

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Oliver Krischer, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden),
Tabea Rößner, Markus Tressel, Dr. Valerie Wilms und der
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Konsequenzen aus dem Stellwerksbrand in Mülheim (Ruhr)

Am 4. Oktober 2015 löste ein technischer Defekt in einer Schaltanlage einen Brand im Stellwerk in Mülheim(Ruhr)-Styrum aus (vgl. www.derwesten.de/staedte/muelheim/technischer-defekt-loeste-brand-in-muelheimer-stellwerk-aus-id11168621.html). Infolge des Brandes kam es zu massiven Einschränkungen im Nah- und im Fernverkehr. Die Strecken zwischen Duisburg und Essen sowie Essen und Oberhausen wurden komplett gesperrt; ICE- und IC-Verbindungen mussten über Gelsenkirchen umgeleitet werden (vgl. www1.wdr.de/themen/aktuell/brand-stellwerk-muelheim-100.html). Auch mehrere Wochen nach dem Brand konnte der reguläre Bahnbetrieb nicht vollständig wiederhergestellt werden.

Nach Angaben der Deutschen Bahn AG wird der Zugverkehr auf der Strecke zwischen Duisburg und Essen mindestens bis März 2016 eingeschränkt bleiben. Bis dann, so kündigte das Unternehmen an, soll die Anlage wiederhergestellt sein und der Betrieb könne voraussichtlich wieder aufgenommen werden (vgl. www.deutschebahn.com/de/presse/pi_regional/10228716/nrw20151015.html).

Die Trasse von Köln nach Dortmund über Düsseldorf, Duisburg und Essen gilt als eine der am stärksten befahrenen Schienenstrecken der Welt. Sie wird sowohl vom Regional als auch vom Fernverkehr genutzt (vgl. www.derwesten.de/staedte/muelheim/bahnverkehr-im-revier-nach-stellwerks-brand-weiter-behindert-id11156642.html). Wie aus der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fragesteller hervorgeht, ist die Strecke bereits im letzten Jahr zum „überlasteten Schienenweg“ erklärt worden (Bundestagsdrucksache 18/6319). Das betroffene Stellwerk an der Strecke war rund 50 Jahre alt und mit Relais-technik ausgestattet (vgl. www1.wdr.de/themen/aktuell/pro-bahn-stellwerk-muelheim-100.html)

Wir fragen die Bundesregierung:

1. a) Hat die Bundesregierung Kenntnis über die genaue Brandursache im Stellwerk Mülheim-Styrum?

Wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?

- b) Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dem Stellwerksbrand in Mülheim-Styrum?

2. In welchen Fällen kam es in den letzten fünf Jahren infolge von Störungen in einem Stellwerk nach Kenntnis der Bundesregierung zu vergleichbaren Einschränkungen im Schienenverkehr (bitte unter Angabe des Datums, des Stellwerks, der Störungsursache, der betroffenen Streckenabschnitte sowie der Dauer der Beeinträchtigung darstellen)?
3.
 - a) In welchen zeitlichen Abständen werden Stellwerke nach Kenntnis der Bundesregierung einer Inspektion unterzogen, gewartet und gegebenenfalls instandgesetzt?
 - b) Wurden die in der Frage 3a abgefragten Intervalle bei einzelnen Stellwerken nach Kenntnis der Bundesregierung verlängert oder eine fällige Wartung aufgeschoben?
Wenn ja, inwiefern (bitte Stellwerk, ursprünglich vorgesehener Wartungszeit, Zeitpunkt der tatsächlichen Wartung und Grund des Aufschubs angeben)?
 - c) Wann fand nach Kenntnisstand der Bundesregierung die letzte Inspektion bzw. Wartung des Stellwerks in Mülheim-Styrum statt, und für wann war die nächste Inspektion bzw. Wartung geplant?
 - d) Für wann war nach Kenntnisstand der Bundesregierung eine Renovierung bzw. ein Ersatz des betroffenen Stellwerks Mülheim-Styrum vorgesehen?
4.
 - a) Hat die Bundesregierung Kenntnis über Rückstände oder Fehlverhalten bezüglich der Inspektion, Wartung und Instandhaltung von Stellwerken bzw. einzelner Stellwerkskomponenten in Deutschland?
 - b) Wenn ja, welche (bitte unter Angabe der betroffenen Stellwerke und des Beanstandungsgrundes darstellen)?
 - c) Wenn nein, warum nicht?
5. Bestehen nach Kenntnisstand der Bundesregierung ausreichende Notfallpläne für den Ausfall einzelner Stellwerke, um damit verbundene Beeinträchtigungen des Schienenverkehrs, insbesondere auf vielbefahrenen Strecken, zu minimieren?
Wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?
6.
 - a) Hat die Bundesregierung Kenntnis darüber, welche Stellwerke aufgrund ihres technischen Zustands oder des Gebäudezustands als besonders kritisch hinsichtlich der Zuverlässigkeit und der Verfügbarkeit angesehen werden?
 - b) Wenn ja, um welche Stellwerke handelt es sich (bitte unter Angabe der Ursache sowie des betroffenen Streckenabschnitts darstellen)?
 - c) Wenn nein, warum nicht?
7.
 - a) Durch welche Brandschutz- und Brandverhütungsmaßnahmen sollen nach Kenntnis der Bundesregierung Brände auf Stellwerken verhindert bzw. in ihrem Ausmaß eingeschränkt werden?
 - b) Hält die Bundesregierung diese Maßnahmen für ausreichend?
Wenn ja, warum, und wenn nein, warum nicht?
8. Inwiefern gibt es nach Kenntnisstand der Bundesregierung die Möglichkeit einer „Notfallbedienung“ eines älteren Relaisstellwerks durch ein elektronisches Stellwerk?

9. a) Inwiefern ist es nach Kenntnisstand der Bundesregierung möglich, fahrbare Ersatzstellwerke einzusetzen, die bei einem Ausfall an den betroffenen Schaltkreis angeschlossen werden können, um das defekte Stellwerk zu steuern (vgl. www.derwesten.de/meinung/zu-wenig-vorsorge-cmt-id11163464.html)?
- b) Verfügt die Deutsche Bahn AG nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit über solche fahrbaren Ersatzstellwerke?
Wenn ja, wie viele davon sind einsatzbereit, und wenn nein, warum nicht?
- c) Inwiefern wurden solche fahrbaren Ersatzstellwerke in der Vergangenheit von der Deutsche Bahn AG bereitgehalten?
10. a) Sieht die Bundesregierung infolge der durch den Stellwerksbrand in Mülheim entstandenen massiven Einschränkungen des Personen- und Güterverkehrs auf der Schiene politischen Handlungsbedarf, um ähnliche Fälle in Zukunft zu vermeiden bzw. in ihren Auswirkungen zu beschränken?
- b) Wenn ja, welchen?
- c) Wenn nein, warum nicht?
- d) Wenn nein, sieht die Bundesregierung Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit der Stellwerke an Hauptschienenverkehrsstrecken und wichtigen Knoten in Deutschland als ausreichend an?

Berlin, den 4. November 2015

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

