

Leserbriefe

Zum Thema „Stuttgart 21 – betriebsgefährlich?“ schreibt Dipl.-Ing. Eberhard Happe:

In den Unterlagen zur Planfeststellung für den neuen Tiefbahnhof Stuttgart Hbf wird die Zulassung einer Bahnhofsneigung von 15,143% beantragt und als der geltenden „Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung“ (EBO) nicht entgegenstehend genehmigt. Diese Entscheidung muss schon deshalb als aufsehenerregend angesehen werden, als es keinen auch nur annähernd ähnlichen Fall im Geltungsbereich der EBO gibt. Da es hier konkret um eine Abweichung von mehr als 600 % vom derzeit und auch schon seit Jahrzehnten normierten Wert von 2,5 % geht, und selbst dieser unter Betriebspraktikern im Lichte moderner technischer Entwicklung bereits seit langem als zu hoch angesehen wird, soll diese Entscheidung auf ihre praktischen Konsequenzen hin betrachtet werden. (...)

Die EBO ist das Standard-Regelwerk des Eisenbahnwesens. Sie geht zurück auf das „Bahnpolizeireglement“ vom 3. Juni 1870 und das „Betriebsreglement“ vom 10. Juni 1870. Sie ist in den letzten 80 Jahren seit dem Erlass der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BO) vom 17. Juli 1928 substantiell kaum verändert worden, insbesondere nicht im Sinne von Erleichterungen bei der ursprünglichen Zielsetzung, den Eisenbahnbetrieb umfassend zu sichern.

Wegen der grundsätzlichen Bedeutung sei § 2 hier im Wortlaut zitiert: „Bahnanlagen und Fahrzeuge müssen so beschaffen sein, dass sie den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Diese Anforderungen gelten als erfüllt, wenn die Bahnanlagen und Fahrzeuge den Vorschriften dieser Verordnung und, soweit diese keine ausdrücklichen Vorschriften erhält, anerkannten Regeln der Technik entsprechen.“ Das heisst aber dann im Umkehrschluss: Wenn Bahnanlagen und Fahrzeuge nicht den Vorschriften dieser Verordnung entsprechen, genügen sie auch nicht den „Anforderungen der Sicherheit und Ordnung“. Im Lichte dieses § 2 erfährt dann aber der § 3 „Ausnahmen, Genehmigungen“ eine empfindliche Einschränkung dergestalt, dass, wenn sich die Ausnahmeregelung auch auf § 2 erstrecken würde, die gesamte EBO der Beliebigkeit preisgegeben wäre. Das ist nicht gemeint und ist nicht gewollt! Das heisst dann aber, dass jegliche Ausnahmeregelung zur Voraussetzung hat, dass den Anforderungen an Ordnung und Sicherheit auf andere Weise, aber in gleichem umfassenden Sinne entsprochen werden muss.

Die EBO definiert in § 4 (2) den Begriff „Bahnhof“ wie folgt: „Bahnhöfe sind Bahnanlagen mit mindestens einer Weiche, wo Züge beginnen, enden, ausweichen oder wenden dürfen.“ In der Kommentierung des Bahnhofsbegriffs hat es nuancelle Veränderungen gegeben. (...) Im Kommentar von 1967 findet sich der Hinweis: „Dürfen“ bedeutet, dass das Beginnen, Enden usw. von Zügen nicht nur möglich, sondern ausdrücklich – regelmässig oder in Sonderfällen – zugelassen sein muss.“

In § 7 „Gleisneigung“ heisst es in [2]: „Die Längsneigung von Bahnhofsgleisen, ausgenommen Rangiergleise und solche Bahnhofsgleise, in denen Güterzüge durch Schwerkraft aufgelöst oder gebildet werden, soll bei Neubauten 2,5% nicht überschreiten.“ Dass dieser Wert im Lichte der technischen Entwicklung zu hoch ist, wurde bereits erwähnt. Diesem Umstand tragen verschiedene „Bau- und Betriebsordnungen für Anschlussbahnen“ (BOA) der Länder insofern Rechnung, als der

Wert der zulässigen Neigung auf 1,67% gesenkt wurde. Alle Kommentare zur BO und EBO beschränken sich bezüglich der Neigung von Bahnhofsgleisen auf Ausführungen zu Rangier-, Zugbildungs- und Abstellgleisen. Daraus ist zu schliessen, dass Durchfahrts- und Bahnsteiggleise hinsichtlich der grössten zulässigen Neigung von 2,5% für die Kommentatoren selbstverständlich „sakrosankt“ waren. (...)

Im Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes heisst es zum Punkt „Längsneigung im Bahnhof“:

„Die Vorhabenträgerin hat für den neuen Hauptbahnhof die Zulassung für eine Gleisneigung, und ..., abweichend von der üblichen Regelneigung in Bahnhöfen (2,5%) von 15,143 % beantragt. Begründet wird dies damit, dass eine flachere Neigung unter Beachtung der Zwangspunkte der vorhandenen Stadtbahnstrecken und der besonders schutzwürdigen Belange des Mineralwassers nicht möglich sei.

Hiergegen wird vorgetragen, dass der Bahnhof wegen seiner Schiefelage eine Gefährdung für den Betrieb und damit auch für Reisende darstellen würde. Dies sei zum einen dadurch begründet, dass gerade in Bahnhöfen mit längeren Wartezeiten gerechnet werden müsse, Bremsen bei längeren Halten jedoch an Wirkung verliören und ein selbständiges Losrollen eines Zuges daher nicht auszuschliessen sei. Ausserdem seien erforderliche Bremsproben in dem geplanten Bahnhof nicht möglich ...“

Die Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes lautet wie folgt:

„Eisenbahnspezifische Bestimmungen stehen der beantragten Längsneigung von 15,143% im neuen Stuttgarter Bahnhof nicht entgegen. Die Vorhabenträgerin hat die hierfür notwendigen Vorkehrungen zur Gewährleistung der gleichen Sicherheit in nicht zu beanstandender Weise und nachvollziehbar in ihren Antragsunterlagen dargestellt (...) Zum anderen wird hinsichtlich des Wegrollens der Züge auf die Schutzziele der einschlägigen EBO verwiesen, die vor allem ein selbständiges in Bewegung Setzen von abgestellten Eisenbahnfahrzeugen (Wagen und Züge) zuverlässig verhindern wolle. Im neuen Stuttgarter Hauptbahnhof sieht das Betriebsprogramm nur ein Halten zum Aus- und Einsteigen der Reisenden vor, wobei bei diesen Halten die Zuggarnituren immer gebremst werden. Auch werden in der Regel bei durchgehenden Zügen keine Bremsproben erforderlich, so dass auch der Einwand der nicht mehr durchführbaren Bremsproben ins Leere geht.“

Die Genehmigung zur Errichtung eines Bahnhofs mit einer derart weit vom Normwert der EBO abweichenden Neigung stellt einen ausserordentlichen Präzedenzfall dar. Die vorhandenen, durch bestehende Bebauungen hervorgerufenen Zwänge können zwar als Auslöser für den Antrag auf Erteilung einer Ausnahmegenehmigung dienen, jedoch niemals als Begründung für die Gewährung einer Ausnahmegenehmigung vom Erfordernis einer Gleisneigung in Bahnhöfen von nicht mehr als 2,5 % erhalten. Die EBO setzt wegen der mit dem Eisenbahnbetrieb einhergehenden Gefährdung zahlreiche Sicherheitskriterien voraus, die der menschlichen Willkür oder Unzulänglichkeit entzogen sind. Das sind unter vielen anderen Begrenzung der Bahnhofsneigung, Streckenblock und induktive Zugsicherung. Permanente Ausnahmeregelungen von solcherart festgeschriebenen Sicherheitskriterien können – so will es die Systematik der EBO – nur solche Er-

satzkriterien sein, die ihrerseits wiederum der menschlichen Willkür und Unzulänglichkeit entzogen sind. Eine permanente Ausnahme vom dem Erfordernis einer Bahnhofsneigung, die selbsttätiges Abrollen sicher verhindert, kann nur in einer automatischen Bremseinrichtung bestehen, die den stehenden Zug bis zur Abfahrt festbremst und erst wieder freigibt, wenn Zugkraft aufgeschaltet ist. Wenn eine solche automatische Bremseinrichtung in die Fahrzeuge – als Voraussetzung des Verkehrs im neuen Stuttgarter Hauptbahnhof – installiert wird, bedeutet das zwangsläufig eine Einschränkung der freizügigen Verwendbarkeit der Eisenbahnfahrzeuge und zugleich eine den Wettbewerb behindernde Massnahme. Die in der Genehmigung unterstellte Erwartung, dass haltende Züge für die Dauer des Aufenthaltes gebremst sind, ist nirgends zwingend vorgeschrieben, wenn es auch übliche Praxis ist. Eine Dienstanweisung, die den Triebfahrzeugführer verpflichtet, den Zug während des Aufenthalts im Bahnhof gebremst zu halten, ist, da sie ja gerade Willkür oder menschliche Unzulänglichkeit nicht ausschliessen kann, kein hinreichendes Sicherheitskriterium, das der Systematik der EBO entspricht, und kann deswegen auch nicht als Begründung für eine Ausnahme-genehmigung geltend gemacht werden. Ausserdem würde eine derartige Dienstanweisung der billigerweise den Triebfahrzeugführern zu gewährenden Fürsorgepflicht seitens des Dienstherrn widersprechen, sie nicht der akuten Gefahr, eine strafbare Handlung zu begehen, auszusetzen.

Der Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes und den zu ihrer Rechtfertigung gemachten Ausführungen mangelt es an jeglicher stringenter Logik. Wenn die EBO expressis verbis als eisenbahnspezifische Bestimmung eine Bahnhofsneigung von nicht mehr als 2,5% zur Bedingung macht, dann steht eine Bahnhofsneigung von 15,143% dieser eisenbahnspezifischen Bestimmung ohne jeden Zweifel entgegen. Wenn die Bahnhofsneigung eines Bahnhofs so gross ist, dass das selbsttätige Abrollen nicht mehr verhindert wird, kann dieses fehlende, aber essentielle Sicherheitskriterium niemals in einem anderen Bahnhof ersatzweise erfüllt werden. Ein in einer Neigung von 15% ungebremst stehender ICE-Zug erreicht nach 10 Sekunden eine Geschwindigkeit von 4,8 km/h und durchfährt in dieser Zeit eine Wegstrecke von 6,7 m. Die Betriebsbedingungen im „neuen“ Stuttgarter Hauptbahnhof weichen eklatant von der allgemein in Bahnhöfen üblichen Routine ab. Bloss, dem Sonderfall Stuttgart angepasste Handlungsanweisungen werden unbewusst oder bewusst den üblichen Verhaltensmustern geopfert werden. Als Folge davon ist das Sicherheits-Regime permanent und latent gefährdet. Der wolkige Hinweis, „die Vorhabenträgerin habe ... die notwendigen Vorkehrungen zur Gewährleistung der gleichen Sicherheit ... in nicht zu beanstandender Weise dargestellt“, kann nicht darüber hinwegtäuschen, dass massiv gegen das Sicherheits-Regime der EBO verstossen wird. Geheilt werden – wenn überhaupt – kann dieser empfindliche Mangel nur durch Sicherheitsauflagen, die unmittelbar an dem Ort wirksam sind, an dem die Regeln, die die EBO setzt, nicht erfüllt werden können. Die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes ist ein Objekt von erheblichem öffentlichen Interesse. Eine Genehmigungsbehörde, die in diesem Zusammenhang Unzulänglichkeiten toleriert, gefährdet vorsätzlich oder fahrlässig Leben und körperliche Unversehrtheit von Menschen.