

Pressemitteilung

Kein gutes Omen – ICE-Brände im Tunnelbahnhof Köln/Bonn und Nürnberg erinnern an hohes Brandrisiko auch bei Stuttgart 21 und der dortigen Neubaustrecke

14.11.2022

Kontakt:
Dr. Christoph Engelhardt
Hüterweg 12c
85748 Garching
089 3207317
0176 96936959
presse@wikireal.org

Der Brand des ICE 814 am 10. November im Tunnelbahnhof Köln/Bonn Flughafen und der qualmende ICE 526 gestern am 13. November in Nürnberg belegen das reale Risiko für Brände auch in den vielen Neubautunneln. WikiReal.org weist auf das fehlende Rettungskonzept der Stuttgarter Tunnel hin.

Der Bahnhof Köln/Bonn liegt inmitten des 4,2 km langen Flughafentunnels. Beim Halt war der Brand von Fahrgästen gemeldet worden, so dass der überfüllte Zug über den Bahnsteig evakuiert werden konnte. In einem engen Tunnel hätte dies vielfach länger gedauert. Der brennende Schaltschrank konnte vom Zugpersonal nicht gelöscht werden, Flammen loderten aus dem Zug mit starker Rauchentwicklung und erheblichem Schaden. Die Feuerwehr benötigte unter guten Zugriffsbedingungen 45 Min., bis der Brand unter Kontrolle war. Dieser Vorfall relativiert die Aussagen der Deutschen Bahn AG von „gekapselten Anlagen“ und „feuerhemmenden Materialien“, die Brände in ICEs verhindern sollen. Tatsächlich kommt es jedes Jahr zu zahlreichen Bränden auch in ICEs.

Der Zug kam von der Schnellfahrstrecke Köln-Rhein/Main, die mit vielen großen und langen Steigungen Antrieb und Elektrik der Züge enorm belastet. Dabei erinnert das neue Unglück an den verheerenden ICE-Brand bei Montabaur von 2018 ebenfalls auf dieser Strecke, der von einem Trafo ausging. Am 13.11. drang nach einem lauten Knall Rauch aus dem ICE in Nürnberg, die Bahn spricht von einem technischen Defekt. Auch dieser Zug aus München kam von einer steilen Neubaustrecke. Derartige Brände werden rund 2,5-mal häufiger bei oder nach der Befahrung von solchen schnellen Steigungsstrecken beobachtet (https://wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Trassierung/ICE-Brände).

Das ist kein gutes Omen etwa für die „Neubaustrecke Wendlingen-Ulm“, die am 11. Dezember eröffnet werden soll. In den dortigen 30 km Tunnelstrecke gibt es noch längere Steigungen und bspw. eine 15 km lange Tunnel-Brücken-Kette, die für die Feuerwehren nur von den Enden her zugänglich ist, und das nach langer Anfahrt. Ein vergleichbarer Brand hätte dort verheerende Folgen.

Im Schwesterprojekt „Stuttgart 21“ wird der tiefer gelegte neue Hauptbahnhof mit ebenfalls knapp 30 km Tunnelstrecke an das Gleisnetz angeschlossen, weitere 23 km sollen als Ergänzung hinzugebaut werden. Mehrere Tunnel sind dabei stark verengt und bergen nochmals größere Gefahren. Dr. Christoph Engelhardt von WikiReal.org: „Die hier verkehrenden Regionalzüge fassen 3- bis 4-mal mehr Passagiere als ein ICE. Von denen hätte im Brandfall ggf. keiner eine Überlebenschance.“

Zu der Genehmigung der Stuttgarter Tunnel liegt **bis heute kein funktionierendes Rettungskonzept** vor. Zuletzt erklärte die Bahn, die Simulation, die die Sicherheit belege, **sei gelöscht worden**. Bei Rettungsübungen in den neuen Tunneln wurde den Feuerwehren **erstmalig auferlegt**, keine Bilder zu machen und nicht darüber zu sprechen. Engelhardt: „Es ist Zeit, dass Politik und Öffentlichkeit ein belastbares Rettungskonzept vorgelegt bekommen, **welches alle Parameter**, also enge Querschnitte, hohe Steigung, schmale Rettungswege, lange Abstände zwischen den Rettungsstollen und vor allem auch die hohe Kapazität der Züge berücksichtigt. Ohne das ist es unverantwortlich, ab Dezember Menschen durch diese Tunnel fahren zu lassen.“

Hinweise

Details zum fehlenden Brandschutz bei S21 und vieles mehr: 21.11.2022, 19h im Stuttgarter Kino Delphi, **Premiere des Films „Das Trojanische Pferd – Stuttgart 21“**. Siehe: <http://www.kopfbahnhof-21.de/das-trojanische-pferd/> (mit weiteren Terminen).

Dr. Christoph Engelhardt ist Physiker, Analyst und Initiator der Faktencheck-Portals WikiReal.org mit dem Hauptthema Stuttgart 21. Er trat als Experte in mehreren Verfahren zu dem Projekt auf und ist Mitglied in Initiativen zur Verbesserung des Bahnverkehrs (siehe de.wikipedia.org).

Hinweise auf Bildmaterial



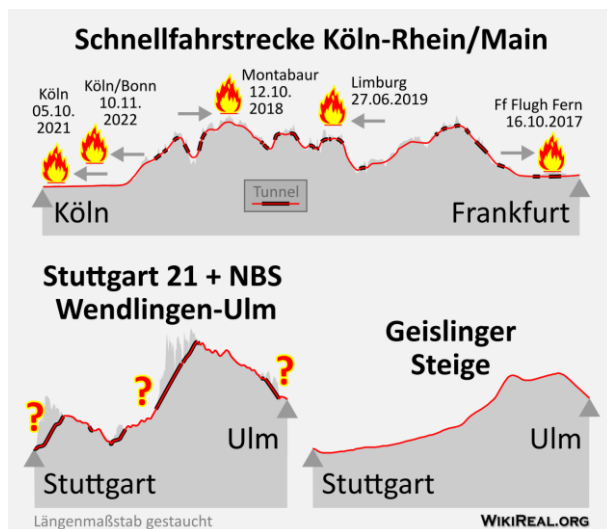
10.11.2022, *Flammen schlagen aus dem Zug* (Video: [Facebook](#) „Der Eisenbahner“, Szenenfoto, Ausschnitt, dunkler)



10.11.2022, Foto: [Twitter](#) „Bauchredner“



10.11.2022, Foto: [Facebook](#) „Der Eisenbahner“



Höhenprofile im Vergleich. Zahlreiche ICE-Brände auf der Strecke Köln-Rhein/Main. Stuttgart-Ulm ist noch herausfordernder (1,6 × Höhenunterschied, längere Steigungen u. schwierige Fahrdynamik), daher steigendes Brandrisiko. Zum Vergleich die alte Strecke. (Freie Verwendung bei Nennung von WikiReal.org, CC BY 4.0)



10.11.22, *erheblicher Rauch*, [Twitter Fw Köln](#)



12.10.2018, *Brand bei Montabaur* (Bild: [NR-Kurier](#), privat, Ursprungsartikel: nr-kurier.de)