

Bewertung der technischen Bausubstanz der Bahnstrecke Bassenheim –Lützel

In Kooperation mit Amt 61 wurden seitens Amt 66 folgende Prüfaufträge vergeben und begleitet, um belastbare Aussagen hinsichtlich möglicher Folgenutzungen aber auch hinsichtlich der Verkehrssicherungspflicht der Stadt als Eigentümer der Strecke zu erhalten:

1. Erdstatische Bewertung des Bahndammes und Gleiskörpers unter bahnbetrieblichen Gesichtspunkten, Bewertung der vorhandenen Schienen- und Schienenbett-ausstattung unter Wiederverwendungsgesichtspunkten.
2. Prüfung der Bauwerke der Bahnstrecke Bassenheim – Lützel hinsichtlich ihres Zustandes und möglichen Instandsetzungsbedarfes.

zu 1.) Bewertung des Bahndammes, Gleiskörpers und der Ausstattung

Die optimistische Betrachtung der Nutzung des Bahndammes und Gleiskörpers geht von einer maschinellen Bettungsreinigung und Wiederverwendung des Bahn- und Gleiskörpers aus.

Davon kann aber nach umfangreichen Begehungen der Strecke nicht ausgegangen werden. Über weite Teile der Strecke wird ein Ausbau und eine Entsorgung bzw. Aufbereitung des verunreinigten Gleiskörpers und von Teilen des darunterliegenden Bahndammes unumgänglich werden. Ursächlich hierfür ist der hohe Durchwurzelungsgrad infolge massiven Aufwuchses. Der Verbleib von Wurzelmasse im Gleiskörper stellt wegen der Wasserbindung und Gefahr von Hohlraumbildung infolge von Verrottung ein verkehrstechnisches Risiko dar.

Aufgrund der mittlerweile fortgeschrittenen und tiefen Durchwurzelung ist zudem der Einbau einer Wurzelsperre auf dem Niveau der Dammaufstandsfläche zielführend.

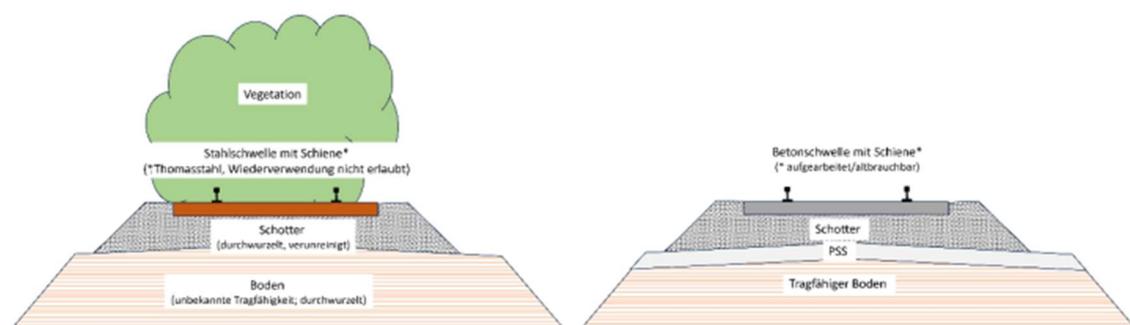


Abbildung 5: Schematische Darstellung von Ist (links) und Soll (rechts) des in Abbildung 4 und Abbildung 4 gezeigten Soll- bzw. Ist-Zustandes [eigene Zeichnung]

Abb. IST – SOLL Darstellung (aus Bericht BPB vom 27.09.2023)



Abbildung: durchwurzelter Bahndamm (Foto Mifka 25.04.2023)

Die komplette oder teilweise Erneuerung des Bahndammes stellt auch unter dem Gesichtspunkt möglicher resistenter Kontaminationen aus dem Eisenbahnbetrieb ein baubetriebliches Kostenrisiko dar.

Bezüglich einer möglichen Wiederverwendung der Stahlschwellen sind weitergehende Untersuchungen hinsichtlich Zustand und Wiederverwendbarkeit erforderlich. Eine Wiederverwendung muss mit dem für die Wiederaufnahme eines Bahnbetriebes zuständigen Eisenbahnbundesamt (EBA) geklärt werden.

Gleiches gilt für die avisierte Wiederverwendung der Stahlschienen. Gemäß Bericht des Ingenieurbüros BPB vom 27.09.2023 zur technischen Bewertung der Bahnsubstanz weisen die aktuell verbauten Schienen eine Schienengüte R200 auf. Diese sind laut Regelwerk der Deutschen Bahn in durchgehenden Hauptgleisen bis zum 31.12.2024 durch Schienen mit der Güte R260 oder höher zu ersetzen. Hierzu müsste im Falle einer Wiederaufnahme des Eisenbahnbetriebs mit der Aufsichtsbehörde die Einstufung der Eisenbahnstrecke unter Nutzungsaspekten und die Zulässigkeit der Wiedernutzung der alten Schienen final geregelt werden.

zu 2.) Prüfung der Bauwerke der Bahnstrecke Bassenheim – Lützel hinsichtlich ihres Zustandes und möglichen Instandsetzungsbedarfes

Im Streckenzug Bassenheim – Lützel befinden sich sechs Bauwerke, die durch den Erwerb der Eisenbahnstrecke in die Baulast der Stadt übergegangen sind. Von diesen sechs Bauwerken überspannt eines die A 61 einschließlich des Abfahrtsastes der A 48, eines die Bundesstraße 9, eines eine Gemeindestraße, eines eine Fußwegeverbindung, eines einen Wirtschaftsweg und eines eine Brachfläche ohne Nutzung.

Alle Bauwerke wurden einer Brückenprüfung für Verkehrsbrücken nach DIN 1076 unterzogen, um eine Zustandsfeststellung zu erreichen und mögliche Verkehrssicherheitsdefizite aufzudecken und Folgemaßnahmen ableiten zu können. Die Bewertung erfolgt nach einem Schulnotensystem, wobei „eins“ die beste Note und „vier“ die schlechteste Note ist. Letztere würde sofortiges Handeln erfordern. Die Situation der Bauwerke stellt sich wie folgt dar (Zustandsbewertung als Klammerwert):

1. Bahnunterführung Otto-Schönhagen-Straße (3,3)
2. Brücke über die B 9 (3,0)
3. Bahnunterführung neben B 9 (Fußweg) (2,5)
4. Bahnunterführung Höhe IKEA (3,0)
5. Alte Bahnstrecke Mayen- Koblenz- Feldweg Rübenach (3,3)
6. DB Brücke Koblenz – Mayen über die A 61 (3,4)

Bauwerk Ziffer 3 ist in einem vergleichsweise guten Zustand. Für die Bauwerke Ziffer 5 und 6 sind relativ kurzfristig Maßnahmen erforderlich, da von beiden Bauwerken eine Gefährdung der Verkehrssicherheit für die unterführten Wegebeziehungen ausgehen kann. Hierfür sind zu gegebener Zeit Haushaltsmittel von rund 150.000 Euro zu veranschlagen.

Alle Bauwerke, die einer konkreten Folgenutzung unterworfen werden sollen, sind einer Sanierung / Instandsetzung und Anpassung an den jeweiligen Nutzungszweck zu unterziehen. Die genauen Kosten können erst ermittelt werden, wenn die Art der Folgenutzung final feststeht.