



Pressemitteilung

Sicherheit im 2. S-Bahn-Tiefunnel weiterhin höchst problematisch Anhörung zum PFA3-neu am 31.01.2014

Die Anhörung zur Planfeststellung PFA3-neu (Haidhausen) fand am 31.01.2014 im Munich Workstyle, Landwehrstraße 61, 80336 München statt. Die im Juli 2013 erhobenen Einwendungen zur Planänderung wurden am Freitag, 31.01.2014 von 9:00 - 12:30 Uhr verhandelt. Die BI und die individuellen Einwender waren durch ihre Rechtsanwälte vertreten. Die Anhörung war nicht öffentlich. Zutritt hatten nur Personen die zum PFA3-neu Einwendungen gestellt haben. Wir, die Vertreter und Anwälte der BI wurden angehört. Nicht mehr und nicht weniger. Die Stellungnahme der DB zu den Einwendungen lässt weiterhin viele Fragen offen, insbesondere zur Sicherheit im Innenstadt-Tiefunnel.

Das **Brandschutzkonzept** berücksichtigt jedenfalls nur die selten auftretenden Fälle eines Zugbrandes im Inneren³. Aber die Mehrzahl der Brandvorkommnisse wird damit nicht mit einbezogen. Somit können bedrohliche Situationen dann schnell in einer Katastrophe enden. Auch weil die zu überwindende Höhe auf den **Rettungswegen** zwischen den Stationen im Ernstfall gerade mal von trainierten Personen, aber sicher nicht von Senioren, Behinderten oder Kindern, in der verbleibenden knappen Zeit zu schaffen sind. Um Kosten zu sparen legt der Vorhabenträger die Sicherheitsvorgaben¹ wörtlich aus, was nicht der tatsächlichen Absicht des Richtliniengebers entspricht.

Am Marienhof werden selbst diese Richtlinien nicht eingehalten. Das EBA hätte diesen Abschnitt nicht genehmigen dürfen. Im **Sicherheitskonzept** ist vorgesehen, dass jeder Zug im Ernstfall die nächste Station erreicht². Das ist natürlich Wunschdenken. Man kann nur hoffen, dass der Fall niemals eintritt. Ebenso wie ein Terroranschlag, mit dem ebenfalls nicht gerechnet wird.

Die geplante Münchner S-Bahn-Röhre hat weniger Sicherheit als der europäische Standard vorschreibt,

wie z.B. der Bau einer vergleichbaren S-Bahn-Strecke in Stockholm⁴ deutlich macht.

Im Übrigen weist die BI auf **Fehler in der Nutzen-Kosten-Berechnung** hin. Diese Fehler sollen offensichtlich dazu dienen das Projekt wirtschaftlich positiv darzustellen. Die Vertreter der DB AG lassen die vorgebrachten Kritikpunkte unkommentiert. Es besteht anscheinend weder Bedarf noch Wille, eine wirtschaftliche Lösung zu realisieren.

Für die BI Haidhausen
Dr. Walter Heldmann
Ingeborg Michelfeit



Erläuterung zur Sicherheitsproblematik: VIEREGG-RÖSSLER GmbH

1) Die eigenartige Regelauslegung der DB AG:

Es gibt keine EBA-Richtlinie für Stadtschnellbahnen. Stattdessen wird hilfsweise die Richtlinie für normale Eisenbahntunnels angewendet, obwohl darin ausdrücklich steht, dass sie nicht für Stadtschnellbahnen gilt. Denn - sinngemäß - bei Stadtschnellbahnen müssen im Notfall mehr Fahrgäste evakuiert werden, weil die Züge häufiger verkehren und mehr Fahrgäste pro Zug unterwegs sind.

Obwohl eigentlich für S-Bahnen strengere Richtlinien gelten müssten, hält die DB AG in PFA 1 und PFA 3 neu gerade eben den Mindeststandard für normale Eisenbahntunnels ein, z. B. was die Rettungswege angeht. Bei PFA 3 neu werden die zulässigen Längen und Höhen für Rettungswege mehrfach bis auf den letzten Meter ausgereizt, in Einzelfällen ist je nach Interpretation der Richtlinie diese sogar verletzt (Stichwort Stauraum und Schleuse als Teil des Fluchtweges oder nicht). Im Fall der Evakuierung müssen 45 Höhenmeter über Treppenstufen überwunden werden, und mit einem Auslegungstrick der Richtlinie spart sich die DB AG sogar den eigentlich ab 30 Meter vorgeschriebenen Feuerwehraufzug ein (für den Transport von Einsatzkräften und Kranken per Trage). Beim PFA 2 (Marienplatz), der schon rechtskräftig ist, wurde die Eisenbahn-Tunnelrichtlinie nicht einmal in Ansätzen eingehalten, obwohl die entscheidenden Passagen seit 1997 gelten, also lange vor der Planung des Zweiten S-Bahn-Tunnels. Am Bahnhof Marienhof gibt es einen Rettungsweg mit 58 Meter Höhenunterschied ohne Aufzug, das ist mehr als der Höhenunterschied, der für die Besteigung des Alten Peters erforderlich ist (56 m). Niemand hat sich damals ernsthaft mit den Plänen auseinandergesetzt und das Eisenbahnbundesamt hat hier keine Überprüfung der Konformität mit den eigenen Richtlinien durchgeführt.

2) Planungsoptimismus: "Alle Züge erreichen immer die nächste Station."

Die DB AG glaubt selbst nicht an die Möglichkeit, einen havarierten S-Bahn-Zug auf freier Strecke zu evakuieren, sondern geht grundsätzlich davon aus, dass der Zug in den nächsten Bahnhof einfahren kann. Für die Rettungsschächte gibt es in den Planfeststellungsunterlagen nicht die brandschutztechnischen Gutachten, die für die Bahnhöfe erstellt wurden (Brandschutzkonzept, Räumungsberechnung, Entrauchungsberechnung), weil eine Benutzung der Rettungsschächte im Notfall nicht vorgesehen ist. Außer der Einhaltung von Tunnelbaurichtlinien haben somit die Rettungsschächte gar keine Funktion.

3) Risikofreude: "Nur der seltene Brandfall wird berücksichtigt, nicht der häufige."

Die unterstellten Annahmen im Brandszenario der Bahnhöfe sind äußerst bedenklich: So wird die brandbeschleunigende Wirkung der geplanten starken Rauchabsaugung (mit 200 Kubikmeter Luft pro Sekunde) im Rechenmodell völlig außer acht gelassen. Es wird dort angenommen, dass der Brand im Fahrzeug beginnt, die Fahrzeughülle erst einmal intakt bleibt und dadurch die Rauchabsaugung nicht brandbeschleunigend wirkt. Allerdings wird im Rechenmodell davon ausgegangen, dass zur 24. Minute des Brandes die Fenster bersten und spätestens dann gibt es die brandbeschleunigende Wirkung. Die Rettung der Fahrgäste ist erst mit der 35. Minute beendet. Bei einer Analyse von tatsächlichen Tunnelbränden in Deutschland seit 1972 stellt man allerdings fest, dass ein Brandherd im Fahrzeug eher atypisch ist: Nur jeder 7. Tunnelbrand hat seine Ursache im Fahrzeuginneren, die meisten (häufig durch elektrische Defekte ausgelöste Brände) betreffen das Fahrzeug außen (Unterboden oder Fahrzeugdecke) oder den Tunnel direkt. In diesen 6/7 aller Fälle hätte die Rauchabsaugung eine starke brandbeschleunigende Wirkung, die dazu führt, dass der S-Bahnhof incl. der S-Bahn-Züge bei weitem nicht mehr rechtzeitig evakuiert werden kann.



4) In Schweden baut man nach europäischen Sicherheitsstands und in München?

In Stockholm ist ein S-Bahn-Tunnel "Citybanan" in Bau, der ebenfalls in 40 Meter Tiefe verlaufen soll und pro Kilometer exakt genauso viel kostet wie der geplante Zweite-S-Bahn-Tunnel. Dieser wird im Unterschied zum geplanten Tunnel in München nach dem Stand der Technik geplant: Es verläuft ein durchgehender Fluchttunnel parallel zu den Streckentunneln, der sogar mit kleineren Fahrzeugen befahrbar ist und die Evakuierung von S-Bahn-Zügen an jeder Stelle ermöglicht. Außerdem erhalten die Bahnhöfe dicht schließende Bahnsteigtüren, die eine Verrauchung der Bahnsteige im Falle eines Brandes im Bereich des Streckentunnels verhindern. Da die Citybanan pro Kilometer nicht teurer ist als der Zweite S-Bahn-Tunnel, kann gefolgert werden, dass eine Auslegung des Tunnels in München nach dem Stand der Technik nicht zu wesentlichen Mehrkosten führt, zumal der Fluchttunnel die vielen teuren Rettungsschächte ersetzen würde.