

**Vorlage für die Stadtverordnetenversammlung Nr.: STV/346/2024**

**FD:** Stadtplanung      **AZ:** 61 08 12 Str/Köh      **Witzenhausen,** 17.06.2024

**Betr:** **Beantwortung des Antrages der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 02.07.2022 und der Ergänzungsantrag der Fraktionen SPD / CDU vom 05.07.2022 zur Aktualisierung des "Gutachtens zur Reaktivierung der Nebenbahnstrecke Bahnhof Witzenhausen Süd bis Bahnhof Eichenberg" für den Schwerlastverkehr**

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Termin</b>	
Bau- und Verkehrsausschuss	02.07.2024	
Stadtverordnetenversammlung	09.07.2024	

Der Stadtverordnetenversammlung wird vorgeschlagen, folgenden **Beschluss** zu fassen:

Die Beantwortung und der Bericht über den Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 02.07.2022 und der Ergänzungsantrag der Fraktionen SPD / CDU vom 05.07.2022 zur Aktualisierung des „Gutachtens zur Reaktivierung der Nebenbahnstrecke Bahnhof Witzenhausen Süd bis Bahnhof Eichenberg“ für den Schwerlastverkehr wird zur Kenntnis genommen.

Beschlossen am 09.07.2024

Schriftführer

Stadtverordnetenvorsteher

**Beantwortung:**

*Der Magistrat der Stadt Witzenhausen wurde beauftragt, technische Informationen zur Prüfung der Reaktivierung der Nebenstrecke Süd einzuholen. Insbesondere sind folgende Informationen einzuholen:*

*1. Zustand/Reaktivierung Weichenabgang (Arnstein)*

Die Weiche ist noch aktiv und benutzbar

*2. Zustand/Nutzbarkeit Eisenbahnbrücke durch eine Betriebsbahn (Aue Witzenhausen)*

Sh. Bericht des Büros Ederlog (sh. Anlage)

*3. Zustand/Wiederherstellung Gleisanschluss Betriebsgelände der Unternehmen (Gelstertal)*

Die Firma DS Smith hat folgende Stellungnahme zu der Aufgabenstellung abgegeben:

Sollte eine Wiederaufnahme des Bahnbetriebes durchgeführt werden, sind nach einer groben Planung ca. 1,3 km Gleisanlage innerhalb des Werksgeländes notwendig.

Die Gleise müssten reaktiviert oder neu gebaut werden, damit diese den heutigen Gegebenheiten, die z.B. durch den Bau des Kraftwerkes entstanden sind, angepasst werden. Dazu kommen Signalanlagen, elektrische Leitungen, Weichen sowie ein Bewegungsmittel, damit die Wagons auf dem Werksgelände bewegt werden können. Unklar ist zur Zeit wie Pfortengebäude, unterirdische Abwasser-, Oberflächenwasser-, Strom- und Gasleitungen den neuen Verlauf der Gleisanlage beeinflussen würden.

Sollte ein Teil des Gesamtaufkommens von Altpapieranlieferungen bzw. Versand von Fertigware über die Schiene transportiert werden, müsste ein Parallelbetrieb auf dem Werksgelände zum bisherigen LKW Verkehr eingerichtet werden. Ein Parallelbetrieb ist notwendig, da keiner unserer Kunden über einen Bahnanschluss verfügt.

Die damit verbundenen Aufwendungen für den Parallelbetrieb auf dem Werksgelände wurden in der Investitionstabelle mit 2.500.000 € bepreist.

Durch den Parallelbetrieb wird Lagerkapazität für Altpapier in noch nicht bezifferbarer Größe verloren gehen und die Papiermaschine könnte möglicher Weise über lange Wochenenden nicht mehr gesichert betrieben werden. Für einen Parallelbetrieb muss die vorhandene Brücke um eine Spur erweitert werden, so dass LKW- als auch Bahnverkehre die Gelster überqueren können. Für eine Brückenerweiterung wurden auf Basis bereits durchgeführter Projekte 2.500.000 € kalkuliert.

Die derzeitige Einfahrtstraße ist nicht mehr uneingeschränkt für LKW nutzbar. Wichtige Stellplätze gehen durch den Bahnbetrieb verloren. Daher ist es erforderlich, eine teilweise Überbauung der Gelster durchzuführen, um den LKW Verkehr reibungslos fließen zu lassen. Ob eine Überbauung der Gelster allerdings aus Naturschutzgründen möglich ist, entzieht sich unserer Kenntnis, da eine Störung der heimischen Flora- und Fauna zu erwarten ist. Der Aufwand für die Realisierung dieser Maßnahmen wird auf 9.700.000 € beziffert.

Um ein Projekt dieser Größenordnung zu realisieren, bedarf es der Genehmigung des Konzerns und wird primär nach wirtschaftlichen Aspekten entschieden.

Sofern der Bahnbetrieb auf dem Werksgelände DS Smith fertig gebaut ist, müssen

weitere Gleisanlagen auf den Grünstücken von DS Smith errichtet werden. Diese Maßnahmen stellen einen weiteren Kostenfaktor dar und werden auf ca. 2,0 Mio. € beziffert.

DS Smith möchte erneut darauf hinweisen, dass die Kunden- und Lieferantenstruktur keine Lieferungen durch die Bahn vorsieht. Unsere Kunden und Lieferanten verfügen über keinen Bahnanschluss.

Wir möchten dies anhand eines praktischen Beispiels verdeutlichen:

Die Lieferkette für unseren Kunden in Arenshausen (23 km Entfernung) sieht bei Bahnbetrieb wie folgt aus: Der Zug fährt von DS Smith Witzenhausen zu einem Umschlagsplatz in Eichenberg, Göttingen oder Kassel, wo das Papier vom Zug mit einem Stapler auf einen LKW umgeladen wird, der anschließend von Eichenberg, Göttingen oder Kassel nach Arenshausen fährt. Ökologisch und Ökonomisch ist dies nicht sinnvoll. Die direkte Entfernung zwischen DS Smith Witzenhausen und DS Smith Arenshausen beträgt ca. 23 km und ist in ca. 30 Minuten per LKW zu erreichen. Für alle anderen Destinationen gilt das ebenfalls. Der logistische Aufwand sowie die Kosten würden explodieren. Wirtschaftlich ist diese Vorgehensweise für DS Smith nicht darstellbar.

Die Reaktivierung der Bahntrasse für Witzenhausen möchten wir von DS Smith nicht zerreuen. Die Wiederaufnahme des Bahnbetriebes ist gerade für außenstehende Bürgerinnen und Bürger aus Witzenhausen ein logisch klingender Schritt. Bei Betrachtung der DS Smith Kundenstruktur und unter Berücksichtigung der gesamtheitlichen Lieferkette ist es ein interessantes Gedankenexperiment, mehr jedoch nicht. Die Investitionskosten von ca. 24,9 Mio. € sind exorbitant hoch, der positive Effekt für DS Smith nicht wirtschaftlich darstellbar. Der LKW Verkehr würde trotz einem Bahnbetrieb zu keinem Zeitpunkt eliminiert werden. Ein Parallelbetrieb ist immer erforderlich.

DS Smith Witzenhausen wird wie auch bereits mündlich in der Stadtverordnetenversammlung vorgetragen, zur Zeit keine eigenen Aktivitäten für Planung oder Konzeptstudien in Auftrag geben. Nach interner Prüfung und unter Berücksichtigung des zukünftigen Geschäftsmodells ist die Wiederaufnahme der Gleisanlage im Vergleich zum bisherigen Transportsystem leider keine Alternative.

<b>Nr.</b>	<b><u>Investition Gleisanlage</u></b>	<b><u>Investitionskosten</u></b>
1	Gleisanlage, Reaktivierung und Neubau auf dem Werksgelände	2.600.000 €
2	Signalanlage, elektrische Leitungen für 2,3 km Gleis, Weichen etc.	1.800.000 €
3	Brückenerweiterung	2.500.000 €
4	Bewegungsmittel auf dem Werksgelände	600.000 €
5	Aufbau eines Parallelbetriebes	2.500.000 €
6	Ertüchtigung der Betriebszufahrt / zusätzliche Spuren für LKW – teilw. Überbauung der Gelster	9.700.000 €
7	Gleisanlage für DSS Grundstücke außerhalb des Werksgeländes	2.000.000 €
8	Unvorhergesehenes (15 %)	3.255.000 €
9	Betriebskosten	Nicht bekannt
	<b>Gesamtinvestition Gleisanlage</b>	<b>24.955.000 €</b>

Der Magistrat

Bürgermeister

**Anlagen:**

Bericht des Büros Ederlog

Antrag und Ergänzungsantrag vom 02.07.22 und 05.07.22