

VCD Konzeption

Smart Link

Ein integriertes Verkehrs-
konzept auf den Fildern

Klaus Arnoldi,
VCD Landesverband Baden-Württemberg

In Kooperation mit: BUND Regionalverband
Stuttgart und Fahrgastverband PRO BAHN



INHALT

1	Bestehende Planung der Deutschen Bahn	3
2	Mängel	4
2.1	Mängel des beantragten Filderbahnhofs	4
2.2	Mängel der Infrastruktur auf der Filder S-Bahn	6
2.3	Sicherheitsmängel	7
3	Verbesserungsbedarf	8
4	Lösungsansätze	9
4.1	Gäubahn	10
4.2	Filderbahnhof	12
4.2.1	Filderbahnhof südlich der Autobahn	12
4.2.2	Filderbahnhof nördlich der Autobahn	13
4.3	Vergleich der beiden Alternativen	14
4.4	Bewertung der Alternativen.....	15
5	Zusammenfassung	16

Smart Link

Ein integriertes Verkehrskonzept auf den Fildern – von Klaus Arnoldi

Smart Link steht für eine Planungsidee, die bestehende Verkehrsinfrastruktur auf den Fildern mit möglichst geringem Aufwand bei möglichst hohen Nutzen für den öffentlichen Verkehr zu entwickeln. Das Konzept versteht sich als Beitrag zum Filderdialog im Rahmen der öffentlichen Anhörung zum Planfeststellungsabschnitt 1.3 von Stuttgart 21.



1 Bestehende Planung der Deutschen Bahn

Der Planfeststellungsabschnitt 1.3 umfasst drei große Baumaßnahmen:

- Bau der Schnellbahnstrecke von Stuttgart nach Ulm vom Ende des Fildertunnels (PFA 1.2) bis zum PFA 1.4 Filderbereich bis Wendlingen.
- Bau eines neuen Fernbahnhofs zur Anbindung des Flughafens/Landesmesse an den Hochgeschwindigkeitsverkehr der Bahn, dem sog. Filderbahnhof.
- Verlegung der von Süden kommenden Gäubahn ab der Rohrer Kurve über den Flughafen und Anbindung über eine 180 Grad Schleife an die NBS in Richtung Stuttgart Tiefbahnhof. Die Züge der Gäubahn nutzen die S-Bahnstrecke auf den Fildern. Der bestehende S-Bahnhof Flughafen wird in einen jeweils eingleisigen Abschnitt für die S-Bahn und für die Gäubahn umgebaut.

Der neue Filderbahnhof dient der Anbindung des Flughafens an die Neubaustrecke. Im Filderbahnhof halten die Züge von und nach Ulm sowie die Züge von und nach Tübingen. Die Züge der Gäubahn (IC-Züge von Nürnberg nach Zürich und Regionalzüge nach

Freudenstadt, Rottweil, Singen) halten im umgebauten S-Bahnhof an einem Bahnsteig (für beide Richtungen). Der S-Bahn steht im Flughafen nur noch ein Gleis zur Verfügung. Zusammen mit den höhengleichen Kreuzungen wird die Leistungsfähigkeit der S-Bahn auf das Niveau einer eingleisigen Strecke reduziert. De facto handelt es sich um einen Rückbau.

2 Mängel

Die vorliegende Planung weist so gravierende Mängel auf, dass sie vom Eisenbahnbundesausschuss bisher nicht genehmigt werden konnte. Sicherheitsmängel bestehen bei dem tief gelegenen Filderbahnhof, aber auch bei den zuführenden Streckenabschnitten. Darüber hinaus ist die Planung wenig kundenfreundlich und birgt die Gefahr, dass der S-Bahntakt erheblich beeinträchtigt wird.



Abb. 1: Aufwendige Tunnelbauten, unübersichtliche Streckenführung, schlechte Orientierung und zwei getrennt liegende Bahnhöfe – der Planfeststellungsabschnitt ist nicht genehmigungsfähig. (Bild und Grafik aus Stuttgarter Nachrichten)

2.1 Mängel des beantragten Filderbahnhofs

Der Schienenverkehr und der Luftverkehr sollen am Flughafen Stuttgart miteinander verknüpft werden. Der Bahn fällt eine Zubringerfunktion zu. Der Flughafen erwartet per Saldo 1,2 Millionen Fluggäste mehr im Jahr (entsprechend 3.300 Ein- und Aussteiger pro Tag), was die Diskussion um eine 2. Startbahn bestärken wird. Mit dem neuen Filderbahnhof

wird zusätzlich zum Stuttgarter Hauptbahnhof mit hohem Aufwand ein zweiter Bahnhof für den Fernverkehr gebaut.

Die von der Deutschen Bahn vorgelegte Lösung weist viele betriebliche Mängel und Nachteile für den Reisenden auf, weshalb die Realisierung nicht befürwortet werden kann:

- Die Distanz zwischen dem geplanten neuen Filderbahnhof und der heutigen S-Bahn Station beträgt ca. 250 Meter. Zusammen mit den Bahnsteigen und den Zu- und Abgängen kann daraus schnell eine fußläufige Entfernung von ca. 500 Metern werden. Zzgl. der Fahrzeit für die Rolltreppen/Aufzüge beträgt die Bahnsteigwechselzeit ca. 10-15 Minuten.
- Der neue Filderbahnhof liegt tief unter der Erde. Es ist ein Höhenunterschied von 26 Metern zu überwinden (5 Etagen bzw. 5 Rolltreppen)
- Der neue Filderbahnhof ist nur durch eine Ausschleifung aus der Neubaustrecke erreichbar, die in Richtung Stuttgart nur eingleisig geplant ist. Die beiden Röhren des Filderaufstiegtunnels liegen nördlich der Autobahn (Ende PFA 1.2) - Messe und Flughafen befinden sich südlich der Autobahn.
- In Planung ist die Verlängerung der Stadtbahn U6 vom Fasanenhof bis zur neuen Messe. Eine Verknüpfung von Stadtbahn und Fernbahn ist nicht vorgesehen.
- Am Flughafen ist der Bau des neuen Stuttgarter Fernbusbahnhofs vorgesehen. Auch hier fehlt eine Verknüpfung der Verkehrssysteme.

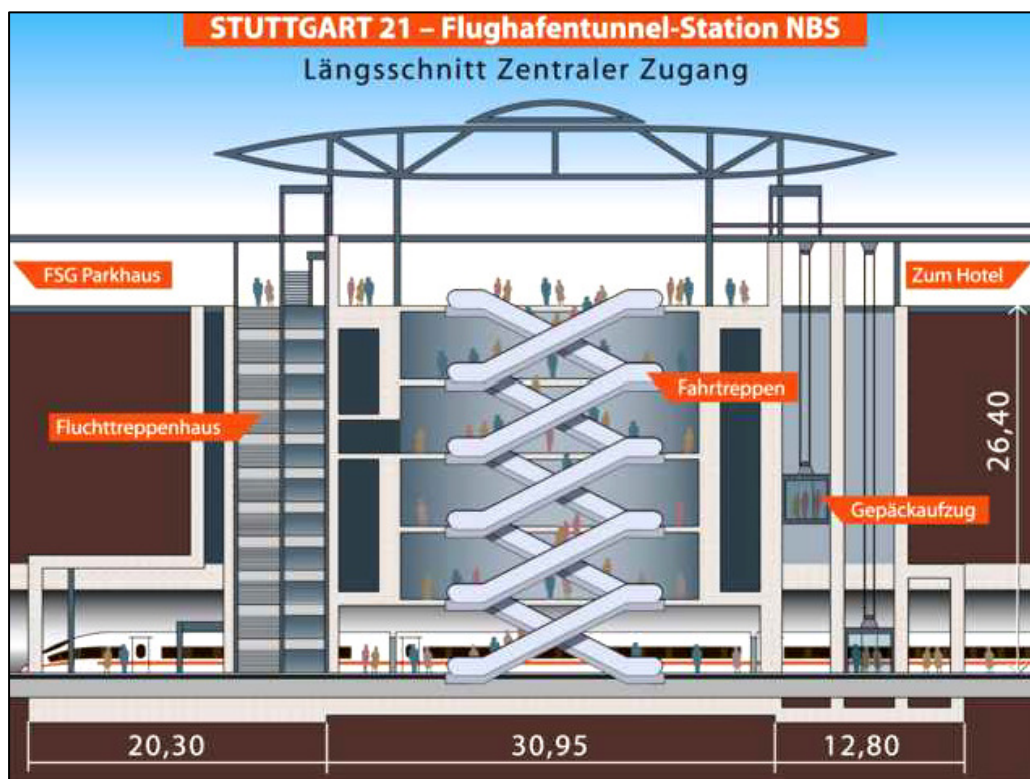


Abb. 2: Der Filderbahnhof liegt 26 m unter der Erde. Dies ist für die Reisenden unzumutbar und schafft viele Probleme im Fall einer Evakuierung (Grafik: P.G.)

Aus der nicht koordinierten Verkehrsplanung resultieren vielfältige Nachteile für die Reisenden:

- Die Distanz zwischen dem Filderbahnhof und der S-Bahn/Flughafen ist so groß, dass ein kundenfreundlicher Umsteigebahnhof, die so genannte „Filderdrehscheibe“, nicht entstehen kann.
- Die verschiedenen Bahnhöfe für die Fernbahn, Regionalbahn, S-Bahn und Stadtbahn sowie Bus erschweren die Orientierung für die Reisenden. In Richtung Stuttgart ist nicht klar, von welchem Bahnhof man am schnellsten in die Stadt kommt.
- Bei Publikumsmessen mit hohem Besucherandrang werden viele Reisende versuchen, mit dem schnelleren RE nach Stuttgart zu kommen. Eine Bündelung der RE/Fernzüge an einem Bahnhof wäre zur besseren Orientierung für die Reisenden wichtig.
- Unübersichtlichkeit und lange Umsteigewege führen zum Verpassen der Anschlüsse, weil die langen Wegezeiten vom Terminal zum Bahnhof völlig fehl eingeschätzt werden.
- Lange Wege und Umsteigezeiten vermindern die Akzeptanz bei den Reisenden.

Die Investition in neue Verkehrswege ist eine Fehlinvestition, wenn die Systeme nicht akzeptiert werden und keine Verlagerung auf den ÖV stattfindet.

2.2 Mängel der Infrastruktur auf der Filder S-Bahn

Die ehemalige Filderbahn wurde 1993 für den reinen S-Bahnbetrieb hergerichtet. Für die Nutzung im Fern-/Regionalverkehr liegt ab dem Bahnhof Leinfelden bis Stuttgart-Flughafen eine befristete Ausnahmegenehmigung des BMVBS von der EBO bis 2035 vor. Bis zum Bahnhof Leinfelden enthält die Nutzungsbestimmung noch Güterverkehr wegen einem Industrieanschlussgleis der Firma BOSCH. Mit der Verlegung der Gäubahn – einer zweigleisigen Hauptstrecke – ist die S-Bahnstrecke noch nicht überlastet, aber die Mischung der Verkehre beeinträchtigt die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit der S-Bahn. Die Linien S2 und S3 verkehren jeweils im Halbstundentakt. Der Ausbau hat erhebliche Mängel:

- Ein Störfaktor ist der Umbau des zweigleisigen S-Bahnhofs Flughafen in eine eingleisige Station. Für den Regionalverkehr von der Gäubahn und der S-Bahn steht ebenfalls nur ein Gleis für beide Richtungen zur Verfügung.
- Der eingleisige Betrieb von S-Bahn und Gäubahn im S-Bahnhof Flughafen, der Mischverkehr von Fern-/Regionalverkehr und S-Bahn auf der Filderstrecke und die höhengleiche Kreuzung an der Rohrer Kurve sowie am S-Bahnhof Flughafen schaffen Zwangspunkte, die zu einem störanfälligen Betrieb führen. Der heute schon problematische Mischverkehr auf der Gäubahn wird von 25 Kilometer auf 33 Kilometer verlängert.

- Geringe Fahrgeschwindigkeit (ca. 80 Stundenkilometer) auf der Filderbahn verlängert die Fahrzeit zwischen Stuttgart und den Orten entlang der Gäubahn.
- Es fehlt eine Verbindung von der Gäubahn zur Neubaustrecke in Richtung Wendlingen.

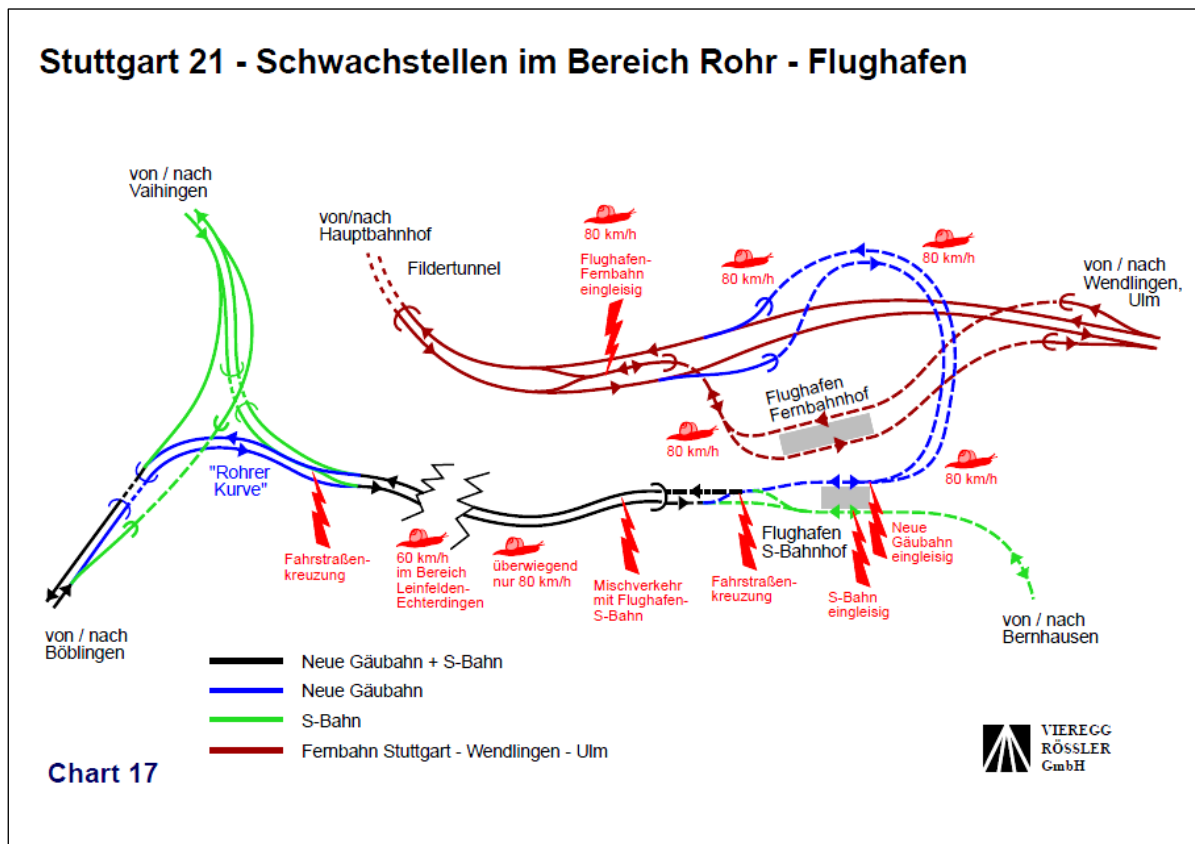


Abb. 3: Durch die Verlegung der Gäubahn auf die Filder-S-Bahn entstehen viele betriebliche Probleme (Grafik: Vieregge&Rössler).

Verkehrliche Wirkung: Der Betrieb wird störanfällig. Für den Reisenden ergeben sich folgende Erschwernisse:

- Gefährdung des S-Bahntakts und damit der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit der S-Bahn
- Verspätungen im Regionalverkehr können sich auf die S-Bahn übertragen
- Die Fahrzeit auf der Gäubahn verlängert sich um ca. 5 Minuten.

2.3 Sicherheitsmängel

Wegen der tiefen Lage des Filderbahnhofs ist eine Evakuierung des Bahnhofs bei einem Unfall oder bei Brand sehr schwierig.

Die Fluchtwege im Tunnel sind zu schmal. Dadurch ist eine Evakuierung im Notfall erschwert. An den unterirdischen Zulaufstrecken gibt es keine Fluchtstollen. Der Tunnelquerschnitt der S-Bahn ist zu schmal. Eine Ausnahmegenehmigung des Verkehrsministers gilt nur bis 2035.

Die Vorgaben der Ausnahmegenehmigung z.B. für den Neigetriebetrieb sind unklar.

3 Verbesserungsbedarf

Der Schienenverkehr ist grundsätzlich ein Linienverkehr, bei dem alle Halte an einer Linie bedient werden. Eine flächenhafte Erschließung entsteht erst durch ein Netz von Linien, die in den Knoten verknüpft sind. Wer mit der Bahn im ganzen Land unterwegs ist, muss in den Knoten umsteigen. Kurze Umsteigewege sind sehr wichtig, weil sie die Reisezeit auf der gesamten Relation beeinflussen. Die Qualität einer Reise wird wesentlich bestimmt von abgestimmten Fahrplänen und kurzen Umsteigezeiten. Den Besonderheiten des Messeverkehrs (Publikummessen mit hohem Aufkommen und ggf. notwendigen Verstärkerzügen) muss Rechnung getragen werden.

Daraus leiten sich folgende Forderungen ab:

- Das Umsteigen muss einfach und barrierefrei sein
- Alle Regionalzüge Richtung Stuttgart Hbf sollten von einem Bahnhof abfahren
- Entmischung von S-Bahn und Regional/Fernbahn auf der Filder-S-Bahn
- Erhalt der Gäubahnstrecke (Forderung aus der Schlichtung)
- Eigene, von der S-Bahn unabhängige Trasse für die Gäubahn zw. Stuttgart-Rohr und Stuttgart Hbf
- Vernetzung der verschiedenen Verkehrssysteme
- Anbindung der Stadtbahn
- Anbindung Fernbusbahnhof
- Nutzung der freien Kapazitäten des Messe-Parkhauses über der Autobahn
- Bessere Bedienung des Verkehrsknoten Stuttgart-Vaihingen

In der Kritik steht auch die unzureichende Bedienung des Stadtteils Stuttgart-Vaihingen. Seit dem Bau der S-Bahn halten dort keine Regionalzüge mehr, da man damals auf den Bau eines Bahnsteiges für den Regionalverkehr verzichtet und nur Bahnsteige für die S-Bahn errichtet hat (aufgrund unterschiedlicher Einstiegshöhen können die Regionalzüge nicht am S-Bahn-Bahnsteig halten). Von der Gäubahn kann Stuttgart-Vaihingen nur durch Umsteigen in die S-Bahn in Böblingen erreicht werden. Das ist eine völlig unzureichende Bedienung eines Stadtteils, an das sich ein großes Industriegebiet anschließt, sowie das Regierungspräsidium, die Universität und mehrere wissenschaftliche Institute. Schließlich bildet Stuttgart-Vaihingen einen Verkehrsknoten im Süden Stuttgarts mit drei S-Bahnlinien, vier Stadtbahnlinien- und mehreren Buslinien.

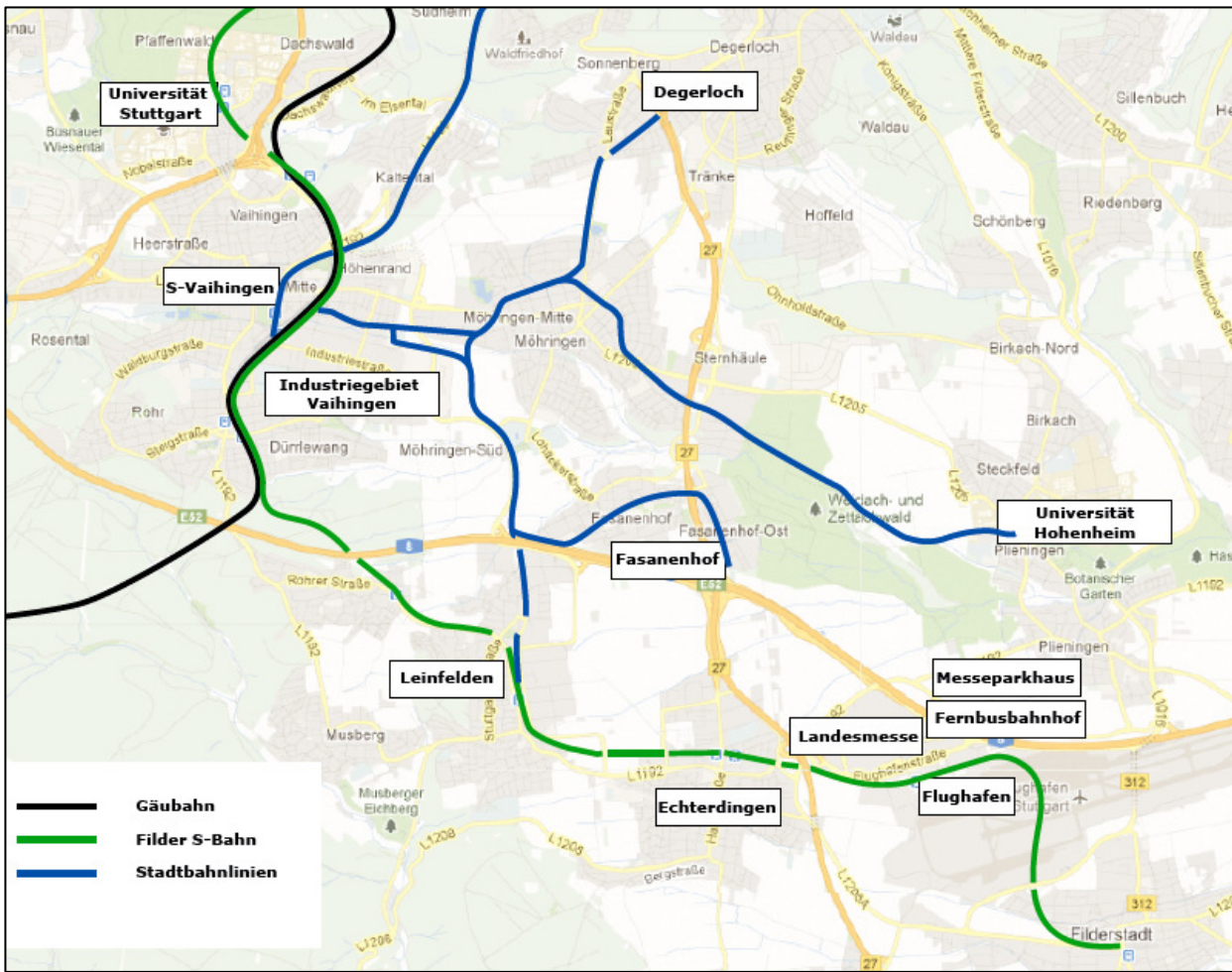


Abb. 4: Die öffentliche Verkehrsinfrastruktur auf den Fildern ist überwiegend nach Stuttgart orientiert. Für Reisende aus dem Süden liegen die Fildergemeinden in einem Verkehrsschatten. Von der Gäubahn gibt es in Vaihingen keinen Umstieg in die S-Bahn und in die Stadtbahn. Die Stadtbahnen enden in Sichtweite zum Flughafen.

4 Lösungsansätze

Ursache für die verkehrlichen Probleme auf der Filder S-Bahn ist die Bündelung verschiedener Verkehrswege, ohne dass die Infrastruktur entsprechend ausgebaut wird. Große Komplikationen ergeben sich durch die Verlegung der Gäubahn über den Flughafen. Bei Verzicht auf diese Verlegung können viele Probleme umgangen und enorme Kosten eingespart werden. Auf den Mischbetrieb von Regionalverkehr und S-Bahn auf der Filder-S-Bahn kann verzichtet werden.

4.1 Gäubahn

Für die Verlegung der Gäubahn über die Rohrer Kurve zum Flughafen gibt es keine ausreichenden verkehrlichen Gründe. Für 90 Prozent der Reisenden ist der Hauptbahnhof Ausgangs- und Zielpunkt. Der Fahrzeitverkürzung für Reisende zum Flughafen stehen Fahrzeitverlängerungen auf der Strecke zum Hauptbahnhof gegenüber. Im Rahmen einer Bewertung¹ für die Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan wurde schon 2006 gutachterlich festgestellt, dass sich „die positiven Effekte durch die Bedienung der neuen Stationen Stuttgart Flughafen und Böblingen in etwa mit den negativen Effekten der hiermit verbundenen Fahrzeitverlängerung für die durchfahrenden Fahrgäste gegenseitig aufheben“.

Somit ist die Anbindung des Flughafens an die Gäubahn aus Fahrgastsicht nicht unbedingt erforderlich. Nur die Infrastruktur von Stuttgart 21 schafft neue Sachzwänge. Durch die 90 Grad Drehung des Hauptbahnhofs kann die heutige Zufahrt zum Hauptbahnhof nicht mehr genutzt werden. Dies erklärt auch die Verlegung der Gäubahn über den Flughafen und die Anbindung an den Fildertunnel.

Ein Ergebnis der Schlichtung zu S21 ist die Forderung nach dem Erhalt der Gäubahn. Im Schlichterspruch von 30.11.2010 steht: „Die Gäubahn bleibt aus landschaftlichen, ökologischen und verkehrlichen Gesichtspunkten erhalten und wird leistungsfähig, z.B. über den Bahnhof Feuerbach, an den Tiefbahnhof angebunden.“ Eine direkte Anbindung der Gäubahn ist durch einen Tunnel im Bereich des Nordbahnhofs an die Gleise von Bad Cannstatt in Richtung Hauptbahnhof technisch möglich.

Der Verzicht auf die Verlegung der Gäubahn bringt viele verkehrliche Vorteile:

- Kein Mischverkehr auf der Filder-S-Bahn
- Keine Eingleisregelung im S-Bahnhof Flughafen
- Keine Beeinträchtigung des S-Bahntakts durch Regionalzüge
- Verkehrliche Entlastung des Filderaufstiegstunnels auf der Schnellbahn nach Ulm
- Weniger Lärm für die Anwohner auf den Fildern
- Bessere Erschließung des Stadtteils Stuttgart-Vaihingen und den vielen Arbeitsplätzen in Industrie und Wissenschaft

Mit der Verlegung der Gäubahn würde das Verkehrspotenzial im Stadtteil Stuttgart-Vaihingen dauerhaft abgehängt. In unmittelbarer Nähe zum Bahnhof liegen das Regierungspräsidium, mehrere Verwaltungskomplexe und ein großes Industriegebiet. Etwas weiter entfernt sind die Universität und mehrere Wissenschaftliche Institute. Mit dem direkten Anschluss an drei S-Bahnlinien zur Innenstadt und zum Flughafen und vier Stadtbahnlinien machen Stuttgart-Vaihingen zu einem Verkehrsknoten. Die U3 fährt direkt zur Universität Hohenheim. Das Potenzial ist deutlich höher als am Flughafen.

¹ Bewertung von Investitionen zum Ausbau deutscher Eisenbahnstrecken im Zulauf zur NEAT, BVU Intraplan, Juli 2006, Seite 8

Eine Direktverbindung von der Gäubahn zum Flughafen lässt sich nach Fertigstellung von Stuttgart 21 durch die Verlängerung der Gäubahnzüge über die Neubaustrecke über den Flughafen in Richtung Wendlingen realisieren.

Bei Erhalt der Gäubahn auf der Stammstrecke kann auf folgende Bauwerke verzichtet werden:

- Bau der Rohrer Kurve
- Umbau der S-Bahnsteige im Flughafen
- Kehrtunnel zur Anbindung der Gäubahn an den Fildertunnel.

Zusätzliche Bauwerke, die benötigt werden:

- Einschleifung der Gäubahn in die Cannstatter Gleise. Hierzu ist ein ca. 1,7 km langer Kehrtunnel mit im Bereich des heutigen Nordbahnhofes erforderlich.
- Bau eines zusätzlichen Bahnsteigs in Stuttgart-Vaihingen (wird aber im Rahmen des Baus von Stuttgart 21 als Provisorium ebenfalls benötigt).

4.2 Filderbahnhof

Zur Anbindung des Flughafens ist ein Halt am Flughafen an der Neubaustrecke nach Ulm notwendig. Dieser Bahnhof dient dem Fernverkehr und den Regionalexpresslinien von Karlsruhe nach Tübingen, von Heilbronn nach Tübingen und der Interregioexpresslinie Würzburg – Ulm – (Friedrichshafen/Lindau). Für den Filderbahnhof bieten sich zwei Varianten an:

4.2.1 Filderbahnhof südlich der Autobahn

Der Filderbahnhof wird parallel zum S-Bahn-Flughafen und auf gleicher Höhe erstellt. Der Bahnhof würde unter der Ankunftsstraße liegen. Die Anbindung an die Schnellbahn erfolgt über eine kreuzungsfreie, zweigleisige Ausschleifung aus der Neubaustrecke. Die Wege zum Flughafen wären nur unwesentlich länger als bei der S-Bahn. Wegen der aufwendigeren Tunnelstrecken sind die Kosten für diese Lösung sehr hoch.

Aus Kundensicht wird ein tiefliegender, doppelstöckiger Bahnhof – wie von der Deutschen Bahn ins Gespräch gebracht – nicht empfohlen. Einerseits wegen den zusätzlichen Rolltreppen und der schlechteren Orientierung. Zudem ist der Betrieb eines Tiefbahnhofs wegen der vorzuhaltenden Technik aufwendig und kostenintensiv. Analog zum S-Bahn-Flughafen reicht ein breiter Mittelbahnsteig mit Lichtfenstern, die Tageslicht liefern. Bei einem Mittelbahnsteig können sich die Reisenden nicht verlaufen. Der Zugang und die Orientierung sind einfacher. Die heutigen Kurzparkplätze vor dem Terminal müssten verlegt werden.

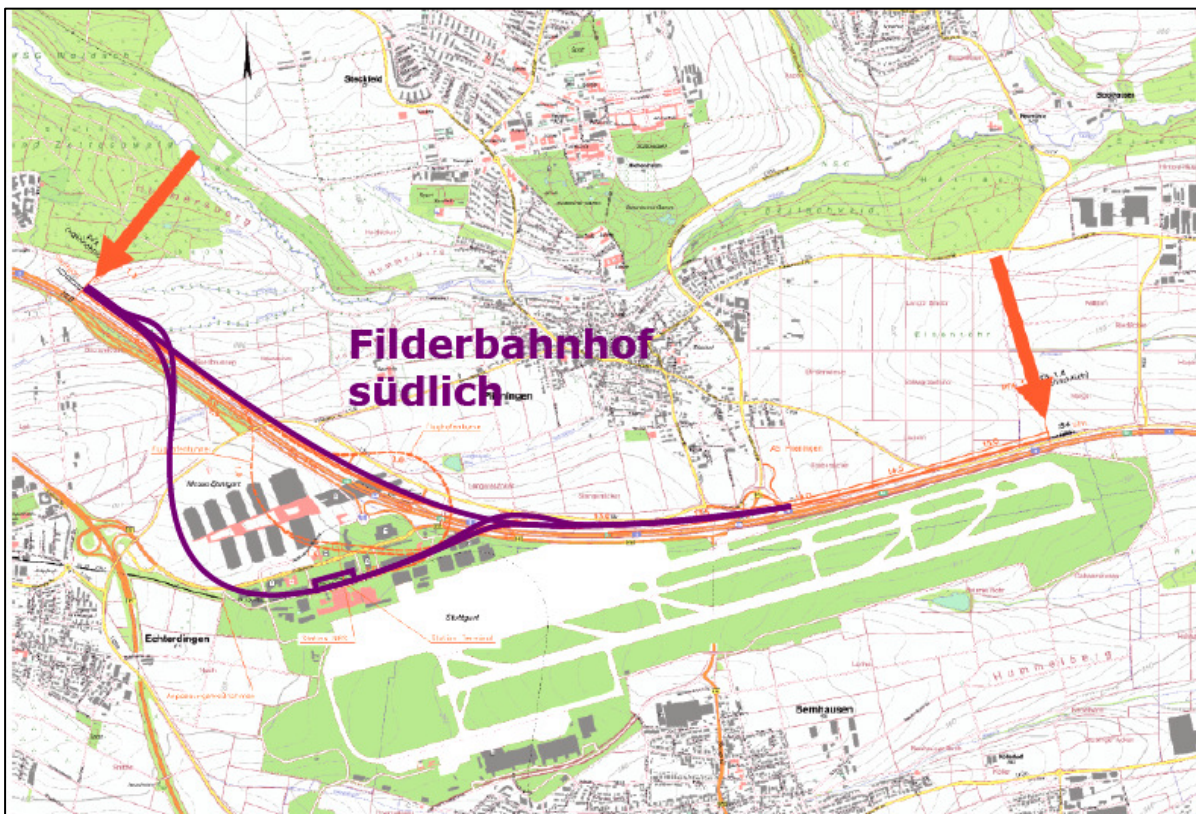


Abb. 5: Filderbahnhof südlich der Autobahn. Die Neubaustrecke (rote Linie) verläuft nördlich der Autobahn. Der Filderbahnhof parallel zum S-Bahn-Flughafen wird über eine Ausschleifung angefahren. Diese Lösung ist wegen der längeren Zulaufstrecken sehr kostenintensiv. (Grafik: DB / M.S.)

4.2.2 Filderbahnhof nördlich der Autobahn

Der Filderbahnhof wird im Bereich des Parkhauses gebaut. Die Bahnsteiggleise werden ausgeschwenkt. Die Distanz zwischen Filderbahnhof und Flughafen beträgt ca. 650 Meter und ist vergleichbar mit einem Parkplatz in der Parkgarage über der Autobahn. Die Wegezeit beträgt ca. 13 Minuten.

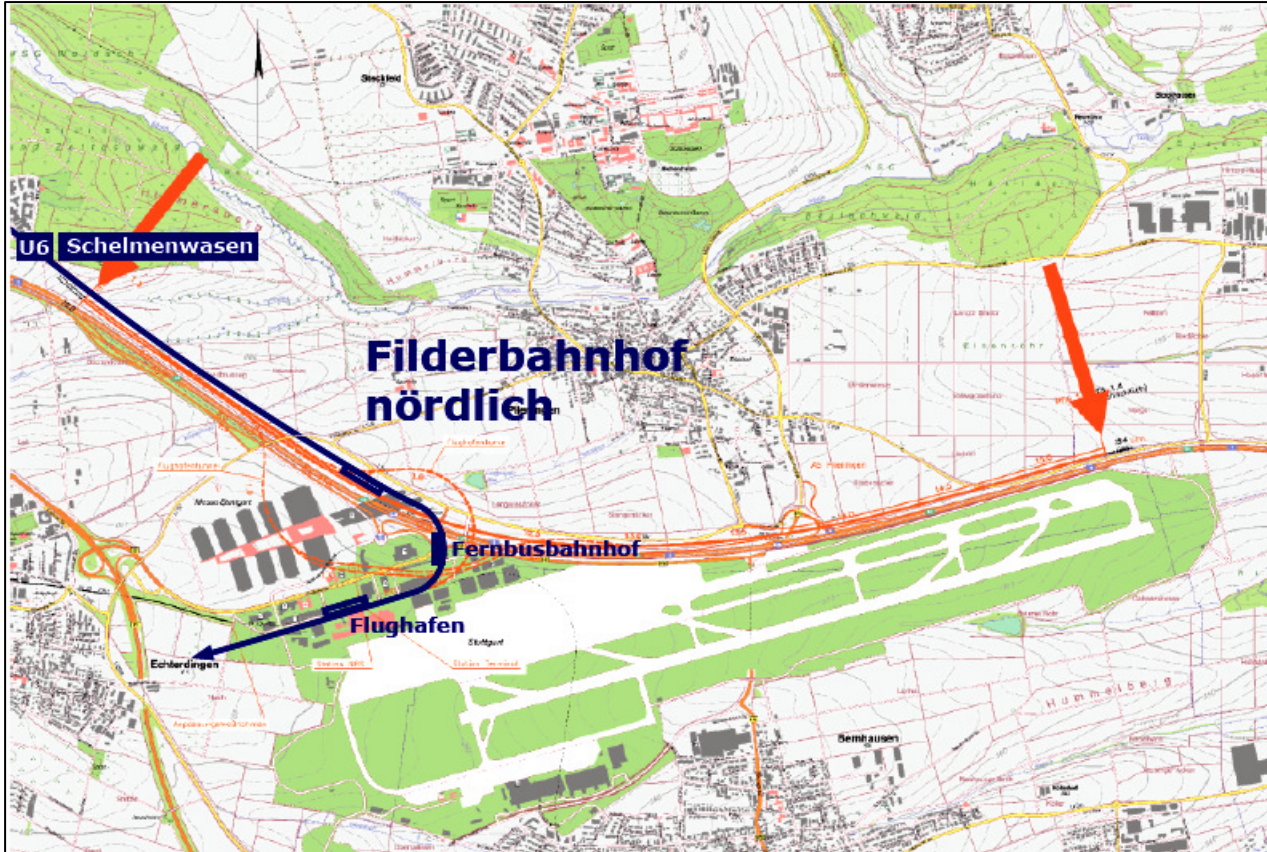


Abb. 6: Filderbahnhof nördlich der Autobahn. Die Neubaustrecke (rote Linie) verläuft nördlich der Autobahn. Der Filderbahnhof liegt im Bereich des Parkdecks. Die Stadtbahnlinie U6 wird von der Endhaltestelle Fasanenhof parallel zur Neubaustrecke bis zum Filderbahnhof verlängert und überquert die Autobahn und hält auf Höhe der S-Bahnstation Flughafen. Eine Verlängerung bis Echterdingen wäre vorteilhaft (Grafik: DB /M.S.)

Die Anbindung des Filderbahnhofs an den Flughafen/Neue Messe kann durch einen People-Mover erfolgen. Der People-Mover stellt nur eine ‚Punkt-zu-Punkt‘-Verbindung her. Deswegen sollte auch die Anbindung an die Stadtbahn geprüft werden.

Die U6 kann von der Haltestelle Fasanenhof Schelmenwasen bis zum neuen Filderbahnhof verlängert (2,4 km oberirdische Strecke) werden und von dort mit einem Halt am geplanten Fernbusbahnhof zum Flughafen (ca. 1,0 km) führen. Der Umstieg in die Stadtbahn muss barrierefrei sein. Der Halt für die Stadtbahn kann oberirdisch auf der Ebene der Ankunftsstraße liegen. Beim Einsatz von Hybridfahrzeugen wäre auch die Mitnutzung des S-Bahnhofs Flughafen denkbar, weil die Stadtbahn die gleiche Einstiegshöhe wie die S-Bahn hat.

4.3 Vergleich der beiden Alternativen

Baumaßnahmen:

	Filderbahnhof nördlich	Filderbahnhof südlich
Filderbahnhof	Bahnhof oberirdisch, parallel zur Autobahn, unterhalb des Messparkhauses	Unterirdisch im Tunnel – parallel und auf gleicher Höhe zum S-Bahnhalt Flughafen
Zulaufgleise	Sehr kurz, oberirdisch	Ca. 4 km, überwiegend im Tunnel – Autobahn muss zweimal unterquert werden
Anschluss an übrigen Verkehr	Verlängerung der Stadtbahn ab Fasanenhof – ca. 2,5 km zum Filderbahnhof. Bau eines barrierefreien Umsteigebahnhofs zum Regionalverkehr. Eventuell People-Mover Messe fußläufig in 150 Meter Entfernung	Fußläufige Verbindungen zum Terminal, S-Bahn und Landesmesse

Die verkehrliche Wirkung ist unterschiedlich:

	Filderbahnhof nördlich	Filderbahnhof südlich
Regionalexpresszüge auf der Neubaustrecke	Entfernung zur Messe fußläufig ca. 150 Meter, zum Flughafen ca. 650 Meter, mittels People Mover und/ oder Stadtbahn	Entfernung zur Messe fußläufig ca. 350 Meter, zum Terminal und S-Bahn direkt.
Fernbusbahnhof	Neuer Stadtbahnhalt	Kein Anschluss an ÖV
Stadtbahn	Sehr gute Erschließung der südlichen Stadtteile Stuttgarts an Filderbahnhof und Flughafen/ Messe –Verlängerung bis Echterdingen	Option zur Verlängerung der U6 bis zur Landesmesse – aber: die Stadtbahn über den Bliensackerweg fährt an Echterdingen vorbei
S-Bahn	Unveränderte Linienführung	Kurze Umsteigewege von der S-Bahn zum Filderbahnhof



Abb. 7: Der Filderbahnhof nördlich der Autobahn liegt fußläufig zur Messe. In Kombination mit der Stadtbahn sind der Flughafen und die Landesmesse optimal an den Stuttgarter Süden angeschlossen (Bild: K.A.)

Der Anschluss des Flughafens und der Landesmesse kann sowohl nördlich der Autobahn als auch südlich erfolgen. Bei der südlichen Variante sollte der Filderbahnhof direkt neben und auf gleicher Höhe zur S-Bahnstation Flughafen liegen. Ein Filderbahnhof unter der Flughafenstraße – wie von der Deutschen Bahn vorgeschlagen – bringt keine Vorteile gegenüber der bisherigen Planung. Ein unterirdischer, doppelstöckiger Bahnhof wird abgelehnt wegen der schlechteren Orientierung und der unvermeidbaren Kelleratmosphäre. Die südliche Lage erfordert eine längere Ausschleifung und einen unterirdischen Bahnhof. Sie ist deswegen deutlich aufwendiger und teurer als nördliche Variante, die einen oberirdischen Bahnhof ermöglicht.

4.4 Bewertung der Alternativen

Beim Filderbahnhof südlich parallel zur S-Bahn wird der Regionalverkehr aus Tübingen, Ulm, Heilbronn und Karlsruhe auf kürzestem Weg an das Flughafenterminal herangeführt.

Die Messe ist fußläufig ca. 350 Meter entfernt. Der Übergang zur S-Bahn ist gut möglich. Eine Anbindung an den Fernbusbahnhof fehlt – ebenso fehlt der Anschluss an die Stadtbahn. Die südlichen Stadtteile von Stuttgart sind nicht angeschlossen.

Beim Filderbahnhof nördlich der Autobahn ist die Entfernung zum Flughafen größer – etwa 13 Gehminuten –, so dass ein zusätzliches Transportmittel eingeplant werden muss, wie zum Beispiel ein People Mover oder besser, die Stadtbahn.

Bei einem 10 Minuten-Takt der Stadtbahn beträgt die mittlere Umsteigezeit 5 Minuten und die Fahrzeit ca. 2 Minuten. Der Umstieg in die Stadtbahn sollte aus allen Richtungen barrierefrei am gleichen Bahnsteig erfolgen. Das ist mit einem Mittelbahnsteig für die Stadtbahn machbar.

Der Anschluss an die Messe ist optimal. Die Messe ist in Sichtweite vom Filderbahn und von der Stadtbahn in ca. 150 Meter erreichbar. Die Orientierung ist einfach.

Der Fernbusbahnhof kann direkt mit der Stadtbahn erreicht werden. Der Busbahnhof ist bei dieser Alternative an das öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen. Es besteht mit der U6 eine direkte Verbindung zum Filderbahnhof und zum Hauptbahnhof. Die Fahrzeit zum Hauptbahnhof beträgt ca. 29 Minuten.

Die Stadtbahn bringt den südlichen Stadtteilen von Stuttgart sehr gute Anschlüsse an den regionalen Schienenverkehr in Richtung Ulm und Tübingen. Das Büroviertel auf dem Fasanenhof erhielte eine sehr gute Verbindung zum Regionalverkehr wie zum Flughafen. Eine Verlängerung bis in das Stadtzentrum von Echterdingen wäre vorteilhaft.

Das (derzeit nicht ausgelastete) Parkhaus über der Autobahn kann für Pendler als Park & Ride-Station sowohl für den Fern- und Regionalverkehr als auch die Stadtbahn genutzt werden.

5 Zusammenfassung

Der Planfeststellungsabschnitt 1.3 besteht aus drei Bausteinen. Die Trassierung der Neubaustrecke zwischen dem Fildertunnel und dem Filderabschnitt bis Wendlingen kann als bahntechnisch weniger kritisch angesehen werden. Problematisch ist der geplante Filderbahnhof mit seinen 26 Metern Tiefe und der eingleisigen Anbindung an die Schnellbahn in Richtung Hauptbahnhof. Aus Sicherheitsgründen und wegen den langen Umsteigewegen, den hohen Baukosten und den hohen Folgekosten ist diese Planung abzulehnen. Die Verlegung der Gäubahn über den Flughafen erfordert hohe Investitionen und schafft zusätzliche betriebliche Probleme mit der S-Bahn.

Aus diesen Gründen wird die Antragstrasse abgelehnt.

Die hohen Investitionen in den Flughafenabschnitt sind nur zu rechtfertigen, wenn für die Mehrzahl der Reisenden keine Nachteile entstehen. Die Chance sollte genutzt werden, den Verkehrsknoten in Stuttgart-Vaihingen aufzuwerten. Der geplante Fernbusbahnhof am Flughafen, das Messeparkhaus, dessen Kapazität nicht ausgelastet ist und die Stadtbahnen, die in Sichtweite des Flughafens enden, müssen in ein Verkehrskonzept eingebunden werden.

Wenn auf die Verlegung der Gäubahn verzichtet wird, entfallen viele Probleme. Für die Mehrzahl der Reisenden nach Stuttgart würde die Schleife über den Flughafen zu einer Fahrzeitverlängerung führen. Gemäß dem Schlichterspruch soll die Gäubahn erhalten bleiben. Sie kann mittels eines Tunnels leistungsfähig an den Tiefbahnhof angeschlossen werden.

Mit einem zusätzlichen Halt in Stuttgart-Vaihingen werden viele Arbeitsplätze erschlossen. Es entsteht ein Verkehrsknoten im Süden Stuttgarts mit guten Übergängen zur S-Bahn und Stadtbahn. Durch den Bau eines vierten Bahnsteigs kann kurzfristig und mit geringem Aufwand ein besserer Anschluss zum Flughafen erreicht werden. Nach Fertigstellung des Gesamtprojekts ist eine umsteigefreie Verbindung zum Flughafen durch die Veränderung der Linienführung ab Stuttgart Hbf in Richtung Wendlingen möglich.

Bei einem Filderbahnhof nördlich der Autobahn halten die Züge in Sichtweite zur Landesmesse. Nur von der Autobahn geht eine trennende Wirkung aus. Die Distanz zum Terminal beträgt ca. 650 Meter, die durch die Stadtbahn und/oder einen People-Mover überbrückt werden kann. In Verbindung mit der Stadtbahn werden komplett neue Fahrmöglichkeiten auf den Fildern geschaffen und die südlichen Stadtteile von Stuttgart sehr gut an den Fern- und Regionalverkehr sowie an die Landesmesse und den Flughafen angeschlossen. Die Kapazität des Messeparkhauses über der Autobahn kann als ‚Park-&-Ride‘-Angebot genutzt werden. Eine Verlängerung der Stadtbahn nach Echterdingen wäre wünschenswert.

Ein oberirdischer Filderbahnhof nördlich der Autobahn bietet sich als kostengünstige Lösung an, um den Kostenrahmen von 4,5 Milliarden Euro für Stuttgart 21 einzuhalten.

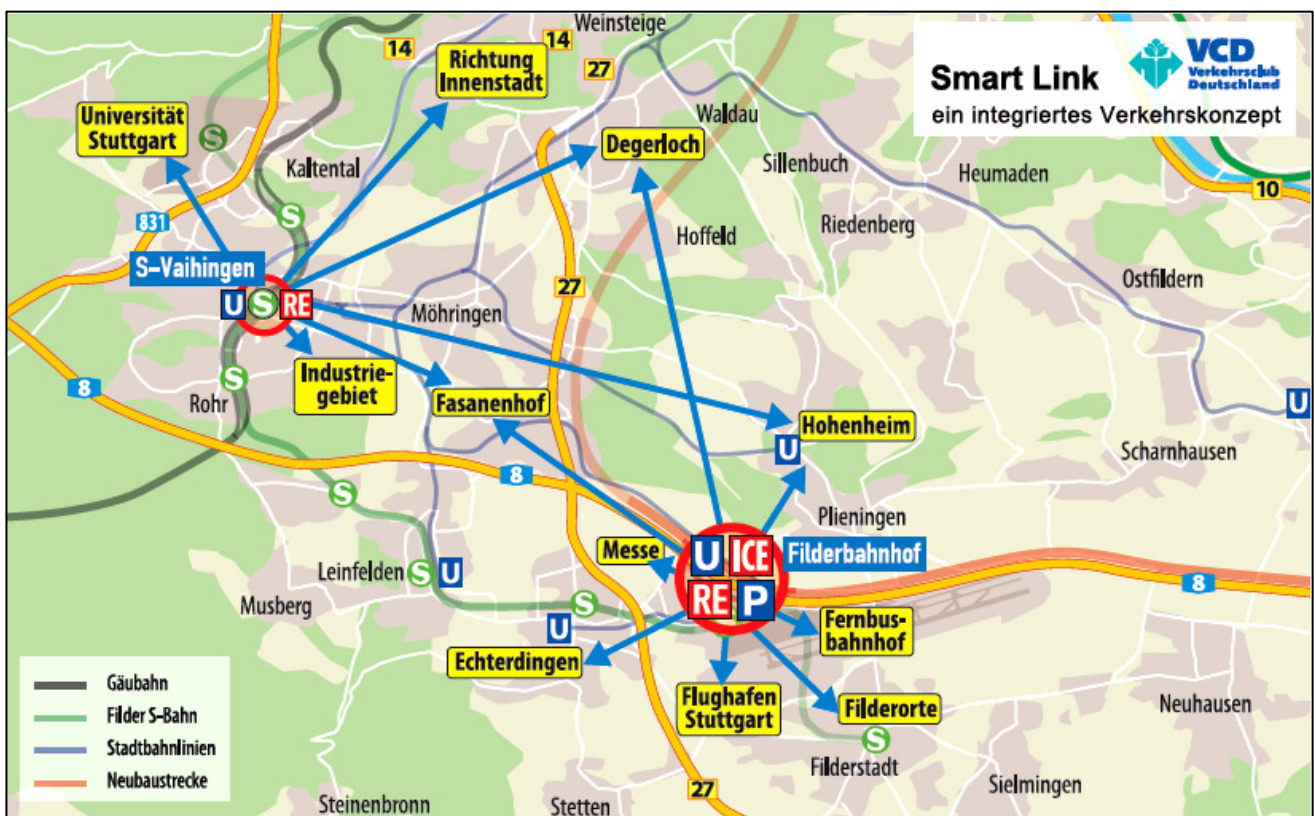


Abb. 8: Smart Link verbessert die Verkehrsinfrastruktur auf den Fildern nachhaltig. (Grafik: M.S.)

Das Konzept ‚Smart Link‘ knüpft an die vorhandene Verkehrsinfrastruktur auf den Fildern an. Durch den Ausbau im Rahmen von Stuttgart 21 sollen sowohl quantitative als auch qualitative Verbesserungen erreicht werden. Die Verbesserungen in der Relation zum Flughafen dürfen nicht zum Nachteil der gewachsenen Strukturen führen. Durch die Verlegung der Gäubahn würde Stuttgart-Vaihingen im Verkehrsschatten liegen. Mit Smart Link wird durch den Bau eines zusätzlichen Bahnsteigs der Verkehrsknoten Stuttgart-Vaihingen aufgewertet und gleichzeitig der Anschluss an den Flughafen verbessert. Mit dem Filderbahnhof nördlich der Autobahn können die Potenziale des Messeparkhauses für Rark&Ride genutzt werden. Die Verlängerung der U6 über den Filderbahnhof, Fernbusbahnhof zum Flughafen terminal und weiter nach Echterdingen verbessert die Verkehrserschließung im Süden von Stuttgart. Alle Maßnahmen verzichten auf teure Tunnelbauten – und sind somit realistisch hinsichtlich Kosten und Fertigstellung.

SMART: Specific Measurable Accepted Realistic Timely

S – spezifisch-konkret (präzise und eindeutig formuliert)
 ⇒ S-Bahn und Fern-/Regionalzüge fahren von eigenen Bahnsteigen ab – keine Mischung

M – messbar (quantitativ oder qualitativ)

⇒ Kostenvorteile gegenüber der Antragstrasse

A – attraktiv (positiv formuliert, motivierend)

⇒ Gesamtkonzept für den Verkehr auf den Fildern mit Vernetzung der Verkehrsmittel

R – realistisch (das Ziel muss erreichbar sein)

⇒ geringere Komplexität im Vergleich zur Antragstrasse, deshalb umsetzbar

T – terminiert (bis wann?)

⇒ schnellere Realisierbarkeit im Vergleich zur Antragstrasse

Herausgeber

VCD Verkehrsclub Deutschland e.V.
 Landesverband Baden-Württemberg
 Tübinger Straße 15, 70178 Stuttgart

Fon 07 11 / 60 70 2 17

Fax 07 11 / 60 70 2 18

Email: info@vcd-bw.de

Internet: <http://www.vcd-bw.de>

Nachdruck nur mit Genehmigung des Herausgebers

© VCD e.V. 06/2012