

ANTWORT

zu der

Anfrage der Abgeordneten Barbara Spaniol (DIE LINKE.)

betr.: BahnLog GmbH in Kirkel

Vorbemerkung der Fragestellerin:

„Seitens der BahnLog GmbH werden auf dem Gelände des Kirkeler Gleisbauhofs Bahnschwellen und Bahnschotter aufgearbeitet. In der Vergangenheit kam es wiederholt zu schweren Bodenverunreinigungen sowie Beschwerden von Bürgerinnen und Bürgern über Lärm- und Staubimmissionen.“

Vorbemerkung der Landesregierung:

Das Betriebsgelände der BahnLog Bahnlogistik und Service GmbH (BahnLog) wurde als „Zollbahnhof Homburg“ bereits um 1920 zur Zollabfertigung des Güterverkehrs zwischen dem Deutschen Reich und dem Saargebiet errichtet. Während des zweiten Weltkriegs erfolgte die Nutzung als „Verschiebebahn“. Die ehemalige Deutsche Bundesbahn hat dort einen sogenannten „Gleisbahnhof“ betrieben und von dort aus unter anderem ihre Gleisbaustellen unterhalten.

Nach Privatisierung der Deutschen Bundesbahn wurde der von der DB Netz AG betriebene „Gleisbahnhof“ von der bereits vorher im Auftrag der DB Netz AG auf dem „Gleisbahnhof“ tätigen BahnLog übernommen. Er dient nach wie vor der Unterhaltung des Gleisnetzes der DB AG im südwestdeutschen Raum.

Die bestehende, noch funktionsfähige Infrastruktur wird seit Inkrafttreten des Dritten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften vom 27. April 2005 als (öffentliche) Serviceeinrichtung im Sinne des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) geführt. Zur Anlage gehören Abstellgleise, Wartungseinrichtungen und andere technische Einrichtungen, einschließlich der Lager und Flächen für den Güterumschlag.

Wie beurteilt die Landesregierung den Umstand, dass die Firma BahnLog in einer Pflegezone eines Biosphärenreservats und in einem Wasserschutzgebiet Material aller Schadstoffklassen verarbeitet, rechtlich und politisch?

Zu Frage 1:

Das Wasserschutzgebiet „Homburg-Beeden“ ist nach Durchführung eines förmlichen Verwaltungsverfahrens mit Verordnung vom 31.12.1989 rechtskräftig festgesetzt worden.

Solange durch die Einhaltung der Schutzgebietsvorschriften der Grundwasserschutz gewährleistet wird, ist der Betrieb hinzunehmen.

Der Bereich des Gleisbauhofs wurde in die Pflegezonenkulisse aufgenommen, weil er 2004 bei der Novellierung des Landesentwicklungsplanes im Teil-Plan Umwelt als Vorranggebiet für Naturschutz festgelegt worden war. Die besondere Ausstattung des Areals und der Verbund ganz unterschiedlicher Biotoptypen bot bzw. bietet mit zum Teil extremen Standortbedingungen (Hitze, Trockenheit) Lebensräume für zahlreiche seltene Tier- und Pflanzenarten.

Grundsätzlich gilt, dass auf Flächen, die ausschließlich oder überwiegend Zwecken des öffentlichen Verkehrs dienen, bei Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege die bestimmungsgemäße Nutzung zu Zwecken des Verkehrs grundsätzlich zu gewährleisten ist.

Der Gleisbauhof ist als Bahngelände gewidmet. Aufgrund dieser Widmung ist seine weitergehende naturschutzrechtliche Unterschutzstellung blockiert, so dass aktuell lediglich der Status als Wasserschutzgebiet rechtlich relevant ist.

Geplant ist die gesamte Betriebsanlage in 2 (Bau-)Abschnitten zu modernisieren. Die Infrastruktur soll durch Entwässerungsanlagen, Versiegelung der Lagerflächen, den Neubau von Tankstelle und Waschplatz sowie weitere Maßnahmen modernisiert werden.

Welche konkreten Anordnungen wurden seit dem Jahr 2010 seitens der Landesregierung gegenüber der BahnLog getroffen und wurden diese bislang umgesetzt? Inwieweit und insbesondere wann erfolgten entsprechende Überprüfungen seitens der Landesregierung? Wurden Zwangsgelder - bejahendenfalls in welcher Höhe - festgesetzt?

Zu Frage 2:

Im Juni 2010 wurden die beim Eisenbahnbundesamt (EBA) geführten Akten dem Saarland übergeben.

Auf Grundlage eines „Optimierungskonzeptes zur Risikovorsorge für die Schutzgüter Wasser, Luft und Boden für den Betrieb des Gleisbauhofs Homburg/Saar“ wurden vom LUA mehrere Anordnungen erlassen:

1. Wasserrechtliche Anordnung vom 06.12.2010 mit sofortiger Vollziehung, die gelagerten Massen mit einer höheren stofflichen Belastung (Einstufung > Z 2) gegen das Eindringen von Niederschlagswasser durch geeignete Maßnahmen zu sichern.

Diese Forderung wurde durch die Errichtung von vier Leichtbauhallen und die hier erfolgte Lagerung von derart stofflich belasteten Massen erfüllt.

2. Wasserrechtliche Anordnung vom 05.01.2011 zur ordnungsgemäßen Befestigung und Entwässerung des Betriebsgeländes.

In der Anordnung enthaltene Maßnahmen wie die wasserundurchlässige Befestigung der Fahrstraßen und der Lager- und Betriebsflächen, die Einleiterlaubnis für Niederschlags- und Berieselungswasser, die Sicherung der Flächen zur Zwischenlagerung der Holzschwellen gegen Eindringen von Niederschlagswasser, welches Kontakt mit Holzschwellen hat sind noch nicht umgesetzt. Diese Maßnahmen sind Gegenstand des von der BahnLog beantragten Plangenehmigungsverfahrens für den 2. Bauabschnitt nach dem Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) in Verbindung mit § 18 AEG zur Modernisierung und Reaktivierung der Infrastruktur des Gleisbauhofs.

3. Nachträgliche Anordnung vom 05.01.2011 zur Festlegung von Emissionsbegrenzungen für die Luftreinhaltung und allgemeine Anforderungen zur Begrenzung von Staubpartikeln.

Die festgelegten Maßnahmen zur Luftreinhaltung, für die kein Erfordernis zur Genehmigung besteht, sind umgesetzt. Der Plangenehmigungsantrag, über den noch nicht entschieden ist, enthält auch die Errichtung von Zelthallen mit Entstaubungsanlagen.

4. Anordnung vom 29.03.2011 zur Verbesserung der Lärm-Situation.

Die Anordnung enthält Maßnahmen für den Betrieb der Anlagen zur Aufbereitung und Siebung von Schotter, zum Betrieb stationärer Anlagen, zum Be- und Entladen von Gütern, zur An- und Abfahrt mit LKW und zur Nutzung des Schienenverkehrs.

Am 28.03.2012 ging beim LUA eine Beschwerde eines Anwohners ein, der sich über nächtlichen Lärm beschwerte. Nach Überprüfung dieser Beschwerde wurde die BahnLog mit Schreiben vom 06.07.2012 aufgefordert ein Zwangsgeld zu zahlen. Das Zwangsgeld wurde zunächst nicht bezahlt, da insgesamt die Anordnung bzw. die Festsetzung des Zwangsgeldes streitig war. Nachdem die Anordnung vom 15.10.2012 erlassen wurde, die nunmehr eine Änderung der Lärmschutzanordnung vom 29.03.2011 und damit auch die Regelung des Nachtbetriebs zur Folge hatte, konnte das Zwangsgeld aus rechtlichen Gründen nicht mehr vollstreckt bzw. eingezogen werden. Es sind danach keine weiteren Beschwerden eingegangen.

5. Anordnung vom 15.10.2012 zur Durchführung von Nachtaktivitäten und damit Abänderung der Lärmschutzanordnung vom 29.03.2011.

Die Anordnung erging infolge einer Anfrage der BahnLog, unter welchen Voraussetzungen ein zeitlich eng eingegrenzter Betrieb während der Nachtzeit zum Abladen von Gleisschotter erlaubt werden kann, damit die Firma DB-Netz die Aufbereitung der Materialien von der BahnLog durchführen lassen kann.

Für den Fall der Zuwiderhandlung gegen die einzelnen Anordnungen wurden jeweils Zwangsgelder festgesetzt.

Wie beurteilt die Landesregierung die geäußerten Bedenken, seitens der Firma BahnLog würde nicht nur eine Zwischenlagerung, sondern auch eine langfristige Deponierung von mehr als 12 Monaten erfolgen und es würde zunehmend in umliegende Flächen expandiert, die hohe Bedeutung für den Naturschutz haben? Wurde dies von der Landesregierung bislang überprüft und wird dies bejaht, falls toleriert (bitte mit ausführlicher Begründung)?

Zu Frage 3:

BahnLog betreibt keine Deponie zur Beseitigung von Abfällen auf dem Anlagen-
gelände und es erfolgt keine Beseitigung im Sinne des Kreislaufwirtschaftsgesetzes.

In der Regel wird der angenommene Gleisschotter zeitnah recycelt und dann wieder
per Schiene für den Gleisbau abtransportiert. Der wegen seiner Körnung nicht mehr
für Bahnzwecke verwertbare Schotter wird dem Straßen- oder Wegebau zugeführt.
Die nicht mehr verwertbaren Reststoffe werden extern auf zugelassenen Deponien
beseitigt. Damit liegt die Lagerzeit deutlich unter einem Jahr.

Lediglich für die Fraktion Betonschwellen kann es je nach angelieferter Menge eine
Lagerzeit von über 12 Monaten geben. Diese begründet sich nach Auskunft von Bahn-
Log dadurch, dass sich der mietweise Einsatz eines Shredders erst ab einer bestimm-
ten Mindestmenge wirtschaftlich darstellen lässt. Nach Einsatz des Brechers werden
auch diese Fraktionen nachweislich einer zugelassenen Verwertung zugeführt.

Diese längerfristige Lagerung ist rechtlich nicht gleichzusetzen mit einer Deponierung.
Der Gleisbauhof gilt auch für diese längerfristige Zwischenlagerung als planfestge-
stellt, also legitimiert.

Eine Expansion der BahnLog in umliegende Flächen ist nicht bekannt.

In welchem Stadium befindet sich das von der
Firma BahnLog zu beantragende eisenbahnrecht-
liche Plangenehmigungsverfahren?

Zu Frage 4:

Die von der BahnLog geplante Modernisierung der Eisenbahnanlage soll in zwei Bau-
abschnitten vorgenommen werden. Für den ersten Bauabschnitt, die Errichtung einer
neuen Gas- und Wasserversorgungsleitung, ist ein Plangenehmigungsverfahren nach
dem AEG nicht erforderlich. Mit diesen Arbeiten hat die BahnLog nach eigener Aussa-
ge im September 2013 begonnen.

Der zweite Bauabschnitt beinhaltet die Umsetzung der oben genannten Anordnungen
sowie die Reaktivierung des Gleises 202. Ihren im Jahre 2011 eingereichten Plange-
nehmigungsantrag nach dem AEG hat die BahnLog Anfang 2014 überarbeitet.

Die überarbeiteten Planunterlagen werden derzeit auf ihre Vollständigkeit geprüft, bevor die im Plangenehmigungsverfahren vorgesehene Anhörung der Betroffenen eingeleitet wird.

Hat das Saarland, wie andere Bundesländer auch, eigene Merkblätter für Schotter-Recycling? Wenn nein, warum nicht?

Zu Frage 5:

Das Saarland verfügt über kein eigenes Merkblatt „Schotterrecycling“.

Aufgrund des Zugriffs auf qualitativ hochwertige Merkblätter aus anderen Bundesländern (z. B. Rheinland-Pfalz), ist die Erstellung eigener Merkblätter nicht erforderlich.

Wie steht die Landesregierung zu der Einschätzung, BahnLog habe unter der Photovoltaikanlage auf dem Gelände der ehemaligen Grube Merlebach belastete Bahnschwellen endgelagert und dies stelle im Sinne des Kreislaufwirtschaftsgesetzes eine rechtswidrige Entsorgung dar? Beabsichtigt die Landesregierung ggf. hier aktiv zu werden?

Zu Frage 6:

Die BahnLog hat in den Jahren 2009 und 2010 ausrangierte, völlig unbelastete Betonschwellen auf das Gelände der Solaranlage St. Nikolaus, Grube Merlebach, geliefert. Diese werden zur Beschwerung der im Solarpark Merlebach aufgestellten Ständersysteme genutzt.

Solch eine Verwendung der Betonschwellen dient einem sinnvollen Zweck. Es sprechen weder abfallrechtliche noch andere öffentlich-rechtliche Vorschriften gegen diese Verwendung. Eine Freisetzung von Schadstoffen ist ausgeschlossen, weil es sich bei dem Schwellenmaterial um völlig harmlosen Beton handelt.

Damit wird den Anforderungen des Abfallrechts an eine ordnungsgemäße und schadlose Abfallverwertung genügt, so dass ein behördliches Einschreiten nicht erforderlich ist.

Wie hoch ist das Wasserschutzgebiet Beeden mit Bromazil und anderen Schadstoffen belastet? In welchen Abständen wird die Belastung überprüft? Besteht eine Ursächlichkeit des Geschäftsbetriebs der BahnLog für die Schadstoffbelastung des Grundwassers?

Zu Frage 7:

Die zur Trinkwassergewinnung genutzten Entnahmekbrunnen sind unbelastet. Zwei zum Schutz der Trinkwassergewinnung betriebene Abwehrbrunnen weisen aktuell Belastungen zwischen 1 und 5 µg Bromacil/l auf. Die fünf als Sanierungsbrunnen betriebenen Anlagen der DB-AG weisen je nach Brunnen Konzentrationen von 1 – maximal 36 µg Bromacil/l auf. Das der Aktivkohleanlage zugeführte Mischwasser enthält aktuell 15 – 20 µg Bromacil/l. Neben der Hauptkontamination mit Bromacil können weitere Pestizide aus der Gruppe der Triazine in geringerer Konzentration nachgewiesen werden (Atrazin und dessen Abbauprodukte, Simazin, Propazin, Terbutylazin). Der Einsatz der nachgewiesenen Pestizide ist teilweise seit 20 Jahren verboten. Die von der Bahn zu Spritzzwecken als Nachfolgeprodukte eingesetzten Pestizide (Glyphosat, Diuron, Flumioxazin usw.) wurden nicht nachgewiesen.

Die Sanierungsbrunnen der DB AG werden im Abstand von zwei Monaten, das Rohwasser der Brunnen jährlich beprobt. Das Trinkwasser wird zusätzlich nach den Vorgaben der Trinkwasserverordnung überprüft.

Ein Zusammenhang mit dem Geschäftsbetrieb der BahnLog besteht nicht.

Wie verhält sich aus Sicht der Landesregierung eine eisenbahnrechtliche Widmung zu einer nachträglichen Ausweisung eines Landschaftsschutzgebiets ganz grundsätzlich? Wie ist dies konkret in Bezug auf den Standort der Firma BahnLog in Kinkel zu beurteilen?

Zu Frage 8:

Gemäß Bundesnaturschutzgesetz ist bei Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auf Flächen, die ausschließlich oder überwiegend Zwecken des öffentlichen Verkehrs dienen oder in einem verbindlichen Plan für die genannten Zwecke ausgewiesen sind, die bestimmungsgemäße Nutzung grundsätzlich zu gewährleisten.

Auch bei einer Ausweisung des Standortes der Firma BahnLog als Naturschutzgebiet müsste die bestimmungsgemäße Nutzung dieses Standortes gewährleistet bleiben.

Aus welchen Gründen hat die Landesregierung in der Vergangenheit einen Antrag der Gemeinde Kirkel auf Entwidmung von Bahnzwecken abgelehnt? Hat die Gemeinde Kirkel den Rechtsweg beschritten und wie ist – bejahendenfalls – der Stand des gerichtlichen Verfahrens?

Zu Frage 9:

Der Antrag der Gemeinde Kirkel auf Freistellung von Grundstücken im Gemeindebereich von Bahnbetriebszwecken nach dem AEG, also „auf Entwidmung von Bahnzwecken“, wurde mit Bescheid vom 30.04.2013 abgelehnt, da die Voraussetzungen für eine Entwidmung nach dem AEG nicht gegeben waren.

Eine Freistellung von Bahnbetriebszwecken ist gemäß § 23 AEG nur dann festzustellen, wenn kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht und langfristig eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung nicht mehr zu erwarten ist. Die BahnLog betreibt auf den Grundstücken die vorhandene Eisenbahninfrastruktur. Sie plant künftig den sogenannten „BahnLogport“. Dazu sollen transportlogistische Einrichtungen unter Reaktivierung vorhandener Gleisanlagen eingerichtet und betrieben werden.

Gegen den ablehnenden Verwaltungsakt hat die Gemeinde Kirkel in Bezug auf bestimmte Grundstücke beim Verwaltungsgericht des Saarlandes Klage erhoben. Der Verwaltungsrechtsstreit ist noch anhängig.

Welche Behörden sind aktuell und seit welchem Zeitpunkt für die Tätigkeiten der Firma BahnLog auf dem Gelände des Kirkeler Gleisbauhofs zuständig und ist die aktuelle geschäftliche Tätigkeit der Firma BahnLog nach Kenntnis der Landesregierung umfassend behördlich überprüft und verwaltungsrechtlich legitimiert?

Zu Frage 10:

Solange die DB Netz AG den früheren Gleisbahnhof betrieben hatte, war das EBA in allen Fragen zuständig.

Mit Übernahme des Gleisbauhofes durch die BahnLog wurden die jeweils fachlich betroffenen Landesbehörden für die Aufsicht zuständig, also insbesondere die Landeseisenbahnaufsicht, die Planfeststellungsbehörde und die Umweltbehörden. Das EBA übergab seine Akten im Juni 2010 an das Land. Bereits unter der Zuständigkeit des EBA war festgestellt worden, dass der frühere Gleisbahnhof der Deutschen Bahn als eisenbahnrechtlich gewidmet und planfestgestellt gilt und damit auch die von Bahnlog fortgeführten Tätigkeiten legitimiert sind.

Der BUND Saar e.V. hingegen vertritt die Auffassung, dass eine Pflicht zur Durchführung einer Überprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung bestand und hat im April 2013 eine noch anhängige Klage gegen das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr, das Ministerium für Umwelt und das LUA beim Verwaltungsgericht des Saarlandes eingereicht.

Die abfallrechtlichen Pflichten der BahnLog werden vom LUA überwacht.

Die Überwachung bezieht sich auf Pflichten aus der abfallrechtlichen Nachweisverordnung (elektronische Nachweisführung für gefährliche Abfälle), die Registerführung (Bilanzierung des Ein- und Ausgangs von Abfällen gefährlicher und nicht gefährlicher Art) und Pflichten nach der europäischen Abfallverbringungsverordnung sowie dem deutschen Abfallverbringungsgesetz.

Das LUA überwacht die Einhaltung dieser Pflichten regelmäßig. Bisher gab es keine Beanstandungen.

Ist die Firma BahnLog ein öffentliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen? Wurde hier ein Antrag der Firma BahnLog gestellt und wie ist hier ggf. der Stand des Verfahrens?

Zu Frage 11:

Die Bahnlog ist ein öffentliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Die Gesellschaft hat am 07.10.2011 einen Antrag auf Feststellung der Eigenschaft als öffentliche Eisenbahn gestellt. Aufgrund der Geschäftstätigkeit und des tatsächlichen Betriebsablaufs auf dem betroffenen Gelände seit Übernahme der Liegenschaften von der DB AG wurde und wird weiterhin eine bahnspezifische Serviceeinrichtung und damit eine öffentliche Eisenbahninfrastruktur nach dem AEG betrieben.

Der Betrieb der Eisenbahninfrastruktur bedurfte keiner Genehmigung, da das AEG eine solche für Betreiber von Serviceeinrichtungen nicht vorschreibt.

Welche Kenntnis hat die Landesregierung über Pläne für neue Geschäftsaktivitäten (Logistik-Zentrum, Holzhackschnitzelanlage) des Unternehmens und wie bewertet die Landesregierung diese rechtlich und - vor dem Hintergrund des betroffenen ökologisch wertvollen Gebiets - politisch?

Zu Frage 12:

Die BahnLog Bahnlogistik und Service GmbH plant am Standort des Gleisbauhofs Homburg auf dem eisenbahnrechtlich gewidmeten Gelände des ehemaligen Zollbahnhofs die Einrichtung und den Betrieb von transportlogistischen Einrichtungen unter Reaktivierung vorhandener Gleisanlagen. Ein konkreter Antrag auf Planfeststellung liegt dem MWA EV derzeit nicht vor.

Im Rahmen von Ortsbesichtigungen und aufgrund übersandter Fotos wurde seit Sommer 2011 festgestellt, dass zwischen den Gleisen unterhalb des in Betrieb befindlichen Portalkrans Stahlprodukte (Drahtrollen etc.) gelagert werden. Dazu erfolgte die Auskunft, ein mit der BahnLog verbundenes Unternehmen führe für ein Saarstahlunternehmen Logistikdienstleistungen aus.

Pläne für den Betrieb einer Holzhackschnitzelanlage sind nicht bekannt.

Besteht nach wie vor eine stille Beteiligung des Saarlandes an der Firma BahnLog und bejahendenfalls warum? Welche Rechte und Verpflichtungen für das Land ergeben sich hieraus und wie haben sich diese bislang realisiert? Gibt es weitere stille Teilhaber und wenn ja, welche sind diese?

Zu Frage 13:

Es besteht seit dem Jahr 2006 eine stille Beteiligung der Saarländischen Kapitalbeteiligungsgesellschaft mbH (KBG). Der Beteiligungsvertrag hat eine Laufzeit bis zum 30.12.2015. Das Beteiligungsverhältnis verläuft vertragsgemäß. Die Beteiligung wird entsprechend den zugrundeliegenden Programmrichtlinien (Existenzfestigungsprogramm) durch das Saarland garantiert. Erkenntnisse über weitere stille Teilhaber liegen dem Land nicht vor.

Welche öffentlichen Fördermittel hat das Unternehmen BahnLog bislang erhalten (bitte Angabe, in welcher Höhe und von wem die Förderung jeweils gewährt worden ist)?

Zu Frage 14:

Bei erfolgreicher Einführung von EMAS (Environmental Management and Audit Scheme, sog. Öko-Audit) hat die BahnLog Anspruch auf eine EU-Öko Audit Förderung bis zu 16.948,75 Euro.

Neben der stillen Beteiligung erhielt die Unternehmensgruppe Kredite aus dem Programm Gründungs- und Wachstumsfinanzierung Saarland (GuW), welches von der Saarländischen Investitionskreditbank AG (SIKB) verwaltet wird. Die Kredite wurden in 2006 bzw. 2008 gewährt, haben eine Laufzeit von jeweils 10 Jahren und werden ordnungsgemäß bedient. Die Kredite werden entsprechend den Richtlinien des GuW-Programms durch einen Zinszuschuss in Höhe von 0,25 % p.a. gefördert.