



		TOP Vorlagen-Nr.	Datum
Verwaltungsvorlage	öffentlich	06 - 16 1556/2018	26.09.2018

Betreff

Dreigleisiger Ausbau der Eisenbahnstrecke Emmerich-Oberhausen ABS 46/2 (Betuwe-Linie);
hier: Konsens zur Modifizierung der Sicherheitskonzepte für die
Planfeststellungsabschnitte 3.3 bis 3.4

Beratungsfolge

Ausschuss für Stadtentwicklung	09.10.2018
Haupt- und Finanzausschuss	30.10.2018
Rat	06.11.2018

Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein stimmt dem in der Vorlage dargestellten Konsens mit Blick auf die Modifizierung des Sicherheitskonzeptes, die Löschwasserversorgung und die Zuwegungen zur Strecke betreffend, für den Planfeststellungsabschnitt 3.3 bis 3.4, zu.

Sachdarstellung :

1. Allgemeines / Ausgangslage

Die Planungen zum dreigleisigen Ausbau der Eisenbahnstrecke Emmerich-Oberhausen ABS 46/2 (Betuwe-Linie) sind bereits seit geraumer Zeit im Gange. Seit Juli 2008 beschäftigt sich der „Arbeitskreis Streckensicherheit“ (Unterarbeitskreis der AG Betuwe), dem Vertreter der Feuerwehren von Emmerich bis Oberhausen angehören, intensiv mit den Sicherheitsanforderungen an der geplanten Ausbaustrecke der Deutschen Bahn AG (DB AG). Der Arbeitskreis Streckensicherheit hat eine Reihe von Forderungen formuliert, die sich die Betuwe-Anrainerstädte zur Eigen gemacht und im weiteren Verlauf des Planfeststellungsverfahrens vorgetragen haben.

Die Forderungen des Arbeitskreises Streckensicherheit gehen teilweise über die gesetzlichen Mindestanforderungen hinaus. Das Eisenbahnbundesamt (EBA) als Planfeststellungsbehörde hat der DB AG als Vorhabenträgerin mit Datum vom 24.09.2015 im ersten Planfeststellungsbeschluss für den Planfeststellungsabschnitt 1.1 (Oberhausen) jedoch eine Überarbeitung des Sicherheitskonzeptes aufgegeben. Diese betrifft insbesondere die Löschwasserversorgung an der Strecke und die Zuwegungen (Zufahrten und Zugänge) zur Strecke. Auf der Basis dieser vom EBA definierten Aspekte einigten sich die Beteiligten von DB AG, Bund, Land und Kommunen/Feuerwehren darauf, die Sicherheitskonzepte mit Blick auf die Löschwasserversorgung und die Zuwegungen zur Strecke zu überarbeiten.

Diese Modifikationen sehen im Einzelnen die folgenden Maßnahmen vor:

1.1 Löschwasserversorgung mittels Hytrans-Fire-Systemen und zusätzlichen Löschbrunnen

Bisher sah die Planung der DB AG keine zusätzliche Löschwasserversorgung entlang der Strecke vor. Eine rechtliche Verpflichtung der DB AG wurde nicht gesehen, da die Löschwasserversorgung entsprechend den einschlägigen gesetzlichen Regelungen kommunale Aufgabe sei. Auf der Grundlage der Regelungen des EBA im Planfeststellungsbeschluss vom PFA 1.1 war das Sicherheitskonzept jedoch u.a. mit Blick auf die Löschwasserversorgung durch die DB AG zu überarbeiten.

Durch den Einsatz von vier Hytrans-Fire-Systemen (HFS) soll nun die Bereitstellung großer Löschwassermengen (mind. 360 cbm/h) über einen langen Zeitraum und mit hohem Druck an der Strecke gewährleistet werden. Die entsprechenden Fahrzeuge werden in den Städten Oberhausen Dinslaken, Wesel und Emmerich stationiert und mit Wasser aus offenen Gewässern (z.B. Baggerseen, Flüssen oder sonstigen Gewässern) gespeist. Die dafür erforderlichen Wasserentnahmestellen und Zuwegungen sind durch die DB AG zu erstellen.

Da ein HFS je nach Einsatzort jedoch erst nach einer gewissen Vorlaufzeit einsatzbereit ist, müssen der Feuerwehr für die Übergangszeit bis zur Betriebsbereitschaft des HFS an jedem beliebigen Punkt an der Strecke in einem Abstand von max. 300 Metern Löschwasser mit einer Fördermenge von mind. 96 cbm/h zur Verfügung stehen. Wo dies durch die bestehende städtische Löschwasserversorgung (Hydranten oder Löschbrunnen) nicht oder nicht in ausreichendem Maße gewährleistet ist, sind von der DB AG die zusätzlich nötigen Löschbrunnen zu errichten.

1.2 Zuwegungen zur Strecke

Um einen effektiven und zügigen Brand- und Rettungseinsatz zu gewährleisten, müssen den Einsatzkräften die entsprechenden Zuwegungen (Zufahrten und Zugänge) zur Strecke zur Verfügung stehen. Die bisherigen Planungen der DB AG sahen, je nach örtlicher Situation, Zuwegungen in Abständen von jeweils 1.000 Metern vor. Auf der Grundlage der Forderungen des EBA im Planfeststellungsverfahren zum PFA 1.1 war das Sicherheitskonzept jedoch dahingehend zu überarbeiten, dass die Abstände zwischen den einzelnen Zuwegungen auf durchschnittlich rund 600 Meter reduziert werden.

1.3 Maßnahmenrealisierung

Die durch die Modifizierung des Sicherheitskonzeptes entstehenden Mehrkosten von insgesamt rund 10 Mio. Euro werden entsprechend der Zusage aus Juli 2016 durch das Land NRW übernommen. Voraussetzung dafür war und ist jedoch, dass die Deutsche Bahn AG und die Kommunen / Feuerwehren hinsichtlich der Sicherheitsmaßnahmen (Löschwasserversorgung und Zuwegungen zur Strecke) entsprechende Konsense erzielen.

Im September 2016 fanden dann die Arbeitsgespräche zwischen den Vertretern des Arbeitskreises Streckensicherheit, der Städte und Feuerwehren sowie der DB AG statt, um die jeweiligen auf die Kommunen bezogenen Konsense zu erarbeiten und zu fixieren. Die erarbeiteten Modifikationen der Sicherheitskonzepte wurden anschließend durch die von der DB AG beauftragte Ingenieurgesellschaft Thomas & Bökamp aus Münster gutachterlich überprüft und bewertet. Die gutachterlich bestätigten Ergebnisse sind den Verwaltungen und Feuerwehren dann in entsprechenden Arbeitsgesprächen vorgestellt und erläutert worden und sehen im Einzelnen wie folgt aus:

2. Modifikation des Sicherheitskonzeptes im Planfeststellungsverfahren ABS 46/2, Planfeststellungsabschnitt 3.3 bis 3.4

In der Stellungnahme der Stadt Emmerich am Rhein zum Planfeststellungsverfahren für die PFA 3.3 bis 3.4 wurde die Ergänzung der vorhandenen Löschwasserentnahmestellen um weitere Löschbrunnen gefordert. Außerdem wurden seitens der Stadt Zuwegungen für Brand- und Rettungseinsätze gefordert.

Unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten und der feuerwehrtechnischen und einsatztaktischen Notwendigkeiten wurden zwischen der Stadt Emmerich am Rhein (Verwaltung und Feuerwehr) und der DB AG folgender, gutachterlich bestätigter Konsens erarbeitet:

2.1 Löschwasserversorgung

Die Löschwasserversorgung gliedert sich in zwei Komponenten: Die Grundversorgung und die erweiterte Löschwasserversorgung.

Die Grundversorgung (96m³/ 2 h) wird in der Regel über die vorhandene Sammelwasser-versorgung (Hydrantennetz) gesichert. Es werden Löschwasserentnahmemöglichkeiten im Umkreis von 300 m (Fuß - Fahrweg) angerechnet.

Wo innerhalb der anrechenbaren Entfernung die Grundversorgung nicht ausreichend ist, wird durch zu errichtende Löschbrunnen (Elektr. Tiefsaugpumpe) diese ertüchtigt.

Um die erweiterte Löschwasserversorgung (zusätzlich 264 m³/ 2 h) sicherzustellen, werden Löschwasserbrunnen für das Hytrans-Fire-System (HFS - Wasserfördersystem) errichtet. Darüber hinaus werden anrechenbare offene Gewässer berücksichtigt. Wo notwendig, werden an den Wasserentnahmestellen Stellflächen / Anfahrt HFS erstellt. Die Länge der Löschwasserförderstrecken beträgt max. 2000 m (Schlauchmaterial HFS).

Da hier neben der vorgeplanten Löschwassermenge auch einsatztaktischen Erwägungen Rechnung getragen werden muss, ist zu den durch die DB genannten Wasserentnahmemöglichkeiten eine weitere Löschwasserentnahmestelle anzulegen.

Anlage 1 : Löschwasserversorgung

2.2 Zuwegungen zur Strecke

Ein wesentlicher Punkt im Zusammenhang mit der Sicherheit an der Betuwe-Strecke stellt die Zugänglichkeit für die Feuerwehr an die Strecke dar, dies insbesondere bei den vorhandenen Lärmschutzwänden. Die Sicherheitsrichtlinie der DB sieht hier Zugänge im Abstand von max. 1000 m vor. Da dies aus Sicht der Feuerwehr nicht ausreichend ist, hat man sich auf die Ergänzung der vorgesehenen Rettungszuwegungen verständigt. Es werden hier 3 weitere Rettungszugänge erstellt, darüber hinaus errichtet die DB 15 Servicezugänge die für einen Feuerwehreinsatz genutzt werden können. An weiteren 37 festgelegten Punkten werden weitere Zugänge angelegt.

Anlage 2 : Zuwegungen zur Strecke

3. Sicherheitsrelevante Aussagen aus der letzten Sitzung der AG Betuwe

Abgesehen von den beiden zentralen Forderungen nach ausreichender Löschwasserversorgung und einer genügenden Anzahl von Zuwegungen bzw. Zugängen zum Gleis, haben sich alle betroffenen Anliegerkommunen in einer Sitzung der AG Betuwe am 25.09. 2018 mit der DB AG auf folgende weitere Regelungen verständigt:

- Betreffend die Einsehbarkeit der Trasse, - einer sicherheitstechnischen Forderung der Feuerwehren -, hat die DB AG zugestanden, neben den jeweiligen Zugängen zum Gleis ein transparentes Element in der Lärmschutzwand vorzusehen.
- Was die notwendigen Planunterlagen für die Feuerwehren entlang der Strecke betrifft, hat die DB AG zugesagt, Feuerwehrpläne (sowohl auf Papier wie auch digital) zu erstellen sowie 5 Einsatzkartensätze pro Kommune bereitzustellen.
- In punkto Noterdung und der hier entlang der Strecke geforderten Erdungsschalter hat die DB AG darauf verwiesen, dass dieser Sachverhalt völlig unabhängig vom laufenden Verfahren diskutiert und einer bundesweiten Lösung zugeführt werden müsse.
Entsprechend wird sich unter Herrn Minister Reul die nächste Innenministerkonferenz mit diesem Sachverhalt befassen, der anschließend vom Ministerium erneut mit der DB AG und dem Eisenbahnbundesamt rückgekoppelt werden wird. Im Rahmen des Projektes ABS 46/2 wird diese Forderung nicht weiter verfolgt.

4. Abstimmung mit der Freiwilligen Feuerwehr der Stadt Emmerich am Rhein

An sämtlichen Abstimmungsgesprächen zur Modifikation des Sicherheitskonzeptes haben die Verwaltung und der Wehrleiter der Freiwilligen Feuerwehr der Stadt Emmerich am Rhein teilgenommen. Die dargestellten Konsenslösungen wurden von der Wehrleitung der Freiwilligen Feuerwehr der Stadt Emmerich am Rhein aus feuerwehrtechnischer und einsatztaktischer Sicht bewertet und unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten für ausreichend erachtet. Daher empfehlen die Verwaltung und die Wehrleitung, dem Konsens mit Blick auf die Modifizierung des Sicherheitskonzeptes, die Löschwasserversorgung und die Zuwegungen zur Strecke betreffend, für die PFA 3.3 bis 3.4 zuzustimmen.

5. Finanzierung – Folgekosten

Die Kosten für die Beschaffung der FS-Fahrzeuge und die Errichtung der Wasserentnahmestellen, Löschbrunnen und zusätzlichen Zuwegungen werden durch das Land NRW übernommen. Die entsprechende Zusage wurde erteilt.

6. Weitere Vorgehensweise

Die vorgestellten Modifikationen des Sicherheitskonzeptes für die PFA 3.3 bis 3.4 werden von der Deutschen Bahn AG im sog. Deckblattverfahren in das bereits laufende Planfeststellungsverfahren eingebracht. Die letztendliche Entscheidung über die Umsetzung der Modifikationen des Sicherheitskonzeptes obliegt dem Eisenbahnbundesamt als Planfeststellungsbehörde.

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. Stefan Wachs
Erster Beigeordneter

Anlagen:
Anlage 1 zu Vorlage 05-16 1556
Anlage 2 zu Vorlage 05-16 1556