

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Astrid Schmitt und Hans Jürgen Noss (SPD)

und

Antwort

des Ministeriums des Innern, für Sport und Infrastruktur

Bahnunfall bei St. Goar und Sperrung der Bahnstrecke Kusel – Altenglan

Die **Kleine Anfrage 269** vom 15. September 2011 hat folgenden Wortlaut:

Nach einem Erdbeben aufgrund heftiger Regenfälle ist am Sonntag ein Intercity mit etwa 800 Menschen an Bord bei St. Goar entgleist. Nach Medieninformationen erlitt der Lokführer einen Oberschenkelbruch, zehn Fahrgäste und vier Zugbegleiter kamen mit leichten Verletzungen davon. Die Fahrgäste wurden laut Polizei zunächst in der Rheingoldhalle in St. Goar untergebracht, wo sie auf ihre Weiterreise mit Bussen warteten. Nach Auskunft der Bahn bleibt die Strecke voraussichtlich wenigstens zwei Tage gesperrt. Auch die benachbarte B 9 im Rheintal musste wegen der Bergungsarbeiten für den Straßenverkehr gesperrt werden. Wegen eines Hangrutsches ist auch die Bahnstrecke zwischen Kusel und Altenglan gesperrt.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Landesregierung:

1. Welche Maßnahmen zur Räumung der Unfallstelle bei St. Goar wurden bisher ergriffen?
2. Welche Einsatzkräfte waren und sind vor Ort im Einsatz?
3. Welche Auswirkungen haben die Sperrung der Zugstrecke und der angrenzenden B 9 für den Bahn- und Straßenverkehr?
4. Welche Auswirkungen auf den Bahnverkehr hat die Sperrung der ebenfalls nicht befahrbaren Bahnstrecke zwischen Kusel und Altenglan und welche Maßnahmen zur Räumung wurden dort ergriffen?

Das **Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 5. Oktober 2011 wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Unmittelbar nach Freigabe der Unfallstelle bei St. Goar durch das Eisenbahnbundesamt und die Bundespolizei wurde mit Aufgleisarbeiten der Lok und Wagen sowie der Räumung der Unfallstelle begonnen. Alle notwendigen Maßnahmen zur Beseitigung der Unfallschäden (erste Begutachtung, Bestellung von Geräten und Materialien, Bereitstellung der notwendigen Ressourcen etc.) sind zeitgerecht eingeleitet worden.

Die Aufräumarbeiten im Bereich der Unfallstelle konnten am 13. September 2011 beendet werden. Die Beseitigung der Schäden am Oberbau und der Oberleitung ist abgeschlossen. Vorher wurden alle beschädigten Fahrzeuge von der Unfallstelle entfernt und die Instandsetzungsarbeiten durchgeführt. Der Oberbau wurde auf ca. 300 m beschädigt und auf eine Länge von ca. 100 m durch Schlamm und Geröll verunreinigt. Am Hang wurden zunächst zwei Murgangbarrieren errichtet, um die durch das Unwetter veränderte Lage im Hang zu sichern.

Zu Frage 2:

Am Unglücksort waren seitens der DB AG das Notfallmanagement der DB Netz AG und der DB Fernverkehr, die Fachdienste Betrieb, Fahrbahn, konstruktiver Ingenieurbau und E-Technik sowie die Einsatzkräfte für die Aufgleisung der Fahrzeuge im Einsatz. Darüber hinaus waren die Einsatzkräfte der Landes- und Bundespolizei, Mitarbeiter des Eisenbahnbundesamtes, die Feuerwehr und das Technische Hilfswerk eingebunden.

b. w.

Zu Frage 3:

Der Schienenpersonenfernverkehr wurde rechtsrheinisch umgeleitet, was im Durchschnitt zu Verspätungen von ca. 15 bis 20 Minuten pro Zug geführt hat. Der Bahnhof Mainz wurde dabei von allen Zügen des Schienenpersonenfernverkehrs weiterhin angefahren, auch wenn es dabei naturgemäß zu Anschlussverlusten gekommen ist. Zwischen 5.00 Uhr und 7.00 Uhr und 16.00 Uhr und 18.00 Uhr wurden bis zum 16. September 2011 täglich jeweils sechs Züge der Linie RE 2 Koblenz – Mainz – Frankfurt unter Wegfall der Halte Boppard, Oberwesel, Bingen Hauptbahnhof und Ingelheim über die rechte Rheinstrecke umgeleitet.

Die Takt-Regional-Expresszüge der Linie RE 2 verkehrten außerhalb der Hauptverkehrszeiten zwischen Bingen Hauptbahnhof und Frankfurt. Ab Bingen Hauptbahnhof wurden die Reisenden auf die Züge der Mittelrheinbahn verwiesen.

Die Regionalbahnzüge der Mittelrheinbahn zwischen Boppard und Oberwesel fielen aus. Es wurde ein Schienenersatzverkehr (SEV) eingerichtet. Auf den Abschnitten Köln – Koblenz – Boppard und Oberwesel – Mainz verkehrten die Regionalbahnen planmäßig.

Nach dem Schadensereignis war die B 9 in dem Bereich seit Sonntagnachmittag komplett gesperrt; der Verkehr wurde überörtlich – und damit großräumig – über die A 61 umgeleitet. Der Baustellenbereich hatte eine Länge von rund 400 m. Seit dem 12. September 2011 (ca. 14 Uhr) bestand eine halbseitige Verkehrsführung mit Lichtsignalanlage (LSA). Die halbseitige Verkehrsführung bestand noch bis Samstag. Seit dem 17. September 2011 verkehren alle Züge wieder planmäßig.

Der Verkehr lief nach Einschätzung der örtlich zuständigen Straßenmeisterei Simmern – auch aufgrund der Regelung durch LSA – flüssig.

Zu Frage 4:

Die Strecke Kusel – Altenglan wurde nach der Meldung eines Triebfahrzeugführers am 11. September 2011 um 16.34 Uhr gesperrt. Ab 17.00 Uhr bis am 12. September 2011 15.30 Uhr wurden die ausgefallenen Züge mit Bussen ersetzt. Seitens der Instandhaltung der DB wurde der betroffene Gleisbereich mit einem Bagger freigeschaufelt und per Hand gesäubert. Allerdings sind zu einem späteren Zeitpunkt noch weitergehende Sanierungsmaßnahmen erforderlich. Der Zugverkehr war seit dem 12. September 2011 15.09 Uhr ohne Einschränkungen wieder möglich.

In Vertretung:
Jürgen Häfner
Staatssekretär