

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, Dirk Brandes, René Bochmann, Thomas Ehrhorn, Leif-Erik Holm, Dr. Rainer Kraft, Mike Moncsek und der Fraktion der AfD

Zwischenstand der Ursachen und Gründe des schweren Zugunglücks bei Burgrain (Oberbayern)

Am 3. Juni 2022 wurden bei einem Zugunglück zwischen Garmisch-Partenkirchen und München fünf Menschen tödlich und mehr als 70 leicht oder schwer verletzt (https://www.zeit.de/news/2022-06/29/nach-zugunglueck-von-garmisch-arbeit-an-strecke-geht-weiter?utm_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F).

Sowohl das rollende Material als auch die betreffenden Teile der Infrastruktur wurden von der Staatsanwaltschaft München II beschlagnahmt (<https://www.welt.de/wirtschaft/article239195081/Entgleister-Zug-Bahn-Unfallbehoerde-beschlagnahmt-Unglueckszug-von-Garmisch-Partenkirchen.html>). Darüber hinaus wurden kurze Zeit nach dem Ereignis Ermittlungen gegen den Lokführer, den Fahrdienstleiter und den Streckenverantwortlichen der DB Netz AG aufgrund des Verdachts der fahrlässigen Tötung aufgenommen (<https://www.spiegel.de/p/anorama/garmisch-partenkirchen-ermittlungen-konzentrieren-sich-auf-gleise-und-fahrzeuge-a-2b4298b7-77d7-46c6-8a6e-d7455ae0b89e>).

Bereits wenige Stunden nach dem Unglück wurde bekannt, dass sich die Unglücksstelle auf einer Teilstrecke befindet, die einen sogenannten Gleislagefehler aufweist. Der Termin für die Fehlerbehebung lag einige Tage nach dem Unglückstag (<https://www.berliner-zeitung.de/news/zugunglueck-mit-fuenf-toten-in-bayern-garmisch-partenkirchen-burgrain-bahn-plante-zeitnah-arbeiten-an-gleisen-li.233604>).

Gemäß § 4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) ist die Deutsche Bahn AG verpflichtet, für die Sicherheit der Fahrzeuge und der Infrastruktur zu sorgen (https://www.gesetze-im-internet.de/aeg_1994/_4.html).

Die DB AG muss darüber hinaus dem Eisenbahnbundesamt jährlich einen Bericht vorlegen, in welchem der Zustand der Infrastruktur anhand bestimmter Qualitätskennzahlen bewertet wird (Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht (IZB)). Diesen Bericht verfasst das Unternehmen selbst ([https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Finanzierung/LuFV/IZB/izb_node.html#:~:text=Infrastrukturzustands%2D%20und%20%2Dentwicklungsbericht%20\(%20IZB%20\).,zu%20erhalten%20und%20zu%20verbessern](https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Finanzierung/LuFV/IZB/izb_node.html#:~:text=Infrastrukturzustands%2D%20und%20%2Dentwicklungsbericht%20(%20IZB%20).,zu%20erhalten%20und%20zu%20verbessern)). Der Bund beauftragt einen Wirtschaftsprüfer, der „die zweckmäßige Verwendung der Mittel“ (gemeint ist die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, LuFV; zurzeit LuFV III, Laufzeit 2020 bis 2029) überprüft (<https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Download>

s/DE/Finanzierung/LuFV/Einstellen_LuFV_II.pdf?__blob=publicationFile&v=3, S. 15).

Mit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III (Laufzeit 2020 bis 2029) wurden drei neue Qualitätskennzahlen eingeführt, neben Netzverfügbarkeit und Substanzwert auch die Qualitätskennzahl Gleislage (https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Finanzierung/IZB/Sonderberichte/LuFV_III_Sonderbericht_01.pdf?__blob=publicationFile&v=2#:~:text=1.4%20LuFV%20II%3A%20Neue%2Fmodifizierte%20Qkz,-Die%20zuvor%20beschriebenen&text=Gleich%2D%20wohl%20haben%20die%20Vertragspartner,Zustand%20der%20Schienenwege%20zu%20erreichen.,S.9).

Gemäß § 8 Absatz 4 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) kommen die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) des Bundes für Unterhaltung und Instandsetzung der Schienenwege auf (https://www.gesetze-im-internet.de/bswag/_8.html).

Für die Finanzierung dieser Aufgabe kommen verschiedene Mittel infrage. Das umfangreichste Finanzierungsinstrument ist die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung. Hier wird der Umfang der Mittel festgelegt, der im Rahmen von Ersatzinvestitionen verwendet werden soll. Darüber hinaus muss die Deutsche Bahn AG Eigenmittel bereitstellen, die für Instandhaltungen aufgebracht werden müssen (<https://www.dvz.de/rubriken/land/schiene/detail/news/db-infrastrukturunternehmen-erfuellen-die-lufv.html>).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Seit wann war bekannt, dass auf dem betreffenden Teilstück der Strecke mit der Nummer 5504 ein Gleislagefehler bestand?
2. Wer hat wann entschieden, dass eine Gleislageberichtigung auf dem betreffenden Teilstück zu erfolgen hat, und auf welchen Zeitpunkt wurde die Berichtigung terminiert?
3. Gab es eine Entscheidung, die Gleislageberichtigung zu verschieben, und wenn ja, aus welchen Gründen wurde dies so entschieden, und wer hat dies entschieden?
4. Hat es auf dem betreffenden Teilstück früher schon einmal Gleislagefehler gegeben, die berichtigt werden mussten, und wenn ja, wann war dies, und wann fanden jeweils die Berichtigungen statt?
5. Hat es auf dem betreffenden Teilstück in den vergangenen zehn Jahren andere Fehler oder Schäden an der Infrastruktur gegeben außer einem Gleislagefehler, und wenn ja, um welche Fehler oder Schäden handelte es sich, und wann wurden diese festgestellt und wann behoben?
6. Wie viele Langsamfahrstellen gab es auf dem Schienennetz der DB Netz AG (sowohl vorübergehende als auch dauerhafte Langsamfahrstellen, beide Arten bitte getrennt nennen und Daten bitte außerdem nach Netzbezirken der DB Netz AG differenzieren)
 - a) zum 3. Juni 2022 und
 - b) zum 20. Juli 2022?
7. Aus welchen Mitteln wird die Behebung eines Gleislagefehlers bezahlt, und in welche Kategorie wird eine Gleislageberichtigung von der DB Netz AG eingeordnet (z. B. Instandsetzung oder Instandhaltung)?

8. Wird die DB Netz AG nach Auffassung der Bundesregierung dem in der Einleitung zitierten Anspruch gerecht, den das Unternehmen in seinem Infrastrukturzustands- und Entwicklungsbericht beschreibt (IZB 2021, S. 110)?
9. Wie lange wird nach Kenntnis der Bundesregierung voraussichtlich die Überprüfung der 200 000 Betonschwellen andauern, die im Nachgang des Unglücks nun bundesweit überprüft werden?
10. In wie vielen Netzbezirken der DB Netz AG gab es seit 2018 von den Bezirksverantwortlichen Meldungen, dass zu wenige Mittel für die Aufrechterhaltung eines sicheren Bahnbetriebes bzw. für die Instandhaltung der Infrastruktur zur Verfügung stünden (bitte nach Kalenderjahren unterscheiden)?
11. Wie wird nach Kenntnis der Bundesregierung innerhalb des Unternehmens DB Netz AG mit Mitarbeitern umgegangen, die Problemlagen, wie sie in der vorhergehenden Frage erfragt wurden, melden?
12. In wie vielen Fällen gab es seit 2018 nach Kenntnis der Bundesregierung als Reaktion auf Meldungen, wie sie in Frage 10 erfragt wurden, Versetzungen, Freistellungen andere arbeitsrechtliche Maßnahmen gegen die betreffenden Mitarbeiter (bitte nach Kalenderjahren unterscheiden)?
13. In welchem Umfang müssten die Mittel für die Instandhaltung und Instandsetzung in den Netzbezirken der DB Netz AG nach Auffassung der Bundesregierung erhöht werden, um eine einwandfreie Ausführung der erforderlichen Rahmen im Rahmen der Vorschriften (z. B. Fristen) sicherzustellen?

Berlin, den 29. Juli 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

