



10. September 2013

## Pressemitteilung

### **Horrorszenario im geplanten 2. S-Bahn-Tunnel Brandschutzkonzept fehlerhaft**

Im Auftrag der Bürgerinitiative "S-Bahn-Tunnel Haidhausen" hat die VIEREGG-RÖSSLER GmbH das von der DB AG vorgelegte Brandschutzkonzept unter die Lupe genommen. Hierbei wurde ein schwerwiegender Fehler beim Brandschutzkonzept des geplanten, in 36 Meter Tiefe liegenden S-Bahnhofs am Ostbahnhof entdeckt.

#### **Das A U S für die 2. Röhre ?**

Oder noch mehr **unkalkulierbare Risiken** und damit verbundenen **Kostensteigerungen?** Wir fordern die Regierung auf, den Bürgern endlich eine „**Bezahlbare Bahn – statt Tunnelwahn** – in Aussicht zu stellen.

**Dichtere Takte**, 10 Minuten im stadtnahen Bereich, 20 Minuten auf allen übrigen Linien-Abschnitten, **Neue Haltepunkte** mit U-Bahn-Anschluss z.B. Kolumbusplatz, Poccistraße (auch zur Entlastung des einzigen Wies'n-Halts Theresienwiese). Dringend notwendige **Tangential-Verbindungen** außerhalb der City und eine insgesamt bessere Vernetzung als heute, wo der gesamte S-Bahn-Verkehr auf den Marienplatz ausgerichtet ist.

Bis heute lässt die amtierende Regierung die Pendler im Regen stehen und die Bürger auf unkalkulierbaren Planungen und Kosten sitzen.

**JETZT** schnelle und sicher finanzierbare Verbesserungen auf allen Linien und nicht erst in 10 Jahren.

#### **Das Horrorszenario:**

Es wird ein genormter "S-Bahn-Bemessungsbrand" unterstellt, bei dem ein Hartschalenkoffer - aus welchem Grund auch immer - zu brennen anfängt und der Brand sich langsam über den gesamten Fahrgastraum eines S-Bahn-Kurzzuges ausbreitet. In den ersten 10 Minuten hat sich der Brand noch kaum entwickelt, nach 20 Minuten ist die Wärmeentwicklung noch relativ gering. Nach der 25. Minute steigt sie dann steil an und erreicht von der 30. bis zur 36. Minute ihren Höhepunkt. Nach Erkennen des Brandes beginnen starke Ventilatoren über dem Zug, die verbrauchte Luft abzusaugen. Dies gibt sowohl den Fahrgästen im Zug als auch den Fahrgästen am Bahnsteig die Möglichkeit, durch nicht verbrauchte Luft nach oben flüchten zu können. Diese sog. Selbstrettungsphase ist nach 25 Minuten beendet, d.h. alle selbst gefähigen Personen haben das Freie erreicht.

Die Fremdrettungsphase beginnt nach 20 Minuten - das ist die Zeitspanne, die die Feuerwehr von der Feuerwache bis zum Bahnsteig benötigt - und endet nach 35 Minuten. Während dieser Zeit laufen die Ventilatoren und saugen die verbrauchte Luft in großen Mengen ab, und zwar ca. 200 Kubikmeter pro Sekunde - der Rauminhalt eines Klassenzimmers.



Beim "S-Bahn-Bemessungsbrand" ist der Brandverlauf, also zu welcher Minute welche Wärme freigesetzt wird, genormt. Diese genormte Brandverlaufskurve wurde auch beim Brandschutzkonzept für den S-Bahnhof Ostbahnhof unterstellt. Und darin liegt ein schwerwiegender Denkfehler: Denn wird über dem Brand Luft abgesaugt, dann wirkt dies brandbeschleunigend. Diese brandbeschleunigende Wirkung haben Experten der Feuerwehr durch Versuche ermittelt: Bei der zu erwartenden Windgeschwindigkeit von 2 bis 4 m/s ist mit einer brandbeschleunigenden Wirkung von Faktor 4 bis 5 zu rechnen. Das bedeutet: Der Zeitpunkt, wo das Feuer am größten ist, kommt nicht nach 30, sondern schon nach ca. 13 Minuten und die Wärmefreisetzung des Feuers beträgt dann nicht die unterstellten 55 MW (Megawatt), sondern mindestens 200 MW.

In dieser kurzen Zeit können die Menschen nicht in Sicherheit gebracht werden. **Eine noch stärkere Ventilation würde das Problem nicht beheben können, weil dann die brandbeschleunigende Wirkung noch weiter zunehmen würde.** Und dabei wird beim unterstellten "S-Bahn-Bemessungsbrand" noch unterstellt, der Brand würde sich auf den Fahrgastraum begrenzen und nicht auf das gesamte Fahrzeug ausweiten. Allein das Entzünden des Trafoöls unter dem Fahrgastraum würde die Energiefreisetzung des Brandes schon um zwei Drittel erhöhen.

Die Problematik der unberücksichtigten Brandbeschleunigung gilt in verschärfter Form auch für die S-Bahnhöfe Marienplatz und Hauptbahnhof, weil diese zum einen mit rund 40 m noch etwas tiefer liegen und zum anderen eine noch größere Anzahl von Fahrgästen gerettet werden muss.

Ingeborg Michelfeit

Verein der Bürgerinitiative S-Bahn-Tunnel Haidhausen

Vorstandsvorsitzende

Ingeborg Michelfeit und Dr. Walter Heldmann

Telefon: 089 47 84 38 und 089 48 95 03 67

[www.tunnelaktion.de](http://www.tunnelaktion.de) - [info@tunnelaktion.de](mailto:info@tunnelaktion.de)

Postanschrift: Haidhauser Str. 18, 81675 München