

Stadtverwaltung Koblenz

Ortsverwaltung Rübenach

## **Niederschrift**

Über die öffentliche Ortsbeiratssitzung am Mittwoch, 07.03.2018, 19:00 Uhr in der Aula der Grundschule Rübenach, In der Klausur 1.

### **Tagesordnung**

- 1. Mitteilungen
- 2. Freistellung (Endwidmung) der Bahnstrecke 3015 Lützel-Bassenheim  
Beratung und Beschlussfassung
- 3. Verschiedenes

Im Anschluss: Einwohnerfragen

Anwesend unter dem Vorsitz des Ortsvorstehers Christian Franké sind die Mitglieder:

#### **-CDU-Fraktion**

Michaela Puchte  
Klara Kameisis  
Egon Back  
Martin Monjour

#### **-SPD-Fraktion**

Wolfgang Pelz  
Karl-Heinz Behr

#### **-Bündnis90/Grüne**

Reinhard Alsbach

Entschuldigt: Monika Sauer, Sarah Lipinski-Wasilewski.

Anwesende Stadtratsmitglieder: Marion Lipinski-Naumann, Fritz Naumann, Andreas Biebricher.

Von der Verwaltung anwesend: Herr Hastenteufel, Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung.

Der OV eröffnet die Sitzung und begrüßt alle Anwesenden. Er stellt fest, dass form- und fristgerecht am 28.02.2018 per E-Mail eingeladen wurde. Die Veröffentlichung in der Rhein-Zeitung erfolgte am 05.03.2018. Die Niederschrift der letzten Sitzung ist dem OBR noch nicht zugegangen.

Der OBR ist beschlussfähig.

Es gibt keine Einwände gegen die Tagesordnung.

Es gibt keine Anträge zur Tagesordnung.

- **TOP 1 Mitteilungen**

Der OV erinnert erneut an den „Dreck-weg-Tag“ am 17.03.2018 von 9:00 bis 13:00 Uhr. Er bittet um eine rege Teilnahme.

Was den Status der „Straße Im Weikert“ betreffe, so der OV, läge der Verwaltung kein Widmungsgegenstand vor. Nach 1963 habe die angrenzende Bebauung begonnen. Mit der Sachlage müsse sich noch beschäftigt werden.

- **TOP 2 Freistellung (Endwidmung) der Bahnstrecke 3015 Lützel - Bassenheim**

Der OV erteilt Herrn Hastenteufel hierzu das Wort.

Herr ,Hastenteufel erklärt, dass der Betrieb der Strecke 3015 bereits seit vielen Jahren von der Deutschen Bundesbahn aufgegeben und stillgelegt worden sei. Die Abschnitte von Ochtendung bis Polch bzw. Mayen und Münstermaifeld wären bereits endwidmet und als Radwege ausgebaut. Für einen Anschluss an dieses Radwegenetz läge seitens der Gemeinde Bassenheim bereits ein entsprechender Beschluss vor.

Der letzte verbleibende Streckenabschnitt „Lützel – Bassenheim“ habe die Stadt Koblenz 2016 von der Deutschen Bahn erworben. Ziel sei es die Strecke als Grundstück zu sichern um Infrastrukturmaßnahmen durchzuführen. Zum damaligen Zeitpunkt waren hierzu insbesondere die Querung der Nordtangente und die Umgestaltung der fahrbahngleichen Übergänge in Metternich und Rübenach zu benennen. Für die Querung der Nordtangente hätte ein 3 Millionen teures Brückenbauwerk errichtet werden müssen.

Rübenach sei bei diesem Streckenabschnitt maßgeblich betroffen. Die Gesamtlänge der Strecke betrage ca. 9,4 km. Auf Rübenacher Gemarkung befänden sich 5,5 km. Die restliche Strecke verteile sich auf die Gemarkungen von Metternich und Neuendorf.

Die meisten Anteile, so Herr Hastenteufel, seien in Rübenach erworben worden. Dabei gehe es nicht nur um die reine Bahntrasse sondern auch um anliegende Grundstücke, Böschungs- und Stützflächen. Insgesamt betrage die Fläche ca. 1013 qm.

Mittlerweile sei festgestellt, dass kein ernsthaftes Betriebsinteresse an der bestehenden Trasse bestünde. Selbst die ehemaligen Bahngesellschaften legten keinen Wert darauf. Auch die ursprünglich vorgesehene Schienenanbindung an das GVZ sei faktisch nie von den dort ansässigen Firmen nachgefragt worden.

Für die Entwicklung des GVZ-A61 habe die Stadt eine Zuwendung aus dem Städtebauförderungsprogramm in Höhe von 2.152.000,00 DM erhalten (das entspräche 1.100.300,13 EUR). Es müsse im Falle einer Endwidmung der Bahnstrecke mit einer Rückzahlung gerechnet werden. Allerdings nicht mit der Gesamtsumme, da es sich damals um eine Trimodale Komponente gehandelt habe – Wasser, Straße und Schiene.

Man habe die Abwägungskriterien auch innerhalb der Verwaltung intensiv und mit unterschiedlicher Meinung diskutiert. Es sei Tatsache, dass wenn die Freistellung vollzogen würde, die Bahntrasse weg sei. Allerdings könne eine Freistellung nicht einfach mal so entschieden werden. Das so genannte eisenbahnrechtliche Freistellungsverfahren selbst sei im § 23 AEG – Allgemeines Eisenbahngesetz – geregelt.

Die Begehrlichkeiten im Hinblick auf eine Freistellung seien hauptsächlich in Metternich begründet. Eine Firma mit Lagerungsnutzung würde sein Unternehmen gerne über die Trasse hinwegspringen

lassen. Eine temporäre Nutzung werde aber nur unter der Bedingung der Wiederherstellung der Trasse (bei Reaktivierung) erteilt.

Sollte die Freistellung erfolgen und zu einem späteren Zeitpunkt eine Reaktivierung angedacht sein, müsse diese dann rechtlich als Neubau der Strecke bewertet werden und bedürfe einer erneuten Planfeststellung. Die fände nach heutigen gültigen Grenzwerten statt.

Für Rübenach könne das im Hinblick auf Lärmschutzwände als positiv angesehen werden. Nirgend woanders an der Strecke verlaufe die Trasse so dicht an der Wohnbebauung wie in Rübenach.

Der OV möchte wissen, in welchem Zeitrahmen sich ein Freistellungsverfahren bewege.

In Weißenthurm so Herr Hastenteufel, habe es ca. 4-5 Jahre gedauert. Zwei Jahre davon durch Widerspruchsverfahren.

Regulär benötige das Eisenbahnbundesamt ca. 1 ½ - 2 Jahre.

Andreas Biebricher (CDU) fragt nach den ungefähren Kosten bei einer Reaktivierung der Strecke und dem Gleisabzweig zum GVZ.

Nach ersten Schätzungen, so Herr Hastenteufel, müsse für beide Maßnahmen mit 40 Millionen € gerechnet werden.

Marion Lipinski-Naumann (SPD) fragt Herrn Hastenteufel, ob er eine Beurteilung abgeben könne zu der Wohnbebauung in Bezug auf die Trassennähe. Wie sähe es sonst in Rheinland-Pfalz aus.

Herr Hastenteufel erklärt, dass 1984 der letzte Zug auf der Strecke 3015 gefahren sei. Mittlerweile wären viele Strecken in Rheinland-Pfalz reaktiviert und auf freiwilliger Basis auch in den Lärmschutz investiert worden. Die Betreiber stünden allerdings nicht in der Verpflichtung dies zu tun. Man müsse sich bewusst sein, dass Züge fahren und Lärm entstünde. In Rübenach läge übrigens der Bahnkörper höher als die Bebauung.

Frau Kameisis (CDU) möchte für sich alleine sprechen und erklärt, dass sie die Pläne für eine Endwidmung der Strecke begrüße. Man solle im Jetzt entscheiden. Die Möglichkeit einer späteren Nutzung bliebe ja erhalten. Sollte die Endwidmung kommen, müsse garantiert sein, dass die Strecke nicht brachliegen sondern als Rad- oder Wanderweg hergerichtet werden müsste. Man solle auch die Option eines Naherholungsgebietes im Hinterkopf behalten.

Es böten sich entlang der Strecke sicherlich vielfältige andere Nutzungsmöglichkeiten, bestätigt Herr Hastenteufel. Denke man dabei nur an den Bahnhof Rübenach im Hinblick auf Tourismus, Gastronomie und vieles mehr. Teile der Trasse könnten für den Arten- oder Naturschutz entwickelt werden. Was nicht käme, so Herr Hastenteufel, sei eine Bebauung für wohnliche oder gewerbliche Zwecke.

Michaela Puchta (CDU) äußert ihre Bedenken dahingehend, dass sie oft die gleichen Argumente höre: „es werde keine Bahn mehr gebraucht“. Die Gefahr sei groß, dass mit der Endwidmung auch schnell die Flächen anderweitig vergeben wären. Die Stadt habe dann die Planungshoheit.

Martin Monjour (CDU) gibt zu bedenken, dass vielerorts der Verkehr wieder auf die Schiene verlegt werde. Hier in diesem Falle leider nicht. Die „Schiene“ sei doch viel billiger.

Herr Hastenteufel erwidert, dass weder die DB Cargo einen Rückbau erwäge noch die DB die Strecke bedienen wolle. Deren Signale seien genau gegenteilig

Was es koste, wenn die Strecke ganz neu geplant werden müsse, fragt Michaela Puchta (CDU).

Die Kosten lägen für das Planungsverfahren im sechsstelligen Bereich, antwortet Herr Hastenteufel. Es müsse eine neue Signaltechnik, neue Weichen und auch Lärmschutz installiert werden.

Andreas Biebricher (CDU) ist der Ansicht, dass die Strecke 3015 generell weniger Priorität habe wie zum Beispiel die im Rheintal gelegene. Er bezweifelt, dass sich ein Betreiber fände, zumal in Rübenach Endstation sei. Eine Strecke von Lützel nach Rübenach sei absolut nicht wirtschaftlich. Man müsse sich zwischen dem Jetzt und Heute oder visionären Ausblicken entscheiden.

Martin Monjour (CDU) warnt davor, dass die Straßen irgendwann verkehrstechnisch kollabierten. Einer Alternative dürfe man sich nicht berauben.

Welche Kosten fallen für die Errichtung eines Fahrradweges an, möchte Wolfgang Pelz (SPD) von Herrn Hastenteufel wissen.

Es habe sich herausgestellt, so die Antwort, dass eine provisorische Asphaltierung wegen der durchdringenden Verwurzelung nicht funktioniere. Im Grunde genommen müsse alles abgetragen werden, schon alleine um eine entsprechende Breite zu schaffen.

Der OV öffnet an dieser Stelle die Sitzung um Fragen aus dem Publikum zu ermöglichen.

Aus dem Publikum heraus werden nochmals Befürchtungen geäußert zu der möglichen Rückforderung von Fördergeldern des Landes. Ob hier nicht eine Zweckentfremdung vorgeworfen werden könne.

Herr Hastenteufel bekräftigt noch einmal die Tatsache, dass im damaligen Bewilligungsbescheid die Gelder für die „Gesamtmaßnahme“ bewilligt worden seien. Zudem stehe man mit dem Innenministerium in Kontakt. Wie hoch der Rückzahlungsanteil sei, stehe noch nicht fest.

Von den Zuhörern wird bedauert, dass die Strecke seit 40 Jahren brach liege. Es hätte schon längst eine andere Nutzung umgesetzt werden können. In Polch könne man sehen was touristisch machbar sei. Da habe Koblenz den Anschluss verpasst.

Diese Überlegungen habe man auch schon gehabt. Allerdings verlange das Eisenbahnbundesamt bei einer anderen Nutzung die Endwidmung. Nachdem die Stadt die Trasse gekauft habe gehöre sie in die Verantwortung des Landesverkehrsministeriums.

Es wird noch die Frage gestellt, warum eine Endwidmung der Trasse erfolgen soll, wenn diese doch durch den Bau der Nordtangente nicht mehr betroffen sei.

Egal, ob Endwidmung oder nicht, so Herr Hastenteufel, für die Stadt bestehe eine Unterhalts- und Verkehrssicherungspflicht. Die Kosten lägen bei ca. 470.000€/Jahr. Eine Endwidmung sei kostengünstiger.

Der OV kehrt zur Tagesordnung zurück.

Es kommt zum Beschluss

Der OBR stimmt über folgende Beschlussvorlage ab:

a)...das Verfahren zur Freistellung (Endwidmung) der Bahnstrecke4 3015 Lützel-Bassenheim zu betreiben und

b)...von einer Weiterveräußerung von Trassenbestandteilen abzusehen, bzw. eine temporäre Nutzung nur unter der Bedingung zu gestatten, dass die Trasse im Falle einer langfristig wieder auf zunehmenden Nutzung als Eisenbahntrasse wieder herzustellen ist.

Abstimmergebnis: 2 Ja-Stimmen; 3 Nein-Stimmen; 2 Enthaltungen

**Damit ist der Antrag abgelehnt.**

- **TOP 3 Verschiedenes**

Zu diesem Punkt liegt nichts vor.

Einwohnerfragen:

Es wird bemängelt, dass sowohl der Termin der Sitzung als auch die Unterlagen dazu nicht im Bürgerinformationssystem veröffentlicht sei. Auch für den OBR gelte, dass 7 Tage vorher die Bekanntgabe sein müsse.

Der OV bedauert, dass die Veröffentlichung in der Rheinzeitung immer so spät sei, man habe aber darauf keinen Einfluss. Allerdings würden die Sitzungseinladungen immer Termingerecht auf unser-ruebenach.de erscheinen. Für die Veröffentlichung in der Rheinzeitung sei die Stadtverwaltung zuständig. Es sei jedoch geplant, die Sitzungsunterlagen zukünftig öffentlich zugänglich zu machen – wie dies bezüglich des Stadtrates und der Ausschüsse der Fall sei. Wann dies umgesetzt würde, werde derzeit seitens der Verwaltung geprüft.

Der OV beendet die Sitzung um 20:25 Uhr und bedankt sich bei allen Beteiligten für die rege Mitwirkung.

Christian Franké

Anne Reif

Ortsvorsteher

Protokoll