

Der Tunnel-schrägbahnhof, kein echter Bahnhof und obendrein brandgefährlich

Für 6.800, 10.000 oder mehr Millionen € entsteht ein Bahnhof, der im Vergleich zum bestehenden Kopfbahnhof eindeutig als Rückschritt bezeichnet werden muss. Denn obwohl er nach den Vorschriften eindeutig ein Bahnhof ist, können außer dem Halt zum Ein- und Aussteigen im Gegensatz zu heute keinerlei bahnhofstypische Betriebshandlungen durchgeführt werden.

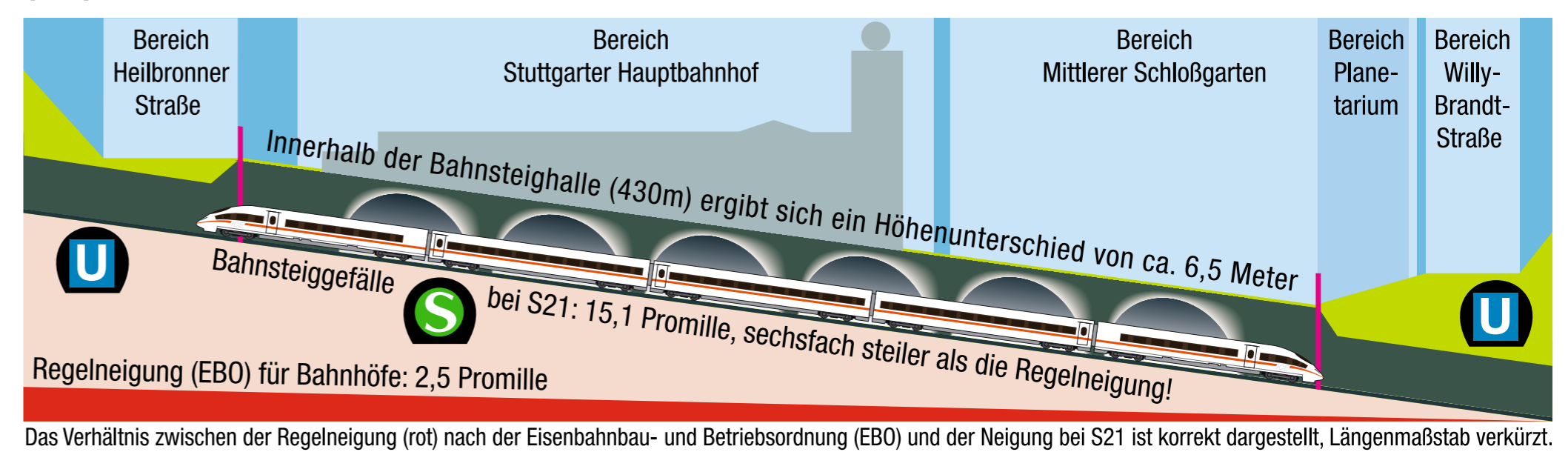
Allen Hochglanzbroschüren zum Trotz wird der gebaute Bahnhof keine lichtdurchflutete Kathedrale des Reisens werden. Der Brandschutz wurde bei den Entwürfen nicht ansatzweise berücksichtigt. Trotz eines weiterhin unvollständigen Brandschutzkonzeptes sowohl für die Bahnhofshalle wie für die Tunnel hat das Eisenbahnbundesamt den Bau genehmigt, mit dem Hinweis, dass die Fragen des Brandschutzes in der Ausführungsplanung und bei der Inbetriebnahme geklärt werden müssten. Da aber der Brandschutz die Statik und das Bauen unmittelbar beeinflusst, wird es am Ende zu einem ähnlichen Desaster kommen wie heute beim Berliner Großflughafen BER. Dass dieses Vorgehen gegen elementare Planungsrichtlinien der Deutschen Bahn (Tunnelrichtlinie) verstößt, braucht nicht besonders betont zu werden.



Der Tiefbahnhof mit eingehausten Treppen



Die Gleisneigung im Tunnelschrägbahnhof soll 6 mal so hoch werden, wie es einschlägige deutsche und internationale Vorschriften der Bahn erlauben (EBO und TSI-SRT): statt erlaubter 2,5 benötigen die Gleise 15,1 Promille, um im Norden die Stadt- und S-Bahn (U, S) zu überqueren und im Süden unter den Gleisen der extra höher gelegten Stadt-Bahn (U) hindurch fahren zu können.



Die Gleisneigung führt zu mannigfaltigen Gefahren:

Einfahrtsgeschwindigkeiten müssen verringert werden, Bremswege werden schlechter eingeschätzt, Doppelbelegungen werden erschwert oder sogar unmöglich gemacht, Fahrzeuge auf den Bahnsteigen können sich selbstständig in Bewegung setzen, Personen werden durch unbeabsichtigtes Wegrollen der Züge gefährdet. In Köln wurden bei einer Gleisneigung von 4 bis 7 Promille in den letzten 5 Jahren bei mindestens 22 Wegrollunfällen sogar 8 Personen verletzt (Bundestag-Drucksache 18/5562).

Die Unfälle seien bis heute noch nicht untersucht, behauptete Vorstandsmitglied Volker Kefer am 6. 5. 2015 vor dem Verkehrsausschuss im deutschen Bundestag. Die Bundesregierung beruft sich darauf: »Stuttgart21 ist ein eigenwirtschaftliches Projekt der Deutschen Bahn.« Auch das Eisenbahnbundesamt verleugnet seine Verantwortung: Ein Nachweis gleicher Sicherheit wurde nie verlangt. »Eisenbahn-Infrastruktur-Unternehmen (EIU) sind gehalten, den Betrieb sicher zu führen.« Notwendige Betriebsbeschränkungen werden erst bei Inbetriebnahme auferlegt.

Um einen sicheren Betrieb zu gewährleisten, muss bei Inbetriebnahme die Leistungsfähigkeit eingeschränkt werden. Im Störfall haben Wendemanöver mit den dafür notwendigen Bremsproben im Zweifel zu unterbleiben. Der Durchgangsbahnhof wird zum Sackbahnhof ohne Wendeschleife.