

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Krischer, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 18/6626 –**

### **Konsequenzen aus dem Stellwerksbrand in Mülheim (Ruhr)**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

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](http://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](http://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](http://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](http://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-muehlheim-100.html](http://www1.wdr.de/themen/aktuell/pro-bahn-stellwerk-muehlheim-100.html)).

### Vorbemerkung der Bundesregierung

In Deutschland sind die Eisenbahnen gemäß § 4 Absatz 3 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) verpflichtet, ihren Betrieb sicher zu führen und die Eisenbahninfrastruktur sicher zu bauen und in betriebs sicherem Zustand zu halten. Normiert werden damit Sicherheitspflichten mit dem Ziel, Schäden zu vermeiden (Betreiberverantwortung). Die Verantwortung für den sicheren und zuverlässigen Eisenbahnbetrieb liegt im vorliegenden Fall allein bei der DB AG, denn die strikte Trennung von staatlichen und unternehmerischen Aufgaben ist ein wesentliches Ziel der in breitem politischen Konsens Ende 1993 von Bundestag und Bundesrat beschlossenen Bahnreform. Die Deutsche Bahn ist seit der Bahnreform eine Aktiengesellschaft, deren alleiniger Aktionär die Bundesrepublik Deutschland (Bund) ist. Als solcher hat der Bund nur mittelbar Einfluss auf Maßnahmen des Konzerns. Das betrifft sowohl den Bau und Betrieb von Stellwerken als auch die Planung von möglichen Rückfallebenen bei Störungen oder Ausfällen einzelner Stellwerke.

Durch die Eisenbahnaufsicht wird die Beachtung des einschlägigen EU-Rechts, des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und der darauf beruhenden Rechtsverordnungen sichergestellt. Dabei ist es primäre Aufgabe der Eisenbahnaufsichtsbehörden, die Einhaltung der gesetzlichen Sicherheitspflichten zu überwachen und Gefahren abzuwehren, die aus dem Betrieb einer Eisenbahn entstehen oder von den Betriebsanlagen ausgehen.

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?

Nach Auskunft der DB AG führt der von der Staatsanwaltschaft beauftragte Brandermittler den Brand auf einen technischen Defekt im Bereich einer Schaltanlage der Weichenheizung im oberen Bedienraum zurück. Die DB AG hat bei der Staatsanwaltschaft Antrag auf Einsicht in die Ergebnisse der Untersuchung beantragt.

Gegebenenfalls notwendige Konsequenzen und Schritte können erst nach Vorlage und Sichtung des offiziellen Brandgutachtens erfolgen.

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)?

Einen Brand mit vergleichbaren Auswirkungen gab es nicht; ein ähnliches Schadens- und Wirkungsbild gab es in den letzten 5 Jahren nur in einem einzigen Fall: Am 23. Juni 2011 brannte das Drucktastenstellwerk der Bauform MC L84 (Baujahr 1988) „St. Goar Gf“ auf dem Streckenabschnitt Koblenz – Mainz vollständig aus. Brandursache war damals ein aus der Oberleitungsanlage in die Stellwerksanlage übergeschlagener Kurzschluss nach Vogelflug.

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?

Die Fristen für die Inspektion und Wartung von Stellwerksanlagen der DB Netz AG sind im Instandhaltungsregelwerk 892 der DB Netz AG festgeschrieben. Hierbei handelt es sich um anerkannte Regeln der Technik. Für die technischen Einrichtungen in Relaisstellwerken sieht dieses Regelwerk Wartungs- und Inspektionsfristen zwischen 6 und 48 Monaten vor – dies in Abhängigkeit des jeweiligen Anlagenteils. Im Ergebnis der jeweiligen Anlageninspektion erfolgt dann eine gegebenenfalls erforderliche Instandsetzung.

Das Regelwerk der DB Netz AG lässt in begründeten Ausnahmefällen geringfügige Überschreitungen der Fristen bzw. Verlängerungen der Wartungsintervalle zu. Diese Ausnahmefälle sind jeweils im Einzelfall zu begründen – die erforderliche Inspektion ist dann unmittelbar nachzuholen. Erforderliche Wartungsarbeiten werden in jedem Fall durchgeführt – entweder im Rahmen der geplanten Instandhaltung oder bei Bedarf auch unmittelbar (z. B. im Störfall durch die Instandhaltungsbereitschaft).

Nach Mitteilung der DB AG wurden die Inspektionen im Stellwerk Mülheim-Styrum entsprechend der im Instandhaltungsregelwerk festgelegten Fristen von verschiedenen Fachdiensten der DB Netz AG durchgeführt:

- Telekommunikation (Tk):  
Die Brandmeldeanlagen werden alle 3 Monate inspiziert. Die letzte Inspektion wurde am 9. Juli 2015 ohne Mängel durchgeführt.
- Leit- und Sicherungstechnik (LST):
  - jährliche Inspektionen: Die letzte Inspektion des Bezirksleiters wurde am 30. Juli 2015 durchgeführt. Es wurden keine technischen Mängel festgestellt.
  - 5-jährige (große) Inspektion: Die letzte Inspektion des Bezirksleiters wurde ebenfalls ohne Mängel am 22. Juli 2014 durchgeführt.
  - Inspektion Innenanlagen (Technik- und Relaisräume): Die Inspektion an den Innenanlagen des Stellwerkes finden alle 2 Monate statt. Die letzte Inspektion wurde am 23. September 2015 durchgeführt und hat keine Mängel ergeben.
- Elektrotechnik 50 Hz:  
Die wiederkehrende Prüfung bei den ortsfesten elektrischen Anlagen bis 1000 Volt (Frist 48 Monate) wurde letztmalig am 27. September 2012 durchgeführt. Die nächste Inspektion wäre somit planmäßig und fristgerecht bis September 2016 durchgeführt worden.

– Brandschutzbegehung:

Die nächste Brandschutzbegehung durch einen anerkannten Brandsachverständigen war bereits für den November 2015 terminiert und wurde letztmalig im November 2012 (3-Jahres-Rhythmus) durchgeführt.

Gleiches gilt für die im Gebäude stationierten beweglichen Feuerlöschgeräte. Deren Prüfung fand letztmalig im Dezember 2013 statt und sollte im Dezember 2015 (2-Jahres-Rhythmus) wiederholt werden.

Das Relaisstellwerk der Bauform SpDr S59 der Firma Siemens in Mülheim-Styrum (Baujahr 1968) soll im Rahmen der Erweiterung des bestehenden elektronischen Stellwerk Duisburg Hauptbahnhof (2. Baustufe) im April 2020 ebenfalls durch elektronische Stellwerkstechnik des Typs ESTW L90 des Herstellers Thales ersetzt werden.

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?

Aufgrund der unterschiedlichen Sachverhalte liegen nach Mitteilung des EBA derzeit keine Anhaltspunkte für systematisches Fehlverhalten vor. Abweichungen werden im Einzelfall aufsichtsrechtlich verfolgt.

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?

Nach Mitteilung der DB AG stehen für die unmittelbare betriebliche Reaktion auf Strecken des Kernnetzes Rückfallkonzepte in Form von Handbüchern für Dispositionsverfahren zur Verfügung. Diese sind mit den beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen abgestimmt und ermöglichen eine zumindest teilweise Wiederaufnahme bzw. Weiterführung des Betriebes nach Havarie bedingten Teil- oder Totalausfällen technischer Anlagen.

Fallen Einrichtungen des Fahrwegs aus, greifen betriebliche Ersatzmaßnahmen, die eine Wiederaufnahme des Betriebes im größtmöglichen Umfang ermöglichen sollen.

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?

Zu kritischen Stellwerken im Sinne der Fragestellung liegen der Bundesregierung keine Kenntnisse vor. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung und die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

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?

Brandschutznachweise für Stellwerke werden schutzzielorientiert, einzelfallbezogen und an das Landesbaurecht angelehnt durchgeführt. Im Brandschutzkonzept des Stellwerks werden hierzu u. a. folgende Festlegungen getroffen:

- Feuerwiderstand von Bauteilen
- Anordnung von Brandabschnitten
- Zugänglichkeiten der baulichen Anlagen, Zufahrten und Zugänge
- Rauchfreihaltung von Rettungswegen.
- Rauch- und Wärmeabzugsanlagen
- Gefahrenmeldeanlagen wie Brandmeldeanlagen,
- Notbeleuchtung
- Blitz- und Überspannungsschutz.

Die DB Netz AG unterhält zudem zur Verhinderung von Bränden auf Stellwerken bzw. Beschränkung von deren Ausmaß eine umfassende Aufbau- und Ablauforganisation im vorbeugenden Brandschutz.

8. Inwiefern gibt es nach Kenntnisstand der Bundesregierung die Möglichkeit einer „Notfallbedienung“ eines älteren Relaisstellwerks durch ein elektronisches Stellwerk?

Für Relaisstellwerke der neueren Spurplan-Bauformen SpDr L60 (Lorenz) und SpDr S60 oder 600 (Siemens) besteht die Möglichkeit der Fernsteuerung aus einem elektronischen Stellwerk heraus. Hierzu werden die vorhandenen Bedieneinrichtungen der Relaisstellwerke (Stelltische oder Stelltafeln) durch Einbau von Fernsteuereinrichtungen FL90 (Thales) oder OC 15 (Siemens) ersetzt, die eine Ansteuerung der Relaisanlage durch den ESTW-Bedienplatz ermöglichen.

Als kurzfristig verfügbare „Notbedienung“ ist der Einbau einer solchen Fernsteuerung jedoch nicht geeignet, da für Planung, Projektierung, Einbau und Abnahme in jedem möglichen Anwendungsfall mehr Zeit benötigt wird, als für den 1:1-Ersatz eines Stelltisches durch Neubau.

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](http://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?

Der Einsatz von fahrbaren Stellwerken bei Teil- oder Totalausfällen ist in Kombination mit den heute verbauten Stellwerksbauformen zwar technisch grundsätzlich möglich, jedoch wegen vieler proprietärer Schnittstellen hoch komplex und aufwändig. Ein 1:1-Ersatz basierend auf Bestandsplänen oder ein Neubau sind besser beherrschbar und daher zeitlich schneller umsetzbar.

Die Deutsche Bahn AG verfügt über keine eigenen fahrbaren Ersatzstellwerke für den Havariefall. Da die jeweiligen Bedürfnisse der Infrastruktur vor Ort spezifische Technik erfordern, ist die Vorhaltung von „Standardstellwerken“ nicht möglich.

Die Deutsche Bahn AG hat auch in der Vergangenheit keine fahrbaren Stellwerke für den Havariefall bereitgehalten. Zu Zeiten der Deutschen Bundesbahn und Deutschen Reichsbahn existierten transportierbare Stellwerke, welche temporär zur Realisierung von Zwischenbauzuständen im Zusammenhang mit Gleisbaustellen zum Einsatz kamen. Dies waren in der Regel kleine mechanische, elektromechanische und Drucktastenstellwerke, welche sich aufgrund ihrer Größe jedoch nur zur Realisierung von kleinen Stellbereichen eigneten.

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?

Aufgrund der Vielzahl möglicher Schadensbilder bei Havarien oder höherer Gewalt ist eine zielgerichtete und schnell wirksame Prävention nicht möglich. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung und die Antwort zu Frage 5 verwiesen.



