

Regional Thema



Dass zumindest die kleine Lösung für die Nordtangente nicht mehr aufzuhalten ist, zeigt sich derzeit am ehemaligen Ikea-Kreisel, der in eine Kreuzung mit Lichtsignalanlagen umgebaut wird.

Fotos: Reinhard Kallenbach

Die unendliche Geschichte der Nordtangente

Verkehr Pläne für Entlastungsstraßen reichen bis in 40er-Jahre – Brückenreste bei Bubenheim zeugen von großen Vorhaben

Koblenz. Die Arbeiten an der Koblenzer Nordtangente laufen, eine schier unendliche Geschichte wird allmählich zu Ende geführt. Doch es gibt auch Kritik, weil es eben nicht der große Wurf ist, sondern nur eine kleine Lösung, die für den Stadtteil Rübenach keine Entlastung bringen wird – vorerst. Dabei reichen die Entwicklungen mehrere Jahrzehnte zurück.

Die Planungsgeschichte für die Nordtangente beginnt offiziell im Juni 1959. Damals gab es im Stadtrat erste Überlegungen zum Bau einer Umgehungsstraße für den Stadtteil Metternich. Doch streng genommen sind die großen Tangenten am Rande des Koblenzer Stadtgebietes bereits zu Kriegszeiten angedacht worden.

Bereits 1940 präsentierte die Stadtverwaltung einen Generalverkehrsplan, der die spätere Entwicklung vorwegnahm – auch wenn die damaligen Visionen wenig mit dem zu tun haben, was später ausgeführt wurde. Die Details der damaligen Planungen kann man im Stadtarchiv Koblenz erkunden. Aber: Der Generalverkehrsplan

zeigt eine Umgehungsstraße für Bubenheim und Rübenach, die in der Nähe des Bubenheimer Bergs über einen Kreisel an die alte Reichsstraße 9 angebunden war und weiter in Richtung Rhein führte. Das Projekt war keine Umgehung im heutigen Sinne, sondern ein Teilstück der neuen Reichsautobahn, die in Eifel und Westerwald bis 1942 erste Konturen annahm. Vollerendet wurde das Werk nie, die Reste einer unvollendeten Brücke am Bubenheimer Ortsausgang zeugen von den einst ehrgeizigen Plänen.

Trassenführung geändert

Nach dem Krieg stand zunächst der Ausbau der neuen Autobahn 48 im Vordergrund. Sie wurde bereits in den 50er-Jahren in Angriff genommen und etappenweise ausgebaut. Die Trassenführung wurde modifiziert, bereits begonnene Brücken passten nicht mehr. Denn es ging nun vor allem um die Anbindung von Koblenz und Umgehung an die überregionalen Straßen, eine Umgehung für Bubenheim und Rübenach

war jedoch nicht vorgesehen. Im Mittelpunkt der Debatte stand seit 1961 vorerst nur die Entlastung des Nachbarstadtteils Metternich.

Erst mit der Beschlussfassung über den Bebauungsplan „Nordumgehung Metternich“ Teilabschnitt zwischen Johannesstraße und der B 9 im Juni 1979 wurde auch die Forderung nach einer Umgehung der Nachbarstadtteile laut. Denn mit den neuen Industrie- und Gewerbegebieten war auch das Verkehrsaufkommen gestiegen.

Interessant ist die Frage, warum die Historie des Generalverkehrsplans so weit zurückreicht. Die Antwort findet sich im Aufbauplan, an dem die Stadtverwaltung bereits 1945 arbeitete. Die betreffenden Akten erinnern an die Tatsache, dass Koblenz 1937 zum Wohnsiedlungsgebiet erklärt wurde. In diesem Kontext stehen auch die Ein-

gemeindungen im selben Jahr, bei denen auch die Stadt Ehrenbreitstein ihre Selbstständigkeit verlor.

Hintergrund: Die Eingemeindungen

Koblenz wuchs beträchtlich, die neuen Flächen mussten angebunden werden. Und so berücksichtigte der Generalverkehrsplan nicht nur die Verhältnisse in der Innenstadt, sondern auch vorhandene und zu bauende Stadtteilverbindungsstraßen auf der rechten Rheinseite.

Der Aufbauplan von 1948 enthielt neben faszinierenden Entwürfen für einen städtebaulichen Neuanfang auch eine komplette Aufstellung der vorhandenen Straßen. Ergebnis: Die autogerechte Stadt, die in der ganzen Bundesrepublik postuliert wurde, nahm auch in Koblenz Konturen an – inklusive aller negativen Folgen, die in der

Innenstadt auch noch heute deutlich zu spüren sind. Noch deutlicher zu spüren war der Wandel im ländlichen Raum, vor allem aber in den neu eingemeindeten Stadtteilen.

„Darf Rübenach, bedingt durch die vorgesehenen Bebauungspläne, eine sogenannte Schlafstadt werden?“, fragte Werner Reif in der Festschrift zum 1200. Geburtstag des Stadtteils 1975. Das Ende der dörflichen Strukturen hatte sich damals schon längst abgezeichnet – mit allen Vor- und Nachteilen. Zwar sind die meisten infrastrukturellen Probleme inzwischen gelöst, doch ist und bleibt die Verkehrsüberlastung eine zentrale Herausforderung.

Ebenfalls ins Jahr 1975 fällt der neue Generalverkehrsplan, den die Arbeitsgemeinschaft „Mittelrhein-Koblenz“ vorlegte, hinter der mehrere Ingenieurbüros standen, darunter auch die Kocks Consult GmbH. Insgesamt drei Jahre hatten die Analysten für ihre Bestandsaufnahme und ihre Planungsvarianten benötigt. Kein Wunder: Hatte

das Oberzentrum Koblenz schon damals einen Einzugsbereich von 1,2 Millionen Personen und stellte bei 119 200 Einwohnern rund 72 300 Arbeitsplätze bereit – Tendenz steigend.

Großprojekte fixiert

Im Generalverkehrsplan wurden alle Großprojekte fixiert, die zur Bewältigung des enormen Verkehrsaufkommens auf den Weg gebracht werden mussten, darunter zum Beispiel die Südtangente und die Stadtdurchfahrt der B 9. Nicht vergessen sollte man, dass sich damals vom Flaschenhals an der Pfaffendorfer Brücke bis zur Hofstraße in Ehrenbreitstein in Spitzenzeiten regelrechte Verkehrsdramen abspielten. Es dauerte bis zum Ende der 90er-Jahre, bis diese vorrangigen Probleme mit millionenschweren Investitionen von Bund, Land und Kommune gelöst wurden. Dies alles hatte Vorrang. Es kommt nicht von ungefähr, dass von der Veröffentlichung des Generalverkehrsplans bis zum ersten Spatenstich für die Nordtangente 40 Jahre vergangen sollten. Reinhard Kallenbach



Chronik

Rückblende vom Spatenstich bis zum Startschuss: Eine Geschichte voller Debatten und unerfüllter Träume in Bubenheim und Rübenach

2016

4. April: Der Startschuss fällt. Baubeginn am Knotenpunkt an der Einmündung K 12/„An der Römervilla“ im Gewerbepark Bubenheim.
4. Januar (RZ): Kleingärtner mussten bereits im Oktober die im Baubereich liegende Anlage „Weingarten“ räumen. Ersatzparzellen stehen bis dahin aber noch nicht zur Verfügung.

2015

Oktober: Mit der Einrichtung von Baustreifen beginnen erste Arbeiten an der Nordtangente.
21. September: FBG und Grüne fordern Nachbesserungen der Planung (unter anderem Radwege). Der Rat verweist die Einwendungen in die Ausschüsse.

2014

23. Mai: Der Koblenzer Stadtrat macht einstimmig den Weg für die Planung des ersten Bauabschnitts frei. Das Votum ermöglicht auch den Einsatz außerplanmäßiger Mittel.

7. März: Der erste Bauabschnitt der Nordtangente wird doch eine Nummer größer ausfallen als ursprünglich geplant. Das geben Infrastrukturminister Roger Lewentz und Oberbürgermeister Joachim Hofmann-Göttig bekannt. Die Gesamtkosten für die rund 1,6 Kilometer lange Strecke der zunächst zweistreifigen Nord-Süd-

Verbindung werden auf rund 6,5 Millionen Euro geschätzt.

24. Februar: Der Landesbetrieb Mobilität gibt bekannt, dass das Konzept der Nordtangente steht. Nun geht es in die Detailplanung. Das Gesamtprojekt ist mit 43 Millionen Euro veranschlagt.
13. Januar: Der Landtag gibt Mittel für den Bau frei. Die Planung der Nordtangente läuft. Der erste Bauabschnitt soll 4,5 Millionen Euro kosten.

2013

3. November: Der Stadtrat ebnet einstimmig den Weg dafür, dass der Bau wohl 2014 beginnen kann – wenn im Dezember auch der Landtag zustimmt.
9. September: Demonstration von Metternicher und Rübenacher Bürgerinitiativen pro Nordtangente. Die Teilnehmer fordern Taten.
28. August: Verkehrsminister Roger Lewentz bestätigt, die Nordtangente im Entwurf des Straßenbauprogramms 2014/2015 zu platzieren.

2011

15. Februar: Die Nordtangente („L 52 neu“) ist nicht im Landesetat 2011 eingeplant. Das Wirtschaftsministerium begründet dies mit einem finanziellen Engpass.

2010

17. September: Der Stadtrat

stimmt einstimmig dem Bau der Nordtangente in mehreren Etappen zu. Zuvor, am 9. September, hatte sich die Koblenzer SPD für eine „kleine Lösung“ starkgemacht.

2009

15. Juni: Das Verwaltungsgericht Koblenz weist die Klage einer Koblenzerin gegen das 40-Millionen-Projekt Nordtangente ab. Die Klägerin wollte geplante Ausgleichsmaßnahmen auf ihren Grundstücken in Rübenach verhindern.

12. Januar: Die Stadt Rhens klagt gegen den Planfeststellungsbeschluss für den Bau der „L 52 neu“. Sie und die VG Rhens sehen sich von dem Vorhaben betroffen, da eine der vorgesehenen Ausgleichsflächen genau dort liegt, wo Rhens ein Gewerbegebiet plant.

2008

21. Oktober: Der LBM erlässt den Planfeststellungsbeschluss für das Bauvorhaben „L 52 neu“.

2007

11. Mai: Der Stadtrat stellt die Weichen für eine Anbindung der Bundesstraße 416 an die geplante Nordtangente („L 52 neu“). Er votierte einstimmig für den Aufstellungsbeschluss zu einer Änderung des Bebauungsplans 117, „Straßendurchbruch Metternich“.

2006

11. Oktober: Bei einem Ortstermin macht Wirtschaftsminister Hendrik Hering keine Hoffnungen auf eine

baldische Realisierung der Nordtangente.

2004

Mai: Einleitung des Planfeststellungsverfahrens, um Baurecht für das 40-Millionen-Euro-Projekt zu bekommen.

2002

17. Dezember: Der Koblenzer Stadtrat stimmt nach hitziger Debatte um Rübenacher Ausgleichsflächen mit einer Gegenstimme für die von den Behörden vorgelegten Pläne.

9. Dezember: Der Ortsbeirat Rübenach streitet um Ausgleichsflächen im Bereich Bubenheimer Bach.

2001

23. September: Keine frohe Botschaft zur Nordumgehung vom Baudezernenten. Auf einer Bürgerversammlung in Metternich sagt Martin Prumm: „Planfeststellungsverfahren 2002, Baubeginn circa 2005, Fertigstellung, wenn alles gut läuft, 2008 oder 2009“.

2000

10. April: 45-Millionen-Mark-Spatenstich für den Umbau des Bubenheimer Kreisels (B 9) zum Superkreisel. Hier soll die Nordtangente angebunden werden.



Ausschnitt aus dem Generalverkehrsplan von 1940, der heute im Stadtarchiv Koblenz einsehbar ist. Auffällig: die einfache Kreisellösung zur Anbindung der alten Reichsstraße 9 an die geplante Autobahn.

Zusammenstellung: RZ-Archiv/ fwg