



# Unterrichtungsvorlage

Vorlage: UV/0282/2022		Datum: 02.09.2022	
<b>Dezernat 4</b>			
Verfasser:	66-Tiefbauamt	Az.: 66.20.10/TUR	
<b>Betreff:</b> <b>Bahnbauwerk Chlodwigstraße</b>			
Gremienweg:			
20.09.2022	Ausschuss für Stadtentwicklung und Mobilität	<input type="checkbox"/> einstimmig <input type="checkbox"/> abgelehnt <input type="checkbox"/> verwiesen	<input type="checkbox"/> mehrheitl. Kenntnis <input type="checkbox"/> vertagt
	TOP	<input type="checkbox"/> öffentlich	<input type="checkbox"/> ohne BE abgesetzt <input type="checkbox"/> geändert
		<input type="checkbox"/> Enthaltungen	<input type="checkbox"/> Gegenstimmen

## Unterrichtung:

Die DB Netz AG plant eine Erneuerung der Eisenbahnüberführung (EÜ) Chlodwigstraße. Diese wird als 1 zu 1 Erneuerung geplant. Die DB Netz AG hat die Stadt Koblenz angefragt, ob Änderungen aus städtischer Sicht erforderlich werden.

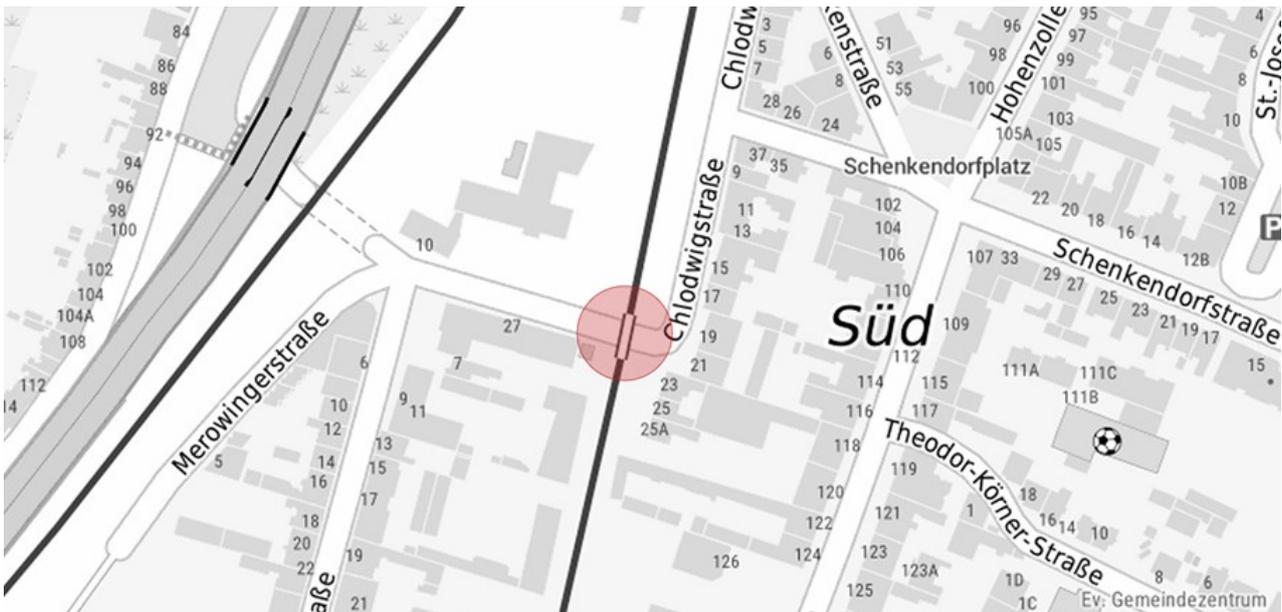


Abb. 1: Planausschnitt

Quelle: Geoportal Koblenz

Die Fahrbahnbreite unter der Brücke beträgt 7,00 m. die Gehwegbreite beträgt zur Bahnhofseite (Nordseite) 1,85 m Zur Südseite 1,05 m. Die Durchfahrtshöhe ist auf 4,00 m begrenzt. Durch die Lage hinter einer 90° Kurve wird die Gegenfahrbahn durch Busse geringfügig mit in Anspruch genommen, sodass die Begegnung Bus-PKW auch heute schon nicht in allen Bereichen gewährleistet werden kann. Durch die ausreichenden Sichtverhältnisse stellt dies allerdings im Bestand kein Problem dar. Unfallhäufungsstellen sind keine bekannt.

## ÖPNV:

Die Unterführung muss von der Linie 670 sowie von koveb-Bussen, die vom Bahnhof zu den Werkstätten und Betriebseinrichtungen in der Schützenstraße fahren, durchquert werden. Probleme im Betrieb der koveb sind nicht bekannt.

### Radverkehr:

Die Route Frankenstraße/Chlodwigstraße/Schützenstraße/Laubach bildet eine weitere Nord-Süd-Verbindung bzw. Ergänzung zu den Hauptachsen Hohenzollernstraße, Südallee und Mainzer Straße. Auch in Ost-West-Richtung ist die Chlodwigstraße zusammen mit der Römerstraße Teil einer wichtigen Querverbindung zwischen Hohenzollernstraße (Südstadt) und Beatusstraße/Simmerner Straße (Karthause, Goldgrube, Rauental). Aufgrund der vorhandenen Unterführungen (Bahn und B9) ist eine zügige und gefahrlose Querung dieser Verkehrsachsen möglich.

Im Bestand fährt der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Die Führung des Radfahrers im Mischverkehr entspricht der vom Regelwerk (ERA, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) vorgeschlagenen Führungsform. Somit ist die Mischverkehrsführung auch zukünftig weiter vorgesehen.

Die Stellungnahme ist mit dem Radverkehrsbeauftragten abgestimmt.

### Fußverkehr:

Die vorhandenen Gehwegbreiten von 1,85 m bzw. 1,05 m im Bereich des Brückenbauwerks sind nicht optimal, aber nutzbar. Es handelt sich um eine punktuelle Engstelle. Der südliche Gehweg soll auf 1,50 m verbreitert, die Fahrbahn somit auf 6,50 m reduziert werden. Diese Umbaumaßnahmen werden im Nachgang zu den Baumaßnahmen der Deutschen Bahn durchgeführt und führen zu keiner Kostenbeteiligung am Bahnbauwerk.

Aus den v. g. Gründen beabsichtigt die Stadtverwaltung der DB Netz AG zurückzumelden, dass aus städtischer Sicht kein Bedarf für Veränderungen am Bauwerk besteht.

Eine Verbreiterung des Brückenbauwerks ist aus verkehrsplanerischer Sicht nicht erforderlich und stünde zudem in keinem Verhältnis zu dem für die Stadt entstehenden Kosten. Bei einem Aufweitungsverlangen der Stadt entstünden für diese Kosten nach dem EKrG, die proportional zu den höheren Konstruktionskosten der DB-ÜFG wären und damit für die Stadt eine erhebliche finanzielle Belastung darstellen könnten.

### **Auswirkungen auf den Klimaschutz:**

keine