

Stand 13.10.2013

FAQ

(frequently asked questions)

Die wichtigsten Fragen und Antworten zum geplanten

Dritten Bürgerbegehren gegen Stuttgart 21

Gibt es einen zündenden Funken für das BB?

Ja, generell die stark gestiegene Empörung über das Bahnchaos, eine Umfragemehrheit gegen Stuttgart 21.

Was ist die genaue Fragestellung?

Text 3.BB (Entwurf Stand 7.10.2013)

„Storno 21“: Ausstieg der Stadt Stuttgart aus S 21 wegen grundlegend neuer Lage

Die unterzeichnenden wahlberechtigten Bürger/innen der Stadt Stuttgart beantragen im Wege eines Bürgerbegehrens nach § 21 GemO einen Bürgerentscheid zu nachfolgender Frage:

Soll die Stadt Stuttgart ihre Mitgliedschaft im Projekt „Stuttgart 21“ förmlich beenden, indem sie den Finanzierungsvertrag vom 2.04.2009 und ihm vorangehende Projektverträge gegenüber den Vertragspartnern wegen einer grundlegend neuen Lage kündigt?

Begründung

Das Projekt „Stuttgart 21“ (S 21 ohne Neubaustrecke Wendlingen-Ulm) soll den bestehenden Kopfbahnhof durch einen unterirdischen achtgleisigen Durchgangsbahnhof ersetzen, den Abstellbahnhof nach Untertürkheim verlagern und den Flughafen an den Fern- und Nahverkehr anschließen.

Das Bürgerbegehren beruft sich auf das Recht der Stadt Stuttgart zum Ausstieg aus diesem Projekt wegen grundlegend neuer Sachlage (§ 60 Verwaltungsverfahrensgesetz). So musste die Deutsche Bahn AG am 12. Dez. 2012 eingestehen, dass die viel beschworene Kostenobergrenze von 4,526 Milliarden Euro um bis zu 2,3 Milliarden Euro überschritten ist. Eine Fehlkalkulation von 1,1 Mrd. Euro räumt sie als selbst verschuldet ein aufgrund „nicht budgetierter Leistungen“ und „nicht realisierbarer Planansätze“. Übereinstimmend damit hat sie schon drei Jahre zuvor die Kosten fälschlich mit Einsparpotentialen von 891 Millionen Euro „schön gerechnet“.

Die Bahn-Verantwortlichen haben dadurch die Informations- und Gestaltungsrechte der Stadtdrei Jahre hindurch grob verletzt bzw. behindert. Sie wollen dennoch einen Großteil ihrer Mehrkosten auf die Projektpartner abwälzen - später, wenn mit S 21 weit fortgeschrittene Fakten geschaffen sind. Dabei hat die Bahn zwar ihren Finanzrahmen um zwei Milliarden Euro erhöht, jedoch fehlt eine neue Sicherung des Vertrags und der Gesamtfinanzierung. Auch deshalb riskiert die Stadt bei Fortführung des Vertrags die Zwangslage, letztlich gegen ihren Willen an hohen Mehrkosten beteiligt zu werden.

Dies umso mehr, als die Deutsche Bahn AG auf Zahlung von Zuschüssen pochen könnte, weil sie nach Aktienrecht kein unwirtschaftliches Projekt betreiben dürfe. Sie hat jetzt schon für S 21 eine „Negativverzinsung“ von 0,3 % p.a. ermittelt. Weitere Kostensteigerungen wegen vieler ungelöster Sachfragen können die drohende Zwangslage verschärfen, zumal wegen Bauverzögerungen: Das gilt z.B. für Planänderungen zur nachträglich erhöhten Grundwasserentnahme, das gilt für Brandschutz und Barrierefreiheit im Tunnel, und für die Teilabschnitte Filder und Untertürkheim.

Die Bürgerschaft soll daher jetzt entscheiden, ob der Ausstieg aus dem Projekt notwendig ist.

Zur Kostendeckung: *Die wirksame Vertragsbeendigung würde die künftigen Zahllasten der Stadt beenden, sie also kostenmäßig nicht belasten. Würde als Folge davon das Projekt beendet werden, könnte die Stadt an Ausstiegskosten beteiligt werden. Diese wären jedoch deutlich niedriger als der Betrag, den die Deutsche Bahn AG in diesem Falle der Stadt für die dann fällige Rückabwicklung der S 21 - Grundstücksverträge zu bezahlen hat. Ein Kostenrisiko wegen eines Rechtsstreits allein über die Berechtigung der Kündigung erscheint gering, weil das Verwaltungsgericht darüber bereits im zu erwartenden Streitfall anlässlich der Zulassung des Bürgerbegehrens entscheiden wird.*

Ist es nicht inflationär, schon wieder ein Bürgerbegehren zu starten?

Das erste BB von 2007 hatte zwar mit 67.000 Unterschriften eine überwältigende Resonanz, konnte aber vom Gericht wegen juristischer Angreifbarkeiten (zu unbestimmt und mutmaßlich unzulässig) abgewiesen werden. Das zweite BB von 2011 betrifft allein die Verfassungswidrigkeit der Mischfinanzierung. Das dazu kürzlich ergangene Urteil des Verwaltungsgerichts hat uns immerhin den Rechtsweg der Berufung eröffnet. Das nutzen wir. Ein schnelles Ergebnis ist aber nicht in Sicht. Auch deshalb nicht, weil OB Kuhn der Sprungrevision direkt zum Bundesverwaltungsgericht nicht zugestimmt hat.

Das avisierte dritte BB greift im Unterschied dazu zentral neue Gründe auf: Das Eingeständnis der Bahn vom 12. Dezember 2012, jahrelang die Kostenexplosion bei S 21 von bis zu 2,3 Mrd € verschwiegen zu haben, ist ein unbestreitbares neues Faktum, aus dem sich schwere Pflichtverletzungen der Bahn und für die Zukunft unkalkulierbare Rechtsunsicherheiten ergeben, die im Bürgerbegehren benannt sind. Die Möglichkeit der Kündigung aus diesen Gründen abzulehnen, wird dem Gemeinderat, dem Regierungspräsidium und dem Gericht viel schwerer fallen als beim ersten und zweiten BB.

Zum ersten BB wurden 67.000 Unterschriften gesammelt. Müssen es nicht wenigstens wieder so viele Unterschriften sein und ist das nicht unerreichbar?

Nein. Die gesetzliche Mindestzahl sind 20 000 gültige Unterschriften von Stuttgarter Bürger/innen. Werden, wie beim zweiten BB, etwa 30 000 Unterschriften gesammelt, dann versteht es sich, dass die Sammlung nicht fortgesetzt werden muss, weil weitere Unterschriften - da unnötig - von der Stadtverwaltung ohnehin nicht gezählt werden. Wer durch weitaus höhere Unterschriftenzahl etwas politisch - öffentlich und im Gemeinderat - bewegen will, muss sich sagen lassen, dass dieses Bemühen schon 2007 bei den S 21 -

Befürwortern nichts bewirkt hat. Weiteren hohen Zeit - und Kräfteinsatz auf die Sammlung rechtlich irrelevanter Stimmen zu verwenden, dürfte sich daher kaum empfehlen.

Sollten wir nach der Erfahrung mit dem Volksentscheid nicht lieber auf weitere Anläufe verzichten, weil wir eh wieder über den Tisch gezogen werden?

Die landesweite Volksabstimmung wäre ganz anders verlaufen, wenn die Deutsche Bahn AG damals schon ihre Kostentäuschung in Milliardenhöhe eingestanden hätte. Dem auf falschen Grundlagen erreichten Abstimmungsergebnis fehlt die demokratische Legitimation. Jetzt sollen die wirklich Betroffenen die Möglichkeit erhalten, das damalige Abstimmungsergebnis auf wahrheitsgemäßer Grundlage zu korrigieren. Das dient der Glaubwürdigkeit unserer Demokratie. Sie darf nicht instrumentalisiert werden, um auf völlig falscher Basis einen Konflikt der grün-roten Koalition zu bereinigen. Solches Vorgehen aufgrund von Desinformation und Manipulation, von Lug und Trug wird von vielen als brüskierender Tiefpunkt der direkten Demokratie erfahren.

Als Bürger- und Demokratiebewegung können wir das Thema direkte Demokratie nicht denen überlassen, die es zu Schanden reiten. Wir müssen es zurückgewinnen.

Sollten wir nicht zuwarten, bis die Stimmungslage gegen S 21 noch günstiger ist, etwa wenn der Bericht des Bundesrechnungshofs erschienen ist?

Bürgerbegehren müssen in zeitlicher Nähe zu ihrem Anlass stehen. Zuviel Zeitverlust schmälert die Chancen. Außerdem geraten wir zunehmend in die Defensive, je mehr Fakten die Bahn schafft.

Läuft das Bürgerbegehren nicht ins Leere, weil der Gemeinderat 2009 sich bereits darauf verständigt und beschlossen hat, sich an möglichen Mehrkosten zum Projekt nur zu beteiligen, wenn dazu ein Bürgerentscheid oder eine Bürgerbefragung stattgefunden hat?

Zum Einen gibt es derzeit keinen Beschluss der Mehrheit des Stuttgarter Gemeinderats, den früheren Grundsatzbeschluss jetzt anzuwenden und sich damit dem Faktenschaffen der Bahn und damit der unweigerlichen Einschränkung der Handlungsspielräume der Bahn effektiv entgegenzustellen. Zum Anderen geht das 3.BB aufgrund völlig neuer Faktenlage folgerichtig wesentlich weiter als der frühere Gemeinderatsbeschluss, weil das BB das für die Stadt bestehende Recht auf Kündigung des Finanzierungsvertrags durch Bürgerentscheid verbindlich ausüben soll.

Ist die „Sprechklausel“ des Finanzierungsvertrags schon gezogen und ist es nicht sinnvoll abzuwarten, ob die Verhandlungen der Projektpartner zur Finanzierung der Kostensteigerungen überhaupt scheitern?

Tatsächlich stehen sich unvereinbar gegensätzliche Haltungen gegenüber: Land und Stadt lehnen die Zahlung der nicht mehr bestrittenen, feststehenden Mehrkosten ab, während die Bahn einen Großteil von den Milliarden Mehrkosten auf die Partner abwälzen will, allerdings erst dann, wenn die Kosten im weit fortgeschrittenen Baustadium anfallen.

Die Fronten sind, wie sich schon in Gesprächen von DB-Vorstand Kefer mit OB Kuhn von Mitte Februar 2013 zeigte und in der Sitzung des Lenkungskreises vom Juli 2013 verschärfte, festgefahren. Die Gespräche darüber sind gescheitert. Die Kostenträgerschaft muss jetzt

geklärt werden. Zumal der „Offenbarungseid“ der Bahn inzwischen schon ein Jahr alt ist. Ein weiteres Abwarten würde bedeuten, dass die Bahn Tag für Tag trotz fehlender Sicherung der Gesamtfinanzierung vollendete Fakten schafft - mit der Folge: Mit jedem Tag wächst der Druck auf die Finanzierungspartner, doch noch das Milliardendefizit zu bezuschussen.

Wäre es dann nicht klüger, allein über die den Kostendeckel von 4,526 Milliarden Euro hinaus gehenden Mehrkosten des Projekts ein Bürgerbegehren anzustrengen?

Wir sind überzeugt, dass sich die Bahn durch jahrelange pflichtwidrige Verschleierung der wahren Verhältnisse als Vertragspartner in hohem Maße als unzuverlässig und ungeeignet erwiesen hat. Nach Gesellschaftsrecht und bei gesellschaftsähnlichen Verhältnissen darf man den zugrunde liegenden Vertrag gerade dann aus wichtigen Gründen kündigen, wenn der Andere wesentliche Pflichten vorsätzlich oder grob fahrlässig verletzt hat. Von der Stadt trotz eines solchen, hier vorliegenden Sachverhalts gleichwohl eine Vertragsfortsetzung zu verlangen, erscheint daher nicht zumutbar. Im privaten Rechtsleben wäre es nicht anders.

Selbst wenn jedoch das Verwaltungsgericht dieser Rechtsauffassung nicht folgen und eine bloße Vertragsanpassung für die Stadt als zumutbar erklären würde, müsste es feststellen, wer das Milliardendefizit dann zu tragen hat, denn der Finanzierungsvertrag von 2009 ist auf den Kostenrahmen von 4,526 Milliarden Euro begrenzt. Sehr wahrscheinlich wird das Gericht dann feststellen, dass die Mehrkosten insgesamt zu Lasten des für die Planung und Wirtschaftlichkeitsberechnung verantwortlichen Projektträgers Deutsche Bahn AG gehen müssen. Das käme dem positiven Ergebnis eines BB zur Feststellungsklage gleich, nämlich als Signal an die Bahn, die unverhältnismäßigen Gesamtkosten zu bestreiten oder doch noch auszusteuern.

Kann die Deutsche Bahn den Projektfehler des Milliardendefizits nicht dadurch heilen, dass sie - wie bereits durch den Aufsichtsratsbeschluss vom 5. März 2013 geschehen - ihren Finanzrahmen um zwei Milliarden Euro erhöht?

Wenn ein Straftäter dem Opfer eine Entschädigung bezahlt, heilt das nicht sein pflichtwidrig-kriminelles Verhalten, das könnte höchstens strafmildernd wirken. Die Bahn zeigt außerdem nur sehr begrenzt tätige Reue, denn sie hat angekündigt, einen Großteil der Milliarden Mehrkosten durch Klage auf die Partner abzuwälzen. Ist das Projekt aber erst mit schon absehbaren Kostensteigerungen weit fortgeschritten und die Bahn verschärft im Konflikt mit ihrem eigenen Wirtschaftlichkeitsgebot, wird die Stadt - wie eine Geisel der Bahn - zur Beteiligung an hohen Mehrkosten genötigt sein, um einen Ausweg zur drohenden Bauruine zu schaffen. Das ist unzumutbar.

Zu fragen ist ferner, ob das 3.BB nicht zu eng gefasst ist. Sollte es sich nicht gerade auch auf den zentralen Aspekt des Rückbaus der Leistungskapazität stützen, der durch S 21 entstehen wird?

Die Prozess-Strategie des vorgelegten BB ist intensiv von Juristen zu S 21 diskutiert worden. Ergebnis: Aussichtsreicher und von den Prozesskosten her beherrschbar ist das Verfahren, das sich ausschließlich auf feststehende bzw. auch ohne großen Gutacheraufwand offensichtliche Tatsachen stützt. Die Kostenüberschreitung ist so ein Faktum. Sie wird von der Bahn nicht bestritten, ebenso ist dokumentiert, dass die Bahn von dieser Überschreitung schon lange wusste. Genau dadurch wurden massiv und unzumutbar die Rechte der Stadt verkürzt. Bei der Leistungsfrage dagegen haben wir zwar auch sehr gute Argumente und Belege. Es wird uns aber vehement widersprochen. Von der DB, auch vom MVI.

Das erschwert die Lage. Das Gericht würde nach juristischer Berufserfahrung die Kapazitätsfrage bestenfalls durch ein längeres Hauptverfahren klären - mit mutmaßlich sehr hohen Sachverständigenkosten. Denn die zu diesem Thema vorliegenden Ausführungen von Dr. Christoph Engelhardt gelten prozessual nicht als feststehende Tatsachen, sondern als neue Erkenntnisse. Es wäre ein großer Erfolg, wenn sie gegenüber den früheren Planfeststellungsbeschlüssen und den Urteilen des VGH und des BVerwG von 2006/2007 ebenso ausgewertet würden wie das sma-Audit. Das Gericht würde sich jedenfalls nicht ohne umfangreichen neuen Sachverständigenbeweis der einen oder anderen Seite anschließen.

Gerade weil wir dank des Sachverstands von Dr. Engelhardt und unserer Ingenieure davon überzeugt sind, dass das Thema unverzichtbar beachtet werden muss und nötigenfalls das Gericht für eine Sachverständigenprüfung gewonnen werden sollte, startet das dritte BB in Verbindung mit einem eigenständigen 4.BB zum Rückbau der Kapazität des Stuttgarter Bahnknotens durch S 21.

Die gesonderten Unterschriftenlisten des 4. BB gewährleisten, dass die Entscheidungsträger im Gemeinderat, Regierungspräsidium und bei Gericht ihrerseits gesonderte Entscheidungen zu treffen haben. Das ist sinnvoll, um zielbewusst alle Register zu ziehen, aber auf unterschiedlichen Wegen das gleiche Ziel zu verfolgen.

Die Frage der Leistungsfähigkeit soll wie alle anderen Schwachpunkte von S 21 in der Kampagne (Flyer pp) zum 3. BB thematisiert werden.

Gefährdet das Dritte Bürgerbegehren andere Themen und Strategien des Widerstands gegen S 21?

Ganz im Gegenteil: Das Bürgerbegehren soll ein Projekt des ganzen Widerstands sein. Es soll den Blick nach vorn richten und Rückenwind für all die unterschiedlichen Argumente, Strategien und Ansätze bringen.

Gelingt allein schon vor Weihnachten 2013 die Unterschriftensammlung, dann ist die These, „der Käs ist gegessen“ (MP Kretschmann), durch die Wachsamkeit und Präsenz der Bewegung widerlegt. Mit den Bürgerbegehren wird die Bewegung gefordert und sicher, wie sich schon nach den ersten Informationsveranstaltungen zeigte, in ihrem Zusammenhalt gestärkt. Auch wird das Thema dann unweigerlich in die Stuttgarter Kommunalwahl vom Mai 2014 hineingetragen.

Die Erwartung der DB AG (Leger), nach der BTW müssten alle an einem Strang ziehen, wird sich auch wegen des BB als trügerisch erweisen. Worauf es jetzt ankommt ist, mit gegenseitiger Toleranz und Kreativität selbstbewusst, aber auch selbstkritisch die Grundanliegen der Menschen gegen den Wahnsinn von S 21 zur Geltung zu bringen. Vielen Bürgern wird angesichts der zunehmend sichtbar werdenden Probleme und Widersprüche des Projekts erst jetzt klar, was für ein destruktiver Eingriff in ihre Stadt und ihre Lebensbedingungen geplant ist. Dies gilt es bei den Bürgerbegehren in die Waagschale zu werfen.

Wie sind die Erfolgsaussichten des geplanten BB?

Der erste Erfolg hängt von uns ab. Wir setzen darauf, dass wir unsere Mobilisierungsstärke wieder zeigen werden. Wenn Flyer verteilt werden, viele Gespräche und Veranstaltungen stattfinden, kann eine neue Dynamik entstehen. Allein das schon dürfte zusammen mit weiter aufbrechenden Widersprüchen des Projekts (GWM-Anhörung, zu erwartender Bericht des Bundesrechnungshofs, S-Bahn-Chaos) Stuttgart 21 in die Medien und damit wieder auf die politische Tagesordnung bringen.

Die zweite Perspektive ist, dass S 21 auf diesem Wege unvermeidlich auch im Vorfeld der Stuttgarter Kommunalwahlen Bedeutung erhalten wird. Dies umso mehr, als die Gemeinderäte nach der Gemeindeordnung über die Zulassung des Bürgerbegehrens zu entscheiden haben.

Die dritte Erfolgchance liegt in der juristischen Auseinandersetzung. Zu erwarten ist zwar, dass die gegenwärtige S 21 - Mehrheit im Gemeinderat von CDU und SPD das BB als unzulässig ablehnen wird, weil das geforderte Kündigungsrecht ihrer Befürwortung von S 21 widerspräche und dies auch wieder vom Regierungspräsidium bestätigt würde. Dann muss der Konflikt aber anschließend vor dem Verwaltungsgericht Stuttgart ausgetragen werden. Aus unserer Sicht gibt es v.a. angesichts der vorliegenden beweiskräftigen Eingeständnisse der Bahn überzeugende Gründe für die gerichtliche Bestätigung des Kündigungsrechts. Das wäre dann ein deutliches Ausstiegssignal für die Bahn und ihre Partner - zugleich eine Steilvorlage, ein enormer Rückenwind für uns in den Medien und in der Politik. Selbst einem nachfolgenden Bürgerentscheid käme dies gewaltig zu statten.

Hinzu kommt: Das Gericht könnte das Kündigungsrecht nach § 60 VwVfG letztlich nur damit ablehnen, dass der Stadt das mildere Mittel der Vertragsanpassung trotz der Milliarden-täuschungen der Bahn zumutbar sei. Dann müsste aber festgestellt werden, wie das zu geschehen hat. Selbst dies wäre noch ein Gewinn, weil alles dafür spricht, dass die Bahn als Projektbetreiber dafür in Haftung zu nehmen wäre.

Die Verantwortlichen der Bahn würden dann aber aktienrechtlich stark unter Druck geraten: Sie dürfen bekanntlich ein für die Aktiengesellschaft unwirtschaftliches Projekt nicht umsetzen, andernfalls sie wegen des Straftatbestands der Untreue verfolgt werden könnten. Bisher spielt die Bahn ja auf Zeit. Genau das würden wir mit der Prozessführung schon nächstes Jahr durchkreuzen und sie öffentlich als untragbaren Milliarden-täuscher demaskieren.

Vertrauensleute?

Um eine offizielle Vertretung und einen Ansprechpartner der „Bürgerbegehrenden“ zu haben sollen mindestens zwei Vertrauensleute benannt werden. Die Vertrauensleute des 3. BB sind Alle weiteren Schritte, etwas die Klage gegen einen ablehnenden Beschluss des Gemeinderats können von jedem/jeder der Unterzeichnenden eingeleitet werden.

Wer kann das Bürgerbegehren unterzeichnen?

Alle Bürger über 18 mit Kommunalwahlrecht in Stuttgart, also auch MitbürgerInnen aus EU-Ländern

Mit welchem Zeitaufwand und in welchen Etappen ist bis zur Entscheidung über das Bürgerbegehren zu rechnen?

Natürlich liegt es zuerst an dem Zusammenwirken vieler Aktiver in der Bewegung und am Rückenwind aus der öffentlichen Meinung, wie sich der Zuspruch zu den Unterschriftslisten entwickelt. Ab Mitte Oktober 2013 können dafür je nach Lage zwei bis drei Monate Zeit benötigt werden. Wenn wir gut sind, auch schon früher.

Die Vertrauensleute werden dann OB Fritz Kuhn die Sammlung übergeben, der dazu ein Votum seiner Verwaltung und des Rechtsamts einholt.

Der nächste Schritt ist eine Gemeinderatssitzung, auf der über die Zulassung des BB beraten und entschieden wird. Damit ist zwischen Ende Januar und März 2014 zu rechnen. Die Entscheidung wird mit der Rechtsmittelbelehrung den Vertrauensleuten zugestellt.

Sie können sodann binnen eines Monats gegen eine Nichtzulassung des Bürgerbegehrens Widerspruch einlegen und die Entscheidung der Rechtsaufsichtsbehörde abwarten oder gleich im Eilverfahren vor das Verwaltungsgericht gehen. Das ist wegen Eilbedürftigkeit der Sache möglich mit dem Antrag, vorläufig gerichtlich feststellen zu lassen, dass der Bürgerentscheid über die Kündigung des Finanzierungsvertrags zulässig sei. Eine solche Entscheidung trifft das Gericht nur, wenn dieselbe rechtliche Bewertung auch im Hauptverfahren zu erwarten ist. Mit einer gerichtlichen Verfahrensdauer von sechs bis acht Monaten ist zu rechnen. Die Eilentscheidung wäre in erster Instanz noch Jahresmitte 2014, die VGH - Entscheidung im Spätjahr 2014 wahrscheinlich.

Bemerkenswert ist: Es geht hier genau genommen nicht um Entscheidungen pro oder contra S 21, sondern allein um die Feststellung, ob ein Vertragspartner zur Vertragskündigung oder zur Vertragsanpassung berechtigt ist. Das kann die gerichtliche Entscheidung erleichtern, weil sie nicht S 21 verhindert, sondern nur aufgrund unbestreitbarer Fakten bestenfalls die Tür dafür öffnet, dass die Stadt Stuttgart aufgrund eines Bürgerentscheids aus S 21 aussteigt.

Würde das Gericht das Kündigungsrecht in diesem Sinne „vorläufig“ bestätigen, spricht alles dafür, dass der Gemeinderat den Bürgerentscheid zulässt. Die Abstimmung muss dann etwa innerhalb von weiteren zwei Monaten stattfinden. Die Bürgerschaft entscheidet dann mehrheitlich und mit dem gesetzlich derzeit maßgeblichen Quorum von 25 % der Wahlberechtigten, ob sie das Kündigungsrecht tatsächlich ausüben will.

Ist denkbar, dass der Gemeinderat das Bürgerbegehren akzeptiert und einen Bürgerentscheid ansetzen würde?

Dass die Befürworter-Mehrheit im Gemeinderat einen Bürgerentscheid zulassen würde, ist kaum vorstellbar. Denn die S 21 - Befürworter müssten eingestehen, dass es ein Kündigungsrecht wegen Kostenüberschreitung und jahrelangem Vertrauensbruch der Bahn gibt. Gäbe die Gemeinderatsmehrheit das zu, stiegen infolgedessen die Erfolgsaussichten des Bürgerentscheids in hohem Maße.

Gleiches gilt, wenn das Gericht das Kündigungsrecht anerkennt, also den Weg für den Bürgerentscheid freigibt. Der Gemeinderat könnte dann freilich aus seiner Niederlage Konsequenzen ziehen und von der Kündigung Gebrauch machen (wodurch der Bürgerentscheid unnötig würde). Oder die Ratsmehrheit könnte entgegen ihrer

ursprünglichen Entscheidung den Bürgerentscheid ansetzen. Die Chancen dafür wären in hohem Maße gestiegen, selbst wenn die von Grün-Rot versprochene, bisher noch ausstehende Reform der Gemeindeordnung mit Aufhebung oder Absenkung des Quorums von 25 % der Wahlberechtigten noch nicht Gesetzeskraft hätte.

Anmerkung: Die FAQ-Liste soll laufend fortgeschrieben werden.