

Protokoll:

Herr Hastenteufel (Amt 61) erläutert einleitend die Historie und den Hintergrund der Expertenanhörung. Die Ergebnisse der Expertenanhörung würden im Anschluss zusammengefasst und in den Gremien zur weiteren Beratung vorgelegt werden.

Es sprechen die folgenden Experten:

1. Herr Prof. Urs Kramer, Universität Passau (Jurist)
2. Herr Dr. Zimmer, BPV Consult GmbH
2. Herr Christian Jütte, Industrie- und Handelskammer Koblenz
4. Herr Prof. Joerg Lux, Hochschule Koblenz (Wirtschaftswissenschaftler)
5. Herr Karl-Peter Naumann, Pro Bahn Bundesverband
6. Herr Michael Carl, BUND Landesverband Rheinland-Pfalz

1. Herr Prof. Kramer trägt die in Session als Anlage zur Sitzung beigefügte Präsentation vor. Die Widmung verbiete nicht eine Wegnahme der Gleise. Die Grundstücke der Trasse dürften nur nicht, zum Beispiel durch Aufbauten, für Bahnzwecke unnutzbar gemacht werden.
2. Herr Dr. Zimmer weist darauf hin, dass er sich auf die Frage der faktischen Umsetzbarkeit konzentriert habe. Sein Unternehmen habe bereits einige Strecken, die in etwa in der gleichen Ausgangsposition waren wie die vorliegende, in der Frage einer Freistellung oder Reaktivierung begleitet und Reaktivierungsverfahren konzeptionell begleitet. Er hält die Vorstellung, dass der Güterverkehr auf der Straße elektrifiziert werden könne, es auf den Autobahnen einmal Oberleitungen geben werde und LKWs autonom fahren nicht für realistisch. Autonom fahrenden elektrischen Güterverkehr gebe es bereits in Form von Güterzügen. Diese seien wesentlich effizienter.

Die in Rede stehende Strecke sei von hohem Wert, da sie unmittelbar in den Bahnhof Lützel und damit in einen Knotenpunkt im Güterverkehr der Deutschen Bahn münde. Man habe daher direkt eine Anschlussstelle. Für die Erhaltung der Strecke müsse zunächst nicht alles ausgebaut werden, sondern es könne auch erst einmal abgewartet werden, was weiter passiert.

Den vorhandenen Steilstreckenabschnitt mit 40 Promille Steigung sieht er nicht als problematisch an. Hier gäbe es nur ein Problem bei schwersten Zügen mit sehr schweren

Gütern wie zum Beispiel Eisenerz. Der moderne Güterverkehr sei allerdings leicht. Es würde lediglich eine Lok mit einem anderen Getriebe benötigt.

Abschließend nennt er potenzielle Unternehmen, die an das Gütergleis angeschlossen werden könnten. Auf Nachfrage bestätigt er, dass in der Schweiz systematisch Flächenerschließung im Gewerbebereich für Schienen nutzbar gemacht werde.

3. Herr Jütte trägt die in Session als Anlage zur Sitzung eingefügte Präsentation vor.
4. Herr Prof. Lux trägt die in Session als Anlage zur Sitzung beigefügte Präsentation vor.
5. Herr Naumann trägt die in Session als Anlage zur Sitzung beigefügte Präsentation vor. Auf Nachfrage führt er aus, die BASF stelle auf ihrem Firmengelände gerade von der Güterverteilung mit Güterwagen auf Tankcontainer um, die umgeladen werden müssen. Dies zeige, dass ein Umladen von der Schiene auf elektrisch betriebene Fahrzeuge für den Transport von Gütern in die einzelnen Unternehmen nicht per se unwirtschaftlich sei. Dem Personenverkehr auf der in Rede stehenden Strecke messe er ein großes Potential bei, wenn man diese mit anderen Verkehrsarten wie z. B. Park and Ride verknüpfe.
6. Herr Carl trägt die in Session als Anlage zur Sitzung beigefügte Präsentation vor.