

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel,  
Stephan Kühn (Dresden), Tabea Rößner, weiterer Abgeordneter und der  
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 18/7946 –**

### **Leit- und Sicherungstechnik zwischen Bad Aibling und Kolbermoor**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Für die Sicherung von Zugfahrten kommt auf den Schienenwegen des Bundes die Leit- und Sicherungstechnik zum Einsatz. Die Freigabe von Fahrstraßen auf den bundeseigenen Schienenwegen erfolgt signalabhängig, bei Störung der Signaltechnik erfolgt die Zugsteuerung mittels Anordnung von Ersatzsignalen durch den diensthabenden Fahrdienstleiter. Zudem kann mittels Selbststellbetrieb bei entsprechend ausgerüsteten Stellwerken ein teilweise oder vollständig automatischer Ablauf des Zugbetriebs sichergestellt werden.

Nach den den Fragestellern vorliegenden Informationen ist die Leit- und Sicherungstechnik auf dem eingleisigen Streckenabschnitt Bad Aibling – Kolbermoor auf der Mangfalltal-Bahn zwischen Holzkirchen (Oberbayern) und Rosenheim mit einem Selbststellbetrieb ausgerüstet. Vor dem Eisenbahnunglück von Bad Aibling vom 9. Februar 2016 ist der am Unfall beteiligte Zug 79505 auf Ersatzsignal Zs 1 gefahren (vgl. [www.welt.de/vermischtes/article152216108/Fehler-ueber-Fehler-und-zwei-verzweifelte-Notrufe.html](http://www.welt.de/vermischtes/article152216108/Fehler-ueber-Fehler-und-zwei-verzweifelte-Notrufe.html)).

1. In welchen Dokumenten und durch wen wird nach Kenntnis der Bundesregierung die von Fahrdienstleitern in Stellwerken erfolgte Erteilung von Ersatzsignalen für die Freigabe von Fahrstraßen im Zugverkehr auf den Schienenwegen des Bundes dokumentiert?

Die Bedienung von Ersatzsignalen stellt eine zählpflichtige betriebliche Ersatzhandlung dar und wird im „Nachweis der Zählwerke“ (Formular 482.9001.V04) dokumentiert. Die Einträge erfolgen durch den zuständigen Fahrdienstleiter, im vorliegenden Fall durch den Fahrdienstleiter in Bad Aibling für den Stellbereich von Kolbermoor, Bad Aibling und Heufeld.

2. In wie vielen Stellwerken für die Schienenwege des Bundes existiert der Selbststellbetrieb (bitte nach „Selbststellbetrieb mit Dauereinstellung“ und „Selbststellbetrieb mit Zugnummernsteuerung“ aufgliedern)?

Bei der Bauform SpDr S60, die auch in Bad Aibling installiert ist, existiert nach Auskunft des Eisenbahn-Bundesamtes in 278 Fällen ein regulärer Selbststellbetrieb mit Dauereinschaltung und in acht Fällen ein Selbststellbetrieb mit Zugnummernsteuerung. Für andere Bauformen konnten die Angaben in der für die Beantwortung einer Kleinen Anfrage zur Verfügung stehenden Zeit nicht ermittelt werden.

3. Fanden nach Kenntnis der Bundesregierung am 9. Februar 2016 und in den Vortagen im Bahnhof Bad Aibling Revisions- oder Erhaltungsarbeiten statt?

Nach den Eintragungen im Störungs- und Arbeitsbuch fand am Vortag des Unfalls eine Inspektion am Stellisch und der Innenanlage in Bad Aibling statt. Davor wurden am 25. Januar 2016 Revisionsarbeiten am BÜ in km 23,674 durchgeführt.

4. Wenn am 9. Februar 2016 im Bahnhof Bad Aibling Revisions- oder Erhaltungsarbeiten stattfanden, resultierten hieraus nach Kenntnis der Bundesregierung technische Störungen an der Leit- und Sicherungstechnik, so dass in der Folge die Signalabhängigkeit des Zugbetriebs beeinträchtigt war?

Die in der Antwort zu Frage 3 angesprochene Inspektion am Stellisch und der Innenanlage fand am 8. Februar 2016 in der Zeit von 9:10 Uhr bis 15:36 Uhr statt. Da anschließend wieder ein regulärer Zugbetrieb erfolgte, kann hieraus kein Zusammenhang mit der Notwendigkeit von Ersatzhandlungen am Folgetag hergestellt werden. Bei den im Zusammenhang mit der Unfalluntersuchung durchgeführten Prüfungen konnte ebenfalls keine technische Auffälligkeit an der Stellwerksanlage festgestellt werden.

5. Wenn am 9. Februar 2016 im Bahnhof Bad Aibling technische Störungen an der Leit- und Sicherungstechnik die Signalabhängigkeit des Zugbetriebs beeinträchtigten, seit wann war dies nach Kenntnis der Bundesregierung der Fall?

Nach den vorliegenden Informationen im Störungs- und Arbeitsbuch gab es am 9. Februar 2016 keine Beeinträchtigungen an der Leit- und Sicherungstechnik.

6. Wurden nach Kenntnis der Bundesregierung am 9. Februar 2016 oder in den Vortagen im Bahnhof Bad Aibling wiederholt oder dauerhaft Ersatzsignale erteilt, um die Freigabe der Fahrstraße auf dem Streckenabschnitt Bad Aibling – Kolbermoor sicherzustellen?
7. Wenn am 9. Februar 2016 oder in den Vortagen im Bahnhof Bad Aibling wiederholt Ersatzsignale gestellt wurden, seit wann und in wie vielen Fällen war dies nach Kenntnis der Bundesregierung der Fall?

Die Fragen 6 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aus dem in der Antwort zu Frage 1 angesprochenen Nachweis der Zählwerke ist keine Häufung von Ersatzsignalbedienungen erkennbar. Am 9. Februar 2016 wurden Ersatzsignale für die Vorbeifahrt des Zuges 79505 an dem Halt zeigenden Ausfahrtsignal in Bad Aibling und dem Halt zeigenden Blocksignal 313 bedient.

Die letzte registrierte Ersatzsignalbedienung vor dem Unfallzeitpunkt war am 3. Februar 2016 im Zusammenhang mit einer Fahrzeugstörung. Davor wurde letztmalig am 5. Dezember 2015 ein Ersatzsignal bedient.

8. Wurden nach Kenntnis der Bundesregierung am 9. Februar 2016 oder in den Vortagen außerplanmäßige Zugkreuzungen im Bahnhof Kolbermoor hergestellt?

Wenn ja, um wie viele derartige Ereignisse hat es sich gehandelt (bitte nach Tag, Uhrzeit und betroffene Zugnummern aufschlüsseln)?

Bekannt ist, dass im Zusammenhang mit einer Sturmwarnung am Unfalltag eine ursprünglich in Kolbermoor vorgesehene Zugkreuzung in Bad Aibling stattfinden sollte. Die verlangten detaillierten Auskünfte können derzeit nicht gegeben werden, weil die Zweigstelle Rosenheim der Staatsanwaltschaft Traunstein die relevanten Zugmeldeunterlagen beschlagnahmt hat.

9. War nach Kenntnis der Bundesregierung ein möglicher Selbststellbetrieb im Bahnhof Kolbermoor bis zum Zeitpunkt der letzten technischen Überprüfung vor dem 9. Februar 2016 ausgeschaltet oder in Betrieb?

Die Stellwerksanlage in Bad Aibling mit den Bahnhöfen Kolbermoor, Bad Aibling und Heufeld ist nicht mit einem Selbststellbetrieb ausgerüstet.

Bedingt durch das Vorhandensein von signalabhängigen Bahnübergängen (BÜ) werden in diesen Fällen die BÜ-deckenden Signale nach der Start-Ziel-Bedienung des Fahrdienstleiters erst auf Fahrt gestellt, wenn zuvor die BÜ-Technik eingeschaltet und freigemeldet wurde. Der Anstoß zur Einschaltung der BÜ-Technik erfolgt teilweise zugbewirkt durch das Befahren von Gleisschaltmitteln. Durch diesen Nachlauf der BÜ-Technik und damit der Fahrtstellung des betroffenen Signals entsteht der Eindruck eines Selbststellbetriebes.

10. Wurde nach Kenntnis der Bundesregierung am 9. Februar 2016 auf dem eingleisigen Streckenabschnitt Bad Aibling – Kolbermoor eine Langsamfahrstelle eingerichtet?

Am Unfalltag gab es zwischen Bad Aibling und Kolbermoor keine Langsamfahrstelle. Innerhalb des Bahnhofs Bad Aibling war für das durchgehende Hauptgleis in km 27,7 auf 30 m Länge für beide Richtungen eine Langsamfahrstelle mit 70 km/h eingerichtet.

