

<b>Bericht</b>	Geschäftsbereich	Stadtentwicklung, Geodaten und Verkehr
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 101 - Stadtentwicklung und Stadtplanung
	Bearbeiter/in	Volker Knippschild
	Telefon (0202)	563 5715
	Fax (0202)	563 8493
	E-Mail	volker.knippschild@stadt.wuppertal.de
	Datum:	29.08.2005
	<b>Drucks.-Nr.:</b>	<b>VO/1079/05</b> öffentlich
Sitzung am Gremium		Beschlussqualität
<b>15.11.2005 Bezirksvertretung Langerfeld-Beyenburg</b>		<b>Entgegennahme o. B.</b>
<b>Bahntrassen im Ortsteil Langerfeld</b>		

#### **Grund der Vorlage**

Anregungen der BV vom 15.06.2004

#### **Beschlussvorschlag**

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.

#### **Einverständnisse**

keine

#### **Unterschrift**

Uebrick

#### **Begründung**

Die Bezirksvertretung Langerfeld-Beyenburg hatte am 15.06.2004 im Rahmen einer mündlichen Berichterstattung über die Bahntrassen im Stadtbezirk verschiedene Anregungen hinsichtlich der Absicherung verschiedener gefährlicher Bereiche vorgebracht. Nach zwischenzeitlichen Ortsterminen und Abstimmungen mit den zuständigen Bahngesellschaften und dem Ressort 104 – Straßen und Verkehr – haben sich folgende Sachverhalte ergeben.

Grundsätzlich ist der Betrachtung der einzelnen Stellen vorzuschicken, dass gewidmete Bahnanlagen der Verkehrssicherungspflicht durch die DB AG bzw. deren Tochtergesellschaften unterliegt. Die Bauaufsicht und Überwachung des betriebssicheren Zustands von Eisenbahnbetriebsanlagen erfolgt durch das Eisenbahn Bundesamt Köln.

## 1. Viadukte Wichlinghauser Straße und Schwarzbach

Die Brückenbauwerke entlang der stillgelegten Rheinischen Strecke unterliegen der Unterhaltungspflicht durch die DB Netz AG. Eine Überprüfung der Brücken erfolgt in einem jährlichen Turnus. Eine Oberflächenabdichtung wie beispielsweise auf dem Viadukt Westkottener Straße ist für diese Bauwerke (noch) nicht erforderlich, da die Verkehrssicherheit durch die noch intakte Bausubstanz gegeben ist. Sofern bauliche Maßnahmen zur Gefahrenabwehr – beispielsweise gegen drohende Mauerwerksablösungen – erforderlich werden, sind sie durch die DB Netz AG durchzuführen.

Ein Rückbau der Brücken kommt derzeit nicht in Betracht, weil die Abrisskosten die Unterhaltungskosten bei weitem übersteigen würden. Zudem ist die Rheinische Strecke im Regionalplan (ehemals: Gebietsentwicklungsplan) als Schienenweg dargestellt, so dass die Gemeinden aufgrund des Erlasses des Regierungspräsidenten vom 04.09.2003 verpflichtet sind, alles zu unterlassen, was eine Wiederaufnahme des Schienenbetriebs auf solchen Strecken erschweren oder verhindern würde. Die Genehmigungsfähigkeit eines etwaigen Abrissantrages für die Brückenbauwerke wäre daher bei grundsätzlicher Betrachtung nicht gegeben.

Eine Übernahme der Rheinischen Strecke – und damit auch der Brücken- und Tunnelbauwerke – durch die Stadt käme nur in Betracht, wenn eine Wiederaufnahme des Schienenbetriebs oder beispielsweise eine Radwegnutzung zur Sicherung der Trasse geplant wäre und die Bauwerke vorab von der Bahn in einen baulich-verkehrstechnisch einwandfreien Zustand versetzt würden. Dies ist unter den gegebenen Umständen in absehbarer Zeit finanziell nicht möglich, zumal der gutachterlich im Auftrag der Stadt Wuppertal festgestellte Sanierungsstau der Ingenieurbauwerke sich auf insgesamt rd. 11,3 Mio € (Stand 1999) beläuft.

## 2. Kohlenbahn (Bf. Wichlinghausen – Nächstebreck – Schee)

Nach der eisenbahnrechtlichen Stilllegung der Nebenstrecke von Wuppertal-Wichlinghausen nach Sprockhövel-Hiddinghausen hat der Verkehrsausschuss am 18.09.1990 u.a. beschlossen, dass geprüft werden soll, inwieweit die Bahntrasse nördlich der Linderhauser Straße künftig als Radwegeverbindung zum Regionalradweg Sprockhövel – Schee / Hattingen dienen kann. In verkehrsplanerischer Hinsicht wäre eine Anbindung an den bereits seit 1991 bestehenden Radweg von Sprockhövel nach Hattingen allerdings nur sinnvoll, wenn er auf Wuppertaler Gebiet bis in den Siedlungsraum zum Bahnhof Wichlinghausen geführt würde. Dementsprechende Planungen führten im Sommer 2000 zu ersten konkreten Verhandlungen mit der Deutschen Bahn AG hinsichtlich einer Übernahme dieser Bahnstrecke durch die Stadt Wuppertal. Bezüglich der Anrechnung von Unterhaltungskosten für die z.T. maroden Brückenbauwerke, den renovierungsbedürftigen Felseinschnitt im Bereich Bramdelle und des Tunnels Schee konnte allerdings keine Einigung erzielt werden. Aktuelle Planungsalternativen ziehen auch eine Pachtlösung anstelle des Grunderwerbs (Vergleichsfall Sambaradweg) sowie eine Beteiligung des Regionalverbands Ruhr bei der Instandsetzung des Stadtgrenzen überschreitenden Tunnels in Betracht. Eine Förderung durch das Land NRW wäre grundsätzlich möglich, doch müsste zur Bewilligung des 2003 gestellten Antrags zunächst der städtische Eigenanteil bereitgestellt werden. Hierzu stehen z.Z. keine Finanzmittel zur Verfügung.

### a) Einschnitt zwischen den Brücken Wittener Straße und Bramdelle

Die BV Langerfeld-Beyenburg hatte um Prüfung gebeten, ob die Brücken zu erhalten sind oder der Einschnitt verfüllt werden soll. Wegen der wichtigen Anbindung des Radwegs an den Siedlungsraum sollte auf eine Streckenführung durch diesen Einschnitt auch trotz der aufwändigen Felsböschungen nicht verzichtet werden. Dies ist jedoch nur möglich, wenn das Höhenniveau der bestehenden Trasse beibehalten wird; eine Verfüllung des Einschnitts ist daher nicht vorgesehen.

Die Aufschüttungen westlich der Brücke Wittener Straße im Zusammenhang mit der Bebauung Am Diek / Vor der Beule erfolgen unter der Voraussetzung, dass eine Trasse für den zukünftigen Radweg auf dem ursprünglichen Niveau freizuhalten bleibt. Der geplante Radweg soll vor der neuen Bebauung enden und mittels einer Verschwenkung zur Straße Vor der Beule an das bestehende Radwegenetz angeschlossen werden. Zur Erhöhung der Attraktivität für den Freizeitradverkehr wird derzeit unter Beteiligung der Stadt die Voraussetzung für die Einrichtung eines Parkplatzes für Radwanderer (temporäre Nutzung eines Firmenparkplatzes) geschaffen.

b) Dämme Windhukstraße und Am Dornloh

In städtebaulicher Hinsicht könnte ein Rückbau des Dammkörpers Windhukstraße die Zäsur innerhalb des Wohnsiedlungsbereichs abmildern und zu einer Aufwertung des Nahbereichs beitragen. Doch auch an dieser Stelle ist die Beibehaltung der Höhenlage für eine möglichst steigungsarme Führung des geplanten Radwegs unerlässlich. Zudem soll die Brücke über die Nächstebrecker Straße beibehalten werden, um eine Gefährdung des zukünftigen Radverkehrs bei einer höhengleichen Querung der B 51 zu vermeiden. Aufgrund der Höhenanschlüsse zu dieser Brücke müssen die Dämme Windhukstraße und Am Dornloh erhalten bleiben. Der vergleichsweise gute bauliche Zustand der Dämme und der Brücke sowie die relativ geringen Dammhöhen stellen im Rahmen der Radwegeplanung keine erhöhten Finanzierungsanforderungen dar.

c) Unterführung / Damm Zu den Dolinen

Eine Höhenangleichung des Weges Zu den Dolinen / Im Hölken und der ehemaligen Bahntrasse wäre in verkehrstechnischer Hinsicht auch unter dem Gesichtspunkt einer bequemen Radwegnutzung grundsätzlich denkbar. Bei der weitergehenden Konkretisierung der Radwegplanung müssten die Kosten für Rückbau, Geländemodellierung und Straßenangleichung den dann eingesparten Kosten für die Unterhaltung des Damms und des Brückenbauwerks gegenübergestellt werden.

Im derzeitigen Zustand besteht jedoch weder für die Stadt noch für die zuständige DB Netz AG ein Anlass, eine derartige kostenträchtige Umbaumaßnahme durchzuführen.

### 3. Bahndamm Am Werloh

Der Bahndamm Am Werloh hat aufgrund der Unterbrechung durch die Autobahn A 1 keine verkehrliche Bedeutung mehr und es ist auch keine finanzierbare Nutzung als linienhaftes Element absehbar.

Zur Zeit besteht aufgrund der wasserrechtlichen Bewilligung für das geplante Regenrückhaltebecken Vohwinkel-Süd noch die Verpflichtung, u.a. diesen Bahndamm zur Kompensation des Eingriffs als Trockenstandort zu entwickeln. Der Vorhabenträger will von dieser Regelung jedoch Abstand nehmen und die Kompensation an anderer Stelle verwirklichen, weil mit dem erforderlichen Ankauf des Grundstücks auch die dauerhafte Unterhaltung des Damms mit unverhältnismäßig hohen Kosten verbunden wäre.

Ebenso wäre ein Abtragen des Dammkörpers ohne Gegenfinanzierung durch einen damit verbundenen Nutzen wirtschaftlich nicht tragbar. Selbst eine Verbesserung der Erschließbarkeit der städtischen Fläche Jesinghausen (i.V. mit einer Ausweisung als Bauland) wäre dadurch nicht zu erreichen, weil der südlich parallel verlaufende Damm für die Autobahnabfahrt erhalten bleiben muss.

Als grundsätzlich denkbare Nutzungsoption zumindest für den Teil dieses Streckenabschnitts, der sich nicht in Dammlage befindet, könnte eine Vergrößerung der Gartenparzellen für die Bewohner Am Werloh in Betracht gezogen werden (s. vergrößerten Ausschnitt im Anlageplan). Ansprechpartner für den Grundstücksankauf wäre in diesem Fall

die DB Services Immobilien GmbH, Niederlassung Köln.

Die festgestellten schadhafte Stellen in der Oberflächenabdichtung der südlichen Bahndammseite sind der für die Verkehrssicherungspflicht zuständige DB Netz AG bekannt und stehen derzeit unter verstärkter Beobachtung. Sofern es erforderlich wird, sind entsprechende Sanierungsarbeiten durchzuführen.

#### 4. Tunnel Hilgershöhe / Einzäunung im Bereich Meininger Straße

Der stillgelegte Bahntunnel im Bereich Hilgershöhe stellt nach Auffassung der Bezirksvertretung ein besonders Gefährdungspotenzial dar, weil die Zugänge nicht gesichert sind und spielende Kinder gesichtet worden seien.

Ebenso wie auf der gesamten Rheinischen Strecke wird auch dieser stillgelegte Verbindungsabschnitt unzulässigerweise von Fußgängern als Abkürzung täglicher Wege – und auch als Schulweg – genutzt. Trotz der Stilllegung handelt es sich bei diesen Strecken jedoch rechtlich noch immer um Bahnanlagen, deren Betreten verboten ist. Sofern bei Unfällen Personen- oder Sachschäden auftreten, besteht aufgrund dieses Betretungsverbots kein Haftungsanspruch gegenüber der DB Netz AG. Eine Schließung des Tunnels Hilgershöhe wird aus diesem Grund und wegen der Kosten für diese Baumaßnahme ebenfalls abgelehnt.

Gleichwohl sollen die bestehenden Abzäunungen ein Betreten der Bahnanlagen erschweren, auch wenn dieses nicht an allen Stellen entlang der Strecke zu verhindern ist. Eine Reparatur des Zauns an der Treppe von der Dahler Straße zur Meininger Straße ist nach Angaben der DB Netz AG nicht erforderlich, weil von dieser schadhafte Stelle keine Gefahr ausgeht. Auch weitergehende Maßnahmen zu Erschwerung des Zugangs – wie beispielsweise ein höherer, stabilerer Zaun – ist rechtlich nicht erforderlich und würde erfahrungsgemäß nur dazu führen, dass andere Zugangsmöglichkeiten gesucht und gefunden werden. Von der DB Netz AG wird lediglich Unterstützung in Rat und Tat angeboten, wenn der Zaun für die DB kostenneutral erneuert werden soll. Entsprechende Mittel stehen jedoch auch von städtischer Seite nicht zur Verfügung.

Der Zaun im weiteren Verlauf oberhalb des Einschnitts Meininger Straße genügt nach Auskunft der DB Netz AG den Anforderungen an eine Absturzsicherung. Er muss lediglich dafür ausgelegt sein, versehentliche Stürze von Fußgängern aufzufangen. Wenn darüber hinaus eine Absturzsicherung für Kraftfahrzeuge errichtet werden soll, wäre dies von der Stadt Wuppertal als Straßenbaulastträger zu veranlassen. Nach Ortsbesichtigung besteht aufgrund der ausreichend hohen Bordsteinkante jedoch kein erhöhtes Gefährdungspotenzial für den Kfz-Verkehr, so dass in fachlicher Hinsicht auf die Installation einer Schutzplanke (16 m Länge, grobe Kostenschätzung: 1.600 €) verzichtet werden sollte.

#### 5. Tunnel Langerfelder Straße / Einschnitt Badische Straße

Der östliche Tunnel unter der Langerfelder Straße ist für den Bahnbetrieb gesperrt, auch wenn für diesen Abschnitt noch kein eisenbahnrechtliches Stilllegungsverfahren durchgeführt worden ist. Der westliche Tunnel und das südlich des Betriebsgeländes „Kromberg & Schubert“ befindliche Ausziehgleis zum Aufstellbereich am Langerfelder Bahnhof sind hingegen noch in Betrieb.

Das Gefährdungspotenzial durch unbefugtes Betreten der Bahnanlage ist in diesem Bereich gering, da aufgrund des tiefen Einschnitts an der Badischen Straße keine unmittelbare Zugangsmöglichkeit besteht.

Die Felshänge am Einschnitt Badische Straße befinden sich in einem baulich guten Zustand, so dass auch in dieser Hinsicht kein Gefährdungspotenzial besteht.

**Kosten und Finanzierung**

keine

**Zeitplan**

keiner

**Anlagen**

Übersichtsplan