

Rede von **Dipl.-Ing. Hans Heydemann**, Ingenieure22, auf der 461. Montagsdemo am 15.4.2019

Der S21-Tunnelbrand und seine Folgen für den Brandschutz

Liebe Mitstreiter,

letzten Mittwoch hat's jetzt auch im S21-Tunnel gebrannt – das unfertige Stuttgart 21 hat sozusagen schon mal eine Feuertaufe erlebt, sechs Jahre vor Fertigstellung und Inbetriebnahme.

Aus der Rettungszufahrt beim Wagenburgtunnel quollen am Mittwoch während des Feierabendverkehrs dichte schwarze Rauchschwaden; die Bewohner des Kernerviertels wurden aufgefordert, Türen und Fenster geschlossen zu halten, Lüftungs- und Klima-Anlagen sollten abgestellt werden, um das Einsaugen von Brandrauch zu vermeiden. Gleichwohl beeilten sich offizielle Stellen zu verkünden, zu keinem Zeitpunkt habe irgendeine Gefahr für die Bevölkerung bestanden; der Messtrupp der Feuerwehr habe keine erhöhten Werte in der Umgebungsluft feststellen können. So stand es in der Zeitung.

Was war geschehen? Den Berichten zufolge ist in Wangen im S21-Tunnel eine Betonspritzmaschine ausgebrannt; vermutlich infolge eines technischen Defektes. Doch wie konnte die Maschine überhaupt in Brand geraten sein? Hydrauliköl und Dieselmotorkraftstoff haben – anders als Benzin – Zündtemperaturen von weit über 200 °C; eine achtlos weggeworfene Zigarette oder ein Kurzschlussfunke reichen dafür nicht aus. Da muss also schon etwas Größeres gewesen sein. Die wirkliche Ursache werden wir wohl nie erfahren. Warum war die Rettungswache der Tunnelbau-Unternehmen nicht sogleich zur Stelle, um den Brand schon in der Entstehung zu bekämpfen? Stattdessen entwickelte sich ein Großbrand, der den ganzen Tunnel stark verrauchte hatte. Der Brandrauch zog durch die rund fünf Kilometer lange Tunnelröhre Richtung Innenstadt und trat aus der 40 Meter höher liegenden Rettungszufahrt am Wagenburg-Portal aus. Zeitungsberichten zufolge konnten sich die im Tunnel befindlichen 40 Arbeiter unverletzt in Sicherheit bringen – glücklicherweise!

Die Stuttgarter Berufsfeuerwehr war mit mehreren Löschzügen und 60 Einsatzkräften angerückt. Mit schwerem Atemschutzgerät und unterstützt von der Rettungswehr der Arge Tunnelbau konnte sie den Brand nach 6 Stunden endlich unter Kontrolle bringen. Die Bedingungen waren hierbei erheblich erschwert; dieser Tunnelabschnitt liegt im Anhydrit, hier darf also kein Wasser eingesetzt werden und auch kein Löschschaum, der ja ebenfalls Wasser enthält. Bei Zutritt von Wasser quillt Anhydrit auf, hebt den Tunnel an und zerdrückt ihn; der Tunnel würde zum Dauer-Sanierungsfall wie der Wagenburg-Tunnel oder der Engelbergtunnel.

Über Anhydrit und die Gefährdung durch dessen Aufquellen schreiben die Zeitungen allerdings nichts. Im Abschlussbericht der Feuerwehr heißt es lediglich: „Aufgrund der langen Anmarschwege der Feuerwehrkräfte durch die verrauchte Tunnelröhre und der Tatsache, dass die Maschine in einem Abschnitt brannte, wo baubedingt nur mit Löschpulver und CO₂ gelöscht werden sollte, gestalteten sich die Löscharbeiten sehr zeit- und kräfteaufwändig. ... Nachdem die brennende Maschine weitestgehend abgelöscht war, wurde sie mit Ketten und einem Radlader in einen Bereich gezogen, wo sie mit Wasser endgültig abgelöscht werden konnte.“

Das Wort „Anhydrit“ wird sorgsam vermieden. Die Bürger sollen gar nicht erst auf den Gedanken kommen, der Tunnel wäre durch aufquellenden Anhydrit gefährdet – sonst könnte der öffentliche Druck womöglich zu groß werden und Stuttgart 21 doch noch kippen.

Obschon das Brandereignis heftig war, wird es im Nachhinein von offizieller Seite heruntergespielt und kleingeredet. Der stellvertretende Branddirektor Markus Heber vergleicht das mit einem „Pkw-Brand“ – den zu löschen braucht man aber keine 60 Mann und keine sechs Stunden.

Der Bauleiter der DB hatte noch in der Brandnacht verkündet, der Tunnelbau werde am nächsten Tag planmäßig weitergehen. Durch den Brand seien keine Schäden am Tunnel entstanden. Kaum zu glauben bei dem Feuer mit dieser Rauchentwicklung, dass die Tunneldecke unbeschädigt geblieben sein solle und nun nicht erst mal wieder Schäden am Bauwerk beseitigt werden müssen – was die Baukosten weiter erhöht und den Bauzeitverzug weiter vergrößert.

Erst recht spielt das der Pressesprecher der DB, Jörg Hamann, herunter, der unverfroren behauptet, *„Ein Brand auf einer Baustelle sei doch nichts Außergewöhnliches. Unter Betrieb würden völlig andere Bedingungen gelten als in der Bauphase. Das sieht spektakulär aus, ist aber ein ziemlich unaufgeregtes Ereignis gewesen“*, wie es dazu im Südkurier heißt. Der Bericht der Feuerwehr sagt etwas anderes. 6 Stunden harte Löscharbeit mit 60 Mann kann nicht als *„unaufgeregtes Ereignis“* schöngeredet werden.

Hamann will damit sagen: „Bei Stuttgart 21 kann so etwas nicht geschehen; die Züge brennen ja nicht wie diese Baumaschine. Ein Brand im Tiefbahnhof oder im S21-Tunnel ist auszuschließen.“

Tatsächlich aber hat dieses Brandereignis vom letzten Mittwoch für jedermann die hohe Gefahrenträchtigkeit des Vorhabens Stuttgart 21 sichtbar werden lassen.

Ein ICE führt 3.000 Liter Trafo-Öl im Triebkopf mit sich – das ist die zehnfache Menge dessen, was die abgebrannte Betonspritzmaschine an Hydrauliköl enthielt (300 Liter). Was eine solch hohe Brandlast im Ereignisfall bedeutet, hat der ICE-Brand am 12. Oktober letzten Jahres auf freier Strecke bei Montabaur eindringlich gezeigt: zwei vollständig bis auf das Traggestell ausgebrannte Wagen.

Dass sich derlei in einem der 60 Kilometer S21-Tunnel wiederholen könnte mit dann katastrophalen Folgen, kann niemand ausschließen. Die starke Verrauchung des Tunnels, die hier der mit Atemschutz ausgerüsteten Feuerwehr bei einem weit geringeren Brand schon zu schaffen gemacht hatte, wird dann allen Reisenden und Bahnmitarbeitern das Leben kosten; die haben keinen Atemschutz dabei. Das vorgesehene Hineinblasen von Zuluft in die Tunnel kann das nicht verhindern, sondern macht es eher noch schlimmer. Ein Löschangriff in der engen Tunnelröhre ist ohnehin nicht möglich; da hilft auch die wassergefüllte Löschwasserleitung nichts. Bei einem schweren Brand in der Tiefbahnsteighalle wird es gleichfalls viele Tote und Verletzte geben.

Zu vermeiden ist das nur durch den Umstieg 21 mit Erhalt des oberirdischen und deshalb auch im Brandfall ungefährlichen Kopfbahnhofes.

Oben bleiben!