

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Hartfrid Wolff (Rems-Murr), Jens Ackermann, Christian Ahrendt, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 16/11791 –**

### **Sicherheit in Eisenbahntunneln**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Vorfälle, wie das ICE-Unglück, das sich nach der Entgleisung des ICE 885 am 26. April 2008 im Landrückentunnel bei Fulda ereignete, geben Anlass, die Sicherheit in Bahntunneln kritisch zu hinterfragen und sich mit den Feststellungen der zuständigen Aufsichtsbehörden sowie den Erfahrungen aus dem Bau und Betrieb von Schnellfahrstreckentunneln auseinanderzusetzen. Dies gilt auch im Hinblick auf aktuelle Bauvorhaben, wie z. B. den Bau des Katzenbergtunnels auf der Eisenbahnstrecke Karlsruhe–Basel, sowie die Inbetriebnahme fertig gestellter und Planungen zum Bau weiterer langer Eisenbahntunnel (Alpen, Fehmarnbelt).

#### Vorbemerkung der Bundesregierung

Bereits im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecken Hannover–Würzburg und Mannheim–Stuttgart hatte die seinerzeitige Deutsche Bundesbahn im Jahr 1983 von einem unabhängigen Gutachter eine Risikoanalyse und -bewertung für die Tunnelabschnitte dieser Strecken durchführen lassen. Als Schwerpunkt der Betrachtung hat sich das Risiko eines Brandes im Tunnel ergeben, da hier insbesondere durch Rauchentwicklung spezielle Probleme entstehen können.

Diese Untersuchungen haben gezeigt, dass der hohe Sicherheitsstandard der Neubaustrecken kaum noch Ansatzpunkte für Präventivmaßnahmen mittels technischer Einrichtungen erkennen lässt. Der Schwerpunkt des von der Deutsche Bahn AG (DB AG) angewendeten Sicherheitskonzepts liegt daher in Maßnahmen, die eine Minimierung des Risikos (Produkt aus Eintrittswahrscheinlichkeit und Schadensausmaß) bewirken sollen. Die Stufen des Sicherheitskonzepts sind:

1. Vermeidung des Ereigniseintritts (z. B. brandsicheres Material),
2. Minimierung des Ereignisausmaßes,
3. Selbstrettung,
4. Fremdrettung.

Die Festlegung von Sicherheitsmaßnahmen kann nicht jedes denkbare Risiko ausschließen, vielmehr ist anzustreben, mit den verfügbaren Mitteln häufigen und folgenreichen Ereignissen entgegenzutreten.

Im Juli 1997 ist die Richtlinie des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und Betrieb von Eisenbahntunneln“ in Kraft getreten, die unter Beteiligung von Fachleuten aus verschiedenen Bundesländern und der Arbeitsgemeinschaft der Leiter der Berufsfeuerwehren in der Bundesrepublik Deutschland erarbeitet wurde. Die dort geregelten baulichen, betrieblichen und organisatorischen Maßnahmen stellen notwendige Voraussetzungen für die Brandschutz- und Unfallrettungsmaßnahmen der nach Landesrecht zuständigen Dienste dar. Die Richtlinie wird auf Grund gewonnener Erfahrungen weiterentwickelt. Sie wird im Rahmen der Planfeststellungsverfahren und der Bauaufsicht umgesetzt.

Zur Gewährleistung der raschen und wirkungsvollen Hilfeleistung ist es erforderlich, dass die örtlichen Feuerwehren und die DB AG bei Unfällen, Störungen und Katastrophen eng zusammenarbeiten und durch abgestimmte Maßnahmen umfassend Hilfe leisten. Eine diesbezügliche Vereinbarung der Länder mit der DB AG ist im August 1998 durch die Innenminister und -senatoren der Länder und den Vorstand der DB AG unterzeichnet worden. Dort ist festgelegt, in welchem Umfang jeweils die örtlichen Feuerwehren und die DB AG Ausrüstungen, sonstige Mittel und Personal bereitstellen. Insbesondere ist der Beitrag der DB AG für die Hilfeleistung in besonders schwer zugänglichen Anlagen nach Maßgabe der abgestimmten Sicherheitskonzepte festgelegt. Die Umsetzung erfordert für jeden Tunnel spezifische Maßnahmen in Abstimmung mit den örtlichen Brandschutzdienststellen.

Die genannte Richtlinie des EBA und die Vereinbarung der Länder mit der DB AG ergänzen einander. Vor diesem Hintergrund sind die Sicherheits- und Rettungskonzepte für Eisenbahntunnel zu konzipieren.

Im Rahmen der ECE (Economic Commission for Europe) der UN hat sich eine Expertengruppe mit dem Thema der Sicherheit in Eisenbahntunneln befasst. Eine Umfrage in allen Mitgliedstaaten über Maßnahmen und Vorschriften zur Tunnelsicherheit wurde durchgeführt. Außerdem wurde ein Diskussionspapier des Internationalen Eisenbahnverbandes (Union Internationale des Chemins de Fer, UIC) in die Beratungen einbezogen. Die Ergebnisse sind in die Technische Spezifikation Interoperabilität (TSI) „Sicherheit in Eisenbahntunneln (Safety in Railway Tunnels, SRT)“ vom 20. Dezember 2007 der Europäischen Kommission eingeflossen (Amtsblatt der EU L 64/1 vom 7. März 2008).

Das Thema wurde am 21. Januar 2009 auch im Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung behandelt.

1. Wie beabsichtigt die Bundesregierung auf das ICE-Unglück vom 26. April 2008 im Landrückentunnel bei Fulda sowie die Feststellungen des Regierungspräsidiums Kassel im Bericht vom 5. November 2008 zu reagieren?

Die Untersuchung ist noch nicht abgeschlossen, da noch ein Gutachten aussteht. Bezüglich der Kritik an der Zusammenarbeit zwischen der DB AG und den Einsatzkräften wird auf Zuständigkeiten des Landes Hessen und der DB AG verwiesen.

2. Liegt zu dem Bericht des Regierungspräsidiums Kassel vom 5. November 2008 zwischenzeitlich eine Stellungnahme der Deutschen Bahn AG vor,

und wenn ja, mit welchem Inhalt, und wenn nein, wann ist hiermit zu rechnen?

Die DB AG hat mitgeteilt, dass sie mit dem Land in einen Dialog eintreten wird, um Missverständnisse hinsichtlich des Rettungskonzepts auszuräumen und gerechtfertigte Kritikpunkte abzustellen.

3. Wer ist für die Sicherheit in Bahntunneln verantwortlich, und wie sind die Zuständigkeiten der Beteiligten, wie Deutsche Bahn AG, örtliche Katastrophenschutzeinrichtungen, Feuerwehr, Rettungsdienste etc., voneinander abgegrenzt?

Nach der Aufgabenzuweisung des Grundgesetzes fallen das Rettungswesen sowie der Brand- und Katastrophenschutz in die alleinige Zuständigkeit der Bundesländer. Die Durchführung ggf. erforderlicher Hilfeleistungsmaßnahmen liegt im Bereich der Eisenbahn in Deutschland bei den kraft landesgesetzlicher Regelung zuständigen Behörden und Organisationen mit Sicherungsaufgaben (BOS), d. h. in erster Linie den kommunalen Feuerwehren und den Rettungsdiensten. Die Eisenbahnen sind nach § 4 Absatz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) verantwortlich für den ordnungsgemäßen Zustand der Anlagen und Fahrzeuge sowie die sichere Betriebsführung. Sie sind auch verpflichtet, an Maßnahmen der Brandbekämpfung und der Technischen Hilfeleistung mitzuwirken. Die DB AG betreibt zur Erfüllung dieses gesetzlichen Auftrages ein Notfallmanagement. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

4. Sieht die Bundesregierung insoweit die Notwendigkeit, die Zuständigkeiten neu zu ordnen, und wie begründet sie ihre diesbezügliche Auffassung?

Die Bundesregierung sieht keinerlei Veranlassung, diesbezüglich das Grundgesetz oder das AEG zu ändern.

5. Wann wurden die Richtlinien zum Bau und Betrieb von Bahntunneln, namentlich die im Juli 1997 in Kraft getretene Richtlinie des Eisenbahnbundesamtes (EBA) „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und Betrieb von Eisenbahntunneln“, zuletzt überarbeitet?

Die Richtlinie des EBA „Anforderungen an den Brand- und Katastrophenschutz beim Bau und Betrieb von Eisenbahntunneln“ (Tunnel-Richtlinie des EBA) wurde zuletzt zum 1. Juli 2008 im Zuge des Inkrafttretens der TSI SRT aktualisiert; die aktualisierte Fassung wurde am 8. September 2008 bauaufsichtlich eingeführt.

6. Entsprechen die Richtlinien dem aktuellen Stand der Technik und Sicherheit unter Berücksichtigung der mit dem Betrieb von Schnellfahrstreckentunneln gesammelten Erfahrungen, auch im Hinblick auf den Katastrophenschutz, und hier insbesondere die Feuerwehr- und Rettungsdienstanforderungen?

Ja. Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

7. Sind bei den Richtlinien die neuen Sicherheitsherausforderungen, wie Großunfälle, Anschläge, Flut- und Umweltkatastrophen etc., ausreichend berücksichtigt?

Die Tunnel-Richtlinie des EBA und die TSI SRT definieren die aktuellen Anforderungen bezüglich des Brand- und Katastrophenschutzes in Eisenbahntunneln. Die DB AG hat in Zusammenarbeit mit der Vereinigung zur Förderung des Deutschen Brandschutzes (vfdb) zwei Standardszenarien für Ereignisse in Tunneln erarbeitet. Diese sollen eine Grundlage darstellen, nach der sich Feuerwehren auf mögliche Ereignisse im Tunnel planerisch vorbereiten können. Diese Szenarien beschreiben je einen Eisenbahnbetriebsunfall mit und einen ohne Brandfolge unabhängig davon, wie diese ausgelöst wurden. Im Übrigen sind Anschläge, Flut- und Umweltkatastrophen keine Ereignisse, die andere Abwehrmaßnahmen erfordern als bei anderen Verkehrsträgern.

8. In welchem Verhältnis zueinander stehen die in Frage 5 genannte Richtlinie des Eisenbahn-Bundesamtes und die Technische Spezifikation Interoperabilität (TSI) „Sicherheit in Eisenbahntunneln“ vom 20. Dezember 2007 der Europäischen Kommission?

Für neue Eisenbahntunnel im transeuropäischen Eisenbahnnetz (TEN) mit einer Länge ab 1 000 m definiert die TSI SRT die gültigen Anforderungen. Die Anforderungen an Tunnel mit einer Länge von weniger als 1 000 m auf TEN-Strecken sowie für Tunnel des übrigen Netzes sind in der TSI SRT nicht geregelt. Anforderungen hierfür werden daher durch das EBA als zuständige Behörde für das nationale Regelwerk für den Bereich der Eisenbahnen des Bundes festgelegt.

9. Gewährleisten beide Regelwerke den gleichen Sicherheitsstandard?

Ja

10. Ab wann sind Doppelröhren für Eisenbahntunnel verbindlich vorgeschrieben?

Gemäß der Tunnel-Richtlinie des EBA sind neue Tunnel mit einer Länge von mehr als 1 000 m als eingleisige parallele Röhren auszuführen, wenn das Betriebsprogramm einen uneingeschränkten Mischverkehr zwischen Reise- und Güterzügen vorsieht. Bei Nachweis gleicher Sicherheit kann von dieser Vorgabe abgewichen werden.

11. Inwieweit werden diesbezügliche Anforderungen bereits bei der Planung nicht nur für die Bau-, sondern auch für die Betriebsphase der Tunnel berücksichtigt?

Die Anforderungen gelten grundsätzlich für die Planung, den Bau und den Betrieb der Tunnel. Bei zweigleisigen Tunneln von mehr als 1 000 m Länge, die vor Inkrafttreten der Tunnel-Richtlinie des EBA geplant wurden, besteht ein Begegnungsverbot von Reise- und Güterzügen.

12. Gelten gleiche oder ähnliche Anforderungen auch für regionale Verkehrssysteme, wie etwa S-Bahnen?

Im Bereich der Stadtschnellbahnen (S-Bahnen) der Eisenbahnen des Bundes ist in der Richtlinie 853 der DB Netz AG vorgeschrieben, dass die Tunnel-Richtlinie des EBA sinngemäß auch beim Bau neuer S-Bahn-Tunnel zu beachten ist. Abweichend hiervon sind lediglich die Vorgaben zur Fluchtweglänge, die in Anlehnung an die Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen (BOStrab) maximal 300 m betragen darf sowie zur Fluchtwegbreite, da S-Bahn-Tunnel über einen kleineren Querschnitt verfügen dürfen.

13. Welche Richtlinien im Hinblick auf Unfälle, Rettungsdienst und Katastrophenschutz gelten für den Bau von Stuttgart 21?

Für die bautechnische Gestaltung des Projekts Stuttgart 21 sind neben den Gesetzen und Verordnungen die anerkannten Regeln der Technik sowie die durch das EBA festgelegten Technischen Baubestimmungen (ELTB) zu beachten. Dies umfasst nicht nur Vorschriften für Eisenbahntunnel, sondern auch solche für unterirdische Verkehrsstationen. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkungen verwiesen.

14. Wo sind in der Bundesrepublik Deutschland besonders lange Bahntunnel (über 4 km) geplant, und welche besonderen Sicherheitsanforderungen gelten hier?

Nach Mitteilung des EBA und der DB AG sind Tunnel mit Länge von mehr als 4 000 m derzeit bei folgenden Maßnahmen vorgesehen:

- Ausbau-/Neubaustrecke (ABS/NBS) Karlsruhe–Offenburg–Freiburg–Basel: Rastatter Tunnel planfestgestellt, Katzenbergtunnel im Bau;
- NBS Stuttgart–Wendlingen–Ulm: Fildertunnel, Alpvorlandtunnel, Boßlertunnel, Steinbühlentunnel, Alabstiegtunnel;
- ABS Nürnberg–Ebensfeld (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit – VDE Nr. 8.1): Pegnitztunnel Nürnberg (6,8 km) im Zuge der Güterzugstrecke Nürnberg–Eltersdorf;
- NBS Ebensfeld–Erfurt (VDE 8.1): Bleßbergtunnel (8,3 km) und Silberbergtunnel (7,4 km). Beide Tunnel werden als zweigleisige Röhren bergmännisch aufgeföhren. Durch ein Begegnungsverbot zwischen ICE-Triebzügen und Güterzügen im Tunnel wird die gleiche Sicherheit wie bei eingleisigen Tunnelröhren gewährleistet.
- NBS Erfurt–Leipzig (VDE Nr. 8.2): Finnetunnel (6,9 km) und Bibratunnel (6,5 km). Beide Tunnel werden jeweils als eingleisige Röhren aufgeföhren, wobei der Finnetunnel mit Hilfe von zwei Tunnelbohrmaschinen erstellt wird. Die Bauausföhren berücksichtigt bereits die Sicherheitsstandards der TSI SRT.
- die bestehenden Kaiser-Wilhelm-Tunnel (Rheinland-Pfalz) sowie Schlüchtern Tunnel (Hessen), die jeweils eine zusätzliche parallele Röhre erhalten.

Hinsichtlich der Sicherheitsanforderungen unterscheidet die Tunnel-Richtlinie des EBA nicht zwischen Tunneln mit bis zu und mehr als 4 km Länge. Die Grenze zu sehr langen Tunneln liegt bei 20 km.

15. Sind die Anforderungen an den Brandschutz unterschiedlich ausgeformt, je nachdem ob Tunnel nur für den Güter- oder auch für den Personenverkehr genutzt werden?

Die Regelwerke zur Bemessung weisen keine unterschiedlichen Bemessungsansätze für verschiedene Verkehrsarten auf.

16. Sind die Sicherheitsanforderungen an lange Bahn- und lange Autotunnel vergleichbar, und wenn ja, in welcher Hinsicht, und wenn nein, warum nicht?

Die Sicherheitsanforderungen der Straßentunnel sind mit denen von Eisenbahntunneln in keiner Weise vergleichbar. Dies resultiert einerseits aus den Betriebssystemen der beiden Verkehrsträger, die vollkommen unterschiedlich sind. Die hohe präventive Sicherheit des Eisenbahnsystems in Verbindung mit Fahren im Raumabstand, technischen Sicherheitssystemen sowie ausgebildetem Personal steht dem Straßenverkehr gegenüber, der sich durch Merkmale wie Fahren auf Sicht ohne technische Sicherheitssysteme und Fahrer mit subjektiven Reaktionen gegenüberstehen. Die jährlichen Unfallzahlen im Straßenverkehr belegen dies im Vergleich sehr deutlich. Hinzu kommt andererseits, dass die Brandgefahr bei einem Straßenfahrzeug u. a. aufgrund der mitgeführten Betriebsstoffe sehr hoch ist. Zudem entsprechen Straßenfahrzeuge auch heute noch in aller Regel nicht den Anforderungen einer Brandschutznorm, wie sie für Schienenfahrzeuge in Form der DIN 5510 existiert.

Diese Tatsachen führen dazu, dass bei Straßentunneln die Maßnahmen der Selbst- und der Fremddrettung, die im Eisenbahntunnel an dritter und vierter Stelle erforderlich werden, an erster Stelle stehen.

17. Wie gewährleistet die Deutsche Bahn AG, dass ihr jederzeit bekannt ist, wo sich Gefahrguttransporte auf der Schiene bewegen?

Die DB Netz AG als Eisenbahninfrastrukturunternehmer (EIU) der DB AG betreibt bundesweit sieben Notfalleitstellen als zentrale Melde- und Alarmierungsstelle. Über die Notfalleitstelle, die einen direkten Kontakt zu den kommunalen Leitstellen sowie den Notrufabfragestellen hat, können auch Informationen zum Gefahrgut angefragt werden. Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) sind zwar grundsätzlich nicht verpflichtet, diese Daten vorab dem Eisenbahninfrastrukturunternehmer zur Verfügung zu stellen. Allerdings haben die EIU gemäß Unterabschnitt 1.4.3.6 der „Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID)“ sicherzustellen, dass sie zu jedem Zeitpunkt während der Beförderung einen schnellen und uneingeschränkten Zugriff zu mindestens folgenden Informationen haben: Zusammensetzung des Zuges, UN-Nummern der beförderten gefährlichen Güter, Einreihung der Wagen im Zug und Masse der Ladung. Diese Verpflichtung gilt sowohl für den innerstaatlichen als auch den innergemeinschaftlichen und den grenzüberschreitenden Verkehr. Hierfür muss das EVU mindestens über eine durchgehend besetzte Leitstelle und ein EDV-System verfügen, aus dem die Informationen jederzeit abgerufen und dem EIU zur Verfügung gestellt werden können.

18. Welche Szenarien für Gefahrgutunfälle in Bahntunneln gibt es im Hinblick auf das Risiko von Rettungskräften und Bevölkerung?

Ereignisse im Zusammenhang mit Gefahrgut im Bereich der Eisenbahn unterscheiden sich grundsätzlich nicht von solchen auf der Straße. Im Einzelfall kön-

nen lediglich größere Mengen betroffen sein. Hinsichtlich der Szenarien, die der Planung zu Grunde liegen, wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen. Ein besonderes Gefahrgutszenario wurde nicht erstellt, da diese Szenarien nicht eisenbahntypisch sind und den Einsatzkräften im Zusammenhang mit anderen Verkehrsträgern bekannt sind.

19. Wie wird die Warnung der Bevölkerung in solch einem Fall sichergestellt?

Sofern bei einem Gefahrgutunfall in einem Eisenbahntunnel eine Warnung der Bevölkerung erforderlich werden sollte, ist dies Aufgabe der Gefahrenabwehrbehörden auf kommunaler bzw. auf Kreisebene.

20. Welche Rettungszüge gibt es, wo sind sie stationiert, und wie sind sie ausgestattet?

Die DB AG betreibt für Ereignisse entlang der Schnellfahrstrecken Hannover–Würzburg und Mannheim–Stuttgart sechs Rettungszüge an den Standorten Hildesheim, Kassel, Fulda, Würzburg, Mannheim und Kornwestheim.

Die Züge bestehen aus

- zwei Triebfahrzeugen der Baureihe 714 am jeweiligen Zugende. Sie sind ausgerüstet mit Video- und Wärmebildkamera, Fern- und Breiten Scheinwerfer, gelber Rundumleuchte und 800-MHz-Tunnelfunk. Die Triebfahrzeuge sind wendezug- und doppeltraktionsfähig und somit von einem Führerstand aus start- (Zentralstart) und bedienbar.
- zwei gasdichten Transportwagen, die mit eigenen Versorgungsaggregaten und einer Schleuse ausgestattet sind. Der mitgeführte Atemluftvorrat ist für einen Rettungseinsatz von vier bis fünf Stunden bemessen. In den Transportwagen befinden sich auch die Führerstände, von denen aus eine Fahrt des Zuges, z. B. in einen verrauchten Tunnel möglich ist sowie die Einsatzleitung mit der Kommunikationseinrichtung.
- einem gasdichten Sanitätswagen, der u. a. über zwei voll eingerichtete Notarbeitsplätze verfügt. Weiterhin sind 18 Liegeplätze für Schwerverletzte und Sitzmöglichkeiten für Leichtverletzte vorhanden. Der Übergang zwischen den Transportwagen und den Sanitätswagen ist ebenfalls gasdicht. Zur medizinischen Erstversorgung werden 0,3 m<sup>3</sup> Frischwasser mitgeführt. (Der Rettungszug Fulda verfügt über zwei Sanitätswagen, da er als Zweirichtungszug Nord und Süd eingesetzt werden kann.)
- einem Gerätewagen, der mit feuerwehrtechnischem Gerät, mobilen Stromerzeugern, Krankentragen, Leuchtmitteln, schienenfahrbaren Rollpaletten u. a. ausgerüstet ist. Die feuerwehrtechnische Beladung besteht aus der DIN-Beladung eines Löschgruppenfahrzeugs (LF 16) und eines Rüstwagens (RW 2).
- einem Löschmittelwagen, durch den 20 m<sup>3</sup> Wasser und 1 m<sup>3</sup> Löschschaum bereitgestellt werden. Die Löschmittel sind in wärme gedämmten, elektrisch beheizten Containern untergebracht.

Der Einsatz der Rettungszüge wird in neuen Tunneln, die gemäß TSI SRT bzw. Tunnel-Richtlinie des EBA erstellt werden, nicht mehr vorgesehen, da alle Einrichtungen entweder bauseitig im Tunnel oder bei den Fremdrettungskräften (notfallmedizinische Ausrüstung) vorhanden sind.

21. Welche Einsatzzeiten ergeben sich hieraus?

Je Rettungszug sind zwei Triebfahrzeugführer ständig vor Ort in Bereitschaft. Die Züge sind bahnseitig nach maximal fünf Minuten abfahrbereit. Sie werden besetzt mit Einsatzkräften der Feuerwehren und Rettungsdienste am Standort der Züge. Bei einem Ereignis werden grundsätzlich die dem Ereignisort benachbarten Rettungszüge alarmiert, sodass stets zwei Züge ausrücken. Das Einsatzkonzept sieht keine festen Einsatzzeiten vor.

22. Welche Vorgaben oder Standards gibt es, um im Katastrophenfall den Betrieb von Funk, Wasserversorgung, Löschwasser, Rauchabzug sowie die Zufahrt von Rettungskräften zu gewährleisten?

Die TSI SRT und die Tunnel-Richtlinie des EBA definieren für ihren jeweiligen Geltungsbereich einzuhaltende Anforderungen. Die Tunnel-Richtlinie ist auf der Website des EBA veröffentlicht: (<http://www.eba.bund.de>). Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

23. Gelten diese Standards und Vorgaben gleichermaßen in allen Tunnels?

Die Standards und Vorgaben gelten für Tunnels mit mehr als 500 m Länge.

24. Sind bei vorhandenen Tunnels Nachrüstungen beabsichtigt, z. B. der Einbau von Notausstiegen, und wenn nein, warum nicht, und wenn ja, welche Tunnel sind hiervon betroffen?

Die DB AG hat ein Programm zur Nachrüstung bestehender Tunnel von mehr als 1 000 m Länge aufgestellt, bei dem die Anforderungen der Tunnel-Richtlinie des EBA so weit wie technisch möglich berücksichtigt werden, ohne in die bauliche Substanz des Tragwerks einzugreifen. Die erforderlichen Maßnahmen betreffen 22 Tunnel des Altnetzes (ca. 43 km Gesamtlänge), 39 Tunnel auf der Schnellfahrstrecke Hannover–Würzburg (ca. 113 km Gesamtlänge) und 10 Tunnel auf der Schnellfahrstrecke Mannheim–Stuttgart (ca. 30 km Gesamtlänge). Bei allen Tunnels werden – wo erforderlich – Rettungsplätze, Zufahrten, Randwege, Fluchtwegkennzeichnung und Tunnelsicherheitsbeleuchtung nachgerüstet. Bei Tunnels des Altnetzes sind zusätzlich Maßnahmen bei Fluchtwegen, Löschwasserversorgung, Kennzeichnung der Nothaltsbremsüberbrückungsabschnitte, Stromversorgung, Rollpaletten, Funkausleuchtung für Rettungsdienste und Oberleitungsspannungsprüfung vorgesehen. Der nachträgliche Bau von Notausgängen wurde nicht vorgesehen, da der wirtschaftliche Aufwand hierzu sehr hoch wäre. Zudem ist fraglich, inwieweit eine solche Maßnahme in den teilweise weit über 100 Jahre alten Bauwerken baulich machbar wäre.

25. Wie beurteilt die Bundesregierung den Realisierungsstand des von der Deutschen Bahn AG aufgestellten Programms zur Nachrüstung bestehender Tunnel von mehr als 1 000 m Länge, wann ist mit einem Abschluss der Maßnahmen zu rechnen, und ergibt sich aus aktuellen Erkenntnissen und Schadensereignissen die Notwendigkeit, Maßnahmen zeitlich vorzuziehen?

Zum 30. November 2008 hat die Tunnelnachrüstung folgenden Stand erreicht:

Bezüglich der Bautechnik, wie z. B. Rettungsplätze und Zufahrten sind 46 Tunnel fertiggestellt, 10 Tunnel befinden sich derzeit in der Ausführung, während



die planrechtliche Verfahren für 8 Tunnel noch betrieben und für einen Tunnel vorbereitet werden.

Die Ausrüstungstechnik untergliedert sich in Tunnelsicherheitsbeleuchtung (TSB), Elektranten, BOS-Funk und Oberleitungsspannungsprüfeinrichtung (OLSP) und befindet sich derzeit in 22 Tunneln in der Ausführung. Der Fertigstellungsgrad der TSB in allen Tunneln beträgt derzeit insgesamt 62,72 Prozent. Von den 22 Tunneln wurden zudem in 3 Tunneln die Elektranten installiert und in 5 Tunneln wurde die Funktion des BOS-Funks sichergestellt. Ebenfalls 5 Tunnel werden derzeit mit OLSP sowie 1 Tunnel mit BOS-Funk ausgerüstet.

Hinsichtlich des Abschlusstermins aller Arbeiten konnte die DB AG kein Datum mitteilen. Angesichts der wenigen Schadensereignisse wird keine Veranlassung gesehen, Maßnahmen vorzuziehen.

26. Wie und wann soll in den Tunneln die Funktion des BOS-Digitalfunks sichergestellt werden?

Die Sicherstellung des digitalen BOS-Funks in den Tunneln, die bereits heute so ausgerüstet sind, dass der analoge BOS-Funk sichergestellt wird, ist abhängig von der Einführung des digitalen BOS-Funks bei den Ländern und der Ausrüstung der Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOS) mit den erforderlichen Endgeräten durch die dafür zuständigen öffentlichen Stellen.

Für die Tunnelanlagen, in denen Rettungszüge eingesetzt werden, sind Frequenzen aus dem Bereich des Digitalfunks BOS zur Verfügung gestellt worden. Sobald im Bereich des jeweiligen Tunneleingangs das BOS-Digitalfunknetz für den Wirkbetrieb einsatzbereit ist, ist auch eine Überleitung der Tunnelversorgung in das BOS-Digitalfunknetz möglich und damit die rückwärtige Einbindung der Einsatzkräfte (in der Regel örtliche Feuerwehren) zu ihren Organisationen gewährleistet.

27. Wann ist mit dem Inkrafttreten der Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Bahnanlagen der freien Strecke“, die derzeit unter Leitung des Eisenbahn-Bundesamtes erarbeitet wird und Vorkehrungen für die Bereiche außerhalb der Tunnel definieren soll, zu rechnen?

Der Entwurf der Richtlinie ist weit fortgeschritten. Aufgrund der Komplexität der zu klärenden Fragestellungen ist derzeit jedoch noch keine Aussage zum Inkrafttreten der Richtlinie möglich.





