

ABS Emmerich - Oberhausen; AE zu Fragestellung Hr. Florenz (Bezug: E-Mail Hr. Florenz vom 08.06.2015 an DB AG, GWB, Hr. Lübberink) (Stand 06.07.2015)

Ist der Deutschen Bahn die Kritik der Feuerwehren bekannt?

Die Kritik der Feuerwehren ist bekannt. Die Feuerwehren haben bereits im Jahre 2010 einen Forderungskatalog aufgestellt, der Grundlage für die zwischen den Feuerwehren und der Bahn durchgeführten Gespräche war. Der Forderungskatalog umfasst auch zahlreiche, nicht der Eisenbahn-Infrastruktur zuzuordnende Maßnahmen.

Im Jahr 2012 hat der Projektbeirat zur Ausbaustrecke Emmerich - Oberhausen in seiner 10. Sitzung beschlossen, ein Empfehlungsgremium „Notfallmanagement und Streckensicherheit“ zu gründen.

Dieses Gremium ist seit 11/2013 installiert. Die zuständigen Stellen der Katastrophenschutzdienste sind involviert. So haben die Mitglieder des Arbeitskreises Streckensicherheit an der konstituierenden Sitzung des Empfehlungsgremiums in 11/2013 teilgenommen. Nach einem von dem Empfehlungsgremium veranstalteten Workshop Ende 06/2014 ist in 10/2014 besprochen worden dass planungsbegleitende Gespräche mit dem Eisenbahn-Bundesamt aufzunehmen sind. Gegenstand dieser Gespräche ist die von der Vorhabenträgerin eingebrachte Planung. Die Deutsche Bahn setzt weiter auf einen Dialog zu den Themen Notfallmanagement und Streckensicherheit, um eine abgestimmte Lösung zwischen Bund, Land, Kommunen und Feuerwehr herbeizuführen.

Welche konkreten Sicherheitsmaßnahmen sind von der Deutschen Bahn entlang des Streckenabschnitts am Niederrhein geplant?

Die Planungen der Deutschen Bahn zum Bau der Schieneninfrastruktur zur Ausbaustrecke Emmerich - Oberhausen berücksichtigen die in der Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“ ausgewiesenen Maßnahmen, die der Infrastruktur zuzuordnen sind. In der Richtlinie ist beispielsweise geregelt, in welchen maximalen Abständen Zuwegungen zu einer Strecke zu gewährleisten sind. Die Planung der Deutschen Bahn hält diese in der Richtlinie geforderten Abstände zwischen den Zuwegungen von max. 1.000 Metern ein bzw. unterschreitet sie zur Berücksichtigung von örtlichen Besonderheiten.

Die Türen zu den Bahnanlagen (sog. Rettungstüren) sind entsprechend der Anforderungen der Richtlinie mit einer Mindestbreite von 1,60 m und einer Mindesthöhe von 2,20 m vorgesehen.

Die Planungen der Deutschen Bahn sehen zudem entsprechend der o.g. Richtlinie Ausweichstellen bei einspurigen Zufahrten vor. Auch bei der Planung der Ausweichstellen ist ein Abstand von 1.000 m nicht überschritten.

Darüber hinaus berücksichtigt die Deutschen Bahn auch die in der o.g. Richtlinie geforderten Rettungswege. Diese sind unmittelbar im Anschluss an den Gefahrenbereich angelegt und so angeordnet, dass ein sicheres Begehen möglich ist. Sie dienen dem Erreichen und Verlassen einer möglichen Ereignisstelle. In den Bahnhofsbereichen sind die Rettungswege der Schienenwege in die Personenverkehrsanlagen eingebunden.

Sämtliche in der Richtlinie formulierten Anforderungen sind in den Planungen der Deutschen Bahn berücksichtigt worden. Insgesamt berücksichtigt die Deutsche Bahn sämtliche Sicherheitsanforderungen, die von Seiten des Gesetzgebers an den Bau des Verkehrsträgers Schiene gestellt werden

Die Bürgerinitiative gibt an, dass die Pflichtvorgaben für eine Umweltverträglichkeitsprüfung, die sich gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 über den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes ergeben, nicht beachtet werden.

Im Rahmen der Planfeststellungsverfahren für das Vorhaben Ausbaustrecke Emmerich - Oberhausen wurden den Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU entsprechende Umweltverträglichkeitsprüfungen durchgeführt. Dabei wurden die Vorgaben des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) beachtet.

Wird die Deutsche Bahn zusätzliche über den Standard der Sicherheitsrichtlinie des Eisenbahnbundesamtes hinausgehende Sicherheitsvorkehrungen treffen, die der Betuwe-Linie entsprechend Rechnung tragen?

In Abstimmung mit den regionalen Feuerwehrvertretern, dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Eisenbahn-Bundesamt und DB Netz AG werden die bisher nicht in der DB-Planung berücksichtigten Forderungen der Feuerwehren, soweit sie von den Kommunen im Zuge der Anhörungsverfahren als Einwendung geltend gemacht wurden, im Planfeststellungsverfahren geprüft und abgewogen. Damit ist gewährleistet, dass das von den Feuerwehren ausgearbeitete Rettungskonzept vollumfänglich in den laufenden Verfahren berücksichtigt und geprüft wird.

Hat die Deutsche Bahn eine Einzelfallbewertung unter Abwägung des spezifischen Risikos durchgeführt?

Die rechtlichen und technischen Rahmenbedingungen im Bereich von Eisenbahninfrastrukturprojekten in Deutschland basieren nicht auf Grundlage eines „quantitativ akzeptablen“ bzw. eben „nicht mehr akzeptablen“ Risikos, welches über einen theoretisch errechneten/festgelegten Grenzwert dargestellt wird.

Vielmehr wird auf Basis von anerkannten Regeln der Technik und bewährten Verfahren das Restrisiko stets unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit minimiert.

Quantitative Risikoanalysen/Gefährdungsanalysen sind ebenso nicht Bestandteil der Planfeststellungsrichtlinie des EBA vom 18.07.2012 (die Gegenstand und Umfang der erforderlichen Planfeststellungsunterlagen regelt). Die Eisenbahninfrastruktur in Deutschland wird unter Berücksichtigung des geltenden Regelwerks für den sicheren Betrieb geplant und gebaut.

Für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur sind die Beteiligten verpflichtet, detailliert definierte Sicherheitsvorkehrungen zu treffen (Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, mit Eisenbahnen und auf Binnengewässern (Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt - GGVSEB)). Die Beförderung gefährlicher Güter unterliegt der Überwachung durch die zuständigen Behörden. Die Bahn ist eines der sichersten Verkehrsmittel. Im Sinne der Risikoabwägung dürfen deshalb bestimmte Güter nicht über die Straße befördert werden.