Köln, den 04. September 2010

Heiner Schwarz
Höhenhaus
Thymianweg 7
51061 Köln

☎ p: (0221) 63 29 79
Familie_Schwarz_K_Hoehenhaus@t-online.de

Mülheim am Rhein
Die Freiheit nehm' ich mir

Heiner Schwarz • Höhenhaus • Thymianweg 7 • 51061 Köln

Stadt Köln
Bezirksbürgermeister des
Stadtbezirkes Köln-Mülheim
Herrn Norbert Fuchs
Wiener Platz 2 a
51065 Köln-Mülheim

Stadt Köln
Der Bezirksbürgermeister

Eing. 07. SEP. 2010

Stadtbezirk 9, Mülheim

Bebauungsplan Schanzenstraße Nord in Köln-Mülheim
Öffentliche Bekanntmachung vom 02.08.2010

Sehr geehrter Herr Fuchs,

zu der Bekanntmachung treffe ich die formale Feststellung, dass die textliche Beschreibung des Geltungsbereiches des neuen Bebauungsplanes ungenau ist.

Hier wird ausschließlich auf das „Zubringergleis zum Drahtwerk Köln“ eingegangen.

Diskriminierungsfreie Nutzung der Kopf- und Seitenrampenanlage

Die Funktion der Kopf- und Seitenrampen westlich dieses Zubringergleises bleiben unerwähnt. An diesen Kopf- und Seitenrampen finden die Verladungen des Zirkus Roncalli statt, so dass die Aussage von „nicht betriebsnotwendigen Bahnflächen“ für diese planfestgestellten Bahnanlagen nicht zutrifft.

Damit ist ein Verlauf der Bebauungsplangrenze im Bereich dieser Anlagen unzulässig. Die Anlagen haben vollumfänglich Bahnanlagen zu bleiben.

Kopf- und Seitenrampen haben die Funktion, Straßenfahrzeuge auf Eisenbahnwagen verladen zu können.
Damit muss die Bahnanlage an das öffentliche Straßennetz angeschlossen werden/bleiben. Die Wegestrecke zwischen dem öffentlichen Straßennetz und den Kopf- und Seitenrampen muss eine Bahnanlage bleiben, da ansonsten die straßenseitige Zugänglichkeit der Kopf- und Seitenrampe nicht mehr gegeben ist.

Der Bebauungsplan muss die diskriminierungsfreie Nutzung der Kopf- und Seitenrampenanlage auf Dauer sicherstellen.

Neben dem Verlader Roncalli, der ansonsten seine historischen Fahrzeuge nicht für seine Tourneen mehr verladen kann, ist an dieser Stelle ein Umschlag Bahn/Straße für jeden Bahnkunden sicherzustellen.

Die Auswertung von Luftbildern im Zusammenhang mit der Einspielung der Flurstücksgrenzen in der Anwendung tim-online.nrw.de Bezirksregierung Köln, Abteilung Geobasis NRW, macht deutlich, dass Flurstücksgrenzen unabhängig von der tatsächlichen Nutzung der Bahnanlagen gezogen wurden, so dass die Grenze des Bebauungsplanes, die sich an eine Flurstücksgrenze anlehnt, durch die gesamtheitliche Anlage der Kopf- und Seitenrampe verläuft (Luftbild Anlage 1).

Ob und inwieweit das vom Eisenbahn-Bundesamt unter dem Aktenzeichen 60101/60128 Paw 163/10 am 22.07.2010 bekanntgemachte Verfahren zur Freistellung von nicht mehr bahnbetriebsnotwendigen Grundstücken nach § 23 Absatz 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes hier auch weiterhin als Bahnanlagen zu nutzende Flächen beinhaltet, kann von mir nicht beurteilt werden.

Eine Freistellung der für Zwecke des Bahnbetriebes genutzten Kopf- und Seitenrampe entsprechend der von Ihnen veröffentlichten Übersichtszeichnung ist nicht möglich.

Sicherstellung eines betriebsfähigen Anschlusses des Stahlhandelsbetriebes an das europäische Eisenbahnnetz

Ihre Öffentliche Bekanntmachung beschreibt das Ziel des Bebauungsplanes wie folgt:

„Ziel der Planung ist es, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für gewerbliche Nutzungen auf ehemaligen, nicht betriebsnotwendigen, Bahnflächen des Güterbahnhofs Mülheim zu schaffen. Der im Norden des Plangebietes ansässige Stahlhandelsbetrieb plant eine Betriebserweiterung.“

Ich möchte mir erlauben, in den weiteren Ausführungen den im Norden des Plangebietes ansässigen Stahlhandelsbetrieb mit seiner Firmenbezeichnung zu benennen – es handelt sich um die Firma Drösser.

Zuerst einmal sind die Planungsabsichten der Firma Drösser zu begrüßen.

In der Bauleitplanung ist jedoch festzuschreiben, dass die Firma Drösser zwingend an das Eisenbahnnetz anzuschließen ist.

Ein Anschlusszwang hört sich erst einmal bevormundend an.
Bei der Abwasserversorgung ist es selbstverständlich, dass das Abwasser – durch einen Anschluss – an das Kanalnetz hergestellt wird, um wilde Einleitungen in Gewässer und in das Grundwasser auszuschließen.
Trinkwasser aus eigenen Brunnen statt Anschluss an die öffentliche Wasserversorgung ist wohl auch nicht zeitgemäß.
Andere Bebauungspläne schreiben Gasheizungsanlagen vor – und damit einen Abschluss an das Gasnetz.
Wieder andere Bebauungspläne verbieten Antennenanlagen – und schreiben damit einen Anschluss an Kabelnetze vor.

Die Müllumladestation in Porz-Heumar ist ebenfalls an das Schienennetz angeschlossen und Bestandteil der Betriebsgenehmigung war der Transport des Mülls per Bahn zur Verbrennungsanlage.

Damit ist es ebenso möglich, für einen Verkehr verursachenden Betrieb wie einen Stahlhandel den Anschluss an eine Verkehrsinfrastruktur festzuschreiben, die bei ihrer Benutzung eine geringere Belastung der Umwelt verursacht als der Straßenverkehr. Der gleicher Transportleistung werden vom Schienenverkehr nur ein Viertel der CO_2-Mengen ausgestoßen wie vom LKW-Verkehr (Anlage 2).

Ein Stahlhandelsbetrieb bekommt von den Stahlherstellern die Stähle in ihren unterschiedlichen Arten geliefert (Wareneingang).
Er bearbeitet sie unter Umständen weiter.
Anschließend verkauft er die Stähle. Hierbei ist es üblich, dass er den Warenausgang selber an die Kunden ausliefert oder ausliefern lässt.
Für den Verkauf ist sicherlich der LKW das überwiegend geeignete Transportmittel.

Hingegen sind die Stahltransporte zwischen den Herstellern und der Firma Drösser optimal für den Eisenbahntransport geeignet, so dass durch die planrechtliche Vorgabe eines Eisenbahninfrastrukturanschlusses für die Firma Drösser die Verkehre des Wareneingangs mit der Bahn abzuwickeln sind.

Ein solcher Anschlusszwang kann je nicht negativ sein, wenn wir Hans Jürgen Kerkhoff, den Präsidenten der Wirtschaftsvereinigung Stahl zitieren. Hierzu möchte ich auf die Anlage 3 verweisen. Herr Kerkhoff sagt: *„Die Stahlindustrie setzt seit jeher auf ökologische Verkehrsträger: 125 Millionen Tonnen - das entspricht knapp 80 Prozent des Transportvolumens bei der Zufuhr von Rohstoffen, beim Verkehr zwischen einzelnen Werken und beim Versand von Fertigprodukten - werden heute besonders umweltfreundlich per Bahn oder Binnenschiff transportiert. Dieser Anteil ist seit Jahren stabil und einer der Indikatoren, dass sich die Stahlindustrie erfolgreich um Nachhaltigkeit bemüht.“*

Um dieses Bemühen auch in Köln-Mülheim und auch bei der Firma Drösser aus dem Konjunktiv II in Taten umzusetzen, sollte es unser gemeinsames Bestreben sein, der Firma Drösser die Nutzung der besonders umweltfreundliche Transportart Eisenbahn zu ermöglichen. Wenn denn der Bahntransport Indikator der Nachhaltigkeit ist, zu der man sich verpflichtet fühlt, dann ist ein Anschluss an die Infrastruktur eines nachhaltigen Verkehrsmittels keinesfalls unzumutbar.

Wie schön von der Wirtschaftsvereinigung Stahl, dass sie uns mit ihrem Papier der Anlage 3 aufzeigt, was zu tun sei, wenn denn ausnahmsweise mal kein Bahnanschluss zur Verfügung stünde. Hierzu erzählt uns Hans-Joachim Welsch, Vorsitzender Hauptausschuss Transport und Verkehr in der Wirtschaftsvereinigung Stahl: *„In den letzten Jahren wurde zunehmend darüber diskutiert, Maße und Gewichte für LKW zu verändern, insbesondere über modulare Nutzfahrzeugkonzepte mit bis zu 25,25 Meter Länge und bis zu 60 Tonnen Gewicht. In den Niederlanden – wesentlich dichter besiedelt als Deutschland – werden Fahrzeuge mit 60 Tonnen Gesamtgewicht zunehmend positiv bewertet. Ein solcher Ansatz wäre auch für*

Deutschland denkbar. Auch die Stahlindustrie würde davon profitieren – die Möglichkeiten hierfür sollten noch einmal eingehend und vorurteilsfrei unter Berücksichtigung aller ökologischen und ökonomischen Kriterien sowie natürlich aller Sicherheitsaspekte untersucht werden."

Da sind sie also wieder, die Monstertrucks. So lange sie für Australien oder Nordlappland gebaut werden, wird es auch Stimmen geben, die sich diese in Deutschland wünschen. Und wie kommt man zum Drösser in der Schanzenstraße? Von der Autobahnabfahrt Dellbrück über die Bergisch-Gladbacher Straße oder von der in Mülheim über die Keupstraße. Wenn wir vom Schiff in Niehl umladen, kommt sogar der Wiener Platz in den Genuss eines Verkehrsmittels, welches am Polarkreis Sinn machen kann, nicht aber mitten in einer Großstadt.

Und wenn denn die Firma Drösser keinen Gleisanschluss hat, gibt es niemanden, der die Monstertrucks im Herzen von Köln-Mülheim verhindern könnte, wenn sie denn zugelassen werden.

Und ob unseren Straßenanlagen nicht damit gedient wäre, den Sonntagsreden „Güter gehören auf die Bahn" dementsprechende Taten folgen zu lassen, möchte ich vor dem Hintergrund des bekannt gewordenen Zustandes der Landbrücken der Stadtautobahn/Zoobrücke nicht weiter vertiefen.

Weiterhin berichtete der WDR vor wenigen Tagen darüber, dass an jedem zweiten tödlichen Unfall im Straßenverkehr ein Lastwagen beteiligt ist.

Wie aus dem Luftbild zu erkennen ist, verläuft heute noch ein Gleis in die Umschlaghalle der Firma Drösser. Dieses Gleis beginnt an einer Weiche südlich der Eisenbahnüberführung über die Berliner Straße.
Physisch ist der Gleisanschluss vorhanden, wie ich es mir bei der Vorbeifahrt mit dem Zug angesehen habe.
Er ist zwar ein wenig vom Sommerflieder überwachsen, kann aber jederzeit in seiner derzeitigen Lage rekonstruiert werden.
Ob der Gleisanschluss noch rechtlich ein solcher ist, ist mir nicht bekannt.
Gekündigte Verträge können jederzeit wieder in Kraft gesetzt werden.

Die Infrastruktur, an der die Firma Drösser angeschlossen wird, hat auf Dauer Bestand, da es sich hierbei um eine Güterverkehrsanlage parallel zur europäischen Margistrale (Rotterdam/Amsterdam/Ruhrgebiet –) Düsseldorf – Köln (– Rhein/Main/Südeutschland) handelt. Die Firmen Lanxess/Bayer über die Eisenbahn Köln-Mülheim - Leverkusen (EKML), das öffentliche Eisenbahninfrastruktur-unternehmen (EIU) der Currenta GmbH & Co. OHG sowie das Drahtwerk sind über die Bahnanlagen in Köln-Mülheim an das europäische Eisenbahnnetz angeschlossen.

Nur mit der Festsetzung der Notwendigkeit der betriebsbereiten Vorhaltung eines Anschlusses der Betriebsflächen der Firma Drösser an die Eisenbahninfrastruktur im durchzuführenden Baurechtsverfahren ein großer Teil des Verkehrs, der durch die vorgesehene Betriebserweiterung ja noch zunehmen wird, ohne zusätzliche Belastung der Menschen im Stadtbezirk Mülheim abgewickelt werden.

Weiterhin kann nur mit einem Gleisanschluss die Firma Drösser auch in Zukunft bestehen, da für sie nur so ein energiesparender Transport unter Nutzung der Elektromobilität gewährleistet werden kann kann.

Ihre Aufgabe, verehrter Herr Fuchs, sehe ich neben der zwingenden Berücksichtigung einer solchen Festsetzung in der Bauleitplanung auch in dem Zusammenführen der künftigen Nutzer der Eisenbahn-Infrastruktur, den Firmen Drahtwerk und Drösser, zu einer gegenüber heute optimierten Nutzung von Infrastruktur und Betriebsmittel zu verhelfen.

Durch eine geschickte Anordnung von Gleisen und Weichen können die Kosten für den Gleisanschluss gesenkt werden.

Die Werkslokomotive des Drahtwerkes kann Aufgaben bei der Firma Drösser mit übernehmen.

Eine weitere Aufgabe von Ihnen und der Wirtschaftsförderung der Stadt Köln ist es, die dort anschließenden Firmen in den Genuss der Gleisanschlussförderung der Bundesrepublik Deutschland zu bringen.

http://www.eba.bund.de/nn_204510/DE/Fachthemen/Finanzierung/Gleisanschlussfoerderung/gleisanschlussfoerderung__node.html?__nnn=true

Die neue Landesregierung hat die umweltschonendere Abwicklung des Güterverkehrs zum Bestandteil ihres Regierungsprogramms gemacht. Die vorletzte Landesregierung hat mit der Anbindung der Firma Zanders in Bergisch Gladbach Vorbildliches geleistet. Diese Ansätze können und müssen in Köln-Mülheim weiter ausgebaut werden.

Abschließend stellt sich die Frage, warum für einen Warenumschlag Schiene / Straße mit Zwischenlagerung und teilweise Bearbeitung der Weg der Freistellung von Bahnbetriebszwecken verfolgt wird. Anlagen, die mit denen der Firma Drösser vergleichbar sind, werden an anderen Orten als Bahnanlagen betrieben:

http://stinnes.hacon.de/bin/him_poi.exe/dn?lager=1&prefixObjectType=lager&action=search_object&processTpl=him_frame_addinfo&object.32000=6762&

Für die Fläche, die zukünftig von der Firma Drösser genutzt werden soll, erübrigt sich so letztendlich die Aufstellung eines Bebauungsplanes, da die vorgesehene Nutzung gewährleistet ist und der Ausschluss von Einzelhandelsbetrieben, Vergnügungsstätten und bordellartige Betrieben durch den Fortbestand der Widmung als Eisenbahnanlage sicher gewährleistet wird.

Für Rückfragen stehe ich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Anlagenverzeichnis zum Schreiben vom 04. September 2010

Anlage 1
Luftbild mit Flurstücksgrenzen und Gleisachsen im Planungsbereich

Anlage 2
Auszug aus der Publikation Umweltschonend mobil – Bahn, Auto, Flugzeug, Schiff im Umweltvergleich, herausgegeben von der Allianz pro Schiene

Anlage 3
Publikation der Wirtschaftsvereinigung Stahl
Vorträge der Herren Hans Jürgen Kerkhoff, der Präsident Wirtschaftsvereinigung Stahl und Vorsitzender Stahlinstitut VDEh und Hans-Joachim Welsch, Vorsitzender Hauptausschuss Transport und Verkehr der Wirtschaftsvereinigung Stahl anlässlich eines Pressefrühstück anlässlich des Straßengüterverkehrstages am 12. August 2008 bei der Spedition Josef Wiechers GmbH zu Duisburg

Weg
Weg
IS
IS
IS
S
I S
I F
IF
Halle
Bahngelände
P3316
P3140
40 m
1 : 1000