

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

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

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>).

Wir fragen die Bundesregierung:

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-Betonschwelle-n-ins-Visier-article23735709.html>)?

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?

Berlin, den 1. Dezember 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion