

Einlassung von Gerhard Wick  
12.3.2014

Anklage: sechs gemeinschaftliche Nötigungen im Aug/Sept. 2010

Berufungsverhandlung vor dem Landgericht Stuttgart

(Anmerkung: die kursiv gesetzten Abschnitte wurden in der Berufungsverhandlung nicht vorgebracht)

Gleich vorweg will ich kurz darlegen, welche Ziele wir damals mit unseren Protestversammlungen vor dem im Abriss befindlichen Nordflügel des denkmalgeschützten Hauptbahnhofs verfolgten. Die Versammlungen mit Sitzblockaden resultierten aus der Empörung darüber, dass hier mit der Zerstörung Stuttgarts und eines ihrer Kulturdenkmäler begonnen wurde für ein Projekt für das noch lange nicht alle Genehmigungen vorhanden waren. Hier geschah Unrecht. Darauf wollten wir die Öffentlichkeit mit unseren Demonstrationen hinweisen und sie auffordern sich, sofern ihnen etwas an der Erhaltung unserer Stadt und unserer Lebensgrundlagen liegt, diesem Unrecht in den Weg zu stellen und das Projekt Stuttgart 21 zu stoppen. Unser Protest richtete sich also gegen das Zerstörungsprojekt als Ganzes. Dabei war uns allen klar, dass wir mit unseren Aktionen vor dem Nordflügel dessen im Gang befindlichen Abriss nicht stoppen, ja nicht einmal verzögern konnten. Unsere somit tatsächlich eher symbolischen Sitzblockaden wurden ja auch regelmäßig schon nach kurzer Zeit von den zahlreichen Polizeikräften beseitigt. Selbst wenn wir viele tausend gewesen wären, was wir in der Tat anstrebten und immer noch bei solchen Aktionen anstreben wäre die Staatsmacht in der Lage gewesen, so zu reagieren, dass es keine wesentlichen Verzögerungen bei der Zerstörung des Baudenkmals gegeben hätte. Dennoch hätte die massenhafte und wiederholte Beteiligung der Stuttgarter Bevölkerung an diesen Protestformen wohl dazu führen können, dass das für einen besseren Bahnverkehr und andere gesellschaftliche Bedürfnisse absolut unsinnige Projekt politisch nicht mehr durchsetzbar gewesen wäre. Dies wollten wir erreichen und nicht etwa ein paar Lastwagenfahrer bei der Ausübung ihrer Tätigkeit nachhaltig stören. Dass diese in durchaus geringem Maße behindert wurden, war lediglich ein Nebeneffekt der Demonstrationsform, die wir die Erreichung unseres Zieles für angemessen halten, nämlich um darauf aufmerksam zu machen, dass hier ein gegen die Gesundheit und die Lebensqualität der Stuttgarter Bevölkerung gerichtetes Vorhaben seinen Anfang nahm.

Ich werde im folgenden darlegen, warum ich meine, dass das unnütze Großprojekt Stuttgart 21 nicht durch noch so gute gesellschaftliche Argumente

und Petitionen an die Projektbetreiber gestoppt werden kann, sondern nur durch massiven Widerstand der von ihm geschädigten Menschen in unserer Stadt.

*Ich bin jetzt 62 Jahre alt, habe eine Tochter und eine kleine Enkeltochter. Auch für sie und eine für sie noch lebenswerte Zukunft versuche ich bei all der stattfindenden Zerstörung unserer Stadt mit den mir zur Verfügung stehenden Mitteln zu retten und aufzuhalten, was ich vermag.*

*Ich habe Politikwissenschaften, Geschichte und Germanistik studiert und war viele Jahre als Sozialarbeiter und Betriebsratsvorsitzender in einem Stuttgarter Sozialverband tätig. Inzwischen arbeite ich als Lagerhilfe und Hausmeister in einem Naturkost Laden und veröffentliche ab und zu eine kleine Stadtbezirkszeitung.*

*Im folgenden will ich darlegen,*

- 1. Vor welchem Hintergrund meiner persönlichen Entwicklung ich es für notwendig und für meine gesellschaftliche Pflicht halte, mich an Aktionen des zivilen Ungehorsam gegen das Projekt Stuttgart 21 und andere zerstörerische Großprojekte zu beteiligen*
- 2. Warum das Projekt S21 einen gewaltsamer Angriff auf die Bürgerinnen und Bürger dieser Stadt ist und*
- 3. Warum ich nicht verstehen kann, dass unsere absolut friedlichen Aktionen - die mir schon fast als ein Akt der Notwehr erscheinen - strafbare Gewaltanwendung sein sollen.*

Seit über 40 Jahren beteilige ich mich aktiv an der Gestaltung und Entwicklung meines Lebensumfelds und der Stadt, in der ich lebe. Ich bin der Überzeugung, dass die Mitglieder eines Gemeinwesens, einer Gesellschaft, das Recht und auch die Pflicht haben, ihr Leben und ihre Lebensumgebung selbstbestimmt und gemeinschaftlich zu gestalten.

Ich habe mich in verschiedenen Parteien engagiert, vor allem aber in zahlreichen Bürger-Initiativen.

Fast 30 Jahre gehöre ich dem Bezirksbeirat meines Stadtbezirks an und bin bemüht in möglichst engem Kontakt mit den BewohnerInnen des Stadtbezirks in diesem leider nur beratenden Gremium auf die Erhaltung und Verbesserung der

Wohn- und Lebensqualität der dort lebenden und arbeitenden Menschen hin zu wirken.

*Relativ lange habe ich gebraucht bis mir klar wurde, dass Parteien, denen ich dabei angehörte, keine geeigneten Institutionen mehr darstellen, die Interessen der Bevölkerung zu vertreten. Zu sehr sind diese nur noch darauf aus, an Regierungsmacht zu gelangen oder diese für sich zu erhalten. Sie opfern eine wirksame Vertretung der Anliegen ihrer Mitglieder und Wähler/innen dem Fortkommen der Partei und ihrer Funktionäre. 2008 habe ich mich deshalb dem parteilosen Personenbündnis Stuttgart Ökologisch Sozial (SÖS) angeschlossen.*

Im Laufe meines Engagements habe ich Erfahrungen gemacht und Entwicklungen erkannt:

Über viele Jahre haben sich die Staatsbürger/innen dieses Landes in ihrer großen Mehrheit darauf beschränkt, Vertreter/innen zu wählen und wenn sie von deren Politik enttäuscht waren, bei der nächsten Wahl eben andere, die sich dann meist als gar nicht so anders entpuppten. Es gibt sicherlich sehr viele Gründe, warum sich die Staatsbürger an der Gestaltung ihrer Gemeinwesen nicht mehr selbst beteiligten, dass sie mit den Entscheidungen ihrer parlamentarischen Vertreter zufrieden waren, ist sicherlich einer der letzten.

Während die Mehrheit auf ihre direkten Beteiligungs- und Entscheidungsrechte weitgehend verzichtete, nahmen andere Teile der Gesellschaft die Durchsetzung ihrer ganz anderen Interessen durchaus selber in die Hand. Ich spreche von finanzkräftigen Kapitaleignern, von Immobilien- und Finanzspekulanten. Ihre Möglichkeiten, Parlamente und Regierungen zu einer Politik in ihrem Sinne zu beeinflussen, notfalls zu zwingen, basieren nicht auf ihrer großen Zahl. Es handelt sich um eine kleine Minderheit, die per Wahlentscheidung wenig ausrichten könnte. Ihre Möglichkeiten der Beeinflussung resultiert allein aus ihrer Finanzmacht.

In meiner langjährigen Tätigkeit im Bezirksbeirat musste ich feststellen, dass Städte wie Stuttgart inzwischen faktisch von Investoren, finanzstarken Immobilienverwertern und Großkonzernen regiert werden. Meist werden Bebauungspläne und Stadtplanung hauptsächlich an deren Anforderungen ausgerichtet. Die Interessen der Bevölkerung nach einer gesunden, lebenswerten und sozialen Stadt spielen praktisch keine Rolle mehr.

Laut Grundgesetz ist das Volk die oberste Instanz, der Souverän. Als solches fungiert es **praktisch** aber nur noch, indem es regelmäßig in Haftung genommen wird, um die von allein am privaten Gewinn orientierten Konzernen angerichteten Schäden zu begleichen, also die Zeche zu bezahlen.

In den letzten 20 Jahren hat die an der Maxime der Geldvermehrung ausgerichtete Stadtentwicklung und Stadtveränderung ein Ausmaß der Zerstörung der Lebensgrundlagen und Verschlechterung der Lebensbedingungen der Bürger dieser Stadt erreicht, dass der Souverän, dass die Einwohner/innen sich zunehmend wieder selbst einmischen. Zahlreiche Bürger-Initiativen erheben den Anspruch, bei der Gestaltung ihrer Stadt mitreden zu wollen, die Verantwortung für ihr Gemeinwesen nicht mehr Politikern und Regierenden zu übertragen, sondern sie selbst zu übernehmen. Meist erst einmal um weitere Zerstörungen zu verhindern. Dies werde ich als gutes Zeichen.

Den vorläufigen Höhepunkt dieser vor allem an Kapitalinteressen zum Schaden der Bevölkerung orientierten Politik stellt in Stuttgart zweifellos das Milliarden-Projekt Stuttgart 21 dar. Es transportiert nicht nur gewaltige Summen aus den Taschen der Bevölkerung auf die Konten von Banken, Konzernen und der DB AG. Es richtet dabei auch nie wieder gut zu machende gravierende Schäden an Natur und Lebensgrundlagen an.

Trotz einer Unmenge an ungeklärten Fragen, nicht planfestgestellten Bauabschnitten und **Warnungen** im Bezug auf die Realisierbarkeit, der großen Risiken und Gefahren, der Finanzierbarkeit und der Leistungsfähigkeit des Projekts S21 wurde im August 2010 mit der Zerstörung des denkmalgeschützten Nordflügels begonnen, ohne dass dies vom geplanten Bauablauf zu diesem Zeitpunkt erforderlich gewesen wäre.

Schon da lag der Verdacht nahe, dass es vor allem darum ging, Fakten zu schaffen, mittels derer Behörden und Parlamente genötigt werden sollten, auch die noch immer **nicht** planfestgestellten Abschnitte zu genehmigen. (Mappus: Bringen Sie den Bagger rein).

Ich habe mich damals gefragt, wie es sein kann, dass dieses unnütze und zerstörerische Werk begonnen wird, entgegen all der von hochqualifizierten und anerkannten Fachleuten geäußerten Bedenken, Einwänden, Appellen und

Warnungen, die sich im Lauf der folgenden Jahren ja fast alle bestätigt haben. Ich fand nur eine plausible Erklärung:

Es geht den Betreibern bei dem Projekt \$ 21 gar nicht um einen mehr oder weniger leistungsfähigen, mehr oder weniger guten Bahnhof, um gute oder weniger gute Zugverbindungen, sicheres oder weniger sicheres Reisen, oder sonst was, was für die Menschen einen mehr oder minder großen Nutzen hat. Es geht um das Bauen an sich. Stuttgart21 ist eines der vielen gesellschaftlich unnützen Großprojekte, deren einziger Sinn darin besteht, öffentliche Gelder auf private Konten zu transferieren.

Mit der Umwandlung der Bundesbahn zu einer AG, der Deutschen Bahn AG, erfolgte auch die Umwandlung eines am Nutzen für die Gesellschaft orientierten Bahnverkehrsbetriebs zu einem allein der Kapitallogik der Gewinnmaximierung verpflichteten, betriebswirtschaftlich rechnenden Konzern. Die DB AG bezog 2012 8 Mrd. Euro für die Bereitstellung der Infrastruktur und den Betrieb des Regionalverkehrs in den Bundesländern. Sie verwendet diese Steuergelder aber nur zu einem kleinen Teil für den Erhalt und Ausbau des Schienennetzes und der Zugverbindungen in Deutschland. Statt dessen investiert sie in aller Welt von Portugal bis zu den Arabischen Emiraten, um damit die Macht des Konzerns zu stärken.

Sehr lang ist die Liste der inzwischen zum DB-Konzern gehörenden Unternehmen von Schifffahrtlinien über Versicherungen und Holzverarbeitungsfabriken über den gesamten Globus. Mit den eigentlichen Aufgaben, nämlich Menschen und Güter in Deutschland auf Schienen möglichst komfortabel und preisgünstig von A nach B zu transportieren, haben die meisten nichts zu tun.

Die Gesellschaft fragt bei der Herstellung von Gütern nach deren Nützlichkeit, nach ihrem Gebrauchswert. Das Kapital fragt bei der Herstellung von Gütern ausschließlich nach dem Tauschwert und wie aus Geld mehr Geld werden kann. Der Nutzen spielt nur insofern eine Rolle, als die Produkte auch verkauft werden müssen, um den Gewinn auch realisieren zu können. Dafür gibt es im privaten Konsumbereich die Werbung, die an sich nutzlosen Produkten einen Nutzen andichtet, damit der Konsument sie kauft.

Großprojekte, mit denen richtig viel Geld gemacht werden kann, lassen sich natürlich nicht direkt an den Endverbraucher verkaufen, sie werden an Regierungen verkauft, die sie mit dem Geld ihrer Staatsbürger bezahlen. Hier genügt Werbung nicht – obwohl auch die mit einem Millionenaufwand betrieben wird-, hinzu kommen Korruption, Vetternwirtschaft, wirtschaftliche und politische Verflechtungen und Druck.

Das Prinzip aber ist dasselbe: den Projekten wird ein Nutzen angedichtet, den sie gar nicht haben, nur um sie verkaufen zu können.

Griechenland, Spanien, Italien sind aktuelle Beispiel wie unter anderem mit solch unnützen Großprojekten ganze Volkswirtschaften an den Rand des Ruins gebracht wurden.

*Die unnützen Werke in Spanien, die einen guten Teil zu der heute immensen Staatsverschuldung beitrugen sind zwei Millionen Häuser und Appartements, die im vergangenen Jahrzehnt hochgezogen wurden, und mehrere **Hochgeschwindigkeitsstrecken** mit **2.500 km** Gesamtlänge. Die Folgen: Eine Million Häuser stehen heute komplett leer. In Bau befindliche oder beschlossene Hochgeschwindigkeitsstrecken werden ersatzlos gestrichen, so die Verbindungen Madrid – Lissabon und die Verbindung Vigo – Porto. Selbst eine seit einigen Jahren in Betrieb befindliche, neue Hochgeschwindigkeitsstrecke, diejenige zwischen **Toledo** – Cuence – **Albacete** wurde aufgegeben. weil man feststellte, dass in jedem Zug nur zwei bis drei Dutzend Leute saßen.*

Ich erwähne dies hier, weil es die Erklärung dafür ist, warum es bei dem Projekt \$ 21 den Betreibern nicht um einen Bahnhof geht, der gut oder schlecht funktionieren wird, nicht einmal darum, dass dieser irgendwann fertig gestellt wird. Das ganze ist ein Selbstzweck, um möglichst viel Geld – nein, nicht zu vergraben -, sondern aus den Taschen der vielen wenig besitzenden in die Taschen der wenigen bereits viel besitzenden zu befördern. Ganz nebenbei wird dabei städtischer Lebensraum zerstört, der später wieder mit viel öffentlichem Geld von privaten Firmen gewinnbringend repariert werden muss – sofern dies überhaupt noch möglich ist.

Und das ist auch der Grund, warum sich derart noch so offensichtlich unnütze und zerstörerische Projekte **nicht durch Argumente und Appelle** an die Projektbetreiber und ihre Marionetten in den Parlamenten beenden lassen. Was

wurde nicht alles schon einleuchtend vorgebracht und wissenschaftlich belegt: der neue Bahnhof wird ein ständiges Sicherheitsrisiko sein, er wird weniger leisten als der alte, er gefährdet akut die Stuttgarter Mineralquellen, er wird das Klima im Stuttgarter Kessel lebensbedrohlich weiter verschlechtern, die Risiken beim Tunnelbohren sind völlig unkalkulierbar, die ganze Innenstadt wird von Rohren durchzogen, so dass man sich über viele Jahre in der Stuttgarter Innenstadt auf dem Werksgelände einer großen Chemiefabrik wähnt. Und er wird allen Forderungen nach Energieeinsparung Hohn sprechen, indem er täglich 12.000 KWh mehr Energie benötigt, alleine um die 17 Höhenmeter zu überwinden, um die der Kellerbahnhof tiefer liegt als der jetzige. Das entspricht dem Tagesbedarf von 1.200 Haushalten.

Dass diese nach dem gesunden Menschenverstand überzeugenden und vernünftigen Einwände bei der DB AG und den mit ihr verdienenden Unternehmen und Banken nichts bewirken können, weil sie in der völlig anders geartete Logik der Konzerne denken, zeigt die Erklärung des Bahn Vorstandsvorsitzenden Rüdiger Grube zu den Kostensteigerung um weitere 2,3 Mrd. Euro: Nach heutigem Kenntnisstand, sagt er, würden wir das Projekt nicht mehr beginnen, aber wir müssen es jetzt fortführen. Seine Begründung: die Ausstiegskosten seien für die Bahn unwirtschaftlicher als das Weiterbauen. Damit ist klar gesagt, es geht allein um die Frage von betriebswirtschaftlichem Geldwert, die Frage der Nützlichkeit oder **volkswirtschaftlicher** und ökologischer Schadensvermeidung, zum Beispiel eine Berücksichtigung der Auswirkungen des Klimawandels in den nächsten 50 Jahren kommen in seinem Kalkül nicht vor.

Für die Stuttgarter Bevölkerung aber sind gerade diese Dinge von lebenswichtiger Bedeutung.

Aus unseren Parlamenten und Verwaltungen erklangen in den letzten Jahrzehnten viele große Worte, dass der Klimawandel aufgehalten werden müsse. Die praktische Politik aber hat die Ausbeutung von Mensch und natürlichen Ressourcen eher noch verstärkt und weiter „**Hauptsache Wachstum**“ praktiziert. Inzwischen sind die Verantwortlichen dazu übergegangen, nur noch **Anpassungskonzepte an** den Klimawandel zu entwickeln.

In einem Entwurf für ein Klimaanpassungskonzept für Stuttgart sind Maßnahmen aufgeführt, die als notwendig erachtet werden, damit Stuttgart in 50 Jahren überhaupt noch bewohnbar ist.

Das Vorhaben S 21 läuft so ziemlich allem zu wider, was hier als überlebenswichtig gefordert wird. Wie kann man überhaupt **nur daran denken** bei als sicher prognostizierter Zunahme schwerer Unwetter mit massiver Hagelbildung und Überschwemmungen, einen Bahnhof unter die Erde zu verlegen und ihn damit nicht nur wegen unzureichendem Brandschutz zur Todesfalle zu machen.

Wie kann man auf die Idee kommen, große innerstädtische Grünbereiche zu vernichten, wenn es als sicher gilt, dass bereits in 20 Jahren eine Überhitzung der Innenstadt zu einer derartigen Ausweitung der medizinischen Notfälle infolge Kreislaufbelastungen führen wird, dass es zu Engpässen bei der Notversorgung kommt und z.B. massive Störungen des Betriebsablaufs im öffentlichen Nahverkehr wegen häufiger Notarzt Einsätze zu erwarten sind.

Wo die Unterordnung der menschlichen Lebensrechte unter die Anforderungen der Gewinnmaximierung solch bedrohliche Ausmaße annimmt, muss ein Widerstandsrecht bestehen.

Wir, die wir zu Hunderten fast jeden Tag vor dem seinen Lauf nehmenden Zerstörungswerk am Nordflügel demonstrierten, haben damals nichts anderes getan, als Verantwortung für das Gemeinwesen zu übernehmen, wie es von Politikern aller Parteien in ihren Sonntagsreden immer gefordert wird.

Als im August 2010 die Abrissbagger los legten, waren - und sind es bis heute - wesentliche Teile des Projekts S21 nicht planfestgestellt und auch der Planabschnitt 1.1 offensichtlich so fehlerhaft geplant, dass inzwischen das 7. große Änderungsverfahren und in Unterbereichen bereits das 11. anhängig ist. Ein für einen inzwischen nicht mehr zu leugnenden Rückbau der Schieneninfrastruktur notwendiger Antrag beim EBA ist nicht gestellt worden, eine Genehmigung **nicht erteilt** und sie wäre wohl auch nicht zulässig.

Es leuchtet niemand ein, dass bei einem zusammenhängenden Großprojekt, wenn ein Bauabschnitt von 7 planfestgestellt ist, dort mit großen Zerstörungen begonnen werden kann, ohne zu wissen, ob das Projekt wegen der noch ausstehenden Genehmigungen für die anderen Bereiche überhaupt weiter und

fertig gebaut werden kann. Man müsste ja dann annehmen, dass die weiteren Genehmigungen nicht auf Grund einer tatsächlichen Genehmigungsfähigkeit, sondern nur auf Grund von geschaffenen Sachzwängen und aus finanziellen Erwägungen erteilt werden müssen.

Trotzdem wurde ein formales Baurecht behauptet und von der Polizei durchgesetzt.

Mit vielen tausend anderen musste ich in jenem August fassungslos mit ansehen, wie die Abrissbirne die ersten großen Löcher in das historische Denkmal des Nordflügels schlug. Zu einem Zeitpunkt als noch Gerichtsverfahren gegen den Abriss anhängig waren und im Wissen, dass dies nur der Anfang einer noch viel weiter gehenden Zerstörung unserer Stadt sein sollte. Ich bin seither mehr denn je davon überzeugt, dass nur die um ihre Zukunft bedrohten Stuttgarter selbst das endgültige Desaster aufhalten können, indem sie sich massenweise dem Unrecht in den Weg stellen, weil die Politik von den ökonomisch Mächtigen zu sehr abhängig ist, weil die Gerichte sich zunehmend auf formale Rechtspositionen zur Stabilisierung der Machtverhältnisse zurück ziehen und weil der Logik des Geldes nicht mit der Logik des Lebens zu begegnen ist. Oder wie es Richter a.D. Christoph Strecker formulierte:

„Aber das Recht hat auch der Macht Grenzen zu setzen. Diese vornehmste Aufgabe des Rechts und auch das Konfliktmanagement kommen derzeit zugunsten des Machterhalts unter die Räder. Die Mächtigen instrumentalisieren das Recht, indem sie formale Rechtspositionen gegen die legitimen Bedürfnisse der Menschen ausspielen. Damit untergraben sie die Fähigkeit des Rechts, Frieden zu stiften.“ (Christoph Strecker, Richter a.D.)

Deshalb habe ich mich an den sechs mir hier zum Vorwurf gemachten Versammlungen an der Baustellenzufahrt beteiligt und damit für meine Überzeugung demonstriert, dass dieses Zerstörungsprojekt so schnell wie möglich gestoppt werden muss und nur gestoppt werden kann, wenn sich ihm möglichst viele Menschen gewaltfrei aber **real** in den Weg stellen oder setzen. Dazu bekenne ich mich, wie zu allen anderen demonstrativen Sitzblockaden, an denen ich beteiligt war. Ich habe dabei ein Grundrecht, den Artikel 8 GG, in Anspruch genommen. **In keinem der hier anhängigen Fälle wurden die Versammlungen von der Polizei aufgelöst.**

Dass durch diese Versammlungen andere, in diesem Fall die Fahrer, die den Abrisschutt abholen sollten, wenn auch meist nur kurzzeitig, behindert wurden, war unvermeidbare Folge der Demonstrationen und ist im Verhältnis zu dem wertvollen Gut der Versammlungsfreiheit hinnehmbar. Durch nahezu jede Versammlung in Form von Demonstrationen entstehen Beschränkungen der Freiheit anderer und zwar im Gegensatz zu den Versammlungen vor der Baustelle auch für Nichtbeteiligte. Für die Sitzblockaden am Eingang des Abrissgeländes hätte auch der Demonstrationort nicht besser gewählt sein können, war doch allen die Ursache des Protests direkt vor Augen und konnte andererseits regelmäßig eine große Zahl von Menschen unser Anliegen **„Wir müssen uns der Zerstörung in den Weg stellen“** wahrnehmen, ohne dass **Nichtbeteiligte** behindert wurden.

Die beeinträchtigten LKW-Fahrer sind durchaus als Beteiligte, wenn auch erst in einer weiteren Linie zu sehen. Immerhin handelten sie hier nicht aus eigenem Willen, sondern im Auftrag des Abbruchunternehmens und dieses wiederum im Auftrag des Bauherrn der Deutschen Bahn AG gegen deren Handeln sich ja der Protest richtete. In den meisten Fällen haben die Fahrer die Beeinträchtigung ihrer dienstlichen Bewegungsfreiheit durch die Demonstrantinnen auch sicher nicht als einen besonderen Gewaltakt gegen ihre Person empfunden. Eher als eben in Kauf zu nehmende Wartezeiten, wie sie auch durch einen Verkehrsstau auf Stuttgarts stets verstopften Straßen entstehen.

Damit komme ich zur Frage der Gewaltanwendung, die ja eine Voraussetzung für die Erfüllung des Tatbestands der strafbaren Nötigung ist. Der Widerstand gegen das Projekt S21 hat sich die Gewaltfreiheit ganz oben auf seine Banner geschrieben. Daran habe ich mich immer gehalten und werde mich auch weiter daran halten. Auch wenn dies manchmal schwerfällt angesichts der täglichen Gewalt, die uns von diesem System angetan wird. Ich meine damit nicht in erster Linie die Staatsmacht, die Polizei, sondern die Gewalt, die in der Zerstörung unserer Lebensgrundlagen, der Natur und unserer Lebensbedingungen liegt.

Kann man gewaltfreier handeln, als sich der Zerstörung vollkommen friedlich in den Weg zu setzen und auch noch in dieser passiven, friedlichen Haltung zu verharren, wenn man von Polizeibeamten weg getragen oder gezerrt wird?

Und es kann auch laut Bundesverfassungsgericht nicht als Gewaltanwendung gegen einen LKW-Fahrer gewertet werden, wenn man vor seinem Fahrzeug sitzt.

Ich kenne das daraufhin ergangene sog. Zweite Reihe Urteil des Bundesgerichtshofs. Und ich habe inzwischen mit sehr vielen Menschen unterschiedlicher politischer Einstellung darüber gesprochen und versucht, mir die Logik dieser Rechtsauffassung verständlich zu machen. Ich habe niemanden gefunden, der nachvollziehen konnte, warum das demonstrative, aber vollkommen friedvolle Sitzen vor einem Fahrzeug gegen dessen Auftrag sich der Protest u.a. richtet, zwar keine Gewaltausübung gegen den Fahrer **dieses** Fahrzeugs, wohl aber gegen den Fahrer des dahinter zum Stehen kommenden Fahrzeugs sein soll. Die Konstruktion, dass die Sitzenden, indem sie die jeweils ersten Fahrer veranlassen zu halten und damit ein physisches Hindernis gegenüber dem zweiten Fahrer errichten und dies Gewaltanwendung sein soll, erschien allen mit denen ich gesprochen habe, als „**mehr** als an den Haaren herbei gezogen“. Hatten doch die Fahrer der LKWs zumindest in den hier zu beurteilenden Fällen alle dasselbe Fahrziel und dieselbe Absicht (nämlich Abrisschutt abzuholen). Wussten nicht alle, dass sie ursächlich nicht wegen des vor ihnen stehenden LKWs ihres Kollegen, sondern wegen der auf der Straße sitzenden Menschen anhalten müssen? Müssen sie da nicht wie ein Fahrzeug mit mehreren Insassen gesehen werden? Würden sie nebeneinander stehen (was tatsächlich mindestens einmal der Fall war), wäre der Sachverhalt faktische genau derselbe (sie könnten nicht weiter fahren), aber plötzlich wäre es keine Gewaltanwendung durch die Demonstranten mehr. Oder die Demonstrationsteilnehmerinnen würden auf die Idee kommen, sich nicht nur vor das Baustellentor zu setzen, sondern einige vor den ersten LKW und einige hinter ihn, so dass auch der nächste anfahrende LKW direkt durch die Menschen zum Halten gebracht würde, usw. Nach herrschender Rechtsmeinung läge dann trotz vieler aufgehaltener Fahrzeuge keine Gewaltanwendung mehr vor. Weil ja für keinen der Fahrer ein vor ihm errichtetes physisches Hindernis der Grund des Anhalten müssen wäre.

*Ich bitte daher darum, in den hier anhängigen Fällen festzustellen, in wie weit der zweite und die folgenden LKWs durchaus an den davor stehenden hätten vorbei fahren können und so tatsächlich ein Hindernis erst die sitzenden Demonstrantinnen dargestellt hätten.*

Das sog. 2.-Reihe-Urteil des BGH erscheint nicht nur mir als ein rechtlicher Winkelzug in der Absicht Herrschaftsrecht zu erhalten, eine „Instrumentalisierung des Rechts zur Unterdrückung der legitimen Bedürfnisse der Menschen“ (Strecker).

In dieser Einschätzung wurde ich bestätigt, als ich bei anderen Gelegenheiten wiederholt beobachten konnte, wie vor einer Baustellenzufahrt ein Fahrzeug durch auf der Straße sitzende Demonstrantinnen angehalten wurde, ein zweites – völlig unbehelligt - durch eine zweite Einfahrt in die Baustelle einfahren wollte, aber von Polizeibeamten angehalten und aufgefordert wurde, sich hinter das erste **nicht einfahren könnende** zu stellen. Ganz offensichtlich in der Absicht, auf diese Weise für die Demonstranten den Tatbestand der Nötigung quasi künstlich herbei zu führen. Wenn der Gewaltbegriff des § 240 StGB nicht auf das Sitzen vor einem Fahrzeug angewendet werden kann, so kann er das auch nicht auf ein zweites, dahinter stehendes Fahrzeug. Wer sich hier einfach der Rechtsmeinung des BGH anschließt, bekräftigt damit nur die Position, dass die herrschende Rechtsmeinung vor allem die Meinung der Herrschenden ist. Auch höchstrichterliche Gesetzesauslegungen können sich ändern und es braucht nur ein wenig mutige Richterinnen und Richter, die bereit sind, einmal tatsächlich im Namen des Volkes und nach dessen Verständnis Recht zu sprechen. Gesetze und Gesetzesauslegungen, die im Namen des Volkes getroffen werden, die das „Volk“ aber nicht mehr nachvollziehen kann bewirken vor allem ein Schwinden des Vertrauens in die Rechtsordnung selbst.

Dies gilt auch, was die Verwerflichkeit betrifft. **Verwerflich** ist es nach meinem Verständnis einen funktionierenden Bahnhof abzureißen bevor sicher gestellt ist, dass man einen neuen, besseren bauen darf oder kann, und somit durch das Schaffen vollendeter Tatsachen Druck auszuüben auf die weiteren noch anstehenden Genehmigungsverfahren oder die Finanzierung. Man könnte auch sagen, die Entscheidungsträger damit zu nötigen. Auf dies bezügliche Ermittlungsverfahren wegen Nötigung der Parlamente und Regierungen warte ich immer noch.

Wenn aber das eigentlich Verwerfliche die Zerstörung eines für Stuttgart historischen und denkmalgeschützten Gebäudes – und das auch noch zur Unzeit - ist, so kann nicht gleichzeitig der gewaltfreie, sich im Rahmen der grundgesetzlich verbürgten Rechte bewegend Widerstand verwerflich sein.

Zumal wenn davon auszugehen ist, dass durch die Aktionen des Zivilen Ungehorsams im vorliegenden Fall keine Dritte, Unbeteiligte in der Ausübung ihrer Rechte gehindert wurden. Und wenn festgestellt werden kann, dass die Bahn AG damals und heute sich gar nicht auf das Rechtsgut einer Projektgenehmigung berufen kann, weil ein Rückbau der Schieneninfrastruktur, den Stuttgart 21 entgegen den Werbebroschüren der Projektbetreiber zweifelslos darstellt, beim EBA hätte beantragt werden müssen. Dies ist nicht geschehen. Eine Genehmigung hätte auf Grund der Bestimmungen des § 11 AEG auch gar nicht erteilt werden dürfen. Zweitens muss auch davon ausgegangen werden, dass der erfolgte Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt 1.1 aus dem Jahre 2005 fehlerhaft war. Planfeststellungsverfahren sollen durch eine Bündelung größerer Planungsbereiche in **einem** Plan diese gesamtheitlich erfassen und auf ihre Genehmigungsfähigkeit hin untersuchen. Wenn wie im vorliegenden Fall, inzwischen 7 Änderungsverfahren durchgeführt wurden und noch werden, kann von einem rechtmäßigen Feststellungsbeschluss im Jahr 2010 nicht mehr ausgegangen werden.

Als Voraussetzung für den in vorliegender Sache erlassenen Strafbefehl wurde vom Amtsrichter seinerzeit festgestellt, dass der Planfeststellungsbeschluss (gemeint ist wohl der Abschnitt 1.1.) für das Projekt S 21 am 28.01.2005 erging und inzwischen Bestandskraft erlangt habe. Es sollte damit wohl zum Ausdruck gebracht werden, dass für die Abrissarbeiten des Nordflügels im Sommer 2010 eine rechtswirksame Genehmigung vorlag und Behinderungen dieser Arbeiten sich dementsprechend gegen ein Rechtsgut richteten. Einmal abgesehen davon, dass sich mindestens bei einem wesentlichen Teil dieses Planfeststellungsabschnitts, dem GWM, dessen Funktionieren eigentlich eine unabdingbare Voraussetzung für die Genehmigungsfähigkeit der gesamten Baumaßnahmen sein müsste, inzwischen bereits der 7. umfangreiche Planänderungsantrag verhandelt wird und die notwendig gewordene 5. Änderung zu einem langen gerichtlich verfügten Baustopp geführt hat, so ist für den Fall, dass S 21 einen Rückbau der Bahninfrastruktur darstellt, für die rechtmäßige Inangriffnahme von Bau- oder Abrissarbeiten (zumal denkmalgeschützter Gebäude) eine weitere Genehmigung unabdingbar. Nach § 11 AEG gilt:

(1) Beabsichtigt ein öffentliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen die dauernde Einstellung des Betriebes einer Strecke, eines für die Betriebsabwicklung wichtigen Bahnhofs oder **die mehr als geringfügige Verringerung der Kapazität einer Strecke**, so hat es dies bei der zuständigen Aufsichtsbehörde zu beantragen. Dabei hat es darzulegen, daß ihm der Betrieb der Infrastruktureinrichtung nicht mehr zugemutet werden kann und Verhandlungen mit Dritten, denen ein Angebot für die Übernahme der Infrastruktureinrichtung durch Verkauf oder Verpachtung zu in diesem Bereich üblichen Bedingungen gemacht wurde, erfolglos geblieben sind. Bei den Übernahmeangeboten an Dritte sind Vorleistungen angemessen zu berücksichtigen.

Über einen solchen Antrag hat das EBA im Benehmen mit der zuständigen Landesbehörde zu entscheiden und ihn für den Fall dass die Voraussetzungen des Abs. 1, Satz 2 nicht vorliegen, abzulehnen.

Meines Wissens wurde ein solcher Antrag von der Deutschen Bahn AG nie gestellt. Es ist aber von mehreren Seiten nachgewiesen (unter anderem von Prof. Engelhard), dass es sich bei dem geplanten Schiefbahnhof tatsächlich um einen Rückbau der Schieneninfrastruktur handelt, weil der unterirdische Bahnhof lediglich 32-34 Züge in der Stunde bewältigen kann, während der bestehende Kopfbahnhof über eine Kapazität von 54 Zügen oder mehr verfügt. Auch OStA Häußler begründete die Ablehnung eines Ermittlungsverfahrens infolge einer von Rechtsanwalt Roland Butteweg und Jens Löwe gestellten Strafanzeige gegen die Deutsche Bahn wegen Betrugs damit, **dass der Rückbau den Projektpartnern nicht verschwiegen worden, sondern Bestandteil** – wenn auch ein sehr versteckter - **der Finanzierungsvereinbarung sei**.

*Eine gerichtliche Klärung der Frage, ob es sich bei dem Projekt Stuttgart 21 um einen gemäß § 11 AEG gesetzwidrigen - weil weder beantragt noch genehmigten - Rückbau handelt, können die Entscheidungen über die Anzeigen des Herrn Richter a.D. Christoph Strecker gegen das Bundesministerium für Verkehr wg. Subventionsbetrug, sowie die Anzeige der Herren Peter Conradi, Eisenhardt von Loeper und Herrn Richter a.D. Dieter Reicherter gegen Vorstände, sowie Aufsichtsräte der Deutschen Bahn AG wegen des Tatverdachts der gemeinschaftlichen Vergehen der Untreue nach § 266 StGB und des Betrugs nach § 263 StGB erbringen.*

Für die Urteilsfindung im vorliegenden Strafverfahren ist es nicht unerheblich, ob für die Zerstörung des denkmalgeschützten Nordflügels des Stuttgarter Kopfbahnhofs zum Zeitpunkt der anhängigen Tatvorwürfe alle erforderlichen Genehmigungen vorlagen.

Ich meine allerdings: Letztlich geht es hier um die Entscheidung, was höher gewertet wird: die Rechtsgüter der Herrschenden und Besitzenden, das formale, wenn auch in vielen Punkten fehlerhafte oder möglicherweise gar nicht vorhandene Recht der Bahn AG, der Bau- und Immobilienunternehmen und Banken, einen funktionierenden Bahnhof und eine ganze Stadt gleich mit zu zerstören mit dem alleinigen Ziel ihr Geld zu vermehren **oder** das Recht der Bewohner dieser Stadt, sich der Zerstörung ihrer Lebensgrundlagen, ihrer Gesundheit mit allen ihren Möglichkeiten entgegen zu stellen und für eine am Gemeinwohl orientierte Stadtentwicklung und sich damit auch für ein besseres Leben für unsere Nachkommen zu engagieren. **(Ende1)**