

Das war's dann

Feuer im Tunnel – ein Alptraum wurde wahr. Vielgepriesene Sicherheitssysteme versagten.

Das Szenario schien wie aus dem Drehbuch zu einem Hollywood-Thriller: ein flammendes Inferno in einem Stollen, 40 Meter unter dem Meeresboden.

Doch auch in der Realität haben internationale Brandschutz-Experten und klastrophobe Reisende genau das immer befürchtet, was sich am Montag letzter Woche im Kanaltunnel ereignete: 34 Menschen entgingen nur knapp dem Erstickungs- und Flammentod, als ein mit Lastkraftwagen beladener Zug nach einem Drittel der Strecke brennend im Tunnel anhielt. Die Unglücksstelle lag knapp 17 Kilometer entfernt von der französischen Einfahrt (siehe Grafik).

Auch wenn diesmal Menschen nicht ernsthaft verletzt wurden und die auf etwa eine halbe Milliarde Mark taxiierten Brandschäden durch Versicherungen gedeckt sind: Für die Betreibergesellschaft Eurotunnel könnte sich die Beinahe-Katastrophe zum Geschäfts- und Image-Desaster ausweiten.

Denn schon erste Untersuchungen ergaben, daß entscheidende Sicherheitsvorkehrungen schlecht oder gar nicht

funktioniert haben. Ist das Jahrhundertbauwerk unter dem Ärmelkanal, wie Kritiker schon immer vermuteten, nicht nur ein Milliardengrab für Anleger und Aktionäre, sondern auch eine Todesfalle für Passagiere?

Gegründet ist der Tunnel auf einem der gewaltigsten Schuldenberge, den eine europäische Firma je angehäuft hat: 22 Milliarden Mark, beigesteuert von 225 Banken und 750 000 Privatanlegern. Eine jüngst erfolgreich abgeschlossene Umschuldungsaktion der Gläubigerbanken konnte die drohende Megapleite vorläufig abwenden. Und erstmals seit der feierlichen Eröffnung vor zweieinhalb Jahren zeichnet sich 1996 ein bescheidener Reibach in der Röhre ab: Im dritten Quartal stieg das Passagier- und Frachtaufkommen um 70 Prozent gegenüber dem gleichen Zeitraum im Vorjahr.

Fast 50 Prozent des Transitverkehrs zwischen der englischen und der französischen Kanalküste rollen mittlerweile durch Europas längsten Eisenbahntunnel, der die Endstationen Folkestone und Sangatte in knapp 35 Minuten Fahrzeit verbindet – die meisten Fähren brauchen dazu gut eine Stunde länger.

Den Geschäftszuwachs seiner klammen Firma begründete Eurotunnel-Ko-Präsident Patrick Ponsolle im Oktober auch mit dem gewachsenen Vertrauen der Kundschaft in die ausgeklügelten Sicherheitssysteme. Seit dem Brandunglück ist es damit wohl für lange Zeit vorbei.

Nur glückliche Umstände und das besonnene Verhalten des französischen Zugchefs Emile Grad verhinderten eine Katastrophe. Dabei taten die Verantwortlichen anfangs so, als sei lediglich auf einer der Passagiertoiletten eine Glühbirne durchgebrannt. Tunnelchef Ponsolle sprach wenige Stunden nach dem Unglück arrogant von einem „unangenehmen Zwischenfall“.

Die Kette von Pannen und Versäumnissen hatte schon unmittelbar nach der Abfahrt des Huckepack-Zuges vom Terminal in Calais begonnen. Sicherheitsbeamten, die den Zug verschwinden sahen, fiel auf, daß aus einem der Lkw Rauch drang. Doch bis der Lokführer über Funk davon erfuhr, vergingen kostbare Minuten. Da raste der Zug, dessen hinterer Teil

des Abkommens mit Israel an. Mehr als 8000 Palästinenser wurden bei Verhören gewaltsam geschüttelt. In israelischen Untersuchungsgefängnissen sei „die Folter zur Norm“ geworden, beklagt Segev, der behauptet, in vielen Fällen habe der Schabak die Richter schlicht belogen, um Gewalt anwenden zu dürfen: „Ein schmutziger Krieg“.

Auch die israelische Justiz muß sich zunehmend Unmoral vorwerfen lassen. „Endlich Schluß mit zweierlei Maß!“ fordert David Forman, Sprecher der „Israelischen Rabbis für Menschenrechte“. Araber würden regelmäßig für terroristische Verbrechen bestraft, „wobei das Strafmaß gelegentlich das beklagte Verbrechen übertrifft“. Dagegen werde „jüdischer Terror“ nur zurückhaltend geahndet: „Wir sind auf einem Auge blind.“

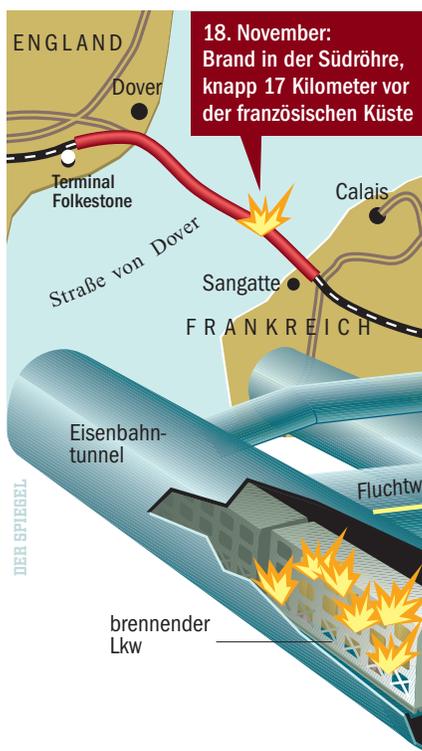
Entsetzen löste zudem das milde Urteil eines Militärgerichts in Lod aus, das die Erschießung eines jungen Palästinensers durch Agenten der israelischen Spezialeinheit Duwduwan („Kirsche“) verhandelte. Dabei war zunächst einmal erstaunlich, daß es überhaupt zu einem Verfahren kam. Seit 1987 starben 1251 Palästinenser durch Israelis – darunter 262 Kinder –, doch nur 50 Fälle wurden bisher angeklagt.

Die Undercover-Agenten der „Kirschen“-Einheit, die in Zivil operieren und sich gelegentlich als Araber verkleiden, um Informationen zu sammeln, hatten vor gut drei Jahren tief im Westjordanland abends eine Straßensperre errichtet. Als die palästinensischen Insassen eines Autos Reißaus nehmen wollten, weil sie nicht erkannten, wer ihnen da auflauerte, erschossen die Agenten Ijad Amali, 19.

Das Militärgericht ließ den Tatvorwurf der fahrlässigen Tötung fallen, nachdem auch der Staatsanwalt nur auf „Befehlsverweigerung“ plädiert hatte. Nach einem eindeutigen Befehl der israelischen Armee darf auf Flüchtende an Straßensperren nur geschossen werden, wenn es sich um Terroristen handelt. Dafür gab es bei diesem Fall jedoch keinen Hinweis.

Gleichwohl meinte der Richter Oberstleutnant Uri Schocham, daß die Soldaten „gar nicht anders handeln konnten, als sie taten“, und verurteilte die vier Angeklagten zu einer symbolischen Strafe, die man kaum anders als zynisch nennen kann: Sie bekamen eine Strafe von je einer Stunde Gefängnis und müssen pro Mann eine Agora Strafgeld zahlen – nicht einmal einen halben Pfennig. Das „Leben eines Palästinensers“, empörte sich die Menschenrechtsorganisation Bzelem daraufhin, sei dem Gericht „nur vier Agorot“ wert gewesen.

Nun rätseln die Verurteilten, wie sie der Strafe nachkommen sollen: Die kleinste israelische Münze im Umlauf ist das Fünf-Agorot-Stück.



bereits in Flammen stand, schon durch die 7,6 Meter breite Südröhre.

In so einer Situation, auf dem Papier tausendmal durchgespielt, haben die Lokführer die strikte Anweisung, mit der Höchstgeschwindigkeit von 140 Stundenkilometern das Tunnelende anzusteuern. Doch der Unglückszug blieb stehen, weil vermutlich ein akustisches Warnsignal im Führerstand den Lokführer zum Nothalt zwang. Nächste Panne: Nach dem Stillstand verhinderte ein technischer Fehler, daß sich die brennenden Frachtwaggons vom Passagierwagen hinter der Lok abkoppeln ließen.

Dort hielten sich die Trucker, das Zugpersonal und die hochschwängere Freundin eines der Fahrer während des laut Fahrplan so angenehm kurzen Trips auf. Anders als Passagiere des Pkw-Autozuges dürfen Lkw-Fahrer nicht beim Fahrzeug bleiben. Denn während die Pkw-Waggons abgeschlossen und zusätzlich



Bergung eines Brandopfers: „Wir husteten und kotzten“

mit feuerfesten Türen und automatischen Löschsystemen ausgerüstet sind, rollen die Lastwagen auf offenen, lediglich mit einem großmaschigen Gitter umhüllten Pritschen durch den Tunnel.

Für den Fall, daß ein Zug steckenbleibt und sich gleichzeitig Rauch entwickelt, sollten laut Notfallplan im Abstand von je 100 Metern angebrachte Sensoren in Funktion treten. Sie aktivieren – theoretisch – computergesteuerte Hochleistungsventilatoren, die zusätzliche Frischluft aus dem Service- und Rettungstollen, der zwischen den Hauptröhren verläuft, an die Unfallstelle blasen. Doch die Windmaschinen funktionierten am letzten Montag nicht, wie sie sollten. So war es möglich, daß sich die Röhre um den gestrandeten Zug wie ein verstopftes Ofenrohr mit immer dichterem Qualm füllte. Verzweifelt warfen sich die Passagiere in ihrem rauchgefüllten Waggon auf den Boden und preßten mit Cola getränkte Taschentücher vor Mund und Nase.

„Wir lagen da, husteten und kotzten. Ich dachte: So – das war’s dann“, erinnert

sich Trucker Ian Edwards aus Burton-upon-Trent an die „schlimmsten 20 Minuten“ seines Lebens.

Zugchef Gard behielt die Nerven. Als sich der beißende Rauch für kurze Zeit verzog, riß er die Waggontür auf und führte die Passagiere zum nächstgelegenen Übergang in den Verbindungstunnel. Einige der Fahrgäste zogen sich Rauchverletzungen zu.

Erst eine Stunde, nachdem französische Feuerwehrleute am Brandherd eintrafen, erhielten auch ihre englischen Kollegen in der Grafschaft Kent Einsatzalarm – ein bislang ungeklärtes, aber für manche nicht überraschendes Kommunikationsproblem. Ein frustrierter Brandbekämpfer aus Folkestone: „So herablassend, wie die Franzosen uns bei Notfallübungen behandelten, wundert uns das auch nicht mehr.“

Vergangenen Donnerstag erteilte die französisch-englische Channel Tunnel Safety Authority nach einer Marathonsitzung den Betreibern die Erlaubnis, wenigstens teilweise den Frachtverkehr durch die heil gebliebene zweite Röhre wieder aufzunehmen. Nach Expertenansicht wird es Monate dauern, bis auch die Eurostar-Züge von London nach Brüssel und Paris sowie die Auto-Shuttle-Transporte im alten Takt fahren werden.

Ende vergangener Woche gingen die französischen Strafverfolger, die ein Ermittlungsverfahren wegen fahrlässiger Körperverletzung gegen Unbekannt eingeleitet haben, einer heißen Spur nach. Unmittelbar vor der Abfahrt des Unglückszuges hatten französische Eurotunnel-Bedienstete zwei Stunden lang gegen eine geplante Kündigungswelle gestreikt. Nach Angaben der Staatsanwaltschaft besteht die Möglichkeit, daß das Feuer auf dem Lkw bereits im Terminal auf der französischen Seite gelegt worden ist.

Als „gefährlich und selbstgefällig“ bezeichnete unterdes Ken Cameron, der Generalsekretär der britischen Feuerwehr-Gewerkschaft, die Entscheidung der zehnköpfigen Sicherheitsgruppe, eine Tunnelröhre wieder zu öffnen. Der Gewerkschaftsmann fordert eine offizielle Untersuchung aller Sicherheitsaspekte durch die Regierungen in London und Paris, bevor der Tunnel für den Personentransport wieder freigegeben wird.

Camrons schrecklicher Verdacht: „Den Eurotunnel-Betreibern geht Profit vor Sicherheit.“ □