

Rede von Dr. Matthias Ilg „Staatsgeheimnis Fahrgastsicherheit - Die Bahn schweigt zur Katzenbergtunnelübung“ auf der 177. Montagsdemo am 24. Juni 2013

Matthias Ilg, Ingenieure22, 24.06. 2013

Liebe Obenbleiber,

ich möchte heute hier im Württembergischen einige Worte zu einem kleinen Berg im Badischen sagen. Nämlich zum „Katzenberg“ südlich von Freiburg. Dort wurde im Dezember 2012 der längste Zweiröhrentunnel der Eisenbahn in Deutschland eröffnet: **der Katzenbergtunnel.**

Dieser Katzenbergtunnel ist mit 9385 Metern fast genau so lang wie der Fildertunnel von Stuttgart 21. Jede seiner beiden Röhren hat einen Durchmesser von 9 Meter 40 sowie einen Abstand der Querschläge zwischen den Tunnelröhren von 500 Metern. Genau diese Geometrie ist für den oberen Teil des Fildertunnels geplant. Genau wie bei Stuttgart 21 ist auch dort vorgesehen dass sich im Notfall die Passagiere über die Querschläge in den „sicheren“ Bereich der Parallelröhre retten. Zwar sind alle weiteren Tunnelröhren bei Stuttgart 21 deutlich enger geplant. Aber dennoch kann der Katzenbergtunnel als Vergleichsmodell für die Sicherheitsmaßnahmen dienen.

Eine Bedingung für die Inbetriebnahme des Katzenbergtunnels war die gesetzlich vorgeschriebene Evakuierungsübung. Diese wurde am 17. November 2012 durchgeführt. Damit wurde das Evakuierungskonzept nach Jahren des Planens und Bauens gerade noch einen Monat vor der Inbetriebnahme einem praktischen Test unterzogen. Die Vergleichbarkeit mit Stuttgart 21 ist für uns der Grund genauer auf diesen Test zu schauen.

Was wurde bei dieser Übung nun genau gemacht ?

Dabei wurde ein Intercity-Zug mit einer Lokomotive der Baureihe 101, fünf Wagen sowie 300 Übungspassagieren in den Tunnel gefahren. Das Szenario sah ein Feuer vor welches in der Mitte des Zuges ausbrach. Die Verqualmung des Tunnels wurde mittels künstlichen Rauches simuliert.

Für die Bahn AG war diese Übung selbstverständlich ein **voller Erfolg.** Laut Pressemeldung waren alle Passagiere nach 90 Minuten am Tunnelportal angekommen. Die gesetzlichen Richtlinien – **also die Minimalanforderung** – waren damit erfüllt. Was aber nirgends beantwortet wurde ist die für uns Fahrgäste **überlebenswichtige Schlüsselfrage:**

Wie lange hat es denn gedauert bis alle Fahrgäste im sicheren Bereich der Parallelröhre waren?

Oder anders ausgedrückt: Wie lange hat es gedauert bis alle Fahrgäste den Bereich giftiger Rauchgase verlassen hatten ? War es möglich die Fahrgäste innerhalb von 15 Minuten in die Parallelröhre zu evakuieren oder nicht ?

15 Minuten – mit dieser Zeitvorgabe aus der TSI-Richtlinie rechnen derzeit die Ingenieure der Fahrzeugindustrie um gegen einen Brand etwa in der Lokomotive zu schützen.

Also, Grund genug die Deutsche Bahn zu fragen. Und über die Ergebnisse dieser

Anfragen – es waren mehrere - möchte ich hier berichten.

Anfrage 1 ging an das Kommunikationsteam der Deutschen Bahn. Das Ergebnis dieser mehrfachen Anfragen ist schnell berichtet: absolut keine Rückmeldung. Keine Antwort, absolut nichts. Ein für ein Kommunikationsteam **regelrecht atemberaubendes Verhalten**.

Anfrage 2 ging im November 2012 an die Internet-Plattform „Direktzu Stuttgart21“. Immerhin gab es dabei auf Nachfrage Rückmeldungen über den Stand der Beantwortung und dann im Februar 2013 auch eine Antwort.

In dieser Antwort sind einige angefragte Details der Rettungsübung beschrieben. Das ist positiv zu vermerken. Unsere Schlüsselfrage nach der Evakuierungszeit in die Parallelröhre **war in der Antwort aber nicht enthalten**.

Angegeben wurde aber dass die Feuerwehr 15 Minuten nach Ausbruch des Feuers am Tunnelportal war und dann Fahrgäste wegen der bereits eingetretenen Verqualmung mit Atemgeräten unterstützt hat. Daraus leitet sich logischerweise ab dass die verqualmte Tunnelröhre nach 15 Minuten noch keineswegs geräumt war. Angesichts der Wegstrecke im Tunnel waren es wohl eher 20 bis 25 Minuten.

Eine weitere Anfrage nach der fehlenden Zeitangabe wurde gleich im Februar 2013 eingereicht. **Die Antwort darauf ist heute, also vier Monate später immer noch offen**.

Es gab also Grund genug direkt das Eisenbahnbundesamt zu fragen. Von dort kam aber lediglich die Auskunft, dass die DB Netz AG Regionalbereich Südwest in Karlsruhe die Übung durchgeführt hätte und ich mich bitte dorthin wenden sollte.

Also ging die nächste Anfrage dann an die DB Netz AG Regionalbereich Südwest. Nach etwa einem Monat kam von dort auch tatsächlich eine Antwort und ich kann zitieren:

„Wie Sie der Presse bereits entnehmen konnten wurde die Übung erfolgreich durchgeführt. Die erforderlichen Zeiten, die in den anzuwendenden Richtlinien vorgegeben sind, konnten unter den örtlich vorhandenen Gegebenheiten eingehalten werden.

Wir bedauern dass wir neben der Ihnen bereits bekannten Gesamtevakuierungszeit keine weiteren Zwischenzeiten nennen können.“

Auch hier kein erfreuliches Ergebnis, denn es gab keine Antwort auf unsere Schlüsselfrage. Offensichtlich tut man sich ja schon mit der Evakuierung eines recht kurzen Zuges sehr schwer. Der Übungszug hatte ja nur fünf Wagen. So etwas kommt im planmäßigen Fernverkehr durch den Katzenbergtunnel ja gar nicht vor. Und anstelle von nur 300 Fahrgästen können durchaus auch mal 1000 Passagiere oder mehr im Zug sein.

Eine weitere Anfrage ging daher erneut an das Eisenbahnbundesamt. Ob das EBA denn die Evakuierungsdauer eines Doppelstockzuges voller Zuglänge – also 400 Meter und damit über 2000 Fahrgäste - abschätzen könne.

Die Antwort des EBA zitiert die TSI Tunnelrichtlinie und erwähnt das einschlägig bekannte vierstufige Sicherheitskonzept. Die gestellte Frage wird aber – auch hier -

wieder **nicht** beantwortet.

Der Katzenberg schweigt also ! Warum ? Was gibt es zu verheimlichen, was sollen die Bürger nicht wissen ?

Und vor kurzem hat eine ICE-Evakuierung bei Biblis auf freier Strecke über sechs Stunden gedauert. Wie soll denn das erst im Tunnel werden ? Als Fahrgast bleibe ich hier ziemlich beunruhigt zurück. Und frage mich was darf oder muss ich als Fahrgast an dieser Stelle fordern ?

Zunächst ein solides **gesetzliches Regelwerk** welches nicht einerseits 15 Minuten Brandfestigkeit fordert und dann versäumt die dazu passende Evakuierungsdauer zu fordern.

Ich erwarte einen Infrastrukturbetreiber der sich über das gesetzliche Minimum hinaus Gedanken macht wie die Sicherheit der Fahrgäste zu gewährleisten ist und verbessert werden kann.

Weiterhin brauche ich ein kritisch hinterfragendes Eisenbahnbundesamt welches klare Forderungen stellt um im Katastrophenfall die Auswirkungen zu begrenzen.

Von den Eisenbahnverkehrsunternehmen erwarte ich einen verantwortungsvollen und professionellen Umgang mit diesem Thema und nicht Züge die mit nochmal 20% mehr Fahrgästen pro Wagen vollgeladen werden wie etwa der neue ICx.

Von der Politik muss ich erwarten dass sie nach der Kosten- und nach der Leistungslücke vor der Volksabstimmung jetzt mit aller Nachdruck von allen Beteiligten ein klares und durchdachtes Sicherheitskonzept, Transparenz und Offenheit einfordert.

Denn alle Bürgerinnen und Bürger, egal ob pro oder contra Stuttgart 21, haben ein Anrecht darauf zu erfahren was in Sachen Sicherheit real auf sie zukommt.

Ach ja, und zukünftigen Tunnelpaten oder – patinnen möchte ich empfehlen sich ihr Patenkind erst mal genau anzuschauen.

Vielen Dank und Oben Bleiben!