

Datum: 15. August 2013

## Sechs Kilometer rostiger Luxus

Uwe Hentschel

**Der Zug ist längst abgefahren, doch die Kosten bleiben: Seit die Stadt die Bahnstrecke zwischen Bitburg und dem Erdorfer Bahnhof vor rund zehn Jahren gekauft hat, wurden allein in die Unterhaltung rund 800 000 Euro investiert. Die Stadt bemüht sich deshalb seit einem Jahr um den Verkauf der sechs Kilometer langen Strecke. Doch die Nachfrage hält sich in Grenzen.**



Bitburg. Hin und wieder ist auf den Gleisen ein Schienenbus unterwegs. Zum Beispiel beim Raderlebnistag Kylltal aktiv. Doch die Einsatztage lassen sich an einer Hand abzählen. Entsprechend gering ist der finanzielle Nutzwert. "Die Einnahmen bewegen sich jährlich im dreistelligen Bereich", sagt Rolf Heckemanns, Leiter der Stadtwerke Bitburg.

Die sechs Kilometer lange Trasse zwischen Stadtgebiet und Erdorf liegt in Heckemanns' Zuständigkeit. Und es dürfte kaum einen Posten im Haushalt der Stadtwerke geben, in dem das Kosten-Nutzen-Verhältnis derart gestört ist. Laut Heckemanns liegt der jährliche Aufwand zur reinen Unterhaltung bei rund 70 000 Euro. Seit dem Kauf der Strecke 2002 hat die Stadt bereits rund 800 000 Euro investiert.

### Hoher Investitionsstau

Der Werkausschuss hat deshalb 2012 beschlossen, sich mit der Zukunft der Bahnstrecke zu beschäftigen (der TV berichtete). Getan hat sich seitdem allerdings nicht viel. "Die Situation ist eigentlich unverändert", sagt Heckemanns. Zwar gebe es einen potenziellen Kaufinteressenten, doch müsse man noch sehen, "wie leidensfähig" dieser sei.

Denn vor allem wegen der maroden Kyllbrücke bei Erdorf und einer weiteren Brücke bei Irsch hat sich mittlerweile ein Investitionsstau von 1,5 Millionen Euro gebildet. Wer der Interessent ist, will Heckemanns nicht sagen. Gerüchte, wonach das Unternehmen Glas-Fandel interessiert sein könnte, werden von Geschäftsführer Peter Fandel auf TV-Anfrage nicht bestätigt. Er habe definitiv kein Interesse, sagt er.

Dass sich der Werkausschuss erst im vergangenen Jahr mit der Zukunft der rostigen Hinterlassenschaft befasst hat, liegt daran, dass die Zukunft der Gleise bis dahin eng mit der Zukunft des Bitburger Flughafens verknüpft war. Bei der Planung des Großprojekts Bit-Airport gab es nämlich unter anderem die Überlegung, auch die Gleise für den Transport von Gütern zu nutzen. 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 dem Abschnitt mittlerweile in weiten Teilen die Gleise, die Trasse an sich ist nach wie vor vorhanden. Doch seit das Flughafenprojekt gescheitert ist, hat die Strecke keine Daseinsberechtigung mehr.

Möglich wäre auch die Stilllegung der Strecke, vorausgesetzt das Eisenbahnbundesamt stimmt zu. Das ist die Grundlage, um ein förmliches Entwidmungsverfahren einleiten zu können. Die Stilllegung wäre die letzte Möglichkeit, noch hofft die Stadt auf den Verkauf der Strecke. Doch egal ob sie verkauft oder entwidmet wird: Bis es so weit ist, muss die Stadt weiterhin dafür sorgen, dass das sechs Kilometer lange Stück befahrbar bleibt. Ob es auch genutzt wird, spielt keine Rolle.

### 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. uhe

### Extra

Bei dem **Erwerb** der Bahnstrecke für rund eine Million Euro wurde die Stadt mit knapp 400 000 Euro von der RWE unterstützt. Das Unternehmen bekam dafür die Garantie, 30 Jahre lang Transformatoren für das Umspannwerk Nieder stedem über die Schienen nach Bitburg transportieren zu können. Sollte die Stadt die Trasse also vor Ablauf der 30 Jahre stilllegen lassen, so müsste sie der RWE einen Teil der Kosten zurückerstatten. uhe