

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

01

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

Öffentlichkeit mit Leistungssteigerung durch S21
- Verdopplung – getäuscht

02

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

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

03

Parlamente mit Kostenschätzung für S21
mehrfach belogen. Juristen erstatten Strafanzeige

04

Finanzierung beschlossen trotz
unvollständiger Planfeststellung (ohne Filderbhf.)

05

Unterschrift Finanzierungsvereinbarung durch
OB Schuster verhindert Bürgerentscheid

06

Verfahrensregeln für Naturschutz übergangen
Illegale Baumfällungen am 30.9.10 und 15.2.12

07

Unverhältnismäßiger Polizeieinsatz am 30.9.2010
unter maßgeblichem Einfluss von MP Mappus

08

Illegale Errichtung Grundwassermanagement
Planfeststellung wegen Abpumpmenge ungültig

09

Möglicher Verstoß gegen Verfassung
Mischfinanzierungs-Verbot nicht gerichtlich überprüft

10

Schlichtungsergebnis, vom Landtag bestätigt:
„keine gesunden Bäume fällen!“
wurde vom Verwaltungsgericht annulliert

11

Ständiger Rechtsbruch: Faktenschaffen

12



Beispiele für das Faktenschaffen – eine neue Form des Unrechts. (SLnn = schwarze Liste, Nr. der Ausgabe)

SL01: Die Grundlage für S21, die „Rahmenvereinbarung“ wurde in einer, wie es der damalige Bahnchef Dürr stolz verkündete, „überfallartigen“ Aktion durch die demokratischen Gremien gebracht. Es wurde nicht genügend Zeit eingeräumt, die Tragweite der Vereinbarung, ihre Knebel-artige Festlegung der Vertragspartner zu erkennen; insbesondere wurde keine Alternativen-Prüfung zugelassen.

SL02: Gegenüber allen Versprechungen der Machbarkeitsstudie und Versicherungen bei der Mittelbeantragung bei den Projektträgern hat sich in der Ausführungsplanung eine erhebliche Abweichung zu den versprochenen Zielen ergeben. Die ursprüngliche Architektur, die Notwendigkeit die Bahnhofsfügel abzureißen und die viel geringere Bahnhofskapazität, ja sogar ihre Verminderung statt Steigerung, hätten das Projekt in den ersten Jahren stoppen müssen. Diese Fakten wurden jedoch nie öffentlich diskutiert, sogar bei Gerichtsverhandlungen wurden sie verschwiegen.

SL03: Die öffentliche Hand ist dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit bei Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur verpflichtet. Der Bundesrechnungshof hat rechtzeitig vor einer weiteren vertraglichen Festlegung durch die Finanzierungsvereinbarung vor Kostenüberschreitungen bezüglich der Wirtschaftlichkeit gewarnt. Er wurde zum einen übergangen und überdies wurde auch noch behauptet, man hätte seine Zustimmung.

SL04: Die Planer der Bahn wussten mehrere Jahre im Voraus, dass die voraussichtlichen Kosten die den Parlamenten vorgelegten Zahlen weit übersteigen würden. Statt diese definitiven Überschreitungen der genehmigten Budgets zuzugeben, wurden stattdessen Risikobudgets vereinbart, die nicht als Erhöhung der Haushaltsmittel gelten mussten.

SL05: Die Projektträger, insbesondere die Landesregierung Oettinger CDU, hat die Finanzierungsvereinbarung unterschrieben, entgegen der Festlegung der Rahmenvereinbarung, dass das Projekt erst vollständig in seiner technischen Planung und Genehmigung durch das Eisenbahnbundesamt abgeschlossen sein muss, damit eventuelle Kostensteigerungen bereits in der Planung erkennbar sind.

SL06: Der OB von Stuttgart, Schuster, CDU unterschrieb vor allen Projektträgern (1,5 Jahre) die Finanzierungsvereinbarung, in der die bereits intern bekannten Kostensteigerungen noch durch eine Risikopauschale abgefangen wurden, um seiner Verpflichtung, wegen der gestiegenen Kosten einen Bürgerentscheid durchzuführen, zu entgehen.

SL07: Das Vorkommen von nach EU-Richtlinien streng geschützten Arten, war der Bauträgerin DB AG rechtzeitig bekannt. Eine offene Untersuchung der Verbreitung dieser Arten wurde hintertrieben. Die notwendigen Gutachten wurden formal richtig, aber erst in letzter Minute vor den massiv durchgesetzten Baumfällungen bei der Genehmigungsbehörde eingereicht, die Einbeziehung eines anerkannten Naturschutzverbandes umgangen und die Baumfällungen trotz des den Behörden bekannten Verbotes durchgeführt. Bis heute wurde hierfür niemand zur Rechenschaft gezogen.

SL08: Die Baumfällungen waren für die Stuttgarter grobes Unrecht, da man sich zu diesem Zeitpunkt bereits im Klaren darüber war, dass S21 schwere Planungsmängel hatte und die Bahn den Stop des Projektes nur dadurch verhindern konnte, indem sie die emotional wichtigen zu schützenden Güter schnell beseitigte. Die Regierung Mappus sah sich daher herausgefordert, exemplarisch machtvoll und brutal gegen die Protestierenden und verhindern-wollenden vorzugehen.

SL09: Die Grundwasserspiegel-Absenkungsanlage (GWM) wurde trotz bekannter Planungsmängel, also ihrer um die Hälfte zu niedrigen Kapazität, sogar während der Schlichtungsverhandlungen gebaut. Es war auch bekannt, dass für ihre Umplanung ein Naturschutzverband hinzugezogen werden musste und dass es für der Erhöhung der Kapazität bei der Genehmigung mit Ablehnung zu rechnen sei.

SL10: Die Finanzierung von S21 beruht auf einer verfassungswidrigen Mitfinanzierung durch 1Mrd. € Landesmittel für eine reine Bundesaufgabe. Hierzu hat die Regierung Oettinger ein Rechtsgutachten eingeholt, dies aber der dem Landtag verschwiegen, um eine öffentliche Diskussion darüber vor Unterzeichnung des Finanzierungsvertrages zu verhindern. Eine Prüfung der Verfassungsmäßigkeit durch den Landesrechnungshof oder Gerichte wurde von den Regierungen abgelehnt.

SL11: Die durch den Massenprotest abgetrotzte Bürgerbeteiligung auf Augenhöhe mit den Projektträgern durch den Faktencheck mit Dr. Geißler führte zu einer Schlichtungsvereinbarung. Diese wurde einerseits von allen Verantwortlichen öffentlich und plakativ bekräftigt. Ihre Einhaltung hätte die Undurchführbarkeit des Projektes ergeben. Ein Punkt: Die größeren gesunden Bäume, die dem Bahnhof im Weg stehen, waren ohne massive Schädigung nicht versetzbar. So wurde unter Ausschluss der früheren Vertragspartner aus dem Aktionsbündnis „nachgebessert“ und die Baumfällungen durchgezogen, die Schlichtungsvereinbarung wurde durch das Verwaltungsgericht entgegen dem Versicherung von Dr. Geißler als unverbindlich beurteilt. Gleichzeitig setzte die Bahn die Regierung zeitlich mit Drohungen unter Druck.

Diese Beispiele zeigen, wie systematisch immer wieder an Punkten, bei denen das Projekt scheitern konnte, weil eine öffentliche Diskussion bei den demokratisch gewählten Gremien zu hohe Bedenken erzeugt hätte, Fakten geschaffen wurden. Der nachträgliche Diskurs erübrigt sich dann, sofern Betrug nicht zwingend nachgewiesen werden kann; entsprechende Anzeigen wurden bisher abgewiesen. Die nachträglich bekannt gewordenen Mängel, die das Projekt hätten stoppen müssen, wurden durch die massiv manipulierte Volksabstimmung faktisch für erledigt erklärt und der Protest durch alle etablierten Politiker diskreditiert. Man bekennt sich seitdem zum Ergebnis der Volksabstimmung.

S21 hat Bau-Unrecht ! Fragen, Kritik u. Zusendung der schwarzen Liste(n): SL@unser-park.de