

Bewertung der Anforderung an die Trassenvarianten im Planabschnitt 1.3 aus Sicht der Arbeitsgruppe Stuttgart 21 im Filderbereich

Stand 31.Mai 2012

Variante	Baustein/ Untervariante	Erschließung Flughafen	Erschließung LE	Fahrplanqualität S-Bahn LE	Schutzgut Mensch	Sicherheit	Recht	Flächen- verbrauch	Zukunftssicher- heit	Kosten Nachweis erforderl!	Volkswirtschaftl. Gesamtnutzen	Fazit / Forderung aus Fildersicht
1. Antragsvarian- te: Fern- und Re- gionalverkehr auf S-Bahn-Trasse LE	Erweiterung der Rohrer Kurve um eine Süd-/ Ostverbindung	s. Flughafen- baustein A) oder B)	Durchfahrt aus Süden bewirkt keine Ände- rung, aber s .u.	Fahrplankonflikte durch Fahrstra- ßenausschlüsse bei Kreuzungen	Verkleinerung der Erho- lungsfläche	Keine besonderen Anforderungen	Wegen Umbau Planfeststellung für die gesamte Streckenführung erforderlich	Eingriff in Wald- fläche	Erneuter Umbau bei evtl. späterer Entflechtungsvari- ante erforderlich	Verlorene Kosten für evtl. spätere Entflechtung	Im Verhältnis zu restl. S-Bahn- Bestandstrasse wenig neue Inves- titionskosten	-kreuzungsfreier Anschluss der Südostkurve
	Oberirdische Durchfahrt von Oberaichen bis Tunnel Echter- dingen	s. Flughafen- baustein A) oder B)	Verschlechte- rung durch evtl. entfal- lende S-Bahn- Verbindungen	- Behinderungen der S-Bahn bei verspätetem Fern und Regionalver- kehr -Dem steht kein Zusatznutzen für die Stadtteile gegenüber Für Güterverkehr Widmung bis Lein- felden	-Signifikante Erhöhung der Erschütterun- gen durch neue Zuggat- tungen und höhere Zug- zahlen - Desgleichen wesentliche Erhöhung der Lärmbelast- ung	Durchfahrende Züge gefährden die Sicherheit auf den schmalen S- Bahnsteigen	- Mehr als 3 dB(A) Lärmer- höhung über die Neubaugrenze nach d. 16. BImSchV - i. V. mit Rohe- rer Kurve und Flughafenan- schluss entsteht insgesamt <u>neue</u> Strecke (kein Bestand)	keiner	- Kapazitätsgren- zen erreicht. S- Bahn-Takt kann nicht erhöht wer- den - Künftige Sied- lungsentwicklung entlang der Bahn- trasse wird einge- schränkt	- Schall- und Er- schütterungsschutz verursachen Kos- tensteigerung - Nachträgliche Trassenentflech- tung erzeugt verlo- rene Kosten	- Wenig Investiti- onskosten für Fernverkehr - Hoher Wert- und Qualitätsverlust für Immobilien an S- Bahn - Qualitätsverlust für S-Bahn-Nutzer	- S-Bahnsteigver- breiterungen und zus. Sicherheits- maßnahmen - Zus. Regional- halt Leinfelden -Lärm- u. Erschüt- terungsschutz im Neubaustandard - Planfeststellung als Neubaustrecke - Erhalt S-Bahn- Takt - Fahrgastströme zum Flughafen aufschlüsseln
	Tunnel Echter- dingen/ Flughaf- en	s. Flughafen- baustein A) oder B)	s. Durchfahrt Leinfelden- Echterdingen und Flughaf- enbausteine	Beeinträchtigung des S-Bahn-Takts durch Verspätun- gen und vorge- schriebene Not- halte im Tunnel	Betrifft nur Sicherheit	Schmaler Tunnel- querschnitt ver- hindert die Einhal- tung der in der EBO geforderten Sicherheitsstan- dards	- Hat Ausnah- megenehmigung für Mischverkehr aufgrund niedri- ger Betriebssi- cherheit Be- stand? - Planfeststel- lung erforderlich	keiner	Tunnelquerschnitt behindert jede Entwicklung au- ßerhalb des S- Bahn-Standards	-Niedrige Kosten bewirken Defizite bei Betrieb und Sicherheit. -Vollständige Erfül- lung der Standards nur zu Neubaukos- ten.	Wenig Kosten bei schlechter Be- triebssicherheit	- Die Mängel sind nur durch Umfah- rung oder Neubau der Tunnels be- hebbar - Gemeinsame Planfeststellung 1.3 als Neubau
Flughafenbaustein A)	Flughafenbahn- hof Gäubahn in Station Terminal	- Einbahnver- kehr bei Fernzügen und S-Bahn (es steht nur noch ein S- Bahngleis zur Verfügung)	Zusätzlicher Anschluss an Gäubahn über Flughafen	Einbahnverkehr bei S-Bahn be- schränkt S-Bahn- Takt und Pünkt- lichkeit	Betrifft nur Sicherheit	Schlechte Ret- tungswege und Zugänge durch beengte Bahn- steiglösungen	- Durch Roherer Kurve und Flug- hafenanschluss Planfeststellung erforderlich - Ausnahmege- nehmigung frag- lich und zeitlich befristet	keiner	- Kapazitätsgröße Bahnsteige und Zuwegungen schon heute nicht ausreichend - Ausnahmege- nehmigung zeit- lich befristet	Umbau der S- Bahnhof Bahnstei- ge und Sicherheits- einrichtungen	Wenig Investiti- onskosten, da Bestand genutzt	-Kapazität der Bahnsteige und Zuwegungen aus- bauen - Gemeinsame Planfeststellung 1.3 als Neubau
Flughafenbaustein A)	Flughafenbahn- hof ICE als Tief- bahnhof	Schlechter Um- stieg/ erschwer- ter Zugang im- manent	Zusätzlicher Anschluss ICE am Flughafen	Kreuzungen und eingleisige Ab- schnitte haben Rückwirkungen auf Gäu- und S- Bahn-Fahrplan	Betrifft nur Sicherheit	Sehr aufwändiges Notfallkonzept wegen extremer Tiefelage	Planfeststellung erforderlich	Keiner	- bei 2-Gleisigkeit gewährleistet, - Ergänzungen bei Kapazitätsengpäs- sen jedoch extrem teurer	- Hohe Kosten für sicheren Tiefbahn- hof - sehr teure Unter- haltung	Erhöhte Investiti- onskosten und laufende Unter- haltskosten wg. extremer Tiefelage	Lösung muss 2- gleisig und kreuz- ungsfrei sein
Flughafenbaustein B)	Kombinierter Fernbahnhof parallel zum S- Bahn-Halt Flug- hafen in Troglage oder unterir- disch	Optimale Um- steigemöglich- keiten am Flug- hafen	Zusätzlicher Anschluss ICE und Gäubahn am Flughafen	Kreuzungen beim Gäubahn- u. Fern- bahnanschluss u. ggf. Eingleisigkeit beschränken Takt und Pünktlichkeit Der S-Bahn	Betrifft nur Sicherheit	- Notfallkonzept wegen Tiefelage - keine besonderen Anforderungen bei Troglage	- Planfeststel- lung erforderlich	Unterirdisch kein Verbrauch Troglage: Ein- griff in Flughaf- enflächen	Gewährleistet, - bei Troglösung Eingriff in Nutzflä- che Flughafen	- „Normale“ Tief- bahnhofkosten - Troglösung güns- tiger	Erhöhter Komfort bewirkt Nutzungs- steigerung	- Fernbahnhof 2- gleisig, - ICE- und Gäu- bahnanschluss kreuzungsfrei - optimale Ver- bindung Terminal

Legende: =Gravierender, innerhalb der Lösung nicht zu behebender, Nachteil

= Nachteil

= ohne Beeinträchtigung

= Forderung für den Filderbereich

Variante	Baustein/ Untervariante	Erschließung Flughafen	Erschließung LE	Fahrplanqualität S-Bahn LE	Schutzgut Mensch	Sicherheit	Recht	Flächenverbrauch	Zukunftssicherheit	Kosten Nachweis erforderlich!	Volkswirtschaftl. Gesamtnutzen	Fazit / Forderung
2. Alternative Trassenführung: nicht auf S-Bahn L-E	Autobahntrasse	Optimal bei Einführung in Fernbahnhof	S-Bahnverkehr wird nicht beeinträchtigt	Nicht beeinträchtigt bzw. abhängig von Rohrer Kurve	- Schall- und Erschütterungsbelastungen für Unter-/ Oberreichen bzw. Fasanenhof - kein Lärm im Herzen von LE	- Keine besonderen Anforderungen - evtl. Zusatzanforderungen durch autobahnahe Führung	Planfeststellung erforderlich	Eingriff in Wald- und Ackerflächen - Eingriff in landwirtschaftliche Existenzen	Ja, Kapazitätserhöhung möglich	- Zusatzkosten für Autobahntrasse hoch - durch eingleisige Lösung minimierbar?	- hohe Investitionskosten, - gute Betriebssicherheit, - Kapazitätssteigerung möglich - S-Bahnverkehr unbeeinträchtigt	- Schall- und Erschütterungsschutz für Unter- und Oberreichen bzw. Fasanenhof - Kostenminierungsmöglichkeiten prüfen
(entfällt bei Trasse Tübingen)	Erweiterung Rohrer Kurve um Anbindung Neubaustrecke	s. Flughafenbaustein B bzw. C	. Flughafenbaustein B bzw. C	wenn kreuzungsfrei, keine Beeinträchtigung	Verkleinerung der Erholungsfläche	Keine besonderen Anforderungen	Planfeststellung erforderlich	Eingriff in Waldfläche	Ja, da Entflechtung bereits Bestandteil des Bausteins	Kosten wie bei Mischtrasse, aber zukunftssicher	- Gleiche Kosten bei besserer Betriebssicherheit - Kapazitätssteigerung ist möglich	kreuzungsfreier Anschluss erforderlich
Flughafenbaustein B	Kombinierter Fernbahnhof parallel zum S-Bahn-Halt Flughafen in Troglage oder unterirdisch	Optimal, alle Umstiegsmöglichkeiten am Flughafen	Zusätzlicher Anschluss ICE und Gäubahn am Flughafen	Nicht beeinträchtigt	Betrifft nur Sicherheit	- Notfallkonzept wegen Tieflage - Keine besonderen Anforderungen bei Troglage	Planfeststellung erforderlich	Unterirdisch kein Verbrauch Troglage: Eingriff in Flughafenflächen	Gewährleistet - bei Troglösung Eingriff in Nutzfläche Flughafen	- „Normale“ Tiefbahnhofskosten, - Troglösung günstiger	- hohe Investitionskosten, - gute Betriebssicherheit, - Kapazitätssteigerung möglich - S-Bahnverkehr unbeeinträchtigt	Keine Forderungen
	Gäubahntrasse über Tübingen	s. Flughafenbaustein B bzw. C	s. Flughafenbaustein B bzw. C	Nicht beeinträchtigt	Kein zusätzlicher Verkehrslärm in L-E	Keine besonderen Anforderungen	Keine weitere Planfeststellung auf Gemarkung L-E erforderlich	Keine zusätzlicher Flächenverbrauch auf Gemarkung L-E	Kapazitätssteigerung gewährleistet s. Kosten	(Zusätzliche Ausbaurkosten Tübingen-Horb)	- Gleiche Kosten Filder bei besserer Betriebssicherheit - Kapazitätssteigerung ist möglich	Keine Forderungen
Flughafenbaustein C	Gemeinsamer Flughafenbahnhof an Ferntrasse, oberirdisch	- Alle Umstiegsmöglichkeiten zw. Fern und Regionalverkehr - Entfernungen zum Flughafen für Fußweg zu groß	- Zusätzlicher Anschluss ICE und Gäubahn am Flughafen - Fußweg zur S-Bahn groß	Nicht beeinträchtigt, da kreuzungsfrei	Betrifft nur Sicherheit	- Gefahrenpotenzial wegen durchfahrender Hochgeschwindigkeitszüge, - ansonsten keine besonderen Anforderungen	Planfeststellung erforderlich	Keiner bzw. gering	gewährleistet,	- günstig als Streckenbahnhof - Zusatzkosten für Peoplemover zwischen Flughafen u. Bahnhof	- kaum zusätzliche Investitionskosten - gute Betriebssicherheit, - Kapazitätssteigerung möglich - S-Bahnverkehr unbeeinträchtigt	- Entfernung zu S-Bahn und Flughafen durch peoplemover zu überwinden
3. Bestehende Gäubahn mit Umstieg in S-Bahn außerhalb L-E (kombinierbar mit allen Flughafenbausteinen)	Umstieg in Vaihingen	Über S-Bahn; Umstieg erforderlich	- über ICE-Trasse gewährleistet, - Anschluss an Gäubahn nur über Umstieg, jedoch besser als heute.	Nicht beeinträchtigt	Kein zusätzlicher Verkehrslärm in L-E	Keine Änderung	Keine Planfeststellung erforderlich	Kein zusätzlicher Eingriff	Kapazitätssteigerung ist möglich, da eigene Trasse	- Wegfall Kosten Rohrer Kurve - Keine Gäubahnkosten am Flughafen - Umbau Bhf. Vaihingen (Gäubahnanschluss Stuttgart je nach Lösung)	- weniger Investitionskosten, - gute Betriebssicherheit, - Kapazitätssteigerung möglich - S-Bahnverkehr unbeeinträchtigt	Keine Forderungen
	Umstieg in Böblingen in neue S-Bahnlinie durch L-E über Filderstadt nach Nürtingen	s. o. Anschluss Gäubahnseitig jedoch verbessert	Verbesserte Erschließung durch weitere S-Bahn	Erhöhte Qualität durch weitere S-Bahn	-Zusätzl. Lärm durch weitere S-Bahn, jedoch weniger als Gäubahn - Verkleinerung der Erholungsfläche	Keine besonderen Anforderungen	Planfeststellung Rohrer Kurve erforderlich	Eingriff in Waldfläche wg. Umbau Rohrer Kurve	Kapazitätssteigerung ist möglich, da ausschließlich S-Bahn-Trasse	Nur Umbau Rohrer Kurve und Umbau Bhf. Böblingen - (Gäubahnanschluss Stuttgart je nach Lösung)	- höhere Investitionskosten, - gute Betriebssicherheit, - Kapazitätssteigerung möglich - S-Bahnverkehr unbeeinträchtigt	- Weiterführung der zusätzlichen S-Bahn-Linie ins Neckartal vorsehen - Kreuzungsfreiheit Rohrer Kurve