



Emmerich



Rees



Hamminkeln



Wesel



Voerde



Dinslaken



Oberhausen

Die Feuerwehren im Arbeitskreis Streckensicherheit BETUWE

Stellungnahmen der Feuerwehren im Arbeitskreis Streckensicherheit Betuwe zum Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahnbundesamtes (EBA) zum „ABS 46/2, Dreigleisiger Ausbau und Bahnübergangsbeseitigungen, Planfeststellungsabschnitt 1.1 (PFA 1.1)“ in Oberhausen (Rhld.)

18.11.2015

Im Folgenden wird zu den Verfügungen im Planfeststellungsbeschluss Stellung genommen, Auszug aus dem Planfeststellungsbeschluss PFA 1.1, Seite 41 ff:

A.4.9 Brand- und Katastrophenschutz

1. Im Rahmen der Ausführungsplanung sind die Einzelheiten des bauzeitlichen Zuwegungskonzepts unter Berücksichtigung der jeweiligen Örtlichkeit von der Vorhabenträgerin anzupassen und mit der Kommune abzustimmen.
2. Das Zuwegungskonzept für den ausgebauten Zustand ist in Lageplänen darzustellen. Die Lagepläne sind in Anlehnung an die DIN 14095 (Feuerwehrpläne) zu erstellen. Die Darstellung weiterer Infrastrukturdaten, wie z. B. Gewässer / Entwässerungsanlagen mit Fließrichtung oder parallel geführte Wege, die nicht Teil des Zuwegungskonzeptes sind, ist mit der Feuerwehr abzustimmen. Neben der Papierform sind die Planunterlagen auch in digitaler Form zu übergeben. Hierbei sind gängige Dateiformate zu verwenden.
3. Sperrvorrichtungen im Bereich der Zuwegungen müssen sich mit feuerwehrüblichem Gerät (Dreikant) öffnen lassen. Bei Sperrvorrichtungen, die den Zutritt oder die Zufahrt des unmittelbaren Gleisbereiches verhindern, kann von dieser Regelung abgesehen werden, sofern sichergestellt ist, dass die Einsatzkräfte des Brand- und Katastrophenschutzes

hierüber unterrichtet sind und über die erforderlichen Schlüssel verfügen. Der Planfeststellungsbehörde ist in diesem Fall eine entsprechende Zustimmung der örtlich zuständigen Feuerwehr vorzulegen.

4. Für Verkehrsstationen sind Feuerwehrpläne nach DIN 14095 zu erstellen.

5. Vorbehalt zum Sicherheitskonzept:

Das Eisenbahn-Bundesamt behält sich vor, gemäß § 74 Abs. 3 VwVfG in einem Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss über ergänzende Anlagen des Sicherheitskonzeptes zu entscheiden. Hierzu wird der Vorhabenträgerin aufgegeben, vor Baubeginn ein Sicherheitskonzept sowohl für die Bauphase als auch für den Zeitpunkt nach Fertigstellung des Streckenabschnittes (PFA 1.1) auszuarbeiten. Die sich hieraus ergebenden Änderungen, Ergänzungen und Auflagen sind vor Inbetriebnahme der Anlage umzusetzen. Soweit sie sich auf die Bauzeit beziehen, sind sie vor Beginn der Baumaßnahmen umzusetzen.

Folgende Sachverhalte sind zu überarbeiten bzw. ergänzen:

- Tabellarische Übersicht der Zuwegungen (Anlage 3.4) mit Angaben zur maximalen Länge der Fußwege zwischen Ereignisort und Zufahrt
- Übersichtsplan der Zuwegungen (Anlage 3.4)
- Darstellung der Flucht- und Rettungswege in den Lageplänen der Anlage 5, Maßstab 1:1000 und in den Querprofilen der Anlage 7, Maßstab 1:100
- Im Bereich der Eisenbahnbrücken und der Straßenüberführungen sind die Flucht- und Rettungswege in den Bauwerksplänen zu erfassen und darzustellen.
- Darstellung des Zuwegungskonzepts in Lageplänen. Die Lagepläne können in Anlehnung an die DIN 14095 (Feuerwehrpläne) erstellt werden, befahrbare Abschnitte (Zufahrten für Straßenfahrzeuge) und begehbbare Abschnitte (Zugänge) sind kenntlich zu machen.
- Darstellung der Anbindungen an Flächen des öffentlichen Verkehrs
- Sicherstellung der dauerhaften Verfügbarkeit der gesamten Zuwegungen, insbesondere auf Parkplätzen, Wirtschaftswegen und allen Flächen, die nicht unmittelbar dem öffentlichen Straßenraum zugerechnet werden (dingliche Sicherung, Befestigung der Wegflächen, Unterhaltung, Kennzeichnung und Parkverbote, Winterdienst)
- Grunderwerbspläne für Zuwegungen und Anbindungen an Flächen des öffentlichen Verkehrs
- Darstellung der Löschwasserversorgung (Löschwasserentnahmestellen, Löschwassermengen, Löschwasserversorgung durch offene Gewässer) an der Strecke in einem Bereich von 300 m links und rechts der Strecke
- Bereitstellung von Lageplänen und Karten für die Feuerwehr
- Es ist ein Zuwegungskonzept für die Bauzeit zu erstellen.
- Darstellung zu Maßnahmen, Einrichtungen und Anweisungen zur Gewährleistung der Sicherheit in Eisenbahninfrastruktur und Eisenbahnbetrieb, allgemein und streckenspezifisch (vorbeugender Unfallschutz)
- Darstellung zu Maßnahmen, Einrichtungen und Anweisungen bei Störungen und Unfällen in Eisenbahninfrastruktur und Eisenbahnbetrieb, allgemein und streckenspezifisch (abwehrender Unfallschutz)
- Nachweis, dass für den Streckenabschnitt zwischen Bahn-km 2,9 und 3,3 für jeden beliebigen Punkt im Abstand von 300m eine Löschwasserversorgung von 96 m³/h, ggf. auch durch mehrere Entnahmestellen zusammengerechnet, sichergestellt werden kann. Ist dies nicht nachweisbar, wird die Anordnung zusätzlicher

Löschwassereinrichtungen für diesen Bereich **vorbehalten**. Die Antragstellerin hat hierzu im Falle eines Fehlschlag des Nachweises einen Antrag auf Planergänzung vorzulegen, in dem Anlagen dargestellt sind, mit denen die Erreichung der oben bezeichneten Löschwassermenge sichergestellt werden.

Bei der Überarbeitung des **Sicherheitskonzeptes** sind die Forderungen des Dezernat 22.4 der Bezirksregierung Düsseldorf (siehe Kapitel B.4.11) **gebührend zu berücksichtigen**.

Eine Inbetriebnahme der Ausbaustrecke ist erst nach Erfüllung dieser Auflage zulässig.

Stellungnahme 1: Es wird kein Hinweis auf ein zielgerichtetes Umsetzen von Sicherheitsmaßnahmen durch das EBA gegeben. Der Maßstab für die erforderliche Qualität und Quantität der Sicherheitsmaßnahmen wird weiterhin offen gelassen. Es findet sich kein Hinweis auf das Sicherheitskonzept der Feuerwehren an der Betuwe-Route.

Wichtig:

Die in den jeweiligen Planfeststellungsverfahren konkretisierten Forderungen der Feuerwehren an der Betuwe-Route stellen eine **Gesamtkonzeption** zur wirksamen Gefahrenabwehr in Bezug zu den möglichen Gefährdungsszenarien dar. In Abwägung aller vorhandenen Parameter, wie z.B. der örtlichen Infrastruktur, der vorhandenen Löschwasserversorgung sowie der technischen und taktischen Leistungsfähigkeit der jeweiligen zuständigen Feuerwehren, ist ein System der Sicherheit entwickelt worden, welches in seiner Gesamtheit angemessenen Schutz vor möglichen Gefährdungen bietet.

Nur zur Löschwasserversorgung wird eine Qualität an die Leistungsfähigkeit (Löschwassermenge pro Stunde), aber ohne Nachweis, verfügt. Die Ergiebigkeit der Löschwasserversorgung (Zeitraum in dem diese Leistungsfähigkeit zur Verfügung steht) wird nicht verfügt.

Der DB AG wird aufgetragen, bei der Überarbeitung des Sicherheitskonzeptes, die Forderungen der Bezirksregierung Düsseldorf gebührend zu berücksichtigen. Die Bezirksregierung Düsseldorf empfiehlt, die DB AG solle bei der Überarbeitung des Sicherheitskonzeptes Einvernehmen mit den Trägern öffentlicher Belange erzielen. Es findet sich kein Hinweis auf das Sicherheitskonzept der Feuerwehren an der Betuwe.

Die DB AG hat das bisherige Sicherheitskonzept in einer detaillierteren Darstellung neu zu erstellen. Über die Genehmigung dieses Sicherheitskonzeptes wird vom EBA in Form eines Ergänzungsplanfeststellungsbeschlusses entschieden.

Aus den Erfahrungen der Feuerwehren entlang der Betuwe mit der DB AG und dem EBA wird sich hier außerhalb des Planfeststellungsbeschlusses ein neuer Verhandlungsspielraum für die DB AG ergeben, in dem sich **nur** auf die Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“ bezogen wird und zum Ziel hat, niedrigere (kostengünstigere) Schutzmaßnahmen durchzusetzen.

Die erforderlichen Schutzmaßnahmen aus dem Sicherheitskonzept der Feuerwehren an der Betuwe werden nicht verfügt und damit auch nicht berücksichtigt.

Insgesamt betrachtet kommt es hier zu einer unangemessenen Vermischung bedeutender Begrifflichkeiten. Die Vorhabenträgerin kann nur eine Konzeption auf der Grundlage der Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und

Betrieb von Schienenwegen nach AEG" erstellen. Ein Sicherheitskonzept (Grundlage ist die kommunale Infrastruktur und die Leistungsfähigkeit (Brandschutzbedarfsplanung der Gemeinde) der Feuerwehr) kann somit nur einvernehmlicher Weise erstellt werden. Dieser Sachverhalt ist auch von der Bezirksregierung Düsseldorf (Dezernat 22.4) in dieser Form so bewertet worden.

Die Vorhabenträgerin (war) ist nicht in der Lage, eine solche Konzeption zu erstellen. Es ist zwingend geboten Einvernehmen herzustellen, so wie es von der Bezirksregierung Dez. 22 gefordert wird.

Im Folgenden wird zu den einzelnen Begründungen im Planfeststellungsbeschluss Stellung genommen, Auszug aus dem Planfeststellungsbeschluss PFA 1.1, Seite 115 ff:

B.4.11 Brand- und Katastrophenschutz

Grundsätzlich gilt, dass Eisenbahninfrastrukturen für alle Verkehrsformen nutzbar sind, also für Personen- und Güterverkehr. Auch was die Art der beförderten Güter anbelangt, gibt es in Deutschland keine Einschränkungen hinsichtlich der Nutzung von Eisenbahntrassen. Die Strecke 2270 ist eine zweigleisige elektrifizierte Eisenbahnstrecke mit Personen- und Güterverkehr. Als Güterverkehrsstrecke steht sie, wie auch andere Eisenbahnstrecken in Oberhausen und in ganz Deutschland, **bereits heute zum Transport gefährlicher Güter zur Verfügung**. Die Verknüpfung des Überseehafens Rotterdam mit dem Industrie- und Wirtschaftsraum Ruhrgebiet bedingt regelmäßig Gefahrguttransporte mit unterschiedlichstem Gefährdungspotential. Die von den bestehenden zweigleisigen Strecken ausgehenden Gefahren entsprechen dabei weitgehend denen der beantragten dreigleisig ausgebauten Strecke. Die Unfallszenarien, mit denen auf einer zweigleisig betriebenen Güterverkehrsstrecke gerechnet werden muss, unterscheiden sich nicht von Unfallszenarien auf einer dreigleisigen Strecke (Kollisionen, Zugentgleisungen, Bahnübergangsunfälle, Personenunfälle, Fahrzeugbrände, Freisetzung gefährlicher Güter etc.).

Stellungnahme 2: Die Feuerwehren entlang der Betuwe wurden bisher noch zu keinem Zeitpunkt zu notwendigen Schutzmaßnahmen an der Strecke 2270 gefragt. Der Betrieb und die Gefahrenabwehr auf und an der Strecke wurden bis zur Privatisierung der Bahn hoheitlich durch die Bahn und ihren Bahnfeuerwehren organisiert.

Zwei Aspekte des dreigleisigen Ausbaus bedingen eine Verringerung des Brand- und Katastrophenschutzes:

- Zunahme von Gefahrgutverkehren und damit Zunahme des Risikos eines Gefahrgutunfalls
und
- Einschränkung der Zugänglichkeit durch Bau von Lärmschutzwänden.

Dem gegenüber stehen:

- die Beseitigung der Bahnübergänge und
- **die Umsetzung eines Zuwegungskonzeptes als sicherheitssteigernde Maßnahmen des dreigleisigen Ausbaus, welche eine Verbesserung des Brand- und Katastrophenschutzes bewirken.**

Stellungnahme 3: Hier ist nicht zu erkennen, nach welchem Maßstab bzw. welcher Richtlinie das neue, sicherheitssteigernde Zuwegungskonzept erstellt wird. Es ist zu erwarten, dass ausschließlich die bisherigen Schutzmaßnahmen nach der Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“ umgesetzt werden und nicht das Sicherheitskonzept der Feuerwehren an der Betuwe-Route.

Zunahme von Gefahrgutverkehren

Durch den Ausbau des Hafens Rotterdam sind **erhebliche Steigerungsraten** der Güterverkehrsmengen zu erwarten, welche bevorzugt über Binnenschiffe und den Schienenweg im Hinterland verteilt werden sollen. Der Ausbau des Hafens dient in erster Linie dem Containerumschlag. Ziel der Hafenerweiterungen ist die **gleichzeitige Abfertigung mehrerer übergroßer Hochseecontainerschiffe. Mit der Zunahme des Güterzugverkehrs ist zwar grundsätzlich auch eine Zunahme an Gefahrgutverkehren zu erwarten, der Anteil der Gefahrgutverkehre am gesamten Güterverkehr dürfte angesichts der angestrebten Steigerung des Containerumschlags aber eher sinken.**

Andererseits kommt es zu einer Verlagerung von Gefahrgutverkehren auf die Strecke Emmerich - Oberhausen durch die Umsetzung des niederländischen Konzeptes "Basisnetz", nach dem die Beförderung gefährlicher Güter in den Niederlanden auf bestimmte Strecken, insbesondere die niederländische Betuweroute, konzentriert wird. Bereits seit Eröffnung der Betuweroute in den Niederlanden ist eine Verlagerung festzustellen.

Stellungnahme 4: Die Feuerwehren erwarten durch die Inbetriebnahme der Betuwe-Route in den Niederlanden, als Teil des "Basisnet Spoor", eine erhebliche Steigerung des Transportanteils mit Gefahrgutverkehren. Container dienen dabei gleichermaßen dem Gefahrgutverkehr.

Die Betuwe-Route wird im „Basisnet Spoor“ als einzige Strecke in den Niederlanden von der Sicherheitsmaßnahme „Warmer-BLEVE-freien Transport“ ausgenommen.

Ein Zuwachs der Gefahrgutverkehre bedingt einen Anstieg des Risikos für Gefahrgutunfälle. Die Unfallszenarien, also die Ausmaße und Folgen eines Unfallereignisses, bleiben jedoch auch bei einer Zunahme der Gefahrguttransporte gleich.

Stellungnahme 5: Die Feuerwehren haben genau aus diesem Grund Leitszenarien aufgestellt und darauf aufbauend das Sicherheitskonzept in Bezug zu jedem Streckenabschnitt (PFA) individuell und sich an den örtlichen Gegebenheiten orientierend angemessen erstellt.

Die Berücksichtigung der Eintrittswahrscheinlichkeit eines Schadensereignisses ist für die Planung der Schutz- und Gefahrenabwehr-Maßnahmen nicht erforderlich. Das Akzeptieren von Eintrittswahrscheinlichkeiten von Schadensereignissen und die

Notwendigkeit von wirksamen Rettungsmaßnahmen durch die Feuerwehren bei Schadensereignissen sind Gegenstand von politischen Abwägungen bzw. Entscheidungen.

Einschränkung der Zugänglichkeit

Allein durch den Neubau eines oder mehrerer zusätzlicher Streckengleise einschließlich der Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik und Oberleitungsanlagen entstehen keine neuen Gefahren und Risiken. Auch die übrigen Neubauten, Ergänzungen und Änderungen, wie der Neubau der Straßen- und Eisenbahnüberführungen, die Entwässerungsanlagen, die Lärmschutzwände etc. sind nicht so beschaffen, dass von ihnen neue, bisher nicht dagewesene Gefahren ausgehen.

Stellungnahme 6: Von den baulichen Anlagen der Strecke gehen naturgemäß keine neuen Gefahren aus. Der angestrebte Betriebsumfang der Strecke 2270, insbesondere mit einer deutlichen Steigerung mit Gefahrguttransporten, sorgt für eine neue Betrachtung der erforderlichen Schutzmaßnahmen. Es bleibt jedoch festzustellen, dass vor dem Hintergrund der Zugängen und der gefahrenen Geschwindigkeiten mögliche Auswirkungen bei Unglücksfällen erheblich schwerwiegender sein werden, wie zum jetzigen Zeitpunkt!

Siehe hierzu auch die Stellungnahme 5.

Allerdings wird durch die Errichtung von Lärmschutzwänden die Zugänglichkeit der Strecke reduziert, insofern können Rettungs- und Gefahrenabwehrmaßnahmen der Feuerwehr und des Katastrophenschutzes bei gefährlichen Ereignissen, Unfällen und Havarien im Gleisbereich durch Lärmschutzwände erschwert werden.

Die Erschwernisse der Gefahrenabwehr durch Lärmschutzwände wiegen umso schwerer, da die Lärmschutzwände im Bereich der verdichteten Wohnbebauung errichtet werden, also in den Bereichen, in denen der Gefahrenabwehr eine besonders hohe Bedeutung zukommt.

Stellungnahme 7: Die Feuerwehren haben genau aus diesem Grund in ihrer Sicherheitskonzeption entsprechende, sachgerechte Forderungen bzgl. der Erreichbarkeiten, Anmarschwege, Abstände von Zugängen/Türen, Besonderheiten für Lärmschutzwände und Löschwasser für die Strecke 2270 aufgestellt bzw. gefordert.

Allerdings werden im vorliegenden Abschnitt nur Lärmschutzwände mit einer Länge von 170 m errichtet, so dass die befürchteten Erschwernisse für den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss nicht zu erwarten sind. Eine weitere Lärmschutzwand von 250 m Länge wird im Wege eines Planergänzungsverfahrens beantragt. Die Ausgestaltung dieser Wand wird im Verfahren zur Planergänzung festgelegt.

Beseitigung der Bahnübergänge

Die Bahn zählt zu den sichersten Verkehrsmitteln und weist erheblich weniger Gefahrenpotentiale als z.B. der Straßenverkehr auf. Im Eisenbahnbereich ist die Anwendung des Fail-Safe-Prinzips sehr ausgeprägt. Das bedeutet, dass Mensch und Technik ein System bilden, in welchem technisches Versagen und menschliches Fehlverhalten mit Hilfe der Technik aufgehoben werden. Im Bereich der Bahnübergänge tritt neben der Einheit von Bediener und Technik der Straßennutzer hinzu.

Eine konsequente Umsetzung des Fail-Safe-Prinzips würde die Leistungsfähigkeit eines Bahnübergangs stark beschränken, deshalb ist das Fail-Safe-Prinzip hier nicht schlüssig anwendbar. Ein großer Teil der Unfälle im Bahngeschehen ereignen sich daher im Bereich von Bahnübergängen, zudem sind Unfälle am Bahnübergang oft besonders schwer. Insofern wird durch die Beseitigung der Bahnübergänge das Unfallrisiko stark verringert.

Stellungnahme 8: Unfälle im Bereich von Bahnübergängen sind deshalb besonders schwer, weil hier immer ein Schienenfahrzeug auf einen Menschen bzw. ein von ihm geführtes Fahrzeug trifft und der Mensch dabei sehr häufig schwer verletzt bzw. getötet wird.

Der Einfluss auf die Vermeidung von größeren Schadensereignissen, wie sie von den Feuerwehren in den Leitszenarien beschrieben werden, ist nur sehr gering.

Die Annahme, dass die Bahn zu den sichersten Verkehrsmitteln zählt, ist nur bedingt für die Planung von Schutz- und Gefahrenabwehr-Maßnahmen entsprechend der Leitszenarien geeignet. Hier ist die (regelmäßige) Möglichkeit eines Schadenseintritts zu berücksichtigen. Die Feuerwehren werden immer beim Versagen von „normalerweise“ funktionierenden Systemen/Regelungen aktiv (z. B. Luftverkehr: obwohl Luftunfälle äußerst selten stattfinden, orientieren sich sämtliche Regelungen für die Planung von Schutz- und Gefahrenabwehr-Maßnahmen an sehr unwahrscheinlichen Notfallszenarien.).

Umsetzung eines Rettungswegkonzeptes

Im Rahmen des dreigleisigen Ausbaus wird, erstmalig an dieser Strecke, ein Sicherheits- und Rettungskonzept umgesetzt. Grundlage dieses Konzeptes ist die Richtlinie "Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG". Durch die Errichtung der in dieser Vorschrift festgelegten Wege wird sichergestellt, dass von jeder Stelle des Schienenweges zur Selbstrettung der Fahrgäste und des Zugpersonals ein sicherer Bereich erreicht werden kann. Zur Selbst- und Fremdrettung wird der Gleisbereich über Zugänge und Zufahrten an öffentliche Straßen angebunden. Die im Rettungswegkonzept enthaltenen Anbindungen an das öffentliche Straßennetz bieten in einem gewissen Umfang auch Möglichkeiten zur Abwehr von Gefahren, welche die Umgebung der Strecke bedrohen, die so bisher nicht bestehen.

Stellungnahme 9: Das Rettungswegkonzept der DB AG nach der Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“ berücksichtigt nicht die Rettung von „nicht-selbstrettungsfähigen Fahrgästen“ auf der Personenverkehrsstrecke.

„Nicht-selbstrettungsfähige“ Fahrgäste müssen durch Einsatzkräfte aus der Einsatzstelle gerettet werden. Die Feuerwehren haben genau aus diesem Grund auch entsprechende

Leitszenarien aufgestellt und darauf aufbauend das Sicherheitskonzept erstellt. Die Länge der Rettungswege und der Faktor Zeit wird in keiner Weise angemessen berücksichtigt. Rettungsmaßnahmen können hieraus resultierend möglicherweise erheblich zeitverzögert beginnen. Dieser Sachverhalt hat dann auch Auswirkungen für mögliche betroffene Personen.

Hinweis:

Siehe hierzu die Sachverhaltsdarstellung aus der Stellungnahme 1.

Zu den Forderungen der Feuerwehr Oberhausen ergehen die folgenden Entscheidungen:

Niederländische Standards

Die Stadt Oberhausen fordert, die Notfall- und Sicherheitskonzepte dem bereits auf niederländischem Gebiet umgesetzten Standard anzupassen und mit der Feuerwehr Oberhausen abzustimmen.

Seitens der Vorhabenträgerin wird erwidert, dass die Bahnanlagen nach geltendem Recht und anerkannten Regeln der Technik in Deutschland geplant seien - dies gelte genauso für sicherheitsrelevante Aspekte. Die selektive Anwendung von niederländischem Recht zur Umsetzung von vordergründig weiterreichenden Sicherheitsstandards sei nicht möglich.

Entscheidung

Die Forderung wird zurückgewiesen. Die Übertragung niederländischer Vorschriften auf deutsche Vorhaben ist weder zulässig noch sachgerecht. Die niederländische Betuweroute unterscheidet sich als Neubaustrecke in vielerlei Hinsicht von der deutschen Ausbaustrecke Oberhausen - Emmerich. Die Konzeptionen und Sicherheitsstrategien der Niederlande im Verkehrswesen, in der Raumordnung und im Katastrophenschutz unterscheiden sich grundsätzlich von denen in Deutschland ebenso wie die daraus resultierenden gesetzlichen Vorschriften und Festlegungen.

Stellungnahme 10: Das Sicherheitskonzept der Feuerwehren an der Betuwe-Route orientiert sich an nachvollziehbaren physikalischen/technischen Grundgesetzmäßigkeiten, auf die mit taktischen Einsatzmaßnahmen, in Abhängigkeit der vorhandenen Schutzmaßnahmen, reagiert werden kann. Die Feuerwehren von Emmerich bis Oberhausen haben genau aus diesem Grund Leitszenarien aufgestellt und darauf aufbauend die individuellen Sicherheitskonzepte für jeden PFA erstellt.

Hinweis:

Es gilt die Sachverhaltsdarstellung aus der Stellungnahme 1.

Die Sicherheitsstrategien im Katastrophenschutz und bei den Feuerwehren bei Schadensereignissen im Güter- und Personenverkehr unterscheiden sich in den Niederlanden nicht wesentlich von denen in Deutschland.

In Deutschland gibt es bisher keinen konkreten gesetzlichen Bezug auf besondere Bahnanlagen, wie z. B. die Strecke 2270. Die Richtlinie "Anforderungen des Brand- und

Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG" reicht für die Strecke 2207 nicht aus.

Sie wird von allen an der Strecke beteiligten Feuerwehren ausdrücklich abgelehnt, weil sie nicht die technische Ausstattung und die Leistungsfähigkeit der kommunalen Feuerwehren berücksichtigt.

Erdungsschalter

Die Feuerwehr der Stadt Oberhausen hält handbetriebene Erdungsschalter nach niederländischem Vorbild in ausreichender Anzahl für erforderlich.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass handbetriebene Erdungsschalter nach niederländischem Vorbild in der Bundesrepublik Deutschland rechtlich nicht zulässig seien. Die Ausschaltung der Oberleitung erfolge zentral innerhalb weniger Minuten. Die Bahnerrdung der ausgeschalteten Oberleitung werde dann durch den Notfallmanager durchgeführt.

Entscheidung

Die Forderung wird zurückgewiesen. Handbetriebene Erdungsschalter nach niederländischem Vorbild sind in Deutschland nicht zulässig. Die Erdung der Oberleitung erfolgt im Bereich der freien Strecke, sofern notwendig, durch Erdungsstangen. Der Einsatz der Erdungsstangen ist streng reguliert. Erdungsstangen können unter bestimmten Voraussetzungen der Feuerwehr zur Ausrüstung mit eisenbahnspezifischem Gerät zur Verfügung stehen. Eine Bereitstellung von Erdungsstangen im Rahmen eines Planfeststellungsbeschlusses ist nicht möglich.

Stellungnahme 11: Die Erdungsstangen werden auf der Strecke 2270 ausschließlich durch den Notfallmanager der DB AG eingesetzt. Das Eintreffen des Notfallmanagers an der Einsatzstelle ist durch die DB AG innerhalb von 30 Minuten sicherzustellen. Die Zeit für die Lageeinweisung und das Anbringen der Erdungsstangen vor und hinter einem langen Zug muss noch zusätzlich berücksichtigt werden.

Die Feuerwehr weist darauf hin, dass die Möglichkeit einer bereits vorhandenen technischen Erdung durch die Feuerwehr über einen „speziellen“ Erdungsschalter die Zeit bis zum Beginn der Rettungs- bzw. Einsatzmaßnahmen erheblich verkürzen kann. Die hier in Rede stehende Hilfsfrist von bis zu 30 Minuten ist nicht sachgerecht und entspricht nicht der kommunalen Brandschutzbedarfsplanung. Hier ist in der Regel eine Hilfsfrist von acht Minuten vorgesehen.

Zugänglichkeit

Die Feuerwehr der Stadt Oberhausen fordert für die Durchführung von gezielten Rettungs- und/ oder Löschmaßnahmen die dauerhafte Sicherstellung eines ungehinderten Zugangs für die Feuerwehr Oberhausen auf den Gleiskörper im Verlauf der BETUWE Route im Stadtgebiet Oberhausen; dies schließe die Herstellung erforderlicher Zufahrten für Einsatzfahrzeuge ein.

Die Vorhabenträgerin erwidert die uneingeschränkte Zugänglichkeit sei nach den geltenden Richtlinien und den anerkannten Regeln der Technik gewährleistet.

Entscheidung

Seitens der Vorhabenträgerin wurde ein Rettungswegkonzept für den Planfeststellungsabschnitt 1.1 entwickelt. Unabhängig von Änderungen des Sicherheitskonzeptes durch einen Planfeststellungsergänzungsbeschluss wird durch die Umsetzung des Zuwegungskonzeptes, das die Anforderungen der Richtlinie "Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienen wegen nach AEG" erfüllt, die Zugänglichkeit der Gleisanlagen verbessert und sichergestellt.

Stellungnahme 12: Das bisherige Zuwegungskonzept der DB AG wird durch das EBA als ausreichend beschieden. Das vorhandene Konzept der DB AG wird, wie bereits beschrieben, abgelehnt. Es wird auf die geforderte „invernehmliche Lösung“ im Rahmen der Gesamtkonzeption verwiesen. Die Aufstellung eines veränderten Zuwegungskonzeptes durch die Vorhabenträgerin, welches das Sicherheitskonzept der Feuerwehren an der Betuwe-Route angemessen berücksichtigt, ist daher nicht zu erwarten.

Neben den Zuwegungen des Rettungswegkonzeptes finden sich im PFA 1.1 nahezu durchgehend entlang der Strecke parallel geführte Straßen und Wege, deren Abstand zu den Gleisen unter 50 m liegen. Diese Straßen und Wege sind nicht als Rettungszufahrten ausgelegt, Wende- und Begegnungsflächen fehlen:

- Gleisparalleler Weg im Bahnbetriebsgelände, zu erreichen über Duisburger Straße / Bahnübergang "Bw-Zufahrt", km 0,760 rdB (rechts der Bahn)
- Gleisparalleler Weg auf Bahngelände zur Erschließung von Kleingärten, Gewerbe IdB (links der Bahn)
- Am Kaisergarten rdB
- Zum Eisenhammer IdB
- Fuß- und Radweg zwischen Zum Eisenhammer und Lindnerstraße IdB
- Parkplatz Niederrheinstadion IdB
- Fuß- und Radweg zwischen Emscher und A42 rdB
- Rothofstraße IdB
- Neue Straße Bahnübergangersatzmaßnahme Rosastraße

Zusammen mit den Zuwegungen des Sicherheitskonzeptes ist damit eine gute Zugänglichkeit der Strecke im Bereich des Planfeststellungsabschnitts 1.1 gegeben.

Zuwegungsabstand

Es werden von der Stadt Oberhausen keine Forderungen zum Zuwegungsabstand erhoben, ausgenommen von den Notausgangstüren in den Lärmschutzwänden, die in einem Abstand von max. 200 m eingerichtet werden sollen. Seitens der Feuerwehr wurden im Verfahren keine Forderungen zum Zuwegungsabstand eingebracht, es wurden auch keine zusätzlichen Zuwegungsstellen benannt.

Gestaltung der Zugänge

Die Feuerwehr Oberhausen stellt dar, dass von der öffentlichen Verkehrsfläche insbesondere für die Einsatzkräfte der Feuerwehr geradlinige Zu- und Durchgänge erforderlich seien. Die Zu- und Durchgänge müssten mindestens 2,50 m breit sein und die lichte Durchgangshöhe müsse mindestens 2 m betragen.

Die Vorhabenträgerin legt dar, dass die Zu- und Durchgänge von öffentlichen Verkehrswegen ans Gleis - soweit möglich - geradlinig und auf direktem Weg geplant seien. Die Durchgangsbreite von 1,60 Metern erlaube einen Begegnungsverkehr und sei daher ausreichend dimensioniert.

Entscheidung

Hinsichtlich Geradlinigkeit und Durchgangshöhe liegen keine Differenzen vor. Die von der Vorhabenträgerin vorgesehene Breite der Zu- und Durchgänge von 1,60 m liegt **deutlich über den Mindestmaßen der DIN 14090**. Sie entspricht den durch die Richtlinie "Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG" geforderten Maßen. Die in der Richtlinie geforderte Breite entspricht wiederum den Anforderungen für Geh- und Fluchtwege in Personenbahnhöfen.

Die Notwendigkeit zur Heranführung von Arbeits- und Rettungsgerät entgegen der Fluchtrichtung ist in jedem Fall gegeben, insofern ist die Breite von 1,60 m als angemessen einzustufen. **Begegnungen von Einsatztrupps können in der Regel durch Drehung mit seitwärtigem Gang erfolgen.** Darüber hinaus ist in vielen Bereichen zumeist auch eine Nutzung benachbarter Flächen möglich.

Stellungnahme 13: Die Mindestmaße nach DIN 14090 berücksichtigen nur den Verkehr in eine Richtung, da im Geltungsbereich der DIN 14090 hauptsächlich Zu- und Durchgänge zu Gebäude(teilen) mit entsprechend geringem Personenverkehr verstanden werden. Bei der Bemessung von Rettungswegbreiten muss die Selbstrettung von Personen durch genügend breite Türen in kurzer Zeit, in der Regel vor dem Tätigwerden der Feuerwehr, abgeschlossen sein (daher auch der Begriff Fluchttüren).

Rettungswege und Türen im Zuge von Rettungswegen sind auch Angriffswege für die Feuerwehr. Rettungswege, die auch noch nach dem Eintreffen der Feuerwehr für die Selbstrettung verwendet werden, stehen der Feuerwehr nicht als Angriffsweg zur Verfügung.

Die Feuerwehr weist darauf hin, dass die Möglichkeit einer sofortigen Rettung von nicht „selbstrettungsfähigen“ Fahrgästen bzw. die Einleitung von Rettungs- und Einsatzmaßnahmen durch zu schmale Zugänge und Türen in Rettungswegen nicht im Begegnungsverkehr durchgeführt werden kann.

In den Niederlanden stehen daher alle 100 m Rettungs- bzw. Zugangstüren zur Verfügung (entspricht der doppelten Rettungswegbreite).

Zufahrten

Die Feuerwehr fordert die Errichtung von Zufahrten/Durchfahrten entsprechend § 5 BauO NW, sofern Gleiskörper weiter als 50 m von der öffentlichen Verkehrsfläche entfernt liegen.

Die Vorhabenträgerin äußert sich nicht.

Entscheidung

Neben den Zuwegungen des Rettungswegkonzeptes finden sich im PFA 1.1 nahezu durchgehend entlang der Strecke parallel geführte Straßen und Wege, deren Abstand zu den Gleisen unter 50 m liegen. Diese Straßen und Wege sind nicht als Rettungszufahrten ausgelegt, Wende- und Begegnungsflächen fehlen. Öffentliche Verkehrsflächen sind auch Rad- und Fußwege, die nicht als Zufahrten ausgebaut sind. Insofern ist die Forderung von Zufahrten/Durchfahrten bei Entfernungen über 50 m von der öffentlichen Verkehrsfläche zu allgemein und ungenau. Ein Ziel dieser Forderung ist offenbar die Beschränkung der Fußwege, welche sich aus dem gleisparallelen Abschnitt vom Ereignisort bis zur Anbindung der Zuwegung und der Länge des Zugangs von der Anbindung der Zuwegung bis zur Zufahrt zusammensetzen. Grundsätzlich werden durch die Anwendung der Richtlinie "Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG" die Fußwege begrenzt, der Spielraum bleibt aber groß, da hier immer eine an die Örtlichkeit angepasste Einzelplanung zu betrachten ist.

Stellungnahme 14: Ein wesentlicher und entscheidender Anteil des Sicherheitskonzeptes der Feuerwehren sind kurze Angriffswege. Das EBA stellt fest, dass es hier einen Zusammenhang zwischen den maximal möglichen Fußwegen (Angriffswegen) gemäß der Richtlinie "Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG" (bis 1000 m) und den in einer Einsatzlage realisierbaren, max. Angriffswegen der Feuerwehr zur Sicherstellung des Einsatzerfolgs gibt.

Das EBA entscheidet, dass die Regelungen bzgl. der max. Länge der Angriffswege in der Richtlinie "Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG" einen großen Spielraum haben und sich an die örtlichen Verhältnisse der Einsatzplanung orientieren.

Die Anforderungen aus dem Sicherheitskonzept der Feuerwehren sind somit richtlinienkonform (200 m ist \leq 1000 m).

Es fehlt hier der deutliche Hinweis, dass im neu zu erstellenden Sicherheitskonzept die Anforderungen der Feuerwehren umgesetzt werden müssen.

Zufahrten und Wendanlagen sind entsprechend den "Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen - RASSt 06" zu planen. (Hinweis: Die EAE 85/95 ist 2007 durch die "Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen - RASSt 06" der FGSV ersetzt worden.)

Öffnen von Sperrvorrichtungen

Die Feuerwehr fordert, dass Sperrvorrichtungen sich mit dem Schlüssel A des Überflurhydrantenschlüssel nach DIN 3223 öffnen lassen müssen.

Entscheidung

Die Zuwegungen dienen als Rettungswege für Einsatzkräfte der Feuerwehr vom öffentlichen Raum in den Gleisbereich. Insofern muss sichergestellt sein, dass die Sperrvorrichtungen von den Einsatzkräften mit den für Feuerwehren gebräuchlichen Schlüsseln geöffnet werden können. Allerdings stellt ein Zutritt oder eine Einfahrt in den Gleisbereich durch Unbefugte eine erhebliche Gefährdung des Eisenbahnverkehrs dar, dies könnte durch den Gebrauch eines weniger gebräuchlichen Schlüssels erschwert werden.

Eine entsprechende Nebenbestimmung wird in den Beschluss aufgenommen. Sperrvorrichtungen im Bereich der Zuwegungen müssen sich mit feuerwehriblichem Gerät (Dreikant) öffnen lassen. Bei Sperrvorrichtungen, die den Zutritt oder die Zufahrt des unmittelbaren Gleisbereiches verhindern, kann von dieser Regelung abgesehen werden, sofern sichergestellt ist, dass die Einsatzkräfte des Brand- und Katastrophenschutzes hierüber unterrichtet sind und über die erforderlichen Schlüssel verfügen. Der Planfeststellungsbehörde ist in diesem Fall eine entsprechende Zustimmung der örtlich zuständigen Feuerwehr vorzulegen. Eine entsprechende Nebenbestimmung wird in den Beschluss aufgenommen.

Stellungnahme 15: Die Feuerwehren entlang der Betuwe werden im Einsatzfall, über die Kommunalgrenzen hinaus, zusammenarbeiten. Sie streben daher eine Einheitlichkeit des zu verwendenden Öffnungswerkzeugs an. Die im Zuständigkeitsbereich genutzten Möglichkeiten bzw. Verfahrensweisen sind anzuwenden.

Bauzeit

Die Feuerwehr weist daraufhin, dass die Straßen für Brandschutz- und Rettungsdienstfahrzeuge jederzeit befahrbar sein sollen.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass während der Bauzeit alle Baumaßnahmen mit der Kommune abgestimmt würden, so dass die Kommune in die Lage versetzt werde, das Rettungskonzept laufend unter Berücksichtigung der Einhaltung der Einsatzreaktionszeiten anzupassen. Im Übrigen gelte, dass die Straßen lediglich im Rahmen des Gemeindegebrauchs genutzt würden; im Falle eines heraneilenden Rettungsfahrzeuges würden z. B. die Straßen unverzüglich von Baufahrzeugen verlassen werden.

Entscheidung

Der Vorhabenträgerin wird aufgegeben das Sicherheitskonzept zu überarbeiten. Im Rahmen der Überarbeitung ist auch ein Zuwegungskonzept für die Bauzeit zu erstellen. Eine entsprechende Nebenbestimmung wird in den Beschluss aufgenommen.

Aufstell- und Bewegungsflächen

Seitens der Feuerwehr Oberhausen wird gefordert, für material- und/oder personalintensive Einsätze Aufstell-, Bewegungs- und Wendeflächen als auch Bereitstellungsräume für die Einsatzfahrzeuge vorzusehen.

Die Vorhabenträgerin nimmt hierzu nicht Stellung.

Entscheidung

Durch die Anlage der Zufahrten entsprechend der einschlägigen Vorschriften und Empfehlungen (Richtlinie "Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG", DIN 14090, RASSt 06) wird sichergestellt, dass vorhabensbezogene Aufstell-, Bewegungs- und Wendeflächen angelegt werden. Die Anlage von generellen Aufstell-, Bewegungs- und Wendeflächen ist, ebenso wie die Bereitstellung von Räumen für Einsatzfahrzeuge, Sache des allgemeinen Brand- und Katastrophenschutzes.

Lärmschutzwände

Türabstand

Die Feuerwehr Oberhausen fordert die Installation von Notausgangstüren in den Lärmschutzwänden in einem Abstand von max. 200 m.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass die Forderung nach einem pauschalen Maximalabstand von Notausgangstüren in Schallschutzwänden nicht mit der Präzision der Planung vereinbar sei, da eine exakte Regelmäßigkeit von Notausgangstüren im Abstand von 200 Metern z. B. durch Zwangspunkte durch Kreuzungsbauwerke, Haltepunkte oder andere örtliche Gegebenheiten nicht sinnig erscheine. Die rechtlich geforderten Mindestabstände von Zuwegungen und ggf. Notausgangs- bzw. Rettungstüren in den Schallschutzwänden würden eingehalten.

Entscheidung

Im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschluss ist hierüber keine Entscheidung zu treffen.

Im PFA 1.1 ist lediglich ein 170 m langer Abschnitt einer Lärmschutzwand vorgesehen. Die Lärmschutzwand hat eine Gesamtlänge von 910 m und befindet sich überwiegend im Planfeststellungsabschnitt 1.2 Oberhausen-Sterkrade. Die Länge des im PFA 1.1 befindlichen Abschnitts der Lärmschutzwand liegt unter 200 m und damit unterhalb des von der Feuerwehr eingeforderten Minimalabstands für Notausgangstüren. Der anschließende Lärmschutzwandabschnitt im PFA 1.2 kann über die parallel geführte neue Straße der Bahnübergangersatzmaßnahme Rosastraße erreicht werden, so dass an dieser Stelle keine Vorfestlegungen hinsichtlich der Minimalabstände für Notausgangstüren erfolgt.

Notausgangstüren in Lärmschutzwänden

Die Stadt stellt eine Reihe von Forderungen hinsichtlich der Beschaffenheit der Notausgangstüren in Lärmschutzwänden auf:

- Öffnen der Türen von der Gleisseite
- Öffnen der Türen von der gleisabgewandten Seite
- Lichte Breite und Höhe der Türen

- Kennzeichnung der Türen
- Lage der Notausgangstüren bei mehreren Lärmschutzwänden

Im Planfeststellungsabschnitt 1.1 sind keine Notausgänge in der Lärmschutzwand vorgesehen, daher ist zur Ausgestaltung der Notausgänge keine Entscheidung zu treffen.

Sonstige Öffnungen

Um im Brand- und/oder Gefahrenfall unverzüglich Löschmittel - Wasser bzw. Schaum – an der Einsatzstelle zur Verfügung zu haben, fordert die Feuerwehr Oberhausen in den Lärmschutzwänden in einem Abstand von max. 100 m verschließbare Klappen mit einer lichten Größe von mind. 0,9 m x 0,9 m.

Die Vorhabenträgerin äußert sich nicht.

Entscheidung

Die Forderung wird für den vorliegenden Planfeststellungsabschnitt zurückgewiesen.

In begründeten Einzelfällen, beispielsweise in der Nähe eines Hydranten, kann es sinnvoll sein zusätzliche Öffnungen vorzusehen. Eine Öffnung im Abstand von rund 100 m vom Beginn des im PFA 1.1 gelegenen Lärmschutzwandabschnitts läge am Rand einer landwirtschaftlich genutzten Fläche ohne jede Infrastruktur. Seitens der Feuerwehr Oberhausen wurden keine Stellen bezeichnet, an denen der Einbau zusätzlicher Öffnungen zur Unterstützung eines Einsatzes hilfreich wäre. Abweichende Entscheidungen in anderen Planfeststellungsabschnitten bleiben ausdrücklich vorbehalten.

Gleisparallele Flucht- und Rettungswege

Die Feuerwehr der Stadt Oberhausen fordert, dass die parallel an den Gleisen verlaufenden Rettungswege eine ausreichende Breite aufweisen, in Anlehnung an die im § 5 Bauordnung NRW geregelte Breite für Zu- und Durchgänge mindestens 1,25 m.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass die in den Planunterlagen dargestellten Rettungswege mit einer Breite von 0,80 m den tatsächlich befestigten Bereich eines Weges neben dem Gleis beschreiben. Diesem könne ein lichter Bereich zugerechnet werden, der sich aus dem gesetzlich geforderten freizuhalten Lichtraum zuzüglich einem Sicherheitsraum ergäbe, der für den laufenden Betrieb erforderlich sei. Die Feuerwehr werde diese Randwege jedoch, im Gegensatz zum Bahnpersonal, nur bei ruhendem Bahnbetrieb nutzen. Den Einsatzkräften stehe über die 0,80 m breiten Rettungswege hinaus demnach ein breiteres Lichtraumprofil zur Nutzung zur Verfügung, weshalb der tatsächliche Bewegungsraum größer als 0,80 m breit sei.

Entscheidung

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Breite der Flucht- und Rettungswege entspricht der Mindestanforderung für Flucht- und Rettungswege im Bauwesen. Eine weitergehende Dimensionierung ist nicht erforderlich, da die Nutzung als Flucht- und Rettungsweg bei ruhendem Bahnbetrieb erfolgt und den flüchtenden Reisenden und Einsatzkräften insofern ein breiteres Lichtraumprofil zur Verfügung steht.

Ausrüstung der Feuerwehr

Ausstattung der Feuerwehr

Die Feuerwehr fordert, dass die feuerwehrtechnische Ausstattung der Feuerwehr Oberhausen je nach Einsatzszenario individuell zu ergänzen bzw. durch die DB-AG zu beschaffen und zu unterhalten sei.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass die Aufstellung und Ausrüstung von Feuerwehren gemäß dem FSHG den jeweiligen Gemeinden und Kreisen obliege. Seitens der DB AG sei gemäß der Vereinbarung mit den Innenministerien der Länder einmalig eisenbahntypisches Gerät finanziert und den Feuerwehren bzw. Kommunen zur Verfügung gestellt worden.

Entscheidung

Über die Bereitstellung von eisenbahnspezifischem Gerät kann im Rahmen eines Planfeststellungsbeschlusses nicht entschieden werden. Anknüpfungspunkt für eine Entscheidung in Hinblick auf die Ausstattung der Feuerwehr im vorliegenden Beschluss muss die Festsetzung von baulichen Anlagen im Gleisbereich sein. Zu möglichen Verpflichtungen der DB AG im Rahmen ihrer Mitwirkungspflicht gemäß § 4 Abs. 3 AEG werden vorliegend ausdrücklich keine Entscheidungen getroffen.

Bereitstellung von Draisinen / Zweiwegefahrzeugen

Die Feuerwehr fordert die Bereitstellung von Draisinen und Zweiwegefahrzeugen.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass die Aufstellung und Ausrüstung von Feuerwehren gemäß dem FSHG den jeweiligen Gemeinden und Kreisen obliege. Seitens der DB AG sei gemäß der Vereinbarung mit den Innenministerien der Länder einmalig eisenbahntypisches Gerät finanziert und den Feuerwehren bzw. Kommunen zur Verfügung gestellt worden.

Entscheidung

Die Bereitstellung von Draisinen ist grundsätzlich abzulehnen, da ein Missbrauch oder ein betriebswidriger Einsatz mit unabsehbaren Folgen für Eisenbahnverkehr und Bahnanlieger nicht ausgeschlossen werden könnte. Ebenso kritisch ist der Einsatz von Kombifahrzeugen durch bahnfremde Personen zu beurteilen. Alternativ ist zum Transport von verletzten Personen und/oder zum Transport von Einsatzgeräten der Einsatz von Rollpaletten vorzusehen. Rollpaletten gehören zur eisenbahnspezifischen Ausrüstung der Feuerwehr. Über die Bereitstellung von Rollpaletten ist im Rahmen eines Planfeststellungsbeschlusses nur zu entscheiden, wenn sie im Gleisbereich vorgesehen ist (Rollpaletteneinhausung). Die Bereitstellung von Rollpaletten in Gleisnähe ist bei besonders großen Zuwegungsabständen (> 2.000 m) vorgesehen. Im Bereich des Planfeststellungsabschnitts 1.1 werden Zuwegungsabstände von 400 bis maximal 1.250 m realisiert. Darüber hinaus sind durch nahegelegene Straßen und Wege weitere Zugangsmöglichkeiten gegeben. Daher ist im Planfeststellungsabschnitt 1.1 eine Bereitstellung von Rollpaletten im Gleisbereich nicht angezeigt.

Löschwasser

Die Stadt Oberhausen fordert eine Versorgung mit Löschwasser (mind. 6000 l/min) in Nähe der Notausgangstüren, soweit die Löschwasserversorgung an den einzelnen Versorgungspunkten nicht anderweitig sichergestellt werden kann.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass gemäß dem Gesetz über den Feuerschutz und die Hilfeleistung (FSHG) die Zuständigkeit für die Sicherstellung der den örtlichen Verhältnissen angepassten Löschwasserversorgung bei den Gemeinden liege.

Entscheidung

Es gibt keine gesetzliche oder vertragliche Verpflichtung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Bereitstellung von Löschwasser an Schienenwegen außerhalb von Tunnelanlagen. In begründeten Einzelfällen ist die Festlegung von Löschwasseranlagen im Rahmen des Zulassungsverfahrens nach § 18 AEG zu prüfen.

Die Brandgefahr einer Eisenbahnstrecke setzt sich aus der Brandgefahr der Eisenbahninfrastruktur, des Eisenbahnbetriebs und der über die Eisenbahn transportierten Gütern zusammen. Die Eisenbahninfrastruktur ist, mit Ausnahme von Kabelanlagen und bewachsenen Böschungen, nicht brennbar. Kabelbrände sind selten und in der Regel nicht mit offenem Feuer verbunden, ein Übergriff des Brandes auf benachbarte Anlagen kann weitgehend ausgeschlossen werden. Böschungsbrände sind häufiger, sie entstehen durch Funkenflug und können auch die Umgebung bedrohen. Durch die nicht entflammbare Gleisanlage bleiben dagegen kleine und mittlere Zugbrände, die durch Überhitzung im Eisenbahnbetrieb entstehen (Lokbrand, Heißläufer), in der Regel weitgehend auf den Gleisanlagen isoliert.

Grundsätzlich verfügen Ansiedlungen in der Nachbarschaft von Eisenbahnstrecken über eine eigene Löschwasserversorgung. Insofern kann davon ausgegangen werden, dass Brände benachbarter Anlagen, die durch Zugbrände oder Funkenflug ausgelöst werden, in der Regel mit der ortsüblichen Löschwasserbevorratung angemessen abgewehrt werden können.

Im Bereich von Tunneln sind Brände auch ohne Beteiligung von gefährlichen Stoffen wegen der Rauchgasentwicklung, der Gefahr des Bauwerksversagens durch Überhitzung und der möglichen Kaminwirkung als sehr viel gefährlicher einzustufen, daher wird in langen Tunneln eine eigene Löschwasserversorgung vorgesehen.

Die Brandgefahr von regelgerecht transportierten Gütern ist ebenfalls als gering einzustufen, auch der Transport von gefährlichen Gütern wird durch vielfältige Vorkehrungen und Regelungen gesichert.

Dennoch führen die besonderen Merkmale des Güterfernverkehrs, insbesondere der Transport leicht entzündlicher Güter, die massiven Schäden bei Aufprallen oder Entgleisungen, die ausgedehnten Unfallräume, der gleichzeitige Transport von Gütern dazu, dass verschiedene Vorgehensweise zur Gefahrenabwehr erforderlich werden. Die erschwerten Rahmenbedingungen (Rettungsmaßnahmen im unmittelbaren Bereich einer unter Spannung stehenden Stromleitung) führen dazu, dass durch Störungen, Fehlverhalten und Unfälle die Brandgefahr schnell erhebliche Ausmaße annehmen kann.

Eine Löschwasserversorgung von Verkehrswegen ist in Deutschland nicht vorgesehen, vielmehr orientiert sich die Löschwasserversorgung am Schutzbedarf eines Gebietes oder eines Objektes. Weder die regelmäßige Nutzung eines Verkehrsweges für Gefahrguttransporte, noch die Nähe des Verkehrsweges zu bewohnten Gebieten sind Kriterien zur Bereitstellung von Löschwasser bei Planung, Bau oder Erweiterung eines Verkehrsweges.

Stellungnahme 16: Für die Beförderung von bestimmten gefährlichen Gütern im Straßenverkehr wird eine Fahrwegbestimmung nach § 35 der Gefahrgutverordnung für Straße, Eisenbahn, und Binnenschifffahrt – GGVSEB benötigt.

Die öffentlichen Feuerwehren sind bei Unfällen mit Gefahrgut auf der Straße in der Lage,

- die Einsatzstelle über die Straße unmittelbar und schnell zu erreichen,
- mit den zur Verfügung stehenden Mitteln eine Menschenrettung sicher durchzuführen,
- eine erfolgreiche Brandbekämpfung mit Löschwasser aus dem Fahrzeugtank durchzuführen und
- über die Straße schnell eine Versorgung mit Löschwasser sicherzustellen.

Das zu erwartende Ausmaß der Einsatzstelle und die Menge des transportierten Gefahrgutes sind in der Regel im Straßenverkehr viel geringer als im Eisenbahnverkehr.

Insgesamt begünstigen diese Rahmenbedingungen die erfolgreiche Gefahrenabwehr im Straßenverkehr durch die Feuerwehr sehr. Eine Vergleichbarkeit dieser Verkehrswege ist somit nicht gegeben.

Die Löschwassergrundversorgung richtet sich nach der Nutzung eines Gebiets als Wohn-, Gewerbe- oder Industriegebiet und an der Gefahr der Brandausbreitung, etwa der Feuerbeständigkeit der Umfassungen und Bedachungen. Neben der Grundversorgung kann für einzelne Objekte eine weitergehende Löschwasserbereitstellung vorgesehen werden.

Bislang ist eine Berücksichtigung von besonderen Unfallereignissen, die durch die Gefahrguttransporte im Eisenbahn- oder Straßenverkehr entstehen können, bei der Löschwasserversorgung nicht vorgesehen, da sowohl im Straßen- als auch im Eisenbahnverkehr die Eintrittswahrscheinlichkeit eines solchen Ereignisses, auch an Stellen mit signifikant erhöhtem Risiko oder Schutzbedarf, als extrem gering einzustufen ist.

Stellungnahme 17:

Siehe Stellungnahme 5 und 15.

Bei einer Forderung einer Löschwasserversorgung von Eisenbahnstrecken wegen der Gefahrguttransporte ist auch zu bedenken, dass der überwiegende Teil der Gefahrgutverkehre in Deutschland über das Straßennetz abgewickelt wird. **Auch hier sind Unfallszenarien denkbar, die einen extrem hohen Löschwasserbedarf bedingen.** Das Unfallrisiko ist, bedingt durch Individualverkehr und menschliches Versagen, eher höher als im Eisenbahnwesen.

In Deutschland wird der Löschwasserbedarf im Allgemeinen entsprechend dem Arbeitsblatt **W405 des DVGW** (Deutscher Verein des Gas- und Wasserfaches e. V.) ermittelt. Als **Grundschatz wird für Wohn- und Gewerbegebiete** ohne erhöhtes Sach- oder Personenrisiko, unter Berücksichtigung der baulichen Nutzung und der Gefahr der Brandausbreitung, ein Löschwasserbedarf zwischen 48 und 192 m³/h angesetzt. Für Kern-, Gewerbe- und Industriegebiete wird ein Löschwasserbedarf von 96 bis 192 m³/h angesetzt. Diese Löschwassermengen sollen durch eine oder mehrere Löschwasserentnahmestellen in einem Umkreis von 300 m Radius um das Brandobjekt bereitgestellt werden. Für große Objekte mit erhöhtem Brandrisiko, für Objekte mit erhöhtem Personenrisiko und für Einzelobjekte im Außenbereich ist ein über den Grundschatz hinausgehender objektbezogener Brandschutz vorzusehen.

Stellungnahme 18: Das Arbeitsblatt W405 vom DVGW regelt die Bereitstellung von Löschwasser aus dem Trinkwassernetz. Es wird zur Planung von Wohn- und Gewerbegebieten benötigt, um die Versorgungsinfrastruktur planen zu können. Der Schwerpunkt des Arbeitsblatts bezieht sich auf die Kombination von der Versorgung mit Trinkwasser und dem Bereitstellen von Löschwasser für den Brandfall. Es wird ausschließlich auf den Brandschutz von Gebäuden angewendet.

Der Löschwasserbedarf wird von der für Brandschutz zuständigen Stelle festgestellt. Er unterteilt sich in den Grundschatz und den Objektschutz.

Die Feuerwehren haben genau aus diesem Grund Leitszenarien aufgestellt und darauf aufbauend das Sicherheitskonzept erstellt. Der erhöhte Löschwasserbedarf ergibt sich eindeutig durch den Betrieb der Strecke 2270 und nicht aus der Bebauung an der Strecke.

Im Planfeststellungsabschnitt 1.1 verläuft die Strecke durch Gebiete mit einem Löschwasserbedarf von 48 m³/h (z. B. Waldgebiet Grafenbusch), 96 m³/h (z. B. Gewerbegebiet Hansastraße) und 192 m³/h (z. B. Gewerbegebiet Zum Eisenhammer). Teilweise kann dieser Bedarf nicht über die öffentliche Trinkwasserversorgung bereitgestellt werden, da bei einer entsprechenden Wasserentnahme der Betriebsdruck im Leitungsnetz zu stark abfällt (Rothofstraße, Zum Eisenhammer).

Die Feuerwehr fordert entlang der ABS 46/2 die Bereitstellung von 6000 l/min über einen Zeitraum von 4 Stunden, das entspricht einer Löschwassermenge von 360 m³/h. Der Bedarf von 360 m³/h über einen Zeitraum von 4 Stunden wurde anhand der Leitszenarien „Brennbares, unter Druck verflüssigtes Gas, Leckage mit Feuerfackel“ und „Brennbares, unter Druck verflüssigtes Gas, drohender BLEVE“ ermittelt, d. h. es wurde ermittelt, dass mit dieser Löschwassermenge ein im Eisenbahnverkehr eingesetzter Kesselwagen wirksam gekühlt werden kann und somit eine drohende Explosion verhindert werden könnte.

Es ist offensichtlich, dass die Bereitstellung solcher Löschwassermengen entlang der Strecke nicht über die öffentliche Trinkwasserversorgung erfolgen kann, da diese schon bei deutlich geringeren Löschwassermengen an ihre Grenzen stößt. Die Bereitstellung solcher Löschwassermengen, ob im Abstand von 200 m entsprechend der Forderung zu Notausgangstüren oder in Abstand von 600 m entsprechend dem Durchmesser eines Löschwasserbereiches, wäre nur über ein von der Trinkwasserversorgung unabhängige Versorgung denkbar. Es ist zu bedenken, dass eine Löschwasserversorgung von 360 m³/h mit eigenen Wasserquellen, Leitungen, Pumpen und Hydranten einen erheblichen Platzbedarf aufweist und mit hohen Investitions- und Unterhaltungskosten verbunden ist.

Anders als die Löschwasserbereitstellung über das Trinkwasserversorgungsnetz, hat eine reine Löschwasserversorgung keine weitere Funktion. Der Unterhaltungsaufwand ist sehr hoch, da durch fehlenden Durchfluss Schäden und Störungen entstehen, die, anders als bei Nutzung der Trinkwasserversorgung, mangels Gebrauch nicht ohne weiteres festgestellt werden. Einsatzfähigkeit und Funktion kann nur durch intensive Wartung und häufige Kontrollen sichergestellt werden.

Stellungnahme 19: Der Löschwasserbedarf ist das Ergebnis einer Einsatzplanung zu möglichen Leitszenarien, wie sie auch in anderen Genehmigungsverfahren (z. B. großer Industriebetriebe) angenommen wird. Die über den Grundschutz hinaus erforderliche Löschwassermenge, incl. der Löscheinrichtungen, ist auch in diesen Fällen vom Betreiber der betrachteten Anlage, ausschließlich für den Brandfall, betriebsbereit vorzuhalten.

Die DB AG ist Betreiber der Strecke 2270 und hat damit auch für das notwendige Löschwasser zu sorgen.

Es ist nicht auszuschließen, dass bei entsprechenden Randbedingungen die von der Feuerwehr entwickelten Leitszenarien auch mit geringeren Löschwassermengen erfolgreich abgewehrt werden können, ebenso gut ist es denkbar, dass trotz einer entsprechenden Löschwasserversorgung die Gefahrenabwehr misslingt, weil andere Einsatzerfordernisse nicht gegeben sind. Beispielsweise können kaum Entzündungen und Explosionen verhindert werden, die unmittelbar oder sehr kurz nach Unglückseintritt erfolgen.

Zur Abwehr anderer schwerwiegender Unfallszenarien, wie dem Austritt von giftigen Gasen und Flüssigkeiten, ist eine so umfassende Löschwasserbereitstellung wenig dienlich. Über eine offene Löschwasserversorgung (Wassergräben) könnten im Falle einer Havarie gefährliche Stoffe schnell und ungehindert in entferntere empfindliche Bereiche gelangen.

Obwohl die grundlegenden Unfallszenarien an der Strecke bereits heute bestehen, hat die Stadt Oberhausen für die an die Strecke grenzenden Bereiche größtenteils, aber nicht durchgehend, in Hinblick auf die eigene Flächennutzung einen Löschwasserbedarf von 96 m³/h angenommen. Diese Menge erscheint in Hinblick auf die Ausbaustrecke, die kein punktuell Einzelobjekt, sondern eine Bestandsstrecke mit regionaler Ausdehnung darstellt, angesichts der geringen Eintrittswahrscheinlichkeit der maximalen Unfallszenarien und des Umstandes, dass die gestiegene Anzahl der Gefahrguttransporte durch Maßnahmen zur Verringerung der Unfallwahrscheinlichkeit (Beseitigung der höhengleichen Bahnübergänge) kompensiert wird, angemessen.

In Gewerbe- und Industriegebieten ist die Stadt Oberhausen nach den landesrechtlichen Maßgaben i.V.m. Arbeitsblatt W405 des DVGW damit verpflichtet, eine Löschwasserversorgung sicherzustellen, die auch zur Bewältigung der allermeisten Unfallszenarien ausreicht. Gleiches gilt auch für die Kerngebiete um den Hbf Oberhausen. Zweifelhaft ist eine ausreichende Löschwasserausstattung bei den an der Strecke liegenden Wohngebieten westlich und östlich von Bahn-km 2,9 – 3,3, die planungsrechtlich teilweise als Außenbereich eingestuft werden. Hier trifft eine möglicherweise unzureichende Löschwasserversorgung auf eine Strecke, deren Gefahrenpotenzial unabhängig vom Baubestand der Umgebung als einheitlich einzustufen ist. Die Wohnbebauung im Umfeld ist darüber hinaus gegenüber Unfallfolgen als besonders empfindlich einzustufen. Hinsichtlich der Lastenverteilung zwischen der Stadt Oberhausen und der Vorhabenträgerin fällt vorliegend ins Gewicht, dass die für die höhere Löschwassermenge ausschlaggebenden Ursachen nicht bereits in der örtlichen Bebauung angelegt, sondern ausschließlich durch die Strecke 2270 bedingt sind.

Die DB wird daher verpflichtet, im Sicherheitskonzept nachzuweisen, dass für den Streckenabschnitt zwischen Bahn-km 2,9 und 3,3 für jeden beliebigen Punkt im Abstand von 300m eine Löschwasserversorgung von 96 m³/h, ggf. auch durch mehrere Entnahmestellen zusammengerechnet, sichergestellt werden kann. Ist dies nicht nachweisbar, sind die entsprechenden Anlagen in geeigneter Weise nachzurüsten.

Angesichts der geringen Eintrittswahrscheinlichkeit der angenommenen Leitszenarien und des hohen Aufwands für Erstellung und Erhaltung ist die geforderte Löschwasserbereitstellung von 360 m³/h dagegen als unangemessen einzustufen.

Stellungnahme 20: Die erfolgreiche Brandbekämpfung (Rettung von Menschenleben und Verhinderung der Ausbreitung von Feuer und Rauch) ist nur möglich, wenn für ein realistisches Einsatzszenario die Rahmenbedingungen vorhanden sind.

Die Feuerwehren haben genau aus diesem Grund Leitszenarien aufgestellt und darauf aufbauend das individuelle Sicherheitskonzept je PFA erstellt.

Gefahrenabwehrplanungen beziehen sich auf „unter normalen Umständen“ zu erwartende einzelne Leitszenarien. Das Zusammentreffen von mehreren Leitszenarien an einer Einsatzstelle ist immer möglich, führt aber in den Planungsbetrachtungen regelmäßig zu Eskalationsszenarien, die nicht mehr planbar sind.

Die von den Feuerwehren festgelegten Leitszenarien sind alle realistisch. Die Berechnung der Löschwassermenge anhand der beschriebenen Leitszenarien ist nachvollziehbar.

Wird die Löschwassermenge ohne einen Nachweis auf 1.600 l/min bzw. 96 m³/h festgelegt, ist davon auszugehen, dass der Einsatzerfolg durch die Feuerwehren nicht sichergestellt werden kann.

Die Feuerwehr weist darauf hin, dass bei fehlendem Löschwasser, insbesondere bei den Leitszenarien „Brennbares, unter Druck verflüssigtes Gas, Leckage mit Feuerfackel“ und „Brennbares, unter Druck verflüssigtes Gas, drohender BLEVE“, eine Eskalation der Einsatzsituation wahrscheinlich ist, da sich die Einsatzkräfte aus dem Wirkungsbereich der drohenden Explosion(en) zurückziehen müssen (Eigenschutz der Einsatzkräfte).

Bereitstellung Planunterlagen

Die Feuerwehr Oberhausen fordert für den Streckenverlauf die Bereitstellung von Feuerwehrplänen entsprechend der DIN 14095, die in der Folgezeit, wenn erforderlich, aktualisiert und ausgewechselt werden müssten.

Entscheidung

Der ebenerdige und geradlinige Verlauf der Eisenbahnstrecke erübrigt eine differenzierte Darstellung im Streckenverlauf. Entsprechend der Richtlinie "Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG" sind Planunterlagen bereitzustellen, die Mindestanforderungen dieser Unterlagen genügen aber bestenfalls dem ländlichen Raum und entsprechen nicht den Notwendigkeiten einer innerstädtischen Lage. Daher ist zur Orientierung der Einsatzkräfte das Zuwegungskonzept in Lageplänen darzustellen. Die Lagepläne sind in Anlehnung an die DIN 14095 (Feuerwehrpläne) zu erstellen. Die Darstellung weiterer Infrastrukturdaten, wie z. B. Gewässer / Entwässerungsanlagen mit Fließrichtung oder parallel geführte Wege, die nicht Teil des Zuwegungskonzeptes sind, ist mit der Feuerwehr abzustimmen. Eine entsprechende Nebenbestimmung wird in den Beschluss aufgenommen.

Relevante Änderungen der Eisenbahninfrastruktur sind zulassungs- bzw. genehmigungspflichtig. Über Aktualisierung und Auswechslung von Plan- und Datenmaterial, die über die Anforderungen der Richtlinie "Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG" hinausgehen, kann im jeweiligen Genehmigungs- /Zulassungsverfahren entschieden werden.

Schwachstellenanalyse, Detailplanung

Die Feuerwehr Oberhausen fordert, dass von Seiten der DB AG eine Schwachstellenanalyse der Strecke bzw. Streckensicherheit und der Gefahrenvorsorge vorzulegen und mit der Berufsfeuerwehr Oberhausen abzustimmen sei.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass eine Schwachstellenanalyse der rechtlichen Grundlage entbehre.

Entscheidung

Die Forderung wird zurückgewiesen. Es werden weder Anlass noch Ziel einer Schwachstellenanalyse genannt, zudem liegen keine rechtlichen, formalen und inhaltliche Vorgaben zur Erstellung einer Schwachstellenanalyse vor.

Für jeden Teilbereich der Streckenführung im Stadtgebiet Oberhausen wird seitens der Feuerwehr eine individuelle Detailplanung zu Fragen des vorbeugenden und abwehrenden Brandschutzes für erforderlich gehalten. Die sich daraus ergebenden Fragestellungen bzw. Lösungsansätze seien mit der Berufsfeuerwehr der Stadt Oberhausen zu erörtern bzw. abzustimmen. Eine bewertbare Detailplanung auf der Basis der DIN 14095 (hier Detailpläne) läge nicht vor.

Entscheidung

Die Forderung wird zurückgewiesen. Seitens der Feuerwehr werden keine bestimmten Aspekte des vorbeugenden und abwehrenden Brandschutzes vorgetragen. Wie Straßen stellen Eisenbahnstrecken einen Verkehrsweg dar, der weder über eine erhöhte Brandlast noch über eine erhöhte Brandgefährdung verfügt. Der geradlinige ebenerdige Aufbau der Eisenbahnstrecke und die Verwendung schwerentflammbarer Baustoffe erübrigen eine differenzierte Darstellung des vorbeugenden Brandschutzes. Mit dem Sicherheitskonzept werden Einrichtungen (Zuwegungskonzept, Flucht- und Rettungswegkonzept, Darstellung der Löschwasserversorgung) des abwehrenden Brandschutzes erstellt, bzw. festgelegt und dargestellt. Eine Detailplanung der Einrichtungen des abwehrenden Brandschutzes erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung.

Einsatztraining, Notfallmanagement

Die Feuerwehr Oberhausen fordert, dass in einem Einsatzfall die Einsatzkräfte frühzeitig vom Notfallmanagement der DB AG über Art und Umfang der Güterbeförderung, insbesondere bei Gefahrguttransporten, zu informieren seien.

Entscheidung

Die Forderung wird zurückgewiesen. Die Unterrichtung der Einsatzkräfte folgt betrieblichen und gesetzlichen Regelungen, die von dem Planfeststellungsverfahren unberührt bleiben.

Die Feuerwehr fordert, es sei seitens der Bahn sicherzustellen, dass bahntypische Einsatzszenarien von Einsatz- und Führungskräften praktisch trainiert werden können.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass das Institut der Feuerwehr Nordrhein-Westfalen unter Mitarbeit der DB AG Seminare zum Thema Einsatztraining anbiete. Ein bahntypisches Einsatztraining sei Aufgabe des Landes.

Entscheidung

Die Forderung wird zurückgewiesen. Das Planfeststellungsverfahren wird nicht berührt.

Die Feuerwehr fordert, dass bei der Alarmierung der Einsatzkräfte bahnspezifische Begriffe zu vermeiden seien und die Bezeichnung des Einsatzortes sich an Straßennamen und Hausnummern orientieren solle.

Entscheidung

Die Forderung wird zurückgewiesen. Die Orientierung anhand von Streckennummer und Kilometrierung ist eindeutig und zweckmäßig. Eine Orientierung anhand von Straßennamen und Hausnummern ist mangels angrenzender Bebauung wenig sinnvoll.

Zur Stellungnahme des Dezernates 22.4 der Bezirksregierung Düsseldorf ergeht die folgende Entscheidung:

Das Dezernat 22.4 der Bezirksregierung Düsseldorf **bestätigt** den Vortrag der Feuerwehr Oberhausen, dass auf der Grundlage der Planfeststellungsunterlagen eine **angemessene Beurteilung** der Rettungswegekonzeption **nicht** möglich sei.

Das Dezernat ergänzt, dass die Antragsunterlagen weder verwertbare Planinhalte für ein konkretes Sicherheitskonzept, noch verwertbare Informationen enthielten, nach denen die Gefahrenabwehrbehörde ihre Planungen aufbauen könne. Es wird vorgetragen, dass von Seiten der Stadt Oberhausen somit bei der Beteiligung öffentlicher Belange auch nicht auf konkrete Planungsinhalte der Antragstellerin Bezug genommen werden konnte. In Ermangelung dessen habe die Stadt Oberhausen eigene Planungsideen im Sinne von "einsatzoptimierten Maßnahmen" entwickelt und ins Verfahren eingebracht.

Das Dezernat 22.4 der **Bezirksregierung** Düsseldorf **empfiehlt**, der Vorhabenträgerin die **Erstellung eines Sicherheitskonzeptes** aufzuerlegen. Sie empfiehlt, die Vorhabenträgerin solle das Sicherheitskonzept im **Einvernehmen** mit dem zuständigen Träger öffentlicher Belange, hier der Stadt Oberhausen erstellen. Folgende Forderungen werden formuliert:

- 1. Es ist ein für diesen Streckenabschnitt den örtlichen Verhältnissen entsprechendes Sicherheitskonzept, sowohl für die Bauphase als für den Zeitpunkt nach der Fertigstellung des Streckenabschnittes (PFA 1.1), unter den Gesichtspunkten des Brand- und Katastrophenschutzes mit gebührender Berücksichtigung der internationalen Bedeutung der gesamten Bahnstrecke, zu erstellen.
- 2. Insbesondere sind hier Erkenntnisse, die aus der Bewältigung bisheriger Unfallereignisse auf Bahnstrecken resultieren, mit einzubeziehen. Weiterhin sind die vom Land Nordrhein-Westfalen in den letzten Jahren entwickelten Landeskonzepte für den Brand- und Katastrophenschutz in den Planungen gebührend zu berücksichtigen.
- 3. Außerdem sind technische Möglichkeiten im Sinne einer effizienten Rettung unter Abwägung der beabsichtigten Verkehrsabwicklung auf der Bahnstrecke in die Konzeption mit einzubeziehen.
- 4. Eine stufenweise Realisierung der einzelnen Komponenten des noch zu erstellenden Sicherheitskonzeptes kann in Absprache mit der Genehmigungsbehörde erfolgen, jedoch müssen wesentliche Elemente des Sicherheitskonzeptes bei Inbetriebnahme des Streckenabschnittes bereits funktionstüchtig umgesetzt sein.

Die Vorhabenträgerin hat sich inhaltlich nicht zu der Stellungnahme des Dezernates 22.4 geäußert.

Entscheidung

Der Einwand, dass im Anhörungsverfahren nicht auf konkrete Planungsinhalte der Antragstellerin Bezug genommen werden konnte, wird zurückgewiesen.

Durch die vorgelegten Planfeststellungsunterlagen, insbesondere den Übersichts- und Lageplänen, Querprofilen und Bauwerksplänen, wurden im Anhörungsverfahren die Änderungen der Eisenbahninfrastruktur dargestellt. Das Zuwegungskonzept wurde durch einen Plan (Anlage 3.4) dargestellt, während das Konzept der Flucht- und Rettungswege im Erläuterungsbericht dargelegt wurde. Die in den Plänen dargestellten Anlagen wurden durch zusätzliche Angaben im Erläuterungsbericht ergänzt. Den Unterlagen war mithin zu entnehmen, dass durch das Zuwegungskonzept in Verbindung mit den Flucht und Rettungswegen sichergestellt werden soll, dass Fremdrettungskräfte

oder Einsatzkräfte der Gefahrenabwehr jeden Bereich im Gleis erreichen können. Darüber hinaus waren überschlägig die Längen der Zuwegungen ersichtlich, die nicht durch Kraftfahrzeuge genutzt werden können. Ebenso waren die Anbindungsstellen an den öffentlichen Verkehrsraum ersichtlich. Die konkrete Ausgestaltung der Zuwegungen (Wendeanlagen, Treppen, Anbindung an den öffentlichen Straßenraum etc.) fehlte in den offengelegten Plänen. Im Erläuterungsbericht werden in allgemeiner Form die Mindestanforderungen an die Zufahrten, Wendeanlagen, Zugänge und Treppen beschrieben. Es wurde im Erläuterungsbericht dargelegt, dass die Planungen der Richtlinie "Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG", der DIN 14090 und der Empfehlung für die Anlage von Erschließungsstraßen (EAE 85/95) der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) entsprechen. Der Einwand, dass im Anhörungsverfahren nicht auf konkrete Planungsinhalte der Antragstellerin Bezug genommen werden konnte, ist daher zurückzuweisen.

Gleichwohl bleibt festzustellen, dass das Flucht- und Rettungswegkonzept und das Zuwegungskonzept in den Planunterlagen vage und unvollständig bleiben:

- Es fehlt eine Darstellung der Flucht- und Rettungswege in den Lageplänen. Eine Prüfung der Durchgängigkeit und der Vollständigkeit ist so nicht möglich.
- Es fehlt eine konkrete Ausgestaltung der Zuwegungen: Wendepunkte, begehbare Abschnitte, befahrbare Abschnitte, Art der Befestigung, Anbindung an den öffentlichen Verkehrsraum, etc., werden nicht zeichnerisch dargestellt.
- Es fehlt eine Ausweisung der Anbindungen an den öffentlichen Straßenraum in den Grunderwerbsunterlagen und damit eine rechtliche Sicherstellung der Flächen, z. B. im Bereich von Parkplätzen und Wirtschaftswegen.
- Die Sicherstellung der dauerhaften Verfügbarkeit der Anbindungen an den öffentlichen Straßenraum bleibt offen (rechtliche Sicherstellung, Befestigung der Wegflächen, Unterhaltung, Kennzeichnung und Parkverbote, Winterdienst, etc.).

Ein über das Flucht- und Rettungswegkonzept / Zuwegungskonzept hinausgehendes Sicherheitskonzept wurde nicht vorgelegt. Es fehlen Darstellungen und Bearbeitungen weiterer Aspekte des Sicherheits- und Katastrophenschutzes, etwa zur Abwehr von Gefahren durch den Eisenbahnbetrieb, zu Art und Umfang von Gefahrguttransporten oder zu Einschränkungen der Zugänglichkeit im Bereich von Lärmschutzwänden.

Angesichts des unzureichenden Sicherheitskonzeptes ist dieses vollständig zu überarbeiten. Das überarbeitete Sicherheitskonzept ist an bislang erzielte Abstimmungsergebnisse mit der Feuerwehr Oberhausen anzupassen. Bei der Überarbeitung des Sicherheitskonzeptes sind die angeführten Forderungen des Dezernates 22.4 zu berücksichtigen. Die Forderung des Dezernates 22.4 nach Einvernehmen mit dem zuständigen Träger öffentlicher Belange bei der Erstellung eines Sicherheitskonzeptes wird hiervon ausgenommen. Die Planfeststellungsbehörde hat die für das Vorhaben sprechenden Interessen einerseits und die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Belange der Umwelt andererseits gegeneinander und untereinander abzuwägen. Die Forderung nach Erstellung eines Sicherheitskonzeptes im Einvernehmen mit dem zuständigen Träger öffentlicher Belange, hier der Stadt Oberhausen, ist nicht im Sinne des Abwägungsgebots.

Die Planfeststellungsbehörde wird das überarbeitete Sicherheitskonzept der Feuerwehr Oberhausen und dem Dezernat 22 der Bezirksregierung Düsseldorf zur Stellungnahme vorlegen. Die Verlagerung auf ein Planergänzungsverfahren ist möglich, da die wesentlichen baulichen Voraussetzungen für das Sicherheitskonzept bestehen und an der Durchführbarkeit ergänzender Maßnahmen keine vernünftigen Zweifel bestehen.

Gez. Thomas Verbeet

Stellv. Sprecher der Feuerwehren im Arbeitskreis Streckensicherheit BETUWE