

Die Alternative: Kopfbahnhof 21

K21 ist der modernisierte Stuttgarter Kopfbahnhof. Er ist in Abschnitten realisierbar, ist 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
- in kürzerer Zeit
- für weniger Geld
- mit weniger geologischen und ökologischen Risiken

Wir setzen uns ein für

- eine Bahn für Bürger mit kundenfreundlichem Integriertem Taktfahrplan
- mehr Personen- und Güterverkehr auf der Schiene
- Transparenz in Planung und Finanzierung
- nachhaltiges Wirtschaften statt Realisierung von Prestigeprojekten
- Investitionen dort, wo sie den 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.kopfbahnhof-21.de / www.fuer-k21.de / www.architektinnen-fuer-k21.de

Presseberichte und Hintergrundinformationen von Experten

www.parkschuetzer.org/presse

Aktuelles zum Widerstand mit Terminen und Newsletterabo:

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

Stuttgart 21
geht uns alle an!

Was heißt denn hier „genehmigt“?



S21: Plan und Feststellung

Plan und Wirklichkeit

„Ich weise darauf hin, dass wir für Stuttgart 21 über die nötigen Planfeststellungsbeschlüsse und einen rechtskräftigen Finanzierungsvertrag verfügen.“ (Dr. Volker Kefer, Hamburger Abendblatt v. 30.07.2011)

Wirklich? Wichtige Abschnitte sind nicht genehmigt, in anderen muss nachgebessert, geändert und neu genehmigt werden.

Beispiele dafür (PFA steht für „Planfeststellungsabschnitt“):

PFA 1.1 = Tiefbahnhof / Talquerung

Die Bahn AG will für den Bau des Tiefbahnhofs mehr als doppelt soviel Grundwasser abpumpen wie genehmigt wurde. Dafür muss das Planfeststellungsverfahren mindestens geändert, unter Umständen auch ganz neu aufgerollt werden – das kann Jahre dauern.

PFA 1.2 = Fildertunnel

Ein Änderungsverfahren ist erforderlich da u. a. Tunnelquerschnitt und Bauverfahren, Leit- und Sicherungstechnik und der Ausgang auf den Fildern verändert werden. Umweltverbände und Feuerwehr müssen dazu gehört werden. Von einer gültigen Baugenehmigung kann keine Rede mehr sein.

PFA 1.3 = Anschluss Flughafen / Messe mit Rohrer Kurve

Ohne diesen Abschnitt kann Stuttgart 21 nicht an die Neubaustrecke angeschlossen werden. Die Bahn AG kann bis heute keine belastbaren Pläne vorlegen, um das Genehmigungsverfahren zu starten. Der Filderbahnhof muss völlig neu geplant werden – nach 17 Jahren „Planung“ ein Armutszeugnis.

PFA 1.4 = Filderbereich / Anschluss Flughafen nach Wendlingen

Die Wendlinger Kurve muss zweigleisig ausgebaut werden, um die 3 Züge aus Tübingen abwickeln zu können, die das Land fordert. Für die neue Streckenführung gibt es weder Pläne noch eine Genehmigung.

PFA 1.5 = Zuführung Feuerbach / Bad Cannstatt und Umbau S-Bahntrasse

Diese sind ebenfalls von der erhöhten Grundwasserentnahme betroffen.

PFA 1.6 b = Abstellbahnhof Untertürkheim

Die Genehmigung für den Abstellbahnhof ist längst noch nicht erteilt, nicht einmal der Erörterungstermin ist bis heute festgelegt.

Durch Baumaßnahmen werden täglich Fakten geschaffen, doch es gibt noch mehr Stolpersteine für den Tiefbahnhof:

Was wird eigentlich gerade gebaut?

Was beinhaltet „Stuttgart 21“ genau? Dr. Geißlers „Stuttgart 21 Plus“ forderte grundlegende Verbesserungen im Projekt, z. B. Brandschutz, Barrierefreiheit und Erhalt der Gäubahn. Im Stresstest sind bereits Ausbauten berücksichtigt worden, für die keine Pläne und Genehmigungen vorliegen.

4,5 Milliarden Euro oder „Was kostet die Welt“?

Die Summe wurde als „Sollbruchstelle“ des Projekts bestätigt. Seither kam heraus, dass sogar die alte Landesregierung an der Kalkulation der Bahn AG zweifelte. Das bahninterne Papier „121 Risiken“ beinhaltet bezifferte Kostenrisiken von über 1,2 Mrd. Euro, die restlichen Risiken können sich noch einmal auf diesen Betrag belaufen. Die im Stresstest festgeschriebenen notwendigen Verbesserungen sind aufwändig und sorgen für weitere Kostensteigerungen.

Woher kommt das Geld, wenn die 4,5 Milliarden ausgegeben sind?

Juristische Hindernisse können nicht weggewischt werden

Renommierte Verfassungsrechtler sind der Ansicht, die finanziellen Beteiligungen des Landes Baden-Württemberg und der Stadt Stuttgart verstoßen massiv gegen das Grundgesetz. Wer würde für deren Anteile einspringen?

Ein Zusammenschluss von Privatbahnen will die oberirdischen Gleise des Hauptbahnhofs weiter betreiben. Hier muss das Ergebnis der Feststellungsklage abgewartet werden.

Zu guter Letzt: Die Volksabstimmung

Die Hürde ist hoch; die Möglichkeit besteht jedoch, dass die Bürger sich im Dezember gegen das gesamte Projekt entscheiden. Was geschieht dann mit den unnötigen Baustellen, den voreilig geschaffenen Fakten?

Wir fordern: Baustopp bis zur Klärung aller offenen Fragen!

Weitere Informationen: www.infooffensive.de/Planfeststellung