

Stuttgart, 9. Juni 2023

Stuttgart 21 und der Zugbrand im Terfenser Tunnel

Schluss mit dem Weggucken!

Das Brandunglück, vorletzte Nacht im Terfenser Tunnel bei Innsbruck, muss als Menetekel für die schwerwiegenden Mängel in puncto Tunnelsicherheit beim Projekt Stuttgart 21 verstanden werden:

In Terfens hatte die Feuerwehr auf frühzeitiges Lüften gegen die Rauchentwicklung verzichtet, weil dadurch immer die Gefahr besteht, das Feuer zusätzlich anzuheizen – das massive Einblasen von Luft aber ist in Stuttgart als Standard vorgesehen.

Weiter: In Terfens hatte die Feuerwehr Atemschutzmasken („Fluchthauben“) in ausreichender Zahl zur Verfügung, um die 151 Fahrgäste aus dem Rauch zu evakuieren. Das aber ist in den Stuttgarter Tunnels, wo Züge mit weit mehr als 2000 Fahrgästen verkehren sollen, völlig illusorisch. Schon allein der Zeitaufwand, um so viele Fahrgäste mit solchen Hauben zu versehen und in die Bedienung einzuweisen, wäre so groß, dass eine womöglich fortschreitende Brandentwicklung eine Bergung aus dem Zug nicht mehr möglich machen würde. „Selbstrettung“ in angeblichen 15 Minuten oder „Rette sich, wer kann“ ist die Devise des S21-„Brandschutzkonzepts“

Der Terfenser Tunnel verfügt über Notausgänge ins Freie, über die Betroffene in Sicherheit gebracht werden konnten. Beim S21-Fildertunnel etwa dient dazu die parallele Röhre, die von den Gegenzügen befahren wird und deshalb erst nach dem Freifahren der Röhre und der Abschaltung der Oberleitung nutzbar ist.

Dass aber auch das im Brandfall keine sichere Lösung ist, hat sich in Terfens gezeigt: Die Zugführung hatte die Fahrgäste aufgefordert, Fenster und Türen geschlossen zu halten und sich im letzten Waggon des Zuges zu versammeln – offensichtlich, weil von Anfang an die von den direkt hinter der Lok befindlichen Auto-Waggons ausgehende Verrauchung des Tunnels keine sichere Flucht mehr ermöglichte. In Stuttgart müssten in einer solchen Situation im schlimmsten Fall weit über 2000 Fahrgäste in den letzten Wagen gebeten werden (falls es überhaupt Durchgänge von Wagen zu Wagen gibt) und dort auf Hilfe hoffen – während der Rauch unter entsprechenden Bedingungen genau dorthin geblasen würde.

Auch in Terfens zeigte sich im Übrigen, dass die Dauerbehauptung der Bahn, ein brennender Zug würde grundsätzlich vor dem Anhalten ins Freie bzw. in den Tiefbahnhof gefahren, der Tatsache widerspricht, dass z.B. bei Stromausfall automatisch alle Bremsen unausweichlich blockieren.

Zum 25. Jahrestag des verheerenden Zugunglücks von Eschede hat Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) gemahnt, alles dafür zu tun, dass sich eine solche Katastrophe niemals wiederholen dürfe. Martin Poguntke, Sprecher des Aktionsbündnisses gegen S21, fordert dazu: *„Wir erwarten vom Verkehrsminister, dass er und alle Verantwortlichen – insbesondere der Stuttgarter Branddirektor Dr. Belge – dieser Forderung konkrete Taten folgen lassen und das „Brandschutzkonzept“ der S21-Tunnels unverzüglich einer schonungslosen Überprüfung unterziehen. Bis zu einer überprüfaren Lösung der Brandschutzprobleme muss jeglicher Zugverkehr in diesen Tunnels untersagt werden.“*

*Kontakt: Martin Poguntke, 0151 403 602 56
Werner Sauerborn, 0171 320 980 1*