

Karlheinz Rößler
Verkehrsberater i.R.
Gräfstraße 133
81241 München

Tel.: 089/883307
<roessler@vr-transport.de>

München, den 14.1.2015

Wachsende Terrorgefahr und aktuelle Tunnelprojekte

Der Verfasser der folgenden Abhandlung hat sich in der Vergangenheit als Geschäftsführer der VIEREGG-RÖSSLER GmbH in zahlreichen Studien, Vorträgen und parlamentarischen Anhörungen wiederholt mit drei Tunnel-Großprojekten beschäftigt, die sich noch weitgehend im Planungsstadium befinden und somit noch abgebrochen werden können. Es handelte sich um (1) den in München vorgesehenen Zweiten S-Bahn-Tunnel mit einer Länge von rund 9 km und drei Tunnelbahnhöfen, die jeweils bis zu 40 m tief unter der Erde liegen, (2) den knapp 20 km lange Fehmarnbelt-Tunnel, der unter der Meerenge zwischen der deutschen Insel Fehmarn und der dänischen Insel Lolland verlaufen und eine 4-spurige Autobahn plus eine 2-gleisigen Eisenbahntrasse enthalten soll, (3) das Projekt Stuttgart 21, das anstelle des heute oberirdisch gelegenen Stuttgarter Hauptbahnhofs eine neue Station unter die Erde mit nur noch der Hälfte der Bahnsteiggleise plus Tunnelröhren von über 70 km Länge für die Zufahrt der Züge zum zukünftigen Tunnelbahnhof umfassen soll.

Angesichts der beiden fürchterlichen Attentate in Paris am 7.1.2015 auf die Redaktion der Satire-Zeitschrift "Charlie Hebdo" und am 9.1.2015 auf einen jüdischen Supermarkt mit zusammen 17 ermordeten Menschen plus dem Tod aller Attentäter durch Polizeischüsse ist auch in Deutschland die Gefahr derartiger Verbrechen durch islamistische Extremisten nicht auszuschließen. Seriöse Risikoforscher warnen, dass alles, was sich Menschen an Greueltaten ausdenken können, auch einmal passieren wird, wenn sich nur die entsprechende Gelegenheit bietet. Die islamistischen Verbrecher, die den Terror-Organisationen Taliban, Al-Kaida oder Islamischer Staat nahestehen oder gar angehören und zum Teil als Rückkehrer aus dem Nahen Osten durch die dortigen Terror-Einsätze völlig verroht sind, wollen mit ihren grausamen Taten ein Maximum an Aufmerksamkeit und eine möglichst große Opferzahl erzielen. Deshalb sind unterirdische Anlagen für den Massen-Transport von Menschen (und teilweise auch Gütern) noch "bessere" Ziele für Terrorakte als Redaktionsräume oder Supermärkte. Es wäre vollkommen falsch, vor dieser wachsenden Gefahr die Augen verschließen zu wollen und zu versuchen, jede Diskussion darüber mit dem Argument abzuwürgen, durch die Beschreibung dieses Risi-

kos würden potentielle Attentäter erst auf die Möglichkeit von Anschlägen auf Tunnels und Tunnelbahnhöfe hingewiesen und es würden Fahrgäste von der Fahrt durch die unterirdischen Anlagen abgeschreckt.

Richtig ist vielmehr folgendes: Sowohl der Fehmarnbelt-Tunnel als auch Stuttgart 21 sind herausragende Prestigeprojekte, die inzwischen weltweit "berühmt" bzw. wegen ihrer Fragwürdigkeit berüchtigt sind und dadurch auch Terroristen aus dem Nahen Osten sehr wohl bekannt sein dürften. Auch wenn das Münchner Projekt "Zweiter S-Bahn-Tunnel" bezüglich Länge und Baukosten "eine Nummer kleiner" als die beiden anderen Vorhaben und auch weniger prestigeträchtig als diese ist, dürfte es dennoch für islamistische Terroristen ein nicht weniger verlockendes Ziel sein, das spätestens mit seiner öffentlichkeits-wirksam gefeierten Einweihung über München hinaus bekannt sein wird, und zwar auch bei den hunderten oder gar tausenden aus Deutschland stammenden Sympathisanten bzw. Mitglieder der Verbrecherbanden Taliban, Al-Kaida oder Islamischer Staat. Denn ganz besonders die Stadt München muß diesen pseudo-religiösen Fanatikern ein kräftiger "Dorn im Auge sein", denn hier findet zum einen jedes Jahr die von der NATO dominierte Internationale Sicherheitskonferenz statt, die sich nicht zuletzt auch gegen Terror-Gruppen wie Taliban, Al-Kaida und Islamischer Staat richtet. Zum anderen ist München jährlich im Herbst die Heimat des Oktoberfestes, das gerade fanatisierten Islamisten als weltgrößtes Fest für den Verzehr von Schweinefleisch und Bier gilt - in den Augen der Extremisten absolut verwerfliche Genüsse. Wegen der erzielbaren maximalen Aufmerksamkeits-Wirkung und der ungeheuer großen Zahl an möglichen Opfern sind der Zweite S-Bahn-Tunnel in München wie auch die beiden Prestige-Vorhaben Fehmarnbelt-Tunnel und Stuttgart 21 nach ihrer Fertigstellung willkommene Anriffsziele für zu allem entschlossenen Verbrecher. Es dürfte nur noch eine Frage der Zeit sein, bis diese Terroristen zuschlagen.

Diese Gefahrenlage müßte verantwortungsvolle Planer und Politiker, die es mit der Sicherheit der Reisenden ernst meinen, eigentlich dazu veranlassen, die drei genannten Projekte ganz fallenzulassen. Wer dennoch an diesen Tunnel-Vorhaben festhalten will, muß zumindest dafür sorgen, dass ein Höchstmaß an Sicherheits-Vorkehrungen getroffen wird - auch wenn dadurch die Kosten stark ansteigen und für die Reisenden Komforteinbußen wie auch Reisezeit-Verlängerungen entstehen würden. Um ein Bild aus der Alltagssprache zu gebrauchen: Wenn man schon nicht darauf verzichten will, Brunnen zu bauen, in die kleine Kinder hineinstürzen und somit tödlich verunglücken können, müßten wenigstens Barrieren am Brunnenrand aufgebaut werden, um zu verhindern, dass überhaupt ein Kind in den Brunnen fällt. Doch von vorbeugenden Sicherheitsmaßnahmen ist bei allen drei Projekten nichts zu erkennen; die Terrorgefahr gegen Eisenbahn- und Straßentunnels wird schlichtweg ignoriert.

Als Minimum zum Schutz der Benutzer von unterirdischen Gleisen, Bahnhöfen oder Autobahnen müssten wenigstens parallel zu den Bahnsteigen der Tunnelbahnhöfe und parallel zu den Tunnelröhren der Gleise bzw. Kfz-Fahrspuren ausreichend groß dimensionierte, ebenerdig erreichbare Räume und Stollen angelegt werden, in denen alle gefährdeten Reisenden in Sekundenschnelle eine sichere Zuflucht finden. Die Zugänge zu diesen Zuflucht-Räumen und -Stollen dürfen nur geringe Abstände von wenigen Metern untereinander aufweisen, vergleichbar der Anordnung der Fluchttüren an den Seiten von Kino- und Theatersälen. Dies wären dann sozusagen Maßnahmen zur Rettung eines Kindes, das bereits in den Brunnen gefallen ist - Maßnahmen, die sehr material- und kostenaufwendig und dennoch alles andere als optimal sind, zumal sie keine Terrorakte verhindern können, die gegen die unterirdische Infrastruktur oder die hier fahrenden Züge bzw. Kraftfahrzeuge gerichtet sind. Doch solche Zuflucht-Bauwerke als allerletzte Rückfallebene sind bei keinem der vorliegenden drei Projekte vorgesehen. Dagegen kann unter diesem Aspekt der im November 1994 eröffnete Eurotunnel als fast vorbildlich bezeichnet werden, der eine dritte Tunnelröhre als Zuflucht-Stollen hat, mittig zwischen den beiden Tunnelröhren für Zugfahrten gelegen.

Ebenso wenig sind beim Zweiten S-Bahn-Tunnel in München, beim Fehmarnbelt-Tunnel und bei Stuttgart 21 Sicherheits-Maßnahmen geplant, welche gezielt verhindern, dass überhaupt Spreng- und Brandsätze oder Substanzen zur Freisetzung von Giftgasen in die Tunnels gelangen, also das Kind davor schützen, in den Brunnen zu fallen. Denn Terroristen können diese gefährlichen Stoffe, als ihre eigenen Gepäckstücke getarnt, in Zügen, Omnibussen und PKWs mit sich führen oder sie in das unbeaufsichtigte Gepäck von Mitreisenden im Zug oder Bus schmuggeln. Im Fall des Fehmarnbelt-Tunnels, der auch eine wichtige Route für den Gütertransport auf Schiene und Straße bilden soll, lassen sich selbst riesige Spreng-, Brand- oder Giftgas-Bomben in der Ladung von Güterzügen und LKWs relativ einfach verstecken, um sie dann im Tunnel unter der Ostsee zur Explosion zu bringen - mit verheerender Wirkung. Deshalb sind zum Schutz vor Attentaten strenge und lückenlose Sicherheitskontrollen incl. Röntgen-Untersuchungen der einzelnen Gepäckstücke und Ladungsteile unverzichtbar. und zwar vor dem Betreten eines unterirdischen Bahnhofs bzw. vor der Einfahrt in einen Tunnel. Dies bedeutet konkret folgende Vorkehrungen:

- (1) Sicherheits-Schleusen wie auf Flughäfen oder wie vor dem Eurotunnel zwischen Großbritannien und Frankreich müssen im Fall des Zweiten S-Bahn-Tunnels in München an allen Eingängen zu den S-Bahn-Tiefbahnhöfen und beim Projekt Stuttgart 21 an allen Zugängen zu den Bahnsteigen des Bahnhofs vorhanden sein.
- (2) Dieselben Kontroll-Anlagen sind auch auf allen Bahnhöfen erforderlich, in denen die Personenzüge halten, bevor sie die Tunnelanlagen (Zweiter S-Bahn-Tunnel, Fehmarnbelt-Tunnel, Tunnels in Stuttgart) erreichen, also auf dem Startbahnhof und auf jedem Unterwegsbahnhof vor dem Tunnel.

(3) Alternativ zu festen Kontroll-Punkten sind in Regional- und Fernzügen, aber nicht bei der S-Bahn mit ihren kurzen Haltestellen-Abständen, auch Personen- und Gepäckkontrollen im fahrenden Zug durch Trupps von Sicherheitsbeamten denkbar, die den Zug auf der Fahrt bis zum Tunnel durchkämmen und verdächtig erscheinende Koffer, Rucksäcke, Taschen oder Kartons in einem transportablen Gerät durchleuchten. Personen, bei denen nicht auszuschließen ist, dass sie (als potentielle Selbstmord-Attentäter) Sprengstoff-Päckchen an ihrem Körper tragen, müssen in einem eigens dafür geschaffenen Abteil eine Leibesvisitation über sich ergehen lassen. Wenn bei diesen Kontrollen während der Fahrt ein verdächtiger Gegenstand entdeckt wird, muß der Zug vor der Einfahrt in den Tunnel anhalten, um das betreffende Gepäckstück oder den potentiellen Selbstmord-Attentäter aus dem Zug entfernen zu können.

(4) Zum Schutz des Fehmarnbelt-Tunnels durch Terroranschläge müssen außerdem alle Güterzüge, LKWs, Omnibusse und PKWs vor ihrer Einfahrt in den Tunnel an einem Kontrollpunkt gestoppt werden, um alle Teile der Ladung bzw. alle Gepäckstücke und alle Fahrzeug-Insassen ohne Ausnahme zu kontrollieren. Für die Kontrolle von Personen und Gepäck sind Sicherheits-Schleusen wie auf Flughäfen notwendig, für die Kontrolle von Gütern sind Einrichtungen und Verfahren zu übernehmen, wie sie in Häfen der internationalen Seeschifffahrt zur Zeit eingeführt werden, wobei Röntgengeräte so groß-volumig sind, dass sogar ganze Container durchleuchtet werden können.

Alle genannten Kontroll-Verfahren sind kostenintensiv und zeitaufwendig. Dadurch wird der marginale Zeitgewinn, der bei Stuttgart 21 im Vergleich zum heutigen Kopfbahnhof in einigen Relationen und beim Fehmarnbelt-Tunnel im Vergleich zur vorhandenen Fährverbindung erzielbar wäre, kompensiert oder sogar in sein Gegenteil verkehrt. Jede Art von Sicherheitskontrolle würde außerdem die Baukosten aller drei Projekte oder zumindest deren spätere Betriebskosten in die Höhe treiben, was die Wirtschaftlichkeit dieser Vorhaben noch weiter als bisher untergraben würde.

Falls sich die verantwortlichen Personen oder Institutionen weigern sollten, die genannten Sicherheits-Vorkehrungen zu treffen, so spielen diese Entscheidungsträger mit dem Leben der Reisenden, die den Tunnel benutzen, und mit dem Leben aller sonstigen Personen, die sich berufsbedingt (als Lokführer, LKW- und Busfahrer, Zugbegleiter, Techniker für die Tunnel-Wartung usw.) im Tunnel aufhalten. Ein derartiges ignoranten Verhalten der Tunnel-Verantwortlichen kann nur als verantwortungslos bezeichnet werden, zumal der Eurotunnel zeigt, dass wirksame Sicherheits-Vorkehrungen machbar sind.