

Brandmeldesystem im Herzogbergtunnel überprüft

Bevor die neue Tunnelröhre am Herzogbergtunnel mit Gegenverkehr freigegeben wurde, nützte die ASFINAG die Gelegenheit, das neue Branderkennungs- und Meldesystem zu überprüfen. Zu dieser Demonstration, welche von Ing. Anton Walzl, als Tunnelverantwortlichem für die Steiermark vom Amt der Steiermärkischen Landesregierung erklärt und kommentiert wurde, waren Vizekanzler Hubert Gorbach und die Tunnelportalfeuerwehren entlang der Autobahn, das Bezirks- und Landesfeuerwehrkommando, sowie die Autobahngendarmerie eingeladen. Nach einigen hundert Metern wurde von Kameraden der Freiwilligen Feuerwehr Modriach im Tunnel in einer Eisenwanne ein Benzin-Diesel-Gemisch (20 Liter Diesel und 5 Liter Benzin) entzündet, welches ein Brandvolumen eines PKW-Brandes mit einer Leistung von 5 Megawatt darstellt und simuliert. Die Brenndauer werde ca. bei 15 Minuten liegen, erklärte Ing. Anton Walzl, Verantwortlicher für die Tunnels in der Steiermark, vom Amt der Steiermärkischen Landesregierung. Zuerst wurde ein Versuch in Fahrtrichtung gestartet. Nach kurzer Zeit entstand eine Rauchwalze, die an die Röhrendecke stieg. Da dieser Versuch im ersten Drittel auf der Bergseite durchgeführt wurde, ergab sich eine Steigung Richtung Osten und der Rauch wurde mit einer Geschwindigkeit über 2 m/sec in Fahrtrichtung geblasen. Der Rauch zog durch den natürlichen Luftzug im Tunnel relativ rasch in Richtung östlichem Ausgang.

Beim zweiten Versuch sorgte das selbe Gemisch nochmals für die Rauchentwicklung und der Rauch wurde gegen die Fahrtrichtung – Richtung Westen – geblasen. Der warme Rauch stieg wiederum an die Röhrendecke, bildete eine Rauchwalze, blieb an der Decke und wurde langsam abgezogen. Dabei soll die Abzugsgeschwindigkeit höchstens 1,5 m/sec, bzw. die niedrigste 1 m/sec. betragen. Somit könnten betroffene Personen das Brandgebiet sozusagen unter

dieser Wolke zu Fuß verlassen und ins Freie gelangen. Dies zeigte sich auch bei allen Gästen und Feuerwehrmännern, die ohne Atemschutz ins Freie gelangten. Bei einem Brand im Tunnel sollte man das Fahrzeug verlassen und möglichst rasch zu Fuß die Röhre verlassen, erklärte Ing. Walzl. Sollte sich ein etwaiger Brand nach dem ersten Drittel des Tunnelleinganges ereignen, würde der Rauch in Fahrtrichtung – sozusagen in die natürliche Abzugsrichtung – geblasen werden. Ein stärkeres Einblasen würde jedoch einen gegenteiligen Effekt erzielen und der Rauch würde sich aufgrund der schnellen Geschwindigkeit zerwirbeln und zu Boden sinken. Auch eine Sprinkleranlage würde durch das Verstäuben von Wasser den gegenteiligen Effekt erwirken, da die giftigen Gase durch das Abkühlen zu Boden gingen, und somit die Personen die Gase einatmen würden.

Sofort nach Anschlagen der Rauchmelder leuchten über den beiden Tunnelportalen das Warnschild „Fahrverbot“ und zusätzlich eine Warnung „Tunnelbrand“ auf. Es zeigte sich, dass Autofahrer immer wieder die Fahrverbotstafel negieren. Mit der Zusatztafel „Tunnelbrand“ erhoffe man eine abschreckende Wirkung, so Ing. Walzl. Die Lüfter schalten sich bei Erreichen einer bestimmten Temperatur von selbst ein. Diese Demonstration zeigte, dass die zweite Röhre derzeit auf den neuesten und modernsten Stand der Technik gebracht wurde. Dies ist auch der Grund, warum die alte Röhre gesperrt wurde, da diese ebenfalls auf diesen Stand gebracht werde. Man hofft jedoch immer, dass sich kein Fahrzeugbrand in einem Tunnel ereignet und die Einsatzkräfte mit einem solchen gefährlichen Einsatz nicht konfrontiert werden. Selbstverständlich sind die Einsatzkräfte für einen etwaigen Einsatz geschult und ausgebildet und würden ihrem Feuerwehrdienst nachkommen und gerecht werden.

BI d. V. Holawat

12. Sept. 2005