

Stadtrat Koblenz, Sitzung am 27.9.2018

Anhörung zum etwaigen Freistellungsantrag für die Bahnstrecke Koblenz-Lützel – Bassenheim

Stellungnahme von Dr. Christoph Zimmer, BPV Consult GmbH, Koblenz - Kurzfassung

Zur Person:

Verkehrsplaner, Dipl.- Bauingenieur, Studium Eisenbahnbau /-betrieb, Promotion in Logistik; Inhaber eines Ing.-Büros, das mehrere Bahnstreckenwiederinbetriebnahmen begleitete (insgesamt 150 km)

1. Die Hoffnung auf eine baldige Elektrifizierung des Lkw-Verkehrs ist im großflächigen Realbetrieb noch längere Zeit unrealistisch, weil die Autobahnen vorerst mit Stromleitungen ausgerüstet werden müssten, die störanfälliger als bei der Bahn sein werden (z.B. Sturmweather).
2. Das Autobahn-Fahrdraht-System wäre sehr aufwändig und hässlich. Aus statischen Gründen müssen massive Querträger oder Schienen in dichtem Abstand aufgestellt werden, da Autobahnen erheblich größere freie Spannfelder als Bahnstrecken aufweisen.
3. Es gibt dennoch bereits längst „autonomen elektrischen Güterverkehr“, und zwar die Form der Güterzüge: Nur der erste Wagen hat einen Fahrer, die anderen 30 fahren autonom. Das System ist zukunftsweisend v. a., wenn noch ein paar Modernisierungen erfolgt sind.
4. Die Bahnstrecke zweigt direkt beim Güterbahnhof Koblenz-Lützel (Güterbahnhof Nr. 190140) der DB Cargo ab. Das sind optimale Bedingungen, um die Gewerbebetriebe im Streckenkorridor in Warenversand und -empfang zu erschließen. Nur relativ wenige Zweigstrecken haben eine solch günstige Voraussetzung.
5. Die Stadt Koblenz steht heute nicht vor der Entscheidung, Investitionen für die Strecke tätigen zu müssen. Es geht „nur“ um ihren juristischen Fortbestand. Der Stadtrat kann – vereinfacht gesagt – abwarten, bis die Rahmenbedingungen für eine Wiederinbetriebnahme gut sind.
6. Die Anbindung der Gewerbe- und Industriestandorte an der A 61 ist eisenbahntechnisch kein Problem; die Längsneigung ist trotz der Steigungsverhältnisse schienenverkehrstauglich (ggf. Einsatz von Lokomotiven mit bestimmten, marktüblichen Getriebetypen).
7. Dort befindet sich bekanntlich u.a. eine Druckerei mit großem Frachtaufkommen. Dazu ein Beispiel von einer Strecke, deren Wiederinbetriebnahme vom Büro BPV mitbetreut wurde: Eine dortige Großdruckerei empfängt und versendet (!) ihre Güter zur Hälfte per Bahn. Das geht also!
8. Im Raum Koblenz gibt es zwei große Lebensmittelverteilager. Wenn eines Tages - wie in der Schweiz - auch bei uns Lebensmittel in großem Umfang auf der Bahn transportiert werden, kann kann der Rewe-Standort leicht angebunden werden und fortbestehen; das gilt für den Lidl-Standort nur bei Erhalt der Strecke.

Frage eines Ratsmitglieds (sinngemäß gekürzt):

„In der Schweiz verschickt z.B. die große Lebensmittelkette Migros sehr viel auf der Schiene. Da sind doch Empfänger in Deutschland ohne Bahnanbindung im Nachteil?“

Antwort (sinngemäß gekürzt):

Ja. In der Schweiz wird tatsächlich sehr viel mehr über die Bahn transportiert, auch in dieser Branche. Fast das ganze Netz ist dort schon elektrifiziert, sogar viele Gleisanschlüsse dank entsprechender Förderung. Für den umweltfreundlichen Transport auf der „der letzten Meile“ ohne elektrischen Fahrdraht gibt es jetzt z.B. Hybrid- und Akku-Lokomotiven.