



Ein Terroranschlag ist im Rettungskonzept der Bahn nicht berücksichtigt. Eine Frage der Sicherheit

Zum Ende der Anhörungen kritisieren die Stammstrecken-Gegner den aus ihrer Sicht mangelhaften Brandschutz

Von Marco Vöklein

Annähernd vier Monate wurde gestritten und debattiert, gefeilscht und diskutiert. 1421 Einwendungen gegen den Bau der zweiten Stammstrecke alleine im Abschnitt Haidhausen hatte die Regierung von Oberbayern abzuarbeiten. An diesem Donnerstag nun biegt sie in die Schlussgerade ein: Das Brandschutz- und Sicherheitskonzept für die neue Röhre steht auf dem Programm, danach sind die Anhörungen der Einwender beendet.

Für die Gegner der zweiten S-Bahn-Röhre unter der Münchner Innenstadt sind die zwei Tage noch einmal von immenser Wichtigkeit. Denn sie schießen sich seit längerem schon auf den aus ihrer Sicht mangelnden Brandschutz in der Röhre ein. Viel zu unsicher sei der Tunnel geplant, viel zu tief liege er unter der Erde, viel zu wenig sehe die Bahn vor, um den Menschen bei einem Brand oder gar einem Terroranschlag im Tunnel eine Flucht an die Oberfläche zu ermöglichen. Oder den Rettern einen schnellen Zugriff im Untergrund zu erlauben. Unterstützung in diesem Punkt erhalten sie von der Feuerwehr der Stadt München.

So kritisiert einer der größten Tunnelgegner, der Grünen-Fraktionschef im Landtag, Martin Runge, immer wieder die geplanten Rettungsschächte entlang der Strecke. Alle 600 Meter, so schreiben es die Richtlinien des Eisenbahnbundesamtes (EBA) vor, muss ein solcher Notausstieg eingebaut werden. Der Rettungsschacht 7 zum Beispiel, der in den Maximiliansanlagen entstehen soll, reicht 29 Meter hinab; die Richtlinien des EBA schreiben aber erst ab einer Tiefe von 30 Metern Aufzüge für die Rettungskräfte vor. Das heißt: Sollte die Feuerwehr zu einem Unglücksfall im Tunnel gerufen werden, müssen die Retter ihre Gerätschaften über die Treppen des Rettungsschachts nach unten schleppen - in dem Treppenhaus würden sich dann 'die Rettungskräfte und die flüchtenden Fahrgäste begegnen und behindern', schimpft Runge. Das hatte auch die Münchner Feuerwehr kritisiert. Die Bahn entgegnet, die Schächte seien nach den Vorgaben des EBA konstruiert.

Runge kritisiert außerdem, dass die Rettungswege mitunter zu verschlungen sind. Beim Rettungsschacht 2 etwa, der im Arnulfpark an die Oberfläche gelangt, müssten die Flüchtenden bei einem Notfall im Untergrund zunächst eine Treppe nach unten gehen, bevor sie den rettenden Schacht nach oben erreichen. Für Menschen, die aus einem unterirdischen Tunnel fliehen müssen, sei ein Rettungsweg, der zunächst nach unten führt, mehr als verwirrend, argumentiert Runge: 'Die Leute wollen ja nach oben.' Das Problem lasse sich an der Stelle allerdings gar nicht anders lösen, entgegnet die Bahn: Denn aufgrund der Bodenbeschaffenheiten dort müsse der Rettungsweg zunächst einmal unter einer der beiden parallel geführten Tunnelröhren 'hindurchtauchen', um dann den Rettungsschacht zu erreichen.

Ohnehin gehen die Annahmen der Bahn und die der Tunnelgegner weit auseinander. Runge zum Beispiel entwirft gerne das Szenario eines brennenden Zuges, der im Tunnel stehenbleibt; im Konzept der Bahn kommt so etwas dagegen so gut wie gar nicht vor. Sollte ein Fahrgast die Notbremse ziehen, sehe eine technische Vorrichtung vor, dass der Zug dennoch in den nächsten Tiefbahnhof fahre. Dort könne die Bahn evakuiert werden, so die Bahner. Auch würden in den Zügen mittlerweile nur noch schwer entflammbare Materialien verbaut.

Bei einem Punkt indes sind sich beide Seiten einig: Fälle eines Terroranschlags, etwa eine Bombenexplosion, sind im Rettungskonzept der Bahn nicht berücksichtigt. Das sei auch gar nicht möglich, argumentiert der Konzern: Welche Explosionsstärke und welche Brandlast sollte man zugrunde legen? Doch auch wenn darin beide Seiten übereinstimmen, am Ende ziehen sie unterschiedliche Schlüsse: Runge will den Tunnelbau abblasen. Die Bahn möchte ihn bald angehen.

Quelle: Süddeutsche Zeitung

Nr.75, Donnerstag, den 31. März 2011, Seite 35

Fenster schließen 