



Presseerklärung

Sicherheitskonzept des B2-Tunnels ohne Akzeptanz

Das Staatliche Bauamt in Weilheim erläutert in seinem Flyer „Dialog“ Teil 1 unter anderem das Sicherheitskonzept des B2-Tunnels so: „Nach Durchschreiten der Notausstiegstüre betritt man den Rettungsstollen. Bereits hier befinden sich flüchtende Personen im sicheren Bereich.“ „Durchschreiten“ kann ein Flüchtender diese Notausstiegs- bzw. Fluchttüre aber nur, wenn diese geöffnet werden kann. Das setzt voraus, dass die zweite Türe der Schleuse geschlossen ist. Andernfalls kann er im Tunnel geduldig warten bis er schwarz wird.

Die brennende Frage im Brandfall ist aber speziell: Wie kommen Gesunde, Verletzte oder Menschen mit Mobilitätseinschränkung überhaupt bis zu den Fluchttüren? Deren Abstand von 300 m bei einer Fahrbahn-Längsneigung von 3,5 % ist einfach tödlich! Das Argument, die Entfernung zum nächsten Notausstieg sei maximal nur die Hälfte von 300 m, ist falsch. Im Brandfall gibt es nur eine sichere Flucht-Richtung, nämlich die vom Feuer weg.

München hat sich die Sicherheit im Luise-Kiesselbach-Tunnel Millionen kosten lassen. Dort trennt eine massive Stahlbetonwand die beiden Fahrbahnrichtungen. Alle 60 Meter (i.W. sechzig) ist eine Fluchttür in der Trennwand, durch die man im Katastrophenfall auf die rettende andere Fahrbahn gelangt. Entsprechend können die Fluchttüren zur Selbstrettung bei einem Rettungsstollen, einer Fahrbahntrennwand oder einem zweiten Richtungstunnel in akzeptabler Entfernung eingeplant werden. Das ist bei dem System mit Rettungsschächten ausgeschlossen.

Das System der Rettungsschächte ist wegen zu langer Fluchtwege nicht mehr Stand der Technik. Deshalb bekommt die zweite S-Bahn-Stammstrecke in München nach aktueller Umplanung eine Rettungsröhre. Einröhrige Straßen-Tunnel werden bundesweit mit einer Fahrbahn-Trennwand als Brandwand nachgerüstet.

Die Mehrheit der Tunnel Freunde im Stadtrat haben aber im Jahr 2011 einen parallel laufenden Rettungsstollen abgelehnt, weil sie neue juristische Einsprüche und Verzögerungen befürchteten. So sind bis heute - 12 Jahre nach Baugenehmigung - keinerlei Verbesserungen festzustellen. Es werden auch keine mehr folgen, weil die Mehrheit der Tunnel Freunde im Stadtrat jede Planänderung scheut wie der Teufel das Weihwasser.

Der Brandschutzexperte Dr. Schneider hat im Stadtrat erklärt, dass er persönlich den Tunnel mit seinen so genehmigten Unzulänglichkeiten nie benutzen würde. Entsprechend werden auch viele Pendler diesen Tunnel nicht akzeptieren, weil sie bei einer Hin- und Rückfahrt an 220 Arbeitstagen mehrere brenzliche Situationen pro Jahr erwarten dürfen.

Zum Schutz der Amphibien wurden kürzlich bei der Umfahrung Weßling die Amphibientunnel einer „Akzeptanz-Untersuchung“ unterworfen. Es wurde festgestellt, dass Frösche Tunnel gerne meiden. Eine „Akzeptanz-Untersuchung“ beim Starnberger B2-Tunnel wäre nur recht und billig, denn „auch der Mensch ist eine Kröte“ (nach Prof. B. Winkler)

Starnberg, den 12. August 2019

gez. Georg Stahl
(BI-Pressesprecher)

1. VORSTAND	Dr. Ing. Klaus Huber	HOMEPAGE	www.pro-umfahrung.de
2. VORSTAND	Dr. med.J. Glogger	E-MAIL	mail@pro-umfahrung.de
SCHRIFTFÜHRER	Georg Stahl	VEREINSREGISTER	Amtsgericht München VR 71385
SCHATZMEISTER	Carl Peter Altwickler	SPENDENKONTO	VR Bank Starnberg IBAN: DE64 7009 3200 0002 9972 66
ANSCHRIFT	Bl Pro Umfahrung - Contra Amtstunnel • Söckinger Str. 15 • 82319 Starnberg		