



Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Uli Henkel, Franz Bergmüller AfD**
vom 05.10.2022

Ursachenfindung für das Zugunglück bei Burgrain

Beim Zugunglück bei Burgrain am 03.06.2022 auf der Bahnstrecke München – Garmisch-Partenkirchen verloren fünf Menschen auf tragische Weise ihr Leben und es wurden weitere 68 Menschen teils schwer verletzt. Die Ursachenfindung verläuft, wie bei jedem Bahnunglück, aufgrund von Umfang und Komplexität der möglichen Einflussfaktoren schwierig und langwierig.

Eine möglicherweise vielversprechende Untersuchungsrichtung ergibt sich jedoch aus dem Umstand, dass kurz nach dem Unglück Bahnschwellen am und in der nächsten Nähe zum Unfallort ausgetauscht wurden. Kurze Zeit nach diesem schweren Unglück gab die Deutsche Bahn AG dann bekannt, dass deutschlandweit bis zu 200 000 weitere Betonbahnschwellen kurzfristig ausgetauscht werden müssten.

Die Staatsregierung wird gefragt:

- | | | |
|-----|---|---|
| 1.1 | Welche Stellen sind derzeit mit welchen Untersuchungen betraut (bitte vollständige Aufstellung)? | 3 |
| 1.2 | Welche materialtechnischen Untersuchungen laufen derzeit (bitte genaue Aufstellung der untersuchten Materialien und der jeweiligen Untersuchungsverantwortlichen)? | 3 |
| 1.3 | Welche Erkenntnisse zu den Unglücksursachen liegen der Staatsregierung bisher vor (bitte gesamte Informationen, auch Untersuchungsrichtungen, Vermutungen und Teilergebnisse anführen)? | 3 |
| 2.1 | Welche Zulassungsvoraussetzungen müssen Bahnschwellen aus Beton erfüllen (bitte Stelle angeben, die diese überprüft und auch Intervalle und Art und Weise der Untersuchung angeben)? | 3 |
| 2.2 | Gibt es eine verbindliche Norm für die Herstellung und Qualität solcher Betonbahnschwellen (bitte ggf. entsprechende Norm nennen)? | 4 |
| 2.3 | In welchem Jahr wurden die zur Überprüfung entnommenen Bahnschwellen am und um den Unfallort herum produziert (bitte auch Zeitpunkt des Anbringens der Bahnschwellen angeben)? | 4 |

| | | |
|-----|--|---|
| 3.1 | Wurde inzwischen der bzw. wurden die Hersteller all jener nun zu überprüfenden bzw. auszutauschenden 200000 Betonschwellen (inkl. der am und um den Unfallort bei Burgrain herum ausgetauschten) gesichert festgestellt (bitte Hersteller nennen und genaue Aufstellung mit Name, Firmensitz bzw. Sitz der jeweiligen Produktionsstätte der jeweiligen Betonschwellen inkl. den Ort der Verbauung)? | 4 |
| 3.2 | Welcher Zusammenhang besteht zwischen den 200000 nun zu überprüfenden bzw. auszutauschenden Betonschwellen und denen am und um den Unfallort bei Burgrain herum (bitte Typ, Hersteller, Baujahr nennen)? | 5 |
| 4.1 | Welche Hinweise aus den Untersuchungen legen laut Bayerischem Rundfunk den Verdacht der Deutschen Bahn AG nahe, dass bei den überprüften Schwellen Herstellungsfehler vorliegen? | 5 |
| 4.2 | Welche Arten von Herstellungsfehlern wurden hier konkret bereits festgestellt? | 5 |
| 5.1 | Wurden die Materialeigenschaften der Betonzuschlagsstoffe untersucht? | 5 |
| 5.2 | Wenn ja, wurde auch auf die mögliche Verwendung minderwertiger bzw. ungeeigneter Zuschlagsstoffe hin untersucht? | 5 |
| 6.1 | Wie wird die Eignung und Zulässigkeit der verwendeten Rohstoffe im Schwellenbau sichergestellt? | 5 |
| 6.2 | Ist der Staatsregierung bekannt, dass das Phänomen des sog. Betonkrebses schon seit Jahren ein Thema im Betonschwellenbau ist? | 5 |
| 7. | Ist die Staatsregierung bereit, all die hier nun vorliegenden Informationen zur möglichen Schadensursache an den Betonschwellen an die entsprechenden Zuständigen und Verantwortlichen bei der DB AG weiterzugeben, sodass ausgeschlossen werden kann, dass künftig noch Eisenbahnschwellen produziert oder gar verbaut werden, deren Beton aufgrund zu hoher Kreideanteile bei den Zuschlagsstoffen und dem daraus resultierenden sog. Betonkrebs nicht geeignet ist? | 6 |
| | Hinweise des Landtagsamts | 7 |

Antwort

des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr

vom 14.10.2022

Vorbemerkung

Betreiberin der Bahnstrecke München – Garmisch-Partenkirchen ist das bundeseigene Unternehmen DB Netz AG. Zuständige Eisenbahnaufsichtsbehörde (Sicherheitsbehörde) für DB-Strecken ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA).

1.1 Welche Stellen sind derzeit mit welchen Untersuchungen betraut (bitte vollständige Aufstellung)?

Die Strafverfolgungsbehörden unter Leitung der Staatsanwaltschaft München II ermitteln hinsichtlich der Frage, ob im Zusammenhang mit dem Zugunglück Straftaten begangen wurden. Davon unabhängig findet eine Untersuchung des Zugunglücks hinsichtlich technischer und/oder bahnbetrieblicher Ursachen durch die für den Bereich der DB Netz AG zuständige Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung (BEU) statt. Der Staatsregierung liegen keine Informationen darüber vor, welche Gutachter oder sonstige Dritte von Staatsanwaltschaft, BEU und eventuell der DB Netz AG mit Untersuchungen zur Unglücksursache beauftragt worden sind. Fachbehörden des Freistaates sind an der Unfalluntersuchung nicht beteiligt.

1.2 Welche materialtechnischen Untersuchungen laufen derzeit (bitte genaue Aufstellung der untersuchten Materialien und der jeweiligen Untersuchungsverantwortlichen)?

Hierzu liegen der Staatsregierung keine Informationen vor. Auf die Antwort zu Frage 1.1 wird verwiesen.

1.3 Welche Erkenntnisse zu den Unglücksursachen liegen der Staatsregierung bisher vor (bitte gesamte Informationen, auch Untersuchungsrichtungen, Vermutungen und Teilergebnisse anführen)?

Der Staatsregierung liegen keine eigenen Erkenntnisse vor. Auf die Antwort zu Frage 1.1 wird verwiesen.

2.1 Welche Zulassungsvoraussetzungen müssen Bahnschwellen aus Beton erfüllen (bitte Stelle angeben, die diese überprüft und auch Intervalle und Art und Weise der Untersuchung angeben)?

Betonschwellen und andere sogenannte Interoperabilitätskomponenten dürfen vom Hersteller oder seinem Bevollmächtigten in der Europäischen Union in Verkehr gebracht werden, wenn er eine Konformitätserklärung für das Produkt ausstellen kann. Dazu muss er bei einer zugelassenen Konformitätsbewertungsstelle seiner Wahl ein Verfahren zur Bewertung der Konformität des Produkts mit den einschlägigen Normen gemäß Art. 10 Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11.05.2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der EU in Verbindung mit der Verordnung (EU) Nr. 1299/2014 der Kommission vom 18.11.2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Infrastruktur“ des Eisenbahnsystems in der EU erfolgreich absolviert haben. Das Konformitäts-

bewertungsverfahren richtet sich nach den Vorgaben des Beschlusses der EU-Kommission vom 09.11.2010 über Module für die Verfahren der Konformitäts- und Gebrauchstauglichkeitsbewertung sowie der EG-Prüfung. Im Falle von Betonschwellen erfolgt die Bewertung wahlweise nach den Modulen CA oder CH.

Betonschwellen, für die der Hersteller keine Konformitätserklärung vorlegen kann, bedürfen einer Zulassung durch das EBA gemäß § 26 Verordnung über die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen für das Eisenbahnsystem (Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung – EIGV).

Nähere Informationen zum Verfahrensablauf bei den Konformitätsbewertungsstellen oder beim EBA liegen der Staatsregierung nicht vor. Es gibt keine Konformitätsbewertungsstelle des Freistaates. Für die Anerkennung und Überwachung von Konformitätsbewertungsstellen in Deutschland ist das EBA zuständig.

2.2 Gibt es eine verbindliche Norm für die Herstellung und Qualität solcher Betonbahnschwellen (bitte ggf. entsprechende Norm nennen)?

Für Betonschwellen ist die sechsteilige Normenreihe (DIN) EN 13230 einschlägig.

2.3 In welchem Jahr wurden die zur Überprüfung entnommenen Bahnschwellen am und um den Unfallort herum produziert (bitte auch Zeitpunkt des Anbringens der Bahnschwellen angeben)?

Hierüber liegen der Staatsregierung keine Erkenntnisse vor. Auf die Vorbemerkung und die Antwort zu Frage 1.1 wird verwiesen.

3.1 Wurde inzwischen der bzw. wurden die Hersteller all jener nun zu überprüfenden bzw. auszutauschenden 200 000 Betonschwellen (inkl. der am und um den Unfallort bei Burgrain herum ausgetauschten) gesichert festgestellt (bitte Hersteller nennen und genaue Aufstellung mit Name, Firmensitz bzw. Sitz der jeweiligen Produktionsstätte der jeweiligen Betonschwellen inkl. den Ort der Verbauung)?

Hierzu liegen der Staatsregierung keine eigenen Untersuchungserkenntnisse vor. Auf die Vorbemerkung und die Antwort zu Frage 1.1 wird verwiesen. Der Staatsregierung ist lediglich bekannt, dass die DB Netz AG nach dem Zugunglück eine genauere Überprüfung von Spannbetonschwellen des Herstellers Leonhard Moll Betonwerke GmbH & Co KG, Werk Laußig, Prägezeichen „MS“, Produktionsjahre 2004 bis 2010 veranlasst hat, wenn solche Schwellen bestimmte Merkmale aufweisen. Außerdem hat der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) den nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen in einer Fachmitteilung vom 07.07.2022 ebenfalls empfohlen, Schwellen des genannten Typs und Produktionszeitraums genauer zu inspizieren.

3.2 Welcher Zusammenhang besteht zwischen den 200 000 nun zu überprüfenden bzw. auszutauschenden Betonschwellen und denen am und um den Unfallort bei Burgrain herum (bitte Typ, Hersteller, Baujahr nennen)?

Hierzu liegen der Staatsregierung keine eigenen Erkenntnisse vor. Auf die Vorbemerkung und die Antwort zu Frage 1.1 wird verwiesen.

4.1 Welche Hinweise aus den Untersuchungen legen laut Bayerischem Rundfunk den Verdacht der Deutschen Bahn AG nahe, dass bei den überprüften Schwellen Herstellungsfehler vorliegen?

4.2 Welche Arten von Herstellungsfehlern wurden hier konkret bereits festgestellt?

Die Fragen 4.1 und 4.2 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Hierzu liegen der Staatsregierung keine Informationen vor. Auf die Antwort zu Frage 1.1 wird verwiesen.

5.1 Wurden die Materialeigenschaften der Betonzuschlagsstoffe untersucht?

5.2 Wenn ja, wurde auch auf die mögliche Verwendung minderwertiger bzw. ungeeigneter Zuschlagsstoffe hin untersucht?

Die Fragen 5.1 und 5.2 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Hierzu liegen der Staatsregierung keine Informationen vor. Auf die Antwort zu Frage 1.1 wird verwiesen.

6.1 Wie wird die Eignung und Zulässigkeit der verwendeten Rohstoffe im Schwellenbau sichergestellt?

Dies obliegt in erster Linie den Schwellenherstellern im Rahmen ihrer Qualitätssicherungssysteme.

6.2 Ist der Staatsregierung bekannt, dass das Phänomen des sog. Betonkrebses schon seit Jahren ein Thema im Betonschwellenbau ist?

Alkali-Kieselsäure-Reaktionen oder auch das sogenannte Sulfattreiben (Ettringitreiben) in Beton, umgangssprachlich häufig als „Betonkrebs“ bezeichnet, sind in Fachkreisen bekannte und erforschte Phänomene.

- 7. Ist die Staatsregierung bereit, all die hier nun vorliegenden Informationen zur möglichen Schadensursache an den Betonschwellen an die entsprechenden Zuständigen und Verantwortlichen bei der DB AG weiterzugeben, sodass ausgeschlossen werden kann, dass künftig noch Eisenbahnschwellen produziert oder gar verbaut werden, deren Beton aufgrund zu hoher Kreideanteile bei den Zuschlagsstoffen und dem daraus resultierenden sog. Betonkrebs nicht geeignet ist?**

Der Staatsregierung liegen keine eigenen Ermittlungserkenntnisse vor. Auf die Antwort zu Frage 1.1 wird verwiesen. Im Übrigen tragen Behörden des Freistaates stets aktiv zur Verbreitung neuer und sicherheitsrelevanter Informationen in der Branche bei. Die in der Antwort zu Frage 3.1 genannte VDV-Fachmitteilung wurde an alle nicht-bundeseigene Eisenbahninfrastrukturunternehmen in Bayern weitergeleitet, damit diese ihrer gesetzlichen Verantwortung für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs nachkommen können.

Hinweise des Landtagsamts

Zitate werden weder inhaltlich noch formal überprüft. Die korrekte Zitierweise liegt in der Verantwortung der Fragestellerin bzw. des Fragestellers sowie der Staatsregierung.

—————

Zur Vereinfachung der Lesbarkeit können Internetadressen verkürzt dargestellt sein. Die vollständige Internetadresse ist als Hyperlink hinterlegt und in der digitalen Version des Dokuments direkt aufrufbar. Zusätzlich ist diese als Fußnote vollständig dargestellt.

Drucksachen, Plenarprotokolle sowie die Tagesordnungen der Vollversammlung und der Ausschüsse sind im Internet unter www.bayern.landtag.de/parlament/dokumente abrufbar.

Die aktuelle Sitzungsübersicht steht unter www.bayern.landtag.de/aktuelles/sitzungen zur Verfügung.