

Protokoll Filder-Dialog 2. Tag

Freitag, 29.6.2012

Herr Weitz führt ein (15:00). Bei der zweiten Dialogrunde sind nun auch Experten von den Projektpartnern und von Bürgerinitiativen/Verbänden anwesend, auf die zurückgegriffen werden kann. In einer ersten Gruppenphase tauschen sich die Tischgruppen aus und melden unter anderem folgende Schlaglichter zurück ins Plenum:

- Bessere Verbindung nach Esslingen
 - Wie geht es weiter ohne Hr. OB Klenk?
 - Wie ist es mit den Bürgern
 - Wer ist noch da? Warum sind Menschen ausgeschieden?
 - Beteiligung vs. Information
 - Was ist mit „nicht verhandelbar“?
 - Grundlagen und zentrale Informationen fehlen
- 15:40

Hr. Bitzer (SSB und Kommunikationsbüro) stellt im Anschluss die Antworten zum Fragenkatalog der ersten Dialogrunde vor (15:42). Seitens der Teilnehmenden gibt es viele Wortmeldungen zu denen sich u.a. Hr. Bitzer und Hr. Becker (DB Fahrplan) zu Wort melden. Einige Themen/ Fragen:

- Lärm und Erschütterung
- Entwidmung des Gleisvorfeldes (AEG)
- Frage nach Gutachten (u.a. Martin 2008)
- Frage nach TEN-Mittels

Außerdem wurden Unstimmigkeiten beim Fragen/ Antwortkatalog festgestellt.

Hr. Weitz informiert über die Zahl der Teilnehmenden.

Um 16:45 beginnt die Trassenvorstellung durch die „Ideen –Paten“:

- a. Variante 1: Die Antragstrasse – Manfred Poethke, DB Projektbau (16:45)
- b. Variante 2: Gäubahnhanbindung, Matthias Lieb, VCD (16:57)
- c. Variante 3: Flughafenbahnhof an NBS, Klaus Arnoldi, VCD (17:06)
- d. Variante 4: Flughafenbahnhof unter Flughafenstr., Walter Schoefer, FHS (17:16)
- e. Variante 5: Bündelungstrasse, Walter Bauer, Stadt Filderstadt (17:26)
- f. Variante 6: Variante Neckar-Alb, Angela Bernhardt, Regionalverband Neckar-Alb (17:36)
- g. Variante 7: S-Bahn-Ringschluss, Steffen Siegel, SG Filder (17:44)

Herr Weitz erläutert die Kriterien aus der 1. Sitzung:

- S-Bahn
- Verknüpfungen
- Kosten
- Sicherheit

Daraufhin erläutert er die nächste Gruppenphase (18:05): Jede/jeder Teilnehmende ordnet sich nach eigener Präferenz Tischen zu, die für eine bestimmte Variante stehen. Somit finden sich neue Gruppen.

Die Verteilung an den Tischen sieht wie folgt aus (Momentaufnahme, ggfs. waren einige Personen zum Zeitpunkt der Zählung nicht im Raum):

- Variante 1: Tisch 1 (6 Personen)
- Variante 2: Tisch 3 (7), Tisch 4 (6), Tisch 5 (8), Tisch 6 (10) Tisch 9 (5) = 36 Personen
- Variante 3: Tisch 8 (5 Personen)
- Variante 4: Tisch 10 (9), Tisch 11 (10), Tisch 12 (8) = 28 Personen
- Variante 5: Tisch 13 (9), Tisch 14 (8) = 17 Personen
- Variante 6: Tisch 16 (8), Tisch 17 (6) = 14 Personen
- Variante 7: Tisch 19 (6), Tisch 20 (6) = 12 Personen

Diese Gruppen erarbeiten die Vor- und Nachteile jeweils der ihr zugewiesenen Variante. Zugleich sollen die Gruppen überlegen, welche Elemente anderer Varianten für ihre von Bedeutung/hilfreich wären. Es schließt sich eine Pause bis 19:30 an.

Je ein Sprecher der Tische, die sich mit einer und der derselben Variante befasst haben, präsentieren danach die Vorzüge, Nachteile und Kombinationsmöglichkeiten.

- a. Variante 1 (19:46)
- b. Variante 2 (19:50)
- c. Variante 3 (19:54)
- d. Variante 4 (19:56)
- e. Variante 5 (19:58)
- f. Variante 6 (20:03)
- g. Variante 7 (20:10)

Die Auflistung der Vor- und Nachteile, die auf die entsprechenden Karten geschrieben wurden, findet sich im Anhang.

Der Moderator führt in die nächste Phase ein (20:19). Die Teilnehmenden sollen sich in einer ersten Zuordnung zu der Variante bewegen (repräsentiert durch die

Stellwand mit den Vor- und Nachteilen), die den eigenen Lösungsvorstellung am ehesten entspricht. Das ist eine Annäherung und erstes Meinungsbild, keine abschließende Empfehlung oder endgültige Entscheidung. Danach wird dies mit der individuellen Zweitpräferenz wiederholt. Es kommt der Vorschlag aus dem Plenum, man möge einzelne Varianten zusammenführen.

Die individuelle Zuordnung der Teilnehmenden zu einzelnen Trassen sah wie folgt aus:

Variante	1. Zuordnung	2. Zuordnung	Gewichtet
1: Antragstrasse	11	14	18
2: Gäubahn anbindung an Hbf über Bestandsstrecke	35	23	46,5
3: Flughafen anbindung an der NBS	0	0	0
4: Flughafenbahnhof unter Flughafenstr.	27	12	33
5: Bündelungstrasse mit Autobahn	12	25	24,5
6: Anbindung Rottenburg-Tübingen-Reutlingen	14	22	25
7: S-Bahn-Ringschluss	13	18	21

(Gewichtungsverfahren: 2. Zuordnung=Anzahl Zweitpräferenz: wurde halbiert und zur Anzahl Erstpräferenz addiert. 3-4 Personen haben sich nicht zugeordnet)

Um 20:42 werden die Ergebnisse bekanntgegeben.

In der nächsten Phase werden Zettel für Fragen ausgeteilt, auf denen nun konkrete Fragen an die eigenen Trassen der jeweiligen Tische formuliert werden.

Nach der Verlesung der Feedback-Karten und den Schlussworten von Herr Weitz und Frau Erler endet die Veranstaltung um 21:00.

Anhang:

Präsentation der Vorzüge, Nachteile und Kombinationsmöglichkeiten sowie Hinweise

Variante 1

Pro

- Höchster Planungsstand (1)
- Gute Verkehrsverknüpfung und zukunftsorientiert (1)
- Geringer Flächenbedarf und keine Neuzerschneidung (1)
- Übereinstimmung mit Inhalt/ Finanzierungsvertragsinhalt (1)
- Keine Mehrkosten (1)

Contra

- Teilweise eingleisige Bereiche (1)
- Häufige Lärmbelastung (1)
- Kein zusätzlicher Lärmschutz (1)

Hinweise/Kombinationen/Elemente

- Station NBS [=Filderbahnhof, A.d.R.] unter Flughafenstraße (1)
- S-Bahnbindung Neuhausen Ostfildern (1)

Variante 2

Pro

- S-Bahn ungestört (8)
- S-Bahn-Erweiterung möglich (8)
- Gäubahn leistungsfähig an Hbf (8)
- Kein zusätzlicher Lärm und Erschließung durch Leinfelden-Echterdingen (5)
- Kostenneutral zur Antragstrasse (5)
- Zukunftssicher und flexibel in alle Richtungen (5)
- Flächenverbrauch bleibt gleich wie aktueller Stand und ist geringer als bei der Antragstrasse (5)
- Mit Flughafenbahnhof beliebig kombinierbar (5)
- Verknüpfung: Bedarf der Gäubahn zum Flughafen/Messe nicht belegt (5)
- Kosten ungefähr gleich dem Betrieb der Panoramastrecke (5)
- Kein Lärm/ Erschütterung in Leinfelden-Echterdingen (5)
- Zukunftssicherheit (5)
 - Leistungsfähige Anbindung der Gäubahn an den Hbf

- S-Bahn bleibt leistungsfähig
 - Kapazitätserweiterung möglich
- Betriebssicherheit Filderbahn (5)
- Drehkreuz Vaihingen ist schneller realisierbar (2-3 Jahre) (5)
- Kehrtunnel noch 15 Jahre **nicht** nötig (5)
- Kopfbahnhof bleibt gegebenenfalls erhalten (5)
- Sofortiger Nutzen (5)
- Verknüpfung von S-Bahn Notfallkonzept über Gäubahn mit Drehkreuz Vaihingen (5)
- Zahlreiche Verknüpfungsmöglichkeiten! (zu anderen Varianten) (4)
- Die drei wichtigen Kriterien sind erfüllt (3)
 - Erspart Mischverkehr
 - Keine zusätzliche Lärmentwicklung
 - Zukunftsfähigkeit
- Ressourcenschonend durch Nutzung der Bestandsstrecke (3)
- S-Bahn Anschluss direkt oder 10 Minuten später (3)
- Halbstundentakt BB-STR möglich -> Drehscheibe Vaihingen (3)
- Kombinierbar mit optimiertem Flughafenbahnhof (einstöckig und zweigleisig) (3)
- Schöne Panoramastrecke statt angstvoller Tunnelfahrt (3)
- Stärkung des Verkehrsknoten Vaihingen (9)
- Tauglich für Güterverkehr (9)
- Optimal für Filder-S-Bahn (Funktionalität und Ausbau) (9)
- Rohrer Kurve fällt weg (kein Flächenverbrauch) (6)
- Ausweichstrecke bei Problemfällen (9)
- Notfallstecke (für Fildertunnel) (6)
- Keine Ausnahmegenehmigung erforderlich! -> Sicherheit (4)
- Keine zusätzliche Lärm-/ Erschütterungsbelastung (6)
- Gute Anbindung an Regionalverkehr und ÖPNV (6)
- Kein Mischverkehr! (4)
- Kein Mischverkehr (6)

Contra

- Lärm/ Erschütterung auf der Panoramastrecke (5)
- Gäubahn nicht direkt am Flughafen angebunden (9)
- RB-Anbindung an Flughafen aus W. ist nicht erfüllt (3)
- Umstieg RE in S-Bahn in Vaihingen NUR mit Bahnsteigwechsel (9)
- Einmal Umsteigen in Vaihingen (6)
- Zeitaufwand für Flugreisende der Gäubahn! (4)

- Kosten??? (4)
- Mehrkosten Gäubahnschleife (6)
- Keine Entlastung der Gäubahnanwohner (6)
- Vorgaben aktualisieren (3)
- Betriebliche Einbindung von Norden in neuen Durchgangsbahnhof anspruchsvoll (9)
- Kehrtunnel technisch anspruchsvoll (9)
- Zukunftsfähigkeit: P-Option wird erschwert (5)
- S-Bahn-Verkehr: Leistungsfähigkeit hat im Bereich Nürnbergerstraße kritisch. Auswirkungen Fernverkehr-S-Bahn (5)
- Negative Auswirkungen von Lärm und Erschütterung im Bereich Kehrtunnel und im Bereich Panoramastraße (letztere bleiben erhalten) (5)
- Kosten: Mehrkosten für eingleisigen Tunnel, Kosten für Erhalt der Gäubahn ist nicht geklärt (5)
- Verknüpfung: Keine Direktanbindung des Flughafens aus Richtung Böblingen (5)

Hinweise/Kombinationen/Elemente

- Vergleich der Varianten bezüglich Lärm und Erschütterung (Extra)
- Zahlen zur Bewertung fehlen
- Wie viele wollen zum Flughafen?(6)
- Wie viele wollen nach Stuttgart-City? (6)
- Am Flughafen nur NBS-Bahnhof erforderlich (9)
- Flughafen-Bahnhof unter Flughafen-Str. (3)
- Umsteigebahnhof Wendlingen (3)
- S-Bahn-Ring (3)

Variante 3

Pro

- Oberirdisch (8)
- Niedrige Baukosten (8)
- Verknüpfung mit MJV -> P+R (8)
- Mehr Kapazität und Flexibilität (bei Verknüpfung mit Gäubahnvariante) (8)

Contra

- Zusätzliche Kosten (bei Verknüpfung mit Gäubahnvariante)
- Weitere Wege (8)
- Höhere Betriebskosten für Verknüpfung der Stationen (8)
- Zusätzlicher Flächenbedarf (8)
- Mischverkehr auf der S-Bahn (8)
- Lärm nach Plieningen (8)

Hinweise/Kombinationen/Elemente

- Verknüpfung mit Gäubahnvariante

Variante 4

Pro

- Entzerrung, Entflechtung, Mischverkehr in Station Terminals
- Flexibilität: kombinierbar mit anderen Varianten -> U6-Führung entlang Autobahn
- Wendemöglichkeit am Flughafen ohne Zusatzinvest (z.B. Verstärkerzüge Messe)
- Umsteigefreie Erreichbarkeit aus allen Landesteilen
- Kann unter laufendem Betrieb gebaut werden (11)
- Tangentialverkehr S-Bahn/RE z.B. BB-Kirchheim (**Variante 7**)
- Erweiterbar auf **Variante 5** (Autobahntrasse) falls Verkehr zunimmt
- Direktanbindung (Flughafen-Messe)
- Bahnhof liegt nicht zu tief, oberer Bahnhof hat Oberlicht (11)
- Besser bauliche Umsetzung (laufender Betrieb)
- Umfahren statt tiefer Lage
- Kurze Wege, hoher Komfort für Reisende, Einfach Orientierung
- Optimale Verknüpfung Fern- und Nahverkehr
- Intermodaler Umsteigepunkt weniger Kurzstreckenflüge
- Bündelung mit UG, Verlagerung zum Flughafen
- Anbindungsmöglichkeiten bleiben erhalten (11)

- Wäre gut kombinierbar mit einer Untervariante Einfädelung ICE Trasse (11)
- S-Bahn-Station Terminal ungestört (kein Umbau)

Contra

- Flächenverbrauch (11)
- Kosten? Planung
- Rohrer Kurve Lärm durch Mischverkehr, Anlieger gut gegen Erschütterungen schützen (11)
- Eventuell Zeitverzug
- Während Bauzeit Belastungen für Flughafen
- Erhöhter Planungsaufwand
- Kosten sind höher (11)

Hinweise

- S-Bahn-Ringverkehr in Zukunft eher möglich
- Aufwärtskompatibel zu **Variante 5** (Autobahn)

Variante 5

Pro

- Takterhalt der SB 2+1
- Erfüllung aller verkehrlichen Vorgaben (5)
- Sehr gute Anbindung für Tü/RT und BB/SiFi Pendler -> Entlastung der Straßen A8/ A81 / B27 (5)
- Zukunftssicherheit: Ausbaumöglichkeit für S-Bahn/ U6 und Fernbahn (5)
- Großes Potential um Kapazitäten zu erhöhen
- Vorteile im Betrieb: Kürzere Fahrzeit (Fernverkehr), Kostenersparnis (Verzicht auf Gäubahnschleife), keine Ausnahmegenehmigung (5)
- Bessere Umfahrungsmöglichkeiten bei Schwierigkeiten am Hbf (5)
- Kein Mischverkehr, kein zusätzlicher Lärm/ Erschütterung in Leinfelden-Echterdingen (5)
- Kein Umbau Flughafen-Bahnhof (5)
- In mehreren Baustufen realisierbar, Kombinierbar mit **Variante 4** (5)

Contra

- Neue Schienen im Wald (5)
- Kosten? (5)
- Mehr Flächenverbrauch (2,2km oberirdisch) (5)

Hinweise/Kombinationen/Elemente

- Lärm/ Erschütterung für Fasanenhof gering durch Tunnelführung (5)
- Abstand zur A8 groß genug für Ausbau auf 2x4 Spuren (5)

- Trasse nördlich der A8 deutlich kürzer als südlicher Trasse (5)

Variante 6

Pro

- Erhalt Gäubahn in bisheriger Form und Halt Vaihingen, 30min Takt Gäubahn und mehr Umstiege zum Flughafen (17) [2]
- Würdigung des Schlichterspruchs und Einhaltung des Locarno-Vertrages (17) [2]
- Vaihingen muss ausgebaut werden im Rahmen Bau S21 (17) [2]
- Kein Bau Rohrer Kurve, kein Umbau S-Bahn (16) [1]
- Kein Mischverkehr, nur Fernbahnhof (Kosteneinsparung) (16) [1]
- Kein Mischverkehr, Stabilität der S-Bahn, Ausbau möglich, kein zusätzlicher Lärm (17) [1]
- Region Neckar-Alb an Fernverkehr, Elektrifizierung Horb-Tübingen, Kompatibel mit S21 (17) [3]
- Bessere Anbindung von Neckar-Alb Richtung Süden (16) [3]
- Bündelung von Fern- und Regionalzügen an einem Bahnhof, bringt mehr Leute auf die Schiene, Flügelung ICE (17) [4]
- Flughafen/Bahnhof: beliebige Lage möglich (16) [4]
- Stufenweiser Ausbau möglich (16) [5]

Contra

- Esslingen nicht angebunden (17) [5]
- Längere Fahrzeit zum Flughafen als bei Direktanbindung (17) [4]
- Panoramastrecke wird nicht entlastet (Umwelt) (16) [3]
- Fahrplanabstimmung noch unklar (Durchbindung) (17) [2]
- Höhere Kosten durch Elektrifizierung (16) [1]
- Zusätzliches Kehrtunnel in Stuttgart, Kosten! (16) [1]

Hinweise/Kombinationen/Elemente

- Verknüpfung mit Gäubahn-Anbindung, Flughafen Bahnhof (17) [2] [3+4]

Variante 7

Pro

- Bessere Leistungsfähigkeit, Filderstrecke für weniger Kosten (kein Fildertunnel) (20)
- Stärkung und Ausbaupotenzial S-Bahn (20)
- Bessere Anbindung der Region an den Fernverkehr durch bessere S-Bahn und Regionalverkehr (20)
- Sicherheit: Keine Verschlechterung der Sicherheit (kein Risiko Fildertunnel (20))
- Kein Mischverkehr: besser für S-Bahn und ICE, letzterer mit größerer Geschwindigkeit (weniger Kurven) (20)
- Kein Mischverkehr (Störungs-, Lärm- und Barrierefrei) (19)
- Ringschluss wie M., Anbindung ES und Neckartal und Filder an Stuttgart und Flughafen (19)
- Flächenverbrauch (19)
- Kosten sinken (19)

Contra

- Kein Fernverkehr am Flughafen, aber gut erreichbar (19)
- Streitpotential mit der Bahn (19)
- ICE von Ulm geringfügig langsamer (20)
- Höhengleiche Einbindung Plochingen-Filstal, heute schon problematisch (20)
- Engpass Plochingen-Wernau möglich, alternativ K21 Filderaufstieg (20)

Hinweise/Kombinationen/Elemente

- Anschlüsse an angrenzende notwendige PFB gewährleistet
- Mit allen Varianten kombinierbar (19)