Behörden Spiegel 12/2001

Mit 300km/h über Hightech-Trasse

Sicherheit für die neue ICE-Strecke auch im Tunnel

(BS/Jochen Mauß) Bis Ende des Jahres werde die 177 Kilometer lange ICE-Neubaustrecke Köln-Frankfurt fahrbereit sein, kündigte Bringfried Belter, Geschäftsführer der DB-Projekt, im August an. Die ICE-3-Züge werden ab dem internationalen Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2002 mit einer Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h parallel zur Autobahn 3 fegen. Weil die Trasse a kürzestens Weg durch 30 Tunnel und über 18 Talbrücken führt, verkürzt sich die direkte Fahrstrecke zwischen Köln und Frankfu von 222 auf die genannten 177 Kilometer. Anstatt zweieinviertel Stunden sind dann nur noch 59 Minuten Fahrzeit nötig, wenn d Zug maximal einen Zwischenhalt hat. Geplant sind stündlich drei Verbindungen in jede Richtung.

Für den Bahnverkehr bedeutet dies einen Quantensprung. Doch wie steht es um die Sicherheit der Strecke und des Fahrbetriebs? Nicht nur Experten machen sich wegen bekannt gewordener Ereignisse Gedanken: Kürzlich fuhr bei Bienenbüttel der durch "Autopilot" gesteuerte ICE Hamburg-Hannover mit 180 km/h über eine Weiche, rund 100 km/h zu schnell. Im Zug wurden die Fahrgäste durchgeschüttelt, bis zu sieben Verletzte soll es gegeben haben. Erst leugnete die Bahn AG den Vorfall, dann verwies ihr Vorsitzender *Hartmut Mehdorn* in einem Interview auf die viel höheren Gefahren des Straßenverkehrs. Ende November stand dann ein entsetzliches Ergebnis fest: Ursache soll eine Sicherheitsschaltung im Stellwerk Bienenbüttel gewesen sein, die seit mehr als 20 Jahren (!) nicht an Strom angeschlossen ist.

Notfallzentralen und Notfallmanager

In jeder der sechs regionalen Notfallzentralen (Berlin, Hannover, Duisburg, Leipzig, Frankfurt/Main, Karlsruhe und München) wird eine Notfallzentrale installiert, bestehend aus einem Datenbank-Server mit Desktop-Arbeitsplatz und zusätzlich in der Frankfurter Zentrale ein weiterer System- und Datenbankadministrierung. Den rund 500 Fernverkehrs- und Reisezugbahnhöfen in Deutschland wurde die einheitliche sicherheitstechnische Ausrüstung mitgeteilt, damit sie rasch von Passanten gemeldete Notfälle an die Bahn melden können.

Im Bereich der DB Netz AG hat die Bahn 170 Notfallmeldeeinrichtungen und -set speziell eingebildeten Notfallmanagern bestellt, die im Bedarfsfall innerhalb von 30 Minuten jeden Ereignisort in ihrem Bereich erreichen können. Wie gefährlich ist der Eisenbahnverkehr? Nach einer Studie des Prognos-Instituts (Basel) ist das Unfallrisiko auf der Straße fast 30 Mal höher als auf der Schiene. Zwischen 1993 bis 1998 soll die Rate schwerer Unfälle um 40 Prozent gesunken sein. Laut DB gab es 1998 auf gefahrenen 65.575 Millionen Kilometern 756 Ereignisse. Darunter werden Personenschäden und Sachschäden über 500.000 Mark verstanden. Übrigens besteht keine gesetzliche Meldepflicht für gefährliche Ereignisse im Eisenbahnbetrieb. Das Eisenbahnbundesamt (EBA) führt zwar seit fünf Jahren Aufzeichnungen über einzelne Unfälle, veröffentlicht jedoch keine Statistik. Dabei ist auf dem rund 38.000 Kilometer langen Schienennetz der Deutschen Bahn AG mit einer Fläche von 357.000 Quadratkilometern schon eine Menge los. Zurzeit stellt die Bahn ihr internes Notfallmanagement von etwa 900 lokalen Meldestellen auf sieben überregionale DB-Notfallmeldeämter um, von denen fünf bereits in Betrieb sind und zwei in Kürze starten.

Um Sicherheit nicht nur bei der ICE-Trasse gefragt ist, zeigt die benachbarte Autobahn A3: Ein LKW brannte vollkommen aus.

Foto: BS/jm

3. Stufe: Selbstrettung - alle Maßnahmen, die vom Zugpersonal oder vom Reisenden selber getroffen werden, um die unmittelbare und aktuelle Gefahr abwehren zu können. Dazu gehören Feuerlöschen im Zug und Notaufenthalte im Tunnel genauso wie befestigte, beleuchtete und gekennzeichnete Fluchtwege (1,20 Meter breit), die nach maximal 500 Meter ins Freie führen.

Wie gefährlich ist ein Ereignis einzeln, so weit wie möglich reduzieren. Auf der Neubaustrecke werden z.B. keine Güterzüge verkehren.

2. Stufe: Ereignismindernde Maßnahmen sollen verhindern, dass sich ein bereits eingetretenes Ereignis ausweitet. Das wäre z. B. der Fall, wenn ein brennender Reisezug in einem Tunnel zum Halten käme. Eine wirksame Maßnahme hierfür ist die Notkernstützbrückung (NBO), die es dem Triebfahrzeugführer erlaubt, eine von einem Reisenden eingeleitete Notbremsung so lange zu überbrücken, bis der Zug außerhalb eines Tunnels zum Halten gebracht werden kann. Das gleiche gilt auch für die Brücken.

Wer ist für was zuständig?

Die neue Strecken nach der Bahnreform von 1994 führt auch zu Veränderungen in wichtigen Bereich der Gefahrenabwehr, die Sie dafür von Dienstherr Bundes- bzw. Reichsbahn getragen wurde und von Art Gesetzes auf die Bundesländer und damit auf die kommunale Brandschutzorganisation übergang. Da im Eisenbahn-Neubaugebiet keine spezielle Anlagen zur Gefahrenabwehr gemacht wurden, gilt das gewöhnliche Landesrecht in diesen Fällen dessen Leistungsbestimmungen, als Rettungsgrundsatz.

Bereits im Jahr 1944 wurden Gespräche mit dem Arbeitskreis V der Innenministerkonferenz der Bundesländer aufgenommen, um die Schnittstellenfragen zwischen DB AG und den Katastrophenschutzbehörden im Ernstfall zu besprechen. Nach zunächst konstruktiven Gesprächen entstanden bald ein heftiger Streit mit den Ländern, die per Bundesinitiative die Zuständigkeit für die Gefahrenabwehr wieder auf die Bahn AG übertragen wollten, diese aber abgewiesen wie Kosten in Milliardenhöhe und den vorhandenen Feuerwehrpotentials von 25.000 Wehren mit 1,4 Millionen Mitgliedern eine Rückübertragung als kompetenzlos abblockten und darin letztendlich auch bestätigt wurden. Allerdings wurde im Rahmen einer Vereinbarung im Jahr 1998 im Paragraph 4 der Zusatz aufgenommen, dass die Einsatzkräfte an Maßnahmen der Gefahrenabwehr mitzuwirken haben. Dies gilt übrigens für alle Einsatzkräfte

digen Feuerwehren seit Jahren gut