

Anlagenband: Machbarkeitsstudie zur Wieder- oder Umnutzung der Bahntrasse

von Bassenheim bis Koblenz Hauptbahnhof

via Rübenach, Metternich, Lützel (Bahnstrecke 3015)

Inhalt

Anlage 1: Interviewpartner (Potenzialabfrage Güterverkehr Frühjahr 2022).....	3
Anlage 2: Ankündigungsschreiben Interview (Potenzialabfrage Güterverkehr Frühjahr 2022).....	8
Anlage 3: Leitfaden für Interviews (Potenzialabfrage Güterverkehr Frühjahr 2022).....	11
Anlage 4: Workshoppräsentation und -ergebnisse (Potenzialabfrage Güterverkehr Frühjahr 2022)	20
Anlage 5: Teilnehmerliste Workshop Güterverkehr.....	39
Anlage 6: Artenschutzrechtliche Relevanzanalyse	42
Anlage 7: Kostenschätzung Reaktivierung Lützel – Bassenheim SGV	54
Anlage 8: Kostenschätzung Reaktivierung Lützel – Metternich SGV.....	58
Anlage 9: Kostenschätzung Reaktivierung Lützel – Metternich SPNV + SGV	63
Anlage 10: Kostenschätzung Reaktivierung Metternich – Rübenach SPNV + SGV.....	68
Anlage 11: Kostenschätzung Reaktivierung Rübenach – Bassenheim SPNV + SGV	73
Anlage 12: Kostenschätzung Hub 1 – Ladegleis Metternich	78
Anlage 13: Kostenschätzung Hub 2 – GVZ.....	83
Anlage 14: Kostenschätzung Anschluss an GVZ (Tiefbauamt).....	89
Anlage 15: Kostenschätzung Hub 3 – Industriepark.....	95
Anlage 16: Kostenschätzung Hub 4 – Gleisanschluss Bassenheim.....	101
Anlage 17: Kostenschätzung Radweg (Gutachter)	106
Anlage 18: Kostenschätzung Radweg (Tiefbauamt)	109
Anlage 19: Kostenschätzung Bustrasse (Gutachter).....	112
Anlage 20: Kostenschätzung Bustrasse (Tiefbauamt)	115
Anlage 21: Kostenschätzung Brücke über die BAB 61 bivalent.....	118
Anlage 22: Kostenschätzung Kreuzungsbahnhof Dienstleistungszentrum	122
Anlage 23: Verkehrsmodell – Ist-Zustand	54
Anlage 24: Verkehrsmodell – RB bis Bassenheim	128
Anlage 25: Verkehrsmodell – RB bis Rübenach.....	130
Anlage 26: Verkehrsmodell – Stadtbahn bis Bassenheim	132
Anlage 27: Verkehrsmodell – Stadtbahn bis Rübenach	134
Anlage 28: Verkehrsmodell – Bustrasse	136
Anlage 29: Verkehrsmodell – Ohnefall.....	138
Anlage 30: Auszug aus dem Ministerialblatt RLP vom 31.03.2016	140
Anlage 31: Nutzen-Kosten-Berechnung Reaktivierung Koblenz-Bassenheim SPNV	150
Anlage 32: Nutzen-Kosten-Berechnung Reaktivierung Koblenz-Bassenheim SPNV und SGV.....	159
Anlage 33: Nutzen-Kosten-Berechnung Reaktivierung Koblenz-Rübenach SPNV.....	168
Anlage 34: Nutzen-Kosten-Berechnung Reaktivierung Koblenz-Rübenach SPNV und SGV	177
Anlage 35: Beschlussvorlage Erhaltung der Reaktivierungsoption für die Bahnstrecke 3015	187

Anlage 1: Interviewpartner (Potenzialabfrage Güterverkehr Frühjahr 2022)

Güterverkehrsanalyse Koblenz-Bassenheim [Aufstellung zu befragender Unternehmen]				
Lfd. Nr.	Firma	Standort/Ortsteil	Internet	Ansprechpartner, Mail, Telefon
Kat.				
A	KO-Lützel/Bubenheim			
1	IKEA	An der Römervilla 1		
2	Daimler Trucks	Friedrich-Mohr-Str. 6		
3	Eugen König GmbH	Friedrich-Mohr-Str. 15		
B	KO-Metternich			
1	Koblenzer Schrotthandel	Am Metternicher Bahnhof 18		
2	DPD Deutschland GmbH	Im Metternicher Feld 32		
3	Propan Rheingas GmbH & Co	Fischenicher Str. 23, 50321 Brühl		
C	Bahnhof Bassenheim			
1	Raiffeisen Waren Zentrale Rhein-Main	Am Bahnhof Bassenheim		
2	Continental Bakeries	Am Gülser Weg 16-18		

3	Sunkid Heege GmbH	Am Gülser Weg 24-26		
4	Scent Tobacco GmbH	Am Gülser Weg 11		
5	HKL Baumaschinen GmbH	Am Gülser Weg 8		
6	La table GmbH	Am Gülser Weg 16		
8	FINCKE-Hygiene Fachgroßhandel	Am Gülser Weg 9		
9	Freiherrlich von Waldthausen'sche Verwaltung Rittergut Bassenheim	Walpot-Platz 12		
D	GVZ Koblenz			
1	Dachser SE	Zaunheimer Str. 7		
2	Canyon	Zaunheimer Str. 12		
3	BLG Handelslogistik	Zaunheimer Str. 1		
4	trans-o-flex Netzwerk 3	Zaunheimer Str. 9		
5	Kiesel West GmbH Baumaschinenhandel	Zaunheimer Str. 11		
6	Krüber Computertechnik GmbH	Zaunheimer Str. 3		

7	Steinlein & Kunze GmbH	Zaunheimer Str. 5		
8	Froesch Germany GmbH	In der Loh 12		
E	Industrie- und Gewerbepark A61			
1	Amazon.com Inc,	Amazonstr. 1		
2	LIDL Logistikzentrum KO	Am Autobahnkreuz 8		
3	Kuehne & Nagel	Mittelrheinstr. 1		
4	RZ-Druckhaus	Mittelrheinstr. 2		
5	Pelia Gebäudesysteme	Keltenweg 1		
6	RTI Sports GmbH	Am Autobahnkreuz 7		
7	Mittelrhein-Verlag GmbH	Mittelrheinstr. 2		
8	Kühltechnische Organisation GmbH KTO	Mittelrheinstr. 3+5		
9	Hermes GmbH	Am Autobahnkreuz 4		
F	Potenzielle Verloader im weiteren Umfeld			

1	Rheinische Provinzial-Basalt und Lavawerke GmbH	In den Wannern 22 (Ochtendung)		
2	SUEZ Deutschland / PreZero	Oberholzweg 1 (Ochtendung)		
3	Zentraldeponie Eiterköpfe / Abfallzweckverband Rhein-Mosel-Eifel	An der L117 (Ochtendung)		
4	Romey Baustoffwerke GmbH	Ochtendunger Str. 77 (Plaidt)		
5	Betonwerke Carl Plötner	Ochtendunger Str. 77 (Plaidt)		
6	Remondis	Ludwig Erhard Str.9 (Plaidt)		
7	A&R Asphalt Recycling	Ludwig Erhard Str. 12 (Plaidt)		
8	Basalt Union GmbH	Ludwig Erhard Str. 12 (Plaidt)		
9	Rhenus Forest Logistics GmbH & Co. KG	Ludwig Erhard Str. 9 (Plaidt)		
10	Dr. Clement GmbH & Co. KG Werk Ochtendung	Oberholzweg 3 (Ochtendung)		

Unternehmen, die hier hellblau unterlegt sind, haben die Interviewanfrage nicht angenommen. Bei allen anderen wurde ein Interview durchgeführt.

Anlage 2: Ankündigungsschreiben Interview (Potenzialabfrage Güterverkehr
Frühjahr 2022)



Wirtschaftsförderungsgesellschaft
am Mittelrhein mbH

& Stadtverwaltung Koblenz - Postfach 201551, 56015 Koblenz

KOBLENZ
VERBINDET.



Bahnhofstraße 47
56068 Koblenz

Februar 2022

Ansprechpartner/in:
Arndt Schwab

Stadt Koblenz
Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung
Sachgebiet Verkehrsplanung
arndt.schwab@
stadt.koblenz.de
(nicht für förmliche Rechtsbehelfe)

Fon zentral: 0261 129 - 0

Fon: 0261 129 - 3162

Fon zentral aus Koblenz: 115

Fax: 0261 129 - 3150

www.koblenz.de

Bushaltestelle:
Koblenz Hbf

Ihr Zeichen:

Unser Zeichen:
61.1/Sb

Potentialanalyse für schienengebundene Güterverkehre im Korridor Koblenz – Bassenheim

Sehr geehrte ...,

die Wiederinbetriebnahme der stillgelegten Bahnstrecke
Koblenz-Lützel - Bassenheim wurde in der Vergangenheit
bereits untersucht.

Klimaschutz, Lkw-Fahrermangel, EU-Taxonomie etc. sind
Ansatzpunkte für eine Neubewertung. Neben einer etwaigen
Reaktivierung im Personen- und/oder Güterverkehr lässt die
Stadt Koblenz zur Zeit auch verschiedene andere Nutzungsop-
tionen für die brachliegenden Bahnanlagen unter heutigen bzw.
künftigen Rahmenbedingungen begutachten.

Im Hinblick auf den Schienengüterverkehr soll Ihr Betrieb, der
in der Nähe der Strecke liegt, in die Potentialabschätzung ein-
bezogen werden. Daher wird Sie - unter Federführung der Bera-
tungsgesellschaft traffic solutions Heidelberg - in den nächsten
Tagen das Steinbeis Europa Zentrum zur Terminvereinbarung
für ein persönliches Video- oder Telefoninterview kontaktieren.

Im späteren Interview sollen mit Ihnen die Potentiale, Möglich-
keiten und Hemmnisse für innovative Logistikkösungen unter
Einbeziehung des schienengebundenen Güterverkehrs – even-
tuell mit kurzem Vor-/Nachlauf auf der Straße – erörtert werden.

Das Interview wird etwa 30 bis 45 Minuten dauern. Steinbeis wird hierbei unter anderem Daten zum Güterversand und -empfang sowie weitere logistische Aspekte abfragen. Alle unternehmensspezifischen Daten werden streng vertraulich behandelt und nicht an Dritte weitergegeben. Falls nichts anderes vereinbart wird, werden im Gutachten grundsätzlich nur zusammenfassende bzw. neutralisierte Aussagen getroffen.

Die Ergebnisse der Befragung und darauf beruhende Umsetzungsmöglichkeiten werden allen interessierten teilnehmenden Betrieben im Rahmen eines Workshops vorgestellt und gemeinsam bewertet (voraussichtlich im April 2022).

Die verkehrliche Erschließung ist ein wichtiger Garant für die nachhaltige Absicherung Ihres Betriebsstandorts. Nutzen Sie die Chance, Ihre Erwartungen an die künftige Logistik sowie Ihre entsprechenden Überlegungen einzubringen.

Bei Fragen können Sie sich gerne an den o.g. Ansprechpartner wenden.

Die Befragung wird von den Wirtschaftsförderungen der Stadt Koblenz und des Landkreises Mayen-Koblenz unterstützt.

Vielen Dank vorab für Ihre Mitarbeit!

Mit freundlichen Grüßen

i.A.



Frank Hastenteufel



Henning Schröder

Anlage 3: Leitfaden für Interviews (Potenzialabfrage Güterverkehr Frühjahr 2022)

- Güterverkehrsanalyse Koblenz-Bassenheim -

Potentiale für innovative Logistiklösungen



Quelle: innovatrain.ch



Quelle: erzgebirge.tv



Quelle: demeter.de



Quelle: nothegger-transporte.at helrom.com



Quelle: baymodal-bamberg.de



Quelle: helrom.com

Unternehmen:

Gesprächspartner:

Termin:

Klassifikation Gütergruppe(n):

- 1. Wie stellt sich die aktuelle verkehrliche und verkehrsinfrastrukturelle Situation für Ihr Unternehmen dar?** [Engpässe in der Infrastruktur Straße, Schiene, Umschlagspunkte, Flächen, Stellplätze, etc.]

- 2. Wie stellt sich die Nutzung der von Ihrem Unternehmen beanspruchten Flächen derzeit dar?** [Auslastung, Frei-/Brachflächen, Logistik, Flächenbedarf für Erweiterungen etc.]

3. **Welchen Verkehrsträger nutzt Ihr Unternehmen derzeit in welchem Umfang?** Unterscheiden Sie dabei jeweils nach Güterversand und Gütereingang.

... im Güterversand	... im Gütereingang
<input type="checkbox"/> Straße (Angabe in%) _____	<input type="checkbox"/> Straße (Angabe in%) _____
<input type="checkbox"/> Schiene ¹ (Angabe in%) _____	<input type="checkbox"/> Schiene (Angabe in%) _____
<input type="checkbox"/> Wasser ² (Angabe in%) _____	<input type="checkbox"/> Wasser (Angabe in%) _____

3.1 **Welche Vor- bzw. Nachteile ergeben sich daraus?**

3.2 **Verfügt bzw. verfügte Ihr Unternehmen über einen Gleisanschluss³?**

ja **nein**

Falls ja: Wie wird dieser genutzt (Häufigkeit, Umschlagsvolumen im Ein- und Ausgang, Art des Frachtguts)

Falls nein: Gründe (Frachtvolumen, Fläche, Umschlagstechnik, Transportzeit etc.)

¹ Güterversand bzw. -empfang unter Einbeziehung von Schienenverkehren im Vor- bzw. Nachlauf

² Güterversand bzw. -empfang unter Einbeziehung des Binnenschiffs im Vor- bzw. Nachlauf

³ Auch an anderen Unternehmensstandorten

4. Sind Sie mit der aktuellen verkehrlichen Erschließung Ihres Unternehmens bezogen auf die Straße und Schiene zufrieden?

	ja	nein
Straße		
Schiene		

Wenn „nein“: In welchen Bereichen gibt es Ihrer Meinung nach Engpässe (z.B. Lkw-Stellplatzmangel, fehlender Gleisanschluss) bzw. Verbesserungspotenzial (z.B. Verladezeiten, Erreichbarkeit von Umschlagsterminals etc.)?

Straße: _____

Schiene: _____

Umschlagpunkte: _____

5. Nutzt Ihr Unternehmen den Kombinierten Verkehr Straße/Schiene?

- ja (gehe zu 5.1) nein (gehe zum 5.3)

5.1 Wenn ja: Über welches Terminal werden Ihre Güter überwiegend umgeschlagen?

5.2 Welche Ladeeinheiten (LE) setzt Ihr Unternehmen aktuell ein?

	Anzahl p.a. / Empfang	Anzahl p.a./ Ausgang
Wechselbrücken [W]		
Trailer [T]		
Container [C]		
sonstige LE [S]: _____		

5.2.1 Wie viele LE [W/T/C/S] könnte Ihr Unternehmen pro Jahr verladen?

5.2.2 Wie verteilt sich das Ladungsaufkommen im Jahresverlauf (Januar – Dezember) und wo liegen die höchsten Schwankungen (...von/...bis)?

5.2.3 Zu welcher Tageszeit erfolgt der Warenumsschlag?

5.3 Welche Gründe sind ausschlaggebend, dass Ihr Unternehmen den Kombinierten Verkehr derzeit nicht nutzt?

5.4 Welche Anforderungen müsste der Kombinierte Verkehr erfüllen, damit eine (weitere) Verlagerung von Güterverkehren auf die Schiene durch Ihr Unternehmen erfolgen kann?

5.5 Wäre Ihr Unternehmen bereit, Mehrkosten für die Nutzung der Schiene bzw. den Kombinierten Verkehr zu akzeptieren?

- ja nein

Falls „ja“: Bis zu welchem Prozentsatz wäre Ihr Unternehmen ggf. bereit, Mehrkosten für die Nutzung der Schiene bzw. den Kombinierte Verkehre zu akzeptieren?

_____ %

5.6 Welche finanziellen Anreize (z.B. Umschlagprämien) sollten gesetzt werden, um die Nutzung des Kombinierten Verkehrs zu erhöhen?

5.7 Wie schätzen Sie die Entwicklung des Güteraufkommens im Versand und im Empfang für Ihr Unternehmen im Güterfern- bzw. Güternahverkehr in den nächsten zwei Jahren ein? (Rückgang bzw. Steigerung)

6. Könnten Sie sich für Ihr Unternehmen die Nutzung eines Railports im Bereich des GVZ / Gewerbepark A61 vorstellen?

- ja nein

Falls ja: Welche technischen und verkehrsinfrastrukturellen Voraussetzungen müssen Ihrer Ansicht nach erfüllt sein? (z.B. Bau eines Anschlussgleises, Portalkran, Containerlagerfläche etc.).

6.1 Kommt es bei der Distribution Ihrer Produkte auf der „letzten Meile“ zu Problemen?

- ja nein

Falls ja: Welche Ansätze, Verbesserungspotenzial und Infrastruktur gäbe es hier (Stichwort „Citylogistik“)?

6.2 Welche Optimierungsansätze verfolgt Ihr Unternehmen in Bezug auf die Organisation der Logistik im ländlichen Raum (z.B. Distribution, Sammlung)?

7. Welche Anforderungen stellt Ihr Unternehmen an eine künftige und nachhaltig ausgerichtete Verkehrsinfrastruktur in der Region Koblenz-Mittelrhein?

8. Inwieweit spielen bei Ihren Transportentscheidungen Klimaschutzaspekte eine Rolle (Stichwort „Green Deal, Verkehrswende, EU-Taxonomie VO“)?

9. Wäre für Ihr Unternehmen die Beteiligung an einer Frachtenbörse im Sinne eines „regionalen Schwarzen Bretts“ von Interesse, um hierdurch Synergien für Ihre logistischen Planungen zu erreichen?

(Stichwort: Ladeschluss Seehafen, spätester Versandtermin, Containergestellung)

ja nein

Falls ja: Welche Anforderungen müsste das „Schwarze Brett“ erfüllen?

10. Wie beurteilen Sie den Kommunikations- und Informationsaustausch zwischen den Unternehmen in der Region?

sehr gut	gut	befriedigend	ausreichend	mangelhaft	ungenügend
----------	-----	--------------	-------------	------------	------------

sonstiges:

10.1 Was müsste verbessert werden?

10.2 Ist Ihr Unternehmen an der Initiierung eines „Logistikforum Koblenz- Mittelrhein“ interessiert?

ja nein unentschieden

Raum für weitere Anmerkungen:

Anlage 4: Workshoppräsentation und -ergebnisse (Potenzialabfrage
Güterverkehr Frühjahr 2022)

Potentiale für schienengebundene Güterverkehre auf der ehemaligen Bahnstrecke Koblenz-Lützel - Bassenheim

Inhalte und Ergebnisse des Konzeptionsworkshops
Güterverkehr & Logistik

Koblenz, 01.06.2022

Mobilität für Menschen und Güter

➤ Agenda

Block I Bestandsaufnahme

- Die Schienenstrecke Koblenz-Bassenheim(-Mayen) - *einst und heute* –
- Herausforderungen im Bereich der Logistikwirtschaft - *eine Branche im Umbruch*
- Herausforderungen & Chancen einer möglichen Reaktivierung des Schienenverkehrs

Block II Analyse

- Befragung der möglicher Nutzer - *Ziele und Methodik* –
- Ergebnisse der Befragung

Block III Optionen zur betrieblichen Umsetzung

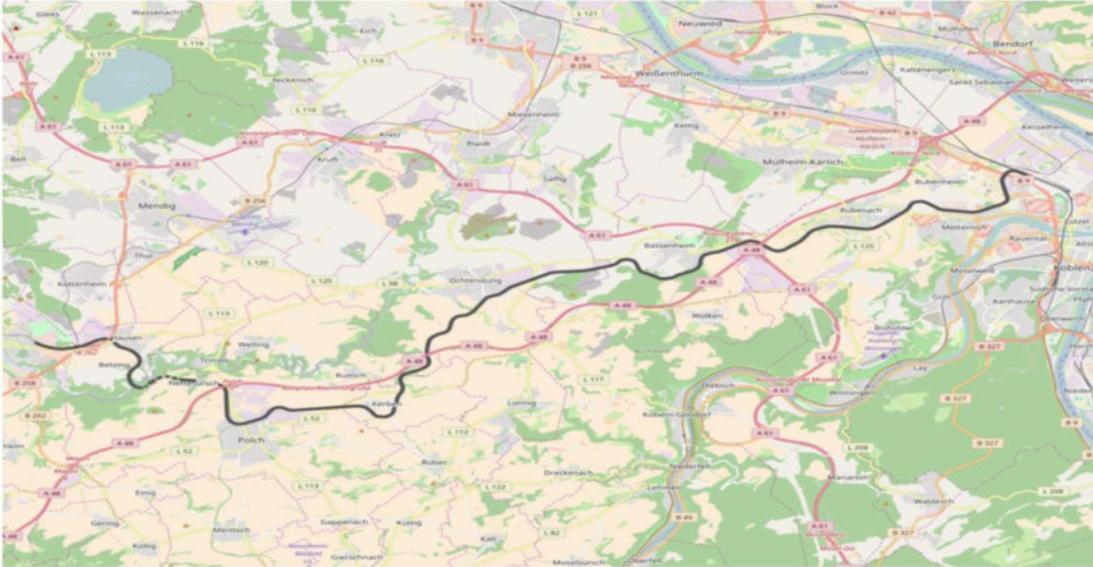
- Umschlagspunkte und Infrastrukturen
- Zusammenfassung und Ausblick

➤ **Block I Bestandsaufnahme**

Block I Die Schienenstrecke Koblenz-Bassenheim(-Mayen)
- *einst und heute* -

- Eröffnung der Schienenstrecke KO-Lützel – Polch – Mayen Ost 1904
1916 Eröffnung der Nebenbahn Polch-Münstermaifeld
- Gesamtlänge 34,14 km
- In den 1970er Jahren aufgrund Unterhaltungsrückständen Rücknahme des Güterverkehrs auf den Abschnitt KO-Lützel – Polch
- Einstellung des Personenverkehrs auf der Gesamtstrecke 1983 und des Güterverkehrs zwischen Polch und Kerben
- Einstellung des Restgüterverkehrs zwischen Kerben und Ochtendung 1988 sowie Ochtendung und KO-Lützel 2000
- Offizielle Stilllegung erfolgte zum 15. September 2003

Koblenz-Bassenheim-Mayen - *einstiger Streckenverlauf*



Mobilität für Menschen und Güter

5

Bildquelle: OpenStreetMap-Mitwirkende, Eigene Darstellung

Block I Die Schienenstrecke Koblenz-Bassenheim(-Mayen) - *einst und heute* -

- Antrag auf Freistellung zu Bahnbetriebszwecken von km 10,05 (Westkopf BF Bassenheim) bis km 33,17 (Mayen Ost) im Jahr 2012
- anschließend Anlage des Maifeldradweges von Mayen nach Polch, Weiterführung nach Ochtendung und -seit 2019- bis Bassenheim
- Ende des Radwegs in Bassenheim am ehemaligen Bü mit K66
- Weitere Radweganbindung nach Koblenz ist unbefriedigend



Südl. Ende des Bahntrassenradweges in Bassenheim / Einmündung zur K66

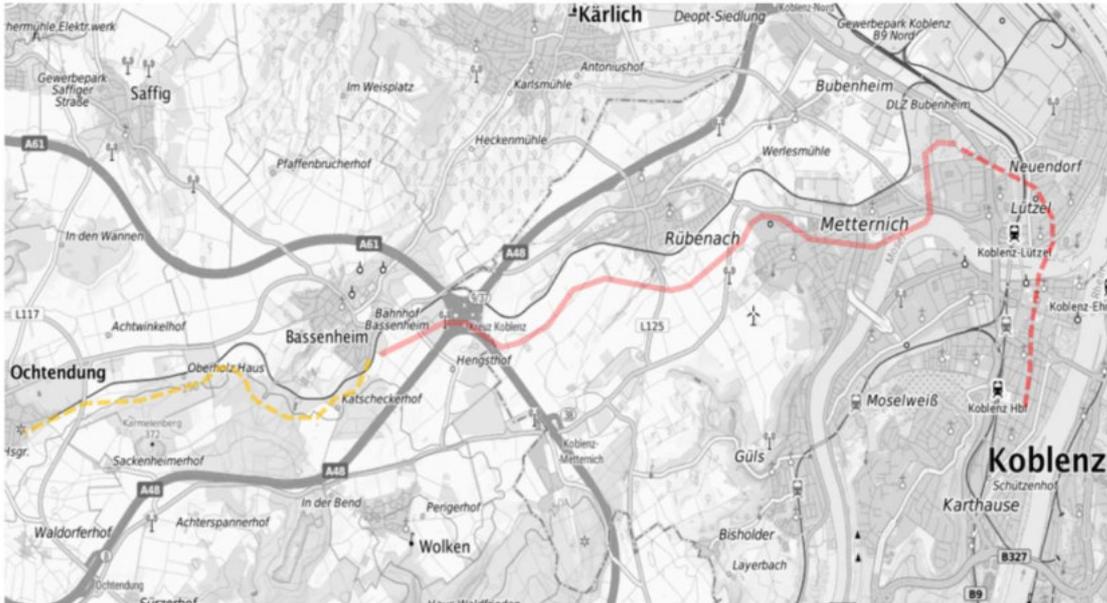
Mobilität für Menschen und Güter

6

Bildquelle: Eigenes Bild

Koblenz-Bassenheim

 - *IST-Zustand Schienenstrecke* -



Bildquelle: OpenStreetMap-Mitwirkende, Eigene Darstellung

Block I Die Schienenstrecke Koblenz-Bassenheim(-Mayen)

 - *heutiger Zustand im Bereich des Karmelenberges zwischen Bassenheim und Ochtendung* -



Situation Dr. Clement GmbH & Co. KG Eifel-Lavalitwerke –
 Bahnradweg kreuzt Werkszufahrt



In unmittelbarer Nachbarschaft südl. der
 ehemaligen Bahntrasse gelegen das
 Recyclingzentrum von PreZero Service West
 GmbH

Schieneaffine Güter in nächster Nähe zur ehemaligen Bahnstrecke warten auf die Abholung durch den LKW

Bildquelle: Eigene Bilder

Block I Herausforderungen im Bereich
des Speditions- und Logistikgewerbes
- eine Branche im Umbruch -

- Fachkräftemangel – allein 40.000 Fahrer fehlen in DE, Tendenz steigend
- Erhöhung und Ausweitung der Straßenmaut
- Stark steigende Energie- und Kraftstoffpreise
- Flottenbepreisung nach CO₂-Ausstoss erhöht Investitionsdruck auf Mittelstand
- EU-Taxonomie mit Auswirkungen z.B. auf Kreditvergabe fördert „Green Logistics“
- Gebrochene Lieferketten führen zu Einnahmeausfällen
- Klimawandel bedingt Neudisposition bestehender Logistikmodi
- Neue Wettbewerber drängen massiv in den Markt

-> **Hoher Handlungsdruck - die Branche muss sich neu aufstellen**

Block I Herausforderungen im Bereich der Logistikwirtschaft
- Branchenspezifische Trends -

- „just-in-time delivery“ nicht mehr das „Maß aller Dinge“
- verstärkte Automatisierung von Be- und Entladungsabläufen
- Digitale Hubs (z.B. vollautomatisierter Umschlag zwischen unterschiedlichen Verkehrsträgern)
- Elektrifizierung der Fahrzeugflotten (z.B. *long distance*: H₂/Brennstoffzelle, *last mile*: Batterie)
- Neue Geschäfts-/Kooperations- und Betriebsmodelle (z.B. gemeinsame Tankinfrastruktur)
- „Green Logistics“, d.h. Einbindung umweltfreundlicher Verkehrsträger wie Schiff und Schiene wo immer möglich und sinnvoll (Stärkung kombinierter Verkehre)

-> **Innovationspioniere verändern den Markt / Follower werden tendenziell abgehängt**

Block I Herausforderungen und Chancen einer möglichen Reaktivierung des Schienenverkehrs

Herausforderungen:

Zivilgesellschaft:

- *Zugverkehr*
- *verursacht Lärm, Emissionen und Erschütterungen*
- *führt zu einer Erhöhung des Gefahrenpotentials*
- *führt zu einer Minderung der Immobilienwerte*
- ...

Unternehmen:

- *Erreichbarkeit (erfordert Umschlagsmöglichkeit auch beim Empfänger!)*
- *Verfügbarkeit (Trasse, Verbindung)*
- *Termintreue (kurze Wegezeit, hohes Maß an Pünktlichkeit)*
- *Konkurrenzfähiger Preis*
- ...

Block I Herausforderungen und Chancen einer möglichen Reaktivierung des Schienenverkehrs

Chancen:

Stadt & Region

- *Stärkung des Wirtschaftsstandorts (Schienenanschluss als Wettbewerbsvorteil!)*
- *Erhöhung der Sichtbarkeit als Innovationsstandort (Einbindung in Pilotvorhaben Automatisierung & „Green Logistics“)*
- *Inwertsetzung brachliegender Infrastruktur (Erzielung von Einnahmen durch Trassengebühren, Anlage und Nutzung bahnbegleitender Seitenwege - z.B. als Radweg)*
- *Strategische Nutzung des Bahnkörpers für bahnbegleitende Infrastrukturen, Hochwasserschutzmaßnahmen etc.*

Umwelt:

- *Senkung von CO₂-Belastung (Einsparung von LKW-Fahrten)*
- *Geringere Belastung des Straßennetzes (Geringere Instandhaltungskosten für Straßeninfrastrukturen / evtl. Entfall teurer Ersatz-/Ergänzungsmaßnahmen)*

Block I Herausforderungen und Chancen einer möglichen Reaktivierung des Schienenverkehrs

Lösungsansätze:

- Schienenverkehre schaffen:

Nutzer:

- Bekenntnis zur Schiene (intern: Logistikkonzepte neu denken, extern: Lol abgeben)
- Regionale Verladergemeinschaften bilden (gemeinsam Kosten optimieren)

Streckeneigentümer:

- Betriebsfähige Vorhaltung der Schieneninfrastruktur sicherstellen
- Einrichtung von Umschlagstellen in Abstimmung mit Nutzern
- Begleitende Kommunikation mit Zivilgesellschaft!

Politik:

- Infrastrukturbetreiber unterstützen (Knoten entzerren, Verkehre trennen, Anschlüsse und Umschlagstechnik fördern)
- Subventionen umsteuern (Marktanreizprogramme setzen)

-> Wichtig: Alle Akteure müssen an einem Strang ziehen !

➤ **Block II** Analyse

Block II Befragung der möglicher Nutzer

- Ziele und Methodik -

Ziel:

- Klärung des Interesses und der Bereitschaft zur Nutzung schienengebundener Güterverkehre auf der Bestandstrasse Koblenz-Bassenheim
- Ableitung eines möglichen Güterverkehrs- und Logistikkonzepts

Vorgehen:

- Klärung des räumlichen Einzugsbereichs möglicher Nutzer
- Sammlung von Kontaktdaten zusammen mit regionalen Partnern
- Erstellung eines Fragebogens
- Durchführung der Interviews (tel./online)
- Auswertung
- Ableitung von Handlungsempfehlungen
- Validierung (Arbeitsworkshop mit regionalen Stakeholdern)
- Berichtsmäßige Aufbereitung der Ergebnisse und Verflechtung mit den Erg. der anderen Arbeitspakete (SPNV/Bus)

Block II Analyse

Potentielle gewerbliche Nutzer und Rail-Hubs

- > 45 Betriebe identifiziert
- Einteilung der Betriebe in Standortcluster entlang der vorhandenen Bahntrasse (A = KO-Lützel, B = KO-Metternich, C = BF Bassenheim, D = GVZ KO, E = Industriepark A61, F = weiteres Umfeld)
- Erstellung eines Ankündigungsschreiben in Abstimmung mit AG und weiteren Partnern
- Terminabstimmung mit Interviewpartnern
- Durchführung Telefon- bzw. online- Befragung (03-05/2022)
- Bildung von Umschlagsclustern („rail-hubs“ unter Bündelung potentieller Nutzer;

Hub 4*	= BF Bassenheim [Befragungsteilnehmer aus Cluster C+F]
Hub 2	= GVZ KO-Rübenach [Befragungsteilnehmer aus Cluster D]
Hub 3	= Industriepark A 61 [Befragungsteilnehmer aus Cluster E]
Hub 1*	= Bahnhof Metternich [Befragungsteilnehmer aus Cluster A+B]

*(Nummern der Hubs wurden nachträglich geändert)

Block II Analyse

Fragebogenkonzept und Interviews

10 Themenfelder

- Beurteilung Verkehrsinfrastruktur
- Flächennutzung
- Verkehrsträgernutzung
- Einschätzung der verkehrlichen Erschließung
- Warenversand (Art, Verkehrsträgerwahl)
- Interesse an Nutzung eines „Railports“
- Anforderungen an Infrastruktur
- Rolle von „Green Logistics“
- Kooperationsinteresse mit Dritten
- Interesse an Einrichtung eines Logistikforums

-> Durchführung von 17 Interviews



traffic solutions



traffic solutions

Interviewleitfaden „Güterverkehrsanalyse Koblenz-Bassenheim“

Unternehmen: _____

Gesprächspartner: _____

Termin: _____

Klassifikation Gütergruppe: _____

1. Wie stellt sich die aktuelle verkehrliche und verkehrsinfrastrukturelle Situation für Ihr Unternehmen dar? (Eingabe in der Infrastruktur, Straße, Schiene, Umschlagpunkte, Flächen, Stellplätze, etc.)

2. Wie stellt sich die aktuelle Nutzung der von Ihrem Unternehmen beanspruchten Flächen derzeit dar? (Auslastung, Frei-Stellflächen, Logistik, Flächenbedarf für Erweiterungen etc.)

MLT/TS/18/01/2022 - 1 -

Block II Ergebnisse der Befragung

Hub 4* – Bahnhof Bassenheim

- Die größten Verladepotentiale im Bereich des Bahnhofs Bassenheim (Hub 1) liegen räumlich betrachtet im „Dreieck“ Bassenheim - A61 bis Ausfahrt Plaidt - Ochtendung (Rhenus, Deponie Eiterköpfe, RPBL, Dr. Clement GmbH & Co.KG, PreZero...)



Positive Rückmeldungen von

- Rhenus Forest Logistics (Altholz)
- Rittergut Bassenheim (Schüttgüter, Rüben)
- Rheinische Provinzial-Basalt und Lavawerke GmbH (Schüttgüter)
- Dr. Clement GmbH & Co.KG (Schüttgüter)

Weitere Potentiale

- Deponie Eiterköpfe (Müllsammelverkehre),
- PreZero...

*(Nummern der Hubs wurden nachträglich geändert)

Bildquelle: Eigenes Bild

Block II Ergebnisse der Befragung

Hub 4* – Bahnhof Bassenheim

Warum kein Umschlag in Plaidt ?

- Sämtliche ehem. umfangreiche Gütergleise entfernt, ebenso wie alle Anschlussgleise
- Nur noch zwei durchgehende Hauptgleise vorhanden (Rückbau zum Haltepunkt)
- Anfahrtssituation straßenseitig problematisch
- Umschlagsmöglichkeiten durch Topographie und Bebauungslage eingeschränkt



*(Nummern der Hubs wurden nachträglich geändert)

Bildquelle: Eigene Bilder

Block II Ergebnisse der Befragung

Hub 4* – Bahnhof Bassenheim

Umschlag in Bassenheim?

- Ehemalige Gleisanlagen sind im Bf Bassenheim noch weitgehend erhalten, inkl. Verladerampe
- Anfahrt über A61/A48 möglich (Nutzung Behelfsausfahrt nach Querung L98 mittels Sondergenehmigung)
- vermeidet Durchquerung Ortsdurchfahrt Bassenheim
- vermeidet überflüssige LKW-Fahrten (kürzere Umläufe, geringe Stauanfälligkeit, keine Ampelwartezeiten, effizienter Einsatz von Fahrpersonal, kein CO2-Eintrag in Tallage)



rechts
 Situation heute: das ehemalige Lagerhaus ist verkauft, die Verladerampe ist noch existent und könnte zu Umschlags- und Verladezwecken reaktiviert werden

*(Nummern der Hubs wurden nachträglich geändert)

Bildquelle: Eigene Bilder

Block II Ergebnisse der Befragung
Hub 2 – GVZ Koblenz

- Die Verladepotentiale im Bereich des GVZ Koblenz (rechts der A61) sind aktuell noch eher begrenzt. Nicht zuletzt aufgrund der Autobahnnähe besteht das Gros der Anlieger aus LKW-affinen Gewerbebetrieben, die jedoch z.T. bereits auf der Schiene unterwegs sind und diese Verkehre in Zukunft ausbauen möchten

Positive Rückmeldungen von

- Canyon (Eingang Bauteile - Container)
- Dachser (Trailer)

Weitere Potentiale:

- BLG Handelslogistik
- Trans-o-flex
- Bundeswehr (Außenlager WTD 41)
- N.N. (Entwicklungsflächen für schienenaffine Betriebe sind noch vorhanden)



Block II Ergebnisse der Befragung
Hub 2 – GVZ Koblenz

Umschlag in Güterverkehrszentrum Koblenz?

- Es besteht ein planfestgestelltes Anschlussgleis zum GVZ Koblenz, welches zur Einrichtung eines Umschlaghub erst noch gebaut werden müsste.
- Dieser Hub würde sowohl zu einer Attraktivierung als auch zur nachhaltigen Sicherung des Standorts beitragen
- Zur Nutzungssteigerung wird nach Inbetriebnahme eine weitgehende Verlagerung des Umschlags am BF Bassenheim zu Hub2 empfohlen, mit der Folge, dass etwaige Lärmeinträge in die Ortslage Bassenheim vermieden werden. Die straßenseitige Anfahrtswege für Nutzer aus Cluster F werden hierdurch nicht verlängert!



Block II Ergebnisse der Befragung

Hub 3 - Industriepark A61

- Die Verladepotentiale im Bereich des Industrieparks A61 sind aktuell noch eher begrenzt. In Betracht käme zunächst eine Mitnutzung der Umschlagskapazitäten in Hub 4* bzw. 2

Positive Rückmeldungen von

- RTI Sports / Canyon (Container, Trailer, „Gestelle“)
- Mittelrhein Verlag / RZ Druckhaus [Papier (nur Eingang)]
- KTO GmbH (Container im WE)

Weitere Potentiale:

- Amazon (Trailer, Container)
- LIDL (Trailer, Container)
- PELIA (Trailer, Container)

*Nr. nachträglich geändert



Bildquelle: Eigene Bilder

Block II Ergebnisse der Befragung

Hub 3 - Industriepark A61

Umschlag im Industriepark A61?

- Zunächst empfiehlt sich für die Anlieger eine bedarfsweise Mitnutzung von Hub 1. Nach Realisierung der Gleisanbindung zu Hub 2 im GVZ-Rübenach wäre eventuell eine Anbindung an diesen mittels eines (autonomen) Shuttles denkbar
- bei entsprechender Nachfrage (z.B. durch AMAZON) könnte perspektivisch ein Abzweig vom GVZ-Anschlussgleis in süd-westliche Richtung erstellt werden, welches die A61 unterquert (Ausführung von Topographie und Fläche her aus gutachterlicher Sicht möglich, unter Nutzung einer bestehenden BAB-Unterführung und weiteren Trassierung entlang des Keltenwegs)



Bildquelle: Eigene Bilder

Block II Ergebnisse der Befragung

Hub 1* – Metternich



- Verladepotentiale im Bereich des Bahnhofs Metternich sind grundsätzlich ausbaufähig.

Positive Rückmeldungen von

- DPD (Wechselbrücken)
- Koblenzer Schrotthandel (Altmetall)

Weitere Potentiale:

- Schienenaffine Betriebe/Neuansiedlungen v.a. im Gewerbegebiet Metternich II
- Zu prüfen wäre ferner die Möglichkeit des Umschlags von technischen Gasen unter Nutzung vorhandener Infrastrukturen der vormaligen Rheingas GmbH & Co.KG



*Nr. nachträglich geändert

Block II Ergebnisse der Befragung

Hub 1* – Metternich

Umschlag in Metternich?

- Ehemalige Gleisanlagen sind im BF Metternich noch weitgehend erhalten, Anschlussgleis zu DPD (vormals Raiffeisen) jedoch abgebaut
- Nach der Deutschen Post DHL schickt nunmehr auch DPD ein Teil seiner Pakete über die Schiene quer durch Deutschland. Ende 2023 sollen 5% des Frachtverkehrs über die Schiene abgewickelt werden. Eine funktionierende Schienenanbindung wird daher zum Standortfaktor
- Ein Wechselbrückenumschlag könnte zunächst am bisherigen Bahnstandsstandort erfolgen, zu prüfen wäre, ob auch von der Nordseite aus ein Umschlag erfolgen kann
- Perspektivisch wäre bei entsprechender Nachfrage der (Wiederauf-)Bau eines Anschlussgleises unter Nutzung entsprechender Gleisanschlussförderprogramme anzudenken



*Nr. nachträglich geändert

Block II Ergebnisse der Befragung

Sonderthemen - BWZK

Anbindung des Bundeswehrzentralkrankenhauses?

- Großklinikum mit über 1.500 Beschäftigten
- Gleisanschluss (unter Querung L52) denk- und topographisch ohne weiteres machbar
- Schnelle Aufrüstung von medizinischen Hilfs- bzw. Lazarettzügen
- im Krisenfall direkte Zuführung von Patienten und Verletzten
- Fachliche Wartung am Standort Koblenz schafft Arbeitsplätze
- Allerdings: Bisher keine entsprechenden Planungen seitens BMVg



Bildquelle: Eigene Bilder

Block II Ergebnisse der Befragung

Sonderthemen – Zwischen Nordtangente & B9

Weitere Anbindungen denkbar ?

- Weitere Verladepotentiale liegen unmittelbar nach Querung der B9. Potential für eigenen Gleisanschluss eher gering, Verladung über Hub 4 ist anzustreben.
- Anm.: Die Querung des Werksgeländes Fa. König bedarf einer technischen Sicherung sowie einer Überarbeitung der Gleislage möglichst ohne genehmigungsrechtliche Auswirkungen

Positive Rückmeldungen von

- Daimler Trucks (Fahrzeuge & Komponenten)

Weitere Potentiale:

- IKEA (Stückgüter)



Bildquelle: Eigene Bilder

Block II Ergebnisse der Befragung
Zusammenfassung



- Strecke führt durch gewerbeaffines Gebiet
- Das höchste Nutzungspotential im Güterverkehr liegt am Streckenende, was eine durchgehende Reaktivierung erfordert
- Das Gewerbe entlang der Strecke ist stark straßenlastig ausgerichtet (viel Logistik, wenig Produktion)
- Es wird die Realisierung von vier Umschlagpunkten (Hubs) empfohlen. Beginnend mit Bf Bassenheim (Hub 4*) und Metternich (Hub 1*). Mittelfristig sollte Hub 3 im GVZ Rübenach realisiert werden, um die L98 zu entlasten und betriebsbedingte Lärmeinträge nach Bassenheim zu reduzieren
- Bei entsprechender Nachfrage empfiehlt sich der (Wiederauf-)Bau von Anschlussgleisen (z.B. zur DPD Deutschland GmbH am Standort Metternich)
- Auf mittlere Sicht sollte bei entsprechender Nachfrage über eine eigene Gleisanbindung des Industrieparks A61 (Hub 3) nachgedacht werden
- Hinsichtlich einer möglichen Anbindung des BWZK, verfügt die Stadt über einen bundesweit einmaligen Standortvorteil mit hohem Potential zur Schaffung weiterer Arbeitsplätze

*Nr. nachträglich geändert

➤ **Block III Optionen zur betrieblichen Umsetzung**

Block III Umschlagspunkte und Infrastrukturen

Hub 4* – Bahnhof Bassenheim

Infrastruktur: Bestehende Verloaderampe
unmittelbar am Streckenende

- Altholzverladung (z.B. WoodTainer/innofreight)
- Rundholzverladung mittels LKW Kran auf Rungenwagen
- Verladung von Zuckerrüben mittels Förderband; es besteht ggf. sogar die Möglichkeit zur Verladung auf freier Strecke -z.B. in nächtlicher Betriebspause- von bahnbegleitendem Seitenweg/Lagerplatz aus
- Verladung von Düngemittel & Getreide aus/in Schüttgutwagen (z.B. AgroTainer) mit mobiler Umschlagstechnik

*Nr. nachträglich geändert

Block III Umschlagspunkte und Infrastrukturen

Hub 2 - GVZ & Hub 3 Industriepark A61

Infrastruktur: Keine – Neubau erforderlich

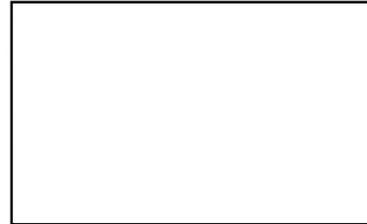
- Containerverladung z.B. mittels Reach Stacker
- Trailer Verladung mittels innovativer Systeme wie z.B. Helrom, Cargo Beamer, Modalohr...
- Hoher Automatisierungsgrad gewünscht (geringer Flächenbedarf & Personaleinsatz, hohe Be- und Entladegeschwindigkeit, 24h-Verfügbarkeit)
- Ggf. Einrichtung eines (autonomen) Shuttleverkehr zu Industriepark A61 (Pilotvorhaben mit staatlicher Förderung!)
- Langfristig Realisierung eines abzweigenden Anschlusses in den Industriepark A61 links der BAB (Hub 3)

Block III Umschlagspunkte und Infrastrukturen

Hub 1* – Bahnhof Metternich

Infrastruktur: Teilweise vorhanden –
bei hoher Nachfrage Neuerrichtung
Firmenanschluss erforderlich

- Verladung von Containern und Wechselbrücken (Technik s. Hub 2), Anbindung in aufzubauendes Intermodalzugnetz der DPD / DPD-Partner über KO-Lützel
- Stückgutverkehre ab BF Metternich denkbar, Einbindung in City-Logistikprojekte erforderlich, in Kombination mit innovativen Pilotvorhaben im Bereich Güter- und Warenumsschlag



*Nr. nachträglich geändert

Bildquelle: Eigenes Bild

➤ Entwicklung Schienengüterverkehr Zusammenfassung und Ausblick

Die vorhandene (Rest-)Strecke weist erhebliche Nutzungspotentiale im Güterverkehr auf, um diese Potentiale abschöpfen zu können und dem Anliegerbedarf gerecht zu werden, werden gutachterseitig folgende Maßnahmen zur Umsetzung vorgeschlagen:

- Sicherung der rechtlichen Widmung der Schienenstrecke in Absprache mit dem EBA
- Ertüchtigung der güterverkehrsrelevanten Schieneninfrastrukturen in den Bahnhöfen Bassenheim und Metternich zu Betriebszwecken (Freischnitt und Durcharbeitung des Gleiskörpers inkl. Ersatz abgängigen Materials)
- Sofern NKU <1 wäre ggf. ein Betrieb als Anschlussbahn zu prüfen nach AEG i.V.m. BOA RPL. Ein Widmungserhalt als Bahn des öffentlichen Verkehrs i.S. §3 Abs. 1 AEG ist dabei sicherzustellen
- Im Falle eines Betriebs als Anschlussbahn können ggf. Mittel aus der *Richtlinie zur Förderung des Neu- und Ausbaus, der Reaktivierung und des Ersatzes von Gleisanschlüssen sowie weiteren Anlagen des Schienengüterverkehrs* (Anschlussförderrichtlinie v. 20.01.2021) des EBA beantragt werden. Hierüber können Gleisanschlüsse einschließlich Anschlussweiche, multifunktionale Anlagen für den Umschlag Schiene/Straße sowie Zuführungs- und Industriestammgleise zu Gleisanschlüssen zu 50% bezuschusst werden (Sonderthemen, wie Anschluss der Strecke in KO-Lützel, fehlende Brücke über Nordtangente etc., müssten mit Fördermittelgeber gesondert abgestimmt werden)

➤ Entwicklung Schienengüterverkehr Zusammenfassung und Ausblick

- Zunächst sollte **Hub 4*** am Bahnhof Bassenheim umfassend ertüchtigt werden, da auf kurze Sicht dort mengenseitig mit dem größten Umschlagsvolumen zu rechnen ist (z.B. RPBL, Dr. Clement, Rittergut u.a.). **Hub 1*** sollte ebenfalls für einen güterseitigen Umschlag reaktiviert werden (DPD, Koblenzer Schrotthandel)
- LKW-Verlader aus Ochtendung und Plaidt mit Ziel Bassenheim müssten eine Sondergenehmigung zur Nutzung der Behelfsausfahrt für Einsatzfahrzeuge an der A48 Höhe L98/Aachener Straße erhalten, um **Hub 4*** ohne Nutzung innerörtlicher Straßen anfahren zu können
- In einem weiteren Schritt sollte das planfestgestellte Gleis in das Güterverkehrszentrum Koblenz rechts der A61 realisiert werden. Um dessen Auslastung vom Betriebsstart an zu optimieren, sollte die Verladung von **Hub 4*** nach erfolgter Fertigstellung weitgehend in Hub 2 verlagert werden, die landwirtschaftliche Verladung kann weiterhin im Bf Bassenheim verbleiben (Spezialisierung der Hubs in (verlade-)technischer Hinsicht)
- Der Anschluss des perspektivisch vorzusehenden Hub 3 im Industriepark links der A61 sollte zunächst über einen (autonomen) Shuttleverkehrs erfolgen und kann bei Vorhandensein einer entsprechenden Nachfrage mittels Ausfädelung von der Gleisanbindung des GVZ (Hub 2) auch schienenseitig ohne größere Probleme erfolgen
- Auf eine mögliche Bezuschussung der vorgenannten Maßnahme etwa durch die Anschlussförderrichtlinie des EBA oder VV NE-Bahnen RPL 2016 sei hingewiesen

Anlage 5: Teilnehmerliste Workshop Güterverkehr

Anmerkung: Die vollständige, nicht-anonymisierte Liste kann bei Auftraggeber eingesehen werden.

**Potentiale für schienengebundene Güterverkehre
auf der ehemaligen Bahnstrecke Koblenz-Lützel – Bassenheim**

Arbeitsworkshop IHK Koblenz 01.06.2022

Teilnehmerliste

Name	Vorname	Titel	Organisation/ Unternehmen	E-Mail	Telefon	Unterschrift
			fr. MA RZ			
			Rittergut Bassenheim			
			RTI Group GmbH			
			RTI Group GmbH			
			Eugen König GmbH			
			Brohltalbahn			
			Diehl's Hotel			
			Brohltalbahn			
			RPBL GmbH & Co. oHG			
			RPBL GmbH & Co. oHG			
			Druckerei & Verlag J. Fuck			
			IHK Koblenz			
			traffic.solutions / S2I GmbH			
			traffic.solutions			
			traffic.solutions			
			Stadt Koblenz			
			traffic.solutions/ SLN			
			KTO GmbH			
			KTO GmbH			
			DPD Deutschland GmbH			
			DPD Deutschland GmbH			
			<i>UFG am</i>			
			<i>Müllerheim</i>			

Anlage 6: Artenschutzrechtliche Relevanzanalyse

Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Bahnstrecke 3015 Koblenz-Bassenheim

Artenschutzrechtliche Relevanzanalyse nach §44 BNatSchG



Auftraggeber: traffic solutions Mobilität für Menschen und Güter
Galileistraße 2
69115 Heidelberg
E-Mail: s.kroll@ traffic-solutions.de

Auftragnehmer: Rainer Blum
Pliezhäuser Straße 22
72124 Pliezhausen
Telefon: 07127-89385
E-Mail: rainerblum@yahoo.de

Bearbeitung: Rainer Blum (Diplom-Biologe)
17. August 2022

Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeines	3
1.1	Veranlassung	3
1.2	Rechtliche Grundlagen und sonstige Regelungen	3
2	Untersuchungsgebiet	4
2.1	Kurzbeschreibung, Lage	4
2.2	Schutzgebiete, amtlich kartierte Biotope	4
3	Habitatpotenzial - Artenschutzrechtliche Prüfung	5
3.1	Schutzgut Tiere/Pflanzen	5
3.2	Habitat-Potenzial	5
3.2.1	Reptilien	5
3.2.2	Vögel	8
3.2.3	Fledermäuse	9
3.2.4	Bilche	9
3.2.5	Insekten	10
3.2.6	Weitere Artengruppen	10
4	Konfliktanalyse	10
4.1	Betroffenheit der relevanten Arten	10
4.2	Mögliche Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen	10
4.2.1	Vögel	10
4.2.2	Fledermäuse	10
4.2.3	Sonstige Maßnahmen	10
5	Zusammenfassende Darstellung	11

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1:	Lage des Vorhabengebiets. Grundlage: Landschaftsinformationssystem Rheinland-Pfalz	4
Abb. 2:	Anschlussstelle an die Rheintalbahn mit Vorkommen der Mauereidechse	5
Abb. 3:	Stellen die sonnige Schotterbereiche aufweisen, werden von Mauereidechsen besiedelt	6
Abb. 4:	Mauereidechsen am Bahnhof Metternich (oben) und am Bahnhof Bassenheim. Durch Freistellungen der Schotterbereiche könnte die Art gefördert werden	7
Abb. 5:	Lebensraum der Zauneidechse und mögliches Vorkommen der Blauflügligen Ödlandschrecke.	8
Abb. 6:	Im Trassenverlauf befinden sich einige Nester zweibrütender Vogelarten. Im Belaubten Zustand der Bäume oft nur schwer zu entdecken	8
Abb. 7:	Mögliches Jagdgebiet von Fledermäusen. Nach dem Rückschnitt verbleiben nur einzelne Srauch- bzw. Baumgruppen. Leitstrukturen könnten verloren gehen	9

1 Allgemeines

1.1 Veranlassung

Die Stadt Koblenz plant eine Reaktivierung der Bahntrasse 3015 von Koblenz nach Bassenheim. Nach der Aufgabe des Betriebs entwickelte sich auf der Trasse ein Gehölzbestand der nun zurückgeschnitten werden soll. Im weiteren Verfahren sollen dann die Machbarkeit möglicher Nutzungsvarianten erörtert werden.

Bei Planungsverfahren ist das Europäische Artenschutzrecht abzuhandeln. Dies erfolgt im ersten Schritt in Form einer artenschutzrechtlichen Relevanzprüfung. Im Falle möglicher artenschutzrelevanter Konflikte, wird im zweiten Schritt eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) erforderlich.

Die Prüfung erfolgte im Rahmen einer Übersichtsbegehung vom 10. bis 11. Juni 2022 mit Erfassung potenzieller Habitats und geschützter Tier- und Pflanzenarten. Als Kartiergrundlage dienten die vom Landschaftsinformationssystem der Naturschutzverwaltung Rheinland-Pfalz veröffentlichten Daten und Karten. Mit den Ergebnissen der Untersuchungen werden die planungsrelevanten Artengruppen ermittelt. Gegebenenfalls werden erforderliche Maßnahmen zur Vermeidung und / oder zum ökologischen Funktionserhalt benannt.

1.2 Rechtliche Grundlagen und sonstige Regelungen

Richtlinien und Gesetze auf europäischer und nationaler Ebene dienen dem Schutz wildlebender Tier- und Pflanzenarten vor Beeinträchtigungen durch den Menschen.

Der im Zusammenhang mit der Vorhabenplanung relevante Artenschutz ist dabei im nationalen Recht in den §§ 44 und 45 BNatSchG verankert, der Verbotstatbestände für die nach § 7 (2) Nr. 13 und 14 streng und besonders geschützten Arten definiert. In dieses System wurden sowohl die Arten von gemeinschaftlichen Interesse (§ 7 (2) Nr. 10 BNatSchG), die europarechtlich nach Richtlinie 92/43/EWG Anhang IV als auch die europäischen Vogelarten nach Richtlinie 79/409/EWG (§7 (2) Nr. 12 BNatSchG), eingegliedert. Alle europarechtlich geschützten Arten sind nach nationalem Recht streng geschützt. Für diese Arten gelten die Verbotstatbestände des § 44 (1) BNatSchG.

Entsprechend § 44 (5) BNatSchG gelten die artenschutzrechtlichen Verbote bei nach § 15 BNatSchG zulässigen Eingriffen in Natur und Landschaft sowie nach den Vorschriften des Baugesetzbuches zulässigen Vorhaben im Sinne des § 18 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG nur für die in Anhang IV der FFH-RL aufgeführte Tier- und Pflanzenarten sowie für die Europäischen Vogelarten (europarechtlich geschützte Arten).

Der Verursacher des Eingriffs ist nach § 15 Abs. 1 und 2 BNatSchG verpflichtet

- vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen
- unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen oder zu ersetzen, so dass keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung von Natur und Landschaft zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist.

2 Untersuchungsgebiet

2.1 Kurzbeschreibung, Lage

Die Bahntrasse verläuft von Koblenz in westlicher Richtung über Metternich und Rübenach zum Bahnhof nach Bassenheim. Die Gesamtstrecke hat eine Länge von rund 10 km. Kilometerangaben mit –B, -K geben die Blickrichtung (Bassenheim, Koblenz) an.

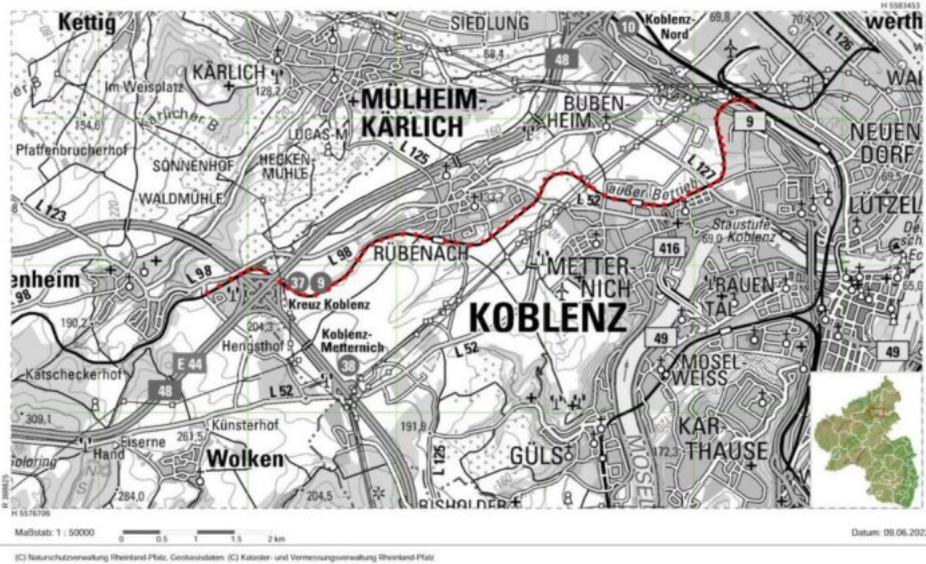


Abb. 1: Lage des Vorhabensgebiets. Grundlage: Landschaftsinformationssystem Rheinland-Pfalz

2.2 Schutzgebiete, amtlich kartierte Biotop

Die Bahntrasse grenzt in zwei Abschnitten an gesetzl. geschützte Biotop

- Bahn-km 7,6 bis 8,1 R: Biotop id 527803 GB-5610-0703-2006 – Brückenbach: Quellbach (FM4), naturnah(wf)
- Bahn-km ca. 6,0 R: Biotop id 527922, GB-5611-0805-2006 Weiden- Sumpfwald s Rübenach: Weiden-Auenwald (AF2),

Ein erheblicher Einfluss auf diese und deren mögliche Bewohner durch die Baumaßnahme ist nicht zu erwarten.

3 Habitatpotenzial - Artenschutzrechtliche Prüfung

3.1 Schutzgut Tiere/Pflanzen

Gesetzliches Ziel: „Zur dauerhaften Sicherung der biologischen Vielfalt sind entsprechend ihrem Gefährdungsgrad insbesondere lebensfähige Populationen wild lebender Tiere und Pflanzen einschließlich ihrer Lebensstätten zu erhalten und der Austausch zwischen den Populationen sowie Wanderungen und Wiederbesiedelungen zu ermöglichen.“ (§ 1 Abs. 2 Nr. 1 BNatSchG).

Gemäß § 44 BNatSchG sind die durch das Vorhaben betroffenen besonders oder streng geschützten Arten zu erfassen und deren mögliche Beeinträchtigungen darzustellen.

Geschützte Tier- und Pflanzenarten sind auf spezielle Lebensräume angewiesen.



Bahn-km 0,10-K

Bahn-km 0,06-B

Abb. 2: Anschlussstelle an die Rheintalbahn mit Vorkommen der Mauereidechse

3.2 Habitat-Potenzial

Die Bahntrasse von Koblenz bis Bassenheim hat eine Länge von rund 10 km.

Für die im Folgenden genannten Artengruppen ergibt sich eine Relevanz zu einer weitergehenden Betrachtung. Alle anderen nach § 44 BNatSchG geschützten Tier- und Pflanzenarten sind aufgrund der Lage und mit der vorgefundenen Biotopausstattung nicht zu erwarten.

3.2.1 Reptilien

Mauereidechsen

Von Bahn-km 0,00 bis 3,50 und von km 9,65 bis 10,06 kommen Mauereidechsen überall vor, wo geeignete Strukturen vorhanden sind. Konkrete Nachweise bei 0,10, 0,20, 0,45, 3,48 Das gleiche gilt für den Abschnitt



Bahn-km 0,45-K



Bahn-km 0,45-K



Bahn-km 2,80-K



Bahn-km 2,80

Abb. 3: Stellen die sonnige Schotterbereiche aufweisen, werden von Mauereidechsen besiedelt



Bahn-km 3,15



Bahn-km 3,15



Bahn-km 9,68



Bahn-km 9,68

Abb. 4: Mauereidechsen am Bahnhof Metternich (oben) und am Bahnhof Bassenheim. Durch Freistellungen der Schotterbereiche könnte die Art gefördert werden

Zauneidechsen

Im mittleren Abschnitt der Trasse etwa von Bahn-km 3,60 bis 8,60 kann punktuell die Zauneidechse nachgewiesen werden.

Nachgewiesen bei Bahn-km 4,16 (vermutlich Vorkommen ab 3,60), 4,76, 5,40, 6,15.

Bei Bahn-km 8,45-8,60 kein Nachweis aber sehr wahrscheinlich. Im Gutachten des Büro für Landschaftsökologie und Umweltplanung (BLU) 2015 wird hier ein Nachweis erbracht.

Diese Art wird durch einen Rückschnitt bzw. eine Reaktivierung des Bahnbetriebes profitieren.