

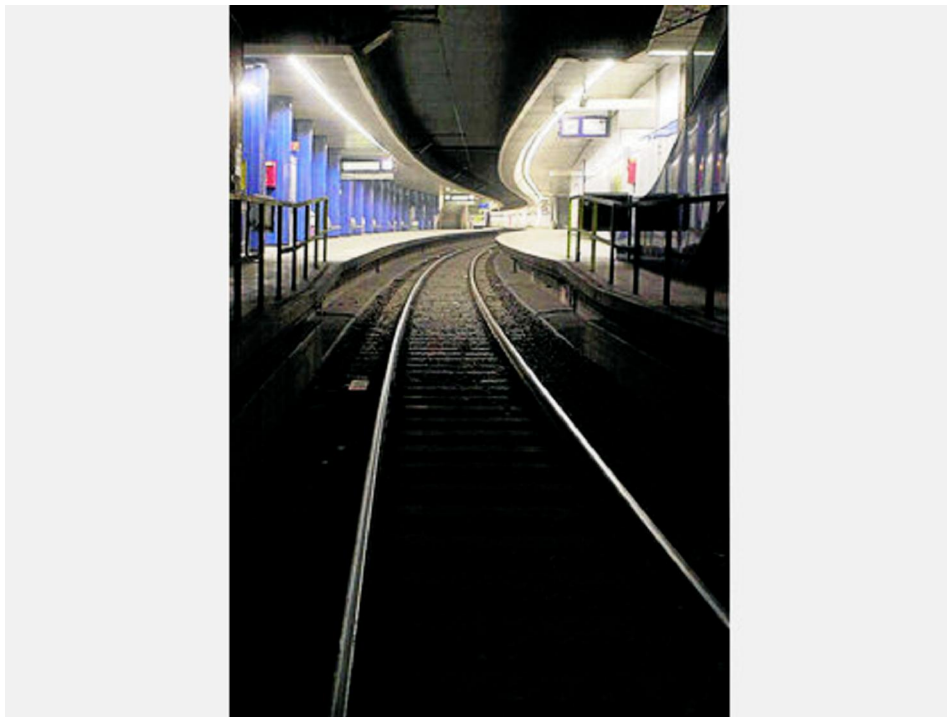
Artikel publiziert am: 13.12.10

Datum: 14.12.2010 - 09.46 Uhr

Quelle: <http://www.merkur-online.de/lokales/stadt-muenchen/zweiter-s-bahn-tunnel-stadt-zweifelt-sicherheit-1046370.html>

Zweiter S-Bahn-Tunnel: Stadt zweifelt an Sicherheit

München - Die Münchner Branddirektion hat erneut Sicherheitsbedenken am zweiten S-Bahn-Stammstreckentunnel geäußert. Dass die Bahn alle Verbesserungswünsche erfüllt, ist aber unwahrscheinlich.



Der S-Bahn-Tunnel: Wie sicher wird die neue Röhre? ms

Das Arbeitspensum, das die Beamten der Regierung von Oberbayern in den nächsten dreieinhalb Monaten abzarbeiten haben, ist ein ordentliches. 1421 Einwendungen und Stellungnahmen zum Bau des zweiten S-Bahn-Tunnels müssen bis April im Rahmen der Planfeststellung für den Tunnelabschnitt 3 in Haidhausen debattiert werden. Gestern hat das Erörterungsverfahren begonnen. Auf dem Programm standen 130 Einwendungen der Stadt München.

Der Ablauf des grundsätzlich nichtöffentlichen Verfahrens, zu dem jedoch Einwender und Presse zugelassen sind, ist vorgegeben. Nachdem die Bedenken vorgetragen wurden, nimmt die Bahn Stellung. Mal herrscht danach Übereinstimmung, mal Gesprächsbedarf und manchmal Dissens. Am Ende entscheidet das Eisenbahn-Bundesamt (EBA), ob es gegebenenfalls Auflagen gibt. In aller Regel aber erteilt die Bonner Behörde die Baugenehmigung.

Rund 25 Zuhörer konnten gestern miterleben, dass die Stadt München trotz ihrer grundsätzlichen Zustimmung den Bau der zweiten Röhre mitunter auch kritisch sieht - allen voran die Branddirektion. Sie kündigte Bedenken am Sicherheitskonzept an.

Beispiel Rettungsschächte: Über sie sollen Fahrgäste bei einem Notfall aus rund 40 Metern Tiefe nach oben gelangen. An den Zugängen zum Rettungstunnel gibt es Schleusen, die im Falle einer Evakuierung offenstehen, so dass Qualm in das Treppenhaus ziehen kann. Die Branddirektion mahnte an, mit einer Überdruckanlage Abhilfe zu schaffen. Die Bahn lehnt dies ab. Sie geht davon aus, dass ein Zug noch in den Bahnhof fahren kann - gemäß der Richtlinie des EBA.

Verhandlungsleiter Gerhard Strecker von der Bezirksregierung kritisierte diese Haltung. Regelmäßig blieben Züge auf der Strecke liegen, sagte Strecker. „Diese Philosophie ist schlicht und einfach bescheiden.“ Auch die Vertreterin der Stadt, Susanne Bruegel, bat das EBA, seine Richtlinie nachzubessern. Eine Novelle der Vorgabe dürfte aber für die zweite Stammstrecke zu spät kommen.

Die Branddirektion kritisierte auch das Löschesystem. Vorgesehen sind für die zweite Röhre Steigleitungen,

über die Feuerwehrleute Wasser aus Hydranten nach unten leiten. Um löschen zu können, müssen Schläuche 40 Meter in die Tiefe getragen werden. In U-Bahnhöfen und im alten Stammstreckentunnel gibt es hingegen Wandhydranten samt Schlauch. Dieses System habe sich bei einem S-Bahn-Brand 1996 am Isartor bewährt, sagte Ewald Penzenstadler von der Branddirektion. Nur: Es ist nicht mehr vorgeschrieben. Das EBA hat seine Richtlinie gelockert.

Auf die Vorgaben des EBA pochte die Bahn auch bei der Forderung der Feuerwehr, in einem Rettungsschacht einen Geräteaufzug zu installieren. Vorgeschrieben ist dieser laut EBA ab 30 Metern Schachthöhe. Das fragliche Treppenhaus ist 29 Meter hoch. Sicherheitsbedenken hatte die Branddirektion schon beim zweiten Tunnelabschnitt zwischen Stachus und Isarufer angemeldet. „Das EBA ist unseren Bedingungen nicht gefolgt“, sagte Penzenstadler.

Darüber hinaus kritisierte die Stadt, dass wegen des geplanten Ausstiegs für einen Rettungsschacht der Sportplatz in den Maximiliananlagen nicht mehr bespielbar sein werde. Ungeklärt ist zudem, wie zwei je elf Quadratmeter große Entrauchungsschächte am Orleansplatz unauffällig unterzubringen sind. (mk)