

Kleine Anfrage

des Abg. Emil Sänze AfD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Zugunglück bei Riedlingen

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Vor dem Hintergrund des sogenannten „BW-Modells“ der Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg (SFBW, Zitat: „Auch für die Wartung und Instandhaltung ist das EVU für die Dauer des Pachtvertrages verantwortlich. Die mit dem Eigentum verbundene Kontrolle sowie kontinuierliche Dokumentation des Fahrzeugzustandes erfolgt durch die SFBW. Die SFBW erhält hierzu Informationen aus den unterschiedlichen bei den Unternehmen im Einsatz befindlichen Asset-Management-Systemen. Da die Fahrzeuge nach Ablauf des Verkehrsvertrages in der Regel noch nicht abgeschrieben sind, werden sie nach Ablauf des ersten Verkehrsvertrages dem EVU, welches die Folgeabschreibung gewinnt, beigestellt. Das Land bleibt dabei stets Eigentümer der Fahrzeuge.“) – welche Konsequenzen für das Land sowie für mit dem Schienenverkehr befasste Landeseinrichtungen, Landesunternehmen und -agenturen (die beispielsweise auf der Homepage der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH [NVBW] aufgeführt werden) können sich nach ihrem derzeitigen Kenntnisstand aus dem Eisenbahnunglück vom 27. Juli 2025 ergeben, in a) rechtlicher Hinsicht/Haftungsfragen, b) in finanzieller Hinsicht?
2. Analog zu Frage 1 – welche Konsequenzen können sich nach ihrem derzeitigen Kenntnisstand aus dem Eisenbahnunglück vom 27. Juli 2025 für das betroffene Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) ergeben, das den verunglückten Zug im Rahmen eines Verkehrsleistungs-Vertrages im Auftrag des Landes eingesetzt hat, in a) rechtlicher Hinsicht/Haftungsfragen, b) in finanzieller Hinsicht?
3. In wessen Eigentum sowie rechtlicher Verantwortung (beispielsweise Bahnanlagen/DB Netz, Kommune, Landkreis, Land, Privateigentümer) befindet sich das Böschungsgelände, aus dem Bodenmasse in Form eines „Hangrutsches“ oder „Erdrutsches“ auf die Bahngleise gelangte und mutmaßlich zum Entgleisen des Zuges führte?

4. Analog zu Fragen 1 und 2 – welche Konsequenzen können sich nach ihrem derzeitigen Kenntnisstand aus dem Eisenbahnunglück vom 27. Juli 2025 für den Eigentümer/den rechtlich Verantwortlichen für die Gleisstrecke samt Nebenanlagen sowie des „rechtlich zur Gleisstrecke zugehörigen, angrenzenden Bahn-Nebengeländes“ ergeben, die der verunglückte Zug befuhr, in a) rechtlicher Hinsicht/Haftungsfragen, b) in finanzieller Hinsicht?
5. Wann wurde nach ihrer Kenntnis seit dem 1. Januar 2019 bis heute die Gleisstrecke Ulm–Sigmaringen in baulicher Hinsicht überprüft, sowie insbesondere wann wurde die Teilstrecke zwischen Munderkingen und Neufra, auf der der verunglückte Zug fuhr, einschließlich der „rechtlich zur Gleisstrecke zugehörigen Bahn-Nebengelände, Bankette oder Hänge“ zuletzt auf a) ihren technisch-baulichen Zustand, respektive b) auf geologische oder „bodenkundliche“ oder „wasserbauliche“ Risiken hin überprüft (mit der Bitte um Angaben: in welchem Turnus in wessen Verantwortung solche Prüfungen/Begehungen/Sondierungen gegebenenfalls stattfinden, sowie welche Ergebnisse bei Prüfungen gegebenenfalls festgestellt wurden, ob seit 2019 an der Begleitvegetation Mäharbeiten „mit Bodenkontrolle“ stattfinden oder im Hang-Bereich der Unglücksstrecke seit 2019 möglicherweise Bäume gerodet wurden)?
6. Bezugnehmend auf Frage 5 – wurden nach ihrer Kenntnis auf dem Streckenschnitt, auf welchem der Zug verunglückte, am Gleiskörper oder an den „rechtlich zur Gleisstrecke zugehörigen Nebengeländen“ seit dem 1. Januar 2019 bis heute jemals „technisch-bauliche“ Mängel oder geologische oder „bodenkundliche“ oder „wasserbauliche“ Risiken oder „Vorschäden“ festgestellt, bejahendenfalls: a) wie wurde darauf reagiert, b) wer war für eine Reaktion (möglicherweise Instandsetzung/Sanierung, Befestigungen, zeitweilige Sperrung) rechtlich zuständig?
7. Vor dem Hintergrund der Auskunft der Polizeipräsidiums Ulm, „dass mutmaßlich ein Abwasserkanal vollgelaufen ist, das Wasser die Böschung hinuntergeflossen ist und dann einen Erdrutsch verursacht hat“ – a) war nach ihrer Kenntnis dieser Abwasserkanal zur Zeit der Regenfälle am 27. Juli 2025 in einem ordnungsgemäßen, funktionsfähigen Zustand, sowie b) wer ist im rechtlichen Sinne für seine Instandhaltung verantwortlich?
8. War zum Zeitpunkt des Unglücks die Neigetechnik-Funktion des verunglückten Zuges (Fahrzeug-Nummern 612 633, 612 612) eingeschaltet?

28.7.2025

Sänze AfD

Begründung

Am 27. Juli 2025 entgleiste ein RegionalExpress-Zug (Linie RE55) der Baureihe 612 der Deutschen Bahn auf der Strecke Sigmaringen–Ulm („Donaubahn“) bei Riedlingen im Landkreis Biberach (Berichterstattung von *stuttgarter-zeitung.de*, *schwaebische.de*). Stand 28. Juli ist von drei Verstorbenen und bis zu 50 verletzten Personen die Rede. Beim WELT Nachrichtensender (YouTube) berichtet ein Sprecher des Polizeipräsidiums Ulm, die Polizei gehe davon aus, „dass mutmaßlich ein Abwasserkanal vollgelaufen ist, das Wasser die Böschung hinuntergeflossen ist und dann einen Erdrutsch verursacht hat. Dieser Erdrutsch ging dann auf die Gleise nieder und der Zug ist wohl dadurch entgleist.“ Laut dem Deutschen Wetterdienst (DWD) habe es örtlich zuletzt 30 bis 40 Liter je Quadratmeter geregnet. Die Strecke ist eingleisig und nicht elektrifiziert. Das verunglückte Fahrzeug ist ein Diesel-Neigezug. Ausweislich einer Pressemitteilung von DB Regio vom 4. März 2016 gewann das Unternehmen DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee (RAB) „die Ausschreibung für das Neigetechnik-Netz 5 „Donau-Ostalb“ mit einer Laufzeit von zehn Jahren ab Dezember 2016, was die Strecke Ulm–Sigmaringen einschließt. Ebenda wird der Einsatz der Baureihe 612 (im „bwegt“-Farbschema) angekündigt. Eine dpa-Meldung vom 28. Juli betont eine laut DWD

außergewöhnlich hohe Niederschlagsmenge („bis zu 50 Liter“) am 27. Juli, jedoch wurden (laut dpa/DWD) in sechs Kilometer Entfernung vom Unglücksort konkret 22 Liter/qm gemessen – der laut der Polizei „vollgelaufene Abwasserkanal“ wird als technischer Aspekt bei dpa nicht erwähnt. Fotos des Hangrutsches zeigen eine „frische Schneise“ in einem von Busch-Vegetation überwucherten, jedoch an der Stelle des Rutsches nicht durch starke Baumwurzeln oder technische Vorrichtungen befestigten Hang, der zwischen dem Bahngleis (unten) und einem befestigten Weg (oben) liegt. Eine Treppe führt neben einer Straßenbrücke vom Weg zum Gleis. Die Bahnstrecke führt durch das Naturschutzgebiet „Flusslandschaft Donauwiesen“. Es interessiert der Zustand der Bahnstrecke.

Antwort

Mit Schreiben vom 26. August 2025 Nr. VM3-0141.5-34/68/2 beantwortet das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen die Kleine Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung:

Die Landesregierung hat mit größtem Bedauern und Anteilnahme das Zugangsglück bei Riedlingen verfolgt. Herr Ministerpräsident Kretschmann MdL, Herr Stellvertretender Ministerpräsident und Innenminister Strobl und Verkehrsminister Hermann MdL haben sich vor Ort über die Lage, die Bergung und – soweit bekannt – die Ursachen informiert. Die Gedanken der Mitglieder der Landesregierung sind auch über den Gedenkgottesdienst am 1. August 2025 hinaus bei den Familien der Opfer, den zahlreichen Verletzten und den vielen Helferinnen und Helfer.

Die Landesregierung verfolgt eng die laufenden Ermittlungen durch die zuständigen Behörden und wird auch in der Rolle als Besteller des Schienenpersonennahverkehrs großen Wert darauf legen, dass die Ursachen und Wirkungszusammenhänge des Unglücks restlos aufgeklärt werden. Daneben sind jedoch bei den in dieser Kleinen Anfrage formulierten Fragen zur Schieneninfrastruktur und zum Fahrzeugeinsatz die folgenden Zuständigkeiten zu beachten:

Der betreffende Streckenabschnitt ist an einer Eisenbahnstrecke der Eisenbahnen des Bundes gelegen (Strecke Ulm–Donauwiesingen, sogenannte Donaubahn, Streckennr. 4540). Diese gehört eigentumsrechtlich der DB InfraGO AG als Eisenbahninfrastrukturbetreiber. Zuständige Eisenbahnaufsichtsbehörde ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA), zuständige Regulierungsbehörde ist die Bundesnetzagentur (BNetzA). Zuständig für die Untersuchung von Unfällen ist die Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung (BEU). Das Land Baden-Württemberg selbst hat keine Zuständigkeiten in Bezug auf die Infrastruktur. Die eingesetzten Fahrzeuge der Baureihe 612 „Regio Swinger“ sind Eigentum der DB Regio AG und nicht der SFBW. Die Sicherheitsverantwortung und Zuständigkeit liegt damit ausschließlich bei DB Regio. Das Land Baden-Württemberg ist ausschließlich der Besteller der Verkehrsleistung.

1. *Vor dem Hintergrund des sogenannten „BW-Modells“ der Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg (SFBW, Zitat: „Auch für die Wartung und Instandhaltung ist das EVU für die Dauer des Pachtvertrages verantwortlich. Die mit dem Eigentum verbundene Kontrolle sowie kontinuierliche Dokumentation des Fahrzeugzustandes erfolgt durch die SFBW. Die SFBW erhält hierzu Informationen aus den unterschiedlichen bei den Unternehmen im Einsatz befindlichen Asset-Management-Systemen. Da die Fahrzeuge nach Ablauf des Verkehrsvertrages in der Regel noch nicht abgeschrieben sind, werden sie nach Ablauf des ersten Verkehrsvertrages dem EVU, welches die Folgeausschreibung gewinnt, beigestellt. Das Land bleibt dabei stets Eigentümer der Fahrzeuge.“) – welche Konsequenzen für das Land sowie für mit dem Schienenverkehr befasste Landeseinrichtungen, Landesunternehmen und -agenturen (die beispielsweise auf der Homepage der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH [NVBW] aufgeführt werden) können sich nach ihrem derzeitigen Kenntnisstand aus dem Eisenbahnunglück vom 27. Juli 2025 ergeben, in a) rechtlicher Hinsicht/Haftungsfragen, b) in finanzieller Hinsicht?*

Zu 1.:

Angaben zu den ausgeführten Fragestellungen können auf Grundlage der in der Vorbemerkung dargelegten Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten durch das Land nicht erfolgen.

2. *Analog zu Frage 1 – welche Konsequenzen können sich nach ihrem derzeitigen Kenntnisstand aus dem Eisenbahnunglück vom 27. Juli 2025 für das betroffene Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) ergeben, das den verunglückten Zug im Rahmen eines Verkehrsleistungs-Vertrages im Auftrag des Landes eingesetzt hat, in a) rechtlicher Hinsicht/Haftungsfragen, b) in finanzieller Hinsicht?*

Zu 2.:

Angaben zu Detailfragen bezugnehmend auf das Eisenbahnverkehrsunternehmen können aus Sicht des Landes nicht erfolgen (vgl. Vorbemerkung). Weiter gilt es den abschließenden Unfallbericht abzuwarten.

3. *In wessen Eigentum sowie rechtlicher Verantwortung (beispielsweise Bahnanlagen/DB Netz, Kommune, Landkreis, Land, Privateigentümer) befindet sich das Böschungsgelände, aus dem Bodenmasse in Form eines „Hangrutsches“ oder „Erdrutsches“ auf die Bahngleise gelangte und mutmaßlich zum Entgleisen des Zuges führte?*
4. *Analog zu Fragen 1 und 2 – welche Konsequenzen können sich nach ihrem derzeitigen Kenntnisstand aus dem Eisenbahnunglück vom 27. Juli 2025 für den Eigentümer/den rechtlich Verantwortlichen für die Gleisstrecke samt Nebenanlagen sowie des „rechtlich zur Gleisstrecke zugehörigen, angrenzenden Bahn-Nebengeländes“ ergeben, die der verunglückte Zug befuhr, in a) rechtlicher Hinsicht/Haftungsfragen, b) in finanzieller Hinsicht?*
5. *Wann wurde nach ihrer Kenntnis seit dem 1. Januar 2019 bis heute die Gleisstrecke Ulm–Sigmaringen in baulicher Hinsicht überprüft, sowie insbesondere wann wurde die Teilstrecke zwischen Munderkingen und Neufra, auf der der verunglückte Zug fuhr, einschließlich der „rechtlich zur Gleisstrecke zugehörigen Bahn-Nebengelände, Bankette oder Hänge“ zuletzt auf a) ihren technisch-baulichen Zustand, respektive b) auf geologische oder „bodenkundliche“ oder „wasserbauliche“ Risiken hin überprüft (mit der Bitte um Angaben: in welchem Turnus in wessen Verantwortung solche Prüfungen/Begehungen/Sondierungen gegebenenfalls stattfinden, sowie welche Ergebnisse bei Prüfungen gegebenenfalls festgestellt wurden, ob seit 2019 an der Begleitvegetation Mäharbeiten „mit Bodenkontrolle“ stattfinden oder im Hang-Bereich der Unglücksstrecke seit 2019 möglicherweise Bäume gerodet wurden)?*

6. Bezugnehmend auf Frage 5 – wurden nach ihrer Kenntnis auf dem Streckenabschnitt, auf welchem der Zug verunglückte, am Gleiskörper oder an den „rechtlich zur Gleisstrecke zugehörigen Nebengeländen“ seit dem 1. Januar 2019 bis heute jemals „technisch-bauliche“ Mängel oder geologische oder „bodenkundliche“ oder „wasserbauliche“ Risiken oder „Vorschäden“ festgestellt, bejahendenfalls: a) wie wurde darauf reagiert, b) wer war für eine Reaktion (möglicherweise Instandsetzung/Sanierung, Befestigungen, zeitweilige Sperrung) rechtlich zuständig?
7. Vor dem Hintergrund der Auskunft der Polizeipräsidiums Ulm, „dass mutmaßlich ein Abwasserkanal vollgelaufen ist, das Wasser die Böschung hinuntergeflossen ist und dann einen Erdrutsch verursacht hat“ – a) war nach ihrer Kenntnis dieser Abwasserkanal zur Zeit der Regenfälle am 27. Juli 2025 in einem ordnungsgemäßen, funktionsfähigen Zustand, sowie b) wer ist im rechtlichen Sinne für seine Instandhaltung verantwortlich?

Zu 3. bis 7.:

Die Fragen 3 bis 7 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Angaben zu Detailfragen können aus Sicht der Landesregierung aktuell nicht erfolgen. Auf die Vorbemerkung sei verwiesen und die Untersuchungsergebnisse der zuständigen Behörden abzuwarten.

8. War zum Zeitpunkt des Unglücks die Neigetechnik-Funktion des verunglückten Zuges (Fahrzeug-Nummern 612 633, 612 612) eingeschaltet?

Zu 8.:

Angaben zu Detailfragen bezugnehmend auf das Fahrzeug können aus Sicht des Landes nicht erfolgen (vgl. Vorbemerkung). Weiter gilt es den abschließenden Unfallbericht abzuwarten.

In Vertretung

Frieß

Ministerialdirektor