

Werdenfelsbahn und Zugunglück Burgrain
Anmerkungen zu den Antworten der Bundesregierung
von Dieter Doege (Prellbock e.V.)

Eisenbahnunglück zu Burgrain

Ursache: Mangelhafte Planfeststellung und ein Grundstücksdeal

Auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE im Deutschen Bundestag stellt die Antwort der Bundesregierung am 28. Dezember 2022 in der Drucksache 20/4792 unter anderem nachfolgende zwei wichtige Punkte fest:

1.

„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.“

Abgesehen davon, dass diese angegebenen Richtlinien nicht ganz zutreffend sind und es weitere Richtlinien zu diesem Thema gibt, ist der Tenor der Antwort richtig. In den Richtlinien 820.2040 „Oberbau auf Brücken“ und 804.5301 „Führungen und Fangvorrichtungen“ sind Gleisbereiche festgelegt, „in denen zur Verhütung größeren Schadens durch entgleiste Fahrzeuge Führungs- und Fangvorrichtungen einzubauen sind. Führungs- und Fangvorrichtungen sollen dabei die entgleisten Fahrzeuge im Gleisbereich halten bzw. wieder an die Schienen heranführen.“

Es geht dabei nur in erster Linie um Brückenbauwerke, die mit den Fangvorrichtungen durch Beschädigungen und vor dem Einstürzen durch entgleiste Fahrzeuge geschützt werden sollen. In zweiter Linie soll mit den Fangschienen auch das Abstürzen eines Zuges samt der meist katastrophalen Folgen verhindert werden. Da die Böschungen von den in der Antwort der Bundesregierung erwähnten Erdbauwerken das unmittelbare Abstürzen entgleister Züge verhindern, kann üblicherweise – im Gegensatz zu Brücken – auf die Fangschiene verzichtet werden. So auch beim alten Bahndamm vor dem ausgedehnten Straßenbau in Burgrain, auf dessen wesentlich flacher verlaufenden Böschung die entgleisten Wagen – aller Wahrscheinlichkeit nach – ohne größere Beschädigungen und damit auch ohne größere Personenschäden heruntergerutscht wären.

Nach der Verschmälerung dieses Bahndamms zu Gunsten der Straßenbauwerke hat sich – durchaus vorhersehbar – nicht nur die Absturzgefahr des entgleisten Zuges durch die nun steilere Böschung erheblich vergrößert, sondern es wurde auch durch die harte, nicht nachgebende Betonkante des Straßenbauwerks das Abrutschen der beiden mittleren Wagen abrupt gestoppt. Mit der Folge schwerster Beschädigungen an den Wagenkästen, was wiederum zu fünf Todesopfern und zu 16 Schwerverletzten und 52 Leichtverletzten geführt hat.

Man hätte also bei einer gewissenhaften Planfeststellung dieser Umbaumaßnahmen zu Lasten der Eisenbahn und zu Gunsten des Straßenbaus feststellen müssen, dass sich die Folgen eines abstürzenden Zuges von diesem Erdbauwerk in Burgrain nicht grundlegend von dem Absturz von einem vergleichbaren Brückenbauwerk unterscheiden würden. Und infolgedessen hätte mit der Bahndamm-Verschmälerung und des einengenden Straßenbaus die auf der Brücke vorgeschriebene Fangschiene auch auf dem Bahndamm in Burgrain zwingend montiert werden müssen.

Interessant in diesem Zusammenhang ist, dass die Deutsche Bahn bereits Anfang der 2000er

Jahre versucht hat, die Strecke München – Garmisch-Partenkirchen abzuwerten, indem zahlreiche Begegnungsgleise und Weichen entfernt werden sollten. Der Artikel der Zeitschrift „derFahrgast“ – siehe Anhang Ausgabe 3-2002 – ergibt genauen Aufschluss darüber und lässt vermuten, dass die Deutsche Bahn AG – passend zur begonnenen Mehdorn-Ära – in dem Straßenbauprojekt bei Burgrain einen willkommenen Anlass gesehen hat, aus Kostengründen ihre Bahninfrastruktur ohne Widerstände schwächen zu können.

Auf die Frage der Fraktion DIE LINKE im Deutschen Bundestag, ob nach Kenntnis der Bundesregierung zum Zwecke des Ausbaus der Bundesstraße 23 auf dem Streckenabschnitt des Unglücksbereichs Gelände von der Deutschen Bahn erworben wurde und wenn ja, wie groß die erworbene Fläche war und welcher Betrag dafür der Deutschen Bahn bezahlt wurde, gibt die Bundesregierung folgende Antwort:

2.

„Nach Auskunft der DB AG hat sie 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.“

Abgesehen davon, dass die Frage unbeantwortet bleibt, gegen was für eine Fläche das in Burgrain leichtfertig abgegebene Bahndamm-Gelände eingetauscht wurde und welche Trasse die Deutsche Bahn auf der eingetauschten Grundstücksfläche gebaut haben will, beweist das folgenschwere Eisenbahnunglück in Burgrain einmal mehr das mangelhafte Interesse der Deutsche Bahn an leistungsfähiger und sicherer Infrastruktur. Denn ohne die Verschmälerung und damit Schwächung des Bahndamms im Bereich der Unglücksstelle hätte es mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit dieses tragische Zugunglück mit fünf Todesopfern und den vielen Verletzten nicht gegeben.

Dieter Doege - 3. Januar 2023