

800 Einsatzkräfte spielten Scheckenszenario im Egge-Eisenbahntunnel durch



BILD: Gestelltes Schreckenszenario: Feuerwehrleute haben die Unfalldarsteller durch den Rettungsstollen ins Freie getragen. FOTO: REINHARD ROHLF

Willebadessen. Etwa 800 Feuerwehrleute und Hilfsdienste aus den Kreisen Höxter und Paderborn haben am Samstag eine schreckliche Katastrophe geprobt: Sie retteten im Rahmen eines mehrstündigen Großeinsatzes etwa 90 Reisende, die nach der Entgleisung eines Personenzuges im Eggetunnel zum Teil „schwer verletzt“ waren.

Der neue Eggetunnel auf der Eisenbahnstrecke Dortmund- Paderborn-Kassel soll am 12. Dezember offiziell eröffnet werden. Das 2.880 Meter lange Bauwerk ist das Herzstück einer zwölf Kilometer langen Eggequerung. Sie wurde wegen häufiger Erdbeben auf der alten Bahnstrecke zwischen Willebadessen und Altenbeken gebaut.

Auf Grund schwieriger geologischer Verhältnisse und diverser Wassereinträge verzögerte sich die Fertigstellung des im Jahre 1998 begonnenen Projektes immer wieder. Insgesamt wurden in der Egge 200 Millionen Euro verbuddelt, 75 Millionen kostete allein der Tunnel. Die Macher mussten nicht nur mit den Launen der Natur kämpfen. Auch die Bewohner des kleinen Ortes Herbram-Wald, in dessen Nähe das so genannte Nordportal liegt, fürchteten um ihre Ruhe und leisteten Protest.

Zwei Gleise in einer Röhre würden heute nicht mehr genehmigt Wie der Gesamt-Projektleiter, Hans-Joachim Gnest, am Wochenende einräumte, dürfte der neue Eggetunnel nach den neuesten Richtlinien des Eisenbahnbundesamtes in der jetzigen Form nicht mehr gebaut werden. Weil er länger als 1.000 Meter ist, dürfte er nicht zweigleisig in einer Röhre sein, sondern man müsste zwei voneinander unabhängige Röhren durch den Berg bohren. Auf Grund der „weit fortgeschrittenen Planungen und Arbeiten“ sei dieses allerdings nicht mehr möglich gewesen.

Als Konsequenz darf es im neuen Eggetunnel keinen „Begegnungsverkehr“ zwischen Güter- und Personenzügen geben. Begegnungen seien „fahrplanmäßig nicht vorgesehen“, sagte Gnest. Sollten sie auf Grund von Verspätungen gleichwohl zu Stande kommen, müsse ein Zug vor dem Tunnelleingang gestoppt werden und warten.

Aus Sicht der Bahnexperten ist ein Unfall im neuen Tunnel extrem unwahrscheinlich. Für den Fall einer Katastrophe wurde er gleichwohl mit reichlich Sicherheitstechnik ausgestattet. Breite Fluchtwege, Notbeleuchtung, Notruf-Säulen und eine durchgängige Löschwasserleitung sind installiert. Um bei einem Unfall optimal gewappnet zu sein, wurden auf der knapp drei Kilometer langen Strecke außerdem ein Rettungsstollen und ein Rettungsschacht inklusive Aufzug installiert.

Mehrere Stunden lang mühten sich die mit Atemschutz ausgerüsteten Rettungskräfte am Samstag, die „realistischen Unfalldarsteller“ durch diese Öffnungen ins Freie zu befördern. Es war ein sehr hartes Stück Arbeit und man mag sich kaum ausdenken, wie hart es im Ernstfall sein würde. Bei der Großübung sollte vor allem das „Zusammenspiel der Kräfte“ erprobt werden. Die Erkenntnisse sollen in den nächsten vier Wochen detailliert ausgewertet und analysiert werden.

Der Tunnel in Zahlen

Durch den neuen Eggetunnel zwischen den Bahnhöfen Buke und Willebadessen kann ein hangrutschgefährdeter Bereich auf der Bahnstrecke Dortmund-Paderborn-Kassel umfahren werden. Am 28. Januar 1998 erfolgte die erste Sprengung, am 17. März 2000 der so genannte Durchschlag.

230.000 Kubikmeter wasserundurchlässiger Beton und etwa 20.000 Tonnen Stahl wurden in dem neuen Eggetunnel verbaut, etwa 400.000 Kubikmeter Erdreich und Gestein mussten aus dem Berg herausgebuddelt werden. Die Länge des Einröhrentunnels mit zwei Gleisen beträgt 2.880 Meter, seine Querschnittsfläche 79,2 Quadratmeter.

Ein Rettungsstollen und ein Rettungsschacht wurden aus Sicherheitsgründen installiert. Die Kosten belaufen sich nach DB-Angaben auf 75 Millionen Euro. Ab dem 12. Dezember sollen täglich etwa 90 Personen- und Güterzüge mit einem maximalen Tempo von 160 Stundenkilometern durch die neue Röhre fahren. (gär)