

Weitere gute Gründe für Ihr „JA“ am 27. November:

- 2007 versprach die Bahn eine Verdoppelung der Leistungsfähigkeit durch den Tiefbahnhof – für 2,6 Mrd. Euro. Heute kann sie nur durch massive betriebliche Einschränkungen erreichen, dass S 21 gerade einmal 30 Prozent mehr Verkehr ermöglicht als das, was heute im Kopfbahnhof gefahren wird – für inzwischen 4,5 Mrd. Euro.

- Der bestehende Kopfbahnhof hat freie Kapazitäten

Weitere Kostensteigerungen sind zu erwarten. Sie drohen zu Lasten des Landes zu gehen. Dessen Kostenbeteiligung ist vertraglich nicht begrenzt!

- S 21 verdrängt Sinnvolles wie den Ausbau der Rheintalbahn.

- Der Unterhalt der vielen langen Tunnels ist extrem teuer.

- Der Tiefbahnhof mit nur noch 8 (statt 16) Bahngleisen ist unterdimensioniert. Daher sind viele Doppelbelegungen durch hintereinander haltende Züge vorgesehen.

- Ein Fahrplan mit guten Umsteigeangeboten ist im Tiefbahnhof nicht möglich.

- Eingleisige Streckenabschnitte führen zu Verspätungen.

- Fahrzeitgewinne kommen durch die Neubaustrecke Wendlingen - Ulm, nicht jedoch durch S 21 zustande.

- S 21 ist für Güterverkehr definitiv nicht nutzbar. Schwerlastverkehr wird nicht von der Straße auf die Schiene verlagert.

Der Fahrgastverband Pro Bahn sagt: „Stuttgart 21 droht zu einem finanziellen Abenteuer für Baden-Württemberg zu werden, ohne dass es einen Nutzen bringt.“

Darum: Stimmen Sie am Sonntag, 27. November, mit „JA“ - Für einen Ausstieg aus der Mitfinanzierung des Landes an Stuttgart 21!



Diese Information wurde gemeinsam erstellt von Attac Filder, Bündnis 90/DIE GRÜNEN Filderstadt, BUND Filderstadt, Naturfreunde Filderstadt, Schutzgemeinschaft Filder, SPD-Mitglieder gegen Stuttgart 21, Aktionsbündnis Schwabenstreich Leinfelden und Lebenswertes LE.
V. i. S. d. P.: Matthias Gastel, Filderstadt

Volksabstimmung am Sonntag, 27. November 2011



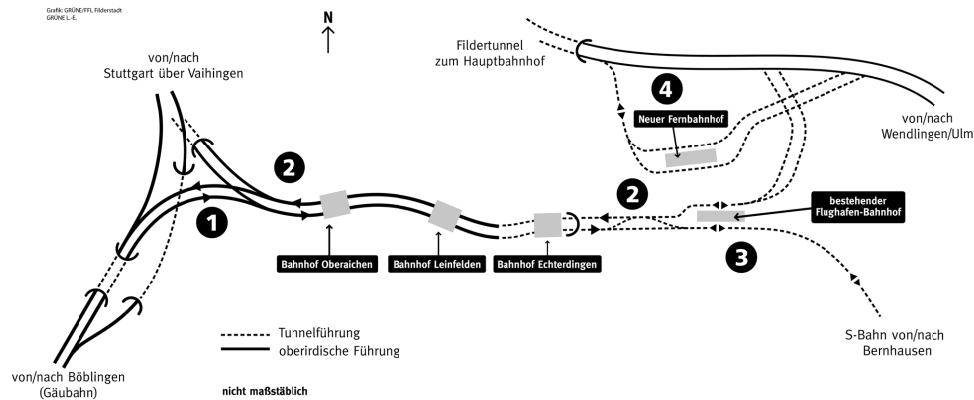
Kommt die S-Bahn unter die (ICE-) Räder?

Bringt der neue Flughafenfernbahnhof die zweite Startbahn?

Bietet S 21 schnelle Anschlüsse nach Stuttgart?

Ist S 21 seriös finanziert?

Was ist auf den Fildern vorgesehen?



Die Züge der Gäubahn - auch ICE - sollen über die neue Rohrer Kurve (in der Grafik Ziffer 1) auf die bestehende S-Bahn-Strecke geführt werden. Zwischen Rohrer Kurve und bestehendem S-Bahnhof Flughafen/Messe (Ziffer 3) kommt es zu einem Mischverkehr mit gravierenden Auswirkungen auf die S-Bahn. Zweimal sind niveaugleiche Gleisquerungen vorgesehen (Ziffern 2). Züge aus der Gegenrichtung müssen warten bis das Gleis frei ist. Da die Gleise in den Tunnels für ICE-Züge zu dicht nebeneinander liegen, sind viele Einschränkungen hinzunehmen: Tempolimits, verriegelte Fenster und bei einem Zugstopp muss auch das Gegengleis gesperrt werden. Am bestehenden S-Bahnhof Flughafen/Messe (Ziffer 3) muss ein Gleis für die Züge der Gäubahn umgebaut werden. Gäubahn-Zügen und S-Bahnen steht dann nur je ein Gleis zur Verfügung. Sie müssen das jeweils ihnen vorbehaltene Gleis in beide Fahrrichtungen nutzen.

Stuttgart 21 schränkt die Betriebsstabilität unserer S-Bahn massiv ein! Es drohen Verspätungen und S-Bahn-Ausfälle!

Seit 16 Jahren plant die Deutsche Bahn (DB) am Filder-Abschnitt. Wegen der zahlreichen Probleme wurde das langwierige Planfeststellungsverfahren aber noch nicht eingeleitet. Dennoch will die DB bereits im kommenden Jahr in Stuttgart mit dem Bau des Tunnels auf die Filder beginnen – ohne zu wissen, wie der Anschluss auf den Fildern erfolgen soll!

Weiterer Schritt zur zweiten Startbahn?

S 21 sieht einen neuen Fernbahnhof am Flughafen vor (in der Grafik Ziffer 4). Dort sollen einige der Züge zwischen Ulm und Stuttgart stoppen. Der Flughafen beteiligt sich mit 359 Millionen Euro an S 21, weil er dadurch bis zu 1,5 Millionen zusätzliche Fluggäste erwartet. Dies wird die Kapazität der Start- und Landebahn früher erschöpfen. Die Diskussion um eine zweite Piste droht uns wieder einzuholen – und damit mehr Lärm, Verkehr und Flächenverluste auf den Fildern!

Mit S 21 nicht schneller nach Stuttgart

S 21 sieht Stopps von Regional- und Fernverkehrszügen am S-Bahnhof Flughafen und am neuen Flughafen-Fernbahnhof vor. Doch der dem Stresstest zugrunde gelegte Fahrplan zeigt: Die Regional- und Fernverkehrszüge sowie die S-Bahnen aus Filderstadt lassen sich nicht sinnvoll aufeinander abstimmen. Die S-Bahnen bleiben das schnellste und bequemste Verkehrsmittel zwischen den Fildern und Stuttgart - wenn sie durch den S 21-Mischverkehr nicht ausgebremst werden.

S-Bahn nach Neuhausen ohne S 21?

Zug- und Busangebote auf den Fildern müssen attraktiver werden und neue Fahrgäste gewinnen. Dann wird der Ausbau der S-Bahn von Bernhausen über Sielmingen nach Neuhausen wirtschaftlich. Anstatt des neuen und sehr teuren Fernbahnhofs am Flughafen könnten die Gäubahn-Züge auf ihrer bisherigen Strecke bleiben (Nord-Süd-Verbindung links in der Grafik). Mit einem Haltepunkt dieser Züge in Vaihingen können für die Filder - auch für Fluggäste - gute Umsteigemöglichkeiten aus bzw. in Richtung Singen geschaffen werden. Solche und andere Alternativen wie ein S-Bahn-Ringschluss nach Esslingen wurden bisher leider nicht untersucht.

Was kostet der Ausstieg aus Stuttgart 21?

Die immer wieder genannten Ausstiegskosten von 1,5 Milliarden Euro sind deutlich zu hoch gegriffen. Denn darin enthalten sind beispielsweise Planungskosten für die Neubaustrecke Stuttgart - Ulm, die mit der Volksabstimmung nicht in Frage gestellt wird. Außerdem sind Kosten für frühere Bahn-Grundstücke enthalten, die von der Stadt Stuttgart erworben wurden. Dieses Geschäft kann rückabgewickelt werden.