

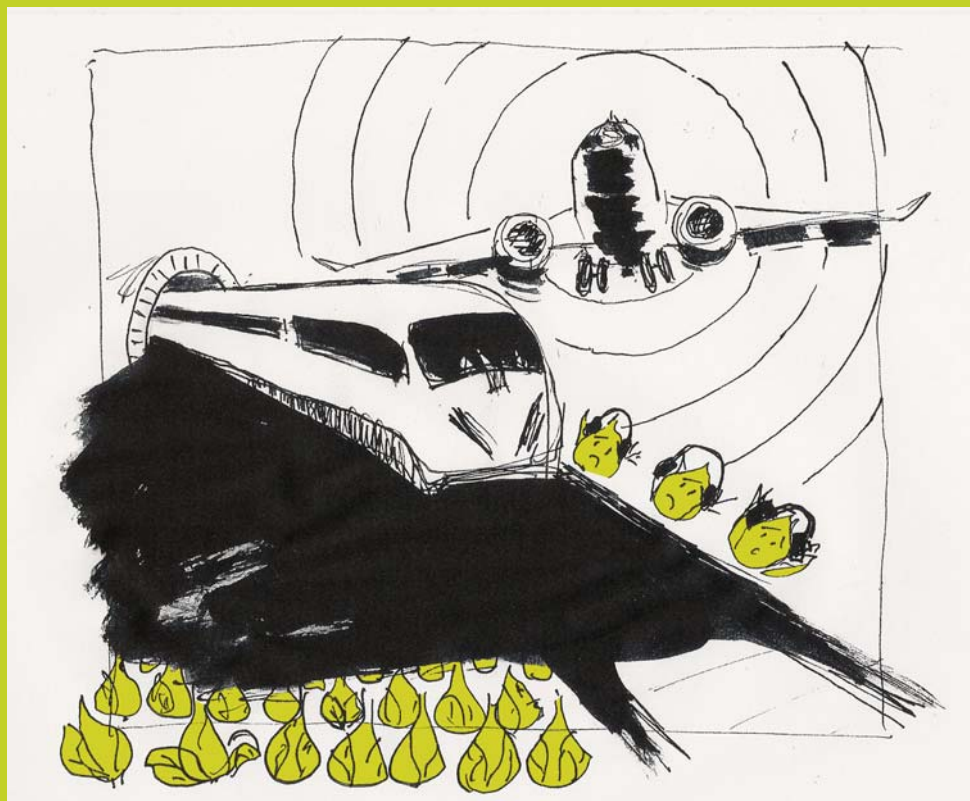


Stuttgart 21

und der völlig ungeklärte Filderabschnitt

In Stuttgart wird schon abgerissen und das große Bohren vorbereitet. Aber für den, nach dem Hauptbahnhof schwierigsten Planungsabschnitt 1.3 (Rohrer Kurve, Flughafen, Messe) gibt es bisher keine öffentlich ausgelegten Pläne und keine öffentliche Erörterung.

UND DAS NACH 16 JAHREN PLANUNG!



Wie kann das Projekt Stuttgart 21 legitimiert sein, wenn man wesentliche Grundlagen nicht kennt und noch nicht einmal mit den politischen Gremien oder gar der Bevölkerung darüber diskutiert hat?

UND DAS NACH 16 JAHREN PLANUNG!

Wie ist es möglich, in diesem Jahr (2011) in Stuttgart mit dem Bohren des Fildertunnels zu beginnen, ohne am anderen Ende auf den Fildern eine Baugenehmigung zu haben?

WIR FORDERN EINEN BAUSTOPP IN STUTTART, SOLANGE KEINE BAUGENEHMIGUNG FÜR DEN FILDER-ABSCHNITT 1.3 VORLIEGT.

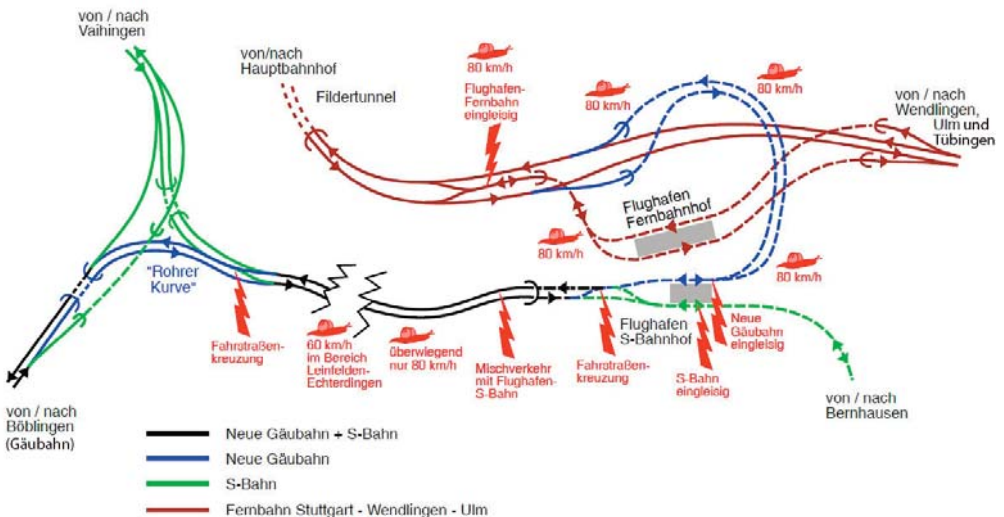
Das Nadelöhr Filder

Sämtliche (Gäubahn)-Züge, die von Zürich, Singen, Herrenberg, Böblingen kommen, sollen im Mischbetrieb auf der bestehenden S-Bahntrasse durch Leinfelden-Echterdingen zum S-Bahn-Bahnhof am Flughafen geführt werden.

Nach Aussagen der Gutachter von „sma“ (im Auftrag der Landesregierung!) ist der Filderbereich fahrplantechnisch fast nicht beherrschbar.

Die Schwachstellen im Bereich Rohr-Flughafen

(nach Viereggen-Roessler)



Beispiel:

Eine aus Stuttgart kommende S-Bahn hat Verspätung. Sie muss dann an der Rohrer Kurve warten, um einem Zug aus Singen Vorrang zu lassen, denn der zockelt ja wohl nicht hinter der S-Bahn her, die mehrmals halten muss. Also wird die Verspätung der S-Bahn noch größer und der Fahrplan gerät aus den Fugen.

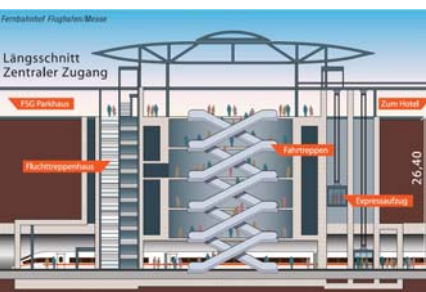
Es gibt mehrere höhengleiche Fahrbahnkreuzungen, es gibt eingleisige Stücke, die im Gegenverkehr betrieben werden. Die Gäubahnzüge müssen mit den ICE's aus Ulm und den Regionalzügen aus Tübingen abgestimmt werden. Jede Verspätung wirkt sich aufschaukelnd bis in den Stuttgarter Hauptbahnhof fort.

UND DAS NACH 16 JAHREN PLANUNG!**WIR FORDERN EINEN STRESSTEST FÜR DEN FILDERBEREICH!**

Erhaltung der Gäubahntrasse: Im Schlichterspruch fordert Heiner Geißler, dass die bestehende Gäubahntrasse über Vaihingen nach Stuttgart funktionstüchtig erhalten bleiben soll. Wenn man diese Trasse sinnvoll weiter nutzen will, muss das Bahnkonzept für S21 in Stuttgart und für den Filderbereich völlig neu gedacht werden.

Die Ausnahmegenehmigung

Verkehrminister Ramsauer erlaubt, dass Fernbahnen und Regionalbahnen auf der S-Bahntrasse im Mischbetrieb durch die sehr engen S-Bahn-Tunnel fahren dürfen. Durch die breiteren Züge würden die Rettungswege unverantwortlich eng.

UND DAS NACH 16 JAHREN PLANUNG!**Der geplante Fernbahnhof unter der Messe**

Für den ICE aus Ulm soll ein eigener Fernbahnhof gebaut werden, und zwar 26,4 Meter tief, d. h. 5 Stockwerke unter der bestehenden Messe. Bei Brand oder Stromausfall müssten hunderte von Menschen über die Fluchttreppenhäuser zu Fuß nach oben gelangen. Für Behinderte ist dies eine lebensbedrohliche Falle. Dieser Fernbahnhof wäre 250 Meter vom jetzigen Bahnhof (Gäubahn, S-Bahn) und vom Flughafen entfernt. Reisende mit schwerem Gepäck müssten 5

Stockwerke hoch, dann 250 Meter weiter zum Einchecken, – das ist unzumutbar.

An diesem Fernbahnhof würde nur alle zwei Stunden ein ICE halten. Wer von Zürich, Singen nach Stuttgart fahren will, wird gezwungen, den Umweg zum Flughafen zu fahren und dort zu halten, was ihn ca. 10 Minuten Reisezeitverlust aufzwingt.

S-Bahnanschluss Neuhausen

Es wird behauptet, nur mit Stuttgart 21 würde eine S-Bahnverlängerung bis nach Neuhausen wirtschaftlich. Aber:

- Nach Stuttgart 21 wird kein Geld mehr da sein
- Die zu erwartende Ausdünnung des S-Bahnverkehrs in L.-E. wird sich über Filderstadt bis nach Neuhausen fortsetzen
- Eine eingleisige Fortführung vom Flughafen bis nach Neuhausen erlaubt dort keinen Gegenverkehr, was die Fahrplangestaltung enorm einschränkt

WIR FORDERN EINEN ECHTEN S-BAHN-RINGSCHLUSS ÜBER DIE FILDER BIS INS NECKARTAL.

Stuttgart 21 und der Flughafen

Die Planer behaupten, der Fernbahnanschluss des Flughafens würde mehr Fluggäste auf die Bahn bringen. Aber:

- Der Flughafen zahlt 359 Millionen Euro für Stuttgart 21, weil er sich bis zu 1,5 Millionen mehr Fluggäste durch S21 erhofft

Fliegen ist nicht nur wesentlich klimaschädlicher als Bahnfahren, man muss auch befürchten, dass die Pläne für eine Zweite Startbahn wieder aus der Schublade geholt werden!

NACH 16 JAHREN FEHLPLANUNG FORDERN WIR:

- Sofortiger Baustopp in Stuttgart, solange keine Baugenehmigung für den Filderabschnitt vorliegt
- Modernisierung des hervorragend funktionierenden Kopfbahnhofs
- Erhalt der Gäubahntrasse über Vaihingen für die Züge aus Zürich, Singen, Herrenberg
- Eine Express S-Bahn, die mit höchstens einem Halt in Stuttgart-Vaihingen vom Hauptbahnhof auf der bestehenden Gäubahntrasse in weniger als 20 Minuten direkt den Flughafen anfährt
- Eine Bahnpolitik, die dem Bürger dient und die bezahlbare Verbesserungen vorantreibt, wie z. B. einen echten Ausbau der S-Bahn auf den Fildern mit einem Ringschluss bis ins Neckartal



Schutzgemeinschaft Filder e.V.
Spendenkonto: Kreissparkasse Esslingen
Konto: 105 976 51, BLZ: 611 500 20
www.schutzgemeinschaft-filder.de