

# Stadt Koblenz

## Ausbau Rad- und Gehweg Koblenz-Moselweiß

### Erläuterungen und Kostenermittlung

Bearbeitet im Auftrag der Stadt Koblenz

---

Projekt-Nr.: 1551 Stand: 03.09.2025

Ingenieurbüro Klabautschke / Moselufer 48 / 56073 Koblenz  
Telefon +49 261 95225900 / [info@klabautschke.eu](mailto:info@klabautschke.eu) / [www.klabautschke.eu](http://www.klabautschke.eu)



## Inhaltsverzeichnis

1.	Vorbemerkungen.....	3
2.	Bestandssituation.....	4
2.1	Bewertung Baumbestand.....	4
3.	Entwurf .....	5
3.1	Planungsvarianten Bauabschnitte 1 und 2 .....	5
3.2	Bauabschnitt 3.....	5
4.	Kosten .....	7
5.	Realisierung.....	7

## 1. Vorbemerkungen

Die Stadt Koblenz beabsichtigt, den bestehenden Rad- und Gehweg, von der Gülser Brücke bis zur Peter-Klößner-Straße, auf einer Gesamtlänge von rund 2250 m, auf eine Rad-Gehweg-Breite von 3,50 m zu verbreitern.

Aufgrund des dichten Baumbestandes entlang der gesamten Trasse sind, zur Erzielung des Planungsziels, zwei Planungsvarianten, mit und ohne Baumfällung, entwickelt worden.

Die gesamte Ausbaustrecke ist bereits auf der Ebene der Entwicklungsstudie in 3 Bauabschnitte aufgeteilt worden, die sich in folgenden Ausbaulängen aufgliedern:

Bauabschnitt 1 - Gülser Brücke bis Niedergasse: rd. 680 m

Bauabschnitt 2 - Niedergasse bis historisches Gebäude Kemperhof: rd. 730 m

Bauabschnitt 3 - Kurt-Schumacher-Brücke bis Peter-Klößner-Straße: rd. 840 m

## 2. Bestandssituation

In den Bauabschnitten 1 und 2 ist der vorhandene Rad- und Gehweg bituminös befestigt und, soweit in der Örtlichkeit erkennbar, mit einem Tiefbordstein eingefasst. Die Ausbaubreiten liegen zwischen 2,30 m und 2,50 m. Die Schwarzdecke selbst weist, insbesondere im Bereich der Altbaumbestände, Rissbildungen durch Wurzeldruck auf. In Teilbereichen ist der bituminöse Belag zugunsten der Altbaumbestände partiell entfernt und mit einer wassergebundenen Oberfläche ausgebildet.

Der Rad- und Gehweg verläuft in den überwiegenden Bereichen in einem Abstand von 2,00 m bis 2,50 m parallel zur B9 (Moselufer). In diesem Grünstreifen, zwischen Bundesstraße und Radweg stehen die Altbäume, insbesondere die Platanen. Ab Haus-Nr. 31 reduziert sich dieser Grünstreifen auf 2,00 m, der sich, insbesondere ab dem Einmündungsbereich Kemperhofweg, in Teilbereichen auf 1,50 m reduziert.

Vom Ausbauende des Bauabschnittes 2 bis zum Beginn des Bauabschnittes 3 (Rad- und Gehwegetrasse im Bereich Kurt-Schumacher-Brücke) ist der Rad- und Gehweg bereits in einer Breite von 3,00 m in Pflasterbauweise hergestellt und soll nicht verändert werden. Der Bauabschnitt 3, beginnend ab der nördlichen Auf- und Abfahrt zur Kurt-Schumacher-Brücke ist in seiner Gesamtlänge in einer Breite von rd. 3,00 m mit Betonpflaster unterschiedlicher Ausprägung befestigt. Im Bereich des Koblenzer Ruderclubs reduziert sich die Ausbaubreite, bedingt durch die angrenzende Böschung Richtung Mosel, auf ca. 2,80 m. Die Wendeanlage der Rautentalshöhe unterbricht den Pflasterverlauf des Rad- und Gehweges, der Wendekreis des Wendehammers ist mit Rundbordsteinen eingefasst, die bis an die Außenkante des Rad- und Gehweges zur Moselseite hin verlaufen. Die Wendefläche selbst ist mit Natursteinpflaster befestigt, die Zufahrtsmöglichkeit auf den Rad- und Gehweg wird durch platzierte Poller sowie Natursteinquader im Randbereich der Wendeanlage verhindert.

### 2.1 Bewertung Baumbestand

Im November 2024 ist der Baumbestand in den Bauabschnitten 1 und 2 hinsichtlich seines Erhaltungszustandes vom Eigenbetrieb 67 der Stadt Koblenz bewertet und kartiert worden. Überalterungen waren bei den Pappeln festzustellen, bei den Linden, den Erlen und auch einigen Ahorn waren nicht unerhebliche Trockenschäden in den Kronen der Bäume festzustellen.

### 3. Entwurf

#### 3.1 Planungsvarianten Bauabschnitte 1 und 2

##### Planungsvariante 1

Die Variante 1 folgt der Zielvorgabe, den bestehenden Rad- und Gehweg auf eine Regelbreite von 3,50 m auszubauen. Für die Bauabschnitte 1 und 2 ist dies, insbesondere im Bereich der Bestandsbäume nur mit Wurzelbrücken vorgesehen, die es ermöglichen, die Ausbaubreite von 3,50 m zu realisieren. Die Wurzelbrücke setzt sich dabei aus einer Stahlrahmen-Konstruktion zusammen, die auf Schraubfundamenten gelagert ist. Die Rahmen-Konstruktion kann dann problemlos überpflastert werden. Die angebotenen Systeme können dabei auf die erforderlichen Nutzlasten hin ausgelegt werden. In der Vorplanung wurde hier von einer Befahrung mit Fahrzeugen bis 7,5 t ausgegangen.

Das Wurzelbrücken-System ist in der Planungsvariante überall dort vorgesehen, wo der dichte Baumbestand und auch ein fehlender Raum für eine Aufweitung auf 3,00 m nicht gegeben ist.

##### Planungsvariante 2

Dieser Planungsansatz geht davon aus, die Ausbaubreite nicht durchgängig auf 3,50 m auszulegen, sondern, unter Berücksichtigung von linearen Wurzelbrücken im Bereich der Bäume und Winkelstützelementen zur Mosel hin, einen Bestandsausbau in einer Breite von mindestens 2,50 m zu realisieren. Weiterhin ist in dieser Planungsvariante berücksichtigt, dass bestimmte Bäume im Trassenverlauf kurz- und mittelfristig entfallen und somit Raum für eine veränderte Trassenführung entsteht. Das Wurzelbrücken-System der Variante 1 soll dabei nur noch dort zum Einsatz gelangen, wo ein Standardausbau mit linearen Wurzelbrücken und Winkelementen zur Mosel hin nicht umgesetzt werden kann.

Die Unterschreitung der gewünschten Regelbaubreite von 3,50 m erfolgt vornehmlich im Bauabschnitt 1 auf den ersten 150 m der Ausbaustrecke. In den überwiegenden Bereichen kann eine Regelbreite von 3,50 m realisiert werden.

#### 3.2 Bauabschnitt 3

Für den Bauabschnitt 3 gibt es eine Ausbauvariante, die eine durchgängige Verbreiterung des Rad- und Gehweges auf 3,50 m vorsieht.

Am Ausbauanfang des Bauabschnittes 3, im Bereich Kurt-Schumacher-Brücke, existieren im Bestand zum einen der Rad- und Gehweg entlang der Mosel und zum anderen ein Gehweg parallel zur Bundesstraße. Hier besteht die Möglichkeit, Flächenentsiegelung vorzunehmen und den Entsiegelungsanteil der Grünanlage und Raumgestaltung zuzuführen.

Weiterhin ist in der Planung vorgesehen, den Wendepunkt in der Straße „Rauentalshöhe“ zu verändern und hier ein Wende-T einzuplanen. Dies schafft den Vorteil, dass der Wendevorgang nicht mehr die Rad- und Gehwegetrasse berührt und die-

ser durchgängig gestaltet werden kann. Mit der Neuordnung der Wendeanlage wird in diesem Punkt auch geringfügig in den Baumbestand eingegriffen. Die gewünschte Trassenbreite von 3,50 m kann im überwiegenden Bereich des Bauabschnittes 3, durch Verbreiterung in Richtung Mosel, umgesetzt werden. Dabei wird in Teilbereichen der Robinien-Baumbestand an der Moselseite hin tangiert.

#### 4. Kosten

Für jeden Bauabschnitt sind die zu erwartenden Baukosten wie folgt abgeschätzt worden.

Für die Variante 1 ergeben sich Baukosten von rund 5.600.000,00 € **brutto**.

Die Kosten für die Variante 2 sind mit rund 3.750.000,00 € **brutto** ermittelt.

In der nachfolgenden Tabelle sind die Kosten für die 3 Bauabschnitte aufgelistet. Ebenso sind hier die Anzahl der Fällungen im jeweiligen Abschnitt und die Neupflanzung von Bäumen mit dargestellt.

	Variante 1	Variante 2		Anzahl	Anzahl
	ohne Baumfällungen	mit Baumfällungen	Differenz	Baumfällung	Neupflanzung
Bauabschnitt 1	1.874.000,00 €	1.202.000,00 €	672.000,00 €	13	16
Bauabschnitt 2	1.972.950,00 €	1.166.150,00 €	806.800,00 €	21	5
Bauabschnitt 3	855.000,00 €	788.450,00 €	66.550,00 €	3	8
Summe netto	4.701.950,00 €	3.156.600,00 €	1.545.350,00 €	37	29
19% Mwst.	893.370,50 €	599.754,00 €	293.616,50 €		
Summe brutto	5.595.320,50 €	3.756.354,00 €	1.838.966,50 €		
Anmerkung:	reine Baukosten ohne Baunebenkosten				

Die Baukostendifferenz zwischen der Ausbauvariante 1 und 2 beläuft sich auf rd 1.840.000,00 € **brutto**.

#### 5. Realisierung

Die Stadt Koblenz plant die Durchführung der Baumaßnahme abschnittsweise mit dem Ziel der Fertigstellung zur BUGA 2029.

Koblenz, den 03.09.2025



Dipl.-Ing. Alfred Klabautschke