

# S21 hat BAU-UNRECHT

## SCHWARZE LISTE

Diese „Schwarze Liste“ beleuchtet **wöchentlich ein Thema** (Rückseite) der folgenden Punkte (diese Seite). Diese Beispiele von empfundenen Rechtsbrüchen bei S21 sollen nur stellvertretend für viele andere genannt sein.

S21 hat den jahrelangen Straßenprotest, die Mahnwache und viele Aktionen des zivilen Ungehorsams hervorgebracht. Stuttgart verändert sich und entwickelt ein vertieftes Rechtsbewusstsein. Dieses Bewusstsein soll die formalen Rechtsverletzungen des zivilen Ungehorsams den bewussten und planmäßigen Rechtsumgehungen im Zusammenhang mit dem Projekt S21 gegenüberstellen.

1995 undemokratischer „Knebelvertrag“ (Rahmenvertrag)  
Planungsalternativen massiv verhindert

---

Illegaler Rückbau geplant von Anfang an.  
Reduzierung um mindestens 30%

Öffentlichkeit mit Leistungssteigerung durch S21  
- Verdopplung – getäuscht

Planfeststellung, Verwaltungs-Gerichtshof u. Parlamente  
*mit Gutachten +33% Leistung* getäuscht

---

Kostenüberschreitungs-Warnung durch  
Bundesrechnungshof ignoriert, (GG114(2) missachtet)

---

Parlamente mit Kostenschätzung für S21  
mehrfach belogen. Juristen erstatten Strafanzeige

**Finanzierung beschlossen trotz  
unvollständiger Planfeststellung (ohne Filderbhf.)**

Unterschrift Finanzierungsvereinbarung durch  
OB Schuster verhindert Bürgerentscheid

Verfahrensregeln für Naturschutz übergangen  
Illegale Baumfällungen am 30.9.10 und 15.2.12

Unverhältnismäßiger Polizeieinsatz am 30.9.2010  
unter maßgeblichem Einfluss von MP Mappus

Illegale Errichtung Grundwassermanagement  
Planfeststellung wegen Abpumpmenge ungültig

Möglicher Verstoß gegen Verfassung  
Mischfinanzierungs-Verbot nicht gerichtlich überprüft

Schlichtungsergebnis, vom Landtag bestätigt:

„keine gesunden Bäume fällen!“

wurde vom Verwaltungsgericht annulliert

Ständiger Rechtsbruch: Faktenschaffen

05



Das Projekt Stuttgart 21 beruht auf einem mehrstufigen und vielgliedrigen Vertrags- und Finanzierungssystem.

## Machbarkeitsstudie 1994

Zunächst wurde 1994 den Parlamenten eine Studie vorgelegt, nach der die Kosten wesentlich niedriger waren und zudem noch der Nord- und Südflügel des Bahnhofs erhalten bleiben sollten.

## Rahmenvereinbarung 1995

Im November 1995 wurde die Rahmenvereinbarung dem Gemeinderat zur Entscheidung vorgelegt. Bemerkenswert dabei ist die Kürze der Entscheidungsfindung. Für diesen Grundsatzbeschluss nahmen sich der Gemeinderat und seine Ausschüsse ganze 3 Tage Beratungszeit. Die Rahmenvereinbarung enthält keine Kündigungsmöglichkeit. Mit der Zustimmung des Gemeinderats zu dieser Vereinbarung hatten sich die Beteiligten für alle Zeiten an das Projekt gebunden.

- Diese Vereinbarung enthält in „**§6 Finanzierungsvereinbarung**“ folgende Festlegung:

Alle Beteiligten sind sich darüber einig, dass für das Gesamtprojekt eine Finanzierungsvereinbarung **nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens** zu treffen ist.

- Gleiches bestätigte später der Projektpartner Bahn 2001: Im Jahresabschluss der DB Netz AG von 2001 steht auf Seite 20 dieser interessante Satz unter der Überschrift „**Projektrisiken**“:

Insgesamt gilt für neue Projekte wie beispielsweise das Projekt Stuttgart 21 grundsätzlich, dass eine Umsetzung erst **nach abgeschlossenem Planfeststellungsverfahren** erfolgt.

**Bis heute fehlen aber immer noch wichtige Abschnitte der Planfeststellung**, die mit einer Vielzahl von Fehlentwürfen, die vom EBA abgelehnt wurden, noch größte Schwierigkeiten und damit Kostenrisiken bergen.

- Tunnel nach Unter-/Obertürkheim mit 20 % der Gesamtkosten
- Flughafen-Fernbahnhof mit 8 % der Gesamtkosten.

## Finanzierungsvereinbarung vorzeitig unterschrieben

**Am 5. Oktober 2007** unterschreibt OB Schuster vor allen anderen Projektpartnern in einem „Memorandum of Understanding“ vorab die Finanzierungsvereinbarung. (er wusste zu diesem Zeitpunkt, dass er damit das Bürgerbegehren zu Stuttgart 21 verunmöglichte)

**Am 2. April 2009**, 1½ Jahre später, unterschreiben alle anderen Projektpartner

Der Abschluss der Finanzierungsvereinbarung geschah nicht nur unter Inkaufnahme größter Risiken, also fahrlässig, weil bewusst in Unkenntnis der realistischen Kosten, da nicht der Abschluss der Planfeststellungen abgewartet wurde. Vielmehr erfolgten die Unterschriften eilig in der Erwartung des bahnintern bereits vorliegenden Kostendrucks. Sowohl der Bundesrechnungshof, sowie bahninterne Kalkulationen und wenig später die Projektsteuerungsfirma Drees & Sommer hatten ca. 1 Mrd. Euro Mehrkosten errechnet. Auch Regierungsstellen wussten zu einem Zeitpunkt, als der Finanzierungsvertrag noch hätte gekündigt werden können, von den zu erwartenden Kostenüberschreitungen.

**S21 hat BAU-UNRECHT !**