



04.09.2006

## Große Anfrage

### Kündigung des Gleisanschlussvertrages für den Bereich Sensfelder Weg

Mit Schreiben vom 18.1.2005 hat Herr Stadtrat Feuchtinger auf Anfrage dem Regionalverband Starkenburg von PRO BAHN mitgeteilt:

„Das Ziel Schaffung eines Anschlussgleises an das MHKW (Müllheizkraftwerk) wird nicht weiter verfolgt. Wegen der hohen Investitionskosten hat der ZAS (Zweckverband Abfallverwertung Südhessen) auf die Option über einen Gleisanschluss verzichtet. Daraufhin hat die Stadt Darmstadt den Gleisanschlussvertrag für das städtische Industriestammgleis gekündigt. Eine Vollsicherung des Bahnübergangs im Bereich Carl-Schenck-Ring hatte im Zuge des Ausbaus Umbaumaßnahmen mit erheblichem Kostenaufwand nach sich gezogen.

Nach Aufgabe des Gleisanschlusses durch die Firma Müksch wäre der ZAS der einzige Nutzer dieser Gleisverbindung gewesen und somit auch für die Unterhaltung verantwortlich. Die Investitionskosten für den beschränkten Bahnübergang, Gleisneubau, Grundstückserwerb und neue Fahrzeuge für die Müllumladung hätten sich auf knapp 5 Mio. Euro summiert.“

1. Mit welchen politischen Gremien und mit welchen Ämtern ist die Kündigung des Gleisanschlussvertrages abgesprochen gewesen. ?
2. Das städtische Stammgleis liegt entlang der Mainzer Straße und der Kirschenallee. Ist dieses versehentlich mitgekündigt worden, welches Stammgleis ist gemeint oder handelt es sich um das Verbindungsgleis zum ehemaligen Ausbesserungswerk ?
3. Unseres Wissens ist das Gelände des früheren Ausbesserungswerks südlich des „Carl-Schenck-Ringes“ vollständig von der Stadt erworben worden. Um welchen Grunderwerb handelt es sich im Schreiben von Stadtrat Feuchtinger?
4. Wurde eine Änderung der Sicherung des Bahnüberganges verlangt und von wem ?
5. Wurde berücksichtigt, ob man bei einer nichtöffentlichen (nicht DB-eigenen) Gleisinfrastruktur mit einer weniger aufwendigen Sicherungstechnik auskäme, ob bei den Bedienungsfahrten auf teure Einschaltkontakte für den Bahnübergang verzichtet werden könnte und ob ein Schlüsselschalter am Übergang wie bisher ausreichend wäre?
6. Trifft es zu, dass das Eisenbahnbundesamt den Rückbau auch der Bahnübergangs-Sicherungsanlagen empfohlen hat?

7. Von wem wurde festgestellt, dass das Zuführungsgleis zu erneuern ist ?

8. Ist der Stadt bekannt, dass die Rhein-Main-Deponie GmbH für den Main-Taunuskreis Müll nicht nur nach Darmstadt exportiert, sondern auch in die Schweiz, und dies per Bahn ?

9. Gab es ernst zu nehmende Verhandlungen mit einem oder mehreren Eisenbahnverkehrsunternehmen und mit welchen, um einen Mülltransport per Bahn zu untersuchen und mit welchen Ergebnissen ?

10. Gab es überhaupt seitens der Stadt jemals Verhandlungen mit dem Ziel der Stärkung des Güterverkehrs per Bahn für die Betriebe in der Stadt und entlang der Odenwaldbahn ?

11. Sind dem Magistrat der Stadt Darmstadt die Ergebnisse des Mediationsverfahrens zur geplanten Hochdeponie Messel am Grubenrand bekannt?

Im Protokoll der Arbeitsgruppe Verkehrsanbindung vom 20. September 1993 im LRA Darmstadt heißt es u.a.: „Herr Lambrecht [Arbeitsgruppe Ökologie + Umwelt] fasst die bisherige Diskussion dahingehend zusammen, dass durch die Anschlussmöglichkeiten beim MHKW der Schlackentransport über die Schiene erfolgen könne, ebenso die Mengen aus der Rücknahmeverpflichtung.“

Falls ja, warum hat der Magistrat diese vor 13 Jahren gewonnenen Erkenntnisse nicht umgesetzt?

Rainer Keil  
Fraktionsvorsitzender

Karl-Heinz Böck  
Stadtverordneter