

# 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



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 <sup>3</sup> 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 ( <b>EBA</b> ) eine Änderung des festgestellten Plans. Das <b>EBA</b> 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 <b>EBA</b> genehmigt die 5. Planänderung, die ein zentrales GWM zum Ziel hat.
06.05.2010	Das <b>EBA</b> 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 <sup>3</sup> Wasser bittet die Bahn nunmehr bis zu 6,8 Millionen m <sup>3</sup> 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 ( <b>VGH</b> ) 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 <b>VGH</b> 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. m<sup>3</sup> nicht auf neueren Erkenntnissen beruhen kann, sondern bereits 2006 5,8 Mio. m<sup>3</sup> 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.

**S21 hat Bau-Unrecht !**