

Hochdruck-Duschen gegen Feuer im Eurotunnel

Der Verkehr unter dem Ärmelkanal soll mit deutscher Technik sicherer werden

chs. CALAIS, 13. Februar. Bis zu 1000 Grad heiß wurde das Feuer; erst nach 20 Stunden konnte es unter Kontrolle gebracht werden. Auf einer Länge von 600 Metern waren die Betonwände stark beschädigt, und monatelang musste der Tunnel geschlossen bleiben. So lassen sich der Brand im Tunnel unter dem Ärmelkanal vom 11. September 2008 und seine Folgen zusammenfassen. Der Betreiber Eurotunnel bezeichnet die 50 Kilometer lange Röhre unter dem Meeresboden zwar als sichersten Tunnel der Welt, doch 1996, 2006 und 2008 war jeweils Feuer ausgebrochen. Nach dem letzten Unfall, bei dem sechs Menschen verletzt wurden, kritisierte eine französische Expertenkommission, dass ihre Empfehlungen nach den vorherigen Feuern nicht umgesetzt wurden.

Das soll sich nun ändern. Eurotunnel wird in diesem Jahr vier Sicherheitsbereiche einrichten, in denen Hochdruck-Du-

schen die Flammen eines brennenden Zuges bekämpfen sollen. Die von dem deutschen Mittelständler Fogtec Brandschutz GmbH & Co. KG, Köln, entwickelte Installation versprüht einen Wassernebel, der Feuer effektiver bekämpft als Sprinkleranlagen, denn die Flammen kommen flächendeckender mit den winzigen Tröpfchen in Berührung, so dass die Temperatur rasch sinkt. Vier Stationen mit jeweils gut 800 Metern Länge sollen in diesem Jahr in den Tunnel eingebaut werden. Bricht ein Feuer in einem Zug aus, soll dieser unverzüglich in die Sicherheitszonen fahren, um sich dort besprühen zu lassen. Fogtec hat solche Systeme bereits in U-Bahn-Anlagen und Straßentunneln in Deutschland und im Ausland eingebaut. Eurotunnel will sich die Investition gut 20 Millionen Euro kosten lassen.

Die Tunnel-Gesellschaft betont, dass seit der Eröffnung 1994 mehr als 265 Mil-

lionen Passagiere transportiert wurden, aber kein einziger zu Tode kam oder schwerer verletzt wurde. Ein Feuer kann aber schwere materielle und wirtschaftliche Folgen haben. Unter dem Brand von 2008 leidet die Gesellschaft heute noch. So wird sie dem Vernehmen nach für das vergangene Jahr einen Verlust ausweisen, weil infolge der monatelangen Tunnel-sperrung Fracht-Kunden auf die Fähren auswichen. Nur zu niedrigen Preisen ließen sie sich wieder zurücklocken.

Mit dem Wunsch der Deutschen Bahn, den Ärmelkanal künftig zu durchfahren, hätten die neuen Feuer-Bekämpfungsanlagen nichts zu tun, sagt der Eurotunnel-Vorstandsvorsitzende Jacques Gounon. Die französische Regierung versucht das aktuelle Monopol der Alstom-Züge zu erhalten, indem sie auf die noch geltenden Sicherheitsvorschriften verweist. Diese erlauben die Durchfahrt nur Zügen mit ei-

ner Lok an der Spitze, nicht aber den ICEs von Siemens mit einer auf jeden Waggon verteilten Motorisierung. Eurotunnel-Chef Gounon hält dieses Argument für vorgeschoben. Die neuen Züge, die in allen anderen Tunneln der Welt zugelassen seien, hätten keine Sicherheitsmängel. Im Gegenteil hätten sie den Vorteil, dass die Motorisierung nicht auf einen Punkt konzentriert sei und daher nur Feuer auslösen könne, die weniger intensiv seien.

Eine zwischenstaatliche britisch-französische Sicherheitskommission muss über eine Reform der Vorschriften entscheiden. Bisher hat das Gremium nicht abschließend geurteilt. Eurotunnel und Siemens arbeiten indes weiter an der Vorbereitung der ersten Fahrt eines ICE unter dem Ärmelkanal, die 2013 erfolgen könnte, wenn bis dahin die Franzosen ihren Widerstand aufgegeben haben.