



TOP Vorlagen-Nr.	Datum
---------------------	-------

Verwaltungsvorlage**öffentlich****06 - 16
1556/2018/1****07.11.2018****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
Ausschuss für Stadtentwicklung	27.11.2018
Haupt- und Finanzausschuss	04.12.2018
Rat	18.12.2018

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 die Planfeststellungsabschnitte 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 (DBA) 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 Stecke) 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 bestätigte Konsens erarbeitet:

2.1 Löschwasserversorgung

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

Die Grundversorgung ($96 \text{ m}^3 / 2 \text{ h}$) 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 $264 \text{ m}^3 / 2 \text{ h}$) 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 1.0 a) : Löschwasserversorgung

2.2 Zuwegungen zur Strecke

Ein wesentlicher Punkt im Zusammenhang mit der Sicherheit an der Betwue-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 1.0 b) : Zuwegungen zur Strecke

3. 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.

4. 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.

5. 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.

II. Ergänzende Erläuterungen

Im Verlauf der Beratungen des ASE am 09.10. 2018 zu diesem Tagesordnungspunkt meldeten verschiedene Fraktionen Beratungsbedarf an. Die sich anschließende Erörterung warf noch offene Fragen auf, die nachfolgend beantwortet werden.

1. Sicherheitskonzept / Risikoanalyse

Die DB AG hat als Trägerin des Vorhabens anfangs in ihren Planfeststellungsunterlagen nur wenige Angaben zur Sicherheit an der Eisenbahnstrecke Emmerich-Oberhausen ABS 46/2 (Betuwe-Linie) gemacht. Daraufhin gründete sich der „Arbeitskreis Streckensicherheit“, dem Vertreter aller Feuerwehren von Emmerich bis Oberhausen angehören, mit dem selbst gesteckten Ziel, auf der Grundlage verschiedener Einsatzszenarien, Anforderungen an die Sicherheit der geplanten Ausbaustrecke zu formulieren. Im Diskurs mit Bund und Land und DB AG wurden so auf der Grundlage verschiedener Unfallannahmen und der seinerzeitigen Ausstattung der Feuerwehren Vorgaben bzw. Anforderungen an die Ausgestaltung der Strecke konkretisiert, die vor allen Dingen die Löschwasserversorgung grundlegend verbesserte, genauso wie die Zuwegungen zur Strecke trotz der geplanten Lärmschutzwände. Inzwischen liegen für jeden Abschnitt mehrfach überarbeitete Karten vor, die diesen Fortschritt dokumentieren, indem sie sämtliche Rettungszuwegungen, Servicetüren und Brunnen zur Löschwasserversorgung wiedergeben (**Anlage 1.0 – 1.2**). Passend dazu wird den Karten eine erklärende Legende vorangestellt (**Anlage 1.0 a**) und **b**)). Diese aktualisierten Pläne wurden den Fraktionen im Vorfeld der Beratungen zur Verfügung gestellt. Bei Bedarf können sie in der kommenden Sitzung näher von H. Bettray erläutert werden.

Gemäß der Vorgabe des Eisenbahnbundesamtes (EBA) hat die DB AG zum Zeitpunkt der Umsetzung der Maßnahme ein Sicherheitskonzept vorzulegen, welches dann auf die bereits erfolgte Risikoabwägung aufbaut, alle Aspekte der Abwehr von Gefahren durch den Eisenbahnbetrieb beinhaltet, gleichermaßen aber auch die Art und den Umfang von Gefahrguttransporten berücksichtigt und diese Aspekte den Einrichtungen der Sicherheitsinfrastruktur gegenüberstellt. Ebenso soll das Konzept dann die entsprechenden Handlungsoptionen der Feuerwehren abbilden.

2. Einsatzkonzept des HFS-Löschwasserfördersystems

Das feuerwehrtechnische Zuwegungskonzept berücksichtigt auch den Einsatz des HFS-Fahrzeugs. Vorbehalte einiger Ausschussmitglieder, dass sein Einsatz weniger wirksam sein könnte, wenn das BÜ-Bauwerk 's-Heerenberger Straße nicht auf die für das Fahrzeug notwendige, Durchfahrtshöhe von 4,60 m hin geplant werde, bestehen für die örtliche Feuerwehr nicht. Ihrer Ansicht nach besteht keine derartige Notwendigkeit. Es gibt genügend andere Möglichkeiten für das angesprochene Fahrzeug, die Bahngleise zu queren, so am Löwentor, über die B220 oder die K16/ Weseler Straße, über die Lobither Straße, über die BAB Abfahrt Elten und die Emmericher Straße sowie über die BAB Abfahrt Babberich.

Eine Skizze, welche Verlegestrecke des HFS-Fahrzeugs im Falle eines Einsatzes an der 's-Heerenberger Straße geplant ist, kann der **Anlage 2** zur Vorlage entnommen werden.

3. Stand der Sicherheitsvorkehrungen

- Am Beispiel des Planfeststellungsbeschlusses im Abschnitt 1.1, (siehe Anlage 3) -

Das Eisenbahnbundesamt hat im Planfeststellungsabschnitt 1.1 Standards festgelegt, wie sie für alle Abschnitte gelten und aus den Plänen ersichtlich sind. In der Regel gehen die Forderungen der Kommunen über das hinaus, was von der Bahn zugestanden wird, bzw. was das EBA bereit ist, mitzutragen. Im Verlauf der letzten zwei Jahre haben sich die Vorstellungen der Bahn und der Kommunen soweit angenähert, dass die nun vorgelegten Pläne (siehe Anlagen 1.1 – 1.3) stark überarbeitet wurden und weitgehenden Konsens darstellen.

Drei der vier Kernforderungen, nämlich die nach der notwendigen Anzahl von Zugängen zum Gleis, nach mehr orientierenden Einsehmöglichkeiten in das Gleisbett durch die Anordnung transparenter Lärmschutzelemente und die Forderung nach einem ausreichenden Löschwasserdargebot sind inzwischen erfüllt, auch wenn die Gleiserdung noch Gegenstand der Beratungen auf der Ebene der Innenminister ist. Viele der darüber hinausgehenden Forderungen seitens der Emmericher wie auch anderer Feuerwehren haben sich erfüllt: dazu zählen die Gestellung von Feuerwehrplänen analog und digital durch die DB AG, Vereinbarungen zur Orientierung und Bahnkilometrierung innerhalb und außerhalb der Lärmschutzwände sowie die Zuweisungen von Verantwortlichkeiten im Einsatzfall. Alle Feuerwehren entlang der Strecke haben einheitliche Sicherheitsstandards mit der Deutschen Bahn erzielt, so dass diesbezüglich ein Konsens erreicht werden konnte.

Der seinerzeitige Planfeststellungsbeschluss hat jedoch auch gezeigt, wo das EBA den zusätzlichen kommunalen Forderungen eine klare Absage erteilte; so hält es z.B. die selektive Anwendung niederländischer Standards (nach niederländischem Recht) zur Umsetzung von weiter reichenden Sicherheitsstandards auf deutschem Boden für nicht zulässig. Die Tatsache, dass es sich in den Niederlanden um eine Neubaustrecke handelt, es in Deutschland aber um den Ausbau einer vorhandenen Strecke geht, ist allein schon rechtlich ganz unterschiedlich zu werten, sieht man einmal von den völlig unterschiedlichen Voraussetzungen und technischen Randbedingungen bzw. nationalen Gesetzen und Regelwerken ab.

Zusatzforderungen an die Strecke bzgl. der Bereitstellungsräume für Einsatzfahrzeuge oder zusätzlicher Verbandsplätze etc. wurden in die Zuständigkeit des Brand- und Katastrophenschutzes verwiesen, der bei den Landkreisen ressortiert, Forderungen nach einer individuelleren, detaillierteren Planung für Teilbereiche der Streckenführung, wurden der Ausführungsplanung überantwortet.

Andererseits forderte das EBA die Deutsche Bahn auf, die Flucht- und Rettungswege in den Plänen besser darzustellen und deren Anbindung an den öffentlichen Strassenraum und die Sicherstellung von deren Verfügbarkeit in den Grunderwerbsunterlagen besser zu berücksichtigen.

Der Planfeststellungsbeschluss im Abschnitt 1.1 wurde den Fraktionen im Vorfeld der Beratungen zur Verfügung gestellt, ist aber auch in einem Auszug der **Anlage 3** zur Vorlage beigelegt.

4. Gefahrguttransporte und ihre Debatte im bisherigen Beratungsverlauf

Während der Beratungen in der Ausschusssitzung am 09.10.2018 wurde wiederholt darauf Bezug genommen, dass das Sicherheitskonzept der DB nicht detaillierter auf die Vorkehrungen eingehe, die Unfälle der Größenordnung einer sog. ‚BLEVE‘ (boiling expanding vapor explosion) verhindern könnten.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung hat sich in der Vergangenheit bereits zweimal wie folgt mit dem Thema Gefahrgutverkehre auseinandergesetzt:

- a) Ratsantrag der BGE-Fraktion vom 17. 06. 2013 zum Thema „Chemiealarm/Sicherheitsaspekte in der laufenden Betuwe - Planung“ (siehe **Anlage 4.2**),
- b) Eingabe der FDP- Fraktion vom 24. 10. 2016 zur Verlagerung von Gefahrgutverkehr auf die Betwestrecke durch die Umsetzung des Niederländischen Konzeptes ‚Basisnetz‘ (siehe **Anlage 4.3**) , demzufolge insbesondere in den Niederlanden Gefahrgutverkehre auf die niederländische Betuweroute konzentriert werden sollen (siehe auch umfangreiche Anlagen zur Vorlage in niederländischer Sprache).

Die Verwaltung hat sich nunmehr erneut mit den im Ausschuss angesprochenen Fragen an die DB AG gewandt. Die Fragen und ihre Antworten können Sie dem Schreiben in der **Anlage 4.1** zur Vorlage entnehmen. Darin verweist die Deutsche Bahn auf drei grundlegende, gesetzliche Vorgaben, die nicht nur national sondern auch im grenzüberschreitenden Güterverkehr Richtliniencharakter haben:

- das Gefahrgutbeförderungsgesetz (GGBefG),
- die Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB) und das
- Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (RID), hier insb. den Anhang C, - die Ordnung für die Internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (2017)

Diese ausgesprochen umfangreichen Normenwerke regeln sehr detailliert die Verantwortlichkeiten der Beteiligten in der Transportkette, aber auch Baunormen für Güter- und Kesselwagen, nennen die Arten und stofflichen Zusammensetzungen der zu transportierenden Gefahrgüter, gehen aber auch auf die Einhaltung bestimmter Schutzvorkehrungen ein, von denen die definierten Schutzabstände von mit Gefahrgut beladenen Containern oder Kesselwagen im selben Zugverband untereinander (nämlich 18 Meter) nur eine ist. Auch wer in einem solchen Fall (nämlich das Beförderungsunternehmen) welche Information bereitzustellen hat, regelt das GGVSEB.

Derzeit gibt es unterschiedliche Möglichkeiten für die Feuerwehren, sich im Ereignisfall zu orientieren:

- a) die fraglichen, gefährlichen Güter anhand der an den Waggons bzw. Kesselwagen angebrachten Kennzeichnungen zu identifizieren oder
 - b) anhand des ‚Logbuchs‘ beim Lokführer die geladene Fracht nachzuvollziehen oder
 - c) Kontakt zu dem verantwortlichen Notfallmanager der Bahn aufzunehmen, der dann als Ansprechpartner der kommunalen Leitstelle der Feuerwehr Zugriff auf die genannten Daten des Beförderers hat.
-

Ohnehin verfügt die Notfallleitstelle der Deutschen Bahn in Duisburg über sämtliche Informationen wie Wagenreihung, Inhaltsstoffe etc. der in ihrem Zuständigkeitsbereich verkehrende Züge. Die Notfallleitstelle ist 24 Stunden am Tag, 7 Tage die Woche besetzt und stellt den Feuer- und Rettungsleitstellen die erforderlichen Informationen unmittelbar zur Verfügung, so dass die alarmierten Wehren sofort darauf zugreifen können.

- d) Öffentliche Gefahrenabwehrkräfte können bei Transport- oder Lagerunfällen mit Chemikalien auf die TUIS-Online-Datenbank zurückgreifen, indem sie die Beratung und Hilfe der chemischen Industrie nutzen. Die chemische Industrie hat dazu das Transportunfall- und Hilfeleistungssystem TUIS aufgebaut, in dem rund 130 Werkfeuerwehren und Spezialisten mitarbeiten. Die Feuerwehren erhalten im Einsatzfall telefonische Beratung oder Fachberatung/Hilfeleistung oder technische Hilfe am Unfallort.

Es wird deutlich, dass sowohl die Deutsche Bahn und andere Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) wie auch konkurrierende Bahngesellschaften als Transporteure, aber auch die beteiligten Firmen als Beschicker dieser Güterzüge einheitlichen Regeln unterliegen, die dazu dienen sollen, das Gefahrenrisiko zu minimieren.

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 1.0 zu Vorlage 05-16 1556 Legende zu Plänen

Anlage 1.1 zu Vorlage 05-16 1556 Pläne für die Zugänge - Löschwasserversorgung PFA 3.3

Anlage 1.2 zu Vorlage 05-16 1556 Pläne für die Zugänge - Löschwasserversorgung PFA 3.4,
Teil 1 und Teil 2

Anlage 2.1 zu Vorlage 05-16 1556 Gutachterliche Stellungnahme zum Nachweis der Löschwasserversorgung durch das Büro Thomas & Bökamp
Ingenieurgesellschaft mbH (Datenträger)

Anlage 2.2 zu Vorlage 05-16 1556 Verlegestrecke HFS

Anlage 3 zu Vorlage 05-16 1556 Planfeststellungsbeschluss 1.1 – Auszug – (Datenträger)

Anlage 4.1 zu Vorlage 05-16 1556 Anschreiben der DB AG vom 30.12.2018 zum Thema
Gefahrgutverkehre

Anlage 4.2 zu Vorlage 05-16 1556 Ratsantrag BGE 2013 mit Vorlage

Anlage 4.3 zu Vorlage 05-16 1556 Eingabe FDP 2016 mit Vorlage