

100 Jahre Gleisanbindung Ochtendung 1904-2004



Grußwort zur 100 Jahrfeier Gleisanbindung Ochtendung

100 Jahre und kein bisschen *Gleise*.....????

Diese Aussage stimmt nicht hundertprozentig mit der Assoziation des uns bekannten Liedes überein, jedoch hat es vielleicht eine Verwandtschaft zur *Weisheit*.

Die Gleise bedeuteten in der Vergangenheit Entwicklung für eine bis dato schwache Verkehrsanbindung. Das Auto wurde erst kurz zuvor erfunden und war zu diesem Zeitpunkt nur für die Reichsten erschwinglich. Den einfachen Bürgern blieb für die schnelle Überwindung von größeren Strecken nur die Eisenbahn übrig. Somit nahm die Eisenbahn den Stellenwert der Mobilität des einfachen Volkes ein.

Wirklich nur des einfachen Volkes?

Auch hier wurde in verschiedenen Klassen getrennt. Seinerzeit gab es 3 Klassen! Das zeigt, dass das Angebot der Bahn auch den Reichsten den Verzicht auf das Auto schmackhaft machte, um ökonomisch und bequem ein Ziel zu erreichen.

Für viele bedeutete Bahn fahren nicht nur einfach in einem Fortbewegungsmittel Platz zu nehmen, sondern man arbeitete auch noch an seiner Ökonomie. Man konnte sich unterhalten mit den Mitreisenden, Kontakte knüpfen und pflegen, Zeitung lesen etc. Das sind Freiräume, die ein Autofahrer so nicht hat.

Nicht nur für den Personen-, sondern auch für den Güterverkehr brachte die Bahn den Aufschwung, den preiswerten Transport, Güter nicht nur hier vor Ort zu verkaufen, sondern in die Welt zu tragen.

Mit einem ungeheuren Aufwand, der sich zu diesem Zeitpunkt scheinbar rechnete, wurden Schienen quer durchs Land verlegt. An Bergen wurden Tunnel gebaut, über Täler Viadukte.

Ein Familienhaus aufzubauen, bedarf es eines hohen Energieaufwandes. Ziel, eine Heimat zu schaffen. Eine Gleisanbindung zu schaffen, bedurfte der Energie vieler Menschen, Ziel hier, das *Haus der Heimat* sinnvoll mit zu gestalten. Zum damaligen Zeitpunkt glaubten viele daran, trotz skeptischer Zeitgenossen.

Diese gibt es auch heute noch: *Die Bahn hat doch ihren Stellenwert schon längst verloren!*

Dieses *Haus* wieder einzureißen braucht man nicht so viel Energie, was nun heute für die Gleise gilt.

Jedoch, ist die Zeit noch nicht reif zu entscheiden, so die Empfehlung von Helmut Bast, Seniorchef von Dr. Clement. Es sei ein Anachronismus (überholte Erscheinung) bei der Knappheit der Verkehrswege bestehende Einrichtungen zu zerschlagen. Seiner Meinung nach muss die vorhandene Infrastruktur erhalten werden, um die vorhandenen Bodenschätze der Region zu bewegen.

In Verbindung mit dem größten ausgewiesenen Gewerbegebiet Ochtendungs, Oberholz (parallel zur Bahntrasse), scheint es sinnvoll, sich für eine Erhaltung der Schienen seitens der Ortsgemeinde Ochtendung einzusetzen.

Gerade im Gedanken an das neu entstandene Güterverkehrszentrum (GVZ - Koblenz-Metternich) bietet sich die hier vorhandene Gleisanbindung geradezu zwingend an.

Dass diese Strecke eine grundlegende Bedeutung hat, zeigt die Reaktion der Stadt Koblenz in Verbindung mit der Kreisverwaltung MYK, die einen Trassensicherungsvertrag mit der DB-Netz AG bis Bassenheim abgeschossen hat. Sogar auf aktuellen Landkarten sind schon aufwendige Gleisarbeiten aufgezeigt, die bisher aus Kostengründen nicht ausgeführt wurden. Wie so immer, hapert es am lieben Geld.

Abgesehen davon, dass die DB-Netz AG nicht bereit ist, diese Schienen zu 1 obligatorischen Euro abzugeben, scheitert eine bisherige Entwidmung eben auch an diesem Geld. Darüber hinaus, wird eine Fahrradstrecke in jedem Falle mit erheblichen Kosten, zum einen für den Ankauf der Schienen, die Entsorgung der Gleise und dem Aufbau der Trasse in Verbindung mit Viadukt-Sanierung verbunden sein. Hier wäre der Vorschlag von Dieter Holtkamp (ehemals Mitglied im Ortsgemeinderat Ochtendung), Helmut Bast (Seniorchef Dr. Clement) zu überdenken, die Schienen zu sichern und parallel einen Fahrradweg zu erstellen. Die Schienen könnten bis zur Inbetriebnahme für den Güterverkehr, für den Tourismus z.B. als Draisinenfahrstrecke genutzt werden.

Für die bisherige Planung der Eigentümer, Investoren und der Ortsgemeinde, Betreffs des Bahnhofgeländes, bietet sich die Möglichkeit einer Teilentwidmung für diesen Endbereich der Gleise und einen Neuendpunkt für Ochtendung im Industriegebiet Oberholz. Dieser könnte bequem durch Pendelbusverkehr, bzw. Pkw-Anreise Park-and-Ride mäßig, aus dem ganzen Maifeld angefahren werden. Damit wäre ein Kompro-

miss für alle getroffen. Hier hätte Ochtendung für sich und die angrenzenden Gemeinden eine neue Perspektive geschaffen. Dieses gilt insbesondere bei steigenden Benzinpreisen, LKW-Maut und immer mehr verstopfender Straßen.

Mit einer Gleisanbindung hat Ochtendung eine reelle Chance auf Neuantrag, um Grundzentrum im Ergänzungsnetz zu werden.

Sicher ist, ein Zuschussbetrieb wird die Bahn immer bleiben. Hans Dieter Gassen, seinerzeit 1. Kreisbeigeordneter, jetzt Präsident der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord in Koblenz, Zitat: Das ist der Straßenverkehr (Zuschussbetrieb) im Endeffekt auch, es fällt nur nicht so auf.

Auf den folgenden Seiten haben wir Bilddokumente, bis zur vorläufig letzten Fahrt und Presseartikel aus der Zeit danach festgehalten.

Mit dieser Gedenk-Schrift wollen wir das Bewußtsein für etwas hervorragend Wichtiges, immer noch für uns Vorhandenes wecken. Wir danken unseren vielen Helfern, insbesondere Oliver Börner, für Zurverfügungstellung der Fotos und Zeitungsartikel und den Sponsoren, die die Herausgabe dieses Werkes ermöglichten.

Ich tu's -DIE BÜRGER- Initiative e.V.

Jürgen O. Stange (1. Vorsitzender)
A. Patrick Simmer (Beisitzer)

Koblenz Hbf
September 1974



Koblenz Hbf
Oktober 1974



Impressionen vergangener Tage...



Koblenz Hbf
Oktober 1974



Koblenz Hbf
September 1974

Koblenz,
Moselbrücke
Mai 1975



bei Koblenz-
Metternich
April 1975



Schienenverkehr zwischen Koblenz

Koblenz-Lützel
August 1974



Koblenz-Lützel
August 1974





Koblenz-
Metternich
Mai 1975



Koblenz-
Metternich
August 1983

und Ochtendung...



Autobahnbrücke
bei Bassenheim
Mai 1975



Ochtendung
Oktober 1974

Ochtendung
Oktober 1974



bei Ochtendung
Mai 1975



Der Bahnverkehr durch Ochtendung -

bei Ochtendung
Mai 1975



bei Ochtendung
Oktober 1974



Ochtendung
Mai 1975



Ochtendung
Mai 1975



eine wichtige Entwicklung...

Ochtendung,
Sonderfahrt
Mai 1996



Ochtendung,
Sonderfahrt
Mai 1996



bei Kerben
Mai 1975



Kerben
April 1975



Die Bahn zwischen Ochtendung und



Kerben
April 1975



Polch
Dezember 1983

bei Nettesürsch
Mai 1975



Hausen...



bei Hausen
Dezember 1981



bei Hausen
Mai 1975

Hausen
Mai 1975



Hausen
Mai 1975



Der Hausener Viadukt - Wunder aus

Hausen
April 1983



Hausen
Dez. 1981



Hausen
August 1983

Menschenhand...

Hausen
April 1983

Mayen Ost,
Einfahrtsignal
Mai 1975

Bw Mayen
März 1975



Bw Mayen
Mai 1975



Endstation Mayen...

Mayen Ost
Mai 1974



Bw Mayen
Oktober 1974



bei Miesenheim
April 1975



Unser Umland...



Plaidt
April 1975



bei Monreal
Mai 1975

Koblenz Hbf
Mai 1975



Mayen Ost
Mai 1975



Die letzte Fahrt von Koblenz nach

Mitteilung für unsere Fahrgäste

Ab 10. 12. 1983 wird der
Reisezugverkehr auf der Strecke
Koblenz - Mayen Ost
eingestellt und vom Bahnbus übernommen.

Nächste Bushaltestelle: *Buchholz*

Mit der Aufhebung des Reisezugverkehrs entfallen gleichzeitig der
Reisegepäck- und Expressgutverkehr bei den Bahnhöfen
Koblenz-Mettendorf, Ochtersend und Polch.

Empfohlene Ausweichmöglichkeiten:
St Koblenz Hbf, St Urmitz, St Pfalz und Mayen Ost



Deutsche Bundesbahn
Generalvertretung Koblenz
der Bundesbahndirektion Köln

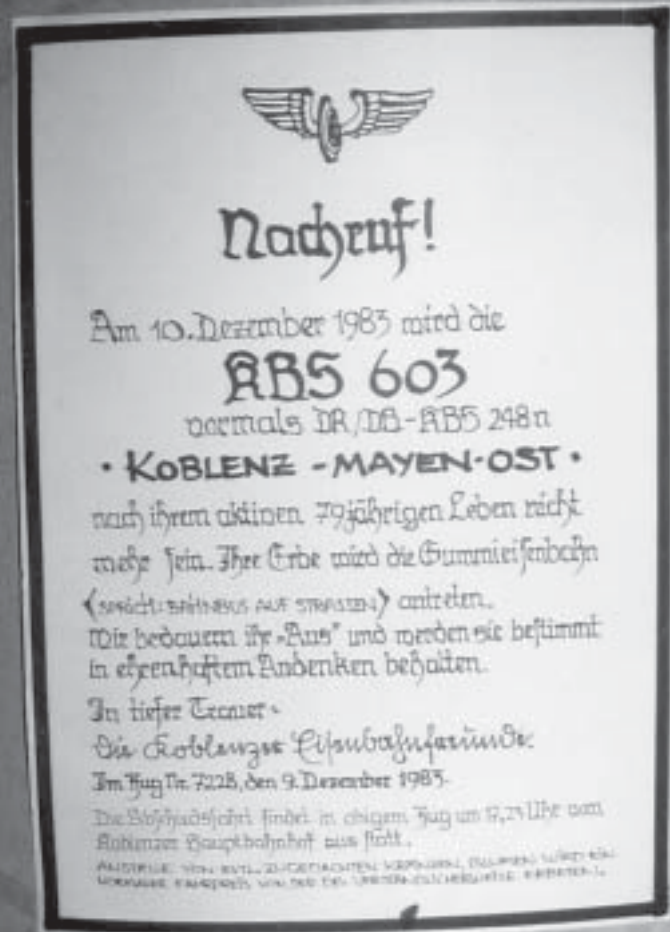
Koblenz Hbf,
angebracht bei
der Aufsicht,
Gleis 4/5



Mayen-Ost...



Protestplakat
 zur letzten Fahrt
 Koblenz-
 Mayen Ost
 9. Dez. 1983



Sommer- und Winterfahrplan 1983

603. 606. 607

603 Mayen-Koblenz

(Mayen-Koblenz 6053)

Am 2. VI. Verkehr wie ↑

Züge können jederzeit ausfallen

Alle Züge

7205	7209		7213	7217		7073	km	Zug	Zug		7206		7210	7212		7226	7228
46						46	2	BD Köln			46	2					
A 6 00	A 6 36		A 7 46	A 9 43		A 13 31	0	Mayen Ost 602, 6034, 6037	3	○	A 7 01		A 7 33	A 9 29		A 17 34	A 18 22
6 04	6 39		7 50	9 47		○ 13 35	3	Hausen (b Mayen)	6	↑	6 57		7 29	9 24		17 29	18 17
6 08	6 44		7 54	9 51			6	Nettesursch	8		6 52		7 25	9 20		17 24	18 12
6 12	6 50		7 59	9 56			8	Polch	13		6 48		7 21	9 16		17 20	18 08
6 18	6 55		8 04	10 01			13	Kerben (Kr Mayen)	18		6 38		7 15	9 10		17 14	18 02
6 26	7 07		8 13	10 10			18	Ochtendung	25		A 6 31		7 07	9 02		17 07	17 55
6 34	7 15		8 21	10 18			25	Bassenheim	28				6 58	8 54		16 58	17 46
6 39	7 19		8 25	10 22			28	Rübenach	31				6 51	8 47		16 51	17 39
6 45	7 25		8 31	10 27			31	Koblenz-Metternich	37	↓			6 46	8 42		16 46	17 34
6 53	7 32		8 39	10 35			37	Koblenz-Lützel 600, 610	39	○			6 35	8 34		16 39	17 27
A 6 57	A 7 35		A 8 43	A 10 38			39	Koblenz Hbf 540, 620					A 6 31	A 8 29		A 16 35	A 17 23

■ = von Daun, nur an Schultagen in Rheinland-Pfalz
■ = nach Gießen, ab Koblenz als 3753

47 = an Schultagen nach Mayen West
80 = an 6 41

603. 606. 607

803 Mayen-Koblenz

(Mayen-Koblenz 6053)

Am 1. XI. Verkehr wie ↑

Züge können jederzeit ausfallen

Alle Züge

7205	7209		7213	7217		7073	km	Zug	Zug		7206		7210	7212		7226	7228
46						46	2	BD Köln			47	2					
A 6 00	A 6 36		A 7 46	A 9 43		A 13 31	0	Mayen Ost 602, 6034, 6037	3	○	A 7 01		A 7 33	A 9 29		A 17 34	A 18 22
6 04	6 39		7 50	9 47		○ 13 35	3	Hausen (b Mayen)	6	↑	6 57		7 29	9 24		17 29	18 17
6 08	6 44		7 54	9 51			6	Nettesursch	8		6 52		7 25	9 20		17 24	18 12
6 12	6 50		7 59	9 56			8	Polch	13		6 48		7 21	9 16		17 20	18 08
6 18	6 55		8 04	10 01			13	Kerben (Kr Mayen)	18		6 38		7 15	9 10		17 14	18 02
6 26	7 07		8 13	10 10			18	Ochtendung	25		A 6 31		7 07	9 02		17 07	17 55
6 34	7 15		8 21	10 18			25	Bassenheim	28				6 58	8 54		16 58	17 46
6 39	7 19		8 25	10 22			28	Rübenach	31				6 51	8 47		16 51	17 39
6 45	7 25		8 31	10 27			31	Koblenz-Metternich	37	↓			6 46	8 42		16 46	17 34
6 53	7 32		8 39	10 35			37	Koblenz-Lützel 600, 610	39	○			6 35	8 34		16 39	17 27
A 6 57	A 7 35		A 8 43	A 10 38			39	Koblenz Hbf 540, 620					A 6 31	A 8 29		A 16 35	A 17 23

■ = von Daun, nur an Schultagen in Rheinland-Pfalz
■ = nach Gießen, ab Koblenz als 3753

47 = an Schultagen nach Mayen West
80 = an 6 41

Die Entstehung der Trasse Koblenz-Lützel nach Mayen Ost

Wie bei fast allen um die Jahrhundertwende gebauten Normalspurbahnen aus dem Rheintal in Richtung Westen, hatte auch bei dieser unscheinbaren Strecke der Kriegsminister seine Hände im Spiel. Dabei hatte alles ganz harmlos begonnen. Zunächst -im März 1890- hatte eine Koblenzer Firma um die Konzession einer Nebenbahn von Koblenz-Gondorf im Moseltal über Münstermaifeld und Polch nach Mayen nachgesucht. Aus verschiedenen Gründen wurde daraus nichts. Zwei Jahre später meldeten sich zwei weitere Interessenten, die nun von Koblenz aus Mayen ansteuern wollten: die Brohltalbahn und der „Nebenbahngigant“ Lenz & Co. Lenz wurde von den Behörden favorisiert und hatte wohl gerade mit den Vorarbeiten begonnen, als aus Berlin klagestellt wurde, dass eine solche Strecke Militärzüge von 60 Achsen in einstündiger Zugfolge würde verkraften müssen. Neue Pläne wurden gewälzt, ein neuer Interessent meldete sich zu Wort, schließlich kam man aber zum Entschluss, dass noch besser der Staat die Angelegenheit in die Hand nehmen solle. Am 25.5.1900 erhielt schließlich die Staatsbahn die Konzession für den Bau der Nebenstrecke Lützel-Polch-Mayen Ost, wo man auf die bereits 1880 von der Rheinischen Eisenbahngesellschaft fertiggestellte Strecke Mayen-Andernach stieß. Der alte Plan die Schienen über Münstermaifeld zu legen, war dabei mit Rücksicht auf die militärischen Interessen aufgehoben worden. Mit einer Stichbahn von Polch, die dann 1916

auch tatsächlich eröffnet werden konnte, sollte Münstermaifeld ans Streckennetz geknüpft werden.

Die Stammstrecke war damals schon fast 12 Jahre im Betrieb, wobei sich aus unerfindlichen Gründen kleinere Unfälle und Pannen gehäuft hatten. Schon die Eröffnung stand unter keinem guten Stern: Der Oberpräsident der Rheinprovinz konnte zu den Festlichkeiten am 1.10.1904 nicht erscheinen, und außerdem war am Tag vor dem großen Ereignis die Öffnung eines der beiden Tunnel im Steigungsabschnitt Polch-Mayen durch einen Bergrutsch verschüttet worden. Die Feierlichkeiten wurden daraufhin abgesagt. Lützel-Polch wurde am vorgesehenen Tag eröffnet, Polch-Mayen Ost folgte am 12.11.1904.

Fortan wurde es ruhig um die Strecke, auf ihr rollten Agrarprodukte und Gestein, daneben ein paar Reisezüge, unter denen bis in die 80er Jahre sogar ein Schienenbus-Eilzug aus Prüm überlebte. Der vehemente Ausbau des Straßennetzes raubte aber auch ihm die Passagiere. Am 9.12.1983 stellte die DB den Personenverkehr Mayen Ost-Lützel ein, da dringende Oberbauarbeiten anstanden. Gleichzeitig wurde der Abschnitt Ochtendung-Mayen Ost ganz stillgelegt (ebenso wie etwa eineinhalb Jahre zuvor die Strecke Polch-Münstermaifeld). Geblieben ist also nur noch der Güterverkehr vom Bahnhof Lützel im Rheintal bis Ochtendung.

Quelle: Wolfgang Fiegenbaum, Wolfgang Klee
Abschied von der Schiene, transpress Verlag 1997

Presseberichte von 1983 bis 2003

Bahnhof Ochtendung soll in gute Hände kommen

Bürgermeister vermittelte Investoren, die Interesse an dem Projekt haben

Was wird aus dem schönen, alten Bahnhofsgebäude von Ochtendung? Dies wurde jetzt vor Ort diskutiert.

OCHTENDUNG. Bürgermeister Klaus Gewehr sprach mit dem Eigentümer sowie Fachleuten der Wirtschaftsförderungsgesellschaft des Kreises, Rhein-Mosel-Eifel-Touristik und Günther Gries vom Heimatverein Ochtendung.

Der im vorigen Jahr verstorbene Ochtendunger Unternehmer Jakob Stockschläder hatte das Bahnhofsgebäude und ein Teil des Umfeldes erworben. Nach seinen Ideen sollte das Terrain in ein Spielparadies für Kinder umgewandelt werden. Viel Geld wurde in das marode Gebäude gesteckt, dessen Baukörper Jakob Stockschläder vollständig neu unterkellern ließ. Das riesige Dach erhielt eine Schiefereindeckung und im Obergeschoß entstanden Wohnungen.

Auf dem Bahnhofsvorplatz stehen heute eine Dampflokomotive und mehrere Gesellschaftswagen, die als Rast- und Gaststätte für die Radwanderer eingerichtet wurden.

Den Söhnen des Unternehmers ist daran gelegen, daß der Bahnhof in gute Hände kommt und der Ausbau fortgesetzt wird. Sie selbst sehen keine Möglichkeit für ein weiteres Engagement. Auf keinen Fall, so erklärte Ralf Stockschläder, werde das Erbe des Vaters an Interessierte aus dem Rotlichtmilieu veräußert.

Bürgermeister Klaus Gewehr hatte im Einvernehmen mit den Eigentümern mehrere Investoren für das Projekt interessieren können. Ein Durchbruch wurde aber noch nicht erreicht, weil der Umfang der verfügbaren Parzellen auf den dem Bahnhof gegenüberliegenden Flächen festgestellt werden muß. Dort, so erklärte Ralf Stockschläder, besitze die Gemeinde Ochtendung „Sperrparzellen“. Diese müßten aber einem künftigen Investor zur Verfügung stehen, hieß es. Ebenso wichtig ist die Einbeziehung der Gleistrasse im Bahnhofsbereich, die von der Deutschen Bahn AG nicht mehr genutzt wird. Die Teilnehmer der Diskussion stellten fest, daß sich Ochtendung in alle Richtungen entwickelt habe, nur nicht im Bereich des Bahnhofs, der am Wochenende Anlaufpunkt vieler Radwanderer aus dem Raum Koblenz/Westerwald ist. Eine vor Jahren in Auftrag gegebenen Gestaltungsplanung für den Bereich kam nie zur Ausführung.

(hi)

Quelle: Rheinzeitung, 9. Mai 1998

Gemeinderat votiert für die Entwidmung der Bahntrasse in der Gemarkung

„Das Bahnhofsumfeld schreit nach Umgestaltung. Es ist in höchstem Maße peinlich, wie Ochtendung sich dort präsentiert.“ Mit diesen Worten beschwor Frank Hastenteufel (FWG) seine Ratskollegen in der jüngsten Gemeinderatsitzung, den ersten Schritt zur Entwidmung, das heißt zur Aufgabe der Bahnlinie Ochtendung-Koblenz, zu gehen.

OCHTENDUNG. Die Ratsmitglieder taten sich sichtlich schwer mit einer Entscheidung, die als Voraussetzung dafür gilt, dass ein städtebauliches Investitionsprojekt realisiert werden kann. Über Details der Planung wurde bislang nichts bekannt. Nur so viel, dass als Investor die Firma Rombelsheim im Spiel ist.

Und das allein nährt die Hoffnung in der Bevölkerung, dass endlich Nägel mit Köpfen gemacht werden. Die Ochtendunger würden ihr Bahnhofsumfeld derzeit gerne hinter einem großen Vorhang verstecken. Keine Gemeinde in der ganzen Region leistet sich solch einen Schandfleck. Und dabei hatte alles so hoffnungsvoll begonnen, als der heimische Unternehmer Jakob Stockschläder den Ochtendunger Bahnhof erwarb und auf dem Vorplatz eine historische Dampflok und mehrere Gesellschaftswagen aufstellen ließ.

Stockschläder, Ochtendungs letzter und größter Bimssteineproduzent, wollte damit, nach seinen Worten, für sein Dorf und seine Bevölkerung etwas Gutes tun. Er ließ auch das Bahnhofsgebäude vor dem Verfall sichern und versuchte, im Umfeld Gelände aufzukaufen. Die Ochtendunger Gemeinde

habe sein Vorhaben nie unterstützt, hatte der Unternehmer noch kurz vor seinem plötzlichen Tod beklagt.

Inzwischen haben Vandalen dem Bahnhofsgebäude und den aufgestellten Waggons schwere Schäden zugefügt. Aber auch die Bahn hat Anteil an der Verwahrlosung. Denn der Gleiskörper ist von Unkraut übersät. Es wurden über Jahre keinerlei Pflegemaßnahmen mehr durchgeführt. Wie in der Sitzung bekannt wurde, gab es Gespräche über eine Entwidmung der gesamten Trasse mit dem Landkreis und der Stadt Koblenz. Die Gemeinde Bassenheim, so hieß es, habe mitgeteilt, dass kein einheimischer Unternehmer seine Produkte auf die Schiene bringen wolle. Im Bereich der Gemarkung Ochtendung ist die Firma Clement (Oberholz) der einzige Kunde der Bahn.

Ortsbürgermeister Reinhard Theisen meinte, es sei kaum vorstellbar, den öffentlichen Personennahverkehr auf der Schiene zu reaktivieren. So sah dies auch Fraktionssprecher Emil Barz von der CDU. Lothar Kalter (SPD) sprach sich dafür aus, den Schienenstrang Koblenz-Metternich-Ochtendung offen zu halten und deshalb nur eine Teilentwidmung anzustreben. Er wies auch auf die künftigen Gewerbebetriebe im Industriepark Oberholz hin, die den vorhandenen Gleisanschluss nutzen könnten.

Ortsbürgermeister Theisen sah auch in einer Nutzung als Radweg eine Sicherung der Flächen und Trassen. „Die Trasse muss öffentlich bleiben“, forderte auch Frank Hastenteufel (FWG). Bei der Abstimmung votierten zwölf Ratsmitglieder für eine Entwidmung der Trasse im gesamten Bereich der Gemarkung Ochtendung. Drei Ratsmitglieder stimmten mit Nein. Zwei enthielten sich. (hi)

Quelle: Rheinzeitung, 7. August 2001

Für die Firma Dr. Clement-Lavalitbrüche wäre der Abbau der Bahngleise auf der Strecke Koblenz-Ochtendung ein gravierender Fehler

Industrie auf Abstellgleis Helmut Bast warnt vor Zerschlagung von Infrastruktur - Firma will wieder zurück auf Schienenstrang

In der Diskussion um Stilllegung oder Erhalt der Bahnstrecke Koblenz-Ochtendung haben die Entscheidungsträger die Belange der Steine-Erden-Industrie kaum gewürdigt. Das meint jedenfalls das Unternehmen der Dr. Clement-Lavalitbrüche. Dem Kunden hatte die Bahn die langjährigen Verträge Ende März 2001 gekündigt. Jetzt wehrt sich die Firma gegen das endgültige Aus für die Strecke: Den von der Gemeinde gewünschten Abbau der Gleisanlagen.

OCHTENDUNG/BASSENHEIM. Dabei würde das Unternehmen liebend gerne wieder einen beachtlichen Teil seiner Produktion über die Schiene transportieren. Allerdings hätte die Bahn seinerzeit durch ihr „kundenunfreundliches“ Verhalten zu einer rückläufigen Entwicklung der Transportmengen beigetragen. Die Kunden hätten sich über umständliche Handhabung und fehlende Verlässlichkeit beschwert.

Das habe die Zusammenarbeit so erschwert, dass die Transporte zunehmend auf die Straße verlagert werden mussten. Hinzu kam, so das Unternehmen, dass die Bahn selbst als großer Abnehmer für spezielle Lavaprodukte ausfiel, weil sie keine großen Investitionsvorhaben mehr durchführte.

Wie bereits berichtet, hatte sich die Gemeinde Ochtendung für die baldige Entwidmung der Trasse ausgesprochen. Sie unterstützt im Bereich des ehemaligen Bahnhofsgebäudes ein privates Investitionsprojekt, das aber nur realisiert werden kann, wenn die Gleisanlagen im Umfeld des Gebäudes abgebaut werden. Die endgültige Stilllegung und das Abräumen der Gleisanlagen in Richtung Bassenheim und Koblenz-Lützel wurde von Rat und Verwaltung nie als nachteilig gewertet, weil man bei der Firma Dr. Clement einen rückläufigen Transportbedarf unterstellte.

Bezüglich der Vorteile eines Bahnanschlusses für das neue, parallel zur Bahnlinie verlaufende Gewerbegebiet Ochtendungs vertrat man die Meinung, dass die hervorragende Autobahnanbindung für die künftigen Investoren genüge.

Die Geschäftsleitung der Firma Dr. Clement hatte sich im Oktober 2001 schriftlich an die Gemeinde gewandt. Schon damals sprach sich die Firma gegen eine Entwidmung aus, da der Bahnversand dem Unternehmen einen wichtigen Standortvorteil verschaffe. Besonders durch die Entwicklung des Mineralölpreises, der Mineralöl- und Kfz-Steuern und die Einführung einer Straßenbenutzungsgebühr müsse für die Zukunft wieder mit einer Kostenentwicklung zu Gunsten der Schiene gerechnet werden, hieß es in dem Schreiben.

Diese sei auch im Hinblick auf überfüllte Straßen und die Ökologie wünschenswert. Das Güterverkehrszentrum und das neue Gewerbegebiet Oberholz der Gemeinde Ochtendung könnten zu einer Verbesserung der Auslastung dieses Streckenabschnitts führen. In einem Gespräch mit der RZ bekräftigte Helmut Bast, Seniorchef des Lavaunternehmens, die Argumente für einen Erhalt der Schienenanlagen. Die Lkw-Maut und das Fehlen von speziellen Schiffen für Schüttgut sprächen auch zukünftig gegen eine Entwidmung. Riesige Tonnagen müssten derzeit über die Straße bewegt werden.

Pro Jahr werden von dem Ochtendunger Unternehmen mehr als 100 000 Tonnen verladen, teilweise zu Abnehmern in Basel und Hamburg. Das entspricht einer Beladung von 4000 Sattelzügen. Ein Auftrag über 3000 Tonnen nach Paris hätte jüngst teilweise über die Straße ausgeführt werden müssten. Bei Lieferungen in den Osten Deutschlands, beispielsweise nach Gera, seien die Fahrzeuge wegen der Verkehrsverhältnisse mehr als 20 Stunden pro Fuhre unterwegs.

„Es ist ein Anachronismus“, sagte Helmut Bast, „bei der Knappheit der Verkehrswege bestehende Einrichtungen zu zerschlagen.“ Seiner Meinung nach muss die Verkehrsinfrastruktur erhalten werden, um die vorhandenen Bodenschätze der Region zu bewegen. Er sieht hier auch Interesse bei den benachbarten Konkurrenten, die sich mit ihren Produkten von der Firma Clement abgrenzen. „Die Zeit ist noch nicht reif für eine solch schwerwiegende Entscheidung einer Entwidmung“, meint der Seniorchef.

Bast hält die Wiederaufnahme der Verkehrsverbindung durch einen privaten Betreiber für sinnvoll. Allerdings hätte die Bahn durch die Angabe von unrealistischen Zahlen für die Sanierung des Viadukts und der Gleisanlagen sowie durch überzogene Forderungen bei einer Eigentümersübenahme der Trassen die potentiellen Interessenten verschreckt. Bast rät Bahn und Gemeinde dringend zur Geduld. Beide Ziele, die Aufrechterhaltung der Gleisverbindung und die Anlage eines Radwanderweges, könnten verwirklicht werden. Aber keinesfalls dürfe man die vorhandene Infrastruktur einfach zerschlagen. Bisher hatte die Bahn eine Teilentwidmung der Bereiche um den ehemaligen Ochtendunger Bahnhof abgelehnt.

(hi)

Quellen: links Rheinzeitung, 1. Juli 2003

Artikel rechts Rheinzeitung 7. August 1986 / 9. Sept. 1988



Auch wenn das Gleis noch auf dem Schotter liegt: hier endet das Interesse der Bahn. Wo Wirtschaftlichkeit Maxime ist, verliert die Ästhetik. Foto: -hi-

Stilllegung kein Thema

-hi- MAIFELD/KREISGEBIET. Für die Bundesbahndirektion Köln ist die Stilllegung der Eisenbahnstrecke Koblenz-Kerben vorerst kein Thema. Solange man in Kerben noch Kartoffel verlädt und zwischen Ochtendung und Basenheim Lavasand abgefertigt wird, geht die Bahn von der Wirtschaftlichkeit der Einrichtung aus. Allerdings wird alles zurückgebaut, was für den Güterverkehr dauernd entbehrlich ist. Das bedeutet, daß auch die Dinge verschwinden, welche die Eisenbahnromantik ausmachen. Zurück bleibt eine nackte Gleisanlage auf Basaltschotter, deren sich das Unkraut langsam aber stetig bemächtigt. Auf einzelnen Bahnhöfen haben private Interessenten das Natursteinpflaster der Ladestraßen herausgerissen, nachdem es von der Bahn an den Meistbietenden versteigert worden war. Anderorts vergammeln die Anlagen und werden - wie in Kerben - gar als Schrott- und Abfallplatz mißbraucht. Es liegt im Interesse der Ortsgemeinde, daß die Bahnhofflächen in einem ordentlichen Zustand bleiben. Denn möglicherweise gehen sie früher oder später ins Eigentum der Kommunen über.

Strecke stillgelegt

Letzter Zug bis Kerben

Sonderfahrt am 17. September

-sy- OCHTENDUNG. Nachdem die Deutsche Bundesbahn 1983 den Personenverkehr auf der Strecke Koblenz-Ochtendung-Mayen einstellte, wird am 17. September seit langer Zeit wieder ein Personenzug die alte Strecke bis Kerben befahren.

Für den Abschnitt von Ochtendung nach Kerben wird es zugleich der allerletzte Zug sein, da die DB dieses Stück auch für den Güterverkehr stilllegte.

Veranstalter dieser Fahrt ist der Arbeitskreis Eifelbahnen, der sich aus interessierten Kennern der Eisenbahngeschichte in der Eifelregion zusammensetzt.

Möglich wurde diese Sonderfahrt durch ein freundliches Entgegenkommen der Bundesbahn - Generalvertretung in Koblenz, die die Strecke für den Sonderzug für einen Tag freigibt.

Als die Bundesbahn im Dezember 1983 den Personenverkehr zwischen Koblenz und Mayen einstellte, wurde gleichzeitig das Stück Kerben - Mayen auch für den Güterverkehr stillgelegt und einige Zeit später abgebaut. Übrig blieb der Abschnitt Koblenz - Kerben, welcher weiterhin mit Güterzügen befahren wurde.

Am 31. Juli legte die Bundesbahn nun auch das Stück Ochtendung - Kerben für den Güterverkehr still, so daß nur mehr bis Ochtendung gefahren werden kann.

Am 17. September wird als Abschiedsfahrt zum letzten Mal ein Zug nach Kerben fahren. Der Sonderzug besteht aus einem Schienenbus, so wie er lange Jahre im Personenverkehr auf dieser Strecke eingesetzt war.

Wer Interesse hat, in dem Sonderzug mitzufahren, kann sich beim Arbeitskreis Eifelbahnen unter der Telefonnummer 02644/2876 informieren. Fahrkarten sind nur im Vorverkauf erhältlich.

Per Draisine über die Schiene ins Grüne

Ochtendunger plädieren für den Erhalt der Bahnstrecke bis Bassenheim - Lkw-Maut könnte Güterverkehr auf Trasse attraktiv machen - Rat will Radweg

Fahrradweg oder Schienentrasse - was macht mehr Sinn? Vor dieser Entscheidung steht der Ochtendunger Gemeinderat Neben einigen Unternehmen plädiert Bahn-Fan Dieter Holtkamp für den Erhalt der Gleisstrecke und bringt eine mögliche neue Touristen-Attraktion ins Gespräch.

OCHTENDUNG. Morgens rollt der Güterverkehr, ab mittags fahren Ausflügler mit der Draisine über die Schienen durchs Grüne Die Gleise von Ochtendung nach Bassenheim erhalten und zusätzlich einen Fahrradweg bauen - damit führen alle am besten, meint ein Ochtendunger.

Am 19 März läuft die Frist ab. Dann steht fest, ob die Trasse Ochtendung - Koblenz-Lützel an einen privaten Betreiber verkauft wird oder stillgelegt werden kann. Auf letzteres spekuliert die Stadt Koblenz und die Gemeinde Ochtendung (RZ berichtete).

Vehement für den Erhalt der Strecke setzt sich Dieter Holtkamp ein. Er sieht im Wunsch des Gemeinderates, die Gleise abzubauen und an dessen Stelle ein Radwanderweg zu bauen, eine verpasste Chance. „Ochtendung hat im neuen Industriegebiet Oberholz Gleis- und Autobahnanschluss. Das haben nur wenige und ist ein echter Standortvorteil für Investoren“, sagt Holtkamp. Deshalb sei die Lage von Oberholz besonders interessant für Warenlager. Aber nur, wenn der Gleisanschluss bestehen bliebe. Grund: Der Frachtverkehr über Deutschlands Autobahnen wird durch die Lkw-Maut drastisch teurer, was den Gütertransport per Bahn attraktiver macht.

Wahrscheinlich 15 Cent Maut pro Kilometer müssen Spediteure vom 1. September an für Fahrzeuge mit mehr als zwölf Tonnen Gesamt-

gewicht auf deutschen Autobahnen bezahlen. Die Mehrkosten belaufen sich dann im Durchschnitt auf rund 20 000 Euro je Lkw. Diese Kosten müssten auf die Kunden abgewälzt werden, sagen die Spediteure.

„Speditionen wie Danzas fahren schon heute ihre Ferntransporte mit der Bahn durch, wenn diese schneller und billiger sind“, sagt Holtkamp. „Viele Speditionen können in Zukunft nur mit Gleis finanziell überleben.“

Aber auch eingesessene Ochtendunger Unternehmen wären froh über eine Neuauflage des Güterverkehrs auf der Schiene. Dazu gehört die Firma Zuck Mechanik. Sie bezieht ihr Material aus dem Ausland per Bahn, das in Köln-Eifeltor auf Lkw umgeladen und nach Ochtendung transportiert wird. Viel billiger käme es dem Unternehmen, wenn das Material gleich in Waggons zum Standort in Ochtendung gebracht würde.

Der Betrieb Dr. Clement musste die Bahnverladung in Ochtendung einstellen. Jetzt wird die Fracht nach Andernach gefahren und dort vom Lkw auf die Bahn verladen. „Für zuletzt 20 000 Tonnen Fracht im Jahr war die Bahn nicht wettbewerbsfähig. Außerdem gab es Probleme mit der Verfügbarkeit der Waggons“, erklärt Produktionsleiter Bernd Weber. „Für uns wäre die Entwicklung sehr unbefriedigend, würden die Schienen endgültig abmontiert.“

Holtkamp sieht die Trasse auch vom geplanten Güterverkehrszentrum in Koblenz profitieren und verweist auf die Gemeinde Bassenheim, die mit dem Wendebahnhof den Gleisanschluss am Industriegebiet behalten will. „Der Radweg kann auch neben den Gleisen gebaut werden“, schlägt der Bahn-Befürworter vor. Außerdem: „Wenn der Güterverkehr morgens abgewickelt wird, können die Gleise danach für Freizeitaktivitäten genutzt werden.“ Schließlich erfreuten sich anderswo Fahrten mit der Draisine -SchieneFahrzeuge, die mittels Fußpedalen oder Handhebel bewegt werden - großer Beliebtheit.

Thomas Bonrath

Quelle: Rheinzeitung, 8. März 2003

Der Sonderzug fand regen Zuspruch Koblenzer Bahnhofsfest: 1500 Fahrkarten verkauft -Gewinner sind ermittelt

KREISGEBIET. RED. Fast 1500 Fahrgäste - das ist die Bilanz des Sonderzug-Angebotes von Ochtendung nach Koblenz. Die Kreisverwaltung hatte dies anlässlich des Bahnhofsfestes in Koblenz am 11. und 12. Mai organisiert. Im Zweistundentakt fuhr die Bahn AG die Strecke Ochtendung-Bassenheim-Rübenach-Metternich und zurück.

Die Idee zu den Sonderfahrten hatte Erster Kreisbeigeordneter Hans-Dieter Gassen, zuständig im Kreishaus für den ÖPNV. So sollten Bürgerinnen und Bürger aus dem Kreisgebiet auf umweltfreundlichem Weg zum Bahnhofsfest gelangen. Gleichzeitig wollte er auf die Bedeutung und Leistungsfähigkeit der noch verfügbaren Bahntrasse aufmerksam machen. Freuen dürfen sich die zehn Besitzer von Fahrkarten, die im Rahmen einer Tombola ausgelost worden sind. Die nummerierten Karten galten als Teilnahmebeleg bei der Verlosung von Familienkarten für eine Fahrt im Dampfzug des Brohltal-Express zwischen Brohl und Engeln. Bis zum 27. Oktober können die Preise eingelöst werden. Folgende Fahrkartennummern haben gewonnen: 19, 131, 269, 398, 477, 506, 732, 796, 812, 975. Melden können sich die Fahrkartenkäufer bei Detlev Kraemer, Telefon 0261/108-219, oder Peter Rumswinkel, Telefon 0261/108-480. Die beiden sind auch Ansprechpartner für Anregungen oder Beschwerden zum ÖPNV-Angebot im Kreisgebiet. Weiterhin können sich die Personen, die durch einen anfänglichen Irrtum des Schaffners für die Hin- und Rückfahrt bezahlt hatten, an die beiden Mitarbeiter wenden.

Quellen: oben Rheinzeitung, 18. Mai 1996
Artikel rechts Rheinzeitung 22. April 1989

MAYEN/MENDIG



Rückbau der Gleisanlagen wird fortgesetzt

Die Deutsche Bundesbahn hat damit begonnen, die Gleisanlagen zwischen den ehemaligen Bahnhöfen Kerben und Ochtendung zurückzubauen. Die Gleiskörper werden mit Hilfe von speziellen Trennschleiben geteilt und sofort samt Schwellen verladen. Nach Auskunft der Bahn sollen die Arbeiten kontinuierlich fortgesetzt werden. Die Verbandsgemeinde Malfeld will im nächsten Jahr den Rad- und Wanderweg auf der ausgedienten Bahntrasse bis Ochtendung weiterbauen. Noch in diesem Frühjahr steht der Ausbau der Teilstrecke Nettelsürsch - Kerben an. Die hierfür erforderlichen Arbeiten wurden bereits ausgeschrieben.

Foto: -hi-

Die alten Gleise neu nutzen

Arbeitskreis Schienenverkehr ist für Bahnhöfe in Metternich und bei IKEA- Güterverkehrszentrum

Während das Güterverkehrszentrum an der A 61 neue Partner meldet, die IKEA-Ansiedlung an der B 9 unter Dach und Fach ist und auch Metternich vor einem neuen Boom steht, hofft der „Arbeitskreis Schienenverkehr im Rheinland“ auf eine Renaissance der Schiene. Von Gerd Michiels

KOBLENZ. „Die Stadt hat bereits Millionen in zweistelliger Höhe in das künftige Güterverkehrszentrum an der A 61, in unmittelbarer Nähe des Autobahnkreuzes A 61 / A 48 gesteckt. Wir brauchen jetzt Rückflüsse. Deshalb muss der Gleisanschluss baldmöglichst erfolgen. Denn wir wollen ja ganz bewusst Unternehmen ansiedeln, die das Gleis nutzen.“ Ein Sprecher des städtischen Amtes für Wirtschaftsförderung sagt es im Gespräch mit unserer Zeitung. „Hier an der A 61 entsteht eben kein Industriegebiet oder ein Gewerbegebiet, sondern ein Güterverkehrszentrum für das nördliche Rheinland-Pfalz mit einer besonderen Qualität.“ Die Grundstücke bieten Ansiedlungsmöglichkeiten für Speditions- und Logistikbetriebe sowie für weitere Unternehmen mit hohem Güterumschlag. Die Stadt könne also nicht einfach jeden Bewerber nehmen.

Die Gleisstrecke verläuft vom Rheinhafen Koblenz aus. Hier werden zurzeit eine Million Tonnen Fracht pro Jahr umge-

schlagen, davon weit mehr als 10 000 Container. Die Anlage ist technisch auf dem neuesten Stand und kann die Container von den Schiffen innerhalb von wenigen Stunden abladen und auf Waggons umladen, die dann via alter Eisenbahntrasse über Metternich und Rübenach sowie einer etwa zwei Kilometer neuen Strecke an die A 61 geführt werden.

Der Sprecher des Arbeitskreises Schienenverkehr im Rheinland, Hans-Peter Kuhl aus Gerolstein, weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass beide neuen Ansiedlungsflächen (Metternich und B 9) „unmittelbar an die für den Personenverkehr stillgelegte Bahnstrecke Koblenz- Ochtendung grenzen“. Deshalb böte es sich an, „unverzüglich mit dem Landkreis Mayen-Koblenz und dem Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord in Verbindung zu treten, um die Chancen zur Wiederinbetriebnahme zu prüfen.“ Ein Gutachten, das für eine Bahnstrecke gute Werte in puncto Inanspruchnahme und Kostendeckung ergeben habe, liege bereits vor und müsste nur noch aktualisiert werden. Neben der Herrichtung des ehemaligen Haltepunktes Metternich wäre, so meint Kuhl weiter, ein neuer Halt bei IKEA zu bauen. „Er ist sinnvoll und könnte vom Einrichtungshaus mitfinanziert werden - wie das Beispiel der Stadt Kaarst zeigt. Hier wurde eine fast stillgelegte Bahn umfassend modernisiert und ein neuer Halt IKEA Kaarst eingerichtet.“ Kenner der Szene bezweifeln die Wirtschaftlichkeit dieser Überlegungen ebenso wie ein echtes Kundeninteresse: „Der Bus hat doch die Schiene längst überholt.“

Quelle: Rheinzeitung, 3. März 2000

Rollen bald wieder Züge übers Maifeld?

Gutachten: Positives Votum für die Wiederbelebung der stillgelegten Strecke - Kreis will sich einsetzen

KREISGEBIET. UGR. Rollen bald wieder Züge vom Maifeld nach Koblenz? Die Voraussetzungen sind gut, meint Hans-Dieter Gassen, Erster Kreisbeigeordneter. Doch ein wenig wird's wohl noch dauern, bis Ochtenburg „bahnmäßig“ wieder an Koblenz angeschlossen ist.

Ursache für den Gassenschen Optimismus ist eine Verkehrsuntersuchung, die der Landkreis Mayen-Koblenz in Auftrag gegeben hat. Darin werden der 21 Kilometer langen Strecke durchaus positive Aussichten attestiert. So hat das beauftragte Ingenieurbüro eine Zahl von rund 2000 potentiellen Fahrgästen errechnet, die die dann dort verkehrenden Züge regelmäßig nutzen würden - hauptsächlich Pendler und Schüler. Und gerade diese Personengruppen können, so ist sich Gassen sicher, leicht überzeugt werden, vom Auto auf die Bahn umzusteigen: „Aber der Fahrplan muß attraktiv sein, und der Preis muß stimmen.“ Die eingleisige Strecke wurde 1983 stillgelegt. Sie führt von Ochtenburg über Bassenheim und die Koblenzer Haltestationen Rübenach und Metternich zum Hauptbahnhof Koblenz. Von den Gleisen liegen sieben Kilometer im Landkreis Mayen-Koblenz und 14 Kilometer im Gebiet von Koblenz. Auch die Stadt sei an einer Revitalisierung der Bahnlinie interessiert, weiß Gassen. Doch bevor der erste Zug rollt, sind erhebliche Investitionen nötig. Allein für die Schienenanlage wären rund 3,5 Millionen Mark fällig. Für die Beschaffung der Fahrzeuge muß mit weiteren vier Millionen Mark

gerechnet werden. Beide Posten hätte die Bahn zu tragen, die aber noch überzeugt werden müsse, auch wenn Landeszuschüsse ihr das Engagement erheblich erleichtern würden.

Die Gutachter schlagen auch vor, die Haltestelle in Ochtenburg näher an den Ortskern zu verlegen, um die Attraktivität der Bahnstrecke zu erhöhen. 800 Meter neue Gleise wären dafür notwendig. Während Bassenheim einen eigenen Haltepunkt bekommen soll, könnten die Bahnhöfe in Rübenach und Metternich bleiben wie bisher. Denkbar wäre auch ein Halt im Koblenzer Industriegebiet, kurz vor der Stelle, wo die Maifeld-Strecke in die Rheinstrecke einfädelt.

Das Hauptproblem stellt aber der bis an die Grenzen seiner Kapazität ausgelastete Koblenzer Hauptbahnhof dar. Erst mit der Inbetriebnahme der ICE-Strecke Köln-Frankfurt kann hier Entlastung möglich sein. Auch der bereits geplante Haltepunkt Koblenz-Mitte (am Löhr-Center) würde die Wiederbelebung der Strecke erleichtern.

Gassen will sich nun beim Zweckverband „Schienenpersonen-nahverkehr Rheinland-Pfalz Nord“ für die Bahnstrecke Ochtenburg-Koblenz einsetzen. Ein Zeitplan besteht allerdings noch nicht. Erst wenn alle Voraussetzungen erfüllt sind, würde der Zweckverband bei der Bahn „Leistungen“ bestellen, d.h. die Züge könnten rollen. Denkbar wäre auch, daß ein privater Betreiber die Strecke übernimmt. Auch dieses Modell ist in Rheinland-Pfalz schon erfolgreich erprobt. Alles eine Frage des Geldes. Sicher ist: Ein „Zuschußbetrieb“ wird die Bahn immer bleiben. Gassen: „Das ist der Straßenverkehr im Endeffekt auch. Es fällt nur nicht so auf“

Quelle: Rheinzeitung, 13. Januar 1997

Erster Spatenstich für die „Anschlußstelle“ auf der ehemaligen Bahntrasse

Künftig übers Maifeld nach Mayen radeln?

Bürgermeister auf dem Tandem unterwegs

„NI-MAIFELD/MAYEN. „Gemeinsam sind wir stark.“ Stadtbürgermeister Leo Nell (Fulda) und Bürgermeister Hans Baugig (Verbandsgemeinde Maifeld) schwenkten sich auf ein mit diesem Wahlspruch versehenes Tandem traten energisch in die Pedale. Die Platte war der neue Radwanderweg auf dem Maifeld, der jetzt offiziell seiner Bestimmung übergeben wurde. Der Mayener Oberbürgermeister Albert Nell war zunächst nur als Zuschauer dabei. Er wird als Radfahrer dabei sein, wenn später einmal die Trasse bis nach Mayen führen sollte.

Das Bürgermeister-Gefährt schwankte zunächst bedröhlich, kam aber dann rasch in Fahrt. Den beiden Bürgermeistern schlossen sich Hunderte von Maifeldern an. Gemeinsam strampelten sie gegen einen außerordentlich starken Südwestwind an, der die Fahrt in Richtung Münstermaifeld zu einem anstrengenden Erlebnis machte.

Nach nie bei einer Einweihungsfeier war gute Laune so spürbar. Der Dank an die Beteiligten äußerte sich in herzlichem Beifall. Er galt allen, die mit „gedrückt“ hatten, die gehalten hatten, eine Jahrhun-



Erster Spatenstich für den Radwanderweg in Richtung Mayen: Oberbürgermeister Albert Nell, Stadtschulze Leo Schönberg, Verbandbürgermeister Hans Baugig (von links).



Im gleichen Trill und an einem Strang: Stadtbürgermeister Leo Nell und Verbandbürgermeister Hans Baugig auf dem Tandem unterwegs. Fotos: -ht-

dertausende zu nutzen. Albert Nell, Mayens Oberbürgermeister, hatte sich bislang mit Äußerungen über den Weiterbau der Radwanderstrecke zur ehemaligen Kraissmühl hin zurückgehalten.

Jetzt ließ er sich vom Bürgermeister Hans Baugig an die nur wenige Meter vom ehemaligen Polcher Bahnhof gelegene Stelle führen, wo die Trasse in Richtung Mayen abbiegt. Der erste gemeinsame Spatenstich von Baugig, Nell und Schönberg dürfte wohl alle Zweifel beseitigt haben. Die Trasse wird in den Jahren 1990/91 durch die Tunnel und über das Viadukt nach Hausen weitergebaut. Sobald die Maifelder ihre Teilstrecke bis zur Polcher Gemarkungsgrenze befestigt haben, schließt sich die Stadt Mayen an.

Auch in Richtung Koblenz geht es weiter. Die Bundesbahn hat den Gleiskörper bereits bis zum Ochtersunder Ochsentor entführt. Die restlichen dreihundert Meter

Schienen bis zum ehemaligen Ochtersunder Bahnhof werden in Kürze abgeräumt. Bürgermeister Baugig steht mit der Bahn schon in Verhandlung, um die Flächen in das Eigentum der Kommunen zu übernehmen.

Der Impuls an die Adresse der Gastronomie hat in Mertloch auf besonders zugewandte Weise geantwortet. Vor dem Gasthaus Adams zogen ganze Batterien von Fahrern, daß sich hier die Radwanderer ein Stalldinchen geben. Auch in Nunnheim gibt es ein unmittelbares an die Trasse gelegenes Gasthaus, das seine Dienste anbietet. Die Münstermaifelder Werbegemeinschaft hatte aus Anlaß der Eröffnung Transparenzen aufgehängt und die Stadt durch Fahnenstempel auf das Ereignis eingestellt. Die Bewirtung vor der historischen Stiftskirche war vorbildlich organisiert. Die Münstermaifelder Stadtkapelle sorgte für Kurzweil.

Stadt Koblenz ist bei Bahnlinie in die Eifel am Zug

Deutsche Bahn schreibt Strecke von Lützel nach Ochtendung aus - Rückbau träfe das Projekt Güterverkehrszentrum tief

KOBLENZ. Unternehmen im Güterverkehrszentrum (GVZ) Koblenz, die ihre Fracht über die Schiene transportieren wollen, brauchen die Strecke von Koblenz-Lützel nach Ochtendung. Doch die steht derzeit zum Verkauf. Nun ist die Stadt am Zug, das viele Millionen Euro schwere Projekt zu retten.

Bis das GVZ Koblenz Realität wird, vergehen noch etliche Jahre. Aber schon jetzt werden die entscheidenden Weichen gestellt: Die DB Netz AG, Tochter der Deutschen Bahn, will sich von der knapp 16 Kilometer langen Trasse zwischen Koblenz-Lützel und Ochtendung trennen. Doch nur über die Strecke kann Güterverkehr in und aus dem geplanten Güterverkehrszentrum rollen.

Die eingleisige, nicht elektrifizierte Nebenbahnstrecke ist seit Ende 2000 ungenutzt, verwildert seitdem. Der Bahn verursacht sie nur Kosten. 47 000 Euro verschlingt allein die Vormalhaltung der Strecke. „Sie ist wegen der gegenwärtigen und auch in Zukunft zu erwartenden geringen Verkehrsnachfrage von uns nicht mehr wirtschaftlich zu betreiben“, sagt Gerhard Felser für die DB Netz AG. „Außerdem sind hohe Investitionen zu erwarten.“ Die belaufen sich nach DB-Berechnungen bis 2008 auf rund 900 000 Euro. Für die „Herstellung der Wiederfahrbarkeit“ - Vegetationsrückschnitt, Reinigung der Spurrillen an den Bahnübergängen und Prüfmessfahrten - werden nochmals 228000 Euro veranschlagt.

Bis zum 19. März läuft die öffentliche Ausschreibung der Bahnlinie. Bisher gibt es nur einen Interessenten: die Eifel-Bahn-Verkehrsgesellschaft mit Sitz in Linz. „Findet sich kein Käufer oder Pächter, beantragen wir die Stilllegung beim Eisenbahnbundesamt“, erklärt Felser die weitere Vorgehensweise. „Dann braucht die Strecke nicht weiter vorgehalten zu werden, und der Rückbau könnte beginnen.“ Doch gerade Letzteres wäre ein Desaster für die Stadt Koblenz und wäre ein schwerer Schlag gegen das Vorhaben Güterverkehrszentrum. Und prompt ist jüngst der Wirtschaftsförderungsausschuss zusammengekommen. Nach stundenlangen Beratungen einigte man sich auf folgende Empfehlung: Die Stadt soll das Angebot der DB, die Strecke zu übernehmen, ausschlagen und so erreichen, dass die Trasse stillgelegt wird. „Gleichzeitig soll ein Vertrag zur Trassensicherung geschlossen werden“, sagt Stadt-Pressesprecher Thomas Knaak. Dafür sei Koblenz bereit, 7500 Euro im Jahr an die Bahn zu zahlen, die wiederum die Verkehrssicherungspflicht übernehme. Städtische Mitarbeiter könnten für 5000 Euro jährlich die Gleise vom Bewuchs freihalten.

„Wenn es im GVZ genügend Kapazität gibt, soll das Anschlussgleis gebaut und die Strecke wieder geöffnet werden“, so Knaak weiter. Die Stadtwerken würde dann den Frachttransport bis zum Übergabepunkt an das DB-Netz übernehmen. So der Plan. Was daraus wird, entscheidet sich nach dem 19. März.

Thomas Bonrath

Quelle: Rheinzeitung, 17. Februar 2003

Fahrten auf stillgelegter Trasse Sondertouren von Ochtendung zum Koblenzer Bahnhofsfest

KOBLENZ. Hl. Am Wochenende führt ein Sonderzug im Zweistundentakt auf der 1983 für den Personenverkehr stillgelegten Bahntrasse zwischen Ochtendung und Koblenz. Vorerst galt das Angebot des Landkreises nur für ein Wochenende, möglicherweise aber wird diese Verbindung wiederbelebt.

Beim Start der Sonderfahrten am ehemaligen Ochtendunger Bahnhof zum Koblenzer Bahnhofsfest sprachen sich der Kreisbeigeordnete Hans-Dieter Gassen und Kommunalpolitiker dafür aus, den öffentlichen Personennahverkehr in der Vordereifel attraktiver zu machen.

Wenn die angestrebte Auslastung erreicht wird und die Verhandlungen mit der Bahn erfolgreich sind, können die Maifelder, Ochtendunger und Bassenheimer künftige Arbeitsstelle oder Schule in Koblenz wieder auf der Schiene erreichen.

Die Bürgermeister ziehen mit dem Kreis an einem Strang, wenn es darum geht, den Bürgern ein ansprechendes Nahverkehrsangebot zu machen. Durch eine Verlagerung des Individualverkehrs würden nicht nur die Gemeinden der ehemaligen Route Mayen-Koblenz, sondern auch die Stadt Koblenz profitieren. Denn auf diese Weise ließe sich die City vom Kraftfahrzeugstrom der Pendler entlasten.

Unterschiedliche Auffassungen gibt es lediglich bei der Form der Anbindung. Während der Kreis wohnungsnahe Haltestellen an Neubaugebieten favorisiert, spricht sich Klaus Gewehr für eine kombinierte Lösung aus, bei der die Bürger den Haltepunkt der Bahn mit PKW oder Sammelbus erreichen und von dort aus den Zug nehmen.

Quellen: oben Rheinzeitung, 13. Mai 1996
Artikel rechts Rheinzeitung 7. August 1986

Bahnlinie als Zeuge der Vergangenheit erhalten

Parteien des Maifelds stehen geschlossen hinter neuen Plänen

-hi- MAIFELD. „Die ehemaligen Bundesbahnstrecken Polch-Münstermaifeld sowie Mayen-Kerben (und später Koblenz) sollen als Zeugen einer historischen Eisenbahnlinie erhalten bleiben“, erklärte Leo Schönbek, Landtagsabgeordneter aus Polch und Fraktionssprecher der CDU im Verbandsgemeinderat Maifeld.

Seine Fraktion habe bereits einen konkreten Antrag eingebracht, der die Umnutzung der stillgelegten Trassen in einen Rad- und Wanderweg vorsieht. Die Verbandsgemeinde werde die Ausführungsregie übernehmen; die Kosten allerdings trügen die betroffenen Gemeinden. Mehr als 75 Prozent an Zuschüssen werden für umfangreiche Pflanzmaßnahmen erwartet, die das vorhandene Grün vervollständigen sollen.

Auch für den eigentlichen Ausbau der Wanderstrecke erwartet man hohe Zuschüsse. Die CDU-Fraktion spricht sich für eine „nahezu“ Befestigung aus, was ja auch von den Sozialdemokraten befürwortet wird. Leo Schönbek ist davon überzeugt, daß alle Gemeinden des Maifelds die einmalige Chance erkennen und mit dafür sorgen, daß die Pläne für die Umnutzung bald verwirklicht werden können.

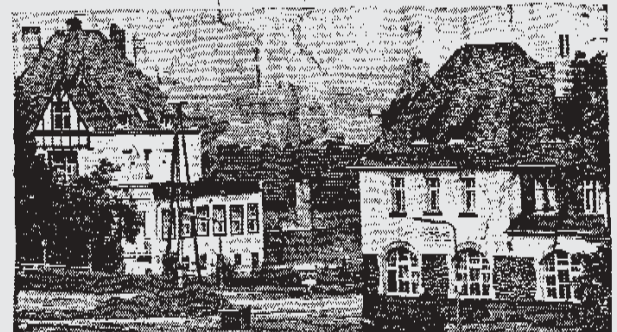
Die SPD-Fraktion des Verbandsgemeinderates hat sich mehrfach über die Umnutzung der ehemaligen Bahntrasse unterhalten und sich danach mehrheitlich dafür ausgesprochen, die Trasse in einen Rad- und Wanderweg umzuwandeln.

Dabei soll aber der Ökologie Vorrang eingeräumt werden. Das heißt, eine Befestigung mit Teer kommt auf keinen Fall in Be-

tracht. Man sprach sich für das Aufbringen einer wassergebundenen Decke aus.

Die Fraktion hält es nicht für gut, daß parallel verlaufende Wirtschaftswege benutzt werden. Denn die Wanderstrecke werde nicht nur son- und feiertags in Anspruch genommen, sondern auch dann, wenn die Landwirte mit ihren Geräten unterwegs sind. Darüberhinaus wurde angeregt, unmittelbar an oder in der Nähe der Trasse einen ökologischen Lehrpfad anzulegen und Hinweistafeln auf die Dörfer und ihre Sehenswürdigkeiten aufzustellen.

Auch die Fraktion der Freien Wählergruppe im Rat der Verbandsgemeinde Maifeld hat sich mit der Umnutzung der ehemaligen Bundesbahnstrecken Kerben-Mayen sowie Polch-Münstermaifeld befaßt. Wie ihr Sprecher, Heinz Ohligschläger, mitteilte, begrüßen seine Fraktionskollegen die Ausbaupläne. Man schlägt vor, bis zur endgültigen Stilllegung der Trasse Kerben-Mayen ausgebauten Wirtschaftsweg Kerben-Ruitsh-Ochtendung als Übergangslösung zu nutzen. Später könne die Reststrecke in gleicher Weise ausgebaut werden, wie das jetzt für die bereits stillgelegten Trassen geplant sei.



Das Bahnhofgebäude von Ochtendung und das benachbarte Hotel prägen den gesamten Bereich, der sich zur Umnutzung als Naherholungsraum für die Bürger anbietet. Bisher wurde noch nicht über die Zukunft der Anlage entschieden.

Bahnlinie: „Jetzt wird spitz gerechnet“

Zukunft der Trasse Ochtendung - Koblenz weiter ungewiss - Es gibt zwei Interessenten

BASSENHEIM. Die Zukunft der ausgeschriebenen Trasse zwischen Ochtendung und Koblenz-Lützel bleibt ungewiss.

Angebote auf dem Tisch

Wie die DB-Netz AG mitteilte, liegen derzeit zwei Angebote auf dem Tisch, wobei ein Interessent noch um weitere Details gebeten hat. Deshalb verschiebe sich die Entscheidung über Verkauf oder Stilllegung um vier bis sechs Wochen. Einer der Interessenten ist die „EifelBahn Verkehrsgesellschaft“ mit Sitz in Linz.

Nach deren Einschätzung seien die Preisvorstellungen der Bahn zwar erwartet hoch, aber ein Kauf deshalb nicht uninteressant: „Die Zahlen liegen auf dem Tisch, jetzt wird spitz gerechnet“, heißt es dort.

Es liefen bereits Gespräche mit den betroffenen Kommunen und der Firma Dr. Clement, die „lieber früher als später“ wieder eine Bahnverladung am Standort Ochtendung sähe.

Tellerwerb möglich

Möglich sei auch ein Teilerwerb, da die Strecke von Bassenheim Richtung Koblenz wegen des dort entstehenden Güterverkehrszentrums lukrativer sei und weniger Investitionen erfordere. Die Ausschreibung der rund 16 Kilometer langen und ungenutzten Trasse endete offiziell am Mittwoch. Die Gemeinden Ochtendung und Bassenheim möchten auf der Trasse bis Bassenheim einen Radwanderweg errichten.

Der Stadt Koblenz ist egal, was mit der Strecke passiert: Sie könnte sowohl mit der Stilllegung der Bahnlinie als auch mit der Übernahme durch einen privaten Betreiber leben. (bo)

Quellen: links Rheinzeitung, 21. März 2003
Artikel unten Rheinzeitung 15. März 1989

An den Jahreszahlen erkennt man, daß ständig an den Gleisen gearbeitet wurde. Diese aus der Nachkriegszeit (rechts) gehört noch zu den jüngeren.
Das ehemalige Empfangsgebäude der Station Rübenach (kleines Foto unten) sieht heute eher ausdend aus. Es verfällt langsam, aber sicher.



Herausgeber

Ich tu's -DIE BÜRGER- Initiative e.V.

Herstellung

A. Patrick Simmer Medientechnik,
Druckhaus Hoersch

Auflage

2.000 Expl. kostenlos

Unterstützung/Leihgabe

Oliver Börner

Presseberichte/Zeitungsartikel

Rhein-Zeitung

Fotos

Hubert Fingerle

H.P. Kuhl

(KO-Metternich 08/83,
Polch 12/83, Hausen 08/83)

Oliver Börner

(Ochtendung Sonderfahrt
05/96)