

Fragenkatalog Wählergruppe „Wir für St. Sebastian“ zur geplanten L126n vom 26. Januar 2021

Thema Verkehrszählung / Verkehrsaufkommen

in der Hauptstraße / Kesselheimer Str. in St. Sebastian

1. Wurde die von Ihnen in Aussicht gestellte neue Verkehrszählung wie geplant zum Ende 2020 ausgeschrieben?

Die Ausschreibung wurde weiter vorbereitet, jedoch aufgrund der aktuellen Corona-Einschränkungen, die den Verkehr nicht repräsentativ erscheinen lassen, noch nicht veröffentlicht.

Wir hoffen dennoch im Laufe des Jahres, evtl. nach den Sommerferien eine repräsentative Verkehrssituation wieder zu erlangen und sodann die Verkehrsuntersuchung durchführen zu können.

2. Wenn ja, wann erfolgt der Zuschlag und zu welchem Zeitpunkt ist die Durchführung der Verkehrszählung angesichts der noch andauernden Corona-Lage vorgesehen?
3. Bei welchem Ergebnis wird
 - a. vom Bau der Umgehungsstraße abgesehen bzw.
 - b. eine mittige innerörtliche Anbindung erforderlich bzw.
 - c. eine innerörtliche Anbindung nicht empfohlen?

Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchungen werden uns die zu erwartenden Entlastungswirkungen für die Ortslagen liefern. Eine quantitative Aussage kann nicht allgemeingültig getroffen, sondern muss nach Vorliegen der Ergebnisse im Einzelfall geprüft werden.

4. Wie werden die zukünftigen Entwicklungen wie die eMobilität, Arbeiten im Homeoffice oder der Bau von Fahrradschnellwegen etc. in Ihren Planungen mitberücksichtigt?

Die für diese Verkehrsuntersuchung in Frage kommenden Fachbüros berücksichtigen diese Entwicklungen mit entsprechenden Faktoren bei der Berechnung der Prognosewerte.

Soweit konkrete Planungen bekannt sind, die den Verkehr beeinflussen, werden diese ebenfalls mit einbezogen.

5. Viele Bürger haben die Befürchtung, dass die Umgehungsstraße an die Autobahn angebunden wird. In der Presse wurde dies dementiert. Können Sie bestätigen, dass es auch langfristig nicht zu einer Anbindung der Umgehungsstraße an die A 48 kommen wird?

Seitens des LBM werden keine Planungen zur Anbindung der L126 neu an die A48 betrieben und uns sind auch keine bekannt. Der geplante Neubau der Autobahnbrücke

wird darauf keinen Einfluss haben, da es sich um einen Ersatzneubau handelt, bei dem lediglich das vorhandene Bauwerk ersetzt wird. Weitere Anpassungen des Streckenverlaufs finden dabei nicht statt.

Zusätzlich ist zu sagen, dass der Bund als Straßenbaulastträger der Autobahnen von einer ausreichenden Anzahl an Anschlussstellen ausgeht und daher dahingehende Anträge sehr restriktiv behandelt.

Weiterhin sollen Anschlussstellen mindestens 5 km auseinanderliegen, um mit der vorwegweisenden Beschilderung und den Verflechtungstrecken der Verkehrsströme nicht untereinander in Konflikt zu kommen. Historisch gewachsen liegen die beiden Anschlussstellen Koblenz Nord und Bendorf/Neuwied schon heute nicht weit genug auseinander, sodass auch für die Zukunft eine derartige Überlegung als sehr unwahrscheinlich anzusehen ist.

Sollte es dennoch jemals zu verfestigten Überlegungen/Planungen für eine Anschlussstelle an die A48 kommen, wäre die Gemeinde bei diesem Planungsprozess zweifellos bereits frühzeitig eingebunden und hätte spätestens in dem dann zur Umsetzung notwendigen Verfahren der Baurechtschaffung selbstverständlich die Gelegenheit ihre Einwendungen zu erheben.

Thema Innerörtliche Anbindung

Wir sind aktuell nicht davon überzeugt, dass eine Entlastung nur vom Durchgangsverkehr schon eine signifikante und ausreichende Entlastung der Hauptstraße /Kesselheimer Str. in St. Sebastian herbeiführt. Der Ort ist stetig gewachsen.

6. Warum bedarf es keiner ortsmittigen Anbindung, wenn man die Hauptachse auch vom Ziel- und Quellverkehrs entlasten möchte?

Durch eine Anbindung an beiden Ortsenden gibt es für jeden Bürger im Ort eine kurze Anbindung über die Hauptstraße/Kesselheimer Str. an die Neubautrasse.

Eine weitere Anbindungsstraße würde zu einem zusätzlichen Knotenpunkt innerorts führen, der voraussichtlich, aufgrund der vorhandenen sehr engen Bebauungssituation, nicht verkehrssicher gestaltet werden kann.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass die Fragestellungen zu den innerörtlichen Anbindungen im Zuge der noch zu erfolgenden Verkehrsuntersuchung mit betrachtet werden. Dabei wird wie von der Gemeinde St. Sebastian gefordert auch eine zusätzliche Anbindung im Bereich der Ortsmitte St. Sebastian untersucht werden.

7. Zwischenzeitlich gibt es schon Unterschriftensammlungen gegen eine Anbindung der Buchenstraße an die Umgehungsstraße. Gibt es alternative innerörtliche Anbindungsmöglichkeiten neben Buchenstraße und Feldstraße, z.B. über das neu in Planung befindliche Baugebiet „Östlich der Buchenstraße“ in der Verlängerungsachse des Dreistücks oder weitere Alternativen?

Aufgrund des engen Abstands vieler Anschlussstellen ergäbe sich hiermit ein negativer Einfluss auf den Verkehrsablauf der Umgehungsstraße.

Da derzeit weder die Buchen- oder die Feldstraße noch alternative innerörtliche Anbindungen den erforderlichen Ausbaustandard besitzen, halten wir die Anbindungen nicht für zielführend. Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung bleiben abzuwarten.

8. Die Anbindungsstraße am Autobahndamm verläuft auf Kesselheimer Grund und wird immer als Provisorium deklariert. Hier brauchen wir Bestandsschutz, denn würde diese Anbindung zu einem Zeitpunkt x (z.B. beim Brückenneubau) wieder wegfallen, hätte St. Sebastian nur noch eine Anbindung an die Umgehungsstraße (am Feuerwehrhaus Rheindörfer, an der Ortsgrenze zu Kaltenengers), wenn keine weitere innerörtliche Anbindung entsteht. Können Sie uns verbindlich zusagen, dass diese Anbindung erhalten bleibt?

Die vorhandene Anbindung (derzeit L126) ist als Straßenfläche dem öffentlichen Verkehr gewidmet.

Ein darüberhinausgehender Bestandsschutz kann rechtlich nicht erteilt werden.

Weiterhin wurde bereits in dem Verkehrsgutachten aus dem Jahr 2003 die Notwendigkeit dieser Anbindung klar dargestellt, sodass ein Rückbau nicht weiterverfolgt wird.

9. Wie breit ist der Straßenquerschnitt der Rheindörferumgehungsstraße an den Kreuzungs- und Einmündungsbereichen (Zufahrt zu den Orten)?

Der Regelquerschnitt „RQ 11“ wird durch die Festlegung der Knotenpunktsform entsprechend ergänzt (z.B. durch Linksabbiegestreifen, deren Breite i.d.R. zwischen 2,75m und 3,25m liegt) oder unterbrochen (z.B. durch einen Kreisverkehrsplatz).

Eine endgültige Aussage hierzu kann demnach aufgrund des aktuellen Planungsstands noch nicht getroffen werden. Die Knotenpunktsformen werden nach Vorliegen des aktualisierten Verkehrsgutachtens festgelegt.

Thema Landwirtschaftlicher Verkehr /LKW-Andienung

10. Wie wird sichergestellt, dass die landwirtschaftlichen Fahrzeuge am Autobahndamm in die Felder der Gemarkung St. Sebastian fahren können?

In den weiteren Planungsschritten wird eine ausführliche Planung des Wirtschaftswegenetzes erfolgen, um weiterhin die Bewirtschaftung der landwirtschaftlich genutzten Flächen zu gewährleisten. Dies erfolgt unter Beteiligung der Landwirtschaftskammer und der örtlichen Landwirte.

11. Wie wird sichergestellt, dass ortsansässige Firmen wie z.B. der Gartenbaubetrieb sein Betriebsgelände auch rückwärtig mit LKW erreichen kann (Stichwort Dallweg)?

Die zum Zeitpunkt der Einleitung des Baurechtsverfahrens rechtlich zulässigen Anbindungen sind durch den Straßenbaulastträger auch nach dem Bau der Umgehungsstraße sicherzustellen.

12. Wird die Umgehungsstraße auch für den landwirtschaftlichen Verkehr freigegeben

Da auch die ersten Bauabschnitte, die Umgehungen Urmitz und Kesselheim, nicht als Kraftfahrstraße gewidmet sind, ist aus heutiger Sicht nicht davon auszugehen, dass mit dem geplanten Lückenschluss anders verfahren wird.

Thema Fahrrad-/ Fußwege

13. Ist parallel zur Umgehungsstraße ein separater Fuß- und Radweg geplant?

Analog zur Betrachtung der Wirtschaftswegeverbindungen wird es ebenso notwendig auch die Geh- und Radwegführung entlang der Trasse zu betrachten. Dies erfolgt nach Festlegung der Trasse in den weiteren Planungsschritten.

14. Wie sieht dessen Führung im Bereich der Unterführung der A 48 aus?

Bei der jetzigen Breite von 12 m, einer geplanten Fahrbahnbreite von 8 m und den Banketten und Entwässerungsmulden würde die Unterführung unter der Autobahn bei der beabsichtigten Baubreite keinen Platz für einen Fahrradweg in Richtung Kesselheim/ Koblenz zulassen. Dies sind aber die Haupttrouten für den Weg zur Arbeit. Ist hier eine Verbreiterung der Unterführung geplant?

Im Zuge der bereits unter Punkt 13. genannten Betrachtung der Geh- und Radwegführung wird auch dies Thema sein.

15. Wie soll der Fahrradweg parallel geführt und an den Weg auf Kesselheimer Grund angeschlossen werden?

Im Zuge der bereits unter Punkt 13. genannten Betrachtung der Geh- und Radwegführung wird auch dies Thema sein.

16. Müssen Radfahrer von Bendorf über die Brücke kommend, um in Richtung Koblenz zu fahren, die Umgehungsstraße überqueren und welche Überquerungshilfe ist hier geplant?

Im Zuge der bereits unter Punkt 13. genannten Betrachtung der Geh- und Radwegführung wird auch dies Thema sein.

Grundsätzlich ist die Sicherheit von schwachen Verkehrsteilnehmern wie Radfahrern und Fußgängern immer ein wichtiger Aspekt. Daher gibt es auch hierzu entsprechende Regelungen welche Verkehrsführungen empfohlen werden, die dann auch im Rahmen der weiteren Planung Berücksichtigung finden werden.

Thema Lärmschutz

Wer neue Straßen baut, erntet auch neuen Verkehr. Verkehr erzeugt Lärm und St. Sebastian ist nach dem aktuellen Lärmkataster bereits erheblich durch die BAB 48 sowie Bahnlärm und Rheinschiffahrt belastet.

17. Wie sehen die Lärmschutzmaßnahmen für die Rheindörferumgehungsstraße bei der jetzigen Trassenplanung aus (z.B. Bepflanzung, Bäume, Wände)?

Auch in diesem Fall werden wir alle Untersuchungen, die durch geltende Gesetze vorgeschrieben sind, durchführen und deren Ergebnisse umsetzen.

Eine Lärmschutzuntersuchung kann erst nach Festlegung der Trasse und Vorliegen aktueller Verkehrszahlen durchgeführt werden. Die Planung der konkreten Lärmschutzmaßnahmen erfolgt dann auf dieser Basis.

18. Welche Höhen hat eine geplante Lärmschutzwand und wo wäre diese genau vorgesehen?

Da für die aktuelle Trassenführung noch keine Lärmschutzuntersuchung durchgeführt wurde, kann hierzu keine Aussage getroffen werden. Grundsätzlich bestehen verschiedene Möglichkeiten des aktiven Lärmschutzes (Lärmschutzwand, Lärmschutzwahl). Konkretere Festlegungen zur Umsetzung des Lärmschutzes erfolgen im Zuge der weiteren Planungen.

19. Wird die Straße für den Schwerlastverkehr oder für Gefahrguttransporte gesperrt?

Bisher ist eine solche Einschränkung für die Nutzung der Straße nicht vorgesehen. Entgegenstehende Aussagen wurden in der Sitzung am 01.10.2020 nicht getätigt.

20. Wird es eine Geschwindigkeitsbegrenzung geben?

Über die Festsetzung von Geschwindigkeitsbegrenzungen entscheidet die Verkehrsbehörde. Die Entscheidungsgründe sind von vielen Faktoren, wie z.B. Anzahl und Form der Knotenpunkte, abhängig, daher kann zum jetzigen Zeitpunkt dazu noch keine Aussage getroffen werden.

Die maximale zulässige Geschwindigkeit beträgt auf einbahnigen Landstraßen 100 km/h.

Thema Trassenführung und Naherholung/ Erhaltung der Natur

Mehrere Rückmeldungen haben ergeben, dass das Naherholungsgebiet nicht einer Umgehungsstraße geopfert werden soll und die ortsnahe Trassenführung wird daher abgelehnt.

21. Ist die Trassenführung, die Kaltenengers präferiert, wie in der Presse vom 18. Januar 2021 dargestellt, die einen großen Bogen um die beiden Gemeinden macht, möglich?

Eine alternative Trassenführung in dieser Form kann aus technischer Sicht nicht ausgeschlossen werden.

Sie erscheint aus derzeitiger Sicht jedoch verkehrlich nicht sinnvoll und wird auch seitens der SGD Nord kritischer gesehen als die unsererseits vorgeschlagene Trassenführung.

Diesbezüglich bleiben die Ergebnisse aus der Verkehrsuntersuchung, in der die alternative Trassenführung mit betrachtet wird, abzuwarten.

22. Welche Kosten würden im Vergleich zur jetzigen Planung entstehen, da man Kosten für Über- und Unterführungen sowie den Brückenneubau in Kaltenengers sparen würde?

Eine seriöse Kostengegenüberstellung ist aufgrund der bisher vorliegenden Planunterlagen nicht möglich.

Grundsätzlich ist jedoch anzumerken, dass neben den Baukosten in die Kosten-Nutzen-Berechnung auch Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen eingehen, die berücksichtigen, wie die Umgehungsstraße angenommen und genutzt wird.

23. Blicke es bei der jetzigen ortsnahen Trassenführung, welche Querungsmöglichkeiten hätten die Bürger von St. Sebastian außer der Feldstraßen-unterführung und der Überführung Mülheimer Weg? Es wird vielfach bemängelt, dass dies eindeutig zu wenig ist. Wir erwarten hier mehr Querungsmöglichkeiten, so z.B. am Autobahndamm oder beim Engenser Pfädchen.

Im Zuge der bereits unter Punkt 13. genannten Betrachtung der Geh- und Radwegeführung wird auch dies Thema sein.

24. Braucht man eine Ausgleichsfläche für den Straßenbau und wenn ja, in welcher Größe und wo kommen diese Ausgleichsflächen her?

Entsprechend der Eingriffsregelung des Bundesnaturschutzgesetzes wird im Rahmen des Fachbeitrages Naturschutz im ersten Arbeitsschritt der aktuelle Zustand von Natur und Landschaft bewertet. Auf dieser Grundlage wird der Eingriff durch die geplante Baumaßnahme präzise ermittelt und in Abstimmung mit den Naturschutzbehörden werden entsprechende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen festgesetzt.

Zumeist kann der Ausgleich teilweise durch Aufwertung von Flächen erfolgen, die in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Projekt stehen. Der darüber hinaus gehende Bedarf kann in der Regel auf geeigneten Flächen im Naturraum des Projektes oder über entsprechende Ökokonten ausgeglichen werden.

Eine genaue Aussage über den Ausgleichsbedarf und die entsprechenden Maßnahmen kann somit erst nach feststehender Planung der Straße erfolgen.

25. Die Anbindungsspanne in der Nähe der Ortsgrenze zu Kaltenengers würde den Verbindungsweg „Engenser Pfädchen“ durchschneiden. Welche Lösungen haben Sie, damit diese abseits der Hauptstraße viel genutzte Verbindung zwischen den beiden Orten erhalten bleibt? Wird es hier Querungshilfen geben?

Im Zuge der bereits unter Punkt 13. genannten Betrachtung der Geh- und Radwegeführung wird auch dies Thema sein.

Thema Ausgestaltung Zufahrt auf die Umgehungsstraße

Es sind lange Wartezeiten in der Rushhour zu vermeiden, sonst wird vermutlich wieder der alte Weg durch Kesselheim gewählt werden, wenn sich bei der Zufahrt auf die Umgehungsstraße ein Stau bildet.

26. Wo wird es einen Kreisel geben?

Die Knotenpunktsform wird anhand des prognostizierten Verkehrs festgelegt. Hier muss daher zunächst die Verkehrsuntersuchung durchgeführt werden und eine Variante der Anschlusssituation ausgewählt werden, bevor derartige Überlegungen angestellt werden können.

Grundsätzlich ist jedoch zu bedenken, dass ein Kreisverkehr nicht die Lösung aller Probleme ist, da dadurch der Verkehrsfluss auf der durchgehenden L126 unterbrochen wird. Kreisverkehrsplätze bieten sich daher immer dann an, wenn die zufahrenden Äste in etwa eine gleiche Verkehrsbelastung aufweisen.

27. Wie ist die Verkehrsregelung für die Zufahrt auf die Umgehungsstraße geplant, z.B. am Autobahndamm. Wer wird vorfahrtsberechtigt sein?

Grundsätzlich wird die neue L126 die vorfahrtberechtigte Straße sein.

28. Wie wird sichergestellt, dass der Verkehr aus Richtung Kaltenengers kommend rechtzeitig an der Autobahnunterführung erkannt wird? Die Einsichtnahme durch die Unterführung erscheint da unzureichend. Ist dann dort auch ein Kreisel geplant?

Zur Gewährleistung verschiedener Sichtweiten werden im Plan Sichtdreiecke eingezeichnet, die freigehalten werden müssen, um die Verkehrssicherheit an Einmündungen/Kreuzungen zu gewährleisten.

Im Falle der Einmündung am Autobahndamm wird dies sicherlich nicht einfach werden. Dazu gibt es verschiedene Lösungsmodelle, die denkbar wären, z.B. eine Verziehung der Einmündung in Richtung Kesselheim, die im Zuge der weiteren Planungen zu prüfen wären.

29. Ein Bürger hat vorgeschlagen, für die innerörtliche Anbindung an die Umgehungsstraße einen Kreisel vorzusehen, der Abfahrten in die Buchenstraße und die Feldstraße und auf der anderen Seite in die Flurwege ermöglicht. Ist das denkbar?

Bezüglich der Anbindungen ist zunächst das Ergebnis der Verkehrsuntersuchung abzuwarten (siehe auch die Beantwortung der Frage 26).

Thema Alternativen zur Verkehrsentlastung

Einige Bürger haben die grundsätzliche Notwendigkeit der Maßnahme hinterfragt und Alternativmaßnahmen wie uhrzeitabhängige Parkverbote, festinstallierte Blitzer entlang der Hauptstraße / Kesselheimer Straße, Optimierung des ÖPNV oder durchgängige 30km-Geschwindigkeitsbegrenzung vorgeschlagen.

30. Haben Sie Erfahrungswerte hinsichtlich der Wirksamkeit solcher Maßnahmen in Bezug auf den Verkehrsfluss?

Unseres Erachtens können die genannten Alternativmaßnahmen lediglich flankierende Maßnahmen sein, welche die vorhandene Verkehrssituation geringfügig, aber nicht entscheidend verbessern.

Darüber hinaus beabsichtigt das Land mit dem Bau der L126n sein Straßennetz verkehrsgerecht auszubauen. Die derzeit als Landesstraße gewidmete Hauptstraße/Kesselheimer Straße weist nicht die Charakteristik einer Landesstraße auf, was u.a. zur Priorisierung dieser Maßnahme geführt hat.

Nach Bau der Umgehungsstraße und damit Herausnahme eines Großteils des Verkehrs können flankierende Maßnahmen entlang der Hauptstraße/Kesselheimer Straße zur weiteren Aufwertung der Ortslage sicherlich beitragen.

31. Welche Kosten würden dadurch entstehen?

Die Kosten können derzeit nicht verlässlich benannt werden, da die genannten Maßnahmen zunächst geplant und untersucht werden müssten.

Thema Zustand der alten L126

Die aktuelle L126 ist in schlechtem Erhaltungszustand (abgesunkene Straßeneinläufe, abgesunkene Unterflurhydranten, zu kleine Bürgersteige etc.). Wir erwarten, dass die alte L126 vor einer Rückübertragung in ordnungsgemäßen Zustand gebracht wird, damit nicht noch Kosten auf die Gemeinde und die Anlieger aus Ihrer Zeit als Träger entstehen.

32. Können Sie uns verbindlich zusagen, dass Sie die Instandsetzungsmaßnahmen für die alte L126 übernehmen werden?

Mit dem Bau der L126n wäre im Nachgang die Abstufung der derzeitigen L126 verbunden. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wird auch die Abstufung geregelt. Der bisherige Straßenbaulastträger ist gemäß Landesstraßengesetz Rheinland-Pfalz in der Pflicht, unterlassene Unterhaltungsleistungen dem neuen Straßenbaulastträger gegenüber abzulösen oder die Straße vor Übergabe in einen verkehrsgerechten Zustand zu versetzen.

33. Wann planen Sie Instandsetzungsmaßnahmen für diese Straße?

Derzeit sind keine größeren Instandsetzungs- oder Unterhaltungsmaßnahmen geplant.

Thema Trassenführung und Kosten

Die Bürger haben auch kritisch die Kosten hinterfragt.

34. Wie ist es möglich, dass sich die ursprünglichen Kosten der Rheindörferumgehungsstraße (Lückenschluss) von 8,5 Mill. € auf 7,0 Mill. € reduziert haben? Hat dies an der angedachten Einsparung der Ortsanbindungen gelegen?

Die ursprüngliche Kostenermittlung basierte auf der Variante, bei der die Trasse in einer konstanten Höhenlage auf einem Damm geführt wird. Durch den Wegfall dieses Damms sind die verringerten Kosten zu erklären.

35. Die durch Kaltenengers angeführte Trassenführung wäre länger als die jetzige Trassenplanung, würde aber Über- und Unterführungen sowie den Umbau der Eisenbahnunterführung vermeiden. Können Sie die Kosten grob schätzen und vergleichen?

Wie bereits unter Punkt 22 erläutert müsste zunächst eine genauere Betrachtung durchgeführt werden, wie viele Bauwerke tatsächlich notwendig wären und wie lang die Strecke mit einer regelgerechten Trassierung wirklich wäre.

Auf Grundlage der vorhandenen skizzierten Linie lässt sich auch eine grobe Kostenermittlung nicht erstellen.