



Bilder aus dem von der Offenbacher Feuerwehr während des Einsatzes gedrehten Videofilms. Trotz der Einwände der Stuttgarter Feuerwehr bleiben die Tunnel in der Planung ohne Videoüberwachung und die Zuleitungen zu den Tunnel-Hydranten trocken, also "wasserlos". Auch die französischen TGV sind vor Bränden nicht sicher. Hier ein Brand am 10.01.2009 bei Mâcon in Südfrankreich auf freier Strecke (Siehe rechte Seite).

Die Betriebsicherheit in langen Tunnel ist ein erhebliches Problem. Die Planungen zu S21 sahen jedoch für die parallel liegenden eingleisigen Tunnelröhren als Fluchtweg nur alle 1.000 Meter einen Querstollen und keine zusätzliche dritte Fluchtröhre vor.

Sicherheits-Richtlinien der EU aus Kostengründen nicht beachtet

Die neue EU-Richtlinie schreibt dagegen solche Querstollen als Fluchtmöglichkeit mindestens alle 500 m verbindlich vor. Bei S21 beharrte die Bahn jedoch aus Kostengründen auf dem Abstand von 1.000 Metern. Dieser Abstand war kurz vor Inkrafttreten der neuen EU-Richtlinie noch genehmigt worden. Erst durch die Intervention des Stuttgarter Gemeinderats (auf Antrag von SÖS/Die Linke und den Grünen) verpflichtete das Eisenbahn-Bundesamt die Bahn, die Querstollen alle 500 Meter einzuplanen. Welche weiteren Einsparungen an Sicherheit - neben verringerter Wandstärke der Tunnelröhren - noch vorgesehen sind, wissen wir nicht.

Beim Bau des Eurotunnels unter dem Ärmelkanal im Jahr 1994 ging man anders vor. Hier wurden Notausgänge zu einer zusätzlichen Fluchtröhre im Abstand von 375 Metern gebaut.

Horrorszenario: Der Tunnel-GAU

Bei einem Brand würde der 9,5 km lange Filderaufstiegstunnel und die ähnlich langen Tunnel der Neubaustrecke (NBS) trotz der Querstollen schnell zur tödlichen Falle. Dabei entstünden dann nicht nur Temperaturen von bis zu 1000 Grad C sondern auch giftige Rauchgase. Die Querstollen zur sicheren Tunnelröhre fassen nur rund 80 Personen und sollen als Schleusen ausgebildet werden (Planfeststellung). Dabei lässt sich in einer Schleuse die Tür zur sicheren Parallelröhre

nur öffnen, wenn die erste Tür geschlossen ist. Was dies für Menschen bedeutet, die vor Rauch und Hitze panisch fliehen, kann sich jeder ausmalen. Eine dritte Fluchtröhre unter Überdruck wäre hier lebensrettend. Beim Faktencheck wurde argumentiert, die Schleusentüren könnten auf beiden Seiten gleichzeitig geöffnet werden, weil über die Schleusen Luft zugeführt würde, und damit ein Rauchübertritt auch durch den niedrigeren Querstollen in die sichere Röhre verhindert würde. Eine solche Belüftungsleitung mit entsprechend großem Querschnitt gibt es in den Planfeststellungsunterlagen bisher nicht.

Da der Filderaufstiegstunnel und auch die drei langen Tunnel der NBS sehr steil verlaufen, entsteht bei Feuer zudem ein starker Luftzug. Wie in einem Kamin würde damit das Feuer angefacht und der Rauch nach oben getrieben. Die in diese Richtung Fliehenden hätten kaum eine Überlebenschance (vgl. Brand der Bergbahn in Kaprun/Österreich).

Sehenden Auges in die Katastrophe?

Die ICE-Flotte ist in der Vergangenheit mehrmals durch Sicherheitslücken in die öffentliche Diskussion geraten. Z.B. sind allein die Transformatoren in jedem Triebkopf des ICE 1 mit 2.850 Liter Öl gefüllt. Beim ICE 3 sind diese Transformatoren an zwei Stellen eines jeden Halbzugs unter den Wagenböden angebracht und jeweils mit 1.640 Litern Öl versehen. Im oberirdischen Bahnhof Offenbach kam am 22.11.2001 ein



ICE mit brennendem Triebkopf zum Stehen und konnte erst nach fünf Stunden und unter größter Mühe gelöscht werden (siehe die Abbildungen). Geriete ein Zug im Tiefbahnhof in Brand, wäre dies eine Katastrophe. Rollstuhlfahrer z.B. könnten sich nicht mehr über die Aufzüge retten. Dieser Personenkreis hätte bei Feuer und Rauch keine Chance.

Selbst für Nichtbehinderte wäre der Tiefbahnhof eine echte Gefahr; denn auch sie müssten über die Übergangsbrücken mit ihrer niederen Deckenhöhe fliehen und wären dort dem aufsteigenden giftigen Rauch ausgesetzt. Zudem wäre das „Neue Herz Europas“ und die Hochgeschwindigkeits-Flughafenanbindung über Monate hinweg lahm gelegt.

Noch problematischer wird die Sicherheit für die Fahrgäste der Regional- und Fernzüge auf den Fildern, die den bestehenden S-Bahn-Tunnel mitbenützen müssen; Bundesverkehrsminister

Ramsauer bewilligte dafür eine Ausnahmegenehmigung. Dort beträgt der Abstand zur Tunnelwand nur 65 cm: Schon jetzt ein krimineller Zustand für einen Fluchtweg, vor allem für Behinderte!

Fazit:

„Wer sich nicht selbst rettet, der kann nicht gerettet werden“, so die Aussage eines erfahrenen Feuerwehrmanns. Es muss allen zu denken geben,

dass aus Wirtschaftlichkeits- und Kostengründen bewusst an der Sicherheit gespart werden soll und die Bahn dadurch das Leben ihrer Kunden aufs Spiel setzt. Es klingt zynisch, wenn Bahnvorstände jede Gelegenheit zu Bekenntnissen nutzten, sie würden alles für die Sicherheit der Fahrgäste tun. Querstellen bei Autotunnel werden heute im Abstand von deutlich weniger als 100 Meter gebaut (im Kappelbergtunnel alle 50 m), obwohl sich viel weniger Menschen zeitgleich im Tunnel befinden.

