

Sven Andersen

D [REDACTED] Düsseldorf, den 27.10.2011

Tel.: [REDACTED]

Fax: [REDACTED]

e-mail: [REDACTED]

Europäische Kommission  
 Direktorat  
 General for Energy and Transport  
 24 - 28 Rue De Mot

B 1040 Bruxelles

- 1.) Auslegung der TSI Infrastruktur für den transeuropäischen HGV-Verkehr
- 2.) Zuordnung der NBS Stg-Feuerbach – Stuttgart Hbf tief – Abzweig Wendlinger Kurve – Ulm mit dem Projekt Stuttgart 21 zu den Streckenkategorien nach der TSI Infrastruktur für den transeuropäischen HGV-Verkehr

4 Anlagen

Sehr geehrter Siim Kallas,

zuerst darf ich mich kurz vorstellen: Ich bin ehemaliger Mitarbeiter der Deutschen Bahn (Bundesbahndirektor a.D.). Jetzt bin ich als Senior Consultant für den Hochgeschwindigkeitsverkehr tätig. Ich schreibe Fachaufsätze und nehme aktiv an Hochgeschwindigkeitskongressen teil. So war ich auf den UIC Highspeedcongressen 2008 in Amsterdam und 2010 in Peking als Redner beteiligt. Im Mai 2011 habe ich als Redner auf einem von der EU organisierten Hochgeschwindigkeits-Workshop in Kiew teilgenommen. So können Sie mich als Fachmann einschätzen, der weiß, was er sagt, wenn er sich zu den zwei Punkten des Themas äußert.

In dem beigefügten Heft 11/2011 der Zeitschrift „Eisenbahn-Revue International“ finden Sie auf den Seiten 564 + 565 meinen Beitrag „Das Bahnsteiggleisgefälle im neuen Stuttgarter Tiefbahnhof im Licht der TSI Infrastruktur HGV“(Anlage 1). In diesem Beitrag ist die Kleine Anfrage eines Mitglieds des Europäischen Parlaments vom 08.08.2011 abgedruckt sowie die von Ihnen unterzeichnete Antwort vom 20.09.2011.

Es ist zu begrüßen, dass die EU-Kommission in die TSI Infrastruktur für den transeuropäischen HGV-Verkehr gültig ab 19.03.2008 folgendes aufgenommen hat:

- 1.) „Die Neigung von Gleisen an Fahrgastbahnsteigen darf 2,5 mm/m nicht überschreiten“ und,
- 2.) diese Forderung mit dem Verbum ‚**darf nicht**‘ versehen hat im Gegensatz zur deutschen EBO, wo es heißt: **soll nicht überschreiten**‘.

Da die Vorschrift zwingend ist, was für den sicheren Betriebsablauf beim Fahrgastwechsel eines haltenden Zuges richtig ist, sind nachträgliche Ausnahmegenehmigungen grundsätzlich nicht mehr möglich. Bestehende Ausnahmeregelungen hätten schon bei Verkündung der modifizierten Vorschrift am 19.03.2008 unter Abschnitt 7.3 Sonderfälle auf Seite L 77/50 unter Punkt 7.3.1 ‚Besonderheiten des deutschen Netzes‘ genannt werden müssen. Dies ist offensichtlich seitens Deutschlands für den Fall der abweichenden Bahnsteiggleisneigung im geplanten Stuttgarter Tiefbahnhof von 15,143‰ aus gutem Grund

unterlassen worden. Die Höhe der Abweichung übersteigt den zulässigen Regelwert (2,5‰) um das Sechsfache (!! ) des gemeinschaftlich festgelegten Sicherheitskriteriums. **Eine Organisation, die ein solches Vorgehen von einem Mitgliedstaat duldet, stellt die gesamte Regelung infrage!**

Die Einhaltung einer Bahnsteiggleisneigung von 2,5‰ stellt ein wichtiges Kriterium für die Abwicklung des Fahrgastwechsels in Personenbahnhöfen dar. Im Zusammenspiel hiermit werden Triebfahrzeugführer befähigt, eine genaue Zielpunktbremung durchzuführen. Bei einem geneigten Bahnsteig von 15,143‰ ist ein sicherer Fahrgastwechsel zwingend nicht mehr gewährleistet. Hier wird die Verantwortung für einen sicheren Fahrgastwechsel allein dem Triebfahrzeugführer aufgebürdet.

Die Lobbyisten für das Projekt Stuttgart 21 haben deshalb zu keinem Zeitpunkt, weder von 04/1994 bis heute, einen Längsschnitt durch den neuen Stuttgarter Tiefbahnhof dargestellt und darin das Bahnsteiggefälle von 15,143 ‰ angegeben. Als Beweis füge ich die Anlage 2 an. Der Öffentlichkeit in Stuttgart sollte die Gefälle-Problematik nicht ins Bewusstsein gerückt werden.

Beim Vergleich der beiden TSI-Ausgaben vom 12.09.2002 bzw 19.03.2008 stellt ein Fachmann fest, dass die Einteilung der Streckenkategorien neu gefasst wurde. Drei Punkte fallen in der modifizierten Ausgabe vom 19.03.2008 auf:

- a.) die Neuaufnahme des Kriteriums „Die Neigung von Gleisen an Fahrgastbahnsteigen darf 2,5 mm/m nicht überschreiten“,
- b.) die Zuordnung des neu aufgenommenen Kriteriums ausschließlich zur Streckenkategorie I, nicht hingegen aber bei den Streckenkategorien II und III
- c.) während man in der alten TSI von 2002 zwischen den für den HGV-Verkehr gebauten, ausgebauten und ausgebauten Strecken von spezifischer Beschaffenheit unterscheidet, werden in der TSI Infrastruktur von 2008 bei letzterer Kategorie das Wort „**gebaute**“ **zusätzlich genannt**.

Geht man hierzu den Dingen auf den Grund, so wird klar, dass die modifizierte Richtlinie vom 19.03.2008 auf das Projekt Stuttgart 21 zugeschnitten ist In diesem Zusammenhang ist bemerkenswert::

- 1.) das Interview der früheren Landesverkehrsministerin Tanja Gönner in der Pforzheimer Zeitung vom 18.11.2010 (Anlage 3). Ihre Behauptung „dass das Gefälle auf dem Bahnsteig per se kein Problem darstellt“, stellt eine eklatante Verharmlosung der Gefälleproblematik dar. Ihre weitere Aussage hierzu: „dass man dieses Problem aber ändern kann. Das würde allerdings ziemlich viel Geld in Anspruch nehmen.“ ist entwaffnend. Mit dieser Aussage werden die in Streckenkategorie III genannten „ergebenden Zwänge aus der städtischen Umgebung“ entkräftet. Indirekt gibt Frau Gönner zu, dass auf Kosten der Sicherheit bei dem Projekt Stuttgart 21 gespart werden soll, da es sonst ökonomisch nicht mehr vertretbar sei.
- 2.) die DB Netz AG gibt zu erkennen, dass sie das Projekt Stuttgart 21 im Rahmen der TSI Infrastruktur für den HGV-Verkehr der Streckenkategorie III zuordnet (Anlage 4).
- 3.) Es ist Unsinn, zwischen der Einteilung in Streckenkategorien und der Gleisneigung an Fahrgastbahnsteigen in Bahnhöfen eine Beziehung herzustellen.

Es kommt entscheidend darauf an, dass die TSI Infrastruktur für den transeuropäischen HGV-Verkehr für das Bahnprojekt Stuttgart 21 richtig angewandt wird Aus dieser Entscheidung darf die EU-Kommission sich nicht zurückziehen.

Der Bahnhof Stuttgart Hbf tief liegt an einer Neubaustrecke, die in Stg-Feuerbach beginnt und über Stuttgart Hbf tief – Abzweig zum Flughafen – Abzweig Wendlinger Kurve nach Ulm

führt. Sie ist deshalb der Streckenkategorie I zuzuordnen, da sie auf ganzer Länge eine neu gebaute Strecke darstellt. Damit sind die Gleise an den Fahrgastbahnsteigen mit einer Neigung von höchstens 2,5 ‰ zu planen.

Die unter der Streckenkategorie III genannten Zwänge aus der städtischen Umgebung sind nach der Aussage von Frau Gönner nicht unabwendbar. Sie können im Fall des Projektes Stuttgart 21 deshalb nicht herangezogen werden.

Die hier dargestellten Fakten sollten von der EU-Kommission dem Bundesverkehrsminister in Berlin dargelegt werden.

Sofern sich aber die EU-Kommission meiner Argumentation nicht anschließen kann, bitte ich darum, dass die Frage, in welche Streckenkategorie die in Stg-Feuerbach beginnende Neubaustrecke samt dem Projekt Stuttgart 21 einzuordnen ist, in geeigneter Weise zur Entscheidung vor den zuständigen europäischen Gerichtshof gebracht wird.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Sven Andersen