Dipl.-Ing.Gerhard Heller
Bismarckstr. 33
56068 Koblenz

Mitglied Vorstand
Forum Mittelrheintal
Ko.21/03/08

An die
Bahn – Bürgerinitiati ve
Koblenz – Ocht endung e.V.
Festungstrasse 7
56229 Ochtendung

Betr. Bahnlinie Ochtendung – Kobl enz – Lützel

Sehr geehrte Herren !

Für Ihre faire Aufnahme bei der Gründungsveranstaltung am 20.März 2008 in Ochtendung bedanke ich mich vielmals.
In der Grundbeurteilung der vorhandenen Sachlage , d.h. der sinnlosen Verwahrlosung einer vorhandenen Bahnlinie waren wir wohl gar nicht soweit auseinander gelegen.
Als Techniker geht man einen solchen Problemfall wohl immer nur mit der vorgegebenen Zielrichtung an , und bemüht sich um eine möglichst umfassende Beurteilung.

Wie besprochen , übermittle ich Ihnen beigeschlossen , die Machbarkeitsstudie für die Verwendung als Fahrradweg,. Mich würde es freuen , wenn Sie daraus auch für Ihre Zielsetzung Brauchbares finden würden.

Eine Gastmeinung sei zum Abschluss sei gestattet.

Ich habe den Abend bei Ihnen hindurch immer einmal überlegt , wie eine solche Studie unter Ihrem Interessensblickwinkel aufzubauen wäre.

Die technischen Aspekte sind hoch interessant,
Aus der Erfahrung früherer Tätigkeiten erscheint es im Hinblick auf die Realisierung aber unerlässlich , die Rentabilität der gesamten Strecke mit einer vollständigen Liste der potentiellen Benutzer und deren Absichtserklärung von Ochtendung bis Koblenz Metternich unter Beweis zu stellen.

Mit den besten Wünschen sendet
Freundliche Grüsse !

Dipl.-Ing. G. Heller

Dipl.-Ing. Heller

Anlage

Dipl.-Ing.Gerhard Heller
Bismarckstr.33
56068 Koblenz

Koblenz , 20.Febr.2008

Mail : gerh.heller-co.vb@gmx.net

Bahnlinie Koblenz-Lützel - Ochtendung –(Polch) Rev 1
Machbarkeitsstudie
Umwandlung in einen Multifunktions – u nd Fahrrad – Wande rweg

---

1) Vorbemerkung

Die ursprüngliche Bahnlinie Koblenz-Lützel – Ochtendung – Pol ch –May en West wurde von Mayen West über Polch nach Ochtendung zusammen mit der Stichbahn Polch – M ünstermaifeld unter dem Namen Maifeldradweg zu einem viel benutzten multifunktionalen touristischen Wanderweg umgebaut.
Es war daher naheliegend , den unteren Streckenabschnitt Ochtendung – Koblenz Lützel auf seine Eignung als Weiterführung des oberen Wegebereiches bis nach Koblenz und den Anschluss an die Fernwanderwege längs Mosel und Rhein zu betrachten.
Als Grundlage dienen eigene Erfahrungen , die bei der Umwandlung des Streckenabschnittes Mayen -West – Polc h in eine solche touristische Attraktion bei Beurteilung der Tunnelbauten und Viadukte gewonnen werden konnten.
Zusätzlich liegen Erfahrungen mit DB Streckenumwandlungen in Mehrzweckwege Im Thüringer Wald vor.

2) Erweiterte Zielstellung

Es wird bei der Planung von Infrastruktur – Netzen in d er Regel von einer optimalen Anbindung eines Netzes an die Umgebung ausgegangen.In diesem Fall ist von einem deutlichen Defizit bei der Anbindung des Maifeld- und Vulkanpark – Radwegenetzes an den städtischen Bereich von Koblenz und die Radwege an Rhein und Mosel auszugehen . Dieses Defizit ist umso spürbarer , als direkte Bahnanschlüsse ,wie Emmelshausen an den Schinderhannes- Radweg, fehlen , und geeignete Busverbindungen zum dzt .Endpunkt des Maifeldweges am Bhf Ochtendung nicht bekannt sind..
Das Fehlen eines solchen Anschlusses an den städtischen Bereich von Koblenz ist umso bemerkenswerter , wenn man einmal kurz die Benutzergruppen solcher Wege skizziert:
Radfahrer aller Art
Roller – Skater
Kinderwagen und eine Vielzahl von Kleinkinderfahrzeugen incl Dreirad , Laufrad
Skateborder
Inline Skater
Spaziergänger , häufig mit tierischer Begleitung
Rollstuhlfahrer
Reiter
Familien – und Gruppenwanderer ,
Trimm dich Sportler , Leistungssportler incl. Training und Wettkampf in den Marathon Disziplinen

Wirtschaftsverkehr (lokal)
Usw.

Hier soll angemerkt werden , dass die dzt milden Winter eine jahreszeitlich fast durchgängige Benutzung der Anlagen gestatten.
Die so angedeutete Nutzung einer derzeit völlig verlassenen öffentlichen Fläche darf als eine beträchtliche Erhöhung des Erholungswertes der Landschaft entlang der Bahntrasse bezeichnet werden.

Als Voraussetzung zur Prüfung der Machbarkeit der Wegeanlage wird davon ausgegangen , dass nur ein Wegequerschnitt von ca. 2,50 m Wegebreite und mit 2,0 mSchwarzdecke und einem Laufstreifen zur Ausführung in Frage kommen

3) Eine Analyse der Bahnstrecke von Koblenz – Lützel nach Ochtendung

3.1 Allgemeine Bemerkung zum Streckenzustand

Die Bahnlinie wurde in den Jahren 1905 – 1907 errichtet.
Die baulichen Anlagen , Dämme , Einschnitte , Unterbau sind daher heute ca 100 Jahre alt. Da die Bahnstrecke aber anscheinend bis zur Einstellung des Güterverkehrs ohne Lasteinschränkung befahren wurde , dann darf grundsätzlich davon ausgegangen werden , dass der allgemeine Streckenzustand als gut bezeichnet werden kann. Genauere Analysen sind aber im weiteren Verlauf einer Projektgestaltung durch die Begehung , die detailierte Bestandsaufnahme und die Auswertung des Streckenerhaltungsbuches der DB erforderlich.

Zusätzlich zum allgemeinen Streckenzustand wird bei der Machbarkeitsstudie eine Kurzbesichtigung und Beurteilung aller Kunstbauten des konstruktiven Ing. Baues und des kreuzenden Strassenbaues durchgeführt.

3.2) Die Begehung der Streckenobjekte

Anmerkung

Es werden hier Bauwerke betrachtet die über der Bahn gelegen sind
d.h Bahnüberführung (BÜF)
Es werden Bauwerke betrachtet , die unter der Bahn gelegen sind.
d.h. Bahnunterführung (BUF)
Niveaugleiche Kreuzungen , d.h. Bahnübergänge, werden mit BÜG bezeichnet.
Alle sonstigen Sachverhalte werden ohne Kürzel voll ausgeschrieben

Die Gleislage ist tlw. unzugänglich mit Gestrüpp und Jungbäumen zugewachsen

Die Darstellung der Trasse und der behandelten Punkte ist einer Karte des Vermessungsamtes Rheinland – Pfalz im Massstab 1 . 25.000 entnommen.
Die beschriebenen Punkte sind in dieser Darstellung der Trasse markiert.

Streckenbegehung und Analyse

Pkt 1 Km 0,3
Streckenabschnitt vom Bhf Koblenz Lützel bis zur Streckenabzweigung.
Die Gleisanlagen wurden in die Hauptstrecke Koblenz – Ne uwied integriert und sind für eine bahnfremde Nutzung nicht zugänglich. Das Abgangsgleis in Richtung Mayen ist auf ca 10 m komplett abgetragen , eine Bahnzufahrt in die Strecke ist nicht mehr möglch. Hier müsste die der Radweg ausserhalb der Bahntrasse geführt werden.

Punkt 2 Km 0,7
BUF Andernacher Strasse
Einteiliger gemauerter Bogen . Probleme zur Standsicherheit oder Erhaltung werden nicht erwartet.

Punkt 3 Böschung westseitig BUF Andernacher Strasse.
Die Erstellung von Zufahrtsrampen zur Strecke in Dammlage ist von beiden Seiten des Dammes her möglich. Ab hier könnte der Rad weg beginnen.

Punkt 4 Km 0,9
BUF Bundesstrasse B 9
Die Bahn wird auf einer Zweifelderbrücke in Stahl – Stahlbeton über die B 9 geführt..Der zu erwartende Aufwand für die langfristige Erhaltung darf als relativ sehr gering eingeschätzt werden , da der Lastfall 20 to Achslast der Bahn bei der zukünftigen Nutzung wegfällt.Hier ist eine vertragliche Regelung des Erhaltungslastträgers mit der Bundesstrassenverwaltung zur Kostendämpfung abzuschliessen.

Punkt 5 Km 2,1
BÜG L 127 Bubenheimer Strasse
Die bahnbetriebliche Anlage nach Kreuzungsrichtlinie ist vollständig erhalten und fürr den Strassenverkehr nach STVO signalisiert. Diese Querung ist in einer weiteren Projektbearbeitung nach Verkehrsaufkommen im Detail nach den in Rheinland – Pfalz üblichen Standard – M assnahmen für die Querung von Bundesstrassen durch Fahrradwege zu behandeln.

Punkt 6 Km 2,5
Fussgängerquerung Wellingweg . Die Querung ist ohne zusätzliche technische Massnahmen zu realisieren.

Punkt 7 Km 3,0
BÜG Bhf. Metternich Ostseite
Die bahnbetrieblichen Anlagen sind tlw erhalten .Die Querung mit der Zufahrtstrasse zum Metternicher Feld ist in der weiteren Projektbearbeitung nach den Standards von Rheinland – Pf alz für solche Wege zu behandeln.

Punkt 8 Km 4,3
Bhf. Metternich.

Die Bhf.Gebäude sind verkauft und werden für betriebsfremde Zwecke genutzt. Die Gleisanlagen sind durchgängig erhalten. Die Trassierung eines Weges in diesem Streckenbereich ist nach Regelprofilstandards ohne Mehraufwendungen zu lösen. Im Bhf. Bereich bieten sich umfangreiche Dienstwege der Bahn, Verladeflächen usw. für begleitende Infrastrukturmassnahmen zum Weg zur Nutzung an.
Es soll darauf aufmerksam gemacht werden , dass sich der rasch wachsende Busch- und Baumbestand im Gleisbereich hervorragend als Rückzugsbereich für Pflanzen und Tiere anbietet.

Punkt 9 Km. 3,6
BÜG
Die Strasse Metternich – Bubenheim (Metternicher Weg) quert mittels einer strassenbau – te chnisch gestalteten niveau-ungleichen Überbauung der Gleislage die Bahntrasse.Hier ist die Bahnstrecke unterbrochen und der Gleisabschluss West ist mit einer Gleissperrtafel markiert. Diese Anlage ist insofern bemerkenswert als diese nur auf der Grundlage einer speziellen Vereinbarung der Stadt Koblenz mit der DB Netz in der vorliegenden Form rechtlich realisierbar ist.Hier ist ohne Kenntnis der Vertragslage und entsprechende Zusatzvereinbarungen eine technische Lösung der Querung nicht vorstellbar.

Punkt 10 Strecken Km 4,8
BÜG Schienengleiche Querung der B 258 mit eigenem Fahradweg mit Sicherung durch eine automatisch gesteuerte Schrankenanlage.Die bahnbetrieblichen Sicherungen und die Signalisierung nach STVO sind vollständig vorhanden. Die Querung im Detail in weiterer Folge durch die nächsten Planungsschritte nach Standardlösungen des Landes zu behandeln.

Punkt 11 Km 6,2
BÜG vor Bhf. Rübenach Ost
Querung der Strasse Rübenach – Winningen mittels schi enengleichem Strassenübergang. Die bahnbetriebliche Sicherung erfolgt über eine handbetriebene Schrankenanlage .Die Signalisierung der Anlage erfolgt strassenseitig nach STVO.
Die Wegequerung ist bei einer weiteren Verfolgung des Projektes mit den Standards des Landes zu behandeln.

Punkt 12 Km 6,3
Bhf. Rübenach. Die Dienstgebäude sind offensichtlich verkauft worden.Die Gleisanlagen sind Verblieben , desgleichen die Dienstzufahrten und Verladerampen. Eine Wegetrassierung im Beteriebsgelände bereitet keine Probleme.
Es wird darauf hingewiesen , dass der rasch wachsende Busch – und Baumbestand eine Zuflucht für Pflanzen und Tiere darstellt.

Punkt 13 Km. 6.4

BÜG nach Bhf. Rübenach West. Bahnübergang der Wolkener Strase. .
Betriebliche Sicherung mit einer automatisch betriebenen Schrankenanlage , eine Sicherung nach STVO war nur rudimentär zu erkennen. Es ergibt sich für diese Querung eine Standardlösung für gering befahrene Strasse gemäss Standards des Landes für diesen Kreuzungsfall.

Punkt 14 Km 6,8
BUF Gemauerter Einfeldbogen zur Durchführung eines Weges durch den Bahndamm Es werden keine wesentlichen Erhaltungsaufwendungen erwartet.

Punkt 15 Km 9,0
BÜF Die Bahn unterfährt die Autobahn .Unterhaltungslast der Autobahnbrücken liegt bei der Bu.Str.Verwaltung

Punkt 16 Km 9,2
BÜF Ein Wirtschaftsweg wird über eine Brücke geführt. Die Unterhaltungslast liegt bei der Gemeinde.

Punkt 17 Km 9,8
BUF Überführung der Strecke über die Autobahn mit einer vorgespannten 2 Feld – Brüc ke.Im Hinblick auf die Spannweiten von ca 2 x 25 – 30 m ist für die Belastung durch Fahrräder kein spezieller Erhaltungsaufwand erforderlich. Es ist das Brückenbuch zu prüfen und mit der Bundesstrassenverwaltung eine vertragliche Regelung zur Erhaltung des Objektes zu treffen.

Punkt 18 Km 10,0
Bhf Bassenheim . Das Bahngelände ist weitgehend unbenutzt.Das Bhf.Gebäude ist einer Fremdnutzung zugeführt worden. Die Infrastruktur ist nur noch rudimentär erkennbar.Die Gleisanlage ist erhalten. Für einen Anschluss des Radweges an die Gemeinde – Infrastrukt ur ist die Nutzung der voll erhaltenen Rampen von der Zufahrt zum Gewerbegebiet her denkbar.

Punkt 19 Km 10,1
BÜG Bhf Bassenheim West
Der Bahnübergang an der Zufahrt zum Gewerbegebiet Bassenheim ist als unbeschrankte Anlage voll erhalten. Probleme füe eine Kreuzung sind nicht erkennbar.

Punkt 20 Km 11,1

Anmerkung zum Streckenabschnitt im Bereich Bassenheim
Die Strecke führt in einer nur punktuell zugänglichen Hochlage um die Gemeinde Ein Zugang , wie sonst üblich . ist hier nicht möglich , eine touristische Vorteilslage für den Ort ist nicht zwingend erkennbar.Es ist in einer gemeinsamen Abstimmung mit den Interessenten ein Vorteilsausgleich zu einer fairen Realisierung denkbar.

Punkt 21 Km 11,3
BUF Gemauerter Einfeldbogern in Ziegelbauweise
Die Konstruktion lässt keine Probleme für den Weg oder für die Unterhaltung erkennen.

Punkt 22 Km 12,0
BÜF Die Bahn quert einen Waldwirtschaftsweg unter einem gemauerten 3 Feld Bogen . Die Erhaltung liegt beim Unterhaltungsträger des Weges.

Punkt 23 Km 12,3
BUF Bogenviadukt Gemauerte dreifeldrige Bogenbrücke für die Bahn mit ca 14 m Scheitelhöhe über Grund.
Die bemerkenswerte Anlage ist als einer der technischen Highlights der Strecke neben den Brückenkonstruktionen zwischen Polch und Mayen West zu betrachten.Das Mauerwerk macht äusserlich einen tragfähigen und guten Eindruck. Für die Beurteilung der Stabilität der Konstruktion darf davon ausgegangen werden , dass bei Betriebseinstellung das Tragwerk für eine Belastung aus Bahnverkehr mit ca 200 to für die Vertikale und für eine Notbremsung mit 200 to Ges. Gewicht bei einer Geschwindigkeit von 35 km h in der Talfahrt ausgelegt war. Bei der Betrachtung der ausserordentlich filigran wirkenden Konstruktion ist nun kein Anzeichen dafür festzustellen , dass das genannte Lastaufnahmevermögen im Lauf der letzten 20 Jahre in irgend einer Form verringert worden ist.
Es wird allerdings empfohlen , eine Überprüfung der Abdichtung des Schotterbettes über dem Traggewölbe der Bogenkonstruktion der Drainage des Schotterbettes am Pfeilerkopf vorzunehmen.
Es wird weiters ins Auge gefasst , über dieser Brücke eine vollständige Schwarzdeckenlage als obere Abdichtung vorzunehmen.
Bei einer weiteren Projektbearbeitung ist eine Einsichtnahme in das Brückenbuch Erforderlich.Hierbei wird speziell die Beachtung von möglichen , aber nachträglich sanierten Kriegsschäden im Auge zu behalten .

Als Alternative zur Führung des Weges über das Viadukt ist es möglich , den Weg über die bergseitige Dammschulter beidseitig in den Talgrund zu führen und als Bypass an der Brücke vorbei zu verlegen. In diesem Fall ist die Konstruktion als Streckenhighlight in voller Grösse von unten zu besichtigen

Punkt 24 Km 12,8
BUF Führung eines Wirtschaftsweges über die Strecke hier trägt die Baulast der Bauträger

trägt die La. Strassenverwaltung

Punkt 25 Km 15,0
BÜG im Bereich einer Steinbruchzufahrt Die Anlage liegt auf Privatgelände , und ist öffentlich unzugänglich.
Prinzipiell ist bei einer Beschränkung des Weges auf den Bahnbereich mit keinen Problemen zu rechnen.

Punkt 26 Km 15,5
BÜF , Die Umfahrung Ochtendung quert die Bahntrasse über eine Spannbeton brücke. Die Erhaltungslast liegt bei der Strassenverwaltung.

Punkt 27 Km 16,0
Bhf Ochtendung
Das Bhf . Gebäude ist ausser Dienst gestellt , die betriebliche Infrastruktur ist mit Ausnahme von einigen äusseren Merkmalen wie Gleislage , Bogenlampen Bahnsteige rückgebaut worden.
Bahnanlagen sind zu einem Infrastruktur-Bestandteil des Radweges ausgebaut und mit Parkplätzen , Rastplätzen und umfangreichen Informationen zum Weg selbst ausgestattet.

Punkt 28 Km 16,1
BÜG Strasse
Eine Nebenstrasse von Ochtendung nach Lonnig kreuzt die Bahntrasse mit einem ursprünglich beschrankten , handbedienten niveaugleichen Übergang. Dieser Übergang wird mit eine Gitterschikane zum Anschluss des Bhf an den eigentlichen Radweg gesichert und bildet den offiziellen Abschluss des Rad weges

Punkt 30 Km 16,1
Endpunkt des Radweges Polch – Ocht endung auf der Bahntrasse.
Als reeller Endpunkt des dzt . Radweges Polch – Ochtendu ng ist das Ende der als Weg ausgebauten Trasse anzusehen, welches durch einen schmalen , unbefestigten Pfad von ca 50 m Länge mit dem Bhf. Ochtendung verbunden ist.

4) Bestehender Multifunktionsweg

Der bestehende Weg wurde bei der Streckenbegehung von ca 20 Besuchern benutzt , die ausnahmslos mit dem PKW auf den Parkplatz Ochtendung gefahren waren , um von dort eine Excursion zu unternehmen.Bemerkenswert war , dass unter diesen Besuchern keine Radfahrer zu finden waren. Die Mehrzahl hingegen bestand aus Läufern , die auf dem Laufstreifen der Anlage ein abendliches Lauftraining abwickelten. Eine Erweiterung des Weges nach Koblenz wurde generell für optimal angesehen , da auf diese Weise die Möglichkeit geschaffen wird , bereits den Weg zur Arbeit mit dem Rad nach Koblenz sportlich und gesundheitsfördernd auszunutzen

5) Spezielle Sicherungseinrichtungen

Spezielle Sicherheitseinrichtungen sind bei niveaugleichen Übergängen mit öffentlichen Strassen vorzusehen.Sie werden in Abstimmung mit den Straßenverkehrsbehörden nach den landesüblichen Standards mit Warn-signalisierung und Passageschleusen usw. ausgestattet. Solche Sperreinrichtungen sind für die Einfahrt von Rettungsfahrzeugen demontierbar ausgestattet.

Die Absturzsicherung bei Brückenbauwerken wird im Detailprojekt festzulegen sein.
Absturzsicherungen an hohen Dämmen werden in der Regel durch eine Böschungsrandbepflanzung vorgenommen. Die Notwendigkeit weiterer Einrichtungen ist zur Zeit nicht erkennbar.

6) Sonstige Einrichtungen

Die Strecke wird ggf mit Unterständen zum Schutz gegen Wetter , zur Ergänzung der Ausrüstung usw. angeordnet.
Die Aufstellung von Grillhütten ist denkbar.
Markante Aussichtspunkte auf die Ortschaften ,auf die Landschaft an der Untermosel und den Westerwald werden mit Bänken und ggf einer Rastmöglichkeit ausgestattet.
Abfalltonnen werden an solchen Aussichtspunkten , den Unterständen und an den Zufahrten aufgestellt.
Interessante Bestandteile der historischen Entwicklung der Bahnstrecke werden mit Schautafeln erläutert.
Die Anordnung von Gemeindeschildern mit Wappen , Kurzbeschreibung und sonstigen Hinweisen sind Gegenstand der Weiteren Planungsschritte.

7) Begleitende Infrastruktur

7.1) Einbindung der Anlage in die Infrastruktur der Umgebung
Die Anbindung des Weges an das Strassenverkehrsnetz ist mit drei Haupt - einstiegen denkbar. Vom östlichen Ende des Weges (Km 0,3) wird über eine Rampe eine Anbindung an die Andernacherstrasse (Fahrradweg bis nach Lützel) erstellt .
Vom östlichen Ende des Weges wird ein über eine Rampe und die Benutzung der Bahnunterführung eine Verbindung zur Karl Saeter Strasse und nach Wallersheim zum zum Rheinradweg hergestellt. .

Vom Bhf Metternich ist eine Anbindung an die Mayenerstrasse und eine direkte Abfahrt an die Mosel vorstellbar
Die Detailbeurteilung dieser Zugänge soll aber nicht Gegenstand dieses Papiers sein.
An der Strecke ist ein Einstieg überall an den Kreuzungen mit öffentlichen Wegen und Strassen möglich.
Der Anschluss an den schon bestehenden Radweg nach Polch findet man über das ca 50 m lange Verbindungsstück vom Bhf Ochtendung in Richtung Westen
Es ist allerdings zu wünschen , dass dieses völlig verschlammte Wegestück schon recht bald in einen profilgerechten Anschluss umgebaut wird.

7.2) Wesentlich für die Akzeptanz der Anlage ist , ergänzend zu den genannten Zugängen eine Ausstattung mit Parkmöglichkeiten an den Hauptzugängen .
Hierzu werden , ergänzend zum bestehenden Parkplatz Ochtendung zunächst zwei Möglichkeiten ins Auge gefasst :
Es erscheint denkbar , dass in Abstimmung mit der Fa. Ikea , Koblenz , der Firmenparkplatz (mit Busanschluss) als ein solcher Parkplatz für die Benutzer des

Ragweges mit benutzt werden kann , wobei ein kurzer Verbindungsweg von ca 150 m lang , von der Bahnstrecke her erstellt wird.
Es erscheint weiter denkbar , dass auf den ehemaligen Bahnbetriebsflächen am Bhf Metternich eine solche Parkmöglichkeit vorgesehen wird.
Zusätzliche Möglichkeiten auf den Zwischenstationen sollten bei einer weiteren Projektbearbeitung untersucht werden.

8) Unterhaltung der Anlagen

Diese lässt sich in folgende Haupttätigkeiten gliedern :

Unterhaltung an der Strecke

Saison Arbeiten :
---Frühjahrsreinigung mit kommunalem Reinigungsfahrzeug
---Reinigung von Verkehrs- und sonstigen Schildern
---Rückschnitt von Bäumen und Gebüsch
---Reinigung von Durchlässen , Gräben usw.
---Einsammeln des Wintermülls
---Aufbau der Sommerinfrastruktur (Bänke , Tische usw.)
---Herbstlicher Abbau der Sommer Infrastruktur , Einlagerung
---Winterbeschilderungen (ggf Langlauf – Hinweise)

Achtung : Es wird empfohlen , einen eigenen Winterdienst oder gar eine Streuung von Salz u.dergl.. prinzipiell nicht durchzuführen , und nur hierzu an den Zugängen einen entsprechenden Hinweis anzubringen.

Wöchentliche Arbeiten :
--- Reinigung von Rastplätzen
---Entleeren aller Papierkörbe

Service nach Bedarf :
---Befahrung der Strecke nach ausserordentlichen Witterungsbedingungen
---Sicherungs- und ggf Aufräumungsarbeiten

Bauwerksunterhaltung :

Erdbauwerke , Dämme und Einschnitte
--- Führung des Strecken – Unterh altungsbuches der DB
---Begehung 2 x Jährlich , Frühjahr , Herbst und ggf nach besonderen Witterungsereignissen.
---Veranlassung von Erhaltungsarbeiten nach Erfordernis

Bahnanlagen bzw. Bahn-Brücken über öffentlichen Wegen oder Strassen
---Führung des Bauwerksbuches
---Begehung 1 x jährlich
---Hauptuntersuchungen in einer Festlegung in der weiteren Projektbearbeitung nach den jeweiligen Gebräuchen unter Berücksichtigung des Sachverhaltes , dass die Nutzbelastung nicht mehr durch Güterzüge , sondern durch Radfahrer

(de Facto Eigengewicht) zu berücksichtigen ist.

---Für die Erhaltung der beiden Brücken über die B 9 und die Autobahn zur Abwicklung des Radwegeprojektes werden zwei Leistungsverträge im Rahmen des generellen Brückenerhaltungsprogrammes der Stadt Koblenz erforderlich.

--Für die Erhaltung der Bogenbrücke sollte der Erhaltungsvorgang für die Nettebrücke der Gemeinde Polch als Beispiel herangezogen werden.

Bahnunterlagen unter öffentlichen Strassen und Wegen
---Führung eines Protokollbuches
---Begehung 1 x jährlich mit Protokoll
---Veranlassung der Verständigung des Unterhaltungslast Trägers zur Beurteilu und ggf Handlung .

9) Lebensdauer der Wegeanlage
Die Lebensdauer der Anlage für die Decke wird bei Einhaltung der Vorgabe ei Nutzung als Radweg mit ausschliesslicher gelegentlicher Befahrung durch leich LKW im Service – Be reich mit 30 Jahren eingeschätzt. Eine deutliche längere Lebensdauer ist denkbar.
Für die ggf vorzusehende Laufspur ist möglicherweise eine kürzere Lebensze anzunehmen , hier stehen die Erfahrungen des Maifeld- Weges für die weitere Projektbearbeitung zur Verfügung.

Für Erdbauwerke (Dämme und Einschnitte) kann eine beschränkte Lebensdaue nicht angenommen werden. Lokale Ereignisse , durch extreme Witterungserscheinungen bedingt , werden indessen nicht ausgeschlossen. Dieselbe Aussage wird für die Entwässerungsanlagen und die aus Ziegel erstellten Kunstbauten , Durchlässe usw. getroffen.

Für die Kreuzungsbauwerke an der B9 und der Autobahn darf die rechnerisch Lebensdauer mit ca 100 Jahren angenommen werden , tatsächlich ist doch au Grund der Veränderung der Nutzlast eine effektive Begrenzung der Lebensdau dzt in Jahren nicht möglich .

Für das Bogenviadukt ist eine Aussage über eine mögliche Lebensdauer , d.h. die Benutzung durch Radfahrer ebenfalls m.E. nicht möglich , d.h. dass die Lebensdauer des Objektes zumindest mit weiteren 100 Jahren angeschätzt werden kann. Diese Schätzung ist aber durch eine Beurteilung des Objektes na allen Angaben im Bauwerksbuch zu verifizieren. Aus eigener Erfahrung sind Brückenobjekte vergleichbarer Bauart mit schwerem Bahn- oder LKW Verkehr ohne wesentliche Probleme bereits in das 150te Lebensjahr eingetreten.

10) Umweltverträglichkeitsprüfung

Im Hinblick auf den Versiegelungseffekt der Wegedecke für den Untergrund ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung unerlässlich.

Ebenso ist der Einfluss des Wegebaues auf die als Rückzugsgebiet für Tiere und Pflanzen zu beobachtende Wirkung der tlw seit 1983 ungestört abgelegten Bahnflächen in dieser Prüfung zu behandeln.
Ein massgeblicher ,die Realisierung des Projektes behindernder Einfluss kann aber dzt nicht erkannt werden.

11) Darstellung der bestehender Rechtverhältnisse

Die Bahnanlage und die zugehörigen Grundflächen lt Grundbuch stehen im Besitz der DB . Für den Streckenabschnitt Ochtendung – Koble nz / Lützel besteht eine Widmung der Anlage als Bahnbetriebsstrecke.Nun hat die DB seit 1994 den Bahnbetrieb auf der Strecke eingestellt und die Betriebsgenehmigung zurückgelegt. Normaler ist als Folge der Rücklegung die Endwidmung als Bahnbetriebsstrecke beim Eisenbahnbundesamt durch die DB zu beantragen.
In diesem Fall hat aber die Stadt Koblenz die Möglichkeit eines Rahmenvertrages des Landes Rheinland – Pfalz mit der DB i n Anspruch genommen. Hiernach wird auf den Antrag einer Endwidmung seitens der Bahn zunächst verzichtet und bei einer Erhaltung der Infrastruktur der Strecke durch die Stadt dieser die Möglichkeit gegeben in eigener Regie und im Bedarfsfall einen Gleisanschluss des Güterverkehrszentrums Autobahnkreuz an das Bahnnetz ohne eine neuerliche Planfeststellung zu errichten.
Es wird davon ausgegangen , dass die Erweiterung dieser Nutzungsoption über den eigentlichen Interessensbereich der Stadt Koblenz hin bis zur Station Ochtendung im selben Vertrag mit der Landesregierung ebenfalls vereinbart wurde, zu diesem Gesichtspunkt kann aber nach dem derzeitigen Kenntnisstand Auch eine andere Rechtslage nicht ausgeschlossen werden.

Zu den Verhältnissen vor Ort darf die Realisierung des Vertrages zur Erhaltung der Infrastruktur doch kommentiert werden :
Die Gleislage ist generell erhalten.Die Infrastrukturmassnahmen für niveaugleiche Kreuzungen nach der Eisenbahnkreuzungsverordnung und der STVO sind ebenfalls durchwegs vollerhalten. Die Bestandteile der bahnbetrieblichen Infrastruktur , Signalwesen , SFM Anlagen, Infrastruktur der Hochbauten gebundenen Einrichtungen , Stellwerke usw. sind demontiert worden.

Die Rechtslage zur höhenungleichen Überbauung der Strecke durch eine Strassenkreuzung an der Kreuzung Metternicher Weg ist rechtlich ggf im Detail zu analysieren .

12) Darstellung möglicher Formen einer Realisierung

Aus den Darstellungen nach Pkt 11 lassen sich folgende Vorstellungen zur Realisierung des Projektes ableiten.

12.1) Die Bahnlinie wird rückgebaut.

Die Interessenten am Weg erwerben die Bahntrasse , Grundeigentum und technische Infrastruktur im vorliegenden Zustand.Die Bahn beantragt mit dem Verkaufsvertrag die Endwidmung.Die Gleisanlagen werden rückgebaut Die Beteiligten leiten die Vorbereitungen zu den erforderlichen Baurechtsverfahren usw. ein.

12.2) Die Bahnlinie bleibt im Sinn der Zielvorstellungen der Beteiligten gemäss Rahmenvertrag zur Endwidmung bis auf weiteres planrechtlich als Bahnlinie erhalten. Die Beteiligten pachten die Strecke , belassen die Infrastruktur nach dem Status Quo und ziehen die Konstruktion des Weges über die Gleislage , so wie dies bereits bei der Kreuzung Metternicher Weg durchgeführt wurde. Soll dann die Strecke als Bahnlinie reaktiviert werden , so ist der Rückbau des Radweges sowie der genannten niveauungleichen Strassenkreuzung Metternicher Weg und die Wiederherstellung der Bahnanlage in den übernommenen Zustand ohne großen technischen Aufwand entsprechend den Bestimmungen des Rahmenvertrages des Landes mit der DB möglich. In diesem Fall wird die Strecke betriebstechnisch von Grund auf erneuert und kann , nach der neuerlichen Erteilung der Betriebserlaubnis durch das Eisenbahnbundesamt wieder in Betrieb gehen.

12.3) Die vorgenannten Empfehlungen entsprechen dem eigenen Kenntnisstand von Febr. 2008 , Modifikationen zu den Grundvorstellungen auf Grund anders gelagerten Rechtsgrundlagen sind selbstverständlich denkbar.

13) Erste Kostenschätzung

Diese allererste Kostenschätzung basiert auf Erfahrungswerten für die Investitionskosten von vergleichbaren Wegen .Sie enthalten alle Aufwendungen für die Strukturmassnahmen der Anlage wie Rampen , Sicherungen über Brücken , die Anlage einer Laufspur neben der Schwarzdecke des Fahrbereichen usw.

Grunderwerbskosten	sind hierzu nicht abschätzbar
Verwaltungskosten für Endwidmung .:	ca.1.000 Eur je 1.000 m Strecke
Vermessung :	die Erfordernis ist in der Regel nur punktuell gegeben , Aufwand nach Erfordernis
Rückbau Gleisanlage	Im Wesentlichen vom gerade geltenden Schrottpreis abhängig , es darf davon ausgegangen werden ,dass incl der Schotterbettplanierung Einnahmen und Aufwendungen mindestens ausgeglichen sind.
Wegebau	Schwarzdecke und Laufspur 70 EUR / Lfm x ca 16.000 = ca 1.100000 EUR
Ausgleichs- Ersatzmasnahmen	Geschätzt 15.000 EUR
Zusatzausrüstungen:	Rastplätze , Tische , Bänke , Abfallkübel usw.

	Punktuelle Begrünungen usw. Geschätzt:	50.000 EUR
Grossbrücken	Sondermassnahmen Ein evtl Aufwand ist nach Kenntnis der Bauwerkszustände aus den Brückenbüchern gesondert in der weiteren Projektbearbeitung auszuweisen.	
Verwaltungskosten	Realisierung der Anlage 10 % 1.100000 EUR =	110.000 EUR

Eine vertiefte und ggf zu korrigierende Kostenschätzung sollte wesentlicher Gegenstand der weiteren Bearbeitung sein.

Die Untersuchung der Möglichkeiten für die Inanspruchnahme von Fördermitteln Oder Sponsoren -. Aktivitäten durch Beteiligung an Info – Einri chtungen ist nicht Gegenstand dieser Arbeit.

14) Schlussbemerkung

Die bisherige Beurteilung der Bedingungen für die Umwandlung der Bahnlinie Koblenz / Lützel – Ochtendung zeigt , dass diese Umwandlung mit vertretbarem Aufwand realisierbar ist , und keine grundsätzlichen Einwände erkennbar sind. Die Verlängerung der bestehenden Wegeanlage von Polch nach Ochtendung Bis nach Koblenz bildet den logischen Anschluss des Mittelzentrums an das Wegenetz im Maifeld und der Vulkanregion.Die Frequenz der bestehenden Anlage darf eine deutliche Zunahme mit der Anbindung von Koblenz erwarten. Für den Stadtbereich von Koblenz darf von einer Verwendung des Weges als straßenverkehrsfreier Promenade im nordwestlichen Stadtgebiet und damit von einer Bereicherung des Freizeit Angebotes ausgegangen werden.

Aufgestellt Koblenz im Febr. 2008

Dipl.-Ing . Gerhard Heller