

6. ANSCHLUSS AN DAS EUROPÄISCHE HOCHGESCHWINDIGKEITSNETZ

- S21 bindet Stuttgart optimal an das nationale und europäische Hochgeschwindigkeitsnetz an.

ÜBRIGENS: Durch jahrzehntelange Planungsverzögerungen, die K21 mit sich bringen würde, gerieten Stuttgart und weite Teile des Landes in den Verkehrsschatten, weil schon heute die schnellste Verbindung von Frankfurt nach München an Stuttgart vorbeiführt.

7. STÄDTEBAULICHE CHANCE

- Anstelle der brachliegenden Gleisflächen entstehen rund 100 Hektar Wohn-, Erholungs- und Dienstleistungsflächen, die in Stuttgart dringend benötigt werden.
- Weil diese Flächen im Zentrum frei werden, konnten aus dem Flächennutzungsplan der Stadt bereits 60 Hektar Bauland auf der „grünen Wiese“ gestrichen werden.
- Die Stadt hat die Grundstücke gekauft, um darauf sozial ausgewogene, familienfreundliche und ökologisch wertvolle Stadtteile zu entwickeln.

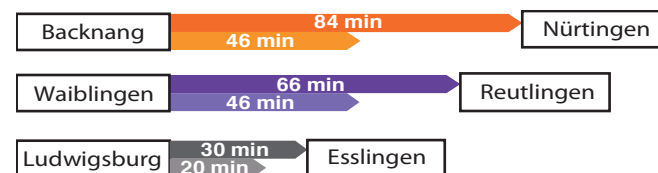
8. MEHR NATUR FÜR STUTTGART

- Durch S21 vergrößern sich der Schlossgarten und der Rosensteinpark um 20 Hektar. Das entspricht rund 30 Fußballfeldern.
- Hinzu kommen weitere 10 Hektar öffentliche Grünflächen, Spielplätze und Straßengrün in den neuen Stadtteilen. Es werden rund 5.000 neue Bäume gepflanzt, darunter bis zu zwölf Meter hohe Großbäume.

ÜBRIGENS: Bei K21 würden 60 Hektar „tote“ Gleisflächen bestehen bleiben.

9. MEHR KOMFORT

- S21 ermöglicht mehr Züge, bessere Taktfahrpläne, kürzere Fahrzeiten und damit mehr Komfort.
- Baden-Württemberg rückt durch schnellere Direktverbindungen im Regionalverkehr näher zusammen.



10. DER NEUE HAUPTBAHNHOF

- Der neue Stuttgarter Hauptbahnhof ist als Durchgangsbahnhof deutlich leistungsfähiger als der heutige Kopfbahnhof.



11. KEINE GEFAHR FÜR MINERALQUELLEN UND BAHNHOFSGEBÄUDE

- In Stuttgart wird schon seit Jahrzehnten im Quellgebiet gebaut. Die gewonnenen Erfahrungen fließen in das Projekt S21 ein.
- Der S-Bahn-Tunnel liegt wesentlich tiefer als der künftige Fernbahntunnel. Weder beim Bau noch beim Betrieb hat dies den Mineralquellen bis heute geschadet.
- Zahlreiche Auflagen in der Planfeststellung, wie zum Beispiel die Überwachung des Grundwassers vor und während der gesamten Bauzeit, dienen dem Schutz der Mineralquellen.
- Mit rund 320 Bohrlöchern wurde der Untergrund bereits sorgfältig erkundet. Mit mehr als 90 Messstellen wird das Grundwasser während der Bauzeit überwacht.
- Auch die Standfestigkeit des Bahnhofsgebäudes (Bonatzbau) ist nicht gefährdet.

ÜBRIGENS: Der Bonatzbau wird nicht abgerissen. Entfernt werden die Seitenflügel, die mit dem neuen Bahnhof ihre Funktion verlieren.

**Büro des Sprechers
für das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm**
Jägerstr. 2, 70174 Stuttgart
Tel.: +49 (0)711 / 21 3 21-200
info@bahnprojekt-s-ulm.de

www.stuttgart21.de

BAHNPROJEKT STUTTGART–ULM DIE WAHRHEIT ÜBER STUTTGART 21



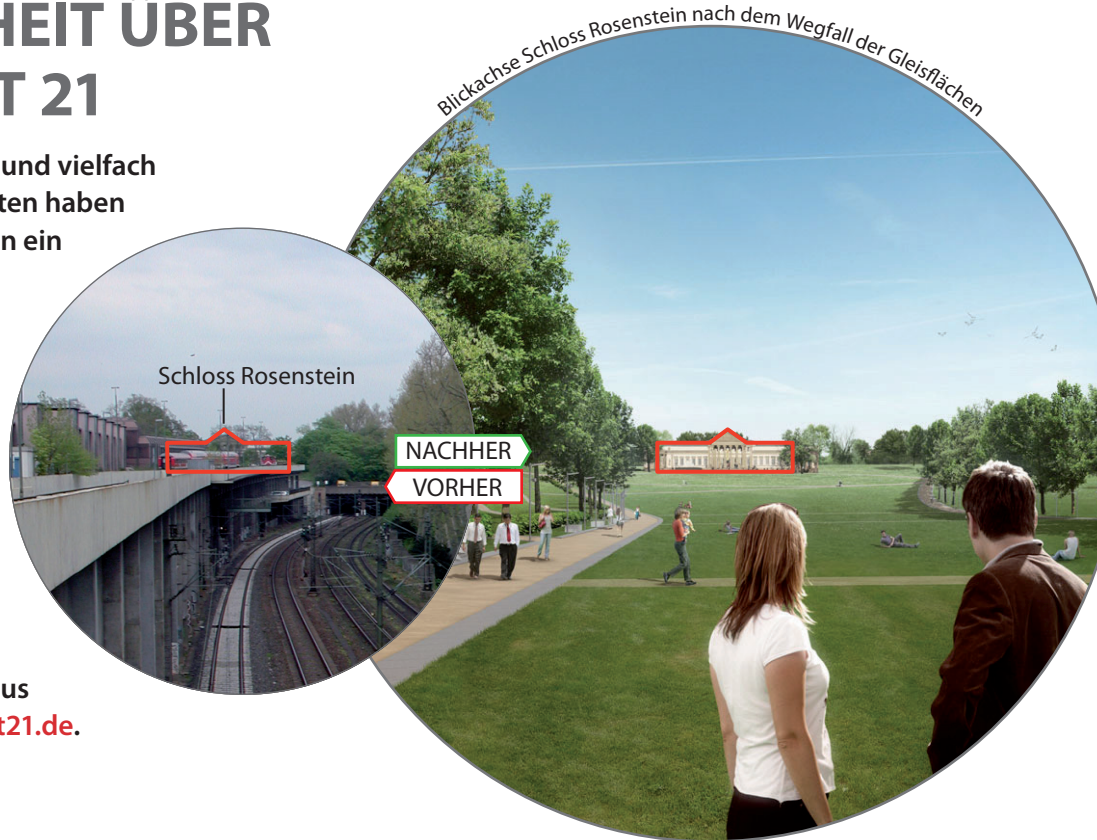
EINEN ZUG DARF MAN SCHON MAL VERPASSEN. DIE ZUKUNFT NICHT.

DIE WAHRHEIT ÜBER STUTTGART 21

Fehlende Informationen und vielfach verbreitete Halbwahrheiten haben das Projekt Stuttgart 21 in ein schlechtes Licht gerückt.

Dieses Informationsblatt beleuchtet die Kritik am Projekt und räumt auf mit den falschen Behauptungen.

Weitere Informationen zum Projekt erhalten Sie im Turmforum im Stuttgarter Hauptbahnhof, im Stuttgarter Rathaus und unter www.stuttgart21.de.



1. WAS IST DAS BAHNPROJEKT STUTTGART-ULM?

- Das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm der Deutschen Bahn AG zur Verbesserung der Schienenanbindung für Stuttgart und die Region besteht aus zwei Teilen:
Stuttgart 21: Der gesamte Bahnknoten Stuttgart wird neu geordnet und größtenteils in Tunnel verlegt. Das Schienenprojekt beinhaltet drei neue Bahnhöfe und die Weiterführung der Hochgeschwindigkeitsstrecke nach Wendlingen.
Neubaustrecke Wendlingen–Ulm: Sie schließt den Stuttgarter Bahnknoten an das nationale und internationale Hochgeschwindigkeitsnetz an.

2. RECHTLICHE SITUATION

- Die Entscheidung für Stuttgart 21 beruht auf breiter demokratischer Basis. Über 15 Jahre hinweg haben Bundestag, Landtag, Regionalversammlung und Stuttgarter Gemeinderat mit jeweils 75 Prozent Mehrheit dem Projekt zugestimmt.
- Die Verträge für das Bahnprojekt sind unterschrieben und können nur bis zum 31.12.2009 gekündigt werden, falls die Kosten – wider Erwarten – um mehr als 1,45 Milliarden Euro steigen würden und die Partner sich nicht über eine weiterführende Finanzierung einigen könnten.
- Das beantragte Bürgerbegehren wurde vom Verwaltungsgericht Stuttgart für rechtlich unzulässig erklärt.

3. FINANZIERUNG – WER BEZAHLT WAS?

- Die Deutsche Bahn investiert 1,3 Milliarden Euro. Von der Bundesrepublik Deutschland kommen 1,165 Milliarden Euro inklusive EU-Zuschüsse. Das Land Baden-Württemberg stellt insgesamt 370 Millionen Euro zur Verfügung. Die Stadt Stuttgart zahlt 31,6 Millionen Euro, die Region 100 Millionen Euro und der Flughafen beteiligt sich mit 107,8 Millionen Euro am Projekt S21.
- Nahezu alle Zuschüsse sind zweckgebunden. Das heißt, sie sind ausschließlich für S21 bestimmt und dürfen für keine anderen Verkehrsprojekte oder andere Zwecke wie Bildung oder soziale Einrichtungen verwendet werden.
- Die 2 Milliarden Euro für die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm teilen sich Bund und Land.

ÜBRIGENS: Im Gegensatz zu S21 gibt es für K21 keine Planung und keine Finanzierung. Bahn und Bund sind nicht bereit, K21 zu bauen.

4. DER NEUE FLUGHAFEN-BAHNHOF

- Der neue Bahnhof Flughafen/Messe verkürzt die Fahrzeit von der Innenstadt auf die Fildern durch den neuen Fildertunnel von 27 auf 8 Minuten. Die gesamte Filderregion mit ihren rund 250.000 Bewohnern und die rund 14 Millionen Fluggäste und Messebesucher werden durch den neuen Bahnhof optimal an das Verkehrsnetz angeschlossen.

5. EXTRA-KONJUNKTURPROGRAMM FÜRS LÄNDLE

- Das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm stärkt die Wirtschaft. Die gesamtwirtschaftliche Leistung in Baden-Württemberg wird um rund 500 Millionen Euro pro Jahr wachsen.
- Investitionen von 5,076 Milliarden Euro in das Verkehrsprojekt – also 3,076 Milliarden Euro für S21 und 2 Milliarden Euro für die Neubaustrecke nach Ulm – sowie weitere 4 Milliarden Euro in die städtebauliche Entwicklung Stuttgarts sind ein wichtiger Wachstumsfaktor für die Region.
- Gutachten belegen, dass rund 10.000 neue Dauerarbeitsplätze im Land geschaffen werden. Während der Bauzeit kommen noch einmal 7.000 Arbeitsplätze dazu.