

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Ates Gürpınar, Bernd Riexinger, Susanne Ferschl, Gökay Akbulut, Matthias W. Birkwald, Sören Pellmann, Heidi Reichinnek, Dr. Petra Sitte, Jessica Tatti, Kathrin Vogler und der Fraktion DIE LINKE.

Schäden und Sperrungen im Netz der Werdenfelsbahn nach dem Zugunglück von Burgrain

Bei einem schweren Zugunglück im Schienennetz der Werdenfelsbahn am 3. Juni 2022 entgleiste in Burgrain (Bayern) ein Regionalzug. Fünf Menschen starben, laut Angaben der Polizei wurden weitere 16 schwer und 52 Menschen leicht verletzt. Die meisten Opfer und Verletzten befanden sich in den (aus Fahrtrichtung gesehenen) Wagen 3 und 4, die von dem Bahndamm, auf dem sich das Unglück ereignete, abrutschten und auf die Straßenböschung der direkt danebengelegenen Bundesstraße 23 prallten (http://prellbock-altona.de/wp-content/uploads/2022/07/26.07.2022_-Erweiterte-Analysen-zu-Burgrain.pdf).

Diese Straßenführung wurde im Zuge des Baus des im Jahr 2000 eröffneten Tunnels Farchant errichtet. Das Unglück wirft Fragen auf, inwieweit bei den damaligen Planungen und Umbauten der Bundesstraße und des Bahndamms sowie infolge bei dessen Wartungsarbeiten auf dem Abschnitt der Unglücksstelle sicherheitsrelevante Aspekte beachtet oder nicht beachtet wurden.

Seit dem Zugunglück am 3. Juni 2022 ist es im Netz der Werdenfelsbahn zu vielen kurzfristigen Sperrungen gekommen (<https://www.br.de/nachrichten/bayern/zugverkehr-werdenfelsbahn-bis-november-beeintraechtigt,TEHkyUI>). Diese sind nach Kenntnis der Fragesteller nicht nur auf die durch den Unfall entstandenen Schäden zurückzuführen. Dies gilt insbesondere für die Abschnitte Mittenwald–Garmisch-Partenkirchen, Reutte i. T.–Garmisch-Partenkirchen (deutscher Abschnitt), Oberau–Murnau, Oberammergau–Murnau und Bichl–Kochel. Es stellen sich daher Fragen zu den Ursachen dieser Schäden und Sperrungen, nach den Planungen zu ihrer Beseitigung sowie zur Verbesserung des Streckennetzes der Werdenfelsbahn.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wer hat nach Kenntnis der Bundesregierung wann abschließend die Planungen für den Bauabschnitt der Bundesstraße 23 genehmigt, der an dem Streckenabschnitt des Unglücksbereichs entlangführt?
 - a) Aus welchen Gründen wurde nach Kenntnis der Bundesregierung die Entscheidung für den umfangreichen Ausbau der Bundesstraße 23 an dem Streckenabschnitt der Unglücksstelle getroffen?
 - b) Wer hat nach Kenntnis der Bundesregierung die Genehmigung erteilt, den als Wildbach dritter Ordnung eingestuften Katzenbach an der Unglücksstelle in nahezu rechtwinkligem Verlauf unmittelbar an den Bahndamm umzuleiten, um Platz für den Ausbau der Bundesstraße 23 zu schaffen?
2. Wurde nach Kenntnis der Bundesregierung die Hochwassergefährdung durch die Verlegung des Katzenbachs beim Ausbau der Bundesstraße 23 und damit auch die Bahndammgefährdung an dieser Stelle untersucht?

Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Wenn nein, warum wurde diese Untersuchung nicht vorgenommen?

- a) Gab es nach Kenntnis der Bundesregierung eine eisenbahntechnische Untersuchung, inwieweit es durch die umfangreichen Umbaumaßnahmen beim Ausbau der Bundesstraße 23 zu einer Schwächung und Gefährdung des Bahndamms und des darauf befindlichen Gleisbetts auf diesem Abschnitt kommen könnte?

Wenn ja, wie lautet das Ergebnis der Untersuchung?

Wenn nein, warum wurde diese Untersuchung nicht vorgenommen, und ist es beabsichtigt, dies zu tun?

- b) Gab es nach Kenntnis der Bundesregierung eine eisenbahntechnische Untersuchung dazu, ob die Montage von Führungs- oder Fangschiene auf dem Streckenabschnitt der Unglücksstelle notwendig gewesen wäre?

Wenn ja, wie lautete das Ergebnis?

Wenn nein, warum wurde diese Untersuchung nicht vorgenommen?

3. Ist der Streckenabschnitt des Unglücksbereichs nach Kenntnis der Bundesregierung in den letzten 20 Jahren durch einen erhöhten Wartungsbedarf aufgefallen?

Wenn ja, woraus resultiert nach Kenntnis der Bundesregierung dieser erhöhte Wartungsbedarf?

4. Wann wurde nach Kenntnis der Bundesregierung zwischen Farchant und Garmisch-Partenkirchen die letzte Gleislageberichtigung durchgeführt, und wann war ursprünglich auf diesem Abschnitt die nächste Gleislageberichtigung turnusmäßig terminiert?
5. Gab es nach Kenntnis der Bundesregierung vor dem Unglück am 3. Juni 2022 Hinweise von Triebfahrzeugführern auf Gleisanlagefehler auf dem Streckenabschnitt der Unglücksstelle?

Wenn ja, was wurde aufgrund dieser Hinweise veranlasst?

Wenn ja, warum wurde keine Langsamfahrstelle eingerichtet?

6. Wurde nach Kenntnis der Bundesregierung zum Zwecke des Ausbaus der Bundesstraße 23 auf dem Streckenabschnitt des Unglücksbereichs Gelände von der Deutschen Bahn erworben?
Wenn ja, wie groß war die Fläche, und welcher Betrag wurde der Deutschen Bahn dafür bezahlt?
7. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragesteller, dass durch den erfolgten Ausbau der Bundesstraße 23 auf dem Streckenabschnitt des Unglücksbereichs ein zweigleisiger Ausbau der Bahnstrecke München–Garmisch-Partenkirchen baulich unmöglich gemacht wurde oder ist nach Ansicht der Bundesregierung ein zweigleisiger Ausbau der Bahnstrecke auf diesem Abschnitt weiterhin möglich?
8. Welche Gründe lagen der Entscheidung für den Straßen- und gegen den Bahnstreckenausbau zugrunde?
9. Wie bewertet es die Bundesregierung, dass es im Netz der Werdenfelsbahn seit dem Zugunglück zu zahlreichen Sperrungen gekommen ist, die über den durch den Unfall direkt beschädigten Abschnitt Oberau–Garmisch-Partenkirchen hinausgehen?
10. Welche Schäden, die zu Sperrungen oder Langsamfahrstellen führen können, sind nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem Zugunglück im Netz der Werdenfelsbahn bekannt?
 - a) Seit wann sind diese Schäden jeweils bekannt?
 - b) Bis wann werden diese Schäden jeweils beseitigt sein bzw. welche wurden jeweils wann bereits beseitigt?
 - c) Welche dieser Schäden sind für welche der bisherigen Sperrungen verantwortlich?
11. Wird auf der gesamten Strecke Garmisch-Partenkirchen–München HBF bis zum Fahrplanwechsel (11. Dezember 2022) nach Kenntnis der Bundesregierung wieder mit denselben Geschwindigkeiten und somit denselben Fahrplänen wie vor dem Zugunglück gefahren werden können?
Wenn nein, warum nicht?
12. Ist ein Ausbau des Abschnitts Garmisch-Partenkirchen–Scharnitz nach Kenntnis der Bundesregierung weiterhin geplant, um einen Stundentakt Innsbruck–Garmisch-Partenkirchen und eine dauerhafte Haltestelle Garmisch-Partenkirchen Kainzenbad zu ermöglichen?
Wenn ja, für wann ist dieser Ausbau angesetzt?
Wenn nein, warum nicht?
13. Mit welcher Höchstgeschwindigkeit wird nach Kenntnis der Bundesregierung der Streckenabschnitt Westkreuz–Mühlthal aktuell befahren?
 - a) Mit welcher Höchstgeschwindigkeit wurde der Streckenabschnitt nach Kenntnis der Bundesregierung bis 1993 befahren?
 - b) Falls die aktuelle Höchstgeschwindigkeit geringer ist als bis 1993, was sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Gründe dafür?

14. Für wann ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Ausbau des Streckenabschnitts Murnau – Uffing geplant (<https://www.stmb.bayern.de/med/pressemitteilungen/pressearchiv/2022/106/index.php>)?
 - a) Beinhaltet der Ausbau eine Anhebung der Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h auf 160 km/h, um einen stabileren Fahrplan gewährleisten zu können?
Wenn nein, warum nicht?
15. Wird bei den geplanten Ausbaumaßnahmen der Standard des „European Train Control System“ (ETCS) eingehalten?
Wenn nein, warum nicht?
16. Warum wird weiterhin kein zweigleisiger Ausbau Tutzing – Garmisch-Partenkirchen mit 160 km/h Höchstgeschwindigkeit in Betracht gezogen, um die Bahnstrecke mit schnelleren und dichteren Taktungen gegenüber der überlasteten Straßenroute München – Garmisch-Partenkirchen (Autobahn 95 und Bundesstraße 2) konkurrenzfähiger zu machen?
17. Gibt es Planungen, im Schienennetz der Werdenfelsbahn weitere Doppelspureninseln zu bauen, um engere und stabilere Taktungen auf den überlasteten einspurigen Strecken zu ermöglichen (geeignete Streckenabschnitte hierfür wären aus Sicht der Fragesteller beispielsweise Kaltenbrunn – Klais (5 km Länge), Mittenwald – Scharnitz (5,6 km Länge), Seeshaupt – Iffeldorf (6 km Länge), Bichl – Benediktbeuern (2 km Länge)?)

Berlin, den 1. Dezember 2022

Amira Mohamed Ali, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion