

STRASSENTUNNELS

Freie Fahrt für Brummis



Luxemburg investiert Millionen in die Sicherheit der geplanten und sich im Bau befindenden Autotunnel. Echte Alternativen zur Straßenvariante werden ausgeklammert und das Sicherheitsrisiko Nummer eins, der Schwerlastverkehr, verschont.

Von den Opfern war nicht mehr viel übrig geblieben. Die Hitze hatte sie regelrecht in Luft aufgelöst. 39 Menschen starben am 24. März 1999 in der Flammenhöhle des Montblanc-Tunnels, nachdem ein Lastwagen Feuer gefangen hatte. Daraufhin war die 11,6 Kilometer lange Röhre für mehr als 341 Millionen Euro mit neuen Sicherheitssystemen ausgerüstet worden. Nachdem sie im März für Fahrzeuge bis 3,5 Tonnen geöffnet worden war, darf seit Monatsbeginn auch wieder der Schwerlastverkehr den Tunnel zwischen Frankreich und Italien passieren. Der Protest tausender Tunnelgegner am Tag der Eröffnung war vergeblich.

Im Mai 1999 brennt ein mit Lack beladener Lkw im österreichischen Tauern-Tunnel, zwölf Menschen sterben. Und am 24. Oktober 2001 kommen elf Menschen bei einem Brand im Schweizer Gotthard-Tunnel ums Leben. Wieder ging die Katastrophe von einem brennenden Lkw aus. Dabei hatte das 16,3 Kilometer lange Bauwerk bei einem vom ADAC in Auftrag gegebenem Test die Note "gut" erhalten. Bemängelt wurde damals nur das Belüftungssystem. Ansonsten galt der Gotthard-Tunnel als vorbildlich. "Eine hundertprozentige Sicherheit gibt es aber nicht", sagt Dirk Wessels, Sprecher der Deutschen Montan Technologie in Essen, die den Test erstellte.

Die Häufigkeit der Unglücke in Unterführungen führen viele Experten auf das erhöhte Fahrzeugaufkommen allein im Schwerlastverkehr zurück: Den Gotthard passierten vor dem Unglück täglich rund 5.500 Lkw. Eine ähnlich hohe Zahl von Lastwagen erwartet auch das luxemburgische Ministerium für öffentliche Bauten für die derzeit vier im Großherzogtum geplante Tunnel. Zwei der Unterführungen sind bereits im Bau: der 1.575 Meter lange Markusberg-

Tunnel auf der Saarstrecke sowie der fast 2,7 Kilometer lange Tunnel am Gousselerberg. Die Kosten des ersten von drei Tunnel-Projekten auf der Nordstrecke belaufen sich nach Angaben des zuständigen Ministeriums auf rund 100 Millionen Euro.

Die Luxemburger setzen bei der Sicherheit auf Hilfe von Experten aus der Schweiz. Dennoch seien die hiesigen Tunnel nicht mit den alpenländischen zu vergleichen, sagt André Stein vom Ministerium für öffentliche Bauten, der den Bau des Markusberg-Tunnels leitet. "Wir werden mehr für die Sicherheit machen als irgend jemand sonst zuvor", betont er. Stein weist dabei daraufhin, dass die beiden sich im Bau befindenden Tunnel jeweils zweiröhrig sind - im Gegensatz zu den meisten Tunnel in den Alpen und zu den Unglücksbauwerken am Gotthard und Montblanc. Die beiden Röhren seien alle 200 bis 300 Meter miteinander verbunden - Fluchtwege im Falle eines Unglücks.

Doch selbst Autotunnel mit zwei Röhren sind nicht vor einer größeren Katastrophe geschützt. Sieben der acht größten Unfälle in den vergangenen Jahren waren Auffahrunfälle. Obwohl der Gotthard-Tunnel im Gegensatz zum Tauern- und zum Montblanc-Tunnel über einen eigenen Sicherheitsstollen als Fluchtweg verfügt, konnten sich bei dem Unglück im Oktober elf Menschen nicht mehr retten. Viel wichtiger sei das Verhalten der Menschen im Falle eines Unfalls, erklärt Michel Egger, Chef der "task force tunnels", der am vergangenen Mittwoch in Luxemburg einen Vortrag über Tunnel-Sicherheit hielt. "Es wäre nicht zu einer so großen Zahl von Todesopfern gekommen, wenn die Leute besser informiert gewesen wäre. Viele wissen einfach nicht, was sie tun sollen", so der Schweizer. "Deshalb ist auch Aufklärung not-

wendig", sagt André Klein, "damit die Menschen nicht in ihren Autos sitzen bleiben, bis es zu spät ist."

Sowohl der Gousselerberg als auch der Markusberg-Tunnel werden nach Steins Worten rund um die Uhr überwacht, Unregelmäßigkeiten werden sofort über Videokameras an die Kontrollzentrale übermittelt. "Die Abgase werden regelmäßig gemessen", fügt Tom Levy hinzu, der die Arbeiten am Markusberg koordiniert. Allein die Sicherheitsvorkehrungen lässt sich das Land dort laut Schätzungen zwischen drei und vier Millionen Euro kosten. Bei einem Stau oder Unfall könne der Tunnel geschlossen werden. Wasserleitungen, Feuerlöscher, Belüftungsanlagen, Lautsprecher, Lauflichter, die den Fluchtweg anzeigen - die Luxemburger Bauleiter protzen mit Sicherheitsmaßnahmen. "Wir erfüllen nicht nur alle Sicherheitsstandards, sondern sind sogar Innovationsführer", meint Stein.

Eidgenössische "Tropfenzähler"

Ob das ausreicht, wenn in Zukunft die Schwerlast-Lawine noch größer wird? Die Experten des ADAC rechnen mit einer Zunahme des Güterverkehrs auf der Straße um mehr als ein Drittel. In der Schweiz und in Frankreich wurde bereits reagiert: Die Eidgenossen bohren nach einer Volksinitiative nicht nur seit 1999 an einem neuen Eisenbahntunnel, um den Verkehr auf der Straße zu entlasten - umgerechnet acht Milliarden Euro wurden dafür bewilligt. Nach der Wiedereinführung des Gegenverkehrs im Gotthard-Tunnel wird im September zudem das so genannte "Tropfenzähler-System" eingeführt. Dabei sollen nur drei Lastwagen pro Minute den Tunnel passieren. Für die wartenden Lkw gibt es zusätzliche Abstellflächen. Im Montblanc dürfen die Schwertransporter alternierend durch den elf Kilometer langen Schlauch. Und selbst für private Pkw gilt ein vorgeschriebener Abstand zwischen den Autos von 150 Metern.

All dies ist in Luxemburg nicht vorgesehen. Hier gilt für die Brummis freie Fahrt. Auf ihren Ansturm dürfte das Großherzogtum nur schlecht vorbereitet sein. Erfahrungen mit längeren Tunnel gibt es noch nicht, und Tests für die Stadttunnel wurden nach Auskunft offizieller Stellen noch nicht durchgeführt.

"Die Unfälle im Montblanc-, Tauern- und Gotthardtunnel sind erschütternde und mahnende Zeugen", schreibt selbst der ADAC. Die Menschen am Montblanc haben dies jedenfalls ernst genommen. Die "Brigades d'intervention rapide" (BIR) aus mehreren Bürgerinitiativen wollen sich weiterhin jedem Lkw entgegenstellen und dessen Fahrt aufhalten - bis der Tunnel für die Spediteure unattraktiv wird.

Stefan Kunzmann

Angriff aus religiösen Motiven

Ein uns vorliegender Brief berichtet von einer unliebsamen Begegnung, die kürzlich ein Luxemburger arabischer Herkunft und islamischen Glaubens in der Avenue de la Gare hatte. Während seines Einkaufsbummels habe ein Mann zuerst den Inhaber eines Geschäfts mit den Worten "Sie greifen Juden und Christen an" beschimpft. Der Briefschreiber sei dann selbst von dem Mann angegriffen worden. Der Unbekannte habe ihn zu Boden geworfen. "Ich war auf diesen Angriff nicht vorbereitet", heißt es in dem Brief, "und ich hatte wenig Chancen mich zu verteidigen." Der Angegriffene wurde dabei leicht verletzt und landete im Centre Hospitalier. Fazit für den Briefschreiber: Weder der soziale Frieden, noch der wirtschaftliche Wohlstand könnten einen wütenden Verrückten von solch einer Tat abhalten. Und: "Luxemburg ist nicht immun gegen Rassismus und Fremdenfeindlichkeit. Ein Fehler wäre zu glauben, dass es sich in meinem Fall nur um eine Ausnahme handle, die man leicht ignorieren könne."

Bioland ist nicht gleich Bioland

Im Dschungel der Lebensmittelskandale tut sich auch diese Woche etwas. Nicht nur im Schweinefutter, sondern auch in der Limo soll laut neuesten Berichten das Hormon MPA (Medroxy-Progesteron-Azetat) gelandet sein. Den bisherigen Ermittlungen zufolge soll die belgische Firma "Bioland Liquid Sugars" Abfallmedikamente mit MPA in Zuckersirup für die Schweinemast sowie die Getränkeherstellung gemischt haben. Das Hormon ist Bestandteil von Verhütungsmitteln und Hormonpräparaten, die in der Menopause verschrieben werden.

Unterdessen reichte der deutsche "Bioland Verband für organisch-biologischen Landbau e.V." eine Klage gegen das belgische Unternehmen auf Schadensersatz in Höhe von zehn Millionen Euro ein. Der Verband der Biobauern in Deutschland "Bioland e.V." stehe in keiner Beziehung zu dem belgischen Unternehmen "Bioland Liquid Sugars", so der Verband am Mittwoch in einer Presseerklärung. Der Name Bioland sei rechtlich geschützt und ökologischen Lebensmitteln vorbehalten. "Bioland Liquid Sugars" verarbeitet keine Bioerzeugnisse und bringt keine Bioprodukte in Verkehr. Der Betrieb besitzt überdies keine Genehmigung für die Erzeugung und Verarbeitung von Bio-Futter- oder Bio-Lebensmittelzutaten.

Bauchlandung für Mega-Flughafen

Vor einer Woche lief die Einspruchsfrist im Flughafen-Kommodo-Verfahren ab. Am vergangenen Mittwoch stand das Gesetz über den Ausbau der "Aérogare", der Auslöser des Kommodo, in der Chamber auf dem Programm. Angesichts des Unmuts in der Bevölkerung hatte die DP vorsorglich eine Motion ausgearbeitet, in der unter anderem eine strenge Einhaltung des Nachtflugverbotes gefordert wird. Transport- und Wirtschaftsminister Henri Grethen, Verfechter eines "mäßigen" Wachstums auf Findel, beteuerte, dies sei schon immer seine Politik gewesen.

Kalt erwischt wurde der DP-Minister allerdings, als der grüne Abgeordnete Fränz Bausch gerade jenen Text als Motion einbrachte, der im März vom hauptstädtischen Gemeinderat einstimmig verabschiedet worden war - immerhin ist Luxemburg-Stadt eine Hochburg seiner eigenen Partei. Die DP-Chamber-Fraktion, angeführt von Bürgermeister Paul Helminger, stimmte einer leicht abgeschwächten Fassung dieser Motion zu, Henri Grethen musste gute Miene zu bösem Spiel machen und behaupten, die gestellten Forderungen würden sowieso erfüllt. Die Ausbau-KritikerInnen werden sich freuen, dass die Chamber sich damit einstimmig für einen City-Airport und eine Einschränkung des Frachtverkehrs ausgesprochen hat.