



Unterrichtungsvorlage

Vorlage: UV/0066/2025		Datum: 06.03.2025			
Dezernat 4					
Verfasser:	66-Tiefbauamt	Az.: 66.20.10/Kov			
Betreff:					
Sachstand zur Umplanung Hauptbahnhof West (Radweg und Bushaltestelle)					
Gremienweg:					
25.03.2025	Ausschuss für Stadtentwicklung und Mobilität	<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		

Unterrichtung:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Mobilität nimmt die Unterrichtung zum Sachstand zur Umplanung Hauptbahnhof West zur Kenntnis.

Begründung

Der Koblenzer Hauptbahnhof ist der wichtigste Verknüpfungspunkt für den Öffentlichen Verkehr im Norden von Rheinland-Pfalz. Hier finden umfangreiche Verknüpfungen zwischen Zügen und Bussen statt. Das Personenbeförderungsgesetz schreibt vor, dass Haltestellen des ÖPNV ab Jahresbeginn 2022 grundsätzlich barrierefrei sein müssen. Hier besteht Nachholbedarf, zumal einige Buslinien nur die Bushaltestelle „Hauptbahnhof West“ anfahren und dies – neben vielen Hunsrückgemeinden – den einwohnerstarken Stadtteil Karthause und wichtige Ziele wie z.B. Hochschule, Berufsschulen und das Bundesarchiv erschließt.

Die Bushaltestelle „Hauptbahnhof West“, Fahrtrichtung Karthause, ist aktuell nicht barrierefrei zugänglich und muss daher verlegt werden. Dafür ist es erforderlich, den Knotenpunkt umzubauen. Zusätzlich werden Rad- und Fußverkehr verbessert.

Die Umplanung des Knotenpunktes soll die Verkehrssicherheit erhöhen und die Funktionalität des gesamten Bereichs optimieren.

Bei dem aktuellen Konzept handelt es sich nicht um eine festgelegte Planung, sondern lediglich um eine Darlegung des aktuellen Sachstands/Planungskonzepts. Konkrete Lösungen werden im Rahmen der Vorplanung in diesem Jahr mit allen Beteiligten weiter abgestimmt und ausgearbeitet.

Schließung der Lücken in der Radverkehrsinfrastruktur

In der vorliegenden Unterrichtungsvorlage werden zunächst nur die Verbesserungen der Radverkehrsinfrastruktur im Bereich des Knotenpunktes erläutert, welche zwingend optimierungsbedürftig sind. In der weiteren Planung werden dann alle Verkehrsarten untersucht und je nach Bedarf verbessert.

Derzeit endet der Radfahrstreifen von der Karthause kommend auf der Simmerner Straße bereits vor der Bushaltestelle FR Zentrum. Die Umplanung des Knotenpunktes ermöglicht eine zukünftige Fortsetzung des Radfahrstreifens. Von hier aus kann man geradeaus in die Karthäuserstraße in Richtung Zentrum fahren. Um als Radfahrender in die Beatusstraße zu kommen, kann entweder direkt links auf dem Fahrstreifen inkl. vorgezogenem Aufstellbereich oder indirekt über einen Aufstellbereich mit eigenem Rad-Signal vor der Römerstraße gefahren werden.

Radfahrenden, die aus dem Stadtzentrum kommend entlang des Brüderkrankenhauses zum Knotenpunkt fahren, bietet sich die Möglichkeit, in die Beatusstraße rechts abzubiegen, oder die Beatusstraße zu queren.

Radfahrende aus der Beatusstraße kommend zur Karthäuserstraße werden als Linksabbieger auf der Fahrbahn geführt. Für die übrigen Fahrtrichtungen werden sie über eine Bordabsenkung zunächst in den Seitenraum geführt (s. Stelle „Bordabsenkung“ im Plan).

An dieser Stelle bestehen die Möglichkeiten:

- a) zum Hauptbahnhof (im Seitenraum nach Querung der Simmerner Straße),
- b) weiter in Richtung Süden entlang der Römerstraße oder
- c) auf den neuen getrennten Geh-/Radweg in Richtung Karthause zu fahren.

Bei den Varianten a) und b) erfolgt jeweils eine Überquerung der Simmerner Straße mit Lichtsignalregelung.

Der Gehweg-Abschnitt zwischen der Beatusstraße und der Haltestelle „Hauptbahnhof West“, Fahrtrichtung (FR) Karthause, ist aktuell aus Platz- und Steigungsgründen nur für den Fußverkehr freigegeben. Dennoch wird der Abschnitt häufig widerrechtlich von Radfahrenden befahren, wodurch es zu Konflikten mit Fahrgästen im Bereich der Haltestelle kommt. Erst hinter diesem Haltepunkt beginnt für den Radverkehr ein Radfahrstreifen. Dies stellt eine erhebliche Lücke im Radwegenetz für die wichtige Anbindung zur Karthause dar. Um hier eine durchgängige, separate Radverkehrsanlage zu ermöglichen, soll ein getrennter Geh- und Radweg entstehen.

Aktuell ist eine Breite von 2,30 m für den Gehweg und eine Breite von 2,00 m für den Radweg geplant. Die Mehrbreite soll mittels Kragarm, der an der vorhandenen Stützwand befestigt wird, realisiert werden. Die Abstimmungen zur Überbauung des untenliegenden Grundstückseigentümers laufen derzeit.

Barrierefreiheit und ÖPNV-Verknüpfung

Die Bushaltestelle „Hauptbahnhof West“ FR Karthause und die teilweise Zuwegung befinden sich aktuell im Bereich mit einer Steigung von ca. 8-10% und sind somit weder barrierefrei angelegt, noch barrierefrei erreichbar. Die geplante Verlegung der Bushaltestelle in die Beatusstraße (s. Plan) macht den barrierefreien Ausbau samt entsprechender Zugänglichkeit realisierbar, was die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs stärken wird. Hierzu werden auch die verkürzte Zuwegung und die bessere Auffindbarkeit der Bushaltestelle für Fahrgäste, die vom Zug zum Bus umsteigen wollen, beitragen.

Die Bushaltestelle „Hauptbahnhof West“ FR Stadtzentrum bleibt lagemäßig an der gleichen Stelle und wird ebenfalls barrierefrei ausgebaut.

Flankierend zu dieser Maßnahme beabsichtigen die Deutsche Bahn und die Stadt Koblenz, an der Westseite des Hauptbahnhofs einen Aufzug zu bauen, um auch hier eine barrierefreie Anbindung an die Römerstraße sowie zur Bushaltestelle „Hauptbahnhof West“ zu schaffen. Ein Förderantrag zur Realisierung der Maßnahme wurde bereits gestellt.

Signalisierung und Fahrstreifenaufteilung

Aufgrund der geänderten Fahrspuraufteilungen und der neuen Radverkehrsbeziehungen wird die bestehende Signalisierung vollständig erneuert.

Zukünftig wird der Busverkehr nicht mehr über die Bundesstraße, sondern über die Waisenhausstraße und Beatusstraße bis zum Knotenpunkt geleitet. Hier wird er die Möglichkeit haben über eine separat signalisierte Busspur rechts in die Simmerner Straße abzubiegen.

Im Verflechtungsbereich der Simmerner Straße mit der Bundesstraße B9 werden zusätzliche Signalgeber mit Priorisierung für den Busverkehr aufgestellt.

Zur Realisierung der neuen Busspur muss eine der beiden Linksabbiegespuren in der Beatusstraße, FR Karthäuserstraße, in Anspruch genommen werden. Die beiden Linksabbiegespuren werden somit zu einer Linksabbiegespur verschmolzen. Weiterhin entfällt die aktuell vorhandene, separate Linksabbiegespur in der Simmerner Straße von der Karthause kommend in die Beatusstraße. Für den allgemeinen Kfz-Verkehr stadteinwärts wird es zukünftig eine Geradeaus-/Linksspur geben.

Bezgl. der Radverkehrsführung in der Römerstraße besteht noch Planungsbedarf. Inwiefern hier eine separate Radverkehrsführung möglich ist hängt von dem Erfordernis der Zweispurigkeit für den Kfz-Verkehr und den Parkmöglichkeiten auf der Fahrbahn ab. Ein verzogener Radaufstellbereich ist auf jeden Fall vorgesehen. Die Karthäuserstraße bleibt weitgehend unverändert.

Im August 2022 wurde eine Verkehrssimulation erstellt, welche die Machbarkeit der Signalisierung im Verflechtungsbereich der Bundesstraße B 9 mit der Simmerner Straße belegt. Es wird kein Rückstau auf der B9 erwartet. Der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz hat keine Bedenken bezüglich der Baumaßnahme geäußert.

Im weiteren Planungsprozess werden sämtlicher Fahrbeziehungen auf ihre Leistungsfähigkeiten hin überprüft und in der Programmierung der neuen Ampelsignalisierung berücksichtigt.

Finanzielle Auswirkungen:

Die Gesamtkosten der Maßnahme können erst nach Erstellung der Planung genau beziffert werden. Im Projekt P661197 „Umplanung Hauptbahnhof West (Radweg und Bushaltestelle)“ sind im Haushaltsjahr 2025 zur Fortführung der Planung Auszahlungsmittel von 50.000 Euro etatisiert.

Die Herstellung der barrierefreien Bushaltestelle ist grundsätzlich förderfähig.

Auswirkungen auf den Klimaschutz:

Durch die Maßnahme werden lediglich kleinere Flächen erstmalig versiegelt.

Der Radverkehr wird durch den Ausbau einer sicheren und durchgängigen Radverkehrsführung verbessert und gefördert. Durch den barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen und die bessere Erreichbarkeit wird die Attraktivität des ÖPNV gefördert.

Die Verlagerung des Verkehrs vom Pkw zu umweltfreundlicheren Verkehrsmitteln wird begünstigt. Eine perspektivisch höhere Nutzung von Fahrrädern und ÖPNV anstelle von Autos führt zu einer Reduktion der CO₂-Emissionen.

Anlage:

1. Lageplan 19.61_LP1_02.01_2025-02-27
2. VEP Formblatt