

## **A N T W O R T**

zu der

Anfrage der Abgeordneten Barbara Spaniol (DIE LINKE.)

betr.: Nachfrage zur Antwort der Landesregierung auf die Anfrage betreffend Bahn-Log GmbH in Kirkel  
[ Drucksache 15/939 (15/853) ]

Vorbemerkung der Fragestellerin:

„Die Antwort der Landesregierung auf die Anfrage 15/939 hat zu weiteren Fragen geführt.“

Liegen der Landesregierung Erkenntnisse über die historischen Betriebsgenehmigungen und die konkrete Nutzung des Geländes als Zollbahnhof, Verschiebebahnhof, Gleisbahnhof vor und wenn ja, welche?

### Zu Frage 1:

Die betroffenen Landesbehörden haben ihre bisherigen Erkenntnisse insbesondere auf die Mitteilungen und Feststellungen des Eisenbahnbundesamtes (EBA) gestützt, das für Eisenbahnen des Bundes und damit auch für den Zollbahnhof/Gleisbahnhof Homburg zuständig war. Nach Mitteilung des EBA handelt es sich beim Gleisbahnhof Homburg wegen des räumlich-funktionalen Zusammenhangs mit dem Bahnbetrieb um eine Eisenbahnbetriebsanlage, die bereits zu Bundesbahnzeiten planfestgestellt wurde bzw. als planfestgestellt galt. Durch die Privatisierung der Bahn und die Übernahme der Tätigkeit durch einen neuen Betreiber hat die Planfeststellung ihre Wirkung nicht verloren. Sie erstreckt sich nach Angaben des EBA auf alle für einen Gleisbahnhof typischen Tätigkeiten. Zu diesen bahnkonformen Tätigkeiten gehören vorwiegend der Umschlag, die Lagerung und die Aufarbeitung von Oberbaustoffen, sowie die Materialversorgung und Materialentsorgung von Gleisbaustellen. Eine Entwidmung von Bahnbetriebszwecken oder Stilllegung ist nach Mitteilung des Eisenbahnbundesamtes unter dessen Zuständigkeit nicht erfolgt.

Die Verwaltungsakten des EBA, die dem Saarland im Juni 2010 übergeben worden sind, befinden sich derzeit wegen der in der Sache anhängigen Rechtsstreite (siehe Antwort zu Frage 9 und 10 der Drs. 15/939) beim Verwaltungsgericht des Saarlandes. Eine verbindliche Aufklärung des komplexen Sachverhaltes – soweit rechtlich erheblich – und eine rechtliche Bewertung wird durch die Verwaltungsgerichtsbarkeit des Saarlandes erfolgen.

Ausgegeben: 07.11.2014 (15.09.2014)

In welchen Zeitraum fällt die historische Wiederaufarbeitung von Bahnschotter?

Zu Frage 2:

Dem Landesamt für Umwelt und Arbeitsschutz liegen hierzu keine belastbaren Erkenntnisse vor.

Wie bewertet die Landesregierung die Tatsache, dass BahnLog bereits vor dem 27.04.2005 das Gelände des Zollbahnhofs genutzt hat und wie bewertet sie die Neunutzung des früheren von dem Privatunternehmen Gerlach alleinig genutzten Areals, das zu Beginn der 1990er Jahre geräumt wurde?

Zu Frage 3:

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

Inwiefern ist die vom saarländischen Wirtschaftsministerium am 09.07.2006 erteilte Infrastrukturbetreibergenehmigung angesichts der Tatsache gerechtfertigt, dass das bis dahin zuständige Eisenbahn-bundesamt erst am 30.01.2009 Kenntnis davon erhielt?

Zu Frage 4:

Die Aussage, dass das Eisenbahn-Bundesamt erst am 30.01.2009 Kenntnis erhalten hat, ist nicht zutreffend.

Das Eisenbahn-Bundesamt war nachweislich im Rahmen des Genehmigungsverfahrens für die Erlaubnis zum Betreiben einer nichtöffentlichen Eisenbahninfrastruktur nach § 9 Landeseisenbahngesetz eingebunden. Mit Schreiben vom 28.07.2006 hat die Außenstelle Frankfurt/Saarbrücken zum Antrag der Bahnlogistik und Service GmbH vom 28.06.2006 Stellung genommen und dem Ministerium für Wirtschaft und Arbeit empfohlen, der BahnLog GmbH die Erlaubnis zum Betreiben der von der DB AG bzw. der DB Netz AG übernommenen bzw. übereigneten Eisenbahninfrastruktur als Eisenbahn des nichtöffentlichen Verkehrs gemäß § 9 LEisenbG zu erteilen.

In der Antwort der Landesregierung zur Anfrage 15/939 (15/853) wird dargelegt, dass der Betrieb der Firma BahnLog hinzunehmen ist, solange durch die Einhaltung der Wasserschutzgebietsverordnung der Grundwasserschutz gewährleistet wird. Wie bewertet die Landesregierung vor diesem Hintergrund, dass die Wasserschutzgebietsverordnung in § 3 unter anderem das Aufhalten und Lagern von Wasser gefährdenden Stoffen sowie den Betrieb eines Rangierbahnhofs verbietet?

Zu Frage 5:

Im Jahre 2010 teilte das MUV dem LUA die Feststellung des EBA mit, wonach die Errichtung und der Betrieb des Gleisbauhofes als planfestgestellt gelten (vgl. die Antwort zu Frage 1).

Dabei wurde und wird davon ausgegangen, dass diese historische Planfeststellung „alle für einen Gleisbauhof typischen Tätigkeiten“ erfasst. Die Anlagen fallen daher unter den Bestandsschutz.

Welche Konsequenzen hätte der Verzicht auf das BahnLog-Gelände als Pflegezone für die prozentuale Zonenverteilung, die das Biosphärenreservat vorsieht?

Zu Frage 6:

Laut UNESCO-Kriterien muss jedes UNESCO-Biosphärenreservat eine Kernzone im Umfang von mindestens 3% der Gesamtfläche und Pflegezone im Umfang von mindestens 10% der Gesamtfläche aufweisen; Pflegezone und Kernzone zusammen müssen allerdings mindestens 20% umfassen.

Das Biosphärenreservat Bliesgau hat Kernzonen im Umfang von ca. 3 % der Gesamtfläche ausgewiesen, benötigt daher also mindestens 17 % Pflegezone. Tatsächlich weist es ca. 7072 ha, also 19,5 % als Pflegezone auf.

Die Pflegezone Zollbahnhof umfasst eine Fläche von ca. 33 ha. Bezogen auf die Gesamtgröße der Pflegezone von ca. 7072 ha macht der Bereich Zollbahnhof weniger als ein halbes Prozent der Pflegezone aus. Bezogen auf die Gesamtfläche des Biosphärenreservates entspricht er einem Anteil von ca. 0,1 %.

Wie erklärt die Landesregierung, dass die LUA-Anordnungen von Anfang 2011 (Filteranlagen zur Entstaubung und Befestigung der Flächen) bislang noch nicht umgesetzt sind und was wird unternommen, um eine zeitnahe Realisierung durchzusetzen ?

Zu Frage 7:

Das LUA hat die Firma Bahnlog in den Anordnungen verpflichtet, zur Umsetzung der Maßnahmen bei der Planfeststellungsbehörde einen Antrag nach § 18 AEG zu stellen.

Das Verfahren ist noch anhängig (siehe Antwort zu Frage 4 der Drs. 15/939). Die Sach- und Rechtslage ist komplex. Es sind Verwaltungsrechtsstreite anhängig (s.o.).

Wie lange wird die Landesregierung die Schotter-  
aufbereitung ohne Vorkehrungen zum Schutz von  
Grundwasser und Reinhaltung der Luft dulden?

Zu Frage 8:

Mit Datum vom 06.12.2010 wurde der Firma BahnLog vom LUA mit Sofortvollzug auf-  
erlegt, kontaminierten Schotter so zu lagern, dass keine wassergefährdenden Stoffe  
ausgelaugt werden können. Dieser Anordnung ist die Firma BahnLog durch das Er-  
richten von Zeltkonstruktionen nachgekommen, in denen der belastete Schotter bis zur  
Entsorgung gelagert wird.

Wie kommt die Landesregierung zu dem Schluss,  
dass der von BahnLog gelagerte Schotter zeitnah  
recycelt und abtransportiert wird, obwohl Fotos der  
Anwohnerinnen und Anwohner belegen, dass  
Aufhaldungen länger als ein Jahr bestehen?

Zu Frage 9:

Die Firma BahnLog dokumentiert alle Massenbewegungen wie Aufhaldungs- und Pro-  
duktionsdaten der Mieten, Umlagerungen in Boxen, Outputdaten usw. im Betriebsta-  
gebuch. Diese Daten wurden mehrfach durch Mitarbeiter des LUA überprüft. Es erga-  
ben sich keine Hinweise auf eine langfristige Lagerung von Abfällen (Ausnahme Be-  
tonschwellen, siehe Antwort der Landesregierung auf die Anfrage 15/939).

Eine Auswertung aller vorliegenden Luftbildaufnahmen aus den Jahren 2008 – 2013  
bestätigt die Ergebnisse der durchgeführten Betriebstagebücher-Überprüfungen.

In der Antwort der Landesregierung zur Anfrage  
15/939 (15/853) wird dargelegt, dass BahnLog der  
Verpflichtung laut Kreislaufwirtschaftsgesetz nicht  
nachkommt, Sekundärrohstoffe nach der Behand-  
lung der Schwellen wieder zu verwerten, sondern  
lagert die Beton-Bahnschwellen mit den Sekun-  
därrohstoffen unter den Fotovoltaik-Zellen ab.  
Wieso wird dies von der Landesregierung tole-  
riert?

Zu Frage 10:

In der Antwort der Landesregierung (Drucksache 15/939) wird sehr wohl dargelegt,  
dass die Firma BahnLog ihren Verpflichtungen nach dem Kreislaufwirtschaftsgesetz  
(KrWG) nachkommt und die Bahnschwellen schadlos und ordnungsgemäß verwertet.

Entsprechend § 7 Abs. 3 KrWG hat die Verwertung von Abfällen ordnungsgemäß und schadlos zu erfolgen. Die Verwertung erfolgt ordnungsgemäß, wenn sie im Einklang mit den Vorgaben des KrWG und anderen öffentlich-rechtlichen Vorschriften steht. Sie erfolgt schadlos, wenn nach der Beschaffenheit der Abfälle, dem Ausmaß der Verunreinigungen und der Art der Verwertung Beeinträchtigungen des Wohls der Allgemeinheit nicht zu erwarten sind, insbesondere keine Schadstoffanreicherung im Wertstoffkreislauf erfolgt. Nach § 3 Abs. 23 KrWG ist eine Verwertung jedes Verfahren, als dessen Hauptergebnis die Stoffe einem sinnvollen Zweck zugeführt werden, indem sie z.B. andere Materialien ersetzen, die sonst zur Erfüllung einer bestimmten Funktion (hier Auflast gegen Abheben durch Windkräfte) verwendet werden. Die Betonschwellen wurden im vorliegenden Fall durch den Einsatz als statische Auflast zur Sicherung der im Solarpark Merlebach verbauten Ständersysteme einem neuen sinnvollen Verwendungszweck zugeführt. Aufgrund fehlender Schadstoffbelastung ist nicht von einer Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit auszugehen. Eine Schadstoffverschleppung findet nicht statt. Die Verwertung der Bahnschwellen erfolgte demzufolge schadlos und ordnungsgemäß. Verletzungen abfallrechtlicher Bestimmungen sind nicht erkennbar, ein behördliches Einschreiten nicht geboten.

Wieso kommt die Landesregierung zu dem Schluss, dass der von BahnLog wiederaufbereitete Schotter nicht mit den historisch verwendeten Pestiziden belastet ist, obwohl der Schotter auch aus der Zeit der Verwendung der angeführten Pestizide stammt?

Zu Frage 11:

Diese Frage ist für uns unverständlich. Der bei Baumaßnahmen anfallende Schotter wird natürlich auch auf „historisch verwendete“ Pestizide untersucht. Sofern belasteter Schotter angetroffen wird, erfolgt die Lagerung nicht im Freien, sondern in den unter der Beantwortung von Frage 8 erwähnten Zeltkonstruktionen.

Aus welchen Gründen nimmt die Landesregierung an, dass BahnLog ein öffentliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist und warum ist nach Auffassung der Landesregierung für BahnLog eine Genehmigung für das Betreiben einer bestimmten öffentlichen Eisenbahninfrastruktur nicht erforderlich?

Zu Frage 12:

Die Firma 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 § 2 Absatz 3 c AEG betrieben. Der Betrieb der Eisenbahninfrastruktur bedurfte keiner Genehmigung, da gemäß § 6 Absatz 1 Satz 2 Nr. 4 AEG eine solche für Betreiber von Serviceeinrichtungen nicht erforderlich ist. Der Betreiber wurde aufgefordert, Nutzungsbedingungen für die Serviceeinrichtungen zu erstellen und zu veröffentlichen. Der Betreiber hat der Bundesnetzagentur im letzten Jahr seine Nutzungsbedingungen gemäß § 14 d Satz 1 Nr. 6 AEG vorgelegt; die Nutzungsbedingungen sind nach Ablauf der Prüfungsfrist in Kraft getreten.

Aus welchen Gründen duldet die Landesregierung die logistischen Aktivitäten der BahnLog (Lagerung und Umschlag von Drahtrollen), ohne dass eine Baugenehmigung oder Planfeststellung vorliegt?

Zu Frage 13:

Eine Planfeststellung ist gemäß § 18 AEG nur erforderlich, wenn es um den Neubau oder die bauliche Änderung einer Betriebsanlage der Eisenbahn geht.

Wie gedenkt die Landesregierung den Konflikt zwischen wirtschaftlichen Interessen eines stillen Teilhabers und ihren Pflichten als Aufsichtsbehörde zu lösen?

Zu Frage 14:

Das Saarland ist kein stiller Teilhaber an der Firma Bahnlog. Es besteht vielmehr seit dem Jahr 2006 eine stille Beteiligung der Saarländischen Kapitalbeteiligungsgesellschaft mbH (KBG), an der das Saarland keine unmittelbaren Gesellschaftsanteile hält. Ein Interessenkonflikt zwischen den wirtschaftlichen Interessen eines stillen Teilhabers und einer Aufsichtsbehörde besteht nicht.

Plant die Landesregierung, den Beteiligungsvertrag zu verlängern oder beabsichtigt sie, nach Ablauf des Vertrags am 30.12.2015 auszusteigen?

Zu Frage 15:

Das Saarland ist kein stiller Teilhaber an der Bahnlog. Die Beteiligung der Saarländischen Kapitalbeteiligungsgesellschaft mbH (KBG) ist zum 30.12.2015 zurückzuführen. Der Vertrag über die stille Beteiligung endet zu diesem Zeitpunkt. Planungen, die Beteiligung über den 30.12.2015 hinaus zu verlängern, bestehen gegenwärtig nicht.

Zu welchen Anteilen und mit welchen finanziellen Mitteln ist die Saarländische Kapitalgesellschaft mbH (KBG) an BahnLog beteiligt?

Zu Frage 16:

Da es sich um eine stille Gesellschaft gemäß §§ 230ff. HGB handelt, kann ein Anteil im Sinne einer Quote am Stammkapital nicht angegeben werden. Der Nominalbetrag der Beteiligung beläuft sich auf 300.000 Euro.

Wann wurde mit dem EMAS-Verfahren begonnen und wann wird es abgeschlossen sein?

Zu Frage 17:

Die nach Auskunft der Firma BahnLog am 08.09.2011 begonnene Maßnahme soll im Frühjahr 2015 beendet sein.

Hat die Firma BahnLog den in der Antwort der Landesregierung zur Anfrage 15/939 (15/853) genannten Betrag von 16.948,75 € bereits erhalten?

Zu Frage 18:

Bisher sind keine Mittel an die Firma Bahnlog ausgezahlt worden.