

**Hochschule für öffentliche  
Verwaltung und Finanzen  
Ludwigsburg**

University of Applied Sciences

**Die Problematik von Bürgerbegehren und Bürgerentscheid  
in juristischer und politischer Hinsicht  
unter besonderer Berücksichtigung von „Stuttgart 21“**

## **Bachelorarbeit**

zur Erlangung des Grades eines  
Bachelor of Arts (B.A.)  
im Studiengang gehobener Verwaltungsdienst – Public Management

vorgelegt von

**Nico Herrmann**

Studienjahr 2010/2011

Erstgutachter: Prof. Peter Paul Alber  
Zweitgutachter: Diplom-Verwaltungswirt (FH) Joachim Kroll

# Inhaltsverzeichnis

**Abkürzungsverzeichnis** V

**Anlagenverzeichnis** VI

## **Textteil**

**I) Einleitung** 1

**II) Stuttgart 21 - das Projekt, der Protest und die Verträge** 5

1) Das Projekt 5

2) Der Protest 6

3) Die Verträge 9

<b>III) Das Urteil des Verwaltungsgerichts Stuttgart zum Bürgerbegehren zu Stuttgart 21</b>	11
1) Die Einleitung des Bürgerbegehrens	11
2) Die Ablehnungsgründe des Gerichts	14
<i>a. Unzulässigkeit wegen Nichtvorliegen eines     Grundsatzbeschlusses</i>	14
<i>b. Unzulässigkeit wegen vollzogener Entscheidung und     geschlossener Verträge</i>	18
<i>c. Unzulässigkeit wegen unzureichender und fehlerhafter     Begründung</i>	22
<b>IV) Die politische Dimension</b>	24
1) Mangelnde Bürgerbeteiligung	24
2) Verfehlte Öffentlichkeitsarbeit	26
3) Politische Wirkungen von Bürgerbegehren und Bürgerentscheid	31
4) Die Zusage von OB Dr. Schuster bei seiner Wiederwahl 2004	35
5) Das Problem der sechswöchigen Frist	37
6) Die Problematik einer Bürgerbefragung	39

<b>V) Die Möglichkeiten eines Bürgerentscheids bei Stuttgart 21 - Verpasste Gelegenheiten, politische und rechtliche Problematik und Reformvorschläge</b>	42
1) Vorbemerkung	42
2) Durchführung eines Bürgerentscheids bei gleicher Formulierung	43
3) Durchführung eines Bürgerentscheids bei Fragen nach Einleitung von Vertragsauflösungsverhandlungen	44
<i>a. Zulässigkeit eines Bürgerentscheids zur Einleitung von     Auflösungsverhandlungen</i>	44
<i>b. Der Entfall der sechswöchigen Frist</i>	47
4) Fassen eines neuen Grundsatzbeschlusses	49
<b>VI) Zusammenfassung und Bilanz</b>	53
<b>Literaturverzeichnis</b>	x
<b>Erklärung</b>	xv

# Abkürzungsverzeichnis

AöR	=	Archiv des öffentlichen Rechts
BayVwBl.	=	Bayerische Verwaltungsblätter
BayVerfGH	=	Bayerischer Verfassungsgerichtshof
Bspw.	=	beispielsweise
DÖV	=	Die öffentliche Verwaltung
DVP	=	Deutsche Verwaltungspraxis
Entsch.	=	Entscheidung
Fn.	=	Fußnote
GemO BW	=	Gemeindeordnung für Baden-Württemberg
GRDrs.	=	Gemeinderatsdrucksache
HessVGH	=	Hessischer Verwaltungsgerichtshof
HSt	=	Heilbronner Stimme
insb.	=	insbesondere
LG	=	Landgericht
LTDrs.	=	Landtagsdrucksache
m.E.	=	meines Erachtens
NVwZ	=	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
NvwZ-RR	=	Neue Verwaltungszeitschrift- Rechtsreport
OB	=	Oberbürgermeister
OVG	=	Oberverwaltungsgericht
StN	=	Stuttgarter Nachrichten
StR	=	Stadtrat
StZ	=	Stuttgarter Zeitung
VBIBW	=	Verwaltungsblätter für Baden-Württemberg
VerwPr.	=	Baden-Württembergische Verwaltungspraxis
VG	=	Verwaltungsgericht
VGH	=	Verwaltungsgerichtshof
ZParl.	=	Zeitschrift für Parlamentsfragen

# Anlagenverzeichnis

- Anlage 1: VG Stuttgart, Urteil vom 17.07.2007, 7 K 3229-08
- Anlage 2: Stuttgart baut
- Anlage 3: Das große Graben teilt die Stadt, StZ vom 06.08.2010
- Anlage 4: Proteste bis in die Nacht hinein, StZ vom 31.07.2010
- Anlage 5: Tausende demonstrieren schweigend, StZ vom 20.08.2010
- Anlage 6: Stuttgart 21 macht Schlagzeilen, StZ vom 14.08.2010
- Anlage 7: Lasst es krachen, fetzen, knallen, StZ vom 29.07.2010
- Anlage 8: Prominente Unterstützer von K 21
- Anlage 9: Palmer schlägt Friedensgipfel vor, StZ vom 17.08.2010
- Anlage 10: Der Abriss des Nordflügels hat begonnen,  
StZ vom 13.08.2010
- Anlage 11: Ich vermisse Toleranz, StZ vom 22.08.2010
- Anlage 12: Übersichtsgrafik zu Stuttgart und NBS Wendlingen - Ulm  
(Folie 12)
- Anlage 13: Übersichtsgrafik Innerstädtische Tunnel (Folie 4)
- Anlage 14: Planskizze der neuen Neckarbrücke (Folie 15)
- Anlage 15: Computersimulation der neuen Neckarbrücke (Folie 16)
- Anlage 16: Neuer Bahnhof am Flughafen (Folie 28)
- Anlage 17: Grafik Fildertunnel (Folie 22)
- Anlage 18: Schlaufen am Flughafen - Grafik 1 (Folie 23)
- Anlage 19: Schlaufen am Flughafen - Grafik 1 (Folie 23)
- Anlage 20: Trassenführung im Innenstadtbereich (Folie 5)
- Anlage 21: Darstellung des neuen Bahnhofs 1 (Folie 56)
- Anlage 22: Darstellung des neuen Bahnhofs 2 (Folie 55)
- Anlage 23: Foto Hauptbau Bonatzbau (Folie 57)
- Anlage 24: Skizze Baugrube im Schlossgarten (Folie 14)
- Anlage 25: Bäume fallen erst 2011, StZ vom 09.07.2010
- Anlage 26: Die acht Gleise (Folie 58)

- Anlage 27: Gründe der höheren Leistungsfähigkeit des Durchgangsbahnhofs (Folie 59)
- Anlage 28: Übersicht freiwerdende Gleisflächen (Folie 78)
- Anlage 29: Skizze freiwerdende Gleisflächen (Folie 11)
- Anlage 30: Skizze des Rosensteinviertels (Folie 15)
- Anlage 31: Übersicht Rosensteinviertel (Folie 9)
- Anlage 32: Sichtachse Schloss Rosenstein - heutiger Zustand (Folie 81)
- Anlage 33: Sichtachse Schloss Rosenstein - zukünftiger Zustand (Folie 82)
- Anlage 34: Partner im Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21
- Anlage 35: Rettungsversuch in letzter Minute, StZ vom 26.11.2009
- Anlage 36: Akademie der Künste fordert Erhaltung, StZ vom 01.12.2009
- Anlage 37: Der Bonatzerbe klagt, StZ vom 06.02.2010
- Anlage 38: Gericht erlaubt Bahnhofsumbau, StZ vom 20.05.2010
- Anlage 39: Die Aktionsidee Parkschützer
- Anlage 40: Der Widerstand wächst, StZ vom 18.04.2010
- Anlage 41: Naturschutzbund schaltet sich ein, StZ vom 16.08.2010
- Anlage 42: Ein billiges Pseudogrün, StZ vom 22.04.2010
- Anlage 43: Bahnpläne erneut in der Kritik, StZ vom 24.09.2009
- Anlage 44: Der Bahnhof mit Köpfchen-Kopfbahnhof 21
- Anlage 45: Keine Gefährdung der Mineralwasserquellen - Erläuterung (Folie 61)
- Anlage 46: Keine Gefährdung der Mineralwasserquellen – Grafik (Folie 62)
- Anlage 47: Einrichtung Baulogistik (Folie 13)
- Anlage 48: Stuttgart 21 kostet eine Milliarde mehr, StZ vom 08.12.2009
- Anlage 49: Kopfbahnhof 21 - das bessere Konzept
- Anlage 50: Der Hauptbahnhof bleibt erhalten
- Anlage 51: Ökologisch und nachhaltig
- Anlage 52: Städtebauliche Chancen
- Anlage 53: Technische Gründe gegen K 21 (Folie 43)
- Anlage 54: Grafik der Tunnelstrecke von K 21 (Folie 44)

- Anlage 55: Finanzielle Gründe gegen K 21 (Folie 47)
- Anlage 56: OB Schuster zerplückt die K 21-Variante,  
StZ vom 14.07.2008
- Anlage 57: Polizei beendet Bahnhofsbesetzung, StZ vom 26.07.2010
- Anlage 58: Demonstranten auf dem Bahnhofsdach, StZ vom 25.08.2010
- Anlage 59: Protest vor dem Alten Schloss, StZ vom 26.08.2010
- Anlage 60: Bürgerentscheid ist vom Tisch, StZ vom 17.07.2009
- Anlage 61: Einwohnerstatistik der Landeshauptstadt Stuttgart
- Anlage 62: Bürgerbegehren gegen Stuttgart 21 unzulässig,  
StZ vom 18.07.2008
- Anlage 63: Streit um Bürgerbeteiligung entbrannt, StZ vom 05.02.2010
- Anlage 64: Bürger dürfen sich nicht beteiligen, StZ vom 30.05.2010
- Anlage 65: Schuster will Bürgerbeteiligung, StZ vom 04.05.2010
- Anlage 66: Projekt taugt nicht für Glaubenskrieg, StZ vom 07.07.2010
- Anlage 67: Gestatten, Mr. Stuttgart 21, StZ vom 24.07.2009
- Anlage 68: Die Neue in Drexlers Team, StZ vom 05.11.2009
- Anlage 69: Wir ziehen alle an einem Strang, StZ vom 02.02.2010
- Anlage 70: Das neue Herz argumentiert jetzt, StZ vom 05.05.2010
- Anlage 71: Studie ist nicht neu, StZ vom 08.07.2010
- Anlage 72: Lange Halte- viele Engpässe, StZ vom 29.07.2010
- Anlage 73: Zweites Gleis Richtung Flughafen, StZ vom 31.07.2010
- Anlage 74: Neubaustrecke schadet dem Güterverkehr,  
StZ vom 13.08.2010
- Anlage 75: Land soll S 21 erkauf haben, StZ vom 14.08.2010
- Anlage 76: Land bestreitet versteckte Subvention, StZ vom 17.08.2010
- Anlage 77: Die Deutschen proben den direktdemokratischen Aufstand,  
Berner Zeitung, aktualisiert am 07.08.2010
- Anlage 78: S-Bahn-Takt völlig zerstört, StZ vom 06.07.2010
- Anlage 79: Die Angst vor dem Heimatverlust, StZ vom 06.03.2010
- Anlage 80: Ein Projekt als Projektionsfläche, StZ vom 30.08.2010
- Anlage 81: Viel Dreck – und niemand ärgert sich, StZ vom 13.03.2010
- Anlage 82: Eine Frage des politischen Willens, StZ vom 16.07.2009



- Anlage 83: Statistik des Innenministeriums Baden-Württemberg zu Bürgerbegehren und Bürgerentscheid
- Anlage 84: Grüne fordern Bürgerentscheid, StZ vom 15.07.2010
- Anlage 85: CDU räumt Fehler bei Stuttgart 21 ein, StZ vom 10.06.2009
- Anlage 86: Stuttgart 21 - Frage nach einem Bürgerentscheid – OB Schuster stellt Fakten klar
- Anlage 87: Palmer fordert Bürgerbefragung, StZ vom 12.12.2009
- Anlage 88: OB Schuster kritisiert Palmer, StZ vom 10.09.2010
- Anlage 89: Palmer hält Vorwürfe aufrecht, StZ vom 10.09.2010
- Anlage 90: Die Bürger werden zu Neinsagern von Planungen gemacht, die sie noch gar nicht kennen, Staatsanzeiger BW vom 04.06.2010
- Anlage 91: Schuster lehnt Bürgerumfrage ab, StZ vom 22.07.2010
- Anlage 92: CDU wollte Bürgerbefragung, StZ vom 14.01.2010
- Anlage 93: Mehrheit gegen das Projekt, StZ vom 01.09.2010
- Anlage 94: Hoffen, das Geld übrigbleibt, StZ vom 17.12.2009
- Anlage 95: Bürgerentscheid nur bei Kostenexplosion, StZ vom 29.07.2010
- Anlage 96: Mehr Demokratie in Baden-Württemberg
- Anlage 97: Gegner warnen - Kostenexplosion, StZ vom 29.06.2008
- Anlage 98: Gegner lassen S 21-Gipfel platzen, StZ vom 06.09.2010
- Anlage 99: Landes-SPD will doch Volksentscheid, StZ vom 07.09.2010
- Anlage 100: Mit Volldampf in die Sackgasse, SWR 2 Forum am 11.08.2010

## I) Einleitung

„Trotz der hohen Investitionen, die die Bahn im Raum Stuttgart getätigt hatte, machte sich hier die Unzulänglichkeit aller Bahnanlagen immer stärker bemerkbar, wobei der entscheidende Engpass der Stuttgarter Hauptbahnhof war. Die Bahnverwaltung stand vor der Wahl, entweder die Kapazitäten dieser Bahnhofsanlagen durch vollständige Umgestaltung zu erhöhen oder die bestehenden so zu entlasten, dass kein Umbau notwendig wäre.“<sup>1</sup> Wenige Jahre vor diesen Sätzen war es zu Zusammenstößen und Handgreiflichkeiten im Parlament gekommen, Abgeordnete und Gemeinderäte wurden gegeneinander handgreiflich. Befürworter und Gegner der Bahnverlegung trennte ein tiefer Graben, die Fronten waren total verhärtet.<sup>2</sup>

Nein, wir schreiben nicht das Jahr 2010 sondern die Jahre 1904/05, als beschlossen wurde, den Stuttgarter Hauptbahnhof von der Bolz-/Schlossstraße an den heutigen Standort zu verlegen und ein neues Hauptbahnhofsgebäude, den späteren Bonatzbau, zu errichten.<sup>3</sup>

Jetzt, mehr als hundert Jahre später, herrscht eine ähnliche Situation. Wieder stehen sich Befürworter und Gegner des Projektes „Stuttgart 21“, bei dem der Stuttgarter Hauptbahnhof unter die Erde gelegt und von einem Kopf- zu einem Durchgangsbahnhof verwandelt werden soll,<sup>4</sup> unverzüglich gegenüber, ist keine Lösung des Konflikts in Sicht.<sup>5</sup> Es gibt heftige Proteste und Demonstrationen, an denen sich immer mehr Bürger beteiligen.<sup>6</sup>

---

<sup>1</sup> Zitiert nach StR Uhl, Verhandlungsprotokoll zur Gemeinderatssitzung der Landeshauptstadt Stuttgart am 20.12.2007, Niederschriftsnummer 241, TOP 1, S.3.

<sup>2</sup> Vgl. ebd. (Fn. 1).

<sup>3</sup> Vgl. ebd. (Fn. 1).

<sup>4</sup> Vgl. die Übersicht und kurze Projektbeschreibung unter „Stuttgart-baut“ [Anlage 2].

<sup>5</sup> Vgl. Keck, Christine: „Das große Graben teilt die Stadt“, in: StZ vom 08.08.2010 [Anlage 3].

<sup>6</sup> Vgl. für viele Proteste: dpa: „Proteste bis in die Nacht hinein“, StZ vom 31.07.2010 [Anlage 4] und Braun, Thomas/Nauke, Jörg: „Tausende demonstrieren schweigend“ in: StZ vom 20.08.2010 [Anlage 5].

Als die Rahmenvereinbarung 1995 von der Bahn, dem Bund, dem Land, der Stadt Stuttgart und der Region Stuttgart 21 unterzeichnet wurde,<sup>7</sup> hätte mit solch einer Entwicklung hin zu einer beinahe eskalierenden Situation sicher niemand gerechnet. Inzwischen ist Stuttgart sogar schon überregional und sogar national aufgrund dieser Proteste in den Schlagzeilen und den Fernsehnachrichten.<sup>8</sup> Bekannte Persönlichkeiten engagieren sich gegen die Tieferlegung des Bahnhofs und sympathisieren öffentlich mit den Protestierern, nehmen an den Protestaktionen selbst teil<sup>9</sup> und unterstützen die Alternative „Kopfbahnhof 21.“<sup>10</sup>

Am 04.10.2007 wurde die Ergänzungsvereinbarung und die Änderung des Grundstückskaufvertrages mit der Deutschen Bahn im Gemeinderat der Landeshauptstadt Stuttgart beschlossen.<sup>11</sup> Gegen diese Beschlüsse wurde ein Bürgerbegehren für den „Ausstieg“ der Stadt aus dem Projekt „Stuttgart 21“ initiiert,<sup>12</sup> welches aber sowohl von der Stadt<sup>13</sup>, dem Regierungspräsidium Stuttgart,<sup>14</sup> als auch dem Verwaltungsgericht Stuttgart<sup>15</sup> als unzulässig zurückgewiesen wurde. Der Protest gegen das Projekt ließ trotz dieser Urteile aber keineswegs nach, sondern verstärkte sich noch. Beide Seiten stehen sich, so scheint es, unversöhnlich gegenüber, ein Kompromiss oder eine Beruhigung ist nicht in Sicht, auch wenn sich verschiedene Persönlichkeiten inzwischen um eine Deeskalation bemühen.<sup>16</sup>

---

<sup>7</sup> Vgl. Rahmenvereinbarung zu Stuttgart 21, Anlage zur Gemeinderatsdrucksache Nr. 605/1995 der Landeshauptstadt Stuttgart: Vgl. auch VG Stuttgart, Urteil vom 17.07.2007, 7 K 3229/08 [Anlage 1], S. 3f.

<sup>8</sup> Vgl. Nauke, Jörg/Wörner, Achim: „Stuttgart 21 macht Schlagzeilen“, in: StZ vom 14.08.2010 [Anlage 6].

<sup>9</sup> Z. B. Schauspieler Walter Sittler und Staatstheaterregisseur Völker Lösch, vgl.: Braun, Thomas: „Lasst es krachen, fetzen, knallen“, in: StZ vom 29.07.2010 [Anlage 7].

<sup>10</sup> Prominente Unterstützer von K 21 [Anlage 8].

<sup>11</sup> Vgl. Verhandlungsprotokoll zur Gemeinderatssitzung der Landeshauptstadt Stuttgart am 04.10.2007, Niederschriftennummer 170, TOP 1b, S. 2; Wörner, Achim/Borgmann, Thomas: „Über den Bürgerentscheid wird gar nicht abgestimmt“, in: StZ vom 05.10.2007, S. 23; VG Stuttgart (Fn. 7) [Anlage 1], S. 6.

<sup>12</sup> Vgl. VG Stuttgart (Fn. 7) [Anlage 1], S. 6.

<sup>13</sup> Vgl. Verhandlungsprotokoll vom 20.12.2007 (Fn. 1), insb. S. 19; Borgmann, Thomas: „Keine Volksabstimmung über Stuttgart 21“, in: StZ vom 21.12.2007, S. 21; VG Stuttgart (Fn. 7) [Anlage 1], S. 7.

<sup>14</sup> Vgl. VG Stuttgart (Fn. 7) [Anlage 1], S. 8.

<sup>15</sup> Vgl. VG Stuttgart (Fn. 7) [Anlage 1].

<sup>16</sup> Vgl. Zu den Vorschlägen eine „Friedensgipfels“ von Boris Palmer: Nauke, Jörg: „Palmer schlägt Friedensgipfel vor“, in: StZ vom 17.08. 2010 [Anlage 9].

Allerdings haben die ersten Abrissarbeiten schon begonnen; bald wird die Entscheidung daher unumkehrbar sein.<sup>17</sup>

Es stellte sich für den unvoreingenommenen Beobachter die Frage, wie es zu dieser „quasireligiöse[n] Überhöhung“<sup>18</sup> des Projektes und zu der jetzigen verfahrenen Situation kommen konnte. Schließlich geht es hier um den Bau eines neuen Bahnhofes und nicht um Krieg und Frieden. Warum wurde das Bürgerbegehren, das vermeintlich oder tatsächlich, zu einer eindeutigen Entscheidung und wohl zu einer Entspannung der Lage geführt hätte, nicht zugelassen? Und was hätte man tun können bzw. könnte man immer noch tun, um eine Deeskalation herbeizuführen? In dieser Arbeit soll versucht werden, auf diese Fragen einzugehen und, wenn möglich, zu Antworten zu kommen.

Im Teil II wird zuerst das Projekt „Stuttgart 21“ kurz beschrieben. Es wird dargestellt, was mit diesem Begriff gemeint ist und welche Veränderungen dies bringt (1). Danach wird beschrieben, warum das Projekt so heiß umstritten ist. Demgegenüber wird das Alternativkonzept der Projektgegner, „Kopfbahnhof 21“ (K 21) (2) sowie die Verträge vorgestellt, die die Landeshauptstadt abschloss und Stuttgart 21 ermöglichten (3).

Im folgenden Teil (III) werden die rechtlichen Grundlagen eines Bürgerentscheids beschrieben (1) sowie auf die Unzulässigkeitsgründe des Verwaltungsgerichts eingegangen (2), zuerst wegen des Nichtvorliegens eines Grundsatzbeschlusses (a), danach wegen der schon vollzogenen Entscheidung (b) und anschließend wegen der unzureichenden und fehlerhaften Begründung (c). Dabei wird die Entscheidung des Gerichts kritisch beurteilt und mit der einschlägigen Rechtsliteratur und Rechtsprechung verglichen.

In Teil IV wird auf die politische Dimension des Konflikts eingegangen und die politische Problematik eines Bürgerentscheids dargestellt. Zunächst

---

<sup>17</sup> Vgl. zu den Abrissarbeiten am Nordflügel: dpa/ddp: „Der Abriss des Nordflügels hat begonnen“, in: StZ vom 13.08.2010 [Anlage 10].

<sup>18</sup> Der Politikwissenschaftler Oscar W. Gabriel in einem Interview mit der Stuttgarter Zeitung, zitiert nach: Wörner, Achim: „Ich vermisse Toleranz“, in: StZ vom 22.08.2010 [Anlage 11], Anlagenseite 4.

wird auf eine wichtige Ursache des Konflikts, die mangelnde Bürgerbeteiligung und –partizipation, eingegangen (1), anschließend, genauso wichtig, die verfehlte Öffentlichkeitsarbeit (2). Die Folgen dieser Versäumnisse werden beschrieben. Danach werden die allgemeinen politischen Auswirkungen eines Bürgerentscheid dargelegt und auf Stuttgart 21 heruntergebrochen (3). In Abschnitt 4 wird die Zusage von Stuttgarts OB Dr. Schuster bei seiner Wiederwahl im Jahre 2004 problematisiert, bei Mehrkosten einen Bürgerentscheid einleiten zu wollen.<sup>19</sup> Danach soll die Problematik der sechswöchigen Frist für ein kassierendes Bürgerbegehren<sup>20</sup> in politischer Hinsicht untersucht werden (5), um dann, den Teil V abschließend, auf die Problematik einer Bürgerbefragung über das Projekt, die von vielen Seiten gefordert wird,<sup>21</sup> einzugehen (6).

Anschließend wird auf die Möglichkeiten eines Bürgerentscheids (V) eingegangen, möglicherweise verpasste Gelegenheiten untersucht und eventuelle Reformvorschläge des § 21 GemO BW aufgezeigt, wobei – nach einer erklärenden Vorbemerkung (1) – der Antrag auf Durchführung eines Bürgerentscheides vom 04.10.2007<sup>22</sup> auf seine rechtliche Zulässigkeit hin überprüft wird (2).

In Abschnitt 3 von Teil V wird untersucht, ob die Frage nach Vertragsauflösungsverhandlungen mit den Vertragspartnern von Stuttgart 21 bürgerentscheidsfähig ist (a) und was der Wegfall der sechswöchigen Frist zur Abänderung von Gemeinderatsbeschlüssen – falls rechtlich zulässig – für Auswirkungen hätte (b). Danach wird der Frage nachgegangen, ob es rechtlich möglich gewesen wäre, einen neuen Grundsatzbeschluss zu fassen<sup>23</sup> (4) und auf die politischen Auswirkungen eingegangen sowie sich kritisch mit den rechtlichen Möglichkeiten von Bürgerbegehren und Bürgerentscheid in Baden-Württemberg auseinandergesetzt.

---

<sup>19</sup> Vgl. Nauke, Jörg: „SPD nennt Palmer und Schuster unglaublich“: StZ vom 13.10.2004, S. 19; Schwarz, Konstantin: „Boris Palmer würde Schuster wählen“, „Ich freue mich“, in: StN vom 13.10.2004, S. 17.

<sup>20</sup> Vgl. § 21 Abs.3 S.3 HS 2 GemO BW.

<sup>21</sup> Vgl. für viele das Interview mit Hermann Scheer: Isenberg, Michael: „Den Konflikt entschärfen“, in: StN vom 02.10.2010, S. 19.

<sup>22</sup> Vgl. Antrag Nr. 418/2007 der Landeshauptstadt Stuttgart vom 04.10.2007.

<sup>23</sup> Vgl. Antrag Nr. 379/2007 der Landeshauptstadt Stuttgart vom 12.09.2007.

Zum Schluss wird das Ergebnis der Untersuchung zusammengefasst, Bilanz gezogen sowie eventuelle Lösungen des Konflikts aufgezeigt (VI).

## II) Stuttgart 21 –das Projekt, der Protest und die Verträge

### 1) Das Projekt:

Beim Projekt Stuttgart 21 wird der Hauptbahnhof Stuttgart zu einem unterirdischen Durchgangsbahnhof umgestaltet und an die bestehenden Strecken der Deutschen Bahn angeschlossen. Der Anschluss an die Neubaustrecke Wendlingen –Ulm ist im Projekt schon beinhaltet.<sup>24</sup> Es soll ein Ringtunnelsystem errichtet werden, das die ganze Stadt durchzieht,<sup>25</sup> sowie eine neue Brücke über den Neckar gebaut werden.<sup>26</sup> Auf den Fildern soll ein neuer Bahnhof für den Flughafen errichtet werden.<sup>27</sup> Der Anschluss vom Hauptbahnhof an den neuen Bahnhof Flughafen soll durch den so genannten „Fildertunnel“ erreicht werden, wobei hier auch umfangreiche Tunnelbauwerke und Schlaufen erforderlich sind.<sup>28</sup>

Die Tieferlegung beinhaltet, dass der Hauptbahnhof künftig quer zu den bisherigen Gleisen liegt.<sup>29</sup> Die beiden Seitenflügel des Bahnhofs sollen fallen,<sup>30</sup> weil diese dann keine Funktion mehr haben und dem neuen unterirdischen Bahnhof im Wege stehen würden. Nur der Hauptbau des sog. „Bonatzbaues“ mit dem markanten Turm soll erhalten bleiben und als

---

<sup>24</sup> Vgl. die Definition in der Finanzierungsvereinbarung vom 02.04.2009, LTDrs. 14/4382 vom 22.4.2009, § 1 (für Stuttgart 21) und § 2 (für NBS Wendlingen-Ulm). Vgl. zur Abgrenzung die Präsentation: „Das neue Verkehrskonzept der Deutschen Bahn AG für Stuttgart und die Region“, Folie 52 [Anlage 12]. Vgl. auch die Beschreibung bei Kaltenborn/Lenz, S. 128.

<sup>25</sup> Vgl. Präsentation: „Führungskräfte tagung der Stadt Stuttgart am 09. Juni 2008 – Auswirkungen auf die Ämter der Landeshauptstadt Stuttgart“, Folie 4 [Anlage 13].

<sup>26</sup> Vgl. Führungskräfte tagung (Fn. 25), Folie 15 und 16 [Anlagen 14 und 15].

<sup>27</sup> Vgl. Neues Verkehrskonzept (Fn. 24), Folie 28 [Anlage 16].

<sup>28</sup> Vgl. Führungskräfte tagung (Fn. 25), Folien 22, 23 und 24 [Anlagen 17, 18 und 19].

<sup>29</sup> Vgl. Stuttgart baut (Fn. 4) [Anlage 2], S. 4; Führungskräfte tagung (Fn. 25), Folie 5 [Anlage 20]; Neues Verkehrskonzept (Fn. 24), Folie 56 [Anlage 21].

<sup>30</sup> Vgl. Stuttgart baut (Fn. 4) [Anlage 2], S. 4; Neues Verkehrskonzept (Fn. 24), Folie 55 [Anlage 22].

Empfangshalle dienen.<sup>31</sup> Desgleichen soll der Mittlere Schlossgarten für eine Baugrube teilweise aufgerissen<sup>32</sup> und 282 zumeist alte Bäume gefällt werden.<sup>33</sup> Nach den Bauarbeiten und der Fertigstellung des Bahnhofs soll dieser Teil des Schlossgartens ein Teil des Bahnhofsdaches bilden, zwar wieder begrünt, allerdings mit sog. „Lichtaugen“ versehen, durch die Tageslicht in den neuen Bahnhof einfallen wird.<sup>34</sup> Der Durchgangsbahnhof selbst weist statt derzeit 16 nur noch 8 Gleise auf<sup>35</sup> und soll trotzdem wesentlich leistungsfähiger sein als der alte Kopfbahnhof, der nur über fünf Zu- und Abfahrtsgleise verfügt.<sup>36</sup>

Neben den verkehrslogistischen sprechen für die Befürworter von Stuttgart 21 vor allem die städtebaulichen Aspekte für das Projekt. So soll auf den Flächen der wegfallenden Gleisanlagen, die großteils von der Stadt erworben wurden,<sup>37</sup> ein ganzer Stadtteil mit Wohn- und Geschäftshäusern neu entstehen,<sup>38</sup> das sogenannte „Rosensteinviertel“.<sup>39</sup> Der Rosensteinpark und der Untere Schlossgarten sollen um 18 Hektar erweitert, 5000 Großbäume neu gepflanzt<sup>40</sup> und die Sichtachse zu Schloss Rosenstein wieder hergestellt werden.<sup>41</sup>

## 2) Der Protest

Gegen dieses Konzept erhob sich bald leidenschaftlicher Widerspruch. Die Gegner, u.a. Bündnis 90/DIE GRÜNEN, die SÖS-Fraktion (Stuttgart-Ökologisch-Sozial), der Verkehrsclub Deutschland und die Bürgerinitiative

---

<sup>31</sup> Vgl. Stuttgart baut (Fn. 4) [Anlage 2], S.4; Neues Verkehrskonzept (Fn. 24), Folie 57, [Anlage 23].

<sup>32</sup> Vgl. Führungskräftetagung (Fn. 25), Folie 14 [Anlage 24].

<sup>33</sup> Vgl. Nauke, Jörg: „Bäume fallen erst 2011“, in: StZ vom 09.07.2010 [Anlage 25].

<sup>34</sup> Vgl. Stuttgart baut (Fn. 4), S. 4; Neues Verkehrskonzept (Fn. 24), Folie 55 [Anlage 23].

<sup>35</sup> Vgl. Stuttgart baut (Fn. 4); S. 4; Neues Verkehrskonzept (Fn. 24), Folie 58 [Anlage 26].

<sup>36</sup> Vgl. Stuttgart baut (Fn. 4); S. 4; Neues Verkehrskonzept (Fn. 24), Folie 59 [Anlage 27].

<sup>37</sup> Vgl. Neues Verkehrskonzept (Fn. 24), Folien 78 und 11 [Anlagen 28 und 29].

<sup>38</sup> Vgl. Stuttgart baut (Fn. 4), S. 7f; Neues Verkehrskonzept (Fn. 24), Folie 15 [Anlage 30].

<sup>39</sup> Vgl. Stuttgart baut (Fn. 4); S. 7f; Präsentation „Führungskräftetagung der Stadt Stuttgart am 09. Juni 2008 – Referat Städtebau und Umwelt“, Folie 9 [Anlage 31].

<sup>40</sup> Vgl. ebd.

<sup>41</sup> Vgl. Neues Verkehrskonzept (Fn. 24), Folien 81 und 82 [Anlagen 32 und 33].

„Leben in Stuttgart – Kein Stuttgart 21“ schlossen sich im sog. „Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21“ zusammen, um ihre Aktionen besser koordinieren zu können.<sup>42</sup> Die Gegner kritisieren sehr vieles an dem Projekt. So sei es ein Skandal, meinen auch viele Denkmalschützer, Architekten und Kunsthistoriker, dass ein denkmalgeschütztes Gebäude wie der Stuttgarter Hauptbahnhof durch den Abriss der Seitenflügel entstellt werde und seinen einzigartigen Charakter verliere.<sup>43</sup> Der Enkel des Bahnhofsarchitekten Paul Bonatz, Peter Dübbers, klagte als Erbe der Urheberrechtsansprüche vor dem Landgericht Stuttgart,<sup>44</sup> verlor allerdings diesen Prozess.<sup>45</sup>

Sogar noch heftiger fällt der Protest gegen die Baumfällaktionen im Mittleren Schlossgarten aus. Es gibt eine Bewegung der sog. „Parkschützer“,<sup>46</sup> die sich zum Schutz der Bäume sogar an diese ketten würden und die inzwischen zehntausende Mitglieder zählen.<sup>47</sup> Die spätere Gestaltung eines Teiles des Schlossgartens als „Dach“ des unterirdischen Bahnhofes mit Lichtaugen wird ebenfalls scharf kritisiert.<sup>48</sup>

Zudem gibt es Befürchtungen, die Bauarbeiten könnten die Stuttgarter Mineralwasserquellen gefährden,<sup>49</sup> was durch die Befürworter allerdings zurückgewiesen wird.<sup>50</sup> Durch Vorsorgemaßnahmen soll auch die Lärm- und Staubbelastung verringert werden, die durch die Bauarbeiten unvermeidlich über Jahre hinaus entsteht.<sup>51</sup> Ein weiterer wichtiger Kritikpunkt der Gegner sind die enormen Kosten des Projekts. So war in der Rahmenvereinbarung von 1995 noch von Gesamtkosten von ca. 4,9 Mio. DM

---

<sup>42</sup> Vgl. Partner im Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21 [Anlage 34].

<sup>43</sup> Vgl. Sayah, Amber: „Rettungsversuch in letzter Minute“, in: StZ vom 26.11.2009 [Anlage 35]; dies.: „Akademie der Künste fordert Erhaltung“, in: StZ vom 01.12.2009 [Anlage 36].

<sup>44</sup> Vgl. „Der Bonatzerbe klagt“, in: StZ vom 06.02.2010 [Anlage 37].

<sup>45</sup> Vgl. ddp: „Gericht erlaubt Bahnhofsumbau“, in: StZ vom 20.05.2010 [Anlage 38].

<sup>46</sup> Vgl. Die Aktionsidee Parkschützer [Anlage 39].

<sup>47</sup> Vgl. Raidt, Erik: „Der Widerstand wächst“, in: StZ vom 18.04.2010 [Anlage 40]; Sorg, Katharina: „Naturschutzbund schaltet sich ein“, in: StZ vom 16.08.2010 [Anlage 41].

<sup>48</sup> Vgl. Raidt, Erik: „Ein billiges Pseudogrün“, in: StZ vom 22.04.2010 [Anlage 42]; Braun, Thomas: „Bahnhofspläne erneut in der Kritik“ in: StZ vom 24.09.2009 [Anlage 43], mit Visualisierung, wie der Mittlere Schlossgarten im Endzustand aussehen soll.

<sup>49</sup> „Der Bahnhof mit Köpfchen: Kopfbahnhof 21“ [Anlage 44].

<sup>50</sup> Vgl. Neues Verkehrskonzept (Fn. 24), Folien 61 und 62 [Anlagen 45 und 46].

<sup>51</sup> Vgl. Führungskräftetagung (Fn. 25), Folie 13 [Anlage 47].



(ca. 2,5 Mio. €) die Rede,<sup>52</sup> inzwischen sind die Kosten auf 4,1 Milliarden € angestiegen.<sup>53</sup>

Die Gegner von Stuttgart 21 wie der Verkehrsclub Deutschland haben daher ein eigenes Konzept entwickelt, bei dem der Kopfbahnhof erhalten bleibt und das daher „Kopfbahnhof 21“ (K 21) genannt wird. Diese Variante sei billiger und würde nur ein Viertel der Kosten verursachen.<sup>54</sup> Der Bahnhof wäre vollständig oberirdisch und der Bonatzbau würde in allen seinen Teilen erhalten bleiben.<sup>55</sup> Die ökologische Bilanz sei besser. Der Schlossgarten würde unberührt bleiben und keine Bäume müssten gefällt werden.<sup>56</sup> Zudem würden auch bei K 21 Flächen für Wohnbebauung und Parkerweiterung frei (75 % der Flächen von S 21); es böten sich also auch in dieser Hinsicht vielerlei Chancen. Viele Teile der Erweiterungsflächen würden nicht über Jahre bis Jahrzehnte hinaus als Bauflächen genutzt.<sup>57</sup> Die Strecke durch das Neckartal soll bis Obertürkheim erweitert und mit zusätzlichen Gleisen versehen werden; eine neue Brücke über den Neckar bei Bad-Cannstatt ist ebenfalls Teil des Konzepts. Bei Obertürkheim soll die Strecke dann den Neckar queren und in einem Tunnel verschwinden, um auf den Fildern den Anschluss an die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm und den Flughafen herzustellen.<sup>58</sup>

Demgegenüber halten die Befürworter von Stuttgart 21 diese Vorschläge für teils nicht sinnvoll und wenig praktikabel. Es müsste ein neuer Kopfbahnhof am Flughafen gebaut werden. Die Kosten wären auch kaum geringer wie bei Stuttgart 21, nur dass es für K 21 keine Fördermittel von EU, Bund, Land und Region gäbe oder diese fraglich wären.<sup>59</sup> Der VGH BW

---

<sup>52</sup> Vgl. Rahmenvereinbarung zum Projekt Stuttgart 21 (Fn. 7), § 2.

<sup>53</sup> Vgl. Bury, Mathias/Braun, Thomas: „Stuttgart 21 kostet eine Milliarde mehr“, in: StZ vom 08.12.2009 [Anlage 48].

<sup>54</sup> Vgl. „Kopfbahnhof 21 - das bessere Konzept“ [Anlage 49].

<sup>55</sup> Vgl. „Der Hauptbahnhof bleibt erhalten“ [Anlage 50].

<sup>56</sup> Vgl. „Ökologisch und nachhaltig“ [Anlage 51].

<sup>57</sup> Vgl. „Städtebauliche Chancen“ [Anlage 52].

<sup>58</sup> Vgl. Der Bahnhof mit Köpfchen (Fn. 49) [Anlage 44].

<sup>59</sup> Vgl. Neues Verkehrskonzept (Fn. 24), Folien 43, 44 und 47 [Anlagen 53, 54 und 55]. Vgl. auch Interview mit OB Dr. Schuster: Nauke, Jörg: „OB Schuster zerpfückt die K 21-Variante“, in: StZ vom 14.07.2008 [Anlage 56].

hat in mehreren Urteilen Stuttgart 21 für zulässig erklärt und K 21 für die schlechtere Alternative erachtet.<sup>60</sup>

Der Protest hat inzwischen Formen angenommen, die niemand für möglich gehalten hätte. Es steht zu befürchten, dass die Lage bald eskaliert. So wurden Teile des Bahnhofs besetzt,<sup>61</sup> die Rede des OB bei der Eröffnung des Weinfestes gestört<sup>62</sup> und der Verkehr rund um den Hauptbahnhof massiv behindert.<sup>63</sup>

### 3) Die Verträge

Am 07.11 1995 wurde zwischen der Bahn, dem Bund, dem Land Baden-Württemberg, der Region und der Stadt Stuttgart die Rahmenvereinbarung zum Projekt Stuttgart 21 abgeschlossen, der der Gemeinderat Stuttgarts zustimmte.<sup>64</sup> Wesentlicher Inhalt sind Projektbeschreibung, Regelungs- und Finanzierungsfragen sowie die Übernahme von frei werdenden Bahnflächen. Am 24.01.2001 schlossen die oben genannten Beteiligten die sog. „Realisierungsvereinbarung“ ab,<sup>65</sup> in der sich das Land verpflichtete, den Bundesanteil vorzufinanzieren. Darüber hinaus gibt es Regelungen über frei werdende Bahnflächen durch die Stadt sowie zur Finanzierung und zu eventuellen Kostenrisiken. Ziffer 3.3 dieser Vereinbarung sieht vor, dass die Bahn nach Abschluss der Planfeststellungsverfahren eine aktualisierte Wirtschaftlichkeitsberechnung vorlegt und die Beteiligten aufgrund dieser Berechnungen anschließend über eventuell nötige Anpassungen der Verträge verhandeln. Eine aktualisierte Finanzvereinbarung soll dann das Ergebnis dieser Verhandlungen darstellen. Dabei ver-

---

<sup>60</sup> Vgl. z. B.: VGH Mannheim: Urteil vom 06.04.2006, 5 S 596/05, juris.

<sup>61</sup> Vg. Braun Tkomas/Nauke, Jörg: „Polizei beendet Bahnhofsbesetzung“, in: StZ vom 26.07. [Anlage 57]; ddp-bwb/dpa/StZ: „Demonstranten auf dem Bahnhofsdach“, in: StZ vom 25.08.2010 [Anlage 58].

<sup>62</sup> Vgl. Sorg, Karharina: „Protest vor dem Alten Schloss“, in: StZ vom 26.08.2010 [Anlage 59].

<sup>63</sup> Vgl. Braun/Nauke, Bahnhofsbesetzung (Fn. 61) [Anlage 58].

<sup>64</sup> Vgl. Rahmenvereinbarung zu Stuttgart 21 (Fn. 7); VG Stuttgart (Fn. 7) [Anlage 1], S. 3f.

<sup>65</sup> Vgl. VG Stuttgart (Fn. 7) [Anlage 1], S. 4; Realisierungsvereinbarung zu Stuttgart 21, Anlage zur GR Drs. 664/2001 der Landeshauptstadt Stuttgart vom 02.07.2001.

pflichteten sich alle Beteiligten, dass „keine Partei ihren finanziellen Beitrag, so wie er zum Zeitpunkt der Untersuchung dieser Vereinbarung festgelegt wird, unterschreiten kann.“<sup>66</sup>

Nach dem Vorliegen einer aktualisierten Wirtschaftlichkeitsrechnung der Bahn unterzeichneten die oben genannten Beteiligten am 19.07.2007 das sog. „Memorandum of Understanding“ in dem die Gesamtkosten des Projekts Stuttgart 21 auf 2,8 Milliarden € beziffert werden. Die Wirtschaftlichkeit sei durch die Wirtschaftlichkeitsrechnung der Deutschen Bahn belegt. Die jeweiligen Anteile am Kostensteigerungsrisiko und den Investitionskosten werden angeführt, wobei insgesamt „das Land und seine Partner,“ zu denen auch die Stadt Stuttgart gehört, genannt werden. Die interne Finanzverteilung sollte durch eine spätere Vereinbarung erfolgen.<sup>67</sup>

Zur Verwirklichung der Festlegungen, die im „Memorandum of Understanding“ getroffen wurden, schlossen das Land, die Region Stuttgart und die Stadt Stuttgart am 05.10.2007 eine Ergänzungsvereinbarung über die Beteiligung an Stuttgart 21 ab, nachdem der Stuttgarter Gemeinderat in seiner Sitzung am 04.10.2007 diesem Vertrag zustimmte.<sup>68</sup> Die Ergänzungsvereinbarung ist eine verbindliche Regelung, die die vorherigen Verträge ergänzt und sie an die neuen Gegebenheiten anpasst.<sup>69</sup> In dieser Sitzung wurde auch die Änderung eines Kaufvertrages mit der Bahn beschlossen, der den Verzicht der Stadt auf Verzugszinsen aus Grundstücksgeschäften über die nun freiwerdenden Gleisflächen hinter dem Hauptbahnhof beinhaltet.<sup>70</sup>

Die Vereinbarungen aus der Rahmenvereinbarung von 1995 und der Ergänzungsvereinbarung von 2001 sind allerdings immer noch rechtswirksam. Die Verpflichtungen der Stadt Stuttgart beliefen sich bis dahin auf

---

<sup>66</sup>Zit. aus der Realisierungsvereinbarung zu Stuttgart 21 (Fn. 65), Ziffer 3.3; vgl. auch Rahmenvereinbarung zu Stuttgart 21 (Fn. 7).

<sup>67</sup> Vgl. Anlage der GR Drs. 609/2007 vom 19.07.2007; VG Stuttgart (Fn. 7) [Anlage 1], S. 4f.

<sup>68</sup> Vgl. Verhandlungsprotokoll vom 04.10.2007, Niederschriftsnummer 170, TOP 1b (Fn. 11), S. 2.

<sup>69</sup> Vgl. VG Stuttgart (Fn. 7) [Anlage 1], S. 5; Ergänzungsvereinbarung, Anlage 2 der GR Drs. 790/2007 der Landeshauptstadt Stuttgart vom 25.09.2007.

<sup>70</sup> Vgl. Zinsverzichtsvertrag, Anlage 3 der GR Drs. 790/2007 der Landeshauptstadt Stuttgart vom 25.09.2007; VG Stuttgart (Fn. 7) [Anlage 1], S. 4f.

78,06 Mio. €.<sup>71</sup> Die verbindlichen finanziellen Verpflichtungen reduzierten sich durch das „Memorandum of Understanding“ und die Ergänzungsvereinbarung von 57,56 Mio. € um 26 Mio. € auf 31,56 Mio. €,<sup>72</sup> während sich die ev. Verpflichtungen der Stadt durch anteilige Übernahme des Kostenrisikos des Landes von bislang 20,5 Mio. € auf 131 Mio. €<sup>73</sup> in einer ersten Stufe und 160 Mio. € in einer zweiten Stufe erhöhten.<sup>74</sup> Da diese ev. Kostensteigerungen inzwischen in erster Risikostufe Realität sind,<sup>75</sup> ist derzeit von einer Kostensteigerung von 84,5 Mio. € auf ca. 162,56 Mio. € auszugehen, dies entspricht ca. 208 % Kostensteigerung gegenüber der Ergänzungsvereinbarung 2001. Hinzu kommt der Verzicht auf Verzugszinsen in Höhe von 165 Mio. €, bezogen auf den Kapitalwert von 2007.<sup>76</sup>

### **III) Das Urteil des Verwaltungsgerichts Stuttgart zum Bürgerbegehren zu Stuttgart 21**

#### **1) Die Einleitung des Bürgerbegehrens**

Kurz nach der Unterzeichnung der Verträge begann eine Koordinierungsgruppe Unterschriften für ein Bürgerbegehren für den Ausstieg aus Stuttgart 21 zu sammeln,<sup>77</sup> darunter als Initiatoren unter anderen die Stadträte Gangolf Stocker von der Fraktion SÖS/Die Linke sowie Werner Wölfle, Fraktionsvorsitzender von Bündnis 90/Die GRÜNEN im Stuttgarter Gemeinderat.<sup>78</sup> Als Rechtsgrundlage dient der § 21 Abs. 3 der Gemeinde-

---

<sup>71</sup> Vgl. GRDrs. 790/2007 der Landeshauptstadt Stuttgart vom 25.09.2007, S. 2.

<sup>72</sup> Vgl. Anlage zur GRDrs. 609/2009 (Fn. 67), Ziffer 6.

<sup>73</sup> Eigentlich 206,94 Mio. € (Nominalbetrag), wie es auch in der Erläuterung zum Bürgerbegehren heißt (vgl. unten); die Bahn erwartet aber den Anfall der Summe, wenn überhaupt, so erst zu einem Zeitpunkt, in dem die 206,94 Mio. € inflationsbedingt nur noch einen Wert von ca. 131 Mio. € haben, daher der Begriff des „Nominalbetrages“.

<sup>74</sup> Vgl. Anlage zur GRDrs. 609/2009 (Fn. 67), Ziffer 6; Ergänzungsvereinbarung zu Stuttgart 21 (Fn. 69), S. 2.

<sup>75</sup> Vgl. Bury/Braun (Fn. 53) [Anlage 46].

<sup>76</sup> Vgl. GRDrs. 790/2007 (Fn. 71), S. 3.

<sup>77</sup> Vgl. VG Stuttgart (Fn. 7) [Anlage 1], S. 3f.

<sup>78</sup> Vgl. Borgmann, Thomas: „Bürgerentscheid ist vom Tisch“, in: StZ vom 17.07.2009 [Anlage 60].

ordnung Baden-Württemberg (GemO BW). Demnach darf über eine Angelegenheit des Wirkungskreises der Gemeinde, für die der Gemeinderat zuständig ist, ein Bürgerentscheid schriftlich beantragt werden, das sog. Bürgerbegehren. Wenn es sich gegen einen Beschluss des Gemeinderates richtet, wie im vorliegenden Fall, muss es innerhalb von sechs Wochen nach der Bekanntgabe des Beschlusses eingereicht sein.<sup>79</sup> Das Bürgerbegehren muss die zur Entscheidung zu bringende Frage, eine Begründung und einen Kostendeckungsvorschlag enthalten.<sup>80</sup> In Gemeinden mit mehr als 200 000 Einwohnern, was für Stuttgart mit fast 600 000 Einwohnern zutrifft,<sup>81</sup> muss das Begehren von mindestens 20 000 Bürgern unterzeichnet sein.<sup>82</sup>

Es wurden in diesen sechs Wochen über 70 000 Unterschriften bei der Stadt eingereicht.<sup>83</sup> Auf den Unterschriftenlisten war unter der Überschrift „www.stuttgart21-nein-danke.de“ folgendes zu lesen :

„Wir beantragen gemäß § 21 Abs. 3 der Gemeindeordnung einen Bürgerentscheid zu folgender Frage:

Sind Sie dafür, dass die Stadt Stuttgart aus dem Projekt STUTTGART 21 aussteigt;

- dass sie keine Ergänzungsvereinbarung mit den Projektpartnern abschließt, die u. a. von der Stadt abzusichernde Risiken in Höhe von 206,94 Mio. Euro vorsieht;
- dass sie keine Änderung des Kaufvertrages mit der Deutschen Bahn für die Teilgebiete A2, A3, B, C und D, insbesondere nicht unter der Erklärung des Verzichts auf Verzugszinsen aus dem Grundstücksgeschäft, vornimmt;
- dass sie keine weiteren Verträge über dieses Projekt abschließt und

---

<sup>79</sup> Vgl. § 21 Abs 3 S. 3 GemO BW.

<sup>80</sup> Vgl. § 21 Abs 3 S. 4 GemO BW.

<sup>81</sup> Vgl. Einwohnerstatistik der Landeshauptstadt Stuttgart [Anlage 61].

<sup>82</sup> Vgl. § 21 Abs 3 S. 5 GemO BW.

<sup>83</sup> Vgl. VG Stuttgart (Fn. 7) [Anlage 1], S. 6.

- dies den Vertragspartnern mit dem Ziel des Abschlusses einer Aufhebungsvereinbarung mitteilt?

Begründung: STUTTGART 21 (S 21) würde der Stadt über viele Jahre hinweg die größte Baustelle Europas mitten in der Stadt bescheren - mit allen damit verbundenen Beeinträchtigungen. S 21 würde über lange Jahre hinweg zu gravierenden Verkehrsbehinderungen führen. Großbaustellen, die während des Planfeststellungsverfahrens nicht absehbar waren, werden neue verkehrliche Verhältnisse schaffen und logistische Probleme mit Auswirkungen auf das gesamte Stadtgebiet produzieren. Die bereits heute an vielen Orten über den gültigen Grenzwerten liegende Feinstaubbelastung der Stuttgarter Luft würde nochmals verschärft. Der 8 m hohe Wall des geplanten Tunnelbahnhofs würde den Schlossgarten von der Innenstadt trennen. S 21 würde zusätzliche finanzielle Mittel der Stadt erforderlich machen. Zudem sollen der Bahn AG Zinsen erlassen werden - Geld, das der Stadt dann fehlt. Angesichts der Dimension dieses Projekts, der langen Bauzeit, den damit verbundenen Beeinträchtigungen und den zusätzlichen finanziellen Belastungen für die Stadt wollen wir, dass die Bürgerinnen und Bürger darüber abstimmen, ob die Stadt Stuttgart sich weiterhin am Projekt STUTTGART 21 beteiligen und ob sie weitergehende finanzielle Verpflichtungen dafür eingehen soll

Kostendeckung: Dieses Bürgerbegehren fordert keine neuen Ausgaben, sondern den Verzicht auf ein teures Projekt und somit die Einsparung von Steuergeldern.“<sup>84</sup>

Der Stuttgarter Gemeinderat entschied jedoch, dass das Bürgerbegehren unzulässig sei.<sup>85</sup> Dagegen erhoben die Initiatoren Widerspruch beim Regierungspräsidium, das aber zum gleichen Ergebnis kam.<sup>86</sup> Darauf kam es

---

<sup>84</sup> Zitiert nach VG Stuttgart (Fn. 7) [Anlage 1], S. 6; Vgl. Gutachten von Dolde & Partner, Anlage 2 zur GR Drs. 1359/2007 der Landeshauptstadt Stuttgart vom 12.12.2007, S. 11f; Kaltenborn/Lenz, S. 129.

<sup>85</sup> Vgl. Verhandlungsprotokoll vom 20.12.2007 (Fn. 1), insb. S. 19; Borgmann, Keine Volksabstimmung (Fn. 13); VG Stuttgart (Fn. 7) [Anlage 1], S. 7.

<sup>86</sup> Vgl. VG Stuttgart (Fn. 7) [Anlage 1], S. 8. Vgl. auch dpa/lsw: „Bürgerbegehren gegen Stuttgart 21 unzulässig“, in: StZ vom 18.07.2008 [Anlage 62].

zur Klageerhebung beim Verwaltungsgericht Stuttgart, welches die Klage mit Urteil vom 17.07.2009 abwies.<sup>87</sup>

## 2) Die Ablehnungsgründe des Gerichts:

### a) *Unzulässigkeit wegen Nichtvorliegens eines Grundsatzbeschlusses*

Das Gericht ist der Meinung, dass die Entscheidung des Gemeinderats zur Zustimmung der Ergänzungsvereinbarung und der Vertrag mit der Bahn betreffs des Verzichts auf Verzugszinsen keinen neuen Grundsatzbeschluss darstellt.<sup>88</sup>

Der Gegenstand, um den es im Bürgerbegehren geht, ist keineswegs das Projekt als solches, welches ein Vorhaben der Bahn darstellt und somit gar nicht bürgerentscheidsfähig ist, weil es nicht in den Wirkungskreis der Gemeinde fällt,<sup>89</sup> sondern vielmehr – was sich auch aus dem Wortlaut der Fragestellung ergibt – die finanzielle und sonstige Beteiligung der Stadt Stuttgart an diesem Projekt.<sup>90</sup>

Das Verwaltungsgericht sieht in der Teilfrage nach dem „Ausstieg“ der Stadt schon eine eigene Teilforderung, die neben den anderen erhoben wird. Sie stellt keinen bloßen redaktionellen Einleitungssatz dar.<sup>91</sup>

Das Gericht bezweifelt schon, ob die Frage nach einem „Ausstieg“ überhaupt hinreichend bestimmt ist,<sup>92</sup> weil ein Bürgerbegehren nur dann einer „Entscheidung“, die die Wirkung eines endgültigen Beschlusses des Gemeinderates hat, entspricht, wenn die Regelung der Angelegenheit grundsätzlich abschließend ist.<sup>93</sup> Eine „Bindung ins Blaue“ hinein durch eine

---

<sup>87</sup> Vgl. VG Stuttgart (Fn. 7) [Anlage 1], vgl. auch den Pressebericht: Borgmann, Bürgerentscheid (Fn. 78) [Anlage 60].

<sup>88</sup> Vgl. VG Stuttgart (Fn. 7) [Anlage 1], S. 28ff; Gutachten von Dolde & Partner (Fn. 83), S. 24 ff.

<sup>89</sup> Vgl. § 21 Abs. 1 S.1, Abs. 3 S. 1 GemO BW.

<sup>90</sup> Vgl. VG Stuttgart (Fn. 7) [Anlage 1], S. 21.

<sup>91</sup> Vgl. ebd., das damit dem Gutachten folgt: Gutachten von Dolde & Partner (Fn. 84), S. 11f, S. 15f.

<sup>92</sup> Vgl. VG Stuttgart (Fn. 7) [Anlage 1], S. 22ff.

<sup>93</sup> Vgl. VG Stuttgart (Fn. 7) [Anlage 1], S. 23.

nicht genau definierte Formulierung zu einem nicht klar dargestellten Gegenstand ist nicht zulässig.<sup>94</sup> So wird mit der Formulierung des „Ausstiegs“ aus dem Projekt Stuttgart 21 nicht hinreichend deutlich, auf welche Weise dieser überhaupt erfolgen soll und die Entscheidung hierüber der Stadt überlassen.<sup>95</sup> Das Gericht lässt es aber, trotz der dargelegten erheblichen Zweifel, offen, ob die Teilfrage 1 nach dem „Ausstieg“ nun eine hinreichend bestimmte Entscheidung ist in dem Sinne, wie sie die GemO BW in § 21 vorgibt, weil schon rechtlich bindende Verträge aus der Vergangenheit vorliegen, die mit einem Bürgerentscheid nicht mehr aufhebbar sind.<sup>96</sup> Das „ob“ der Beteiligung, auch in finanzieller Hinsicht, ist schon mit der Rahmenvereinbarung von 1995, spätestens mit der Realisierungsvereinbarung von 2001, gefasst worden.<sup>97</sup> Denn bereits in der Rahmenvereinbarung hat die Stadt mit seinen Projektpartnern vereinbart, das Projekt zu fördern<sup>98</sup> und die Kosten, die bei einer noch abzuschließenden Finanzierungsvereinbarung anfallen, zu übernehmen.<sup>99</sup> Darüber hinaus sind finanzielle Belastungen für die Stadt vorgesehen, wie ein kommunaler Anteil an den Nahverkehrsmitteln<sup>100</sup> und ein Kostentragungsrisiko bei Baukostenerhöhungen.<sup>101</sup> § 6 der Rahmenvereinbarung verweist darauf, dass „eine Finanzierungsvereinbarung nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens zu treffen ist.“<sup>102</sup> Auch wenn damals noch unklar war, ob das Projekt tatsächlich realisiert werden würde, war der Beschluss des Gemeinderats bereits verbindlich,<sup>103</sup> anders wie das die Kläger, also die Initiatoren des Bürgerbegehrens, vorbringen.<sup>104</sup>

---

<sup>94</sup> Vgl. ebd.; OVG NW, Urteil vom 19.02.2008, NVwZ-RR 2008, S. 636 (636ff).

<sup>95</sup> Vgl. VG Stuttgart (Fn. 7) [Anlage 1], S. 24.

<sup>96</sup> Vgl. ebd., S. 24f.

<sup>97</sup> Vgl. ebd., S. 29.

<sup>98</sup> Vgl. Rahmenvereinbarung zu Stuttgart 21 (Fn. 7), § 2; VG Stuttgart, (Fn. 7) [Anlage 1], S.25.

<sup>99</sup> Vgl. Rahmenvereinbarung zu Stuttgart 21 (Fn. 7), § 5; VG Stuttgart (Fn. 7) [Anlage 1], S.25.

<sup>100</sup> Vgl. Rahmenvereinbarung zu Stuttgart 21 (Fn. 7), § 3 Abs. 4; VG Stuttgart (Fn. 7) [Anlage 1], S. 25.

<sup>101</sup> Vgl. Rahmenvereinbarung zu Stuttgart 21 (Fn. 7), § 3 Abs. 5; VG Stuttgart (Fn. 7) [Anlage 1], S. 25.

<sup>102</sup> Zit. nach VG Stuttgart, (Fn. 7) [Anlage 1], S. 26.

<sup>103</sup> Vgl. VG Stuttgart (Fn. 7) [Anlage 1], S. 26.

<sup>104</sup> Vgl. ebd., S. 9.



Eine verbindliche Vereinbarung stellt auf jeden Fall die Realisierungsvereinbarung aus dem Jahr 2001 dar,<sup>105</sup> in der sich die Stadt verbindlich bereit erklärt, freiwerdende Bahnflächen zu erwerben<sup>106</sup> und weitere Investitionsrisiken zu übernehmen.<sup>107</sup> Daneben wurde die Übernahme von zusätzlichen Kosten der Flughafenanbindung<sup>108</sup> und von wasserwirtschaftlichen Risiken<sup>109</sup> vereinbart. Insgesamt wurden durch die beiden Verträge von 1995 und 2001 verbindliche finanzielle Verpflichtungen bzw. Kostenrisiken von insgesamt 78,06 Mio. € durch die Stadt Stuttgart übernommen.<sup>110</sup> Man kann also nicht davon sprechen, dass es sich bei diesen Verträgen um „unbestimmte Absichtserklärungen“ gehandelt hat, wie dies der Vertreter der Kläger tut.<sup>111</sup> Auch Ziffer 3.3 der Realisierungsvereinbarung von 2001 (vgl. oben, II 3) steht dem nicht entgegen, weil daraus keineswegs folgt, dass eine Partei berechtigt wäre, durch eine einseitige Erklärung die Beteiligung am Projekt zu beenden; es wird den Parteien dort sogar vertragsmäßig untersagt, ihren in der Realisierungsvereinbarung festgelegten Betrag an der Finanzierung von Stuttgart 21 zu unterschreiten.<sup>112</sup>

Das Gericht betont, dass die Zustimmung des Gemeinderates vom 04.10.2007 zum Abschluss der Ergänzungsvereinbarung, der dann einen Tag später erfolgt ist, keinen Grundsatzbeschluss darstellt, der bürgerentscheidsfähig wäre.<sup>113</sup>

Ein Antrag der Fraktion von Bündnis 90/DIE GRÜNEN, der auf die Fassung eines neuen Grundsatzbeschlusses zu Stuttgart 21 gerichtet war, wurde vom Gemeinderat der Stadt Stuttgart in der Sitzung vom

---

<sup>105</sup> Vgl. Realisierungsvereinbarung zu Stuttgart 21 (Fn. 65).

<sup>106</sup> Vgl. ebd., Ziffer 2.

<sup>107</sup> Vgl. ebd., Ziffer 3.2.

<sup>108</sup> Vgl. ebd., Ziffer 3.1.2.

<sup>109</sup> Vgl. ebd., Ziffer 3.2.

<sup>110</sup> Vgl. VG Stuttgart (Fn. 7) [Anlage 1], S.27. Zu den oben zitierten Kosten- und Risikoübernahmen durch die Stadt vgl. ebd., S. 26f sowie Gutachten von Dolde & Partner, (Fn. 84), S.5ff.

<sup>111</sup> Vgl. VG Stuttgart, (Fn. 7) [Anlage 1], S. 9.

<sup>112</sup> Vgl. VG Stuttgart, (Fn. 7) [Anlage 1], S. 27.

<sup>113</sup> Vgl. VG Stuttgart, (Fn. 7) [Anlage 1], S. 28.

04.10.2007 ausdrücklich abgelehnt,<sup>114</sup> was wiederum bedeutet, dass am 04.10.2007 kein neuer, bürgerentscheidsfähiger Grundsatzbeschluss gefasst wurde. Aus den vorangegangenen Gemeinderatsbeschlüssen zu den Vereinbarungen und dem Abschluss der Verträge von 1995 und 2001 wird klar ersichtlich, dass die Entscheidung der Stadt Stuttgart, sich – auch finanziell - am Projekt Stuttgart 21 zu beteiligen (das „ob“),<sup>115</sup> bereits vor dem Gemeinderatsbeschluss zur Zustimmung der Ergänzungsvereinbarung verbindlich gefallen war.<sup>116</sup> Lediglich die „Höhe der finanziellen Beteiligung („das Wie“)<sup>117</sup> hat sich durch die Ergänzungsvereinbarung geändert.<sup>118</sup>

Auch das Gutachten, das die Stadt Stuttgart in Auftrag gegeben hat, sowie die juristische Fachliteratur betonen, dass nur solche Beschlüsse einem Bürgerentscheid zugänglich sind, die auch bürgerentscheidsfähig sind.<sup>119</sup> Mit Annahme der Ergänzungsvereinbarung durch den Gemeinderat war aber, wie oben dargelegt, kein neuer Grundsatzbeschluss verbunden.<sup>120</sup> Wenn man auf den objektiven Empfängerhorizont nach den §§ 133, 157 BGB abzielt, so wird aus dem Gang der Verhandlung, der Gemeinderatsdrucksache und speziell aus der Ablehnung des Antrags 379/2007 zum Fassen eines erneuten Grundsatzbeschlusses deutlich, dass der Gemeinderat am 04.10.2007 gar keinen neuen Grundsatzbeschluss fassen wollte.<sup>121</sup> Nach einem Urteil des VGH BW<sup>122</sup> sind auch wiederholende Grundsatzbeschlüsse, die nach erneuter Sachdiskussion gefasst werden, bürgerentscheidsfähig,<sup>123</sup> nicht jedoch reine „Vollzugsbeschlüsse einer

---

<sup>114</sup> Vgl. ebd.; Antrag Nr. 379/2007 (Fn. 23); Verhandlungsprotokoll zur Gemeinderatssitzung der Landeshauptstadt Stuttgart am 04.10.2007, Niederschriftsnummer 169, TOP 1a, S. 9.

<sup>115</sup> Vgl. Hager, S. 111.

<sup>116</sup> Vgl. VG Stuttgart (Fn. 7) [Anlage 1], S. 29.

<sup>117</sup> Vgl. ebd.

<sup>118</sup> Vgl. ebd.

<sup>119</sup> Vgl. VGH BW, Urteil vom 18.06.1990, VBIBW. 1990, S. 460 (461); Sapper, S. 94.

<sup>120</sup> Vgl. Gutachten von Dolde & Partner (Fn. 84), S. 24ff; Kaltenborn/Lenz, S. 131ff.

<sup>121</sup> Vgl. ebd.

<sup>122</sup> Vgl. VGH BW, Urteil vom 13.04.1993, VBIBW 1993, S. 381 (381f). Das Urteil ist zwar im Zusammenhang der Betreuung einer öffentlichen Einrichtung ergangen, aber hier entsprechend anwendbar.

<sup>123</sup> Vgl. Löbbecke, S. 27.

grundsätzlich getroffenen Entscheidung.“<sup>124</sup> Wiederholende Grundsatzbeschlüsse müssen sich grundsätzlich selbst tragen, sie dürfen sich nicht faktisch oder tatsächlich an andere Grundsatzbeschlüsse anlehnen.<sup>125</sup> Es handelt sich hier aber sowohl faktisch als auch der Sache nach um eine „Ergänzungsvereinbarung“ und die Grundsatzentscheidung ist spätestens mit der Realisierungsvereinbarung gefallen.<sup>126</sup> Es liegt auch keine weichenstellende Grundsatzentscheidung<sup>127</sup> durch den Beschluss des Gemeinderats vom 04.10.2007 vor, den der Gemeinderat in nochmaliger Sachdiskussion gefasst hätte, weil die grundsätzliche Bereitschaft der Stadt zur Realisierung von Stuttgart 21 schon vorher feststand und sich nur die Höhe der finanziellen Beteiligung geändert hat.<sup>128</sup> Finanzielle Fragen können nur dann Gegenstand eines Bürgerbegehrens und Bürgerentscheids sein, wenn damit eine wesentliche Grundsatzentscheidung über das Projekt verbunden ist.<sup>129</sup> Auch nach der Rechtsprechung des VGH BW sind Veränderungen in Finanzierungsfragen nicht als Grundsatzbeschlüsse aufzufassen.<sup>130</sup> Da die Frage nach einem „Ausstieg“ aus dem Projekt nur gegenüber einem bürgerentscheidfähigen Grundsatzbeschluss zulässig und dieser spätestens 2001 erfolgt ist, ist diese Frage im Hinblick auf die sechswöchige Frist des § 21 Abs. 3 S. 3 GemO BW schon lange verfristet und daher nicht mehr bürgerentscheidsfähig.<sup>131</sup>

#### *b) Unzulässigkeit wegen vollzogener Entscheidung*

Das Bürgerbegehren ist auch deshalb unzulässig, weil es durch den Vollzug der Beschlüsse des Gemeinderates, also der Unterzeichnung der Er-

---

<sup>124</sup> Zit. aus Kaltenborn/Lenz, S. 133; vgl. Katz, S. 374f, auf bauplanungsrechtliche Frage gerichtet, aber hier entsprechend anwendbar.

<sup>125</sup> Vgl. Kaltenborn/Lenz, S. 133.

<sup>126</sup> Vgl. ebd.

<sup>127</sup> Vgl. Hager, S. 109f; Ritgen, S.133; Katz, S. 375; Kaltenborn/Lenz, S. 134.

<sup>128</sup> Vgl. Gutachten von Dolde & Partner (Fn. 84), S. 26ff, Ritgen, S.133; Kaltenborn/Lenz, S. 134; Katz, S. 375.

<sup>129</sup> Vgl. Kaltenborn/Lenz, S. 131.

<sup>130</sup> Vgl. ebd.; VGH BW, Urteil vom 17.02.1992, VBIBW. 1992, S. 421 (422).

<sup>131</sup> Vgl. Gutachten von Dolde & Partner (Fn. 84), S. 17f; VG Stuttgart (Fn. 7) [Anlage 1], S. 27.

gänzungsvereinbarung und des Zinsverzichtsvertrages durch den OB am 05.10.2007, gegenstandslos geworden ist, so das Gericht.<sup>132</sup>

Durch den Beschluss des Gemeinderates über die Ergänzungsvereinbarung und den Zinsverzichtsvertrag hat der Gemeinderat die Verwaltung bzw. deren Vertreter ermächtigt, Handlungen und Erklärungen vorzunehmen, die dem Abschluss und der Umsetzung der Verträge dienen, wovon OB Schuster am 05.10.2007 durch die Unterzeichnung der Verträge Gebrauch gemacht hat.<sup>133</sup> Damit ist auch die Wirkung des Gemeinderatsbeschlusses erloschen, „verbraucht“,<sup>134</sup> weil dessen zeitliche Wirkung nur bis zur Unterzeichnung der Verträge durch den OB besteht und nach Vertragsunterzeichnung keinen Regelungscharakter mehr hat.<sup>135</sup> Da die Fragestellung des Bürgerbegehrens darauf abzielte, dass die Bürger über den „Ausstieg“ aus dem Projekt, die Unterzeichnung der Ergänzungsvereinbarung und die Änderung des Kaufvertrages abstimmen sollten (vgl. II 3), ist das Bürgerbegehren unzulässig geworden, da die Angelegenheit qua Vollziehung nicht mehr in dem Sinne, wie ihn das Bürgerbegehren verfolgt, geändert werden kann.<sup>136</sup> Der Auffassung der Kläger, mit Hilfe einer bürgerbegehrensfreundlichen Auslegung die Formulierung nicht als Aufforderung zum Vertragsbruch, sondern als Aufforderung zum Abschluss einer Aufhebungsvereinbarung zu verstehen,<sup>137</sup> ist also nicht beizupflichten.

Nach der Argumentation der Kläger ist der Gemeinderatsbeschluss zwar vollzogen worden, der OB zur Unterzeichnung nicht befugt gewesen. Das Prinzip der Organtreue sei verletzt worden.<sup>138</sup>

Demgegenüber stellt das Gericht fest, dass es in Baden-Württemberg keine Sperrfrist bei einem Bürgerentscheid gibt, selbst wenn diese zulässig

---

<sup>132</sup> Vgl. VG Stuttgart (Fn. 7) [Anlage 1], S. 31.

<sup>133</sup> Vgl. ebd.

<sup>134</sup> Vgl. Katz, S. 374.

<sup>135</sup> Vgl. Kaltenborn/Lenz, S. 132.

<sup>136</sup> Vgl. OVG NRW, Urteil vom 04.04.2006, NVwZ-RR 2007, S. 627 (628f); VG Stuttgart (Fn. 7) [Anlage 1], S.31 mit Angaben von weiteren Gerichtsbeschlüssen. Vgl. dazu auch Gutachten von Dolde & Partner (Fn. 84), S. 37ff, 44; Kaltenborn, Lenz, S. 132; Burmeister/Wortha, S. 418. Kunze/Bronner/Katz, § 21 Rn. 21, sind der Auffassung, dass ein Bürgerbegehren auch gegen vollzogene Beschlüsse zulässig ist.

<sup>137</sup> Vgl. VG Stuttgart (Fn. 7) [Anlage 1], S. 10.

<sup>138</sup> Vgl. ebd. S. 11.

wäre,<sup>139</sup> im Gegensatz z. B. zur Regelung in Nordrhein-Westfalen<sup>140</sup>. Erst bei einem erfolgreichen Bürgerentscheid ist es dem Gemeinderat und den Organen der Gemeinde verboten, mit dem bekämpften Gutachten weiterzuverfahen. Der Bürgermeister ist nicht gehindert, einen Ratsbeschluss zu vollziehen und somit der ihm nach § 43 GemO BW auferlegten Verpflichtung nachzukommen.<sup>141</sup> Die Sperrwirkung kann durch die Unterzeichner des Bürgerbegehrens nicht hergestellt werden.<sup>142</sup>

Die Verwaltungsvorschrift des Innenministeriums Baden-Württemberg,<sup>143</sup> einen Gemeinderatsbeschluss nicht zu vollziehen, solange ein Bürgerbegehren anhängig ist, ist deshalb nicht anzuwenden, so das Gericht. Sie widerspreche auch der Rechtsprechung des VGH BW.<sup>144</sup>

Darauf muss entgegnet werden, dass die Verwaltungsvorschrift nur eine Empfehlung ausspricht und zudem nur verwaltungsintern im Innenverhältnis Rechtswirksamkeit entfaltet. Es steht m.E. der Gemeinde frei, auf den Vollzug eines Gemeinderatsbeschlusses, gegen den sich ein Bürgerbegehren wendet, zumindest so lange zu verzichten, bis darüber eine Entscheidung (Bürgerentscheid oder Unzulässigkeit des Bürgerbegehrens) gefallen ist, solange dabei nicht die Handlungsfähigkeit der Gemeinde und die Rechtsstaatlichkeit ihres Handelns leidet oder ihre Selbstverwaltung eingeschränkt wird.<sup>145</sup>

Für die Annahme eines treuwidrigen Verhaltens müssen jedenfalls hohe Hürden gelten, d.h. es darf nach „objektiver Betrachtung nicht durch einen sachlichen Grund gerechtfertigt“<sup>146</sup> sein, also keinem sachlichen Grund dienen, sondern nur darauf ausgerichtet sein, dem direktdemokratischen Verfahren die Grundlage zu entziehen.<sup>147</sup> Das Gericht bewertet aber die Unterzeichnung der Verträge durch den OB am 05.10.2007 nicht als treu-

---

<sup>139</sup> Vgl. ebd. S. 32.

<sup>140</sup> Vgl. § 26 Abs. 6 S. 6 GemO NRW, die aber auch erst nach der Feststellung der Rechtmäßigkeit des Bürgerbegehrens eintritt.

<sup>141</sup> Vgl. Fn. VG Stuttgart (Fn. 7) [Anlage 1], S. 32.

<sup>142</sup> Vgl. ebd.; VGH BW, NVwZ, Beschl. vom 06.09.1993, NVwZ 1994, S. 397 (397f).

<sup>143</sup> Vgl. Nr. 4 der VwV des Innenministeriums Baden-Württemberg zu § 21 GemO BW.

<sup>144</sup> Vgl. VG Stuttgart (Fn. 7) [Anlage 1], S. 33.

<sup>145</sup> Vgl. Huber, insb. S. 190f, 194.

<sup>146</sup> Zit. aus VG Stuttgart (Fn. 7) [Anlage 1], S. 34.

<sup>147</sup> Vgl. OVG NRW, Urteil vom 04.04.2006, NVwZ-RR 2007, S. 627 (628f); VG Stuttgart (Fn. 7) [Anlage 1], S. 34; Burmeister/Wortha, S. 415.

widriges Handeln, weil weder Veranlassung noch Notwendigkeit bestand, mit der Unterzeichnung zu warten.<sup>148</sup> Zum Zeitpunkt der Vertragsunterzeichnung war zudem ein Bürgerbegehren noch gar nicht eingeleitet worden, weil dies erst am selben Tag gestartet wurde (am 05.10.2007).<sup>149</sup> Selbst eine gesetzliche Sperrwirkung bei Einleitung eines Bürgerbegehrens (die in keinem Bundesland besteht und darüber hinaus evtl. sogar verfassungswidrig ist) hätte die Vertragsunterzeichnung durch den OB nicht verhindern können,<sup>150</sup> genauso wenig die Möglichkeit zur Erlangung von einstweiligem Rechtsschutz, wie dies in Hessen möglich ist.<sup>151</sup>

Das Gericht führt weiter aus, dass das Prinzip der Vertragstreue „einen der elementarsten Rechtsgrundsätze überhaupt“ darstellt.<sup>152</sup> Das Vertrauen der Parteien in die Bindungswirkung der Verträge ist deshalb enorm groß. Wenn ein Bürgerentscheid dieses Prinzip aushebeln könnte, würde dies das Vertrauen in die bestehende Rechtsordnung erschüttern und hätte erhebliche Auswirkungen auf die Handlungsfähigkeit der Kommunalorgane.<sup>153</sup>

Die Frage nach dem „Ausstieg“ aus dem Projekt widerspricht den vertraglichen Verpflichtungen. Die Stadt Stuttgart hat kein einseitiges Kündigungsrecht, sich von den bestehenden Verträgen zu lösen.<sup>154</sup> Nur wenn es über die Wirtschaftlichkeitsrechnung der Deutschen Bahn kein Einvernehmen zwischen den Vertragspartnern gegeben hätte, wäre eine Kündigung möglich gewesen.<sup>155</sup> Das war aber nicht der Fall; durch das „Memorandum of Understanding“ und die Ergänzungsvereinbarung haben die Partner die Wirtschaftlichkeit des Projektes bestätigt und sich über die Fi-

---

<sup>148</sup> Vgl. VG Stuttgart (Fn. 7) [Anlage 1], S. 35.

<sup>149</sup> Vgl. ebd.

<sup>150</sup> Vgl. Huber, S. 190f, 194; BayVerfGH, Entsch. vom 29.08.1997, BayVBl. 1997, S. 622 (626). Vgl. halb zustimmend auch Jung, S. 227f, der sonst die Entscheidung des Bay-VerfGH kritisch sieht.

<sup>151</sup> HessVGH, Beschluss vom 26.10.1993, NVwZ 1994, S. 396 (396f).

<sup>152</sup> Zit. aus VG Stuttgart (Fn. 7) [Anlage 1], S. 36.

<sup>153</sup> Vgl. ebd.; in dem Sinne auch Katz, S. 374.

<sup>154</sup> Vgl. VG Stuttgart (Fn. 7) [Anlage 1], S. 37; Gutachten von Dolde & Partner (Fn. 84), S. 32ff.

<sup>155</sup> Vgl. VG Stuttgart (Fn. 7) [Anlage 1].

finanzierung und die Aufteilung der Kosten- und Investitionsrisiken geeignet.<sup>156</sup>

Der Gemeinderat hat dem OB am 04.10.2007 die Ermächtigung erteilt, die Verträge zu unterschreiben, welche er am 05.10.2007 auch ausgeübt hat. Dieser Akt ist laut § 183 BGB nicht mehr rückgängig zu machen. Da das Bürgerbegehren deren Aufhebung zum Ziel hat („keinen Vertrag abschließen“), ist es gesetzeswidrig und somit unzulässig.<sup>157</sup>

*c) Unzulässigkeit wegen unzureichender und fehlerhafter Begründung*

Das Gericht ist zudem der Meinung, dass das Bürgerbegehren an einem Begründungsmangel leidet und deshalb unzulässig ist.<sup>158</sup>

Zwar ist es hinnehmbar und rechtlich unschädlich, dass Erläuterungen und Erklärungen politisch im Sinne des Bürgerbegehrens tendenziös sind.<sup>159</sup> Wenn jedoch das Bürgerbegehren in wichtigen und wesentlichen Punkten unvollständig, falsch oder irreführend ist, ist dies nicht mehr unschädlich, sondern führt zur Nichtigkeit des Bürgerbegehrens.<sup>160</sup> Der Bürgerwille darf nicht verfälscht werden.<sup>161</sup>

Es ist irreführend, so das Gericht, dass durch die Begründung der Eindruck erweckt wird, dass mit dem Bürgerbegehren über die Realisierung von Stuttgart 21 im ganzen abgestimmt würde, was unter anderem durch die Überschrift „www.stuttgart21-nein-danke.de“ suggeriert wird.<sup>162</sup> Da aber der Vorhabensträger die Deutsche Bahn und nicht die Stadt Stuttgart ist, sollte und konnte ja nur über die finanzielle Beteiligung und sonstige Unterstützung der Stadt für dieses Projekt abgestimmt werden.<sup>163</sup> In der Begründung sind jedoch viele Punkte genannt, die nur die Auswirkungen

---

<sup>156</sup> Vgl. ebd.

<sup>157</sup> Vgl. VG Stuttgart (Fn. 7) [Anlage 1], S. 37; OVG NRW, Urteil vom 04.04.2006, NVwZ-RR 2007, S. 627 (628f).

<sup>158</sup> Vgl. VG Stuttgart (Fn. 7) [Anlage 1], S. 39 ff.

<sup>159</sup> Vgl. VG Stuttgart (Fn. 7) [Anlage 1], S. 39.

<sup>160</sup> Vgl. ebd.

<sup>161</sup> Vgl. ebd.; OVG NRW, Urteil vom 23.04.2002 - 15 A 5594/00, juris; Katz, S. 375.

<sup>162</sup> Vgl. VG Stuttgart (Fn. 7) [Anlage 1], S. 40.

<sup>163</sup> Vgl. ebd.

von Stuttgart 21 betreffen, wie Großbaustellen, Verkehrsbehinderungen, Feinstaubbelastung etc. (vgl. III 1). Dies sind aber alles Argumente, die nicht in den Wirkungskreis der Stadt Stuttgart fallen.<sup>164</sup> Der Bahn und den anderen Projektpartnern (Bund, Land, Region Stuttgart) stünde es auch nach Zulässigkeit und Erfolg des Bürgerbegehrens frei, das Projekt ohne den zur Debatte stehenden finanziellen Anteil der Stadt zu übernehmen und das Projekt fortzusetzen.<sup>165</sup> Das Gutachten der Stadt verweist zudem darauf, dass auch ohne das Projekt der Bahnhof ohnehin saniert werden müsste, was natürlich ebenso Kosten, Bauarbeiten und Behinderungen verursachen würde.<sup>166</sup> Das Gericht bemängelt, dass die Begründung nicht auf die Vereinbarungen von 1995 und 2001 sowie deren Regelungen und Tragweite verweist, nämlich die Verpflichtung der Stadt auf Erfüllung der darin vereinbarten Konditionen, die Widerrechtlichkeit ihrer Kündigung bzw. die dann entstehenden Schadensersatzforderungen mindestens in gleicher Höhe.<sup>167</sup> Elementare und wichtige Gesichtspunkte und Informationen, die für die Beurteilung des Bürgerbegehrens von zentraler Bedeutung sind, werden von der Begründung gar nicht angesprochen und ein unvollständiges Bild vermittelt.<sup>168</sup> Auch der Kostendeckungsvorschlag, der nicht nur sagt, dass keine höheren Kosten anfallen, sondern wegen Verzichts auf das Projekt auch noch Einsparungen zu erwarten seien, wird vom Gericht kritisch gesehen.<sup>169</sup> Das Gericht schließt aus den Äußerungen des Vertreters der Kläger, nach denen Schadensersatzforderungen in Grund und Höhe nicht bestimmbar sind, auf eine ungenügende Konkretisierung.<sup>170</sup>

Das Gericht legt hier also nicht so hohe Hürden an die Begründung eines Bürgerbegehrens an, wie dies bei anderen Gerichten schon teilweise der Fall war, wo verlangt wurde, dass auch die Position der Gegner auf der

---

<sup>164</sup> Vgl. ebd.

<sup>165</sup> Vgl. Gutachten von Dolde & Partner (Fn. 84), S. 35.

<sup>166</sup> Vgl. Gutachten von Dolde & Partner (Fn. 84), S. 35f.

<sup>167</sup> Vgl. VG Stuttgart (Fn. 7) [Anlage 1], S.40.

<sup>168</sup> Vgl. ebd.

<sup>169</sup> Vgl. ebd.

<sup>170</sup> Vgl. ebd.



Begründung kurz dargestellt werden muss.<sup>171</sup> Von Bürgern (es handelt sich im folgenden Fall bei den Initiatoren des Bürgerbegehrens um politisch erfahrene Akteure, was aber nichts an der grundsätzlichen Einschätzung ändert) mehr zu verlangen als von Gemeinderäten, scheint übertrieben zu sein.<sup>172</sup> Zu den Erfordernissen eines Kostendeckungsvorschlags<sup>173</sup> gibt es unterschiedliche Bewertungen.<sup>174</sup>

Ausweislich des Gutachtens von Dolde & Partner wird bei Unzulässigkeit einer Teilfrage die gesamte Frage mit der Unzulässigkeit „infiziert“, wenn sie zu einer einheitlichen Frage verschmolzen ist.<sup>175</sup> Es kommt daher nicht mehr darauf an, ob die Teilfragen 4 (kein weiterer Vertragsschluss zu Stuttgart 21) und 5 (Mitteilung an die Projektpartner mit dem Ziel der Abschluss einer Auflösungsvereinbarung) aus sich heraus zulässig wären, weil sie inhaltlich mit den vorangegangenen Teilfragen verbunden sind.<sup>176</sup> Eine bürgerbegehrensfreundliche Auslegung,<sup>177</sup> insbesondere von Teilfrage 4, wie vom Klägervertreter gefordert, erübrigt sich daher.

Das Bürgerbegehren zu „Stuttgart 21“ ist aus verschiedenen Gründen unzulässig. Rechtlich mag alles klar sein; aber was sind die politischen Voraussetzungen und Folgen?

## IV) Die politische Dimension

### 1) Mangelnde Bürgerbeteiligung

Bürgerbeteiligung stellt eine wichtige Komponente dar, um Großprojekte wie Stuttgart 21 den Bürgern näher zu vermitteln und sie in das Projekt

---

<sup>171</sup> Vgl. VG Arnsberg, Urteil vom 16.05.2003, 12 K 2590/02, juris, Rdnr. 25; Hofmann, S. 231.

<sup>172</sup> Vgl. Geitman, S. 444.; Katz, S. 375.

<sup>173</sup> Vgl. Stegmaier, S. 375.

<sup>174</sup> Vgl. Stegmaier, S. 375f.

<sup>175</sup> Vgl. Gutachten von Dolde & Partner (Fn. 84), S. 46f; OVG RP, NVwZ 1998, S. 425 (426).

<sup>176</sup> Vgl. VG Stuttgart (Fn. 7) [Anlage 1], S. 41.

<sup>177</sup> Vgl. VG Stuttgart, (Fn. 7) [Anlage 1], S. 11.

einzubinden. Sie gilt heutzutage als unverzichtbarer Bestandteil eines erfolgreichen Verfahrens.<sup>178</sup>

Eine solche Bürgerbeteiligung ist beispielsweise im Baugesetzbuch normiert,<sup>179</sup> aber auch in der Baden-Württembergischen Gemeindeordnung ist vorgesehen, die Einwohner möglichst frühzeitig über Pläne in Kenntnis zu setzen, die raum- oder entwicklungsbedeutend sind und die das soziale, wirtschaftliche und kulturelle Wohl der Einwohner nachhaltig berühren; den Bürgern soll Gelegenheit gegeben werden, sich zu diesen Themen zu äußern.<sup>180</sup>

Eine umfangreiche offene Bürgerbeteiligung wurde im Jahre 1997 auch zu Stuttgart 21 durchgeführt. Sie befasste sich vor allem mit den städtebaulichen Vorschlägen zur Gestaltung der nach dem Bau des Durchgangsbahnhofs freiwerdenden Bahnflächen hinter dem Stuttgarter Hauptbahnhof und des Europaviertels,<sup>181</sup> teilweise aber auch mit der Gestaltung des Bahnhofs und der Verwirklichung des Projektes selbst, wie der Schonung des Schlossgartens.<sup>182</sup>

Die letztendlichen Planungen, was das Bahnprojekt und auch das jetzige Bankenviertel angeht, berücksichtigten aber kaum Vorschläge dieser Bürgerbeteiligung.<sup>183</sup> Vor allem aber wurde die Bürgerbeteiligung nie fortgesetzt!<sup>184</sup> Nach 1997 konnten sich die Bürger also nicht mehr mit offiziellen Vorschlägen einbringen, wenn man von Bürgerversammlungen einmal absieht. Man hat sich auch danach, bis zum Jahr 2007, nicht sonderlich bemüht, die Bürger weiter einzubinden, was ein gravierender Fehler war und mit zu der heute verfahrenen und eskalierenden Situation beigetragen hat. Die Stadt hätte weiterhin viel intensiver an der Beteiligung der Bevöl-

---

<sup>178</sup> Vgl. Knemeyer, S. 78 ff; Gabriel, Gesellschaftliche Modernisierung, S. 65.

<sup>179</sup> Vgl. § 3 BauGB.

<sup>180</sup> Vgl. § 20 Abs. 2 GemO BW; Knemeyer, S. 151.

<sup>181</sup> Vgl. Anlage 1 zur GR Drs. 286/1997 der Stadt Stuttgart vom 26.06.1997, bspw. Teil 3, 8.1. S. 1ff.

<sup>182</sup> Vgl. Anlage 1 zur GR Drs. 286/1997 (Fn. 181), bspw. Teil 3, 7.2. S. 16.

<sup>183</sup> Vgl. Nauke, Jörg: „Streit um Bürgerbeteiligung entbrannt“, in: StZ vom 05.02.2010 [Anlage 63].

<sup>184</sup> Vgl. Reschl, Richard in SWR 2 Forum: „Mit Volldampf in die Sackgasse – Stuttgart 21 als Kraftprobe zwischen Bürgertum und Politik“ am 11.08.2010, 17:05 Uhr - 17:50 Uhr, 07:17 – 07:34 [Anlage 100].

kerung arbeiten müssen.<sup>185</sup> Für eine Bürgerbeteiligung zu dem Bahnprojekt ist es jetzt, nach den Planfeststellungsbeschlüssen, zu spät.<sup>186</sup> Allerdings hat OB Dr. Schuster angekündigt, dass für die weitere stadtplanerische Konzeption für das Rosensteinviertel hinter dem Bahnhof wieder eine intensive Bürgerbeteiligung vorgesehen ist.<sup>187</sup> Schon dieses Jahr soll sie starten.<sup>188</sup>

## 2) Verfehlte Öffentlichkeitsarbeit

Einen der größten Fehler, die man im Zusammenhang mit Stuttgart 21 gemacht hat, war die unzureichende und verfehlte Öffentlichkeitsarbeit.

Erst im Juli 2009 wurde der Leiter des Kommunikationsbüros und ehrenamtliche Sprecher aller Partner des Großprojektes, Landtagsvizepräsident Wolfgang Drexler (SPD), vorgestellt.<sup>189</sup> Er soll als „Mister Stuttgart 21“ für das Projekt werben und die Menschen davon überzeugen. Eine Bürgerbeauftragte, an die sich die Bürger mit ihren Fragen direkt wenden können, wurde in Person von Alice Kaiser sogar erst im November 2009 installiert.<sup>190</sup>

Anhand des Slogans „Die besseren Argumente überwiegen“ werden jetzt auf Plakatwänden und Anzeigen die Argumente von Befürwortern und Gegnern gegenübergestellt, um zu zeigen, dass „die besseren Argumente“ eben für Stuttgart 21 sprechen.<sup>191</sup> Diese Kampagne wurde von anderen Werbefachleuten stark kritisiert, weil für den flüchtigen Beobachter zu-

---

<sup>185</sup> Vgl. ebd. [Anlage 100], 07:35 – 8:05.

<sup>186</sup> Vgl. Faltin, Thomas: „Bürger dürfen sich nicht beteiligen“, in: StZ vom 30.05.2010 [Anlage 64].

<sup>187</sup> Vgl. Faltin, Thomas: „Schuster will Bürgerbeteiligung“, in: StZ vom 04.05.2010 [Anlage 65].

<sup>188</sup> Vgl. Faltin, Thomas/Raidt, Erik: „Projekt taugt nicht für Glaubenskrieg“, in: StZ vom 07.07.2010 [Anlage 66].

<sup>189</sup> Vgl. dpa: „Gestatten, Mr. Stuttgart 21“, in: StZ vom 24.07.2009 [Anlage 67].

<sup>190</sup> Vgl. Braun, Thomas, „Die Neue in Drexlers Team“, in: StZ vom 05.11.2009, [Anlage 68]; ders.: „Wir ziehen alle an einem Strang“, in: StZ vom 02.02.2010 [Anlage 69].

<sup>191</sup> Vgl. Bury, Mathias, „Das neue Herz argumentiert jetzt“, in: StZ vom 05.05.2010 [Anlage 70].

nächst nur die Argumente der Gegner erkennbar seien.<sup>192</sup>

Eine empfindliche Schwachstelle des Images von Stuttgart 21 sind die ständig steigenden Kosten. Ging man 1995 noch von Gesamtkosten von ca. 2,5 Milliarden € aus,<sup>193</sup> wurden die Kosten bei der Unterzeichnung der Realisierungsvereinbarung 2001 mit 2,8 Milliarden € angegeben.<sup>194</sup> Jetzt liegen die Gesamtkosten sogar schon bei 4,1 Milliarden €. <sup>195</sup> Inklusiv der Neubaustrecke nach Ulm geht der Bundesrechnungshof von 8,5 Milliarden € an Kosten aus, ein Gutachten des Umweltbundesamts inzwischen sogar von 11 Milliarden €. <sup>196</sup>

Außerdem tauchten ständig neue Gutachten auf, die die Planer in schlechtem Licht erscheinen lassen, so Gutachten der SMA, eines führenden Verkehrsplanungsinstituts, in denen es heißt, dass es aufgrund der Benutzung der S-Bahn Trasse durch Fernfernverkehrszüge zu erheblichen Engpässen kommen könnte;<sup>197</sup> auf der Neubaustrecke Stuttgart-Ulm soll es eine zu geringe Auslastung der Trassen sowie ein „Fahrplansalat“ auf der S-Bahn-Strecke geben.<sup>198</sup> Es wurde auf die Gutachten reagiert. Nun soll ein zweites Gleis von der Filderstrecke zum Bahnhof realisiert werden.<sup>199</sup> Im Übrigen wurde jedes Mal darauf hingewiesen, dass sich die Umstände geändert hätten und die Gutachten teilweise nicht mehr aktuell seien.<sup>200</sup>

In einer Studie des Umweltbundesamtes kommt dieses zum Ergebnis, dass die Neubaustrecke Stuttgart-Ulm aufgrund zu steilen Gefälles nicht für den Güterverkehr geeignet ist.<sup>201</sup> Daneben kam es zu Vorwürfen, dass das Land durch versteckte Subventionen die Bahn begünstigt und so

---

<sup>192</sup> Vgl. Kaiser, Simone, Windmann Antje: „Bürgerliche Revolte“, in: DER SPIEGEL Nr. 34 vom 23.08.2010, S. 34 – 38 (38).

<sup>193</sup> Vgl. Rahmenvereinbarung zu Stuttgart 21 (Fn. 7), § 2.

<sup>194</sup> Vgl. GRDrs. 790/2007 (Fn. 71), S. 2.

<sup>195</sup> Vgl. Bury/Braun (Fn. 53) [Anlage 48].

<sup>196</sup> Vgl. Kaiser/Windmann (Fn. 192), S. 36.

<sup>197</sup> Vgl. Braun, Thomas/ Nauke, Jörg: „Studie ist nicht neu“, in: StZ vom 08.07.2010 [Anlage 71].

<sup>198</sup> Vgl. Nauke, Jörg: „Lange Halte- viele Engpässe“, in: StZ vom 29.07.2010 [Anlage 72].

<sup>199</sup> Vgl. Braun, Thomas: „Zweites Gleis Richtung Flughafen“ in: StZ vom 31.07.2010 [Anlage 73].

<sup>200</sup> Vgl. Braun/Nauke, Studie (Fn. 197) [Anlage 71].

<sup>201</sup> Vgl. Nauke, Jörg: „Neubaustrecke schadet dem Güterverkehr“, in: StZ vom 13.08.2010 [Anlage 74].

Stuttgart 21 überhaupt erst ermöglicht hätte,<sup>202</sup> was aber umgehend de-  
mentiert wurde.<sup>203</sup>

Die Bürger scheinen sich von der etablierten Politik ausgegrenzt und nicht eingebunden zu fühlen, nicht ernst genommen und entmachtet. Symptomatisch sind z. B. solche Äußerungen wie: „Ich bin sehr verärgert, für wie unkritisch wir gehalten werden und mit welcher Arroganz man uns kritisiert“.<sup>204</sup> Genauso geht es anscheinend Schauspieler Walter Sittler, einem exponierten Teilnehmer des Protests: „Können sie sich vorstellen, was für eine Demütigung das ist, wenn man als mündiger Bürger permanenter Machtdemonstration ausgesetzt ist, ohne angehört zu werden?“<sup>205</sup> Für solche oder ähnliche Äußerungen lassen sich noch viele andere Beispiele finden.<sup>206</sup>

Den Gegnern des Projektes wird es also sehr leicht gemacht. Sie müssen eigentlich nicht einmal viel widerlegen oder viel Werbung für ihre Sache machen, sie können sich fast darauf verlassen, dass bald irgendeine bisher unbekannte oder geheimgehaltene Studie auftaucht, die bisher unbekanntes enthüllt, die Kosten wieder steigen oder, kaum dass die Bauarbeiten beginnen, der S-Bahn-Takt gestört ist.<sup>207</sup> So wird dem Protest immer neue Nahrung zugetrieben, ohne dass sich die Gegner übermäßig anstrengen müssten, mit ihren Argumenten zu überzeugen.

Allerdings stellt sich die Frage, ob viele Bürger überhaupt grundsätzlich informiert über die Vertragsverhältnisse von Stuttgart 21 sind. So gibt es etliche Äußerungen, die in die Richtung zielen, dass mit dem Geld, das für Stuttgart 21 ausgegeben wird, besser Schulen oder Kindergärten gebaut oder renoviert werden sollten.<sup>208</sup> Dies ist in sofern unstimmig, weil es

---

<sup>202</sup> Vgl. dpa: „Land soll S 21 erkauf haben“, in: StZ vom 14.08.2010 [Anlage 75].

<sup>203</sup> Vgl. Braun, Thomas/Nauke, Jörg: „Land bestreitet versteckte Subvention“, in StZ vom 17.08.2010 [Anlage 76].

<sup>204</sup> Zit. nach Kaiser/Windmann (Fn. 192), S. 35.

<sup>205</sup> Zit. nach ebd., S. 36.

<sup>206</sup> Vgl. bspw. in Nauer, David: „Die Deutschen proben den direktdemokratischen Auf-  
stand“, in: Berner Zeitung, aktualisiert am 07.08.2010 [Anlage 77].

<sup>207</sup> Vgl. Schulz-Braunschmidt, Wolfgang: „S-Bahn-Takt völlig zerstört“, in: StZ vom  
06.07.2010 [Anlage 78].

<sup>208</sup> Vgl. Nauer (Fn. 206) [Anlage 77]; Reinhardt, Peter, „Protest gegen Stuttgart 21 ge-  
winnt spät an Fahrt“, in: HSt vom 06.08.2010, S.3; Äußerungen von StR Rockenbauch in:  
Verhandlungsprotokoll vom 20.12.2007 (Fn. 1), S. 17.

sich hier um eine Projekt in der Trägerschaft der Bahn handelt und die Stadt Stuttgart nur einen Teil der Finanzierung übernimmt, also keineswegs der Bauherr ist (vgl. III 2 c). Theoretisch könnte die Bahn auch ohne einen finanziellen Beitrag der Stadt dieses Projekt bauen; zudem bestehen ja, wie oben (vgl. III 2 a) dargestellt, rechtsgültige Verträge, nach denen die Stadt verpflichtende Finanzierungsanteile an diesem Projekt übernehmen muss, selbst wenn das Bürgerbegehren rechtsgültig und erfolgreich gewesen wäre. Bei einem Vertragsbruch kämen hohe Schadenersatzforderungen auf die Stadt zu; zudem müsste der Hauptbahnhof auch ohne Stuttgart 21 saniert werden. Die Mittel von Bund, Land und Bahn würden nicht in Schulen, Krankenhäuser oder Kindergärten fließen, sondern in andere Verkehrsprojekte, worauf auch OB Schuster hinwies.<sup>209</sup>

Die Stadt und die anderen Partner haben es versäumt, die Menschen emotional und argumentativ mitzunehmen und einzubinden. Es hat zwar allerlei Broschüren und andere Informationsmittel gegeben. Aber es wurde versäumt, die Vorteile, die dieses Projekt den Bürgern und der Stadt bringen soll, zu vermitteln und den Gegnern das Feld argumentativ überlassen.<sup>210</sup> Die Stadt und die anderen Partner führen die Kommunikation, vor allem aber die inhaltliche Argumentation nach dem Beschluss der Realisierungsvereinbarung 2001 über Stuttgart 21 zu sehr zurück, meint auch Projektsprecher Wolfgang Drexler.<sup>211</sup> Das ist der Grund, warum oft von der „Arroganz der Macht“ die Rede ist.<sup>212</sup>

So werden „diffuse Ängste“<sup>213</sup> der Bürger angesprochen, die nicht allein, durch die tatsächlichen Gegebenheiten, wie der Baumfällaktion im Schlossgarten oder die enormen Kosten zu erklären sind, auch wenn diese natürlich unzweifelhaft eine sehr wichtige Rolle spielen. Einige Sozialwissenschaftler sind der Ansicht, dass sich hinter diesen Argumenten

---

<sup>209</sup> Vgl. Verhandlungsprotokoll vom 04.10.2007, Niederschriftsnummer 169, TOP 1a (Fn. 114), S. 6.

<sup>210</sup> Vgl. das Interview mit Politikwissenschaftler Oscar W. Gabriel: Wörner (Fn. 18) [Anlage 11].

<sup>211</sup> Vgl. Kaiser/Windmann (Fn. 192), S. 38.

<sup>212</sup> Der Politikwissenschaftler Oscar W. Gabriel, zitiert nach Wörner (Fn. 18) [Anlage 11], Anlagenseite 3; vgl. die, wenn auch sehr polemischen, Äußerungen von StR Schlierer: Verhandlungsprotokoll vom 20.12.2007 (Fn. 1) S. 17; Lackner, S. 112f.

<sup>213</sup> Reschl (Fn. 184) [Anlage 100], 15:50- 16:20.

Ängste um den Verlust der vertrauten Umgebung verbergen. Die Menschen wollten diese Veränderungen mitgestalten und nicht passiv entgegennehmen.<sup>214</sup> Zudem seien viele Menschen verängstigt aufgrund der wachsenden Lebensgeschwindigkeit und würden sich gegen das zweckrationale Denken des „immer-höher-schneller-weiter“ stemmen. Stuttgart 21 diene also als Projektionsfläche für Modernisierungsängste.<sup>215</sup> Durch gesellschaftlichen und mentalen Wandel werden die Entscheidungen von repräsentativdemokratischen Organen nicht mehr ohne weiteres akzeptiert, vielmehr muss man von Seiten der Verwaltung auf die Bürger eingehen und ihre auch unbewussten Ängste verstehen, auf diese eingehen, sie ernst nehmen und auf sie reagieren. Denn ohne Einbeziehung der Bürger in die Entscheidungen zumindest der kommunalen Ebene „funktioniert Politik in Deutschland schon lange nicht mehr“.<sup>216</sup>

Ein Bürgerentscheid wäre somit eine sehr gute Gelegenheit gewesen, die Bürger an der Entscheidung mitwirken zu lassen. So wären die Bürger noch einmal direkt eingebunden gewesen, was das Gefühl der Machtlosigkeit und Ohnmacht gegenüber den Entscheidungen der Organe sicher sehr reduziert hätte. Ohnehin stellt (zumindest das kassierende) Bürgerbegehren ein Indikator für die Unzufriedenheit der Bürger mit der politischen Situation dar.<sup>217</sup> Wie unten (III) gesehen, war ein solches aber aus juristischen Gründen nicht durchführbar.

Es ist notwendig, dass sich Politik und Bürger besser verzahnen und mehr miteinander kommunizieren.<sup>218</sup> Dies kann in Form eines Bürgerentscheids passieren, aber auch einfach durch frühe, regelmäßige und intensive Einbindung in die politischen Planungen und Entscheidungsprozesse.<sup>219</sup>

---

<sup>214</sup> Vgl. den Sozialwissenschaftler Ortwin Renn in einem Interview mit der Stuttgarter Zeitung: Faltin, Thomas/Raidt, Erik: „Die Angst vor dem Heimatverlust“, in: StZ vom 06.03.2010 [Anlage 79].

<sup>215</sup> Vgl. die Soziologin Annette Ohme-Rennicke in einem Interview mit der Stuttgarter Zeitung: Telen, Sybille: „Ein Projekt als Projektionsfläche“, in: StZ vom 30.08.2010 [Anlage 80].

<sup>216</sup> Politikwissenschaftler Oscar W. Gabriel, zit. nach Wörner (Fn. 18) [Anlage 11], Anlageseite 3.

<sup>217</sup> Vgl. Gabriel, Das Plebiszit, S. 85.

<sup>218</sup> Vgl. Bartsch, Matthias u.a.: „Volk der Widerborste“, in: DER SPIEGEL Nr. 35, S. 64 – 72 (72).

<sup>219</sup> Vgl. ebd.

In Wien, wo ebenfalls ein unterirdischer Bahnhof gebaut wird, ist genau dies geschehen. Die Bürger wurden frühzeitig eingebunden, ihre Interessen und Sorgen wurden ernst genommen, sie wurden positiv angesprochen und überzeugt. Deswegen gibt es auch kaum Proteste gegen diese Megabaustelle, viele Bürger freuen sich auf den neuen Bahnhof.<sup>220</sup>

In Stuttgart lief das nicht so gut. Ministerpräsident Stefan Mappus: „Wenn es mal einen Preis für die schlechteste Marketing-Kampagne gibt, haben wir mit Stuttgart 21 gute Chancen“.<sup>221</sup>

### 3) Politische Wirkungen von Bürgerbegehren und Bürgerentscheid:

Politisch stellt sich ein Bürgerentscheid zu so einem Großprojekt als zwiespältig dar.

Es wird unterschwellig oder sogar explizit der Eindruck erweckt, dass es „eine Frage des politischen Willens“ gewesen wäre,<sup>222</sup> einen Bürgerentscheid herbeizuführen.<sup>223</sup> Durch dessen Ablehnung bekam der Protest eine neue Qualität, weil etliche Bürger jetzt überzeugt waren, dass die Stadt und die Bahn, also „die da oben“, sie nicht ernst nahmen und ihre Interessen nicht mehr vertraten, wenn sogar die über 60 000 Unterschriften des Bürgerbegehrens gleichsam „ignoriert“ werden.<sup>224</sup>

Psychologisch verständlich, aber rechtlich nicht haltbar ist die Annahme, ein Bürgerentscheid sei „demokratisch höherwertig“ als die Entscheidung des Gemeinderates.<sup>225</sup> Vielmehr ist es so, dass Entscheidungen beider Institutionen gleichberechtigt nebeneinander stehen.<sup>226</sup>

Bürgerentscheiden wird oft nachgesagt, dass sie positive Wirkungen auf die örtliche Demokratie und den kommunalen politischen Prozess hätten.

---

<sup>220</sup> Vgl. Raidt, Erik: „Viel Dreck – und niemand ärgert sich“, in: StZ vom 13.03.2010 [Anlage 81]; Kaiser/Windmann (Fn. 192), S. 38.

<sup>221</sup> Zit. nach Kaiser/Windmann (Fn. 192), S. 38.

<sup>222</sup> Reinhard Hackl, Vorsitzender von „Mehr Demokratie“, im Interview: Durchdenwald, Thomas: „Eine Frage des politischen Willens“, in: StZ vom 16.07.2009 [Anlage 82].

<sup>223</sup> Vgl. Kaiser/Windmann (Fn. 192), S. 36.

<sup>224</sup> Vgl. ebd.

<sup>225</sup> Vgl. von Armin, S. 91.

<sup>226</sup> Vgl. Huber, S. 190.



Die Qualität der politischen Auseinandersetzung wäre anschließend höher, die Bürger selbstbewusster und der Gemeinderat sensibler für das Anliegen der Bürger.<sup>227</sup> Da kein Bürgerentscheid zu Stuttgart 21 stattfand, kann das in diesem Fall nicht überprüft werden; jedenfalls führte die Tatsache, dass kein Bürgerentscheid durchgeführt wurde, zu einer Verschlechterung des Klimas zu den Bürgern und im Gemeinderat.

Wie oft bemerkt wird, hat ein Bürgerentscheid meist eine konservative Wirkung und wirkt innovationsfeindlich, Veränderungen sind also schwieriger durchsetzbar.<sup>228</sup> Ob dies tatsächlich so ist, wie von anderer Seite bestritten wird,<sup>229</sup> ist hier nicht nachprüfbar; jedenfalls fällt auf, dass, zumindest seit der Novellierung der Gemeindeordnung 2005<sup>230</sup> die Zahl der Bürgerbegehren, die sich gegen den Bau neuer Einrichtungen und für die Beibehaltung des Status quo aussprechen, überwiegt.<sup>231</sup>

Zwar gibt es auch Annahmen, die besagen, dass ein Bürgerbegehren untere soziale Schichten, die sonst der Politik meist fern stehen, mobilisiert, am politischen Prozess teilzuhaben,<sup>232</sup> doch geht die überwiegende Meinung in der Fachwelt dahin, dass vor allem die sowieso schon politisch interessierten und aktiven Bürger an einem Bürgerbegehren teilnehmen, während es die sonst inaktiven nicht erreicht.<sup>233</sup> Es fällt zumindest auf, dass zu den Demonstranten gegen Stuttgart 21, die ja einen Bürgerentscheid verlangen, vor allem gutsituierte Bürger gehören, die sich oft gleichzeitig in der Bürgerinitiative engagieren.<sup>234</sup>

Die Auswirkungen eines Bürgerentscheides, insbesondere bei Großprojekten wie Stuttgart 21, sind generell zwiespältig zu sehen. Einerseits können die Bürger so unmittelbar Einfluss nehmen und Entscheidungen, die

---

<sup>227</sup> Vgl. Möckli, S. 252ff; Paust, S. 156ff; Katz, S. 377; Lackner, S. 82ff.

<sup>228</sup> Vgl. Hendler, S. 323f; Windhoff-Hérétier, S. 319.

<sup>229</sup> Vgl. Paust, S. 151.

<sup>230</sup> Vgl. LTDrs. 13/4385.

<sup>231</sup> Vgl. Statistik des Innenministeriums Baden-Württemberg zu Bürgerbegehren und Bürgerentscheid [Anlage 83].

<sup>232</sup> Vgl. Beilharz, S. 90 ff.

<sup>233</sup> Vgl. Paust, S. 84ff; Seeger, S.534; Gabriel, Gesellschaftliche Modernisierung, S. 71; Gabriel, Das Plebiszit, S. 77ff;; Stromeier, insb. S. 135ff, über Bürgerbeteiligung in den Unterschichten des Ruhrgebietes.

<sup>234</sup> Vgl. Kaiser/Windmann (Fn. 192), S. 34ff.

über ihren Kopf hinweg entschieden wurden, korrigieren und so ihren Willen durchsetzen. Zu so einem enormen Protest wie in diesem Falle wäre es dann gar nicht gekommen, die Fronten wären wohl geklärt. Ein Bürgerentscheid gilt als das Instrument mit der größten Legitimationskraft schlechthin.<sup>235</sup>

Andererseits wäre es sehr schwierig, ein Großprojekt durchzubringen, wenn die Ablehnung der Bürger überall so groß ist. Gebe es immer diese Möglichkeit, so wäre das Land nicht fähig, sich zu entwickeln. Dabei spielt es keine Rolle, ob Stuttgart 21 als sinnvoll betrachtet wird oder nicht; dies ist ein generelles Problem. Einer Gesellschaft muss immer mal wieder etwas zugemutet werden, sonst gibt es keinen technischen, gesellschaftlichen und sozialen Fortschritt.<sup>236</sup>

Zwar hätte in diesem Fall der „Ausstieg“ der Stadt Stuttgart, wie oben dargestellt, nicht bewirkt, dass Stuttgart 21 definitiv nicht verwirklicht worden wäre, weil die Bahn ja Bauherr ist. Doch wäre es – nicht nur finanziell, sondern auch politisch – für die Bahn fast unmöglich gewesen, das Projekt gegen den dann klar vorliegenden Willen der Stuttgarter Bürger zu verwirklichen.<sup>237</sup> Dies hätte noch krassere Proteste zur Folge gehabt; viele Bürger hätten es wohl nicht verstanden, warum trotz ihres Votums noch an Stuttgart 21 weitergebaut wird, u.a. deswegen, weil die Begründung zum Bürgerbegehren für den unbefangenen Leser den Eindruck vermittelte, tatsächlich über das ganze Projekt abstimmen zu können (vgl. III 2 c). Praktisch wäre das Projekt dann eventuell gestoppt worden, auch wenn es eigentlich nur um den finanziellen Beitrag der Stadt Stuttgart gegangen wäre. Die politische Wirkung eines Bürgerentscheides über einen „Ausstieg“ der Stadt aus Stuttgart 21 wäre ungleich höher als die juristische.

Anhand des Erfolgs von Bündnis 90/ DIE GRÜNEN bei der Kommunalwahl 2009, der teilweise ihrer Ablehnung von Stuttgart 21

---

<sup>235</sup> Vgl. Hendler, S. 323.

<sup>236</sup> Vgl. Bartsch u.a. (Fn. 218), S. 72.

<sup>237</sup> Vgl. dazu auch StR Wölfle in: Schulz-Braunschmidt, Wolfgang: „Grüne fordern Bürgerentscheid“, in: StZ vom 15.07.2010 [Anlage 84].

geschuldet war,<sup>238</sup> wird deutlich, wie wichtig die Bevölkerung dieses Thema nimmt. Das bestätigt Thesen und Beobachtungen, wonach Parteien, die eine Abstimmungsniederlage im Gemeinderat erlitten haben, versuchen, dies per Bürgerentscheid zu korrigieren. Bündnis 90/DIE GRÜNEN stimmten gegen die Ergänzungsvereinbarung mit dem Land und dem Zinsverzichtsvertrag mit der Bahn.<sup>239</sup>

Obwohl ein Bürgerbegehren in einer Großstadt eigentlich für fast aussichtslos gilt,<sup>240</sup> wurden über 60 000 Unterschriften gesammelt und das nötige Quorum um das dreifache überboten. Die Unterstützung durch eine oder mehrere Parteien, wie in diesem Fall (neben Bündnis 90/DIE GRÜNEN auch SÖS), erklärt diese beeindruckende Zahl.<sup>241</sup>

Allerdings ist die These, dass durch die Beteiligung einer Partei (bzw. des Fraktionsvorsitzenden Werner Wölfle als Mitinitiator des Bürgerbegehrens)<sup>242</sup> an einem Bürgerbegehren die Spannungen im Gemeinderat vermindert und der Rationalisierungsgrad der Entscheidung erhöht wird,<sup>243</sup> in diesem Fall überhaupt nicht zutreffend. Vielmehr beweisen die erregten, teilweise polemischen Debatten im Gemeinderat das Gegenteil.<sup>244</sup> Die Gefahr einer „politischen Instrumentalisierung“ eines Bürgerbegehrens durch eine Partei, die sich zwecks Wahlen profilieren möchte,<sup>245</sup> kann nicht ganz von der Hand gewiesen werden, zumal DIE GRÜNEN einen Bürgerentscheid zu Stuttgart 21 forderten, als schon absehbar war, dass das Gericht ihn ablehnen würde.<sup>246</sup> Dies zeigt aber auch, dass die Bürger, da es wenig Aussichten auf die Möglichkeit gab, das Projekt durch einen

---

<sup>238</sup> Vgl. dpa/IsW: „CDU räumt Fehler bei Stuttgart 21 ein“, in: StZ vom 10.06.2009 [Anlage 85]; Oscar W. Gabriel im Interview: Wörner (Fn. 18) [Anlage 11].

<sup>239</sup> Vgl. die Meinungen von StR Wölfle von Bündnis 90/DIE GRÜNEN in der Gemeinderatsdebatte: Verhandlungsprotokoll vom 04.10.2007, Niederschriftennummer 169, TOP 1a (Fn. 114), insb. S. 2ff und: Verhandlungsprotokoll zur Gemeinderatssitzung der Landeshauptstadt Stuttgart am 04.10.2007, Niederschriftennummer 169, TOP 1b, insb. S. 12. Zum Abstimmungsverhalten vgl. Verhandlungsprotokoll vom 04.10.2007, Niederschriftennummer 170, TOP 1b (Fn. 11), S.2.

<sup>240</sup> Vgl. Beilharz, S. 97f; Seeger, S. 528.

<sup>241</sup> Vgl. Beilharz, S. 115ff; Paust, S. 81f.

<sup>242</sup> Vgl. Borgmann, Bürgerentscheid (Fn.78) [Anlage 60].

<sup>243</sup> Vgl. Beilharz, S. 10.

<sup>244</sup> Vgl. Verhandlungsprotokoll vom 20.12.2007 (Fn. 13).

<sup>245</sup> Vgl. Möckli, S. 158; Paust, S. 82f.

<sup>246</sup> Vgl. Schulz-Braunschmidt, Bürgerentscheid (Fn. 237) [Anlage 84].

Bürgerentscheid zu stoppen, ihre Ablehnung dieses Projektes nicht mehr anders auszudrücken wussten, als durch Abgabe ihrer Stimme bei einer Partei, die Stuttgart 21 bekanntermaßen ablehnt. Eine Gesetzeslage, die einen Gesetzesvorschlag leichter ermöglichen würde, könnte die Instrumentalisierung eines Bürgerbegehrens durch eine Partei, die sich mit dem Versprechen zur Durchführung dieses Instruments zu profilieren versucht, zwar nicht vollständig, jedoch weitgehend verhindern. Die Bürger könnten dann über die umstrittene Sachfrage direkt abstimmen, anstatt aus Verärgerung einer Partei ihre Stimme zu geben. Meines Erachtens würde dies die Lage eher entspannen und politische Instrumentalisierungen des Bürgerbegehrens verhindern.

#### 4) Die Zusage von OB Dr. Schuster bei seiner Wiederwahl 2004

Bei der Wiederwahl zum Oberbürgermeister der Stadt Stuttgart im Oktober 2004 trat OB Dr. Schuster gegen Boris Palmer von Bündnis 90/DIE GRÜNEN und gegen Ute Kumpf von der SPD an.<sup>247</sup> Palmer verzichtete nach dem ersten Wahlgang auf seine Kandidatur und sprach sich für den Amtsinhaber aus, unter anderem deshalb, weil OB Dr. Schuster ihm einen Bürgerentscheid bei „erheblichen Mehrkosten“ zu Stuttgart 21 zugesagt hatte.<sup>248</sup> Es ist nicht ganz klar, was unter „erheblichen Mehrkosten“ zu verstehen ist. Während Schuster einmal in der Debatte mit seiner SPD-Konkurrentin von „einer Milliarde“ sprach (wobei auch nicht klar war, ob dabei nur der Anteil der Stadt oder insgesamt eine Verteuerung dieses Projektes gemeint war),<sup>249</sup> sprach Palmer von einem „mehrstelligen Millionenbetrag.“<sup>250</sup> Beim Eintreten der erste Stufe<sup>251</sup> der Ergänzungsvereinba-

---

<sup>247</sup> Vgl. Nauke, Palmer und Schuster unglaublich (Fn. 19); Schwarz (Fn. 19).

<sup>248</sup> Vgl. ebd.

<sup>249</sup> Vgl. StZ vom 20.10.2004, S. 20, zitiert nach: „Stuttgart 21 - Frage nach einem Bürgerentscheid“ – OB Schuster stellt Fakten klar“ [Anlage 86].

<sup>250</sup> Zit. aus ebd. [Anlage 86].

<sup>251</sup> Vgl. Ergänzungsvereinbarung zu Stuttgart 21 (Fn. 69), Ziffer II 2.; Anlage der GRDRs. 609/2007 (Fn. 67), Ziffer 5.2.1.

rung, was jetzt ja feststeht,<sup>252</sup> kommen Mehrkosten von ca. 84,5 Millionen € auf die Stadt zu.<sup>253</sup> Rechnet man den Zinsverzicht von 165 Millionen € hinzu<sup>254</sup>, so kommt man sogar auf eine Summe von fast 250 Millionen €. Jedenfalls bestand der OB darauf, das ihm kein „Wortbruch“ vorgehalten werden könne, da die Kostensteigerung von 84 Millionen € weit unter dem liegt, was er als bürgerentscheidsfähige Summe benannt haben will.<sup>255</sup> Palmer bestätigte einmal diese Sichtweise, weil über den Zinsverzicht nicht geredet worden sei,<sup>256</sup> dann zeigte er sich sehr enttäuscht von diesem „Wortbruch“.<sup>257</sup> Der OB verweist darauf, dass die Summe von 84,5 Millionen €, gestreckt über mehrere Jahre, für den Stadthaushalt nicht sehr bedeutend sei.<sup>258</sup> Außerdem würden durch Stuttgart 21 enorme Einnahmeeffekte durch Steuern und Verkaufserlöse entstehen, die unter dem Strich sogar einen Gewinn für die Stadt darstellen würden.<sup>259</sup> Der OB zeigt sich ungehalten über die Anschuldigungen Palmers.<sup>260</sup> Dieser hält seine Vorwürfe aufrecht und definiert die Grenze der „erheblichen Mehrkosten“ bei ca. 100 Mio. €.<sup>261</sup>

Was auch immer man unter „erhebliche Mehrkosten“ versteht, was die Beteiligten darunter verstanden und was sie genau ausgemacht haben, der Eindruck, der entstand, war politisch verheerend. Denn der Hinweis, es sei mit „wesentlicher Kostensteigerung“ eine weitaus größere Summe gemeint gewesen, glaubten ihm viele Bürger nicht. In den Zeitungen war meist zu lesen „Bürgerentscheid bei Kostensteigerungen“,<sup>262</sup> die Details haben vermutlich viele Bürger nicht zur Kenntnis genommen; sie waren

---

<sup>252</sup> Vgl. Bury/Braun (Fn. 53) [Anlage 48].

<sup>253</sup> Vgl. StZ vom 20.10.2004 (Fn. 249) [Anlage 86], Angabe mit Kapitalwert 2007.

<sup>254</sup> Vgl. Zinsverzichtsvertrag, (Fn. 70); GR Drs. 790/2007 (Fn. 71) - Angabe mit Kapitalwert 2007.

<sup>255</sup> Vgl. StZ vom 20.10.2004 (Fn. 249) [Anlage 86].

<sup>256</sup> Vgl. ebd. [Anlage 86].

<sup>257</sup> Vgl. Nauke, Jörg: „Palmer fordert Bürgerbefragung“, in: StZ vom 12.12.2009 [Anlage 87].

<sup>258</sup> Vgl. StZ vom 20.10.2004 (Fn. 249) [Anlage 83].

<sup>259</sup> Vgl. die Übersicht in Anlage 4 der GR Drs. 790/2007 der Landeshauptstadt Stuttgart vom 25.09.2007; Anlage der GR Drs. 609/2007 (Fn. 67), Ziffer 7.

<sup>260</sup> Vgl. Nauke, Jörg: „OB Schuster kritisiert Palmer“, in: StZ vom 10.09.2010 [Anlage 88].

<sup>261</sup> Vgl. Nauke, Jörg: „Palmer hält Vorwürfe aufrecht“, in: StZ vom 10.09.2010 [Anlage 89].

<sup>262</sup> Vgl. Nauke, Palmer und Schuster unglaubwürdig (Fn. 19); Schwarz (Fn. 19).

teils auch unbekannt. Als die Kostensteigerungen dann eintraten und der OB in der Gemeinderatssitzung am 04.10.2010 keine Abstimmung über einen Bürgerentscheid zuließ,<sup>263</sup> waren viele Bürger sehr enttäuscht. Der OB sah sich jetzt dem Vorwurf ausgesetzt, Teil eines „Lügenpacks“ zu sein.<sup>264</sup> Dies hätte eventuell vermieden werden können, hätte OB Dr. Schuster schon von Anfang an ganz klar gemacht, unter welchen Bedingungen er einen Bürgerentscheid einleiten will und über was genau abgestimmt wird. Denn es ist nahe liegend, dass bei vielen Bürgern der Eindruck entstand, dass über das Projekt „im Ganzen“ hätte abgestimmt werden können.<sup>265</sup> Dabei hätte allenfalls über die dann anfallenden Kostensteigerungen abgestimmt werden können, solange die Parteien nicht im Einvernehmen die alten Verträge auflösen. Darüber hinaus ist es aber sehr unsicher, ob über Mehrkostenentscheidungen ein Bürgerentscheid überhaupt zulässig ist (vgl. III 2 a und V 4). Jedenfalls war der OB schlecht beraten, sich so unklar auszudrücken. Die Aussage in der Art, wie sie gemacht und wie über sie berichtet wurde, kann man m.E. nur als schweren politischen Fehler bezeichnen. Die Fronten in der Auseinandersetzung wurden so unnötig verhärtet, für viele Bürger könnte dies der Auslöser gewesen sein, sich nun, schon allein aus Protest gegen diese „Lüge“ und wegen ihres Ohnmachtgefühls gegenüber der Politik, gegen Stuttgart 21 zu wenden.<sup>266</sup>

##### 5) Das Problem der sechswöchigen Frist:

§ 21 Abs. 3 S. 3 HS 2 GemO BW legt fest, dass ein kassierendes Bürgerbegehren innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach der Entscheidung des Gemeinderates stattfinden muss, sonst ist es unzulässig.

---

<sup>263</sup> Vgl. Verhandlungsprotokoll vom 04.10.2007, Niederschriftsnummer 169, TOP 1a (Fn. 114).

<sup>264</sup> Vgl. zu den Beschimpfungen auf dem Weindorf: Sorg (Fn. 62) [Anlage 59].

<sup>265</sup> Vgl. StR Kanzleiter im Verhandlungsprotokoll vom 20.12.2007 (Fn. 1), S. 5.

<sup>266</sup> Vgl. Kaiser/Windmann (Fn. 192), S. 35; vgl. die Proteste bei der Ablehnung des Bürgerbegehrens: Borgmann, Keine Volksabstimmung (Fn. 13).

In vielen Fällen, so auch bei Stuttgart 21, stellt sich erst lange nach den sechs Wochen heraus, was dieses Projekt eigentlich bedeutet und was die genauen Auswirkungen sind. Da der Bürgerentscheid gegen die Ergänzungsvereinbarung vom 04.10.2010 wie oben (vgl. III 1) dargelegt, rechtlich nicht möglich ist, bestand die letzte Gelegenheit, mit einem Bürgerentscheid Stuttgart 21 zu verhindern, darin, spätestens sechs Wochen nach der Realisierungsvereinbarung von 2001 mindestens 20 000 Unterschriften in einem Bürgerbegehren zu sammeln.<sup>267</sup>

Zu diesem Zeitpunkt wussten aber die meisten Bürger noch gar nicht über die genauen Planungen Bescheid. Die genauen Auswirkungen, wie Abriss der Seitenflügel etc. gingen erst Jahre später in das Bewusstsein der Bevölkerung ein. Voraussichtlich erst ab Unterzeichnung des „Memorandum of Understanding“<sup>268</sup> wurde vielen Bürgern klar, dass Stuttgart 21 nun tatsächlich verwirklicht wird und es sich nicht mehr nur um Pläne und Absichtserklärungen handelt.<sup>269</sup> Als dann ein Bürgerentscheid gefordert wurde, war dies rechtlich nicht mehr möglich, „dann war plötzlich alles unterschrieben.“<sup>270</sup> Viele Bürger rechneten wohl nicht mehr mit einer Verwirklichung.<sup>271</sup> Warum aber protestieren oder ein Bürgerbegehren starten, wenn das Projekt sowieso nicht kommt?

Auch bei anderen Bereichen, etwa in der Bauleitplanung, protestieren viele Bürger nicht am Anfang der Planung, sondern erst, wenn das Projekt droht, konkret zu werden.<sup>272</sup> Dies stellt also ein erhebliches politisches Problem dar. Die Bürger müssen gegen Projekte Bürgerentscheide einleiten, die sie noch gar nicht kennen. Wenn sie sie kennen, ist es zu spät.<sup>273</sup>

---

<sup>267</sup> Vgl. VG Stuttgart, (Fn. 7) [Anlage 1], S. 27; Kaltenborn, Lenz, S. 131.

<sup>268</sup> Vgl. „Memorandum of Understanding“, Anlage 1 der GR Drs. 609/2007 der Landeshauptstadt Stuttgart vom 19.07.2007.

<sup>269</sup> Vgl. StR Wölfle: Verhandlungsprotokoll vom 04.10.2007, Niederschriftsnummer 169 TOP 1a (Fn. 114), S. 2; StR Schlierer, Verhandlungsprotokoll zur Gemeinderatssitzung der Landeshauptstadt Stuttgart am 29.07.2009, Niederschriftsnummer 176, TOP 9, S. 16f.

<sup>270</sup> Walter Sittler, zitiert nach Kaiser/Windmann (Fn.192),S. 36.

<sup>271</sup> Vgl. ebd.

<sup>272</sup> Vgl. Reschl, Fn. 184 [Anlage 100], 18:20 – 18:52; Sapper, S. 93f.

<sup>273</sup> Vgl. Interview mit Christian Büttner, Geschäftsführer des Landesverbandes von „Mehr Demokratie“: „Die Bürger werden zu Neinsagern von Planungen gemacht, die sie noch gar nicht kennen“, in: Staatsanzeiger BW vom 04.06.2010 [Anlage 90].

Eine Regelung wie in Bayern, wo es eine Frist zur Einreichung eines Bürgerbegehrens gar nicht gibt,<sup>274</sup> liefe in diesem Fall allerdings auch ins Leere, weil die Verträge zur Rahmen- und Ergänzungsvereinbarung schon lange unterschrieben sind und die Vertragstreue zentrale Bedeutung in unserem Rechtssystem hat<sup>275</sup> (vgl. III 2 b). Eine einfache Lösung für dieses politische Problem gibt es daher nicht. Hier ist vor allem die Politik gefragt, die Bürger schon frühzeitig über ein Projekt zu informieren und einzubinden.

#### 6) Die Problematik einer Bürgerbefragung:

Da ein Bürgerentscheid rechtlich unzulässig ist, wurde von vielen Seiten der Vorschlag gemacht, eine Bürgerbefragung durchzuführen.<sup>276</sup> Eine Bürgerbefragung ist ein Instrument, das alle volljährigen Einwohner der Stadt zu einem bestimmten Thema nach ihrer Meinung fragt, aber keine rechtliche Bindungswirkung entfaltet,<sup>277</sup> die Verwaltung ist also keineswegs an den geäußerten Willen der Bürger gebunden. Zudem muss es sich dabei um einen Gesichtspunkt handeln, der zum Wirkungskreis der Gemeinde gehört.<sup>278</sup> Sogar die CDU spielte mit dem Gedanken, in Stuttgart eine Bürgerbefragung durchzuführen. Als das beantragte Bürgerbegehren jedoch vom Verwaltungsgericht abgelehnt wurde, ließen sie diesen Gedanken fallen.<sup>279</sup> Darin sollte nach S 21 oder K 21 gefragt werden.<sup>280</sup> Es wird nicht deutlich, wie die Formulierung lauten sollte. Aber es wird betont, dass die politische Bedeutung einer solchen Entscheidung weit über

---

<sup>274</sup> Vgl. Art 18 a BayGemO.

<sup>275</sup> Vgl. VG Stuttgart (Fn. 7) [Anlage 1], S.35.

<sup>276</sup> Vgl. Nauke, Bürgerbefragung (Fn. 257); vgl. auch das Interview mit Hermann Scheer: Isenberg (Fn. 20).

<sup>277</sup> Vgl. Gern, S. 270 f; Interview mit Hermann Scheer: Isenberg (Fn. 20); vgl. auch Werner Wölflle: Borgmann, Thomas, „Schuster lehnt Bürgerumfrage ab“, in: StZ vom 22.07.2010 [Anlage 91].

<sup>278</sup> Vgl. Gern, S. 270f.

<sup>279</sup> Vgl. Braun, Thomas/Nauke, Jörg: „CDU wollte Bürgerbefragung“, in: StZ vom 14.01.2010 [Anlage 92].

<sup>280</sup> Vgl. ebd.



die unverbindliche juristische Wirkung hinausgeht.<sup>281</sup> Wenn sich die Mehrheit der Stuttgarter Einwohnerschaft gegen Stuttgart 21 aussprechen würde, wäre es für die Bahn schwer denkbar, in solch einem „politischen Erdbebengebiet“ mit dem Baubeginn zu starten.<sup>282</sup> Es müsse schon vorher feststehen, dass die unterlegene Partei das Ergebnis akzeptieren und ggf. durchführen müsste, auch wenn es ihr nicht gefällt.<sup>283</sup> Alle Beteiligten wären de facto unter einem solchen Druck, dass Votum und den Willen der Einwohner nicht zu ignorieren, dass Stuttgart 21 bei einer ablehnenden Haltung der Einwohner vor dem Aus stünde. Denn würde die Bahn oder die Stadt dieses Votum ignorieren, würde sich die jetzige Situation wohl noch wesentlich mehr zuspitzen, die Kritiker würden sich verraten vornehmen und die Situation m.E. eskalieren.

Die Einwohnerschaft könnte so also, auch wenn ein Bürgerentscheid tatsächlich oder rechtlich unmöglich ist, doch noch, zwar nicht auf rechtlichem, so doch auf politischem Weg ihren direkten Willen durchsetzen. Dies wäre also ein Mittel, „durch die Hintertür“ direkte politische Partizipation zu erlangen. So kann die oft wenig bürgerfreundliche Regelung des § 21 GemO BW „umgangen“ werden.

Dies ist aber gleichzeitig der negative Aspekt. Denn das Instrument eines Bürgerentscheids gründet auf klaren juristischen Normen, darunter auch Verfahrensregeln und Themenausschlüsse (§ 21 Abs. 2 GemO BW), die ein direktes Bürgerengagement möglich machen. Diese könnten durch einen „Quasi-Bürgerentscheid“, einer Bürgerbefragung, ausgehebelt werden. Eine größere Gruppe, die sich durch eine Entscheidung des Gemeinderates benachteiligt fühlt, der aber aus rechtlichen Gründen der Weg zu einem Bürgerentscheid versperrt ist, könnte auf eine „rechtlich nicht bindende Bürgerbefragung“ dringen, um ihre Meinung durchzusetzen. Das wäre gleichsam die politische Umgehung der repräsentativen Demokratie.

---

<sup>281</sup> Vgl. Gern, S. 270 f; Interview mit Hermann Scheer: Isenberg (Fn. 20); Nauke (Fn. 257).

<sup>282</sup> Boris Palmer, zitiert nach Nauke, Bürgerbefragung (Fn. 257).

<sup>283</sup> Vgl. Interview mit Hermann Scheer: Isenberg (Fn. 20).

Wenn es zu einer Bürgerbefragung zu Stuttgart 21 kommen würde, wären die Fronten wohl geklärt. Würde sich eine Mehrheit gegen Stuttgart 21 entscheiden, und dies auch noch deutlich, worauf die letzten Umfragen der Meinungsforschungsinstitute hindeuten,<sup>284</sup> wäre der politische Druck angesichts des vorhergehenden Protests so immens, das die Stadt, das Land und die Bahn kaum an diesem Votum vorbeikämen. Falls sich die Bahn trotzdem gegen eine Aufhebung der Verträge sperren würde, die schon alle unterzeichnet sind, würden das die meisten Bürger wohl nicht verstehen. Denn ein rechtliches Mittel der Stadt, aus den geschlossenen Verträgen auszusteigen, besteht nicht.<sup>285</sup> Die Bahn könnte sich die Auflösung der Verträge zudem teuer bezahlen lassen, wenn sie Schadensersatz von der Stadt fordert. Politisch wäre die Stadt durch die Bürgerbefragung so unter Druck, dass sie eventuell selbst auf diese Forderungen eingehen müsste. Eine gleichsam „kassierende“ Bürgerbefragung ist daher aus prinzipiellen Gründen abzulehnen. Besser wäre es, eine klare Rechtslage zu schaffen und die Regelungen zum Bürgerentscheid mit dem Ziel der leichteren Anwendung zu reformieren.

Etwas anderes ist es, wenn vom Gemeinderat beschlossen wird, dass eine Bürgerbefragung unter einer auslösenden Bedingung stattfinden soll, falls ein Bürgerentscheid aus juristischen Gründen nicht möglich ist.

Sollten die Gesamtkosten von Stuttgart 21 auf über 4,5 Milliarden € steigen, löst dies nach „Memorandum of Understanding“<sup>286</sup> und Finanzierungsvereinbarung<sup>287</sup> Nachverhandlungen von Land, Bahn und Bund aus. Eigentlich müssten darüber hinausgehende Mehrkosten die Bahn bzw. der Bund tragen; die Beteiligung des „Landes und seiner Partner“, also auch der Stadt, an den Mehrkosten ist aber Verhandlungssache.<sup>288</sup>

---

<sup>284</sup> Vgl. ddp: „Mehrheit gegen das Projekt“, in: StZ vom 01.09.2010 [Anlage 93].

<sup>285</sup> Vgl. VG Stuttgart, (Fn. 7) [Anlage 1], S.37.

<sup>286</sup> Vgl. „Memorandum of Understanding“ (Fn. 268), Ziffer III.

<sup>287</sup> Vgl. Finanzierungsvereinbarung zu Stuttgart 21 (Fn. 24), § 8.

<sup>288</sup> Vgl. Braun, Thomas: „Hoffen, das Geld übrigbleibt“, in: StZ vom 17.12.2009 [Anlage 94].

Der Gemeinderat hat deshalb, auf einen Antrag der SPD hin<sup>289</sup> beschlossen, dass, wenn dieser Fall eintritt, die Bürger in einem Bürgerentscheid oder, wenn dies juristisch nicht möglich ist, in einer Bürgerbefragung über eine Beteiligung der Stadt an den zusätzlichen Kosten abstimmen dürfen. Der Gemeinderat wäre dann politisch an diese Zusage gebunden.<sup>290</sup> Der Gemeinderat nahm diesen Antrag mehrheitlich an.<sup>291</sup> Jedoch kann hier nicht von einer politischen Aushebelung des Gemeinderats gesprochen werden, weil er dieses Szenario, das vielleicht erst nach einigen Jahren eintritt, selbst so beschlossen hat. Weil die Regelungen für einen Bürgerentscheid so sind, wie sie sind, kann man eventuell auf dieses Instrument nicht zurückgreifen und muss, um die Meinung der Bürger zu erfahren, zu einer Bürgerbefragung greifen, die aber hier durch Gemeinderatsbeschluss fiktiv verbindlich gemacht wurde. In diesem Fall ist m. E. eine Bürgerbefragung unproblematisch und zu begrüßen.

## **V) Die Möglichkeiten eines Bürgerentscheids bei Stuttgart 21 - Verpasste Gelegenheiten, politische und rechtliche Problematik und Reformvorschläge**

### 1) Vorbemerkung

An dieser Stelle geht es nicht darum, allgemeine und generelle Reformvorschläge aufzuführen und zu behandeln, wie die Höhe des Quorums zur Einreichung des Bürgerbegehrens oder des Zustimmungsquorums beim Bürgerentscheid, oder auf Bürgerbegehren zur Bauleitplanung, da dies hier den Rahmen sprengen würde und es anderweitig Vorschläge gibt.<sup>292</sup>

---

<sup>289</sup> Vgl. Antrag Nr. 286/2009 der Landeshauptstadt Stuttgart vom 22.07.2009.

<sup>290</sup> Vgl. ebd.

<sup>291</sup> Vgl. Verhandlungsprotokoll am 29.07.2009 (Fn. 269), S.19; Nauke, Jörg: „Bürgerentscheid nur bei Kostenexplosion“, in: StZ vom 29.07.2010 [Anlage 95].

<sup>292</sup> Vgl. von Armin; S. 93f (teils schon veraltet); Muckel, S. 228; Huber, S. 190f; Geitmann; „Mehr Demokratie in Baden-Württemberg“ [Anlage 96].

Hier soll nur auf Aspekte eingegangen werden, die die Verwirklichung des Bürgerentscheid zu Stuttgart 21 betreffen. Es wird vorgeschlagen, was man eventuell gesetzlich verbessern könnte, so dass ein Bürgerentscheid zulässig gewesen wäre oder zukünftig sein kann.

## 2) Durchführung eines Bürgerentscheids bei gleicher Formulierung

Die Fraktion von Bündnis 90/DIE GRÜNEN beantragte vor der Gemeinderatssitzung am 04.10.2007 einen Bürgerentscheid zum Thema Stuttgart 21, mit dem gleichen Wortlaut wie das Bürgerbegehren.<sup>293</sup> Über ihn wurde wegen nicht form- und fristgerechten Eingehens in der Gemeinderatssitzung gar nicht abgestimmt.<sup>294</sup>

Vielfach wurde unterstellt, dass OB Dr. Schuster diesen Antrag offiziell wegen Formmangels, eigentlich aber aus politischen Gründen nicht zugelassen hat.<sup>295</sup> Es ist durchaus denkbar, dass der OB auch politische Gründe für die Nichtbehandlung des Antrags hatte. Jedenfalls wäre dieser Bürgerentscheid, selbst wenn er zur Abstimmung gekommen und erfolgreich gewesen wäre, rechtswidrig gewesen, entgegen anderslautender Meinungen.<sup>296</sup>

Wie das Verwaltungsgericht Stuttgart festgestellt hat, ist die Frage nach einem „Ausstieg“ nicht möglich, da es sich um keinen Grundsatzbeschluss handelt (vgl. III 1).<sup>297</sup> Wenn ein Beschluss nicht bürgerbegehrensfähig ist, ist er auch nicht bürgerentscheidsfähig. Der Bürgerentscheid wäre also rechtlich unzulässig gewesen und keinesfalls „rechtlich unstrittig“.<sup>298</sup>

---

<sup>293</sup> Vgl. Antrag Nr. 418/2007 (Fn. 22).

<sup>294</sup> Vgl. Verhandlungsprotokoll vom 04.10.2007, Niederschriftsnummer 169 TOP 1a (Fn. 114), S. 6.

<sup>295</sup> Vgl. StR Wölfle in: Verhandlungsprotokoll vom 20.12.2007 (Fn. 1), S. 7.

<sup>296</sup> Vgl. ebd.

<sup>297</sup> Vgl. VG Stuttgart, (Fn. 7) [Anlage 1], S.28ff.

<sup>298</sup> Vgl. Verhandlungsprotokoll vom 20.12.2007, (Fn. 1), S. 7.

### 3) Durchführung eines Bürgerentscheids bei Frage nach Einleitung von Vertragsauflösungsverhandlungen

#### a) *Zulässigkeit eines Bürgerentscheids zur Einleitung von Auflösungsverhandlungen*

Da es rechtlich nicht mehr möglich ist, einen „Ausstieg“ aus dem Projekt zu bewirken, weil die Verträge schon längst abgeschlossen und unterzeichnet sind (vgl. III 1 und 2), kam der Gedanke auf, einen Bürgerentscheid auszurichten, der die Verwaltung auffordert, mit den Projektpartnern um eine Auflösung der Verträge zu verhandeln.

So stellte die Fraktion von Bündnis 90/DIE GRÜNEN einen Antrag auf Durchführung eines Bürgerentscheids mit folgender Fragestellung:

„Soll der Oberbürgermeister beauftragt werden, mit den Vertragspartnern beim Projekt „Stuttgart 21“ mit dem Ziel zu verhandeln, die abgeschlossenen Verträge einvernehmlich aufzuheben?“<sup>299</sup>

Es ist rechtlich zweifelhaft, ob eine solche Fragestellung überhaupt präzise genug ist, um bürgerentscheidsfähig zu sein. Das Verwaltungsgericht Stuttgart ist der Meinung, dass nur dann eine Regelung der Angelegenheit mit Wirkung und im Sinne eines „endgültigen Beschlusses“ vorliegt, wenn diese „konkret und grundsätzlich abschließend“ ist.<sup>300</sup> Der Beschluss muss so konkret sein, dass keine „Bindung ins Blaue“ bewirkt wird, sondern den Gemeinderat für drei Jahre bindet.<sup>301</sup> Anders läge der Fall, wenn der Stadt ein Kündigungsrecht ihrer Verträge zustehen würde. Denn dann würde eine klare, bestimmte Regelung durch das Bürgerbegehren getroffen.<sup>302</sup> Ein solches Kündigungsrecht ist aber in den Verträgen zu Stuttgart 21 nicht vorgesehen.<sup>303</sup> Der bloße Auftrag, in Verhandlungen über die Auflö-

---

<sup>299</sup> Zit. aus Antrag Nr. 285/2009 der Landeshauptstadt Stuttgart vom 22.07.2009.

<sup>300</sup> Zit. aus VG Stuttgart, (Fn. 7) [Anlage 1], S.23.

<sup>301</sup> Vgl. ebd.; OVG NW, Urteil vom 19.02.2008, NVwZ-RR 2008, S. 636 (636ff).

<sup>302</sup> Vgl. Burmeister/Wortha, S. 418.

<sup>303</sup> Vgl. VG Stuttgart, (Fn. 7) [Anlage 1], S.37, Gutachten von Dolde & Partner (Fn. 84), S. 32ff.

sung eines Vertrages einzutreten, wäre demnach rechtswidrig weil es an der notwendigen inhaltlichen Bestimmtheit mangelt.<sup>304</sup>

Nach anderer Rechtsauffassung ist jedoch die Aufforderung an den Gemeinderat, mit den Projektpartnern zu verhandeln, geschlossene Verträge einvernehmlich aufzuheben, sehr wohl möglich. So kann der Gemeinderat aufgefordert werden, durch neue Absprachen geschlossene Verträge rückgängig zu machen.<sup>305</sup> Die Gemeinde kann aufgefordert werden, mit allen zu Gebote stehenden Mitteln die Auflösung der Verträge zu erreichen.<sup>306</sup> Allerdings müsste dies dann mit einer konkreten Formulierung erfolgen, die auf ein eindeutiges Ziel gerichtet ist, wie es der Antrag enthält, nämlich die Aufforderung, in Vertragsauflösungsverhandlungen mit den Vertragspartnern einzutreten; ein unverbindlicher Appell, „alle nur erdenkliche Mittel zu unternehmen, um Stuttgart 21 zu verhindern“, ist jedenfalls nicht bürgerentscheidsfähig.<sup>307</sup>

Ein Bürgerbegehren, das die Einleitung von Vertragsauflösungsverhandlungen begehrt, könnte zulässig sein und in Form eines „endgültigen Beschlusses“ des Gemeinderats ergehen. Denn der Gemeinderat könnte entscheiden, dass die Stadt Verhandlungen zur Auflösung der Verträge zu Stuttgart 21 aufnehmen soll. Dieser Beschluss kann also auch als „Entscheidung“ aufgefasst werden. Allerdings ist es unklar, wie in diesem Zusammenhang die dreijährige Bindungsfrist aufgefasst werden muss (§ 21 Abs. 7 GemO BW). Denn die Stadt kann nicht nach erfolgten, aber erfolglosen Verhandlungen für die nächsten drei Jahre bei jeder sich bietenden Gelegenheit die Verhandlungen zur Vertragsauflösung wieder aufnehmen, ohne das irgendeine Änderung der Sachlage in tatsächlicher oder rechtlicher Hinsicht erfolgt ist.

Es ist also rechtlich zweifelhaft, ob die Frage nach Vertragsauflösungsverhandlungen überhaupt bürgerentscheidsfähig ist. Auf jeden Fall wäre sie

---

<sup>304</sup> Vgl. Burmeister/Wortha, S. 418; Stellungnahme des Herrn Oberbürgermeisters vom 24.07.2009 zum Antrag Nr. 285/2009 der Landeshauptstadt Stuttgart vom 24.07.2009, S. 1ff.

<sup>305</sup> Vgl. Ritgen, Klaus, zitiert nach: Antrag Nr. 285/2009 (Fn. 299).

<sup>306</sup> Vgl. Kaltenborn/Lenz, S. 132; OVG NRW, Urteil vom 04.04.2006; NwvZ-RR 207, S. 625 (626f).

<sup>307</sup> Vgl. OVG NRW, Urteil vom 04.04.2006, NwvZ-RR 207, S. 625 (626f).

in diesem Fall „politisch ein Placebo.“<sup>308</sup> Denn die Vertragspartner Bund, Land und Bahn haben mehrmals erklärt, dass sie es ablehnen, noch einmal über die Verträge zu verhandeln und bekundet, diese umsetzen zu wollen.<sup>309</sup> Wenn ein Bürgerentscheid mit dieser Formulierung also Erfolg hätte und der OB beginnt, mit den Partnern zu verhandeln, aber noch kurzer Zeit eine Absage erhält, wäre zwar die Forderung des Bürgerentscheids erfüllt (denn es ging ja nur um Auflösungsverhandlungen), gleichzeitig jedoch die eigentliche Motivation des Bürgerbegehrens, der „Ausstieg“ aus Stuttgart 21, nicht erreicht. Allerdings hätte die Stadt dann das in ihrer Macht stehende getan, um Stuttgart 21 zu verhindern. Mehr ist bei der bestehenden Vertrags- und Rechtslage wohl nicht möglich. Der „Schwarze Peter“ wäre dann bei Bahn, Bund und Land.

Ein Beharren der Projektpartner auf die Verwirklichung von Stuttgart 21 könnte aber gleichzeitig zu einem großen Problem werden und die Situation noch verschärfen. Dass viele Bürger, die sich bei einem Bürgerentscheid für die Aufnahme von Vertragsauflösungsverhandlungen ausgesprochen haben, darunter praktisch die Abstimmung über Stuttgart 21 sehen, liegt nahe. Dass „ihr Wille“, der Ausstieg aus dem Projekt, dann nicht berücksichtigt wird, würden viele Bürger eventuell nicht verstehen. Die Stimmung ist inzwischen so aufgeheizt, dass es durchaus möglich erscheint, dass es zu einer weiteren Eskalation kommt.

Es fragt sich allerdings, ob nach einem erfolgreichen Bürgerentscheid zum Thema „Einleitung von Vertragsverhandlungen“ die Bahn und die anderen Projektpartner wirklich gewillt wären, das Projekt noch zu verwirklichen. Denn das Votum der Bevölkerung gegen Stuttgart 21, als was man die Zustimmung zur Aufnahme von Vertragsauflösungsverhandlungen verstehen muss, würde ein solch starkes politisches Signal senden, dass die Projektpartner einer Auflösungsvereinbarung zustimmen könnten und das Projekt nicht weiter verfolgt wird. Es ist dann freilich immer noch unklar, was anstelle von Stuttgart 21 entstehen soll und wie und von wem die Sa-

---

<sup>308</sup> Zit. aus Antrag Nr. 286/2009 (Fn. 289).

<sup>309</sup> Vgl. OB Dr. Schuster, Verhandlungsprotokoll vom 29.07.2009 (Fn. 269), S.3; Stellungnahme zum Antrag Nr. 285/2009 (Fn. 304), S. 2; Braun, Geld (Fn. 288) [Anlage 94].

nierung des Kopfbahnhofes bezahlt werden würde.<sup>310</sup> Einerseits wäre dann dem Mehrheitswillen der Bürger genüge getan und evtl. hohe Mehrkosten vermieden,<sup>311</sup> andererseits würde dadurch die Verwirklichung eines Großprojektes, und so eine Modernisierung der Infrastruktur, verhindert werden und zwar nicht aus rechtlichen, sondern aus politischen Gründen. Die Durchführung eines Bürgerentscheids mit einer solchen Formulierung muss als rechtlich zweifelhaft und in politischer Hinsicht als ambivalent eingeschätzt werden.

#### *b) Der Entfall der sechswöchigen Frist*

Der Gemeinderat lehnte die Abstimmung über den Antrag auf Durchführung eines Bürgerentscheides zu Stuttgart 21 ab.<sup>312</sup> Ein Ratsbegehren nach § 21 Abs. 1 GemO BW über die Frage von Auflösungsverhandlungen der Verträge zu Stuttgart 21 fand somit keine Mehrheit. Es fragt sich, ob ein Bürgerbegehren zu dieser Frage, falls rechtlich zulässig (vgl. V 3 a), initiatorischen oder kassierenden Charakter hat, ob es also an der Sechswochenfrist des § 21 Ab. 3 S. 4 GemO scheitert oder nicht.

Nun richtet sich ein Bürgerbegehren mit der oben zitierten Fragestellung im engeren Sinne gar nicht gegen einen Gemeinderatsbeschluss. Denn einen Gemeinderatsbeschluss, der es beispielsweise untersagen würde, Auflösungsvereinbarungen mit den Projektpartnern von Stuttgart 21 abzuschließen, gibt es nicht. Das Bürgerbegehren verlangt nur die Einleitung von Auflösungsvereinbarungen, richtet sich also nicht explizit gegen einen Gemeinderatsbeschluss. Ein Bürgerbegehren ist allerdings auch bei positiver Formulierung gegen einen Gemeinderatsbeschluss gerichtet, wenn es konkrete Gemeinderatsbeschlüsse in ihr Gegenteil verkehren würde,<sup>313</sup>

---

<sup>310</sup> Vgl. Führungskräftetagung (Fn. 25), Folie 47 [Anlage 55]; vgl. auch Interview mit OB Dr. Schuster: Nauke, K 21-Variante zerpflegt (Fn. 59) [Anlage 56].

<sup>311</sup> Vgl. dpa./ISW: „Gegner warnen: Kostenexplosion“, in: StZ vom 29.06.2008 [Anlage 97].

<sup>312</sup> Vgl. Verhandlungsprotokoll vom 29.07.2009 (Fn. 269), S. 19.

<sup>313</sup> Vgl. Kaltenborn/Lenz S. 132.



inhaltlich also die Rückabwicklung von Gemeinderatsbeschlüssen zum Ziel hat. Dies ist hier der Fall. Die Zustimmung des Gemeinderats zu der Rahmenvereinbarung 1995,<sup>314</sup> der Realisierungsvereinbarung von 2001<sup>315</sup> und der Ergänzungsvereinbarung und dem Zinsverzichtsvertrag 2007<sup>316</sup> soll per Auflösungsvereinbarung wieder rückgängig gemacht werden. Da die Sechswochenfrist für alle Verträge schon lange abgelaufen ist, kann kein Bürgerbegehren mehr initiiert werden.

Es wäre also ein gesetzlicher Schritt notwendig, der die sechswöchige Einleitungsfrist entfallen lässt. In Bayern gibt es diese Einleitungsfrist nicht.<sup>317</sup> Sie scheint auch verfassungsrechtlich nicht sehr problematisch zu sein; jedenfalls hat der Bayerische Verfassungsgerichtshof das Fehlen dieser Einleitungsfrist nicht beanstandet.<sup>318</sup> Auch sonst ist diese Frist selten Gegenstand von rechtlichen Problemen.<sup>319</sup> Das heißt, einer Abschaffung der Pflicht würde verfassungsrechtlich wohl nichts im Wege stehen.

Natürlich würde dann die Möglichkeit, einen Bürgerentscheid zu veranlassen, massiv ausgeweitet. Man könnte in diesem Fall die Aufforderung zu Vertragsauflösungsverhandlungen jederzeit durch ein Bürgerbegehren zur Entscheidung stellen (immer vorausgesetzt, dass dies auch rechtlich zulässig ist).

Auch bei Entfall einer sechswöchigen Frist kann in diesem Fall nur über Auflösungsverhandlungen abgestimmt werden. Denn da die Verträge schon lange rechtsgültig unterzeichnet sind – und die Sprengung des Prinzips der Vertragstreue einen elementaren Bruch des Rechtssystems bedeuten würde<sup>320</sup> – ist es unmöglich, über einen „selbstständigen Ausstieg“ aus dem Projekt abzustimmen.

Der Entfall der sechswöchigen Frist zur Einleitung eines Bürgerbegehrens hätte allgemein eine Ausweitung des bürgerschaftlichen Mitbestimmungs-

---

<sup>314</sup> Vgl. Rahmenvereinbarung zu Stuttgart 21 (Fn. 7); VG Stuttgart, (Fn. 7) [Anlage 1], S. 7.

<sup>315</sup> Vgl. Realisierungsvereinbarung zu Stuttgart 21 (Fn. 65).

<sup>316</sup> Vgl. Ergänzungsvereinbarung zu Stuttgart 21 (Fn. 69); Zinsverzichtsvertrag (Fn. 70).

<sup>317</sup> Vgl. § 18 a BayGemO.

<sup>318</sup> Vgl. BayVerfGH, Entsch. vom 29.08.1997, BayVwBl. 1997, S. 622ff.

<sup>319</sup> Vgl. Sapper, 94; Muckel, S. 227f; Huber, S. 190ff.

<sup>320</sup> Vgl. VG Stuttgart, (Fn. 7) [Anlage 1], S.36.

rechts und der direkten Demokratie auf Gemeindeebene zu Folge. Aber auch mit diesem Instrument kann nicht immer eine Rückgängigmachung von Beschlüssen erreicht werden, so auch in diesem Fall. Wenn rechtsgültige Verträge geschlossen sind, ist eine einfache Aushebelung des Beschlusses nicht mehr möglich. Auch bei Bauprojekten ist ein Entfall der Frist nicht ohne Problematik.<sup>321</sup>

#### 4) Fassen eines neuen Grundsatzbeschlusses

Hätte die Stadt einen neuen Grundsatzbeschluss am 04.10.2007 fassen und diese Entscheidung den Bürgern in einem Bürgerentscheid zur Abstimmung vorlegen können? Denn dies wäre eine elegante Lösung gewesen: OB Dr. Schuster hätte so sein widersprüchliches Wahlversprechen, bei Mehrkosten einen Bürgerentscheid herbeizuführen, wahr machen können. Bei einem Votum für den neuen Grundsatzbeschluss würde es den enormen Protest von heute in dieser Form sicher nicht geben, bei einem ablehnenden Votum wäre Stuttgart 21 voraussichtlich nicht verwirklicht worden.

In einem Antrag forderten die Fraktion von Bündnis 90/DIE GRÜNEN und StR Rockenbach, einen erneuten Grundsatzbeschluss wegen der „neuen Erkenntnisse und Bewertungen“ über Stuttgart 21 zu fassen.<sup>322</sup> Dieser Vorschlag wurde vom Gemeinderat allerdings abgelehnt.<sup>323</sup> Nach Aussage von OB Dr. Schuster wurde schon sehr oft über Stuttgart 21 diskutiert; er halte eine solche Frage deshalb nicht für sinnvoll.<sup>324</sup>

Ein Grundsatzbeschluss muss sich selber tragen, wenn man sich den ursprünglichen Beschluss hinwegdenkt.<sup>325</sup> Dies ist hier aber nicht der Fall.

---

<sup>321</sup> Vgl. Hager, S. 109f.

<sup>322</sup> Vgl. Antrag 379/2007 vom 12.09.2007 (Fn. 23).

<sup>323</sup> Vgl. Verhandlungsprotokoll vom 04.10.2007, Niederschriftsnummer 169 TOP 1a (Fn.114), S 9; Gutachten von Dolde & Partner (Fn. 84), S. 25.

<sup>324</sup> Vgl. Verhandlungsprotokoll vom 04.10.2007, Niederschriftsnummer 169 TOP 1a (Fn. 114), S 6.

<sup>325</sup> Vgl. Kaltenborn/Lenz, S. 133.

Denn es ist m.E. keine Formulierung denkbar, die einen Grundsatzbeschluss begründen könnte.

Wiederholende und weichenstellende Beschlüsse des Gemeinderats sind, wie in III 2 a dargestellt, bürgerentscheidsfähig.<sup>326</sup> Allerdings liegt selbst dann kein wiederholender Grundsatzbeschluss vor, wenn offiziell ein neuer Grundsatzbeschluss gefasst worden wäre. Bei einem wiederholenden Grundsatzbeschluss muss über die grundsätzliche Beteiligung an einem Projekt noch einmal debattiert und über das „ob“ der Beteiligung grundsätzlich abgestimmt werden<sup>327</sup>. Dies ist aber mit der Unterzeichnung der Verträge von 1995 und 2001 schon lange geschehen.<sup>328</sup> Über das „ob“ der Beteiligung der Stadt an Stuttgart 21 kann gar nicht mehr abgestimmt werden. Selbst wenn der so titulierte „Grundsatzbeschluss“ die Verträge von 1995 und 2001 nicht erwähnt hätte und nur das Projekt und die Beteiligung der Stadt daran beschrieben wären, sowie die verpflichtenden und eventuellen Kosten der Stadt nach dem „Memorandum of Understanding“ (bzw. der Ergänzungsvereinbarung und dem Zinsverzichtsvertrag), so wäre dies trotzdem praktisch auf die Änderung von bestehenden Verträgen hinausgelaufen, weil durch diese bisher 78,06 Millionen € an Kosten angefallen sind und die Kosten auch anders verteilt wurden. Selbst wenn dieser Grundsatzbeschluss anschließend durch einen Bürgerentscheid verworfen worden wäre, wären die alten Verträge von 1995 und 2001 weiterhin gültig. Die Regelung des „Wie“ der Beteiligung ist für einen Grundsatzbeschluss zu wenig, dieser muss auch das „Ob“ der Beteiligung am Projekt regeln, was im Hinblick auf die bereits abgeschlossenen Verträge nicht mehr möglich ist (vgl. III 2 a).<sup>329</sup>

Dies ist auch auf einen weichenstellenden Grundsatzbeschluss übertragbar. Es ist m. E. keine Formulierung denkbar, die einen weichenstellenden Grundsatzbeschluss begründen könnte. Implizit oder explizit muss sich auf die abgeschlossenen Verträge bezogen werden. Nicht die Beteiligung

---

<sup>326</sup> Vgl. ebd. S. 133.

<sup>327</sup> Vgl. Gutachten von Dolde & Partner (Fn. 84), S. 25f.

<sup>328</sup> Vgl. VG Stuttgart, (Fn. 7) [Anlage 1], S. 29.

<sup>329</sup> Vgl. ebd.; Gutachten von Dolde & Partner (Fn. 84), S. 25f; Kaltenborn/Lenz, S. 131f.

an Stuttgart 21 als solchem hätte sich geändert, sondern nur die Höhe der finanziellen Beteiligung.<sup>330</sup> Die Änderung der finanziellen Beteiligungshöhe gilt wohl nicht als „Änderung der Sachlage“.<sup>331</sup> Auch die Kostensteigerung reicht dafür nicht aus. Denn diese nimmt nur einen kleinen Teil des städtischen Haushalts in Anspruch (bis 2020 ca. 0,3 % des Haushaltsvolumens der Stadt).<sup>332</sup>

Es war wohl nicht einmal möglich, eine Abstimmung über die Kostensteigerungen, die sich durch die Ergänzungsvereinbarung und den Zinsverzichtsvertrag ergeben, im Rahmen eines Bürgerentscheids durchzuführen. Eine Formulierung wie etwa „Stimmen sie den Mehrkosten, die durch die neuen Verträge zu Stuttgart 21 entstehen, zu“, ist wohl nicht bürgerentscheidsfähig. Denn ganz davon abgesehen, dass sich die Differenzierung von verbindlichen und eventuellen Kosten nicht ohne weiteres vornehmen lässt und daher schon in dieser Hinsicht große Schwierigkeiten bestehen, ist die Entscheidung über Mehrkosten wohl nicht bürgerentscheidsfähig.<sup>333</sup>

Das Verwaltungsgericht Stuttgart hat es in seiner Entscheidung ausdrücklich offen gelassen, ob die Entscheidung für eine Kostenerhöhung bürgerentscheidsfähig ist.<sup>334</sup> In § 21 Abs. 2 Nr. 4 GemO BW heißt es, dass ein Bürgerentscheid nicht über die Haushaltssatzung und die Gemeindeabgaben stattfinden kann. Der VGH BW hat diesen Rechtsatz sehr weit interpretiert. Demnach sind grundsätzliche finanzielle Fragestellungen nicht bürgerentscheidsfähig.<sup>335</sup> Die Argumentation, dass nach der Novellierung 2005<sup>336</sup> diese weite Auslegung des VGH nicht mehr gelten würde<sup>337</sup> oder

---

<sup>330</sup> Vgl. VG Stuttgart (Fn. 7) [Anlage 1], S. 29.

<sup>331</sup> Vgl. VG Stuttgart, (Fn. 7) [Anlage 1], S. 29; Gutachten von Dolde & Partner (Fn. 84), S. 25f.

<sup>332</sup> Vgl. Gutachten von Dolde & Partner, (Fn. 84), S. 28ff, VG Stuttgart, (Fn. 7) [Anlage 1], S. 29.

<sup>333</sup> Vgl. Gutachten von Dolde & Partner (Fn. 84), S. 31; VGH BW, Urteil vom 06.04.1992, VBIBW 1992, S. 421 (421).

<sup>334</sup> Vgl. VG Stuttgart, (Fn. 7) [Anlage 1], S. 29f.

<sup>335</sup> Vgl. VGH BW, Urteil vom 06.04.1992, VBIBW 1992, S. 421 (422), im Hinblick auf Kostensteigerungen bei einer öffentlichen Einrichtung ergangen, hierauf aber übertragbar; Gutachten von Dolde & Partner (Fn. 84), S. 31f; Ritgen, S. 135, mit der Erläuterung, dass diese Rechtsprechung schon anhand des Art. 73 Weimarer Reichsverfassung herausgebildet wurde; Kaltenborn/Lenz, S. 131.

<sup>336</sup> Vgl. LTDrs. 13/4385.

<sup>337</sup> Vgl. Burmeister/Wortha, S. 417.

einer Abstimmung nie im Wege stand,<sup>338</sup> ist m. E. nicht zu teilen. An der Formulierung hat sich nichts geändert.<sup>339</sup> Es ist nicht erkennbar, warum mit der Novellierung eine Änderung in der Rechtsprechung des VGH verbunden sein sollte. Allerdings fragt sich, warum eine solch strenge Auslegung des § 21 Abs. 2 Nr.4 GemO BW gewählt wurde. Denn durch den Finanzierungsvorschlag, den ein Bürgerbegehren, zumindest, wenn es den Haushalt belastet, nach § 21 Abs. 3 Nr. 4 GemO BW enthalten muss, wird von den Bürgern ja ebenfalls über Fragen zum Haushalt zumindest indirekt abgestimmt.<sup>340</sup>

Es war wohl praktisch unmöglich, in einem Bürgerentscheid über Stuttgart 21 oder über die Ergänzungsvereinbarung und den Zinsverzichtsvertrag in einem Bürgerentscheid abstimmen zu lassen, selbst wenn der politische Wille dazu vorhanden gewesen wäre. Die Gemeindeordnung für Baden-Württemberg ist nicht sehr bürgerbegehrensfreundlich ausgestaltet, ebenso wenig die Rechtsprechung des VGH. Auch wenn OB Dr. Schuster mit seiner Unterschrift zugewartet und damit keine bindende Vertragslage bei der Ergänzungsvereinbarung und beim Zinsverzichtsvertrag geschaffen hätte, bis über das Bürgerbegehren entschieden worden wäre, wäre aus rechtlichen Gründen wohl kein Bürgerentscheid, auch mit anderer Formulierung als im eingereichten Bürgerbegehren, zu Stande gekommen, entgegen anderslautenden Aussagen.<sup>341</sup>

Es wäre deshalb günstig, wenn der Gesetzeswortlaut bzw. die Rechtsprechung in einzelnen Punkten, wie der sechswöchigen Frist oder der weiten Auslegung von § 21 Abs.2 Nr. 4, reformiert werden könnte. Wenn die strenge Regelung, dass nur ein Grundsatzbeschluss bürgerentscheidsfähig sei, sowie die strenge Auslegung des Haushaltsabstimmungsgebots gelockert würde, so wäre eine Abstimmung über die Ergänzungsvereinbarung und den Zinsverzichtsvertrag sowohl bürgerbegehrens- als auch bürgerentscheidsfähig. Bei einem Projekt wie Stuttgart 21,

---

<sup>338</sup> Vgl. Geitmann, S. 328.

<sup>339</sup> Vgl. § 21 Abs.2 Nr.4 GemO BW alte Fassung.

<sup>340</sup> Vgl. Kunze/Bronner/Katz, Rn. 10 zu § 21.

<sup>341</sup> Vgl. Nauke, (Fn. 261) [Anlage 89]; StR Wölfle, Verhandlungsprotokoll vom 20.12.2007 (Fn. 1), S. 7.

das eine lange Planung erfordert, versteht es sich von selbst, dass der erbrachte Planungsaufwand unter Umständen umsonst gewesen ist.<sup>342</sup>

Freilich darf die Reform hin zu mehr direkter Demokratie nicht so weit gehen, dass damit eine Gefährdung der Selbstverwaltung der Gemeinden oder des Rechtsstaatsprinzips einhergeht, was verfassungswidrig wäre.<sup>343</sup>

Wären die oben genannten Reformvorschläge im Oktober 2007 umgesetzt gewesen, so hätte der Gemeinderat einen Bürgerentscheid herbeiführen oder die Bürgerschaft ein Bürgerbegehren erzwingen können, solange OB Dr. Schuster die umstrittenen Verträge nicht unterschrieben hätte (vgl. III 2 b). Die Verträge von 1995 und 2001 wären allerdings weiterhin gültig gewesen, es wäre also nur über die Kostensteigerungen durch die Ergänzungsvereinbarung und den Zinsverzichtsvertrag abgestimmt worden.

Es ist fraglich, ob bei Ablehnung dieser Verträge durch die Bürger das Projekt weiter verfolgt worden wäre. Politisch wäre dies ein eindeutiges Signal gewesen, auf Stuttgart 21 zu verzichten, zumal eine Beteiligung der Stadt Stuttgart an den über die Realisierungsvereinbarung hinaus vereinbarten Mehrkosten so definitiv ausgeschlossen gewesen wäre. Jedenfalls wäre diese Entscheidung in einem von der Gemeindeordnung klar geregelten direkten Partizipationsverfahren der Bürger zu Stande gekommen, nicht in einem rechtlich unsicheren Verfahren wie einer Bürgerbefragung (vgl. IV 6) und sein Ergebnis wäre auf jeden Fall rechtsgültig, die Konsequenzen also klar. Damals wäre dies sicherlich eine gute Lösung gewesen. Heute, in einer extrem aufgeheizten Atmosphäre, ist es dafür zu spät.

## **VI) Zusammenfassung und Bilanz**

Am Beispiel von Stuttgart 21 wird klar, welche Defizite die Gesetzgebung in Baden-Württemberg im Hinblick auf direkte Demokratie aufweist. Den

---

<sup>342</sup> Vgl. Sapper, S. 94.

<sup>343</sup> Vgl. Ritgen, S. 135f, Huber, insb. S. 183ff.

Bürgern bleiben zu wenig Mitgestaltungsmöglichkeiten, um Einfluss auf die kommunale Politik zu nehmen.<sup>344</sup> Dazu müssten die Möglichkeiten ausgeweitet werden. Wann man an verfassungsrechtliche Grenzen stößt, kann in diesem Zusammenhang nicht abschließend behandelt werden.<sup>345</sup> Jedenfalls haben Bayern, aber auch andere Bundesländer Gemeindeordnungen, die wesentlich mehr direkte Demokratie erlauben. In Bayern existiert keine sechswöchige Frist zur Einleitung eines Bürgerbegehrens; zudem ist der Negativkatalog längst nicht so umfangreich wie in Baden-Württemberg.<sup>346</sup> Dementsprechend fanden dort, obwohl das Instrument des Bürgerentscheids erst 1995 eingeführt wurde,<sup>347</sup> viel mehr Bürgerbegehren und Bürgerentscheide statt als in Baden-Württemberg, wo dieses Instrument schon seit 1956 existiert.<sup>348 349</sup>

Bürgerentscheide stärken normalerweise die Demokratie als Ganzes und wirken systemstabilisierend.<sup>350</sup> Zwar gibt es sicherlich auch Effizienzdefizite und Zeitverluste.<sup>351</sup> Allerdings nur auf das einzelne Projekt bezogen, in einer längerfristigen Bilanz gesehen wirken die Partizipationseffekte eher effizienzfördernd.<sup>352</sup> Ein Bürgerentscheid ist das die Legitimität fördernde Instrument schlechthin.<sup>353</sup> Es kann dann nicht mehr behauptet werden, dass über die Köpfe der Bürger hinweg entschieden wird. Trotzdem ist ein Bürgerentscheid über ein Großprojekt nie unproblematisch. Ganz abgesehen von der tendenziellen konservativen Wirkung eines Bürgerentscheides,<sup>354</sup> was innovationsfeindliche Auswirkungen hat, ist es problematisch, ein Projekt wie Stuttgart 21 mit den psychologischen und emotionalen Aufladungen und Überfrachtungen (vgl. IV 2 - 6). zum Gegenstand eines wie immer gearteten Plebiszits zu machen. Dies wäre früher, als die Debatte noch nicht den Eskalationsgrad und die politische Bedeutung gehabt hät-

---

<sup>344</sup> Vgl. Borgmann, Keine Volksabstimmung (Fn. 78) [Anlage 60].

<sup>345</sup> Vgl. Erbguth, S. 164; Huber; Geitmann.

<sup>346</sup> Vgl. § 18 a BayGemO.

<sup>347</sup> Vgl. BayVerfGH, Urteil vom 29.08.1997, BayVwBl. 1997, S. 622 (622).

<sup>348</sup> Vgl. Kunze/Bronner/Katz, Rn. 3 zu § 21.

<sup>349</sup> Vgl. schon Rehmet/Weber/Pavlovic, S. 135ff; Mittendorf, S. 81;

<sup>350</sup> Vgl. Möckli, S. 339f.

<sup>351</sup> Vgl. ebd.; Erbguth, S. 166.

<sup>352</sup> Vgl. Möckli, S. 349.

<sup>353</sup> Vgl. Hender, S. 323.

<sup>354</sup> Vgl. Hender, S. 323f, Windhoff-Hérétier, S. 319.

te, sicher anders gewesen. Im Jahr 2007 war aber der Weg zu einem Bürgerentscheid durch die gesetzlichen und gerichtlichen Hürden nicht frei, selbst wenn der politische Wille hierzu bestanden hätte (vgl. V 4). Jetzt sind dafür die Emotionen und gegenseitigen Antipathien schon zu groß, selbst wenn juristisch noch eine Möglichkeit bestünde.

Optimal wäre eine umfangreiche Bürgerbeteiligung in Kombination mit transparenter Öffentlichkeitsarbeit und Information.<sup>355</sup> Falls es dann immer noch ein großes gegnerisches Potential in der Bürgerschaft gibt, könnte mit klugen, großzügigen Regelungen zu vielen Themen (nicht zu allen) ein Bürgerentscheid stattfinden, durch den die Bürger klar ihren Willen äußern können. Kassierende Bürgerbefragungen, die eine Aufhebung von Gemeinderatsbeschlüssen erstreben, sind mangels Rechtsgrundlage und politischer Missbrauchsanfälligkeit sehr kritisch zu sehen (vgl. IV 6).

Bei Stuttgart 21 ist all das ausgeblieben. Die Bürgerbeteiligung (vgl. IV 1) war unzureichend, die Öffentlichkeitsarbeit eine Katastrophe (vgl. IV 2) und die gesetzlichen Rahmenbedingungen unbefriedigend (vgl. V). So fühlten sich die Bürger übergangen, sie protestieren, weil ein anderes Artikulationsmittel, wie z. B. ein Bürgerentscheid, weder zur Verfügung stand noch steht. Die Lage verschärft sich. Ein eigentlicher geplanter „Runder Tisch“ von Projektbefürwortern und -gegnern wurde abgesagt.<sup>356</sup>

Die SPD im Land plädiert neuerdings für einen Volksentscheid zu Stuttgart ~~Es~~<sup>357</sup> steht zu hoffen, dass alle Beteiligten jetzt die Nerven behalten und die Lage nicht eskaliert. Es wäre Wunschdenken, in diesem Stadium zu erwarten, dass es noch zu einer wie auch immer gearteten Einigung kommt (Auflösung der Verträge wegen Kostenexplosion, Baustopp o. ä.). Es ist allerdings sehr zu wünschen, dass man aus den Fehlern und Unterlassungen lernt und sie das nächste Mal vermeidet und die Gründe dafür abstellt oder beseitigt. Bei dem nächsten umstrittenen Großprojekt könnte dieser Lerneffekt sehr nützlich sein.

---

<sup>355</sup> Vgl. Hendler, S. 321.

<sup>356</sup> Vgl. Bury, Mathias: „Gegner lassen S 21-Gipfel platzen“, in: StZ vom 06.09.2010 [Anlage 98].

<sup>357</sup> Vgl. „Landes-SPD will doch Volksentscheid“, in: StZ vom 07.09.2010 [Anlage 99].



# Literaturverzeichnis

## **Kommentare**

*Kunze/Bronner/Katz*: Gemeindeordnung für Baden-Württemberg, Band I, 4. Auflage, 15. Lieferung, Stand: Dezember 2006

## **Monografien**

*Beilharz, Günter*: Politische Partizipation im Rahmen des § 21 der Gemeindeordnung von Baden-Württemberg, Tübingen 1981

*Gern, Alfons*: Kommunalrecht Baden-Württemberg, 9. Auflage, Baden-Baden 2005

*Knemeyer, Franz-Ludwig*: Bürgerbeteiligung und Kommunalpolitik, Eine Einführung in die Mitwirkungsrechte von Bürgern auf kommunaler Ebene, München/ Landsberg am Lech 1995

*Möckli, Silvano*: Direkte Demokratie – Ein Internationaler Vergleich, St. Galler Studien zur Politikwissenschaft, Bern, Stuttgart, Wien 1994

*Paust, Andreas*: Direkte Demokratie in der Kommune – Zur Theorie und empirie von Bürgerbegehren und Bürgerentscheid, Bonn 1999

## Aufsätze

*von Armin, Hans Herbert:* Möglichkeiten unmittelbarer Demokratie auf Gemeindeebene, in: DÖV 1990, S. 85 – 97

*Burmeister, Thomas/ Wortha, André:* Bürgerbegehren gegen Bauprojekte in: VBIBW 2009, Heft 11, S. 412 – 419

*Erbguth, Wilfried:* Verstärkung der Elemente unmittelbarer Bürgerbeteiligung auf kommunaler Ebene – Praktische Erfahrungen mit der bisherigen Handhabung, in: Der Landkreis 66, 1996, S. 162 – 167

*Geitmann, Roland:* Bürgerbegehren und –entscheid demokratisch handhaben und ausgestalten, in: VBIBW 2007, Heft 9, S. 321 – 328

*Hager, Gerd:* Rechtspraktische und rechtspolitische Notizen zu Bürgerbegehren und Bürgerentscheid, in : Verwaltungsarchiv 1993, Band 83, S. 97 – 122

*Hendler, Reinhold:* Zu den Vorzügen und Nachteilen verstärkter Bürgerbeteiligung auf kommunaler Ebene, in; Der Landkreis 65, 1995, S.321 – 325

*Hofmann, Harald:* Hürden für (gegen?) Bürgerbegehren, in: DVP 2009, S. 230 – 236

*Huber, Peter M.:* Die Vorgaben des Grundgesetzes für kommunale Bürgerbegehren und Bürgerentscheide, in AöR 2001, S. 165 – 203

*Jung, Otmar:* Kommunale Direktdemokratie mit Argusaugen gesehen, in: BayVwBl. 1998, S. 225 – 233.

*Kaltenborn, Jens/ Lenz Christofer:* Die Zulässigkeit des Bürgerbegehrens gegen das Projekt „Stuttgart 21“, in: VBIBW 2008, Heft 4, S. 128 – 134

*Katz, Alfred:* Entwicklung des Rechts und der politischen Praxis der direkten Bürgerbeteiligung, in: VBIBW 2009, Heft 10, S. 373 – 378

*Löbbecke, Marc:* Die Zulässigkeit von Bürgerentscheiden „über Bauleitpläne“, in: VBIBW 2009, Heft 7, S.253 – 257

*Muckel, Stefan:* Bürgerbegehren und Bürgerentscheid – wirksame Instrumente unmittelbarer Demokratie in den Gemeinden, in: NVwZ 1997, S. 223 – 228

*Ritgen, Klaus:* Zu den thematischen Grenzen von Bürgerbegehren und Bürgerentscheid, in NVwZ 2000, Heft 2, S. 129 – 136

*Sapper, Helmut:* Rechtliche Probleme bei Bürgerbegehren und Bürgerentscheid in der kommunalen Praxis Baden-Württembergs, in: VBIBW 1983, Heft 3, S. 89 – 96

*Seeger, Richard:* Bürgerbegehren und Bürgerentscheid in Baden-Württemberg, in: ZParl. 1988, S. 516 –535

*Stegmaier, Markus:* Die Praxis des kommunalen Bürgerentscheids in Baden-Württemberg, in: VerwPr. 1990, S. 146 – 149; S. 173 – 178

## **Sammelbände**

*Gabriel, Oscar W.:* Gesellschaftliche Modernisierung, Politische Beteiligung und kommunale Demokratie, Strukturen, Bedingungen und Folgen bürgerschaftlicher Beteiligung an der kommunalen und nationalen Politik, in: ders. (Hrsg.): Bürgerbeteiligung und kommunale Demokratie, Beiträge zur Kommunalwissenschaft 13, München 1983, S. 57 –103

*Gabriel, Oscar W.:* Das Plebiszit auf dem Vormarsch in den Kommunen: Bürgerentscheide als Konkurrenz zu den lokalen Parteien und als Motor der politischen Aktivitäten?, in: ders./Knemeyer, Franz-Ludwig/Strohmeier, Klaus Peter: Neue Formen politischer Partizipation – Bürgerbegehren und Bürgerentscheid, Interne Studien Nr.136/1997 der Konrad-Adenauer-Stiftung, Sankt Augustin 1997, S. 63 –125

*Lackner, Stefanie:* Willensbildungsprozesse im Rahmen von Bürgerentscheiden, in: Schiller, Theo (Hrsg.): Direkte Demokratie in Theorie und kommunaler Praxis, Frankfurt/Main, New York 1999, S.69 - 113

*Mittendorf, Volker:* Auswirkungen von Themen und Themenrestriktionen bei kommunalen Bürgerbegehren im Ländervergleich, in: Vetter, Angelika (Hrsg.): Erfolgsbedingungen lokaler Bürgerbeteiligung, Wiesbaden 2008, S. 73 – 102

*Rehmet, Frank/Weber, Tim/Pavlovic Dragan:* Bürgerbegehren und Bürgerentscheide in Bayern, Hessen und Schleswig-Holstein, in: Schiller, Theo (Hrsg.): Direkte Demokratie in Theorie und kommunaler Praxis, Frankfurt/Main, New York 1999, S. 117- 164

*Strohmeier, Klaus-Peter*: Alternativen zur politischen Partizipation durch Bürgerbeteiligung an der Aufgabenerfüllung.

Kommunale Problemlösungsstrategien und Verwirklichung des Subsidiaritätsprinzips, in: ders./ Gabriel, Oscar W./ Knemeyer, Franz-Ludwig: Neue Formen politischer Partizipation – Bürgerbegehren und Bürgerentscheid, Interne Studien Nr.136/1997 der Konrad-Adenauer-Stiftung, Sankt Augustin 1997, S. 127 –190

*Windhoff-Héretier, Adrienne*: Partizipation und Politikinhalte. Voraussetzungen und Folgen direktdemokratischer Bürgerbeteiligung im kommunalen Entscheidungsprozess, in: Gabriel, Oscar W. (Hrsg.): Bürgerbeteiligung und kommunale Demokratie, Beiträge zur Kommunalwissenschaft 13, München 1983, S. 305 – 337

### Erklärung

„Ich versichere, dass ich diese Bachelorarbeit selbstständig und nur unter Verwendung der angegebenen Quellen und Hilfsmittel angefertigt habe.“

*13.09.2010*

Datum

*Nico Herrmann*

Unterschrift

7 K 3229/08



## VERWALTUNGSGERICHT STUTTGART

Im Namen des Volkes  
Urteil

In der Verwaltungsrechtssache

Gangolf Stocker,  
Hornbergstraße 132, 70186 Stuttgart

- Kläger -

prozessbevollmächtigt:  
Rechtsanwälte Prof. Dr. R. Zuck und Kollegen,  
Vaihinger Markt 3, 70563 Stuttgart, Az: --- RA Dr. F. Winkeler

gegen

Landeshauptstadt Stuttgart,  
- Rechtsamt -  
vertreten durch den Oberbürgermeister,  
Marktplatz 1, 70173 Stuttgart, Az: OB

- Beklagte -

prozessbevollmächtigt:  
Rechtsanwälte Dolde & Partner,  
Heilbronner Straße 41, 70191 Stuttgart, Az: 07/00289

wegen Zulässigkeit eines Bürgerbegehrens

hat das Verwaltungsgericht Stuttgart - 7./10. Kammer - aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 17. Juli 2009 durch die Vorsitzende Richterin am Verwaltungsgericht Dr. Thoren, den Richter am Verwaltungsgericht Keim und die Richterin am Verwaltungsgericht Stegemeyer sowie durch die ehrenamtlichen Richterinnen Erika Bauer und Heidemarie Benzler

am 17. Juli 2009

für R e c h t erkannt:

Die Klage wird abgewiesen.

Der Kläger trägt die Kosten des Verfahrens.

### Tatbestand

Der Kläger ist einer von drei Vertrauensleuten und zugleich Mitunterzeichner eines Bürgerbegehrens, mit dem der Ausstieg der Beklagten aus dem Projekt Stuttgart 21 erreicht werden soll. Mit der Klage begehrt er die Verpflichtung der Beklagten, die Zulässigkeit dieses Bürgerbegehrens festzustellen.

Das Projekt Stuttgart 21 steht im Zusammenhang mit dem Aus- und Neubau der Eisenbahnverbindung Stuttgart - Ulm für den Hochgeschwindigkeitsbetrieb als Teil einer in West-Ost-Richtung verlaufenden europäischen Magistrale zwischen Paris und Bratislava. Zentraler Bestandteil des Projekts ist die Neugestaltung des Hauptbahnhofs der Landeshauptstadt. An die Stelle des bestehenden 16-gleisigen Kopfbahnhofs soll ein achtgleisiger, tiefer gelegter und gegenüber der bisherigen Gleisanlage um 90° aus der Tal-Längsrichtung in die Tal-Querrichtung gedrehter Durchgangsbahnhof treten. Dieser Durchgangsbahnhof soll durch unterirdische Zulaufstrecken aus den Stadtteilen Zuffenhausen, Bad Cannstatt und Untertürkheim sowie einen 9,5 km langen sog. Fildertunnel angebunden werden. Mit den neuen Tunnelstrecken und einer neuen Neckarbrücke bei Bad Cannstatt entstünde eine Ringstrecke, die den Verkehrsknoten Stuttgart insgesamt leistungsfähiger machen soll. Die bisher vorhandenen Abstell- und Wartungsanlagen am Rand des Rosensteinparks sollen in den Güterbahnhof Untertürkheim verlegt werden. Auf diese Weise würden im Stuttgarter Talkessel etwa 100 ha bisherige Bahnflächen für eine andere städtebauliche Nutzung frei. Ab dem „Fildertunnel“ soll die Neubaustrecke neben der Bundesautobahn A 8 bis zu einem neuen Bahnhof Flughafen/Messe verlaufen, an dem Züge des Fern- und des Regionalverkehrs halten können. Zeitgleich mit dem Projekt soll zwischen Wendlingen und Ulm eine zweigleisige Neubaustrecke als Hochgeschwindigkeitsstrecke realisiert werden (NBS Wendlingen - Ulm).

Vorhabensträgerin des Projekts Stuttgart 21 sind die Deutsche Bahn AG bzw. ihr zugehörige Eisenbahninfrastrukturunternehmen (im Folgenden: Deutsche Bahn). An der Finanzierung beteiligen sich neben der Deutschen Bahn die Europäische Union,



die Bundesrepublik Deutschland, das Land Baden-Württemberg, der Verband Region Stuttgart, die Flughafen Stuttgart GmbH sowie die Beklagte.

Im Hinblick auf die Aspekte Verkehr, Ökologie, Stadtentwicklung, Denkmalschutz und Finanzen wird das Projekt Stuttgart 21 seit Jahren in der Öffentlichkeit kontrovers diskutiert. Im Vorfeld, u.a. im Raumordnungsverfahren, wurden zahlreiche Alternativkonzepte untersucht. Ein Alternativkonzept unter dem Namen Kopfbahnhof 21 sieht eine Sanierung und „Ertüchtigung“ des bisherigen Kopfbahnhofes vor.

Nach dem Raumordnungsverfahren hat die Vorhabensträgerin das Projekt Stuttgart 21 in verschiedene Planfeststellungsabschnitte aufgeteilt. Für den Kernbereich (Umbau des Hauptbahnhofs mit Talquerung sowie Innenring samt Zuführungen einschließlich Fildertunnel) liegen bestandskräftige eisenbahnrechtliche Planfeststellungsbeschlüsse des Eisenbahn-Bundesamtes vor. Mit Urteilen vom 06.04.2006 (5 S 596/05, 5 S 847/05 und 5 S 848/05, jeweils juris) hat der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg Klagen des Landesverbandes Baden-Württemberg des Bundes für Umwelt- und Naturschutz Deutschland (BUND) und privater Eigentümer gegen den Umbau des Hauptbahnhofs (Planfeststellungsabschnitt 1.1) abgewiesen. In der Begründung heißt es, für den Umbau des Eisenbahnverkehrsknotens Stuttgart bestehe ein verkehrlicher Bedarf. Das Vorhaben sei aus den im Planfeststellungsbeschluss ausgeführten verkehrlichen Gründen - u.a. die Bereitstellung einer leistungsfähigen Schieneninfrastruktur, die Einbindung des Verkehrsknotens in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz, die Verknüpfung mit dem Landesflughafen, die Anbindung der Filderregion und der neuen Messe - planerisch gerechtfertigt. Die von den Gegnern des Projekts befürwortete Beibehaltung und „Ertüchtigung“ des Kopfbahnhofs dränge sich im Rahmen der planerischen Abwägung der öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit nicht als vorzugswürdige Alternative auf.

Die Beteiligung der Beklagten am Projekt Stuttgart 21 ergibt sich insbesondere aus folgenden Vereinbarungen:

Am 07.11.1995 wurde zwischen der Deutschen Bahn AG, der Bundesrepublik Deutschland, dem Land Baden-Württemberg, dem Verband Region Stuttgart sowie

der Beklagten eine Rahmenvereinbarung zum Projekt Stuttgart 21 geschlossen, der der Gemeinderat der Beklagten mit Beschluss vom 30.11.1995 zugestimmt hat. Gegenstand der Rahmenvereinbarung sind im Wesentlichen eine Beschreibung des Projekts sowie Regelungen über Investitionen und Finanzierungsfragen, zu planungsrechtlichen Festlegungen und zur Übernahme von frei werdenden Bahnflächen.

Unter dem 24.07.2001 schlossen die Deutsche Bahn AG, das Land Baden-Württemberg, der Verband Region Stuttgart sowie die Beklagte eine „Vereinbarung zur weiteren Zusammenarbeit zur Realisierung der Projekte Stuttgart 21 und NBS Wendlingen-Ulm“ (sog. Realisierungsvereinbarung). Gegenstand dieser Vereinbarung ist insbesondere die Verpflichtung des Landes Baden-Württemberg, die zuwendungsfähigen Kosten der NBS Wendlingen-Ulm sowie den Bundesanteil für Stuttgart 21 vorzufinanzieren. Darüber hinaus werden in der Vereinbarung Regelungen über den Erwerb von frei werdenden Bahnflächen durch die Beklagte, die Finanzierung und die Übernahme von Kostenrisiken getroffen. Der Gemeinderat der Beklagten hatte der Unterzeichnung der Vereinbarung vom 24.07.2001 mit Beschluss vom 12.07.2001 zugestimmt.

Mit Beschluss vom 19.12.2001 stimmte der Gemeinderat der Beklagten einem Kaufvertrag zwischen der Deutschen Bahn AG bzw. der DB Netz AG als Verkäufer und der Beklagten als Käufer über frei werdende Bahnflächen (Teilgebiete A 2, A 3, B, C und D) zu. Der Kaufvertrag wurde unter dem 21.12.2001 abgeschlossen.

Nach einer erneuten Wirtschaftlichkeitsrechnung der Deutschen Bahn AG einigten sich die Beteiligten unter dem 19.07.2007 auf ein sog. Memorandum of Understanding zur Realisierung der Neubaustrecke Stuttgart-Ulm und des Projekts Stuttgart 21. Um den Baubeginn der Neubaustrecke vorziehen zu können, erklärte sich das Land Baden-Württemberg bereit, mit einem festen Zuschuss, beginnend ab 2010, die Investitionskosten einschließlich der Planungskosten bis 2016 zu finanzieren. Im Hinblick auf das Projekt Stuttgart 21 stellten die Beteiligten fest, dass die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens durch die Wirtschaftlichkeitsrechnung der Deutschen Bahn mit Preis- und Kostenstand 2004 sowie deren Ergänzung im Rahmen der Modellrechnung belegt worden sei. Das Memorandum enthält darüber hinaus Absprachen zur

Höhe der Beteiligung der Parteien an den Investitionskosten und am Kostensteigerungsrisiko. Im Memorandum sind die Finanzierungsbeiträge und Risikobeteiligungen „des Landes und seiner Partner“ genannt, ohne dass eine interne Aufteilung erfolgt ist. Die Parteien erklärten schließlich, dass zur Umsetzung des Memorandums Einzelheiten in einem Finanzierungsvertrag geregelt werden sollten. In einer Nebenabrede sagte die Beklagte der Bahn zu, auf die aus dem Kaufvertrag vom 21.12.2001 herrührenden Verzugszinsen wegen der verspäteten Übergabe der Flächen bis zum 31.12.2020 zu verzichten. Der Gemeinderat der Beklagten wurde über das Ergebnis der Verhandlungen in der Sitzung am 19.07.2007 unterrichtet.

Im Hinblick auf die vom „Land und seinen Partnern“ im Memorandum of Understanding zugesagten Finanzierungsbeiträge und Risikobeteiligungen schlossen das Land Baden-Württemberg, der Verband Region Stuttgart und die Beklagte am 05.10.2007 eine Ergänzungsvereinbarung über ihre Beteiligung an dem Projekt Stuttgart 21. Die Ergänzungsvereinbarung soll nach ihrem Wortlaut der „verbindlichen Regelung der Beteiligung der Landeshauptstadt und des Verbandes Region Stuttgart an den im Memorandum zugesagten Leistungen“ dienen und die Rahmenvereinbarung vom 07.11.1995 und die Realisierungsvereinbarung vom 24.07.2001 ergänzen. Nach der Ergänzungsvereinbarung trägt die Beklagte u.a. von den nach dem Memorandum vom Land Baden-Württemberg unter bestimmten Bedingungen abzusichernden Kostensteigerungsrisiken in Höhe von 780 Mio. Euro anteilig 206,94 Mio. Euro. Der Verband Region Stuttgart sowie die Beklagte haben in der Ergänzungsvereinbarung ferner das Land unwiderruflich ermächtigt, den Finanzierungsvertrag für das Projekt Stuttgart 21 mit der Deutschen Bahn und der Bundesrepublik Deutschland auf der Grundlage der Ergänzungsvereinbarung auch in ihrem Namen abzuschließen. Am 05.10.2007 wurde auch die verabredete Änderung des Kaufvertrages vom 21.12.2001 über den Verzicht auf Verzugszinsen bis 2020 notariell beurkundet.

Der Gemeinderat der Beklagten hatte in seiner vorangegangenen Sitzung vom 04.10.2007 die Zustimmung zum Abschluss der o.g. Ergänzungsvereinbarung und zur Änderung des Kaufvertrages vom 21.12.2001 beschlossen und die Vertreter der Verwaltung ermächtigt, alle Erklärungen und Handlungen zum Abschluss der Verträge vorzunehmen. Einen Antrag der Gemeinderatsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN, einen neuen Grundsatzbeschluss über die Beteiligung der Beklagten an dem Projekt

Stuttgart 21 zu fassen, lehnte die Mehrheit des Gemeinderats in der Sitzung vom 04.10.2007 ab.

Am 05.10.2007 begann eine Koordinierungsgruppe Bürgerbegehren gegen Stuttgart 21 daraufhin mit der Sammlung von Unterschriften für ein Bürgerbegehren, mit dem ein Bürgerentscheid über den Ausstieg der Beklagten aus dem Projekt Stuttgart 21 herbeigeführt werden sollte. In der Folgezeit wurden der Beklagten Unterschriftenlisten mit über 70.000 Unterschriften übergeben.

Auf den jeweiligen Unterschriftenlisten heißt es unter der Überschrift „www.stuttgart21-nein-danke.de“:

Wir beantragen gemäß § 21 Abs. 3 der Gemeindeordnung einen Bürgerentscheid zu folgender Frage:

„Sind Sie dafür, dass die Stadt Stuttgart aus dem Projekt STUTTGART 21 aussteigt;

- dass sie keine Ergänzungsvereinbarung mit den Projektpartnern abschließt, die u. a. von der Stadt abzusichernde Risiken in Höhe von 206,94 Mio. Euro vorsieht;
- dass sie keine Änderung des Kaufvertrages mit der Deutschen Bahn für die Teilgebiete A2, A3, B, C und D, insbesondere nicht unter der Erklärung des Verzichts auf Verzugszinsen aus dem Grundstücksgeschäft, vornimmt;
- dass sie keine weiteren Verträge über dieses Projekt abschließt und
- dies den Vertragspartnern mit dem Ziel des Abschlusses einer Aufhebungsvereinbarung mitteilt?“

Begründung: STUTTGART 21 (S 21) würde der Stadt über viele Jahre hinweg die größte Baustelle Europas mitten in der Stadt bescheren - mit allen damit verbundenen Beeinträchtigungen. S 21 würde über lange Jahre hinweg zu gravierenden Verkehrsbehinderungen führen. Großbaustellen, die während des Planfeststellungsverfahrens nicht absehbar waren, werden neue verkehrliche Verhältnisse schaffen und logistische Probleme mit Auswirkungen auf das gesamte Stadtgebiet produzieren. Die bereits heute an vielen Orten über den gültigen Grenzwerten liegende Feinstaubbelastung der Stuttgarter Luft würde nochmals verschärft. Der 8 m hohe Wall des geplanten Tunnelbahnhofs würde den Schlossgarten von der Innenstadt trennen. S 21 würde zusätzliche finanzielle Mittel der Stadt erforderlich machen. Zudem sollen der Bahn AG Zinsen erlassen werden - Geld, das der Stadt dann fehlt. Angesichts der Dimension dieses Projekts, der langen Bauzeit, den damit verbundenen Beeinträchtigungen und den zusätzlichen finanziellen Belastungen für die Stadt wollen wir, dass die Bürgerinnen und Bürger darüber abstimmen, ob die Stadt Stuttgart sich weiterhin am Projekt STUTTGART 21 beteiligen und ob sie weitergehende finanzielle Verpflichtungen dafür eingehen soll.

Kostendeckung: Dieses Bürgerbegehren fordert keine neuen Ausgaben, sondern den Verzicht auf ein teures Projekt und somit die Einsparung von Steuergeldern.

Mit Bescheid vom 09.01.2008 stellte die Beklagte auf der Grundlage eines entsprechenden Gemeinderatsbeschlusses vom 20.12.2007 fest, dass der beantragte Bürgerentscheid über den Ausstieg der Landeshauptstadt aus dem Projekt Stuttgart 21 unzulässig sei. Die Beklagte begründete ihren Bescheid damit, dass die Teilfrage 1 des Bürgerbegehrens wegen Zeitablaufs unzulässig sei. Die Grundsatzentscheidung des Gemeinderats über die Beteiligung der Beklagten am Projekt Stuttgart 21 sei bereits mit der Zustimmung zur Rahmenvereinbarung 07.11.1995, spätestens aber mit der Zustimmung zur Realisierungsvereinbarung vom 24.07.2001 getroffen worden. Die Zustimmung zum Abschluss der Ergänzungsvereinbarung mit Beschluss vom 04.10.2007 sei keine neue Grundsatzentscheidung über die Beteiligung der Beklagten am Projekt Stuttgart 21, die die Möglichkeit eines Bürgerbegehrens eröffnen könne. Die Teilfrage 1 sei auch deshalb unzulässig, weil ein gesetzwidriges Ziel, nämlich die Verletzung einer vertraglichen Verpflichtung, verfolgt werde. Die Begründung genüge nicht den gesetzlichen Anforderungen, denn sie vermittele den Eindruck, dass Beeinträchtigungen wie beispielsweise beim Verkehr und bei der Feinstaubbelastung bei einem Ausstieg der Beklagten aus dem Projekt nicht eintreten würden. Die Entscheidung über eine Aufgabe des Projekts sei aber allein Sache der Deutschen Bahn. Der Beitrag der Beklagten beschränke sich im Wesentlichen auf eine finanzielle Beteiligung. Die Begründung erwähne ferner nicht, dass es zu dem geplanten Durchgangsbahnhof keine echte Alternative gebe, da der Hauptbahnhof der Beklagten unzweifelhaft sanierungsbedürftig sei. Die von den Gegnern des Projekts favorisierte „Ertüchtigung“ des Kopfbahnhofs sei keine vorzugswürdige Alternative und würde auch keine geringeren Behinderungen und Beeinträchtigungen mit sich bringen. Die Begründung führe die Bürgerinnen und Bürger auch mit dem Hinweis in die Irre, dass durch einen Verzicht auf Stuttgart 21 keine Kosten entstünden, sondern im Gegenteil Steuern eingespart würden. Dabei werde außer Acht gelassen, dass die Vertragspartner einem Ausstieg der Beklagten nur bei entsprechender finanzieller Gegenleistung zustimmen würden. Unberücksichtigt blieben darüber hinaus die von der Stadt bereits aufgewendeten Planungskosten für das Rosenstein-Viertel. Ferner rechne die Beklagte bis zum Jahr 2034 mit zusätzlichen Netto-Mehreinnahmen aus Steuern und Finanzausgleichsleistungen in Höhe von ca. 300

Mio. Euro durch das Projekt. Schließlich würden die Unterzeichner mit der Behauptung, der Durchgangsbahnhof trenne mit einem 8 m hohen Wall den Schlossgarten von der Innenstadt ab, in die Irre geführt. Die Teilfragen 2 und 3 seien ebenfalls unzulässig. Der Gemeinderatsbeschluss vom 04.10.2007, mit dem die Ermächtigung zum Abschluss der Ergänzungsvereinbarung und zur Änderung des Kaufvertrages erteilt worden sei, könne nach der Unterzeichnung der Vereinbarungen am 05.10.2007 nicht mehr zum Gegenstand eines Bürgerentscheids gemacht werden. Darüber hinaus seien nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg Fragen zu finanziellen Beteiligungen oder Kostenschätzungen wegen der Regelung in § 21 Abs. 2 Nr. 4 GemO BW nicht bürgerentscheidsfähig. Die Teilfrage 4 sei im Hinblick auf die erfassten „weiteren Verträge“ inhaltlich nicht hinreichend bestimmt und deshalb unzulässig. Nachdem die vorangehenden vier Teilfragen unzulässig seien, könne auch die sich darauf beziehende Teilfrage 5 keinen Bestand haben und sei ebenfalls unzulässig.

Dagegen erhoben der Kläger sowie die beiden anderen Vertrauensleute des Bürgerbegehrens mit Schreiben vom 30.01.2008 Widerspruch. Mit Widerspruchsbescheid vom 17.07.2008 wies das Regierungspräsidium Stuttgart den Widerspruch zurück. Das Regierungspräsidium führte zur Begründung aus, der Widerspruch sei bereits unzulässig. Nach Maßgabe der §§ 21 Abs. 8 GemO BW, 41 Abs. 2 Satz 1 KomWG könne jeder Unterzeichner eines Bürgerbegehrens nur im eigenen Namen gegen dessen Zurückweisung Widerspruch erheben und hierbei die Verletzung eigener subjektiver Rechte geltend machen. Die Unterzeichner des Widerspruchsschreibens vom 30.01.2008 hätten nach dessen eindeutigem Wortlaut den Widerspruch aber als Vertrauensleute des Bürgerbegehrens gegen Stuttgart 21 erhoben. Sie machten auch nicht die Verletzung eigener subjektiver Rechte als Unterzeichner des Bürgerbegehrens geltend. Vielmehr müsse davon ausgegangen werden, dass sie den Widerspruch als Vertreter der Bürger erhoben hätten, die sich an der Initiative durch Unterschrift beteiligt hätten. Dafür spreche auch, dass auf dem Briefumschlag als Absender „Bündnis 90/DIE GRÜNEN“ genannt und die Widerspruchsbegründung mit einem Briefbogen der Gemeinderatsfraktion „Bündnis 90/DIE GRÜNEN“ vorgelegt worden sei. Hilfsweise sei der Widerspruch aus den im Bescheid der Beklagten vom 09.01.2008 genannten Gründen auch unbegründet.

Gegen den Widerspruchsbescheid vom 17.07.2008, der dem Kläger am 18.07.2008 zugestellt wurde, hat dieser am 18.08.2008 Klage eingereicht, die sein Prozessbevollmächtigter im Wesentlichen wie folgt begründet:

Der Kläger erhebe die Klage ausdrücklich nicht als Vertrauensperson des Bürgerbegehrens, sondern als Bürger, der das Bürgerbegehren unterzeichnet habe. Entgegen der Auffassung des Regierungspräsidiums sei der Widerspruch des Klägers zulässig gewesen, da er das Bürgerbegehren auch selbst unterzeichnet habe. Dafür, dass der Kläger den Widerspruch nicht im eigenen Namen, sondern als Vertreter der Unterzeichner des Bürgerbegehrens eingelegt habe, gebe es keine Anhaltspunkte.

Das Bürgerbegehren sei in allen fünf Teilfragen zulässig. Es sei hinsichtlich der Teilfrage 1 nicht verfristet. Keiner der im Widerspruchsbescheid genannten Beschlüsse des Gemeinderats stelle eine endgültige Grundsatzentscheidung über die Projektbeteiligung der Beklagten dar. In der mit Zustimmung des Gemeinderates geschlossenen Rahmenvereinbarung vom 07.11.1995 sei keine Finanzierungsvereinbarung enthalten, sondern lediglich die Einigung der Parteien, dass eine solche Vereinbarung nach dem Abschluss des Planfeststellungsverfahrens erst noch getroffen werden solle. Eine Vereinbarung über ein milliardenschweres Projekt, die die Frage der Finanzierbarkeit offen lasse, könne aber nur als (unverbindliche) Absichtserklärung gewertet werden. Auch die Realisierungsvereinbarung vom 24.07.2001 habe unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit des Projekts gestanden. Bestätigt werde dies durch Ziffer 3.3 der Vereinbarung. Danach seien die Parteien berechtigt, die Beendigung des Projekts zu erklären, wenn die Verhandlungen über die Finanzierung zu keinem einvernehmlichen Ergebnis führten. Auch in der Zustimmung des Gemeinderats zu dieser Vereinbarung liege deshalb kein Grundsatzbeschluss über das Projekt Stuttgart 21. In diese Kette von im Ergebnis unverbindlichen Absichtserklärungen reihe sich das Memorandum of Understanding vom 19.07.2007 ein, wie sich bereits aus der Bezeichnung ergebe.

Erst am 05.10.2007 sei mit der Ergänzungsvereinbarung zwischen dem Land Baden-Württemberg, dem Verband Region Stuttgart und der Beklagten eine verbindliche Regelung der Beteiligung der Beklagten an den im Memorandum of Understanding zugesagten Leistungen getroffen worden. Dies ergebe sich sowohl aus der Vorbe-

merkung der Vereinbarung als auch aus der Beschlussvorlage zu der Gemeinderats-sitzung vom 04.10.2007. Bei dem Gemeinderatsbeschluss vom 04.10.2007 handele es sich damit um einen weichenstellenden Grundsatzbeschluss, weil hierdurch die über Jahre hinweg offengebliebene Finanzierungsfrage zwischen den Beteiligten geklärt worden sei. Als solcher sei er einem Bürgerbegehren zugänglich.

Die Teilfrage 1 des Bürgerbegehrens verfolge kein gesetzwidriges Ziel. Dies folge schon daraus, dass eine Abkehr von den vorangegangenen unverbindlichen Absichtserklärungen zwischen den Beteiligten gar keine Vertragsverletzung darstellen könne. Selbst wenn man von rechtsverbindlichen Vereinbarungen zwischen den Beteiligten ausgehen wolle, seien bei einer notwendigen bürgerbegehrensfreundlichen Auslegung die geforderten Maßnahmen nicht als Aufforderung zum Vertragsbruch zu begreifen, sondern zielten auf den Abschluss einer Aufhebungsvereinbarung.

Die im Bürgerbegehren angegebene Begründung sei ausreichend. An die Begründung dürften keine zu hohen Anforderungen gestellt werden. Von einer Irreführung oder Täuschung könne keine Rede sein. Ein Hinweis darauf, wer Vorhabensträger des Projektes Stuttgart 21 ist, sei entbehrlich. Dem unbefangenen Unterzeichner, der mit dem Projekt Stuttgart 21 nicht einverstanden sei, komme es nicht darauf an, ob eine Nichtrealisierung zwingende oder nur mögliche Folge eines Bürgerentscheids sei. Das Bürgerbegehren ziele darauf ab, dass die Stadt „aus dem Projekt aussteige“. Pro- und Kontraargumente müsse die Begründung nicht enthalten. Erst Recht könne nicht verlangt werden, mögliche Auswirkungen anderer potentieller Varianten im Bürgerbegehren darzustellen.

Ein Kostendeckungsvorschlag sei entbehrlich. Das Bürgerbegehren ziele nicht auf eine Maßnahme ab, bei der Kosten entstünden, sondern wolle im Gegenteil eine kostenintensive Maßnahme verhindern. Potentielle Regressforderungen anderer Projektbeteiligter seien nach Grund und Höhe reine Spekulation. Gemessen an den Kosten des Gesamtprojekts seien die Planungskosten für das Rosensteinviertel zu vernachlässigen. Die prognostizierten Steuermehreinnahmen, die im Falle der Realisierung des Projekts in Betracht kämen, stellten lediglich mittelbare Folgen des Projekts dar und seien für den Kostendeckungsvorschlag nicht relevant.



Auch die Teilfragen 2 und 3 seien zulässig. Zwar sei durch die Unterzeichnung der Ergänzungsvereinbarung und der Vereinbarung über die Kaufvertragsänderung am 05.10.2007 der Gemeinderatsbeschluss vom 04.10.2007 vollzogen worden. Der Gemeinderatsbeschluss sei aber gleichwohl nicht „verbraucht“, denn der Oberbürgermeister sei zu diesem Handeln nicht ermächtigt gewesen. Zudem liege ein Verstoß gegen das Prinzip der Organtreue vor.

Die Teilfrage 2 widerspreche auch nicht § 21 Abs. 2 Nr. 4 GemO BW, wonach ein Bürgerentscheid über die Haushaltssatzung, Kommunalabgaben, Tarife oder Entgelte nicht zulässig sei. Die Ergänzungsvereinbarung gehe über die Klärung interner Finanzierungsfragen weit hinaus, da sie den über Jahre bestehenden Vorbehalt der Finanzierbarkeit des Gesamtprojekts beseitige.

Die Formulierung der Teilfrage 4 sei inhaltlich bestimmt. Mangels einer Einschränkung seien mit „weiteren Verträgen“ alle Verträge gemeint, die sich auf das Projekt Stuttgart 21 beziehen. Die vom Regierungspräsidium vertretene Auffassung, Teilfrage 4 stehe im Widerspruch zu der in Teilfrage 5 geforderten Aufhebungsvereinbarung, widerspreche dem Prinzip einer bürgerbegehrensfreundlichen Auslegung von Bürgerbegehren.

Schließlich sei auch die Teilfrage 5 zulässig. Der Abschluss einer Aufhebungsvereinbarung sei jederzeit rechtlich und tatsächlich möglich. Im Übrigen werde nicht der Abschluss einer Aufhebungsvereinbarung gefordert, sondern lediglich eine entsprechende Mitteilung an die weiteren Projektbeteiligten, die erst Recht jederzeit rechtlich wie tatsächlich möglich sei.

Selbst wenn man einen Teil der im Bürgerbegehren aufgeworfenen Fragen als unzulässig ansehen wollte, habe dies nicht die Unzulässigkeit des gesamten Bürgerbegehrens zur Folge. Ziel des Bürgerbegehrens und damit „gemeinsamer Nenner“ sei der Ausstieg der Beklagten aus dem Projekt Stuttgart 21. Die Teilfragen 2 bis 5 stellten mehrere Wege dar, dieses Ziel zu erreichen. Es sei augenscheinlich, dass jeder Unterzeichner als Gegner des Projekts auch mit einer geringeren Zahl von Forderungen einverstanden gewesen sei, wenn diese nur zum erstrebten Ziel führten. Selbst wenn man daher einzelne Fragen für unzulässig erachte, so seien die übrig bleiben-

den Fragen unzweifelhaft vom Willen der Unterzeichner gedeckt und blieben daher zulässig.

Der Kläger beantragt,

die Beklagte unter Aufhebung ihres Bescheids vom 09.01.2008 und des Widerspruchsbescheides des Regierungspräsidiums Stuttgart vom 17.07.2008 zu verpflichten, die Zulässigkeit des Bürgerbegehrens gegen das Projekt Stuttgart 21 festzustellen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Ihr Prozessbevollmächtigter trägt zur Begründung im Wesentlichen Folgendes vor: Die Klage sei bereits unzulässig, da der Widerspruch vom Kläger als Vertrauensmann des Bürgerbegehrens erhoben und damit das Vorverfahren nicht ordnungsgemäß durchgeführt worden sei.

Die Klage sei aber auch unbegründet. Nach § 21 Abs. 3 Satz 3 GemO BW müsse ein Bürgerbegehren, welches sich gegen einen Beschluss des Gemeinderats richte, innerhalb von sechs Wochen nach Bekanntgabe des Beschlusses eingereicht sein. Der Gemeinderat der Beklagten habe in der Sitzung vom 04.10.2007 keine erneute Grundsatzentscheidung über die Beteiligung der Beklagten am Vorhaben Stuttgart 21 gefasst.

Entgegen der Auffassung des Klägers regle bereits die Rahmenvereinbarung vom 07.11.1995, der der Gemeinderat zugestimmt habe, verbindlich die finanzielle Beteiligung der Beklagten am Projekt Stuttgart 21. Jedenfalls stelle die Zustimmung des Gemeinderates zur Realisierungsvereinbarung vom 24.07.2001 eine verbindliche Grundsatzentscheidung über das „Ob“ der Beteiligung der Beklagten am Projekt Stuttgart 21 dar. In dieser Vereinbarung habe sich die Beklagte zum Erwerb bestimmter freiwerdender Bahnflächen und zur Übernahme von Investitionskosten bzw. Kostenrisiken in Höhe von 78,06 Mio. Euro rechtlich bindend verpflichtet. Nach Ziffer

3.3 der Vereinbarung sei Voraussetzung für die Erklärung der Beendigung des Projekts die einvernehmliche Feststellung der wirtschaftlichen Unzumutbarkeit des Vorhabens. Ein einseitiges Ausstiegsrecht der Beklagten aus dem Projekt habe nicht bestanden. Auch in der Beschlussvorlage für die Sitzung am 04.10.2007 sei klargestellt worden, dass das „Ob“ der finanziellen Beteiligung der Beklagten am Projekt Stuttgart 21 verbindlich geregelt sei. Die maßgebliche Begründung der Beschlussvorlage beziehe sich ausschließlich auf die Höhe der finanziellen Beteiligung der Beklagten und damit auf das „Wie“ der Beteiligung.

Durch den Gemeinderatsbeschluss vom 04.10.2007 werde der Weg zu einem Bürgerentscheid auch deshalb nicht eröffnet, weil die Frage der Höhe der finanziellen Beteiligung der Beklagten am Projekt Stuttgart 21 gemäß § 21 Abs. 2 Nr. 4 GemO BW nicht bürgerentscheidsfähig sei. Wegen des Ausschlusses der Haushaltswirtschaft von Bürgerbegehren gehörten die Beschlüsse des Gemeinderates, die sich lediglich mit der Finanzierung des Vorhabens befassten, nicht zu den weichenstellenden Entscheidungen.

Ein neuer Grundsatzbeschluss liege auch nicht wegen einer wesentlichen Änderung der Sachlage vor. Durch die Ergänzungsvereinbarung vom 05.10.2007 sei die Beteiligung der Beklagten an Investitionskosten auf 31,6 Mio. Euro reduziert worden; statt dessen habe die Beklagte Kostensteigerungsrisiken von bis zu 130 Millionen Euro (Kapitalwert 2007) übernommen. Die zusätzlichen finanziellen Verpflichtungen betrügen hochgerechnet bis zum Jahr 2020 nur ca. 0,3 % des Haushaltsvolumens der Beklagten in diesen Jahren. Darüber hinaus sei die Teilrücklage zur Finanzierung des eventuellen städtischen Beitrages zur Risikoabsicherung schon im Rahmen des Jahresabschlusses 2007 gebildet worden. Insoweit könne von einer Änderung der Sachlage wegen erheblicher zusätzlicher finanzieller Aufwendungen der Beklagten oder zusätzlicher Haushaltsrisiken durch das Projekt Stuttgart 21 keine Rede sein. Außerdem sei zu berücksichtigen, dass nach sehr vorsichtigen Schätzungen durch das Projekt Stuttgart 21 und die damit verbundenen Stadtentwicklungspotentiale zusätzliche direkte Einnahmen aus Steuern und Finanzaufweisungen in zukünftigen Stadthaushalten entstehen würden.

Das Bürgerbegehren mit der unbedingten Forderung nach einem Ausstieg der Beklagten aus dem Projekt Stuttgart 21 verfolge auch ein rechtswidriges Ziel, denn sie sei mit den vertraglichen Verpflichtungen aus der Rahmenvereinbarung von 1995 und der Realisierungsvereinbarung von 2001 unvereinbar. Die Voraussetzung für die Beendigung des Projekts, nämlich die mangelnde Einigung über dessen Finanzierung, sei nicht eingetreten. Diese Einigung sei vielmehr bereits mit dem Memorandum of Understanding im Juli 2007 erzielt worden.

Im Hinblick auf den geforderten Ausstieg genüge auch die Begründung des Bürgerbegehrens nicht den gesetzlichen Anforderungen. Den Bürgern habe dargelegt werden müssen, dass die Beklagte nicht Vorhabensträgerin des Projektes sei und deshalb nicht entscheiden könne, ob das Projekt verwirklicht werde oder nicht. An keiner Stelle der Begründung werde außerdem auf die ohnehin erforderliche Gesamtanierung der Bahnanlagen mit einem geschätzten Aufwand von ca. 2,3 Mrd. Euro hingewiesen. Die in der Begründung beschriebenen Behinderungen durch eine Großbaustelle entstünden in mindestens dem gleichen Umfang bei einer Sanierung des Kopfbahnhofes. Es werde außerdem nicht dargelegt, dass der Beklagten auch bei einem Verzicht auf das Projekt erhebliche Kosten entstünden. In der Begründung werde ferner nicht dargelegt, dass die Ergänzungsvereinbarung und die Änderung des Kaufvertrages unverzüglich nach dem Gemeinderatsbeschluss vom 04.10.2007 unterzeichnet werden sollten, was den Vertrauensleuten des Bürgerbegehrens bekannt gewesen sei. Die grobe Überzeichnung der Umstände durch die unzutreffende Behauptung, ein 8 m hoher Wall werde den Schlossgarten von der Innenstadt trennen, rundeten das Bild einer unvollständigen und unzutreffenden Begründung ab. Die Begründung stütze sich auf Abwägungselemente des Planfeststellungsverfahrens, habe aber mit der zur Entscheidung gestellten Frage nach einem Verzicht der Stadt auf die finanzielle Beteiligung an diesem Projekt nichts zu tun. Zu den finanziellen Auswirkungen des Projekts für die Stadt nehme die Begründung nur am Rande Stellung.

Es fehle in dem Bürgerbegehren schließlich auch ein Kostendeckungsvorschlag. Nachdem alle bisher abgeschlossenen Vereinbarungen verbindlich seien, bestehe zumindest dem Grunde nach das Risiko von Regressforderungen der anderen Projektbeteiligten. Es wäre daher erforderlich gewesen, den Abstimmungsberechtigten die finanziellen Risiken des Ausstiegs aufzuzeigen.

Auch hinsichtlich der Teilfragen 2 und 3 sei das Bürgerbegehren unzulässig. Die Verwaltung der Beklagten habe von den ihr durch Gemeinderatsbeschluss vom 04.10.2007 erteilten Ermächtigungen Gebrauch gemacht und die Ergänzungsvereinbarung und die Änderung des Kaufvertrages am 05.10.2007 unterzeichnet. Dazu sei der Oberbürgermeister berechtigt gewesen, denn ein Bürgerbegehren habe in Baden-Württemberg keine aufschiebende Wirkung. Der behauptete Verstoß gegen den Grundsatz der Organtreue liege ebenfalls nicht vor. Der Text des Bürgerbegehrens sei am 05.07.2007 veröffentlicht worden. Zum Zeitpunkt der Gemeinderatssitzung am 04.07.2007 und des Abschlusses der Verträge am 05.10.2007 habe weder ein zulässiges noch ein zulassungsfähiges Bürgerbegehren vorgelegen. Es habe deshalb keine Pflicht zur Rücksichtnahme auf die der Bürgerschaft durch § 21 Abs. 3 GemO BW eingeräumten Kompetenzen bestanden. Die Kompetenzausübung durch den Oberbürgermeister habe nicht der Behinderung von Kompetenzen der Bürgerschaft gedient, sondern der Vollziehung eines Gemeinderatsbeschlusses in Erfüllung der gesetzlichen Verpflichtung aus § 43 Abs. 1 GemO BW.

Hinsichtlich der Teilfrage 4 zum „Abschluss weitere Verträge“ liege jedenfalls ein Verstoß gegen das Begründungserfordernis vor. Nach der Auslegung des Klägers dürfe die Beklagte selbst bei einer Durchführung des Projekts Stuttgart 21 keine Verträge mit der Vorhabensträgerin abschließen, die ausschließlich dazu dienten, die Bürger vor Beeinträchtigungen durch die Baumaßnahmen zu schützen. Denkbar seien insbesondere Verträge über die Erhaltung des denkmalgeschützten Bahnhofsgebäudes, Verkehrslenkungsmaßnahmen, Baulogistik und Bauablauf. Dies habe in der Begründung verdeutlicht werden müssen.

Die Zulässigkeit der Teilfrage 5 stehe und falle mit der Zulässigkeit der vorhergehenden vier Teilfragen. Nachdem diese unzulässig seien, könne auch die letzte Teilfrage nicht fortbestehen.

Das Bürgerbegehren sei auch nicht teilbar. Nachträglich könne nicht mehr festgestellt werden, aus welchen Beweggründen die Unterzeichner ihre Unterschrift geleistet hätten. Dies treffe insbesondere für die Teilfrage 2 zu, in der das von der Stadt abzusichernde Risiko mit 206,94 Millionen Euro ausdrücklich genannt werde. Es könne

nicht ausgeschlossen werden, dass zahlreiche Unterzeichner gerade die vertragliche Bindung der Stadt zu weiteren Finanzierungsbeiträgen hätten verhindern wollen. Die Aufrechterhaltung eines Teils des Bürgerbegehrens würde daher den Willen der Unterzeichner verfälschen.

Während des Klageverfahrens haben das Land Baden-Württemberg, die Beklagte (vertreten durch das Land Baden-Württemberg), der Verband Region Stuttgart, die Flughafen Stuttgart GmbH, die DB Netz AG, die DB Station&Service AG, die DB Energie AG und die Deutsche Bahn AG (DB AG) auf der Grundlage des Memorandum of Understanding am 02.04.2009 einen Finanzierungsvertrag zu dem Projekt Stuttgart 21 als Teil des Gesamtprojekts Stuttgart 21 und NBS Wendlingen-Ulm geschlossen.

Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf den Inhalt der Gerichtsakten sowie der beigezogenen Akten der Beklagten und des Regierungspräsidiums Stuttgart verwiesen.

### Entscheidungsgründe

Die Klage ist zulässig (I.), aber nicht begründet (II.).

I. Die Klage ist fristgerecht eingelegt und auch im übrigen zulässig.

1. Der Kläger ist insbesondere gemäß § 42 Abs. 2 VwGO klagebefugt.

Gegen die Zurückweisung eines Bürgerbegehrens kann jeder Unterzeichner Verpflichtungsklage auf Feststellung der Zulässigkeit des Bürgerbegehrens erheben (vgl. § 21 Abs. 4 und 8 GemO BW i.V.m. § 41 Abs. 2 KomWG). Der Kläger hat das Bürgerbegehren ausweislich der beigezogenen Akten der Beklagten selbst am 27.10.2007 unterzeichnet. Er hat die Klage ausdrücklich nicht als Vertrauensmann des Bürgerbegehrens, sondern als Bürger, der das Bürgerbegehren unterzeichnet hat, erhoben. An der Wahlberechtigung des Klägers (vgl. § 41 Abs. 1 KomWG) bestehen keine Zweifel. Durch die Nichtzulassung des Bürgerentscheids ist daher eine

Verletzung des dem Kläger durch § 21 Abs. 3 GemO BW eingeräumten Rechts, als Bürger mittels Bürgerentscheid unmittelbar über eine Angelegenheit aus dem Wirkungsbereich der Beklagten mitzubestimmen, möglich.

2. Der Kläger hat vor Klageerhebung auch das Vorverfahren ordnungsgemäß durchgeführt.

Die Durchführung des Vorverfahrens (Widerspruchsverfahrens) ist gem. § 68 VwGO grundsätzlich Prozessvoraussetzung der Klage in Anfechtungs- und Verpflichtungssachen. Das Vorverfahren muss (abgesehen von besonderen Fallkonstellationen wie etwa der Rechtsnachfolge) vom späteren Kläger „in eigener Person“ durchgeführt werden; dies schon deshalb, weil die angegriffene Entscheidung sonst dem Kläger gegenüber nach Ablauf der Widerspruchsfrist unanfechtbar würde (vgl. dazu Kopp/Schenke, VwGO, 15. Aufl., § 68 Rn. 7; Funke-Kaiser in Bader u.a., VwGO, 4. Aufl., § 68 Rn. 32 f.; Dolde/Porsch in Schoch/Schmidt-Aßmann/Pietzner, VwGO, § 68 Rn. 30 f.; jeweils m.w.N.).

Entgegen der Auffassung des Regierungspräsidiums folgt die Widerspruchsbefugnis des Klägers bereits daraus, dass er das Bürgerbegehren selbst unterzeichnet hat. Hinreichende Anhaltspunkte dafür, dass der Kläger den Widerspruch ausschließlich als Vertreter der Bürger erhoben hat, die sich an der Initiative durch Unterschrift beteiligt haben, liegen nach Auffassung der Kammer nicht vor.

a) Besondere Anforderungen an den Inhalt des Widerspruchs enthalten die §§ 69, 70 VwGO nicht. Es reicht aus, wenn für die Behörde aus der (schriftlichen) Äußerung sowie den weiteren ihr bekannten Umständen des Falles hinreichend deutlich wird, dass der Betroffene sich durch einen bestimmten Verwaltungsakt beschwert fühlt und eine Nachprüfung begehrt. Maßgeblich für die Auslegung des Rechtsbehelfs ist dabei nach ständiger verwaltungsgerichtlicher Rechtsprechung (vgl. grundsätzlich BVerwG, Urteil vom 12.12.2001 - 8 C 17/01 -, BVerwGE 115, 302 ff. = NJW 2002, 1137 ff., m.w.N.), wie die Behörde ihn unter Berücksichtigung aller ihr erkennbaren Umstände nach Treu und Glauben zu verstehen hat. Bei der Ermittlung des wirklichen Willens ist zugunsten des Bürgers davon auszugehen, dass er denjenigen Rechtsbehelf einlegen will, der nach Lage der Sache seinen Belangen entspricht und

eingelegt werden muss, um den erkennbar angestrebten Erfolg zu erreichen. Dabei tritt der Wortlaut hinter Sinn und Zweck der Erklärung zurück.

b) Es kann im vorliegenden Fall offen bleiben, ob Vorschriften im Zusammenhang mit Bürgerbegehren stets „bürgerbegehrensfreundlich“ auszulegen sind, um die Möglichkeit von - üblicherweise nicht verwaltungserfahrenen - Bürgern an der unmittelbaren Entscheidungsteilnahme nicht mehr als absolut unumgänglich einzuschränken (so VG Meiningen, Urteil vom 07.12.2007 - 2 K 572/07 -, juris). Die Widerspruchsbeugnis des Klägers folgt grundsätzlich bereits aus § 41 Abs. 2 KomWG, wonach jeder Unterzeichner des Bürgerbegehrens klage- und damit auch widerspruchsbeugnt ist. Widersprechende Vertrauensleute eines Bürgerbegehrens dürfen in dieser Hinsicht nicht schlechter gestellt werden als andere Unterzeichner, deren Widerspruchsbeugnis regelmäßig nur an Hand der vorliegenden Unterschriftslisten zu überprüfen sein wird. Angesichts dieser Rechtslage wird die Auffassung, der Kläger habe den Widerspruch ausschließlich stellvertretend für die Unterzeichner des Bürgerbegehrens eingelegt, dem erkennbaren Rechtsschutzziel nicht gerecht. Das Widerspruchs schreiben enthält zwar vor den Unterschriften den Hinweis, dass es sich bei den Unterzeichnern um die Vertrauensleute des Bürgerbegehrens handelt. Ansonsten fehlt aber jeder Hinweis darauf, dass der Widerspruch (nur) im Namen der (übrigen) Unterzeichner des Bürgerbegehrens erfolgen soll bzw. dass der Widerspruch „im Namen“ des Bürgerbegehrens gegen Stuttgart 21 eingelegt wird. Angesichts der Hintergründe und Tragweite der erstrebten Entscheidung sowie nach dem erkennbaren - u.a. durch Vorlage eines umfangreichen Gutachtens untermauerten - Rechtsschutzziel, die Zulassung des Bürgerbegehrens auf jeden Fall zu erreichen, war davon auszugehen, dass die Unterzeichner des Schreibens vom 30.01.2008 den Rechtsbehelf in jedem Fall so einlegen wollten, dass er zum erstrebten Erfolg führt. Die Kammer ist überzeugt davon, dass nach einem - gebotenen - Hinweis des Regierungspräsidiums auf die Rechtslage bereits im Widerspruchsverfahren eine entsprechende Klarstellung erfolgt wäre.

Auch die Tatsache, dass auf dem Briefumschlag, in dem sich das Widerspruchs schreiben befunden hat, als Absender „Bündnis 90/DIE GRÜNEN“ benannt war und für die Widerspruchsbeugnung vom 11.02.2008 ein Briefbogen der Gemeinderatsfraktion „Bündnis 90/DIE GRÜNEN“ verwendet worden ist, stützt die Auffassung des



Regierungspräsidiums nicht. Briefumschlag und Briefbogen verweisen allenfalls auf die Partei bzw. die Gemeinderatsfraktion „Bündnis 90/ DIE GRÜNEN“, welche als Widerspruchsführer erkennbar nicht in Betracht kommen, nicht aber auf „die Bürger, die sich an der Initiative durch Unterschrift beteiligt haben“.

3. Das Rechtsschutzbedürfnis für die Klage besteht uneingeschränkt.

Zwar sind die Verträge, deren Abschluss mit den Teilfragen 2 und 3 verhindert werden sollte, auf der Grundlage der entsprechenden Gemeinderatsbeschlüsse vom 04.10.2007 bereits am 05.10.2007 unterzeichnet worden. Der Kläger hat sich in seiner Klagebegründung jedoch substantiiert gegen die Erledigung seines Begehrens durch Abschluss der angegriffenen Vereinbarungen gewandt. Er hat ein berechtigtes Interesse, die Frage der - fortbestehenden - Zulässigkeit des Bürgerbegehrens auch bezüglich der Teilfragen 2 und 3 durch eine Entscheidung in der Sache überprüfen zu lassen. Die Frage, ob das Bürgerbegehren trotz Vollzugs der zugrunde liegenden Gemeinderatsbeschlüsse zulässig ist, ist keine Frage der Zulässigkeit, sondern der Begründetheit der Klage.

II. Die damit insgesamt zulässige Klage ist jedoch unbegründet.

Der Kläger hat keinen Anspruch auf Verpflichtung der Beklagten, die Zulässigkeit des auf einen Ausstieg der Beklagten aus dem Projekt Stuttgart 21 gerichteten Bürgerbegehrens festzustellen. Durch den ablehnenden Bescheid der Beklagten vom 09.01.2008 und den Widerspruchsbescheid des Regierungspräsidiums Stuttgart vom 17.07.2008 wird der Kläger im Ergebnis nicht in seinen Rechten verletzt (§ 113 Abs. 1 S. 1 und 5 VwGO). Maßgeblich für die gerichtliche Entscheidung ist die Sach- und Rechtslage zum Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung.

1. Maßgebend für die Beurteilung der Zulässigkeit eines Bürgerbegehrens ist § 21 der Gemeindeordnung für Baden-Württemberg - GemO BW - in der seit dem 06.08.2005 gültigen Fassung (vgl. Gesetz zur Änderung kommunalverfassungsrechtlicher Vorschriften vom 28.07.2005, GBl. S. 578 ff.). Nach § 21 Abs. 3 Satz 1 GemO BW kann die Bürgerschaft über eine Angelegenheit des Wirkungskreises der Ge-

meinde, für die der Gemeinderat zuständig ist, einen Bürgerentscheid beantragen (Bürgerbegehren).

a) Während vor der Gesetzesänderung 2005 die einem Bürgerbegehren zugänglichen Gegenstände grundsätzlich in einem sog. Positivkatalog einzeln aufgelistet waren und in der Praxis insbesondere die Errichtung öffentlicher Einrichtungen relevant war, können seit der Novellierung alle Angelegenheiten des Wirkungskreises der Gemeinde, die in die Zuständigkeit des Gemeinderats fallen, Gegenstand eines Bürgerbegehrens sein. Beschränkt wird der Umfang der Bürgerbeteiligung nunmehr durch den sog. Negativkatalog des § 21 Abs. 2 GemO BW. Danach findet ein Bürgerentscheid z.B. nicht statt über die Haushaltssatzung (21 Abs. 2 Nr. 4 GemO BW) oder über Bauleitpläne (§ 21 Abs. 2 Nr. 6 GemO BW).

Der Wirkungskreis der Gemeinde wird in §§ 1, 2 GemO BW beschrieben. Es sind darunter Angelegenheiten zu verstehen, die in der örtlichen Gemeinschaft wurzeln oder einen spezifischen Bezug zur Gemeinde haben und die der Gemeinde im Rahmen ihres Selbstverwaltungsrechts nach Art. 28 GG garantiert sind. Damit sind einem Bürgerentscheid überörtliche Angelegenheiten bzw. Angelegenheiten, die in den Zuständigkeitsbereich eines anderen Hoheitsträgers (Bund, Land, Landkreis etc.) fallen, grundsätzlich nicht zugänglich. Für die Zulässigkeit von Bürgerbegehren und Bürgerentscheid stellt sich im Einzelfall jedoch die Frage, welche Maßnahmen dem eigenen (gemeindlichen) Wirkungskreis und welche dem Wirkungskreis eines anderen Rechtsträgers zuzurechnen sind. Insbesondere bei mehrstufigen Verwaltungs- und Planungsverfahren kann der Wirkungskreis der Gemeinde in einer Stufe angesprochen sein, obwohl die endgültige Entscheidung auf einer anderen Ebene getroffen wird (vgl. dazu etwa Kunze/Bronner/Katz, GemO BW, § 21 Rn. 3).

b) Im vorliegenden Fall ist Gegenstand des Bürgerbegehrens der Ausstieg der Beklagten aus dem Projekt Stuttgart 21 (Teilfrage 1). Die Teilfragen 2 - 5 bezeichnen Wege, mit denen dieser Ausstieg umgesetzt werden soll.

Zwar handelt es sich bei dem Projekt Stuttgart 21 nicht um ein Vorhaben der Beklagten, sondern um ein Vorhaben der Deutschen Bahn, welches zudem - im Wesentlichen - bereits bestandskräftig planfestgestellt ist (vgl. VGH Bad.-Württ., Urteile vom

06.04.2006 - 5 S 848/05, 5 S 596/05 und 5 S 847/05 - sowie Urteil vom 08.02.2007 - 5 S 2257/05 -, jeweils juris). Die Bahn kann deshalb das Vorhaben unabhängig vom Willen und der Beteiligung der Beklagten auf der Grundlage der Planfeststellungsbeschlüsse verwirklichen. Darüber hinaus betrifft das Vorhaben eine Angelegenheit, die weit über den örtlichen Wirkungskreis der Beklagten hinausgeht. Die Beklagte ist jedoch, wie die von ihr abgeschlossenen Vereinbarungen zeigen, an dem Projekt Stuttgart 21 in vielfacher - insbesondere finanzieller - Weise beteiligt. Diese Beteiligung betrifft Angelegenheiten der Beklagten, für die der Gemeinderat wegen ihrer grundsätzlichen Bedeutung zuständig ist. Die Kammer geht daher - ebenso wie die Beklagte und das Regierungspräsidium in den angefochtenen Bescheiden - davon aus, dass die Beteiligung der Beklagten an dem Projekt Stuttgart 21 grundsätzlich einen zulässigen Gegenstand i.S.d. § 21 Abs. 3 Satz 1 GemO BW n.F. darstellt.

Gegenstand des Bürgerbegehrens ist nach dem Wortlaut der Fragestellungen auch nicht die Realisierung des Projekts Stuttgart 21 als solches, obwohl die Unterschriftenlisten mit „www.stuttgart21-nein-danke.de“ überschrieben sind und nach der erkennbaren politischen Zielrichtung sowie der Begründung des Bürgerbegehrens (mittelbar) die Realisierung von Stuttgart 21 verhindert werden soll. Ob dies für die Unterzeichner hinreichend deutlich zum Ausdruck kommt, betrifft nicht den Gegenstand des Bürgerbegehrens, sondern die Frage, welche Anforderungen insoweit an die erforderliche Begründung (§ 21 Abs. 3 Satz 4 GemO BW) zu stellen sind.

2. Das Bürgerbegehren ist hinsichtlich der Teilfrage 1 aus mehreren Gründen unzulässig. Die Frage der Zulässigkeit eines Bürgerbegehrens nach § 21 Abs. 3 und 4 GemO BW ist eine rechtlich gebundene Entscheidung. Ein Ermessen besteht in diesem Zusammenhang nicht.

a) Gegenstand der Teilfrage 1 und „gemeinsamer Nenner“ des Bürgerbegehrens ist der Ausstieg der Beklagten aus dem Projekt Stuttgart 21. Die Teilfrage 1 ist nach ihrem objektiven Erklärungsinhalt, wie er in der Formulierung und Begründung des Antrags zum Ausdruck kommt und von den Unterzeichnern verstanden werden musste und konnte (vgl. VGH Bad.-Württ., Urteil vom 28.03.1988 - 1 S 1493/87 -, DÖV 1989, 601), nicht nur ein redaktioneller Einleitungssatz, sondern eine eigenständige, neben den übrigen Teilforderungen erhobene Forderung. Dies ergibt sich auch aus der Kla-

ge- und Widerspruchsbegründung. So heißt es etwa in dem zur Widerspruchsbegründung vorgelegten Gutachten vom 05.02.2008 (S. 23), das Bürgerbegehren sei in der gebotenen bürgerfreundlichen Auslegung „unmittelbar auf den (finanziellen) Ausstieg der Stadt Stuttgart gerichtet“. In der Klagebegründung vom 13.10.2008 (S. 19) heißt es, Ziel des Bürgerbegehrens sei der „Ausstieg der Stadt aus Stuttgart 21“ und jede der fünf Teilfragen ziele „unmittelbar auf den Ausstieg“; „der Vollständigkeit halber“ werde auch die Rückabwicklung bisher getroffener Vereinbarungen verlangt (S. 9). Eine Verkürzung des Bürgerbegehrens auf die Forderung, mit den Vertragspartnern über den Abschluss eines Aufhebungsvertrages zu verhandeln, entspricht - ungeachtet der Bedenken gegen die Zulässigkeit einer solchen nicht auf eine endgültige Entscheidung gerichteten Fragestellung (s.u.) - weder dem Wortlaut noch dem für die Unterzeichner erkennbaren Ziel des Begehrens, zumal in der Begründung keinerlei Anhaltspunkte für ein solches Verständnis enthalten sind.

b) Die Kammer hat bereits Bedenken, ob die auf den Ausstieg aus dem Projekt Stuttgart 21 zielende Teilfrage 1 inhaltlich hinreichend bestimmt ist.

Fraglich ist schon, ob mit der Bezeichnung „Projekt Stuttgart 21“ der Umfang des geforderten Ausstiegs eindeutig definiert ist (Eine genaue Abgrenzung des Projekts Stuttgart 21 und des Projekts NBS Stuttgart-Ulm enthalten z.B. die Definitionen in § 1 der Finanzierungsvereinbarung vom 02.04.2009). Erhebliche Bedenken gegen die Fragestellung bestehen aber jedenfalls deshalb, weil mit dem Votum für einen Ausstieg keine konkrete und abschließende Entscheidung getroffen, sondern dem Gemeinderat nur eine Vorgabe für weitere - im Hinblick auf ihren Inhalt und ihre Folgen unbestimmte - Entscheidungen gemacht wird.

aa) Durch einen Bürgerentscheid wird eine Angelegenheit des Wirkungskreises der Gemeinde der „Entscheidung“ der Bürger unterstellt (vgl. auch § 21 Abs. 1 GemO BW), d.h. anstatt des Gemeinderates treffen die Bürger unmittelbar die Sachentscheidung. Ein auf der Grundlage eines zulässigen Bürgerbegehrens durchgeführter Bürgerentscheid hat die Wirkung eines „endgültigen Beschlusses“ des Gemeinderates. Er kann innerhalb von drei Jahren nur durch einen neuen Bürgerentscheid geändert werden (§ 21 Abs. 7 Satz 1 und 2 GemO BW). Das Rechtsinstitut des Bürgerentscheids dient damit nicht dazu, unverbindliche Meinungsumfragen zur Ermittlung

des Bürgerwillens zu kommunalpolitischen Fragestellungen abzuhalten oder eine „politische Signalwirkung“ herbeizuführen; ebenso wenig kann eine resolutionsartige Meinungskundgabe Gegenstand eines Bürgerbegehrens sein (vgl. BayVGh, Beschluss vom 22.03.1999 - 4 ZB 98.1352 -, NVwZ-RR 1999, 599 f.; OVG NW, Urteil vom 23.04.2002 - 15 A 5594/00 -, NVwZ-RR 2002, 766 f.; zur demgegenüber rechtlich nicht bindenden Bürgerbefragung vgl. etwa Gern, Kommunalrecht Baden-Württemberg, 8. Aufl., Rn. 325).

Ein Bürgerbegehren entspricht nur dann der in § 21 GemO BW enthaltenen Zielrichtung, eine „Entscheidung“ mit der Wirkung eines „endgültigen Beschlusses“ des Gemeinderates herbeizuführen, wenn es eine konkrete und grundsätzlich abschließende Regelung der betreffenden Angelegenheit beinhaltet. Nur dann übernehmen die Bürger entsprechend dem Sinn und Zweck der Regelung tatsächlich an Stelle des Gemeinderats unmittelbar selbst die Verantwortung, und nur unter diesen Bedingungen ist die Beschränkung der Handlungsfreiheit des Gemeinderates durch die grundsätzlich auf drei Jahre angelegte Bindung an den Bürgerentscheid gerechtfertigt. Dementsprechend genügt es nicht, wenn mit dem Bürgerbegehren nur ein zwar notwendiger, zur Erreichung des angestrebten Zieles aber nicht ausreichender Schritt getan werden soll, um politischen Druck auf den Gemeinderat auszuüben, selbst die notwendigen weiteren Entscheidungen zur Erreichung des Endziels zu treffen. Ein Bürgerbegehren darf sich deshalb nicht damit begnügen, nur grundsätzliche Vorgaben für eine Vielzahl künftiger, in ihrer jeweils maßgeblichen Fallgestaltung nicht übersehbarer Angelegenheiten zu machen. Während der Gemeinderat von durch ihn getroffenen Grundsatzbeschlüssen dieser Art ohne Weiteres abweichen kann, wenn ein Einzelfall zu regeln ist, würde ein entsprechender Bürgerentscheid die Gemeinde für drei Jahre binden, wobei die Bindung nur durch einen erneuten Bürgerentscheid aufgehoben werden könnte. Diese von einem Bürgerentscheid ausgehende besondere Bindungswirkung ist nur dann gerechtfertigt, wenn dessen Gegenstand im Zeitpunkt des Bürgerentscheids sich so konkret darstellt, dass er einer verantwortlichen Entscheidung zugänglich ist und nicht etwa „eine Bindung ins Blaue hinein“ bewirkt (ebenso OVG NW, Urteil vom 19.02.2008 – 15 A 2961/07 -, NVwZ-RR 2008, 636 ff., Beschluss vom 18.10.2007 - 15 A 2666/07 -, juris, und Urteil vom 23.04.2002 - 15 A 5594/00 - DÖV 2002, 961 f.; OVG Saarland, Urteil vom 12.06.2008 - 1 A 3/08 -, juris; VG Minden, Urteil vom 01.08.2007 - 3 K 422/07 -, juris; vgl. auch BayVGh, Be-

schluss vom 08.04.2005 – 4 ZB 04.1264 -, NVwZ-RR 2006, 209 ff.; a. A. BayVGH, Urteil vom 14.10.1998 - 4 B 98.505 -; VG Regensburg, Urteil vom 05.07.2000 - RO 3 K 99.2408 -; jeweils juris; einschränkend VG Oldenburg, Beschluss vom 17.06.2004 - 2 B 1293/04 - juris; s. zum Ganzen auch Ritgen, Die Zulässigkeit von Bürgerbegehren, NWVBI 2003, 87 ff. m.w.N.).

bb) Den o.g. Anforderungen dürfte die Fragestellung des streitgegenständlichen Bürgerbegehrens nicht genügen. Mit der Teilfrage 1 soll der Beschluss, „dass die Stadt Stuttgart aus dem Projekt Stuttgart 21 aussteigt“, der Entscheidung der Bürger unterstellt werden. Wie dieses Ziel aber konkret umgesetzt werden soll, wird der Verantwortung der Beklagten überlassen. Die in den Teilfragen 2 - 5 vorgesehenen Wege allein sind angesichts bereits bestehender vertraglicher Bindungen (s.u.) für einen Ausstieg unzureichend. Die Teilfragen 2 - 4 betreffen nur den Abschluss weiterer Verträge, wobei die in den Teilfragen 2 und 3 genannten Verträge auf der Grundlage entsprechender Gemeinderatsbeschlüsse schon am ersten Tag der Unterschriftsammlung unterzeichnet worden waren. Die Teilfrage 5 lässt offen, was passieren soll, wenn die Vertragspartner einer Aufhebungsvereinbarung nicht zustimmen - was diese im vorliegenden Fall bereits erklärt und durch den Abschluss der Finanzierungsvereinbarung vom 02.04.2009 manifestiert haben Ein positiver Bürgerentscheid würde daher zu einer Bindung „ins Blaue hinein“ führen und die Beklagte zum Ausstieg mit nicht übersehbaren Konsequenzen verpflichten. Zu berücksichtigen dürfte auch sein, dass die Entscheidung für das Projekt Stuttgart 21 in der planfestgestellten Form eine Entscheidung zwischen verschiedenen, im Vorfeld untersuchten Varianten darstellt. Selbst wenn über den Ausstieg der Beklagten (mittelbar) die Verwirklichung des Projektes verhindert werden könnte, wäre damit die Angelegenheit nicht „endgültig entschieden“, nachdem für die Bahn als Projektträgerin die von den Projektgegnern favorisierte Alternative augenscheinlich nicht in Betracht kommt.

c) Ob die Teilfrage 1 eine hinreichend bestimmte „Entscheidung“ i.S.d. § 21 GemO BW vorgibt, kann im vorliegenden Verfahren aber letztlich offen bleiben. Die Beteiligung der Beklagten am Projekt Stuttgart 21 kann jedenfalls deshalb nicht (mehr) zum Gegenstand eines Bürgerentscheids gemacht werden, weil insoweit bereits in der Vergangenheit bindende Gemeinderatsbeschlüsse ergangen sind, die durch den Abschluss rechtlich verbindlicher Vereinbarungen vollzogen wurden. Ein „Ausstieg“ aus

dem Projekt ist damit grundsätzlich nur noch in dem vom Vertragsrecht vorgegebenen Rahmen möglich.

Die rechtlichen Hindernisse für das Bürgerbegehren bestehen daher weniger in einem nicht fristgerechten Vorgehen gegen die das Projekt Stuttgart 21 betreffenden Gemeinderatsbeschlüsse von 1995 und 2001, welche seinerzeit noch gar nicht Gegenstand eines Bürgerbegehrens sein konnten, als vielmehr in dem Vollzug dieser Gemeinderatsbeschlüsse durch den Abschluss von Verträgen. Verkürzt gesagt konnte die grundsätzliche Beteiligung der Beklagten am Projekt Stuttgart 21 vor der Novellierung der Gemeindeordnung im Jahr 2005 noch nicht und nach der Novellierung nicht mehr zum Gegenstand einer unmittelbaren Bürgerbeteiligung gemacht werden.

aa) Es spricht einiges dafür, dass bereits die Zustimmung des Gemeinderates zu der Rahmenvereinbarung vom 07.11.1995 eine Grundsatzentscheidung über das „Ob“ der Beteiligung der Beklagten am Projekt Stuttgart 21 - auch in finanzieller Hinsicht - beinhaltet und sich durch den Abschluss der Rahmenvereinbarung manifestiert hat. Der Gemeinderat der Beklagten hat der Rahmenvereinbarung mit Beschluss vom 30.11.1995 zugestimmt (GR-Drs. 605/1995 vom 20.11.1995). In der Rahmenvereinbarung haben sich die Beteiligten (d.h. das Land Baden-Württemberg, die Beklagte, der Verband Region Stuttgart, die Bundesrepublik Deutschland und die Deutsche Bahn AG) verpflichtet, das in der Vereinbarung näher beschriebene Projekt Stuttgart 21 vorrangig zu entwickeln (§ 4 Abs. 5), in zeitlicher Hinsicht zu fördern (§ 5) und nach Maßgabe einer noch abzuschließenden Finanzierungsvereinbarung die Kosten zu übernehmen (§ 6). Die Beklagte hat sich zur Aufstellung von Bebauungsplänen für das freiwerdende Bahngelände (§ 4 Abs. 1) und ggf. zur Zahlung von Schadensersatz (§ 4 Abs. 2) verpflichtet. Eine finanzielle Beteiligung der Beklagten ist zum einen bezüglich des kommunalen Anteils an den Nahverkehrsmitteln (im Rahmen der Mitgliedschaft im Verband Region Stuttgart) vorgesehen (§ 3 Abs. 4). Zum andern regelt die Vereinbarung, dass das Risiko von Baukostenerhöhungen bis zu einem Betrag von 170 Mio. DM zu einem Drittel (umgerechnet 29 Mio. Euro) von der Beklagten getragen wird (§ 3 Abs. 5). Diese Regelungen gehen über (unverbindliche) Absichtserklärungen weit hinaus. Dass der Gemeinderat der Beklagten diese Bindung bewusst eingegangen ist, ergibt sich auch aus der Sitzungsvorlage zum Gemeinderatsbeschluss vom 30.11.1995. Darin heißt es: „Gewiss führt die Rahmenver-

einbarung zu Bindungen. Das liegt im Wesen eines jeden Vertrages. ... An diesen Bindungen hat die Landeshauptstadt, sofern sie Stuttgart 21 will, ein nachhaltiges Interesse“.

Auch aus § 6 der Vereinbarung ergibt sich nichts anderes. Danach sind sich alle Beteiligten „darüber einig, dass für das Gesamtprojekt eine Finanzierungsvereinbarung nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens zu treffen ist“. Dies bedeutet aber nicht im Umkehrschluss, dass die Regelungen der Rahmenvereinbarung unverbindlich wären oder die Beklagte sich ihrer Beteiligung - auch in finanzieller Hinsicht - nach Belieben begeben könnte. Auch wenn zum Zeitpunkt des Abschlusses der Rahmenvereinbarung im Jahr 1995 die Realisierung des Projekts Stuttgart 21 im Hinblick auf das noch ausstehende Planfeststellungsverfahren nicht feststand, so ändert dies nichts daran, dass im Falle der Durchführung des Projekts die Beteiligung der Beklagten durch die Vereinbarung von 1995 mit Zustimmung des Gemeinderates bereits verbindlich vereinbart gewesen sein dürfte.

Eine verbindliche Vereinbarung über die Beteiligung der Beklagten am Projekt Stuttgart 21 stellt jedenfalls die Realisierungsvereinbarung vom 24.07.2001 dar, der der Gemeinderat am 12.07.2001 zugestimmt hat (GR-Drs. 664/2001). In dieser zwischen dem Land Baden-Württemberg, dem Verband Region Stuttgart, der Deutschen Bahn AG und der Beklagten geschlossenen Vereinbarung hat sich die Beklagte verbindlich zum Erwerb bestimmter freiwerdender Bahnflächen (Ziffer 2) und zur Übernahme weiterer Investitionskostenrisiken (Ziffer 3.2) verpflichtet. Die Beklagte hat sich bereit erklärt, sich an den zusätzlichen Kosten der Flughafenanbindung mit 5 Mio. DM (2,56 Mio. EUR) zu beteiligen (Ziff. 3.1.2) und über die in § 3 Abs. 5 der Rahmenvereinbarung vorgesehenen Regelungen hinaus wasserwirtschaftliche Risiken in Höhe von max. 40 Mio. DM (20,5 Mio EUR) zu übernehmen (Ziff. 3.2). Der Wortlaut der letztgenannten Bestimmung spricht im Übrigen dafür, dass bereits die Rahmenvereinbarung von 1995 verbindlich die finanzielle Beteiligung der Beklagten an dem Projekt regelte. In einer im Zusammenhang mit der Realisierungsvereinbarung geschlossenen Vorfinanzierungsvereinbarung von 2001 (GRDrs. 177/2001; vgl. Einleitung a.E. und Ziff. 3.1.4 der Realisierungsvereinbarung) hat die Beklagte darüber hinaus einen Anteil von 50 Mio. DM (= 26 Mio. EUR) an den Kosten der Vorfinanzierung des Bundesanteils übernommen. Insgesamt hat die Beklagte damit durch die Vereinbarun-



gen von 1995 und 2001 finanzielle Verpflichtungen bzw. Kostenrisiken in Höhe von 78,06 Mio. EUR übernommen (29 + 2,56 + 20,5 + 26 Mio. EUR).

Der Auffassung, dass - spätestens - mit der Realisierungsvereinbarung von 2001 eine verbindliche Entscheidung über die Beteiligung der Beklagten am Projekt Stuttgart 21 getroffen worden ist, steht auch Ziffer 3.3 der Realisierungsvereinbarung nicht entgegen. Darin haben die Parteien vereinbart, auf der Basis einer für Ende 2004 von der Deutsche Bahn AG vorgesehenen aktualisierten Wirtschaftlichkeitsrechnung über die Anpassung ihrer Finanzierungsbeiträge zu verhandeln, um die Wirtschaftlichkeit des Projekts zu gewährleisten; als Ergebnis der Verhandlungen sollte dann eine aktualisierte Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen werden. Daraus folgt jedoch weder, dass die Vereinbarung der bisherigen Finanzierungsbeiträge nicht mehr verbindlich sein sollte, noch, dass eine Partei berechtigt gewesen wäre, das Projekt durch einseitige Erklärung zu beenden. Dagegen spricht schon, dass nach der Regelung in Ziff. 3.3 a. E. keine Partei ihren finanziellen Beitrag, so wie er zum Zeitpunkt der Unterzeichnung der Vereinbarung festgelegt wird, unterschreiben kann. Auch ist eine Partei nur dann berechtigt, die Beendigung des Projektes zu erklären, wenn die Verhandlungen zu keinem einvernehmlichen Ergebnis führen. Diese Bedingung ist jedoch zu keinem Zeitpunkt eingetreten.

d) Auch die Tatsache, dass der Gemeinderat am 04.10.2007 dem Abschluss einer „Ergänzungsvereinbarung über die Beteiligung der Landeshauptstadt Stuttgart und des Verbandes Region Stuttgart an dem Projekt Stuttgart 21“ zugestimmt hat, macht die auf einen Ausstieg gerichtete Teilfrage 1 nicht zulässig.

aa) Richtet sich ein Bürgerbegehren gegen einen Beschluss des Gemeinderats, muss es gemäß § 21 Abs. 3 Satz 3, 2. HS GemO BW innerhalb von sechs Wochen nach der Bekanntgabe des Beschlusses eingereicht sein. Stellt man auf den Gemeinderatsbeschluss vom 04.10.2007 ab, wäre innerhalb der Sechs-Wochen-Frist die nach § 21 Abs. 3 Satz 5 GemO BW für ein Bürgerbegehren im vorliegenden Fall notwendige Anzahl von mindestens 20.000 Unterschriften beigebracht worden. Dass das notwendige Quorum - deutlich - überschritten ist, ergibt sich aus den vorgelegten Akten der Beklagten und ist zwischen den Beteiligten unstrittig.

bb) Entgegen der Auffassung des Klägers beinhaltet die in der Gemeinderatssitzung vom 04.10.2007 erteilte Zustimmung des Gemeinderates zum Abschluss der Ergänzungsvereinbarung vom 05.10.2007 aber keinen neuen Grundsatzbeschluss über die Beteiligung der Beklagten am Projekt Stuttgart 21, der den Weg zu dem angestrebten Bürgerentscheid eröffnen konnte.

Der Gemeinderat hat in der Sitzung vom 04.10.2007 einen Antrag der Gemeinderatsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN, einen erneuten Grundsatzbeschluss über das Projekt Stuttgart 21 zu fassen, mehrheitlich ausdrücklich abgelehnt (zur Zulässigkeit von Bürgerbegehren gegen wiederholende Grundsatzbeschlüsse, die aufgrund einer nochmaligen Sachdiskussion im Gemeinderat gefasst wurden, vgl. VGH Bad.-Württ., Urteil vom 13.04.1993 - 1 S 1076/92 -, NVwZ-RR 1994, 110 f.). Auch der Sache nach ist kein bürgerentscheidsfähiger Grundsatzbeschluss über die Projektbeteiligung der Beklagten ergangen. Soweit es in der entsprechenden Sitzungsvorlage (GR Drs. 790/07 vom 25.09.2007) heißt, es bestehe bisher „keine verbindliche Vereinbarung“, bezieht sich diese Formulierung nur auf die interne Kostenverteilung „zwischen dem Land und seinen Partnern“, nämlich dem Land Baden-Württemberg, dem Verband Region Stuttgart und der Beklagten, bedeutet aber nicht, dass die Beklagte im Hinblick auf ihre Beteiligung an dem Projekt Stuttgart 21 zwar keine bindenden Verpflichtungen eingegangen wäre.

Die Ergänzungsvereinbarung vom 05.10.2007 diene der Umsetzung des Memorandum of Understanding vom 19.07.2007. Darin hatten die Beteiligten festgestellt, dass die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens durch die Wirtschaftlichkeitsrechnung der Deutschen Bahn mit Preis- und Kostenstand 2004 sowie deren Ergänzung im Rahmen der Modellrechnung belegt worden sei. Ferner sind in dem Memorandum die Finanzierungsbeiträge und Risikobeteiligungen „des Landes und seiner Partner“ genannt, ohne dass eine interne Aufteilung erfolgt war. Gegenstand der Ergänzungsvereinbarung war vor diesem Hintergrund, die Finanzierungsbeiträge und Risikobeteiligungen der Beklagten und des Verbandes Region Stuttgart im Verhältnis zu denen des Landes Baden-Württemberg festzulegen. In der Ergänzungsvereinbarung ist in diesem Zusammenhang u.a. geregelt, dass die Beklagte von den nach dem Memorandum vom Land im Falle einer Kostensteigerung abzusichernden Risiken in Höhe von 780 Millionen Euro anteilig 206,94 Millionen Euro trägt (vgl. Teilfrage 2). Im

Übrigen heißt es in der Vorbemerkung der Ergänzungsvereinbarung, dass sie die Rahmenvereinbarung vom 07.11.1995 und die Realisierungsvereinbarung vom 24.07.2001 ergänze. Schließlich ermächtigen am Ende der Vereinbarung (Ziff. V) die Beklagte und der Verband Region Stuttgart das Land unwiderruflich, den Finanzierungsvertrag mit der DB und dem Bund auf der Grundlage der Ergänzungsvereinbarung auch in ihrem Namen abzuschließen.

Aus dem Beschluss des Gemeinderates vom 04.10.2007, dem Inhalt des Ergänzungsvertrages vom 05.10.2007, den vorangegangenen Gemeinderatsbeschlüssen vom 30.11.1995 und vom 12.07.2001 sowie den daraufhin abgeschlossenen Vertragswerken von 1995 und 2001 ergibt sich damit, dass die grundsätzliche Entscheidung über die Beteiligung der Beklagten am Projekt Stuttgart 21 (das „Ob“) - auch in finanzieller Hinsicht - bereits vor dem 04.10.2007 verbindlich gefallen war. Allein die Höhe der finanziellen Beteiligung (das „Wie“) ist durch die Ergänzungsvereinbarung vom 04.10.2007 im Verhältnis zu den bisherigen Vereinbarungen modifiziert worden.

d) Die auf einen Ausstieg aus dem Projekt Stuttgart 21 zielende Teilfrage 1 ist auch nicht deshalb zulässig, weil der Gemeinderatsbeschluss vom 04.10.2007 eine Änderung der Höhe der finanziellen Beteiligung der Beklagten am Projekt Stuttgart 21 betrifft. Während die Beklagte durch die auf Grund des Gemeinderatsbeschlusses geschlossene Ergänzungsvereinbarung vom 05.10.2007 auf der einen Seite erheblich stärker am Kostensteigerungsrisiko beteiligt wird, fallen auf der anderen Seite bisherige verbindliche Verpflichtungen weg (vgl. dazu im einzelnen die Beschlussvorlage zu der Gemeinderatssitzung vom 04.10.2007, GR Drs 790/2007).

aa) Die Kammer kann offen lassen, ob dies eine „wesentliche“ Änderung der Höhe der finanziellen Beteiligung der Beklagten darstellt (zur Zulässigkeit eines wiederholten - Bürgerbegehrens bei einer durch den Gemeinderat beschlossenen wesentlichen Änderung des Vorhabens vgl. VGH Bad.-Württ., Urteil vom 06.04.1992 - 1 S 333/92 -, VBIBW 1992, 421 ff.). Die Beklagte bestreitet das und hat dazu vorgetragen, die zusätzlichen finanziellen Verpflichtungen betragen hochgerechnet bis zum Jahr 2020 nur ca. 0,3 % des Haushaltsvolumens der Beklagten in diesen Jahren; außerdem seien die der Beklagten durch das „Konjunkturprojekt

Stuttgart 21“ entstehenden zusätzlichen Einnahmen aus Steuern und Finanzaufwendungen zu berücksichtigen.

Die Kammer kann auch offen lassen, ob der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg zu der Ausschlussregelung in § 21 Abs. 2 Nr. 4 GemO BW zu folgen ist (vgl. Urteil vom 06.04.1992 - 1 S 333/92 -, VBIBW 1992, 421 ff.). Nach dieser Vorschrift findet ein Bürgerbegehren nicht statt über die Haushaltsatzung einschließlich der Wirtschaftspläne der Eigenbetriebe sowie die Kommunalabgaben, Tarife und Entgelte. Der Verwaltungsgerichtshof hat daraus geschlossen, der Gesetzgeber habe der Bürgerschaft auch in grundsätzlichen finanziellen Fragen keine Sachentscheidungskompetenz anstelle des Gemeinderates einräumen wollen, so dass Gemeinderatsbeschlüsse, die sich allein mit den Bau- oder Folgekosten eines Vorhabens befassen, nicht Gegenstand eines Bürgerbegehrens sein könnten.

Ob schließlich in diesem Zusammenhang von Bedeutung ist, dass der Gemeinderat der Bildung von entsprechenden Teilrücklagen zur Finanzierung des verbindlichen städtischen Beitrages zum Projekt Stuttgart 21 und des eventuellen städtischen Beitrages als Teil der Risikoabsicherung Stufe 1 im Rahmen des Jahresabschlusses 2007 bereits zugestimmt hat, bedarf ebenfalls keiner Entscheidung.

bb) Die Frage, ob ein (nur) die Kostenerhöhung eines Projekts betreffender Gemeinderatsbeschluss bürgerentscheidfähig ist, bedarf jedenfalls deshalb keiner Entscheidung, weil im vorliegenden Fall die Kostenerhöhung gar nicht zum Gegenstand des Bürgerbegehrens gemacht worden ist. Das Bürgerbegehren nimmt nicht eine auf Grund des Gemeinderatsbeschlusses vom 04.10.2007 wesentliche Erhöhung der Kosten bzw. Kostenrisiken und die sich daraus ergebenden Konsequenzen für die Beklagte in den Blick und macht diese zum Gegenstand der Abstimmung. Dazu hätte es einer ganz anderen Fragestellung und Begründung bedurft. Es hätte z.B. in der Begründung dargelegt werden müssen, welche finanziellen Belastungen die Beklagte bisher - verbindlich - übernommen hat, welche Veränderungen nunmehr beschlossen worden sind und welche Folgerungen daraus gezogen werden sollen und können. In dem Bürgerbegehren wird aber die Frage der Kostenerhöhung als solche allenfalls am Rand angesprochen. Es geht in dem Bürgerbegehren nicht um das „Wie“ der Beteiligung in finanzieller Hinsicht, sondern um die Beteiligung an dem Projekt an

sich (das „Ob“), gegen die nach der Begründung schwerpunktmäßig die Beeinträchtigungen durch die jahrelange Bauzeit ins Feld geführt werden.

e) Selbst wenn man ungeachtet der dargestellten rechtlichen Einwände mit dem Kläger davon ausginge, dass der Gemeinderatsbeschluss vom 04.10.2007 im Hinblick auf die Beteiligung der Beklagten am Projekt Stuttgart 21 grundsätzlich „bürgerbegehrensfähig“ gewesen wäre, so wäre ein inhaltlich dagegen gerichtetes Bürgerbegehren wegen des Vollzugs des Gemeinderatsbeschlusses durch den Abschluss der Ergänzungsvereinbarung am 05.10.2007 dennoch unzulässig.

Bürgerbegehren und Bürgerentscheide können, wie sich aus dem Namen und dem Wesen des Rechtsinstituts ergibt, nur zu Angelegenheiten stattfinden, über die die Gemeinde jetzt oder in absehbarer Zukunft noch entscheiden kann. Bürgerbegehren, die nur eine nachträgliche Meinungsäußerung der Bürger zu einer bereits vom Gemeinderat entschiedenen und vollzogenen Maßnahme herbeiführen wollen, sind nicht zulässig (vgl. BayVGH, Beschluss vom 22.03.1999 - 4 ZB 98.1352 -, NVwZ-RR 1999, 368 f.).

Mit Beschluss vom 04.10.2007 hat der Gemeinderat der Beklagten dem Abschluss der Ergänzungsvereinbarung über die finanzielle Beteiligung der Beklagten am Projekt Stuttgart 21 zugestimmt und die Vertreter der Verwaltung ermächtigt, alle Erklärungen und Handlungen zum Abschluss und zur Umsetzung des Vertrages vorzunehmen. Von der in der Gemeinderatssitzung erteilten Ermächtigung haben die Vertreter der Beklagten durch Abschluss der Ergänzungsvereinbarung am 05.10.2007 Gebrauch gemacht. Die Forderung, die Ergänzungsvereinbarung nicht abzuschließen, geht daher ins Leere, mit anderen Worten: die Angelegenheit kann nicht mehr in dem vom Bürgerbegehren verfolgten Sinn entschieden werden. Damit ist das Bürgerbegehren insoweit unzulässig geworden (zur Unzulässigkeit eines Bürgerbegehrens nach Vollzug der Maßnahme, die verhindert werden soll, vgl. OVG NW, Beschluss vom 06.12.2007 - 15 B 1744/07 -, DVBl 2008, 120 ff.; BayVGH, Beschlüsse vom 21.10.1999 - 4 ZE 99.2944 -, juris, und vom 22.03.1999 - 4 ZB 98.1352 -, NVwZ-RR 1999, 368 f.; OVG Sachsen-Anhalt, Urteil vom 19.10.2000 - A 2 S 298/99 -, juris; VG Minden, Urteil vom 16.07.2002 - 3 K 138/02 -, juris; a.A. wohl Kun-

ze/Bronner/Katz, GemO BW, § 21 Rn. 21, wonach ein fristgerechtes Bürgerbegehren auch gegen einen vollzogenen Beschluss zulässig sein soll).

f) Entgegen der Auffassung des Klägers war der Oberbürgermeister der Beklagten auch nicht gehalten, die Vollziehung des Gemeinderatsbeschlusses vom 04.10.2009 deshalb auszusetzen, weil hiergegen ein Bürgerbegehren eingeleitet worden ist.

Zwar ist es offenkundiges Ziel der Vorschriften über das Bürgerbegehren und den Bürgerentscheid, die Bürgerschaft möglichst aktiv in die politischen Entscheidungsprozesse einzubeziehen. Durch die Novellierung des § 21 GemO BW im Jahr 2005, insbes. durch den Wegfall des sog. „Positivkatalogs“, hat der Gesetzgeber die Möglichkeiten unmittelbarer Bürgerbeteiligung nochmals erweitert. Der Grundsatz der „repräsentativen Demokratie“ auch auf Gemeindeebene wird durch die Möglichkeit eines Bürgerentscheids als Element der unmittelbaren Demokratie aber nur ergänzt, nicht überlagert. Die beiden Entscheidungsformen stehen gleichberechtigt nebeneinander: Ein nach zulässigem Bürgerbegehren ergangener Bürgerentscheid hat zwar die Kraft, einen Ratsbeschluss zu ersetzen (§ 21 Abs. 7 Satz 1 GemO BW). Dies schließt aber die sich aus § 43 GemO BW folgende Verpflichtung des Bürgermeisters nicht aus, einen Ratsbeschluss zu vollziehen, gegen den sich ein Bürgerbegehren nachträglich richtet.

Eine aufschiebende Wirkung sieht die Gemeindeordnung in Baden-Württemberg selbst bei zulässigen Bürgerbegehren nicht vor (anders z.B. § 26 Abs. 6 Satz 6 GemO NRW i.d. seit dem 17.10.2007 geltenden Fassung - GV.NRW S. 380 - für Bürgerbegehren, deren Zulässigkeit der Gemeinderat festgestellt hat). Auch der Regelungszusammenhang und der Zweck der Vorschriften über das Bürgerbegehren geben nichts für die Annahme her, das Interesse der Unterzeichner eines Bürgerbegehrens an einer Unterbindung gemeindlicher Tätigkeit, die ihrem Begehren "faktisch" entgegen wirkt, sei rechtlich geschützt. § 21 Abs. 1 und Abs. 8 GemO BW i.V.m. § 41 KomWG schützen allein ihr Interesse an der Zulassung eines zulässigen Bürgerbegehrens durch den Gemeinderat. An der weiteren Förderung des mit dem Bürgerbegehren bekämpften Vorhabens ist die Gemeinde erst mit dem erfolgreichen Bürgerentscheid gehindert (§ 21 Abs. 7 GemO BW). Die Minderheit von Bürgern, die das nach § 21 Abs. 3 Satz 5 GemO erforderliche Quorum bilden, kann eine derartige

Sperrwirkung nicht herbeiführen (so ausdrücklich VGH Bad.-Württ., Beschluss vom 06.09.1993 - 1 S 1749/93 -, NVwZ 1994, 397 ff.).

Indem der Gesetzgeber dem Bürgerbegehren keine aufschiebende Wirkung beigegeben hat, hat er die Möglichkeit eröffnet, Gemeinderatsbeschlüsse auch bei einem laufenden Bürgerbegehren umzusetzen. Die Gemeindeordnung Baden-Württemberg nimmt damit in Kauf, dass im Einzelfall eine Entscheidung des Gemeinderates dadurch einen faktischen Vorrang erhält, dass sie wegen der Schwerfälligkeit des Verfahrens zur Herbeiführung eines Bürgerentscheids schon vor dessen Abschluss in die Tat umgesetzt werden kann. Der Sinn des repräsentativ-demokratischen Systems besteht gerade darin, eine organisatorisch und zeitlich handhabbare Form demokratischer Willensbildung für mitgliederstarke Körperschaften bereitzustellen und die Funktionsfähigkeit und Effizienz des gemeindlichen Verwaltungshandelns sicherzustellen (vgl. Hess. VGH, Beschluss vom 17.11.2008 - 8 B 1806/08 -, juris; OVG NW, Beschluss vom 06.12.2007 - 15 B 1744/07 -, DVBl 2008, 120 ff.; zur mangelnden Sperrwirkung von Bürgerbegehren auf der Grundlage der jeweiligen landesrechtlichen Gemeindeordnungen siehe auch OVG Sachsen-Anhalt, Urteil vom 19.10.2000 - A 2 S 298/99 -, juris; BayVGH, Beschluss vom 12.09.1997 - 4 ZE 97.2758, NVwZ-RR 1998, 253; OVG NW, Beschluss vom 15.07.1997 - 15 B 1138/97 -, NVwZ-RR 1999, 140 f. und Urteil vom 04.04.2006 - 15 A 5081/05 -, NVwZ-RR 2007, 625 ff., jeweils zur Rechtslage vor dem 17.10.2007; OVG Meck.-Vorpom., Beschluss vom 24.07.1996 - 1 M 43/96 -, NVwZ 1997, 306 ff.; VG Gießen, Beschluss vom 08.08.1997 - 8 G 1178/97 -, juris).

Der Hinweis des Klägers auf die Empfehlungen in der Verwaltungsvorschrift des Innenministeriums zur Gemeindeordnung für Baden-Württemberg - VwV GemO - vom 01.12.1985 (GABl 1985, 1113 ff.), vom Vollzug eines mit einem Bürgerbegehren angefochtenen Gemeinderatsbeschlusses abzusehen, geht damit ins Leere. Abgesehen davon, dass die VwV GemO wohl nach der Vorschriftenanordnung - VAO - vom 23.11.2004 (GABl 2005, 194 ff.; vgl. zur Verfallsautomatik Ziff. 9 der VAO) außer Kraft getreten sein dürfte, widerspricht sie der Rechtslage sowie der dazu ergangenen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg.

g) Eine Beschränkung der Handlungsmacht des Oberbürgermeisters lässt sich im vorliegenden Fall auch nicht aus dem Gesichtspunkt der Organtreue oder des Rechtsmissbrauchs herleiten.

Nach teilweise in der Rechtsprechung vertretener Auffassung (vgl. insbes. OVG NW, Beschluss vom 06.12.2007 - 15 B 1744/07 -, DVBl 2008, 120 ff.) soll sich eine Schranke für die Befugnis von Gemeindeorganen zur Entscheidung über den Gegenstand eines Bürgerbegehrens aus dem auf das Verhältnis der Gemeindeorgane zur Bürgerschaft im Rahmen eines Bürgerbegehrens übertragbaren Grundsatz der Organtreue ergeben. Dieser soll die Gemeindeorgane verpflichten, sich so gegenüber dem Bürgerbegehren zu verhalten, dass dieses seine gesetzlich eröffnete Entscheidungskompetenz ordnungsgemäß wahrnehmen kann, mit anderen Worten, bei der Ausübung der gemeindlichen Kompetenzen von Rechts wegen auf die Willensbildung der Bürgerschaft im Rahmen eines Bürgerbegehrens Rücksicht zu nehmen.

Es erscheint bereits fraglich, ob der im Staatsrecht entwickelte und auf das Verhältnis kommunaler Organe untereinander übertragene Grundsatz der Organtreue auf das Verhältnis zwischen Gemeindeorganen und der ein Bürgerbegehren unterstützenden Bürgerschaft überhaupt anwendbar ist. Selbst wenn man der o.g. Auffassung folgt, kann angesichts der Tatsache, dass der Gesetzgeber in Baden-Württemberg für Bürgerbegehren keine aufschiebende Wirkung vorgesehen hat und Gemeinderatsbeschlüsse und Bürgerentscheide gleichwertig nebeneinander stehen, eine Verletzung der Treuepflicht nicht schon dann vorliegen, wenn die Entscheidung des Gemeindeorgans dem Bürgerentscheid zuvorkommt. Für die Annahme eines treuwidrigen Verhaltens gemeindlicher Organe durch Ausführung eines mit einem Bürgerbegehren angegriffenen Beschlusses der Gemeindevertretung sind vielmehr hohe Anforderungen zu stellen (vgl. Hess. VGH, Beschluss vom 17.11.2008 - 8 B 1806/08 -, juris). Ein im o.g. Sinne treuwidriges Handeln eines Gemeindeorgans setzt voraus, dass dessen Handeln - sei es in der Sache selbst oder hinsichtlich des dafür gewählten Zeitpunkts - bei objektiver Betrachtung nicht durch einen sachlichen Grund gerechtfertigt ist, sondern allein dem Zweck dient, dem Bürgerbegehren die Grundlage zu entziehen und damit eine Willensbildung auf direkt-demokratischem Wege zu verhindern (so auch OVG NW, Beschluss vom 06.12.2007, a.a.O.; ebenso für den Fall



rechtsmissbräuchlicher Verhinderung eines - zulässigen - Bürgerbegehrens VG Gießen, Beschluss vom 08.08.1997 - 8 G 1178/97 -, juris).

Es kann offen bleiben, welche rechtlichen Konsequenzen ein treuwidriges Verhalten des Oberbürgermeisters im vorliegenden Fall hätte und ob sich daraus überhaupt ein Anspruch auf Rückabwicklung ergeben könnte. Die Unterzeichnung des Ergänzungsvertrages vom 05.10.2007 durch die Gemeindevertreter unmittelbar nach dem Gemeinderatsbeschluss vom 04.10.2007 stellt jedenfalls kein treuwidriges oder rechtsmissbräuchliches Verhalten im o.g. Sinne dar.

Wie dargelegt ist spätestens in der Realisierungsvereinbarung vom 24.07.2001 die Beteiligung der Beklagten am Projekt Stuttgart 21 verbindlich geregelt worden. Der Gemeinderat hat in seiner Sitzung vom 04.10.2007 eine erneute Grundsatzentscheidung über das Projekt ausdrücklich abgelehnt, der Ergänzungsvereinbarung zugestimmt und die Vertreter der Verwaltung ermächtigt, alle Erklärungen und Handlungen zum Abschluss und zur Umsetzung der Ergänzungsvereinbarung vorzunehmen. Angesichts dieser Vorgeschichte und der Komplexität der Angelegenheit - auch im Hinblick auf die mit einzubindenden Vertragspartner - bestand weder Veranlassung noch Notwendigkeit, mit dem Vollzug des Gemeinderatsbeschlusses zuzuwarten im Hinblick auf ein Bürgerbegehren, in dem entgegen der vertraglichen Bindungen die grundsätzliche Beteiligung der Beklagten am Projekt Stuttgart 21 in Frage gestellt werden sollte. Zu berücksichtigen ist dabei auch, dass die Initiatoren des Bürgerbegehrens erst am 05.10.2007 den Text des Bürgerbegehrens veröffentlicht und mit der Sammlung von Unterschriften begonnen haben. Zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses lag daher ein zulassungsfähiges Bürgerbegehren noch gar nicht vor.

h) Die auf einen Ausstieg der Beklagten aus dem Projekt Stuttgart 21 gerichtete Teilfrage 1 ist auch deshalb unzulässig, weil sie auf ein rechtswidriges Ziel gerichtet ist.

aa) Bei der Entscheidung über die Zulässigkeit eines Bürgerbegehrens ist auch zu prüfen, ob die mit dem Bürgerbegehren verlangte Maßnahme mit der Rechtsordnung vereinbar ist. Dies ergibt sich auch ohne ausdrückliche gesetzliche Regelung bereits aus dem Rechtsstaatsprinzip. Es besteht kein Anspruch auf Zulassung eines Bürgerentscheids, der im Falle seiner Annahme rechtswidrig wäre und daher beanstandet

und aufgehoben werden müsste (vgl. BayVGH, Urteil vom 10.12.1997, - 4 B 97.89-93, NVwZ-RR 1999, 141 ff.; VG Regensburg, Urteil vom 28.03.2007 - RO 3 K 07.00149 -, juris; VG Ansbach, Urteil vom 06.07.2006 - AN 4 K 06.00437 -, juris).

Ein Bürgerbegehren ist auch dann unzulässig, wenn sich dessen Rechtswidrigkeit aus einem Verstoß gegen bestehende vertragliche Verpflichtungen ergibt und keine konkreten Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass sich die Gemeinde z.B. durch ein einseitiges Rücktritts- oder Kündigungsrecht oder durch einen Anspruch auf Vertragsanpassung bzw. -aufhebung von den eingegangenen vertraglichen Bindungen lösen kann (vgl. OVG NW, Urteil vom 04.04.2006 - 15 A 5081/05 -, NVwZ-RR 2007, 625 ff.; VG Meiningen, Urteil vom 07.12.2007 - 2 K 572/07 Me -, juris; VG Ansbach, Urteil vom 06.07.2006 - AN 4 K 06.00437 -, juris; VG Augsburg, Urteil vom 22.01.2004 - Au 8 K 03.364 - juris, zu einer auf der Basis eines Gemeinderatsbeschlusses geschlossenen Kreuzungsvereinbarung mit der DB Netz AG; a. A. VG Düsseldorf, Urteil vom 22.10.2004 - 1 K 2006/03 -, juris, dann aber Hinweis auf die Folgekosten im Kostendeckungsvorschlag erforderlich).

Das Prinzip der Vertragstreue stellt einen der elementarsten Rechtsgrundsätze überhaupt dar. Die Bindungswirkung von Verträgen schützt das Vertrauen der Parteien auf die durch das Rechtsgeschäft geschaffene Rechtslage. Die Zulässigkeit von Bürgerentscheiden trotz anderslautender vertraglicher Verpflichtungen würde das Vertrauen in die Bindungswirkung von Verträgen mit kommunalen Vertragspartnern nachhaltig erschüttern und damit die Handlungsfähigkeit der Kommunalorgane erheblich beeinträchtigen.

Anders als bei der Beanstandung von gesetzwidrigen Gemeinderatsbeschlüssen durch die Rechtsaufsichtsbehörde nach §§ 121 ff. GemO BW sieht § 21 GemO BW für Bürgerbegehren, mit denen Ratsbeschlüsse beseitigt werden sollen, auch keine Rückwirkung vor. Das sog. kassatorische Bürgerbegehren zielt vielmehr darauf ab, eine getroffene Ratsentscheidung aufgrund einer anderen politischen Willensbildung der Bürgerschaft zu ändern. Das rechtfertigt - nicht anders als bei einem geänderten politischen Willen im Rat selbst - nur eine Gestaltungsmöglichkeit für die Zukunft (vgl. OVG NW, Urteil vom 04.04.2006 - 15 A 5081/05 -, NVwZ-RR 2007, 625 ff.).

bb) Im vorliegenden Fall widerspricht der „Ausstieg“ der Beklagten aus dem Projekt Stuttgart 21 bestehenden vertraglichen Verpflichtungen. Konkrete Anhaltspunkte dafür, dass die Beklagte sich durch ein einseitiges Kündigungs- oder Rücktrittsrecht oder einen einvernehmlichen Aufhebungsvertrag mit den übrigen Vertragsparteien aus ihren vertraglichen Verpflichtungen lösen könnte, bestehen zum maßgeblichen Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung nicht.

Spätestens in der Realisierungsvereinbarung vom 24.07.2001 ist wie dargelegt die Projektbeteiligung der Beklagten verbindlich vereinbart worden. Eine einseitige Kündigungs- oder Rücktrittsklausel enthält dieser Vertrag nicht. Nach Ziff. 3.3 der Realisierungsvereinbarung sind die Parteien nur dann berechtigt, die Beendigung des Projektes zu erklären, wenn die Verhandlungen über eine aktualisierte Finanzierungsvereinbarung zu keinem einvernehmlichen Ergebnis führen; für diesen Fall ist auch die Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen grundsätzlich ausgeschlossen (Ziff. 3.4). Ein „Ausstieg“ aus dem Projekt wäre danach nur möglich gewesen, wenn auf der Basis der für 2004 erwarteten aktualisierten Wirtschaftlichkeitsrechnung kein Einvernehmen über eine aktualisierte Finanzierungsvereinbarung erzielt worden wäre. Diese Voraussetzung ist aber nicht eingetreten. Im Memorandum of Understanding haben die Beteiligten unter Ziff. III 2. Absatz übereinstimmend festgestellt, dass die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens durch die Wirtschaftlichkeitsrechnung der Deutschen Bahn belegt worden sei. In der mit Zustimmung des Gemeinderates abgeschlossenen Ergänzungsvereinbarung vom 05.10.2007 haben sich das Land Baden-Württemberg, der Verband Region Stuttgart und die Beklagte über ihre finanzielle Beteiligung an dem Projekt geeinigt. Schließlich haben alle Projektbeteiligten am 02.04.2009 einen Finanzierungsvertrag über das Projekt Stuttgart 21 geschlossen. In § 2 Abs. 2 der Vorbemerkung stellen die Vertragsparteien - erneut - fest, dass die Wirtschaftlichkeit des Projekts belegt sei. Für den Fall von Kostensteigerungen über das vereinbarte Risikoabsicherungsmodell hinaus enthält die Finanzierungsvereinbarung in § 2 Abs. 2 2. Abs. und § 8 Abs. 4 „Ausstiegsszenarien“, deren Voraussetzungen zum maßgeblichen Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung aber ebenfalls nicht vorliegen. Selbst bei Vorliegen der Voraussetzungen sieht die Finanzierungsvereinbarung zudem zunächst Nachverhandlungen vor. Dies entspricht der Regelung in § 313 BGB über die möglichen Folgen einer Störung der Geschäfts-

grundlage, wonach zunächst eine Anpassung des Vertrages verlangt werden kann und nur im Ausnahmefall ein Rücktrittsrecht entsteht.

Auch für die Möglichkeit einer einvernehmlichen Vertragsaufhebung bestehen derzeit keinerlei Anhaltspunkte. Die Vertragspartner der Beklagten haben bereits vor Abschluss der Finanzierungsvereinbarung vom 02.04.2009 schriftlich mitgeteilt, dass sie an dem Projekt festhalten wollen und eine Vertragsaufhebung nicht in Betracht komme (Schreiben Deutsche Bahn AG vom 09.11.2007; Schreiben Landes Baden-Württemberg vom 28.11.2007; Schreiben Verband Region Stuttgart vom 11.12.2007). Der Wille zum Festhalten an den getroffenen Vereinbarungen hat sich schließlich im Abschluss der Finanzierungsvereinbarung vom 02.04.2009 manifestiert.

cc) Das Verlangen nach einem Ausstieg aus dem Projekt Stuttgart 21 ist auch deshalb rechtswidrig, weil es einem unzulässigen Widerruf von Ermächtigungen gleichkommt, die der Gemeinderat in den vergangenen Jahren für den Abschluss von das Projekt betreffenden Verträgen erteilt hat.

Hängt die Wirksamkeit eines Vertrages von der Zustimmung eines Dritten ab, so kann nach den allgemeinen Regelungen des Vertragsrechts die Zustimmung gemäß § 183 BGB (nur) bis zur Vornahme des Rechtsgeschäfts widerrufen werden. Es bestehen keine Bedenken, die Regeln für eine gesetzlich erforderliche Zustimmung nach §§ 182 ff. BGB sind für Gremienvorbehalte in gemeindlichen Verträgen entsprechend anzuwenden (ebenso OVG NW, Urteile vom 04.04.2006 - 15 A 5081/05 -, NVwZ-RR 2007, 625 ff., und vom 29.04.2003 - 15 A 3916/02 -, juris).

Im vorliegenden Fall bedurften alle maßgeblichen Vereinbarungen zu dem Projekt Stuttgart 21 der Zustimmung des Gemeinderates, die jeweils erteilt wurde. Eine durch den Gemeinderat dem Bürgermeister erteilte Ermächtigung, seine Vertretungsmacht in bestimmter Weise auszuüben, kann entsprechend § 183 BGB nicht mehr rückgängig gemacht werden, wenn von der Ermächtigung Gebrauch gemacht wurde. Ein Bürgerbegehren, das - der Sache nach - auf die Aufhebung einer derartigen, bereits ausgeübten Ermächtigung des Bürgermeisters durch den Rat gerichtet

ist, ist damit unzulässig (ebenso OVG NW, Urteile vom 04.04.2006 - 15 A 5081/05 -, NVwZ-RR 2007, 625 ff., und vom 29.04.2003 - 15 A 3916/02 -, juris).

i) Die auf den Ausstieg aus dem Projekt Stuttgart 21 zielende Frage leidet schließlich auch an einem Begründungsmangel.

aa) Gemäß § 21 Abs. 3 Satz 4 GemO BW zählt eine Begründung zum zwingenden Inhalt eines Bürgerbegehrens. Die Begründung dient dazu, die Unterzeichner über den Sachverhalt und die Argumente der Initiatoren aufzuklären. Der Bürger muss wissen, über was er abstimmt. Dabei sind an die Begründung keine zu hohen Anforderungen zu stellen (vgl. Kunze/Bronner/Katz, GemO BW, § 21 Rn. 20 m.w.N.). Da die Begründung regelmäßig auch dazu dient, für das Bürgerbegehren zu werben, kann es in gewissem Umfang hinzunehmen sein, dass Tatsachenmitteilungen und Erläuterungen im Sinne des politischen Anliegens des Bürgerbegehrens "gefärbt" sind. Es ist vorrangig Sache der abstimmungsberechtigten Bürger, sich selbst ein eigenes Urteil darüber zu bilden, ob sie den mit dem vorgelegten Bürgerbegehren vorgetragenen Argumenten folgen wollen oder nicht. Darüber hinaus lassen schon Raumgründe eine ausführliche Erörterung des Für und Wider regelmäßig nicht zu. Die Grenze einer sachlich noch vertretbaren, politisch unter Umständen tendenziösen Darstellung des Anliegens des Bürgerbegehrens ist jedoch dann überschritten, wenn die Begründung in wesentlichen Punkten falsch, unvollständig oder irreführend ist. Hierbei kommt es nicht darauf an, ob dem eine Täuschungsabsicht der Initiatoren des Bürgerbegehrens zu Grunde liegt. Denn maßgebend für eine inhaltliche Kontrolle der Begründung ist allein das Ziel, Verfälschungen des Bürgerwillens vorzubeugen (vgl. dazu OVG Schleswig-Holstein, Urteil vom 19.12.2005 - 2 LB 19/05 -; OVG NW, Urteil vom 23.04.2002 -15 A 5594/00 -; VG Ansbach, Urteil vom 06.07.2006 - AN 4 K 06.00437 -; jeweils juris).

bb) Nach diesen Maßgaben ist die Begründung für den in der Teilfrage 1 geforderten Ausstieg aus dem Projekt Stuttgart 21 unzureichend.

Die Begründung ist schwerpunktmäßig darauf gestützt, dass das Projekt der Stadt Stuttgart über viele Jahre hinweg die größte Baustelle Europas mitten im Stadtgebiet bescheren würde. Die „zusätzlichen finanziellen Belastungen“ sind ohne nähere Kon-

cretisierung nur im Rahmen einer allgemeinen Aufzählung der Gründe für einen Bürgerentscheid aufgeführt. Es spricht schon einiges dafür, dass mit der Begründung (in Verbindung mit der Überschrift „www.stuttgart21-nein-danke.de“) der irreführende Eindruck erweckt wird, mit dem Bürgerbegehren könne unmittelbar über die Realisierung des Projektes Stuttgart 21 abgestimmt werden; dies ist deshalb unzutreffend, weil Vorhabensträger nicht die Beklagte, sondern die Deutsche Bahn ist. Zur Begründung werden aber jedenfalls im Wesentlichen Argumente angeführt, die sich auf die Auswirkungen des Vorhabens als solches beziehen und im Planfeststellungsverfahren abzuwägen waren, nicht aber Argumente, die die Beteiligung der Beklagten an dem Projekt und damit deren eigenen Wirkungskreis betreffen. Die Begründung spiegelt damit zwar die eigentliche Motivation des Bürgerbegehrens wider, hat aber mit der zur Entscheidung gestellten Frage nach einem Verzicht auf die - u.a. finanzielle - Beteiligung der Beklagten an dem Projekt nichts zu tun. Auch wird an keiner Stelle der Begründung auf die rechtliche Tragweite der 1995 und 2001 geschlossenen Vereinbarungen über die Beteiligung der Beklagten am Projekt Stuttgart 21 und auf die möglichen erheblichen Konsequenzen eines Ausstiegs der Beklagten hingewiesen. Die Begründung spricht damit für eine verantwortbare Entscheidung notwendige elementare tatsächliche und rechtliche Gesichtspunkte überhaupt nicht an und vermittelt dem Bürger ein unvollständiges Bild von dem maßgeblichen Sachverhalt und seiner rechtlichen Beurteilung (vgl. dazu auch VG Ansbach, Urteil vom 06.07.2006 - AN 4 K 06.00437 -, juris). Angesichts der Bedeutung und Tragweite der zur Entscheidung gestellten Frage ist die Begründung unzureichend.

j) Da die auf einen Ausstieg gerichtete Teilfrage 1 damit aus mehreren rechtlichen Gründen unzulässig ist, bedarf es keiner Entscheidung mehr, ob die Ausführungen zur Kostendeckung den gesetzlichen Anforderungen (vgl. § 21 Abs. 3 Satz 4 GemO BW) genügen. Der Vortrag des Klägers, potentielle Regressforderungen anderer Projektbeteiligter im Falle des Ausstiegs könnten „nach Grund und Höhe“ nicht substantiiert werden, zeigt für die Kammer allerdings einmal mehr, dass der Gegenstand des Bürgerbegehrens nicht so konkretisiert ist, dass er einer verantwortbaren und verbindlichen Entscheidung zugänglich ist.

2. Aus der Unzulässigkeit der auf einen Ausstieg der Beklagten aus dem Projekt Stuttgart 21 zielenden Teilfrage 1 folgt zugleich die Unzulässigkeit der Teilfragen 2 - 5.

Die Teilfragen 2 und 3 sind schon deshalb unzulässig, weil auf Grund der Gemeinde-ratsbeschlüsse vom 04.10.2007 die Ergänzungsvereinbarung sowie die Vereinba-rung über die Änderung des Kaufvertrages für die Teilgebiete A2, A3, B, C und D - am 05.10.2007 zwischen den Vertragsparteien geschlossen worden sind, wozu auf Seiten der Beklagten der Oberbürgermeister berechtigt war (s.o.). Damit können die-se Angelegenheiten nicht mehr in dem vom Bürgerbegehren verfolgten Sinn ent-schieden werden.

Ob die Teilfrage 4 inhaltlich hinreichend bestimmt ist, kann auf sich beruhen. Die For-derung, keine weiteren Verträge über das Projekt Stuttgart 21 abzuschließen, stellt einen Baustein in einem „Ausstiegsszenario“ dar und steht mit der Forderung nach einem Ausstieg in Teilfrage 1 in untrennbarem Zusammenhang.

Teilfrage 5 ist schon nach ihrer Formulierung mit dem Ausstieg aus dem Projekt Stuttgart 21 verknüpft, d.h. eine entsprechende Mitteilung kann denknotwendig nur im Falle des beschlossenen Ausstiegs erfolgen.

Die Frage der Teilbarkeit des Bürgerbegehrens in zulässige und unzulässige Fragen stellt sich deshalb nicht.

III. Die Kostenentscheidung folgt aus §§ 154 Abs. 1 VwGO.

Die Voraussetzungen für eine Zulassung der Berufung durch das Verwaltungsgericht gemäß § 124a Abs. 1 S. 1 i.V.m. § 124 Abs. 2 Nrn. 3 und 4 VwGO liegen nicht vor.

**Rechtsmittelbelehrung:**

Gegen dieses Urteil steht den Beteiligten die Berufung zu, wenn sie vom Verwal-tungsgerichtshof Baden-Württemberg zugelassen wird. Der Antrag auf Zulassung ist beim Verwaltungsgericht Stuttgart, Augustenstraße 5, 70178 Stuttgart oder Post-fach 10 50 52, 70044 Stuttgart, innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Ur-teils zu stellen. Der Antrag muss das angefochtene Urteil bezeichnen. Innerhalb von

zwei Monaten nach Zustellung sind die Gründe darzulegen, aus denen die Berufung zuzulassen ist. Die Begründung ist bei dem Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Schubertstraße 11, 68165 Mannheim oder Postfach 103264, 68032 Mannheim, einzureichen, wenn sie nicht bereits mit Antragstellung beim Verwaltungsgericht Stuttgart erfolgt ist. Die Berufung ist nur zuzulassen, wenn

1. ernstliche Zweifel an der Richtigkeit des Urteils bestehen,
2. die Rechtssache besondere tatsächliche oder rechtliche Schwierigkeiten aufweist,
3. die Rechtssache grundsätzliche Bedeutung hat,
4. das Urteil von einer Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofs, des Bundesverwaltungsgerichts, des Gemeinsamen Senats der obersten Gerichtshöfe des Bundes oder des Bundesverfassungsgerichts abweicht und auf dieser Abweichung beruht oder
5. ein der Beurteilung des Berufungsgerichts unterliegender Verfahrensmangel geltend gemacht wird und vorliegt, auf dem die Entscheidung beruhen kann.

Vor dem Verwaltungsgerichtshof muss sich jeder Beteiligte, außer in Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Verwaltungsgerichtshof eingeleitet wird. Als Bevollmächtigte sind Rechtsanwälte oder Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinn des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt oder die in § 67 Absatz 2 Satz 2 Nr. 3 bis 7 VwGO bezeichneten Personen und Organisationen zugelassen. Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen.

gez.: Dr. Thoren

Keim

Stegemeyer



**Beschluss vom 17. Juli 2009**

Der Streitwert wird gemäß §§ 52 Abs. 2, 63 Abs. 2 Satz 1 GKG auf

**5.000,-- EUR**

festgesetzt (vgl. Ziff. 22.6 des Streitwertkatalogs 2004 für die Verwaltungsgerichtsbarkeit, VBIBW 2004, 467 ff.).

**Rechtsmittelbelehrung:**

Gegen diesen Beschluss ist die Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg in Mannheim, Schubertstraße 11, 68165 Mannheim oder Postfach 103264, 68032 Mannheim, gegeben, wenn der Wert des Beschwerdegegenstandes 200 € übersteigt. Sie ist beim Verwaltungsgericht Stuttgart, Augustenstraße 5, 70178 Stuttgart, oder Postfach 105052, 70044 Stuttgart, schriftlich oder zu Protokoll der Geschäftsstelle einzulegen und dann zulässig, wenn sie vor Ablauf von sechs Monaten nach Rechtskraft der Entscheidung in der Hauptsache oder anderweitiger Erledigung des Verfahrens eingelegt wird. Ist der Streitwert später als einen Monat vor Ablauf dieser Frist festgesetzt worden, so kann sie noch innerhalb eines Monats nach Zustellung oder formloser Mitteilung des Festsetzungsbeschlusses eingelegt werden.

Vor dem Verwaltungsgerichtshof muss sich jeder Beteiligte, außer in Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Verwaltungsgerichtshof eingeleitet wird. Als Bevollmächtigte sind Rechtsanwälte oder Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinn des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt oder die in § 67 Absatz 2 Satz 2 Nr. 3 bis 7 VwGO bezeichneten Personen und Organisationen zugelassen. Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen.

gez. Dr. Thoren

Keim

Stegemeyer

Ausgefertigt/Beglaubigt  
Stuttgart, den 30.07.2009

Verwaltungsgericht Stuttgart  
Die Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle



Maurer, Gerichtshauptsekretärin

**Stuttgart 21** Das Zukunftsprojekt startet

480

**Projektcountdown**

Wochen bis zur

Fertigstellung

**Projektübersicht**

**Die Finanzierungsvereinbarungen sind unterzeichnet, die ersten Vorarbeiten für das weitreichende Bauvorhaben laufen. Stuttgart 21 ist mehr als der neue Durchgangsbahnhof - Stuttgart 21 schafft neuen attraktiven Lebensraum, bietet Stuttgart wichtige wirtschaftliche und städtebauliche Chancen und leitet die Landeshauptstadt in die Zukunft.**

**Das neue Herz Europas - schnellere Verbindungen ins In- und Ausland**

Mit der Einbindung ins europäische Bahnnetz wird das Motto des Bahnprojektes Stuttgart-Ulm Programm: Stuttgart rückt durch den Anschluss an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz ins "Herz Europas". Als Schnittpunkt zweier wichtiger Magistralen des Schienenverkehrs - von Paris nach Wien und Bratislava (West-Ost) und von Rotterdam nach Genua (Nord- Süd) - wird Baden-Württemberg zu einem zentralen Dreh- und Angelpunkt. Stuttgart und die gesamte Region gewinnen durch diese Einbindung einen entscheidenden Standortvorteil.

**Bahnstrecken für Stuttgart und Europa**

Die Magistralen sind Teil des Transeuropäischen Netzes, ein von der EU-Verkehrspolitik geplantes Hochgeschwindigkeitsnetz, das sich durch modernste Technologie und hohe Leistungsfähigkeit auszeichnet und als Verbindung der Zentren Europas

Details



Impressionen



Bauprojektübersicht



Seite weiterempfehlen



Bürgerfeedback



die europäische Wirtschaft stärken soll. Hauptziel ist es, die europäische Integration in der größer werdenden EU zu beschleunigen.

Mit Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm wird einer der größten Engpässe der Magistrale beseitigt und der Schienenverkehr der Landeshauptstadt komplett neu geordnet. Der Personen- und Warenverkehr wird nach Fertigstellung des Bahnprojektes die Ballungszentren entlang der Strecke noch schneller und reibungsloser verbinden. Das bedeutet auch attraktivere, deutlich verkürzte Fahrzeiten für Reisende: In viereinhalb Stunden nach Mailand, in eineinhalb nach München-City.

Die Strecke Stuttgart-Ulm ist bereits jetzt aufgrund ihrer wichtigen regionalen und überregionalen Verbindungen einer der besonders stark frequentierten Abschnitte im Netz der Deutschen Bahn, im Rahmen des Bahnprojekts Stuttgart-Ulm wird die Strecke zukunftsfähig gemacht. Rund 60 Kilometer neue Bahnstrecke werden bei der Umgestaltung des Stuttgarter Bahnknotens entstehen, davon rund 30 Kilometer als Hochgeschwindigkeitsstrecke von Stuttgart-Feuerbach nach Wendlingen.

Eine der zentralen Baumaßnahmen: Der Fildertunnel vom Hauptbahnhof zur Messe. Der Tunnel ist beinahe zehn Kilometer lang und bindet Flughafen und Messe an die Innenstadt an.

### **Von Wendlingen nach Ulm**

Mit der zweigleisigen Neubaustrecke Wendlingen-Ulm entsteht eine exklusive Route für den schnellen Zugverkehr: Dank mehrerer Tunnel und einer Brücke über das Filstal können die ICE-Züge die Strecke über die Schwäbische Alb künftig fast durchgehend mit Tempo 250 bewältigen. Um die Landschaft zu schonen und überflüssige Einschnitte zu vermeiden, soll die neue Trasse größtenteils parallel zur A8 verlaufen. Südlich der Autobahn mündet die Strecke zuerst in den Alborlandtunnel. Bis zum Alaufstieg verläuft sie anschließend parallel zur A8, nach Aichelberg dann hauptsächlich unterirdisch: Rund 14 Kilometer Tunnel, unterbrochen von einer Talbrücke über das Filstal, müssen die ICE-Züge hinter sich lassen, bis es wiederum eng gebündelt mit der Autobahn oberirdisch nach Dornstadt weitergeht. Dort schwenkt die Neubaustrecke von der Autobahn ab und führt im Albanstiegstunnel bis nach Ulm, wo die Trasse von Norden an die bestehenden Gleise anschließen wird.

Das Projekt Neu-Ulm 21 ist bereits abgeschlossen: Neu-Ulm profitiert durch die neue Tieflage des

Bahnhofs und die Reduktion der Gleise von 16 auf vier von weniger Lärm, neuen Grünflächen und mehr attraktivem Raum für Handel, Wohnen und Arbeiten.

### **Herausforderung: Die Baulogistik**

Für ein Projekt dieser Größenordnung ist ein maßgeschneidertes Logistikkonzept notwendig. Immerhin müssen mehrere Millionen Kubikmeter Baumaterialien und Abraum transportiert werden. Entlang der Neubaustrecke kann der Abtransport über die Autobahn erfolgen - im innerstädtischen Bereich ist dies komplizierter: Hier ist für die LKW ein unabhängiges Baustraßensystem auf dem Bahngelände vorgesehen. So soll der Straßenverkehr möglichst wenig beeinträchtigt werden. Als Logistikflächen sind ein zentraler Umschlagplatz am Nordbahnhof, sowie Flächen im Teilgebiet A1, entlang der Cannstatter Straße und direkt an den Baustellen angedacht.

### **Die Vorarbeiten laufen...**

Bereits Ende 2008 begannen erste Erkundungsbohrungen im Bereich des Schlossgartens: Vor Beginn der Bauarbeiten zu Stuttgart 21 muss die Deutsche Bahn AG in Messreihen die Qualität und Quantität des Grundwassers dokumentieren. Die gutachterlich bestätigten Ergebnisse aus insgesamt fünf Bohr- und Erkundungsprogrammen bilden die Basis für ein aufwendiges Grundwassermanagement. 80-90 Messstellen werden während der Baumaßnahmen permanent den Grundwasserstand überwachen und die Entnahme hydrochemischer Proben ermöglichen. So können bei Abweichungen und Veränderungen während des Bauablaufs frühzeitig Maßnahmen ergriffen werden, um den Schutz des Grundwassers sicherzustellen.

### **Neue Bahnhöfe in und um Stuttgart**

Elementarer Bestandteil des Gesamtprojektes sind die neu entstehenden Bahnhöfe - allen voran natürlich die Umwandlung des heutigen Hauptbahnhofs. Aber auch der neue Bahnhof Flughafen/Messe spielt eine wichtige Rolle für die Zukunftsfähigkeit des Wirtschaftsstandorts Stuttgart. Eine neue S-Bahn-Station und ein neuer Abstellbahnhof bedeuten weitere wichtige Verbesserungen des innerstädtischen Verkehrsnetzes

### **Der neue Hauptbahnhof**

Der heutige Kopfbahnhof verfügt zwar über 17 Bahnsteigkanten, aber nur fünf Streckengleise, die tatsächlich in den Kopfbahnhof führen - Fahrstraßenkreuzungen im Gleisvorfeld schränken

die Verfügbarkeit der vorhandenen Gleise ein. Die Züge behindern sich gegenseitig in ihren Fahrwegen. Mit dem Umbau des Stuttgarter Kopfbahnhofs - zentraler Baustein des Bahnprojekts Stuttgart-Ulm - wird sich dies ändern: Im circa 12 Meter tiefergelegten, um 90 Grad gedrehten Durchgangsbahnhof mit acht Gleisen können nach Fertigstellung weit mehr Züge ein- und ausfahren, die S-Bahn-Gleise dienen dann nur noch dem S-Bahn-Verkehr.

Der Architektur-Entwurf zum neuen Durchgangsbahnhof ist mittlerweile über zehn Jahre alt und hat doch nichts von seiner Aktualität verloren. Die Pläne für die Neuinterpretation sind das Ergebnis eines Architekturwettbewerbes, den das Architekturbüro Ingenhoven, Overdiek und Partner, beraten durch den Stuttgarter Architekturprofessor Frei Otto, für sich entschied: Der Entwurf erfüllt nicht nur die verkehrstechnischen Anforderungen, sondern fügt sich mit seinem innovativen Design auch ideal in Stuttgarts Topographie ein.

Das historische Bahnhofsgebäude, der Bonatzbau (erbaut 1914-1927, Bonatz & Scholer), bleibt mit seiner großen Halle, den Arkaden und dem Turm erhalten, nur die Seitenflügel müssen weichen. Der Bonatzbau wird als charakteristisches Entrée mit dem neuen Bahnhof verbunden. Er behält seine Funktion als Empfangsgebäude und wird den neuen Erschließungsebenen angepasst. Neben diesem denkmalgeschützten Gebäude wird der neue Stuttgarter Hauptbahnhof von einer hochmodernen Verkehrsstation geprägt - auf drei Ebenen. Wo heute Züge ein und ausfahren, soll zukünftig Gastronomie zum Verweilen und Rasten einladen. Der Hauptzugang zu den Bahnsteigen und den damit verbundenen Einrichtungen wird eine Ebene tiefer liegen und durch Zu- und Ausgänge direkt mit Bahnhofsturm, Königstraße und den neuen Stadtquartieren verbunden sein. Die vier Bahnsteige selbst befinden sich auf unterster Ebene. Die Bahnsteighalle wird mit einem Betonschalendach gewölbeartig überdeckt werden, das mit Lichtaugen durchsetzt ist. Diese sollen natürliches Tageslicht auf die Bahnsteige lenken, die helle Unterseite der Schalendecke wird bei Dunkelheit als Reflexionsfläche für die künstliche Beleuchtung dienen. Die Oberseite des Dachs soll urbaner Treffpunkt werden:

Der Straßburger Platz wird den Kurt-Georg-Kiesinger-Platz und den Bonatzbau mit dem neuen Stadtteil verbinden und soll alte und neue Bebauung harmonisch zusammenfügen und die Innenstadt und die innenstädtischen Schlossgartenanlagen eng miteinander verflechten.

Nicht umsonst wurde dem Projekt der "Holcim-Award" für nachhaltige Bauprojekte verliehen: Die neue Bahnsteighalle benötigt keine zusätzliche Energiezufuhr und ermöglicht durch eine Kombination aus Erdwärme und den kühlen Luftströmen des einfahrenden Zugverkehrs eine natürliche Raumklimatisierung. Um Raum für den Bau des neuen Durchgangsbahnhofs zu schaffen, müssen die Haltepunkte der Züge zu Beginn der Maßnahmen um rund 120 Meter nach Nordosten verschoben werden. Vom Bonatzbau werden Verbindungsstege zum provisorischen Querbahnsteig führen. Trotz der Bauarbeiten soll der Bahnbetrieb möglichst ohne große Einschränkungen weiterlaufen.

Dem Hauptbahnhof als Drehscheibe des Fern-, Regional- und Nahverkehrs kommt mit den geplanten Baumaßnahmen und städtebaulichen Entwicklungen der nächsten Jahre eine bedeutende Zentrallage zu, denn die Innenstadt wird sich dank des Europaviertels über den Hauptbahnhof hinaus vergrößern.

### **Bahnhof Flughafen/Messe**

Von der Schiene in die Luft - nur acht Minuten mit dem ICE wird die Fahrt vom Hauptbahnhof in Stuttgart-City zum Flughafen auf den Fildern in Zukunft dauern. Auch die neue Landesmesse und der gesamte Filderraum werden durch den neuen Bahnhof endlich ideal erschlossen. Bis zu 39.000 Reisende werden zu Spitzenzeiten am neuen Bahnhof Flughafen/Messe erwartet. Die Gleise müssen vor dem Bahnhof die Autobahn A8 queren und werden deshalb unter der Erde geführt. Die unterirdische Station soll unmittelbar gegenüber dem Hauptgebäude des Flughafens liegen, die Abflughalle dank einer Verbindungspassage direkt erreichbar sein. Der Stuttgarter Flughafen wird in Deutschland neben Köln/Bonn und Frankfurt/Main der einzige mit direktem Anschluss an das Hochgeschwindigkeitsnetz sein.

### **S-Bahn-Station Mittnachtstraße**

Die neue S-Bahn-Station Mittnachtstraße (parallel zur Rosensteinstraße und südlich der Mittnachtstraße gelegen) wird den neuen Stadtteil Rosensteinviertel und das Gebiet zwischen Nordbahnhof- und Rosensteinstraße erschließen. Hier halten alle S-Bahn-Linien. Die Mittnachtstraße soll bis zur neuen S-Bahn-Station und darüber hinaus verlängert werden und die S-Bahn-Station Hauptbahnhof entlasten - rund 20.000 Fahrgäste auf der Fahrt von Feuerbach nach Bad Cannstatt und umgekehrt können sich zukünftig den Umweg über den Hauptbahnhof sparen und stattdessen an der neuen Haltestelle Mittnachtstraße umsteigen.

### **Neuer Abstellbahnhof in Untertürkheim**

Die bestehenden Abstellanlagen am Rosensteinpark werden im Rahmen von Stuttgart 21 weggelassen - daher entsteht auf dem heutigen Gelände des Güterbahnhofs in Stuttgart-Untertürkheim ein neuer Abstellbahnhof, der über das innerstädtische Ringsystem mit dem Hauptbahnhof verbunden sein wird. So können in Stuttgart endende Züge ohne Fahrtrichtungswechsel direkt nach Untertürkheim fahren, um dort gereinigt oder gewartet zu werden. Umständliche Wendevorgänge gehören so der Vergangenheit an.

### **Städtebau - Visionen für die Zukunft**

Stuttgart 21 beinhaltet nicht nur die Neugestaltung des Bahnknotens Stuttgart und des Hauptbahnhofs, sondern macht auch den Weg frei für die städtebauliche Entwicklung zentraler Bereiche in der Innenstadt.

### **Das Europaviertel**

Mit Stuttgart 21 und der damit verbundenen Verlegung der Bahngleise unter die Erde ergeben sich enorme städtebauliche Chancen für Stuttgart. Ein Teil der städtebaulichen Entwicklung ist das Europaviertel auf dem Teilgebiet A1 hinter dem heutigen Hauptbahnhof. Dort wächst derzeit die neue Bibliothek in die Höhe, die als kultureller Mittelpunkt und als erstes öffentliches Gebäude auf dem Gebiet eine wichtige Rolle spielen wird. Auch an den Tunneln der neuen Stadtbahnlinie U 12 wird bereits gebaut - diese wird das entstehende Stadtquartier später ans öffentliche Verkehrsnetz anschließen.

Im Europaviertel soll eine hohe Freizeit- und Lebensqualität einziehen: Bis auf die zentrale Verkehrsachse, die Moskauer Straße, werden sämtliche Straßen und Plätze reine Fußgängerbereiche sein. Weiterer Pluspunkt ist die einmalige Lage: Im Umkreis von 500 Metern liegen Hauptbahnhof, Königstraße und Schlossgarten - auch mit dem Auto ist das Europaviertel über den Cityring leicht zu erreichen. Auf dem 16 Hektar großen Teilstück A1 stehen 465.000 Quadratmeter realisierbare Geschossfläche zur Verfügung. Der Wohnflächenanteil soll 30 Prozent betragen, um das Europaviertel zu einem lebendigen Stadtquartier zu machen.

Besonders attraktiv für Wohnanlagen sind natürlich die Flächen, die direkt an den Mittleren Schlossgarten angrenzen - in dieser einmaligen Lage ist eine hohe Wohnqualität garantiert. Die Bauarbeiten rund ums Europaviertel haben bereits

begonnen: 2004 bezog die Landesbank Baden-Württemberg ihre neuen Bürogebäude mit CityTower am Pariser Platz, ein Jahr später wurde das Bürogebäude der SüdLeasing eingeweiht. Und in den nächsten Jahren sollen viele weitere Projekte folgen.

Nördlich des Pariser Platzes, in Zukunft begrenzt von der Osloer, Athener, Kopenhagener und Lissaboner Straße, sollen auf einem 7.500 Quadratmeter großen Gelände die "Pariser Höfe" entstehen: Ein Bürokomplex und über 240 Wohnungen (Wohnanteil: 75 Prozent) sind angedacht. Den Namen prägen - neben dem benachbarten Pariser Platz - die beiden großen Innenhöfe, die viel Platz für Entspannung und Erholung bieten sollen.

Auf dem zukünftigen Stockholmer Platz gegenüber der neuen Bibliothek soll das "Europe-Plaza" gebaut werden. Der Entwurf für den etwa 23 Meter hohen Bau mit heller Natursteinfassade sieht eine Bruttogeschossfläche von 18.500 Quadratmetern vor. Die beiden hohen Erdgeschosse sollen durch Gastronomie und Einzelhandel belebt werden, in den vier Obergeschossen sind Büros vorgesehen. Gekrönt wird der Bau von einem zurückgesetzten Dachgeschoss. Ein etwa 17 mal 40 Meter großer, überdachter Innenhof ist als attraktive Ruhezone angedacht.

An der Heilbronner Straße soll ein weiterer CityTower in rund 60 Meter Höhe wachsen. Ob im Turm aus ineinander verschachtelten Kuben ein Hotel oder Wohnungen entstehen, soll erst entschieden werden, wenn die Bebauung der benachbarten Baufelder feststeht..

### **Neue Stadtviertel & mehr Park - Die Teilgebiete A2-D**

Die Stadt Stuttgart hat Ende 2001 auch die Teilgebiete A2-D von der Deutschen Bahn erworben, auf deren Flächen nach und nach weiterer Raum für Handel, Arbeit und Wohnen geschaffen werden soll. Bis auf das Teilgebiet C1 sind die Gebiete zum heutigen Zeitpunkt noch nicht bebaubar - erst mit Fertigstellung des neuen Hauptbahnhofs kann die städtebauliche Entwicklung hier vorangetrieben werden.

So ist beispielsweise auf den Arealen A2 und A3, die auf dem heutigen Gleisfeld liegen, hochwertiges "Wohnen und Arbeiten am Park" geplant. Der Wartungs- und Abstellbahnhof wird im Rahmen des Projektes Stuttgart 21 nach Stuttgart-Untertürkheim verlegt. So werden im Teilgebiet B am Rosensteinpark rund 43 Hektar frei. Allein 20 Hektar davon werden die vorhandenen Parkflächen



erweitern. Mit den 25 Hektar Fläche der Teilgebiete C1 und C2 kann ein komplett neues Stadtquartier umgeben von Grün entstehen: Das "Rosensteinviertel" soll Wohnraum in zentraler Lage für rund 12.000 Menschen schaffen. Der Städtebauwettbewerb wurde bereits 2005 entschieden. Fortschrittlich: Das Rosensteinviertel soll mit herausragender Architektur sowie hohen Sozial- und Umweltstandards überzeugen.

### **Mehr Grün in der Innenstadt**

Die Verlegung der Bahngleise unter die Erde vermindert nicht nur die Umweltbelastungen in der Innenstadt, sondern schafft auch neuen Platz für Parkanlagen, Grünflächen und urbanes Leben. Bereits heute ist das "Grüne U" ein Markenzeichen Stuttgarts und die darin verbundenen Anlagen als "Grüne Lunge" beliebtes Freizeit- und Erholungsgebiet für Bürger und Besucher Stuttgarts.

Wenn die Gleisanlagen weichen, wird der Park um weitere 20 Hektar wachsen, zu den existierenden Großbäumen kommen rund 5.000 weitere dazu. Nicht nur die Luft wird dadurch verbessert, auch die Lebensqualität in der Innenstadt steigt erheblich. Der Fokus soll auch in den neu entstehenden Wohngebieten auf umweltbewusstem Städtebau liegen - so soll sich die Grüngestaltung beispielsweise auch durch Plätze und Straßen der neuen Quartiere ziehen.

Während des Baus werden die Eingriffe in die Natur möglichst minimal gehalten. Der Bau des neuen Durchgangsbahnhofs macht Eingriffe in den Mittleren Schlossgartenanlagen notwendig. Der entsprechende Grünstreifen zwischen Landespavillon und heutigem Bahnhof wird nach Abschluss der Bauarbeiten renaturiert werden. Die heutige Cannstatter Straße und der Zentrale Omnibusbahnhof werden weichen und Platz machen für eine Ausweitung der attraktiven Parkflächen. Der neue Bahnhof soll optimal in die umliegenden Grünflächen integriert werden.

Auch der Schutz der einzigartigen Stuttgarter Mineralwasserquellen - eines der größten Vorkommen Europas - war und ist oberstes Gebot der Planer: Durch Trassierung der Tunnel werden Eingriffe in den Grund- und Mineralwasserhaushalt von vornherein minimiert, weitere umfangreiche Schutz- und Vorsorgemaßnahmen wurden gemeinsam mit Fachleuten entwickelt. Während der gesamten Bauarbeiten werden die Quellen in Abstimmung mit der Wasserwirtschaftsbehörde überwacht.

### **Stuttgart 21 - aktueller Stand**

Das umfangreiche Projekt wird von der EU, vom Bund, dem Land Baden-Württemberg, der Landeshauptstadt Stuttgart, dem Verband Region Stuttgart, dem Flughafen Stuttgart und der Deutschen Bahn gemeinsam getragen. Die Finanzierungsvereinbarungen sind unterzeichnet, die Vorarbeiten laufen. Nun sollen baldmöglichst die Hauptbauleistungen starten und den Weg in eine ökonomisch und ökologisch attraktive Zukunft der Region Stuttgart mit vielfältigen Entwicklungsmöglichkeiten für die Landeshauptstadt ebnen.

**Die vier Projektpartner Deutsche Bahn AG, Land Baden- Württemberg, Landeshauptstadt Stuttgart und Verband Region Stuttgart haben für dieses wichtige Projekt seit September 2009 ein eigenes Kommunikationsbüro eingerichtet unter der Leitung von Wolfgang Drexler, MdL und Landtagsvizepräsident, als Sprecher des Bahnprojekts Stuttgart-Ulm. Das Kommunikationsbüro ist erreichbar unter der Telefonnummer 0711 21321200 oder unter [info@bahnprojekt-s-ulm.de](mailto:info@bahnprojekt-s-ulm.de).**



[Stadt Stuttgart](#) | [Stuttgart Marketing](#)

[Broschürenbestellung](#) | [AGB](#) | [Impressum](#)

# STUTTGART 21

 Versenden  Drucken  Lesezeichen  Empfehlen 99

Stuttgart 21

## Das große Graben teilt die Stadt

Christine Keck, veröffentlicht am 08.08.2010

Bild 1 von 76



(Foto: B. Beytekin)

Stuttgart - Beide Hände am Banner, um den Hals eine Trillerpfeife, beginnt Walter Sittler zu drängeln. "Wir sollten los", sagt der Schauspieler und prominente Kopf der S-21-Gegner. "Die Leute werden langsam nervös." Sittler auch. Eben noch stand er auf der improvisierten Bühne vor dem Nordflügel des Stuttgarter Hauptbahnhofs und hat die Menge auf klare Botschaften eingeschworen. "Oben bleiben", rief er ins Mikro. "Keine Gewalt gegen Personen, Polizisten und Bauarbeiter." Jetzt sieht er eine Gruppe in dunkler Kleidung näher kommen, die gesperrte Straße hoch. "Das sind die Antinazi-Leute, die sollen nicht ganz vorne laufen", sagt Walter Sittler und hebt den Arm. "Los!"

### Weitere Artikel zum Thema

**Bahnchef Grube** Prüfung von RheintalBahn-Ausbau »

**Stuttgart-21-Gutachten** Bahnchef Grube zweifelt »

**Talkrunde im SWR** Ein Schritt zur Sachlichkeit »

**Stuttgart 21** Befürworter laufen für Projekt »

**alle Artikel anzeigen** »

Es ist ein langer Zug von Demonstranten, der sich am Samstagabend in Bewegung setzt: Anzugträger und Punker, Radler und Rentner mit selbst gemalten Plakaten, kampferprobte Daueraktivisten und solche, die nie noch auf der Straße waren. Die künftige Baustelle in Stuttgarts Mitte politisiert. "Unsere Ordner haben 16281 Menschen gezählt", sagen die Veranstalter, von 12.000 spricht die Polizei. Der Widerstand gegen die milliardenteure Tieferlegung des Bahnhofs, gegen die ICE-Neubaustrecke zwischen Stuttgart und Ulm, wächst mit jedem Bagger, der rund um den Bonatzbau zu sehen ist, mit jedem Meter Bauzaun, der aufgestellt wird.

### Bilder durchklicken

"Schluss jetzt! Wir stoppen Stuttgart 21" steht auf dem Banner, das die Theodor-Heuss-Straße hinaufgetragen wird. Direkt über dem Ausrufezeichen marschiert Walter Sittler, schwarzes Jackett, Strohhut. Er ist überzeugt davon, dass es noch nicht zu spät ist. "Es wird nicht das größte Loch Stuttgarts", sagt der Schauspieler siegesgewiss. Er lässt sich sogar auf eine Wette ein. "Wenn gebaut wird, fahre ich im allerersten Zug mit, der durch die Landeshauptstadt rollt – als Kellner im Speisewagen."

Es gibt die bekannten Gesichter des Widerstandes. Diejenigen, die Protestnoten unterschrieben, mit einer Forderung nach einem Moratorium in die Tageszeitungen gehen oder Interviews geben. Solche wie Sittler, der SPD-Bundestagsabgeordnete Hermann Scheer, der bei der Kundgebung am Samstag fordert, das Volk entscheiden zu lassen. Oder Volker Lösch, Regisseur des Schauspiels Stuttgart und Anstifter zum lautstarken Aufstand. Er hat seinen Bürgerchor zur Demo mitgebracht, lässt vielstimmig schimpfen, anklagen, pöbeln. Es gibt auch die unbekanntenen Gesichter. Eines davon gehört Ursula Kleiner, 51 Jahre alt, ihr Leben lang auf keiner Demo gewesen. Jetzt lässt die

Sportlehrerin immer ihr Handy an, legt es nachts neben das Bett. Es könnte jederzeit Alarm schlagen. "Ich war früher nicht politisch", sagt sie und verteilt Buttons gegen eine Spende. Sie werden ihr fast aus der Hand gerissen.

## Das große Graben teilt die Stadt

Christine Keck, veröffentlicht am 08.08.2010

Ihre Haltung hat sich geändert, seit Kleiner vor einem Jahr angefangen hat, sich zu ärgern: über die steigenden Kosten, die "sieben oder vielleicht zehn Milliarden Euro", die für das "gigantische Prestigeprojekt" von Bahn, Land und Kommune verbuddelt werden. Über die Salami-taktik der Verantwortlichen, die die Bürger für dumm verkauft, ärgert sich Kleiner. Sie hielten Informationen zurück, und nur wenn mal wieder wie jüngst ein geheim gehaltenes Gutachten bekannt würde, legten sie ein bisschen mehr auf den Tisch. Und über die Ausgrenzung derer, die mindestens zehn Jahre lang mit einer der größten Baustellen Europas leben müssen.

Anfangs habe die Politik die Bevölkerung gar nicht beteiligt, kritisiert Kleiner, und ein später angestrebtes Bürgerbegehren sei aus formaljuristischen Gründen abgelehnt worden. "Die wollen die Bürger nicht fragen", sagt die Sportlehrerin. Trotz Unterschriften, Verträgen und Verpflichtungen ist ihre große Hoffnung die Landtagswahl im Frühjahr 2011: die letzte Chance für den Ausstieg. Die Stuttgarterin zählt die Tage runter: "Noch 231 bis zur Entscheidung", sagt Kleiner und muss Button-Nachschub holen.

### "Heute wird nicht geklettert"

Der Protest wird freundlich aufgenommen. Ausgebremste Autofahrer lassen sich Flugblätter reichen. Passanten machen Fotos von Vuvuzelabläsern und Ratschenschwingern. Die Robin-Wood-Aktivistin Kei Andrews und ihre Freunde blockieren mal kurz die Gegenfahrbahn. Als die Ampel am Fußgängerweg auf Grün schaltet, stehen sie auf. "Ich bin stolz auf den Protest", sagt die 27-Jährige mit Schildmütze. "Dass er in Stuttgart so stark wird, hätte ich nie erwartet." Kei Andrews verteilt lächelnd Infomaterial und erzählt von ihrer letzten Aktion gegen den Megakonzern Unilever in London. Da habe sie einen Fahnenmast erklommen, saß vier Stunden oben. "Heute wird nicht geklettert", sagt sie und geht weiter, einmal im Kreis durch die City und zurück zum Bahnhof, Polizei und Ordner machen den Weg frei.

Stuttgart ist eine geteilte Stadt. Wie die jüngste Bürgerumfrage der Kommune im Jahr 2009 ergeben hat, halten sich Befürworter und Gegner ziemlich genau die Waage. Eine Hälfte will den unterirdischen Verkehrsknotenpunkt, der 17.000 Arbeitsplätze, 11.000 Wohnungen in einem neuen Quartier und den Anschluss an die europäische Hochgeschwindigkeitstrasse verspricht. Die anderen sind entsetzt darüber, dass ihre Stadt zur Riesenbaustelle wird, dass mehr als 2400 Lastwagen täglich den Aushub wegkarren. Sie pfeifen auf die paar Minuten, die die Bahn schneller sein wird, weil sie dafür jahrelang mit Verspätungen, Behinderungen und Lärm leben müssen.

Stuttgart 21

## Das große Graben teilt die Stadt

Christine Keck, veröffentlicht am 08.08.2010

Die Gegner ziehen Sittler hinterher, etliche Befürworter schieben sich an diesem lauen Abend ebenfalls durchs Gedränge – auf dem Sommerfest mit geschätzten 100.000 Besuchern oder mehr. Hier werden Gnocchi mit Zitronensoße gereicht und toskanische Pastagerichte. Hier plätschert die Fontäne im Eckensee und perlt der Sekt im Kelch. Alexandra Moscal gönnt sich ein Glas mit einem Spritzer Aperol. "Es bringt doch nichts mehr, das wird gebaut und fertig", sagt die junge Frau aus Winnenden. Sie kann nicht verstehen, warum der Widerstand erst mit so viel Verspätung kommt. Das sei doch alles längst entschieden.

Die anderen am Stehtisch pflichten bei. "Das war bei der Messe auf den Fildern genau so", sagt ihr Mann Stefan Moscal, erst die Gegenwehr und später jubelten alle. Moscal, der beim Land angestellt ist, hat großes Vertrauen in die Bahn und in die Politik. "Die werden das schon richtig machen, die wollen Stuttgart mit der Welt verknüpfen", sagt der Festbesucher. Nur eines nervt ihn: dass die Ordnungsbehörde die S-21-Demo an diesem Partytag genehmigt hat. "Die Polizei müsste beim größten Event der Stadt im ganzen Jahr stärker präsent sein", fordert er. Stattdessen seien die Beamten durch den Einsatz blockiert.

### Bilder durchklicken

Zwei Zelte weiter steht Theodor Welp und stochert in seinem Caipirinha. "Stuttgart darf nicht den Anschluss verlieren", sagt der Elektrotechniker aus Nellingen. "Ich bin für den Ausbau, deshalb gehe ich nicht demonstrieren." Schärfer wird Tom, Mathematiker bei einer Versicherung, der nach Feierabend gelegentlich Bier zapft – an diesem Abend bei der VfB-Gastronomie: "Da sind Hausmütterchen auf der Straße und Studenten, die sowieso gegen alles sind. Und dann mache noch so ein Bonatenkel dicke Backen." Die sähen das Positive an Stuttgart 21 nicht: "ein schöner Bau, ein größerer Park mit später mehr Bäumen", schwärmt der Zapfer und bräuchte fünf Arme, um bei den Bestellungen hinterherzukommen. "Zwei Hefe, drei Pils", wird ihm zugerufen. Der 45-Jährige schüttelt den Kopf. "Woher nehmen die Protestierer nur die Zeit, die hätte ich gar nicht."

### Streit auf dem Sommerfest

Während Tom pausenlos die Gläser füllt, hat sich kurz nach elf rund um den Hauptbahnhof die Menge allmählich zerstreut. Marc, der zum Kern der S-21-Gegner zählt, kommt genervt vom Eckensee zurück, wo er an die Sommerfestler Flugblätter verteilen wollte. "Da haben mich manche fast an der Gurgel gepackt", erzählt er und setzt sich mit einer Dose Bier zu Ursula Kleiner. Die hält Nachtwache im Zelt vor dem Bauzaun am Nordflügel – mit Fliesjacke, Marmorkuchen, Kaffee und dem beruhigenden Gefühl, dass sie mehr macht, als nur am Stammtisch zu schimpfen.

Blinder Aktionismus gibt es bei der 51-Jährigen nicht. Sie bleibt gelassen, als es gegen Mitternacht plötzlich heißt: "Die Bauarbeiter kommen", und ein paar Aufgeregte Richtung Zaun rennen. Fehlalarm. Sie hat sich auf den Tag X vorbereitet, wenn die Bäume im Schlosspark fallen oder die Steine des Nordflügels. Sie hat Erwachsenenwindeln eingekauft, um tagelang an der Kette unterm Baum liegen zu können, sie ließ sich bei einem Sicherheitstraining schulen, um zu lernen, wie Blockierer von der Polizei weggetragen werden und wie viele persönliche Daten sie von sich preisgeben muss. Kleiner hat einige Freunde, die nicht verstehen können, warum sie so etwas macht. "Da tun sich Gräben auf", erzählt sie und sortiert Flugblätter.

Es ist spät in dieser Nacht, sie muss bis sechs Uhr durchhalten, bis die Kehrmaschinen und die Ablöse kommen. Sie will wach bleiben und notfalls die andern per Telefonkette alarmieren: "In einer Demokratie muss jeder jederzeit das Recht haben, sich zu wehren", sagt sie, "besonders wenn etwas so falsch läuft wie hier."

# STUTT GART 21

 Versenden
  Drucken
  Lesezeichen

Stuttgart 21

## Proteste bis in die Nacht hinein

dpa, Fotos: Beytekin, veröffentlicht am 31.07.2010

Bild 1 von 37



(Foto: B. Beytekin)

Stuttgart - Die Gegner des umstrittenen Bahnprojekts Stuttgart 21 haben auch am Samstagabend weiter gegen den bevorstehenden Beginn der Abrissarbeiten am Nordflügel des Bahnhofs protestiert. Die Abrissgegner sprachen von 2500 Teilnehmern, die Polizei zählte rund 2000 Stuttgart 21-Gegner. Die Demonstranten zogen mit lauten Protestrufen und Trillerpfeifen durch die Stuttgarter Innenstadt und sorgten damit teilweise für ein Verkehrschaos. Die Proteste blieben aber bis zum Abend friedlich.

### Bilder durchklicken

"Schuster lass den Bahnhof stehen oder du musst sofort gehen!" und "Wir sind hier, wir sind laut, weil man uns den Bahnhof klaut!" waren nur einige der Protestrufe der Demonstranten. "Der Widerstand wird nicht nachlassen, sondern immer stärker werden", sagte Hannes Rockenbauch vom Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21. Am Freitagabend (Fotos) war ein Bauzaun am Nordflügel des Bahnhofs errichtet worden, wo am Montag mit den Abrissarbeiten begonnen werden soll. Schon am Freitagabend und im Laufe des Samstag hatten die Gegner des Projekts immer wieder gegen den bevorstehenden Abriss protestiert. Die Polizei hatte daraufhin den Bauzaun nochmals verstärkt.

Der Grünen-Landesvorsitzende Chris Kühn bezeichnet den Aufbau des Bauzauns am Freitagabend als "verzweifelten Akt der Provokation von Bahn und Landesregierung". Es sei nicht hinnehmbar, wenn jetzt gegen den Willen der Bevölkerung mit dem Abriss des Flügels unumkehrbare Tatsachen geschaffen würden. Kühn sprach von einer Nacht- und Nebel-Aktion. Diesen Vorwurf wies Wolfgang Drexler, Sprecher des Bahnprojekts Stuttgart 21, zurück. Es sei immer klar gesagt worden, dass am 1. August mit den Vorarbeiten zum Abriss des Nordflügels begonnen werde, sagte der SPD-Politiker der Nachrichtenagentur dpa.

### Bilder durchklicken

Es gebe eine offene Kommunikation, allerdings werde nicht öffentlich verkündet, wann welcher Bauzaun aufgebaut werde. Zudem gebe es nach der Hausbesetzung am Montag eine neue Sicherheitslage. "Es ist auch eine Frage, wann man die Arbeiter am besten schützen kann." Die Bahn hatte den "Rückbau" des nördlichen Seitenflügels für Anfang August angekündigt. Dabei soll innerhalb von drei Monaten der Gebäudeteil Stockwerk für Stockwerk abgetragen werden. Beim Bauvorhaben Stuttgart 21 wird der Stuttgarter Hauptbahnhof als Durchgangsstation unter die Erde verlegt und mit der Schnellbahntrasse nach Ulm verbunden.

# STUTTGART 21

 Versenden  Drucken  Lesezeichen  Empfehlen **13**

Protestmarsch gegen Stuttgart 21

## Tausende demonstrieren schweigend

Thomas Braun und Jörg Nauke; Fotos: A. Vogt, veröffentlicht am 20.08.2010

Bild 1 von 81



Stuttgart - Zwischen laut Polizei 20.000 und laut Veranstaltern 30.000 Bürger haben am Freitagabend erneut friedlich gegen das Bahnprojekt Stuttgart 21 demonstriert. Hatten sie vergangenen Freitag in einer Menschenkette um den Bahnhof zusammen gestanden, so schritten sie am Freitag schweigend durch die Lautenschlager- und Bolzstraße bis zum Schlossplatz, wo eine Kundgebung mit der Fraktionsvorsitzenden der Grünen im Bundestag, Renate Künast, stattfand. Gegenüber der StZ sagte sie, die Grünen würden in Berlin versuchen, die Regierung davon zu überzeugen, dass Stuttgart 21 und die Neubaustrecke nach Ulm ebenso wie andere "überbeuerte Prestigeprojekte" nicht finanziert und deshalb gestoppt werden müssten. "Mitte September beginnen die Haushaltsberatungen für 2011. Da wird schnell sichtbar, dass wir kein Geld für diese Strecken haben", so Künast. Bei der Kundgebung erinnerte die Grüne an den Protest der Winzer am Kaiserstuhl, der 1972 das Atomkraftwerk Wyhl verhindert habe. So werde es auch Stuttgart 21 ergehen – das Projekt sei "so sinnvoll wie der Turmbau zu Babel". Ihre Bundestagskollegin Sabine Leidig (Die Linke) kritisierte die Projektverantwortlichen von Land, Bahn und Stadt scharf. Sie warf ihnen "Vertuschung, Unterschlagung von Fakten und Vetterleswirtschaft" vor. Auch der anfängliche Sympathiebonus für Bahnchef Rüdiger Grube ist bei den Demonstranten inzwischen aufgebraucht. "Grube muss weg", skandierte die Menge.



## "So sinnvoll wie der Turmbau zu Babel".

Renate Künast über Stuttgart 21.

### Weitere Artikel zum Thema

#### Tag des offenen

**Denkmals** Ein Blick in die Gruft »

**Franz Beckenbauer** Der "Kaiser" wird 65 »

**Stuttgart 21** Befürworter laufen für Projekt »

#### San Francisco

Gasexplosion setzt

Wohnviertel in Brand »

**alle Artikel anzeigen »**

Gegen 18 Uhr hatte sich der Protestzug in Marsch gesetzt. Statt lauter Vuvuzelas und Trillerpfeifen ertönten lediglich Gongs, gelegentliche Trommelschläge – und es war ein Abrissbagger zu hören, dessen Zähne sich beim Abbruch des früheren City-Air-Terminals in Beton und Stahl verbissen. Vorneweg und mittendrin sah man schwarz gekleidete Teilnehmer mit weißen Gesichtern. Auf dem großen Transparent, hinter dem die Grünenelite marschierte, prangte das Motto des Schweigemarsches: "Alles gesagt – Stuttgart 21 stoppen". Matthias von Hermann, der Sprecher der Parkschützer, die die Veranstaltung organisiert hatten, sagte, die Schwarzgewandeten orientierten sich an Vorbildern aus dem Mittelalter – heute werde eben vor der "Pest Stuttgart 21" gewarnt. Auch aus den benachbarten Wahlkreisen bekannten sich Bürger mit Transparenten dazu, Stuttgart 21 schlecht zu finden. Auf Plakaten war unter anderen zu lesen: "Stille vor dem Sturm" und "Ihr kriegt uns nicht los – wir euch schon".

### Eigene Lesart des CDU-Kreisgeschäftsführers

Die Spitze des Zuges machte vor dem Neuen Schloss halt – die Residenz gab eine ideale Kulisse für Fotografen und Kameralente ab. Renate Künast, Winfried Kretschmann und auch der Vorsitzende des Verkehrsausschusses im Bundestag, Winfried Hermann, waren längst

an der Bühne angelangt, da hatten die letzten im Protestzug noch nicht einmal begonnen loszulaufen. Kurz vor 19 Uhr legten die Demonstranten drei Schweigeminuten ein, anschließend wurde beim sogenannten Schwabenstreich eine Minute lang Krach geschlagen. Eine ganz anderes Bild vom Protestpotenzial wollte am Freitag der CDU-Kreisgeschäftsführer Roger Schenk für seine Parteifreunde zeichnen. Schenk versuchte in einem Rundschreiben samt Fotoanhang den Eindruck zu erwecken, der Protest sei gar nicht von einer breiten Bevölkerungsschicht getragen. Vielmehr zeigen die Bilder Personen aus der linken Szene, die nach einer durchwachten Nacht vor dem Bauzaun campieren. Besonderes Augenmerk legte der CDU-Fotograf auf einige Bierflaschen.

Schenk schrieb dazu: "Nachdem in der Presse und Öffentlichkeit gerne das Bild verbreitet wird, dass die Demonstranten angeblich aus allen bürgerlichen Schichten kommen, haben wir uns selber ein Bild gemacht." Die Parteifreunde erhielten eine "Auswahl von Eindrücken der Demonstranten aus den ‚bürgerlichen Schichten‘ vor Ort". Schenks Bilanz: "Die Bilder sprechen für sich" – allerdings sprach auch die überraschte Reaktion des Kreisvorsitzenden Michael Föll Bände. Mit der Aussage "Das ist nicht meine Wahrnehmung, ich kenne dieses Schreiben nicht", distanzierte er sich von seinem Geschäftsführer. Auch CDU-Pressesprecher Hendrik Warda suchte gar nicht erst nach einer Ausrede: "Wir wissen, dass die Demonstranten aus allen Schichten kommen und respektieren auch den Protest." Die CDU bedauere, dass die Mail auf offiziellem Wege in die Briefkästen der Mitglieder geschickt wurde. "Der Text hat ja eine gewisse Ironie", sagt Warda, "man hat nur die Pointe vergessen."

# STUTTGART 21

 Versenden  Drucken  Lesezeichen

Echo in der Medienwelt

## Stuttgart 21 macht Schlagzeilen

Jörg Nauke und Achim Wörner, veröffentlicht am 14.08.2010



Widerständige Schwaben: ein neues Bild von Stuttgart wird in die Republik versendet. Foto: ddp

Stuttgart - Ungezählt sind die Versuche der Landeshauptstadt, überregional stärker wahrgenommen zu werden. "Partner der Welt" wollte Stuttgart schon sein, zuletzt wenigstens "Motor Deutschlands" - doch das Heischen nach Aufmerksamkeit entpuppte sich stets als schweres Geschäft. Das ist seit ein, zwei Wochen ganz anders: die Landeshauptstadt wird fast täglich wahrgenommen von der "Tagesschau" bis hin zum "heute-journal", Rundfunkstationen berichten, und alle großen Zeitungen haben Reporter entsandt. Den Grund für das Interesse benennt die "Süddeutsche Zeitung" in der Überschrift zu einem doppelseitigen Beitrag deutlich: "Eine Stadt entgleist".

**"Der Ton ist rau: ,Ich hau dir eine in die Fresse', zischt ein Demonstrant."**

Beobachtungen der „Süddeutschen Zeitung“

Viele Firmen und Institutionen in Stuttgart treibt mittlerweile die Sorge um, dass derlei Schlagzeilen negative Rückwirkung haben könnten. Es meldeten sich in der Touristenzentrale telefonisch erste Gäste mit der Frage, ob es nicht zu gefährlich sei, in die Landeshauptstadt zu kommen, sagt Armin Dellnitz von der Stuttgart Marketing GmbH. Die Bilder von Massendemonstrationen, Sitzblockaden, Mahnwachen und Polizeieinsätzen entfalten offenbar Wirkung. Zwar sind alle Veranstaltungen bisher weitestgehend friedlich verlaufen, doch die Medienbeiträge vermitteln eine ungeahnte Heftigkeit des Protests.

"Schwaben auf den Barrikaden", titelt etwa [Spiegel Online](#) », weshalb die Wirtschaft Befürchtungen hegt, dass Stuttgarts positives Image als solider Standort Kratzer bekommt, so Bernd Engelhardt von der Industrie- und Handelskammer Region Stuttgart (IHK).

Fest steht: lange nicht mehr hat es im Blick auf Stuttgart so gerauscht im bundesweiten und zum Teil sogar im internationalen Blätterwald wie dieser Tage. Die Überschriften sind allerdings andere als jene, die sich die Rathausverantwortlichen und Marketingstrategen erträumt haben. Es geht nicht um die Wirtschaftskraft, nicht um die Lebensqualität. Es geht auch nicht um Stuttgart 21 oder einen neuen Bahnhof, sondern um das Phänomen eines Widerstands gegen das Milliardenprojekt, dessen Massivität die Beobachter mit dem Blick von außen mal eher staunend, mal verwundert, mal bewundernd, mal mit Unverständnis zur Kenntnis nehmen. Verleumdungen, gar Morddrohungen gegen die Projektmacher seien an der Tagesordnung, kommentiert etwa die konservative [Welt](#) », die scharf kritisiert, dass die Montagsdemonstranten sich zu Kämpfern gegen eine Diktatur stilisierten. Die [Frankfurter Allgemeine Zeitung](#) » schreibt im Vorspann zu einem Dossier: "Man hätte es den Stuttgartern nicht zugetraut, aber inzwischen geht es auf ihren Montagsdemonstrationen gegen Stuttgart 21 zu wie in der Hamburger Hafenstraße".

## Stuttgart 21 macht Schlagzeilen

Jörg Nauke und Achim Wörner, veröffentlicht am 14.08.2010

Solche Darstellungen halten die Gegner für völlig überzogen. Dass Stadt und Projekt über den Kesselrand hinaus in aller Munde sind, will Cem Özdemir aber gerne bestätigen. Bei seiner Sommerreise durchs Land nimmt der Grünen-Chef Ärger darüber wahr, "dass alles Steuergeld wieder in die Landeshauptstadt fließt". Bundesweit wunderten sich seine Gesprächspartner darüber, dass ein Plan aus der Ära Mehdorn-Schröder eine Überlebenschance hat. Die Proteste vor dem Bahnhof würden andernorts mit Schmunzeln zur Kenntnis genommen ("Erst die Kehrwoche, dann ab zur Demo"), gleichwohl mit Respekt, weil nicht nur junge Menschen mitmachten und nicht nur Parteifreunde, sondern auch "Revoluzzer in Anzug und Krawatte".

Mit Sympathie wird der Protest von der linken Berliner Tageszeitung [taz](#) » begleitet. "Täglich ein Schwabenstreich", heißt die Geschichte in diesem Fall. Und weiter: in der Landeshauptstadt sei nichts mehr, wie es war. Die Schwaben fühlten sich bedroht und drohten nun selbst: mit einem Aufstand. "Wer diesen bürgerlichen zivilen Ungehorsam mit radikalem Chaotenum verwechselt, hat nicht nur keine Ahnung, sondern begibt sich in die Gefahr politischen Realitätsverlustes", so die Analyse.




Seit 1994 wird die Neuordnung des Bahnknotens Stuttgart geplant, alle Parlamente vom Gemeinderat bis hinauf zum Bundestag haben das Plazet gegeben; Gerichte haben mehrfach die Rechtmäßigkeit der Planung bestätigt. Und jetzt, da die Bahnim Februar offiziell mit den Vorarbeiten für den Bau des Tiefbahnhofs begonnen hat, bildet sich tausendfacher Widerstand. "Warum eigentlich?", will die "Süddeutsche" auf einer Doppelseite wissen, auf der die lokalen Kämpfe rund um Stuttgart 21 beschrieben werden - ohne letztendlich eine Antwort auf die Ausgangsfrage zu finden. "Wir ziehen das jetzt durch", lässt die Zeitung den "Anführer der Revolte", Gangolf Stocker, sagen, und "Wir können keine Kompromisse machen", den "Chef-Lobbyisten" Wolfgang Drexler. Das Fazit verheißt wenig Gutes. "Es sind Sätze, die in diesen Tagen wie Drohungen klingen."

Es ist ein neues Stuttgart-Bild, das da nach außen getragen wird und das Ansehen der Stadt bestimmt. "Man wird überall in Deutschland auf die Vorgänge angesprochen", sagt IHK-Mann Engelhardt. Viele könnten aus der Ferne den Widerstand gegen einen neuen Bahnhof nicht in Einklang bringen mit der Vorstellung von einer Hightechmetropole. "Das wirkt doch alles sehr rückwärtsgewandt."

Auch der regionale Wirtschaftsförderer Walter Rogg beobachtet die jüngsten Entwicklungen. Sollte es im Rahmen der Proteste zu Ausschreitungen kommen, entstünde "ein echter Schaden", glaubt er. Investoren seien scheu wie Rehe und hätten bisher deshalb ihr Kapital im Ballungsraum angelegt, weil eine langfristige Stabilität gewährleistet war. Sollte diese Grundlage infrage stehen, könnte dies "schlimme Konsequenzen" haben. Gelänge es jedoch, den Widerstand friedlich zu halten, wäre nach Ansicht von Rogg sogar ein positiver Effekt möglich. Eine "engagierte Bürgerschaft" komplettiere das primär nüchterne Bild, das die wirtschaftsstarke Region sonst abgebe.

Bisher sei die Region mit Werten wie Sicherheit und Ordnung besetzt gewesen, so auch Touristikchef Dellnitz. Das gerate nun ins Wanken. Er räumt ein, dass es momentan eine "Herausforderung" ist, Begeisterung für die Landeshauptstadt zu wecken. Dabei setzen die Stadtvermarkter eigentlich darauf, mit der Großbaustelle einmal Gäste anlocken zu können - wie einst beim Bau des Potsdamer Platzes in Berlin. "Ich hoffe", sagt Dellnitz, "dass das irgendwann gelingt."

# STUTTGART 21

 Versenden  Drucken  Lesezeichen

Schwabenstreich

## "Lasst es krachen, fetzen, knallen"

Thomas Braun, Fotos: Volker Beck, veröffentlicht am 29.07.2010

Bild 1 von 44



Stuttgart - Der Protest der Stuttgart-21-Gegner rückt näher ans Rathaus heran: Bei dem vom Stuttgarter Schauspieler Walter Sittler und dem Staatstheaterregisseur Volker Lösch initiierten ersten "Schwabenstreich" haben am Mittwoch bis zu eintausend Menschen auf dem Marktplatz ihrem Protest gegen das umstrittene Milliardenprojekt 60 Sekunden lang lautstark Ausdruck verliehen. Die Polizei, die den Haupteingang zum Rathaus abgeriegelt hatte, sprach von circa 500 Teilnehmern.

**Weitere Artikel zum Thema**

**Tag des offenen**

**Denkmals** Ein Blick in die Gruft »

**Franz Beckenbauer** Der "Kaiser" wird 65 »

**Stuttgart 21** Befürworter laufen für Projekt »

**San Francisco** Gasexplosion setzt Wohnviertel in Brand »

**alle Artikel anzeigen** »

**Bilder durchklicken**

Die Stimmung war fast ausgelassen – sowohl vor dem Rathaus als auch auf dem Balkon des Rathauses, von dem aus der Stadtrat der Freien Wähler, Joachim Fahrion, den Demonstranten fast schon jovial zuwinkte. Lösch und Sittler riefen dazu auf, von sofort an jeden Tag 60 Sekunden Lärm und Krach gegen Stuttgart 21 zu machen, "so lange, bis Stuttgart 21 in seiner jetzigen Form gescheitert ist". Die Aktion soll regelmäßig um 19 Uhr an wechselnden Orten in der ganzen Stadt stattfinden. "Mitmachen kann jeder, ob im Sitzen, Liegen oder Stehen", so Sittler. Und Lösch fügte hinzu: "Lasst es krachen, fetzen, knallen". Bei der Premiere waren unter anderem Vuvuzelas, Trillerpfeifen und Sprechchöre zu hören.

Sie sind hier: Unterstützer

&gt; Personen &gt;

12.9.2010 : 7:42 : +0200



## Wir wollen den Kopfbahnhof erhalten...

---

Unterstützerinnen und Unterstützer in alphabetischer Reihenfolge:



### Prof. Dr. Götz Adriani

---

#### **Kunsthistoriker**

“Grundsätzlich bin ich für eine Neubaustrecke nach Ulm. Für durchgehende Verbindungen könnte ein Bahnhof im Bereich Cannstatt gebaut werden, dadurch bleibt der Kopfbahnhof erhalten und kann mehr Nahverkehrszüge aufnehmen. Die Kosten bleiben dabei überschaubar. Beim geplanten Tiefbahnhof hingegen werden die Kosten ins Uferlose steigen.”



### Ana Amendoeira

---

#### **Historikerin, Mitglied des internationalen wissenschaftlichen Komitees von ICOMOS, Evora / Portugal**

"Je suis contre le projet "Stuttgart 21" parce qu'il ne respecte pas le monument historique de la gare de Stuttgart qui me semble un témoin très important de l'architecture du 20<sup>ème</sup> siècle."



### Dr. Hermann Behmel

---

#### **Diplom-Geologe, Akademischer Direktor a.D. Lehrbeauftragter der Universität Stuttgart für die geologischen Grundlagen der Landschaftsplanung.**

Luft wie am Neckartor für ganz Stuttgart?

Die Kopplung des Bahnhofneubaus an die Vermarktung der frei werdenden Flächen führt zur Einengung am Flaschenhals zwischen Kriegsberg und Uhlandshöhe. Eine Ursache zukünftiger Belüftungsthrombosen? Wo bleibt die Vorsorge für den Klimawandel? Die international führenden Stuttgarter Stadtklimatologen appellierten im Amtsblatt 1996: "Luftströme nicht behindern!"

[weiter!](#)

[Weiter]



## **Prof. Dr. h.c. Günter Behnisch +**

---

### **Architekt**

“Geboren und aufgewachsen in der schönen Stadt Dresden haben mich die Stürme und der Geist der Zeit in die schöne Stadt Stuttgart geweht. Die Mulden, die Täler, die Hänge, die Verbindung zur großen weiten Welt über die Parkanlagen zum Schloss bis zum Neckar; wenige Gebäude, vor allem das Wahr- und Markenzeichen der Stadt, der weltberühmte Hauptbahnhof von Paul Bonatz haben es mir angetan. Lasst ja die Finger von den Anlagen und dem Hauptbahnhof. Damit würdet ihr das Grundgesetz der Stadt infrage stellen.”



## **Biggi Bender**

---

### **Stuttgarter Bundestagsabgeordnete**

"Was viel kostet, ist trotzdem nichts wert!"

[Weiter]



## **Michel Biart**

---

**Rentner**, aus Tournai in Belgien

"Ich wünsche, dass der Bahnhof von Stuttgart behalten wird."



## **Prof. Dipl.-Ing. Karl-Dieter Bodack**

---

**studierte an der Universität Stuttgart, war 27 Jahre in Stabs- und Führungspositionen bei der Bundesbahn und Deutschen Bahn AG, arbeitet als freiberuflicher Unternehmensberater und wirkte als Sachverständigen im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestags zum**



### **Sachverständiger im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestags zum Thema Bahnprivatisierung**

“Die Vorstellung, dass meine Geburtsstadt ihr wunderbares grünes Zentrum für ein Jahrzehnt in eine gigantische Großbaustelle verwandelt und danach ein weiteres Jahrzehnt den Blick auf eine riesige Bahnbrache schafft, ist mir unerträglich - umso mehr, als dadurch ein Bahnhof mit weniger Zügen, schlechteren Anschlüssen und geringerem Kundennutzen entsteht! ”

[\[Weiter\]](#)



### **Dr. Thomas Böhm**

**Chirurg, Personalratsvorsitzender Klinikum Stuttgart,  
Bezirksvorsitzender ver.di Stuttgart**

“Es entspricht meinem demokratischen Verständnis, dass ein solch umstrittenes Milliardenprojekt bei den Bürgerinnen und Bürgern zur Abstimmung gestellt werden muss. Ich unterstütze deshalb die Initiative für einen Bürgerentscheid gegen Stuttgart 21 und werde mich an der Unterschriftensammlung aktiv beteiligen.”

[\[Weiter\]](#)



### **Wolfgang Brach**

**Gewerkschaftssekretär**

Unnötig ist auf jeden Fall der Tiefbahnhof. Einen Mauwurfshügel als künftiges "Herz Stuttgarts" haben unsere Mitbürgerinnen und Mitbürger nicht verdient. Die verkehrstechnischen Grundbedingungen für den Personenverkehr haben sich schließlich in den letzten 10 Jahren so grundlegend geändert, so dass ein Kopfbahnhof durchaus kein Hindernis mehr ist.

[\[Weiter\]](#)



### **Timo Brunke**

**Sprachkünstler**

"Die Werbekampagne für Stuttgart 21 entlarvt sich mit jedem ihrer Plakate selbst. Nicht nur das Argument, sondern auch die Gestaltung. DR. S. 4/2010



selbst. Nicht vorhandene Argumente werden zu schwachbrustigen PR-Sätzen verarbeitet, die den ebenfalls nicht vorhandenen Untertanengeist gleich zwei Mal nicht erreichen können. Ein besonders 'sprechendes' Beispiel für ein nutzloses, teures und irgendwie infames Täuschungsmanöver."



## **Prof. Dr. Andreas Brunold**

### **Politikdidaktiker an der Universität Augsburg**

Bei komplexen Fragestellungen und Großprojekten, die über mehrere Legislaturperioden hinausgehen, reichen Wahlen alle 4 bis 5 Jahre begrifflicherweise nicht aus. Die repräsentative Demokratie hat hier ihre Schwächen und ist nicht durchlässig genug. So haben die mehr als 67.000 Unterschriften im Rahmen des Stuttgarter Bürgerbegehrens im Jahr 2007 durchaus eine seismographische Funktion. Insofern ist das Projekt Stuttgart 21 selbstverständlich ein wichtiger Teil des Wahlkampfes für den März 2011, und dies muss auch so sein!

[\[weiter\]](#)



## **Prof. Dr. Nils Büttner**

### **Kunsthistoriker und Lehrstuhlinhaber an der Akademie der Bildenden Künste, Stuttgart**

"Als Kunsthistoriker, der sich dem Denkmalschutz verpflichtet fühlt, verurteile ich den geplanten Teilabriss des Stuttgarter Hauptbahnhofes und die Zerstörung des als 'Sachgesamtheit' geschützten Ensembles."

[\[weiter\]](#)



## **BUND**

### **BUNDjugend Baden-Württemberg**

"Kopflosigkeit ist nicht die Zukunft - wir sind für K21!"







## Dorle Buohler

---

### engagierte Stuttgarter Bürgerin

ICH BIN EMPÖRT, wie man in unserer Stadt mit den Stimmen von weit mehr als 60 000 Stimmen mündiger Bürgerinnen und Bürger umgeht.

[\[Weiter\]](#)



## Prof. Christine Busch

---

### lehrt Violine an der Staatlichen Hochschule für Musik und Darstellende Kunst, Stuttgart

"Ich bin gegen Stuttgart 21, weil es für mich als Bahnfahrerin eine große Verschlechterung ist: Ich möchte beim Reisen etwas von Umgebung und Stadt sehen und nicht kilometerlang unter Tage fahren."

[\[Weiter\]](#)



## Verena Buss

---

### Schauspielerin

"Ich komme aus Baden-Baden. Aus dem Schwarzwald. Ich lebe schon etliche Jahre hier in Stuttgart und habe immer am meisten diesen wunderbaren Park mit den alten Bäumen gemocht und den Kopfbahnhof, den ich so oft benutzen muss aus beruflichen Gründen und auf den Verlass war. Und diese kleine blaue Neon-Schrift mit dem Hegel-Zitat hoch über dem Mitteleingang: '... dass diese Furcht zu irren schon der Irrtum selbst ist.'

Ja zum Kopfbahnhof"

[\[www.verenabuss.com\]](http://www.verenabuss.com)



## Peter O. Chotjewitz

---

### Autor

"Ich bin gegen **Stuttgart 21** aus den bekannten Gründen. Stadt, Land, Bund und Bahn haben von Anfang an verabsäumt, die Bürger über das Ausmaß ihrer Pläne zu unterrichten. Das ist nachzuholen. Stuttgart 21 ist ein sinnloses Prestigeprojekt."



## Peter Conradi

---

### Politiker

"Alle Staatsgewalt geht vom Volke aus. Sie wird vom Volke in Wahlen und Abstimmungen ausgeübt. Das ist unser verfassungsmässiges Bürgerrecht, und dieses Recht wollen wir nutzen."

[\[Weiter\]](#)



## Michael Cramer

---

### Politiker, MdEP

#### Verkehrspolitischer Sprecher der grünen Fraktion im Europäischen Parlament

"Wir Grüne haben uns im Europäischen Parlament erfolgreich dafür eingesetzt, dass mit EU-Geldern nur die Eisenbahnstrecken Stuttgart-Wendlingen sowie Wendlingen-Ulm unterstützt werden - nicht aber das Projekt Stuttgart 21. Die Schienen gehören zu den Projekten des Trans Europäischen Netzwerkes (TEN), aber die Bahnhöfe sind Angelegenheit der EU-Mitgliedstaaten.

Das Abtauchen des Bahnhofs in den Untergrund soll 2,8 Mrd. Euro kosten. Da diese Zahlen auf Berechnungen von 1998 (!) basieren, muss mindestens mit einer Verdopplung der Kosten gerechnet werden.

Die Finanzierung liegt allein in den Händen der Bundesrepublik Deutschland, des Landes Baden-Württemberg und der Deutschen Bahn AG: Die Europäische Union beteiligt sich daran nicht!

Ich hoffe, dass Stuttgart 21 - wie auch die unsinnigen Transrapid-Projekte Berlin-Hamburg, München, Ruhrgebiet - nicht realisiert wird und die dadurch frei werdenen Gelder für die Verbesserung der bestehenden Eisenbahninfrastruktur verwendet werden."



## Dr. Brigitte Dahlbender

---

### Landesvorsitzende des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) Baden-Württemberg

Warum spricht sich ein Umweltverband wie der BUND gegen das "Bahnprojekt" Stuttgart 21 aus?

[\[Weiter\]](#)



## **Edwin Dutler**

---

### **Präsident von Pro Bahn Schweiz**

"Ich bin froh, dass bei uns die grösseren Bauvorhaben alle in einer Volksabstimmung bestätigt werden müssen. Dies verhindert, dass Prestigeprojekte und Denkmäler von Politikern eine Chance haben, realisiert zu werden. Ich bin gespannt, ob die Demokratie in Baden-Württemberg auch zum Tragen kommt."

[\[Weiter\]](#)



## **Sandro Graf von Einsiedel**

---

### **Architekt und Planer, Denkmalschutzpreis 2008**

Der Abriss der Seitenflügel reduziert den Bonatzbau auf einen Torso; vergleichbar einer Amputation, bei der einem Menschen Arme und Beine entfernt werden.

[\[Weiter\]](#)



## **Rainer Engel**

---

### **Richter an einem westfälischen Amtsgericht, ehrenamtlicher Fachjournalist**

Gerichte urteilen nun einmal nicht über Klugheit oder Dummheit, sondern nur über das Recht.

[\[Weiter\]](#)



## **Dr. Meinrad von Engelberg**

---

### **Kunsthistoriker und Studienkoordinator am Fachbereich Architektur der TU Darmstadt**

"Wenn der Denkmalschutz, also ein Ewigkeitswert und per Gesetzeskraft bestätigtes öffentliches Gut, gegen kurzfristige Interessen von Bahn AG und



Immobilienwirtschaft stehen, kann es nur eine Antwort geben: Respekt vor dem baukulturellen Erbe geht vor angebliche Effizienzsteigerung."

[\[Weiter\]](#)



## Thomas Felder

### Liedermacher

Oettinger, Schuster, Grube und Co benehmen sich wie Chirurgen, die im Begriff sind, ein gesundes Herz auszutauschen. Die Operation, selbst wenn sie gelingen sollte, ruiniert unser Land. Wir haben vernünftigeren Ärzte und wahrhaft wichtigere Baustellen!

(Wenn man S21 oder den schon bestehenden Protzbau der LBBW neben ein Schulhaus stellen könnte, würde man sofort sehen, wo in diesem Land die Prioritäten gesetzt werden.)

[\[weiter\]](#)



## Prof. Dr.-Ing. Manfred Fischer

### Stuttgarter, Bauingenieur und ehem. Prof. der Universität Dortmund, Lehrgebiet Stahlbau

Gestaltete Ingenieurbauten und -konstruktionen sind Teil unserer Kultur. Dazu gehören auch Gleisanlagen. Nur Kulturbanausen sehen sie als "Gleisgewurstel" oder gar als "Schandflecke". Da bei der Bahn ohne Gleisanlagen nichts läuft, ist es ein Gebot der Ehrlichkeit, sie auch optisch positiv zu integrieren. Unter dem Stichwort "Industriekultur" ist diese Sichtweise schon bei vielen, aber leider nicht allen Menschen angekommen.

[\[zum Offenen Brief an Dr. Rüdiger Grube\]](#)



## Dipl.-Ing. Klaus Gebhard

### Studium der Medientechnik an der FH Druck in Stuttgart. Er arbeitet als freiberuflicher Fotograf und Schriftsteller.

"Eigentlich wollte ich mich im Sept./Okt. 2007 nur 6 Wochen lang aktiv an der Unterschriftensammlung für das Bürgerbegehren gegen "Stuttgart 21" beteiligen. Doch die skandalöse Niederschlagung des erfolgreichsten Bürgerbegehrens in unserer Stadtgeschichte durch OR Schuster und die vier

Bürgerbegehren in anderen Stadtgebieten durch CD Schuster und die vier nicht mehr länger bürgerlichen "bürgerlichen Gemeinderatsfraktionen" CDU, SPD, FDP und Freie Wähler hat mich in meinem Einsatzwillen für mehr direkte Bürgerbeteiligung entschieden bestärkt."

[\[Historische Betrachtung\]](#)

[\[Experten-Interviews\]](#)



## Dipl.-Ing. Franz Geser

**studierte an der Universität Stuttgart Elektrotechnik, im Wahlfach und Praktikum auch mit Bahn-bezogenen Themen, arbeitete dort zuerst als wissenschaftlicher Mitarbeiter, dann in der Industrie als Gruppenleiter für Steuerungenwicklungen und ist heute selbständiger Hausverwalter**

"Zugegeben - zuerst war ich angetan von Stuttgart 21.

Als konsequenter und aufmerksamer Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel habe ich mir detailliert deren zukünftige Gestaltung aus den Plänen erarbeitet, dann aber gravierende Nachteile erkannt. Deshalb bin ich von Kopfbahnhof 21 begeistert. Die Lösung berücksichtigt die gegenwärtigen Realitäten und bringt Potenzial für die Zukunft. Die Vorstellung, dass sachlich-technische Gegebenheiten einfach ignoriert, statt dessen mit juristischen Mitteln und undemokratisch der Bahnverkehr in Stadt und Region verschlechtert werden soll, ist mir unerträglich - umso mehr, als dadurch allein für die S-Bahn eine Kostenerhöhung von 25 % auf die Region zukommen wird!"

[\[Weiter\]](#)



## Peter Grohmann

**Kabarettist**

"Lieber Günter", sag' ich, "lass' das bleiben mit Stuttgart 21! Das bringt nix außer Ärger", sag' ich zu ihm.

[\[Weiter\]](#)



## Waldemar Grytz

**Vorsitzender der Naturfreunde, Bezirk Stuttgart e.V.**



Die Stuttgarter Naturfreunde haben sich schon 1997 auf ihrer Bezirkskonferenz mit großer Mehrheit für den Erhalt des Kopfbahnhofs ausgesprochen. Es gibt auch Mitglieder unseres Verbandes - besonders aus dem Spektrum der SPD -, die bis heute Stuttgart 21 für den großen verkehrspolitischen und städtebaulichen Wurf halten. Sehr viele mehr beteiligen sich aber an den Montagsdemonstrationen, haben Unterschriften für den Bürgerentscheid gesammelt und sie haben kein Verständnis für eine Haltung, die jener der drei Affen vergleichbar ist:

**Nicht sehen wollen**, dass das Milliardenloch in Stuttgarts Mitte andere Löcher im sozialen Bereich, im Nahverkehr, usw. aufreißt.

**Nicht hören wollen**, dass die Mehrheit der Bevölkerung keine Großbaustelle in der Innenstadt mit all ihren Belästigungen, Behinderungen wünscht, nur damit einige wenige auf der so genannten "europäischen Magistrale" schneller durch den Talkessel rauschen können.

**Nicht ernsthaft reden wollen mit Experten**, die andere, verträglichere und kostengünstigere Lösungen für eine Modernisierung des Kopfbahnhofs, à la Leipzig, Frankfurt usw., vorgeschlagen haben.



## Prof. Cordula Güdemann

**lehrt Malerei an der Staatlichen Akademie für bildende Künste Stuttgart**

Ich bin gegen "Stuttgart 21" weil ich dagegen bin, Geld zu vergeuden. Es gibt genügend konstruktive Pläne, die Verkehrssituation in der Stadt, im Land und bundesweit kostengünstiger und schonender zu verbessern.



## Ulrich Hangleiter

**akademischer Direktor i.R. an der Universität Stuttgart**

Vorschlag für den neuen Namen des Projekts:

**"Unten durch 21"**.

Dies verweist zugleich auf die technische Lösung und auf die Wertschätzung in der Bevölkerung.

[\[Weiter\]](#)



## Jean-Louis Hannebert



## Jean-Louis Hamberg

---

### Architecte du patrimoine, Paris

"Je suis contre le projet **Stuttgart 21** car il ne respecte pas le bel ensemble de la gare, alors que de meilleures solutions existent."



## Juliane Hansen

---

### Buchhändlerin

"Ein so unnötiges und schädliches Milliardenprojekt darf man nicht widerspruchslos hinnehmen. Es gibt günstigere Denkmäler."



## Dr. Liesel Hartenstein

---

### Politikerin und ehem. Vorsitzende der Schutzgemeinschaft Filder

Stuttgart 21 ist ein überteuertes und stadtzerstörendes Wahnsinnsprojekt. Allein der Kahlschlag von 250 großen alten Bäumen im Schlossgarten trifft Stuttgart mitten ins Herz.

[\[Weiter\]](#)



## Rainer Hauenschild

---

### Sprecher DIE LINKE.Plochingen

Ich lehne S 21 ab, weil wir in Plochingen bereits belastet sind durch den Lärm der B10/313, Fluglärm durch die Einflugschneise und letztendlich durch den zugenommen Güterzugverkehr. Sobald S 21 fertig gestellt ist, werden wir noch mehr belastet. Daher werde ich mich gegen S 21 einsetzen. Der Kopfbahnhof muss erhalten bleiben.



## Dr. Dietrich Heißenbüttel

---

### Journalist, Kritiker, Kunsthistoriker



Der Umbau des Stuttgarter Hauptbahnhofs in einen unterirdischen Tiefbahnhof ist demokratisch nicht legitimiert, bedeutet ein unkalkulierbares Kostenrisiko und würde einem der wichtigsten Baudenkmale der Stadt, dem Stadtbild insgesamt und dem am intensivsten genutzten Teil des Schlossgartens irreparable Schäden zufügen. Das hat Stuttgart nicht verdient!

[\[weiter\]](#)



## Klaus Hemmerle

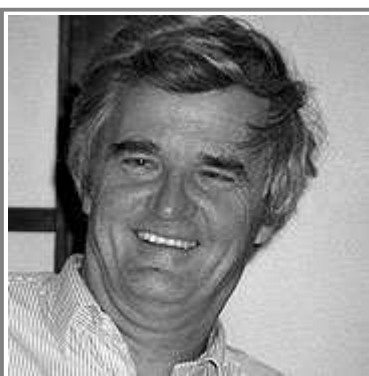
Schauspieler und Regisseur



## Dietmar Henneka

Fotograf und WahlStuttgarter seit 1968.

Stuttgart 21... nein danke! Wehe, wenn diese Dummheit zum Monument wird! Besser alle Kohle in Familie, Schulen und Kultur stecken, denn Bildung ist das, was übrig bleibt, wenn der letzte Euro weg ist.



## Prof. Dr. Wolfgang Hesse

Fachbereich Mathematik und Informatik, Philipps-Universität Marburg

Die Planungen für den Durchgangsbahnhof "Stuttgart 21" sind nicht nur — wie vielfach und überzeugend dargelegt — in städtebaulicher, umweltpolitischer und finanzieller Hinsicht desaströs, sondern machen auch aus fahrplan-technischer Sicht keinen Sinn.

[\[Weiter\]](#)



## Susanne Heydenreich

Intendantin und Schauspielerin

Menschen die sich schnell und bereitwillig von Vergangenen trennen, wie





MENSCHEN DIE SICH SCHENKEN UND BEERWUHNUNG VON VERGANGENEM TREIBEN, WIE GEHEN SIE MIT ANDEREN MENSCHEN UM?

[Weiter]



## Gerd Hickmann

### ÖPNV-Berater, Inhaber eines Planungsbüros für Bus- und Schienenplanung in Tübingen

Stuttgart 21 löst keine Probleme, sondern schafft neue. Die zu knapp bemessene Schieneninfrastruktur wird zu kaum beherrschbaren Betriebsproblemen führen, die Qualität des Bahnverkehrs weiter leiden. Stuttgart 21 verschafft dem Schienenverkehr keine Perspektiven, sondern neue Engpässe. Die Baukosten werden explodieren, das wissen auch die Verantwortlichen ganz genau. Das Geld wird an anderer Stelle im öffentlichen Verkehr bitter fehlen.

(Nahezu) alle mir bekannten Bahnfachleute, auch in den offiziellen Institutionen, denken kritisch über S21. Das Erschreckende für mich: Sie dringen aber mit ihrer fachlichen Meinung nicht bis zur Hausspitze durch oder haben Maulkörbe. Die Faktenresistenz der Projektverantwortlichen ist schon sehr groß, wenn man die oberflächlichen Statements hört. Geht es noch um den Schienenverkehr, oder darum, dass wir uns beweisen müssen, dass wir auch heute noch Großprojekte durchsetzen können? Koste es, was es wolle.



## Karoline Höfler

Jazzmusikerin aus Stuttgart

Ich bin für K21 und gegen S21 und frage mich:

Wann endlich begreifen die verantwortlichen Politiker, dass sie die Interessen des Volkes vertreten sollen und nicht die der Wirtschaft?

"ZUHÖREN"

heißt das Zauberwort!

[[www.karoline-hoefler.de](http://www.karoline-hoefler.de)]



## Maik Hoffmann

ROBIN WOOD, Aktivist und Stuttgarter Bürger



### **ROBIN WOOD-Aktivist und Stuttgarter Bürger**

Als Bahnfahrer und Umweltschutzaktivist bin ich stets für Verbesserungen im öffentlichen Nahverkehr und begrüße Investitionen. Stuttgart 21 ist das Gegenteil, Milliarden werden aufgewendet um ein Prestigeobjekt zu bauen, die Leidtragenden sind die Bahnfahrer, die Stuttgarter Bürger und die Steuerzahler.

Wir benötigen einen Bahnhof der dem Zugverkehr der Zukunft gerecht wird. Mit Stuttgart 21 sollen aber ganz andere Interessen gedeckt werden. Das Konzept Kopfbahnhof 21 hat mich dagegen begeistert, das ist der Bahnhof der Bürger. Er ist leistungsfähiger, fahrgastfreundlicher und billiger.



### **Christoph Hofrichter**

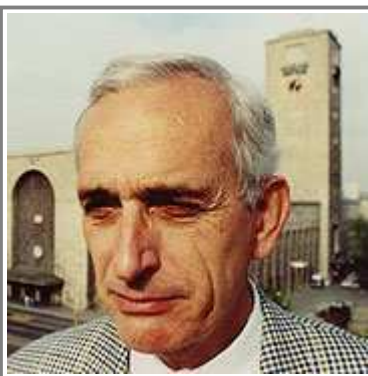
#### **Schauspieler und Regisseur**

In der TV-Serie Der König von Bärenbach wurde ich als Bürgermeister vom gierigen Unternehmer in vielen Folgen immer wieder gefragt: "Isch da nix drinn für uns, für die örtliche Bauindustrie...?"

Gegen dieses verlogene Stuttgart 21 ist inzwischen alles gesagt worden.

Sollte es aber doch zur Verwirklichung dieser "unseligen" Tief-Baustelle kommen, möchte ich einen ernst gemeinten Fluch aussprechen:

"Ich wünsche der Stadt Stuttgart, meiner Heimat, dass nach Fertigstellung dieses großwahnsinnigen Tiefbahnhofs an Stelle des wunderbaren Mineralwassers in Bad Cannstatt eine schwarz-braune Soße hervorsprudeln möge."



### **Egon Hopfenzitz**

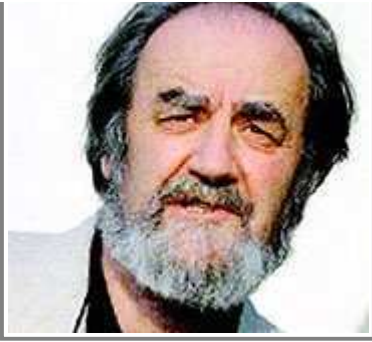
#### **ehemaliger Bahnhofsvorsteher**

Als Bahnhofsvorsteher 14 Jahre Leiter des Stuttgarter Hauptbahnhofs (1981 - 1994)

Stuttgart 21 ist ein eisenbahntechnisch absolut unnötiges Projekt.

[\[Weiter\]](#)





## Felix Huby

### Krimi-Autor

Zwar lebe ich hauptsächlich in Berlin. Aber ich bin Stuttgart stets eng verbunden geblieben, weshalb ich auch die Diskussion um Stuttgart 21 immer verfolgt habe. In einer alten schwäbischen Spruchweisheit heißt es: "Wer höher furzt als ihm der Arsch gewachsen ist, fällt leicht auf denselben..." An diese Weisheit muss ich denken, wenn mir das völlig überzogene Prestigeprojekt in den Sinn kommt.

Und noch ein Satz fällt mir ein: "Was goht mi mei saudomms G'schwätz von domals a." Wenn ich richtig informiert bin, haben die heutigen Oberbürgermeister Schuster (Stuttgart) und Palmer (Tübingen) vereinbart, ein Volksbegehren abzuhalten, wenn die Kosten für den neuen Prachtbahnhof und die dazu gehörige Neubaustrecke davon laufen. Boris Palmer hat danach seine Kandidatur in der Landeshauptstadt zurückgezogen.

Und jetzt...?? "Ein Mann ein Wort..." - wäre auch so ein Spruch, der in seiner Bedeutung nichts verliert, wenn man "zwei Männer ein Wort" sagen muss.



## Dr. med. Godhard M. Husemann

### Kinderarzt - Homöopathie

**hat in Der Merkurstab Nr.6 (1998) S.387-389 die "Konfliktschwerpunkte" der Geologen und Ingenieure dargestellt und ausgewertet.**

Das Quellwasser in Bad Cannstatt wird in physikalisch therapeutischer Art für Krankheiten von Herz und Kreislauf und des Skelettsystems angewandt. Es kann als Trinkwasser kommender Generationen dienen. Die Bäder in Bad Cannstatt sind Orte der Erholung für Millionen von Menschen. Durch die geplanten Baumaßnahmen und Baukörper in der Tiefe entsteht die Gefahr der Vermischung von verseuchtem Grundwasser, das höher liegt, mit dem tiefer strömenden Mineralwasser. Es entsteht das Risiko, die Mineralquellen für immer zu zerstören. Deswegen schützen normalerweise alle Behörden durch den Quellenschutz die eigenen Quellen, was bei uns durchbrochen wurde. Dies ist ein Skandal!

[\[Ausführlicher Artikel\]](#)





## **Prof. Kathleen James-Chakraborty**

---

**Professor and Head of the  
School of Art History and Cultural Policy  
University College Dublin**

The Stuttgart Train Station is one of the most important German buildings of its day. The entire building is important as it was conceived as a unified whole.

[\[Weiter\]](#)



## **Elisabeth Kabatek**

---

**Schriftstellerin und Mitglied der VocaLadies**

"Wenig später würde das glückliche Paar uns am schönen, alten, nicht tiefer gelegten Stuttgarter Bahnhof mit spitzenumsäumten Taschentüchern hinterherwinken, wenn der Wüstenscheich und ich in den Orientexpress oder die Transsibirische Eisenbahn einstiegen (ich war mir grade nicht so sicher, welcher Zug in Stuttgart hielt)..."

aus: "Laugenweckle zum Frühstück"



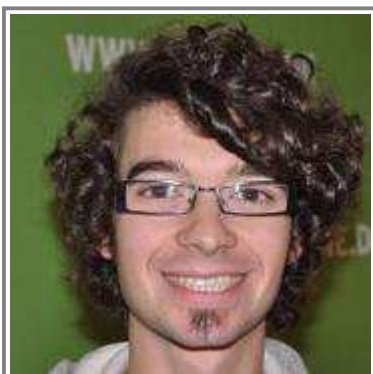
## **Andreas Keller**

---

**Mitbegründer (1981) und Intendant (bis 2008) der Internationalen Bachakademie Stuttgart.**

"Wider alle Vernunft erscheint mir heute das unbeugsame Festhalten der Herrschenden am Projekt Stuttgart 21."

[\[Weiter\]](#)



## **Jonas Közle**

---

**Beisitzer im Landesvorstand der GRÜNEN JUGEND Baden-Württemberg, Regionalrat und Stuttgarter Bürger**

Stuttgart muss auch für kommende Generationen lebenswert sein: mit K21 und ohne S21!



## Ernst Konarek

---

**Schauspieler**



## Anita Konstandin

---

**Krimi-Autorin**

Ich bin gegen Stuttgart 21!

Das ist nichts Besonderes, werden Sie sagen. Stimmt.

Laut Forsa-Umfrage im Auftrag des "Stern" (August 2010) sind 67 % der befragten Stuttgarter gegen den Umbau des Bahnhofs. Nur 30 % sind dafür, 3 % sind unentschieden.

**Wir sind das Volk.**

**Auf zur Demo!**



## Sabine Leidig

---

**MdB, verkehrspolitische Sprecherin der Fraktion DIE LINKE,  
Bundesgeschäftsführerin von Attac (bis September 2009).**

"Ich bin aus drei Gründen gegen Stuttgart 21."

[\[weiter\]](#)



## Prof. Dr. Heiner Monheim

---

**Verkehrswissenschaftler,  
lehrt Angewandte Geographie/ Raumentwicklung an der Universität  
Trier**

Stuttgart 21 hat die typischen Nachteile aller Großprojekte im Schienenverkehr. Es kostet Unsummen, weit mehr, als der Nutzen

SCHNITTVERKEHR. ES KOSTET UNSUMMICH, WEIL NICHT, ALS DER NUTZEN rechtfertigt. Damit schadet es einer ausgewogenen Entwicklung des Schienennetzes in Baden-Württemberg, weil es auf ca. 15 Jahre fast alle Investitionsmittel und Personalressourcen im Planungsbereich monopolisiert. Es gibt viel preiswertere, bestandsoptimierende Alternativen wie das Konzept K 21, die den unabweisbaren Verbesserungsbedarf mit angemessenen Mitteln erledigen. Die Beschleunigung der Strecke nach Ulm kann auch ohne Stuttgart 21 und ebenfalls mit reduzierten Kosten erfolgen. Man muß außerdem bei Stuttgart 21 dramatische Kostensteigerungen befürchten, die machen dann alles noch viel schlimmer.

[\[Weiter\]](#)



## Guntrun Müller-Enßlin

**Pfarrerin in Stuttgart-Wolfbusch, Künstlerin und Autorin**

Stuttgart 21, das ist Naturklau, Gebäudeklau, Kulturklau, das ist Verlust von guter Luft, von Menschlichkeit und einem Riesen-Quantum an Lebensqualität. All das wird geopfert auf dem Altar des allmächtigen Kapitals und des ewigen Wachstums. Es wird geopfert auf dem Altar derer, denen nichts heilig ist außer Profit und Prestige. Hinten heraus, sozusagen als Abfallprodukt, kommt ein Protzbau, in dessen unterirdischem Glanz sich profilsüchtige Politiker sonnen und der sich mit der Wirklichkeit und den Bedürfnissen der Menschen, die hier leben, an keiner Stelle auch nur berührt. Wer Gewachsenes und Bewährtes ohne Not kaputt macht, hat's - frei nach Urban Priol - "am Streusel" oder er ist dermaßen eiskalt, dass er für Geld buchstäblich über Leichen geht. Man kann zwar darüber streiten, was schlimmer ist, aber nicht darüber, dass man sowohl dem einen als auch dem andern die Zügel aus der Hand nehmen muss. Die Stuttgarter Bevölkerung wird sich die Umsetzung des Wahnsinnsprojekts und insbesondere die Schlossparkrodung nicht bieten lassen. Die Montagsdemos und die Parkschützer-Initiative sind Bewegungen von enormer Kraft und ich gehe jede Wette ein, dass die Initiatoren von "Kaputtgart 21" nicht an ihnen vorbeikommen.

[\[zur web-Seite von Frau Müller-Enßlin\]](#)



## Beate Müller-Gemmeke

**Mitglied des Deutschen Bundestages  
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen**



### **Sprecherin für Arbeitnehmerrechte**

Stuttgart 21 ist verkehrspolitisch unsinnig und finanzpolitisch nicht zu verantworten. Stuttgart 21 schadet auch dem Nah- und Regionalverkehr. Wir Grünen in Reutlingen setzen uns schon lange für eine regionale Stadtbahn ein. Wir hoffen gerade auf die in Auftrag gegebene standardisierte Bewertung.  
Fällt diese positiv aus, werden wir dennoch lange auf die Umsetzung warten müssen - wegen Stuttgart 21.



### **Dr. rer. nat. Hans Peter Münzenmayer**

---

#### **Referent für technische Baudenkmäler**

"Die weltberühmte Architektur und die kühnen Ingenieurbauten des Stuttgarter Hauptbahnhofs sind lebendiger Ausdruck einer einmaligen Synthese von Konstruktion und Gestaltung.

Wer will den Stuttgartern diese bedeutende Kulturleistung als unverwechselbares Markenzeichen ihrer Stadt ohne Not entziehen?"

[\[Ausführlicher Artikel\]](#)



### **Fritz Nast-Kolb +**

---

#### **Stuttgarter Bürger**

Der Stuttgarter Hauptbahnhof, von jeher berühmtes Wahrzeichen der Stadt, hat mich schon immer seiner Formenstrenge und Monumentalität wegen sehr beeindruckt. Als ich von der Tatsache Kenntnis erhielt, dass die Stadt Stuttgart und das Denkmalamt beschlossen hatten, diesem von berufener Seite so bezeichneten "einzigartigen architektonischen Meisterwerk" den Denkmalschutz zu Gunsten des "Jahrhundertprojekts" leichtfertig zu entziehen, war ich zutiefst empört. Das veranlasste mich damals, meinen Gedanken in Gedichtform Ausdruck zu geben.

[\[zum Gedicht\]](#)



### **Irmela Neipp-Gereke**

---



### **Kreisvorsitzende von B90/Die Grünen in Stuttgart**

"Nach meinem Demokratieverständnis sollten bei Großprojekten dieser Dimension grundsätzlich die BürgerInnen und Bürger per Bürgerentscheid um ihre Meinung gefragt werden!"

[\[Weiter\]](#)



### **Dr. Joachim Nitsch**

#### **Energiewissenschaftler, Gutachter und Berater des BMU**

"Stuttgart 21 ist weder ein verkehrstechnisch sinnvolles noch ein ökologisch verträgliches Projekt. Effektiver Klimaschutz braucht neben dem Ausbau erneuerbarer Energien auch eine völlig andere Mobilitätsstruktur. Ein Schlüsselement ist die weitgehende Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene. Ohne diese Verlagerung wird der Straßenverkehr ersticken und die Klimaschutzziele werden verfehlt. Stuttgart 21 und die dort gebundenen Mittel blockieren diesen dringend notwendigen Wandel. Deshalb bin ich ein entschiedener Gegner dieses Projekts."



### **Frank M. Orel**

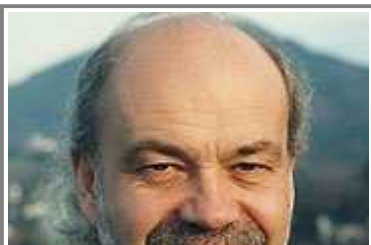
#### **Fotograf**

"Ich liebe Tiere und auch den Vogel Strauss.

Aber: Ich möchte meinen Kopf künftig nicht unter die Erde stecken, wenn ich Zug fahre und ich bin sicher, das will kein Reisender. Darum und aus vielen anderen Gründen bin ich für die Modernisierung des Kopfbahnhofs und für den Neubau der Strecke Wendlingen-Ulm.

Nicht zu vergessen: es mag sein, dass die Bullaugen ein ganz nettes Motiv zum Fotografieren sind, aber sind sie tatsächlich ein architektonischer Wurf wie die fantastische Fassade, die der alte Bahnhof dem Park zuwendet ?"

[\[Mein Bild vom Bahnhof\]](#)



### **Hagen von Ortloff**

#### **Journalist**

Liebe Politiker in Stadt und Land, kommen Sie zur Einsicht und geben Sie zu,





dass Sie sich in eine Idee verrannt haben. Jetzt können Sie Größe zeigen und den Irrweg eingestehen. Lassen Sie den Bahnhof so wie er ist. Renovieren Sie ihn und sparen sie Milliarden Euro für sinnvollere Dinge ein.

[\[Weiter\]](#)



## Prof. Roland Ostertag

---

**Architekt**

“Stuttgart 21 darf nicht kommen!”

[\[Weiter\]](#)



## Thomas Ott

---

**Buchhändler**

“Ob die bereits gebaute menschenfeindliche Kotzbrockenarchitektur organisch als **Herz Europas** fungiert oder nicht eher doch als Magengeschwür oder ähnlich unappetitliches Körperteil?”

[\[Weiter\]](#)



## Thierry Ottevaere

---

**Architekt, Tournai / Belgien**

L'architecture est le témoin historique du passé, d'une civilisation. C'est pourquoi je suis pour la sauvegarde de la gare de Stuttgart qui reste un bel exemple de la modernité de l'entre-deux-guerres. Je m'oppose au projet "Stuttgart 21".



## Jeschi Paul

---

**Sängerin**

Ich bin gegen Stuttgart 21!

Theatern, Chören, Kulturereignissen werden Gelder gekürzt oder ganz



gestrichen und hier sollen Milliarden verbuddelt werden???

Stuttgart sollte sich lieber noch viel mehr als Kulturhauptstadt profilieren - bunt und kreativ!

Das ist nachhaltig wirksam und bringt wirkliche Lebensqualität!

[\[zur web-Seite von Jeschi Paul\]](#)



## Jürgen Peschek

**Berufsschullehrer, Rheinfeldern (vormals Stuttgart)**

Ich beneide unsere Schweizer Nachbarn für ihre Basisdemokratie. Ein solches Vorhaben wäre dort nur im Konsens möglich. Dieses Projekt ist ein Paradebeispiel für "missbräuchlich gelebte Demokratie", dessen negative Wirkung kein noch so guter Politikunterricht an unseren Schulen wettmachen kann.



## Ulrich Pfeiffer

**Energieberater und Verkehrsplaner, lebte 35 Jahre in Stuttgart**

“Stuttgart 21 ist ein Großprojekt der Vergangenheit und wird im totalitären Geist vorangetrieben.”

[\[Weiter\]](#)



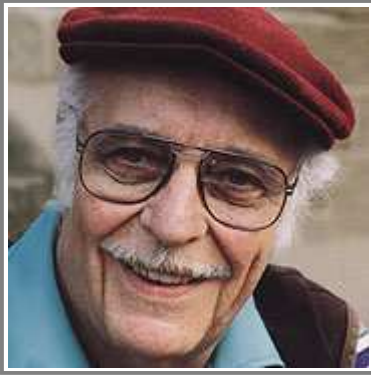
## Dr. Gerhard Raff

**Schriftsteller (Herr, schmeiß Hirn ra!) und Historiker (Hie gut Württemberg allewege!)**

“Hört auf das Volk.  
Hört auf mit dem Blödsinn!  
Hört auf mit Stuttgart 21.”

Menschen mit Hirn sind für den Kopfbahnhof.

[\[Weiter\]](#)



## Hans-Dieter Reichert

---

**Journalist**

### Grabmal des unbekanntenen Steuerzahlers

Voll Freude in die Grube schau'n,  
dem Oetti und dem Schuster trau'n,  
sich selber stets am Riemen reißen  
und um Milliarden selbst bescheißen,  
das ist das Spiel der doofen Schwaben,  
die es gern dick und protzig haben.

Wer klug und wer bescheiden ist,  
hat aus dem Spiel sich längst verpisst  
und wird am Nordpol, wo's nun wärmer,  
an Einsicht reich, am Beutel ärmer,  
weil leider auch in fernen Welten  
des Größenwahnsinns Regeln gelten.

Derweil reibt sich im Musterländchen  
der Global-Player froh die Händchen.

[Kundgebung am 15. Dezember 2007]

[Kundgebung am 24. September 2007]



## Prof. Jörg Reiter

---

**Pianist, Komponist, Musikproduzent**

Wenn der Bahnhof für weniger Geld modernisiert werden kann, sollte das gesparte Geld in **Kultur, Bildung und Forschung** investiert werden. Davon haben die Bürger und unser Land mehr, als von einem Prestige-Objekt wie Stuttgart 21.

Außerdem muss der denkmalgeschützte Bahnhof erhalten bleiben, ebenso wie der alte Baumbestand, der abgeholzt werden soll.

Unerträglich ist auch die Vorstellung, dass unsere Mineralwasser-Quellen gefährdet sind. Wenn das Projekt einmal läuft, wird darauf keiner mehr Rücksicht nehmen.



## Dieter Reith

---

### Komponist und Bandleader

#### Stuttgart 21:

Eine Vergewaltigung der Umwelt!

Eine Zumutung für die Bürger!

Eine riesige Geldverschwendung!

[\[Weiter\]](#)



## Bernd Riexinger

---

### Geschäftsführer ver.di Bezirk Stuttgart

“Ich bin gegen Stuttgart 21, weil das Projekt keinerlei sozialen oder ökologischen Fortschritt bringt, aber eine Menge Risiken beinhaltet. Ich sehe gleichzeitig, dass in Stuttgart in vielen Bereichen die soziale Not wächst und es in vielen Bereichen der öffentlichen Daseinsvorsorge, von der Bildung bis zum Gesundheitswesen hinten und vorne an finanziellen Mitteln und an Personal fehlt. Es passt nicht zusammen, dass für ein Milliardengrab, wie Stuttgart 21 kein Euro zu viel ist, während es im sozialen Bereich Mangelwirtschaft gibt.”



## Hannes Rockenbauch

---

### Architekturstudent und Stuttgarter Gemeinderat von SÖS

“Alle Staatsgewalt geht vom Volke aus. Sie wird vom Volke in Wahlen und Abstimmungen... ausgeübt.” Eine so lebendige Stadt wie Stuttgart hat eine “Endstation Sehnsucht” verdient und kein Milliardengrab!



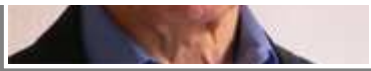
## Fritz Röhm

---

### Ehrevorsitzender der Offenen Kirche - Evangelische Vereinigung in Württemberg

### Industriekaufmann, Personalleiter i.R.

“S... ..” (1... .. 2007)



„Suchet der Stadt Bestes!“ (Jeremia 29,7)

Haltet ein mit Stuttgart 21! Nichts ist gut an diesem Milliardengrab. Die Argumente liegen auf dem Tisch: Vorteile und Nutzen sind fragwürdig. Kosten und Risiken sind zu groß. Werdet vernünftig und besinnt euch auf das Wohl der Menschen! Hört auf die Bürgerinnen und Bürger dieser Stadt und Region.



## **Prof. Dr. Ferdinand Rohrhirsch**

---

**Führungskräftecoach, habil. Theologe, Professor für Philosophie und gelernter Eisenbahner**

Im Durchgangsbahnhof steigt man aus.  
Im Kopfbahnhof kommt man an.

Das ist kein kleiner Unterschied.  
Es ist eine ganze Welt.

[\[weiter\]](#)



## **Engelbert Rolli**

---

**Diplom-Ingenieur, M.A. (UC Berkeley, USA)  
Freier Städteplaner und Architekt, Staatsmedaille für besondere Verdienste Baden-Württemberg (für vorbildliche städtebauliche Methoden und Projekte), Unternehmensberater, Designer, viele Jahre im Vorstand des Deutschen Werkbundes Baden-Württemberg.**

Der Halbtief-Bahnhof Stuttgart 21 ist ein Projekt, das unkritisch und unprofessionell in die Welt gesetzt wurde, viele neue Probleme für die Stadt mit sich bringen wird und keine bisherigen lösen hilft - es ist ein Projekt beseelt von Stuttgart-feindlicher Politik- und Machtdemonstration.

[\[Weiter\]](#)



## **Dr. Matthias Roser**

---

**Inhaber eines Büros für Hausrenovierung, Diplom-Arbeit über den**



## Stuttgarter Hauptbahnhof

Erwähnt sei auch, daß die geplanten zwei Dutzend Bullaugen eine Wüste aus Beton, Glas und Stahl erzeugen.

Aufgrund ihrer kolossalen Dimension entsteht ein seelenloser Korridor der Unmenschlichkeit, der Blickkontakte schier verunmöglicht und schnell zu einem Paradies für Vandalen und Sprayer werden wird.

[\[Weiter\]](#)



## Dr. Lerke von Saalfeld

**Literaturwissenschaftlerin und Kulturjournalistin**

"Stuttgart 21 - mir graut's vor Dir!"



## Nikolaos "Nik" Sakellariou

**MdL (SPD)**

**Landesvorsitzender Naturfreunde Württemberg e.V.**

**"Stuttgart 21 wird auf Kosten des Regionalverkehrs finanziert!** Es ist unglaublich, wie die Verantwortlichen in der Landesregierung gleichzeitig den Verkehr in der Fläche zusammenstreichen und für Stuttgart 21 Haushaltsmittel bereitstellen und dann noch glauben, die Bewohner auf dem flachen Land würden nichts davon bemerken! Unzählige Aktionen und Schreiben, welche die verbesserungswürdige Situation auf der Murrbahn (von Stuttgart, über Backnang, Gaildorf, Schwäbisch Hall-Hessental nach Crailsheim) thematisierten, gipfelten im Juni 2007 gar in einer weiteren Verschlechterung.

Im Juli 2007 wurde die Einigung in Sachen Stuttgart 21 verkündet - und da soll ich glauben, dass Stuttgart 21 nichts mit den Verschlechterungen im Regionalverkehr zu tun hat?

**Für wie blöd hält man uns eigentlich?"**



## Ulrich Scheuffele

---

**Präsident Catharina-Pawlowna-Gesellschaft e.V.**

**Hobbyhistoriker mit einem starken Hang zu Stuttgart und seiner Geschichte**

Mein Geburtsort Stuttgart könnte heute eine der schönsten Metropolen in Deutschland sein, wenn nicht seit 200 Jahren systematisch historische Bausubstanz zerstört worden wäre. Was der Krieg nicht geschafft hat, hat die Spitzhacke voll erledigt.

Der traurige Höhepunkt ist der Staatsvandalismus an unserm Bahnhof.

Das Verhalten der S21-Fraktion löst in mir zwei Gefühle aus: Trauer und Wut.

**[Weshalb ich den öffentlichen Gutachten der Deutschen Bahn nicht mehr glauben kann ...]**



## Prof. Dr. Hannelore Schläffer

---

**Professorin für neuere deutsche Literatur in München, lebt seit 33 Jahren lieber in Stuttgart als in München**

"Ich bin aus historischen Gründen dafür, den Kopfbahnhof und den dazugehörigen Park zu erhalten. Das Konzept S 21 zerstört wichtige Bestände historischer Anlagen, die in dieser Stadt ohnehin nur spärlich vorhanden sind - nicht nur der Bahnhof, auch der Park ist ein Dokument der Vergangenheit -, und setzt an ihre Stelle auch noch denkbar unschöne Riegel (13 m hohe Wälle und Bullaugen), die die Stadt zerteilen.

Die Vorschläge hingegen zum Erhalt des bestehenden Bahnhofs und für seine Renovierung verbinden Vergangenheit und Moderne, Technik und Ästhetik, Eleganz und Geschwindigkeit.

Das Konzept der Gegner von S 21 scheint mir nicht nur in finanzieller und ökologischer, sondern auch in ästhetischer Hinsicht eine überzeugende und schlanke Lösung zu sein."

**[Artikel aus der StZ vom 6.10.2008]**



## Rezzo Schlauch



### **Jurist**

“Keine Angst vor Demokratie!”



### **Dr. Bert Schlichtenmaier**

#### **Kunsthistoriker und Galerist**

Bevor wir geologische Charakteristika gefährden und Baudenkmale unsinnig verändern, müssen wir uns behutsam überlegen, ob uns ein geringer zeitlicher Mehrwert die erdenkliche Zerstörung besonderer naturhafter, städtebaulicher und architektonischer Substanz Wert ist.

Mit kreativer Energie können die in Diskussion gebrachten alternativen Wege einer Kombination von Kopfbahnhof in Verbindung mit der Neubahnstrecke Stuttgart/Ulm verantwortungsvoller und auch finanziell risikoärmer zu einer für unser Land annehmbarer Lösung gebracht werden.



### **Sabine Schmidt**

#### **Heilpraktikerin (Psychotherapie), Körpertherapeutin, SÖS-Aktive, Parkschützer-Aktive**

Ich engagiere mich für den Erhalt von guter Lebensqualität in Stuttgart, dazu gehört u.a. die Luft, die wir zum Atmen brauchen, die alten Bäume im Park und der Erhalt des Kopfbahnhofes.

Wir haben einfach die besseren Argumente!



### **Wolfgang Schorlau**

#### **Krimi-Autor**





[\[Weiter\]](#)



## Prof. Dr. Dr. h.c. Alfred Seeger

**em. ordentlicher Professor der Universität Stuttgart**

**Wissenschaftliches Mitglied der Max-Planck-Gesellschaft zur Förderung der Wissenschaften e.V.**

Nachdem nunmehr das Dutzend Jahre voll ist und einerseits gewichtige Unsicherheiten beim Vorhaben Stuttgart 21 weiter bestehen, andererseits eine Annäherung von Befürwortern und Gegnern nicht zu erkennen ist, sollte ernsthaft überlegt werden, was hier wirklich wichtig und unabdingbar ist.

[\[Weiter\]](#)



## Steffen Siegel

**Studiendirektor i.R.**

**Vorsitzender der "Schutzgemeinschaft Filder"**

[\[Weiter\]](#)



## Walter Sittler

**Schauspieler**

“Nicht alles was machbar ist, muss auch gemacht werden. Die Politik muss mit ihren Entscheidungen den Bürgern dienen und Stuttgart 21 in dieser Form



Foto: © Mathias Bothor

mit ihren Entscheidungen den Bürgern dienen und Stuttgart 21 in dieser Form tut das nicht. Daher ist ein Bürgerentscheid — als Nachhilfe — hier notwendig.“



## Uwe Spinder

---

### Kabarettist.

Der Bahnhof muss so bleiben!

- Weil er vom Komfort und der Erreichbarkeit einmalig in Deutschland ist!
- Weil er die Visitenkarte für ein sympathisches und lebendiges Stuttgart ist!
- Weil er uns Bürgern gehört!

[\[zur web-Seite von Uwe Spinder\]](#)



## Josh von Staudach

---

### Fotograf

Wenn große Teile des Gemeinderats und unser Stadtoberhaupt OB Schuster der Ansicht sind, es sei normal, dass die Bevölkerung zunächst gegen Großprojekte sei, sich dann aber im Laufe der Zeit daran gewöhne - dann halte ich das für eine besondere Art der Arroganz, nämlich die ignorante Arroganz.

[\[Weiter\]](#)

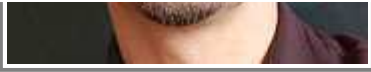


## Heinrich Steinfest

---

### Krimi-Autor

“Damit aus Stuttgart 21 kein Todesstern wird, sollte man vielleicht ein paar Leute auf den Mond schicken.“



[\[Weiter\]](#)



## Frank Stöckle

---

**Schauspieler, Sprecher, Saitenkünstler.**

"Was sind das für Zeiten, wo ein Gespräch über Bäume fast ein Verbrechen ist, weil es ein Schweigen über so viele Untaten einschließt." Bertolt Brecht gibt mit seinem zynischen, aber auch visionären Bonmot eine schöne Steilvorlage für die heutigen Verhältnisse.

[\[Weiter\]](#)



## Prof. Dr. Elisabeth Walther-Bense

---

**Philosophin**

"Paris hat sechs oder mehr Kopfbahnhöfe, New York hat Kopfbahnhöfe, München, Frankfurt usw. ebenfalls.

Sie haben nicht die Absicht, ihre Kopfbahnhöfe abzuschaffen."

[\[Weiter\]](#)



## Klaus Wanninger

---

**Krimi-Autor**

"Ein völlig irrationales Phänomen", sagte Theresa Räuber. "Abseits jedes logischen Gedankengangs. Kein Außenstehender kann es begreifen. **Der schwäbische Komplex**, wenn ich es so nennen darf."

[\[Weiter\]](#)



## Beate Weber

---

**SPD-Politikerin, 1979-90 Abgeordnete des Europäischen Parlaments und hier stellv. Vors. (1979-1984) und Vorsitzende (1984-1989) des Umweltausschusses, 1990 bis 2006 Oberbürgermeisterin von Heidelberg.**

"Ein Kopfbahnhof ist bequem und übersichtlich, deshalb verzichten u.a. auch Frankfurt und München auf Überlegungen, das zu ändern. Außerdem lässt er sich erheblich einfacher und kostengünstiger erweitern, wenn wir für den Klimaschutz noch mehr Menschen auf die Bahn bringen wollen."



## Sarah Wegener

---

**Sopranistin**

"Tempo raus & oben bleiben!"

[weiter]



## Dirk Werhahn

---

**Mitglied im Landesvorstand Bündnis90/Die Grünen und Pendler**

"Als Pendler bin ich auf den öffentlichen Nahverkehr und somit auf einen gut funktionierenden Bahnhof in Stuttgart angewiesen. Deshalb setze ich mich als Ludwigsburger für K21 ein."



## Stefanie Wider-Groth

---

**Krimi-Autorin und Rockmusikerin**

Die Tieferlegung des Hauptbahnhofes ist ein Projekt, das vor 20 Jahren vielleicht eine einigermaßen charmante Idee war, aber nicht mehr in die heutige Zeit passt. Dies gilt für die Kosten, das Fällen der Bäume oder den Teil-Abriß eines Baudenkmals, genauso wie für den Umgang mit einer Mehrheit der Stuttgarter Bürger im Sinne eines demokratisch organisierten Gemeinwesens.

[weiter]



## Werner Wölfe

---

**MdL, Fraktionsvorsitzender der Grünen im Gemeinderat**

“Stuttgart hat S 21 nicht verdient. Es ist zu schön, um es in 33 km langen Tunneln zu unterqueren.”

# STUTTGART 21

 Versenden  Drucken  Lesezeichen

Tübingens OB zu Stuttgart 21

## Palmer schlägt Friedensgipfel vor

Jörg Nauke, veröffentlicht am 17.08.2010



"Wenn man den Versuch der Befriedung unterlässt, kommt es sicher zur Eskalation", sagt der Stuttgart-21-Kritiker Boris Palmer. Foto: Zwegarth

Stuttgart - Der Tübinger Oberbürgermeister und ehemalige Stuttgarter OB-Kandidat der Grünen, Boris Palmer, hat erneut einen Vorschlag unterbreitet, um den Konflikt um Stuttgart 21 zu entschärfen. Ein halbes Jahr nach der Forderung nach einem Moratorium, die mittlerweile von vielen Kritikern übernommen worden ist, bringt er nun einen "Friedensgipfel" ins Gespräch. Voraussetzung dafür wäre ein Stopp der Bauarbeiten, die im Februar begonnen haben. Der Abriss des Nordflügels steht unmittelbar bevor. Allerdings müssten auch die Gegner in dieser Zeit innehalten, sprich: auf Demonstrationen verzichten, die die kommenden Wahlen beeinflussen könnten.

### Siehe auch

[Palmers Vorschlag für Konflikt-Lösung Versöhnen statt graben »](#)

Der Tübinger OB und Stuttgart 21 sind spätestens seit 2004 ein Thema. Damals hatte Palmer im OB-Wahlkampf in der Landeshauptstadt seine Kandidatur für den zweiten Wahlgang zurückgezogen und eine Wahlempfehlung für den Amtsinhaber Wolfgang Schuster (CDU) ausgesprochen. Schuster, dessen

Wiederwahl dadurch im Zweikampf mit der SPD-Bewerberin Ute Kumpf (SPD) gesichert wurde, hatte er dafür das Versprechen abgerungen, sich im Falle erheblicher Mehrkosten bei dem Großprojekt für einen Bürgerentscheid einzusetzen. Zu dem Bürgerentscheid aber ist es nicht gekommen - auch weil das Verwaltungsgericht einen solchen für rechtswidrig erklärt hat.

Palmer schlägt nun eine Konferenz vor, in der Projektbefürworter und -gegner die umstrittensten Themen erörtern sollen. Das wären etwa die Kosten für das Projekt und einen etwaigen Ausstieg, die Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21 und Alternativen, die Notwendigkeit einer Flughafenanbindung und die städtebaulichen Entwicklungspotenziale. Geklärt werden sollte zudem, wie der Bonatzbau erhalten werden könnte, wie stark die Belastungen während der Bauzeit tatsächlich sein werden und welche Auswirkungen Stuttgart 21 und K 21 auf die Anwohner hätten. Der Nutzen des Tiefbahnhofs und der Neubaustrecke kämen auf den Prüfstand sowie die Frage einer angemessenen Bürgerbeteiligung.

Tübingens OB zu Stuttgart 21

## Palmer schlägt Friedensgipfel vor




Jörg Nauke, veröffentlicht am 17.08.2010

Wenn man rasch anfinde, könnten bis Jahresende Antworten vorliegen, glaubt Palmer. Das Konferenzplenum sollte dann eine Liste der Konsens- und Dissenspunkte verabschieden. Im besten Falle enthalte das Abschlussdokument Konsenslösungen und Optimierungsvorschläge der bekannten Varianten. Der Grünen-Politiker sieht bereits heute auch für die BahnAG akzeptable Kompromisse. Er denkt an Verbesserungen auf den Fildern, an den Erhalt der Gäubahn und einen vergleichsigen Zulauf in Zuffenhausen. Ebenso gebe es Möglichkeiten, den Tiefbahnhof zu bauen und den Bonatzbau zu erhalten.

Das Papier müsste Aussagen enthalten, ob und inwieweit die Bürger ihren Willen direkt artikulieren könnten. Palmer hält eine Bürgerbefragung im Land für notwendig, entscheiden müssten am Ende die Parlamente, allerdings auf der Grundlage der von Befürwortern und Gegnern erarbeiteten Fakten. Bestätigten diese ihre Beschlüsse "auch nach einem solchen transparenten Prozess, so würde das bei der Mehrheit der Gegner zu einer Akzeptanz führen, die für die Zukunft ein gedeihliches Miteinander auch mit Stuttgart 21 ermöglichen würde". Allerdings ist auch der Ausstieg eine Option.

Das Projekt vergifte das Klima, begründet Palmer sein Engagement. Obwohl die Demonstrationen bisher den Charakter eines politischen Volksfestes hätten, lasse die Entwicklung eine Eskalation erwarten - sofern Befürworter und Gegner sich nicht aufeinander zu bewegten. Alle Parlamentsbeschlüsse genügten nicht, weil sie auf einer unzureichenden Faktenbasis beruhten "und der Bevölkerung die Mitsprache versagt wurde". Die Frage, ob die Konferenz erfolgreich wäre, vermag Palmer nicht zu beantworten. "Wenn man den Versuch der Befriedung unterlässt, kommt es sicher zur Eskalation", sagt er.

# STUTTGART 21

 Versenden  Drucken  Lesezeichen

Stuttgart 21

## Der Abriss des Nordflügels hat begonnen

dpa/ddp, Foto: Rosar, veröffentlicht am 13.08.2010

Bild 1 von 12



Stuttgart - Am Stuttgarter Hauptbahnhof haben am Freitagmorgen gegen 7.20 Uhr die Außenarbeiten zum Abriss des Nordflügels begonnen. Ein Bagger entfernte am Freitagmorgen das Vordach des Gebäudes. Außerdem wurden Stahlträger aus der Konstruktion abgetragen. Dabei soll es am Freitag nach dpa-Informationen zunächst bleiben. Die Arbeiten sind Teil des umstrittenen Milliardenbauprojekts Stuttgart 21.

**Weitere Artikel zum Thema**

**Bahnchef Grube** Prüfung von Rheintalbahn-Ausbau »

**Stuttgart-21-Gutachten** Bahnchef Grube zweifelt »

**Talkrunde im SWR** Ein Schritt zur Sachlichkeit »

**Stuttgart 21** Befürworter laufen für Projekt »

**alle Artikel anzeigen »**

[Hier sehen Sie noch mehr aktuelle Fotos vom Bahnhof »](#)

Wie das zuständige Kommunikationsbüro des Bahnprojekts Stuttgart-Ulm mitteilte, werden nun Bagger Schritt für Schritt die Mauern des Flügels abtragen. Das Gebäude werde stufenweise bis auf Niveau der Kellerdecke zurückgebaut. Für den gesamten Rückbau seien zweieinhalb bis drei Monate geplant.

In den frühen Morgenstunden waren verschiedene Baufahrzeuge auf das Gelände gebracht worden. Die Polizei sicherte die Baustelle dabei mit rund 30 Beamten und erteilte nach eigenen Angaben vier Demonstranten, die das Vorhaben mit einer Sitzblockade behindern wollten, einen Platzverweis. Ein 37 Jahre alter Mann und drei Frauen im Alter zwischen 28 und 53 Jahren werden nun wegen des Verdachts der Nötigung angezeigt. Zu Beginn der Arbeiten protestierten etwa 20

Stuttgart-21-Gegner am Bauzaun lautstark gegen den Abriss, indem sie mit Kunststoffrohren gegen den Bauzaun schlugen.



[Live TV by Ustream](#)

Unterdessen warnte Baden-Württembergs Verkehrsministerin Tanja Gönner (CDU) vor einem Stopp des Milliardenprojekts. "Wir glauben, dass es ein für die Zukunft des Landes ganz entscheidendes Infrastrukturprojekt ist - und deswegen fallen wir jetzt nicht um", sagte Gönner der Nachrichtenagentur dpa in Stuttgart. Ein Festhalten an den Plänen sei ein ganz wichtiges Signal dafür, "dass Politik eben nicht immer nur von Wahl zu Wahl denkt".



## Der Abriss des Nordflügels hat begonnen

dpa/ddp, Foto: Rosar, veröffentlicht am 13.08.2010

Im kommenden März wird im Südwesten der neue Landtag gewählt. Angesichts des anhaltenden Protestes am Stuttgarter Hauptbahnhof und vielfacher Rufe nach einem Moratorium (Aussetzen der Bauarbeiten) wird damit gerechnet, dass Stuttgart 21 eine große Rolle im Wahlkampf spielt. Dieses Thema könnte die CDU ein paar Stimmen kosten, räumte Gönner ein. Am Ende werde aber nicht dies, sondern eher die wirtschaftliche Entwicklung des Landes die Wahl entscheiden.



[Live TV by Ustream](#)

Eine klare Absage erteilte Gönner der Forderung nach einer Bürgerbefragung: "Zu dieser Frage ist eine Bürgerbeteiligung rein rechtlich gar nicht möglich. Das gibt die Kommunalverfassung für Baden-Württemberg gar nicht her."

### Gönner schließt weitere Kostensteigerungen nicht aus

Die auf gut sieben Milliarden Euro gestiegenen Kosten seien für den neuen Hauptbahnhof, einen ICE-Bahnhof am Flughafen und die Schnellbahntrasse noch immer vertretbar, betonte Gönner. Weitere Kostensteigerungen könne sie nicht völlig ausschließen: "Wir wissen relativ sicher, was auf uns zukommt. Niemand kann aber mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit sagen: Das ist das letzte Wort." Zum Beispiel lasse sich nicht vorhersagen, wie die Konjunkturlage bei der Ausschreibung bestimmter Projektteile sein werde.

Gönner bezweifelte, dass eine Mehrheit in Stuttgart gegen das Bauprojekt sei. Dieser falsche Eindruck werde von den Gegnern erweckt: "Man gewinnt den Eindruck, als hätten die Grünen die absolute Mehrheit im Rat, dabei steht die Mehrheit im Gemeinderat nach wie vor zu dem Projekt."

[Hier sehen Sie noch mehr aktuelle Fotos vom Bahnhof >](#)

Sie habe großen Respekt vor den Demonstranten, die sehr friedlich protestierten, sagte Gönner. Allerdings seien viele nicht gewillt, die Pro-Argumente anzuhören. "Die Befürworter sollen totgeredet werden." Dabei gebe es ihrer Einschätzung nach einen großen Teil der Bevölkerung, der sich noch gar nicht mit dem Thema befasst habe. "Mir bereitet es aber Sorge, dass man sich derzeit kaum noch traut, pro zu sprechen."

# STUTTGART 21

 Versenden  Drucken  Lesezeichen

Interview mit Oscar W. Gabriel

## "Ich vermisse Toleranz"

Achim Wörner, veröffentlicht am 22.08.2010



Professor Oscar W. Gabriel: "Es geht ja nicht um Leben und Tod." Foto: dpa

Stuttgart - Kein anderes Bauprojekt ist je in der Landeshauptstadt so leidenschaftlich umstritten gewesen wie Stuttgart 21. Tausende protestieren gegen den Bau eines neuen Hauptbahnhofs und eine Neuordnung des Schienenknotens Stuttgart, mit dessen Bau im Februar begonnen worden ist. Oscar W. Gabriel, langjähriger Professor an der Uni Stuttgart, befasst sich auf politikwissenschaftlicher Ebene mit dem Milliardenprojekt, seit es 1994 aus der Taufe gehoben worden ist. "Ich vermisse in der aktuellen Debatte Rationalität, Toleranz und Mäßigung", sagt er.

**Siehe auch**

[Zur Person Der Professor »](#)

**Weitere Artikel**

**zum Thema**

[Bahnchef Grube Prüfung von Rheintalbahn-Ausbau »](#)

[Stuttgart-21-Gutachten](#)

[Bahnchef Grube zweifelt »](#)

[Talkrunde im SWR Ein](#)

[Schritt zur Sachlichkeit »](#)

[Stuttgart 21 Befürworter](#)

[laufen für Projekt »](#)

[alle Artikel anzeigen »](#)

**Herr Gabriel, Stuttgart 21 erhitzt die Gemüter ungemein. Haben Sie mit einem solchen Aufstand der Bürger gerechnet?**

Protestaktionen waren zu erwarten. Ich bin aber schon verwundert darüber, dass nach einer mehr als 15-jährigen Diskussion und nachdem alle Entscheidungen längst gefallen sind, eine Debatte plötzlich in diesem Maße emotionalisiert wird.

**Der Abriss der Seitenflügel am Stuttgarter Hauptbahnhof hat wie die geplante Fällung der Bäume im altherwürdigen Schlossgarten einen hohen Symbolgehalt.**

Das sehe ich auch so. Aber es geht ja nicht um Leben und Tod, nicht um die Zerschlagung des Sozialstaates oder um Krieg und Frieden - sondern darum, dass ein neuer Bahnhof gebaut wird. Sprich: ich vermisse in dieser Debatte auf beiden Seiten die demokratischen Tugenden der Rationalität, der Toleranz und der Mäßigung.

**Das erklärt aber noch nicht den Zulauf, den die Protestbewegung hat.**

Offen gestanden, habe ich dafür auch keine vernünftige Erklärung. Denn das normale Verfahren in einem demokratischen Prozess ist doch, Einfluss zu nehmen, solange das noch Erfolg verspricht. Widerstand anzumelden, wenn alle Entscheidungen gefallen sind, ist ausgesprochen problematisch. Dies im Übrigen auch deshalb, weil auf der Grundlage der politischen Entscheidungen rechtlich bindende Verträge abgeschlossen worden sind, die nicht einfach gekündigt werden können. Erstaunlich ist es vor diesem Hintergrund aber auch, dass die Befürworter völlig abgetaucht sind, sich viel zu wenig aktiv einmischen - und sich dann darüber wundern, dass die öffentliche Debatte nur von den Argumenten der Projektgegner beherrscht wird.

**Das können Sie den Demonstranten und den Organisatoren des Protests aber nicht vorwerfen. Ist das nicht ein demokratischer Akt, der momentan stattfindet?**

Ich mache keine Vorwürfe. Ungewöhnlich ist aber, dass in Stuttgart eine solche Polarisierung eingetreten ist. Hier gab es bisher einen sehr konsens- und sachorientierten Stil der politischen Auseinandersetzung, der sich in der Vergangenheit bewährt hat. Die gegenwärtige Auseinandersetzung ist jedoch ein Paradebeispiel dafür, wie Demokratie nicht funktioniert - und die Verantwortung dafür tragen beide Seiten, Befürworter wie Gegner von Stuttgart 21.

**Pardon, das Volk wird ja wohl seine Stimme erheben dürfen.**

Das ist in der Tat ein unbestrittenes Recht. Ebenso klar ist aber auch, dass die Entscheidungen für Stuttgart 21 in einem formal korrekten, demokratischen Verfahren zustande gekommen sind - in öffentlichen Sitzungen aller Parlamente vom Gemeinderat bis hinauf zum Bundestag und mit breiten Mehrheiten. Und es gehört zur Demokratie zweierlei. Erstens, dass jeder Bürger das Recht hat, öffentlich für seine Überzeugungen einzutreten. Zweitens gehört aber auch dazu, dass parlamentarische Entscheidungen akzeptiert werden - und zwar gerade dann, wenn man inhaltlich nicht mit ihnen einverstanden ist. Und diese Einsicht, diese Haltung vermisse ich bei den Stuttgart-21-Gegnern.

**Damit zielen Sie auf die Grünen. Haben Sie etwas gegen die Partei?**

Im Gegenteil. Ich finde die Grünen sympathisch. Aber ich hätte von einigen ihrer Repräsentanten in dieser Sache mehr Respekt vor den demokratischen Spielregeln erwartet.

**Mit Verlaub, die Wahlerfolge geben den Grünen doch recht.**

Vordergründig ja, aber ich glaube, dass die Grünen mit Stuttgart 21 ein ziemlich riskantes Spiel treiben. Ganz offensichtlich ist die Partei berauscht von ihrem Wahlerfolg bei den Kommunalwahlen in Stuttgart, bei denen sie nicht zuletzt dank des Wahlkampfthemas Stuttgart 21 im Rathaus stärkste Fraktion geworden sind. Diesen Erfolg versuchen sie nun auf die Landtagswahlen zu übertragen.

Interview mit Oscar W. Gabriel

## "Ich vermisse Toleranz"

Achim Wörner, veröffentlicht am 22.08.2010

### Das ist doch legitim...

...birgt aber auch große Gefahren. Zum einen gibt es Zweifel daran, dass Stuttgart 21 in anderen Teilen des Landes eine ähnlich wichtige Rolle spielt wie im Großraum Stuttgart. Zum anderen wecken die Grünen bei den Stuttgart-21-Gegnern Erwartungen, die sie kaum einlösen können - selbst dann nicht, wenn sie an die Regierung kommen. Denn ein Ausstieg aus Stuttgart 21 ist nach Lage der Dinge kaum mehr möglich, es sei denn zu extrem hohen Kosten. Die Bahn würde sich das teuer bezahlen lassen. Und schließlich machen die Grünen durch ihre Polarisierungsstrategie in Sachen Stuttgart 21 jede Perspektive für eine schwarz-grüne Koalition zunichte, die nach der Übernahme des CDU-Landesvorsitzes durch Stefan Mappus ohnehin viel unwahrscheinlicher geworden ist.

### Sie haben in den vergangenen Jahren immer wieder auf repräsentativer Basis Meinungen und Einstellungen zu Stuttgart 21 abgefragt. Sind die Bürger gegen das Projekt?

Unsere Erhebungen haben immer ein sehr differenziertes Meinungsbild ergeben. Die Stadt ist ohne Zweifel gespalten, aber es gab in unseren Umfragen niemals eine klare Mehrheit gegen das Projekt, allerdings auch keine dafür. Das war bei der ersten Befragung im Jahr 1997 genauso wie 2008. In beiden Fällen war ungefähr ein Drittel der Bürger dafür, ein Drittel dagegen und ein Drittel unentschieden. Die Zahl der Kritiker dürfte sich zwischenzeitlich erhöht haben, weil die Gegner die Debatte prägen - und dies durchaus seine Wirkung erzielt.

### Was haben die Befürworter versäumt?

Da gibt es ein Verhaltensmuster, das schon bei der Agenda 2010 von Bundeskanzler Schröder zu beobachten war und damals als Basta-Politik kritisiert wurde. Man kann den Machern von Stuttgart 21 nicht vorwerfen, dass sie nicht informiert hätten. Es gibt schon lange eine Ausstellung im Bahnhofsturm, es gibt Flyer und allerlei Broschüren. Was aber immer schon gefehlt hat, ist der offensive Versuch, der Stuttgarter Bevölkerung deutlich zu machen, worin die Vorteile für die Stadt liegen. Es wurde versäumt, die Bürger argumentativ mitzunehmen. Und das ist einer der Gründe, weshalb die Auseinandersetzung jetzt so eskaliert und der Vorwurf der Arroganz der Macht im Raume steht. Die Entscheider haben sich im Bewusstsein der Mehrheitsverhältnisse in den politischen Gremien nicht die Mühe gemacht, die Gründe ihres Handelns zu vermitteln. Und so funktioniert Politik in Deutschland schon lange nicht mehr.

---

Interview mit Oscar W. Gabriel

## "Ich vermisse Toleranz"

Achim Wörner, veröffentlicht am 22.08.2010

### **Die entscheidende Frage ist, wie die starren Fronten aufgeweicht werden können. Sehen Sie Lösungsansätze?**

Ich fürchte, dass die Spannungen im Moment ein Stück weit einfach ausgehalten werden müssen. Auf jeden Fall rate ich beiden Seiten zu deutlich mehr Gelassenheit. Denn die quasireligiöse Überhöhung, die dieses Projekt erfährt, schadet der Sache - und allen Beteiligten.

### **Würde ein Friedensgipfel helfen, wie Boris Palmer ihn vorgeschlagen hat?**

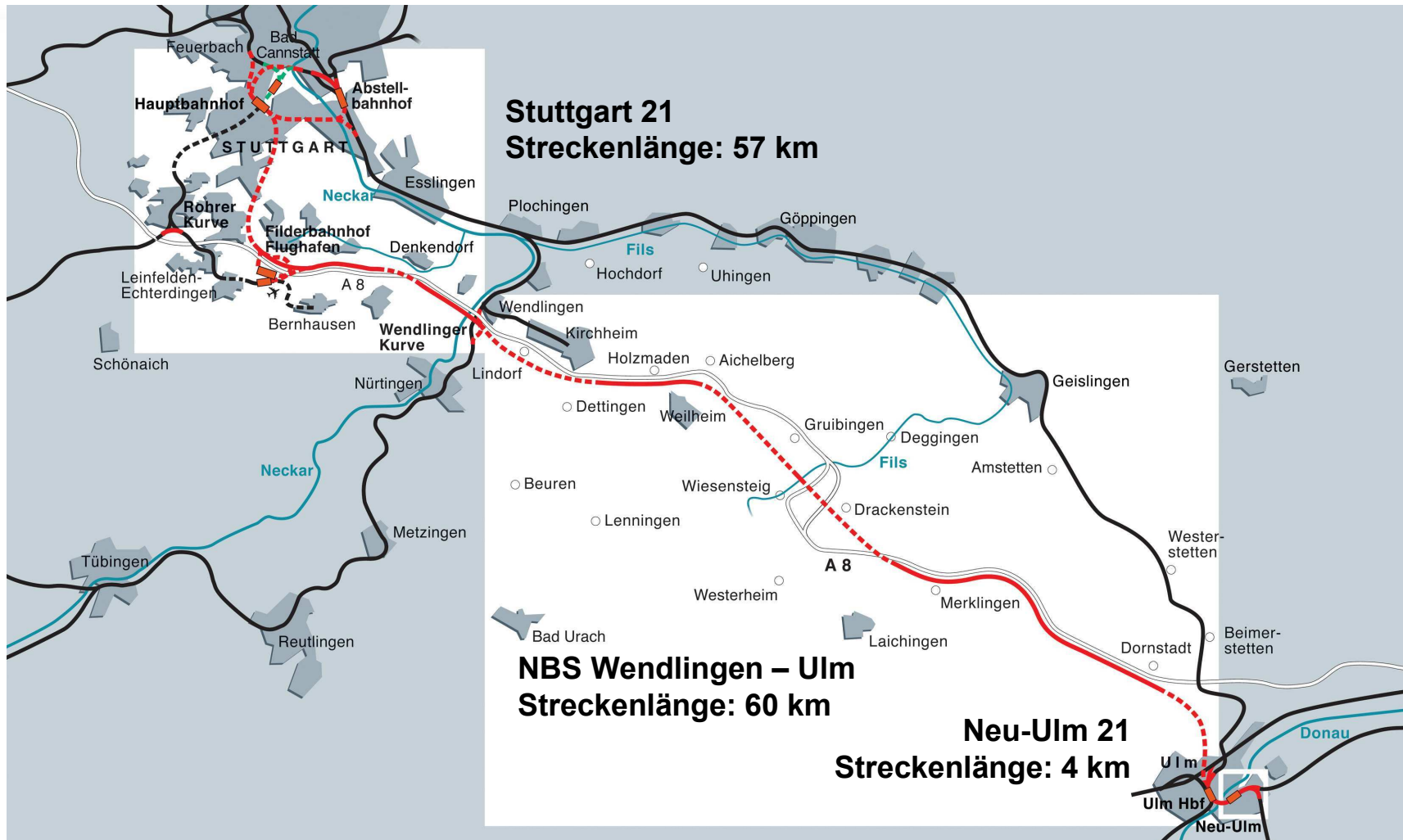
Die Bezeichnung Friedensgipfel halte ich in einer demokratischen Kontroverse nicht für angemessen. Aber: miteinander zu sprechen ist immer besser, als dies nicht zu tun. Dennoch habe ich Zweifel, ob solche Gespräche jetzt noch viel bewegen. Die Bauarbeiten sind in vollem Gange, weshalb sich die Befürworter kaum auf ein Moratorium einlassen werden. Sie werden das vor allem mit Blick auf den Landtagswahlkampf nicht tun, in dem das Thema dann sicher eine wichtige Rolle spielen würde.

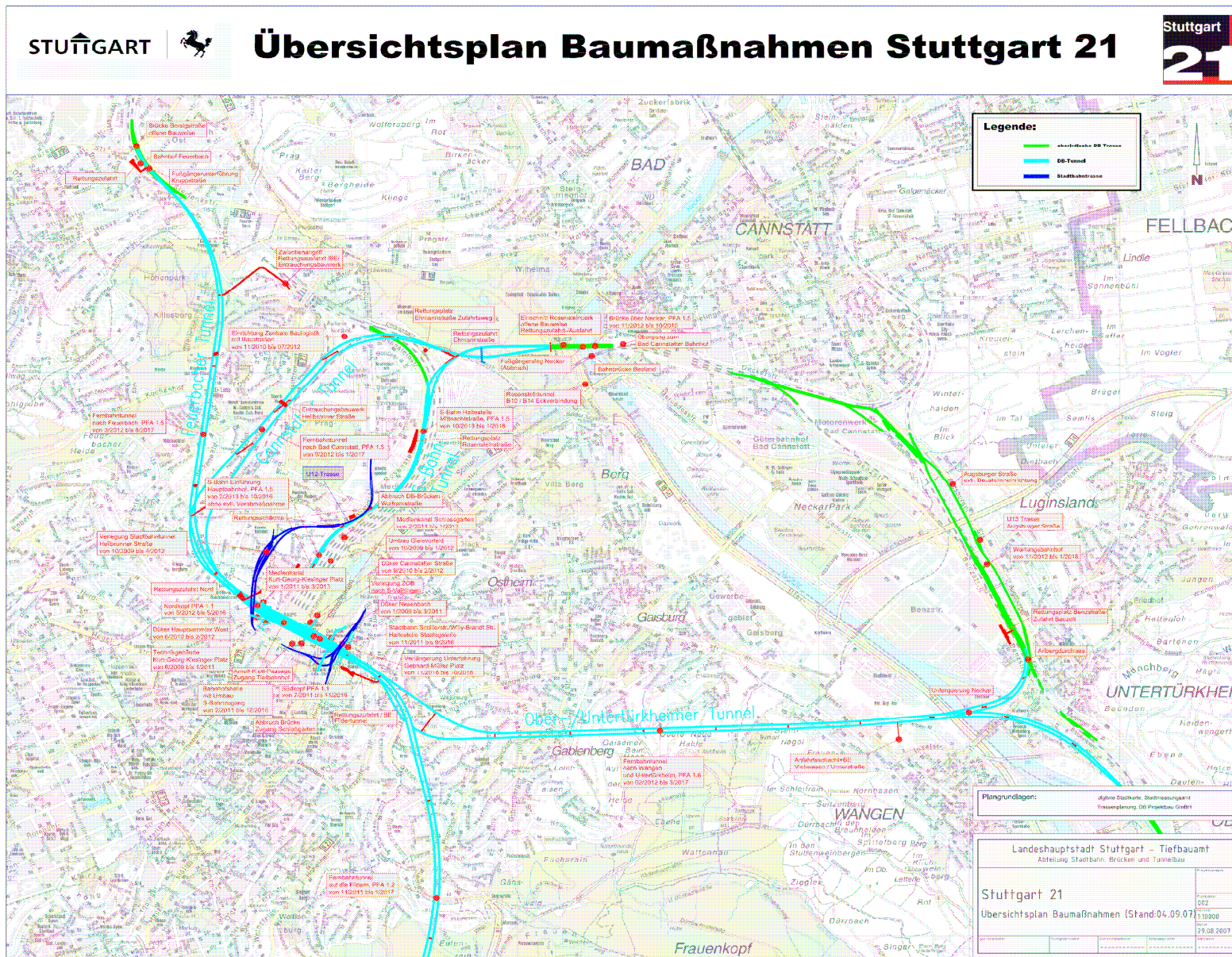
### **Halten Sie es für möglich, dass das Projekt durch die Proteste noch kippt?**

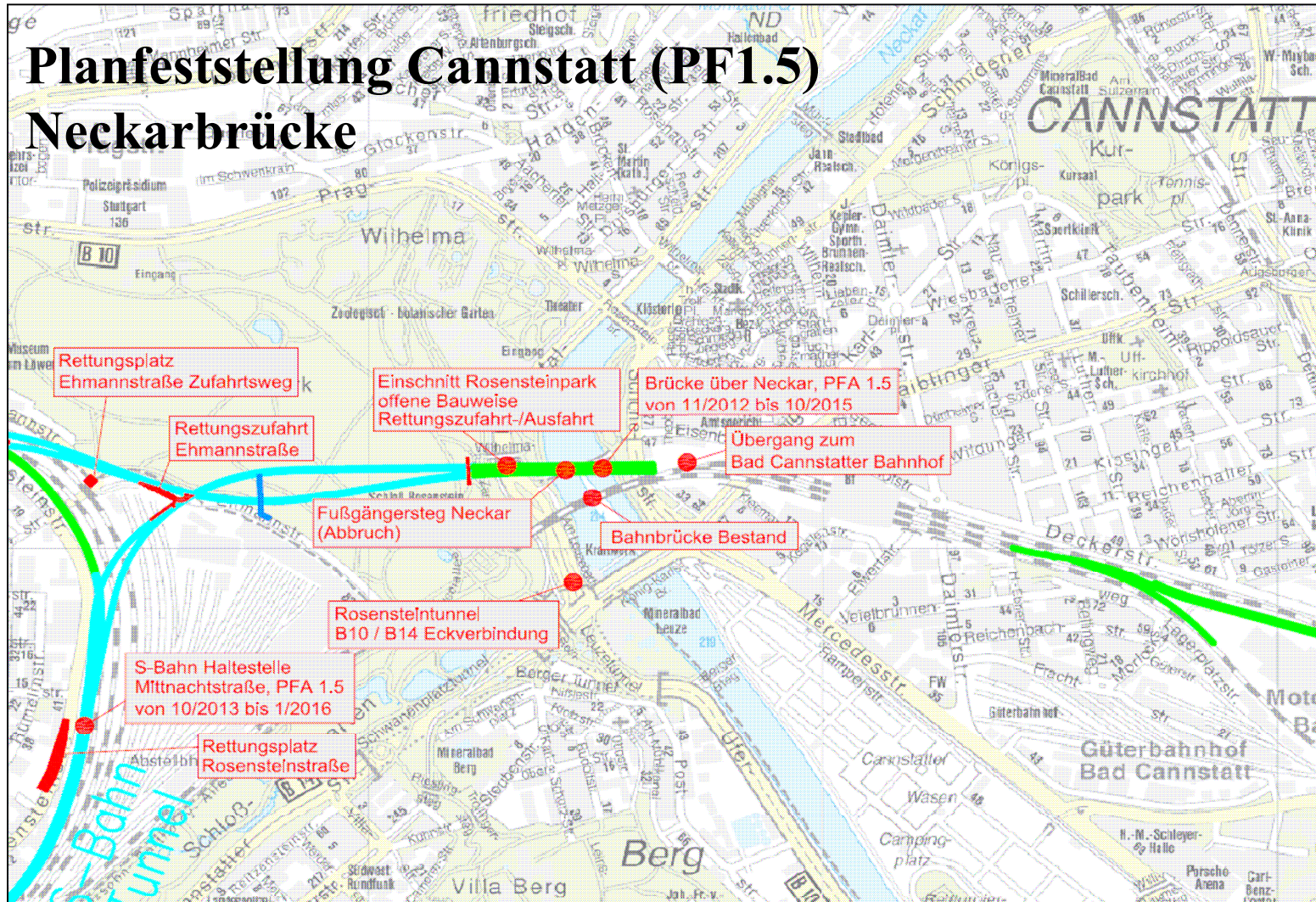
Ich kann mir nicht vorstellen, dass die Landesregierung ihre Entscheidung rückgängig macht. Man erwartet von der politischen Führung ja, dass sie die Dinge, die sie für richtig erkannt hat, auch gegen Widerstand durchsetzt. Genau das macht sie hier - wenn auch nicht sehr geschickt.



# Stuttgart 21 – das Bahnprojekt als Teil der Neubaustrecke von Stuttgart-Feuerbach bis Ulm













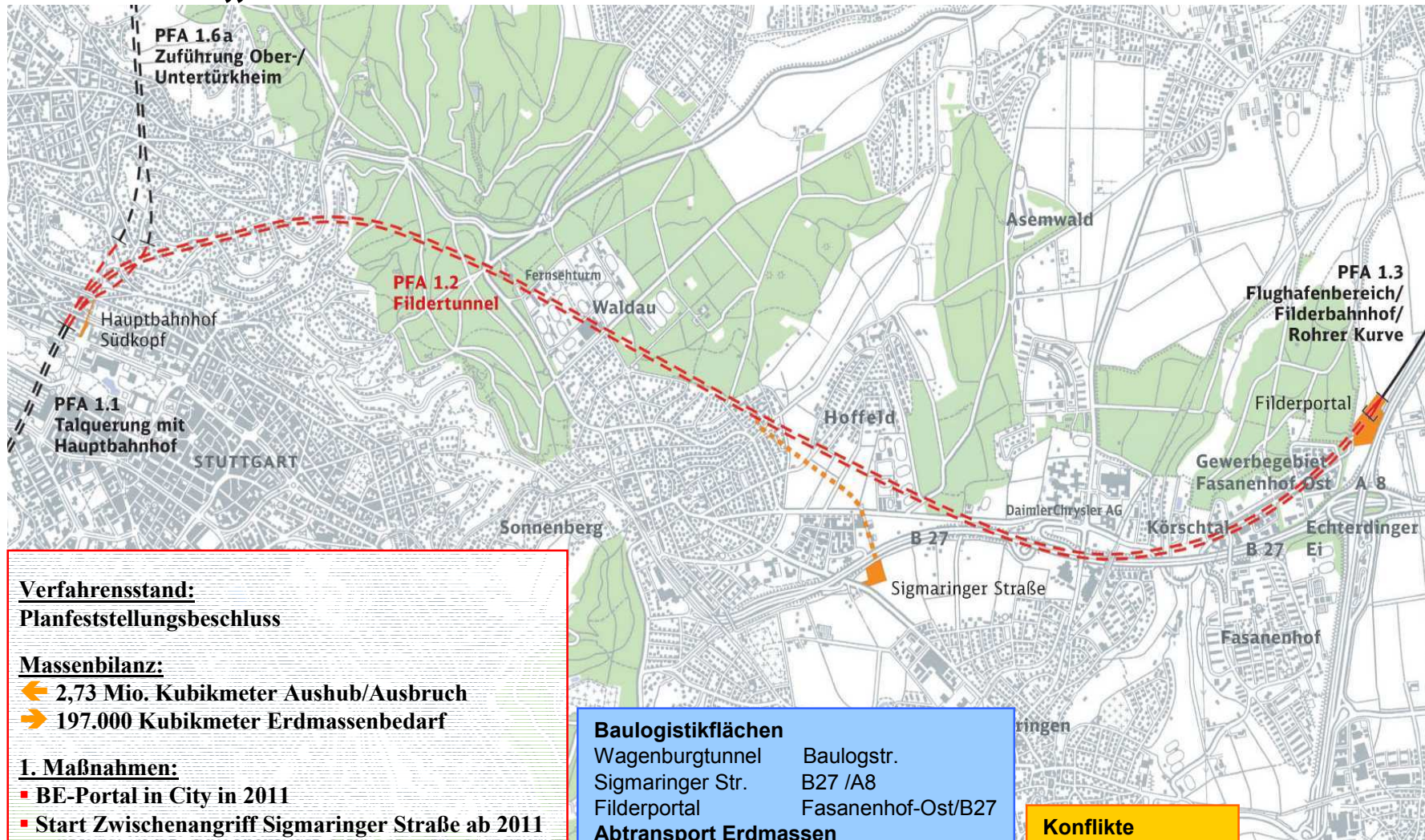
## Bahnkonzept Stuttgart – Ulm mit Neuordnung des Bahnknotens S 21 und Neubaustrecke Wendlingen – Ulm

### 2. Anschluss von Regionalzügen und des ICE an den Flughafen und an die neue Messe Stuttgart





# PFA 1.2 „Fildertunnel“



**Verfahrensstand:**

Planfeststellungsbeschluss

**Massenbilanz:**

← 2,73 Mio. Kubikmeter Aushub/Ausbruch

→ 197.000 Kubikmeter Erdmassenbedarf

**1. Maßnahmen:**

- BE-Portal in City in 2011
- Start Zwischenangriff Sigmaringer Straße ab 2011

**Bauzeit:** 2011 - 2019

**Baulogistikflächen**

Wagenburgtunnel      Baulogstr.  
 Sigmaringer Str.      B27 /A8  
 Filderportal              Fasanenhof-Ost/B27

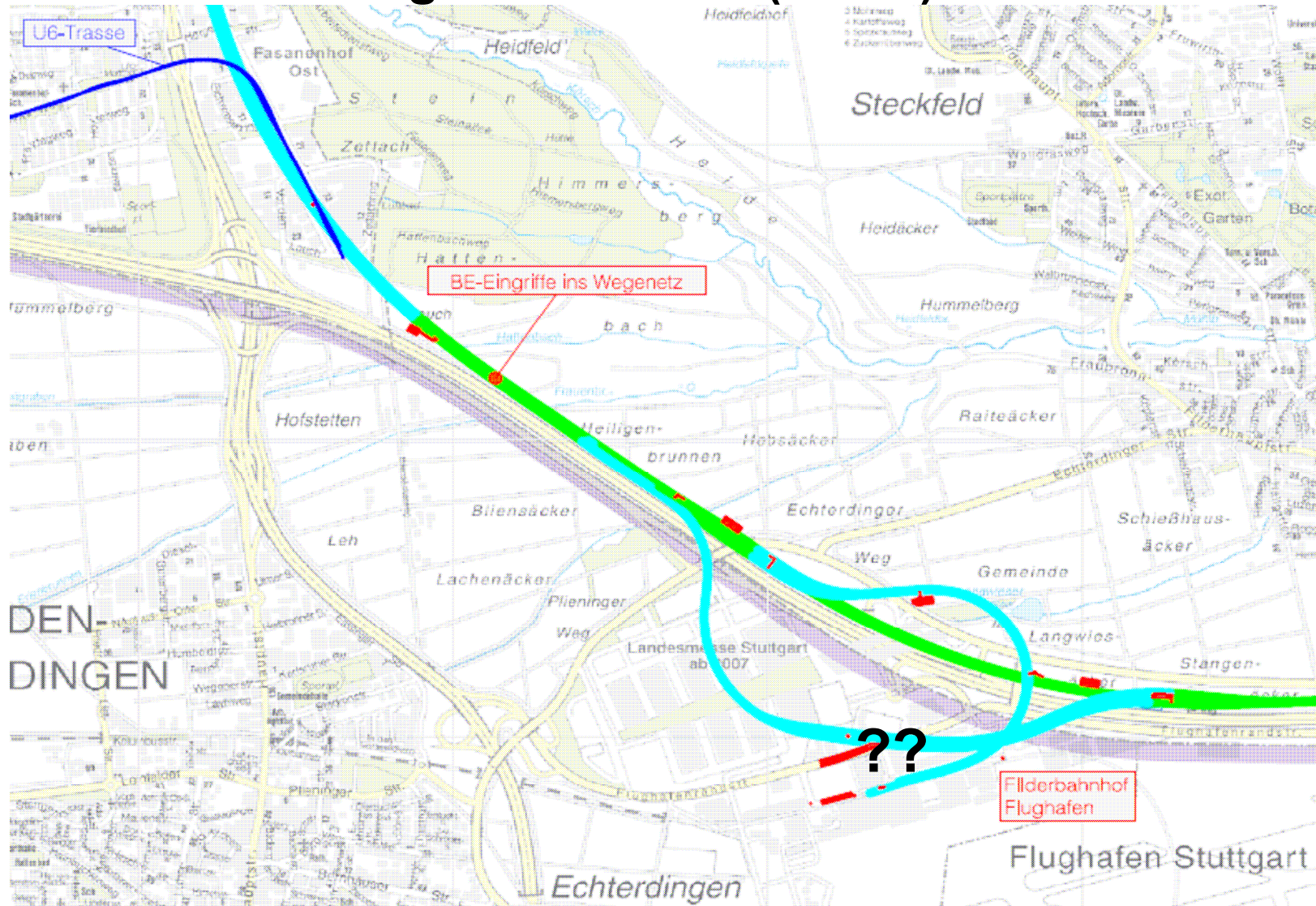
**Abtransport Erdmassen**  
 über Baulogstr bzw. B10 /27 zur A8

**Konflikte**

1 Jahr Bauzeit  
 ohne Baulogstraße



# Planfeststellung Fildertunnel (PF1.2) u6 Fasanenhof





## PFA 1.3 „Filderbereich mit Flughafenanbindung“

### Verfahrensstand:

Beim EBA zur erneuten Prüfung

### Massenbilanz:

← 2,23 Mio. Kubikmeter

Aushub/Ausbruch

→ 572.000 Kubikmeter

Erdmassenbedarf

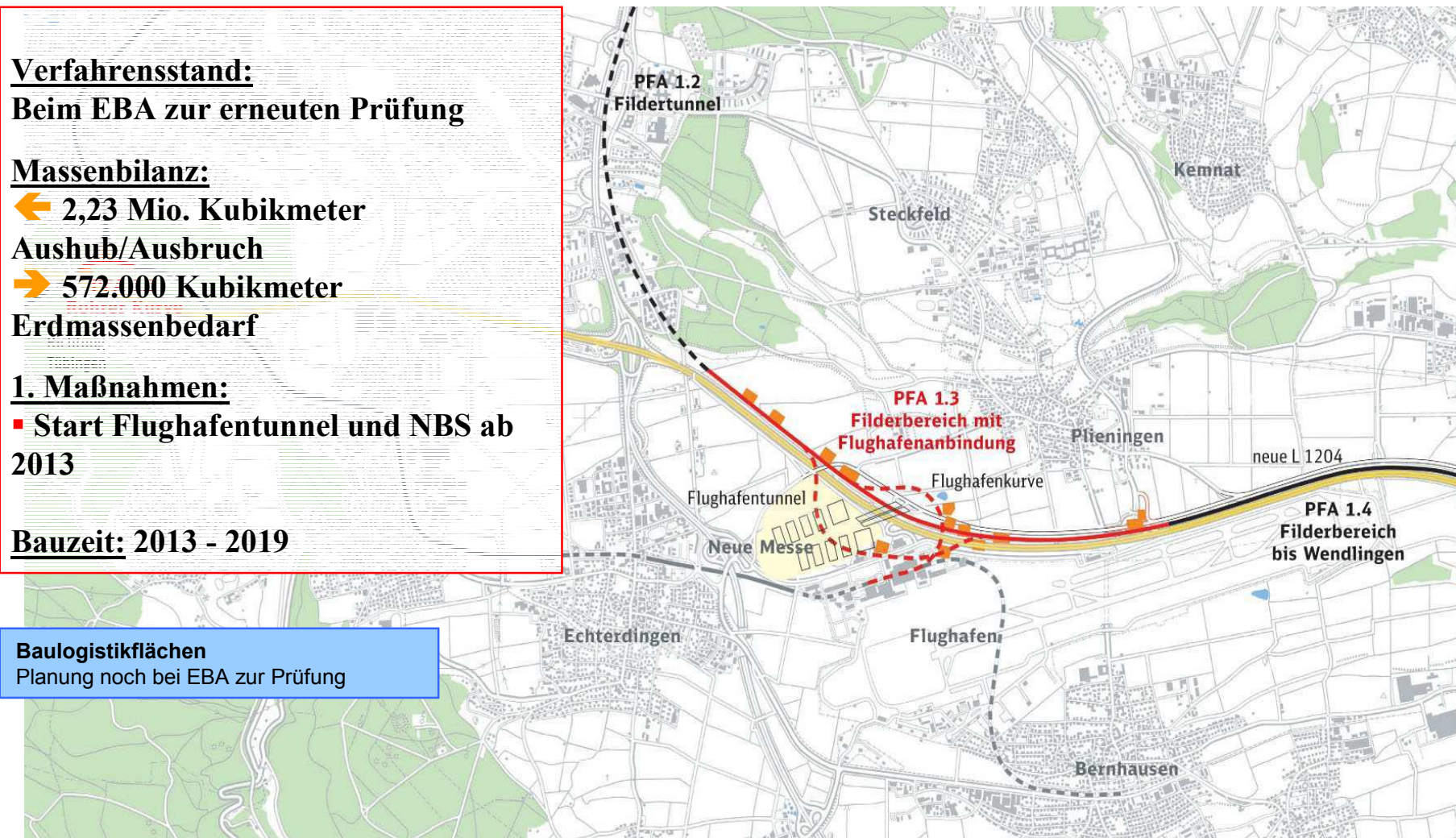
### 1. Maßnahmen:

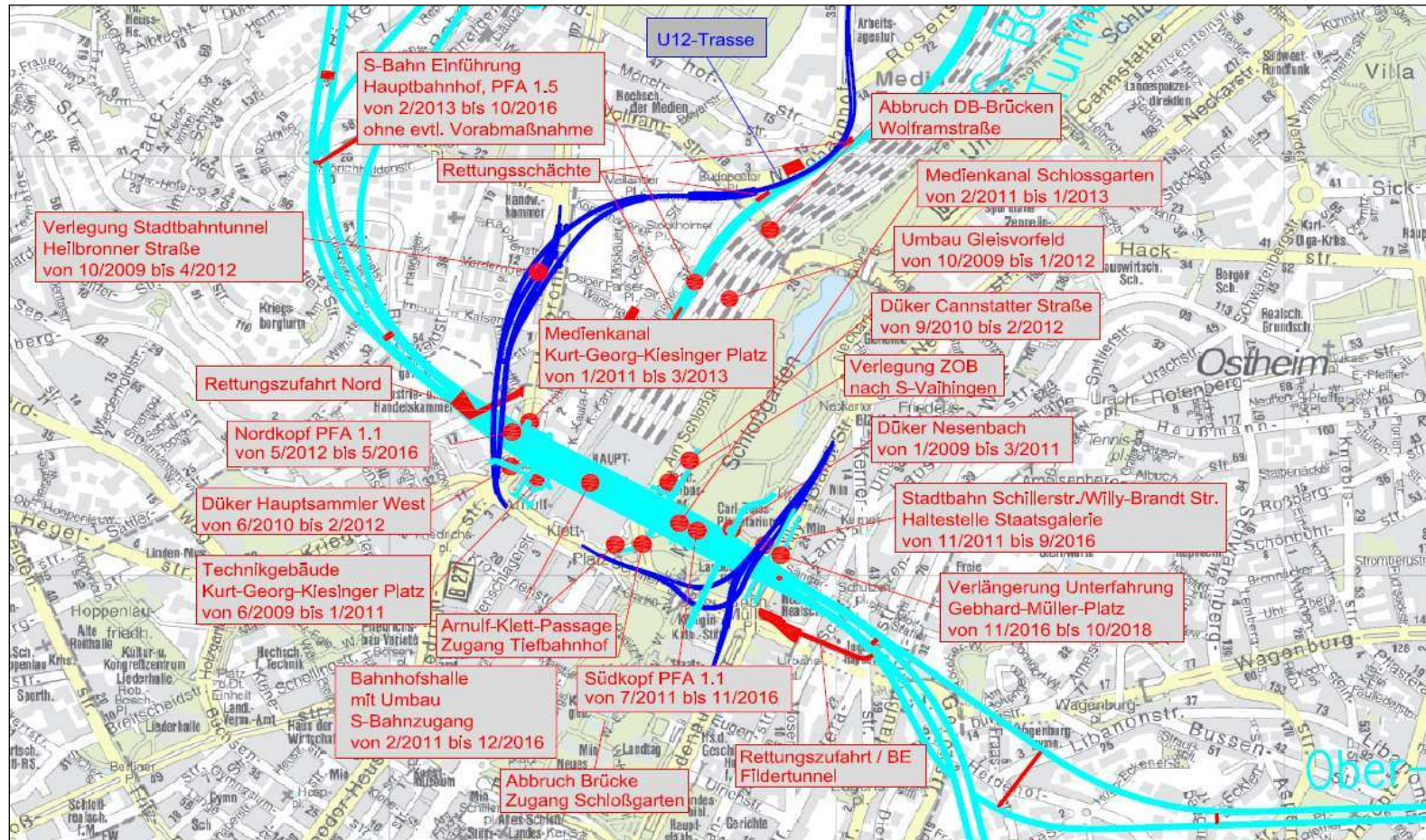
▪ Start Flughafentunnel und NBS ab 2013

Bauzeit: 2013 - 2019

### Baulogistikflächen

Planung noch bei EBA zur Prüfung







## Stuttgart 21 – das Bahnprojekt mit Anschluss Flughafen/Messe

### Neuer Durchgangsbahnhof





## Stuttgart 21 – das Bahnprojekt mit Anschluss Flughafen/Messe

### Drei neue Bahnhöfe in Stuttgart



**Neuer Durchgangsbahnhof**



**Filderbahnhof  
Flughafen/Messe**



**Haltestelle Mitnachtstraße**






## Stuttgart 21 – das Bahnprojekt mit Anschluss Flughafen/Messe

Der markante Hauptteil des Bonatzbaus bleibt erhalten.





# STUTTGART 21

 Versenden  Drucken  Lesezeichen

Stuttgart 21

## Bäume fallen erst 2011

Jörg Nauke, veröffentlicht am 09.07.2010



Foto: Steinert

Stuttgart - Die umstrittene Baumfällaktion im Schlossgarten findet nicht mehr wie geplant im Herbst dieses Jahres statt, sondern erst 2011. Ursächlich für diese Verschiebung ist der Umstand, dass die Bahn, wie berichtet, das Vergabeverfahren für die Verlegung des Nesenbachabwasserkanals aufgehoben hat. Deshalb kann sie erst mit Verspätung diese Vorabmaßnahme für den Bau des geplanten Tiefbahnhofs erledigen.

Die Tieferlegung des Abwasserkanals zwischen dem Königin-Katharina-Stift an der Schillerstraße und dem Planetarium soll gemeinsam mit den Bahnhofsarbeiten ausgeschrieben werden. Der Projektsprecher Wolfgang Drexler hatte Anfang des Jahres versprochen, dass die Bäume, 282 insgesamt, nicht auf einmal und im Vorgriff, sondern analog zum Baufortschritt gefällt werden. Deshalb verbietet sich eine Abholaktion vor Abschluss der Kanalarbeiten. Weitere vorbereitende Arbeiten sind der Abriss des Nordflügels am Hauptbahnhof, der Bau eines Technikgebäudes vor dem Nordausgang und die Beweissicherung des Grundwassers.

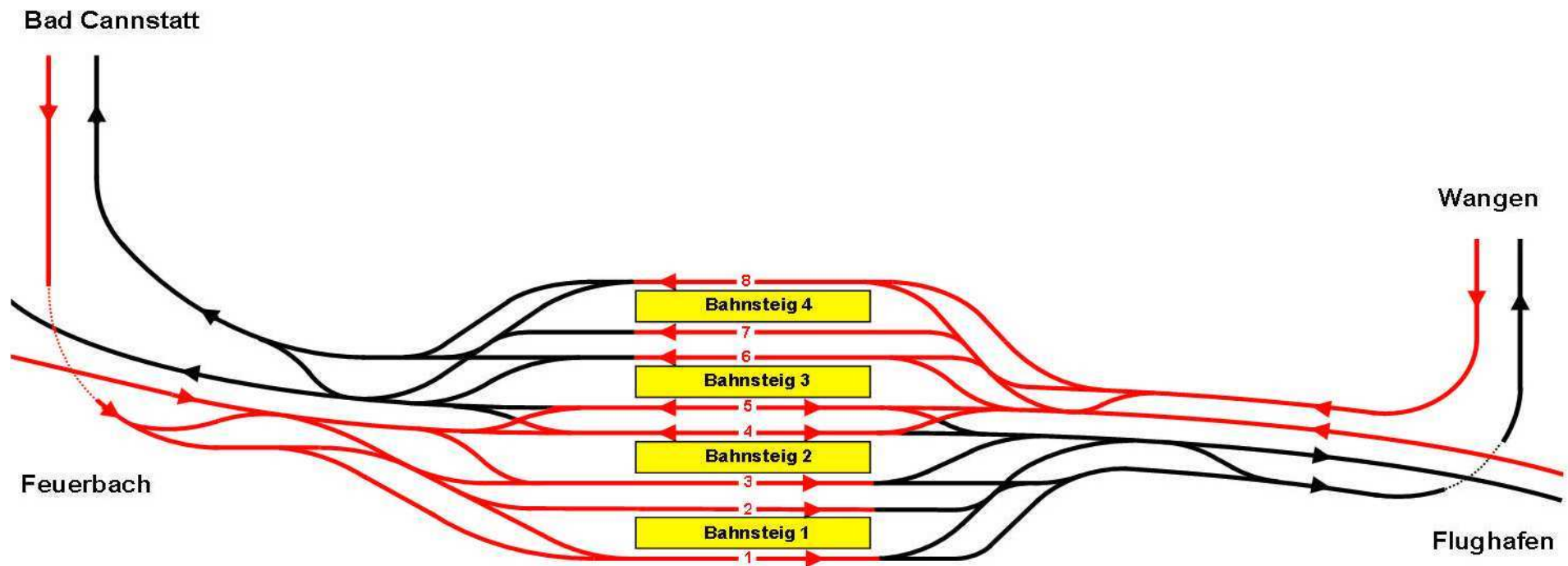
Das Projektbüro von Stuttgart 21 hat am Donnerstag keine Auskunft über den genauen Beginn der Kanalarbeiten gegeben. Es wird inzwischen allerdings als unwahrscheinlich angesehen, dass die in diesem Zuge nötigen Baumfällungen noch vor der Landtagswahl am 27. März 2011 stattfinden werden. Bei der umstrittenen Abholaktion wird bekanntlich mit massiven Protesten von "Parkschützern" gerechnet.

Da Bäume aber nur außerhalb der Vegetationsperiode, die vom 1. März bis zum 30. September währt, gefällt werden dürfen, spricht vieles für eine Vertagung der Maßnahme in den Herbst 2011 hinein. Aber auch andere Möglichkeiten sind durchaus denkbar. Mit einer entsprechenden Ausnahmegenehmigung der Landeshauptstadt dürfte die Deutsche BahnAG als Bauherrin des Tiefbahnhofs nämlich auch während der Vegetationsphase roden.



## Stuttgart 21 – das Bahnprojekt mit Anschluss Flughafen/Messe

Warum ist der neue Durchgangsbahnhof mit acht Gleisen so viel leistungsfähiger?





## Stuttgart 21 – das Bahnprojekt mit Anschluss Flughafen/Messe

**Warum ist der neue Durchgangsbahnhof mit acht Gleisen so viel leistungsfähiger?**

### **Bisheriger Bahnhof:**

- hat zwar 16 Bahngleise, aber **nur fünf Zufahrts- und Abfahrtsgleise**
- Wege der ein- und ausfahrenden Züge überschneiden sich
- Kilometerlange Zufahrts- und Abfahrtsstrecken notwendig

### **Neuer Durchgangsbahnhof:**

- Durchgangsbahnhof hat acht Bahnsteig- und **acht Zufahrtsgleise**
- Die Züge können dadurch einfach „durchrollen“
- Neue, schnelle Verbindungen in der Region sind möglich



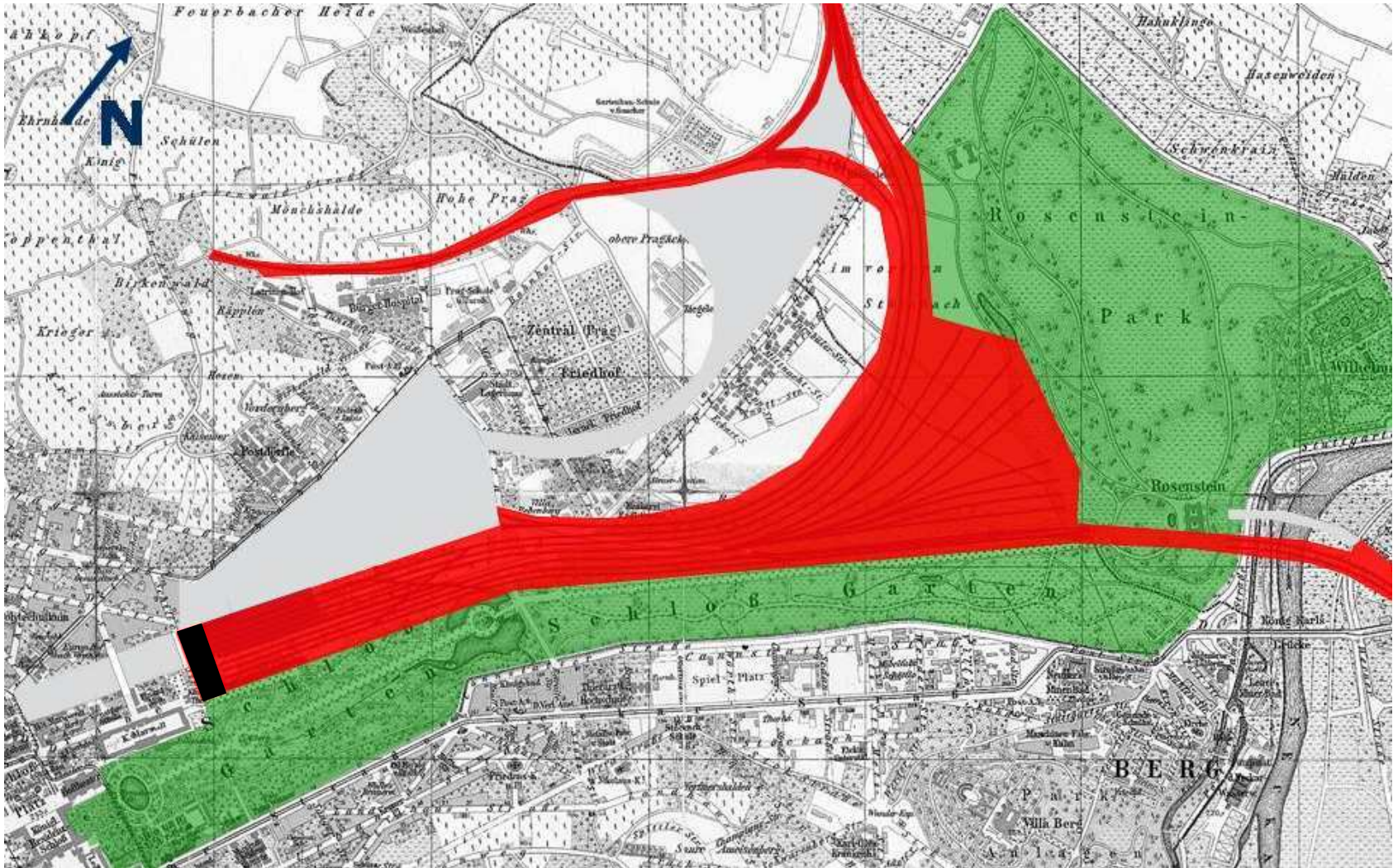
## Neue Chancen für die Entwicklung unserer Stadt

Durch den Durchgangsbahnhof werden über 100 Hektar für die Entwicklung unserer Stadt frei.





# Bahninfrastruktur ab 1995





# Bahninfrastruktur nach Fertigstellung von Stuttgart 21



Städtebauliche Entwürfe: Trojan+Trojan+Neu, Pesch+Partner, Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung





## Themenschwerpunkte

Städtebauliche  
Planung Teilgebiet C  
Bebauungsplanung  
AOK  
Berufsschulen  
Wagenhalle  
Verkehrsstrukturplanung  
Infrastrukturplanung  
Post- und Lidl-Areal  
Schmidgen-Areal  
Allianz-Areal  
S-Bahnhaltestellen  
Mitnachtstraße und  
Nordbahnhof  
ehem. Paketpostamt  
Fußwege zum  
Rosensteinpark  
Brücke zum Gebiet B

## RosensteinViertel

Bruttobauland 64 ha  
Parkerweiterung 18 ha

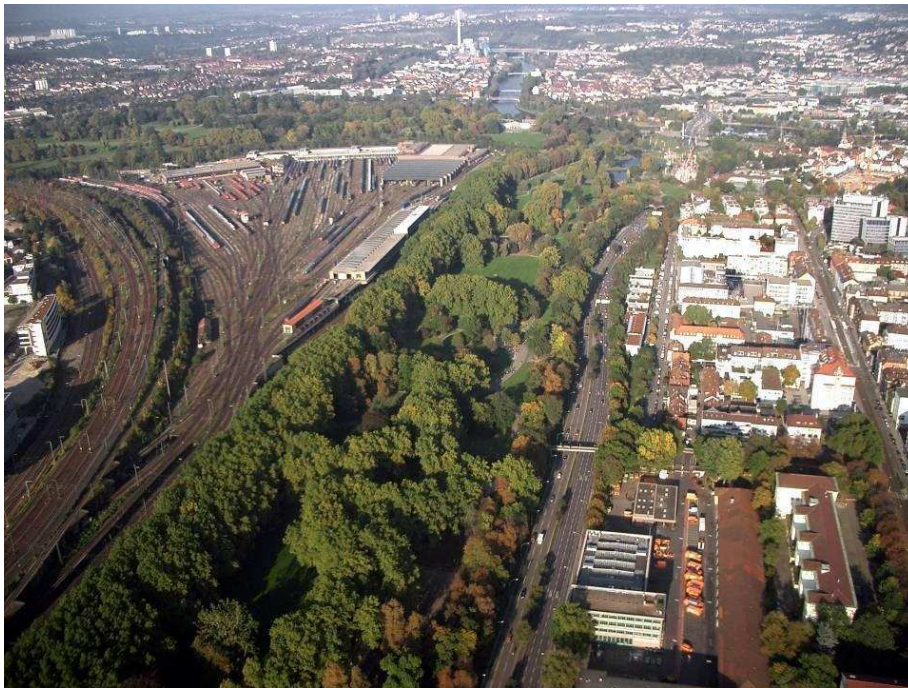




## Neue Chancen für die Entwicklung unserer Stadt

3. Wir wollen, dass der Rosensteinpark und das RosensteinViertel direkt ineinander übergehen.

Heutiger Zustand





## Neue Chancen für die Entwicklung unserer Stadt

**Wir wollen, dass der Rosensteinpark und das RosensteinViertel direkt ineinander übergehen.**

**Künftiger Zustand**



Aldinger & Wolf

## Die Partner im Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21 sind:

---

### **BUND Regionalverband Stuttgart**

Rotebühlstraße 86/1  
70178 Stuttgart



Telefon: (0711)61970-41  
Fax: (0711)61970-44

E-Mail: [bund.rv-stuttgart@bund.net](mailto:bund.rv-stuttgart@bund.net) <URL:  
*javascript:linkTo\_UnCryptMailto('ocknvq,dwpf0tx/uvwvictvBdwpf0pgv');>*  
Internet: [www.bund.net](http://www.bund.net) <URL: *http://www.bund.net*>

---

### **Bündnis 90 / DIE GRÜNEN**

Kreisverband Stuttgart  
Hauptstätter Str. 57  
70178 Stuttgart



Telefon: 0711-6159501  
Fax: 0711-6159503

E-Mail: [info\(at\)gruene-stuttgart.de](mailto:info(at)gruene-stuttgart.de) <URL:  
*javascript:linkTo\_UnCryptMailto('ocknvq,kphqBitwgpg/uvwvictv0fg');>*  
Internet: [www.gruene-stuttgart.de](http://www.gruene-stuttgart.de) <URL: *http://www.gruene-stuttgart.de*>

---

### **Die Initiative Leben in Stuttgart - Kein Stuttgart 21:**

Gangolf Stocker,  
Hornbergstr. 132,  
70186 Stuttgart,



Telefon und Fax: 0711/766508

Internet: [www.leben-in-stuttgart.de](http://www.leben-in-stuttgart.de) <URL: *http://www.leben-in-stuttgart.de/index.htm*>

---

### **PRO BAHN e.V. Regionalverband Region Stuttgart**

Christian Petersohn  
Ödheimer Str.8  
70437 Stuttgart



<URL:  
*index.php?eID=tx\_cm:*  
*file=uploads%2Fpics%*  
*width=800m&*

Telefon: (0711) 84 71 77 (abends)

Telefon: (0711) 2540 - 2552 (tagsüber)

E-Mail: [C.Petersohn\(at\)gmx.net](mailto:C.Petersohn(at)gmx.net)

Internet: [www.pro-bahn-bw.de/rvregionstuttgart/rvinfo.htm](http://www.pro-bahn-bw.de/rvregionstuttgart/rvinfo.htm)

---

### **VCD Baden-Württemberg**

Tübinger Straße 15  
70178 Stuttgart



Telefon: 0711/6070217

Fax: 0711/60 70 218

E-Mail: [info@vcd-bw.de](mailto:info@vcd-bw.de)

Internet: [www.vcd-bw.de](http://www.vcd-bw.de)

---

### **Stiftung Architektur-Forum Baden-Württemberg**

Prof. Roland Ostertag  
Gähkopf 3  
70192 Stuttgart

ARCHITEKTUR-FORUM | BADEN-WÜRTTEMBERG



Telefon: 0711 / 60 53 37

Fax: 0711 / 607 42 43

E-Mail: [architekten-ouv@gmx.net](mailto:architekten-ouv@gmx.net)

---

### **SÖS Stuttgart Ökologisch Sozial**

Stadtrat Hannes Rockenbauch,  
Marktplatz 1, Rathaus  
70173 Stuttgart,



Telefon: 0151 52490489

E-Mail: [hannes.rockenbauch\(at\)s-oe-s.de](mailto:hannes.rockenbauch(at)s-oe-s.de)

# STUTTGART 21

 Versenden  Drucken  Lesezeichen  Empfehlen

**Kommentar**

## Rettungsversuch in letzter Minute

Amber Sayah, veröffentlicht am 26.11.2009



Foto: Zweygarth

Stuttgart - Denkmalschützer und Architekten weisen schon lange auf die bauhistorische Bedeutung des Stuttgarter Hauptbahnhofs des Architekten Paul Bonatz hin. Erinnerung sei an den öffentlichen Aufruf von mehr als 270 Fachleuten aus aller Welt - darunter der Präsident der Deutschen Stiftung Denkmalschutz und Architekten wie der Engländer David Chipperfield, der Amerikaner Richard Meier oder der Deutsche Günter Behnisch -, die vor einem Jahr gegen die geplante Zerstörung des Bauwerks protestierten. Erinnerung sei auch an den Architekturhistoriker und Bonatz-Forscher Wolfgang Voigt vom Deutschen Architekturmuseum, der den Stuttgarter Bahnhof in einem StZ-Interview als "Meisterwerk der Moderne" einstufte.

**Siehe auch**

**Unesco-Weltkulturerbe**  
**Schätze unserer Erde »**

Insofern kommt der am Mittwoch veröffentlichte Vorschlag der Vertreter des Internationalen Rats für Denkmalpflege Icomos, den Bau für die Welterbeliste der Unesco vorzusehen, nicht ganz überraschend.

Wer die Diskussion um den geplanten Teilabriss dieser

Verkehrskathedrale mitverfolgt hat, für den ist die in Vorträgen und Podiumsrunden häufiger geäußerte Einschätzung, dass der Bonatz-Bahnhof das Zeug zum Welterbe habe, nicht neu. Dass sich nun auch Icomos-Experten diese Sicht zu eigen machen, verleiht dem Vorstoß allerdings besonderes Gewicht. Die Organisation, 1965 gegründet, ist als Berater und Gutachter des Unesco-Welterbekomitees tätig. Ihr Wort hat unmittelbaren Einfluss auf dessen Entscheidungen.

Realistisch ist die Aussicht, den Stuttgarter Bahnhof durch den Welterbetitel zu adeln, trotzdem nicht. Dafür kommt dieser Aufruf zu spät. Die Mühlen des Unesco-Komitees mahlen langsam, sehr langsam. Das Prozedere ist umständlich und zeitaufwendig. Hinzu kommt, dass die Liste der deutschen Welterbedenkmale schon umfangreicher ist als die vieler anderer Staaten. Daher wird jedes Jahr höchstens ein Bauwerk oder Ensemble aus deutschen Landen in den Welterberang erhoben. Es könnte darum ohne weiteres zehn Jahre dauern, bis das Verfahren abgeschlossen ist. Ein durch den Abriss der Seitenflügel beschädigter Bahnhof hätte andererseits keinerlei Chancen mehr, als Welterbebauwerk anerkannt zu werden.

### Die Politik trägt Verantwortung




Als Versuch, die Notbremse zu ziehen, sollte der Icomos-Appell dennoch ernst genommen werden: Es sind nicht nur ein paar verstockte und verhockte Lokalpatrioten, die sich schützend vor das Wahrzeichen ihrer Stadt stellen, sondern namhafte Fachleute auf europäischer Ebene und von maßgeblichen Organisationen, die dem Bau Welterbequalitäten bescheinigen und damit nochmals eindringlich an die besondere Verantwortung der Politik in diesem Fall erinnern.

Und noch etwas: bei der Unesco mehren sich die internationalen Anträge, architekturhistorisch bedeutsame Bauwerke über Staatsgrenzen hinweg in die Welterbeliste aufzunehmen. Der erste Antrag dieser Art betrifft das Werk Le Corbusiers. Stuttgart ist darauf mit den zwei Corbusier-

Häusern der Weißenhofsiedlung vertreten. Diese, ein Manifest der "weißen Moderne", wurde im Krieg zur Hälfte zerstört. Den Stuttgarter Bahnhof, ein Meisterwerk der anderen, nichtweißen Moderne, sehen die Icomos-Experten ebenfalls in einem übernationalen Kontext, nämlich als Teil des Gesamtprojekts "Bahnhöfe des Orient-Express".

Dieser ist nun in Gefahr, ganz ohne Hilfe von Bomben plattgemacht zu werden. Mit der Zerstörung des Bonatz-Baus hätte Stuttgart also schon zwei Hauptwerke der Architekturmoderne auf dem Gewissen. Vielleicht verschwenden die Entscheidungsträger von Politik und Bahn noch einmal einen Gedanken an diese Tatsache, bevor sie die Bulldozer in Marsch setzen.

# STUTTGART 21

 Versenden  Drucken  Lesezeichen

Stuttgarter Hauptbahnhof

## Akademie der Künste fordert Erhaltung

Amber Sayah, veröffentlicht am 01.12.2009



Foto: Zweygarth

Berlin/Stuttgart - Mitglieder der Berliner Akademie der Künste haben die Verantwortlichen des Bahnprojekts Stuttgart 21 aufgerufen, den Stuttgarter Hauptbahnhof in seiner heutigen Form zu erhalten. Sie unterstützen damit einen Appell des Stuttgarter Architekten Fritz Auer.

### Weitere Artikel zum Thema

**Verkehr in Stuttgart** Neue Tempoblitzer gehen in Betrieb »

**Fahrverbot für Lkw** Ludwigsburg will Lkw stoppen »

**Nahverkehr in Stuttgart** Bus und Bahn auf der Überholspur »

**Öffentlicher Nahverkehr** Notfahrplan bis Anfang 2011 »

[alle Artikel anzeigen »](#)

Wörtlich heißt es in der Pressemitteilung: "Mit Befremden nehmen wir zur Kenntnis, dass durch das Projekt Stuttgart 21 in Verbindung mit einem geplanten Tiefbahnhof das von Paul Bonatz entworfene und unter Denkmalschutz stehende Ensemble des Stuttgarter Hauptbahnhofs durch Abriss seiner beiden Flügelbauten zum Torso werden soll." Das Bahnhofsgebäude sei zusammen mit dem Fernsehturm von Fritz Leonhardt eines der Stuttgarter Baudenkmale von europäischem Rang.

Die Projektträger von Stuttgart 21 werden aufgefordert, "sich ihrer kulturellen Verantwortung insgesamt und insbesondere gegenüber der Stadt Stuttgart bewusst zu werden, um von einer vermeidbaren und unwiderruflichen Beschädigung dieses Bauwerks Abstand zu nehmen." Zu den Unterzeichnern des Aufrufs gehören die Architekten Gottfried Böhm, Thomas Sieverts, Peter von Seidlein, Friedrich Spengelin, Uwe Kiessler, Marco Venturi und Pierre Laconte.



# STUTTGART 21

 Versenden  Drucken  Lesezeichen

Hauptbahnhof

## Der Bonatz-Erbe klagt

veröffentlicht am 06.02.2010



Foto: Zwegarth

Stuttgart - Jetzt steht es fest: vor der 17. Zivilkammer des Stuttgarter Landgerichts wird von 22. April an die Klage des Bonatzenkels Peter Dübbers gegen die Deutsche Bahn verhandelt. Wie berichtet, richtet sich die Klage gegen den im Zuge des Baus von Stuttgart 21 geplanten Abriss von Teilen des Hauptbahnhofs. Sowohl der Wegfall der beiden Seitenflügel als auch der Treppenanlage in der großen Schalterhalle wird von Dübbers als Verstoß gegen das Urheberrecht gewertet. Dieses Recht war vom 1956 verstorbenen Bahnhofsarchitekten Paul Bonatz auf die Erben übergegangen, es erlischt erst 70 Jahre nach dem Tod des Urhebers.

**Siehe auch**

**Stuttgarter**

**Hauptbahnhof Bonatz**  
[schrieb über den Bahnhof »](#)

In einer Pressemitteilung des Landgerichts heißt es, die Klage richte sich ausdrücklich nicht gegen die Umwandlung des von Dübbers' Großvater erbauten Hauptbahnhofs in einen tiefergelegten Durchgangsbahnhof. Vielmehr gehe es ihm ausschließlich "um die vollständige Integrität und den Erhalt" des Bauwerks. Der Bonatzerbe

selbst betonte, im Fall eines Erfolges in erster Instanz könne man noch vor dem Abriss der Seitenflügel einen großen öffentlichen Druck auf die Stuttgart-21-Projektpartner ausüben.

Auf ein Eilverfahren, das den noch für dieses Jahr vorgesehenen Abriss der Seitenflügel möglicherweise hätte verhindern können, hatte Dübbers aufgrund des hohen Kostenrisikos verzichtet. Im Fall einer Niederlage im sogenannten Hauptsacheverfahren hätte der Kläger mit Schadenersatzforderungen in dreistelliger Millionenhöhe seitens der Bahn rechnen müssen. Aber auch jetzt ist das finanzielle Risiko beträchtlich. Das Gericht hat den Streitwert auf eine Million Euro festgesetzt. Dübbers erklärte inzwischen, er gehe im Falle eines Prozesses durch drei Instanzen von Kosten in Höhe von 250000 Euro aus. Nachdem er aus der Bevölkerung große Unterstützung erfahren und die Bereitschaft verspürt habe, sich an den Prozesskostenrisiken zu beteiligen, habe er nun ein sogenanntes Unterstützerkonto mit einem Sockelbetrag in Höhe von 25000 Euro eröffnet. Weitere Informationen zu den Erfolgsaussichten der Klage und zu den Prozessspenden geben Dübbers und sein Anwalt, der Kölner Urheberrechtsspezialist Rainer Jacobs, am kommenden Montag von 19Uhr an bei einer Veranstaltung im Großen Sitzungssaal des Rathauses bekannt.

Bereits um 18 Uhr beginnt vor dem Nordausgang des Hauptbahnhofs eine weitere sogenannte Montagsdemonstration der Projektgegner. Bei der halbstündigen Kundgebung sprechen Tom Adler, Daimler-Betriebsrat und Stadtrat der Linken, die Grünen-Kreisvorsitzende Irmela Neipp-Gereke sowie der Stuttgarter Poetry-Slam-Dichter Timo Brunke.

# STUTTGART 21

 Versenden  Drucken  Lesezeichen  Empfehlen **99**

**Abriss zugunsten von Stuttgart 21**

## Gericht erlaubt Bahnhofsumbau

ddp, veröffentlicht am 20.05.2010



Das Urteil des Landgerichts hat 47 Seiten. Die wichtigsten Passagen lesen Sie im Wortlaut in unserer Bildergalerie. Klicken Sie sich durch. Foto: dpa

Stuttgart - Der geplante Abriss von Teilen des Stuttgarter Hauptbahnhofs für die Realisierung des "Bahnprojektes Stuttgart 21" ist rechens. Das Landgericht wies am Donnerstag eine Urheberrechtsklage des Erben des Bahnhoferbauers zurück. Der Erbe des Bahnhoferbauers, der Stuttgarter Architekt Peter Dübbers, hatte sich mit einer Klage gegen das Vorhaben der Bahn gewehrt, beim Umbau des jetzigen Kopfbahnhofs zu einem Durchgangsbahnhof die beiden Seitenflügel sowie die Freitreppe in der Schalterhalle des Gebäudes abreißen zu lassen. Das Gericht entschied am Donnerstag, dass der Erbe durch die Abrisspläne nicht hinreichend in seinem Urheberrecht verletzt wird. Der Kläger erwägt nun, in Revision zu gehen.

### Umfrage zum Artikel

[Das Urteil des Stuttgarter Landgerichts im Originaltext »](#)

#### Stuttgart 21

Das Landgericht hat entschieden: Die Seitenflügel des Hauptbahnhofs dürfen abgerissen werden. Was halten Sie davon?

Dübbers ist einer der Enkel des Architekten Paul Bonatz (1877-1956), der den Hauptbahnhof Stuttgart geplant und die Bauausführung geleitet hatte. Der Erbe ist noch 70 Jahre nach dem Tod des Architekten berechtigt, dessen Urheberschutzrechte wahrzunehmen.

#### Aktueller Stand »

Das Gericht führte aus, das Erhaltungsinteresse des Urhebers müsse "hinter den Modernisierungsinteressen des Eigentümers zurücktreten". Das Interesse der Bahn an der Umgestaltung des Bahnhofsgebäudes überwiege. "Der Gesamteindruck des Bauwerks" werde zwar "erheblich verändert". Der Ablauf von drei Vierteln der urheberrechtlichen

Schutzdauer von 70 Jahren für das Bauwerk sowie die Beschränkung der Abrissmaßnahmen auf die Flügelbauten relativierten jedoch das urheberrechtspersönliche Erhaltungsinteresse.

Prägende Bestandteile des Bauwerks blieben erhalten und die geplante Umwandlung des bisherigen Kopfbahnhofs in einen Durchgangsbahnhof würde zu einem Funktions- und Bezugsverlust der Flügelbauten führen. "Ihr Abriss ist als Konsequenz dieser Funktionsänderung hinzunehmen", hieß es.

Mit ihrer Klage wollten die Enkel des Architekten nicht das Projekt "Stuttgart 21" verhindern, sondern das Bauwerk in seiner "Geschlossenheit erhalten", hatte ihr Anwalt, der Kölner

Urheberrechtsspezialist Rainer Jacobs, betont. Es gehe darum, dass der Entwurf des Architekten Christoph Ingenhoven dahingehend geändert werde, dass die Flügelbauten erhalten blieben, sagte Jacobs.

Abriss zugunsten von Stuttgart 21

## Gericht erlaubt Bahnhofsumbau

ddp, veröffentlicht am 20.05.2010

Hätte das Gericht dem Kläger Recht gegeben, wäre die Realisierung des 4,1 Milliarden schweren Bahnprojektes "Stuttgart 21", bei dem der Kopf- in einen Durchgangsbahnhof umgebaut werden soll, gefährdet gewesen. Wie Jacobs erläuterte, hätte die Bahn in diesem Fall einerseits nicht abreißen dürfen, andererseits hätte sie sich beim Bau an den Planfeststellungsbeschluss halten müssen. Dieses Dilemma hätte die Bahn laut Jacobs nur mit einer Änderung des Planänderungsbeschlusses lösen können.

Peter Dübbers zeigte sich nach der Entscheidung, die Empörungsrufe im überfüllten Gerichtssaal hervorgerufen hatte, enttäuscht. Das Argument der Bahn hinsichtlich der zeitlichen Verzögerung seines Einwands und die daraus resultierenden finanziellen Konsequenzen hätten "zu einer etwas einseitigen Beurteilung" geführt, kritisierte er. "Es ist bedauerlich, aber ich kann damit leben", fügte er hinzu. Er wolle erst nach einer Auswertung der Urteilsbegründung entscheiden, ob er in Revision gehe. Er könne sich dies nur leisten, wenn die Unterstützung der etwa 320 Bonatz-Bahnhofsfreunde weiterlaufe. Für den Prozess habe er etwa 70.000 Euro, inklusive 50.000 Euro Spenden bezahlt.

Die Denkmalschutzbehörde habe bereits angekündigt, den Bau im Fall eines Abrisses der Seitenflügel von der Denkmalliste zu streichen, gab Dübbers zu bedenken. "Die Bahn sollte dann aber vorsichtig sein, mit dem Bahnhof anzustellen, was sie will. Die öffentliche Empörung wird auch nach dem Urteil groß sein", sagte er.

[Das Urteil des Stuttgarter Landgerichts im Originaltext »](#)

Der Anwalt der Bahn, Winfried Bullinger, äußerte sich erleichtert. Die Bauarbeiten könnten nun ungehindert vorangehen. Der Abriss des Nordflügels ist ab dem 8. September geplant.

[parkschuetzer.de](#) » [Wissenswertes](#) » Die Aktionsidee

## Die Aktionsidee „Parkschützer“

Das „Wissenswertes-  
Barometer“

Ihr guter Name!

Baustart „S21“

Kein Internet?

↑ nach oben

### Die Idee in Kürze

**Stuttgart besitzt einen Schatz**, um den uns die meisten Städte der Welt beneiden: den im Herzen der Stadt gelegenen Stuttgarter Schlossgarten. Diesen bei Bevölkerung und Besuchern gleichermaßen beliebten und entsprechend frequentierten Park mit seinem jahrhundertealten Baumbestand, seinen einladenden Liegewiesen und vielen Attraktionen wie Biergarten, Café am See, Boule-Bahnen, Schachfeldern, Monumenten, dem Planetarium und der Kleinkunstabtühne im Landespavillon vor umweltzerstörenden Bauprojekten, gleich welcher Art, zu schützen, ist Sinn und Zweck dieser Internet-Seiten.

Die größte und akute **Bedrohung** geht **vom Großprojekt Stuttgart 21** aus; deshalb ist hier vorrangig von diesem die Rede.

Diese Protestaktion soll künftigen Stadtplanern, Bauherren, Lobbyisten und Politikern zeigen, dass sich die Bürger wehren, dass sie Gewaltfreien Widerstand leisten und sich ihren Schlosspark nicht zerstören lassen.



Das Projekt »Stuttgart 21« wirft seine Schatten voraus – fatalerweise in den beliebten Mittleren Schlossgarten

### Dieser Park weckt Emotionen

Dieser Park ist eine Oase für Jung und Alt aus nah und fern. Alle verbinden mit diesem Park angenehme Ereignisse und Erinnerungen. Groß ist der Schock, wenn sie erfahren, dass er in Teilen abgeholzt, zubetoniert und für mindestens! zehn Jahre zu einer lärmenden, den Stadtkern erschütternden, Staub und Schmutz produzierenden Großbaustelle gemacht werden soll! Diese Emotionen und den daraus erwachsenden gewaltfreien Widerstand wollen wir auf diesen Seiten widerspiegeln, durch Veröffentlichung den politischen Druck massiv erhöhen und so S21 stoppen.

Dieser Druck auf Politiker und Bauherren wird stärker und wirksamer

- durch die steigende Zahl der Parkschützer und Montagsdemonstranten,
- durch seriöse, glaubhafte Angaben der Parkschützer und
- durch entschiedenen, öffentlichen und gewaltfreien Widerstand der S21-Gegner.

Allen drei Aspekten bieten wir hier eine Plattform.

**Im Interesse aller Bürger und Freunde des Stuttgarter Schlossgartens weisen wir ausdrücklich auf Folgendes hin:**

*Wir bieten jedem die Möglichkeit, seine Entschlossenheit zum Erhalt des Stuttgarter Schlossgartens zum Ausdruck zu bringen und bekunden ausdrücklich, dass damit niemand zu einem größeren Widerstand gegen parkzerstörerische Projekte wie „Stuttgart 21“ angestachelt oder gar aufgehetzt werden soll, als er ihn ohnehin schon in sich verspürt. Diese Internetplattform versteht sich jedoch als elektronisches Stimmungsbarometer.*

[← Wissenswertes](#)[Die Idee in Kürze](#)[Dieser Park weckt Emotionen](#)[Das „Widerstands - Barometer“](#)[Ihr guter Name!](#)[Baustart „S21“](#)[Kein Internet?](#)[↑ nach oben](#)

Sollen diese Bilder bald Geschichte sein? Sagen Sie Nein dazu!

## Die Stufen des Widerstandsbarometers

Auf dieser Seite zeigen Sie den Grad Ihres Engagements bzw. Ihres Widerstands an. Die frei wählbaren Stufen des Widerstandsbarometers lauten wie folgt:

### Engagementstufe 'Grün'

Sie ist das Protestbekenntnis jedes engagierten Bürgers gegen die Zerstörung des Parks. Wichtig: Niemand sollte sich als minder wichtiger Parkschützer empfinden, weil er nicht über diese Stufe hinausgeht. Jede Teilnahme ist hoch willkommen, lässt sie doch die Gemeinde der Parkschützer ansteigen. Die Zahl der Parkschützer wird ihren Eindruck nicht verfehlen.

### Engagementstufe 'Orange'

Die Stufe des aktiven Widerstands. Kommt es zu Bauvorbereitungsmaßnahmen, Abriss oder Fällungen gilt es den Widerstand zu zeigen - vor Ort, lautstark und nachdrücklich. Politiker, die die Geschichte manch eines gescheiterten Berufskollegen nicht vergessen haben, scheuen nichts mehr als die Neuauflage solcher karrierebeendenden Szenarien.

### Engagementstufe 'Rot'

Die Ankündigung einer Widerstandstat ist nicht illegal und schon gar nicht strafrechtlich zu belangen. Wenn sich im Ernstfall Parkschützer reihenweise an Bäume ketten und vor Bagger legen, ist dies noch immer keine Straftat, allenfalls Nötigung; auch wenn Sie nach der ersten expliziten Aufforderung, die Baustelle zu verlassen, an Ort und Stelle bleiben. Ketten sich jedoch hunderte oder gar tausende Parkschützer an die zu fällenden Bäume oder die Bagger an, ist es praktisch ausgeschlossen, dass Politiker die polizeiliche Anweisung zum Räumen der Baustelle erteilen werden. Dies könnte bei einem derart weithin mit Sympathien behafteten Streitgegenstand wie dem Stuttgarter Schlossgarten nur allzu leicht zu einem karrierezerstörenden Bumerang für sie werden.

## Echte Namen oder Fantasienamen angeben?

Diese Internet-Seite soll Politiker und Baulöwen, die Projekte betreiben oder protegieren, denen der Schlossgarten zum Opfer fallen würde, beeindrucken. Bekenntnisse unter Mickymausnamen machen sicher sehr viel weniger Eindruck als echte Namen.

Ein Engagement zum Schutz eines Parks ist politisch weder links noch rechts. Es ist schlicht ein Bekenntnis zum Erhalt der hohen Lebensqualität in unserer Stadt, an der dieser Park einen ganz entscheidenden Anteil hat.

## Überlegungen zum Baustart von Stuttgart 21

### Ihre Engagement-Stufe\*

Wenn sich genügend weitere Parkschützer anschließen, werde ich mich äußerstenfalls auch den Baufahrzeugen in den Weg stellen oder an Bäume ketten!  
Bisher in dieser Stufe: 1809

Ich bin auch dabei ab:

Ich will im Ernstfall sofort benachrichtigt werden, wenn Bagger oder Baumfälltrupps anrücken; ich werde dann schnellstmöglich vor Ort kommen, um mit allen legalen Mitteln dagegen zu protestieren!  
Bisher in dieser Stufe: 8100

Ich erkläre hiermit öffentlich gegenüber Politikern und Bauherren, dass ich jegliche Bauprojekte strikt ablehne, denen der Stuttgarter Schlossgarten ganz oder auch nur in Teilen zum Opfer fallen würde!  
Bisher in dieser Stufe: 19086

[» Lesen Sie hier mehr über die Engagement-Stufen](#)

Screenshot des Widerstandsbarometers wie er beim Registrieren auf der Seite zum Einsatz kommt

← Wissenswertes

Die Idee in Kürze

Dieser Park weckt Emotionen

Das „Widerstands - Barometer“

Ihr guter Name!

Baustart „S21“

Kein Internet?

↑ nach oben

Mit zu den dringendsten Vorarbeiten aus Sicht der Stuttgart-21-Planer gehören

- die Verlegung der Stadtbahntunnels unter der Heilbronner- und der Willy-Brandt-Straße (B14) sowie
- der Stadtbahn-Haltestelle Staatsgalerie
- die Tieferlegung des großen Nesenbachdükers (Stuttgarts größter Abwasserkanal)
- die Errichtung des Förderbands vom Wagenburgtunnel bis mitten hinein auf die große Liegewiese zwischen Planetarium und Bahnhof
- die Sperrung und Einrichtung der Cannstatter Straße und des zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) als Baustellenanlieferungsgelände sowie
- der Abriss der Seitenflügel des, leider nur auf dem Papier, denkmalgeschützten Bonatz-Baus.

Mit Ausnahme des Förderbandes, das in der Reihenfolge der genannten Vorarbeiten wohl erst als Letztes installiert werden dürfte, handelt es sich jeweils um Eingriffe an den Rändern des Parks. Mit der großflächigen Abholzung und Zerstörung der zentralen Parkflächen werden sich die Projektplaner vermutlich so lange als möglich zurückhalten, um nicht unnötig früh den Zorn der Bevölkerung auf sich zu ziehen.

Alle Parkschützer sind folglich gut beraten, ihr Augenmerk auf das scheinweise Abschneiden von Parkflächen an den Parkrändern zu richten. Mit hoher Wahrscheinlichkeit wird an einem der genannten Orte der zerstörerische Auftakt der Stuttgart-21-Bauarbeiten stattfinden.

Über etwaige unerwartete Schachzüge der Stuttgart-21-Bauleitung werden wir Sie per Rundbrief an Ihre angegebene E-Mail-Adresse auf dem Laufenden halten. Sollten Sie vor uns verdächtige, baurelevante Vorgänge im Park beobachten, melden Sie dies bitte umgehend telefonisch beim BUND Regionalverband unter der Nummer 07 11-6 19 70 41.



Die schattenspendenden Parkbäume an der Stadtbahn-Haltestelle Staatsgalerie am Planetarium würden wegen der durch Stuttgart 21 notwendigen Verschiebung der Station in Richtung Park hinein wohl mit zu den ersten Opfern des Großprojekts gehören. Ganz in der Nähe verläuft auch der Nesenbach-Hauptsammler, für dessen Tieferlegung gleichfalls Bäume fallen und erste Teile des Parkgeländes aufgerissen werden müssten.



Selbst der Obere Schlossgarten bleibt von Stuttgart 21 nicht verschont. Zwischen dem Theater Schauspielhaus am Eckensee, dem im Bild sichtbaren Königin-Katharina-Stift und der Schillerstraße muss eine weitere Baugrube für die Stuttgart-21-bedingte Verlegung des Nesenbach-Dükers (Stuttgarts größter Abwasserröhre) ausgehoben werden. Dies wird weitere Abholzungen, Absperrungen und neuerliche Lärmbelästigungen zur Folge haben.

## Parkschützer ohne Internet und E-Mail werben

Zum Schluss wollen wir Ihnen noch zu bedenken geben, dass es insbesondere unter der älteren Generation eine ganze Anzahl potenzieller Parkschützer gibt, die keinen Internet-Zugang hat oder sich mit Anmeldeprozeduren schwertut. Sicher kennen auch Sie jemanden in der Nachbarschaft oder unter Ihren Bekannten, auf den dies zutrifft.

Deshalb unsere Bitte:

Laden Sie sie zu einem Kaffee nach Hause ein oder bieten Sie ihnen aktiv Ihre Unterstützung bei der Registrierung als Parkschützer an. Es wäre jammerschade, dieses Potenzial zu verschenken, zumal diese Generation zum Großteil das Projekt Stuttgart 21 energisch ablehnt und zudem sehr am Schlossgarten hängt.

Die Parkschützer – Wir retten den Stuttgarter Schlossgarten! · Über die Aktion · Kontakt und Impressum

**K21** Is zum Kopfbahnhof  
Bahnhof mit Vernunft.

 Parkschützer

Die zwei Seiten des Aktionsbündnisses gegen Stuttgart 21.

## STUTTGART 21

 Versenden
  Drucken
  Lesezeichen
  Empfehlen
 16

Geplanter Kahlschlag im Schlossgarten

## Der Widerstand wächst

Erik Raidt, veröffentlicht am 18.04.2010

Bild 1 von 3



Sie wollen nicht hinnehmen, dass die alten Bäume gefällt werden: Oliver Guhse, Joris Schoeller und Ursula Binder engagieren sich beim Widerstand gegen Stuttgart 21. Foto: Heiss

Stuttgart - Sie sind drei von inzwischen fast elftausend. Ursula Binder, Joris Schoeller und Oliver Guhse wollen Bäume im Schlossgarten verteidigen, die wegen Stuttgart 21 gefällt werden sollen. Alle drei gehören zu einem Teil der Widerstandsbewegung gegen das Großprojekt, der in den vergangenen Monaten schneller gewachsen ist, als es seine Macher für möglich gehalten hätten. Sie sind Parkschützer, eingetragen auf der gleichnamigen Internetseite, die vier Stufen des Protests dagegen vorsieht, dass 280 Bäume im Mittleren Schlossgarten gefällt werden sollen: grün, gelb, orange und rot.

**"Der Park soll nicht für den Unfug, den sich alte Männer ausgedacht haben, bezahlen müssen."**

Ursula Binder will die Bäume im Park schützen.

Joris Schoeller wohnt in der Werastraße, keine zehn Minuten vom Park entfernt. "Im Sommer ist der Schlossgarten mein zweites Wohnzimmer", erzählt der 44-Jährige. "Ich liebe den Biergarten, ich jogge durch die Anlagen. Der Park macht für mich Stuttgart essenziell aus." Ursula Binder spricht darüber, dass die Bauarbeiten womöglich 25 Jahre lang dauern würden. "Ich will verhindern, dass der Park für den Unfug, den sich alte Männer ausgedacht haben, bezahlen muss", sagt die 49-Jährige.

**Siehe auch**

**PR-Arbeit für das Bahn-Projekt Stuttgart 21**  
in den Sand gesetzt »

**Panorama-Bericht**  
Fernsehmagazin kritisiert Stuttgart 21 »

**ZDF-Politmagazin**  
"Frontal"-Angriff gegen Stuttgart 21 »

**Abstimmung IG Metall**  
gegen Stuttgart 21 »

Die Parkschützer haben den Protest gegen Stuttgart 21 an einen neuen Ort getragen. Bisher stand der Nordausgang des Bonatzbaus wegen der Montagsdemos im Mittelpunkt. Jetzt rückt der Schlossgarten ins Zentrum der Auseinandersetzung: Nächsten Samstag rufen die Parkschützer zum Protest gegen die geplanten Abholzungen auf. Sie rechnen damit, dass zwischen 5000 und 8000 Menschen ihrem Aufruf folgen werden. Neben politischen Reden gibt es Livemusik von Nu Sports und Wortakrobatik von Timo Brunke. Die Bühne wird beim Landes pavillon aufgebaut.

### Sitzblockaden-Training

Bereits am Freitag stimmte die Künstlerin Kornelia Pfütze mit einer Aktion auf den Protest ein: Sie ummantelte die teilweise bis zu 200 Jahre alten Parkbäume mit Porträts ihrer historischen "Zeitgenossen" wie Eduard Mörike, Marie Curie und Königin Olga von Württemberg.

Der Stachel des Widerstands sitzt tief im Fleisch der Bahn. Wann man mit den Motorsägen anrücken werde, will der Projektsprecher Wolfgang Drexler nicht verraten. Die Anzeichen deuten darauf hin, dass es im Herbst so weit sein könne. Dem Schienenkonzern schwant, wie heikel die



Baumfällarbeiten sind: Viele Stuttgart fühlen sich stark mit dem Schlossgarten verbunden. "Ich bin mit den Inlinern oft im Park unterwegs, meine Tochter spielt hier", erzählt Oliver Guhse, der im Westen wohnt.

Der Bahn könnte im Schlossgarten noch einiges blühen. Vor allem am Tag X, an dem die ersten Bäume gefällt werden sollen. Die junge Bewegung der Parkschützer bereitet sich mit erstaunlicher Professionalität auf den Widerstand vor. In einer Mobilisierungskette wollen die Aktivisten sich gegenseitig per SMS informieren, wenn die Motorsägen zum Einsatz kommen. Von nächster Woche an wird der Schlossgarten zudem per Kamera überwacht. Seit kurzem trainieren einige Dutzend Parkschützer Sitzblockaden und das Anketten an Bäume. So wollen sie "auf friedliche Weise" Widerstand gegen die Polizei leisten.

### **"Wenn Stuttgart 21 kommt, ziehe ich weg."**

Diese äußert sich vorsichtig, wenn es um den möglichen Einsatz im Schlossgarten geht. "Wir haben Erfahrungen mit Blockadeaktionen", sagt der Polizeipressesprecher Stefan Keilbach. "Es gibt Spezialisten für solche Fälle." Auf die Polizei könnte eine Menge Arbeit zukommen: Inzwischen haben sich von den 11.000 Parkschützern rund 1100 in der Widerstandstufe "rot" angemeldet. Diese ist wie folgt umschrieben: "Wenn sich genügend weitere Parkschützer anschließen, werde ich mich äußerstenfalls auch den Baufahrzeugen in den Weg stellen oder an Bäume ketten."

Auch für Joris Schoeller und Ursula Binder stehen die Protestzeichen auf "Rot". Der Widerstand gegen den Tiefbahnhof und die Eingriffe in die Stadt ist mitten im Bürgertum gewachsen, er reicht auch über das politische Lager der Grünen hinaus. Er bewegt ruhig formulierende Menschen wie Joris Schoeller dazu, Sätze wie diesen zu sagen: "Die Baustelle bringt 25 Jahre Terror für die Menschen in der Stadt. Wenn Stuttgart 21 kommt, ziehe ich weg."

Fast jeden Samstag leuchtet inzwischen das Banner der Parkschützer im Schlossgarten. Am Infotisch stehen Klaus Gebhard und andere Aktivisten. Gebhard, 52, ist der Macher der Internetseite, der Motor der Bewegung. Eine Frau spricht ihn auf Stuttgart 21 an: "Was hat der Schlossgarten damit zu tun?" Der Medientechniker runzelt die Stirn. "Sie stehen mitten in einer künftigen Baugrube", sagt er und redet vom Lärm und von der "200 Jahre alten Platanenallee, die dem Projekt zum Opfer fällt."

### **Unser Park - unsere Stadt**

Fünf Meter von Klaus Gebhard entfernt steht eine zierliche Hainbuche. Der Schauspieler Walter Sittler hat den "Widerstandsbaum" im November 2009 gepflanzt. Unbekannte schütten seit einiger Zeit immer wieder Salz neben den Baum, damit dieser verdurstet. Die Parkschützer haben ein Schild neben dessen Stamm montiert. Ihre Botschaft: "Bleiben lassen!"

Am nächsten Samstag, den 24. April, beginnt die Protestveranstaltung "Unser Park - unsere Stadt" um 14.30 Uhr. Sie findet im Mittleren Schlossgarten beim Landespavillon statt.

**Weitere Informationen zu den Parkschützern finden Sie unter**  
<http://www.parkschuetzer.de> ».



# STUTTGART 21

 Versenden  Drucken  Lesezeichen  Empfehlen 28

Protest gegen Stuttgart 21

## Naturschutzbund schaltet sich ein

Katharina Sorg, veröffentlicht am 16.08.2010



Ebenso wie die Parkschützer ist der Naturschutzbund Stuttgart gegen das geplante Fällen von hunderten Bäumen im Stuttgarter Schlossgarten. Foto: dpa

Stuttgart - Der Schlosspark sei massiv bedroht, deshalb schalte sich nun auch der Naturschutzbund gemeinsam mit den Parkschützern in den Protest gegen Stuttgart 21 ein, erklärt Ulrich Tammler vom Naturschutzbund Stuttgart bei einer Exkursion im mittleren Schlossgarten am Sonntagmorgen. "Es ist unsere erste große Aktion, bei der wir auf die Risiken des Bauvorhabens hinweisen", sagt Tammler. Knapp 60 Interessierte, unter ihnen zahlreiche Mitglieder der Parkschützer, waren zu der morgendlichen Führung gekommen. Das Großprojekt war dabei das Thema der Diskussion. Mehr als 282 Bäume sollen zwischen dem Bahnhof und dem Landespavillon gefällt werden.

**"Wir sehen den Park als massiv bedroht an."**

Ulrich Tammler, Nabu Stuttgart

**Siehe auch**

**Stuttgart 21** Intensive Debatten in der SPD »

**Stuttgart-21-Architekt** "Leute, ihr kommt zu spät" »

**Kunst am Bauzaun** Goethe trifft die Quietscheente »

**S21-Protest** Menschenkette mit 20.000 Demonstranten »

**Montagsdemo** Protest wird immer stärker »

Die Planungen würden sich dabei auf rund zehn Jahre alte Daten beziehen, seither habe sich der Naturzustand aber bereits wieder verändert, erklärt Tammler. "Es geht uns zum einen um die Brutvögel, die ihre Nistplätze verlieren, aber auch um die Grünfläche, die ihnen bisher eine große Menge an Nahrung bietet." Gerade die alten Platanen seien mit ihren Nisthöhlen nahezu unverzichtbar für die heimische Vogelwelt. "Wir halten es für einen Fehler, dass der Schlossgarten mit seinen alten Baumbeständen und den exotischen Baumarten nicht als Kulturgut dargestellt wird", sagt Ulrich Tammler. Die Konsequenzen des Eingriffs in den Schlossgarten auf einem rund 100 Meter breiten Streifen seien auch für die Vogelwelt erheblich. "Die Hohltaube brütet mit 70 Paaren im Schlossgarten und im Rosensteinpark", erklärt Tammler.

**Neben Bäumen und Vögeln ist auch der Feldhase bedroht**

Nirgendwo in Deutschland sei die Population, der bereits auf die Vorwarnliste für gefährdete Arten aufgenommenen Taube, größer.

Auch die Dohle, die bis vor fünf Jahren als ausgestorben galt, habe sich

hier wieder eingemischt. Was passieren wird, sollte der Grünstreifen verschwinden und der Abstand zum nächsten Parkabschnitt zu groß werden, sei nicht vorhersehbar. Auch die geplanten Baumaßnahmen im Zusammenhang mit dem Rosensteintunnel würden Brutplätze gefährden. "Man muss das immer im Gesamten betrachten, in der Summe geht da schon viel verloren", sagt Tammler. Die Auswirkungen auf die Vögel seien auch nicht abzusehen, wenn in der Nähe der Platanenallee zur Brutzeit gebaut würde. Überhaupt bereitet die Platanenallee dem Naturschutzbund zusätzliche Kopfschmerzen, halten sie doch im Laufe der Bauzeit eine Abholzung der 1500 Meter langen Baumreihe für möglich.

"Wir befürchten, dass die Platanenallee schon beim Baubeginn beschädigt wird und später dann

doch gefällt wird", sagt Martina Dongus vom Nabu Stuttgart. Dass 282 Bäume, die teilweise seit fast 200 Jahren im Park stehen, gefällt werden, ist für Dongus ohnehin schwer zu akzeptieren. "Die Bäume hier sind quicklebendig und haben eigentlich noch eine lange Lebenszeit vor sich", sagt sie. Die Verantwortlichen von Stuttgart21 betonen dagegen immer wieder, dass das Projekt auch eine große ökologische Bedeutung für Stuttgart habe. Denn der Schlossgarten soll um eine Fläche von 20 Hektar erweitert werden. Und auch Ersatzpflanzungen in großem Stil sind fester Bestandteil des Bauplans.

Die heutige Cannstatter Straße und der zentrale Omnibusbahnhof sollen dann auch in den Park miteinbezogen werden. Doch für die Parkschützer und die Vertreter des Naturschutzbundes ist das kein Trost. "Bis wir wieder annähernd diesen Bestand haben, müssen wir Jahrzehnte warten", sagt Dongus. Sie befürchtet, dass auch die geplante Grundwasserabsenkung zu Trockenschäden an mehreren Bäumen im gesamten Park führen wird. Neben Bäumen und Vögeln sei auch der Lebensraum einer anderen Tierart bedroht. Die Population an Feldhasen sei die größte innerhalb einer deutschen Großstadt.

# STUTTGART 21

 Versenden  Drucken  Lesezeichen

**Bündnis gegen Stuttgart 21**

## "Ein billiges Pseudogrün"

Erik Raidt, veröffentlicht am 22.04.2010



Stuttgart 21-Gegner Klaus Gebhard will den Druck auf die Bahn erhöhen. Foto: Heiss

Stuttgart - Auf einer Großveranstaltung will das Bündnis gegen Stuttgart 21 den Druck auf die Bahn erhöhen, sagt Klaus Gebhard im Interview mit der StZ.

**Weitere Artikel zum Thema**

**Neues Speisekino in Stuttgart** Eine andere Art von Filmkultur »

**Interview mit Volker Kauder** "Ich fühle mich nicht isoliert" »

**Interview mit Jochen Schneider** "Jeder Spieler hat seine Geschichte" »

**Interview mit Birgit Homburger** "Riesenchance für Stuttgart" »

**alle Artikel anzeigen »**

**Herr Gebhard, für den Samstag ruft das Aktionsbündnis zum Protest gegen die Fällung von 280 Bäumen im Schlossgarten auf. Die Bauarbeiten für Stuttgart 21 haben aber begonnen, Ihr Widerstand kommt zu spät.**

Das sieht das Aktionsbündnis anders. Wir glauben, dass es nicht zu spät ist und dass wir das Projekt, dem ein großer Teil des Mittleren Schlossgartens zum Opfer fallen soll, noch kippen können. Der Gemeinderat ist verblendet, wir wollen ihm am Samstag zeigen: das ist unser Park und unsere Stadt!

**Mit wie vielen Menschen rechnen Sie bei der Veranstaltung im Schlossgarten?**

Wenn 8000 Leute kommen würden, wäre das ein phänomenaler Erfolg. In den vergangenen Tagen haben Menschen für uns getrommelt, die ich gar nicht kannte. Einige sind sogar mit Flugblättern durch Stadtbezirke gelaufen und haben sie verteilt.

**Greift Ihr Protest nicht zu kurz? Immerhin soll der Park im Zuge von Stuttgart 21 um 20 Hektar vergrößert werden.**

Mit dieser Zahl täuscht die Bahn die Öffentlichkeit ganz bewusst. Bei den neuen Grünflächen handelt es sich teilweise um Geröll-, Schotter-, oder Hangflächen, auf denen offiziell kein Baum wachsen wird. Und was künftig auf einem Teil des Tiefbahnhofdeckels grünt, kann man nicht als Park bezeichnen: Auf dem Dach wächst vielleicht Gras, und die Bahn stellt Blumenkübel hin. Das ist eine billige Pseudogrünfläche.

**Herr Drexler sieht das anders und spricht von Bäumen, die gepflanzt werden sollen. Warum haben Sie eigentlich keinen Befürworter des Projekts am Samstag eingeladen?**

Weil wir ein Fest für die Leute machen wollen, denen der Schlossgarten viel bedeutet. Ich habe früher im Westen gelebt und bin im Sommer vor der Backofen-Hitze in den kühleren Schlossgarten geflohen. Ich schulde dem Park etwas.

**Ein großer Teil des Schlossgartens bleibt doch von den Bauarbeiten unberührt.**

Das sehe ich anders: Eine ganze Generation von Stuttgartern wird um den Mittleren Schlossgarten betrogen.

## STUTTGART 21

Versenden Drucken Lesezeichen Empfehlen

Stuttgart 21

## Bahnhofspläne erneut in der Kritik

Thomas Braun, veröffentlicht am 24.09.2009



Ingenhovens Tiefbahnhof – für die Gegner ein ästhetischer Abtraum. *Visualisierung: Pro-eleven*

Stuttgart - Das Aktionsbündnis Stuttgart 21 sieht im Bau des neuen Tiefbahnhofs und der Zerschneidung des Schlossgartens einen "kulturellen und städtebaulichen Kannibalismus". Der Architekt Roland Ostertag bezeichnete am Mittwoch vor der Presse das geplante Großprojekt Stuttgart 21 als "vierte Zerstörung der Stadt". Das Stuttgarter Stadtbild sei durch den Zweiten Weltkrieg, den Wiederaufbau und der damit einhergehenden verfehlten Verkehrsplanung sowie zahlreichen Neubauten der jüngeren Vergangenheit bereits in Mitleidenschaft gezogen worden. Stuttgart 21 bezeichnete Ostertag als vorläufig letzten Akt einer Reihe von Eingriffen in die Grundstruktur der Landeshauptstadt.

Neben dem Abriss der Seitenflügel des Bonatz-Bahnhofs ist dem Aktionsbündnis vor allem der vom Düsseldorfer Architekten Christoph Ingenhoven konzipierte sogenannte Straßburger Platz ein Dorn im Auge. Die von Ingenhoven selbst eher als Bahnsteigdach angesehene Fläche durchschneidet den Mittleren Schlossgarten zwischen Hauptbahnhof und Willy-Brandt-Straße auf einer Breite von etwa 100 Metern. "Die großen Gartenanlagen verkörperten über Jahrhunderte Stuttgarts Anschluss an die große weite Welt", so Ostertag mit Blick auf die Entwicklung des Schlossgartens, der einstmals Fürsten und Königen als Zier- und Lustgarten diente und südliches Flair verströmen sollte.

Für Ostertag ist Stuttgart 21 ein klarer Bruch mit der Architekturgeschichte der Stadt: "Die Planer ignorieren die Öffnung des Talkessels nach Osten, die Parkanlagen werden an ihrer empfindlichsten Stelle quer zum Tal aufgeschlitzt." Ein circa acht Meter hoher Wall mit rund vier Meter hohen "Glupschaugen" werde künftig den Talkessel vom Neckartal trennen, so Ostertag. Die Oberfläche des Platzes werde zudem baumlos, außerdem soll nach Angaben des Stuttgart-21-Kritikers auch die Schillerstraße um einen Meter angehoben werden.

## Planung kann nicht einfach geändert werden

Vor dem Hintergrund der jüngsten Äußerungen des Bahn-Chefs Rüdiger Grube, man denke derzeit über Abspeckmöglichkeiten am Bahnhofsentwurf Ingenhovens nach, nahm der Architekt Ostertag seinen Kollegen Ingenhoven in Schutz. Es sei "eine Unverschämtheit", wie die Bahn mit Ingenhovens Planung umgehe. Für Gerhard Pfeifer vom Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) kommt die Ankündigung Grubes einer einseitigen Vertragskündigung gleich. "Gegenstand der Verträge zum Projekt Stuttgart 21 ist die Realisierung des Ingenhoven-Entwurfs, so wie er konzipiert ist", sagte Pfeifer. Wenn dieser verändert werde, könne die Stadt das nicht widerspruchslos hinnehmen. Der Oberbürgermeister schweige sich dazu bisher aus. "Dabei hat Herr Schuster beim Thema Bürgerbegehren immer mit dem Stichwort Vertragstreue argumentiert", kritisierte der BUND-Regionalgeschäftsführer.

Der Sprecher des Bahnprojekts, Wolfgang Drexler (SPD), widersprach Ostertags Aussagen: "Der neue Bahnhof S21 wird keine Beeinträchtigung für den Schlossgarten sein, er wird im Gegenteil als städtebauliches Bindeglied in das bestehende Umfeld eingefügt." Gleichzeitig würden entlang des neuen Bahnhofs Bäume gepflanzt. Durch die Modellierung des Geländes werde zu allen angrenzenden Bereichen ein harmonischer Übergang geschaffen.

Die Geländemodellierung charakterisierte Drexler als "leicht zugänglichen, relativ flachen Hügel". Dagegen sei der heutige Bahndamm an der Cannstatter Straße "eine acht Meter hohe Mauer aus Stumpfbeton, die sich auf nahezu voller Länge durch den Park zieht". Dieser Wall werde durch Stuttgart 21 beseitigt.

Empfehlen

Empfehle dies deinen Freunden.

GOOGLE-ANZEIGEN

## 4.45% Tagesgeld-Zinsen

Tagesgeld-Konten mit Top-Zinsen im aktuellsten Online-Vergleich!  
[Tagesgeld.Vergleich.de](http://Tagesgeld.Vergleich.de)

## FriedWald® Bestattungen

Die letzte Ruhe in der Idylle von FriedWald finden. ab 1.399,- €  
[www.Wald-Bestattungen.com](http://www.Wald-Bestattungen.com)

**DSL SOMMER-SPECIAL**

**19,99** €/Mon\*

**1&1**  
www.tund1.de

## Die Alternative zum Milliardengrab Stuttgart 21:



## Der Bahnhof mit Köpfchen: Kopfbahnhof 21



# Stuttgart 21 – unterirdisch in die Zukunft?

Unter „Stuttgart 21“ versteht man die Tieferlegung des Stuttgarter Hauptbahnhofs samt seiner Zulaufstrecken unter die Erde, um damit rund 100 Hektar Fläche zur Innenstadtentwicklung zu gewinnen. Für den Bau der Zulaufstrecken müssen insgesamt 33 km Tunnel gebohrt werden. Am Flughafen entsteht ein zusätzlicher unterirdischer Bahnhof.

## Stuttgart 21 – die offizielle Begründung

Vom Oberbürgermeister und von der Landesregierung wird immer wieder argumentiert, ohne Stuttgart 21 werde die Landeshauptstadt vom Fernverkehrsnetz abgehängt, internationale Züge würden an Stuttgart vorbei geführt und schnelle Verbindungen nach Ulm seien ohne Durchgangsbahnhof nicht machbar. Doch das ist falsch.

### → Durchgangsbahnhof – kein Vorteil

Die Mehrzahl der Fahrgäste hat Stuttgart als Ziel, profitiert also nicht von einem Durchgangsbahnhof. Der TGV fährt seit Juni 2007 (ganz ohne Stuttgart 21) von Paris nach Stuttgart. Er wird durch Stuttgart 21 nicht schneller. Wer wie unsere Landesregierung, denkt, durch Stuttgart 21 werde Paris zum Vorort von Stuttgart, hat offensichtlich etwas falsch verstanden: Paris hat selbstverständlich Kopfbahnhöfe. Schließlich fahren Züge von und nach Paris, nicht etwa durch Paris.

### → Stuttgart wird nicht abgehängt

Wer befürchtet, ohne Stuttgart 21 würden Züge an Stuttgart vorbei geführt, sollte einen Blick auf die Landkarte werfen: der kürzeste und der schnellste Weg auf der Magistrale von Paris nach Budapest führt über Stuttgart. Ein Umweg über Frankfurt und Nürnberg nach München ist bedeutend länger und um eine Stunde langsamer.

### → Keine Fahrzeitverkürzung

Ebenso falsch ist die Behauptung, nur mit Stuttgart 21 könne die Fahrzeit nach Ulm verkürzt werden. Der Bau der Schnellbahnstrecke ist unabhängig von der Realisierung von Stuttgart 21. Richtig ist, dass die Fahrzeitverkürzung nur durch den Ausbau dieser Strecke, nicht durch Stuttgart 21, erreicht wird.

### → Stuttgart 21 – das Milliardengrab

Nach dem euphorisch gefeierten Durchbruch zur Finanzierung von Stuttgart 21 am 19.7.2007 in Berlin stehen Gewinner und Verlierer fest: die Stadt, der Verband Region Stuttgart und das Land müssen für das Prestige-Projekt kräftig bluten: Insgesamt zahlen sie rund 1,2 Mrd. Euro und müssen auch noch für die Baukostenrisiken in Höhe von 940 Mio. Euro gerade stehen. Um das Großprojekt zu retten, musste Ministerpräsident Günther Oettinger tief in die Landeskasse greifen. Kommentar von Finanzminister Gerhard Stratthaus: „Wir hätten von Berlin gern mehr Geld als gute Worte.“

### → Ein neues Stadtviertel zum Nulltarif?

Nach dem Kalkül der Planer sollte sich das Projekt aus den Grundstückserlösen selbst finanzieren. Der Anteil der Stadt Stuttgart sollte lediglich 170 Millionen DM (!) betragen. Daraus ist nichts geworden. Um das Projekt zu retten, musste die Stadt die Grundstücke zum Preis von 460 Millionen Euro der Bahn abkaufen. Die Zinskosten und das Vermarktungsrisiko trägt nun die Stadt. Inzwischen kommen 75% der Baukosten für Stuttgart 21 vom Steuerzahler.

### → Mehr Nah- und Fernverkehr mit Stuttgart 21?

50 Prozent mehr Fernzüge und 80 Prozent mehr Regionalverkehr durch Stuttgart 21 wurde den Reisenden versprochen. Dank der Regionalisierung des Nahverkehrs wurde das Zugangebot im Land in den letzten Jahren (auch ohne Stuttgart 21) deutlich erweitert. Doch im Juni 2007 kam es zu Fahrplankürzungen – gut besetzte Pendlerzüge wurden gestrichen und gleichzeitig Reserven für das Milliardenprojekt gebildet. Finanzminister Gerhard Stratthaus: „Die Regionalisierungsmittel des Bundes werden verstärkt für Stuttgart 21 ausgegeben.“

### → Mehr Nachteile als Vorteile

Die offizielle Begründung für Stuttgart 21 ist nicht stichhaltig. Der Tunnelbahnhof bringt trotz Milliarden Investitionen mehr Nachteile als Vorteile für die Reisenden. Dies gilt erst recht für die Stuttgarter: die Stadt wird für 10 Jahre zur größten Baustelle in Europa, mit allem was dazu gehört: Lärm, Gestank und Staus.

### → Stuttgart verliert an Lebensqualität

Die Innenstadt verliert ihren Charakter: der Schlosspark wird amputiert, mindestens 250 alte Bäume werden gefällt, die Königsstraße wird zehn Jahre Baustelle nicht unbeschadet überstehen. Die Frischluftzufuhr für den Stuttgarter Kessel wird weiter eingeschränkt. Das Risiko, dass die Mineralquellen unter diesem Bauvorhaben leiden, ist groß. Reisende werden außer dem Tunnel nichts von Stuttgart sehen. Stuttgart 21 – eine triste Visitenkarte für die Stadt.

**Der Verkehrsclub Deutschland, der BUND und viele andere Verbände sind gegen das Projekt. Zwar werden Milliarden Euro in die Bahn investiert, der Bahnknoten Stuttgart wird aber nicht leistungsfähiger.**

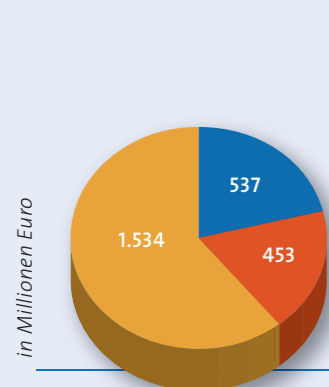
## Wer zahlt was?

Stuttgart 21 kostet nicht 2,8 Milliarden Euro, sondern inklusive der üblichen Kostenüberschreitungen bei Großprojekten mindestens 4 Milliarden Euro. Die DB zieht sich aus der Finanzierung von Stuttgart 21 zurück. Dagegen ist der Anteil des Steuerzahlers auf über 3 Milliarden Euro (75 %) gestiegen.

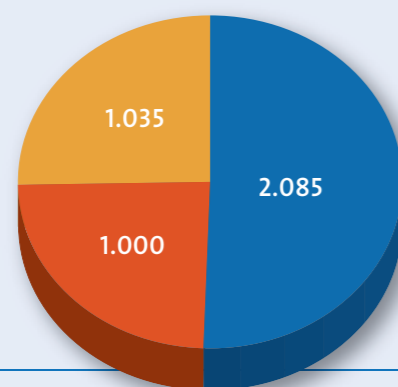
- Bund<sup>1</sup>
- Land + Stadt + Region<sup>2</sup>
- Deutsche Bahn AG<sup>3</sup>

<sup>1</sup> inkl. Bestandsmittel 300 Mio. Euro BSWAG 200 Mio. Euro  
<sup>2</sup> inkl. Grundstückskauf 460 Mio. Euro  
<sup>3</sup> nach Abzug Grundstücksverkauf 460 Mio. Euro an die Stadt Stuttgart

Finanzierung 1996  
Gesamtvolumen 2,5 Mrd. Euro



Finanzierung 2007  
Gesamtvolumen 4,12 Mrd. Euro  
inkl. 1,3 Mrd. Euro Risikozuschlag



Fotomontage © 2007 Josh von Staudach

## Die größten Mängel von Stuttgart 21

- 1 **Acht Gleise sind für Stuttgart zu wenig**  
In einem Bahnknoten an der Ost-West-Magistrale und acht Regionalstrecken sind acht Bahnsteiggleise zu wenig. Die Züge warten nicht mehr aufeinander, Anschlüsse gehen verloren. Der Hauptbahnhof ist kein Verkehrsknoten mehr, sondern nur noch eine Durchgangsstation. Selbst der heutige Durchgangsbahnhof Mannheim hat mehr Gleise und soll noch um zwei zusätzliche Gleise erweitert werden.
- 2 **Die Zulaufstrecken werden zurückgebaut**  
Von Zuffenhausen gibt es nur noch zwei Gleise – zu wenig für diesen stark befahrenen Abschnitt. Der sinnvolle Ausbau auf vier Gleise wird aus Kostengründen abgelehnt.
- 3 **Der Fildertunnel wird zum Nadelöhr**  
Eng wird es auch in dem zehn Kilometer langen Fildertunnel. Weil dieser neben dem schnellen ICE-Verkehr und den Flughafenlinien auch noch den gesamten Verkehr von der Gäubahn aufnehmen muss, sind Schienenstaus vorprogrammiert. Zudem verlängert sich durch den Umweg über den Flughafen die Fahrzeit für alle Züge auf der Gäubahn.
- 4 **Wo bleibt der zentrale Filderbahnhof?**  
Dilettantisch ist die Planung am Flughafen: Weil neben der S-Bahn Station ein zweiter unterirdischer Fernbahnhof gebaut werden soll, wird Umsteigen zum Wettlauf mit der Zeit. An den Reisenden hat hier niemand gedacht.
- 5 **Keine Reserve bei Betriebsstörungen**  
Aus Kostengründen und weil Tunnelstrecken besonders teuer sind, wurden die Bahnanlagen zu knapp bemessen. Und im Fall einer betrieblichen Störung gibt es keinerlei Reserven und keine Ausweichmöglichkeiten mehr, die heute im Kopfbahnhof ausreichend vorhanden sind.

# Baden-Württemberg 21 statt Stuttgart 21

Anstatt über vier Milliarden Euro – überwiegend der baden-württembergischen Steuerzahler – für ein gigantisches Tunnelprojekt in der Landeshauptstadt Stuttgart zu vergraben, könnten sinnvoller viele kleinere Bahn-Ausbauprojekte in ganz Baden-Württemberg umgesetzt werden. Der Gesamtnutzen für die Einwohner Baden-Württembergs wäre bedeutend höher – Südbaden würde von einer S-Bahn Freiburg und neuen Verbindungen nach Frankreich, Oberschwaben von der Bodensee-S-Bahn, die Unterländer von der Stadtbahn Heilbronn profitieren.

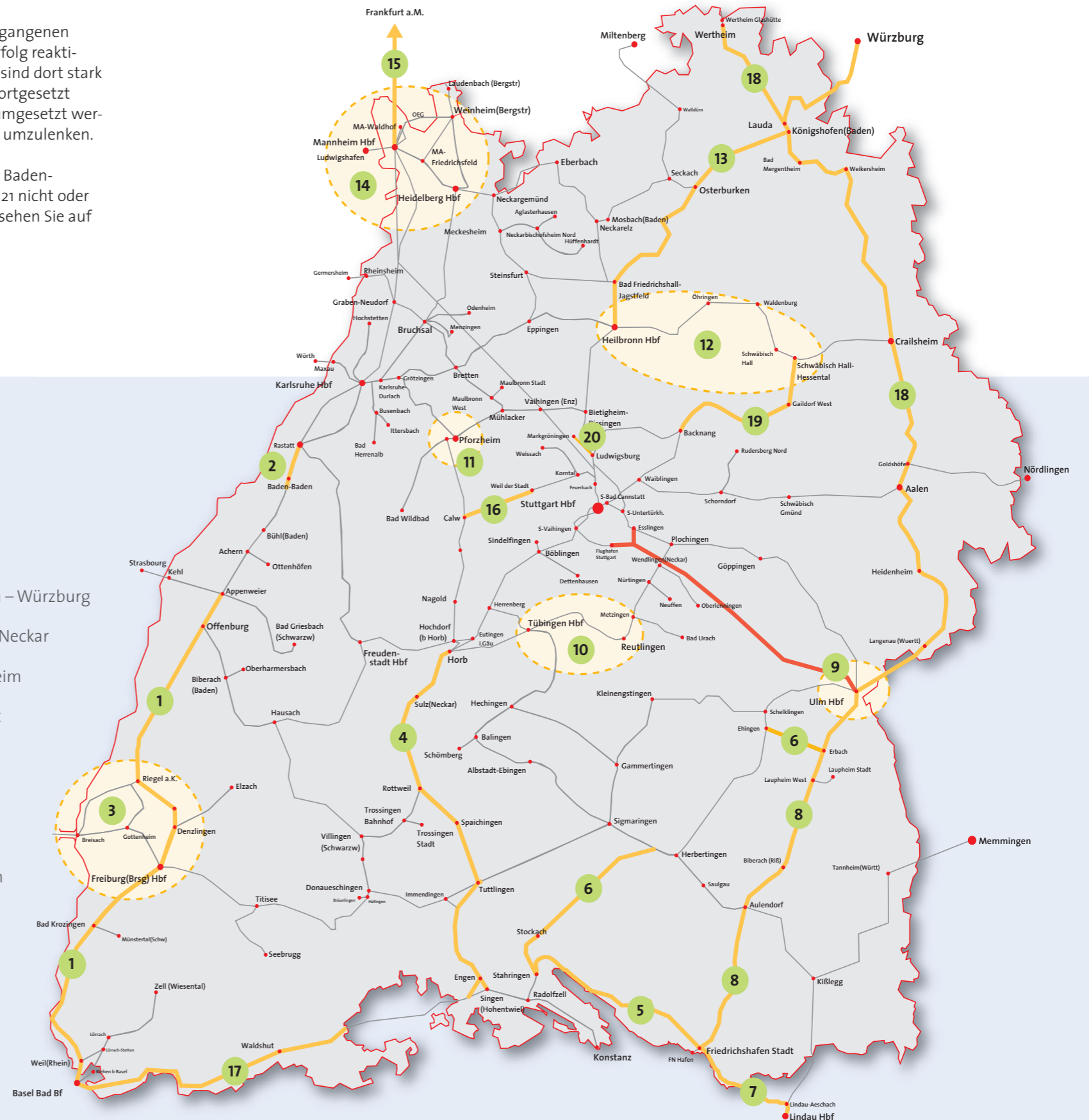
In Baden-Württemberg wurden in den vergangenen 12 Jahren sehr viele Bahnen mit großem Erfolg reaktiviert oder verbessert – die Fahrgastzahlen sind dort stark gestiegen. Diese Erfolgsgeschichte sollte fortgesetzt werden, indem weiter regionale Projekte umgesetzt werden, statt alle Finanzmittel nach Stuttgart umzulenken.

Die zwanzig wichtigsten Projekte für ganz Baden-Württemberg, die aufgrund von Stuttgart 21 nicht oder nur verzögert umgesetzt werden können, sehen Sie auf der nebenstehenden Karte.

## Baden-Württemberg 21 – eine Offensive für den Schienenverkehr im ganzen Land

- 1 Ausbau der Rheintalbahn Offenburg – Basel für den Güter- und Personenverkehr (3.+4. Gleis)
- 2 Beseitigung Nadelöhr Rastatt (viergleisiger Ausbau)
- 3 elektrische S-Bahn Freiburg und Rheinbrücke bei Breisach
- 4 zweigleisiger Ausbau der Gäubahn Stuttgart – Zürich für den Güter- und Personenverkehr
- 5 Bodensee-S-Bahn mit elektrifizierter Bodensee-Gürtelbahn
- 6 Reaktivierung Ablachtalbahn und Neubau Erbach – Ehingen für den Fernverkehr Ulm – Basel
- 7 zweigleisiger Ausbau Friedrichshafen – Lindau
- 8 Elektrifizierung der Südbahn Ulm – Friedrichshafen – Lindau
- 9 elektrische S-Bahn Ulm/Neu-Ulm
- 10 Regionalstadtbahn Neckar-Alb für Reutlingen – Tübingen

- 11 Stadtbahnsystem Pforzheim
  - 12 Ausbau der Stadtbahn Heilbronn
  - 13 Ausbau der Frankenbahn Heilbronn – Würzburg
  - 14 Weiterer Ausbau der S-Bahn Rhein-Neckar
  - 15 Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim
  - 16 Reaktivierung Calw – Weil der Stadt
  - 17 Elektrifizierung der Hochrheinbahn Basel – Schaffhausen
  - 18 Elektrifizierung (Aschaffenburg) – Wertheim – Crailsheim – Ulm
  - 19 zweigleisiger Ausbau der Murrbahn
  - 20 Reaktivierung Ludwigsburg – Markgröningen
- Alternative Neubaustrecke Stuttgart – Ulm



# Kopfbahnhof 21 – mit Köpfchen statt Tunnelblick



## Kopfbahnhof 21 – das Konzept des Verkehrsclub Deutschland und der Umweltverbände

Jahrelang wurde behauptet, der Kopfbahnhof sei veraltet und dem Verkehr der Zukunft nicht mehr gewachsen. Die Leistungsfähigkeit des Kopfbahnhofs wurde bewußt nicht näher untersucht. Alle Verkehrsgutachten vergleichen Stuttgart 21 nur mit dem bestehenden Kopfbahnhof ohne Modernisierung. Nur so konnte Stuttgart 21 überhaupt als vorteilhaft dargestellt werden.

Aus diesem Grund haben die Umweltverbände und der Verkehrsclub Deutschland ein Alternativkonzept ausgearbeitet: Kopfbahnhof 21. Der bestehende Kopfbahnhof würde modernisiert und mit einer Neuordnung der Gleise würde bei gleichen Prämissen eine größere Leistungsfähigkeit erreicht als beim Durchgangsbahnhof. Sowohl die Deutsche Bahn, das Eisenbahnbundesamt als auch das Verkehrswissenschaftliche Institut der Universität Stuttgart haben bestätigt, dass Kopfbahnhof 21 locker in der Lage ist, den Verkehr der Zukunft zu bewältigen. Auch bei dieser Alternative stehen bisherige Bahnflächen dem Städtebau zur Verfügung.

### → Kopfbahnhof 21 hat eine größere Kapazität

Bei Kopfbahnhof 21 bleiben die 16 Gleise im Hauptbahnhof erhalten. Der Bahnhof kann so deutlich mehr Züge

gleichzeitig aufnehmen als der Tunnelbahnhof mit seinen acht Gleisen. Dadurch können mehr Umsteigebeziehungen zwischen den Zügen hergestellt werden. Der integrale Taktfahrplan, das Erfolgsrezept der Schweizer Bahnen für mehr Verkehr auf der Schiene, kann nur mit Kopfbahnhof 21 realisiert werden.

### → Die Zulaufstrecken werden ausgebaut

Die heute überlasteten Streckenabschnitte von Bad Cannstatt, sowie von der Gäubahn und durch den Pragtunnel würden ausgebaut. Zwischen Bad Cannstatt und dem Hauptbahnhof würden zwei neue Gleise für den Regionalverkehr gebaut, die unter dem Rosensteinpark liegen. Dadurch könnten die Engpässe auf den Zulaufstrecken beseitigt werden. Zusätzlich sorgen neue Brückenbauwerke dafür, dass ein- und ausfahrende Züge sich nicht mehr gegenseitig behindern.

### → Anschluss von Messe und Flughafen

Vom Flughafen führen direkte Linien zur Universität und zur Innenstadt, aber auch zum Neckarstadion und nach Bad Cannstatt. Es gibt nur einen Bahnhof am Flughafen. Das erleichtert das Umsteigen zwischen S-Bahn, Regionalverkehr und ICE. Von Ulm, aber auch von Tübingen und Böblingen kann der Flughafen ohne Umsteigen erreicht werden.

### → Anschluss an die Magistrale

Die Neubaustrecke nach Ulm wird durch einen Tunnel von Obertürkheim bis Denkendorf erreicht. Diese Lösung ist einfacher und kostengünstiger als der zehn Kilometer lange Fildertunnel bei Stuttgart 21. Der Abschnitt zwischen Bad Cannstatt und Obertürkheim wird 6-gleisig auf dem vorhandenen Bahngelände ausgebaut. Kopfbahnhof 21 bindet die Landeshauptstadt vollwertig in die europäische Magistrale Paris – Budapest ein. Die Fahrzeiten von Ulm und Tübingen entsprechen denen von Stuttgart 21.

### → Kopfbahnhof 21 kostet weniger

Die Kosten für die Modernisierung werden auf 1,2 Milliarden Euro geschätzt. Darin sind der Anschluss des Flughafens und der Anschluss an die Neubaustrecke in Wendlingen enthalten. Die Modernisierung der Gleisanlagen und des Bahnhofsgebäudes liegen bei ca. 600 Millionen Euro. Wegen des geringen Tunnelanteils ist auch das Kostenrisiko deutlich geringer.

### → Kopfbahnhof 21 ist in Etappen realisierbar

Ein wesentlicher Vorteil von Kopfbahnhof 21 ist der Ausbau in Etappen. Vordringlich sollte die Kapazität im Hauptbahnhof durch einen neuen Rosensteintunnel gesteigert und die Neubaustrecke realisiert werden, weil allein sie die Reisezeit verkürzt.

### → Der Reisende steht im Mittelpunkt

Die Haltezeiten im Kopfbahnhof sind großzügiger, so dass ein bequemes Ein- und Aussteigen möglich ist. Anschlusszüge können warten, umsteigen ist ohne Treppen und Aufzüge bequem möglich. Auch der Flughafen / Messe wird in 13 Minuten schnell erreicht.

### → Ökologisch verträglicher

Kopfbahnhof 21 hat erheblich geringere Eingriffe in die Parkanlagen und in die Mineralwasservorkommen zur Folge. Auf den freiwerdenden Gleisflächen kann eine wesentlich niedrigere und lockere Bebauung verwirklicht werden, da kein so großer Vermarktungsdruck besteht. Somit wird das empfindliche Stuttgarter Stadtklima geschont. Das denkmalgeschützte Ensemble des Stuttgarter Hauptbahnhofs bleibt erhalten.

### Warum wurde der Ausbau des Kopfbahnhofs nicht ernsthaft geprüft?

Der Bahn, dem Land und der Stadt muss der Vorwurf gemacht werden, dass sie die Variante eines Ausbaus des Kopfbahnhofs nie ernsthaft geprüft haben. Für Stadt und Land ist die Verbesserung des Schienenverkehrs nur zweitrangig. Ihnen geht es nur um die Beseitigung der Gleisflächen, um dort eine neue City bauen zu können.

### Stuttgart 21 verzichtbar

Dem Reisenden bringt Stuttgart 21 nichts. Die Vorteile eines Durchgangsbahnhofs kann Stuttgart 21 nicht ausspielen, weil die Mehrzahl der Fahrgäste Stuttgart als Ziel hat und die Anlagen insgesamt zu eng bemessen sind. Mehr Verkehr nach Schweizer Vorbild ist auch nicht möglich. Die Milliarden, die jetzt in den Tunnelbahnhof verbaut werden sollen, dienen nur der Förderung der (Tunnel-)Bauindustrie und fehlen dem Schienenverkehr im ganzen Land.



## Das Ringkonzept für Stuttgart

Der bestehende Flughafenbahnhof 5 wird durch eine kurze Verbindungsstrecke 4 zur Neubaustrecke bei Denkendorf und zur Neckartalbahn bis Obertürkheim 3 optimal an das bestehende Schienennetz angebunden. Durch diese Ergänzungen entsteht ein Ringsystem zwischen Hauptbahnhof 1 und Flughafen 5. Mit der Rohrer Kurve 6 über Flughafen ist eine Tangentialverbindung nach Esslingen möglich. Der Abschnitt Bad Cannstatt – Obertürkheim 2 wird um zwei Gleise erweitert.

## Ein Vergleich

	Stuttgart 21	Kopfbahnhof 21
Neu zu bauende Bahnhöfe	2	nicht notwendig
Tunnelstrecke	ca. 33 km	ca. 8 – 10 km
Netzkonzept Netz 21	nicht erfüllt	erfüllt
Integraler Taktfahrplan	nicht möglich	möglich
Fahrzeit Stuttgart – Ulm	28 Min.	ca. 30 Min.
Kosten	2,8 Mrd. Euro (offizielle Angaben)	ca. 1,2 Mrd. Euro
Realisierung	nur komplett	stufenweise

# Ist Stuttgart 21 noch zu stoppen?

Die Finanzierung von Stuttgart 21 ist noch nicht in trockenen Tüchern. Ein verbindlicher Finanzierungsvertrag soll erst im Laufe des Jahres 2008 unterzeichnet werden. Diesem müssen dann alle politischen Gremien zustimmen.

Bis dahin sollten Sie bei ihren CDU-/SPD- und FDP-Landtags-, Regional- und Gemeinderatsabgeordneten Druck ausüben – am Besten mit einer persönlichen Kontaktaufnahme per Telefon, Mail oder Brief.



**Fordern Sie ein Nein zu Stuttgart 21.**

**Alle Stuttgarter Bürger sind aufgerufen, den Bürgerentscheid gegen Stuttgart 21 zu unterstützen!**

*Am 24. September 2007 demonstrierten auf dem Stuttgarter Marktplatz 4.000 Menschen gegen Stuttgart 21. Der Widerstand in Stuttgart, in der Region und im Land gegen das Prestigeprojekt wird immer größer. Helfen Sie mit!*



Verkehrsclub Deutschland,  
Landesverband Baden-Württemberg,  
Tübinger Str. 15, 70178 Stuttgart

Tel. (0711) 6 07 02 17  
Fax (0711) 6 07 02 18

info@vcd-bw.de  
www.vcd-bw.de

V.i.S.d.P.: Werner Korn

Spendenkonto 110 839 606  
Sparda Baden-Württemberg  
BLZ 600 908 00



BUND Landesverband Baden-Württemberg  
Paulinenstraße 47, 70178 Stuttgart

Tel. (0711) 62 03 06-16  
Fax (0711) 62 03 06-66

bund.rv-stuttgart@bund.net  
www.bund.net/stuttgart

Spendenkonto 618 052 003  
Südwestbank Stuttgart  
BLZ 600 907 00

**Initiative Leben  
in Stuttgart –  
kein Stuttgart 21**

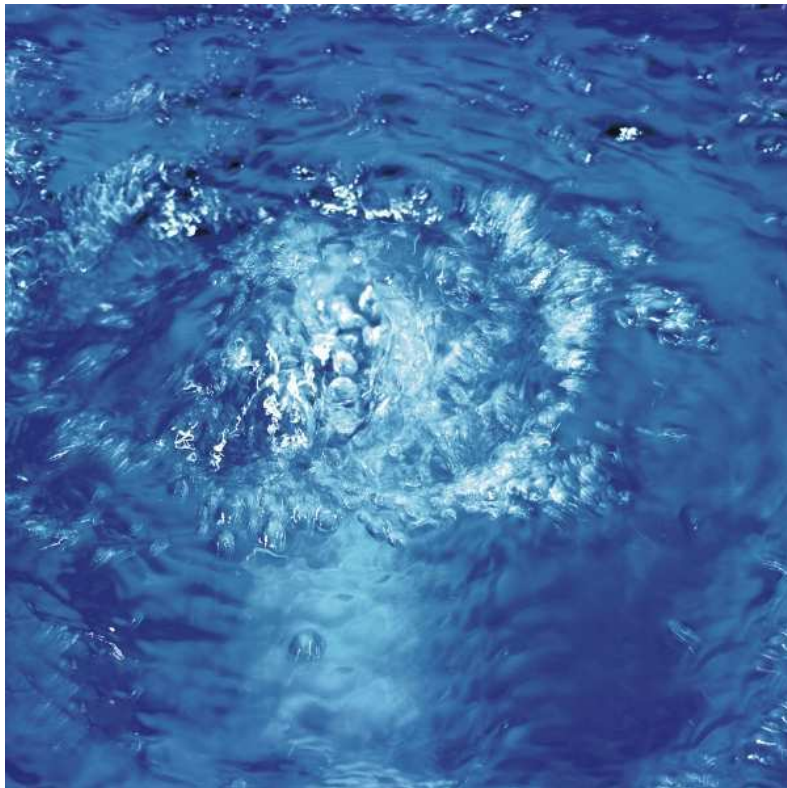
Gangolf Stocker,  
Hornbergstr. 132, 70186 Stuttgart,  
Tel + Fax (0711) 76 65 0

Gangolf.Stocker@t-online.de  
www.leben-in-stuttgart.de

Spendenkonto 7 004 500 100  
GLS Gemeinschaftsbank  
BLZ 430 609 67



## Werden die Mineralquellen gefährdet?

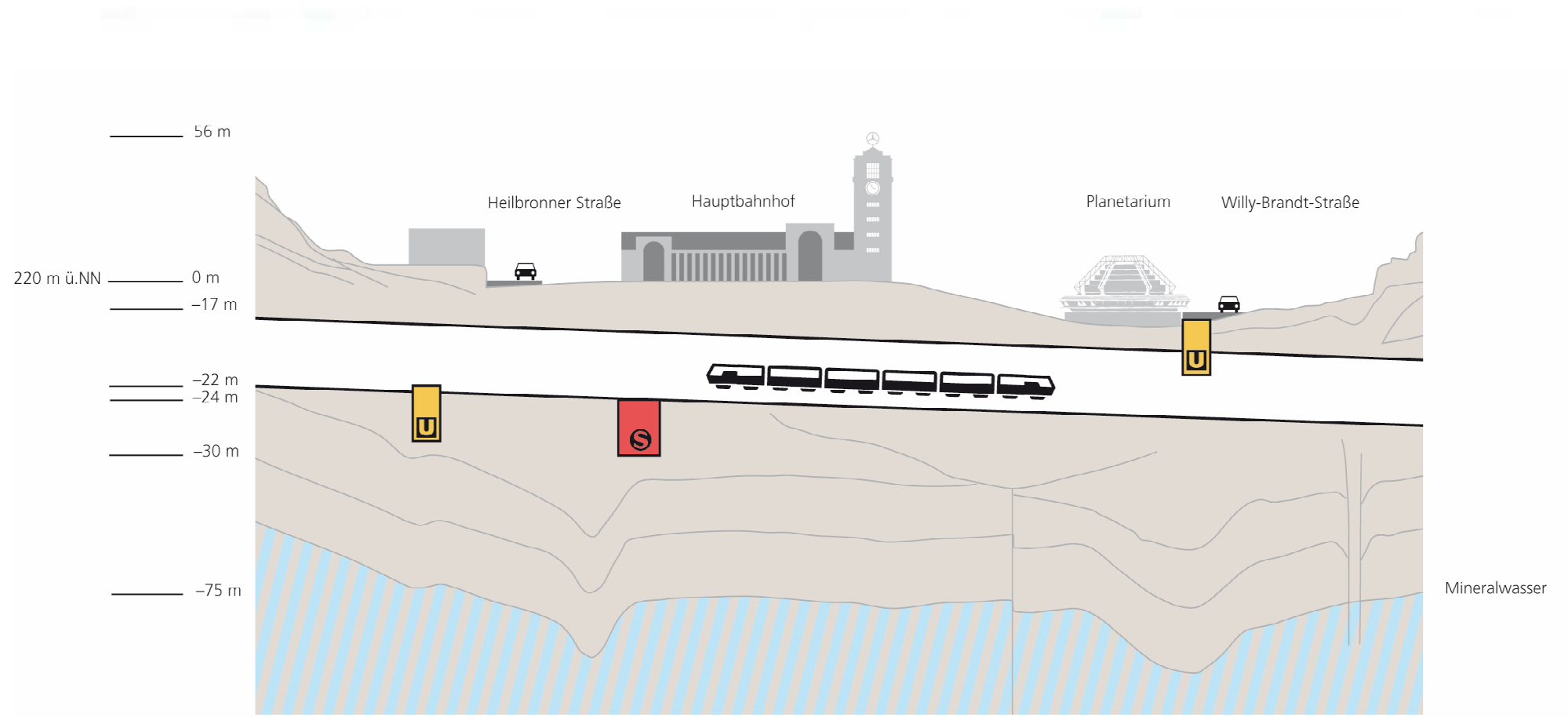


Mehrere unabhängige Gutachter belegen in ihren Untersuchungen, dass die **Mineralquellen** sowohl während der Bauzeit wie auf Dauer **nicht gefährdet** sind.

Vorsorgliche Schutzmaßnahmen sind im Planfeststellungsverfahren verbindlich festgelegt.



# Werden die Mineralquellen gefährdet?

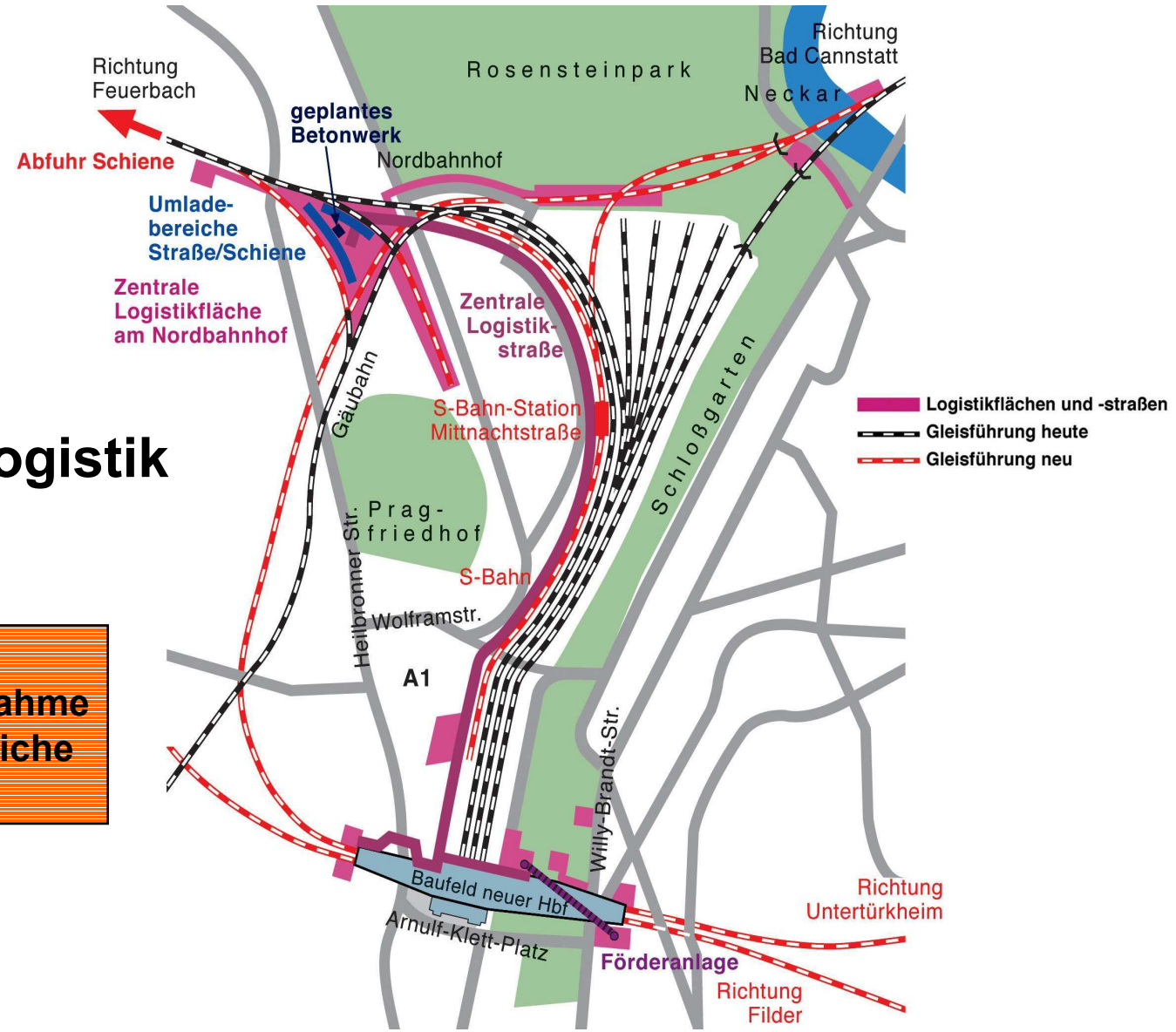


Schemaskizze



# Einrichtung Baulogistik ab Anfang 2012

**Vorabmaßnahmen  
und 1.Jahr Hauptmaßnahme  
Andienung über öffentliche  
Straßen**



# STUTTGART 21

 Versenden  Drucken  Lesezeichen  Empfehlen

Neue Prognose

## Stuttgart 21 kostet eine Milliarde mehr

Mathias Bury und Thomas Braun, veröffentlicht am 08.12.2009

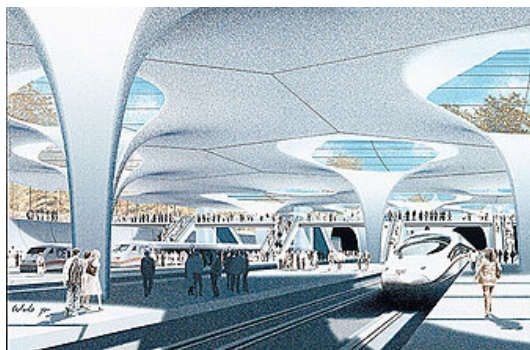


Illustration: Aldinger und Wolf

Schon vor den entscheidenden Sitzungen des Bahnaufsichtsrats und des sogenannten Lenkungsausschusses steht fest: das umstrittene Bahnprojekt Stuttgart 21 wird mit 4,1 Milliarden Euro rund eine Milliarde mehr kosten als bislang kalkuliert. Diese Zahl wird Bahnchef Rüdiger Grube nach Informationen der Stuttgarter Zeitung am Mittwoch zunächst dem Kontrollgremium der Bahn präsentieren. Am Donnerstagmittag soll die aktualisierte Kostenschätzung dann nach einer Sitzung des Projektlenkungsausschusses der Öffentlichkeit erläutert werden.

Aus Kreisen der Projektbeteiligten verlautete am Dienstag, die von Grube als "Sollbruchstelle" für das Projekt bezeichneten Gesamtkosten von 4,5 Milliarden Euro würden auch nach der Neuberechnung der Kosten nicht überschritten. Damit käme auch das in den Finanzierungsverträgen zu Stuttgart 21 vorgesehene Ausstiegsszenario nicht zum Tragen.

Die Baukostensteigerung von rund einer Milliarde soll nach StZ-Informationen dem mit 1,45 Milliarden Euro gefüllten Risikofonds entnommen werden, der eigentlich für Baupreissteigerungen und Unvorhergesehenes während der Bauzeit vorgesehen war. Zur Absicherung weiterer Risiken verbliebe demnach ein Restbetrag von Höhe von zirka 450 Millionen Euro.

Nach StZ-Recherchen hatte die Bahn bei der Aktualisierung der Projektkosten zunächst einen Gesamtkostenrahmen von 4,9 Milliarden Euro errechnet. Dieser Betrag konnte nun offenbar aber durch abgespeckte Planungen am Projekt auf die für einen Ausstieg relevante Summe von 4,5 Milliarden Euro gedrückt werden.

Das Milliardenvorhaben ist mehrfach im DB-Aufsichtsrat behandelt worden. Das Gremium hatte dem Projekt bisher stets die Zustimmung erteilt. Ob Stuttgart 21 dort auch am Mittwoch so geräuschlos durchgewunken wird, ist eher unwahrscheinlich. Von Arbeitnehmerseite heißt es, dass Thema habe "an Brisanz" gewonnen durch die gestiegenen Grundkosten. Anders als in früheren Sitzungen erwarte man dieses Mal eine "kontroverse" Debatte. Eine Festlegung der Gewerkschaftsvertreter in eine Richtung gebe es bis jetzt aber nicht. Von politischer Seite wiederum heißt es, einer Zustimmung zu der neuerlichen Kostenaufstellung stehe nichts im Wege. Da man schon im Vorfeld zu erwartende Risiken beim Bau von Stuttgart21 ermittelt habe, könne man auch die bisherige Risikovorsorge entsprechend vermindern.

Indes ist noch offen, ob die Bahn, die im Rahmen von Stuttgart 21 einen neuen Bahnhof am Flughafen bauen will, dafür die nötige Ausnahmegenehmigung erhält. Diese ist erforderlich, weil die DB auf den bestehenden S-Bahn-Gleisen Regionalzüge fahren lassen will. Im Bundesverkehrsministerium heißt es, man prüfe den Antrag mit dem Ziel, die Gegenehmigung "möglichst zügig erteilen zu können".



Sie sind hier: [Ja zum Kopfbahnhof](#)

[> Kopfbahnhof 21 - das bessere Konzept >](#)

12.9.2010 : 13:34 : +0200



## Kopfbahnhof 21 - das bessere Konzept

---

Jahrelang wurde behauptet, der Kopfbahnhof sei veraltet und dem Verkehr der Zukunft nicht mehr gewachsen. Die Leistungsfähigkeit des Kopfbahnhofs wurde bewusst nicht näher untersucht. Alle Verkehrsgutachten vergleichen Stuttgart 21 nur mit dem bestehenden Kopfbahnhof ohne Modernisierung. Nur so konnte Stuttgart 21 überhaupt als vorteilhaft dargestellt werden.



Dagegen stellen wir das Konzept Kopfbahnhof 21. Der bestehende Kopfbahnhof würde modernisiert und mit einer Neuordnung der Gleise würde bei gleichen Prämissen eine größere Leistungsfähigkeit erreicht als beim Durchgangsbahnhof. Sowohl die Deutsche Bahn, das Eisenbahnbundesamt als auch das Verkehrswissenschaftliche Institut der Universität Stuttgart haben bestätigt, dass Kopfbahnhof 21 spielend in der Lage ist, den Verkehr der Zukunft zu bewältigen. Auch bei dieser Alternative stehen bisherige Bahnflächen dem Städtebau zur Verfügung.

Die Kosten für die Modernisierung des Kopfbahnhofs liegen deutlich unter den Baukosten von Stuttgart 21. Zwar müssen die bestehenden Anlagen saniert und erweitert werden, aber dafür entfällt der Neubau dreier Bahnhöfe – neben dem Tunnelbahnhof der S-Bahnhof Mitnachtstraße und die ICE-Filderbahnhof am Flughafen. Für K21 wird nur ein Drittel der Tunnelstrecken benötigt. Aus diesem Grund geht das Büro Viereggs&Rössler davon aus, dass K21 zu einem Viertel bis einem Drittel der Kosten von S21 gebaut werden kann.

Sie sind hier: [Ja zum Kopfbahnhof](#)> [Der Hauptbahnhof bleibt erhalten](#) >

12.9.2010 : 13:39 : +0200



## Der Hauptbahnhof bleibt erhalten

---



© *Frank M. Orel*

Die Planung von Stuttgart 21 sieht unter anderem den Abriss der beiden Seitenflügel des Hauptbahnhofs vor. Die Fassadenlänge würde damit halbiert. Werden sie hingegen, wie bei K21, erhalten, bietet sich die einmalige Chance, an der Nahtstelle von Innenstadt und der heutigen Brachfläche hinter dem Bahnhof (A1), die auch mit dem modernisierten Kopfbahnhof bebaut werden kann, einen attraktiven kulturellen Schwerpunkt-Bau einer gläsernen Bahnsteighalle mit Tageslicht, Galerie-Dependancen, Cafés, Restaurants, Ausstellungsräume ... zu setzen und eine lebendige Urbanität zu schaffen. In dem nach §12 Landesdenkmalgesetz geschützten Kulturdenkmal schlummert ein ungeahntes Potential für unsere Stadt.

## Denkmalschutz

---

Der Stuttgarter Hauptbahnhof wurde nach dem Wettbewerb von 1910 in den Jahren von 1914-28 von Paul Bonatz (1877-1956) und Friedrich Eugen Scholer (1874-1949) erbaut und steht seit 1987 als Kulturdenkmal von besonderer Bedeutung gemäß § 12 Denkmalschutzgesetz von Baden-Württemberg unter Schutz.

Die vom ehemaligen Landesdenkmalamt vorgebrachten Einwände gegen die geplanten Abbruchmaßnahmen wurden im Lauf des Planfeststellungsverfahrens nicht berücksichtigt.

Dem Aufruf der Arbeitsgemeinschaft Hauptbahnhof Stuttgart sind bis heute aus vielen Ländern der Erde mehr als 500 Architekten, Städteplaner, Ingenieure, Denkmalpfleger, Bauhistoriker und Kunsthistoriker gefolgt. Sie fordern eine Umplanung, die das historische Bauwerk integriert und erhält. Einzelne Mitglieder des ICOMOS (= International Council on Monuments and Sites) setzen sich dafür ein, den Bonatz-Bau auf die so genannte Tentativliste für das Weltkulturerbe zu setzen.

## Urheberrecht

---

Der Bonatz-Enkel Peter Dübbers hat Anfang 2010 die Deutsche Bahn AG verklagt, da sie vor hat, wegen des geplanten Baus von "Stuttgart 21", das von seinem Großvater entworfene und erbaute Bahnhofsgebäude durch verschiedene Maßnahmen nachhaltig zu entstellen. Dabei handelt es sich um folgendes: Abbruch des Schlossgartenflügels bis zum Turm, Abbruch der Treppenanlage in der Großen Schalterhalle, Abbruch des Nordwestflügels bis zum Turm, Teilabbruch des Bodens der Kopfbahnsteighalle, Umgestaltung der gleisseitigen Ansicht der Kopfbahnsteighalle zur Schaufassade.

Jede einzelne dieser Maßnahmen stellt für sich allein bereits einen gravierenden Eingriff dar, der den ursprünglichen Entwurf aufs Schwerste schädigt und verfälscht. So würde beispielsweise die Kopfbahnsteighalle ihre ausgewogenen Proportionen verlieren und zu einem kirchenschiffartig hohen Raum werden. Die Summe der Eingriffe jedoch verstümmelt das Bauwerk insgesamt zum Torso.

Grundlage für die Klage ist das Urheberrecht. Dieses gilt bis 70 Jahre nach dem Tod des Urhebers (Paul Bonatz 1877-1956), also bis 2026.

Sie sind hier: [Ja zum Kopfbahnhof](#)[> Ökologisch und nachhaltig >](#)

12.9.2010 : 13:47 : +0200



## Bessere Öko-Bilanz bei Kopfbahnhof

---

Stuttgarts einzigartige Lage im Talkessel hat ihren Preis: Auch aufgrund der hohen Bevölkerungsdichte müssen die **ökologischen Folgen** ehrgeiziger Großprojekte stärker als andernorts geprüft und abgewogen werden. Um die Lebensqualität in der Stadt zu erhalten, muss entsprechend sensibel mit den natürlichen Schutzgütern umgegangen werden. Die bei Stuttgart 21 vorgesehene intensive Bebauung trägt zum **Aufheizen des Stadtklimas** bei und behindert den notwendigen Luftaustausch. Durch die vielen Tunnelbauten bei Stuttgart 21 (insgesamt fast 70 km) kommt es zu **Grundwasserabsenkungen** und zur **Gefährdung der Mineralwasservorkommen**. Die Tieferlegung der Bahnanlagen bedingt auch einen **Verlust von wertvollen Biotopflächen** und einen Kahlschlag im Stuttgarter Schlossgarten. Beim Alternativkonzept Kopfbahnhof 21 entfallen diese Eingriffe ganz oder treten nur in sehr geringem Umfang auf. Dies wird vom Regierungspräsidium Stuttgart, vom Eisenbahnbundesamt und vom Verwaltungsgerichtshof Mannheim bestätigt.

## Einzigartiger Schatz: das Stuttgarter Mineralwasser

---

Stuttgart besitzt nach Budapest das größte Mineralwasservorkommen in Mitteleuropa. Dies ist ein einzigartiger und nicht ersetzbarer Naturschatz von internationaler Bedeutung bzw. Verantwortung. Durch Stuttgart 21 sind die Quellschüttungen der drei Stuttgarter Mineralbäder, insbesondere Mineralbad Berg, gefährdet.

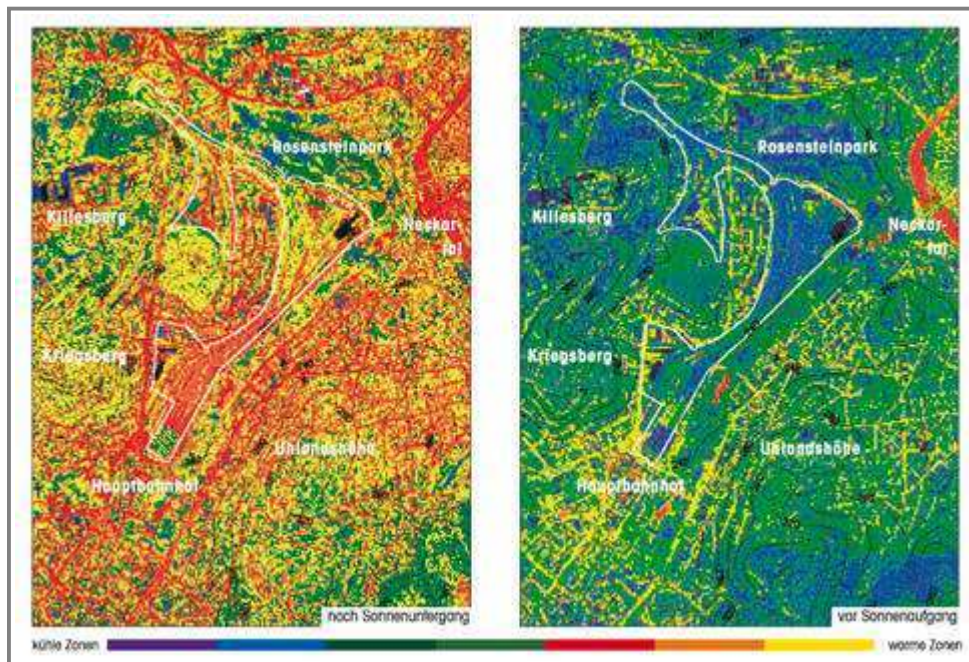
Ende der 90iger Jahren wurde der Stuttgarter Talkessel vom Regierungspräsidium als Heilquellenschutzgebiet ausgewiesen. Merkwürdigerweise wurden gerade diejenigen Flächen von dem strengen Schutzstatus ausgenommen, die für Stuttgart 21-Baumaßnahmen benötigt werden. Fakt ist jedoch, dass es bei Stuttgart 21 zu Eingriffen in die schützenden geologischen Deckschichten kommt, die sich über den Mineralwasservorkommen befinden. Die Fundamente des geplanten Tiefbahnhofes und des Bahntunnels unter dem Neckar bei Wangen-Untertürkheim greifen jedoch in diese sensiblen Schichten ein. Es besteht die Gefahr, dass Mineralwasser austritt und die Quellen der Mineralbäder versiegen. Die vorliegenden Gutachten können ein Restrisiko für die **Gefährdung der Mineralwasservorkommen** nicht ausschließen. Da die Geologie im Stuttgarter Talgrund auf wenigen Metern sehr stark wechselt, kann selbst ein umfangreiches Bohrprogramm keine hinreichend Sicherheit garantieren. Sollte ein solcher Mineralwasser-GAU eintreten, sind die Folgen ähnlich wie bei einer Umweltkatastrophe nur schwer kontrollierbar, geschweige rückholbar, da das ganze Stuttgarter Mineralwassersystem sehr komplex und nicht zugänglich ist.

Man kann bei Tunnelbauten vor bösen Überraschungen nie sicher sein - siehe zum Beispiel beim Bau des Stadtbahntunnels unter dem Hauptfriedhof bei Stuttgart-Neugereut vor wenigen Jahren. Trotz umfangreicher Probebohrungen kam es zu erheblichen Problemen bei der tatsächlichen Bauausführung, welche die Baukosten um 30 Prozent in die Höhe trieben. Bei Kopfbahnhof 21 kommt es zu erheblich geringeren Eingriffen beim Mineralwasser. Die Eingriffe im Schlossgartenbereich entfallen ganz. Lediglich für die

Gründung einer neuen Bahnbrücke über den Neckar bei Bad Cannstatt kommt man in den mineralwassersensiblen Bereich. Diese Brücke ist jedoch auch bei Stuttgart 21 notwendig.

## Klimaanlage Gleisfeld

Der Stuttgarter Talkessel wirkt wie eine **Wärmefalle**. Wegen der vielen versiegelten Flächen und der dichten Bebauung heizt sich die Innenstadt besonders in den Sommermonaten kräftig auf. Die in den Gebäuden und Straßen gespeicherte Wärme wird nachts nicht völlig abgegeben. Damit steigt die Temperatur in der Stadt Tag für Tag weiter an. Die globale Klimaerwärmung tut ein Übriges, diese Entwicklung zu befördern. Die Folge ist eine **Zunahme des Wärmestresses für die Bevölkerung**. Bemerkbar macht sich dies unter anderem in einer Zunahme von Herz-Kreislauf-Versagen. Im Jahrhundertsommer 2003 ist die Mortalitätsrate in Großstädten durch Wärmestress rapide gestiegen. Insbesondere für die immer größer werdende Zahl älterer Menschen wird die Stuttgarter Innenstadt zu einem unzumutbaren Backofen. Untersuchungen haben ergeben, dass die ca. 100 Hektar großen Stuttgarter Hauptbahnhof-Gleisflächen **wichtige klimatische Ausgleichsfunktionen** erfüllen.



Quelle: Stadt Stuttgart, Amt für Umweltschutz

Die abgebildete Infrarot-Aufnahme zeigt die Oberflächentemperatur in der Stuttgarter Innenstadt nach der Abkühlung während einer klaren Sommernacht. Die Farbabstufung von Rot (=warm) nach Blau (=kalt) zeigt die Verteilung der nächtlichen Abkühlung. Die unversiegelten Gleisflächen kühlen sich in der Nacht schneller ab und führen so **auch der angrenzenden Innenstadt frische Luft** zu. So erstaunlich das klingt, die Gleisanlagen wirken sich wohltuend auf das Stuttgarter Kesselklima aus. Bei Stuttgart 21 sollen alle oberirdischen Gleisflächen im Innenstadtbereich komplett entfallen und fast ausschließlich durch Gebäude

und Straßenflächen aufgesiedelt werden. Dadurch geht die **wertvolle Klimafunktion** des jetzigen Bahn-Areals verloren. Insbesondere die geplanten Hochhäuser und großen Baukörper (Galeria Ventuno) entlang der Wolframstraße behindern die nächtliche Frischluftzufuhr der Innenstadt. Bei Kopfbahnhof 21 bleiben die heutigen Gleisflächen und damit die **positiven Klimafunktionen** erhalten. Aufgrund der wesentlich geringeren Kosten von Kopfbahnhof 21 wäre der Verwertungsdruck auch auf das bereits zurück gebaute ehemalige Güterbahnhofareal (A1-Gelände) geringer. Man könnte dort wesentlich weniger dicht und hoch bauen.

## Die (Gleis-)wüste lebt

---

Kaum zu glauben, aber die Stuttgarter Gleisanlagen sind zu einem wichtigen Lebensraum für viele bedrohte Tier- und Pflanzenarten geworden. Katzenminze, Sandheuschrecke, Flussregenpfeifer, Feldhase sind nur einige von fast 700 Arten, die nachgewiesen wurden. Bezüglich **Artenschutz** und **Biodiversität** hat das Stuttgarter Bahngelände eine überregionale Bedeutung. Die offenen Bahn-Schotterflächen stellen einen hervorragenden Ersatzlebensraum für die ehemaligen Schotterbänke und Kiesflächen entlang des damals noch unverbauten Neckars dar. Das Überleben der auf diese offenen Flächen hochspezialisierten Arten kann nur gesichert werden, wenn die Bahngleise oberirdisch bleiben und nicht überbaut werden. Dies ist bei Kopfbahnhof 21 gegeben.

Bei Stuttgart 21 hingegen würden die weitläufigen Schotterflächen und Böschungen überbaut. Die darauf vorkommenden Arten würden unwiederbringlich verloren gehen, da es im Umfeld keine gleichwertigen Ersatzlebensräume gibt und die Vernetzung über die oberirdischen Bahntrassen unterbrochen ist.

## Der Schlossgarten die grüne Oase

---

Durch den bei Stuttgart 21 geplanten neuen, um 90 Grad gedrehten Hauptbahnhof in Tieflage kommt es zu einem gewaltigen Kahlschlag im Stuttgarter Schlossgarten. Über 250 Großbäume müssen bei Baubeginn gefällt werden. Der Bereich zwischen Zentralem Omnibusbahnhof und Planetarium muss komplett auf- und umgegraben werden. Da der Tiefbahnhof nur zum Teil in der Erde versenkt wird - unter anderem wegen der **Mineralwassergefährdung** - wird ein riesiger Querriegel die Zugänglichkeit des Oberen und Mittleren Schlossgartens behindern. Im Bereich der Cannstatter Straße beträgt die Höhe über 10 Meter. Da während der mindestens acht Jahre dauernden Bauzeit von Stuttgart 21 das Grundwasser im Schlossgarten abgesenkt werden muss, besteht die Gefahr, dass ein Großteil des Baumbestandes im gesamten Schlossgarten vertrocknet. Die grüne Oase des Schlossgartens stellt für viele Stadtbewohner die einzige Naherholungsfläche dar. Zudem erfüllt der Baumbestand weitere vielfältige Funktionen wie **Sauerstoffproduktion**, **Abkühlungsfläche**, **Bindung von Feinstaub** und **Lebensraum** für zahlreiche Tierarten. Beim Konzept Kopfbahnhof 21 bleibt der Schlossgarten unangetastet und könnte im Zuge des Grünen Us zum Killesberg hinauf sogar wieder Flächen zurückbekommen, die ihm einst für die Bahnanlagen genommen wurden, z.B. im Bereich des Abstell- und Nordbahnhofes.

Sie sind hier: [Ja zum Kopfbahnhof](#)

[> Städtebauliche Chancen >](#)

12.9.2010 : 13:53 : +0200



## Städtebauliche Chancen

---

Der Umbau zum Durchgangsbahnhof ermöglicht die Entwicklung von rund 100 Hektar innerstädtischer Gleisflächen. Diese städtebaulichen Potenziale führten die Planer von Stuttgart 21 zur Finanzierung des Großprojekts von Anfang an ins Feld. "Innenentwicklung" heißt das Schlagwort, also das Bauen auf Brachflächen, verbunden mit der Schonung wertvoller Ackerböden am Stadtrand. Eine Vision, so die S21-Projektbefürworter, der sich auch Umweltschützer nicht verschließen könnten. Unabhängige Stadtplaner kommen freilich zu einem ganz anderen Urteil: Stuttgart 21 bietet nicht nur keine städtebauliche Chance für Stuttgart, sondern zerstört diese sogar.

### Flächenressourcen in Stuttgart

Vergleicht man die tatsächlich bebaubare Gleisfläche (knapp 58 Hektar bei S21) mit dem Modell Kopfbahnhof 21, werden auch bei diesem rund 75% der Flächen frei. Die Bedeutung dieser Flächen zeigt sich beim Blick auf das "Nachhaltige Bauflächenmanagement der Stadt Stuttgart" (NBS - Lagebericht 2008). Dort werden auch ohne S21 mehr als 200 Hektar Brachflächen für den Wohnungsbau ausgewiesen. Überdies nimmt die Nachfrage an Flächen durch den demografischen Wandel tendenziell ab. Bei Gewerbeflächen ist das Überangebot sogar noch größer. Die Stadt verfügt damit über Flächenreserven, die weit über das Jahr 2020 hinaus reichen.

### Demografie

Das Statistische Amt Stuttgart und das Statistische Landesamt prognostizieren einhellig für das Stadtgebiet einen deutlichen Bevölkerungsrückgang. So verliert Stuttgart ab dem Jahr 2013 zunehmend Einwohner. Ab 2019 in der Größenordnung 2.000 pro Jahr. Stuttgart hätte nach Baufertigstellung von Stuttgart 21 alle Hände voll zu tun, bestehende Stadtviertel attraktiv zu halten bzw. deren Infrastruktur auszulasten. Neue Stadtviertel wie das geplante Rosensteinviertel kommen zu spät oder schwächen bestehende Quartiere.

### Städtebau

Die innerstädtischen Filetbrachen werden für Europas größte Baustelle bis mindestens zum Jahr 2020 als Baulogistikfläche zweckentfremdet. Somit blockiert S21 einen sofortigen Beginn der möglichen Wohnbebauung beim Nordbahnhof. Das Alternativmodell Kopfbahnhof 21 hingegen kann einen modernen, zukunftsweisenden Wohnungsbau sofort umsetzen. Die Stadt hat die Gleisflächen des Bahnhofs nämlich bereits seit langem für rund 460 Millionen Euro von der Bahn erworben. Eine monströse Baulogistik wie bei S21 entfällt bei Kopfbahnhof 21.

### Stuttgart 21 - ein grünes Projekt?

Wegen schwerwiegender ökologischer Eingriffe bei der Umsetzung von S21 wurden der Stadt und dem Land große Ausgleichsmaßnahmen auferlegt. Auch die Erweiterung des Schlossgartens ist der Tatsache geschuldet, dass die stadtklimatologisch herausragenden und mit seltenen Tier- und Pflanzenarten

besiedelten Gleisflächen durch S21 zerstört würden. Der Bau des Durchgangsbahnhofes hätte für den Mittleren Schlossgarten den Verlust von 250 Großbäumen und den Wegfall von Stuttgarts zentraler Spiel- und Aufenthaltsweise zur Folge.

## Städtebauliche Chancen nach Ostertag/Arnoldi

---

### **K21 und Parkerweiterung durch Umnutzung des bisherigen Abstellbahnhofs**

Während der Stuttgarter Architekt Prof. Roland Ostertag sich für einen grundsätzlichen Paradigmenwechsel in Sachen Städtebau ausspricht und dabei die topografischen Gegebenheiten einer Stadt zum obersten "Grundgesetz" einer auf Qualität statt auf Quantität bedachten städtebaulichen Gestaltung erhebt, skizziert VCD-Vorstandsmitglied Klaus Arnoldi unter bahntechnischen Aspekten einen konkreten städtebaulichen Entwurf. In beiden Anregungen lässt sich Kopfbahnhof 21 durch Parkerweiterung und Umnutzung des bisherigen Abstellbahnhofs realisieren und impliziert so eine ökologische, klimatologisch sinnvolle und überdies kostengünstigere Alternative zu "Stuttgart 21".

### **Kritikpunkte an den Planungen zu Stuttgart 21**

#### 1. Berechnungsgrundlage

Konkret kritisiert Ostertag die Berechnungen der S 21-Befürworter, die bei ihrer Planung (Werbeslogan: "Es entstehen 100 Hektar neue Wohn- und Grünflächen") großzügige Maßstäbe anlegten. So habe man die oberirdischen Flächen, die durch den Tiefbahnhof im Schlossgarten und in der Sängersstraße wegfielen, ebenso wenig in Abzug gebracht wie die Flächen der Neckar-Realschule, den Kurt-Georg-Kiesinger Platz und die Jägerstraße. Auch werde ein Teil der Fläche B und C1 von der S-Bahn in Beschlag genommen, so dass sich statt den genannten 100 Hektar neuer Wohnfläche maximal 84,5 Hektar ergeben.

*Zum Vergleich: Beim Bau von K21 entstünden 75 Hektar neuer Flächen, wobei der Schloss- und Rosensteinpark um mehr als 30 Hektar erweitert werden könnte.*

#### 2. Mangelnder Luftaustausch

Auch unter klimatologischen Aspekten sei die Stadtplanung der Projektbefürworter nicht befriedigend, so Ostertag. So könne insbesondere die auf den Arealen A2 und Areal B geplante Wohnbebauung aufgrund des 8 bis 12 Meter hohen, sich bis zum Neckartal erstreckenden Walls mit keinem ausreichenden Luftaustausch versorgt werden.

### **Gegenentwurf nach Klaus Arnoldi und Prof. Roland Ostertag**

#### 1. Wohnbebauung unter topografischen und klimatologischen Aspekten

Da auch bei Kopfbahnhof 21 große Teile der Gleisflächen verlegt bzw. abgebaut werden können, plädiert Ostertag für ein städtebauliches Konzept unter Umnutzung des bisherigen Abstellbahnhofs. Dadurch könne man eine großzügige Erweiterung der Schlossgarten- und Parkanlagen erzielen. Arnoldi konkretisiert diesen Ansatz durch den Vorschlag, den bisherigen Abstellbahnhof abzureißen und die gewonnene Fläche zur Erweiterung des Rosensteinparks und des Schlossgartens zu nutzen. Der Park selbst könnte durch



Wohnbebauung entlang den Gleisen in Richtung Feuerbach begleitet werden, während die alte, unter Denkmalschutz stehende Lokomotivhalle erhalten und für kulturelle Aktivitäten nutzbar gemacht werden könnte.

Diese Idee ist auch aus bahnbetrieblicher Sicht sinnvoll, da es möglich ist, die regionalen Linien als Durchmesserlinien zu konzipieren. Was bedeutet, dass Regionalzüge, die nicht in Stuttgart enden, weiter in die Region laufen und dann dort abgestellt werden. Für die Wartung und Reinigung der Züge wäre es hingegen sinnvoll, dies in Würzburg oder Ulm zu tun. Denkbar wäre auch einen Abstellbahnhof auf den Güterzuggleisen in Untertürkheim neu aufzubauen (wie es auch die Planung bei S21 vorsieht).

Entscheidend bei diesen Planungen zu K 21 ist jedoch die Sicherung des reibungslosen Betriebes. Der ist dann gewährleistet, wenn bei der Planung bereits einige Gleise für Züge, die kurzzeitig abgestellt werden, mit eingerechnet werden.

[\[zum Beitrag von Klaus Arnoldi\]](#)

[\[zum Beitrag von Prof. Roland Ostertag\]](#)

## 2. Weniger Kosten bei gleichzeitiger Qualitätsteigerung

Bestehend an beiden Ansätzen erscheint neben der dem Projekt K 21 innewohnende Möglichkeit, den ertüchtigten Kopfbahnhof sukzessive auf ein hohes und bahntechnisch optimiertes Niveau zu entwickeln, die konsequente Betonung der Lebensqualität. So gehört die Parkerweiterung zum zentralen Bestandteil der Planung und erlaubt unter Erhaltung alter, gewachsener und topografisch vorgegebener Strukturen den Menschen in der Stadt einen angemessenen Entfaltungsraum. Darüber hinaus ist die Kopfbahnhofvariante bei weitem kostengünstiger als Stuttgart 21, für dessen Umsetzung sowohl in der Bauzeit als auch im Resultat auf ökologische und die Lebensqualität der Menschen betreffende Aspekte verzichtet wird.



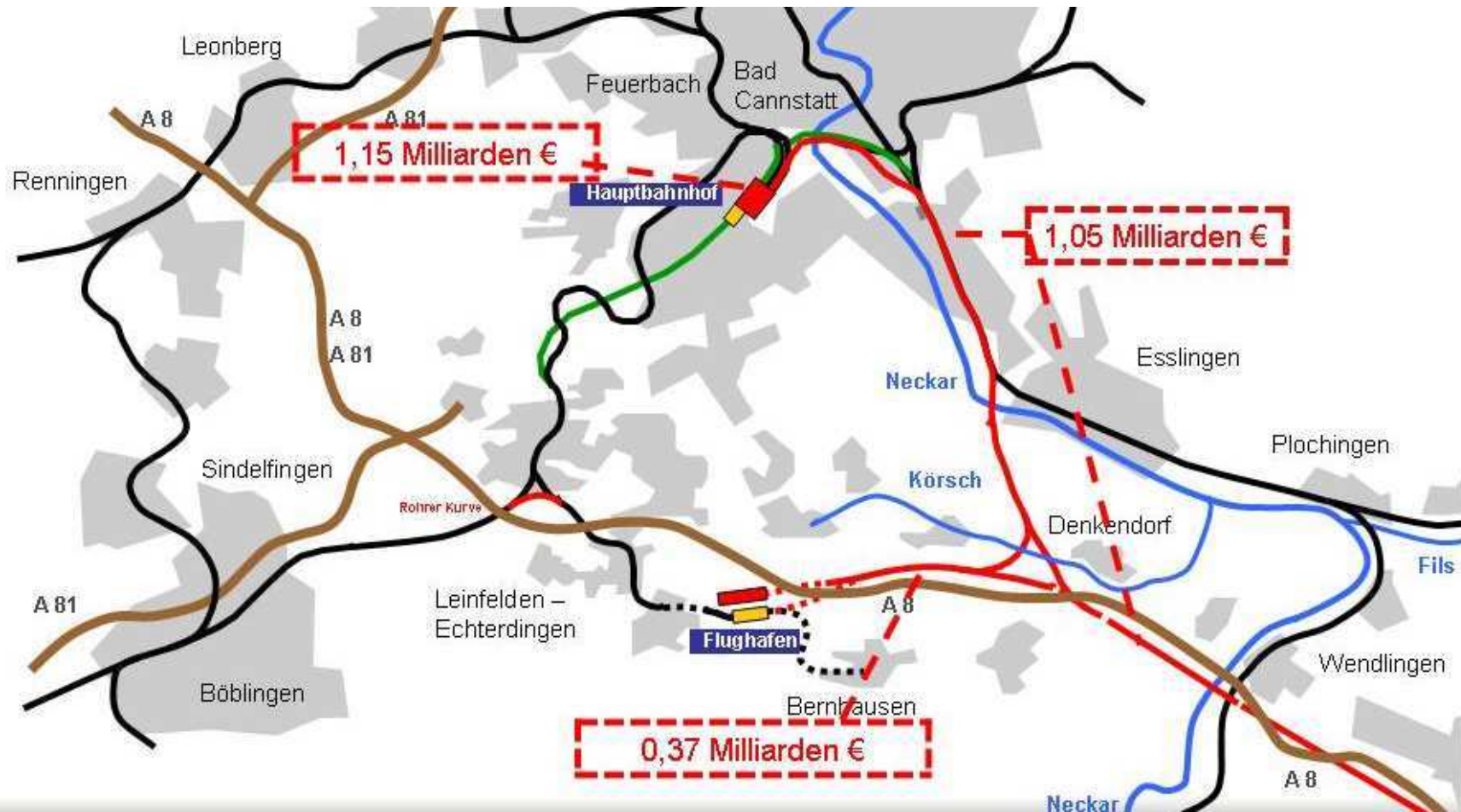
## Variante 3: Kopfbahnhof 21

3. Die **Streckenführung im Neckartal ist unklar**. Massive städtebauliche Eingriffe und lange Tunnelstrecken wären erforderlich.
4. Ein **weiterer Kopfbahnhof** am Flughafen ist notwendig.
5. Deutlich **längere Fahrzeiten** als bei Stuttgart 21.
6. **Geringere Leistungsfähigkeit** im Vergleich zu Stuttgart 21.



## Variante 3: Kopfbahnhof 21

7. Geschätzte Gesamtkosten: mindestens 2,6 Milliarden Euro bei oberirdischen Lösungen (ohne Baukosten-Steigerung und Baukostenrisiken)





## Variante 3: Kopfbahnhof 21

### 8. Finanzierung

**Geschätzte Gesamtkosten: mindestens 2,6 Milliarden Euro, bei Tunnellösungen bis ca. 4 Milliarden Euro (ohne Baukosten-Steigerung und Baukostenrisiken)**

- Keine Mittel von der Region (**bei S 21 rund 100 Mio. Euro**), da keine Verbesserung des regionalen Schienenverkehrs
- Keine Mittel vom Land (**bei S 21 rund 405 Mio. Euro**), da keine Verbesserung des regionalen Schienenverkehrs
- Keine Mittel der EU (**bei S 21 rund 250 Mio. Euro**), da kein integriertes Verkehrssystem
- Bundesmittel (**bei S 21 rund 500 Mio. Euro**) fraglich

 Versenden  Drucken  Lesezeichen  Empfehlen

Alternative zum Tiefbahnhof

## OB Schuster zerpfückt die K 21-Variante

Jörg Nauke, veröffentlicht am 14.07.2008



Die Stuttgart-21-Gegner wollen den charakteristischen Kopfbahnhof erhalten. Foto: Steinert

Stuttgart - Bei einer Presserundfahrt in Obertürkheim hat die Stadt auf die Probleme der Alternativplanung zu Stuttgart 21 hingewiesen. Der Hafen würde bei dem "K 21" genannten Vorschlag mit zwei Gleisen im Neckartal massiv beeinträchtigt, sagte OB Schuster.

Rund 4500 Unterschriften gegen das Projekt Stuttgart 21 sind am vergangenen Wochenende gesammelt worden - wieder einmal haben Bürger ihrem Unmut über das Milliardenprojekt Luft verschafft. Doch trotz heftigen Widerstands, der am Freitag mit einem Gutachten über die angeblich "wahren Kosten von Stuttgart 21" einen weiteren Höhepunkt erfahren wird, kommt die gemeinsame Werbekampagne der Stuttgart-21-Befürworter mit dem Titel "Das neue Herz des Südens" nicht in die Gänge.

Die anhaltende Kritik an der Tieferlegung des Hauptbahnhofs lässt die Deutsche Bahn AG aber ebenso kalt wie die Präsentation alternativer Schienentrassen von Initiativen gegen Stuttgart 21. So sagte am Montag Werner Klingberg, der Generalbevollmächtigte des Schienenkonzerns für Baden-Württemberg, ihn interessierten die Vorstellungen der Gegner nicht. Der Vorschlag, den Kopfbahnhof zu erhalten und den Schienenverkehr auf zusätzlichen Gleisen zur Anschlussstelle an die Neubautrasse in Wendlingen zu führen, ist für ihn kein Thema.

### Kopfbahnhofvariante auf dem Abstellgleis

"Die Messen sind gesungen, es gibt keinen, der diese Variante baut, und keinen, der sie bezahlen würde, weil es einfach nicht geht", sagte Klingberg. Während er keine weiteren Worte mehr über die Alternativplanung verliert, rückte am Montag OB Schuster die Vorschläge der Gegner in den Fokus des öffentlichen Interesses. Er hielt es für nötig, eine Pressekonferenz einzuberufen - nicht um zu präsentieren, warum Stuttgart 21 kommen muss, sondern um zu erklären, warum die Kopfbahnhofalternative nicht machbar sei. "Nur Luftballons steigen zu lassen, bringt nichts", spielte der OB auf die Protestveranstaltung am Wochenende anlässlich des 80. Geburtstags des Hauptbahnhofs an. "Die Kopfbahnhofvariante kommt luftballonmäßig daher." Das Projekt sei auf dem Abstellgleis.

Er wiederholte die bekannte Kritik: Die Generalsanierung des Hauptbahnhofs sei nicht zu bezahlen und würde für unzumutbare Belastungen sorgen. Die Kapazität könnte nicht gesteigert werden. Es gäbe massive Eingriffe im Rosensteinpark und furchteinflößende Brücken im Körschtal. Es gäbe keine Verbesserungen für den Regionalverkehr - und niemanden, der die nötigen 2,6 Milliarden Euro bezahlen würde. "Die Bahn ist Bauherr und müsste K 21 nahezu alleine finanzieren. Dazu ist

sie nicht bereit", betonte der OB bei der Veranstaltung, die aus gutem Grund im Hafen stattfand.

Diese "wichtigste Schnittstelle für Binnenschiff-, Eisenbahn- und Güterkraftverkehr in der Region" würde nach Ansicht von Schuster und Hafenchef Bernd Schopf "massiv beeinträchtigt". Der Transport von fast drei Millionen Tonnen Gütern mit Zügen und Schiffen wäre behindert und müsste auf die Straße verlagert werden, hieß es am Montag.

#### **Geplante Trassenführung sorgt für Unmut**

Stein des Anstoßes ist die von den K-21-Befürwortern ins Auge genommene Trassenführung entlang der heutigen Bahnstrecke im Bereich Unter- und Obertürkheim. Laut einem Vorschlag sollen die Hochgeschwindigkeitszüge mitten durch den Hafen geführt werden, bevor sie im Bereich der Deponie Einöd in Hedelfingen den Neckar queren. Dies sei ebenso unrealistisch wie die Verbreiterung der bestehenden Trasse auf "Autobahngröße", so Schuster. Die Anwohner würden auf die Barrikaden gehen, immerhin wären auch die Sportanlagen der Obertürkheimer Clubs betroffen.



**Grafik: K21 im Gebiet des Stuttgarter Hafens** [»»]

---

Auf dem Parkdeck des Daimler-Werks Mettingen hat die städtische Delegation die Eingriffe ins Firmengelände und bei der Deponie erläutert. Würden die Züge tatsächlich auf dem Weg zum Flughafen und zum Anschluss an die Neubaustrecke nach Wendlingen das Gewerbegebiet streifen, wäre das auch das Aus der Behinderteinrichtung Neckartalwerkstätten.

Auch der geistige Urheber der Kopfbahnhof-Variante, Klaus Arnoldi vom Verkehrsclub Deutschland, hat am Montag die Pressekonferenz besucht. OB Schuster hat ihm allerdings das Rederecht verweigert. Arnoldi freute sich dennoch, dass die Stadt seiner Bewegung in die Hände spiele. "Wenn ich er wäre, hätte ich so eine Veranstaltung sicher nicht gemacht", sagte er. Grünen-Chef Werner Wölfle vermutet "Angst pur" hinter der Aktion. Dies sei ein Ablenkungsmanöver, das über die wahren Probleme von Stuttgart 21 hinwegtäuschen solle.

# STUTTGART 21

 Versenden  Drucken  Lesezeichen

Stuttgart 21

## Polizei beendet Bahnhofsbesetzung

Thomas Braun und Jörg Nauke, veröffentlicht am 26.07.2010

Bild 1 von 77



Foto: dpa

Stuttgart - Etwa 100 Demonstranten haben am Montagabend während der wöchentlichen Protestaktion gegen das Projekt Stuttgart 21 den Nordflügel des Hauptbahnhofs besetzt. Einige Helfer hatten zuvor auf dem Bahnhofsturm ein Ablenkungsmanöver organisiert.

### Weitere Artikel zum Thema

[Bahnhof Grube Prüfung von Rheintalbahn-Ausbau »](#)

[Stuttgart-21-Gutachten Bahnhof Grube zweifelt »](#)

[Talkrunde im SWR Ein Schritt zur Sachlichkeit »](#)

[Stuttgart 21 Befürworter laufen für Projekt »](#)

[alle Artikel anzeigen »](#)

### Bilder durchklicken

Nachdem zwei Dutzend Aktivisten gegen 18.15 Uhr der Zugang zum Gebäude gelungen war, öffneten diese in den oberen Stockwerken mehrere Fenster. Weitere Unterstützung rückte dann bei strömendem Regen über Leitern nach. Einer der Ersten war Stadtrat Hannes Rockenbauch (SÖS). Die Polizei sicherte mit 200 Beamten nach der Besetzung das Gebäude. Sie beklagte "eine zunehmend aggressive Stimmung, die sich zum Teil auch gegen die Einsatzkräfte richtete". Polizisten seien "massiv beleidigt" worden. Einer habe einen Fußtritt erhalten, eine Beamtin sei bespuckt worden, anderen wurde die Mütze vom Kopf gerissen. Der Bahn-Bevollmächtigte Werner Klingberg kritisierte, dass es nicht gelungen war, die Besetzung zu verhindern.

Aus den Fenstern flogen am Abend Luftballons und Konfetti, auf Plakaten erklärten die Demonstranten, "Stuttgart 21 entern" zu wollen, und kündigten an: "Bei Abriss Aufstand." Der Polizeisprecher Stefan Keilbach, sagte: "Das ist kein bürgerlicher Protest mehr. Diese neue Situation haben wir uns nicht gewünscht." Teilnehmer der Demonstration zogen auf den Bahnsteig von Gleis 1 und skandierten: "Oben bleiben."

### Bilder durchklicken

Gegen 23 Uhr begann die Polizei mit der Räumung des Vorplatzes, auf dem sich noch 300 Menschen befanden, sowie des Gebäudes. Die Polizei trug nach eigenen Angaben die meisten Besetzer aus dem Gebäude heraus und nahm sie vorübergehend in Gewahrsam, um ihre Personalien aufzunehmen. Sie müssen mit einer Anzeige wegen Hausfriedensbruch rechnen. Währenddessen blockierten mehrere Demonstranten kurzfristig die Streifenwagen. Vereinzelt warfen Jugendliche Bierbüchsen gegen Polizeiautos. Mindestens drei Demonstranten müssen mit einer Anzeige wegen Widerstand gegen Vollstreckungsbeamte rechnen. Die Staatsanwaltschaft Stuttgart prüft, ob sie dem Haftreicher vorgeführt werden. Die Ermittlungen dauern an.

Stuttgart 21

## Polizei beendet Bahnhofsbesetzung

Thomas Braun und Jörg Nauke, veröffentlicht am 26.07.2010

In einer Pressemitteilung stellte die Initiative Stuttgarter Parkschützer einen Zusammenhang zwischen der Besetzung des Gebäudes und der überfälligen Neuberechnung der Kosten für die Schnellbahnstrecke Wendlingen–Ulm her. Man wolle verhindern, dass durch den für August vorgesehenen Abriss des Nordflügels "irreparabler Schaden angerichtet wird". Die Hoffnung der Demonstranten: dass sich der zweite Teil des Bahnprojekts Stuttgart–Ulm so verteuert, dass der Bund vom Bau absieht – und dann auch Stuttgart 21 aufgegeben werden müsste.

### Das Thema Kostenexplosion steht im Mittelpunkt

Nach StZ-Informationen hatte die Deutsche Bahn ursprünglich den Kostenstand von 2004 mit 2,1 Milliarden Euro nicht etwa erhöhen, sondern sogar weiter drücken wollen; dies soll das Bundesverkehrsministerium aber nicht akzeptiert haben. Zugleich wurde versucht, den Nutzen der Strecke zu optimieren. Eine wesentliche Rolle spielt bekanntlich der eingeplante Verkehr von 40 schnellen, leichten Güterzügen pro Tag. Nur diese sehr optimistische Prognose verhilft der vornehmlich in Tunnels verlaufenden Neubaustrecke zur für die Finanzierung notwendigen Wirtschaftlichkeit. Für diese kostenintensive Transportvariante gibt es allerdings weder heute noch künftig einen Bedarf.

#### Bilder durchklicken

Die Spekulationen über eine Kostenexplosion bei der Neubaustrecke schossen bei der Demonstration ins Kraut. "Wenn es stimmt, dass Wendlingen–Ulm inzwischen mit sechs Milliarden Euro veranschlagt wird statt der bisher propagierten 2,1 Milliarden, ist diese Neubaustrecke tot", sagte Rockenbauch, der sich auf anonyme "namhafte Bahnexperten" bezieht.

Der Bahnchef Rüdiger Grube kündigte gegenüber den "Stuttgarter Nachrichten" an, er werde die neuen Kosten in den nächsten Tagen zuerst dem Ministerpräsidenten Stefan Mappus (CDU) und dann der Öffentlichkeit präsentieren. Eine Verdopplung halte er für ausgeschlossen, so Grube.



# STUTTGART 21

 Versenden  Drucken  Lesezeichen

Nordflügel

## Demonstranten auf dem Bahnhofsdach

ddp-bwb/dpa/StZ, veröffentlicht am 25.08.2010

Bild 1 von 37



Stuttgart - Unter großem Polizeischutz hat am Mittwoch der Abriss der Fassade des Nordflügels am Stuttgarter Hauptbahnhof begonnen. Ein Bagger riss nach und nach eine Seitenwand ein. Eine Polizeikette um den Bauzaun sicherte die Baustelle.

### Weitere Artikel zum Thema

**Bahnchef Grube** Prüfung von Rheintalbahn-Ausbau »

**Stuttgart-21-Gutachten** Bahnchef Grube zweifelt »

**Talkrunde im SWR** Ein Schritt zur Sachlichkeit »

**Stuttgart 21** Befürworter laufen für Projekt »

**alle Artikel anzeigen** »

Aus Protest gegen die Abbrucharbeiten am Stuttgarter Hauptbahnhof sind Demonstranten auf das Dach des Nordflügels geklettert. Neben der Stelle, wo ein Bagger am Mittwoch mit dem Abriss des denkmalgeschätzten Gebäudes begonnen hatte, entrollten sie ein Plakat: "Brandstifter Schuster - raus aus dem Rathaus", hieß es mit Blick auf Stuttgarts Oberbürgermeister Wolfgang Schuster (CDU), der das Bahnprojekt Stuttgart 21 unterstützt. Eigentlich hatte ein Großaufgebot der Polizei das Bahnhofsgelände abgesperrt und die Demonstranten zurückgedrängt.

Nachdem sich die Meldung vom Beginn der Abbrucharbeiten herumgesprochen hatte, strömten Demonstranten aus allen Richtungen zum Bahnhof. Etwa 60 Aktivisten versammelten sich zu einer spontanen Sitzblockade direkt vor dem Nordflügel. Einige stellten Liegestühle auf der Heilbronner Straße auf. Im Moment wird die

Eröffnung des Stuttgarter Weindorfs massiv gestört. Die Polizei sperrte den Zugang zum Alten Schloss. Die Demonstranten protestierten lautstark vor der Absperrung. Der Stuttgarter OB Wolfgang Schuster hat offenbar trotzdem die Eröffnungsrede gehalten. Wie viele Beamte vor Ort waren, wollte die Polizei nicht angeben.

Aufgrund des Protests gibt es massive Verkehrsprobleme in der Innenstadt. Der Verkehr in der Innenstadt ist komplett zum Erliegen gekommen. Auf fast allen Ein- und Ausfahrtsstraßen stünden die Autos Stoßstange an Stoßstange, sagte eine Sprecherin der Polizei. Auf der Bundesstraße 14 steht der Verkehr genauso still wie auf der Heilbronner Straße. Zwischen dem Rotenbühlplatz und dem Arnulf-Klett-Platz musste die Polizei die Theodor-Heuss-Straße sperren. Bisher gebe es keine Pläne, die Straßen zu räumen, so die Sprecherin weiter: "Die Demonstranten haben das Recht zu demonstrieren - das müssen wir zunächst einmal zulassen."

**Nordflügel**

## **Demonstranten auf dem Bahnhofsdach**

ddp-bwb/dpa/StZ, veröffentlicht am 25.08.2010

Die Demonstranten wollen den Charlottenplatz, die Zufahrt zum Wagenburgtunnel und die Heilbronner Straße vor dem Hauptbahnhof weiter blockieren. Sollte es auch am morgigen Donnerstag zu Blockaden kommen, will die Polizei einschreiten.

Die Polizeibeamten bauten einen zusätzlichen Zaun am Bahnhof auf und umzingelten die Sitzblockierer. Die meisten verließen daraufhin freiwillig den Platz, etwa 30 wurden weggetragen. Ein Demonstrant hatte sich mit Handschellen an den großen Bauzaun gekettet, die Polizei rückte daraufhin mit einem Bolzenschneider an. Ansonsten verläuft die Demonstration nach Polizeiangaben bisher zwar laut, aber friedlich.

Der verkehrspolitische Sprecher der Landtags-Grünen Werner Wölfle bezeichnete den Abriss als "Provokation" und "Demonstration der Unbelehrbarkeit" der Projektbefürworter.

Der Sprecher des Kommunikationsbüros für das Projekt, Wolfgang Drexler, sagte, nun sei der Zeitpunkt gekommen, die Mauern abzutragen. "Wir haben immer kommuniziert, dass nach Abschluss der Arbeiten im Innern des Flügels die Mauern abgetragen werden", fügte Drexler hinzu. Bereits vor wenigen Wochen war ein Vordach abgerissen worden.

Nordflügel

## Demonstranten auf dem Bahnhofsdach

ddp-bwb/dpa/StZ, veröffentlicht am 25.08.2010

Am 13. August war bereits ein Vordach des Nordflügels abgebaut worden. Es war die erste äußerlich sichtbare Beschädigung an dem denkmalgeschützten Gebäude des Architekten Paul Bonatz (1877-1956).

Der Fahrgastverband Pro Bahn forderte unterdessen einen Baustopp. Stuttgart 21 schade dem Wirtschaftsstandort. Der geplante Tiefbahnhof sei nicht zukunftsfähig, da er für ein knappes Jahrhundert überhaupt nicht mehr veränderbar sein werde und nicht mehr Züge verkehren könnten, kritisierte die Interessenvertretung. Pro Bahn forderte eine unabhängige Untersuchung der tatsächlichen Leistungsfähigkeit des Tiefbahnhofs, bevor ein Engpass auf einer wichtigen europäischen Magistrale entsteht.

Der Erbe des Bahnhofserbauers, Paul Dübbers, der juristisch gegen den Teilabriss des Gebäudes vorgeht, war am Mittwoch aus gesundheitlichen Gründen für eine Stellungnahme nicht erreichbar.

### In eigener Sache

Auf StZ Online war ein Livestream vom Hauptbahnhof zu sehen. Dort konnte man das Geschehen live verfolgen. Da der externe Betreiber der Webcam, der auch für den Inhalt verantwortlich ist, dort zwischenzeitlich zur Demonstration gegen Stuttgart 21 aufrief, haben wir den Link offline genommen. Wegen technischer Probleme stand der Aufruf allerdings kurzzeitig bei uns online. Wir bitten, das zu entschuldigen. Wir wollen weder zu Demonstrationen für noch gegen Stuttgart 21 aufrufen.

# STUTTGART 21

 Versenden  Drucken  Lesezeichen

Stuttgart-21-Gegner

## Protest vor dem Alten Schloss

Katharina Sorg, veröffentlicht am 26.08.2010

Bild 1 von 73



Stuttgart - Gegen 14 Uhr schenkt Patrick Hilligardt noch entspannt einen gekühlten Trollinger aus. Der Marketingassistent der Württembergischen Weinwerbung arbeitet an der Bar gegenüber dem Alten Schloss. In den Innenhof soll er später zur Eröffnung Cocktails bringen.

### Weitere Artikel zum Thema

**Bahnchef Grube** Prüfung von Rheintalbahn-Ausbau »

**Stuttgart-21-Gutachten** Bahnchef Grube zweifelt »

**Talkrunde im SWR** Ein Schritt zur Sachlichkeit »

**Stuttgart 21** Befürworter laufen für Projekt »

**alle Artikel anzeigen** »

Zwei Stunden später gibt es für ihn und seine Mitarbeiter kein Durchkommen mehr. Die hohen Gittertore zum Innenhof sind geschlossen. Polizisten haben sich davor aufgebaut. Sie lassen keinen hinein. Die Eröffnungsfeier ist abgeriegelt.

### Lauter Protest vor den Toren

Denn inzwischen haben sich zahlreiche Projektgegner vor den Toren versammelt, skandieren lautstark "Lügenpack" und "Schuster raus". Auch sie erwarten den Oberbürgermeister, der in wenigen Minuten das diesjährige Weindorf eröffnen soll. "Das ist eine Katastrophe", sagt eine Frau, die zur Eröffnung eingeladen war. Denn auch die Einladung ist nun kein Türöffner mehr. "Wir dürfen niemanden mehr reinlassen", lautet die Antwort des Polizisten.

Knapp 200 Demonstranten haben sich vor dem Vorder- und vor dem Hintereingang versammelt. Sie machen einen ohrenbetäubenden Lärm. Ein paar der Gegner haben es trotz der Abriegelung in den Innenhof geschafft, sie werden nun von der Polizei zum Ausgang geleitet. Dort werden sie mit Applaus in Empfang genommen.

Stuttgart-21-Gegner

## Protest vor dem Alten Schloss

Katharina Sorg, veröffentlicht am 26.08.2010

An den Lauben entbrennen inzwischen erste lautstarke Diskussionen zwischen Befürwortern und vorbeiziehenden Gegnern. Kopfschütteln ist die am häufigsten zu sehende Reaktion an den Tischen. "Das Weindorf kann von mir aus gerne oben bleiben", kommentiert einer der Gäste die Plakate. Die Gäste sind über den ungebetenen Besuch zum Gläschen Trollinger ein wenig überrascht. Schließlich geht es auf dem Weinfest sonst eher beschaulich zu. "Was hat denn das Weindorf damit zu tun?", ruft eine Frau den Protestierenden zu.

Das Weindorf haben die Gegner aber auch nicht im Visier, sie wollen ihren Frust über die Abrissarbeiten dem Oberbürgermeister vortragen. Auch Innenminister Heribert Rech gehört zu den geladenen Gästen. Vor den Toren des Schlosses skandieren sie nun so laut, dass man sie auch im Innenhof hören kann. Dort schüttelt Schuster zahlreiche Hände von geladenen Gästen und nimmt dann neben der Weinkönigin Platz.

Die Rufe der Protestler kann auch die launig aufspielende Band nicht übertönen. "Das ist schon schade", sagt Axel Grau, der Geschäftsführer des Vereins Pro Stuttgart, "das Weindorf hat mit Stuttgart 21 nichts zu tun". Viele Gäste treffen erst nach und nach ein, sichtlich entnervt von dem beschwerlichen Weg in den Innenhof. Fritz Mutter, der Vorsitzende des Vereins, kürzt seine Rede aufgrund der lauten Rufe vor den Toren ab. "Es wäre zu wünschen, dass Gegner und Befürworter sich bei einem Glas Wein auf dem Weindorf wieder zuhören." Mit diesen Worten schließt er seine kurze Begrüßung.

### **"Wir lassen uns das Weindorf nicht vermiesen"**

Dann ist Schuster an der Reihe. Die Rufe werden wieder lauter. "Wir lassen uns unser Weindorf nicht vermiesen", ruft er entschlossen ins Publikum und erntet von den geladenen Gästen Applaus. Er bittet den Innenminister, den vielen Polizeibeamten seinen Dank zu überbringen, dass diese den Lärm so tolerant ertragen, das sei schließlich nicht selbstverständlich.

Für die englischen Gäste fügt er erklärend – auf Englisch – hinzu: "Wir haben eine lebhafte Demokratie, und Demokratie ist manchmal schwierig." Das Weindorf sehe er als Beispiel dafür, dass man unterschiedlicher Meinung sein und dennoch miteinander auskommen könne. "Die Stimmung wird auch in diesem Jahr gut sein, auch wenn ein paar gerade ihre Kehlen strapazieren", spricht er ins Mikrofon. Dann verschwindet er, eskortiert von Polizeibeamten, durch den Hinterausgang des Alten Schlosses zurück ins Rathaus.

[Diskutieren Sie mit in unserem Forum! »](#)

# STUTTGART 21

 Versenden  Drucken  Lesezeichen

Verwaltungsgericht zu Stuttgart 21

## Bürgerentscheid ist vom Tisch

Thomas Borgmann, veröffentlicht am 17.07.2009

Bild 1 von 2



Optimismus vor der Verhandlung: Der Kläger Gangolf Stocker (rechts) und seine Mitstreiter. Foto: Steinert

Stuttgart - "Die Klage ist abgewiesen!" Mit diesem Satz, am Freitag um 15.35 Uhr gesprochen, hat das Verwaltungsgericht Stuttgart das alte Bürgerbegehren für unzulässig erklärt. In ihrer Begründung erklärte die Vorsitzende Richterin Sylvia Thoren: "Mit einem Bürgerentscheid binden die Bürger den Gemeinderat auf mindestens drei Jahre. Er ist aber nicht dazu geeignet, politischen Druck auf den Rat auszuüben." Mit ihrem Bürgerbegehren hätten die Initiatoren keine konkreten Forderungen erhoben, sondern der Stadt den angestrebten Ausstieg überlassen wollen. Dies sei auf der Grundlage der baden-württembergische Kommunalverfassung jedoch nicht zulässig.

**"Ich appelliere an die Gegner des Bahnprojekts, die Entwicklung der letzten Jahre zu akzeptieren."**

Wolfgang Schuster, Oberbürgermeister

**Der Verwaltungsrat hat entschieden: der Bürgerentscheid ist unzulässig - Gibt es jetzt noch einen Weg, Stuttgart 21 zu stoppen? »**

In ihrer mündlichen Begründung heißt es weiter: "Zu Stuttgart21 lagen bereits rechtlich bindende Ratsbeschlüsse und Verträge vor, die aus den Jahren 1995 und 2001 stammen." Die sogenannte Ergänzungsvereinbarung, die der Rat im Oktober 2007 mehrheitlich beschlossen habe, sei kein neuer Grundsatzbeschluss gewesen, auf dem sich ein Bürgerbegehren aufbauen lasse. Der Start der Unterschriftensammlung habe in der Kommunalverfassung keine aufschiebende Wirkung, OB Wolfgang Schuster habe deshalb das Recht gehabt, die Vereinbarungen am folgenden Tag zu unterzeichnen. Eine Berufung gegen das Urteil beim Verwaltungsgericht ist nicht möglich, die Berufung vor dem Verwaltungsgerichtshof in Mannheim wurde nicht direkt eingeräumt; sie müssen die Projektgegner selbst beantragen.

Frank Winkeler von der Kanzlei Zuck, der Anwalt der Unterlegenen, sagte nach der Urteilsverkündung: "Das ist traurig, wenn man bedenkt, welcher Aufwand betrieben wurde und welche Hoffnungen die Bürger hegen." Die Entscheidung des Gerichts sei gleichwohl "vertretbar". Der eigentlich Schuldige, so Winkeler, sei der Gesetzgeber, der die Paragraphen für den Bürgerentscheid "sehr bürgerunfreundlich ausgestaltet hat". Erst wenn die schriftliche Urteilsbegründung vorliege, würden seine Mandanten entscheiden, ob sie vor den VGH in Mannheim gehen wollen.

Zufrieden zeigte sich indessen der Anwalt der Stadt, Winfried Porsch aus der Kanzlei Dolde und Partner: "Für mich ist heute der Hinweis das Wichtigste, dass ein Bürgerentscheid kein politisches Kampfmittel

### Siehe auch

#### Reaktionen zum Urteil

Gegner wollen weiter kämpfen »

**Kommentar** Die Rechte der Bürger »

#### Volksabstimmungen

Wenn Bürger die Reißleine ziehen »

#### Vorsitzender des Vereins

**Mehr Demokratie** "Eine Frage des politischen Willens" »

**Stuttgart 21** Grüne fordern Bürgerentscheid »

### Weitere Artikel zum Thema

**Daimler** Sorge um Jobs in Sindelfingen »

sein und damit kein Druck auf den Gemeinderat ausgeübt werden darf." Darauf jedoch hätten es die Projektgegner abgesehen gehabt.

Auch der Oberbürgermeister zeigte sich zufrieden. OB Wolfgang Schuster sagte: "Ich fühle mich in meiner Rechtsauffassung bestätigt. Weder ich noch der Gemeinderat wollten den Bürgerentscheid aus politischen Gründen verhindern – wir konnten ihn aus rechtlichen Gründen nicht zulassen." Er hoffe, dass das Urteil "bei den Klägern und den Befürwortern des Bürgerentscheids Verständnis findet und in dieser Frage nun Rechtsfrieden eintritt". Er wende nun den Blick nach vorn. Der Andrang der Bürger hielt sich in Grenzen, als die mit Spannung erwartete Verhandlung um 9.30 Uhr begann. Von den

hundert Einlasskarten, die das Gericht bereitgelegt hatte, stießen nur rund fünfzig auf Interesse. Neben dem Kläger und neugewählten SÖS-Stadtrat Gangolf Stocker erschienen auch Grünen-Chef Werner Wölfle und der frühere SPD-Politiker Peter Conradi – alle drei Vertrauensleute der Initiative gegen Stuttgart21. Für die Stadt nahm Andrea Klett-Eininger, die persönliche Referentin des Oberbürgermeisters, an der Verhandlung teil.

Der Kläger Gangolf Stocker und sein Anwalt Frank Winkeler, die vor Gericht einen schweren Stand hatten, führten immer wieder ins Feld, dass der Wille der Menschen, die das Bürgerbegehren unterzeichnet haben, nicht zum Tragen komme. Sie seien überdies der Ansicht, dass "die Gemeindeordnung viel zu kompliziert ist, um vom Bürger verstanden zu werden". Stocker sagte, "wenn das so nicht geht, können wir, was Bürgerentscheide angeht, einpacken." Am Ende der Beratung hielt die Richterin dem Grünen-Chef Werner Wölfle vor: "In der Zeitung steht, dass Sie einen neuen Anlauf nehmen wollen – legen Sie überhaupt Wert darauf, dass wir ein Urteil fällen?" Darauf sagte Gangolf Stocker: "Für unser weiteres Vorgehen wäre es wichtig und hilfreich, dass wir uns an Ihrem Urteil orientieren können."

## Aktuelle Zahl der Einwohner

Stuttgarts Einwohnerzahl, monatlich aktualisiert.

- **August 2010**  
Einwohnerzahl zum 31.08.2010: **580.972**
- **Juli 2010**  
Einwohnerzahl zum 31.07.2010: **582.892**
- **Juni 2010**  
Einwohnerzahl zum 30.06.2010: **586.706**
- **Mai 2010**  
Einwohnerzahl zum 31.05.2010: **590.524**
- **April 2010**  
Einwohnerzahl zum 30.04.2010: **592.054**
- **März 2010**  
Einwohnerzahl zum 31.03.2010: **591.962**
- **Februar 2010**  
Einwohnerzahl zum 28.02.2010: **592.338**
- **Januar 2010**  
Einwohnerzahl zum 31.01.2010: **592.607**

[Monitoring\\_Einwohnerentwicklung August 2010](#)

### Unterthemen

[Einwohnerzahl 2004](#)

[Einwohnerzahl 2005](#)

[Einwohnerzahl 2006](#)

[Einwohnerzahl 2007](#)

[Einwohnerzahl 2008](#)

[Einwohnerzahl 2009](#)

---

Quelle: Landeshauptstadt Stuttgart - Aktuelle Zahl der Einwohner

Ihr Pfad: [stuttgart.de](http://stuttgart.de)

» [Daten/Fakten](#) » [Statistik Gesamtstadt](#) » [Aktuelle Zahl der Einwohner](#)

[Stand: 12.09.2010, 14:47 Uhr]



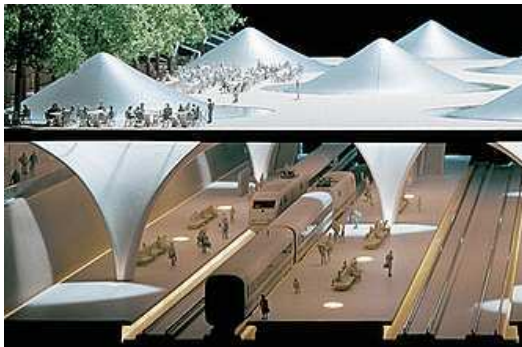
# STUTTGART 21

 Versenden  Drucken  Lesezeichen

**Widersprüche zwecklos**

## Bürgerbegehren gegen Stuttgart 21 unzulässig

dpa/lsw, veröffentlicht am 18.07.2008



Der Entwurf des Tiefbahnhofs Foto: dpa

Stuttgart - Die Stadt Stuttgart hat nach Ansicht des Regierungspräsidiums das Bürgerbegehren gegen das Projekt Stuttgart 21 zu Recht zurückgewiesen. In einer Mitteilung betonte Regierungspräsident Johannes Schmalzl am Freitag, die vier Widersprüche gegen die Nichtzulassung des Referendums durch die Landeshauptstadt seien unter allen Gesichtspunkten erfolglos. Das umstrittene Projekt umfasst den Umbau des Stuttgarter Hauptbahnhofs in eine unterirdische Durchgangsstation und dessen Anbindung an die Schnellbahnstrecke nach Ulm.

Schmalzl unterstrich, zum einen seien die Antragsteller gar nicht zum Widerspruch befugt, unter anderem weil sie nicht die Verletzung eigener subjektiver Rechte geltend gemacht hätten. Zum anderen seien die mit dem Bürgerbegehren verbundenen Fragen rechtlich unzulässig. Bei der Frage nach dem möglichen Ausstieg aus dem Projekt Stuttgart 21 seien Fristen nicht gewahrt worden. Mit Blick auf die Grundsatzentscheidungen der Landeshauptstadt über die Beteiligung an dem Milliarden-Projekt in den Jahre 1995 und 2001 sei diese Frage um Jahre zu spät gestellt worden.

Das Vorhaben Stuttgart 21 wird bislang auf 2,8 Milliarden Euro veranschlagt. Ein weiteres Gutachten zu den Kosten, das die Grünen im Gemeinderat und der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) in Auftrag gegeben haben, sollte am Freitag vorgestellt werden. Es wurde von jenen Verkehrsplanern erstellt, die dem Münchner Transrapid-Projekt eine Kostenexplosion in Milliardenhöhe vorausgesagt hatten. Daraufhin hatten sich das Land Bayern und der Bund im März aus finanziellen Gründen von dem Projekt verabschiedet.

# STUTTGART 21

 Versenden  Drucken  Lesezeichen  Empfehlen

Rathaus

## Streit um Bürgerbeteiligung entbrannt

Jörg Nauke, veröffentlicht am 05.02.2010



Gegen den Baustart von Stuttgart 21 hat keine Chaotentruppe protestiert, sondern ein repräsentativer Querschnitt der Stuttgarter Bevölkerung. *Foto: Steinert*

Stuttgart - Am Tag nach dem Baustart für Stuttgart 21 verspürt der altgediente Grünen-Bezirksbeirat Peter Mielert noch immer eine riesige Wut im Bauch. Er hatte in der ersten Reihe "gegen die Leute protestiert, die Steuergelder in unsinnige Projekte investieren, deren Kosten sie nicht annähernd überschauen können". Von einem medienwirksam angehobenen Prellbock lasse er sich nicht entmutigen. "Keine Spur von Resignation" verspürt auch BUND-Regionalgeschäftsführer Gerhard Pfeifer. "Diese Demonstration hat uns sogar einen richtigen Kick gegeben." Man sei nach wie vor überzeugt, dass die Neubaustrecke so teuer werde, dass Stuttgart 21 abgeblasen werden müsse. Von März an bieten die Gegner deshalb Training in gewaltfreiem Widerstand und Baumbesetzung an.

### Weitere Artikel zum Thema

**Bahnchef Grube** Prüfung von Rheintalbahn-Ausbau »

**Stuttgart-21-Gutachten** Bahnchef Grube zweifelt »

**Talkrunde im SWR** Ein Schritt zur Sachlichkeit »

**Stuttgart 21** Befürworter laufen für Projekt »

**alle Artikel anzeigen** »

Nach der Aktion im Hauptbahnhof wartete auf den Cannstatter Bezirksbeirat Mielert schon die nächste Veranstaltung: Im Wohngebiet Hallschlag ging es um Verkehrsfragen. Neben den Fachleuten der Verwaltung und den Parteienvertretern nahmen auch Anwohner teil. "Ganze drei", sagte Mielert. "Das nennt man dann in Stuttgart Bürgerbeteiligung." Ähnlich deprimierend waren seine Erfahrungen bei der Planung des Güterbahnhofsareals.

### "Welch ein Schwachsinn"

"Bürgerbeteiligung" lautet aber in der Landeshauptstadt das Gebot der Stunde, jedenfalls für die Stuttgart-21-Befürworter OB Wolfgang Schuster (CDU) und SPD-Kreischef Andreas Reißig. Sie fordern die Gegner auf, den Widerstand zu beenden, um sich gemeinsam der Zukunft des neuen Stadtteils auf den frei werdenden Gleisflächen zuzuwenden.

"Welch ein Schwachsinn", kommentiert Pfeifer dieses Vorhaben. Die Schwäche von Stuttgart 21 gegenüber der von ihm vertretenen modularen Alternative Kopfbahnhof 21 sei ja gerade, dass erst nach der Tieferlegung der Gleise "in zehn bis 15 Jahren" die Bebauung möglich sei. Jetzt für den Sommer eine Bürgerbeteiligung anzukündigen, hält er für Aktionsismus. Pfeifer erinnert daran, dass es eine solche Beteiligung Ende der 90er Jahre für das heute von Banken überbaute Gelände neben dem Hauptbahnhof gegeben habe. "Unsere Vorschläge für Parkflächen, viel Grün und Wohnungsbau verstauben heute in Aktenordnern. "




### Grüne fordern neuen Bebauungsplan

Grünen-Chef Werner Wölfle wirft der SPD "Heuchelei" vor. Er sagt, es seien die Sozialdemokraten

und die CDU gewesen, die eine Beteiligung der Bürger an der Grundsatzentscheidung über Stuttgart 21 verhindert hätten. "Das scheint den Genossen jetzt mächtig aufs Gewissen zu drücken." Er rät den Stuttgartern, sich "besser auf lange Bauzeiten einzustellen als auf Bürgerbeteiligungen an Bauvorhaben, von deren Realisierung wir, wenn sie überhaupt je kommen, noch Lichtjahre entfernt sind". Die Grünen wüssten zu verhindern, dass der neue Stadtteil von OB Schuster geprägt werde. "Auf sein Konto geht bereits das Bankenviertel." Schon aus ökologischen Gründen sei es wichtig, "dass ein grüner Oberbürgermeister die Federführung bei der Planung übernimmt". Wölfle fordert Schuster und die SPD auf, ihrer Verantwortung für die Planung am Bahnhof bereits im Herbst nachzukommen und den Bebauungsplan für das Gebiet neu zu fassen, in dem bisher das riesige Einkaufszentrum geplant war.

SPD-Kreischef Reißig sagt, gerade in dieser Frage sei seine Partei die Speerspitze der Bewegung. Er glaubt: "Da wird jemand richtig nervös." Offenbar befürchteten die Grünen, dass der Zug ohne sie abfahre. Mit Fundamentalopposition sei aber kein Blumentopf zu gewinnen. "Natürlich müssen wir jetzt schon mit der Bürgerbeteiligung beginnen", erklärt Reißig. Gute Arbeit dauere ihre Zeit. Die SPD werde die Forderung nach einer Bürgerbeteiligung nicht von Wahlterminen abhängig machen. Wenn die Grünen damit bis 2012 warten wollten, zeigen sie, dass es ihnen nur um Wahltaktik ginge.

# STUTTGART 21

 Versenden  Drucken  Lesezeichen

Planung des neuen Hauptbahnhofs

## Bürger dürfen sich nicht beteiligen

Thomas Fallin, veröffentlicht am 30.05.2010



Die Stadt will ihre Bewohner in die Planung der neuen City, die auf dem heutigen Gleisvorfeld errichtet werden soll, einbinden. Doch in Sachen Hauptbahnhof dürfen die Bürger nicht mitreden. Foto: dpa

Stuttgart - Nach einem ersten Sondierungsgespräch steht fest: Bahn AG und Stadt werden keine Bürgerbeteiligung zum neuen Hauptbahnhof mehr in die Wege leiten. Stuttgart beabsichtigt aber, die Planungen zur Innenstadterweiterung, die sich auf den heutigen Gleisanlagen von 2019 an vollziehen soll, intensiv mit den Bürgern zu diskutieren. Dies ist das Ergebnis eines Treffens, an dem Oberbürgermeister Wolfgang Schuster, die Bürgermeister Matthias Hahn und Dirk Thürnau, der Stuttgart-21-Sprecher Wolfgang Drexler sowie Ortwin Renn von der Universität Stuttgart, ein Experte für Bürgerbeteiligungen, teilgenommen haben.

### Weitere Artikel zum Thema

**Bahnchef Grube Prüfung** von Rheintalbahn-Ausbau »

**Stuttgart-21-Gutachten** Bahnchef Grube zweifelt »

**Talkrunde im SWR** Ein Schritt zur Sachlichkeit »

**Stuttgart 21** Befürworter laufen für Projekt »

**alle Artikel anzeigen** »

Danach sei für alle Seiten klargewesen, dass das Bahnprojekts schon zu weit fortgeschritten sei, um jetzt noch eine Bürgerbeteiligung zu organisieren, sagte Wolfgang Drexler; auch seien die Fronten zwischen Befürwortern und Gegnern so verhärtet, dass derzeit keine Kompromisse zu erwarten seien. "Der Zug ist abgefahren", sagte auch Ortwin Renn. Er hatte von Anfang an betont, dass eine Bürgerbeteiligung nur dann sinnvoll sei, wenn zumindest teilweise Veränderungen möglich seien.

### Stadt will Konzept entwickeln

Dagegen hebt OB Wolfgang Schuster die großen Chancen hervor, die eine Bürgerbeteiligung bei der Entwicklung der Quartiere hinter dem Hauptbahnhof böte. Das Gelände, heute Gleisvorfeld, gehört der Stadt, so dass sie selbst entscheiden kann, wie sehr sie die Vorschläge der

Bürger berücksichtigt. "Experten, politische Verantwortliche und Bürger sollen ihre Ansichten und Anregungen austauschen und in die weitere Planung einfließen lassen können", sagte auf Anfrage Andrea Klett-Eininger, die Leiterin des OB-Büros.

Die Stadt entwickelt in den nächsten Monaten ein Konzept, wie die Bürger konkret eingebunden werden können. Darüber soll dann der Gemeinderat entscheiden. Vermutlich wird dies erst nach der Sommerpause sein. Über die Inhalte sei noch nicht gesprochen worden. OB Schuster hatte vor einigen Wochen betont, dass er sich alle Formen einer Bürgerbeteiligung - von Veranstaltungen bis hin zu moderierten Ideenwerkstätten - vorstellen könne. Über die konkrete Ausprägung der Bürgerbeteiligung sollen die Menschen in Stuttgart mitreden können. Ortwin Renn könnte die Bürgerbeteiligung moderieren: Der Inhaber des Lehrstuhls für Technik- und Umweltsociologie an der Universität Stuttgart ist spezialisiert auf innovative Formen der Partizipation und Konfliktlösung.

### Bahn soll weiter unter Druck gesetzt werden

Auch die SPD-Gemeinderatsfraktion hat sich zuletzt für eine Bürgerbeteiligung starkgemacht und einen Antrag zu diesem Thema angekündigt. Der Vorsitzende des SPD-Kreisverbandes, Andreas Reißig, begrüßte es jetzt, dass OB Schuster sich endlich dieser Sache annehme: "Aber noch glaube ich nicht an dieses neue Engagement des OB - er hat schon viel angekündigt und doch nichts gemacht", so Reißig.

In der Sache liegen SPD und OB nicht weit voneinander entfernt. Auch Reißig ist der Ansicht, dass eine Bürgerbeteiligung zum Bahnhof nicht mehr sinnvoll sei. Dabei habe auch er einige Bedenken, so Reißig: zum Beispiel sei die bisher geplante Nutzung des Straßburger Platzes für ihn sehr kritikwürdig. Aber man müsse zur Kenntnis nehmen, dass die Planungen nicht mehr grundlegend veränderbar seien: "Wir werden jedoch die Bahn weiter unter Druck setzen, um eine hochwertige Nutzung des Bonatzbaues zu bekommen." Die SPD zielt deshalb in ihrem Antrag ebenfalls vor allem auf eine Bürgerbeteiligung zum neuen Stadtquartier.

# STUTTGART 21

 Versenden  Drucken  Lesezeichen

Stuttgart 21

## OB Schuster will Bürgerbeteiligung

Thomas Faltin, veröffentlicht am 04.05.2010

Bild 1 von 3



Der Stadtrat und SPD-Kreischef Andreas Reißig fordert, dass die Bürger bei der Planung der neuen Innenstadt hinter dem Hauptbahnhof (Gebäude vorn) einbezogen werden müssen. Foto: dpa

Stuttgart - Am 12. Mai wollen Wolfgang Drexler, der Projektsprecher von Stuttgart 21, und Oberbürgermeister Wolfgang Schuster einen neuen Versuch starten, um die Bürger verstärkt am Großprojekt Stuttgart21 zu beteiligen. An diesem 12. Mai wollen sie sich mit dem Stuttgarter Sozialwissenschaftler Ortwin Renn treffen - Renn gilt weltweit als Fachmann für die Organisation und Moderation von bürgerschaftlichen Prozessen; er kennt zudem die Stuttgarter Verhältnisse gut.

**"Man kann über alles diskutieren, was noch nicht planfestgestellt ist."**

Wolfgang Drexler,  
Projektsprecher Stuttgart 21

Bei einer solchen Beteiligung könne es nicht nur um die Bebauung der Grundstücke hinter dem Hauptbahnhof gehen, sagte Drexler - darüber entscheide ohnehin die Stadt Stuttgart als Eigentümerin allein. "Man kann vielmehr über alles diskutieren, was noch nicht planfestgestellt ist", betonte Drexler. Dazu gehöre die spätere Nutzung des Bonatzbaus. Auch OB Wolfgang Schuster hat sich jetzt konkret zu einer Bürgerbeteiligung bekannt: Man müsse dem Wunsch vieler Bürger nach Mitwirkung Rechnung tragen, schrieb er in der Beantwortung einer SPD-Anfrage. "Grundsätzlich kommt eine Kombination aus klassischen Informations- und Erörterungsveranstaltungen, offener Bürgerbeteiligung, Workshops, Planungszellen und internetbasierten Beteiligungsformen in Betracht", so Schuster. Bereits bei der Art der Beteiligung sollen die Bürger mitsprechen können. Konkrete Vorschläge will der OB bis zur Sommerpause vorlegen.

**Weitere Artikel zum Thema**

**Bahnchef Grube** Prüfung von Rheintalbahn-Ausbau »

**Stuttgart-21-Gutachten** Bahnchef Grube zweifelt »

**Talkrunde im SWR** Ein Schritt zur Sachlichkeit »

**Stuttgart 21** Befürworter laufen für Projekt »

**alle Artikel anzeigen** »

### SPD stellt Antrag auf Bürgerbeteiligung

Unabhängig davon plant die Stuttgarter SPD einen neuen Anlauf in Sachen Bürgerbeteiligung - in wenigen Wochen wollen die Sozialdemokraten einen Antrag in den Gemeinderat einbringen. Klar ist für Stadtrat und SPD-Kreischef Andreas Reißig, dass die Bürger bei der Planung der neuen Innenstadt hinter dem Hauptbahnhof einbezogen werden müssen; und auch wenn die Grundstücke erst in zehn bis 15 Jahren bebaut würden, so sei es doch wichtig, sich jetzt schon über eine nachhaltige Architektur Gedanken zu machen. "Es darf auf keinen Fall so kommen, dass diese neuen Viertel ebenso abweisend und tot sind wie manche anderen Quartiere am Hauptbahnhof", so Andreas Reißig.

Klar ist für Reißig auch, dass die Moderation einer solchen Bürgerbeteiligung von externer Seite erfolgen müsse - womöglich hat auch er Ortwin Renn im Sinn. Und klar ist für Reißig schon jetzt, dass das Konzept der SPD sich nicht allein um Zukunftsvisionen für die neue Innenstadt drehen

werde. "Die Nutzung des Bonatzbaus wird Bestandteil unseres Konzeptes sein - wir wollen dort keinen kalten Konsumtempel."

### **"Das wird ein Schuss in den Ofen"**

Die Stuttgart-21-Gegner reagieren allerdings auf die Ankündigung einer Bürgerbeteiligung sehr reserviert. "Die Menschen wollen ganz grundsätzlich über die Sinnhaftigkeit des Projektes reden", meint Gerhard Pfeifer von der Initiative Kopfbahnhof 21: "Solange es deshalb nur um Detailfragen gehen soll, werden wir uns an einer Bürgerbeteiligung nicht beteiligen." Zum Ausgang der neuen Vorstöße gibt Gerhard Pfeifer eine eindeutige Prognose ab: "Das wird ein Schuss in den Ofen."

Umgekehrt hatte Boris Palmer, der grüne OB von Tübingen, zuletzt ebenfalls einen Vorstoß versucht und sich für ein Moratorium ausgesprochen. Er forderte die Bahn als Bauherrn auf, einen Baustopp zu verhängen, bis alle finanziellen, technischen und juristischen Fragen geklärt seien. "Dieses Risiko müssten die Politiker um der Demokratie und des gesellschaftlichen Friedens willen eingehen", schrieb Palmer. Die Bahn hat sich noch nicht zu dem Vorschlag geäußert; man muss aber kein Prophet sein, um die Antwort zu erraten. Insgesamt wirkt die Sache recht verfahren. Bisher stoßen alle Vorschläge bei der jeweils anderen Seite auf strikte Ablehnung.

# STUTTGART 21

 Versenden  Drucken  Lesezeichen

OB Schuster zu Stuttgart 21

## "Projekt taugt nicht für Glaubenskrieg"

Thomas Faltin und Erik Raidt, veröffentlicht am 07.07.2010

Bild 1 von 2



OB Schuster könnte sich eine Philharmonie hinter dem Bonatzbau vorstellen, um den Straßburger Platz aufzuwerten. Foto: Sobek

Stuttgart - Hinter dem Bahnhof soll eine neue Innenstadt entstehen, wenn die Gleise einst abgebaut werden. OB Schuster plädiert für kulturelle, architektonische und ökologische Höhepunkte.

### "Stuttgart 21 taugt nicht für einen Glaubenskrieg."

Über die Stimmung in der Stadt

**Herr Schuster, die StZ hatte drei Architekten gebeten, Perspektiven für das künftige Stadtviertel hinter dem Hauptbahnhof aufzuzeigen. Herausgekommen ist: viel Grün, viel Wasser und ökologisches Bauen. Wie sieht Ihre Vision aus?**

#### Siehe auch

**Info** Visionen für die neue Mitte »

**Neue Stuttgarter**

**Innenstadt** Drei Visionen für die City »

#### Weitere Artikel zum Thema

**Neues Speisekino in Stuttgart** Eine andere Art von Filmkultur »

**Interview mit Volker Kauder** "Ich fühle mich nicht isoliert" »

**Interview mit Jochen Schneider** "Jeder Spieler hat seine Geschichte" »

**Interview mit Birgit Homburger** "Riesenchance für Stuttgart" »

**alle Artikel anzeigen »**

Ich kann gut nachvollziehen, dass zwei von drei Architekten in Ihrem Zukunftsszenario dem Wasser im neuen Stadtviertel eine wichtige Rolle eingeräumt haben. Heute erleben viele Stuttgarter den Neckar nur am Rande. Wichtig wäre mir, dass das neue Stadtviertel Vielfalt, Ästhetik und Funktionalität verbindet und zugleich Maßstäbe im Ökologischen setzt.

**Sie haben jetzt die Chance, sich festzulegen: Ich, Wolfgang Schuster, setze mich für eine ökologische Modellstadt hinter dem künftigen Hauptbahnhof ein.**

Wir haben die Chance, dort eine CO<sub>2</sub>-freie Stadt zu bauen. Das ist heute noch sehr anspruchsvoll - aber bis zum Baubeginn in zehn Jahren wird es genügend Knowhow geben, um dieses Ziel zu erreichen. In den Städten und Megastädten der Zukunft wird zudem die E-Mobilität eine wichtige Rolle spielen. Auch dafür bietet diese neue Stadt, die hinter dem Bahnhof entstehen wird, ein Experimentierfeld.

**Wie realistisch ist es denn, dass die Vision einer ökologischen Stadt verwirklicht wird?**

Die Weichen sind gestellt: Die Stadt hat bewusst alle heutigen Gleisflächen gekauft, um später keinen Verwertungsdruck zu haben. So können wir den Takt vorgeben: bei den ökologischen Standards, bei den neuen Wohnformen und bei den Arbeitsplätzen der Zukunft. Dafür brauchen wir Visionen. Wenn wir uns jetzt schon im Klein-Klein

verfangen, würden wir eine historische Chance vertun.

**Sie sprechen von einer "neuen Stadt". Das Viertel wird die City dramatisch**

**verändern. Gleichzeitig muss es zur bestehenden Stadt passen - was soll in der neuen Mitte typisch "stuttgarterisch" sein?**

Schon heute ist Stuttgart eine grüne Stadt mit 5000 Hektar Wald, 39 Prozent der Gemarkung stehen unter Landschafts- und Naturschutz - die höchste Quote aller deutschen Großstädte. Die Stuttgarter erreichen in durchschnittlich 300 Meter Entfernung öffentliches Grün. Mir ist es wichtig, dass auch die neue City diesen ökologischen Anforderungen entspricht. Im Übrigen: typisch stuttgarterisch ist das Sparen.

**Das klingt wenig sexy als Vision.**

Wir wollen im neuen Viertel nicht an Fantasie und an Kreativität sparen - wir sparen stattdessen an fossiler Energie, Schadstoffausstoß und an nicht wiederverwendbarem Material. Nehmen Sie das Rathaus. Wenn es je abgerissen würde, wäre die Baumasse zum Teil Sondermüll. Künftig müssen wir nachhaltig bauen. Wenn wir in zehn Jahren anfangen, hinter dem Bahnhof zu bauen, sollen Verfahren eingesetzt werden, die heute noch erforscht werden.

**Bisher streiten alle nur über den Hauptbahnhof - Ihnen als OB ist es nicht gelungen, die Bevölkerung für den Tiefbahnhof und die neue Mitte in der Stadt zu begeistern.**

Wir hatten ursprünglich doch einen völlig anderen Zeitplan. Wenn alles wie geplant gekommen wäre, wäre der Durchgangsbahnhof schon in Betrieb. Wir haben über all die Themen nach meiner ersten Wahl 1997 intensiv mit einer breiten Öffentlichkeit diskutiert. Damals gab es eine offene Bürgerbeteiligung. Als dann 2001 und 2002 die Entscheidungen im Gemeinderat endgültig fielen, war eine Mehrheit der Bürger für das Projekt. Dann folgte eine Hängepartie: Es war lange Zeit unklar, ob das Projekt überhaupt kommt. Nun haben wir Gewissheit.



OB Schuster zu Stuttgart 21

## "Projekt taugt nicht für Glaubenskrieg"

Thomas Faltin und Erik Raidt, veröffentlicht am 07.07.2010

**Auch Sie haben Gewissheit: Sie werden Stuttgart 21 nicht mehr als OB einweihen.**

Aber ich kann zufrieden betrachten, was die nächste Generation Spannendes baut.

**Der Städteplaner Franz Pesch hat uns im Interview gesagt: der Protest sei ein riesiges Angebot an Sie, weil so viele Bürger die Zukunft Stuttgarts mitgestalten wollen. Nehmen Sie das Angebot an?**

Ja, aber die Diskussion kann nicht bei null beginnen. Zwei Dinge stehen fest: die Bahn baut den Tiefbahnhof und sie reißt die Seitenflügel ab. Darüber hinaus gibt es eine Vielzahl von offenen Fragen, über die wir mit den Bürgern reden werden.

**Werden Sie bitte konkreter.**

Ich meine unter anderem die Fragen: Wie gestalten wir den Übergang von der Königstraße zum Haupteingang des Bonatzbaus? Wie werden die Wege durch die künftige Parklandschaft verlaufen? Wie schaffen wir es, den Straßburger Platz mit seinen Lichtaugen zu beleben? Welche Arbeitsplätze sollen entstehen? Welche Wohnformen benötigen wir, um einer älter werdenden Gesellschaft gerecht zu werden?

**Ab wann sollen die Bürger über diese und weitere Fragen mitreden dürfen?**

Wie gesagt: 2019 soll der Bahnhof fertig sein, ein Jahr später kann das heutige Gleisfeld bebaut werden. In diesem Herbst wollen wir Experten einladen, die Visionen für die neue Mitte entwickeln sollen. Und daraus erhoffe ich mir Impulse für die öffentliche Diskussion.

**Wen werden Sie zu diesen Expertenforen einladen? Wer darf mitdiskutieren?**

Wir erstellen derzeit eine Liste von Persönlichkeiten, die zu den Themen ökologisches Bauen, Parkerweiterung, neue Wohnformen und Verkehrskonzepte Vorschläge machen sollen. Und natürlich dazu, wie man das Element Wasser, das nicht nur ich in Stuttgart vermisse, mit einbringt.

**Noch einmal: ab wann sollen dann die Bürger mitreden können - ab 2011?**

Das diskutieren wir im Gemeinderat. Wir wollen nach der Sommerpause einen Vorschlag einbringen, mit dem Ziel, noch in diesem Jahr zu starten.

**Denken Sie dabei an größere Runde Tische oder an Arbeitskreise? Und wer soll dieses Verfahren lenken?**

Zunächst müssen die Fachleute ihre Arbeit leisten. Dann sollte es öffentliche Dialogforen geben. Ich würde es bedauern, wenn diese Debatte gestört würde, so wie derzeit alles mit hoher Aggressivität angegangen wird, was rund um Stuttgart 21 geschieht. Aber das wird sicher wieder besser.

OB Schuster zu Stuttgart 21

## "Projekt taugt nicht für Glaubenskrieg"

Thomas Fallin und Erik Raidt, veröffentlicht am 07.07.2010

### Wie weit gehen die Beleidigungen gegen Sie persönlich?

Ich halte es mit Manfred Rommel, der gesagt hat, er sei nicht beleidigungsfähig.

### Einspruch. Ihr Auftreten bei manchen Terminen lässt andere Rückschlüsse zu. Ist es manchmal schwer, das alles auszuhalten?

Natürlich trifft mich manches. Bei Stuttgart 21 gibt es wie bei jedem Großprojekt kein Schwarz-Weiß. Es ist kompliziert, mit hohen Kosten verbunden, es dauert lang - das stimmt ja alles. Und den verkehrlichen und städtebaulichen Erfolg werden wir erst spät sehen. Die Stimmung ist zu Unrecht personalisiert - weg vom Projekt, hin zu mir. Das ist nicht immer angenehm.

### Der Bahn-Chef Grube ist bei einer Montagsdemo einmal spontan aufs Podium gestiegen und hat sich den Gegnern gestellt. Haben Sie überlegt, etwas Ähnliches zu tun, um ein versöhnliches Signal auszusenden?

Das hätte nur Sinn, wenn ich eine Chance hätte, dass man mir wenigstens drei Minuten zuhören würde. Diese Chance sehe ich im Moment nicht.

### Der Stadt stehen zwei heikle Termine bevor: die Baumfällung im Schlossgarten und der Abriss der Seitenflügel. Befürchten Sie, dass es abends in der Tagesschau unschöne Bilder zu sehen gibt?

Es ist nicht auszuschließen, dass die Chaotenszene ansteigt. Die Polizei wird sich darauf vorbereiten. Man mag Stuttgart 21 in der Gesamtabwägung für falsch halten - aber dieses Projekt taugt nicht für einen Glaubenskrieg.

### Viele Gegner sind auch deshalb so erbost, weil die Bahn in wichtigen Fragen überhaupt nicht mit sich reden lässt.

Über den Tiefbahnhof ist doch intensiv diskutiert worden, bevor man abschließend über ihn entschieden hat. Jetzt steht eine Reihe von Gestaltungsfragen an. Darüber reden wir mit der Bürgerschaft und mit dem Architekten Christoph Ingenhoven.

OB Schuster zu Stuttgart 21

## "Projekt taugt nicht für Glaubenskrieg"

Thomas Faltin und Erik Raidt, veröffentlicht am 07.07.2010

### **Herr Ingenhoven ist in der öffentlichen Debatte weitgehend unsichtbar geblieben.**

Weil erst die Weichen gestellt werden mussten, bevor Herr Ingenhoven aktiv werden konnte. Er hat ja auch Herrn Dübbbers eingeladen, bei Fragen wie jener der Verbindung zwischen Bonatzbau und Durchgangsbahnhof, der Sanierung des Bonatzbaus und der Gestaltung des Straßburger Platzes mitzuwirken. Darin sehe ich eine Chance. Ich setze darauf, dass das kreative Potenzial, das sich für eine längst entschiedene Grundsatzdebatte aufbraucht, langsam den Zukunftsfragen zuwendet, zumal in der letzten Bürgerumfrage eine klare Mehrheit die Erweiterung der Parkanlagen positiv beurteilt hat.

### **Viele Bürger befürchten, dass das neue Viertel hinter dem Bahnhof ähnlich öde und abends verlassen sein wird wie das Bankenviertel der LBBW.**

Man sollte über das Europaviertel urteilen, wenn die gesamte Bebauung fertig ist. Demnächst werden wir im ersten Teil des Geländes den Grundstein für ein großes Wohnquartier legen. Im Spätherbst entscheiden wir über den Wettbewerb für die Sparkassen-Akademie. Auch dort werden viele junge Leute wohnen.

### **Derzeit bestimmt die Diskussion über das neue Einkaufszentrum in der Nähe der Bibliothek 21 noch die Debatte.**

Wir haben mit der Projektgesellschaft ECE verhandelt und wollen, dass über dem Einkaufszentrum etwa 500 neue Wohnungen entstehen. Ich bin mir sicher, dass wir in dem Europaviertel später eine spannende Mischung erleben aus Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Freizeit und Bildung.

### **Die Bibliothek 21 und der neue Bahnhof werden das gesamte Gelände prägen - welche weiteren Marksteine könnten entstehen?**

Als architektonisches Gegenstück zum Bonatzbau hatte ich ja bereits vor einiger Zeit die Schlossgarten-Philharmonie und ein Haus der Weltkulturen vorgeschlagen. Denn wir brauchen längerfristig eine Ergänzung der beliebten Liederhalle und ein ethnologisches Museum, das die großartige Sammlung des Linden-Museums besser präsentiert.

### **Beides erscheint angesichts der momentanen Finanzlage der Stadt unrealistisch.**

Wir reden von einem Zeitraum ab 2020. Eine Entscheidung über die Schlossgarten-Philharmonie hängt nicht von der heutigen Finanzlage ab. Professor Sobek hat auf meinen Wunsch hin eine Skizze geliefert - sie zeigt die Richtung an: Wir brauchen als Auftakt für das neue Stadtviertel spannende Architektur und kulturelle Highlights - und keine langweiligen Bürohäuser.

# STUTTGART 21

 Versenden  Drucken  Lesezeichen

Neuer Botschafter Wolfgang Drexler

## Gestatten, Mister Stuttgart 21

dpa, veröffentlicht am 24.07.2009



Der SPD-Politiker Wolfgang Drexler (Mitte) ist der neue "Mister Stuttgart 21" - er wurde am Freitag von Ministerpräsident Günther Oettinger (links) und dem Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn, Rüdiger Grube, präsentiert. *Foto: dpa*

Stuttgart - Nach jahrelang erbittertem Streit um Stuttgart 21 wollen das Land und die Bahn mit einem prominenten Oppositionspolitiker die Bevölkerung für das Milliarden-Bahnprojekt gewinnen. Ministerpräsident Günther Oettinger (CDU) und Bahnchef Rüdiger Grube präsentierten Landtagsvizepräsident Wolfgang Drexler (SPD) am Freitag in Stuttgart als ehrenamtlichen Sprecher des Bauvorhabens. Drexler soll künftig für alle vier Partner des Großprojekts - Stadt, Region, Land und Bahn - sprechen.

"Unser Projekt ist alternativlos", sagte Oettinger. Das Land könne es sich nicht leisten, mit 15 bis 20 Jahren Verspätung Teil der transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsstrecke von Paris nach Bratislava zu werden. "Nur bei der Schiene haben wir die Chance, dass Baden-Württemberg in die Champions League kommt", sagte Oettinger. Der Hauptbahnhof in Stuttgart soll vom Kopfbahnhof zu einer unterirdischen Durchgangsstation umgebaut werden. "Stuttgart 21 ist das auf Jahre größte und wichtigste Infrastrukturprojekt in Deutschland", erklärte Grube.

Er gab Fehler in der Vergangenheit zu: "Je länger so ein Projekt in der Luft hängt, desto größer wird die Gruppe der Zweifler, Verunsicherten und Gegner." Der seit knapp drei Monaten amtierende Vorstandsvorsitzende der Bahn gab sich zuversichtlich: "Bei der Inbetriebnahme in rund zehn Jahren werden alle glücklich und zufrieden sein. Ich gehe davon aus, dass dann von Kritikern und Gegnern dann nicht mehr viel zu sehen ist."

Drexler besitze "Persönlichkeit, Glaubwürdigkeit, Integrität und höchste fachliche Kompetenz", sagte Grube. Bei seiner Arbeit soll der 63-Jährige von einem Kommunikationsbeirat aus Politikern und Wirtschaftsvertretern unterstützt werden. Ihm sollen unter anderem Oettinger, der ehemalige Ministerpräsident Lothar Späth, Stuttgarts Oberbürgermeister Wolfgang Schuster (CDU), sowie Hans-Peter Stihl und der Bauunternehmer Rudi Häussler angehören. Drexler soll seine Arbeit im September aufnehmen, will aber weiterhin Abgeordneter und stellvertretender Landtagspräsident bleiben.

Die SPD im Landtag begrüßte die Ernennung. "Er wird es schaffen, bei Stuttgart 21 endlich für Transparenz und eine offene Kommunikation zu sorgen", sagte Landtagsfraktionschef Claus Schmiedel. Die Gegner des Projekts geben das Bauvorhaben weiter verloren. "Und wenn man noch so viele schöne Etiketten auf das Projekt Stuttgart 21 klebt, der Inhalt bleibt schlecht", kommentierte Gerhard Pfeifer vom Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21 die Berufung Drexlers.

# STUTTGART 21

 Versenden  Drucken  Lesezeichen

Alice Kaiser

## Die Neue in Drexlers Team

Thomas Braun, veröffentlicht am 05.11.2009



Die Architektin Alice Kaiser wird zum 1. Dezember ihre Stelle als Bürgerbeauftragte der Stadt Stuttgart für das Projekt Stuttgart 21 antreten. *Foto: Stadt Stuttgart*

Stuttgart - Die Architektin Alice Kaiser wird zum 1. Dezember ihre Stelle als Bürgerbeauftragte der Stadt Stuttgart für das Projekt Stuttgart 21 antreten. Der Verwaltungsausschuss wurde am Mittwoch über die Personalie informiert. Die Stelle Kaisers ist beim Tiefbauamt der Stadt angesiedelt.

### Siehe auch

[Stuttgart 21 Bringt das Projekt 17.000 Stellen? »](#)

[Stuttgart 21 Werbung in englischer Sprache »](#)

OB Wolfgang Schuster hatte auf Druck der SPD-Fraktion aber zugestimmt, dass der Arbeitsplatz von Alice Kaiser im Kommunikationsbüro des Stuttgart-21-Sprechers Wolfgang Drexler angesiedelt wird. Der Begriff Ombudsfrau, die nach skandinavischem Vorbild die Rolle eines unparteiischen Schiedsrichters einnimmt, kommt in ihrer Aufgabenbeschreibung nicht vor.

### Kaiser soll den Bürgern Rede und Antwort stehen

Die 36-Jährige hat in Stuttgart, Aberdeen und Dublin Architektur studiert und war danach beruflich in Stuttgart und Irland tätig. Von 2000 bis 2006 leitete sie etwa als Projektarchitektin für das Büro Reddy O'Riordan Staehli Architects in Cork eigenverantwortlich städtebauliche Großprojekte. Unter anderem betreute sie eines der größten Siedlungsprojekte Irlands mit 1250 Wohneinheiten und zugehöriger Infrastruktur. Dabei war sie auch für die Kommunikation zwischen den Projektbeteiligten und für Diskussionen mit Bürgern zuständig.

Technikbürgermeister Dirk Thürnau erklärte: "Wir sind überzeugt, dass Alice Kaiser die Voraussetzungen für diese wichtige Aufgabe hervorragend erfüllt. Sie wird eine Anwältin der Anwohner- und Bürgerinteressen während der Bauzeit sein." Es gehe dabei vor allem um vorausschauende Bürgerinformation und die Beantwortung von Anfragen im Zusammenhang mit geplanten und laufenden Baumaßnahmen für Stuttgart 21.

Außerdem soll Kaiser auch bei Anfragen vermitteln, die sich direkt an das Bahnprojekt richten. Vor allem aber nehme sie die städtischen Interessen beim Projekt Stuttgart 21 wahr, so Thürnau. Projektsprecher Drexler sagte, er freue sich, "dass die Bürgerbeauftragte ins Team des Kommunikationsbüros kommt. Die Zuweisung erleichtert Frau Kaiser den raschen Zugriff auf alle Informationen."

## STUTTGART 21

[✉ Versenden](#) [🖨 Drucken](#) [🔖 Lesezeichen](#) [👍 Empfehlen](#)

Bürgerbeauftragte Stuttgart 21

**"Wir ziehen alle an einem Strang"**

Thomas Braun, veröffentlicht am 02.02.2010



Alice Kaiser, die Bürgerbeauftragte für Stuttgart 21, ist um ihren Job nicht zu beneiden. Sie soll Mittlerin zwischen den Bürgern und der Bahn sein. *Foto: Steinert*

Stuttgart - Eine freundliche Begrüßung hört sich anders an: Kaum als Bürgerbeauftragte für das Projekt Stuttgart 21 bestellt, wurde Alice Kaiser von Projektgegnern als "Maultaschensprecherin" abqualifiziert. Dabei ist die 36-Jährige nicht etwa beim Teigtaschenhersteller Bürger angestellt, sondern bei der Stadt. Die in Kattowitz (Polen) geborene studierte Architektin, Mutter von zwei Kindern, soll die Interessen der Stuttgarter im Zusammenhang mit dem auf zehn Jahre Bauzeit veranschlagten Umbau des Hauptbahnhofs vertreten.

**Weitere Artikel zum Thema**[Bahnhof Grube Prüfung von Rheintalbahn-Ausbau »](#)[Stuttgart-21-Gutachten Bahnhof Grube zweifelt »](#)[Talkrunde im SWR Ein Schritt zur Sachlichkeit »](#)[Stuttgart 21 Befürworter laufen für Projekt »](#)[alle Artikel anzeigen »](#)

Dass ihr Arbeitsplatz sich im Büro des Stuttgart-21-Sprechers Wolfgang Drexler und nicht etwa im Tiefbauamt befindet, hat Alice Kaiser zwar nicht zu verantworten. Doch genau dieser Umstand ist es, der Fragen nach ihrer Neutralität aufwirft. Ursprünglich war ihre auf fünf Jahre befristete Stelle als "Ombudsfrau" (Bürgeranwältin) nach skandinavischem Muster geplant, ehe sie zur Bürgerbeauftragten mutierte. "Ich sehe mich durchaus als Interessenvertreter der Bürger innerhalb des Projekts", erläutert Alice Kaiser ihr Selbstverständnis. Die Kritik am Standort ihres Schreibtischs kann sie nicht nachvollziehen: "Es ist doch gut, wenn der Informationsaustausch auf dem kurzem Weg erfolgt. Wir ziehen schließlich alle an einem Strang."

**Sie muss mit viel Kritik klarkommen**

Am 1. Dezember vergangenen Jahres hat sie ihren neuen Job angetreten, sich zunächst aber in der Öffentlichkeit rar gemacht. Seit zweieinhalb Jahren lebt Kaiser, die in Stuttgart studiert hat, mit ihrer Familie in Bad Cannstatt. Zuvor hat sie siebeneinhalb Jahre in Irland als Projektarchitektin an verschiedenen städtebaulichen Großprojekten mitgearbeitet, deren Sinnhaftigkeit sich auch nicht jedem Iren auf den ersten Blick erschlossen haben mögen.

Obwohl sie weiß, wie sehr das Thema Stuttgart 21 die Landeshauptstadt spaltet, hat sie es bisher "nicht bereut", bei der Stadtverwaltung angeheuert zu haben. Derzeit tourt sie mit Projektsprecher Drexler durch die Bezirksbeiräte, um sich und ihre Funktion bekannter zu machen. Dass sie sich auch dort viel Kritik anhören muss, schreckt sie nicht ab: "Ich wusste ja, was auf mich zukommt."

Seit etwa vier Wochen muss sich die Frau nun mit ganz konkreten Fragen der Bürger auseinandersetzen: Verläuft der Tunnel unter meinem Grundstück? Beeinträchtigt die Baulogistik mein Wohnumfeld? Was kann man gegen den zu erwartenden Baulärm oder Abgasimmissionen tun? In solchen Fällen wälzt Kaiser dann die mehrere hundert Seiten dicken Ordner mit den Planfeststellungsbeschlüssen und prüft, ob die dort festgeschriebenen Schutzbestimmungen und

Planfeststellungsbeschlüssen und prüft, ob die dort festgeschriebenen Schutzbestimmungen und Auflagen eingehalten worden sind: "Die Genehmigungen kennen keine Kompromisse." In strittigen Fällen kann Kaiser der Stadt etwa empfehlen, einen Gutachter hinzuzuziehen, der die Beschwerden prüft.

### **Informationsplattform für alle Bürger**

Als reine "Kummerkastentante" freilich sieht sich die Bürgerbeauftragte nicht: "Natürlich ist meine Stelle auch als eine Art Informationsplattform angelegt." Wenn's politisch wird, erklärt sie sich freilich für nicht zuständig: "Briefe und E-Mails, wo es ums Grundsätzliche geht, leite ich an Herrn Drexler weiter." Zugleich stellt sie klar: "Ich bin Herrn Drexler gegenüber nicht weisungsgebunden". Ihr nomineller Chef, Oberbürgermeister Wolfgang Schuster, hat gestern aus Anlass des Baubeginns für Stuttgart 21 nochmals die Bedeutung der Bürgerbeauftragten unterstrichen: Sie sei mit den Bürgern im Dialog und nehme eine "Mittlerfunktion zwischen den Bürgern und dem Bauherr" ein.

Keinen Hehl macht die Bürgerbeauftragte daraus, dass sie dem Projekt selbst grundsätzlich positiv gegenübersteht. " Es gibt nur ganz wenige Städte, die eine solche städtebauliche Chance bekommen."

**Die Bürgerbeauftragte Alice Kaiser ist telefonisch unter der Nummer 0711/21321214 oder per Mail unter [alice.kaiser@bahnprojekt-s-ulm.de](mailto:alice.kaiser@bahnprojekt-s-ulm.de) zu erreichen.**

# STUTTGART 21

 Versenden  Drucken  Lesezeichen  Empfehlen

Stuttgart-21-Kampagne

## "Noch geben Gegner den Takt vor"

Erik Raidt, veröffentlicht am 07.04.2010



Foto: privat

Stuttgart - Der Karren steckt im Dreck, und Die Crew soll ihn flottmachen: Die Stuttgarter Werbeagentur hat in einem Wettbewerb 14 Konkurrenten ausgestochen und soll das Image von Stuttgart 21 verbessern. Agenturinhaber Gerhard Mutter spricht im Interview über seine Ziele.

**"Die schweigende Mehrheit macht sich nur nicht so laut bemerkbar."**

Agenturchef Gerhard Mutter

**Weitere Artikel zum Thema**

**Neues Speisekino in**

**Stuttgart** Eine andere Art von Filmkultur »

**Interview mit Volker**

**Kauder** "Ich fühle mich nicht isoliert" »

**Interview mit Jochen**

**Schneider** "Jeder Spieler hat seine Geschichte" »

**Interview mit Birgit**

**Homburger** "Riesenchance für Stuttgart" »

**alle Artikel anzeigen** »

**Herr Mutter, Ihre Werbeagentur steht vor der Herausforderung, das bei vielen regelrecht verhasste Projekt Stuttgart 21 populär zu machen. Herzliches Beileid.**

Die Reaktionen darauf, dass wir den Wettbewerb gewonnen haben, waren teilweise heftig. Unbekannte haben die Glasschilder vor dem Eingang unserer Agentur zerstört und "StopptStuttgart21"-Aufkleber drübergeklebt. Außerdem haben wir Mails bekommen, in denen man uns wünscht, dass wir alle unsere Kunden verlieren.

**Die Diskussion um den geplanten neuen Tiefbahnhof wird teilweise in einem hochemotionalen Ton geführt. Wie wollen Sie mit Ihrer Kampagne gegensteuern?**

Wir müssen dieser Schärfe der Auseinandersetzung die Spitze nehmen. Ich glaube aber nicht, dass es uns gelingen wird, die eingefleischten Gegner davon zu überzeugen, dass Stuttgart 21 wichtig ist für diese Stadt. Es wird beinahe unmöglich sein, diese engagierten Leute durch rationale Argumente zu überzeugen.

**Also geben Sie den Dialog mit den Gegnern schon zu Beginn auf.**

Nein, der ist für uns wichtig. Aber unsere Kampagne wird sich in erster Linie an diejenigen richten, die bislang noch keine klare Meinung zu Stuttgart 21 haben oder für das Projekt sind. Es gibt eine Vielzahl von

Menschen, die dem Projekt positiv oder neutral gegenüberstehen. Diese schweigende Mehrheit macht sich nur nicht so lautstark bemerkbar wie die Gegner.

**Einspruch. In den Meinungsumfragen lehnt eine Mehrheit das Projekt derzeit ab.**

Es gibt dennoch eine große Gruppe von Unentschiedenen. Wir wollen einen sachlichen Ton anschlagen. Es geht um ein öffentliches Projekt und nicht um die Markteinführung eines Müsliriegels.



**Sie wollen offensichtlich am Herz als Symbol der Kampagne festhalten. Mit Verlaub, der bisherige Slogan vom "Neuen Herz Europas" ist bei den Leuten durchgefallen.**

Das Herz sollten Sie in zwei Teile zerlegen. An dem grafischen Element wollen wir festhalten, weil es etabliert ist. Ganz anders sieht es mit dem Slogan und den Texten aus. Beim "Neuen Herz Europas" habe ich starke Bedenken. Die Aussage ist zu vollmundig, sie passt nicht zur Mentalität der Menschen in Baden-Württemberg.

**Viele Menschen in der Stadt haben das Gefühl, man behandle sie vom hohen Ross herab.**

Das mag mancher so empfinden. Dem wollen wir entgegenwirken. Wir werden die Menschen ehrlich über das Projekt informieren.

**Darauf sind wir gespannt. Bisher hat man bei der Kommunikation einen Fehler an den anderen gereiht.**

Stimmt. Es ist 15 Jahre hin- und hergegangen, oft mit widersprüchlichen Ansagen. Damit hat man die Saat der Gegner gesät.

**Ich gebe Ihnen ein Beispiel für eine Kampagne, die emotional bewegt und einen griffigen Slogan besitzt: Man sieht in ganz Stuttgart die hellgrünen Aufkleber der Gegner und hört ihren Schlachtruf: "Oben bleiben!"**

Die Gegner haben es geschafft, in Stuttgart die Meinungsführerschaft zu übernehmen. Sie geben derzeit noch den Takt vor. Es wird entscheidend sein, dass wir andere Akzente setzen und in der Öffentlichkeit nicht immer nur reagieren.

**Auf welchen Kanälen wollen Sie Ihre Botschaft verbreiten?**

Zwei Felder sind aus meiner Sicht entscheidend: Wir setzen sehr stark auf das Internet und auch auf den Printbereich. Wir stellen bewusst die sachliche Information in den Vordergrund.

**Das Büro von Wolfgang Drexler sponsert einen Sandburgenwettbewerb zum Städtebau auf dem Killesberg. Der sachliche Gehalt erscheint dürftig.**

Es braucht keine intellektuelle Leistung, um sich die Schlagzeilen vom "in den Sand gesetzt" vorzustellen. Aber Kunst ist meist polarisierend. Und weil es um die Mobilität der Zukunft, vermittelt durch künstlerisch hochwertige Arbeiten, geht, halte ich es dennoch für einen guten Ansatz.

# STUTTGART 21

 Versenden  Drucken  Lesezeichen

Verkehrsministerium

## "Studie ist nicht neu"

Thomas Braun und Jörg Nauke, veröffentlicht am 08.07.2010



Visualisierung: Aldinger & Wolf

Hamburg/Stuttgart - Stuttgart 21 führt zu "Engpässen", verursacht "Konflikte zwischen Hauptbahnhof und Flughafen mit dem Regionalverkehr" und ist "nicht kompatibel mit den angenommenen Fernverkehrszügen". Was sich liest wie ein Gutachten von Projektgegnern, findet sich in einer von der Landesregierung vor zwei Jahren in Auftrag gegebenen und bis heute geheim gehaltenen 60 Seiten starken Studie des Züricher Verkehrsplanungsinstituts SMA.

[Die Vorabmeldung der Zeitschrift "Stern" »](#)

Das führende europäische Institut für die Planung von Eisenbahnverkehr hat den Auftrag erhalten, den Entwurf einer Fahrplanstruktur für die Zeit nach der Realisierung von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm zu entwickeln. Wie der Autor Arno Luik, dem die Studie vorliegt, im "Stern" schreibt, werden in der SMA-Studie "Fahrzeitverlängerungen" beklagt, weil S-Bahnen die ICEs aufhielten. Infrastrukturengpässe würden am Übergang zwischen Neckartalbahn und Neubaustrecke und auf den Fildern prognostiziert, weil sich dort sämtliche Zugarten auf eingleisigen und niveaugleichen Trassen in die Quere kämen.

### Fazit fällt negativ aus

Die Projektpartner Bahn, Land, Stadt und Region verweisen stets auf die Vorteile von Stuttgart 21 für den Fern- und Regionalverkehr. Das Fazit der Gutachter fällt hingegen eindeutig negativ aus: Die SMA sieht für den künftigen Zugbetrieb ein "hohes Stabilitätsrisiko", die Infrastruktur von Stuttgart 21 sei knapp dimensioniert und eine Gestaltung des Fahrplans "nur in sehr geringem Maß möglich."

Am Schluss heißt es besorgt: "Letztes Wort bezüglich Infrastruktur-Dimensionierung gesprochen? Letztes Wort bezüglich Konzeption S-Bahn gesprochen?" Pikant: auch Bahnchef Rüdiger Grube kennt laut "Stern" die SMA-Studie nicht. Grube sagte dem Magazin, er habe jedoch großes Vertrauen in seine Fahrplangestalter, das seien schließlich "absolute Experten".

Verkehrsministerium

## "Studie ist nicht neu"

Thomas Braun und Jörg Nauke, veröffentlicht am 08.07.2010

Das Landesverkehrsministerium teilte gestern mit: "Es war die Aufgabe von SMA, etwaige Schwierigkeiten, die sich ergeben könnten, frühzeitig aufzuzeigen, um auf dieser Grundlage dann auch Lösungen zu finden." In weiteren Arbeitsschritten habe sich gezeigt, dass für die vorgesehenen Verkehre ein attraktiver Fahrplan angeboten werden könne. Die Studie sei folglich nicht neu und auch nicht geheim, da Details zur so genannten Angebotskonzeption für den Regionalverkehr Baden-Württemberg 2020 und das Betriebsprogramm Stuttgart 21 seit April 2009 auf der Internetseite des Ministeriums stünden.

Allerdings hatte die Grünen-Landtagsfraktion bereits im September 2009 vergeblich Einblick in die Expertise verlangt. Und das Innenministerium teilte dem Ex-Bundestagsabgeordneten Peter Conradi (SPD) am 10. Februar mit, es handele sich "um eine laufende Arbeit der SMA, die im Hinblick auf die anstehende Ausschreibung von Nahverkehrsleistungen erstellt wird" und nicht fertig sei. Es sei derzeit nicht beabsichtigt, diese öffentlich zu machen.

### Ministerium: Studie ist überholt

Laut Projektpartnern ist das jetzt in Auszügen veröffentlichte Papier der SMA nicht mehr Stand der Dinge. Allerdings ließ auch die vom Ministerium 2009 offiziell verbreitete Bilanz einige Bahnexperten wegen ungewöhnlicher Formulierungen aufhorchen, die an Sprachmuster in Arbeitszeugnissen erinnern. So benennt das SMA-Gutachten "besonders anspruchsvolle" Herausforderungen auf der Strecke – für Kenner ein klarer Hinweis auf große Probleme.

Über die ebenerdige Kreuzung des Fernverkehrs mit der S-Bahn an der Nürnberger Straße heißt es, der Abschnitt sei "beherrschbar", weil nur alle zwei Stunden ein Regionalzug betroffen sei. Was aber passiert, wenn dort in Zukunft mehr Züge verkehren? Die Einfahrt in den Abstellbahnhof könne "fahrplantechnisch beherrscht" werden – ein Indiz dafür, dass Zeit und Kosten keine Rolle spielen dürfen. Und für den neuralgischen Abschnitt zwischen Wendlinger und Rohrer Kurve kommt man zum Schluss, der Fahrplan sei "anspruchsvoll, aber fahrbar" – was manche Bahnexperten als Hinweis auf Risiken verstehen.

# STUTTGART 21

 Versenden  Drucken  Lesezeichen

SMA-Studie

## Langer Halt - viele Engpässe

Jörg Nauke, veröffentlicht am 29.07.2010



Bahn-Chef Rüdiger Grube, Projektsprecher Wolfgang Drexler (SPD) und der CDU-Ministerpräsident Stefan Mappus (von links) wollen weitere Kostensteigerungen bei der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm nicht ausschließen. Foto: dpa

Stuttgart - Der vergangene Dienstag ist kein guter Tag für das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm gewesen: Die Mitteilung über die Kostenexplosion von 2,025 auf 2,89 Milliarden Euro fiel zusammen mit der Veröffentlichung der Studie des Gutachterbüros SMA + Partner. Die Schweizer erklären darin den Projektpartnern, ihr Wunschfahrplan sei mit der vorhandenen Schieneninfrastruktur nicht umsetzbar.

### "Ich fordere eine Bestandsaufnahme und eine Bürgerbefragung."

Stephan Braun,  
SPD-Landtagsabgeordneter

Das hat weder Bahn-Chef Rüdiger Grube noch Ministerpräsident Stefan Mappus (CDU) beeindruckt, jedoch den SPD-Landtagsabgeordneten Stephan Braun. Er sieht sein Recht auf freie Meinungsbildung behindert, weil er keinen Einblick in das Gutachten erhalten habe und plädiert wie sein Kollege Siegfried Lehmann von den Grünen dafür, Stuttgart 21 vorerst zu stoppen. Braun fordert eine "neuerliche Bestandsaufnahme und eine Bürgerbefragung".

### Weitere Artikel zum Thema

#### Nachrichtenticker

**Stuttgart 21** Bahnvorstand 1994 gegen das Projekt? »

**Bahnchef Grube** Prüfung von Rheintalbahn-Ausbau »

**Stuttgart-21-Gutachten** Bahnchef Grube zweifelt »

**Talkrunde im SWR** Ein Schritt zur Sachlichkeit »

**alle Artikel anzeigen** »

Die landeseigene Nahverkehrsgesellschaft hatte 2008 die schweizerische Firma SMA beauftragt, ein Konzept für den Regionalverkehr von 2020 an zu entwickeln. Mit dem Ergebnis war das Land zufrieden, weil auch die Uni Stuttgart als Kontrollinstanz einverstanden war - trotz "anspruchsvoller" Trassenabschnitte wie dem Bereich auf den Fildern. Man lobte die "zuverlässige Fahrbarkeit des unterstellten Betriebsprogramms" und sah auch beim Nadelöhr S-Bahnhof Flughafen eine "gute Betriebsqualität".

Wie man mittlerweile weiß, haben die Erkenntnisse der SMA aber auch eine Kehrseite. "Absolutes Stillschweigen" war angesagt, weil das Büro auf ein "schwer beherrschbares Gesamtsystem" und auf "geringe Gestaltungsmöglichkeiten des Fahrplans" verwies. Für ein Milliardenprojekt, dem die doppelte Leistungsfähigkeit der heutigen

Infrastruktur zugesprochen wird, sei das zu wenig, kritisieren Stuttgart-21-Gegner. Die Umwelt- und Fahrgastverbände VCD, Pro Bahn, BUND und Kopfbahnhof 21 haben mehrere Schwachstellen des Konzepts erkannt, das ja vor allem die Fahrzeitverkürzungen auf der Strecke nach Ulm als großen Vorteile nennt.

### **"Fahrplansalat" wird befürchtet**

Bei der S-Bahn sei aber das Gegenteil der Fall, sagen die Gutachter von der SMA. Verantwortlich dafür: der zusätzliche Haltepunkt Mißnachtsstraße unmittelbar vor dem Stuttgarter Hauptbahnhof. Die Experten befürchten in der Folge einen "Fahrplansalat" für alle S-Bahnen in Richtung Feuerbach und Bad Cannstatt, weil sich durch den zusätzlichen Halt die Abfahrzeiten um zwei Minuten nach vorne und hinten verschieben würden. Mindestens genauso problematisch seien die dann zu knappen Wendezeiten von nur vier Minuten in Schorndorf und fünf Minuten in Weil der Stadt. Wenn der Fahrplan durcheinandergerate, kämen sich aber auf der Reimbahn der ICE, der Regionalexpress und die S-Bahn in die Quere.

Ein großes Problem sind die Engpässe auf dem Weg zum Flughafen und von dort zur Neubaustrecke in Wendlingen. Schnelle Züge brauchen freie Fahrt, eingleisige Abschnitte bedeuten dagegen Behinderungen. Solch einen Abschnitt nützt der Fernverkehr, wenn er im Fildertunnel zum Flughafen-Tiefbahnhof ausschleift. Dort sind elf Züge pro Stunde geplant - für die SMA sind das zu viele. Eingleisig und unterdimensioniert für die vielen Züge aus und nach Plochingen sowie Tübingen und Ulm ist auch die Verbindungsstrecke Kleine Wendlinger Kurve.

Von Flexibilität kann man auf den Fildern nicht reden: So sind die Fahrzeiten für Züge zwischen Stuttgart und Tübingen durch die zwei eingleisigen Abschnitte auf den Fildern und die Anschlüsse am Tübinger Bahnhof unverrückbar festgelegt. Für den Interregio Express Stuttgart-Tübingen muss man allerdings zwei Minuten mehr einplanen als heute, weil auf den Fildern die Neigetechnik ausgeschaltet bleiben muss.

### **Fast keine Lücken für den Fernverkehr vorhanden**

Dies alles hat laut SMA-Studie zur Folge, dass fast keine Lücken für den Fernverkehr vorhanden sind. Deshalb sind auch nur zwei Fernzüge pro Stunde auf der Neubaustrecke möglich (80 pro Tag). Das wäre bekanntlich selbst für Bahn-Chef Grube zu wenig. Die Prognose, die der Wirtschaftlichkeitsberechnung des Gesamtprojekts zugrunde liegt, lässt aber drei Zugpaare pro Stunde erwarten - laut SMA ist das technisch gar nicht machbar.

Großen Unmut lösen die erwarteten Fahrzeitverlängerungen bei der Gäubahn aus, denn sie stellen den Weiterbestand des Fernverkehrs auf dieser Strecke komplett infrage, und auch die Engpässe im Hauptbahnhof. Von zwölfminütigen Standzeiten ist die Rede - und von Fahrstraßenausschlüssen, die bisher nur dem Kopfbahnhof angekreidet werden. So könnten laut SMA die Linien Neckarsulm-Tübingen und Schwäbisch Hall-Rottweil/Singen nicht gleichzeitig ein- und ausfahren.

# STUTTGART 21

 Versenden  Drucken  Lesezeichen

Stuttgart 21

## Zweites Gleis Richtung Flughafen

Thomas Braun, veröffentlicht am 31.07.2010



Die neue Trassenführung am Flughafen. Grafik: StZ

Stuttgart - Der sogenannte Lenkungskreis für das Projekt Stuttgart 21 hat am Freitag dem Vorschlag von Verkehrsministerin Tanja Gönner zugestimmt, ein zweites Gleis zum geplanten Flughafenbahnhof zu verlegen. Damit soll die vom Züricher Verkehrsgutachterbüro SMA als Schwachstelle benannte Verbindung zwischen der ICE-Hochgeschwindigkeitsstrecke und dem neuen Fernbahnhof entschärft werden (die Stuttgarter Zeitung berichtete).

### Weitere Artikel zum Thema

**Bahnchef Grube** Prüfung von Rheintalbahn-Ausbau »

**Stuttgart-21-Gutachten** Bahnchef Grube zweifelt »

**Talkrunde im SWR** Ein Schritt zur Sachlichkeit »

**Stuttgart 21** Befürworter laufen für Projekt »

**alle Artikel anzeigen** »

Die Kosten für eine zweigleisige Variante inklusive Verbesserung der Signaltechnik werden auf rund 35 Millionen Euro veranschlagt. Ob sich diese Kostenschätzung halten lässt, bleibt abzuwarten: Für die Nachbesserung müssen zum Beispiel unter den Hallen der neuen Landesmesse hindurch Tunnels gegraben werden. Finanziert werden sollen die Zusatzkosten aus dem Risikofonds für das Bahnprojekt.

Der Lenkungskreis, dem neben Ministerpräsident Stefan Mappus auch Bahn-Chef Rüdiger Grube, der Stuttgarter Oberbürgermeister Wolfgang Schuster und die Regionaldirektorin Jeanette Wopperer angehören, ließ mitteilen, die Deutsche Bahn werde in den kommenden Wochen die Umsetzung prüfen. Unterdessen hat der Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) die am Donnerstag veröffentlichte Stellungnahme von SMA zur seiner als geheim klassifizierten Untersuchung über Stuttgart 21 als "Wortakrobatik" kritisiert. Die

Gutachter wollten offenbar ihr vernichtendes Urteil von 2008 "in einem besseren Licht erscheinen lassen", erklärte der BUND-Landesgeschäftsführer Berthold Frieß. Zugleich würden die Argumente der Projektgegner auch in dem aktuellen SMA-Papier bestätigt. Frieß: "SMA gibt zu, dass die Infrastruktur von Stuttgart 21 knapp bemessen ist und es vor allem am Flughafen zu Engpässen kommen wird."

## Zweites Gleis Richtung Flughafen

Thomas Braun, veröffentlicht am 31.07.2010

Die Gutachter räumten, so Friß, außerdem ein, dass Verkehrszuwächse über das geplante Betriebskonzept hinaus den Ausbau der Infrastruktur nötig machen würden. Darüber könne auch der Fachjargon in der SMA-Stellungnahme nicht hinwegtäuschen. Friß forderte Bahn und Land auf, endlich die aktuellen Fahrpläne zu Stuttgart 21 auf den Tisch zulegen.

Auch die Schutzgemeinschaft Filder spricht von einer "durchsichtigen Inszenierung". Die Planer hätten stets betont, das Bahnprojekt sei bestens geplant und gerechnet. Jetzt, nachdem SMA schonungslos die Schwachstellen des Projekts aufgedeckt habe, wiederholten die Projektpartner gebetsmühlenartig, dass alles hervorragend geplant und seriös berechnet sei, kritisierte der Chef der Bürgerinitiative, Steffen Siegel. In dem aktuellen SMA-Papier hatten die Gutachter erste Ergebnisse ihrer Untersuchungen im Auftrag des Lande teilweise relativiert und als nicht mehr aktuell bewertet. Inzwischen seien Verbesserungen in problematisch erscheinenden Sektoren des Streckennetzes erreicht worden. Zugleich halten die Schweizer Experten aber daran fest, dass an verschiedenen Stellen "fahrplantechnisch anspruchsvolle Konstruktionen" entstünden, deren Fahrbarkeit erst durch Simulationen der Bahn bestätigt werden könne.

# STUTTGART 21

 Versenden  Drucken  Lesezeichen

Studie zu Stuttgart 21

## Stuttgart-Ulm schadet dem Güterverkehr

Jörg Nauke, veröffentlicht am 13.08.2010



Foto: dpa

Stuttgart - Das Umweltbundesamt (Uba) strebt an, den Güterverkehr auf der Schiene bis 2030 mehr als zu verdoppeln. Der Gutachter Michael Holzhey stellt in einer für das Amt gefertigten Studie fest, dass das Schienennetz dafür nicht ausreicht. Dies unter anderem, weil die BahnAG seit der Wende 50 Milliarden Euro in Trassen investiert habe, die hauptsächlich dem Personenfernverkehr dienen, ohne dass sich daraus eine nennenswerte Fahrgaststeigerung ergeben hätte. Ein Ausbau des Netzes unter dem Aspekt der Güterzugtauglichkeit sei angeraten. Dass die Studie in Stuttgart Aufregung auslöste, liegt daran, dass Holzhey vorschlägt, den Ausbau von sechs Haupttrouten in Deutschland mit dem Geld zu finanzieren, das für das Projekt Stuttgart-Ulm reserviert ist. "Alle reversiblen Bedarfsplanvorhaben umgehend stoppen, die keinen oder nur geringen Nutzen für den Güterverkehr entfalten", lautet sein Credo. Neben Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm hält Holzhey auch die sogenannte Y-Trasse zwischen Hannover und Hamburg sowie Bremen und die Strecke Nürnberg-Erfurt-Halle/Leipzig für "verkehrlich hochgradig ineffektiv".

### Siehe auch

**Kommentar** Schweigen »

**Stuttgart 21** Gutachten empfiehlt offenbar Baustopp »

**Neubaustrecke** Streit über Kosten und Nutzen »

### Weitere Artikel zum Thema

#### Nachrichtenticker

**Stuttgart 21** Bahnvorstand 1994 gegen das Projekt? »

**Bahnchef Grube** Prüfung von Rheintalbahn-Ausbau »

**Stuttgart-21-Gutachten** Bahnchef Grube zweifelt »

**Talkrunde im SWR** Ein Schritt zur Sachlichkeit »

**alle Artikel anzeigen** »

### Elf Milliarden für Güterverkehr

Elf Milliarden Euro sollen reichen, um die Verkehrsleistung des Schienengüterverkehrs zu verdoppeln. "Ohne Verzicht auf die Prestigeprojekte sind die dringlichsten kapazitätssteigernden Vorhaben aber nicht bis 2030 finanzierbar", so Holzhey. Uba-Präsident Jochen Flasbarth erklärte umgehend, die nötigen Milliarden könne man auch auf anderem Wege beschaffen, etwa durch zusätzliche Einnahmen aus der Lkw-Maut. Aber auch er hält Stuttgart-Ulm "nicht für zwingend richtig".

Unkommentiert blieb der Vorwurf des Bahnexperten, die bisherige Verkehrswegeplanung und Projektauswahl sei "ineffizient, intransparent und im Ergebnis willküranfällig". Das Bundesverkehrsministerium verwies auf das Umweltbundesamt, und ein Bahn-Sprecher sagte gegenüber der Stuttgarter Zeitung, man kenne die Studie nicht und beteilige sich nicht an Kostenspekulationen.

Karl Franz, Sprecher von Landesverkehrsministerin Tanja Gönner (CDU), betonte, man bleibe von der Notwendigkeit der Trasse Stuttgart-Ulm überzeugt, auch der Personenfernverkehr habe seine Berechtigung. Holzhey bewertet die städtebaulichen Vorteile und die Reisezeitgewinne geringer als die Einwände. Er glaubt, die Kosten für Stuttgart 21 und die Neubaustrecke von sieben Milliarden Euro seien zu tief angesetzt. Er geht von Gesamtkosten am Ende zwischen neun und elf Milliarden Euro aus.



## **Gutachter widerspricht Grube**

In seiner verkehrlichen Kritik widerspricht der Gutachter Bahn-Chef Grube, der auf der Neubaustrecke mindestens drei Fernverkehrszüge pro Stunde sieht, das wären mindestens 120 Züge pro Tag in beiden Richtungen. Das Angebotsniveau sei zuletzt aber von 100 auf 60 Züge gesunken. Er gehe nicht davon aus, dass sich das durch die Neubaustrecke ändere, da die Reisezeit von etwa zwei Stunden zwischen Stuttgart und München bereits attraktiv sei.

Vor allem aber sei die Neubaustrecke für den Güterverkehr nutzlos oder schade ihm sogar. Wegen der starken Steigung können dort nur schnelle leichte Güterzüge fahren, der Trend gehe aber zu größeren Zuglängen und -gewichten. Außer dem Inter-City-Parcel-Zug von DHL sei diese Art von Schnellgüterzügen gänzlich unbekannt. Gäbe es sie, würden sie dennoch die Neubaustrecke meiden, da Trassenpreise der höchsten Kategorie nicht bezahlbar seien. In der Studie wird bezweifelt, dass der Abschnitt der geplanten Magistrale Paris-Bratislava/Budapest, mit dessen Bau im Herbst begonnen werden soll, den für den Bundeszuschuss notwendigen positiven Nutzen vorweisen könne.

Im Ergebnis werde der Missstand zementiert, dass der großräumige Güterverkehr den Ballungsraum zunehmend meide, indem er über Gemünden und Würzburg verkehre. Er plädiert für den Erhalt des Kopfbahnhofs und den Neubau einer güterverkehrstauglichen Neubaustrecke.

# STUTTGART 21

 Versenden  Drucken  Lesezeichen

**Großauftrag für die Bahn**

## Das Land soll S21 erkauf haben

dpa, veröffentlicht am 14.08.2010



Foto: apn

Stuttgart - Die baden-württembergische Landesregierung soll mit einem unzulässigen Großauftrag für die Bahn das Projekt "Stuttgart 21" auf die Schiene gebracht haben. Nach einem "Spiegel"-Bericht war an dem Geschäft über mehrere hundert Millionen Euro im Jahr 2001 auch der heutige Ministerpräsident Stefan Mappus (CDU) beteiligt. Er war damals Politischer Staatssekretär im Verkehrsministerium und zuständig für den Regionalverkehr.

### Weitere Artikel zum Thema

**Bahnchef Grube** Prüfung von Rheintalbahn-Ausbau »

**Stuttgart-21-Gutachten** Bahnchef Grube zweifelt »

**Talkrunde im SWR** Ein Schritt zur Sachlichkeit »

**Stuttgart 21** Befürworter laufen für Projekt »

**alle Artikel anzeigen** »

Ein Sprecher der Landesregierung teilte am Samstag auf dpa-Anfrage mit, Mappus habe an der vom damaligen Minister Ulrich Müller (CDU) geleiteten Schlussverhandlung teilgenommen. Er sei aber nicht bei den "Vorgesprächen in den monatelangen komplexen Vorbereitungen auf Arbeitsebene" dageblieben. Ein Sprecher der Deutschen Bahn in Berlin sagte am Samstag: "Zwischen dem Verkehrsvertrag und der Finanzierung von Stuttgart 21 besteht kein unmittelbarer Zusammenhang."

Laut "Spiegel" hatte eine Wirtschaftlichkeitsberechnung der Bahn Ende 1999 ergeben, dass 344 Millionen Mark (rund 176 Mio Euro) für das Bauprojekt Stuttgart 21 fehlten. Kostendeckend wäre es nur, wenn Baden-Württemberg regionalen Zugverkehr bezahlen würde, der teilweise erst nach Fertigstellung des Großprojekts gebraucht wird. Zu diesem "Mehrverkehr" stehe im Vertragsentwurf zwischen Land und

Bahn: "Das Land wird rd. 1,45 Millionen Zugkm/a (Zugkilometer pro Jahr), die ursprünglich nach Fertigstellung von Stuttgart 21 eingeführt werden sollten, möglichst bereits ab dem Fahrplanwechsel 2001 bei der DB Regio AG für die Dauer von 10 Jahren bestellen." Als Preis wurden dem Bericht zufolge rund sieben Euro pro Kilometer vereinbart. Hinzugekommen seien unter anderem 200 Millionen Mark (102 Mio Euro) für neue Züge.

Derartige Geschäfte hält der Düsseldorfer Wettbewerbsrechtler Clemens Antweiler für unzulässig: "Das ist nur eine kaschierte Subvention für die Deutsche Bahn", sagte er dem "Spiegel". Dagegen betonte der Sprecher der Landesregierung, Müller habe in den Verhandlungen das Beste für Baden-Württemberg herausgeholt. Dies belege ein Papier des Bundesverbandes der Verbraucherzentrale, das dem Land im Mai 2010 beim Einsatz der Regionalisierungsmittel eine überdurchschnittlich gute Effizienz bescheinigt habe.

Seit Wochen wächst der Protest gegen das Bauprojekt Stuttgart 21. Der bisherige Kopfbahnhof wird dabei in eine unterirdische Durchgangsstation umgewandelt und an die geplante ICE-Neubaustrecke nach Ulm angebunden. Die Gesamtkosten sollen rund sieben Milliarden Euro betragen. Die Bauarbeiten in Stuttgart haben im Februar begonnen. Am Freitagabend protestierten etwa 20.000 Demonstranten mit einer Menschenkette in Stuttgart gegen den Plan.

# STUTTGART 21

 Versenden  Drucken  Lesezeichen

Vorwürfe gegen Landesregierung

## Land bestreitet versteckte Subvention

Thomas Braun und Jörg Nauke, veröffentlicht am 17.08.2010



Foto: dpa

Stuttgart - Die Landesregierung hat Vorwürfen des Nachrichtenmagazins "Der Spiegel" widersprochen, wonach das umstrittene Bahnprojekt Stuttgart 21 durch einen "fragwürdigen Millionenauftrag" an die deutsche Bahn in unzulässiger Weise subventioniert worden sei. Die Unterstellungen seien völlig haltlos, erklärte Karl Franz, der Sprecher von Verkehrsministerin Tanja Gönner am Montag. Das Magazin berichtet, dass das Land 2001 zur Sicherung der Wirtschaftlichkeit des geplanten Tiefbahnhofs und seiner Anschlüsse an die ICE-Trasse Wendlingen-Ulm bei der Bahn mehr regionalen Zugverkehr bestellt hat als benötigt. Auf diese Weise sollte eine Lücke von etwa 170 Millionen Euro in der betriebswirtschaftlichen Rechnung des Schienenkonzerns ausgeglichen werden.

### Siehe auch

[Hintergrund Höhere Wirtschaftlichkeit »](#)

### Weitere Artikel zum Thema

[Bahnchef Grube Prüfung von Rheintalbahn-Ausbau »](#)

[Stuttgart-21-Gutachten Bahnchef Grube zweifelt »](#)

[Talkrunde im SWR Ein Schritt zur Sachlichkeit »](#)

[Stuttgart 21 Befürworter laufen für Projekt »](#)

[alle Artikel anzeigen »](#)

Unter Berufung auf einen Düsseldorfer Wettbewerbsrechtler spricht der "Spiegel" von "kaschierten Subventionen für die Bahn". Franz betonte, es gebe keinen unmittelbaren Zusammenhang zwischen dem Abschluss des Verkehrsvertrages, in dem der Einkauf von Transportleistungen des Landes von der Bahntochter DB Regio geregelt ist, und dem Projekt Stuttgart – Ulm. Die zitierte Vereinbarung habe lediglich Absichtserklärungen beinhaltet, zusätzliche über das Verkehrsangebot für die Jahre 2000/2001 hinausgehende Zugkilometer bei der Bahntochter DB Netz zu bestellen. Gleichwohl habe die Vereinbarung die damals ins Stocken geratenen Planungen für Stuttgart 21 und die Neubaustrecke wieder in Gang gebracht. Tatsächlich seien dann im Jahr 2003 zusätzlich drei Millionen Zugkilometer pro Jahr geordert worden, die sich allerdings an den tatsächlichen Verkehrsbedürfnissen orientiert hätten und auf ganz Baden-Württemberg verteilt worden seien. Eine weitere Vereinbarung zum Kauf neuer Züge im Wert von rund 100 Millionen Euro sei in eine Förderung der Infrastruktur umgewandelt worden.

### Protokollnotiz zur "weiteren Zusammenarbeit"

Dass mit mehr Zugverkehr die Wirtschaftlichkeit des Bahnprojekts Stuttgart 21 gesteigert werden habe können, sei "ein positiver und erwünschter Nebeneffekt gewesen", so Gönners Sprecher. Auch habe kein Verstoß gegen das Wettbewerbsrecht vorgelegen; die Vergabe ohne Ausschreibung, laut dem Referatsleiter im Verkehrsministerium, Volkhard Malik, ein durchaus übliches und legales Verfahren, sei auf Initiative des Ministeriums und durch einen Vorstoß des Grünen-Bundestagsabgeordneten Winfried Hermann bei der EU-Wettbewerbskommission überprüft worden. Über das Zustandekommen des Verkehrsvertrag des Landes mit der Bahn vor zehn Jahren ist in der StZ ausführlich berichtet worden. Der Bund hatte seinerzeit klargestellt, das Stuttgart 21 in erster Linie ein Städtebauprojekt sei. Für Kritiker war es deshalb damals unverständlich, warum das Land seinen Transportleistungsvertrag ausgerechnet mit dem Hinweis auf Stuttgart 21

ausweitete.

Dass dies trotz des Dementis geschehen ist, macht eine Protokollnotiz zur Vereinbarung der "weiteren Zusammenarbeit" zwecks Realisierung des Projekts Stuttgart–Ulm deutlich. Darin wird ein Kapitalwertbeitrag für die Realisierung von 183 Millionen Mark gefordert – zu erbringen durch den Verkehrsvertrag, die zusätzlichen Zugkilometer und die Förderung neuer Züge. Der Grünen-Fraktionsvorsitzende im Rathaus, Werner Wölfle, sagte gestern: "Die Subventionierung des Landes für die Deutsche Bahn wird nicht mal mehr versteckt." Auch eine zeitliche Verknüpfung wurde hergestellt. Der normale Verkehrsvertrag sollte "mit einer Laufzeit bis zur endgültigen Fertigstellung des Projekts Stuttgart 21 (voraussichtlich 15. Dezember 2012)" abgeschlossen werden. Der Kontrakt über zusätzliche Transportleistungen sollte zehn Jahre gelten.

**Inter Discount** **40. GEBURTSTAG** **JETZT BIS ZU 4 Mio. CHF GEWINNEN!** **40 ZUSÄTZLICH JEDEN TAG SOFORTPREISE**

Neu: 23.8.-19.9.2010 vertreiben wir 1120 Sofortpreise im Gesamtwert von über CHF 100'000.- wie zum Beispiel:

[Startseite](#)

[Kontakt](#) · [Zeitung & Abo](#) · [Immobilienmarkt](#) · [Stellenmarkt](#) · [Kleinanzeigen](#) · [Inserieren](#) · [Beilagen](#) · [Wetter: Bern 22°](#)

**BERNERZEITUNG** *BZ*

**AUSLAND**

Suche

[REGION](#) [SCHWEIZ](#) [AUSLAND](#) [WIRTSCHAFT](#) [BÖRSE](#) [SPORT](#) [KULTUR](#) [PANORAMA](#) [LEBEN](#) [DIGITAL](#) [AUTO](#) [WISSEN](#)

[Europa](#) [Amerika](#) [Naher Osten & Afrika](#) [Asien & Ozeanien](#) [Bildstreifen](#)

# Die Deutschen proben den direktdemokratischen Aufstand

Von David Nauer. Aktualisiert am 07.08.2010 [33 Kommentare](#)

**Hamburg, Garmisch und jetzt Stuttgart: In Deutschland lehnen sich die Bürger immer öfter gegen die politischen Eliten auf.**



Gegen das Megaprojekt «Stuttgart 21»: Am 30. Juli versammelten sich hunderte Gegner am Hauptbahnhof der Stadt...

Bild: Keystone



... und manche liessen sich friedlich abtransportieren. (Bild: Keystone)

Ohrenbetäubend ist der Krach, als ob sie einem das Hirn mit einem Presslufthammer massieren. Ein blonder Krauskopf bläst in eine Plastiktrompete, daneben eine Pensionierte mit Kuhglocke, viele Hundert Menschen stehen dicht gedrängt, sie haben Trillerpfeifen mitgebracht, Pfannendeckel. «Schwabenstreich» nennen sie das laute Ritual, das seit geraumer Zeit die Ruhe stört im ansonsten beschaulichen Stuttgart, täglich jeweils um 19 Uhr. Es ist so etwas wie ein akustisches Ausrufezeichen: Wir wollen nicht mehr! Für heute Samstag ist eine

Grossdemonstration angesagt.

Der Zorn richtet sich gegen «Stuttgart 21», ein kolossales Bauprojekt im Herzen der Schwaben-Hauptstadt. Der alte Bahnhof soll teilweise abgerissen werden, an seine Stelle eine ultramoderne, unterirdische Station kommen. So wollen es der Stadtrat und die Landesregierung. So will es eigentlich die ganze Elite hier im Südwesten Deutschlands, inklusive CDU, SPD und FDP. Vier Milliarden Euro soll das kosten, mindestens. Vielleicht auch mehr. Die grösste Baustelle Europas. Zehn Jahre lang, mindestens.

## Ausland

14:30  
[Island sucht die Sündenböcke für die Finanzkrise](#)

11:18  
[Das todernste Buch](#)

09:47  
[US-Bürgerin als Spielball der iranischen Justiz](#)

09:20  
[Im Royal Train auf Betteltour](#)

08:54  
[«Der Kapitalismus muss für die Krise zahlen»](#)

20:47  
[Christen zerreißen Koran vor dem Weissen Haus](#)

**40 JAHRE DISCOUNT-PREISE**

**Inter Discount**

WIR FEIERN MIT SENSATIONELLEN JUBILÄUMSANGEBOTEN!

Zum Beispiel:

Bon **400.-** **400.-** ANGEBOT

Mit Bon **749.-** **1149.-** NEW!

**SONY**

Alle Jubiläums-Angebote im aktuellen Prospekt!

**Inter Discount**

**swisscom**

Zum Beispiel **DSL standard** für Vielsurfer.

Jetzt für alle unter 26 zum halben Preis.

[Mehr >](#)

## Kein Mann der leisen Töne



Aus dem Vorstand der deutschen Bundesbank ist Thilo Sarrazin zurückgetreten. Als Buchautor hat er von seinen Provokationen stark profitiert.

**Thilo Sarrazin und die Polemik**

## Meistgelesen in der Rubrik Ausland

## Polizeischutz für Bauarbeiter

Was kann man haben gegen ein solches Projekt? Naturschützer stören sich daran, dass knapp 300 Bäume im Schlosspark gefällt werden sollen, Denkmalschützer wollen den alten Bahnhofsbau vom Anfang des 20. Jahrhunderts bewahren. Andere denken ans Geld: Da würden Milliarden für ein Grossprojekt rausgeworfen, aber an Schulen und Schwimmbädern gespart, sagen sie.

Leuten wie Jürgen Klaffke wiederum geht es ums Prinzip. Die Politiker hätten über die Köpfe der Bürger hinweg das Ding durchgeboxt, enerviert sich der Mann auf dem Bahnhofsvorplatz. Gutachten seien zurückgehalten, wichtige Fakten verschwiegen worden. «Man wird beschissen, betrogen, belogen!» Klaffke schwingt den Zeigefinger, die Umstehenden nicken. Es sind Frauen und Männer, Junge und Alte. Viele tragen einen Anstecker: «Oben bleiben», steht drauf. Es ist der Protestslogan gegen den Untergrund-Bahnhof.

Eigentlich ist Klaffke nicht der Typ Revolutionär. «Geschäftsführer», steht auf seiner Visitenkarte. Die Firma macht Beratung und Schulung für Pflegepersonal. Warum ist er heute am Protestieren? «Die Baumaschinen», sagt er und deutet hinter den Zaun, der den Nordflügel des Bahnhofs umgibt. Die Baumaschinen sind das Zeichen, dass es bald losgeht.

## Staat demonstriert Macht

Seit 15 Jahren gibt es das Projekt «Stuttgart 21», immer mal wieder wurde es hervorgekramt, verschwand wieder in den Schubladen und tauchte erneut auf. Doch seit die Bahn, der Bund, das Land Baden-Württemberg und die Stadt eine Finanzierungsvereinbarung unterschrieben haben, geht es vorwärts. Vergangene Woche liess die Bahn einen Bauzaun errichten. Mitten in der Nacht mussten die Arbeiter anrücken, bewacht von der Polizei. Die Staatsmacht wolle Fakten schaffen, zeigen, wer stärker sei. So haben es viele Stuttgarter erlebt.

Darin liegt auch der Kern des Konflikts. Der Bahnhof ist ein Symbol für das zerrüttete Verhältnis zwischen Staat und Bürger. Die in den Rathäusern, in den Parlamenten und Parteien haben sich entfremdet von den Menschen, genauso wie sich die Menschen von den politischen Eliten entfremdet haben. Das drückt sich aus in sinkenden Wahlbeteiligungen, im Mitgliederschwund der Parteien und im zunehmend renitenten Verhalten einiger Bürger. Nicht nur in Stuttgart. Andere Beispiele finden sich in Bayern oder Hamburg (siehe unten).

«Ihr Schweizer hättet schon lange abgestimmt, und «Stuttgart 21» wäre erledigt», sagt Gangolf Stocker. Er ist das Urgestein der Protestbewegung. Zerzaustes Bärtchen, Jeanshemd, schwarze Sandalen. Stocker rührt in seinem Kaffee. Über 60 000 Unterschriften haben er und seine Mitstreiter von der Initiative «Leben in Stuttgart» gesammelt und eine Volksabstimmung verlangt. «Dabei hätte es nur 20 000 gebraucht.»

## Akzeptanz ist zurückgegangen

Doch gebracht hat das Ganze nichts. Die Stadt wischte das Volksbegehren vom Tisch – aus «juristischen Gründen» sei ein Referendum nicht möglich. Also kämpft Stocker weiter auf der Strasse. Der lärmige «Schwabenstreich» gehört dazu, Kulturabende und eine Mahnwache vor dem Nordportal. Er und seine Mitstreiter fühlen sich getragen von einer Mehrheit. 70 Prozent der Stuttgarter seien gegen «Stuttgart 21», sagt er.

«Die Akzeptanz ist leider zurückgegangen», gesteht auch Wolfgang Drexler ein, SPD-Landtagsabgeordneter und offizieller Sprecher des Projekts. Es sei in den vergangenen Jahren versäumt worden, die Bürger mitzunehmen, zu informieren und immer weiter zu beteiligen. Auch seien viele «Negativbehauptungen und Falschmeldungen der Gegner» unwidersprochen geblieben.

## In 8 Minuten zum Flughafen

- 1 Das todernste Buch
- 2 Christen zerreißen Koran vor dem Weissen Haus
- 3 Im Royal Train auf Betteltour
- 4 US-Bürgerin als Spielball der iranischen Justiz
- 5 «Der Kapitalismus muss für die Krise zahlen»
- 6 Der Tag, als die Furcht zur Angst wurde

## BODY COACH



Der BodyCoach hilft Ihnen, gesund und nachhaltig abzunehmen. Er stellt einen individuellen Ernährungsplan zusammen, erstellt Einkaufslisten, schlägt Rezepte vor und unterstützt Sie beim Training.

<input type="text"/>	Grösse (in cm)
<input type="text"/>	Gewicht (in kg)
Geschlecht <input type="text"/>	<input type="button" value="BMI Rechnen"/>

## NEVER MIND THE MARKETS



Dass die Deutschen derzeit am meisten von der Euro-Schwäche profitieren, ist nichts als eine glückliche Fügung der Geschichte. Wärs etwas anderes, wären wir Schweizer noch immer ein armes Bergvölklein.

**Die überragende Kraft des Zufalls**

## SBB Freizeit



## BEST OF SWISS GASTRO PROMOTION



Voten Sie für Ihren Lieblingsgastro-Betrieb!

## BLS Wettbewerb

Das soll nun anders werden. Die Bahn hat eine Werbekampagne gestartet. In ganz Stuttgart hängen Plakate, eine Info-Broschüre geht regelmässig an alle 200 000 Haushalte der Stadt. Auch im mächtigen Turm des alten Bahnhofgebäudes weibeln die Verantwortlichen für ihr Projekt. In einer mehrstöckigen Ausstellung gibt es ein Modell des geplanten Neubaus zu sehen. Wie Bullaugen sollen dereinst die Beleuchtungsschächte der unterirdischen Station aus dem Boden schauen. Statt eines Kopfbahnhofs gibt es einen Durchgangsbahnhof, Dutzende Kilometer neuer Tunnel. Das ist schneller, effizienter und moderner. Auf dem bisherigen Gleisvorfeld entstehen Tausende Wohnungen, Büros, Parks – ganze neue Stadtgebiete.

In bunten Broschüren werden weitere Vorteile von «Stuttgart 21» erläutert. Wichtigster Punkt: die Verkürzung der Fahrzeiten. Nach Ulm in nur 28 Minuten statt wie bisher 54, zum Flughafen in 8 statt 27. Über eine Doppelseite zieht sich eine rote Linie. Links Paris, rechts Budapest und mittendrin, als Dreh- und Angelpunkt: Stuttgart. Die ganze PR-Kampagne mündet im einprägsamen Slogan: «Einen Zug darf man schon mal verpassen. Die Zukunft nicht.»

Die meisten Demonstranten drüben am Nordportal sind nach Hause gegangen. Nur ein harter Kern harret die Nacht über aus. An den Bauzaun hat jemand einen Blumenkranz geheftet. «Hier wird die Demokratie begraben», steht auf einem breiten, schwarzen Stoffband.

(Tages-Anzeiger)

Erstellt: 06.08.2010, 23:18 Uhr

#### KOMMENTAR SCHREIBEN

Vorname\*  Name\*   
 PLZ\*  Wohnort\*   Ausland  
 E-Mail-Adresse\*

Verbleibende Anzahl Zeichen: 400

Mit dem Absenden des Kommentars erklärt sich der Leser mit nachfolgenden Bedingungen einverstanden: Die Redaktion behält sich vor, Kommentare nicht zu publizieren. Dies gilt insbesondere für ehrverletzende, rassistische, unsachliche, themenfremde Kommentare oder solche in Mundart oder Fremdsprachen. Kommentare mit Fantasienamen oder mit ganz offensichtlich falschen Namen werden ebenfalls nicht veröffentlicht. Über die Entscheide der Redaktion wird keine Korrespondenz geführt. Telefonische Auskünfte werden keine erteilt. Ihr Kommentar kann auch auf Google und anderen Suchseiten gefunden werden.



**33 KOMMENTARE**

- Marion Härtel**  
08.08.2010, 17:41 Uhr  
[Kommentar melden](#)
- Ich beneide Euch Schweizer. Der letzte Satz im oben stehenden Bericht ist Fakt. MfG Eine deutsche Bürgerin
- Karl Wiegand**  
08.08.2010, 11:45 Uhr  
[Kommentar melden](#)
- Ich finde es gut, dass sich die Bruttosozialproduktarbeiter gegen die Parteien- und Wirtschaftsdiktatur auflehnen. Es ist allerdings noch (!) nicht radikal genug. Aber warten wir mal ab. Da die Nomenklatura ihre Pfründe und Alleinherrschaft unter keinen Umständen aufgibt ist auch klar. Darum haben sie sich ja ihr Grundgesetz selbst gegeben.
- Hans Gillaus**  
08.08.2010, 09:32 Uhr  
[Kommentar melden](#)
- Klar, wenn es nach der Gesinnung Stocker's und dem Wohlstandsmüden Gefolge ginge, würden wir noch in der Steinzeit leben.
- Pierre Rappazzo**  
08.08.2010, 09:00 Uhr  
[Kommentar melden](#)
- Und die staatliche Bahn, wirbt fleissig für das staatliche Projekt, mit Geld das den Bürgern gehört, damit die Bürger gut finden was die Politelite vorgibt.
- Nadine Binsberger**  
07.08.2010, 23:48 Uhr  
[Kommentar melden](#)
- Bravo! Das sind mal gute Nachrichten. Die direkte Demokratie ist auf dem Vormarsch.
- Alexander Boensch**  
07.08.2010, 21:30 Uhr  
[Kommentar melden](#)
- Der Bericht ist so nicht korrekt. Nicht die gesamte Elite des Südwesten Deutschlands will das Projekt. Es ist ein Prestigeprojekt der CDU-Landesregierung und die Mehrheit der Wähler, die diese gewählt haben, wusste vorher von dem Projekt und hat es somit abgesegnet. Grüne, Linke, SPD sind überwiegend dagegen. Es ist aber auch eine Standortbestimmung für die Region. Man will den Anschluss halten.
- Hans Rieder**  
07.08.2010, 19:52 Uhr  
[Kommentar melden](#)
- Es ist endlich Zeit, dass ihr erwacht! Direkte Demokratie für Deutschland!
- Gerda Peter**  
07.08.2010, 19:45 Uhr  
[Kommentar melden](#)
- Erschreckende Eindrücke aus Deutschland, einer sogenannten "EU-Demokratie", zu Beginn des 21. Jahrhunderts. Die Stimme des Bürgers scheint völlig wertlos und machtorientierte Polit-Eliten "führen" das Land in die angeblich richtige Richtung. Das dumme Proletariat muss dabei mit millionenteuren Inserate- und Plakatkampagnen davon überzeugt werden. Wie gut wir es doch in der Schweiz haben!
- Wolfgang Sidler**  
07.08.2010, 19:32 Uhr  
[Kommentar melden](#)
- Langsam erwachen auch die Deutschen. Will man realisieren, was die Bürger wirklich wollen, braucht es eben eine direkte Demokratie. Dann ist aber auch die EU fällig. Die Wende zum Guten ist näher, als viele denken.
- Hugo Stiglitz**  
07.08.2010, 19:07 Uhr  
[Kommentar melden](#)
- Ich kenne eine Stadt im Nordwesten der Schweiz, deren politische Elite auch einen Untergrundbahn, die niemand braucht, für eine lockere Milliarde bauen will. Bin gespannt, ob sich das Volk gegen die dort herrschende Elite durchzusetzen vermag oder ob sich die Baufirmen wieder einmal zum Nachteil des Volkes durchsetzen. Danke für den erhellenden Artikel. Ich sage nur: Steuerboykott!
- Markus F. Baumgartner**  
07.08.2010, 19:02 Uhr  
[Kommentar melden](#)
- Solches Vorgehen der Berner Elitetruppen wird bei uns auch bald einmal stattfinden und wenn es dem Bundesrat nicht passt wird er im NOTRECHT etwas durchboxen !
- Stefan Meier**  
07.08.2010, 18:02 Uhr  
[Kommentar melden](#)
- Langsam gehen dem "gemeinen" Volk in den sog. Industriestaaten die Augen auf wie die politische und wirtschaftliche Elite das Land regiert unter dem Deckmantel der "Demokratie" - aber nur langsam.
- Werner Bruderer**  
07.08.2010, 18:01 Uhr  
[Kommentar melden](#)
- Zum Glück leben wir in der Schweiz. Bei uns sind eben Referenden und Volksabstimmungen noch möglich. Wären wir in der EU, sind die meisten Referenden und Volksabstimmungen nicht mehr möglich. Darum will auch unsere Elite in die EU. Dann könnten sie jeweils in der Legislaturperiode tun und machen was sie wollen. Dann wären sie das lästige Volk und die Referenden unmöglich oder nahezu unmöglich.
- Fritz Nussbaumer**  
07.08.2010, 17:20 Uhr  
[Kommentar melden](#)
- Die Deutsche Bundesregierung hat ja betont, dass die Freiheit am Hindukusch verteidigt werde. Die Deutsche Freiheit (in Memoriam 1848) ist doch schon lange ausgedampft. Nietzsche sprach sogar von der 'Extirpation des deutschen Geistes'. Goethe sagte: 'so grandios der Einzelne, so miserabel die Nation' Nichtsdestotrotz, Bayern und Baden-Württemberg hätte die direkte Demokratie verdient.
- Roladn Moser**
- Es hat begonnen. Und es wird mit Erfolg zu Ende geführt. Die Einführung



07.08.2010, 16:26 Uhr  
[Kommentar melden](#)

von Demokratie in Deutschland.

07.08.2010, 16:03 Uhr  
[Kommentar melden](#)  
 Dieter Kaiser  
 07.08.2010, 15:46 Uhr  
[Kommentar melden](#)

wer sich demokratisch nennt nimmt in den allermeisten staaten den mund zu voll,das volk hat nämlich nach der wahl der regierung nichts mehr zu sagen,nur noch zu gehorchen. das würde auch uns blühen wenn wir der EU beitreten würden!!!! wer das nicht will darf niemals euroturbos in die regierung wählen!!!

Es ist sehr zu hoffen, dass durch solche und ähnliche Interventionen die direkte Demokratie auch in Deutschland und anderen Ländern mehr und mehr an Boden gewinnt. Wir Schweizer sind uns oftmals gar nicht bewusst, wie hoch dieses (für uns selbstverständliche) Gut in Wirklichkeit einzuschätzen ist.

Georg Wächter  
 07.08.2010, 15:38 Uhr  
[Kommentar melden](#)

Dieselben Frechheiten gibt es in der Schweiz. Abstimmungsdemokratie hin oder her. Das Abstimmen wird so lange wiederholt, bis die Staatsmacht siegt. Absichtlich wird ein Keil zwischen die Bevölkerung getrieben, nach dem Motto «Divide et impera!» Nicht nur in Deutschland, auch bei uns geht der Krug zum Brunnen, bis er bricht. Wenn sich das Volk einmal einig ist, kommt die Revolution.

Lukas Trabbani  
 07.08.2010, 15:27 Uhr  
[Kommentar melden](#)

Direkte Demokratie ist in ganz Europa ein Thema. Auch in Frankreich, aber natürlich nicht bei den Staatsorganen und den Parteien. Ironie der Geschichte: Derweil gibt es in der Schweiz linksreaktionäre Kreise, die ebendiese direkte Demokratie substantiell beschränken wollen. Weil sie so nicht mehr in die Europäische Landschaft passe.

paul-dieter mehrle  
 07.08.2010, 15:25 Uhr  
[Kommentar melden](#)

Ein Zerrbild,Jeder weiß ,Großprojekte haben auch Gegner(gilt auch für die Schweiz mit so hochgelobter Basisdemokratie,TrauerspielPlanung um ZCH-Y!).Bei 2,4 Mio im Ballungsraum S sind es allemal unter 10.000.-Der HBF S bleibt bis auf den N-Flügel erhalten Ferner:Die größten Demos in BaWü gab es in den 90ern um die B31neu (Tunnel)nach Freiburg hinein.Jetzt, ist sie da,keiner will sie missen.

Beat Haueter  
 07.08.2010, 15:15 Uhr  
[Kommentar melden](#)

Warum wird immer von politischer Elite geschrieben? Das passt überhaupt nicht! Das sind keine Götter im Gegenteil, viele haben keine Ahnung was sie tun! Die meisten sind ja von den Konzernen geschmiert (bestochen mit Geldern) und führen deren Befehle aus!

Anton Stroppel  
 07.08.2010, 15:10 Uhr  
[Kommentar melden](#)

Ist schon eine verkehrte Welt bestimmte Kräfte wollen die Schweiz in die EU zwingen was der Ende der direkten Demokratie bedeutet. Und das deutsche Volk will mehr Einfluss was "ihren" Politikern aber ganz und gar egal scheint.

Bruno Waldvogel  
 07.08.2010, 15:06 Uhr  
[Kommentar melden](#)

Alle Sicherheitsreports in Europa sagen dasselbe: in Zukunft wird mit zunehmenden sozialen Unruhen auf den Strassen und in den Städten zu rechnen sein. Verschuldung, Unmut über Regierungen, Zukunftsängste, Angst vor Arbeitsplatzverlust, Immigrationsdruck, Auseinanderklaffen der sozialen Schere - um nur einige Themen zu nennen.

Julia Klaus  
 07.08.2010, 14:51 Uhr  
[Kommentar melden](#)

"versäumt worden, die Bürger mitzunehmen". Unglaublich, dieses Verständnis. Die Bürger sollen nicht "mitgenommen werden", sie sollen die Chefs sein und die Politiker den Bürgern folgen. Deutschland nennt sich zwar eine Demokratie, aber wenn man alle 4 Jahre zwischen 4 Parteien auswählen kann, die alle das gleich wollen, ist die Bezeichnung Demokratie ja wohl ein Hohn.

Dante Eggenberger  
 07.08.2010, 14:48 Uhr  
[Kommentar melden](#)

Tipp von einem Demokratie geschulten Schweizer: zuerst informieren und abstimmen, nicht danach - wenn's zu spaet ist - auf die Strasse gehen... Sowieso: Verstehe nicht, was man gegen Zukunftsprojekte hat.

Joachim Schippers  
 07.08.2010, 14:24 Uhr  
[Kommentar melden](#)

Naja, bei der Startbahn West in Frankfurt und dem Neubau des Münchner Flughafens ging es auch hoch her. Als Carl Benz 1878 mit seiner Benzinkutsche zum ersten Mal in der Öffentlichkeit fuhr, waren die Bewohner auch aufgebracht. Heute ist die Automobilindustrie das Rückgrat Stuttgarts. Ich glaube wenn das erstmal steht, dann sind wieder alle begeistert.

Mathias Wehrli  
 07.08.2010, 14:19 Uhr  
[Kommentar melden](#)

Hätten die Deutschen rechtzeitig direktdemokratische Methoden erzwungen, wären sie heute nicht in der EU.

Klaus Werner Wernmüller

07.08.2010, 14:11 Uhr  
 Kommentar melden  
**Ruth Langer**  
 07.08.2010, 14:00 Uhr  
 Kommentar melden

Es ist Zeit, dass sich das Deutsche - Volk nun endlich gegen die Deutsche und EU „Demokratie“, wehrt. Das ist der Hauptgrund warum wir Schweizer von der EU nichts wissen wollen. Sie kennt keine Direkte Demokratie. Es wird wie es üblich ist in einer Diktatur alles von Brüssel diktiert.

Hört mir auf mit eurer "Direktdemokratie", in D hats Bürgerinitiativen, wenn es mal hart auf hart kommt. Es gibt nichts schlimmeres als Volksabstimmungen, wo jeder Hans und Franz, die keine Ahnung von nichts haben, über komplexe Abläufe abstimmen müssen und total überfordert sind. Das sieht man ja an euch, völlig isoliert in Europa hinkt ihr immer 20 Jahre hinterher und modert vor euch hin.

**Manfred Rusterholz**  
 07.08.2010, 13:53 Uhr  
 Kommentar melden  
**Mark Keller**  
 07.08.2010, 13:49 Uhr  
 Kommentar melden

Ja, Europäische Staaten brauchen unbedingt direkt Demokratie.

wie sangen die Hosen doch damals schon so schön? "Viva la Revoluuschn.." Wäre doch auch langsam Zeit für Europas Bürger sich ihre Mündigkeit wieder zurück zu erkämpfen! Besagter Hosen Song war allerdings eben auch auf einer Scheibe mit dem sinnigen Titel "Opium für's Volk". Ein Schelm, wer... ^^

**Hanspeter Burri**  
 07.08.2010, 13:15 Uhr  
 Kommentar melden  
**Christoph Haslach**  
 07.08.2010, 10:35 Uhr  
 Kommentar melden

Ich würde mich gegen eine solche Regierung auch auflehnen!

Danke für diesen Artikel: er trifft die Stuttgarter Befindlichkeiten. Die Stuttgart 21 Lobbyisten haben vor Wochen eine neue Offenheit verkündet und mit viel Publicity Webcams mit Blick auf den Bahnhof und Park installiert. Die Reaktion auf die zunehmende Anzahl der Demonstranten bestand darin, die Webcams neu auszurichten. Und zwar so, dass keine Demonstanten mehr sichtbar sind.

**GOOGLE-ANZEIGEN**

**Stuttgart 21 stoppen**

Park weg, Bahnhof weg, Milliarden weg? Jetzt online protestieren!  
[www.campact.de/laendle-retten](http://www.campact.de/laendle-retten)

**Baustopp + Volksentscheid**

Stuttgart 21: Unterstützen Sie den Appell an Vernunft und Demokratie!  
[www.stuttgarterappell.de](http://www.stuttgarterappell.de)

**WOHNRAUMFENSTER AUS KUNSTSTOFF**



Kunststofffenster unterstreichen jede Architektur und eröffnen neue Lebensräume.

**DU BESTIMMST WAS DU GEWINNST**



**BMW 1er im Wert von 35'000 Franken zu gewinnen!**

Wählen Sie 4 Extras für Ihren Traum-BMW! Am 13.9 gehts los!

**KADERMARKT**



ALPHA.CH: der online-Kadermarkt der Schweiz.

**JOBSUCHE**



Kaum wird irgendwo ein Job frei, ist er auf jobwinner.ch.

**WEITERBILDUNG**



Finden Sie die passende Schule für Ihre Weiterbildung in Beruf und Freizeit.

**Ressorts:**

Bern · Schweiz · Ausland · Wirtschaft · Börse · Sport · Kultur · Panorama · Wissen · Leben · Digital · Auto

**Marktplatz:**

Immobilienmarkt · Stellenmarkt · Partnersuche · Kleinanzeigen · Espace Multimedia · Weiterbildung · Online-Werbung · Kooperationen

**Dienste:**

RSS · Newsletter · Suche

**Bernerzeitung:**

Abo Service · espace.card · Kleinanzeigen · Beilagen · Tarif & Mediadaten · Impressum · Kontakt

**Partner-Websites:**

20minuten.ch · 20minutes.ch · alpha.ch · annabelle.ch · anzeigerkerzers.ch · automobilrevue.ch · bantigerpost.ch · bernerbaer.ch · bernerzeitung.ch · berneroerlaender.ch · capitalfm.ch · car4you.ch · dasmagazin.ch · derbund.ch · eload24.com · fashionfriends.ch · finder.ch · friday-magazine.ch · fuw.ch · homegate.ch · jobsuchmaschine.ch · jobup.ch · jobwinner.ch · murtenbieter.ch · mytamedia.ch · piazza.ch · radio24.ch · ratschlag24.com · schweizerbauer.ch · schweizerfamilie.ch · search.ch · solothurnerwoche.ch · sonntagszeitung.ch · tagblattzuerich.ch · tagesanzeiger.ch · telebaern.ch · telezueri.ch · thunertagblatt.ch · thurgauerzeitung.ch · tillate.com · zattoo.com · zueritipp.ch

# STUTTGART 21

 Versenden  Drucken  Lesezeichen

## Bauarbeiten

# "S-Bahn-Takt völlig zerstört"

Wolfgang Schulz-Braunschmidt, veröffentlicht am 06.07.2010



Nach Meinung des Verkehrsclubs Deutschland hat Stuttgart 21 den S-Bahn-Takt und damit das Rückgrat des öffentlichen Nahverkehrs im Großraum Stuttgart zerstört. *Foto: Steinert*

Stuttgart - Nach Ansicht des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) hat Stuttgart 21 den S-Bahn-Takt und damit das Rückgrat des öffentlichen Nahverkehrs im Großraum Stuttgart bereits so zerstört, "dass Verbesserungen beim S-Bahn-Betrieb unter den aktuellen Voraussetzungen kaum realistisch sind". Diese Kritik findet sich in einem offenen Brief des VCD-Landesvorsitzenden Matthias Lieb an den Verband Region Stuttgart (VRS). Darin fordert Lieb den "Aufgabenträger für die S-Bahn" zum Handeln auf. Der Verband müsse die "Wiederherstellung des vor dem 2. Februar 2010 (Beginn der Umbauarbeiten auf dem Gleisvorfeld) gültigen S-Bahn-Fahrplans" fordern, so Lieb. Außerdem verlangt der VCD einen "Baustopp für Stuttgart 21". Nur so seien weitere Beschädigungen bei der S-Bahn zu vermeiden.

### Weitere Artikel zum Thema

**Bahnchef Grube** Prüfung von Rheintalbahn-Ausbau »

**Stuttgart-21-Gutachten** Bahnchef Grube zweifelt »

**Talkrunde im SWR** Ein Schritt zur Sachlichkeit »

**Stuttgart 21** Befürworter laufen für Projekt »

**alle Artikel anzeigen »**

Die Pläne für das umstrittene Schienenprojekt müssten zudem "durch unabhängige Ingenieure und Institutionen, die bisher nicht in die Planung und Begutachtung von Stuttgart 21 involviert waren", überprüft werden. In der Vergangenheit hätten die Erfinder des Schienenprojekts ihre eigenen Vorschläge begutachtet. Für den VCD-Vorsitzenden steht fest, dass wegen der mangelhaften Planung der Deutschen Bahn die infrastrukturellen Voraussetzungen für den 15-Minuten-Takt bei der S-Bahn entfallen sind. Dabei wolle der VRS-Verkehrsausschuss am Mittwoch Verbesserungen im Stuttgarter S-Bahn-Netz, vor allem die Ausweitung des 15-Minuten-Taktes, erörtern.

### Es zeichnet sich im Moment keine rasche Lösung ab

Laut Lieb ist "nach den unsachgemäßen Umbauten im Gleisvorfeld ein neues Nadelöhr im Schienennetz entstanden". Demnächst solle dieser Abschnitt sogar auf einen eingleisigen Betrieb zurückgebaut werden. Das werde die Leistungsfähigkeit der S-Bahn weiter einschränken, warnt Lieb. "Mit dem Baubeginn für das am besten geplante Bahnprojekt hat die Bahn das ausgeklügelte S-Bahn-System zum Einsturz gebracht." Eine Lösung sei nicht erkennbar. "Die Operation am offenen Herzen Europas ist misslungen."

**Bauarbeiten**

## "S-Bahn-Takt völlig zerstört"

Wolfgang Schulz-Braunschmidt, veröffentlicht am 06.07.2010

"Die Bahn muss jetzt umgehend alle Fakten zur S-Bahn-Panne auf den Tisch legen", fordert die Linke im Regionalparlament. Man habe für den Verkehrsausschuss einen umfangreichen Fragenkatalog zur S-Bahn-Panne vorbereitet.

"Dieses Thema beschäftigt uns sehr stark", betont VRS-Sprecherin Dorothee Lang. Man sei mit dem Vertragspartner Bahn in engem Kontakt. Auch der Verkehrsausschuss werde sich mit dem Thema beschäftigen. Dazu lägen zwei umfangreiche Anträge der Grünen und der Linken zum Thema vor. "Das technische S-Bahn-Problem kann aber nicht von uns gelöst werden", so Lang. "Leider zeichnet sich ab, das es keine rasche Lösung geben wird."

### **Weitere Einschränkungen bei der S-Bahn in Sicht**

Die Bahn hat am Montag weitere Einschränkungen bei der S-Bahn bekanntgegeben: Wegen Gleisarbeiten könnten stadteinwärts fahrende S-Bahn-Züge vom 9. Juli (von 20.45 Uhr an) bis zum 11. Juli 2010 (bis Betriebsschluss) nicht an der Station Nordbahnhof halten. Betroffen seien die Linien S4, S5 und S6. Die stadtauswärts fahrenden S-Bahnen hielten hingegen alle an der Station Nordbahnhof.

Fahrgäste zum Nordbahnhof können laut Bahn vom Feuerbacher Bahnhofsvorplatz aus die Stadtbahn U6 benutzen. Für die Fahrt vom Nordbahnhof in die Innenstadt könne man auf die U15 ausweichen.

# STUTTGART 21

 Versenden  Drucken [Lesezeichen](#)

[Interview zu Stuttgart 21](#)

## Die Angst vor dem Heimatverlust

Thomas Faltin und Erik Raidt, veröffentlicht am 06.03.2010



Ortwin Renn sitzt auf dem Modell von Stuttgart 21, das im Bahnhofsturm zu sehen ist. Er sagt, dass wir den Frieden in die Stadt zurückbringen müssen. *Foto: Heiss*

Stuttgart - Tunnelsicherheit und Denkmalschutz - das sind für Ortwin Renn von der Universität Stuttgart nur vorgeschobene Argumente der Stuttgart-21-Gegner. Dahinter stünden tief sitzende Ängste, die man ernst nehmen müsse - am besten im Rahmen einer Bürgerbeteiligung.

**"Stuttgart 21 ist zu einer Metapher für viele gesellschaftliche Kämpfe geworden."**

Renn über den Zulauf der Stuttgart-21-Gegner

Die Menschen fühlen sich von Stuttgart 21 überfahren, meint Ortwin Renn - was halten Sie von den Veränderungen in Stuttgart? Sagen Sie uns Ihre Meinung! »

**Herr Renn, viele glauben, dass sie in den nächsten Jahren ihre alte Heimat verlieren werden - weil sich Stuttgart stark verändert. Können Sie diese Angst nachvollziehen?**

**Siehe auch**

[Zur Person Ortwin Renn »](#)

[Info Der Bagger »](#)

**Weitere Artikel**

**zum Thema**

**Bilder im Minutentakt** Die

Stuttgarter Baustellen im Blick »

**Schauspielhaus Stuttgart**

Die Kunst holt sich ein Bier »

**Sommerferien** Hochsaison

der Straßenbaustellen »

**Stuttgarter Planetarium**

Zäune auf dem Weg zu den Sternen »

[alle Artikel anzeigen »](#)

Durchaus. Wir leben in einer Zeit, in der auch familiäre Bindungen schwächer werden: Der Sohn lebt in Los Angeles, die Tochter in Bremen. Da stellen sich viele immer drängender diese Frage: Wo komme ich eigentlich her? Wo gehöre ich hin? Die Geschichte wird interessant - vor allem die vor der eigenen Haustür. Gerade ältere Menschen suchen nach ihren Wurzeln.

**In einer Großstadt spielt "Heimat" aber wohl eine geringere Rolle als auf dem Land.**

Sie täuschen sich. Auch in einer Großstadt wie Stuttgart kann ein starkes Gefühl der Zusammengehörigkeit entstehen. Nehmen Sie nur den Stuttgarter Westen. Viele seiner Bewohner sagen doch: "Hier fühlen wir uns wohl, die Gegend passt zu meinem Lebensgefühl." Deshalb engagieren sie sich in der Nachbarschaft: Sie kümmern sich um den Park um die Ecke, beseitigen Müll oder sammeln für ein neues Spielgerät.

**Der Westen ist ein Stadtteil, der sich langsam verändert. Die Stuttgarter City steht dagegen vor einem Eingriff im ICE-Tempo.**

Stuttgart 21 wird seit fast 20 Jahren geplant, und es wird noch einmal zehn Jahre lang gebaut. Da kann man nicht von einer Veränderung im Hochgeschwindigkeitstempo sprechen. Gehen Sie mal nach China, da erleben Sie Wandel im Zeitraffer.

**Ein Großteil der Menschen fühlt sich dennoch überfahren.**

Sie sprechen den Kern des Problems an. Die Menschen fühlen sich mit einem Raum emotional verbunden. Den Ort, an dem sie leben, möchten sie aber mitgestalten und nicht nur passiver Zuschauer der Veränderungen sein.

Interview zu Stuttgart 21

## Die Angst vor dem Heimatverlust

Thomas Faltin und Erik Raidt, veröffentlicht am 06.03.2010

**Die Geschichte der Bürgerbeteiligung ist bei Stuttgart 21 eine Geschichte des Scheiterns. Befürworter und Gegner stehen sich unversöhnlich gegenüber. Beide feuern aus ihren Schützengräben mit x-mal ausgetauschten Argumenten.**

Wir brauchen einen Neuanfang. Ich glaube, man hat die Chancen einer Bürgerbeteiligung von Anfang an völlig unterschätzt und nicht wahrhaben wollen.

**Vielleicht, weil man befürchtet hat, dass mehr Mitsprache das ganze Projekt noch mehr erschwert hätte.**

Mag sein. Aber es gibt genügend Beispiele dafür, dass das nicht stimmt. Ich erinnere mich beispielsweise an das Dick-Areal in Esslingen. Im Vorfeld gab es Ärger - manche Leute befürchteten, dass es im Umfeld des Kinos Lärm und Radau durch die Besoffenen geben würde. Die wollten lieber Kinderspielplätze. Wir von der Universität haben das moderiert, Ängste angesprochen, Vorbehalte abgebaut, die Anwohner und die Architekten miteinbezogen.

**In Stuttgart wurde diese Chance verspielt.**

Deshalb sollte sie möglichst bald neu ergriffen werden. Jetzt nach dem Baustart brauchen wir eine gemeinsame Perspektive, die den Frieden in die Stadt zurückbringt.

**Dann sagen Sie uns doch bitte, wie diese Perspektive aussehen soll.**

Das Allerwichtigste sind ehrliche Spielregeln. Am Anfang einer Bürgerbeteiligung müssen Bahn und Stadt klar sagen, was noch zu verhandeln ist und welche Teile des Projekts unumstößlich feststehen.

**Wer gehört ihrer Meinung nach an den Runden Tisch?**

Völlig verschiedene Gruppen. Zunächst die informellen Meinungsträger wie die Architektenkammer, die kulturelle Szene und einige Experten, die fundiertes Wissen besitzen. Vor allem aber würde ich ganz normale Bürger miteinbeziehen, die in einem Umkreis von zwei Kilometern rund um die Baustelle wohnen. Das ist die Gruppe der direkt Betroffenen - ihre Meinung besitzt eine hohe Legitimationskraft.

Interview zu Stuttgart 21

## Die Angst vor dem Heimatverlust

Thomas Faltin und Erik Raidt, veröffentlicht am 06.03.2010

### **Sie glauben ernsthaft daran, dass eine solche Runde Bewegung in die festgefahrene Debatte bringen könnte?**

Ich bin fest davon überzeugt. Vor einigen Jahren habe ich in New Jersey ein Beteiligungsverfahren für Bürger moderiert. Es ging um ein neues Klärschlammverfahren, gegen das sich die Bauern mit Händen und Füßen gewehrt haben. Ihr Argument: "Wir wollen das nicht, es stinkt zu sehr."

### **Über stinkende Felder regen sich Bauern eher selten auf.**

Eben. Das Argument war nur vorgeschoben. Im Laufe des Verfahrens wurde deutlich, was die Bauern wirklich umtrieb. Sie hatten Angst, dass ihr Land verstädtert würde, wenn sie den Schlamm aus der Stadt einführen. Und sie hatten Angst, ihr Land zu verlieren und es nicht mehr ihren Kindern übergeben zu können.

### **Wir übertragen das mal: Ihr Job als Moderator war es also, die wahren Ängste und Vorbehalte offen zu legen und dann gemeinsam eine Lösung zu suchen.**

Das ist der Punkt. Eine Bürgerbeteiligung kann nur dann erfolgreich sein, wenn die Absichten der einen und die Ängste der anderen offen liegen. Man kann nur Respekt voneinander lernen, wenn man sich austauscht und kennenlernt. Ohne gegenseitigen Respekt gibt es keine Annäherung.

### **Wie sehen diese Ängste der Bürger gegenüber Stuttgart 21 aus?**

Die Argumente um Kosten, Tunnelsicherheit und Denkmalschutz - auch sie halte ich im Wesentlichen für vorgeschoben. Die Menschen suchen nach rationalen Argumenten, um ihr Unbehagen auszudrücken. Dahinter steht: der Umbau des Bahnhofs wird als kalter Modernisierungsprozess wahrgenommen, der die Gesellschaft noch mehr beschleunigt. Computer, Handys, Hochgeschwindigkeitszüge - alles wird immer technischer und künstlicher.

### **Merkwürdig, dass darüber in der Öffentlichkeit kaum geredet wird.**

Das lässt sich leicht erklären. Die Menschen befürchten, dass sie von Politikern und Managern ausgelacht werden, wenn sie ihre Ängste artikulieren. Das halte ich für falsch; auch diese eher weichen Argumente sind wichtig.

### **Sie wollen sagen, dass wir über diffuse Lebensgefühle diskutieren müssen?**

Ja, und es klingt mir zu abwertend, wie Sie das formulieren. Die Menschen sollen sich doch im positiven Sinn in Stuttgart beheimatet fühlen. Und viele glauben, dass die Hochgeschwindigkeitszüge ihr Tempo künftig auf den öffentlichen Raum übertragen werden. Im Durchgangsbahnhof hetzt alles, es geht ständig im Eiltempo voran. Gerade ältere Menschen befürchten oft insgeheim: "Da komme ich nicht mehr mit."



Interview zu Stuttgart 21

# Die Angst vor dem Heimatverlust

Thomas Faltin und Erik Raidt, veröffentlicht am 06.03.2010

## **Wenn wir schon über unausgesprochene Wahrheiten sprechen - letztlich geht es bei diesem Konflikt doch auch um diese Frage: Wem gehört eigentlich die Stadt?**

Es gibt kein besseres Beispiel, um dem allgemeinen Unbehagen an der Entwicklung Ausdruck zu verleihen: Es geht knallhart um Rendite und um die Folgen, die sich daraus für das Lebensgefühl in der Stadt ableiten. Die Gegner und Kritiker denken, dass künftig am neuen Bahnhof alles dem Diktat des Kommerzes untergeordnet wird. Sie glauben, dass die Vielfalt, das Lebendige und Durchmischte künftig keinen Platz mehr in der City haben wird.

## **Bahn und Land zahlen Milliarden für den neuen Bahnhof. Daraus entsteht zwangsläufig Druck, wieder Geld zu verdienen.**

Natürlich muss die Bahn mit dem Gelände Geld verdienen. Sie entzieht sich deshalb der Diskussion über die Gestaltung der Areale, weil sie nicht als Bösewicht dastehen will, der kommerzielle Interessen bedient. Die Stadt will sich auch nicht die Finger verbrennen. So ist ein Kartell des Schweigens und des Um-den-heißen-Brei-Herumredens entstanden.

## **Wir haben den Eindruck, dass es bei den Montagsdemos gegen Stuttgart 21 nicht nur um den Tiefbahnhof geht - inzwischen reicht der Protest über dieses Thema hinaus.**

Es geht eindeutig um mehr. Stuttgart 21 ist zu einer Metapher geworden. Da spielen auch allgemeine gesellschaftliche Verteilungskämpfe eine Rolle. Angesichts leerer Kassen sehen die Leute nicht mehr ein, dass sie mehr für den Kindergarten zahlen müssen, hier aber Milliarden verbuddelt werden. Die Leute müssen wegen fünf Euro mehr Hartz IV vor's Verfassungsgericht, aber am Bahnhof kommt es auf hundert Millionen mehr nicht an. Das ist das vorherrschende Gefühl: der Bahnhof wird zum Sündenbock gemacht für vieles, was den Leuten missfällt.

## **Wie würden Sie diesen Menschen, die sich ungehört fühlen, bei einer Bürgerbeteiligung eine Stimme geben?**

Das Schöne bei einem solchen Verfahren ist, dass die Beteiligten wegen des Zufallsprinzips bei der Auswahl bunt durcheinandergewürfelt sind. Da trifft der Hartz-IV-Empfänger auf den Beamten aus der Mittelschicht und den Geschäftsmann, der die ganze Aufregung über Stuttgart 21 so gar nicht verstehen kann.

## **Reden die dann in der Praxis nicht völlig aneinander vorbei?**

Ich gebe Ihnen mal ein Beispiel aus Berlin. Dort habe ich vermittelt, als es um ein Energiekonzept für Häuser ging. Es kamen unter anderem ein Professor für irgendwas und eine Blumenbinderin, unterste Gehaltsstufe. Der Professor hatte keine Ahnung, schwafelte aber groß herum.

## **Und die Blumenbinderin?**

Die hielt sich zunächst sehr zurück. Dann aber sprachen die Energieexperten, und der Professor musste zunehmend einsehen, dass er total auf dem Holzweg war. Allmählich wurde die Blumenbinderin immer kecker. Am zweiten Tag traute sie sich zu sagen: "Herr Professor, Sie haben überhaupt keine Ahnung." Die Verhältnisse haben sich völlig gedreht.

[Interview zu Stuttgart 21](#)

## Die Angst vor dem Heimatverlust

Thomas Faltin und Erik Raidt, veröffentlicht am 06.03.2010

**Da treffen offensichtlich Welten aufeinander, die im Alltag keine Berührungspunkte mehr haben.**

Darin besteht auch ein Teil des Problems einer modernen Gesellschaft, in der die Lebenswirklichkeiten immer weiter auseinanderdriften. Zwei Bankangestellte in Stuttgart und in Singapur können theoretisch mehr miteinander gemein haben, als beide jeweils mit ihren Eltern.

**Welche Eigenschaften müsste die- oder derjenige mitbringen, der in Stuttgart einen Runden Tisch moderiert?**

Es muss jemand Neutrales sein. Diejenigen, die sich bisher eindeutig für oder gegen Stuttgart 21 positioniert haben, kommen nicht infrage, weil das andere Lager sie nicht akzeptieren würde.

**Wir haben den Eindruck, Sie würden sich gegen diese Moderatorenrolle nicht wehren.**

Ich will jetzt keine Reklame für uns machen. Aber unser gemeinnütziges Institut Dialogik organisiert solche Verfahren häufig. Was wir dafür bräuchten, ist ein klares Mandat - es muss deutlich sein, in welchen Bereichen die Bürger mitsprechen können. Am Ende eines solchen Prozesses müsste die Bahn in einer schriftlichen Stellungnahme darlegen, warum sie bestimmte Vorschläge übernimmt und andere nicht. Das darf keine Alibiveranstaltung werden.

**Was würde eine solche Bürgerbeteiligung ungefähr kosten?**

Das ist je nach Projekt unterschiedlich. Als grobe Richtschnur kann man sagen: pro Person rund 1000 Euro. Wenn man hundert Bürger beteiligen würde, kämen insgesamt etwa 100.000 Euro zusammen.

**Das wäre angesichts der Gesamtkosten von Stuttgart 21 nicht die Welt.**

Es wäre überschaubar. In manchen Fällen sind die Projekte durch eine Bürgerbeteiligung sogar billiger geworden, weil Dinge vereinfacht wurden oder wegfielen.

[Die Menschen fühlen sich von Stuttgart 21 überfahren, meint Ortwin Renn - was halten Sie von den Veränderungen in Stuttgart? Sagen Sie uns Ihre Meinung! »](#)

# STUTTGART 21

 Versenden  Drucken  Lesezeichen

Soziologin über Stuttgart 21

## Ein Projekt als Projektionsfläche

Sibylle Thelen, veröffentlicht am 30.08.2010

Bild 1 von 2



Die Demonstranten kommen aus vielen Schichten der Gesellschaft. Sie eint das Unbehagen am Großprojekt S 21. Foto: Zweggarth

Stuttgart - Mit bisher vierzig Montagsdemonstrationen haben die Gegner des Großprojekts Stuttgart 21 bereits ihren Protest bekundet. Am Freitagabend demonstrierten sie vor dem Landtag, weitere Aktionen sind geplant. Die Stuttgarter Soziologin Annette Ohme-Reinicke befasst sich mit Formen des Widerstands gegen technische Großprojekte. Ihr Forschungsthema findet sie nun vor der Haustür.

### Siehe auch

**Zur Person** [Annette Ohme-Reinicke](#) »

### Weitere Artikel zum Thema

**Neues Speisekino in Stuttgart** [Eine andere Art von Filmkultur](#) »

**Interview mit Volker Kauder** ["Ich fühle mich nicht isoliert"](#) »

**Interview mit Jochen Schneider** ["Jeder Spieler hat seine Geschichte"](#) »

**Interview mit Birgit Homburger** ["Riesenchance für Stuttgart"](#) »

[alle Artikel anzeigen](#) »

### Frau Ohme-Reinicke, immer mehr Stuttgarter gehen auf die Straße. Ist Protest ansteckend?

Ja, sehr. Es bildet sich ein bürgerliches Selbstbewusstsein heraus. Die Leute stellen Fragen, fordern Erklärungen und verständigen sich untereinander über ihre Erfahrungen. In einem solchen Lernprozess findet man sich.

### Jung, Alt, Arm, Reich, Alteingesessenen, Zugezogen: viele marschieren mit. Welche Rolle spielt die Sehnsucht nach Gemeinschaft?

Gemeinschaft kann auch ins Gegenteil kippen und repressiv wirken. Hier geht es zunächst einmal um Widerspruch. Das Gefühl, übergangen worden zu sein, hat etwas Verbindendes. Es vermischt sich mit anderen Erfahrungen, bei denen sich viele Bürger ebenfalls übergangen sahen, etwa bei der Einführung des G8-Zuges. Hier in Stuttgart kommt noch etwas Besonderes hinzu: Die Stadt hat noch keine sozialen Protestbewegungen wie Berlin, Frankfurt oder Hamburg erlebt.

### Hat Stuttgart Nachholbedarf in Sachen zivilgesellschaftlicher Emanzipation?

So gesehen ja. Anderswo gingen Runde Tische aus den Protestbewegungen hervor, um die Vertreter des Protests in Planungsprozesse einzubeziehen. Auch das hat es hier noch nicht gegeben.

### Wie erklären Sie sich den massiven Protest gegen Stuttgart 21?

Soziologin über Stuttgart 21

## Ein Projekt als Projektionsfläche

Sibylle Thelen, veröffentlicht am 30.08.2010

Ein technisches Großprojekt wie Stuttgart 21 stellt einen immensen Eingriff in die vertraute Umgebung dar. Zugleich dient das Renommierprojekt als Projektionsfläche für generellen Unmut angesichts vieler gesellschaftlicher Veränderungen. Er richtet sich gegen eine bestimmte Lebenskultur, die mit Mobilität und Geschwindigkeit, Leistung und Flexibilität einhergeht. Genau diesen Anforderungen sehen sich die Leute im Alltag, am Arbeitsplatz oder in der Schule ausgesetzt. Viele können den Anforderungen, die als Druck empfunden werden, nicht mehr standhalten. Das bildet sich auch in der wachsenden Zahl psychisch Kranker in Deutschland ab.

**Es geht also nicht nur um Denkmalschutz und Bäume, um Geld und Mitbestimmung, sondern um den Bahnhof als Sinnbild einer Lebensform?**

Ja. Die Bürger beginnen, die verbreitete Doppelmoral infrage zu stellen: Einerseits werden Werte proklamiert wie beispielsweise die Familie. Andererseits wird die Beschleunigung unserer Gesellschaft immer weiter vorangetrieben. Dabei brauchen gerade Familie und Kindererziehung einen kontinuierlichen Ort, Ruhe und Zeit. Die Bürger durchschauen diesen Widerspruch. Auch das zeigt sich nun bei den Demonstrationen. Stuttgart 21 wird als Ausdruck technisch-zweckrationalen Denkens gesehen. Um Sigmund Freud zu zitieren: der Protest funktioniert als Ventil für ein latentes "Unbehagen in der Kultur".

**Ist Fortschritt in Form von technischen Großprojekten nicht schon immer in der Geschichte auf Widerstand gestoßen?**

Soziologin über Stuttgart 21

## Ein Projekt als Projektionsfläche

Sibylle Thelen, veröffentlicht am 30.08.2010

Proteste gegen technische Großprojekte gibt es seit dem Ende des neunzehnten Jahrhunderts. Sie waren Teil der Kapitalismuskritik. Es entwickelte sich auch eine konservative Technikkritik, die versuchte, den bürgerlichen Protest zu etablieren. Es ging um Heimatschutz, nicht um die soziale Frage wie beim Protest der Arbeiterbewegung. Diese Muster tauchen seither immer wieder auf. Die ersten Proteste gegen Atomkraftwerke gingen von Konservativen aus. In der Anti-AKW-Bewegung kam es dann erstmals zu einer Vermischung der linken und der konservativen Technikkritik, der sozialen Frage und dem Bedürfnis, Althergebrachtes zu bewahren. Auch in Stuttgart vermischen sich die Protestmotive. Sie sind zugleich konservativ und progressiv. Das entspricht der historischen Entwicklung.

### **Einmal abgesehen vom Ausgang des Protests - welche Spuren hinterlässt die Selbstermächtigung?**

Solche Proteste setzen Reflexionsprozesse in Gang. Die Menschen denken über sich und über ihre Gesellschaft nach. Sie provozieren Politiker, sich mit ihnen auseinanderzusetzen und Entscheidungen zu hinterfragen. In der Geschichte der sozialen Bewegung finden sich immer Übergänge: Die Lernprozesse setzen sich an anderer Stelle in der Gesellschaft fort. Auch wenn der Bahnhof in dieser Form gebaut werden sollte, wird der Protest dennoch tiefe Spuren in der Stadt hinterlassen. Die Bürger sind doch schon jetzt selbstbewusster geworden. In diesem Sinne ließe sich auch das Hegel-Zitat verstehen, das den Bonatzbau zielt. Dort steht: "...daß diese Furcht zu irren schon der Irrtum selbst ist".

### **Zivilgesellschaftliche Emanzipation ist ein Gewinn für die Demokratie. Aber ist sie auch einer für den technischen Fortschritt?**

Protest und Widerspruch sind historisch wichtige Voraussetzungen für die Durchsetzung von Fortschritt und Entwicklung. Hätte es keinen Widerspruch gegeben, würden wir noch immer Götter und Götzen verehren und auf allen vieren kriechen.


# STUTTGART 21

 Versenden  Drucken  Lesezeichen

Neuer Hauptbahnhof in Wien

## Viel Dreck - und niemand ärgert sich

Erik Raidt, veröffentlicht am 13.03.2010

Bild 1 von 11 



Abbrucharbeiten: in Wien wird das Skelett des alten Südbahnhofs entkernt. Foto: öbb

Wien - Österreichs Hauptstadt bekommt die volle Dröhnung. Dort, wo einst der Südbahnhof stand, klopft und hämmert es, es raus raucht und ächzt, kreischt und rattert. Der Lärm der Baumaschinen, der Laster und Bagger fügt sich zu einem Sound zusammen, für den kein Mensch Eintritt zahlen würde und bei dem sich die Philharmoniker ihre Ohren zuhalten würden. Am Gürtel, der die historische Wiener Innenstadt einschließt, tut sich eine gewaltige Wunde in der Erde auf. Aus dem Matsch wächst der neue Hauptbahnhof empor.

### Siehe auch

#### Bahnhofsprojekte in

**Stuttgart und Wien** Die wichtigsten Daten im Vergleich »

#### Weitere Artikel zum Thema

#### Bilder im Minutentakt

Die Stuttgarter Baustellen im Blick »

#### Schauspielhaus Stuttgart

Die Kunst holt sich ein Bier »

#### Sommerferien Hochsaison der Straßenbaustellen »

#### Stuttgarter Planetarium

Zäune auf dem Weg zu den Sternen »

#### alle Artikel anzeigen »

### Bilder durchklicken

Es ist Stuttgart 21 nach Wiener Art. Die Parallelen sind unübersehbar: In beiden Städten wird ein Kopf- durch einen Durchgangsbahnhof ersetzt. In beiden Fällen entsteht auf nicht mehr benötigten Gleisflächen ein neuer Stadtteil, gewinnt die City Tausende von Wohnungen und leidet davor jahrelang unter einer Baustelle, die den Alltag der Menschen verändert. Wer in Wien jenes gewaltige Bauland sieht, in dem die Betonbrocken wie Schneeflocken vom Skelett des einstigen Bahnhofs rieseln, der blickt auch in die Zukunft von Stuttgart. In Wien läuft die Baustelle für den neuen Bahnhof seit Dezember 2009 auf Hochtouren – hier ist zu besichtigen, was auf Stuttgart zukommen könnte.

Seit das große Graben begonnen hat, ist die Gegend zwischen Süd- und Ostbahnhof ein Ort des Übergangs und der Provisorien. Wenn Karl-Johann Hartig in seinem Revier unterwegs ist, taucht er ein in U-Bahn-Eingänge, die wie Containerschlünde aussehen. Hartig, 60, leitet das Projekt "Hauptbahnhof Wien" für die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB). Er geht an Bauzäunen vorbei, streift sich den Schmutz von den Schuhen, sieht Schilder, die auf Umwege hinweisen. Die Wiener müssen Wege neu lernen, weil sich ihre Stadt häutet. Zweifellos bietet diese Kulisse eine Menge Anlässe, um sich bis zur

Weißglut aufzuregen. Und der Wiener grantelt gerne. Über die Politik, über Theaterskandale, auch über die Verspätungen vieler Züge. Aber auffallend selten über den Wiener Hauptbahnhof, über diese Baustelle, auf der mehr Grünfläche entsteht und ein ganz neues Stadtviertel mit Restaurants, Kultur, Hotels, Büros, Wohnungen und einer Shoppingmall.

Das Konzept könnte der Werbebroschüre von Stuttgart 21 entnommen sein. Auch in Wien gibt es eine Bürgerinitiative, die skeptisch ist. Sie kämpft um die Erhaltung des Weltkulturerbes, um weniger himmelstürmende Hochhäuser, um Bäume und gegen Verkehrsbehinderungen. Aber der Widerstand richtet sich nicht gegen das Gesamtprojekt. es gibt keine Montagsdemos und keine

Neuer Hauptbahnhof in Wien

## Viel Dreck - und niemand ärgert sich

Erik Raidt, veröffentlicht am 13.03.2010

### Bürgerversammlungen und Ausstellungen

In der Hauptstadt hat das Zweimilliardenprojekt klein angefangen. Karl-Johann Hartig blickt in den Dunst, der auf der Baustelle die Fahrzeuge verschluckt. Von Anfang an ist er mit seinen Plänen durch die Bezirke getingelt. Er hat sie auf Bürgerversammlungen präsentiert, auf Ausstellungen gezeigt, mit Lokalpolitikern diskutiert. Lange vor dem Baubeginn haben er und die ÖBB Graswurzelarbeit geleistet. Die Saat ist aufgegangen, auch weil der Bahnhofsneubau bewusst einen "grünen Anstrich" bekommen hat. Gebaut wird unter anderem eine Tiefgarage für mehr als 1100 Fahrräder – die größte dieser Art in Österreich. Zudem gibt es eine Aufladestation für Elektrofahrräder. Der neue Bahnhof wird mit einer der weltweit größten Erdwärmeanlagen klimatisiert und mit Fernwärme versorgt. "All dies war wichtig für die Akzeptanz", glaubt Hartig.

Die Umweltschützer wurden von Beginn an so lange umarmt, bis sie sich nicht mehr befreien konnten. Der Gemeinderat stimmte dem Masterplan einstimmig zu. Stadt und Bahn vermittelten den Menschen, dass es nicht nur um die Zukunft Wiens geht, sondern auch um die seiner Bürger: Acht Kilometer Lärmschutzwände begrenzen den Sound des Baustellenorchesters, 14.000 schallisolierende Fenster schonen die Nerven der Anwohner.

Karl-Johann Hartig steht mitten in jenen Trümmern, die früher die Hülle des Südbahnhofs bildeten. Es ist Frühling, und er sieht sich eine Schneekanone an. Sie spritzt Wasser auf die herabfallenden Betonteile. Für ihn ist es eine schlichte Gleichung: weniger Staub führt zu weniger Beschwerden. Zu weniger Missklängen. Von Wien lernen, heißt Frieden lernen. Peter Guggenberger sitzt in der Bar des Hotels Prinz Eugen, das am Gürtel in der ersten Reihe liegt. Das Haus hat einen Logenplatz mit unverstelltem Blick auf die Baustelle. Man könnte den 69-jährigen Charakterkopf jederzeit mit einem Wiener Burgschauspieler verwechseln. Guggenberger trägt Jeans, seine grauen Haare sind zurückgekämmt. Wie ein Wanderprediger zieht er mit seinen Faltblättern an der Baustelle entlang von Haus zu Haus.

Auf den Papieren stehen Sätze wie dieser: "Liebe Anrainer, Pardon, in den nächsten Tagen könnte es lauter werden, bitte rufen Sie mich an, wenn Sie etwas stört." Dann folgt seine Handynummer. Sein Mobiltelefon klingelt wie auf Bestellung. Eine ältere Dame ist am Apparat, sie spricht sehr schnell, sie klingt sehr aufgeregt. Guggenberger bedankt sich für den Anruf und meldet sich selbst umgehend bei der Baufirma: "Hört's zu, ich hab hier geharnischte Beschwerden, ihr staubt's zu sehr."

Neuer Hauptbahnhof in Wien

## Viel Dreck - und niemand ärgert sich

Erik Raidt, veröffentlicht am 13.03.2010

### Guggenberger bügelt nicht ab

Peter Guggenberger ist der Ombudsmann des Projekts Wien Hauptbahnhof. Er vermittelt. Kokett erzählt er, dass er schlicht ein freundlicher älterer Herr sei, der die Menschen möge und deshalb von ihnen gemocht werde. "Ich sitze oft und lange in Anrainerwohnungen und trinke mehr oder weniger guten Kaffee." Es ist kein Zufall, dass ausgerechnet er diese Rolle übernommen hat. Guggenberger arbeitete 35 Jahre bei der Bahn, putzte anfangs die Zugtoiletten, verkaufte dann Fahrscheine und bildete sich in Psychologie fort. Schließlich machte er als Streitschlichter im Unternehmen Karriere. Der Wanderprediger im Auftrag der Bahn kennt die kleinen Verhältnisse. Er hört zu. Er bügelt nicht ab. Er fühlt sich nicht sofort angegriffen und belehrt nicht von oben herab. Darin liegt der Schlüssel zum Erfolg. Peter Guggenberger ist ein Puzzlestück. In Wien fügen sich viele Einzelteile zu einem Ganzen.

In Stuttgart liegt das große Gesamtgemälde vom futuristischen Bahnhof und der neuen Stadtmitte derzeit in Scherben. Auch weil Bahn und Stadt im Laufe der Jahre in einer kalten Berührungsangst vor ihren Bürgern erstarrt sind. In Stuttgart taucht der Projektleiter Hany Azer am liebsten vor der Öffentlichkeit ab. Azer bleibt eine Sphinx. In Wien schirmt sein Pendant Karl-Johann Hartig auf der Baustelle im Wiener Krater seine Augen mit der flachen Hand gegen die tief stehende Sonne ab. Der Projektleiter sieht jedoch nicht die Schuttberge, die sich am Horizont auftürmen. Er sieht das Wien des Jahres 2015. "Da hinten steht die Bahnzentrale, hier schließt sich die Wohnbebauung an, dort wird der Eingang des Hauptbahnhofs sein." Dabei legt die Hauptstadt einen ehrgeizigen Zeitplan vor – Teile des neuen Bahnhofs sollen bereits Ende 2012 ans Netz gehen. Kein Schneckerltempo.

Die Topografie erleichtert dabei vieles – im Gegensatz zu Stuttgart muss nicht halb Wien untertunnelt werden. Der abgerissene Südbahnhof, gebaut in der Nachkriegszeit, reichte mit seinem Ostblockcharme nicht an den architektonischen Wert des Bonatzbaus heran. Bei allen Gemeinsamkeiten gibt es auch viele Unterschiede zwischen den Bauprojekten. Und dennoch sind beide Bahnhöfe, die bestehende Stadtlandschaften massiv verändern, nur Teile eines noch größeren Plans.

Wien wird eine Zwischenstation auf jener europäischen Hochgeschwindigkeitsstrecke, die den Westen und den Osten zusammenführt: Paris, Straßburg, Stuttgart, Wien, Bratislava. Das Ende des Kalten Kriegs hat die Stadt an der Donau aus einer Randlage in die Mitte Europas katapultiert. Wien will nun zu einer Drehscheibe des Kontinents werden.

Karl-Johann Hartig glaubt schon von Berufs wegen fest daran, dass dies nur mit Hilfe eines Schnellbahnnetzes gelingen kann. Es ist spät geworden. Hartig schiebt das Gestrüpp an einem Gleis beiseite, läuft in der Fahrinne eines Lastwagens eine lehmige Rampe hinauf und blickt auf das 109 Hektar große Baugelände hinab. Männer in neongelben Westen laufen wie Leuchtameisen in der Ferne auf und ab. Kräne heben Platten empor. "Eine Baustelle funktioniert wie ein Orchester", sagt er. "Alle müssen synchron und im Takt arbeiten." Hartig steht mitten im Lärm der Maschinen – er jedoch hört nur die Zukunftsmusik.



Widerstand richtet sich nicht gegen das Gesamtprojekt, es gibt keine Montagsdemos und keine Bürgerbewegung. Wien hat keinen Wutbahnhof. Warum nur?

# STUTTGART 21

 Versenden  Drucken  Lesezeichen

Vorsitzender des Vereins Mehr Demokratie

## "Eine Frage des politischen Willens"

Thomas Durchdenwald, veröffentlicht am 16.07.2009



Reinhard Hackl vom Verein Mehr Demokratie setzt sich für eine stärkere Bürgerbeteiligung ein. Foto: StZ

### Herr Hackl, am Freitag beschäftigt sich das Verwaltungsgericht mit der Klage gegen die Ablehnung des Bürgerentscheids zu Stuttgart 21. Welches Ergebnis erwarten Sie?

#### Siehe auch

##### Hintergrund

[Bürgerbeteiligung im Land »](#)

##### **Gerichtsverhandlung**

[Bürgerentscheid kommt auf](#)

[den Prüfstand »](#)

##### Hintergrund Die fünf

[Fragen aus dem](#)

[Bürgerentscheid »](#)

##### **Stuttgart 21 Grüne fordern**

[Bürgerentscheid »](#)

Alles andere als eine Ablehnung der Klage wäre eine faustdicke, aber erfreuliche Überraschung. Die Rechtslage und die Rechtsprechung in Baden-Württemberg sind nicht so bürgerentscheidsfreundlich wie etwa im Nachbarland Bayern. Hier ist der Gesetzgeber gefordert. Der Verein Mehr Demokratie hofft auf entsprechende Initiativen von Regierung und Opposition im Stuttgarter Landtag.

### Der juristische Streit beschäftigt sich mit der Zulässigkeit der fünf Fragen in dem abgelehnten Bürgerentscheid. Was halten Sie davon?

Die Frage der Zulässigkeit ist letztlich eine Frage des politischen Willens und des demokratischen Geistes der Entscheider. Wer die Bürgerinnen und Bürger nicht ein Leben lang als "unmündige Kinder" bevormunden will, kann diese Entscheidung, nach guter Sachinformation, beruhigt in deren Hände legen. Der juristische Streit hat seine Ursache letztlich in den mangelhaften gesetzlichen Regelungen zu Bürgerentscheiden im Land.

### Die Gegner des Entscheids argumentieren jedoch, dass die wichtigen Entscheidungen bereits gefällt seien und dass der Entscheid zu spät komme. Stimmt das denn?

Solange keine unumkehrbaren Fakten geschaffen worden sind, ist ein Ausstieg aus Stuttgart 21 immer möglich, sonst macht die vertragliche Ausstiegsklausel ja keinen Sinn. Vermeintliche Sachzwänge verstellen immer den Blick auf die Sachfrage. Warum aber haben eigentlich die Befürworter des Bahnhofprojekts eine derart große Angst davor, die Entscheidung dem Bürger vorzulegen? Sind ihre Argumente so schlecht?

### Außerdem wird argumentiert, dass es sich nicht um ein städtisches Projekt handle und somit ein Bürgerentscheid gar nicht möglich sei. Teilen Sie diese Einschätzung?

Ein Bürgerentscheid kann selbstverständlich nur Fragen des Wirkungskreises einer Gemeinde zum Inhalt haben. Der Bürgerentscheid kann also letztlich nur die Beteiligung der Stadt Stuttgart am Projekt Stuttgart 21 zum Gegenstand haben. Ob allerdings die anderen Projektbeteiligten, das Land Baden-Württemberg und die Deutsche Bahn AG, das Projekt gegen den erklärten Willen der Mehrheit der Bürger einer Landeshauptstadt durchziehen werden, das bezweifle ich entschieden.

### Die Grünen streben eine neue Fragestellung an. Wie müsste die Frage lauten?

Eine Fragestellung bei der aktuellen Rechtslage ohne genaue Kenntnis der unterschriebenen Verträge vorzuschlagen, wäre fahrlässig. Da aber alle Vertragspartner sich bis zum Jahresende den Ausstieg aus Stuttgart 21 aus finanziellen Gründen vorbehalten haben, könnte hier der Schlüssel zu einer juristisch unangreifbaren Fragestellung liegen. Der Stuttgarter Gemeinderat kann jederzeit die Voraussetzungen für einen Bürgerentscheid schaffen - so er denn will.

*Der Verein Mehr Demokratie setzt sich für eine stärkere Beteiligung der Bürger auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene ein. Er hat bundesweit 5000 Mitglieder, davon 600 aus Baden-Württemberg. Vorsitzender Reinhard Hackl gehört dem dreiköpfigen Landesvorstand an. Der 49-jährige aus Holzgerlingen (Kreis Böblingen) saß für die Grünen im Landtag.*

## Bürgerbegehren und Bürgerentscheide seit 1975

Jahr	Gemeinde	Landkreis	Gegenstand	Bürgerbegehren		Bürgerentscheid					Bürgerentscheid zustandek.? (§ 21 Abs. 6)	Entscheidung im Sinne des Bürgerbegehrens?
				unzulässig, weil	Abhilfe durch Gemeinderat (§ 21 Abs. 4 S. 2)	aufgrund Bürgerbegehren	aufgrund Gemeinderatsbeschl.?	Abstimmungs-beteiligung	Ja-Stimmen	Nein-Stimmen		
1975	Wuhl	Emmendingen	Verkauf von gemeindeeigenem Gelände (zum Bau eines Kernkraftwerks)				12.01.1975				ja	
1976	Kusterdingen	Tübingen	Änderung des Gemeindepensens				29.02.1976	83,7%	45,1%	54,9%	ja	
1976	St. Johann	Reutlingen	Änderung des Gemeindepensens				14.03.1976	74,1%	50,9%	49,1%	ja	
1977	Wüstenrot	Heilbronn	Bau eines Rathauses	keine wichtige Gemeindeangelegenheit (§ 21 Abs. 1 Satz 2)								
1977	Pforzheim	Stadtkreis	Bau einer kombinierten Stadthalle/Theater	fehlende Unterstützungsunterschriften; Antragsteller= Juristische Person								
1977	Immenstaad	Bodenseekreis	Erhaltung der kath. Kirche	keine wichtige Gemeindeangelegenheit (§ 21 Abs. 1 Satz 2); Urteil VGH v. 12.11.79 -I 1002/79								
1977	Durmersheim	Rastatt	Standort für den neuen Friedhof				16.01.1977	17,7%	38,5%	61,5%	nein	
1978	Heidenheim	Heidenheim	Personennahverkehr in der Stadt	fehlende Unterstützungsunterschriften, Kostendeckungsvorschlag								
1978	Offenburg	Ortenaukreis	Straßenbau	keine wichtige Gemeindeangelegenheit (§ 21 Abs. 1 Satz 2); Urteil VG FR v. 27.2.80 VS II 161/79								
1978	Ostrach	Sigmaringen	Bebauung von Grundstücken unterhalb Buchbühlendekmal	keine wichtige Gemeindeangelegenheit (§ 21 Abs. 1 Satz 2)								
1978	Eberbach	Rhein-Neckar-Kreis	Verlegung Campingplatz, Nutzung als Grünanlage	4-Wochenfrist überschritten								
1978	Untergruppenbach	Heilbronn	"Größere" Mehrzweckhalle	fehlender Kostendeckungsvorschlag; Größe der Halle in Eingliederungsvereinbarung festgelegt								
1978	Weinheim	Rhein-Neckar-Kreis	Stellungnahme zum Bau der B 38	keine wichtige Gemeindeangelegenheit (§ 21 Abs. 1 Satz 2)								
1978	Kernen im Remstal	Rems-Murr-Kreis	Erweiterung von Sportstätten (Bebauungsplan)	nicht hinreichend begründet								
1978	Emmingen-Liptingen	Tuttlingen	Aufteilung Grund- u. Hauptschule	fehlende Unterstützungsunterschriften								
1978	Wiesloch	Rhein-Neckar-Kreis	Bau einer Stadthalle/eines Hotels		ja							
1978	Sigmaringen	Sigmaringen	Standort Feuerwehrgerätehaus		ja							

## Bürgerbegehren und Bürgerentscheide seit 1975

Jahr	Gemeinde	Landkreis	Gegenstand	Bürgerbegehren		Bürgerentscheid					Bürgerentscheid zustandek.? (§ 21 Abs. 6)	Entscheidung im Sinne des Bürgerbegehrens?
				unzulässig, weil	Abhilfe durch Gemeinderat (§ 21 Abs. 4 S. 2)	aufgrund Bürgerbegehren	aufgrund Gemeinderatsbeschlüß	Abstimmungs- beteiligung	Ja- Stimmen	Nein- Stimmen		
1978	Isny im Allgäu	Ravensburg	Bau eines Freizeitzentrums			16.08.1978		68,4%	43,2%	56,8%	ja	ja
1978	Reutlingen	Reutlingen	Verhinderung der Altstadtbebauung			21.05.1978		22,5%	28,2%	71,8%	nein	
1978	Überlingen	Bodenseekreis	Stellungnahme zur Autobahntrasse				23.04.1978	53,2%	30,0%	70,0%	ja	
1978	Hagnau a. Bodensee	Bodenseekreis	Erweiterung des Westhafens	keine wichtige Gemeindeangelegen- heit (§ 21 Abs. 1 S. 2)								
1979	Lörrach	Lörrach	Grenzüberschreitender Straßen- bahnverkehr von Lörrach nach Basel	fehlender Kostendeckungsvorschlag; Urteil VGH v. 29.11.82 - 1S1415/81								
1979	Baden-Baden	Stadtkreis	Sicherstellung eines Landschafts- schutzgebiets nach § 22 NSchG	Weisungsaufgabe (§ 21 Abs. 2 Nr. 1)								
1979	Waiblingen	Rems-Murr-Kreis	Bau eines Kaufhauses, Tiefgarage	keine wichtige Gemeindeangelegen- heit (§ 21 Abs. 1 Satz 2)								
1979	Freudenstadt	Freudenstadt	Vierspuriger Ausbau B 28	keine wichtige Gemeindeangelegen- heit (§ 21 Abs. 1 Satz 2)								
1979	Karlsruhe	Stadtkreis	Bau der Nordtangente (B10)	keine wichtige Gemeindeangelegen- heit (§ 21 Abs. 1 Satz 2)								
1979	Ehingen (Donau)	Alb-Donau-Kreis	Ausbau der Ringstraße	keine wichtige Gemeindeangelegen- heit (§ 21 Abs. 1 S. 2)								
1979	Ehingen (Donau)	Alb-Donau-Kreis	Ausbau der Ringstraße				09.12.1979	63,4%	43,2%	56,8%	ja	
1979	Tübingen	Tübingen	Ausbau der Nordtangente			08.07.1979		50,1%	84,0%	16,0%	ja	ja
1979	Großrinderfeld	Main-Tauber-Kreis	Standort der Hauptschule			18.11.1979					ja	nein
1979	Beilstein	Heilbronn	Übernahme der St. Anna-Kirche durch die Stadt und Verwendung als Aussegnungshalle			09.12.1979		53,3%	36,9%	63,1%	ja	ja
1979	Singen (Hohentwiel)	Konstanz	Bau einer Stadthalle	4-Wochen-Frist überschritten								
1980	Deggenhausertal	Bodenseekreis	Kläranlagenbau	Pflichtaufgabe nach § 21 Abs. 2 Nr. 1								
1980	Haigerloch	Zollernalbkreis	Bau eines Freibads	4-Wochen-Frist überschritten								

## Bürgerbegehren und Bürgerentscheide seit 1975

Jahr	Gemeinde	Landkreis	Gegenstand	Bürgerbegehren		Bürgerentscheid					Bürgerentscheid zustandegek.? (§ 21 Abs. 6)	Entscheidung im Sinne des Bürgerbegehrens?	
				unzulässig, weil	Abhilfe durch Gemeinderat (§ 21 Abs. 4 S. 2)	aufgrund Bürgerbegehren	aufgrund Gemeinderatsbeschl.?	Abstimmungs-beteiligung	Ja-Stimmen	Nein-Stimmen			
1980	Frickenhausen	Esslingen	Bau eines Freibads	4-Wochen-Frist überschritten									
1980	Heidelberg	Stadtkreis	Erhaltung Nebengebäude Handschuhsheimer Schloßchen	4-Wochen-Frist überschritten; Beschluß VGH v. 17.11.83 - 2669/83	1 S								
1980	Tübingen	Tübingen	Gestaltung Sanierungsgebiet mit Bürgerzentrum u. Altenwohnungen	kein ausreichender Kostendeckungsvorschlag; Urteil VGH v. 6.7.82 - 526/81	1 S 1								
1980	Möckmühl	Heilbronn	Sonderabfalldeponie Billigheim	keine wichtige Gemeindeangelegenheit (§ 21 Abs. 1 S. 2)									
1980	Billigheim	Neckar-Odenwald-Kreis	Sonderabfalldeponie Billigheim	keine wichtige Gemeindeangelegenheit (§ 21 Abs. 1 S. 2)									
1980	Gundelsheim	Heilbronn	Umbau der Kelter zu einer Veranstaltungshalle	4-Wochen-Frist überschritten									
1980	Böblingen	Böblingen	Neugestaltung einer Grünfläche; Erweiterung der Kongreßhalle	nicht hinreichend begründet; fehlender Kostendeckungsvorschlag									
1980	Fridingen a.d.Donau	Tuttlingen	Bau eines regionalen Freilichtmuseums; Verkauf von gemeindeeigenem Gelände	keine wichtige Gemeindeangelegenheit (§ 21 Abs. 1 S. 2)									
1980	Fridingen a.d.Donau	Tuttlingen	Bau eines regionalen Freilichtmuseums; Verkauf von gemeindeeigenem Gelände				07.12.1980	82,7%	45,5%	54,5%	ja		
1980	Bühl	Rastatt	Verbleib eines Geländes im städtischen Besitz				(1979) 20.4.1980	28,0%	23,8%	76,2%	nein		
1980	Knittlingen	Enzkreis	Verselbständigung einer zweizügigen Realschule				(1979) 27.04.1980	23,0%	74,0%	26,0%	nein		
1980	Murrhardt	Rems-Murr-Kreis	Bau eines Bürgerhauses				01.06.1980	67,0%	25,0%	75,0%	ja	ja	
1980	Donaueschingen	Schwarzwald-Baar-Kreis	Verkehrslandeplatz; Verlängerung der Start- u. Landebahn				(1977) 14.12.1980	40,6%	63,0%	37,0%	nein		
1981	Albershausen	Göppingen	Standort eines Sportzentrums	Nichtbeachtung von Form- u. Verfahrensvorschriften									
1981	Oppenweiler	Rems-Murr-Kreis	Turn- u. Festhalle; Renovierung statt Abbruch	fehlende Unterstützungsunterschriften									
1981	Böblingen	Böblingen	Gestaltung der Umgebung des oberen Sees (2. Antrag)	4-Wochen-Frist überschritten; Urteil VG Stgt. v. 26.3.84 - VRS 9K5423/82									
1981	Hagnau a. Bodensee	Bodenseekreis	Erweiterung des Westhafens				11.10.1981	67,8%	24,0%	76,0%	ja		

## Bürgerbegehren und Bürgerentscheide seit 1975

Jahr	Gemeinde	Landkreis	Gegenstand	Bürgerbegehren		Bürgerentscheid					Bürgerentscheid zustandegek.? (§ 21 Abs. 6)	Entscheidung im Sinne des Bürgerbegehrens?
				unzulässig, weil	Abhilfe durch Gemeinderat (§ 21 Abs. 4 S. 2)	aufgrund Bürgerbegehren	aufgrund Gemeinderatsbeschuß	Abstimmungs- beteiligung	Ja- Stimmen	Nein- Stimmen		
1981	Singen (Hohentwiel)	Konstanz	Bau einer Stadthalle				18.10.1981	57,0%	19,3%	80,7%	ja	
1981	Schopfheim	Lörrach	Bau einer Stadthalle			(1980) 1.02.1981		39,1%	49,1%	50,9%	nein	
1981	Weinheim	Rhein-Neckar-Kreis	Ablehnung eines Hotels auf dem Gelände Waidsee			29.03.1981		45,0%	68,4%	32,6%	ja	ja
1982	Haßmersheim	Neckar-Odenwald-Kreis	Anschluß von Ortsteilen an Wasserzweckverband	keine wichtige Gemeindeangelegen- heit (§ 21 Abs. 1 S. 2); Beschluß VGH v. 31.01.83 - 1 S 100/83								
1982	Friedrichshafen	Bodenseekreis	Bau eines Bürgerzentrums	fehlende Unterstützungsunterschriften								
1982	Baiersbronn	Freudenstadt	Bau eines Freizeitbads	fehlende Unterstützungsunterschriften	ja							
1982	Leonberg	Böblingen	Bau einer Stadthalle	4-Wochen-Frist überschritten; Urteil VGH v. 14.11.83 - 1 S 1204/83								
1982	Grabenstetten	Reutlingen	Bau einer Mehrzweckhalle	Gründe nicht bekannt								
1982	Wertheim	Main-Tauber-Kreis	Bau einer Tiefgarage mit Zivilschutzanlage	4-Wochen-Frist überschritten								
1982	Biberach a.d.Riß	Biberach	Ausbau des Luftlandeplatzes			(1981) 16.05.1982		47,0%	14,0%	86,0%	ja	ja
1982	Schlaitdorf	Esslingen	Bau einer Mehrzweckhalle			28.08.1982		79,0%	44,5%	55,5%	ja	ja
1982	Adelsheim	Neckar-Odenwald-Kreis	Umgehungsstraße B 292	keine wichtige Gemeindeangelegen- heit (§ 21 Abs. 1 S. 2)								
1983	Mannheim	Stadtkreis	Verlegung Maimarkt	keine wichtige Gemeindeangelegen- heit (§ 21 Abs. 1 S. 2); Urteil VG KA v. 10.11.83 - 6 K 193/83								
1983	Adelsheim	Neckar-Odenwald-Kreis	Umgehungsstraße B 292				11.12.1983	49,0%	29,2%	71,8%	ja	
1983	Mundelsheim	Ludwigsburg	Bau einer Gemeindehalle			10.04.1983		71,0%	33,6%	66,4%	ja	nein
1983	Ludwigsburg	Ludwigsburg	Bau einer Stadthalle			26.06.1983		48,0%	56,0%	44,0%	nein	
1984	Donaueschingen	Schwarzwald-Baar-Kreis	Landesgartenschau	fehlende Unterstützungsunterschriften								

## Bürgerbegehren und Bürgerentscheide seit 1975

Jahr	Gemeinde	Landkreis	Gegenstand	Bürgerbegehren		Bürgerentscheid					Bürgerentscheid zustandegek.? (§ 21 Abs. 6)	Entscheidung im Sinne des Bürgerbegehrens?	
				unzulässig, weil	Abhilfe durch Gemeinderat (§ 21 Abs. 4 S. 2)	aufgrund Bürgerbegehren	aufgrund Gemeinderatsbeschlusses	Abstimmungs-beteiligung	Ja-Stimmen	Nein-Stimmen			
1984	Öhringen	Hohenlohekreis	Anschluß Wolltreffenweg an Friedrichsruher Str. (entspr. Beb.-Plan)	keine wichtige Gemeindeangelegen- heit (§ 21 Abs. 1 S. 2)									
1984	Stuttgart	Stadtkreis	Atomwaffenfreies Stuttgart	keine wichtige Gemeindeangelegen- heit (§ 21 Abs. 1 S. 2)									
1984	Aichstetten	Ravensburg	Verlegung des Standorts des Schulhausneubaus			(1983) 8.01.1984		66,4%	58,0%	42,0%	ja	ja	
1984	Leinzell	Ostalbkreis	Ausgestaltung der Sportanlagen			(1983) 19.02.84		57,0%	54,0%	46,0%	ja	ja	
1984	Bad Wurzach	Ravensburg	Bau eines "Haus des Gastes" im Kurpark			01.07.1984		61,3%	43,0%	57,0%	ja	ja	
1984	Waldstetten	Ostalbkreis	Gestaltung ehem. Lammanwesen (öffentl. Anlage ohne Bebauung)			(1978) 22.07.1984		45,8%	37,2%	62,8%	nein		
1985	Leutenbach	Rems-Murr-Kreis	Bau eines Rathauses mit Sozialst., Polizeiposten, Ortsbücherei	4-Wochen-Frist überschritten; Urteil VG Stgt. v. 27.02.86 - 9 K 4230/85									
1985	Deißlingen	Rottweil	Erweiterung der Turnhalle	fehlende Unterstützungsunterschriften, Fragestellung, Finanzierungsvorschlag; Urteil VG FR v. 27.06.86 - 7K350/85									
1985	Deggingen	Göppingen	Aufhebung einer beschränkenden Festsetzung im Bebauungsplan	keine wichtige Gemeindeangelegen- heit (§ 21 Abs. 1 S. 2)									
1985	Bisingen	Zollernalbkreis	Erhaltung eines Gebäudes, Nutzung als Freizeitstätte	fehlende Unterstützungsunterschriften									
1985	Bisingen	Zollernalbkreis	Bau von Wohnungen anstelle eines Parkdecks	keine wichtige Gemeindeangelegen- heit (§ 21 Abs. 1 S. 2); gesetzwidriges Ziel (§ 21 Abs. 2 Nr. 7)									
1985	Tuttlingen	Tuttlingen	Parkhaus Weißrosenstraße	fehlende Unterstützungsunterschriften									
1985	Alfdorf	Rems-Murr-Kreis	Verlegung Feuerwehrgerätehaus		ja								
1985	Mössingen	Tübingen	Anlegung von Tennisplätzen		ja								
1985	Ringsheim	Ortenaukreis	Bau einer Sporthalle		ja								
1985	Trochtelfingen	Reutlingen	Verkauf des städtischen Anteils an der Stromversorgung GmbH	keine wichtige Gemeindeangelegen- heit (§ 21 Abs. 1 S. 2)									
1985	Trochtelfingen	Reutlingen	Verkauf des städtischen Anteils an der Stromversorgung GmbH				02.06.1985	59,9%	40,1%	59,9%	ja		

## Bürgerbegehren und Bürgerentscheide seit 1975

Jahr	Gemeinde	Landkreis	Gegenstand	Bürgerbegehren		Bürgerentscheid					Bürgerentscheid zustandgek.? (§ 21 Abs. 6)	Entscheidung im Sinne des Bürgerbegehrens?	
				unzulässig, weil	Abhilfe durch Gemeinderat (§ 21 Abs. 4 S. 2)	aufgrund Bürgerbegehren	aufgrund Gemeinderatsbeschlusses	Abstimmungs-beteiligung	Ja-Stimmen	Nein-Stimmen			
1985	Kirchheim am Ries	Ostalbkreis	Ausbau der K 3205	keine wichtige Gemeindeangelegen- heit (§ 21 Abs. 1 S. 2)									
1985	Kirchheim am Ries	Ostalbkreis	Ausbau der K 3205				01.12.1985	69,4%	62,4%	37,6%	ja		
1985	Konstanz	Konstanz	Trassenführung der B 33			(1984) 10.03.1985		54,9%	38,2%	61,8%	ja	ja	
1985	Waldkirch	Emmendingen	Ausbau einer Tiefgarage zum Mehrzweckschutzraum			(1984) 5.05.1985		43,3%	16,5%	83,5%	ja	ja	
1985	Beilstein	Heilbronn	Erhalt der alten Stadthalle als Jugendhaus			23.06.1985		59,5%	36,6%	63,4%	ja	nein	
1985	Murrhardt	Rems-Murr-Kreis	Standort der neuen Festhalle			27.10.1985		52,6%	33,0%	67,0%	ja	ja	
1986	Vöhrenbach	Schwarzwald-Baar-Kreis	Umgestaltung Rathausplatz	keine wichtige Gemeindeangelegen- heit (§ 21 Abs. 1 S. 2)									
1986	Engstingen	Reutlingen	Verkauf von Grundstücken für Großgerätelager der Bundeswehr	keine wichtige Gemeindeangelegen- heit (§ 21 Abs. 1 S. 2)									
1986	Eilwangen	Ostalbkreis	Bau eines Kaufhauses, Verlegung von Rathausnebenräumen	keine wichtige Gemeindeangelegen- heit (§ 21 Abs. 1 S. 2); Urteil VGH v. 28.03.88 - 1 S 1493/87									
1986	Teningen	Emmendingen	Planung einer Ortsverbindungsstraße	keine wichtige Gemeindeangelegen- heit (§ 21 Abs. 1 S. 2)									
1986	Rastatt	Rastatt	Bau einer Stadthalle (Ablehnung)			16.02.1986		45,2%	60,8%	38,7%	nein		
1986	Steißlingen	Konstanz	Bau einer Sporthalle			25.05.1986		64,8%	47,0%	53,0%	ja	nein	
1986	Wehr	Waldshut	Umgestaltung Wehrahof zum Bürgerhaus			(1985) 6.07.1986		16,9%	43,9%	56,1%	nein		
1986	Reutlingen	Reutlingen	Bau eines Zivilschutzraums			06.07.1986		27,1%	11,2%	88,8%	nein		
1986	Denkendorf	Esslingen	Schutzraumbau in der Albert-Schweitzer-Schule			07.09.1986		41,2%	26,2%	73,8%	ja	ja	
1986	Bad Ditzgenbach	Göppingen	Neubau Grundschule Ortsteil Gosbach			05.10.1986		76,0%	52,8%	47,2%	ja	ja	
1986	Mannheim	Stadtkreis	Wiederaufbau der historischen Fassade des Alten Kaufhauses			02.11.1986		32,2%	83,0%	17,0%	nein		



## Bürgerbegehren und Bürgerentscheide seit 1975

Jahr	Gemeinde	Landkreis	Gegenstand	Bürgerbegehren		Bürgerentscheid					Bürgerentscheid zustandegek.? (§ 21 Abs. 6)	Entscheidung im Sinne des Bürgerbegehrens?
				unzulässig, weil	Abhilfe durch Gemeinderat (§ 21 Abs. 4 S. 2)	aufgrund Bürgerbegehren	aufgrund Gemeinderatsbeschuß	Abstimmungs- beteiligung	Ja- Stimmen	Nein- Stimmen		
1986	Schramberg	Rottweil	Schutzraumbau im Schloßberg-tunnel			09.11.1986		49,3%	11,5%	88,5%	ja	ja
1986	Bad Peterstal-Griesbach	Ortenaukreis	Standort eines Sportplatzes			09.11.1986		76,8%	57,6%	42,4%	ja	nein
1986	Bad Peterstal-Griesbach	Ortenaukreis	Alternativstandort eines Sportplatzes	unzulässig nach § 21 Abs. 3 S. 2								
1986	Nürtingen	Esslingen	Schutzraumbau				16.03.1986	57,1%	14,8%	85,2%	ja	
1986	Freudental	Ludwigsburg	Sportstättenkonzept "Birkenwald"				15.06.1986	59,2%	40,9%	59,1%	ja	
1986	Rheinstetten	Karlsruhe	Bau einer Straßenbahnlinie nach Karlsruhe				31.08.1986	56,0%	61,5%	38,5%	ja	
1987	Lauterbach	Rottweil	Rathausneubau	keine wichtige Gemeindeangelegen- heit (§ 21 Abs. 1 S. 2)								
1987	Hemmingen	Ludwigsburg	Bürgerbegegnungsstätte/Bücherei in einem zum Abriß vorgesehenen Gebäude	4-Wochen-Frist überschritten; Urteil VG Stgt. v. 23.06.88 - 9K1075/88								
1987	Bisingen	Zollernalbkreis	Kinderspielplatz anstelle von Parkplätzen (Beb.Plan)			(1985) 22.03.1987		27,5%	70,4%	29,6%	nein	
1987	Radolfzell am Bodensee	Konstanz	Bau einer Stadthalle			03.05.1987		57,3%	31,6%	68,4%	ja	ja
1987	Kernen im Remstal	Rems-Murr-Kreis	Bürgersaal im Rathausneubau			17.05.1987		55,0%	32,1%	67,9%	ja	ja
1987	Lauterstein	Göppingen	Wiedereinrichtung Grundschule Weißenstein			17.05.1987		87,0%	40,1%	59,9%	ja	nein
1987	Ulm	Stadtkreis	Münsterplatz-Umgestaltung			20.09.1987		51,8%	46,5%	53,5%	nein	
1987	Grünkraut	Ravensburg	Schutzraumbau im Gemeinde-zentrum				23.08.1987	58,2%	40,5%	59,5%	ja	
1988	Villingen-Schwenningen	Schwarzwald-Baar-Kreis	Hallenbadbau in Schwenningen	4-Wochen-Frist überschritten; Urteil VGH v. 18.06.90 - 1 S 657/90								
1988	Munderkingen	Alb-Donau-Kreis	Bau einer Tiefgarage unter dem Schulhof	kein Gemeinderatsbeschuß, gegen den sich das Bürgerbegehren hätte richten können								
1988	Massenbachhausen	Heilbronn	Rathausstandort	keine wichtige Gemeindeangelegen- heit (§ 21 Abs. 1 S. 2)								

## Bürgerbegehren und Bürgerentscheide seit 1975

Jahr	Gemeinde	Landkreis	Gegenstand	Bürgerbegehren		Bürgerentscheid					Bürgerentscheid zustandegek.? (§ 21 Abs. 6)	Entscheidung im Sinne des Bürgerbegehrens?	
				unzulässig, weil	Abhilfe durch Gemeinderat (§ 21 Abs. 4 S. 2)	aufgrund Bürgerbegehren	aufgrund Gemeinderatsbeschluss	Abstimmungs-beteiligung	Ja-Stimmen	Nein-Stimmen			
1988	Massenbachhausen	Heilbronn	Aufhebung einer Minigolfanlage	fehlende Unterstützungsunterschriften									
1988	Glatten	Freudenstadt	Wiederaufstellung eines Flößerbrunnens	keine wichtige Gemeindeangelegen- heit (§ 21 Abs. 1 S. 2)									
1988	Karlsruhe	Stadtkreis	Bebauung Kronenplatz	keine wichtige Gemeindeangelegen- heit (§ 21 Abs. 1 S. 2)									
1988	Karlsruhe	Stadtkreis	Bebauung Kronenplatz				04.09.1988	27,5%	71,0%	29,0%	nein		
1988	Freudental	Ludwigsburg	Sportstättenkonzeption Birkenwald				24.04.1988	74,5%	53,9%	46,1%	ja		
1988	Gernsbach	Rastatt	Erhaltung des bestehenden Freibads (anstatt Neubau)			(1987) 26.06.1988		43,2%	77,6%	22,4%	ja	ja	
1988	Freiburg i.Br.	Stadtkreis	Bau einer Kultur- u. Tagungsstätte			26.06.1988		50,0%	44,6%	55,4%	nein		
1988	Ringsheim	Ortenaukreis	Neubau Sporthalle; Umbau Turn- u. Festhalle in ein Bürgerhaus			21.08.1988		74,6%	67,3%	32,7%	ja	nein	
1988	Herdwangen-Schönach	Sigmaringen	Einrichtung einer Grundschule in Herdwangen			(1987) 18.09.1988		86,6%	53,7%	46,3%	ja	ja	
1988	Haßmersheim	Neckar-Odenwald-Kreis	Einstellung der Neckarfähre			18.09.1988		68,9%	27,0%	73,0%	ja	ja	
1988	Überlingen	Bodenseekreis	Bau eines neuen Kurhauses			06.11.1988		70,7%	24,9%	75,1%	ja	ja	
1988	Schwäbisch Hall	Schwäbisch Hall	Neutrassierung B 19				24.04.1988	56,2%	40,0%	60,0%	ja		
1988	Schlier	Ravensburg	Schutzraumbau				26.06.1988	43,5%	27,0%	73,0%	ja		
1988	Jagstzell	Ostalbkreis	Neubau B 290	keine wichtige Gemeindeangelegen- heit (§ 21 Abs. 1 S. 2)									
1989	Jagstzell	Ostalbkreis	Neubau B 290				12.02.1989	78,7%	34,9%	65,1%	ja		
1989	Unterkirnach	Schwarzwald-Baar-Kreis	Einrichtung eines Landwirtschaftsmuseums			(1988) 23.04.1989		80,3%	22,7%	77,3%	ja	nein	
1989	Wilhelmsdorf	Ravensburg	Weiterbau einer im Bau befindlichen Festhalle			07.05.1989		57,0%	46,7%	53,3%	ja	ja	

## Bürgerbegehren und Bürgerentscheide seit 1975

Jahr	Gemeinde	Landkreis	Gegenstand	Bürgerbegehren		Bürgerentscheid					Bürgerentscheid zustandegek.? (§ 21 Abs. 6)	Entscheidung im Sinne des Bürgerbegehrens?
				unzulässig, weil	Abhilfe durch Gemeinderat (§ 21 Abs. 4 S. 2)	aufgrund Bürgerbegehren	aufgrund Gemeinderatsbeschluss	Abstimmungs- beteiligung	Ja- Stimmen	Nein- Stimmen		
1989	Wald	Sigmaringen	Ausbau einer Mehrzweckhalle			03.09.1989		69,8%	36,6%	63,4%	ja	nein
1989	Brackenheim	Heilbronn	Einführung Ortschaftsverfassung				25.06.1989	35,5%	50,0%	50,0%	nein	
1989	Wannweil	Reutlingen	Einrichtung eines Gewerbegebiets	keine wichtige Gemeindeangelegenheit (§ 21 Abs. 1 S. 2)								
1990	Altheim	Alb-Donau-Kreis	Umbau ehem. Schulhaus in Übergangwohnheim	fehlende Unterstützungsunterschriften								
1990	Gaienhofen	Konstanz	Zuschuß zur Errichtung u. Unterhaltung eines Otto-Dix-Museums	keine wichtige Gemeindeangelegenheit (§ 21 Abs. 1 S. 2)								
1990	Munderkingen	Alb-Donau-Kreis	Errichtung eines Übergangwohnheims für Aus- u. Übersiedler	keine wichtige Gemeindeangelegenheit (§ 21 Abs. 1 S. 2); Urteil VGH v. 6.04.92 - 1 S 3142/91								
1990	Schwörstadt	Lörrach	Erschließung von Wohnbaugelände	keine wichtige Gemeindeangelegenheit (§ 21 Abs. 1 S. 2); Urteil VG FR - 3K265/91								
1990	Wannweil	Reutlingen	Einrichtung eines Gewerbegebiets				08.07.1990	59,9%	33,8%	66,2%	ja	
1990	Rielasingen-Worblingen	Konstanz	Erhaltung der Gemeindemusikschule		ja							
1990	Wertheim	Main-Tauber-Kreis	Anschluß an Bodensee-Wasserversorgung u. Sanierung der eigenen Versorgungsanlagen			20.05.1990		58,3%	20,3%	79,7%	ja	ja
1990	Baltmannsweiler	Esslingen	Reparatur Lehrschwimmbekken Grundschule			08.07.1990		38,8%	78,9%	21,1%	ja	ja
1990	Baltmannsweiler	Esslingen	Neuplanung der Festhalle zu niedrigeren Gesamtkosten			15.07.1990		38,5%	61,5%	38,5%	nein	
1990	Bad Friedrichshall	Heilbronn	Neubau einer Großsporthalle anstelle Erweiterung einer bestehenden Sporthalle			21.10.1990		38,5%	54,2%	45,8%	nein	
1990	Ulm	Stadtkreis	Untertunnelung der Neuen Straße, Bau einer Tiefgarage			16.12.1990		51,8%	18,5%	81,5%	ja	ja
1991	Freiburg i.Br.	Stadtkreis	Bau einer Kultur- u. Tagungsstätte	unzulässig nach § 21 Abs. 3 S. 2; Urteil VGH v. 6.04.92 - 1 S 333/92								
1991	Weinsberg	Heilbronn	Standort für eine Grundschule	4-Wochen-Frist überschritten								
1991	Uhldingen-Mühlhofen	Bodenseekreis	Jugendräume in der Alten Molke	4-Wochen-Frist überschritten; kein ausreichender Kostendeckungsvorschlag								

Jahr	Gemeinde	Landkreis	Gegenstand	Bürgerbegehren		Bürgerentscheid					Bürgerentscheid zustandegek.? (§ 21 Abs. 6)	Entscheidung im Sinne des Bürgerbegehrens?	
				unzulässig, weil	Abhilfe durch Gemeinderat (§ 21 Abs. 4 S. 2)	aufgrund Bürgerbegehren	aufgrund Gemeinderatsbeschl.?	Abstimmungs- beteiligung	Ja- Stimmen	Nei- Stimmen			
1991	Kißlegg	Ravensburg	Unterbringung eines Museums	4-Wochen-Frist überschritten									
1991	Ilvesheim	Rhein-Neckar-Kreis	Außerkräftsetzen einer Abfallwirtschaftssatzung	keine wichtige Gemeindeangelegenheit (§ 21 Abs. 1 S. 2)									
1991	Ditzingen	Ludwigsburg	Umgehungsstraße	fehlende Unterstützungsunterschriften									
1991	Mögglingen	Ostalbkreis	Südfahrt B 29 anstelle Tunnellösung			(1990) 17.02.91		80,0%	61,7%	38,3%	ja	nein	
1991	Filderstadt	Esslingen	Bau einer Stadthalle			22.09.1991		38,2%	29,2%	70,8%	nein		
1991	Wendlingen a.N.	Esslingen	Einrichtung eines Sportparks (Konzeption 2000)			(1990) 29.09.1991		57,4%	20,1%	79,9%	ja	ja	
1991	Wendlingen a.N.	Esslingen	Bau einer Festhalle (Konzeption 2000)			(1990) 29.09.1991		57,4%	35,4%	64,6%	ja	ja	
1991	Schönau	Lörrach	Verlängerung Konzessionsvertrag mit Energieversorgungsunternehmen			27.10.1991		74,3%	44,3%	55,7%	ja	ja	
1991	Bad Mergentheim	Main-Tauber-Kreis	Bau einer Tiefgarage unter der neuen Turnhalle			10.11.1991		45,0%	27,0%	73,0%	ja	ja	
1991	Wiesloch	Rhein-Neckar-Kreis	Standort einer Altenbegegnungsstätte			10.11.1991		36,0%	31,0%	68,0%	nein		
1991	Ehingen (Donau)	Alb-Donau-Kreis	Bau einer Ringstraße			10.11.1991		60,9%	50,1%	49,9%	ja	nein	
1991	Gemrigheim	Ludwigsburg	Bau eines Bades oder Zahlung einer Ablösung durch den Betreiber des GKN				24.02.1991	81,6%	89,0%	11,0%	ja		
1991	Neckarwestheim	Heilbronn	Bau eines Bades oder Zahlung einer Ablösung durch den Betreiber des GKN				24.02.1991	75,4%	66,6%	29,4%	ja		
1991	Seebach	Ortenaukreis	Bau einer Mehrzweckhalle				12.05.1991	71,0%	52,5%	47,5%	ja		
1991	Villingen-Schwenningen	Schwarzwald-Baar-Kreis	Bau einer Stadthalle in Villingen				16.06.1991	35,0%	67,0%	33,0%	nein		
1991	Blaubeuren	Alb-Donau-Kreis	Verkauf eines Grundstücks zum Bau eines Tagungshotels				22.09.1991	62,3%	42,6%	57,4%	ja		
1992	Murrhardt	Rems-Murr-Kreis	Bau einer Festhalle	keine eindeutige Fragestellung; Ausschluß nach § 21 Abs. 2 Nr. 4									

## Bürgerbegehren und Bürgerentscheide seit 1975

Jahr	Gemeinde	Landkreis	Gegenstand	Bürgerbegehren		Bürgerentscheid					Bürgerentscheid zustandek.? (§ 21 Abs. 6)	Entscheidung im Sinne des Bürgerbegehrens?	
				unzulässig, weil	Abhilfe durch Gemeinderat (§ 21 Abs. 4 S. 2)	aufgrund Bürgerbegehren	aufgrund Gemeinderatsbeschluf	Abstimmungs-beteiligung	Ja-Stimmen	Nein-Stimmen			
1992	Bad Wimpfen	Heilbronn	Parkierungskonzept für die Altstadt	keine wichtige Gemeindeangelegen- heit (§ 21 Abs. 1 S. 2)									
1992	Offenburg	Ortenaukreis	Anbindung einer Ortsstraße an einen Autobahnzubringer			(1991) 12.01.1992		36,8%	38,6%	61,4%	nein		
1992	Hohberg	Ortenaukreis	Neubau eines Schwimmbads			(1991) 8.03.1992		80,1%	27,9%	72,1%	ja	nein	
1992	Endingen a. Kaiserstuhl	Emmendingen	Standort für eine Schulsportanlage			23.08.1992		55,0%	43,0%	57,0%	ja	ja	
1992	Leinfelden-Echterdingen	Böblingen	Bau einer Tiefgarage u. Renovierung der Zehntscheuer				28.06.1992	32,0%	46,0%	54,0%	nein		
1992	Ravensburg	Ravensburg	Errichtung eines Brunnens	keine wichtige Gemeindeangelegen- heit (§ 21 Abs. 1 S. 2)									
1992	Pleidelsheim	Ludwigsburg	Erweiterung des Friedhofs			25.10.1992		40,4%	64,3%	35,7%	nein		
1992	Pfalzgrafeweiler	Freudenstadt	Trägerschaft Jugendmusikschule	Bürgerbegehren wurde wieder zurückgenommen									
1992	Emmendingen	Emmendingen	Marktplatzgestaltung			29.11.1992		44,8%	84,5%	15,5%	ja	ja	
1992	Plankstadt	Rhein-Neckar-Kreis	Müllkonzept	keine wichtige Gemeindeangelegen- heit (§ 21 Abs. 1 S. 2)									
1992	Riedlingen	Biberach	Ausbau einer Straße	keine wichtige Gemeindeangelegen- heit (§ 21 Abs. 1 S. 2)									
1992	Ochsenhausen	Biberach	Bau eines Altenzentrums	4-Wochen-Frist überschritten									
1993	Baiersbronn	Freudenstadt	Schließung von Freibädern in den Ortsteilen; Bau eines Badezentrums			(1992) 31.01.1993		63,7%	24,2%	75,8%	ja	ja	
1993	Murrhardt	Rems-Murr-Kreis	Bau einer Festhalle				14.03.1993	49,1%	56,3%	43,7%	nein		
1993	Crailsheim	Schwäbisch Hall	Bau einer Stadthalle			(1992) 14.03.1993		30,8%	68,7%	31,3%	nein		
1993	Rottenburg a.N.	Tübingen	Trägerschaft eines zweiten Gymnasiums			05.09.1993		36,9%	60,8%	39,2%	nein		
1993	Tuttlingen	Tuttlingen	Planungsstopp für Bau einer Stadthalle				26.09.1993	38,7%	68,0%	32,0%	nein		

## Bürgerbegehren und Bürgerentscheide seit 1975

Jahr	Gemeinde	Landkreis	Gegenstand	Bürgerbegehren		Bürgerentscheid					Bürgerentscheid zustandegek.? (§ 21 Abs. 6)	Entscheidung im Sinne des Bürgerbegehrens?
				unzulässig, weil	Abhilfe durch Gemeinderat (§ 21 Abs. 4 S. 2)	aufgrund Bürgerbegehren	aufgrund Gemeinderatsbeschl.?	Abstimmungs- beteiligung	Ja- Stimmen	Nein- Stimmen		
1993	Bad Bellingen	Lörrach	Wiedereinführung der Ortschaftsverfassung			17.10.1993		48,0%	57,4%	42,6%	nein	
1993	Tübingen	Tübingen	Verkehrsführung Mühlstraße			14.11.1993		53,8%	55,5%	44,5%	nein	
1993	Ettenheim	Ortenaukreis	Stromversorgung			(1992) 12.12.1993		49,2%	36,3%	63,7%	ja	nein
1993	Kirchheim u.T.	Esslingen	Wiederbelegung des Alten Friedhofs			(1991) 24.10.1993		35,4%	87,5%	12,5%	ja	ja
1994	Epfendorf	Rottweil	Bau einer Sporthalle			(1993) 9.01.1994		68,8%	34,6%	65,4%	ja	ja
1994	Lörrach	Lörrach	Bau einer Stadthalle			(1993) 16.01.1994		41,1%	55,9%	44,1%	nein	
1994	Uhlhingen-Mühlhofen	Bodenseekreis	Sanierung des Hallenbads			(1993) 20.03.1994		47,4%	85,0%	15,0%	ja	ja
1994	Mengen	Sigmaringen	Sanierung des Freibads				08.05.1994	56,7%	90,8%	9,2%	ja	
1994	Hügelsheim	Rastatt	Zivile Nutzung des Nato-Flughafens Söllingen	keine wichtige Gemeindeangelegenheit (§ 21 Abs. 1 S. 2)								
1994	Sachsenheim	Ludwigsburg	Bau eines Bürgerhauses	Formverstöße bei der Sammlung von Unterschriften								
1994	Walldorf	Rhein-Neckar-Kreis	Einrichtung einer Fußgängerzone	keine wichtige Gemeindeangelegenheit (§ 21 Abs. 1 S. 2)								
1994	Murrhardt	Rems-Murr-Kreis	Erhaltung eines Kinogebäudes			(1993) 18.12.1994		41,4%	77,9%	22,1%	ja	ja
1994	Plochingen	Esslingen	Neugestaltung Neckar-Filsaue (Landesgartenschau)				18.09.1994	54,3%	58,2%	41,8%	ja	
1994	Bönnigheim	Ludwigsburg	Nutzung eines Schloßgebäudes als privates Museum	keine wichtige Gemeindeangelegenheit (§ 21 Abs. 1 S. 2)								
1994	Gundelfingen	Breisgau-Hochschwarzwald	Bau einer Schul- u. Vereinssportanlage			18.09.1994		42,5%	66,2%	33,8%	nein	
1994	Weil im Schönbuch	Böblingen	Wahl des Ortsvorstehers	keine wichtige Gemeindeangelegenheit (§ 21 Abs. 1 S. 2)								
1995	Buchen (Odenwald)	Neckar-Odenwald-Kreis	Sicherstellung der Wasserversorgung	keine wichtige Gemeindeangelegenheit (§ 21 Abs. 1 S. 2), da keine "wesentliche Erweiterung" einer ö.E.								

## Bürgerbegehren und Bürgerentscheide seit 1975

Jahr	Gemeinde	Landkreis	Gegenstand	Bürgerbegehren		Bürgerentscheid					Bürgerentscheid zustandegek.? (§ 21 Abs. 6)	Entscheidung im Sinne des Bürgerbegehrens?
				unzulässig, weil	Abhilfe durch Gemeinderat (§ 21 Abs. 4 S. 2)	aufgrund Bürgerbegehren	aufgrund Gemeinderatsbeschl.?	Abstimmungs-beteiligung	Ja-Stimmen	Nein-Stimmen		
1995	Tettnang	Bodenseekreis	Beteiligung der Stadt am Bau eines Parkhauses			17.09.1995		36,8%	61,2%	38,8%	nein	
1995	Blaustein	Alb-Donau-Kreis	Ausbau der B 28			25.06.1995		64,2%	83,5%	16,5%	ja	ja
1995	Eislingen/F.	Göppingen	Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren B 10			25.06.1995		47,6%	46,6%	53,4%	nein	
1995	Trossingen	Tuttlingen	Bau eines Parkhauses			17.09.1995		43,7%	79,8%	20,2%	ja	ja
1995	Freiburg i.Br.	Stadtkreis	Erhalt des Freiburger Flughafens			23.07.1995		38,8%	71,0%	29,0%	nein	
1995	Nußloch	Rhein-Neckar-Kreis	Standort eines privaten Altenpflegeheims	keine wichtige Gemeindeangelegenheit (§ 21 Abs. 1 S. 2)								
1995	Sulzburg	Breisgau-Hochschwarzwald	Konzeption der Wasserversorgung	Maßnahme nicht durchführbar; Kostendeckungsvorschlag nicht ausreichend								
1995	Sulzburg	Breisgau-Hochschwarzwald	Konzeption der Wasserversorgung				16.07.1995	83,3%	71,9%	28,1%	ja	
1995	Lahr	Ortenaukreis	Beteiligung an Betreibergesellschaft Flughafen Söllingen			15.10.1995		48,9%	28,9%	71,1%	ja	nein
1995	Emmendingen	Emmendingen	Stadtgestaltung; Verkehrsregelung				15.10.1995	41,3%	36,0%	64,0%	nein	
1995	Fichtenberg	Schwäbisch Hall	Beseitigung der Bahnübergänge				22.10.1995	65,8%	71,0%	29,0%	ja	
1995	Baden-Baden	Stadtkreis	Beteiligung an Betreibergesellschaft Flughafen Söllingen			15.10.1995		36,9%	54,3%	45,7%	nein	
1995	Kippenheim	Ortenaukreis	Erhalt eines Parks mit Kinderspielplatz	keine wichtige Gemeindeangelegenheit (§ 21 Abs. 1 S. 2); 4-Wochen-Frist überschritten								
1995	Boms	Ravensburg	Bau eines Dorfgemeinschaftshauses				12.11.1995	76,0%	62,7%	37,3%	ja	
1995	Muggensturm	Rastatt	Neutrassierung einer Kreisstraße	keine wichtige Gemeindeangelegenheit (§ 21 Abs. 1 S. 2)								
1996	Auenwald	Rems-Murr-Kreis	Eigenständige Grundschule im Ortsteil Oberbrüden			(1995) 11.02.1996		53,1%	51,9%	48,1%	nein	
1996	Schönau	Lörrach	Konzessionsvertrag mit Energieversorgungsunternehmen (EWS)			(1995) 10.03.1996		84,3%	47,6%	52,4%	ja	nein

## Bürgerbegehren und Bürgerentscheide seit 1975

Jahr	Gemeinde	Landkreis	Gegenstand	Bürgerbegehren		Bürgerentscheid					Bürgerentscheid zustandek.? (§ 21 Abs. 6)	Entscheidung im Sinne des Bürgerbegehrens?
				unzulässig, weil	Abhilfe durch Gemeinderat (§ 21 Abs. 4 S. 2)	aufgrund Bürgerbegehren	aufgrund Gemeinderatsbeschluss	Abstimmungs-beteiligung	Ja-Stimmen	Nein-Stimmen		
1996	Bühlertal	Rastatt	Standort der Sporthalle			(1995) 21.04.1996		45,4%	60,7%	39,3%	nein	
1996	Friedrichshafen	Bodenseekreis	Bau einer Tiefgarage			28.07.1996		39,4%	53,9%	46,1%	nein	
1996	Laupheim	Biberach	Standort einer Seniorenwohnanlage				14.07.1996	55,5%	15,0%	85,0%	ja	
1996	Radolfzell a.B.	Konstanz	Wiedereinführung der unechten Teilerwahl			20.10.1996		29,5%	84,0%	16,0%	nein	
1996	Karlsruhe	Stadtkreis	Stadtbahntunnel Kaiserstraße			20.10.1996		45,2%	32,4%	67,6%	ja	ja
1996	Hochdorf	Biberach	Bau einer Sporthalle			10.11.1996		75,0%	48,5%	51,0%	ja	ja
1996	Künzelsau	Hohenlohekreis	Bau einer Standseilbahn				14.07.1996	64,3%	51,2%	48,8%	ja	
1996	Nufringen	Böblingen	Wasserversorgung (Beibehaltung von reinem Bodenseewasser)	Bürgerbegehren nach Beschluß des Gemeinderats, einen Bürgerentscheid durchzuführen, für erledigt erklärt								
1996	Nufringen	Böblingen	Wasserversorgung (Mischwasser anstelle von reinem Bodenseewasser)				10.11.1996	68,9%	24,4%	75,6%	ja	
1996	Rheinfelden	Lörrach	Einführung der Ortschaftsverfassung im Stadtteil Nollingen			10.11.1996		23,0%	46,4%	53,6%	nein	
1996	Konstanz	Konstanz	Erhalt des Naturkundemuseums		ja							
1996	Baden-Baden	Stadtkreis	Bau eines Festspielhauses	keine wichtige Gemeindeangelegenheit (§ 21 Abs. 1 S. 2); 4-Wochen-Frist überschritten; fehlende Unterschriften								
1996	Löchgau	Ludwigsburg	Südstumgebung	keine wichtige Gemeindeangelegenheit (§ 21 Abs. 1 S. 2)								
1996	Wellendingen	Rottweil	Bau einer Turnhalle			15.12.1996		76,8%	32,9%	67,1%	ja	nein
1996	Großlach	Rems-Murr-Kreis	Errichtung einer Mobilfunkstation	keine wichtige Gemeindeangelegenheit (§ 21 Abs. 1 Satz 2); 4-Wochen-Frist überschritten								
1996	Schwäbisch Gmünd	Ostalbkreis	Standort Parkierungsanlage		ja							
1997	Singen (Htwl.)	Konstanz	Landesgartenschau	keine wichtige Gemeindeangelegenheit (§ 21 Abs. 1 S. 2); 4-Wochen-Frist überschritten								



### Bürgerbegehren und Bürgerentscheide seit 1975

Jahr	Gemeinde	Landkreis	Gegenstand	Bürgerbegehren		Bürgerentscheid					Bürgerentscheid zustandegek.? (§ 21 Abs. 6)	Entscheidung im Sinne des Bürgerbegehrens?
				unzulässig, weil	Abhilfe durch Gemeinderat (§ 21 Abs. 4 S. 2)	aufgrund Bürgerbegehren	aufgrund Gemeinderatsbeschl.?	Abstimmungs-beteiligung	Ja-Stimmen	Nein-Stimmen		
1997	Tuttlingen	Tuttlingen	Neubau einer Stadthalle				01.06.1997	46,8%	59,4%	40,6%	nein	
1997	Ötisheim	Enzkreis	Erhaltung des Steidachwaldes	keine wichtige Gemeindeangelegenheit (§ 21 Abs. 1 S. 2); 4-Wochen-Frist überschritten								
1997	Schorndorf	Rems-Murr-Kreis	Neubau der Künkelinshalle			12.10.1997		40,7%	54,1%	45,9%	ja	nein
1997	Hofstetten	Ortenaukreis	Wasserversorgung			05.10.1997		75,7%	68,6%	31,4%	ja	ja
1997	Östringen	Karlsruhe	Fortschreibung Flächennutzungsplan (Errichtung eines Golfplatzes)	keine wichtige Gemeindeangelegenheit (§ 21 Abs. 1 S. 2)								
1997	Gondelsheim	Karlsruhe	Fortschreibung Flächennutzungsplan (Errichtung eines Golfplatzes)	keine wichtige Gemeindeangelegenheit (§ 21 Abs. 1 S. 2)								
1997	Gondelsheim	Karlsruhe	Fortschreibung Flächennutzungsplan (Errichtung eines Golfplatzes)			12.10.1997		67,9%	35,7%	33,3%	ja	nein
1997	Zell i.W.	Lörrach	Erhalt der alten Grundschule			30.11.1997		53,5%	45,5%	54,5%	nein	
1997	Altenriet	Esslingen	Bebauung eines Grundstücks; Abbruch eines Speicherbeckens	keine wichtige Gemeindeangelegenheit (§ 21 Abs. 1 S. 2)								
1997	Ammerbuch	Tübingen	Standort einer neuen Hauptschule			09.11.1997		54,5%	60,6%	39,4%	ja	ja
1998	Lauterbach	Rottweil	Eingliederung der Gemeinde Lauterbach in die Große Kreisstadt Schramberg				01.03.1998	87,8%	25,6%	74,4%	ja	
1998	Neuffen	Esslingen	Verkauf von Aktien der Stadtwerke Neuffen			(1997) 22.03.1998		56,9%	61,9%	38,1%	ja	ja
1998	Hausen i.W.	Lörrach	Fortschreibung des Flächennutzungsplans (Ausweisung eines Golfplatzes)				05.04.1998	64,3%	31,8%	68,2%	ja	
1998	Isny i.A.	Ravensburg	Rückkauf des Waldbades einschl. Camping- platz				05.04.1998	36,1%	47,2%	52,8%	nein	
1998	Horb a.N.	Freudenstadt	Planung der B 28				17.05.1998	46,1%	70,8%	29,2%	ja	ja
1998	Eppingen	Heilbronn	Bau einer Bahnunterführung	keine wichtige Gemeindeangelegenheit (§ 21 Abs. 1 S. 2); 4-Wochen-Frist überschritten								
1998	Hagnau	Bodenseekreis	Standort eines Mehrzweckgebäudes (Schule, Kindergarten etc.)				26.07.1998	65,7%	51,8%	48,2%	ja	

## Bürgerbegehren und Bürgerentscheide seit 1975

Jahr	Gemeinde	Landkreis	Gegenstand	Bürgerbegehren		Bürgerentscheid					Bürgerentscheid zustandegek.? (§ 21 Abs. 6)	Entscheidung im Sinne des Bürgerbegehrens?
				unzulässig, weil	Abhilfe durch Gemeinderat (§ 21 Abs. 4 S. 2)	aufgrund Bürgerbegehren	aufgrund Gemeinderatsbeschl.?	Abstimmungs-beteiligung	Ja-Stimmen	Nein-Stimmen		
1998	Eppingen	Heilbronn	Bau einer Bahnunterführung				11.10.1998	48,5%	35,8%	64,2%	ja	
1998	Furtwangen	Schwarzwald-Baar-Kreis	Bau einer zentralen Bushaltestelle			11.10.1998		36,1%	65,3%	34,7%	nein	
1998	Ludwigsburg	Ludwigsburg	Umgestaltung der Verkehrsachse in der Innenstadt	keine wichtige Gemeindeangelegenheit (§ 21 Abs. 1 S. 2)								
1999	Ludwigsburg	Ludwigsburg	Neugestaltung der Verkehrsachse in der Innenstadt				21.03.1999	43,5%	34,2%	65,8%	nein	
1999	Donaueschingen	Schwarzwald-Baar-Kreis	Rathausanbau für öffentliche Veranstaltungen			07.03.1999		45,8%	77,0%	23,0%	ja	ja
1999	Hagnau	Bodenseekreis	Bau eines Mehrzweckgebäu-des (Grundschule, Kindergar-ten, Halle)				28.03.1999	73,0%	54,9%	45,1%	ja	
1999	Warthausen	Biberach	Änderung der Gemeindegrenze (Umgliederung von Markungsfl.)			21.03.1999		46,4%	69,1%	30,9%	ja	ja
1999	Höfen an der Enz	Enzkreis	Standort des gemeindlichen Bauhofs			02.05.1999		43,9%	32,3%	67,7%	nein	
1999	Durlangen	Ostalbkreis	Ansiedlung einer Firma (vorhabenbez. Bebauungsplan)	keine wichtige Gemeindeangelegenheit (§ 21 Abs. 1 Satz 2), da Einreichung des BB vor Änderung der Hauptsatzung								
1999	Durlangen	Ostalbkreis	Ansiedlung einer Firma (vorhabenbez. Bebauungsplan)				16.05.1999	63,7%	41,0%	59,0%	ja	
1999	Freiburg i.Br.	Stadtkreis	Linienführung Strassenbahn			25.07.1999		22,2%	68,4%	31,6%	nein	
1999	Mögglingen	Ostalbkreis	Südführung B 29 anstelle Tunnellösung			25.07.1999		65,6%	41,3%	58,7%	ja	nein
1999	Ulm	Stadtkreis	Ausbau der Straßenbahn				11.07.1999	45,5%	48,9%	51,1%	nein	
1999	Hofstetten	Ortenaukreis	Wasserversorgung				10.10.1999	80,4%	46,3%	53,7%	ja	
1999	Albstadt	Zollernalbkreis	Innenstadttunnel Albstadt-Ebingen				27.06.1999	39,1%	73,1%	26,9%	nein	
1999	Niedernhall	Hohenlohekreis	Tausch von Waldflächen	keine wichtige Gemeindeangelegenheit (§ 21 Abs. 1 S. 2)								
2000	Engelsbrand	Enzkreis	Erneuerung der Sportanlage			(1999) 30.01.2000		39,7%	31,5%	68,5%	nein	

## Bürgerbegehren und Bürgerentscheide seit 1975

Jahr	Gemeinde	Landkreis	Gegenstand	Bürgerbegehren		Bürgerentscheid					Bürgerentscheid zustandegek.? (§ 21 Abs. 6)	Entscheidung im Sinne des Bürgerbegehrens?
				unzulässig, weil	Abhilfe durch Gemeinderat (§ 21 Abs. 4 S. 2)	aufgrund Bürgerbegehren	aufgrund Gemeinderatsbeschl.?	Abstimmungs- beteiligung	Ja- Stimmen	Nein- Stimmen		
2000	Überlingen	Bodenseekreis	Bau eines Freizeitbades "Bodenseetherme"				23.07.2000	52,9%	47,8%	52,2%	nein	
2000	Altheim	Alb-Donau-Kreis	Errichtung einer Mobilfunkstation	keine wichtige Gemeindeangelegenheit (§ 21 Abs. 1 S. 2)								
2000	Weissach	Böblingen	Bau eines "Kreisels"	keine wichtige Gemeindeangelegenheit (§ 21 Abs. 1 S. 2)								
2000	Vöhringen	Rottweil	Ausweisung eines Regionalen Gewerbegebiets				12.11.2000	50,2%	34,7%	65,3%	ja	
2000	Waldkirch	Emmendingen	Erwerb einer Sammlung für das Museum			17.12.2000		57,0%	21,0%	79,0%	ja	ja
2001	Schwäbisch Hall	Schwäbisch Hall	Ausbau einer Ortsumfahrung				21.01.2001	50,6%	32,1%	67,9%	ja	
2001	Waldbronn	Karlsruhe	Sanierung Eistreff				11.02.2001	56,3%	69,2%	30,6%	ja	
2001	Altenriet	Esslingen	Neubau Rathaus - Standort				25.01.2001	67,9%	45,8%	54,2%	ja	
2001	Malterdingen	Emmendingen	Neubau Kindergarten			29.04.2001		52,7%	75,5%	24,3%	ja	ja
2001	Kirchheim u.T.	Esslingen	Bau der Nord-West-Tangente			13.05.2001		41,0%	39,0%	61,0%	nein	
2001	Plüderhausen	Rems-Murr-Kreis	Standort der Schulerweiterung			16.09.2001		33,6%	51,4%	48,2%	nein	
2001	Heuweiler	Breisgau-Hochschwarzwald	Bau eines Radwegs				04.11.2001	53,9%	44,2%	55,6%	nein	
2001	Konstanz	Konstanz	Katamaran-Schiffsverbindung			02.12.2001		37,5%	72,9%	27,1%	nein	
2002	Simonswald	Emmendingen	Bau eines Hauses der Begegnung			10.03.2002		57,3%	17,6%	82,4%	ja	ja
2002	Crailsheim	Schwäbisch Hall	Standort der neuen Stadthalle			03.03.2002		44,5%	87,3%	12,7%	ja	ja
2002	Waldenbuch	Böblingen	Planung eines Treffpunkts/Gemeindehalle (mit oder ohne Festsaal)			14.04.2002		49,0%	77,1%	22,6%	ja	ja
2002	Bisingen	Zollernalbkreis	Trassenführung der Ortsumfahrung				16.07.2002	78,3%	47,7%	50,5%	ja	

## Bürgerbegehren und Bürgerentscheide seit 1975

Jahr	Gemeinde	Landkreis	Gegenstand	Bürgerbegehren		Bürgerentscheid					Bürgerentscheid zustandegek.? (§ 21 Abs. 6)	Entscheidung im Sinne des Bürgerbegehrens?
				unzulässig, weil	Abhilfe durch Gemeinderat (§ 21 Abs. 4 S. 2)	aufgrund Bürgerbegehren	aufgrund Gemeinderatsbeschl.?	Abstimmungs-beteiligung	Ja-Stimmen	Nein-Stimmen		
2002	Karlsruhe	Karlsruhe	künftige Führung des Schienenverkehrs in der Innenstadt				22.09.2002	74,0%	55,6%	44,4%	ja	
2002	Reutlingen	Reutlingen	Bau eines Kultur- und Kongresszentrums				20.10.2002	44,6%	28,1%	71,8%	ja	
2002	Löchgau	Ludwigsburg	Kindergartenneubau				01.12.2002	50,8%	72,4%	27,6%	ja	
2002	Bartholomä	Ostalbkreis	Erweiterung des Steinbruchs				15.12.2002	75,3%	56,5%	43,5%	ja	
2003	Billigheim	Neckar-Odenwald-Kreis	Errichtung eines Dorfgemeinschaftshauses			02.02.2003		58,1%	42,9%	57,1%	ja	nicht bekannt
2003	Uhdingen-Mühlhofen	Bodenseekreis	Schließung des Hallenbads			09.03.2003		47,4%	30,1%	69,9%	ja	nicht bekannt
2003	Friedrichshafen	Bodenseekreis	Errichtung eines Thermalbads					46,40%	62,0%	38,0%	nein	
2003	Radolfzell	Bodenseekreis	gegen die Übernahme des Gastnetzes der Thüga AG durch die Stadtwerke Radolfzell			26.10.2003		34,0%	80,5%	19,1%	nein	
2003	March	Breisgau-Hochschwarzwald	Neubau des Rathauses			09.11.2003		49,9%	41,9%	58,1%	ja	nein
2003	Breitnau	Breisgau-Hochschwarzwald	finanzielle Beteiligung an der Schwarzwaldtherme			26.10.2003		63,5%	49,3%	50,7%	ja	ja
2003	Lenzkirch	Breisgau-Hochschwarzwald	finanzielle Beteiligung an der Schwarzwaldtherme			26.10.2003		51,9%	65,3%	34,6%	ja	ja
2003	Konstanz	Bodenseekreis	Bau eines Konzert- und Kongresszentrums				07.12.2003	39,9%	45,7%	54,0%	nein	
2004	St. Märgen	Breisgau-Hochschwarzwald	finanzielle Beteiligung an der Schwarzwaldtherme			25.01.2004		62,2%	27,5%	72,5%	ja	ja
2004	Blaubeuren	Alb-Donau-Kreis	Verkauf von Gemeindewald - Änderung der Hauptsatzung, um BE zu ermöglichen	keine wichtige Gemeindeangelegenheit nach § 21 Abs. 2 GemO								
2004	Lahr	Ortenaukreis	Widmung des Rathausplatzes zum Veranstaltungsplatz			11.07.2004		25,6%	89,3%	10,3%	nein	
2004	Eichstetten	Breisgau-Hochschwarzwald	Errichtung einer gemeindlichen Enthärtungsanlage bei der öff. Einrichtung Wasser				11.07.2004	54,6%	62,0%	38,0%	ja	
2004	Schutterwald	Ortenaukreis	Bau einer Bürgerbegegnungsstätte			10.10.2004		54,5%	75,4%	24,6%	ja	ja

Jahr	Gemeinde	Landkreis	Gegenstand	Bürgerbegehren		Bürgerentscheid					Bürgerentscheid zustandek.? (§ 21 Abs. 6)	Entscheidung im Sinne des Bürgerbegehrens?
				unzulässig, weil	Abhilfe durch Gemeinderat (§ 21 Abs. 4 S. 2)	aufgrund Bürgerbegehren	aufgrund Gemeinderatsbeschluss	Abstimmungs-beteiligung	Ja-Stimmen	Nein-Stimmen		
2005	Waiblingen	Rems-Murr-Kreis	Verkauf eines Geländes an einen Investor für ein Handels-/Dienstleistungszentrum			16.01.2005		29,8%	38,9%	61,1%	nein	
2005	Rheinfelden	Lörrach	Durchführung der "GRÜN 2007"			24.04.2005		37,4%	80,0%	20,0%	nein	
2005	Östringen	Karlsruhe	Einrichtung eines Sportparks mit Sportstätten			19.06.2005		44,3%	35,2%	64,8%	nein	
2005	Villingen-Schwenningen	Schwarzwald-Baar-Kreis	Durchführung der Landesgartenschau			24.07.2005		40,8%	43,5%	56,5%	nein	
2006	Tennenbronn	Rottweil	Eingliederung der Gemeinde Tennenbronn in die Große Kreisstadt Schramberg				15.01.2006	86,3%	61,6%	38,4%	ja	
2006	Hüttisheim	Alb-Donau-Kreis	keine Umwandlung der hauptamtlichen in ehrenamtliche Bürgermeisterstelle	kein ausreichender Kostendeckungsvorschlag								
2006	Betzweiler-Walde	Freudenstadt	Eingliederung der Gemeinde Betzweiler-Walde in die Gemeinde Loßburg				26.03.2006	80,9%	65,5%	35,5%	ja	
2006	Bühl	Rastatt	Abschaffung der unechten Teilortswahl				26.03.2006	49,3%	61,0%	39,0%	ja	
2006	Dettingen unter Teck	Esslingen	Bau eines Fußgänger- und Radfahrersteiges				26.03.2006	64,1%	25,5%	74,5%	ja	
2006	Reutlingen	Reutlingen	Beginn von Planungen für neue Stadthalle				26.03.2006	53,0%	62,9%	37,1%	ja	
2006	Feldberg	Breisgau-Hochschwarzwald	Anmietung eines Parkhauses durch die Gemeinde			14.05.2006		52,8%	31,9%	68,1%	ja	nein
2006	Donaueschingen	Schwarzwald-Baar-Kreis	Sanierung der Donauhalle			02.07.2006		32,6%	53,5%	46,5%	nein	
2006	Gondelsheim	Karlsruhe	Verkauf Turnplatz zum Bau eines Pflegeheims			16.07.2006		50,7%	34,2%	65,8%	ja	nein
2006	Pforzheim	Stadtkreis	Privatisierung der städt. Verkehrsbetriebe			23.07.2006		21,9%	76,7%	23,3%	nein	
2006	Kupferzell	Hohenlohekreis	Schließung einer Kindergartengruppe		ja							
2006	Schluchsee	Breisgau-Hochschwarzwald	Einrichtung einer wetterunabhängigen Freizeiteinrichtung				24.09.2006	56,5%	43,3%	56,7%	ja	
2006	Freiburg i.Br.	Breisgau-Hochschwarzwald	kein Verkauf der Stadtbau GmbH und der städt. Wohnungen			12.11.2006		39,9%	70,5%	29,5%	ja	ja

## Bürgerbegehren und Bürgerentscheide seit 1975

Jahr	Gemeinde	Landkreis	Gegenstand	Bürgerbegehren		Bürgerentscheid					Bürgerentscheid zustandegek.? (§ 21 Abs. 6)	Entscheidung im Sinne des Bürgerbegehrens?
				unzulässig, weil	Abhilfe durch Gemeinderat (§ 21 Abs. 4 S. 2)	aufgrund Bürgerbegehren	aufgrund Gemeinderatsbeschl.?	Abstimmungs- beteiligung	Ja- Stimmen	Nein- Stimmen		
2006	Wertheim	Main-Tauber-Kreis	Aufhebung des GR-Beschlusses zur Ansiedlung eines Kraftwerks			12.11.2006		49,4%	75,5%	24,5%	ja	ja
2007	Michelfeld	Schwäbisch Hall	Standortentscheidung zum Bau einer Sporthalle			11.02.1007		62,1%	60,5%	39,5%	ja	ja
2007	Pleidelsheim	Ludwigsburg	gemeindl. Stellungnahme zu geplanter Umgehungsstraße (Aufhebung GR-Beschluss)			04.03.2007		64,3%	34,8%	65,2%	ja	ja
2007	Murrhardt	Rems-Murr-Kreis	Erhalt des Gebäudes "Alte Post"				11.03.2007	36,8%	82,9%	17,1%	ja	
2007	Heidenheim an der Brenz	Heidenheim	Aufhebung GR-Beschluss über Zustimmung zum Aktienverkauf und Verkauf städt. Gesellschafteranteile (Verkauf GBH Aktien)			11.03.2007		26,9%	75,6%	24,4%	nein	nein
2007	Schelklingen	Alb-Donau-Kreis	Verlagerung des Bauhofes			11.03.2007		51,3%	83,0%	17,0%	ja	ja
2007	Emmingen-Liptingen	Tuttlingen	GR-Beschluss über Ankauf des alten Schulhauses			25.03.2007		46,3%	63,5%	36,5%	ja	
2007	Hüfingen	Schwarzwald-Baar-Kreis	Beibehaltung der unechten Teilortswahl			06.05.2007		36,0%	69,5%	30,5%	nein	
2007	Horben	Breisgau-Hochschwarzwald	Beibehaltung des bisherigen Straßennamens			20.05.2007		51,7%	55,5%	44,5%	ja	ja
2007	Lautenbach	Ortenaukreis	Beibehaltung der Selbständigkeit der Gemeinde Lautenbach				08.07.2007	78,8%	53,70%	46,3%	ja	nein
2007	Rudersberg	Rems-Murr-Kreis	Zustimmung zur Planung einer Umgehungsstraße			23.09.2007		62,0%	28,1%	71,9%	ja	ja
2007	Denzlingen	Emmendingen	Erhalt und Sanierung eines Sportbades			30.09.2007		42,50%	58%	42%	nein	
2007	Blumberg	Schwarzwald-Baar-Kreis	Erhalt des Achdorfer Wehrs			30.09.2007		32,70%	52%	48%	nein	
2007	Orsingen-Nenzingen	Konstanz	Gegen Bau einer Freizeit-anlage und Verkauf des Freibads und weiteren Flächen (gg GR-Beschluss)			30.09.2007		72,03%	33,40%	66,60%	ja	nein
2007	Weissach	Böblingen	Gegen Ortsumfahrung und Baugebiet			07.10.2007		60,05%	53%	47%	ja	ja

## Bürgerbegehren und Bürgerentscheide seit 1975

Jahr	Gemeinde	Landkreis	Gegenstand	Bürgerbegehren		Bürgerentscheid					Bürgerentscheid zustandegek.? (§ 21 Abs. 6)	Entscheidung im Sinne des Bürgerbegehrens?
				unzulässig, weil	Abhilfe durch Gemeinderat (§ 21 Abs. 4 S. 2)	aufgrund Bürgerbegehren	aufgrund Gemeinderatsbeschl.?	Abstimmungs-beteiligung	Ja-Stimmen	Nein-Stimmen		
2008	Leutkirch im Allgäu	Ravensburg	Ausweisung eines Industriegebiets zur Ansiedlung eines Sägewerks			13.01.2008		62,30%	61,30%	38,70%	ja	nein
2008	Magstadt	Böblingen	Festhalten am GR-Beschluss - Keine Schließung einer Straße als Ausgleichsmaßnahme				02.03.2008	61,30%	55,70%	44,30%	ja	
2008	Waldenburg	Hohenlohekreis	Stopp des Bebauungsplanverfahrens "Kurgarten"	Überschreiten der Frist bezügl. der GR-Sitzung, in der Aufstellungsbeschluss gefasst wurde (vgl. aber nächste Zeile)								
2008	Waldenburg	Hohenlohekreis	Bau einer Einrichtung des betreuten Wohnens in einem Teil des Kurgartens und Schaffung der rechtl. Voraus.				24.02.2008	56,35%	38,10%	61,9	ja	
2008	Hüffenhardt	Neckar-Odenwald-Kreis	gegen Bau eines Kinderhauses			16.03.2008		64,30%	50,60%	49,40%	ja	ja
2008	Geislingen an der Steige	Göppingen	Erhalt des Sportplatzes, kein Verkauf für Bebauung			13.04.2008		48,04%	51,10%	48,90%	nein	
2008	Rheinhausen	Emmendingen	Bau eines Bürgerhauses				16.03.2008	64,90%	69,30%	30,70%	ja	
2008	Gundelsheim	Heilbronn	Verkehrsanbindung an die Bundesstraße			20.04.2008		51,80%	37,90%	62,10%	ja	nein
2008	Niefen-Öschelbronn	Enzkreis	Erhalt des Verw.Gebäudes einer ehemaligen Fabrik			06.04.2008		44,20%	16,70%	83,30%	ja	nein
2008	Salem	Bodenseekreis	Ansiedlung der Firma MTU			27.04.2008		69,51%	49,30%	50,70%	ja	ja
2008	Ettenheim	Ortenaukreis	gegen Grundstücksverkauf für Biomassekraftwerk			27.04.2008		48,38%	72,50%	27,50%	ja	ja
2008	Ettlingen	Karlsruhe	Wiedereinführung der bereits abgeschafften unechten Teilortswahl				27.04.2008	32,92%	64,50%	35,50%	nein	
2008	Sasbach am Kaiserstuhl	Emmendingen	Standort Neubau Grundschule als alleiniger Standort				04.05.2008	76,50%	55,25%	44,75%	ja	
2008	Vogt	Ravensburg	Neubau Sporthalle	6-Wochen-Frist überschritten								
2008	Westerheim	Alb-Donau-Kreis	Einrichtung von Tempo 30-Zonen			20.04.2008		63,70%	37,10%	62,90%	ja	nein
2008	Bad Mergentheim	Main-Tauber-Kreis	Erhalt von Bäumen beim Ausbau einer Straße	* 6-Wochen-Frist überschritten * keine ordnungsgemäße Begründung								

## Bürgerbegehren und Bürgerentscheide seit 1975

Jahr	Gemeinde	Landkreis	Gegenstand	Bürgerbegehren		Bürgerentscheid					Bürgerentscheid zustandegek.? (§ 21 Abs. 6)	Entscheidung im Sinne des Bürgerbegehrens?	
				unzulässig, weil	Abhilfe durch Gemeinderat (§ 21 Abs. 4 S. 2)	aufgrund Bürgerbegehren	aufgrund Gemeinderatsbeschluss	Abstimmungs-beteiligung	Ja-Stimmen	Nein-Stimmen			
2008	Nürtingen	Esslingen	gegen die Ansiedlung eines Logistikzentrums	* Zuständigkeit Gewerbeverband * inhaltliche Bestimmtheit fehlt									
2008	Schefflenz	Neckar-Odenwald-Kreis	gegen Abriss und Neubau des Rathauses			22.06.2008		43,30%	40,6	59,4	ja	nein	
2008	Heidelberg		gegen den Verkauf von städt. Wohnungen			13.07.2008		22,40%	82,30%	17,70%	nein		
2008	Ehingen (Donau)	Alb-Donau-Kreis	Erhalt einer Grünfläche	Grund nicht bekannt									
2008	Stuttgart		Ausstieg aus Projekt Stuttgart 21	* 6-Wochen-Frist überschritten * kein Kostendeckungsvorschlag * inhaltliche Bestimmtheit fehlt									
2008	Göppingen	Göppingen	Erhalt des Stadthallenparks ohne Flächen für Hotelbau			20.07.2008		17,50%	69,60%	30,40%	nein		
2008	Tettngang	Bodenseekreis	Verhinderung einer innerörtlichen Entlastungsstraße			20.07.2008		42,50%	20,60%	79,40%	ja	nein	
2008	Bermatingen	Bodenseekreis	Verhinderung der Schließung des Hallenbads und Sanierung			27.07.2008		54,90%	30,60%	69,40%	ja	nein	
2008	Metzingen	Reutlingen	Stopp eines Bebauungsplanverfahrens zur Errichtung eines Logistikzentrums				31.08.2008	43,50%	61,20%	38,80%	ja		
2008	Schelklingen	Alb-Donau-Kreis	Zulassung eines EBS-Kraftwerks			28.09.2008		69,50%	16,40%	83,60%	ja	ja	
2008	Horb	Freudenstadt	Wiedereinführung der unechten Teilortswahl			28.09.2008		27,59%	54,10%	45,90%	nein		
2008	Hochdorf	Esslingen	gegen Grundstücksverkauf für Verbrauchermarkt und Pflegeheim			28.09.2008		65,60%	57,90%	42,10%	ja	ja	
2008	Hoßkirch	Ravensburg	Rechtsstellung des Bürgermeisters (Ehrenamt statt Hauptamt)			31.08.2008		72,97%	44,30%	55,70%	ja	nein	
2008	Leingarten	Heilbronn	gegen Rathausneubau an anderem Standort (gegen GR-Beschluss)			26.10.2008		52,32%	58,72%	41,28%	ja	ja	
2008	Urbach	Rems-Murr-Kreis	gegen GR-Beschluss zur Aufstellung von Skulptur im Kreisverkehr			30.11.2008		47,49%	79,77%	20,33%	ja	ja	
2008	Ebersbach	Göppingen	gegen GR-Beschluss zur Grundstücksvergabe zum Bau Einkaufszentrums			14.12.2008		46,40%	39,40%	60,60%	ja	nein	
2008	Fichtenberg	Schwäbisch Hall	gegen GR-Beschluss zum Abriss des ehemal. Feuerwehrgerätehauses			30.11.2008		32,10%	75,44%	24,56%	nein	entfällt	



## Bürgerbegehren und Bürgerentscheide seit 1975

Jahr	Gemeinde	Landkreis	Gegenstand	Bürgerbegehren		Bürgerentscheid					Bürgerentscheid zustandegek.? (§ 21 Abs. 6)	Entscheidung im Sinne des Bürgerbegehrens?
				unzulässig, weil	Abhilfe durch Gemeinderat (§ 21 Abs. 4 S. 2)	aufgrund Bürgerbegehren	aufgrund Gemeinderatsbeschl.?	Abstimmungs-beteiligung	Ja-Stimmen	Nein-Stimmen		
2009	Waldkirch	Emmendingen	Sanierung Schwimmbad			29.03.2009		42,27%	59,10%	40,90%	nein	entfällt
2009	Sipplingen	Bodenseekreis	Erweiterung der Hafenanlage	6-Wochen-Frist überschritten								
2009	Schömborg	Calw	gegen Badprojekt in Form von PPP			07.06.2009		52,40%	67,20%	32,80%	ja	ja
2009	Vaihingen an der Enz	Ludwigsburg	Radwegbau			27.09.2009		72,94%	42,32%	57,68%	ja	nein
2009	Bad Dürkheim	Schwarzwald-Baar-Kreis	Reduzierung der Wasserhärte durch Beimengung von Fremdwasser				27.09.2009	72,00%	47,90%	52,10%	ja	entfällt
2009	Creglingen	Main-Tauber-Kreis	Erhalt eines Mesnerhauses			27.09.2009		73,05%	58,00%	42,00%	ja	ja
2009	Simmozheim	Calw	Unterhaltung nur einer Mehrzweckhalle			27.09.2009		76,30%	49,45%	50,55%	ja	nein
2009	Beilstein	Heilbronn	Grundstücksverkauf an Vollsortimenter			27.09.2009		78,40%	48,69%	51,31%	ja	nein
2009	Leutkirch im Allgäu	Ravensburg	Ansiedlung eines Ferienparks				27.09.2009	73,50%	95,14%	4,86%	ja	entfällt
2009	Rosenberg	Ostalbkreis	Bau eines Dokumentationszentrums			27.09.2009		77,01%	62,50%	37,50%	ja	nein
2009	Hechingen	Zollernalbkreis	gegen die Privatisierung des örtlichen Schwimmbads			18.10.2009		34%	73,10%	26,90%	nein	entfällt
2010	Langenargen	Bodenseekreis	Erhaltung des Hauptschulstandorts			28.02.2010		36,37%	72,50%	27,50%	ja	ja
2010	Walldürn	Neckar-Odenwald-Kreis	Aufhebung des GR-Beschlusses zur Abschaffung der unechten Teilortswahl			21.03.2010		42,72%	70,07%	29,93%	ja	ja
2010	Konstanz	Konstanz	Bau des Konzert- und Kongresshauses auf dem Gelände Klein Venedig				21.03.2010	52,20%	34,30%	65,70%	ja	entfällt
2010	Ochsenhausen	Biberach	Anderer Standort für die Werkrealschule als vom GR beschlossen			25.04.2010		45,60%	35,00%	65,00%	ja	nein
2010	Sindelfingen	Böblingen	Erhalt einer Hauptschule und Weiterführung als Werkrealschule (gegen GR-Beschluss)			02.05.2010		17,23%	59,79%	40,21%	nein	entfällt
2010	Heidelberg		Anbau oder Neubau zur Stadthalle			25.07.2010		38,90%	32,90%	67,10%	ja	ja
2010	Sasbach am Kaiserstuhl	Emmendingen	kein gemeindliches Grundstück für eine Spielothek	Bürgerentscheid über Bauleitpläne unzulässig								



























































### Bürgerbegehren und Bürgerentscheide seit 1975

Jahr	Gemeinde	Landkreis	Gegenstand	Bürgerbegehren		Bürgerentscheid					Bürgerentscheid zustandegek.? (§ 21 Abs. 6)	Entscheidung im Sinne des Bürgerbegehrens?
				unzulässig, weil	Abhilfe durch Gemeinderat (§ 21 Abs. 4 S. 2)	aufgrund Bürgerbegehren	aufgrund Gemeinderatsbeschuß	Abstimmungs-beteiligung	Ja-Stimmen	Nein-Stimmen		

# STUTTGART 21

 Versenden  Drucken  Lesezeichen

Stuttgart 21

## Grüne fordern Bürgerentscheid

Wolfgang Schulz-Braunschmidt, veröffentlicht am 15.07.2009



Selbstbewusstes grünes Führungsduo: Muhterem Aras und Werner Wölfle. Foto: dpa

Stuttgart - Die stärkste Fraktion im neuen Stuttgarter Gemeinderat hat am Dienstag ihre politischen Ziele für die nächsten Monate benannt. "Uns ist klar, das an unsere 16-köpfige Fraktion jetzt hohe Erwartungen gestellt werden", sagte der gemeinsam mit seiner Kollegin Muhterem Aras im Amt bestätigte Fraktionsvorsitzende Werner Wölfle. "Wir nehmen diese Herausforderung an. Wir haben Lust, die Stadt neu zu gestalten."

**"Wir tun alles, was möglich ist, um Stuttgart 21 doch noch zu stoppen."**

Muhterem Aras, Grünen-Chefin

**Siehe auch**

**Kommentar** Die Grünen mit Augenmaß »

**Interview mit OB**

**Schuster** "Kulturmeile kann noch in zehn Jahren überdeckelt werden" »

**Stadt Stuttgart muss sparen** "Der OB versteckt sich hinter uns" »

**Bahnprojekt** Mister Stuttgart 21 muss sich warm anziehen »

Den ersten politischen Akzent wollen die Grünen am 29. Juli bei der konstituierenden Sitzung des neuen Gemeinderats setzen. "Dann stellen wir den Antrag, eine rechtlich einwandfreie Fragestellung für einen Bürgerentscheid über den Ausstieg der Stadt aus Stuttgart 21 zu erarbeiten", erklärt Wölfle. Er sei sicher, dass es dafür eine Mehrheit im neuen Rat gebe. Wenn sich ein klarer politischer Wille zeige, gebe es auch eine dazu passende juristische Formulierung. Die Grünen rechnen damit, dass die Bahn das umstrittene Schienenprojekt kippt, wenn sich die Stuttgarter dagegen aussprechen sollten. "Die Bahn macht das Projekt doch nur, weil der Steuerzahler ihr fast alles bezahlen muss", so Wölfle.

"Wir tun alles, was möglich ist, um Stuttgart 21 doch noch zu stoppen", ergänzte Fraktionschefin Aras. "Wir sind aber nicht nur gewählt worden, weil wir gegen den Tiefbahnhof sind. In Wahlkampf hätten viele Bürger deutlich gemacht, wie wichtig ihnen die Frischluftschneisen seien. "Die lassen wir auch nicht bebauen", sagte Wölfle. Die grünen Lungen an der Rommelshäuser Straße in Bad Cannstatt, am Rappenäcker in Sonnenberg und an der Thomastraße auf den Killesberg blieben erhalten. "Da bin ich mit der neuen SPD-Fraktionschefin Roswitha Blind einig", so Wölfle. Mit der neuen,

an der sachlichen Diskussion interessierten Frontfrau der Sozialdemokraten hätten sich schon große inhaltlich Schnittmenge ergeben. Deshalb seien die Grünen auch bereit, Freiflächen im "Millionärsviertel an der Thoma- und Parlerstraße" zu erhalten. Das gehöre zu den politischen Kompromissen, die man eingehen müsse, so Wölfle.

### Modemeile versus Wohnungsbau

Die auf dem Killesberg geplante Modemeile hat bei den Grünen noch eine Gnadenfrist. "Wir möchten aber nicht, dass dort ein undefinierbarer Gewerbemischmasch entsteht", betonte Wölfle. Der Investor Franz Fürst müsse bald ein überzeugendes Konzept präsentieren. Andernfalls müsse das ehemalige Messegelände für hochwertigen Wohnungsbau genutzt werden. "Dafür gibt es eine große Nachfrage."

Auch in der Verkehrspolitik wollen die Grünen für andere Verhältnisse sorgen. "Im Nahverkehr muss ganz Stuttgart eine Zone werden", so Wölfle. Zudem sollten die Busspuren für Radfahrer geöffnet werden. Das koste nichts, bringe aber sehr viel. Mehr Bewegungsräume brächten auch die so genannten shares spaces, gemeinsam von allen Verkehrsteilnehmern genutzte Verkehrsräume. Das koste weniger als die Einrichtung teurer Fußgängerzonen. "Die Querspange und ein Teil der Tübinger Straße eignen sich dafür sehr gut", so Aras.

Der knappe öffentliche Raum müsse für alle besser zugänglich gemacht werden. Zu neuen Verkehrswirklichkeit gehören für die Grünen auch "sichere Radwege zu den Schulen" und das Bewohnerparken in den Innenstadtbezirken. "Das Parkraummanagement ist keine Politik gegen das Auto", so Wölfle. Die Bewohner müssten aber gegenüber den Pendlern bevorzugt werden. Auch zur Kulturmeile haben die grünen eine klare Position: "Die Planungen sind einzustellen", sagt Wölfle. Statt dessen würden mehr Überwege benötigt.

### **Mehr Geld für Wohnformen und Kitas**

Auf dem Olgaareal im Westen und dem ehemaligen Güterbahnhof im Neckarpark wollen die Grünen Raum für zukunftsweisende Wohnformen schaffen. "Dort muss generationenübergreifendes Wohnen und Arbeiten möglich sein", so Aras. An diesen Standorten könnten modellhafte Quartiere für die Stadt der Zukunft entstehen."

Mehr Geld will die stärkste Ratsfraktion für die Kinderbetreuung ausgeben. "Wir fordern eine gezielte Förderung", so Aras. In Stadtbezirken mit vielen HartzIV-Familien müssten Kitas ein höheres Budget erhalten, um zusätzliche pädagogische Dienstleistungen einkaufen zu können.

**Der Bürgerentscheid:** Im Streit um Stuttgart 21 folgt am kommenden Freitag ein weiteres wichtiges Kapitel. Vor dem Verwaltungsgericht Stuttgart stehen sich von 9.30 Uhr an die Stadt und der neu gewählte SÖS-Stadtrat Gangolf Stocker gegenüber. Das Gericht wird darüber entscheiden, ob das Nein der Stadt, des Gemeinderats und des Regierungspräsidiums zum Bürgerentscheid rechtens war oder nicht. Das Urteil könnte noch am Freitag fallen.

# STUTTGART 21

 Versenden  Drucken  Lesezeichen

**Nach Wahlniederlage**

## CDU räumt Fehler bei Stuttgart 21 ein

dpa/lsw, veröffentlicht am 10.06.2009



"Es ist eine sehr bittere und sehr schmerzhaftige Niederlage", sagte der CDU-Kreisvorsitzende Michael Föll. *Foto: Steinert*

Stuttgart - Die Stuttgarter CDU hat nach ihrem schlechten Abschneiden bei der Kommunalwahl in der Landeshauptstadt Fehler rund um das Milliarden-Bahnprojekt Stuttgart 21 eingeräumt. In der Kommunikation mit den Bürgern habe es Probleme gegeben, teilte die Partei am Mittwoch nach einer Vorstandssitzung mit.

Entscheidend für die Wahlniederlage in der Landeshauptstadt sei aber nicht das Projekt Stuttgart 21, sondern die enttäuschende Mittelstandspolitik der CDU auf Bundesebene, betonte der Vorstand. Die CDU war bei der Gemeinderatswahl am Sonntag hinter die Grünen zurückgefallen und stellt nun mit 15 Stadträten einen weniger als die Ökopartei.

"Es ist eine sehr bittere und sehr schmerzhaftige Niederlage", sagte der CDU-Kreisvorsitzende Michael Föll. Die Partei werde nun versuchen, bei der Gestaltung des Gebiets hinter dem neuen Hauptbahnhof die Anregungen der Bürger besser aufzunehmen. "Der Stuttgarter CDU ist es wichtig, dass das Projekt "Stuttgart 21" die Bürgerinnen und Bürger in diesem durch die Stadt Stuttgart noch gestaltbaren Punkt nicht weiter spaltet, sondern ein möglichst breiter Konsens entsteht", heißt es in der Mitteilung.

## Stuttgart 21 - Frage nach einem Bürgerentscheid: OB Schuster stellt Fakten klar

OB Palmer : "Kann Schusters Argumentation nachvollziehen."

23.07.2007 Aktuelles

Zur Frage, ob über die finanzielle Beteiligung der Landeshauptstadt an den Kosten für Stuttgart 21 die Bürger entscheiden sollten, hat sich Oberbürgermeister Dr. Wolfgang Schuster heute erneut eindeutig geäußert. "Die Frage eines Bürgerentscheids stellt sich für mich aufgrund der zugesagten Summe nicht", so der OB. Im Wahlkampf 2004 hatte Schuster zugesagt, für den Fall einen Bürgerentscheid zu unterstützen, dass sich die Landeshauptstadt Stuttgart "in erheblichem Umfang" finanziell beteiligen muss.

Zum Zeitpunkt dieser Zusage hatte der Gemeinderat in den Jahren 1995 und 2001 bereits 78,1 Millionen Euro für Stuttgart 21 bewilligt.

Seit dem vergangenen Donnerstag steht jetzt fest, dass sich die Stadt mit 31,56 Millionen Euro - wie bereits 1995 und 2001 beschlossen - direkt beteiligt und weitere 131 Millionen Euro für ein mögliches Baukostenrisiko bereitstellt. Gegenüber dem OB-Wahlkampf im Jahr 2004 hat die Stadt also jetzt 84,46 Millionen Euro mehr zugesagt - allerdings nur für den Fall, dass das Baukostenrisiko eintritt.

Diese Summe liegt deutlich unter den Beträgen, von denen im Jahr 2004 die Rede war. So heißt es in einer Pressemitteilung vom 12. Oktober 2004 des damaligen OB-Kandidaten Schuster, dass er für einen Bürgerentscheid eintreten wolle, wenn "erhebliche Mehrkosten" von der Stadt eingefordert würden. "Eine solche Veränderung hätte massive Auswirkungen auf den Stadthaushalt und wäre daher aus meiner Sicht der richtige Punkt, die Bürger einzubeziehen."

Konkreter wurde Schuster am 20. Oktober 2004 im Streitgespräch der Stuttgarter Zeitung mit Ute Kumpf: "[ ] Ich bin nach wie vor für Stuttgart 21. Der Bürgerentscheid kann nur kommen, wenn wir plötzlich von einer Milliarde Mehrkosten reden und die Bahn nicht bereit ist, das zu finanzieren. Und das Geld von der Stadt verlangt. Dann müssten wir im Gemeinderat eine Gesamtabwägung machen, und dann könnte ich mir vorstellen, die Bürger einzubeziehen. Nicht mehr und nicht weniger habe ich gesagt." (StZ vom 20. Oktober 2004, Seite 20)

Warum jetzt die Stuttgarter Grünen dem OB einen "Wortbruch" vorwerfen, ist daher mehr als unverständlich. Fakt ist, dass die neu zugesagten 84,46 Millionen Euro überhaupt keine Auswirkungen auf bereits beschlossene oder noch kommende Projekte haben, da sie als Rücklage aus Mehreinnahmen der Gewerbesteuer gebildet werden können. Darüber hinaus werden sie nur als Rückstellung gebildet in der Hoffnung, dass sie nicht zum Einsatz kommen müssen.

Auch der damalige Gegenkandidat und heutige Tübinger OB Boris Palmer hat diese Haltung bestätigt: "OB Schuster und ich waren uns 2004 einig, dass ein Bürgerentscheid fällig ist, wenn auf die Stadt Mehrkosten deutlich im dreistelligen Millionenbereich zukommen. Die Mehrkosten von knapp 85 Millionen liegen unterhalb dieser Schwelle. Insoweit kann ich Herrn Schusters Argumentation nachvollziehen", so Palmer. "Allerdings: Rechnet man den Erlass von 200 Mio. Zinsen hinzu, wäre die Verpflichtung erfüllt. Über Zinsen haben wir aber nicht geredet. Herr Schuster ist nicht verpflichtet zu einem Bürgerentscheid, den Mut dazu wünsche ich ihm trotzdem. Bei einem Jahrhundertprojekt sollten die Bürger nicht nur zuschauen dürfen."

---

Quelle: Landeshauptstadt Stuttgart - Stuttgart 21 - Frage nach einem Bürgerentscheid: OB Schuster stellt Fakten klar

Ihr Pfad: stuttgart.de

» Search

[Stand: 12.09.2010, 17:10 Uhr]



# STUTTGART 21

 Versenden  Drucken  Lesezeichen

**Brief an Schuster**

## Palmer fordert Bürgerbefragung

Jörg Nauke, veröffentlicht am 12.12.2009



Der Tübinger OB Boris Plamer fordert von Wolfgang Schuster einen Bürgerentscheid. *Foto: Zweggarth*

Tübingen - Nach seinem Ja im Lenkungskreis für Stuttgart 21 hat Oberbürgermeister Wolfgang Schuster (CDU) einen geharnischten Brief von seinem Tübinger Amtskollegen erhalten. Boris Palmer (Grüne) erinnert darin an ihre Absprache aus dem OB-Wahlkampf von 2004, in dem Schuster einen Bürgerentscheid bei Mehrkosten in Aussicht gestellt habe.

### Siehe auch

**Demonstration in der Innenstadt Mit Trommeln gegen Stuttgart 21** »

**Trotz Mehrkosten Bahn-Aufsichtsrat billigt Stuttgart 21** »

**Entscheidung Bahn segnet Stuttgart 21 ab** »

**Neue Prognose Stuttgart 21 kostet eine Milliarde mehr** »

Palmer, der auch als Grünen-Bewerber für die OB-Wahl 2012 gehandelt wird, hält Schusters Aussage, es gebe bei Stuttgart 21 nun kein Zurück mehr, "für entlarvend und falsch". Dies zeige, dass es der Rathauschef nicht mehr für nötig erachte, die Bürger zu überzeugen. Schusters Ziel sei, der Bevölkerung einzureden, dass jeder Widerstand zwecklos sei. Tatsächlich seien Bund, Land und Stadt durchaus in der Lage, den Finanzierungsvertrag im Einvernehmen aufzulösen. Das Papier sei "kein Gesetz, sondern ein Schutzwall, hinter dem sich alle verstecken, die sich vor der Mitsprache der Bürger fürchten". Nur dafür habe ihn Wolfgang Schuster seinerzeit unterschrieben.

### "Ich habe Ihnen damals geglaubt"

Palmer erinnert seinen Amtskollegen an ihr Gespräch von 2004, in dem Schuster gesagt habe, wenn die damals befürchteten Mehrkosten von 300 Millionen Euro zu einem großen Teil auf die Stadt zukämen, würde er selbst wegen der großen Auswirkungen einen Bürgerentscheid beantragen. "Ich habe Ihnen damals geglaubt", so Palmer in dem Schreiben, das der Stuttgarter Zeitung vorliegt. Heute liege die Stadt schon bei 500 Millionen Euro (200 Millionen für entgangene Zinsen, weil die gekauften Bahn-Grundstücke erst später nutzbar sind, 200 Millionen für den Risikotopf und 100 Millionen Euro über die Kostenbeteiligung des Flughafens). "Sie wären verpflichtet Ihr Wort einzulösen", schreibt der Tübinger OB, und zwar, indem Schuster den Weg frei mache für "eine formelle Abstimmung". Wäre eine große Mehrheit gegen das Projekt, könnte bei Land, Bund und Bahn ein einvernehmlicher Ausstieg erwirkt werden. "In einem solchen politischen Erdbebengebiet", glaubt Palmer, "würden die Tunnel nicht gegraben."

# STUTTGART 21

 Versenden  Drucken  Lesezeichen

**Bürgerentscheid**

## OB Schuster kritisiert Palmer

Jörg Nauke, veröffentlicht am 10.09.2010

Bild 1 von 2



Wolfgang Schuster wehrt sich gegen diverse Anschuldigungen. Foto: Steinert

Stuttgart - Stuttgarts Oberbürgermeister Wolfgang Schuster (CDU) wehrt sich zwei Wochen nach einer Rede seines Tübinger Amtskollegen Boris Palmer (Grüne) während der 40. Demonstration von Stuttgart 21-Gegnern gegen Anschuldigungen. Palmer, 2004 Gegenkandidat von Schuster bei der OB-Wahl, hatte diesem "Wortbruch und Machtmissbrauch" vorgeworfen. Er habe sich nicht an die Vereinbarung gehalten, sich bei Mehrkosten für Stuttgart 21 für einen Bürgerentscheid starkzumachen. Palmer sagte am Donnerstag, ihm liege der Brief nicht vor.

**Weitere Artikel  
zum Thema**

**Bahnchef Grube** Prüfung  
von Rheintalbahn-Ausbau »

**Stuttgart-21-Gutachten**  
Bahnchef Grube zweifelt »

**Talkrunde im SWR** Ein  
Schritt zur Sachlichkeit »

**Stuttgart 21** Befürworter  
laufen für Projekt »

**alle Artikel anzeigen** »

**Bilder durchklicken**

Schuster teilt mit, er habe gezögert, den Brief zu schreiben, sei aber von Kollegen ermuntert worden. Darin erinnert er an das Gespräch nach dem ersten Wahlgang 2004, in dem Palmer und Schuster anbot, für diverse Zugeständnisse dessen Wahl zu empfehlen. Eine Forderung bezog sich auf einen Bürgerentscheid. Beiden sei bekannt gewesen, dass der Entscheid über eine Finanzierungsfrage nicht möglich sei, so Schuster. Man habe "über eine Formulierung diskutiert, zu der ich selbstverständlich heute noch stehe". Die Behauptung, er habe Wortbruch begangen, entbehre jeder Grundlage. "Ich finde es befremdlich, dass Sie mich wiederholt in dieser Weise diffamieren", so Schuster.

### "Vorwürfe gehen ins Leere"

Auch der Vorwurf des Machtmissbrauchs gehe ins Leere. Die Unterschriftensammlung für ein Bürgerbegehren habe 2007 erst nach dem Abschluss der Finanzierungsverhandlungen begonnen. Die Initiatoren hätten gewusst, "dass das Bürgerbegehren rechtswidrig war". Er habe sich an die Beschlüsse des Gemeinderats gehalten. Schuster meinte, es könne sein, "dass in Tübingen eine andere Rechtsordnung herrscht" und Palmer an Beschlüsse des Gemeinderats sowie an rechtsverbindliche Verträge nicht gebunden wäre.

"Unser freiheitlich demokratisches Gemeinwesen wird künftig nicht mehr zum Wohle aller, vor allem auch von Minderheiten funktionieren, wenn diejenigen recht bekommen, die am lautesten mit Trillerpfeifen auf der Straße demonstrieren. Deshalb habe ich ein grundsätzlich anderes Verständnis von Demokratie und Rechtsstaatlichkeit wie Sie", betonte Schuster. Er wisse, dass Tübinger Bürger von Palmer enttäuscht seien, habe aber "weder Lust noch Zeit", sich in die Angelegenheiten von Tübingen einzumischen, weil dies "ungehörig und unfair" wäre.

**Streit über Kostensteigerung**

Palmer hat mehrfach betont, er sei sich mit Schuster 2004 einig gewesen, dass 120 Millionen Euro jene "erheblichen Mehrkosten" wären, die den Stuttgarter OB veranlassen hätten müssen, einen Bürgerentscheid herbeizuführen. Der Betrag basiert auf einer angeblichen Kostensteigerung von 360 Millionen Euro, die die SPD-Kandidatin Ute Kumpf vor der OB-Wahl öffentlich gemacht hatte; die Stadt hätte ein Drittel bezahlen müssen. Im Streitgespräch mit Kumpf nannte Schuster nach der Vereinbarung mit Palmer eine Milliarde Euro als Schallgrenze.

Nachdem im Juli 2007 beschlossen worden war, die Stadt mit 87 Millionen Euro zusätzlich zu belasten, sagte Palmer, dies sei nicht genug für einen Bürgerentscheid. Anders sehe es aus, rechne man den Verzicht auf 212 Millionen Zinsertrag hinzu. Dass Einnahmenverluste nicht anders wirkten als Mehrkosten, nur eben anders hießen, sei im Vertrag nicht definiert gewesen.

# STUTTGART 21

 Versenden  Drucken  Lesezeichen

Palmer reagiert auf Schuster

## Palmer hält Vorwürfe aufrecht

Jörg Nauke, veröffentlicht am 10.09.2010



Foto: dpa

Stuttgart - Der Tübinger Oberbürgermeister Boris Palmer (Grüne) hat prompt auf den öffentlich gemachten Diffamierungsvorwurf von Wolfgang Schuster (CDU) reagiert. In einem Antwortbrief behauptet Palmer erneut, Schuster habe sein Wort gebrochen, weil er den ihm versprochenen Bürgerentscheid im Falle erheblicher Mehrkosten beim Projekt Stuttgart 21 nicht veranlasst habe, nachdem der Fall eingetreten sei. Zudem habe der Oberbürgermeister seine Macht missbraucht, indem er 2007 ein Bürgerbegehren verhindert habe.

Palmer schreibt: "Hätten Sie Ihr Wort gehalten, würde ich mich aus den Angelegenheiten der Stadt Stuttgart heraushalten." Er könne es aber nicht - "aus ehrlicher Empörung über Ihr Vorgehen und wegen der Verpflichtung gegenüber den fast 40000 Menschen, die mir 2004 ihre Stimme gegeben haben".

### Den Bürgerentscheid zu vereiteln, sei Schusters einziges Ziel

Der Tübinger OB erinnert daran, dass Schuster vor dem zweiten Wahlgang der OB-Wahl einen Bürgerentscheid zugesagt habe, falls Mehrkosten von "deutlich über 100 Millionen Euro" auf die Stadt zukommen. Boris Palmer rechnet vor, dass das Projekt die Stadt inklusive des Zinsgeschenks für das Grundstücksgeschäft an die Bahn direkt 503 Millionen Euro koste sowie weitere 112 Millionen indirekt als 35-prozentige Teilhaberin an der Flughafen GmbH, die 346 Millionen Euro für Stuttgart 21 bezahlt. Selbst ohne Zinsen und Flughafenbeteiligung liege die Stadt mit 200 Millionen Euro deutlich über der vereinbarten Grenze. Deshalb sei der Stuttgarter OB "zweifelsfrei im Wort, wegen erheblicher Mehrkosten einen Bürgerentscheid durchzuführen".

Der Vorwurf des Machtmissbrauchs resultiere aus Schusters Vertragsunterzeichnung am 5. Oktober 2007. Drei Wochen zuvor habe sich das Bündnis Bürgerentscheid gegen Stuttgart 21 gegründet; es habe bekanntgegeben, Unterschriften für ein Bürgerbegehren zu sammeln, falls der Gemeinderat am 4. Oktober den Weg zum Bürgerentscheid nicht frei mache und stattdessen seine Zustimmung zur Finanzierungsvereinbarung gebe. So sei es auch gekommen. Palmer sagt, Schuster hätte sich wie die übrigen Vertragspartner eineinhalb Jahre Zeit für die Unterschrift nehmen können. Den Bürgerentscheid zu vereiteln, sei dessen einziges Ziel gewesen, "denn wir beide waren uns darin einig, dass die Verträge aus dem Jahr 2001 der Stadt den entschädigungsfreien Ausstieg erlaubten, wenn sie erhebliche Mehrkosten übernehmen soll".

Hätte Schuster mit seiner Unterschrift gewartet, bis man sich über Erfolg oder Misserfolg des Bürgerbegehren im Klaren gewesen wäre, "hätte der Bürgerentscheid nicht gegen geltende Verträge verstoßen und wäre leicht durchführbar gewesen". Palmer bilanziert: Die beiden Oberbürgermeister hätten "hier ein unterschiedliches Demokratieverständnis". In der Replik auf Schusters Brief, in dem Palmer wegen der Rede auf einer Demonstration vor dem Hauptbahnhof kritisiert worden war, erklärt der Tübinger OB, er bedauere, Schuster "die Vorwürfe nicht ersparen zu können" da er ihn als "freundlichen und vertrauenswürdigen Menschen" schätze. Es sei ihm

zu kommen, da er ihn als "freundlichen und vertrauenswürdigem Menschen" schätze. Es sei ihm  
aber ein Rätsel, warum Schuster seine Zusagen "in so offensichtlicher Weise" verdränge.

Staatsanzeiger Baden-Württemberg

v. 4. Juni 2010

gesammelt werden. nach Vorlage der ersten 300 000 Unterschriften prüft die Kommission die Zulässigkeit der EBI. Ist sie am Ende erfolgreich, hat die Kommission vier Monate Zeit, über die Bearbeitung zu entscheiden. Sie muss ihre Antwort veröffentlichen, ist aber nicht gezwungen, gesetzgeberisch aktiv zu werden.

Fortschritt im demokratischen Leben der Union und ein konkretes Beispiel dafür, wie Europa seinen Bürgern näher gebracht wird", bezeichnet. Denn die Kommission regelt zum Beispiel, zu welchen Sachverhalten Bürger Unterschriften sammeln dürfen oder nicht. Lediglich Themen, die tatsächlich EU-Belange berühren, Grundwerte der

viele Themen aus der Praxis kein Gehör finden könnten in Brüssel.

Sowohl ECAS als auch MD finden die Schwelle von neun Mitgliedsstaaten zu hoch, aus denen Unterschriften für eine EBI gesammelt werden müssen. MD schlägt fünf als praktikabler und bürgerfreundlicher vor. Zwölf Monate seien für die Unterschriftensammlung zu kurz,

Vor allem aber kritisieren die Vertreter der Zivilgesellschaft den rechtlich unverbindlichen Ausgang der EBI. Ist eine solche erfolgreich abgeschlossen und der EU-Kommission übergeben, hat diese vier Monate Zeit zu entscheiden, was sie damit machen möchte. Das muss sie schriftlich formulieren, veröffentli-

zen: die gr  
tische Gr  
Anzeic  
Denn ber  
geplant. I  
Europaab  
seine Initi  
en-Sommta  
und öster  
kraten wv  
von Unter

## Interview

# „Die Bürger werden zu Neinsagern von Planungen gemacht, die sie noch gar nicht kennen“

Bürgerbegehren bloß zu Beginn der Bauleitplanung möglich / Verbandskritik an der Praxis im Land

Christian Büttner ist beim Verein Mehr Demokratie Geschäftsführer des Landesverbands Baden-Württemberg. Er beklagt die schwierigen Bedingungen für Volksbegehren auf Landesebene. In Bayern laufe das Verfahren wesentlich besser, seien die Hürden niedriger. Auf kommunaler Ebene seien die Voraussetzungen für Bürgerbegehren besser.



**Christian Büttner,** Geschäftsführer des Landesverbands „Mehr Demokratie“

**Staatsanzeiger:** Herr Büttner, als „bürgerfeindlich und prohibitiv“ werden die Regeln für Bürgerbeteiligungen in Baden-Württemberg auf den Internetseiten Ihres Bundesverbandes bezeichnet. Warum?

**Christian Büttner:** In Baden-Württemberg sind die Hürden halt sehr hoch. Insbesondere beim Volksbegehren, also der Abstimmung auf Landesebene. Da müssen innerhalb von zwei Wochen 16,6 Prozent aller Wahlberechtigten in den Ämtern unterschreiben, damit es erfolgreich ist. Das sind etwa 1,25 Millionen Menschen, das ist kaum zu koordinieren. Baden-Württemberg gehört damit zu den Bundesländern, die die höchsten Hürden für Volksbegehren haben. Deshalb ist es nicht verwunderlich, dass es seit Einführung des Volksbegehrens in Baden-Württemberg 1975

auch noch keine solche Abstimmung gegeben hat.

**Sieht das bei Bürgerbegehren, also dem kommunalen Verfahren, besser aus?**

Ja, aber auch nicht gut. Man braucht nur zehn Prozent der Bevölkerung einer Gemeinde, die das Vorhaben unterstützt. Die Unterschriften kann man frei sammeln, auch auf der Straße, und wenn man sich nicht gegen einen Gemeinderatsbeschluss richtet, bleibt für das Sammeln soviel Zeit, wie man will. Im anderen Fall hat man sechs Wochen.

**Das hört sich doch vernünftig an.**

Die Fristen sind ein großes Problem. Schwierig finden wir auch, dass Bürgerbegehren nicht bei Beschlüssen der Bauleitplanung eingefordert werden können. Also zum Beispiel Wiese in ein Gewerbegebiet umgewandelt werden soll. Da können die Bürger nur zu Beginn sagen: Wir wollen das, oder wir wollen das nicht. Aber im Verfahren, wenn die Planung vorliegt, sind Bürgerbegehren nicht mehr möglich. Die Bürger werden zu Neinsagern von Planungen gemacht, die sie noch gar nicht kennen.

**Gibt es denn Bemühungen, diese Regeln zu ändern?**

2006 wurde eine kleine Reform bei den Bürgerbegehren gemacht, wie eben schon gesagt. Den Auschlussbestand Bauleitplanung hat man damals eingeführt. Weshalb wir finden, dass dort weiterer Reformbedarf besteht.

**Tut sich bei den Volksbegehren auf Landesebene etwas?**

Nichts, was wirkliche Verbesserungen bringen würde. Dort sind die Regeln sowieso so streng, da müsste man grundsätzlich vieles ändern.

**Gibt es ein Bundesland, das es Ihrer Meinung nach viel besser macht als Baden-Württemberg?**

Nur im Saarland läuft es zurzeit noch schlechter als in Baden-Württemberg, und da ist die derzeitige Jamaika-Koalition dabei, die Situation wesentlich zu verbessern. Besser läuft es in Bayern. Dort hat man den Volksentscheid direkt nach dem Zweiten Weltkrieg in die Verfassung des Landes geschrieben, so dass das Volksbegehren funktioniert. So gut, dass 1995 über einen Volksentscheid in Bayern auch der Bürgerentscheid eingeführt werden konnte.

**Sind Bürgerbefragungen überhaupt ein gutes Mittel in einer repräsentativen Demokratie?**

Ja. Denn es gibt immer wieder Fragen, die in der Legislatur aufkommen, wo die Bürger vielleicht anderer Meinung sind als die gewählten Volksvertreter. Das können die Bürger gut mit Bürger- oder Volksbegehren thematisieren. Auf kommunaler Ebene stellt sie heute auch keiner mehr infrage.

**Das Gespräch führte Kay Wagner**

## Bür Lan

Möglich

**BRÜSSEL.** Bindung I die EU st  
Zu deutlic  
in Südwest  
päischen I  
litiker nich  
ther Oett  
Energieko  
eine Rolle

Der Bez  
der Europ  
(EBI) hing  
den werde  
den-Würt  
wert, bald  
gen in Ei  
und bei de  
sel zu Geh  
sagt Christ  
verband E  
Vereins A  
durch könn  
sagen auf  
Bremsen dr  
die ihnen  
zu langsa  
weitreich  
Wichtig  
che Verfa  
nicht zu h  
lem auf EB  
mer wichti  
wort erhält  
sein sollte  
ten die Erf

# STUTTGART 21

 Versenden  Drucken  Lesezeichen

Stuttgart 21

## Schuster lehnt Bürgerumfrage ab

Thomas Borgmann, veröffentlicht am 22.07.2009



Foto: dpa

Stuttgart - Werner Wölflé lässt nicht locker. Der alte und neue Grünenchef im Stuttgarter Gemeinderat sagt: "Wir haben nie behauptet, dass wir Stuttgart 21 kippen können. Wir haben immer gesagt, dass wir es versuchen, dass sich aber nichts ändert, wenn es die Mehrheit im Gemeinderat nicht will." Doch am 7. Juni, da sei er sich ganz sicher, "haben viele Bürger uns gewählt, weil wir gegen Stuttgart 21 sind". Den Grünen, so seine Einschätzung, traue man in der Stadt am ehesten zu, das Rad noch zurückzudrehen.

### Siehe auch

**Kommentar** Taten statt

Worte »

**Entscheid über Stuttgart**

**21** Die Grünen als schlechte

Verlierer »

**Reaktionen zum Urteil**

Gegner wollen weiter

kämpfen »

**Verwaltungsgericht zu**

**Stuttgart 21**

Bürgerentscheid ist vom

Tisch »

**Kommentar** Die Rechte der

Bürger »

Deshalb hat sich der wiedergewählte Vorsitzende der Grünen Ratsfraktion am vergangenen Wochenende eine neue Strategie ausgedacht: "Gemeinsam mit der Bundestagswahl am 27. September könnte die Stadt eine Bürgerbefragung zu Stuttgart 21 ansetzen." Mehr Menschen als an diesem wichtigen Wahlsonntag ließen sich schlechterdings nicht auf die Beine bringen - auch die Befürworter des Projekts hätten so die Chance, ihre Meinung zu bekunden.

Welche konkrete Frage man den Bürgern dabei vorlege, so Wölflé, müsste der Gemeinderat entscheiden, sofern es dort eine Mehrheit für eine solche Umfrage gäbe. Deshalb habe er jetzt beantragt, das Thema auf die Tagesordnung der Sitzung am 29. Juli zu setzen, wenn sich der neue Gemeinderat konstituiert. Er hoffe, dass die neue, zehnköpfige SPD-Fraktion, die für eine Mehrheit im Rat benötigt werde, einer solchen Umfrage zustimmen werde.

### Die Befragung hätte keine rechtliche Wirkung

Gleichwohl räumte Wölflé ein: "Ich weiß, dass eine solche Befragung, ganz gleich wie sie ausgeht, keine rechtliche Wirkung hat und niemanden bindet." Aber sie ergäbe ein ziemlich genaues Stimmungsbild.

Wolfgang Schuster jedoch, kraft Amtes der Vorsitzende des Gemeinderats und damit auch der "Herr" über die Tagesordnungen, hat bereits am Dienstag klar gemacht, dass er das von den Grünen geforderte Verfahren ablehnt. Markus Schubert, der Pressesprecher des Oberbürgermeisters, teilte dazu mit: "Eine zeitliche und organisatorische Koppelung einer solchen Umfrage mit der Bundestagswahl stößt auf etliche Hindernisse, ganz abgesehen davon, dass vorher Einvernehmen darüber erzielt werden muss, dass es keine rechtlich zulässige Bürgerentscheidungsfrage gibt."

Außerdem verweist Schubert im Namen von Rathauschef Schuster darauf, "dass bei einem Bürgerentscheid alle Stuttgarter EU-Bürger abstimmungsberechtigt wären, bei einer Bürgerbefragung alle erwachsenen Stuttgarter - offensichtlich ein deutlich größerer Kreis als die

Bürgerbefragung alle erwachsenen Stuttgarter - offensichtlich ein deutlich größerer Kreis als die zur Bundestagswahl aufgerufenen 365.000 deutschen Staatsbürger".

### **Der Gemeinderat ist gegen ein Stimmungsbild zu Stuttgart 21**

Nach Ansicht des OB ist vor der Suche nach einer möglicherweise zulässigen Fragestellung an die Bürger die schriftliche Urteilsbegründung des Verwaltungsgerichts Stuttgart abzuwarten, das einen Bürgerentscheid zu Stuttgart 21, wie berichtet, nicht mehr für möglich hält. Die Grünen, so kritisiert Schuster, seien dazu offensichtlich nicht bereit.

Schließlich hält der Oberbürgermeister dem Grünenchef vor, einen Antrag gestellt zu haben, "der der Verwaltung Rätsel aufgibt". In seinem Antrag sei gar keine Fragestellung enthalten, die die Grundlage für eine Befragung sein könnte. Auch gehe aus seinem Antrag nicht hervor, wer darüber entscheiden solle, ob es eine rechtlich akzeptierte Fragestellung gibt oder nicht. Unklar bleibe darin auch, "wer darüber entscheidet, ob und wann eine Bürgerumfrage stattfindet".

Aus dieser Stellungnahme wird deutlich, dass der Oberbürgermeister nicht dazu bereit ist, am 29. Juli das Thema Bürgerumfrage zu Stuttgart 21 auf die Tagesordnung zu setzen. Bisher noch ungeklärt ist, ob es rechtlich überhaupt zulässig ist, den Bürgern zur Bundestagswahl auch eine kommunale Umfrage vorzulegen.



# STUTTGART 21

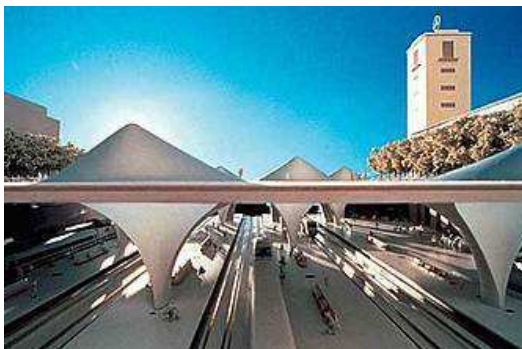
 Versenden  Drucken  Lesezeichen  Empfehlen

Stuttgart 21

## CDU wollte Bürgerbefragung

Thomas Braun und Jörg Nauke, veröffentlicht am 14.01.2010

Bild 1 von 2



Eine Computergrafik zeigt den geplanten unterirdischen Bahnhof der Stadt Stuttgart. *Visualisierung: Aldinger & Wolf*

Stuttgart - Der Chef der Deutschen Bahn, Rüdiger Grube, hat am Donnerstag seinen ersten von mehreren Auftritten bei Neujahrsempfängen und Diskussionsrunden in Stuttgart. Auf Einladung des CDU-Wirtschaftsrats wird er über die Strategien des des Schienenkonzerns referieren, das Motto lautet: "Erfolgreich zu Hause und in der Welt." Begrüßt wird er in der BMW-Niederlassung vom Stuttgarter CDU-Stadtrat Joachim Rudolf, der an Grube eine ganz wichtige Frage hätte: nämlich die, wie es seiner Partei gelingen könnte, als Befürworter des in der Landeshauptstadt so umstrittenen Bahnprojekts Stuttgart 21 die 2011 anstehende Landtagswahl und die OB-Wahl 2012 zu gewinnen.

**"Wir wollten über die Vorzüge von Stuttgart21 aufklären."**

Susanne Eisenmann,  
CDU-Bürgermeisterin

### Spiel auf Risiko

Wie die Unzufriedenheit der Bürger über das Projekt sowie über die mangelnde Beteiligung und Information reduziert werden könnte, das treibt die örtlichen Christdemokraten spätestens seit der Schlappe bei der Kommunalwahl im Juni 2009 um. Nachdem sechs von 21 Sitzen verloren gegangen waren, die nächste Pleite bei der Bundestagswahl im September drohte und man die Sorge haben musste, das Stuttgarter Verwaltungsgericht könne womöglich einen von den Projektgegnern angestrebten Bürgerentscheid für zulässig erklären, hatten der Kreisvorstand der CDU und die Ratsfraktion bei einer Klausursitzung im Juli mit Zustimmung des Ministerpräsidenten Günther Oettinger eine historischen Entscheidung getroffen, die bisher freilich wirkungslos geblieben ist.

### Siehe auch

**Kommentar** [Defensive](#) »

### Weitere Artikel zum Thema

#### Nachrichtenticker

**Stuttgart 21** [Bahnvorstand 1994 gegen das Projekt?](#) »

**Bahnchef Grube** [Prüfung von Rheintalbahn-Ausbau](#) »

**Stuttgart-21-Gutachten** [Bahnchef Grube zweifelt](#) »

**Talkrunde im SWR** [Ein Schritt zur Sachlichkeit](#) »

**alle Artikel anzeigen** »

Wie erst jetzt bekannt wurde, waren nach Informationen der Stuttgarter Zeitung damals mit Ausnahme von Oberbürgermeister Wolfgang Schuster alle CDU-Granden insbesondere aus Kreisvorstand und Ratsfraktion für eine Initiative, die offenbar von dem Kreisvorsitzenden Michael Föll ausgegangen war. Dessen Plädoyer: einer rechtsverbindlichen Bürgerbefragung zu Stuttgart 21 zuzustimmen, falls die Projektgegner von Grünen, SÖS und Linken eine solche beantragen würden und diese sich mit Hilfe der für Stuttgart 21 stehenden SPD eine Mehrheit gesichert hätten. "Wir wollten uns in solch einem Fall an die Spitze der Bewegung setzen", berichten Anwesende, "wir waren überzeugt, dass diese Abstimmung zu Gunsten

von Stuttgart 21 ausgeht."

## **CDU stand unter Druck**

Die CDU-Bürgermeisterin Susanne Eisenmann sagte auf StZ-Anfrage, die Union hätte im Vorfeld einer solchen Befragung vor allem die eigenen - über die Informationspolitik unglücklichen - Mitglieder über die Vorzüge von Stuttgart 21 und die Nachteile der Alternativvariante K 21 aufgeklärt. Wie Beteiligte bestätigen, hätten die Bürger nach dem Willen des CDU-Führungszirkels vor die Wahl gestellt werden sollen, sich entweder für das Bahnprojekt Stuttgart21 oder für die von den Projektgegnern favorisierte Kopfbahnhofvariante K 21 zu entscheiden. "Wir standen damals extrem unter Druck", erinnert sich ein Teilnehmer der Klausursitzung.

OB Schuster freilich soll sich "mit Händen und Füßen" gegen eine solche Bürgerbefragung gewehrt haben, weil die Konsequenzen einer zum damaligen Zeitpunkt zu erwartenden Abstimmungsniederlage - ein Votum der Bürgermehrheit für die Erhaltung des Kopfbahnhofs - vor allem ihn betroffen hätten. Schließlich hat sich der CDU-Rathauschef massiv für das Projekt eingesetzt und Stuttgart 21 als alternativlos dargestellt. "Der OB wäre doch mit heruntergelassenen Hosen dagestanden, wenn ihm seine eigene Partei zu diesem Zeitpunkt in den Rücken gefallen wäre", heißt es im Rathaus.

Zudem hätte ein Abstimmungsergebnis gegen das Milliardenprojekt den Bauherrn Bahn wohl kaum beeindruckt: In den Finanzierungsverträgen war bekanntlich nur eine Ausstiegsklausel für den Fall enthalten, dass das Großprojekt mehr als die veranschlagten 4,5 Milliarden Euro kosten sollte.

## **Eine vertrauliche Debatte**

Doch das alles focht die CDU-Führungsspitze nicht an. Der Vorschlag Fölls sei auf der Klausurtagung mit Wohlwollen aufgenommen worden, berichten Stadträte. Der Kreischef selbst gibt sich zugeknöpft: "Natürlich haben wir nach der Kommunalwahl vom 7. Juni das Thema Stuttgart 21 nochmals intern diskutiert." Die Debatte hinter verschlossenen Türen sei vertraulich gewesen. Einen formalen Beschluss für eine Bürgerbefragung, ergänzt sein Vize, der Bundestagsabgeordnete Stefan Kaufmann, habe es aber nicht gegeben.

Nachdem das Verwaltungsgericht zwei Wochen nach der CDU-Klausur einen Bürgerentscheid über Stuttgart 21 für unzulässig erklärt hatte, sah die CDU dann keine Notwendigkeit mehr, die Option Bürgerbefragung zu ziehen - zumal die SPD ihr einen Ausweg offerierte: Deren Antrag, bei Mehrkosten über die vereinbarten 4,5 Milliarden Euro hinaus einen Bürgerentscheid oder eine Bürgerbefragung durchzuführen, stimmte die CDU-Gemeinderatsfraktion zu.

Ein halbes Jahr ist seit der Klausur vergangen - an dem Problem habe sich nicht viel geändert, klagen CDU-Mitglieder. Noch immer würden die Stärken von Stuttgart 21 und die Schwächen von K 21 nicht intensiv kommuniziert. Wenn die Bauarbeiten richtig beginnen, werde eines nicht mehr reichen, so ein führender Christdemokrat: das Motto "Augen zu und durch".

# STUTTGART 21

 Versenden  Drucken  Lesezeichen

Umfrage zu Stuttgart 21

## Mehrheit gegen das Projekt

ddp, veröffentlicht am 01.09.2010



Foto: dpa

Hamburg - Eine knappe Mehrheit der Baden-Württemberger lehnt das Milliardenprojekt "Stuttgart 21" ab. Laut einer Erhebung des Forsa-Instituts im Auftrag des Magazins "Stern" antworteten 51 Prozent der Befragten auf die Frage, ob sie für das Bahnprojekt seien, mit Nein, 26 Prozent mit Ja. 23 Prozent waren unentschieden. 67 Prozent der befragten Stuttgarter waren demnach gegen den Umbau des Bahnhofs, 30 Prozent dafür und drei Prozent unentschieden. 29 Prozent der befragten Baden-Württemberger halten das Projekt als persönlich entscheidend für die Landtagswahl.

Wenn jetzt gewählt würde, könnten laut Umfrage SPD und Grüne mit jeweils 24 Prozent und damit gemeinsamen 48 Prozent der Stimmen die Regierung stellen. Die Grünen sind in der Umfrage damit doppelt so stark wie bei der Wahl 2006, als sie auf 11,7 Prozent kamen. CDU und FDP kämen zusammen auf 43 Prozent. Die CDU erreicht in der Umfrage 37 Prozent und liegt damit deutlich unter dem Ergebnis von 44,2 Prozent bei der Wahl 2006. Mit sechs Prozent würde auch die FDP deutlich unter ihrem Ergebnis von damals 10,7 Prozent bleiben. Auch die SPD liegt in der Umfrage mit 24 Prozent unter ihrem Wahlergebnis von 25,2 Prozent. Die Linke käme mit vier Prozent nicht in den Landtag.

Für die übrigen Parteien votierten fünf Prozent der Baden-Württemberger. Das Institut befragte den Angaben zufolge 1068 repräsentativ ausgesuchte Wahlberechtigte in Baden-Württemberg zwischen dem 16. und 27. August 2010. Der Abbruch des Nordflügels am Stuttgarter Hauptbahnhof hatte am 25. August begonnen.

# STUTTGART 21

 Versenden  Drucken  Lesezeichen  Empfehlen

Stuttgart 21

## Hoffen, dass Geld übrigbleibt

Thomas Braun, veröffentlicht am 17.12.2009



Schuster hofft, dass bei Fertigstellung des Projekts im Jahr 2020 von diesem Geld vielleicht sogar noch etwas übrig ist.

Stuttgart - Zu mehr als einem kurzen Schlagabtausch über Stuttgart 21 hat am Mittwoch die Energie des Oberbürgermeisters und der Stadträte im Verwaltungsausschuss nicht mehr gereicht. Schließlich befinden sich die Kommunalpolitiker seit Tagen in anstrengenden Haushaltsberatungen. Der Rathauschef hat vor dem Gremium aber nochmals deutlich gemacht, dass die Bahn aufgrund der aktuellen Baukosten von rund 4,1 Milliarden Euro verpflichtet sei, den Tiefbahnhof zu bauen. "Das in der Finanzierungsvereinbarung festgelegte Sonderkündigungsrecht erlischt zum Jahresende", so Schuster.

**"Für die CDU ist klar: finanziell kommt bei Stuttgart 21 nichts mehr auf die Stadt zu."**

Fred-Jürgen Stradinger,  
CDU-Fraktionschef

Nach seinen Worten muss die Stadt vom kommenden Jahr an zunächst ihren Baukostenzuschuss in Höhe von 31 Millionen Euro in acht Jahresraten abstottern. Weitere rund 207 Millionen Euro, die nach alter Lesart als Beitrag der Stadt zur Risikovorsorge definiert waren, würden erst von 2015/2016 an fällig. "Wir zahlen erst, wenn die Bahn die Mehrkosten nachweist", betonte der OB. Er hoffe, dass bei Fertigstellung des Projekts im Jahr 2020 von diesem Geld vielleicht sogar noch etwas übrig sei.

**Weitere Artikel zum Thema**

**Verkehr in Stuttgart** Neue Tempoblitzer gehen in Betrieb »

**Fahrverbot für Lkw**  
Ludwigsburg will Lkw stoppen »

**Nahverkehr in Stuttgart**  
Bus und Bahn auf der Überholspur »

**Öffentlicher Nahverkehr**  
Notfahrplan bis Anfang 2011 »

**alle Artikel anzeigen »**

Der Projektsprecher und Landtagsvizepräsident Wolfgang Drexler (SPD) hatte zuvor den Stadträten erklärt, der Abbau des Prellbocks zwischen Gleis vier und fünf markiere den Beginn der Bauarbeiten für Stuttgart 21. Innerhalb von zwei Jahren werde dann das Gleisvorfeld um 120 Meter verschoben, um das Baufeld für den eigentlichen Tiefbahnhof freizuräumen.

**Keine weiteren Zweifel säen**

Der SPD-Stadtrat Manfred Kanzleiter sagte, er könne den OB nur bestätigen: "Das, was jetzt geschieht, entspricht der Finanzierungsvereinbarung vom April." Er sei froh, dass es gelungen sei, eine weitere Konkretisierung der Kosten für Stuttgart21 zu ermitteln. Man dürfe nun keine weiteren Zweifel am Projekt säen. Der CDU-Fraktionschef Fred-Jürgen Stradinger lobte den Sozialdemokraten Drexler für dessen Arbeit: "Sie sind nah an den Menschen und immer vor Ort." Durch vertiefte Informationen müsse dafür gesorgt werden, dass den Bürgern "der Sand aus den Augen"

gewischt werde. Für die CDU sei im Übrigen klar: "Finanziell kommt nichts Neues mehr auf die Stadt zu."

Werner Wölfe, der Vorsitzende der Grünen-Fraktion, verlangte hingegen wie Hannes Rockenbauch (SÖS/Linke) eine detaillierte Kostenaufstellung der einzelnen Bauabschnitte. Wölfe hob hervor, die geplante Reduzierung der Druckfestigkeit bei den Tunnelwänden, mit der die Bahn Geld sparen will, sei unverantwortlich und im Übrigen vom Eisenbahnbundesamt noch gar nicht genehmigt. "Wir werden genau darauf achten, ob in der sogenannten Sprechklausel der Finanzierungsvereinbarung Nebenabreden versteckt sind", so der Grüne. Die Klausel in der Finanzierungsvereinbarung besagt, dass sich die Projektpartner bei Mehrkosten über der Grenze von 4,5 Milliarden Euro nochmals zusammensetzen. Juristisch wäre freilich der Bauherr Bahn zur Übernahme verpflichtet.

Projektsprecher Drexler hat unterdessen auf die Thesen der Gutachter Martin Vieregg und Michael Holzhey reagiert, die Stuttgart 21 ein baldiges Aus aus Kostengründen prophezeit hatten. Deren Behauptungen stimmten "in wesentlichen Punkten nicht" und würden "auch durch ständiges Wiederholen nicht besser", so Drexler. Es gehe den Projektgegnern nicht um sachliche Information, sondern um "Stimmungsmache". So habe sich entgegen der Aussage von Vieregg die Zahl der Tunnelkilometer keineswegs um 28 Prozent erhöht. Die Trassenführung von 1994, auf die sich der Gutachter bezogen hatte, sei längst nicht mehr Gegenstand der heutigen Planung. Auch die Stärke der Tunnelwände liege entgegen anderslautender Behauptungen über den gesetzlichen Vorgaben, erklärte Drexler.

### **Bundes-Grüne wollen ein Moratorium für das Bahnprojekt fordern**

Dass die ICE-Neubaustrecke Wendlingen-Ulm für den Güterverkehr nicht geeignet sei, sei ebenso falsch wie die Aussage, die Hälfte der Stuttgart-21-Tunnel werde durch Quellgips geführt. Gleiches gelte für die Vorwürfe von Michael Holzhey, andere Bahnprojekte würden wegen Stuttgart 21 nicht genügend Geld aus dem Bundeshaushalt bekommen. Der Bund investiere im Gegenteil während der gesamten Bauzeit von Stuttgart 21 mindestens zehn Milliarden Euro in neue Schienenstrecken quer durch die Republik.

Die Bundestagsfraktion der Grünen will am Donnerstag im Parlament ein Moratorium für das Bahnprojekt fordern. Ihr parlamentarischer Geschäftsführer Volker Beck begründete den Antrag auf einen Bauaufschub damit, dass die finanziellen Risiken des Projekts nicht zu beziffern seien. Sein Parteifreund Winfried Hermann sagte, der neue Bahn-Infrastrukturvorstand Volker Kefer habe im Verkehrsausschuss des Bundestags bestätigt, dass die Trassen- und Stationspreise möglicherweise schon von 2010 an steigen würden. "Die Bahnkunden zahlen für Stuttgart 21", folgert Hermann.

Dass die Mehrzahl der Baden-Württemberger für einen Ausstieg aus dem Projekt Stuttgart 21 ist, besagt eine vom Bund für Umwelt- und Naturschutz (BUND) noch vor Bekanntgabe der neuen, höheren Baukosten in Auftrag gegebene repräsentative Umfrage des Meinungsforschungsinstituts Emnid. Auf die Frage "Soll das Land Baden-Württemberg aus der Mitfinanzierung des Projekts aussteigen, wenn die Baukosten, die noch vor einem Jahr auf drei Milliarden Euro geschätzt wurden, auf über vier Milliarden Euro ansteigen?" antworteten 58 Prozent der 1000 befragten Bürger mit Ja. 38 Prozent verneinten, vier Prozent hatten zu dem Thema keine Meinung.

# STUTTGART 21

 Versenden  Drucken  Lesezeichen  Empfehlen

Stuttgart 21

## Bürgerentscheid nur bei Kostenexplosion

Jörg Nauke, veröffentlicht am 29.07.2009

Bild 1 von 2



Der Stuttgarter Gemeinderat (3:17)

Stuttgart - Der Stuttgarter Oberbürgermeister Wolfgang Schuster hat in der ersten Sitzung des neu gewählten Gemeinderats gerade drei Sekunden über Stuttgart 21 gesprochen, da wurde er bereits von der vornehmlich mit Gegnern des Milliardenprojekts besetzten Tribüne lautstark als "Lügner" beschimpft. Der OB hatte es wie die übrigen Befürworter schwer, in der aufgeheizten Situation Gehör zu finden - während der personalisierte Widerstand gegen Stuttgart 21, Neu-Stadtrat Gangolf Stocker, wie ein Popstar gefeiert und Grünen-Chef Werner Wölfler mit Beifall überschüttet wurde.

### Siehe auch

**Kommentar** [Schrille Töne »](#)

**Interview mit dem neuen**

**Mister Stuttgart 21** "Ich

werde nicht den alleinigen

Vorturner geben" »

**Wolfgang Schuster zur**

**Bürgerumfrage**

"Angstkampagne gegen

Stuttgart 21" »

**Verwaltungsgericht zu**

**Stuttgart 21**

Bürgerentscheid ist vom

Tisch »

Mehrheitsfähig waren die Anträge der Projektgegner von Grünen sowie SÖS/Linke mit dem Ziel, einen neuen Bürgerentscheid gegen Stuttgart 21 zu beschließen, dennoch nicht, da die SPD die Gefolgschaft verweigert. Mehrheitsfähig war allein der Antrag der Sozialdemokraten. Er wurde von der CDU und - zähneknirschend - von den Grünen unterstützt, weil darin auch vom Bürgerentscheid und von einer Bürgerumfrage die Rede ist; sie soll erreichen, dass sich die Stadt nicht an Mehrkosten für Stuttgart 21 beteiligen würde, falls das Projekt aus dem Ruder laufen sollte. Konkret geht es um Kosten jenseits des abgesicherten Rahmens von 4,5 Milliarden Euro. Grüne und SÖS/Linke hätten dieses Bürgervotum gerne noch vor dem möglichen Baubeginn 2010 gehabt. Der nun abgesegnete SPD-Antrag fordert dagegen nur eine Reaktion im Ernstfall - also womöglich erst Jahre nach Baubeginn.

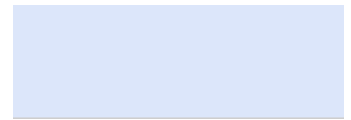
OB Schuster hat dem zugestimmt und gleichzeitig eine weitere Forderung der Grünen abgelehnt, nämlich jene, die bis Jahresende währende Ausstiegsfrist zu verlängern. Warum, so der OB, sollte die Stadt dies tun? Wenn die Bahn noch 2009 eine Kostenexplosion eingestehen müsste, könne man auch so aus dem Vertrag aussteigen. Das halten die Projektgegner Wölfler und Stocker für Semantik, weil die für eine exakte Kostenberechnung notwendige Entwurfsplanung gar nicht bis Jahresende abgeschlossen sein könne.

Vor der Beschlussfassung hatten sich die Lager erneut in Schuldzuweisungen geübt. OB Schuster erklärte erneut, der Antrag der Projektgegner zum Bürgerentscheid sei "eine festgesetzte Täuschung der Wähler". Er wäre nicht rechtmäßig. Schuster legte gestern Stellungnahmen von Ministerpräsident Günther Oettinger (CDU) und dem Bahnbevollmächtigten Werner Klingberg vor, aus denen hervorgeht, dass diese nicht an einer Kündigung interessiert seien. Auch eine Bürgerumfrage, in der Stuttgart 21 auf den Prüfstand käme, betrachtet Schuster als fragwürdig, weil 100.000 ausländische Mitbürger am Tag der Bundestagswahl von der Meinungsfindung

ausgeschlossen wären.

Der Grünen-Chef Wölfler betonte, es gehe ihm nicht um den Vertragsbruch, sondern um eine gütliche Einigung der Partner. Ein deutliches Votum der Bevölkerung würde Oettinger und Bahnchef Grube beeindrucken. Der CDU-Fraktionsvorsitzende Fred Stradinger bekannte sich wie die Freien Wähler und die FDP zu Stuttgart 21. Er warf Grünen und SÖS/Linke vor, den Bürgern "Sand in die Augen zu streuen". Das Projekt sei unumkehrbar. Roswitha Blind (SPD) bekannte: "Stuttgart 21 ist gut". Die Stimmung sei aber am Tiefpunkt, man wolle den Bürgern dennoch nicht vorgaukeln, Stuttgart 21 sei noch zu kippen. Möglich sei es, weitere Risiken für die Stadt auszuschließen.

Gangolf Stocker (SÖS) widersprach Schusters Äußerung, Stuttgart beteilige sich nur mit etwa 30 Millionen Euro am Projekt. "Die Kollateralkosten" betrügen hunderte Millionen Euro. Er sagte, die SPD diskreditiere ihren eigenen Antrag. Mehrkosten könne man sich nur verweigern, wenn man über ein Verhandlungsmandat verfüge; dies habe die Stadt aber "unwiderruflich" an das Land abgetreten. Die Forderung von Grünen und SÖS, diese Zusage zurückzunehmen, fand im neuen Gemeinderat aber keine Mehrheit.



**Demokratie macht Schule**

**Volksabstimmung**

**Bürgerentscheid**

**Podiumsdiskussion**

**Aktuelle Verfahren 2010**

**Verfahren 2009**

**Bürgerentscheidsbilanz 2009**

**Verfahren 2008**

**Beratung**

**Anwendungstipps**

**Workshop "Wenn Bürger begehren"**

**Bürgerbegehren und Bauleitplanung**

**Landesverband**

**Aktionen**

**Termine**

**Aktionskreise**

**Unterstützen**

**zum Bundesverband**

**Infopakete anfordern**

**Bürgerentscheid**

## **Gescheiterte Reform: Rechtsprechung bremst Demokratie aus**

Umweltverbände und der Verein Mehr Demokratie fordern Bürgerentscheide auch zu Bebauungsplänen

Der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) in Baden-Württemberg, der Naturschutzbund (Nabu) und der Verein Mehr Demokratie e.V. schlagen Alarm: im Jahr 2009 sei die Zahl der Bürgerbegehren gegenüber dem Vorjahr von 35 auf 21 gesunken. Die Rechtsprechung bremst die Demokratie aus. Alles, was mit der kommunalen Bauleitplanung zu tun hat, ist für eine bürgerschaftliche Mitwirkung tabu. Die drei Verbände fordern die Landesregierung auf, die gesetzliche Grundlage, die Gemeindeordnung, zu novellieren.

Prof. Dr. Roland Geitmann von der Hochschule für Verwaltung in Kehl erläuterte die Bürgerentscheidsreform der Landesregierung im Jahre 2005. Mit der Reform wollte die CDU/FDP-Koalition Bürgerbegehren im Land erleichtern. Das Innenministerium versicherte damals, dass Bürger mittels Bürgerentscheids Bauleitplanverfahren stoppen könnten. In der Tat gab es nach 2005 auch einen kleinen direktdemokratischen Aufbruch im Land. So stieg die Zahl der Bürgerbegehren im Jahresschnitt von früher 9 kontinuierlich auf 35 im Jahr 2008. Ein Drittel davon betraf die Bauleitplanung.

Dieser Boom wurde vom obersten Verwaltungsgericht in Baden-Württemberg im März 2009 gestoppt. Der Verwaltungsgerichtshof Mannheim legte in seiner Entscheidung zum Fleischwerk Rheinstetten den in der Gemeindeordnung neu eingeführten Ausschlussstatbestand „Bauleitpläne“ so aus, dass ein Planungsstopp mittels Bürgerentscheids nicht mehr möglich sei. Zahlreiche Bürgerentscheide der vergangenen Jahre wären demnach heute nicht mehr zulässig“. Dazu zählen u.a. Leutkirch (Ansiedlung eines Holzkompetenzzentrums), Salem (Ansiedlung eines Logistikzentrums der MTU), Waldenburg (Bebauung des Kurgartens), Geislingen (Einkaufszentrum), Metzingen (Logistikzentrum der Fa. Boss) und Hochdorf (Verbrauchermarkt).

Memorandum Flächenverbrauch in bürgerschaftlicher Verantwortung finden Sie hier: [\[pdf\]](#)

## **VGH Mannheim erklärt Bürgerbegehren mit dem Ziel Planungsstopp für unzulässig**

Der Verwaltungsgerichtshof hat sich nun in zwei Entscheidungen zur Auslegung des im Jahr 2005 neu eingeführten Ausschlussstatbestands für Bürgerbegehren und –entscheide in § 21 Abs. 2 Ziff. 6 GemO („Bauleitpläne und örtliche Bauvorschriften“) geäußert. Dabei hat er den Anwendungsbereich dieses Instrumentariums über den Wortlaut hinaus eingeeengt und sowohl das Bürgerbegehren in Rheinstetten als auch das in Nußloch für unzulässig erklärt. Lediglich „Grundsatzentscheidungen zur Gemeindeentwicklung im Vorfeld eines bauplanungsrechtlichen Verfahrens“ bleiben bürgerentscheidsfähig. Dieses „Vorfeld“ endet spätestens sechs Wochen nach dem Aufstellungsbeschluss für einen Bebauungsplan; auch dürften Bürgerbegehren nicht im Widerspruch zum Flächennutzungsplan stehen. Unsere durch eine Äußerung des Innenministeriums vom Nov. 2005 bestärkte Auslegung, wonach Fragen des „Ob“ der Bauleitplanung bürgerentscheidsfähig seien, insbesondere der Planungsstopp und sogar auch die Aufhebung von Bauleitplänen, weil solche (negativen) Fragestellungen gerade keine komplexen Abwägungsvorgänge erfordern, übernahm der VGH leider nicht.

Viele Bürgerentscheide, die in den letzten 4 Jahren stattgefunden haben, wären nach dieser Auslegung unzulässig. Mehr Demokratie e.V. wird sich dafür einsetzen, dass die Regelungen für Bürgerentscheid geändert werden

Hier finden Sie die Urteile und sowie die Stellungnahmen von Roland Geitmann dazu.

VGH Mannheim Urteil Rheinstetten [\[pdf\]](#)

Stellungnahme Roland Geitmann zum Urteil Rheinstetten [\[pdf\]](#)

VGH Mannheim zu Urteil Nußloch [\[pdf\]](#)

Stellungnahme von Roland Geitmann zum Urteil Nußloch [\[pdf\]](#)

Mehr Demokratie e.V.  
Landesverband Baden-Württemberg  
Rotebühlstr. 86/1  
70178 Stuttgart  
Tel. 0711 - 5091010  
[info@mitentscheiden.de](mailto:info@mitentscheiden.de)

Spendenkonto  
Mehr Demokratie - Kto. 8858107  
BfS München - BLZ 700 205 00



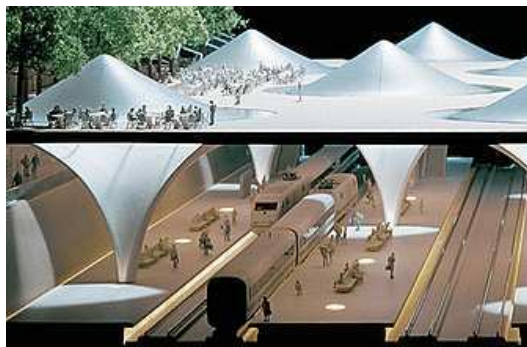
# STUTTGART 21

 Versenden  Drucken  Lesezeichen

**Gutachten**

## Gegner warnen: Kostenexplosion

dpa/lsw, veröffentlicht am 19.06.2008



Der undatierte Entwurf des Düsseldorfer Architekten Ingenhoven zeigt eine Vision für die zukünftige Gestaltung des Hauptbahnhofes *Foto: dpa*

Stuttgart - Dem Bahnprojekt Stuttgart 21 droht nach dem Gutachten eines Stuttgarter Architekten eine Kostenexplosion. Statt der veranschlagten 2,8 Milliarden Euro für die Umwandlung des Bahnhofs könnten sich die Kosten bis zur Fertigstellung 2019 auf 7,5 Milliarden Euro belaufen, heißt es in der am Donnerstag in Stuttgart vorgestellten Expertise des Ingenieurs Roland Ostertag. Sie war von der Bürgerinitiative "Leben in Stuttgart - kein Stuttgart 21" in Auftrag gegeben worden. Stuttgart 21 umfasst die Tieferlegung des Stuttgarter Hauptbahnhofes und dessen Anbindung an die Neubaustrecke nach Ulm. Das Stück zwischen Wendlingen und Ulm soll weitere zwei Milliarden Euro kosten.

Nach Ostertags Einschätzung sind in den Berechnungen von Bahn, Stadt und Land viele Kosten entweder zu niedrig angesetzt oder nicht enthalten. Zudem blieben Folgekosten, die nicht den unmittelbaren bahverkehrlichen Bereich betreffen, unberücksichtigt: Darunter fielen unter anderem Schallschutz, Sicherung und Ersatz für öffentliche und private Gebäude, gartenbauliche Neuordnungen und immer neue Verkehrsführungen. Ostertag schließt in seine Bewertung auch Mehrwertsteuererhöhungen, Preissteigerungen bei Baustoffen, Inflation und Risikozuschläge ein.

Ein weiteres Gutachten zu den Kosten von Stuttgart 21, das die Grünen im Gemeinderat und der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) in Auftrag gegeben haben, soll Mitte Juli vorgestellt werden. Es wird von jenen Verkehrsplanern erstellt, die dem Münchner Transrapid-Projekt eine Kostenexplosion in Milliardenhöhe vorausgesagt hatten. Daraufhin hatten sich das Land Bayern und der Bund im März aus finanziellen Gründen von dem Projekt verabschiedet.

# STUTTGART 21

 Versenden  Drucken  Lesezeichen  Empfehlen  4

Spitzenrunde zum Bahnprojekt

## Gegner lassen S21-Gipfel platzen

Mathias Bury, veröffentlicht am 06.09.2010

Bild 1 von 92



Stuttgart - Das Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21 hat das Spitzengespräch mit Bahn, Land und Stadt Stuttgart abgesagt. "Wir werden das Gespräch nicht wahrnehmen, weil weiter abgerissen wird", sagte der Sprecher des Bündnisses, Gangolf Stocker, am Montagabend nach einem Treffen der Bündnispartner. Ministerpräsident Stefan Mappus (CDU) hatte am Montagnachmittag einen Baustopp vor dem für Freitag geplanten Gespräch strikt abgelehnt, wie dies zuvor schon Bahnchef Rüdiger Grube getan hatte. Nur am Tag des Spitzentreffens sollten die Abrissbagger am Nordflügel ruhen. Dort haben auch am Montagabend bei der traditionellen Montagsdemonstration wieder Tausende gegen den Bau von Stuttgart 21 protestiert.

### "Unser Gesprächsangebot gilt fort."

Stefan Mappus,  
Ministerpräsident

Auch Werner Wölfe, der für die Grünen im Aktionsbündnis vertreten ist, kann nicht verstehen, dass die Bahn "die Bagger nicht fünf Tage ruhen lassen kann". Bahnchef Grube wirft der Grünen-Fraktionschef im Gemeinderat überdies vor, er habe vorab etliche Gesprächsthemen aus der geplanten Debatte ausgeschlossen. So wollten die Projektgegner natürlich über Finanzierungsfragen, Wirtschaftlichkeit oder die Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21 sprechen, auch über mögliche Ausstiegskosten.

### Siehe auch

[Kommentar Sprachlos »](#)

### Weitere Artikel zum Thema

#### Nachrichtenticker

[Stuttgart 21 Bahnvorstand 1994 gegen das Projekt? »](#)

[Bahnchef Grube Prüfung von Rheintalbahn-Ausbau »](#)

[Stuttgart-21-Gutachten Bahnchef Grube zweifelt »](#)

[Talkrunde im SWR Ein Schritt zur Sachlichkeit »](#)

[alle Artikel anzeigen »](#)

### Die Tür ist noch nicht zu

Ganz zuschlagen will das Aktionsbündnis die Tür zu den Projektträgern aber noch nicht. "Natürlich sind wir immer noch interessiert zu erfahren, über was Ministerpräsident Mappus eigentlich bereit gewesen wäre zu reden", sagte Wölfe, der verkehrspolitischer Sprecher der Grünen im Landtag ist. Ähnlich äußerte sich auch sein Fraktionskollege Winfried Kretschmann. Er bedauere, dass das Spitzengespräch "im ersten Anlauf" nicht zustande komme. Es sei ihm "unverständlich und unbegreiflich", dass die Bahn nicht erkenne, "dass das Wüten des Baggers die Wut der Demonstrierenden immer mehr steigert".

Ministerpräsident Stefan Mappus kritisierte die Gesprächsabsage durch die Projektgegner. Diese

Ministerpräsident Stefan Mappus kritisierte die Gesprächsabsage durch die Projektgegner. Diese seien offenbar "an einem konstruktiven Dialog nicht interessiert", so Mappus. Schließlich sei mit Winfried Kretschmann vereinbart gewesen dass die Gespräche "ohne jegliche Vorbedingungen" stattfinden sollten. Er nehme die Absage "mit großem Bedauern und Enttäuschung zur Kenntnis". Allerdings will der Ministerpräsident seine "ausgestreckte Hand" nicht zurückziehen. Mappus: "Unser Gesprächsangebot gilt fort." Er sei der festen Überzeugung, dass nur ein "offener und fairer Dialog" zu einer Versachlichung der öffentlichen Debatte über Stuttgart 21 führen könne.

Spitzenrunde zum Bahnprojekt

## Gegner lassen S21-Gipfel platzen

Mathias Bury, veröffentlicht am 06.09.2010

Ähnlich äußerte sich Stuttgart-21-Projektsprecher Wolfgang Drexler. "Die Projektträger müssen die Hand weit ausgestreckt halten", betonte der SPD-Landtagsabgeordnete. Nur eine "objektive Debatte" über Stuttgart 21 könne aus der gegenwärtigen Lage führen. Drexler widersprach der Meinung, Bahnchef Grube wolle über für die Gegner entscheidende Themen nicht sprechen. Drexler: "Das wollten wir am Freitag doch besprechen, was Thema sein soll und ob wir einen unabhängigen Moderator bräuchten."

Verärgert sind unterdessen die Stuttgarter Grünen darüber, dass ihr Parteikollege Winfried Hermann gegenüber dem Nachrichtenmagazin "Der Spiegel" bereits das Ergebnis des Kostengutachtens der Projektgegner für die geplante ICE-Strecke nach Ulm ausgeplaudert hat, das am Mittwoch vorgestellt wird. Der Bundestagsabgeordnete hatte gegenüber dem Magazin erklärt, er rechne mit Gesamtkosten von mehr als fünf Milliarden Euro für die Neubaustrecke. Die Bahn hatte Ende Juli ihre Kostenrechnung deutlich auf 2,89 Milliarden Euro erhöht. Wegen der befürchteten Kostenexplosion soll sich der Bundestag nach Ansicht der Grünen erneut mit Stuttgart 21 befassen.

### Auch FDP-Politiker fordert Baustopp

Derweil regt sich auch in der FDP im Land Kritik am Umgang der Regierung im Land mit Stuttgart 21. Jens Hagen, FDP-Landtagskandidat im Schwarzwald-Baar-Kreis, moniert, bei der Planung sei versäumt worden, "den Bürger, sprich den Steuerzahler mit einzubeziehen". Angesichts von Planungsfehlern und neuen Gutachten müsse "das Risiko für Stuttgart 21 neu bewertet werden", fordert Hagen. Dies rechtfertige "einen sofortigen Baustopp und ein Moratorium".

Auch in Ulm gibt es jetzt ein Bündnis gegen Stuttgart 21, das Grüne, Bund für Umwelt und Naturschutz und der Verkehrsclub Deutschland aus der Taufe gehoben haben. Ulms Oberbürgermeister Gönner (SPD), der an dem Gespräch am Freitag hätte teilnehmen sollen, warnte vor einem Stopp von Stuttgart 21. Jahrzehntlang sei um die beste Lösung gerungen worden. "Wer das Projekt jetzt stoppt, muss sich im Klaren sein, dass eine solche Chance nicht wieder kommt, denn keine der vermeintlichen Alternativen ist umsetzbar." Neben Ulm hätten auch Laupheim, Biberach, Ravensburg und Friedrichshafen Vorteile von dem Projekt.



# STUTTGART 21

 Versenden  Drucken  Lesezeichen

Stuttgart 21

## Landes-SPD will doch Volksentscheid

StZ, veröffentlicht am 07.09.2010



Foto: Zweygarth

Stuttgart - Die SPD leitet die Kehrtwende bei Stuttgart 21 ein, sagen Kritiker. Zumindest will sie aber die Bürger entscheiden lassen. Am Mittwoch wird der Landesvorsitzende Nils Schmid zusammen mit Claus Schmiedel, dem Chef der Landtagsfraktion, und dem SPD-Generalsekretär Peter Friedrich einen Vorschlag für einen Volksentscheid vorstellen.

Wie der Plan genau aussieht, prüften die Juristen bis kurz vor der Präsentation. Es wird aber erwartet, dass es einen Weg gibt, wie die Bürger in Baden-Württemberg über das Bahnprojekt entscheiden können.

Die Idee geht auf einen Appell des SPD-Vordenkers Erhard Eppler zurück, den der ehemalige Stuttgarter Bundestagsabgeordnete Ernst Ulrich von Weizsäcker sowie die früheren Landesminister Rudolf Schieler, Harald Schäfer und Dieter Spöri mit unterzeichnet haben. In Epplers Appell "Die Spaltung überwinden" heißt es, im sonst so friedlichen Stuttgart seien starre Fronten entstanden. Die Bürger seien vor allem zornig darüber, dass ein Volksentscheid verhindert wurde.

Eppler und die anderen Altvorderen der SPD wollen nicht als "Obergutachter" erscheinen und auch nicht Partei ergreifen. "Aber wir sorgen uns um den inneren Frieden in der Hauptstadt Baden-Württembergs", schreiben sie in dem Appell.

# STUTTGART 21

 Versenden  Drucken  Lesezeichen

Seite 2

Stuttgart 21

## Landes-SPD will doch Volksentscheid

StZ, veröffentlicht am 07.09.2010

Sie hätten Gespräche zwischen Befürwortern und Gegner begrüßt, wenn aber Gespräche nicht zu einer Lösung und Befriedung führen, sollten die Bürger die Chance bekommen, selbst zu entscheiden, schreiben sie und ergänzen: "Die Entscheidung der Bevölkerung muss dann auch akzeptiert werden." Das Ergebnis lassen sie bewusst offen. "Befürworter und Kritiker hätten die große Chance, die Abstimmung zu gewinnen und danach den Streit zu begraben", heißt es in dem Appell.

Die aktuelle SPD-Führung greift die Anregung auf, betont aber, dass sie das Bahnprojekt "für absolut sinnvoll hält und es weiterhin unterstützen wird". Hilde Mattheis, die als Parteilinke Stuttgart 21 schon lange ablehnt, freut sich indes für ihr ganzes Lager, dass es an der Parteispitze offensichtlich ein Einlenken gibt.

Dagegen hält Ernst Ulrich von Weizsäcker, der Mitunterzeichner des Eppler'schen Appells, Kehrtwendung für einen "nicht zutreffenden Ausdruck". Der früherer Stuttgarter Bundestagsabgeordnete sagte, "wenn das Volk rebelliert, ist es für eine Volkspartei völlig unvermeidlich, sich damit auseinanderzusetzen". Eine Bürgerbefragung sieht er als "demokratische Lockerung aus der gegenwärtigen Verfestigung".

Die Grünen, die als einzige Landtagsfraktion Stuttgart 21 ablehnen, begrüßen den Vorschlag der SPD, einen Volksentscheid durchzuführen, grundsätzlich. Wenn der Plan praktikabel und juristisch einwandfrei sei, unterstützen Silke Krebs, die Landesvorsitzende, und Winfried Kretschmann, der Fraktionschef, ihn ausdrücklich. Schon jetzt bedeute der Vorstoß der SPD, dass von einer Unumkehrbarkeit von Stuttgart 21 künftig nicht mehr die Rede sein könne, heben die Grünen hervor.