

30.04.2015

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 3269 vom 30. März 2015
des Abgeordneten Ralf Witzel FDP
Drucksache 16/8318

**Immer wieder neu entdeckte Bergschäden in Essen und im Ruhrgebiet –
Welche Erkenntnisse liegen der Landesregierung zur Gefährdung durch Bergschäden
sowie deren gravierende Auswirkungen auf die Infrastruktur in der Ruhrregion vor?**

Der Minister für Wirtschaft, Energie, Industrie, Mittelstand und Handwerk hat die Kleine Anfrage 3269 mit Schreiben vom 29. April 2015 namens der Landesregierung im Einvernehmen mit dem Minister für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr beantwortet.

Vorbemerkung der Kleinen Anfrage

Immer wieder werden in Essen und im Ruhrgebiet Bergschäden entdeckt, die nachdrücklich verdeutlichen, welchen Gefahren und Risiken die Menschen sowie die Infrastruktur in der RVR-Region infolge jahrzehntelangen Kohleabbaus heute und zukünftig noch ausgesetzt sind.

Aktuell fährt die S-Bahn-Linie 6 wegen eines Bergschadens zwischen Essen Hauptbahnhof und dem Stadtteil Essen-Werden nicht. Seit Montagnachmittag, 23. März 2015, werden 750 Kubikmeter Hohlraum verfüllt. Die Essener WAZ berichtet an diesem Tag:

„Die Sicherungsarbeiten rund um den alten Bergbauschacht unter der Strecke der S-Bahn-Linie S 6 in Essen-Stadtwald laufen auf Hochtouren: Im Laufe des Montagnachmittags hat die Verfüllung des Schachtes begonnen, erklärt [... der ...] Dezernent für Altbergbau bei der zuständigen Bezirksregierung Arnsberg. An dem Plan, dass die Arbeiten in Höhe der Eschenstraße bis Mitte nächster Woche fertig sein sollen, habe sich nichts geändert. Bis Montag hatten die Arbeiter 35 Probebohrungen gemacht. Der Verdacht, dass es sich um einen alten Schacht der einstigen Kleinstzeche „Nikolaus“ handelt, habe sich bestätigt. (...) Rund 80 Bohrlöcher sind nötig, um das Kalksteinmehl-Zement-Gemisch in den alten Schacht zu bringen.“

Datum des Originals: 29.04.2015/Ausgegeben: 06.05.2015

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter www.landtag.nrw.de

Am 24. März 2015 berichtet die WAZ erneut über diese Problematik, und es werden die Auswirkungen konkreter beschrieben:

„Ein weiterer Faktor, der eingeplant werden muss: Die Bahn muss nach den Verfüllarbeiten das Gleisbett gründlich kontrollieren. „Es besteht die Gefahr, dass sich das Gleisbett durch die Verfüllung anhebt“, erklärt [... der ...] Leiter des Produktionsstandorts Duisburg der DB Netz AG und verantwortlich für die Schieneninfrastruktur. Dann müsse man mit einer Stopfmaschine nacharbeiten. Die kleine Bahnbrücke, die über die Eschenstraße führt, muss neu vermessen werden, um ihre Sicherheit zu garantieren. Auch darf der Schotter nicht durch Füllmasse verunreinigt werden – darum wurde eine Plastikfolie rund um die Einfülllöcher verlegt. Der Schotter muss sauber sein, damit die harten Ecken der Steine ineinander verkanten und so die Schwellen festhalten können. Notfalls muss die Bahn den Schotter reinigen. Circa 200.000 Euro kosten die Sicherungsarbeiten im Bereich der Trasse. Die Aufbereitung des Gleisbetts könnte sich auf 100.000 Euro belaufen. Sind die Arbeiten an der Strecke abgeschlossen, will die Bezirksregierung weitere Probebohrungen im Bereich der Eschenstraße durchführen lassen.“

Dies ist nicht der erste Fall in der Stadt, der massive Auswirkungen auf die Verkehrsinfrastruktur hat. Zuletzt am 20. November 2013 ist man in Essen – mitten im Stadtzentrum – bei Grunduntersuchungen auf dem Areal der neuen Schenker-Zentrale auf vier Flöze gestoßen. Da der Stollen seinerzeit nicht in den Grubenkarten dokumentiert war, gehen die Behörden davon aus, dass hier entweder bereits vor Jahrhunderten oder illegal nach dem Zweiten Weltkrieg Kohle abgebaut worden ist. Ausgangspunkt der Erkundungen war ein in den Archiven dokumentierter Bergbaustollen, der in 16 Meter Tiefe unter den Bahntrassen verläuft und rund zwei Meter hoch und knapp 50 Zentimeter breit ist.

Im Zugverkehr sorgten die Hohlräume 2013 seit ihrer Entdeckung für gravierende Störungen. Medienberichten zufolge hat die zuständige Bezirksregierung Arnsberg den Bergbaustollen als "eventuell einsturzgefährdet" eingestuft und der Deutschen Bahn geraten, Züge auf 500 Metern zwischen Essen Hauptbahnhof und Essen-West nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren zu lassen. 3.060 Kubikmeter Hohlraum mussten am einsturzgefährdeten Bergbaustollen am Essener Hauptbahnhof verfüllt werden. Verspätungen und Änderungen im Fahrplan sind seinerzeit die Folge gewesen, von denen insbesondere Tausende Berufspendler täglich und über längere Zeit betroffen waren.

Die massiven Störungen im Bahnverkehr in Essen durch Tagesbrüche sind jedoch kein Einzelfall. In zahlreichen Gebieten der RVR-Region treten seit Jahren regelmäßig Schäden durch den Bergbau auf, wie die Rheinische Post bereits am 26. November 2013 unter der Überschrift „*Bergschäden - wenn Autos in der Straße versinken*“ berichtet. Nicht immer seien die Folgen jedoch so spektakulär wie im Jahr 2000, als in Bochum-Wattenscheid eine ganze Garage in einem Krater verschwunden ist oder 2012, als die A 45 bei Dortmund von einem größeren Bergschaden betroffen und für fast drei Wochen gesperrt war, weil sich unter den Fahrbahnen 80 Hohlräume befanden. Im Herbst 2011 musste in Mülheim an der Ruhr eine U-Bahnstation geschlossen werden, weil sie vom Einsturz bedroht ist. Ursache: vermutlich Bergbauschäden. „*Die Bezirksregierung Arnsberg hat mehr als 200 ähnliche Stollen im Ruhrgebiet ausgemacht, die womöglich einsturzgefährdet sind.*“ schreibt die RP in dem vorstehend genannten Zeitungsbericht. Meist handele es sich um Schäden an Gebäuden, wie Rissen in der Fassade oder Absinken des Hauses.

Auch wenn im Ruhrgebiet heute nur noch die Steinkohle-Bergwerke Zeche Auguste Victoria in Marl und das Bergwerk Prosper-Haniel in Bottrop in Betrieb sind, kann es auch durch längst stillgelegte Zechen oder illegalen Kohleabbau noch zu zahlreichen Bergschäden kommen, die ausnahmslos durch Bodenbewegungen ausgelöst werden, die aus bereits in

längerer Vergangenheit angelegten unterirdischen bergmännischen Hohlräumen resultieren. Der Bergbau hat also auch noch nach Jahrzehnten massive Auswirkungen auf die Gebiete über Tage.

Die Ereignisse in der Stadt Essen sowie die beschriebenen regelmäßigen Vorkommnisse von Bergschäden im gesamten Land, aber insbesondere in den Bergbauregionen des RVR-Gebietes, erfordern eine aktuelle Bestandsaufnahme der Landesregierung zur Information des Parlaments.

Vorbemerkung der Landesregierung

In der Kleinen Anfrage wird der Begriff „Bergschaden“ in verschiedenen Zusammenhängen gebraucht. Dazu ist Folgendes anzumerken.

Nach dem Bundesberggesetz (BBergG) ist ein Bergschaden ein Schaden, der u. a. durch das Aufsuchen und Gewinnen von Bodenschätzen Personen oder Sachen zugefügt wird. Bei der Geltendmachung und Abgeltung von Ersatzansprüchen handelt es sich wie bei Schäden in anderen Lebensbereichen grundsätzlich um eine Angelegenheit, die auf privatrechtlicher Ebene zwischen dem Geschädigten und dem haftungspflichtigen Verursacher – hier dem Bergwerksunternehmer oder -eigentümer - zu regeln ist und daher nicht dem Zuständigkeitsbereich einer Behörde – hier der Bergbehörde – zuzuordnen ist.

Hiervon zu unterscheiden sind die Untersuchung und Beseitigung der in der Kleinen Anfrage angesprochenen altbergbaubedingten Gefahrenstellen. Die Bergbehörde ist nach dem Ordnungsbehördengesetz NRW (OBG NRW) zuständig für die Abwehr von Gefahren aus verlassenen Grubenbauen, die nicht mehr der Bergaufsicht unterliegen. Hier handelt sie nach öffentlichem Recht. In solchen Fällen kann die Bergbehörde einen Ordnungspflichtigen (sogen. Störer) zur Gefahrenabwehr heranziehen. Dabei ist in die Störerauswahl auch der Bergwerksunternehmer und der Bergwerkseigentümer einzubeziehen.

Der Eintritt bergbaubedingter Gefahrenstellen geht häufig mit dem Eintritt eines Bergschadens einher. Es bleibt dem Geschädigten (in der Regel der Grundeigentümer) vorbehalten, für die Regulierung etwaiger Bergschäden den Bergwerkseigentümer oder -unternehmer in Anspruch zu nehmen.

1. Welche grundsätzlich von Bergschäden bedrohten Verkehrswege bei der Schienen- und Straßeninfrastruktur im Ruhrgebiet sind der Landesregierung oder der zuständigen Bezirksregierung Arnsberg aktuell bekannt? (detaillierte Auflistung erbeten)

Das Ruhrgebiet blickt auf eine lange bergbauliche Geschichte zurück. Bergbauliche Aktivitäten sind bis in das 13. Jahrhundert nachweisbar. Insbesondere im südlichen Ruhrrevier (südlich der Autobahn A40 bzw. der Bundesstraße B1 zwischen Mülheim an der Ruhr und Unna und nördlich, teilweise aber auch südlich der Ruhr) ist aufgrund des geringmächtigen, das Steinkohlengebirge überdeckenden Deckgebirges mit zahlreichen verlassenen Tagesöffnungen des Bergbaus (Schächte, Stollen) sowie mit tages- oder oberflächennahem Bergbau zu rechnen. Hiervon können auch Verkehrswege betroffen sein. Soweit nicht bereits in der Vergangenheit ggf. erforderliche Untersuchungs- und Sicherheitsmaßnahmen in ausreichendem Umfang vorgenommen wurden, kann es in solchen Gebieten auch heute noch zu Gefahrenstellen in Form von Senkungen, Setzungen oder Tagesbrüchen kommen.

Im Zuge von Planungsverfahren und auf Anfrage erteilt die Bergbehörde NRW den jeweiligen Planungsbehörden und den Trägern der Verkehrsanlagen Auskünfte über die bergbaulichen Verhältnisse im Bereich geplanter oder bestehender Verkehrsstrassen und gibt Handlungsempfehlungen zur Vermeidung des Eintritts etwaiger Gefahren aus dem umgegangenen Altbergbau.

Die Bergbehörde verfügt über einen Bestand von mehr als 100.000 Unterlagen, die in Nordrhein-Westfalen umgegangenen Altbergbau in zeichnerischer Form dokumentieren. Es ist jedoch davon auszugehen, dass auch Altbergbau stattgefunden hat, über den keine Unterlagen vorhanden sind (insbesondere bei widerrechtlichem Abbau oder Uraltbergbau; Verlust der Unterlagen durch Kriegseinwirkungen etc.). Aus den heute noch vorhandenen Unterlagen erfasst die Bergbehörde Angaben zu Tagesöffnungen des Bergbaus (u.a. Lage, Teufe, ggf. Informationen zu erfolgten Verfüllungen) und zur Lage oberflächennahen Bergbaus. Die Frage, ob aus diesem Bergbau auch heute noch schädigende Einwirkungen auf Verkehrswege möglich sind, muss vielfach im jeweiligen Einzelfall beurteilt werden. Die Auswertung der Unterlagen wird noch längere Zeit in Anspruch nehmen. Eine vollständige Aufstellung in Form einer Liste von Verkehrswegen der Schienen- und Straßeninfrastruktur, im Bereich derer evtl. heute noch Bergschäden auftreten können, ist im Rahmen der zur Beantwortung der Kleinen Anfrage zur Verfügung stehenden Zeit nicht möglich.

2. An jeweils welchen konkreten Standorten von Verkehrswegen bei der Schienen- und Straßeninfrastruktur im Ruhrgebiet sind in den vergangenen zehn Jahren zur Prävention oder erforderlichen Schadensausbesserung bauliche Maßnahmen wie beispielsweise Hohraumverfüllungen notwendig gewesen?

Sowohl die DB Netz AG als auch der Landesbetrieb Straßen.NRW haben in den vergangenen zehn Jahren zahlreiche Präventiv- und Sicherungsmaßnahmen im Rahmen ihrer Verkehrssicherungspflicht durchgeführt. Eine Auflistung der vom Landesbetrieb Straßen.NRW veranlassten Maßnahmen geht aus folgender Tabelle hervor.

Straße	Bereich	Zeitraum		Kosten (Mio. €)
		von	bis	
A 40	Essen Ost	Apr 14	Mai 14	rd. 0,23
A 40	Westkreuz Bochum	2010	2015	rd. 4,31
A 43	Anschlussstelle Bochum-Laer	Jul 12	Okt 12	rd. 0,46
A 43	Sprockhövel	Okt 13	2015	rd. 0,07
A 43	Witten	Okt 12	Jul 13	rd. 0,95
A 43	Witten	Jan 14	Mrz 14	rd. 0,56
A 45	Dortmund Hagener Str.	Jan 12	Okt 12	rd. 3,28
A 45	Dortmund Blickstr.	Jan 12	Okt 12	
A 448	Bochum Querspange	2012	2015	rd. 1,30
L 661	Dortmund Zillestraße	2010	2011	(Auftraggeber war Bezirksregierung)
L 684	Dortmund Hagener Str. (A 45)	Jan 12	Okt 12	rd. 0,24
L 705	Bochum Kosterstraße	2010	2011	rd. 0,098

Tabelle 1: Altbergbauliche Erkundungs- und Sicherungsmaßnahmen an Bundesfern- und Landesstraßen

Daneben haben die Bergbehörde NRW bei ihrer Tätigkeit im Rahmen des Ordnungsrechts, ggf. ordnungsrechtlich verantwortliche Bergwerksunternehmer oder –eigentümer oder ggf. Kommunen in eigener Verantwortung in fast allen betroffenen Ruhrgebietskommunen bei Untersuchungs- und Sicherungsarbeiten zum Teil auch öffentliche Verkehrsanlagen mitbearbeitet. Die Anfertigung einer Auflistung aller solcher durch die Bergbehörde veranlassten Maßnahmen, in denen auch Verkehrswege betroffen waren, setzt eine entsprechende Auswertung aller in den vergangenen zehn Jahren veranlassten Untersuchungs- und Sicherungsarbeiten voraus. Diese Auswertung ist im Rahmen der zur Beantwortung der Kleinen Anfrage zur Verfügung stehenden Zeit nicht möglich. Angaben zu den von Dritten ggf. veranlassten Maßnahmen liegen der Bergbehörde nur in Einzelfällen vor.

3. In welcher Vollständigkeit bzw. Regelmäßigkeit werden durch Bergschäden bedrohte Standorte der Infrastruktur auf Einsturz- oder sonstige Gefährdungen seitens der dafür zuständigen Landesbehörden geprüft?

Die regelmäßige Überprüfung der Verkehrsanlagen, im Bereich derer verlassene Tagesöffnungen und/oder tages- oder oberflächennaher Bergbau bekannt sind, werden von den Trägern der Verkehrsanlagen im Rahmen ihrer Verkehrssicherungspflicht wahrgenommen. So werden die Straßen im Rahmen der regelmäßigen Befahrungen durch die Straßenmeistereien kontrolliert. Veränderungen im Bereich der Fahrbahn, die dabei festgestellt werden und auf Altbergbau hinweisen, wird entsprechend nachgegangen. Gleiches gilt auch für Hinweise, die von der Bergbehörde oder den Altbergbaugesellschaften kommen.

Resultiert eine mögliche Gefährdung von Verkehrsanlagen aus Grubenbauen, welche im Rahmen des „Risikomanagements der Bergbehörde NRW für tagesbruchrelevante Hinterlassenschaften des Altbergbaus“ überwacht werden, so werden diese Verkehrswege auch regelmäßig wiederkehrend von der Bergbehörde NRW überprüft.

4. Welche Kosten für Prävention oder Schadensbeseitigung infolge des Kohlebergbaus sind den geschädigten Eigentümern von Liegenschaften im Ruhrgebiet in den vergangenen zehn Jahren entstanden?

5. Welche Kosten sind seitens der für die Schadensregulierung im Steinkohlenbergbau verantwortlichen Betreibern bzw. der öffentlichen Hand für die Beseitigung oder Handhabung von Bergschäden im Ruhrgebiet in den vergangenen zehn Jahren übernommen worden?

Die Fragen 4 und 5 werden gemeinsam beantwortet.

Da die Regulierung von Bergschäden dem Privatrecht unterliegt und zwischen dem Grundeigentümer und dem haftungspflichtigen Bergwerksunternehmer oder –eigentümer geregelt wird, liegen der Landesregierung keine Informationen über die Kosten für die in den vergangenen zehn Jahren regulierten Bergschäden vor.

Einen Überblick über die vom Landesbetrieb Straßen.nrw. verausgabten Mittel für die Beseitigung erkannter Gefahrenstellen ist der Antwort auf Frage 2 zu entnehmen (Tabelle).

Für die Gefahrenabwehr nach dem OBG NRW und für die Durchführung von Präventivmaßnahmen einschließlich des Risikomanagements stehen der Bergbehörde in Nordrhein-Westfalen jährlich ca. 10 Millionen Euro zur Verfügung und werden auch verausgabt. Die folgende Tabelle enthält die nach Angaben der Bergbehörde insgesamt verausgabten Mittel.

Eine Differenzierung, in welcher Höhe davon Mittel für Maßnahmen im Bereich von Verkehrsanlagen verausgabt wurden, liegt nicht vor (vgl. Antwort auf Frage 2).

Jahr	verausgabte Mittel in €¹⁾
2005	10.244.578,00
2006	9.104.755,83
2007	5.268.996,20
2008	5.602.868,00
2009	9.284.569,90
2010	4.164.944,89
2011	7.833.804,00
2012	8.189.682,00
2013	9.923.221,00
2014	9.526.226,93

Tabelle 2: Von der Bezirksregierung Arnsberg verausgabte Mittel für die Gefahrenabwehr nach dem OBG NRW und für die Durchführung von Präventivmaßnahmen einschließlich des Risikomanagements¹⁾

¹⁾ Mittel für das Risikomanagement wurden ab 2011 verausgabt