

Fragen und Antworten aus dem

1. Termin des Filder-Dialogs

Trasse 1 (Antragstrasse):

1. Warum wurden bisher alle Planfeststellungsanträge zurückgewiesen?

- ⇒ Der gestellte Planfeststellungsantrag wurde nicht zurückgewiesen. Der Planfeststellungsantrag wurde am 02.10.2002 eingereicht. Die Verzögerungen bei Antragsbearbeitung haben verschiedene Ursachen:
- Verzögerungen durch zeitweiligen Projektstopp von Stuttgart 21 sowie die langwierige Klärung der Finanzierungsvereinbarungen
 - Langjährige Diskussion über die Erforderlichkeit einer Ausnahmegenehmigung für die technischen Anforderungen der Mitnutzung der S-Bahn-Strecke für Fernverkehrszüge
 - Laufende Änderungen der Bestandssituation im Filderraum
 - Laufende Änderungen wegen der Vorgaben für Transeuropäische Netze (vor allem in Bezug auf Infrastruktur, Sicherheit und Belange mobilitätseingeschränkter Personen), weiterer europäischer Regelwerke und deren Auswirkungen auf die bahninternen Richtlinien
 - Anpassung der Unterlagen an die veränderte Bundes- und Landesnaturschutzgesetzgebung
 - Berücksichtigung der Entwicklung der Rechtsprechung zum Natur- und Artenschutz
 - Zeitlicher Aufwand für Schlichtung, Stresstest und Volksentscheid

2. Mischverkehr?

- ⇒ Als „Mischverkehr“ wird die Mischung von Fernverkehr, Regional- und Nahverkehr und/oder Güterverkehr verstanden. Ein Großteil des deutschen Netzes wird im Mischverkehr betrieben. Auch weitere Teile des Stuttgarter S-Bahn-Netzes führt über Mischverkehrsstrecken (Abbildung 1).

Die Antragstrasse sieht auf der Filderbahn, zwischen Rohrer Kurve und der bestehenden S-Bahn-Station, einen Verkehr mit S-Bahnen sowie Nah- und Fernverkehrszügen vor. Güterverkehr findet auch in Zukunft nicht statt. Alle Züge unterliegen dabei derselben Streckengeschwindigkeit in der Station Terminal und auf der Strecke (70 – 100 km/h, Abbildung 2). Das Betriebskonzept sieht vor, einen stündlichen Regional- und einen zweistündlichen Fernzug pro Stunde und Richtung zwischen den heute bereits im 20-/10-Minuten-Streckentakt verkehrenden vier stündlichen S-Bahnen einzulegen. Die Fernverkehrszüge müssen sich dabei an das Geschwindigkeitsniveau der S-Bahn anpassen. Der S-Bahn-Takt bleibt unverändert erhalten.

Neben den bereits heute täglich verkehrenden 146 S-Bahn-Zügen sollen 16 Züge des Fernverkehrs und 36 Nahverkehrszüge verkehren. In der Hauptverkehrszeit und im Veranstaltungsverkehr sind zusätzliche Züge möglich.

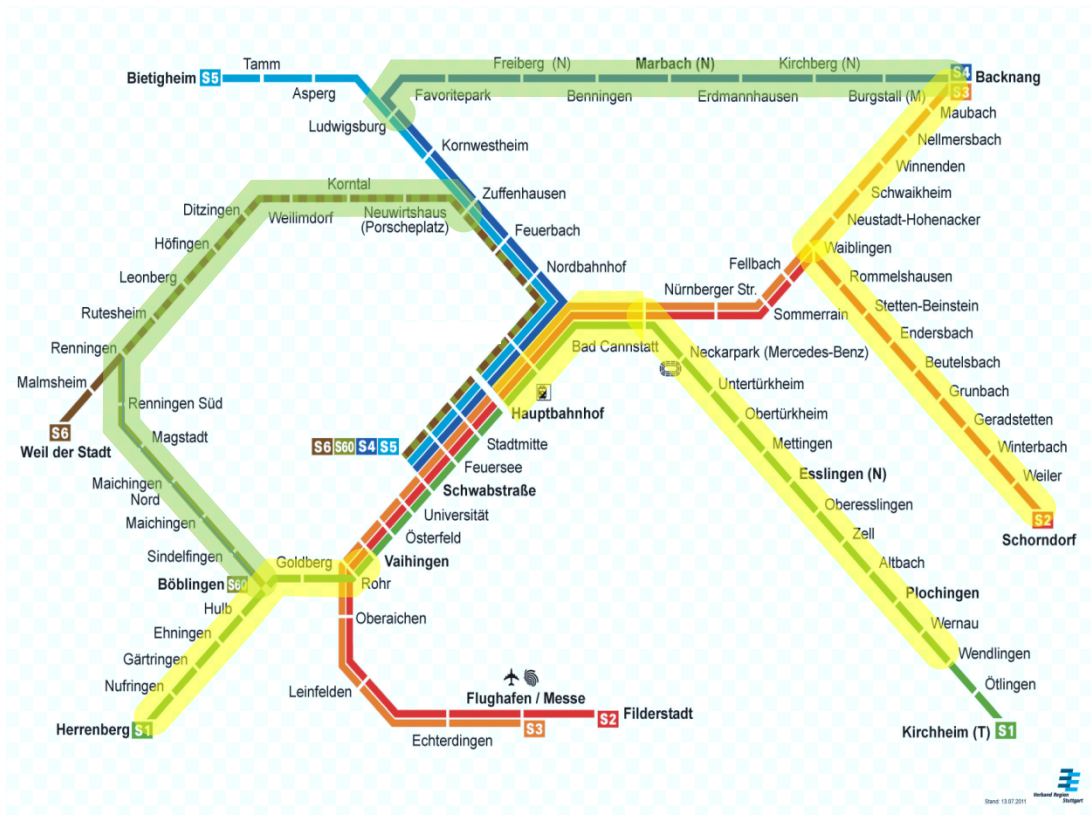


Abbildung 1: Der Großteil des Stuttgarter S-Bahn-Netzes wird auch von Regional-, Fern- bzw. Güterzügen befahren. Abschnitte mit Regional- und /oder Fernverkehr sind dabei gelb, Abschnitte mit zusätzlichem Güterverkehr grün markiert.

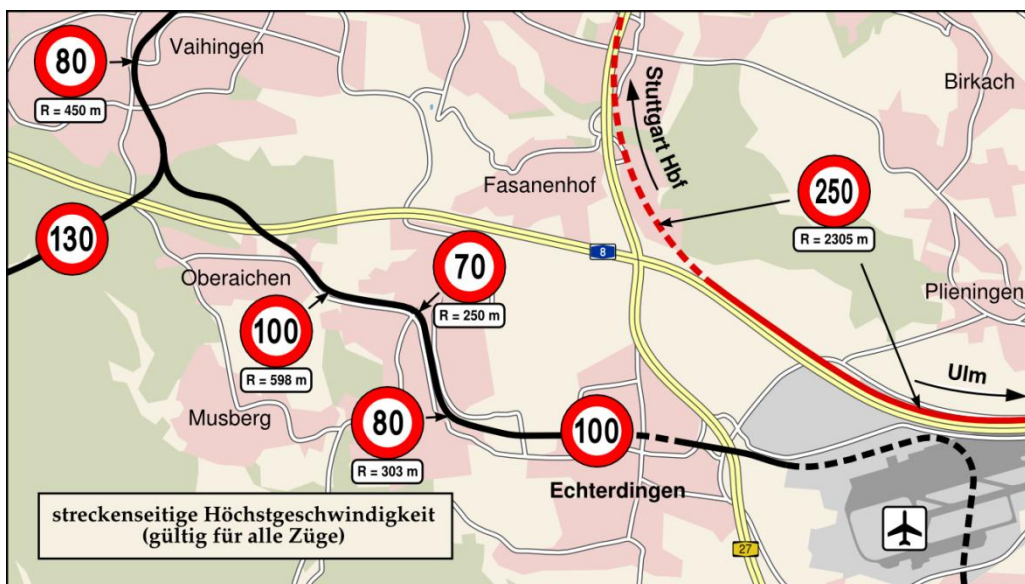


Abbildung 2: Die bestehende Strecke zwischen Oberaichen und dem Flughafen kann aufgrund mehrerer enger Kurven nur mit 70 bis 100 km/h befahren werden. Hochgeschwindigkeitsstrecken, wie der rechts zu sehende Fildertunnel, erfordern viel größere Kurvenradien.

3. Ausnahmegenehmigung für Tunnel?

- ⇒ Die Ausnahmegenehmigung wurde vom Bundesverkehrsministerium mit bestimmten Auflagen erteilt, nachdem der Nachweis gleicher Sicherheit geführt wurde. Sie lässt den Betrieb von Fern- und Nahverkehrszügen, auch bei einem Gleisabstand von 3,80 m (Abstand für reine S-Bahn-Strecken) statt 4,00 m (allgemeiner Regelabstand) zu. Die vorgesehenen Fern- und Regionalzüge sind nicht breiter als die heute eingesetzten S-Bahnen. Die Flucht-

und Rettungswege werden von heute 80 cm auf einen Meter verbreitert.

Regelprofil des Bestandstunnels in Echterdingen

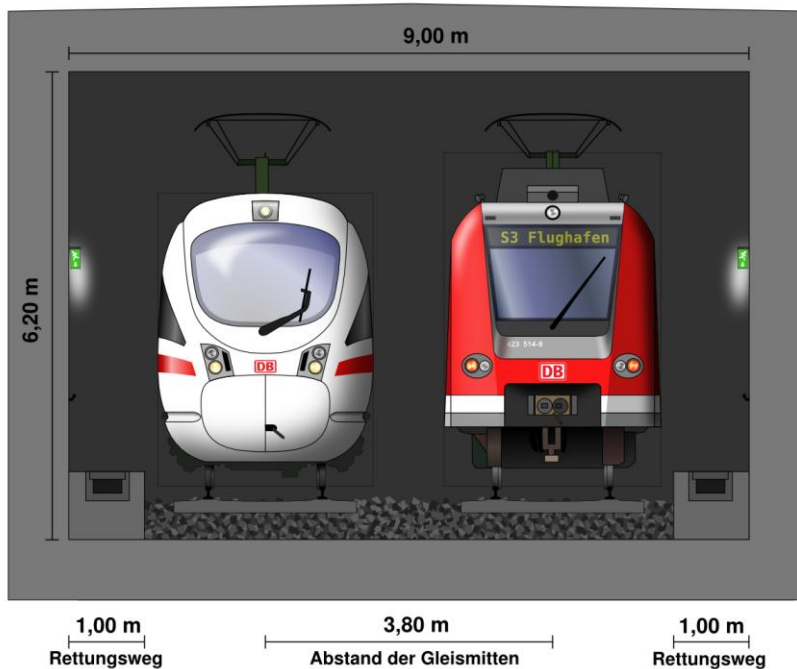


Abbildung 3: Ein Neigetechnik-ICE und eine S-Bahn im Tunnel Echterdingen. (Die Oberleitung und weitere Details sind hier nicht dargestellt.)

4. Ist die Bahn bereit, auf der Bahnstrecke die Neubau-Standards für Lärm und Erschütterung einzuhalten?

- ⇒ Die Bahn hat die gesetzlichen Verpflichtungen einzuhalten. Diese werden von der Planung der Antragstrasse eingehalten. Darüber hinausgehenden Schallschutzmaßnahmen werden der Bahn nach Bundes- und Landeshaushaltrecht nicht finanziert.
- Die Bestandsstrecke der Filderbahn ist im Zuge ihrer Planfeststellung nach den gültigen gesetzlichen Anforderungen geplant und errichtet worden. Dabei ist dem Schallschutz Rechnung getragen worden, so dass heute die zulässigen Grenzwerte eingehalten werden. Bei einzelnen Gebäuden wurde passiver Schallschutz gewährt.
- Der geplante zusätzliche Verkehr führt zwar zu einer Erhöhung der Lärmwerte. Da dies aber auf einen baulichen Eingriff zurückzuführen ist, der nicht wesentlich ist (Aufweitung des Gleismittenabstandes außerhalb der Tunnel), sieht die hier maßgebliche 16. Bundesimmissionsschutzverordnung keine Ergänzung des Schallschutzes vor.
- Sofern zusätzliche Maßnahmen vorgesehen werden sollen, müssen diese außerhalb des Projektes finanziert werden.
- Beim Bau der S-Bahn wurde der erforderliche Erschütterungsschutz (DIN 4150) eingehalten. Die dann eingesetzten Züge werden aufgrund ihrer technischen Ausstattung daran nichts ändern.

5. Wieso braucht der Flughafen einen Fernbahnhof? Aus welchen sachlichen Gründen?

- ⇒ Der Fern- und Regionalbahnhof (Station NBS) dient einerseits der Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsträger Straße, Schiene und Luft. Zudem erschließt er die wirtschaftsstarke Region Filder. Der Flughafen entwickelt sich zunehmend weg vom reinen Flughafen hin zu einer multimodalen Verkehrsdrehscheibe (siehe Abbildung 4). Der Planfeststellungsbeschluss zum Planfeststellungsabschnitt 1.1 (S. 144) hebt darüber hinaus die Verknüpfung der Verkehrsträger hervor, um Verkehr von Straßen und Flughäfen auf die Schiene zu verlagern:
- „Mit diesem Ziel soll die Anbindung der Flughäfen an den Schienenfernverkehr nach Maßgabe der Bewertung im [Bundesverkehrswegeplan] vorangebracht werden (...). Diese Ziele stehen auch in Einklang mit den europäischen Anforderungen, wie sie in der Entscheidung Nr.

1692/96/EG des Europäischen Parlaments festgelegt wurden. Danach sind Vorhaben von gemeinsamem Interesse auch solche, die sich auf die Verknüpfung von in der Entscheidung genannten Strecken (hier die Hochgeschwindigkeitsstrecke Stuttgart-Ulm) mit anderen Ver-

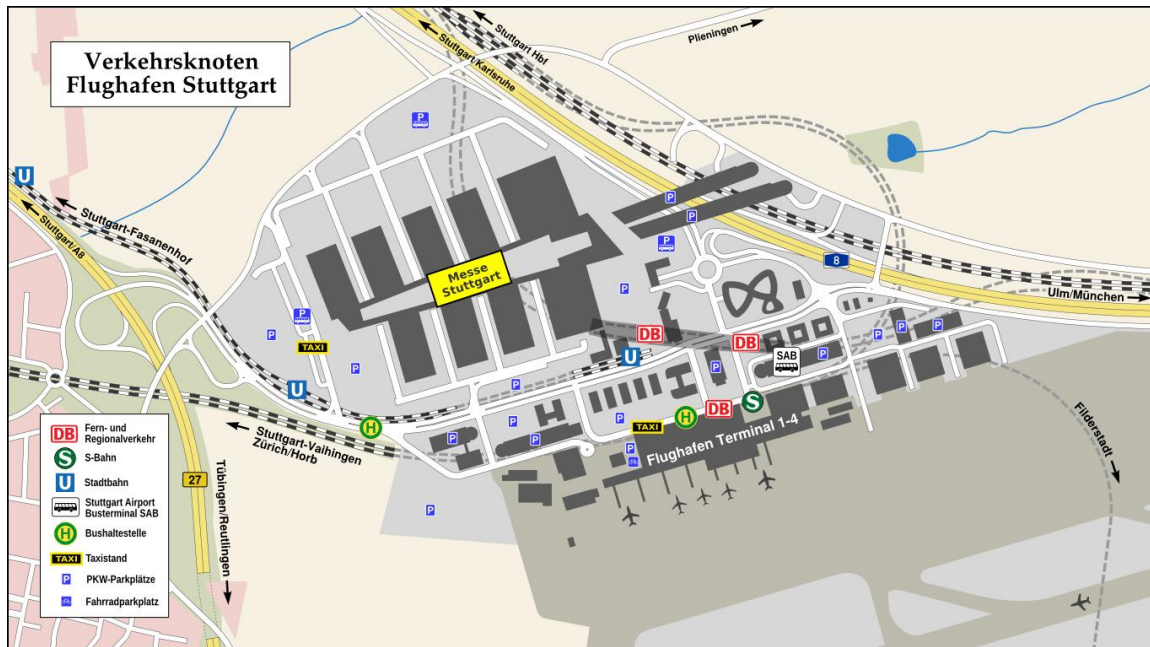


Abbildung 4: Verkehrsknoten Stuttgart Flughafen. Der neue Fern- und Regionalbahnhof mit seinen beiden Zugängen (dargestellt mit DB-Symbolen) liegt rund 170 Meter vom Flughafenterminal entfernt.

kehrsträgern beziehen (...)“.

6. *Wie viele Fahrgäste wollen zum Flughafen und wie viele wollen zum Hauptbahnhof oder nach Vaihingen?*
 - ⇒ Aktuelle Prognosezahlen in einem zur Beantwortung dieser Frage erforderlichen Detaillierungsgrad (z.B. in Form einer Quell-Ziel-Matrix für konkrete Relationen) liegen nicht vor.
7. *Notfallplan S-Bahn-Betrieb?*
 - ⇒ Für den Fall einer Störung des S-Bahn-Betriebs zum Hauptbahnhof kann in einer ersten Stufe der Betrieb auf einem Gleis aufrechterhalten werden. Sollte auch dies nicht möglich sein, kann in Ausnahmefällen auch der Fildertunnel genutzt werden. Entsprechende Notfallpläne wurde im Zuge des Stresstests S 21 erarbeitet und stehen auf www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de zum Download bereit.
8. *Wie viele Züge je Stunde sind möglich?*
 - ⇒ Hier ist keine direkte Aussage möglich, da die Kapazität von verschiedenen Faktoren, wie dem Betriebskonzept, der gewünschten Betriebsqualität oder den eingesetzten Fahrzeugen abhängt. Bei der heutigen Planung mit rund zwölf Zügen pro Stunde im Streckenquerschnitt sind noch ausreichend Kapazitäten für weitere Züge vorhanden. Im Stresstest wurde eine höhere Leistungsfähigkeit nachgewiesen.
9. *Welcher Lärmschutz ist vorgesehen entlang der seitherigen S-Bahntrasse?*
 - ⇒ Entlang der bestehenden Bahnstrecke sind keine weiteren Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Siehe hierzu auch die Antwort auf Frage 4.
10. *Mit was für einem Gefälle fahren die Züge in den 26 m tiefen Flughafenbahnhof?*
 - ⇒ Der Flughafentunnel hat aus Richtung Stuttgart (vom Fildertunnel kommend) ein maximales Gefälle von 29 ‰ und Richtung Wendlingen ein maximales Gefälle von 25 ‰. Der Bahnsteig hat eine maximale Neigung von 2,5 ‰.

11. Welchen Lärmschutz gibt es entlang der S-Bahn-Trasse?

⇒ Siehe Antwort auf Frage 4.

12. Lage des Fernbahnhofs zur S-Bahn?

⇒ Der Fernbahnhof liegt schräg zur S-Bahn. Der Abstand des Zugangs zum Fernbahnhof liegt in einem Abstand von ca. 170 m zum Flughafenterminal im Bereich der Messe-Piazza. Siehe auch Abbildung 4.

13. Die Antragstrasse: Wenn Herr Poethke sagt, dass zum damaligen Zeitpunkt die beste Lösung war – aber ihm als Planer das nicht immer alles Recht war (er also Bedenken hat) – warum wird die Planantragstrasse dann nicht zurückgezogen?

⇒ Herr Poethke teilt die Auffassung der Bahn, dass die Antragstrasse nach Abwägung aller Belange die beste Lösung darstellt.

14. Können die Gäubahn-RE über die Antragstrasse auch halbstündlich gefahren werden?

⇒ Ein Halbstundentakt des „Gäubahn-RE“ auf der Antragstrasse ist möglich, jedoch ist die Weiterführung auf der Gäubahn selbst und die Einpassung in das Angebotskonzepts des Landes offen und müsste explizit geprüft werden.

Trasse 2 (Gäubahnanbindung an Hbf über Bestandsstrecke):

15. Ist der Wendetunnel ein KO-Kriterium oder gibt günstigere Kostenersparnis an anderer Stelle?

⇒ Der Wendetunnel, also der Kehrtunnel zum Anschluss an den Hauptbahnhof, ist nicht grundsätzlich ein KO-Kriterium. Er ist allerdings technisch wegen der anspruchsvollen Geologie und der teilweise geringen Überdeckung sehr aufwändig, und führt zu hohen Zusatzkosten.

16. Kombination mit anderen Varianten am Flughafen möglich?

⇒ Ja, denn diese Variante verändert lediglich die Gäubahnanbindung des Flughafens.

17. Lösung ohne Kehrtunnel Hbf. möglich?

⇒ Im Vorfeld des Hauptbahnhofs wäre der Kehrtunnel die einzige Möglichkeit den neuen Hauptbahnhof zu erreichen. Eine Lösung „Ohne Kehrtunnel Hbf.“ wäre die Führung der Gäubahn über Rohrer Kurve und Flughafen (siehe Antragstrasse). Die Variante ist auch ohne einen Tunnel möglich. Dann müssten allerdings die Gäubahnzüge in Zuffenhausen wenden, um dann über den Feuerbacher Ast (der am stärksten belasteten Zuführung) in den neuen Hauptbahnhof einfahren. Diese würde neben einer zusätzlichen Fahrzeitverlängerung auch zu erheblichen Beeinträchtigungen der Betriebsabwicklung führen und wäre vermutlich ohne weitere Bauwerke verkehrlich nicht zu bewältigen.

18. Haben sich die Projektpartner bereits zu dieser Variante geäußert?

⇒ Die Projektpartner haben sich dazu verständigt, diese Variante im Filder-Dialog zur Diskussion zu stellen. Eine einheitliche Position zu dieser Variante besteht allerdings nicht.

19. Welche Geschwindigkeit kann im Rohrtunnel gefahren werden?

⇒ Was ist mit „Rohrtunnel“ gemeint?

- Der Tunnel Rohrer Kurve (siehe Antragstrasse), in dem zukünftig S-Bahnen aus Richtung Herrenberg unter der Rohrer Kurve hindurch nach Stuttgart-Vaihingen fahren, ist mit 80 km/h befahrbar. Die entspricht der heute in diesem Bereich zulässigen Geschwindigkeit.
- Im Kehrtunnel von der Gäubahn zum Hbf (Gäubahnvariante) kann aufgrund der vorgesehenen Kurvenradien von etwa 300 Metern voraussichtlich mit 80 km/h befahren werden.

20. Ist das Einschleifen in den Tiefbahnhof Bestandteil der Geißler-Schlichtung?

- ⇒ Der Schlichterspruch sieht in Punkt 11 (3) vor: „Die Gäubahn bleibt (...) erhalten und wird leistungsfähig, z.B. über den Bahnhof Feuerbach, den Tiefbahnhof angebunden.“ Diese Forderung wird grundsätzlich erfüllt, da die bestehende Anbindung der Gäubahn am Nordbahnhof Richtung Feuerbach nicht berührt wird. Um jedoch ähnliche Fahrzeiten zu erreichen, wäre ein Kehrtunnel – wie in der Variante „Gäubahnanbindung an den Hbf über Bestandsstrecke“ vorgeschlagen – erforderlich. Die Fahrzeiten blieben damit gegenüber heute, wie auch gegenüber der zukünftigen Linienführung über den Flughafen, praktisch unverändert (Stuttgart Hauptbahnhof—Böblingen in 20 Minuten).

21. Bleiben Gleise des Kopfbahnhofs auf Dauer erhalten? (dann hier Einfahrt)

- ⇒ Der Gleisbestand im Kopfbahnhof, einschließlich der Zulaufstrecken, wird komplett zurückgebaut. Daher ist eine Einfahrt in diesen künftig nicht mehr möglich. Auch bei der Gäubahnvariante ist ein Rückbau der Gäubahn bis Höhe Nordbahnhof einschließlich des Gäubahnhofviadukts über die Nordbahnhofstraße vorgesehen.

22. Machbarkeit Tunnel unter Pragfriedhof (Geologie?)

- ⇒ Der in dieser Variante vorgesehene Tunnel soll nicht unter dem Pragfriedhof, sondern westlich der Heilbronner Straße, liegen. Die bautechnische Machbarkeit wurde unter Berücksichtigung der Erkenntnisse aus den geologischen Gutachten der unmittelbar benachbarten Tunnel des Abschnitts 1.5 (Zuführung Feuerbach und Zuführung Cannstatt geprüft). Genauere Erkenntnisse aus einem Bohrprogramm können in diesem Planungsstadium naturgemäß noch nicht vorliegen.

23. Anbindung der Gäubahn zum Hbf.?

- ⇒ Siehe Antworten auf vorherige Fragen, insbesondere Frage 17.

24. Kann die Gäubahntrasse auch über das Nordkreuz oder über Feuerbach geführt werden?

- ⇒ Zur Führung der von Süden kommenden Gäubahn über Feuerbach siehe Antwort auf Frage 17. Das als langfristige Option zum Ausbau der S-Bahn geplante Nordkreuz ist nicht für eine Nutzung durch Fern- und Regionalverkehrszüge vorgesehen – seine Realisierung ist weder technisch noch finanziell absehbar. Daher kommt es für eine Anbindung der Gäubahn an den neuen Hauptbahnhof nicht in Betracht.

Trasse 3 (Flughafenbahnhof an NBS):

25. Wie Variante 1 (Antragstrasse) aber nutzerunfreundlich?

- ⇒ Die Wege zum Flughafen verlängern sich auf ca. 700 m. Die Beförderung zum Flughafen erfolgt über ein zu errichtendes, aufwendiges Personenbeförderungssystem mit hohen Betriebsführungskosten. Um die Distanz zwischen dem neuen Flughafenbahnhof und der bestehenden S-Bahn-Station bzw. dem Terminal zu überbrücken, sind etwa 15 bis 20 Minuten notwendig. Für ein solches Personenbeförderungssystem – das auch die Autobahn zu überbrücken hätte – ist mit hohen Betriebsführungskosten zu rechnen. .

26. NBS-Bahnhof: Kosten des Neubaus und der Personenbeförderung?

- ⇒ Die Baukosten für diese Variante wäre nach ersten Schätzungen günstiger als die der Antragstrasse. Im Gegenzug ergeben sich für das dann erforderliche Personenbeförderungssystem jedoch erhebliche Folgekosten (Investitions-, Instandhaltungs- und Betriebskosten).

27. Ist die Bahn bereit, auf der Bahnstrecke die Neubau-Standards für Lärm und Erschütterung einzuhalten?

- ⇒ Siehe Antwort auf Frage 4.

28. Wie funktioniert Anbindung Flughafen / Bahnhof?

- ⇒ Der Weg zur Messe beträgt ca. 300 m und zu den Terminals ca. 700 – 800 m. Da eine fußläufige Verbindung zu Messe, Terminal und S-Bahn-Station nicht gegeben ist, müsste zusätzlich ein unabhängiges Personenbeförderungssystem errichtet werden (z. B. Rollband, Kabinenbahn ...).

29. Verbindungsweg/-strecke zu Messe + Flughafen?

- ⇒ ca. 700 – 800 m

Trasse 4 (Flughafenbahnhof unter der Flughafenstr.):

30. Mischverkehr?

- ⇒ Ja, auch bei dieser Variante ist „Mischverkehr“ erforderlich. Dieser erfolgt allerdings auf einem kürzeren Abschnitt, von der Rohrer Kurve bis kurz vor der heutigen S-Bahn-Station am Flughafen (zukünftig Station Terminal). In der Station Terminal selbst würde es hingegen auch künftig beim reinen S-Bahn-Verkehr bleiben.

31. Warum ist ein Doppelstock-Bf. nötig?

- ⇒ Da beidseitig des Bahnhofs eine Verzweigung in jeweils zwei Richtungen vorgesehen ist, – im Westen nach Stuttgart und Echterdingen und im Osten nach Stuttgart und Wendlingen – müssen Züge bei einem zweigleisigen Bahnhof die Gleise der Gegenrichtung kreuzen. Dies kann nur über mehrere hundert Meter lange Überwerfungsbauwerke vermieden werden, in denen ein Gleis über das andere hinweg geführt wird.. Am Flughafen sind diese Längen insbesondere in Richtung Echterdingen nicht vorhanden. Stattdessen erfolgt die Zuführung zum neuen Flughafenbahnhof bereits auf zwei verschiedenen Ebenen und wird auch im Bahnsteigbereich beibehalten (siehe Abbildung 5).

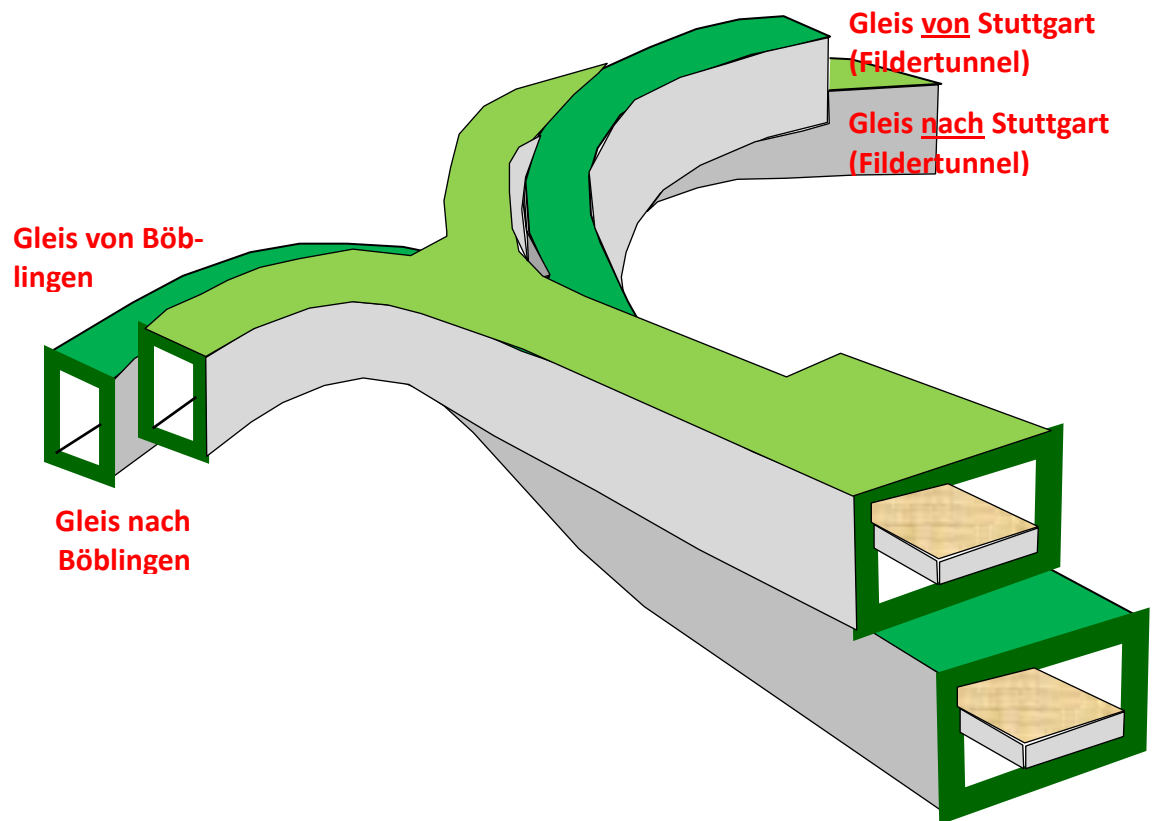


Abbildung 5: Schematische Darstellung der westlichen Zufahrt zum neuen Flughafenbahnhof (Station NBS) in der Variante „Flughafenbahnhof unter der Flughafenstraße“. Durch die Doppelstöckigkeit der Station können die Verkehre von und nach Stuttgart (Fildertunnel) sowie von uns nach Böblingen (Filderbahn, Gäubahn) über- und untereinander hinweg geführt werden.

32. Wie ist dessen betriebliche Abwicklung / Fahrgastfreundlichkeit?

- ⇒ Alle Fern- und Regionalzüge halten im neuen Bahnhof. Damit ist ein Umstieg zwischen Fern- und Regionalzügen ohne Umwege möglich. Zur S-Bahn muss zur heutigen S-Bahn-Station (Station Terminal) gewechselt werden. Die obere Bahnsteigebene liegt in etwa auf Höhe der S-Bahn-Zwischenebene.

33. Ist die Bahn bereit auf der Bahnstrecke die Neubau-Standards für Lärm und Erschütterung einzuhalten?

- ⇒ Siehe Antwort auf Frage 4.

Trasse 5 (Bündelungstrasse mit der Autobahn):

34. Mischverkehr?

- ⇒ Nein, bei dieser Variante ist kein Mischverkehr auf der Bestandsstrecke zwischen Rohr und Flughafen vorgesehen.

35. Sollte geprüft werden, da Mischverkehr durch Leinfelden-Echterdingen entfällt

- ⇒ Die Variante wird im Filder-Dialog behandelt.

36. Wie hoch wäre der Flächenverbrauch?

- ⇒ Die Frage ist schwierig zu beantworten und müsste vertieft geprüft werden. Die Trasse erfordert in einer ersten Einschätzung zwischen Flughafen und der Gäubahn zusätzlich ca. 10 ha dauerhaft und ca. 40 ha bauzeitlich.

37. Mehrkosten?

- ⇒ Die Kosten gegenüber der Antragstrasse liegen in einer ersten Einschätzung rund 280 Mio. EUR höher.

38. Wo sind Tunnel erforderlich?

- ⇒ Nach ersten Untersuchungen sind drei Tunnel erforderlich: bei der Einbindung in die Gäubahn, im Bereich von Unteraichen und zur Unterquerung der B 27/Echterdinger Ei (insgesamt voraussichtlich etwa 2,5 km).

Trasse 6 (Neckar-Alb):

39. Fahrzeitverkürzung?

- ⇒ Diese Variante führt zu einer deutlichen Verlängerung der Fahrzeit, da die Züge zwischen Horb und Tübingen langsamer fahren müssten und da der Weg rund 30 km länger ist.

40. Geht es nur mit Kehrtunnel?

- ⇒ Ein Kehrtunnel ist nötig, wenn die Gäubahn im Talkessel aufrechterhalten werden soll und eine Einbindung des Regionalverkehrs aus Richtung Freudenstadt/Horb in den Hauptbahnhof gefordert wird. Welche Züge die Gäubahntrasse in Stuttgart nutzen sollen, ist im vorliegenden Konzept nicht näher definiert.

41. Zu viele Züge zwischen Tübingen und Stuttgart?

- ⇒ Wenn in dieser Variante auch die RE-Linie Stuttgart — Horb/Singen und die Fernverkehrslinie Stuttgart — Zürich ab Horb den Weg über Tübingen nach Stuttgart nehmen sollen, muss das Angebotskonzept des Landes verifiziert werden. Ggf. herrscht zwischen Tübingen und Stuttgart ein Überangebot, während Horb — Böblingen eine Unterdeckung entsteht. Gegebenenfalls müssen Infrastrukturanpassungen vorgenommen werden.

42. Regresskosten Fildertunnel?

- ⇒ Die Variante behält den Fildertunnel bei. Es gibt keine Regresskosten.

43. Fahren die S-Bahnen öfters?

- ⇒ Alle bisher untersuchten Betriebsprogramme nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 berücksichtigen für den Abschnitt zwischen Rohrer Kurve und Flughafen zwei S-Bahn-Linien. Geht man davon aus, dass nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21, wie vom Verband Region Stuttgart gefordert, das Fahrplankonzept ohne Linientausch für die S-Bahn umgesetzt wird, so werden auch zukünftig die Linien S2 (Filderstadt) und S3 (Flughafen) den Flughafen bedienen. Eine entsprechende Bedienung wurde auch bei allen anderen bisher untersuchten Linienkonzepten berücksichtigt. In Bezug auf die Anzahl der Zugfahrten ist das heutige Angebot vorgesehen.

44. Gibt es eine Express-S-Bahn?

- ⇒ Eine Express-S-Bahn zum Flughafen ist in dieser Variante aufgrund nicht vorhandener zusätzlicher Kapazitäten auf der S-Bahn-Stammstrecke nicht möglich.

45. Was besagt der Vertrag von Lugano?

- ⇒ Im Staatsvertrag von Lugano haben sich die Bundesrepublik Deutschland und die Schweiz verpflichtet, zwischen Zürich und Stuttgart durch Ausbauten mit Neigetechnikzügen eine Reisezeit von 2 ¼ Stunden zu ermöglichen.

46. Wer bezahlt den Ausbau Horb —Tübingen?

- ⇒ Die Finanzierung ist bisher nicht geregelt.

47. Gibt es betroffene Bürger von dem Mehrverkehr?

- ⇒ Ja, die Bürger entlang der Strecke Horb, Tübingen, Oberboihingen und der östliche Filderbereich sind durch die zusätzlichen Züge ähnlich betroffen wie die Bürger von Leinfelden und Echterdingen durch die Anlagstrasse.

48. Warum 25 Minuten längere Fahrzeit?

- ⇒ Nach einer ersten groben Einschätzung ohne fahrplantechnische Prüfung ergibt sich, unter Berücksichtigung einer um ca. 30 Kilometer längeren Zuführung nach Stuttgart für den Fernverkehr aus Zürich eine Fahrzeitverlängerung von ca. 20 Minuten. Für die RE-Linie der Gäubahn beträgt diese ca. 25–30 Minuten, je nach der gewünschten Haltepolitik.

Trasse 7 (S-Bahn-Ringschluss):

49. Welche Strecke schließt Esslingen und die Filstalstrecke ein?

- ⇒ Für die Filstalstrecke ändert sich gegenüber dem Antragskonzept Stuttgart 21 nichts. Die Züge des Nahverkehrs zwischen Ulm und Stuttgart fahren weiterhin über die Filstalstrecke. Esslingen wird zusätzlich durch die Züge angebunden bzw. durchfahren, die bei Stuttgart 21 (Anlagstrasse) über den Fildertunnel fahren würden.

50. Wer hat diese Variante warum und mit welcher Begründung zugelassen?

- ⇒ Die Variante wurde von der Schutzgemeinschaft Filder vorgeschlagen und von der Spurgruppe als Diskussionsgrundlage für den Filder-Dialog zugelassen.

51. Wie kommt ICE über Gäubahn zum Hbf.?

- ⇒ Die Variante geht davon aus, dass die Gäubahn weiterhin auf der alten Trasse in den Hauptbahnhof fährt. Dafür ist ein Kehrtunnel wie bei den Varianten 2 und 6 erforderlich.

Frage allgemein: (8)

S-Bahn

52. S-Bahn-Notfallkonzept ohne Linientausch?

⇒ Siehe Antwort auf Frage 7.

53. Wie sieht das S-Bahn-Konzept zukünftig aus, ohne Linientausch?



Abbildung 6: S-Bahn-Liniennetz mit Stuttgart 21 und weiteren Netzergänzungen.

54. Welcher Raum bleibt für die Entwicklung der S-Bahn? (Taktverdichtung, neue Linien)

⇒ Grundsätzlich trägt das Projekt Stuttgart 21 dazu bei, die verkehrlichen Grundlagen für den weiteren Ausbau des S-Bahn-Netzes zu schaffen. Derzeit werden zum Beispiel konkret folgende Ausbaumaßnahmen für die S-Bahn untersucht:

- Verlängerung der S-Bahn von Filderstadt nach Neuhausen
- Verlängerung der S-Bahn in den Landkreis Göppingen
- Verlängerung der S-Bahn von Bietigheim-Bissingen nach Vaihingen an der Enz
- Angebotsseitig ist die Ausweitung des 15-Minuten-Taktes für alle Linien vorgesehen

55. Zusätzlicher Ausbau S-Bahn durch Rohrer Kurve?

⇒ Die Rohrer Kurve trägt dazu bei, neue verkehrliche Potentiale zu erschließen. Die Ergänzung des S-Bahn-Netzes durch eine neue Tangentiallinie im Südwesten der Region (z. B. Herrenberg—Flughafen—Filderstadt) wird durch die Rohrer Kurve grundsätzlich eisenbahntechnisch erst ermöglicht. Untersuchungen dazu wurden jedoch noch nicht durchgeführt.

56. Wie instabil wird die S-Bahn / RE-Züge durch den Mischverkehr und die Kopplung S1 / S1 + S2?

⇒ Der „finale Simulationslauf“ zum Stresstest S21 vom 15.09.2011 hat eine wirtschaftlich optimale Betriebsqualität für die Filderstrecke unter Berücksichtigung aller vorgegebenen Züge (30 % höhere Kapazität) ergeben. Das Ergebnis wurde durch den unabhängigen Gutachter sma bestätigt. Damit ist nachgewiesen, dass der gemeinsame Verkehr von S-Bahnen mit Fern- und Regionalzügen auf der Filderbahn stabil durchgeführt werden kann.

Wie in der Antwort auf Frage 2 dargelegt, verkehren auf weiten Teilen des Stuttgarter S-Bahn-Netzes Fern-, Regional- und Güterzüge. So wird das zukünftig auf der Filderbahn vorgesehene Betriebsprogramm mit acht stündlichen S-Bahnen (Summe beider Richtungen) und einzelnen Fern- und Regionalzügen schon heute zwischen Waiblingen und Schorndorf gefahren. Dort verkehrt darüber hinaus Güterverkehr, der auf der Filderbahn auch in Zukunft ausgeschlossen ist. Die Pünktlichkeit der Linie S 2, die auf dem 18 km langen Abschnitt fährt, liegt nach einer aktuellen Erhebung bei ca. 98 % (Grenzwert: 5 Minuten). Auf der heutigen Filderbahn liegt der Wert bei 98,4 % auf der ebenfalls im Mischverkehr befahrenen Remsbahn bei 97,9 %. Damit zeigt sich auch aus aktuellen Werten, dass der Faktor „Mischverkehr“ nur minimalen Einfluss auf den Pünktlichkeitsgrad hat.

57. Wird die S-Bahn durch den ICE- / RE- Verkehr auf der Fildertrasse instabil? Wie instabil?

⇒ (siehe Frage 56)

Barrierefreiheit / Sicherheit

58. Barrierefreie Fluchtwege bei welchen Varianten?

⇒ Fluchtwege sind an sich nicht barrierefrei. Dies ergibt sich bereits dadurch, dass der Ausstieg aus einem liegengebliebenen Zug auf freier Strecke zwangsweise mit der Überwindung einer Stufe verbunden ist. Auch Notausgänge sowie Treppenanlagen an Böschungen und Brücken sind im Regelfall nicht barrierefrei. Damit ist keine der diskutierten Varianten mit barrierefreien Fluchtwegen ausgestattet.

59. Barrierefreiheit?

⇒ Barrierefreiheit bei Personenverkehrsanlagen:
Barrierefrei sind gemäß § 4 Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes (BGG) bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.

Durch Artikel 52 des BGG und auf Basis der geänderten Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung sind die Eisenbahnen verpflichtet, Programme „zur Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen“, mit dem Ziel, eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit für deren Nutzung zu erreichen, aufzustellen.

Die Deutsche Bahn AG hat gemäß der mit Inkraftsetzung des BGG geänderten nationalen Rechtsordnung, der Eisenbahn-Bau und Betriebsordnung (EBO, § 2 Abs. 3) ihre Anlagen so zu bauen und zu betreiben, dass sie von Menschen mit Behinderungen ohne besondere Erschwernis nutzbar sind.

Damit müssen alle Varianten, die den Neubau oder Umbau von Bahnhöfen beinhalten diese Anforderung erfüllen.

Lärm / Erschütterung

60. Lärm/ Erschütterungsschutz über die Norm hinaus möglich?

⇒ (siehe oben)

61. Welche Variante hat die größte Lärmbetroffenheit?

⇒ Alle Varianten führen auf ihrer jeweiligen Streckenführung zu einer Lärmbetroffenheit. Da es bei allen Varianten um die Züge der Gäubahn geht, und diese immer gleich anzusetzen sind, ist die Höhe der Betroffenheit überall gleich (wobei die Variante 7 – S-Bahn-Ring – nicht mit den anderen vergleichbar ist, da sie neben der Gäubahnführung auch für andere Fahrbeziehungen ein abweichendes Konzept verfolgt).

Damit ergeben sich Unterschiede nur durch die Anzahl der potentiell Betroffenen in Abhängigkeit von der jeweiligen Streckenlänge. Da die Variante 6 den längsten Weg aufweist, schneidet diese am schlechtesten ab.

Da es sich bei allen Varianten um geringe Zusatzbelastungen in lärmvorbelasteten Gebieten handelt, fallen die Unterschiede nicht maßgebend ins Gewicht.

62. Wie Maßnahmen Lärm und Erschütterung?

⇒ Siehe Antwort auf Frage 4.

Nachhaltigkeit / Zukunftsfähigkeit

63. Berücksichtigung Nachhaltigkeit/Zukunftsfähigkeit bei Variante hinreichend beachtet?

⇒ Die Fragestellung war leider nicht verständlich. Welche Variante ist gemeint?

64. Entwicklungsmöglichkeiten/Nachhaltigkeit der Alternativen?

⇒ Die Fragestellung war leider nicht ganz verständlich. Zu den langfristigen Möglichkeiten siehe Antwort auf die folgende Frage 66.

65. Zukunftsfähig? Erweiterung

⇒ Für die Antragstrasse wurde im Rahmen des Stresstests die Möglichkeit nachgewiesen, ein deutlich über das heutige Maß hinausgehendes Zugangebot zu fahren. Für die weiteren Varianten sind hierzu weitere Untersuchungen erforderlich. Erweiterungsmöglichkeiten sind grundsätzlich in allen Varianten denkbar.

Varianten – allgemein

66. Welcher Knoten hat mehr Verkehrspotential? Vaihingen/ Flughafen

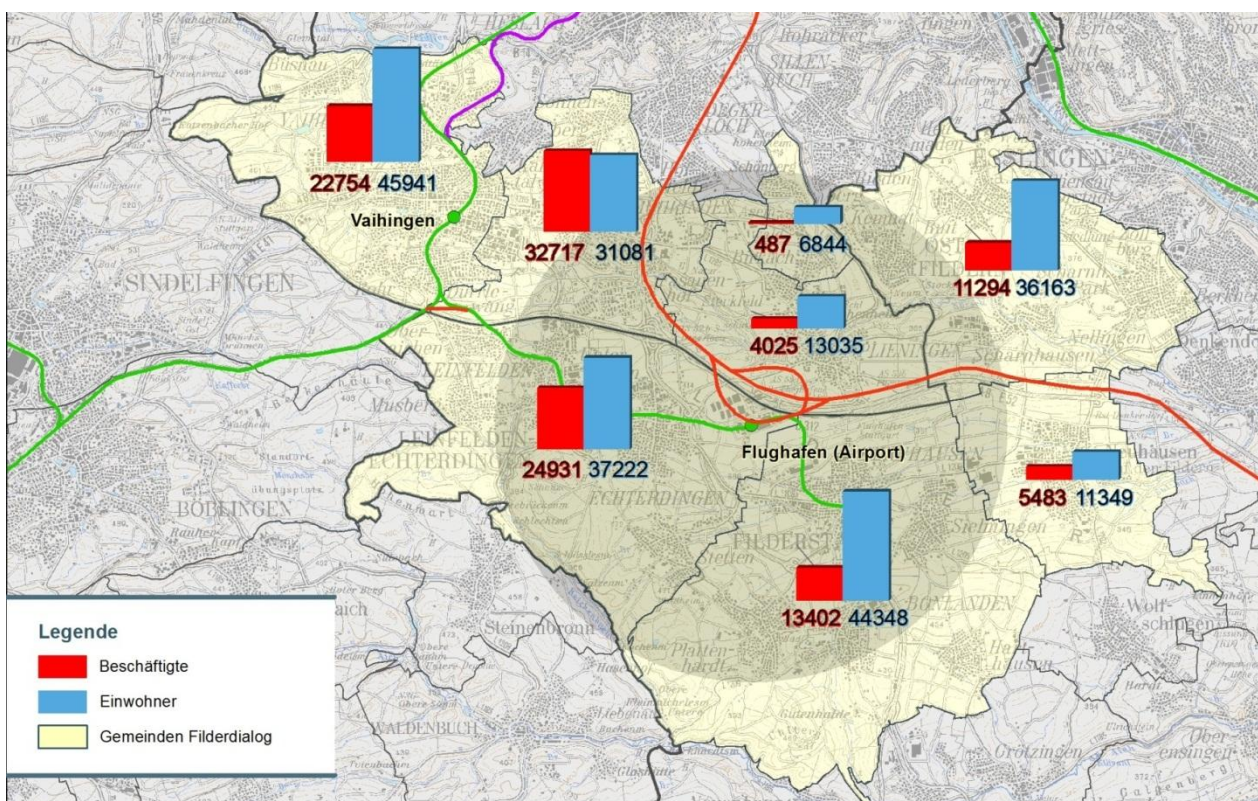


Abbildung 7: Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte (rot) und Einwohner (blau) im Einzugsbereich des neuen Bahnhofs auf den Fildern. (Quelle: Stadt Stuttgart und statistisches Landesamt mit Stichtag zum 31.12.2009 bzw. 31.12.2010)

- ⇒ Der neue Bahnhof am Flughafen erschließt nicht nur den Landesflughafen und die Neue Messe, sondern verfügt in seinem Einzugsgebiet im Vergleich zum Bahnhof Vaihingen größeren Einzugsgebiet auch über mehr Einwohner und mehr sozialversicherungspflichtige Beschäftigte. Im Einzugsgebiet des Bahnhofs Vaihingen leben rund 180.000 Menschen, im Einzugsbereich des Bahnhofs Vaihingen rund 107.000. Auch die Zahl der Beschäftigten ist im Einzugsbereich des Flughafens größer (rund 92.000 für den Flughafenbahnhof bzw. 75.000 im Einzugsbereich von Vaihingen).

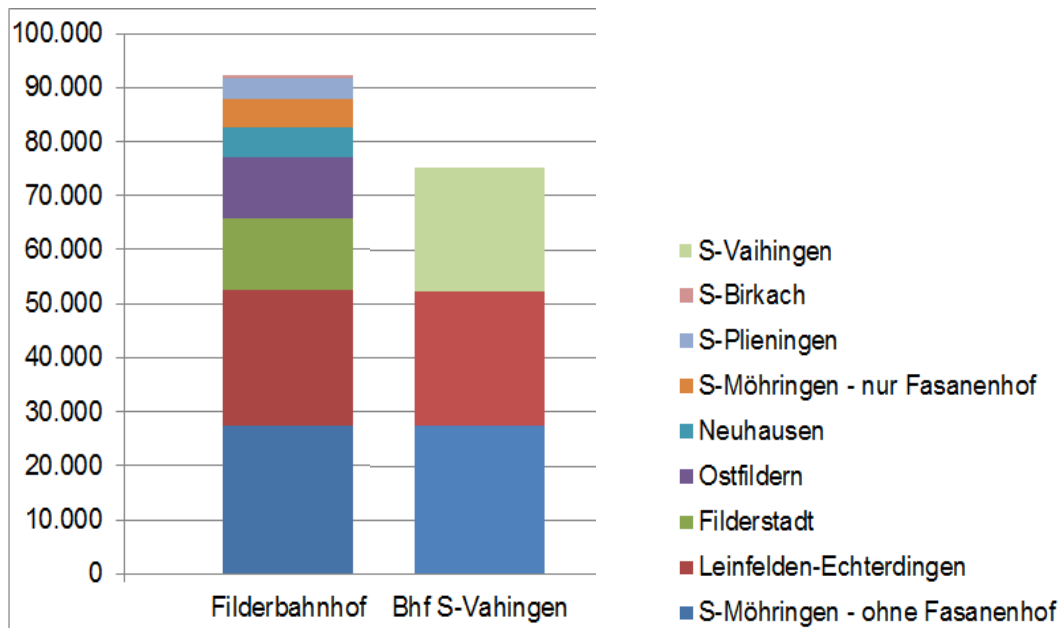


Abbildung 8: Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte im Einzugsbereich des Filderbahnhofs bzw. des Bahnhofs Vaihingen zum Stichtag 31.12.2009; Datenquellen: Stadt Stuttgart und Statistisches Landesamt

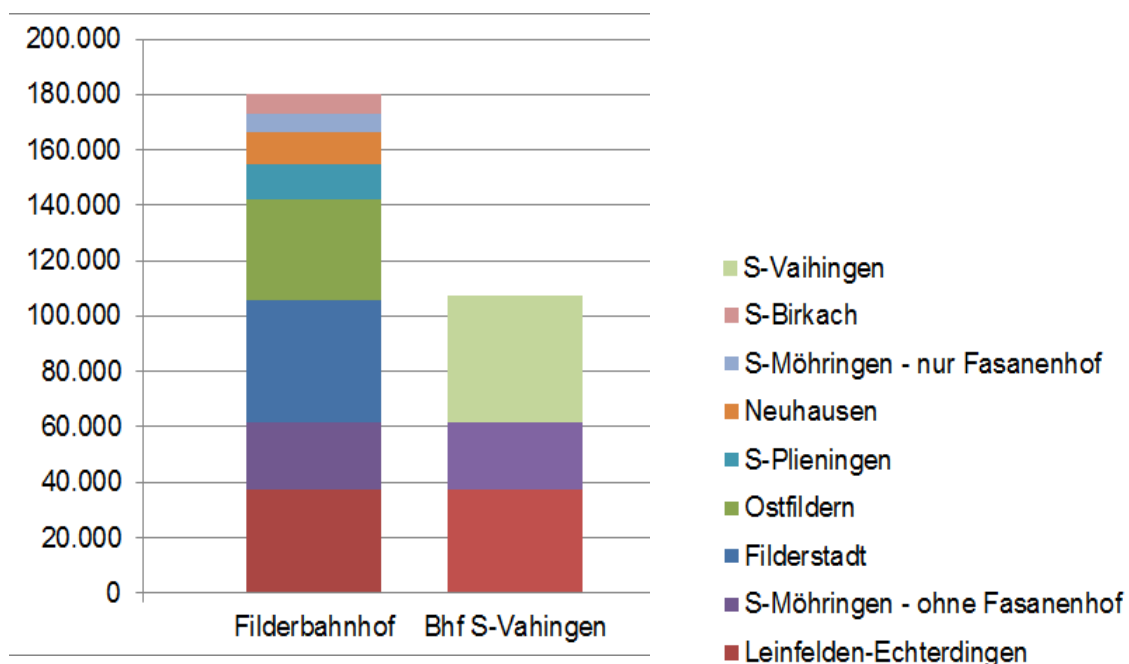


Abbildung 9: Einwohner im Einzugsbereich des Filderbahnhofs bzw. des Bahnhofs Vaihingen; Stichtag: 31.12.2010; Datenquellen: Stadt Stuttgart und Statistisches Landesamt

67. Gesamtnutzen der einzelnen Varianten?

⇒ Der Nutzen der einzelnen Varianten kann ohne vertiefte Studien nicht genau bestimmt werden.

68. Gesamtkosten der jeweiligen Varianten?

⇒ Günstiger – ohne Berücksichtigung der Folgekosten für das Personentransportsystem (siehe Antwort auf Frage 25) – als die Antragstrasse ist nur die Variante 3 mit dem Bahnhof an der NBS (siehe Antwort auf Frage 82). Die Kosten der Varianten „Neckar-Alb“ und „S-Bahn-Ringschluss“ konnten kurzfristig nicht ermittelt werden.

69. Lage des Fernbahnhofs zur S-Bahn?

⇒ Siehe Antwort auf Frage 12.

70. Distanz zur Messe? Nicht nur zum Flughafen. Welche Zugzahlen/Zuggattungen sind auf Varianten?

⇒ Die Fragestellung war leider nicht verständlich. Auf welche Variante bezieht sich die Frage? Was bedeutet „Welche Zugzahlen/Zuggattungen sind auf Varianten?“?

71. Pendlerfreundlich?

⇒ Die Fragestellung war leider nicht verständlich. Die Verkehrsdrehscheibe am Flughafen wird in Abbildung 4 dargestellt.

72. Flughafenbahnhof ist Rückbau! Wie kann so etwas genehmigt werden?

⇒ Es gibt keinen Rückbau. Im Rahmen des Stresstests wurde der Nachweis erbracht, dass die neue Infrastruktur im Bahnknoten Stuttgart mit weniger Gleisen eine wesentlich größere Leistungsfähigkeit erbringen kann. Dies gilt auch für den bestehenden Bahnhof der S-Bahn (Station Terminal) in der Antragstrasse.

73. Was vor 10 Jahren geplant wurde, trifft dies noch heute zu? Kann man den Vorteil des „jetzt“ nicht nutzen?

⇒ Es trifft zu und es gab in den Jahren auch immer wieder Optimierungen. Varianten sind Gegenstand des Filder-Diologs.

Mischverkehr

74. Welche Auswirkungen hat der Mischverkehr auf die Verkehrsarten und die Pünktlichkeit?

⇒ Siehe Antwort auf Frage 2.

75. Wie gefährlich ist Mischverkehr?

⇒ Siehe Antwort auf Frage 2.

Schlichtung / Filder-Diolog

76. Verbindlichkeit Schlichterspruch? Erhalt und Leistungsfähige Einbindung der Gäubahn?

⇒ Der Schlichterspruch ist grundsätzlich rechtlich nicht verbindlich. Die Gäubahntrasse wird nach heutigem Stand langfristig für anderweitige Nutzungen freigehalten und nicht bebaut. Langfristige Überlegungen sehen die Gäubahn als 2. S-Bahn-Stammstrecke vor. Für den Fern- und Regionalverkehr aus Richtung Böblingen allein macht der Erhalt der Gäubahn keinen Sinn – der Weg über den Flughafen erschließt ein erhebliches Verkehrspotential, insgesamt viel schneller befahrbar und damit mit keinem zeitlichen Umweg verbunden. Zu den Möglichkeiten zur Einbindung der Gäubahn siehe Antwort zu Frage 20.

77. Warum wird der Schlichterspruch mit der Vorgabe einer leistungsfähigen Gäubahnanbindung nicht als verbindlich genommen – und auf den Flughafenhalt verzichtet?

⇒ Siehe Antwort auf Frage 76.

78. Kann in Anbetracht des scheiternden Filderdialogs über einen Kombi-Bahnhof wieder geredet werden?

- ⇒ Das Gesamtkonzept von Stuttgart 21, einschließlich des neuen Hauptbahnhofs, ist nicht Gegenstand des Filder-DIALOGs. Darauf haben sich alle Projektpartner im Vorfeld einvernehmlich verständigt. Die Realisierungsdiskussion um das Gesamtprojekt wurde mit der Volksabstimmung abgeschlossen.

79. Ist der Filderdialog Alibifunktion?

- ⇒ Die Projektpartner haben sich auf den Filder-DIALOG verständigt, um noch vor dem formalen Genehmigungsverfahren die Antragstrasse auf den Prüfstand zu stellen und aufbauend auf sechs als weitere Diskussionsgrundlage ausgewählten Alternativen offen über Verbesserungen zu diskutieren.

Zahlen und Daten

80. Wie wäre die Umsteigezeit bei den Bahnhöfen am Flughafen?

- ⇒ Die Mindestübergangszeit (Umsteigezeit) zwischen der Station NBS und der Station Terminal ist in den verschiedenen Varianten sehr unterschiedlich und hängt jeweils von deren konkreter Ausgestaltung im Detail ab. Als Anhaltspunkt: Die Mindestübergangszeit am Stuttgarter Hauptbahnhof, zwischen der S-Bahn und dem Fernbahnsteig 15/16, beträgt neun Minuten. Reisende legen dabei einen Weg von rund 200 Metern und einen Höhenunterschied von rund 20 Metern zurück.

81. Nutzer Gäubahn:

o absolut

o nach Stuttgart

o zum Flughafen

- ⇒ Aktuelle Verkehrsprognosen liegen hierzu nicht vor. Einen Überblick über Pendlerströme zum Flughafen geben die folgenden Abbildungen 10 und 11.

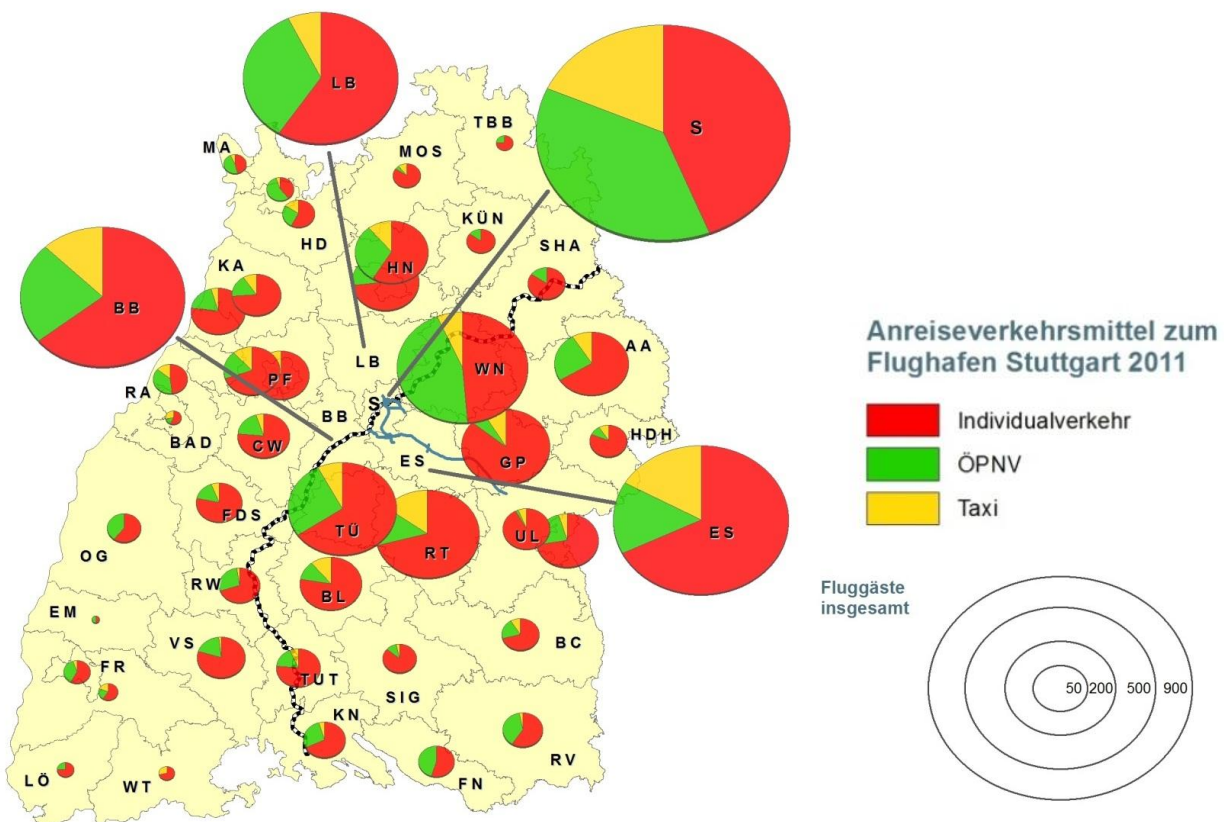


Abbildung 10: Fluggäste am Flughafen Stuttgart nach Herkunftslandkreis und Anreiseverkehrsmittel
(Datenquelle: Flughafen Stuttgart, Stichtag 30. September 2011)

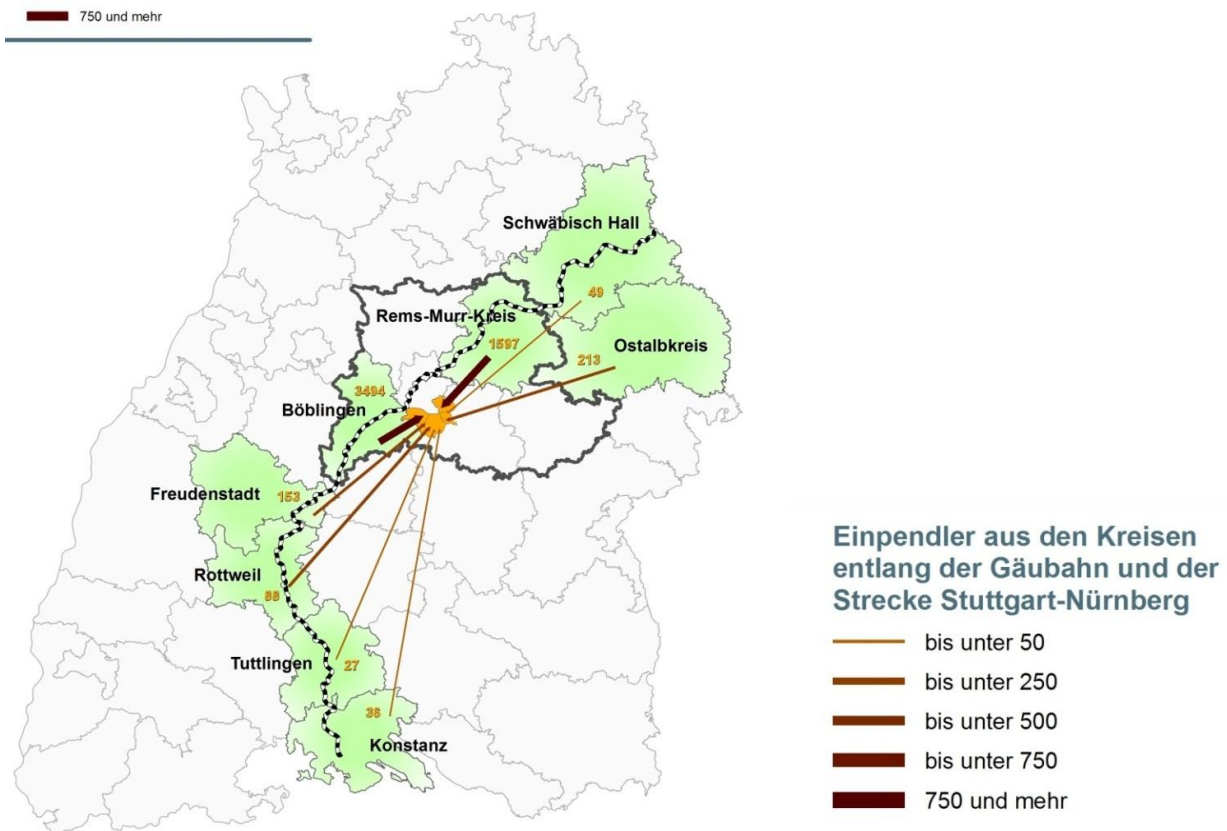


Abbildung 11: Sozialversicherungspflichtige Berufspendler in den Filderraum nach Herkunftslandkreis
(Datenquelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg)

82. Nutzer Gäubahn/Tübingen

- absolut
- nach Stuttgart
- zum Flughafen

⇒ Aktuelle Prognosewerte liegen nicht vor.

83. Herr Fricke sagte am 20.09.2011 in Tuttlingen: Es war nie geplant, dass der Stresstestfahrplan gefahren werden kann. Welchen Fahrplan haben wir dann als Grundlage?

⇒ Grundlage für alle Überlegungen ist das Angebotskonzept des Landes. Dieses liegt auch dem Stresstest zu S21 zu Grunde. Für den Stresstest wurde dieses Angebotskonzept in Abstimmung mit dem Land erweitert, um die Basis für eine 30% höhere Kapazität bzw. die verlangten 49 Züge in der Spitzenstunde zu schaffen. Der Stresstestfahrplan stellt einen möglichen Fahrplan dar, der die Kapazität des neuen Bahnhofs Stuttgart unter Beweis stellt. Er geht aber über das vom Land geplante Bestellvolumen hinaus. Insofern wurde die Aussage falsch wiedergegeben, so sie denn überhaupt getroffen wurde.

84. Wie Bewertung der Fahrgastprognosen der einzelnen Varianten?

⇒ Für die Alternativvarianten liegen keine Fahrgastprognosen vor.

85. Wie sehen die Kosten für die Variantenbausteine aus?

⇒ Einzelne Kosten können aus vergaberechtlichen Gründen nicht offengelegt werden. Es können nur Differenzkosten für die Varianten insgesamt ausgewiesen werden (siehe Antwort auf folgende Frage).

86. Kostenschätzung für die Varianten [und] Verkehrszahlen am Flughafen veröffentlichen

⇒ Zum Flughafenverkehr siehe Abbildung 10. Schätzungen der Deutschen Bahn gehen, im Vergleich zur Antragstrasse, von folgenden Kosten aus:

Variante	Kosten im Vergleich zur Antragstrasse
Gäubahnanbindung an Hbf über Bestandsstrecke	ca. 86 Mio. Euro Mehrkosten
Flughafenbahnhof an der Neubastrecke	ca. 107 Mio. Euro Einsparung
Flughafenbahnhof unter der Flughafenstraße	ca. 110 Mio. Euro Mehrkosten
Bündelungstrasse mit der Autobahn	ca. 276 Mio. Euro Mehrkosten

Die Kosten der beiden nachträglich als zusätzliche Diskussionsgrundlage in den Filder-Dialog aufgenommen Varianten „Neckar-Alb“ und „S-Bahn-Ringschluss“ konnten aus Zeitgründen noch nicht ermittelt werden.

Anregungen...

87. Kann man die Komponenten wie Rohrer Kurve rausnehmen und getrennt darstellen?
- ⇒ Im Sinne einer möglichst gleichwertigen Darstellung werden die momentan nur für die Antragstrasse vorliegenden Details nicht in der Variantendarstellung aufgeführt. Diese Detailgrafiken und weiteres Material sind auf www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de in der Mediathek abrufbar. Die angefragte Rohrer Kurve wird hier exemplarisch dargestellt.

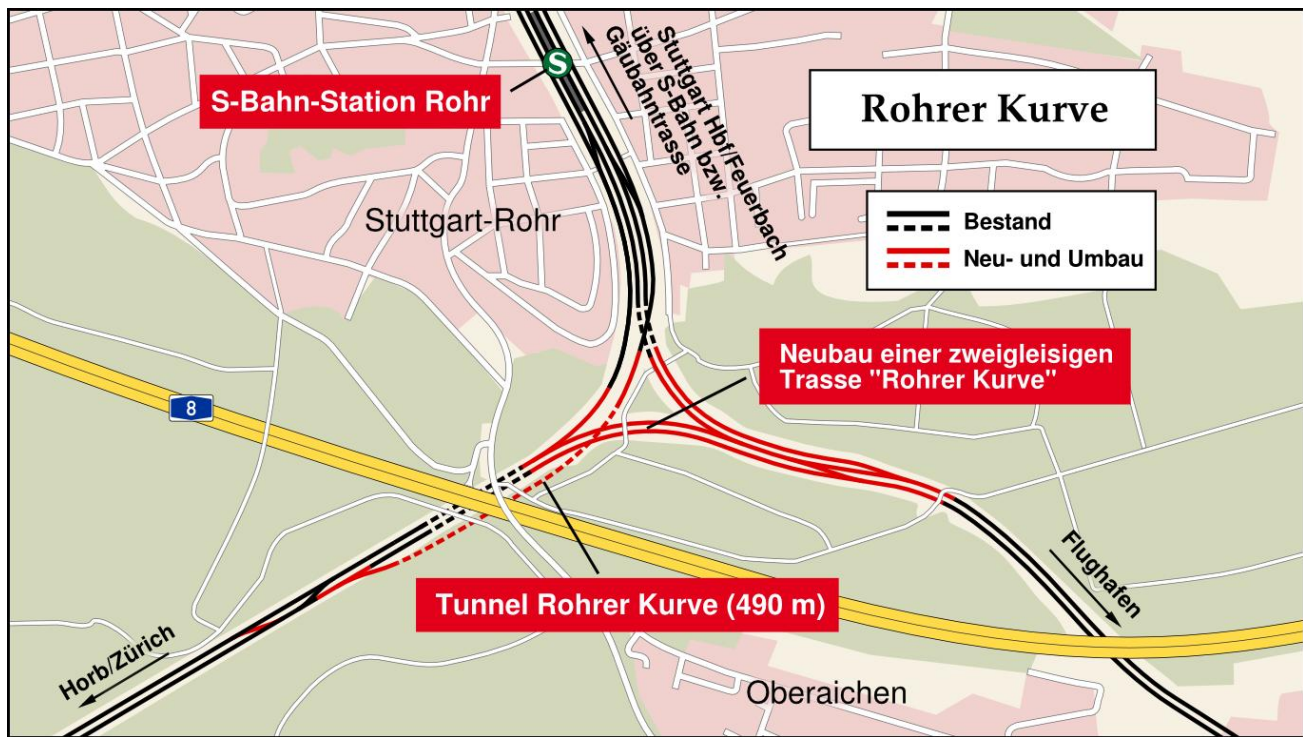


Abbildung 12: Die in verschiedenen Varianten vorgesehene Rohrer Kurve verbindet die aus Richtung Horb kommende Gäubahn mit der Filderbahn zum Flughafen.

88. Nummerierung der Varianten in den Unterlagen sind inkonsistent?
- ⇒ Betrifft nicht die vorliegenden Unterlagen.