

Sie suchen Erholung im Wald bei Rohr?

Dann gehören Sie auch zu denjenigen, die vom "Filderbahnhof Vaihingen" profitieren, denn Ihr Wald bleibt erhalten. Nur um die unsinnige Prämisse "Flughafenanbindung" zu erfüllen, will die Bahn im Wald bei Rohr die "Rohrer Kurve" bauen, die dann das Abbiegen der Züge aus Singen zum Flughafen ermöglicht. Unser Konzept "Filderbahnhof Vaihingen" braucht die "Rohrer Kurve" nicht und deshalb wird vom Wald bei Rohr auch nichts abgeholzt.

Für wenig Geld sofort Anschluß oder für viel Geld lange warten?

"Filderbahnhof Vaihingen" braucht lediglich einen weiteren Bahnsteig am Bahnhof Vaihingen. Das wäre für wenig Geld innerhalb von ein bis zwei Jahren zu machen und Sie hätten in kürzester Zeit ein besseres Bahnangebot. Der Fernzughalt am Flughafen ist schlecht geplant, unbequem, mit seinen Tunnelstrecken und der Rohrer Kurve sehr teuer und voraussichtlich erst in 10 bis 15 Jahren fertig.

Sie sind grundsätzlich für Stuttgart 21?

Dann ist unser Vorschlag für Sie trotzdem interessant, denn er funktioniert unabhängig von den übrigen S21-Planungen, sowie mit allen anderen, beim Filderdialog vorgestellten, Varianten für den Regionalbahnhof am Fildertunnel. Die Anbindung der derzeitigen Gäubahnstrecke ("Panoramastrecke") von Vaihingen zum Hauptbahnhof ist 2010 von der Bahn als Bestandteil von "Stuttgart 21 plus" zugesagt worden.

Sie waren für den Ausstieg aus Stuttgart 21?

Dann helfen Sie bitte mit, wenigstens aus den schlechten S21-Filder-Planungen auszusteigen und stattdessen am hoffentlich bald ausgebauten, barrierefreien Bahnhof Vaihingen einzusteigen. Die Idee hat eine eindeutige Mehrheit beim Filderdialog erhalten. Abgestimmt haben Vertreter der Projektträger, Kommunen, Initiativen und Bürger.

Was ist, wenn unser Vorschlag nicht umgesetzt wird?

Sollte die Bahn ihre alte Planung nach über 15 Jahren doch noch genehmigt bekommen, fahren IC- und RE-Züge auf der S-Bahn-Trasse durch Oberaichen, Leinfelden und Echterdingen, halten in der Station Flughafen und nehmen dort der S-Bahn eines der beiden Gleise weg. Der S-Bahn-Verkehr auf den Fildern wird damit stark beeinträchtigt. Die alten Pläne der Bahn verstoßen zudem gegen wichtige Sicherheits-Richtlinien, wie z.B. Breite der Fluchtwege im Tunnel bei Echterdingen.

Bitte unterzeichnen Sie deshalb unseren Vorschlag

"Filderbahnhof Vaihingen" auf der Internet-Seite

www.filderbahnhof.net oder auf den Unterschriften-Listen.



mehr Informationen unter www.filderbahnhof.net

mit Unterstützung durch den
BUND-Kreisverband Stuttgart



Spenden mit dem Stichwort "Filderbahnhof" bitte an BUND KV Stuttgart
Konto-Nr.: 7002 239 500 BLZ: 430 609 67 GLS Gemeinschaftsbank

Jul 2012 Dr. Jürgen Franke, Hugelshornstr. 5A, 70566 Stuttgart

Der Intercity- und Regionalzughalt der Gäubahn aus Freudenstadt und Singen soll nicht zum Flughafen, sondern nach Stuttgart-Vaihingen:

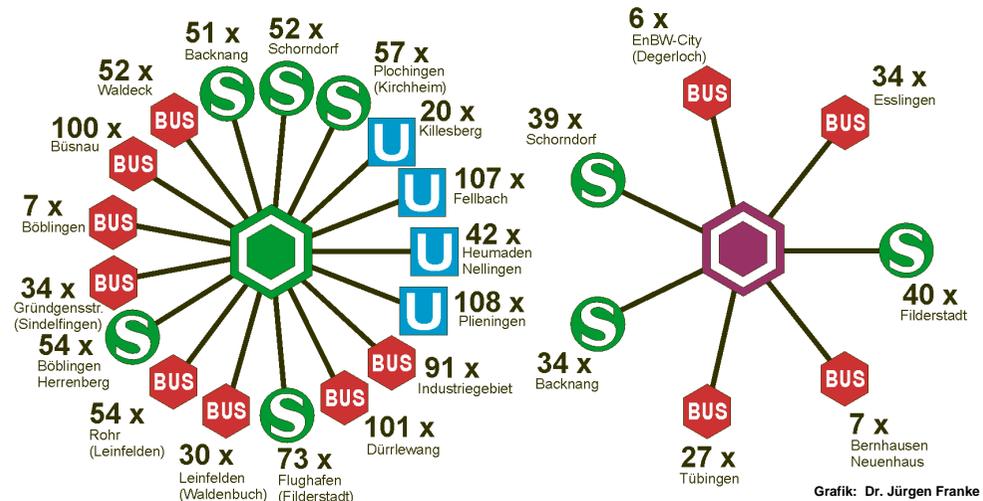
Filderbahnhof Vaihingen

- Nutzen für viel mehr Menschen
- mehr Anschlüsse
- kostengünstiger
- schneller gebaut
- umweltfreundlicher
- keine zusätzliche Belastung in Leinfelden-Echterdingen



Zeichnung: Hartmut Mezger

Bahnhof Stuttgart-Vaihingen schon heute der größte Verkehrsknoten für Bahnen und Busse auf den Fildern



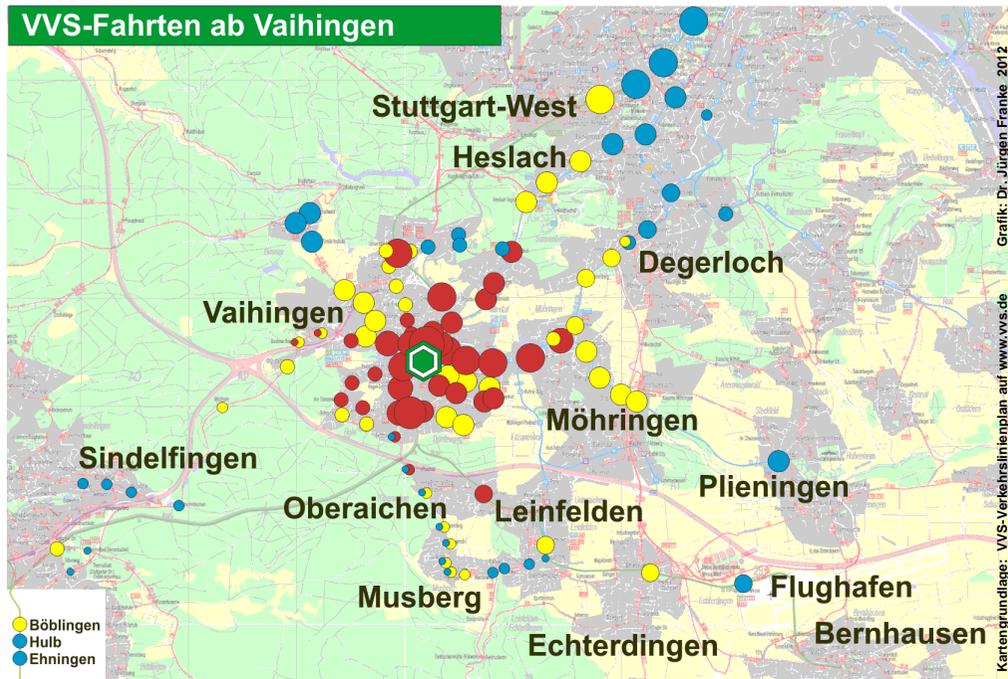
Grafik: Dr. Jürgen Franke

Bahnhof Vaihingen heute:
1033 Fahrten in 17 Richtungen

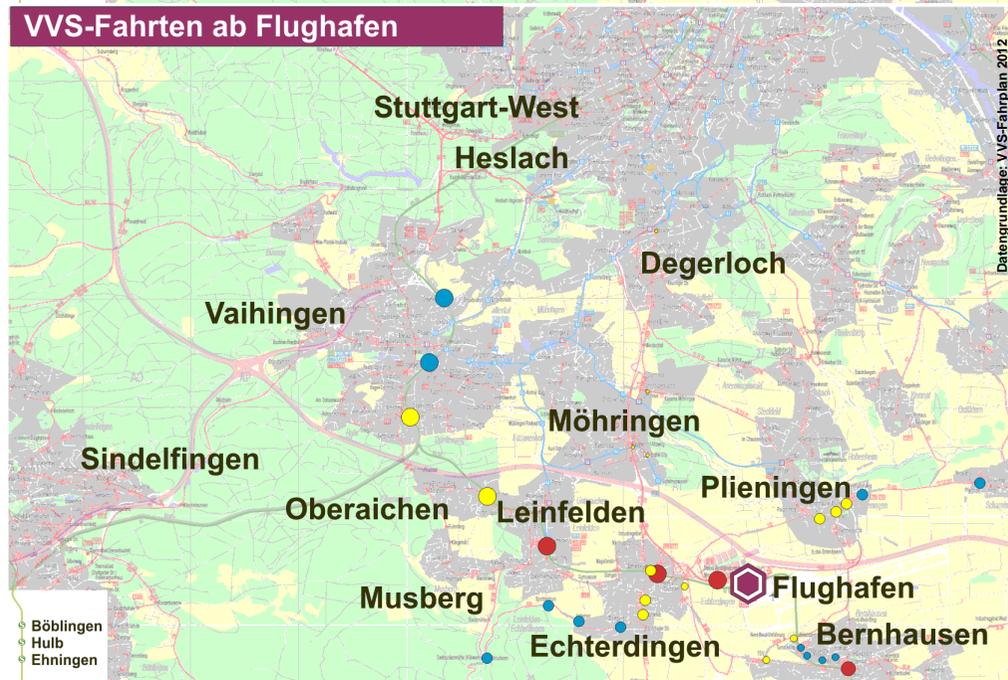
Flughafen/Messe heute:
187 Fahrten in 7 Richtungen

VVS-Fahrplan 2012: Vergleich der Abfahrten pro Werktag in Vaihingen und am Flughafen.

VVS-Fahrten ab Vaihingen



VVS-Fahrten ab Flughafen



Einzugsgebiet: Markiert sind die Haltestellen, die vom VVS 2012 werktags in kurzer Zeit direkt ab Bahnhof Vaihingen und ab Flughafen angefahren werden. Die rot markierten Haltestellen werden innerhalb von 5 Minuten erreicht (gelb: 10 Min., blau: 15 Min.). Die Fläche der Kreise symbolisiert die Anzahl Fahrten, die an einem Werktag stattfinden.

Wo würden Sie den Regionalexpress halten lassen?

Ein guter Umsteigebahnhof zeichnet sich durch viele Verbindungen in viele Richtungen aus. Die Grafiken auf der ersten und zweiten Seite zeigen Ihnen das aktuelle VVS-Angebot der beiden diskutierten Standorte für den künftigen Filderbahnhof. In Stuttgart-Vaihingen fahren neben den S-Bahnen noch vier Stadtbahnlinien und viele Buslinien in dichtem Takt. Am Flughafen starten zwar Flieger in viele ferne Länder, aber wenn Sie für Ihre täglichen Wege Bus und Bahn benutzen, bietet Ihnen die Flughafen-Haltestelle kaum Fahrtmöglichkeiten.

Unser Vorschlag für Ihre Anschlüsse: Filderbahnhof Vaihingen

Intercity- (IC) und Regionalexpress-Züge (RE) halten künftig in Stuttgart-Vaihingen und fahren auf der bestehenden "Panoramastrecke" zum Stuttgarter Hauptbahnhof. Die gesamte Filderregion wird durch die S-Bahn erschlossen. Dadurch sind auf der Gäubahn aus Richtung Singen und Freudenstadt auch mehr Züge möglich, als bei dem Halt am Flughafen, wie er bei Stuttgart 21 geplant ist. Die Filder-S-Bahn kann durch eine Erweiterung bis nach Wendlingen und Plochingen Anschlüsse nach Tübingen und Ulm erhalten.

Welche Züge sollen vor Ihrem Haus vorbeifahren?

Sie wohnen vielleicht in Leinfelden oder in Echterdingen und fragen sich, was Ihnen die IC- und RE-Züge auf der S-Bahn-Trasse, der von der Bahn geplante Mischverkehr, bringen werden?

Antwort 1: Zusatzlärm, denn Sie dürfen zwar hören, aber nicht mitfahren.

Antwort 2: Zusatzwartezeiten, denn die IC- und RE-Züge haben Vorfahrt und Ihre S-Bahn kommt dann eben später oder es entfällt eine der beiden S-Bahn-Linien ganz.

Ein IC- und RE-Halt in Vaihingen vermeidet die schweren Züge auf der S-Bahn-Trasse in Leinfelden-Echterdingen und den Zusatzröger bei Ihnen. Er vermindert den vorhandenen S-Bahn-Takt nicht, sondern ermöglicht einen guten Takt und den Ausbau bis nach Wendlingen. Eine pünktliche S-Bahn vor Ort bringt Ihnen bessere Verbindungen, als einmal in der Stunde ein IC oder RE am Flughafen.

Ist Ihnen jeder Zug zu laut?

Dann könnten Sie, sofern der "Filderbahnhof Vaihingen" realisiert wird, von dem gesparten Geld wirksamen Schallschutz erhalten, z.B. kurzfristig in Form niedriger Schallabsorptionswände, ähnlich den auf dem nebenstehenden Bild, und langfristig mit dem Einsatz von Güterwagons nach Schweizer Bauartvorgaben, die schon von vorneherein weniger Laufgeräusche erzeugen.



Foto: Reinhard König

Lärmabsorptionswand an einer Stadtbahntrasse