

Brandschutz in Bahntunnels Experten schlagen Alarm

Von Pia Dangelmayer, Hendrik Loven

Giftiger Rauch erschwert das Atmen. Die Hitze wird unerträglich. Kaum Platz, keine Sicht und panische Menschen, die nach draußen drängen. Für die Feuerwehr sind Brände in Bahntunneln ein Alptraum. Ein Szenario, das selten geübt werden kann. Dieses Training der Aachener Feuerwehr ist eine Ausnahme.

Sybille und Ulrich Weitz schauen sich noch einmal Fotos an. Sie waren im August auf dem Weg nach Hause, als ihr ICE plötzlich im Tunnel liegenblieb. Vier Stunden lang: Keine Frischluft, keine Klimaanlage, kaum Licht – Gott sei Dank kein Feuer.

Sybille Weitz: *"Also ich hatte schon Angst, weil ich halt auch vom Skifahren ein lädiertes Knie habe, ich kann auch nicht so schnell rennen, ich habe dann schon auch immer an dieses Unglück in dieser Skibahn gedacht, wo diese Leute verbrannt sind – also es war schon sehr beängstigend, die Situation."*

Die Brandgefahr in Bahntunneln beschäftigt auch die Münchner Feuerwehr. In der bayerischen Landeshauptstadt wird derzeit die zweite S-Bahn-Stammstrecke geplant – mit mehr als 6 Kilometern Tunnel unter der Stadt. Oberbranddirektor Wolfgang Schäuble und Sicherheitsexperte Ewald Penzenstadler machen sich Sorgen. Denn die Bahn will keine speziellen Rettungsaufzüge für die Feuerwehr einbauen. Die sind erst ab 30 Metern vorgeschrieben – hier ist die Röhre zufälligerweise in 29 Metern Tiefe. Die Feuerwehr soll die Treppen nehmen.

Wolfgang Schäuble, Oberbranddirektor München: *"Wir haben keine Möglichkeit eigene Wege zu benutzen. Wenn Sie sich vorstellen, dass wir aber auch Equipment mit nach unten nehmen müssen, dann sind auch wir hier gegen den Strom lange Zeiten unterwegs, diese Bilder gab es ja bei den Hochhäusern in New York, wo die Feuerwehrleute hoch und die anderen Leute runter gekommen sind."*

Wichtige Zeit vergeht, das könnte Leben gefährden. Und: In der neuen Münchner S-Bahn wäre der Aufstieg zum Teil über 40 Meter hoch, wie in einem Hochhaus. Beschwerlich, für viele Menschen kaum zu schaffen.

Nicht nur das: Im Konzept der Bahn für den Mammut-Bau in München gibt es nicht mal ein Brandfallszenario für Tunnel. Denn die Bahn geht davon aus, dass ein brennender Zug immer noch bis zur nächsten Haltestelle fahren kann. Außerdem sind für die zweite Stammstrecke nicht mal Hydranten vorgesehen: Das Wasser muss im Brandfall erst in die Leitungen gepumpt werden. Das ist günstiger.

Es geht auch anders: Wir begleiten Ewald Penzenstadler in die Münchner U-Bahn, die als vorbildlich gilt.

Ewald Penzenstadler, Feuerwehr München: *"Hier sehen Sie den Wandhydranten, wie wir ihn bei der U-Bahn haben, hier am Sendlinger Torplatz, an jeder Stelle und an allen Bahnsteigen und*



immer so ausgerichtet, dass man mit dem Schlauchmaterial, das hier drinnen ist, jede Stelle des Bahnsteiges erreichen kann.

Das ist in der neuen Stammstrecke nicht vorgesehen, da gibt es nur eine Falleitung, wo man oben Wasser einfüllen muss, man braucht Personal und Zeit dafür, um mit Wasser zu beaufschlagen, man muss das Schlauchmaterial mit nach unten nehmen, um dann eben hier es wieder anzuschließen."

Kein Löschwasser in den neuen S-Bahn-Röhren? Dabei weiß die Bahn, was es bedeutet, wenn Züge in Tunneln brennen.

So vor 14 Jahren. Im S-Bahn-Tunnel am Isartor in München brannte ein Zug. Die Feuerwehr konnte den Brand löschen. Denn dort gibt es noch Hydranten.

Ewald Penzenstadler, Feuerwehr München: *"Das Risiko hat dann die Bahn, die uns diese Einrichtungen nicht zur Verfügung stellt. Sie stellt die Einrichtung nicht der Feuerwehr zur Verfügung, sie stellt's eigentlich für sich selber zur Verfügung!"*

report MÜNCHEN fragt bei der Deutschen Bahn nach. Warum sind keine Hydranten vorgesehen? Die Antwort: *"Die baulichen Einrichtungen in der Tunnelröhre der zweiten S-Bahnstammstrecke werden den gesetzlichen Vorgaben und Auflagen des Eisenbahn-Bundesamtes entsprechen."* Und die sehen heute keine Hydranten mehr vor.

Warum gehen die neuen Vorschriften hinter alte Sicherheitsstandards zurück? report MÜNCHEN fragt beim Eisenbahn-Bundesamt nach. Die lapidare Antwort: *"Die Anforderungen an den Brand- und Katastrophenschutz bei Planung, Bau und Betrieb von Eisenbahnanlagen werden durch die geltenden Gesetze sowie die anerkannten Regeln der Technik festgelegt."*

Das sehen Feuerwehrleute anders.

Ortswechsel: Auch bei den Plänen zu Stuttgart 21 gibt es Sicherheitsbedenken im Tunnel, zum Beispiel auf dem Streckenabschnitt zum Flughafen: Hier soll der bisherige S-Bahn-Tunnel durch eine Sondergenehmigung auch von Fernzügen genutzt werden können, obwohl dieser dann nicht mehr den Sicherheitsstandards entspricht. Ein Neubau wäre sehr teuer.

Ein Experte zeigte während der Schlichtung das Problem: Ein ICE ist deutlich breiter als eine S-Bahn. Daher ist der Fluchtweg neben dem Zug schmaler, nicht wie vorgeschriebenen 1,20 m breit sondern nur noch 81 cm. Das erschwert Flucht und Rettung.

Rafael Ryssel, Schienenverkehrsexperte: *"Unter dem Gedanken, dass die Feuerwehr oder Einsatzkräfte eventuell an flüchtenden Leuten parallel vorbeikommen, entgegenkommen, und an den Leuten vorbeilaufen können, ohne die Flucht zu verhindern oder die Einsatzkräfte beim Vorrücken zu hindern."*

Bisher gibt es dafür kein konkretes Brandschutzkonzept – die Bahn verweist auf die noch nicht abgeschlossene Planung. Doch wie kann eine Sondergenehmigung beantragt werden, ohne ausreichendes Sicherheitskonzept?

Im Schlichterspruch fordert Heiner Geißler: Beim Brandschutz muss dringend nachgebessert werden.



Zu kleine Rettungswege, kein Löschwasser in den Tunneln, und fehlende Konzepte - dabei kommt es im Ernstfall auf jede Sekunde an.

Sybille und Ulrich Weitz haben damals alles genau notiert, denn sie konnten nicht fassen, dass die Bahn vier Stunden gebraucht hat, um sie aus dem Tunnel zu retten.

Ulrich Weitz: *"Wenn man jetzt einfach sich ausmalt, es wäre was Schlimmeres passiert, es hätte gebrannt, es hätte wirklich eine Explosion gegeben, also kann man sich eigentlich fast, will man sich auch nicht vorstellen – das wäre katastrophal gewesen, weil man wirklich gesehen hat, da ist ja keiner drauf vorbereitet, keiner weiß es."*

Die Standards werden sich wohl erst ändern, wenn wirklich etwas passiert.