

15. Wahlperiode

Mitteilung – zur Kenntnisnahme –

Kerosintransporte zu den Berliner Flughäfen

Drs 15/3332, 15/4438 und 15/4646 - Schlussbericht -

Die Drucksachen des Abgeordnetenhauses sind bei der Kulturbuch-Verlag GmbH zu beziehen.

Hausanschrift: Sprosserweg 3, 12351 Berlin-Buckow · Postanschrift: Postfach 47 04 49, 12313 Berlin, Telefon: 6 61 84 84; Telefax: 6 61 78 28.

Senatsverwaltung für
Stadtentwicklung
VII D 11
Tel.: (9025) 1744

An das

Abgeordnetenhaus von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

Mitteilung

- zur Kenntnisnahme -

über

Kerosintransporte zu den Berliner Flughäfen

Drucksachen Nr. 15/3332, 15/4438 und 15/4646 - Schlussbericht -

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung legt nachstehende Mitteilung dem Abgeordnetenhaus zur Besprechung vor.

Das Abgeordnetenhaus hat in seiner Sitzung am 24. November 2005 Folgendes beschlossen:

„Das Abgeordnetenhaus beauftragt den Senat

darzustellen, aufgrund welcher Vorschriften die Belieferung der Berliner Flughäfen über welche Straßen erfolgt
und
zu prüfen, welche Varianten bestehen, durch Routenvorgaben und/oder die Veränderung von Vorschriften bzw. die Gewährung von Ausnahmegenehmigungen, Gefahren für dichtbesiedelte Wohngebiete zu mindern,
zu prüfen, welche Transporte auf Schienen- und Wasserwege verlagert werden können, welche Maßnahmen dazu erforderlich und welche Kosten damit verbunden wären.

Dem Abgeordnetenhaus ist bis 31.12.05 zu berichten.“

Hierzu wird berichtet:

Aufgrund des mit dem Auftrag verbundenen umfangreichen Untersuchungsbedarfs wurde ein Gutachten in Auftrag gegeben, das dem Bericht beiliegt.

Zusammenfassend stellt der Senat fest:

1. Kerosin darf wie andere Gefahrgüter auf Bundesautobahnen und auf Hauptverkehrsstraßen transportiert werden. Die Vorgabe bestimmter Fahrwege für den Straßentransport scheidet daher grundsätzlich aus.
2. Eine Verlagerung auf alternative Verkehrsträger lässt sich nicht erzwingen.
3. Zur Unterstützung des verkehrspolitischen Ziels des Senats, den Wirtschaftsverkehr stadtverträglich zu integrieren und dessen ökologische Folgen zu mindern, könnte allenfalls versucht werden, die am Kerosintransport beteiligten Unternehmen für den im Gutachten aufgezeigten kostenmäßig vertretbaren Transportweg über den Westhafen zu gewinnen.

Im Einzelnen wird ausgeführt:

Gefährdungspotential Kerosin

Das Gefährdungspotential von Kerosin ist bei der Beförderung unter normalen Bedingungen gering.

Kerosin ist ein Gefahrgut der Gefahren-Klasse 3 „Entzündbarer flüssiger Stoff“ mit einem Flammpunkt bei 38 Grad Celsius.

Nach DIN-ISO 2592 ist der Flammpunkt die niedrigste Temperatur eines flüssigen Stoffes, bei der seine Dämpfe mit der Luft ein durch Fremdzündung entflammbares Gemisch bilden.

Die Gefahrgüter werden in Abhängigkeit von ihrem Gefahrenpotential bei der Beförderung einzelnen Verpackungsgruppen zugeordnet. Kerosin gehört zur Verpackungsgruppe mit der geringsten Gefahr bei der Beförderung (Verpackungsgruppe III). Es ist niedriger eingestuft als Benzin bzw. Flugbenzin (Benzin/Flugbenzin: Verpackungsgruppe II – Stoff mit mittlerer Gefahr).

Bei einer schweren Verunfallung kann es zu Leckagen bzw. zum Auslaufen von Kerosinflüssigkeit kommen. In diesem Fall können eine Gesundheitsgefährdung von Menschen durch Einatmen von Dämpfen und Hautreizungen sowie eine Umweltgefährdung (Kontaminierung des Erdreichs, Wasserverunreinigung) auftreten. Eine Brandgefahr besteht nicht unmittelbar, ist aber auch nicht gänzlich auszuschließen.

Für die Auslösung eines Brandes müssten - zumindest partiell - an der Oberfläche der Kerosinflüssigkeit Temperaturen nahe dem Flammpunkt vorherrschen und gleichzeitig eine Zündquelle Feuer auslösend wirken.

Rechtliche Ausgangssituation

Für Kerosintransporte auf der Straße gelten folgende Vorschriften:

- Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße – ADR

- Gefahrgutbeförderungsgesetz – GGBefG, Gefahrgutverordnung Straße und Eisenbahn – GGVSE, - Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)

Das **ADR** enthält die europaweit gültigen Vorschriften für Gefahrguttransporte auf der Straße.

Das **GGBefG** enthält die in Deutschland verbindlichen gesetzlichen Regelungen zur Beförderung gefährlicher Güter mit Eisenbahn-, Straßen-, Wasser- und Luftfahrzeugen.

Die **GGVSE** beinhaltet Regelungen zu Zuständigkeiten, Pflichten und Ordnungswidrigkeiten sowie zur Verlagerung von Straßentransporten auf andere Verkehrsträger und zur Fahrwegbestimmung. Für bestimmte Gefahrgüter ist nach §7 GGVSE (Fahrweg und Verlagerung im Straßenverkehr) eine Fahrwegbestimmung vorgeschrieben. Die davon betroffenen Gefahrgüter sind in der Anlage 1 der GGVSE festgelegt. Kerosin gehört nicht zu diesen Gefahrgütern.

Die **StVO** nimmt insbesondere im § 41 (Zeichen 261: Verbot für kennzeichnungspflichtige Kraftfahrzeuge mit gefährlichen Gütern) auf Gefahrguttransporte Bezug. Ein solches Verbot ist nach § 45 Abs. 9 StVO aber nur zulässig, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko erheblich übersteigt.

Darüber hinaus gibt es die „Allgemeinverfügung zur Fahrwegbestimmung für Gefahrgutbeförderungen in Berlin“, mit der ein Positiv- und ein Negativ-Straßennetz für die Gefahrgutbeförderung im Berliner Stadtgebiet definiert wird. Da Fahrwege nur für bestimmte Gefahrgüter festgelegt werden dürfen, zu denen Kerosin nicht gehört, ist diese Vorschrift hier nicht relevant.

Möglichkeiten zur Änderung der Vorschriften

Eine Änderung von Vorschriften mit dem Ziel, eine Fahrwegbestimmung auch für Kerosin vorzuschreiben, ist nach bestehendem EU-Recht nicht möglich.

Nach Artikel 5 Abs. 5 der ADR-Rahmenrichtlinie (Richtlinie 94/55/EG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für den Gefahrguttransport auf der Straße vom 21. November 1994) ist eine Ausweitung oder Verschärfung nationaler Vorschriften u. a. über die Benutzung bestimmter Fahrwege nicht zulässig. Damit ist eine nachträgliche Einbeziehung von Kerosin in die Gruppe festgelegter Gefahrgüter nach §7 GGVSE, für die eine Fahrwegbestimmung bereits gilt, ausgeschlossen.

Für Gefahrguttransporte im Berliner Straßennetz gibt es – über die Fahrwegbestimmung der GGVSE und der Allgemeinverfügung (zur Fahrwegbestimmung in Berlin) hinausgehend – Fahrverbote nach der StVO, die auch für Kerosin gelten. Diese sind entweder mit Verkehrszeichen 261 StVO (Verbot für kennzeichnungspflichtige Kraftfahrzeuge mit gefährlichen Gütern) oder Verkehrszeichen 269 StVO (Verbot für Fahrzeuge mit Wasser gefährdender Ladung) gekennzeichnet. Das Verkehrsverbot gemäß § 261 StVO gilt für die Autobahnabschnitte Tunnel Flughafen Tegel im Zuge der A 111, Übergang Schlangenbader Straße im Zuge der A 104, Tunnel Ortskern Britz im Zuge der A 100 und A 113 zwischen den Anschlussstellen Stubenrauchstraße und Adlershof.

Die genannten Fahrverbote liegen nicht auf den Routen, auf denen Kerosin derzeit befördert wird. Eine pauschale Ausweitung der durch Verkehrszeichen geregelten Fahrverbote ist - wie bereits oben erwähnt - nicht zulässig.

Ausgangssituation hinsichtlich der Belieferung der Flughäfen mit Kerosin

Die Belieferung der innerstädtischen Flughäfen Berlin-Tegel (TXL) und Berlin-Tempelhof (THF) erfolgt mit Tanklastwagen (TKW) über das Berliner Straßennetz. Der Flughafen Berlin-Schönefeld (SXF) wird auf dem Schienenwege mit Kerosin beliefert.

Im Jahre 2005 bezogen die Berliner Flughäfen folgende Mengen an Kerosin:

Flughafen TXL

285.000 m³/Jahr oder 913 m³/Tag, das entspricht 25 TKW-Fahrten/Tag,

Flughafen THF

15.500 m³/Jahr oder 60 m³/Tag, das entspricht 2 TKW-Fahrten/Tag,

Flughafen SXF

145.000 m³/Jahr oder 2.800 m³/Woche, das entspricht 2 Züge/Woche.

Die Routen für TKW-Transporte mit Kerosin führen vom Berliner Autobahnring (A 10) über das nördliche Berliner Straßennetz zu den Tanklagern der Flughäfen TXL und THF.

Die Route zum Flughafen TXL führt ab Autobahnabfahrt Berlin-Pankow (A 114) durch Pankow und Reinickendorf. In Höhe Breite Straße erfolgt eine Aufteilung in eine Tages- und Nachtroute.

Die Tagesroute führt über Schönholzer Straße - Ollenhauer Straße - Kurt-Schumacher-Damm. Die Nachtroute verläuft über Wollankstraße - Seestraße - Saatwinkler Damm.

Die Tages- und die Nachtroute nach TXL werden werktags von Montag bis Freitag ohne Festlegung auf spezielle Zeitfenster von Tanklastwagen mit Kerosin befahren. Samstags erfolgt die Nutzung der Routen im Zeitfenster von 00:00 Uhr bis 15:00/16:00 Uhr. An Sonn- und Feiertagen erfolgen keine Kerosintransporte.

Die Route zum Flughafen THF führt ab Autobahnabfahrt Berlin-Weißensee durch Weißensee, City-Ost und Tempelhof. Die Route führt u. a. durch den Ortsteil Malchow (B2), über Greifswalder Straße, Alexanderplatz, Leipziger Straße, Wilhelmstraße in Richtung Tempelhof. Die THF-Route wird werktags von Montag bis Freitag überwiegend vormittags von Tanklastwagen mit Kerosin befahren. Am Samstag findet eine Anlieferung nur in Ausnahmefällen statt. An Sonn- und Feiertagen erfolgen keine Kerosintransporte.

Alle Routen beinhalten ausschließlich Vorfahrtsstraßen des übergeordneten Straßennetzes.

Auf den Transportrouten für Kerosin gab es laut amtlicher Unfallstatistik der Berliner Polizei im Zeitraum von 1995 bis 2005 einen Unfall, an dem ein Tanklastwagen mit Kerosin beteiligt war. Der Unfall ereignete sich am 18.10.2004 auf der A 114, Abfahrt Schönerlinder Straße. Dabei handelte es sich um einen seitlichen Auffahrunfall mit 2 Leichtverletzten. Kerosin wurde nicht freigesetzt.

Untersuchung von Möglichkeiten einer direkten Belieferung auf Schienen- oder Wasserwegen

Schienentransport zum Flughafen Tegel:

Eine bahnseitige Anlieferung von Kerosin zum derzeitigen Kerosintanklager Flughafen TXL ist wegen eines fehlenden Gleisanschlusses nicht möglich. Gegenwärtig befindet sich das Kerosin-Tanklager in unmittelbarer Nähe der Hangars im Südwesten des Flughafengeländes. Eine Bahntrassenführung auf dem südlichen Flughafengelände zum Tanklager kollidiert mit flugbetriebs- und flugverkehrsrelevanten Flächennutzungen (Taxway, Kreuzungsbauwerke, Flughafenbetriebsstraße, Frachthalle Air Cargo sowie die Zufahrtsstraße zur Frachthalle und zum Tanklager). Die Errichtung eines Bahnanschlusses am jetzigen Tanklagerstandort ist somit nicht durchführbar.

Selbst wenn das Kerosintanklager in den Nordosten des Flughafens TXL verlegt werden könnte, ist die Errichtung eines Bahnanschlusses trotz bestehender trassenseitiger Voraussetzungen (rückgebaute Strecke Bahnhof Tegel - Spitzkehre Wittestraße – Flughafen Tegel) nicht empfehlenswert.

Eine Verlagerung des Kerosintanklagers in den Nordostbereich ist wegen bestehender Konfliktsituationen (Standortkonflikt mit Lager für Enteisungsflüssigkeit, Planung einer Quarantänestation) nicht möglich.

Die geschätzten investiven Aufwendungen in Höhe von ca. 16 Mio. € (Verlagerung Kerosintanklager, Bahnanschluss) stehen in keinem Verhältnis zur verbleibenden Nutzungszeit des Flughafens TXL (Schließung voraussichtlich 2011).

Darüber hinaus würde es wohl 4 bis 5 Jahre dauern, um die Maßnahmen für den Schienentransport zu realisieren. Bei einer dann noch verbleibenden Betriebszeit von 1 bis 2 Jahren würde sie für den Flughafen TXL kaum noch wirksam werden.

Schienentransport zum Flughafen Tempelhof:

Eine bahnseitige Anlieferung von Kerosin zum Flughafen THF kann derzeit nicht erfolgen, weil der vorhandene Gleisanschluss nicht betriebsfähig ist. Die Herstellung der Betriebsfähigkeit kann nicht kurzfristig erfolgen. Der erforderliche investive Aufwand steht in keinem wirtschaftlich vertretbaren Verhältnis zur Transportmenge von 3 Kesselwagen pro Woche.

Die Reaktivierung des Bahnanschlusses vom Bahnhof Berlin Hermannplatz zum Standort des Tanklagers THF erfordert investive Aufwendungen von geschätzten 8 Mio. € (Gleise, Weichen, 2 Brücken). Dieser hohe Aufwand und die Tatsache, dass der Realisierungszeitraum von über einem Jahr mit der verbleibenden Nutzungszeit des Flughafens THF (Schließung voraussichtlich 2007) zusammenfällt, stellen praktisch Ausschlusskriterien für diese Verlagerungsvariante dar. Sie kann deshalb nicht empfohlen werden.

Schiffstransport zum Flughafen Tegel:

Eine Direktanlieferung von Kerosin per Binnenschiff zum Flughafen TXL über den Berlin-Spandauer-Schifffahrtskanal (Wasserstraßenklasse IV) kann wegen fehlender geeigneter Schiffskapazitäten und der langen Realisierungszeit für die Errichtung einer Gefahrgut-Umschlagstelle nicht empfohlen werden.

Vorhandene Binnentankschiffe mit den für einen wirtschaftlichen Einsatz notwendigen Standardabmessungen können den Berlin-Spandauer-Schifffahrtskanal

(BSK) wegen seiner Einstufung in die Wasserstraßenklasse IV nicht befahren. Kleinere, für den BSK geeignete Tankschiffe, stehen für die Lösung der Transportaufgabe nicht zur Verfügung.

Die Einrichtung einer Gefahrgut-Umschlagstelle mit allen erforderlichen Anschlüssen einschließlich einer Pipeline zum Tanklager TXL (geschätzter Aufwand mindestens 3 Mio. €) würde einen Realisierungszeitraum von bis zu 4 Jahren erfordern. Daraus ergäbe sich für die Verlagerungsvariante eine effektive Nutzungszeit von höchstens 2 Jahren. Da keine Nachnutzung ab 2012 erkennbar ist, sind die baulichen Maßnahmen für die Gefahrgut-Umschlagstelle nicht gerechtfertigt.

Untersuchung eine indirekten Belieferung auf Schienen- oder Wasserwegen

Kombinierter Transport Schiene/Wasser/Tanklastwagen zum Flughafen Tegel :

Eine Variante für die Kerosinlieferung zum Flughafen Tegel besteht im Aufbau einer gebrochenen Transportkette unter Einbindung des logistischen Umschlagpunktes Westhafen.

Dies beinhaltet den Aufbau einer Transportkette, die einen Hauptlauf per Bahn von Schwedt oder dem Binnenschiff von Hamburg / Rhein-Ruhr zum Tanklager im Westhafen und einen sich anschließenden straßenseitigen Nachlauf per TKW zum Tanklager TXL (Distanz 3 km) umfasst.

Die notwendigen Kapazitäten für die Einlagerung und den Umschlag von Kerosin können durch UNITANK bereitgestellt werden.

Die befragte BEHALA sieht Chancen, die gebrochene Transportkette (technische Anpassungen, behördliche Genehmigungen, Ausschreibungsverfahren usw.) innerhalb eines halben Jahres zu organisieren.

Die Realisierung der gebrochenen Transportkette Kerosin (JET A I) unter Einbindung des Westhafens wird von der BEHALA mit folgenden betriebswirtschaftlichen Voraussetzungen/Bedingungen verbunden:

- Absicherung mit mindestens 5-jähriger Vertragslaufzeitgarantie, d.h. die beteiligten Unternehmen der Mineralölwirtschaft, Tanklagergesellschaft und Transportunternehmen müssten sich bis zur Flughafenschließung an diesen Transportweg über den Westhafen binden, und
- einen marktfähigen Transportpreis bilden, der die Kosten der gesamten Transportkette vom Raffinerie-Standort bis zum Tanklager des Flughafens und die erforderlichen investiven Aufwendungen im Hafen berücksichtigt.

Realisierungschancen

Die Einflussmöglichkeiten des Senats sind gering. Der aufgezeigte Transportweg lässt sich nicht erzwingen, denn die Flughafengesellschaft ist am Verkauf des Kerosins an die Fluggesellschaften nicht direkt beteiligt. Die am bisherigen Straßen-transport beteiligten Unternehmen der Mineralölwirtschaft, Tanklagergesellschaft und Transportunternehmen müssten sich vertraglich auf den neuen Transportweg verständigen.

Wie einleitend bereits dargelegt, sieht der Senat kaum eine Möglichkeit, sich für eine Verlagerung des Transports auf Schienen- oder Wasserwege einzusetzen.

Ich bitte, den Beschluss damit als erledigt anzusehen.

Berlin, den 13.04.2006

Ingeborg Junge-Reyer

.....
Senatorin für Stadtentwicklung