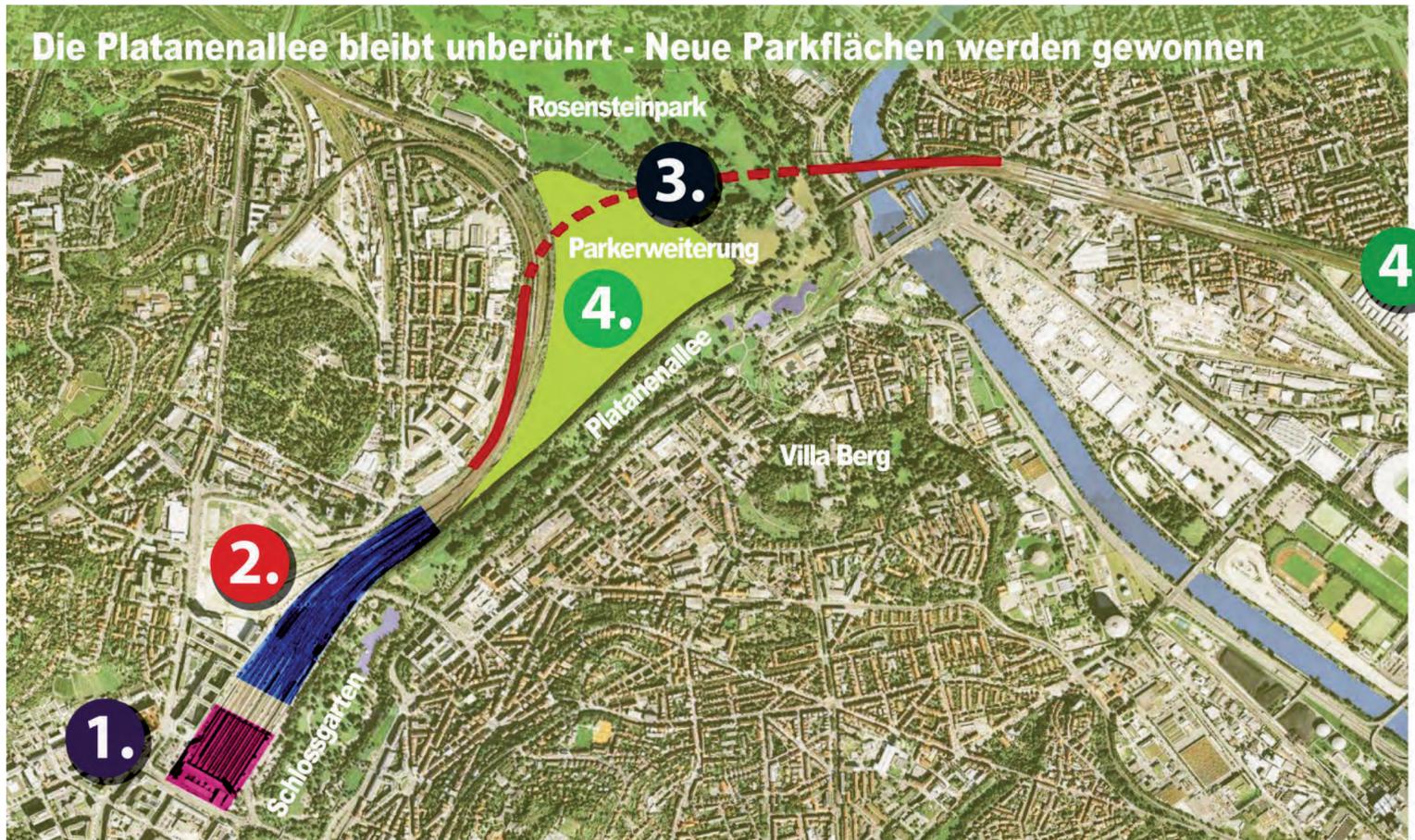


Kopfbahnhof – ein Konzept aus mehreren Bausteinen

Im Gegensatz zu Stuttgart 21 besteht das Konzept Kopfbahnhof 21 aus mehreren Bausteinen, die unabhängig voneinander realisiert werden können. Dabei bringt jeder Baustein für sich bereits eine Verbesserung. K21 steht auch hier für eine sukzessive Fortentwicklung des funktionierenden Bestandes anstatt radikalen Abbruchs und Neubaus.

- 1.** Renovierung/Modernisierung der Bahnsteige und Bahnhofshalle
- 2.** Sanierung/Optimierung des Gleisvorfelds
- 3.** Neuer Rosensteintunnel für zwei zusätzliche Gleise nach Cannstatt. Die Platanenallee bleibt von den Baumaßnahmen unberührt.

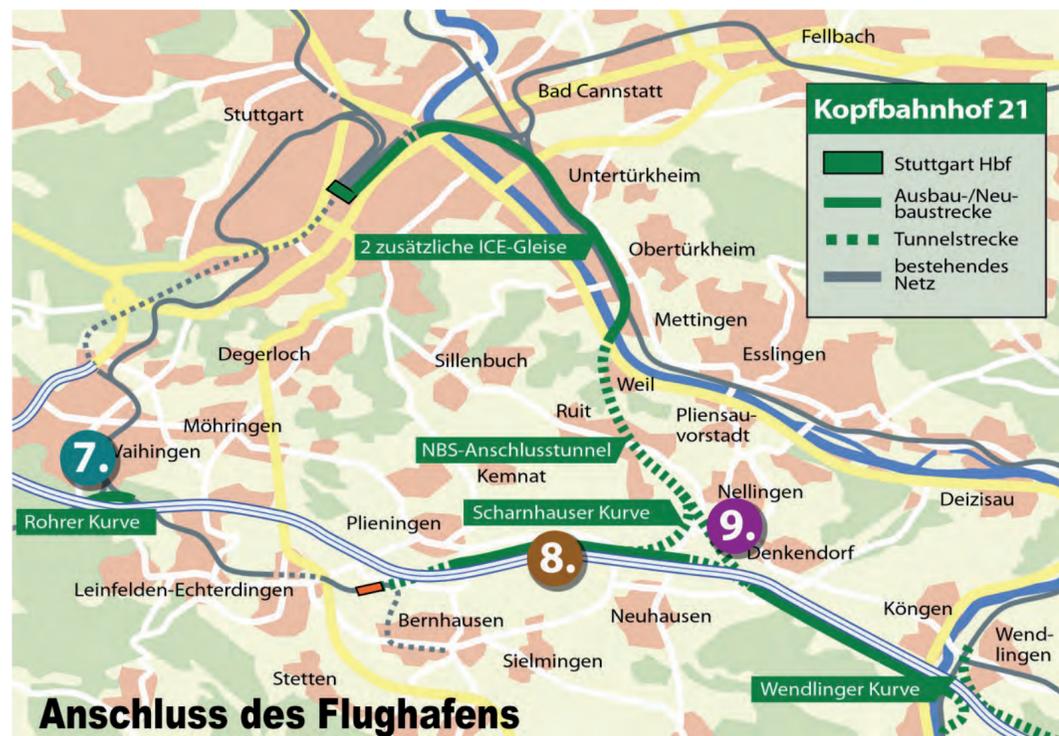


Die Platanenallee bleibt unberührt - Neue Parkflächen werden gewonnen



Anschluss der Neubaustrecke

- 4.** Verlegung des Wartungsbahnhofs nach Untertürkheim. Erweiterung des Rosensteinparks.
- 5.** Ausbau der Zulaufstrecken nach Zuffenhausen und Obertürkheim
- 6.** Anbindungsmöglichkeit der Neubaustrecke nach Ulm
- 7.** Bau der Rohrer Kurve zur Anbindung der Gäubahn an den Flughafen
- 8.** Verlängerung der Flughafenbahn bis zur Neubaustrecke
- 9.** Bau der Scharnhäuser Kurve zur Anbindung der Neubaustrecke an den Flughafen



Anschluss des Flughafens



Die Gleisführung im Neckartal – ohne größere Eingriffe

Bei Kopfbahnhof 21 wird die Bahnstrecke zwischen Bad Cannstatt und Obertürkheim um zwei zusätzliche Gleise erweitert. Dafür ist auf dem bestehenden Bahndamm ausreichend Platz vorhanden.

Nach den Otto-Hirsch-Brücken verschwindet die ICE-Strecke im Tunnel, unterquert den Neckar und taucht in Höhe der Deponie Einöd in den Berg ein.

Die Eingriffe ins Neckartal sind bei Stuttgart 21 um einiges größer – hier muss der Neckar im Bereich des Hafenbeckens von zwei Tunnelstrecken unterquert werden.