



Antrag

Vorlage: AT/0100/2021		Datum: 13.10.2021	
Verfasser: 05-Ratsfraktion FW		Az.:	
Betreff: Antrag FREIE WÄHLER Ratsfraktion: Horchheimer Brücke			
Gremienweg:			
28.10.2021	Stadtrat	<input type="checkbox"/> einstimmig <input type="checkbox"/> abgelehnt <input type="checkbox"/> verwiesen	<input type="checkbox"/> mehrheitl. Kenntnis <input type="checkbox"/> vertagt <input type="checkbox"/> Enthaltungen
	TOP	öffentlich	<input type="checkbox"/> ohne BE abgesetzt <input type="checkbox"/> geändert <input type="checkbox"/> Gegenstimmen

Der Stadtrat möge beschließen:

Die Verwaltung wird beauftragt, die weitere Planung zur Instandsetzung und Ausbau der Horchheimer Eisenbahnbrücke für den Rad- und Fußgängerverkehr mit folgender Grundkonzeption vorzunehmen:

- 1. Herstellung eines beständigen (also keines provisorischen) und in allen Bereichen barrierefreien Gehweges auf der Unterstromseite.**
- 2. Herstellung eines beständigen (also keines provisorischen) ausschließlich dem Radverkehr dienenden Radweges auf der Oberstromseite.**
- 3. Die gesamte Baumaßnahme, die einzelnen Bauabschnitte und Terminabläufe werden in Abstimmung mit der Bahn geplant und festgelegt.**
- 4. Die Erneuerung der seit 2009 auf der Oberstromseite eingesetzten Rampe (Behelfsbrücke) auf der Horchheimer Seite ist vor Beginn der angekündigten Bauarbeiten der Bahn zur Sanierung der Brückenbögen im Vorlandbereich durchzuführen.**

Die Verwaltung wird darüber hinaus beauftragt, die für diesen weiteren Ausbau erforderlichen Haushaltsmittel in den Haushaltsentwurf 2022 einzustellen.

Begründung:

Nach der Präsentation mit dem Titel "Horchheimer Eisenbahnbrücke – Durchgängiger Ausbau des Geh- und Radwegs" durch das Ingenieurbüros Borapa im ASM am 08.07. hat die FREIE WÄHLER-Fraktion zur Sitzung des ASM am 31.08.2021 den Antrag zur Herstellung eines beständigen (also keines provisorischen) und in allen Bereichen barrierefreien Gehweges auf der Unterstromseite und Herstellung eines beständigen (also keines provisorischen) ausschließlich dem Radverkehr dienenden Radweges auf der Oberstromseite gestellt (mit einer ausführlichen Begründung, die nach wie vor ihre Gültigkeit hat). Der Antrag war Auslöser für die wichtige fehlende Ergänzung zu der im ASM am 08.07. vorgestellten Planung. Es ist die Bewertung der dauerhaften Erneuerung des unterstromseitigen Gehweges wiederum durch das Ingenieurbüros Borapa (vorgestellt im ASM am 31.08.) mit dem Titel: „Ergänzung Nr. 1: Kostenvergleich mit Variante: Ausbau des oberstromseitigen Gehwegs und dauerhafte Erneuerung des unterstromseitigen Gehwegs“. Auf Seite 8 dieser Ergänzung zur 1. Präsentation ist das „Fazit“ zu lesen: „Um den bestehenden Gehweg auf der Unterstromseite...so instand zu setzen, dass dieser dauerhaft als 1,50 m breiter, barrierefreier Gehweg nutzbar ist, sind nach vorstehender Schätzung Mehraufwendungen von rund 3,3 Millionen Euro netto (rund 4,0 Millionen Euro brutto) erforderlich.“ Die Bauzeit würde sich laut dem „Fazit“ um

15 bis 18 Monate verlängern, hinzuzurechnen wäre auch noch eine vorgeschaltete Planungszeit von 6 Monaten laut Schätzung.

Damit steht laut Aussage von Boropa fest: Die von der FREIE WÄHLER-Fraktion beantragte Grundkonzeption ist grundsätzlich möglich. Für die Herstellung der Barrierefreiheit des unterstromseitigen Gehwegs auf der Oberwerther Seite sind keine Grundstücksankäufe von privaten Eigentümern notwendig. So wird u.a. „...die Rampe als gewendelte Konstruktion mit Anschluss an die Straße Rheinau...“ als Möglichkeit vorgeschlagen (Seite 5).

Für eine Beurteilung zugunsten der Mehrkosten für den sinnvollen und nachhaltigen Ausbau und des größeren Zeitaufwands können zahlreiche gute Gründe angeführt werden:

1. Der Bedarf und die Anzahl der betroffenen Menschen bei den Ertüchtigungsmaßnahmen der Horchheimer Eisenbahnbrücke sind viel umfassender und größer als sie in der Präsentation Boropa v.08.07. angenommen werden. Zunächst sind viele Einwohner in südlichen Koblenzer Bereichen auf der linken Rheinseite und weitere auf der rechten hinzuzurechnen. Strebt man ernsthaft Nachhaltigkeit und die Mobilitätswende an, dann muss man beim weiteren Ausbau der Horchheimer Eisenbahnbrücke die hohe und wachsende Bedeutung für den regionalen Rad- und Fußgängerverkehr in Verbindung mit dem ÖPNV deutlich anerkennen.
2. In Koblenz gibt es aktuell einzig die Pfaffendorfer Brücke als ausreichend ausgebaute Rheinquerung für den Fußgänger- und Radfahrerverkehr. Vielen Bürgerinnen und Bürger auf beiden Seiten des Rheins, die auf die Horchheimer Brücke als Fuß- oder Radweg angewiesen sind, warten seit Jahrzehnten auf eine endgültige, sinnvolle und nachhaltige Lösung.
3. Die Punkte 1. Und 2. rechtfertigen die Überlegung, dass man die Kosten der zukünftigen Ertüchtigungsmaßnahmen mit den Kosten für eine längst fällige 2. neue Rheinquerung im Bereich der heutigen Horchheimer Eisenbahnbrücke vergleichen kann. Die von Boropa im ASM v. 17.09. genannten Kosten (S. 7 und 8 der Präsentation) von rund € 11,8 Millionen brutto für den sinnvollen und nachhaltigen Ausbau im Sinn des Antrags sind terminlich und kostenmäßig um vieles günstiger als der Bau einer neuen Brücke.
4. Die von der Verwaltung am Ende favorisierte Baumaßnahme (Präsentation Dr. Kai Mifka ASM (v.17.09.) ist dagegen teuer und schafft erneut ein weiteres Provisorium: die zukünftige oberstromseitige Wegführung ist ein nur 2,50 m breiter gemeinsamer Rad- und Fußweg für beide Richtungen, und zudem ist sie nicht barrierefrei.
5. Die Schaffung der bei heutigen Baumaßnahmen selbstverständliche Barrierefreiheit bleibt weiter unerledigt und ist auch weiter in finanzieller und terminlicher Hinsicht fraglich.
6. Die Herstellung eines provisorischen Rad- und Fußwegs auf der Unterstromseite während einer angenommenen Bauphase von 18 Monaten mit geschätzten Kosten von rund € 1,9 Millionen, der danach Abbruchkosten verursacht und auf dem Müll- und Schrotthaufen landet, ist weder sinnvoll noch nachhaltig und den Bürgerinnen und Bürgern überhaupt nicht zu vermitteln.
7. Eine geänderte Planung der Bauzeiten und Terminläufe kann so gestaltet werden, dass eine temporäre provisorische Herstellung eines Geh- und Radwegs auf der Unterstromseite nicht nötig ist und somit die Kosten von € 1,9 Millionen für die dauerhafte Lösung im Sinn des Antrags eingesetzt werden.
8. Die bei der aktuellen Planung beschriebene Terminnot und notwendige Eilbedürftigkeit zur Entscheidung kann nicht widerspruchlos hingenommen werden:
Mindestens seit der Eröffnung nach den Bauarbeiten auf der Oberstromseite im Juni 2009 wurde auf den nun folgenden notwendigen Ausbau des unterstromseitigen Wegs zum vollwertigen Fußweg hingewiesen. Es stellen somit sich die Fragen:
Warum wurde erst 12 Jahre später weitergedacht? Warum ließ man den bestehenden unterstromseitigen Weg in der Zwischenzeit derart verkommen?
9. Es gibt nur eine Frist, die es nach dem jetzigen „Weckruf“ infolge der anstehenden Baumaßnahme der Bahn einzuhalten gilt:
Das ist die Herstellung einer neuen Rampe auf der Horchheimer Seite zur Erreichbarkeit des oberstromseitigen Rad- und Fußwegs rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahme der Bahn im Jahr 2025 oder 2026. Diese Maßnahme lässt sich bis 2025 herstellen und ist eine absolute Notwendigkeit nach der im Antrag geforderten Konzeption.

10. Es liegt keine Situation vor, bei der nach der Devise gehandelt werden muss: „Eine schlechte und schnelle Lösung ist besser als keine!“
11. Für die weiteren Maßnahmen im Sinn des Antrags können anstelle der heute aus terminlichen und sachlichen Gründen noch mit Fragezeichen versehenen Fördermittel vorab grundsätzlich sichere Förderungen ohne Zeitnot z. B. über das Landesverkehrsfinanzierungsgesetz - Kommunale Gebietskörperschaften (LVFGKom) gesucht und gefunden werden, wie von Dr. Kai Mifka in seiner Präsentation am 17.09. im ASM angeregt (Seite 11).

An diesen Feststellungen sollten zukünftige Planungen sinnvoll, nachhaltig mit Blick auf Termine, Kosten und Fördermöglichkeiten ausgerichtet werden.