



Eisenbahn-Bundesamt
Zentrale
z.Hd. **Herrn Präsident Hörster**
Heinemannstraße 6
53175 BONN

c/o:
Dipl. Ing. Hans Heydemann
Weimarstr. 44, 70176 Stuttgart
ibheydemann@gmx.de

nachrichtlich:
EISENBAHN-BUNDESAMT
Außenstelle Stuttgart
Olgastraße 13
70172 STUTTGART

Stuttgart, 10.Januar 2013

Bundes-Verkehrsminister
Herrn Dr. Peter Ramsauer
Invalidenstr. 44
10115 BERLIN

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur BW
z.Hd. **Herrn Winfried Hermann**
Hauptstädter Straße 67
70178 STUTTGART

EINSCHREIBEN mit RÜCKSCHEIN

Betrifft: Bauvorhaben Stuttgart21/Unzulässigkeit der Gleisneigung im geplanten Tiefbahnhof
Hier: Rücknahme der Ausnahmegenehmigung für 15,143 Promille Gleisneigung

Sehr geehrter Herr Präsident Hörster,
sehr geehrte Damen und Herren,

wie Ihnen bekannt ist, sind am 30. November 2012 nachts gegen 4.00 Uhr drei schwer beladene Güterwagen vom Güterbahnhof Kornwestheim unbeabsichtigt auf leicht abschüssiger Strecke (3,9 ‰ mittlere Gleisneigung) 7 km nach Stuttgart-Feuerbach gerollt. Sie richteten beim Aufprall im Bahnhof Feuerbach schwerste Sachschäden an.¹ Der Zug- und S-Bahnverkehr von und nach Stuttgart Hbf war tagelang nachhaltig gestört; der Bahnhof Stuttgart-Feuerbach musste für längere Zeit ganz gesperrt werden. Die beiliegende Anlage I zeigt, dass solche Ereignisse sich immer wieder ereignen.

¹ Nur dem glücklichen Umstand, dass sich zu diesem Zeitpunkt noch niemand auf den Bahnsteigen aufgehalten hat, ist es zu verdanken, dass keine Personenschäden zu beklagen waren.

Häufiger noch kommt es vor, dass ein Zug unbeabsichtigt an einem Bahnsteig mit Längsneigung von selbst los rollt, auch dieses zeigt die beiliegende Zusammenstellung. So sind im Hauptbahnhof Köln allein im Jahre 2010 fünf „Beladeunfälle“ durch ungewollt los rollende Züge dokumentiert, z.T. mit Personenschäden, weitere Fälle ereigneten sich am 16.1.2011 und am 17.5.2012.²

Wir nehmen diese Unfälle zum Anlass, um erneut auf die Unzulässigkeit der vorgesehenen Gleisneigung von 15,143 Promille im geplanten Tiefbahnhof für Stuttgart 21 hinzuweisen.

Begründung

Die Ausnahmegenehmigung hätte nicht erteilt werden dürfen, denn nach § 7 Abs. (2) der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) soll die Längsneigung von Bahnhofsgleisen bei Neubauten 2,5 ‰ nicht überschreiten. Wird von einer anerkannten Regel der Technik abgewichen, so muss nach § 2 Abs. (2) EBO die gleiche Sicherheit wie bei Beachtung dieser Regeln nachgewiesen werden.

Dieser Nachweis der gleichen Sicherheit wurde nicht erbracht. Es wurde im Planfeststellungsbeschluss vom 28.01.2005 zum Planfeststellungsabschnitt 1.1 (Talquerung) hinsichtlich des Wegrollens der Züge lediglich darauf verwiesen, dass „die Schutzziele der EBO...vor allem ein selbstständiges in Bewegung setzen von abgestellten Eisenbahnfahrzeugen (Wagen) zuverlässig verhindern“ sollen. Diese Funktionen würden in den Wartungsbahnhöfen erfüllt. Im neuen Hauptbahnhof sehe das Betriebsprogramm nur ein Ein- und Aussteigen der Reisenden vor; bei diesen Halten würden die Zuggarnituren immer gebremst.³

Die in unserem Schreiben aufgeführten Vorkommnisse belegen, dass das unabdingbar sich aus § 2 Abs. (1) EBO ergebende Gebot der anderweitig zu gewährleistenden „gleichen Sicherheit“ nicht gegeben ist.⁴

Zudem ist zu berücksichtigen, dass § 4 Abs. (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) u.a. bestimmt, dass „Eisenbahninfrastrukturen...den Anforderungen der öffentlichen Sicherheit an den Bau *zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme* ⁵... genügen“ müssen. Zu diesen Anforderungen gehört die Entscheidung der EU-Kommission vom 20.12.2007⁶, die vorsieht, dass in der sog. Kategorie I, das sind „eigens für Hochgeschwindigkeitszüge ausgebaute Strecken, die für Geschwindigkeiten von im Allgemeinen mindestens 250 km/h ausgelegt sind“, die Neigung von Gleisen an Fahrgastbahn-

² Tatsächlich muss von einer weit höheren Anzahl solcher Vorkommnisse im Kölner Hbf ausgegangen werden. Es liegt die mündliche Aussage eines Lokführers vor, nach der solche Vorkommnisse meistens nicht gemeldet würden, um Auseinandersetzungen darüber zu vermeiden.

³ Planfeststellungsbeschluss vom 28.01.2005 zum Planfeststellungsabschnitt 1.1 (Talquerung), S.373

⁴ Ergänzend ist ferner darauf hinzuweisen, dass auch die Gleisneigung der Zulaufstrecken die Grenzen maximaler Steigungen und Neigung nach der Entscheidung der Kommission der EU vom 30.5.2002, ABl. L 245/143, 170, Abschnitt 4.3.3.4 überschreitet. Diese Regelung sieht vor, dass die Neigung des gleitenden mittleren Profils über 10 km kleiner oder gleich 25 ‰ und die maximale Länge des durchgehenden Gefälles oder der durchgehenden Steigung von 35 ‰ 6 000 m nicht überschreiten darf.

⁵ Hervorhebung hinzugefügt

⁶ ABl. L 77/1, 20, 21

steigen . . . 2,5 ‰ nicht überschreiten (darf)⁷. Die Rechtsgrundlage eines Widerrufs des Planfeststellungsbeschlusses ist also insoweit nach § 49, Abs. (2), Nr. 3 und 5 des Verwaltungsverfahrensgesetzes⁸ gegeben.

Die Gleisneigung im Kölner HBF beträgt 7,866 ‰; das ist mehr als dreimal so viel wie nach EBO §7 zulässig, aber nur halb so viel wie im geplanten Stuttgarter Tiefbahnhof! Wenn es in Köln allen Betriebsvorschriften zum Trotz immer wieder zu Unfällen kommt, dann ist die Zulassung einer doppelt so großen Gleisneigung im Wege einer Ausnahmegenehmigung für Stuttgart21 durch das EBA nicht zu verantworten! Der Schrägbahnhof Stuttgart21 ist eine geplante Gefahrstelle! 1992 hatte der damalige DB-Manager Eberhard Happe als Leiter Zugförderung in Hamburg in einem Fachaufsatz die vorgesehene große Gleisneigung im geplanten Stuttgarter Tiefbahnhof als "kriminell" bezeichnet⁹. Die DB hatte deswegen ein Disziplinarverfahren gegen ihn angestrengt, dieses aber verloren.

Die EBO fordert, dass ein Bahnhof nicht mehr als 2,5 Promille Neigung haben soll. Dies ist das Ergebnis jahrzehntelanger Erfahrung im Eisenbahnbetrieb. Aus eisenbahnfachlicher Sicht hätte das EBA keine Zustimmung zu einer derart hohen Gleisneigung geben dürfen¹⁰, die den nach den anerkannten Regeln der Technik maßgebenden Wert um mehr als 500 % überschreitet! In Europa gibt es allenfalls Haltepunkte, aber nicht einen einzigen Bahnhof mit einer vergleichbaren Gleisneigung. Das Kölner Beispiel¹¹ beweist, dass auch das Anbringen von Hinweisschildern, die die Triebfahrzeugführer auf die überhöhte Gleisneigung aufmerksam machen sollen, keine mit einem Bahnhof ohne Neigung vergleichbare Sicherheit gewährleisten können. **Dienstvorschriften oder Dienstanweisungen als so genannte "Papierverschlüsse" können niemals die doppelte Sicherheit gewähren, wie sie im Eisenbahnwesen üblich ist.**

Wie oben bereits ausgeführt, ist laut Planfeststellungsbeschluss im geplanten Tiefbahnhof das Betriebsprogramm derart eingeschränkt, dass Züge nur zum Ein- und Aussteigen halten. Wenden

⁷ Es wird nicht verkannt, dass in dieser Entscheidung auch eine weitere Kategorie geschaffen worden ist, die typisch auf S21 zugeschnitten wurde und in Konkurrenz zur oben genannten Kategorie steht. Aber auch hierfür gilt das Gebot der „gleichen Sicherheit“ nach § 2 (1) EBO, das nicht beachtet wurde. Offenbar wurde bei der Formulierung dieser Vorschrift von politischer Seite massiv Einfluss auf die Kommission genommen. Vgl. Hierzu *Andersen, S.*, Das Bahnsteiggleisgefälle im neuen Stuttgarter Tiefbahnhof im Licht der TSI Infrastruktur HGV, Eisenbahn-Revue International 11/2011, S. 564/565.

⁸§ 49 VwVfG Abs. 2 lautet insoweit:

(2) Ein rechtmäßiger begünstigender Verwaltungsakt darf, auch nachdem er unanfechtbar geworden ist, ganz oder teilweise mit Wirkung für die Zukunft nur widerrufen werden, . . .

3. wenn die Behörde auf Grund nachträglich eingetretener Tatsachen berechtigt wäre, den Verwaltungsakt nicht zu erlassen, und wenn ohne den Widerruf das öffentliche Interesse gefährdet würde; . . .

5. um schwere Nachteile für das Gemeinwohl zu verhüten oder zu beseitigen.“

⁹ vergl. SPIEGEL 45/2010 S. 172 „Schiefe Bahn“

¹⁰ Trifft es zu, dass der seinerzeit damit befasste Sachbearbeiter des EBA einen Rechtsanwalt aufgesucht hat, um eine Erklärung abzugeben, aus der hervor geht, dass ihm diese Entscheidung aufgenötigt wurde und ihm deshalb im Falle eines späteren Strafverfahrens die Verantwortung dafür nicht zugewiesen werden könne?

¹¹ z.B. die „örtliche Richtlinie für das Zugpersonal des Regionalbereiches West der DB Netz AG“ gültig ab 09.12.2012.

oder An- und Abkuppeln von Wagen ist nicht vorgesehen, Bremsproben seien daher entbehrlich. Dies ist eine direkte Folge der Gleisneigung, stellt aber eine unzulässige Beschränkung des künftigen Betriebes dar, die dem Stuttgarter Hauptstadtbahnhof als einem der bedeutendsten Eisenbahn-Verkehrsknoten Deutschlands nicht gerecht wird.

Die zur Erreichung der versprochenen Leistungsfähigkeit notwendige Doppelbelegung von Gleisen, wie sie im Juni 2011 im sogenannten Stresstest manifestiert wurde, sehen wir im Hinblick auf die Gleisneigung nicht weniger kritisch. Es drängt sich der Verdacht auf, dass dies bei der 2005 vom EBA erteilten Ausnahmegenehmigung nicht ausreichend berücksichtigt wurde. Die Gleisneigung im Tiefbahnhof stellt nicht nur eine zusätzliche Gefährdung für Bahnkunden und Züge dar, sondern reduziert die Einfahrtgeschwindigkeit auf Werte, die die versprochene Leistungsfähigkeit wieder in Frage stellt.

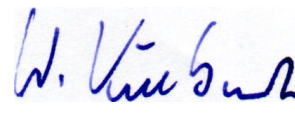
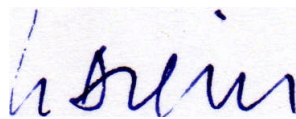
Dadurch, dass bei Stuttgart21 alle Zulaufstrecken eine erhebliche, zum Bahnhof hin gerichtete Neigung aufweisen, kommt wie im eingangs erwähnten Beispiel gezeigt, zu all diesen Einschränkungen die hohe Gefahr von sich selbständig in Bewegung setzenden Wagen.

Bei täglich 600 Zügen, d.h. 2,2 Mio. Zugbewegungen in 10 Jahren, ist die statistische Wahrscheinlichkeit ist sehr hoch, dass es im Knoten Stuttgart in absehbarer Zeit aufgrund technischen oder menschlichen Versagens zu einem Unfall mit ernsthaften Folgen kommt. Wem aber wird es dann noch nützen, Lokführer, Zug- oder Bahnpersonal wegen eines möglichen Fehlverhaltens (Übermüdung, Unaufmerksamkeit?) zu verurteilen? Auf der freien Strecke lassen sich solche Gefahren nur durch zusätzlichen Flankenschutz verringern, im Bahnhof nur dadurch, dass **Gleise ohne Neigung** gebaut werden - **wie im bestehenden Kopfbahnhof!**

Der Tiefbahnhof Stuttgart missachtet eklatant das Prinzip der doppelten Sicherheit, das bisher im Eisenbahnwesen Gesetz war.

Wegen der Bedeutung dieser Sachverhalte werden wir dieses Schreiben samt Anlagen auch an die Presse und die Öffentlichkeit weitergeben.

Mit freundlichen Grüßen



Dipl.-Ing. Hans Heydemann Prof. Dr. jur. Dipl.-Ing. Uwe Dreiss Dipl.-Physiker Wolfgang Kuebart

Anlage:

- I: Zusammenstellung „Vorkommnisse wegrollender Züge“
- II: Auszug aus „Tf aktuell“, Ausgabe 3.3.2011, S. 4: „Belade-Unfälle in Köln HBF“
- III: Internetmeldung: „Wegrollender IC im HBF Köln“ am 16.1.2011

ANLAGE I:

ZUGUNFÄLLE DURCH WEGROLLEN AUF ABSCHÜSSIGEN GLEISEN

10. Jan. 2013 / HY

Zeit	Ort	Geschehen	Gefälle	Tote Verletzte	Sachschäden	Bemerkungen
Mitte der 80iger Jahre	Hamburg HBF	Frau gerät beim Besteigen eines IC zwischen Bahnsteig und Zug, als dieser plötzlich wegrollt.	?	1 Schwer-Verletzte	Keine	DB hat mit Vergleich Schadensersatzklage abgewendet!
18.5.2007 10.40 Uhr	Tarvisio / I - Villach-S / A	Unbesetztes Triebfahrzeug entrollt nach fehlerhafter Übergabe von Tarvisio/I nach Villach-Süd; nach 19 km bei 135 km/h aus Kurve geschleudert u. Bahndamm hinabgestürzt, im Wald in Schräglage liegengeblieben	2,1 %	Keine*)	Zug zerstört, Schaden an Oberbau und Brücke	*) Zug war unbesetzt
1.2.2009	Luzern / CH	ICN 666 Lugano-Basel setzt sich im Bahnhof auf leicht abschüssigem Gleis von selbst in Bewegung und prallt mit 1 km/h gegen Prellbock!	?	Keine	Nicht bekannt	Gleise haben wegen Boden-Absenkung leichtes Gefälle.
2.2.2009	Luzern / CH	ICN 691 Basel-Chiasso setzt sich im Bahnhof auf leicht abschüssigem Gleis von selbst in Bewegung und prallt gegen Prellbock!	?	Keine	Nicht bekannt	Wie vor.
2010	Köln HBF	Insgesamt sind in 2010 fünf „Belade-Unfälle“ aufgrund unbeabsichtigten Losrollens des Zuges dokumentiert.	0,786	Ja, Verletzte	Beladewägen umgekippt	s. S. 4 „Tf aktuell“ Ausgabe 3/3/2011
Mitte 2010	Düsseldorf-Wehrhahn	S-Bahn-Zug rollt nach Beenden des Einsteigens von selbst nach rückwärts los; schnelles Eingreifen des Lokführers verhindert Schlimmeres.	?	Keine	Keine	Augenzeugen-Berichte
16.01.2011 20.00 Uhr	Köln HBF Gl.7	haltender IC mit offenen Türen beginnt zurückzurollen, Halt nach etwa 25 m nach Lautsprecher-Aufforderung an Lokführer, die Bremsen anzulegen!	0,786	Keine*)	Keine	*) Gefährdung beim Ein-/ Aussteigen
17.5.2012	Köln HBF	haltender IC mit offenen Türen rollt mehrere m zurück	0,786	Keine*)	Keine	Augenzeugen-Bericht
30.11.2012 4.00 Uhr	Stuttgart - Bhf Feuerbach	3 Güterwagen, beladen mit 200 to Eisenbahnschienen, rollen nachts vom Güter-BHF Kornwestheim auf nur gering abschüssiger Gleisstrecke bis in den 7 km entfernten BHF S-Feuerbach mit ~70 km/h und richten beim Aufprall schwere Verwüstungen an	0,4 %	Keine*)	Bahnsteigdach eingestürzt, Bhf gesperrt, Zugverkehr n. Stgt. gestört!	*) eine halbe Stunde später nach Beginn des Berufsverkehrs hätte es viele Tote u. Verletzte gegeben!

Beladeunfälle in Köln Hbf

Zug sichern beim Wenden oder Ablösen

Im Kölner Hbf kam es im Jahr 2010 zu fünf Beladeunfällen. In allen Fällen rollte der Zug am Bahnsteig weg, sodass die Beladehilfe umkippte und es zu Verletzungen und Materialschäden kam. Ein am Bahnsteig rollender Zug stellt für die Mitarbeiter der Warenlogistik eine große Gefahr dar, auch Reisende sind gefährdet. „Das kann mir nicht passieren“, „Ich weiß wie man einen Zug sichert“, sind Antworten, die Gruppenleiter gelegentlich zu hören bekommen, wenn sie Kollegen auf das „Sichern des Zuges bei einer Wende oder beim Ablösen“ ansprechen.

Jedoch Vorsicht vor Routinehandlungen und deren Gefahren. „Besonders in abweichenden Situationen oder wenn man bei Tätigkei-

ten gestört und unterbrochen wird, können Fehler auftreten“, sagt Wolfgang Krein, Fachreferent im RB West in Köln. Zum Vermeiden von Beladeunfällen ist es wichtig, beim betrieblichen Wenden mit Triebzügen die Federspeicherbremsen anzulegen. Bei Lok bespannten Zügen ist die Vollbremsung einzuleiten und in dieser Stellung zu verschließen. „Das Einhalten des Regelwerkes vermeidet Unfälle“, so Krein.

Bei der Übergabe eines Fahrzeuges ist der Triebfahrzeugführer bis zum Ende des Übergabegesprächs verantwortlich. Er hat den ankommenden Zug gegen unbeabsichtigtes Bewegen zu sichern und sich durch beobachten der Druckmesser von der Wirksamkeit der Bremsung zu überzeugen.

Hier finden Sie die wichtigsten Regeln zum Sichern des Zuges beim Wenden:

- Beim betrieblichen Wenden von Triebzügen müssen Sie den Zug mit einer Vollbremsung und mit der Federspeicherbremse sichern.
- Beim betrieblichen Wenden von lokbespannten Reisezügen ist es erforderlich, das Führerbremsventil in Vollbremsstellung zu legen und unter Beibehaltung der Vollbremsstellung zu verschließen.
- Bitte beachten, dass Sie als abfahrender Tf die direkte



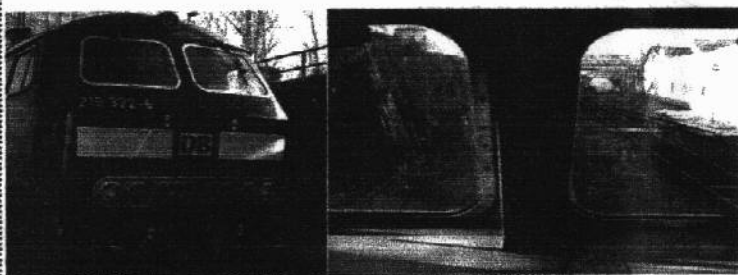
In Köln Hbf werden ICE und IC/EC von Mitarbeitern der Warenlogistik beladen. Ein Wegrollen verursacht Gefahren und Schäden. Foto: Wolfgang Krein

Bremse im besetzten Endführerraum des abfahrenden Tzf oder Stwg anlegen und erst danach die Führerraumbremsprobe nach Regelwerk 915 01 durchführen. (wk)

Mehr Information finden Sie in der Richtlinie 492.0001 1(12), 3(5), der Ril 915.0101 7(6) 915.0107 1(13) und Ril 493.

Neue Frontfenster für BR 218

Beschusssicheres Glas schützt die Triebfahrzeugführer



Die BR 218 mit sicherem Frontfenster und Aluminium-Rahmen. Durch die Art des Glases besteht keine Einschränkung der Sicht.

Foto: Torsten Rohland

Die Triebfahrzeuge der Baureihe 218 werden zurzeit mit neuen Frontfenstern versehen. Die Scheiben bestehen aus 16 mm dicken beschusssicheren Glas und beeinträchtigen nicht die Sichtverhältnisse des Triebfahrzeugführers. Die Frontfenster-

scheiben entsprechen der UIC-Norm und sind vom EBA zugelassen. „Die EBA-Prüfnummer und die Herstellerangaben befinden sich auf einer Kennzeichnung jeweils links bzw. rechts unten in einer Ecke der Stirnfenster“, erklärt Bernd Hoppe

(P.TBS 4). Der aus Aluminium hergestellte dreiteilige Fensterrahmen ersetzt den bislang eingesetzten Fenstergummi. Für die Umrüstung werden pro Triebfahrzeug von etwa 4000 € Kosten veranschlagt. Das Bahnwerk Bremen in Bremen-Seebaldsbrück führt diese

Umbaumaßnahme durch und benötigt einen Arbeitsaufwand von 12 Stunden.

Die bei der DB Autozug in Niebüll disponierte 15 Triebfahrzeuge der BR 218.3 werden vorrangig umgerüstet. Danach kommen die

zum Schleppen von ICE-Tz vorgesehenen Triebfahrzeuge der BR 218.8 des Fernverkehrs zur Umrüstung an die Reihe. (Torsten Rohland)

Hintergrund - Beschusssicherheit

Die Durchschlagsicherheit beschreibt einen definierten Gegenstand, der aus einer festgelegten Entfernung auf die Scheibe auftritt. Damit ist nicht zwangsläufig die der Schuss eine Waffe gemeint. Durch die Art des Glases erhöht sich die Sicherheit für den Triebfahrzeugführer.

ICE-Treff

[zurück zur Hauptseite](#)[linear](#)[Login](#)
[ein-/ausklappen](#)

IC XXXXX rollt rückwärts locker eine wagenlänge (Allgemeines Forum)

moonglum ✉, Sonntag, 16. Januar 2011, 20:00 (vor 728 Tagen)

an gleis 7 in köln, alle türen auf. uns blieb allen das herz fast stehen. eine grelle stimme aus dem lautsprecher: triebfahrzeugführer XXXXX dringend bremsen anlegen...
5 sekunden passierte nichts, es rollte weiter rückwaerts. dann wurde heftig gebremst....
habe ich noch nie erlebt....

Adminedit: s. Forenregeln

Holger_HAM

--

Schöne Grüße,
bevorzugt aus den EC 6/7/8/9



antworten

IC XXXXX rollt rückwärts locker eine wagenlänge

Tabernaer ✉, Sonntag, 16. Januar 2011, 20:26 (vor 728 Tagen) @ moonglum

Nicht schön. Sollte nicht passieren. Passiert aber leider immer wieder. Den FASTERZINFAKT bekommst nicht nur du in solchen Momenten....

antworten

IC XXXXX rollt rückwärts locker eine wagenlänge

moonglum ✉, Sonntag, 16. Januar 2011, 20:29 (vor 728 Tagen) @ Tabernaer

Wuuste gar nicht, wie abschüssig der Bereich innerhalb der Halle ist. Der Zug kam ja richtig in Schwung....