

Die Lösung: Kopfbahnhof 21

K21 ist der modernisierte Stuttgarter Kopfbahnhof. Er ist in Abschnitten realisierbar, schon während der Bauzeit schonender für Natur und Umwelt und kostet Stadt und Land dabei deutlich weniger.

K21 bringt echte Verbesserungen

- Für Fern- und Nahverkehr
- Für weniger Geld, in kürzerer Zeit
- Mit weniger geologischen und ökologischen Risiken

Wir setzen uns ein für:

- Eine Bahn für Bürger mit kundenfreundlichem Integralen Taktfahrplan
- Mehr Personen- und Güterverkehr auf der Schiene
- Transparenz in Planung und Finanzierung
- Nachhaltiges Wirtschaften statt Realisierung von Prestigeprojekten
- Investitionen dort, wo sie größten Nutzen bringen

Stoppen Sie mit uns 'Stuttgart 21'!

- Informieren Sie Freunde und Bekannte
- Nehmen Sie teil an Informationsveranstaltungen
- Kommen Sie zu Demonstrationen

Unterstützen Sie unsere Arbeit mit Ihrer Spende an:
Umkehrbar e.V., Kto.-Nr.: 70 20 62 74 00, BLZ: 430 609 67 (GLS-Bank),
Verwendungszweck: Infooffensive. Für Überweisungen auf dieses Konto
können keine Spendenbescheinigungen ausgestellt werden.

Wenn sich Zehntausende Bürger sichtbar und dauerhaft wehren,
wird 'Stuttgart 21' nicht realisiert.



Weitere Informationen:

Infos und Berichte zu K21

www.ja-zum-Ausstieg.de / www.fuer-k21.de/
www.architektinnen-fuer-k21.de

Informationen von Experten

www.parkschuetzer.org/presse

Aktuelles zum Widerstand mit Terminen und Newsletterabo:

www.bei-abriss-aufstand.de mit täglichem Pressespiegel



Integraler Taktfahrplan

In Bestzeit von 'Tür zu Tür'



© Foto: Dieter Berger

Sinnvolle Investitionen für kundenfreundliche, schnelle Verbindungen im Verkehrsnetz

Schneller von Stuttgart nach Ulm ist toll. Doch aufs Ganze gesehen, wie viele Reisende fahren von Stuttgart nach Ulm? Was nutzen uns einige wenige, teure und schnelle Vorzeigeverbindungen zwischen Großstädten? Was wir wirklich brauchen sind zuverlässige Zugverbindungen vom Wohnort zu beliebigen Zielorten im ganzen Land. Wie sollen Verbindungen sein? Muss man umsteigen? Oder gar das Verkehrsmittel wechseln? Spätestens an dieser Stelle der Reiseplanung setzen sich die meisten doch wieder ins Auto. Und wer erinnert sich nicht mit Schrecken an die 70 Minuten Wartezeit im verfallenden Landbahnhof, nur neun km vom Ziel entfernt? Ohne Umsteigen funktioniert öffentlicher Nahverkehr fast nie. Doch das muss problemlos und in alle Richtungen möglich sein.

Die Lösung: Der Integrale Taktfahrplan

Wer kann sich komplizierte Fahrpläne merken? Beim Integralen Taktfahrplan ist das ganz einfach: Abfahrt alle halbe Stunde – in jede Richtung.

• Die Idee

Alle Züge treffen sich zu festen Zeiten in einem Bahnhof (dem sogenannten Knoten). Alle Fahrgäste können so problemlos von einem Zug in einen anderen umsteigen.

• Der Takt

Das klappt nur, wenn die Fahrzeiten zwischen den Knoten vergleichbar lang sind. Schließlich wollen nicht alle Fahrgäste umsteigen, sondern auch viele einfach weiterfahren, ohne lange Wartezeiten im Bahnhof.

• Die Integration

Durch Abstimmung der Fahrpläne der lokalen Buslinien, Straßenbahnen oder Anrufsammeltaxis auf die Abfahrts-/Ankunftszeiten der Züge sind auch Verkehrsmittelwechsel unproblematisch.

VIDEO-LINK: www.infooffensive.de/ITF

Die Schweiz macht es vor

Dieses System funktioniert in der Schweiz sehr erfolgreich. Das Netz ist so konzipiert, dass ein Integraler Taktbetrieb möglichst ist. Höchstgeschwindigkeit auf wenigen Strecken ist teuer und ineffektiv. Entscheidend ist die Geschwindigkeit, mit der sich Reisende durch das gesamte öffentliche Verkehrsnetz bewegen können.

Der Bahnknoten

Ein Knoten benötigt so viele Bahnsteiggleise wie er Verbindungen in die Region herstellen soll. Der bestehende Kopfbahnhof kann's schon jetzt: Er bedient im Integralen Taktfahrplan 14 Verbindungen und verfügt über 16 Gleise.

Fortschritt geht anders

Und 'Stuttgart21'? Hier würden maximal acht Bahnsteiggleise gebaut, eine spätere Erweiterung ist nicht möglich. Das bedeutet: Hier wird die Zukunft verbaut! Bei unterschiedlichen Zuglängen sind selbst mit verwirrender Doppelbelegung maximal zwölf Verbindungen möglich (acht Regiozüge und vier ICEs oder ICs). Das das sind eindeutig zu wenig!

Flaschenhals statt 'Neues Herz Europas'

Mit seinem Gleisvorfeld bietet der Kopfbahnhof viel Potenzial für die Zukunft, ganz im Gegensatz zu 'Stuttgart21'! Durch die zentrale Lage im Netz würde der Tiefbahnhof zum Flaschenhals Baden-Württembergs. Verspätungen und verpasste Anschlüsse wären die Folge, und das nicht nur in Stuttgart, sondern landesweit.

Baden-Württemberg soll 'dran bleiben'

Deshalb sagen wir JA zur Zukunft. Das heißt: Bahnstrecken nach Vorbild der Schweizer Bahnen takttauglich optimieren und mit modernen Zügen einen integralen und vor allem bezahlbaren Taktfahrplan gewährleisten. Pünktlich und zuverlässig im Netz von A nach B: Zur Arbeit, zur Schule, zum Einkauf – davon profitieren alle Baden-Württemberger.

