

Koalitionsvertrag gebrochen ?!

<http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.stuttgart-21-im-schlossgarten-darf-gebaut-werden.f9d10bc5-c55c-47ae-9c1d-189852786c25.html>



Das vom SPD-Landesvorsitzenden Nils Schmid geführte Finanzministerium hat acht Jahre nach der ersten Vereinbarung mit der Deutschen Bahn den Gestattungsvertrag für die Nutzung von

Landesflächen für Stuttgart 21 unterschrieben. Damit ist der Konzern frei in seiner Entscheidung, im Schlossgarten sofort bauliche Fakten zu schaffen.

Für die Projektgegner steht fest, dass die SPD damit den Koalitionsvertrag gebrochen hat. "Das Verhalten von Minister Schmid widerspricht allem, was man sich unter korrekter Verhandlungsführung vorstellt", sagte die Sprecherin des Aktionsbündnisses gegen S 21, Brigitte Dahlbender. "Das ist ein Affront gegen die Menschen, die sich darauf freuen, dass es endlich auch in Baden-Württemberg eine echte Bürgerbeteiligung geben wird.

Vorliegen einer Versammlung am 30.09.2010

http://kopfbahnhof-21.de/fileadmin/downloads/Gutachten/101227_Poscher_UA_Stuttgart21.pdf

Dr. Ralf Poscher, Professor für Öffentliches Recht, Institut für Staatswissenschaft und Rechtsphilosophie an der Albert-Ludwigs Universität Freiburg



Eine Versammlung im Sinne des Versammlungsgesetzes hätte jedenfalls dann vorgelegen, wenn die im Mittleren Schlosspark befindliche Personengruppe von dem engeren, verfassungsrechtlichen Versammlungsbegriff umfasst gewesen wäre. Nach der neueren Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts sind Versammlungen im Sinne des Art. 8 GG örtliche Zusammenkünfte mehrerer Personen zur gemeinschaftlichen, auf die Teilhabe an der öffentlichen Meinungsbildung gerichteten Erörterung oder Kundgebung. Hiervon grenzt das Verfassungsgericht besonders die zwangsweise oder sonst wie selbsthilfeähnliche Durchsetzung eigener Forderungen ab, die nicht auf einen Beitrag zur öffentlichen Meinungsbildung gerichtet sind.

Entsprechend sind sog. bloße Verhinderungsblockaden keine Versammlungen im Sinn des Grundgesetzes. Entscheidend für das Bundesverfassungsgericht ist dabei aber nicht, dass Teilnehmer zu Blockademaßnahmen greifen, sondern dass sie nicht auch auf die Beteiligung an der öffentlichen Meinungsbildung zielen. Das Bundesverfassungsgericht will nicht Protestformen, die zu Blo-

ckaden greifen, vom Versammlungsbegriff auszuschließen. Dies verträglich auch nicht mit dem Wortlaut von Art. 8 GG, nach dem sogar bewaffnete und gewalttätige Menschenmengen Versammlungen im Sinn der Verfassung sein können.

Nach den Indizien des Polizeiberichts wird man den Protesten im Schlossgarten nach diesen Maßstäben nicht absprechen können, dass mit ihnen auch ein auf die öffentliche Meinungsbildung gerichteter Protest beabsichtigt war.

So ergeben sich schon bei einer nicht unerheblichen Anzahl der Teilnehmer aufgrund ihres äußeren Verhaltens keine Anhaltspunkte, die auf eine bloße Blockadeabsicht schließen ließen. Zweitens spricht für die Versammlungseigenschaft, dass sich die Anwesenheit im Mittleren Schlossgarten – jedenfalls zu Beginn des Protestes – als rechtmäßig darstellte. Aufgrund der von ihr gewählten Einsatztaktik, die auf einen Überraschungseffekt setzte, hatte die Polizei offenbar darauf verzichtet, vor Beginn des Einsatzes im Wege einer Allgemeinverfügung Platzverweise für den Mittleren Schlossgarten zu erteilen. Im Polizeibericht werden jedenfalls nur im späteren Verlauf erteilte Platzverweise gegen einzelne Blockadeteilnehmer erwähnt.

Art. 8 GG schützt die Freiheit kollektiver Meinungskundgabe bis zur Grenze der Unfriedlichkeit. Die Unfriedlichkeit wird in der Verfassung auf der gleichen Stufe wie das Mitführen von Waffen behandelt. Unfriedlich ist eine Versammlung nicht schon, wenn es zu Behinderungen Dritter kommt, seien diese auch gewollt und nicht nur in Kauf genommen. Eine Versammlung wird nicht bereits durch jede Rechtsverletzung zu einer unfriedlichen.

Einwände des Bundesrechnungshofes 10/08

http://www.kopfbahnhof-21.de/fileadmin/bilder/stellungnahmen/081030_brh-bericht_zu_s21.pdf

Der Bundesrechnungshof errechnet auf Basis der Erkenntnisse des Bundesverkehrsministeriums (zur Einschätzung von allgemeinen Preissteigerungen) Projektkosten von 4,9 Mrd. Euro. Hinzu kommen Kosten für bisher nicht erfaßte Leistungen (Flughafenbahnhof, Abstellanlagen, Plochinger Kurve) so dass die Kosten deutlich über 5,3 Mrd. Euro (für den Tiefbahnhof) lägen.

Antrag Grüne im Bundestag Dez. 2009: Moratorium für Stuttgart 21

http://www.gruene-bundestag.de/cms/verkehr/dok/319/319845.moratorium_fuer_stuttgart_21.pdf

Die Projektpartner setzen sich über maßgebliche vertragliche Zusicherungen der Rahmenvereinbarung von 1995 hinweg. Laut § 6 der Rahmenvereinbarung kann die Finanzierungsvereinbarung "für das Gesamtprojekt" nämlich erst getroffen werden, wenn alles planfestgestellt ist. Weder für Stuttgart 21 noch für die Neubaustrecke trifft dies zu.

Die Wirtschaftlichkeit der beiden Großprojekte ist nach wie vor für die Öffentlichkeit nicht nachvollziehbar. Eine realistische Kosten-Nutzen-Rechnung ist beim jetzigen Planungsstand nicht möglich. Planfeststellungsverfahren und Ausschreibungsverfahren sowie die Kostenermittlungen der DB AG für die Neubaustrecke sind noch nicht abgeschlossen

und auch die Ergebnisse der Überprüfung der Wirtschaftlichkeit der Neubaustrecke durch den Bund werden, wenn überhaupt, erst im Frühjahr 2010 vorliegen.

In einem Sachstandsbericht zum Projekt Stuttgart 21 verweist die Bahn zudem darauf, dass eine "ausgeglichene Wirtschaftlichkeit bis zu einem Gesamtwertumfang von maximal 4,7 Mrd Euro gegeben" sei. Sollte der Bundesrechnungshof, der die Kosten für das Projekt mit 5,3 Milliarden Euro kalkuliert, in seiner Einschätzung Recht bekommen, wird mit Stuttgart 21 auch ein aus Bahnsicht unwirtschaftliches Projekt gebaut.

Geissler: Verfahrenstrick verhinderte Bürgerbefragung 2007

<http://www.suedkurier.de/news/brennpunkte/politik/Heiner-Geissler-im-SUEDKURIER-Interview-bdquo-Fruher-war-Politik-einfacher-ldquo-art410924.5108917>

Ich hoffe, dass die Volksabstimmung nicht alternativradikal stattfindet, sondern dass über Alternativen abgestimmt werden kann.

Frage: Die Alternative ist „ja“ oder „nein“

Das ist das Kreuz des Verfahrens, dass keine Alternative zur Debatte stehen. Das finde ich nicht gut, weil gerade das die Situation in Stuttgart sehr verschärft hat. Man hat von vornherein von oben nur einen bestimmten Bahnhof, nämlich den Tiefbahnhof, im Blick gehabt und dann auch geplant. Andere Möglichkeiten wurden überhaupt nicht zur Diskussion gestellt.. Genau das ist doch das Problem bei Stuttgart 21, dass der Vorschlag von Gerhard Heimerl mit der Kombilösung gar nicht geprüft worden ist. Das mag ein alter Hut sein, aber der ist nie aufgesetzt worden. Infolgedessen entstand das Problem: Den Leuten wurde etwas vorgesetzt, ohne dass die Chance bestanden hätte, etwas anderes zu prüfen....

Frage: Glauben Sie nicht, dass der Kombibahnhof nur zu neuem Streit führen würde?

Nein. Die Problematik schreit geradezu nach einem Kompromiss. Denn die ursprüngliche Variante ist höchstwahrscheinlich ohnehin nicht realisierbar. S21 ist ein gigantisches Unternehmen, das mit den Finanzmitteln, die zur Verfügung stehen, nur schwierig finanziert werden kann.... Die Stadt Stuttgart hat durch einen Verfahrenstrick, anders kann man es gar nicht nennen, verhindert, dass eine fällige Bürgerbefragung durchgeführt werden konnte. Sie hat die Verträge vorher abgeschlossen. Dann hieß es: Die Befragung kann nicht durchgeführt werden, weil sie das Recht der Verträge nicht ändern kann. So etwas erzeugt eine unglaubliche Verbitterung bei den Menschen."

Der unheilbare Mangel 1994 (Quelle: SZ)

<http://www.sueddeutsche.de/politik/umstrittenes-bahnprojekt-stuttgart-und-der-unheilbare-mangel-1.1013415-4>

Von Anfang an, also seit dem 18. April 1994, weigerte sich die Bahn mit hartnäckiger Konsequenz, alternative Pläne 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.

Die Unfähigkeit oder Unwilligkeit (?) der Stadt, den Bauplanungen eigene Vorstellungen entgegenzusetzen, ist frappierend.

Das Hauptargument der Befürworter 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.

Mit der Rahmenvereinbarung hat sich die Stadt wie alle übrigen Vertragsbeteiligten unwiderruflich an das Projekt gebunden.

Wann also konnten die Bürger frühestens mitreden? Nachdem interne Planspiele diverser Ingenieurbüros vorausgegangen waren, erblickte Stuttgart 21 im April 94 das politische Tageslicht. An diesem Tag gaben der Bahnchef, der Oberbürgermeister, der Ministerpräsident, der Bundes- und der Landesverkehrsminister eine "kurzfristig anberaumte Pressekonferenz" in Stuttgart. Wie es ein Reporter damals beschrieb, war den Herrschaften "eine diebische Freude über ihren geglückten Überraschungscoup anzumerken". Denn "unbemerkt von der Öffentlichkeit hatten sie ihre konzertierte Aktion seit längerem vorbereitet".

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 im Juni 94. Das war freilich nur acht Wochen nach der Pressekonferenz. Nach allen damaligen Medienberichten spielte der "große Wurf Stuttgart 21" (Erwin Teufel) noch keinerlei auffällige Rolle im Wahlkampf. Die Idee war bei den Bürgern politisch noch nicht als entscheidungsrelevanter Ernstfall angekommen. Die erste Machbarkeitsstudie wurde erst sieben Monate später veröffentlicht, am 16. Januar 1995.

Volksabstimmung am 27. November

Verkehrsminister Hermann hat den Gesetzentwurf zum möglichen Ausstieg des Landes aus der Finanzierung von Stuttgart 21 ins Parlament eingebracht. „S21 bringt verkehrlich wenig, ist unfassbar teuer und eben nicht durchfinanziert“, sagte Hermann am Freitag in Stuttgart. Insbesondere die unsichere Finanzierung des Vorhabens mit einem bereits aufgebrauchten Risikopuffer spreche dafür, die Notbremse zu ziehen und dem Land ein finanzielles Desaster zu ersparen.

*Impressum: Diese Nachrichtenzusammenfassung (teilweise gekürzt) erscheint wöchentlich.
Bearbeitung: Uwe Mannke, Oberboihingen*

