



# Beschlussvorlage

Vorlage: <b>BV/0431/2017</b>		Datum: 14.08.2017	
<b>Baudezernent</b>			
Verfasser:	61-Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung	Az.: 61/80	
<b>Betreff:</b> <b>Freistellung der Bahnstrecke 3015 von Lützel nach Bassenheim</b>			
Gremienweg:			
31.08.2017	Stadtrat	<input type="checkbox"/> einstimmig <input type="checkbox"/> abgelehnt <input type="checkbox"/> verwiesen	<input type="checkbox"/> mehrheitl. kennntnis <input type="checkbox"/> vertagt <input type="checkbox"/> Enthaltungen
	TOP öffentlich		<input type="checkbox"/> ohne BE <input type="checkbox"/> abgesetzt <input type="checkbox"/> geändert <input type="checkbox"/> Gegenstimmen
21.08.2017	Haupt- und Finanzausschuss	<input type="checkbox"/> einstimmig <input type="checkbox"/> abgelehnt <input type="checkbox"/> verwiesen	<input type="checkbox"/> mehrheitl. kennntnis <input type="checkbox"/> vertagt <input type="checkbox"/> Enthaltungen
	TOP öffentlich		<input type="checkbox"/> ohne BE <input type="checkbox"/> abgesetzt <input type="checkbox"/> geändert <input type="checkbox"/> Gegenstimmen

## Beschlussentwurf:

Der Stadtrat beschließt,

a.) das Verfahren zur Freistellung (Entwidmung) der Bahnstrecke 3015 Lützel-Bassenheim zu betreiben

und

b.) von einer Weiterveräußerung von Trassenbestandteilen abzusehen, bzw. eine temporäre Nutzung nur unter der Bedingung zu gestatten, dass die Trasse – im Falle einer langfristig wiederaufzunehmenden Nutzung als Eisenbahntrasse - wiederzustellen ist.

## Begründung:

### 1. Rahmenbedingungen

#### a. Gesamte Strecke

Der Betrieb auf der **Bahnstrecke 3015** von Lützel nach Polch/Mayen bzw. Münstermaifeld wurde vor vielen Jahren endgültig bereits von der Deutschen Bundesbahn aufgegeben und damit stillgelegt. Die Streckenabschnitte von Ochtendung bis Polch bzw. Mayen und Münstermaifeld sind seit vielen Jahrzehnten eisenbahnrechtlich entwidmet bzw. freigestellt und wurden in den 1990er Jahren bereits als Radwege ausgebaut. Der Abschnitt von Ochtendung nach Bassenheim wurde in 2016 eisenbahnrechtlich freigestellt, um den Radweg aus der VG Maifeld kommend bis kurz vor den ehemaligen Bahnhof in Bassenheim (Kreuzung der K66) weiterzuführen. Zwischenzeitlich liegt seit Mitte Juli d.J. hierfür vom LBM RLP der Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau als Radweg vor. Der Beginn der Umsetzung ist seitens der Gemeinden Bassenheim und Ochtendung im Laufe des Jahres 2018 vorgesehen.

#### b. Streckenabschnitt Bassenheim – Lützel

Der somit letzte verbleibende Abschnitt der **Bahnstrecke von Bassenheim nach Lützel** wurde von der Stadt Koblenz mit Beschlüssen des Stadtrates vom 18.12.2015 und des Ausschusses für allgemeine Bau- und Liegenschaftsverwaltung vom 24.05.2016 im Jahre 2016 von der Deutschen Bahn **erworben**. Ziel war u.a., die Strecke als Grundstück zu sichern, um dringende

Infrastrukturmaßnahmen durchführen zu können. Zu diesem Zeitpunkt waren hierzu insbesondere die Querung der Nordtangente (ohne direktes finanzielles Obligo eines städtischen Brückenneubaus) und die Umgestaltung der fahrbahngleichen Übergänge in Metternich und Rübenach zu benennen. Ein weiteres Kriterium für den Erwerb der Trasse war die in den ursprünglichen Plänen des GVZ-A61 vorgesehene **eisenbahnmodale Güterverkehrserschließung** zumindest rechtlich zu sichern. Die Stadt hatte zur Entwicklung des GVZ-A61 **Zuwendungen aus dem Städtebauförderungsprogramm** in Höhe von 2.152.000,00 DM erhalten (das entspricht 1.100.300,13 EUR).

#### **c. Kein bestehendes aktuelles Betriebsinteresse**

Diese schienengebundene Erschließung ist jedoch faktisch nie von den dort ansässigen bzw. angesiedelten Firmen nachgefragt worden und wurde, so der Kenntnisstand bis Mitte 2017, von diesen auch nicht mehr erwartet, zumal es keine entsprechenden Vereinbarungen oder Zusagen gegeben hat.

Allerdings hat sich hierzu zwischenzeitlich eine im GVZ-A61 angesiedelte und erweiterungsbereite Firma im Hinblick auf die bereits für den 29.6.2017 erstmals unterbreitete SR-Vorlage gegenüber der Verwaltung anderweitig geäußert und um Aufrechterhaltung der bestehenden Schienenverbindung sowie der geplanten Anbindung gebeten. Dies wurde auch in einem Erörterungsgespräch mit der Verwaltung nochmals bestätigt und aufrechterhalten, ohne dass ein konkretes Betriebsinteresse attestiert werden konnte, es ging hier lediglich um die Aufrechterhaltung einer Langfristoption für spätere verkehrsplanerische Überlegungen, die nach Auffassung der Verwaltung durch eine Beschlussfassung gemäß Buchstabe b. möglich bleibt.

Seitens der Verwaltung bleibt damit festzuhalten, dass es aktuell weiterhin **kein ernsthaftes Betriebsinteresse für die bestehende Trasse** wie auch die geplante Schienenanbindung des GVZ-A61 gibt und lediglich die Langfristoption als Argument gegen eine Freistellung angeführt wird. Selbst die ehemaligen Bahngesellschaften, die dort ihre Niederlassung gefunden haben, legten und legen keinen Wert auf eine schienengebundene Anbindung. Eine finanzielle Beteiligung gar an einer Reaktivierung und einem dann nötigen neuen zusätzlichen Güterverkehrsgleis als Verbindung von der dann wieder aktivierten Strecke in der Nähe des Autobahnkreuzes in das Industriegebiet lehnen sie ab.

#### **d. Abwägungsgründe für eine Freistellung**

Inzwischen bieten sich entlang der Trasse vielfältige andere Nutzungsmöglichkeiten, die einer positiven Entwicklung der unmittelbar angrenzenden Bereiche entgegenkommen würden (eine Erläuterung erfolgt ggf. ergänzend mündlich). Diese Entwicklungen sind jedoch eng mit einer Aufgabe der eisenbahnrechtlichen Nutzung (Freistellung) der Trasse verbunden, so insbesondere für die Herstellung der Nordentlastung 1. Bauabschnitt, die bei Aufrechterhaltung der eisenbahnrechtlichen Widmung mit einem für die nächsten Jahre nutzlosen, allerdings millionenschweren Brückenbauwerk beim sogenannten Durchbruch Metternich auszustatten wäre .

Zur Vermeidung von Wiederholungen wird hinsichtlich der ursprünglichen Hoffnung zur Reaktivierung der Trasse auf die Begründung der bisherigen Beschlüsse verwiesen, mit der Ergänzung, dass nun, nach Abwägung aller Chancen und Risiken und der sich ergebenden zusätzlichen Nutzungsmöglichkeiten, einer Reaktivierung aus praktischen (keine konkreten Nutzer und es gibt auch keinerlei Anschlussstrecken mehr) und finanziellen Gründen keine reellen Chancen mehr eingeräumt werden können.

#### **e. Förderrechtliche Rahmenbedingungen**

Die Verwaltung steht mit dem Ministerium des Innern und für Sport als seinerzeitigen Zuschussgeber in Kontakt, um die möglichen **förderrechtlichen und damit finanziellen**

**Konsequenzen einer Aufgabe** dieses damals geförderten Verkehrsmoduls zu erörtern. Eventuell wäre mit einer ganzen oder zumindest teilweisen Rückzahlung der o.g. Zuschüsse zu rechnen. In diesem Fall ist zu erwarten, dass der rückzuzahlende Betrag zu verzinsen ist (ab Zeitpunkt des Eintritts der Unwirksamkeit des Zuwendungsbescheides mit jährlich 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz).

Dies käme möglicherweise jedoch auch zum Tragen, wenn einer Vorhaltung des Verkehrsangebotes keine faktische Nutzung in der Zukunft entgegenstände. Über die Ergebnisse dieses Prüfungsvorganges wird dem Stadtrat umgehend berichtet.

#### **f. Vertragsrechtliche Rahmenbedingungen**

Im **Kaufvertrag mit der Bahn** hat sich die Stadt zu einer **Nachzahlungsklausel** verpflichtet, die jedoch nur für die Fälle und Bereiche der Trasse zutrifft, in denen eine tatsächliche Wertsteigerung durch eine höherwertige Planung erfolgt. Danach gilt folgende Regelung:

Hinsichtlich Grund und Boden wäre die Differenz des Verkaufserlöses auf der Basis des noch zu ermittelnden Verkehrswertes auf die neue Nutzung bezogen zu dem, dem Ankauf zugrundeliegenden, Kaufpreisanteil von 0,45 Euro pro qm nachzuzahlen. Die mit der Nutzbarmachung einhergehenden wertsteigernden Aufwendungen können dabei vom Verkehrswert abgezogen werden.

Bzgl. der Mitveräußerung von Anlagen wie Gleise, Stahlschwellen etc., wäre deren Erlös abzüglich der Kosten für den Rückbau ebenfalls zu entrichten. Die jeweiligen Werte müssen dann separat noch ermittelt werden.

Für beide Fälle wurde vereinbart, dass der Gutachterausschuss diese Werte bei Uneinigkeit verbindlich festlegt.

*(Aufgrund der aktuellen Werte ergäbe sich folgendes Berechnungsbeispiel einer Gewerbenutzung: Auf der Grundlage des für die Entwicklungsmaßnahme geltenden Bodenrichtwertes von aktuell 100,00 Euro/qm ergibt sich für den Bodenwertanteil eine Nachzahlungsverpflichtung in Höhe von 99,45 Euro, abzüglich wertsteigernder Aufwendungen. Für Streckenbereiche außerhalb der Entwicklungsmaßnahme müssten evtl. Wertsteigerungen ermittelt werden.)*

Es kann davon ausgegangen werden, dass bei einer temporären Folgenutzung bzw. temporären Umnutzung – und nur eine solche würde bei Beschlussfassung gemäß Buchstabe b möglich werden - durch Dritte diese Kosten dann vollumfänglich von den jeweils Begünstigten getragen werden und der Stadt damit, außer für evtl. ihre eigenen Maßnahmen, keine zusätzlichen Kosten entstehen.

#### **g. Ablauf des Freistellungsverfahrens**

Das so genannte **eisenbahnrechtliche Freistellungsverfahren** selbst ist im § 23 AEG - Allgemeines Eisenbahngesetz – geregelt. Der Antrag auf Freistellung kann sowohl von der Gemeinde, dem Eigentümer der Trasse als auch vom dort zuletzt tätigen Eisenbahninfrastrukturunternehmen – DB Netz AG - gestellt werden. Die beiden erstgenannten sind hier identisch, da die Stadt Koblenz die Trasse bereits erworben hat. Der § 23 AEG ist in der Anlage 2 widergegeben. Mit VBgm. Georg Hollmann aus Weißenthurm wurde am 28.6.2017 aufgrund dessen Erfahrungen im Freistellungsverfahren für den angrenzenden Abschnitt zwischen Bassenheim und Ochtendung ein Informationsgespräch geführt. Im Zuge eines solchen Freistellungsverfahrens, dass im Bundesanzeiger vom Eisenbahnbundesamt –EBA- öffentlich bekannt gemacht wird, können sich auch neben den dort benannten Stellen private Unternehmen und Initiativen melden, wie das durchgeführte Verfahren im benachbarten Bereich ergeben hat.

Das Verfahren hat sich dort aufgrund der Einsprüche einer privaten Initiative (BIKO e.V.) und eines am Betrieb zunächst interessierten Eisenbahnunternehmens (RSE) insgesamt über ca. 3,5 Jahre hingezogen. Der Antrag auf Freistellung erfolgte am 11.1.2011 und der Freistellungsbescheid des EBA wurde aufgrund der Rechtsverfahren am 12.06.2014 bestandskräftig.

#### **h. Eventuelle Reaktivierungs- und Neubaukosten**

Für die Grundsatzentscheidung zur Freistellung ist es sinnvoll, auch die entstehenden **Kosten für die Reaktivierung der bestehenden Trasse sowie den Neubau des Gleisanschlusses** an das GVZ zu beziffern, diese können allerdings nur in einer ersten sehr vagen Grobschätzung angegeben werden. Nach Rückkopplung mit dem Tiefbauamt kann davon ausgegangen werden, dass für die Reaktivierung der bestehenden Trasse und den Neubau des Anschlusses an das GVZ ca. 40 Mio € angesetzt werden müssen. Bei der Reaktivierung handelt es sich um einen ca. 10 km langen Gleisabschnitt vom Abzweig Lützel bis hin zum Bahnhof Bassenheim bis unmittelbar vor den Bahnübergang an der K66, für diesen Bereich sind Freischneidearbeiten, Ertüchtigung der Kreuzungsbauwerke wie z.B. Brücken, Rohrdurchlässe, Ertüchtigung der Signaltechnik und Leitungen, Umbau der bereits zurückgebauten Bahnübergänge, Errichtung eines neuen Kreuzungsbauwerkes am 1. Bauabschnitt der Nordentlastung, hierfür dürften ca. 50 % der o.g. Summe aufzuwenden sein. Die übrigen 50 % wären für den bereits planfestgestellten Neubauabschnitt mit ca. 2,5 km Länge bis zum GVZ anzusetzen. Zuständig für die Reaktivierung der Strecke wäre zunächst einmal der Eigentümer, in dem Falle hier die Stadt. Der Betrieb auf der Trasse kann dann durch ein entsprechendes Eisenbahnunternehmen aufgenommen werden, das für die Benutzung der Trasse dann Gebühren bezahlt. Ein Modell, bei dem ein zukünftiger Betreiber auch die Instandsetzung und die laufende Unterhaltung der Infrastruktur sowie den Neubau des Anschlussgleises ans GVZ bezahlt, ist bei den entstehenden Kosten nicht realistisch. In den o.g. Kosten sind die laufenden Unterhaltungskosten für die dann reaktivierte und tlw. neu gebaute Strecke noch nicht enthalten, sie sind aufgrund fehlender Erfahrungswerte nicht ohne weiteres ermittelbar.

#### **i. Reversibilität**

Sollte eine Langfristoption auf Wiederaufnahme des Eisenbahnbetriebes – egal ob Güter- oder Personenverkehr – beabsichtigt werden, so dient die Beschlussfassung unter Buchstabe b. der Aufrechterhaltung dieser heute noch unwahrscheinlichen Option, unter heutigen Rahmenbedingungen ist sie jedenfalls nicht absehbar.

Dennoch sollten seitens der Stadt Koblenz keine für die Trasse irreversiblen Entscheidungen getroffen werden, dies ist mit dem Weiterveräußerungsverbot bzw. der Wiederherstellungspflicht sichergestellt.

Bei erfolgreicher Freistellung gem. dem o.g. Verfahren durch das Eisenbahnbundesamt ist dann im Bedarfsfalle ein neues eisenbahnrechtliches Planfeststellungsverfahren für die Nutzung als Bahntrasse durchzuführen. Hierbei ist dann auch der jeweils geltende Stand der Technik in die Antragsunterlagen zu integrieren und es ist mit einem mehrjährigen Verfahren von der Antragsstellung bis zum Planfeststellungsbeschluss sowie dessen bauliche Umsetzung incl. Sicherstellung der Finanzierung zu rechnen.

#### **Fazit:**

Es besteht aktuell kein ernsthaftes Betriebsinteresse sowohl für die bestehende Bahntrasse als auch für die planfestgestellte, noch nicht verwirklichte Bahnanbindung des GVZ A61.

Das Risiko, dass im sog. Freistellungsverfahren noch ein ernsthaftes Betriebsinteresse, von welcher Seite auch immer, geäußert und untermauert wird, ist gering. Die Aufrechterhaltung einer Langfristoption alleine reicht für eine Verhinderung eines Freistellungsbescheides nach Auffassung der Verwaltung nicht aus.

Der Beschluss zum Behalt der Trasse im Eigentum bzw. zur Gestattung von temporären Nutzung unter der Bedingung der Wiederherstellung der Trasse, reicht für diese Langfristoption aus.

Seitens der Stadt sollte daher dieses Freistellungsverfahren nunmehr beantragt werden. In diesem vom Gesetzgeber vorgesehenen förmlichen Verfahren wird dann ein ggf. doch noch vorliegendes ernsthaftes Betriebsinteresse geäußert werden müssen. Hiernach könnte die antragstellende Stadt Koblenz immer noch entsprechende Rückschlüsse ziehen und den Antrag beim Eisenbahnbundesamt notfalls zurückziehen.

Im Zuge der unmittelbar anstehenden Entwicklungen und der sich auch künftig ergebenden Chancen sowie der damit verbundenen weiteren positiven Effekte für den Standort Koblenz bittet die Verwaltung den Stadtrat daher um eine entsprechende Beschlussfassung.

**Anlagen:**

Stadtplanausschnitt Bahntrasse Lützel-Bassenheim  
§ 23 AEG, Freistellungsverfahren

**Historie:**

FBA IV 23.05.2017: ohne Beschlussfassung, verwiesen in die Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses am 19.06.2017

HuFA 19.06.2017: ohne Beschlussfassung

Wirtschaftsförderungsausschuss 21.06.2017: ohne Beschlussfassung

Stadtrat 29.06.2017: Vorlage wegen Beratungsbedarf von der Tagesordnung abgesetzt.