



Beschlussvorlage

Vorlage: BV/0552/2026					Datum: 31.08.2026				
Dezernat 4									
Verfasser:		66-Tiefbauamt				Az.: 66.20.10/Tur			
Betreff: bahnparalleler Weg Rauental (Geh- und Radwegebrücke Rauental-Goldgrube)									
Gremienweg:									
12.11.2026	Stadtrat		einstimmig		mehrheitl.		ohne BE		
			abgelehnt		Kenntnis		abgesetzt		
			verwiesen		vertagt		geändert		
			Enthaltungen			Gegenstimmen			
TOP		öffentlich							
02.11.2026	Haupt- und Finanzausschuss		einstimmig		mehrheitl.		ohne BE		
			abgelehnt		Kenntnis		abgesetzt		
			verwiesen		vertagt		geändert		
			Enthaltungen			Gegenstimmen			
TOP		öffentlich							
22.09.2026	Ausschuss für Stadtentwicklung und Mobilität		einstimmig		mehrheitl.		ohne BE		
			abgelehnt		Kenntnis		abgesetzt		
			verwiesen		vertagt		geändert		
			Enthaltungen			Gegenstimmen			
TOP		öffentlich							

Beschlussentwurf:

Der Stadtrat beschließt den Bau des bahnparallelen Wegs gem. Übersichtslageplan Nr. 02.21_LP5_05.00_2026-06-22 und beauftragt die Verwaltung mit der Umsetzung der Maßnahme.

Begründung:

Am 13.12.2024 wurde seitens des Koblenzer Stadtrates der Neubau der Brücke Rauental-Goldgrube beschlossen.

Grundlage und Netzfunktion

Als Teilmaßnahme des geförderten Gesamtprojektes „Radbrücke plus“ wurde ein bahnbegleitender kombinierter Fuß- und Radweg geplant. Die Planung erfolgt auf Grundlage des Bebauungsplans 65a. Der Weg dient der Erreichbarkeit der neuen Brücke auf Rauentaler Seite und bildet gleichzeitig eine Kfz-freie Alternative zur Koblenzer / Moselweißer Straße mit Anschlüssen an die Behringstraße/ Hoevelstraße im Osten und Heiligenweg im Westen. Der Weg versteht sich als spezifisches Netzelement der Ost-West-Radroute (die zusammen mit der Nord-Süd-Radroute als wichtigste Radkorridore für den Alltagsradverkehr gelten).

Über diesen Weg wird zukünftig auch der Bahnhaltepunkt „Verwaltungszentrum“ zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar. Querverbindungen zur Koblenzer Straße sind vorhanden und gewährleisten die Anbindung der umliegenden Ziele im Verwaltungszentrum, Nahversorgungseinrichtungen, Geschäfte etc.

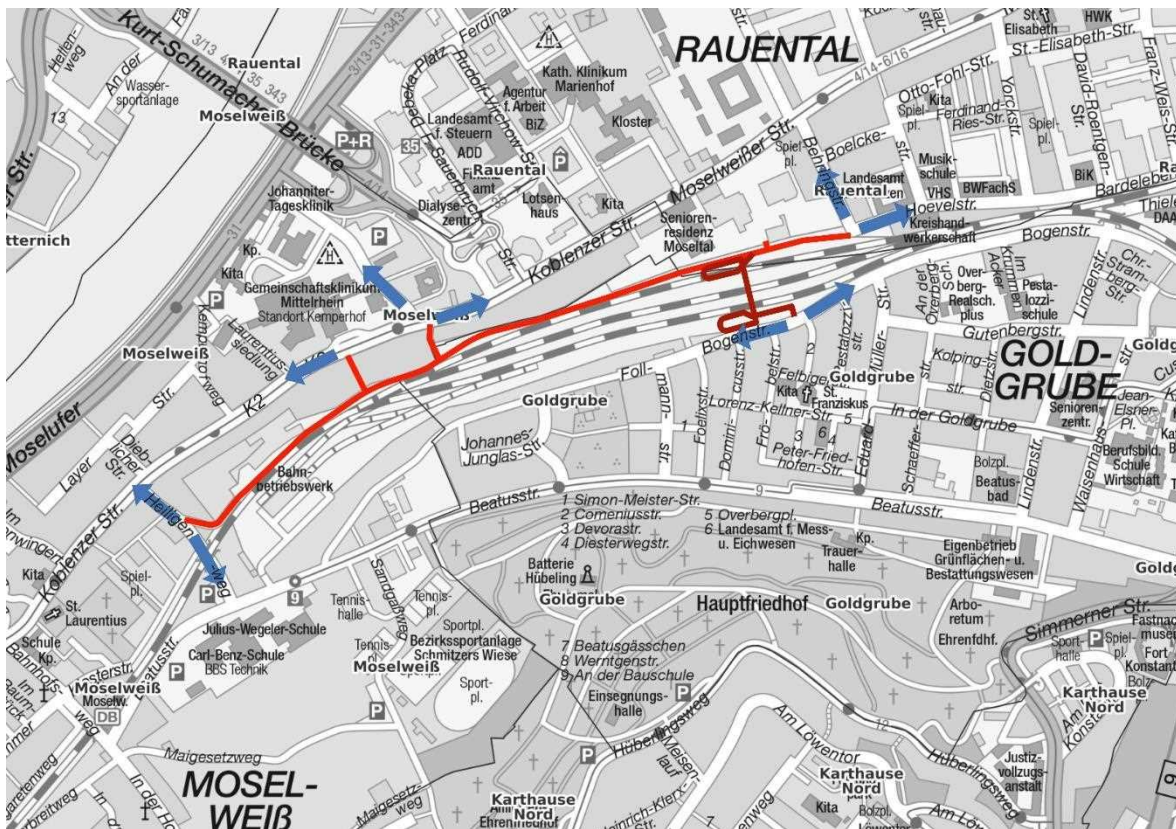


Bild 1: Übersichtsplan; Quelle: Geoportal Koblenz, bearbeitet

Für den Fuß- und Radverkehr aus Richtung Kurt-Schumacher-Brücke sowie Moselweiß Ost kommend schafft der bahnparallele Weg somit eine autofreie und grüne Alternative zum vorgenannten Straßenzug. Dieses Ergänzungsangebot erschließt zusätzliche Radverkehrspotentiale, die insbesondere die Kfz-geprägte Koblenzer Straße meiden wollen.

Die geplanten Querspangen zur Koblenzer Straße, u.a. beim städtischen Großklinikum Kemperhof, welches in den nächsten Jahren einen enormen Ausbau erfahren soll, verstärken die Erschließungs- und Verbindungsfunktionen für den Fuß- und den Radverkehr zusätzlich, stellen aber keinen Ersatz für den westlichen Teilabschnitt in Richtung Heiligenweg dar. Dieser kann sogar besonders kostengünstig bereitgestellt werden, weil er überwiegend auf ohnehin vorhandenen Verkehrsflächen verläuft (z.T. öffentliche Straße an der Einmündung Heiligenweg, dazwischen Privatweg, dessen Mitbenutzbarkeit durch die Allgemeinheit über ein im Grundbuch eingetragenes Wegerecht gesichert ist). Die zu beschließende und auf dem Übersichtsplan dargestellte Strecke endet daher an dem Privatgrundstück am westlichen Ausbauende.

Ein weiterer Anschluss an die Koblenzer Straße erfolgt zwischen den Hausnummern 130 und 132. Hier wird ein noch vorhandener Teil der ehemaligen, nicht mehr genutzten Bahnunterführung abgebrochen und aufgefüllt, um einen kontinuierlichen Anstieg von der Koblenzer Straße zum höherliegenden bahnparallelen Weg zu ermöglichen.

Auf Höhe des Aldis an der Moselweißer Straße soll eine Öffnung hergestellt werden, sodass eine direkte Erreichbarkeit von hinten ermöglicht wird.

Ausgestaltung des Weges

Der Weg wird durchgängig mit einer Breite von 3,50 m geplant, sodass eine konfliktarme Mischnutzung mit dem Fußverkehr möglich ist, da das Neubauvorhaben gleichermaßen auf die Förderung des Fußverkehrs abzielt. Diese Gruppe ist äußerst umwegempfindlich und reagiert auch sehr sensibel auf das wegebegleitende Umfeld. Durch die Lage abseits von längsfahrendem Autoverkehr sowie von Ein- und Ausfahrten steigt die Verkehrssicherheit und der Schutz vor Verkehrslärm und -staub. Die Netzverdichtung mit einer in attraktiver Umgebung verlaufenden und abkürzenden Infrastruktur wird daher – nicht zuletzt in Verbindung mit der neuen Bahnquerung –

eine deutliche Aufwertung auch dieser umwelt- und stadtverträglichsten Fortbewegungsart zur Folge haben.

Es ist eine durchgängige adaptive Beleuchtung des Weges geplant.

In Teilbereichen besteht durch die Bahn ein Geh- und Fahrrecht (zur Erreichbarkeit der dahinterliegenden Bahnflächen). Zudem muss die Möglichkeit gegeben sein, dass die Wegetrasse durch Unterhaltungsfahrzeuge befahren werden kann. Aus diesen Gründen wird die Bemessung des Oberbaus für Fahrbahnen gewählt und gemäß den Straßenbaudetails die Minstdicke des frostsicheren Oberbaus von 60 cm eingehalten.

Das anfallende Oberflächenwasser der befestigten Fläche wird in eine parallel verlaufende Muldenrigole dezentral entwässert.

Faunistische Besonderheiten

Zwischen den Stationen A49 und A85 befinden sich beidseits des Fuß- und Radweges bestehende bzw. geplante Habitate der Mauereidechse bzw. Schlingnatter, wodurch hier erhöhter Querungsbedarf der Reptilien besteht. Zur Vermeidung eines über das Allgemeine Lebensrisiko hinausgehenden Kollisionsrisikos ist daher eine dauerhafte, fest installierte Schutzanlage zu errichten. Diese besteht aus Querungshilfen (kleine Durchlässe unterhalb des Fuß-/Radweges) sowie einer Leitwand (Überkletterschutz), die verhindert, dass die kletterstarke Mauereidechse auf den Fuß-/Radweg gelangt.

Außerhalb dieses Bereichs wird für alle anderen Abschnitte von einem „allgemeinen Lebensrisiko“ und damit nicht von einem signifikant erhöhten Tötungsrisiko ausgegangen.

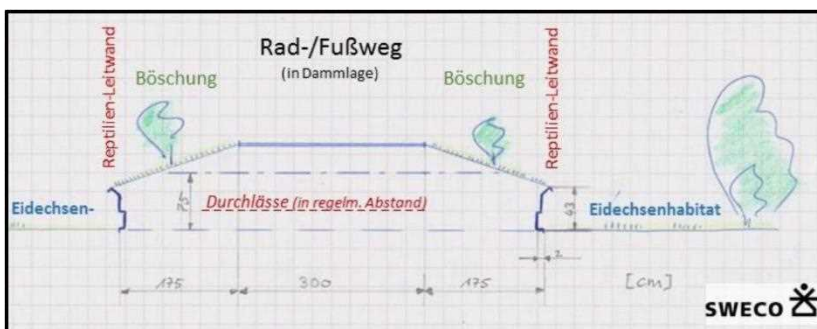


Bild 2: Prinzipskizze des aufgedammten Radweges mit beidseitigem Schutzzaun und Durchlass; Quelle: LAP, SWECO

Anlage/n:

Übersichtslageplan Nr. 02.21_LP5_05.00_2026-06-22

Formular VEP-Verträglichkeit

Finanzielle Auswirkungen:

Die Gesamtkosten für den bahnparallelen Fuß- und Radweg betragen rd. 2,3 Mio. Euro. Darin enthalten sind unter anderem Planungskosten, Baukosten, Kosten für Reptilienschutz und Kosten für die Beleuchtung.

Die Mittel sind im Projekt P663024 „Geh- und Radwegebrücke Rauental-Goldgrube“ eingeplant.

Der Ansatz im Basis-Haushaltsplan 2026 beträgt 7.512.100 Euro (Mittelfristplanung: 2027: 1,7 Mio. Euro, 2028: 400.000 Euro). Durch die extrem teure Bahnüberwachung (Sperrpausen und Bauen unter Verkehr) sowie der erforderlichen Naturschutzmaßnahmen (Umsiedlung von Mauereidechsen) wird der Ansatz im Nachtragshaushaltsplan 2026 auf 8,5 Mio. Euro erhöht. Es stehen somit ausreichende Mittel zur Verfügung.

Der Radverkehrsanteil der Maßnahme wird durch die Bundesmittel der Nationalen Klimaschutzinitiative gefördert (90 % der förderfähigen Kosten und davon 50 % für den Radverkehrsanteil). Für den Fußverkehrsanteil wurde im Rahmen des Förderprogramms

LVFGKom/LFAG-Stb ein Förderantrag beim Landesbetrieb Mobilität gestellt (Förderquote 65 % der förderfähigen Kosten nur Gehweganteil).

Die Herstellung des Fuß-/ und Radweges löst keine Beitragspflicht aus.

Auswirkungen auf den Klimaschutz:

Die Maßnahme steigert die Attraktivität des Fuß- und Radverkehrs und trägt dadurch zur Verlagerung von Kfz-Fahrten auf den Umweltverbund und somit zur Reduzierung von CO₂-Emissionen bei.

Historie:

Stadtrat 13.12.2024 (BV/0619/2024)