

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Bettina Herlitzius, Stephan Kühn, Ingrid Nestle, Daniela Wagner, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Sicherheit in Eisenbahntunneln**

An die Sicherheit und Wirtschaftlichkeit von Tunneln werden europaweit stetig wachsende Anforderungen gestellt. Denn Tunnelanlagen sind länger und komplexer geworden. Außerdem nimmt der unterirdische Verkehr weiter zu. Damit wächst auch die Gefahr von Unfällen mit schwerwiegenden Folgen, besonders im Brandfall. Aus diesem Grund ist es notwendig, für Tunnel umfassende Notfallkonzepte zu entwickeln, die dem möglichen hohen Schadenspotential Rechnung tragen, sei es im Hinblick auf fertig gestellte, aktuelle und in Planung befindlicher Bauvorhaben.

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 dort geregelten baulichen, betrieblichen und organisatorischen Maßnahmen stellen die Voraussetzungen für die Brandschutz- und Unfallrettungsmaßnahmen der nach Landesrecht zuständigen Dienste dar. Die Richtlinie wird ständig weiterentwickelt. Die hohen Sicherheitsanforderungen beim Bau von Eisenbahntunneln sind auch in die Technische Spezifikation Interoperabilität (TSI) „Sicherheit in Eisenbahntunneln (Safety in Railway Tunnels, SRT)“ vom 20. Dezember 2007 der Europäischen Kommission eingeflossen (ABl. L 64/1 vom 7.3.2008).

Aber nicht nur die Sicherheitsanforderungen bei Tunnelneubau, sondern auch die Tunnelanierung gewinnen immer mehr an Bedeutung, weil Alterungsprozesse und mögliche Sicherheitslücken beseitigt werden müssen. Die EU-Tunnelrichtlinie und die „Richtlinie über den Bau und Betrieb von Straßentunneln“ (RABT) schreiben explizit das sicherheitstechnische Nachrüsten von Tunneln vor. Für die Nachrüstung bestehender Eisenbahntunnel hat die Deutsche Bahn AG (DB AG) ein Programm aufgestellt, bei dem die Anforderungen der Tunnelrichtlinie des EBA so weit wie technisch möglich berücksichtigt werden sollen, ohne in die bauliche Substanz des Tragwerks einzugreifen.

Wir fragen die Bundesregierung

1. Wie beurteilt die Bundesregierung den Realisierungsstand des von der DB AG aufgestellten Programms zur Nachrüstung bestehender Tunnel von mehr als 1 000 m Länge?
2. Wann ist nach Erkenntnisstand der Bundesregierung mit einem Abschluss aller Maßnahmen zu rechnen?

3. Gab es nach Kenntnisstand der Bundesregierung während der Nachrüstung bestehender Tunnel Schadensereignisse, die bauliche Maßnahmen notwendig gemacht haben?
4. Hält die Bundesregierung das Nachrüstprogramm der DB AG für bestehende Tunnel für ausreichend?  
Wenn ja, mit welcher Begründung?  
Wenn nein, warum nicht?
5. Gibt es Fallbeispiele, wo über das Nachrüstprogramm hinaus bei bestehenden Tunneln bauliche Eingriffe notwendig geworden sind?  
Wenn ja, um welche konkreten Fälle und Maßnahmen handelt es sich?
6. Gibt es einen öffentlich zugänglichen Zwischenbericht über das Tunnelnachschrüstprogramm?  
Wenn nein, warum nicht?
7. Wann wird nach Kenntnis der Bundesregierung das Tunnelnachschrüstprogramm abgeschlossen sein?
8. Wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in den letzten fünf Jahren Änderungen im Notfallmanagement der DB AG vollzogen?  
Wenn ja, welche?
9. Wann wurden die Richtlinien zum Bau und Betrieb von Bahntunneln, einschließlich der im Juli 1997 in Kraft getretenen Richtlinie des EBA, zuletzt überarbeitet?
10. Wann ist mit dem Inkrafttreten der Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Bahnanlagen der freien Strecke“, die unter Leitung des EBA erarbeitet wird und Vorkehrungen für die Bereiche außerhalb der Tunnel definieren soll, zu rechnen?
11. Wie haben sich in den letzten zehn Jahren die der Tunnelsicherheit zuzuordnenden Instandhaltungskosten bei Schienenwegen entwickelt?
12. Wie hoch lagen in den letzten fünf Jahren die Kosten der Nachrüstung bestehender Tunnel?
13. Wie werden sich nach Einschätzung der Bundesregierung die Instandhaltungskosten der Tunnel und die Kosten der Sicherheitsmaßnahmen in Tunneln in den nächsten zehn Jahren entwickeln?

Berlin, den 3. Januar 2011

**Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion**