

Kleine Anfrage

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

Austausch von Schwellen

Nach dem Zugunglück bei Garmisch-Partenkirchen vom 3. Juni 2022 hat die Deutsche Bahn (DB) Netz AG damit begonnen, im gesamten dem Bund gehörenden Schienennetz die Betonschwellen desjenigen Herstellers überprüfen zu lassen, dessen Schwellen auch auf der Strecke bei Garmisch-Partenkirchen verbaut worden waren (<https://www.n-tv.de/panorama/Bahn-sperret-40-Strecken-wegen-Betonschwellen-article23565318.html>). Die Überprüfung und der eventuelle Austausch der Schwellen erfordert zahlreiche Streckensperrungen (<https://www.mdr.de/nachrichten/deutschland/betonschwellen-bahn-austausch-strecke-n-gesperrt-100.html>).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Strecken im Schienennetz der DB Netz AG sind nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell aufgrund der Überprüfung der in der Einleitung genannten Betonschwellen oder im Vorgriff auf selbige gesperrt (bitte nach Bundesländern gruppieren)?
2. Für welche Strecken ist nach Kenntnis der Bundesregierung diese Überprüfung bereits abgeschlossen (bitte nach Bundesländern gruppieren)?
3. Für welche Strecken steht nach Kenntnis der Bundesregierung eine Überprüfung noch aus (bitte nach Bundesländern gruppieren)?
4. Bis wann wird nach Kenntnis der Bundesregierung die genannte Überprüfung der Schwellen abgeschlossen sein?
5. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil der bereits überprüften Schwellen, die ausgetauscht werden müssen bzw. bereits ausgetauscht wurden?
6. Aufgrund welcher Kriterien werden die auszutauschenden Schwellen nach Kenntnis der Bundesregierung identifiziert?
7. Woher bezieht die DB Netz AG nach Kenntnis der Bundesregierung die neu verbauten Schwellen?
8. Welche direkten Kosten sind der DB AG bzw. ihren Tochterunternehmen bisher nach Kenntnis der Bundesregierung durch die Überprüfung und den Austausch der Schwellen entstanden (Arbeitskosten, Material etc.)?

9. Welche indirekten Kosten sind den Eisenbahninfrastrukturunternehmen der DB AG bzw. deren Tochterunternehmen bisher nach Kenntnis der Bundesregierung durch die Überprüfung und den Austausch der Schwellen in ihrer Rolle als Eisenbahninfrastrukturbetreiber entstanden (z. B. entgangene Trassenentgelte und Stationsentgelte)?
10. Welche Schäden sind den von Sperrungen betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen bisher nach Kenntnis der Bundesregierung entstanden (Mehrkosten durch Zugumleitungen, entgangene Fahrgeldeinnahmen durch Zugausfälle usw.)?
11. Sollen nach Kenntnis der Bundesregierung gegenüber den Lieferanten der Betonschwellen Schadensersatzansprüche geltend gemacht werden, und wenn ja, in welcher Höhe soll dies nach Kenntnis der Bundesregierung geschehen?

Berlin, den 12. Oktober 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion