

Was Sie über K21 wissen sollten:

- **Kopfbahnhof 21 ist ein kein Phantomprojekt!**
Die Schlichtung hat gezeigt: K21 ist realisierbar, planfeststellbar und finanzierbar.
- **Bei K21 entstehen keine neuen Trassen durch Wohngebiete**
Die Bestandsstrecke im Neckartal wird um zwei Gleise auf bereits weitgehend bestehendem, altem Bahnkörper ausgebaut. Der dafür vorgeschriebene Lärmschutz verbessert sogar die Situation für die Wohngebiete.
- **Ein Kopfbahnhof ist kein Problempunkt**
Der Stuttgarter Bahnhof ist bis heute einer der leistungsfähigsten Europas und der zweitpünktlichste Deutschlands!
- **Stuttgart wird nicht vom Hochgeschwindigkeitsnetz abgehängt**
Stuttgart ist heute schon ein wichtiger Hochgeschwindigkeitsverkehrsknoten, der das Ziel und den Startpunkt der Hochgeschwindigkeitsstrecken bildet.
- **Stuttgart 21 ist als kein 'Konjunkturpaket' für die Region Stuttgart**
Mit K21 werden Wirtschaft und Arbeitsmarkt in der Region in ähnlichem Maße angekurbelt mit der Chance, die Aufträge an Firmen aus der Region zu vergeben.

Stoppen Sie mit uns Stuttgart 21!

- Informieren Sie Freunde und Bekannte
- Nehmen Sie teil an Informationsveranstaltungen, kommen Sie zu Demonstrationen.
- Unterstützen Sie uns mit Ihrer Spende an das Aktionsbündnis gegen S21:
Empfänger: BUND Regionalverband Stuttgart
Kto. Nr. : 618 052 020, BLZ: 600 907 00 (Südwestbank)

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

Weitere Informationen:

Infos und Presseberichte zu K21

www.kopfbahnhof-21.de

Presseberichte und Hintergrundinformationen von Experten

www.parkschuetzer.org

Aktuelles zum Widerstand mit täglichem Pressespiegel

www.bei-abriss-aufstand.de

kontakt@infooffensive.de



K21 ja zum Kopfbahnhof
Bahnhof mit Vernunft.

Stuttgart 21
geht uns alle an!

Ja zum Kopfbahnhof 21

– Bahnhof mit Vernunft



K21 Illustration: © Prof. Roland Ostertag, Visualisierung Pro eleven



Proteste von Bürgern gegen S 21



Bildsimulation der geplanten Baustelle im Schlossgarten



Der Schlossgarten in seiner ganzen Blüte



Der denkmalgeschützte Bahnhof

Das spricht gegen Stuttgart 21 (Tiefbahnhof):

S21 ist ein reines Prestige- und Immobilienprojekt!

- S21 blockiert mit riesigen Bauflächen auf brachliegenden Bahnflächen über 10 -15 Jahre die Stadtentwicklung in Stuttgarts Innenstadt
- S21 bringt Nachteile für den Regionalverkehr
 - deutlich längere Umsteigezeiten, Anfälligkeit für Verspätungen, Halbierung Anzahl der Bahnsteige und Bahnsteigflächen, Verteuerung des Regionalverkehrs
- Kosten von S21 laut Bundesrechnungshof 5,3 Mrd. Euro*
- S21 birgt unabsehbare Risiken:
 - Über 60 km Tunnelbohrungen unter der Stadt durch schwierigstes Gestein
 - Kein akzeptables Brand- und Rettungskonzept für die Tunnelanlagen
- Unvorhersehbare Gefahren durch die geplante Grundwasserabsenkung
- Baulärm und Verkehrschaos – mind. 15–20 Jahre Bauzeit, auch in den Vororten
- S21 sorgt mit dem geplanten Städtebau für schlechtere Durchlüftung, höhere Luftschadstoffwerte und mehr Hitzestress im Stuttgarter Talkessel

Diese Argumente sprechen für Kopfbahnhof 21:

- K21 ermöglicht sofortige Stadtentwicklung auf großen, nicht mehr benötigten Bahnflächen
- K21 ist leistungsfähiger und pünktlicher als S21 (siehe Tabelle)
- Umsteigen bequem und barrierefrei, ebenerdiger Zugang zu allen Gleisen
- Durch Streckenausbau Fahrt nach Ulm in ca. 28 Min. möglich
- Wenn Störungen auf einer Zufahrtsstrecke oder bei der S-Bahn auftreten, bietet K21 Ausweichmöglichkeiten
- Integraler Taktfahrplan möglich** (= Ideale Umsteigeverbindungen)
- Der Schlossgarten mit seinem sehr alten Baumbestand bleibt erhalten
- Der denkmalgeschützte Bonatzbau bleibt erhalten
- Umsetzbar in Etappen während des laufenden Betriebs

**ITF = Integraler Taktfahrplan, regelmäßig stattfindende Fahrten in bestimmten Taktintervallen, Umsteigen in verschiedene Richtungen ohne Zeitverlust, zuverlässige Anschlüsse ohne lästige Wartezeiten.

Gegenüberstellung Stuttgart 21 – Kopfbahnhof 21

	Stuttgart 21	Kopfbahnhof 21
Kostenverhältnis***	2 € €	1 €
Tunnelröhren (je 2 Röhren)	ca. 66 km	ca. 24 km
Umsteigezeiten	länger als heute	ITF** => 45% kürzer als mit S21
Reisezeiten	für wenige kürzer	für viele kürzer
Fahrzeit Stuttgart - Ulm	ca. 28 Min.	ca. 28 Min.
Leistung	44 Züge/Stunde	52 Züge/Stunde
Pünktlichkeit	sehr kritisch	hoch
Realisierung	komplett	stufenweise

***Treten die zu erwartenden Kostensteigerungen von knapp 3 Mrd. Euro bei S21 ein, verschiebt sich das Kostenverhältnis zwischen S21 und K21 auf 3:1

Historie des Projekts Stuttgart 21

1994
Projektvorstellung Modernisierung Kopfbahnhof nicht geprüft. Protest erwacht

1995
Unterzeichnung Rahmenvertrag

2004
OB Schuster verspricht Bürgerbefragung bei Kostensteigerung

2007
67.000 Unterschriften für Bürgerbefragung ignoriert

2009
Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung bei "Nacht und Nebel"

2010
2. Februar Offizieller Baustart
Ab 25. August Abriss Nordflügel
1.10. Abholzung der ersten Bäume

Zwischen 1995 und 2004 wurde das Projekt erst wegen Unwirtschaftlichkeit begraben und dann künstlich wiederbelebt!

Siehe Video auf www.youtube.com
Stichwort Offene Bürgerbeteiligung

* Laut Bundesrechnungshof 5,3 Mrd. Euro (ohne Preissteigerungen), laut Gutachtern Vieregg & Rössler je nach Preissteigerung 6,9 - 8,7 Mrd. Euro