

Todesfalle in 40 Metern Tiefe

Nach Durchsicht der entsprechenden Textstellen in den Planfeststellungsunterlagen wurde herausgefunden, dass das für den 2. S-Bahn-Tunnel vorgesehene Sicherheits- und Rettungskonzept völlig unzureichend ist, schwerste Fehler aufweist und zur Todesfalle in 40 m Tiefe wird.

- **Es wird von einem Best-Case-Szenario ausgegangen:**
Nur ein relativ kleiner, herkömmlicher Brand in einem S-Bahn-Zug; alle Fahrgäste können sich aus eigener Kraft und rechtzeitig aus 40 m Tiefe über schmale Treppen retten, wobei bis zu 600 m lange Wegstrecken durch den Tunnel vom Brandherd aus zu bewältigen sind; die Evakuierung verläuft vollkommen "gesittet", also ohne jegliche Panik. Um zu verhindern, dass Rauch und giftige Gase in den Schacht der Rettungstreppe eindringen, ist jeweils eine Schleuse vorgesehen, die automatisch arbeitende Feuerschutztüren an beiden Enden besitzt – ein Konzept, das nur als wirklichkeitsblind zu bezeichnen ist, da wegen der in Richtung Nottreppe drängenden Menschenmassen ein Schließen der Feuerschutztüren unmöglich ist.
- **Unberücksichtigt bleiben folgende denkbare Katastrophen-Szenarien:**
Schwerer Zugunfall im Tunnel (Entgleisung, Zusammenstoß, Auffahrunfall); Einsturz von Teilen des Tunnels (Decke, Wand); schwerer Sprengstoffanschlag im Zug mit großen Mengen an Sprengstoff, anders als in Madrid 2004 und London 2005; schwerer Brandanschlag mit großen Mengen an Benzin, Kerosin etc.; schwerer Giftgasanschlag mit großen Mengen an freigesetztem Gas.
- Vor allem dann, wenn man Vergleiche mit dem Flug- und Straßenverkehr vornimmt, wird deutlich, wie mangelhaft das Sicherheits- und Rettungskonzept für den 2. S-Bahn-Tunnel ist: □ Im Gefahrenfall muss ein Flugzeug 90 sec nach der (Not-)Landung vollständig evakuiert sein, wobei jeweils für rund 30 Passagiere eine für Evakuierungen geschulte und trainierte Fachkraft (Stewardess, Pilot) zur Verfügung steht. Dagegen kommt auf die bis zu 1.600 Fahrgäste eines S-Bahn-Zuges nur der ungeschulte und ungeübte Lokführer, der sich u.U. am □ ganz anderen Ende des Zuges befindet.
- Im Aubinger Autobahntunnel, der demnächst eröffnet wird und der direkt unter der Erdoberfläche verläuft, steht alle 60 m ein Notausgang zur Verfügung. Dagegen beträgt der Abstand zwischen zwei Notausgängen im 2. S-Bahn-Tunnel trotz Tieflage von 40 m bis zu 600 m, also das 10-fache. Pro Notausgang sind beim Aubinger Autobahntunnel max. 50 PKW-Insassen zu evakuieren, dagegen sind es beim 2. S-Bahn-Tunnel pro Notausgang bis zu 3.200 Fahrgäste, also mehr als das 60-fache (2 S-Bahn-Langzüge, die auf den beiden Tunnelgleisen nebeneinander zum Halten kommen).

So gesehen, werden die Fahrgäste des 2. S-Bahn-Tunnels gegenüber Flugreisenden und PKW-Insassen im Katastrophenfall als Menschen 3. Klasse behandelt. Der größte Teil der S-Bahn-Benutzer dürfte bei einem tatsächlichen Katastrophenfall im Tunnel keine Überlebenschance haben. Die Zahl der Todesopfer wird somit im



Worst-Case in München ähnlich hoch wie beim Anschlag auf das World-Trade-Center am 11.9.2001 in New York sein. Al Quaida wird sich angesichts eines solchen zu erwartenden "Erfolges" vermutlich die Hände reiben.