Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart

Gz.: [redacted]b/597-2237#001

Eisenbahn-Bundesamt, Südendstraße 44, 76135 Karlsruhe

Mit Postzustellungsurkunde

[redacted]st

Bearbeitung: [redacted]
Telefon: [redacted]
Telefax: [redacted]
e-Mail: [redacted]@eba.bund.de
[redacted]eba.bund.de
Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de
Datum: 21.04.2016

Geschäftszeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)
[redacted]-593sib/597-2237#001

VMS-Nummer 3346565

Anweisung gemäß § 5a Abs. 2 AEG und § 2 Abs. 4 EBO im Zusammenhang mit der Technischen Aufsicht über Sicherungsanlagen gemäß § 3 Abs. 1 Ziff 2 BEVVG

Anlage	**Strecke**
Maulbronn Sbk 152, 154, 156, 158, 160 mit Bedieneinrichtungen im Stw Bretten	4800 Stuttgart - Bretten km: von 54,343 bis 61,225

Selbsttätiges Sperren/Entsperren von Sbk 59 Signalen

Hausanschrift:
Südendstraße 44, 76135 Karlsruhe
Tel.-Nr. [redacted]
Fax-Nr. [redacted]

Überweisungen an Bundeskasse Trier
Deutsche Bundesbank, Filiale Saarbrücken
BLZ 590 000 00 Konto-Nr. 590 010 20
IBAN DE 81 5900 0000 0059 0010 20 BIC: MARKDEF1590

Öff. Verkehrsmittel: Straßenbahnlinie 2, Haltestelle ZKM (von dort ca. 3 Minuten Fußweg).

Formgebundene, fristwahrende oder sonstige rechtserhebliche Erklärungen sind ausschließlich auf dem Postweg einzureichen

Sehr geehrte Damen und Herren,

zur Gewährleistung der Sicherheit und der Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs ergeht für die o.g. Bahnanlage folgender

Bescheid

1. Ich ordne an, auf dem Streckengleis Bretten-Maulbronn/West, Strecke 4800 Stuttgart – Bretten, Räumungsprüfung auf Zeit nur zwischen den Zugmeldestellen durchzuführen. Gleissperrungen sind auf diesem Gleis nur zwischen Zugmeldestellen durchzuführen.
2. Ich ordne an,

   a) die Blocksignale Sbk 160, Sbk 158, Sbk 156, Sbk 154 und Sbk 152 auf dem Streckengleis Bretten-Maulbronn/West, Strecke 4800 Stuttgart-Bretten, km: von 54,343 bis 61,225 so instand zu setzen, dass sie voll funktionsfähig sind und die aufgetretenen Fehler – selbsttätiges Sperren und Entsperren der Signale – beseitigt sind

   b) die Maßnahmen zur Ermittlung und Beseitigung der Fehler im Arbeits- und Störungsbuch schriftlich zu dokumentieren
3. Die Umsetzung der unter 1. getroffenen Anordnung ist dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart schriftlich bis spätestens **28.04.2016** zu bestätigen.
4. Über die Umsetzung der unter 2. getroffenen Anordnung ist dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart schriftlich, jeweils zum **1. Werktag eines Monats, beginnend am 02.05.2016** zu berichten; zu diesem Zweck sind auch die unter 2 b) angeordneten Aufzeichnungen vorzulegen.
5. Falls Sie der Anordnung nach Ziffer 1. nicht nachkommen, drohe ich Ihnen hiermit für jeden Fall der Zuwiderhandlung ein Zwangsgeld in Höhe von **10.000 Euro** an.
6. Falls Sie den Anordnungen nach Ziffer 2. nicht Folge leisten, drohe ich Ihnen hiermit für jeden Fall der Zuwiderhandlung ein Zwangsgeld in Höhe von **10.000 Euro** an.
7. Für die Ziffer 1., 3. und 5. ordne ich die sofortige Vollziehung an.
8. Die Kosten des Verfahrens haben Sie zu tragen. Es ergeht ein gesonderter Kostenbescheid.

Begründung:

Sachverhalt

Am 14.04.2016 hat das Eisenbahn-Bundesamt die Stellwerksanlage Bretten, Bf, an der Strecke 4130 Bruchsal – Bretten in km 14,920, im Rahmen der Eisenbahnaufsicht geprüft. Vom Stellwerk Bretten wird das abgehende Streckengleis Bretten – Maulbronn/West der Strecke 4800 Stuttgart – Bretten als Selbstblockstrecke mit gesteuert und überwacht. Die sechs Selbstblocksignale des Typs Selbstblock Siemens 59, namentlich die Signale Sbk 160, Sbk 158, Sbk 156, Sbk 154 und Sbk 152 unterteilen die freie Strecke zwischen den Zugmeldestellen Bretten und Maulbronn/West in selbsttätig wirkende Zugfolgeabschnitte. Dadurch können mehrere Züge auf der Strecke nacheinander verkehren, die Streckenleistungsfähigkeit somit steigern.

Bei dieser Technik sind die sicherungstechnischen Einrichtungen zur Blocksignalsteuerung jeweils in einer Schalteinrichtung am Blocksignal untergebracht. Die Blockabschnittsteuerung der Blocksignale untereinander erfolgt über das Gleis anhand von Dreilagenmotorrelais. Die Informationen und die Bedienung zwischen zuständigem Fahrdienstleiter im Stellwerk Bretten und dem Blocksignal werden durch technische Einrichtungen im Stellwerk und im Blocksignal, der Kommando- Meldeschleife realisiert. Dabei werden die Informationen Halt/Fahrt des Signals, Besetzt/Frei des Gleises über Fernmeldeleitung/Signalkabel ebenso übertragen, wie die Bedienkommandos des Ersatzsignals und das Sperr-/Entsperrkommando des Blocksignals.

Bei meiner Kontrolle des Stw Bretten am 14.04.2016 stellte ich eine Häufung von Störungsmeldungen am Blocksignal 152 fest. Zwischen dem 17.07.2015 und dem 14.04.2016 war das Blocksignal 152 15 mal gestört. Die Störung zeigte sich jeweils durch selbsttätiges Sperren des Signals, ohne Zutun des Fahrdienstleiters. Laut Eintragungen in Ihrem Betriebsstellenbuch des Bf Bretten, Stand 13.12.2015, auf der Seite 32 ist es in der Vergangenheit zu einem Entsperren eines der Blocksignale Sbk 160, Sbk 158, Sbk 156, Sbk 154 und Sbk 152 gekommen. Aufgrund der Störung sind Ersatzmaßnahmen, wie die Räumungsprüfung auf Zeit und die Ersatzsignalbedienung erforderlich. Aufgrund der Eintragungen im Störungsbuch war zu vermuten, dass eine Störungssuche nicht mit der erforderlichen Gründlichkeit durchgeführt wird. Nahezu alle Störungseintragungen sind innerhalb kurzer Zeit nach Beginn der Arbeiten mit dem Hinweis auf nicht ermittelbare Fehlerursache und das in Grundstellung bringen der Anlage abgeschlossen.

Im Betriebsstellenbuch des Bf Bretten, Stand 13.12.2015, ist auf der Seite 32 der Hinweis auf das fehlerhafte Verhalten, das selbsttätige Sperren und Entsperren der Selbstblocksignale beschrieben. Anschließend sind Maßnahmen beschrieben welche nach dem selbsttätigen Sperren durchzuführen sind.

In der anschließenden mündlichen Anhörung des Anlagenverantwortlichen LST des Stw Bretten am 14.04.2016, erläutert dieser, dass der Mangel schon vor seiner Übernahme der

Anlagenverantwortung bestanden hat. Er, als Mitarbeiter der Produktionsdurchführung Karlsruhe, besitze allerdings auch nur die Anlagenverantwortung für die Innenanlage des Stw Bretten, also nur für die Bauteile der Kommando-Meldeschleife im Stellwerk Bretten. Die Anlagenverantwortung für die Selbstblockeinrichtungen am Blocksignal liege beim Anlagenverantwortlichen der Produktionsdurchführung Stuttgart. In der Vergangenheit seien mehrfach Versuche unternommen worden die Störung zu beseitigen, jedoch nicht mit dauerhaftem Erfolg. So seien Umschaltungen der Kommando-Meldeschleife auf andere Leitungswege, Trennung der Einzelfrequenzübertragung (Sperr/Entsperr-Kommando) von der Gleichstromübertragung der Kommandomeldeschleife, sowie Erdungsmaßnahmen und Änderungen der Bahnstromrückführung wegen des Verdachts der elektromagnetischen Beeinflussung durchgeführt worden.

Am 15.04.2016 habe ich den Bezirksleiter Betrieb des Stw Bretten telefonisch kontaktiert und ihn zum Zustand der Anlage und den betrieblichen Maßnahmen angehört. Im Anschluss habe ich mündlich die Anweisung erteilt, Räumungsprüfung nur zwischen den Zugmeldestellen durchzuführen. Bei dem Erfordernis von Einzelräumungsprüfung an einem Blocksignal ist ebenfalls Räumungsprüfung auf Zeit zwischen den Zugmeldestellen durchzuführen.

Rechtliche Würdigung

Das Eisenbahn-Bundesamt ist gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 2 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEVVG, vom 27.12.1993 BGBl I S. 2378, 2394 in der aktuellen Fassung), zuständig für die Eisenbahnaufsicht über die Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes.

Entsprechend § 5 Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG, vom 27.12. 1993 BGBl I S. 2396, 1994 I s. 2439 in der aktuellen Fassung), wird durch die Eisenbahnaufsicht die Beachtung des AEG und der darauf beruhenden Rechtsvorschriften (z.B. EBO) sichergestellt.

Aus § 5a Abs. 2 AEG ergibt sich, dass das Eisenbahn-Bundesamt befugt ist, im Rahmen der Eisenbahnaufsicht Maßnahmen zu treffen, die zur Beseitigung festgestellter Verstöße und zur Verhütung künftiger Verstöße gegen die in § 5, Abs.1, AEG genannten Vorschriften erforderlich sind; das bedeutet u. a. die Bahnanlagen und Fahrzeuge ordnungsgemäß zu unterhalten und den Betrieb sicher durchzuführen.

Nach den Vorschriften von § 2 Abs. 1 der Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (EBO, vom 08.05.1967, BGBl. II S. 1563 in der aktuellen Fassung), müssen Bahnanlagen so beschaffen sein, dass sie den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Diese Anforderungen gelten als erfüllt, wenn die Bahnanlagen den Vorschriften der EBO und, soweit diese keine ausdrücklichen Vorschriften enthält, anerkannten Regeln der Technik entsprechen. Von den

anerkannten Regeln der Technik darf abgewichen werden, wenn mindestens die gleiche Sicherheit wie bei Beachtung dieser Regeln nachgewiesen ist (§ 2 Abs. 2 EBO).

Im Rahmen einer von mir durchgeführten Kontrolle wurde am 14.04.2016 im Bahnhof Bretten im Bereich der Selbstblockstrecke der Strecke 4800 Stuttgart – Bretten im abgehenden Streckengleis Bretten – Maulbronn/West festgestellt, dass die sicherungstechnischen Anlagen in wichtigen Punkten nicht der EBO und den anerkannten Regeln der Technik entsprechen.
Die hierzu getroffene Entscheidung beruht auf § 5a Abs. 2 AEG und § 2 Abs. 4 EBO.

zu 1.

Die Anordnung zu 1. ist erforderlich, da ein sicheres Verbleiben der sechs Selbstblocksignale Sbk 160, Sbk 158, Sbk 156, Sbk 154 und Sbk 152 in der Haltstellung nach einer Sperrung des Blocksignals mit der Blocksperrtaste nicht gewährleistet werden kann. Aus den Ausführungen in Ihrem Betriebsstellenbuch geht hervor, dass es in der Vergangenheit zu einem selbsttätigen Entsperren eines der Blocksignale Sbk 160, Sbk 158, Sbk 156, Sbk 154 und Sbk 152 gekommen ist. Dieses Ereignis ist als hoch sicherheitsrelevant einzustufen, da die Anlage bei dem Fehler keinen sicheren, d.h. hemmenden Zustand eingenommen, sondern im Gegenteil ein Entsperren eines Signals ohne Zutun des Fahrdienstleiters ermöglicht hat. Somit war eine Fahrtstellung möglich, ohne dass alle zur Fahrt erforderlichen Bedingungen, wie z. B. die Einzelräumungsprüfung, vorhanden waren. Bei diesem Fehler handelt es sich um einen Fall, für den eine Meldung gemäß der „Anweisung über die Meldung von technischen Unregelmäßigkeiten und Störungen an Sicherungsanlagen, Elektrotechnischen Anlagen" (AN-MUS) an das Eisenbahn-Bundesamt zwingend erforderlich gewesen wäre. Da die Fehlerbeseitigung im Bereich der Selbstblockstrecke noch nicht abgeschlossen ist, besteht diese Gefahr weiterhin. Dies ist auch den Eintragungen im Betriebsstellenbuch zu entnehmen. Daher sind, sobald eines der sechs Selbstblocksignale Sbk 160, Sbk 158, Sbk 156, Sbk 154 und Sbk 152 für eine Zugfahrt mithilfe der Blocksperrtaste in Haltstellung gebracht werden muss, die Fahrten im Bereich der sechs Selbstblocksignale zusätzlich fernmündlich durch Nothaltauftrag zu stellen. Eine Weiterfahrt und die Räumung der Strecke ist nur auf schriftlichen Befehl und sukzessive, nachdem sich die jeweilige vorausgehende Fahrt im Bf Maulbronn/West befindet, durchzuführen. Nach Räumung der Strecke ist Räumungsprüfung auf Zeit zwischen den Zugmeldestellen durchzuführen, da nur an den Ausfahrsignalen in Bretten die sichere Haltstellung gewährleistet werden kann. Ein milderes, gleich geeignetes Mittel zur Sicherstellung der ordnungsgemäßen Durchführung der Zugfahrten ist nicht ersichtlich.

zu 2. und 4.

Die Anordnung zu 2. a) ist erforderlich, da der Fehler weiterhin besteht und ein sicherer Betrieb der Strecke als Selbstblockstrecke nur dann erfolgen kann, wenn sichergestellt ist, dass die Blocksignale nicht funktionswidrig selbsttätig Sperren oder Entsperren. Insbesondere das funktionswidrige selbsttätige Entsperren eines Signals stellt eine erhebliche Gefahr für den sicheren Betrieb dar, weil damit die Strecke freigegeben wird,

ungeachtet der Überprüfung, ob alle Bedingungen zur Zulassung der Fahrt vorliegen. Die Anordnung zu 2. b) ist erforderlich, weil keine Bestrebungen zu erkennen sind, die auf eine Fehlerbeseitigung hinweisen. Wenngleich sich der Fehlerfall selbsttätiges Entsperren des Blocksignals im Regelbetrieb, d.h. ohne erforderliches Eingreifen des Fahrdienstleiters nicht auswirkt, so belastet der Fehler, gerade wenn ein Eingreifen des Fahrdienstleiters erforderlich wird und dadurch eine erhöhte Aufmerksamkeit gefordert ist, das Betriebspersonal zusätzlich. Der Fehlerfall selbsttätiges Sperren des Blocksignals wirkt zwar zur sicheren Seite, erfordert jedoch zur Bereinigung der Situation manuelle, d.h. regelbasierte Hilfshandlungen wie z.B. die Ersatzsignalbedienung. Hilfshandlungen sind Rückfallebene und in ihrer Fehlerrate wesentlich kritischer einzustufen als die Regelfunktionen der Anlage. Daher sind das Fortbestehen des Mangels und das regelmäßige Bedienen der Hilfseinrichtungen aus Sicht der Aufsichtsbehörde nicht hinnehmbar, weil sie die Aufmerksamkeit des Fahrdienstpersonals binden und damit nicht für die sonstigen Abläufe zur Verfügung stehen. Dadurch steigt die Gefahr für Fehlhandlungen des Fahrdienstpersonals. Das Berichten über den Fortgang der Fehlerbeseitigung dient der Überwachung durch die Eisenbahnaufsicht (§ 5a Abs. 2 AEG und § 2 Abs. 4 EBO) und ggf. dem Erlass weiterer erforderlicher Auflagen.
Aufgrund der Ausführungen des Anlagenverantwortlichen des Stw Bretten, gehe ich von einer Störungsursache im Bereich des, von der Stellwerksstromversorgung galvanisch getrennten Kommando-/Meldeweges, infolge elektromagnetischer Beeinflussung, Minderung der Güte der verwendeten Kabelwege oder Verwendung von zu diesem Zweck ungeeigneten Kabeladern aus. Aufgrund der Komplexität des Fehlers und der verschiedenen Anlagenverantwortlichkeiten der betroffenen Anlagenteile, erwarte ich die Einbeziehung Ihres Fachbeauftragten LST bei der Fehlerbeseitigung. Er soll die Fehlerbeseitigung unabhängig der PD-Zugehörigkeit feststellen und dem Eisenbahn-Bundesamt bestätigen.

zu 3.

Die Anordnung zu 3. ist erforderlich, da der Fehler weiterhin vorhanden ist und für den Fehlerfall selbsttätiges Entsperren des Blocksignals keine ausreichenden Maßnahmen getroffen waren. Das Einführen der angeordneten Maßnahmen ist der Aufsichtsbehörde im Rahmen der Eisenbahnaufsicht (§ 5a Abs. 2 AEG und § 2 Abs. 4 EBO) anzuzeigen, damit sichergestellt ist, dass die mit Ziffer 1 dieses Bescheides angeordnete Maßnahme von Ihnen verbindlich für alle Fahrdienstleiter angeordnet wird.

zu 5. und 6.

Die Feststellungen des Eisenbahn-Bundesamtes ergaben, dass bei bekanntem sicherheitsrelevantem Fehler an der Selbstblockstrecke keine hinreichenden Maßnahmen getroffen wurden den Fehler zu beseitigen, sondern diesen lediglich auf Dauer durch betriebliche Maßnahmen zu kompensieren. Da in der Vergangenheit ein gravierender sicherheitsrelevanter Fehler zum Dauerzustand gemacht worden ist und damit zum Ausdruck gebracht worden ist, dass der Fehler nicht hinreichend ernst genommen wird, steht zu befürchten, dass die Anordnungen nicht umgesetzt werden. Deshalb ist die Androhung zur Durchsetzung der Forderung gegenüber der Pflichtigen notwendig. Die

Androhung des Zwangsgeldes stützt sich auf § 11 und § 13 Verwaltungs-Vollstreckungsgesetz (VwVG) i.V.m. § 5a Abs. 9 AEG. Das angedrohte Zwangsgeld ist notwendig, aber auch hinreichend, um eine spürbare Beugungswirkung zu erzielen und als solches jedenfalls nicht unverhältnismäßig. Die Höhe des Zwangsgeldes wurde vor allem aufgrund der Nichtbeachtung von eisenbahnrechtlichen Vorschriften und der damit verbundenen Gefährdung der öffentlichen Sicherheit in dieser Höhe gewählt, um den Bescheidadressaten nachdrücklich zur Befolgung der Anordnung anzuhalten. Dies vor allem vor dem Hintergrund, dass ein wirtschaftlicher Wert bei der Umsetzung der Maßnahme nicht festzusetzen ist. So könnte es sich um unbedeutende Investitionen handeln, falls die Fehlerbeseitigung lediglich durch Umschaltung der Kommando-Meldeschleife auf andere, geeignetere Kabeladern zu realisieren ist. Andererseits könnte eine Kabelverlegung erforderlich sein, die mehrere 10T€ verschlingt. Dies wird allerdings erst im Verlauf der Fehlerermittlung offenbar.
Die Höhe des Zwangsgeldes für die notwendige Maßnahme ist angesichts der drohenden Gefahren nicht unverhältnismäßig. Die für die Erledigung der Arbeiten gesetzten Fristen sind im Hinblick auf die Gewährleistung eines sicheren Eisenbahnbetriebs sowie dem Umfang angemessen.

zu 7.

Da diese Risikofaktoren bestehen und nicht durch Ersatzmaßnahmen kompensiert sind, war die Anordnung der sofortigen Vollziehung zu Ziffer 1 des Bescheides erforderlich. In Anbetracht der drohenden Gefahr kann die Bestandskraft des Verwaltungsaktes nicht abgewartet werden.
Die Anordnung der sofortigen Vollziehung zu 1., 3. und 5. gemäß § 80 Abs. 2 Nr. 4 Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) ist erforderlich, weil das Interesse der Allgemeinheit an einer sicheren Durchführung des öffentlichen Eisenbahnverkehrs höher einzustufen ist als die Interessen des Bescheidadressaten und weil durch das Unterlassen von möglichen und zumutbaren Sicherheitsmaßnahmen eine nicht unerhebliche Gefahr für Leib oder Leben von Personen mit hinreichender Wahrscheinlichkeit nicht ausgeschlossen werden kann. Ein Zuwarten bis zur Unanfechtbarkeit dieses Bescheides hätte somit zur Folge, dass die sich aus den Vorschriften des § 4 Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) ergebende Verpflichtung des Eisenbahnunternehmers, seinen Betrieb sicher zu führen und die Eisenbahninfrastruktur, Fahrzeuge und Zubehör sicher zu bauen und in betriebssicherem Zustand zu halten weiter nicht eingehalten wird.
Bei diesem als hoch sicherheitsrelevant einzustufenden Fehler, bei dem die Anlage keinen sicheren, d.h. hemmenden Zustand einnehmen kann, sondern im Gegenteil ein Entsperren eines Signals ohne Zutun des Fahrdienstleiters ermöglicht, ohne dass alle zur Fahrt erforderlichen Bedingungen, wie z. B. die Einzelräumungsprüfung, vorhanden sind, ist die sichere Zugfolge nicht gewährleistet. Dies kann zu erheblichen Gefahren für den Eisenbahnbetrieb, insbesondere auch zu Zusammenstößen von Zügen mit den damit verbundenen Risiken für Leib und Leben sowie Sachgüter und die Umwelt führen. Die Ihnen durch die Anordnung entstehenden Belastungen und Nachteile wiegen diese erheblichen Gefahren für fremde Rechtsgüter nicht auf. Sie beschränken sich auf eine verminderte Auslastung der fraglichen Strecke und die damit verbundenen

Einnahmeverluste. Demzufolge kann im vorliegenden Falle die Durchführung von Rechtsbehelfs- und Rechtsmittelverfahren nicht abgewartet werden. Es überwiegt das öffentliche Vollzugsinteresse gegenüber dem Aussetzungsinteresse der Widerspruchsführerin deutlich.

zu 8.

Die Kostenentscheidung für die oben beschriebene Amtshandlung erfolgt gemäß § 3 Abs. 4 Satz 1 BEVVG i.V.m. der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes vom 5. April 2001 (BGBl I S. 562) in der aktuellen Fassung.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach der Bekanntgabe Widerspruch eingelegt werden.
Der Widerspruch ist schriftlich einzulegen oder zur Niederschrift zu erklären beim

Eisenbahn-Bundesamt
Heinemannstraße 6,
53175 Bonn

oder beim

Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart
Südendstraße 44
76135 Karlsruhe

Wegen der Anordnung der sofortigen Vollziehung gemäß §80 Abs.2 Nr. 4 VwGO hat ein Widerspruch gegen die Sachentscheidung keine aufschiebende Wirkung. Gegen die Anordnung der sofortigen Vollziehung kann Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung beim Verwaltungsgericht Karlsruhe, Nördliche Hildapromenade, 76133 Karlsruhe, beantragt werden.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

[redacted]

beglaubigt

[redacted]

DB NETZE

[redacted]

Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart
[redacted]
Südentstraße 44
76135 Karlsruhe

[redacted]

28.04.2016

Sehr [redacted]

anbei unsere Stellungnahme zu der Anweisung mit dem Gz [redacted]-593sib/597-2237#001 Anlage Maulbronn SBK 152, 154, 156, 158, 160 Strecke 4800 von km 54,343 bis km 61,225.

Der Auftrag 22-2016 (siehe Anlage) wurde an den Fdl Bretten per LeiDis und BKU versandt.

Die betrieblichen Anordnungen wurden umgesetzt.

[redacted]

DB NETZE

[redacted]

Datum: 27.04.2016

A U F T R A G lfd. Nr. 22-2016

gültig ab sofort

Thema:

Sofortiges Einführen von RPZ im Gleis zwischen Bretten und Maulbronn West zu den Anlässen nach Modul 408.0244 4 (1) a), (1) b), und (1) c) im Betriebsstellenbuch Bretten
Auftrag 19 – 2016 ist ungültig und aus dem Auftragsbuch zu entfernen

Verteiler:

Name der Betriebsstelle	lfd. Nr.	Name der Betriebsstelle	lfd. Nr.
Bretten	10	Karlsruhe Hbf-Fdl	
Durmersheim-Stw 2 (Fdl)		Karlsruhe Hbf-Stw 6	
Durmersheim-Stw 1 (Ww)		Karlsruhe Hbf-Stw 9	
Forchheim		Karlsruhe West	
Grötzingen		Rastatt	
Karlsruhe Gbf-Stw 02			

nachrichtlich:

[redacted]r

Sehr geehrte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter,

der Auftrag 19 - 2016 ist ungültig und aus dem Auftragsbuch zu entfernen.
Ab sofort treten zum Modul 408.0244 4 (1) a), (1) b), (1) c) - Einführen von Räumungsprüfung auf Zeit - und Modul 408.0471 1 (3) - Sperren von Gleisen zwischen Zugfolgestellen - im Betriebsstellenbuch Bretten folgende Weisungen in Kraft.

1. Auf dem Streckenabschnitt Bretten - Maulbronn West ist selbsttätiger Streckenblock der Bauart Siemens 59 mit Dreilagenmotorrelais eingerichtet.
   Für die Fälle nach Modul 408.0244 Abschnitt 4 Absatz 1 a (ein Zug soll mit besonderem Auftrag in einen Zugfolgeabschnitt einfahren), Absatz 1 d (Blockeinrichtungen sollen in Grundstellung gebracht werden) sowie bei einer unzeitigen Sperrung eines Sbk zwischen Bretten und Maulbronn West **sind Fahrten im Bereich der Selbstblocksignale 160, 158, 156, 154 und 152 durch einen Nothaltauftrag zu stellen. Für das Gleis zwischen Bretten und Maulbronn West ist sofort Räumungsprüfung auf Zeit einzuführen. Die Weiterfahrt der gestellten Fahrten erfolgt nacheinander mit schriftlichem Befehl, nachdem für die vorausgefahrene Fahrt vom Fdl Maulbronn West die Räumungsprüfung bestätigt wurde. Kann die Räumungsprüfung durch den Fdl Maulbronn West nicht bestätigt werden, ist das Fahren auf Sicht bis Maulbronn West durch Befehl 12 (Grund Nr. 1) zu beauftragen.**

   Erläuterung zur unzeitigen Sperrung eines Sbk:
   Im Streckenabschnitt Bretten - Maulbronn West kommt es unregelmäßig zu unzeitigen Sperrungen von Sbk. Zusätzlich wurde festgestellt, dass es auch zur **selbsttätigen Entsperrung eines Sbk** gekommen ist, obwohl dieses durch den Fdl mittels Blocksignalsperrtaste(BlSpT) und Signaltaste gesperrt wurde.
   Die betroffenen Signale zwischen Bretten und Maulbronn West sind: Sbk 160, 158, 156, 154 und 152. Ein sicheres Verbleiben der Selbstblocksignale 160, 158, 156,154 und 152 in der Haltstellung nach einer Sperrung des Blocksignals mit der Blocksignalsperrtaste(BlSpT) kann nicht gewährleistet werden.

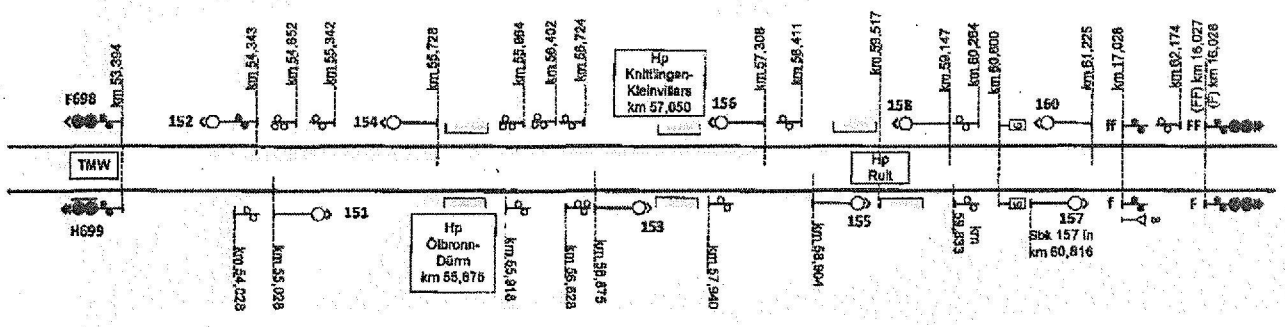
   Zugfolgeabschnitte:

Zugfolgeabschnitt zwischen		zuständiger Fdl
RBT	Sbk 160	Bretten
Sbk 160	Sbk158	
Sbk 158	Sbk 156	
Sbk 156	Sbk 154	
Sbk 154	Sbk 152	
Sbk 152	TMW	

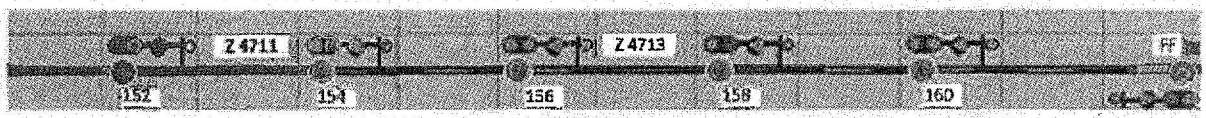
   Die Räumungsprüfung auf Zeit darf erst aufgehoben werden, wenn im Arbeits- und Störungsbuch das Ende der Arbeiten dokumentiert und der/die erforderliche/n Kontrollzug/-züge gefahren ist/sind.

2. Gleissperrungen sind nur zwischen den Zugmeldestellen Bretten und Maulbronn West zugelassen. Gleissperrungen einzelner Zugfolgeabschnitte zwischen Bretten und Maulbronn West sind nicht erlaubt.

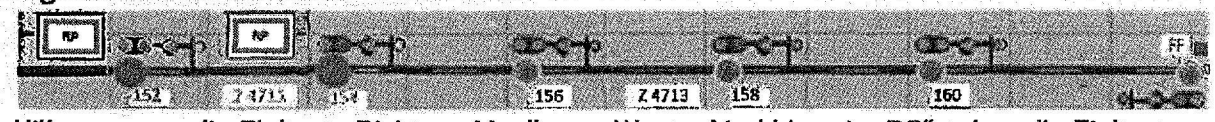
Beispiel für die Durchführung der Zugfahrten, wenn mehrere Zugfolgeabschnitte mit Zügen belegt sind.



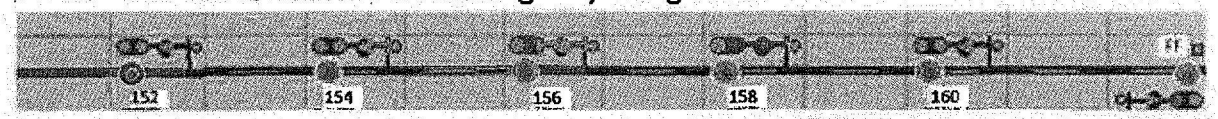
Hier sind die Züge 4711 und 4713 nach Maulbronn West unterwegs, das Sbk 152 hat sich unzeitig gesperrt. Im Bf Bretten befindet sich der Zug 4715 zur Fahrt nach Maulbronn West.



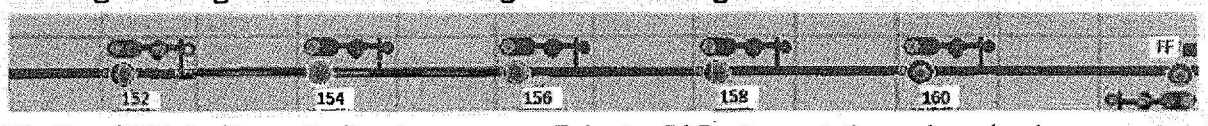
1. Nothaltauftrag für alle Züge zwischen Bretten und Maulbronn West erteilen.
2. Bestätigung Einholen dass die Züge 4711 und 4713 halten bleiben
3. Sbk 152 sperren , Hilfssperre auf die Signaltaste Sbk 152,Merkhinweis „RP" neben die Signaltaste Sbk 152
4. Sbk 154 sperren , Hilfssperre auf die Signaltaste Sbk 152, Merkhinweis „RP" neben die Signaltaste Sbk 154



5. Hilfssperre an die Zieltaste Richtung Maulbronn West + Merkhinweis „RP" neben die Zieltaste der Ausfahrten ins Regelgleis nach Maulbronn West
6. RPZ zwischen Bretten und Maulbronn West einführen
7. Einzelräumungsprüfung für zuletzt eingefahren Zug in Richtung Maulbronn West anfordern
8. Nach Bestätigung der Räumungsprüfung vom zuletzt gefahrenen Zug nach Maulbronn West erfolgt die Zustimmung für Zug 4711 am Sbk 152 mittels Befehl 2. Kann die Räumungsprüfung vom Fdl Maulbronn West nicht gegeben werden erhält Zug 4711 zusätzlich Befehl 12 Fahren auf Sicht Grund Nr. 1.
9. Nach Bestätigung der Räumungsprüfung vom Zug 4711 erfolgt die Zustimmung für Zug 4713 am Sbk 154 und Sbk 152 mittels Befehl 2
10. Nach Bestätigung der Räumungsprüfung vom Zug 4713 dürfen die Sbk 152 und 154 entsperrt und die Merkhinweise „RP" neben den Signaltasten der Sbk 152 und 154 entfernt werden. Gehen die Sbk 152 und 154 in Fahrtstellung, erfolgt die Zustimmung für weitere Züge an den Sbk 154 und Sbk 152 durch Fahrtstellung der jeweiligen Sbk.



Gehen die Sbk nicht in Fahrtstellung sind diese wieder zu sperren. Die Zustimmung für nachfolgende Zugfahrten an den haltzeigenden Sbk erfolgt durch Zs 1 oder Befehl 2.



11. Für Zug 4715 darf jetzt die Zustimmung zur Fahrt im Bf Bretten erteilt werden, durch Fahrtstellung des Ausfahrsignals, durch Zs 1 oder Befehl 2.

Merke in dem Beispiel ist nur der Ablauf vorgeschrieben, wenn sich zum Zeitpunkt der RPZ-Einführung mehrere Züge im Gleis zwischen Bretten und Maulbronn West befinden. Die Voraussetzungen für das Aufheben der RPZ sind in der Ril 408 beschrieben.

Machen Sie sich mit den Änderungen vertraut.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

DB NETZE

[redacted]

Eisenbahnbundesamt
Außenstelle Karlsruhe
[redacted]
Südendstraße 44
76135 Karlsruhe

[redacted]

15.12.2016

[redacted]593sib/597-2237#001

Sehr [redacted]

wie am 30.11. in Karlsruhe besprochen erhalten Sie hiermit den aktuellen Stand:

Neben den geforderten betrieblichen Kompensationsmaßnahmen und den monatlichen Sachstandsmeldungen wurden Erdungen und Vermaschungen überprüft sowie die Fach- und Planungsabteilungen auf RB-Ebene eingebunden.

Nach Grundschaltung zum Selbstblock 59 existieren zulässige Leitungswiderstände für die Übertragungsleitungen vom jeweiligen Stellwerk zum Sb-Schalthaus. Diese Leitungswiderstände sollen für alle 9 Sb-Signale in dem Streckenabschnitt TMW-RBT nachgemessen und ggf. nachjustiert werden. Hierfür fand eine Terminabstimmung zwischen LST Bretten, LST Vaihingen/Enz und der Regionalen Instandsetzung statt.

Am 01.12.2016 wurden die Leitungswiderstände der Sb-Signale 151, 153 und 155 nachgemessen und nach Grundschaltung eingestellt. Ein Folgetermin für die restlichen Sb-Signale wird Anfang Januar mit den o.g. Fachdiensten abgestimmt.

Zur besseren Verteilung der Triebrückströme auf 4 Schienenstränge wird aktuell von der Fachplanung OL geprüft, ob eine Vermaschung der Gleisdrosseln über die Mittelanzapfungen möglich ist. Da die Gleisabschnitte aber nicht in beiden Richtungsgleisen gleich sind, müssen hier ggf. Erdungsdrosseln nachgerüstet werden. Eine Terminschiene existiert hier noch nicht. Die Abstimmungsbesprechung hierzu findet am 19.01.2016 mit Beteiligung EBL, Fachbeauftragten und den Fachplanungen LST und OL statt.

Um die definitiv stärkste Störgröße zu beseitigen, muss das Streckenfernmeldekabel erneuert werden. DB KT hat mit der Grundlagenermittlung für den Austausch des Kabels begonnen. Das Projekt ist offiziell an das regionale Projektmanagement übergeben, die notwendigen Budgets sind in der Mittelfristplanung enthalten. Oberstes Ziel ist es, das neue F-Kabel zwischen Bretten

...

und Mühlacker bis 2019 in Betrieb zu nehmen. Im Moment gehen wir davon aus, dass in 2017 geplant und ab 2018 gebaut wird.

Die hier angeführte Terminschiene basiert auf den Angaben des TK-Managers bei der Produktionsplanung und -steuerung des RB.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart

Eisenbahn-Bundesamt, Südendstraße 44, 76135 Karlsruhe

[redacted]

Bearbeitung: [redacted]
Telefon: [redacted]
Telefax: [redacted]
e-Mail: [redacted]@eba.bund.de
[redacted]eba.bund.de
Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de
Datum: 05.05.2017

Geschäftszeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)
[redacted]593sib/597-2237#001

VMS-Nummer 3346565

Anhörung zur Eisenbahnaufsicht über Sicherungsanlagen gemäß § 28 Abs. 1 VwVfG
EA / Sonderüberwachung, Selbsttätiges Sperren/Entsperren von Sbk 59 Signalen

Anlage	**Strecke**
Maulbronn Sbk 152, 154, 156, 158, 160 mit Bedieneinrichtungen im Stw Bretten	4800 Stuttgart - Bretten km: von 54,343 bis 61,225

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Zuge der obigen Eisenbahnaufsicht wurden Mängel im Sinne der VV EA festgestellt.
Um die daraus entstehenden Gefahren abzuwehren, habe ich mit Datum 21.04.2016 bereits einen Bescheid erlassen. Dieser Bescheid ist rechtskräftig. Darin ist u.a. angeordnet worden, die Störungen an den o.g. Signalen zu beseitigen sowie monatlich über den Sachstand zu berichten.

Ihre monatliche Meldung bezieht sich regelmäßig nur auf das Signal 152, obwohl über die fünf o.g. Selbstblocksignale des Streckenabschnitts zu berichten ist.
Um die möglicherweise daraus entstehenden Gefahren abzuwehren, habe ich vor, zur Unterbrechung des Kausalverlaufs und zur weiteren Erforschung des Sachverhalts, einen weiteren Be-

scheid zu erlassen, in dem die monatlichen Meldungen unter Zwangsgeldandrohung gesetzt werden, sowie das Datum zur Erneuerung des Streckenfernmeldekabels auf den 31.12.2019 festgesetzt wird.

Ich gebe Ihnen hiermit die Gelegenheit, zu meinen Feststellungen bis zum 15.06.2017 Stellung zu nehmen.
Ich weise in diesem Zusammenhang darauf hin, dass Sie verpflichtet sind, gemäß § 4 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) i. V. mit § 4 Abs. 3 AEG Ihre Eisenbahninfrastruktur in betriebssicheren Zustand zu halten sowie den Betrieb sicher zu führen.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

[redacted]

Beglaubigt
[redacted]

Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart

Gz.: [redacted]93sib/597-2237#001
Eisenbahn-Bundesamt, Südendstraße 44, 76135 Karlsruhe
Mit Postzustellungsurkunde

[redacted]

Bearbeitung: [redacted]
Telefon: [redacted]
Telefax: [redacted]
e-Mail: [redacted]@eba.bund.de
[redacted]eba.bund.de
Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de
Datum: 30.06.2017

Geschäftszeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)
[redacted]593sib/597-2237#001

VMS-Nummer 3346565

Anweisung gemäß § 5a Abs. 2 AEG und § 2 Abs. 4 EBO im Zusammenhang mit der Technischen Aufsicht über Sicherungsanlagen gemäß § 3 Abs. 1 Ziff 2 BEVVG

Anlage	**Strecke**
Maulbronn Sbk 152, 154, 156, 158, 160 mit Bedieneinrichtungen im Stw Bretten	4800 Stuttgart - Bretten km: von 54,343 bis 61,225

Selbsttätiges Sperren/Entsperren von Sbk 59 Signalen

Hausanschrift:
Südendstraße 44, 76135 Karlsruhe
Tel.-Nr. [redacted]
Fax-Nr. [redacted]
[redacted]de-mail.de

Überweisungen an Bundeskasse Trier
Deutsche Bundesbank, Filiale Saarbrücken
BLZ 590 000 00 Konto-Nr. 590 010 20
IBAN DE 81 5900 0000 0059 0010 20 BIC: MARKDEF1590

Sehr geehrte Damen und Herren,

unter Aufhebung der Ziffern 2., 4. und 6. des Bescheides vom 21.04.2016 ergeht folgender

Bescheid

1. Ich ordne an, auf dem Streckenabschnitt Bretten-Maulbronn/West, Strecke 4800 Stuttgart – Bretten, das Streckenfernmeldekabel bis spätestens **31.12.2019** zu erneuern.
2. Ich ordne an,
   a) die Blocksignale Sbk 160, Sbk 158, Sbk 156, Sbk 154 und Sbk 152 auf dem Streckengleis Bretten-Maulbronn/West, Strecke 4800 Stuttgart-Bretten, km: von 54,343 bis 61,225 so instand zu halten, dass die aufgetretenen Fehler – selbsttätiges Sperren und Entsperren der Signale – auf ein Minimum reduziert werden.
   b) die Maßnahmen zur Ermittlung und Beseitigung der Fehler, sowie aufgetretene Störungen im Arbeits- und Störungsbuch schriftlich zu dokumentieren.
3. Über die Umsetzung der unter 2. getroffenen Anordnung ist dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart schriftlich, jeweils zum **1. Werktag eines Monats** zu berichten; zu diesem Zweck sind auch die unter 2 b) angeordneten Aufzeichnungen vorzulegen.
4. Falls Sie der Anordnung nach Ziffer 1. nicht nachkommen, drohe ich Ihnen hiermit ein Zwangsgeld in Höhe von **300.000 Euro** an.
5. Falls Sie der Anordnung nach Ziffer 2. und 3. nicht nachkommen, drohe ich Ihnen hiermit für jeden Fall der Zuwiderhandlung ein Zwangsgeld in Höhe von **10.000 Euro** an.
6. Die Kosten des Verfahrens haben Sie zu tragen. Es ergeht ein gesonderter Kostenbescheid.

Begründung:

Sachverhalt

Am 14.04.2016 hat das Eisenbahn-Bundesamt die Stellwerksanlage Bretten, Bf, an der Strecke 4130 Bruchsal – Bretten in km 14,920, im Rahmen der Eisenbahnaufsicht geprüft. Dabei wurden Mängel an den fünf Selbstblocksignalen der Strecke 4800 Stuttgart – Bretten des Typs Selbstblock Siemens 59, namentlich die Signale Sbk 160, Sbk 158, Sbk 156, Sbk 154 und Sbk 152 festgestellt. Mit Bescheid [redacted]-593sib/597-2237#001 des Eisenbahn-Bundesamtes vom 21.04.2016 waren Sie aufgefordert, die Blocksignale Sbk 160, Sbk 158, Sbk 156, Sbk 154 und Sbk 152 auf

dem Streckengleis Bretten-Maulbronn/West, Strecke 4800 Stuttgart-Bretten, km: von 54,343 bis 61,225 so instand zu setzen, dass sie voll funktionsfähig sind und die aufgetretenen Fehler – selbsttätiges Sperren und Entsperren der Signale – beseitigt sind. Sie waren weiterhin aufgefordert die Maßnahmen zur Ermittlung und Beseitigung der Fehler im Arbeits- und Störungsbuch schriftlich zu dokumentieren und dem Eisenbahn-Bundesamt jeweils zum 1. Werktag eines Monats zu berichten.

Sie haben mit Maßnahmen zur Fehlersuche begonnen und, wie Sie in Ihrem Schreiben I.NP-SW-D-STG(I) vom 15.12.2016 mitteilen, das Streckenfernmeldekabel als definitiv stärkste Störgröße detektiert. Weitere Maßnahmen führten, wie aus ihren monatlichen Meldungen zu entnehmen war zwar zu Verbesserungen, jedoch nicht zum angestrebten Erfolg. Daher sei das Streckenfernmeldekabel zu erneuern. In Ihrem Schreiben vom 07.06.2017 auf meine Anhörung vom 05.05.2017 bestätigen Sie, das Streckenfernmeldekabel bis 31.12.2019 zu erneuern.

Dieser Bescheid präzisiert den Bescheid [redacted]-593sib/597-2237#001 des Eisenbahn-Bundesamtes vom 21.04.2016 aufgrund der zwischenzeitlich gewonnenen Erkenntnisse. Die bestehende Anordnung, auf dem Streckengleis Bretten-Maulbronn/West, Strecke 4800 Stuttgart – Bretten, Räumungsprüfung auf Zeit nur zwischen den Zugmeldestellen und Gleissperrungen auf diesem Gleis nur zwischen Zugmeldestellen durchzuführen, bleibt unverändert bestehen.

Rechtliche Würdigung

Das Eisenbahn-Bundesamt ist gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 2 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEVVG, vom 27.12.1993 BGBl I S. 2378, 2394 in der aktuellen Fassung), zuständig für die Eisenbahnaufsicht über die Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes.

Entsprechend § 5 Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG, vom 27.12. 1993 BGBl I S. 2396, 1994 I s. 2439 in der aktuellen Fassung), wird durch die Eisenbahnaufsicht die Beachtung des AEG und der darauf beruhenden Rechtsvorschriften (z.B. EBO) sichergestellt.

Aus § 5a Abs. 2 AEG ergibt sich, dass das Eisenbahn-Bundesamt befugt ist, im Rahmen der Eisenbahnaufsicht Maßnahmen zu treffen, die zur Beseitigung festgestellter Verstöße und zur Verhütung künftiger Verstöße gegen die in § 5, Abs.1, AEG genannten Vorschriften erforderlich sind; das bedeutet u. a. die Bahnanlagen und Fahrzeuge ordnungsgemäß zu unterhalten und den Betrieb sicher durchzuführen.

Nach den Vorschriften von § 2 Abs. 1 der Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (EBO, vom 08.05.1967, BGBl. II S. 1563 in der aktuellen Fassung), müssen Bahnanlagen so beschaffen sein, dass sie den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Diese Anforderungen gelten

als erfüllt, wenn die Bahnanlagen den Vorschriften der EBO und, soweit diese keine ausdrücklichen Vorschriften enthält, anerkannten Regeln der Technik entsprechen. Von den anerkannten Regeln der Technik darf abgewichen werden, wenn mindestens die gleiche Sicherheit wie bei Beachtung dieser Regeln nachgewiesen ist (§ 2 Abs. 2 EBO).

Im Rahmen einer von mir durchgeführten Kontrolle wurde am 14.04.2016 im Bahnhof Bretten im Bereich der Selbstblockstrecke der Strecke 4800 Stuttgart – Bretten im abgehenden Streckengleis Bretten – Maulbronn/West festgestellt, dass die sicherungstechnischen Anlagen in wichtigen Punkten nicht der EBO und den anerkannten Regeln der Technik entsprechen.
Die hierzu getroffene Entscheidung beruht auf § 5a Abs. 2 AEG und § 2 Abs. 4 EBO.

zu 1.

Die Anordnung zu 1. ist erforderlich, um die Funktionsfähigkeit der sechs Selbstblocksignale Sbk 160, Sbk 158, Sbk 156, Sbk 154 und Sbk 152 wieder herzustellen. Durch derzeit auftretende Fehler ist ein sicheres Verbleiben der sechs Selbstblocksignale Sbk 160, Sbk 158, Sbk 156, Sbk 154 und Sbk 152 in der Haltstellung nach einer Sperrung des Blocksignals mit der Blocksperrtaste nicht gewährleistet. Aus den Ausführungen in Ihrem Betriebsstellenbuch geht hervor, dass es in der Vergangenheit zu einem selbsttätigen Entsperren eines der Blocksignale Sbk 160, Sbk 158, Sbk 156, Sbk 154 und Sbk 152 gekommen ist. Dieses Ereignis ist als hoch sicherheitsrelevant einzustufen, da die Anlage bei dem Fehler keinen sicheren, d.h. hemmenden Zustand eingenommen, sondern im Gegenteil ein Entsperren eines Signals ohne Zutun des Fahrdienstleiters ermöglicht hat. Somit war eine Fahrtstellung möglich, ohne dass alle zur Fahrt erforderlichen Bedingungen, wie z. B. die Einzelräumungsprüfung, vorhanden waren. Da die Fehlerbeseitigung im Bereich der Selbstblockstrecke noch nicht abgeschlossen ist, besteht diese Gefahr weiterhin. Mit Schreiben I.NP-SW-D-STG(I) vom 15.12.2016 teilen Sie mir mit, dass das Streckenfernmeldekabel als definitiv stärkste Störgröße detektiert wurde. Daher sei das Streckenfernmeldekabel zu erneuern um den Fehler zu beseitigen. In Ihrem Schreiben vom 07.06.2017 auf meine Anhörung vom 05.05.2017 bestätigen Sie, das Streckenfernmeldekabel bis 31.12.2019 zu erneuern.
Ein milderes, gleich geeignetes Mittel zur Sicherstellung der Wiederherstellung der Funktionsfähigkeit der Sicherungsanlagen und damit einer ordnungsgemäßen Durchführung der Zugfahrten, ist nicht ersichtlich, zumal Sie selbst diese Maßnahme als erforderlich beschreiben.

zu 2. und 3.

Die Anordnung zu 2. und 3. ist erforderlich, da der Fehler weiterhin besteht und ein sicherer Betrieb der Strecke als Selbstblockstrecke nur dann erfolgen kann, wenn sichergestellt ist, dass die Blocksignale sich nicht funktionswidrig selbsttätig Sperren oder Entsperren. Insbesondere das funktionswidrige selbsttätige Entsperren eines Signals stellt eine erhebliche Gefahr für den sicheren Betrieb dar, weil damit die Strecke freigegeben wird, ungeachtet

der Überprüfung, ob alle Bedingungen zur Zulassung der Fahrt vorliegen.
Jeder Fehlerfall erfordert zur Bereinigung der Situation händische, d.h. regelbasierte Hilfshandlungen wie z.B. die Ersatzsignalbedienung. Hilfshandlungen sind Rückfallebene und in ihrer Fehlerrate wesentlich kritischer einzustufen als die Regelfunktionen der Anlage (vgl DIN EN 61508-1, „Sicherheitsintegritätslevel" mit Bubb „Wahrscheinlichkeit menschlicher Fehler"). Daher sind das Fortbestehen des Mangels und das regelmäßige Bedienen der Hilfseinrichtungen aus Sicht der Aufsichtsbehörde nicht hinnehmbar, weil sie die Aufmerksamkeit des Fahrdienstpersonals binden und damit nicht für die sonstigen Abläufe zur Verfügung stehen. Dadurch steigt die Gefahr für Fehlhandlungen des Fahrdienstpersonals.
Die Feststellungen des Eisenbahn-Bundesamtes ergaben, dass bei bekanntem sicherheitsrelevantem Fehler an der Selbstblockstrecke in der Vergangenheit keine hinreichenden Maßnahmen getroffen wurden den Fehler zu beseitigen. Durch die monatlichen Meldungen möchte das Eisenbahn-Bundesamt als zuständige Aufsichtsbehörde über den weiteren Störverlauf unterrichtet sein um ggf. weitere Maßnahmen zur sicheren Durchführung von Zugfahrten ergreifen zu können.

zu 4.

Die Anordnung zu 4. ist erforderlich, da der Fehler nur durch kompletten Tausch des Streckenkabels beseitigt werden kann. Die Feststellungen des Eisenbahn-Bundesamtes ergaben, dass bei bekanntem sicherheitsrelevantem Fehler an der Selbstblockstrecke keine hinreichenden Maßnahmen getroffen wurden den Fehler zeitnah zu beseitigen, sondern diesen lediglich auf Dauer durch betriebliche Maßnahmen zu kompensieren. Da in der Vergangenheit ein gravierender sicherheitsrelevanter Fehler zum Dauerzustand gemacht worden ist und damit zum Ausdruck gebracht worden ist, dass der Fehler nicht hinreichend ernst genommen wurden, steht zu befürchten, dass die geplante Zeitschiene für die Erneuerung des Kabels nicht mit dem notwendigen Nachdruck erfolgt. Deshalb ist die Androhung zur Durchsetzung der Forderung gegenüber der Pflichtigen notwendig. Die Androhung des Zwangsgeldes stützt sich auf § 11 und § 13 Verwaltungs-Vollstreckungsgesetz (VwVG) i.V.m. § 5a Abs. 9 AEG. Das angedrohte Zwangsgeld ist notwendig, aber auch hinreichend, um eine spürbare Beugungswirkung zu erzielen und als solches jedenfalls nicht unverhältnismäßig. Die Höhe des Zwangsgeldes wurde aufgrund des wirtschaftlichen Wertes der Maßnahme, dem Neubau des Streckenfernmeldekabels festgelegt. In der mündlichen Anhörung am 20.12.2016 beim Eisenbahn-Bundesamt mit dem Anlagenverantwortlichen LST, dem Fachbeauftragten LST, dem Bezirksleiter Betrieb und dem LST-Fachberater beim EBL hatte ich gebeten mir den wirtschaftlichen Wert der Maßnahme zu nennen. Da dies nicht erfolgte, war ich gezwungen dies zu schätzen. Nach Rücksprache mit Fachpersonal aus dem Telekommunikationssektor kann für das Kabel incl. Verlegung ein Wert von 100 €/m als realistisch angesehen werden. Die Maßnahme umfasst eine Strecke von 10km, somit bewerte ich den wirtschaftlichen Wert der Maßnahme mit 1.000.000 €. Ausgehend vom Nichtvollzugsinteresse des Pflichtigen wurden näherungsweise 30% als ausreichend, aber auch erforderlich zum Erzielen einer wirkungsvollen Beugungswirkung angesehen. Die Höhe des Zwangsgeldes ist angesichts der drohenden Gefahr nicht unverhältnismäßig.

zu 5.

Die Anordnung zu 5. ist erforderlich, um eine spürbare Beugungswirkung zu erzielen und als solches jedenfalls nicht unverhältnismäßig. Die Höhe des Zwangsgeldes wurde vor allem aufgrund der Nichtbeachtung von eisenbahnrechtlichen Vorschriften und der damit verbundenen Gefährdung der öffentlichen Sicherheit in dieser Höhe gewählt, um den Bescheidadressaten nachdrücklich zur Befolgung der Anordnung anzuhalten, vor Allem auch deshalb da die Meldungen in der Vergangenheit teilweise unvollständig oder verspätet geliefert wurden. Die Höhe des Zwangsgeldes für die notwendige Maßnahme ist angesichts der drohenden Gefahren nicht unverhältnismäßig.

zu 6.

Die Kostenentscheidung für die oben beschriebene Amtshandlung erfolgt gemäß § 3 Abs. 4 Satz 1 BEVVG i.V.m. der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes vom 5. April 2001 (BGBl I S. 562) in der aktuellen Fassung.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid können Sie innerhalb eines Monates nach Bekanntgabe Widerspruch erheben.
Der Widerspruch ist schriftlich oder zur Niederschrift bei der Zentrale des Eisenbahn-Bundesamtes, Heinemannstraße 6 in 53175 Bonn oder bei einer der Außenstellen dieser Behörde einzulegen.
Der Widerspruch kann auch auf elektronischem Weg durch De-Mail in der Sendevariante mit bestätigter sicherer Anmeldung nach dem De-Mail-Gesetz erhoben werden. Die De-Mail-Adresse lautet: poststelle@eba-bund.de-mail.de.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag
[redacted]

beglaubigt
[redacted]