



Antwort
zur Anfrage Nr. AF/0027/2025

Vorlage: AW/0037/2025		Datum: 08.05.2025	
Dezernat 4			
Verfasser:	66-Tiefbauamt	Az.: 66.20.10/Hö	
Betreff:			
Antwort zur Anfrage der FDP-Fraktion: Reduzierung der Zäsuren zwischen Lützel/Bubenheim und Kesselheim für Fußgänger und Radfahrer			
Gremienweg:			
20.05.2025	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
			ohne BE abgesetzt geändert

Vorbemerkung:

Die Stadtverwaltung sieht ebenfalls die Notwendigkeit, sichere Querverbindungen für den Fuß- und Radverkehr im Zuge der B9 zu entwickeln. Eine kürzlich erstellte studentische Masterarbeit hat mit Unterstützung der Stadtverwaltung die Bestandssituation entlang der B9 nördlich der Mosel erhoben und Konzept-/ Planungs Ideen für die Aufwertung bestehender sowie Schaffung neuer Querungsmöglichkeiten untersucht. Die Arbeit liefert wichtige Erkenntnisse für die Abwägung von mittel- und langfristigen Maßnahmen.

Antwort:

1. Welchen Stand hat die Planung der "Hauptroute (perspektivisch)" bei der Eisenbahnbrücke über die Bundesstraße 9 in der Nähe des Bauhauses? Welche Auswirkungen hat das positive Ergebnis der Machbarkeitsstudie für die Bahnstrecke Lützel-Bassenheim auf die geplante Maßnahme zur Verbesserung der Rad- und Fußgängerverbindung über die Bundesstraße 9?

Bislang ist die Herstellung der B9-Querung im Korridor der zurzeit stillgelegten Bahnstrecke Lützel – Bassenheim nur auf „nach 2027“ terminiert. Es gibt noch kein konkretes Projekt, da andere Radverkehrsachsen links von Mosel und Rhein einen noch höheren Bedarf haben und dieser periphere Stadt-bereich eine geringe Fußverkehrsdichte aufweist (wenngleich gerade diese Verkehrsart besonders um-wegempfindlich ist). Ungeachtet dessen ist es ein Anliegen der Verwaltung, diese Netzlücke für den Fuß- und Radverkehr durch Bereitstellung entsprechender Infrastruktur zu schließen.

Die bereits in der Vergangenheit (vgl. ST/0127/2008 und ST/0149/2020) dargestellten Lösungsansätze a) Brückenneubau, b) Bahnbrückenweiterung, c) Bahnbrückennutzung im Kombibetrieb Bahn-/Rad-/Fußverkehr wie bei einem Bahnübergang und d) ohne Bahnbetrieb wurden in o.g. Studienarbeit verglichen. Als Ergebnis wird die hier als Variante c) bezeichnete Kombilösung favorisiert und mit dem Vor-schlag zum Neubau einer Rampe im Westen und zweien im Osten konkretisiert.

Ansätze einer dauerhaften Umnutzung des Gleisbereichs exklusiv für den Fuß- und Radverkehr kommen angesichts der 2023 und 2025 in zwei Gutachten bestätigten Reaktivierungswürdigkeit der Bahnstrecke nicht in Frage. Die Widmung als Eisenbahn und

die technischen Möglichkeiten zur etwaigen Wiederinbetriebnahme dürfen nicht angetastet werden.

2. Wurde zwischenzeitlich eine alternative Untersuchung für eine Fußgänger- und Radverkehrsverbindung zwischen der Nordtangente und der August-Horch-Straße durchgeführt, nachdem das ursprünglich angedachte Forschungsprojekt mit der Hochschule Koblenz nicht zustande kam? Falls ja, zu welchem Ergebnis ist die Untersuchung gekommen? Falls nein, können die konkreten Probleme dargelegt werden?
Weitere alternative Untersuchungen, die über die o.g. Masterthesis hinausgehen gibt es nicht.

Die Notwendigkeit Querungsmöglichkeiten der B9 für den Fuß- und Radverkehr zu schaffen wird weiterhin gesehen, jedoch nicht in direkter Linie zwischen Nordentlastung und August-Horch-Straße.

Die Hauptprobleme die diese Linie betreffen sind folgende:

- Extrem hohe Verkehrsstärken des MIV
- Autobahnähnlicher Straßencharakter
- Komplizierte Verflechtungsbereiche
- Erhöhtes Geschwindigkeitsniveau
- Vielzahl an zu überquerenden Fahrstreifen
- Verkehrsteilnehmer können Fuß- und Radverkehr weder längs noch querend antizipieren
- Sichtverhältnisse auf ebenerdige Querungsstellen können nicht überall hergestellt werden
- Signalisierungen aufgrund Verkehrsbedeutung und potentieller Rückstaulängen nicht möglich

Daraus resultiert: Überquerungen müssten planfrei gestaltet werden (auf anderem Höhenniveau als die Fahrspuren des MIV)

- 3.Ebene über bereits bestehende Überführungsbauwerke bräuchte eine sehr große Abwicklungslänge
 - Unterführungen/Tunnel wären mit großen Abwicklungslängen verbunden, schlecht einsehbar und vermutlich gering frequentiert
 - Vorhandene Platzverhältnisse zwischen bereits bestehenden Bauwerken (Stützwände, Brücken-pfeiler) bieten keine Optionen für Rampen
 - Die potentiellen Kosten für ein neues Bauwerk an dieser Stelle übersteigen die Kosten eines Bauwerks an anderen Stellen der B9 mit „geringerem“ Querschnitt deutlich
3. Welchen Stand hat die Planung der Radverkehrsverbindung von der St. Sebastianer Straße zur Carl-Zeiss-Straße? Die Planung sollte ja bereits 2023 angegangen werden.

Wie bereits in der AW/0029/2022 zu der von Ihnen aufgeführten AF/0023/2022 beschrieben, steht die Planung der Radverkehrsführung entlang der Mailust mit Anbindung an die Carl-Zeiss-Straße im direkten Zusammenhang mit dem Projekt zum Ausbau der St.-Sebastianer-Straße.

Bisher liegen Vorplanungszeichnungen, Konzeptskizzen und Verkehrsuntersuchungen für den Ausbau-bereich vor. Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zur Pendler-Radrouten Koblenz → NRW, liefert für diese Zubringer Strecke keine neuen Erkenntnisse.

Der Ausbau der St.-Sebastianer-Straße ist im Anschluss an die Herstellung der Erschließung des neuen Gewerbegebietes Bubenheimer Berg und die Fertigstellung der Ortskernentlastung Bubenheim vorgesehen. Das Projekt Ausbau St.-Sebastianer-Straße verzögert sich daher, der Planungsbeginn wird erneut auf 2026 verschoben. Die Haushaltsmittel für die Planung werden im Zuge der Haushaltsaufstellung NHH25/HH26 korrigiert.

4. Wie ist der Stand der Planung zum Neubau der Bahnunterführung im Lützeler Bahnhof? Hier sollten im Januar 2025 weitere Gespräche mit der Bahn geführt werden.

Die Verwaltung ist in enger Abstimmung mit der DB InfraGO, dem Land und SPNV Nord als Aufgabenträger. Gemeinsames Ziel ist es, die Unterführung während der Generalsanierung Linke Rheinstrecke im 1. Halbjahr 2028 herzustellen und den Bahnhofsvorplatz noch vor der BUGA 2029 zu einem attraktiven Stadtentree zu entwickeln. Die Umsetzung kann nur erfolgen, wenn die Stadt sich an die Zusatzkosten für die Verlängerung der neuzubauenden Unterführung nach Lützel West beteiligt, was wiederum von der noch offenen Frage der Förderung durch Bund und/oder Land abhängt.

Daneben bestehen noch weitere Unwägbarkeiten (z.B. hinsichtlich der Dauer des Baurechtsverfahren und der Verfügbarkeit von planenden und bauenden Firmen). Alle vorgenannten Partner engagieren sich, das wichtige Projekt mit umfassendem Nutzen für Stadtentwicklung, SPNV, Bus-Zug-Verknüpfung und natürlich Fuß- und Radverkehr trotz großem Zeitdruck im vorgenannten Zeitfenster der halbjährigen Bahnstreckensperrung zu verwirklichen, zumal eine spätere Realisierung erst etliche Jahre später möglich und deutlich aufwändiger wäre.