

Statement für den Prozess wegen der Nordflügelbesetzung am 25.08.2011, Karl Braig

Ja, ich war dort und habe mit vielen anderen gegen den Abriss des Bahnhofflügels und den Weiterbau von S21 demonstriert.

Ich bin in den leeren Nordflügel des Bahnhofs mit hineingegangen und habe mit Transparenten darauf aufmerksam gemacht, dass der Abriss kurz bevorstand. Ich setzte ein Zeichen, dass ich mit dieser Entwicklung nicht einverstanden war. Dieser Abriss war bautechnisch bis heute noch nicht notwendig und gehört zu der kriminellen Strategie des Faktenschaffens, ohne eine Legitimität zu haben. Deshalb fühlte ich mich geradezu genötigt, mit diesem Zeichen auf dieses Unrecht hin zu weisen.

Ich habe mich der polizeilichen Maßnahme des unmittelbaren Zwangs der Polizei nicht widersetzt.

Wie kam es dazu?

Seit 4 Jahren bin ich bei der Initiative dabei, um dafür zu streiten, dass das bessere, das riskiosere, das nutzerfreundlichere, das preiswertere und das ökologischere Verkehrsprojekt gebaut wird.

Wie bei vielen der Mitstreiterinnen, geht es auch mir nicht nur um den Bau eines Bahnhofes.

Ich kam dazu, als Freunde von mir 2007 Unterschriften für ein Bürgerbegehren zur Einleitung eines Bürgerentscheids über den Bau von S21 oder K21 sammelten und insgesamt 67 000 Unterschriften zusammen bekamen. Trotz dieser überragenden Zahl von Unterschriften, wurde dieses Bürgerbegehren vom Gemeinderat nicht angenommen.

Das war für mich unfassbar. Wenn Menschen direkte demokratische Instrumente, die ihnen laut Grundgesetz und Landesverfassung zustehen, mit juristischen Tricks vorenthalten werden, finde ich dieses Verhalten ganz unabhängig vom Inhalt undemokratisch, gefährlich und nicht akzeptabel.

„Wehret den Anfängen“ – war und ist für mich eine wichtige Erkenntnis aus unserer Deutschen Geschichte. – Damit ist für mich auch gemeint, die Menschen an der Gestaltung ihres Umfeldes nicht nur über die Wahlen, sondern auch über diese Instrumente der direkten Demokratie wie Bürgerbegehren und

anschließenden Bürgerentscheid oder ernst gemeinte Volksabstimmungen beteiligen zu können. Wenn diese Instrumente der direkten Demokratie berücksichtigt werden, dann läuft der Staat nicht so schnell Gefahr, von Lobbyisten oder extremen Bewegungen unter Druck gesetzt zu werden.

In den letzten 40 Jahren wurden viele politischen Fehlentscheidungen getroffen, die dann durch die Einmischung der BürgerInnen wieder rückgängig gemacht wurden. z.B. Der schnelle Brüter in Kalkar, die Wiederaufbereitungsanlage in Wackersdorf, das geplante Atomkraftwerk Wyhl, der Transrapid in München und jüngst der unbegrenzte Weiterbetrieb der Atomkraftwerke in Deutschland. Die Möglichkeit zu haben, sich bei Fehlentscheidungen einmischen zu können, bei politischen Entscheidungen gestalterisch mit tätig zu sein und demokratische Rechte wie z.B. Bürgerbegehren, wahr zu nehmen, sind für mich die Grundpfeiler der Demokratie - Diese Beteiligungen muss dringend gefördert werden und dürfen nicht wie hier in Stuttgart von OB Schuster ausgeführt mit juristischen Tricks abgetötet werden. Dieses Verhalten ist nicht im Sinne einer gelebten Demokratie und jegliche Einschränkungen der verbrieften Mitwirkungsrechte der Bürgerinnen dürfen nicht akzeptiert werden. -

-Mir wurde bei vielen Diskussionen und Vorträgen über S21-K21 klar, dass dieses Mitwirken von den Machern von Stuttgart 21 nicht gewollt war oder nur dann, wenn es um die Verbesserung von S21 ging. Sämtliche Initiativen offen über die Alternativen von S21 zu diskutieren wurden abgebrochen oder nicht zugelassen. Die Planungen sind bewusst an den Bürgerinnen der Stadt Stuttgart vorbei gemacht worden und Ihre Bedenken und Ängste sind nicht berücksichtigt worden. Damit verstoßen die Planungen von S21 fundamental gegen das demokratisch verbrieftete Recht zur Mitgestaltung der Bürgerinnen, Stuttgart 21 ist damit nicht legitimiert und muss deshalb sofort gestoppt werden.

Neuere Erkenntnisse, die bei der Entscheidung zu S21 noch nicht vorhanden waren bzw. nicht in dem Maße berücksichtigt wurden, unterstreichen die Notwendigkeit, S21 sofort zu stoppen und eine Alternative zu entwickeln. z. B.

5. Der Bahnhof hätte für zehn Prozent der Reisenden im Fernverkehr Vorteile, aber für 90 Prozent Nahverkehrskunden ist er von Nachteil“, urteilt der Fahrgastverband Pro Bahn.
6. Lt einem Gutachten, das das Bundesumweltamt in Auftrag gegeben hat und am 12.8.2010 veröffentlichte, beseitige Stuttgart 21 kein Nadelöhr, sondern schaffe neue, Das Bahnhofsprojekt, heißt es in der Expertise weiter, sei „von geringem verkehrlichen Nutzen“. Eine bessere Alternative zum geplanten Tiefbahnhof sei die „Beibehaltung des Kopfbahnhofes“.

Zudem zeichneten sich Kosten in Höhe von mindestens neun Milliarden Euro ab – zwei Milliarden mehr, als bisher kalkuliert. Schließlich sei die geplante Neubaustrecke Stuttgart-Ulm, die zum Projekt gehört, für den Güterverkehr nutzlos heißt es in der Studie,

- [http://www.umweltbundesamt.de/uba-info-presse/2010/pd10-042 klimaschutz erfordert mehr investitionen fuer den schienengueter verkehr.htm](http://www.umweltbundesamt.de/uba-info-presse/2010/pd10-042_klimaschutz_erfordert_mehr_investitionen_fuer_den_schienengueter_verkehr.htm)

Können wir uns den Bahnhof leisten angesichts eines Verkehrsetats, der dann wichtigere Projekte ausschließt? Z.B. S- Bahn Calw-Weil-der Stadt,- oder die Elektrifizierung der Strecken im Allgäu, die dann perspektivisch mit Ökostrom betrieben werden können oder den Ausbau der Güterverkehrsstrecke in Rheintal,

(2) aktuelle Erfahrungen über Kostenexplosion und Verzögerungen am Beispiel von 10 Projekten der Bahn,

(1) neue Erkenntnisse über die Gefährdung des Mineralwassers durch die Tunnelbohrungen,

(2) neue Erkenntnisse über die Gefährdung durch das Aufquellen des Anhydrid- Gesteins bei Bohrungen,

- neue Erkenntnisse über starke Einschränkungen und Gefährdungen für die Nutzerinnen des engen Tiefbahnhofs z. B. für Fahrradfahrerinnen, für Frau- Mann mit Kinderwagen und RollstuhlfahrerInnen,

1. neuere Untersuchungen über gigantische energetische Verbräuche sowohl beim Bau durch die Erdbewegungen und die Millionen von Tonnen Beton die benötigt werden und zu den Energiefressern im Bauwesen gehören, als auch beim täglichen Betrieb des Tiefbahnhofs durch Licht, Rolltreppen und Liften . Lt. Einer Berechnung der Ingenieure für K21 wäre der Stromverbrauch bei S21 für Aufzüge, Rolltreppen und Beleuchtung etwa 2 ½ mal so hoch wie der vom Kopfbahnhof 21. Zusätzlicher enormer Strombedarf entsteht durch das **Grundwassermanagement**, die **Tunnelbohrmaschinen** sowie die **zusätzlichen Höhenmeter**, die jeder Zug aus dem Kellerbahnhof heraus überwinden müsste.

Diese Bauweise ist überholt, weil sie sich nicht nach ressourcen- und energiesparenden Kriterien orientiert. Wir stehen nicht vor dem Klimawandel, sondern die Auswirkungen können wir jetzt schon fast täglich in den Medien verfolgen. Es ist geradezu verwerflich und unverantwortlich, heute noch

solche Projekte zu planen- zumal sie keinerlei Vorteile für die Nutzer mit sich bringen.

2.

All diese neue Entwicklungen und Erkenntnisse fließen in die Bewertung von S21 nicht ein.

Interview mit **Oliver Lepsius. Der Tagesspiegel vom 14.8.2011 , Staatsrechtler der Uni Bayreuth,**

Das Problem: ... Wer jetzt bloß auf ein Baurecht pocht, argumentiert undemokratisch, denn die Demokratie bezieht ihre Legitimation auch aus der Veränderbarkeit von Beschlüssen, zumal wenn sich die Bedingungen ändern. Wer veränderten Mehrheiten und Präferenzen keine Durchsetzungschance eröffnet, entwertet die Demokratie.

Ohne die Inhalte zu kennen, habe ich mich vor 4 Jahren gefragt, **warum der Verkehrsclub Deutschland, der Bund für Umweltschutz und Naturschutz, Pro Bahn gegen den Tiefbahnhof sind und den restaurierten K21 Bahnhof wollten.** Ich habe diese Initiativen und deren Inhalte in meiner Zeit der Umweltbewegung immer als Anwalt für die Belange der Menschen , Tiere und der Natur gegen die Interessen der Lobbyisten kennen gelernt- ob als Fahrradfahrer, - Tempo 30 Zone , Fußgänger, im Bereich Tier- und Umweltschutz , Ausbau von erneuerbaren Energien statt Atomenergie-, als Bahnkunde, ... um ein paar Beispiele zu nennen. Bei all diesen Auseinandersetzungen ging es immer darum, dass die Interessenvertreter ein kapitalistisches Ziel hatten , also ihr Handeln nach dem Gewinnstreben orientierten und nicht oder nur in einem geringem Maß an den Bedürfnissen der Menschen und der Natur. Warum wurden alle diese Argumente von tausenden von Menschen, die in diesen Gruppen in Stuttgart und Umgebung organisiert sind , bei der Planung oder Umbau des Bahnhofes nicht wahr genommen und nicht ernst genommen, sondern einfach vom Tisch gefegt.

Es muss also andere Gründe geben, warum eine Gruppe der S21 Befürworter gegen die Interessen der betroffenen Menschen und der Fachleuten so vieler Umweltgruppen S21 durchsetzen wollen. Mittlerweile ist es unumstritten, dass eine starke **Lobby der Baulöwen, Architekten, Immobilienmaklern , Automobilfirmen und Flugesellschaften aus rein wirtschaftlichen** und machterhaltenden Gründen ein starkes Interesse an dem Bau von S21

haben. Egal was es kostet, egal wie hoch das Risiko ist und welche Schäden dadurch angerichtet werden, - weil zahlen tun es die Steuerzahlerinnen und die Firmen verdienen daran.

Hundertausende Menschen gehen in Stuttgart auf die Straße, **um gegen diesen Komplott der Lobbyisten zu demonstrieren und dass die Argumente zur Überprüfung auf den Tisch kommen.** Beim Faktencheck haben wir das weitgehend erreicht. Alle Zuschauerinnen dieser Auseinandersetzung konnten sich selber ein Bild über Sinn und Unsinn von S21 und der Alternative K21 machen. Seine Konsequenz **des Moderators nach dem Faktencheck, dass K21 das bessere Verkehrsprojekt, leider aber noch nicht durchgeplant sei und deshalb nicht umgesetzt werden könnte, halte ich im Sinne einer demokratischen Entscheidungsfindung für fatal.** Damit werden diese Entwicklungen belohnt, die an den Bedürfnissen der Bevölkerung vorbei kapitalistisch orientierte Projekte planen und mit dem Bauen Fakten schaffen, die nach deren Logik jetzt nicht mehr rückgängig gemacht werden können. Solche kriminellen Machenschaften sind gefährlich und dürfen von der Gesellschaft und auch von der Rechtsprechung nicht akzeptiert werden.

Wir haben diese Zusammenhänge bei den Kundgebungen schon oft genannt und es kamen schon viele Berichte in den Medien. Trotzdem wird es ignoriert und es wird weiter gebaut –

Fazit hieraus:

Deshalb fühlen wir uns genötigt, mit verschiedenen Methoden und Aktionen auf diesen Rechtsbruch der fehlenden Legitimität hin zu weisen. Bis zum Zeitpunkt der Nordflügelbesetzung hatten wir ca. 45 Montagdemonstrationen, zig anderer Demonstrationen und Kundgebungen, Hunderte von Veranstaltungen und Aktionen, wo sich in der Summe hundertausende beteiligten, eine Demonstrationskultur, die einmalig in der Deutschen Geschichte ist, und das weitgehend ohne Gewalteinwirkungen, - selbst bei der friedlichen Revolution 1989 in der damaligen DDR waren nicht so viele Menschen auf der Straße wie in Stuttgart –

Trotzdem werden die Belange der Menschen in Stuttgart weiter ignoriert und es werden weiter Fakten geschaffen.

Ich habe auf der Montagsdemonstration an der Besetzung des Nordflügels teilgenommen. Für mich war diese Aktion notwendiger Teil der Demonstration,

- **weil der Abriss unmittelbar bevorstand und**
- **weil ich von der Rechtswidrigkeit dieses Vorgehens überzeugt war – Hierzu werde ich mich später nochmals äußern.**
- **und weil ich mit den anderen öffentlich ein Zeichen gegen die gewalttätige Durchsetzung des Vorhabens setzen wollte.**

2. Teil des Statements beim Prozess am 25.08.2011 wegen der Nordflügelbesetzung von Karl Braig

Ich bin von der Verfassungswidrigkeit des Vorgehens der Bahn und der staatlich Verantwortlichen überzeugt. Die folgende Aufzählung kann nicht abschließend sein :

1. Verstoß gegen Denkmalschutzgesetz § 1 Art. 1- des Denkmalschutzgesetz von Baden-Württemberg

Der Abriss des Nordflügels begann im August 2010- Da er ein wichtiger Teil des gesamten Hauptbahnhofs ist, der denkmalgeschützt ist, verstößt dieser Abriss gegen das Denkmalschutzgesetz.

2. Verstoß gegen Artikel 20 Abs.2 GG - (2) Alle Staatsgewalt geht vom Volke aus. Sie wird vom Volke in Wahlen und Abstimmungen und durch besondere Organe der Gesetzgebung, der vollziehenden Gewalt und der Rechtsprechung ausgeübt.

Mißachtung des Beteiligungsanspruchs der Bürger

2007 legt ein Aktionsbündnis 61.193 gültige Unterschriften für einen Bürgerentscheid vor mit dem Ziel, dass die Stadt aus Stuttgart 21 aussteigt. Der Gemeinderat verweigert die Abstimmung; 2009 bestätigt das Verwaltungsgericht die Entscheidung.

Am 23. März 2011 waren mehr als 35.600 Unterschriften von Stuttgarter Bürgerinnen und Bürgern an Oberbürgermeister Wolfgang Schuster übergeben worden. Deutlich mehr als die notwendige Anzahl an Stimmen für die Durchführung eines Bürgerentscheids über Stuttgart 21. Ziel des Bürgerbegehrens ist es, den Beschluss herbeizuführen, dass die Stadt gegenüber den Projektpartnern die Beendigung ihrer Beteiligung erklärt. Denn die pauschale Mitfinanzierung des Eisenbahnprojekts Stuttgart 21 durch die Stadt Stuttgart (und das Land Baden-Württemberg) ist verfassungswidrig!

www.buergerbegehren-stuttgart.de.

Bürgerinformation über die Tragweite des Projekts und Risiken wurden immer wieder von den Initiativen angemahnt. Erst nach großen Demonstrationen und vielen Aktionen wurden die Planer von S21 gezwungen, im sogenannten Faktencheck ihre Planungen offen zu legen.

Auch die fehlende Möglichkeit für die Wählerinnen auch nur einmal in 16 Jahren an der Wahlurne über S21 entscheiden zu können, ist undemokratisch.

**Interview mit Oliver Lepsius. Der Tagesspiegel vom 14.8.2011 ,
Staatsrechtler der Uni Bayreuth,**

Das Problem: ... Wer jetzt bloß auf ein Baurecht pocht, argumentiert undemokratisch, denn die Demokratie bezieht ihre Legitimation auch aus der Veränderbarkeit von Beschlüssen, zumal wenn sich die Bedingungen ändern. Wer veränderten Mehrheiten und Präferenzen keine Durchsetzungschance eröffnet, entwertet die Demokratie.

3. Verstoß gegen Art.104a Abs. 1 GG

Der Art. 87e Abs. 4 Grundgesetz (GG) weist den "Ausbau und Erhalt des Schienennetzes" dem Bund als Aufgabe zu. Der 1969 neu eingefügte Art.104a Abs. 1 GG bestimmt allerdings, dass Bund und Länder die Kosten für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben jeweils aus eigener Tasche tragen müssen, das sogenannte "Verbot der Mischfinanzierung".

Der Berliner Verfassungsrechtler Hans Meyer hat in einem Gutachten für die Landtagsfraktion der Grünen in Baden-Württemberg darauf hingewiesen, dass eine Mischfinanzierung auch in die andere Richtung – wenn also ein Land Bundesaufgaben mit finanziert – dem Verbot der Mischfinanzierung unterfällt. Anderenfalls könnten finanzstarke Länder Infrastrukturentscheidungen des Bundes, etwa beim Autobahn- oder eben beim Eisenbahnbau, auf Kosten schwächerer Länder zu ihren Gunsten beeinflussen.

Damit ist der Finanzierungsvertrag zwischen dem Land Baden-Württemberg und der Bahn wegen Verstoßes gegen das Grundgesetz nichtig und der Bau von S21 illegal und muss deshalb sofort gestoppt werden.

[Hans Meyer](#), 78, war unter anderem Professor für Staats-, Verwaltungs- und Finanzrecht in Frankfurt sowie von 1996 bis 2000 Präsident der Humboldt-Universität in Berlin. Siehe Gutachten von Prof. Hans Meyer

4. § 8 Abs. 4 der Heilquellenschutzverordnung

Für die baubedingten Eingriffe ins Grundwasser hat die Bahn eine Befreiung von der Heilquellenschutzverordnung bekommen. Jetzt will die Bahn aber doppelt so viel Grundwasser, wie beantragt, abpumpen.

In § 8 Abs. 4 der Heilquellenschutzverordnung heißt es: „Die Befreiung kann mit Bedingungen und Auflagen versehen und befristet werden. Sie kann zurückgenommen werden oder nachträglich mit zusätzlichen Anordnungen versehen oder weiteren Einschränkungen unterworfen werden, um das Grundwasser im Rahmen dieser Verordnung vor nachteiligen Veränderungen

seiner Eigenschaften zu schützen, die bei der Erteilung der Befreiung nicht voraussehbar waren.“

Mit der Rücknahme dieser Ausnahmegenehmigung ist ein Ausstieg aus Stuttgart 21 jederzeit möglich.

Neues Gutachten

Meldung v.10.06.2011, Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft Baden-Württemberg

Nach einem im Auftrag des Umweltministeriums Baden-Württemberg in Auftrag gegebenen Gutachten kann das bei Stuttgart 21 geplante Grundwassermanagement nicht vollzogen werden. Die Gutachter kommen zum Ergebnis, dass ein neues Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden muss, nach dem die Deutsche Bahn beantragt hatte, während der siebenjährigen Bauzeit die Grundwasserentnahme auf 6,8 Millionen Kubikmeter zu erhöhen. Ursprünglich beantragt und vom Eisenbahnbundesamt als Genehmigungsbehörde erlaubt war dagegen die Entnahme von nur drei Millionen Kubikmeter Wasser. Dies gab heute (10. Juni 2011) das Umweltministerium in Stuttgart bekannt.

Die Gutachter kommen unter anderem zum Ergebnis, dass auf Grund der vorgesehenen Änderungen geprüft werden müsse, ob nunmehr die mit dem Vorhaben verbundenen neuen Auswirkungen auf abwägungserhebliche Belange dem Vorhaben insgesamt entgegenstehen. So lange über den Änderungsantrag nicht entschieden sei, dürften **alle Maßnahmen, die unmittelbar im Zusammenhang mit der beantragten Änderung stehen, nicht realisiert werden. Dies gelte insbesondere für alle Baumaßnahmen, die eine Grundwasserförderung und Grundwasserentnahme erfordern.**

Auch Baumaßnahmen, die von der geplanten Änderung nicht unmittelbar betroffen sind, dürften danach nicht realisiert werden. Dazu zählten nach Auffassung des Umweltministeriums beispielsweise der geplante Bau eines Technikgebäudes oder der Abriss des Südflügels.

C Das Gutachten ist im Internet als Anlage zur Pressemitteilung eingestellt unter: www.um.baden-wuerttemberg.de)

Ein vom BUND Baden-Württemberg eingeleiteter Eilantrag zum sofortigen Stopp von S21 wurde am 2.8.2011 zwar abgelehnt, dennoch sieht der BUND einen Teilerfolg in der Sache: Aufgrund des Drucks und der Klage hat das Eisenbahnbundesamt vorsorglich darauf hingewirkt, dass die Deutsche Bahn einen Antrag auf Durchführung eines Planänderungsverfahrens stellt. Damit sind dann auch weitere Beteiligungs- und Klagerechte für den BUND gesichert.

5. Verstoß gegen Paragraf 11 im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG). Demnach dürfen Bahnanlagen nur stillgelegt werden, wenn sich kein Betreiber mehr findet

ein aktueller Artikel aus Frankfurter Rundschau online, von Th. Wüpper, ein neues Privatbahn-bündnis macht mobil gegen das Bauprojekt S-21

<http://www.fr-online.de/wirtschaft/spezials/stuttgart-21/klage-gegen-stuttgart-21/-/4767758/8540638/-/>

Ein Bündnis von Privatbahnen befürchtet Wettbewerbsnachteile durch das Tunnelprojekt und will daher den Weiterbetrieb einiger oberirdischer Gleise auch juristisch durchsetzen. Das könnte das Aus für S21 bedeuten.

Das aktuelle Gutachten des Wissenschaftlichen Dienstes des Deutschen Bundestages, das der Frankfurter Rundschau, vorliegt, kommt zum eindeutigen Ergebnis, dass sowohl die Stilllegung als auch die Entwidmung der bestehenden oberirdischen Bahnanlagen keineswegs vom Planfeststellungsbeschluss für den Tiefbahnhof erfasst werden – und „in selbstständigen Verwaltungsverfahren zu prüfen“ seien. Falls die Gerichte das auch so sehen, bedeutet das, dass die bestehenden Stuttgarter Bahnanlagen vor der Stilllegung zwingend ausgeschrieben werden müssen. Bewerber könnten sich dann bewerben und zumindest Teilstrecken weiter betreiben – und zwar auf dem Gelände, wo nach 2019 Büro- und Wohnviertel entstehen sollen.

Mit einer **Feststellungsklage** will die Stuttgarter Netz AG die DB zwingen, die bestehenden oberirdischen Anlagen auszuschreiben.

Hinter der Klage steht unter anderem der Jurist Alexander Kirfel. Der Bahnexperte leitet auch das Netzwerk Privatbahnen, das in Berlin die Interessen von rund 30 Güterbahnen vertritt. „Die Rechtslage ist eindeutig“, betont Kirfel und verweist auf **Paragraf 11 im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG). Demnach dürfen Bahnanlagen nur stillgelegt werden, wenn sich kein Betreiber mehr findet.** Vor dem Gleisabbau müssen die Anlagen zwingend öffentlich ausgeschrieben werden.

Der Experte verweist auf den Präzedenzfall Wiehltalbahn, der in der Branche für einiges Aufsehen sorgte. Im Rheinland scheiterte bereits die – von der DB und einigen Kommunen beabsichtigte – Stilllegung und Bebauung von Betriebsgelände, weil ein DB-Konkurrent erfolgreich dagegen klagte und den Weiterbetrieb vor Gericht durchsetzte. Mit der Feststellungsklage, die schon bald eingereicht werden soll, will die SNAG einen ähnlichen Coup landen, der S21 im Erfolgsfall die Grundlage entziehen würde.

6. Verstoß gegen die Finanzierungsvereinbarungen :

Die Kosten sprengen den angedachten Rahmen,

Der Bundesrechnungshof geht von einer deutlich höheren Summe aus. Die Rechnungshüter kalkulieren schon 2008 mit mindestens 5,3 Milliarden für Stuttgart 21 und mit mindestens 3,2 Milliarden Euro für die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm.

It. einem Gutachten vom Umweltbundesamt 2010 zeichneten sich Kosten in Höhe von mindestens neun Milliarden Euro ab – zwei Milliarden mehr, als bisher kalkuliert.

[http://www.umweltbundesamt.de/uba-info-presse/2010/pd10-042 klimaschutz erfordert mehr investitionen fuer den schienengueter verkehr.htm](http://www.umweltbundesamt.de/uba-info-presse/2010/pd10-042_klimaschutz_erfordert_mehr_investitionen_fuer_den_schienengueter_verkehr.htm)

Dass die angedachten Kosten tatsächlich oft doppelt so hoch sind, wenn das Projekt realisiert ist, zeigen viele Beispiele

10 Projekte , die in jüngster Zeit gebaut wurden oder noch gebaut werden, und der Finanzierungsplan in erheblicher Weise gesprengt wurde:

7. Urheberrechtsklage von Peter Dübbers,

Der Enkel des Architekten Paul Bonatz, ist am 6. Oktober 2010 vor dem Oberlandesgericht ins Berufungsverfahren gegangen. Nur ein rechtskräftiges Urteil hätte aufschiebende Wirkung. Also selbst wenn Herr Dübbers nun Recht bekommt, kann die Bahn wiederum in Berufung gehen. Bis die letzte Instanz, also der Bundesgerichtshof ein endgültiges Urteil treffen könnte, würden mehrere Jahre vergehen. In der Zwischenzeit kann die Bahn Fakten schaffen, sprich die Seitenflügel abreißen.

8. Verstoß gegen Artikel 2 und 20 a GG

Art 2 GG

(3)Jeder hat das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit.

Art. 20 a

“Der Staat schützt auch in Verantwortung für die künftigen Generationen die natürlichen Lebensgrundlagen und die Tiere im Rahmen der verfassungsmäßigen Ordnung durch die Gesetzgebung und nach Maßgabe von Gesetz und Recht durch die vollziehende Gewalt und die Rechtsprechung.”

a Das Primat von energiesparendem und ressourcensparendem Bauen muss in Anbetracht der Klimafolgen für Mensch, Tier und Umwelt sich in allen Bauprojekten durchsetzen. Dabei haben vor allem die öffentlichen Einrichtungen eine wichtige Vorbildfunktion für die Bürgerinnen. Da Stuttgart 21 von Einrichtungen der öffentlichen Hand finanziert werden, müssen diese Kriterien Grundlage für das Projekt sein.

Vor allem die Bahn und damit auch ein Bahnhof ist für viele Menschen ein Sinnbild für ökologische und damit verantwortungsbewusste, zukünftige Mobilität.

Die ökologischen Folgen von S 21:

- Durch S21 wird es nicht mehr möglich sein, Güterzüge durch den Stuttgarter Bahnhof fahren zu lassen.
- Durch S 21 ist der Ausbau der Leistungskapazität schon nach Ende des Baus am Ende und kann den zukünftigen Bedürfnissen nicht mehr gerecht werden.
- Durch S21 wird für immer ein riesiger Energiebedarf für den Betrieb des Tiefbahnhofs notwendig- im Vergleich zu K21, der oberirdisch mit einem Solardach versorgt werden kann.
- Durch S21 werden unnötig Milliarden verbaut, die dringend für den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs nach schweizerischem Vorbild benötigt werden.

Ein mit rund elf Milliarden Euro maßgeschneidertes Investitionsprogramm könnte das deutsche Schienennetz innerhalb der nächsten zwei Jahrzehnte in die Lage versetzen, die doppelte Gütermenge auf der Schiene zu transportieren. Das zeigt die Studie „Schienennetz 2025/2030 - Ausbaukonzeption für einen leistungsfähigen Schienengüterverkehr in Deutschland“, erstellt durch die KCW GmbH im Auftrag des Umweltbundesamt

http://www.umweltbundesamt.de/uba-info-presse/2010/pd10-042_klimaschutz_erfordert_mehr_investitionen_fuer_den_schienengueterverkehr.htm

“ Jeder km für die Nutzung von Güterverkehr auf der Schiene ist 100 mal mehr CO2- sparer als der Nutzen beim Personentransport mit der Bahn. “, lt. Frau Dahlbinder BUND beim Faktencheck

It. 17.08.2011 [dpa-AFX] Handelsblatt Financial

Deutsche Verkehrsunternehmen sehen wegen der wachsenden Engpässe im Schienennetz die wirtschaftliche Entwicklung in Gefahr. Bei der Bahn solle daher statt in Großprojekte verstärkt in die Beseitigung von Flaschenhälsen investiert werden. Das forderten die im Netzbeirat der Deutschen Bahn vertretenen Unternehmen in einem an Bundesverkehrsminister Peter Raumsauer (CSU) übersandten Bericht.

Die Neubaustrecke von Ulm nach Wendlingen etwa mit Kosten von rund drei Milliarden Euro sei vorläufig verzichtbar, da sie keinen Engpass beseitige und überdies für Güterzüge nicht nutzbar sei, sagte Netzbeiratsmitglied Hans-Joachim Menn in Hannover. Das Geld könne besser in die Beseitigung von Engpässen auf anderen Strecken, etwa zwischen Hamburg und Hannover, fließen.

Der Bundesverkehrswegeplan müsse mit neuer Schwerpunktsetzung rasch neu aufgestellt werden, verlangte der Netzbeirat. Die in der bisherigen Planung bis 2015 vorgesehenen Projekte ließen sich angesichts dafür erforderlicher Investitionen von knapp 40 Milliarden Euro nicht annähernd verwirklichen

NETZBEIRAT

Das Eisenbahn-Bundesamt hat gemäß § 34 AEG bei der DB Netz AG einen unabhängigen Netzbeirat eingerichtet, der Empfehlungen zum Erhalt der Schienenwege und deren Ausbau und Entwicklung abgeben wird.

Der Netzbeirat besteht seit Januar 2006.

Ihm gehören Vertreter oder Beauftragte von Eisenbahnverkehrsunternehmen und der für den Nahverkehr zuständigen Organisationen der Bundesländer an. Dieses Praktikerforum soll sicherstellen, dass die Interessen aller Nutzer bei der strategischen und strukturellen Entwicklung, dem Ausbau und dem Erhalt des Schienenwegenetzes angemessen berücksichtigt werden. Im Netzbeirat sind alle Fragen in Bezug auf die Größe, die Kapazität und die Standards des Netzes, insbesondere Planungen von Neu- und Ausbaumaßnahmen sowie Ersatzinvestitionen zu besprechen. Die DB Netz AG muss deshalb den Netzbeirat über alle strategischen und strukturellen Planungen unterrichten. Der

Vorstand des Betreibers der Schienenwege muss die Empfehlungen des Netzbeirats zum Gegenstand seiner Beratungen machen.

Das Eisenbahn-Bundesamt wacht darüber, dass die Empfehlungen des Netzbeirates in den Beratungen des Vorstands der DB Netz AG berücksichtigt werden. Die Schaffung des Netzbeirates ist somit ein weiterer Schritt zur Stärkung eines fairen und unverfälschten Wettbewerbs auf der Schiene.)

Was nützt es, wenn es zwar in der Theorie ein Kontrollorgan für die Entscheidungen gibt, aber die Aussagen der Kontrollorgane in die Entscheidungen nicht einfließen und einfach übergangen werden?

b Gefährdung der Menschen durch Erdbohrungen in Gesteinsschichten, die wenn sie mit Wasser in Verbindung kommen, sich ausdehnen und die Statik der Gebäude gefährden und damit auch die Menschen.

Nach dem Breisgaustädtchen Staufen ist Eltingen bei Leonberg ganz aktuell ein weiteres Dorf, wo aufgrund Erdbohrungen bei 20 Häusern große, noch nicht absehbare Schäden verursacht wurden.

„Die Bohrfirma habe die Auflagen des Amtes nur unzureichend eingehalten,“
Aber auch: "Restrisiken sind offensichtlich bei Erdwärmebohrungen nie ganz auszuschließen", so der Landrat bei einem Interview der Leonberger Zeitung letzte Woche

Was würde passieren, wenn sich diese Fehler auch bei S21 einschleichen würden. Nach Untersuchungen der Ingenieure für K21 unverantwortlich.

C Durch Staub vom Lkw-Verkehr und Bauarbeiten bei 20 Jahren Bauzeit werden die Menschen im Kessel von Stuttgart über das zumutbare Maß hinaus belastet. Dazu kommt, dass speziell in diesem Bereich der Stadt nach aktuellen Messungen die Menschen jetzt schon am stärksten mit Staub belastet werden im Vergleich zu anderen Städten. Die Grenzwerte werden jetzt schon laufen überschritten .

Deshalb muss speziell dort jegliche unnötige weitere Staubbelastung vermieden werden und es darf der Baumbestand speziell dort nicht verringert werden. - kein Absägen den Bäume im Park-

Damit verstößt S21 schon jetzt gegen Grundgesetz Artikel 2 und 20 a und muss deshalb sofort eingestellt werden.

9 C §_263 Strafgesetzbuch: **Betrug**

(1) Wer in der Absicht, sich oder einem Dritten einen rechtswidrigen Vermögensvorteil zu verschaffen, das Vermögen eines anderen dadurch

beschädigt, dass er durch Vorspiegelung falscher oder durch Entstellung oder Unterdrückung wahrer Tatsachen einen Irrtum erregt oder unterhält, wird mit Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.

(2) Der Versuch ist strafbar.

(3) ¹In besonders schweren Fällen ist die Strafe Freiheitsstrafe von sechs Monaten bis zu zehn Jahren.

²Ein besonders schwerer Fall liegt in der Regel vor, wenn der Täter

.....
3. einen Vermögensverlust großen Ausmaßes herbeiführt oder in der Absicht handelt, durch die fortgesetzte Begehung von Betrug eine große Zahl von Menschen in die Gefahr des Verlustes von Vermögenswerten zu bringen,

3. seine Befugnisse oder seine Stellung als Amtsträger missbraucht oder

§ 123 BGB

Anfechtbarkeit wegen Täuschung oder Drohung

(3) Wer zur Abgabe einer Willenserklärung durch arglistige Täuschung oder widerrechtlich durch Drohung bestimmt worden ist, kann die Erklärung anfechten.

Frankfurter Rundschau 30.7.2011

Interne Dokumente zeigen, wie die Deutsche Bahn wachsende Kosten für das Projekt S21 verschleierte. Die ehemalige CDU-Landesregierung wusste von den Täuschungsmanövern.

Dass die Bahn bewusst trickste, belegt eine interne Kostenanalyse des damals noch CDU-geführten Landesverkehrsministeriums vom November 2009, die dieser Zeitung -FR-vorliegt.

Nur wenige Monate nach Unterzeichnung des Finanzierungsvertrags vom 2. April 2009, der mit 3,076 Milliarden Euro für S21 rechnete, habe die Bahn erneut massive Kostensteigerungen präsentiert. In einem „ersten Schritt“ weise die Entwurfsplanung nun „Baukosten in Höhe von 4,066 Mrd. € und Planungskosten in Höhe von 809,134 Mio € aus, insgesamt also 4.875,134 Mio €“. Die Kosten lagen so bereits rund 350 Millionen Euro über der kurz zuvor vereinbarten Finanzierungsobergrenze von 4,526 Milliarden Euro.

Das Ministerium kritisierte in dem Papier, dass die Kostensteigerungen von bis zu 142 Prozent bei den Tunnelabschnitten der Bahn intern schon fast ein Jahr früher bekannt gewesen seien. Schließlich trügen die betreffenden „Kostenzusammenstellungen“ für die Planfeststellungsabschnitte 1.2 und 1.6a „das Datum November 2008“.

In Fettschrift und mit Ausrufezeichen heißt es: „Dies bedeutet, dass bei der DB beim Abschluss des Finanzierungsvertrags bekannt war, dass im Tunnelbau mit deutlich höheren Kosten zu rechnen ist!“

Das heißt wiederum: Auch die Verantwortlichen im damals CDU-geführten Ministerium stellten schon Ende 2009 fest, dass die Bahn eine weitere Kostenexplosion ein Jahr lang bewusst und fortgesetzt verschwiegen hat.

Damit hat die Deutsche Bahn die Öffentlichkeit und den Bundestag über die wahren Kosten von Stuttgart 21 und der zugehörigen ICE-Strecke systematisch belogen.

Es wurde bewusst und absichtlich über viele Jahre hinweg milliardenteure Mehrkosten verschwiegen .

Bund und Bahn haben lange darauf gepocht, das Vorhaben sei von allem Gremien bis hin zum Bundestag beschlossen worden und damit demokratisch legitimiert. Die Bahnmanager wussten, dass das Projekt sehr viel teurer wird – und ließen die Volksvertreter mit voller Absicht darüber im Unklaren. Von demokratischer Legitimation kann da keine Rede mehr sein.

Diese fragwürdigen Vorgänge sind ein Fall für einen Untersuchungsausschuss und wahrscheinlich für den Staatsanwalt.

Auch zivilrechtlich sind die Täuschmanöver der Bahn von hoher Bedeutung. Für die Projektverträge könnten die rechtliche Grundlage und die Bindungspflicht entfallen sein, wenn bei den Kosten dermaßen getrickst wurde.

An die Projektförderpflicht, die mit der früheren CDU-Landesregierung fixiert wurde, muss sich der grüne Ministerpräsident Kretschmann kaum noch gebunden fühlen.

Es ist höchste Zeit für einen aufrichtigen Neuanfang.

Das Problem: Wer stellt Strafantrag:

Ich frage mich schon: Warum wird die Staatsanwaltschaft von sich aus nicht aktiv? Sie deckt die sogenannte Obrigkeit und versucht Bürger zu kriminalisieren, die sich auf ihre Grundrechte berufen, um auf Lügen und Betrug der Lobbyisten aufmerksam zu machen.

Es ist Untreue seitens des Finanzministers, wenn er aufgrund des unwirksamen Vertrages Zahlungen leistet.

Ich denke, die Staatsanwaltschaft sollte dringend ihre Hausaufgabe machen, und straffällig gewordenen Funktionsträger oder Angestellte bei Ministerien und der Bahn zur Rechenschaft ziehen. Davon habe ich bis jetzt noch nichts gehört.

Wir brauchen eine neue Staatsanwaltschaft, die eine Konfliktbereitschaft gegenüber der Obrigkeit erkennen lässt.

Meine Teilnahme an der Nordflügelaktion war notwendig. Mit den anderen wollte ich öffentlich dem Recht auf Bürgerbeteiligung Geltung verschaffen – und zwar an Ort und Stelle – dort wo weiter in hektischer Weise vollendete Tatsachen geschaffen werden sollten.

Aufgrund dieser Notwendigkeit nach den genannten Gründen plädiere ich auf Freispruch