

KATASTROPHEN

Skelette im Schmelzofen

Der Montblanc-Tunnel wurde zur tödlichen Feuerfalle, die Retter kamen zu spät. Schuld war ein veraltetes Sicherheitskonzept – das Inferno war vermeidbar.

Umringt von einer begeisterten Menschenmenge, durchschnitten die Staatspräsidenten Charles de Gaulle und Giuseppe Saragat zwei Bänder in den französischen und italienischen Landesfarben. Voller Pathos übergaben sie am 16. Juli 1965 ein Wunderwerk der Technik seiner Bestimmung: den 11,6 Kilometer langen Montblanc-Tunnel.

Besonders überschwänglich verlieh Edmond Giscard d'Estaing, Präsident der Tunnelbaugesellschaft, der stolzen Stimmung Ausdruck: Die Transversale durch den höchsten Berg Europas, so tönte er, öffne „einen Weg zum Licht des Friedens und des Wohlstands“.

Als vorigen Mittwoch kurz vor elf Uhr der Lastwagen des belgischen Fernfahrers Gilbert Degraives, 57, bei Kilometer 5,8 in Flammen aufging, war erst viel helles Licht, dann nur noch Finsternis und Grauen. Die einstige Meisterleistung der Ingenieurskunst wurde für mindestens 35 Menschen zur Todesfalle. Das Sicherheitskonzept war, wie sich zeigte, völlig veraltet.

Degraives beförderte zwölf Tonnen Mehl und acht Tonnen Margarine von Brüssel Richtung Parma. Zuerst qualmte es unter seinem Fahrzeug, dann fing die Fracht Feuer und erzeugte dichte Rußwolken. Rund 20 Personenwagen und ebenso viele Laster kamen hinter seinem brennenden Volvo zum Stehen, konnten nicht mehr wenden und gingen ebenfalls in Flammen auf.

„Ich bin gerannt wie ein Verrückter“, sagt ein Augenzeuge, „bis ein Lieferwagen, der zum französischen Ausgang raste, bremste und mich rettete. Ich hatte nicht mal Angst – dafür war keine Zeit.“

Während auch Unglücksfahrer Degraives dem Ausgang entgegenhastete, stiegen die Temperaturen am Brandherd rasch bis auf 1200 Grad. Betonplatten und Gesteinsbrocken stürzten von der Decke in den Schmelzofen.

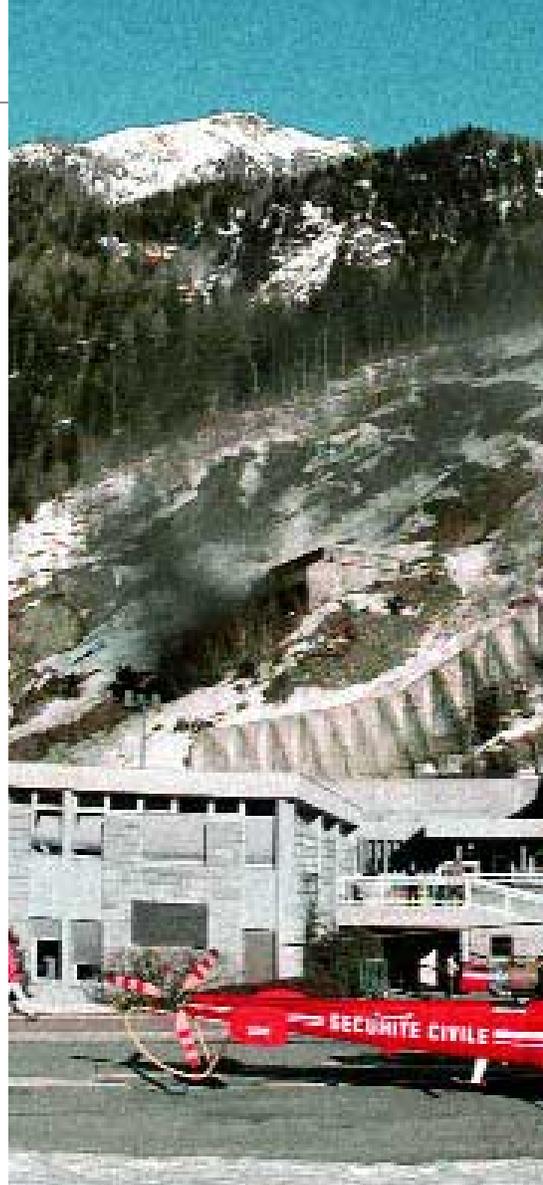
Die ersten Retter, die vom italienischen Aostatal zu den Eingeschlossenen vorzudringen versuchten, mußten selbst gerettet werden; einer erlitt in der beklemmenden Hitze einen tödlichen Herzinfarkt. Der französischen Feuerwehr aus Chamonix und einem Schweizer Katastrophendienst quollen undurchdringliche Giftschwaden aus der zweispurigen, nachtschwarzen Röhre entgegen; sie kamen anfangs trotz Atemmasken nicht voran.

Als sich die Helfer schließlich zu der 600 Meter langen Zone des Infernos vorgekämpft hatten, fanden sie zermalmt Urlauberautos und zu Skeletten verkohlte Insassen. Wer sich in einen der 35 Quadratmeter großen Schutzräume geflüchtet hatte, war dort erstickt und verglüht.

„Ich habe sie gesehen, es ist eine Megakatastrophe“, berichtete der entsetzte Leiter eines italienischen Bergungsteams, Dionidi Glarey. Tränen liefen über sein rußgeschwärztes Gesicht.

Bereits am Tag nach dem Fiasko, als der Unfallort noch glühte, begann die französische Staatsanwaltschaft wegen fahrlässiger Tötung zu ermitteln – zu lange hatte sich die Betreibergesellschaft Autoroute et Tunnel du Mont Blanc (ATMB) auf die antiquierten Sicherheitsstandards ihrer gebührenpflichtigen Fernverbindung verlassen.

Zwei Ventilationssysteme, je eines auf französischer und auf italienischer Seite,



Bergungsmannschaft am italienischen Eingang

sorgen mit einer Gesamtleistung von 7000 Kilowatt für Luftaustausch. 16 Motoren wälzen stündlich mehr als zwei Millionen Liter Luft um, ein Austausch von maximal 600 Kubikmetern pro Sekunde. Per Video werden zudem die Fahrzeuge beobachtet – allein 1998 passierten über eine Million die Mautstrecke, darunter 766 000 Lastwagen. Alle 300 Meter gibt es eine Notbucht.

Dies entsprach dem technischen Niveau vor 34 Jahren, und nun erwies es sich als unzureichend. Zwar registrierte das Kontrollzentrum den Brand sofort mit seinen Kameras, doch dann setzte der Ruß die Objektivität außer Gefecht. Und, Hauptgrund der Tragödie: Die Entlüftung versagte.

Spätestens seit dem Feuer im Eurotunnel unter dem Ärmelkanal 1996, das wahrscheinlich vorsätzlich gelegt wurde und bei dem 34 Personen nur knapp dem Tod entkamen, weil es eine zweite Röhre gab, fordern Experten eine effektivere



Französisches Rettungsteam, Brandherd: „Auf die Dauer konnte das nicht gutgehen“





Längsrichtung zu den Ausgängen abgepumpt werden können. Diese Kanäle öffnen sich, gesteuert durch Brandmelder, gezielt an einer Unfallstelle; andere Abzugsluken werden automatisch geschlossen.

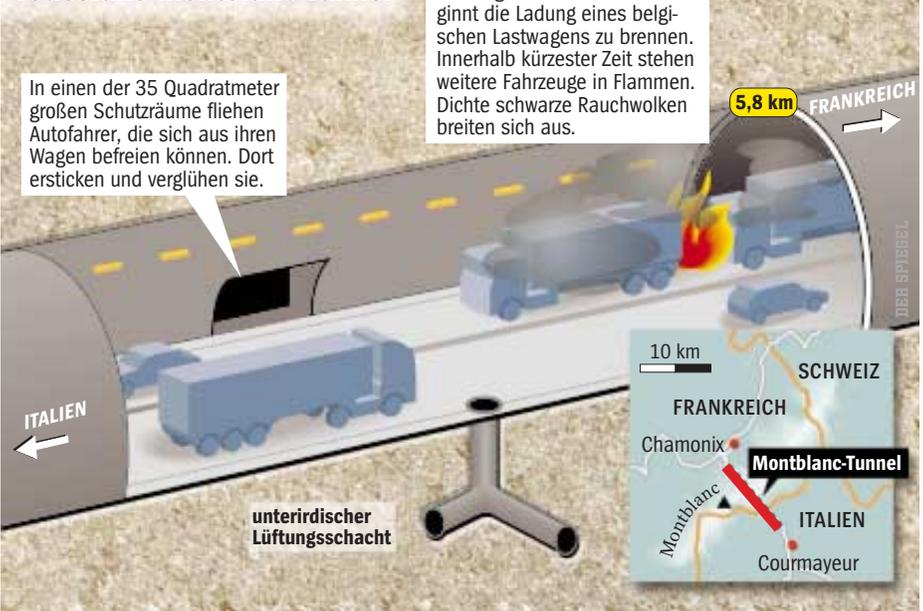
Daß ihr Tunnel nicht der sicherste war, hätten die Verantwortlichen mindestens seit dem vorigen Jahr wissen können. Die regionale Feuerschutzbehörde SDIS bemängelte in einer Studie die ungenügende Leistung der Gas-Absaug-Einrichtungen und prophezeite Schwierigkeiten bei Notfalleinsätzen. Die ATMB gab an, das Papier nicht zu kennen. Am Wochen-

telstunde ins nächste Krankenhaus eingeliefert werden könnten.

Die schweizerische Eisenbahngesellschaft SBB, die sich ebenfalls mit solchen Katastrophenszenarien befaßte, empfahl in einer Analyse, alle 800 Meter einen Kamin einzubauen, um dem Feuer seine verheerende Wirkung zu nehmen.

Doch an der Sicherheit wird meist gespart. Dem erst 1994 eingeweihten, als hochmodern gepriesenen Eurotunnel bescheinigten Prüfer nach dem Brand, der eine halbe Milliarde Mark Schaden anrichtete, „fundamentale Schwächen“. In

Todesfalle Montblanc-Tunnel



des Montblanc-Tunnels: Undurchdringliche Giftschwaden quollen aus der zweispurigen, nachtschwarzen Röhre

Entlüftung solcher Tunnelmonster. Insbesondere „Monotubes“ wie die durchs Montblanc-Massiv gelten als heikel.

Während etwa der Hamburger Elbtunnel die Flucht in Parallelröhren ermöglicht und Lastwagen nur die beiden äußeren Röhren benutzen dürfen, herrscht im Montblanc-Tunnel ständig Gegenverkehr. Für den Notfall stehen lediglich zwei 80 Zentimeter schmale Fußwege beiderseits der Fahrbahnen zur Verfügung.

Die aber lösen nicht das Problem. „Der Rauch muß sofort raus, das ist entscheidend“, erklärt der für die Planung der vierten Hamburger Elbtunnelröhre mitverantwortliche, jetzt pensionierte Ingenieur Rolf Bielecki.

Lebensgefährlich sei nicht so sehr das Feuer, sondern jener beißende Qualm, der Rettungsarbeiten oft unmöglich macht. Dazu kommen dann Hochofentemperaturen: „Das kann kein Bauwerk ab“ – und für die meisten Eingeschlossenen gibt es, zumal aus der Mitte eines schier endlos langen Tunnels, zu Fuß kein Entrinnen.

Wirkungsvoll, sagt Bielecki, seien einzig voluminöse Luftkanäle unter dem Tunnelgewölbe, durch die Rauchmassen sofort in

ende wurde die Existenz einer solchen Untersuchung von 1998, die vor unzureichenden Sicherheitsvorkehrungen warnte, von den Behörden bestätigt.

Die Nachrüstung ist eine Geldfrage. 20 Millionen Mark kostet die entsprechende Ausstattung der neuen, 2,6 Kilometer langen, insgesamt 750 Millionen Mark teuren Elbröhre. Durchschnittlich zehn Brände pro Jahr werden im Hamburger Autobahntunnel registriert, etwa jeder fünfte wird von einem Lkw verursacht, und die sind das eigentliche Risiko. Die „Brandlast“, eine Art Heizwert von brennenden Fahrzeugen, ist bei einem Personenauto ungefähr vier- bis sechsmal niedriger als bei einem Volvo-Laster, wie ihn Degraeves fuhr.

Brandlasten in Tunneln wurden definiert, als im Memorial Tunnel im amerikanischen Boston umfangreiche Feuerschutztests stattfanden. Auch die acht Kilometer lange Bahnstrecke unter dem Großen Belt, die die dänischen Inseln Fünen und Seeland verbindet, war Schauplatz einer solchen Übung – mit dem beängstigenden Resultat, daß Verletzte im Ernstfall frühestens nach einer Dreivier-

älteren Tunneln wie dem des Montblanc fehlt es an Hydranten und einem gescheiterten Fluchtwegesystem. „Auf die Dauer“, konstatiert Bielecki, „konnte das nicht gutgehen.“

Am Montblanc wurde zwar in den achtziger Jahren der Durchstich für eine zweite Röhre diskutiert, aber damals legten Umweltschützer erfolgreich ihr Veto ein. Statt dessen wurde der Gebirgsraum zum ökologischen Schutzgebiet erklärt, durch das paradoxerweise Jahr um Jahr mehr Fernfahrer bretterten – sie nahmen die für viele von ihnen längere Route durch den Berg, weil die Schweiz, gleichfalls aus ökologischen Erwägungen, Straßentransporte über 28 Tonnen generell verboten und auf den teureren Schienenweg verbannte.

Unmittelbar nach dem Unglück in der vergangenen Woche, die Toten waren noch nicht alle gezählt, forderte auch der Bürgermeister von Chamonix, Michel Charlet, ein radikales Umdenken. Der Montblanc-Tunnel solle für Lastwagen gesperrt werden, verlangte er, die mehr als 15 Millionen Tonnen Fracht pro Jahr könnten genauso gut huckepack mit der SBB transportiert werden.

RÜDIGER FALKSOHN