

## **Beweisantrag**

**Zu beweisende Tatsache:**

**Der Kran, den die Angeklagten bestiegen haben sollen, ist kein gewöhnlicher Aufenthaltsort für den vertraglichen Nutzer oder Hausrechtsinhaber**

**Beweismittel:**

Zeugenvernehmung der folgenden Personen:

- Herr Claus Kostolnik, Prokurist oder Geschäftsführer der Wolf und Müller Spezialbau GmbH und Co KG, in der Hauptverhandlung am 18.4.2012 bereits vernommen.

- Geschäftsführer der DB Projektbau GmbH - Räplenstrasse 17 - 70191 Stuttgart

- Geschäftsführer der DB Netz AG, Theodor Heuss Allee 7 - 60486 Frankfurt am Main

**Begründung:**

Die Zeugen werden bekunden, dass sie und ihre MitarbeiterInnen sich gewöhnlich nicht oben auf einem Abrissbagger aufhalten und dass zum Zeitpunkt des Beginns der Versammlung keine Arbeiten stattfanden.

Der Zeuge Claus Kostolnik hat dies am 18.4.2012 in der Hauptverhandlung bereit bekundet Unabhängig der Frage, welche der drei aufgeführten Firmen das Hausrecht hatte, ist festzustellen, dass kein möglicher Hausrechtsinhaber sich für gewöhnlich auf einem Bagger auf seinem Grundstück aufhält.

**Relevanz:**

Die Tatsache ist für das Verfahren von Relevanz. In einem Fall aus Berlin (Beklettern einer 30 Meter hohe Skulptur Namens der Versicherungsfirma Allianz „molecule man“ aus Protest gegen Atomgeschäfte des Versicherungsunternehmens) hat das Gericht nämlich geurteilt, dass kein Hausfriedensbruch vorläge, unter anderem weil *“ der "Molecule Man" nicht zum Aufenthalt von Menschen — auch nicht des berechtigten Eigentümers — geeignet und bestimmt [ist] und wird insoweit schon vom Sinn und Zweck des Straftatbestandes des Hausfriedensbruches nicht erfasst “*.

Landgericht Berlin, Geschäftsnummer: 502 Qs 91/O9

Es ist also fraglich, ob der in diesem Beweisantrag bezeichneten Bereich vom Schutz und Zweck des § 123 StGB erfasst ist

Die Relevanz des eindeutigen Protest- und Versammlungscharakter der Aktion ist bei der Rechtsgüterabwägung weiter zu beachten.

**Stuttgart,**

**Hauptverhandlung**

**Beweisantrag**

**Zu beweisende Tatsache:**

Die polizeiliche Räumungsaktion stellte eine Gefahr für Leib und Leben dar. Die Räumung verlief in äußerst fragwürdiger Weise, denn ein Abstürzen der DemonstrantInnen aus ca. 8 Meter Höhe im Verlauf der Räumungsaktion durch die Polizei war auf Grund der Vorgehensweise der Polizei nicht auszuschließen.

**Beweismittel:**

Sachverständiger Herr J. von R., wohnhaft Berlin

Inaugenscheinannahme der zur Akte gehörenden Videoaufnahmen der Polizei

**Begründung:**

Der Sachverständige J. von R. ist Kletterspezialist und hat folgende Qualifikationen:

- Seilklettertechnik für die Baumpflege (Stufe A / Grundkurs), Nürnberger Schule
- Sicherheitstrainer Ropes-Course nach ERCA (European Ropes Course Association), On-The-Ropes. Das ist der Trainer-Schein für Hochseilgärten und erlebnispädagogische Programme.
- Kletterteamer (für alpines in-door klettern), Sportjugend Berlin. Für die Betreuung künstlicher Kletteranlagen.

Das sind alles drei Ausbildungen, die belegen, dass er sich mit Klettermaterial, Sicherheit und Technik auskennt. Er arbeitet auch als Rigger in einer Theater-Company, wo er Rigging-Technik aufbaue, lehrt und in Shows benutzt

Der Sachverständiger kann die polizeilich Räumungsaktionen beurteilen. Er wird zu folgende Punkten Aussage machen können:

- Bestand bei der Räumung durch die Polizei Gefahr für Leib und Leben, wurden die DemonstrantInnen fachgerecht geräumt?

Einen Menschen in 8 Metern Höhe durch durchschneiden von Seilen zu entsichern und in einer Hebebühne zu zerren, kann (!) als grob fahrlässig oder auch als versuchte schwere Körperverletzung betrachtet werden. Grob fahrlässig ist es zum Beispiel aus Sicht der Berufsgenossenschaften, die über die Arbeitssicherheit zu wachen haben: Die schreiben zum Teil vor, dass, sobald sich eine Absturzhöhe von mehr als 1 m ergibt, die Arbeitenden mit geeigneten Mitteln gesichert sein müssen.

Schwere Körperverletzung entsteht unter anderem durch eine "das Leben gefährdende Behandlung". Stürze aus 8 m Höhe können ohne weiteres tödlich verlaufen. Das ist allgemein bekannt

Aus dem Video würde zu entnehmen sein, dass die Sicherung von mindestens einem der Angeklagten völlig gekappt wurde, bevor dieser sich in der Hebebühne befand.

- Hätte die Räumung sicher verlaufen können? War die Gefährdung der DemonstrantInnen zu vermeiden? Eine taktische Entscheidung z.B. für das gefährliche Durchschneiden einer Sicherung statt für eine Rettung durch Flaschenzug kann nur dann richtig sein, wenn es kein weniger gefährliches Mittel gibt, die Gefahr (den auf dem Kran gesichert Verweilenden) in der nötigen Eile zu beseitigen.

Da es keinerlei zeitliche Dringlichkeit bei der betreffenden Räumung gab, hätte die Räumung nach den üblichen Sicherheitsstandards ohne Kappen der Sicherung der DemonstrantInnen mit einem Messer erfolgen müssen: Wenn ein Mensch ab einer Höhe von 5 m hätte auf Leute schießen oder sonst wie schädigend einwirken können/wollen, dann wäre jeglicher Angriff auf ihn gerechtfertigt gewesen. Tatsächlich ging von den DemonstrantInnen, darunter die Angeklagten, aber gar keine akute Gefahr aus.

**Relevanz:**

Die Umstände sind im Hinblick auf die Rechtmäßigkeit der Polizeihandlung, Schuldfrage und auch die Strafzumessung relevant.

Stuttgart,

**Hauptverhandlung**

**Beweisanträge**

Ich stelle nun 9 Beweisanträge auf einmal, da diese zusammen gehören. Ich erachte sie für äußerst relevant in diesem Verfahren, insbesondere im Zusammenhang mit der Prüfung folgender Kriterien: Verwerflichkeit, Schuldfrage, Entschuldigungsgründe, Tatmittel-Zweck-Relation. Diese Anträge habe ich aus einem Schreiben von Kaus Roth Stielow, Richter am Oberlandesgericht a.D. In dem genau diese Frage der Schuld und Verwerflichkeit behandelt wird.

**I.**

1)Der Tief-Bahnhof ist nicht aus verkehrstechnischen-und politischen Gründen geplant und plan-festgestellt worden.Seine Planung ist vielmehr die Folge einer städtebaulichen Planung von Land und Stadt!Denn Stadt und Land wollen die vorbez.ca 100 ha Bahnfläche in der Tallage baulich anders überplanen.Die Voraussetzung dafür:Der Hauptbahnhof muß dafür unter die Erde verlegt werden.Die Bundesbahn hat diese Verlegung zunächst als unwirtschaftlich abgelehnt.Daher erscheint der Knoten Stuttgart auch nicht im Bundes-Verkehrswege-Plan 2003.Stadt und Land haben ihre Planung nach der Privatisierung der Bahn wieder aufgenommen und über eine Vorfinanzierung(z.B.Ankauf/Bezahlung von erst später zu liefernden Regionalzügen) und Vertragsregelungen für die Baukosten-Verteilung zwischen Bahn,Bund, republik,Land,Region und Stadt ihre städtebaulichen Absichten durchgesetzt.

Beweis:Zeugnis der Oberbürgermeister Rommel und Schuster.

Zeugnis des Stadtkämmerers Föll.

Durchsicht der Akten Stuttgart 21 bei der Stadt

Stuttgart und dem Staatsministerium des Landess.

## II.

2) Diese Mit- und "Misch"-Finanzierung des Projektes Stuttgart 21 verstößt gegen Art. 104 a und 30 GG. Das bedeutet: § 6 Abs. 2 des Finanzierungsvertrages zwischen der Bundesrepublik, der Bahn, dem Land Baden-W. und dem Regionalverband Stuttgart ist nichtig und damit die gesamte Kostenverteilung - und Regelung.

Beweis: Vorlage des Rechts-Gutachtens "Finanzverfassungsrechtliche Fragen des Stuttgarter Bahnkonflikts" von Prof. Dr. Hans Meyer, Humboldt-Universität Berlin, für die Landtags-Fraktion "Bündnis 90/Die Grünen v. 3. 11. 2010

Zu verweisen ist auch auf die einschlägigen Kommentierungen zu Art. 104 a GG.

## III.

3) Die für die Öffentlichkeit bestimmten Kostenschätzungen der Bahn und insoweit auch ihrer Projektpartner werden immer wieder von kompetenter Seite mit dem Hinweis in Frage gestellt, daß diese Angaben deutlich zu niedrig liegen:

Beweis: Vorlage und Anforderung der folgenden Gutachten:  
Umwelt-Bundesamt zur Finanzierung des Schienenverkehrs-Teil Stuttgart 21 - Berater-Firma KCW-Verfasser Holzhey August 2010 (ebenso "DIE ZEIT" Nr. 33 v. 12. 8. 2010 S. 23);  
Bundes-Rechnungshof;  
Gutachten der Fa. Vieregg & Rößler, München, Sommer 2007 u. a. für den BUND Baden-W. mit einer Schätzung bis zu 8 Milliarden.

Verwiesen wird auch auf die Fachberichte in der Stuttgarter Zeitung zu den Finanzierungsproblemen Ausgaben v. 1. bis 3. 9. 2010.

Aber auch die Bahn hat inzwischen verlauten lassen, daß sie die Endkosten doch höher als bisher einschätzt.

Beweis: Auskunft der Bahn, Konzern-Zentrale Berlin.

#### IV.

4) Die von der Bahn behauptete Verkürzung der Reisezeit von Stuttgart nach Ulm um ca. 25 Minuten basiert auf der Unterdrückung der Tatsache, daß diese Verkürzung - und zwar um ca. 20 Minuten - schon zwischen 1994 und 1995 erreicht worden ist. Voraussetzung ist damals eine optimale Pflege und Wartung des rollenden Materials gewesen. Erst mit der Planung des Börsenganges wurde die Voraussetzung deutlich vernachlässigt, mit der Folge der heute bestehenden Verlängerung.

Beweis: Gutachten Umwelt-Bundesamt wie oben zu 3)

#### V.

5) Die Bahn weigert sich bis heute, das

Baugrund - und Baugründungs-Gutachten der Fa. Ing. Büro  
für Geo-Technik Swolczyk & Partner, Stuttgart, v. 26./28.  
7.2003

offen zu legen. Der Grund: In diesem Gutachten wird die Instabilität des Baugrundes zu dem Tief-Bahnhof in Frage gestellt. Dieses Gutachten ist daher weder im Planfeststellungsverfahren noch vor dem VGH B Baden-Württemberg im Rechtsstreit zur Anfechtung des Planfeststellungsbeschlusses durch den BUND Baden-W. vorgelegt worden. Und das, obwohl der klagende Verband Anspruch auf Einsicht hat (§ 58 BNatSchutzG Fassung 2002).

Beweis: Zeugnis des Architekten Frei Otto (Wohnort?).  
Vorlage Ausgabe "Der Stern" 26.8.2010 Nr. 35  
S. 90 ff. mit den Angaben des Zeugen.

Zu der Instabilität des Baugrundes um Stuttgart gibt es ein Beispiel: Die Fahrbahn A 81 im Bereich des Engelbert-Tunnels bei Leonberg leidet an einer solchen Instabilität mit der Folge von immer wieder neuen Reparaturen in zweistelliger Millionenhöhe.

Beweis: Auskunft des RegPräsidiums Stuttgart.

Im Tief-Bahnhof-Bereich genügen einige Millimeter an Schienen-"Verschiebung", um die Sicherheit des Fahrbetriebes in Frage zu stellen!

Beweis: Auskunft des Eisenbahn-Bundesamtes Frankfurt a.M.

## VI.

6) Schon frühzeitig ist bekannt gewesen, daß die vorgesehene Verkehrs-Abfolge- und Dichte für den Tief-Bahnhof und sein Vorfeld nicht sicher "durchgeplant" ist:

So hat der Verkehrs-Wissenschaftler Schwanhäuser 1996 die Bahn darauf hingewiesen, daß mindestens das "Nadelöhr" in Stuttgart-Zuffenhausen geweitet werden muß.

Beweis: Zeugnis dieses Wissenschaftlers und  
Auskunft der DB-Vorstandsmitglied Kefer.  
Berlin

Ausserdem wurde in einem der Landesregierung (Ministerin T. Gönner) seit Jahren vorliegenden Gutachten der Fa. Züricher Beratungs-Ges. SMA & Partner darauf hingewiesen, daß die nur eingleisige Anbindung des Bahnhofs Landes-Flughafen an die Neubau-Strecke Richtung Osten als "Schwachstelle" zu bewerten ist.

Beweis: Vorlage dieses Gutachtens durch das Ministerium für  
Umwelt und Verkehr Stuttgart.

Bei dieser Gelegenheit ist auch bekannt geworden, daß die von der Bahn behauptete effiziente Zugfolge im Tief-Bahnhof bislang keiner seriösen Überprüfung unterworfen worden ist, obwohl zuletzt in der Verhandlung vor dem VGH Baden-W. über die Verbandsklage des BUND-BW darüber heftig gestritten wurde ist.

## VII.

7) Fehl-Planungen im Signal-System im Bereich Tunnelstrecken:

Der Tunnelbereich Stuttgart 21 beträgt ca. 60 Kilometer. Geplant wird dort mit dem

European Train Control System ETCS.

Der Vorteil: Der Einbau von Masten und aufwendig verlegten Leitungen ist unnötig. In den Gleisen liegen stattdessen winzige Kästchen; sog. Balisen. Die Lokomotiven werden dort über Mobilfunk (GSM-R) geführt. Doch in Deutschland fährt keine Zugart mit diesem System!

Bei Normalbetrieb wären für den Tunnelbetrieb ca. 60 ortsfeste Signale nötig.

Beweis: Veröffentlichung im Magazin "Der Stern" Nr. 40 S. 109 ff.  
v. 30.9.2010 nach dem Inhalt von Bahnunterlagen, die der  
Redaktion vorliegen.  
Zeugnis Redakteur Arno Luik, Hamburg, Redaktion Der Stern.

## VIII.

8)Die Neubau-Strecke Wendlingen-Ulm über die Alb ist für normale Güterzug-Transporte nicht befahrbar, weil die zu überwindenden Steigungen zu groß sind. Sog. Leicht-Güterzüge gibt es nicht. Das hat die Bahn inzwischen eingeräumt.

Beweis: Zeugnis des Vorstands-Mitgliedes der Bahn  
Kefer, Konzern-Zentrale Berlin.

## IX.

9) Durch eine Verwaltungs-Entscheidung des Innen-Ministeriums Baden-W.v.8.9.2009 wurde der Antrag des BUND-LV Baden-W. auf Einsicht/Zugang zu den Inhalten der Finanzierungs-Verträge zu Stuttgart 21-Ulm gegen § 2 Abs.3 Nr.5 UIG (Auskunft zu Kosten, Kosten/Nutzen-Analysen und Berechnungen) abgelehnt.

Beweis: Auskunft dieses Ministeriums und Vorlage der  
Entscheidung durch den BUND-LV Baden-W.  
Paulinen-Strasse 47 in Stuttgart.

Das bedeutet: Der Protest ist in allen seinen Formen berechtigt gewesen!

Stuttgart,



**Hauptverhandlung**

**Beweisantrag**

**Zu beweisende Tatsache:**

S21 beeinträchtigt die Luftqualität in der Stadt.

**Begründung:**

Stuttgart liegt in einem Talkessel. Das Bahnprojekt Stuttgart 21 hat die Bebauung der frei werdenden Flächen entlang des jetzigen Schienenwegs nach Bad Cannstatt zur Folge. Dies ist jedoch die einzige, für das Stadtklima sehr wichtige Frischluftschneise. Wird sie zugebaut, heizt sich die Innenstadt im Sommer noch mehr auf. Dies stellt eine Bedrohung für die körperliche Unversehrtheit der Menschen dar.

**Beweismittel:**

Vernehmung der Robin Wood Verkehrsexpertin Monika Lege, zu Laden über die Hamburger Geschäftsstelle des Vereins (Nernstweg 32, Hamburg)

**Relevanz:**

Dies ist wichtig für den Ausgang des Verfahrens, weil – sofern das Gericht annimmt, dass die Vorwürfe der Staatsanwaltschaft was Tathergang und Voraussetzungen angeht stimmen – zu prüfen ist, ob ein rechtfertigender Notstand oder Rechtfertigungsgründen vorliegen. Im Zuge dieser Prüfung ist festzustellen, ob das Projekt wogegen der Protest sich richtete Gefahren für die Natur, für das Leben und die körperliche Unversehrtheit mit sich bringt.

Weiter spielt der gesellschaftliche Kontext, in dem das Engagement der Angeklagten – für das sie hier kriminalisiert werden sollen – stattfindet, sowohl eine Rolle für die Schuld- und Verwerflichkeitsfrage wie auch für die Strafzumessung.

Stuttgart,

**Hauptverhandlung**

**Beweisantrag**

**zu beweisende Tatsache**

S21 zerstört den Schlossgarten.

**Beweismittel:**

Vernehmung der Robin Wood Verkehrsexpertin Monika Lege, zu Laden über die Hamburger Geschäftsstelle des Vereins (Nernstweg 32, Hamburg)

**Begründung**

Der Schlossgarten ist die grüne Lunge der Stadt. Trotzdem sollen für den Mega-Bahnhof mehr als 280 alte Bäume gefällt werden. Was vom Park übrig bleibt, ist aufgrund von Grundwasserabsenkungen für den Tunnelbau vom Austrocknen bedroht. Die Bäume verbessern das Stadtklima und sind unverzichtbar für ein lebenswertes Stuttgart. Die oft angeführten Ausgleichsmaßnahmen können die gefällten Alt-Bäume in keiner Weise ersetzen. S21 stellt somit eine Gefahr für die Natur und das menschliche Leben.

**Relevanz:**

Dies ist wichtig für den Ausgang des Verfahrens, weil – sofern das Gericht annimmt, dass die Vorwürfe der Staatsanwaltschaft was Tathergang und Verfahrensvoraussetzungen angeht stimmen – zu prüfen ist, ob ein rechtfertigender Notstand oder Rechtsfertigungsgründe vorliegen. Im Zuge dieser Prüfung ist festzustellen, ob das Projekt wogegen der Protest sich richtete Gefahren für die Natur, für das Leben und die körperliche Unversehrtheit mit sich bringt. Weiter spielt der gesellschaftliche Kontext, in dem das Engagement der Angeklagten – für das sie hier kriminalisiert werden sollen – stattfindet, sowohl eine Rolle für die Schuldfrage wie auch für die Strafzumessung.

Stuttgart,

**Hauptverhandlung**

**Beweisanträge**

Weil bei der Prüfung der zuvor angesprochenen Kriterien wie Verwerflichkeit, Schuldfrage und Entschuldigungsgründe die Frage der Form des Protestes von Relevanz ist (Mittel-Zweck-Relation, Geeignetheit, etc.) stelle ich folgende Beweisanträge:

**zu Beweisende Tatsachen:**

1. Die Proteste aller Arten gegen S21 in ihrer Vielfalt und Breite sind wirksam, sie haben bereits einige Erfolge gebracht – auch wenn sie noch nicht ans Ziel (K21 statt S21) gelangt sind.
2. Mildere Mittel standen den DemonstrantInnen nicht zur Verfügung:
  - Klagerecht stand nicht jedem\_r Bürger\_in zur Verfügung
  - ein Bürgerentscheid auf Ebene der Stadt Stuttgart wurde früher (Zeitpunkt der hier verfahrensgegenständlichen Handlung) aus formalen Gründen abgelehnt
  - als französische Staatsbürgerin darf ich z.B. bei entscheidenden Wahlen auf Bundesebene nicht mit abstimmen
3. Das Verhalten der Bahn und ihrer Partner ist nicht rechtmäßig gewesen und verstieß u.a. gegen den Rechtsgrundsatz vom § 241 Abs. 2 BGB.

**Beweismittel:**

zu 1) Minister a.d. Dr. Geissler

Auskünfte durch das Staatsministerium, das Umwelt- und Verkehrsministerium Baden Württemberg, Auskunft des Bundeskanzleramtes Berlin.

zu 2) Zeugnis des Richters am OLG a.D. Klaus Roth-Stielow, Bennek-Strasse 15/1 in Balingen-Frommern

Vernehmung der Robin Wood Verkehrsexpertin Monika Lege, zu Laden über die Hamburger Geschäftsstelle des Vereins (Nernstweg 32, Hamburg)

zu 3) Zeugnis des Richters am OLG a.D. Klaus Roth-Stielow, Bennek-Strasse 15/1 in Balingen-Frommern

**Begründung**

Zu 1) Die Proteste gegen S21 haben Auswirkung auf das Projekt der Bahn: Aus der Schlichtung durch Dr. Geissler sind die diverse Aufforderung an die Adresse der Bahn und der Politik entstanden:

- Überprüfung der Leistungsfähigkeit des Tief-Bahnhofs mit seinem Vorfeld (Streß-Test)

Die Bahn ist damit einverstanden. Die Überprüfung erfolgt durch die Züricher Beratungs.SMA& Partner. Sie soll aber unter Ausschluß einer Beteiligung der S21 GegnerInnen erfolgen. Unter solchen Bedingungen sollte sich der Projektbetreiber darüber nicht wundern, dass das Ganze von vielen ProjektgegnerInnen für ein reines politisches Manöver zur Beruhigung der Masse wahr genommen wird. Der Ausschluss ist typisch für die Einstellung der Projektbetreiber!

- Auf Bundes- und Landesebene werden Wege zu einer effektiven Bürgerbeteiligung bei der Planung und Verwirklichung von bestimmten Projekten schon im Vorfeld von bindenden Entscheidungen gesucht. Am 12.1.2011 hat die Bundesregierung einen Gesetzentwurf zur Einführung einer Mediation auf allen Rechtsgebieten mit Ausnahme des Strafrechtes z.B. für Projektplanungen beschlossen.

Was auf Landesebene kommt, ist noch nicht klar. Der Protest gegen S21 hat dort auch zu Veränderungen und einem Regierungswechsel beigetragen. Ob von der neuen Landesregierung mehr als leere Versprechen kommt, ist noch nicht konkret abzusehen. Die Ergebnisse sind auf jeden Fall sehr kritisch zu betrachten. Allein die Schlichtung in sich war eine Art politisches Manöver, um den Protest zu besänftigen, eine richtige Schlichtung wäre nur mit vollständigem Baustopp vertretbar gewesen. Der Protest zeigt aber gesampolitisch seine Wirkung, eine Wirkung die auf Grund des Versagens der Politik mit anderen Mitteln nicht zu erreichen gewesen wäre.

- Der Widerstand gegen S21 löst Fernwirkungen zu Gunsten anderer betroffener Bürger\_Innen aus.

Die Bahn muss die Strecke Karlsruhe-Basel viergleisig ausbauen. Die dazugehörige Planung im Abschnitt Offenburg stößt auf massiven Widerstand. Die Bahn will die Ausbaustrecken mitten durch die Stadt führen. Die betroffenen Bürger\_Innen und die Stadt verlangen alle 4 Gleise durch einen Tunnel zu verlegen.

Damals-Noch-Ministerpräsident Mappus hat einen Zusammenhang mit S21 konstatiert: " Die vor Ort Betroffenen sind miteinzubeziehen. Das ist eine Schlussfolgerung aus Stuttgart 21!" Die Folge: Das Regierungspräsidium als Anhörungsbehörde für die die Planfeststellungsbehörde EBA hat mitte Januar 2011 das Anhörungsverfahren abgebrochen und die Planungsunterlagen an das EBA mit der Erklärung zurückgegeben, dass die Planung aus Lärm- und anderen Gründen nicht genehmigungsfähig sei. Zu beachten: das Anhörungsverfahren ist seit 2008 anhängig.

zu 2)

Nur für die wenigen Anlieger an der Streckenführung zwischen Hauptbahnhof und Wendlingen bestand die Möglichkeit, sie auf den Mängel des Projektes zu berufen (vgl. § 35, 49 Abs.2 Nr.3 u. 76 VerwVerfG und § 42 Abs. 2 VerwGO).

Die von der Bahn und ihren Vertragspartnern erlangte Bauberechtigung für S21 und die Neubaustrecke basieren auf 2 öffentlich ablaufende Verfahren (§§ 72 ff. VerwVerfG und §§ 86 bis 108 VerwGO). Die Öffentlichkeit hat im Planfeststellungsverfahren bis zum Erörterungstermin vor dem Regierungspräsidium Stuttgart ( § 73 VerwVerfG) Gelegenheit gehabt, sich zu den Angaben der Bahn zu äussern ( Einwendungen). Diese Möglichkeit hat der BUND-LV zusätzlich am 29. und 30.3.2006 vor dem VGH BW gehabt. Damals ist vor allem über die Angaben der Bahn zu der Leistungsfähigkeit des Tiefbahnhofs gestritten worden (vgl. Urteil VGH S.40 ff). Interessant in diesem Zusammenhang war die Erklärung des Senatsvorsitzenden dazu, er glaube dann eher an die Richtigkeit der Darstellung der Vertreter der Bahn (siehe Zeugnis des Richters am OLG a.D. Klaus Roth-Stielow, Bennek-Strasse 15/1 in Balingen-Frommern, damals Sitzungsvertreter der Verbandsjustiarin des BUND BW)

- Umfragen zum Zeitpunkt der Handlung zur Folge, sprach sich eine große Mehrheit der Stuttgarter Bevölkerung gegen das Bahnprojekt S21 aus. 2007 wurde ein Bürgerbegehren mit 67.000 Unterschriften gegen das Projekt im Rathaus Stuttgart übergeben, 61.193 erwiesen sich als gültig; notwendig waren 20.000. Das Bürgerbegehren auf ebene der Stadt Stuttgart wurde aus formalrechtlichen Gründen abgeschmettert.

Zu 3) Die in Diensten der Bundesrepublik und damit auch der Bahn sowie des Landes stehenden Beamten und leitenden Angestellten haben für den Projektbereich S21 die Verpflichtung gehabt, die Öffentlichkeit /vgl. §§ 72 Abs.2 u. 73 Abs.4 VerwVerfG) und den Kläger BUND BW wahrheitsgemäß vollständig und richtig über die Einzelheiten der Planung zu unterrichten! Dies ist nicht geschehen! Vgl. dazu die Rechtsgrundsätze aus § 25 VerwVerfG, §§ 60 Abs.1 S.2, 61 Abs.2 S.2 und 63 BeamtenGes.Bundesr.; §§ 70 Abs.1., 73 S.2. u.75 Abs.2. BeamtenGes.Land Baden-W.

Wie hier auch die Kommentare von Koop/Ramsauer 11. Aufl.2010 Rz. 19 und Stelkens/Bonk/Sachs 7.Aufl. 2008 Rz. 15 zu § 25 VerwVerfG je mit nachweisen.

Zu beachten ist auch der Rechtsgrundsatz aus § 241 Abs.2 BGB. Diese Verpflichtung wurde damals der Öffentlichkeit gegenüber nicht erfüllt (siehe vorige Beweisanträge). Die Protestöffentlichkeit hat keine Möglichkeit gehabt, sich dagegen rechtlich zu wehren. Ihr ist nur die Möglichkeit geblieben, durch Proteste aller Arten auf den Zustand hinzuweisen und Abhilfe zu verlangen.

Das Verhalten der Bahn und ihrer Partner war rechtswidrig. Der Protest war aus diesem Grund rechtmäßig.

Stuttgart,