

siegessicher, scheint er inzwischen angeschlagen, abgekämpft.

Die Untersuchungshaft setzt ihm zu. Seit mehr als 560 Tagen ist er in der Justizvollzugsanstalt Aachen. Er leidet darunter, seine Ehefrau und seine Kinder nur zwei Stunden im Monat sehen zu dürfen. Immer hinter einer Trennscheibe.

Sven Lau ist Vater von fünf Söhnen. Zwei von ihnen hat er mit seiner ersten Ehefrau, einer Deutschen. Winkend betritt sie den Gerichtssaal, die beiden pflegen ein inniges Verhältnis. Ihre gemeinsamen Kinder sind 13 und 10 Jahre alt. Bei der Geburt des Jüngeren hatte Lau die Familie bereits verlassen und lebte mit seiner späteren zweiten Ehefrau zusammen, einer Deutschen marokkanischer Abstammung, die sich nur voll verschleiert in der Öffentlichkeit zeigt.

Mit ihr hat Lau drei Söhne, neun, sieben und fünf Jahre alt. Bei Besuchen in der Haft muss einer von ihnen draußen bleiben. Nur drei Personen auf einmal dürfen in den winzigen Besucherraum.

Im Juni, am 46. Verhandlungstag, macht sich Sven Lau hinter der gepanzerten Glasfront in Saal 2 gerade. Als Zeuge ist Zoubir L. geladen, ein verurteilter Salafist. Er ist der Zweite, den Lau nach Syrien geschleust haben soll. Lau richtet sich persönlich an ihn: „Ich werde verurteilt, wenn niemand die Wahrheit sagt. Ich bitte dich, dem Gericht wahrheitsgemäße Angaben zu machen.“ Zoubir L. sträubt sich, betont schließlich: Lau habe ihn nicht geschleust und nicht zum Flughafen gebracht.

Anil O. ist ein weiteres Beispiel dafür, wie schwer es die Ermittler haben, im Fall Lau Belastbares aufzufahren. Der IS-Rückkehrer im Zeugenschutzprogramm erscheint verkleidet im Gericht und gesteht nach einer zähen Befragung ein, mögliche Beweise gegen Lau nur vom Hörensagen zu kennen.

Wenig überzeugend wirkt auch Dominic S., ein aus Talkshows bekannter „Salafisten-Aussteiger“, der Laus Reden filmte, sie mitschnitt und ins Internet stellte. Allerdings wandte er sich von Lau 2011 ab. Wie soll er die Vorwürfe der Bundesanwaltschaft stützen? Auch an ihn wendet sich Lau im Prozess: „Du meinst, dass ich gewaltbereit bin?“

Laus Verteidiger Mutlu Günal wirft der Bundesanwaltschaft vor, im Fall Sven Lau, wie er es formuliert, ein „Sonderstrafrecht“ zu praktizieren, und fordert Freispruch. Dass er dennoch mit einer Verurteilung rechnet, dafür sprechen die Hilfsbeweisanträge, die er gestellt hat und die nur im Fall einer beabsichtigten Verurteilung gelten. „Wir hauen damit die Pflöcke für die Revision ein“, sagt Günal. Mit dem Urteil, das in Kürze gesprochen werden soll, ist das Verfahren wohl nicht vorbei. Julia Jüttner

Mail: julia.juettner@spiegel.de

# Fackeln auf Rädern

**Verkehr** Nach dem Unfall mit 18 Toten in Bayern klagen Experten über eklatante Mängel beim Brandschutz in Bussen – sie sind seit Langem bekannt.

Als ein Teilnehmer der Kaffeefahrt nichts ahnend die Toilettür des fahrenden Reisebusses öffnete, schlug ihm eine Stichflamme entgegen. Rund sechs Sekunden später stand die Decke des Mercedes Tourismo in Flammen. 15 Sekunden später hielt der Busfahrer auf der Autobahn. Doch als er die Bustüren öffnete, fachte die frische Luft den Brand im Fahrgastraum erst richtig an. 50 Sekunden nach Öffnung der Klotür stand der Bus lichterloh in Flammen.

In einer Simulation wurde dieser rasend schnelle Ablauf nachgestellt. Das Feuer ausgelöst hatte ein Kabelkurzschluss. 13 Menschen konnten sich aus dem Reisebus retten, 20 waren zu langsam, sie verbrannten. Das Unglück ereignete sich vor neun Jahren auf der A2 bei Hannover. Anfang dieser Woche hat es sich auf der A9 bei Bayreuth wiederholt.

29 Mitglieder einer Reisegruppe auf dem Weg zum Gardasee und der Ersatzfahrer gelangten teils schwer verletzt ins Freie, 17 Reisende und der Fahrer starben qualvoll, weil sie nicht schnell genug aus dem brennenden Fahrzeug fliehen konnten. Augenzeugen schildern, dass der Brand nach einem leichten Auffahrunfall auf Höhe des Fahrersitzes ausbrach. Als aus dem Schlaf aufgeschreckte Fahrgäste über den Hinterausgang den Bus verließen, stand bereits alles in Flammen. Aus dem Businneren quoll schwarzer Rauch, berichten Überlebende.

Zehn Minuten später traf die Feuerwehr ein. Doch die Hitze war so enorm,

dass sich die Retter dem Reisebus und den darin Eingeschlossenen nicht nähern konnten. „Man kann nachvollziehen, was das für die Menschen in dem Bus bedeutet hat“, sagte Verkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) nach seinem Besuch an der Unglücksstelle. Sein Begleiter, der bayerische Innenminister Joachim Herrmann (CSU), wunderte sich, wieso sich das Feuer in Sekundenschnelle ausbreiten konnte. Das sei das „schwierige Thema“.

Experten wissen längst, wie sich Reisebusse binnen Minuten in fahrende Fackeln verwandeln können. Schuld sind vor allem entzündliche Synthetikfasern und Kunststoffe im Inneren der Busse. Für Busse ist der Brandschutz laxer als für Züge. Doch Verbesserungsvorschläge von Fachleuten, erarbeitet für die Bundesanstalt für Straßenwesen, wurden nur punktuell umgesetzt.

Busse sind das sicherste Verkehrsmittel auf der Straße. 2016 starben nach Angaben des Statistischen Bundesamts 3206 Menschen bei Verkehrsunfällen – nur 4 davon saßen in Bussen. Doch die größte und bislang vernachlässigte Gefahr für Busreisende sind Brände. Die kommen häufiger vor als gemeinhin bekannt. Nach einer Untersuchung der Bundesanstalt für Materialforschung (BAM) brennt in Deutschland nahezu jeden Tag ein Bus. Verletzte oder Tote sind selten. Aber wenn es zu schwereren Unglücksfällen kommt, sind die Opferzahlen meist hoch.

## Brandentwicklung in einem Reisebus

Quelle: BAM

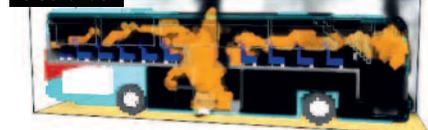
Ausstattung: Bus-Materialien

Zug-Materialien

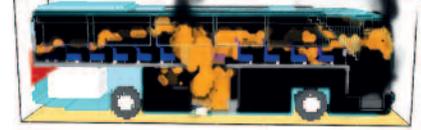
nach 1 Sekunde



16 Sekunden



165 Sekunden



Vergangenen Donnerstag brannte in Oberhausen ein Linienbus auf dem Weg zur Starthaltestelle aus. Im Juni ging ein Bus der Berliner Verkehrsbetriebe in Flammen auf, weil das Kühlsystem kaputt war. Im Mai fing ein Linienbus in St. Leon-Rot in Baden-Württemberg Feuer, vermutlich wegen eines technischen Defekts – die Hitze setzte mehrere Wohnhäuser in Brand. 2016 brannte ein Reisebus von Bayern-Fans ebenso wie einer, der syrische Flüchtlinge in eine Sammelunterkunft bringen sollte. Verletzt wurde niemand.

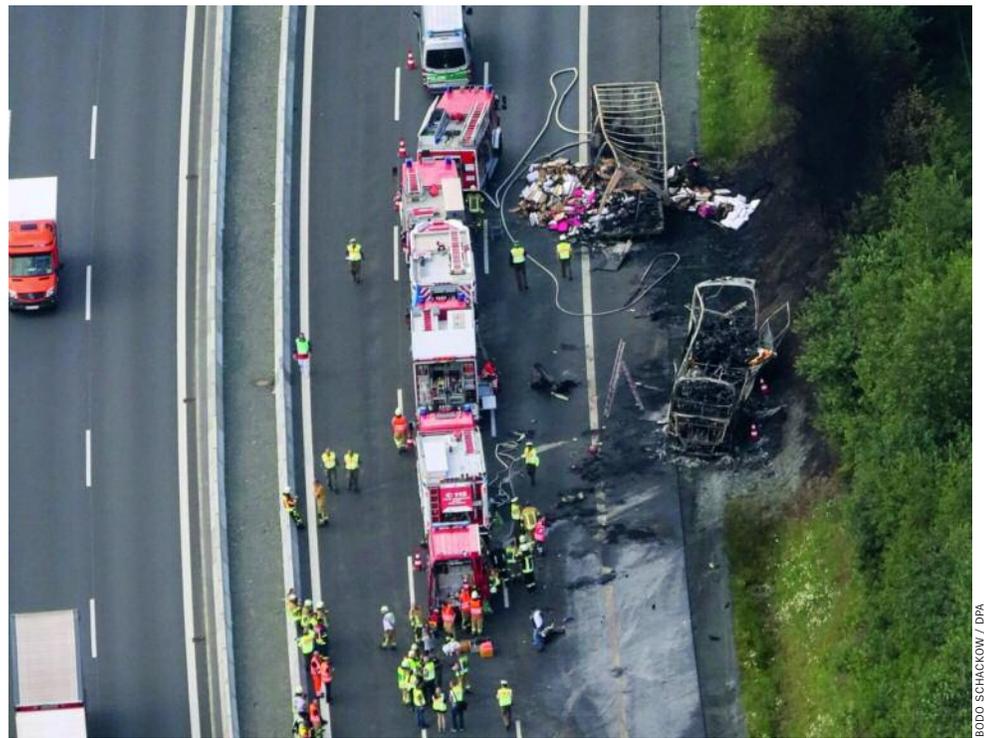
Zentrale Vorschriften zum Brandschutz in Bussen stammen aus den Sechzigerjahren, als die Busse noch nicht vollgestopft waren mit Elektronik und Kunststoffen in Dämmungen, Sitzen und Deckenverkleidungen. Materialtests für Busse simulieren bisher nur, was passiert, wenn etwa eine brennende Zigarette auf einen Sitz fällt. Wichtige Fragen zum Brandschutz werden bei der Zulassung von Materialstoffen bis heute ausgeblendet.

Ein weiteres erhöhtes Risiko sind die komplexeren Anlagen im Motorraum, der kompakter gebaut ist und oft heißer wird als früher.

Spätestens seit einer Studie der Prüfgesellschaft Dekra aus dem Jahr 2005 ist bekannt, dass rund 80 Prozent aller Busbrände vom Motorraum ausgehen. Noch gefährlicher sind Feuer, die im Fahrgastraum entstehen. Nach dem Flammeninferno auf der A2 bei Hannover im Jahr 2008 gab das Bundesverkehrsministerium ein Forschungsprojekt in Auftrag, das zu dem Schluss kam: „Brände infolge eines Zusammenstoßes, eines Defektes im Motorraum oder sich entzündender Elektrik mit deutlich höheren Temperaturen“ als bei Zigaretten oder Feuerzeugen würden in den Vorschriften „nicht berücksichtigt, obwohl sie zu den häufigsten Brandursachen bei Busbränden zählen“.

Daraufhin wurden von 2012 an, auch auf deutschen Druck hin, international Branddetektoren und Löschsysteme im Motorraum sowie Rauchmelder in Bereichen vorgeschrieben, die vom Fahrer nicht einsehbar sind. Außerdem soll die Innenausstattung künftig so getestet werden, wie sie verbaut wurde. Bisher untersuchten Prüfer Stoffe nur in der Waagerechten auf Brandausbreitung, aber nicht in der Vertikalen, auch nicht, wenn das Material vertikal eingebaut ist. Welchen Unterschied das machen kann, weiß jeder, der einmal ein brennendes Streichholz nach unten gehalten hat.

Viele der strengeren Regeln treten allerdings erst in einigen Jahren in Kraft: die Löschsysteme im Motorraum je nach Fahrzeugklasse von 2018 bis 2021. Und vieles, was Experten der BAM in einem Schlussbericht im Jahr 2014 gefordert hatten, ist immer noch nicht umgesetzt.



Unfallsstelle bei Bayreuth am 3. Juli: „Heißgase, die sich unter der Decke ausbreiten“

So gibt es weiterhin keine Regeln, um die Entwicklung und Giftigkeit des Rauchs bei einem Busbrand zu begrenzen. Für Dämmungen, Deckenverkleidung und Armaturenbrett genügt Material, das als „leicht entflammbar“ gilt – das entspricht der Klassifizierung von Stroh oder Papier. Dirk Oberhagemann, Generalsekretär des Brandschutzverbands vfdb, zieht einen Vergleich zur Wärmedämmung bei Gebäuden: „Man nimmt immer das Billigste“, so Oberhagemann, „aber Sicherheit kostet eben etwas.“

Besonders die leichte Entflammbarkeit der Deckenverkleidung hält die Brandchutzexpertin Anja Hofmann-Böllinghaus vom BAM für kritisch: „Bei einem Brand im Fahrgastraum eines Busses hat man immer Heißgase, die sich unter der Decke ausbreiten“, so Hofmann-Böllinghaus, „wenn sich die Decke entzündet, breitet sich der Brand sehr schnell im gesamten Innenraum aus.“ Materialien, die nach den weit strengeren Vorschriften im Schienenverkehr zugelassen sind, böten wesentlich höheren Brandschutz.

Die laxen Bestimmungen für Busse werden damit gerechtfertigt, dass, anders als in Zügen, der Fahrer ja schnell reagieren, rechts ranfahren und die Fahrgäste aussteigen lassen könne. Doch was passiert, wenn der Fahrer durch einen Unfall so schwer verletzt ist, dass er den Bus nicht mehr richtig bedienen kann? Wenn die Reisenden – wie bei Hannover und jetzt bei Bayreuth – Senioren sind, die länger brauchen, um den Bus zu verlassen oder die Notentriegelung der Türen zu betätigen? Überlebende des Unglücks auf der A9 berichten, die Türen hätten sich zunächst gar nicht öffnen lassen.

Im Dezember 2011 hat ein Feuer, ausgelöst durch einen technischen Defekt, ein

Busdepot in Bottrop vernichtet. 70 Fahrzeuge verbrannten. Georg Scholzen, Chemiker in der Abteilung Schadenverhütung der Westfälischen Provinzial Versicherung, die damals für den Millionenschaden aufkommen musste, hat sich seither intensiv mit Busbränden befasst: „Man muss sich eigentlich wundern, dass bei den meisten Busbränden die Passagiere noch rechtzeitig herauskommen.“ Testanordnungen mit echten Bussen hätten gezeigt, dass die im Innenraum verbauten Materialien eine sogenannte Brandlast besitzen, die ungefähr dem Diesel im Tank entspricht.

Seit der Liberalisierung des Fernbusverkehrs im Jahr 2013 ist die Zahl der Kilometer, die Fahrgäste im Bus zurücklegen, deutlich gestiegen. Diese Freigabe hätte dem Gesetzgeber „eine prima Gelegenheit gegeben, höhere Sicherheitsanforderungen aufzustellen“, sagt Scholzen. Das wäre auch im Interesse vieler Kinder, die ihren Schulweg im Bus bewältigen. Deutschland dürfte auch strengere Vorgaben machen als die internationalen Gremien, das hat die Bundesregierung selbst bestätigt. Es sieht bislang aber nicht so aus, als ob sie das anstrebt.

Umso wichtiger ist es, bestehende Fahrzeuge mit Branddetektoren nachzurüsten, eine technisch einfache Aufgabe. „Um Leben zu retten, zählt bei Busbränden jede Sekunde“, sagt Karl-Heinz Knorr, Chef der Feuerwehr Bremen.

Solange die Vorschriften lasch sind, müssen sich Busunternehmer und Verbraucher selbst kümmern. Wer eine Busreise plant, empfiehlt Risikoingenieur Scholzen, sollte nach dem Brandschutz fragen – und dann den Anbieter wählen, der die beste Sicherheit bietet. Notfalls, so Scholzen, „zahlt man halt ein paar Euro mehr“.

Anna Clauß, Dietmar Hipp