

## Stuttgart 21: Gefährliche sechsfache Gleisneigung – Verfehlungen von DB-Vorstand und -Aufsichtsrat

In der Strafanzeige vom 15.02.2017 bei der Staatsanwaltschaft Berlin – erstattet von Dr. Eisenhart von Loeper und Dieter Reicherter, geführt unter dem Aktenzeichen 242 Js 258/17 – und in den sie ergänzenden Schriftsätzen wurde der Vorwurf der Untreue gegen die Beschuldigten Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht, Dr. Rüdiger Grube sowie Dr. Volker Kefer auch und insbesondere mit den Vermögensschäden begründet, die aus dem Funktionsmangel der gefährlichen sechsfach überhöhten Gleisneigung der Bahnsteiggleise des neuen Tiefbahnhofs im Projekt Stuttgart 21 resultieren.

Dr. Christoph Engelhardt  
Hüterweg 12c  
85748 Garching  
089 3207317

christoph.engelhardt  
@wikireal.org

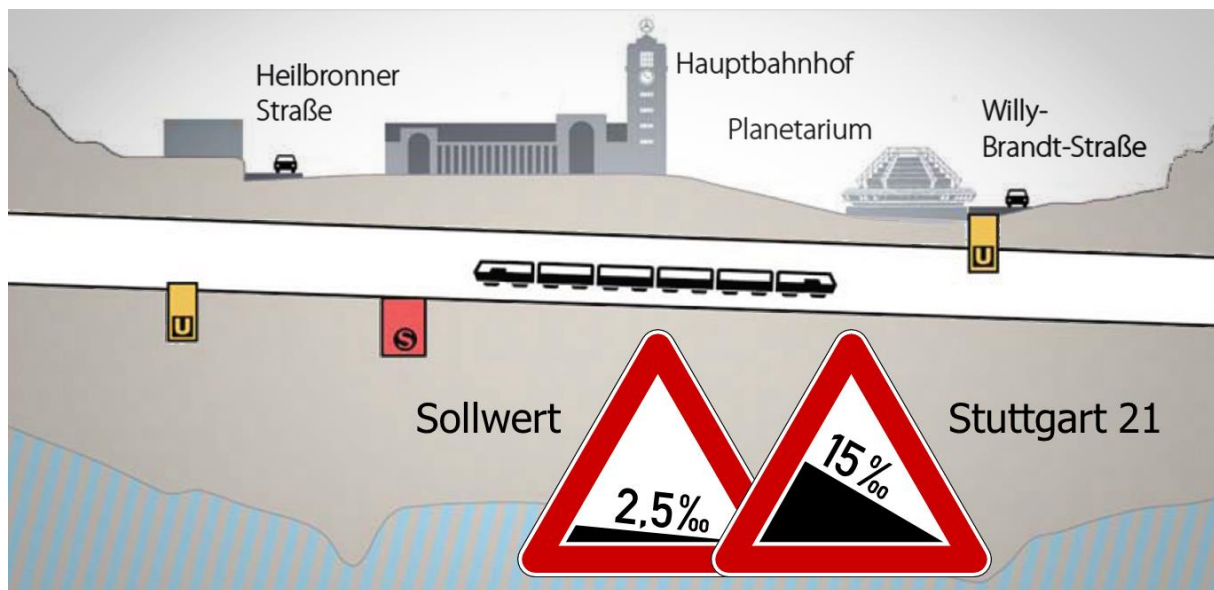
Garching, 23.05.2019

In der Anzeige und ihren Anlagen waren schon wesentliche Meilensteine genannt worden, zu denen die Beschuldigten sich durch Nicht-Handeln, aktive Täuschung oder Fehlentscheidungen mutmaßlich gegen besseres Wissen der Schädigung ihres Unternehmens dringend verdächtig gemacht haben. Dem wurde zuletzt entgegengehalten,<sup>1</sup> „zureichende tatsächliche Anhaltspunkte“, dass die Beschuldigten „bewusst von unrichtigen bzw. »geschönten« Vorgaben ausgingen“, seien „nicht aktenkundig geworden“. Diese Frage wird nachfolgend diskutiert („bisherige Thematisierung“ S. 3 f) und zusätzlich in dieser Ausarbeitung die Verfehlungen der Verantwortlichen vertiefend erläutert, die in der [Anzeige] bzw. ihrer Erweiterung [Erw. Anz.] bzw. der Beschwerdebeurteilung [Beschw.begr.] genannt worden waren sowie in den ergänzenden [Anl. 31, 41 und 42]. Diese Darstellung wird durch weitere Indizien für Verfehlungen der Verantwortlichen [ergänzt].

### Inhalt

<b>Überhöhte Gleisneigung</b> .....	<b>2</b>
<b>Bisherige Thematisierung im Verfahren</b> .....	<b>3</b>
<b>Verfehlungen der Verantwortlichen</b> .....	<b>5</b>
1. Vorstand Kefer, Schlichtung 2010 [Beschw.begr.].....	5
2. Vorstand, Fachartikel 1992-2018 [ergänzt].....	6
3. Vorstand/Aufsichtsrat, ZDF Frontal21, 18.06.2013 [ergänzt].....	8
4. Vorstand, Anhörung PFA 1.3 Gutachten Andersen, 10.2014 [ergänzt] .....	8
5. Vorstand Kefer, Anhörung im Bundestag vom 06.05.2015 [Beschw.begr.] .8	
6. Aufsichtsrat, Schreiben des Aktionsbündnis vom 20.01.2016 [Erw. Anz.]...9	
7. Vorstand/Aufsichtsrat, Anhörung im Bundestag, 16.03.2016 [ergänzt] .....	9
8. Vorstand/Aufsichtsrat, ZDF Frontal 21, 24.05.2016 [ergänzt].....	11
9. Aufsichtsrat, Schreiben Aktionsbündnis vom 10.03.2017 [Anl. 31].....	11
<b>Fazit</b> .....	<b>11</b>
<b>Dokumente</b> .....	<b>12</b>
<b>Einzelnachweise</b> .....	<b>13</b>

Im Ergebnis ergibt sich aus der hohen Systematik der Verfehlungen sehr wohl der dringende Verdacht, dass DB-Vorstand und -Aufsichtsrat vorsätzlich und gegen besseres Wissen die Schädigung des Konzerns durch den Leistungsrückbau des Stuttgarter Hauptbahnhofs in Kauf genommen haben.



**Darstellung der überhöhten Gleisneigung durch die DB + Vergleich mit Sollwert.** Der S21-Tiefbahnhof muss auf der einen Seite U- und S-Bahn über- und auf der anderen Seite die U-Bahn unterqueren (Bahnprojekt Stuttgart-Ulm, „21 gute Gründe für S21“).<sup>5</sup> Unten: Sollwert für die maximale Gleisneigung laut EBO und die im S21-Tiefbahnhof realisierte Gleisneigung (proportional, Längenmaßstab verkürzt, Engelhardt).

## Überhöhte Gleisneigung

Bei Stuttgart 21 wird das Gefälle der Bahnhofsgleise sechsfach über dem Sollwert der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) von 2,5 ‰ liegen, genau bei 15,143 ‰. Auf die Länge der Bahnsteige ergibt das einen Höhenunterschied von 6 Metern. Die Verfasser der EBO hatten bei der Formulierung des Sollwerts allenfalls eine Überschreitung um wenige Prozent oder lediglich auf kurzer Strecke am Bahnsteigende im Auge (bis 1967 galten die 2,5 ‰ noch als absoluter Maximalwert). Eine derartige Überschreitung um einen Faktor 6 über die gesamte Länge der Bahnsteige ist dagegen nicht tolerierbar. In jedem Fall müsste für jegliche Überschreitung des Sollwerts der „Nachweis gleicher Sicherheit“ nach § 2 EBO geführt werden. Das war bei Stuttgart 21 für das Wegrollen der Züge nie erfolgt. Und der versuchte Nachweis für die Gefährdungen auf dem Bahnsteig war untauglich und offenbar in täuschender Absicht unvollständig.

Die resultierenden Gefährdungen sind enorm, bei Wegrollvorgängen steigt das Schadenspotenzial auf mindestens das 36-fache gegenüber der Situation bei einem Gefälle innerhalb des Sollwerts. In Köln Hbf gab es bei 3,7 ‰ Gefälle schon über 20 Wegrollvorgänge von Zügen teils mit Verletzten. Auch auf den Bahnsteigen steigt die Gefahr für in das Gleis rollende Kinderwagen und Rollstühle. Bei Anwendung von Sicherheitsmaßnahmen, die sogar über die bei Stuttgart 21 geplanten hinausgehen und die laut DB eine gleiche Sicherheit wie im ebenen Fall herstellen sollten, rollen in Ingolstadt Nord dennoch Kinderwagen ins Gleis. Vor diesem Hintergrund weiger-te sich der seinerzeitige DB-Vorstand Dr. Volker Kefer, die offenbar fehlerhaften Nachweise gleicher Sicherheit der DB zu veröffentlichen.

EBA-Präsident Hörster hatte 2016 in der Anhörung im Bundestag eingestanden, dass in Bezug auf die Gleisneigung zur Inbetriebnahme geprüft würde, ob die erforderliche Sicherheit ggf. erst mit betrieblichen Maßnahmen erreicht wird.<sup>2</sup> Was das EBA schon 2014 verlautbart hatte (Engelh. 2016 S. 26 und Fußnote 65). Konkret könnten also bspw. die sogenannten Doppelbelegungen (Halt zweier Züge hintereinander an einer Bahnsteigkante) untersagt werden. Damit wäre für den Bahnhof nicht einmal mehr theoretisch eine Leistungssteigerung behauptbar, und das Projekt



**Wegrollversuch mit einem Jogger-Kinderwagen in Ingolstadt Nord** (Engelh. 2016 S. 19, Video auf [https://drive.google.com/file/d/0B\\_x2jtefLVGuTzdtTmZKOE1JSzg/view?usp=sharing](https://drive.google.com/file/d/0B_x2jtefLVGuTzdtTmZKOE1JSzg/view?usp=sharing)). Für flache Winkel zur Bahnsteigkante rollt der Kinderwagen trotz der von der Bahnsteigkante abfallenden Querneigung in die Gleise. Hier sollte laut den Risikobewertungen der DB die gleiche Sicherheit wie im ebenen Fall gegeben sein. **Bahnvorstand Dr. Volker Kefer verweigerte** 2016 gegenüber dem Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestags **die Veröffentlichung der offensichtlich fehlerhaften Risikobewertungen**, die nach wie vor Grundlage der Genehmigung geneigter Bahnsteige wie bei Stuttgart 21 sind.

hätte seine Planrechtfertigung eingebüßt und würde in der geplanten Form keine Betriebsgenehmigung erhalten, was auch der BRH so sieht (Anzeige S. 7). Die überhöhte Gleisneigung ist also eine existenzielle Gefährdung für das Projekt und könnte dafür sorgen, dass die Investition zu einem großen Teil verloren ist.

Zur Beurteilung der Gefährdungen zur Gleisneigung ist keine eigene technische Expertise in Eisenbahningenieurswesen notwendig. Allein die juristische Beurteilung der Sachaussagen, ihrer Widersprüche, nicht beantworteter Fragen, nicht gezogener Konsequenzen oder nicht beauftragter Klärung offener Fragen genügt, um zu erkennen, dass mit der für das Projekt existenziellen Frage nicht verantwortlich umgegangen wurde.

## **Bisherige Thematisierung im Verfahren**

Eingebracht wurde dieser Funktionsmangel schon mit der Anzeige vom 15.02.2017 (Anzeige S. 7, 9, 11) unter Berufung auf den Bericht des Bundesrechnungshofes (BRH), demzufolge die Betriebsgenehmigung für den Tiefbahnhof wegen der Gleisneigung fraglich ist. Dieses für das Projekt existenzielle Risiko musste den Verantwortlichen noch vor dem BRH offenkundig werden, wie von Klägerseite mit der Anzeige und ihren Anlagen vorgetragen wurde und wie in dieser Ausarbeitung weiter verdeutlicht werden soll.

Detailliert wurde die Frage der Gleisneigung in der erweiterten Anzeige vom 30.03.2017 (Erw. Anz. Punkt 4 S. 2, 5-6) u.a. mit dem Hinweis auf den nach wie vor fehlenden „Nachweis gleicher Sicherheit“. Ein Kritikpunkt, der etwa Technikvorstand Dr. Volker Kefer wiederholt vorgetragen worden war, wie aus den Anlagen der Anzeige ersichtlich gewesen wäre. Außerdem war in der

erweiterten Anzeige, wie auch in dem als Anlage 31 beigelegten Schreiben an den Aufsichtsrat (Loe-AR 10.03.17) wie auch in nachfolgenden Einreichungen verschiedentlich und teilweise mit Download-Link auf zwei wichtige Gutachten verwiesen worden (Andersen 2014<sup>3</sup>, Engelh. 2016<sup>4</sup>), die zahlreiche Verfehlungen nennen.

Mit dem Schreiben vom 06.07.2017 wurden weitere Belege für den unverantwortlichen Umgang der Verantwortlichen mit dem Funktionsmangel der Gleisneigung ergänzt (Loe-StA 06.07.17) mit den Anlagen 41 (Engelh. 2015) und 42 (Engelh. 2017).

Eine vertiefte Erläuterung des Diskussionsstandes zum Thema findet sich in der Begründung der Beschwerde vom 15.01.2018 gegen die Einstellungsverfügung (Beschw.begr. Pkt VII.2 S. 19 ff).<sup>5</sup>

Die Staatsanwaltschaft hätte bei der Prüfung, ob „zureichende tatsächliche Anhaltspunkte“ dafür genannt wurden, dass die Beschuldigten „bewusst von unrichtigen bzw. »geschönten« Vorgaben ausgingen“, dem Vorbringen in den vorgenannten Dokumenten nachgehen müssen.

Dabei wären mindestens bspw. die folgenden Feststellungen zu erwarten gewesen:

- a. Der Aufsichtsrat war wiederholt auf die nicht ausgeräumten Kritikpunkte zur Gefährdung durch die überhöhte Gleisneigung informiert worden. So im Schreiben vom 20.01.2016 (s.a. Erw. Anz. S. 5 Punkt 4, Loe-AR 10.03.17 S. 4 Punkt 4, nachfolgend Abschnitt 6 S. 9) und dem vom 10.03.2017 (Loe-AR 10.03.17, Abschnitt 9 S. 11). Die Vorwürfe waren klar, durch Gutachten belegt und so schwerwiegend, dass der Aufsichtsrat eine Klärung hätte einfordern müssen.

Aus dem Vorbringen in den Anzeigen war aber insbesondere feststellbar, dass der hinreichende Verdacht begründet ist, der DB-Vorstand habe über die Jahre zum Planungsmangel der überhöhten Gleisneigung entweder aktiv getäuscht, täuschen lassen oder selbst bei deutlichster Notwendigkeit eine weitere Aufklärung unterlassen:

- b. DB Technikvorstand Dr. Volker Kefer hatte schon in der Schlichtung von 2010 das Problem der Gleisneigung unverantwortlich verharmlost (Engelh. 2016 S. 26/27 Punkte b und c, Beschw.begr. S. 21/22). Bei der Prüfung dieser Vorwürfe wäre deutlich geworden, dass auch der DB-Sicherheitsbeauftragte Dr. Klaus-Jürgen Bieger, für den Kefer indirekt Verantwortung trägt, Falschaussagen machte und Kefer selbst falsch aussagte, für die Gefährdung sei es egal, um welchen Faktor der Sollwert überschritten würde (siehe nachfolgend Abschnitt 1 S. 5).
- c. Anhörung im Verkehrsausschuss des Bundestags vom 06.05.2015 zu Stuttgart 21: Kefer hatte eingestanden, man müsse die seit 2010 (!) dokumentierten Wegrollvorgänge in Köln Hbf noch untersuchen. Das ist ein klares Eingeständnis ausgesprochen unverantwortlichen Handelns. Kefer sind dort weitere Täuschungen („nichts Neues“) vorzuhalten, wesentliche Fragen wurden nicht beantwortet (Engelh. 2016 S. 27 Punkt f, Beschw.begr. S. 21, siehe Abschnitt 5 S. 8). Spätestens in Folge dieser argumentativ schwachen Präsentation hätte der Vorstand zumindest intern auf Klärung dringen müssen.
- d. Kefer hatte sich vor der Anhörung im Bundestag vom 16.03.2016 geweigert, die Risikobewertungen als vermeintlichen Nachweis gleicher Sicherheit für Bahnsteige mit erhöhter Gleisneigung zu veröffentlichen. (Engelh. 2016 S. 27 Punkt f, Beschw.begr. S. 21, Anl. 42 Engelh. 2017 S. 1). Das muss als Verdeckungshandlung zu Lasten der Gefährdung von Leib und Leben der Reisenden gewertet werden. Hinzu kommt die Aussage von EBA-Präsident Hörster zum ausstehenden Nachweis gleicher Sicherheit, die bei funktionierenden Geschäftsprozessen den DB-Vorstand hätte alarmieren müssen (Abschnitt 7 S. 9).

- e. Schon in der Anhörung zu PFA 1.3 von 2014 hatten die DB-Vertreter (für die der Vorstand Verantwortung trägt) die fundierte Kritik von Sven Andersen lapidar abgetan, die Gleisneigung sei aber genehmigt worden (Engelh. 2016 S. 27 Punkt d, nachfolgend [Abschnitt 8](#)). Das vorgelegte Gutachten (Andersen 2014) hatte aber klar dargelegt, dass der Nachweis gleicher Sicherheit nicht gegeben ist. Dies hätte wie die fehlende Entkräftung in der Sache den DB-Vorstand zumindest zu einer vertieften Prüfung veranlassen müssen.

Das Ergebnis der Prüfung dieser Punkte hätte die Feststellung sein müssen:

DB-Vorstand und -Aufsichtsrat hatten über Jahre zahlreiche schwerwiegende Hinweise auf den Funktionsmangel der Gleisneigung erhalten und waren dem aber nicht in verantwortlicher Weise nachgegangen oder der Vorstand hatte sogar aktiv diesen Mangel zu verdecken gesucht.

Andernfalls hätte die Staatsanwaltschaft begründen müssen, warum das Verhalten der Verantwortlichen bei diesen Punkten im Einzelnen zweifelsfrei als verantwortlich angesehen werden kann. Ist das nicht möglich, sind entsprechende Ermittlungen zu beginnen. Um ggf. eine solche Prüfung zu unterstützen, werden nachfolgend die den Verantwortlichen zur Last gelegten Verfehlungen im Einzelnen detailliert dargestellt und eingeordnet.

## **Verfehlungen der Verantwortlichen**

### **1. Vorstand Kefer, Schlichtung 2010 [Beschw.begr.]**

Im Beisein und unter der Beteiligung von DB Technikvorstand Dr. Volker Kefer waren in der Schlichtung von 2010 mehrere Aspekte der überhöhten Gleisneigung diskutiert worden. Die für die Befürworterseite auftretenden Fachleute standen entweder als Angestellte der DB AG direkt unter Kefers Verantwortung oder traten als berufene Experten unter seiner indirekten Verantwortung auf. In jedem einzelnen Fall, in dem diese Vertreter der Befürworterseite unrichtige oder unvollständige Aussagen machten, steht somit auch Kefer mit in der Verantwortung, entweder disziplinarisch bzw. organisatorisch oder persönlich dadurch, dass er Falschaussagen nicht verbesserte. Darüber hinaus vertrat er auch selbst täuschende bzw. unzutreffende Darstellungen vor dem Millionenpublikum im Fernsehen. Die folgenden Verfehlungen werden genauer beschrieben unter: [http://wikireal.org/wiki/Stuttgart\\_21/Schlichtung/Verfehlungen](http://wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Schlichtung/Verfehlungen).

Zu der überhöhten Längsneigung des Bahnhofs behauptete Architekt Ingenhoven für die Befürworterseite zunächst falsch, es gäbe dafür gar keine Vorschrift (19.11.2010 16:24 Uhr). Dies wurde nicht vom anwesenden Dr. Kefer oder dem DB-Sicherheitsbeauftragten Dr. Klaus-Jürgen Bieger korrigiert, weder am selben Tag noch am Folgetag, als das Thema vertieft wurde.

Vielmehr redete Bieger dann den Sollwert der EBO zur „Wunschvorgabe“ klein, es gäbe keine Vorschrift, die 15 Promille verbiete (20.11.2010 14:18 Uhr). Er verharmloste dabei den Sollwert und übergang die Anforderung, dass eine „gleiche Sicherheit“ wie im ebenen Fall zu gewährleisten ist. Bieger nennt dann auch noch grob irreführend den S-Bahn-Haltepunkt Feuersee mit 20 ‰ Gefälle als Referenz (20.11. 14:19 Uhr). Dieser Haltepunkt ohne Kreuzungsbereiche hat aber keine Relevanz für den Knoten- und Großbahnhof Stuttgart 21, genausowenig wie etwa eine Tram-Haltestelle hier Referenz sein kann. Es kommt bei solchen Stationen auch ganz anderes Rollmaterial mit entsprechenden automatischen Feststellbremsen zum Einsatz und die Reisenden sind mit den Örtlichkeiten, also der Topographie, vertraut. Dagegen rechnet kein Bahnfahrer mit Gefälle auf einem Bahnhof.

In Bezug auf die Gefährdung auf dem Bahnsteig verwies Kefer dann persönlich lediglich darauf, dass „Bänke oder Mülltonnen“ weggrollende Kinderwagen aufhalten sollten (20.11. 14:22 Uhr). Wenn ein Kinderwagen diese verfehlt, stürzt er in das gegenüberliegende Gleis. Somit ist dies praktisch das Eingeständnis, dass keine gleiche Sicherheit wie im ebenen Fall besteht. Am Ende der Diskussion musste eingestanden werden, dass letztlich auch keine technische Sicherung gegen Wegrollen der Züge existiert (20.11. 16:28 Uhr).

Dies führte aber zu keinen Konsequenzen seitens des Verantwortlichen Dr. Kefer. Er verließ die Schlichtung, offenbar ohne eine Beseitigung dieses Mangels anzugehen, so dass das bis heute öffentlich geworden wäre. Vielmehr verharmloste Kefer das Thema zum Abschluss des Schlichtungstages, indem er die Gleisneigung als lediglich „theoretisches Problem“ bezeichnete und auf die erteilte Genehmigung verwies (20.11. 17:06 Uhr) und falsch aussagte (20.11. 17:10 Uhr): "Es gibt keinen Unterschied, ob Sie eine zweifache, dreifache oder sechsfache Abweichung haben." Denn tatsächlich ist ein Zug bspw. bei der sechsfachen Neigung in derselben Zeit 6-mal so weit gerollt und 6-mal so schnell, aber insbesondere wird bei einem Schaden die 36-fache Energie freigesetzt (Engelh. 2016 S. 6).

Nachdem dann der Schlichter Dr. Heiner Geißler das Thema der Gleisneigung aus dem Schlichterspruch herausgehalten hatte (30.11.2010 16:50 Uhr), waren die Kritiker um einen Aufklärungserfolg in dieser kapitalen Sicherheitsfrage betrogen worden. Kefers Verantwortung bleibt gleichwohl davon unberührt.

Kefer machte unzutreffende und täuschende Aussagen zur Verharmlosung oder ungerechtfertigten Verneinung der Gefahren der Bahnsteiggleisneigung, er duldete solche Aussagen und korrigierte sie nicht. Sowohl aufgrund seiner Ingenieursausbildung als auch in Folge der Vorbereitung dieses prominenten Kritikpunktes für die Schlichtungsdiskussionen, aber auch aus dem Verlauf der Diskussion musste Kefer erkennen, dass die Risiken der Gleisneigung bei S21 nicht beherrscht werden. Insbesondere ist seine eigene Einlassung zum Stopp weggrollender Kinderwagen durch Mülltonnen das Eingeständnis der Gefahren auf dem Bahnsteig. Und zum Wegrollen der Züge war in der Diskussion herausgearbeitet worden, dass für das Wegrollen rückwärts keine hinreichende Sicherung besteht, dennoch bezeichnete er abschließend die Gefährdung als nur „theoretisch“ und bezeichnete falsch den Grad der Überschreitung des Sollwerts als unerheblich.

## 2. Vorstand, Fachartikel 1992-2018 [ergänzt]

In mehreren Fachartikeln wurde die Unverantwortlichkeit der überhöhten Bahnsteiggleisneigung von Stuttgart 21 thematisiert. Diese Artikel hätten bei verantwortungsvoller Geschäftsführung die Aufmerksamkeit der DB-Fachabteilungen und des Vorstands erlangen müssen:

- Eberhard Happe, "Kritisches zur Neubaustrecke Stuttgart-Ulm", Eisenbahn-Kurier 2/1992, S. 28-31

*„Eine Bahnsteiggleisneigung in einem Großstadtbahnhof von mehr als 16 ‰ – die nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung nicht zulässig ist – muß als kriminell angesehen werden.“*

- Eberhard Happe, Leserbrief zu „Stuttgart 21 – betriebsgefährlich?“, Eisenbahn-Revue International 12/2010, S. 645, auch prominent im Spiegel<sup>6</sup> zitiert:

*„Der Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes und den zu ihrer Rechtfertigung gemachten Ausführungen mangelt es an jeglicher stringenter Logik.“*

*Nach der „Systematik der EBO“ wäre nur eine „automatische Bremsvorrichtung“ als Rückfallebene denkbar, die aber nur in wenigen Zügen vorhanden ist und somit gegen die vorgeschriebene freizügige Nutzung des Bahnhofs und damit den Wettbewerb verstößt.*

- Sven Andersen, „Das Bahnsteiggelände in Stuttgart 21 im Blick der Vorschriften und der betrieblichen Praxis“, Eisenbahn-Revue International 06/2011, S. 310-311 (pdf [http://www.archiv.kopfbahnhof-21.de/fileadmin/downloads/presseberichte/ERI\\_6\\_2011\\_andersen.pdf](http://www.archiv.kopfbahnhof-21.de/fileadmin/downloads/presseberichte/ERI_6_2011_andersen.pdf)):

*Auch laut Bundesregierung ist der Nachweis gleicher Sicherheit zu führen. Die Modifikation der TSI Streckeneinteilung ist unlogisch. Stuttgart 21 kann nicht als Haltepunkt behandelt werden. Die Zielbremsung im Gefälle ist problematisch.*

- Sven Andersen, „Das Bahnsteiggelände im neuen Stuttgarter Tiefbahnhof im Licht der TSI Infrastruktur HGV“, Eisenbahn-Revue International 11/2011, S. 564-565 (pdf [http://www.michael-cramer.eu/fileadmin/documents/Artikel/2011-11-10\\_Bahnsteiggelaeende\\_im\\_neuen\\_Stuttgarter\\_Tiefbahnhof.pdf](http://www.michael-cramer.eu/fileadmin/documents/Artikel/2011-11-10_Bahnsteiggelaeende_im_neuen_Stuttgarter_Tiefbahnhof.pdf))

*Auch die TSI Infrastruktur der EU erscheint in Bezug auf die Bahnsteiggelände als ein „Lex Stuttgart 21“. Die Kopplung der maximal zulässigen Bahnsteiggelände an Streckenkategorien ist nicht nachvollziehbar.*

- Sven Andersen, „Die Neigung von Gleisen an Fahrgastbahnsteigen im Spiegel der Vorschriften und der betrieblichen Praxis“, Bahn-Report 3/2013, S. 7-10

*Wegrollvorgänge in Köln Hbf, niedrige internationale Grenzwerte, Organverschulden.*

- Sven Andersen, „Zum Problem der Gleisneigung beim Projekt »Stuttgart 21«“, Eisenbahn-Revue International 11/2014, S. 582-583

*Der Tiefbahnhof ist ein Bahnhof (mit Weichen) und kein Haltepunkt. Lex S21 in der DB Richtlinie. Vom EBA war gar „kein gesonderter Sicherheitsnachweis“ angefordert worden. Aufgrund zahlreicher Indizien muss man sich der Erkenntnis stellen, dass „hinsichtlich der Genehmigung der überhöhten Bahnsteiggelände keine Abwägung durch die Anhörungsbehörde stattgefunden hat, sondern dass sie in diesem Punkt unter politischem Druck stand.“*

- Sven Andersen, „Stuttgart 21 – bei der Neigung ein Einzelfall“, Eisenbahn-Revue International 02/2015, S. 96-97

*Wegrollvorgänge in Köln Hbf und anderswo mit offenbar hoher Dunkelziffer. „Wenn die neue Infrastrukturanlage betriebl. als Haltepunkt anzusehen ist, darf sie auch keine Weichen enthalten.“ „Die Probleme, die sich aus der Neigung der Gleise ergeben, sind nicht eine Folge von Vorschriften, sondern der Gesetze der Physik.“*

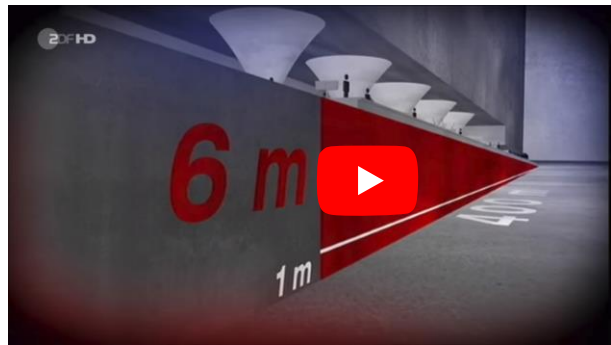
- Sven Andersen, „Betriebliche Probleme bei einer Bahnsteiggelände von 15 ‰“, Bahn-Report 5/2018, S. 72-76 (pdf [https://bahn-report.de/docs/leseproben/http\\_download.inc.php?dat=brep1851.pdf](https://bahn-report.de/docs/leseproben/http_download.inc.php?dat=brep1851.pdf))

*Statt „hundert“ von der DB behaupteten Bahnhöfen mit überhöhter Bahnsteiggelände in Deutschland gibt es nur fünf. Die Gefahren beim Fahrgastwechsel sind nicht beherrschbar. Daraus folgt das Risiko für Organverschulden der Verantwortlichen und Stilllegung des S21-Bahnhofs im Schadensfall. Lex S21 auch erkennbar im Kommentar zur EBO und der DB Richtlinie.*

Mit diesen Fachartikeln waren die Hauptkritikpunkte zur Gleisneigung in die wissenschaftliche Diskussion eingebracht worden, ohne aber dort durch andere Arbeiten entkräftet zu werden. Es wird außerdem deutlich, dass gerade bei der Bahnsteiggelände von Stuttgart 21 nicht der Bahnhof den Richtlinien angepasst wurde, sondern umgekehrt. Entsprechend wenig überzeugend ist der Verweis auf Richtlinienkonformität oder erteilte Genehmigungen. Spätestens daraufhin hätten die DB-Fachabteilungen und entsprechend der Vorstand tätig werden müssen. Ob hier eine Reaktion in Gang kam und wo sie ggf. gestoppt wurde, wäre zu untersuchen.

### 3. Vorstand/Aufsichtsrat, ZDF Frontal21, 18.06.2013 [ergänzt]

In dem Fernsehbeitrag von ZDF Frontal21 vom 18.06.2013, „Bahnhof in Schiefelage, Sicherheitsrisiken bei Stuttgart 21“<sup>7</sup> wurde deutlich, dass eine Dienstanweisung zur Bremsung des Zuges keine Sicherheit bietet, da menschliches Versagen immer wieder vorkommen kann. Eine viel zitierte Rückfallebene fällt häufig aus, da in einem Großteil der Züge die Feststellbremse vom Steuerwagen aus gar nicht bedienbar ist. Die DB beruft sich auf die Genehmigung und die dort behaupteten Nachweise, wobei beim EBA allein auf die Anweisung zur Bremsung des Zuges verwiesen wird.



ZDF Frontal21, 18.06.2013, Bahnhof in Schiefelage, Sicherheitsrisiken bei Stuttgart 21 ([youtube.com](https://www.youtube.com/watch?v=...)).

Eine derartige prominente Kritik müsste Vorstand und Aufsichtsrat auf den Plan bringen. Zu lesen waren aber in den Stellungnahmen des Beitrags von Seiten der DB, des EBA und des BMVI nur Formeln ohne Entkräftung der Kritikpunkte im Einzelnen.

### 4. Vorstand, Anhörung PFA 1.3 Gutachten Andersen, 10.2014 [ergänzt]

In der Anhörung zu PFA 1.3 hatte Bahndirektor a.D. Sven Andersen die schwerwiegende und umfassend begründete Kritik der unvertretbar überhöhten Gleisneigung sowohl als eingereichtes Gutachten (Andersen 2014) wie auch mündlich vorgetragen. Dabei wurde ausführlich begründet, dass insbesondere für das Wegrollen kein Nachweis gleicher Sicherheit geführt worden war. Demgegenüber wurde von den DB-Vertretern nur wiederholt behauptet, der Nachweis gleicher Sicherheit läge vor, ohne aber sagen zu können, in welcher Form. Schließlich wurde die Kritik vom DB-Anwalt mit dem lapidaren und vor allem in der Sache keinen Punkt der Kritik entkräftenden Replik abgetan: Die überhöhte Gleisneigung „ist genehmigt und spielt in diesem Verfahren keine Rolle mehr“. Daraufhin brach er selbstherrlich unter Missachtung der Verhandlungsführung durch das Regierungspräsidium die Diskussion zu diesem Punkt ab.<sup>8</sup>

Nachdem hier auch nach langer Diskussion kein DB-Vertreter sagen konnte, wie der Nachweis gleicher Sicherheit in Bezug auf das Wegrollen von Zügen geführt worden wäre, musste im Konzern bis zu Vorstand Kefer allen klar sein, dass das Gleisneigungsproblem nicht gelöst ist.

### 5. Vorstand Kefer, Anhörung im Bundestag vom 06.05.2015 [Beschw.begr.]

In der Anhörung im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des Bundestags vom 06.05.2015<sup>9</sup> mit Vorstand Kefer blieben die wesentlichen Grundfragen unbeantwortet. Verantwortliches Handeln und überzeugende Argumente für eine Ungefährlichkeit der Gleisneigung sähen anders aus. Eine Auswertung dazu findet sich hier: [http://wikireal.org/wiki/Stuttgart\\_21/Anhörung\\_Bundestag\\_2015#Mangelhafte\\_Sicherheit](http://wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Anhörung_Bundestag_2015#Mangelhafte_Sicherheit).

In dem Antrag der Fraktion Die Linke, der Grundlage der Anhörung war, waren die Kritikpunkte zur Gleisneigung klar formuliert worden.<sup>10</sup> Die Experten der Kritikerseite hatten schriftliche Stellungnahmen dazu vorbereitet und darin jeweils auch die Gefährdungen der Gleisneigung noch einmal deutlich angesprochen.<sup>11</sup> Entgegen den Gepflogenheiten reichte keiner der fünf Experten der Befürworterseite eine schriftliche Stellungnahme ein, insofern wurde eine schriftliche Entkräftung der Kritikpunkte nicht einmal versucht.



Es wurde dann in der Anhörung insbesondere auch von Kefer behauptet, seit 2010 läge „nichts Neues“ vor. Bei der Gleisneigung stimmt das schon einmal nicht allein in Bezug auf die im Antrag genannten erst seit 2013 bekannt gewordenen Wegrollvorgänge in Köln Hbf oder auch die erst nach 2010 bekannt gewordenen niedrigen internationalen Grenzwerte für die Bahnsteiggleisneigung.



06.05.2015, Dr. Kefer nach der Anhörung im Verkehrsausschuss (Foto U. Fetzer, [rezkonv.de](http://rezkonv.de)). Er hatte u.a. wahrheitswidrig gesagt, es gäbe nichts Neues.

Zu der Kernfrage, dem fehlenden Nachweis gleicher Sicherheit gab es keine Antwort zum Thema. Der DB-Gutachter Prof. Ullrich Martin argumentierte an der Frage der wegrollenden Züge vorbei. Gleichwohl gestand

er ein, dass die Grenzwerte für die Gleisneigung eher gesenkt werden müssten (das Thema würde künftig eine größere Rolle spielen) und eine „allfällig notwendige“ Regelung aussteht und sah somit (die exorbitante Überschreitung des Sollwerts bei S21) als „positiv“ in dem Sinne, dass das die nötige Regelung beschleunigen würde. Hier hat der Bahn-Gutachter eher den Kritikern das Wort geredet, gleichwohl ohne Konsequenzen seitens des Bahnvorstand auszulösen.

Die Fragen der international eher niedrigeren Grenzwerte und fehlenden technischen Sicherung gegen Wegrollen sowohl der Züge wie von Kinderwagen blieben unbeantwortet. Bahnvorstand Kefer gestand dann ein, man müsse die seit 2010 (!) dokumentierten Wegrollvorgänge in Köln Hbf erst noch untersuchen.

Letzteres ist das Eingeständnis, dass Kefer seiner Verantwortung als Technikvorstand allgemein sowie spezifisch der Verantwortung für diese Existenzfrage des Projekts Stuttgart 21 nicht nachgekommen ist. Die fehlenden Antworten auf die weiteren Kernfragen und die fehlende schriftliche Stellungnahme erscheinen gleichermaßen als Mangel an Verantwortung wie als Mangel an tragfähigen Argumenten. Spätestens in Folge dieser argumentativ schwachen Präsentation hätte der Vorstand zumindest intern auf Klärung dringen müssen.

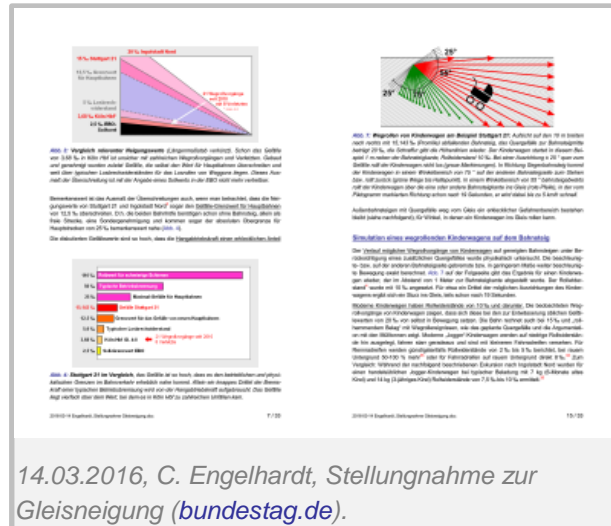
## **6. Aufsichtsrat, Schreiben des Aktionsbündnis vom 20.01.2016 [Erw. Anz.]**

Mit dem Schreiben vom 20.01.2016 von RA Eisenhart von Loeper an den Aufsichtsrat der DB AG (s.a. [Erw. Anz.](#) S. 5 Anfang Punkt 4, [Loe-AR 10.03.17](#) S. 4 Anfang Punkt 4) war ausdrücklich und eindringlich auf die Risiken und Haftungsrisiken der Gleisneigung hingewiesen worden. Dabei wurde auf das Gutachten von Andersen verwiesen ([Andersen 2014](#)), das insbesondere belegt, dass für die Planung von Stuttgart 21 der Nachweis gleicher Sicherheit fehlt.

## **7. Vorstand/Aufsichtsrat, Anhörung im Bundestag, 16.03.2016 [ergänzt]**

Der Unterzeichner trug am 16.03.2016 „DIE LINKE.“ als Experte in der Anhörung des „Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur“ (Anl. 42 [Engelh. 2017](#)) die erheblichen Sicherheitsbedenken bei erhöhten Gleisneigungen in Bahnhöfen vor. Der Vortrag basierte auf der Stellungnahme vom 14.03.2016 ([Engelh. 2016](#)). Hier waren die physikalischen Grundlagen vorgestellt worden, wie die zwangsläufig 36-fache Schadensintensität bei einem Gefälle vom 6-fachen des Sollwerts. Es wurde nachgewiesen, dass Ereignisse wie in Köln bei S21 ein Wegrollen in den bis

zu 100 km/h schnell geplanten Einfahrverkehr anderer Züge zur Folge hätte. Selbst bei Verwendung eines Quergefälles gibt es einen erheblichen Winkelbereich, in dem moderne Kinderwagen in das Gleis rollen. In der Praxis rollen Kinderwagen ins Gleis, dort, wo laut DB gleiche Sicherheit wie im ebenen Fall hergestellt ist (Video: [https://drive.google.com/file/d/0B\\_x2jtefLVGuTzdtTmZKOE1JSzg/view?usp=sharing](https://drive.google.com/file/d/0B_x2jtefLVGuTzdtTmZKOE1JSzg/view?usp=sharing)). Desweiteren wurde dargestellt, dass im Blick internationaler Grenzwerte Zweifel aufkommen, "in wieweit für Deutschland abweichende technisch-wissenschaftliche Gesetzmäßigkeiten gelten".



Vor diesem Hintergrund erscheint es unverantwortlich, dass DB-Vorstand Dr. Volker Kefer nicht bereit war, die physikalischen Risikobewertungen, die den Nachweis „gleicher Sicherheit“ auf den Bahnsteigen liefern sollten und Grundlage der Genehmigung von Stuttgart 21 waren, dem Bundestags-Ausschuss zur Verfügung zu stellen (Blatt 11 von [https://www.bundestag.de/blob/415526/12f4e2487702e5f0ae8269d91f193fe8/061\\_stellungnahme\\_sennhenn-data.pdf](https://www.bundestag.de/blob/415526/12f4e2487702e5f0ae8269d91f193fe8/061_stellungnahme_sennhenn-data.pdf)). Diese Untersuchungen müssen offensichtlich fehlerhaft sein.

Die vom Unterzeichner in der Anhörung dargestellten Zusammenhänge wurden auch von den Experten der anderen Fraktionen, insbesondere auch den Professoren bahnwissenschaftlicher Lehrstühle nicht in Frage gestellt (Protokoll: [https://www.bundestag.de/blob/419350/530dbf601c5c1fec7e61a2fe5b41e567/061\\_sitzung\\_protokoll-data.pdf](https://www.bundestag.de/blob/419350/530dbf601c5c1fec7e61a2fe5b41e567/061_sitzung_protokoll-data.pdf)). Insbesondere EBA-Präsident Gerald Hörster ausdrücklich (S. 15 des Protokolls): „Dass es besser ist, wenn es weniger Gefälle in einem Bahnhof gibt, darüber sind wir uns alle im Klaren. Ich will auch die Gesetze der Physik, die Herr Dr. Engelhardt angeführt hat, in keiner Weise infrage stellen. Das ist natürlich richtig.“ Dass er direkt im Anschluss hieran die endgültige Bewertung der Sicherheit der Gleisneigung auf die Inbetriebnahme von Stuttgart 21 hinauschiebt und „betriebliche Maßnahmen“ nicht ausschließt, ist unverantwortlich. Offenbar verstößt auch das EBA gegen das Gebot der Daseinsvorsorge und gegen die Verpflichtung, zur Planfeststellung die Machbarkeit des Projekts, also die gleichzeitige Machbarkeit von geforderter Leistung und gebotener Sicherheit, zu prüfen.

Der EBA-Präsident gestand damit ein, dass der in der Planfeststellung 2005 vom EBA behauptete Nachweis gleicher Sicherheit noch nicht erbracht ist. Auch die Bundesregierung hatte diesen bspw. 2011 erneut als erforderlich bezeichnet (siehe Abschnitt 2, Andersen 06/2011). Und die DB hatte 2014 in der Anhörung zu PFA 1.3 den erfolgten Nachweis unzählige Male behauptet (Abschnitt 4 S. 8). Spätestens dies hätte die DB-Verantwortlichen im höchsten Maße alarmieren müssen.

Das für Stuttgart 21 durchaus brisante Diskussionsergebnis musste zweifellos dem DB-Vorstand zur Kenntnis gebracht worden sein, ohne jedoch Konsequenzen auszulösen. Aber insbesondere Kefers Weigerung die Risikobewertungen vorzulegen, die offensichtlich sachlich unrichtig sind aber weiterhin als Sicherheitsnachweis angesehen werden, muss als Verdeckungshandlung gesehen werden in Sachen einer inzwischen nachgewiesenen fortgesetzten Gefährdung von Leib und Leben der Bahnreisenden.

## 8. Vorstand/Aufsichtsrat, ZDF Frontal 21, 24.05.2016 [Engelh. 2017]

In dem Beitrag in ZDF Frontal 21 vom 24.05.2016<sup>12</sup> (s.a. Anl. 42 [Engelh. 2017](#) S. 2) hatte Prof. Markus Hecht von der TU Berlin ausgeführt: „Ich kann mir nicht vorstellen, dass der Bahnhof [mit dem S21-Gefälle] so sicher gemacht wie ein ebener Bahnhof, es gibt dafür keine technischen Lösungen,“ insbesondere in Bezug auf die Sicherheit auf den Bahnsteigen. Die DB behauptet hingegen, mittels Quergefälle weg von der Bahnsteigkante würde die „gleiche Sicherheit“ erreicht wie im ebenen Falle. Dagegen werden nachfolgend die Rollversuche des Unterzeichners gezeigt (vgl. [Engelh. 2016](#) S. 17-20), in denen ein Kinderwagen auf dem Bahnsteig von Ingolstadt Nord ins Gleis rollt trotz der Maßnahmen, die gleiche Sicherheit wie im ebenen Fall bringen sollen.



ZDF Frontal21, 24.05.2016, *Gefährliche Bahnsteig-  
neigung* ([youtube.com](https://www.youtube.com/watch?v=...)).

Dieser Bericht musste Vorstand und Aufsichtsrat zur Kenntnis gekommen sein, allein schon durch die Anfragen der Journalisten bei der DB AG. Es ist nicht erkennbar, dass er Konsequenzen ausgelöst hätte.

## 9. Aufsichtsrat, Schreiben Aktionsbündnis vom 10.03.2017 [Anl. 31]

Im Schreiben vom 10.03.2017 des Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21 an den Aufsichtsrat der DB AG ([Loe-AR 10.03.17](#)) wurde dieser noch ausführlicher als schon am 20.01.2016 auf die Gefahren für Leib und Leben und die Existenzbedrohung des Projekts Stuttgart 21 durch die Gleisneigung hingewiesen. Erneut wurde auf das Gutachten von Andersen ([Andersen 2014](#)) und nun auch auf das neue Gutachten von Engelhardt und dort insbesondere ausdrücklich seine Wegrollversuche hingewiesen ([Engelh. 2016](#)).

Auch hierzu ist nicht erkennbar, dass dies Konsequenzen ausgelöst hätte.

## Fazit

Vorstand und Aufsichtsrat der DB AG hatten über die Jahre wiederholt den hinreichenden Verdacht auf den Funktionsmangel der überhöhten Gleisneigung dargestellt bekommen. Sie waren jeweils verpflichtet, diesen begründeten Verdachtsmomenten nachzugehen und die vorgebrachten Beweise zu prüfen. Eine Prüfung nach den anerkannten Regeln der Technik hätte die Kritik bestätigt, worauf der Bau endgültig hätte gestoppt werden müssen.

Tatsächlich wurde dies unterlassen – entweder in unlauterer Absicht oder grob fahrlässig – grundlegende Fragen blieben unbeantwortet oder die begründete Kritik wurde im Kern übergangen und mit bloßen Behauptungen gekontert. Das entspricht nicht einer verantwortlichen Unternehmensführung. Dass die vermeintlichen Bestätigungen der DB-Position nicht tragfähig waren, hätte den Verantwortlichen bei gründlicher Abwägung oder auch nur bei Bereitschaft zur Wahrnehmung auffallen müssen. Denn die Kritik war anhand der Regelwerke und Stellungnahmen der Deutschen Bahn AG, den Aussagen im Genehmigungsverfahren, grundlegenden physikalischen Betrachtungen (die etwa ausdrücklich in der Anhörung des Bundestags-Verkehrsausschusses

bestätigt worden waren) und den allgemein anerkannten Regeln der Technik belegt worden. Diese Argumentationen konnten nicht einfach als unqualifiziert abgetan werden.

Auch in Bezug auf die Gleisneigung muss die gleiche Motivationskette von Vorstand Kefer über Bahnchef Grube und den Aufsichtsrat bis hin ins Kanzleramt als mutmaßlich ursächlich ist für die faktenresistente Umsetzung des politisch entschiedenen Projekts vermutet werden, wie sie in der parallelen Ausarbeitung des Unterzeichners zur Leistungsfähigkeit<sup>13</sup> an gleicher Stelle ausgeführt wird. Aber die Frage, auf welche Motivation hin der Vorstand sowie der Aufsichtsrat und sein Vorsitzender Felcht seine Verantwortung nicht ausfüllte, braucht im Rahmen dieses Verfahrens nicht geklärt zu werden.

Garching, 23.05.2019



## Dokumente

Die wesentlichen Schriftsätze des Verfahrens sind hier im Internet herunterladbar:

<http://stuttgart21.strafvereitelung.de/dokumente/strafanzeige-6-2017-2018/>

Die in der obigen Analyse häufig zitierten Dokumente werden nachfolgend aufgelistet: **Schriftsätze der Anzeige** (unterstrichen) in chronologischer Reihenfolge mit **wichtigen Anlagen**.

- |                                |   |
|--------------------------------|---|
| <b><u>Anzeige</u></b>          | E. v. Loeper, D. Reicherter, "Strafanzeige gg. Felcht, Grube, Kefer wg. Untreue", 15.02.2017 ( <a href="http://stuttgart21.strafvereitelung.de/download/s06-01-2017-02-02-anhydrit-pressemittteilung-nach-lenkungskreis-anhydrit/">http://stuttgart21.strafvereitelung.de/download/s06-01-2017-02-02-anhydrit-pressemittteilung-nach-lenkungskreis-anhydrit/</a> )  |
| <b><u>Erw. Anz.</u></b>        | E. v. Loeper, Erweiterte Anzeige, "[...] wegen treuwidrig schädigender Funktionsmängel des Bahnprojekts Stuttgart 21", 30.03.2017 ( <a href="http://stuttgart21.strafvereitelung.de/download/s06-05-2017-03-30-klageschrift-strafanzeige-verschaerfung-felcht-grube-kefer/">http://stuttgart21.strafvereitelung.de/download/s06-05-2017-03-30-klageschrift-strafanzeige-verschaerfung-felcht-grube-kefer/</a> )   |
| <b><u>Loe-AR 10.03.17</u></b>  | E. v. Loeper, Brief an Bahn-Aufsichtsrat Prof. Dr. Dr. Felcht, "Weichenstellende Entscheidung des Bahn-Aufsichtsrats am 22. März 2017 [...]", 10.03.2017 ( <a href="http://stuttgart21.strafvereitelung.de/download/s06-04-2017-03-10-brief-an-bahn-aufsichtsrat-felcht/">http://stuttgart21.strafvereitelung.de/download/s06-04-2017-03-10-brief-an-bahn-aufsichtsrat-felcht/</a> , <b>Anlage 31</b> z. <a href="#">Anzeige</a> v. 15.02.2017)   |
| <b><u>Loe-StA 06.07.17</u></b> | E. v. Loeper, Anschreiben an StA Berlin zur Übersendung von Anlage 41 und 42 (nachfolgend)  |
| <b><u>Beschw.begr.</u></b>     | E. v. Loeper, "Beschwerdebegründung: Ermittlungsverfahren gg. Felcht, Grube, Kefer, Lutz und Pofalla wg. Untreue, Beschwerde gegen Einstellungsverfügung vom 10.11.2017", 15.01.2018 (pdf <a href="http://stuttgart21.strafvereitelung.de/download/s06-18-2018-01-15-beschwerdebegrueundung-durch-die-anzeigeerstatte-er-von-loeper-und-reicherter-an-die-staatsanwaltschaft-berlin/">http://stuttgart21.strafvereitelung.de/download/s06-18-2018-01-15-beschwerdebegrueundung-durch-die-anzeigeerstatte-er-von-loeper-und-reicherter-an-die-staatsanwaltschaft-berlin/</a> ) |
| <b><u>Engelh. 2017</u></b>     | C. Engelhardt, "Stuttgart 21: Stark überhöhte Gleisneigung – Übersicht zu wesentlichen Beweisen für nicht beherrschte Gefahren", 06.07.2017 <a href="http://wikireal.info/w/images/5/56/2017-07-06_Engelhardt_Uebersicht_Beweise_Gleisneigung.pdf">http://wikireal.info/w/images/5/56/2017-07-06_Engelhardt_Uebersicht_Beweise_Gleisneigung.pdf</a> , <b>Anlage 42</b> )  |

- Engelh. 2016** C. Engelhardt, "Anhörung am 16.03.2016 zu Drucksache 18/5406: Änderung der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung zur Erhöhung der Sicherheit im Eisenbahnverkehr, Schriftliche Stellungnahme", 14.03.2016 ([https://www.bundestag.de/blob/415528/ac4bfb488457c64e9a5f2dfc8efee86b/061\\_stellungnahme-engelhard-data.pdf](https://www.bundestag.de/blob/415528/ac4bfb488457c64e9a5f2dfc8efee86b/061_stellungnahme-engelhard-data.pdf))<sup>4</sup>
- Engelh. 2015** C. Engelhardt, Foliensatz "Backups für die Diskussion mit Prof. Martin", 18.11.2015, mit Darstellungen zur Gleisneigung auf Folie 2-5 ([http://wikireal.org/w/images/1/16/2015-11-18\\_Backups\\_Prof.\\_Martin.pdf](http://wikireal.org/w/images/1/16/2015-11-18_Backups_Prof._Martin.pdf), **Anlage 41**)
- Andersen 2014** Dipl. Ing. Bahndir. Sven Andersen, „Gutachten über die Beurteilung der überhöhten Gleisneigung beim Bahnhofprojekt Stuttgart 21 unter Berücksichtigung der Anforderungen aus der EBO und dem bisherigen Verfahrensablauf“, 04.10.2014, zur Anzeige v. 15.02.2017 ([http://www.rp-stuttgart.de/servlet/PB/show/1394059/rps-ref24-14-10-07-Gutachten\\_Andersen.pdf](http://www.rp-stuttgart.de/servlet/PB/show/1394059/rps-ref24-14-10-07-Gutachten_Andersen.pdf))<sup>3</sup>

## Einzelnachweise

*WikiReal.org* ist ein Faktencheck-Portal, auf dem die Aussagen und Stellungnahmen der DB und ihrer Gutachter zu S21 unter maßgeblicher Mitwirkung des Unterzeichners C. Engelhardt kritisch geprüft wurden. Sollten Links mit der Zeit veralten, hilft oft eine Suche nach dem Link auf dem Portal [web.archive.org](http://web.archive.org).

- <sup>1</sup> Schreiben von Herrn Behrend, Senatsverwaltung für Justiz, Verbraucherschutz und Antidiskriminierung, Berlin, an RA Eisenhart von Loeper, 02.05.2019, Geschäftszeichen III C 4 - 3133/E/1031/2019
- <sup>2</sup> 16.03.2016, Wortprotokoll der 61. Sitzung, Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur Berlin (pdf [bundestag.de](http://www.bundestag.de)), S. 15
- <sup>3</sup> Erwähnt in *Loe-AR 10.03.17* S. 5, *Erw. Anz.* S. 6, Verweis mit Download-Link in *Beschw.begr.* S. 20
- <sup>4</sup> Erwähnt in *Loe-AR 10.03.17* S. 5, *Erw. Anz.* S. 6, Verweis mit Download-Link in *Engelh. Gleisn. 2017* S. 1 sowie *Beschw.begr.* S. 20
- <sup>5</sup> 09.2010, „21 Gute Gründe für Stuttgart 21“, 2. Auflage ([http://www.cdu-cw.de/uploads/media/21\\_Gute\\_Gründe\\_für\\_S21.pdf](http://www.cdu-cw.de/uploads/media/21_Gute_Gründe_für_S21.pdf)), S. 21
- <sup>6</sup> 08.11.2010, [magazin.spiegel.de](http://magazin.spiegel.de), „Schiefe Bahn“
- <sup>7</sup> 18.06.2013, ZDF *Frontal21*, „Bahnhof in Schiefelage“ (Video [youtube.com](http://youtube.com))
- <sup>8</sup> Stenografisches Protokoll vom Erörterungstermin am 07.10.2014, Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 24, Erörterungstermin im Planfeststellungsverfahren zu Stuttgart 21 PFA 1.3, S. 35/36: RA Kirchberg für die DB AG: „Aus unserer Sicht ist der Punkt jetzt erschöpfend behandelt. [...] Diese Längsneigung ist genehmigt, und es spielt in diesem Verfahren gar keine Rolle mehr. [...] Antworten werden wir jetzt – jedenfalls zu diesem Punkt – nicht mehr.“
- <sup>9</sup> 06.05.2015, [bundestag.de](http://www.bundestag.de), Wortprotokoll der 41. Sitzung Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur „Offene Fragen zum Bahnhofprojekt Stuttgart 21 aufklären“, Protokoll-Nr. 18/41, *Nichts Neues* S. 4, 12, *Gleisneigung* S. 14, 16
- <sup>10</sup> Antrag der Fraktionen Die Linke und Bündnis 90/Die Grünen "Offene Fragen zum Bahnhofprojekt Stuttgart 21 aufklären", BT-Drucksache 18/3647, 22.12.2014 (pdf [dipbt.bundestag.de](http://dipbt.bundestag.de)), S. 1, 6, 7
- <sup>11</sup> Arno Luik, "Stellungnahme zur Anhörung zum Projekt Stuttgart 21 im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestags: »Offene Fragen zum Bahnhofprojekt Stuttgart 21 aufklären«, 06.05.2015 (pdf [bundestag.de](http://www.bundestag.de)), S. 6, 7.  
Matthias Lieb, "Schriftliche Stellungnahme zur Anhörung des Ausschusses Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages am 06.05.2015" (pdf [bundestag.de](http://www.bundestag.de)), S. 6.
- <sup>12</sup> 24.05.2016, ZDF „*frontal21*“ (Video Ausschnitt *Gleisneigung* [youtube.com](http://youtube.com))
- <sup>13</sup> C. Engelhardt, „Stuttgart 21: Fehlende Leistungsfähigkeit – Verfehlungen von DB-Vorstand und -Aufsichtsrat“, 23.05.2019, S. 18