

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Ates Gürpınar, Bernd Riexinger, Susanne Ferschl, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 20/4792 –**

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

#### Vorbemerkung der Fragesteller

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](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.

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?

Die Fragen 1 bis 1b werden gemeinsam beantwortet.

Die Verbindungsspanne der Bundesstraße 23 (B 23) wurde im Zuge des Baus der Bundesstraße 2 (B 2), Ortsumfahrung Farchant hergestellt. Für die Gesamtmaßnahme wurde ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Der Planfeststellungsbeschluss erging am 25. April 1994 durch die Regierung von Oberbayern.

Ziel der Ortsumfahrung Farchant war die Entlastung der Ortsdurchfahrten von Farchant und Burgrain vom Durchgangsverkehr der B 2 und der B 23. Dieses Ziel wurde durch den Bau einer im Tunnel geführten Ostumfahrung von Farchant und einer Verbindungsspanne, die den Verkehr der B 23 vom Südportal des Tunnels an Burgrain vorbei zurück auf die B 23 bei Schwaigwang führt, erreicht.

Die Verbindungsspanne wurde im Raumordnungsverfahren für die Verlegung der Bundesstraßen B 2/B 23 mitbehandelt und in der abschließenden landesplanerischen Beurteilung vom 24. November 1982 positiv bewertet. Die Maßnahme wurde mit dem 4. Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 15. November 1993 in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen aufgenommen.

Die Planungen der Anschlussstelle und der Verbindungsspanne zur B 23 erfolgten durch die damalige Autobahndirektion Südbayern (heute Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Südbayern) und wurden im Planfeststellungsverfahren unter Beteiligung sämtlicher Träger öffentlicher Belange behandelt. Mit dem Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern wurde die Planung genehmigt.

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?

Die Fragen 2 bis 2b werden gemeinsam beantwortet.

Die Verlegung des Katzenbachs einschließlich der damit zusammenhängenden wasserwirtschaftlichen Belange war Teil des durchgeführten Planfeststellungsverfahrens, in dem sowohl die Deutsche Bahn AG (DB AG) bzw. die Deutsche Bundesbahn als auch das Wasserwirtschaftsamt Weilheim beteiligt wurden. Die Realisierung der Maßnahme erfolgte in enger Abstimmung und nach den technischen Vorgaben des Wasserwirtschaftsamtes. Darüber hinaus liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor.

Nach Auskunft des EBA wird der Einsatz von Führungen (mit Fangvorrichtung) in den DB-Richtlinien 820 2010 und 820 2040 geregelt, die als anerkannte Regeln der Technik in den Eisenbahntechnischen Baubestimmungen (EiTB) eingeführt sind. Danach ist der Einsatz von Führungen auf Erdbauwerken nicht vorgeschrieben.

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?

Nach Auskunft des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) liegen im Rahmen der Eisenbahnaufsicht keine Erkenntnisse über gravierende Mängel oder erhöhten Instandhaltungsbedarf am betreffenden Streckenabschnitt vor.

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?

Nach Auskunft der DB AG erfolgt die Festlegung, wann eine Gleislageberichtigung durchzuführen ist, entsprechend dem geltenden Regelwerk der DB Netz AG (Richtlinienfamilie 821) in Abhängigkeit der Streckengeschwindigkeit und des festgestellten Fehlerbildes. Laut den Messergebnissen der Jahre 2019 bis 2022 lagen im betroffenen Abschnitt keine Gleislagefehler vor.

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?

Nach Auskunft der Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung ist die Unfalluntersuchung noch nicht abgeschlossen.

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?

Nach Auskunft der DB AG hat sie im Jahr 2004 einen Tauschvertrag mit der Bundesrepublik Deutschland für den Bau der Trasse (Größe rund 10 000 qm) abgeschlossen. Im Gegenzug hat die Bundesrepublik Flächen zum Straßenbau in gleicher Größenordnung erhalten. Der Tauschvertrag wurde ohne Wertausgleich umgesetzt.

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?

Die Ausbaustrecke (ABS) Tutzing – Weilheim – Garmisch-Partenkirchen wurde im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 geprüft. Da die ABS auch weiterhin nicht von überregionalem Verkehr genutzt werden wird, handelt es sich um eine Maßnahme des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV). Inwiefern ein zweigleisiger Ausbau für den SPNV auf dieser Strecke umsetzbar ist, ist vom zuständigen Freistaat Bayern zu prüfen.

8. Welche Gründe lagen der Entscheidung für den Straßen- und gegen den Bahnstreckenausbau zugrunde?

Die hier behandelte Straßenbaumaßnahme war im damaligen Bedarfsplan enthalten. Damit hatte der Deutsche Bundestag die Notwendigkeit anerkannt, die Verkehrsinfrastruktur im besagten Bereich zu verbessern. Folglich bestand der parlamentarische Auftrag an die bayrische Straßenbauverwaltung, die Maßnahme zu planen und zu realisieren.

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?

Im Rahmen seiner gesetzlich normierten Betreiberverantwortung ist das zuständige Eisenbahninfrastrukturunternehmen verpflichtet, jederzeit alle erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs zu gewährleisten.

Entsprechend dieser Verpflichtung hat die DB Netz AG bislang drei Weisungen herausgegeben, in denen der Umgang mit den betroffenen Spannbetonschwellen nach dem Zugunglück von Burgrain geregelt wird. Dies kann zu betrieblichen Maßnahmen wie Langsamfahrstellen oder Gleissperrungen auf den betroffenen Strecken führen.

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?

Die Fragen 10 bis 10c werden gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG wurden von Ende Juli bis Ende August 2022 seitens der DB Netz AG bundesweit rund 200 00 Schwellen eines bestimmten Bautyps und Herstellers überprüft und sukzessive mit dem Austausch schadhafter Schwellen begonnen.

Nach den durch die DB AG eingeleiteten materialtechnischen Untersuchungen und den technischen Gutachten unabhängiger Prüfinstitute weisen die Schwellen teilweise Unregelmäßigkeiten in der Materialbeschaffenheit auf.

Aufgrund dieser neu gewonnenen Erkenntnisse wird die DB AG rund 130 000 Betonschwellen weiterer Hersteller mit der gleichen Gesteinsart überprüfen. Bis die betroffenen Schwellen ausgetauscht sind, fahren Züge in den entsprechenden Abschnitten langsamer. Es kann, sofern erforderlich, auch zu Sperrungen von Streckenabschnitten kommen.

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?

Nach Auskunft der DB AG ist seit dem 11. Dezember 2022 der reguläre Fahrplan wieder in Kraft.

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?

Der Zielfahrplan Deutschlandtakt sieht gemäß Anmeldung des Freistaates Bayern zwischen Innsbruck und Garmisch-Partenkirchen einen Stundentakt im SPNV vor. Hierfür wurde eine Geschwindigkeitserhöhung zwischen Garmisch-Partenkirchen und Scharnitz fahrplanbasiert abgeleitet. Es handelt sich hierbei um eine Nahverkehrsmaßnahme, die in der Zuständigkeit des Freistaates Bayern liegt. Dies betrifft auch etwaige neue Haltestellen für den SPNV.

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?

Die Fragen 13 bis 13b werden gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG wird die Strecke mit einer Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h befahren. Mit welcher Höchstgeschwindigkeit der Streckenabschnitt bis zum Jahr 1993 befahren wurde, kann nach Auskunft der DB Netz AG nicht ausgewertet werden, da die entsprechenden Daten erst seit dem Jahr 2004 erfasst werden.

14. Für wann ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Ausbau des Streckenabschnitts Murnau – Uffing geplant (<https://www.stmb.bayern.de/media/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?

Die Fragen 14 bis 15 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen dazu keine eigenen Informationen vor. Es handelt sich um eine SPNV-Maßnahme, die in der Zuständigkeit des Freistaates Bayern liegt. Nach Auskunft der DB AG liegt bislang kein Planungsauftrag des Freistaates Bayern vor.

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?

Der Zielfahrplan Deutschlandtakt sieht gemäß Anmeldung des Freistaates Bayern Angebotsausweitungen zwischen München und Garmisch-Partenkirchen vor. Hierfür wurde aus dem Zielfahrplan ein zweigleisiger Ausbau im Abschnitt Huglfing – Uffing – Murnau abgeleitet. Es handelt sich hierbei um eine Nahverkehrsmaßnahme, die in der Zuständigkeit des Freistaates Bayern liegt.

Im Übrigen wurde die ABS Tutzing – Weilheim – Garmisch-Partenkirchen bereits im Rahmen der Aufstellung des BVWP 2030 geprüft. Da die ABS nicht vom überregionalen Verkehr genutzt werden wird, handelt es sich um eine Maßnahme des SPNV, die nicht in den BVWP aufzunehmen war.

17. Gibt es Planungen, im Schienennetz der Werdenfelsbahn weitere Doppelspurenschnitte 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))?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor.

