

**Hauptverhandlung**

**Beweisanträge**

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

**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. Viereggs & 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 Swoltczyk & 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 RegPräsisiiums 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 vorliegt. 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**

**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 vorliegt. 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,