VERSCHRIFTLICHUNG DER GRUPPENARBEIT (FLIPCHARTS) IM 3. DIALOG

Tisch 1
Modulares Konzept (lösungsorientiert)

- Gäubahn Vaih. sofort Checkpoint ca. 10 Jahre (überprüfen) Anbindung T-Bahnhof später entscheiden
- Rohrer Kurve sofort* jetzt oder nie S60 für S-Bahn
- Flughafenbahnhof wird einfacher auf jeden Fall nicht der T-Bahnhof. Einflussgrößen: Flächenverbrauch, U6-Kombinantionsm., Bedarf, Kosten
- Perspektive (nicht mit S21), S-Bahn -> Wendlingen/ Nürtingen

* sehr lebendige Diskussion, auch abweichende Meinung

Vorgegebenheiten

- Anbindungen NBS-Flughafen
  - Ulm +
  - Tübingen +
  - Stuttgart +
  - ~~Singen~~
- Finanzierung ja, Rohrer Kurve ?
- Volksabstimmung ja, sagt nichts über 1.3*, da noch nicht planfestgestellt
- Schlichtung ja, fordert Erhalt der Gäubahn
- Planfeststellung 1.2, 1.4 keine Änderung

*abweichende Meinung

Tisch 2
Erhalt der Gäubahn (= Variante 2)

1) S-Bahn-Verkehr
   - keine Einschränkung en im S-Bahn-Verkehr, erweiterbar, Ring-Schluss
   - tangentiale S-Bahn ist möglich
2) Lärm und Erschütterung
   - auf Fildern: Nein
   - Stuttgart: Panoramastrecke – Lärm bleibt erhalten
3) Zukunftsfähigkeit
   - Taktverdichtung möglich: bei S-Bahn, bei Gäubahn
4) Verknüpfung Verkehr

    - Verkehrsknoten in Vaihingen ausgebaut (+)
    - (politisch gewollte) direkte Verknüpfung mit Flughafen nicht gegeben
5) Kosten
    - offen ob günstiger oder teurer
6) Umwelt
    - kein Flächenverbrauch
7) Sicherheit
    - Fahrplansicherheit ist höher
    - Flughafentunnel ist sicherer ohne Nischenverkehr (Lichtraumprofil)

Vorgegebenheiten

1) Verkehrliche Zielsetzung
    - laut Finanzierungsvereinbarung nicht „direkt“ gegeben („direkte“ Anbindung)
2) Berücksichtigung
    - Volksabstimmung -> Unterschiedliche Meinungen
    - Schlichtung -> Ja
3) Finanzierung Kostendeckel
    - offen
4) Verknüpfung mit Flughafen
    - Anbindung über Vaihingen nicht direkt aber preiswert und S-Bahn-freundlich
5) Anschlüsse an Planabschnitte
    - neue PF für Verkehrtunnel

Tisch 3
Variante 2

- S-Bahn-Verkehr: Hohe Ausbaumöglichkeit
- Lärm und Erschütterung: Vorteil LE, Nachteil Stgt
- Zukunftssicherheit: Ausbau ÖPNV, S-Bahnring
- Verknüpf. Verkehr: Vorteil für Vaihingen, östliche Anbindung; Nachteil: keine direkte Anbindung Flughafen
- Kosten: Nicht bewertbar, da bisher keine exakten Zahlen vorhanden
- Umwelt: weniger Flächenverbrauch
- Sicherheit: Besseres Sicherheitskonzept auf Gäubahn – Fildertrasse muss erst erweitert werden
- Verkehrliche Zielsetzung: Durch Kombi mit Neckar-Alb und Flügelung ist erfüllt
- Volksabstimmung: Nicht erfüllt
- Schlichtung: Erfüllt
- Kosten: Nicht möglich zu bewerten
- Führung der Züge über Flughafen: Nacht. K. direkten Anbindung an Flughafen
- Umgrenzung Plan 1.2 und 1.4 bleiben unverändert: erfüllt

Tisch 4
Basis Variante 2

- Rohrer Kurve*
- Bhf Flughafenstr.* (V. 4)
- Variante 7 (Zeitnah)

-> alternativ Variante 6

- optimale Umstiege = Bedingungen im Bahnhof Vaihingen
- Lärmschutz über dem gesetzlichen Maß für gesamte Gäubahn

*bedarfsabhängig

Kriterien

- S-Bahn: erfüllt
- Lärm und E: wie bisher
- Zukunftssi.: erfüllt mit Optionen
- Verknüpfung: Flughafen = ausreichend; Vaih.= gut
- Kosten: minus: Rohrkurve, Flughafen, -tunnel; plus: Bf Vaih., Sanierung, Kehrtunnel
- Umwelt: erfüllt
- Sicherheit: erfüllt
- Verkehrl. Z.: nicht; optional mit V4 und V7
- Volkse./Schlicht.: nein/ja
- Finanzierung: möglich
- Führung: nein; optional
- 1.2/1.4: ja (ohne Halt FU am Flughafen

Tisch 5
Variante 2

- Ergänzung S-Bahnring
- Neckartalvariante
- Optimierung HBF (Statt Wendetunnel)
- Bahnhof Flughafenstr. eingeschossig
- Rohrer Kurve für S-Bahn-Tangente

Kriterien

- S-Bahn-Verkehr: +
- Lärm und Erschütterungen: +
- Zukunftssicherheit: +
- Verkehrsverknüpfung: - (Fernverkehr Flughafen)
- Kosten: Neutral, wenn HBF optimiert
- Sicherheit: keine Ausnahmegenehmigung

Vorgegebenheiten

- Zielsetzung: +
- Volksabstimmung: +
- Schlichtung: +
- Kostendeckel: nicht bekannt, da keine Kosten genannt werden
- Flughafenanbindung: gut, bis auf Fernverkehr Gäubahn (z.T.)
- Anschlüsse an 1.4 und 1.2: unverändert

Empfehlungen

- Nachfragepotentiale ermitteln und Fahrplanoptimierungen
- Kosten/Nutzen Analyse
- Zusatzoptionen nach Kosten-/Nutzenergebnis priorisieren

Tisch 6

1.
- Komb. mit Flughafenbahnhof unter Flughafenstraße (Var. 4)
- Rohrer-Kurve für S-Bahn-Tangentiale (Zukunftsvision Ringschluss, BB-LE-FI)
- Vaihinger Bahnhof als Umsteigebahnhof (Umsteigesituation verbessern!)

2.
- S-Bahn-Verkehr optimal
- Lärm- und Erschütterungen
  - keine Verschlechterung für LE, keine Verbesserung für Gäubahn, Ist-Zustand bleibt
  - Erschütt. zusätzlich in S-Mitte bei Kehrtunnel
- Zukunftssicherheit
  - ermöglicht S-Bahn-Ringschluss (Zukunft) mit Rohrer Kurve
  - Gäubahntakt erhöhbar
  - S-Bahn-Takt erhöhbar
- Verknüpfung
  - nicht alle RE, ICE, an einem Knoten verknüpft
  - Nahverkehr in Vaihingen gut verknüpft
  - aus BB (mit Rohrer Kurve) Direktverbindung zum Flughafen möglich
- Kosten
  - ---
- Umwelt
  - Gäubahnrenaturierung entfällt
  - Ringschluss am Flughafen und dadurch bedingte Eingriffe entfallen
- Sicherheit
  - Flughafentunnel nur von S-Bahnverkehr befahren
- NT:
  - keine direkte Anbindung der Gäubahn an Flughafen (nur mit umsteigen)
  - Volksabstimmung: siehe oben

    - Schlichtung: erfüllt
    - Finanz./Kostendeckel: ---
    - Zugführung/ Verknüpfung: besserer Verkehr durch Flughafenstraßenbahn
    - keine direkte Anbindung Gäubahn
    - Anschlüsse der 1.2 und 1.4 unverändert

3.
- Empfehlungen
    - Vaihinger Umstieg entspricht optimal
    - Bahnhof unter Flughafenstraßenrücken
- Zukunft
    - Rohrer Kurve bauen
    - Böblinger Umstieg optimieren

Tisch 7
Variante 2, Gäubahntrasse + Variante 6 + Optimierung S-Bahn – Ringschluss

- S-Bahn-Verkehr: alles erfüllt
- Lärm und Erschütterungen: erfüllt in LE, übrige Strecke noch zu prüfen
- Zukunftssicherheit: erfüllt
- Verkehrsverknüpfung: erfüllt -> Kombinationsmöglichkeiten
- Kosten: wegen fehlender Zahlen nicht beurteilbar (strittig)
- Umwelt: Bestandsstecken – weitgehend erfüllt
- Sicherheit: wenig problematisch, da kein Mischverkehr

Vorgegebenheiten
1) erfüllt
2) erfüllt
3) strittig
4) abhängig von der Lage des Bahnhofs
5) erfüllt

Empfehlungen
- Kosten und Fahrgastströme seriös ermitteln
- Lärm- und Erschütterungsbelastung vermeiden über das gesetzliche Maß hinaus
- Wegfall des Schienenbonus

Tisch 8
Kombi 2,3,6 (3 als Notvariante statt 4) -> Peoplemover (Seilbahn)

- S-Bahn Verkehr: weniger störanfällig, zukunftsfähig, besseres Angebot möglich (bis Var. 7) (++)

- Lärm und Erschütterung: keine zusätzliche Belastung (o)
- Zukunftssicherheit: Taktverbesserungen (Ausbau in Richtung Var. 7 möglich), Var. 6, 7 in Stufen realisierbar (weitere Optionen wie Böblingen möglich) (++)
- Verknüpfung Verkehr: Notfallkonzept für S-Bahn, 2 Verkehrsdrehscheiben möglich (Lokal- und Fernverkehr, insbesondere durch Var. 6, übersichtliches Umsteigen, S-Bahn-Konzept für Stgt-West) (++)
- Kosten: Eingeschossiger Bahnhof 4, Wegfall: Rohrer Kurve, 2 Ein- und Ausschleifungen, Umbau S-Bahnhof, Ertüchtigung für S-Bahn (+)
- Kosten (2): Kehrtunnel (Elektrifizierung Horb-Tübingen), Flughafen-Straßenbahnhof? (Instandsetzung Gäubahn?) (-)
- Umwelt: keine neue Trasse (+)
- Umwelt (2): Flächenverbrauch, Bahnhof 4 (optimierbar) (-)
- Sicherheit: Notfallkonzept funktioniert, kein Mischverkehr, leiserer Bahnhofszugang, Eingeschossiger Bahnhof 4 (+)
- Verkehrl. Zielsetzung: Lugano-Vertrag ausreichend erfüllt (+)
- Volksabstimmung: Erfüllung der Schlichtung, Volksabstimmung hinreichend (+)
- Kostendeckel: Erfüllung angestrebt (+)
- Führung der Züge über Flughafen: Über Var. 6 erfüllt (+)
- Anschlüsse: Voll erfüllt (++)

Empfehlungen:

- Varianten 2 und 6 kombinieren
- stufenweise Realisierung
- kurzfristig realisierbarer Umstieg in Vaihingen
- Bevorzugt Bahnhofsvariante 4

Tisch 9
Gäubahnvariante – Variante 7

- S-Bahn-Ringschluss
- Keine Rohrer Kurve nötig
- keine Ausnahmen
- ~~kein~~ Flächenverbrauch

Auswirkungen

- keine Mehrbelastungen (Lärm und E)
- bessere S-Bahnanbindung
- S-Vaihingen südlicher Knoten S~~1,2,3~~, U-Bahnen, Busse

Prämisse

1) Kostendeckel reicht aus, Anbindung Flughafenbahnhof zweitrangig

2. Vorschlag

Gäubahnvariante kombiniert mit Variante 4 (abgespeckt, Plieningen) nur Bhf Variante 6

Auswirkungen

- kein Mischverkehr, Lärm und E in LE
- S-Bahn Taktverbesserung möglich
- Erweiterungsfähig
- Entlastung Straßennetz südlich von Stuttgart
- Anbindung TÜ/RT an Flughafen und Region Stuttgart
- Flächenverbrauch
- 2 Umsteigebahnhöfe Vaihingen – Flughafen

Prämissen

1) Vermutlich Kostendeckel nicht haltbar

Tisch 10
Gäubahn – Ergänzungen

- Ausbau Vaihinger Bhf – schon nötig für S21
- Ausbau Neckartalstrecke möglich (nicht im Finanzpaket S21)

Kombinierbar mit:

- Bahnhof in NBS und unter Flughafenstr.

Mit Bahnhof im NBS

- billiger!
- entspricht eher Bedarf
- kein Mischverkehr
- kein Lärm und Erschütterung
- Zukunftssicherheit = Ausbaufähigkeit
- Verknüpfung Verkehr nicht optimal
- weniger Flächenverbrauch
- U6 parallel geführt

Mit Bahnhof „Flughafenstraße“

- kein Mischverkehr
- gute Umsteigemöglichkeit zu allen Verkehrsmitteln
- kein Lärm/ Erschütterung
- ausbaufähig
- deutlich höhere Kosten
- etwas mehr Flächenverbrauch

Karten:

Verletzung der Prämisse „gute Verknüpfung“ aber Erhöhung Gäubahntakt, kein Mischverkehr, zukunftssicher
Die BW-Landesregierung soll sich auf ein klares Konzept einigen
Eine nähere Betrachtung durch die Bahn wird empfohlen

Tisch 12
Variante 4 und Variante 2

Minderheitsvoten:
- ohne Mischverkehr
- ohne Plieninger Schleife
- in jedem Fall -> optimaler Lärm- und Erschütterungsschutz auch für Plieningen

+ zukunftsfähiger, entwicklungsfähig
- Kosten

Tisch 13
Variante 4

1) Autobahnparallele, um Mischverkehr zu vermeiden.
   S-Bahn-Ringverkehr für die Zukunft

Kriterien
- S-Bahnverkehr
  - mit Fernverkehr vermischt
  - Erhöhung, Erschütterung & Lärm
- Zukunftssicherheit
  - Ausbaufähig (+)
  - Nadelöhr LE bleibt (-)
- Verknüpfung des Verkehrs
  - Verkehrsdrehscheibe
- Kosten
  - unklar
- Umwelt
  - erhöhter Landverbrauch
- Sicherheit
  - Ausnahmegenehmigungen/ Mischverkehr

Vorgegebenheiten
- verkehrliche Zielsetzung: Bündelung am Flughafen
- eisenbahnbetriebliche Umsetzbarkeit: fraglich
- Berücksichtigung der Volksabstimmung: offen
- Berücksichtigung der Schlichtung: nein
- Finanzierung/ Kosten: offen
- Führung: erfüllt
- Anschlüsse: erfüllt

Tisch 14
-> Trasse entspricht Antragstrasse mit „veränderter“ besserer Flughafensituation

a)
- S-Bahn-Verkehr: +
- Lärm und Erschütterungen: +
- Zukunftssicherheit: +
- Verkehrsverknüpfung: +
- Kosten: nicht erfüllt -> noch zu ermitteln (Einsparungen und Mehrkosten)
- Umwelt: teilweise nicht erfüllt
- Sicherheit: +

b)
- Eisenbahnbetrieb: +
- Schlichtung: +
- Kostendeckel: + (teurer, aber im Kostendeckel. Mehrkosten müssten „on top“)
- Flughafenanbindung: +
- Anschlüsse an 1.4 und 1.2: +

Karten:

Lärmschutz über das Gesetz hinaus (Filderbahn)
Erschütterungsschutz über das Gesetz hinaus

Tisch 15
Variante 4

Kombinationsmöglichkeiten
- Kombination mit 5 gut. Mit Variante 2 macht wirtschaftl. / betriebl. keinen Sinn
- Kombination mit Variante 6 / 7 abhängig von der Region
- zusätzl. Lärm & Erschütterung auf Filderbahn

Übereinstimmung mit Kriterien und Vorgegebenheiten
- Kein Mischverkehr im Flughafen S-Bahnhof
- Kombinierbar mit allen Varianten außer mit Variante 3. Elemente aus Variante 7 sind einbaubar (ergänzend)
- Zukunftssicherheit + Verknüpfung Verkehr ist gegeben
- Kein Mischverkehr im Bahnhof, aber weiterhin auf Strecke
- Volksentscheid & Schlichtung erfüllt (kein Präjudiz)
- Abschlüsse an PFA 1.3 [gemeint: 1.2] & 1.4 bleiben gewahrt

Empfehlungen

- Variante 4 + Variante 5 + vertiefte Prüfung nördlich oder südlich der BAB
- Trasse an BAB sichern zur Vermeidung Mischverkehr + Zukunftssicherung
- Lärmschutz / Erschütterungs auf Filderstrecke
- Nachteile für den Betrieb (+ Fahrplan) vermeiden und vertieft untersuchen
- möglichst alle Verknüpfungen höhenfrei gestalten
  (Fahrstraßenausschlüsse, S-Bahntakt stabil)

Tisch 18
Variante 4

Karten:

Zentral-Option
Verbesserung Schall- und Erschütterungsschutz auf der Filderbahn über das gesetzliche Mindestmaß hinaus
Alle Vorgegebenheiten eingehalten