

# S21 hat BAU-UNRECHT

## SCHWARZELISTE

1. 1995 undemokratischer Knebelvertrag (Rahmenvertrag) Planungsalternativen massiv verhindert

---

2. Illegaler Rückbau geplant von Anfang an. Reduzierung um mindestens 30%
3. Öffentlichkeit mit Leistungssteigerung durch S21 - Verdopplung – getäuscht

---

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

---

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

---

6. Parlamente mit Kostenschätzung für S21 mehrfach belogen. Juristen erstatten Strafanzeige

---

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

---

8. Unterschrift Finanzierungsvereinbarung durch OB Schuster verhindert Bürgerentscheid in Stuttgart
9. Verfahrensregeln für Naturschutz übergangen  
Illegale Baumfällungen am 30.9.2010 und 15.2.2012
10. Unverhältnismäßiger Polizeieinsatz am 30.9.2010 unter maßgeblichem Einfluss von MP Mappus
11. Illegale Errichtung Grundwassermanagement Planfeststellung wegen Abpumpmenge ungültig
12. Möglicher Verstoß gegen Verfassung  
Mischfinanzierungs-Verbot nicht gerichtlich überprüft
13. Schlichtungsergebnis, vom Landtag bestätigt:  
„keine gesunden Bäume fällen!“  
wurde vom Verwaltungsgericht annulliert
14. Ständiger Rechtsbruch: Faktenschaffen

Diese „Schwarze Liste“ beleuchtet **wöchentlich ein Thema** der oben genannten 14 Punkte. Diese Beispiele von empfundenen Rechtsbrüchen bei S21 sollen nur stellvertretend für viele andere genannt sein. Siehe Rückseite

S21 hat den jahrelangen Straßenprotest, die Mahnwache und viele Aktionen des zivilen Ungehorsams hervorgebracht. Stuttgart verändert sich und entwickelt ein Rechtsbewusstsein, mit dem eine Korruption, die größere Gruppen der Gesellschaft umfasst, und das damit verbundene Durchregieren zurückgedrängt werden soll.

01  
02  
03  
04  
05  
neueste Ausgabe:

Im Juli 2009, verkündete das Verwaltungsgericht Stuttgart sein Urteil, mit dem es das Volksbegehren (67.000 Unterschriften) gegen das Projekt für unzulässig erklärte. Das Hauptargument lautet, man dürfe die Stadt durch ein Volksbegehren nicht zu einer rechtswidrigen Aktion zwingen. Rechtswidrig aber sei der Auftrag, das Projekt aufzugeben, da die Stadt längst vertraglich und gemeinderechtlich zur Teilnahme an Stuttgart 21 verpflichtet sei:

Am 7. November 1995 hat sie mit den anderen Projektbeteiligten (Bahn, Bund, Land Baden-Württemberg, Region) eine "Rahmenvereinbarung" geschlossen, mit der das Projekt vertraglich begründet wurde. Am 30. November 1995 hatte der Gemeinderat zugestimmt.

Die erste und, wie sich nachher herausstellte, einzige Gelegenheit für die Bürger Stuttgarts, wenn schon nicht durch direkte Beteiligung, dann wenigstens in einer Kommunalwahl auf das Projekt Einfluss zu nehmen, bevor der Hammer ein für allemal gefallen ist, bot die Wahl des Gemeinderats am 12. Juni 1994. Nach allen damaligen Medienberichten spielte der "große Wurf Stuttgart 21" (Erwin Teufel) noch keinerlei auffällige Rolle im Wahlkampf.

Die Stuttgarter Nachrichten berichteten von einem Gespräch mit dem damaligen Vorstand Heinz Dürr: Heinz Dürr lehnt sich zufrieden zurück. Er lächelt. Die Art und Weise, wie er mit wichtigen Politikern das große Vorhaben präsentierte, sei ganz wichtig gewesen, sagt er. Hier handle es sich um ein gutes Beispiel dafür, "wie man solche Großprojekte vorstellen muss" - in einer "überfallartigen" Aktion. So könne die Sache vorher nicht zerredet werden.

Von Anfang an, also seit dem 18. April 1994, weigerte sich die Bahn mit hartnäckiger Konsequenz, alternative Pläne für die Einbindung Stuttgarts in eine schnelle Fernverkehrsmagistrale Paris - Budapest oder eben nur für die Modernisierung des Stuttgarter Knotenpunkts zu entwickeln. Die absolutistische Ja/Nein-Logik, die heute den Konflikt so unlösbar erscheinen lässt, war dem Projekt vom ersten Tag an aufgebürdet. Entweder wir untertunneln die Stadt und beseitigen den Kopfbahnhof, oder alles bleibt beim Alten. So rigoros, anders gesagt, so erpresserisch setzte die Bahn die Gemeinde unter Druck. Die Stadt unterschrieb im November 1995 den Rahmenvertrag, ohne je auch nur, was doch in ihrem ureigensten Interesse gelegen hätte, selbst daran zu gehen, konzeptionelle Alternativen zu entwickeln, zu prüfen, durchzuspielen und durchzurechnen.

Ein weiterer wichtiger Punkt der Rahmenvereinbarung ist, dass der Bahn der Erlös aus den Grundstücksverkäufen garantiert wird, sodaß die Stadt in ihrer städtebaulichen Planung auf eine "Mindestverwertbarkeit" festgelegt wird. Das ist der Kern des Immobilienprojekts Stuttgart 21. Am 5. März 1999 wird die Klage der beiden Stadträte Rolf Penzel (SPD und Mitglied der Initiative Leben in Stuttgart - kein Stuttgart 21) und Gerhart Scheerer (ödp) mit der Begründung, sie hätten keine Klagebefugnis, abgewiesen.

Inhalt ihrer Klage war, daß sie in ihren Rechten als Stadträte durch die Rahmenvereinbarung beschnitten worden seien, weil die Stadt einen Mindesterlös für die Grundstücke der Bahn garantieren muß, ansonsten schadensersatzpflichtig an die Bahn wird. Dadurch wurde aber nach Ansicht der beiden Kläger rechtswidrig in die gemeindliche Planungshoheit eingegriffen. Das Gericht entschied aber nicht mehr über die rechtliche Zulässigkeit der Rahmenvereinbarung selbst. Gerhart Scheerer teilte mit, daß es sich das Gericht mit der Ablehnung der Klagebefugnis "sehr einfach" gemacht habe.

Unentwegt rühmt die für ihr Projekt werbende Stadt heute die Tatsache, dass die Bürger in den rechtlichen Planfeststellungsverfahren mehr als 10000 Eingaben und Einwände einbringen konnten. Unterschlagen wird dabei, dass solche Eingaben nur dann Aussicht auf Erfolg haben, wenn sie lediglich Korrekturen und Detailbeschwerden formulieren. Jene aber, die das ganze Projekt ablehnen und durch Alternativen ersetzen wollen, bleiben unberücksichtigt.

## **S21 hat BAU-UNRECHT**

Quellen:

[www.leben-in-stuttgart.de](http://www.leben-in-stuttgart.de)

<http://sueddeutsche.de/politik/umstrittenes-bahnprojekt-stuttgart-und-der-unheilbare-mangel-1.1013415>

Die Leistung in der Spitzenstunde ist für Stuttgart 21 entscheidend. Im Planfeststellungsbeschluss heißt es: „Für die Bemessung der Infrastruktur ist die **Belastung in den Spitzenstunden** maßgeblich.“

Für das Betriebsprogramm zur Auslegung des Tiefbahnhofs wurde diese Größe aber nie veröffentlicht. Dr. Chr. Engelhardt (Analyst) hat sie „versteckt“ in den Anlagen der Planungsunterlagen (Prof. Heimerl 1997) identifiziert. Der Tiefbahnhof war lediglich auf 32 Züge in der Spitzenstunde ausgelegt worden. Das bedeutet einen krassen Rückbau der Bahnkapazität (siehe Tabelle unten). Bestätigt wird dies durch die Personenstrom-Analyse der Gutachter Durth und Roos (1998, 2009, 2012), die ebenfalls für die Dimensionierung der Zugänge die Fahrgäste von 32 Zügen berücksichtigt.

Dem gegenüber wurden in Werbeschriften und durch spätere schöngerechnete Expertisen von Eisenbahnwissenschaftlern die Öffentlichkeit, die parlamentarischen Gremien und der Verwaltungsgerichtshof (2006) falsch informiert.

Die niedrigere Auslegungsleistung und die von Dr. Engelhardt nachgewiesenen Fehler in den späteren Leistungsversprechen, die noch dazu unverbindlich formuliert sind, sind derzeit der Anlass u.a. für eine gerichtliche Prüfung vor dem VGH in Mannheim, weil: Stuttgart 21 ist ein genehmigungspflichtiger **Rückbau der Bahninfrastruktur**, die **Planrechtfertigung ist entfallen!** Die aktuelle Landesregierung und das Verkehrsministerium, verantwortlich für Verkehr und Finanzen des Landes, haben bisher nicht die nötigen Konsequenzen gezogen.

| max. Zugzahl pro Std. | Jahr der Veröffentlichung |            | Autor   | Bewertung  |
|-----------------------|---------------------------|------------|---|--|
| <b>32</b>             | <b>1997</b>               | <b>S21</b> | Prof. Heimerl, Prof. Schwanhäüßer (Auslegungsplanung) | <b>zutreffend</b> , aber nicht als Leistungszahl offiziell angegeben |
| <b>39</b>             | 1997                      | S21        | Prof. Heimerl, Prof. Schwanhäüßer                     | <b>manipuliert</b> , Haltezeit zu kurz                               |
| <b>50</b>             | 2003                      | S21        | Prof. Schwanhäüßer                                    | <b>manipuliert</b> , Spitzenfaktoren nicht anwendbar                 |
| <b>51</b>             | 2005                      | S21        | Prof. Martin  | <b>manipuliert</b> , zu kl. Untersuchungsraum, zu kurze Haltezeit    |
| <b>49</b>             | 2011                      | S21        | Stresstest-Testat durch SMA (ebenfalls fehlerhaft)    | <b>manipuliert</b> , Richtlinienverstöße.                            |
| <b>70</b>             | 1998 - 2010               | S21        | Werbeschriften: Doppelte Leistung plus Reserven       | <b>phantasiert</b> , nie begründet, heute noch im Turmforum          |
| <b>100</b>            | 2008                      | S21        | Gewährung des EU-Zuschusses: "doppelte Kapazität"     | <b>haltlos</b> , vgl. Kapazität des Bahnhofs von 50 Zügen            |
| <b>37</b>             | 1996                      | K20        | Praxis Kopfbahnhof                                    | offizieller Fahrplan 6:50 bis 7:50 Uhr                               |
| <b>38</b>             | 2011                      | K20        | Praxis Kopfbahnhof                                    | offizieller Fahrplan 6:40 bis 7:40 Uhr                               |
| <b>50</b>             | 2011                      | <b>K20</b> | Gutachten über max. Kapazität des Kopfbahnhofs        | Gutachten Viereggs-Rössler bestätigt von Nahverkehrsges. BaWü        |

Seit Beginn der Projektierung von S21, verweigert die DB AG eine Alternativenprüfung zu S21 und eine Vergleichsimulation für den Kopfbahnhof mit den gleichen Parametern wie beim Stresstest für S21.

## **S21 hat BAU-UNRECHT**

Quellen: Dr.Christoph Engelhardt, <http://wikireal.org>

| Datum      | Mrd. €     | Zur Kostensituation von Stuttgart 21   |
|------------|------------|--|
| 1995       | <b>2,5</b> | <b>Rahmenvereinbarung</b>  |
| 2007       | <b>2,8</b> | <b>Memorandum of Understanding</b> , Bundesverkehrsministerium: Preisstand 2004  |
| 03.11.2008 | <b>5,3</b> | <u>Kostenprognose des Bundesrechnungshofs (BRH)</u><br>60% Material-Preissteigerung, unvollständige Planung, falsche Methodik der Kostenermittlung der DB AG, Nachkalkulation nach Vorgehensweise des Verkehrsministeriums<br><br>Finanzierung beschlossen ohne entsprechende Deckung im Bundeshaushalt<br>Das Projekt wird lt. Aufteilungsplan zu 60% aus Bundesmitteln finanziert<br><br>1,3 <b>Für die Finanzierung dieser Risikosumme gibt es keine Einigung der Projektpartner</b><br>Der Haushaltsausschuss des Bundestages hatte zunächst die Entscheidung über die Aufnahme des Projekts in den Bundeshaushalt und die damit verbundene Ausgabermächtigungen bis 2020 verschoben.  |
| 02.04.2009 |            | Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung   |
| 14.04.2009 | 4,5        | <u>Antwort der Bundesregierung auf eine kleine Anfrage der Grünen:</u><br>"S21 ist ein <b>eigenwirtschaftliches</b> Projekt der DB AG",<br>sinngemäß: Die Finanzierung sei gesichert.<br>Auf die Frage, warum sich die Unterzeichnung der Finanzierungsverträge verzögere, antwortet die Bundesregierung, dass die Verträge am 2.4.2009 unterzeichnet wurden.  |
| 08.11.2009 | 4,5        | Bahnchef Rüdiger Grube gibt die «Sollbruchstelle» an. Werde diese Grenze überschritten, müssten die Projektträger erneut über die Finanzierung sprechen.   |
| 03.03.2010 |            | <u>ZDF Frontal - Kostensteigerung 1,2 Mrd € prognostiziert durch BRH:</u><br>ZDF Frontal konfrontiert die DB-Verantwortlichen mit dem Bericht des BRH.<br>Die Kenntnis dieser Zahlen wird durch Herrn Dr. Grube vehement abgestritten.   |
| 16.09.2010 |            | Badische Zeitung: <b>Das Bundesverkehrsministerium hat unterdessen eingeräumt, sich zur Bewertung des Bundesrechnungshofs zum Bahnprojekt Stuttgart 21 missverständlich geäußert zu haben.</b> Die Klarstellung bezog sich auf einen Bericht des Verkehrsministerium für den Bundestag zur Entwicklung der Kosten bei S 21, in dem stand: "Die Einzelfinanzierungsvereinbarungen zu beiden Vorhaben wurden im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen <i>und dem Bundesrechnungshof</i> zwischen Bund und Deutscher Bahn am 2. April 2009 unterzeichnet." Der Bundesrechnungshof wies diese Darstellung in einem Schreiben vehement zurück und warf Ramsauer Falschaussagen vor. Darin heißt es, <b>der BRH habe nie sein Einvernehmen zur Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarungen beider Vorhaben erklärt.</b> |

**Aus dieser Chronologie können folgende Schlüsse gezogen werden:**

- Der Bund finanziert ein **unwirtschaftliches Projekt**, dessen Kosten lt. BRH weit über den Angaben liegen, die das Verkehrsministerium im Haushaltsausschuss des Bundestages gemacht hat.
- Offenbar wurden Finanzierungsverträge unterschrieben, **ohne dem Haushaltsausschuss die wirklich zu erwartenden Kosten offenzulegen** und die dafür nur schwer zu bekommende Deckung zu beantragen. S21 ist bis heute noch nicht vollständig planfestgestellt.
- Der Bundesrechnungshof wird in Fragen der soliden Finanzierung bzw. der wirtschaftlichen Entscheidung für oder gegen ein Projekt **übergangen**, wenn das Ergebnis nicht politisch gewollt ist. Zudem wurde auch noch behauptet der BRH hätte die Finanzierungsvereinbarung zu S21 befürwortet.
- **Grundgesetz Artikel 114 (2)** „Der Bundesrechnungshof, dessen Mitglieder richterliche Unabhängigkeit besitzen, prüft die Rechnung sowie **die Wirtschaftlichkeit und Ordnungsmäßigkeit** der Haushalts- und Wirtschaftsführung.“
- Mit Stuttgart 21 wird ein Projekt realisiert, das nachgewiesen unwirtschaftlich ist. Somit werden wirtschaftliche und umweltfreundliche Schienenprojekte gestoppt, weil die Finanzmittel anderweitig vergeudet wurden. Das ist **Verschwendung von Steuergeldern und umweltschädlich.**

**S21 hat BAU-UNRECHT !**

Die Deutsche Bahn wusste vor der Unterzeichnung des Finanzierungsvertrages, dass die öffentlich kommunizierten Baukosten um wenigstens 1 Mrd. € zu niedrig sein dürften und hat ihre Vertragspartner darüber nicht informiert.

| Jahr       | Kosten<br>Mrd. € | Quelle   |
|------------|------------------|--|
| 2002       | <b>4,2</b>       | In einem bahninternen maßgeblichen Planungsdokument <b>BAST</b> (=Betriebliche Aufgabenstellung) Anlage 15, in der die "Kosten nach Jahresscheiben und Bereichen" aufgelistet sind. Die Einsichtnahme in diese Dokument verweigerte die Bahn während der Schlichtung. Recherche: Stern   |
| 2003       | 2,5              | DB AG  |
| 2007       | <b>2,8</b>       | DB AG<br><u>In diesem Jahr stimmte der Stuttgarter Gemeinderat zu</u>  |
| 2008       | 3,1              | DB AG  |
| 03.11.2008 | 5,3              | Bundesrechnungshof, Prüfungsbericht  |
| Nov. 2008  | <b>4,1</b>       | Laut einem veröffentlichten internen Vermerk des Innenministeriums. Demnach hatte die <b>Deutsche Bahn</b> damals bereits die <b>Kostenkalkulation</b> für die Planfeststellungsabschnitte 1.2 (Fildertunnel) und 1.6a (Ober-/Untertürkheim) abgeschlossen, aus denen „ <b>dramatische Kostensteigerungen</b> “ erkennbar waren.<br>„Die Kostenauflistung der nach Art und Umfang beschriebenen Werkleistungen vom November 2008 war sehr gründlich und fachgerecht und stellte den damaligen Wissensstand dar.“ so Prof. Löffelmann im ARD Politikmagazins „Report Mainz“ |
| 02.04.2009 | <b>3,1</b>       | DB AG - " <b>Kostensteigerung über 1 Mrd. € ist unwahrscheinlich</b> "<br><u>An diesem Tag wurde auch die <b>Finanzierungsvereinbarung</b> abgeschlossen</u>   |
| 2009       | 5,0              | Wenige Monate später: Projektsteuerer Fa. Drees & Sommer   |
| 2010       | 4,1              | DB AG - angebliches Einsparpotenzial von 0,9 Mrd. €  |
| 10.11.2011 | 4,5              | Kretschmann: Kostenrahmen ist lt. Verkehrsministerium ausgeschöpft, Die Bahn fordert er auf, vor der Volksabstimmung zu erklären, dass sie alle Mehrkosten übernimmt.  |
| 28.11.2011 | >4,5             | Kretschmann will nicht den Versuch unternehmen, das Bahnprojekt noch über die Kostenfrage zu kippen. "Ich mache da jetzt nicht so weiter", "Mit größeren Beträgen werden wir uns an diesem Projekt nicht beteiligen."  |
| 2012       | >4,5             | Der vertragliche Kostenrahmen ist aktuell voll ausgeschöpft, es besteht unter alle Projektpartnern aber Einigkeit darüber, dass allein wegen bestimmter Qualitätsanforderungen z.B. im Filderbereich erheblich kostensteigernd nachgebessert werden muss.  |

Mehrere Rechtsanwälte und Richter aus dem Arbeitskreis der Juristen zu Stuttgart 21 haben am 20.09.2011 bei der Staatsanwaltschaft Stuttgart Strafanzeige wegen Betruges in einem besonders schweren Fall gegen die im Jahr 2009 Verantwortlichen der Deutschen Bahn erstattet. Die Vertragspartner haben daher die Möglichkeit, Schadenersatzansprüche geltend zu machen, d.h. dass die Bahn sämtliche Kosten alleine trägt und bereits geleistete Teilzahlungen zurückerstattet sowie die Rückbaukosten übernimmt.

Quelle u.a.: [www.juristen-zu-stuttgart21.de](http://www.juristen-zu-stuttgart21.de), Recherche der Zeitschrift Stern

**S21 hat BAU-UNRECHT !**

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 !**