

Verkehrsinfrastruktur (A)

NORD-SÜD VERKEHRSACHSE



Für das Wirtschaften in der Region, die Erreichbarkeit, den Tourismus und für die Lebensqualität der Bewohner ist eine quantitativ und qualitativ gute verkehrliche Infrastruktur wesentliche Bedingung.

Dazu zählen neben den Straßen außerorts und in den Ortsdurchfahrten auch die Radwege, Wanderwege, Parkplätze und die mit der „Wasserstraße“ verbundenen Angebote für den gewerblichen und privaten Schiffsverkehr. Für das Welterbegebiet prägend sind der Rhein, die B 9 und B 42, die Verkehrsanlagen im Raum Koblenz und die Bahnstrecken und Bahnanlagen.

Der quantitative Aspekt steht nach derzeitigem Stand vor allem im Bereich der Radwege außerorts auf der rechten Rheinseite „ganz oben“ auf der Liste der Handlungsnotwendigkeiten. Große Abschnitte sind derzeit entlang der B 42 nicht mit einem begleitenden Radweg ausgestattet. Für bestehende Radwege tritt auch der Aspekt der Qualität im Hinblick auf Flächenangebot (Querschnitt), Fahrkomfort und Sicherheit besonders hervor. Nicht unwesentlich ist auch der Aspekt der Gestaltung, da vor allem die Abgrenzungen zum Rhein einen deutlich wahrnehmbaren Einfluss auf das Landschaftsbild ausüben.

Die Ortsdurchfahrten sind oftmals eher Ortsvorbeifahrten. Linienführung und Querschnittsgestaltung, die Trennwirkung zwischen Siedlungen und Fluss, fehlende gestalterische Einbindung in das Orts- und Landschaftsbild, die fehlende Berücksichtigung von Bedürfnissen von Fußgängern und Radfahrern lassen die Ortsdurchfahrten zu einem übergreifenden Thema werden, das nahezu jede Gemeinde im Tal betrifft. Die Ortsdurchfahrten brauchen wieder eine Qualität, die ihrer städtebaulichen Bedeutung gerecht wird.



Foto: D. Oster

Wanderwege sind sowohl Naherholungsangebot für die Bevölkerung, als auch touristische Angebote. Ihr Ausbau (Beschilderung, Parkplätze, Schutzhütten, Rastplätze, Aussichtspunkte) erfordert einen zeitgemäßen, bedarfsgerechten und funktionsfähigen Zustand.



Hinsichtlich der Flächen und Bauwerke der Bahn sind die ehemaligen Güterverkehrsanlagen vor allem auf der rechten Rheinseite sowie die Empfangsgebäude (Bahnhöfe) mit ihren Ausstattungen für den Fahrgast und das städtebauliche Umfeld von hoher Bedeutung. Bahnhöfe sind immer noch Orte mit besonderer Wichtigkeit für die Wahrnehmung des Zustandes einer Gemeinde durch Besucher (der erste Eindruck).

Radwege (A 1)

EINLEITUNG

Auf der linken Rheinseite besteht seit September 2005 ein durchgehender Radweg zwischen Koblenz und Bingen. Auf der rechten Rheinseite fehlen bei einer Streckenlänge von ca. 60 km zwischen Lahnstein und Rüdesheim auf ca. 30 km in der Außerortslage begleitende Radwege. Zudem ist der Ausbauquerschnitt der B42 in den betreffenden Teilabschnitten gering (oft unter 6,5 m).

Dies führt auf der freien Strecke zu hohen Verkehrsgefahren für die auf der Fahrbahn mitgeführten Radfahrer. Auch innerhalb der Ortsdurchfahrten fehlen häufig ausgewiesene Radwege.



Foto: D. Oster

ZIELE DES ZWECKVERBANDES



Das Radverkehrsangebot ist für Bürger und Gäste ein wichtiger Qualitätsaspekt. Das Radwegeangebot entlang der B 42 ist dabei derzeit ungenügend und teilweise sogar hoch gefährlich.

Deswegen ist die Herstellung verkehrssicherer Verhältnisse und die damit einhergehende Verbesserung des touristischen Angebotes eine dringende Aufgabe.

NOTWENDIGE MAßNAHMEN

- Radweg B 42 Braubach Osterspai: Baubeginn 2006
- Radweg B 42 Lorchhausen Landesgrenze : Baubeginn 2006
- Weitere Teilabschnitte in Planung. Umsetzung nach vorliegenden Zeitplänen unterstützen.

DIE HAUPTAKTEURE

- Landesbetrieb Straße und Verkehr in Rheinland Pfalz
- Amt für Straßen und Verkehrswesen Wiesbaden in Hessen



Ortsdurchfahrten (A 2)

EINLEITUNG

Der Ausbau der Bundesstraßen erfolgte in den 50er und 60er Jahren nach verkehrlichen Kriterien. Linienführung (Leichtigkeit des Verkehrs) und Querschnittsgestaltung standen im Vordergrund. Die städtebauliche Bedeutung wurde seinerzeit nur gering gewichtet. Deswegen sind die Bundesstraßen heute Barrieren zwischen Siedlungen und Fluss.

Sie erschweren die Erreichbarkeit des für das Landschaftserlebnis wichtigen Flussufers. Teilweise ist Ihre Anlage als „Ortsumfahrung“ wenig geeignet, Besucher zum Besuch eines Ortes zu veranlassen.



ZIELE DES ZWECKVERBANDES



- ⇒ Die Ortsdurchfahrten sollten auf die städtebaulichen und touristischen Belange besser ausgerichtet werden.
- ⇒ Ausbauten (Rückbauten von überdimensionierten Trassen), eine gestalterische Aufwertung und Einbindung in eine Ufergestaltung (Promenade) ist an wichtigen Stellen anzustreben.

NOTWENDIGE MAßNAHMEN

- In Orten mit vorliegenden Projektvorschlägen (teilweise in Verbindung mit der Herstellung von Uferpromenaden) ist die Umsetzung zu organisieren. Zentrale Aspekte sind neben der dem Welterbestatus angemessenen gestalterischen und funktionalen Qualität, die Finanzierung.
- In Orten ohne Planungen sollten Überlegungen und Aktivitäten initiiert werden, mit dem Ziel, eine städtebauliche, verkehrliche und funktionale Verbesserung zu erreichen.



DIE HAUPTAKTEURE



- Landesbetrieb Straße und Verkehr in Rheinland Pfalz in Verbindung mit den Kommunen
- Amt für Straßen und Verkehrswesen Wiesbaden in Hessen in Verbindung mit den Kommunen

Wanderwege (A 3)

DIE WIEDERENTDECKUNG DES WANDERNS



Foto: D. Oster

Wenn heute die Landschaft zu Fuß erkundet wird, geschieht dies nicht mehr in rot karierten Hemden und Kniebundhosen. Moderne Wandersleute tragen spezielle Funktionskleidung und sind mit High-Tec-Stöcken ausgerüstet. Wandern wird als Outdoor-Sportart begriffen, die einen Ausbruch aus dem anstrengenden Arbeitsalltag erlaubt. Zunehmend gut verdienende Jüngere gehen dem Trend nach.

Das neueste Produkt im Rheintal, der „Rheinsteig“, welches durch die Rheinland-Pfalz Tourismus GmbH organisiert und vermarktet

wird, geht auf diese Tendenzen ein. Die Routenführung auf rechtsrheinischer Seite spricht eine Zielgruppe an, die sportlich motiviert ist und ihre Herausforderung bei längeren Urlauben auch im Hochgebirge sucht. Der überaus große Erfolg gibt dem Projekt Recht und schafft Wertschöpfung durch zunehmende Übernachtungszahlen. Kommunal organisiert ist der Rhein-Burgen-Wanderweg.

Die Beschilderung und Wegeführung wurde wie beim Rheinsteig 2005 abgeschlossen. Aufgrund der abschnittsweise wechselnden Trägerschaft, ist der Verbindungsweg zwischen den Burgen nicht einheitlich und eine zentrale Koordination fehlt.

Damit daneben Themenwanderwege, wie der Kulturweg Jakobsberg, der Weinwanderweg oder der Rhein-Höhen-Weg effizient touristisch vermarktet werden können, ist eine klare räumliche Abgrenzung und inhaltliche Differenzierung notwendig.

So tritt der Zweckverband bspw. für eine Zuordnung der beiden großen Fernwanderwegen (Rheinsteig und Rhein-Burgen-Wanderweg) auf die rechte bzw. linke Rheinseite ein.

ZIELE DES ZWECKVERBANDES



⇒ Die Potentiale des Wanderns für das Obere Mittelrheintal nutzen.

⇒ Einbindung in ein Gesamtkonzept hinsichtlich Außendarstellung und Vermarktung.

NOTWENDIGE MAßNAHMEN

- Einrichtung einer „Managementstelle Wanderwege“ im Welterbegebiet, welche eine einheitliche Unterhaltung und Vermarktung der Hauptrouten gewährleistet.
- Zuordnung des Rhein-Burgen-Wanderweges auf die linke Rheinseite und des Rheinsteiges auf die rechte Rheinseite zur Erhaltung des jeweiligen Alleinstellungsmerkmals.
- Anlage von Wanderparkplätzen.
- Errichten von Portaltafeln, welche in die Gesamtbeschilderungssystematik des Welterbegebietes eingebunden sind.



Foto: D. Oster

Häfen (A 4)

VON DER GEWERBE- ZUR FREIZEITNUTZUNG

Der gewerbliche Güter- und Personentransport auf dem Rhein zeigt eine steigende Tendenz. Allerdings sinkt die Zahl der Häfen für den gewerblichen Güterumschlag, da durch Container-Systeme der Umschlag rationalisiert wird. Zunehmend Bedeutung gewinnt der Anteil des Freizeitverkehrs. Zeitgemäße Angebote von Sporthäfen, die über eine entsprechende Infrastruktur verfügen, fehlen derzeit am Oberen Mittelrhein. Ein entsprechendes Angebot wäre für die Abrundung des Freizeitangebotes im Welterbegebiet sinnvoll.



ZIELE DES ZWECKVERBANDES



- ⇒ Die sich aus dem Potenzial des Flusses ergebenden Chancen und Möglichkeiten sind wertschöpfend für die Region zu nutzen.
- ⇒ Das Angebot einer Marina (Sportboothafen) richtet sich insbesondere an eine kaufkraftstarke, häufig auch kulturinteressierte Zielgruppe.

NOTWENDIGE MAßNAHMEN

- Klärungsbedürftig ist die Frage des tatsächlichen Bedarfs, sowohl in qualitativer als auch quantitativer Hinsicht.
- Die besonderen Anforderungen von Interessenten sind zu eruieren, ebenso die Konkurrenzsituation und die damit verbundenen Fragen nach einer wirtschaftlichen Tragfähigkeit.
- In Abhängigkeit der gewonnenen Erkenntnisse sind mögliche Standorte am Oberen Mittelrhein im Hinblick auf die Übereinstimmung mit den nutzerseitigen Anforderungen und den technischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten auf ihre Eignung und die Durchführbarkeit zu prüfen. Die Realisierung erfordert eine private Trägerschaft.



Bahnhöfe und ihr Umfeld (A 5)

BAHNHÖFE SIND VISITENKARTEN DER ORTE

Mit dem Ausbau der Angebote für einen sanften Tourismus im Oberen Mittelheintal, z. B. Rad- und Wanderwege, geht ein Bedeutungsgewinn der öffentlichen Verkehrsmittel und der Bahnhöfe im Tal einher. Im Mittelheintal, das auf beiden Rheinseiten über Bahnstrecken verfügt und wo nahezu jede Ortschaft in Tallage einen Bahnhof hat, liegt es nahe, auch touristisch auf den schienenengebundenen Personennahverkehr zu setzen.

Vor diesem Hintergrund sind Bahnhöfe mehr als nur der bloße Zugang zum System Bahn. Die Bahnhöfe rücken in den Mittelpunkt der touristischen Aktivitäten. Sie sind Start- und Zielpunkte für Ausflüge und Wanderungen. Als Visitenkarte einer Stadt oder Gemeinde prägen sie deren Bild und Identität entscheidend mit. Das derzeitige Erscheinungsbild der Bahnhöfe wird dieser Bedeutung jedoch nicht gerecht.

Es gilt, die Bahnhöfe und Bahnhalte im Tal entsprechend ihrer touristischen Bedeutung und den örtlichen Erfordernissen aufzuwerten. Der Zweckverband begreift dies als eine Aufgabe von hoher Bedeutung für das Welterbegebiet.



ZIELE DES ZWECKVERBANDES



- ⇒ Ganzheitliche Entwicklung der Stationen (Sanierung und Modernisierung von Empfangsgebäude, Verkehrsstation und städtebaulichem Umfeld).
- ⇒ Funktionale Anpassung der Bahnhöfe an aktuelle Mobilitätsansprüche.
- ⇒ Einbindung aller Partner für die Bahnhofsentwicklung.

NOTWENDIGE MAßNAHMEN

Modernisierung und Sanierung der Empfangsgebäude:

- Erwerb der Empfangsgebäude durch Kommunen oder Private,
- Sanierung des baulichen Zustandes,
- Modernisierung der Wartehallen,
- Service, Sicherheit und Sauberkeit,
- Bereitstellung touristisch relevanter Information,
- Kundeninformation & Reisebedarf.



NOTWENDIGE MAßNAHMEN



Ausbau der Verkehrsstationen

- Barrierefreier Zugang zu den Bahnsteigen,
- Behindertengerechte Ausstattung der Station,
- Verbesserung der Wegeleitung,
- Witterungsschutz an den Bahnsteigen,
- Dynamische Fahrgastinformation.

Aufwertung des unmittelbaren Umfeldes

- Gestaltung des öffentlichen Raumes,
- Optimierung der ÖPNV-Schnittstelle,
- Zuordnung von Fahrradstellplätzen,
- Ausweisung von PKW-Stellplätzen für Kurzzeit- und Langzeitparker,
- Barrierefreiheit des Parkraumes.



DIE HAUPTAKTEURE

- DB Station&Service AG
- DB Services Immobilien GmbH
- Land Rheinland-Pfalz
- Entwicklungsagentur Rheinland-Pfalz
- SPNV-Aufgabenträger
- Zweckverband Welterbe
- Kommunen
- Privateigentümer

