

Wir brauchen keinen neuen Bahnhof in Stuttgart, um das Nahverkehrsangebot im Filstal zu verbessern, denn:

Wir haben die Lösung: Kopfbahnhof 21!

Wir wissen schon heute:

Der auf Jahrzehnte festgelegte Engpass S21 sorgt für ständige Verspätungen und verpasste Anschlüsse.

Unsere Lösung:

Der modernisierte Kopfbahnhof verbessert die Leistungsfähigkeit des Stuttgarter Knotens und kostet viel weniger. Konkret heißt das für uns: Wir werden weder abgehängt noch wird unser Geld in ein unsinniges Konzept gesteckt.

Stoppen Sie mit uns Stuttgart 21!

Das Göppinger Aktionsbündnis »Göppinger gegen Stuttgart 21« trifft sich jeden Dienstag, um 19.30 Uhr in der Pizzeria Rosticceria am Schloß, Kirchstraße 28 in Göppingen.

Unterstützen Sie unsere Arbeit!

Aktionsbündnis »Göppinger gegen S21« Inh. RA Ulrich Gläsel, Konto-Nr: 16019391, BLZ 61050000, KSK Göppingen.

Für Überweisungen auf dieses Konto kann keine Spendenbescheinigung ausgestellt werden.

Weitere Informationen:

www.goepfinger-gegen-s21.de

Kontakt: kontakt@goepfinger-gegen-s21.de

www.kopfbahnhof-21.de

www.parkschuetzer.de

www.bei-abriss-aufstand.de



Stuttgart 21 Neubaustrecke Wendlingen – Ulm



© Fotos: <http://home.vrweb.de/filbahnsteige/dehp/index.htm>

Das Filstal wird abgehängt

Auswirkungen von Stuttgart 21

In Stuttgart sollen für 5 Minuten Zeitgewinn 5 Milliarden Euro ausgegeben werden. Führende Politiker nennen das Fortschritt und stellen sich auf den Standpunkt, dass das für die Stadt richtig ist. Wie sieht das bei uns aus?

Fahrzeitverlängerungen bis zu 16 Minuten

Für den Tiefbahnhof werden die meisten Züge aus dem Filstal an Bad Cannstatt vorbei zum Stuttgarter Hbf geführt und sind dabei 3-4 Minuten schneller als heute. Nach Bad Cannstatt kommt es dadurch aber zu Fahrzeitverlängerungen bis zu 16 Minuten! Dies verschlechtert das Angebot nach Bad Cannstatt drastisch.

Für uns heißt es: warten, warten, warten ...

Wenn S21 kommt, wird der 3-Löwen-Takt gestrichen. Die Folge: Auch das Fahrplanangebot verschlechtert sich.

Jeweils stündlich sind RE-Züge Ulm-Stuttgart-Aalen mit Halten im Filstal in Geislingen, Süßen, Eisingen, Göppingen und Ebersbach sowie RB-Züge Ulm-Stuttgart mit Halt an allen Stationen im Filstal bis Plochingen eingeplant. Für Faurndau, Uhingen und Reichenbach bedeutet dies eine Verschlechterung, denn dort sollen nur noch stündlich Züge halten.

Der Fernverkehr im Filstal wird völlig wegfallen! Es sind zwar stündlich 3 Züge von Stuttgart nach Ulm über die Neubaustrecke geplant, aber keine Linie mehr über Göppingen (SMA »Stresstest« S.168).

Weil in dem zu kleinen Bahnhof alle Gleise belegt werden müssen, wird es dazu kommen, dass ein Zug seine Verspätung auf mehrere Züge überträgt. Die Folge für uns: Wir werden mit unpünktlichen Zügen leben müssen. Anschlüsse für Umsteiger werden schlechter, weil die durchschnittliche Wartezeit länger sein wird und weil sich der Fahrplan nur an der Frage orientiert, wann im Bahnhof Platz für einen Zug ist.

S-Bahn bringt keine Verbesserung

Stuttgart 21 ist keine Voraussetzung für einen S-Bahn-Betrieb im Filstal. Aber: Eine S-Bahn würde auf jeden Fall eine erheblich längere Reisezeit nach Stuttgart bedeuten, da von Plochingen nach Stuttgart auch an allen Stationen gehalten werden muß. Besser wäre ein Halbstundentakt der heutigen RB-Züge im Filstal mit Anschluß an die S1 in Plochingen. Dies ist jedoch mit Stuttgart 21 wegen des zu kleinen Bahnhofes in Stuttgart nicht mehr möglich.

Auswirkungen der Neubaustrecke

Im Filstal können nach Bau der Neubaustrecke bis zu einem Drittel mehr Güterzüge fahren. Durch den Wegfall der im Vergleich zu Güterzügen leisen Schnellzüge wird dann auf der Filstaltrasse Kapazität frei, vor allem für schwere 1000-Tonnen-Güterzüge.

Mehr Lärm und weniger Personenverkehr

Die Neubaustrecke wird mit Steigungen bis zu 31 Promille eine größere Steigung als die Geislinger Steige haben. Damit kann sie nur von wenigen Personenzügen und von keinen herkömmlichen Güterzügen befahren werden. Selbst wenn es je Güterzüge geben wird, die die Neubaustrecke befahren könnten, werden diese die alte Strecke weiterhin nutzen, da diese Strecke kostenmäßig günstiger ist.

Die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm mit ihren immensen Kosten bedeutet für das Filstal vor allem: mehr Lärm und weniger Personenverkehr.

Optimieren statt neu bauen

Während die Fahrt Stuttgart - München im Jahr 1995 lediglich 121 Minuten dauerte, ist sie im aktuellen Fahrplan mit 144 Minuten angegeben. Hier wurde wie bei anderen Strecken an der Instandhaltung gespart.

Eine Fahrzeitverminderung zwischen Stuttgart und Ulm, ist ohne Neubaustrecke möglich: durch eine Optimierung der bestehenden Strecke über Geislingen. Dadurch würde aus Ulm neben Stuttgart ein weiterer Knoten in einem integralen Taktfahrplan.

Unser Geld für schlechte Leistung

Bei den Diskussionen um S21 wird immer wieder festgestellt, dass es für S21 keinerlei seriöse Wirtschaftlichkeitsberechnung gibt. Für die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm gibt es im aktuellen Bundes-Verkehrswegeplan immerhin eine Nutzen-Kostenziffer von 1,2. Schaut man aber genauer hin, stellt man fest, daß es für die Neubaustrecke keine getrennte Bewertung gibt, sondern dass sich diese Zahl pauschal auf das Projekt Ausbau- bzw. Neubau der gesamten Strecke Stuttgart-Ulm-Augsburg bezieht.

Weitere Infos zur Neubaustrecke:

<http://s21irrtum.blogspot.com/2011/03/wendlingen-ulm-ungeeignet-fur.html>