

Datum: 02. November 2012

Stillgelegte Bahnstrecke: Zum Rosten zu teuer

Uwe Hentschel

Mehr als 700 000 Euro hat die Stadt Bitburg bislang allein in den Unterhalt der Bahnstrecke zwischen Bitburg und Erdorf investiert. Mit dem Scheitern der großen Flughafenpläne steht die Notwendigkeit der Gleise infrage. Güterzüge mit Flughafenfracht werden dort nicht rollen. Deshalb beschäftigt sich Bitburg nun mit der Zukunft der Trasse.



Die Bahngleise zwischen der Stadt Bitburg und Erdorf verursachen jedes Jahr hohe Unterhaltungskosten, werden allerdings kaum noch genutzt. TV-Foto: Uwe Hentschel

Bitburg. Bislang hat die Stadt an der sechs Kilometer langen Bahnstrecke zwischen Bitburg und Erdorf festgehalten. Die Bahntrasse verbindet die Innenstadt nämlich nicht nur mit dem Bahnhof in Erdorf, sondern in der anderen Richtung auch mit dem Flugplatzgelände. Zwar fehlen auf diesem Abschnitt mittlerweile in weiten Teilen die Gleise, die Trasse an sich ist aber nach wie vor vorhanden.

Gleise fehlen weitgehend

Theoretisch könnte diese Strecke also wieder reaktiviert werden. Theoretisch aber hätte der luxemburgische Unternehmer Frank Lamparski die längst versprochenen 50 Millionen Euro Startkapital in den Flugplatz investiert haben können.

Doch anscheinend klafft zwischen Theorie und Praxis eine Lücke, die sich auch mit ein paar Kilometern Schiene nicht überbrücken lässt. Die vereinbarte Zahlungsfrist wurde nicht eingehalten, weshalb sowohl der Eifel kreis als auch die Stadt das Flughafenprojekt nicht mehr mittragen wollen (der TV berichtete mehrfach).

Angesichts dieser Entwicklung hat deshalb kürzlich auch der städtische Werkausschuss in nichtöffentlicher Sitzung beschlossen, sich mit der Frage zur Zukunft der von der Stadt vor zehn Jahren gekauften Bahnstrecke zu

beschäftigen. Mehr als 700 000 Euro Defizit haben die Gleise bislang verursacht. Und auch für dieses Jahr rechnet Werkleiter Rolf Heckemanns mit einem Verlust zwischen 66 000 und 70 000 Euro.

Die paar Schienenbusfahrten anlässlich des Raderlebnistags "Kylltal Aktiv" sind da schon mitgerechnet. Wobei diese ohnehin mehr Kosten als Einnahmen verursachen.

"Eine Möglichkeit wäre, die Bahnstrecke einfach stillzulegen", sagt Heckemanns. Dafür wäre allerdings zunächst die Zustimmung des Eisenbahnbundesamts nötig, um als Voraussetzung die förmliche Entwidmung der Strecke in die Wege zu leiten. Erst danach wäre ein Rückbau oder eine Umnutzung zum Beispiel als Radweg möglich.

Das Ganze sei nur ein Verwaltungsakt, der nach Einschätzung des Werkleiters innerhalb eines Jahres abgeschlossen wäre, doch solange es diese Umwidmung nicht gebe, habe die Stadt als Verkehrsträger weiterhin dafür zu sorgen, dass die Strecke befahrbar ist - und muss daher Geld in die Hand nehmen. "Das ist genau wie bei jeder Straße", erklärt er. Und dass die Trasse so gut wie gar nicht genutzt wird, spiele dabei keine Rolle.

Privater Betreiber gesucht

Ein anderer Lösungsansatz wäre laut Heckemanns der Verkauf der Strecke an einen privaten Betreiber. Doch inwieweit es dafür Interessenten gibt, dazu gibt der Werkleiter mit Verweis auf den nichtöffentlichen Charakter der Sitzung keine Auskunft. Für die Stadt hätte das aber den Vorteil, dass sie nicht mehr bezahlen müsste, dafür aber eine intakte Verkehrsverbindung zwischen Bitburg und Erdorf hätte. Dass es dazu kommen wird, scheint aber eher unwahrscheinlich. Denn vor allem wegen der in die Jahre gekommenen Kyllbrücke bei Erdorf und einer weiteren Brücke in Höhe Irsch hat sich mittlerweile ein Investitionsstau von 1,5 Millionen Euro gebildet.

Vor diesem Hintergrund dürfte es schwer werden, einen Käufer für die Bahnstrecke zu finden.

Extra

2002 hat die Stadt Bitburg die rund sechs Kilometer lange **Bahnstrecke** gekauft, nachdem die Bahn ihren Güterverkehr nach Bitburg eingestellt hat. Damals transportierte die Brauerei noch Güter über die Schiene zur Braustätte Süd. Hauptgrund für den Kauf aber war, dass die Stadt die Verkehrsströme in Bitburgs Süden neu ordnen wollte: Der Durchbruch von der Saarstraße über die Güterstraße und dann über die Schienen zum Südring sollte ohne teure Schrankenanlage umgesetzt werden. Stattdessen muss die Stadt nun sicherstellen, dass der Bahnübergang in der Güterstraße bewacht wird, sollte ein Zug dort verkehren. Bei dem Erwerb der Bahnstrecke für rund eine Million Euro wurde die Stadt mit knapp 400 000 Euro vom RWE unterstützt, das dafür im Gegenzug die Garantie bekam, 30 Jahre lang Transformatoren für das Umspannwerk Niederstedem über die Schienen nach Bitburg transportieren zu können. Sollte die Stadt die Trasse also vor Ablauf der 30 Jahre dichtmachen, so müsste sie dem RWE einen Teil der Kosten zurückerstatten. uhe