



		TOP Vorlagen-Nr.	Datum
Verwaltungsvorlage	öffentlich	05 - 16 0969/2017	01.03.2017

Betreff

Belastung der Betuwe-Linie durch Gefahrstoffgüter;
hier: Eingabe Nr. 33/2016 des FDP-Ortsverbandes Emmerich am Rhein

Beratungsfolge

Ausschuss für Stadtentwicklung	14.03.2017
--------------------------------	------------

Kenntnisnahme(kein Beschluss)

Der Ausschuss für Stadtentwicklung nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

Sachdarstellung :

Die Eingabe Nr. 33/2016 des FDP-Ortsverbandes wurde in der Sitzung des Rates am 08.11.2016 an den ASE verwiesen.

Die Eingabe verweist auf einen am 3. Oktober 2016 erschienenen Artikel in der niederländischen Zeitung ‚de Telegraaf‘, wonach es künftig weniger Gefahrguttransporte auf den Umleitungstrecken der Betuweroute, der sog. Brabantroute und der Bentheimroute geben werde. Von daher stehe zu befürchten, dass die Betuwelinie auf deutscher Seite stärker belastet wird und somit die Gefahrenlage für das Stadtgebiet sich verstärkt.

Fragen wurden laut im Hinblick auf die Kenntnis des Sachverhaltes, wie sich die Stadt Emmerich am Rhein dazu stellt und welche Möglichkeiten sich für die Stadt Emmerich bieten, darauf zu reagieren.

Um sich der Beantwortung dieser Fragestellung zu nähern sind zunächst die rechtlichen Rahmenbedingungen darzustellen.

I. Die Herstellung des Schienenweges

Für den Bau neuer Schienenwege ist die DB Netz AG zuständig. Die Planung wird nach Abstimmung mit dem Eisenbahnbundesamt (EBA) und der Bezirksregierung Düsseldorf, als Anhörungsbehörde zur Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens gemäß § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG), eingereicht. Die Bezirksregierung führt das Planverfahren durch.

Planfeststellungsbehörde ist das EBA. Bei der Durchführung des Planfeststellungsverfahrens sind u.a. die Belange des Umweltschutzes, hier unter anderem auch die Thematik der Streckensicherheit (Brand- und Katastrophenschutz) zu berücksichtigen.

II. Der Betrieb des Schienenweges

1. Aufgaben der DB Netz AG

Die DB-Netz AG als ein hundertprozentiges Tochterunternehmen der Deutschen Bahn AG betreibt als Eisenbahninfrastrukturunternehmen ca. 87 % des deutschen Schienennetzes, so auch die sog. ‚Betuwelinie‘. Zu seinen Aufgaben zählt es, an die Kunden Streckenkapazitäten (in Form von Fahrplantrassen) sowie örtliche Anlagen wie z.B. Abstellgleise zu vermarkten.

Jeder Kunde (in der Regel Eisenbahnverkehrsunternehmen) wird seitens der DB Netz einem ihrer Regionalbereiche zur Betreuung und Abrechnung zugeordnet. In der Regel ist dies der Regionalbereich, in dessen Gebiet der Kunde seinen Sitz hat. Ebenso kann DB Netz die Koordinierung mit anschließenden Eisenbahninfrastrukturunternehmen übernehmen.

2. Der diskriminierungsfreie Zugang zum Gleis

Das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) regelt den sicheren Betrieb der Eisenbahn in Deutschland. Es wurde im Artikel 5 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes neu gefasst. Zu der

mit diesem Gesetz eingeleiteten Neuordnung des Eisenbahnwesens in Deutschland zählte u. a. die Trennung der Eisenbahninfrastruktur vom Transportbereich sowie die Öffnung der Schienennetze für Dritte. Dass dieser Zugang zur Eisenbahninfrastruktur für alle Eisenbahnunternehmen diskriminierungsfrei erfolgt, wird durch das Eisenbahnregulierungsgesetz sichergestellt (einem untergesetzlichem Regelwerk des AEG).

3. Gefahrguttransporte

Es gibt eine ganze Reihe von gesetzlichen Regelungen, die Gefahrguttransporte sicherer machen sollen. Von grundlegender Bedeutung in diesem Zusammenhang ist die sog. Eisenbahn – Bau - und Betriebsordnung (EBO), die die rechtlichen Anforderungen an das Wagenmaterial u.a. regelt, die durch die Aufsichtsbehörden kontrolliert und sichergestellt werden.

Aufsichtsbehörde ist das Eisenbahnbundesamt (EBA).

Darüber hinaus gelten ebenfalls die Bestimmungen der Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, mit Eisenbahnen und auf Binnengewässern (Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt - GGVSEB) sowie auf europäischer Ebene die der RID (**R**egulations concerning the **I**nternational carriage of **D**angerous goods).

In diesem Zusammenhang wird auf ein Schreiben der DB Netz AG, gerichtet an Herrn Dr. Krüger MdB vom 26.05.2015 verwiesen (siehe Anlage 2), in der die Rechtslage betr. der Gefahrguttransporte auf der Ausbaustrecke Emmerich – Oberhausen erläutert wird. Hieraus wird deutlich, dass seitens der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) keine gesetzliche Informationspflicht bezgl. des Transports von Gefahrgütern besteht.

Zusammenfassung

Aus den vorgenannten Erläuterungen ergibt sich, dass für den Betrieb des Schienenweges seitens der Kommune grundsätzlich keine Einflussmöglichkeiten bestehen.

Allerdings ergeben sich Eingriffsmöglichkeiten im Rahmen der Bauplanung und bauplanungs- und bauordnungsrechtlichen Stellungnahmen im Zuge der durchzuführenden Planfeststellungsverfahren. Hier wird auf die vom Rat der Stadt Emmerich am Rhein beschlossenen Stellungnahmen zu den einzelnen Planfeststellungsabschnitten zum Ausbau der ABS 46 /2 verwiesen. Hier wurde in Abstimmung mit den Anrainerkommunen und den Feuerwehren auf die besonderen Anforderungen im Hinblick auf den Brand- und Katastrophenschutz verwiesen.

Kommunen, die von schienengebundenen Gefahrgutverkehren betroffen sind, können in der Regel nur im Wege der Planungsverfahren indirekt Einfluss nehmen. Das geschieht derzeit im sog. Betuwelinieverfahren dergestalt, dass die Stadt Emmerich sich gemeinsam mit der Feuerwehr einsetzt für bestimmte Sicherheitsmaßnahmen, die beim Bau dieser Strecke berücksichtigt werden sollen.

III. Bisherige Aussagen zu Gefahrgutverkehren auf der ABS 46/2

Die bisherigen Zugprognosen auf deutscher Seite gehen lt. EBA von einem Gefahrgutanteil von 17 % aus.

Niederländische Angaben einer Auswertung der Quartalsberichte der Güterzugbewegungen in 2015 besagen, dass der Anteil der Güterzüge via Niederlande – Deutsche Grenze ungefähr 4 x so groß ist wie der Güterverkehr über die belgische Grenze. Was die Betuweroute betrifft, so hat sie den höchsten Anteil an Gefahrgütern. In 2015 kamen weniger Gefahrgüter über den Grenzübergang Zevenaar – Emmerich aufgrund der Gleisbauarbeiten auf deutscher Seite. Dieser Anteil des rückläufigen Gefahrgutvolumens gegenüber dem Normalstandard beziffert sich auf ungefähr 15 %. Auf lange Sicht jedoch ist daran gedacht, den Hauptteil der niederländischen Gefahrgüter (ca. 50 %) über die Betuweroute zu leiten, die gerade für diese Art von Transporten ausgelegt werden soll.

Damit ist jedoch noch nicht geklärt, wieviel %-Anteile der Güterverkehre zukünftig Gefahrgutverkehre sein werden und wie sie sich auf die Gefahrgüter verteilen werden.

Beantwortung der Fragen

Mit Bezug auf die vorgenannten Ausführungen lassen sich die Fragen des FDP – Ortsverbandes wie folgt beantworten:

Frage 1

Sind die von niederländischer Seite verlautbarten Absichten bekannt?

Antwort der Verwaltung:

Ja, die Verwaltung verfolgt die jeweiligen Veröffentlichungen zur Auslastung der Betuwe mit Güter- und insbesondere mit Gefahrgutverkehren

Frage 2:

Wenn ja, wie stellt sich die Stadt Emmerich dazu?

Antwort der Verwaltung:

Wie unter II Nr. 3 ausgeführt bestehen dem Grunde nach keine Einflussmöglichkeiten, wie viele Gefahrgüter von den Niederlanden aus über die Betuwestrecke zukünftig transportiert werden. Auch haben die Kommunen kein eigenes Recht auf Information diesbezüglich.

Frage 3:

Welche Möglichkeiten bieten sich der Stadt Emmerich, darauf zu reagieren?

Antwort der Verwaltung:

Die grundsätzliche Bestimmung dieser zukünftigen TEN-Strecke (d.h. Transeuropäische Netze) ist die einer Gütermagistrale auf der vermehrt (ca. 50 %) Gefahrgütertransportiert werden sollen.

Auf diese Festlegung auf europäischer Ebene hat die Stadt Emmerich am Rhein insofern reagiert, als sie gemeinsam mit den Nachbarstädten entlang der Strecke und allen beteiligten Feuerwehren einen, das Planfeststellungsverfahren begleitenden, Arbeitskreis für Streckensicherheit ins Leben gerufen hat, um sich auf Maßnahmen zu verständigen, die a) die Gefahrgutlastigkeit von Güterzügen schneller erkennen lassen, b) die Einsehbarkeit der Strecke verbessern und c) in Notfalllagen ein schnelles Handeln ermöglichen. (betreffend die

Löschwasserverfügbarkeit, die Zugänge zu den Gleisen, sowie die Anlage von Verbandsplätzen und die Festlegung bzw. Übung von geeigneten Abläufen und Szenarios). Die damit verbundenen Forderungen an die Ausstattung der Strecke und der beteiligten Feuerwehren gelten als unverzichtbar, um der Mehrbelastung durch Gefahrgüter wenigstens ein Minimum an Sicherheitsstandards entgegenzusetzen.

Finanz- und haushaltswirtschaftliche Auswirkungen :

Die Maßnahme hat keine finanz- und haushaltswirtschaftlichen Auswirkungen.

Leitbild :

Die Maßnahme steht im Einklang mit den Zielen des Leitbildes Kapitel 1.3.

In Vertretung

Dr. Wachs
Erster Beigeordneter

Anlagen:
Anlage 1 zu Vorlage 05-16 0969
Anlage 2 zu Vorlage 05-16 0969