

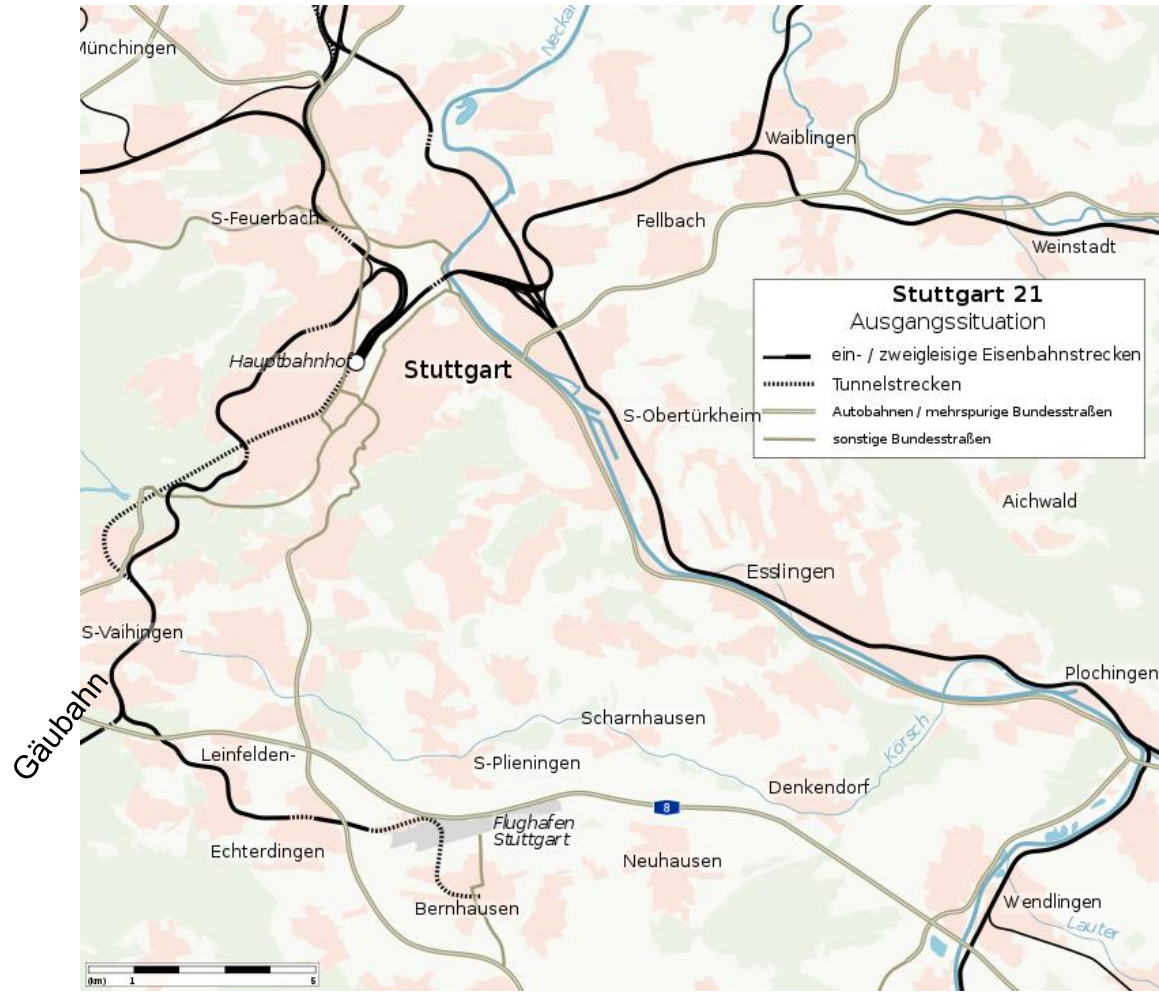
Vorstellung der Antragstrasse der DB AG und von Alternativplanungen

Filder-Dialog S21, 16.6.2012

Inhalt

- 1 Darstellung der Bestandssituation
- 2 Überblick über Antragstrasse und 6 Alternativen
- 3 Detaillierte Variantenvorstellung
- 4 Zusammenfassung und Gruppierung der Alternativen

1 Darstellung der Bestandssituation



2 Überblick über Antragstrasse und 6 Alternativen

- Antragstrasse: Planung DB

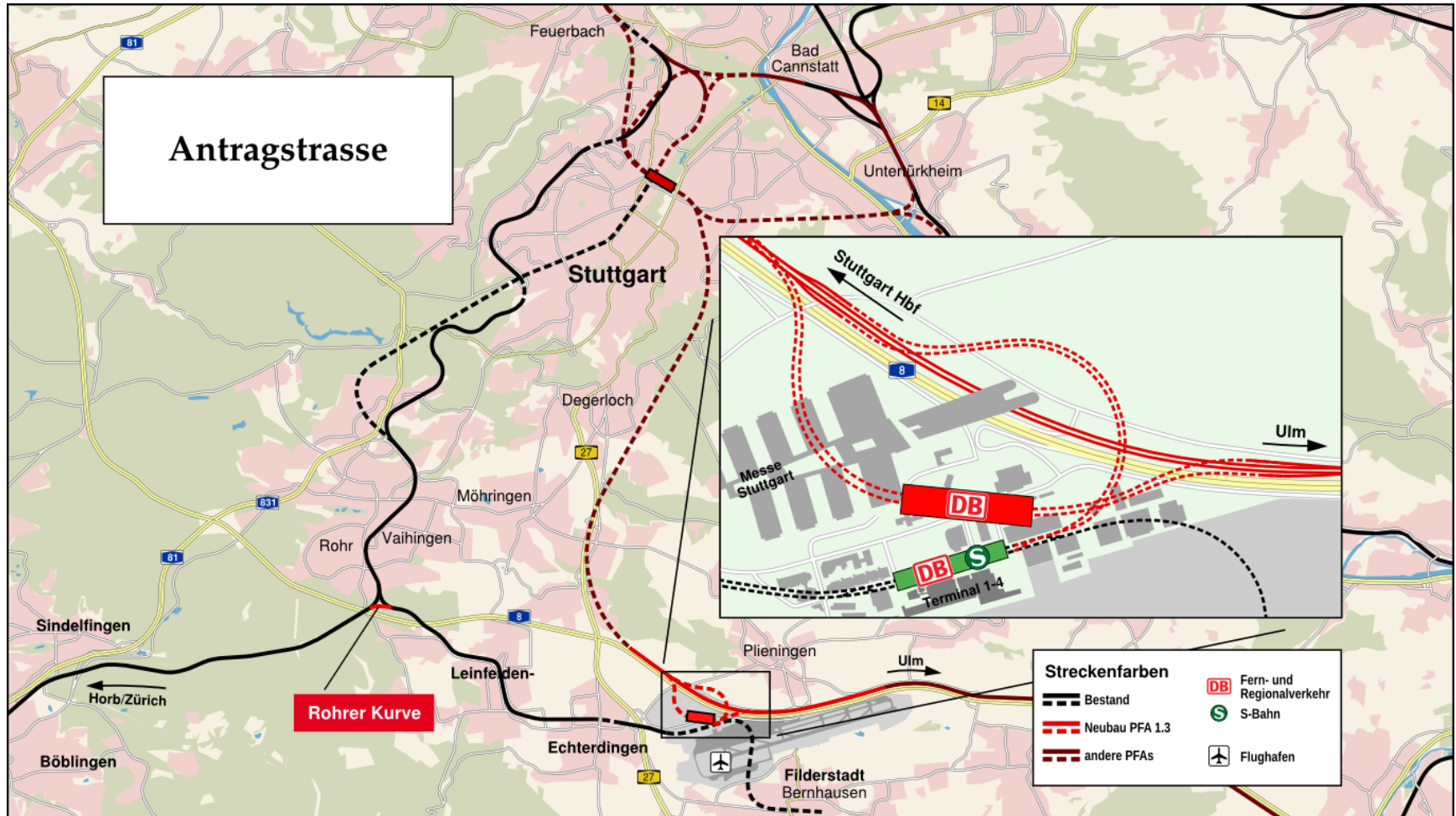
Alternativen

- NBS-Bahnhof: Flughafenbahnhof neben der Autobahn an NBS
- Flughafenstraße: Flughafenbahnhof unter der Flughafenstraße
- Autobahntrasse: Bündelungstrasse mit der Autobahn
- Gäubahn: Nutzung der bestehenden Gäubahn bis Hbf
- Neckar-Alb: Züge Flughafen - Horb über Tübingen
- S-Bahn-Ring: nur S-Bahn zwischen Flughafen und Wendlingen

Untervarianten bei allen Alternativen vorhanden

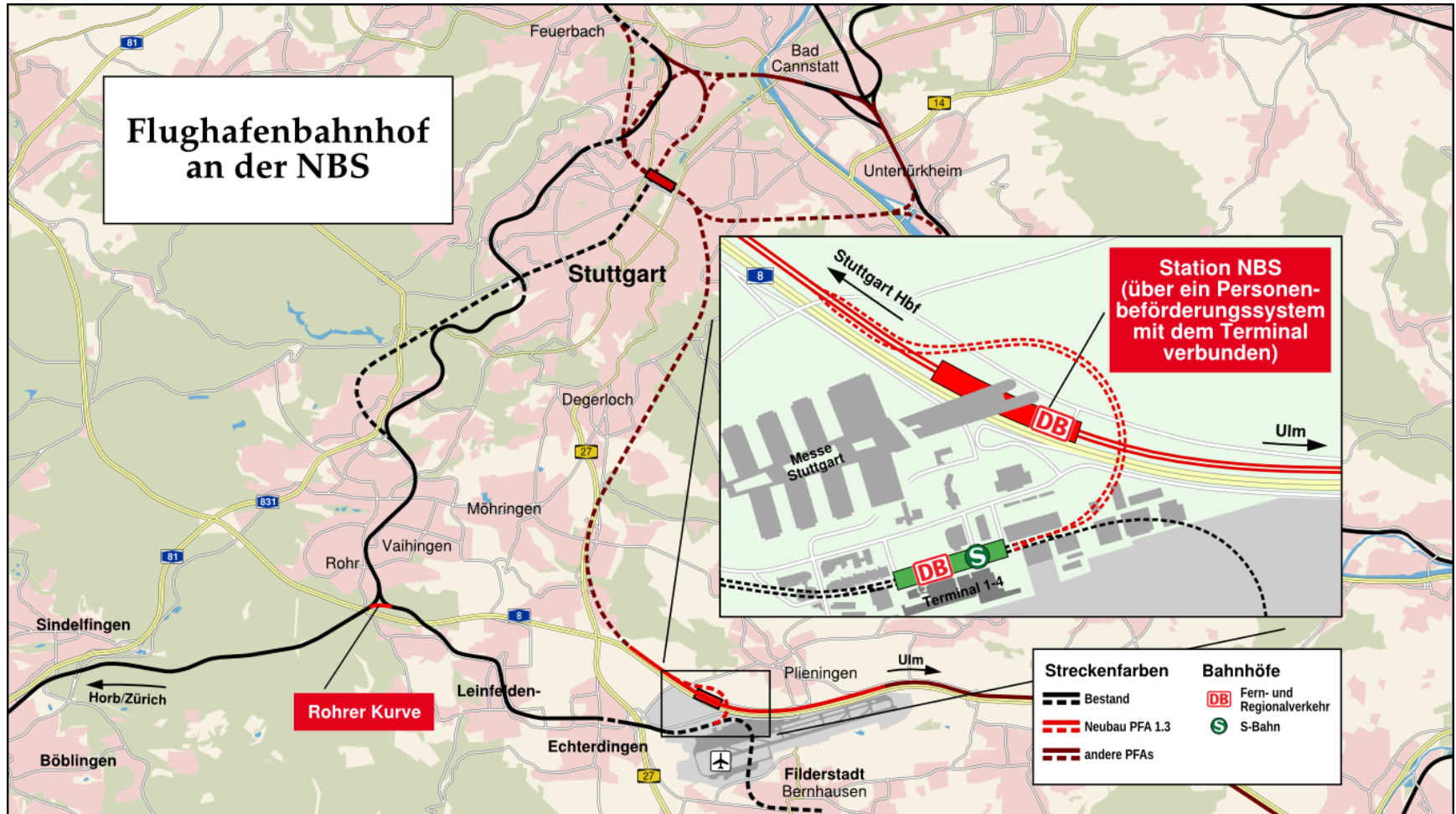
2 Überblick über Antragstrasse und 6 Alternativen

2.1 Antragstrasse



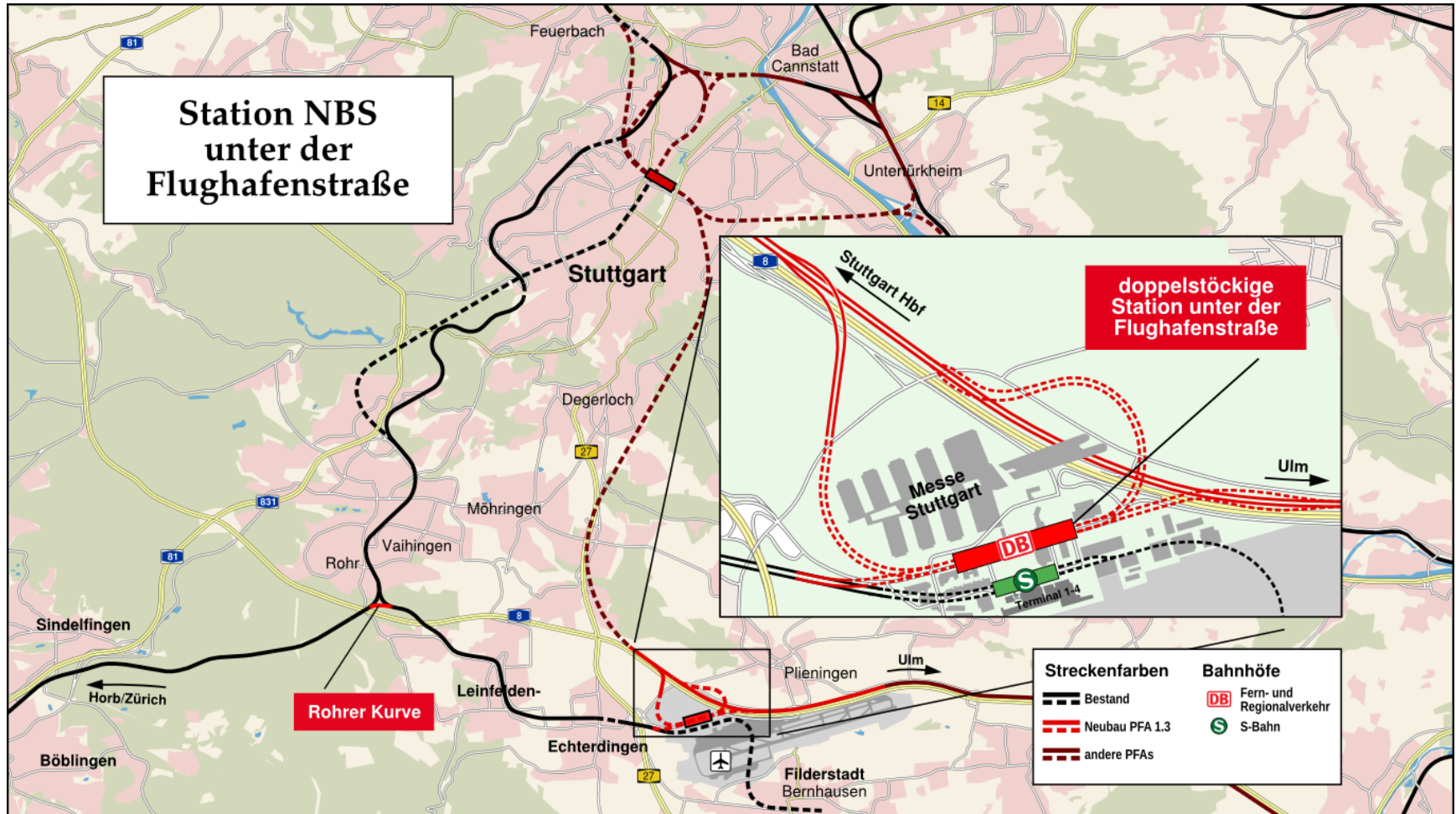
2 Überblick über Antragstrasse und 6 Alternativen

2.2 NBS-Bahnhof



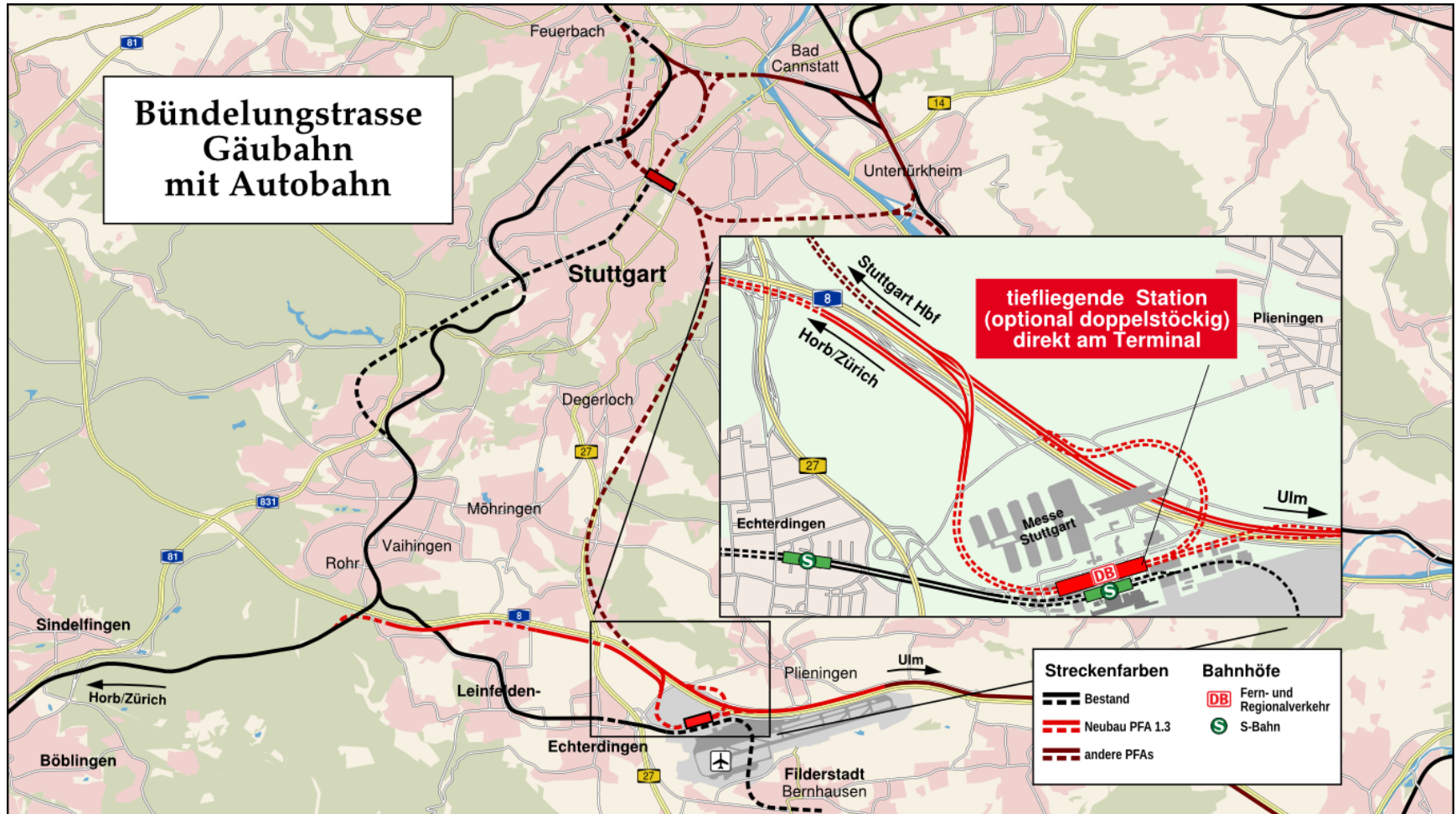
2 Überblick über Antragstrasse und 6 Alternativen

2.3 Flughafenstraße



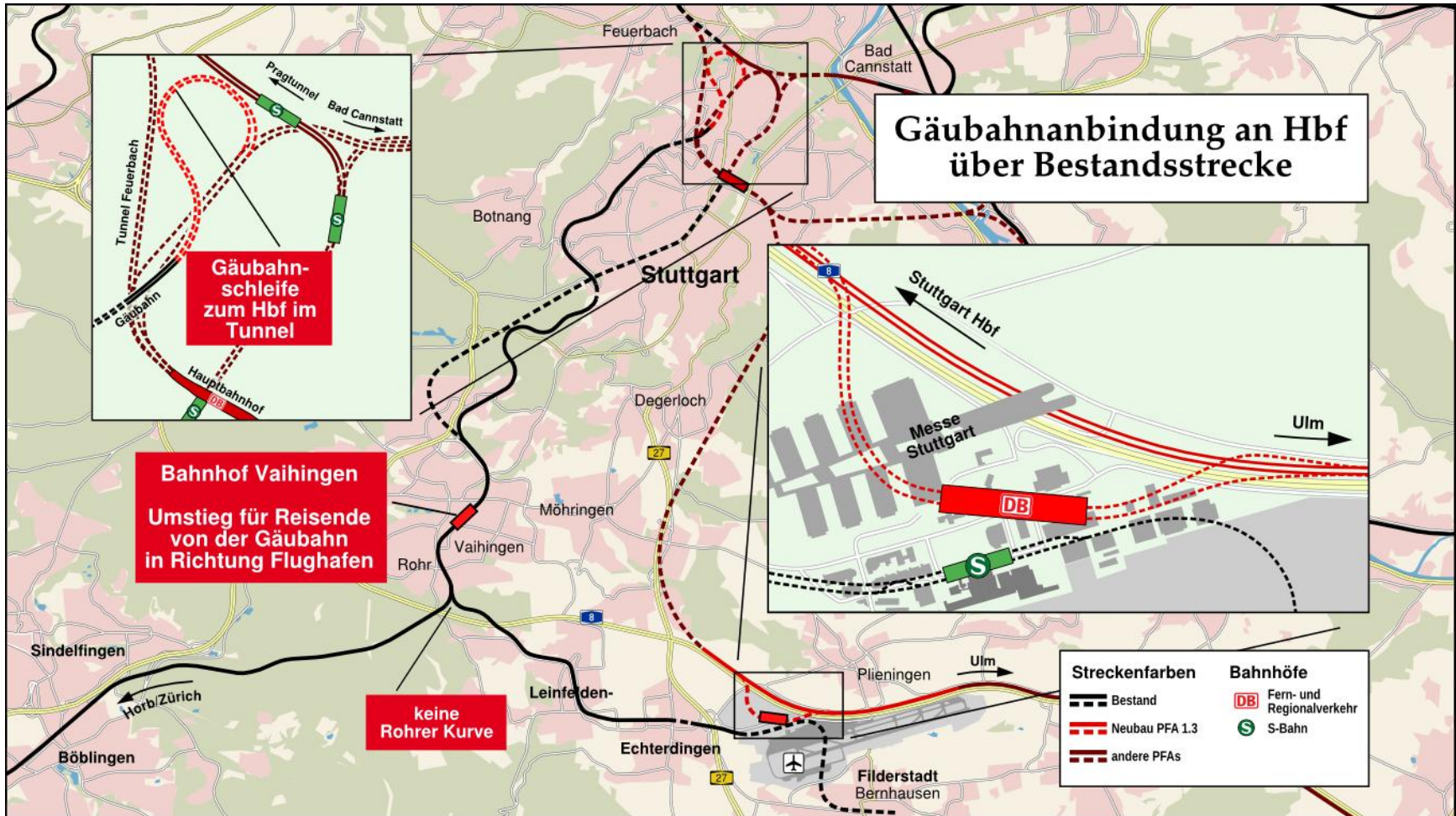
2 Überblick über Antragstrasse und 6 Alternativen

2.4 Autobahntrasse



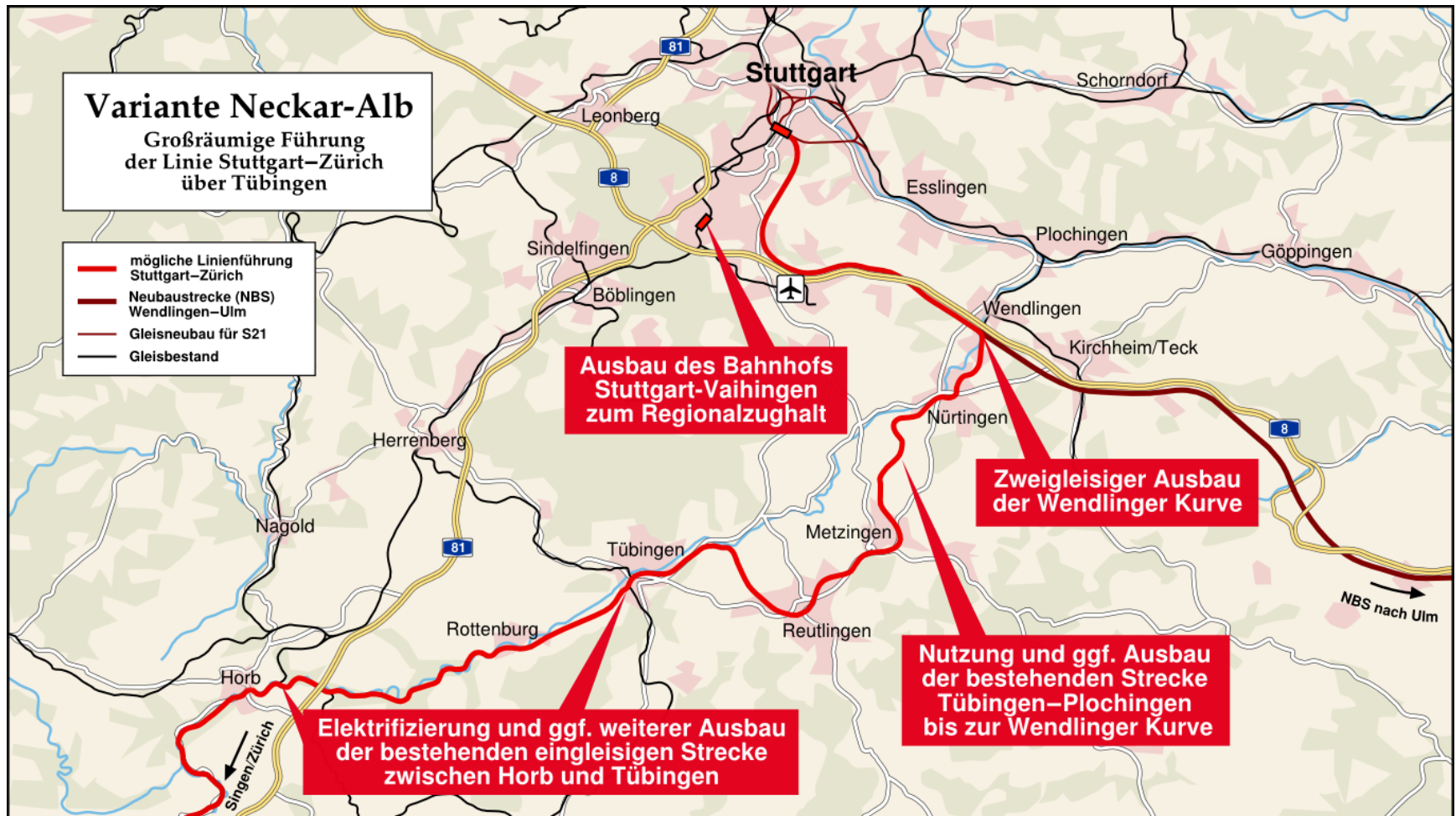
2 Überblick über Antragstrasse und 6 Alternativen

2.5 Gäubahn



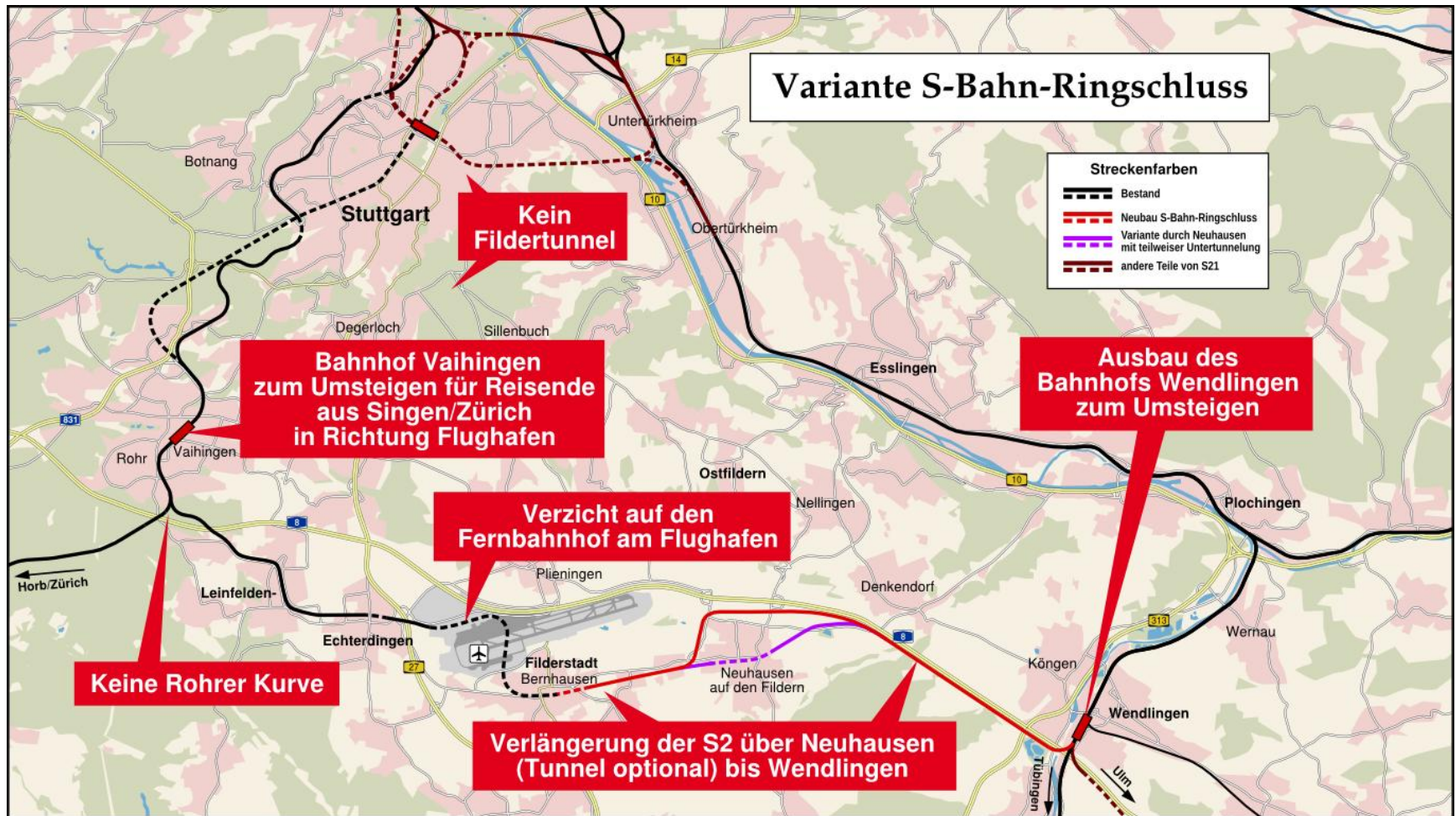
2 Überblick über Antragstrasse und 6 Alternativen

2.6 Neckar-Alb



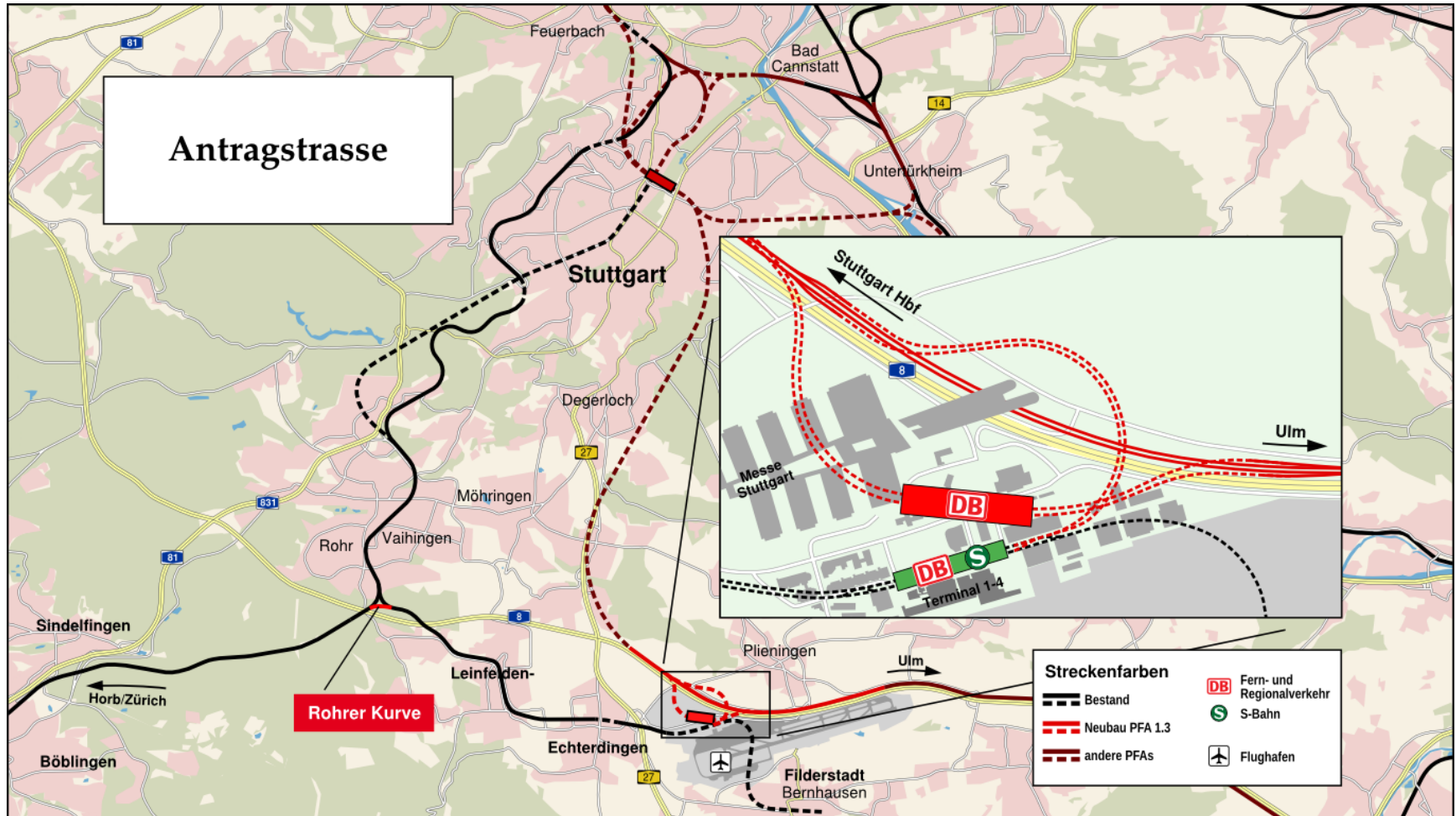
2 Überblick über Antragstrasse und 6 Alternativen

2.7 S-Bahn-Ring



3 Detaillierte Variantenvorstellung

3.1 Antragstrasse



3 Detaillierte Variantenvorstellung

3.1 Antragstrasse

Verkehrliche Merkmale

- Schnelle Direktverbindung Gäubahnkorridor – Flughafen im Fern- und Regionalverkehr
- Direktverbindung Ulm und Tü/ RT nach Stuttgart über NBS und Flughafen

Bauliche Merkmale

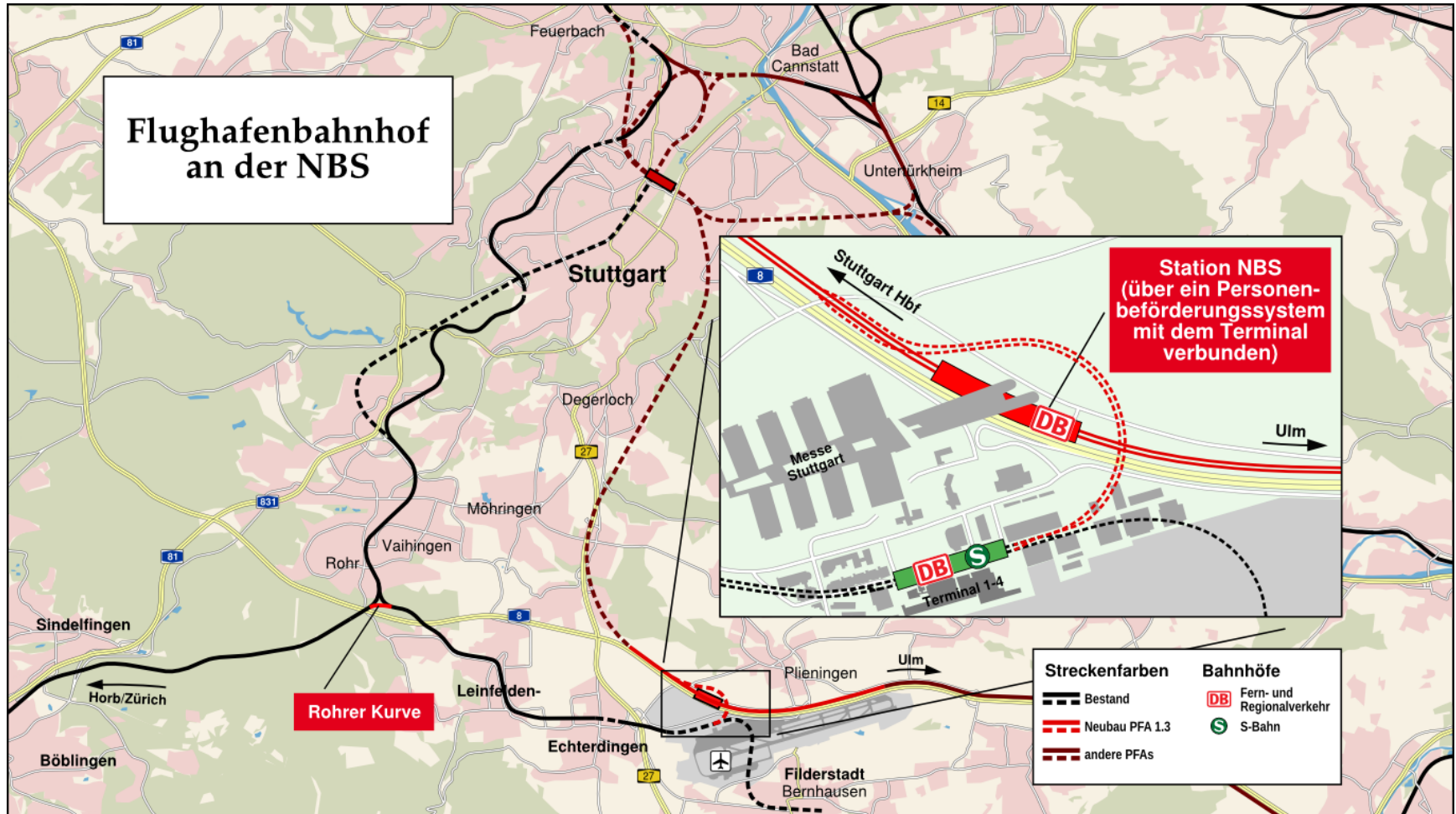
- Neuer Flughafenbahnhof nahe Terminal und bestehender S-Bahnstation in ca. 26 m Tiefe einschließlich Anbindung an NBS
- Umbau bestehende S-Bahn-Station am Flughafen, ein Gleis für S-Bahn und ein Gleis für Fernbahn einschließlich Anbindung an NBS
- Neubau Rohrer Kurve, teilweise höhengleich
- Passende Anschlüsse zu benachbarten PFA

Betriebliche Merkmale

- Mischbetrieb Fern-/ Regional- und S-Bahn zwischen Flughafen und Rohrer Kurve

3 Detaillierte Variantenvorstellung

3.2 NBS-Bahnhof



3 Detaillierte Variantenvorstellung

3.3 NBS-Bahnhof

Verkehrliche Merkmale

- Schnelle Direktverbindung Gäubahnkorridor – Flughafen
- Direktverbindung Ulm und Tü/ RT nach Stuttgart über NBS und Flughafen

Bauliche Merkmale

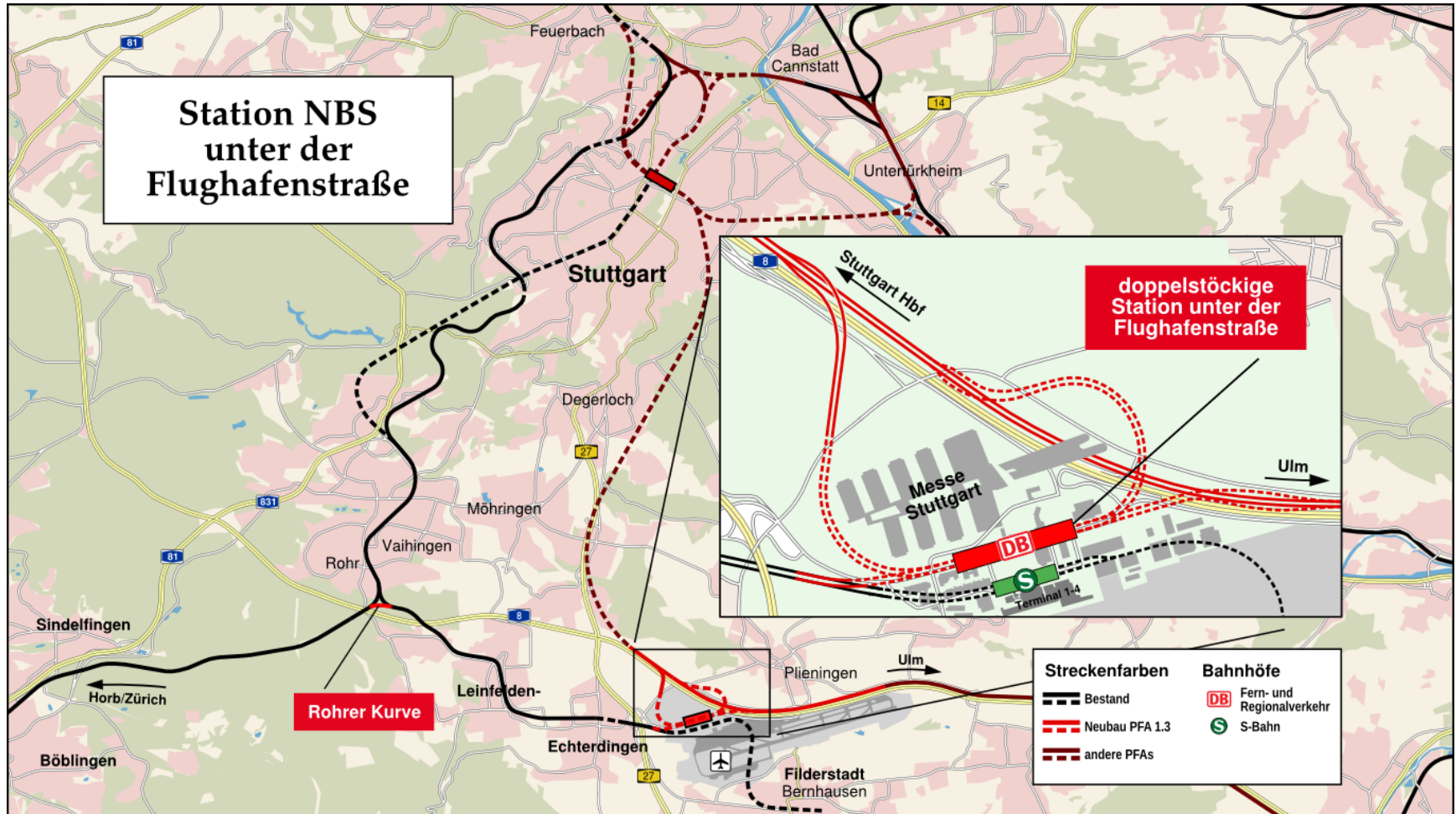
- Neuer Flughafenbahnhof an Autobahn/ Messeparkhaus an der Oberfläche mit 2 oder 4 Bahnsteigkanten
- Ca. 700 m Entfernung zwischen NBS-Bahnhof und S-Bahn-Station → Personenbeförderungssystem zusätzlich erforderlich
- Umbau bestehende S-Bahn-Station am Flughafen, ein Gleis für S-Bahn und ein Gleis für Fernbahn einschließlich Anbindung an NBS
- Neubau Rohrer Kurve, teilweise höhengleich
- Passende Anschlüsse zu benachbarten PFA

Betriebliche Merkmale

- Mischbetrieb Fern-/ Regional- und S-Bahn zwischen Flughafen und Rohrer Kurve

3 Detaillierte Variantenvorstellung

3.4 Flughafenstraße



3 Detaillierte Variantenvorstellung

3.4 Flughafenstraße

Verkehrliche Merkmale

- Schnelle Direktverbindung Gäubahnkorridor – Flughafen
- Direktverbindung Ulm und Tü/ RT nach Stuttgart über NBS und Flughafen

Bauliche Merkmale

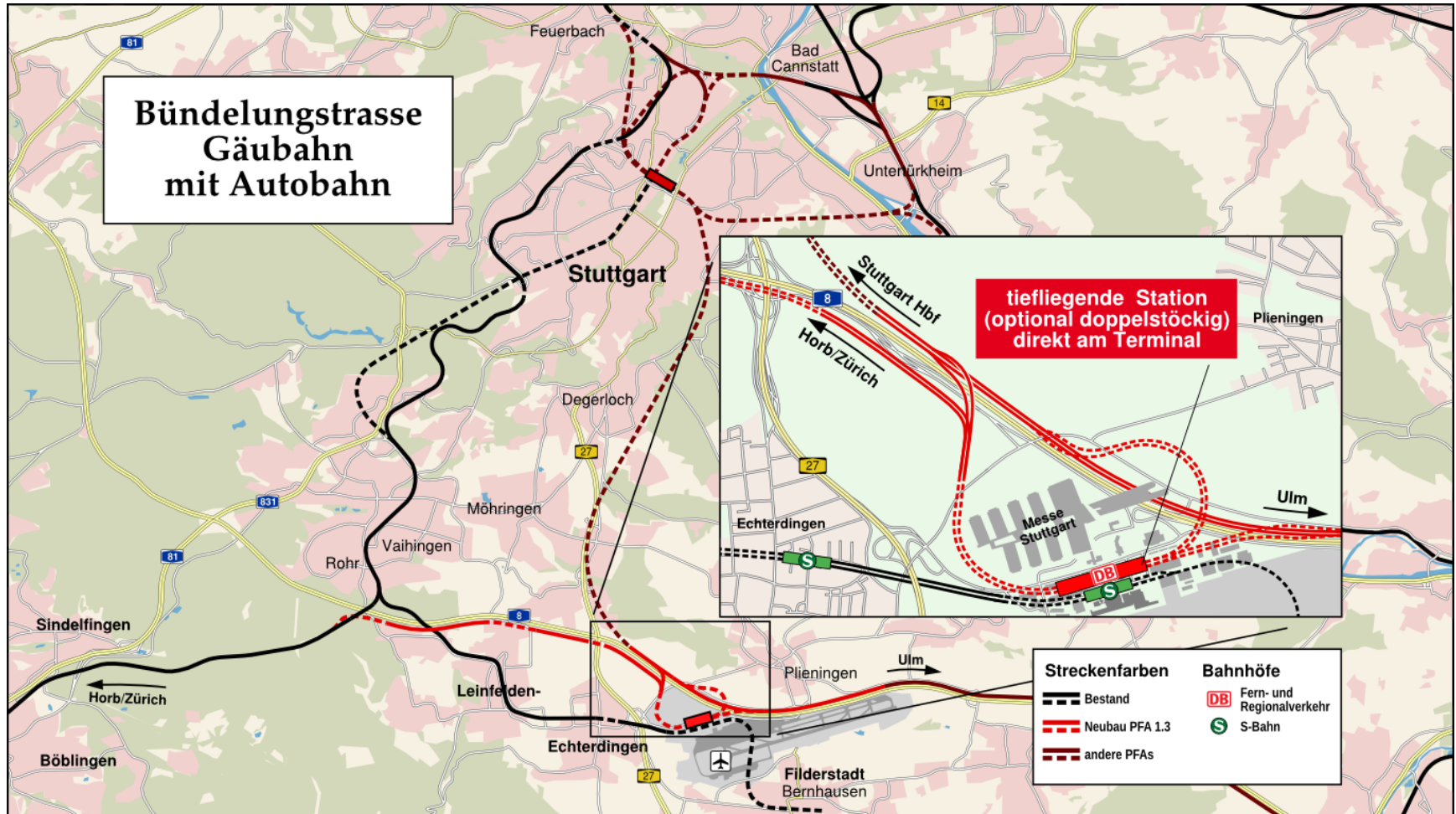
- Neuer Flughafenbahnhof parallel zur bestehenden S-Bahn-Station unter der Flughafenstraße nahe Terminal und bestehender S-Bahnstation oberflächennäher einschließlich Anbindung an NBS und an S-Bahn-Strecke
- Umbau bestehende S-Bahn-Station am Flughafen entbehrlich
- Neubau Rohrer Kurve, teilweise höhengleich
- Passende Anschlüsse zu benachbarten PFA

Betriebliche Merkmale

- Mischbetrieb Fern-/ Regional- und S-Bahn nur auf der Strecke zwischen Flughafen und Rohrer Kurve
- Fern-/ Regionalbahn nur in neuem Flughafenbahnhof, S-Bahn nur in bestehender S-Bahn-Station

3 Detaillierte Variantenvorstellung

3.5 Autobahntrasse



3 Detaillierte Variantenvorstellung

3.5 Autobahntrasse

Verkehrliche Merkmale

- Schnelle Direktverbindung Gäubahnkorridor – Flughafen
- Direktverbindung Ulm und Tü/ RT nach Stuttgart über NBS und Flughafen

Bauliche Merkmale

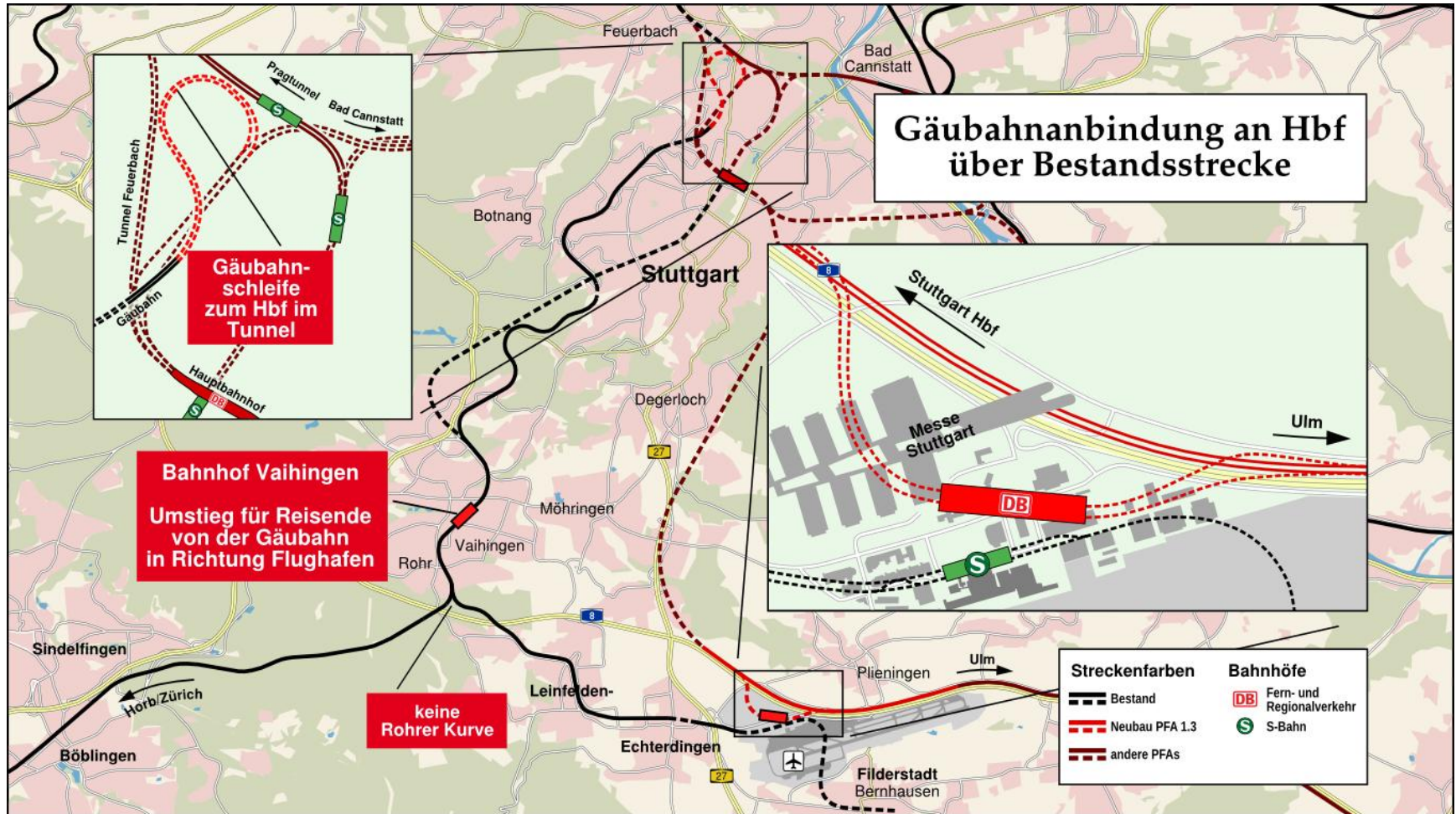
- Neue Bahntrasse von Gäubahn bis Flughafen-NBS-Ausschleifung nördlich oder südlich parallel zur A8, teilweise im Tunnel
- Neuer Flughafenbahnhof parallel zur bestehenden S-Bahn-Station unter der Flughafenstraße nahe Terminal und bestehender S-Bahnstation einschließlich Anbindung an NBS und an S-Bahn-Strecke
- Umbau bestehende S-Bahn-Station am Flughafen entbehrlich
- Neubau Rohrer Kurve entbehrlich
- Passende Anschlüsse zu benachbarten PFA

Betriebliche Merkmale

- Mischbetrieb Fern-/ Regional- und S-Bahn zwischen Flughafen und Rohrer Kurve entfällt → weiterhin nur S-Bahn-Verkehr
- Fern-/ Regionalbahn nur in neuem Flughafenbahnhof, S-Bahn nur in bestehender S-Bahn-Station

3 Detaillierte Variantenvorstellung

3.6 Gäubahn



3 Detaillierte Variantenvorstellung

3.6 Gäubahn

Verkehrliche Merkmale

- Keine schnelle Direktverbindung Gäubahnkorridor – Flughafen
- Neuer Regionalverkehrsknoten Vaihingen mit Umstieg auf S-Bahn zum Flughafen
- Direktverbindung Ulm und Tü/ RT nach Stuttgart über NBS und Flughafen

Bauliche Merkmale

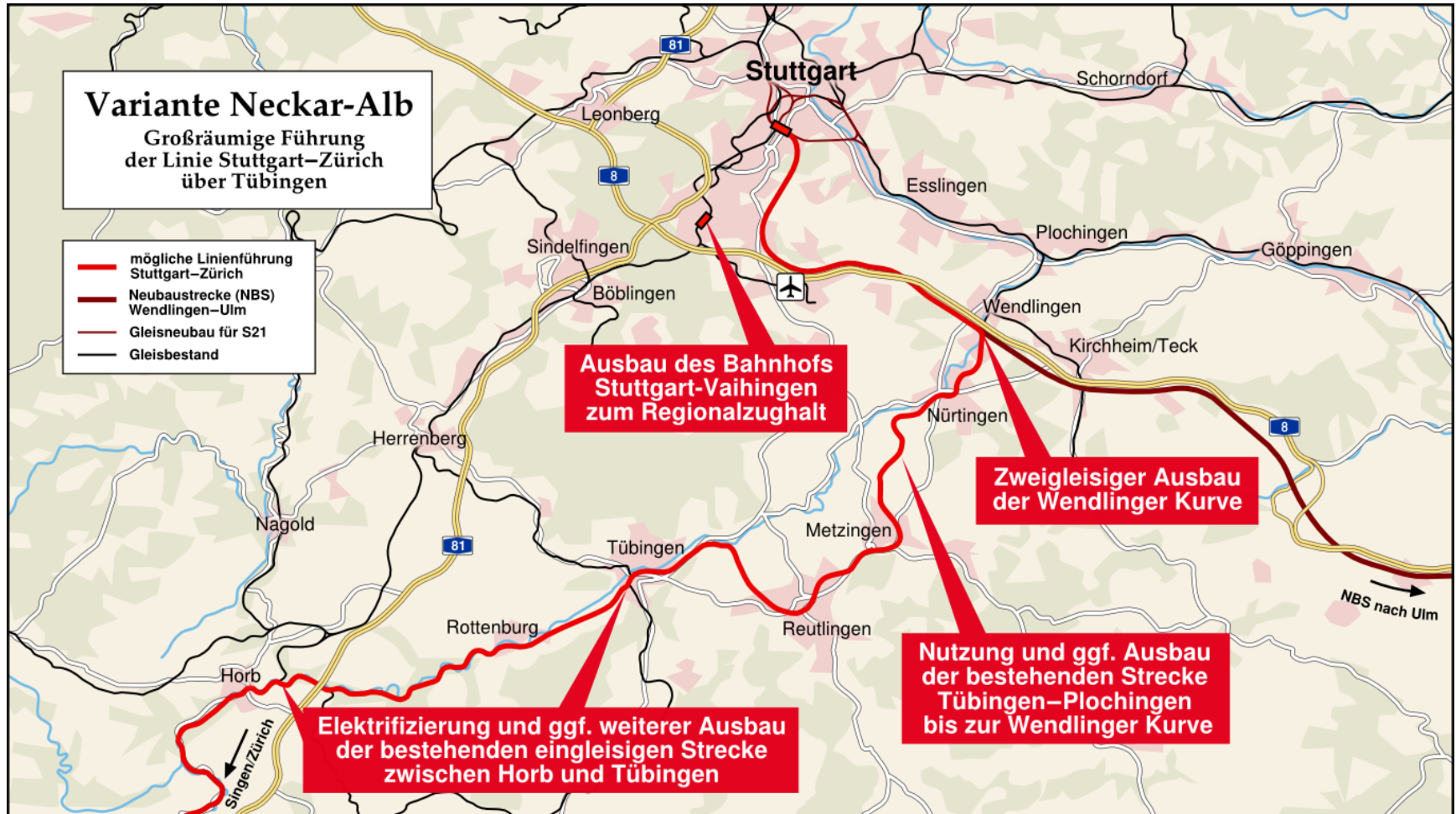
- Neuer Flughafenbahnhof nahe Terminal und bestehender S-Bahnstation in ca. 26 m Tiefe einschließlich Anbindung an NBS
- Umbau bestehende S-Bahn-Station am Flughafen entbehrlich
- Neubau Rohrer Kurve entbehrlich
- Koppelstelle zu bereits planfestgestelltem Abschnitt vorhanden
- Neubau ca. 2 km langer Kehrtunnel beim Pragfriedhof zur Verbindung von Gäubahn und im Rahmen von S21 geplanter Zufahrtsstrecke zum Hauptbahnhof
- Ausbau Bf S-Vaihingen um weitere Bahnsteigkante

Betriebliche Merkmale

- Mischbetrieb Fern-/ Regional- und S-Bahn zwischen Flughafen und Rohrer Kurve entfällt → weiterhin nur S-Bahn-Verkehr
- Probleme bei Durchbindung Murrbahn – Gäubahn in Stuttgart Hbf

3 Detaillierte Variantenvorstellung

3.7 Neckar-Alb



3 Detaillierte Variantenvorstellung

3.7 Neckar-Alb

Verkehrliche Merkmale

- Deutlich langsamere Direktverbindung Gäubahnkorridor – Flughafen und Gäubahnkorridor – Stuttgart Hbf (ca. 15 bis 25 min)
- Direktverbindung Ulm und Tü/ RT nach Stuttgart über NBS und Flughafen
- Direkter Anschluss von Tübingen und Reutlingen an Fern- und Regionalverkehr der Gäubahn
- Noch zu klären ist Führung der Züge von Freudenstadt nach Stuttgart

3 Detaillierte Variantenvorstellung

3.7 Neckar-Alb

Bauliche Merkmale

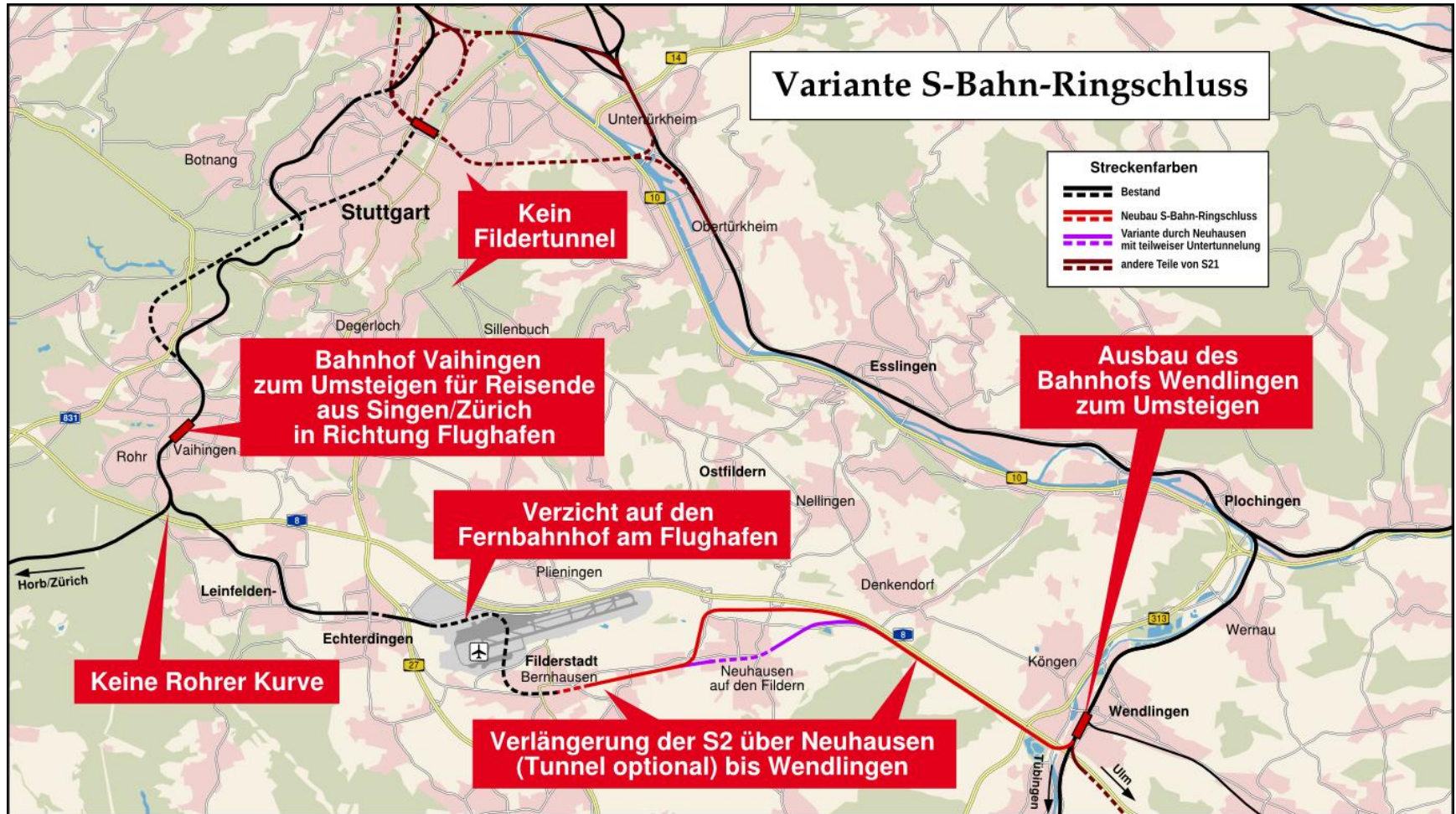
- Elektrifizierung und Ausbau Horb – Tübingen
- Zweigleisige Wendlinger Kurve
- Neuer Flughafenbahnhof nahe Terminal und bestehender S-Bahnstation in ca. 26 m Tiefe einschließlich Anbindung an NBS
- Umbau bestehende S-Bahn-Station am Flughafen entbehrlich
- Neubau Rohrer Kurve entbehrlich
- Ausbau Bf S-Vaihingen um weitere Bahnsteigkante
- Passende Anschlüsse zu benachbarten PFA

Betriebliche Merkmale

- Mischbetrieb Fern-/ Regional- und S-Bahn zwischen Flughafen und Rohrer Kurve entfällt → weiterhin nur S-Bahn-Verkehr
- Mischbetrieb Fern- und Regionalbahn sowie Güterverkehr zwischen Horb und Wendlinger Kurve

3 Detaillierte Variantenvorstellung

3.8 S-Bahn-Ring



3 Detaillierte Variantenvorstellung

3.8 S-Bahn-Ring

Verkehrliche Merkmale

- Verkehrserschließung des Flughafens durch S-Bahn-Ringverkehr
- Keine schnelle Direktverbindung Gäubahnkorridor – Flughafen
- Keine schnelle und umsteigefreie Verbindung aus Ulm über NBS zum Flughafen, statt dessen Umstieg in Wendlingen auf S-Bahn
- Verkehre Ulm – Stuttgart via NBS wechseln in Wendlingen auf Bestandsstrecke im Neckartal → Auswirkungen auf Fahrzeit noch zu klären
- Umstieg Stuttgart – Ulm über NBS in Wendlingen auf S-Bahn Richtung Flughafen

3 Detaillierte Variantenvorstellung

3.8 S-Bahn-Ring

Bauliche Merkmale

- neuer Flughafenbahnhof entbehrlich
- Umbau bestehende S-Bahn-Station am Flughafen entbehrlich
- Neubau Rohrer Kurve entbehrlich
- Neubau Fildertunnel entbehrlich
- Keine passenden Anschlüsse zu benachbarten PFA, da kein Fildertunnel
- Bau S-Bahn-Strecke von Bernhausen nach Wendlingen
- Ausbau Bahnhof Wendlingen
- Neubau ca. 2 km langer Kehrtunnel beim Pragfriedhof zur Verbindung von Gäubahn und im Rahmen von S21 geplanter Zufahrtsstrecke zum Hauptbahnhof
- Ausbau Bf S-Vaihingen um weitere Bahnsteigkante
- Bauliche Erfordernisse im Neckartal und zur Einbindung der NBS noch zu klären

Betriebliche Merkmale

- Mischbetrieb Fern-/ Regional- und S-Bahn zwischen Flughafen und Rohrer Kurve entfällt → weiterhin nur S-Bahn-Verkehr
- Verstärkter Mischbetrieb Fern-/ Regional- und S-Bahn im Neckartal zwischen Wendlingen und Stuttgart Hbf

4 Zusammenfassung und Gruppierung der Alternativen

Planungstiefe von Antragstrasse und Alternativen sehr unterschiedlich

- Bauliche Machbarkeit der Alternativen teilweise nur grob geprüft
 - Wirkungen auf Natur, Umwelt, Flächenverbrauch, Grundwasser etc. teilweise kaum ermittelt
 - Baukosten für Alternativen nur sehr grob geschätzt bzw. nicht ermittelt
 - Linien- und Fahrplankonzepte nicht abschließend geprüft
 - Verkehrliche Wirkungen nicht ermittelt
- Unterschiedliche Planungstiefe ist bei der Variantendiskussion zu berücksichtigen

4 Zusammenfassung und Gruppierung der Alternativen

Kleinräumige Varianten zwischen Rohr und Flughafen
(NBS-Bahnhof, Flughafenstraße, Autobahntrasse)

Unterschiede

- Lage des neuen Flughafenbahnhofs
- Umbau des bestehenden S-Bahn Flughafenbahnhofs
- Streckenführung zwischen Rohr und Flughafen
- Anbindung des neuen Flughafenbahnhofs an die Strecken

Auswirkungen

- im Wesentlichen beschränkt auf den Trassenkorridor
- die Baukosten
- den flughafenbezogenen Verkehr
- bei Autobahntrasse zusätzlich Vermeidung von Mischbetrieb auf diesem Korridor

4 Zusammenfassung und Gruppierung der Alternativen

Varianten im Verkehr Gäubahnkorridor – Stuttgart (Gäubahn, Neckar-Alb)

Unterschiede

- Verkehre Horb – Stuttgart nicht über Böblingen – Flughafen, sondern über Böblingen – Vaihingen oder Tübingen – Flughafen
- Vermeidung Streckenausbau zwischen Rohr und NBS-Anbindung
- Ausbauten/ Neubauten Horb – Tübingen bzw. beim Pragfriedhof

Auswirkungen

- Vaihingen, Rohr – Flughafen
- Gäubahnkorridor
- Region Neckar-Alb
- Durchbindungskonzept im Regionalverkehr am Hbf

4 Zusammenfassung und Gruppierung der Alternativen

Alternative Führung von SPNV und SPFV aus Richtung Süden und Südosten (S-Bahn-Ring)

Unterschiede

- Keine Direktverbindungen zum Flughafen/ zur Messe aus Richtung Ulm, Tübingen, Gäubahnkorridor
- Keine schnelle Direktverbindung Stuttgart Hbf – Flughafen/ Messe
- Möglicherweise Fahrzeitverlängerungen aus Ulm und Tübingen nach Stuttgart Hbf
- Verlängerung S-Bahn von Bernhausen nach Wendlingen

Auswirkungen

- Auswirkungen auf Regionalverkehr
 - Auswirkungen auf Durchbindungen in Stuttgart Hbf
 - Auswirkungen möglicherweise auf gesamten Fernverkehr Stuttgart – Ulm – München
- Abkehr von wesentlichen Elementen des Projekts Stuttgart 21



INTRAPLAN
Consult GmbH

Mobilität
verantwortlich gestalten

Orleansplatz 5a
81667 München

Ansprechpartner:

Dr.-Ing. Ulrich Rückert
T +49 (0)89 – 459 11 148
F +49 (0)89 – 459 11 248
ulrich.rueckert@intraplan.de