



Antrag

Vorlage: AT/0070/2021		Datum: 13.08.2021	
Verfasser: 05-Ratsfraktion FW		Az.:	
Betreff:			
Antrag FREIE WÄHLER Ratsfraktion: Instandsetzung und Ausbau der Horchheimer Eisenbahnbrücke für den Rad- und Fußgängerverkehr			
Gremienweg:			
31.08.2021	Ausschuss für Stadtentwicklung und Mobilität	<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mehrheitl.
		<input type="checkbox"/> abgelehnt	<input type="checkbox"/> Kenntnis
		<input type="checkbox"/> verwiesen	<input type="checkbox"/> vertagt
	TOP	<input type="checkbox"/> Enthaltungen	<input type="checkbox"/> Gegenstimmen
	öffentlich		<input type="checkbox"/> ohne BE
			<input type="checkbox"/> abgesetzt
			<input type="checkbox"/> geändert

Beschlussewurf:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Mobilität möge beschließen, die Verwaltung zu beauftragen, 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. **Übernahme der, in der Planung des Ingenieurbüros Borapa (Stand v. 08.07.2021) vorgestellten, Bauzeiten**

Begründung:

Grundlage des Antrags und der Begründung ist die Unterrichtungsvorlage „Top Ö 1.3 Geh- und Radwegebrücke Horchheim“ aus der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Mobilität am 28.07.2021.

Die geplanten Kosten von rund 1,64 Millionen Euro (brutto) für die geplante Reparatur des Gehwegs auf der Unterstromseite nur für eine provisorische Nutzung während der Bauzeit – also nur 18 Monate – stellen keine sinnvolle Verwendung der öffentlichen Gelder dar. (Diese Ansicht wird auch in Kommentaren in der Rhein-Zeitung vertreten.)

Die für dieses Provisorium geplanten Geldmittel und Bauzeiten sollen für die Herstellung eines regulären barrierefreien beständigen Gehwegs **für Fußgänger** auf der Unterstromseite eingesetzt werden. Damit werden Kosten und Bauzeiten für den Rückbau des provisorischen Gehwegs auf der Unterstromseite vermieden.

Nach der Fertigstellung des beständigen Gehwegs für Fußgänger auf der Unterstromseite, soll dann auf der Oberstromseite, der Radweg **für Fahrradfahrer** gebaut werden.

Als Ergebnis dieses Vorgehens gewinnt Koblenz eine beständige, hochfunktionelle, konfliktfreie Rheinquerung für die wichtigen Verkehrsarten Rad – und Fußgängerverkehr im Zeichen der Mobilitätswende.

Für die Großstadt Koblenz mit hohen Bevölkerungszahlen auf beiden Seiten des Rheins und nur einer weiteren Brücke über den Rhein bringt diese so ausgebaute Rheinquerung großen Nutzen. Nutznießer sind nicht nur Einwohner im Einzugsgebiet auf der rechten Rheinseite – laut Planung Horchheim mit 3.200 EW, Horchheimer Höhe mit 2.000 EW und Lahnstein mit 18.000 EW, also insgesamt 23.200 EW.

Hinzuzurechnen sind auch Einwohner auf der linken Seite, insbesondere aus den Bereichen Südstadt mit 7.200 EW und Oberwerth mit 1.600 EW, die neue und verbesserte Möglichkeiten erhalten, die linke Rheinseite und beispielsweise damit auch weitere Einkaufsmöglichkeiten zu erreichen. Somit ist sogar ein Einzugsgebiet von 32.000 EW in der Planung des Brückenbauwerks anzusetzen.

In Anbetracht dieses insgesamt großen langfristigen Gewinns dieser Baumaßnahme tritt der Nachteil der Nichtbefahrbarkeit der Horchheimer Brücke für den Radverkehr während der Bauzeit von 18 Monaten in den Hintergrund.