

Fragen

2. Dialogrunde im Filder-Dialog 29.6.2012

Trasse 1 (Antragstrasse):

1. Wie sähe eine Lösung für den Echterdinger Tunnel aus, die keine Ausnahme braucht und was kostet sie? (Tisch 1)

Deutsche Bahn:

Der Tunnel müsste neu errichtet werden (größerer Querschnitt und unter Vollsperrung, Zeit und Kosten sind nicht untersucht).

2. Wo bleiben die abgestellten S-Bahnen, die am Flughafen auf einen Gleis enden? (Tisch 13)

Deutsche Bahn:

Endende S-Bahnen im Flughafen gehen nach kurzer Standzeit am gleichen Bahnsteig auf die nächste beginnende S-Bahn über. Dies entspricht dem bereits heute praktizierten Ablauf für endende S-Bahnen am Flughafen.

Trasse 2 (Gäubahnbindung an Hbf über Bestandsstrecke):

3. Wie sähe Verknüpfung mit Nord-Kreuz aus? (Tisch 1)

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur:

Unter dem Arbeitstitel „Nordkreuz“ hat der Verband Region Stuttgart eine Konzeption entwickelt, um aufbauend auf Stuttgart 21 Verbesserungen und Leistungssteigerungen im S-Bahn-Netz vornehmen zu können. Dies sieht vor, die Strecke der Gäubahn vom Nordbahnhof über Stuttgart-West bis nach Vaihingen als Bypass zu der bestehenden S-Bahn-Stammstrecke Hauptbahnhof – Vaihingen in das S-Bahn-Netz einzubinden. Dazu sind im Bereich des Nordbahnhofs Verbindungen aus dem Cannstatter sowie dem Feuerbacher Streckenast von und zur Gäubahn erforderlich.

Darüber hinaus beinhaltet das Nordkreuz eine Direktverbindung von Feuerbach nach Bad Cannstatt, die sogenannte T-Spange, um langfristig den sehr stark nachgefragten Eckumstieg zwischen den beiden von und nach Norden verlaufenden S-Bahn-Ästen durch eine Direktverbindung ersetzen zu können.

Eine Verknüpfung dieser Überlegungen mit Variante 2 scheint möglich, wurde aber bislang nicht näher untersucht (siehe auch Antwort zu Frage 17).

4. Frage zu Variante 2 und 6: Welche Vorteile hat Leinfelden-Echterdingen mit einer Kombilösung Variante 2 und 6? (Tisch 3)

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur:

In Variante 2 und 6 würden die Züge der Gäubahn ab Böblingen nicht über den Flughafen, sondern über S-Vaihingen und die Bestandsstrecke zum Hbf geführt. Da es dann in Leinfelden-Echterdingen keine zusätzlichen Züge gäbe, wären Auswirkungen durch Lärm und Erschütterungen und mögliche Störungen des S-Bahnverkehrs durch Fern- und Regionalzüge von vornherein ausgeschlossen.

5. In welche Richtung ist mit Halt in Vaihingen an einem neuen Bahnsteig ebenerdiges Umsteigen möglich? Wie lange ist die Wartezeit auf die S-Bahn? (Tisch 3)

Deutsche Bahn:

Für Züge Richtung Stuttgart Hbf muss ein neuer Bahnsteig an Gleis 4 gebaut werden. An Bahnsteig 1 kommt es zu einem Mischverkehr mit der S-Bahn Linie 1. Der Bahnsteig Gleis 1 muss von 96 cm auf max. 76 cm Bahnsteighöhe abgesenkt werden, um ihn für RE-Züge nutzbar zu machen. Es entfällt für diesen Bahnsteig die Barrierefreiheit für den S-Bahn-Verkehr und die behindertengerechte Nutzung.

Der Übergang der RE-Züge von / zur S-Bahn kann nicht bahnsteiggleich erfolgen, d.h. zum Umsteigen muss immer die Unterführung benutzt werden. Für den Umstieg zwischen zwei Bahnsteigen sind üblicherweise 5 Minuten veranschlagt. Für Reisende von und zum Flughafen mit entsprechendem Gepäck werden erfahrungsgemäß mehr als 5 Minuten notwendig sein. Es ergibt sich eine Wartezeit von 6 Minuten vom RE auf die S-Bahn Richtung Stuttgart und 11 Minuten von der S-Bahn auf einen RE in Richtung Böblingen.

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur:

In Vaihingen würden bei Umsetzung der Variante 2 die RE- und Fernzüge auf den Gleisen 1 und 4 sowie die S-Bahnen an den Gleisen 2 und 3 halten. Beim Umsteigen zwischen S-Bahn-Zügen und anderen Zügen wäre daher immer ein Bahnsteigwechsel notwendig. Die Übergangszeit zwischen Zügen in/aus Richtung Horb und S-Bahnen von/zum Flughafen würde in beiden Richtungen 10-12 Minuten betragen.

6. Anschlussmöglichkeit zu Hauptbahnhof? (Tisch 4)

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur:

Leider verstehen wir die Frage nicht, da alle Züge ja auch in Variante 2 unmittelbar zum Hauptbahnhof fahren. Der Halt in S-Vaihingen (statt am Flughafen) kann bei Variante 2 ohne Fahrzeitverlängerung gegenüber der Antragstrasse realisiert werden. An den Anschlussmöglichkeiten im Hauptbahnhof würde sich daher im Vergleich zur Antragstrasse nichts ändern.

7. Lässt sich Variante 2 mit einem eingeschossigen Bahnhof für den Fern- und Regionalverkehr Tübingen-Flughafen-Stuttgart kombinieren? (Tisch 3)

Deutsche Bahn und Ministerium für Verkehr und Infrastruktur:

Die Variante 2 kann mit einem eingeschossigen Bahnhof für den Fern- und Regionalverkehr kombiniert werden, wie er in der Antragstrasse („Flughafenbahnhof als Bypass“) und in Variante 3 (Flughafenbahnhof an der NBS) vorgesehen ist.

In Kombination mit Variante 4 könnte der Bahnhof für Fern- und Regionalverkehr unter der Flughafenstraße eingeschossig ausgeführt werden. Die doppelstöckige Ausführung in Variante 4 ist dadurch begründet, dass die Einschleifung der von Rohrer Kurve und der S-Bahn kommenden Gäubahnzüge höhenfrei (also mit sog. Überwerfungsbauwerken) erfolgen muss. Diese Bauwerke und damit die Doppelstöckigkeit des neuen Bahnhofs könnten entfallen, wenn die Gäubahnzüge stattdessen mit Variante 2 über die Bestandsstrecke geführt würden.

Zu den Kosten der Kombination von Varianten 2 und 4 siehe Antwort zu Frage 16.

8. Frage zu Variante 2(?): Kosten? (Tisch 4)

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur:

Dazu wurde in der „Darstellung und Erläuterungen von Antragstrasse und Varianten“ folgende Antwort gegeben:

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) offen gehalten 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.

9. Wie sehen die Fahrgastströme/-potenziale bei der Gäubahn nach Flughafen/Messe, nach S-Vaihingen bzw. nach S-Hauptbahnhof aus? (Tisch 5)

Siehe Antwort zu Frage 43

10. Welche Nutzungspotenziale bietet eine erhaltene Gäubahn? Weitere Stationen für S-Bahn? (Tisch 9)**Ministerium für Verkehr und Infrastruktur:**

Neben der weiteren Nutzung durch die Züge der Gäubahn könnte die Gäubahn zukünftig auch durch eine tangentiale S-Bahn-Linie zwischen Flughafen und/oder Böblingen und Feuerbach (mit Weiterführungsmöglichkeiten in/aus den Richtungen Leonberg und Ludwigsburg genutzt werden).

Für diese wäre auch der Bau neuer Haltepunkte möglich. Denkbar wäre z. B. eine Reaktivierung des früheren Bahnhofs Stuttgart West, die Schaffung eines Verknüpfungspunktes mit den Stadtbahnlinien in der Heilbronner Straße im Bereich Eckartshaldenweg/Löwentorbrücke oder ein Haltepunkt am Bürgerhospital im Bereich Möchhalden-/Wolframstraße. Welche Haltepunkte in Bezug auf Nachfrage, Fahrplangestaltung und volkswirtschaftlichem Nutzen sinnvoll und machbar sind, müsste im Detail untersucht werden. Zu Fahrgastpotenzialen siehe Antwort zu Frage 43.

11. Mit welchen Elementen sollte Variante 2 kombiniert werden? (Tisch 9)**Ministerium für Verkehr und Infrastruktur:**

Die Variante 2 kann mit einem Bahnhof für den Fern- und Regionalverkehr kombiniert werden, wie er in der Antragstrasse und in den Varianten 3 und 4 vorgesehen ist. Variante 6 und 7 bauen auf Variante 2 auf. Die mit Variante 5 vorgesehene Führung der Gäubahn entlang der Autobahn

schließt sich mit der Variante 2 aus.

12. Machbar? Wenn ja, Finanzierung? (Tisch 10)

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur:

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). Die Studie ist unter <http://www.mvi.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/109905/> im Internet abrufbar.

Zu den Kosten siehe Antwort zu Frage 8.

Zur Finanzierung: Bei der Antragstrasse sind für die Bauwerke der Gäubahn anbindung Zuwendungen des Bundes nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) vorgesehen. Hierfür müssten neue Zuwendungsanträge gestellt werden. Außerdem könnten andere Projektpartner, namentlich die Flughafen Stuttgart GmbH und der Verband Region Stuttgart, geltend machen, dass sich ihre Finanzierungsbeiträge zumindest teilweise auf die unmittelbare Flughafenanbindung über die Rohrer Kurve beziehen.

13. Was passiert mit den Gäubahnanwohnern im Ballungsgebiet Stuttgart-Innenstadt? Die sind vom Lärm betroffen. Wo sind die Bürger/ Betroffenen hier? (Tisch 10)

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur:

Dazu wurde in der „Darstellung und Erläuterungen von Antragstrasse und Varianten“ folgende Antwort gegeben:

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.

14. Zusatzkosten des Gesamtkonzepts? (Tisch 10)

Siehe Antwort zu Frage 8

15. Technische Realisierung der Einbindung Gäubahn in Tunnel Feuerbach? (Tisch 10)

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur:

Die vom Land beauftragte Studie (siehe Antwort zu Frage 12) sieht eine Einbindung in den Tunnel Cannstatt vor. Bautechnisch bietet die Einbindung in den ebenfalls auf den Hauptbahnhof zulaufenden Tunnel Feuerbach keinerlei Vorteile. Dagegen sind die Anschlüsse in den Tunnel Cannstatt bereits baulich im Projekt Stuttgart 21 als sog. P-Option **vorgesehen und in den S 21-Projektkosten enthalten**. Da der Tunnel Feuerbach erheblich stärker belastet ist als der Tunnel Cannstatter, wäre die Einbindung in den Tunnel Feuerbach auch betrieblich nicht sinnvoll.

16. Frage zu Variante 2 und 4: Kosten bei Kombination von Variante 2 und 4? (Tisch 11)

Deutsche Bahn und Ministerium für Verkehr und Infrastruktur:

Die Kosten in Variante 2 blieben unverändert.

In Variante 4 könnte die Gäubahnführung entfallen (Rohrer Kurve, Streckenaufweitung und Verbindungskurve vom Flughafen zur NBS Richtung Stuttgart Hbf)

Wie in Antwort zu Frage 7 ausgeführt, können Überwertungsbauwerke eingespart werden. In Kombination mit Variante 2 würden sich dadurch die Mehrkosten gegen über der Antragstrasse reduzieren.

17. **Wie teuer ist der Kehrtunnel zum Gäubahnanschluss an den Hauptbahnhof? Welche Alternativen gibt es zu Anschluss über Fernbahntunnel nach Bad Cannstatt, weiter zum Hauptbahnhof über Tunnel Wangen? Wie teuer? (Tisch 14)**

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur:

Zu den Kosten siehe Antwort zu Frage 8. Statt einer Führung der Gäubahn über einen neuen Tunnel in die von Stuttgart-Bad Cannstatt kommende Strecke kommt prinzipiell auch eine Führung im Bereich des sog. Nordkreuz (siehe dazu Antwort auf Frage 3) in Betracht. Die Züge könnten dann den Hbf über Stuttgart-Bad Cannstatt und Stuttgart-Untertürkheim über den sog. Tunnel Wangen (PFA 1.6a) erreichen. Dieser Fahrweg wäre ca. 7 km länger, was in Verbindung mit einem zusätzlichen Halt in Bad Cannstatt zu einer Fahrzeitverlängerung von ca. 7 Minuten führen würde. Nach einer groben Kostenschätzung aus der Machbarkeitsstudie Nordkreuz von 1998 liegen die Kosten einer Anbindung der Gäubahn nach Bad Cannstatt in ähnlicher Höhe wie die Kosten des Kehrtunnels von Variante 2.

Aus Sicht des Landes ist diese Untervariante wegen der verkehrlichen Nachteile nicht vorzuziehen. Denn die Fahrzeitverlängerung würde nach dem derzeitigen Fahrplankonzept für den Fernverkehr von Zürich zu einem Verlust des Anschlusses auf den Fernverkehr Richtung Mannheim führen.

Trasse 4 (Flughafenbahnhof unter der Flughafenstr.):

18. **Sind alle Einbindungen höhenfrei? (Tisch 1)**

Deutsche Bahn:

Die Anbindungen an die NBS sind alle höhenfrei, lediglich die Anbindung der Gäubahn an die Bestandsstrecke ist höhengleich. (d.h. ein Zug von Horb nach Stuttgart kreuzt die S-Bahn vom Flughafen nach Stuttgart)

19. **Kombination mit oder ohne, Ja denn diese Variante verändert lediglich die Gäubahnbindung des Flughafens (Tisch 3)**

Deutsche Bahn:

Frage ist unverständlich

20. **Wie sieht das S-Bahn-Notfallkonzept aus? (Tisch 3)**

Deutsche Bahn:

Für diese Variante ist das vorliegende Notprogramm in der Version ohne Linientausch nutzbar.

21. **Können die Gäubahn-RE im Halbstundentakt gefahren werden? (Tisch 3)**

Deutsche Bahn:

Ja, jedoch ist in allen Varianten alle zwei Stunden die Halbstundenlage zum Grundtaktzug durch

den Fernverkehr aus/in Richtung Singen belegt. Im Angebotskonzept des Landes wurde die Lage des stündlichen RE-Grundtaktzuges genau auf die halbstündlich versetzte Lage des Fernverkehrs fixiert. Darum ist nur jede zweite Stunde ein zusätzlicher RE im Halbstundentakt möglich.

Im Stresstest wurden neben den bereits vorhanden 4 S-Bahnen, dem stündlichen RE und dem Fernverkehr zwei weitere RE-Züge konstruiert. Diese beiden weiteren Züge verdichten den Schienenpersonenverkehr annähernd auf einen Viertelstundentakt. Damit wurde für die Antragsvariante eine wirtschaftlich optimale Betriebsqualität erreicht und bescheinigt.

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur:

Die Filderbahn ist in Variante 4 wie in der Antragsvariante mit 4 S-Bahnen, 1 Regionalexpress und 1 (zweistündlichen) Fernverkehrszug belegt. Dies sind 6 Züge je Stunde und Richtung. Grundsätzlich können zweigleisige Strecken mehr als 10 Züge je Stunde und Richtung abwickeln. Jedoch ist nach den Ergebnissen einer Untersuchung der Firma SMA (<http://www.mvi.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/109905/120628%20Filderdialog%20betriebliche%20Auswirkungen%20Varianten.pdf>) auf der Filderbahn wegen der Aneinanderreihung von Zwangspunkten eine Verdichtung des Gäubahn-RE auf einen Halbstundentakt neben dem bestehenden S-Bahntakt und der zweistündlichen Fernverkehrslinie nicht möglich. Siehe dazu auch Antwort zu Frage 48.

22. Wie wirkt sich die neue Bahnhofslage auf die Leistungsfähigkeit (Tiefbahnhof) aus? (Tisch 3)

Deutsche Bahn:

Die Leistungsfähigkeit von Stuttgart Hbf ist nicht beeinträchtigt. Es kann jedoch zu veränderten Lagen des Angebotskonzepts des Landes kommen.

23. Warum 100 Millionen mehr als bei Antragstrasse? (Tisch 11) (DB)

Deutsche Bahn:

Zusätzliche Verzweigungsbauwerke, zusätzliche Tunnel- und Streckenlängen und Erschwernisse beim Bau der Station unter der Flughafenstraße.

24. Stehen Variante 4 rechtliche Hindernisse im Weg? (Enteignung, Flächenverbrauch) (Tisch 1)

Deutsche Bahn:

Im Rahmen der Abwägung muss nachgewiesen werden, dass die Belange, die für diese Variante sprechen, den zusätzlichen Flächenverbrauch für die offene Streckenführung und die offene Bauweise der Tunnelstrecken (bauzeitlich und dauerhaft) rechtfertigen. Ein KO-Kriterium wird derzeit allerdings nicht erkannt.

25. Machbarkeit der Bündelung mit U6 Verlängerung? (Tisch 11)

Deutsche Bahn:

Ist planerisch nicht geprüft, nach erster Einschätzung allerdings vermutlich machbar und ggf. auch mit geringerem Flächenverbrauch als bei der B27-Bündelung zu realisieren.

Trasse 5 (Bündelungstrasse mit der Autobahn):

26. (1) Nordtrasse (Tunnel): Kosten und Machbarkeit für Abschnitt nach der Rohrer Kurve bis Fildertunnelmund? (2) Südtrasse (Tunnel): Kosten und Machbarkeit von der Rohrer Kurve bis zur Einfädelung in die ICE-Trasse vom Fildertunnel kommend? Tisch 14)

Deutsche Bahn:

Südtrasse wurde planerisch vorgeprüft und monetär bewertet. Wegen der erheblichen Mehrlänge für die neue Trasse einschl. drei neuer Tunnelabschnitte erheblich teurer als die Antragstrasse. Nordtrasse vermutlich deutlich schwieriger, wenn auch kürzer als die Südtrasse. Für die Nordtrasse muss im Tunnel ein Anschluss an den Fildertunnel erfolgen. Zudem nutzen die Gäubahnzüge die NBS zwischen der Einbindung in den Fildertunnel und der Einbindung der Flughafenkurve jeweils in beiden Richtungen. Damit muss jeder Zug der Gäubahn zweimal in den Takt auf der NBS eingebunden werden. Damit ist vermutlich ein betriebliches KO zu erwarten.

27. Kosten ermitteln für Neubautrasse nördlich A8 (4,4 km, eine Hälfte Tunnel, andere freie Trasse)? (Tisch 13)

siehe Frage 26. - die Kosten sind mit der Variante südlich der BAB 8 vergleichbar.

Trasse 6 (Neckar Alb):

28. Wie funktioniert die Variante Neckar-Alb mit Flügelung konkret? Kosten? (Tisch 5)

Deutsche Bahn:

Ein Langzug (bestehend aus zwei Halbzügen – wie ICE 3) kommt aus Singen. In Horb wird er entkoppelt – geflügelt. Ein Halbzug fährt über Herrenberg, Böblingen und die Gäubahn (Bestandsstrecke bzw. Kehrtunnel) vom Norden in den neuen Hauptbahnhof. Der andere Halbzug fährt über Tübingen, Wendlinger Kurve und Flughafen von Süden her in den Hauptbahnhof. Wegen der Zeitdifferenz und der unterschiedlichen Ankunftsrichtungen kann er dann nicht mehr zu einem Vollzug gekoppelt (zusammen geführt) werden. Damit ist eine gemeinsame Durchbindung der Linie nicht mehr möglich.

Umgekehrt fahren aus dem Hauptbahnhof zwei Halbzüge in entgegen gesetzte Richtungen und zeitversetzt Richtung Singen los. Der eine fährt über die „alte“ Gäubahn und der andere über Flughafen und Tübingen. In Horb werden die beiden dann wieder zusammen geführt – gekoppelt – und können als Langzug weiter fahren.

29. Halten die Projekträger die Verlängerung der Fahrzeit bei Variante 6 für tolerierbar? (Tisch 12)

Deutsche Bahn:

Nach dem Vertrag von Lugano, wonach eine Fahrzeit von Stuttgart nach Zürich auf 2:15 Stunden angestrebt werden soll, ist dies schwer zu vermitteln.

30. Sind alle Nachteile der Variante 6 benannt (eingleisige Strecke, Elektrifizierung, schlechter Unterbaue, Kurvenradien, Nähe zum Neckar, Bahnübergänge) (Tisch 13)

Deutsche Bahn:

Kurvenradien und Nähe zum Neckar sind ohne eine aufwändige abschnittsweise Neutrassierung nicht behebbar. Gleichfalls kann mittelfristig nicht davon ausgegangen werden, dass Bahnübergänge, wenn überhaupt, nur vereinzelt beseitigt werden können.

Analog zur Fildertrassierung auf der Bestandsstrecke können Forderungen der Anwohner zur Einrichtung von Lärm- und Erschütterungsschutz nicht ausgeschlossen werden.

Die Maßnahmen zur Elektrifizierung und einem evtl. NeiTech-Einsatz wurden ohne detaillierte örtliche Untersuchungen vorgenommen. Vertiefende Untersuchungen können zu weiteren Infrastrukturmaßnahmen mit Mehrkosten führen. Z. B. muss untersucht werden.

Zusätzliche Maßnahmen wären:

- Erneuerung Station Tübingen,
- Aufweitung Tunnel,
- Anpassungen der Bahnsteige in Horb mit zusätzlicher Weichenverbindung.

31. Kostenbeteiligung der Region Neckar-Alb? (Tisch 13)

32. Nachweis von Pendlerströmen zwischen den Neckar-Alb-Region und dem Neckartal Plochingen-ES bzw. dem Flughafen? (Tisch 14)

33. Auswirkung auf Fahrplan? (Durchbindung Richtung Nürnberg) (Tisch 16)

Deutsche Bahn:

Die Flügelung in Horb wird vsl. 5 Minuten in Anspruch nehmen. Damit ist der Flügelzug über die untere Gäubahn und den Kehrtunnel außerhalb der vorgesehenen Lage im Konzept des Fernverkehrs und dem Angebotskonzept des Landes. Daher muss für diesen Zug eine andere Lage gefunden werden als bisher vorgesehen. Das Konzept der S-Bahn ist entsprechend anzupassen. Der Flügelzug über Tübingen wird insgesamt ca. 25 Minuten später in Stuttgart ankommen. Die beiden durch die Flügelung getrennten Zugteile lassen sich in Folge des Zeitversatzes nicht mehr zusammenführen. Damit muss die Durchbindung nach Nürnberg (Flügel über untere Gäubahn) einteilig erfolgen. Eine sinnvolle verkehrliche Folgeverwendung für den endenden Zugteil ist nicht erkennbar, da die gewünschten Anschlussbeziehungen z.B. Berlin nicht mehr möglich sind. Dieser Zugteil muss abgestellt werden und später erneut zeitgerecht über Tübingen nach Horb geführt werden, um dort wieder Richtung Zürich gekuppelt zu werden.

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur:

Nach dem von der Region Neckar-Alb vorgelegten Flügelungskonzept würde ab Horb ein Zugteil über die Bestandsstrecke der Gäubahn und einen wie bei Variante 2 zu bauenden Kehrtunnel nach Stuttgart Hbf fahren und könnte wie im Fahrplankonzept der Antragstrasse nach Nürnberg durchgebunden werden. Der über Tübingen und den Flughafen fahrende Zugteil würde wohl in Stuttgart enden. Allerdings ist ungewiss, ob DB Fernverkehr - oder ein anderes Eisenbahnverkehrsunternehmen -, die den Fernverkehr eigenwirtschaftlich betreibt, das Flügelungskonzept aufgreifen würde.

Der Regionalexpress von Singen würde ggf. ab Horb über Tübingen fahren. In diesem Fall würde sich die Fahrzeit in der Relation Singen – Horb – Stuttgart Flughafen – Stuttgart Hbf um ca. 20 bis 25 Minuten verlängern. Allerdings sind zwischen Tübingen und Stuttgart künftig bereits vier Verbindungen pro Stunde vorgesehen, davon ein Halbstundentakt über Wendlinger Kurve und Flughafen. Es wäre dann naheliegend, eine dieser Linien von Tübingen über Horb nach Singen zu verlängern. Dies würde wegen der feststehenden Fahrlagen dieser Linie zu einer Verlängerung der Fahrzeit um weitere 11 Minuten führen oder das Angebotskonzept des Landes müsste südlich Horb (Knoten Singen u.a.m.) umgeplant werden.

34. Flügelung und Weiterführung? (Tisch 17)

Deutsche Bahn:

Siehe Antwort zu 28. und 33.

Trasse 7 (S-Bahn-Ringschluss):

35. Ist das eine Juxtrasse? Kosten? Planfeststellung? (Tisch 13)

Deutsche Bahn:

Die Dialogpartner haben sie als Variante zur Diskussion zugelassen, obwohl sie in einigen Prämissen abweicht.

- Sie bindet weder die NBS noch die Gäubahn direkt an den Flughafen (Messe/Filder) an.
- sie verbessert die S-Bahn Erschließung auf den Fildern durch den Ringschluss zwischen LE und Wendlingen.
- Der Fildertunnel und die NBS zwischen Echterdinger Ei und Wendlingen ist entbehrlich.
- dafür muss das verbleibende Netz von S21 erheblich ausgebaut werden
 - a) der Tunnel zwischen Hauptbahnhof und Wangen auf 4 statt 2 Tunnelröhren
 - b) 6-gleisiger Ausbau zwischen Obertürkheim und Plochingen
 - c) 4-gleisiger Ausbau zwischen Plochingen und Wendlingen
 - d) Neubau Bahnhof Wendlingen
 - e) vermutlich deutlich andere Streckenführung als die heute vorgesehene Güterzuganbindung zur Anbindung an die NBS(Albvorlandtunnel).

Fragen zu verschiedenen Kombinationen von Varianten:

36. Frage zu Variante 2 und 4: Wie oft hält der Fernzug am Fernbahnhof? (Tisch 3)

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur:

Hinsichtlich des Fernverkehrs auf der Linie Stuttgart – München besteht kein Unterschied zwischen Antragstrasse und Varianten 2 bis 6. Hinsichtlich des zweistündlichen Fernverkehrs auf der Linie Zürich – Stuttgart ist festzustellen, dass bei Variante 2 im Unterschied zu Variante 4 kein Halt am Flughafen vorgesehen ist. Bei Variante 6 bliebe es ggf. bei einem zweistündlichen Halt am Flughafen, sofern sich ein Fernverkehrsanbieter für das vom Regionalverband Neckar Alb vorgestellte Flügelungskonzept findet. Siehe dazu auch Antwort auf Frage 33.

37. Frage zu Variante 2 und 4: Notfallkonzept? (Tisch 3)

Deutsche Bahn:

Muss individuell erarbeitet werden, als Grundlage ist jedoch das vorliegende Notprogramm in der Version ohne Linientausch nutzbar.

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur:

Die Offenhaltung der Gäubahntrasse würde die Gestaltungsmöglichkeiten für ein Notfallkonzept erhöhen, da sie eine Einführung von S-Bahn-Zügen aus Richtung Flughafen und Böblingen über Vaihingen in den Tiefbahnhof Stuttgart Hbf ermöglichen würde.

38. Frage zu Variante 2 und 4: Einbindung Freiw. Feuerwehr Leinfelden-Echterdingen? (Tisch 3)**Deutsche Bahn:**

Die örtlichen Feuerwehren werden bei der Erstellung von Notfall- und Einsatzplänen beteiligt. Dies erfolgt unabhängig von der Variante.

39. Frage zu Variante 2 und 4: Sind Variante 4 und Variante 2 kombinierbar? (Tisch 9)**Deutsche Bahn:**

Theoretisch ja; sinnvoll nein. Die Variante 2 sieht die Gäubahnführung über die alte Strecke vor, die Variante 4 über den Flughafen. Beides ist betrieblich und wirtschaftlich nicht sinnvoll.

40. Frage zu Variante 2 und 6: Vorausgesetzt Stuttgart 21 wird gebaut, welche Chancen hat die Möglichkeit den Erhalt der Gäubahn mit der Neckar-Alb-Trasse zu kombinieren? (Tisch 19)**Deutsche Bahn:**

Die Alb-Neckartrasse sieht den Erhalt der Gäubahn bereits vor. Lediglich die Fernverkehre sollen über Tübingen fahren.

41. Frage zu Varianten 2 und 6: „Verkaufsargument“ für 2 bzw. 6: Wie argumentieren wir für diese Lösungen im Lande? (Tisch 5)**42. Frage zu Variante 2/Variante 6 (?): Ist die ICE-Flügelung machbar (in Horb)? (Tisch 6)****Deutsche Bahn:**

Wie Frage 33, grundsätzlich ist die Flügelung in Horb machbar, wenn die Folgen für die Verkehrskonzepte akzeptiert werden. Der zweite Flügelzug muss über Tübingen geführt werden.

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur:

Die Flügelung in Horb ist grundsätzlich technisch umsetzbar, erfordert allerdings den Einbau eines zusätzlichen Gleiswechsels und eine Anpassung der Stellwerkstechnik.

43. Frage zu Variante 2, 6 und 7: Welche Fahrgastpotenziale bieten die Varianten 2, 6 und 7? Auch Hinweis auf hohe Umsteige-Effekte vom Auto auf ÖV erbeten. (Tisch 19)

Zugleich Antwort auf Fragen 9, 10, 56, 58, 59, 72:

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur:

Die vorliegenden Verkehrsuntersuchungen haben einen alten Datenbestand. Vor allem greifen sie aber die Führung der Gäubahn über den Flughafen nicht unmittelbar ab. Dies ist nicht ein Mangel dieser Untersuchungen, sondern liegt daran, dass dies nicht Untersuchungsziel und dass sie aufgrund ihrer Methodik keine direkten Aussagen zur Gäubahnführung erlauben. Dies gilt für die Nutzen-Kosten-Untersuchungen im Auftrag des Bundes zum abschnittsweisen zweigleisigen Ausbau der Gäubahn genauso wie für die Nutzen-Kosten-Untersuchungen von Stuttgart 21, die für die Förderung mit Nahverkehrsmitteln erstellt wurden.

Auch weitere Gutachten, die für die Schienenverkehrsprognosen für den Generalverkehrsplan 2010 des Landes erstellt wurden, erlauben keine belastbaren Aussagen, da das Datenmaterial und die Prämissen hinsichtlich der Erfassung der unterschiedlichen den Flughafen betreffenden Verkehre (Fluggäste, Besucher, Beschäftigte, Messeverkehr etc.) von den o.g. Gutachten einerseits und von Studien des Flughafens Stuttgarts, die u.a. auf Fluggastbefragungen basieren anderseits abweichen. Für den Filderdialog hat das Land sowohl die Gutachter, die für den Generalverkehrsplan tätig waren, als auch die Gutachter, die die o.g. Kosten-Nutzen-Untersuchungen erstellt haben, um eine gutachterliche Stellungnahme gebeten, die die aufgeworfenen Fragen beantwortet hätte. Diese sahen sich jedoch übereinstimmend nicht in der Lage, Aussagen zu den Verkehrsströmen zu treffen, die den notwendigen Anforderungen an vollständige, konsistente und aktuelle Aussagen genügen.

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur weist darauf hin, dass die von der Deutschen Bahn bei den „Fragen und Antworten aus dem 1. Termin des Filderdialogs“ unter Ziff. 66 angegebenen Potenziale/Einzugsbereiche für den Flughafen und Stuttgart-Vaihingen zu kurz greifen und keinen zutreffenden Eindruck zu den Verkehrspotenzialen vermitteln können. Berücksichtigung fanden nur die Arbeitsplätze und Einwohner von südlichen Stuttgarter Stadtteilen sowie von Leinfelden-Echterdingen, Filderstadt, Neuhausen und Ostfeldern. Es liegt auf der Hand, dass S-Vaihingen sehr gut von weiteren Stuttgarter Stadtteilen erreicht wird. Nicht berücksichtigt wurde vor allem auch, in welcher Fahrzeit und mit welcher Bedienungsqualität die beiden Verkehrsknotenpunkte Stuttgart-Vaihingen und Flughafen heute und vor allem *zukünftig* aus dem Umfeld erreicht werden können und welche Verkehrsströme neben den Beschäftigten und Einwohnern im Umkreis diese Knotenpunkte nutzen. Die vorhandenen Daten zu Fahrgästzahlen hat das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur für eine Landtagsanfrage ausgewertet (http://www9.landtag-bw.de/WP15/Drucksachen/1000/15_1629_D.PDF).

Frage an alle Varianten:

44. Welche Be- und Entlastungseffekte (Lärm/Erschütterungen) haben die einzelnen Varianten? (Tisch 6)

Deutsche Bahn:

Variante 1, 3 und 4 führen zu einer Entlastung auf der heutigen Gäubahn. Dafür entstehen Zusatzbelastungen auf der Filderbahn.

Variante 2 führt zu keiner Entlastung auf der Gäubahn ggü. heute und zu keiner Zusatzbelastung

der Filderbahn.

Variante 5 entlastet die Gäubahn, belastet die Filderbahn nicht, führt allerdings je nach Streckenführung zu Zusatzbelastungen im Bereich der Bündelung mit der Autobahn. Diese Bereiche sind allerdings stark vom Autobahnlärm vorbelastet.

Variante 6 führt zu einer geringfügigen Entlastung auf der Gäubahn und zu einer geringen Zusatzbelastung zwischen Horb und Wendlingen.

Variante 7 führt zu einer erheblichen Zusatzbelastung im Neckartal (Wendlingen bis Obertürkheim).

45. In welchen Zeiträumen sind die verschiedenen Varianten/Elemente realisierbar? (Tisch 6)

Deutsche Bahn:

Die Variante 1 kann nach der Planfeststellung ohne weiteren Zeitverzug umgesetzt werden. Alle anderen Varianten sind nicht beplant. Daher ist vor der Planfeststellung die Planung zu erstellen (Vorplanung, Erkundung, Detailplanung). Je nach Umfang der Neuanlagen, der Auswirkungen auf die Planung der NBS sind erhebliche Zeitverzögerungen zu erwarten.

46. Wie schnell können die einzelnen Varianten realistisch realisiert werden? (Tisch 8)

siehe Antwort zu Frage 45

47. Bei welchen Varianten wird der Kostendeckel gehoben? (Tisch 8)

Deutsche Bahn:

Bei allen außer der Variante 3.

48. Wie ist die Betriebsqualität der verschiedenen Varianten? (Tisch 8)

Deutsche Bahn:

Gesicherte Aussagen zur Betriebsqualität lassen sich erst nach einer entsprechenden intensiven Prüfung (analog Stresstest) fertigen. Alle im Filderdialog getroffenen Aussagen zur Betriebsqualität, außer der bereits untersuchten Antragstrasse, beruhen auf Annahmen.

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur:

Zur Frage der verkehrlichen Auswirkungen der verschiedenen Varianten u. a. auf die Fahrplanstabilität hat das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur zum 2. Dialogtermin eine Bewertung auf Grundlage einer Untersuchung der Firma SMA vorgelegt. Diese kommt zu dem Ergebnis, dass die Fahrplanstabilität der Gäubahnzüge bzw. der Verkehre auf der Filderbahn bei der Antragstrasse niedriger ist als bei den Varianten, die den Zusatzverkehr auf der Filderbahn vermeiden. Die Bewertung des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur und die Untersuchung von SMA stehen im Internet zur Verfügung (<http://www.mvi.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/109905/>)

49. Detaillierte Kosten für alle Trassenteile und Bahnhofsvarianten (Tisch 14)

Zu Variante 2 siehe Antwort zu Frage 8

50. Frage an alle Varianten: Welche Variante erhält die Gäubahn am effizientesten? (Tisch 20)

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur:

Antragstrasse sowie Variante 4 und 5 sehen keinen Regelverkehr auf der Bestandsstrecke der Gäubahn zwischen S-Vaihingen und Hbf vor. Über die Kosten der vom Schlichter Dr. Heiner Geißler geforderten Erhaltung der Gäubahn gibt es zwischen Bahn und Land unterschiedliche Auffassungen (siehe dazu Antwort auf Frage 8).

Die Varianten 2 sowie Variante 6 und 7 belassen den bisherigen Verkehr (stündlicher Regionalexpress und zweistündlicher Fernverkehr) auf der Bestandsstrecke der Gäubahn zwischen S-Vaihingen und Hbf.

51. Frage an alle Varianten: Welche Alternative ist am besten mit dem ITF und dem Deutschlandtakt (vgl. Koalitionsvertrag der BR) kompatibel? (Tisch 20)

Deutsche Bahn:

Der ITF-Vollknoten ist im Knoten Stuttgart nicht umsetzbar. Dies liegt vor allem an den Zulaufstrecken, die vor allem aus dem Norden und Westen mehrfach genutzt werden. Die Einbindung der Gäubahn hat darauf keinen wesentlichen Einfluss.

Allerdings führen die Variante mit Einbindung über den Kehrtunnel (2 und 6) zu einer schwierigeren Durchbindung der Linien (z.B. durch Umweg über den Abstellbahnhof).

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur:

Eine abgestimmte Planung für einen Deutschlandtakt zwischen dem Bund als Aufgabenträger des Fernverkehrs und den Ländern als Aufgabenträger für den Nahverkehr gibt es bis heute nicht. In Bezug auf die Planungen für den Zielzustand Integraler Taktfahrplan Baden-Württemberg sind die Varianten 1, 3, 4 und 5 weitgehend identisch. Bei Variante 2 würden Anschlüsse am Bahnhof Flughafen zwischen Gäubahn und Zügen in/aus Richtung Tübingen und Ulm entfallen. Wegen der sehr langen Übergangszeiten in der Relation Gäubahn ↔ Ulm ließen sich diese Anschlüsse mit hoher Wahrscheinlichkeit ohne Zeitverlust auch in Stuttgart Hbf herstellen. Die Varianten 6 und 7 hätten erhebliche Eingriffe in das geplante Angebot zur Folge, die erst näher untersucht werden müssten.

52. Frage an alle Varianten: Welche Variante bietet die größte Sicherheit? (Tisch 20)

Deutsche Bahn:

Alle Varianten müssen den Nachweis gleicher Sicherheit bieten. Unsichere Varianten wären nicht genehmigungsfähig, von daher kann auch nicht nach dem Kriterium Sicherheit sortiert werden. Durch die weitere Nutzung der heutigen Gäubahn, müssen auch die vorhandenen Tunnel weiter genutzt werden. Hier kann der Sicherheitsstandard nicht bzw. nur durch Neubau erhöht werden.

Nicht-zuordenbare Fragen:

53. Wendlinger Kurve, Anbindung S-Bahn-Ring? (Tisch 17)

Deutsche Bahn:

Bei der Variante 7 kann die Wendlinger Kurve entfallen.

54. Infrastrukturbedarfe und -ersparnisse in Übersicht (Tisch 17)

55. Frage zu ?: Verzicht auf Flughafenkurve möglich (Kosten? Verkehr?) (Tisch 11)

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur:

MVI: Bei der Variante 4 in Verbindung mit einer unveränderten Führung der Gäubahnzüge wäre ein Verzicht auf die Einfädelungskurve für die Gäubahnzüge in Richtung Stuttgart Hbf nicht möglich, da ein „Kopfmachen“ dieser Züge zu einer Fahrzeitverlängerung führen würde, die im Zulauf auf Stuttgart Hbf zu Konflikten mit den RE-Zügen von/nach Tübingen führen würde. In Verbindung mit einer Bündelungstrasse an der Autobahn wäre dies eventuell möglich, wenn die Trassierung entlang der Autobahn eine kürzere Fahrzeit als auf der Filder-S-Bahn-Linie ermöglichen würde. Hier gäbe es dann aber trotzdem ein hohes Risiko für die Fahrplanstabilität bei Fahrplanabweichungen.

Allgemeine Fragen

56. Für welche Zugverbindungen gibt es welche Fahrgastnachfragen? (vor allem Achse Gäubahn nach Flughafen, Vaihingen oder Stuttgart-City)? (Tisch 6)

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur:

Siehe Antwort zu Frage 43

57. Was sind für jeden einzelnen Projektpartner nicht verhandelbare Prämissen? (Tisch 8)

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur:

Für das Land gilt das, was von Anfang an mitgeteilt wurde:

Kostendeckel und Flughafenbindung sind wesentliche Prämissen, die die Projektpartner durch abgeschlossene Verträge binden. Varianten die von diesen Prämissen abweichen bedürfen der besonderen Begründung, sind dann aber – wie alle anderen Vorschläge auch – Anlass für Beratungen der Projektpartner.

58. Bis wann gibt es Fahrgastzahlen zu Quell- & Ziel-Beziehungen von/nach Flughafen, Hauptbahnhof, Vaihingen für 1. Führung Gäubahn über Flughafen oder 2. Beibehaltung Gäubahn? (Tisch 9)

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur:

Siehe Antwort zu Frage 43

59. Pendlerströme BB über Vaihingen nach Stuttgart Hauptbahnhof? (Tisch 14)

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur:

Siehe Antwort zu Frage 43

60. Welche Prämissen halten die Projektträger für verhandelbar? (Tisch 12)

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur:

Siehe Antwort zu Frage 57

61. Werden die Differenzkosten zur Antragstrasse offen gelegt (detailliert)? (Tisch 12)

Deutsche Bahn:

Nein, da aus den detaillierten Kosten Rückschlüsse auf die Einheitspreise gezogen werden können und dies zukünftige Vergaben gefährden könnte.

62. Sind die Projektbeteiligten bereit, Mehrkosten einer anderen/besseren Lösung zu tragen? (Tisch 12)

63. Wie sieht der Kostendeckel für Planabschnitt 1.3 aus? (Tisch 14)

Deutsche Bahn:

Aus Vergaberechtlichen Gründen darf diese Zahl nicht genannt werden.

64. Welche Möglichkeiten gibt es über die gesetzlichen Vorgaben hinaus den Lärm- und Erschütterungsschutz zu optimieren? (Tisch 16)

Deutsche Bahn:

Für zusätzlichen Lärmschutz müsste eine gesonderte Finanzierungsquelle gefunden werden.

65. Wie erreichen wir nächstes Mal, dass die Bahn das Verfahren nicht wieder dominiert? (Tisch 20)

Verfahrensfragen

66. Wird die abschließende Empfehlung nach Gruppen (insbesondere Zufallsbürger) ausgewiesen? Welche Variante bevorzugen die Zufallsbürger? (Tisch 9)

67. Wie werden Varianten jetzt ausgeschlossen? Entscheidet Herr Weitz? (Tisch 9)

68. Zählt unsere Meinung? (Tisch 4)

69. Priorisieren und koppeln der Varianten (Tisch 17)

70. Bereitschaft der Projektpartner, sich auf die heute präferierte Variante einzulassen? (Tisch 19)

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur:

In den Unterlagen zur 1. Dialogrunde wurde auf S. 8 unter „Vorgebenes“ mitgeteilt:

„Die Projektpartner werden nach Abschluss des Dialogs das Ergebnis gemeinsam bewerten und beschließen, ob und inwiefern sie die Empfehlungen in der weiteren Planung berücksichtigen. Alle

Empfehlungen werden unter Angabe der Gründe beantwortet.“
Daran hat sich nichts geändert.

71. Mehr Diskussion der Varianten (Tisch 17)

Anmerkungen:

72. Das Fehlen von Fahrgastzahlen erscheint nicht plausibel. Diese Zahlen müssen vom Dialogpartner endlich eingefordert werden. (Tisch 20)

siehe Antwort zu Frage 43

73. Verbliebene Varianten: Erhalt Gäubahn, Neckar-Alb (Tisch 5)

74. Die Beantwortung von Fragen war alles andere als objektiv. Dies muss nachgebessert werden. (Tisch 20)