

Wo brennt's denn?

Feuerwehr-Übung im U-Bahnhof Jungfernheide.

Von Patrick Cardullo
und Miri Assmann (Fotos)

Neugierig beobachten einige wartende Fahrgäste das Geschehen auf dem unteren Bahnsteig des U-Bahnhofs Jungfernheide, das sich hinter einem roten Eisenzaun abspielt. Etwa zehn Feuerwehrmänner der Feuerwache Mitte stehen in ihrer schweren Einsatzkleidung auf dem Bahnsteig und lauschen den Ausführungen von Michael Preuß, Notfallmanager der BVG. Heute werden die Feuerwehrleute unter anderem üben, wie ein tragbarer Kurzschließer bei der U-Bahn angelegt wird. Eine Vorrichtung, die zu einem beabsichtigten Kurzschluss des Bahnstroms führt und zwischen der seitlichen Stromschiene und der Fahrschiene aufgesetzt wird. Und damit es nicht langweilig wird, grinst Preuß, darf jeder seiner Schüler den Kurzschließer blind, mit aufgesetzter Schweißbrille, anlegen. Damit sollen Extremsituationen wie Rauch- und Qualmentwicklung simuliert werden, denn die Handgriffe müssen auch dann sitzen.

Der ungenutzte Bahnsteig des Bahnhofs Jungfernheide und ein ca. 250 Meter langes Tunnelstück sollten ursprünglich der Verlängerung der U-Bahnlinie 5 dienen. Bis in die 1980er Jahre war angedacht, den Flughafen Tegel ans U-Bahnnetz anzuschließen. Heute beherbergt diese frühere Bauvorleistung eine wohl weltweit einzigartige Brandübungsanlage, in der fast jede Krisensituation im U-Bahnbetrieb simuliert werden kann.

„Seit der Beinahekatastrophe auf dem Bahnhof Deutsche Oper ist man in Punkto Tunnelbrände hoch



Michael Preuß, Notfallmanager der BVG



sensibilisiert“, so Preuß' Kollege Dietmar Ritt. Am 8. Juli 2000, am Tag der Love-Parade, kam es zu einem Kabelbrand an einer im Bahnhof stehenden U-Bahn. Wenige Minuten später bildete sich eine giftige schwarze Rauchwand vor der einzigen Treppe der Station. Mehrere Hundert Jugendliche standen ratlos auf den Bahnsteigen. Einige übersprangen die Gleise und liefen in den Streckentunnel auf der Suche nach einem anderen Ausgang. An diesem Tag ist so ziemlich alles schiefgelaufen. Dass es keine Toten zu beklagen gab, grenzt fast an ein Wunder.

„Viele Dinge haben sich seit dem Vorfall auf dem Bahnhof Deutsche Oper geändert“, so Ritt weiter. „Alle Berliner U-Bahnhöfe verfügen inzwischen über zwei Ausgänge und alle Stationen erhielten ein Telefon an der Bahnhofsausfahrt.“

Lange Entwicklung

Brandschutzübungen mit der Feuerwehr gab es zwar schon immer, der Weg zum heutigen Notfallmanagement war aber noch lang. „Am Anfang sind wir mit einer Power-Point-Präsentation durch alle Berliner Feuerwachen gezogen,“ so wieder Dietmar Ritt. Gemeinsame Aktionen mit der Feuerwehr fanden entweder auf dem Bahnhof Schloßstraße oder im Verbindungstunnel zwischen Richard-Wagner-Platz und Deutsche Oper statt. Logistisch ein unbefriedigender Zustand. Die langgehegte Idee einer Übungsanlage erhielt Unterstützung durch den ehemaligen U-Bahn-Direktor Deinhardt und den Landesbranddirektor Brömme.

Die feierliche Eröffnung fand am 14. Juli 2003 mit einem simulierten Einsatz statt. Seitdem ist man tief unter der Erde im Dauereinsatz: Über 1.850 U-Bahner, ob Zugfahrer, Bahnhofsmanager oder Fahrmeister, wurden im Notfallmanagement geschult. Die Feuerwehr ist bis zu dreimal wöchentlich vor Ort. 150 bis 300 Unterweisungsstunden halten die Kollegen Preuß, Ritt und Andreas Löbel ab, die für Berliner Rettungs- und Katastrophenschutzeinheiten kostenlos sind.

Im kompletten Übungstunnel und im Bahnhof sind Gleise und Stromschienen verlegt. Ein U-Bahnzug darf auch nicht fehlen. Gleisbaulehrlinge brachten



Dietmar Ritt, Notfallmanager der BVG (rechts) im Gespräch mit Patrick Cardullo

damals zwei ausgemusterte Doppeltriebwagen mit einer Bauweiche in die sonst völlig autarke Anlage ein. Am Zug lernen Rettungskräfte von Feuerwehr, Polizei und natürlich auch die Zugfahrer von BVG und BT, wie man unter nahezu realistischen Bedingungen auf freier Strecke die Fahrgäste evakuiert. Gerade mal ein knapper Meter Platz ist zwischen der U-Bahntür und der Tunnelwand. Trotz eingeschalteter Tunnelbeleuchtung ist es düster und alles wirkt eng. Was würde passieren, wenn es jetzt auch noch einen Brand am Zug gäbe und sich im ganzen Tunnel hochgefährliches Rauchgas ausbreiten würde?

die man bei einem Tunnelbrand einfach nicht hat. Hier geht es um Minuten und in erster Linie um Menschenrettung!“

Die vorletzte Übung steht bei den Feuerwehrleuten von der Feuerwache Mitte auf dem Programm. Sie nennt sich „Modulbrandbekämpfung“ und gibt Einblicke in das, was einen erwartet, wenn man sich durch einen verqualmten Tunnel zu einem brennenden Zug auf freier Strecke vorarbeiten muss. Vier Feuerwehrmänner legen mit aufgesetztem Atemschutz und einem Übungsvisier, das nur Konturen erkennen lässt, sogenannte Module mit zwei



Anlegen des Kurzschließers (links) und Löschen im verqualmten Tunnel (Mitte) gehören zum Übungsprogramm ebenso wie Anschließen eines Löschschlauchs mit Maske und Atemgerät

Theaternebel macht auch das möglich und verwandelt Zug und Tunnel in eine Rauchhöhle. Jeder Berliner U-Bahnfahrer durfte bereits die beklemmende Erfahrung machen, wie es ist, sich vom Fahrerstand bis zur zweiten Ausstiegstür vorzutasten, ohne die Hand vor Augen sehen zu können.

Preuß und Ritt sind sich einig, dass sich die Anlage rentiert hat: „Das richtige Verhalten des U-Bahnfahrers bis zum Eintreffen der Feuerwehr ist besonders wichtig. Er kann wichtige Vorbereitungen treffen und gibt mit seiner Meldung der Feuerwehr wertvolle Informationen über die Lage. Wir verzahnen die Ausbildung des Zugfahrers und die der Rettungskräfte. Beide sollen wissen, warum wer was macht. Dieses professionelle Zusammenspiel schenkt uns im Ernstfall wertvolle Zeit. Zeit

Löschschläuchen im Gleis. Ein Modul ist 40 Meter lang und lässt sich beliebig verlängern. Es ist ein standardisiertes Verfahren, das extra für Tunnelbrände entwickelt wurde und für die Rettungskräfte einen gesicherten Rückzugsweg ermöglicht. Alienhaft tasten sich die Vier zwischen Schotter und Schwellen mit einem Schleifkorb voran. Man möchte als Zugfahrer mit den Brandprofis nicht tauschen, denn dann, wenn es richtig ungemütlich wird, fängt ihr Job erst an.

Das Engagement der drei BVG-Feuerwehrmänner in der Übungsanlage Jungfernheide kommt übrigens bei allen Beteiligten gut an. Das lässt sich sogar statistisch auswerten. Auf den Feedback-Bögen, die am Ende der Unterweisungsstunde ausgeteilt werden, gibt es für das Notfallmanagement fast ausnahmslos Bestnoten.