

Machbarkeitsstudie zur Wieder- oder Umnutzung der Bahntrasse 3015: Bassenheim – Koblenz

Koblenz, 12.12.2023

Kompetenzen und Tätigkeitsschwerpunkte



Stephan L. Kroll



Projektleiter
Verkehrsplanung



Prof. Dr. Volker Stölting



Verkehrsmodellierer
Nutzen-Kosten-Analysen



Rainer Christmann



Sachverständiger
Eisenbahninfrastruktur



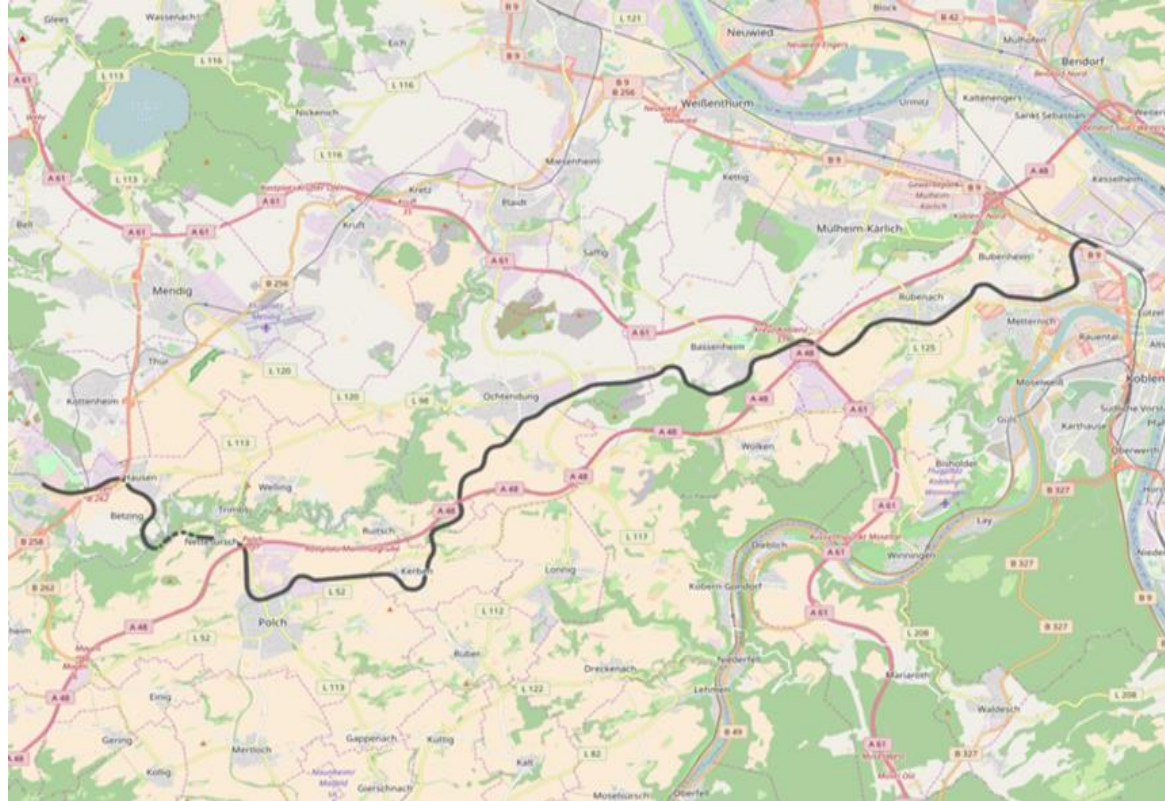
Dr. Robert Gohla



Güterverkehr & Logistikkonzepte
Innovationsförderung



- 1904 Eröffnung Strecke Koblenz – Mayen Ost
- 1983 Einstellung Personenverkehr
- 2000 Einstellung Güterverkehr
- 2003 Offizielle Stilllegung
- 2012 Entwidmung Strecke Mayen Ost – Bassenheim
- 2016 Erwerb Strecke Bassenheim – Koblenz durch Stadt Koblenz
- 26.09.2019 Einstimmiger Beschluss Stadtrat Koblenz „Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Bahntrasse von Bassenheim [...] bis zum [Haupt-] Bahnhof.“



➤ Grundsätzlich drei Zukunftsszenarien

Reaktivierung

- Güterverkehr
- SPNV
- Stadtbahn*

Widmungserhalt

- Sicherung der Trasse und der Infrastruktur

Entwidmung

- Radschnellweg
- Busstraße
- Autonomes Fahren (Bus)

*keine Berechnung eines NKI

➤ Welches Szenario bietet das größte Potenzial und den größten Nutzen?

➤ Grundsätzlich drei Zukunftsszenarien

Reaktivierung

- Güterverkehr
- SPNV
- Stadtbahn*

Widmungserhalt

- Sicherung der Trasse und der Infrastruktur

Entwidmung

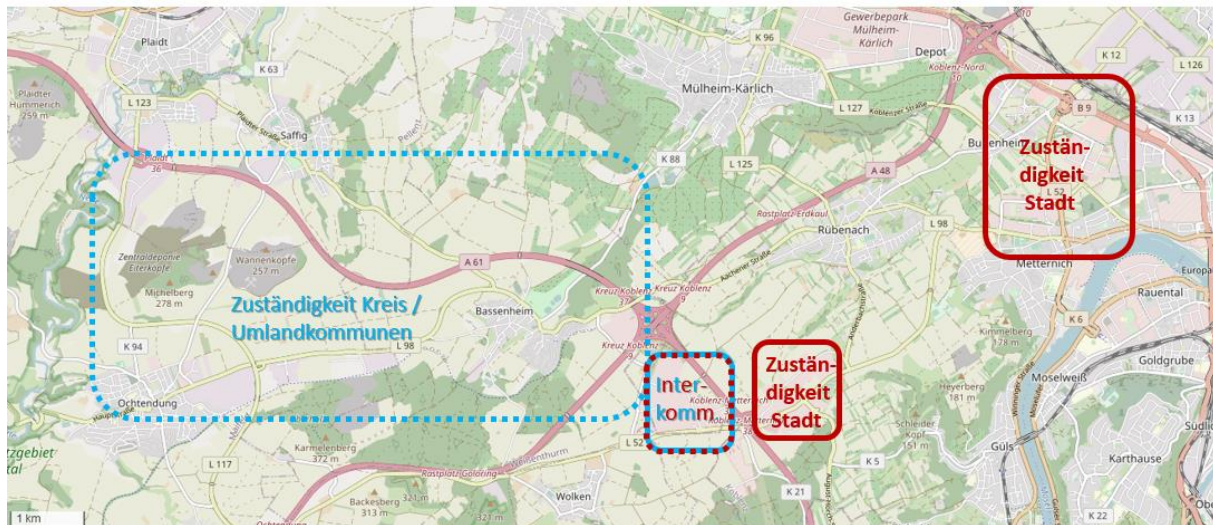
- Radschnellweg
- Busstraße
- Autonomes Fahren (Bus)

*keine Berechnung eines NKI

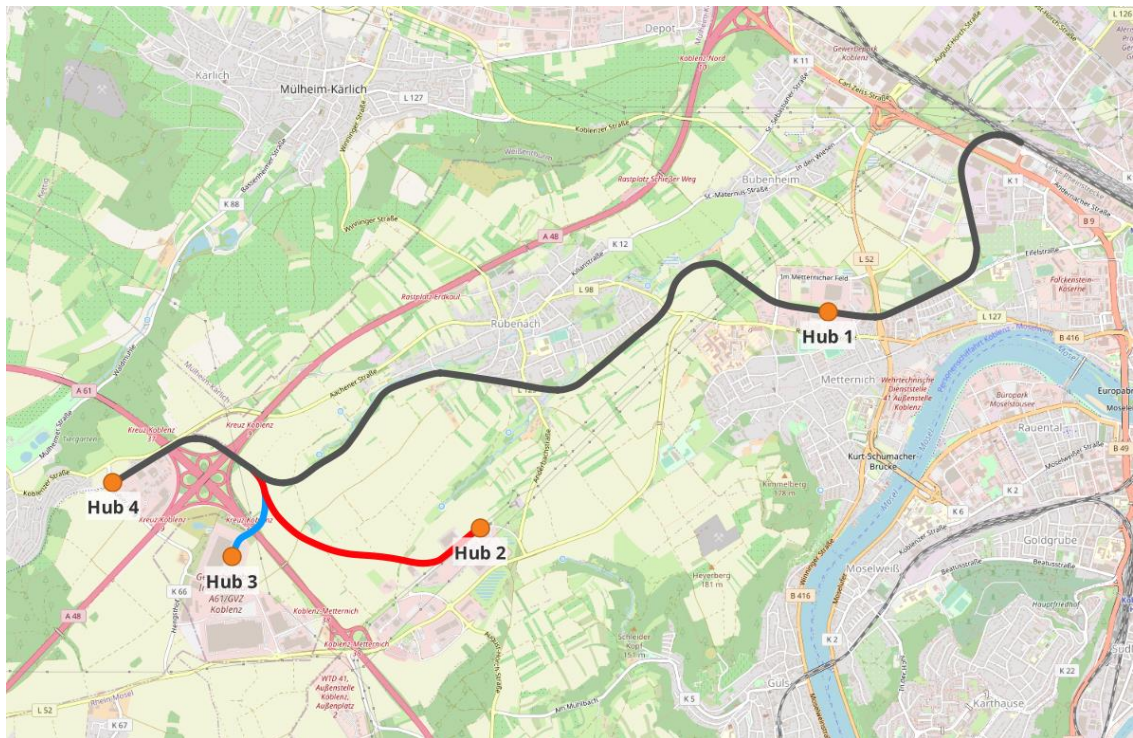
- Befragung potenzieller Güterverkehrskunden im Untersuchungsraum und umfangreicher Workshop.
- Aktuelle Herausforderungen:
 - Mangel an LKW-Fahrern
 - Stark steigende Energie- und Kraftstoffpreise
 - Politische Regulierungsmaßnahmen zur Erreichung des EU-Ziels zur Senkung der Treibhausgasemissionen
 - Niedrigwasser auf dem Rhein aufgrund langanhaltender Trockenperioden
- Schienenseitige Defizite:
 - Mangel an Gleisanschlüssen
 - Mangel an Umschlagspunkten mit entsprechender Verladeinfrastruktur
 - Mangel an Angeboten bezüglich Trassenverfügbarkeit, Geschwindigkeit, Pünktlichkeit und Preisgestaltung
- Interesse und Potenzial von anliegenden Unternehmen gegeben



- Um Güter auf die Schiene zu bekommen, braucht es Verlademöglichkeiten: Güterverkehrs-Hubs
- Hub 1
Unternehmen in Nachbarschaft zum ehemaligen Bahnhof Metternich
- Hub 2
Betriebe mit Sitz im GVZ KO-Rübenach
- Hub 3
Betriebe mit Sitz im interkommunalen Industriepark A61
- Hub 4 (Option)
Unternehmen in unmittelbarer Nachbarschaft zum Bahnhof Bassenheim sowie Betriebe im daran anschließenden Untersuchungsraum
- 339.000 t p.a. Prognostiziertes Verladevolumen interessierter Unternehmen

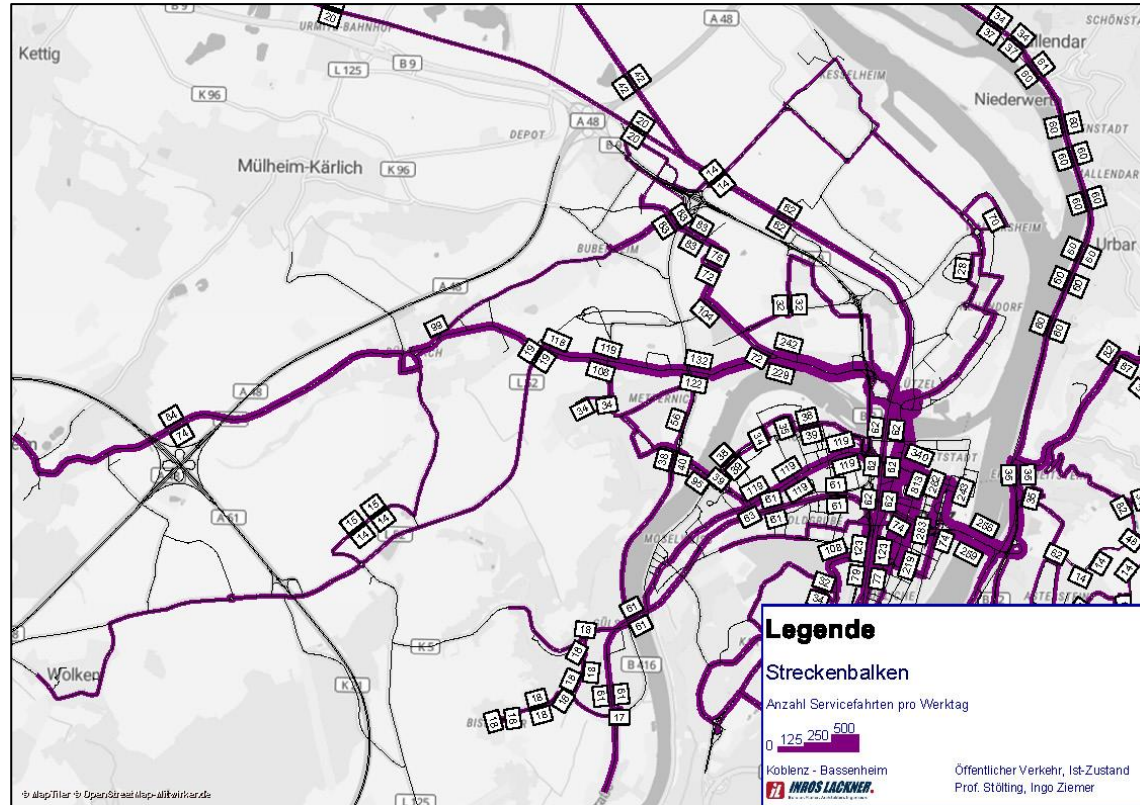


- Reaktivierung Strecke
 - ca. 10,6 Mio. €
 - Günstiger als SPNV und bei Reaktivierung SPNV inkludiert.
- Hubs
 - Hub 1: ca. 0,5 Mio €
 - Hub 2: ca. 1,8 Mio €*
 - Hub 3: ca. 1,4 Mio €*
 - Hub 4: ca. 0,1 Mio €
 - * inklusive Gleisanschluss
- Summe: ca. 14,4 Mio €
 - Kosten nach NE-Standard
- Förderung vom Bund möglich
 - Gleisanschlussförderung bis zu 80 % (nicht rückzahlbarer Zuschuss)





- Betrachtung der Einwohnerzahlen mit dem Prognosehorizont bis 2030
- Analyse Schülerverkehr, Pendelverkehr von Beschäftigten
- Übernahme des MIV-Modells vom Landesbetrieb für Mobilität und Stadt Koblenz und Erstellung eines Verkehrsmodells für den ÖPNV
- Ist-Zustand (Bild rechts)

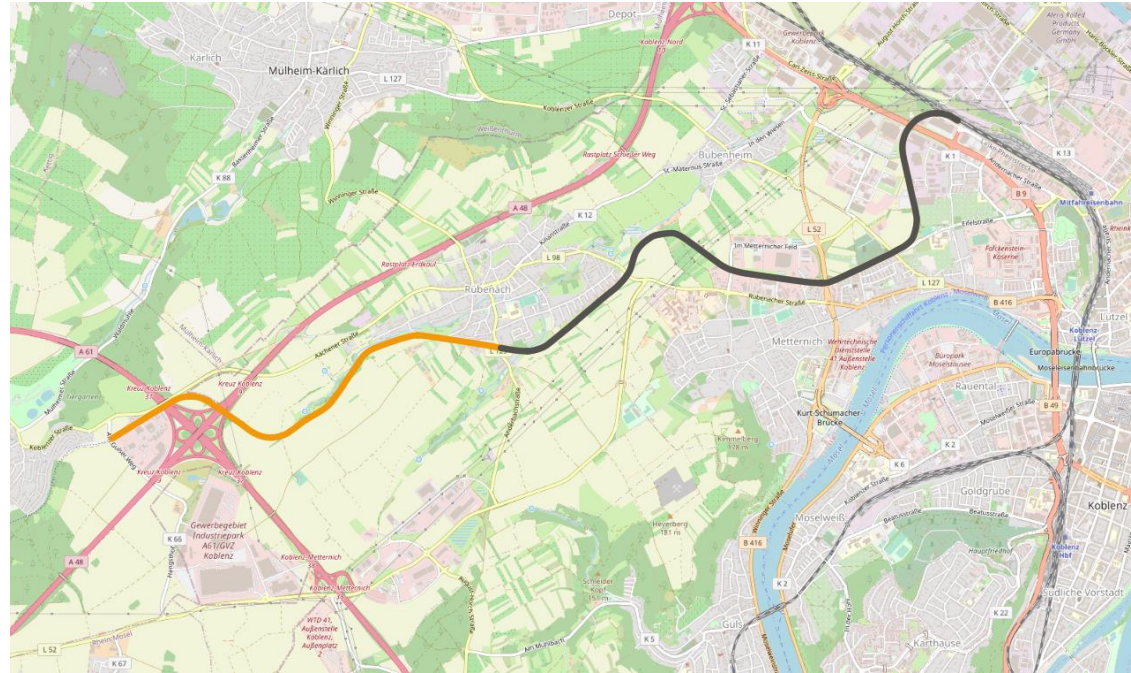


Auf Grund der Wahrung der Selbstverwaltungshoheit der Verbandsgemeinde Weißenthurm zwei Varianten der Untersuchung:

Koblenz – Rübenach

Koblenz – Bassenheim*

*Option/Vorschlag

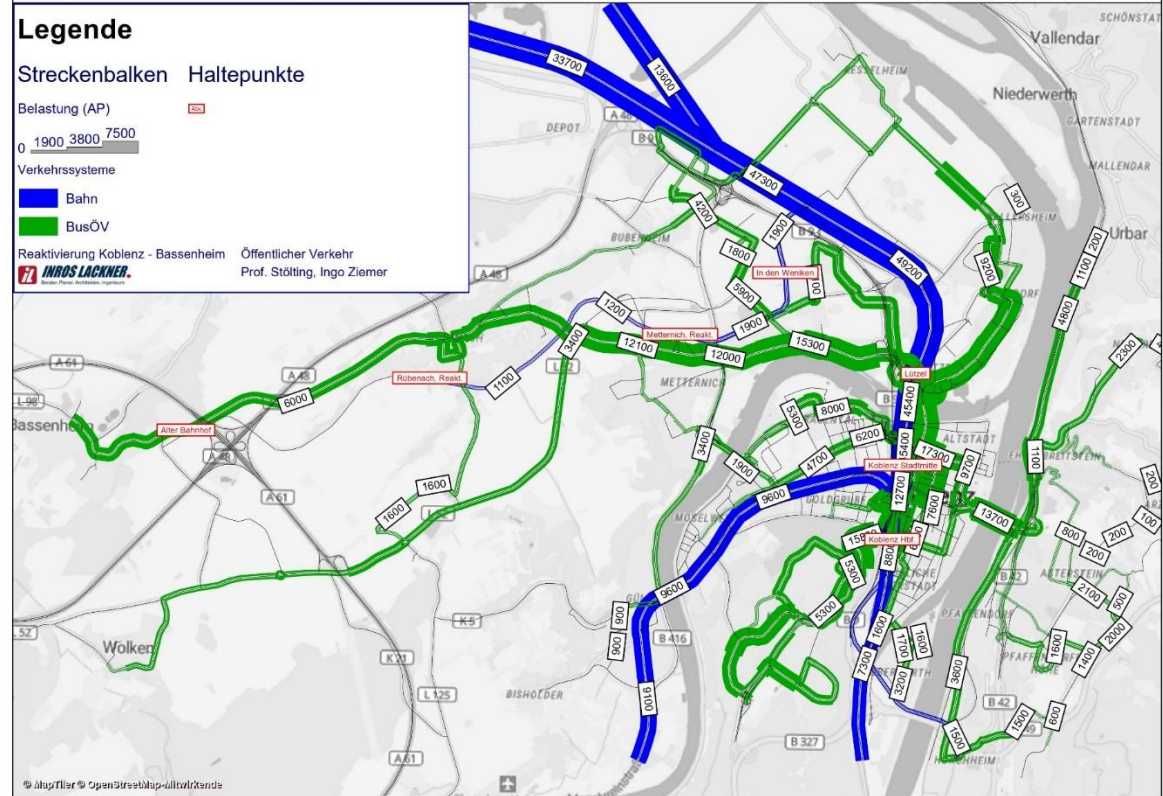


► Untersuchung zweier Varianten:

1. Koblenz – Rübenach
2. Koblenz – Bassenheim



- Verkehrsmodell
Personenverkehr
Koblenz – Rübenach
- Bahn fährt ergänzend zum
Busverkehr (Brechung der
Verkehre nicht sinnvoll)
- Wenig Verlagerung von
Straße auf Schiene



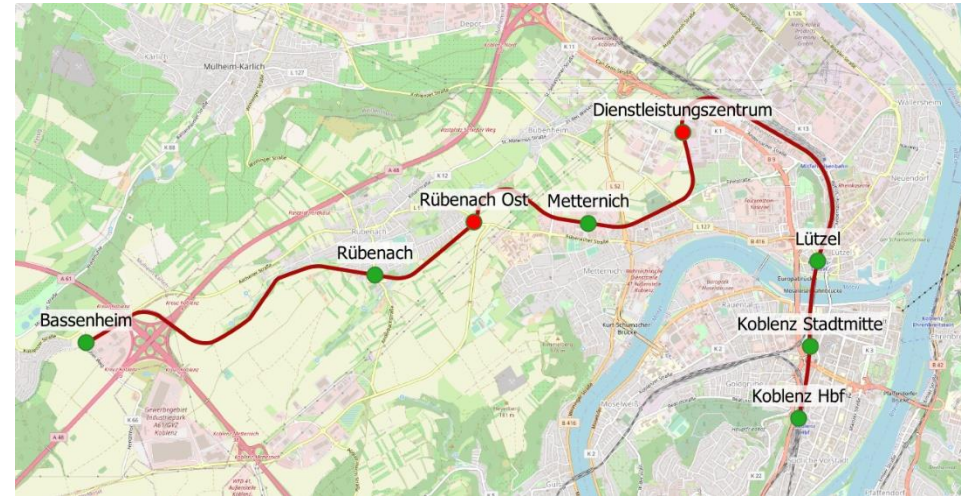
➤ Koblenz – Rübenach

- Halbstundentakt 5-22 Uhr, Stundentakt bis 24 Uhr.
- Ergänzt Busverkehr → Brechung der Verkehre in Rübenach nicht zu empfehlen
- Infra-Kosten: ca. 13,4 Mio. €
- Nutzen-Kosten-Verhältnis: **-1,9**
- NK-Verhältnis (inkl. SGV): **-1,5**

➤ Koblenz – Bassenheim

- Halbstundentakt 5-22 Uhr, Stundentakt bis 24 Uhr.
- Ersetzt Busverkehr teilweise → Bus und Zug fahren alternierend
- Infra-Kosten: ca. 16 Mio. €
- Nutzen-Kosten-Verhältnis: **0,5**
- NK-Verhältnis (inkl. SGV): **1,3**

➤ Grundlage: Batteriezüge



➤ Grundsätzlich drei Zukunftsszenarien

Reaktivierung

- Güterverkehr
- SPNV
- Stadtbahn*

Widmungserhalt

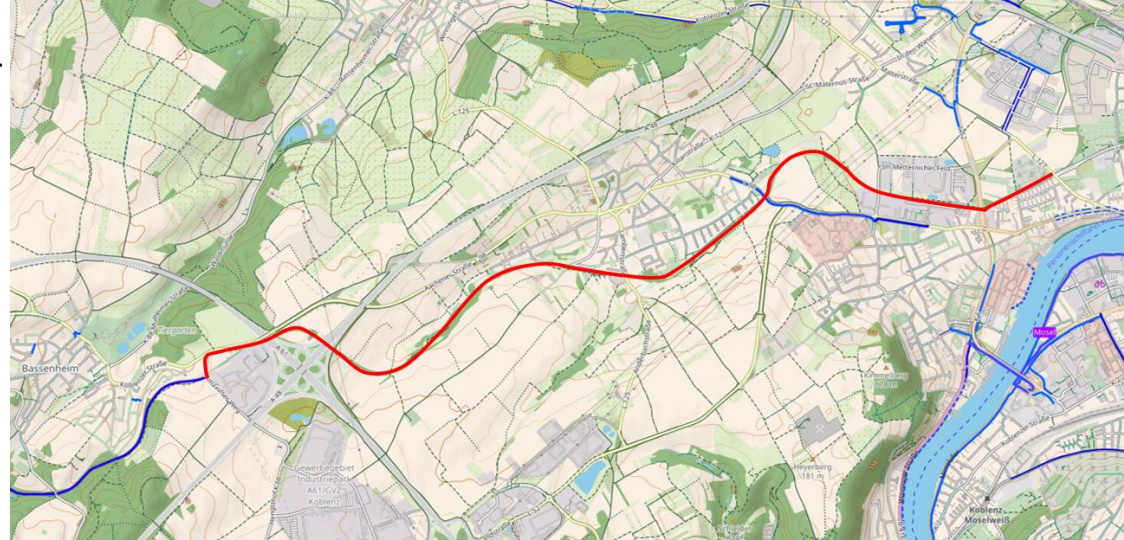
- Sicherung der Trasse und der Infrastruktur

Entwidmung

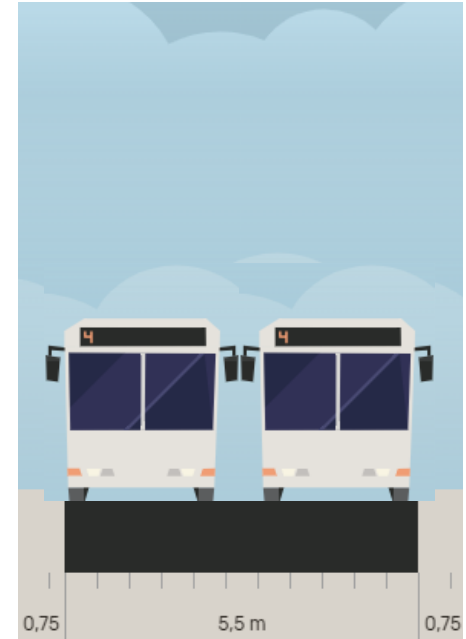
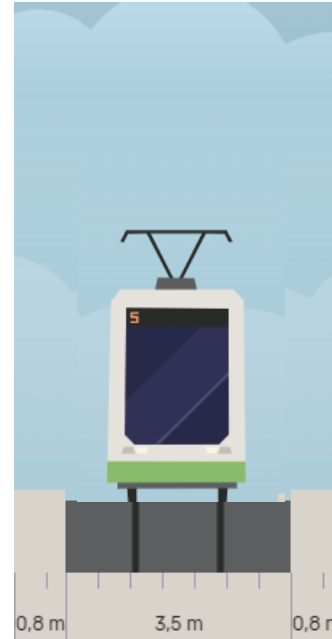
- Radschnellweg
- Busstraße
- Autonomes Fahren (Bus)

*keine Berechnung eines NKI

- Fortführung des Maifeldradweges
- Verbindung für Tourismus sowie Pendler und Alltagsradverkehr attraktiv
- Integration in bestehendes und zukünftiges Radwegnetz
- Bassenheim Bahnhof bis Metternich Bubenheimer Weg
- Rückbau der Eisenbahninfrastruktur, Ertüchtigung, Installation von Straßensignalisierungen und Fahrbahnübergängen
- Kosten: ca. 5,5 Mio. €



- Leichte Integration in das bestehende Busnetz und Befahrbarkeit mit aktuellem Busbestand
- Verlust der Erschließungswirkung, kein „Schienenbonus“
- Vernachlässigbare Zeitersparnis
- Ertüchtigung des Unterbaus, Asphaltierung (=Versiegelung) und Verbreiterung der Trasse von derzeit 3,5 m (plus 2x 0,8 m Randweg) auf 5,5 m (plus 2x 0,75 m Bankett)
- Kosten: ca. 30,7 Mio. €



- Deutschlandweit mehrere Modellprojekte zu automatisierten Kleinbussen (Karte rechts)
- Technologien in Erprobung, dynamischer Markt
- Trasse müsste entwidmet und als Bustrasse umgebaut werden
- Autonomer Bus aktuell nicht geeignet, um ein Mobilitätsbedürfnis zu befriedigen, lediglich als Modellprojekt



➤ Grundsätzlich drei Zukunftsszenarien

Reaktivierung

- Güterverkehr
- SPNV
- Stadtbahn*

Widmungserhalt

- Sicherung der Trasse und der Infrastruktur

Entwidmung

- Radschnellweg
- Busstraße
- Autonomes Fahren (Bus)

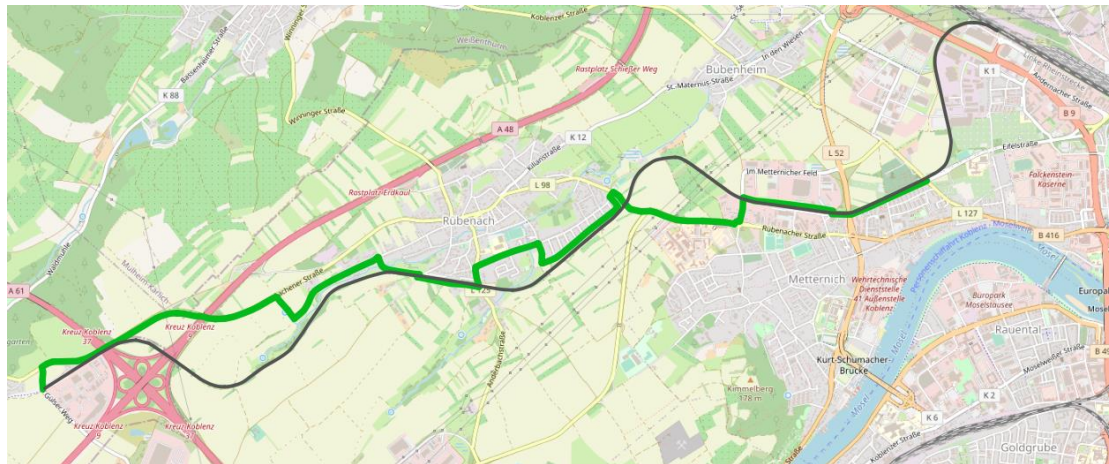
*keine Berechnung eines NKI

- Widmungserhalt: Erhalt der Infrastruktur und Trassensicherung
 - Ca. 20 t€ p.a. für Prüfung der Bauwerke („Brückenprüfung“ DIN 1076, DS 804)
 - Unter 2 t€ p.a. für Maßnahmen im Rahmen der Versicherungspflicht

- Entwidmung = Freistellung der Strecke von Bahnbetriebszwecken
 - Einsprüche potenzieller Nutzer können Verfahren stoppen bzw. verzögern
 - Eine Umnutzung nach Entwidmung löst Nachzahlungsmehrerlösklausel aus
 - Geregelt im Kaufvertrag der Stadt Koblenz mit der Deutschen Bahn im Rahmen der Kommunalisierung der Streckeninfrastruktur
 - Forderungsbetrag der Deutschen Bahn gegenüber der Stadt Koblenz ist abhängig von der Art der Nachnutzung
 - Freistellung von Bahnbetriebszwecken ist (fast) irreversibel
 - Neues Planfeststellungsverfahren
 - Bestandsschutz für Straßen-/Bahnübergänge entfällt
 - Im Falle späterer Reaktivierungsbemühungen finden die dann gültigen Rechtsvorschriften Anwendung

Empfehlung: Widmungserhalt + Radweg (bahnparallel)

- In diesem Fall keine Entweder-Oder-Entscheidung → Bahn und Radweg können nebeneinander ausgeführt und genutzt werden, da die Widmung als Eisenbahnstrecke erhalten bleibt.
- Vorhandene bahnbegleitende Seitenwege wurden von Stadt Koblenz mitgekauft (Grundbuch).
- Teil des Verkehrsentwicklungsplans für das Radwege-Zielnetz 2027.
- Konkrete Streckenführung (Bild rechts) wurde in einem Vor-Ort-Termin festgelegt, es kann teilweise auf bereits vorhandene Infrastruktur zurückgegriffen werden.

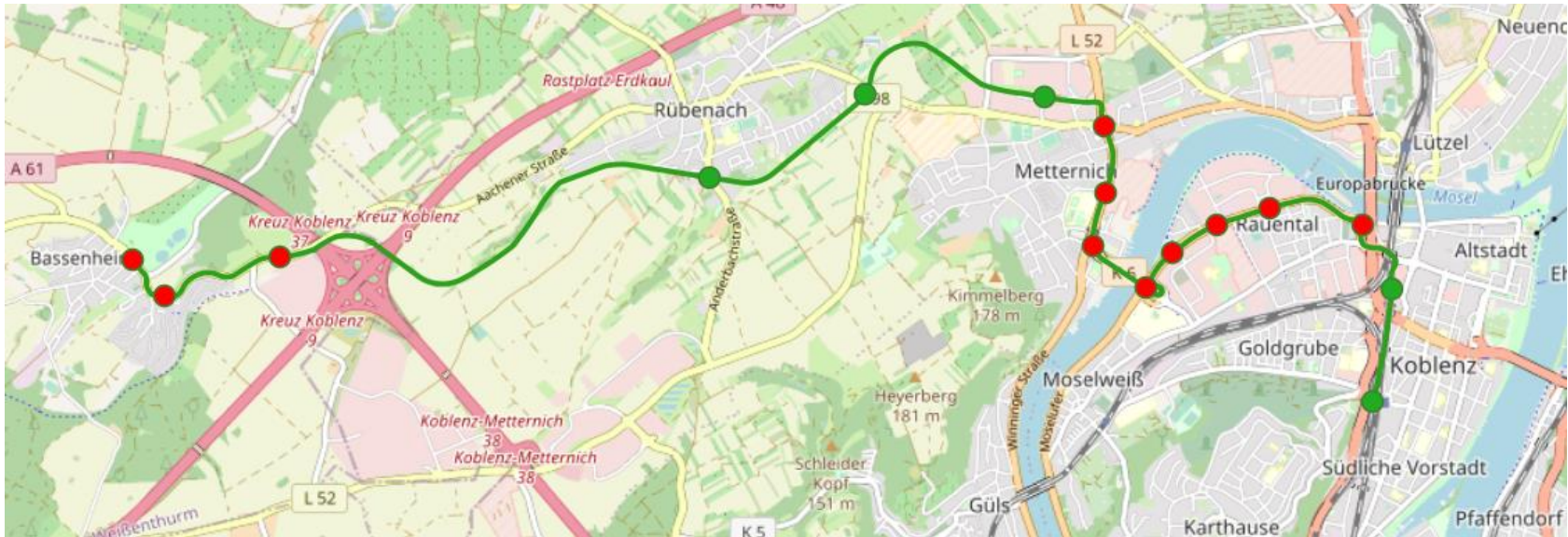


Empfehlung: Widmungserhalt und Prüfung Stadtbahn

- Teil der Bestandsstrecke nach EBO reaktivieren (Güterverkehr ebenso möglich) und Integration in ein Stadtbahn-/Straßenbahnnetz nach BO Strab.
- Güterverkehr kann auf reaktivierter Strecke ebenso stattfinden.
- Effizientes und breit akzeptiertes Hybrid-Modell.
- Beispiele: Karlsruhe, Saarbrücken, Chemnitz, Kassel, Nordhausen etc.

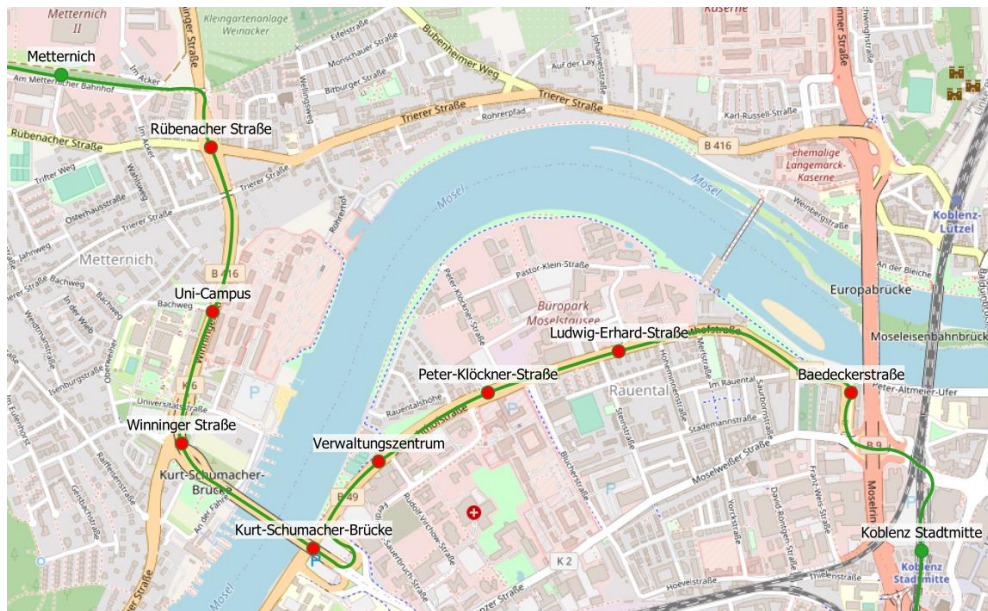
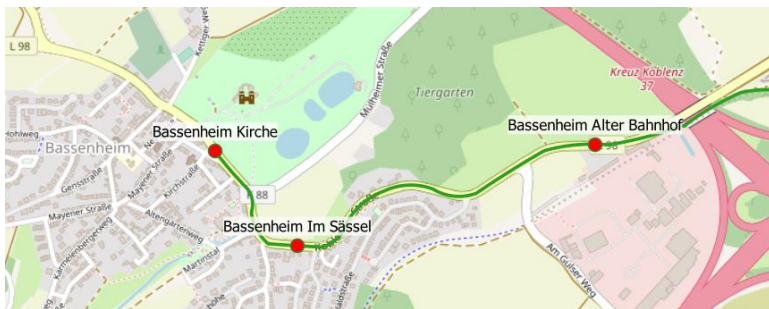
Empfehlung: Widmungserhalt und Prüfung Stadtbahn

- Kostengünstige Abschnitte auf Bestandsstrecke (grün)
- Steigerung der Nachfragepotenziale (rot)



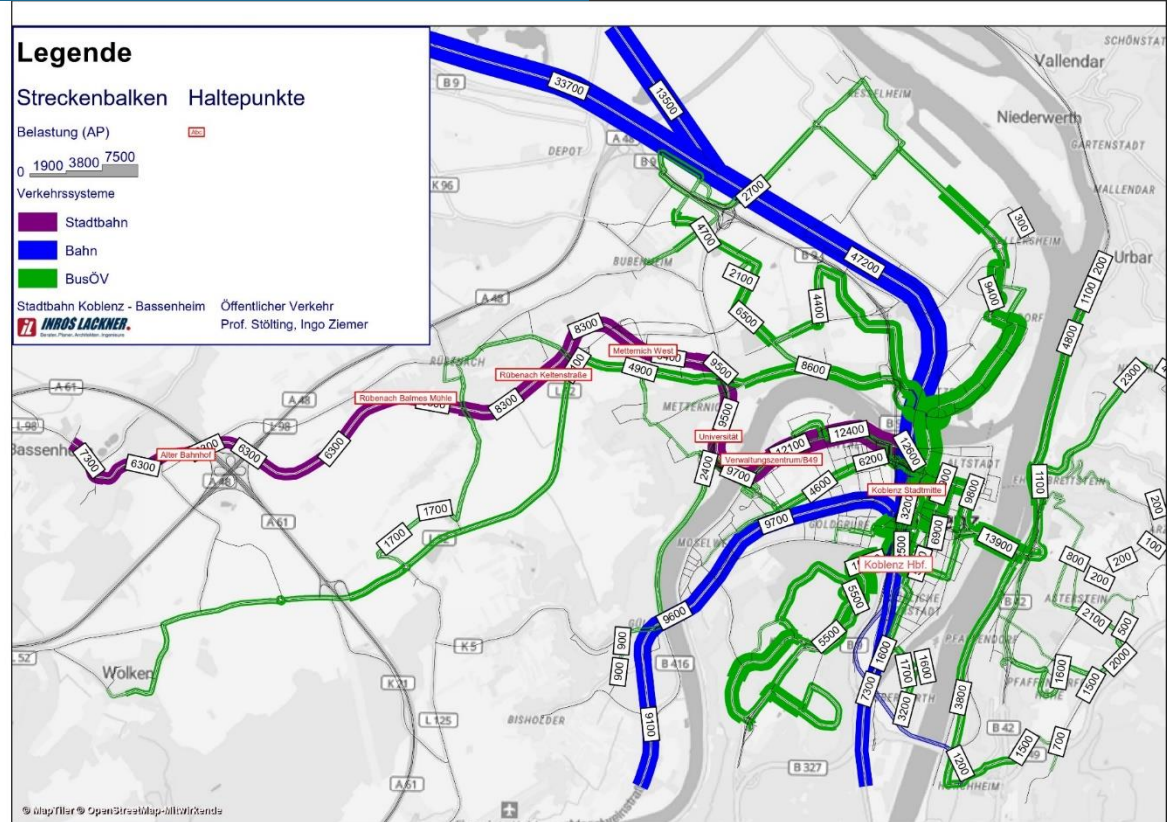
Empfehlung: Widmungserhalt und Prüfung Stadtbahn

- Mögliche Streckenführung abseits der Bestandsstrecken.
- Kooperation zwischen Stadt Koblenz, Landkreis Mayen-Koblenz, Gemeinde Bassenheim und Weiteren nötig.
- Hohe Förderquoten durch Bund und Land möglich.



Empfehlung: Widmungserhalt und Prüfung Stadtbahn

- Verkehrsmodell
Stadtbahn
Koblenz – Bassenheim





- **Widmungserhalt**
 - Erhalt der Strecke, damit zukünftige Potenziale bewahrt werden
- **Errichtung eines trassenparallelen Radweges**
 - Verlängerung des Maifeld-Radweges
 - Integration in bestehendes Radwegenetz
 - Potenzial für Berufsverkehr und Tourismus
- **Herstellung der Betriebsfähigkeit der Schienenstrecke für SPNV und Güterverkehr**

➤ Vorbereitung SPNV

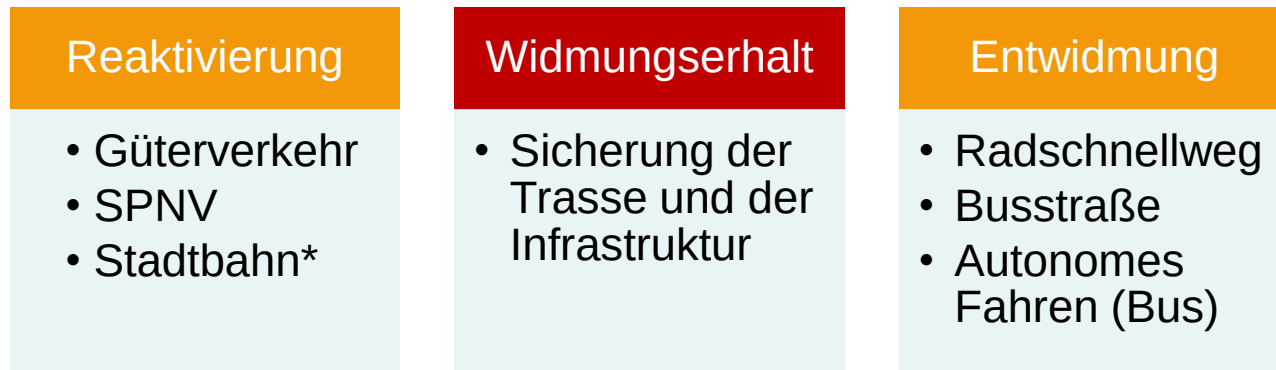
- Vertiefte Untersuchung der erfolgsversprechenden Stadtbahn-Variante mit einer differenzierten Betrachtung möglicher Linienwege und dabei zu erschießender Potenziale
- Aufnahme SPNV-Strecke in den Nahverkehrsplänen von Stadt und Landkreis

➤ Vorbereitung Güterverkehr

- Ermittlung der erforderlichen Bedienfahrten für Hub 1 und Hub 4 (zusätzlich Hub 2 und/oder 3 unter Berücksichtigung von Bundesförderung)
- Unterstützung der Wirtschaftsförderung, um den Standort und den Schienenanschluss als USP zu begreifen, um weitere verlagerungsfähige Potenziale für SGV zu gewinnen
- Einholung konkreter Beförderungszusagen (LOI)
- Logistikbörse zur Gewinnung gegenpaariger Verkehre
- Bau der Anschlussgleise für Hub 2 und Hub 3

- Investitionskosten für SPNV-Reaktivierung:
 - Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG): Bis zu 90 % Zuschuss für Reaktivierung stillgelegter Strecken
 - Verwaltungsvorschrift zur Förderung der Investitionen für die Reaktivierung oder Ertüchtigung von nicht bundeseigenen öffentlichen Eisenbahninfrastrukturen in Rheinland-Pfalz außerhalb des Rheinland-Pfalz-Taktes: Bis zu 85 % Zuschuss
- Investitionskosten für SGV:
 - Bundesförderung für Gleisanschlüsse und Umschlaginfrastrukturen, Anlagen des kombinierten Verkehrs: Bis zu 80 % Zuschuss
- Betriebskosten für SPNV:
 - Bestellung durch Zweckverband SPNV-Nord (teils aus Regionalisierungsmitteln des Bundes)

➤ Zusammenfassende Bewertung



*keine Berechnung eines NKI



➤ Empfehlung:

- Widmungserhalt
- Einrichtung **bahnparalleler** Radweg
- Vertiefte Untersuchungen zu Stadtbahn und Güterverkehr

- Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit
- Wir beantworten gerne Ihre Fragen

- Stephan L. Kroll
Galileistraße 2
69115 Heidelberg
+49 170 540 86 47