

# Machbarkeitsstudie Bahnanbindung Flugplatz Bitburg



## Gegenstand der Untersuchung

Für die Ansiedlung eines Logistikzentrums von überregionaler Bedeutung ist die Machbarkeit einer Reaktivierung der Bahnstrecke Bahnhof Bitburg – Flugplatz Bitburg mit Anbindung des Firmengeländes zur Verbesserung des Güterverkehrs zu untersuchen.

Die vorliegende Machbarkeitsstudie stellt den zeitlichen und wirtschaftlichen Rahmen der Reaktivierung dar und zeigt die möglichen Varianten der Streckenführung auf.

# Machbarkeitsstudie Bahnanbindung Flugplatz Bitburg



## Rahmenbedingungen

Die ehemalige Bahnanbindung des Flugplatz Bitburg wurde 2017 nach §23 AEG von Bahnbetriebszwecken freigestellt, Planfeststellungsbehörde ist der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz.

Das Bestandsgleis ist strukturell in einem nicht mehr reaktivierungsfähigen Zustand, daher wird im weiteren von einem Neubau des gesamten Oberbaus ausgegangen.

Seitens der Frasers Group werden, ausgehend von den Gegebenheiten in den UK Facilities, wöchentlich ca 120 Container erwartet. Dies entspricht ca. 2 Zuginlieferungen pro Woche. Ausgehende Züge sind nicht geplant.



# Machbarkeitsstudie Bahnanbindung Flugplatz Bitburg



## Rahmenbedingungen

Die Gleislage wird an mehreren Stellen durch Straßen gequert, besonders hervorzuheben ist hier die Einmündung Südring in den Kreisverkehrsplatz Saarstraße.

Der Anschluss an das bestehende Schienennetz soll über ein im Besitz der Fa. Amprion befindliches Gleis erfolgen. Erste Gespräche haben ergeben, dass Amprion für Verhandlungen über Ankauf oder Nutzung des Gleises zur Verfügung steht.

Die Möglichkeiten zur Übernahme oder Mitnutzung der bestehenden Anschlussbahn sowie realistische Konditionen sollten einer vertiefenden rechtlichen und wirtschaftlichen Prüfung unterzogen werden.

Da keine öffentliche Erschließung geplant ist, bleibt der Status einer Anschlussbahn erhalten, die Auflagen und Betreiberkosten für Amprion ändern sich nicht.



# Machbarkeitsstudie Bahnanbindung Flugplatz Bitburg



## Fördermöglichkeit

Die Reaktivierung der Bahnanbindung ist für **privatrechtliche** Unternehmen grundsätzlich förderfähig nach der Anschlussförderrichtlinie.

Die Beantragung erfolgt beim Eisenbahn-Bundesamt.

Im Rahmen des Förderprogramms werden Investitionen von privaten Unternehmen zum Neu- oder Ausbau, zur Reaktivierung stillgelegter oder nicht mehr genutzter Anschlüsse und zum Ersatz bestehender Anschlüsse, die das Ende ihrer technischen Nutzungsdauer erreicht haben, finanziell gefördert. Dies umfasst Bau- sowie Planungskosten.

Die Höhe der Förderung von bis zu 50 % ist abhängig von der Tonnage.

Eine multifunktionale Anlage, d.h. ein frei zugänglicher Eintrittspunkt zum Schienennetz, wird mit bis zu 80 % der Investitionsausgaben gefördert.

# Machbarkeitsstudie Bahnanbindung Flugplatz Bitburg



## Leitbild

Eine Reaktivierung der Bahnanbindung soll dazu beitragen, den Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

Dadurch ergeben sich erhebliche Vorteile für die Anwohner und das Stadtbild.

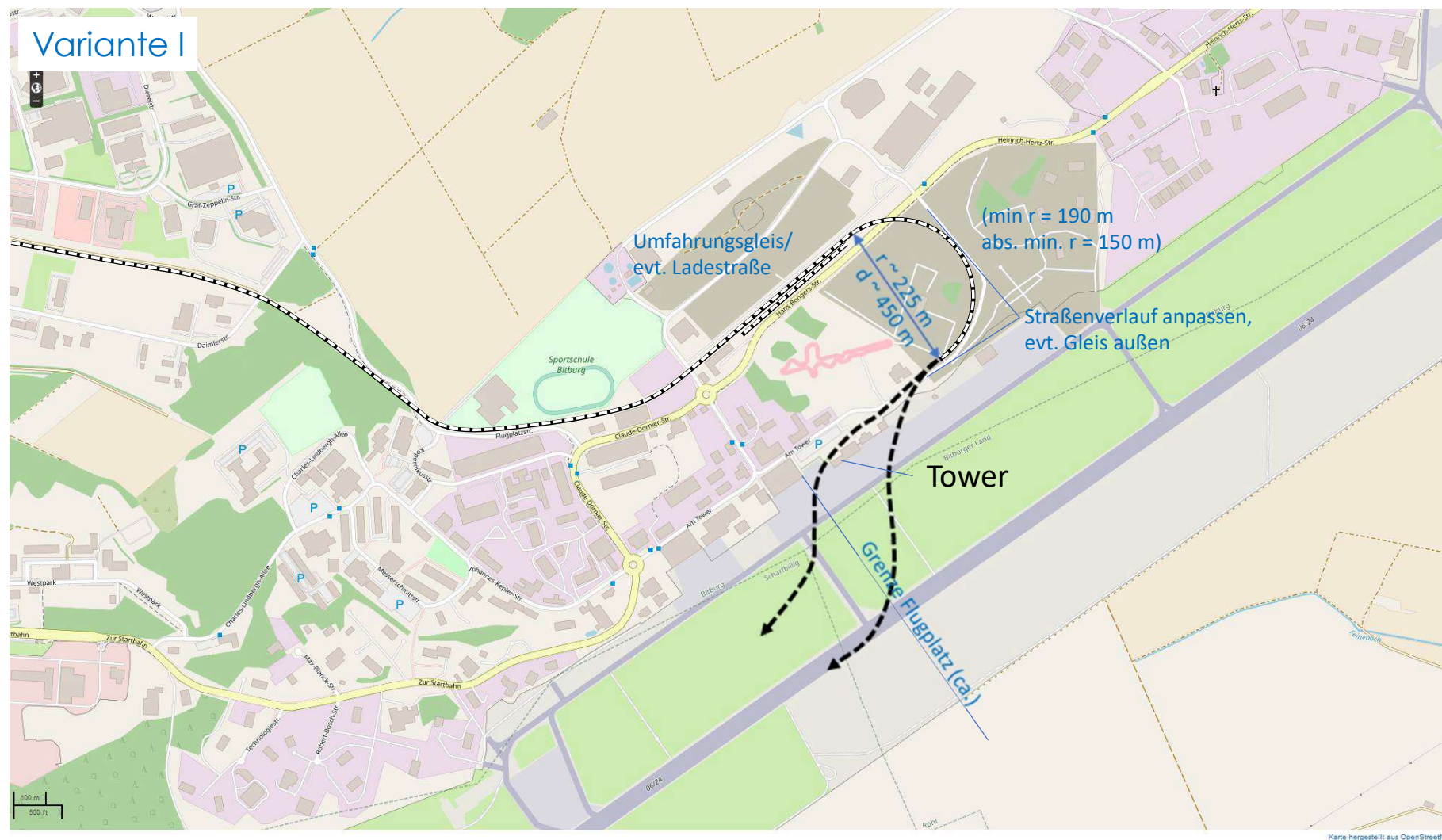
Die Bündelung des Güterverkehrs auf der Schiene verringert Wege und spart somit Emissionen ein.

Ziel sollte es daher sein, die Bahnanlagen nach der Initialzündung durch die Frasers Group auch allen anderen potenziellen Nutzern (insbesondere Brauerei) zugänglich zu machen, indem Verladeeinrichtungen am Bahnhof und auf dem Flugplatzgelände geschaffen werden.

Dazu ist es erforderlich, das derzeitige Verladegleis am Bahnhof an Saar- und ggf. Güterstraße anzubinden.

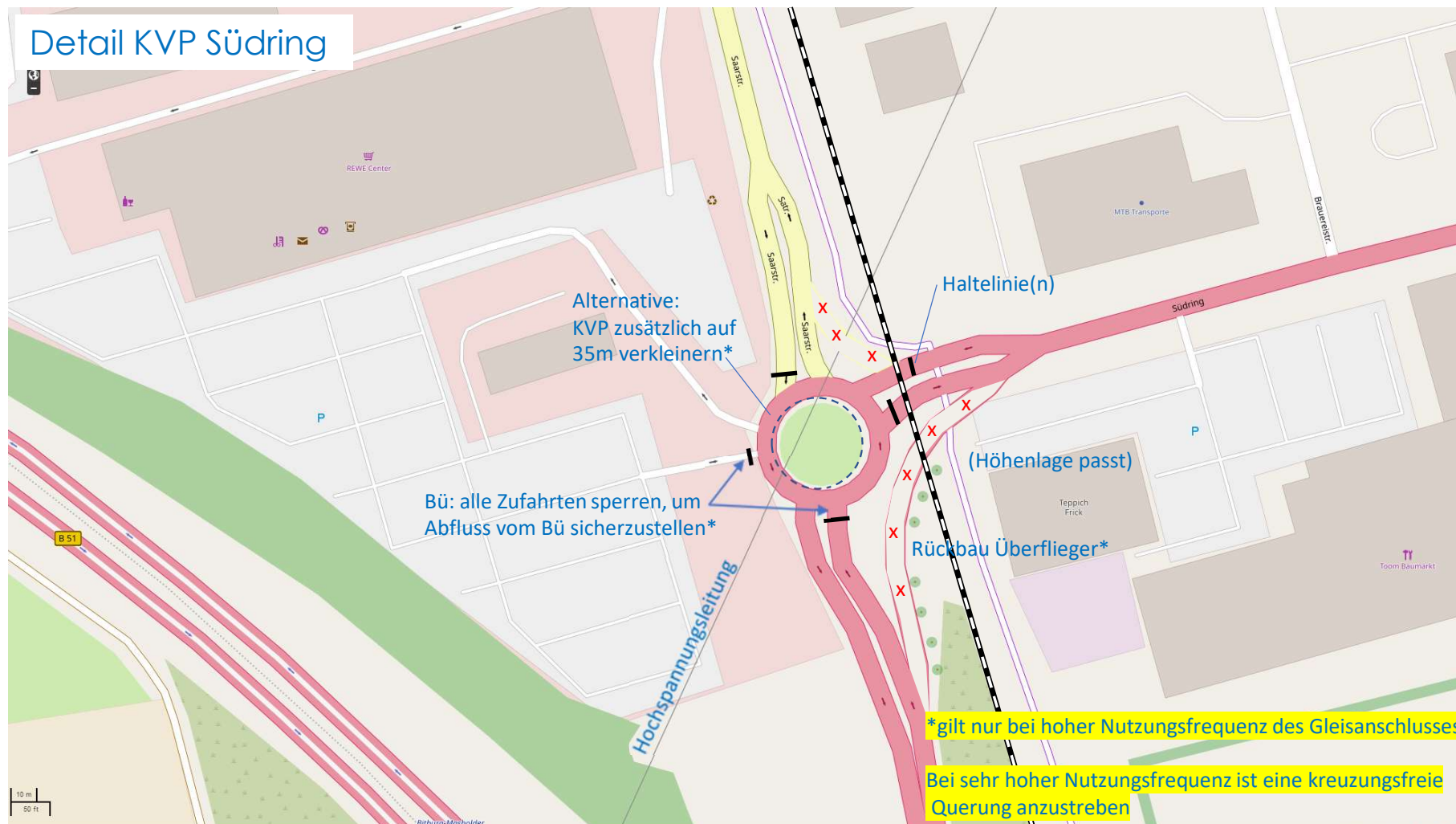


# Machbarkeitsstudie Bahnanbindung Flugplatz Bitburg



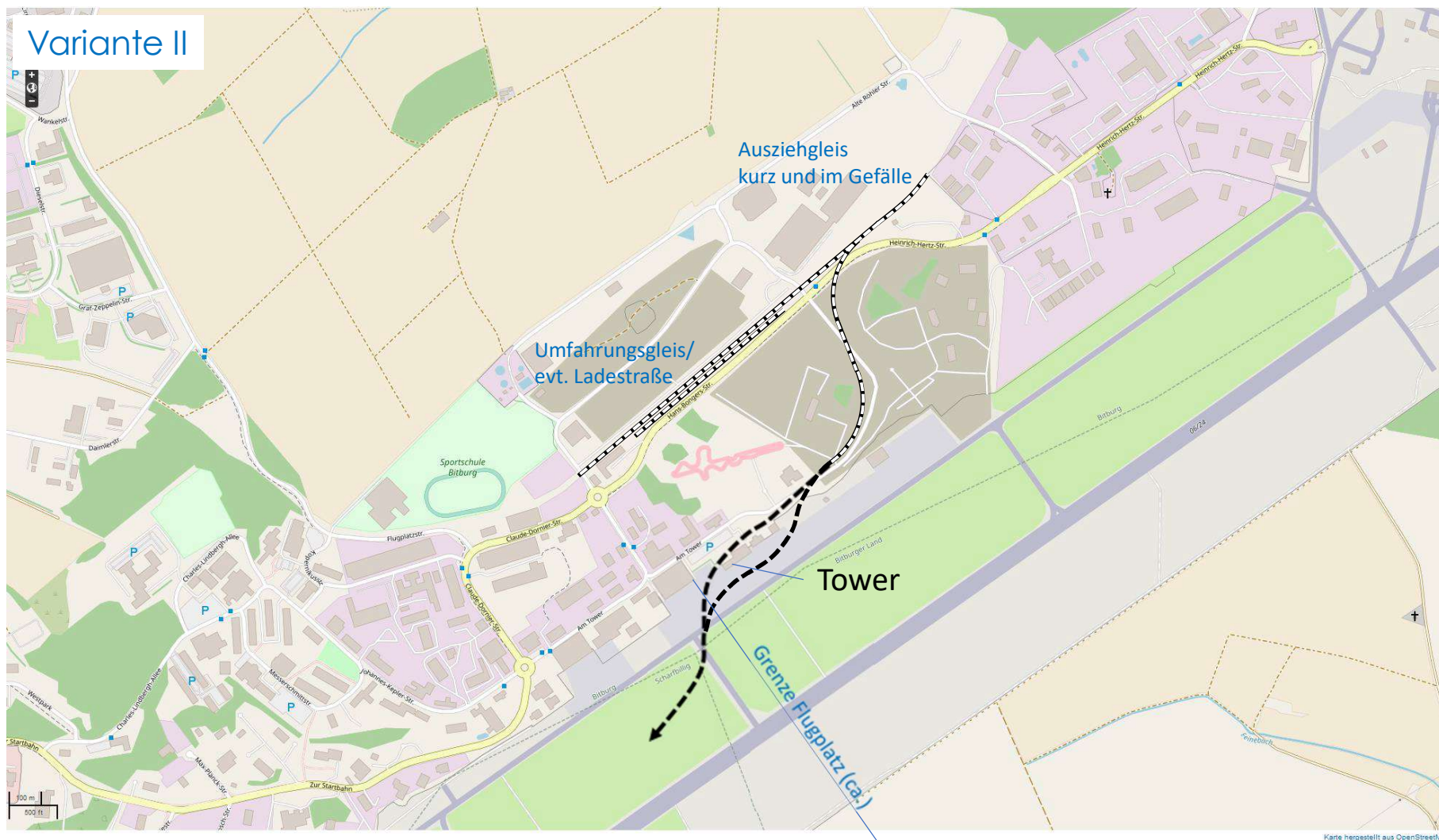
# Machbarkeitsstudie Bahnanbindung Flugplatz Bitburg

## Detail KVP Südring



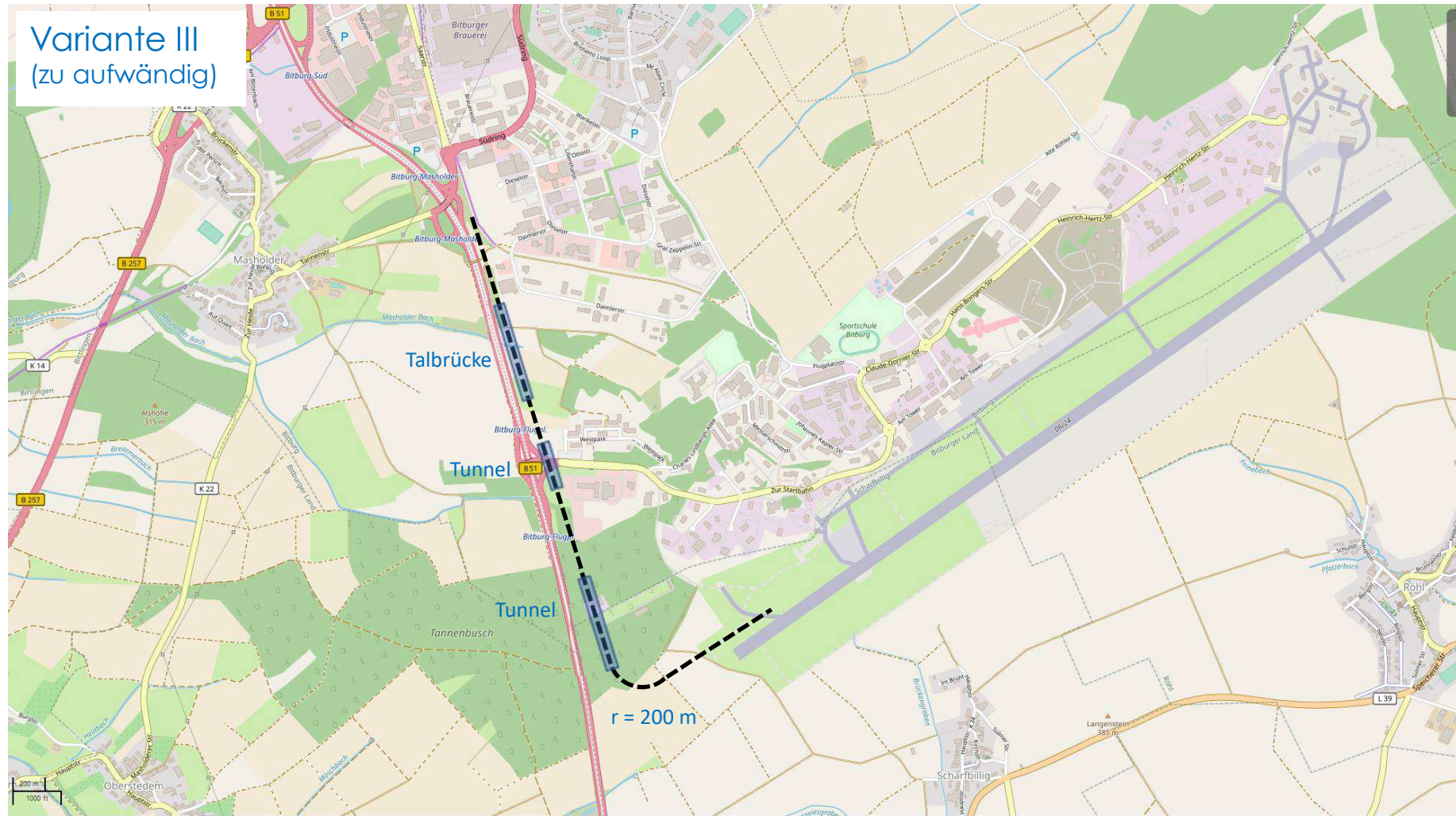


# Machbarkeitsstudie Bahnanbindung Flugplatz Bitburg





# Machbarkeitsstudie Bahnanbindung Flugplatz Bitburg

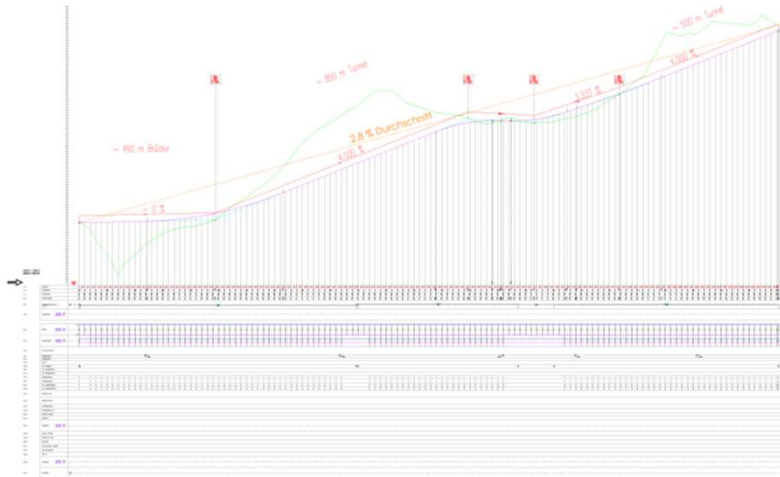




# Machbarkeitsstudie Bahnanbindung Flugplatz Bitburg



## Variante IV (zu aufwändig)



# Machbarkeitsstudie Bahnanbindung Flugplatz Bitburg



## Vergleich der Varianten

Die Varianten 1 und 2 verlaufen bis in das Gelände des Flugplatzes auf der ursprünglichen Trasse und unterscheiden sich lediglich in der Erschließung des geplanten Logistikzentrums. In beiden Varianten führt die Anbindung des Logistikzentrums über das Betriebsgelände des Sonderlandeplatzes.

Variante 3 stellt die kürzeste Verbindung zwischen Bahnhof und Flugplatz dar. Konflikte mit dem Straßenverkehr werden minimiert, das Flugfeld wird nicht überquert.

Varianten 1 und 2 kommen ohne Ingenieurbauwerke aus, für Varianten 3 und 4 wird jeweils der Bau einer Brücke und zweier Tunnel erforderlich.

In Variante 3 ist lediglich der Verladebereich am Bahnhof als multifunktionale Anlage nutzbar und entsprechend förderfähig, was einen zusätzlichen Anstieg des Lkw-Verkehrs mit sich brächte. Die Varianten 1 und 2 bieten zusätzlich die Möglichkeit einer frei zugänglichen Verladezone entlang der Hans-Bongers-Straße.

Als weitere Variante wurde ein Streckenverlauf entlang der B50 Richtung Housing Bitburg geprüft. Aufgrund der bestehenden Bebauung kann dort keine Bahnanbindung realisiert werden, sodass Variante 4 entwickelt wurde.

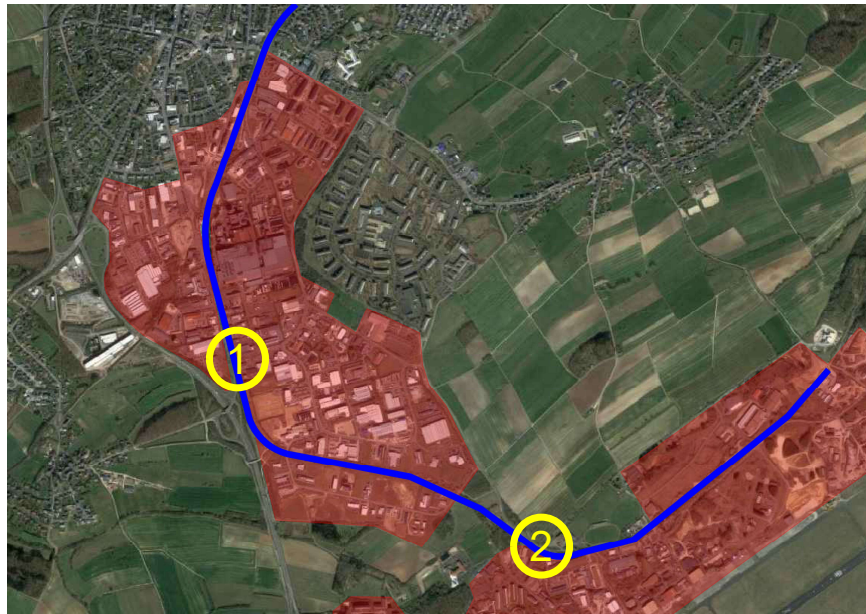
# Machbarkeitsstudie Bahnanbindung Flugplatz Bitburg



## Analyse der Nutzungen/ potenzielle Konflikte

Die Nutzungsanalyse beschränkt sich auf die Vorzugsvariante.

Zu Variante 3 ist lediglich festzuhalten, dass der erforderliche Eingriff in die Landschaft durch die Vorbelastung der B51 abgemildert wird. Variante 4 stellt somit den größten Eingriff dar.



Der zu reaktivierende Streckenabschnitt verläuft auf der vorhandenen Bahntrasse vornehmlich durch Gewerbe- und Industriegebiete.

Betriebsbedingte Konflikte werden insofern nicht erwartet.

Auf ca. 1 km folgt der Trasse ein Radweg und es wird auf 400 m unbebautes Land gequert.

Auch hier sind die Konflikte aufgrund der geringen Frequentierung der Strecke und der bereits bestehenden Trasse vernachlässigbar.

An den Punkten 1 und 2 werden Straßen gequert. Hier ist insbesondere am Kreisverkehr Saarstraße/Südring ein erhebliches Konfliktpotenzial gegeben, da durch die Schließung ein Rückstau des Liefer- und Individualverkehrs entstehen kann, der sich erst langsam auflöst.



# Machbarkeitsstudie Bahnanbindung Flugplatz Bitburg



## Analyse der Nutzungen/ potenzielle Konflikte

Neben der zu reaktivierenden Trasse muss aber auch die Nutzungssteigerung der derzeit lediglich von Amprion genutzten Strecke zwischen Erdorf und dem Bahnhof Bitburg betrachtet werden.

Außerorts ergeben sich hieraus keine Konflikte.

Innerhalb von Bitburg verläuft die nördliche Trasse dann allerdings durch Wohngebiete. Eine Erhöhung der Lärmbelastung aus dem Bahnbetrieb ist zu erwarten.

Bei der absehbar geringen Frequenz der Durchfahrten ist dies sicher vertretbar, jedoch ergibt sich hieraus eine fiktive Obergrenze für die mögliche Tonnage, die auf der Strecke abgewickelt werden kann.

# Machbarkeitsstudie Bahnanbindung Flugplatz Bitburg



## Bedarfskosten Variante 1+2

Position	Menge	Einheit	Einheitspreis	Gesamtkosten netto
Abbruch Bestandsgleis	5.300m		34	180.200
Gelände herrichten	17.000m²		60	1.002.000
Entsorgung	24.000m³		20	480.000
Oberbau	5.800m		506	2.934.800
Bahngraben (Entwässerung)	5.800m		24	139.200
Neubau LST	1 psch		125.700	125.700
Neubau Signal	6St		34.760	208.560
PZB500	2St		9.850	19700
BÜ beschränkt	2St		489.000	978.000
BÜ unbeschränkt	3*St		262.600	787.800
Einfachweiche	3*St		137.700	413.100
Herstellung gesamt				<b>7.287.060</b>
Baustelleneinrichtung	15%		7.941.960	<b>1.093.059</b>
Planungskosten HOAI	1 psch		440.000	<b>440.000</b>
<b>Gesamt</b>				<b>8.820.119</b>
zzgl. Grunderwerb				
zzgl. Erwerb Strecke Amprion				
zzgl. Planfeststellung				

\* Für Variante 2 jeweils 4

# Machbarkeitsstudie Bahnanbindung Flugplatz Bitburg



## Bedarfskosten Variante 3 und 4

Aufgrund des sehr aufwändigen Baus einer Brücke und zweier Tunnel für Variante 3 und 4 erreichen die Herstellungskosten hier einen hohen zweistelligen Millionenbetrag. Daher erscheint diese Variante, bei der der Eingriff in den Straßenverkehr minimiert und die Strecke verkürzt wird, als unwirtschaftlich. Auf eine Aufschlüsselung der Bedarfskosten wird verzichtet.

Variante 3 und 4 müssen daher verworfen werden. Die Entscheidung zwischen den Varianten 1 und 2 ist maßgeblich von der Verfügbarkeit der betroffenen Grundstücke auf dem Flugplatzgelände abhängig, sofern möglich ist Variante 1 vorzuziehen.

# Machbarkeitsstudie Bahnanbindung Flugplatz Bitburg



## Zeitraahmen

Planungsphase inklusive Planfeststellungsverfahren

5 Jahre

Bauzeit Varianten 1 und 2

1 Jahr



# Machbarkeitsstudie Bahnanbindung Flugplatz Bitburg



## Fazit

Die aus der Streckenreaktivierung erwachsenden Konflikte sind überschaubar. Eine Genehmigung des Vorhabens hat innerhalb der Bestandstrasse gute Aussichten auf Erfolg.

Bei der sehr geringen vorgesehenen Taktung verringert sich der Aufwand für die Technische Streckenausrüstung erheblich.

Die mögliche Förderung beträgt bei leichten Gütern 120 € je 100 Güterwagenkilometern. Das entspricht bei zwei Fahrten je Woche  $52 \text{ w} * 2 * 24 \text{ km} * 120 / 100 \text{ €}$  lediglich knapp 3.000 €. Die restlichen Investitionskosten müssten über Nutzungsgebühren ausgeglichen werden.

Bei 6 € je Trassenkilometer ergeben sich  $6 \text{ €} * 24 * 2 * 52 \text{ w} = 15.000 \text{ €/Jahr}$ .

Es ist daher unter diesen Umständen nicht möglich, den Bahnanschluss wirtschaftlich zu betreiben, geschweige denn die Anfangsinvestition innerhalb der Lebensdauer der Einzelkomponenten auszugleichen.

# Machbarkeitsstudie Bahnanbindung Flugplatz Bitburg



## Nächste Schritte

Im nächsten Schritt ist die Möglichkeit zu prüfen, die neue Bahnstrecke für andere Unternehmen frei zugänglich zu machen (Verladeinfrastruktur außerhalb des Geländes der Frasers Group). Dadurch entsteht eine multifunktionale Anlage mit erhöhter Förderung. Die Erhöhung der Frequenz ermöglicht ebenfalls eine Erhöhung der Fördermittel.

Die geplante Anbindung des Logistikzentrums ist abzustimmen.

Eine Nutzung des bestehenden Bahnhofsgeländes als Güterumschlagplatz (multifunktionale Anlage) sollte als Alternative zur Streckenreaktivierung geprüft werden. Trotz des dadurch erforderlichen Lkw-Transports auf der „letzten Meile“ ist das Einsparpotenzial für Emissionen und Verkehrsbelastung bei dieser Variante erheblich.

Auch in diesem Zusammenhang ist zu eruieren, ob der Ankauf der im Besitz von Amprion befindlichen Gleisanlagen erforderlich und ggf. förderfähig ist. Eine gemeinsame Lösung ist anzustreben, z.B. die Gründung eines privaten Eisenbahninfrastrukturunternehmens unter Beteiligung von Amprion, Frasers Group und weiteren Nutzern.

Die Belastung des Kreisverkehrsplatzes in der Saarstraße ist für

1. die Nulllösung ohne Bahnanbindung, auch unter Berücksichtigung möglicher Mehrbelastung durch Lkw-Verkehr der Frasers Group,
2. Die Nutzung des Bahnhofs Bitburg als logistische Drehscheibe,
2. Den beschränkten Bahnübergang aus den Varianten 1 und 2

zu untersuchen