

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, Dirk Brandes, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/4809 –**

Erkenntnisse zu Problemen mit Betonschwellen der DB Netz AG im Zusammenhang mit dem Zugunglück bei Garmisch-Partenkirchen vom Juni 2022

Vorbemerkung der Fragesteller

Anfang Juni 2022 verunglückte eine Regionalbahn der DB Regio AG in der Nähe von Garmisch-Partenkirchen; fünf Menschen kamen dabei ums Leben, etliche wurden teilweise schwer verletzt (<https://www.heise.de/tp/features/Nach-Zugunglueck-in-Bayern-Experten-erheben-schwere-Vorwuerfe-gegen-die-Bahn-AG-7190111.html?seite=all>). Die Staatsanwaltschaft München II ermittelt (<https://www.lto.de/recht/nachrichten/n/zugunglueck-garmisch-partenkirchen-ermittlungen-staatsanwaltschaft/>).

Die auf der Strecke verlegten Betonschwellen gerieten in den Verdacht, aufgrund ihres schlechten Zustandes mitursächlich für das Unglück gewesen zu sein (<https://www.zdf.de/nachrichten/panorama/toedlich-zugunglueck-garmisch-ursache-100.html#:~:text=%22Ursache%20dieser%20Verschiebung%20%20sind%20horizontale,auf%20einen%20m%C3%B6glichen%20technischen%20Defekt>).

In den vergangenen Monaten wurden rund 200 000 Betonschwellen im Netz der DB Netz AG untersucht, etwa 137 000 mussten ausgetauscht werden (vgl. Bundestagsdrucksache 20/4409). Nun sollen weitere 130 000 Betonschwellen im gesamten Bundesgebiet untersucht werden (<https://www.n-tv.de/wirtschaft/Bahn-nimmt-Tausende-Betonschwellen-ins-Visier-article23735709.html>).

1. Welche direkten Kosten sind der DB Netz AG und ihren Tochterunternehmen nach Kenntnis der Bundesregierung bisher durch Untersuchung und Austausch der Schwellen entstanden (z. B. Materialkosten und Arbeitskosten)?
2. Welche indirekten Kosten sind der DB Netz AG und ihren Tochterunternehmen nach Kenntnis der Bundesregierung bisher durch Untersuchung und Austausch der Schwellen entstanden (z. B. entgangene Trassen- und Stationsentgelte)?

3. Welche Schäden sind den von den bisherigen Sperrungen betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen nach Kenntnis der Bundesregierung bisher entstanden (z. B. durch Zugumleitungen, entgangene Fahrgeldeinnahmen; vgl. <https://www.n-tv.de/wirtschaft/Bahn-nimmt-Tausende-Betonschwellen-ins-Visier-article23735709.html>)?

Die Fragen 1 bis 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) ist eine konkrete Kosteneinschätzung für den Austausch der Schwellen und dem entstandenen Schaden noch nicht möglich.

4. Welche Stellen – abgesehen von der Staatsanwaltschaft München II – sind nach Kenntnis der Bundesregierung mit Untersuchungen im Zusammenhang mit dem Zugunglück betraut (z. B. Gutachter, auch solche von der DB Netz AG, Staatsanwaltschaft oder Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung beauftragte)?
5. Welche Ergebnisse bzw. Zwischenergebnisse liegen nach Kenntnis der Bundesregierung den in der Frage 4 erfragten Stellen vor?
6. Wann wurden nach Kenntnis der Bundesregierung die Betonschwellen, die seit dem Zugunglück überprüft wurden, produziert, und wer sind die jeweiligen Hersteller der Schwellen?
7. Stehen die bisher untersuchten und die noch zu untersuchenden Betonschwellen hinsichtlich ihrer Beschaffenheit nach Kenntnis der Bundesregierung in einem Zusammenhang zu denjenigen Schwellen, die zum Zeitpunkt des Zugunglücks bei Burgrain verlegt waren, wenn ja, in welchem, und wann, und von welchem Lieferanten wurden letztere hergestellt?
8. Welches sind nach Kenntnis der Bundesregierung die konkreten Gründe bzw. Verdachtsmomente, die zu den Überprüfungen der Betonschwellen Anlass gegeben haben?
9. Gibt es im Zusammenhang mit dem Zugunglück nach Kenntnis der Bundesregierung materialtechnische Untersuchungen, und wenn ja, wer führt diese Untersuchungen durch, und welche Ergebnisse bzw. Zwischenergebnisse gibt es bisher?
10. Wurden nach Kenntnis der Bundesregierung die Materialeigenschaften der bei der Herstellung der fraglichen Schwellen eingesetzten Betonzuschlagstoffe untersucht, und wenn ja, wurde auch auf die mögliche Verwendung minderwertiger bzw. ungeeigneter Zuschlagstoffe hin untersucht?

Die Fragen 4 bis 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung (BEU) hat das gefährliche Ereignis vom 3. Juni 2022 aufgegriffen und Untersuchungen eingeleitet. Gemäß dem Allgemeinen Eisenbahngesetz sind die Eisenbahnen verpflichtet, die Eisenbahninfrastruktur sicher zu bauen und in betriebssicherem Zustand zu halten.

Die DB AG hat vorsorglich entschieden, baugleiche Schwellen im Netz zu untersuchen, auch wenn die Untersuchungen zur Unfallursache noch nicht abgeschlossen sind und die Unfallursache noch nicht feststeht.

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

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr hat keine materialtechnischen Untersuchungen beauftragt. Die DB AG selbst kann sich aufgrund der laufenden Ermittlungen zu den Arbeiten der beauftragten Gutachter zum jetzigen Zeitpunkt nicht näher äußern.

