

26.05.2015

Gefahrguttransporte auf der Ausbaustrecke Emmerich – Oberhausen

Ihre E-Mail vom 08. Mai 2015

Sehr geehrter Herr Abgeordneter,

herzlichen Dank für Ihre E-Mail vom 08. Mai 2015 an den Konzernbevollmächtigten Reiner Latsch. Herr Latsch hat uns gebeten, die Beantwortung Ihrer Fragen zu übernehmen.

Wie Sie wissen ist das Thema des Transports von Gefahrgut auf der Ausbaustrecke Emmerich – Oberhausen ein für die Anrainerkommunen und für die Öffentlichkeit sensibles Thema. In Deutschland werden höchste Anforderungen an die Sicherheitsstandards im Eisenbahnwesen gestellt, die durch die Eisenbahnunternehmen – Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen – zu erfüllen sind. Die grundlegenden rechtlichen Anforderungen werden u.a. in der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) geregelt und durch die Aufsichtsbehörden kontrolliert und sichergestellt. Darüber hinaus gelten sämtliche Bestimmungen der GGVSEB (Gefahrgutverordnung Straße/Eisenbahn/Binnenschiff) sowie auf europäischer Ebene der RID (Regulations Concerning the International Carriage of Dangerous Goods). Aufgrund der systemimmanenten Sicherheit des Schienenverkehrs werden bereits seit 1970 besonders gefährliche Güter von bestimmten Mengen an wegen des erhöhten Unfallrisikos von der Straße auf die Schiene oder das Binnenschiff verlagert. Die gesetzliche Grundlage ist die administrative Verkehrsverlagerung gemäß § 35 Abs. 4 GGVSEB.

Gemäß der geltenden Richtlinien und Gesetze bedarf es für den Transport von Chlorgas keiner Genehmigung. Eisenbahnverkehrsunternehmen unterliegen zudem keiner gesetzlichen Informationspflicht. Auch Regelungen zur Beschaffenheit der Strecke oder zu empfohlenen Fahrtzeiten sind nicht vorgesehen. In Deutschland gibt es – anders als die niederländische Betuwe-Linie – nahezu keine reinen Güterverkehrsstrecken. In der Regel werden die Strecken sowohl vom Güterverkehr als auch vom Personenverkehr genutzt. Auch die Routen über Oldenzaal – Bad Bentheim bzw. Venlo – Kaldenkirchen führen durch besiedelte Gebiete und sorgen für die Anbindung der Menschen an den Öffentlichen Personenschienenverkehr.

Die aus den Niederlanden kommenden Gütertransporte fahren seit dem Ausbau der niederländischen Betuwe-Linie verstärkt über die Verbindung Zevenaar – Emmerich. Das hat zu einer Reduktion des Güterverkehrs über Oldenzaal – Bad Bentheim bzw. Venlo – Kaldenkirchen ge-

führt. Das bedeutet aber nicht, dass Gefahrgut künftig ausschließlich über die Verbindung Zevenaar - Emmerich abgewickelt wird. Vielmehr gilt weiterhin der Warnemünde-Vertrag aus dem Jahr 1992, der die Nutzung aller drei Grenzübergänge fordert.

Den Ausbau der Strecke zwischen Emmerich und Oberhausen werden wir nur dann erfolgreich gestalten können, wenn wir mehr Akzeptanz in der Bevölkerung für unser gemeinsames Projekt schaffen. Die Bahn steht hier in einem direkten Dialog mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, dem Land Nordrhein-Westfalen, den Bürgern, Kommunen und Feuerwehren. Die Fragen zur Streckensicherheit und zum Notfallmanagement sind dabei von essenzieller Bedeutung. Umso mehr haben wir uns gefreut, dass Sie anlässlich des NRZ-Forums die Finanzierung des von den Feuerwehren vorgelegten Konzeptes in Aussicht gestellt haben.

Gerne stehen wir Ihnen für Rückfragen zur Verfügung.

Eine Kopie dieses Schreibens werden wir Herrn Latsch zur Verfügung stellen.

Mit freundlichen Grüßen

DB Netz AG



ppa. Dr.-Ing. Michael Häßler