

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

Ständiger Rechtsbruch: Faktenschaffen



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.

Quellen:

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

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

Datum	Mrd. €	Zur Kostensituation von Stuttgart 21
1995	2,5	Rahmenvereinbarung
2007	2,8	Memorandum of Understanding , Bundesverkehrsministerium: Preisstand 2004
03.11.2008	5,3	<u>Kostenprognose des Bundesrechnungshofs (BRH)</u> 60% Material-Preissteigerung, unvollständige Planung, falsche Methodik der Kostenermittlung der DB AG, Nachkalkulation nach Vorgehensweise des Verkehrsministeriums Finanzierung beschlossen ohne entsprechende Deckung im Bundeshaushalt Das Projekt wird lt. Aufteilungsplan zu 60% aus Bundesmitteln finanziert 1,3 Für die Finanzierung dieser Risikosumme gibt es keine Einigung der Projektpartner 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> "S21 ist ein eigenwirtschaftliches Projekt der DB AG", sinngemäß: Die Finanzierung sei gesichert. 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> ZDF Frontal konfrontiert die DB-Verantwortlichen mit dem Bericht des BRH. Die Kenntnis dieser Zahlen wird durch Herrn Dr. Grube vehement abgestritten.
16.09.2010		Badische Zeitung: Das Bundesverkehrsministerium hat unterdessen eingeräumt, sich zur Bewertung des Bundesrechnungshofs zum Bahnprojekt Stuttgart 21 missverständlich geäußert zu haben. 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, der BRH habe nie sein Einvernehmen zur Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarungen beider Vorhaben erklärt.

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.**

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 Mrd. €	Quelle
2002	4,2	In einem bahninternen maßgeblichen Planungsdokument BAST (=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	2,8	DB AG <u>In diesem Jahr stimmte der Stuttgarter Gemeinderat zu</u>
2008	3,1	DB AG
03.11.2008	5,3	Bundesrechnungshof, Prüfungsbericht
Nov. 2008	4,1	Laut einem veröffentlichten internen Vermerk des Innenministeriums. Demnach hatte die Deutsche Bahn damals bereits die Kostenkalkulation für die Planfeststellungsabschnitte 1.2 (Fildertunnel) und 1.6a (Ober-/Untertürkheim) abgeschlossen, aus denen „ dramatische Kostensteigerungen “ erkennbar waren. „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	3,1	DB AG - " Kostensteigerung über 1 Mrd. € ist unwahrscheinlich " <u>An diesem Tag wurde auch die Finanzierungsvereinbarung 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, Recherche der Zeitschrift Stern

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

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 bahnternen bereits vorliegenden Kostendrucks. Sowohl der Bundesrechnungshof, sowie bahnterne 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 ! Fragen, Kritik u. Zusendung der schwarzen Liste(n): **SL@unser-park.de**

13.10.2004 Schuster verspricht im OB-Wahlkampf „theoretisch“ Bürgerentscheid

Gemäß einer Wahlabsprache mit Boris Palmer verspricht Dr. Schuster für den Fall einer deutlichen (aber nur „theoretischen“) Kostensteigerung um 1 Mrd. €, die für Stuttgart wenigstens eine Belastung von 100 Mio. € bedeuten würde, einen Bürgerentscheid zu ermöglichen.

Stuttgart 21 von 1999 bis 2007 unterfinanziert.

Während bahninterne Berechnungen (BAST in 2002) bereits Kostensteigerungen von über 1 Mrd. € erwarten ließen, ließ die Bahn, wie schon berichtet, den Stuttgarter Gemeinderat über diese Kostensteigerungen im Unklaren.

„Memorandum of Understanding“ – zu Deutsch: Augenzwinkernde Vereinbarung

Überbrückung der Unterfinanzierung durch „Risiko“-Absicherung.

Um aus der drohenden Unterfinanzierung herauszukommen und um das Projekt nicht hinauszuzögern, weil Bundesmittel sonst erst einige Jahre später bereitgestellt würden, entschloss man sich zu einer Vereinbarung, bei der Stuttgart zwar nur mit weniger als 100 Mio € neue Kosten zu finanzieren hatte, aber mit einer Risikoabsicherung von mehr als 200 Mio € belastet wurde.

Wiederbelebung S21 - Gemeinderat beschließt Risiko-Absicherung von über 200 Mio €

Am 04.10.2007 beschließt der Gemeinderat eine Vertragsermächtigung für OB-Schuster, um die Finanzierung von S21 auch durch eine erhöhte Risikoabsicherung sicherzustellen.

Das Bürgerbegehren gegen S21 und gegen die Risiko-Ausweitung startet

Am 5.10.2007 beginnt das Aktionsbündnis aus BUND, VCD, ProBahn, Grüne und Leben in Stuttgart mit der Unterschriftensammlung. Innerhalb von 6 Wochen werden über 61.000 gültige Unterschriften gesammelt. Die zentralen Fragen (von insgesamt 5) lauten:

Sind Sie dafür,

- dass die Stadt Stuttgart aus dem Projekt STUTTGART 21 aussteigt?
- dass sie keine Ergänzungsvereinbarung mit den Projektpartnern abschließt, die u. a. von der Stadt abzusichernde Risiken in Höhe von 206 Mio. € vorsieht?

Schuster torpediert das Stuttgarter Bürgerbegehren und missbraucht seine Macht

Am 5.10.2007 unterzeichnet OB Schuster 1,5 Jahre vorab die Finanzierungsvereinbarung. Damit schadet er der Bürgerbeteiligung, die bereits seit 1995 verunmöglicht wurde, auf 2-fache Weise:

- Er bricht sein Wahlversprechen gegenüber Palmer in 2004, bei einer deutlichen Mehrbelastung Stuttgarts einen Bürgerentscheid zu ermöglichen.
- Er missbraucht seine Macht, indem er ein legitimes Bürgerbegehren, zu dem am selben Tag Unterschriften gesammelt werden, durch Schaffung vollendeter Tatsachen torpediert.

Aktionsbündnis unterliegt vor dem Verwaltungsgericht im Juli 2009 - Verfristung

Im Wesentlichen wird die Ablehnung mit der Festlegung des Gemeinderats zu S21 durch Grundsatzbeschlüsse in 1995 und 2001 begründet. Dass gemäß Rahmenvereinbarung §6, die Finanzierung unter Vorbehalt stehen musste, solange das Projekt nicht vollständig planfestgestellt ist, wollte das Gericht nicht berücksichtigen. Gerade hier setzte das Bürgerbegehren an, das ein zerstörerisches Projekt mit ausufernden Kostenbelastungen noch rechtzeitig verhindern wollte.

Versäumnisse der Naturschutzbehörden

Die Einzigartigkeit des Mittleren Schlossgartens (MSG) hat ihm, seit 1994 durch S21 bedroht, nicht den Rang eines Naturdenkmals eingebracht. Was in Jahrhunderten gewachsen und liebevoll entwickelt war, wurde schließlich als Verfügungsmasse gleichrangig einem Grünstreifen zwischen zwei Autobahnen, die man beliebig disponieren kann, gehandhabt. Keine Naturschutz-Behörde und kein Umweltverband hatte die Kraft, dem europäischen Naturschutz in diesem Baugebiet die notwendige Geltung zu verschaffen.

Umweltverband bei Planänderung gesetzeswidrig nicht einbezogen

Vor der 5. Planänderung für die Zentralisierung des Grundwassermanagements (GWM) war zwischenzeitlich der **Juchtenkäfer** als Bewohner des MSG festgestellt worden. Hier wurde es aber **gesetzeswidrig** versäumt, einen Naturschutzverband in die Planungen mit einzubeziehen. So wurde letztendlich vom VGH ein Baustop für das GWM verfügt. Zudem ist eine weitere Planänderung des GWM beim Eisenbahnbundesamt (EBA) wegen des Antrags auf Abpumpen einer viel höheren Grundwassermenge bis heute noch nicht durch. Es besteht Aussicht, dass aus diesem Grund S21 überhaupt scheitern kann (Hangrutsche Ameisenberg, Kerner-Viertel). Aus diesem Grund bestand keine Notwendigkeit, bereits in 2012 Fällungen durchzuführen.

BUND im November 2010: Fällungen (1.10.2010) waren geplanter Rechtsbruch

Das Todesurteil für den Baumbestand und den gesamten Lebensraum des MSG wurde durch die Planfeststellung des Trogbaus gesprochen. Zum Genehmigungszeitpunkt kannte man die geschützten Arten (Juchtenkäfer, Fledermäuse, andere) nicht. Schon im April 2010 wurde bekannt, dass doch geschützte Tierarten, das Projekt behindern könnten. Ein zweifelhaftes Gutachten (Dipl. Biologe Wurst) gab im Juli eingeschränkt grünes Licht, weil zu schützende Bäume angeblich nicht im Bereich der Baustelle stünden. Dies wurde durch Käferlarven-Funde bei den Fällungen am 1.10.2010 (später 15.2.2012) widerlegt. Die ersten Fällungen am 01.10.2010 erfolgten **trotz rechtzeitigem Verbot des EBA**. Dieses Verbot stützte sich auf Kurzgutachten, die am 30.9.2010 eingegangen waren. Mehrfach waren auch Regierungspräsidium, die Landesanstalt für Umwelt (LUBW) und das Landes-Umweltministerium einbezogen worden. **So wurden Fakten geschaffen**. Die **strafrechtliche Aufarbeitung** dieses schwerwiegenden Gesetzesverstößes gegen die Hauptverantwortlichen im damaligen Umweltministerium und im Polizeipräsidium wurde noch nicht begonnen.

Quelle 25.11.2010 [http://kopfbahnhof-21.de/index.php?id=110&tx_ttnews\[tt_news\]=549&tx_ttnews\[backPid\]=108&cHash=616a99586d](http://kopfbahnhof-21.de/index.php?id=110&tx_ttnews[tt_news]=549&tx_ttnews[backPid]=108&cHash=616a99586d)

Formale Gründe als Trick – Beratung über Naturschutz bei gerodetem Gelände

Laut Verwaltungsgerichtshof (VGH) - besteht aber nur bei der 5. Planänderung des GWM ein Anhörungsrecht für den BUND, nicht – auf das gleiche Gelände des MSG bezogen – bei der Planfeststellung für den Trogbau. Hier unterlag der BUND zuletzt im Februar beim VGH (der auch den Baustop beim GWM verfügt hatte), weil bei der Planfeststellung des Trogbaus gab es den Juchtenkäfer noch nicht.

Das führt zu der unsinnigen Folge, dass der BUND bei der naturschutzrechtlichen Einbeziehung zu Änderungen beim GWM noch angehört werden muss, obwohl der gleiche Lebensraum der zu schützenden Tiere längst vernichtet wurde. (Rodung am 15.2.2012). Widersprüchlicher und absurder und vor allem unter Ignorierung des eigentlichen Anliegens kann deutsche Justiz nicht „Recht“ sprechen.

Die Farce als Konsequenz

Aus dem Urteil des VGH: „Die mit den Baumfällarbeiten zusammenhängenden artenschutzrechtlichen Fragen könnten sowohl mit Regelungsinstrumentarien des bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses als auch im Wege nachträglicher Schutzvorkehrungen gelöst werden...[...] Zudem habe das EBA dem BUND - wenn auch außerhalb eines Planfeststellungsverfahrens - vorsorglich Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Damit sei dem Beteiligungsrecht jedenfalls der Sache nach Rechnung getragen worden“. Dem BUND wurden vom EBA nur 3 Tage Zeit zur Stellungnahme gegeben. Aus dem Juchtenkäfer-Fund bei der 1.Fällung wurde nicht notwendige Konsequenz gezogen, ein neues Gutachten über geschützte Arten einzuholen.



Fällungen 15.02.2012: strafbare Missachtung der ökologischen Vorschriften

Im April 2012 erklärte der BUND und andere Experten, dass die ökologische Bauüberwachung, die für den vorschriftsmäßigen Umgang mit schützenswerten Arten sorgt, völlig unzureichend ausgeführt wurde. Unabhängige Experten dokumentierten, dass wieder ein Baum mit Juchtenkäfern gefällt worden war, ohne dass geeignete Maßnahmen zur Rettung der Population stattfanden. Der BUND geht gerichtlich gegen die Geheimhaltung der Protokolle zur ökologischen Bauüberwachung durch das EBA vor. Das Artenschutzgutachten (Wurst), das die Bahn beauftragt hatte, stellte sich, wie von Experten vorhergesagt, als völlig unzureichend dar. Es besteht Grund zu der Annahme, dass entgegen dem Gutachten auch weite Teile des Baugebietes Lebensraum des Juchtenkäfers waren. Quellen: 05.-12.3.2012: <http://baumpaten-schlossgarten.de/?seite=aktuelles>
EBA: http://baumpaten-schlossgarten.de/files/EBA_20101005.pdf

1. Vorbereitung durch Kriminalisierung über die einschlägigen Medien

Mappus und seine CDU bereiteten dieses „Durchregieren“ durch entsprechende Formulierungen in den Medien vor: „Der FDP-Fraktionschef hat den Grünen im Landtag Sympathie mit gewaltbereiten Krawallmachern vorgeworfen.“ / „Mappus warnt vor gewaltbereiten Stuttgart-21-Demonstranten“ / „Tumulte, Gewalt und Festnahmen - Die Gewaltbereitschaft der Stuttgart-21-Gegner steigt - und bringt die baden-württembergische Polizei an ihre Grenzen“ / „Einen Teil der Demonstranten braucht man nicht kriminalisieren, der ist selber kriminell geworden“ Und schließlich die FAZ am 30.9.: „Konflikt schlägt in Gewalt um“

2. Einschätzung der Polizeiführung vor der Einflussnahme durch die politische Führung

Zitat aus dem mehrheitlich beschlossenen Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses (UA): „Wenn sich im Park zu Beginn der Polizeimaßnahmen mehrere tausend Personen befinden, ist mit verhältnismäßigen Mitteln eine Räumung – und damit ein Beginn der Fällarbeiten – nicht möglich.“

„Die Absperrlinie den ganzen Tag bis Mitternacht gegen den Druck mehrerer Tausend Personen zu halten, kann trotz des geplanten Einsatzes von Wasserwerfern nicht „garantiert“ werden.“

3. Warum der Polizeieinsatz am 30.9.2010 und tagsüber stattfinden musste:

- Am **30.9.** gingen beim Eisenbahnbundesamt (**EBA**) Kurzgutachten zum Artenschutz ein, sodass um **17Uhr** ein Baumfällverbot angeordnet wurde. Dieses erreichte aber angeblich nicht die vor Ort Verantwortlichen. Das Motiv, dem Baumfällverbot zuvor zu kommen, wurde im Untersuchungsausschuss nicht untersucht.
- Seit dem Nordflügelabriss hatte der Protest erheblich an Dynamik gewonnen und „verfestigte“ sich. Mappus sah seine Wiederwahl gefährdet und wollte vor seiner Regierungserklärung Erfolge vorweisen. Der 30.9. war das letzte günstige Zeitfenster, die nächste Gelegenheit wäre 2 Wochen später gewesen.

4. Zur Beurteilung der Verhältnismäßigkeit müssen bestimmte Begriffe geklärt werden:

a) **Versammlungsfreiheit nach GG 8** - In einem Rechtsgutachten wurde bestätigt, dass der Protest im Park am 30.9. teilweise aus Blockierern, zum überwiegenden Teil aber aus nicht blockierenden Demonstranten bestand. Hier schreibt die Verfassung vor, im Zweifel von einer geschützten Versammlung auszugehen.

b) **Friedlichkeit der Versammlung** – eine Spontan-Versammlung ist nur geschützt und muss vor einer Räumung zunächst hoheitlich aufgelöst werden (was nicht geschah), solange sie friedlich ist. Zum einen war die Versammlung vor und nach dem Wasserwerfereinsatz (danach bis auf geringfügige Ausnahmen) friedlich. Die Blockadeaktionen selbst erfolgten weitgehend passiv, sodass auch diese nicht als Gewalt gegen die Polizei angesehen werden konnten.

c) **Ziviler Ungehorsam oder Verhinderungsblockade** – im Zuge der Veröffentlichung der Fakten, wie undemokratisch und betrügerisch Stuttgart21 beschlossen und durch Faktenschaffen vorangetrieben wurde, entstand beim engagierten Teil der Bürgerschaft die innere Notwendigkeit, diesem Unrecht durch eigenen Einsatz und unter Missachtung der nur der Projektdurchführung förderlichen Regeln und Verbote (zB. Parkordnung, Platzverweise der Polizei) entgegen zu treten. *Eine Versammlung, die nur dem Zweck dient, etwas zu verhindern und die es versäumt, eine politische Aussage zu vermitteln, kann laut Verfassung nicht geschützt sein.* Dass diese Versammlung der Bürger, die sich gegen eine sinnlose und die ganze Stadt schädigende Zerstörung wehren wollten, durchaus eine politische Botschaft in sich trug, zeigten die vielen skandalösen Offenbarungen beim Faktencheck im November 2010. *Ziviler Ungehorsam wendet sich gegen die nicht hinnehmbare Verletzung von Grundrechten und nicht gegen den Staat an sich.* Die Gewissheit, dass es sich beim Projekt S21 um fortlaufenden Betrug und gemeinschädliche Ziele, immensen auch lebensbedrohlichen Ausmaßes handelt, legitimiert den Protestierenden, sich friedlich den polizeilichen Anordnungen zu widersetzen.

5. Warum der Polizeieinsatz am 30.9. unverhältnismäßig war

Die Polizei schützte eine Baumfällaktion, deren Verbot vom **EBA** am selben Tag angeordnet wurde, aus Gründen, die den Behörden bereits bekannt waren. Die Polizeiaktion richtete sich gegen eine grundgesetzlich geschützte Versammlung und gegen fast ausschließlich friedliche Bürger, die einen legitimen Protest einschließlich Widerstand gegen eine illegitime Zerstörung größeren Ausmaßes des Bauträgers ausübten.

6. Verantwortlich für diesen Polizeieinsatz war die politische Führung, nicht der Polizeipräsident (PP)

PP Stumpf übernahm für etwas die Verantwortung, was nicht seine Handschrift war. Dies bestätigte in Frontal21 sein früherer langjähriger Vorgesetzter (Hr. Rathgeb) und ein Polizeiausbilder-Experte. Das Faktenschaffen, das Unumkehrbares erreichen sollte, kam dem Fällverbot des EBA und auch der Feststellung einer Serie von Unmöglichkeiten, die der Faktencheck im November 2010 zutage förderte, zuvor. Geisslers Schlichterspruch dokumentierte schließlich eine Serie von „Nachbesserungen“ zu S21, die sich nachträglich als undurchführbar bzw. nicht bezahlbar herausstellten und die somit dieses Projekt als unwirtschaftlich und schädlich erscheinen lassen. Für dieses Faktenschaffen sind die Projektbetreiber und als Chef der Exekutive Hr. Mappus verantwortlich. Auch für den Fall, dass Mappus nicht das Ultimative des Polizeieinsatzes vorgegeben hat, so war er doch verpflichtet, ihn zu stoppen, als er aus dem Ruder lief. Dass die politische Führung bis heute nicht verantwortlich gemacht wird, liegt auch daran, dass Strafverfahren gegen brutale Polizeibeamte und Mitarbeiter der Bahn, die das EBA-Fällverbot nicht weiterleiteten, bis heute verschleppt werden.

Die Baugrube für den Bahnhofstrog erfordert eine lang andauernde und umfangreiche Grundwasserabsenkung. Als erstes und bisher einziges Bauwerk wurde dazu das Grundwassermanagement (GWM) errichtet. Die folgende Chronologie zeigt, wie Regierung (Mappus, CDU) und Bahn unter dem bedrohlich wachsenden Druck der S21-Gegner zum ersten Mal Fakten schaffen wollten, die etwas Gebautes von diesem Projekt sichtbar machen sollten. Hintergrund: Die dafür notwendigen Baumfällungen am 1.10.2010 standen kurz vor dem Aus durch das Eisenbahnbundesamt (EBA) wegen des Vorkommens streng geschützter Tierarten, während man offenbar längst wusste, dass die Abpumpmengen-Planungen für das genehmigte GWM nicht den realen Grundwassermengen entsprachen.

2006	"Während der Bauzeit werden etwa 5,8 Millionen m ³ Wasser (durch das GWM) entsprechend zu behandeln sein." so der damalige Konzernbevollmächtigte der DB AG W. Klingberg
11.12.2009	Die Bahn beantragt beim Eisenbahnbundesamt (EBA) eine Änderung des festgestellten Plans. Das EBA führte daraufhin ein vereinfachtes Planfeststellungsverfahren (ohne Anhörungsverfahren eines anerkannten Naturschutzverbandes) durch. Träger öffentlicher Belange - die Landeshauptstadt Stuttgart als Grundstückseigentümerin und Vermögen und Bau Baden-Württemberg, das Regierungspräsidium Stuttgart - wurden an dem Verfahren beteiligt, nicht aber der BUND. Zu diesem Zeitpunkt bereits wussten die Behörden bereits vom Vorkommen des Juchtenkäfers, es lagen aber keine genaueren Untersuchungen vor. Die Bahn berief sich aber noch auf die Faktenlage aus 2003, bei dem die geschützten Arten nicht bekannt waren.
26.04.2010	Das Regierungspräsidium Stuttgart teilt dem EBA mit, die Feststellung (Gutachten aus dem Jahre 2003, Kartierung 2002) sei mittlerweile überholt. Juchtenkäfer seit 2005 nachgewiesen.
30.04.2010	Das EBA genehmigt die 5. Planänderung, die ein zentrales GWM zum Ziel hat.
06.05.2010	Das EBA stellt den Trägern öffentlicher Belange den Genehmigungsbescheid vom 30.4.2010 mit; auf eine öffentliche Bekanntmachung wird verzichtet, also BUND erfährt nichts.
30.09.2010	Die Bahn legt einen Untersuchungsbericht zum Vorkommen des Juchtenkäfers im Vorhabenbereich mittlerer Schlossgarten vom August 2010 vor, während im Schlossgarten brutal geräumt wird.
01.10.2010	27 Bäume werden gefällt. Regierung und Polizei müssen vom Baumfällverbot des EBA wissen.
Okt,Nov. 2010	Die „Schlichtung“ läuft, während offiziell Bauunterbrechung ist, aber am GWM bereits gebaut wird.
17.05.2011	Stuttgarter Zeitung meldet: Statt bisher 3 Millionen m ³ Wasser bittet die Bahn nunmehr bis zu 6,8 Millionen m ³ während der auf sieben Jahre taxierten Bauzeit des unterirdischen Durchgangsbahnhofs abpumpen und wieder in den Boden infiltrieren zu dürfen.
21.06.2011	BUND erfährt vom 5. Planänderungsbeschluss des EBA, d.h. Planfeststellungsverfahren in vereinfachter Form unter Nichteinbeziehung eines anerkannten Naturschutzverbandes (zB. BUND)
06.10.2011	Der Verwaltungsgerichtshof (VGH) stoppt vorläufig die Bauarbeiten am GWM, wegen Nichtanhörung des BUND zum 30.4.2010
28.10.2011	Das EBA hat die sofortige Vollziehbarkeit des Bescheides vom 30.04.2010 angeordnet und die zunächst eingetretene aufschiebende Wirkung durch den VGH wieder beseitigt. Am GWM wird wieder gebaut.
15.12.2011	Der VGH stellt unanfechtbar fest: Der Bescheid des EBA vom 30.4.2010 leidet an einem Rechtsmangel, der die Feststellung seiner Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit rechtfertigt. In diesem Umfang müssen Vollzugsmaßnahmen vorläufig unterbleiben und dürfen insbesondere keine Baumfällarbeiten durchgeführt werden.

Fazit: Aus der Chronologie kann gelesen werden, dass aus naturschutzrechtlichen Gründen das GWM zu diesem Zeitpunkt nie hätte gebaut werden können. Es wurden sowohl am 01.10.10 als auch am 15.02.12 Bäume gefällt, die Lebensraum von Juchtenkäfern waren. Das gesicherte Vorkommen von geschützten Arten wurde dem EBA bis zuletzt vorenthalten. Die staatlichen Umwelt-Institutionen blieben weitgehend untätig. Ein naturschutzrechtliches Verfahren unter Einbeziehung des BUND verunmöglichte die Bahn auf diese Weise.

Gleichzeitig entsteht der Eindruck, dass die Steigerung der Abpumpmenge von 3 auf 6,8 Mio. m³ nicht auf neueren Erkenntnissen beruhen kann, sondern bereits 2006 5,8 Mio. m³ bekannt waren. Eher muss angenommen werden, dass es wichtiger war, überhaupt einen sichtbaren Baubeginn hinzubekommen, auch wenn dabei zunächst ein zu kleines GWM gebaut werden musste. Die Chancen für eine Genehmigung einer ausreichenden GWM-Anlage sind aus heutiger Sicht sehr gering. Folglich ist der GWM-Bau als illegal und als reines Faktenschaffen anzusehen, um S21 vor einem endgültigen Baustop zu bewahren.

Zusammenhang zwischen Kosten, Wirtschaftlichkeit und dem Trick der Mischfinanzierung

Diese Darstellung soll zeigen, dass die wahren Kosten von S21, und damit die fehlende Wirtschaftlichkeit (Kosten-Nutzen-Verhältnis) durch eine komplexe Mischfinanzierung verschleiert werden:

Kosten und Risiken führen zu einer negativen Wirtschaftlichkeit

Die Projektbeteiligten finanzieren das Schienen-Projekt Stuttgart-Ulm mit sehr unterschiedlichen Konstruktionen, die aber in keiner Beziehung zu den eigentlichen Kostentreibern bei diesem Projekt stehen, sondern nur zu optimistisch kalkulierten Gewinnen, die aber letztlich nicht der Gesellschaft allgemein sondern nur privaten Kapitalgebern zu Gute kommen. Zudem ist die erwartete Amortisation durch Bahnreisen hinfällig, wenn die realen Kosten der teuren Schienenstrecken die Preise für die Fahrkarten und die durch das Land bestellten Züge verteuern.

Mischfinanzierung: Die Stadt Stuttgart ist mit einem spekulativen Bauland-Erwerb beteiligt, der sich mittlerweile auf zu kalkulierende 1 Mrd. € belaufen dürfte. Das Land BaWü hat sich ebenfalls durch die Kostenbeteiligung an der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm (**NBS**) von ca. 1 Mrd. € festgelegt.

Die erwartete Verteuerung des Projektes ist durch die Enge in Stuttgart, die Geologie, das Mineralwasser und den hohen Tunnelanteil gegeben. In den letzten Jahren wurden ständig neue Risiken bekannt, die einerseits einen Wechsel des Bauleiters (Azer/Penn) auslösten, zum anderen aber alle seriösen Kostenschätzungen noch in den Schatten stellen werden. Vergleichszahlen aus dem Jahre 2010:



Laut Vergleichsberechnungen der Fa. Viereggs-Rössler (bekannt durch die präzise Kostenvorhersage beim eingestellten Transrapid-Projekt für München) ist, wie dargestellt, allein bei der **NBS** mit einer Kostensteigerung von 60% zu rechnen (77/48); und diese Kostensteigerung ist nicht Teil der bisherigen Finanzierungsvereinbarung. Der Vergleich zur Strecke Köln-Frankfurt illustriert, warum die NBS im Bundesverkehrswegeplan auf Platz 20 von 26 Projekten rangierte, bis MP Öttinger durch die Landesbeteiligung ein zeitliches Vorziehen erreichte, sodass mit der Fertigstellung des Tiefbahnhofs auch die **NBS** fertig sein würde. Eine realistische Kalkulation würde eine Kostensteigerung von 150% bedeuten (77/30), wenn man Köln-Frankfurt (fertiggestellt) mit der **NBS** (projektiert) vergleicht. Damit verliert das gesamte Projekt Stuttgart-Ulm jede Wirtschaftlichkeit. Auch eine angemessene Wirtschaftsförderung kann solche Kosten nicht mehr rechtfertigen.

Verstoß gegen die im Grundgesetz vorgeschriebene Finanzordnung: Mischfinanzierungsverbot

Die Verfassung (GG104a) schreibt eine klare Aufgabenteilung zwischen Bund (Schienensystem) und Ländern (regionales Zugangebot) vor, um den unwirtschaftlichen d.h. verschwenderischen Umgang mit Steuermitteln zu unterbinden. Dies wird erreicht, wenn Aufgabenbereiche eindeutig verantwortet werden und die laut Verfassung vorgeschriebenen Rechnungshöfe das zu kontrollieren in der Lage sind (GG 114/2). Die Misch-Finanzierung von S21 verstößt eindeutig gegen diesen Verfassungsartikel und kann sich nicht auf die Regionalisierung des Öffentlichen Personennahverkehrs durch das Land berufen. Damit wird eine wirkungsvolle Kontrolle durch die Rechnungshöfe in Bund und Land untergraben.

Wie dieser Rechtsbruch der CDU-Regierungen Öttinger und Mappus begann und fortbesteht

Die Finanzierungsvereinbarung zu S21 wurde im Jahr 2007 durch **OB Schuster (CDU)** vorunterzeichnet und 2009 von allen Projektbeteiligten (Bund, DB AG, Land: MP Öttinger, CDU) bestätigt. Zu diesem Zeitpunkt fehlten (bis heute) die wichtigsten Planfeststellungen, die die größten Kostentreiber enthalten. Aber auch die planfestgestellte NBS wurde seither schon wesentlich teurer, die Planungsfirma wurde sogar wegen Unfähigkeit gekündigt. Ganz sicher bei der Mischfinanzierung war sich die Landesregierung jedoch nicht und holte am 13.07.2007 ein Rechtsgutachten von Prof. Dolde ein. Dies wurde aber erst bekannt, als die Grünen mit dem Rechtsgutachten von Prof. Meyer im November 2010 die Finanzierung rechtlich angriffen und eine Prüfung durch den Landesrechnungshof forderten, was jedoch mit Mehrheit abgewiesen wurde.

Sämtliche Versuche die Verfassungsmäßigkeit der Finanzierungsverträge durch das Verfassungsgericht prüfen zu lassen, wurden seither durch CDU/SPD/FDP-Mehrheiten im Stadtrat, Landtag und in der neuen Koalition in der Landesregierung verhindert. In der Regel beruft man sich fälschlicherweise auf die Rechtspraxis bei anderen Schienenprojekten, bei denen das Land durch die Regionalisierung (Bestellung von Zügen) an der Finanzierung beteiligt sei. Daraus versucht man Aufgabenüberschneidungen zu konstruieren, welche die klare Definition von Bundes- und Landesaufgaben verwässern sollen. Schließlich besteht eine unzulässige Mischfinanzierung auch dadurch, dass laut Finanzierungsverträgen bei Überschreitung der Kostengrenze von 4,5 Mrd. keineswegs festgelegt ist, dass nur die allein verantwortliche DB AG bzw. der Bund dafür aufzukommen haben.

Seit dem 20.09.2012 liegt nach langer Vorbereitung und wegen Scheitern beim Verwaltungsgerichtshof ein Eilantrag beim Bundesverfassungsgericht, das den von der Bahn betriebenen Hausabriss zu Lasten eines Wohneigentümers gerade deshalb stoppen soll, weil der Eingriff auf der unzulässigen Mischfinanzierung von S 21 beruht.

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