

Dezernat VI
Stadtrat Dipl.-Ing. Dieter Wenzel

Postfach 11 10 61
64225 Darmstadt

Wissenschaftsstadt
Darmstadt



Die Linke Darmstadt
-Stadtverordnetenfraktion-
Herrn Rainer Keil
Heinrich-Fulda-Weg 13

64289 Darmstadt

Stadtrat
Dipl.-Ing. Dieter Wenzel

Technisches Stadthaus Bessunger Straße
Bessunger Straße 125
64295 Darmstadt
Telefon: 06151 13-2307
Telefax: 06151 13-2329
E-Mail: dezernatVI@darmstadt.de

Datum:
05.10.2006

Große Anfrage betr. Kündigung des Gleisanschlussvertrages für den Bereich Sensfelderweg vom 04.09.2006

Sehr geehrter Herr Keil,

Ihre Große Anfrage vom 04.09.2006 beantworte ich wie folgt:

Frage 1:

Mit welchen politischen Gremien und mit welchen Ämtern ist die Kündigung des Gleisanschlussvertrages abgesprochen gewesen?

Antwort:

Mit Kaufvertrag vom 11. Juli 2002 hat die Stadt Darmstadt das gesamte Gelände des ehemaligen Eisenbahn-Ausbesserungswerkes (Knell-Gelände) erworben. Entsprechend der künftigen städtebaulichen Nutzung dieser Fläche musste die Freistellung von Bahnbetriebszwecken nach § 23 AEG beantragt werden. In Zuständigkeit hat das die DB Netz AG beim Eisenbahnbundesamt (EBA) beantragt. Diese Freistellung beinhaltet alle Gleisanlagen und technischen Einrichtungen im In- und Umfeld des Knell-Geländes.

Damit war das erworbene Knell-Gelände frei für eine anderweitige städtebauliche Nutzung. Die Freistellung bezog sich auch auf eine Teilstrecke des Industriestammgleises (ab Pallaswiesenstraße in Richtung Norden bis zur Abknickung des Sensfelderweges).

Unabhängig hiervon hat der Zweckverband Abfallverwertung Südhessen (ZAS) beschlossen, auf die Option eines Gleisanschlusses zu verzichten (Begründung: zu hohe Investitionskosten). Der bestehende Infrastrukturanschlussvertrag mit der DB Netz AG wurde darauf hin von der ZAS mit sofortiger Wirkung gekündigt.

Postbank Frankfurt
Konto-Nummer 2612-601
BLZ 500 100 60

Sparkasse Darmstadt
Konto-Nummer 544 000
BLZ 508 501 50

Internet-Adressen:
<http://www.darmstadt.de>
<http://www.dafacto.de>

Einvernehmlich mit der DB Netz AG wurde dann eine Teilstrecke des Industriestammgleises abgebaut. Das frei gewordene Grundstück konnte, entsprechend der Bauleitplanung, seiner neuen Nutzung als Grünfläche mit Rad-/Wegeverbindung, parallel verlaufend zum Sensfelderweg, zugeführt werden.

Frage 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?

Antwort:

Bei dem Verbindungsgleis handelt es sich um das Industriestammgleis zum ehemaligen Eisenbahn-Ausbesserungswerk.

Für die Gleisanlagen Mainzer Straße und Kirschenallee sind keine Freistellungen beantragt worden. Sie erfüllen weiterhin ihre Funktion als Schienenwege.

Frage 3:

Unseres Wissens ist das Gelände des früheren Ausbesserungswerkes südlich des Carl-Schenck-Ringes vollständig von der Stadt erworben worden. Um welchen Grunderwerb handelt es sich im Schreiben von Stadtrat Feuchtinger?

Antwort:

Eine Müllumladestation mit seinen technischen Einrichtungen (Gleisanlagen, Bauwerke), angebunden an das Industriestammgleis, benötigt Grundstücksfläche.

Das Grundstück wäre aus dem Knell-Gelände bzw. aus der Verkehrsfläche Sensfelderweg gebildet worden und hätte von dem ZAS angekauft werden müssen.

Frage 4:

Wurde eine Änderung der Sicherung des Bahnüberganges verlangt und von wem?

Antwort:

Die Sicherung der Bahnübergänge obliegen einzig und allein in ihrer Betreiberverantwortung der DB Netz AG unter der Aufsichtspflicht des Eisenbahnbundesamt (EBA).

Eine Änderung der Sicherung des Bahnüberganges (Modernisierung) wurde lediglich im Rahmen der Straßenplanung für den Carl-Schenck-Ring von der DB Netz AG gefordert.

Frage 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?

Antwort:

Die Gleise im Bereich Carl-Schenck-Ring sind bereits ausgebaut. Die Frage nach einer Sicherungstechnik stellt sich hier nicht.

Frage 6:

Trifft es zu, dass das Eisenbahnbundesamt den Rückbau auch der Bahnübergangssicherungsanlagen empfohlen hat?

Antwort:

Im Rahmen der Freistellung der Gleisverbindungen zum ehemaligen Bundesbahnausbesserungswerk hat sich das EBA für den Bereich Pallaswiesenstraße auch für den Rückbau der Bahnübergangssicherungsanlagen ausgesprochen.

Frage 7:

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

Antwort:

Die DB Netz AG hat in ihrer Fachkompetenz festgestellt, dass das Industriestammgleis am Sensfelderweg sanierungsbedürftig ist.

Frage 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?

Antwort:

Ja. Aufgrund der langen Anfahrtsstrecke (ca. 700 km) nach Montey, Schweiz, ist offensichtlich der gebrochene Transport (Befüllung von Container auf der Deponie, Transport zum Bahnhof, Umladung auf den Zug, Transport zum Zielbahnhof und Umladung von Zug auf Lkw-Transport zur Verbrennung) per Bahn gegenüber einer Lkw-Fracht finanziell gleichgestellt.

Frage 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?

Antwort:

Der Zweckverband Abfallverwertung Südhessen (ZAS) hatte entsprechende Verhandlungen mit den Subunternehmen der Bahn AG geführt. Da der Müll jedoch nur aus der Entfernung von max. 50 km ankommt, ist der gebrochene Verkehr per Bahn wirtschaftlich nicht gerechtfertigt.

Aus diesem Grund hat die Stadt Darmstadt die Gleisharfe aufgegeben. Der ZAS hat ersatzweise einen Vertrag mit einer Bundesbahntochter für 5 Jahre geschlossen. Die Bahn gewährleistet darin die Möglichkeit des Müllumschlags am Güterbahnhof.

Frage 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?

Antwort:

Im Zusammenhang mit der Anfang 2002 von der DB AG realisierten Schließung von Güterverkehrsstellen in der Region Starkenburg haben das Amt für Wirtschaftsförderung und die Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation DADINA - diese auch im Auftrag der Stadt - umfassende Bemühungen unternommen, den Güterverkehr auf der Schiene aufrecht zu erhalten und die notwendige Infrastruktur zu sichern. Resultat ist unter anderem der Erhalt von für Güterverkehr erforderlichen Gleisanlagen auch nach Bau des Elektronischen Stellwerks für die Odenwaldbahn."

Frage 11:

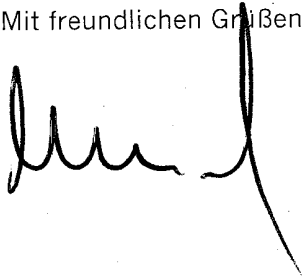
Sind dem Magistrat der Stadt Darmstadt die Ergebnisse des Mediationsverfahrens zur geplanten Hochdeponie Messel am Grubenrand bekannt?

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?

Antwort:

Der ZAS hat die Planung für die Hochdeponie am Grubenrand in Messel durchgeführt. In diesem Zusammenhang wurde geprüft, ob die Schlacke vom MHKW zur Deponie per Bahn transportiert werden könne, da zur damaligen Zeit sowohl am MHKW als auch am Deponiegrubenrand Gleisanschlüsse waren. Da die Deponie jedoch nicht gebaut wurde, erübrigte sich eine Umsetzung des Bahntransportes. Heute wird die Schlacke in der Regel vom MHKW Darmstadt zur wenig Kilometer entfernten Deponie Büttelborn gebracht. Ein Bahnandienungskonzept ist für diesen Fall überflüssig, da am MHKW die Gleise abgebaut sind und an der Deponie Büttelborn keine Gleise vorhanden sind.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long vertical stroke extending downwards.