

STUTTGART 21:

HÄNDE WEG VON DER S-BAHN!

Die S-Bahn Stuttgart stellt mit 330.000 täglichen Fahrgästen das Rückgrat des ÖPNV in der Region Stuttgart dar. Sechs Linien verbinden in der Hauptverkehrszeit im 15-Minuten-Takt die Region umsteigefrei mit der Stuttgarter Innenstadt.

Mit nur 2,5 Minuten Abstand verkehren 24 Züge pro Stunde und Richtung durch den S-Bahn-Innenstadttunnel. Bei der Fahrplangestaltung kommt es auf äußerste Präzision und Pünktlichkeit an, damit alles reibungslos funktioniert.

In bunten Werbebroschüren versprochen die Stuttgart-21-Planer: „Im Nahverkehr würde die S-Bahn durch die neue Station und die Übereckverbindung an der Mitternachtstraße attraktiver und leistungsfähiger.“ Zwischen Bad Cannstatt und Feuerbach könnten fünf Minuten gespart werden. Die Wirklichkeit sieht anders aus.

Was bringt die neue Station Mitternachtstraße?

Mit dem neuen Haltepunkt verlängert sich die Fahrzeit auf allen S-Bahn-Linien nördlich von Stuttgart um zwei Minuten. Betroffen sind 170.000 S-Bahn-Fahrgäste, die dann nach Stuttgart länger unterwegs sind. Diese zwei Minuten bringen den genau abgestimmten S-Bahn-Takt durcheinander und heben die Vorteile der kürzeren Übereckverbindung wieder auf. Die zukünftigen Fahrpläne zeigen, dass sich die Fahrzeiten für 10.000 Umsteiger sogar um 5 Minuten verlängern. Der Bau ist volkswirtschaftlich schädlich – und deswegen nicht förderungswürdig.

Schon 2008 hat der Gutachter SMA die neue Station als Ursache vieler Probleme identifiziert. Durch sie verlängern sich die Fahrzeiten so stark, dass Anschlüsse zwischen den S-Bahnen oder zum Regionalverkehr verloren gehen.

Durch kleinste Störungen oder Verspätungen kann der

gesamte S-Bahn-Takt aus den Fugen geraten. SMA hat beim Stresstest festgestellt, „dass sich das S-Bahn-System mit diesen Annahmen im Bereich der Stammstrecke in einem kritischen Bereich befindet“. Längere Haltezeiten als 48 Sekunden im Hauptbahnhof (tief) könnten das System zum „Kippen“ bringen. Zum Vergleich: Im Berufsverkehr halten die S-Bahnen heute rund eine Minute.

Behinderung der S-Bahn auf den Fildern durch S 21

Die Strecke zum Flughafen wird nur von S-Bahnen befahren. Auf ihr sind die Züge besonders pünktlich, denn Verspätungen und Störungen durch unpünktliche Fern-, Regional- und Güterzüge gibt es nicht. Dies ändert sich mit Stuttgart 21: Am Flughafen soll nur noch ein Gleis für die S-Bahn zur Verfügung stehen, das andere wird für die Regionalzüge und ICEs auf der Gäubahn gebraucht. Fast alle Züge müssen somit das Gleis der Gegenrichtung kreuzen und behindern sich damit gegenseitig. Dies führt zu Verspätungen für die Filder-S-Bahn. Die S-Bahn-Fahrgäste auf den Fildern profitieren nicht von Stuttgart 21 – der Betrieb wird störanfälliger.

Kein Linientausch bei der S-Bahn

Um die Probleme durch den zusätzlichen Halt Mitternachtstraße zu vermeiden, hatte das Land einen Linientausch vorgesehen. Dadurch könnten die umfangreichen Änderungen und Ausbauten auf den Außenstrecken vermieden werden.

Geplant war, die Linien S1 bis S3 von Plochingen, Schorndorf und Backnang an der Schwabstraße enden zu lassen. Die Linien S4 bis S6 von Marbach, Bietigheim und Weil der Stadt, die heute dort enden, sollten stattdessen in Richtung Süden weiterfahren.

Dies würde bedeuten, dass die Remstaler ihren direkten Zug zum Flughafen verlieren. Und die Böblinger müssten zum Daimler in Untertürkheim umsteigen. Dieser Linientausch würde zu enormen Fahrzeitverlängerungen für alle Fahrgäste führen, die bisher mit der S1, S2 oder S3 umstei-



S-Bahn-Station Mitternachtstraße im geplanten Rosensteinviertel



Bei einem S-Bahn Linientausch würden die Fahrgäste der S2 und S3 ihre direkte Anbindung an den Flughafen verlieren.

gefrei über die Innenstadt hinaus weiterfahren. So wären es etwa von Hulb nach Untertürkheim 59 Minuten statt heute 36.

Der Verkehrsausschuss des Verbands Region Stuttgart hat nun diesen Linientausch abgelehnt. Damit ist der zukünftige Fahrplan für die S-Bahn weiter ungeklärt – ebenso, wer die Kosten für den Ausbau der Strecken tragen soll, damit die S-Bahn und die Regionalzüge im Remstal und auf der Gäubahn ungehindert fahren können.

Die Bahn hat kein Notfallkonzept für die S-Bahn

Die Pendler wissen es: Ein- oder zweimal im Monat kommt es zu Störungen bei der S-Bahn im Innentunnel. Für diese Fälle gibt es ein Notfallkonzept. Die von Norden kommenden Linien können oben im Kopfbahnhof wenden, die Linien S1 und S2 fahren über die Gäubahn nach Vaihingen und weiter zum Flughafen. Bei Stuttgart 21 ist das nicht mehr möglich.



Heute kann die S-Bahn im Störfall im Hauptbahnhof oben wenden. Bei Stuttgart 21 geht dies nicht mehr.

Zwar soll die Gäubahn nach dem Willen des Regionalverbands als Ausweichstrecke für die S-Bahn erhalten bleiben, im Notfall kann sie von der S1 aber nicht genutzt werden. Es gibt schlicht keine Gleisverbindung von Bad Cannstatt zur Gäubahn. Allenfalls die S4 bis

S6 könnten die Gäubahn befahren, dies würde aber einen Linientausch erfordern. Sicher ist heute nur eines: **Der Tiefbahnhof kann zusätzliche S-Bahn-Züge in der morgendlichen Hauptverkehrszeit nicht aufnehmen und die Bahn hat kein funktionierendes Notfallkonzept.** Entweder wird bei der S-Bahn kräftig nachgebessert – oder der Verkehr bricht bei einem Störfall rund um Stuttgart komplett zusammen.



Die S-Bahn ist die tragende Säule des Nahverkehrs in der Region Stuttgart. Der Betrieb darf durch Stuttgart 21 nicht beeinträchtigt werden.

Auf Stuttgart 21 können wir verzichten, auf die S-Bahn nicht

Eine funktionierende S-Bahn ist für den Wirtschaftsstandort Stuttgart entscheidend und darf nicht leichtfertig einem unterirdischen Großprojekt geopfert werden. Die S-Bahn ist ein hochkomplexes Verkehrssystem mit fein abgestimmten Fahrplänen bis in die Region hinaus.

Die Station Mittnachtstraße schafft Vorteile nur für wenige, verursacht aber massive Probleme für viele und Folgeschäden im gesamten S-Bahn-System der Region und darüber hinaus.

Der sichere und zuverlässige Betrieb der S-Bahn darf Stuttgart 21 nicht geopfert werden!

Es ist unverständlich, dass der für die S-Bahn verantwortliche Verband Region Stuttgart (VRS) Stuttgart 21 über eine Umlage mit 100 Millionen Euro finanziert, die jede Kommune und somit jeder Steuerzahler in der Region Stuttgart bezahlen muss. Begründet wird dies immer noch mit der neuen Station Mittnachtstraße und der Anbindung des Flughafens. Kein Wort darüber, wer die Folgekosten einer Systemänderung zu tragen hätte.



Stimmen Sie bei der Volksabstimmung am 27. November mit einem Ja für den Ausstieg aus Stuttgart 21!

Unterstützen Sie die Arbeit des „Aktionsbündnisses gegen S21“ mit Ihrer Spende! Bankverbindung: Empfänger BUND Regionalverband Stuttgart, Konto 618 052 020 bei der Südwestbank AG, BLZ 600 907 00, Verwendungszweck: Stuttgart 21 – Nein Danke!