

Frau Birgit Stupp
Herrn Mathias Heeb
Fraktionsvorsitzende der Kreistagsfraktion
Bündnis 90/ Die GRÜNEN

Bad Neuenahr-Ahrweiler, 03.06.2025

**Anfrage nach § 19 der Geschäftsordnung
Baumaßnahmen in Folge der Wiederherstellung Ahrtalbahn,
hier 'Geplante Spundwand Bereich Heimersheim/Landskrone'**

Sehr geehrte Frau Fraktionsvorsitzende Stupp, sehr geehrter Herr Fraktionsvorsitzender Heeb,
zu Ihrer schriftlichen Anfrage vom 19.05.2025 bezüglich Baumaßnahmen in Folge der
Wiederherstellung der Ahrtalbahn nehme ich wie folgt Stellung:

**Zu Frage 1: Warum wurde von der ursprünglich geplanten Betonmauer mit
Natursteinverblendung abgewichen?**

Von einer ursprünglich geplanten Betonmauer mit Natursteinverblendung ist dem Kreis nichts
bekannt. Seitens des Fördermittelgebers wurde bei Abstimmungsgesprächen schon zu Beginn
erläutert, dass eine Natursteinverkleidung über Mittel der Gewässerwiederherstellung aus dem
Aufbauhilfefonds nicht realisierbar sei. Diese ist eine Gestaltungsmaßnahme, die für die
Optimierung des Abflussprofils aus wasserwirtschaftlicher Sicht nicht erforderlich ist. Ob die Stadt
ihrerseits versucht hat andere Fördermöglichkeiten zu eröffnen ist uns nicht bekannt.

Zu Frage 2: Seit wann plant die Deutsche Bahn an dieser Stelle mit einer Spundwand statt einer Betonmauer?

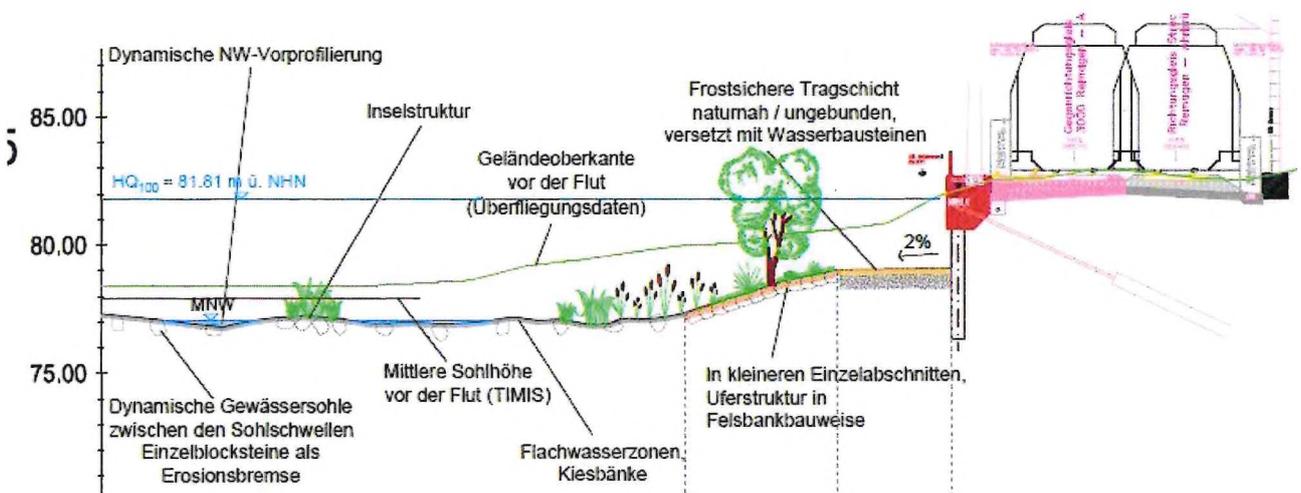
Die DB Infra GO AG plant, baut und überwacht die Herstellung der Wand. Diese übernimmt zudem auch dauerhaft die Baulast. Auf die Beantwortung zu Frage 1 wird verwiesen.

Zu Frage 3: Ist die Kreisverwaltung über diese Planänderung informiert und wenn ja, warum wurden weder die Mitglieder der zuständigen Ausschüsse noch des Kreistags oder die Öffentlichkeit informiert?

Von einer Planänderung kann unseres Erachtens nicht gesprochen werden.

Zu Frage 4: Wie soll dann die Spundwand gestaltet werden (z. B. Farbe, Struktur, mögliche Verkleidung), damit sie sich ins Umfeld einfügt und der Tourismusregion und deren Ansprüchen gerecht wird?

Die Wahrnehmung der Spundwand kann am besten aus dem beigefügten Ausschnitt einer Schnitt-Prinzipiskizze abgelesen werden. Demnach ist die Spundwand nur im unteren Bereich, unmittelbar über der Geländeoberfläche zu sehen. Dieser Bereich wird jedoch in kurzer Zeit sowohl durch die vorgesehene Uferbegleitvegetation, als auch einen ermöglichten Aufwuchs (Klettergewächs) am Fuß der Wand, optisch weitestgehend kaschiert.



Auf der Spundwand sitzt ein Kopfbalken aus Beton, der diverse Funktionen erfüllt. Neben der Funktion der Stabilisierung der Spundwandbohlen nimmt er Einrichtungen (Masten etc.) zur Elektrifizierung der Strecke auf.

Zu Frage 5: Wo genau wird die Spundwand errichtet?

In diesem Zusammenhang bitten wir um eine zeichnerische Darstellung mit Maßangaben, auf der die genaue Lage der Spundwand zu erkennen ist. Ebenso bitten wir um eine Darstellung, wo die Träger für die künftige elektrifizierte Oberleitung platziert werden sollen.

In dem angehängten Lageplan ist die Lage der neuen Spundwand dargestellt. Aus der hinterlegten Topographischen Karte älteren Datums und der eingetragenen ehemaligen Gleisachse kann man die bereichsweise Zurückverlegung der Bahnanlage herauslesen.

Die Standorte der Masten gehen aus den Ausrückungen der in rot dargestellten Wand hervor.

Zu Frage 6: Welche Auswirkungen hat eine ca. 1 km lange Spundwand auf das angrenzende FFH-Gebiet der Ahr?

Die notwendige wasserrechtliche Genehmigung, in deren Rahmen auch die naturschutzrechtlichen Belange zu prüfen sind, ist vereinbarungsgemäß eigenverantwortlich von der DB Infra GO AG einzuholen. Die Genehmigungsunterlagen sind nicht bekannt.

Zu Frage 7: Wird durch die Maßnahme zusätzlicher Retentionsraum für die Ahr geschaffen?

Zur Verdeutlichung bitten wir um eine grafische Darstellung des jetzigen Planungsstandes im Vergleich zur vorherigen Situation.

Durch die Maßnahme wird das Ahrbett erheblich aufgeweitet. Auf die Vorlage für den KUA vom 22.04.2024 wird hingewiesen.

Durch die Umwandlung der schrägen Böschung in eine nahezu senkrechte Begrenzung erhält die Flusssohle deutlich mehr Breite und der Abflussquerschnitt wird sehr vergrößert.

Zu Frage 8: Wurden die touristischen Verbände in die Planung einbezogen, um Stellung nehmen zu können?

Die Planung erfolgt durch die DB Infra GO AG; das Genehmigungsverfahren wird bei der SGD Nord geführt. Welche Beteiligungen erfolgt sind bzw. erfolgen werden, ist uns nicht bekannt.

Zu Frage 9: Wie weit ist die Planung der Wegverbindungen ab Haltepunkt Heimersheim-Lohrsdorf unterhalb der Stützmauer fortgeschritten?

Diese Planung fällt nicht in die Zuständigkeit des Kreises, sondern der Stadt Bad Neuenahr-Ahrweiler. Da es sich nicht um eine Aufbaumaßnahme handelt, für die Finanzierung- und Genehmigungsverfahren noch klärungsbedürftig sind, musste die Planung für den Bau der Stützmauer und die Gewässerwiederherstellung davon abgekoppelt werden, da der Bau der Stützmauer nur im Zuge des laufenden Wiederaufbaus der Ahrtalbahn zum Umsetzung kommen kann und hier Zeitdruck besteht. Seitens der Gewässerwiederherstellung ist jedoch ein Unterhaltungsweg geplant, der ggf. als Grundlage für weitere Planungen seitens der Stadt genutzt werden kann.

Mit freundlichen Grüßen


Cornelia Weigand
Landrätin