

Statement für die Anhörung zu S 1 am 06.05.2015 in Berlin von Sven Andersen

1. Es gilt der eherne Grundsatz bei der Bahn, dass Bahnhöfe und Haltepunkte immer nur horizontal angelegt werden, Dies geschieht vor allem zur Sicherung des Fahrgastwechsels. Die Bahn muss davon ausgehen, dass auch bei einem Ausfall der Bremsen der Zug nicht wegrollt.
2. Dieser Grundsatz zu 1, wird auch bei Bergbahnen konsequent eingehalten (Beispiel Rhätische Bahn in der Schweiz).
3. Bei Neigungswechseln einer Streckengradiente dürfen Bahnhöfe auf einem Berg angelegt werden (fahr-dynamisch optimal!), **aber niemals in einem Tal**, da dies fahr-dynamisch **äußerst ungünstig** ist.
4. Gegen den Grundsatz zu 3. ist bei S 21 verstoßen worden (=schwerwiegender Fehler)
5. Die Führung der um 90° gedrehten Strecke führt nun im Untergrundbereich des bestehenden Hauptbahnhofs von Stuttgart zu einer Neigung von 15,143‰ im Haltebereich aller 8 Bahnsteiggleise. Maximal erlaubt nach der EBO sind 2,5‰.
6. In ganz Deutschland gibt es *inclusive* S 21 nur 5 Bahnhöfe nach EBO § 4 (2) wo Bahnsteiggleise in einer Neigung > 2,5‰ liegen.
7. In der Größe Stuttgarts gibt es nur einen einzigen vergleichbar großen Bahnhof mit Bahnsteiggleisen im Gefälle nämlich Köln Hbf. Hier haben die meisten Gleise (Gleise 4 - 9) aber nur ein Gefälle von max 3,68‰ oder weniger.
8. S 21 stellt mit einer Neigung von 15,143 ‰ statistisch einen Ausreißer dar.
9. Die Begründung der Projektbetreiber, man sei durch die vorhandenen Zwänge im Untergrund zu dieser Lösung gezwungen, ist nicht stichhaltig. Jeder sorgfältig handelnde Bahnunternehmer würde in einem solchen Fall auf einen neuen Durchgangsbahnhof in nicht zulässigem Gefälle verzichten und dafür den vorhandenen Kopfbahnhof mit horizontalen Bahnsteiggleisen behalten.
10. Die Deutsche Bahn hat frühzeitig (belegbar spätestens seit Anfang 2001) den Projektbetreibern zu erkennen gegeben, dass sie gewillt ist, den Wünschen der Projektbetreiber entgegen zu kommen und den Bahnhof in einer Neigung von 15,143‰ zu errichten.
11. Auch das EBA hat schon Anfang 2002 (!!) der Bahn AG gegenüber signalisiert, die Planung zu S 21 mit einer Neigung von 15.143‰ durchgehen zu lassen.
12. Nur ein Fachmann, *der sich allein auf das K-o-Kriterium nicht zulässige Bahnsteiggleisneigung von 15,143 ‰ bei S 21 beschränkt*, kann bei intensiver Beschäftigung mit der Materie im Verlauf der Jahre an verschie-nen Detailpunkten erkennen, dass im Fall von S 21 weder die DB AG, noch das EBA selbstständig handelnde Akteure sind. Im Hintergrund werden zu S 21 im Bundesverkehrsministerium die entscheidenden Entscheidungsstränge gezogen. Die DB AG und das EBA haben in Sachen S 21 nur so zu handeln, dass die Durchführung der schiefen Bahnhofsplanung zu S 21 nicht gefährdet wird.
13. Der entscheidende betriebliche Sicherheitsmangel von S 21 stellt die fehlende Sicherheit beim Fahrgastwechsel dar. Durch ein selbstständiges Sich-in-Bewegung-setzen von haltenden Zügen können Reisende beim Fahrgastwechsel gefährdet werden. Hier stellen im Vergleich die Wegrollvorgänge in Köln Hbf eine entscheidende Entscheidungshilfe für S 21 dar.
14. Der Mangel zu Punkt 13 ist auch nicht im Planfeststellungsverfahren behandelt worden. Das EBA hat diesen Punkt bewusst nicht behandelt, da in diesem Punkt EBO § 2 (2) *nicht zu erfüllen war*. Siehe Punkt 15!
15. Bei den Wegrollvorgängen von haltenden Zügen handelt es sich um einen physikalischen Vorgang: die immer weiter verbesserten Achslager der Wagen bewirken einen immer geringer wirkenden Losbrech-widerstand. Hierauf ist die EBO in § 7 (2) noch nicht abgestimmt!
16. Die zahlreichen Wegrollvorgänge in Köln Hbf, die sich zumeist nur in Bahnsteiggleisen mit einer Neigung von nur 3,68‰ ereignen, lassen befürchten, dass

es bei S 21, wo die Bahnsteiggleise mit 15,143‰ mehr als 4-fach steiler sind, zu wesentlich mehr und schwerwiegenden Wegrollvorgängen kommen wird.

17. Umso mehr sind horizontale Bahnsteiggleise *zwingend notwendig*. Sie stellen ein *passives* Sicherheitskriterium dar, das durch kein *aktives* Sicherheitskriterium (Bremsen anlegen) *gleichwertig* ersetzt werden kann.
18. Der PFA_Beschluss ist in diesem wichtigen Punkt nicht rechtsfehlerfrei ergangen. Es liegt somit auch keine rechtsfehlerfrei ergangene Baugenehmigung vor.

Düsseldorf, den 05.05.2015

Sven Andersen