



Antwort
zur Anfrage Nr. AW/0031/2022

Vorlage: AW/0031/2022/1		Datum: 14.09.2022		
Dezernat 4				
Verfasser:	61-Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung	Az.: 61.1/Sb		
Betreff: Anfrage der Ratsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zur Brückenbaustelle Lahnstein				
Gremienweg:				
17.11.2022	Stadtrat	<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mehrheitl.	<input type="checkbox"/> ohne BE
		<input type="checkbox"/> abgelehnt	<input type="checkbox"/> Kenntnis	<input type="checkbox"/> abgesetzt
		<input type="checkbox"/> verwiesen	<input type="checkbox"/> vertagt	<input type="checkbox"/> geändert
	TOP	<input type="checkbox"/>	Enthaltungen	<input type="checkbox"/> Gegenstimmen
	öffentlich			

Antwort:

Vorbemerkung:

Die in der Anfrage thematisierte Brückenbaumaßnahme im Zuge der B42 liegt außerhalb des Koblenzer Stadtgebiets und in der organisatorischen Zuständigkeit des Landes (Landesbetriebs Mobilität Rheinland-Pfalz / LBM). Auch für die temporären Verkehrsregelungen und etwaige Ersatz- oder Entlastungsangebot hat die Stadt Koblenz keinerlei Zuständigkeit.

Generell kommt es bei Baumaßnahmen an der Verkehrsinfrastruktur zu Beeinträchtigungen und ggf. räumlich und zeitlich verlängerten Wegen. Aufgrund der Befristung ist dies grundsätzlich hinzunehmen, wobei die verantwortlichen Behörden sich i.d.R. bemühen, die Auswirkungen auf die Nutzerschaft möglichst gering zu halten.

Zu 1.

- a) *Wie weit ist die Stadt Koblenz auf die Folgen für den Verkehr nach und aus und insbesondere in Koblenz durch diese Baumaßnahme vorbereitet?*

Die Verkehrsinfrastruktur kann aus wirtschaftlichen und flächenbezogenen Gründen grundsätzlich nicht auf sporadische auftretende Baustellensituationen ausgelegt werden. Es handelt sich um vorübergehende Beeinträchtigungen, die sicherstellen, dass die Infrastrukturen und Mobilitätsangebote ansonsten immer und auch zukünftig nutzbar sind. In diesem Fall treten die wesentlichen Auswirkungen in Lahnstein auf. Verkehrsplanerische Ausgleichmaßnahmen bei Bauzuständen sollten sich grundsätzlich v.a. darauf konzentrieren, weiterhin gute Bedingungen für den Linienbus-, Rad- und Fußverkehr und Notfall- und Einsatzfahrzeuge zu bieten.

- b) *Welche Maßnahmen sind geplant oder zumindest angedacht, um Auswirkungen auf das Stadtgebiet - insbesondere Rückstaus im Bereich der Südbrücke und Überlastungen im Bereich der Pfaffendorfer Brücke zu vermeiden?*

Die B 49 wird auch in der Bauphase der Pfaffendorfer Brücke grundsätzlich mit annähernd heutiger Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr zur Verfügung stehen (i.d.R. Zweistreifigkeit vormittags stadteinwärts, nachmittags stadtauswärts; i.d.R. Gegenrichtung jeweils einstreifig). Rad- und Fußverkehr wird praktisch durchgängig weiterhin ermöglicht.

Zu 2.

- a) *Welche Planungen vonseiten der Stadt Koblenz, welche erste Ideen über die Einrichtung eines Wassertaxis, das Stolzenfels, Oberwerth, das Rheinufer im Bereich der Kaiserin-Augusta-Anlagen und Pfaffendorf mit Nieder- und Oberlahnstein auf dem Wasserweg verbindet gibt es?*

Wassertaxis sind wie Taxis kleine exklusive Verkehrsmittel für den individuellen Transport von Einzelpersonen und Kleinstgruppen mit relativ hohem Fahrpreis. Es ist weder Aufgabe noch Zielstellung der Stadt, ein solches Angebot mit geringem Breitennutzen zu etablieren. Verkehrswirksamer sind Wasserbusse und Fähren. Tatsächlich besteht hier insbesondere in der brückenfernen Relation Lahnstein – Stolzenfels eine Lücke im ÖPNV-System. Anfängliche Gespräche mit der Stadt Lahnstein zur Wiederbelebung der Fährlinie nach Stilllegung und Verkauf der bis 2010 verkehrenden „Nixe“ waren aus verschiedenen Gründen nicht erfolgreich. Die BUGA 2029 ist eine Chance, ein solches Angebot - möglichst dauerhaft - wieder bereit zu stellen (zukunftsweisende Technologie mit ökologischem Antrieb und kostengünstiger Einpersonensteuerung). Auch der Verkehrsentwicklungsplan Koblenz 2030 (VEP) strebt das an (vgl. dortige Abb. 29).

- b) *Haben insoweit bereits erste Gespräche mit der Stadt Lahnstein und mit dem Rhein-Lahn-Kreis sowie mit den sonstigen zu Beteiligten stattgefunden bzw. sind beabsichtigt?*

Ja, aber zuletzt vor ca. 10 Jahren.

Zu 3.

Welche Vorüberlegungen und Planungen für ein solches Wassertaxi als Baustein für das Verkehrskonzept für die Buga 2029 sind vorgesehen - und inwiefern gibt es Überlegungen, diese Komponente im Hinblick auf die beiden Brückenbaustellen in Lahnstein und in Koblenz bereits auf 2024 vorzuziehen?

Wassertaxis hätten keinerlei relevante Entlastungswirkung für die Brückenbauphase, was neben den unter „zu 2.“ genannten Gründen gegen einen Einsatz spricht. Auch für die BUGA 2029 sind sie in der Stadt Koblenz nicht erforderlich und nicht ernsthaft vorgesehen.

Zu 4.

- a) *Welche Maßnahmen sind aus Sicht der Stadtverwaltung einmal vonseiten der Bahn, zum anderen von Seiten der Stadt im Umfeld der Bahnhöfe erforderlich, um diese erhöhte Zahl zu bewältigen?*

Wie dargestellt, ist die Stadt Koblenz weder räumlich noch organisatorisch für die Baumaßnahme im Zuge der B 42 zuständig. Auch die Aufgabenträgerschaft des Schienenpersonennahverkehrs ist an den Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Nord delegiert. Das von ihm ohnehin bestellte Zugangebot für die Hauptverkehrszeit ist mit zwei Zügen und bis zu vier Bussen pro Stunde im Rheingau-Korridor (u.a. Braubach, Oberlahnstein) und zwei bis drei Zügen pro Stunde aus dem Lahntal (u.a. Bad Ems und Niederlahnstein) voraussichtlich kapazitätsmäßig ausreichend. Erfahrungsgemäß steigen nur wenige Auto-Pendler/innen auf den ÖPNV bzw. SPNV um, selbst wenn es auf den Straßen zu deutlichen Fahrzeitverlängerungen in Folge von Baustellen kommt. Stattdessen werden i.A. räumliche (Ausweichstrecken, Homeoffice) oder zeitliche Verlagerungen (frühere oder spätere Abfahrt) praktiziert, was sich bei den letzten größeren Baumaßnahmen an der Europa- und an der Pfaffendorfer Brücke gezeigt hat.

Nichtsdestotrotz wäre es wünschenswert, die Sondersituation zu nutzen, um für einen möglichst dauerhaften Umstieg auf die Bahn (und ggf. das Fahrrad bzw. E-Bike) zu motivieren (z.B. Aufstellung von Park-and-Ride-Wegweisern zu Bahnstationen). Dies betrifft das Gebiet des Rhein-Lahn-Kreises und liegt somit außerhalb der kommunalen

Planungshoheit der Stadt. Da die Maßnahmen schwerpunktmäßig zum Wohl der Kreisbevölkerung sind, ist ein entsprechendes Eigeninteresse zu unterstellen (sowohl den Landkreis als auch die mitunter zuständigen Gemeinden, Städte und Verbandsgemeinden betreffend).

- b) *Welche Planungen und Überlegungen für die BUGA gibt es im Hinblick auf Schienenverkehr, die eventuell vorgezogen werden können?*

Keine. Sollte es wider Erwarten zu Kapazitätsengpässen kommen, werden die Aufgabenträger zusammen mit den betreffenden Verkehrsunternehmen kurzfristige Kapazitätsausweitungen prüfen und nach Möglichkeit realisieren.

Welche auf diese Situation übertragbaren und für künftige Planungen und Maßnahmen übertragbaren Erfahrungen gibt es aus der soeben abgeschlossenen Zeit des 9-Euro-Tickets von und mit Bahnfahrenden aus und in dieser Fahrtrichtung?

Die Züge im Mittelrhein- und Lahntal waren sehr häufig sehr stark ausgelastet. Dies lag jedoch – insbesondere in der Rheinachse – hauptsächlich an überregional orientierten Transitreisenden.

- c) *Gibt es bereits entsprechende Planungen und Gespräche mit der Stadt Lahnstein, mit der Bahn und sonstigen Beteiligten bzw. sind beabsichtigt?*

Der LBM ist als zuständiger Projektverantwortlicher im Austausch mit den entsprechenden Institutionen.