Manuskript

Beitrag: Bahnhof in Schieflage – Sicherheitsrisiken bei Stuttgart 21

Sendung vom 18. Juni 2013

von Hans-Carl Schultze und Gregor Witt

Anmoderation:
Achtung - alles festhalten auf dem Bahnsteig. Koffer und Kinderwagen. Denn wenn der aufwändige Bahnhof Stuttgart 21 mal fertig ist, wird er ganz schön steil sein: Das eine Ende liegt sechs Meter höher als das andere. Da steht tatsächlich ein sagenhaftes Gefälle in den Bauplänen: 15 Promille - nach der Maßeinheit der Bahntechnik. 2,5 sind nach internationalen Richtlinien erlaubt. Und so steht zu befürchten, dass selbst Züge in Stuttgart auf Geisterfahrt gehen könnten. Hans-Carl Schultze und Gregor Witt über eine eingeplante Gefahr.

Text:
Köln Hauptbahnhof, 25. April 2013. Auf Gleis 4 steht bereit der IC 1124 von Köln nach Kiel. Viele wollen mit. Dann plötzlich - der Zug macht sich selbständig.

O-Ton Thilo Böhmer Lokführer:
Meinen Kollegen ist das schon öfters passiert. Wir diskutieren das auch. Es kann natürlich mir auch passieren, ich will mich davon nicht ausnehmen. Es kann dabei zu schweren Unfällen kommen mit Toten und Schwerverletzten.

O-Ton Lautsprecherdurchsage:
Achtung Lokführer IC 1124 - Bremsen Sie! Sofort!

Niemand kommt zu Schaden. Zum Glück.

Wie kann ein Zug einfach wegrollen? Thilo Böhmer erklärt uns: Normalerweise sind Bahnhöfe eben. Da muss der Lokführer keine Bremse ziehen. Die Kölner Gleise aber haben ein ungewöhnlich starkes Gefälle, 7,9 Promille. Jetzt muss er an die Bremse denken, aber das wird schon mal vergessen.

O-Ton Thilo Böhmer Lokführer:
Dass ein Zug wegrollt, passiert, wenn der Lokführer unaufmerksam ist. Wenn er also durch andere Handlungen abgelenkt ist, beispielsweise durch ein Übergabegespräch.

Oder wenn ein Personalwechsel stattfindet, kann es mal passieren, dass der Zug nicht gebremst am Bahnsteig steht, und dass er halt eben wegrollt.

Genau das ist im Kölner Schrägbahnhof allein in diesem Jahr schon sechs Mal passiert, erfahren wir vom Eisenbahn-Bundesamt, der Aufsichtsbehörde. Drei Menschen wurden verletzt. Um solche Unfälle zu verhindern ist für Neubauten

nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung seit je her vorgeschrieben:

„Die Längsneigung von Bahnhofsgleisen ... soll bei Neubauten 2,5 v.T. [Promille] nicht überschreiten."

Das ist internationaler Sicherheitsstandard. Doch der wird ausgerechnet beim neuen Prestigebahnhof Stuttgart 21 nicht eingehalten.

Normalerweise dürfte der Stuttgarter Bahnhof nicht mehr als 2,5 Promille Gefälle haben, auf 400 Meter Bahnsteiglänge also maximal ein Meter.

Geplant sind stattdessen Gleise mit sechs Metern Gefälle, fast genau sechs Mal soviel wie eigentlich erlaubt. Mit dem Risiko, dass hier wie in Köln Züge wegrollen. Und Reisende mitgerissen werden.

So eine Planung sei kriminell, kritisierte Eberhard Happe, früherer Bahnmitarbeiter, schon vor fast 20 Jahren. Damals wollte ihm sein Arbeitgeber per Disziplinarverfahren den Mund verbieten lassen. Happe wehrte sich – erfolgreich. Der langjährige Chef der Hamburger Lokführer hat selbst hunderttausende Kilometer Züge aller Art gefahren:

O-Ton Eberhard Happe, ehemaliger Leiter Zugförderung Hamburg:
Früher haben die Dampflokomotiven, die haben eine sehr große Hemmung gehabt durch die Dampfmaschine. Das ist heute alles weggefallen. Und heute haben alle Achsen ganz leicht laufende Rollenlager, und da bedarf es nicht viel Gefälle und das rollt weg.

Wenn der Lokführer nicht aufpasst. Menschliches Versagen – ein unkalkulierbares Risiko, das der Bahn auch vor drei Jahren im Schlichtungsverfahren Stuttgart 21 vorgehalten wurde.

O-Ton Heiner Geißler, CDU, Schlichter Stuttgart 21, am 20.11.2010:
Es ist ein Problem. Nicht?! Es ist zumindest ein theoretisches Problem. Sind wir uns da einig? Aus der Theorie kann natürlich auch mal Praxis werden.

O-Ton Volker Kefer, Vorstandsmitglied Deutsche Bahn, am 20.11.2010:
Herr Geißler, es ist ein theoretisches Problem, ja! Und dieses Problem ist diskutiert worden und es ist abgewogen worden.

O-Ton Heiner Geißler, CDU, Schlichter Stuttgart 21, am 20.11.2010:
Alles was zum ersten Mal passiert, ist vorher immer als theoretisch unmöglich bezeichnet worden. Nicht wahr, weil alle möglichen Sicherheitsbestimmungen eingehalten worden sind, oder weil man es nicht für möglich gehalten hat. Es braucht ja nur ein Kind oder sonst irgendjemand aufgrund technischer Mängel ums Leben kommen. Dann ist Ihr ganzer schöner Bahnhof Schall und Rauch.

Der Schlichter empfiehlt:

O-Ton Heiner Geißler, CDU, Schlichter Stuttgart 21, am 20.11.2010:
Besonders darüber nachzudenken, wie man dieses Problem technisch wirklich idiotensicher lösen kann.

Wir fragen die Bahn, wie kann menschliches Versagen ausgeschlossen, Stuttgart 21 trotz Neigung „technisch idiotensicher“ gemacht werden? Die pauschale Antwort:

„Das Eisenbahn-Bundesamt sieht in der Längsneigung der Gleise keinerlei Gefährdung für einen sicheren Eisenbahnbetrieb. Die Deutsche Bahn AG hat hierfür alle notwendigen Nachweise erbracht.“

Alle notwendigen Nachweise? Wir fragen nach beim Eisenbahnbundesamt. Das stellt für Stuttgart 21 lapidar fest:

„Die nach dem Betriebsprogramm dort haltenden Züge sind mit einem Triebfahrzeugführer besetzt, der die entsprechenden Bremsen zum Festhalten betätigt.“

Mit anderen Worten: Der Lokführer soll halt bremsen.

Obendrein gebe es eine zusätzliche, automatische Bremse, erklärten die Vertreter der Bahn im Schlichtungsausschuss:

O-Ton Volker Kefer, Vorstandsmitglied Deutsche Bahn, am 20.11.2010:
Der Lokführer hat eine Feststellbremse, die er einlegt, und zwar grundsätzlich, um den Zug gegen Wegrollen zu sichern. Und diese Feststellbremse funktioniert. Das ist jeweils nachzuweisen beziehungsweise wird überprüft.

Problem nur: Diese Feststellbremse hat der Lokführer dann nicht

zur Verfügung, wenn er den Zug nicht von der Lok aus steuert, sondern von der anderen Seite, dem Steuerwagen.

O-Ton Eberhard Happe, ehemaliger Leiter Zugförderung Hamburg:
Etwa die Hälfte der Züge, die hier fahren, alle Nahverkehrszüge, alle ICs die mit Steuerwagen fahren, haben alle im Steuerwagen keine automatische Feststellbremse. Da ist es wirklich davon abhängig, dass der Lokführer seine Sache gut macht.

Also hängt wieder alles am Lokführer.

Was tut der Eigentümer der Bahn, der Bund, um bei Stuttgart 21 Unfällen wirksam vorzubeugen? Das Bundesverkehrsministerium schiebt jede Verantwortung von sich.

Zitat:
S 21 [Stuttgart 21] ist kein Bundesprojekt, und die Frage der Sicherheitsdetails von Bahnhöfen kann Ihnen … die DB AG [Deutsche Bahn AG] als Bauherrin … erläutern.

Und so zieht die Bahn das Projekt Stuttgart 21 weiter durch, trotz aller Warnungen. Und trotz solcher Unfälle wie in Stuttgart-Feuerbach am 30. November vergangenen Jahres.

Vier Uhr nachts. Drei schwere Güterwagen machen sich selbständig, werden durch das Gleisgefälle schneller und schneller. Ein Fahrdienstleiter will sie durch einen Prellbock im S-Bahnhof Feuerbach stoppen.

Doch die Wagen sind nicht aufzuhalten. Keine fünf Kilometer entfernt vom Hauptbahnhof Stuttgart. Einige Stunden später im Berufsverkehr hätten hier viele Pendler gestanden.

Zur Beachtung: Dieses Manuskript ist urheberrechtlich geschützt. Der vorliegende Abdruck ist nur zum privaten Gebrauch des Empfängers hergestellt. Jede andere Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtgesetzes ist ohne Zustimmung des Urheberberechtigten unzulässig und strafbar. Insbesondere darf er weder vervielfältigt, verarbeitet oder zu öffentlichen Wiedergaben benutzt werden. Die in den Beiträgen dargestellten Sachverhalte entsprechen dem Stand des jeweiligen Sendetermins.