

Katastrophentauglich?



Univ.-Prof. Dr.-Ing.
Manfred Boltze

Technische Universität Darmstadt,
Verkehrsplanung und Verkehrstechnik

Mitglied des Wissenschaftlichen Beirats
dieser Zeitschrift

Liebe Leserinnen und Leser,

mit diesem Beitrag möchte ich Aufmerksamkeit für einen Aspekt der Verkehrsplanung und Verkehrstechnik schaffen, der im Berufsalltag für die meisten von uns kaum eine Rolle spielt: das Katastrophenmanagement. Nein, ich meine nicht die täglichen Katastrophen der fachlichen und politischen Fehlentscheidungen, den Personalmangel oder die Schlaglöcher in unseren Straßen. Auch nicht den schweren Verkehrsunfall mit Vollsperrung einer Autobahn oder ein Großfeuer. Ich meine die wirklichen Katastrophen, wie wir sie weltweit leider vielfach beobachten müssen: Erdbeben wie jüngst auf Haiti, Wirbelstürme wie Katrina 2005 oder Seebeben und Tsunami wie im Indischen Ozean 2004.

Nun leben wir hier in Deutschland beneidenswert sicher. Naturkatastrophen dieser Art treten bei uns nur mit geringer Wahrscheinlichkeit ein. Aber doch: Wir sollten an die schweren Hochwasser an unseren Flüssen (z.B. Oder 1997, Elbe 2002), an Orkane (z.B. Kyrill 2007) oder an Sturmflutkatastrophen (z.B. Hamburg 1962) denken. Und neben solchen Naturkatastrophen gibt es leider auch die Gefahr für Epidemien, für Chemieunfälle, Nuklearunfälle (z.B. Tschernobyl 1986), für Anschläge und für andere Arten von Katastrophen.

Dieser Beitrag ist ein Plädoyer, für solche Katastrophenfälle auch im Verkehr besser vorzuzugreifen.

Die Ziele des Katastrophenmanagements liegen darin, Schäden zu vermeiden oder zu reduzieren, den Opfern prompt zu helfen und einen raschen und effektiven Wiederaufbau zu ermöglichen. Zuständig für das Katastrophenmanagement sind die Innenministerien der Länder mit den nachgeordneten Behörden. Insbesondere die Polizei spielt eine wichtige Rolle, unterstützt durch die verschiedenen Einsatzkräfte.

Die Verkehrssysteme spielen in allen Phasen des Katastrophenmanagements eine entscheidende Rolle. In der ersten Phase, der Vorbeugung, gilt es nicht nur zu verhindern, dass Verkehrssysteme selbst zur Ursache von Katastrophen werden, sondern auch ihre Verwundbarkeit zu reduzieren. Dies betrifft die Verkehrsentwicklungsplanung genauso wie den Entwurf und den Bau der Verkehrsanlagen. In der zweiten Phase gilt es, konkrete Pläne für die Reaktion auf einen Katastrophenfall zu entwickeln. Dabei ist die grundsätzliche Methodik nach den „Hinweisen zur Strategieentwicklung im dynamischen Verkehrsmanagement“ (FGSV 2003) auch für definierte Katastrophenszenarien anwendbar. Beim Eintreten einer Katastrophe ist in der dritten Phase entsprechend den erarbeiteten Strategien mit gezielten, aufeinander abgestimmten Maßnahmen zu reagieren. Unter anderem muss die Erreichbarkeit des Unglücksortes gewährleistet werden, und es müssen ausreichende Kapazitäten für die Versorgung und insbesondere für eine Evakuierung bereit stehen. Schließlich ist in der vierten Phase des Katastrophenmanagements der Wiederaufbau mit Transporten zu unterstützen.

Besonders wichtig ist es, die bei Katastrophen außergewöhnlichen Randbedingungen zu berücksichtigen und robuste Lösungen zu finden. Einige Beispiele für Fragen, die wir uns als Verkehrsplaner und Verkehrstechniker stellen sollten: Welche Alternativrouten gibt es bei Ausfall einzelner Strecken? Reichen die Kapazitäten unserer Verkehrssysteme insbesondere für eine Evakuierung wirklich aus? Wie

bringen wir Sicherheitskräfte oder Busfahrer dazu, den notwendigen Dienst zu machen (2005 in New Orleans haben es etwa 25 % der Einsatzkräfte vorgezogen, sich um ihre Familien zu kümmern)? Wie können wir Autobahnen zur Evakuierung im Ein-Richtungsverkehr benutzen? Steht für Einsatzkräfte und Evakuierung hinreichend Kraftstoff an den gewählten Routen bereit? Wie wird mit Kraftfahrern umgegangen, die kein Geld zum Tanken dabei haben? Wie können wichtige Lichtsignalanlagen auch bei Ausfall des Energienetzes in Betrieb bleiben (In Japan gibt es dafür Notstromaggregate)? Wie können Verkehrsteilnehmer informiert und gelenkt werden, auch wenn Informationssysteme ausfallen? Können wir gut genug zuständigkeitsübergreifend zusammenarbeiten, wie funktioniert die Kommunikation miteinander? Daneben stehen natürlich noch zahlreiche Fragen, welche die sonstige Versorgung und vieles mehr betreffen, hier aber nicht angesprochen werden sollen. Die große Bedeutung des Verkehrs für alle Funktionen ist unstrittig.

Selbstverständlich und dankenswert befassen sich die für den Katastrophenschutz zuständigen Stellen und einzelne Personen in Kommunalverwaltungen, Hilfsorganisationen und darüber hinaus mit diesen Fragen des Katastrophenschutzes. Aber auch wenn ganz sicher in Deutschland Vieles bereits gut geplant ist, muss an jeden von uns die Frage erlaubt sein, ob wir gut genug vorbereitet sind. Wer die Katastrophenmeldungen auch aus hoch entwickelten Ländern sorgfältig aufnimmt, wird zustimmen, dass oft gerade im Verkehr Defizite festzustellen sind. Die Mängel liegen dabei in allen Bereichen: in den Strategien, in der Ausbildung und Übung, in der Organisation und in den verfügbaren Ressourcen. Der Hurrikan Katrina 2005 in New Orleans offenbarte zahlreiche gravierende Mängel, die letztlich mit vielen Menschenleben bezahlt werden mussten. Aber auch die Hochwasser in Deutschland oder Vogelgrippefälle auf Rügen haben gezeigt, dass Katastrophenmanagement mehr Aufmerksamkeit braucht. Und der „Dritte Gefahrenbericht der Schutzkommission beim Bundesminister des Innern“ (Bundesamt für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe, 2006) macht eindringlich einen grundsätzlichen Handlungsbedarf für eine bessere Katastrophenvorsorge deutlich.

Katastrophen sind bei uns zum Glück sehr seltene Ereignisse. Deshalb ist dies auch keine Aufforderung, ohne Weiteres alles Denkbare an Vorkehrungen umzusetzen. Andererseits dürfen wir aber ganz sicher unsere Augen auch vor dem Schlimmstmöglichen nicht einfach verschließen. Wir brauchen sorgfältige Risikoanalysen und bewusste Abwägungen dazu, was an Katastrophenvorsorge im Verkehr – auch volkswirtschaftlich – angemessen ist.

Ich bin sicher, dass wir uns mit unseren Fachkenntnissen in das Katastrophenmanagement unter Beachtung der Zuständigkeiten mehr als bisher einbringen könnten. Vielleicht wird der eine oder andere angeregt, sich zu informieren, bei seiner täglichen Arbeit an passenden Stellen Vorkehrungen zu treffen oder sich sogar konkret in die Arbeit der Katastrophenstäbe einzubringen.

Wir sollten etwas tun und ausnahmsweise hoffen, dass unsere Mühe vergebens bleibt.

Ihr
Manfred Boltze