Stadt Wuppertal
Der Oberbürgermeister

Antwort auf Anfragen	Geschäftsbereich Ressort / Stadtbetrieb Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Geschäftsbereich Wirtschaft, Stadtentwicklung, Klimaschutz, Bauen und Recht 101 Stadtentwicklung und Städtebau Elke Werner 563 - 5949 563 - 8043 elke.werner@stadt.wuppertal.de
	Datum: **Drucks.-Nr.:**	05.10.2023 **VO/0479/23/1-A** öffentlich

Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
02.11.2023	**Ausschuss für Stadtentwicklung und Bauen**	**Entgegennahme o. B.**

Private Gleisanschlüsse für Gewerbe- und Industriegebiete - Antwort auf die Große Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 16.05.023

Grund der Vorlage
Antwort auf die Große Anfrage: Private Gleisanschlüsse für Gewerbe- und Industriegebiete

Beschlussvorschlag
Der Bericht wird ohne Beschluss entgegen genommen.

Einverständnisse

entfällt

Unterschrift

Frank Meyer

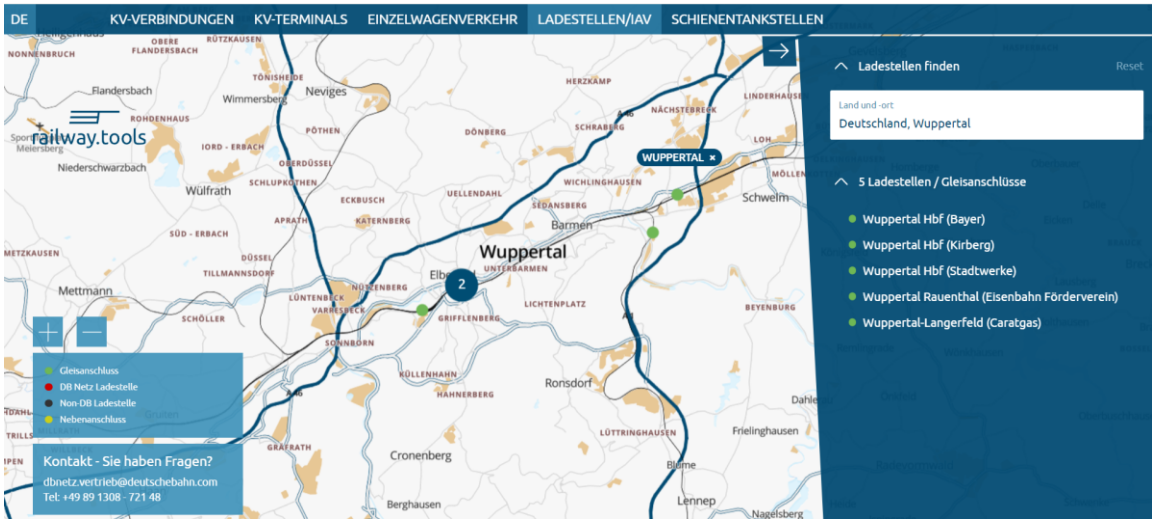
Begründung

Frage 1:
Gibt es entlang der Schieneninfrastruktur in Wuppertal noch vorhandene, aber stillgelegte Anschlussgleise zu angrenzenden Gewerbe- und Industriegrundstücken?
Dabei sollte differenziert dargestellt werden, ob die Anschlussgleise noch gewidmet sind, oder ob ggf. ein neues Planfeststellungsverfahren notwendig wäre.

Antwort 1:
Die Deutsche Bahn führt nach Auskunft von Herrn Wiemer, Ansprechpartner für das Thema Neukunden/Neuverkehre bei der DB Netz AG, kein Verzeichnis über stillgelegte Gleisanschlüsse. Insofern kann die Verwaltung keine detaillierten Informationen zur Verfügung stellen. Bekannt sind die stillgelegten Anschlüsse, die der Antragstellende selbst benannt hat.

- S-Bahnhof Unterbarmen
- Fa. Draka in Ronsdorf
- Fa. Erfurt in Beyenburg

Es gibt jedoch ein öffentlich zugängliches Internetportal, das aktive Gleisanschlüsse benennt. Im Umkehrschluss müssen danach alle anderen noch vorhandenen Gleisanschlüsse stillgelegt sein.
In Wuppertal gibt es fünf aktive Ladestellen / Gleisanschlüsse sowie einen Terminal für den Kombinierten Verkehr in Langerfeld (siehe auch www.railway.tools.de).



Quelle: www.railway.tools.de, Ladestellen in Wuppertal, Abruf vom 18.07.2023

In dieser (Positiv-)Liste sind die folgenden Standorte benannt:

1. Wuppertal Hbf (Bayer)
2. Wuppertal Hbf (Kirberg)
3. Wuppertal Hbf (Stadtwerke)
4. Wuppertal Rauenthal (Eisenbahn Förderverein)
5. Wuppertal Langerfeld (Caratgas)

Diese aktiven Gleisanschlüsse können auch, sofern der Gleisanschlussinhaber zustimmt, von Dritten genutzt werden.

Zur Notwendigkeit von Planfeststellungsverfahren:

§ 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) gibt Auskunft zu den Erfordernissen der Planfeststellung. Gem. § 18 Abs. 1a gibt es eine Reihe von Einzelmaßnahmen, die den Bau oder die Änderung von Betriebsanlagen einer Eisenbahn vorsehen, **bei denen es jedoch keiner vorherigen Planfeststellung oder Plangenehmigung bedarf,** sofern keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht. **Hierunter fallen auch Maßnahmen zur Herstellung von Gleisanschlüssen bis 2.000 Meter und von Zuführungs- Industriestammgleisen bis 3.000 Meter.**

Frage 2:
Besteht grundsätzlich die Möglichkeit, die teilweise noch vorhandenen Gleisanschlüsse wieder zu aktivieren?
Beispielhaft seien hier Gleise im Bereich östlich des S-Bahnhofes Unterbarmen, der Anschluss zur Fa. Reinshagen in Ronsdorf oder der Gleisanschluss der Fa. Erfurt an der Wuppertalbahn genannt.

Antwort 2:
Anlässlich der großen Anfrage hat die DB Netz AG den Faden aufgenommen. Im aktuellen Monat steht ein persönliches Gespräch mit dem Nachfolgeunternehmen der Firma Reinshagen an. Im Zusammenhang mit einem Gleisanschuss der Fa. Erfurt werden derzeit Rahmenbedingungen geprüft, bevor eine konkrete Ansprache erfolgt.

Frage 3:
Sieht die DB Netz AG die grundsätzliche Möglichkeit, dort wo bahntechnisch und betriebstechnisch möglich und sinnvoll in Wuppertal durch neue Betriebsgleise für Gewerbe, Industrie und Logistikunternehmen den Zugang zum System Schiene zu ermöglichen?
Beispielhaft sei hier das Gewerbe- und Industriegebiet VohRang in Vohwinkel genannt.

Antwort 3:
Die Deutsche Bahn hat ein großes Interesse, vermehrt Güter von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Grundsätzlich eröffnet der Gesetzgeber jeder Person die Möglichkeit eines Schienenanschlusses, so die Auskunft der DB Netz AG, Herrn Wiemer.
Seit 1. März 2021 gilt die neue Anschlussförderrichtlinie des Bundes. Im Rahmen des Förderprogramms werden Investitionen in den Neu- und Ausbau, die Reaktivierung und den Ersatz von Gleisanschlüssen einschließlich Anschlussweiche sowie weiteren Anlagen des Schienengüterverkehrs gefördert. Hierzu zählen multifunktionale Anlagen für den Umschlag Schiene/Straße sowie Zuführungs- und Industriestammgleise zu Gleisanschlüssen. Mit der neuen Anschlussförderrichtlinie wurden die finanziellen und administrativen Rahmenbedingungen für Unternehmen verbessert. Es wurde nicht nur der Förderkatalog deutlich erweitert, auch stehen mehr Bundesmittel für die Förderung bereit - der Gesamtumfang des Förderprogramms liegt bei 200 Millionen Euro für fünf Jahre. (vgl. https://www.gomultimodal.com/leistungen/beratung/gleisanschluss/ Abruf vom 17.07.2023)
Der Anschluss des als Beispiel genannten Gewerbegebiets VohRang würde sich aus Sicht der Verwaltung **nicht** anbieten. Hierfür wäre die im Rahmen der Gewerbeflächenentwicklung festgesetzte Fläche bzw. Maßnahme zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft zu queren bzw. die Maßnahmen negativ beeinflussen (s. B-Plan Nr. 1081, planungsrechtliche Festsetzungen Nr. B I 3.2). Im Rahmen dieser festgesetzten Maßnahme wurde der Krutscheider Bach (mit einer Orientierungsbreite von 15 Metern) naturnah ausgebaut. Zudem dient die Fläche auch der Umsetzung von Maßnahmen entsprechend des „Artenhilfsprogramms Zauneidechse im Bereich Wuppertal-Vohwinkel“. Je nach Positionierung des Anschlusses käme ggf. die Querung des Fuß- und Radweges Nordbahntrasse hinzu. Zusammen genommen würde der Anschluss eine Reihe von positiven städtebaulichen Entwicklungen, die erst in der jüngsten Zeit erstellt wurden, konterkarieren.

Frage 4:
Ist es möglich, bei der Aufstellung von Bauleitplänen, bzw. der Ansiedlung von neuen Gewerbe- und Industrie- und Logistikstandorten generell die Möglichkeit einer Schienenanbindung zu prüfen und wo möglich verbindlich vorzusehen?
Beispielhaft sei hier das Areal um den Steinbecker Bahnhof und Flächen im Bereich Rauental entlang der Wuppertalbahn genannt.

Antwort 4:
Bei BLP-Verfahren entlang von Eisenbahnstrecken werden regelmäßig auch die Akteure „der Bahn“ beteiligt. Die Möglichkeit zur Einrichtung von Anschlussgleisen besteht

grundsätzlich und könnte auch im B-Plan geregelt werden. Entscheidend ist aber die tatsächliche Nachfrage der DB bzw. das Erfordernis an dieser Stelle in Konkurrenz zu anderen Nutzungen. Das maßgebliche und zweckmäßigere Fachverfahren ist allerdings das Planfeststellungsverfahren, da mit diesem Verfahren auch alle anderen Aspekte (eisenbahntechnisch) mit abgeprüft werden

Frage 5:
Plant die Verwaltung, um künftige Rückbauten von noch vorhandenen Gleisanschlüssen zu vermeiden, ein Rückbaumoratorium mit der DB Netz AG zu verhandeln, sofern bestimmte Anschlussweichen und / oder Zustellgleise akut rückbaugefährdet sind?

Antwort 5:
Nach Rücksprache mit der DB Netz AG, Herrn Wiemer, wird und muss es kein Rückbaumoratorium geben. Die DB Netz AG hat selbst ein vitales Interesse am Erhalt der Gleisanschlüsse, so dass im Fall der Kündigung eines Anschlusses die DB Netz aktiv wird, Möglichkeiten des Erhalts mit dem antragstellenden Unternehmen erörtert und sich bei Nachnutzungsüberlegungen selbst einbringt. Bei der DB Netz gehen immer wieder Anfragen von Unternehmen ein, die einen Standort mit Gleisanschluss suchen.

Frage 6:
Prüft die Verwaltung bei großen Bauprojekten rechts und links der Bahnstrecke, ob auch temporär ein Gleisanschluss für die Anlieferung von Baumaterialien hergestellt werden kann?
Beispielhaft sei hier das Projekt „Barmer Bogen“ südlich des Bahnhofes Barmen genannt.

Antwort 6:

Barmer Bogen
Beim Projekt „Barmer Bogen“ befinden sich die Möglichkeiten der Herstellung eines temporären Bahnanschlusses für den Transport der für die geplante Anschüttung benötigten Erdmassen bereits seit 2022 in Prüfung. Eine erste Stellungnahme der DB Netz AG gegenüber dem Projektentwickler liegt bereits seit Dezember 2022 vor. Um die Fragestellung abschließend zu klären, haben Projektentwickler und Verwaltung im August 2023 eine weitere Beratung mit allen Beteiligten durchgeführt.

Am 15.08.2023 fand ein ausführliches Gespräch (Videokonferenz) mit allen Planungsbeteiligten statt (Eigentümer, Projektsteuerung, DB Netz AG, DB Station & Service AG, Verkehrsplanungsbüro und Verwaltung).

Eine temporäre Anbindung von Wuppertal-Barmen an das Schienennetz der DB Netz AG in Wuppertal-Unterbarmen ist vom Grundsatz her möglich. Das nur noch in Teilen erhaltene Gleis ist von Bewuchs freizuräumen, vollständig durchzuarbeiten und in großen Abschnitten neu zu bauen. In der Gleistrasse befindet sich ein Oberleitungsmast, der die Oberleitung der 4-gleisigen Hauptstrecke trägt. Allein die Planung und Genehmigung für das Versetzen erfordert ein etwa 5- bis 8-jähriges Planungs- und Genehmigungsverfahren.

Die grobe und unverbindliche Kostenschätzung für die Herstellung eines temporären Ladegleises inkl. Anpassung der Oberleitung und Leit- und Sicherungstechnik liegt bei 10.000.000 Euro zzgl. Mehrwertsteuer, die zu 100 Prozent vom Bauherrn zu tragen sind. Die grobe und unverbindliche Kostenschätzung basiert auf der Kostenbasis 2023 sowie auf Erfahrungswerten.

Die nötigen Arbeiten im Gleisbereich erfordern Sperrpausen des Bahnbetriebs. Nach heutigem Kenntnisstand vergehen zwischen dem Antrag und der zugeteilten Sperrpause bis zu 3 Jahre. Da die Maßnahme bereits in 2024 beginnen soll, ist aus DB Netz Sicht eine

rechtzeitige Fertigstellung der Ladestelle nicht mehr möglich. Zur Erstellung einer solchen temporären Ladestelle benötigt die DB Netz AG mindestens 5 Jahre Vorlauf.

Es steht zwar fest, dass die Lieferanten für das Material aus NRW kommen sollen, jedoch können bis heute noch keine Lieferanten für das benötigte Material benannt werden, daher ist es auch nicht möglich ein entsprechendes Logistikkonzept zu erstellen. Zu den oben genannten groben und unverbindlichen Investitionskosten müssen Logistikkosten (Schienentransport, Umschlag, LKW-Vor- und/oder Nachlauf usw.) hinzugerechnet werden. Bei einer Transportmenge von 200.000 t würde dies bedeuten, dass ca. 50 EUR/t allein nur die Errichtung der Ladestelle kostet. Somit liegen aus logistischer Sicht die Kosten für die Ladestellenerrichtung über den aktuellen LKW-Frachten innerhalb NRW.

In Auswertung der Erkenntnisse aus der Beratung ist festzustellen, dass der temporäre Gleisanschluss erstens aufgrund der langen Planungsvorläufe und zweitens aufgrund der hohen Kosten in Höhe von ca. 10 Mio. € netto nicht mit der geplanten Projektentwicklung vereinbar sind.

Nathrather Straße

Im Zusammenhang mit einer notwendigen Anschüttung von Bodenmaterial für die potenzielle Bebauung des Bereichs Nathrather Straße / Homannstraße in Vohwinkel wird die Option einer Anlieferung mit der Bahn durch die Eigentümer geprüft. Ob diese Variante umsetzbar wäre, ist derzeit noch unklar.

Um das Bild Schienengüterverkehr abzurunden, wird ergänzend das Thema der Umschlagbahnhöfe betrachtet:

Umschlagbahnhof Wuppertal-Langerfeld

Sofern Unternehmen nicht über einen eigenen Gleisanschluss nachdenken, sind Umschlagbahnhöfe ein wichtiges verkehrspolitisches Instrument, Güter auf die Schiene zu verlagern. Die Deutsche Bahn betreibt bundesweit Container-Umschlagbahnhöfe. Sie werden von der DUSS (Deutsche Umschlaggesellschaft Scheine-Straße mbH) betrieben.

Die sogenannten KV-Terminals sind eine Schnittstelle zwischen den Verkehrsträgern Schiene, Straße und Wasser. Sie sorgen für einen vereinfachten Zugang zum System Schiene und sollen das Wachstumsfeld „Kombinierter Verkehr" aktiv gestalten.
Der Umschlagbahnhof in Langerfeld ist über 50 Jahre alt und liegt an der Autobahnanschlussstelle der A1 Wuppertal-Langerfeld in kurzer Distanz zur A43 und A46. Nach dem letzten Umbau in den 1990er Jahren verfügt er über 4 x 680 Meter Umschlaggleise und zwei Portalkrananlagen. Hier wird im 2-Schicht-Betrieb gearbeitet. Der Umschlagbahnhof bietet eine Kapazität für 75.000 Ladeeinheiten[1]. Es handelt sich dabei vorwiegend um Sattelauflieger.

Der Umschlagbahnhof gehört zu den kleineren Bahnhöfen. Die durchschnittliche Verweildauer pro LKW liegt gerade einmal bei durchschnittlich 14 Minuten. Das unterstreicht die Leistungsfähigkeit. Die Auslastung ist konjunkturabhängig. Sie liegt derzeit bei 30.000 Ladeeinheiten**. Tatsächlich wird der Bahnhof primär von Unternehmen aus dem Sauerland und aus dem ostwestfälischen Raum genutzt. Unternehmen aus dem Bergischen Raum sind nur im geringen Umfang vertreten. Insoweit stehen Kapazitäten für Unternehmen aus dem Bergischen Raum zur Verfügung.**

Letztendlich ist die Frage, ob eine Verlagerung auf die Schiene sinnvoll ist, auch eine Frage der Distanz. Ein kombinierter Verkehr lohnt sich erst ab einer Entfernung von ca. 500 km, so Frau Pusch. Quelle: Gespräch mit Frau Lea Pusch, DUSS Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene – Straße, Leiterin des Terminals Wuppertal (am 19.07.2023).

Klimacheck

Hat das Vorhaben eine langfristige Auswirkung auf den Klimaschutz und/oder die Klimafolgenanpassung?

X neutral /nein

☐ ja, positive Auswirkungen

☐ ja, negative Auswirkungen

Begründung:

Es handelt sich um die Beantwortung einer Anfrage. Beschlüsse und Maßnahmen sind mit der Beantwortung nicht verbunden.

Kosten und Finanzierung
entfällt

[1] Unter Ladeeinheit versteht man z.B. Wechselbehälter, Tanks, Flats, Tankwechselbehälter, Sattelauflieger, Überseecontainer.

Zeitplan
entfällt

Anlagen
entfällt