

Offener Brief

Guten Tag Herr Kretschmann, guten Tag Herr Hermann,

ich schreibe Ihnen bezüglich Ihrer Aussage – Herr Kretschmann – im Landtag am 22.11.2011: „Wenn das Quorum nicht erreicht wird, ist das Volksbegehren gescheitert. Die Bahn hat ein Baurecht und wir werden es durchsetzen.“ Hier sprechen Sie zwei Dinge an: das Quorum und das Recht.

Ich werde hier nachweisen, dass das Verkehrsministerium unter Grüner Leitung nicht die Wahrheit gesagt und die Wahlbeteiligung wissentlich behindert hat, da entscheidende Informationen – nämlich die Leistungsfähigkeit des derzeitigen Kopfbahnhofs mit 56 Zügen – nicht in die Broschüre des Landes zum Volksentscheid aufgenommen wurden. Soviel zum Quorum.

Außerdem muss man bei Kenntnis dieser Informationen gerade das Baurecht der Bahn in Frage stellen.

Darüber hinaus machen Sie auf Ihrer Homepage des Verkehrsministeriums Angaben, die nicht der Wahrheit entsprechen, aber geeignet sind, selber nicht tätig zu werden und die Verantwortung der Bahn zu überlassen.

Wenn S21 nicht einmal 49 Züge in der Spitzenstunde schafft (wie das Gutachten von Hrn. Dr. Engelhardt wissenschaftlich unter Zugrundelegen der Bahnrichtlinie Regelwerk 405 beweist, welches dem Verkehrsministerium vorliegt http://de.wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Stresstest) und der Kopfbahnhof dagegen 56 Züge schafft (Gutachten von Vieregg & Rössler, bestätigt durch das Verkehrsministerium <http://www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.kopfbahnhof-hermann-pocht-erneut-auf-stresstest.79adc59e-2150-4ee3-9b70-4fde469ea8c5.html>), dann ist S21 bewiesenermaßen ein Rückbau der Schiene um mindestens 14%.

Wo wurde demokratisch beschlossen, dass ein 3 Milliarden Euro wertvoller Kopfbahnhof zerstört und durch einen mindestens 4,5 Milliarden teuren Tiefbahnhof mit 14% weniger Leistung ersetzt werden darf?

Wo steht, dass das Land und der Bund und die Stadt sich an einem derartig gestalteten Projekt des Rückbaus der Schiene beteiligen dürfen und die Bahn daraus ein Baurecht ableiten kann?

Wo steht das und wer sagt das?

Sagen Sie das, Herr Kretschmann und Herr Hermann?

Bisher behauptete die Bahn ja, dass der Tiefbahnhof erheblich leistungsfähiger ist, als der Kopfbahnhof. In der Machbarkeitsstudie, die Vertragsbestandteil ist, wurde 60% mehr Leistung seitens der Bahn dargestellt.

Sie Herr Hermann haben vor der Landtags-Wahl vehement nicht nur einmal gesagt: „**Wir [die Grünen] werden alles tun, um dieses Projekt zu stoppen**“ (z.B. Sendung „Zur Sache Baden-Württemberg“ SWR Fernsehen, 9.9.2010:

<http://www.youtube.com/watch?v=eV3k9eLFnXk&feature=related>). Die unten stehende Chronik beweist, dass dies eine Wahl-Lüge war und die Vorwürfe von CDU und FDP Sie würden täuschen, tricksen und tarnen, nicht unberechtigt sind. Sie schieben absichtlich Informationsübermittlung hinter die Volksabstimmung und sagen dann, danach muss nichts mehr geklärt werden. Dem ist mitnichten so.

Auf Ihrer Homepage unter „Kopfbahnhof könnte heute schon mehr Züge abwickeln als S21“ vom 22.11.2011

(<http://www.mvi.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/104632/>) ist das neueste Statement Ihrerseits, wo Sie nicht die Wahrheit sagen. Sie schreiben dort: „Für eine definitive Klärung müsste

die Deutsche Bahn (DB) sich bereit erklären, mit den nur ihr zur Verfügung stehenden vollständigen Infrastrukturdaten für den Kopfbahnhof, einen Stresstest wie für das Projekt Stuttgart 21 durchzuführen. Diesen Wunsch des Verkehrsministeriums hat die Deutsche Bahn aber bisher strikt abgelehnt.“

Die Ingenieure²² haben Ihnen jedoch schon am 15.09.2011 ein Angebot zur Ermittlung der Infrastrukturdaten über ein Ingenieurbüro für die Bereitstellung rechtzeitig zum Volksentscheid unterbreitet. Diese hätten Sie in die Lage versetzt, mit den Ihnen bekannten und teilweise sogar bei Ihnen im Haus zur Verfügung stehenden Computerprogrammen RailSys, OpenTrack oder Viriato, die von Ihnen von der Bahn hier geforderte Simulation selbst durchzuführen. Sie stellen sich also auf Ihrer Homepage dumm, um nicht tätig werden zu müssen.

Außerdem ist bei der Klarheit der Zahlen: 56 zu 49 oder weniger, wohl nichts mehr zu klären. Auch eine weitere Simulation kann hier nicht ergeben, dass S21 an die Leistungsfähigkeit des Kopfbahnhofs heran kommt, geschweige denn mehr leisten könnte.

Wenn Sie die Simulation aus nicht einsehbaren Gründen trotzdem wollen, dann machen Sie sie einfach. Oder wollen Sie sich aus Ihrer Verantwortung entziehen? Das Gutachten zur Kopfbahnhofleistung haben schon Bürger für Sie in Auftrag gegeben und bezahlt, weil Sie selbst seit Monaten immer nur davon geredet haben, aber nichts ist passiert, obwohl Ihnen die Angebote dazu vorlagen. Die Bahn hindert sie an gar nichts.

Auch ein Volksentscheid entlässt sie hier nicht aus der Verantwortung.

Nicht nur, dass Sie die Kopfbahnhofleistungsfähigkeit den Bürgern als Entscheidungsgrundlage zur Volksabstimmung vorenthalten haben, nein, wieso sind Sie damit nicht gleich zu Ihrem Koalitionspartner SPD gegangen und haben ihm mitgeteilt, dass das Gutachten mit 56 Zügen Bestand hat nach Prüfung durch die NVBW in Ihrem Auftrag? Denn würde Nils Schmid nach eigenen Aussagen dem Gutachten Glauben schenken, würde er mit „Ja zum Ausstieg“ stimmen (<http://www.youtube.com/watch?v=CACK7SDv7pA&feature=related#t=19m15s> bei Zeit 19:15, für die ganze Frage: <http://www.youtube.com/watch?v=CACK7SDv7pA&feature=related#t=17m00s> bei Zeit 17:00).

D.h. erkennt Nils Schmid, dass das Gutachten stimmt – was es ja tut – könnte auch er nicht mehr für einen Weiterbau von S21 sein, ebenfalls unabhängig vom Volksentscheid.

Es gibt zwei Möglichkeiten nach dem Volksentscheid:

1. Sie tun nach der Wahl doch noch alles, was Sie können und nach Nachweis dieser Fakten nun sogar tun müssen, um S21 zu stoppen – egal wie die Wahl ausgeht. Dann bleibt mir Ihr Verhalten bis hierher unbegreiflich.
2. Oder Sie werden S21 bei Scheitern des Volksentscheids mit einem Rot-Grünen-Besatzungsmacht-ähnlichen Polizeiaufgebot von 9000 Polizisten gegen das Rechtsempfinden und das öffentliche Interesse (Rückbau der Schiene) durchsetzen, obwohl S21 vertragswidrig (leistungsschwächerer Bahnhof) ist und gegen die Parteirichtlinien der Grünen (Stärkung der Bahn) verstößt und Sie dadurch gegen Ihren Amtseid (Schaden abzuwenden) verstößen.

Ich unterstelle Ihnen, dass Sie an einer Rechtsstaatlichkeit nicht interessiert sind und aus Opportunismus S21 bauen wollen.

Chronologie Ihres Nichts-Tuns:

Herbst 2010: Aussagen zur Grünen zu S21 vor der Landtagswahl:

„Wir [die Grünen] werden alles tun, um dieses Projekt zu stoppen“ (z.B. Herr Hermann Sendung „Zur Sache Baden-Württemberg“ SWR Fernsehen, 9.9.2010: <http://www.youtube.com/watch?v=eV3k9eLFnXk&feature=related>).

„Dieses Bahnhofsprojekt ist mit Abstand das größte, das teuerste, das riskanteste und das dümmste Projekt in der Geschichte der Eisenbahn.“

Herr Hermann auf der Montagsdemo vor dem Stuttgarter Hauptbahnhof am 11.01.2010:
<http://www.youtube.com/watch?v=dnk69C0ZhOg>).

„[Der Tiefbahnhof], der geringere Kapazitäten hat, der schlechter ist für die Kunden, wo der Taktverkehr nicht mehr funktioniert, aber der richtig teuer ist...“

Herr Hermann Deutscher Bundestag: <http://www.youtube.com/watch?v=eV3k9eLFnXk&feature=related>

15.06.2011

Nach Abwarten der Koalitionsverträge habe ich am 15.06.2011 – über einen Monat vor der Stresstest-Präsentation der Bahn – den offenen Brief an Winfried Hermann geschickt und darin die juristischen Konsequenzen aufgezeigt, die sich ergeben würden, würde nachgewiesen, dass der heutige Bahnhof in seiner heutigen Gleiskonfiguration mehr leistet als S21. In dem Brief wurde darauf hingewiesen, dass alle Daten vorhanden sind, um die Kopfbahnhofleistungsfähigkeit sofort zu ermitteln. Es wurde bereits ein Angebot zur Ermittlung der Kopfbahnhofleistung durch die Bahnexperten VIEREGG-RÖSSLER GmbH eingeholt.

Hätte man hier mit der Ermittlung begonnen, hätte das Ergebnis zur Stresstest-Präsentation am 29.07.2011 bereits vorgelegen.

Offener Brief von Alexander Käck an Verkehrsminister Winfried Hermann

“Im Hinblick auf den Volksentscheid besteht unabhängig von allen Überlegungen ein öffentliches Interesse, die Leistungsfähigkeit des Kopfbahnhofes zu erfahren.”

<http://spd-mitglieder-gegen-s21.de/?p=927>

22.06.2011

Öffentliche Äußerung von Verkehrsminister Winfried Hermann auf der Volksversammlung auf dem Marktplatz in Stuttgart:

...“wenn wir ernsthaft vergleichen wollen bei der Volksabstimmung, dann muss der Kopfbahnhof auch getestet werden, was seine Leistungsfähigkeit ist. Und wenn herauskommt, dass der Kopfbahnhof schon heute mehr kann als der Unterirdische je können wird, dann wäre das ein gutes Argument.”

<http://www.youtube.com/watch?v=2KRQyLOgZ6Y&feature=related#t=07m49s> bei Zeit 07:49

bzw. für die ganze Antwort: <http://www.youtube.com/watch?v=2KRQyLOgZ6Y&feature=related#t=06m40s> bei Zeit 06:40

bzw. für die ganze Volksversammlung: <http://www.fluegel.tv/?s=volksversammlung>

22.06.2011 bis 08.07.2011

Informationsaustausch per Email und Telefon bzgl. der Konkretisierung des Themas Kopfbahnhofleistung zwischen Verkehrsministerium (Hr. Hickmann) und Fa. VIEREGG-RÖSSLER und mir.

08.07.2011

Es erreicht uns die Nachricht aus dem Verkehrsministerium, dass die Ermittlung der Kopfbahnhofleistung von der Bahn erzwungen werden soll und daher das zuständige Ministerium erst mal nichts tut. Gleichzeitig wird jedoch bestätigt, dass die Ermittlung auf jeden Fall für die Bürger zum Volksentscheid nötig ist.

Email Hr. Hickmann:

Lieber Karl-Heinz,

ich bitte noch um Geduld.

Eine solche Untersuchung können wir wirkungsvoll nur mit der entsprechenden politischen Rückendeckung in die Wege leiten.

Ihr wisst, dass die SPD eine ganz andere Sichtweise hat, und eine solche Untersuchung ablehnt. Daher müssen wir behutsam vorgehen, leider.

Wir sehen im erneuten Prozess mit Geißler die Chance, eine Leistungsfähigkeitsberechnung für K20 zu erzwingen. Das wird sich in den nächsten 2 Wochen klären.

Wenn dies nicht gelingt, müssen wir weiter sehen. Für den Volksentscheid werden wir einen solchen vergleich auf jeden Fall brauchen.

Wir bleiben in Kontakt.

Gruß!

Gerd Hickmann

08.07.2011

**Am gleichen Tag noch äußere ich per Email an viele Grüne Parteimitglieder meine Empörung darüber, dass das zuständige Ministerium nicht sofort seiner Sorgfaltspflicht nachkommt und mit der Ermittlung anfängt
Die Bahn hatte bereits abgelehnt und es war somit klar, dass die Bahn hier nichts unternimmt
(<http://www.youtube.com/watch?v=2KRQyL0gZ6Y&feature=related#t=06m40s> bei Zeit 06:40)**

-----Ursprüngliche Nachricht-----

Von: Alexander Käck [mailto:alexander_kaeck@yahoo.de]
Gesendet: Freitag, 8. Juli 2011 17:34
An: 'alexander_kaeck@yahoo.de'
Betreff: WG: AW: Leistungsfähigkeit des vorhandenen Kopfbahnhofs in Stuttgart
Wichtigkeit: Hoch

Schönen guten Tag,
hallo Herr Hickmann,

Die Grünen möchten also ganz vorsichtig die SPD fragen, wie sie ihr operatives Geschäft im Verkehrsministerium ausführen dürfen?

Die Grünen möchten also bei Herrn Geißler in einem erneuten Prozess Verständnis erzwingen, dass die Kopfbahnhof-Leistung ermittelt wird?

Am besten möchten die Grünen wohl auch, dass die Bahn gegen sich selber ein Gutachten über die Kopfbahnhof-Leistung erstellt und sich damit selber belastet?

Die Grünen gehen in einen 7,5 Milliarden-Prozess ohne auch nur - EINEN - Juristen mit in der ersten Reihe zu haben!

Diese Mail werde ich möglichst weit verbreiten, vor allem an die Juristen, Ingenieure und Unternehmer gegen S21, damit sich jeder ein Bild darüber machen kann, ob man sich mit den Grünen nicht ganz einfach verwöhlt hat.

Denn im Grunde heißt Ihr Schreiben nichts anderes Herr Hickmann als dass die Grünen ihre Gegner fragen wollen, ob sie mit ihrer besten Waffe - der Kopfbahnhof-Leistung - antreten dürfen.

Die Gegner werden natürlich allen Bitten und Bettel der Grünen mit NEIN begegnen, denn die Ermittlung der Kopfbahnhof-Leistung bedeutet ja das AUS für Stuttgart 21, das wissen doch mittlerweile alle.

Am 11. Juli habe ich eine Pressekonferenz, in der werde ich das auch zur Sprache bringen.

Grüße

Alexander Käck
Karlsbader Str. 31
70372 Stuttgart

Tel. 0163 7657973
Email: alexander_kaeck@yahoo.de

22.07.2011

Ministerpräsident Winfried Kretschmann macht ohne Not und ohne Überprüfung irgendwelcher Fakten noch vor dem Präsentationstermin des Stresstests am 29.07.2011 vor der Presse eine wie wir heute wissen Falschaussage, nämlich: „In quantitativer Hinsicht ist der Stresstest bestanden [...]“.

<http://www.welt.de/politik/deutschland/article13502661/Bestandener-Stresstest-bedrueckt-Kretschmann.html>

23.07.2011

Aufruf zu einer Demonstration vor dem Verkehrsministerium wegen der Kopfbahnhofleistungsermittlung
http://dl.dropbox.com/u/32721137/20110723_AufrufDemonstrationMVI.pdf

25.07.2011

Übergabe der Resolution „Bürger fordern die Bestimmung der Kopfbahnhofleistung“ durch Bürger von Stuttgart, Alexander Käck, Wolfgang Kuebart und weitere Mitglieder der Ingenieure22
(http://dl.dropbox.com/u/32721137/20110725_ResolutionKopfbahnhofleistung.pdf)
und nochmal des erweiterten Offenen Briefes vom 15.06.2011 (Alexander Käck, Wolfgang Kuebart an Minister Hermann) mit allen notwendigen Angaben zur Durchführung der Ermittlung der Kopfbahnhofleistung
(http://dl.dropbox.com/u/32721137/20110725_OffenerBrief_AKae-WK_fin.pdf)

an Hrn. Hickmann als Vertreter von Hrn. Hermann persönlich im MVI.

Mit dabei ist Egon Hopfenitz, Bahnhofsvorsteher von Stuttgart a.D., und übergibt seine eigenen Berechnungen zur Bestimmung der Leistungsfähigkeit des Kopfbahnhofs mit dem Ergebnis 56 Züge.

29.07.2011

Stresstest Präsentation

Verkehrsminister Hermann fordert von der Bahn erneut einen Stresstest für den derzeitigen Bahnhof, was die Bahn erneut ablehnt. (wie auch 22.06.2011 <http://www.youtube.com/watch?v=2KRQyLoqZ6Y&feature=related#t=06m40s> bei Zeit 06:40)

Hr. Hermann: „Weil diese Debatte aber schon monatelang tobtt, was kann der jetzige Bahnhof auch im Vergleich mit dem zukünftigen Bahnhof leisten, hier doch noch einmal die Frage stellen - auch ganz offiziell an die Bahn -: Wenn das so umstritten ist, was dieser Bahnhof und was die Zufahrten können, wie man also die Kapazität des Knotens verbessern kann - durch Bahnhofskorrekturen oder durch Zufahrtskorrekturen -, wenn das so umstritten ist: Warum untersuchen wir dann nicht - ich sage jetzt nicht, im Stressteststil - mit einem unabhängigen Gutachter - zum Beispiel SMA - die reale Leistungsfähigkeit des Kopfbahnhofs mit den möglichen Zulaufverbesserungen, um tatsächlich eine echte Vergleichsmöglichkeit zwischen den beiden Projekten zu haben, was ja, glaube ich, auch im Interesse der Bahn wäre, wenn sie bei der Volksabstimmung kundige und informierte Bürger hätte, die zwei unterschiedliche Projekte mit vergleichbar guter Beurteilung fachlicher Art hätten und man halt auch darüber abstimmen könnte? Spricht etwas dagegen, Herr Kefer?“ (Beifall)

Wortprotokoll <http://www.schlichtung-s21.de/fileadmin/schlichtungs21/Redaktion/pdf/110729/Protokoll29072011.pdf> Seite 36

01.08.2011

Erteilung des Auftrags zur Ermittlung der Kopfbahnhofleistung an Fa. VIEREGG-ROESSLER durch Alexander Käck in Verbindung mit den Ingenieuren22. Die Kosten wurden durch Einzelpersonen vorfinanziert, um endlich anfangen zu können, noch bevor das Verkehrsministerium sich zur erwarteten Übernahme der Kosten entschließt.
Vorgriff: die Vorfinanzierung wurde später durch Spenden engagierter Bürger ausgeglichen, nicht durch das Verkehrsministerium.

05.08.2011

Treffen im Verkehrsministerium BW zur Absprache des Vorgehens zur Bestimmung der Kopfbahnhofleistung
Vereinbarung einer Geheimhaltung auf Wunsch des Verkehrsministeriums, in der das Ministerium prüft, ob es die Bestimmung der Kopfbahnhofleistung in eigener Regie übernehmen will.
Teilnehmer: G. Hickmann, P.Kafka und Dr.H.Juranek (Verkehrsministerium BW), Dr.M.Vieregg und K.H.Rößler (V&R-Beratungsbüro), S.Behnsen (freier Verkehrsberater), A.Käck (Auftraggeber Gutachten Kopfbahnhofleistung), H.Schorr und W.Kuebart (Ingenieure22)
Initiative/Einladung durch: A.Käck und Ingenieure22
Weitere Tätigkeiten in diesem Zusammenhang siehe:
<http://dl.dropbox.com/u/32721137/Historie%20Ermittlung%20Kopfbahnhofleistung%20Ingenieure22.pdf>

09.09.2011

Treffen im Verkehrsministerium Dr. Juranek (MVI), Kafka (MVI), Hilger (NVBW) und Dr. Berschin (Jurist und Nahverkehrsexperte) auf Einladung A.Käck, W.Kuebart (Ingenieure22/(Auftraggeber Gutachten))
Initiative/Einladung durch: A.Käck
Vorstellung der Vorauswertung
Vorstellung des neuartigen Verfahrens zur Erhebung der Infrastrukturdaten (Signalabstände und Weichenradius usw.), da die Bahn diese Daten nicht für die Ermittlung zur Verfügung stellt.

13.09.2011 bis 22.09.2011

Das Verkehrsministerium BW fordert über Hrn. Dr. Juranek ein Angebot über die Erhebung der Infrastrukturdaten an – nach eigenen Angaben zur Kontrollierung zukünftiger Bahnprojekte und um weitere Fahrplansimulationen in Stuttgart selbst anstellen zu können. Das erste Angebot lag bereits am 15.09.2011 vor (persönlich übergeben A.Käck an Hrn. Juranek im MVI).

Es wurden im Anschluss noch zwei Änderungen und Erweiterungen auf ganz Baden-Württemberg angefordert. Dies wurde von mir alles beschafft.

Email-Verkehr: (liegt mir vor, nicht öffentlich)

30.09.2011

Zufällig erfahre ich durch Hrn. Patrick Kafka, dass die Deadline für die Info-Broschüre der Grünen, die für den Volksentscheid an alle Haushalte verteilt wird, bereits am 30.09.2011 (heute) gewesen sein soll. Ich falle aus allen Wolken, da hier ja wie es Hrn. Hermanns Anliegen scheinbar immer war, die Kopfbahnhofleistung als Entscheidungsgrundlage in diese Information immer integriert werden sollte.

04.10.2011

Es wurde mir mitgeteilt, dass die Infrastrukturdaten doch nicht gewünscht sind, obwohl sie das Verkehrsministerium von der Bahn unabhängig gemacht hätte und sie das MVI in die Lage versetzt hätten, weiterführende Qualitätsprüfungen (Simulationen) durchführen zu können. Begründung Hr. Dr. Juranek per Email an mich: „das Verkehrsministerium unterstützt eine Erhebung der Infrastrukturdaten bis zur Volksabstimmung nicht“.

Auf der Homepage des MVI vom 22.11.2011 wird mittlerweile behauptet, nur die Bahn habe diese Daten: „Für eine definitive Klärung müsste die Deutsche Bahn (DB) sich bereit erklären, mit den nur ihr zur Verfügung stehenden vollständigen Infrastrukturdaten für den Kopfbahnhof, einen Stresstest wie für das Projekt Stuttgart 21 durchzuführen.“

<http://www.mvi.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/104632/>. Dies ist somit eine glatte Falschaussage und kann nur dazu dienen, Stuttgart 21 durchzuwinken.

Email-Verkehr (liegt mir vor, nicht öffentlich)

05.10.2011

Termin im MVI

Es wurde mitgeteilt, dass die letzte Deadline für die Info-Broschüre am Freitag, den 07.10.2011 wäre und dass bis dahin die Kopfbahnhofleistung aus dem Gutachten Vieregg&Rössler zugeschickt werden sollten zu Hrn. Hilger vom NVBW, damit er sie noch vor dem nächsten Termin bearbeiten kann und sie auf jeden Fall noch in die Info-Broschüre übernommen werden.

Teilnehmer: Dr. Juranek (MVI), Hilger (NVBW geladen durch A.Käck), Stopper (Grüne, Mitglied Aktionsbündnis, geladen durch A.Käck), Eckstein (zuständig für Presse, Ingenieure22), Schorr (Ingenieure22), Kuebart (Ingenieure22)

Initiative/Einladung: Alexander Käck

12.10.2011

Hr. Juranek vom MVI bestätigt die Aufnahme seines vorformulierten Satzes zur Kopfbahnhofleistung zur Aufnahme in die Broschüre der Landesregierung zur Volksabstimmung.

http://dl.dropbox.com/u/32721137/20111012_SatzKBFLeistung_InfoBroschuere.pdf

12.10.2011

Fix vereinbarter Termin im Verkehrsministerium BW zur Vorstellung des vorläufigen Endergebnisses durch Fa. VIEREGG-RÖSSLER fällt krankheitshalber aus

Übergabe des Gutachtens elektronisch an das Verkehrsministerium BW (W. Hermann) und den Nahverkehrsbund BW auf Wunsch des Verkehrsministeriums (NVBW H.Klinger) zur Begutachtung für das Ministerium nach Einfügen aufwändiger Beschreibungen speziell für die Begutachtung durch die NVBW. Die Prüfung könnte sehr schnell erfolgen, da die Rahmenbedingungen des Gutachtens ja ohnehin im Vorfeld eng mit dem MVI abgestimmt waren.

Ergebnis des Gutachtens: Die Kopfbahnhofleistung beträgt schon heute 56 Züge, die heutigen Zufahrten stellen nicht wie immer von der Bahn behauptet irgendeinen Engpass dar. Dieses Ergebnis macht S21 zu einem milliardeneuren Rückbau der Infrastruktur (S21 kann laut Bahn-Stresstest nur 49 Züge). D.h. S21 kann mit dieser Erkenntnis kein Verkehrsprojekt mehr sein, finanziert mit öffentlichen Mitteln, die Ausstiegskostenfrage erübrigtd sich dadurch in mehrerlei Hinsicht. Die Kopfbahnhofleistung ist somit nicht ein weiterer Mosaikstein in einer Argumentation gegen S21, sondern sie entzieht S21 jegliche Grundlage als Verkehrsprojekt.

Ersatztermin zur Ergebnispräsentation im Verkehrsministerium wird auf Mittwoch, den 19.10.11 fixiert. Hr. Juranek ist hier im Urlaub, Hr. Hickmann ist zugesagt vom MVI.

18.10.2011, 19:05

Nach oftmaligem erfolglosem Versuch, Hrn. Hickmann zu erreichen wegen Detailabstimmung zu morgigem Termin, erreicht uns die Terminabsage der Ergebnispräsentation im MVI um 19:05 (!) am Vortag per Email durch Hrn. Kafka (MVI), obwohl bekannt war, dass Fa. VIEREGG-ROESSLER extra kostenpflichtig aus München anreist. Gleichzeitig wird in selbiger Email mitgeteilt, dass der redaktionelle Teil der Informationsbroschüre der Landesregierung zur Volksabstimmung abgeschlossen sei und die Kopfbahnhofleistung entgegen der früheren Zusage nicht enthalten sein wird.

Lieber Herr Kuebart
vielen Dank für Ihren unentwegten Einsatz!

Für diese Woche können wir Ihnen und Ihrer Fachgruppe leider keinen Termin mehr bieten.

Der redaktionelle Teil der Informationsbroschüre der Landesregierung zur Volksabstimmung ist abgeschlossen.

Selbst unter größtem Einsatz wäre es dem MVI nicht gelungen konkrete Zahlen bezüglich Ihres Anliegens zu kommunizieren. Ich kann Ihnen und Ihrer Gruppe jedoch versichern, dass das gesamte Ministerium mit größtmöglicher Intensität um die Inhalte der Broschüre gerungen hat. Es war sehr zäh!

Wir werden sicher gemeinsam Wege finden die generierten Ergebnisse zu publizieren, unsere Unterstützung im Rahmen der Möglichkeiten sei Ihnen versichert. Bitte schlagen Sie uns doch für die nächste Woche einen Termin vor. Dann ist auch unser Experte Herr Juranek wieder im Hause.

Mit herzlichen Grüßen

Patrick Kafka

Freundliche Grüße aus Stuttgart

Patrick Kafka

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur
Zentralstelle
Hauptstätter Straße 67
70178 Stuttgart
Telefon (07 11) 231-5826
Telefax (07 11) 231-5819

patrick.kafka@mvi.bwl.de

Von: KUEBART, Wolfgang [<mailto:Wolfgang.Kuebart@alcatel-lucent.com>]
Gesendet: Dienstag, 18. Oktober 2011 17:29
An: Hickmann, Gerd (MVI); Kafka, Patrick (MVI)
Cc: haschorr@arcor.de; w.kuebart@t-online.de; Alexander_kaeck@yahoo.de; Hermann, Winfried (MVI)
Betreff: Treffen im Ministerium: Leistungsfähigkeit des Ko

Sehr geehrter Herr Hickmann, sehr geehrter Herr Kafka,

eine gewisse Dringlichkeit hätte der Rückruf schon allein deswegen, weil durch die Teilnahme von Vieregg & Rößler Kosten entstehen, die ca. 2500 Euro betragen. Einen gewissen Vorlauf sollten wir den Teilnehmern schon geben.

Mit freundlichen Grüßen

Wolfgang Kuebart

Ich beginne, diese Chronologie unter permanenter Zeitnot zusammenzustellen, um damit eine Aufnahme in die Info-Broschüre für alle Bürger unter öffentlichem Druck noch zu erreichen.

20.10.2011

Es geht unsererseits überhastet eine Pressemitteilung heraus über die Kopfbahnhofleistung. Diese hält sich nicht an die in der Pressearbeit üblichen (uns erst hinterher bekannt gewordenen) Regeln und torpediert daher leider unsere eigene geplante Pressekonferenz. Die Formulierungen zeigen den Journalisten zu wenig die Bedeutung der Zahl auf.
http://www.ingenieure22.de/index.php?option=com_content&view=article&id=51:kopfbahnhof-kann-mehr-leisten-als-s21&catid=35:presse&Itemid=58

Diese führt zu folgenden Veröffentlichungen:

<http://www.stern.de/wirtschaft/news/kopfbahnhof-versus-stuttgart-21-das-alte-schlaegt-die-moderne-1744185.html>
<http://aktuell.meinestadt.de/stuttgart/2011/10/20/gutachten-kopfbahnhof-kann-mehr-zuge-abfertigen-als-stuttgart-21/>
<http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.gutachten-zu-stuttgart-21-waere-der-kopfbahnhof-leistungsfaehiger.07da600d-bc7a-4003-88f5-ed5ebdc26a65.html>

20.10.2011

Das Aktionsbündnis trifft sich mit Vertretern des Verkehrsministeriums. Hier macht ein Mitarbeiter des Verkehrsministeriums gegenüber dem Aktionsbündnis Aussagen zum Gutachten der Kopfbahnhofleistungsfähigkeit, die im krassen Widerspruch zu unseren Kenntnissen stehen, nämlich:

1. **Das Gutachten liege dem MVI nicht vor – es wurde dem MVI jedoch wie oben angegeben am 12.10.2011 zugeschickt und liegt seither zur Begutachtung im Auftrag des MVI beim NVBW**
2. **Die Deadline für die Info-Broschüre der Landesregierung zur Volksabstimmung sei erst morgen, am 21.10.2011. – Uns wurde schon am 18.10.2011 mitgeteilt, dass nichts mehr in die Broschüre aufgenommen werden kann.**

Teilnehmer unter anderem: Hannes Rockenbauch, Mitglieder des Aktionsbündnisses

20.10.2011

Telefonat mit Hrn. Juranek vom MVI mit der Frage, warum man uns eine falsche Deadline für die Informationsbroschüre genannt habe. Absolute Erklärungsnot (Schweigen) von Hrn. Juranek.

21.10.2011

Veröffentlichung der Informations-Broschüre in den Stuttgarter Nachrichten.

21.10.2011 – 26.11.2011

Ich veröffentliche diese Chronik zunächst nicht, da wir

1. die verzögerte Fertigstellung der Prüfung des Gutachtens durch die NVBW im Auftrag des Verkehrsministeriums noch abwarten wollen und daraus folgend
2. noch hofften, dass das Verkehrsministerium sich doch noch mit der Kopfbahnhofleistung selbst an die Presse wendet und diese somit noch vor der Volksabstimmung einer breiten Öffentlichkeit zugänglich gemacht wird und entsprechende Konsequenzen angekündigt werden.

Dies passiert nicht.

22.11.2011

Herr Hermann pocht auf erneuten Stresstest für den Kopfbahnhof durch die Bahn! Warum? Das Gutachten von Vieregg&Rössler, das er in Händen hält, sollte genau das erübrigen, es muss nur veröffentlicht werden.

<http://www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.kopfbahnhof-hermann-pocht-erneut-auf-stresstest.79adc59e-2150-4ee3-9b70-4fde469ea8c5.html>

23.11.2011

Der NVBW bestätigt die Zahl 56 Züge des Gutachtens Vieregg&Rössler unter Zugrundelegung moderner Signaltechnik wie es mit dem MVI im Vorfeld besprochen war, dem Gutachten zugrunde zu legen.

23.11.2011

Pressekonferenz der Ingenieure22 zur Kopfbahnhofleistung von 56 Zügen. Übergabe der Kopfbahnhofleistung an die Netz AG der privaten Bahnen.

Über die gleiche unengagierte Haltung der grünen Landesregierung klagen die Juristen zu Stuttgart 21 bzgl. der Unzulässigkeit der Mischfinanzierung und Herr Dr. Engelhardt bzgl. des Interesses an seinen Beweisunterlagen, dass der Bahn-Stresstest manipuliert wurde.

Fazit: Sie können sich keine Absolution von durch Sie unzureichend informierte Bürger über einen Volksentscheid einholen, um einen Rückbau der Schiene um mindestens 14% zu rechtfertigen. Sie wie auch die SPD-Landesregierung haben die Verpflichtung aus einem Projekt auszusteigen, welches unsere Bahn-Infrastruktur bewiesenermaßen rückbaut.

Dazu haben Sie die Pflicht, zunächst ein Rechtsgutachten zu erstellen, ob die Verträge und damit das Baurecht der Bahn noch Bestand hat oder ob im Gegenteil eine Täuschung seitens der Bahn vorliegt, weil sie bei Vertragsabschluss schon gewusst haben muss, dass die Kopfbahnhofleistung höher ist als die Leistung von S21.

Sie können sich auch nicht darauf berufen, irgendwelche Informationen zu spät bekommen zu haben.

Mit freundlichen Grüßen,
Alexander Käck