



Region Hannover

Der Regionspräsident

Dezernat III

► **Nr. 3274 (IV) AaA**

Hannover, 3. Juni 2020

Antwort auf Anfragen

öffentlich

| Gremium | geplant für Sitzung am | Be-schluss | | Abstimmung | | |
|---------|------------------------|-----------------|-------------|------------|------|-------------|
| | | Laut Vor-schlag | abwei-chend | Ja | Nein | Enthal-tung |
| | | | | | | |

Umwelt- und Lärmbeeinträchtigungen durch geplante Transporte von Salzlauge zur Verfüllung des Stollens am Standort des Werks "Sigmundshall" durch den Kali- und Salz-Konzern K+S per Bahn durch das Wunstorfer Stadtgebiet ab Mitte 2021 Anfrage der FPD-Fraktion vom 11. Mai 2020

Sachverhalt:

Anfragetext:

In Presseberichten der HAZ/NP im Bereich Wunstorf vom 11.03.2020 und des Redaktionsnetzwerkes Deutschland (RND) vom 12.03.2020 wurde darüber informiert, dass der Kali- und Salz-Konzern K+S Anfang/Mitte März 2020 erste Testfahrten unternommen habe, von seinem Werk „Werra“ in Hessen Salzlauge auf der Bahnstrecke bis Wunstorf-Bokeloh zur Verfüllung des stillgelegten Stollens seines Werkes „Sigmundshall“ am Standort bei Wunstorf-Bokeloh zwischen Bokeloh, Mesemerode, Idensen und Umgebung zu transportieren.

Laut diesen Berichten wird bis zur vollständigen Verfüllung des Stollens mit einem hierfür erforderlichen Gesamtvolumen von rd. 36 Mio. Kubikmetern, was rd. 36 Mrd. Litern

entspricht, sowie mit für den Transport erforderlichen rund 26.000 Transportfahrten (ca. 12 Fahrten pro Tag) innerhalb eines Zeitraums von bis zu 15 Jahren zu rechnen sein. Die Salzlauge soll mit speziellen Kesselwagen auf der Bahnstrecke in Zuständigkeit der Osthannoverschen Eisenbahnen AG (OHE) quer durch das Wunstorfer Stadtgebiet transportiert werden.

In diesem Zusammenhang ist mit einer erheblichen Lärmbelastung sowie weiteren Umweltbeeinträchtigungen für die Bevölkerung im Umfeld der Bahnstrecke in Wunstorf sowie mit weiteren Beeinträchtigungen für den Verkehr in unmittelbarer Nähe der immer stärker belasteten Kreuzung der B 441 und B 442 zu rechnen. Zudem soll der Bahnübergang „Neustädter Straße“ den zu erwartenden Mehr-Belastungen und logistischen Anforderungen der Transporte von K+S nicht gewachsen sein, bevor nicht eine Modernisierung des Bahnübergangs erfolgt ist. Dies betrifft unter anderen die Beschaffenheit der Gleisanlagen, schlecht funktionierende Signalanlagen und den notwendigen Digitalisierungs- und Automatisierungsprozess, der eine Verkürzung der Schrankenschließzeiten ermöglicht. Die Entscheidung über die Modernisierung des Bahnübergangs liegt bei der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr.

Vor diesem Hintergrund bittet die FDP-Fraktion Region Hannover die Regionsverwaltung in ihrer Funktion als untere Naturschutzbehörde und Trägerin des ÖPNV in der Region Hannover um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie beurteilt die Regionsverwaltung die mit dem Transport per Eisenbahn quer durch die Stadt Wunstorf verbundenen, zu erwartenden Umwelteinwirkungen wie insbesondere mögliche Luftverunreinigungen, Geräusche- bzw. Lärmentwicklung sowie Erschütterungen und ähnliche Vorgänge gemäß Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG)?
2. Welche Beeinträchtigungen sind für die Wunstorfer Bevölkerung im Kontext mit diesen rechtlichen Regelungen gemäß (BImSchG) zu erwarten?
3. Welche gesetzlichen Anforderungen und Voraussetzungen gemäß BImSchG sind in Bezug auf ein mögliches Genehmigungsverfahren, die Ermittlung von Emissionen und Immissionen sowie sicherheitstechnische Prüfungen, Überwachung und Verbesserung der Luftqualität, Luftreinhalteplanungen, Lärminderungsplanungen sowie die Unterrichtung der Öffentlichkeit, auch im Zusammenhang mit der Sechsten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm) durch den Kali-und Salz-Konzern K+S bzw. die Stadt Wunstorf und die OHE in Bezug auf die geplanten Salzlagentransporte zu erfüllen?

4. An welchen Wochentagen und zu welchen Tageszeiten sind die Transporte geplant?
5. Wie beurteilt die Regionsverwaltung die Auswirkungen der zu erwartenden rund 26.000 Zugtransporte des Konzerns Kali+Salz K+S im Zeitraum der rund nächsten 15 Jahre auf die Taktung der Buslinien der regiobus GmbH auf den Linien 740/741 zwischen Niengraben, Idensen, Bokeloh und Wunstorf, 745 zwischen Niengraben, Idensen, Mesmerode, Bokeloh und Wunstorf, 710/711 zwischen Steinhude, Großenheidorn, Klein Heidorn und Wunstorf sowie 715 zwischen Wiedenbrügge, Hagenburg, Steinhude, Großenheidorn, Klein Heidorn und Wunstorf und möglicher weiterer Buslinien im Stadtgebiet Wunstorfs?
6. Laut Angaben des Konzerns Kali+Salz K+S werden derzeit noch zwei weitere, alternative Transportarten und –wege geprüft: Zum einen ein Zugtransport nach Haste/Hohnhorst, wobei die Salzlauge dann von dort per Pipeline nach Kolenfeld und weiter nach Bokeloh transportiert werden soll und zum zweiten soll als dritte Option in Prüfung durch den Konzern K+S sein, die Salzlauge in der Nähe der Halde „Friedrichshall“ in Sehnde aufs Schiff umzuschlagen und von dort über den Mittellandkanal vom Hafen Kolenfeld zum Schacht nach Kolenfeld zu bringen. - Welche der für den Transport vorgeschlagenen Varianten des Salzlaugentransports ist aus Sicht der Regionsverwaltung die aus wirtschaftlicher, ökologischer und sozialverträglicher Sicht geeignetste Variante und welche Transport-Variante favorisiert die Stadt Wunstorf mit welchen Argumenten?
7. Für den Fall, dass tatsächlich die von Kali und Salz K+S favorisierte Variante eines Transports der Salzlauge zum Werk Sigmundshall auf der entsprechenden Bahnstrecke vom Werk „Werra“ in Hessen mit Umkopplung in Seelze und Weiterfahrt in Richtung nach Wunstorf-Bokeloh zum Zuge kommen sollte, wie ist aus Sicht der Regionsverwaltung der Sachverhalt zu beurteilen, dass die einzusetzenden Kesselwagen bis 2021 vollständig mit neuen lärmreduzierten Bremsen ausgestattet sein müssen? In welcher Weise wird der hierfür verantwortliche Konzern K+S rechtzeitig sicherstellen können, dass diese Lärmreduzierungsmaßnahme gewährleistet werden kann?

Antwort der Regionsverwaltung:

Die Regionsverwaltung hat keine Genehmigungs- oder Aufsichtsfunktion über Bergbau- oder Bahnanlagen. Die Beantwortung der Anfrage beschränkt sich daher auf Kenntnisse, die sich aus der Beteiligung als Trägerin öffentlicher Belange in bisherigen Verfahren und durch Auskünfte der K+S und der Bergbehörde ergeben.

Der Abschlussbetriebsplan für das Kalibergwerk Sigmundshall in Wunstorf-Bokeloh sieht vor, dass die untertägigen Hohlräume, die nicht mit festem Salz verfüllt werden können, und das Porenvolumen in den Salzschüttungen geflutet werden. Vorzugsweise ist dafür bereits aufgesalzenes Wasser zu verwenden um Lösungsprozesse unter Tage zu vermeiden. Die Flutung ist erforderlich um Senkungen an der Erdoberfläche zu begrenzen, die sich langfristig ergeben würden.

Zur Füllung der Hohlräume soll das salzhaltige Wasser der Halde vor Ort, aber auch versalztes Wasser anderer Kali-Standorte verwendet werden. Der Großteil wird aus Hessen kommen und soll von dort per Bahn antransportiert werden. Ein Transportweg ist das vorhandene Anschlussgleis zum Bergwerk Sigmundshall. Zusätzlich soll ein zweiter Weg geschaffen werden. Dafür kämen die Bahnentladung in Haste mit Neubau einer Entladestation und einer Leitung zum Schacht Kolenfeld in Frage, oder die Verwendung der Entladestation am Bergwerk Friedrichshall in Sehnde, Schiffstransport über den Mittellandkanal zum Hafen Kolenfeld und Bau einer Leitung von dort zum Schacht Kolenfeld.

Die Voraussetzungen für den Bahntransport direkt zum Werk Sigmundshall lassen sich am schnellsten realisieren. Der Bau der Entladestation auf dem Werksgelände wird durch einen Betriebsplan nach Bergrecht genehmigt. Der Betrieb auf dem bestehenden Anschlussgleis bedarf nach den Informationen, die die Regionsverwaltung erhalten hat, keiner Genehmigung. Die Entladestation soll für die Abfertigung von bis zu 6 Zügen täglich ausgelegt werden. Ob diese Zahl im späteren Betrieb erreicht werden wird, ist offen.

Als zweiten Transportweg favorisiert K+S die Bahnentladung in Sehnde und von dort den Transport per Schiff nach Kolenfeld mit einer Schiffsentladung im Hafen und einer Rohrleitung zum Schacht. Darüber soll nach Auskunft der Bergbehörde zukünftig der Hauptteil des Salzwassers transportiert werden. Die dafür erforderlichen Anlagen sind durch einen Betriebsplan nach Bergrecht zu genehmigen.

Die Antworten zu den einzelnen Fragen sind:

1. Der Betrieb auf dem vorhandenen Anschlussgleis bedarf nach den vorhandenen Informationen keiner Genehmigung. Die Regionsverwaltung geht davon aus, dass sich keine unzulässigen Beeinträchtigungen ergeben.
2. Die Regionsverwaltung geht davon aus, dass sich keine unzulässigen Immissionen ergeben.
3. Nach den der Regionsverwaltung vorliegenden Informationen bedarf der Betrieb auf dem vorhandenen Anschlussgleis keiner Genehmigung.

4. Die Entladestation auf dem Werksgelände wird für die Abfertigung von 6 Zügen pro Tag von Montag bis Freitag in der Zeit zwischen 6:00 Uhr und 22:00 Uhr ausgelegt. An Sonnabenden sollen bis zu 4 Zügen abgefertigt werden.
5. Die Regionsverwaltung geht davon aus, dass vor Aufnahme der Bahntransporte im Juli 2021 an allen noch nicht damit ausgestatteten Kreuzungen mit Straßen eine neue Ampelsteuerung eingerichtet worden ist. Zuständig dafür ist das Land Niedersachsen. Entsprechende Gespräche dazu finden statt. Die Züge der OHE könnten dann die Kreuzung in kurzer Zeit (< 2 Minuten) passieren. Unter dieser Prämisse hat ein Verkehrsgutachten ergeben, dass die Verkehrsabwicklung an der Sölterkreuzung eine gute Qualität hat. Damit ergäben sich auch für die Regiobus-Linien 701, 710, 711, 715, 740, 741 und 745 keine negativen Beeinträchtigungen.
6. K+S plant einen zweiten Transportweg zusätzlich zum Bahntransport über das Anschlussgleis zum Werk Sigmundshall. Sie favorisiert dafür den Bahntransport nach Sehnde, und den Weitertransport per Schiff über den Mittellandkanal mit Schiffsentladung und Leitung zum Schacht Kolenfeld. Die Idee für diese Lösung soll ursprünglich von der Stadt Wunstorf stammen. Der Regionsverwaltung liegt keine vergleichende Betrachtung der verschiedenen Alternativen vor.
7. Die Region Hannover hat keine Aufsichtsfunktion über Bahnanlagen. Zu den im Bahnbetrieb umzusetzenden Anforderungen liegen der Verwaltung keine Informationen vor.

Anlage(n):