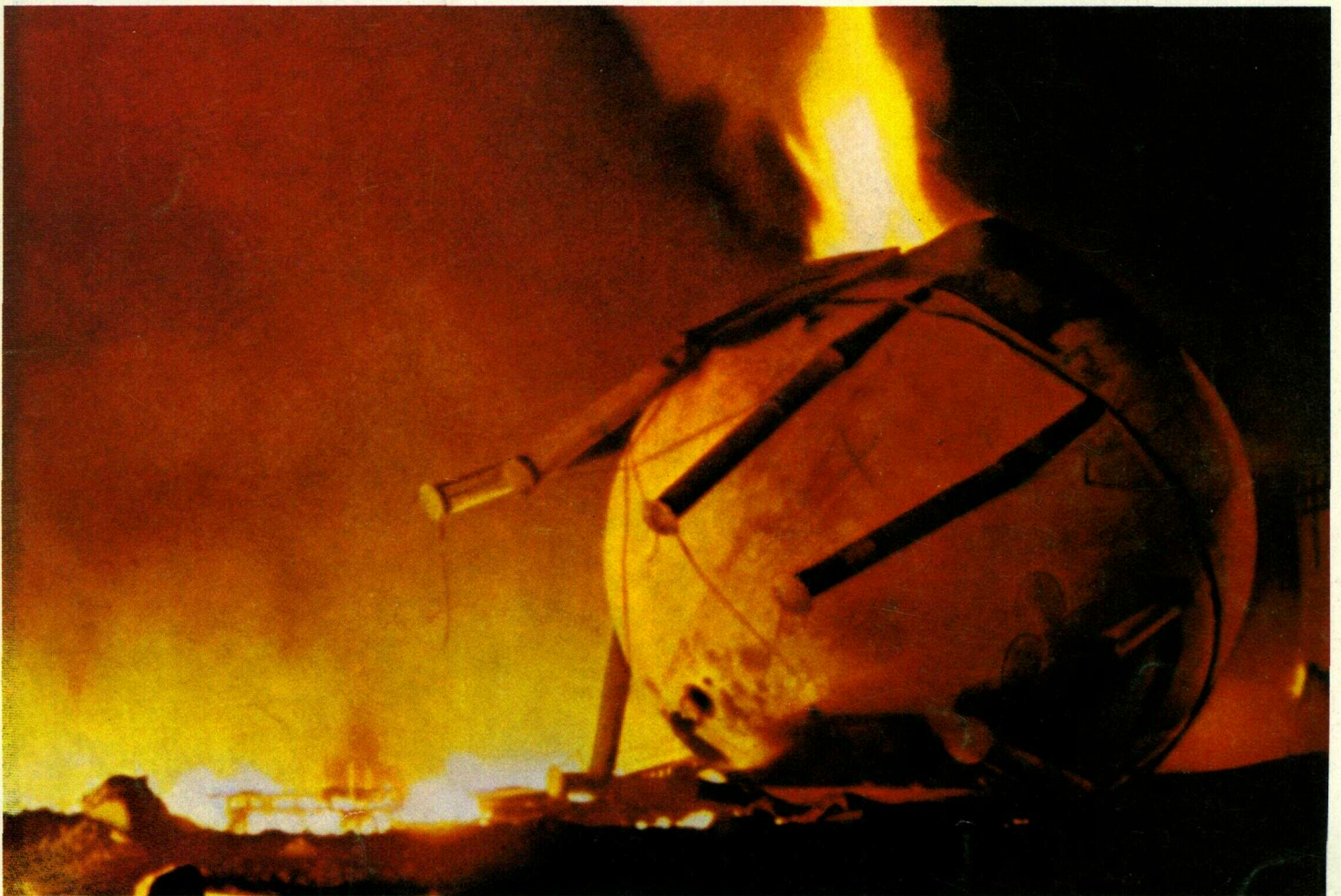


ZIVILVERTEIDIGUNG

Forschung • Technik • Organisation • Recht

Themen dieses Heftes: Kürzungen der Haushaltsmittel auch für den Zivilschutz • Katastrophe nach Fahrplan - Der S-Bahn-Brand von Hamburg-Altona Die Störfall-Verordnung • Das Verbot besonders grausamer Waffen • Die Bundeswehr in zivilen Bereichen • Katastrophenmedizin nach Einsatz von Massenvernichtungsmitteln II • Besserer Schutz vor Chemikalien - Das Chemikaliengesetz Zur Physik des Wasserstoffsprengkörpers Der Verbund macht's - Das Zusammenwirken der Kräfte zur Sicherstellung der Versorgung • Nutzen und Kosten des privaten Schutzraumbaus



Katastrophe

nach

Fahrplan

S-Bahn-Brand von Hamburg-Altona

Wolf Dombrowsky

»Alle reden vom Wetter. Wir nicht.« Ein gelungener Werbeslogan, der im Gedächtnis geblieben war und seinen Sinn hatte, Anfang April. In den modernen, aluminium- und kunststoffstrahlenden S-Bahn-Wagen mochten einem die feucht-kalten Überraschungen dieses Monats, der bekanntlich macht, was er will, nichts anhaben. Geschützt vor den Launen des Aprils, rauschte man am dichten Verkehr der City vorbei, dem wohlverdienten Feierabend entgegen. Ein Dienstagnachmittag wie jeder andere.

Doch es kam anders und es war kein Unwetter, das überraschte. Die Bahn der Linie S 1, die am 8. April 1980 kurz nach 16 Uhr in die »Minus 1 - Ebene« des aufwendig umgebauten Altonaer Bahnhofs fahrplanmäßig einlief, hatte schon an Bord, was zur Katastrophe werden sollte.

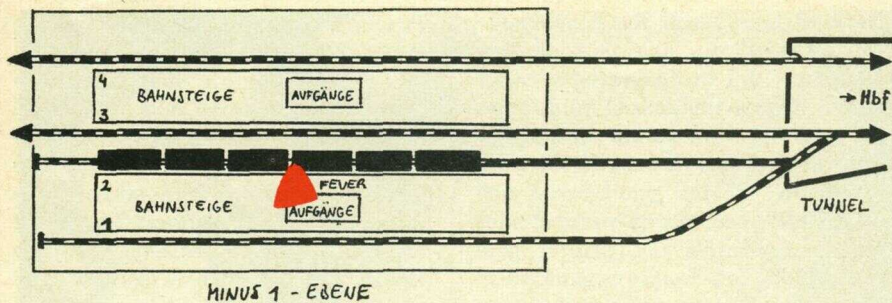
Als sich die Automatiktüren des Zuges öffneten, um in das Feierabendgetümmel dieses Drehpunktbahnhofs zwischen Nah- und Fernverkehr zu entlassen, schlug hinter den Ausstei-

genden, die dem Aufgang zur »Null-Ebene« entgegenteilten, ein bis dahin unbemerkter Schwelbrand im 1. Klasse-Wagen in ein offenes Feuer um. Erst die Einsteigenden, die mit dem »S 1« in Richtung Reeperbahn und Hauptbahnhof zurückfahren wollten, bemerkten die Gefahr, in der sich alle befanden; sie schreckten zurück vor den Flammen und dem auf den Bahnsteig kriechenden Qualm.

Der Zugführer und das Bahnsteigpersonal reagierten beherzt und unter den gegebenen Umständen richtig: Sie

ergriffen die bereitstehenden 12kg-Pulverlöscher und versuchten, das Feuer unter Kontrolle zu bringen — vergebens. Von der Alternative, den Zug aus dem Bahnsteigbereich zu schieben, nahm man Abstand, weil dann das in den Tunnel ragende Zugende den restlichen Verkehr blockieren würde, die Löschmöglichkeiten schlechter wären als im Bahnhofsbereich und die beträchtlichen Sogwinde des Tunnels das Feuer mit Sicherheit noch weiter entfachen müßten. (Skizze)

Man entschied sich daher zur Räu-



mung der betroffenen Bahnsteige, alarmierte die Feuerwehr und setzte die eigenen Löscheversuche fort.

Andere Gefahr auf der Lauer

Doch wo man glaubte, richtig entschieden zu haben und einer Gefahr entgangen zu sein, da lauerte eine verheerende andere. Statt des Tunnelsogs entfachte die Kaminwirkung der Aufgänge den Brand so recht. Wie ein angeblasenes Schmiedefeu fauchte die Hitze durch den Waggon und schmolz sich durch das Wagendach, die Stirnwand und die Frontseite hinaus auf den Bahnhof. Die Deckenverkleidungen der »Minus 1 — Ebene«, die Kabelkästen und die Isolierungen aus Kunststoffmaterialien wellten auf, fingen Feuer und zerspritzten zischend. Ätzendes Salzsäuregas bildete sich, brennende Kunststoffkugeln tropften herab, schwarze Rauchschwaden hüllten das Inferno ein. Daß außer zwei Feuerwehrleuten niemand zu Schaden kam, erscheint bei der Betriebsamkeit eines Zentralbahnhofs von der Größe Altonas wie ein Wunder. Darüber darf man gewiß dankbar sein, aber nicht zurücksinken in das beschwichtigende »Gott sei Dank! Es ist ja gut gegangen«. Was hier geschehen ist, bedarf vielmehr einer gründlichen Analyse. Diese Brandkatastrophe, die einen Sachschaden von weit über 10 Millionen DM hinterlassen hat, stellt nämlich einen Fall von Katastrophenproduktion dar, der öffentliches Interesse verdient.

Katastrophenproduktion

Zwei Fragenkomplexe konstituieren ein allgemeines, öffentliches Interesse. Erstens geht es darum, zu fragen, mit welchen sozialen Verkehrsformen die Menschen auf eine immer stärker tech-

nisierte und automatisierte Umwelt reagieren, und wie sie mit Teilausfällen dieser Umwelt fertig werden. Zweitens ist zu fragen, wie ein Unfall- und Katastrophenschutz beschaffen sein muß, der den quantitativ und qualitativ neuen, teilweise unbekanntem Risikopotentialen dieser technisierten und automatisierten Umwelt gewachsen sein will.

Geht man dem ersten Fragenkomplex nach, so erweist sich die Brandkatastrophe von Altona im ersten Augenblick als die große Wirkung einer kleinen Ursache: Mit relativer Wahrscheinlichkeit haben drei Jugendliche zwischen den Stationen Reeperbahn und Königstraße beabsichtigt oder unbeabsichtigt einen Schwelbrand erzeugt,¹ der, selbst wenn er bemerkt worden wäre, im Waggon nicht hätte gelöscht werden können. Die durch Vandalismus immer wieder beschädigten oder mißbrauchten Feuerlöcher waren entfernt worden, so daß die Fahrgäste einem möglichen Kabinenbrand schutzlos gegenüberstanden. An dieser Stelle eröffnet sich der erste Ansatzpunkt für eine soziologische Analyse gesellschaftlicher Katastrophenproduktion. Bei genauerem Hinsehen greift die Rede von der kleinen Ursache, die große Wirkung zeitigt, entschieden zu kurz. Wer nämlich das schnell aufgeklebte Etikett »Brandstiftung« für den Ausgangspunkt und die Ursache der Brandkatastrophe nimmt, der muß zwangsläufig die vorgelagerten sozialen Veränderungen übersehen, die ein begünstigendes Klima sowohl für Brandstifterei als auch für Vandalismus samt seinen Folgen erzeugen. Bezieht man dagegen diese sozialen Veränderungen in die Analyse ein, so ergeben sich bedenkenswerte Perspektiven für die Erklärung dieser und auch anderer Katastrophen.

Vandalismus wie auch Brandstiftung lassen sich als Akte abweichenden

Verhaltens beschreiben und damit als mutwilligen Bruch gesellschaftlicher Normen und Regeln. Zu betrachten sind dabei generell zwei Seiten: abweichende und konforme; beide stehen in einem fließenden Wechselverhältnis zueinander. Zu fragen wäre also immer danach, wie sich das Maß und die Konsistenz von Konformität verändern müssen, damit es möglich wird, gegen die geltende Konformität abweichendes Verhalten erfolgreich durchsetzen zu können. Man mag dies auf zu geringe Strafen zurückführen und mit einem fehlenden Abschreckungseffekt argumentieren, doch wäre dies abermals der Fehler, die Folge schon für die Ursache zu nehmen. Nicht nur, daß der Abschreckungseffekt bis heute unbewiesen ist, er verdeckt auch die mißliche Tatsache seiner unerwünschten Nebenfolgen. Hohe Strafen begünstigen eher abweichende »Karrieren«, als daß sie resozialisieren und Konformität befördern. Dennoch ist dies nur die eine Kurzsichtigkeit. Die andere besteht darin, daß »Strafe« ja keineswegs die Ursache für Konformität ist, sondern schon der manifeste Ausdruck ihres Scheiterns. Konformität als erwünschte Form sozialer Beziehungen muß innerhalb der sozialen Verkehrsformen aktiv hergestellt werden, muß das Produkt wechselseitigen Einverständnisses sein, um Bestand zu haben. Wo dieses wechselseitige Einverständnis fehlt, zerfällt Konformität zu einer formalen Hülle, hinter der die einzelnen nach anderen Antrieben handeln. »Doppelte Moral«, »Bigotterie« und all die anderen Scheinheiligkeiten des gesellschaftlichen Verkehrs haben hier ihre Wurzel, aber ebenso Formen des gesellschaftlichen Wandels und der Innovation.² Das Beispiel des § 218 macht hier vielleicht die Problematik deutlich: Hinter einer ehemals moralischen Konformität hatte sich ein gesellschaftlicher Wandel vollzogen, der den Paragraphen zu einer leeren Hülle werden ließ. Die Zahl der vorgenommenen Abtreibungen und die gesetzlich sanktionierte Konformität zum Nicht-Abtreiben klappten weit auseinander und produzierten eine spannungsreiche »doppelte Moral«, die nur noch zwei Alternativen zuließ. Entweder schärfste Durchsetzung einer unterminierten Konformität oder Veränderung des Konformitätsstandards nach der neuen gesellschaftlichen Realität. Das erste hätte mit Sicherheit



Bild 1: Feuer in Hamburger S-Bahn - Starke Rauchentwicklung erschwert Löscharbeiten

zu größeren politischen Konflikten geführt als die nach einer Reformierung zu erwartenden. Konformität ist hier also über gesellschaftliche Veränderungen den neuen kollektiven Wünschen angepaßt worden.

Die sozialen »Zutaten« von Konformität sind an diesem Beispiel faßbar geworden. Als soziales Produkt findet Konformität ihren verselbständigten Ausdruck in Normen, Regeln, Gesetzen, doch darf diese Verselbständigung nicht dahin führen, daß der soziale Wandel die gesellschaftlichen Konformitätswünsche von ihren kodifizierten Niederschlägen entfernt und sich das Verhalten an dogmatischen Regeln orientieren muß, statt an einer neuen Realität. Um eine solche Entwicklung zu vermeiden, muß zweierlei gewährleistet sein. Zum einen darf die verselbständigte Kodifizierung zeitlich erwünschter Konformität ebenfalls nur eine auf Zeit gültige »Grammatik« der gesellschaftlichen Verkehrsformen sein, ohne dadurch die aktive, täglich neue

Herstellung der erwünschten Konformität zu suspendieren. Zum anderen müssen sich innerhalb dieser lebendigen Herstellungsweisen die vorherrschenden Konformitätswünsche immer wieder überprüfen und entscheiden lassen, um nicht über partialen gesellschaftlichen Veränderungen den Wert jeder Konformität in Frage zu stellen. Dies im Sinn, kann zur Brandkatastrophe zurückgegangen werden.

Konformität ließe sich nunmehr als Ausfluß kollektiver, mehrheitlich getragener Bewertungen und Wünsche beschreiben und damit als eine Stabilisierungsstrategie sozialen Handelns. Konformität ist eine Versicherung auf Gegenseitigkeit, die soziales Handeln langfristig sichert und somit ermöglicht. Wenn nun innerhalb dieses gemeinsamen Handlungsrahmens Vandalismus, gar Brandstiftung um sich greift, so hilft es wenig, dies als unerwünschte Destabilisierung zu beklagen und nach härteren Strafen zu rufen, sondern man muß überprüfen, welche Gewährleistungen für Konformität

versagt haben³. Diese Frage führt zum Kern des Problems.

Formen der Willkürlichkeit

Betrachtet man die Produktionsweise von Konformität genauer, so wird deutlich, daß sie als sozialer Wert nur dort Bestand hat, wo sie kontinuierlich von den Gesellschaftsmitgliedern bestätigt und getragen wird. Dort aber, wo Konformität nur leere Konvention oder gar überkommener Anspruch ist, der die Übertretung als sportives »Kavaliersdelikt« erscheinen läßt (wie z. B. Steuermanipulationen), da wird Konformität zerfallen und Willkür möglich. Für derartige Formen der Willkürlichkeit lassen sich zahlreiche Beispiele angeben. Vom Wegkippen des Altöls beim privaten Ölwechsel über die zahlreichen »Organisierens«-Arten gegenüber staatlichem Eigentum bis hin zu allen Nachlässigkeiten gegenüber dem, was nicht das Eigene ist. Überall lassen sich Formen von Gleichgültigkeit bis

stillschweigender Duldung identifizieren, die ehemalige kollektive Wünsche, eben bestimmte Konformitäten, aushöhlen und zum Verschwinden treiben. Unter dieser Perspektive läßt sich auch die »Brandstiftung« im S-Bahn-Waggon betrachten; dort zeigen sich spezifische Gleichgültigkeiten in dem Sinne, daß die Gemeinschaft der Beförderten ihre Wunschvorstellungen von Sicherheit und sozialer Stabilität nicht aktiv begründet, sondern eine soziale Situation von Gleichgültigkeit zugelassen hat, in der Abweichung sanktionslos realisiert werden konnte. Daß dies ein langfristiger, keinesfalls von einem einmaligen Vorfall erzeugter Prozeß ist, versteht sich von selbst. Und dennoch bedarf gerade dieser langsame, fast schleichende Desintegrationsprozeß unserer allgemeinen Beachtung. Er nämlich ist verantwortlich für eine subtile, unterschwellige »Gesinnungslage«, die kohäsionszerstörend und auflösend wirkt.

Versucht man, diesen Auflösungser-

scheinungen auf den Grund zu kommen, so stößt man auf zahlreiche, teilweise widersprüchliche Erklärungskonzepte. Eine Grundfigur scheint jedoch weitgehend unbestritten zu sein. Sie führt die Zunahme von Anomie, also von Abweichung, auf die Differenzierungsprozesse zunehmender Arbeitsteilung zurück: Mit jeder weiteren Arbeitsteilung erweitert sich die funktionale Abhängigkeit aller von allen, weil die spezialisierten Spezialisten ohne die vor und die nach ihnen tätigen Spezialisten nicht mehr auskommen. Positiv hat diese verlängerte Abhängigkeit zu erhöhter Produktivität geführt; negativ fließt der funktionalen Abhängigkeit aber auch eine reale Form der Entmündigung, der Übersichtslosigkeit, der Entfremdung aus, die man als Sinnentleerung verstehen könnte. Die vereinzelt einzelnen nehmen sich zuerst als Funktion wahr und lernen, ihre Bedeutung im Verhältnis zu ihrer Stellung im funktionalen Gefüge zu erkennen, nicht entlang der menschlichen, bzw. sozia-

len Bedeutung als Partner des anderen. Sinngewinnung gewinnt daher eine Dimension des Willkürlichen, weil nur die Felder des Funktionalen eindeutig definiert sind, während die Felder jenseits klar definierter Funktionen beinahe bedeutungsfrei sind und von den Individuen eigenständig gefüllt werden können, oder, wie in einem Bahnwagen, gar nicht gefüllt werden. Konkret bedeutet dies folgendes: Der Mensch, der als Fahrgast den Waggon betritt, ist funktional nur als zu Befördernder definiert. Für seine Rolle als Gesellschaftsmitglied, das eigentlich immer und überall auch die Inhalte seiner erwünschten Konformitätsvorstellungen reproduzieren, artikulieren und überprüfen sollte, gibt es keine definierte Funktion. Diese Funktion hat man in einer arbeitsteiligen Gesellschaft ebenfalls eine Spezialistengruppe zugeschrieben, wie z. B. der Polizei. Sie soll als Organ der Exekutive darüber wachen, daß die kodifizierten Konformitäten nicht gebrochen werden, doch



Bild 2: Altonaer S-Bahnbrand verursachte 4,5 Mio Mark Schaden

darf sie erst sanktionierend einschreiten, wenn der Bruch vollzogen ist. Die sozial bedeutsame Schwierigkeit, die sich hier auftut, besteht darin, daß der Bürger einen Teil seiner gesellschaftlichen Wirksamkeit via Arbeitsteilung an einen Spezialisten delegiert hat, dieser delegierte Teil aber der strukturell schlechtere ist. Konformität, so war gesagt worden, bedarf der permanenten Sanktionierung. Sanktionen aber können positiv und negativ sein; beide Arten gehören zur aktiven Produktion von Konformität unabänderlich hinzu. Positive Sanktionen, wie Lob, Anerkennung, Integration und Teilhabe, wären dann jene sozialen Vereinnahmungsformen, um deretwillen es sich »lohnte«, konform zu sein. Negative Sanktionen, wie Tadel, Mißachtung, Isolation, Strafandrohung und Strafe stellen dagegen nur die notwendige Kehrseite der positiven Sanktionen dar, sofern diese nicht mehr hinreichen oder ein realer gesellschaftlicher Wandel nicht aufgegriffen wird. Man betrachte nun das Dilemma: Der Polizist repräsentiert ausschließlich die Seite der negativen Sanktion. Er verteilt kein Lob, er erkennt niemanden an, kurz, er vermag niemanden, der im Begriffe steht, abzuweichen, durch liebevolles, empathisches, oder prosoziales Verhalten positiv zu beeinflussen, sondern nur durch seine personalisierte Strafdrohung abzuschrecken. Aus der Psychologie ist jedoch seit langem bekannt, daß soziale Anerkennung und Akzeptanz von ausschlaggebender Bedeutung sind. Menschen, die keine Liebe und Anerkennung bekommen, versuchen dann, wenigstens negative Gefühle zu erhalten, wenn es für sie schon keine positiven gibt. Deutet man nun Vandalismus als den Versuch, Aufmerksamkeit und Anerkennung erringen zu wollen, dann ist die in unserer Gesellschaft eingespielte Form der Arbeitsteilung äußerst verhängnisvoll, weil sie einen negativen Regelkreis von Ablehnung statt Anerkennung produziert.

Diesen Regelkreis kann man auch nicht dadurch durchbrechen, daß mit enormen Aufwendungen in alle Waggonen automatische Löscheinrichtungen installiert oder überall Polizisten stationiert werden. Eine positive Veränderung ließe sich allein dadurch erreichen, daß die Gesellschaftsmitglieder wieder lernen müßten, sich als Menschen und nicht nur als Funktionen zu begreifen.

Konformität hat ihren Preis, der darin besteht, daß man sie aktiv herstellt und nicht nur Funktionsträger abstellt für die Fälle des Scheiterns.⁴

Phänomen der Kombinationswirkungen

Obgleich diese soziale Seite der Katastrophenproduktion die bedeutsamere zu sein scheint, da hier jene gesellschaftlich wirksamen Haltungen und Einstellungen erzeugt werden, die taugen könnten, solche Katastrophen von vornherein zu verhindern, soll dennoch ein zweiter, bedeutsamer Aspekt dieser Brandkatastrophe in den Blickpunkt gerückt werden. Es handelt sich dabei um das Phänomen der Kombinationswirkungen oder auch Synergismen. Unter einem Synergismus versteht man das Zusammenwirken verschiedener Stoffe, wobei sich die bekannten Einzelwirkungen zu unerwarteten Gesamtwirkungen kombinieren. So kennt mancher Autofahrer den höchst mißlichen Effekt, der aus der Kombination von bestimmten Tabletten und geringen Mengen Alkohol entstehen kann und der Wirkungen zeitigt, die völlig unerwartet waren. Um dieses Problem ging es beim Brand in Altona; auch dort führten Synergismen zu völlig unerwarteten Gesamtwirkungen, die man bis dahin für unmöglich gehalten hatte.

Der Bahnhof Hamburg-Altona war im Frühjahr 1979 mit enormen Kosten zu einem der modernsten Verbindungsbahnhöfe für den Nah- und Fernverkehr umgebaut worden. Man hatte an nichts gespart, um die rationellsten und dennoch bequemsten Lösungen für einen optimalen Beförderungsverkehr zu verwirklichen. Vom Verkehrsbereichsanzeiger über den Fahrkartenautomaten bis hin zur monitorgesteuerten Bahnsteigüberwachung war an alles gedacht, was den Betrieb erleichtern könnte. Die Sicherheitsmaßnahmen für den Zugverkehr können als hervorragend bezeichnet werden und auch in der Auswahl der baulichen und konstruktiven Sicherheitselemente unterbot man noch alle vorgeschriebenen Standards. Ein Bahnhof, der sich sehen lassen konnte.

Woran man jedoch nicht gedacht hatte, sollte erst die Katastrophe deutlich werden lassen. Man war einem Sicherheitsdenken aufgesessen, daß Sicherheit daran bemißt, wie sicher die Einzelkomponenten sind, das aber nicht danach fragt, ob sich die in Einzelprüfungen gewonnenen Sicherheitsstandards aufrechterhalten lassen, wenn viele »sichere« Einzelkomponenten zusammenwirken.⁵ Nunmehr, nachdem ein Schaden von über 10 Millionen klug gemacht hat, untersuchen die Brandschutzabteilungen der Bundesbahndirektionen in Minden und München, die Feuerwehrexperten und Vertreter der Chemischen Industrie die Bedingungen synergistischer Wirkungen. Die Folgen dieser Untersuchungen können ungeheuer sein und sowohl den gesamten Brandschutz als auch die DIN-Normen für brennbare, bzw. schwer und nicht entflammbare Stoffe grundlegend verändern. Sollte sich nämlich im Verlauf der Untersuchungen zeigen, daß durch die Kombination bestimmter Materialien das Risiko für Synergismen gegeben ist und damit ein erhöhtes Brandrisiko, so hätte dies nicht nur versicherungsökonomische Folgen, sondern auch unabsehbare Auswirkungen für die Bauvorschriften, die Materialkosten etc.⁶

Napalmeffekt

Wie verhängnisvoll die zunehmende Verwendung von Kunststoffen ist, weiß die Feuerwehr seit langem; sie schließlich muß die Brände löschen und kennt die Gefahren durch das Abbrennen von chemischen Werkstoffen. »Napalm-effekt« nannte das Institut für Baustoff-Forschung die »Brandausbreitung durch brennendes Abtropfen«. Daß hierbei eben auch die Interessen einer Branche berührt werden, die auf die lukrativen Zuwachsraten durch Kunststoffmaterialien für die Bauwirtschaft nicht verzichten will, bedürfte keiner gesonderten Erwähnung. Wachstumsgewinne sind das legitime Ziel ihres Wirtschaftens. Problematisch muß dieses Ziel jedoch dort werden, wo es mit den Sicherheitsinteressen der Gesellschaft kollidiert. Wenn also die Interessen einer Einzelbranche dahin führen, daß mögliche Alternativen in der Materialverwendung ebenso

unmöglich gemacht werden wie systematische Untersuchungen des Materialverhaltens unter realistischen Bedingungen, denn ist es an der Zeit, den Begriff »Katastrophe« durch die Rede von der wissentlichen Katastrophenproduktion zu ersetzen und abermals die Frage nach der inneren Konsistenz und dem Maß der noch bestehenden gesellschaftlichen Konformität zu stellen.⁸

Wie wenig man bei dieser berechtigten Fragestellung alle Branchenvertreter über einen Leisten schlagen darf, zeigt das Beispiel der Bayer AG. Sie hat in Leverkusen ein Brandversuchshaus errichtet, um eine Risikobewertung unter realistischen Bedingungen vornehmen zu können. Seit langem ist man sich der Tatsache bewußt, daß in einfachen Laborversuchen zwar die Entflammbarkeit und die Wärmeentwicklung von Einzelstoffen bestimmt werden können, daß sich aber aus diesen Daten keine Schlüsse ziehen lassen über das Brandverhalten von kompletten Fertigprodukten und den Kombinationswirkungen mit anderen Materialien. Die Verwendung von Begriffen wie »schwer entflammbar« oder »selbstverlöschend« wird von Bayer als schlichtweg irreführend abgelehnt; zu sehr weiß man um die Wertlosigkeit von genormten Laborbedingungen, die keinen Bezug zur praktischen Situation haben. Das Brandverhalten ist nun einmal keine Stoffeigenschaft, sondern wird bestimmt von der Verarbeitungsart, den umgebungsbedingten Faktoren, der Witterung, dem Luftzutritt, der Wärmeableitung, der Art der Zündquelle und den beteiligten Umgebungsstoffen. Von daher wird leicht einsehbar, daß eine realistische Risikobewertung auch unter realistischen, aber kontrollierten Bedingungen vorgenommen werden muß. Das Brandversuchshaus der Bayer AG stellt dazu einen hervorragenden Beitrag dar. In diesem Haus können in einem gesonderten Raum von 7 x 11 Meter Grundfläche und 10 Meter Höhe zahlreiche Brandsituationen vom Zimmerbrand bis hin zu maßstabsgetreuen Modellbränden simuliert und bewertet werden. Die dabei anfallenden Daten werden mit Video aufgezeichnet und im Computer gespeichert, für die spätere Analyse. Derartige Datensammlungen wünschte man sich in allen Risikobereichen, vor allem aber sollten

bei stark frequentierten Gebäuden, wie Schulen, Krankenhäusern, Bahnhöfen, Kinos, Discotheken etc. vorgängige Modellversuche zum Brandrisiko durchgeführt werden, um derartige Disaster wie in Altona verhindern zu können.

Schlußfolgerungen

Zwei Schlußfolgerungen lassen sich nunmehr ziehen. Zum einen scheint die Rede von der Katastrophe immer unangemessener angesichts der Fülle von Analysedaten, mit denen sich belegen läßt, daß sowohl soziale Veränderungen und Haltungen ermöglichen als auch bestimmte Interessen bessere Lösungen verhindern, obgleich sie bereits möglich sind. Zum zweiten läßt sich daraus folgern, daß es uns immer mehr darum gehen muß, die Bedingungen unserer gesellschaftlichen Katastrophenproduktion zu analysieren, wenn wir verhindern wollen, daß sich einerseits gefährliche anomische Strukturen entwickeln, die abweichendes Verhalten nicht nur begünstigen, sondern geradezu fördern, und daß sich andererseits aufgrund individueller Vorteile gesellschaftliche Risikolagen entwickeln, die den Nutzen dieser individuellen Vorteile in der Schadenshöhe bei weitem übersteigen und damit eine soziale und gesellschaftliche Verarmung in Form »sozialer Kosten« hervorrufen, die unverantwortlich ist.

Worum es also praktisch zu gehen hat, wäre eine politische Gesellschaftsaufgabe: Durch Aufklärung hätte die Bevölkerung darüber belehrt zu werden, welche unbeabsichtigten Folgen bestimmte Verhaltenweisen und Verkehrsformen zeitigen und daß diese Folgen ursächlich mitverantwortlich dafür sind, daß schadenstiftendes Verhalten überhaupt Bestand haben kann. Von Seiten der Politiker hätte man sich intensiver darüber zu informieren, welche Schadensgrößen durch die Verwendung zu wenig erforschter Materialien entstehen und wie hoch die Subventionen sein könnten, die man für die Errichtung und den Betrieb geeigneter Prüfstellen ausgeben könnte, wenn sich dadurch Katastrophen wie in Altona vermeiden lassen.

Anmerkungen

- 1 Man ist bis heute nicht sicher, ob es diese drei Jugendlichen waren oder nicht und ob überhaupt Brandstiftung vorgelegen hat oder nur Fahrlässigkeit. Die Untersuchungen waren zur Zeit meiner Recherchen noch nicht abgeschlossen, so daß hier keine weitergehenden exakten Aussagen gemacht werden können. Zu danken habe ich Herrn Faßbinder, dem Pressereferenten der Hamburgischen Bundesbahndirektion, für seine freundliche und ausführliche Gesprächsbereitschaft. Hingewiesen sei noch auf zwei sicher ermittelte Brandstiftungen: In Bad Homburg brannten in der Nacht vom 3. zum 4. Sept. 1980 zwei S-Bahnzüge völlig aus und am Sonntag, 28. Sept 1980, brannten in einem Straßenbahn- und U-Bahndepot in Frankfurt mindestens fünf Waggons nieder, mehrere andere wurden schwer beschädigt. Auch an der Häufung derartiger Fälle wird deutlich, daß es sich hier um eine Aufgabe handelt, die gesamtgesellschaftlich angegangen werden muß.
- 2 Zu diesem Aspekt vgl. *Merton, R. K.*: Sozialstruktur und Anomie, in: *Sack, F./König, R. (Hg.)*: Kriminalsoziologie, Ffm 1968, S. 283–313.
- 3 Vgl. *Thomas, K.*: Zur Soziologie des Katastrophalen, unveröff. Manuskript, Göttingen 1980.
- 4 Vgl. zum Konzept »positiver und negativer Sanktionen« *Clausen, L.*: Tausch. Entwürfe einer soziologischen Theorie, München 1978 und zum Problem des Scheiterns und der Arbeitsteilung *Dombrowsky, W.*: Katastrophenschutz in der Industriegesellschaft, in: *SIFKU-Informationen* 2/80, S. 37–52.
- 5 Das analoge Problem gilt auch für die Immissions- und Emissionswerte.
- 6 Man sehe es mir nach, als Nichtexperte auf diesem Gebiet zu diletieren, doch sei das Problem zumindest benannt.
- 7 Vgl. dazu *Der Spiegel* 9/80, vom 25. 2. 1980, S. 56. »Tod in Sekunden«.
- 8 Diese Frage drängt sich angesichts der vom Spiegel geschilderten massiven Versuche interessierter Branchen auf, die versuchten, ihre problematischen Produkte wider besseres Wissen gegen ungefährlichere Stoffe (Mineraleddämmstoffe z. B.) durchzusetzen. Vgl. *Der Spiegel* 9/80 »Tod in Sekunden«.