



Hochrheinbahn

Ausbau und Elektrifizierung Moderner Nah- und Fernverkehr



© Foto Andreas Hackenjos

Info-Offensive für Kopfbahnhof 21

www.infooffensive.de | www.ja-zum-ausstieg.de

V.i.S.d.P.: Dr. E. Weißmann, c/o Umkehrbar e.V., Urbanstr. 49A, 70182 Stuttgart | Stand: 08.11.2011

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

www.infooffensive.de | kontakt@infooffensive.de

Dreiländereck und Bodensee verbinden

Die Bahnlinie entlang des Rheins zwischen Basel und Konstanz liegt im Dornröschenschlaf. Auf der Schweizer Seite ermöglicht der Integrale Taktfahrplan schnelle Verbindungen. Auf deutscher Seite hingegen wird der Ausbau und die Elektrifizierung immer wieder verschoben. Dabei ist es gerade für die Region im Dreiländereck enorm wichtig, zum Bodensee und darüber hinaus gut vernetzt zu sein. Mit einer zeitnahen Elektrifizierung der Strecke und modernen Zügen würde das Reisen



schneller und bequemer werden. Die hierfür notwendigen Mittel belaufen sich laut Gutachten auf 110 Mio. Euro – einen Bruchteil der Kosten von 'S 21'. Mit der Modernisierung des bestehenden Kopfbahnhofs und der Express-S-Bahn zum Flughafen Stuttgart mit gutem Anschluss an die Gäubahn wäre auch ein Ausbau der Hochrheinbahn möglich. Wer sich die Finanzierung von 'Stuttgart 21' anschaut, merkt schnell: Die Bahn „schenkt“ den Bürgern keinen neuen Bahnhof, sondern opfert den leistungsfähigen Kopfbahnhof, um sich auf Kosten der Steuerzahler in Stadt und Land für den Börsengang attraktiv zu machen. Die mit der sinnvollen Modernisierung des Kopfbahnhofs eingesparten Mittel könnten flächendeckend für notwendige und vor allem weitreichende Verbesserungen verwendet werden. Zudem ermöglicht der Kopfbahnhof einen Integralen Taktverkehr mit guten Verbindungen von

Was bringt's uns im Ländle, wenn in Stuttgart Milliarde vergrabe werde? Gar nix!

Leut, lasset euch net für domm verkaufe!



Singen nach Stuttgart oder Zürich. Und durch den Ausbau weiterer Strecken auch nach Friedrichshafen, Ulm und Bregenz.

Regionale Investitionen bringen das Land voran

Beispiele auf Schweizer Seite zeigen, dass ein guter Anschluss an das Schienennetz für die Bürger und vor Ort ansässige Firmen wichtig ist. Die Hochrheinregion hat weder verkehrlich noch finanziell einen Nutzen vom etliche Milliarden teuren unterirdischen Bahnhof in Stuttgart. Die durch den Kopfbahnhof eingesparten

Steuermittel sollten u. a. in den notwendigen Ausbau der Hochrheinbahn (Basel – Singen – Konstanz) und der Gäubahn (Stuttgart – Singen) investiert werden.

Nachteile mit 'Stuttgart 21':

- 'Stuttgart 21' kostet mehrere Milliarden – nach den Finanzierungsverträgen tragen wir Baden-Württemberg die gesamten Kosten
- 'Stuttgart 21' macht einen Ausbau des Schienennetzes im Land finanziell unmöglich
- verspätete und unzuverlässige Verbindungen aufgrund zu geringer Kapazitäten im Tiefbahnhof bei der Einfahrt
- für Modernisierung der Züge und regionalen Bahnstrecken sind keine Mittel übrig

Vorteile ohne 'Stuttgart 21':

- schnellere, pünktliche Verbindungen
- integraler Taktfahrplan nach Schweizer Vorbild mit häufigen und zuverlässigen Verbindungen
- die Modernisierung des Kopfbahnhofs ermöglicht Einsparungen und macht regionale Investitionen in den kommenden Jahren möglich
- Landesgelder werden frei für Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn
- Landesgelder werden frei für den Ausbau der Hochrheinbahn, die Rheintalbahn und die Wiederinbetriebnahme der Strecke Stockach – Mengen für schnelle Verbindungen Basel – Singen – Ulm

Ab Singen

- notwendiger Ausbau der Gäubahn sehr unwahrscheinlich
- unregelmäßige Abfahrtszeiten, weniger Züge Richtung Stuttgart
- Fernzüge 15 Minuten langsamer
- zeitnaher Ausbau der Gäubahn möglich
- zuverlässige, pünktliche, schnellere Flughafen-Express-S-Bahn ab Stuttgart-Vaihingen, bequemes Umsteigen am gleichen Bahnsteig

Bei der Volksabstimmung am 27.11. haben Sie die Wahl.

Nehmen Sie teil, denn jede nicht abgegebene Stimme zählt für 'Stuttgart21'. Setzen Sie ein Zeichen für besseren Bahnverkehr in Baden-Württemberg!

Sagen Sie:

- JA zu zukunftsfähigem Bahnverkehr!
- JA zu besseren Verbindungen!
- JA zum Ausstieg!

