

**BUND Landesverband Rheinland-Pfalz e.V.
sowie BUND-Kreisgruppe Koblenz**

**VCD-Kreisverband Mittelrhein e.V. in Zusammen-
arbeit mit dem VCD Landesverband Rhein-
land-Pfalz e.V.**

**Verkehrsplanerische Stellungnahme
zur Verlegung der L 52 im Bereich
Koblenz-Metternich**

Abschlussbericht

Stand: 04.09.2026

SVUDresden

Titel: Verkehrsplanerische Stellungnahme zur Verlegung
der L 52 im Bereich Koblenz-Metternich

Auftraggeber: BUND Landesverband Rheinland-Pfalz e.V.
Hindenburgplatz 3, 55118 Mainz

VCD-Kreisverband Mittelrhein e.V.
c/o KUB.A im Dreikönigen-Haus, 56068 Koblenz

Auftragnehmer: SVU Dresden
Stadt – Verkehr – Umwelt
Büroinhaber: Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld
Wachsbleichstraße 25, 01067 Dresden
Fon: 0351-422 11 96,
Fax: 0351-422 11 98
Mail: info@svu-dresden.de
Web: www.svu-dresden.de

Verfasser: Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld
Dipl.-Wirt.-Ing. Florian Marx

Stand: 04. September 2026

Inhalt

Abbildungsverzeichnis	4
Tabellenverzeichnis	4
Abkürzungsverzeichnis	5
1 Vorwort	6
2 Veranlassung und Zielstellung	6
3 Bestandsanalyse	7
3.1 Straßennetz- und Siedlungsstruktur	7
3.2 Bestandssituation Ortsdurchfahrten Metternich / Lützel	10
3.3 ÖPNV-Erschließung / Angebot	13
4 Planerische Bewertung / Handlungsempfehlungen	14
4.1 Geplante L 52 - Ortsumgehung Metternich	14
4.2 Überlegungen zu potenziellen Alternativen	20
4.3 Prüfung zusätzlicher Autobahnanschluss BAB 48	24
4.4 Anpassungen im Verlauf der Bestandstrasse	25
4.5 Reaktivierung Bahnstrecke Koblenz - Bassenheim	27
4.6 Priorisierung und Förderung des Umweltverbundes	28
5 Zusammenfassung / Fazit	31
Literaturverzeichnis	35

Abbildungsverzeichnis

ABB. 1: ÜBERSICHTSPLAN ZUR STRAßENNETHSTRUKTUR IM BETRACHTUNGSRAUM	7
ABB. 2: FAHRROUTENVERGLEICH L 52 / B 416 UND BAB 48 / B 9	9
ABB. 3: BESTANDSSITUATION MAYENER STRAßE.....	11
ABB. 4: BEISPIELE UNZULÄSSIGES PARKEN AM KOPF DER PARKSTÄNDE	11
ABB. 5: BESTANDSSITUATION RÜBENACHER STRAßE.....	12
ABB. 6: BEISPIEL QUERUNGSSITUATION TRIERER STRAßE	12
ABB. 7: STRAßENNETH MIT GEPLANTER L 52 ORTSUMGEHUNG METTERNICH	15
ABB. 8: FAHRROUTENVERGLEICH ÖSTLICHER ANSCHLUSS OU L 52 METTERNICH	16
ABB. 9: BESTANDSSITUATION BUBENHEIMER WEG	17
ABB. 10: BESTANDSSITUATION IM METTERNICHER FELD.....	21
ABB. 11: POTENZIELLE ELEMENTE KLEINTEILIGE, BESTANDORIENTIERTE ALTERNATIVE	22
ABB. 12 ANWENDUNGSBEISPIEL RANKHILFE ALS BAUMERSATZ	26

Tabellenverzeichnis

TAB. 1 ÜBERSCHLÄGLICHE ZUSAMMENFASSUNG DES ÖPNV-FAHRTANGEBOTES	13
--	----

Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
BAB	Bundesautobahn
BMJV	Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BW	Bauwerk
dB	Dezibel
dB (A)	A-bewerteter Schalldruckpegel
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
KP	Knotenpunkt
LBM	Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz
L _{den}	Tag-Abend-Nacht-Lärmindex
MB	Maßnahmenbereich (Lärmaktionsplan)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MLWUF	Ministerium für Landwirtschaft, Weinbau, Umwelt und Forsten
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
OU	Ortsumgehung
Pkw	Personenkraftwagen
RLP	Rheinland-Pfalz
Tab.	Tabelle
ü SO	über Schienenoberkante
VEP	Verkehrsentwicklungsplan

1 Vorwort

Die Erarbeitung der verkehrsplanerischen Stellungnahme erfolgte in einem kurzen Zeitfenster im Ferienzeitraum im Sommer 2026, mit dem Ziel, noch vor den anstehenden politischen Diskussionen und Entscheidungen im Herbst eine verkehrsplanerische Bewertung vorlegen zu können. Basis der Betrachtungen bildeten eine Vor-Ort-Begehung, die verkehrsnetz- und siedlungsstrukturellen Gegebenheiten sowie verschiedene frei zugängliche Planungen und Dokumente.

Weitere Detailuntersuchungen zur Verlegung der L 52 im Bereich Koblenz-Metternich wurden bei der Stadt Koblenz sowie dem Land Rheinland-Pfalz angefragt, konnten jedoch im engen Zeitrahmen und während der Urlaubszeit bislang nicht verfügbar gemacht werden.

Vorteilhaft ist dabei jedoch, dass die Bewertung der Rahmenbedingungen weitgehend unbeeinflusst von bereits bestehenden Betrachtungen erfolgt ist.

2 Veranlassung und Zielstellung

Im Bereich Koblenz-Metternich ist die Verlegung der L 52 im Sinne einer Ortsumgehung geplant. Grundlage hierfür bildet der Planfeststellungsbeschluss 02.3-1667-PF/19 „Nordtangente Koblenz – Metternich“ vom 14.10.2008, der sowohl den Bau dieser West-Ost-Achse als auch den einer Nord-Süd-Achse vorsieht. Der erste Bauabschnitt der Planungen wurde mit der sog. „Nordentlastung“ (Nord-Süd-Achse) im Jahr 2019 bereits fertiggestellt.

Im Rahmen der vorliegenden verkehrsplanerischen Stellungnahme soll eine gutachterliche Bewertung der Funktionen, Potenziale und Risiken einer entsprechenden Netzergänzung unter Berücksichtigung der verkehrsnetz- und siedlungsstrukturellen Rahmenbedingungen erfolgen. Grundlage bildet eine Grundeinschätzung zur Bestandssituation insbesondere im Bereich der bestehenden Ortsdurchfahrt Metternich / Lützel (L 52 / B 416) sowie eine Sichtung und Bewertung der vorliegenden Planungen und Machbarkeitsstudien.

Darauf aufbauend sollen potenzielle Wechselwirkungen im Trassenverlauf bzw. im angrenzenden Netz aufgezeigt und sofern sinnvoll alternative Handlungsansätze aufgezeigt werden.

3 Bestandsanalyse

3.1 Straßennetz- und Siedlungsstruktur

Die Straßennetz- und Siedlungsstruktur der Stadt Koblenz ist stark durch den Zusammenfluss von Rhein und Mosel sowie die umgebenden Mittelgebirge geprägt. Obwohl im Betrachtungsraum dieser Studie (siehe Abb. 1) durch das sich in Richtung Norden aufweitende Rheintal die topographischen Wechselwirkungen deutlich geringer sind (Neuwieder Becken), ergeben sich auch hier Auswirkungen durch die gesamtstädtischen strukturellen Gegebenheiten bzw. durch die Barrierewirkung der beiden Flüsse sowie der angrenzenden Höhenzüge.

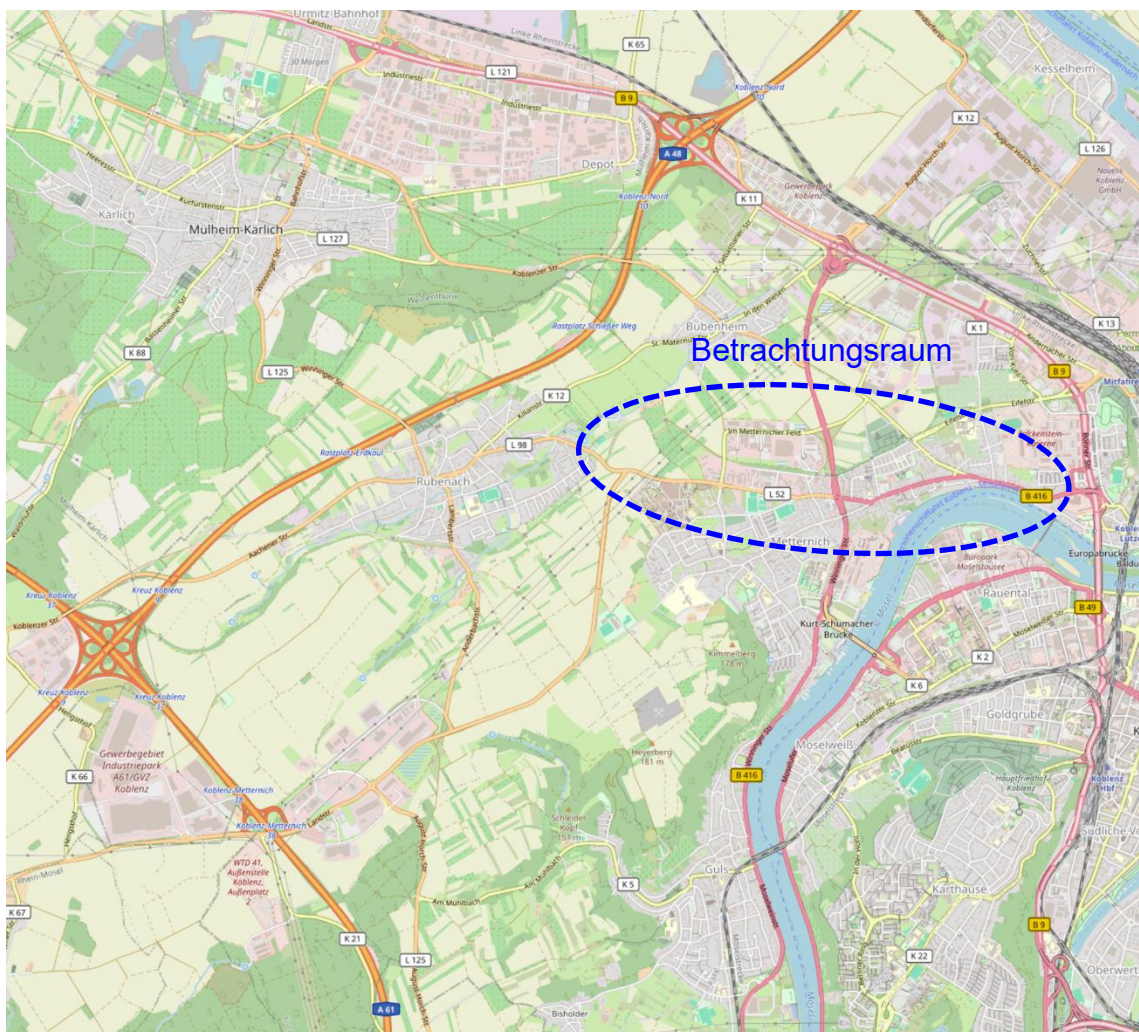


Abb. 1: Übersichtsplan zur Straßennetzstruktur im Betrachtungsraum

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)

Großräumig betrifft dies vor allem den Austausch in Richtung Süden u. a. mit der südöstlich gelegenen Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main, regional den südwestlich an das Stadtgebiet angrenzenden Bereich. In beiden Fällen erfolgt die Anbindung

an die Stadt Koblenz teilweise von Norden her. Maßgebend ist dabei u. a. die vorhandene Straßeninfrastruktur.

Im Westen der Stadt im direkten Umfeld des Betrachtungsraumes befindet sich mit dem „Kreuz Koblenz“ die zentrale Verknüpfungsstelle der sich kreuzenden Ost-West-Autobahnverbindung (BAB 48) und der Nord-Süd-Autobahn (BAB 61). Darüber hinaus nimmt die B 9 eine wichtige Funktion für die regionale und überregionale Verknüpfung der Stadt ein. Die Bundesstraße ist im Innenstadtbereich sowie nördlich angrenzend niveaufrei als Kraftfahrstraße ausgebaut und führt westlich parallel zum Rhein innenstadtnah durch das Koblenzer Kernstadtgebiet hindurch. Die B 9 ist am „Kreuz Koblenz-Nord“ direkt an das Autobahnnetz angeschlossen und verfügt im Stadtgebiet über eine Vielzahl kleinteiliger Verknüpfungen mit dem nachgeordneten städtischen Straßennetz.

Anders ist die Situation im Verlauf der Autobahnen. Im Zuge der BAB 48 bildet die Verknüpfung mit der B 9 die einzige Anschlussstelle im Stadtgebiet. Auf der westlichen Rheinseite befindet sich die nächste Anschlussmöglichkeit erst in Höhe Ochtenburg. Im Bereich Bassenheim / Rübenach / Mülheim-Kärlich besteht keine allgemein nutzbare Zu- und Abfahrtsmöglichkeit zur Autobahn.

Dies wird teilweise über die Anschlussmöglichkeiten im Verlauf der B 9 (Mülheim-Kärlich) und BAB 61 (Anschlussstelle „Koblenz-Metternich“) kompensiert. Allerdings sind diese Alternativverbindungen für den Stadt-Umland-Verkehr zwischen Bassenheim / Rübenach und Koblenz Zentrum nicht relevant. Die entsprechenden Verkehrsströme mit West-Ost-Ausrichtung nutzen überwiegend die Verbindung über Koblenz-Metternich.

Hier bildet der Straßenzug Aachener Straße / Rübenacher Straße / Trierer Straße / Mayener Straße (B 416 / L 52) die Hapterschließungs- bzw. Hauptverbindungsachse in Ost-West-Richtung, welche die entsprechenden Verkehre aufnimmt und im Bereich Koblenz-Lützel an die B 9 anschließt. Im Osten führt die Hauptachse einerseits als L 98 über Rübenach nach Bassenheim. Zum anderen besteht in Richtung Süden über die L 52 eine Verbindung zur Autobahnanschlussstelle „Koblenz-Metternich“ (BAB 61). Beide Äste haben eine ähnliche starke Verkehrsbedeutung. Während hierfür bei der L 98, wie bereits beschrieben, im Wesentlichen die lokalen Stadt-Umland-Verkehre verantwortlich sind, speisen sich die Verkehre der L 52 vorrangig von der Autobahn sowie den hier existierenden Gewerbestandorten her. Die Landesstraßenverbindung bildet vor allem von und nach Süden eine kürzere Alternative zur parallel verlaufenden Route über die BAB 48 und B 9 (siehe Abb. 2). Deren Bündelfunktion wird entsprechend geschwächt. Auch wenn über die äußere Trasse vielfach geringere Fahrzeiten vom bzw. zum Stadtzentrum ermöglicht werden, werden über den gut ausgebauten südlichen Arm der L 52 zusätzliche Verkehre in die sensiblen Straßenräume im Ortsteil Koblenz-Metternich (siehe Kapitel 3.2) hineingezogen.

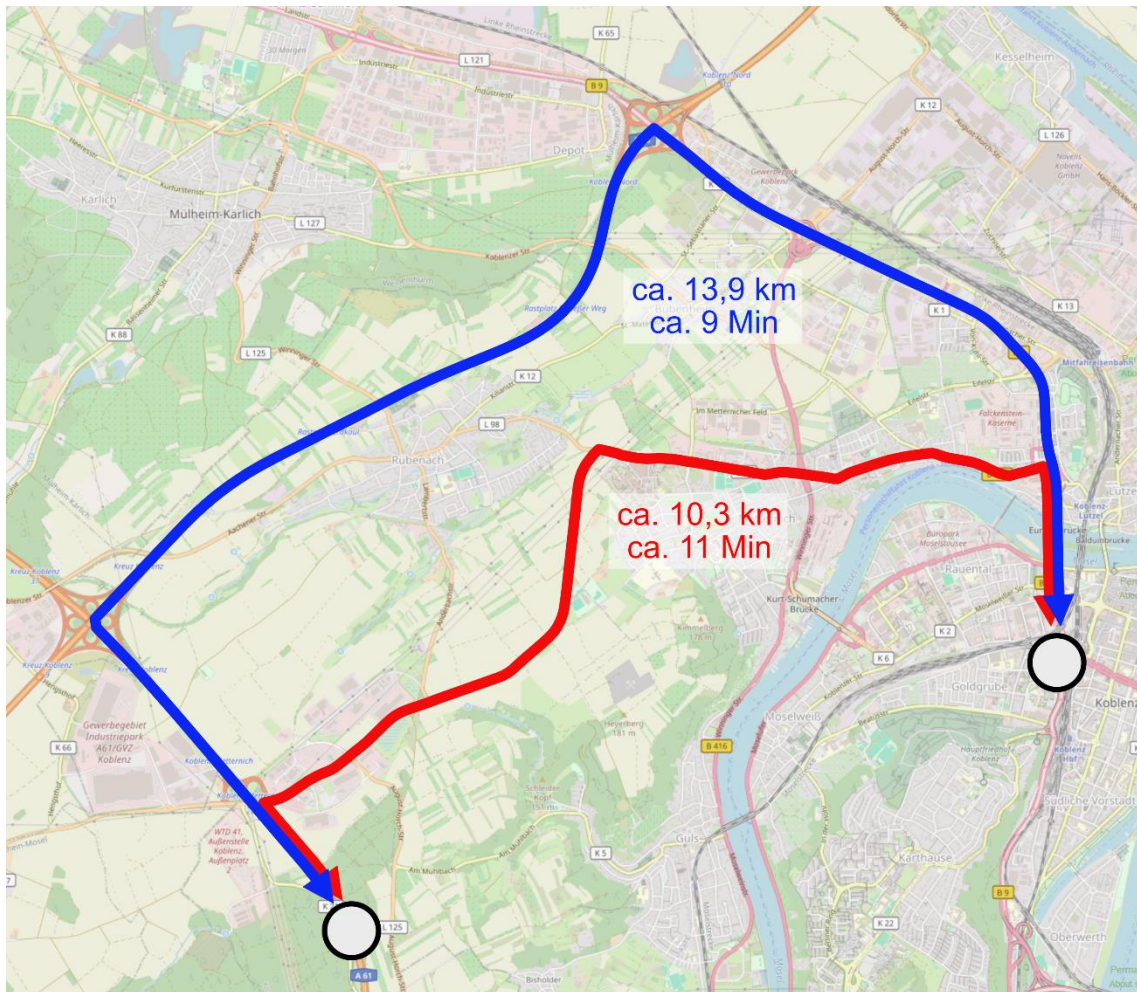


Abb. 2: Fahrtroutenvergleich L 52 / B 416 und BAB 48 / B 9

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)

Bezogen auf den Abschnitt zwischen dem Knotenpunkt L 52 / L 98 und dem Anschluss an die B 9 ist entsprechend von einem signifikanten Anteil von gebietsbezogenem Durchgangsverkehr (keine Quelle oder Ziel in diesem Bereich) auszugehen. Darüber hinaus bestehen insbesondere im Zusammenhang mit der Erschließung der nördlich angrenzenden Gewerbeparks Metternich und Bubenheim weitere kleinräumige Durchgangsverkehrspotenziale. Bezogen auf das Gesamtstadtgebiet handelt es sich dabei vielfach um Binnen- bzw. Quell- und Zielverkehre.

In Nord-Süd-Richtung fungiert die Winger Straße / sog. Nordentlastung Koblenz (B 416 / L 52) als Hauptverbindungs- und Haupteerschließungsachse im Betrachtungsraum. Diese bietet im Norden ebenfalls einen direkten Anschluss an die B 9. Südlich besteht über die Kurt-Schumacher-Brücke eine weitere Querungsmöglichkeit über die Mosel sowie eine sekundäre Verbindung in die Stadtmitte.

Während im Zuge der Nord-Süd-Verbindung lediglich punktuell Wohnquartiere tangiert werden, ist im Verlauf der Trierer Straße / Mayener Straße fast durchgehend beidseitige Bebauung mit Wohnfunktionen vorhanden. Diese setzt sich in Richtung Westen in der Rübenacher Straße bis zum Abzweig Am Metternicher Bahnhof fort.

Im weiteren Verlauf befinden sich nördlich angrenzend der Gewerbepark Metternich I sowie südlich das Bundeswehzentral Krankenhaus Koblenz. Der Gewerbepark Metternich II wird über den Straßenzug Metternicher Weg / Im Metternicher Feld erschlossen. Dieser ist beidseitig mit der L 52 verknüpft. Östlich weiterführend besteht über Weinackerweg, Bubenheimer Weg und Eifelstraße parallel zur B 416 eine weitere kleinteilige Querverbindung zur B 9. Am Bubenheimer Weg befindet sich punktuell im Bereich des Bezirksfriedhofes Metternich Wohnbebauung. Unmittelbar südlich an die Eifelstraße angrenzend liegen die Integrierte Gesamtschule Koblenz sowie die Falckenstein-Kaserne.

Südöstlich weiterführend kann der Bubenheimer Weg auch als Querverbindung zur Trierer Straße genutzt werden. Der entsprechende Abschnitt ist allerdings beidseitig durch Wohnbebauung geprägt.

3.2 Bestandssituation Ortsdurchfahrten Metternich / Lützel

Der Straßenzug Rübenacher Straße / Trierer Straße / Mayener Straße fungiert im innerstädtischen Hauptstraßennetz der Stadt Koblenz als wichtige Verbindung für den Stadt-Umland-Verkehr insbesondere in und aus Richtung Westen sowie als zentrale Ost-West-Haupterschließungsachse in den Stadtteilen Metternich und Lützel. Östlich der sog. Nordentlastung ist der Straßenzug Bestandteil der Bundesstraße B 416 und westlich Teilabschnitt als Landesstraße L 52 gewidmet.

Die Kfz-Verkehrsaufkommen liegen durchgängig bei mehr als 15.000 Kfz/24h. Im Innerortsbereich beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit im gesamten Straßenverlauf 50 km/h. Der Straßenzug ist Bestandteil einer Autobahnbedarfsumleitungsstrecke.

Es bestehen erhebliche Nutzungsüberlagerungen mit Wohnfunktionen. Im Abschnitt zwischen B 9 und Am Metternicher Bahnhof ist fast durchgehend beidseitige Bebauung mit Wohnfunktionen vorhanden. Der Straßenzug bildet einen zentralen Lärmschwerpunkt im Stadtgebiet. Gemäß dem Lärmaktionsplan der Stadt Koblenz (LK Argus, 2024) sind an den straßenzugewandten Gebäudefronten weitgehend durchgängig Lärmpegel von mehr 57 dB(A) nachts bzw. 67 dB(A) für den Lärmindex L_{den} zu verzeichnen. Über weite Strecken liegen die Lärmbelastungen deutlich über diesen wichtigen gesundheitsrelevanten Schwellwerten.

Im gesamten Verlauf ist jeweils ein Fahrstreifen pro Fahrtrichtung vorhanden. Lediglich an den Knotenpunkten existieren Spuradditionen für die Abbiegeströme.

Im östlichen Teilabschnitt in der Trierer Straße / Mayener Straße zwischen Rübenacher Straße und B 9 (siehe Abb. 3) wurde vor einigen Jahren eine Neuordnung des Straßenraumes vorgenommen. Der ehemals tageszeitlich alternierende 2+1-streifige Straßenquerschnitt wurde zweistreifig mit beidseitigen Schutzstreifen sowie einem wechselseitig angeordneten Parkstreifen neu markiert. Damit wurden die vorher im Seitenraum bestehende Konflikte (zu schmaler Radweg, Nutzungsüberlagerungen zwischen Fuß- und Radverkehr, Probleme an Ein- und Ausfahrten) reduziert.

Allerdings empfehlen die Radverkehrsrichtlinien bei entsprechenden Kfz-Verkehrsaufkommen eine Separation des Radverkehrs. Mit den Schutzstreifen wurde lediglich eine Teilseparation umgesetzt. Angesichts der großzügigen Kernfahrbahnbreite zwischen den Schutzstreifen sowie mit der Mittelmarkierung handelt es sich bei der neuen Radverkehrsinfrastruktur jedoch nicht um eine klassische Teilseparation. Vielmehr ergibt sich eine Quasiseparation mit geringeren Maßen. Diese ist zwar nicht optimal, jedoch deutlich besser als der Vorherzustand.



Abb. 3: Bestandssituation Mayener Straße

Probleme bestehen allerdings an den Köpfen der Parkstände. Hier werden vielfach Bereiche genutzt, welche nicht zum Parken vorgesehen sind und keine ausreichenden Sicherheitsräume zu den Radschutzstreifen aufweisen (siehe Abb. 4).



Abb. 4: Beispiele unzulässiges Parken am Kopf der Parkstände

Im westlich anschließenden Abschnitt in der Rübenacher Straße zwischen Trierer Straße und Am Metternicher Bahnhof sind keine Radverkehrsanlagen vorhanden (siehe Abb. 5). Die verfügbaren Straßenraumbreiten lassen dies nicht zu. Parallel sind hier abschnittsweise auch schmale, untermaßige Seitenräume mit einer Unterschreitung der Mindestgehwegbreite von 2,50 m vorzufinden. Ab dem Knotenpunkt Rübenacher Straße / Am Metternicher Bahnhof existiert in Richtung Westen auf der

Südseite ein straßenbegleitender gemeinsamer Geh- und Radweg, welcher bis zum Ortseingang Rübenach führt.



Abb. 5: Bestandssituation Rübenacher Straße



Abb. 6: Beispiel Querungssituation Trierer Straße

Im Straßenverlauf sind in regelmäßigen Abständen Querungshilfen vorhanden (siehe Abb. 6). Größere Lücken (Abstand > 300 m) bestehen zwischen sog. Nordentlastung / Winner Straße und Trifter Weg, zwischen Am Metternicher Wasserturm und Bubenheimer Straße sowie auf zwei Teilabschnitten zwischen An der Eisbreche und B 9. Bedingt durch die hohen Kfz-Verkehrsaufkommen sind deutliche Trennwirkungen zu verzeichnen, welche ein flächenhaftes Queren einschränken. Die Unterführung am Knotenpunkt Trierer Straße / Rübenacher Straße ist nicht barrierefrei.

In den eng angebauten Bereichen existiert keine durchgehende Straßenraumbegrünung. Positiv ist hingegen der beidseitige Baumbestand im Teilabschnitt zwischen Metternicher Weg und Am Metternicher Bahnhof. Gemeinsam mit dem Kreisverkehr und den Mittelinseln trägt dieser zu einem ortsverträglichen Geschwindigkeitsniveau im Ortseingangsbereich bei.

Insgesamt ist festzustellen, dass wichtige Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für den

nichtmotorisierten Verkehr bereits umgesetzt worden sind. Diese haben allerdings nur in geringem Umfang zur Reduzierung der Lärmbelastungen beigetragen.

3.3 ÖPNV-Erschließung / Angebot

Im Verlauf des Straßenzuges Aachener Straße / Rübenacher Straße / Trierer Straße / Mayener Straße sind in regelmäßigen Abständen Haltestellen vorhanden. Während diese im Verlauf der Rübenacher Straße bereits barrierefrei ausgebaut wurden, besteht hierfür bei den Haltestellen im Zuge der Trierer Straße / Mayener Straße sowie für den Standort am Krankenhaus noch Handlungsbedarf.

Linie	Teilabschnitt			
	B 9 – Bubenheimer Weg	Bubenheimer Weg – Winninger Str.	Winninger Str. – Metternicher Weg	Metternicher Weg – KP L 52 / L 98
4	-	-	alle 15 Min*	alle 60 Min
5	alle 30 Min	alle 30 Min	-	-
15	alle 30 Min	alle 30 Min	alle 30 Min	-
35	-	-	alle 30 Min	-
330	alle 60 Min			
340	ca. alle 60 Min	ca. alle 60 Min	ca. alle 60 Min	ca. alle 60 Min
350	ca. alle 15 Min	ca. alle 15 Min	ca. alle 15 Min	ca. alle 15 Min
370	ca. alle 60 Min			
Summe [Fahrten pro h]	ca. 22	ca. 18	ca. 22	ca. 12
* nur in einer Fahrtrichtung				

Tab. 1 Überschlägliche Zusammenfassung des ÖPNV-Fahrtangebotes

Angebotsseitig wird der Straßenzug durch verschiedene Stadt- und Regionalbuslinien bedient. Deren Fahrtangebot für die einzelnen Teilabschnitte wird überschlägig für die Hauptverkehrszeiten in Tab. 1 zusammengefasst. In den Nächten auf Samstage, Sonn- und die meisten Feiertage wird der Straßenzug bis weit nach Mitternacht durch die Nachtbuslinien N 3, N 24 und N 25 bedient.

Insgesamt ist festzustellen, dass im Verlauf des Aachener Straße / Rübenacher Straße / Trierer Straße / Mayener Straße ein dichtes Busangebot existiert. Neben dem Stadtverkehr ist vor allem die Regionalbuslinie 350 von zentraler Bedeutung. Diese bietet etwa im 15-Minuten-Takt eine Verbindung über Rübenach bis nach Basenheim. Zwei Fahrten pro Stunde verkehren weiter bis nach Ochtendung. Darüber hinaus ist jeweils eine Fahrt pro Stunde bis nach Mayen durchgebunden.

Auf der parallel - ehemals bis Mayen vorhanden - Bahnstrecke wurde bereits Ende 1983 der Personenverkehr eingestellt. Etwa 10 Jahre später begann in Rheinland-Pfalz die Reaktivierung stillgelegter DB-Strecken (Grünstadt – Eisenberg).

Sowohl die hohe Taktdichte im Busverkehr als auch die hohen Kfz-Verkehrsaufkommen verdeutlichen die intensiven Stadt-Umland-Verknüpfungen zwischen dem Koblenzer Kernstadtgebiet und dem Ortsteil Rübenach sowie dem Nachbarort Basenheim.

4 Planerische Bewertung / Handlungsempfehlungen

4.1 Geplante L 52 - Ortsumgehung Metternich

Entsprechend den Planfeststellungsunterlagen ist im Abschnitt zwischen Rübenach und sog. Nordentlastung eine Verlegung der L 52 auf eine Umgehungsstrasse nördlich des Ortsteils Metternich geplant (siehe Abb. 7). Die Neubautrasse soll dabei vierstreifig ausgebaut und niveaufrei an die L 98 sowie den Metternicher Weg angebunden werden (wurde zwischenzeitlich – bei gleichbleibender Trassenbreite – zu nurmehr zwei Fahrstreifen und im Kreuzungsbereich mit der Rübenacher Straße niveaugleich überplant). Die direkte Zufahrt vom Gewerbepark Metternich 2 zur sog. Nordentlastung entfällt.

Am Knotenpunkt L 52 / L 98 bleibt die bisherige Straßenverbindung in Richtung Metternich baulich erhalten. Allerdings soll hier der Nutzerkreis, welcher diesen Straßenabschnitt befahren darf, beschränkt werden. In den besonderen Bestimmungen zum Planfeststellungsbeschluss wird im Punkt III 2. Folgendes festgelegt:

„Des Weiteren wird in Abstimmung mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde mit Erlass dieses Planfeststellungsbeschlusses die zukünftige Stadtstraße (vgl. Umstufungsregelung unter Abschnitt I Nr. I.3 h) zwischen der Anbindung an die L 98 im Knotenpunkt „A“ (Netzknoten 5611 104) bis zu der bestehenden Kreisverkehrsanlage (Netzknoten 5611 125) für den Durchgangsverkehr auf Dauer gesperrt. Von der Sperrung wird der Anliegerverkehr zum Bundeswehrzentral Krankenhaus, der öffentliche Personennahverkehr sowie Not- und Rettungsfahrzeuge ausgenommen.“ (LBM RLP, 14. Oktober 2008)

Ob diese Regelung in der Praxis tatsächlich funktioniert, ist fraglich. Eine physische Trennung ist bei der vorliegenden Konzeption kaum möglich, da die entsprechenden Verkehrsströme aus und in beide Richtungen angebunden werden müssen. Entsprechend verbleibt wahrscheinlich lediglich eine Durchfahrtbeschränkung mit dem Zusatzzeichen „Anlieger frei“, welche schwer zu kontrollieren ist und erfahrungsgemäß eine geringe Akzeptanz aufweist. Zumeist kann der notwendige Kontrolldruck nicht dauerhaft aufrechterhalten bzw. gewährleistet werden. Technische Lösungen, wie im Bereich der Pfaffengasse bereits in Anwendung, lassen sich angesichts der größeren Gruppe zulässiger Fahrzeuge nur schwer umsetzen.

Zudem heißt es in den Festlegungen bzw. besonderen Bestimmungen zum Planfeststellungsbeschluss weiter:

„Sollte aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs die Anordnung einer abweichenden Höchstgeschwindigkeit sowie eine Änderung der vorgenannten Sperrung erforderlich werden, so können abweichend von den Feststellungen dieses Planfeststellungsbeschlusses diese Anordnungen durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde in eigener Zuständigkeit und in einem eigenen Verfahren getroffen werden.“ (LBM RLP, 14. Oktober 2008)

Eine dauerhafte Beibehaltung der im Rahmen der besonderen Bestimmungen zum Planfeststellungsbeschluss festgelegten Regelungen ist entsprechend nicht gesichert. Insgesamt ist damit fraglich, ob tatsächlich eine effektive Verdrängung der Durchgangsverkehre auf die Neubautrasse der L 52 sichergestellt werden kann.

Angeichts des hohen Planungs-, Investitions- und zukünftigen Unterhaltungsaufwandes sowie des entstehenden Flächenverbrauches einschließlich Natur- und Landschaftseingriffen sowie Neuversiegelung sollte aus verkehrsplanerischer Sicht die zentrale Zielstellung einer Neubautrasse die maximale Entlastung der bestehenden Ortsdurchfahrt Metternich / Lützel darstellen. Zumindest die bestehenden gebietsfremden Durchgangsverkehre gilt es vollständig zu verlagern.

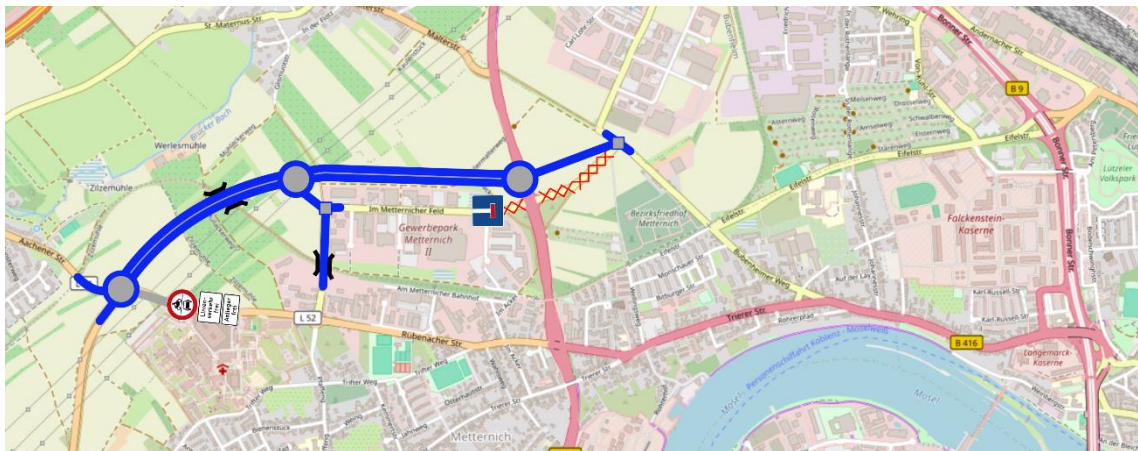


Abb. 7: Straßennetz mit geplanter L 52 Ortsumgehung Metternich

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)

Durch die geplante Verkehrsinfrastruktur bzw. die entstehende Verkehrsnetzkonfiguration kann diese Zielstellung jedoch nicht erreicht werden. Es erfolgt keine vollwertige bzw. ausreichende Entlastung der Bestandstrassen. Mit der Neubautrasse ist lediglich eine Teilverlagerung der Verkehre aus der Ortslage Metternich heraus möglich. Maßgebend sind hierbei folgende Aspekte:

- » Am östlichen Anschlussknotenpunkt der Neubautrasse im Bereich der sog. Nordentlastung fehlt eine kurze, direkte und konfliktarme Verbindung zur B 9 bzw. zum Stadtzentrum. Zur Vermeidung von Überschneidungen mit sensiblen

Bereichen im Ortsteil Metternich / Lützel müsste der Durchgangsverkehr hier optimalerweise ausschließlich über die sog. Nordentlastung und die B 9 weitergeleitet werden (siehe dunkelblaue Linie in Abb. 8).

Allerdings existieren drei Alternativen (siehe rot-orange-gelbe Linien in Abb. 8), welche bei ähnlichen Fahrzeiten kürzere Wege bieten. Über den Bubenheimer Weg besteht eine kurze Querverbindung zur Eifelstraße (Alternative ①) sowie zum Straßenzug Trierer Straße / Mayener Straße (Alternative ②). Zudem ist unweit südlich des Anschlussknotenpunktes am Schnittpunkt der sog. Nordentlastung mit der Rübenacher Straße eine Anbindung an die Altbestandstrasse vorhanden (Alternative ③).

Für alle drei Trassen ist von signifikanten Nutzungsanteilen auszugehen. Zumindest diese intuitiv die direkteren Strecken mit geringeren „Umwegen“ darstellen, welche zusätzlich teilweise auch der bisher gewohnten Fahrtroute entspricht.

In der Folge ist damit zu rechnen, dass beispielsweise im dicht bewohnten Innerortsbereich des Bubenheimer Weges die Kfz-Belastungen ansteigen werden.

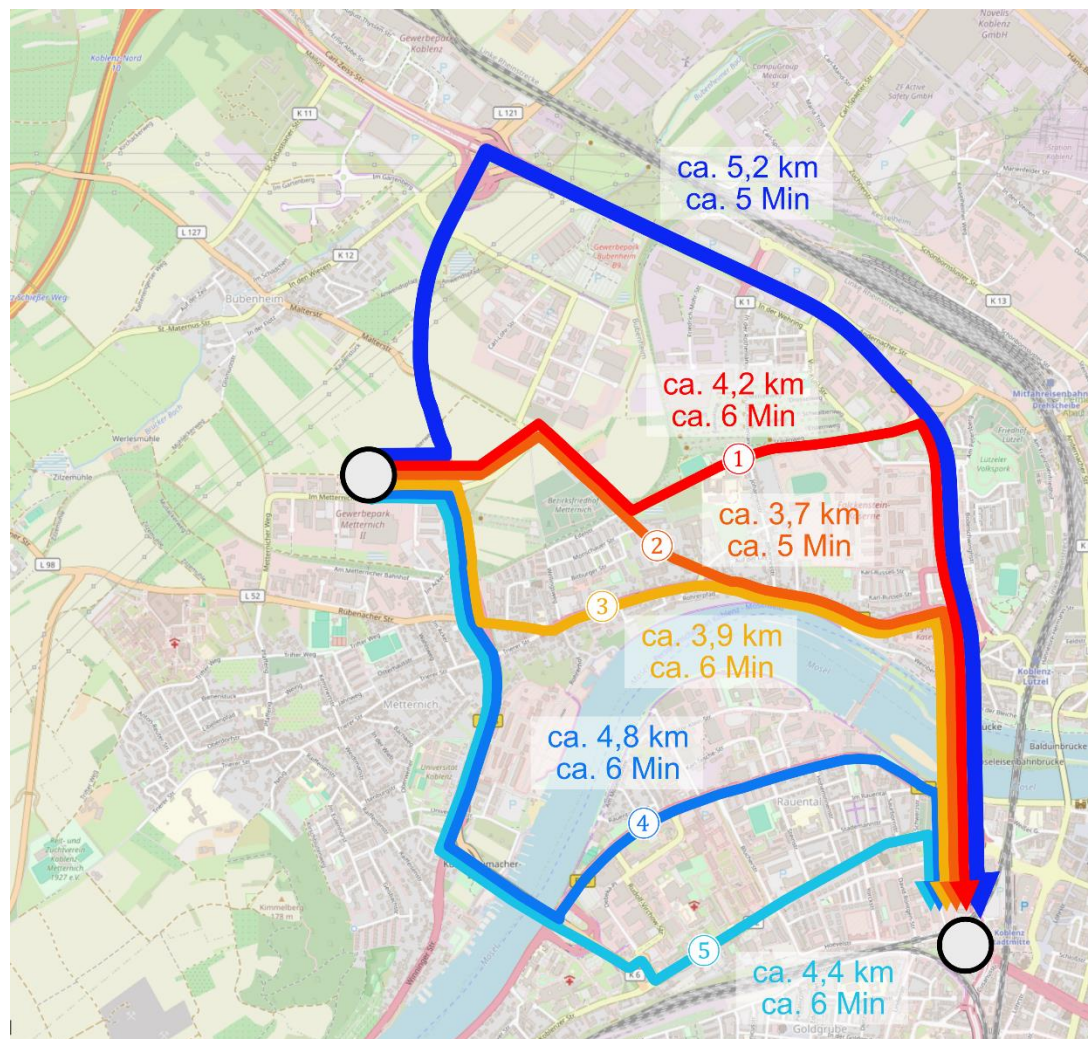


Abb. 8: Fahrtroutenvergleich östlicher Anschluss OU L 52 Metternich

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)

Eine vierte Alternative bildet die südliche Verbindung über die Kurt-Schumacher-Brücke und die B 49 (Alternative ④). Diese ist bei ähnlicher Fahrzeit ebenfalls länger. Zudem bestehen hier vor allem im Bereich des Stadtteils Rauenthal ebenfalls Nutzungsüberlagerungen. Da die Schlachthofstraße / B 49 nur wenig Wohnbebauung aufweist, sind hier die Konfliktpotenziale eher gering, was aber nicht zutrifft, wenn stattdessen die parallel verlaufende Koblenzer Straße / Moselweißerstraße befahren wird (Alternative ⑤).

- » Angesichts der beengten Verhältnisse und z. T. dichten Wohnbebauung ist im Bubenheimer Weg (siehe Abb. 9) durch die zusätzlich zu erwartenden Kfz-Verkehre mit zusätzlichen Konflikten zu rechnen. Vor allem im Abschnitt zwischen Eifelstraße und Trierer Straße ist der vorhandene bzw. verfügbare Straßenraum für die Abwicklung der entsprechenden Zusatzverkehrsaufkommen nicht geeignet. Auch im Bereich der Bebauung nördlich des Bezirksfriedhofs Metternich ergeben sich zusätzliche Konfliktpotenziale.



Abb. 9: Bestandssituation Bubenheimer Weg

- » Wenn die in den besonderen Bestimmungen zum Planfeststellungsbeschluss festgelegten Nutzerbeschränkungen im Bereich des Krankenhauses in der Rübenacher Straße nicht ausreichend akzeptiert, durchgesetzt bzw. dauerhaft beibehalten werden, ist aus Richtung Rübenach kommend keine ausreichende Lenkungswirkung in Richtung der Neubautrasse vorhanden. Die Altbestandstrasse bietet weiterhin die kürzesten Wege in Richtung Stadtzentrum. Zudem sind bis zum Verknüpfungspunkt mit der sog. Nordentlastung kaum relevante Widerstände vorhanden. Lediglich am Kreisverkehr Rübenacher Straße / Metternicher Weg besteht keine Vorfahrt.
- » Auch in der Gegenrichtung existiert, ohne eine tatsächlich wirksame Nutzerbeschränkung, keine Lenkungswirkung in Richtung der Neubautrasse. Hier ist die räumlich-psychologische Trennung nochmals größer. Die Ortsumgehung muss gezielt angefahren werden. Anders als in der Gegenrichtung fahren die Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen nicht automatisch an der abzweigenden Neubautrasse vorbei.

- » Ohne weitere Begleitmaßnahmen ist davon auszugehen, dass der Straßenzug Aachener Straße / Rübenacher Straße / Trierer Straße / Mayener Straße auch nach Fertigstellung der Ortsumgehung L 52 Metternich weiterhin von einem nicht unerheblichen Teil der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer genutzt wird. Auch für durchgehende Fahrtbeziehungen bzw. gebietsfremden Durchgangsverkehre ist nicht von einer vollwertigen Verlagerung auszugehen.

Davon wird in besonderem Maß der dicht bebaute, östliche Teilabschnitt betroffen sein, da sich hier die verschiedenen beschriebenen Effekte überlagern bzw. bündeln (Mayener Straße).

- » Mit dem Neubau der Ortsumgehung ergibt sich im westlichen Teil des Betrachtungsraumes eine deutliche Kapazitätserweiterung, welche allerdings im östlichen Teilgebiet nicht fortgeführt wird. Dadurch besteht die Gefahr, dass zusätzliche Verkehre an- und ggf. aus dem äußeren Netz (BAB 48 / B 9) abgezogen werden, welche dann im Bereich Trierer Straße / Mayener Straße bzw. Bubenheimer Weg für zusätzliche Probleme sorgen. Dies widerspricht der Strategie zur Bündelung des Verkehrs im Verlauf der zentralen Hauptverkehrsachsen bzw. auf der anbaufreien Autobahn.
- » Darüber ist in einer wissenschaftlichen Untersuchung der im Auftrag des wissenschaftlichen Klimabeirats der Hessischen Landesregierung Verkehrsinfrastrukturbau, induzierter Verkehr und Klimawirkungen (TU Dresden, 2025) festgestellt worden, dass die Beschleunigung von Kfz-Verkehren mittel- bis langfristig zur Verlängerung der Fahrtstrecken und damit netzbezogen zu einer Erhöhung der Fahrleistungen führt. Auf den zu- und abführenden Strecken werden damit häufig bestehende Probleme verstärkt oder neue Konflikte geschaffen.
- » Parallel sind auch Wechselwirkungen im Hinblick auf den Umweltverbund denkbar. Die Rahmenbedingungen / Freiheitsgrade für den Kfz-Verkehr erhöhen sich kleinräumig. Für den Busverkehr ist speziell in den Hauptverkehrszeiten mit geringeren Behinderungen zu rechnen. Für den Radverkehr verbessert sich die Situation jedoch nicht im gleichen Maße, wie für den MIV. Durch die Neubautrasse entsteht kein zusätzlicher Raum für bessere Radverkehrsanlagen. Geringere Kfz-Verkehrsmengen sorgen für geringere Konfliktpotenziale. Allerdings sinken die Kfz-Verkehre wahrscheinlich nicht auf ein Niveau ab, bei welchem eine grundlegende Änderung der Rahmenbedingungen für den Radverkehr erfolgt. Dies betrifft vor allem die westlichen Teilabschnitte der bestehenden Ortsdurchfahrt Metternich / Lützel.
- » Der MIV wird beschleunigt (kürzere Fahrzeiten, höhere Netzdurchlässigkeit, geringere Widerstände), während der ÖPNV nicht in gleichem Maße von geringeren Fahrzeiten profitiert. Indirekt ergibt sich damit eine Verschlechterung der Rahmenbedingungen für den ÖPNV.
- » Zudem werden durch die geplante Umgehungsstraße im Bereich Werlesmühle und Metternicher Weg aktuell bestehende Wegeverbindungen für den Fuß- und

Radverkehr unterbrochen. Der neben der zurzeit stillgelegten Bahnstrecke verlaufende Geh- und Radweg wurde bei der Dimensionierung der Brückenbauwerke breitenmäßig nicht berücksichtigt.

Parallel bestehen bei einem Bauwerk (BW 3) bezüglich der für den Eisenbahnbetrieb erforderlichen Durchfahrtshöhen Abweichungen zu den geltenden Regelwerken.

Die Straßenneubauplanung unterbricht bzw. verlängert Wirtschafts-, Fuß- und Radwegverbindungen nicht nur im Bereich der Kreuzungen mit der Bahn und beeinträchtigt somit den Umweltverbund. Auch parallel zur geplanten Neubautrasse wurden die Belange von Fuß- und Radverkehr nicht ausreichend berücksichtigt. Eine durchgehende Parallelverbindung ist nicht vorgesehen.

- » Im Kleinen ist bereits heute mit dem Gewerbeerschließungsring Metternicher Weg / Im Metternicher Feld eine funktional ähnliche Alternativtrasse vorhanden, wie sie mit der Verlegung der L 52 geplant ist. Wesentliche Unterschiede bestehen allerdings hinsichtlich der Anbindung aus und in Richtung Süden (Anschlussstelle „Koblenz-Metternich“) und in Bezug auf die Wirtschaftlichkeit. Die bestehende Verbindung übernimmt gleichzeitig auch noch Erschließungsfunktionen. Dies ist generell im Sinne einer modernen Ortsrand- bzw. kleinräumige Entlastungsstraße sowohl ökonomisch als auch ökologisch sinnvoller als die nur auf die Verbindungsfunktion ausgerichteten Ortsumfahrungen alten Typs, wie sie die geplante Verlegung der L 52 im Bereich Metternich darstellt.

Sofern die in den besonderen Bestimmungen zum Planfeststellungsbeschluss festgelegten Nutzerbeschränkungen im Bereich des Krankenhauses in der Rübenacher Straße nicht ausreichend akzeptiert, durchgesetzt bzw. dauerhaft beibehalten werden, ist für den Ost-West-Verkehr zwischen Rübenach und B 9 die Situation jedoch relativ ähnlich.

Die bestehende Verkehrswirkung der Verbindung durch das Gewerbegebiet ist mangels Restriktionen in der Ortsdurchfahrt gering und beschränkt sich im Wesentlichen auf die Hauptverkehrszeiten sowie nachgeordnete Tangentialverbindungen am nördlichen Kernstadtrand (z. B. Verbindungen zum Gewerbegebiet Bubenheim).

- » Mit dem geplanten Wegfall der bestehenden Direktanbindung des Gewerbegebietes Metternich II an die sog. Nordentlastung ergeben sich einerseits längere Wege für die Anbindung an das Hauptnetz. Zum anderen besteht für Fahrten in und aus Richtung Süden und Osten die Gefahr, dass statt der Ortsumgehung die Rübenacher Straße genutzt wird.

Insgesamt ist entsprechend festzustellen, dass einerseits die potenziellen Verlagerungseffekte der Neubautrasse nicht voll ausgeschöpft werden. Dies betrifft vor allem den westlichen Teilbereich (Aachener Straße / Rübenacher Straße) und ist im Wesentlichen auf die verbleibende direkte Anbindung der Bestandstrasse

zurückzuführen. Zum anderen ist die östliche Anbindung der Neubautrasse nicht geeignet, um für eine sinnvolle und ausreichende Entlastung im Bereich Trierer Straße / Mayener Straße sorgen bzw. neue Belastungen im Bubenheimer Weg vermeiden zu können. Stattdessen besteht hier die Gefahr neuer Zusatzbelastungen.

Bei Realisierung der planfestgestellten Neubautrasse würde im Wesentlichen nur der westliche Teil der Ortsdurchfahrt Metternich / Lützel (westlich der sog. Nordentlastung) sowie die praktisch unbewohnte Gewerbegebieterschließungsstraße Metternicher Weg / Im Metternicher Feld entlastet. Wenn zudem die geplanten Nutzerbeschränkungen im Bereich des Krankenhauses in der Rübenacher Straße nicht ausreichend akzeptiert, durchgesetzt bzw. dauerhaft beibehalten werden, beschränken sich die Entlastungseffekte ausschließlich auf das Gewerbegebiet Metternich, wo jedoch kein wirklicher Handlungsbedarf besteht.

Hinzu kommt, dass der geplante vierstreifige Fahrbahnquerschnitt für die Abwicklung der zu erwartenden Verkehrsaufkommen nicht notwendig und überdimensioniert ist. Die vorliegende Planung stammt aus einem Zeitraum, wo noch stark am Kfz-Verkehr orientiert geplant worden und welche angesichts der heutigen Herausforderungen nicht mehr zeitgemäß ist.

Die im Rahmen des Planfeststellungsbeschluss (LBM RLP, 14. Oktober 2008) bezogen auf das Jahr 2020 prognostizierten Verkehrsaufkommen von 33.700 bzw. 35.000 Kfz/24h sind angesichts der Bestandsverkehrsaufkommen und der in den letzten Jahren erfolgten Verkehrsentwicklung als deutlich zu hoch einzuschätzen. An allen im Rahmen der Evaluation des Verkehrsentwicklungsplanes (Planersocietät, 2025) betrachteten Referenzpunkten sind die Kfz-Verkehrsaufkommen im betrachteten Vorher-Nachher-Zeitraum gesunken. Beim Radverkehr sowie zuletzt auch für die Stadtbuslinien ist hingegen eine Zunahme zu verzeichnen.

Aus verkehrsplanerischer Sicht ist eine Umsetzung der geplanten Ortsumgehung L 52 Metternich im planfestgestellten Linienverlauf und mit der geplanten Netzeinbindung nicht zu empfehlen.

4.2 Überlegungen zu potenziellen Alternativen

Grundsätzlich besteht der Bedarf für ein ganzheitliches Gesamtkonzept mit einer Berücksichtigung von alternativen Ansätzen, um vor allem den Kfz-Verkehr zu mindern, und diesen nicht nur räumlich zu verlagern. Dabei müssen sowohl die heutigen als auch künftige Gegebenheiten und Anforderungen berücksichtigt werden. Im Sinne einer zielgerichteten und problemorientierten Anpassung der Verkehrsinfrastruktur im Bereich Koblenz-Metternich sollten die Handlungsnotwendigkeiten nochmals klar definiert und mit den aktuellen gesamtstädtischen Strategien zur Entwicklung der Mobilität in Koblenz abgeglichen werden.

So ist beispielsweise im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Koblenz (Planersocietät, 2018) die „stadtverträgliche und nachhaltige Gestaltung und Entwicklung der Mobilität und Verkehre“ als zentrales Leitziel verankert. Das beschlossene Szenario zielt

auf eine Verminderung des Kfz-Aufkommens, sowohl absolut bei der Anzahl der Fahrten als auch relativ in Bezug auf die Verkehrsmittelwahl (Modal-Shift) ab.

Aus fachlicher Sicht sollte daher die Reduzierung der bestehenden Konflikte und Nutzungsüberlagerungen im Verlauf des Straßenzuges Aachener Straße / Rübenacher Straße / Trierer Straße / Mayener Straße im Vordergrund stehen. Darüber hinaus sollte auf die Vermeidung neuer Probleme und Konflikte geachtet werden. Sofern Kapazitätserweiterungen erforderlich wären, sollten diese aus gutachterlicher Sicht vorzugsweise im äußeren übergeordneten Bestandsstraßennetz (BAB 48 / B 9) erfolgen.

Bezogen auf Neubautrassen im konkreten Betrachtungsraum ist generell festzustellen, dass ohne restriktive Maßnahmen im Verlauf der Altbestandstrasse Aachener Straße / Rübenacher Straße / Trierer Straße / Mayener Straße und eine direktere Anbindung an die B 9 eine umfassende Verlagerung der gebietsfremden Verkehre auf eine, wie auch immer geartete Alternativverbindung, kaum möglich sein wird.

Wie bereits erläutert, besteht mit dem Gewerbegebietserschließungsring Metternicher Weg / Im Metternicher Feld bereits im Kleinen eine Parallelverbindung zum West-Ost-Abschnitt der L 52, für welche mit weniger Aufwand und vor allem mit einem deutlich geringeren Flächenverbrauch eine Aufwertung zu einer Alternativtrasse realisierbar wäre. Bei einer Aufhebung der straßenbegleitenden Parkstände (siehe Abb. 10) ist ein dreistreifiger Querschnitt möglich, wobei die mittige Spur wechselseitig als Aufstellfläche für Linksabbieger sowie für regelmäßige Querungshilfen / Mittelinseln genutzt werden könnte. Im Gewerbegebiet ist ein Parkhaus vorhanden, für welches zu prüfen wäre, ob dieses zur Substitution der wegfallenden Flächen ausreicht. Zudem bestehen auf einigen Grundstücken noch Flächenpotenziale zum gewerbegebietsbezogenen Parken, die im Rahmen einer Bewirtschaftung ggf. auch für den ruhenden Pkw-Verkehr anderer Objekte im Gewerbegebiet geöffnet werden könnten.



Abb. 10: Bestandssituation Im Metternicher Feld

Für den Abschnitt zwischen dem Kreisverkehr Rübenacher Straße / Metternicher Weg und dem Abzweig der L 98 bestehen aufgrund der lediglich einseitigen Bebauung geringere Abhängigkeiten und Zwangspunkte. Hier sollten ausreichende Flächen verfügbar gemacht werden können, um einen etwaigen aktiven Lärmschutz für das südlich unmittelbar angrenzende Bundeswehrzentral Krankenhaus gewährleisten zu können.

Östlich der sog. Nordentlastung sind im Bestand ebenfalls bereits Straßennetzabschnitte mit geringer Umfeldempfindlichkeit (Weinackerweg, Eifelstraße) vorhanden. Durch deren Ausbau bzw. sinnvolle, kleinteilige Ergänzungen könnte eine konfliktarme Verbindung bis zur B 9 geschaffen werden. Hierbei sind die Wechselwirkungen mit dem nahegelegenen Schulstandort insbesondere im Hinblick auf attraktive Bedingungen für die Fuß- und Radverkehr zu berücksichtigen.



Abb. 11: potenzielle Elemente kleinteilige, bestandsorientierte Alternative

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)

So könnte nördlich um den Gartenbaubetrieb am Bubenheimer Weg herumführend eine Querspange zwischen Weinackerweg und Eifelstraße geschaffen werden (siehe Abb. 11). Durch diese würde der angebaute Bereich im Verlauf des Bubenheimer Weges umfahren. Zudem bestehen größere Freiheitsgrade für die Querung der potenziellen Bahnstrecke Koblenz – Bassenheim (siehe Kapitel 4.5). Östlich weiterführend wird die Eifelstraße zur Anbindung an die B 9 genutzt. In diesem Zusammenhang ergeben sich im Bereich der Integrierten Gesamtschule Koblenz Anpassungsnotwendigkeiten im Hinblick auf die Sicherung der Quermöglichkeiten bzw. den Lärmschutz. Darüber hinaus sind anders als im Verlauf der dicht bewohnten Trierer Straße / Mayener Straße keine weiteren sensiblen Randnutzungen vorhanden.

Weitere Anpassungsnotwendigkeiten sind für den Anschlussknotenpunkt an die B 9 zu prüfen. Zudem bedarf es wahrscheinlich einer Alternativfläche für den bestehenden Sportplatz.

Um eine signifikante Entlastung des Straßenzuges Aachener Straße / Rübenacher Straße / Trierer Straße / Mayener Straße erreichen und neue Konflikte vermeiden zu können, sind weitere begleitende Maßnahmen bzw. Restriktionen notwendig.

So sollte beispielsweise auf eine direkte Anbindung des Bubenheimer Weges an die kleinräumige Umgehungsstrasse verzichtet werden. Die Zufahrt nach Metternich sollte möglichst über die sog. Nordentlastung gebündelt werden.

Zudem bedarf es auch bei der bestandsorientierten Lösung im Westen einer gezielten Lenkung der Verkehrsströme auf die Umgehungsstrasse. Die einfachste Lösung wäre hierbei eine baulich Netztrennung mit Rad- / Busschleuse im Verlauf der Rübenacher Straße. Allerdings bestehen für diese komplexe Rahmenbedingungen. An der am besten geeigneten Stelle im Bereich des Gewerbeparks Metternich I sind für den hier vorhandenen Einzelhandelsstandort die Zufahrtmöglichkeiten aus beiden Fahrtrichtungen zu gewährleisten.

Effektiver ist es daher wahrscheinlich, den Kfz-Verkehr bereits westlich des Kreisverkehrs Rübenacher Straße / Metternicher Weg in Richtung der Gewerbegebietsstraße abzulenken und die direkte Verbindung für den MIV im Verlauf der Rübenacher Straße zu unterbinden. Diese neue kurze Querspange könnte ggf. parallel auch weitere Gewerbegrundstücke erschließen. Zusätzlich ergeben sich größere Freiheitsgrade für die Querung der potenziellen Bahnstrecke Koblenz – Bassenheim (siehe Kapitel 4.5). Die Anbindung der Rübenacher Straße würde dann indirekt über den Metternicher Weg erfolgen. Für den Busverkehr ist über eine Rad- / Busschleuse eine Beibehaltung der direkten Fahrtmöglichkeiten möglich.

In Summe würde sich mit den kleinteiligen Netzergänzungen eine bestandsorientierte Alternative zur aktuell geplanten Verlegung der L 52 ergeben, welche bei einer vollständigen Umsetzung das Potenzial für eine tatsächliche Entlastung im gesamten Verlauf des Straßenzuges Aachener Straße / Rübenacher Straße / Trierer Straße / Mayener Straße haben kann. Durch die Nutzung der vorhandenen Trasse (Im Metternicher Feld) erübrigen sich vermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft. Parallel reduziert sich der Kostenaufwand.

Aus verkehrsplanerischer Sicht sollte diese Straßennetzvariante daher vor einer abschließenden Entscheidung mit dem städtischen Verkehrsmodell bzw. hinsichtlich der tatsächlichen Entlastungspotenziale und kleinteiligen Wechselwirkungen untersucht und bewertet werden. Analog sollten auch die planfestgestellte Ausbaukonzeption sowie die von der Stadt aktuell diskutierte Variante mit angepassten Ausbaustandards im Verlauf der planfestgestellten Trasse betrachtet und detailliert gegenübergestellt werden. Zentrale Fragestellung bildet dabei: Sind die erreichbaren Entlastungseffekte im Verlauf der bestehenden Ortsdurchfahrten der B 416, L 52, L 127 und L 98 ausreichend, um die jeweiligen Netzergänzungen, die entstehenden Kosten und den Flächenverbrauch rechtfertigen zu können?

Unabhängig davon sollten alle möglichen Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, Wohn- und Aufenthaltsqualität im Verlauf der Rübenacher Straße /

Trierer Straße / Mayener Straße (siehe Kapitel 4.4) möglichst kurzfristig umgesetzt werden. Auch gesamtstädtisch sind u. a. unter Berücksichtigung der Vorgaben des Verkehrsentwicklungsplanes (Planersocietät, 2018) die Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes, wie z. B. die Reaktivierung der Bahnstrecke zwischen Koblenz und Bassenheim oder der Ausbau der Stadt-Umland-Radinfrastruktur gegenüber allen - auch den bestandsorientierten - Straßennetzergänzungen zu priorisieren (siehe Kapitel 4.6).

4.3 Prüfung zusätzlicher Autobahnanschluss BAB 48

Wie bereits im Kapitel 3.1 erläutert, ergeben sich durch die fehlende Anbindung der L 98 an die unmittelbar vorbeiführende BAB 48 im Bereich Bassenheim / Rübenach auch auf den Straßenzug Aachener Straße / Rübenacher Straße / Trierer Straße / Mayener Straße Auswirkungen. Für den Kfz-Stadt-Umland-Verkehr aus diesem Bereich besteht kaum eine konfliktarme, d. h. weitestgehend anbaufreie Alternative zur Verbindung über Koblenz-Metternich, obschon eigentlich mit der BAB 48 und B 9 in unmittelbarer Nähe im Nordwesten der Stadt leistungsfähige Straßennetzverbindungen vorhanden sind.

Insofern sollten perspektivisch die Möglichkeiten für eine ergänzende Autobahnanbindung im Bereich Bassenheim / Rübenach sowie deren Wechselwirkungen geprüft werden. Östlich des Kreuzes Koblenz existiert ohnehin im Bestand bereits eine Anschlussstelle für den Autobahnbetriebsdienst, die ggf. in Verbindung mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung im Zuge der BAB 48 zu einer öffentlichen Auf- und Abfahrt erweitert werden könnte.

Einerseits ergibt sich mit einem zusätzlichen Anschluss in diesem Bereich kleinräumig bzw. regional eine direkte Zufahrtsmöglichkeit zur Autobahn, welche die Verbindung über die BAB 48 und die B 9 ermöglicht und den Straßenzug Aachener Straße / Rübenacher Straße / Trierer Straße / Mayener Straße potenziell entlasten kann. Andererseits wird damit eine Möglichkeit für unerwünschte Ausweichverkehre geöffnet, welche gerade in den Hauptverkehrszeiten auch für Mehrbelastungen und modale Wechselwirkungen (Konkurrenz zum ÖPNV und Radverkehr) sorgen kann. Um diese gering halten bzw. möglichst ausschließen zu können, müssten in der Ortsdurchfahrt Rübenach möglichst starke Widerstände (Geschwindigkeitsbegrenzung, Pfortnerung, etc.) eingebaut werden. Diese würden parallel auch für die Bestandsverkehre die Lenkungswirkung in Richtung Autobahn erhöhen.

Zudem sind die im Verlauf der Autobahn entstehenden kurzen Knotenpunktabstände zu berücksichtigen. Diese sind mit den stadtbezogenen Zusatzfunktionen der BAB 48 im Sinne einer „Stadtautobahn“ im Bereich Koblenz abzuwägen. In diesem Zusammenhang sollte auch eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeiten sowie eine lediglich einseitige Anbindung (Zufahrt nur in Fahrtrichtung Osten, Ausfahrt nur in Fahrtrichtung Westen) geprüft werden. Durch eine entsprechend reduzierte bzw. zielgerichtete Anbindung kann die Gefahr von Mehrbelastungen durch Abkürzungsverkehre im Bereich Rübenach und Metternich reduziert werden.

Eine vertiefende Prüfung ist im Rahmen der vorliegenden Betrachtungen nicht möglich. Zur Einschätzung der Wechselwirkungen und generellen Realisierbarkeit sind vertiefende verkehrsnetzstrukturelle Betrachtungen sowie Vorabstimmungen mit der zuständigen Autobahn GmbH erforderlich.

4.4 Anpassungen im Verlauf der Bestandstrasse

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurde bereits festgestellt, dass verschiedene wichtige Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für den nichtmotorisierten Verkehr im Verlauf des Straßenzuges Straßenzug Aachener Straße / Rübenacher Straße / Trierer Straße / Mayener Straße bereits umgesetzt worden sind. Weiterer Handlungsbedarf ist insbesondere im Hinblick auf die Reduzierung der Lärmbelastungen sowie die Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität vorhanden.

Eine wichtige Stellgröße bildet dabei die zulässige Höchstgeschwindigkeit. Im Lärmaktionsplan (LK Argus, 2024) wird für folgende Straßenabschnitte die Prüfung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h aus Lärminderungsgründen empfohlen:

vorrangiges Erfordernis

- » Rübenacher Straße zwischen Nordtangente L 52 und Trierer Straße (MB 7, 1. Priorität)
- » Trierer Straße / Mayener Straße zwischen Bubenheimer Weg und Karl-Russel-Straße (MB 17, 2. Priorität)
- » Rübenacher Straße zwischen Am Metternicher Bahnhof und Trierer Straße (MB 22, 2. Priorität)

ergänzendes Erfordernis

- » Trierer Straße zwischen Wölbinger Straße und Rübenacher Straße (MB 30, 3. Priorität)

Die Umsetzung bedarf einer ermessensgerechten Einzelfallprüfung durch die zuständige Verkehrsbehörde. Angesichts der bestehenden Betroffenheitssituation ist aus gutachterlicher Sicht eine dringende Handlungsnotwendigkeit mit aussichtsreichen verkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen gegeben.

Neben einer Verringerung der Lärmpegel um ca. 3 dB(A) ergeben sich durch eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h weitere positive Sekundäreffekte. Einerseits reduzieren sich die Konfliktgeschwindigkeiten für den Fuß- und Radverkehr. Damit werden die Trennwirkungen verringert und das Verkehrssicherheitsniveau erhöht. Aus Radverkehrssicht ist dies in der Rübenacher Straße im Teilabschnitt zwischen Trierer Straße und Am Metternicher Bahnhof besonders wichtig, da hier keine Radverkehrsinfrastruktur existiert. Entsprechend ist eine sofortige Umsetzung zu empfehlen.

Parallel wird durch die Tempo-30-Regelung der Fahrzeitbedarf im Verlauf der Ortsdurchfahrt leicht erhöht. Dies und vor allem der psychologisch-subjektiv höhere Durchfahrtwiderstand durch die geringeren Geschwindigkeiten kann die Fahrtroutenwahl stärken und ggf. zu Bündelungseffekten im äußeren Straßennetz (BAB 48 / B 9) beitragen.

Die Effekte der Geschwindigkeitsbeschränkungen können über eine zusätzliche Verkehrsüberwachung mittels mobilen bzw. stationären Blitzern und Motivanzeigetafeln / Dialog-Displays erhöht werden.

Weitere positive Effekte bietet eine Fortführung der Straßenraumgestaltungsmaßnahmen in der Trierer Straße / Mayener Straße. Ziel sollte dabei die Schaffung einer möglichst durchgehenden, beidseitigen Straßenraumbegrünung sein. Durch diese würde sich eine bessere optische Gliederung / Verengung des Straßenraumes ergeben, welche sich in der Regel positiv auf das Geschwindigkeitsniveau auswirkt.



Abb. 12 Anwendungsbeispiel Rankhilfe als Baumersatz

Kurzfristig kann dies durch mobile Pflanzbehälter erfolgen, welche in die bestehenden Parkstreifen integriert werden. An den jeweiligen Köpfen der Parkstände kann damit gleichzeitig das unzulässige Abstellen von Fahrzeugen unterbunden werden, was die Sicherheit des Radverkehrs erhöht. Parallel lassen sich damit ggf. auch die Nutzungsüberlagerungen mit dem Fußverkehr in den Seitenräumen reduzieren, wenn der Radverkehr durch den Sicherheitsgewinn im Bereich der Fahrbahn weniger häufig auf die Gehwege ausweicht.

Perspektivisch sollte geprüft werden, wie durch eine Umgestaltung der Seitenräume eine Straßenraumbegrünung möglich ist. Sofern eine Pflanzung von Bäumen aufgrund des Leitungsbestandes nicht möglich ist, sollten Alternativen geprüft werden. Eine mögliche Gestaltungsoption bilden baumartige, ebenfalls raumbildende Rankhilfen (siehe Abb. 12). Im Rahmen der Neugestaltung sollte dabei parallel auch eine

weitere Verdichtung der Querungshilfen erfolgen und ein barrierefreier Ausbau der Haltestellen vorgesehen werden.

Am Außerortsknotenpunkt L 52 / L 98 sollte geprüft werden, ob durch eine Umgestaltung zum Kreisverkehr die Flexibilität und das Verkehrssicherheitsniveau erhöht werden können.

4.5 Reaktivierung Bahnstrecke Koblenz - Bassenheim

Im Rahmen der Bestandsanalysen ist sowohl anhand der hohen Taktdichte im Busverkehr als auch aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsaufkommen deutlich geworden, dass zwischen dem Koblenzer Kernstadtgebiet und dem Ortsteil Rübenach sowie dem Nachbarort Bassenheim intensive Stadt-Umland-Verknüpfungen bestehen.

Bereits seit einigen Jahren wird daher eine Reaktivierung der Bahnstrecke zwischen Koblenz und Bassenheim diskutiert. Im Rahmen von standardisierten Kosten-Nutzen-Berechnungen durch das Land Rheinland-Pfalz wurde für die Strecke ein positiver Nutzen-Kosten-Index von 2,63 ermittelt (MLWUF RLP, 2025). Dabei handelt es sich um den zweithöchsten Wert aller vom Land untersuchten Strecken. In einer im Auftrag der Stadt Koblenz durchgeführten Studie wird ebenfalls die Wiederherstellung der Betriebsfähigkeit der Strecke sowie die vertiefende Untersuchung einer Stadtbahnvariante empfohlen (trafficsolutions, 2023). Diese würde Bassenheim und Rübenach attraktiver erschließen und bietet im Kernstadtgebiet Koblenz enorme Potenziale zur Aufwertung der ÖPNV-Erschließung im Bereich der Universität und des Verwaltungszentrums Rauental.

Aus gutachterlicher Sicht kann die Reaktivierung der Bahnstrecke einen wichtigen Beitrag zur Entlastung des Straßenzuges Aachener Straße / Rübenacher Straße / Trierer Straße / Mayener Straße leisten. Durch die Bahnverbindung ergibt sich in Ergänzung zum Busnetz eine schnelle und zuverlässige Verbindung in das Stadtzentrum sowie zum zentralen städtischen, regionalen und überregionalen Verknüpfungspunkt am Hauptbahnhof Koblenz. Darüber hinaus ist eine Erschließung weiterer Potenziale mit einer Durchbindung über den Hauptbahnhof hinaus auf andere Strecken denkbar.

Eine Reaktivierung ist entsprechend aus verkehrsplanerischer Sicht unter Berücksichtigung der Zielstellungen einer Entlastung der bestehenden Ortsdurchfahrt Metternich / Lützel zielführend und sollte entsprechend durch die Stadt Koblenz, die Nachbargemeinde, den Landkreis sowie das Land und den ÖPNV-Aufgabenträger priorisiert weiterverfolgt und unterstützt werden. In diesem Zusammenhang sollte durch das Land eine Anmeldung für die GVFG-Bundesförderung geprüft werden.

Um eine Reaktivierung der Bahnstrecke Koblenz – Bassenheim nicht unnötig zu erschweren bzw. zu verteuern, gilt es diese im Rahmen der siedlungs- und verkehrsnetzstrukturellen Entwicklungen von vornherein mit zu berücksichtigen. Hierbei bestehen Wechselwirkungen zur geplanten Verlegung der L 52. In den

Planfeststellungsunterlagen sind an den Schnittpunkten zwischen Neubautrasse und Eisenbahnstrecke überführende Brückenbauwerke (BW 3 und BW 5) vorgesehen.

Allerdings sind die geplanten Durchlässe mit 6,00 bzw. 7,00 m nicht ausreichend breit, um parallel den neben der Bahnstrecke existierenden Geh- und Radweg mit aufnehmen zu können. Beim Bau der Umgehungsstraße in der geplanten Form würden sich entsprechend erhebliche Einschränkungen in Bezug auf die kleinräumigen Rad- und Fußwegverbindungen, den Bahnbetrieb sowie die zukünftigen Entwicklungspotenziale ergeben.

Darüber hinaus ist am BW 3 die lichte Höhe mit $\geq 4,70$ m angegeben. Das in der Richtlinie für Ausbildung von Brückenbauwerken an Kreuzungen zwischen Strecken einer Eisenbahn des Bundes und Bundesfernstraßen angegebene Vorgabemaß mit 4,90 m ü SO (BMVBS, 2012) bei nichtelektrifizierten Strecken wird dabei genauso, wie das Lichtraummaß aus der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung mit 4,80 m ü SO (BMJV, 08.05.1967 zuletzt geändert 22.7.2026) unterschritten.

Für den nicht empfohlenen Fall der Realisierung der Neubautrasse der L 52 ist daher an den Schnittstellen mit der Bahntrasse eine kleinteilige Anpassung der Straßen-gradiente aus gutachterlicher Sicht zwingend erforderlich. Nur so können zusätzlich Kosten und ggf. zusätzlich erforderliche Genehmigungsverfahren im Rahmen der Reaktivierung der Bahntrasse vermieden werden. Parallel bedarf es einer Erhöhung der Durchlassbreiten, um negative Effekte für den Fuß- und Radverkehr vermeiden zu können.

Generell ist in diesem Zusammenhang nochmals zu betonen, dass - anders als bisher vorgesehen - die Reaktivierung der Bahnstrecke gegenüber den geplanten oder auch anderen bzw. angepassten Straßennetzergänzungen aus verkehrsplanerischer Sicht klar priorisiert werden sollte.

4.6 Priorisierung und Förderung des Umweltverbundes

Zur Entlastung der Ortsdurchfahrt Metternich / Lützel sowie auch anderer wichtiger Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet sollte generell eine weitere kleinteilige und priorisierte Förderung des Umweltverbundes (ÖPNV, Fuß, Rad, Sharing-Mobility) erfolgen. Speziell für den Straßenzug Aachener Straße / Rübenacher Straße / Trierer Straße / Mayener Straße wurden im Kapitel 4.4 verschiedene gezielte Maßnahmen adressiert. Darüber hinaus gilt es vor allem das Radverkehrsnetz im nachgeordneten Straßen- und Wegenetz parallel zu den Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet und insbesondere für die Stadt-Umland-Verbindungen weiter auszubauen.

Fahrräder und v. a. Pedelecs können bei geeigneter Infrastruktur einen zunehmenden Anteil des Alltagsverkehrs in der Stadt Koblenz und in deren näheren Umfeld abwickeln. Vorschläge für den Korridor Bassenheim - Koblenz enthalten u. a. der Verkehrsentwicklungsplan (Planersocietät, 2018) sowie die Machbarkeitsstudie zur Wieder- oder Umnutzung der Bahntrasse 3015: Bassenheim - Koblenz. (trafficsolutions,

2023). Hierbei wird aufgezeigt, dass schon viele Netzelemente vorhanden sind und nur wenige Lückenschlüsse erforderlich sind, um einen attraktiven Radverkehrskorridor bereitstellen zu können – ohne die Bahnstrecke und ihre Wiederinbetriebnahme zu beeinträchtigen. Die Kombination von Radverkehr und Bahn erweitert die Raumschließung und ermöglicht eine ganzjährige "Mobilität ohne eigenes Auto". Wie bereits im Kapitel 4.5 erläutert, ist dabei eine möglichst zeitnahe Reaktivierung der Bahnstrecke von zentraler Bedeutung.

Die begrenzten finanziellen und personellen Ressourcen sollten – auch im Sinne der nachfolgenden Generationen – entsprechend gezielt für ein nachhaltiges und zukunftsfähiges Verkehrssystem eingesetzt werden. Dabei ist u. a. zu berücksichtigen das im Betrachtungsraum bereits eine hohe Dichte parallel verlaufender Hauptverkehrsstraßen und nur noch wenig freie Landschaft existiert.

Der Bau einer schlecht in das Bestandsnetz integrierten Umgehungsstraße wird diese Anforderungen, wie auch den aktuellen Herausforderungen im Hinblick auf Klimaschutz und Hitzeresilienz nicht gerecht. Dies gilt nicht nur für die überdimensionierte Planung des Landes, sondern im Grundsatz auch für eine trassengleiche Variante mit angepassten Ausbaustandards und niveaugleichen Knotenpunkten. Der Fokus der Investitionen sollte stattdessen bei einer Förderung des Umweltverbundes bzw. von Maßnahmen mit signifikanten Effekten für die Erhöhung der Stadt-, Wohn- und Aufenthaltsqualität liegen.

Im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Koblenz, VEP (Planersocietät, 2018) ist im Konzept zur Weiterentwicklung des Straßennetzes lediglich die Nord-Süd-Achse der L 52 (sog. Nordentlastung), nicht aber die Ost-West-Achse enthalten.¹ Im gesamtstädtischen Strategischen Rahmenkonzept bildet die „stadtverträgliche und nachhaltige Gestaltung und Entwicklung der Mobilität und Verkehre“ das zentrale Leitziel. Nachgeordnet wird dieses u. a. über folgende Ober- und Unterziele präzisiert (Planersocietät, 2018):

- A gleichberechtigte Verkehrsteilhabe sichern
 [...]
- B Verkehrsverlagerung zu Gunsten des Umweltverbundes
 [...]
- C Sicherung der Erreichbarkeit
 [...]

¹ Der BUND-Kreisverband, der in ca. 15 Begleitkreis-Arbeitssitzungen zusammen mit anderen Stakeholdern in die VEP-Bearbeitung einbezogen war, erinnert daran, dass die Aufgabe der Ost-West-Achse im breiten Konsens erfolgte. Mit Zustimmung u. a. von ADAC, IHK, Tiefbauamt sowie Landesbetrieb Cochem-Koblenz.

- D Verträgliche Abwicklung des MIV
- » Bündelung des Kfz-Verkehrs auf dem Hauptstraßennetz
 - » Reduktion der Kfz-Durchgangsverkehre
 - » Flächeninanspruchnahme wo möglich reduzieren
 - » Straßenräume attraktiv und verträglich gestalten
- [...]
- E verträgliche Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs
- » Schaffung / Sicherung günstiger Rahmenbedingungen für den Eisenbahn- und Schifffahrtsverkehr
- [...]
- F Verkehrssicherheit erhöhen
- » Verbesserung der Verkehrssicherheit für schwache Verkehrsteilnehmer
 - » Stärkung gegenseitige Rücksichtnahme durch Förderung einer nachhaltigen Mobilität
- [...]
- G Bestandssicherung und Effizienzsteigerung im Verkehrssystem
- » Bedarfsgerechte und zukunftsfähige Erhaltung und Entwicklung der Infrastruktur
 - » Optimale Ausnutzung der bestehenden Infrastruktur (z. B. Verkehrsmanagement)
- [...]

Insgesamt wird deutlich, dass gemäß des Verkehrsentwicklungsplanes eine bestandsorientierte Entwicklung des Verkehrssystems sowie eine Förderung einer stadtverträglichen Mobilität bzw. des Umweltverbundes im Vordergrund steht. Entsprechend sind die Reaktivierung der Bahnstrecke zwischen Koblenz und Bassenheim sowie der Ausbau der Stadt-Umland-Radinfrastruktur gegenüber allen – auch den bestandsorientierten – Straßennetzergänzungen zu priorisieren.

Der Verkehrsentwicklungsplan wurde als Leitlinie „Verkehrsplanung und -politik in Koblenz“ beschlossen. Er soll von Rat und Verwaltung bei allen Beschlüssen mit Verkehrsbezug berücksichtigt werden (Ratsbeschluss vom 30.08.2018). Darüber hinaus wurde im Jahr 2021 - initiiert durch den Radentscheid Koblenz - aufbauend auf dem Verkehrsentwicklungsplan bzw. zur beschleunigten Umsetzung der geplanten Verbesserungen im Radverkehr ein Maßnahmenplan für ein durchgängiges Radverkehrsnetz abgestimmt und einstimmig im Stadtrat beschlossen (Stadt Koblenz & Radentscheid Koblenz, 15.07.2021).

Zur Umsetzung der Vorgaben des Verkehrsentwicklungsplanes wurde im Rahmen der ersten Evaluation folgendes festgestellt:

„Zumeist stehen auch die Ratsbeschlüsse im Einklang mit dem VEP. Ein entgegenstehender Ratsbeschluss vom 08.11.2018 zur Fortführung der Planungen für Schnellstraßenvorhaben, das im VEP-Erstellungsprozess aus fachlichen Gründen im Konsens von Stadt und Land aufgegeben worden war (Nordtangente Metternich Ost-West-Achse), stellt jedoch eine Abweichung von der kurz zuvor ausgesprochenen Selbstbindung des Stadtrats an den VEP dar. Wegen des immensen Finanzaufwandes für dieses Vorhaben und seiner den VEP-Zielen entgegenstehenden Wirkung (Aufwertung des Kfz-Verkehrs, Schwächung von Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr) ist diese Inkonsistenz gravierend. Sie schwächt die Verkehrsentwicklungsplanung, blendet alternative Möglichkeiten zur Entlastung der Trierer Straße aus und führt bei Umsetzung zu mehr Kfz-Fahrleistung mit den bekannten unerwünschten Nebenwirkungen.“ (Planersocietät, 2025)

Die inhaltlichen Aussagen im Evaluationsbericht zu den verkehrlichen Effekten der planfestgestellten Neubautrasse decken sich dabei mit der gutachterlichen Einschätzung (siehe Kapitel 4.1).

5 Zusammenfassung / Fazit

Im Rahmen der vorliegenden verkehrsplanerischen Stellungnahme wurde für die geplante Verlegung der L 52 in Koblenz-Metternich eine gutachterliche Bewertung der Funktionen, Potenziale und Risiken unter Berücksichtigung der verkehrsnetz- und siedlungsstrukturellen Rahmenbedingungen vorgenommen.

Im Bestand sind in der Ortsdurchfahrt Metternich / Lützel der L 52 bzw. B 416 erhebliche Nutzungsüberlagerungen festzustellen. Die Kfz-Verkehrsaufkommen liegen durchgängig bei mehr als 15.000 Kfz/24h. Der Straßenzug Rübenacher Straße / Trierer Straße / Mayener Straße bildet einen zentralen Lärmschwerpunkt im Stadtgebiet.

Es ist von einem signifikanten Anteil von gebietsbezogenem Durchgangsverkehr (keine Quelle oder Ziel im Bereich Metternich) auszugehen. Dieser speist sich schätzungsweise hälftig aus lokalen Stadt-Umland-Verkehren (insbesondere aus dem Bereich Rübenach und Bassenheim) sowie Verkehren von und zur BAB 61-Autobahnanschlussstelle „Koblenz-Metternich“ bzw. den dort unmittelbar angrenzenden Gewerbestandorten.

Zwar wurden in der Ortsdurchfahrt bereits wichtige Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für den nicht-motorisierten Verkehr umgesetzt. Allerdings haben diese nur in geringem Umfang zur Reduzierung der Lärmbelastungen beigetragen. Entsprechend besteht weiterer Handlungsbedarf zur Reduzierung der Lärm- bzw. Verkehrsbelastungen.

Für die konkreten Planungen zur Verlegung der L 52 (Planfeststellungsbeschluss 02.3-1667-PF/19) ist festzustellen, dass diese angesichts der heutigen Herausforderungen nicht mehr zeitgemäß und darüber hinaus schlecht in das Bestandsnetz integriert sind.

Im westlichen Teilbereich (Aachener Straße / Rübenacher Straße) sind die Verlagerungseffekte von den geplanten Nutzerbeschränkungen in der Rübenacher Straße im Bereich des Krankenhauses abhängig, welche im Rahmen der besonderen Bestimmungen zum Planfeststellungsbeschluss festgelegt worden sind. Ob die angedachtenverkehrsorganisatorischen Regelungen (Durchfahrtsverbot „Anlieger frei“) in der Praxis tatsächlich funktionieren, ist angesichts der konkreten Rahmenbedingungen fraglich. Wenn die Nutzerbeschränkungen nicht ausreichend akzeptiert, durchgesetzt bzw. dauerhaft beibehalten werden, werden die erwarteten Verlagerungseffekte der Neubautrasse nicht erreicht.

Die östliche Anbindung der Neubautrasse ist nicht geeignet, um für eine sinnvolle und ausreichende Entlastung im Bereich Trierer Straße / Mayener Straße sorgen bzw. neue Belastungen im Bubenheimer Weg vermeiden zu können. Stattdessen besteht dort sogar die Gefahr neuer Zusatzbelastungen.

Bei Realisierung der planfestgestellten Neubautrasse mit der geplanten Netzeinbindung würde im Wesentlichen nur der westliche Teil der Ortsdurchfahrt Metternich / Lützel (Teilabschnitt der Rübenacher Straße westlich der sog. Nordentlastung) sowie die praktisch unbewohnte Gewerbegebieterschließungsstraße Metternicher Weg / Im Metternicher Feld relevant entlastet. Die Verkehrsaufkommen im Verlauf der Trierer Straße / Mayener Straße werden sich lediglich in geringem Umfang reduzieren und im Bubenheimer Weg sogar erhöhen. Wenn zudem die Nutzerbeschränkung im Bereich des Krankenhauses nicht oder nicht ausreichend greifen bzw. unterbleiben oder aufgegeben werden, beschränken sich die Entlastungseffekte ausschließlich auf das Gewerbegebiet Metternich, wo jedoch kein wirklicher Handlungsbedarf besteht.

Der geplanten vierstreifige Fahrbahnquerschnitt sowie die planfreien Knotenpunkte sind für die Abwicklung der zu erwartenden Verkehrsaufkommen nicht notwendig und überdimensioniert. Die im Rahmen des Planfeststellungsbeschluss (LBM RLP, 14. Oktober 2008) bezogen auf das Jahr 2020 prognostizierten Verkehrsaufkommen von 33.700 bzw. 35.000 Kfz/24h sind angesichts der Bestandsverkehrsaufkommen und der in den letzten Jahren erfolgten Verkehrsentwicklung als deutlich zu hoch einzuschätzen. Hinzu kommt, dass sich die verkehrstechnischen Rahmenbedingungen im angrenzenden Netz nicht signifikant verändern und damit der für den kurzen Abschnitt planfestgestellte Standard kaum relevante Wirkung entfalten kann.

Aus verkehrsplanerischer Sicht ist daher eine Umsetzung der geplanten Verlagerung der L 52 Metternich in der gemäß Planfeststellungsbeschluss vorgesehenen Form nicht zu empfehlen. Dies gilt aber ebenfalls auch für eine flächenreduzierte Variante mit ähnlich schlechter Netzanbindung.

Im Sinne einer zielgerichteten, zukunftsfähigen und problemorientierten Anpassung der Verkehrsinfrastruktur im Bereich Koblenz-Metternich sollten in einem ersten Schritt die tatsächlichen Zielstellungen und Handlungsnotwendigkeiten nochmals klar definiert und mit den aktuellen gesamtstädtischen Strategien zur Entwicklung der Mobilität in Koblenz abgeglichen werden.

Im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Koblenz, VEP (Planersocietät, 2018) ist im Konzept zur Weiterentwicklung des Straßennetzes lediglich die Nord-Süd-Achse der L 52 (sog. Nordentlastung), nicht aber die Ost-West-Achse enthalten. Im VEP bildet die „stadtverträgliche und nachhaltige Gestaltung und Entwicklung der Mobilität und Verkehre“ das zentrale Leitziel.

Aus fachlicher Sicht sollte daher die Reduzierung der bestehenden Konflikte durch den Kfz-Verkehr im Verlauf des Straßenzuges Rübenacher Straße / Trierer Straße / Mayener Straße im Vordergrund stehen. Darüber hinaus sollte auf die Vermeidung neuer Probleme und Konflikte geachtet werden.

In diesem Zusammenhang ist zu empfehlen, alle noch bestehenden Möglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, Wohn- und Aufenthaltsqualität im Verlauf der bestehenden Ortsdurchfahrt (siehe Kapitel 4.4) möglichst kurzfristig umzusetzen. Durch diese vergleichsweise kostengünstigen Maßnahmen, insbesondere durch eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h, sind bereits vielfältige positive Effekte möglich.

Parallel kann auch die Reaktivierung der Bahnstrecke Koblenz – Bassenheim (Umsetzungshorizont ca. 5 Jahre) einen wichtigen Beitrag zur Entlastung des Straßenzuges Aachener Straße / Rübenacher Straße / Trierer Straße / Mayener Straße leisten.

Aufbauend auf dem Gewerbegebietsstraßenzug Metternicher Weg / Im Metternicher Feld, welcher bereits im Kleinen eine Parallelverbindung zur L 52 darstellt, ist mit kleinteiligen Netzergänzungen eine bestandsorientierte Alternative zur aktuell gemäß Planfeststellung geplanten Verlegung der L 52 mit folgenden Elementen denkbar (siehe Kapitel 4.2):

1. dreistreifige Umgestaltung / Ummarkierung Straßenzug Im Metternicher Feld
2. direktere Anbindung an die B 9 mit einer neuen Querverbindung zwischen Weinackerweg und Eifelstraße
3. Abbindung des Bubenheimer Weges für den MIV (südlich Weinackerweg)
4. Ablenkung des Verkehrs westlich des Kreisverkehrs Rübenacher Straße / Metternicher Weg in Richtung Im Metternicher Feld und Unterbindung der direkten Verbindung für den MIV im Verlauf der Rübenacher Straße

Bei einer vollständigen Umsetzung kann diese Verbindung das Potenzial für eine tatsächliche Entlastung im gesamten Verlauf des Straßenzuges Rübenacher Straße / Trierer Straße / Mayener Straße haben. Zudem fallen dafür wahrscheinlich deutlich

niedrigere Kosten als für den aktuell geplanten, nicht mehr zeitgemäßen bis zu vierstreifigen und größtenteils niveaufreien Ausbau an.

Aus verkehrsplanerischer Sicht sollte die bestandsorientierte Alternative daher vor einer abschließenden Entscheidung zur Verlegung der L 52 mit dem städtischen Verkehrsmodell bzw. hinsichtlich der tatsächlichen Entlastungspotenziale und kleinteiligen Wechselwirkungen untersucht und bewertet werden. Zentrale Fragestellung bildet dabei: Sind die erreichbaren Entlastungseffekte im Verlauf der Altbestandstrasse ausreichend, um die zusätzliche Straßenverbindung, die entstehenden Kosten und den Flächenverbrauch rechtfertigen zu können?

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die begrenzten finanziellen und personellen Ressourcen - auch im Sinne der nachfolgenden Generationen - gezielt für ein nachhaltiges und zukunftsfähiges Verkehrssystem eingesetzt werden sollten.

Entsprechend sind die Reaktivierung der Bahnstrecke zwischen Koblenz und Basenheim sowie der Ausbau der Stadt-Umland-Radinfrastruktur gegenüber allen - auch den bestandsorientierten - Straßennetzergänzungen zu priorisieren.

Der Neubau einer schlecht in das Bestandsnetz integrierten vier- oder auch zweistreifigen Ortsumfahrung mit einem Jahrzehnte alten Planungsansatz ist unter heutigen Rahmenbedingungen nicht mehr sinnvoll. In Anbetracht der überschaubaren und teilweise kontraproduktiven Effekte ist der mit der Neubautrasse verbundene Ressourcenaufwand und Eingriff verkehrsplanerischer Sicht nicht zielführend.

Literaturverzeichnis

- BMJV. (08.05.1967 zuletzt geändert 22.7.2026). *Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 8. Mai 1967 (BGBl. 1967 II S. 1563), die zuletzt durch Artikel 22 des Gesetzes vom 22. Juli 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 224) geändert worden ist*. <https://www.gesetze-im-internet.de/ebo/EBO.pdf> (zuletzt abgerufen 13.08.2026): Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz.
- BMVBS. (2012). *Richtlinie für Entwurf und Ausbildung von Brückenbauwerken an Kreuzungen zwischen Strecken einer Eisenbahn des Bundes und Bundesfernstraßen*. https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/MobiZ/AZ_23_3944_1-10.pdf (zuletzt abgerufen 13.08.2026): Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.
- LBM RLP. (14. Oktober 2008). *Planfeststellungsbeschluss für den Neubau der Landesstraße Nr. 52 (L 52) Nordtangente Koblenz-Metternich*. Aktenzeichen 02.3-1667-PF/19: Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz.
- LK Argus. (2024). *Lärmaktionsplan Runde 4 für die Stadt Koblenz*. <https://www.koblenz.de/umwelt-und-planung/umwelt/laermschutz/laermaktionsplanung-stufe-4/> (zuletzt abgerufen 13.08.2026): LK Argus Kassel GmbH im Auftrag der Stadt Koblenz.
- MLWUF RLP. (2025). *Katrin Eder: „Rheinland-Pfalz treibt die Reaktivierung von Bahnstrecken voran“*. <https://mlwuf.rlp.de/service/pressemitteilungen/detail/katrin-eder-rheinland-pfalz-treibt-die-reaktivierung-von-bahnstrecken-voran> (zuletzt abgerufen 13.08.2026): Ministerium für Landwirtschaft, Weinbau, Umwelt und Forsten des Landes Rheinland-Pfalz.
- Planersocietät. (2018). *Verkehrsentwicklungsplan Koblenz 2030*. <https://www.koblenz.de/umwelt-und-planung/mobilitaet/verkehrsentwicklungsplan/> (zuletzt abgerufen 13.08.2026): Planersocietät - Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft, Stadt- und Verkehrsplaner im Auftrag der Stadt Koblenz.
- Planersocietät. (2025). *Erster Evaluationsbericht zum VEP Koblenz*. https://buergerinfo.koblenz.de/vo0050.php?__kvonr=41989 (zuletzt abgerufen 13.08.2026): Planersocietät - Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft, Stadt- und Verkehrsplaner im Auftrag der Stadt Koblenz.
- Stadt Koblenz & Radentscheid Koblenz. (15.07.2021). *Vereinbarungen zur Förderung des Radverkehrs in Koblenz, Strategien und Maßnahmen 2021 – 2027*. https://buergerinfo.koblenz.de/vo0050.php?__kvonr=34491 (zuletzt abgerufen 13.08.2026): Stadt Koblenz und Radentscheid Koblenz.
- trafficsolutions. (2023). *Machbarkeitsstudie zur Wieder- oder Umnutzung der Bahntrasse 3015: Bassenheim – Koblenz*.

https://buengerinfo.koblenz.de/vo0050.php?__kvonr=39073 (zuletzt abgerufen 13.08.2026): trafficsolutions im Auftrag der Stadt Koblenz.

- TU Dresden. (2025). *Verkehrsinfrastrukturbau, induzierter Verkehr und Klimawirkungen*. https://klimabeirat-hessen.de/sites/klimabeirat.hessen.de/files/2026-01/2026-01-16_hartl_et_al-2025-verkehrsinfrastrukturbau_induzierter_verkehr_klimawirkungen-studie.pdf (zuletzt abgerufen 13.08.2026): Technische Universität Dresden Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“ Professur für Verkehrsökologie im Auftrag des wissenschaftlichen Klimabeirats der Hessischen Landesregierung.