Stellungnahme
zum Vorhaben der Stadt Koblenz
„Moselweiß Moselufer - Ausbau Rad- und Gehweg“

Interessengemeinschaft Moselufer Moselweiß

Stand: 11.06.2026

https://moselufer.moselweiss.de

Inhalt

Bestandssituation und Anmerkungen zum Projekt 1

Kritik am Vorhaben der Stadt Koblenz
„Moselweiß Moselufer - Ausbau Rad- und Gehweg“

1. Zusammenfassung 2
2. Entscheidungsgrundlage für den Stadtratsbeschluss vom 07.11.2025 3
3. Bürgerpartizipationsprozess 4
4. Technische Standards 4
5. Belange des Fußverkehrs 5
6. Alternative Variante der Radwegführung 6
7. Baumfällungen und Uferausbau 6
8. Gesamtsituation im Stadtteil Koblenz-Moselweiß 8
9. Begründung des Vorhabens 9

Vision
für den Weg am Moselufer in den Stadtteilen Moselweiß und Rauental 10

Lösungsvorschläge zum Vorhaben der Stadt Koblenz
„Moselweiß Moselufer - Ausbau Rad- und Gehweg“ 11

Anlage 1

Bestandssituation und Anmerkungen zum Projekt

Der Moseluferweg in den Stadtteilen Rauental und Moselweiß

Der Moseluferweg und die dazugehörige Grünanlage sind ein wichtiges Naherholungsgebiet für die Stadtteile Moselweiß und Rauental mit insgesamt ca. 8500 Einwohnerinnen und Einwohnern. Für den Stadtteil Moselweiß ist das Moselufer die einzige große, allgemein zugängliche Grünfläche im Ortsteil. Der Weg wird täglich bis in den Abend von vielen verschiedenen Personengruppen als Gehweg und bisher weitgehend konfliktfrei auch von Radfahrern genutzt. Zu weiteren Nutzern der Grünanlage gehören Patienten des Klinikums Kemperhof, Angestellte des Verwaltungszentrums, die Kita/Hort Kemperhof. Darüber hinaus verläuft hier der Linksrheinische Jakobsweg von Köln nach Bingen (6. Etappe von Andernach nach Koblenz).

Der Abschnitt des Weges in Moselweiß ist einer der schönsten Gehwege in Koblenz, umsäumt von einer Allee aus Platanen, Linden, Eichen, Ahornen und Schwarzerlen. Die großen Bäume haben einen spürbaren Kühleffekt, der im Sommer als sehr angenehm erlebt wird und den Freizeitwert des Weges erhöht. Der Blick auf die Weinberge im Güls, auf die Schifffahrt, Wassersportler sowie Wasservögel tragen zum Parkcharakter der Grünanlage bei.

Das Moselufer zwischen der Gülser Brücke und der Mündung in den Rhein ist die Kulisse des Fauna-Flora-Habitat-Gebietes (FFH-Gebiet „Mosel“) und gehört somit zum Europäischen Schutzgebietsnetz Natura 2000.

Das Projekt „Moselweiß Moselufer - Ausbau Rad- und Gehweg“

Im Jahr 2023 wurde das Ingenieurbüro Klabautschke mit der Entwurfsplanung und Kostenberechnung für den Ausbau der Rad- und Fußwegverbindung am Moselufer in Koblenz-Moselweiß und -Rauental beauftragt. Diese wurden Ende Mai 2024 fertig gestellt. Am 07.11.2025 hat der Koblenzer Stadtrat der Entwurfsplanung der Ausbauvariante 2 zugestimmt, für die weniger Kosten als für Variante 1 kalkuliert wurden.

Die Entscheidung wird mit der schlechten Qualität des jetzigen Weges sowie einer zu erwartenden erheblichen Mehrnutzung durch die Inbetriebnahme der Geh- und Radverbindung zwischen der Gülser Brücke und Koblenz-Lay begründet (Beschlussvorlage BV/0490/2025/2).

Nach dem Stadtratbeschluss soll der Moseluferweg zwischen Peter-Klöckner-Str. und der Gülser Brücke (ca. 2,3 km) auf mindestens 2,50 m, sonst aber bis zur Regelbreite 3,50 m verbreitert und zu einem durchgehenden Geh- und Radweg ausgebaut werden. Nach dem Verkehrsentwicklungsplan Koblenz (VEP) und der Maßnahmenkarte der Stadt Koblenz „In Zukunft besser Radfahren“ soll die Strecke zu einer Rad-Hauptroute werden.

Bei der Strecke handelt es sich gegenwärtig um einen Geh- und Radweg (Stadtteil Rauental) und einen Gehweg mit dem Benutzungsrecht für den Radverkehr (Stadtteil Moselweiß).

Folgende **wichtige Veränderungen** der bestehenden Situation werden u.a. durch die Planung beabsichtigt:

- Bauabschnitt 1-2: Beim Abschnitt zwischen dem historischen Gebäude Kemperhof und der Gülser Brücke (ein schmaler Grünstreifen zw. der B 49 und dem Moselufer) soll der Weg verbreitert und an manchen Stellen bis an die Kante des Ufers geführt werden. Dabei sollen nach der vorliegenden Entwurfsplanung Stahlbetonbalken und Randsicherung mit L-Steinen zum Einsatz kommen. Der Weg soll einen neuen Belag erhalten. Mindestens 30 große Bäume sollen dem Ausbau des Weges weichen. Zudem würde eine Vielzahl von jungen Bäumen und Sträuchern entlang des Moselufers für den Ausbau gefällt werden, die nicht im Baumkataster der Stadt eingetragen sind.

- Bauabschnitt 3: Der Abschnitt des Weges zwischen dem Rhenania Ruderclub und der Kurt-Schumacher-Brücke soll vom Moselufer an die Schlachthofstraße verlegt werden. Dabei sollen mindestens zwei große Bäume gefällt werden.

Unsere Kritik am Vorhaben der Stadt Koblenz „Moselweiß Moselufer - Ausbau Rad- und Gehweg“

1. Zusammenfassung

Die Entscheidung des Stadtrats zum Ausbau des Weges wurde auf Grundlage eines ungenauen Gutachtens, ohne Betrachtung tatsächlicher Gegebenheiten und Folgen des Umbaus für alle Nutzer der Grünanlage und die Umwelt getroffen. Eine alternative Variante der Führung des Radverkehrs, die durch die Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO) 2024 möglich wird, wurde nicht betrachtet.

Die aktuelle Planung steht im Widerspruch zu wichtigen technischen Standards für Rad- und Fußverkehrsanlagen: Die prognostizierte erhebliche Mehrnutzung durch die Radfahrer (Rad-Hauptroute) ist nach einschlägigen Richtlinien nicht mit einem **gemeinsamen** Geh- und Radweg vereinbar. Die Belange und Ansprüche der Fußgänger an Sicherheit und Aufenthaltsqualität werden nicht ausreichend berücksichtigt.

Das Fällen von mehr als 30 großen Bäumen ist in Koblenz, einer ohnehin überhitzten Stadt, sehr kritisch zu sehen, vor allem, da in den kommenden Jahren mit starken weiteren Temperaturanstiegen zu rechnen ist. Auch sehen die meisten betroffenen Bäume, im gesamtstädtischen Vergleich, vital aus.

Der Eingriff in die Grünanlage zwischen dem historischen Gebäude Kemperhof und der Gülser Brücke würde zu einer deutlichen Verschlechterung der Gesamtsituation im Stadtteil Moselweiß führen, für den das Moselufer die einzige große, allgemein zugängliche Grünfläche im Ortsteil ist.

Nicht zuletzt wurden Bürgerinnen und Bürger der Stadt **nicht von Beginn an** in den Entscheidungsprozess einbezogen, was zur geringen Akzeptanz des Vorhabens und zum Misstrauen gegenüber der Politik und der Stadtverwaltung geführt hat.

2. Entscheidungsgrundlage für den Stadtratsbeschluss vom 07.11.2025

Dem Stadtratsbeschluss vom 7.11.2025 liegen die Beschlussvorlage (BV/0490/2025/2) der Stadt Koblenz und der Erläuterungsbericht „Ausbau Rad- und Gehweg Koblenz-Moselweiß“ des Ingenieurbüros Klabautschke (s. Stadtratssitzung, Ö12) zugrunde. Aus unserer Sicht enthalten diese Dokumente unzureichende und widersprüchliche Informationen (s. Anlage 1).
Wir vermissen eine grundlegende Bedarfsanalyse, Daten zur momentanen Nutzung der Grünanlage, alternative Varianten der Verkehrsführungen sowie eine Folgenabschätzung des Projektes für die Sicherheit und Aufenthaltsqualität von Fußgängern. Nach Auskunft des Baudezernenten Prof. Dr. Lukas lagen vor dem Stadtratsbeschluss keine fachlichen Baumgutachten vor und sind bis jetzt auch nicht vorhanden.

Das wirft die Frage auf, ob diese Unterlagen fachlich belastbar sind und den Anforderungen an eine fundierte Entscheidungsgrundlage für den Stadtratsbeschluss genügten.

Die Begriffe „Rad- und Gehweg“, „Geh- und Radweg“, „Radweg“ werden in der Beschlussvorlage des Stadtrates und dem Erläuterungsbericht des Ingenieurbüros nicht korrekt benutzt, obwohl die Bezeichnung einer Verkehrsanlage einem Verkehrszeichen zugeordnet und von grundlegender Bedeutung für deren Nutzungsform ist.

Die Stadt Koblenz beabsichtigt angeblich, den „bestehenden Rad- und Gehweg, von der Gülser Brücke bis zu Peter-Klöckner-Straße zu verbreitern“, aber bei keinem der Bauabschnitte handelt es sich zum heutigen Zeitpunkt um einen Rad- und Gehweg (Zeichen 241). Im Kapitel „Bestandssituation“ des Erläuterungsberichtes wird die Strecke zwischen dem historischen Gebäude Kemperhof und der Gülser Brücke als „Rad- und Gehweg“ bzw. als „Radweg“ dargestellt. Tatsächlich handelt es sich hier um einen „Gehweg“ (Zeichen 239) mit der Duldung von Radverkehr in eine Richtung („Radverkehr frei“, Zusatzzeichen 1022-10).

Auch der Titel des Projektes „Ausbau Rad- und Gehweg in Koblenz-Moselweiß“ ist irreführend. Die Bezeichnung „Rad- und Gehweg“ steht nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) für getrennte Rad- und Gehwege (Zeichen 241). Nach den bisherigen Informationen wird ein Rad- und Gehweg im aktuellen Projekt nicht geplant. Warum also diese Bezeichnung im Titel des Projektes und in den Plänen?

Wir erwarten als Bürgerinnen und Bürger dieser Stadt, dass der Stadtrat Koblenz seine Entscheidungen anhand vollständiger, faktisch-korrekter Informationen treffen kann.

3. Bürgerpartizipationsprozess

Die Grünanlage am Moselufer in den Stadtteilen Koblenz-Moselweiß und -Rauental ist ein bedeutsames Naherholungsgebiet über die Stadtteilgrenzen hinaus. Die Betroffenheit der Stadtbewohner ist daher sehr groß. Es wäre wünschenswert, diese frühzeitig in die Planung einzubeziehen.

Die Planungen zum Projekt laufen seit dem Jahr 2023. Ende Mai 2024 wurden die Entwurfsplanung und Kostenberechnungen für zwei Varianten fertig gestellt. Im September 2025 wurde die Verwaltung beauftragt, einen Förderantrag bei einem geeigneten Fördergeber zu stellen. Schließlich hat der Stadtrat die Entwurfsplanung der kostengünstigeren Ausbauvariante 2 in November 2025 beschlossen. **Bei keinem** dieser Meilensteine wurden die Bürger in die Projektplanung einbezogen.

Die erste Pressemitteilung der Stadt zum Vorhaben gab es erst am 5. März 2026 nach öffentlichem Druck. Die Informationsangebote der StVw (vier Begehungen mit begrenzter Teilnehmerzahl) sind zwar ein Schritt in die richtige Richtung, können aber kein echtes Beteiligungsangebot ersetzen.

Wir wünschen uns eine informelle, dialogorientierte Bürgerbeteiligung spätestens im Herbst 2026 (s. Lösungsvorschläge).

4. Technische Standards

Nach dem Beschluss des Stadtrates vom 07.11.2025 soll der Radverkehr auf der Projektstrecke gemeinsam mit dem Fußgängerverkehr geführt werden: „*Der Stadtrat beschließt…den Geh- und Radweg am Moselufer von der Gülser Moselbrücke bis zur Peter-Klöckner-Straße nach Variante 2) weiter zu verfolgen.*“ (Hinweis: Auf einem gemeinsamen „Geh- und Radweg“ mit Verkehrszeichen 240 haben Gehende und Radfahrende gleiche Rechte und nutzen die selbe Fläche, für Radfahrer sind solche Wege benutzungspflichtig).

Nach dem Verkehrsentwicklungsplan Koblenz 2030 (VEP, Abbildung 40) und der Maßnahmenkarte der Stadt Koblenz „In Zukunft besser Radfahren“ (Maßnahmenkarte Radentscheid vom 15.11.2024) handelt es sich bei der Projektstrecke gleichzeitig um eine Rad-Hauptroute. Damit steht die aktuelle Planung im Widerspruch zu den technischen Regelwerken „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)“ und „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)“, denn diese schließen die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr für die Hauptrouten des Radverkehrs eindeutig aus.

Korrekt, und den technischen Regelwerken entsprechend, käme für die Projektstrecke nur ein getrennter Radweg mit parallelem Fußweg in Frage (dazu müsste es aber ausreichend Platz geben) oder die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn bei Tempo 30 (s. Punkt 6).

5. Belange des Fußverkehrs

Der Stadtratsbeschluss vom 7.11.2025 ist in erster Linie auf die Bedürfnisse der Radfahrer ausgerichtet. Die Gefährdung des Fußverkehrs durch die starke Zunahme des Radverkehrs auf dem gemeinsamen Weg sowie die Verschlechterung der Aufenthaltsqualität durch fehlende Bäume, fehlende Beschattung und zusätzliche Versiegelung werden in der Planung nicht berücksichtigt.

Konflikte zwischen Fußgänger- und Radverkehr sind zu befürchten

Der Ausbau des bestehenden Weges zu einer Hauptroute des Radverkehrs (s. Punkt 4) führt zukünftig zu einer signifikanten Mehrnutzung der Strecke durch Radfahrende. Dies insbesondere durch die Ausweisung und Vermarktung der Strecke als eine komfortable und schnelle Radverbindung zwischen dem Deutschen Eck und Koblenz-Lay bzw. Dieblich (Überlegungen dazu gibt es bereits) für den Tourismus.

Wir befürchten, dass diese gemeinsame Nutzung des Weges schnell an Grenzen stößt. Ein breiter Weg mit seinem gleichmäßigen Belag führt zur Erhöhung der Geschwindigkeit. Die Zunahme des E-Bike-Verkehrs sollte dabei nicht unterschätzt werden. Konflikte mit anderen Nutzern der Grünanlage und die Verdrängung der Fußgänger sind vorprogrammiert. Die Stadtverwaltung wird diese Entwicklung ebenso wenig kontrollieren können wie den zugesagten Einrichtungs-Radverkehr (Zitat aus der Pressemitteilung der Stadt vom 05.03.2026: „*Die Nutzung des Uferweges soll wie bisher durch … den Radverkehr in Richtung Lay stattfinden*“) zwischen Kemperhof und Gülser Brücke.

Aus gutem Grund schließen die technischen Regelwerke ERA und EFA die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr für Hauptrouten des Radverkehrs aus (s. Punkt 4).

Verschlechterung der Aufenthaltsqualität und Verlust der Attraktivität des Gehweges

Durch die Fällung von mehr als 30 schattenspendenden Bäumen (ca. 50 - bis 80 Jahre alt) verschlechtert sich die Aufenthaltsqualität für Fußgänger deutlich. Dies insbesondere mit Hinblick auf die in der Zukunft zu erwartenden, noch weiter steigenden Temperaturen durch den Klimawandel in der Stadt Koblenz, die zu den wärmsten in Deutschland zählt. Dazu verliert der aktuelle Moseluferweg aufgrund der zusätzlichen Flächenversiegelung und des unvermeidlichen Verlustes der naturnahen Ufervegetation viel an Charme und Attraktivität.

Zu deutlicher Verschlechterung für Fußgänger führt auch die Verlegung der Teilstrecke zwischen dem Ruderclub und der Kurt-Schumacher Brücke vom Moselufer an die Schlachthofstraße. Die Aufenthaltsqualität wird durch den Verkehrslärm, fehlende Abschirmung von der Fahrbahn und die Sonnenexposition beeinträchtigt.

6. Alternative Variante der Radwegführung

Die aktuelle Planung berücksichtigt nicht die kommunalen Gestaltungsspielräume für die Ausweisung von Tempo 30 auf Bundesstraßen. Solche sind durch die StVO-Novelle 2024 jedoch gegeben.

Grundsätzlich ist - *gemäß einschlägiger Richtlinien* - eine gemeinsame Geh- und Radwegführung nur dann in Erwägung zu ziehen, wenn eine vertretbare Alternative der Radverkehrsführung (Radweg, Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Mischverkehr auf der Fahrbahn) nicht möglich ist (EFA, 3.1.2.5). „ Die Anlage gemeinsamer Geh-und Radwege [durch Zeichen 240] ist in Ortsdurchfahrten aus Gründen der Verkehrssicherheit auf Ausnahmefälle zu beschränken. “ (Ortsdurchfahrtenrichtlinie, ODR, 12a (3) 1.)

Auf der Fahrbahn der B49 zwischen dem historischen Gebäude Kemperhof und der Gülser Brücke gibt es seit 2022 einen Radfahrstreifen stadteinwärts, somit wird der Radverkehr in eine Richtung auf dieser Strecke schon heute sicher abgewickelt.
Des Weiteren gibt es nach unserem Kenntnisstand für diese Strecke rechtssichere Möglichkeiten zur Anordnung von streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h (Zeichen 274) nach der Novelle StVO 2024. Der Radverkehr stadtauswärts kann hier somit auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt werden. Dies entspricht dem heutigen Stand der Technik und den Empfehlungen des Verkehrsentwicklungsplans Koblenz 2030 (VEP, 4.1).

Die Ausbau-Variante, bei der der Radverkehr auf der Hälfte der Strecke (Bauabschnitt 1 und 2, insgesamt ca. 1,4 km) auf der Fahrbahn der B 49 geführt wird, wurde bisher nicht untersucht. Diese Variante ist jedoch die kostengünstigste Variante.

Das Tempo-30-Konzept für die o.g. Strecke wurde von der Interessengemeinschaft erarbeitet und liegt der Stadtverwaltung und den Stadtratsfraktionen vor.

7. Baumfällungen und Uferausbau

Mehr als 30 große, ca. 50 bis 80 Jahre alte einheimische Bäume mit Stammumfängen von 100 bis zu 380 cm sollen dem Ausbau des Weges weichen. Der Baumbestand wird durch die Aussage der Stadtverwaltung „starke Trockenschäden im Kronenbereich“ in seinem Wert herabgesetzt und so die Fällung gerechtfertigt. Dabei liegen dieser Aussage keine qualifizierten Baumgutachten zugrunde, sondern lediglich mehrjährige Inaugenscheinnahme durch den Eigenbetrieb Grünflächen- und Bestattungswesen der Stadt Koblenz.

Die meisten Bäume, die gefällt werden sollen, sind Linden und Schwarzerlen. Daneben stehen auf der Fällungsliste Stieleichen, Robinien, Spitzahorn, Pappeln und Ulmen. Zudem würde eine Vielzahl von jungen Bäumen und Sträuchern entlang des Moselufers für den Ausbau gefällt werden, die nicht im Baumkataster der Stadt eingetragen sind und auf keiner Liste erwähnt werden.

Der betroffene Baumbestand erfüllt viele wichtige Funktionen, darunter Bereitstellung von Habitatstrukturen für Vögel, Fledermäuse, Kleinsäuger und Insekten (Höhlen, Rindenspalten, Totholz), mikroklimatische Regulation (Beschattung, Luftfeuchte, Temperaturpufferung) und

Lärmschutz. Dabei steigt der ökologische und klimatologische Wert der Bäume in der Regel mit deren Alter und Strukturvielfalt.

Im Hinblick auf steigende Temperaturen durch den Klimawandel heben wir die Kühlungsleistung des betroffenen Altbaumbestandes hervor. Nach der Untersuchung der TU München beträgt die Kühlungsenergie eines Baumes (Durchmesserklasse 50 - 60 cm) durch Beschattung und Transpiration im Sommer (Juni – August) durchschnittlich 43.601 kWh. Das entspricht bei 26 ct/kWh im Durchschnitt Kosten von 11.336 €/Sommer.

Die Bedeutung des Baumbestandes am Moselufer als lineares Vernetzungselement im Landschaftsraum ist insofern sehr wichtig, da der unterste Moselabschnitt als Fauna-Flora-Habitat-Gebiet (FFH-Gebiet) zum Europäischen Schutzgebietsnetz Natura 2000 gehört. Das FFH-Gebiet „Mosel“ (5908-301 – Mosel) umfasst naturnahe Gewässer- und Uferabschnitte der Mosel mit den verbliebenen charakteristischen Fluss- und Flussauenbiotopen.

Trockenschäden

Die Fällung der meisten Bäume wird mit „Trockenschäden“ gerechtfertigt. Im Gegensatz zur städtischen Pressemeldung von 05.03.2026 (Zitat: *„19 Bäume jedoch bereits heute starke Trockenschäden im Kronenbereich aufweisen“*) machen die meisten der betroffenen Bäume am Moselufer einen vitalen Eindruck.

Zudem weisen Trockenschäden wie Kronenverlichtung, Trockenäste oder Blattverluste nicht automatisch auf einen irreversiblen Vitalitätsverlust hin. Ein Baum kann trotz reduzierter Vitalität weiterhin eine hohe ökologische und klimatologische Funktion erfüllen. Durch fachgerechte Pflege können solche Bäume noch Jahrzehnte lang erhalten werden.

Die geplanten Fällungen würden nicht nur zu Verlusten einzelner Bäume führen, sondern könnten weitere negative Auswirkung für den verbleibenden Baumbestand haben, wie erhöhte Exposition gegen Sonne und Wind und dadurch vermehrt Trockenstress und Astbruchgefahr. Dazu müssen Wechselwirkungen durch Kappung der Wurzelsysteme und erhöhte Bodenerosion bedacht werden.

Nachpflanzungen

Große, etablierte Bäume durch einen Jungbaum zu ersetzen, bedeutet einen langwierigen Rückschritt in der Baumkronenbedeckung und den damit verbundenen ökologischen Leistungen. Schatten, Klimaausgleich und Lebensqualität, die große Stadtbäume spenden, können so schnell nicht kompensiert werden.

Die Stadtverwaltung argumentiert, dass für einen gefällten Baum fünf junge Bäume gepflanzt werden (30*5=150 neue Bäume). Um die Umweltleistung der großen Bäume zu ersetzen, müsste aber die Zahl der Neupflanzungen viel höher sein. Die Untersuchungen von Forstexperten der TU-Dresden zeigen: Um die Wirkungen eines Altbaumes mit einem Kronendurchmesser von etwa 20 Metern hinsichtlich seiner Umweltleistungen wie Luftfilterung, Beschattung, Kühlung und CO2-Speicherung zu ersetzen, braucht man ca. 400 Jungbäume (der durchschnittliche Kronendurchmesser der Bäume am Moselufer ist ca. 10 m).

Außerdem überstehen, trotz intensiver und kostspieliger Pflege und Auswahl klimaangepasster Baumarten, viele junge Bäume die ersten Jahre nicht.

Die geplanten Ersatzpflanzungen können aus Platzmangel nicht entlang des Weges in Moselweiß stattfinden. Die infolgedessen unweigerlich fehlende Beschattung und Kühlung würde zu einem enormen Verlust von Aufenthaltsqualität für alle Nutzer der Grünanlage führen.

Große vitale Bäume dürfen nicht leichtfertig gefällt werden. Bestandsschutz der Stadtbäume soll den Neupflanzungen vorgezogen werden

Neben den Baumfällungen würde das Projekt einen massiven Ausbau des Ufers bedeuten. Nach der vorliegenden Entwurfsplanung der Stadt Koblenz sollen an mehreren Stellen des Ufers Stahlbetonbalken und Randsicherung mit L-Steinen zum Einsatz kommen. Einer der letzten naturnahen Uferabschnitte in der Stadt würde verloren gehen. Außerdem gehört dieser zum Europäischen Schutzgebietsnetz Natura 2000 (s.o.).

8. Gesamtsituation im Stadtteil Koblenz-Moselweiß

Das rechte Moselufer zwischen dem historischen Gebäude Kemperhof und der Gülser Brücke ist vordringlich - aber nicht nur – bedeutsam für den Stadtteil Moselweiß als ein Ort für Naherholung, Begegnung und Naturerleben. Für die rund 3.500 Moselweißer ist das Moselufer mit seinen schattenspendenden Bäumen, dem Wiesenbereich und natürlicher Ufervegetation die einzige große zusammenhängende Grünfläche im Ortsteil. Es gibt keine Alternative zu dieser Allee! Darüber hinaus ist der Gehweg am Moselufer ein wichtiger Aufenthaltsort für vulnerable Bevölkerungsgruppen wie ältere Menschen (20% der Bewohner von Moselweiß sind älter als 65 Jahre). Auch für Patienten des Klinikums Kemperhof ist der Gehweg eine wichtige Grünanlage. Die massive Umgestaltung des Moselufers würde zum erheblichen Verlust der Lebensqualität in diesem Stadtteil führen.

Der Ausbau des Gehweges zu einer Hauptroute des Radverkehrs und eine dadurch bedingte Mehrnutzung durch Radfahrer (s. Punkt 5) bedeutet für die Moselweißer eine zusätzliche Verschlechterung der ohnehin kritischen Situation für Fußgänger, denn hier fehlen den Bewohnern weitestgehend geeignete Gehwege. Historisch enge Bebauung im Ortskern – etwa entlang der Gülser Straße und Koblenzer Straße, sowie in den Gassen – zwingt Fußgänger auf extrem schmale Streifen, direkt an Hauswänden und parkenden Autos vorbei. In mehreren Straßen gibt es überhaupt keinen separaten Gehweg: Hier müssen Spaziergänger (darunter auch Kinder und ältere Menschen mit Gehhilfen) direkt auf der Fahrbahn laufen.

Ein ca. 1,4 km langer Radweg zwischen dem historischen Gebäude Kemperhof und der Gülser Brücke ist nur ein kleiner Abschnitt im ganzen Radwegenetz von Koblenz und der Umgebung. Die Radwegführung auf der Fahrbahn B49 bei Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ist aus unserer Sicht für solch eine kurze Strecke zumutbar. Dem gegenüber steht eine massive und kostenintensive Umgestaltung des Moselufers mit dem erheblichen Verlust der Lebensqualität im Stadtteil Moselweiß.

9. Begründung des Vorhabens

Das Projekt wird u.a. mit dem zunehmenden Pendlerverkehr aus Lay sowie dem baulichen Zustand des Gehweges in Moselweiß begründet. Beide Argumente halten wir für stark überzogen. Die momentane Situation am Gehweg im Koblenz-Moselweiß ist aus unserer Sicht für Zufußgehende und Radfahrende akzeptabel und stellt keine Gefahr dar.

Zunahme des Pendlerverkehrs

Es gibt (noch) keine belegbaren Zahlen über einen signifikanten Anstieg des Pendlerverkehrs auf der Projektstrecke nach der Inbetriebnahme des Geh- und Radweges zwischen der Gülser Brücke in Koblenz-Moselweiß und Koblenz-Lay.

Dagegen stehen den Pendlern aus Koblenz-Lay bereits mehrere gut ausgebaute Radverkehrsanlagen zur Verfügung: Entlang der Beatusstraße, über die Gülser Brücke entlang der Winninger Straße und ein Schutzstreifen auf der B49. Dazu kommt eine zurzeit im Bau befindliche Radverbindung über das Rauental zur Goldgrube und zur Innenstadt. Der Pendlerverkehr wird sich auf mehrere Routen verteilen.

Baulicher Zustand des Gehweges

Die Darstellung des baulichen Zustandes des Gehweges zwischen dem historischen Gebäude Kemperhof und Gülser Brücke (Bauabschnitt 1-2) halten wir für überzogen. Ja, es gibt einige Reparaturstellen auf dem Weg und an manchen Stellen heben Wurzeln den Asphalt. Ja, die Qualität des Belags ist im Verlauf der Strecke unterschiedlich und es gibt die eine oder andere Pfütze. Dieser nicht perfekte aber dennoch akzeptable Zustand des Gehweges sorgt automatisch für die Reduzierung der Geschwindigkeit des geduldeten Radverkehrs und damit für die Sicherheit der Fußgänger. Das Gefühl einer Gefährdung wird durch auffallend viele Gefahr-Schilder auf dieser Strecke suggeriert.

Gleichzeitig gibt es im Stadtteil Moselweiß entlang mehrerer Straßen (Abschnitte der Koblenzerstr., Gülserstr., Klosterstr., des Heiligenwegs u.a.) überhaupt keine Gehwege, die den Anforderungen an Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit genügen (s. Punkt 8).

Diese Probleme müssen viel dringender angegangen werden als die Verbesserung des Belags am Moselufergehweg.

Attraktivitätssteigerung des Moseluferwegs für Touristen

Der Ausbau des Weges für den Radverkehr wird unter anderem mit dem Ziel „Attraktivitätssteigerung für Touristen“ begründet. Laut dem Erläuterungsbericht des Ingenieurbüros Klabautschke „plant die Stadt Koblenz die Durchführung der Baumaßnahme mit dem Ziel der Fertigstellung zur BUGA 2029.“

Die aktuelle Planung führt zum massiven Uferausbau und damit einhergehendem Verlust von Ufervegetation, der Fällung von vielen großen schattenspendenden Bäumen und der zusätzlichen Flächenversiegelung. Dadurch verliert der Moseluferweg viel an Charme und Attraktivität auch für Gäste unserer Stadt. Auch sollen die Interessen des Tourismus im Einklang mit den Interessen der Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt und ihren Ansprüchen an Naherholung und Lebensqualität stehen und dürfen diese nicht gefährden.

Vision
für den Weg am Moselufer in den Stadtteilen Moselweiß und Rauental

Moselufer als eine Grünanlage erhalten

1. Wir wünschen uns, dass das Moselufer in Rauental und Moselweiß als wichtige Grünanlage für die Bürgerinnen und Bürger der beiden Stadtteile, aber auch für das Klinikum Kemperhof, für die Kita/Hort Kemperhof und die Grundschule Moselweiß erhalten bleibt.

Wir wünschen uns, dass der Gehweg in Moselweiß in erster Linie ein Raum für sicheres Spazierengehen, Erholung, Begegnung und Naturerleben ist.

Fuß- und Radverkehr konfliktfrei gestalten

2. Wir wollen, dass Menschen zu Fuß und auf dem Rad sicher und gut unterwegs sein können.

Wir setzen uns ein für eine Lösung, die Schutz bietet, Bedürfnisse berücksichtigt, Konflikte vermeidet, Natur schützt und den Straßenraum gerechter verteilt. Unsere Vision ist daher:

- der Gehweg in Moselweiß bleibt den Fußgängern vorbehalten (Verkehrszeichen 239);
- eine Geschwindigkeitsbeschränkung für den Autoverkehr auf 30 km/h auf dem Abschnitt der B49 zwischen dem historischen Gebäude Kemperhof und der Gülser Brücke;
- der Radverkehr zwischen dem historischen Gebäude Kemperhof und der Gülser Brücke in beiden Richtungen wird bei Tempo 30 auf der Fahrbahn geführt;
- bei der Planung am jetzigen Geh- und Radweg im Stadtteil Rauental werden die Bedürfnisse der Fußgänger an Sicherheit, Raumanspruch und Aufenthaltsqualität vorrangig berücksichtigt.

Bäume pflegen und nachpflanzen

3. Wir wollen, dass der Altbaumbestand durch fachgerechte Pflege so lange wie möglich erhalten bleibt und dass für die bereits gefällten Bäume auf der Strecke mehrere neue Bäume nachgepflanzt werden. Wir möchten dadurch eine durchgängige Beschattung des Moseluferweges erreichen und die wertvollen Lebensräume für Tiere schützen.

Lösungsvorschläge zum Vorhabens der Stadt Koblenz „Moselweiß Moselufer - Ausbau Rad- und Gehweg“

Moratorium für die beschlossene Ausbauvariante des Projektes

1. Wir schlagen ein einjähriges Moratorium für die vom Stadtrat beschlossene Ausbauvariante des Projektes „Moselweiß Moselufer - Ausbau Rad- und Gehweg“ vor.

In dieser Zeit soll Folgendes stattfinden:

2. 2026 werden Zählungen des Fuß- und Radverkehrs auf der Projektstrecke, sowie des Kraftfahrzeugverkehrs auf der Fahrbahn B 49 zwischen dem historischen Gebäude Kemperhof und der Gülser Brücke durchgeführt.

3. Eine quantifizierte Bedarfsanalyse auf der Grundlage der o.g. Verkehrszählungen sowie einer Prognose der zukünftigen Entwicklung des Fuß- und Radverkehrs wird erstellt.

4. Die Anordnung von Tempo 30 auf der B 49 zwischen dem historischen Gebäude Kemperhof und der Gülser Brücke (ca. 1,4 km) wird angestrebt.

5. Qualifizierte Gutachten für die Bäume, deren Fällung im Rahmen des Ausbauprojektes vorgesehen ist, werden durch einen unabhängigen Baumsachverständigen erstellt.

6. Auf der Grundlage der Ergebnisse von 2. - 5. werden ab Herbst 2026 mehrere Varianten für die Führung des Radverkehrs auf der Projektstrecke unter Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger ergebnisoffen geprüft. Eine Variante soll dabei die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn der B 49 mit gleichzeitiger Anordnung von Tempo 30 sein.

7. Eine informelle Bürgerbeteiligung wird durchgeführt. Die Bürgerbeteiligung sollte dabei über die bisherigen Informationsangebote (4 Begehungen, bei denen v.a. über die bisher gewählte Wegführung informiert wurde und keine Diskussion von Alternativen stattgefunden hat) hinaus gehen und als echtes Beteiligungsangebot durchgeführt werden. Wir wünschen uns einen Dialog mit Vertretern der Verwaltung, Experten und Bürgern auf Augenhöhe, in dem Zwischenergebnisse vor- und zur Diskussion gestellt werden.

8. Das Ergebnis des Variantenvergleichs wird veröffentlicht und dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorgelegt.

Stopp der Baumfällungen auf der Projektstrecke

9. In der Zeit des Moratoriums sollte kein Baum gefällt werden, dessen Fällung im Rahmen des Ausbauprojektes vorgesehen ist. Sollte es zu einer Gefahrenlage durch einen schadhaften Baum kommen, bitten wir um so frühzeitige Benachrichtigung der Interessensgemeinschaft vor der Fällung, dass von dieser noch ein unabhängiges Baumgutachten eingeholt werden könnte.

Keine Hauptverbindung des Radverkehrs auf der Projektstrecke

10. Es sollte keine Hauptverbindung des Radverkehrs auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg bzw. auf dem Gehweg am rechten Moselufer in den Stadtteilen Rauental und Moselweiß geführt werden. Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) und für Fußverkehrsanlagen (EFA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) sollen berücksichtigt werden.

Anlage 1

Fehlerhafte Unterlagen als Entscheidungsgrundlage für den Stadtratsbeschluss vom 07.11.2025, Punkt 12

Dem Stadtratsbeschluss vom 7.11.2025 liegen die Beschlussvorlage (BV/0490/2025/2) der Stadt Koblenz und der Erläuterungsbericht „Ausbau Rad- und Gehweg Koblenz-Moselweiß“ des Ingenieurbüros Klabautschke zugrunde. Diese Dokumente enthalten widersprüchliche und zum Teil inkorrekte Informationen.

Dokument:
„Ausbau Rad- und Gehweg Koblenz-Moselweiß“, Erläuterungen und Kostenermittlung, Ingenieurbüro Klabautschke

Fehler:

1. Titel des Berichtes: *„Ausbau **Rad- und Gehweg** Koblenz-Moselweiß“*
Erläuterung:
Die Bezeichnung „Rad- und Gehweg“ steht nach VwV-StVO für getrennte Rad- und Gehwege (Zeichen 241). Nach allen bisherigen Informationen wird eine solche Anlage im Projekt nicht geplant. Der Titel ist somit inkorrekt.

2. Vorbemerkung:
*„Die Stadt Koblenz beabsichtigt den bestehenden **Rad- und Gehweg**, von der Gülser Brücke bis zu Peter-Klöckner-Straße….zu verbreitern.“*
Erläuterung:
Bei keinem der Bauabschnitte handelt es sich zum heutigen Zeitpunkt um einen Rad- und Gehweg (Zeichen 241). Richtig ist:
- Bauabschnitt 1 und 2: ***Gehweg*** mit „Radfahrer frei“ (Zeichen 239 + Zusatzzeichen 1022-10)
- Bauabschnitt 3: gemeinsamer ***Geh- und Radweg*** (Zeichen 240) und ***Gehweg*** (Zeichen 239).

3. Bestandssituation:
*„In den Bauabschnitten 1 und 2 ist der vorhandene **Rad- und Gehweg**…“*
*„In diesem Grünstreifen, zwischen Bundesstraße und **Radweg**…“*
Erläuterung:
Bei den Bauabschnitten 1 und 2 handelt es sich um einen ***Gehweg*.**

*„Zum Beginn des Bauabschnittes 3 ist der **Rad- und Gehweg**…“*
Erläuterung:
Beim Bauabschnitt 3 handelt es sich um einen *gemeinsamen* ***Geh- und Radweg*** und einen ***Gehweg***.

Dokument:
Vorlage: BV/0490/2025/2

Fehler:
1. Betreff:
*„Moselweiß-Moselufer-**Ausbau Rad- und Gehweg**- Auswahl der Variante für Förderantrag“*

Erläuterung:
Die Bezeichnung „Rad- und Gehweg“ steht nach VwV-StVO für getrennte Rad- und Gehwege (Zeichen 241). Nach allen bisherigen Informationen wird eine solche Anlage im Projekt nicht geplant. Die Bezeichnung der Verkehrsanlage im Betreff steht im Widerspruch zum Text im Beschlussentwurf:
*„Der Stadtrat beschließt, nach vorangegangener Vorstellung von zwei Ausbauvarianten, **den Geh- und Radweg am Moselufer** von der Gülser Moselbrücke bis zur Peter-Klöckner-Straße nach Variante 2 weiter zu verfolgen...“*

Verkehrszeichen

Radweg
Zeichen 237

Gehweg,
Zeichen 239

Zusatzzeichen 1022-10

Gemeinsamer Geh- und Radweg,
Zeichen 240

Getrennter Rad- und Gehweg
Zeichen 241

Interessengemeinschaft Moselufer Moselweiss