



Probleme bei Brandschutz

Sicherheit im geplanten Stammstrecken-Tunnel mangelhaft?

Von Marco Völklein

München - Verrauchte Fluchtwege, nicht vorhandene Rettungsaufzüge und lange Rettungszeiten - die Feuerwehr sieht bei der zweiten S-Bahn-Stammstrecke massive Probleme beim Brandschutz. Dabei erhält sie Rückendeckung von der Regierung von Oberbayern. Das zeigte sich am Montag bei der Erörterung zur Planfeststellung des östlichen Abschnitts, der vom Leuchtenbergring bis zur Isar verlaufen wird.

Für den Notfall will die Bahn alle 600 Meter einen Rettungsschacht bauen. An den Zugängen vom Tunnel zu den Fluchtwegen sind Türen vorgesehen, die verhindern, dass Rauch in den Rettungsschacht gelangt. Ewald Penzenstadler von der Branddirektion München warnt jedoch: Muss eine S-Bahn, die bis zu 1600 Fahrgäste fasst, im Tunnel evakuiert werden, stehen die Türen permanent offen - weil so viele Leute ins Freie drängen. Dadurch kann Rauch in die Schächte eindringen. Deshalb schlägt Penzenstadler den Einbau von Überdruckanlagen vor. Die würden den Rauch abhalten.

Die Bahn lehnt solche Anlagen jedoch ab. Denn die Richtlinien des Eisenbahnbundesamts (EBA) sehen solche Überdruckanlagen nicht vor. Zudem seien die Züge mit einer Notbremsüberbrückung ausgestattet. Die funktioniert so: Zieht ein Fahrgast im Tunnel die Notbremse, fährt der Zug dennoch weiter bis in den nächsten Bahnhof. 'Dort kann der Zug schneller und besser evakuiert werden', sagte Alfred Haack, der das Sicherheitskonzept für die Bahn erarbeitet hat.

'Eine solche Philosophie ist - gelinde gesagt - bescheiden', entgegnete Gerhard Strecker von der Bezirksregierung, der dort auch die technische Aufsicht über die Münchner U-Bahn leitet. Das Rettungskonzept funktioniere nur, wenn der Zug noch fahrtüchtig sei - und das Gleis im nächsten Bahnhof nicht belegt. 'Die Realität zeigt aber, auch bei der U-Bahn, dass die Züge regelmäßig auf freier Strecke stehen bleiben', befand Strecker - eben weil der Bahnhof noch nicht frei ist. 'Ich halte diese Philosophie nicht mehr für gangbar.' Bei U-Bahnen seien Fachleute derzeit dabei, die Richtlinien zu überarbeiten.

Feuerwehrmann Penzenstadler forderte dies in einem weiteren Punkt: So sind in der Röhre keine Wandhydranten geplant, wie sie etwa in der ersten Stammstrecke zu finden sind. Mit Wandhydranten (bei denen Schlauch und Löschröhr integriert sind) kann die Feuerwehr einen Brand rasch bekämpfen. Das hat sich Mitte der 90er beim Brand einer S-Bahn am Isartor bewährt. Bei der zweiten Röhre will die Bahn nur Leitungen legen - die Feuerwehrleute müssen Schläuche und Spritzen erst in den Untergrund schleppen und dort anschließen, zudem muss an der Oberfläche ein Fahrzeug das Löschwasser einspeisen. Penzenstadler: 'So geht wertvolle Zeit verloren.' Die Bahn argumentiert, die EBA-Richtlinien sähen solche Hydranten nicht vor - und sie erhielt bisher Recht: Im Abschnitt zwischen Isar und Stachus, dessen Bau das EBA bereits genehmigt hat, wurden die Einwände der Feuerwehr jedenfalls nicht berücksichtigt.

Quelle: Süddeutsche Zeitung
Nr.289, Dienstag, den 14. Dezember 2010 , Seite 37

Fenster schließen ☰