



Kleine Anfrage

der Abgeordneten Brita Schmitz-Hübsch (CDU)

und

Antwort

**der Landesregierung - Minister für Wirtschaft,
Technologie und Verkehr -**

Sicherheit der Regionalzüge in Schleswig-Holstein

1. Trifft die Meldung in den Kieler Nachrichten vom 3. Dezember 1999 zu, dass die Regionalzüge auf den Fahrstrecken Flensburg-Kiel, Kiel-Bad Schwartau und Heide - Husum sechs Jahre nach dem Zugunglück in Ralsdorf noch immer ohne Funk ausgestattet sind?
Wenn nein, wann wurden diese Züge auf diesen Strecken mit Funk ausgestattet?
Wenn ja, welche Gründe gibt es dafür?

Für die Sicherung der genannten Bahnstrecken ist die DB Netz AG zuständig. Sie hat dazu folgendes mitgeteilt:

- Die Strecke Heide - Husum sei bereits 1977 mit Zugbahnfunk ausgerüstet worden.
- Auf der Strecke Kiel - Bad Schwartau werde im Rahmen des Projektes „Erneuerung der Signaltechnik“ Zugbahnfunk vorgesehen. Projektplanung und -aufstellung und die Finanzierung hätten erhebliche Zeit in Anspruch genommen. Eine Inbetriebnahme sei für Ende 2001 geplant.

- Die Strecke Kiel - Flensburg sei noch nicht mit Zugbahnfunk ausgerüstet. Hier sei eine Ausrüstung mit GSM-R (Global System for Mobile Communication - Rail) vorgesehen (vgl. Antwort zu Frage 9).

2. Wie wird zur Zeit ein Zug ohne Funk bei möglichen Problemen gewarnt?

Soweit auf den Strecken Zugbahnfunk vorhanden oder eine Erreichbarkeit über Handy funktechnisch möglich ist, wird hierüber die Kommunikation mit der Fahrdienstleitung in den Stellwerken gewährleistet.

Auf jeden Fall sind alle Strecken nach der Eisenbahnbetriebsordnung (EBO) signaltechnisch gesichert. Das bedeutet, dass die Strecken in einzelne Abschnitte, sogenannte Streckenblöcke, aufgeteilt und signaltechnisch abgesichert sind. Sollten Probleme in einem Streckenblock bestehen, erfolgt eine „Haltstellung“ der Signale durch das Stellwerk; bei Überfahren dieser Signale wird die induktive Zugsicherung (Indusi) eine Zwangsbremmung des Zuges auslösen.

3. Wie wird zur Zeit von einem Zug ohne Funk Hilfe angefordert?

Der überwiegende Teil des Schienennetzes in Schleswig-Holstein ist mit Zugbahnfunk ausgerüstet. Darüber hinaus sind alle Zugbegleiter/Triebfahrzeugführer mit Handy ausgestattet.

Soweit der Einsatz beider Techniken nicht möglich ist, kann Hilfe durch die an der Strecke vorhandenen Streckenfernsprecher angefordert werden. Sie stehen in der Regel in der Nähe von Streckensignalen.

4. Welche sicherheitsspezifischen Folgerungen hat die Bahn aus dem Ralsdorfer Unglück gezogen?

Sämtliche Lokomotiven und Triebwagen, die auf dem schleswig-holsteinischen Streckennetz eingesetzt werden, sind seit vielen Jahren mit der induktiven Zugsicherung ausgerüstet (siehe Antwort zu Frage 2). Der Unfall in Ralsdorf wurde

durch ein Nebenfahrzeug (Baufahrzeug) verursacht, dass nicht über eine derartige Technik verfügte.

Vorhandene Fahrzeuge ohne Zugbeeinflussungseinrichtungen, wie das am Unfall in Raisdorf beteiligte Nebenfahrzeug, wurden zwischenzeitlich bzw. werden kurzfristig, wenn sie noch länger benötigt werden, nachträglich mit Zugbeeinflussungseinrichtungen ausgerüstet. Andere Fahrzeuge, deren Umrüstung unwirtschaftlich ist, wurden zwischenzeitlich weitgehend ausgemustert. Darüber hinaus erstellt die Bahn im Rahmen der Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik neue elektronische Stellwerke (ESTW). Durch diese modernen Stellwerke wird die Sicherheit auf der Strecke erhöht. Im einzelnen handelt es sich um Vorhaben in nachfolgend genannten Bereichen:

- Im Raum Kiel (vorgesehene Inbetriebnahme: Oktober 2000),
- im Raum Lübeck (vorgesehene Inbetriebnahme: September 2001)
und auf der
- Strecke Kiel - Bad Schwartau (vorgesehene Inbetriebnahme: Dezember 2001).

Ferner werden folgende vorhandene elektronische Stellwerke erweitert:

- In Husum für die Strecke Husum - Bredstedt (bis zum Frühjahr 2000)
und in
- Neumünster für die Strecke Neumünster - Bad Oldesloe (im
Zusammenhang mit der Reaktivierung der Bahnstrecke).

5. Warum wurden die Zugführer nicht mit Handies ausgestattet?

Bei der Regionalbahn Schleswig-Holstein mbH sind alle Zugbegleiter mit einem Handy ausgerüstet. Bei Zügen, die ohne Zugbegleiter verkehren, wie z.B. der VT 628, ist ein fest eingebautes Mobilfunkgerät mit Freisprecheinrichtung für den Lok-/Triebfahrzeugführer installiert.

Die Mobilfunkgeräte werden sowohl für Servicedienstleistungen, wie z.B. Vormelden von Anschlußreisenden, Taxibestellung etc., als auch für Notfälle, wie z.B. der Anforderung eines Rettungswagens zum nächstgelegenen Bahnhof, benutzt. Als Ersatz für den Zugbahnfunk sind beide Arten von Mobilfunkgeräten jedoch vom Eisenbahnbundesamt nicht zugelassen, da bei ihnen insbesondere die flächendeckende Erreichbarkeit, die Vorrangschaltung bei Notrufen sowie ein Sprachspeicher fehlen.

6. Wurden andere Sicherheitsmaßnahmen durchgeführt?

Siehe Antwort zu Frage 4.

Nach Aussagen der Bahn wird Schleswig-Holstein durch den Einsatz moderner Leit- und Sicherungstechnik auf den Bahnstrecken im Bundesvergleich eine „Vorreiterrolle“ einnehmen.

7. Hat die Landesregierung die Bahn aufgefordert, die Sicherheit auf den Strecken in Schleswig-Holstein zu erhöhen?

Wenn ja, wann und in welcher Form?

Wenn nein, warum nicht?

Die Erhöhung der Sicherheit im Eisenbahnwesen ist kein einmaliger Vorgang oder nur aus gegebenem Anlaß Diskussionsgegenstand, sondern ein ständiger Prozeß aller daran Beteiligten.

Die Landesregierung hat in zahlreichen Gesprächen mit Vertretern des Eisenbahnbundesamtes - Aufsichtsbehörde über die Eisenbahnen des Bundes - die DB Netz AG aufgefordert, einen hohen Sicherheitsstandard für den Schienenverkehr in Schleswig-Holstein zu gewährleisten. Die beschriebenen Maßnahmen (siehe Antwort zu Frage 4) werden positiv bewertet. Zuletzt wurde am 20. Januar 2000 in einem persönlichen Gespräch zwischen Minister Bülck und dem Vorstand der DB Netz AG, Herrn Münchschwander, die Sicherheit auf dem Schienennetz in Schleswig-Holstein erörtert. Die DB Netz AG hat darin zugesagt, die Modernisierung

der Leit- und Sicherheitstechnik in Schleswig-Holstein weiter zügig voranzutreiben (siehe Antwort zu Frage 6).

8. Sieht die Landesregierung in dieser Frage einen gesetzgeberischen Handlungsbedarf?
Wenn ja, welche Maßnahmen sind vorgesehen?
Wenn nein, warum nicht?

Nein. Durch Bundesgesetz, Rechtsverordnungen des Bundes und weiteren Ausführungsbestimmungen ist ein ausreichender Rahmen für Sicherheit im Bahnverkehr gesetzt. Das Eisenbahnbundesamt als Aufsichtsbehörde für die Eisenbahnen des Bundes trifft innerhalb dieses Rahmens nach eingehender Abwägung die jeweiligen Einzelfallentscheidungen.

9. Werden auch die Züge auf o.g. Fahrstrecken mit dem GSM-System ausgestattet?
Wenn nein, warum nicht?

Die DB Netz AG hat mitgeteilt, dass GSM-R auf den Strecken im Bundesgebiet sukzessive eingesetzt werde. In Schleswig-Holstein sei hierfür die Strecke Heide - Husum im Rahmen des ESTW-Projektes Husum vorgesehen. Für die Strecke Kiel - Flensburg sei eine spätere Ausrüstung geplant. Die Landesregierung wird sich dafür einsetzen, weitere Strecken in Schleswig-Holstein mit GSM-R auszurüsten.