

## Inhaltsverzeichnis

---

1. Chronologie Stuttgart 21 .....	.....
2. Rezzo Schlauch .....	.....

# Chronologie Stuttgart 21

## Inhaltsverzeichnis

1 Erste Schritte .....	2
2 Rahmenvereinbarung und erste Bürgerbeteiligung .....	2
3 Planfeststellungsverfahren .....	3
4 Der verhinderte Bürgerentscheid .....	3
5 Baubeginn .....	4
6 Quellen .....	5
7 Aktuelle Informationen aus der Welt des Lobbyismus .....	5
8 Einzelnachweise .....	5

## Erste Schritte

18. April 1994: Ministerpräsident Erwin Teufel, Oberbürgermeister Manfred Rommel sowie die Verkehrsminister Matthias Wissmann und Hermann Schaufler (alle CDU) und Bahn-Chef Heinz Dürr stellen das Projekt Stuttgart 21 vor. Laut einem Reporter war den Herren „eine diebische Freude über ihren geglückten Überraschungscoup anzumerken“. Denn „unbemerkt von der Öffentlichkeit hatten sie ihre konzertierte Aktion seit längerem vorbereitet“.<sup>[1]</sup>

12. Juni 1994: Kommunalwahl in Baden-Württemberg. Stuttgart 21 spielte noch keine relevante Rolle. Dies war die einzige Wahl in Stuttgart bzw. Baden-Württemberg zwischen der Vorstellung des Projekts und der Unterzeichnung der Rahmenvereinbarung für Stuttgart 21 im November 1995.<sup>[2]</sup>

16. Januar 1995: Die erste Machbarkeitsstudie wird veröffentlicht.

## Rahmenvereinbarung und erste Bürgerbeteiligung

7. November 1995: Bahn, Bund, Land und Stadt unterzeichnen eine Rahmenvereinbarung zur Finanzierung von Stuttgart 21. Veranschlagt sind 5 Milliarden Mark.

30. November 1995: Der Gemeinderat Stuttgart stimmt der Rahmenvereinbarung zu.

Juni 1996: Die Parallelprojekte Frankfurt 21 und München 21 werden der Öffentlichkeit vorgestellt. In beiden Fällen geht es ebenfalls um den Ersatz der alten Kopfbahnhöfe durch Tiefbahnhöfe. Beide Projekte werden später verworfen.

Oktober/November 1996: Oberbürgermeisterwahl in zwei Wahlgängen: Das Thema Stuttgart 21 dominiert den Wahlkampf. Im zweiten Wahlgang gewinnt der S21-Befürworter **Wolfgang Schuster** (CDU) nur knapp vor dem S21-Gegner **Rezzo Schlauch** (Grüne).

März bis Juni 1997: **Offene Bürgerbeteiligung zu Stuttgart 21**

November 1997: Das Düsseldorfer Architektenbüro von Christoph Ingenhoven erhält den Zuschlag für den Umbau in einen unterirdischen Durchgangsbahnhof.

Juli 1999: Die Bahn unter dem damaligen Chef Ludewig sieht keine Möglichkeit, das Projekt auf einen Schlag zu realisieren. Sie will entweder nur Stuttgart 21 oder die Neubaustrecke nach Ulm. Auch die rot-grüne Bundesregierung geht auf Distanz.

November 1999: Das Land Baden-Württemberg, Stadt Stuttgart, Regionalverband und Flughafen Stuttgart bieten an, sich mit 1,3 Milliarden Mark zu beteiligen, um beide Projekte, die sie als untrennbar verbunden sehen, zu realisieren.

Dezember 1999: Hartmut Mehdorn wird Chef der Deutschen Bahn.

24. Juli 2001: Realisierungsvereinbarung, mit der bestimmte Finanzierungspflichten festgelegt werden.

## Planfeststellungsverfahren

---

Oktober 2001: Das Planfeststellungsverfahren beginnt. Über 10.000 Einwände werden abgearbeitet. Allerdings haben diese nur Aussicht auf Erfolg, wenn es sich lediglich um Korrekturen und Detailbeschwerden handelt. Eine Ablehnung des Projekts insgesamt oder komplette Alternativvorschläge werden nicht berücksichtigt.<sup>[2]</sup>

Dezember 2001: Die Stadt kauft der Bahn für 459 Millionen Euro Grundstücke am Stuttgarter Hauptbahnhof ab.

2004: Kommunalwahl. Stuttgarts OB Schuster (CDU) sagt vor der Stichwahl Bürgerentscheid bei erheblichen Mehrkosten zu, hält diese Zusage aber nicht ein.

Juli 2007: Oettinger bietet an, die Neubaustrecke mit 950 Millionen Euro vorzufinanzieren, damit der Bau von Stuttgart 21 im Jahr 2010 beginnen kann.

## Der verhinderte Bürgerentscheid

---

November 2007: In einer Unterschriftenaktion fordern 67.000 Bürger einen Bürgerentscheid über Stuttgart 21. Stuttgarts OB Schuster unterzeichnet Verträge noch nach der Ankündigung.

Dezember 2007: Der Stuttgarter Gemeinderat lehnt mit 45 zu 15 Stimmen den Antrag auf Zulassung eines Bürgerentscheids ab.

Juli 2008: Auch das Regierungspräsidium weist die Widersprüche als unbegründet zurück.

Juli 2008: Die Münchner Viereggs-Rössler GmbH, ein Beratungsbüro für Schienenverkehr, errechnet Gesamtkosten zwischen 6,9 und 8,7 Milliarden Euro.

August 2008: Die Landesregierung gibt Gesamtkosten in Höhe von 5,08 Milliarden Euro an. Davon sollen auf Stuttgart 21 exakt 3,076 (plus 1,45 Milliarden Risikovorsorge), auf die Neubaustrecke 2 Milliarden Euro entfallen.

Dezember 2008: Der Bundesrechnungshof ermittelt Mehrkosten von 2,4 Milliarden Mark. Das Verkehrsministerium weist das Gutachten als unbegründet zurück.

Juni 2009: Bei den Stuttgarter Gemeinderatswahlen werden die Grünen zur stärksten Kraft und steigen auf 25,3 Prozent.

21. Dezember 2009: Bahn-Chef Rüdiger Grube versichert, die Kosten für Stuttgart 21 würden nicht über die "Sollbruchstelle" von 4,5 Milliarden Euro hinausgehen.

## Baubeginn

---

2. Februar 2010: Offizieller Baubeginn. Ex-Ministerpräsident Günther Oettinger (CDU), Verkehrsminister Peter Ramsauer (CSU), Stuttgarts Oberbürgermeister Wolfgang Schuster (CDU), Bahn-Chef Rüdiger Grube und Projektsprecher Wolfgang Drexler (SPD) heben den Prellbock 049 aus den Gleisen.

27. Juli 2010: Bahnchef Rüdiger Grube gibt eine Kostensteigerung um 865 Millionen Euro auf 2,9 Milliarden Euro für die Schnellbahntrasse nach Ulm bekannt.

11. August 2010: Ein Gutachten für das Umweltbundesamt wird bekannt, das eine weitere Kostenexplosion auf bis zu 11 Milliarden Euro für Stuttgart 21 und erhebliche verkehrlich Probleme vorhersagt.

25. August 2010: Beginn der Abrissarbeiten am Nordflügel (zeitweise durch eine Besetzung des Dachs gestoppt).

17. September 2010: Der SPD-Landtagsabgeordnete Wolfgang Drexler tritt als Sprecher des Bahnprojekts Stuttgart 21 zurück.

24. September 2010: Eine neue Doppelspitze wirbt für das Stuttgart 21: Dem ehemaligen Stuttgarter Regierungspräsidenten Udo Andriof (CDU) wird der Unternehmensberater Wolfgang Dietrich zur Seite gestellt. Gegner und Befürworter des Bahnprojekts kommen zu einem ersten Sondierungsgespräch zusammen. Einen Baustopp lehnen Landesregierung und Deutsche Bahn weiter ab.

30. September 2010: Der Konflikt um das Bahnprojekt Stuttgart 21 eskaliert. Bei der Räumung des Schlossgartens werden rund 400 Demonstranten verletzt.

1. Oktober 2010: Kurz nach Mitternacht werden die ersten Bäume gefällt. Abends die bislang größte Demonstration gegen das Bahnprojekt (laut Organisatoren 100.000 Teilnehmer, Polizei rund 50 000 Menschen).

15. Oktober 2010: Beginn des Schlichtungsversuchs von Heiner Geißler.

30. November 2010: Schlichterspruch von Heiner Geißler zugunsten des Weiterbaus - allerdings mit Auflagen, u.a. der Durchführung eines "Stresstests"

27. März 2011: Bei den Landtagswahlen erzielt die CDU bei erheblichen Stimmverlusten die Mehrheit, erreicht aber gemeinsam mit der FDP nicht genug Stimmen, um eine Regierung zu bilden. In der Folge bildet sich die erste grün-rote Landesregierung. Zwei Tage nach den Wahlen kündigt die Deutsche Bahn einen Baustopp an, der im Juni 2011 offiziell endet.

29. Juli 2011: Vorstellung und Diskussion der Ergebnisse des Stresstests, den die Bahn laut Gutachten bestanden hat. Kritiker bezweifeln die Korrektheit des Stresstests.<sup>[3]</sup>

27. November 2011: Volksabstimmung: Der Ausstieg des Landes aus der Finanzierung des Projekts wird mit 58.8% der Stimmen abgelehnt.

## Quellen

---

- [Prestige und Protest. Kleine Chronologie von "Stuttgart 21"](#). taz vom 15.9.2010, abgerufen am 16.10.2010
- [Großprojekt Stuttgart 21. Chronologie](#). Stern Online vom 2.10.2010 (auf Basis von dpa), abgerufen am 16.10.2010
- [Der unheilbare Mangel](#), Süddeutsche Zeitung vom 19.10.2010, abgerufen am 19.10.2010

Allseits bekannte Daten sind nicht einzelnen mit Belegen versehen. Nur bei ergänzenden Informationen sind Belege angegeben.

## Aktuelle Informationen aus der Welt des Lobbyismus

---

Newsletter

Twitter

Facebook

Instagram

## Einzelnachweise

---

1. ↑ zitiert nach Geistige Kessellage. Süddeutsche Zeitung vom 19.10.2010, online als [Der unheilbare Mangel](#), abgerufen am 19.10.2010
2. ↑ <sup>2,02,1</sup> Geistige Kessellage. Süddeutsche Zeitung vom 19.10.2010, online als [Der unheilbare Mangel](#), abgerufen am 19.10.2010
3. ↑ [1] WikiReal, abgerufen am 20.3.2012.

## Rezzo Schlauch

---

### Seitenwechsel



- [Seitenwechselfabelle](#)
- [Was ist das Problem?](#)

**Rezzo Schlauch** (\* 4. Oktober 1947 in Gerabronn) Jurist und Politiker, ab 2005 tätig als Unternehmensberater, Wirtschaftsvermittler sowie Beirats- und Aufsichtsratsmitglied in verschiedenen Unternehmen, ehemals prominenter Politiker der [Grünen](#)

#### Inhaltsverzeichnis

1 Karriere .....	6
2 Vernetzungen .....	6

3 Wirken .....	7
3.1 Seitenwechsel .....	7
3.2 Nähe zur Autoindustrie .....	7
4 Aktuelle Informationen aus der Welt des Lobbyismus .....	7
5 Einzelnachweise .....	7

## Karriere

---

- ab 2005 Rechtsanwalt bei der Kanzlei [Prof. Mayer, Kambli, Schlauch & Kollegen](#)
- 2002–2005 Parlamentarischer Staatssekretär im Wirtschaftsministerium unter [Wolfgang Clement](#)
- 1998–2002 Bundesfraktionsvorsitzender der [Grünen](#)
- 1994–2005 Mitglied des Bundestages
- 1984–1994 Mitglied der Grünen des Landtages von Baden-Württemberg
- seit 1980: Mitglied von [Bündnis 90/Die Grünen](#)
- seit 1975: selbständiger Rechtsanwalt

Quelle: Internetauftritt Rezzo Schlauch <sup>[1]</sup>

## Vernetzungen

---

- seit 2016: Mitglied des Aufsichtsrats der [WMP Eurocom](#) <sup>[2]</sup>
- seit 2012: Senior-Consult [ISPAT](#) - Agentur für Wirtschafts- und Investitionsförderung der türkischen Regierung <sup>[3]</sup>
- seit 2008: Mitglied des Aufsichtsrats der [Cortent Kommunikation AG](#) <sup>[4]</sup>
- seit 2008: Vorsitzender des Aufsichtsrats der [mwi AG](#)
- Mitglied des Aufsichtsrats [KWA Contracting AG](#) <sup>[5]</sup>
- Mitglied des [Zukunftsrat Deutsches Milchkontor](#) (Fusion Nordmilch/Humana)
- Mitglied des Beirates der [Deloitte & Touche GmbH](#)
- Senior-Advisor [Concilus AG](#)
- seit 2010: Geschäftsführender Gesellschafter der Manda-Panda Trade&Consult GmbH <sup>[6]</sup>
- Vice Chairman des Board American Bank of Investment ABI Bank Albanien
- Mitglied des Wirtschaftsverbandes [Unternehmensgrün](#) <sup>[7]</sup>

Früher:

- 2005–2010: Beiratsmitglied [EnBW](#) <sup>[8]</sup>
- 2006–2008 Aufsichtsratsmitglied der [sprd.net AG](#) <sup>[9]</sup>
- 2009–2010: Mitglied im Aufsichtsrat bei [DIE CREW AG](#) <sup>[10]</sup>
- 2010- : Mitglied des Beirats der [Goldgas LNG AG](#) <sup>[11]</sup>
- Beratungsmandat bei [WV Energie AG](#)

Quelle: Internetauftritt Rezzo Schlauch <sup>[12]</sup>

## Wirken

---

### Seitenwechsel

---

Unmittelbar nach Ablauf seines letzten politischen Mandats fand Rezzo Schlauch berufliche Anbindung in der Wirtschaft. Unter anderem wurde er Beiratsmitglied bei dem Energieriesen **Energie Baden-Württemberg** (EnBW). Das Unternehmen gehört zur Hälfte dem französischen Atomstromkonzern **EDF** und betreibt in Deutschland zwei **Atomkraftwerke**. Der Atomkraftgegner Schlauch möchte sich in dieser Funktion angeblich für regenerative Energien stark machen.

Das mehrfache Aufsichtsratsmitglied sitzt seit 2008 auch im Aufsichtsrat von **Cortent**, einer Berateragentur für Unternehmenskommunikation und Öffentlichkeitsarbeit. Auf seiner Homepage erklärt er seine postpolitischen Berufsmotive damit, dass er seine „Wirtschaftskontakte im In- und Ausland“ nutzt, „um Türen zu öffnen und die zusammenzubringen, die spannende Verbindungen bilden und voneinander profitieren können.“<sup>[13]</sup>

Im November 2016 wurde bekannt, dass Schlauch Aufsichtsrat der PR- und Lobby-Agentur **WMP Eurocom** wird.<sup>[14]</sup>

### Nähe zur Autoindustrie

---

Im Rahmen seiner Kandidatur zum Stuttgarter Oberbürgermeister 1996 äußerte sich Schlauch zur standortprägenden Automobilindustrie der badenwürttembergischen Landeshauptstadt. Während seine Partei die ansässige Branche meist kritisch betrachtet, wies er darauf hin, dass die Firma Daimler-Benz nicht nur große Luxuskarossen baue, sondern auch Kleinwagen produziere.<sup>[15]</sup>

Im Jahr 2000 provozierte er seine damalige Partei als Fraktionsvorsitzender im Bundestag, indem er umstrittene Thesen zur Auto-Frage nachlegte. So müsse der "emotionale Anti-Reflex" der Grünen zum Auto überwunden werden und das Auto als Verkehrsmittel Nummer 1 akzeptiert werden.

Schlauch ist inzwischen keine Ausnahme mehr: Im Jahr 2009 wurde der grüne Ex-Außenminister **Joschka Fischer** Berater für **BMW**.

## Aktuelle Informationen aus der Welt des Lobbyismus

---

Newsletter

Twitter

Facebook

Instagram

## Einzelnachweise

---

- ↑ Berufliche Engagements Internetauftritt Rezzo Schlauch, abgerufen am 30.11.2016
- ↑ Der ehemalige Grünen-Politiker Rezzo Schlauch fängt bei Agentur von Ex-Bild-Chef Tiedje an Meedia.com am 24.11.2016, abgerufen am 30.11.2016
- ↑ Türkei wirbt um Mittelständler SWP.de am 13.03.2012, abgerufen am 30.11.2016
- ↑ Internetauftritt Cortent abgerufen am 30.11.2016
- ↑ Internetauftritt KWA abgerufen am 30.11.2016

6. ↑ [Handelsregisterauszug Rezzo Schlauch](#) am 07.04.2010, abgerufen am 30.11.2016
7. ↑ [Mittelständler: Falscher Kurs Apple: Frohe Botschaft Vobis: Überraschender Abschied](#) Zeit Online am 25.10.1996, abgerufen am 30.11.2016
8. ↑ [Einstieg ins Gasgeschäft](#) Stuttgarter Zeitung vom 19.08.2010, abgerufen am 30.01.2014
9. ↑ [Peter Voß fragt Rezzo Schlauch "Die Grünen - rot, bis sie schwarz werden?"](#) 3sat.de am 21.01.2013, abgerufen am 30.11.2016
10. ↑ [Aufsichtsrat Rezzo Schlauch tritt zurück](#), rezzoschlauch.de, abgerufen am 30.11.2016
11. ↑ [Goldgas nimmt Ex-Grünen Rezzo Schlauch an Bord](#) StromPrinz, abgerufen am 30.11.2016
12. ↑ [Berufliche Engagements](#) Internetauftritt Rezzo Schlauch, abgerufen am 30.11.2016
13. ↑ [Internetauftritt Rezzo Schlauch](#), abgerufen am 30.11.2016
14. ↑ [Der ehemalige Grünen-Politiker Rezzo Schlauch fängt bei Agentur von Ex-Bild-Chef Tiedje an](#) Meedia.com am 24.11.2016, abgerufen am 30.11.2016
15. ↑ „Nicht mehr David Schlauch gegen Goliath Rommel“, Stuttgarter Zeitung, 24. August 1996, zitiert in: [Dissertation von Markus Hoecker](#) (2005), S. 78, abgerufen am 06. April 2010