

## **Stadtrat Koblenz, Sitzung am 27.9.2018**

### **Expertenanhörung zur Beschlussvorlage „Freistellung von Bahnbetriebszwecken“ für die Bahnstrecke 3015 Koblenz-Lützel - Metternich - Rübenach - Bassenheim**

#### **Zusammenfassung der Einzelstellungennahmen**

Geladene und mitwirkende Experten:

- [1] Prof. Urs Kramer, Universität Passau (Jurist)
- [2] Dr. Christoph Zimmer, BPV-Consult, Koblenz (Bauingenieur, Logistiker)
- [3] Christian Jütte, Industrie- und Handelskammer Koblenz (Verbandsvertreter)
- [4] Prof. Joerg Lux, Hochschule Koblenz (Ökonom, Logistiker)  
[Aussagen von Prof. Lux unterliegen dem Copyright]
- [5] Karl-Peter Naumann, Pro Bahn Bundesverband (Verbandsvertreter)
- [6] Michael Carl, BUND Landesverband Rheinland-Pfalz (Verbandsvertreter)

#### **Vorteile der angedachten „Freistellung von Bahnbetriebszwecken“ (Entwidmung)**

- Rechtsfolge der Freistellung: „Planvorrang“ des § 38 S. 1 BauGB gilt nicht mehr → Planungshoheit der Stadt Koblenz für die Grundstücke [1]
- Vermeidung hoher Reaktivierungskosten (wenngleich diese i.d.R. von Bahnunternehmen oder dem Land getragen werden) [1]
- Trassengelände wäre für andere Zwecke nutzbar, perspektivisch z.B. Erweiterungsflächen für angrenzende Gewerbe- und Industriegebiete [3]
- Neue Planungsmöglichkeiten für die Region [5]
- Keine Vorteile aus Umweltsicht durch die Entwidmung [6]

**Nachteile der angedachten „Freistellung von Bahnbetriebszwecken“ (Entwidmung)**

- Starke Erschwerung einer dauerhaften Reaktivierung als Bahnstrecke nach der Freistellung der Grundstücke von Bahnbetriebszwecken. [1]
- Keine Sicherheit für den Trassenerhalt  
(etwaiger Grundsatzbeschluss des Stadtrates zur Erhaltung einer Reaktivierungsoption, z.B. durch „Nichtverkauf“ von Teilflächen wäre nach der Freistellung praktisch jederzeit wieder änderbar) [1]
- Unsichere Erfolgsaussichten des Antrages auf Freistellung [1]
- Zahlungsnachforderungen der DB Netz AG an die Stadt aus dem Kaufvertrag  
→ Marktpreisdifferenznachzahlung beim Grunderwerb,  
→ Metallwerterstattung für die Schienen und Stahlschwellen [1]
- Bau von Radwegen auf Bahntrassen aufwändig und teuer  
→ Altlasten etc. [1]
- Rechtliche Bewertung einer etwaigen späteren Reaktivierung nach einer Entwidmung als „Neubau“:  
→ Notwendigkeit erneuter Planfeststellung  
(→ Klagerechte aller Betroffenen, Verzögerungen, ggf. Projektaufgabe),  
→ Anwendbarkeit heute gültiger, strengerer Lärm-Grenzwerte etc.  
(→ erhöhter Kostenaufwand, geringere Realisierungsaussichten),  
→ Unzulässigkeit von Bahnübergängen  
(→ teure Brückenbauten oder Unterbrechung von Straßen und Wegen) [1]
- Nach einer Entwidmung wird Neuaufgabe des Bahnbetriebs deshalb praktisch undenkbar [5, 6]
- Chance, das Gewerbegebiet mit Amazon u.a. Firmen sowie auch Ikea (und viele weitere) an diese Bahnlinie anzuschließen, würde bei einer Entwidmung für immer vergeblich [6]
- Chance auf kleine Verbesserung für das Verkehrschaos in der Stadt würde vergeblich [6]
- Aufgabe von Infrastruktur, die in Zukunft nützlich sein kann [5]
- Ziel der Bundesregierung zur Verlagerung auf die Schiene würde erschwert [5, 6]\*

Anmerkung: Der IHK Koblenz sind keine Nachteile einer Entwidmung bekannt [3]

## Kann die Eisenbahnstrecke wieder ein wirtschaftlich tragfähiger Teil eines künftigen Verkehrssystems werden?

### Verkehrliches Potenzial der Strecke:

- Allgemein „NEIN“

- Aufwändige Instandsetzung mit hohen Kosten, fehlendes Finanzierungskonzept [3]
- Nach IHK-Einschätzung nicht rentabel [3]
- Zurzeit ist der IHK kein interessierter Betreiber bekannt [3]

- Allgemein „JA“

- Die Eisenbahnstrecke kann wieder ein wirtschaftlich tragfähiger Teil eines künftigen Verkehrssystems werden (Voraussetzung: belastbare Kosten-/Nutzenanalyse; Studie des Kreis MYK zur SPNV-Wiederinbetriebnahme aus 1998 hatte positive Einschätzung) [6]
- Zahlreiche Parallelfälle von erfolgreichen Streckenreaktivierungen in Deutschland, insbesondere in Rheinland-Pfalz im Ausflugs-, Regelpersonen- und Güterverkehr [1]
- Beispiele aus Rheinland-Pfalz zeigen, wie Reaktivierung gelingen kann:
  - ca. 15 Strecken mit 145 km Länge seit 1994 wieder in Betrieb genommen (z.B. Personenverkehr: 1994 Grünstadt – Eisenberg, 1995 Verlängerung Ramsen, 1995 Monsheim – Grünstadt, 1995 Winden – Bad Bergzabern, 1997 Winden – Wissembourg, 1999 Alzey – Kirchheimbolanden, 1999 Kreuzberg – Ahrbrück (2001 bis Bonn), 2000 Kaisersesch – Mayen, 2002 Wörth – Lauterbourg, 2014 Heimbach – Baumholder [5, 6]; z.B. Güterverkehr: 1998 Brohl – Brenk, 2006 Raubach – Selters [nachträgliche redaktionelle Ergänzung];
  - bei praktisch allen Reaktivierungen wurden die Prognosen übertroffen. [6]

- Güterverkehr „JA“

- Strecke hat überdurchschnittlich gute Ausgangsbedingungen für eine Reaktivierung im Güterverkehr, z.B. durch Direktanbindung an den Güterbahnhof Lützel [2]
- Regionale Potentiale: Güterverkehr aus Industriegebiet, regionales Container-Terminal [5]
- Grundstücke würden für evtl. zukünftige Industrieansiedelung mit monolithischer Massen-Produktstruktur nutzbar (z.B. Fahrzeugbau, Fall aber sehr unwahrscheinlich) [4]
- Schon heute Existenz aufkommensstarker Gewerbebetriebe an der Strecke bzw. an der anschließenden planfestgestellten Anschlussbahn (Amazon-Logistik, Lidl-Logistik, Ikea-Markt, Canyon Bikes etc.) [1]
- Großdruckereien können hohen Bahnanteil beim Empfang und Versand aufweisen (unter heutigen Bedingungen schon 50 %, RZ-Druck bisher Lkw-erschlossen) [2]
- Streckenerhaltung ist mittel- bis langfristige Standortabsicherung für lokales Gewerbe bei Veränderungen in der Logistikbranche oder bei den Rahmensetzungen [2]
- Firmen in Bahnnähe haben Bahnanbindungsoption und somit mehr Zukunftssicherheit (Unterschiede bei Rewe und Lidl in Koblenz, Hinweis auf das bereits sehr hohe Bahnaufkommen im Schweizer Lebensmittelhandeleinzelhandel) [2]
- Druckerei der Rhein-Zeitung könnte bei Bahnanbindung Fracht auf der Schiene empfangen und ggf. auch versenden (Vergleichsbeispiel Großdruckerei für Grußkarten an einer reaktivierten Strecke: jeweils ca. 50% Bahnanteil im Frachtein- und Ausgang) [2]
- Bahnanbindung würde Tausende Lkw-Fahrten pro Jahr überflüssig machen und die Schadstoffbelastung im Umfeld des Gewerbegebietes deutlich senken (möglichst Einsatz lokal emissionsfreier Schienenfahrzeuge, z.B. Akku, Brennstoffzelle) [6]

- Absehbare Verschärfungen bei den Abgaswerten und drohende Fahrverbote könnten auch Betriebe können künftig zu einem Bewusstseinswandel bei Betrieben bezüglich der Güterbahnanbindung/-nutzung führen [6]
- Sicherung der Strecke ist wichtiger Beitrag im Hinblick auf ein nachhaltiges Verkehrssystem, d.h. auch Zukunftsvorsorge für die Erhaltung der Arbeitsplätze (Bahnanbindung als Standortvorteil) [6]
- Umschlag von Containern auch ohne Kran und umfangreiche Gleisanlagen auf den Firmengrundstücken möglich; weitere Verteilungsmöglichkeit für Firmengelände: selbstfahrende Einheiten (schon bei der BASF im Einsatz) [5]

#### - Güterverkehr „NEIN“

- Vorhandene Gebäudestruktur der Logistik-Zentren für wirtschaftliche Bahnanlieferung nicht geeignet, Hallenstruktur müsste komplett geändert werden, da Güterzüge nur von der Seite entladen werden können (Ausnahme Container, wobei dann auf dem Gelände Schienen/Weichenfunktion sowie Krananlage zur Vereinzelnung benötigt würden) [4]
- Zurzeit kein konkreter Bedarf von IHK-Mitgliedsunternehmen zur Nutzung der Strecke bekannt [3]
- Kein Bedarf durch jetzige Logistikstruktur der Unternehmen, da vielfach Warenverteilzentren / Paketdienste dort angesiedelt sind (Amazon, Lidl, Hermes usw.), welche geringe Bestandsreichweiten mit hoher und steigender Lieferflexibilität aufweisen [4]
- Nur wenige Versender/Lieferanten verfügen über einen eigenen Bahnanschluss und sind i.d.R. auf Lkw-Versand ausgerichtet [4]
- Durch unterschiedliche Artikelstruktur verschiedener Hersteller erfolgt Anlieferung in Kleinmengen, somit für Bahnverkehr unrentabel (Bahntransport bei geringen Mengen unter 500.000 Tonnen zurzeit unwirtschaftlich) [4]
- Warenverteilzentren beliefern vielfach Geschäfte über Lkw oder Privathaushalte über DHL, was mit der Bahn nicht möglich ist [4]
- Trend beim Versand geht zu schnellerer Anlieferung im Halbtages-/ Stundentakt [4]

#### - Personenverkehr „JA“

- Im SPNV bundesweit viele positive Reaktivierungsbeispiele, z.B. Schönbuchbahn, Usedomer Bäderbahn (+1.153 % Fahrgäste), Brügge – Marienheide, Böblingen – Dettenhausen (+ 300 %), Taunusbahn Grävenwiesbach-Friedrichsdorf (+ 633 %) ... [5]
- Grundsätzlich wäre Ausweitung des ÖPNV positiv [3]
- Strecke kann wichtige Rolle in einem neuen ÖPNV-Konzept spielen [6]
- Ggf. Veränderung der Haltepunkte [3]
- Bahnhaltepunkt-Option Bundeswehrzentral Krankenhaus [6]
- Haltepunkt Stadtmitte macht Bahnfahren attraktiver [5]
- Attraktives Angebot für Pendler [5]
- Fahrzeiten ggf. kürzer als beim MIV und Bus [6]

#### - Personenverkehr „NEIN“

Anmerkung: Keine entsprechenden Aussagen.

### Sonstige Aussagen:

- Radwege sind eine sinnvolle und ökologische Ergänzung unserer Verkehrswege, aber:
  - Brauchen wir diese Bahnstrecke wirklich nicht mehr?
  - Wird sie in Zukunft wirklich keine Chance haben ?
  - An vielen umgenutzten Bahnstrecken vermisst man die Bahn inzwischen. [5]
- Umwandlung in einen Radweg ist keine Alternative:
  - Radwege dürfen nicht in Konkurrenz zum öffentlichen Nahverkehr treten
  - Radverkehr kann auch andere Trassen benutzen, Bahnlinien nicht
  - Radweg auf der Bahntrasse wäre erheblich teurer als Nutzung paralleler Wirtschaftswege (u.a. wegen der Nachzahlungsklausel im Kaufvertrag mit der DB). [6]
- Spezifische Zusatzkosten bei Bahnstreckenradweg-Projekten, z.B. durch Altlasten. [1]
- Hinweise zur Radroute Koblenz – Bassenheim:
  - Viele Radroutenabschnitte sind schon vorhanden (Wirtschaftswege etc.),
  - Neubaubedarf im vorhandenen Wege-/Straßennetz für den Radverkehr umfasst wenige kurze Lückenschlüsse und z.Z. Belagsverbesserungen,
  - Die Ergänzung und Aufwertung vorhandener städtischer Wege (und Nebenstraßen) ist kostengünstiger und schneller umsetzbar als ein Bahndamm-Radweg. [6]
- Ein zukünftiges Verkehrssystem für Koblenz darf nicht nur Elektroautos umfassen (Stau- und Parkplatzprobleme bleiben bei diesem Autotyp erhalten). [6]
- Hoffnung auf die baldige Umstellung des Straßengüterverkehrs auf Elektro-Lkw ist unrealistisch (Kosten, Betriebssicherheit, Störungspotenzial für den Pkw-Verkehr bei und nach Sturm, Landschaftsintegration usw.). [2]
- Die Politik fordert seit längerer Zeit, dass mehr Verkehr auf die Schiene kommt, tut aber zu wenig dafür; hier bestünde die Möglichkeit. [6]
- Regionalplanung wünscht bzw. fordert die Erhaltung der Strecke (siehe Zitate als dem Regionalen Raumordnungsplan Mittelrhein-Westerwald)\*\* [6]
- Koblenz hat entsprechende Fördergelder für die GVZ-Anbindung genommen, eine Umsetzung des Anschlusses steht aber in den Sternen. [6]
- Appell des BUND: „Nutzen Sie die Möglichkeiten, die eine (vorhandene) Bahnstrecke bietet! Nutzen Sie die Chance, den Innenstadtverkehr wenigstens etwas zu reduzieren! Beginnen Sie mit einer konsequenten Verkehrswende in Ihrer Stadt (Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung in Koblenz unterdurchschnittlich)! Die Stadt Koblenz ist Eigner der Strecke - machen Sie was daraus!“ [6]
- Stadtrat muss heute nicht direkt über eine Reaktivierung entscheiden, sondern nur darüber, ob eine solche in Zukunft (realistisch) möglich bleiben soll. [2]
- Wesentlich ist die Aufrechterhaltung der rechtlichen Widmung für Bahnbetriebszwecke; bauliche Unterbrechungen (z.B. zur temporären Umnutzung der Trasse für andere Zwecke) sind grundsätzlich möglich (z.B. Lagerfläche Fa. König). [1]

**Zitierte Verweise [6]****\* Ziel der Verkehrsverlagerung der Bundesregierung auf die Schiene:**

Die Bundesregierung will „bis 2030 (...) die Zahl der Fahrgäste verdoppeln und mehr Güterverkehr auf die umweltfreundliche Schiene bringen, (...) das umweltfreundlichste Verkehrsmittel der digitalen Gesellschaft“ (Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer, Juni 2018).

„Unsere Schienenwege sind die Lebensadern unseres Landes. Wir müssen sie stärken, damit sie die Menschen und Güter noch besser an ihre Ziele bringen.“ (Enak Ferlemann, Beauftragter der Bundesregierung für den Schienenverkehr, Parlamentarischer Staatssekretär, MdB, Juni 2018)

**\*\* Vorgaben der Regionalplanung (Regionaler Raumordnungsplan Mittelrhein-Westerwald 2017):**

## Grundsatz 130

*Der Güterverkehr soll so weiterentwickelt werden, dass die Wirtschaftsstandorte in der Region durch leistungsfähige Anbindungen an die großen Wirtschaftszentren gesichert und gestärkt werden, durch eine leistungsfähige Verknüpfung von Straße, Schiene und Wasserstraßen möglichst hohe Anteile des Straßengüterverkehrs auf die Schiene und auf die Wasserwege verlagert werden, nicht verlagerungsfähige Straßengüterverkehre so gelenkt werden, dass Städte, Gemeinden und sensible Landschaftsräume vom Güterverkehr entlastet werden.*

*Begründung/Erläuterung: Eine herausragende Bedeutung kommt dem im Aufbau befindlichen Güterverkehrszentrum in Koblenz zu. Dabei müssen die drei Elemente des Güterverkehrszentrums, das Straßengüterverkehrsverteilzentrum, der Industriehafen und das Eisenbahnfrachtzentrum (Güterbahnhof), so miteinander verbunden werden, dass die Verknüpfung der drei Verkehrssysteme Straße, Schiene, Wasser möglichst leistungsfähig und reibungslos erfolgt.*

## Ziel 132

*Das Güterverkehrszentrum Koblenz ist mit den Verkehrsträgern Straße, Schiene und Wasserstraße leistungsfähig zu verknüpfen.*

*Begründung/Erläuterung: Identisch mit derjenigen zu Grundsatz 130.*

## Grundsatz 134

*Das bestehende Schienenstreckennetz soll zur langfristigen Sicherung und für den Ausbau des Schienengüterverkehrs erhalten bleiben.*

*Begründung/Erläuterung: Für das Schienenverkehrsnetz kommt auch die Reaktivierung stillgelegter Eisenbahnstrecken in Betracht.*