



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Dr. Markus Büchler BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**
vom 07.08.2021

Sicherheit auf eingleisigen Eisenbahnstrecken

Am 06.08.2021 ereignete sich gegen 21.00 Uhr auf eingleisiger Bahnstrecke bei Icking im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen ein Zwischenfall im Betriebsablauf der Münchner S-Bahn. Zwei S-Bahn-Fahrzeuge fuhren unplanmäßig in entgegengesetzter Fahrtrichtung auf der eingleisigen Strecke aufeinander zu. Ein folgenschwerer Zusammenstoß konnte laut Medienberichten nur dank des schnellen Eingreifens der beiden Triebfahrzeugführer verhindert werden.

Vor diesem Hintergrund frage ich die Bayerische Staatsregierung:

1. Wie konnte es dazu kommen, dass die beiden Fahrzeuge auf der eingleisigen Strecke auf Kollisionskurs waren? 2
- 2.2 Warum haben die technischen Sicherungseinrichtungen offenbar nicht funktioniert? 2
- 2.3 Befand sich der Betrieb auf diesem S-Bahn-Ast im fahrplanmäßigen Normalbetrieb oder in einem abweichenden Modus aufgrund Störung, Bauarbeiten o. Ä.? 2
- 2.1 Welche technischen Sicherungseinrichtungen gibt es an dieser eingleisigen Strecke, um zu verhindern, dass Züge kollidieren? 2
- 4.1 Welche Zugsicherungssysteme gibt es auf den weiteren eingleisigen Bahnstrecken im Münchner S-Bahn-Netz (bitte auflisten)? 2
3. Wie viele vergleichbare Zwischenfälle gab es in den letzten zehn Jahren im bayerischen Schienenpersonennahverkehr auf eingleisigen Bahnstrecken (bitte auflisten)? 3
- 4.2 Welche Zugsicherungssysteme gibt es darüber hinaus auf den weiteren eingleisigen Bahnstrecken in Bayern mit SPNV (bitte auflisten)? 3
- 4.3 Welche eingleisigen Bahnstrecken in Bayern mit vom Freistaat bestelltem SPNV weisen keinen Gegenfahrerschutz auf? 3
- 5.1 Welche Verbesserungen konnten in Bayern seit dem Eisenbahnunglück bei Bad Aibling (09.02.2016) zur Zugsicherung auf eingleisigen Eisenbahnstrecken in Bayern erreicht werden? 3
- 5.2 Welche Anstrengungen hat die Staatsregierung seit dem Eisenbahnunglück bei Bad Aibling unternommen, um die Eisenbahninfrastrukturunternehmen in Bayern mit eingleisigen Bahnstrecken mit vom Freistaat bestelltem SPNV zu Verbesserungen in der Zugsicherung zu bewegen? 3
- 5.3 Welche Aktivitäten hat die Staatsregierung seit dem Eisenbahnunglück in Bad Aibling auf Bundesebene entfaltet, um die Sicherheit auf eingleisigen Eisenbahnstrecken mit vom Freistaat bestelltem SPNV zu verbessern, insbesondere bei bundeseigenen Strecken der Deutschen Bahn AG? 4
6. Was beabsichtigt die Staatsregierung in der Zukunft zu unternehmen, um

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

- die Sicherheit auf eingleisigen Bahnstrecken mit vom Freistaat bestelltem SPNV zu erhöhen und Zwischenfälle wie bei der S-Bahn München bei Icking künftig auszuschließen? 4
7. Ist die Staatsregierung künftig bereit, in die für den bayerischen SPNV benötigte Eisenbahninfrastruktur mehr als bisher zu investieren, um die Sicherheit zu erhöhen? 4

Antwort

des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr
vom 07.09.2021

Vorbemerkung:

Nach dem Grundgesetz ist für die Gewährleistung und Finanzierung der bundeseigenen Eisenbahninfrastruktur der Bund verantwortlich. Die in dieser Schriftlichen Anfrage thematisierte Eisenbahnstrecke München-Süd – Wolfratshausen wird von der DB Netz AG betrieben, einem Unternehmen im Eigentum des Bundes. Der Freistaat ist für die Beauftragung der Zugfahrten im Schienenpersonennahverkehr zuständig. Gesetzlich verantwortlich für das sichere Führen des Eisenbahnbetriebs sind jeweils die Eisenbahnunternehmen. Zuständig für die Eisenbahnaufsicht sowie die Untersuchung von Unfällen und gefährlichen Ereignissen auf bundeseigenen Schienenwegen sind Bundesbehörden.

1. **Wie konnte es dazu kommen, dass die beiden Fahrzeuge auf der eingleisigen Strecke auf Kollisionskurs waren?**
- 2.2 **Warum haben die technischen Sicherungseinrichtungen offenbar nicht funktioniert?**
- 2.3 **Befand sich der Betrieb auf diesem S-Bahn-Ast im fahrplanmäßigen Normalbetrieb oder in einem abweichenden Modus aufgrund Störung, Bauarbeiten o.Ä.?**

Hierzu liegen der Staatsregierung keine eigenen Erkenntnisse vor. Auf die Vorbemerkung wird verwiesen. Nach DB-Angaben gab es auf der Strecke keine technischen Störungen oder Bauarbeiten. Laut Pressemitteilung der Bundespolizei vom 17.08.2021 zum vorläufigen Stand der Ermittlungen gab es zum Ereigniszeitpunkt Hinweise auf Personen im Gleisbereich. Die Fahrdienstleitung habe die Triebfahrzeugführenden angewiesen, in dem Streckenbereich langsam und auf Sicht zu befahren. Ein beteiligter Triebfahrzeugführer soll dies als Erlaubnis zur Vorbeifahrt am Halt zeigenden Ausfahrtsignal in Icking missverstanden haben. Laut Regelwerk setzen Triebfahrzeugführende bei erlaubten Vorbeifahrten am Halt zeigenden Signal die Zwangsbremsfunktion außer Kraft, die den Zug ansonsten zum Halten bringen würde.

- 2.1 **Welche technischen Sicherungseinrichtungen gibt es an dieser eingleisigen Strecke, um zu verhindern, dass Züge kollidieren?**
- 4.1 **Welche Zugsicherungssysteme gibt es auf den weiteren eingleisigen Bahnstrecken im Münchner S-Bahn-Netz (bitte auflisten)?**

Nach Angaben der DB Netz AG sind alle eingleisigen Strecken der S-Bahn München mit Streckenblock ausgerüstet. An den Signalen ist Zugbeeinflussung installiert, durch die ein Zug selbsttätig zum Halten gebracht werden kann.

3. Wie viele vergleichbare Zwischenfälle gab es in den letzten zehn Jahren im bayerischen Schienenpersonennahverkehr auf eingleisigen Bahnstrecken (bitte auflisten)?

Von den Strecken nichtbundeseigener Eisenbahnen (NE), die der Aufsicht durch Landesbehörden unterliegen, sind der Staatsregierung keine derartigen Ereignisse bekannt.

Im Bereich der bundeseigenen Eisenbahnstrecken sind der Staatsregierung nicht alle Ereignisse zwingend bekannt. Zuständig für Aufsicht und Unfalluntersuchung sind hier das Eisenbahn-Bundesamt bzw. die Bundesstelle für die Untersuchung von Eisenbahnunfällen und die Bundespolizei. Die Eisenbahnen melden gefährliche Ereignisse und Unfälle auf DB-Strecken an diese Stellen.

4.2 Welche Zugsicherungssysteme gibt es darüber hinaus auf den weiteren eingleisigen Bahnstrecken in Bayern mit SPNV (bitte auflisten)?

Im Bereich der NE-Strecken sind die SPNV-Strecken Bad Kötzing – Lam, einschließlich des vorgelagerten DB-Abschnitts Cham – Bad Kötzing, sowie die Strecke Gotteszell – Viechtach mit einem technisch unterstützten Zugleitbetrieb und Zugbeeinflussung ausgerüstet. Die übrigen NE-Strecken mit SPNV verfügen über Streckenblock und Zugbeeinflussung.

Zugmeldestrecken im DB-Netz, ausgenommen die in der Antwort auf Frage 4.3 genannten, verfügen nach Angaben des Unternehmens über unterschiedliche Bauformen von Streckenblock (Felderblock, Relaisblock, Stichstreckenblock und ESTW-Zentralblock) in Verbindung mit Zugbeeinflussung. Daneben gibt es Strecken, die im Zugleitbetrieb mit technischer Unterstützung und Zugbeeinflussung betrieben werden. Eine streckengenaue Auflistung konnte von der DB kurzfristig nicht übermittelt werden.

4.3 Welche eingleisigen Bahnstrecken in Bayern mit vom Freistaat bestelltem SPNV weisen keinen Gegenfahrerschutz auf?

Die NE-Strecken sind mit technischem Gegenfahrerschutz in Form von Streckenblock oder technisch unterstütztem Zugleitbetrieb mit Zugbeeinflussung ausgerüstet. Auf die Antwort zu Frage 4.2 wird verwiesen.

Im Bereich der DB Netz AG sind nach Angaben des Unternehmens zwei SPNV-Strecken in Bayern nicht durchgehend mit Gegenfahrerschutz ausgerüstet. Es handelt sich dabei um die Streckenabschnitte Griesen – Ehrwald i. Tirol (Außerfernbahn) und Passau – Eggenfelden (Rottalbahn). Auf der Rottalbahn soll nach DB-Angaben noch heuer ein nachgerüsteter Gegenfahrerschutz in Betrieb gehen. Auf der Außerfernbahn wird der Gegenfahrerschutz nach DB-Angaben spätestens mit der geplanten Inbetriebnahme eines elektronischen Stellwerks in Griesen im Jahr 2023 komplettiert.

5.1 Welche Verbesserungen konnten in Bayern seit dem Eisenbahnunglück bei Bad Aibling (09.02.2016) zur Zugsicherung auf eingleisigen Eisenbahnstrecken in Bayern erreicht werden?

Neben den in der Antwort auf Frage 4.3 genannten Maßnahmen wurde durch die DB Netz AG ein Nachrüstprogramm für Bahnhöfe mit mechanischen oder elektromechanischen Stellwerken initiiert, die bislang über keine technische Gleisbesetzterkennung verfügen. Das Zusatzsystem soll Unfälle bzw. gefährliche Ereignisse durch die Einfahrt eines Zuges in bereits belegte Bahnhofsgleise technisch verhindern. Die bundesweite Nachrüstung soll nach DB-Angaben im Jahr 2022 abgeschlossen werden.

5.2 Welche Anstrengungen hat die Staatsregierung seit dem Eisenbahnunglück bei Bad Aibling unternommen, um die Eisenbahninfrastrukturunternehmen in Bayern mit eingleisigen Bahnstrecken mit vom Freistaat bestelltem SPNV zu Verbesserungen in der Zugsicherung zu bewegen?

5.3 Welche Aktivitäten hat die Staatsregierung seit dem Eisenbahnunglück in Bad Aibling auf Bundesebene entfaltet, um die Sicherheit auf eingleisigen Eisenbahnstrecken mit vom Freistaat bestelltem SPNV zu verbessern, insbesondere bei bundeseigenen Strecken der Deutschen Bahn AG?

Auf die Vorbemerkung wird verwiesen. Zudem ist der Staatsregierung die Sicherheit aller Bahnverkehre im Freistaat ein wichtiges Anliegen – unabhängig davon, ob es sich dabei um ein vom Freistaat bestelltes Angebot handelt.

Die Staatsregierung hat den Bund nicht erst seit dem Eisenbahnunfall von Bad Aibling wiederholt aufgefordert, die Investitionsmittel und die Anreize für die Modernisierung des bestehenden DB-Streckennetzes – insbesondere auch der SPNV-Strecken – zu erhöhen, damit unter anderem auch eine schnellere Modernisierung der Streckensicherungstechnik erfolgen kann. Beispielhaft sei auf die Beschlüsse der Verkehrsministerkonferenzen im Herbst 2016 und Herbst 2019 verwiesen.

Die Zugkollision von Bad Aibling ereignete sich auf einer Strecke mit Streckenblock und Zugbeeinflussung. Unfallursache war nicht fehlende Sicherungstechnik, sondern ein menschlicher Fehler bei der Bedienung des Stellwerks. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind daher von der Staatsregierung aufgefordert worden, die Maßnahmen zur Aus- und Fortbildung sowie zur innerbetrieblichen Kontrolle der Fahrdienstleiter kritisch zu überprüfen und zu verbessern.

Hinsichtlich technischer Maßnahmen hat die Staatsregierung die DB Netz AG aufgefordert, bestehende Nachrüstpotenziale im Stellwerksbestand zu heben, sofern kein zeitnaher Ersatz durch neue elektronische oder digitale Stellwerke möglich ist. Solche Nachrüstpotenziale bestehen insbesondere auf Strecken mit mechanischen oder elektromechanischen Stellwerken, die auf SPNV-Strecken in Bayern nur noch von der DB Netz AG eingesetzt werden. Die Sicherheitsverbesserung im Bestand erfolgt insbesondere mit den in den Antworten zu den Fragen 4.3 und 5.1 genannten Systemen.

Die NE-Strecken unter Landeseisenbahnaufsicht sind mit zweckmäßigen und zuverlässigen technischen Sicherungssystemen ausgerüstet. Im Rahmen der regelmäßigen Vor-Ort-Kontrollen durch die Landeseisenbahnaufsicht werden auch die Maßnahmen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Gewährleistung eines sicheren Bahnbetriebs regelmäßig neu beurteilt. Dabei werden gegebenenfalls neue Erkenntnisse aus Unfällen und gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnwesen und Sicherheitsempfehlungen der Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung (BEU) einbezogen.

6. Was beabsichtigt die Staatsregierung in der Zukunft zu unternehmen, um die Sicherheit auf eingleisigen Bahnstrecken mit vom Freistaat bestelltem SPNV zu erhöhen und Zwischenfälle wie bei der S-Bahn München bei Icking künftig auszuschließen?

Der Unfall von Bad Aibling wurde durch einen Fehler des Fahrdienstleiters verursacht. Bezüglich des Ereignisses in Icking muss der Abschluss der Ermittlungen abgewartet werden. Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

Auf die Ausbildung der Betriebsbediensteten und ihre Dienstverrichtung hat die Staatsregierung keinen Einfluss. Verantwortlich für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs sind die Eisenbahnunternehmen.

Die Staatsregierung wird die in der Antwort zu den Fragen 5.2 und 5.3 aufgeführten Aktivitäten weiter fortsetzen.

7. Ist die Staatsregierung künftig bereit, in die für den bayerischen SPNV benötigte Eisenbahninfrastruktur mehr als bisher zu investieren, um die Sicherheit zu erhöhen?

Bezogen auf die DB-Infrastruktur wird auf die Vorbemerkung verwiesen. NE-Infrastrukturbetreiber mit SPNV auf ihrer Strecke haben langjährige Einnahmegarantien und die Möglichkeit, ihre Investitionen – auch jene in technische Sicherungsanlagen – über eine Erhöhung der Infrastrukturnutzungsentgelte für die SPNV-Züge zu refinanzieren. Je nach Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln sind auch weiterhin direkte Projektförderungen für sicherungstechnische Verbesserungen möglich.