Filder-Dialog:
Darstellung und Erläuterungen von Antragstrasse und Varianten

Vorbemerkungen

Nachfolgend sind die Antragstrasse der Deutschen Bahn für den Planfeststellungsabschnitt 1.3 von Stuttgart 21 sowie die sechs Varianten in kompakter Weise dargestellt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass für die Varianten keine Planungen in vergleichbarer Tiefe zur Antragstrasse vorliegen. Ein grundsätzlicher Vergleich von Antragstrasse und Varianten ist damit dennoch möglich. Mit den Varianten soll das Spektrum der öffentlichen Diskussion in den vergangenen Wochen und Monaten wiedergegeben werden. Kombinations- und Mischformen der Varianten sind dadurch nicht ausgeschlossen.

Im Planfeststellungsbeschluss für den Planfeststellungsabschnitt 1.1 von Stuttgart 21 sind die Ziele für das Gesamtvorhaben festgehalten:

> *Das beantragte Vorhaben ist Teil der Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart und Bestandteil der insgesamt ca. 175 km langen Aus- und Neubaustrecke Stuttgart - Ulm - Augsburg. Das Gesamtvorhaben beginnt in Stuttgart mit dem Umbau des Bahnknotens Stuttgart (Bahnprojekt Stuttgart 21). Daran schließt die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm an, die für den Hochgeschwindigkeitsverkehr gebaut werden soll. […]*
>
> *Dieses Vorhaben umfasst insgesamt 7 Planfeststellungsabschnitte und zentraler Bestandteil dieses Projektes, besser bekannt unter der Bezeichnung Stuttgart 21, ist die Umwandlung des bestehenden 16-gleisigen Kopfbahnhofs in einen achtgleisigen tiefergelegten Durchgangsbahnhof (Planfeststellungsabschnitt 1.1). […]*
>
> *Auf der Filderebene verläuft die neue Bahnstrecke oberirdisch und in enger Anlehnung an die Bundesautobahn A 8 (PFA 1.3). Auf Höhe der Tank- und Rastanlage Denkendorf wechselt die Neubaustrecke auf die Südseite der BAB 8 und wird bei Wendlingen über den Neckar geführt. Kurz vor der Überquerung des Neckars endet das Bahnprojekt Stuttgart 21 (PFA 1.4). In die Planung einbezogen ist die Anbindung des Stuttgarter Flughafens an das Fernverkehrsnetz der DB Netz AG. Die bestehende unterirdische S-Bahnstation „Flughafen" wird umgebaut. An dieser Station werden dann künftig neben den S-Bahnen auch die Regional- und Fernzüge der Gäubahn von und nach Horb - Singen - Zürich halten. Als „Station Terminalbereich" ist sie Teil des „Filderbahnhofs/Flughafen". Zwischen Oberaichen und Dürrlewang werden die Gäubahn und die Filderbahn durch die „Rohrer Kurve" miteinander verbunden (Bestandteil des PFA 1.3). Züge aus Richtung Singen können so unmittelbar den Flughafen Stuttgart anfahren.*

Für die Projekte Stuttgart 21 und NBS Wendlingen – Ulm haben die Projektpartner im Jahr 2009 im Hinblick auf die ihnen wichtigen Vorteile auf der Basis der Antragstrasse Finanzierungsvereinbarungen abgeschlossen. Über Veränderungen der Planungen muss ein Einvernehmen der Projektpartner hergestellt werden. Fallen erwartete Vorteile für Projektpartner ganz oder teilweise weg oder verändern sich Kosten, muss damit gerechnet werden, dass diese den Planungsänderungen nicht zustimmen und auf die Einhaltung der geschlossenen Verträge bestehen oder über die Aufteilung der Kosten neu verhandeln wollen bzw. müssen. So gilt dies bspw. in Bezug auf die Anbindung des Flughafens für die Flughafen Stuttgart GmbH.

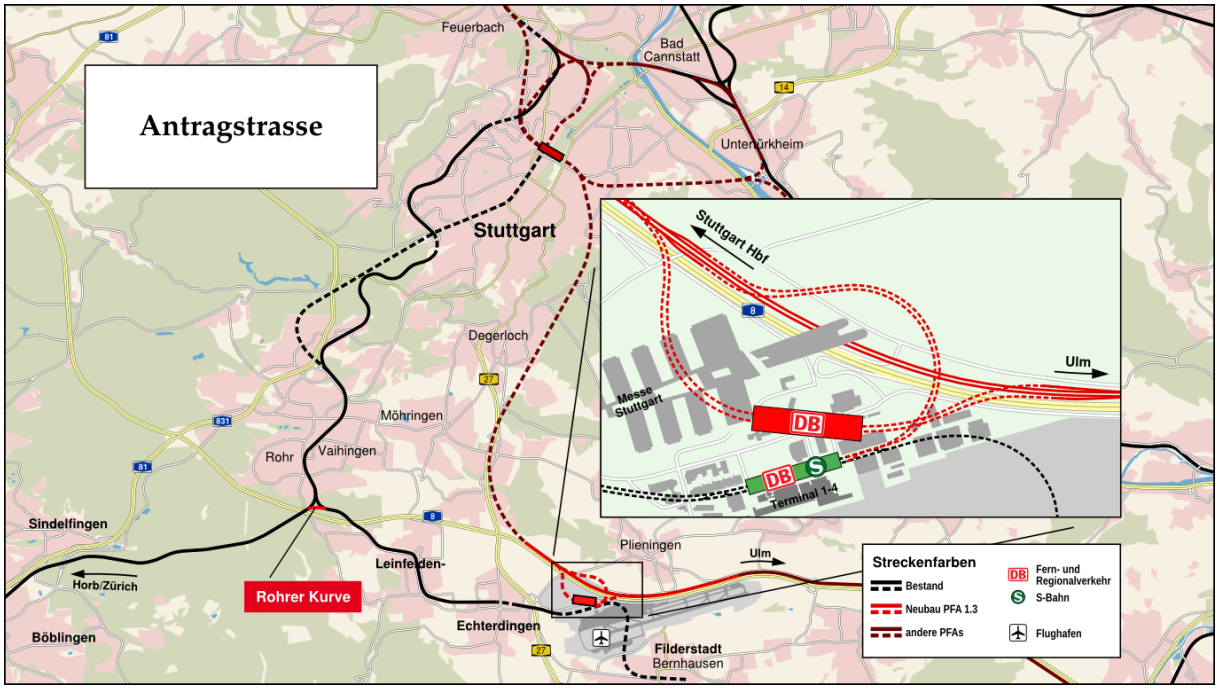
Das Konzept der DB wurde von den bisherigen Planfeststellungsbeschlüssen bestätigt, der abschließende Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahnbundesamts, dem die Auslegung der Pläne sowie die förmliche Erörterung vorausgehen steht allerdings noch aus. Die Schlichtung hat die Antragsplanung der Bahn mit der vorgesehenen Anbindung des Flughafens im Planfeststellungsabschnitt 1.3 auch durch die Empfehlung der Erhaltung der Gäubahnstrecke nicht in Frage gestellt. In der Volksabstimmung hat die Mehrheit der Teilnehmer den Ausstieg des Landes aus den Finanzierungsvereinbarungen abgelehnt. Gegenstand der Finanzierungsvereinbarungen ist die Antragsvariante der DB.

Wesentliche Teile des Planfeststellungsabschnitts 1.3 werden nach dem Entflechtungsgesetz (früher Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, GVFG) mit Bundesmitteln finanziert. Bei Weiterverfolgung von Varianten müssen ggf. die Förderfähigkeit neu nachgewiesen und neue Förderanträge gestellt werden. Die Finanzierungsmöglichkeit nach dem GVFG läuft 2019 aus. Bis dahin müssen geförderte Vorhaben realisiert sein.

Wesentliche Planungsänderungen haben überdies verlorene Planungskosten zur Folge und können Auswirkungen auf den Inbetriebnahmezeitpunkt haben.

Eine Bewertung der Vor- und Nachteile der jeweiligen Varianten vor dem Hintergrund der möglichen betrieblichen Auswirkungen des Mischverkehrs zwischen Rohrer Kurve und Flughafen wurde nicht vorgenommen, da dazu unterschiedliche Einschätzungen zwischen DB und Land bestehen.

1 Die Antragstrasse



1.1 Allgemeine Beschreibung

Die Antragstrasse ist die von der Deutschen Bahn AG herausgearbeitete Lösung zur Anbindung der Filderebene mit dem Landesflughafen und der Neuen Messe an den Fern- und Regionalverkehr mit der Führung der Gäubahn über den Flughafen zum neuen Stuttgarter Hauptbahnhof. Im seitherigen Planungsverlauf wurde sie nach Prüfung zahlreicher groß- und kleinräumiger Varianten als günstigste Lösung herausgearbeitet und in das im Oktober 2002 beantragte Planfeststellungsverfahren eingebracht. Die detaillierten Planfeststellungsunterlagen können im nächsten Schritt zeitnah im Rahmen der formalen Bürgerbeteiligung ausgelegt und das Erörterungsverfahren fortgesetzt werden.

Die Antragstrasse sieht einen neuen zweigleisigen Bahnhof für den Fern- und Regionalverkehr zwischen Stuttgart und Tübingen/Ulm rund 170 Meter nördlich des Terminals und der bestehenden S-Bahn-Station in rund 26 Meter Tiefe (Station NBS) vor. Die bestehende S-Bahn-Station (Station Terminal) soll zukünftig auch dem Fern- und Regionalverkehr zwischen Stuttgart und Böblingen/Horb/Zürich dienen und dafür umgebaut werden. Beide Stationen sollen mit zweigleisigen Tunneln an die von Stuttgart über Wendlingen nach Ulm führende Neubaustrecke angeschlossen werden. Bei Oberaichen entstünde darüber hinaus die Rohrer Kurve, auf der Züge von Böblingen auf die bestehende S-Bahn-Strecke und darüber zur bestehenden S-Bahn-Station (Station Terminal) gelangen. Die für die Nutzung der Filderbahn durch Fern- und Regionalzüge lediglich zwischen Leinfelden und Flughafen erforderliche Ausnahmegenehmigung liegt seit 2010 vor.

1.2 Verkehrliche Merkmale

Der neue Flughafenbahnhof (Station NBS) soll den auf der Neubaustrecke Stuttgart—Wendlingen—Ulm fahrenden Fern- und Regionalzügen dienen. Diese würden von hier in 8 Minuten zum Stuttgarter Hauptbahnhof und in weniger als einer halben Stunde nach Ulm fahren. Nach Nürtingen wären es 11, nach Reutlingen 26 und nach Tübingen 36 Minuten. Am Flughafen entstünde eine in Baden-Württemberg einmalige Verkehrsdreh-

scheibe zwischen dem Luft-, Schienen- und Straßenverkehr. Zum Angebot gehören dabei auch die S-Bahn-Verlängerung nach Neuhausen, die Stadtbahnverlängerung zum Flughafen sowie der zentrale Fernomnibusbahnhof für die Region Stuttgart.

Die Antragstrasse würde es ermöglichen, den Zugverkehr zwischen Stuttgart und Böblingen bei unveränderter Reisezeit von 20 Minuten zukünftig über den Flughafen zu führen. Der drei Kilometer längere Weg und der zusätzliche Halt am Flughafen würde durch die etwa doppelt so große zulässige Geschwindigkeit im Fildertunnel (gegenüber dem heutigen Weg über Stuttgart-Vaihingen und –Nord) kompensiert.

Auf der bestehenden S-Bahn-Strecke bliebe das S-Bahn-Angebot in der heutigen Form mit vier Zügen pro Stunde und Richtung (10/20-Minuten-Takt) erhalten. Dazwischen würden einzelne Fern- und Regionalzüge eingefädelt. Durch die Planung würden sich verschiedene betriebliche Zwangspunkte ergeben. Nach den Ergebnissen des von der DB durchgeführten Stresstests wurde durch den Gutachter eine wirtschaftlich optimale Betriebsqualität testiert.

1.2.1 Vorteile

- Vollständige Einbindung des Flughafens und der Messe in den Regional- und Fernverkehr aller auf Stuttgart zulaufenden Strecken.
- Rohrer Kurve ermöglicht auch die spätere Einrichtung von S-Bahn-Tangentiallinien.

1.2.2 Nachteile

- Mischverkehr Rohr – Flughafen und im S-Bahnhof Station Terminal.
- Durch Entfernung zum Terminal und zur S-Bahn-Station (Station Terminal) sowie Tieflage des Bahnhofs Flughafen/Messe (NBS) lange Fußwege für in diesem Bahnhof ankommende/abfahrende Fahrgäste.

1.3 Lärm und Erschütterung

Auf dem 6 km langen Streckenabschnitt zwischen Oberaichen und dem Flughafen würden zukünftig neben acht S-Bahnen pro Stunde insgesamt drei Fern- und Regionalzüge verkehren (jeweils Summen beider Richtungen); im Berufs- und Veranstaltungsverkehr wären zusätzliche Züge möglich. Fern- und Regionalzüge können aufgrund der engen Kurven der Bestandsstrecke nicht schneller als 100 km/h fahren und es sind weder ein Güter- noch ein intensiver Nachtverkehr vorgesehen.

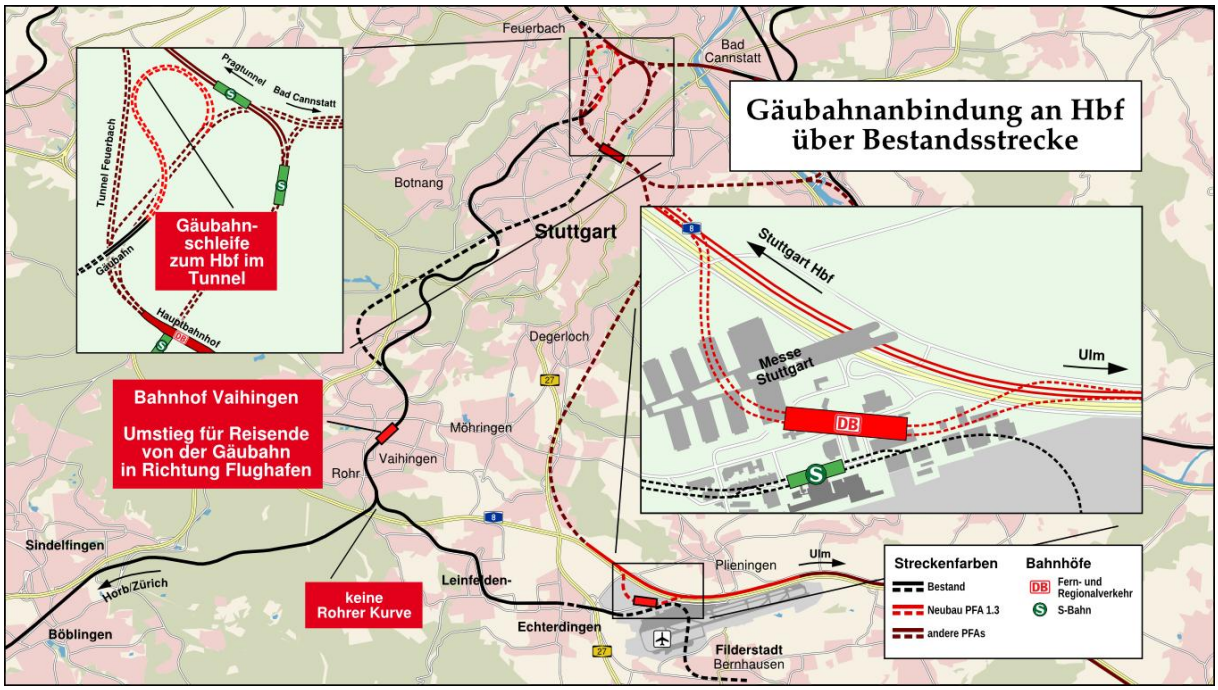
1.4 Flächenverbrauch

Neue Flächen würden bei dieser Variante durch die Rohrer Kurve, die mit der BAB A8 gebündelte Neubaustrecke (NBS) Stuttgart – Wendlingen sowie die Ein- und Ausfädelungsbereiche aus der NBS in Anspruch genommen. Der Großteil der Flughafenanbindung liegt im Tunnel und nimmt damit dauerhaft keine zusätzlichen Flächen in Anspruch.

1.5 Kosten

Um die Vergabeergebnisse nicht zu gefährden, können Preis- und damit Kostenerwartungen nicht veröffentlicht werden. Die Kostenangaben für die Varianten stellen sich daher als Differenzkosten zur Antragstrasse dar.

2 Gäubahnanbindung an Hbf über Bestandsstrecke



2.1 Allgemeine Beschreibung

Die Gäubahn würde von Böblingen kommend über Stuttgart-Vaihingen auf der bestehenden Strecke („Panoramabahn“) nach Stuttgart Hauptbahnhof geführt. Mit der direkten Anbindung an den Durchgangsbahnhof nimmt diese Variante Bezug auf den Schlichterspruch von Dr. Heiner Geißler. Darin heißt es: „Die Gäubahn bleibt aus landschaftlichen, ökologischen und verkehrlichen Gesichtspunkten erhalten und wird leistungsfähig, z.B. über den Bahnhof Feuerbach, an den Tiefbahnhof angebunden.“

Rohrer Kurve, Anpassungen an der S-Bahnstrecke auf den Fildern und der S-Bahn-Station (Station Terminal) würden entfallen. Die Lage des Fernbahnhofs (Station NBS) wäre wie bei der Antragstrasse, es wäre aber auch eine Kombination mit den Varianten „Flughafenbahnhof an der NBS“ oder „Flughafenbahnhof unter Flughafenstraße“ möglich.

Für die Einführung in den Tiefbahnhof würde nördlich des Kriegsbergtunnels ein rund zwei Kilometer langer Kehrtunnel entstehen, um in den aus Stuttgart-Bad Cannstatt kommenden Fernbahntunnel einzufädeln. Hierfür würden die Bauvorleistungen der so genannten „P-Option“ genutzt, die für ein 3. und 4. Gleis aus Richtung Feuerbach zum Hauptbahnhof im Zuge von Stuttgart 21 bereits mit vorbereitet werden. Die Flughafenanbindung aus Richtung Zürich/Singen/Rottweil/Horb/Böblingen würde durch Umstieg in Stuttgart-Vaihingen erreicht. Der dortige Bahnhof würde entsprechend für Fern- und Regionalzughalte ertüchtigt.

Die Durchbindung der RE-Züge von Gäubahn und Murrbahn würde entfallen. Die Gäubahnzüge würden in Stuttgart Hbf enden, die Murrbahnzüge würden evtl. zum Bahnhof Flughafen (Station NBS) weitergeleitet. Dort müsste baulich die Möglichkeit für eine Zugwende geschaffen werden.

Für den Kehrtunnel gibt es eine im Auftrag des Landes erstellte Studie zur bautechnischen Machbarkeit mit einer Grobkostenschätzung. Sie sieht einen zweigleisigen Tunnel

vor und hält eine spätere Realisierung der P-Option offen (durch höhengleiche Anbindung an diesen Kehrtunnel). Das Gleis von der alten Gäubahn Richtung Feuerbach soll erhalten bleiben.

2.2 Verkehrliche Merkmale

2.2.1 Vorteile

- Kein Mischverkehr Rohr – Flughafen und im S-Bahnhof Station Terminal.
- Zusätzlicher Halt der RE-Züge Singen/Freudenstadt – Stuttgart in Stuttgart-Vaihingen erspart Reisenden das Umsteigen in Böblingen und verkürzt die Fahrzeiten zwischen Stuttgart-Vaihingen und den Bahnhöfen südlich von Herrenberg um ca. 10 Minuten.

2.2.2 Nachteile

- Keine umsteigefreie Verbindung zwischen Flughafen/Messe und Böblingen sowie den Bahnhöfen der Gäubahn südlich von Horb. Hierdurch Fahrzeitverlängerung gegenüber Antragstrasse um ca. 15 Minuten.
- Keine Durchbindung der RE-Linie Singen/Freudenstadt – Stuttgart Hbf von/nach Schwäbisch Hall-Hessental, da dies nur mit Wegfall des Haltes in Bad Cannstatt möglich wäre.
- Eingleisige und höhengleiche Einfädelung der im 2-Stunden-Takt fahrenden Fernzüge Zürich – Nürnberg am Abzweig Nürnberger Straße in die Strecke Bad Cannstatt – Waiblingen.
- Wegen Wegfall der Rohrer Kurve spätere Einführung von S-Bahn-Tangentialverbindungen nur mit zusätzlichem Investitionsaufwand möglich.
- Im Falle einer späteren Realisierung der P-Option wäre diese an die Gäubahn höhengleich angebunden, was ihre Leistungsfähigkeit verringern würde.
- Ohne Wendemöglichkeit am Flughafen keine direkte Anbindung der RE-Züge von/nach Schwäbisch Hall-Hessental mit entsprechender Fahrzeitverlängerung gegenüber der Antragstrasse.

2.3 Lärm und Erschütterung

Wegen der gegenüber heute nicht veränderten Verkehrsführung der Gäubahn keine Lärmerhöhung zwischen Rohr und Flughafen, aber auch keine Lärmreduktion auf der Bestandsstrecke der Gäubahn zwischen S-Vaihingen und S-Nordbahnhof. Im neu zu erstellenden Tunnel sind ggf. zusätzliche Maßnahmen zum Erschütterungsschutz erforderlich.

2.4 Flächenverbrauch

Kein zusätzlicher Flächenverbrauch auf den Fildern. Kein Flächenverbrauch in Stuttgart, da der Neubauabschnitt im Tunnel verlaufen soll. Der Tunnel würde jedoch ins Grundwasser eingreifen.

2.5 Kosten

2.5.1 Einsparungen

- durch Wegfall der Rohrer Kurve.
- durch Wegfall der Flughafenkurve zwischen Neubaustrecke und Bahnhof Flughafen/Messe (S-Bahn).
- durch Wegfall der Anpassung der Station Flughafen/Messe (S-Bahn).

2.5.2 Mehraufwand

- durch Baumaßnahmen für einen Halt der RE-Züge in Stuttgart-Vaihingen.
- durch Bau eines ca. 2 km langen Tunnels für die Anbindung der Gäubahnstrecke an Stuttgart Hbf.
- evtl. durch Bau einer Wendemöglichkeit für die RE-Züge von/nach Schwäbisch Hall-Hessental in Stuttgart Flughafen/Messe (Station NBS) oder östlich davon mit je nach Lage dieses Bahnhofes unterschiedlichem Schwierigkeitsgrad und Mehraufwand.
- im Falle der Verlängerung der RE-Züge Schwäbisch Hall-Hessental – Stuttgart Hbf bis/ab Stuttgart Flughafen/Messe (Station NBS) höhere gefahrene Zug-km für das Land bei der Bestellung der Nahverkehrszug-Leistungen (dauerhaft).

Nach der vom Land beauftragten Machbarkeitsstudie ist die Variante etwas günstiger als die Antragstrasse.
Abweichend davon hat die DB Mehrkosten von 86 Mio. € errechnet, da

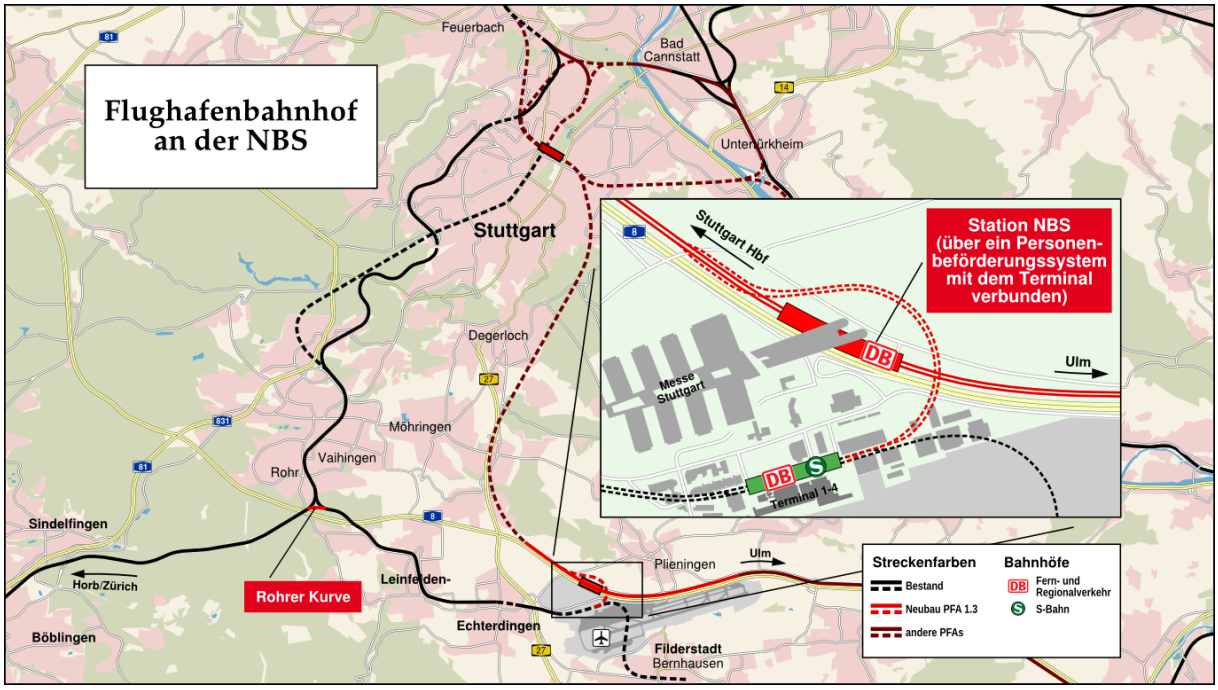
- der Tunnel wegen des Brandschutzkonzepts in zwei eingleisigen Röhren ausgeführt werden müsse,
- die P-Option wie bisher geplant ohne Kreuzung (höhenfrei) offengehalten werden solle,
- es geologische Risiken (Anhydrit) und ein Risiko wegen innerstädtischer Bauausführung gebe.

Diese Mehrkosten erhöhen sich nach Auffassung der DB um die Sanierungskosten der alten Gäubahn i.H.v. 82 Mio. € auf 168 Mio. €. Nach Auffassung des Landes können die Sanierungskosten der Bestandsstrecke aber nicht dieser Variante angelastet werden, da sich die Verpflichtung zur Erhaltung der Gäubahn bereits aus dem Schlichterspruch ergebe, den sowohl DB als auch Land anerkennen.

Dem entgegen erkennt die DB im Schlichterspruch keine Verpflichtung, die Gäubahnstrecke nach Errichtung der Antragstrasse weiterhin für den Fern- und Regionalverkehr zu erhalten. Die Erhaltung der Strecke ist dann Aufgabe derjenigen, die Verkehr auf ihr durchführen. Dies wird nicht die DB sein. Unabhängig davon wären die Erhaltungsaufwendungen von der Schlichtung bedingte Mehrkosten, die die DB jedenfalls nicht allein zu tragen hätte.

Bei den Kostenberechnungen von Land und DB sind Kosten für die evtl. Wendemöglichkeit für Züge aus Richtung Stuttgart Hbf am Flughafenbahnhof (Station NBS) jeweils noch nicht berücksichtigt.

3 Flughafenbahnhof an der Neubaustrecke (NBS)



3.1 Allgemeine Beschreibung

In dieser Variante würde die neue Station direkt an der Neubaustrecke Stuttgart—Wendlingen—Ulm auf Höhe des Bosch-Parkhauses entstehen. Gegenüber der Antragstrasse entfiele damit der 3 km lange Flughafentunnel zur Anbindung einer terminalnahen Station. Der etwa 700 Meter lange Weg zum Terminalgebäude und der bestehenden S-Bahn-Station müsste mit anderen Verkehrsmitteln – beispielsweise einer Kabinenbahn oder Fahrsteigen – zurückgelegt werden. Für diese Variante liegen erste Voruntersuchungen vor. Insbesondere wurde die Trassierung des neuen Flughafenbahnhofs geprüft, optimiert und für grundsätzlich machbar befunden. Eine Machbarkeitsuntersuchung zur Verkehrserschließung (Straßenverkehr und Personentransportsystem) der Station NBS liegt bislang nicht vor. Weite Teile der Planung der Antragstrasse – für die Rohrer Kurve, die Anpassungen an der Bestandsstrecke, den Umbau der bestehenden S-Bahn-Station sowie die Flughafenkurve für deren Anbindung an die Neubaustrecke nach Stuttgart – könnten übernommen werden. Es ist auch eine Kombination mit Varianten möglich, die die Führung der Gäubahn verändern.

3.2 Verkehrliche Merkmale

Das Linienkonzept für den Fern- und Regionalverkehr bliebe gegenüber der Antragstrasse unverändert.

3.2.1 Vorteile

- Reisezeitverkürzung für durchfahrende Reisende in einem am Flughafen haltenden Zug.
- Ebenerdige Lage des Bahnhofs mit Tageslichteinfall.

3.2.2 Nachteile

- Lange Wege zu den Flughafenterminals, zur S-Bahn-Station und sonstigen Verkehrsträgern. Die konkret vorzusehende Umsteigezeit hängt von der gewählten Lösung ab.

- Aufenthaltsqualität auf der Station NBS durch Umwelteinflüsse (Witterung, Autobahn, durchfahrende Züge) ohne zusätzliche bauliche Maßnahmen gemindert.

3.3 Lärm und Erschütterung

Gegenüber der Antragstrasse entstehen aus dem Bahnbetrieb voraussichtlich keine wesentlich veränderten Betroffenheiten.

3.4 Flächenverbrauch

Der neue Flughafenbahnhof, einschließlich einer separat notwendigen verkehrlichen Erschließung, würde in dieser Variante voraussichtlich mehr Flächen als in der Antragstrasse beanspruchen. Die Bedeutung dieser Flächen ist aufgrund der unmittelbaren Nähe von Autobahn und Neubaustrecke jedoch begrenzt. Darüber hinaus müssen Stellplatzflächen der Messe in Anspruch genommen werden.

3.5 Kosten

3.5.1 Einsparungen

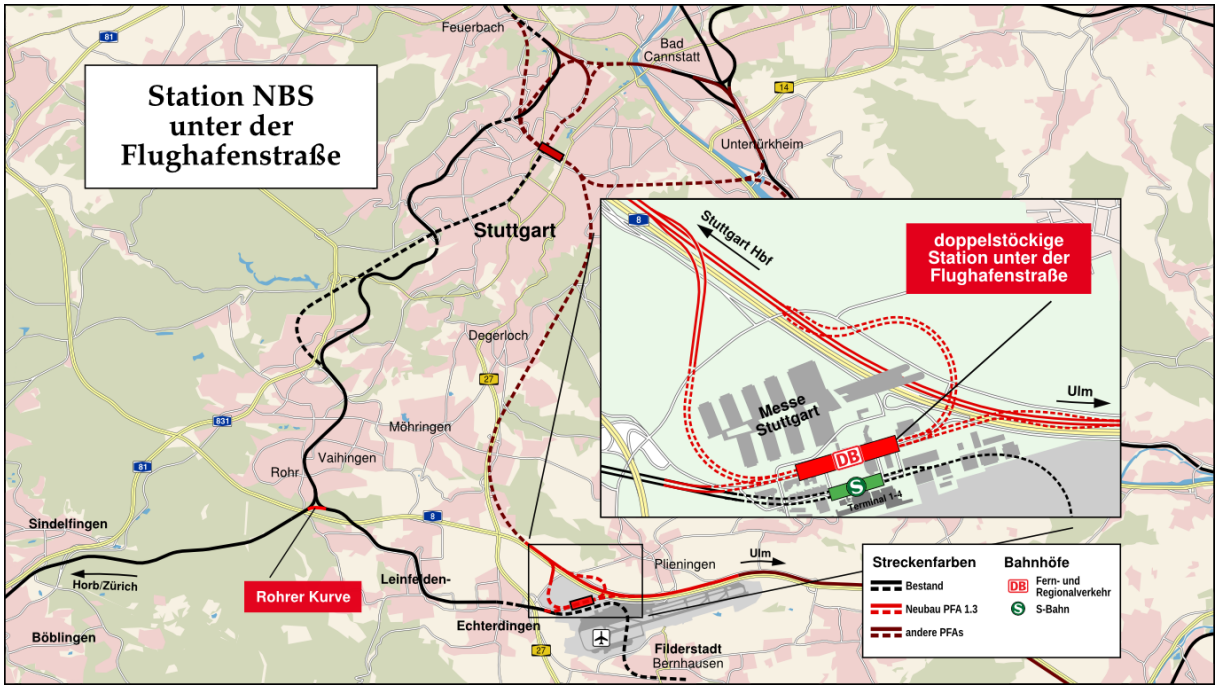
durch Wegfall der unterirdischen Zuführungsstrecken und der Tieflage des Bahnhofs Flughafen/Messe (Station NBS).

3.5.2 Mehraufwand

- durch die technische Anbindung des Bahnhofs Flughafen/Messe (Station NBS) an die Terminals, die bestehende S-Bahn-Station und weitere Verkehrsträger.
- Durch notwendige Anbindung des Bahnhofs Flughafen/Messe (Station NBS) an das Straßennetz.

Gegenüber der Antragstrasse kann nach einer groben Kostenschätzung der DB von Minderkosten in der Größenordnung von rund 100 Mio. € ausgegangen werden. Darin enthalten sind die Investitionen für Fahrsteige zwischen Station NBS und den Terminals/Station Terminal, jedoch nicht deren Betriebskosten.

4 Flughafenbahnhof unter der Flughafenstraße



4.1 Allgemeine Beschreibung

In dieser Variante entstünde der neue Flughafenbahnhof als doppelstöckiges Bauwerk unterhalb der Flughafenstraße. Der Fern- und Regionalverkehr von Gäubahn und der Neubaustrecke Stuttgart – Wendlingen – Ulm würde in dieser Station gebündelt. Die S-Bahn-Station (Station Terminal) müsste nicht in Anspruch genommen und daher nicht umgebaut werden.

Als in der zweiten Hälfte der 1990er Jahre die verschiedenen Stuttgart-21-Varianten im Filderbereich entwickelt wurden, stand die vorliegende Variante nicht zur Debatte, da auf die Flughafenstraße als Haupterschließungsachse während der mehrjährigen Bauzeit nicht verzichtet werden konnte. Mit der im Zuge der Messe entstandenen Entlastungsstraße steht nun jedoch eine leistungsfähige Alternative zur Verfügung, sodass Eingriffe in die Flughafenstraße denkbar wären.

Die aus der Antragstrasse abgeleitete Variante befindet sich in einem frühen Planungsstadium (Vorplanung). Die grundsätzliche Machbarkeit ist gesichert.

4.2 Verkehrliche Merkmale

4.2.1 Vorteile

- Umsteigewege und Wege von/zu den Flughafenterminals werden verkürzt.
- Größere Transparenz für die Fahrgäste, da alle Fern- und Regionalzüge von einem Bahnhof abfahren.
- Problemlose Rückfahrt ohne Fahrtrichtungswechsel von Messe-Zusatzzügen aus Richtung Stuttgart Hbf möglich.
- Spätere Einrichtung von direkten Zügen aus Richtung Böblingen in Richtung Ulm oder Tübingen möglich.
- Der S-Bahn stehen weiterhin 2 Bahnsteiggleise in der Station Terminal zur Verfügung.

- Keine Störung des S-Bahn-Betriebs zwischen Echterdingen und Filderstadt während der Bauzeit.
- Eine Neubaustrecke Richtung Böblingen entlang der Autobahn könnte in dieser Variante zu einem späteren Zeitpunkt nachgerüstet werden.

4.2.2 Nachteile

Durch die etwas längere Westanbindung an die Neubaustrecke nach Stuttgart würde sich die Fahrzeit in diesem Bereich voraussichtlich um wenige Zehntelminuten verlängern.

4.3 Lärm und Erschütterung

Die teilweise oberirdisch geplante Westanbindung des Flughafens an die Neubaustrecke nach Stuttgart würde außerhalb geschlossener Ortslage neue Betroffenheiten durch Lärm auslösen.

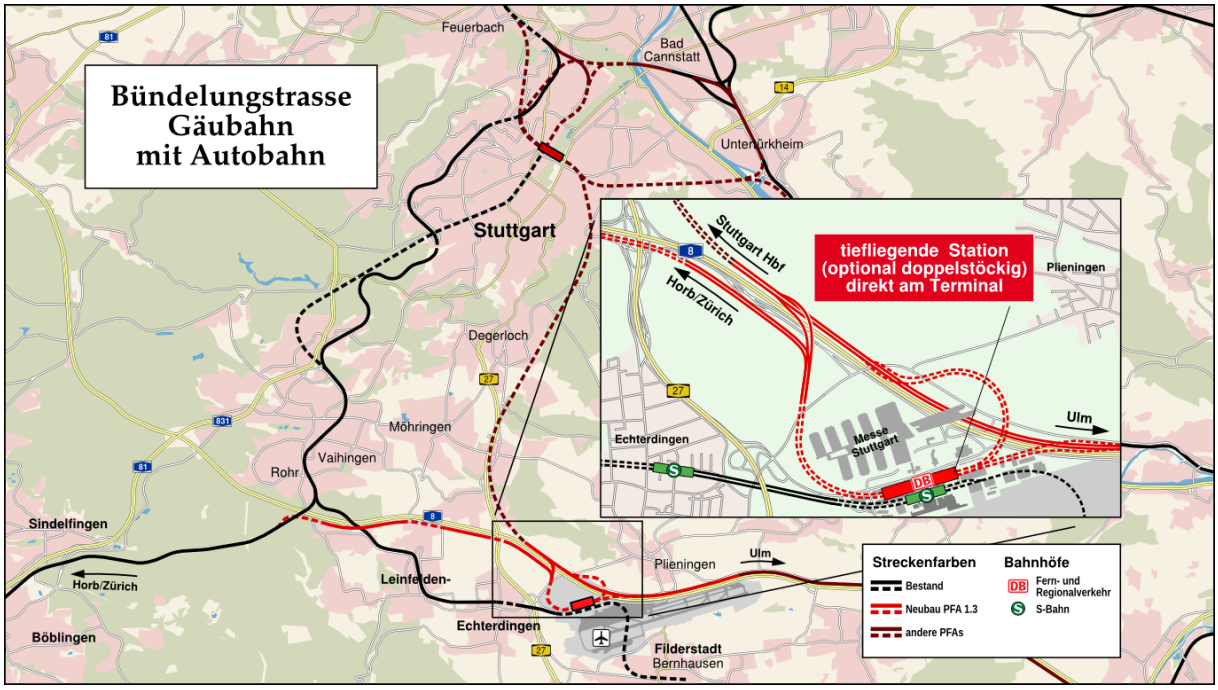
4.4 Flächenverbrauch

Durch die oberirdische Ausfädelung aus der aus Stuttgart kommenden Neubaustrecke (Überquerung der Autobahn) und eine teilweise oberirdische Linienführung werden gegenüber der Antragstrasse mehr Flächen in Anspruch genommen.

4.5 Kosten

Eine grobe Kostenschätzung der DB lässt für diese Variante Mehrkosten von rund 100 Mio. € gegenüber der Antragstrasse erwarten. Die Flughafen Stuttgart GmbH geht von Mehrkosten von rund 80 Mio. € aus. Die konkreten Kosten hängen von der Ausgestaltung der Variante (insbesondere im Hinblick auf oberirdische und unterirdische Abschnitte) ab.

5 Bündelungstrasse mit der Autobahn



5.1 Allgemeine Beschreibung

Diese Variante basiert vom grundsätzlichen Konzept auf der Antragstrasse. Veränderungen gegenüber der Antragstrasse ergeben sich durch eine geänderte Lage des Flughafenbahnhofs (Station NBS), der unmittelbar neben der bestehende S-Bahn Station gebaut werden soll. Nach Einschätzung der Flughafen Stuttgart GmbH ist dabei die mehrfache Unterfahrung von bestehenden Gebäuden bautechnisch anspruchsvoll.

Es ergeben sich Änderungen in der westlichen Zulaufstrecke die in einem ersten Abschnitt oberflächennah verlaufen und erst im Bereich der Landesmesse in einen Tunnel einmünden würde. Vor allem würden die Züge der Gäubahn über eine Neubaustrecke entlang der BAB A8 zum Flughafen geführt und nicht über die bestehende S-Bahn-Strecke. Der Bau der Rohrer Kurve würde entfallen, er würde durch den erforderlichen Abzweig zur neuen Strecke ersetzt. Bei dieser Variante würden alle Züge des Nah- und Fernverkehrs in der neuen Station NBS halten. Ein Umbau der S-Bahn Station Flughafen wäre nicht erforderlich.

Für die parallel zur BAB A8 vorgesehen neue Strecke sowie die geänderte Lage des Flughafenbahnhofs (Station NBS) liegen nur grobe Vorüberlegungen vor. Eine Kombination mit der Variante „Flughafenbahnhof an der NBS“ sowie der Variante „Flughafenbahnhof unter der Flughafenstraße“ wäre möglich.

5.2 Verkehrliche Merkmale

5.2.1 Vorteile

- Umsteigewege und Wege von/zu den Flughafenterminals würden verkürzt.
- Größere Transparenz für die Fahrgäste, da alle Fern- und Regionalzüge von einem Bahnhof abfahren.
- Problemlose Rückfahrt ohne Fahrtrichtungswechsel von Messe-Zusatzzügen aus Richtung Stuttgart Hbf möglich.

- Spätere Einrichtung von direkten Zügen aus Richtung Böblingen in Richtung Ulm oder Tübingen möglich.
- Der S-Bahn stehen weiterhin 2 Bahnsteiggleise in der Station Terminal zur Verfügung.
- Etwa zwei Minuten geringere Fahrzeit für Züge der Gäubahn entlang der Autobahn zum Flughafen.

5.2.2 Nachteile

- Die verkehrliche Erschließung (Straßen- und Fußgängerverkehr) ist bislang nicht gelöst.
- Wegen Wegfall der Rohrer Kurve spätere Einführung von S-Bahn-Tangentialverbindungen nur mit zusätzlichem Investitionsaufwand möglich.

5.3 Lärm und Erschütterung

Vorteilhaft wäre die Reduktion der Belastungen entlang der Mischverkehrsstrecke zwischen Rohrer Kurve und Flughafen. Neue Belastungen entstünden aufgrund der neuen Trasse entlang der BAB A8 sowie des oberflächennahen Zulaufs zur Station NBS.

5.4 Flächenverbrauch

Deutlich höherer Flächenverbrauch gegenüber der Antragstrasse für die autobahnparallele neue Trasse und für den oberflächennahen Zulauf zur Station NBS. Dabei würden im Bereich zwischen Rohrer Kurve und Flughafen sehr große Trassenkapazitäten geschaffen werden, die bisher nicht erkennbar genutzt werden können. Die erforderlichen Eingriffe müssten trotz dieses Umstands begründet werden.

5.5 Kosten

5.5.1 Einsparungen

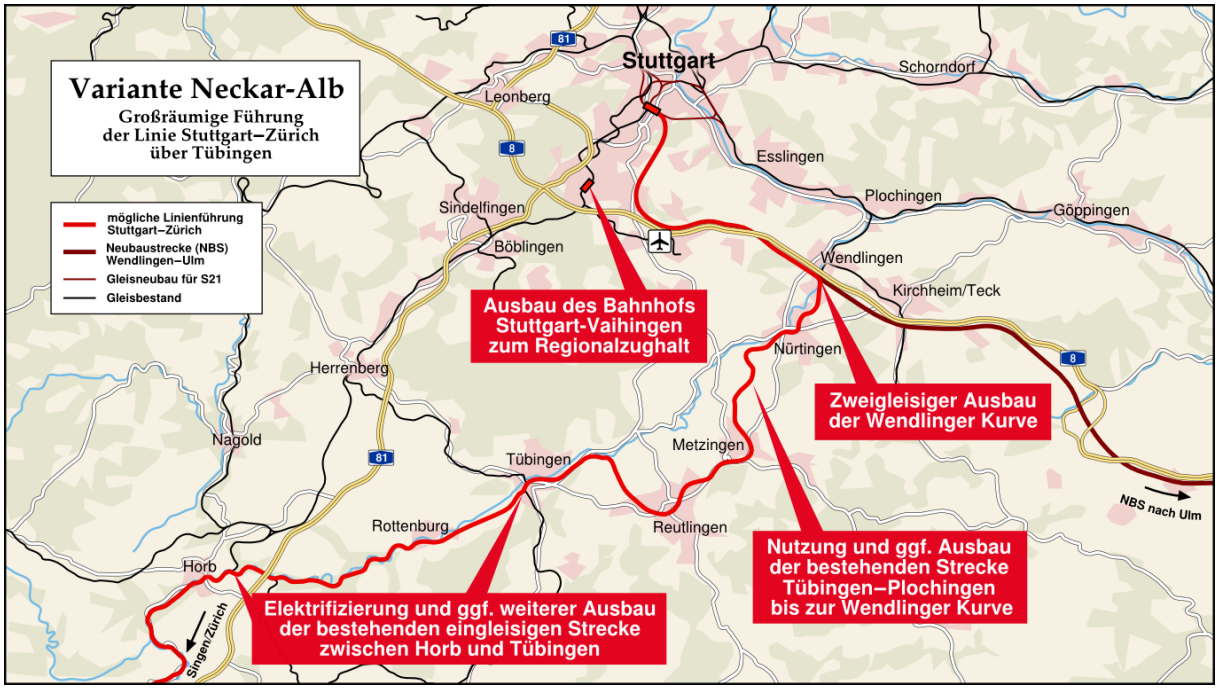
durch den Entfall der Rohrer Kurve einschließlich des Umbaus der S-Bahn Station.

5.5.2 Mehraufwand

- durch eine Verlängerung des westlichen Zulaufs zur Station NBS.
- durch den Bau der neuen Trasse entlang der BAB A8.
- durch den Bau des Zulaufs Gäubahn zur Station NBS.

Eine grobe Kostenschätzung der DB lässt für diese Variante Mehrkosten von rund 275 Mio. € gegenüber der Antragstrasse erwarten.

6 Anbindung über Rottenburg – Tübingen - Reutlingen



6.1 Allgemeine Beschreibung

Von Zürich und Singen kommende Fern- und Regionalzüge würden ab Horb anstatt über Böblingen via Tübingen über die Wendlinger Kurve auf die Neubaustrecke zum Flughafen geführt und sollen über den Fildertunnel zum Stuttgart Hauptbahnhof gelangen. Eine weitere Regionalzuglinie soll von Horb/Freudenstadt weiter auf der Gäubahn über Böblingen und Stuttgart-Vaihingen fahren und auf der bestehenden Strecke („Panoramabahn“) nach Stuttgart Hauptbahnhof geführt werden. Dazu wäre der Bau eines Tunnels wie in Variante 2 „Gäubahnanbindung an Hbf über Bestandstrecke“ erforderlich.

Rohrer Kurve, Anpassungen an der S-Bahnstrecke und der Station Terminal würden entfallen. Die Lage des Fernbahnhofs (Station NBS) wäre wie bei der Antragstrasse, es wären aber auch Kombinationen mit den Varianten „Flughafenbahnhof an der NBS“ und „Flughafenbahnhof unter der Flughafenstraße“ möglich. Die Wendlinger Kurve würde zweigleisig ausgebaut, die bestehende Strecke Horb – Tübingen elektrifiziert. Weitere ggf. erforderliche Ausbau- bzw. Ertüchtigungsmaßnahmen beträfen die signaltechnische Ausrüstung der Strecke Plochingen – Tübingen sowie den abschnittsweise zweigleisigen Ausbau der Strecke Horb – Tübingen.

Für die Elektrifizierung gibt es Vorplanungen aus dem Projekt Regionalstadtbahn Neckar-Alb und für die Große Wendlinger Kurve aus dem Projekt Stuttgart 21.

6.2 Verkehrliche Merkmale

6.2.1 Vorteile

- Ganztägige Einbindung von Reutlingen und Tübingen in das Fernverkehrsnetz.
- Verkürzung der Reisezeiten aus dem Raum Reutlingen/Tübingen in/aus Richtung Rottweil - Singen – Zürich um ca. 10 Minuten. Wegfall des Umsteigens in dieser Relation in Horb.
- Kein Mischverkehr Rohr – Flughafen und im S-Bahnhof Station Terminal.

- Zusätzlicher Halt der RE-Züge Freudenstadt/Horb – Stuttgart in Stuttgart-Vaihingen erspart Reisenden mit Ziel S-Vaihingen das Umsteigen in Böblingen und verkürzt die Fahrzeiten zwischen Stuttgart-Vaihingen und den Bahnhöfen südlich von Herrenberg um ca. 10 Minuten.

6.2.2 Nachteile

- Keine Wiedereinbindung von Böblingen in das Fernverkehrsnetz.
- Verlängerung der Fahrzeit der Fernzüge in der Relation Zürich – Horb – Stuttgart Flughafen – Stuttgart Hbf um ca. 20 Minuten. Das im Staatsvertrag von Lugano 1996 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweiz vereinbarte Ziel einer Reisezeit von 2 Stunden und 15 Minuten zwischen Stuttgart und Zürich kann nicht mehr erreicht werden.
- Verlängerung der Fahrzeit der RE-Züge in der Relation Singen – Horb – Stuttgart Flughafen – Stuttgart Hbf um ca. 20 bis 25 Minuten, bei Eingliederung in die derzeit bis/ab Tübingen Hbf geplante RE-Linie 4 nach Aalen ca. 35 Minuten.
- Wegfall der umsteigefreien Verbindungen [Bahnhöfe zwischen Böblingen und Eutingen im Gäu] <-> [Bahnhöfe zwischen Sulz und Zürich].
- Wegfall der umsteigefreien Verbindung zwischen den Bahnhöfen Eutingen im Gäu, Ergenzingen, Bondorf, Gäufelden, Herrenberg, Böblingen und dem Bahnhof Flughafen/Messe.
- Keine Durchbindung der RE-Linie Freudenstadt – Stuttgart Hbf von/nach Schwäbisch Hall-Hessental, da dies nur mit Wegfall des Haltes in Bad Cannstatt möglich wäre.
- Fahrplankonflikte mit der geplanten RegionalStadtBahn Neckar-Alb zwischen Horb und Metzingen.
- Wegfall der Rohrer Kurve verhindert spätere Einführung von S-Bahn-Tangentialverbindungen.

6.3 Lärm und Erschütterung

Keine Lärmerhöhung gegenüber dem heute bestehenden Zustand zwischen Rohr und Flughafen, aber auch keine Lärmreduktion auf der Bestandsstrecke der Gäubahn zwischen S-Vaihingen und S-Nordbahnhof.. Lärmauswirkung durch Mehrverkehr zwischen Horb – Tübingen –Wendlingen.

6.4 Flächenverbrauch

Kein zusätzlicher Flächenverbrauch auf den Fildern. Große Wendlinger Kurve weitestgehend im Tunnel, aber Flächenbedarf durch abschnittsweisen zweigleisigen Ausbau Horb – Tübingen.

6.5 Kosten

6.5.1 Einsparungen

- durch Wegfall der Rohrer Kurve.
- durch Wegfall der Verbindung zwischen Neubaustrecke und S-Bahn-Station (Station Terminal).

- durch Wegfall der Anpassung der S-Bahn-Station (Station Terminal).

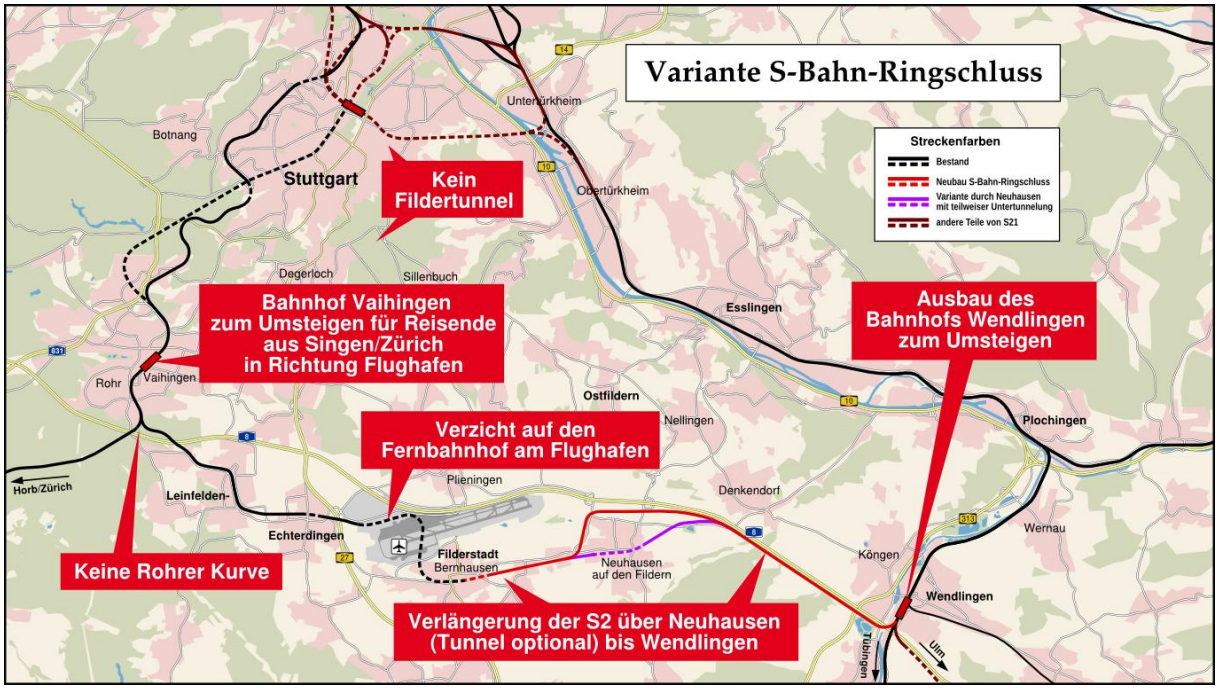
6.5.2 Mehraufwand

- durch zweigleisigen Ausbau der Wendlinger Kurve (Große Wendlinger Kurve)[1].
- durch Elektrifizierung und Geschwindigkeitserhöhung auf der Strecke Horb – Tübingen.
- durch Baumaßnahmen für einen Halt der RE-Züge in Stuttgart-Vaihingen.
- durch Bau eines ca. 2 km langen Tunnels für die Anbindung der Gäubahnstrecke an den Bahnhof Stuttgart Hauptbahnhof[2].

Eine Schätzung über die Differenzkosten zur Antragstrasse liegt nicht vor.

[1] Dies hält das Land auch bei Verwirklichung des geplanten Konzepts mit der Antragstrasse für verkehrlich notwendig. Die DB vertritt insoweit eine andere Meinung.
[2] Zu den Kosten der Anbindung der bestehenden Gäubahnstrecke an den neuen Stuttgarter Hbf siehe Abschnitt 2.5.

7 S-Bahn-Ringschluss



7.1 Allgemeine Beschreibung

Grundlage für diese Variante ist der Ausbau der S-Bahn von Filderstadt über Neuhausen nach Wendlingen. Damit entstünde ein S-Bahn-Ring zwischen Stuttgart Hauptbahnhof, S-Vaihingen, dem Flughafen, Wendlingen, Plochingen und Bad Cannstatt. Die Neubaustrecke nach Ulm würde in Wendlingen beginnen, die Anbindung an den Stuttgarter Hauptbahnhof würde über die bestehenden Strecken durch das Neckartal erfolgen. Der Flughafen wird durch Umstieg in Stuttgart Hbf, in Wendlingen bzw. S-Vaihingen an die Ring-S-Bahn angebunden. Eine Direktanbindung des Flughafens an den Fern- und Regionalverkehr ist nicht vorgesehen. Die Gäubahn soll erhalten bleiben, zur Anbindung an den neuen Stuttgarter Hauptbahnhof wäre gegebenenfalls der Bau eines Kehrtunnels entsprechend der Variante 2 „Gäubahnanbindung an den Hauptbahnhof über die Bestandsstrecke“ erforderlich.

Bei dieser Variante würden bereits planfestgestellte und in der Realisierung befindliche Teile des Projektes Stuttgart 21 (z. B. Fildertunnel, Planfeststellungsabschnitt 1.4) entfallen.

Aufgrund der Tatsache, dass bei dieser Variante weitgehend in die bisherigen Planungsgrundlagen eingegriffen wird, liegen zu dieser Variante nur grobe Vorüberlegungen vor.

7.2 Verkehrliche Merkmale

7.2.1 Vorteile

- Schnelle S-Bahn-Verbindung von Plochingen über Wendlingen und Neuhausen zum Flughafen. Damit sind Fahrzeitverkürzungen von ca. 15 Minuten gegenüber der Antragstrasse möglich.
- Einbindung von Sielmingen, Neuhausen und ggf. Denkendorf (nur mit Haltestelle in ortsferner Lage) in das S-Bahn Netz.
- Kein Mischverkehr Rohr – Flughafen und in der S-Bahn-Station (Station Terminal).

- In Wendlingen soll ein neuer Knotenbahnhof mit Umsteigemöglichkeiten zwischen S-Bahn, Fern- und Regionalverkehr entstehen.
- Der S-Bahn-Verkehr würde gestärkt. Mit dieser Maßnahme werden teilweise bereits vorgesehene Ausbaumaßnahmen im S-Bahn-Netz (Verlängerung nach Neuhausen) mit verwirklicht.

7.2.2 Nachteile:

- Vollständiger Wegfall der geplanten Einbindung des Flughafens in das Regional- und Fernverkehrsnetz und damit direkt verbunden die Verlängerung von Fahrzeiten.
- Keine umsteigefreien Verbindungen von Regional- und Fernzügen zum Flughafen und zur Messe.
- Der Bahnhof Stuttgart Hbf kann in südlicher Richtung nur noch über die Strecke Richtung Ober-/Untertürkheim (Wangener Kurve) verlassen werden. Um die Leistungsfähigkeit des neuen Bahnknotens in vorgesehenem Umfang steigern zu können, wäre voraussichtlich ein viergleisiger Ausbau erforderlich.
- Der Mischbetrieb auf den S-Bahn-Gleisen zwischen Obertürkheim und Plochingen bleibt erhalten.
- Überlastung des Streckenabschnitts Plochingen—Wendlingen mit bereits im Grundangebot 12 Zügen pro Stunde und Richtung (vgl. Filderbahn: im Grundangebot: knapp 6 Züge pro Stunde und Richtung).
- Notwendigkeit weiterer höhenfreier Ein- und Ausfädelungen in Obertürkheim, Plochingen und Wendlingen.
- Voraussichtlich Ausbau der Verbindungskurve von der NBS in Richtung Wendlingen (Güterzugkurve).
- Der intermodale Verkehrsknoten am Flughafen entfällt.
- NBS Ulm – Stuttgart endet in Wendlingen. Dadurch Fahrzeitverlängerungen gegenüber der Antragstrasse.

7.3 Lärm und Erschütterung

Reduktion der Belastungen entlang der ursprünglich geplanten Neubaustrecke zwischen dem Portal des Fildertunnels und Denkendorf sowie zwischen Rohrer Kurve und Flughafen. Dafür Anstieg der Belastungen zwischen Plochingen und Wendlingen sowie im Neckartal.

7.4 Flächenverbrauch

Durch den Entfall der Neubaustrecke reduziert sich der Flächenverbrauch zwischen dem Portal des Fildertunnels und Denkendorf entlang der BAB A8. Der Neubau der S-Bahn-Strecke von Neuhausen zur Autobahn führt jedoch zur Inanspruchnahme von Fremdgrund und zu neuen Durchschneidungen. Keine Rohrer Kurve, dafür Überwerfungsbauwerke in Obertürkheim, Plochingen und Wendlingen.

7.5 Kosten

7.5.1 Einsparungen

- durch den Wegfall der Neubaustrecke Stuttgart Hauptbahnhof— Filder— Wendlingen, der Flughafenanbindung, der Wendlinger und der Rohrer Kurve. Damit entfallen allerdings auch die Finanzierungszusagen des Bundes für diese Strecke.

7.5.2 Mehraufwand

- durch den Bau der S-Bahn Verlängerung von Filderstadt nach Neuhausen und Wendlingen
- durch Ausbaumaßnahmen zwischen Plochingen und Wendlingen einschließlich der Verbindungskurven.

Eine Präzisierung der Kostenangaben ist zum derzeitigen Planungsstand nicht möglich.