

# Expertenanhörung

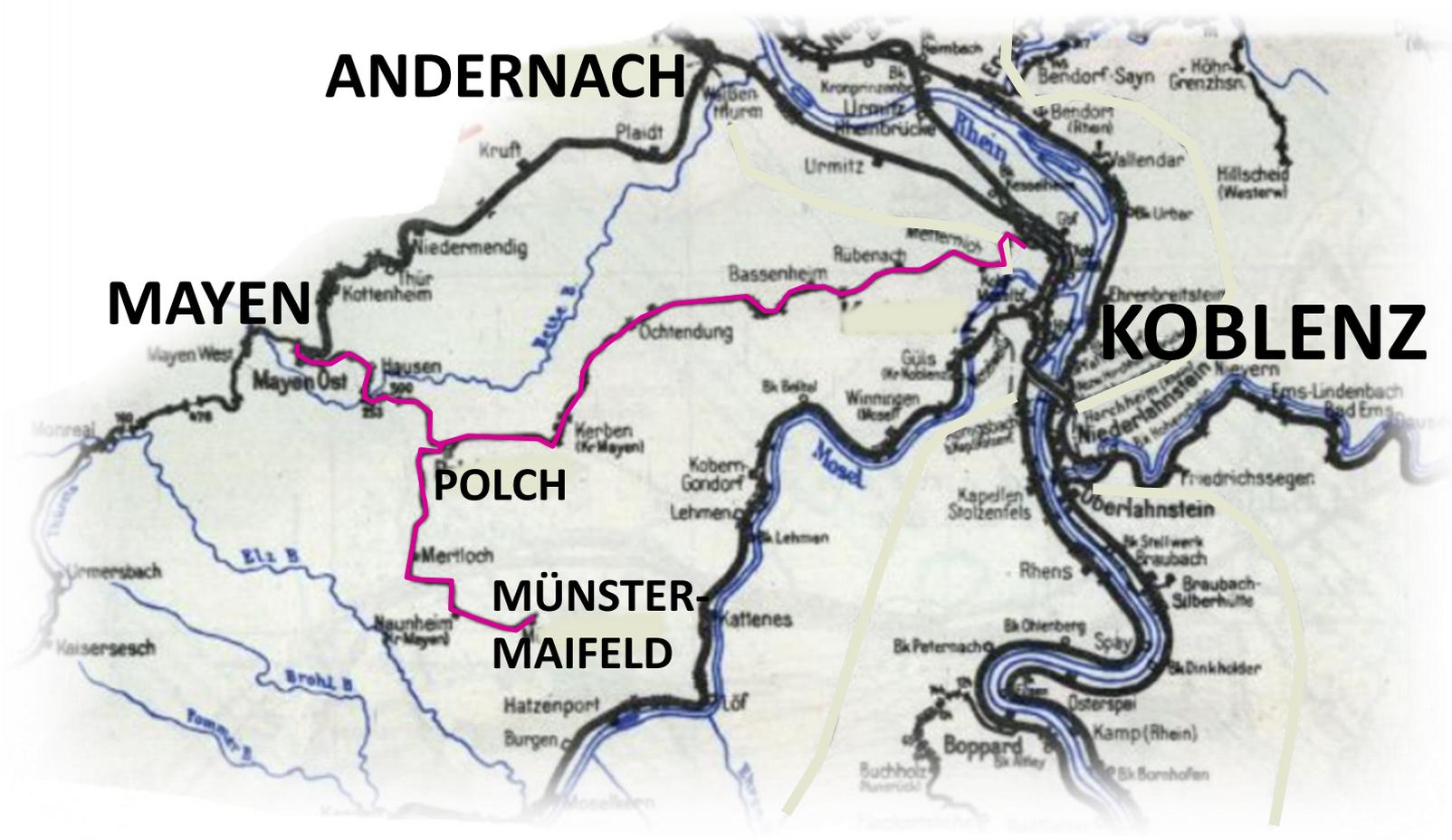
**„Freistellung von Bahnbetriebszwecken“  
für die Bahnstrecke Koblenz-Lützel -  
Metternich - Rübenach - Bassenheim**

Stadtrat Koblenz

27.9.2018



**KOBLENZ**  
VERBINDET.



**ANDERNACH**

**MAYEN**

**KOBLENZ**

**POLCH**

**MÜNSTER-  
MAIFELD**

**Stadtentwicklung  
und Bauordnung**



**KOBLENZ**  
VERBINDET.

# Historie Bahnstrecke

1904 Inbetriebnahme

1983 Stilllegung Personenverkehr

1997 Reaktivierungsstudie Kreis MYK

2000 Einstellung Güterverkehr (betriebl. Sperrung)

2002 Ratsbeschluss Pacht oder Infrastruktursicherung

2003 Gesamtstilllegung

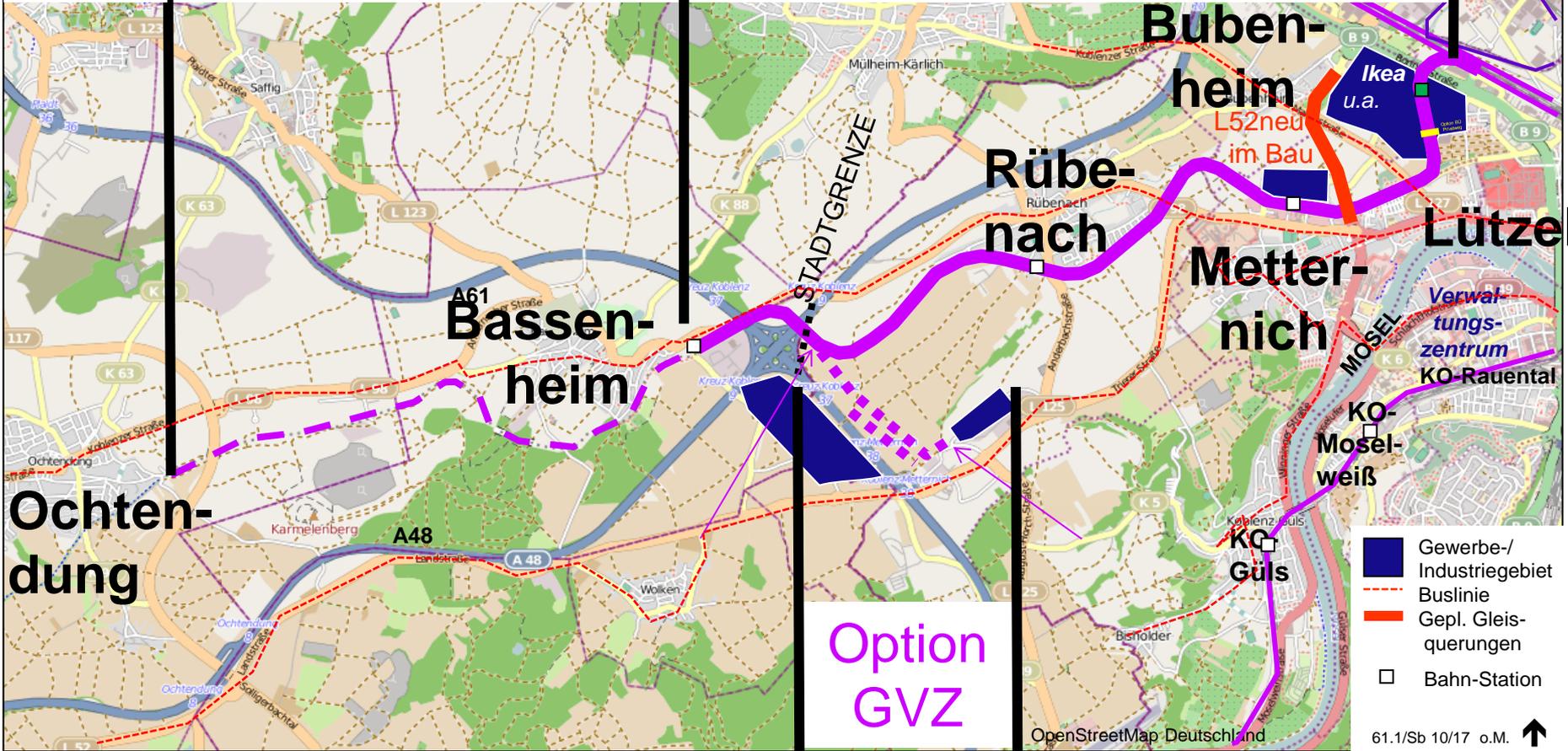
2004 Vertrag Infrastruktursicherung DB Netz – Land  
(KO-Lützel – Bassenheim BÜ K66)

2015 Entwidmung Bassenheim – Mayen

Radweg

2015 entwidmet, Radweg im Bau

2016 von Stadt KO als gewidmete Bahn gekauft



Ochtendung

Bassenheim

STADTGRENZE

Rübennach

Bubenheim

Metternich

Lützel

Verwaltungszentrum  
KO-Raental  
KO-Moselweiß

KO Güls

- Gewerbe-/Industriegebiet
- Buslinie
- Gepl. Gleisquerungen
- Bahn-Station

Option  
GVZ

OpenStreetMap Deutschland

61.1/Sb 10/17 o.M. ↑

# Historie GVZ-Anbindung

- 1990 Bund-Länder-Vereinbarung (s. gesonderte Folie)
- 1998 Planfeststellungsbeschluss Zweigstrecke GVZ A61
- 2001 Juristische Unanfechtbarkeit (Gerichtsurteil)
- 2006 Umwandlung in dauerhaftes Baurecht
- 2007 Aufnahme in Luftreinhalteplan KO/NR 2008-2015
- 2010 Aufnahme in Klimaschutzkonzept
- 2018 VEP Koblenz 2030: Zurückstellung definitiver Aussagen (auch zum SPNV)

## **Bund-Länder-Vereinbarung vom 21. März 1990**

„Verknüpfungsmaßnahmen im Zuge der Neubaustrecke Köln – Rhein/Main“, Punkt 4. b):

*„Schaffung Güterverkehrszentrum der Stadt Koblenz in Verknüpfung Schiene/Straße/Wasserstraße. (Das Land wird die Stadt bei der Realisierung des Projektes unterstützen.)“*

# GVZ A61: Bewerbung, aber geringe spezifische Nachfrage

Güterverkehrszentrum Koblenz – Option auf Ihre Zukunft

Unser Angebot

## Standortvorteile – mitten in Europa.

Mittendrin statt außen vor! Der Standort des Güterverkehrszentrums Koblenz bietet Ihrem Unternehmen die idealen Voraussetzungen, nationale wie internationale Wettbewerbsvorteile zu sichern.

Die geographisch zentrale Lage von Koblenz im Schnittpunkt der leistungsfähigen Nord-Süd-Verbindungen und der historischen West-Ost-Achse bietet beste Anbindungen an das Bundesfernstraßennetz, an Schiene und Luftfahrtswege.

Die Binnenschifffahrt ist ein ganz wesentlicher Faktor für den Gütertransport im kombinierten Verkehr (KV). Die ideale Lage am Zusammenfluß der beiden bedeutendsten Wasserstraßen, Rhein und Mosel, zeichnet das GVZ Koblenz als Wirtschaftsstandort ganz besonders aus.



## Standortvorteile – mitten in Deutschland.

Unter diesen Voraussetzungen ist das Güterverkehrszentrum Koblenz zwischen den Ballungsräumen Rhein-Main und Rhein-Ruhr wirtschaftsstrategisch besonders günstig gelegen.

Koblenz ist idealer Logistikstandort für Speditionen, Unternehmen mit hohem Lageraufkommen, Dienstleistern, Industrieunternehmen und Branchen mit hohem Güterumschlag.



Fertiggestellte Ringstraße, erster Abschnitt des GVZ Koblenz.

ESSO-Autohof am Abfahrt Koblenz-Wk

Die Stadt Koblenz bietet voll erschlossene Industrieflächen in unmittelbarer Nähe des Autobahnkreuzes A61/A48 im GVZ an. Der erste Bauabschnitt ist 22 ha groß und in 6 Grundstücke aufgeteilt. Diese Grundstücke bieten Anbindungsmöglichkeiten für Speditions- und Logistikbetriebe, sowie für weitere Unternehmen mit hohem Güterumschlag. Die Preise für die Grundstücke im ersten Bauabschnitt liegen zwischen DM 80,- und DM 70,- pro qm je nach Lage und Größe des Grundstückes inkl. öffentlicher Erschließung.

Das GVZ Koblenz wird unter dem Aspekt von höchster Wirtschaftlichkeit entwickelt und ist an die Verkehrsträger von Straße, Schiene, Wasser und Luft angeschlossen. Somit ist das GVZ Koblenz gut auf zukünftige Leistungszuwächse vorbereitet und ermöglicht eine differenzierte Feinverteilung von Gütern.

Das Gebiet des GVZ (90 ha) ist zudem in Zukunft noch erweiterbar, die Ausweisung weiterer Industrieflächen (120 ha), unmittelbar westlich der A 61 gelegen, ist bereits geplant. Dies geschieht in enger Abstimmung mit den benachbarten Ortsgemeinden.

## Transporte durchdacht bündeln – Verkehrsträger wirtschaftlich kombinieren.

Das Straßenverkehrsnetz

- Für den schnellen und flexiblen Warentransport sorgt die direkte Anbindung an das Autobahnkreuz A61/A48. Die A 3 ist über die A 48 und das übrige gut ausgebauten Straßennetz schnell zu erreichen.
- Koblenz ist optimal in das überregionale Straßennetz über zwei Nord-Süd-Trassen (Köln-Ludwigshafen A 61 und Köln-Frankfurt A 3) sowie über die kreuzende West-Ost-Verbindung Koblenz-Trier (A 48) eingebunden.
- Auch das Bundesstraßennetz ist sehr gut ausgebaut und ermöglicht schnelle Transporte in alle Richtungen.

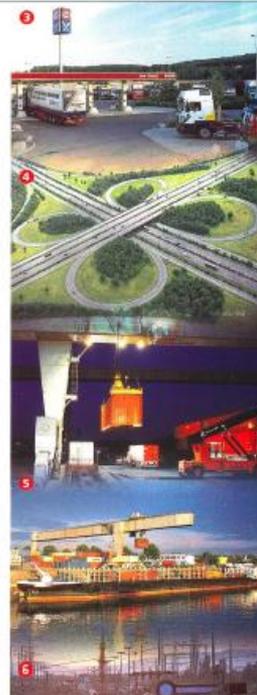
Die Schifffahrt

- Der Rheinhafen Koblenz bietet modernste Voraussetzungen für den Rhein- und Moselfrachtverkehr. Für den schnellen Wechsel vom Wasser auf die Schiene oder Straße und umgekehrt ist gesorgt. Zur Zeit werden hier 1 Mio. t pro Jahr umgeschlagen, davon ca. 10.000 Container. Die in Kürze vorhandene neue Container-Umschlagsanlage wird der rasanten Erweiterung des Containerverkehrs gerecht werden.
- Der Rheinhafen Koblenz wird fahrplanmäßig von 10 Container-Linien pro Woche angefahren und bietet 24-Stunden-Service.
- Die Bundesstraßen Rhein und Mosel verbinden Koblenz mit den Rheinmündungshäfen, dem Süden Deutschlands bis hin zum Main-Donau-Kanal und mit Frankreich.

Das Schienennetz

## Das Schienennetz

- Koblenz ist Eisenbahnknotenpunkt und wird täglich von bis zu 1.000 Reise- und Güterzügen erschlossen.
- Das Güterverkehrszentrum wird über einen direkten Gleisanschluß verfügen.
- Im Zuge des Ausbaus des Rheinhafens Koblenz zum trimodalen Umschlagplatz wird ein neues Industriestammgleis im GVZ realisiert, das die Verbindung zum nahe-



# Historie

- 2008 Bahninitiative Koblenz – Ochtend. BIKO e.V.
- 2011 SPNV-Reaktivierungskonz. MSW / Drees&Sommer
- 2013 Vertragsentwurf DB / Stadt Privatweg-Bahnüberg.
- 2015 Grundsatzbeschluss Nordentlastung L52 und  
Erhaltung Reaktivierungsoption Bahnstrecke 3015
- 2016 Kauf der Strecke durch Stadt Koblenz bis Bassenheim
- 2017 Beschlussvorlagen der Stadtverwaltung  
zur Einleitung eines Freistellungsverfahrens

# Beschlussvorlagen der Stadtverwaltung zur Einleitung eines Freistellungsverfahrens 2017

## Gründe:

- Bahnanbindung faktisch nie von angesiedelten Firmen nachgefragt worden
- Sie wird auch nicht mehr erwartet
- Keine finanzielle Beteiligungsbereitschaft
- Reaktivierung finanziell chancenlos
- Vielfältige andere Nutzungsmöglichkeiten

# Fragebogen „Gütertransport mit Bahnverkehr“ (Amt für Wirtschaftsförderung, April/Mai 2018)

1. Benötigen Sie für Ihre  
derzeitige oder künftige  
Logistik/Gütertransport[sic!]  
die Möglichkeit des  
Bahnverkehrs

ja / nein

**Fragebogen betreffend Gütertransport mit Bahnverkehr**

1. Benötigen Sie für Ihre derzeitige oder zukünftige Logistik/  
Gütertransport die Möglichkeit des Bahnverkehrs. ja / nein

Hinweis: Wenn Sie die Frage 1 mit „nein“ beantwortet haben  
sind Sie bereits fertig mit dem Fragebogen

2. Sofern Sie die Möglichkeit des Bahnverkehrs benötigen,  
wie viel Tonnage im Jahr würden Sie im Rahmen einer  
Umschlagsverpflichtung voraussichtlich befördern lassen?

bis 500 Tonnen/Jahr  
 bis 1.000 Tonnen/Jahr  
 bis 10.000 Tonnen/Jahr  
 bis 100.000 Tonnen/Jahr  
 über 100.000 Tonnen/Jahr

Datum Firma  
\_\_\_\_\_

Vielen Dank für Ihre Mithilfe.

Bitte senden Sie den Fragebogen bis zum 22.05.2018 an:  
Stadtverwaltung Koblenz  
Amt für Wirtschaftsförderung  
Viktoriastraße 4  
56068 Koblenz  
Email: wfo@stadt.koblenz.de  
Fax : 0261 1291950

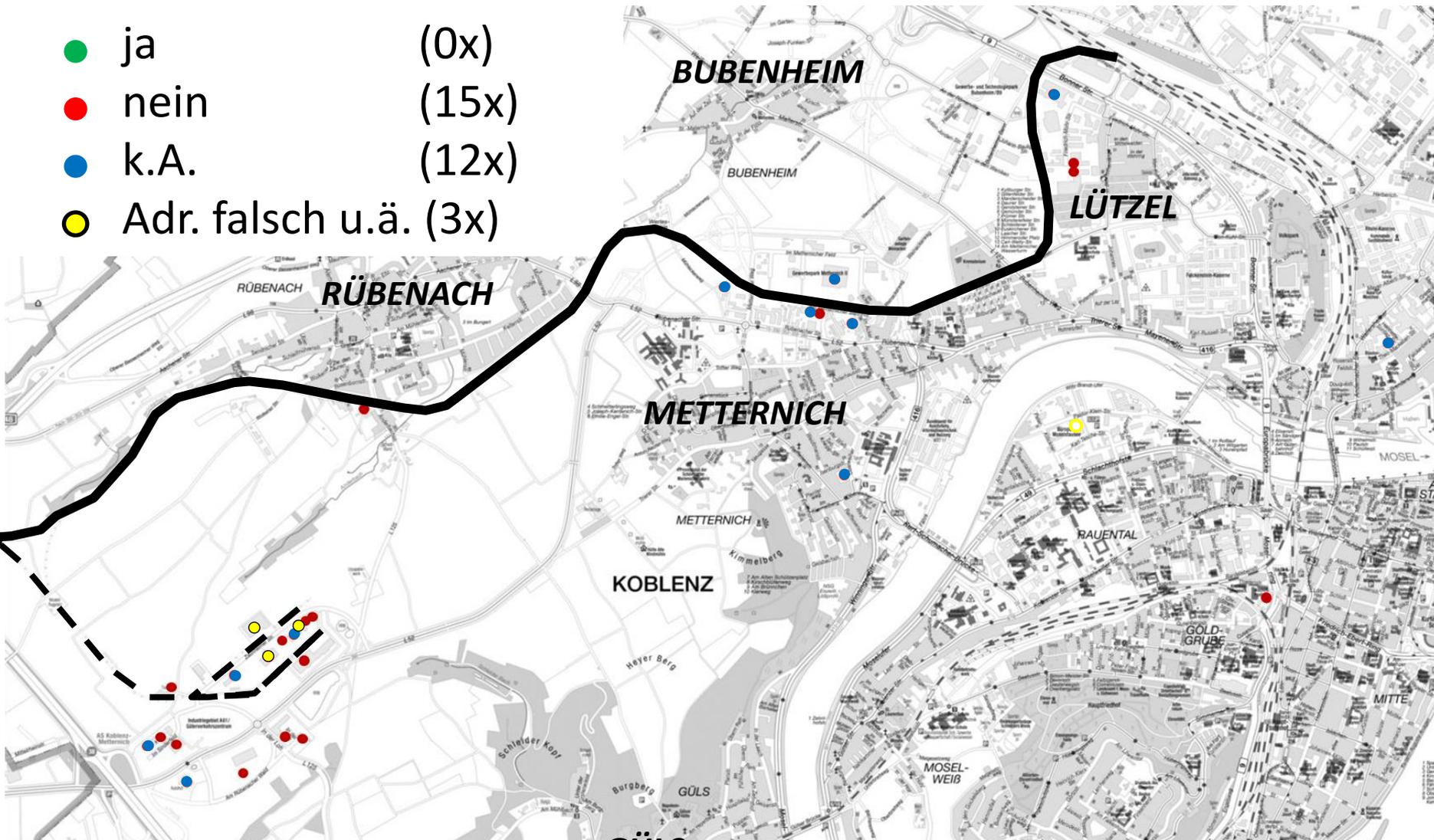
# Fragebogen „Gütertransport mit Bahnverkehr“ (Amt für Wirtschaftsförderung, April/Mai 2018)

2. Sofern Sie die Möglichkeit des Bahnverkehrs benötigen, wie viel Tonnage im Jahr würden Sie im Rahmen einer Umschlagsverpflichtung voraussichtlich befördern lassen?

- bis 500 Tonnen/Jahr
- bis 1.000 Tonnen/Jahr
- bis 10.000 Tonnen/Jahr
- bis 100.000 Tonnen /Jahr
- über 100.000 Tonnen /Jahr

# Fragebogen „Gütertransport mit Bahnverkehr“ (Amt für Wirtschaftsförderung, April/Mai 2018)

- ja (0x)
- nein (15x)
- k.A. (12x)
- Adr. falsch u.ä. (3x)



## Kurzvorträge der Experten (á max 10 min)

- Prof. Dr. Urs **Kramer**, Universität Passau und FER
- Dr. Christoph **Zimmer**, BPV-Consult, Koblenz
- Christian **Jütte**, IHK Koblenz
- Prof. Dr. Jörg **Lux**, Hochschule Koblenz
- Karl-Peter **Naumann**, Pro Bahn Bundesverband
- Michael **Carl**, BUND Landesverband Rheinland-Pfalz

**Erörterung / Diskussion** mit den Experten

# Frage 1

**Welche *Vor- und Nachteile* hätte die angedachte „Freistellung von Bahnbetriebszwecken“ (*Entwidmung*)?**

## Frage 2

*Kann die inzwischen teilweise zugewachsene Eisenbahnstrecke, seit 35 Jahren im Personenverkehr und seit 15 Jahren im Güterverkehr stillgelegt, **wieder** ein wirtschaftlich tragfähiger **Teil eines künftigen Verkehrssystems** werden?*

(1) Prof. Dr. Urs **Kramer**, Universität Passau u. FER



Institut für Rechtsdidaktik  
Öffentliches Recht

***F//E//R***

***Forschungsstelle***  
*für deutsches und internationales*  
***EisenbahnRecht***

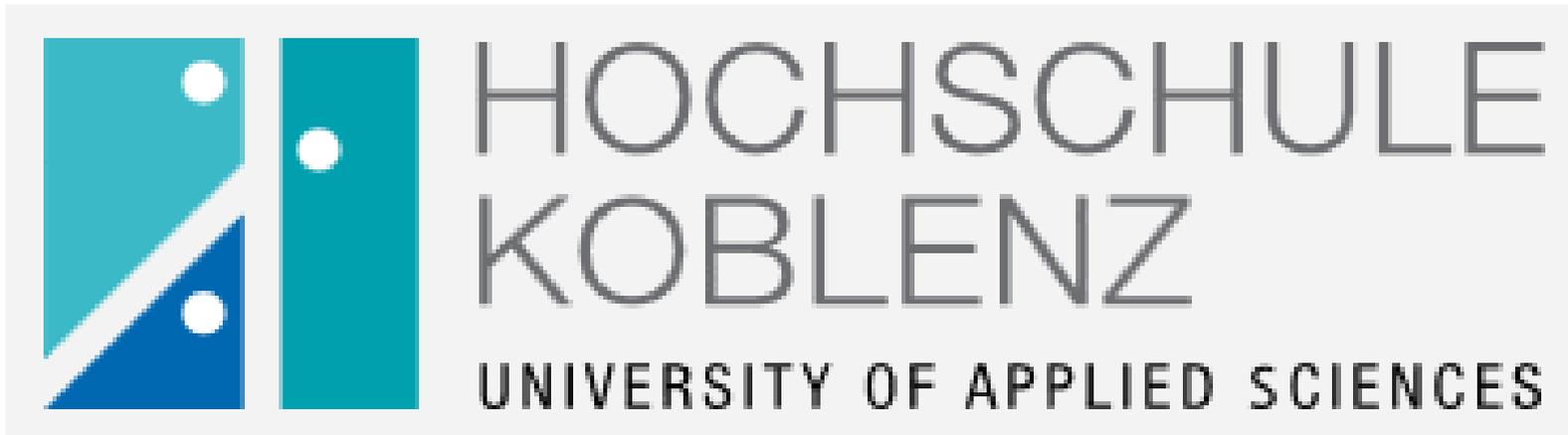
**(2) Dr. Christoph Zimmer, BPV-Consult, Koblenz**



### (3) Christian Jütte, IHK Koblenz



(4) Prof. Dr. Jörg **Lux**, Hochschule Koblenz



# (5) Karl-Peter Naumann, Pro Bahn Bundesverband



**(6) Michael Carl, BUND Rheinland-Pfalz**

