

# AUTOMOBIL REVUE

## TUNNELBRAND

17.02.09 10:58

### Geregelte Flucht

Bei der Flucht vor Feuer im Tunnel zählt jede einzelne Sekunde.

Brände in Tunneln sind Todesfallen. Die letzte Brandkatastrophe in der Schweiz ereignete sich am 16. September 2006 im Viamala-Tunnel auf der A13 vor Thusis. Die Röhre ist gerade mal 760 Meter lang. Und trotzdem forderte ein Brand nach einem Frontalzusammenstoss zwischen einem Pw und einem Reiseocar neun Todesopfer. Dabei kamen mindestens vier Menschen um, weil sie sich nicht rechtzeitig in Sicherheit brachten. Sie erstickten.

Grosse Gefahren bei Tunnelbränden sind Hitze und Rauch. Wir sprechen von Temperaturen um die 1000 Grad Celsius am Brandherd. Beim Rauch sind es heimtückischerweise die unsichtbaren Gase, die besonders giftig sind. Und: Bei einem Tunnelbrand entsteht immer ein Kamineffekt. Der Rauch wandert entlang der Decke in Richtung des Zuges, kühlt ab und senkt sich, immer noch gesättigt mit giftigen Gasen, zum Tunnelboden. Dort bleibt er als unsichtbare, tödliche Falle liegen. Deshalb ist es auch so wichtig, bei einem Brand im Tunnel diesen so schnell wie möglich über einen Notausgang zu verlassen.



#### Schneller Rauch

Die Untersuchungen des wissenschaftlichen Dienstes der Stadtpolizei Zürich haben bezüglich der Brandkatastrophe im Viamala-Tunnel ergeben, dass der Rauch sich mit einer Geschwindigkeit von 10 m/s verbreitet hat. Das sind 36 km/h. So schnell sind zu Fuss nur Superathleten.

Eine weitere Erkenntnis der Untersuchungen der Viamala-Katastrophe widerspricht den europaweit geltenden Regeln im Fall von Tunnelbränden: Einige Autofahrer haben ihr Leben gerettet, indem sie wendeten und sich fahrend vom Brandherd entfernten. Eigentlich ein kapitales Fehlverhalten, das aber in dem ganz speziellen Fall lebensrettend war. Aber nicht nur. Es gab auch solche, die zu wenden versuchten und dann doch im Rauch umkamen. Die TV-Sendungen zu den Untersuchungen der Viamala-Katastrophe sind online auf [www.sf.tv](http://www.sf.tv) abzurufen. Es sind die «10vor10»-Sendungen vom 26. und 27. Januar 2009.

#### Chaos befürchtet

Beim Bundesamt für Strassen Astra und beim TCS sieht man keinen Grund, die geltenden Regeln zu ändern. Im Gegenteil wird befürchtet, dass sich Autofahrer die lebensrettenden Wendemanöver zum Beispiel für kommende Katastrophen machen. Die Befürchtungen sind nicht unberechtigt. Man kann sich vorstellen, was für ein Chaos ausbricht, wenn im Gotthardtunnel Hunderte von Autofahrern in Panik versuchen, ihr Auto zu wenden. Zusätzlich gingen wertvolle Sekunden verloren, die am Ende für die Flucht in den Rettungsstollen fehlten. Nach dem Brand im Gotthardtunnel 2001 wurden einzelne der elf Todesopfer nur wenige Meter von einem Notausstieg entfernt gefunden. Eine weitere schlimme Konsequenz aus Wendemanövern in Tunneln kann sein, dass dadurch der Weg für Rettungsfahrzeuge versperrt wird.

In der Kassensturz-Sendung vom 22. April 2008 ([www.sf.tv](http://www.sf.tv)) wird die Aufnahme einer Tunnelkamera aus einem brennenden Tunnel gezeigt, die falsches Verhalten von Autofahrern dokumentiert. Während eine Frau sich zu Fuss in einen Fluchtstollen rettet und überlebt, kann ein Lastwagenchauffeur, der sein Gefährt rückwärts aus dem Tunnel fahren will, später nur noch tot geborgen werden. Eindrücklich ist auch, wie plötzlich der Rauch alles in Schwärze taucht, in der inert Sekunden jeder verloren ist, der

sich dann noch im Tunnel befindet.

**Fluchtwege**

In der Schweiz führen rund elf Prozent des Autobahnnetzes durch Tunnel. In modernen Strassentunneln sind Notausstiege alle 300 bis 500 Meter vorgeschrieben (gültige Norm seit dem 1. 10. 2004). Selbstleuchtende Signalisierungen, die, mit Meterangaben versehen, zu den Notausstiegen hinweisen, finden sich auf den Tunnelwänden alle 25 Meter.

Mehr in der Ausgabe 8/2009 der «Automobil Revue», welche Sie auch [online abonnieren](#) können.

AR 8 vom 18.2.2009