



Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dr. Heiner Garg

und

Antwort

der Landesregierung – Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr

Zugunfall bei Tornesch

Vorbemerkung des Fragestellers:

Am 23. Januar entgleiste ein Güterzug bei Tornesch auf der Strecke Pinneberg – Elmshorn.

1. Wie und warum hat sich der Unfall ereignet?

Nach dem derzeitigen Stand der fachlichen Untersuchung geht das Eisenbahn-Bundesamt davon aus, dass sich eine in einem Container gelagerte schwere Stahlbandrolle während der Fahrt gelöst, die Bodenplatte des Containers zerstört hat und durch den Rahmen des Tragwagens hindurch auf das Gleis gefallen ist. Dies hat die Entgleisung der nachfolgenden Wagen verursacht.

2. Welche unmittelbaren und mittelbaren Gefahren entstanden für Menschen, Tiere und Umwelt, und wie wurden sie bekämpft/beseitigt?

Nach Darstellung der zuständigen Behörden ergibt sich folgender Sachverhalt:

Von den elf entgleisten Waggons enthielten drei Gefahrgut. Davon einer ca. 21 Tonnen Chloressigsäure, die beiden anderen zusammen 50 Tonnen Natriumcarbonat-Peroxyhydrat.

Der Unfall ereignete sich auf der Eisenbahnstrecke Hamburg-Flensburg zwischen Tornesch und Elmshorn in Höhe von km 25,1. Betreiber der Strecke ist die

Deutsche Bahn Netz AG (DB Netz AG). Alle erforderlichen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr wurden zwischen der DB Netz AG, dem Fachdienst Umwelt des Kreises Pinneberg, den Feuerwehren, dem Eisenbahn-Bundesamt sowie der Bundes- und Landespolizei einvernehmlich abgestimmt.

Die Eisenbahnstrecke wurde unverzüglich gesperrt, so dass weitere Verkehre nicht gefährdet wurden. Der in einem nicht bewohnten Gebiet gelegene Unfallbereich wurde nach bekannt werden der Schadenslage ab 4:07 Uhr von Einsatzkräften der Bundespolizei mit Unterstützung der Landespolizei Schleswig-Holstein so abgesperrt, dass sowohl von den verunfallten Waggonen als auch von der beschädigten Oberleitung keine unmittelbaren Gefahren für die Bevölkerung mehr ausgehen konnten.

Das ausgelaufene Gefahrgut wurde zum Teil mit Bindemitteln aufgenommen, unversehrte und schadhafte Behältnisse mit Natriumcarbonat-Peroxyhydrat geborgen sowie Reste der Chloressigsäure aus dem Container abgepumpt. Entgegen ersten Befürchtungen führten die ausgetretenen Chemikalien zu keiner Belastung der Umgebungsluft.

Der Bahnseitengraben wurde durch erhebliche Mengen von Chloressigsäure und Natriumcarbonat-Peroxyhydrat kontaminiert. Er wurde im Bereich der Unfallstelle auf ca. 300 m Länge abgeschottet, um eine weitere Ausbreitung der Gefahrstoffe über den Vorfluter zu unterbinden. Der unbelastete Zulauf des Grabens wurde oberhalb der Unfallstelle abgefangen und in einem "Bypass" um die Unfallstelle herum geleitet.

Im Anschluss an die Sofortmaßnahmen wurden die verunfallten Waggonen sowie die Ladung geborgen und die Gleise durch die Bahn in Stand gesetzt. Durch Untersuchungen von Boden-, Oberflächen- und Grundwasserproben wird zurzeit möglichen Umweltbeeinträchtigungen nachgegangen. Auf Grund erster Ergebnisse dieser Untersuchungen wurde ein vorläufiges Sanierungskonzept für den kontaminierten Boden und das belastete Wasser des Bahnseitengrabens erstellt. Die Boden- und Gewässersanierung wurde eingeleitet und wird ca. 6 Monate andauern.

3. Wie wurde der Schienenverkehr in Schleswig-Holstein durch den Unfall beeinträchtigt, welche Zugverbindungen mussten für wie lange umgeleitet werden, ersetzt werden oder ausfallen?

Wie lange dauerte es jeweils, bis die einzelnen Maßnahmen eingeleitet wurden?

Unter welchen planerischen Voraussetzungen hätten einige oder alle Maßnahmen nach Ansicht der Landesregierung noch schneller eingeleitet werden können?

Der betroffene Streckenabschnitt zwischen Tornesch und Elmshorn musste von der DB Netz AG bis zum 29. Januar 2007 vollständig gesperrt werden. Anschließend konnte eines der beiden Gleise für den Verkehr freigegeben werden. Diese Teilsperre wurde in der Nacht zum 5. Februar 2007 aufgehoben.

Von der Sperrung waren alle Zugverbindungen auf den von Hamburg ausgehenden Relationen nach Flensburg/Kiel und in Richtung Westerland (Jütland- und Westküstenstrecke) betroffen. Zur Sicherstellung der Beförderung ihrer Kunden haben die Deutsche Bahn AG (DB AG) und die Nord-Ostsee-Bahn GmbH (NOB) zwischen Pinneberg und Elmshorn Schienenersatzverkehr mit Bussen eingerichtet. Ferner haben die DB AG und die NOB zwischen Hamburg und Pinneberg zusätzliche Pendelzüge eingesetzt. Einige Güterzüge konnten über die Strecke der AKN Eisenbahn AG sowie nachts über die Strecke Neumünster-Bad Oldesloe umgeleitet werden. Weiterhin wurden die Zugkapazitäten auf den Relationen Kiel-Lübeck-Hamburg (DB AG) und Neumünster-Bad Oldesloe (NBE Nordbahn Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG) verstärkt.

Die Maßnahmen wurden so zeitnah eingeleitet, dass sie überwiegend bereits für den Berufsverkehr am Unfalltag wirksam wurden.

4. Gab es für die länger andauernde Sperrung der Strecke Pinneberg – Elmshorn einen Plan, wie der Verkehr zügig hätte umgeleitet werden sollen, um die negativen Folgen der Sperrung für alle Betroffenen zu minimieren?

Wenn ja, hat der Plan sich nach Ansicht der Landesregierung bewährt bzw. welche Folgerungen zieht die Landesregierung nach den Erfahrungen aus dem Unglück bei Tornesch für ihren Notfallplan?

Wenn nein, warum nicht und bis wann will die Landesregierung einen solchen Plan aufstellen bzw. aufstellen lassen?

Eine Notfallplanung, mit der Auswirkungen außergewöhnlicher Ereignisse auf den Eisenbahnbetrieb minimiert werden können, obliegt für ihr Schienennetz der DB Netz AG. Die Abwicklung der Unfallfolgen hat gezeigt, dass diese Notfallplanung im Zusammenspiel mit den zuständigen Behörden gut funktioniert hat. Die Notfallplanung hat sich nach Ansicht der Landesregierung bewährt.

5. Teilt die Landesregierung die Ansicht, dass die verkehrstechnischen Folgen nicht so schwerwiegend ausgefallen wären, wenn die Strecke Pinneberg-Elmshorn kein Engpass im Schienennetz mehr wäre?

Wenn nein, warum nicht?

Der Abschnitt zwischen Pinneberg und Elmshorn hat durch die Zusammenführung der Eisenbahnverkehre der Jütland- und der Westküstenstrecke sowie durch zusätzliche Regionalverkehre im Hamburger Randgebiet eine sehr hohe, aber noch verkräftbare Kapazitätsauslastung. Der Unfall ist nicht auf eine Überlastung der Streckenkapazität zurück zu führen. Auch der geplante dreigleisige Ausbau dieses Streckenabschnittes hätte weder den Unfall noch die vollständige Sperrung in den ersten 6 Tagen verhindern können. Es erscheint aber denkbar, dass nach einem Streckenausbau die Beeinträchtigungen für den Eisenbahnverkehr während der anschließenden Teilspernung geringer ausgefallen wären. Allerdings wäre bei diesem Szenario auch zu berücksichtigen, dass die höhere Streckenka-

pazität voraussichtlich auch zu einer größeren Verkehrsmenge geführt hätte.

6. Welche Baumaßnahmen entlang der Strecke Pinneberg – Elmshorn müssen nach Ansicht der Landesregierung noch erfolgen, um diesen Engpass zu beseitigen, wer ist jeweils Träger der einzelnen Maßnahmen, was sollen die einzelnen Maßnahmen kosten, und wann werden die einzelnen Maßnahmen nach Schätzung der Landesregierung abgeschlossen sein?

Der dreigleisige Ausbau des Streckenabschnitts zwischen Pinneberg und Elmshorn und des Knotenpunktes Bahnhof Elmshorn ist im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) enthalten. Hierfür werden Investitionskosten von 75 Mio. Euro veranschlagt. Restleistungen sowie Ausbaumaßnahmen auf Hamburger Gebiet sind im Weiteren Bedarf des BVWP mit 102,4 Mio. Euro veranschlagt. Der Landesregierung erwartet vom Bund und von der DB AG als Projektträgerin, dass die im BVWP verankerte Planung auch langfristig umgesetzt wird.

7. Woran liegt es, dass der Engpass Pinneberg – Elmshorn immer noch nicht beseitigt ist, obwohl dies schon seit Jahrzehnten durchgängig das Ziel aller jeweils amtierenden Landesregierungen war, und wer ist nach Ansicht der Landesregierung für welche Verzögerungen verantwortlich?

Aus Sicht der DB AG ist der Ausbau der Strecke Pinneberg-Elmshorn abhängig von der Grundsatzentscheidung über die künftige Führung der Skandinavienverkehre durch Schleswig-Holstein. Bei dem Bau einer festen Querung über den Fehmarnbelt würden sich die Skandinavienverkehre zu einem großen Teil auf die Vogelfluglinie verlagern. Sofern dieses Projekt nicht zustande kommt, favorisiert die DB AG den zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke zwischen Neumünster und Bad Oldesloe. Diese Strecke würde dann genutzt werden, um insbesondere Güterzüge östlich um Hamburg herum zu leiten und damit die Jütlandstrecke zu entlasten.

8. Was tut oder beabsichtigt die Landesregierung dafür, dass der Engpass so schnell wie möglich beseitigt wird?

Die Landesregierung muss akzeptieren, dass angesichts der Haushaltslage des Bundes die Bundesverkehrswegeplanung nur nach definierten Prioritäten umgesetzt werden kann. Hinsichtlich der Schienenprojekte hat der laufende Ausbau der Strecke zwischen Hamburg und Lübeck/Travemünde die höchste Priorität.

In Abhängigkeit von der anstehenden Entscheidung über den Bau einer festen Fehmarnbeltquerung wird sich die Landesregierung mit Bund und DB AG darauf verständigen, in welcher Form die Jütlandstrecke ausgebaut wird.