



Beschlussvorlage

Vorlage: BV/0567/2026					Datum: 04.09.2026				
Dezernat 4									
Verfasser:		66-Tiefbauamt				Az.: Amt 66-P661240			
Betreff:									
Bahnhof Koblenz-Lützel – Beschluss zur Neuordnung und Gestaltung des Bahnhofsumfeldes einschließlich Per-sonenunterführung und westlicher Anbindung									
Gremienweg:									
12.11.2026	Stadtrat	☐	einstimmig	☐	mehrheitl.	☐	ohne BE		
		☐	abgelehnt	☐	Kenntnis	☐	abgesetzt		
		☐	verwiesen	☐	vertagt	☐	geändert		
		☐	Enthaltungen		☐	Gegenstimmen			
	TOP	öffentlich							
02.11.2026	Haupt- und Finanzausschuss	☐	einstimmig	☐	mehrheitl.	☐	ohne BE		
		☐	abgelehnt	☐	Kenntnis	☐	abgesetzt		
		☐	verwiesen	☐	vertagt	☐	geändert		
		☐	Enthaltungen		☐	Gegenstimmen			
	TOP	öffentlich							
22.09.2026	Ausschuss für Stadtentwicklung und Mobilität	☐	einstimmig	☐	mehrheitl.	☐	ohne BE		
		☐	abgelehnt	☐	Kenntnis	☐	abgesetzt		
		☐	verwiesen	☐	vertagt	☐	geändert		
		☐	Enthaltungen		☐	Gegenstimmen			
	TOP	öffentlich							

Beschlussentwurf:

Der Stadtrat

1. stimmt der Weiterführung der Planung und der Umsetzung des Gesamtprojekts „Bahnhof Lützel – Neuordnung und Gestaltung des Bahnhofsumfeldes“ mit den Baubereichen Personenunterführungsbauwerk, Vorplatz Ost und westliche Anbindung zu und
2. beauftragt die Verwaltung, die Planung der städtischen Baubereiche fortzuführen, die für die Realisierung erforderlichen Vereinbarungen mit der DB InfraGO AG, nach Inkrafttreten der Nachtragshaushaltssatzung 2026, abzuschließen sowie die planungs-, grundstücks- und förderrechtlichen Voraussetzungen für die Gesamtmaßnahme zu schaffen.

Begründung:

I. Einleitung und Zielsetzung

Das Projekt „Bahnhof Lützel – Neuordnung und Gestaltung des Bahnhofsumfeldes“ ist eine zentrale Maßnahme im Städtebaufördergebiet „Zukunft Stadtgrün Koblenz-Lützel“. Ziel ist unter anderem die nachhaltige Aufwertung des Bahnhofsvorplatzes zu einem attraktiven, barrierefreien und klimagerecht gestalteten Mobilitätsknotenpunkt, der den Stadtteil funktional und gestalterisch stärkt.

Ein wesentlicher Bestandteil des Gesamtprojekts ist die Herstellung einer barrierefreien Querung der Bahnanlagen durch den Neubau einer Personenunterführung unter den Gleisen im Zuge der Sanierung der Rheinstrecke durch die Deutsche Bahn. Hierdurch wird der Bahnhof erstmals barrierefrei von beiden Seiten erreichbar. Gleichzeitig wird die bisherige Trennwirkung der Bahnanlagen verringert, sodass die fußläufigen Verbindungen innerhalb des Stadtteils deutlich verbessert werden. Insbesondere wird die westliche Seite des Bahnhofs mit dem Bereich des ehemaligen StOV-Geländes sowie dem Festungspark und der Feste Kaiser Franz besser an den Stadtteil angebunden. Die neue Unterführung stärkt damit nicht nur die Erreichbarkeit des Bahnhofs, sondern auch die Vernetzung der umliegenden Quartiere und schafft eine attraktive Verbindung für den Fußverkehr. Das übergeordnete verkehrsplanerische Ziel der Maßnahme ist die Schaffung eines

barrierefreien Bahnhaltepunkts mit zusätzlicher westlicher Anbindung. Diese dient insbesondere der Verknüpfung mit dem übergeordneten Busverkehrsnetz.

Aufbauend auf dieser neuen Infrastruktur soll der Bahnhofsvorplatz zu einer modernen Eingangssituation für den Stadtteil Lützel umgestaltet werden. Vorgesehen ist eine hochwertige Gestaltung mit Begrünung, Beschattung, Sitzmöglichkeiten, Beleuchtung und Beschilderung. Ziel ist es, einen Bahnhofsvorplatz zu schaffen, der sowohl den Anforderungen an einen leistungsfähigen Mobilitätsknotenpunkt als auch einer hohen Aufenthaltsqualität gerecht wird.

Die Umsetzung erfolgt in enger zeitlicher und inhaltlicher Abstimmung mit den Maßnahmen der Deutschen Bahn. Bis zum Beginn der baulichen Umsetzung wird die Fläche als Experimentierraum für temporäre Nutzungen und Beteiligungsformate genutzt.

1. Personenunterführungsbauwerk

Im Zuge der Generalsanierung des linksrheinischen Korridors erneuert die DB InfraGO AG auch die Anlagen des Haltepunkts Koblenz-Lützel. Die ursprüngliche Planung der DB sah lediglich eine Instandsetzung der bestehenden Personenunterführung zur Erschließung der Bahnsteige vor. Damit wäre die Möglichkeit einer barrierefreien Erschließung der Bahnsteige auf lange Sicht vertan gewesen. In einer gemeinsamen Initiative der Bahn und der Stadt Koblenz wurde die Planung um eine barrierefreie Erschließung und einen Durchstich nach Westen erweitert. Nähere Erläuterungen sind der Beschlussvorlage BV/0313/2025/1 zu entnehmen (Anlage A03). Hierdurch entsteht eine durchgängige Verbindung unter den Bahnanlagen, die den Bahnhofsvorplatz Ost mit den westlich gelegenen Bereichen des Stadtteils, insbesondere dem ehemaligen StOV-Gelände und der Feste Kaiser Franz, verknüpft.

Nach dem derzeitigen Planungsstand ist für die Personenunterführung eine Breite von maximal 5,90 m vorgesehen. Diese entspricht zugleich der maximal förderfähigen Breite. Die Maßnahme wird der Förderung der ÖPNV-Vernetzung und Barrierefreiheit zugeordnet. Eine Einordnung als Eisenbahnkreuzungsmaßnahme mit der Stadt als Vorhabenträgerin ist nicht mehr vorgesehen.

Das Unterführungsbauwerk und die unmittelbar anschließenden Zuwegungen werden barrierefrei ausgebildet. Lediglich der provisorische Anschluss des westlichen Ausgangs an die Mayener Straße kann temporär noch nicht vollständig barrierefrei hergestellt werden. Nähere Erläuterungen hierzu enthält Ziffer 3.

Die Umsetzung des Unterführungsbauwerks erfolgt durch die DB InfraGO AG im Zusammenhang mit den Arbeiten innerhalb der Korridormaßnahme Linker Rhein. Auch die unmittelbar anschließenden städtischen Bauteile wurden in die Planung und Ausschreibung der DB einbezogen. Dadurch können die Planungs- und Baugrenzen eindeutig aufeinander abgestimmt, Schnittstellen reduziert und die einzelnen Baubereiche in einem koordinierten Bauablauf umgesetzt werden. Hierdurch verringern sich zugleich der zusätzliche Abstimmungsaufwand sowie das Risiko zeitlicher Verzögerungen und daraus resultierender Mehrkosten.

Nach dem derzeitigen Terminplan soll die bauliche Umsetzung Mitte 2027 beginnen. Die wesentlichen Arbeiten am Unterführungsbauwerk und an den Bahnsteigen sind während der Sperrpause von Februar bis Juni 2028 vorgesehen. Der Abschluss der gemeinsam mit der DB InfraGO AG umgesetzten Baumaßnahmen ist bis Ende 2028 geplant. Die genannten Termine stehen unter dem Vorbehalt des weiteren Planungsfortschritts und des Bauablaufs der DB InfraGO AG.

Die Bündelung der städtischen Bauteile mit der Maßnahme der DB ist sowohl technisch als auch wirtschaftlich zielführend. Durch die Ausführung während der Sperrpause können Arbeiten, die andernfalls unter laufendem Eisenbahnbetrieb durchgeführt werden müssten, erheblich vereinfacht werden. Insbesondere reduzieren sich die erforderlichen Bahnsicherungsmaßnahmen und der damit

verbundene Abstimmungsaufwand. Bei vergleichbaren städtischen Maßnahmen können die Sicherungskosten unter laufendem Bahnbetrieb rund zehn Prozent der Gesamtbaukosten betragen. Die gemeinsame Umsetzung eröffnet damit erhebliche Synergie- und Einsparpotenziale.

Mit der neuen Personenunterführung werden zugleich die Erreichbarkeit des Haltepunkts verbessert, der Schienenpersonennahverkehr gestärkt und die bislang trennende Wirkung der Bahnanlagen innerhalb des Stadtteils deutlich verringert. Die Maßnahme stellt damit auch einen wesentlichen Baustein für die weitere städtebauliche Entwicklung Lützels dar.

2. Vorplatz Ost

Freiraumplanerisches Konzept

Das freiraumplanerische Konzept basiert auf der Neuordnung der bestehenden Verkehrs- und Freiflächen zugunsten eines großzügigen, zusammenhängenden Stadtraums mit hoher Aufenthaltsqualität und einem deutlich erhöhten Grünanteil. Hierdurch entstehen zusammenhängende Grün- und Aufenthaltsbereiche.

Zentrales Element des Entwurfs ist die Absenkung der Platzfläche zur niveaugleichen Anbindung an die neue Personenunterführung. Dadurch entsteht ein klarer und großzügiger Zugang zur Unterführung. Ergänzend sind sichere Fahrradabstellmöglichkeiten vorgesehen.

Die Gestaltung verfolgt insgesamt einen klaren und formalen Ansatz. Die Platzfläche wird durch rahmende Baumstrukturen gegliedert.

Materialien und Ausstattung

Die Materialwahl orientiert sich an den Gestaltungsstandards der Stadt Koblenz und berücksichtigt zugleich die Anforderungen der Deutschen Bahn an die angrenzenden Anlagen. Für die Platz- und Aufenthaltsflächen kommen großformatige Betonwerksteinplatten zum Einsatz. Durch die ruhige Flächenwirkung und den geringen Fugenanteil entsteht ein hochwertiges Erscheinungsbild bei gleichzeitig guter Begeh- und Berollbarkeit.

Die Ausstattung umfasst Sitzgelegenheiten in Holz-Stahl-Bauweise, Fahrradabstellanlagen, Informations- und Orientierungselemente sowie eine zeitgemäße Beleuchtung. Die Möblierung wird innerhalb der Platzfläche so angeordnet, dass unterschiedliche Aufenthaltsbereiche entstehen und sowohl kommunikative als auch ruhigere Nutzungen ermöglicht werden.

Bestandsbäume und zusätzliche Pflanzflächen übernehmen eine wichtige gestalterische und klimatische Funktion. Sie gliedern den Raum, schaffen Verschattung und tragen zur Verbesserung des Mikroklimas bei. Im Bereich des bestehenden Spielplatzes werden ergänzende Bewegungs- und Aufenthaltsangebote für Jugendliche und ältere Kinder geschaffen.

Barrierefreiheit

Die barrierefreie Gestaltung stellt einen wesentlichen Bestandteil der Planung dar. Ziel ist eine möglichst intuitive, sichere und komfortable Nutzung des Bahnhofsvorplatzes sowie der Anbindung an die neue Personenunterführung. Hierzu sind insbesondere ein taktiles Leitsystem, großformatige und gut berollbare Betonwerksteinplatten, geringe Neigungen sowie möglichst niveaugleiche Übergänge vorgesehen.

3. Westliche Anbindung – Rampen- und Treppenanlage

Mit dem westlichen Ausgang der neuen Personenunterführung erhält der Haltepunkt Koblenz-Lützel erstmals einen unmittelbaren Zugang aus Richtung des ehemaligen StOV-Geländes und der Feste

Kaiser Franz. Gleichzeitig entsteht eine neue Verbindung zwischen den westlich und östlich der Bahnanlagen gelegenen Bereichen des Stadtteils. Die neue westliche Zuwegung schließt darüber hinaus an die Bushaltestelle Mayener Straße an.

Der zur Umsetzung vorgesehene Baubereich umfasst im Wesentlichen das westliche Rampenbauwerk und den Treppenaufgang zur Mayener Straße. Hinzu kommen die erforderlichen Stütz- und Sicherungsbauwerke, Geländer sowie Entwässerungs- und Beleuchtungsanlagen. Die Gestaltung der Oberflächen und Ausstattungen wird auf die Personenunterführung und den Vorplatz Ost abgestimmt.

Die Rampe wird in derselben Breite wie die Unterführung ausgeführt. Bauzeitlich wird die Rampe über eine bestehende Zuwegung temporär an die Mayener Straße angeschlossen.

Aufgrund der bestehenden Geländeverhältnisse kann dieser provisorische Anschluss noch nicht barrierefrei ausgebildet werden. Die Übergangslösung wird entsprechend der Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde umgesetzt. Die vollständige barrierefreie Verbindung zur Mayener Straße wird im Zuge des späteren Endausbaus im Zusammenhang mit der Entwicklung des StOV-Geländes hergestellt.

II. Baurecht:

a. Personenunterführungsbauwerk

Das Baurecht für das Personenunterführungsbauwerk wird durch die DB InfraGO AG im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) geschaffen. Das Verfahren wird parallel zur weiteren Planung und Ausschreibung der Baumaßnahme durchgeführt.

b. Vorplatz Ost

Die planungsrechtliche Grundlage für die Umgestaltung des Vorplatzes Ost bildet der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 307.

c. Westliche Anbindung – Rampen- und Treppenanlage

Der Bebauungsplan Nr. 101 befindet sich derzeit noch in Aufstellung. Das Baurecht für die westliche Anbindung soll daher unabhängig vom laufenden Bebauungsplanverfahren auf Grundlage einer materiell-rechtlichen Prüfung gemäß § 125 Abs. 2 BauGB geschaffen werden. Hierbei wird geprüft, ob die Maßnahme den Anforderungen des § 1 Abs. 4 bis 7 BauGB entspricht. Parallel wird das Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 101 fortgeführt.

III. Finanzielle Auswirkungen:

Zu 1. Personenunterführungsbauwerk und 3. Westliche Anbindung – Rampen- und Treppenanlage:

- a) Die Kosten für die Herstellung der Personenunterführung einschließlich der Bau- sowie Planungs- und Verwaltungskosten belaufen sich nach derzeitigem Stand auf insgesamt 11.415.320,33 Euro. Zwischen der Stadt Koblenz und dem DB-Geschäftsbereich Personenbahnhöfe ist eine hälftige Kostenteilung vorgesehen.

Der Förderantrag für die gemeinsam mit der DB umgesetzte Maßnahme, bestehend aus der Personenunterführung und der westlichen Anbindung, wird durch die DB InfraGO AG gestellt. Da die DB InfraGO AG vorsteuerabzugsberechtigt ist, werden der Kosten- und Förderberechnung Nettokosten zugrunde gelegt. Nach Auskunft der DB bemisst sich auch die Kostenbeteiligung der Stadt Koblenz ausschließlich nach den Nettokosten. Die Umsatzsteuer wird hierbei nicht in Ansatz gebracht. Die ausgewiesenen Nettokosten entsprechen damit zugleich dem tatsächlich von der Stadt Koblenz zu tragenden Zahlungsbetrag.

Nach dem derzeitigen Abstimmungsstand wird mit einer Förderung über das LVFGKom in Höhe von rd. 80 % der voraussichtlich zuwendungsfähigen Baukosten gerechnet. Unter Berücksichtigung der Förderung ergibt sich nach aktueller Berechnung für die Stadt Koblenz eine verbleibende finanzielle Belastung von 1.902.594,37 Euro. Die endgültige Höhe der Förderung und des städtischen Eigenanteils steht unter dem Vorbehalt der abschließenden Prüfung der Zuwendungsfähigkeit sowie der Fördermittelbewilligung.

- b)** Die Kosten für die westliche Zuwegung belaufen sich auf insgesamt 2.206.534,25 Euro. Darin enthalten sind Baukosten von 1.838.758,74 Euro und Planungs- und Verwaltungskosten von 367.775,51 Euro. Eine Kostenteilung mit der DB InfraGO AG ist für Teile der Maßnahme vorgesehen. Die entsprechenden kostenteilungsfähigen Kosten sind bereits in den Kosten des Personenunterführungsbauwerks berücksichtigt.
- Die westliche Anbindung wird in den von der DB InfraGO AG gestellten Förderantrag für die gemeinsam mit der DB umgesetzte Maßnahme einbezogen. Die Darstellung der Kosten und der Förderung erfolgt daher analog zu den Ausführungen zur Personenunterführung. Derzeit wird mit einer Förderung über das LVFGKom in Höhe von rd. 80 % der voraussichtlich zuwendungsfähigen Baukosten gerechnet. Unter Berücksichtigung der nicht förderfähigen Planungs- und Verwaltungskosten verbleibt für die Stadt Koblenz eine Belastung von 735.527,26 Euro.
- c)** Hinzu kommen weitere Kosten von rd. 842.000 Euro für derzeit noch nicht absehbare Gutachten, Herstellung des Wendehammers Rosen-Quartier nach Fertigstellung der Maßnahme, Grunderwerb und Aktivierte Eigenleistungen. Die Gesamtkosten der beiden Maßnahmen belaufen sich somit auf rd. 3,48 Mio. Euro.

Die Teilmaßnahmen „Personenunterführungsbauwerk“ und „Westliche Anbindung – Rampen- und Treppenanlage“ werden im Teilhaushalt 10 „Bauen, Wohnen und Verkehr“ unter dem Projekt P661240 „Bahnunterführung Bahnhof Lützel“ geführt. Im Haushalt 2026 wurden bisher lediglich Planungskosten etatisiert (2026: 300.000 Euro + VE 2026 von 100.000 Euro mit Kassenwirksamkeit in 2027).

Die erforderlichen Kosten für die Maßnahmenumsetzung werden im Rahmen des Nachtragshaushaltsplanes 2026 etatisiert. Hierbei wird ebenfalls eine Verpflichtungsermächtigung von 2,3 Mio. Euro für den Abschluss der Durchführungsvereinbarungen mit der DB InfraGO AG vorgesehen.

Zu 2. Vorplatz Ost:

Die Teilmaßnahme zur Neugestaltung des Bahnhofplatzes wird im Teilhaushalt 10 „Bauen, Wohnen und Verkehr“ unter dem Projekt P611073 „Stadtgrün Lützel – Bahnhofsumfeld“ geführt. Im Haushalt 2026 wurden bisher lediglich Planungskosten etatisiert (2026: 150.000 Euro + VE 2026 von 100.000 Euro mit Kassenwirksamkeit in 2027).

Im Rahmen der Entwurfsplanung und Kostenberechnung wurde nun die Bausumme ermittelt. Die Gesamtkosten der Teilmaßnahme belaufen sich nunmehr auf rd. 2,86 Mio. Euro. Die notwendigen Haushaltsmittel werden zum Haushaltsplan 2027 angemeldet.

Die Maßnahme ist grundsätzlich förderfähig. Der Förderantrag wird auf Grundlage der Entwurfsplanung und Kostenberechnung im Dezember 2026 gestellt. Die genaue Höhe der Investitionszuwendungen aus der Städtebauförderung wird im Rahmen des Zuwendungsbescheides vom Fördergeber festgestellt. Die Förderquote beträgt aktuell 90 % der zuwendungsfähigen Kosten.

Die Höhe der Investitionszuwendungen wird entsprechend im Haushalt berücksichtigt. Die Maßnahme ist zudem erschließungsbeitragspflichtig (siehe Punkt V. Erschließungsbeiträge).

Gesamtübersicht

Bauabschnitt	Belastung Stadt vor Förderung	Förderquote	Fördergeber	Fördertopf	Voraussichtliche Förderung	Belastung Stadt nach Förderung
Personenunterführung P661240	5.707.660 €	rd. 80 % der zuwendungsfähigen Baukosten	Land Rheinland-Pfalz	LVFGKom	3.805.066 €	1.902.594 €
Westliche Anbindung P661240	2.206.534 €	rd. 80 % der zuwendungsfähigen Baukosten	Land Rheinland-Pfalz	LVFGKom	1.471.007 €	735.527 €
Weitere Kosten (Gutachten, Grunderwerb Herstellung, Wendehammers Rosen-Quartier, aktivierte Eigenleistungen) P661240	842.000 €	-	-	-	-	842.000 €
Voraussichtliche Gesamtkosten P661240	8.756.194 €				5.276.072 €	3.480.122 €
Voraussichtliche Gesamtkosten Vorplatz Ost P611073	2.860.100 €	90 % der zuwendungsfähigen Kosten	Bund/Land	Städtebauförderung	rd. 2.070.000 € abhängig von Höhe Beiträge, derzeit nicht bezifferbar	790.100 €
Gesamtkosten P661240 und P611073	11.616.294 €				7.346.072 €	4.270.222 €

Alle Kosten sind als vorläufig zu betrachten, da weitere Abstimmungen mit den Beteiligten erforderlich sind.

IV. Erschließungsbeiträge:

Für die Baumaßnahme „Bahnhof Lützel – Neuordnung und Gestaltung des Bahnhofsumfeldes“ (P611073) werden Erschließungsbeiträge in Höhe von 90 % der beitragsfähigen Aufwendungen und hierauf Vorausleistungen erhoben. Die konkret betroffenen Grundstücke und die Höhe der umlagefähigen Kosten sind noch im Detail zu ermitteln.

V. Auswirkungen auf den Klimaschutz:

Durch die neue Personenunterführung wird eine stadtteilverbindende Wirkung geschaffen und die Erreichbarkeit des Haltepunkts wesentlich verbessert. Die attraktivere Verknüpfung des Fußverkehrs mit dem Schienenpersonennahverkehr sowie die verbesserte Anbindung der Bushaltestelle Mayener Straße stärken den Umweltverbund und können zur Verlagerung von Wegen vom motorisierten Individualverkehr beitragen.

Die Umgestaltung des Vorplatzes Ost erhöht den Grünanteil, erhält beziehungsweise ergänzt Baumstrukturen und schafft zusätzliche verschattete Aufenthaltsbereiche. Dies verbessert das Mikroklima und reduziert sommerliche Wärmebelastungen. Im weiteren Planungsverlauf werden zudem eine wassersensible Freiraumgestaltung und Möglichkeiten zur Versickerung über die belebte Bodenzone mit anschließender Einleitung in ein Rigolensystem geprüft.

VI. Anlagenverzeichnis:

A – Personenunterführungsbauwerk

A01_Grundriss-PU

A02_Schnitte-PU

A03_BV_0313_2025_1_Beschlussvorlage

B – Vorplatz Ost

B01_LP_Entwurf

B02_MK_Materialkatalog

B03_Visualisierung_Ost

C – Westliche Anbindung – Rampen- und Treppenanlage

C01_EP_Vorplatz-West_Provisorium

C02_EP_Vorplatz-West_Endausbau

C03_Materiell-rechtliche Prüfung entsprechend § 125 Abs. 2 BauGB inkl. Abwägungsmatrix

Historie: BV/0313/2025/1