

## **Die Bundesrepublik Deutschland realisiert nicht ausreichend Sicherheitsmaßnahmen zum Schutz der Anwohner vor Gefahren**

- 1. Drastische Erhöhung des Unfallrisikos**
- 2. Feuerwehren können Sicherheit nicht gewährleisten – die Bundesrepublik Deutschland verweigert trotzdem Investitionen in Sicherheitstechnik**

### **1. Drastische Erhöhung des Unfallrisikos**

In den Antragsunterlagen zum Planfeststellungsverfahren finden sich lediglich im Erläuterungsbericht (Anlage 2 der Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren für den Planfeststellungsabschnitt 2.1 – Friedrichsfeld, die entsprechenden Ausführungen sind für sämtliche Planfeststellungsabschnitte zwischen Oberhausen-Sterkrade und Emmerich weitestgehend inhaltsgleich) mehr als unzureichende Aussagen zur Gewährleistung des Schutzes der Anwohner vor Gefahren von Unfällen. Auf Seite 27 des Erläuterungsberichtes wird diesbezüglich u. a. folgendes ausgeführt:

„Die Eisenbahn ist eines der sichersten Verkehrsmittel. Die DB Netz AG ist als Eisenbahninfrastrukturunternehmen verpflichtet, den Betrieb sicher zu führen. Durch die Einhaltung/Anwendung der gültigen Regelwerke und der Regeln der Technik wird dies gewährleistet. Anforderungen aus Sicht des Brand- und Katastrophenschutzes werden bei Planung, Bau und Betrieb von Eisenbahnanlagen ebenfalls berücksichtigt. Diese Anforderungen sind mit den Innenministerien der Länder und dem Eisenbahnbundesamt abgestimmt.

Unabhängig davon, ist grundsätzlich festzustellen, dass das Gefährdungspotential aus dem Bahnbetrieb im Vergleich zum konkurrierenden Straßenverkehr wesentlich geringer ist. Ausschlaggebend für die Sicherheit der Eisenbahn ist, dass die Bahn

- ein spurgeführtes, von außen gesteuertes System ist, in dem
- im Raumabstand und nicht auf Sicht gefahren wird.

Diese systemimmanente Sicherheit der Bahn und das umfassende Regelwerk für den Gefahrguttransport gewährleisten einen hohen Sicherheitsstandard bei der Beförderung gefährlicher Güter auf der Schiene. Die Bahn ist deshalb für den Transport gefährlicher Güter in hohem Maße prädestiniert. Die Gesetzgebung für den Gefahrguttransport ist vom Vorsorgegrundsatz geprägt. Auf der Grundlage des Gefahrgutbeförderungsgesetzes (GGBefG) sind Vorschriften erlassen worden, die ein anerkannt hohes Sicherheitsniveau gewährleisten und Unfälle nach Möglichkeit ausschließen bzw. Unfallfolgen minimieren. Diese Vorschriften werden unter Beachtung des neuesten Standes von Wissenschaft und Technik laufend überprüft und fortentwickelt.“

**Verstoß der Bundesrepublik Deutschland gegen EU-Verordnungen 1315/2013 und 1316/2013**

Dreigleisiger Ausbau der Eisenbahnstrecke ABS 46/2 zwischen Oberhausen und Emmerich als Bestandteil der transeuropäischen Eisenbahnverkehrsverbindung Rotterdam-Genua

---

Das Gefahrgutbeförderungsgesetz kann selbstverständlich den Besonderheiten einer Hochgeschwindigkeitsstrecke in dicht besiedelten Bereichen nicht Rechnung tragen. An solche Hochgeschwindigkeitsstrecken sind auf der Grundlage der Richtlinie (2004/49/EG – Eisenbahnsicherheitsrichtlinie) besondere Anforderungen zu stellen (siehe auch Bericht des Eisenbahnbundesamtes gemäß Art. 18 der Richtlinie über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft – Berichtsjahr 2011). Die rechtlichen Anforderungen werden damit durch Pauschalverweise auf Absprachen und ohne Berücksichtigung spezifischer Gegebenheiten einer Hochgeschwindigkeitsstrecke mit gleichzeitigem Güterverkehr erstellte Regelwerke auch nicht ansatzweise gewahrt. Insofern wurde durch die Rechtsprechung bereits entschieden, dass technische Regelwerke, die Risiken oberhalb des Restrisikos zulassen, in einer Planfeststellung nicht von der Verpflichtung zur Erstellung einer detaillierten Risikoanalyse, entbinden (siehe OVG Lüneburg, B v. 29.06.2011 – 7 M S 72/11). Ein Verweis auf Regelungen des **Gefahrgutrechts** reicht im Rahmen einer Planfeststellung jedenfalls dann nicht aus, wenn durch die Planfeststellung eine deutliche Risikoerhöhung eintritt (OVG NW, U. v. 18.1.2013 – 11 D 70/09.AK juris Rn. 210). Letztlich kommen selbstverständlich, neben den Regelungen des GGBefG und den auf seiner Grundlage erlassenen Rechtsverordnungen, auch die Sicherheitsanforderungen anderer Fachgesetze zur Anwendung, die insofern auch geeignet sind, drittschützende Wirkung zugunsten der Anlieger zu entfalten (BVerwG, U. v. 14.3.2013 – 7 C 34/11).

Im Jahr 2008 transportierten die DB-Schenker-Güterzüge über 35 Mio. Tonnen Gefahrgut. Damit ist fast jede 7. Tonne Fracht, die DB-Schenker-Rail Deutschland befördert, Gefahrgut, [http://www.deutschebahn.com/site/nachhaltigkeitsbericht\\_\\_2009/de/unsere\\_\\_produkte/sicherheit/gefahrguttransporte/gefahrguttransporte.html](http://www.deutschebahn.com/site/nachhaltigkeitsbericht__2009/de/unsere__produkte/sicherheit/gefahrguttransporte/gefahrguttransporte.html), zuletzt aktualisiert 1.7.2009.

60 % aller Gefahrguttransporte gehörten im Jahr 2008 zu der Gefahrgutklasse 3. Hierbei handelt es sich um entzündbare flüssige Stoffe. Gerade auch die unter Sicherheitsgesichtspunkten besonders brisanten Chlorgastransporte finden auch auf der Betuwe Route statt. Die Verteilung der Gefahrgüter beim Gütertransport auf der Schiene insgesamt ergibt sich für das Jahr 2008 aus folgender Tabelle:

<b>Gefahrgutklasse</b>	<b>Tonnen</b>
1: Explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff	112 000
2: Gasförmige Stoffe (nicht brennbar, nicht giftig, brennbar, giftig)	6 367 000*
3: Entzündbare flüssige Stoffe	35 224 000
4.1 Entzündbare feste Stoffe	1 476 000
4.2 Selbstentzündliche Stoffe	1 714 000
4.3 Stoffe, die in Berührung mit Wasser entzündbare Gase entwickeln	k.A.
5.1 Entzündend (oxidierend) wirkende Stoffe	k.A.
5.2 Organische Peroxide	k.A.
6.1 Giftige Stoffe	2 642 000
8 Ätzende Stoffe	4 643 000
9 Verschiedene gefährliche Stoffe und Gegenstände	5 266 000
<b>Gesamt</b>	<b>58 904 000</b>

\*Gase: besonders hoher Anteil (10,8%) an den Gefahrguttransporten im Eisenbahnverkehr

**Verstoß der Bundesrepublik Deutschland gegen EU-Verordnungen 1315/2013 und 1316/2013**

Dreigleisiger Ausbau der Eisenbahnstrecke ABS 46/2 zwischen Oberhausen und Emmerich als Bestandteil der transeuropäischen Eisenbahnverkehrsverbindung Rotterdam-Genua

Für die Jahre 2009 und 2010 ergibt sich eine weitere Steigerung von Gefahrguttransporten durch die Bahn. Laut dem Bericht des statistischen Bundesamtes (Fachserie 8. Reihe 1.4 Gefahrguttransporte 2010) ergibt sich folgendes:

**Tabelle 2 Gefahrguttransporte nach Verkehrsträgern und ausgewählten Gefahrklassen<sup>1</sup> 2010**

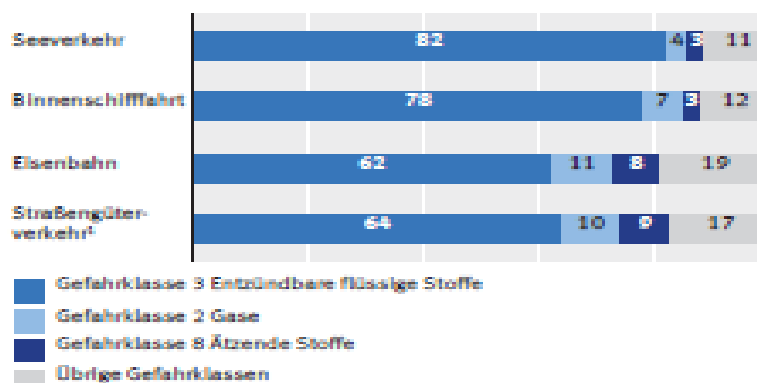
	Insgesamt		Darunter:					
	1 000 t	Veränderung gegenüber 2009 in %	Gefahrklasse 3: Entzündbare flüssige Stoffe		Gefahrklasse 2: Gase		Gefahrklasse 8: Ätzende Stoffe	
			1 000 t	Veränderung gegenüber 2009 in %	1 000 t	Veränderung gegenüber 2009 in %	1 000 t	Veränderung gegenüber 2009 in %
Seeverkehr .....	56 340	-9,9	46 130	-10,9	2 098	+12,8	1 932	-5,4
Binnenschifffahrt .....	47 794	+5,6	37 181	+5,7	3 444	+18,9	1 443	+16,4
Eisenbahn .....	63 156	+3,5	39 212	+1,6	6 644	+10,5	5 255	+17,3
Straßengüterverkehr <sup>2</sup> ...	140 002	-5,3	89 951	-7,6	14 162	+38,5	12 582	-13,7
Insgesamt ...	307 292	-2,9	212 474	-4,7	26 348	+25,5	21 212	-5,1

1 Gefahrklassen mit einer Beförderungsmerkmale von mindestens 20 MILL. t

2 Deutsche und ausländische EU-Fahrzeuge (mit Kroatien, Liechtenstein, Norwegen und der Schweiz), ohne Durchgangsverkehr. Die Umstellung auf die Gütersystematik NST-2007 kann sich auf das Schätzverfahren auswirken. Daher sollten die Ergebnisse der Gefahrgutschätzung für den Straßengüterverkehr und insbesondere die Veränderungsdaten mit Vorsicht interpretiert werden.

Statistisches Bundesamt, Wirtschaft und Statistik, Oktober 2012

**Schaubild 5 Anteile ausgewählter Gefahrklassen an den gesamten Gefahrguttransporten nach Verkehrsträgern 2010**  
in %



1 Deutsche und ausländische EU-Fahrzeuge (mit Kroatien, Liechtenstein, Norwegen und der Schweiz), ohne Durchgangsverkehr.

2012-01-0817

Bezüglich der weiteren Einzelheiten wird auf das Gutachten (Orientierender Vergleich Gefahrgut – Aus- und Neubau der Rheintalbahn beantragte Trasse vs. Autobahn parallele Trasse im Bereich Offenburg bis Riegel, Prof. Dr. Klaus Kümmerer, vom 15.07.2012, abrufbar unter [www.bi-bahn.de](http://www.bi-bahn.de)) verwiesen.

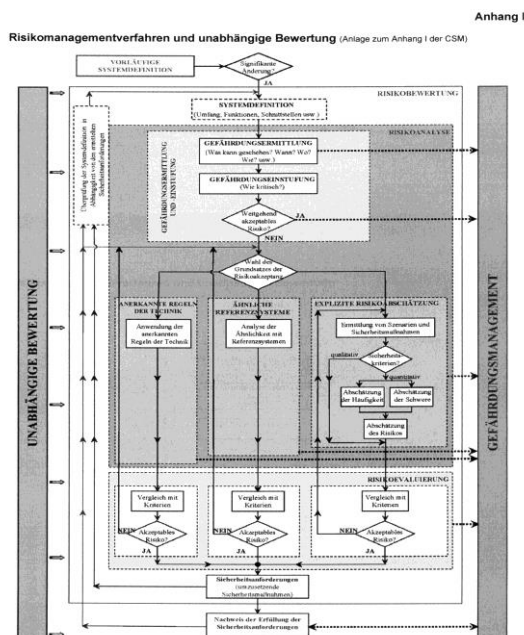
**Verstoß der Bundesrepublik Deutschland gegen EU-Verordnungen 1315/2013 und 1316/2013**

Dreigleisiger Ausbau der Eisenbahnstrecke ABS 46/2 zwischen Oberhausen und Emmerich als Bestandteil der transeuropäischen Eisenbahnverkehrsverbindung Rotterdam-Genua

Die ausschließliche Orientierung an technischen Regelwerken widerspricht auch den Forderungen des Eisenbahnbundesamtes auf der Grundlage der Eisenbahnsicherheitsrichtlinie (Bericht des Eisenbahnbundesamtes gemäß Art. 18 der Richtlinie über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft – Berichtsjahr 2011, S. 28 – [CSM] Risikoevaluierung und –bewertung). Insofern wurde sogar durch das Eisenbahnbundesamt eine genaue Methodik für die Risikoevaluierung vorgegeben (Internet siehe unter [http://www.eba.bund.de/cln\\_031/SharedDocs/Publikationen/DE/Infothek/Infrastruktur/AllgemeineVorschriften/CSM\\_Risiko/Leitfaden\\_CSM\\_Risiko.](http://www.eba.bund.de/cln_031/SharedDocs/Publikationen/DE/Infothek/Infrastruktur/AllgemeineVorschriften/CSM_Risiko/Leitfaden_CSM_Risiko.)).

In den Hinweisen des Eisenbahn-Bundesamtes für die **Anwendung der Verordnung /EG) Nr. 352/2009 der Kommission vom 24.04.2009** über die Festlegung einer gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung Risiken gemäß Artikel 6 Abs. 3 Buchstabe a der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>1</sup> durch das Eisenbahn-Bundesamt ([http://www.eba.bund.de/SharedDocs/Publikationen/DE/Allgemeines/Sicherheitsberichte/sicherheitsbericht\\_2012.html](http://www.eba.bund.de/SharedDocs/Publikationen/DE/Allgemeines/Sicherheitsberichte/sicherheitsbericht_2012.html)) findet sich sowohl bzgl. der Signaltechnik wie auch über die wesentliche Änderung von Eisenbahnstrecken folgendes Schema für die Risikobewertung:

<sup>1</sup>Veröffentlicht im Amtsblatt der EG Nr. L 108/4 vom 29.04.2009



Das vorstehende Schema des Eisenbahnbundesamtes verlangt ausdrücklich eine unabhängige Einzelfallbewertung unter Abwägung des spezifischen Risikos und lässt Pauschalverweise auf technische Regelwerke nicht zu. Im Übrigen kommt die Festlegung des zulässigen Risikos auch nur auf der Grundlage einer **ordnungsgemäßen Risikoermittlung und Risikobewertung**, die insoweit die gegebenen Eintrittswahrscheinlichkeiten und das Schadensausmaß berücksichtigt, in

**Verstoß der Bundesrepublik Deutschland gegen EU-Verordnungen 1315/2013 und 1316/2013**

Dreigleisiger Ausbau der Eisenbahnstrecke ABS 46/2 zwischen Oberhausen und Emmerich als Bestandteil der transeuropäischen Eisenbahnverkehrsverbindung Rotterdam-Genua

---

Betracht. In den Planfeststellungsunterlagen fehlen jegliche Angaben (z. B. mögliche von Unfallfolgen betroffene Personenzahl), die eine entsprechende Beurteilung/Abwägung durch die Planfeststellungsbehörde überhaupt zulassen würde. Solche Untersuchungen haben offensichtlich im Interesse der Bahn AG nicht stattgefunden. Daraus folgt in der Konsequenz, dass keine ausreichenden Sicherheitsvorkehrungen zum Schutz der Bevölkerung in den Planfeststellungsantragsunterlagen vorgesehen sind.

Die DB Netz AG stellt sich auf den Standpunkt, dass aus Kostengründen kein zusätzlichen Vorkehrungen realisiert werden könnten, die über den Standard der Sicherheitsrichtlinie des Eisenbahnbundesamtes vom 7.12.2012 (Anforderungen an den Brand- und Katastrophenschutz an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach dem AEG) hinausgehen. Diese sehen – anders als die Standards der Betuwe-Route in den Niederlanden – noch nicht einmal eine ausreichende Löschwasserversorgung an Eisenbahnstrecken mit einem hohen Gefahrgutanteil oder auch nur eine ausreichende Zugänglichkeit der Strecke für Rettungskräfte vor (siehe näher die nachfolgende Anlage 6).

**2. Feuerwehren können Sicherheit nicht gewährleisten – die Bundesrepublik Deutschland verweigert trotzdem Investitionen in Sicherheitstechnik**

Obwohl alle Feuerwehren unseres Streckenabschnitts gemeinsam seit Jahren darauf hinweisen, dass sie nicht die Sicherheit am Gleis gewährleisten können, lehnt die deutsche Aufsichtsbehörde Eisenbahnbundesamt (die dem deutschen Bundesverkehrsminister unterstellt ist) alle Forderungen nach technischen Lösungen ab.

Auch die DB Projektbau GmbH, ausführende Tochtergesellschaft der Deutsche Bahn AG bestätigt den Kommunen und den Feuerwehren, dass die Bundesrepublik Deutschland nicht die Kosten für Sicherheitstechnik übernehmen will.

Die Bundesrepublik Deutschland ignoriert die umfassende Sicherung der Gleise in den Niederlanden.

In der Anlage 2 finden Sie die detaillierten Stellungnahmen der Feuerwehren.