



Beschlussvorlage

Vorlage-Nr.:	BV/0658/2015		Datum:	30.11.2015			
Baudezernent							
Verfasser:	61-Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung	Az:	61.1/VP				
Gremienweg:							
18.12.2015	Stadtrat	<input type="checkbox"/>	einstimmig	<input type="checkbox"/>	mehrheitlich	<input type="checkbox"/>	ohne BE
		<input type="checkbox"/>	abgelehnt	<input type="checkbox"/>	Kenntnis	<input type="checkbox"/>	abgesetzt
		<input type="checkbox"/>	verwiesen	<input type="checkbox"/>	vertagt	<input type="checkbox"/>	geändert
	TOP		öffentlich	<input type="checkbox"/>	Enthaltungen	<input type="checkbox"/>	Gegenstimmen
17.12.2015	Fachbereichsausschuss IV	<input type="checkbox"/>	einstimmig	<input type="checkbox"/>	mehrheitlich	<input type="checkbox"/>	ohne BE
		<input type="checkbox"/>	abgelehnt	<input type="checkbox"/>	Kenntnis	<input type="checkbox"/>	abgesetzt
		<input type="checkbox"/>	verwiesen	<input type="checkbox"/>	vertagt	<input type="checkbox"/>	geändert
	TOP		nicht öffentlich	<input type="checkbox"/>	Enthaltungen	<input type="checkbox"/>	Gegenstimmen
07.12.2015	Haupt- und Finanzausschuss	<input type="checkbox"/>	einstimmig	<input type="checkbox"/>	mehrheitlich	<input type="checkbox"/>	ohne BE
		<input type="checkbox"/>	abgelehnt	<input type="checkbox"/>	Kenntnis	<input type="checkbox"/>	abgesetzt
		<input type="checkbox"/>	verwiesen	<input type="checkbox"/>	vertagt	<input type="checkbox"/>	geändert
	TOP		nicht öffentlich	<input type="checkbox"/>	Enthaltungen	<input type="checkbox"/>	Gegenstimmen
Betreff:	Grundsatzbeschluss zu der Nordentlastung L52 und der Erhaltung der Reaktivierungsoption für die Bahnstrecke 3015						

Beschlussentwurf:

Zur Absicherung und Beschleunigung der Straßenbaumaßnahme „Nordentlastung / L52 neu“ ist eine neue Form für die Aufrechterhaltung der Reaktivierungsoption der stillgelegten Bahnstrecke 3015 zu wählen. Die Verwaltung wird beauftragt,

- den Ankauf der gewidmeten Eisenbahnanlage von der Abzweigung an der Linken Rheinstrecke bis zum Streckenkilometer 10,050 auf Bassenheimer Gemarkung vorzubereiten und
- dem Ausschuss für Allgemeine Bau- und Liegenschaftsverwaltung einen entsprechenden Vertragsentwurf zur Beschlussfassung vorzulegen.

Begründung:

Die Stadt Koblenz und das Land Rheinland-Pfalz verfolgen seit der Stilllegung 2003 das Anliegen, die Reaktivierungsoption für die Eisenbahnbindung unserer Stadtteile sowie von GVZ und Industriepark A 61 langfristig zu sichern. Dies erfolgt bislang durch eine Einbeziehung des Streckenabschnitts in den Rahmenvertrag zur Infrastruktursicherung stillgelegter Bahnstrecken, den das Land und die DB AG geschlossen haben. Er wurde Anfang 2014 verlängert. Hauptzweck ist die Aufrechterhaltung des eisenbahnrechtlichen Widmungsstatus‘.

Die Stadt unterstützt die bisherigen Vertragsregelungen durch Mitfinanzierung der Kosten, die die DB Netz AG dem Land für Verkehrssicherungsaufwendungen in Rechnung stellt. Das ist im Mittel bislang ein sehr geringer Betrag von ca. 100 €pro Monat (d.h. ca. 1.200 €pro Jahr), der bisher zwischen Stadt und Land hälftig aufgeteilt wird.

Der Planfeststellungsbeschluss für die Nordtangente Metternich/L 52 neu berücksichtigt die Beschlusslage und Zielstellung, die Widmung der Eisenbahnstrecke aufrechtzuerhalten.

Demnach sollten geplante Kreuzungsbauwerke mit der z.Z. stillgelegten Bahnstrecke Koblenz - Bassenheim erst dann errichtet werden, wenn die Strecke wieder in Betrieb genommen würde. Diese volkswirtschaftlich sinnvolle Lösung wurde damals zwar vom Eisenbahnbundesamt gebilligt, einige Jahre später, 2014, wurde aber von dieser Bundesbehörde die Forderung erhoben, beim Straßendurchbruch Metternich praktisch zeitgleich mit der Straßenneubaumaßnahme ein Brückenbauwerk zu errichten. Eine mehrjährige Streckenunterbrechung verstöße gegen den Widmungsstatus. Diese Auslegung des Eisenbahnrechts wird vom Land Rheinland-Pfalz nicht geteilt.

Zur Regelung des Sachverhalts unter den Prämissen

- a) den Straßenneubau kostengünstig (d.h. bis auf weiteres ohne Kosten für ein Brückenbauwerk) und unverzögert zu realisieren und
- b) die Wiederinbetriebnahmemöglichkeit der Bahnstrecke auch weiterhin zu gewährleisten,

empfiehlt sich der Wechsel der Eisenbahnaufsicht vom Bund zum Land. Dieser ergibt sich automatisch, sobald die Bahnstrecke nicht mehr zum DB-Konzern gehört. Mit dem Kauf der Strecke durch die Stadt Koblenz erhält das Ministerium des Inneren, für Sport und Infrastruktur Rheinland-Pfalz die Eisenbahnaufsicht. Von dort wurde bereits erklärt, dass die planfestgestellte Verfahrensweise akzeptiert wird. Der Eigentümerwechsel erspart also die derzeit unnötige Ausgabe für ein Brückenbauwerk beim Straßendurchbruch Metternich.

Die DB AG ist bereit, die Fläche samt Eisenbahnanlage zum Buchwert an die Stadt abzugeben, das heißt für 87.450 €brutto (79.500 €netto plus Nebenkosten von 10%). Das Angebot ist nur gültig bei Übernahme und Weiterführung als gewidmete Eisenbahn (s.u.) und bis zum 31. März 2016.

Im Falle einer Entwidmung („Freistellung von Bahnbetriebszwecken“) verlöre die Strecke ihr Baurecht und die Betriebserlaubnis. Eine Wiederinbetriebnahme gälte dann, auch wenn noch Gleise lägen, als „Neubau“, der an den modernen Auflagen und immensen Verfahrenskosten und -risiken scheitern würde.

Eine Wiederinbetriebnahme ist derzeit nicht konkret absehbar, aber dennoch - je nach Expertise – „nicht ausgeschlossen“ bzw. „mittel- bis langfristig machbar und sinnvoll“. Allein in Rheinland-Pfalz wurden seit 1994 ca. 15 Bahnstrecken und Streckenabschnitte, die einstmals als „unwirtschaftlich“ aufgegeben worden waren, wieder in Betrieb genommen. Darunter ca. 100 km im SPNV und ca. 45 km im touristischen Ausflugsverkehr. Im Rahmen einer Neuordnung der regionalen Busverkehre könnte der SPNV hier durchaus wieder in Frage kommen, um die Stadtteile Rübenach und Metternich von Kfz-Fahrten zu entlasten. Dort selbst behielte der Stadtbus eine tragende Rolle, weil die Bahnstationen peripher liegen. Im Güterverkehr bestehen beachtliche Potentiale im Streckenumfeld, die bislang noch ausschließlich über die Straße bedient werden (Ikea, Amazon, Lidl). Unter geänderten Rahmenbedingungen, z.B. Umweltauflagen, kann es durchaus interessant werden, entsprechende Anlieferungen über die Schiene abzuwickeln (vgl. EU-Weißbuch zum Verkehr von 2011). Mit der Sicherung der Strecke leisten die Stadt Koblenz und das Land Rheinland-Pfalz einen wichtigen Beitrag im Hinblick auf ein nachhaltiges und krisensicheres Verkehrssystem, also Zukunftsvorsorge für die Erhaltung der hiesigen Arbeitsstätten und -plätze. Zwei Standbeine (Straße und Bahn) sind besser als eines (Straße alleine).

Die potentiell abzweigende Neubaustrecke zur Gleisanbindung des GVZ an der A 61 ist bereits verjährungsfrei planfestgestellt. Zudem hat das Land sich hier bereits vor Jahren verpflichtet, den etwaigen Streckenneubau sehr großzügig zu fördern (Bestandteil des Ausgleichspakets von Land und Bund zur Entschädigung der Stadt Koblenz im Zusammenhang mit der ICE-Neubaustrecke Frankfurt - Köln).

Aus verkehrstechnischen Gründen erwirbt und sichert die Stadt Koblenz auch einen Abschnitt von ca. 1 km Länge auf Bassenheimer Gemarkung (Notwendigkeit zur Anfahrbarkeit des GVZ an der A 61, Erhöhung der Streckenleistungsfähigkeit zur zusätzlichen Zugkreuzungsoption, Erhöhung der Streckenwirtschaftlichkeit durch weitere Güterverkehrspotenziale im Raum Bassenheim).

Für den Grunderwerb sind unter der Projektnummer P611055 Mittel von 90.000 € im aktuellen Haushaltsplanentwurf 2016 aufzunehmen.

Die Pflegemaßnahmen im Zusammenhang mit der Infrastruktursicherung beschränken sich auf das für die Verkehrssicherungspflicht Erforderliche, also auf Arbeiten, die Schäden Dritter abwenden. Das sind insbesondere: Die Unterhaltung der Fahrbahn an Bahnübergängen sowie der Decken bzw. Gewölbe bei Überführungsbauwerken (Schutz vor etwaigen losen Bauteilen), die Aufrechterhaltung des Wasserabflusses bei Entwässerungsrohren und Durchlässen sowie die Beseitigung oder Kappung von instabilen Bäumen oder problematischem Überhang, der die Nutzung von Nachbargrundstücken beeinträchtigt).

Bislang belaufen sich die damit einhergehenden Kosten i.M. auf ca. 1.200 € pro Jahr, bislang hälftig auf Stadt und Land aufgeteilt. Bis auf weiteres ist auch künftig im Mittel ungefähr mit einem ähnlich niedrigen konsumtiven Durchschnittsbetrag zu rechnen. Die Verwaltung wird das Land bitten, auch künftig die Hälfte dieser Ausgabe zu übernehmen.

Im Reaktivierungsfalle würden größere Aufwendungen anfallen, die dann jedoch grundsätzlich von einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen oder dem Land getragen würden.

Bezogen auf die Haftung und etwaige Sanierungsverantwortung im Zusammenhang mit Altablagerungen auf dem Bahngelände ist noch eine detaillierte Regelung auszuhandeln.

Für den Radverkehr zwischen Rübenach und Bassenheim (Anbindung an den verlängerten Maifeldradweg) stehen alternativ zur Bahntrasse mehrere parallele Wirtschaftswege zur Verfügung, die allerdings noch einzelne Netzlücken aufweisen. Die Schließung dieser Netzlücken ist deutlich kostengünstiger als der gelegentlich vorgeschlagene Umbau der Eisenbahnstrecke zu einem Radweg. Ein solcher setzt eine Entwidmung der Eisenbahn voraus, was gleichbedeutend mit einer unumkehrbaren Aufgabe der Bahnstreckenreaktivierungsoption wäre. Hiervon ist fachlich bei dieser Strecke aus Gründen der Daseinsfürsorge für Wirtschaft und Bevölkerung dringend abzuraten.

Im Falle einer Entwidmung, z.B. für eine Radwegnutzung, wäre mit einem mindestens 10-fachen Kaufpreis zu rechnen, da dann die Grundstückswerte der anliegenden Flächen angesetzt werden müssten. Die DB AG verkauft die Bahnstrecke nur mit einer Nachzahlungsmehrerlösklausel. Würde die Stadt eines Tages die Eisenbahnnutzung aufgeben, müsste sie die Wertdifferenz nachzahlen, außerdem den Materialwert der überlassenen Stahlschienen und -schwelle. Das o.g. Kaufpreisangebot schließt sie ein, und somit einen beachtlichen Materialwert.

Zusammenfassend empfiehlt die Verwaltung, dass der Ankauf der Trasse möglichst bald erfolgen soll, um Schaden für die Stadt abzuwenden (insbesondere ggf. verlorene Ausgaben für das z.Z. nicht erforderliche Brückenbauwerk.)

Zusammenfassend ist festzuhalten:

Der Ankauf der Strecke ermöglicht sowohl den kostengünstigen und raschen Bau der Nordentlastung als auch die Aufrechterhaltung der Wiederinbetriebnahmemöglichkeiten für die Bahnstrecke.