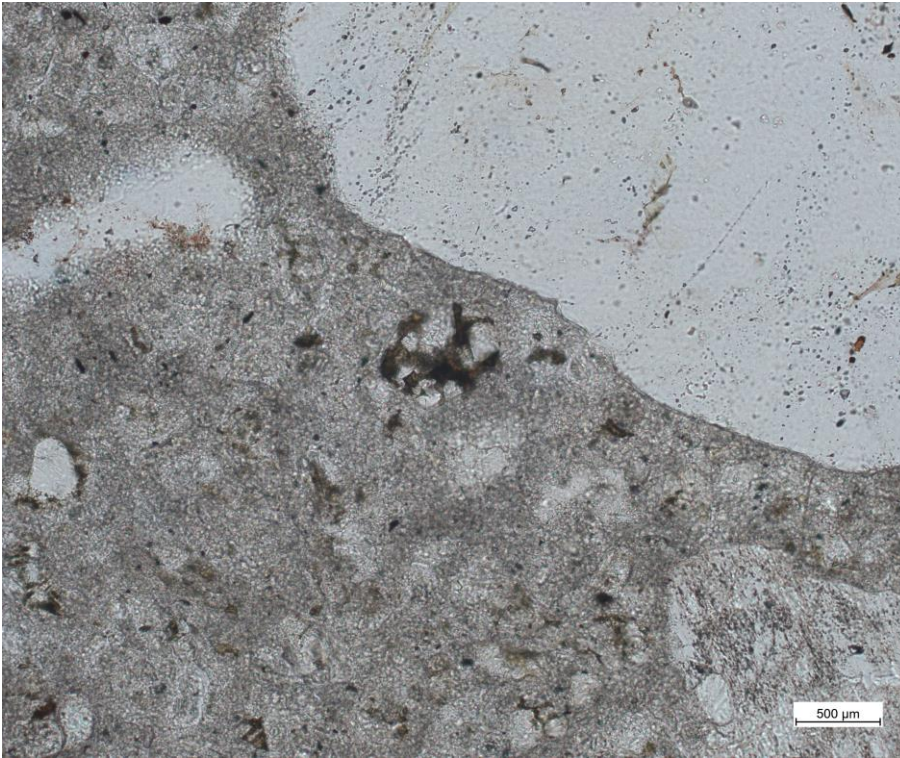


Abb. 5: Unvollständig hydratisiertes Klinkerkorn in der Bildmitte.

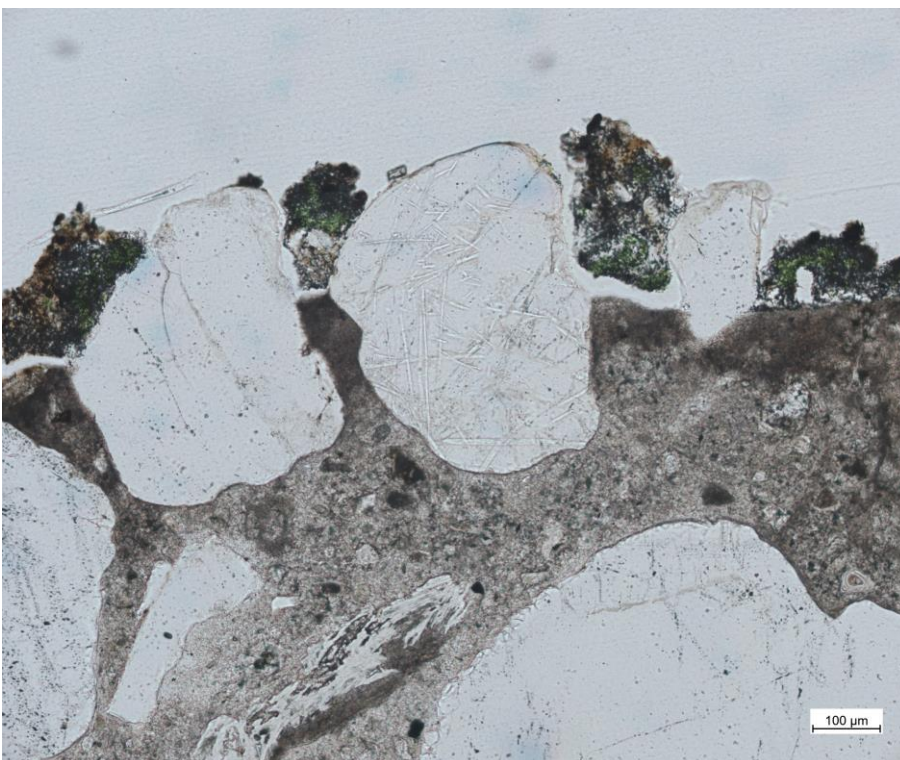


Abb. 6: An der Oberfläche ist das Kalkbindemittel zurückgewittert, stattdessen haben sich Grünalgen zwischen den Quarzkörnern angesiedelt.



Antwort
zur Anfrage Nr. AF/0060/2020

Vorlage: AW/0066/2020		Datum: 26.06.2020	
Oberbürgermeister			
Verfasser:	01.01-Büro des Oberbürgermeisters	Az.:	
Betreff:			
Anfrage FREIE WÄHLER Fraktion zum Entwurf eines Landesgesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr - Nahverkehrsgesetz			
Gremienweg:			
02.07.2020	Stadtrat	<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mehrheitl.
		<input type="checkbox"/> abgelehnt	<input type="checkbox"/> Kenntnis
		<input type="checkbox"/> verwiesen	<input type="checkbox"/> vertagt
		<input type="checkbox"/> Enthaltungen	<input type="checkbox"/> Gegenstimmen
	TOP		öffentlich
			ohne BE abgesetzt geändert

Antwort:

1. Wie steht die Verwaltung generell zum vorliegenden Entwurf eines Landesgesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr – Nahverkehrsgesetz, insbesondere zu den Punkten „Zulässigkeit von Direktvergaben“, „Kompetenz der ADD“ bei „Übererfüllung“ der definierten Rahmen/Korridore“ und „Aufteilung in zwei Zweckverbände“?

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist für die Mobilität, den Klimaschutz und die Lebensqualität in der Stadt Koblenz von großer Bedeutung. Obwohl die Corona-Pandemie auch im ÖPNV eine Zäsur darstellt, ist der ÖPNV auch zukünftig ein unverzichtbarer Bestandteil der Mobilität, der gestärkt werden muss. Mit der Gründung des stadteigenen Verkehrsunternehmens koveb wurde bereits ein wichtiger Grundstein für die Stärkung des ÖPNV gelegt. Für die nachhaltige Umsetzung dieser Ziele benötigen die ÖPNV-Aufgabenträger eine hinreichende finanzielle Ausstattung durch den Bund bzw. das Land. Daher ist eine Novellierung des LNVG notwendig und zu begrüßen.

Den aktuellen Referentenentwurf sieht die Verwaltung differenziert: Den Öffentlichen Personennahverkehr als Pflichtaufgabe der kommunalen Selbstverwaltung zu definieren, ist grundsätzlich richtig. Durch die Etablierung des ÖPNV als Pflichtaufgabe können Zuschusszahlungen der Aufgabenträger von den Aufsichtsbehörden im Rahmen der Genehmigung der Haushalte nicht mehr ohne weiteres abgelehnt werden. Auf dieser Grundlage müssen aber auch die notwendigen Finanzmittel für den ÖPNV durch das Land zur Verfügung gestellt werden.

Bereits mit der Umsetzung des neuen Nahverkehrsplans zum 13.12.2020 setzt die Stadt Koblenz auch die gewünschten Vorgaben des Landes (Landes-Nahverkehrskonzeptes-Nord) um. Wenn die Kommunen verpflichtet sind, ein angemessenes Angebot im ÖPNV bereitzustellen, müssen sie dafür auch in die finanzielle Lage versetzt werden. Diesbezüglich ist auch zu berücksichtigen, dass zur Realisierung eines gesamtheitlichen Mobilitätsangebotes auch die notwendige Infrastruktur zu berücksichtigen ist. Der Zugriff auf die Mobilität ist durch die Nutzung moderner DV-Systeme zu verbessern, das Liniennetz ist durch eine dynamische Verkehrssteuerung zu beschleunigen und die Mobilitätsknotenpunkte und Haltestellen sind barrierefrei und attraktiv zu gestalten. Auch dieser Sachverhalt sollte hinsichtlich der künftigen ÖPNV-Finanzierung berücksichtigt werden.

Die im Gesetzesentwurf gewünschte Straffung der ÖPNV-Organisationsstrukturen ist nachvollziehbar. Das Ziel einheitlicher und vernetzter Strukturen ist richtig, zumal diese auch mit Einspareffekten eingehen können. Bei landesweiten Vereinheitlichungen wären zudem einheitliche Standards möglich, was die Einnahmeaufteilungsverfahren, einen einheitlichen Rechtsrahmen, oder

einheitliche Tarife betreffen kann. So wäre beispielsweise auch ein Studierendenticket für ganz Rheinland-Pfalz möglich. Die Aufteilung in zwei Zweckverbände wäre gegenüber dem Status Quo eine Verbesserung. Es ist jedoch unklar, wie sich die gewünschte 40% Beteiligung des Landes in den entsprechenden Gremien der Zweckverbände auswirkt.

Die Finanzierungsströme zu bündeln und direkt über die Aufgabenträger zu lenken, ist aus Sicht der Stadt Koblenz nachvollziehbar und sinnvoll. Gleichwohl müssen die Aufgabenträger künftig die möglichen Zahlungsströme zuordnen (Organisation, Verkehrsleistung, Infrastruktur) und dies wird zusätzlichen Verwaltungsaufwand bedingen. Deshalb stellt sich auch hier die Frage nach der Höhe des finanziellen Ausgleichs und inwiefern sich die zukünftige Finanzierungshöhe im Saldo gegenüber dem Status Quo ändern wird.

Direktvergaben sind in der aktuellen Planung des Landes möglich und mit einem separaten Finanzierungstopf ausgestattet. Die Option der Direktvergabe sollte jedoch noch klarer verankert werden. Hinsichtlich der Finanzierung der Direktvergaben ist vorgesehen, dass das Land die auszugleichenden Kosten je km vorgibt und auch nur den entsprechenden Betrag übernimmt. Daher ist möglich, dass selbst, wenn die ÖPNV-Leistung in Koblenz der Leistung im noch zu erstellenden Landesnahverkehrsplan (LNVP) entspricht, diese nur teilweise erstattet wird. Hier gilt zu prüfen, ob dies mit dem Konnexitätsprinzip vereinbar ist, was im laufenden Gesetzesverfahren geschieht. Die Kompetenzen der Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion (ADD) müssen darüber hinaus für jenen Fall geklärt werden, dass der im LNVP definierte Rahmen/ Korridor hinsichtlich des Verkehrsangebotes überschritten wird. Das „Mehr“ an Verkehrsangeboten darf nicht durch die ADD als unzulässige freiwillige Leistung bei defizitärem Haushalt beanstandet werden können.

2. Hält die Verwaltung den Gesetzesentwurf im Hinblick auf Artikel 49 Landesverfassung Rheinland-Pfalz und die fehlenden Bestimmungen über die Deckung der Kosten für Landesverfassungskonform? Wenn ja, warum? Wenn nein, was wird die Verwaltung unternehmen?

Die Stadt Koblenz schließt sich der Aufforderung des rheinland-pfälzischen Städtetages an, klarere Aussagen zur Finanzierung allgemein und zur finanziellen Beteiligung des Landes. So sollte im Gesetzestext festgeschrieben werden, aus welchen Geldern die Verkehrsleistungen bezahlt werden und es sollte eine Aussage zur Höhe und zum Anteil der Landesbeteiligung erfolgen. Zudem sollten nicht nur bestehende Töpfe zusammengeführt werden. Der Städtetag fordert hier mit Blick auf Artikel 49 Abs. 4 und 5 der Landesverfassung ein zusätzliches finanzielles Engagement des Landes. Wenn eine neue Pflichtaufgabe den Kommunen zugewiesen wird, muss der Landesgesetzgeber sicherstellen, dass die Kommunen dafür auch die notwendigen Finanzmittel erhalten. Derzeit werden die vorgetragenen Kritikpunkte seitens der Landesregierung geprüft.