

Maximale Sicherheit wird gross geschrieben

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Der Gotthard-Basistunnel. Amsteg**

Band (Jahr): - **(2001)**

Heft 2

PDF erstellt am: **29.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-419203>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>

Maximale Sicherheit wird gross geschrieben

Nach dem Brand im Gotthard-Strassentunnel ist die AlpTransit Gotthard AG mit Fragen der Sicherheit rund um den neuen Gotthard-Basistunnel konfrontiert worden. Die ATG misst dem Thema Sicherheit im zukünftig längsten Tunnel der Welt grösste Bedeutung zu. Der Grundsatz lautet: Ereignisse vermeiden – Schadensmass vermindern!

6

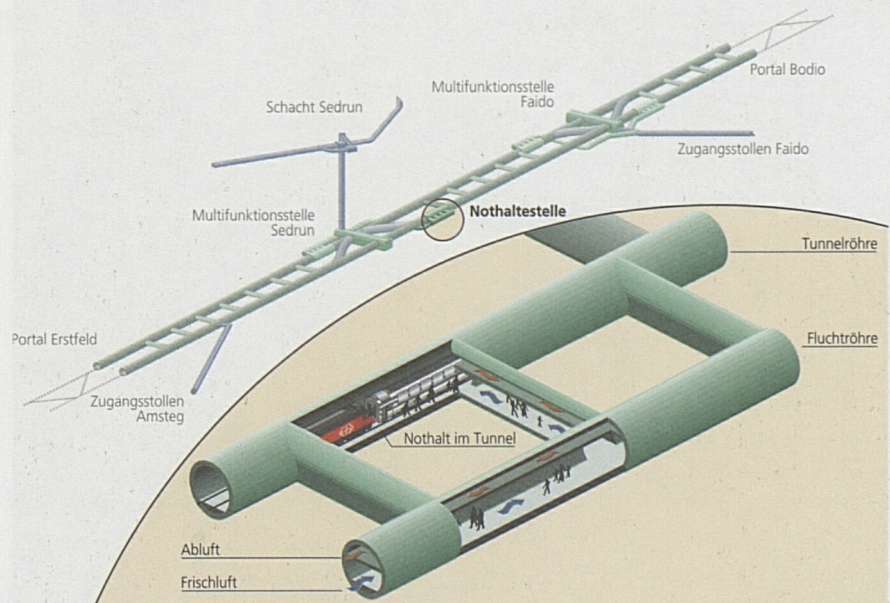
Die Eisenbahn – das sicherste Transportmittel

Die Eisenbahn stand schon immer vor der Herausforderung, Unfälle zu vermeiden. Kommt es trotz allem zu einem Ereignis, so können viele Fahrgäste betroffen sein. Die Statistik beweist aber, dass die Eisenbahn das sicherste Transportmittel unserer Zeit ist.

Durch die Länge von 57 km und die hohe Felsüberlagerung von bis zu 2300 m stellt der Gotthard-Basistunnel eine besondere Herausforderung an die Sicherheitsplanung dar. Auch für die ATG gilt der Grundsatz, der sich während Jahrzehnten in der Eisenbahntechnik bewährt hat: Ereignisse vermeiden – Schadensmass vermindern! Das bedeutet, ausserordentliche Ereignisse mit allen Mitteln zu verhindern. Sollten sie trotzdem eintreten, so sind die Schäden an Menschen, Material und Infrastruktur möglichst gering zu halten.

Richtlinien für die Sicherheitsplanung

Die Fahrt durch den Tunnel ist teilweise mit der Luftfahrt zu vergleichen. Grundsätzlich muss jede Störung durch das Personal vor Ort (Zugpersonal, Lokführer, Funkverbindung mit dem Kontrollzentrum) bewältigt werden können. Gelingt dies nicht, so hat in jedem Fall die Fahrt ins Freie oder ein gezieltes Anfahren einer Nothaltestelle erste Priorität.



Es gelten folgende Richtlinien:

■ **Soviel wie nötig – so wenig wie möglich.** Alle Installationen müssen gewartet und später auch erneuert werden. Kosten und Kapazitätseinbussen sind die Folgen und eine hundertprozentige Zuverlässigkeit kann trotz allen Vorkehrungen nicht gewährleistet werden.

■ **Einfach und robust.** Die Installationen sollen in Ihrer Konstruktion robust und in der Bedienung einfach sein. Erfahrungen zeigen, dass im Besonderen bei Ereignisfällen nur einfache Abläufe praktikabel sind und ihren Zweck erfüllen. Der Mensch kann in Stresssituationen trotz gezielter Ausbildung und intensivem Training überfordert sein, wenn in Ausnahmesituationen zu viele Handlungsmöglichkeiten offen stehen.

Massnahmen für die maximale Sicherheit:

- Zwei Einspurröhren
- Auf 57 km Tunnel nur vier Weichen
- Zugskontrolleinrichtungen
- Modernste Stellwerktechnik und Führerstandsinalisation
- Tiefere Geschwindigkeiten beim Betrieb im Notverfahren
- Notalarmierung in Reisezugwagen
- Notfallmanagement
- Schulung des Personals
- Führung des Zuges aus dem Tunnel oder in die Nothaltestellen Sedrun oder Faido
- Randwege, Fluchtwegbeschriftungen, Beleuchtung
- Querschläge ca. alle 300 m in die sichere Gegenröhre