

## **Kleine Anfrage**

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

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

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/vermishtes/article152216108/Fehler-ueber-Fehler-und-zwei-verzweifelte-Notrufe.html](http://www.welt.de/vermishtes/article152216108/Fehler-ueber-Fehler-und-zwei-verzweifelte-Notrufe.html)).

Wir fragen die Bundesregierung:

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?
2. In wie vielen Stellwerken für die Schienenwege des Bundes existiert der Selbststellbetrieb (bitte nach „Selbststellbetrieb mit Dauereinstellung“ und „Selbststellbetrieb mit Zugnummernsteuerung“ aufgliedern)?
3. Fanden nach Kenntnis der Bundesregierung am 9. Februar 2016 und in den Vortagen im Bahnhof Bad Aibling Revisions- oder Erhaltungsarbeiten statt?
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?
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?

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

Berlin, den 15. März 2016

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**