

VERKEHR

# Schiefe Bahn

Der Stuttgarter Tiefbahnhof soll in einem heiklen Gefälle liegen. Es überschreitet den Richtwert der Bauordnung um das Fünffache.

Die Idee, den Stuttgarter Fernbahnhof unter die Erde zu legen, war kaum geboren, da stellte sich ein ernstes Problem: Es gibt dort bereits andere Tunnel – und die liegen im Weg.

Quer zur gewünschten Trassenführung erstrecken sich die subterranean Korridore der örtlichen Stadtbahnen, die nicht beliebig verlegt werden können. Den Tiefbahnhof durchgehend oberhalb oder unterhalb von diesen anzulegen, war nicht möglich.

So entschieden sich die Planer für einen Gleiskörper, der teils über und teils unter den anderen Strecken entlangführt (siehe Grafik). Stuttgart 21 war auf der schiefen Bahn.

Sollte das Projekt alle Proteste überstehen und realisiert werden, wird Stuttgart den ersten Großstadtbahnhof der deutschen Eisenbahngeschichte bekommen, dessen Bahnsteige ein Gefälle von über 15 Promille aufweisen. Das eine Ende des Bahnsteigs liegt gut sechs Meter höher als das andere.

Solch ein Abhang birgt zahlreiche Risiken. Kinderwagen oder Rollstühle können von selbst auf die Gleise rollen; Züge, deren Bremsen sich lösen, würden sich eigenmächtig in Bewegung setzen. Ein sicherer Bahnbetrieb sieht anders aus.

Laut Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) sollen deshalb Bahnhöfe kein merkliches Gefälle haben. Der Richtwert ist auf 2,5 Promille festgesetzt. Stuttgart 21 überschreitet ihn um das Fünffache.

Entsprechend früh kritisierten Fachleute das Bauvorhaben. Bahn-Manager Eberhard Happe, damals Leiter Zugförderung in Hamburg, schrieb 1992 in einem Fachaufsatz: „Die Bahnsteiggleisneigung ... muss als kriminell angesehen werden.“

Das Urteil verfehlte seine Wirkung nicht. Der Bahn-

Vorstand strengte ein Disziplinarverfahren gegen Happe an – und verlor. Die Leiter der Untersuchung konnten keine Verfehlung des Ingenieurs feststellen.

Der Vorstand war blamiert: Stuttgart 21 schien nicht genehmigungsfähig – es sei denn, das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) würde einer von der Bauordnung abweichenden Planung zustimmen. Und das geschah.

Am 28. Januar 2005 erließ die Behörde den 389-seitigen Planfeststellungsbeschluss. Darin heißt es: „Eisenbahnspezifische Bestimmungen stehen der beantragten Längsneigung von 15,143 Promille im neuen Stuttgarter Durchgangsbahnhof nicht entgegen.“ Die Bahn habe „Vorkehrungen zur Gewährleistung der gleichen Sicherheit ... dargestellt“. Als Beispiel nennt das EBA etwa „Hinweisschilder oder sonstige optische Hinweise auf erhöhte Längsneigung“.

Was soll auf solchen Schildern stehen? „Vorsicht, dieser Bahnhof entspricht nicht der Bauordnung! Kinderwagen können von selbst losrollen und Züge sich ohne Vorwarnung in Bewegung setzen. Der Bahnhofsvorstand“?

Die Gefahr für Kinderwagen und Rollstühle lässt sich bannen. Die Bahnsteige sollen eine verstärkte Querneigung zur Mitte hin bekommen und rollhemmende Beläge. Das wird zwar den Besitzern von Rollkoffern Verdruss beschern, sorgt aber für relative Sicherheit.

Das Problem jedoch, dass Züge unvermittelt losrollen können, ist bautechnisch nicht lösbar. Die Behörde schließt solche Malaisen deshalb schlechterdings aus. Schließlich handele es sich um einen Durchgangsbahnhof, erklärt EBA-Sprecher Moritz Huckebrink. Die Züge würden „nur zum Aus- und Einsteigen der Reisenden halten“ und nicht länger abgestellt. „Bei diesen Halten werden die Zugarnituren immer gebremst.“

Für Bahn-Kritiker Happe offenbart sich in dieser Argumentation der zentrale Denkfehler der Behörde: Die Bauordnung, erklärt er, solle auch vor menschlicher Unzulänglichkeit schützen. So bleibe auf einem nach EBO-Richtlinien gebauten Bahnhof der Zug auch dann stehen, wenn der Lokführer versehentlich die Bremse löst. Und das könne schon bei kleinen Fahrlässigkeiten passieren. Happe, der selbst Züge gefahren hat, berichtet, dass eine unvorsichtige auf den Führerstand geworfene Aktentasche genüge, um den Bremshebel umzulegen.

Eine Ausnahme von der EBO-Bestimmung, die kein größeres Risiko bedeutet, kann laut Happe „nur in einer automatischen Bremsen-einrichtung bestehen, die den stehenden Zug bis zur Abfahrt festbremst und erst wieder freigibt, wenn Zugkraft aufgeschaltet ist“. Sämtliche Züge, die künftig in Stuttgart halten dürfen, müssten mit einer solchen Technik ausgestattet werden.

Das EBA verlangt solche Maßnahmen nicht. „Besondere Vorkehrungen“, sagt Behördensprecher Huckebrink, „sind nicht erforderlich.“ Die Zusage des Amtes, an den schiefen Gleisen werde die „gleiche Sicherheit“ gewährleistet sein wie auf einem der Bauordnung entsprechenden Bahnhof, ist so jedoch nicht haltbar.

„Der Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes“, urteilt Happe, „und den zu ihrer Rechtfertigung gemachten Ausführungen mangelt es an jeglicher stringenter Logik.“

CHRISTIAN WÜST



Geplanter Durchgangsbahnhof in Stuttgart: Unvermittelt losrollende Züge?

