

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

02



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. Schwanhäuser (Auslegungsplanung)	zutreffend , aber nicht als Leistungszahl offiziell angegeben
39	1997	S21	Prof. Heimerl, Prof. Schwanhäuser	manipuliert , Haltezeit zu kurz
50	2003	S21	Prof. Schwanhäuser	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 Viereggs-Rössler bestätigt von Nahverkehrsges. BaWü

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

S21 hat BAU-UNRECHT

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