



DIE BEINAHE-KATASTROPHE

Gefährlicher Brand in Tiroler Riesentunnel

Es war am 7. Juni 2023 knapp vor 21.00 Uhr, und im Nachtzug von Innsbruck nach Hamburg-Altona waren, unter dem Bahnhof Fritzens-Wattens ostwärts in der Unterflurtrasse des fast 16 Kilometer langen Terfener Tunnels, 151 Personen eingeschlossen. Auf einem Waggon brannten zwei Autos sowie ein Motorrad. Durch die starke Rauchentwicklung war an eine Flucht nicht zu denken. Ein echter Albtraum für alle!

Wiederholt sich Kaprun? Unwillkürlich dachte ich bei den ersten Medienmeldungen an die Jahrhundertkatastrophe von Kaprun aus dem Jahre 2000 mit ihren 155 Toten. Auch dort war ein Tunnel im Spiel, und die Menschen konnten nicht flüchten. Doch dieses Mal hatten die Einsatzkräfte der Feuerwehr die Chance, zu den Eingeschlossenen vorzudringen. Auch wenn es etwa eine Stunde dauerte, bis der Brand gelöscht war und dann erst die Menschenrettung in Angriff genommen werden konnte. In Kaprun waren die Feuerwehreinheiten in einem feurigen Spiel, hier konnten sie dank der vorhandenen Flucht- und Angriffswege noch zeitgerecht eingreifen. Und es blieb gottlob bei einer Beinahe-Katastrophe!

Die Brandursache. Wie aus unserem Einsatzbericht über den Tunnelbrand in dieser Nummer von BLAULICHT entnommen werden kann, ist der Brand mit größter Wahrscheinlichkeit von einem Campingbus ausgelöst worden. Dessen Aufstelldach hat sich vermutlich im Sog der Luftströmung aufklappen können und ist in Kontakt mit der Bahnstrom-Oberleitung (Spannung: 15.000 Volt) gekommen. Es kam in der Folge zu einem Lichtbogen, wodurch die gesamte E-Anlage ausfiel.

Die Oberleitung wurde dabei auf etwa 50 Meter zerstört und stürzte auf die Lok und die ersten Waggons.

Problem Hochspannung. Und hier ergeben sich bereits die ersten großen Probleme für die Feuerwehr. Denn unsere Einsatzkräfte sind beim Vorgehen in Hochspannungsbereiche extrem gefährdet. Noch dazu, wenn diese – wie im vorliegenden Fall – in der ersten Löschphase nicht klar zu identifizieren sind. Was ist hier vonnöten? Erdung ist das Zauberwort! Und diese muss in qualifizierter Weise von den betrieblichen Fachleuten der ÖBB vorgenommen werden. Beim gegenständlichen Brandfall hat es hier nachweislich Pannen gegeben, und die bereits am Einsatzort mit schwerem Atemschutz ausgerüsteten Feuerwehreinheiten durften vorerst nicht in die Tunnelröhre vordringen.

Ein Riesentunnel. Der Terfener Tunnel ist ein 15.840 Meter langer zweiröhriger Eisenbahntunnel, also eine bauliche Megastruktur. Wir müssen endlich erkennen: In derartigen Riesenbauwerken herrschen im Brandfall andere Gesetzmäßigkeiten wie bei herkömmlichen baulichen Objekten. Es sind längere Angriffswege für die Feuerwehreinheiten vorhanden

und für die eingeschlossenen Passagiere sind größere Fluchtwege zu überwinden. Bei einem Brandgeschehen sitzt der giftige Brandrauch über längere Zeit im Tunnel und stellt ein großes Gefahrenmoment dar. Ja, und es gibt im Ernstfall in der Regel eine große Personenzahl, die zu retten ist.

Was ist mit dem Brandrauch?

In unseren Straßentunneln gibt es generell Entrauchungsanlagen; diese sind in Eisenbahntunneln grundsätzlich nicht vorhanden. Im vorliegenden Brandfall war die gesamte Tunnelröhre über mehrere Kilometer mindestens über eine Stunde mit giftigem Brandrauch verqualmt. Der gesamte Eisenbahnzug mit seinen etwa 300 Metern Länge war dabei betroffen. Die Feuerwehr hat zwar mobile Hochleistungslüfter, die allerdings über die Flucht- und Rettungsstiegenhäuser (im aktuellen Brandfall etwa 23 Meter nach unten) erst eingebracht werden müssen.

Überlebenszellen. In diesem Zusammenhang noch ein Wort zur Sicherheit von Eisenbahnwaggons: Diese sollten echte Überlebenszellen für die Passagiere darstellen, vor allem wenn ein Brand von außen bzw. auch von innen auftritt.

Deswegen müssen sie eine entsprechende Brandwiderstandsfähigkeit gegen Feuer und Rauch besitzen. Auch automatische Löschanlagen in den einzelnen Zugabteilen sind hier zu diskutieren. Anmerkung: Beim betrachteten Brandgeschehen darf in positiver Weise über die relativ gute Rauchdichtheit der Waggons berichtet werden, negativ waren die unterschiedlichen Öffnungs- und Schließsysteme der Türen.

Schwieriger Feuerwehreinsatz.

Die fast 700 Feuerwehreinheiten (17 davon unter schwerem Atemschutz) waren bei diesem Einsatz stark gefordert, obwohl sie hervorragend organisiert und unter dem Einsatzleiter Bezirksfeuerwehreinheitsinspektor OBR Michael Neuner fachmännisch koordiniert wurden. Neben der eher unproblematischen Brandbekämpfung war die Rettung von 151 Personen mittels Fluchthauben der eigentliche Einsatzschwerpunkt.

Fazit. Der Brand im Terfener Riesentunnel war ein Fingerzeig des Schicksals und geht als bedenkliche Beinahe-Katastrophe à la Kaprun in die Feuerwehrannalen ein. Wir hatten Glück im Unglück, aber jetzt wäre eine schonungslose Analyse dieses Ereignisses erforderlich. Dabei muss über alles – auch über die Installierung einer Betriebsfeuerwehr bei den ÖBB – als schnelle Einsatzgruppe diskutiert werden. Ein Restrisiko wird immer bleiben, es darf aber nicht jenes Risiko sein, das unseren Feuerwehreinheiten den Rest gibt! ●