

## Offener Brief

Sehr geehrter Herr Minister Hermann,

die Bahn hat die absolute Grenze für die Leistungsfähigkeit im Kopfbahnhof mit 37 Zügen angegeben.

Herr Grube sagte am 11.10.2010 in der Liederhalle bei der Podiumsdiskussion der IHK „der Hauptbahnhof ist heute was die Kapazität angeht absolut an der Grenze, wir können heute pro Stunde etwa 25 Züge abfertigen“ ([www.fluegel.tv/index.php?article\\_id=44](http://www.fluegel.tv/index.php?article_id=44), Minute 32 bis 33).

Auf der Internetseite “direkt zu Stuttgart 21” gibt Herr Kefer die Leistungsfähigkeit mit 37 Zügen an (<http://direktzu.de/stuttgart21/messages/29994>).

Im “Dialog 21” Ausgabe drei 2011 Kapitel “Virtueller Härtestest für Stuttgart 21” lautet die Aussage: “Die Kapazität des heutigen Kopfbahnhofs beträgt 37 Züge pro Stunde” (<http://dl.dropbox.com/u/32721137/Dialog21Januar2011.pdf>).

Die Bahn hat aber einen neuen Leistungsbeweis für den Kopfbahnhof geliefert, indem sie im Fahrplan vom 12.12.2010 bis 28.4.2011 in der Stunde 7 – 8, Montag bis Freitag, 44 Züge fahren lässt und das ohne Gleis 1 und Gleis 1a, die wegen Bauarbeiten abgehängt sind. (<http://dl.dropbox.com/u/32721137/Fahrplan%20Stuttgart%20Hbf%20Stunde%207%208.pdf>).

Die Richtigkeit meiner Angaben können Sie sich hier bestätigen lassen:

Vieregg – Rössler GmbH  
Schornstr. 10  
81669 München  
Web: [www.vr-transport.de](http://www.vr-transport.de)  
siehe auch Anhang: VR-Angebot080411.pdf

Arno Luik (Journalist)

Beide sind im Besitz von den gleichen Unterlagen (nicht für dritte bestimmt von der DB AG).

Die Ingenieure 22 bescheinigen dem Kopfbahnhof heute 41- 43 Züge auf Grund des derzeit gefahrenen Fahrplans und weiterer Zusatzzüge, ausgezählt nach dem Schema, wie auch die Züge für den Tiefbahnhof gezählt werden.

Herr Hilger hat vor einiger Zeit eine Liste herausgebracht, in der er 38 Züge zählte auf der Basis des „Jahresfahrplan 2011“. Ergänzt man die Ankunfts- und Abfahrtszeiten um die Zeiten vom und zum Abstellbahnhof und wertet man diese Liste nach dem gleichen, o.g. Schema aus, kommt man auf 40 Züge. Leider hat er auf Hinweise nicht reagiert. Im Zweifelsfall stehen wir gerne zur weiteren Erläuterung zur Verfügung. Die von A. Käck korrigierte und erweiterte Liste von Hr. Hilger: <http://dl.dropbox.com/u/32721137/Liste%20von%20M.%20Hilger.pdf>.

Der sogenannte „Stresstest“ beruht also auf folgenden Zahlen: 37 Züge, die angeblich die Höchstleistung des Kopfbahnhofes sein soll, plus 30% mehr Leistung – gefordert durch Herrn Geißler – ergeben 48,1 = 49 Züge, die S21 nachweisen soll.

Wie aber kommt es zu der Zahl 37? Die Zahl 37 Züge sei in der Schlichtung so vereinbart worden, behaupten die Befürworter von S21. Das ist nicht wahr.

Nach A. Käcks Recherche hat Herr Palmer sich nach der Schlichtung mit Herrn Kefer auf diese Zahl geeinigt. Dies wurde A. Käck von Herrn Hickmann am 15.2.11 telefonisch mitgeteilt. Herr Stocker hat ihm das zu einem späteren Zeitpunkt ebenso bestätigt. Die Zahl von 37 Zügen ist also aufgrund einer inoffiziellen, mündlichen Vereinbarung zwischen Herrn Kefer und Herrn Palmer zustande gekommen.

Eine schriftliche Vereinbarung ist nicht bekannt. Diese Vereinbarung auf 37 Züge wurde auch nicht offiziell kommuniziert.

Herr Palmer (ohne seine hervorragende Leistung bei der Schlichtung in irgendeiner Weise schmälern zu wollen) war nicht autorisiert für Bund, Land und Stadt Stuttgart Vereinbarungen mit der Bahn zu treffen. Diese Vereinbarung ist also ohne Relevanz.

Entscheidend im juristischen Sinne ist, was die Bahn als Leistungszuwachs vor Unterzeichnung des Rahmenvertrages vom 7.11.1995 versprochen hat, weil dies Grundlage aller weiteren Beschlüsse war. Solche Vertragsbestandteile können im Nachhinein auch nicht durch einen Schlichterspruch oder mündliche Vereinbarungen ausgehebelt werden.

So wurden in der Machbarkeitsstudie zweite Auflage Januar 1995 Kapitel „Betriebliche Untersuchungen“ konkrete Zugzahlen im Betriebsprogramm genannt:  
([http://dl.dropbox.com/u/32721137/Machbarkeitsstudie%20Seite20\\_21.pdf](http://dl.dropbox.com/u/32721137/Machbarkeitsstudie%20Seite20_21.pdf)).

Außerdem wurde im Kapitel “Unterschiede zwischen Stuttgart 21 und dem Weiterführungsfall” (vom Kopfbahnhof) geschrieben “...die Zugfolge kann erhöht werden und Verspätungen können besser abgebaut werden.” (Nur zur Erinnerung, wir haben heute noch den pünktlichsten Fernbahnhof Deutschlands)  
([http://dl.dropbox.com/u/32721137/Machbarkeitsstudie%20Seite22\\_23.pdf](http://dl.dropbox.com/u/32721137/Machbarkeitsstudie%20Seite22_23.pdf)).

Im Kapitel „Betriebliche Erträge“ wird ein Mehrerlös durch die gestiegene Kapazität von Stuttgart 21, von 145,4 Millionen DM bis 159,4 Millionen DM prognostiziert:  
([http://dl.dropbox.com/u/32721137/Machbarkeitsstudie%20Seite24\\_25.pdf](http://dl.dropbox.com/u/32721137/Machbarkeitsstudie%20Seite24_25.pdf) Seite 25).

Im Projektmagazin “Stuttgart 21” Herbst 97 werden die gleichen konkreten Zugzahlen zu Stuttgart 21 genannt wie in der Machbarkeitsstudie: (<http://dl.dropbox.com/u/32721137/Projektmagazin%20S21-97-6.pdf>)

Im selben Projektmagazin Kapitel „Im Zug der Zeit“ wird dann aber noch errechnet “Die geplanten Zugverbindungen nehmen im Regionalverkehr um 75 %, im Fernverkehr um 65 % zu”  
(<http://dl.dropbox.com/u/32721137/Projektmagazin%20S21-97-4.pdf>).

Wie diese Zahlen im Einzelnen zu werten sind, muss die Zukunft zeigen. Unserer Meinung nach ist es aber für Stuttgart 21 unmöglich, diesen Leistungszuwachs zu erbringen, selbst wenn man nur die in den neunziger Jahren gefahrenen 33-35 Zügen im Kopfbahnhof zugrunde legt.

Dank des Wahlergebnisses und der Tatsache, dass Sie nun Verkehrsminister sind, haben Sie die Möglichkeit im Sinne des öffentlichen Interesses für Klarheit zu sorgen, indem Sie endlich eine offizielle und unabhängige Untersuchung der Leistungsfähigkeit des Kopfbahnhofes in die Wege leiten, denn:

Die Leistungsfähigkeit des Kopfbahnhofes ist nie offiziell und unabhängig ermittelt worden. Und auch der Koalitionsvertrag schränkt Ihre Handlungsfähigkeit diesbezüglich nicht ein.

Ein Gutachten über die Leistungsfähigkeit zu erstellen kostet ca. 45 000,-€ plus MwSt und dauert ungefähr 4 Wochen (<http://dl.dropbox.com/u/32721137/VR-Angebot080411.pdf>). Ein Prüfgutachter, der als unabhängig gilt, könnte zum Beispiel das Büro Ernst Basler und Partner AG sein, das folgende Anschrift hat:

Zollikerstrasse 65  
CH-8702 Zollikon  
Die Homepage ist unter “[www.ebp.de](http://www.ebp.de)” zu finden.

Da Sie für ein solches Gutachten wahrscheinlich keine Unterstützung von Seiten der Bahn bekommen werden, dürfen wir Ihnen sagen, dass sich alle relevanten Unterlagen und Pläne (z.B. Signalabstände usw.) auch in den Händen der „Ingenieure22“ befinden, teilweise von Hand vermessen.

Wir dürfen Ihnen auch sagen, dass Sie von dort jede Unterstützung bekommen werden, die der Wahrheitsfindung dient.

Sollten sich die bisher nicht widerlegten Angaben von Herrn Hopfenzitz durch ein Gutachten bestätigen, dass bei guter Betriebsqualität 56 Züge im Kopfbahnhof abgefertigt werden können, würde sich die älteste und zentralste Behauptung der Kopfbahnhofbefürworter (allen voran von Herrn Palmer) bewahrheiten: der Kopfbahnhof leistet heute mehr, als S21 je leisten wird. Stuttgart 21 bedeutet einen Rückbau der Schiene.  
([www.youtube.com/watch?v=jxG38R2mlds](http://www.youtube.com/watch?v=jxG38R2mlds) Minute 6-13)

Das wäre eine klare Fehlplanung der Bahn, die in allen Publikationen eine Leistungssteigerung durch Stuttgart 21 versprochen hat. Dies nachzuweisen würde einen Projektstopp und/oder Schadensersatzansprüche gegen die Bahn ermöglichen.

In Bezug auf eine Leistungserhöhung auf 49 Züge gegenüber dem heute bereits gefahrenen Fahrplan ist noch zu prüfen, ob nicht jetzt schon Leistungsversprechen, die vor der Unterzeichnung der Rahmenvereinbarung gemacht wurden, verletzt werden (z.B. in Bezug auf Mehrerlöse und ITF Fahrpläne [http://dl.dropbox.com/u/32721137/Machbarkeitsstudie%20Seite22\\_23.pdf](http://dl.dropbox.com/u/32721137/Machbarkeitsstudie%20Seite22_23.pdf) Kapitel "Unterschiede zwischen Stuttgart 21 und dem Weiterführungsfall").

Außerdem wird unmittelbar nach Fertigstellung eines Gutachtens zur Leistungsbestimmung des Kopfbahnhofes Anzeige zu erstatten sein wegen des Verdachts der arglistigen Täuschung in Bezug auf die Kopfbahnhofleistung. Zitat: "Die Leistungsfähigkeit des Kopfbahnhofs wurde mittels einer Betriebssimulation bereits vor der Machbarkeitsstudie "Stuttgart 21" untersucht" ([http://dl.dropbox.com/u/32721137/Machbarkeitsstudie%20Seite22\\_23.pdf](http://dl.dropbox.com/u/32721137/Machbarkeitsstudie%20Seite22_23.pdf) Seite 22 Kapitel „Ergebnisse in Weiterführungsfall unter Beibehaltung des Kopfbahnhofs“).

Bahn intern wurde also die Kopfbahnhofleistung ermittelt und wird heute mit 37 Zügen als Höchstleistung angegeben. Es ist zu bezweifeln, dass die Parlamente Stuttgart 21 je beschlossen hätten, wenn sie gewusst hätten, dass heute bei guter Betriebsqualität in der Stunde 7 – 8 real mehr als 40 Züge fahren und der Kopfbahnhof höchstwahrscheinlich bei guter Betriebsqualität auch 56 Züge abfertigen kann.

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

Mit freundlichen Grüßen

Alexander Käck

Wolfgang Kuebart für die Ingenieure22

13.06.2011

23.07.2011

Die Anlagen als Sammeldownload sind hier (5.466 KB):  
<http://home.arcor.de/biopilze1/achern/anlage.zip>