

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Gerhard Wächter,  
Dirk Fischer (Hamburg), Eduard Oswald, weiterer Abgeordneter  
und der Fraktion der CDU/CSU  
– Drucksache 15/1031 –**

### **Verbesserung der Tunnelsicherheit**

#### **Vorbemerkung der Fragesteller**

Nach den schweren Brandunfällen im Mont Blanc- und im Tauerntunnel im Jahr 1999 hatte sich die Bundesregierung dafür ausgesprochen, Maßnahmen zu ergreifen, um das Sicherheitsniveau in deutschen Tunneln zu erhöhen. So wurde auf Bundesebene eine interdisziplinäre Arbeitsgruppe gebildet mit dem Auftrag, die „Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln“ (RABT), die beim Neubau von Straßentunneln berücksichtigt werden müssen, zu überarbeiten. Zudem hatte die Bundesregierung im Juni 2001 ein Tunnelsicherheitsprogramm im Umfang von 345 Mio. Euro angekündigt.

1. Inwieweit wurde das Tunnelsicherheitsprogramm inzwischen umgesetzt, und welche Investitionen wurden im Einzelnen getätigt?

Bestehende Tunnel im Bereich der Bundesfernstraßen werden im Rahmen eines mehrjährigen Nachrüstprogramms ab dem Jahr 2002 nachgerüstet. Hierfür stellt der Bund insgesamt rund 230 Mio. Euro zur Verfügung. Die in der Anlage enthaltenen Angaben stellen den aktuellen Stand dar.

2. Liegen der Bundesregierung die Ergebnisse des für die Überarbeitung der RABT zuständigen Arbeitsausschusses 3.6 in der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV, Köln) vor, und wenn ja, wie weit sind die Gespräche mit den obersten Straßenbaubehörden der Länder vorgeschritten?

Die Überarbeitung der RABT konnte zwischenzeitlich durch den für die Überarbeitung der RABT zuständigen Arbeitsausschuss 3.6 in der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln, abgeschlossen werden. Die Drucklegung als RABT 2003 wurde nach Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) von der FGSV abgeschlossen.

3. Wann ist die Umsetzung der neuen RABT zu erwarten?

Die RABT 2003 werden per Rundschreiben unmittelbar an die Obersten Straßenbaubehörden und Obersten Verkehrsbehörden der Länder weitergegeben.

Die neuen RABT werden bei laufenden und neuen Bauvorhaben in bilateraler Abstimmung mit den Obersten Straßenbaubehörden zu Grunde gelegt. Insbesondere gilt dies für anstehende Nachrüstungsmaßnahmen.

4. Werden die neuen RABT mit der von Brüssel geplanten EU-Richtlinie über Mindestanforderungen für die Sicherheit von Tunneln im transeuropäischen Straßennetz vereinbar sein, und wenn nein, wo liegen die Differenzen?

Die neuen RABT decken die im Entwurf der EU-Richtlinie geplanten technischen Anforderungen in vollem Umfang ab.

5. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse über die Notwendigkeit einer Überarbeitung der Richtlinie des Eisenbahn-Bundesamtes „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und den Betrieb von Eisenbahntunneln“ vor?

Die Richtlinie des Eisenbahn-Bundesamtes „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und Betrieb von Eisenbahntunneln“ wurde im Juli 1997 in Kraft gesetzt, so dass bereits Erfahrungen mit der Anwendung dieser Richtlinie erzielt wurden. Die Diskussion über Möglichkeiten zur Erhöhung der Sicherheit ist seitdem selbstverständlich weitergeführt worden. Vorschläge zu weiteren Maßnahmen liegen nicht nur aus einem im November 1999 durchgeführten Workshop „Brandschutz in Verkehrstunneln“, sondern auch aus einem Forschungsvorhaben des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) vor. Derzeit werden durch eine Arbeitsgruppe bei der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UN-ECE) Empfehlungen zur Sicherheit von Eisenbahntunneln erarbeitet. Auch die Europäische Kommission hat sich dieses Themas angenommen. Die Ergebnisse sollten abgewartet und ggf. in eine Überarbeitung der Richtlinie des Eisenbahn-Bundesamtes einbezogen werden.

Die Aktivitäten zur Verbesserung der Sicherheit konzentrieren sich derzeit in einem Nachrüstprogramm technischer Einrichtungen in vorhandenen Eisenbahntunneln. Der Bund stellt der DB Netz AG hierfür Mittel in Höhe von ca. 150 Mio. Euro zur Verfügung.

6. Haben neuere Erkenntnisse über das Sicherheitsrisiko in Eisenbahntunneln – insbesondere hinsichtlich der Begegnung zwischen Hochgeschwindigkeitszügen und sonstigen Zügen in zweigleisigen Tunneln – Auswirkungen auf die Gestaltung neuer Tunnel, und wie verhält es sich bei bereits planfestgestellten, aber noch nicht im Bau befindlichen neuen Tunneln?

Die Richtlinie des Eisenbahn-Bundesamtes sieht bereits jetzt vor, dass Tunnel über 1 000 m Länge mit zwei getrennten Tunnelröhren ausgeführt werden müssen, wenn das Betriebsprogramm auf den betreffenden Streckenabschnitten uneingeschränkter Mischbetrieb von Reise- und Güterzügen vorsieht. Bei Tunneln mit einer Tunnelröhre für zwei Gleise sind planmäßige Begegnungen von Reisezügen mit Güterzügen im Tunnel auszuschließen.

Angesichts der auf vorhandenen Schnellfahrstrecken erwiesenen Durchführbarkeit dieser betrieblichen Sicherheitsmaßnahme sowie unter Berücksichtigung der zu Grunde liegenden Planfeststellungsbeschlüsse, die in Abstimmungen mit den Innenministerien der betroffenen Bundesländer eine Vielzahl von technischen Maßnahmen zur Tunnelsicherheit festlegten, besteht keine Veranlassung zu weiteren Veränderungen.

