

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



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.