



Beschlussvorlage

Vorlage: BV/0313/2025/1		Datum: 18.06.2025	
Dezernat 4			
Verfasser:	66-Tiefbauamt	Az.: Amt 66	
Betreff:			
Aufnahme von gemeinschaftlichen Planungen mit der DB für den Neubau einer barrierefreien Fußgänger- und Radunterführung am Haltepunkt Lützel,			
Gremienweg:			
26.06.2025	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		
24.06.2025	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
	TOP	<input type="checkbox"/> Enthaltungen	<input type="checkbox"/> Gegenstimmen
	öffentlich		

Beschlussentwurf:

Der Stadtrat

1. beauftragt die Verwaltung Verhandlungen mit der Deutschen Bahn über die Durchführung einer gemeinschaftlichen Maßnahme „Neubau einer barrierefreien Fußgänger- und Radunterführung am Haltepunkt Lützel“ durchzuführen.
2. beschließt die Beteiligung der Stadt an den Planungskosten der Deutschen Bahn zur Herstellung der Unterführung, vorläufig in Höhe von 50.000 Euro.
3. stimmt der Bewilligung einer außerplanmäßigen Verpflichtungsermächtigung im Investitionshaushalt 2025, Teilhaushalt 10 „Bauen, Wohnen und Verkehr“ in Höhe von 50.000 Euro mit Kassenwirksamkeit in 2026 beim neu einzurichtenden Projekt P661240 „Bahnunterführung Bahnhof Lützel“ zu, bei gleichzeitiger Deckung durch die Nichtinanspruchnahme der Verpflichtungsermächtigung 2025 in gleicher Höhe bei Projekt P661229 „Fußgängerlichtsignalanlage Ahornweg“.

Begründung:

Die Deutsche Bahn beabsichtigt für 2028 die Sanierung des linksrheinischen Bahnkorridors. Neben der Erneuerung des Schienennetzes ist auch eine Sanierung der Haltepunkte und Bahnhöfe vorgesehen. Die Arbeiten sollen unter Vollsperrung des Schienennetzes ausgeführt werden. Für diese Zeit soll Koblenz über den rechtsrheinischen Schienenstrang über den Bahnhof Koblenz Ehrenbreitstein angefahren werden.

Der Haltepunkt Lützel gehört zu den unattraktivsten Bereichen der Stadt Koblenz. Die Bahn plant als Minimallösung eine Sanierung des Haltepunktes in seiner jetzigen Form.

Sowohl Bahnhof Haltepunkt Lützel und Bahnhofsvorplatz Lützel entsprechen in ihrer heutigen Form nicht mehr dem Anspruch einer modernen und barrierefreien Stadt. Insbesondere die westlich der Bahnlinie geplante Stadtteilentwicklung (STOV Gelände, Festungspark) und die östlich der Bahnlinie gelegene Stadtteilentwicklung (Rosenquartier) erfordern als Stadtteilentree eine zeitgemäße barrierefreie Verbindung. Die Stadtverwaltung plant hierzu auch im Rahmen der

Städtebauförderung eine Absenkung und Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes Lützel (Projekt P611073 „Stadtgrün Lützel - Bahnhofsumfeld).

Ein weiterer Gesichtspunkt wäre die Möglichkeit, die geplante und vom Land forcierte Pendlerradroute Nord unterhalb des Festungsparks durch die neue Bahnunterführung zu lenken und nicht, wie derzeit angedacht, auf der verkehrs- und unfallträchtigen Andernacher Straße.

Sowohl die Deutsche Bahn als auch der SPNV Nord stehen dem Neubau einer barrierefreien Fußgänger- und Radunterführung am Haltepunkt Lützel positiv gegenüber. Die Deutsche Bahn ist bereit die Realisierung der Unterführung im Rahmen der Vollsperrung in 2028 selbst vorzunehmen, unter der Voraussetzung einer finanziellen Beteiligung der Stadt. Die aktuell ausgeschriebene Planungsleistung der DB berücksichtigt bereits die Variantenplanung einer durchgängigen Unterführung.

Der Kostenanteil der Stadt richtet sich nach § 2 EKrG (Neuanlage einer Kreuzung) und zieht eine entsprechende Kostenteilungsregelung nach sich. Aktuell geht die Bahn nach erster Kostenschätzung von Gesamtkosten der Unterführung unter Berücksichtigung der städtischen Belange (reines Unterführungsbauwerk exklusive Treppenaufgänge, Breite 5,90 m) in Höhe von 10,5 Mio. aus. Die Kosten der Gesamtmaßnahme mit Nebenanlagen (Aufzüge, Treppen) liegt bei etwa 15 Mio. Euro. Für die Stadt wären als zu teilende Kostenmasse die 10,5 Mio. maßgebend. Die DB InfraGo lässt derzeit den Anteil der DB nach EKrG ermitteln. Im für die Stadt ungünstigsten Fall würde die Kostenmasse zu 79 % zu Lasten der Stadt geteilt, was einem Kostenanteil von 8,295 Mio. Euro entspräche. Den Vorgesprächen mit der DB war zu entnehmen, dass auch eine für die Stadt günstigere Teilung denkbar ist. Des Weiteren ist eine Planungsvereinbarung zwischen DB InfraGo und der Stadt Koblenz zu schließen. Die Höhe des Planungsanteils der Stadt richtet sich nach den Baukosten. Üblicherweise wird eine Pauschale von 10,5 % der anteiligen Baukosten vereinbart. Allerdings wurde der Stadt auch hier im Gespräch mitgeteilt, dass hiervon abweichende Regelungen getroffen werden können, wenn die Summe unverhältnismäßig zu den Planungsaufwendungen ist.

Die Stadtverwaltung hat bereits Vorgespräche mit dem Land Rheinland-Pfalz bezüglich einer Förderung der Maßnahme geführt. Von dort wurde eine Förderung auf Basis einer Kostenberechnung nach erfolgter Planung nach LVFGKom in Aussicht gestellt. Der entsprechende Fördertatbestand nach LVFGKom (Kreuzungsmaßnahme mit der Bahn) ist gegeben. Des Weiteren besteht die Möglichkeit einer zusätzlichen Förderung nach der Eisenbahnkreuzungsgesetz-Richtlinie 2024, Ziffer VI als nachrangige Förderung zur Landesförderung. Die Gesamtkostendeckung kann somit bis zu 90 % der Baukosten betragen. Aufgrund des gesetzlich verankerten doppelten Fördertatbestands in Verbindung mit einer nahezu neunzigprozentigen Förderung und der verkehrlich unzureichenden Situation rund um den Bahnhof Lützel, die fehlende Barrierefreiheit eingeschlossen, sind die Merkmale der Unabweisbarkeit des Vorhabens erfüllt.

Auch wurden bereits Vorgespräche mit dem Radfahrbeauftragten des Landes bezüglich einer Verlegung der Pendlerradroute und die notwendigen technischen Abstimmungen geführt.

Die Herstellung der barrierefreien Unterführung am Haltepunkt Lützel unter Vollsperrung des Eisenbahnbetriebs und durch die Deutsche Bahn ist eine große Chance für die Stadtteilentwicklung und Steigerung der Attraktivität des Personennahverkehrs auf der Schiene. Beide Umstände, Bauen unter Vollsperrung und Bauen durch die Deutsche Bahn, stellen für die Stadt gewaltige Synergieeffekte und eine große Kostenersparnis dar. Ursächlich hierfür sind die entfallenden Bahnsicherungskosten und Abstimmungsbedarfe, die beim Bauen unter laufendem Bahnbetrieb anfallen. Die Stadt realisiert gerade selbst zwei städtische Projekte unter laufendem Bahnbetrieb (Verbreiterung der Geh- und Radweganlage an der Hochheimer Eisenbahnbrücke und Neubau der Geh- und Radwegbrücke Raental – Goldgrube) und muss für die Kosten der Sicherung im laufenden Bahnbetrieb jeweils rund zehn Prozent der Gesamtbaukosten aufwenden. Dies bedeutet konkret für

die beiden Projekte insgesamt eine Summe von mehr als 3 Millionen Euro. Die Absenkung und Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes kann hierbei auch nachgezogen werden, entscheidend ist der Bau der Unterführung in der Vollsperrungsphase der Bahn.

Anlagen:

Anlage 1 – Präsentation zur Projektidee

Anlage 2 – Darstellung der Unterführung im Grundriss

Anlage 3 – Darstellung der Unterführung im Querschnitt

Historie: HuFA 24.06.2025, ungeändert beschlossen

Finanzielle Auswirkungen:

Die finanziellen Auswirkungen können aktuell noch nicht vollumfänglich abgeschätzt werden. Bei Kosten von ca. 8 Millionen Euro als städtischer Anteil an der Baumaßnahme („worst case“ Betrachtung bei der Teilung der Kostenmasse) und einer Förderung durch das Land nach LVFGKom und einer zusätzlichen Förderung durch den Bund nach der Eisenbahnkreuzungsrichtlinie 2024, die noch bis zum 31.12.2030 gilt, von in Summe bis zu 90 % ist von einem maximalen städtischen Eigenanteil in Höhe von ca. 800.000 Euro an den Baukosten zuzüglich der Personalaufwendungen auszugehen. Deshalb ist eine Umsetzung in der Korridorsanierung wichtig, da in diesem Fall noch das Förderprogramm des Bundes genutzt werden kann. Hinzu kommen noch anteilige Planungskosten in Höhe von geschätzten 500.000 Euro. Diese sind wiederum nach der Eisenbahnkreuzungsrichtlinie 2024 bis zu 90 % förderfähig, ebenso wie die städtischen Personalkosten. Die eigenen aufzuwendenden städtischen Gesamtkosten sind daher mit weniger als 1 Mio. Euro anzunehmen.

Für den Abschluss einer Beteiligungsvereinbarung zwischen der Deutschen Bahn und der Stadt Koblenz an den Planungskosten zur Herstellung der Unterführung wird eine Verpflichtungsermächtigung von 50.000 Euro mit Kassenwirksamkeit in 2026 benötigt. Im Etat 2025 ist ein entsprechendes Projekt und damit eine Verpflichtungsermächtigung nicht enthalten, sodass es einer außerplanmäßigen Verpflichtungsermächtigung bedarf. Die Deckung des Mehrbedarfs erfolgt durch die Nichtinanspruchnahme der Verpflichtungsermächtigung 2025 bei Projekt P661229 „Fußgängerlichtsignalanlage Ahornweg“ in gleicher Höhe.

Die Voraussetzungen zur Bewilligung der erheblichen außerplanmäßigen Verpflichtungsermächtigung nach § 102 Abs. 1 S. 2 GemO sind gegeben.

Auswirkungen auf den Klimaschutz:

Durch den Neubau der Unterführung wird eine stadtteilverbindende Wirkung geschaffen, die Attraktivität des Schienenhaltepunkts und damit die Attraktivität des Schienenpersonennahverkehrs erhöht und eine Radwegeverbindung geschaffen, die den Radverkehr attraktiver macht und in die Pendlerradroute Nord eingebunden werden kann. Damit kann ein wichtiger Beitrag zur Stärkung des Klimaschutzes geleistet werden.