

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sandra Weeser, Dr. Christian Jung, Frank Sitta, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/26395 –**

Entgleisung des Güterzuges im Bahnhof Niederlahnstein am 30. August 2020

Vorbemerkung der Fragesteller

Am 30. August 2020 kam es im Mittelrheintal zu einem schweren Zugunglück: Ein Güterzug war auf dem Weg von Rotterdam nach Basel im Bahnhof des rheinland-pfälzischen Niederlahnstein entgleist. Sieben der insgesamt achtzehn mit Diesel befüllten Kesselwagen kippten dabei um. Rund 180 000 Liter Dieseldieselkraftstoff liefen aus und verschmutzten das Erdreich (https://www.rhein-zeitung.de/region/aus-den-lokalredaktionen/rhein-lahn-zeitung-bad-ems_artikel,-nach-zugunglueck-in-lahnstein-instandsetzungsarbeiten-verzoegern-sich-_arid,2163930.html). Wie es im Detail zu diesem Unfall kommen konnte, ist bislang nicht geklärt bzw. nicht öffentlich. Die durch den Unfall verursachte Verschmutzung des Erdreichs durch den ausgelaufenen Dieseldieselkraftstoff ist enorm und kann auch zu einer Verunreinigung des Grundwassers geführt haben bzw. immer noch führen. Diese Unsicherheit ist insbesondere für die betroffenen Anwohner der Region keine zufriedenstellende Situation. Zudem sorgt der Unfall in Niederlahnstein bei den Anwohnern der dicht angrenzenden Bahnstrecke im Mittelrheintal für eine noch größere Verunsicherung als ohnehin schon vorhanden. Aus diesen Gründen ist es aus Sicht der Fragesteller nun umso wichtiger, dass die Bundesregierung und die Deutsche Bahn AG für eine transparente und lückenlose Aufklärung des Zugunglücks sorgen und erklären, wie es um die Sicherheit der Bahnstrecken im Mittelrheintal bestellt ist.

1. Welche Ursachen haben nach Kenntnis der Bundesregierung zu der Entgleisung des Güterzuges am 30. August in Niederlahnstein geführt?

Nach Auskunft der Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung (BEU) konzentrieren sich die Untersuchungen zur Ermittlung der möglichen Ursachen auf den Bereich der menschlichen Handlungen und zugehörigen systemischen Faktoren.

2. Welche Gutachten zur Ermittlung des Unfallhergangs und der daraus resultierenden Folgen sind nach Kenntnis der Bundesregierung bisher in Auftrag gegeben worden, welche sollen noch folgen, und bis wann sollen diese jeweils abgeschlossen sein?

Die BEU hat im laufenden Untersuchungsverfahren keine Sachverständigen auf Grundlage des § 5b Absatz 5 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes zur Erstattung von Gutachten verpflichtet.

3. Wie viele Liter Dieselkraftstoff sind nach Kenntnis der Bundesregierung beim Unfall ausgelaufen?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) sind rund 180.000 Liter Diesel in Folge der Entgleisung ausgelaufen.

4. Wie viele Liter Dieselkraftstoff konnten nach Kenntnis der Bundesregierung mittlerweile gesichert werden?

Nach Auskunft der DB AG wurde vom Gutachter der DB Netz AG mit Sachstand 30. Oktober 2020 eine Dokumentation der Sanierungsstufe 2 „Bodenaushub“ vorgelegt. In dieser Dokumentation wurde die im Boden verbliebene Restmenge an Diesel mit 70.000 bis 90.000 Liter geschätzt.

5. Hat das Eisenbahn-Bundesamt die Bundesregierung bzw. das durch das Auslaufen des Dieselkraftstoffs entstandene Ausmaß der Verschmutzung des Erdreichs bewertet, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?
6. Hat das Eisenbahn-Bundesamt die Bundesregierung bzw. die Gefahr des ausgelaufenen Dieselkraftstoffs für eine mögliche Verschmutzung des Grundwassers in der Region bewertet, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Die Fragen 5 und 6 werden aufgrund Ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG beschränkt sich die durch den Unfall entstandene Umweltbelastung auf den Boden unterhalb der Havariefläche. Eine Gefahr für das Grundwasser könnte sich bei sehr hohen Wasserständen durch den Kontakt von Grundwasser und mit Diesel belasteten Boden ergeben. Derzeit liegt – auch nach dem aktuellen Rheinhochwasser – keine Belastung des Grundwassers vor.

Durch die Maßnahmen der DB AG zur Grundwassersicherung kann im Fall eines Schadeneintritts im Grundwasser ein Abströmen von belastetem Grundwasser vom Grundstück der DB Netz AG verhindert werden. Das belastete Grundwasser würde vor Ort über Aktivkohlefilter gereinigt. Eine regionale Verunreinigung des Grundwassers ist nicht zu erwarten.

7. Welche Methoden zur Sicherung des ausgelaufenen Dieselkraftstoffs hat die Deutsche Bahn AG nach Kenntnis der Bundesregierung bisher angewandt, und welche Methoden sind zukünftig noch notwendig?

Nach Auskunft der DB AG erfolgte die Sicherung des ausgelaufenen Diesels als Sofortmaßnahme in zwei Stufen. In der ersten Stufe wurde mit Hilfe eines

konventionellen Bodenaushubverfahrens der Boden unterhalb der Havariefläche in einer geböschten Baugrube ausgehoben.

Die verbliebenen Liter Diesel werden in der zweiten Stufe beseitigt. Zu diesem Zweck wurden fünf Sanierungsbrunnen errichtet. Für den Fall, dass Diesel die Grundwasseroberfläche erreicht, wird das auf dem Grundwasser aufschwimmende Öl über die Sanierungsbrunnen abgeschöpft. Damit die Ölphase zu den Sanierungsbrunnen fließt, werden durch die Entnahme von Grundwasser aus den Sanierungsbrunnen mehrere sich überlappende Absenktrichter unterhalb der ehemaligen Baugrube erzeugt. Als weitere Sicherungsebene wurden im direkten Grundwasserabstrom vier Grundwassermessstellen errichtet, mit denen die Grundwasserqualität überwacht wird, um im Fall des Nachweises von Diesel im Grundwasser über eine „pump&treat-Maßnahme“ (hydraulische Abstromsicherung) ein Abströmen von belastetem Grundwasser vom Grundstück der DB AG bis zum Abschluss der erfolgreichen Sanierung zu verhindern.

Noch in der Planungsphase befinden sich In-Situ-Maßnahmen zur Entfernung des Diesels aus der ungesättigten Zone, oberhalb des Grundwassers.

8. Auf welchen Zeitraum schätzt die Bundesregierung die Dauer der Sanierungsmaßnahmen am Bahnhof Niederlahnstein?

Nach Auskunft der DB AG wird die Dauer der Sanierungsmaßnahmen auf fünf bis sieben Jahre geschätzt.

9. Welche Maßnahmen hat nach Kenntnis der Bundesregierung die Deutsche Bahn AG bisher ergriffen, um die Anwohner und die betroffenen Kommunen über die Ursachen und Folgen des Zugunglücks zu informieren?

Nach Auskunft der DB AG hat sich der Konzernbevollmächtigte der DB AG für Rheinland-Pfalz und das Saarland, Dr. Vornhusen, noch in der Unfallnacht am 30. August 2020 an Landrat Puchtler (Rhein-Lahn-Kreis) und Oberbürgermeister Labonte (Lahnstein) gewandt und war mit dem Bürgermeister Dornbusch am Folgetag ganztägig vor Ort.

Presseinformationen und Meldungen seitens der DB AG begleiteten im Folgenden die weiteren Maßnahmen. Zudem fanden mindestens wöchentlich am 7. September 2020, 9. September 2020, 15. September 2020, 22. September 2020 und 29. September 2020 Vor-Ort-Termine der zuständigen Führungskräfte mit Anwohnern, Bürgerinitiativen und Presse statt. Im Rahmen einer Bürgerversammlung mit Podiumsdiskussion am 9. Oktober 2020 in Niederlahnstein stand gemeinsam mit Minister Lewentz, Landrat Puchtler und Oberbürgermeister Labonte auch der Konzernbevollmächtigte Dr. Vornhusen für die Diskussion zur Verfügung.

Auf Initiative der DB Netz AG werden seit dem 25. September 2020 wöchentliche Abstimmungstermine mit den Umweltbehörden zum weiteren Vorgehen abgehalten, seit dem 2. Dezember 2020 nimmt daran auch ein Vertreter der Stadt Lahnstein teil. Seit dem 28. Oktober 2020 erhält Oberbürgermeister Labonte eine wöchentliche Statusmeldung zum Stand der Sanierungsmaßnahmen. Für die städtischen Gremien besteht darüber hinaus die Möglichkeit, über ihren Vertreter in der wöchentlich stattfindenden Abstimmungsrunde Fragen zu stellen.

Am 3. Dezember 2020 gab es ein Online-Gespräch zur Sanierung mit insgesamt 23 Vertretern des Rhein-Lahn-Kreises, der Stadt Lahnstein, der DB AG

und den jeweiligen juristischen Beiständen, Gutachtern und Versicherungen. Ein für den 22. Dezember 2020 angesetzter Präsenztermin zur Information der Stadtverordneten musste aufgrund der geltenden Corona-Auflagen kurzfristig abgesagt werden.

An die umliegenden Anwohner wurden am 9. September 2020, 26. Oktober 2020, 18. November 2020 und 27. Januar 2021 Informationsschreiben verteilt, um diese über anstehende Arbeiten und den Sanierungsfortschritt zu informieren. In den Informationsschreiben wurden den Anwohnern eine Hotline-Rufnummer und eine Mailadresse für Fragen zur Verfügung gestellt.

Am 30. Oktober 2020 veröffentlichte die DB Netz AG eine umfangreiche Dokumentation des Umwelt-Gutachters ECOS Umwelt Nord, Gesellschaft für technischen und wissenschaftlichen Umweltschutz mbH, der die Arbeiten in Niederlahnstein von Anfang an begleitet hat. In dieser werden die Rahmenbedingungen und die Vorgehensweise der DB AG bei der Bodensanierung an der Unfallstelle auf 47 Seiten (inkl. Fotos und Grafiken) mit 350 Seiten ausführlichem Tabellen-Anhang dargestellt.

10. Welche Maßnahmen wollen die Bundesregierung und die Deutsche Bahn AG ergreifen, um die Sicherheit der Schienenverkehr in Deutschland sicherer zu machen und zukünftig ein Unglück wie das in Niederlahnstein zu verhindern?

Nach Auskunft der DB AG ist eine Ableitung von Maßnahmen, die sich aus dem Unfall in Niederlahnstein ergeben könnten, noch nicht möglich. Die Unfallursachen werden noch durch die BEU ermittelt.

Die Bundesregierung nimmt im Übrigen die Besorgnisse der Bevölkerung hinsichtlich der Beförderung gefährlicher Güter ernst. Rechtsvorschriften sorgen dafür, dass Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung, insbesondere für Leben und Gesundheit von Menschen, möglichst vermieden werden. Die Beförderung gefährlicher Güter ist in internationalen und nationalen Rechtsvorschriften umfassend geregelt. Diese Vorschriften werden unter Berücksichtigung von Erkenntnissen aus Wissenschaft und Technik, aber auch aufgrund von Unfallauswertungen, fortlaufend überprüft und in einem zweijährigen Intervall weiterentwickelt. Besondere Aufmerksamkeit gilt hierbei der Klassifizierung, der Verpackung und der Kennzeichnung der gefährlichen Güter, dem Bau, der Ausrüstung und der Überprüfung der Fahrzeuge und der Tanks, sowie der Ausbildung von Gefahrgutbeauftragten, Triebfahrzeugführern und anderen mit dem Transport gefährlicher Güter befassten Personen.

Im Übrigen wird auf die im Internet veröffentlichten Informationen zu den umfangreichen Rechtsvorschriften verwiesen (abrufbar unter: www.bmvi.de/Gefahrgut, insbesondere <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/Gefahrgut/gefahrgut-recht-vorschriften.html>).

11. Für wann rechnet die Bundesregierung mit der Fertigstellung bzw. Veröffentlichung der Machbarkeitsstudie für eine Tunnelumgehung des Mittelrheintals?

Die Machbarkeitsstudie soll nach derzeitiger Planung voraussichtlich Anfang 2022 abgeschlossen werden und die Ergebnisse zu der Bedarfsplanüberprüfung vorliegen.