

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Hartfrid Wolff (Rems-Murr), Jens Ackermann, Christian Ahrendt, Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Patrick Döring, Mechthild Dyckmans, Jörg van Essen, Otto Fricke, Paul K. Friedhoff, Dr. Edmund Peter Geisen, Hans-Michael Goldmann, Miriam Gruß, Joachim Günther (Plauen), Dr. Christel Happach-Kasan, Heinz-Peter Haustein, Elke Hoff, Birgit Homburger, Dr. Werner Hoyer, Hellmut Königshaus, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Heinz Lanfermann, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Ina Lenke, Michael Link (Heilbronn), Markus Löning, Horst Meierhofer, Patrick Meinhardt, Jan Mücke, Burkhardt Müller-Sönksen, Dirk Niebel, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Cornelia Pieper, Frank Schäffler, Marina Schuster, Dr. Rainer Stinner, Carl-Ludwig Thiele, Dr. Daniel Volk, Christoph Waitz, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP

Sicherheit in Eisenbahntunneln

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).

Wir fragen die Bundesregierung:

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

5. Wann wurden die Richtlinien zum Bau und Betrieb von Bahntunneln, namentlich die im Juli 1997 in Kraft getretene Richtlinie des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und Betrieb von Eisenbahntunneln“, zuletzt überarbeitet?
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?
7. Sind bei den Richtlinien die neuen Sicherheits Herausforderungen, wie Großunfälle, Anschläge, Flut- und Umweltkatastrophen etc., ausreichend berücksichtigt?
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?
9. Gewährleisten beide Regelwerke den gleichen Sicherheitsstandard?
10. Ab wann sind Doppelröhren für Eisenbahntunnel verbindlich vorgeschrieben?
11. Inwieweit werden diesbezügliche Anforderungen bereits bei der Planung nicht nur für die Bau-, sondern auch für die Betriebsphase der Tunnel berücksichtigt?
12. Gelten gleiche oder ähnliche Anforderungen auch für regionale Verkehrssysteme, wie etwa S-Bahnen?
13. Welche Richtlinien im Hinblick auf Unfälle, Rettungsdienst und Katastrophenschutz gelten für den Bau von Stuttgart 21?
14. Wo sind in der Bundesrepublik Deutschland besonders lange Bahntunnel (über 4 km) geplant, und welche besonderen Sicherheitsanforderungen gelten hier?
15. Sind die Anforderungen an den Brandschutz unterschiedlich ausgeformt, je nachdem ob Tunnel nur für den Güter- oder auch für den Personenverkehr genutzt werden?
16. Sind die Sicherheitsanforderungen an lange Bahn- und lange Autotunnel vergleichbar, und wenn ja, in welcher Hinsicht, und wenn nein, warum nicht?
17. Wie gewährleistet die Deutsche Bahn AG, dass ihr jederzeit bekannt ist, wo sich Gefahrguttransporte auf der Schiene bewegen?
18. Welche Szenarien für Gefahrgutunfälle in Bahntunneln gibt es im Hinblick auf das Risiko von Rettungskräften und Bevölkerung?
19. Wie wird die Warnung der Bevölkerung in solch einem Fall sichergestellt?
20. Welche Rettungszüge gibt es, wo sind sie stationiert, und wie sind sie ausgestattet?
21. Welche Einsatzzeiten ergeben sich hieraus?
22. Welche Vorgaben oder Standards gibt es, um im Katastrophenfall den Betrieb von Funk, Wasserversorgung, Löschwasser, Rauchabzug sowie die Zufahrt von Rettungskräften zu gewährleisten?
23. Gelten diese Standards und Vorgaben gleichermaßen in allen Tunneln?

24. Sind bei vorhandenen Tunneln Nachrüstungen beabsichtigt, z. B. der Einbau von Notausstiegen, und wenn nein, warum nicht, und wenn ja, welche Tunnel sind hiervon betroffen?
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?
26. Wie und wann soll in den Tunneln die Funktion des BOS-Digitalfunks sichergestellt werden?
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?

Berlin, den 27. Januar 2009

Dr. Guido Westerwelle und Fraktion

