

VCD Position

Stuttgart 21

Kunden-
freundlicher
Flughafenbahnhof

Stuttgart 21

Flughafenanbindung

1. Ausgangslage

Die Planungen der Deutschen Bahn zum Flughafenbahnhof sind umstritten. Neben der bestehenden S-Bahn-Station am Flughafen würde davon abgesetzt ein zweiter Bahnhof für den Fern- und Regionalverkehr entstehen. Für den Fahrgast ist das eine schlechte Lösung, weil die Wege zum Terminal und zur S-Bahn länger werden und die Orientierung für die Reisenden erschwert wird: Nur Züge in der Relation Stuttgart – Ulm bzw. Tübingen sollen dort halten, nicht jedoch die Züge der Gäubahn. Eine zentrale Verkehrsdrehscheibe ist das nicht.

Nach der ursprünglichen Planung sollten die Züge der Gäubahn (Stuttgart – Zürich) den S-Bahn Halt Flughafen mitbenutzen. Vorgesehen war, einen Bahnsteig der S-Bahn auf eine Höhe von 76 cm auszubauen und dieses Gleis für den Regional- und Fernverkehr zu nutzen. Für den S-Bahnbetrieb wäre dann ebenfalls nur noch ein Gleis vorhanden gewesen. Diese Lösung war unter Fachleuten sehr umstritten.

In Nachverhandlungen mit der DB-Projektbau gelang es Verkehrsminister Hermann im März 2015 eine deutliche Verbesserung zu erreichen. Für die Gäubahn soll neben dem bestehenden S-Bahnhof ein dritter Bahnsteig für den Regionalverkehr gebaut werden. Dadurch wird der Betrieb der S-Bahn in der Station Flughafen nicht durch Züge der Gäubahn beeinträchtigt. Diese Einigung von DB und Land wurde erst nach dem Filderdialog erreicht.

Mit der Verständigung auf ein drittes Gleis ergibt sich für die Planung auf den Fildern eine neue Perspektive. Ausgehend von dieser Planänderung ist eine bessere Lösung möglich.

2. Mängel der bestehenden Planung

Der von der DB geplante ICE-Halt würde 26 Meter tief unterhalb der Messe-Piazza liegen. Der Zugang wäre nur mit Aufzügen möglich. Treppen sind nur als Notbehelf im Störfall vorgesehen. Diese Tunnellösung verspricht keine gute Aufenthaltsqualität. Wer wartet schon gern in einem Kellerbahnhof auf den nächsten Zug, zumal wenn der Weg ins Freie nur mittels eines Aufzugs möglich ist?

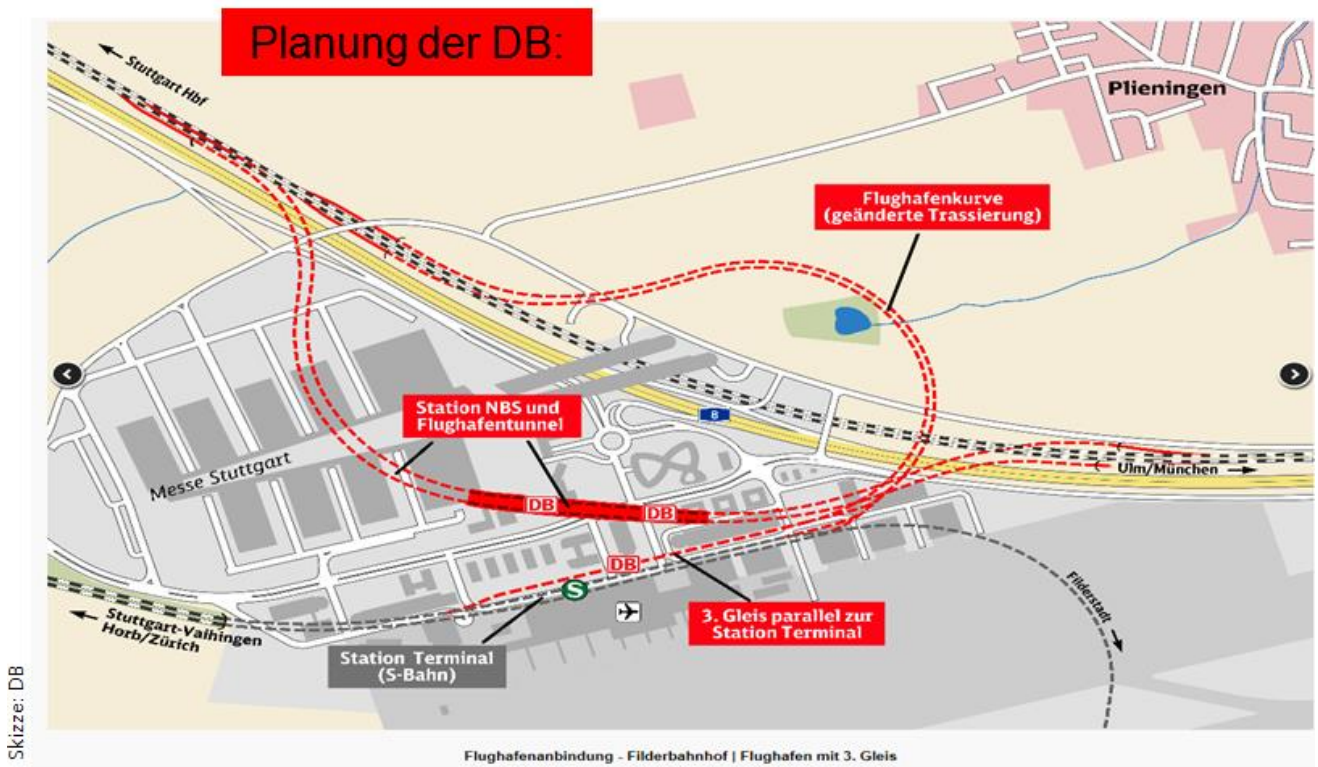


Bild1: Die Planung der Deutschen Bahn sieht einen Flughafenbahnhof abseits vom Terminal und der S-Bahnstation Flughafen/Messe vor.

Zwar wäre der Zugang zur Messe ziemlich kurz, aber von der Messeplazza bis zum Terminal sind es ca. 350 Meter. Für Messebesucher sind die Wege optimal, aber Reisende, die zu ihrem Flieger wollen, haben häufig viel Gepäck und da ist der Weg umständlich und weit. Ein Umsteigen vom ICE aus Ulm zur S-Bahn nach Böblingen ist ebenso beschwerlich: Ca. 10 Minuten sollten die Reisenden einplanen.

Das alles trägt nicht dazu bei, dass der geplante Flughafenbahnhof zu einer zentralen Verkehrsdrehscheibe wird. Die Planer haben die Perspektive der Reisenden vollkommen aus den Augen verloren. Hier sei nochmals an das Motto des Karlsruher Verkehrsplaners Dieter Ludwig erinnert: „Die Bahn muss zu den Menschen kommen.“ Zwei getrennte Bahnhöfe für den Fern- und Regionalverkehr werden diesem Planungsziel nicht gerecht. Und die Entfernung zum Terminal ist kein gutes Argument, auf die Bahn umzusteigen, wenn man mit dem Auto direkt vor dem Terminal ein- und aussteigen kann.

Auch die Folgekosten sprechen gegen diese Lösung. Beleuchtung, Belüftung und die Aufzüge verbrauchen viel Energie und sind störanfällig. Und die Auslastung des Tiefbahnhofs wäre schlecht. Unterstellt man die von der Bahn ursprünglich vorgesehenen 64 ICE-Abfahrten und 36 Abfahrten im Regionalverkehr, ergibt dies rechnerisch über den Tag verteilt 6 Züge pro Stunde, mithin 3 Abfahrten je Stunde und Richtung. Der Tiefbahnhof wäre im besten Fall zu einem Drittel ausgelastet und damit ist die Wirtschaftlichkeit der Investition in Frage gestellt. All das spricht gegen den von der Bahn geplanten Flughafenbahnhof.

3. Lösungsansatz für einen zentralen Filderbahnhof

Vorgeschlagen wird, den Fernverkehr dort zu bündeln, wo das dritte Gleis für die Gäubahn gebaut wird. Mit der Erweiterung um ein viertes Gleis, das an einen breiten Mittelbahnsteig angeflanscht wird, entstünde ein leistungsfähiger Bahnhof, an dem alle Züge des Fern- und Regionalverkehrs halten würden. Für den Reisenden würde dies die Orientierung wesentlich erleichtern: an diesem Bahnsteig hat er Anschluss in alle Richtungen.

Auf den Bau eines separaten Fernbahnhofs abseits des Terminals könnte verzichtet werden.

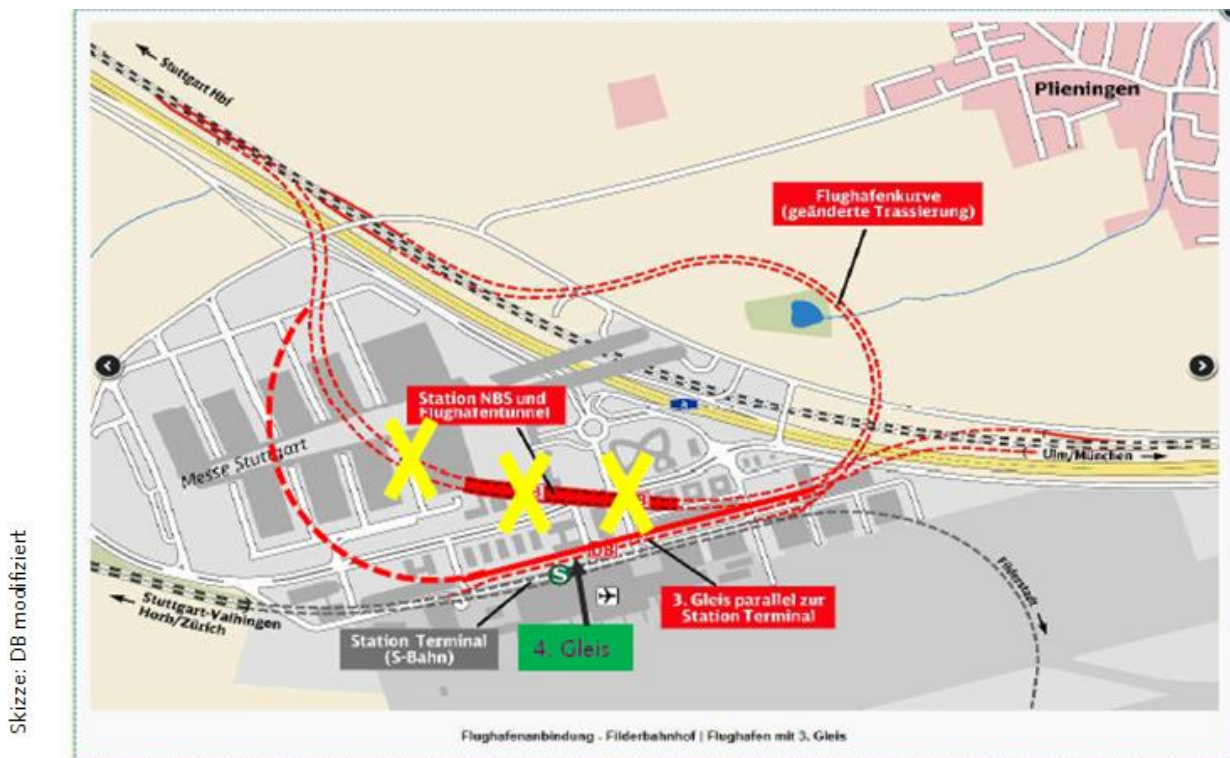


Bild 2: Mit der Erweiterung um ein viertes Gleis entsteht ein zentraler, kundenfreundlicher Filderbahnhof unmittelbar neben der S-Bahn. Der geplante Tiefbahnhof entfällt.

3.1 Lage des neuen Filderbahnhofs

Der Filderbahnhof für den Fern- und Regionalverkehr liegt unmittelbar neben dem bestehenden S-Bahnhof. Er befindet sich damit 2 Ebenen unterhalb der Ankunftsstraße. Die ungefähre Lage ist in Bild 3 ersichtlich.

Der Zugang zu den Bahnsteigen erfolgt über die Ebene -1, die als Verteilerebene sowohl als Zugang zur S-Bahn als auch zum Fernbahnhof dient. Beim Umsteigen von der Fernbahn zur S-Bahn und umgekehrt ist lediglich der Bahnsteig zu wechseln. Der Zugang zum Terminal erfolgt über die vorhandenen Rolltreppen bzw. Aufzüge. Auf der nördlichen

Seite sollten vergleichbare Ausgänge zur Messe-Plazza und zum Zentralen Omnibusbahnhof im Parkhaus 14 hergestellt werden.

Eine Fotomontage zeigt einen Querschnitt des Flughafenterminals und neben dem S-Bahnhof die Lage des Fernbahnhofs (siehe Bild 4).



Bild 3: Der neue Filderbahnhof würde zwei Ebenen unter der Ankunftsstraße liegen.

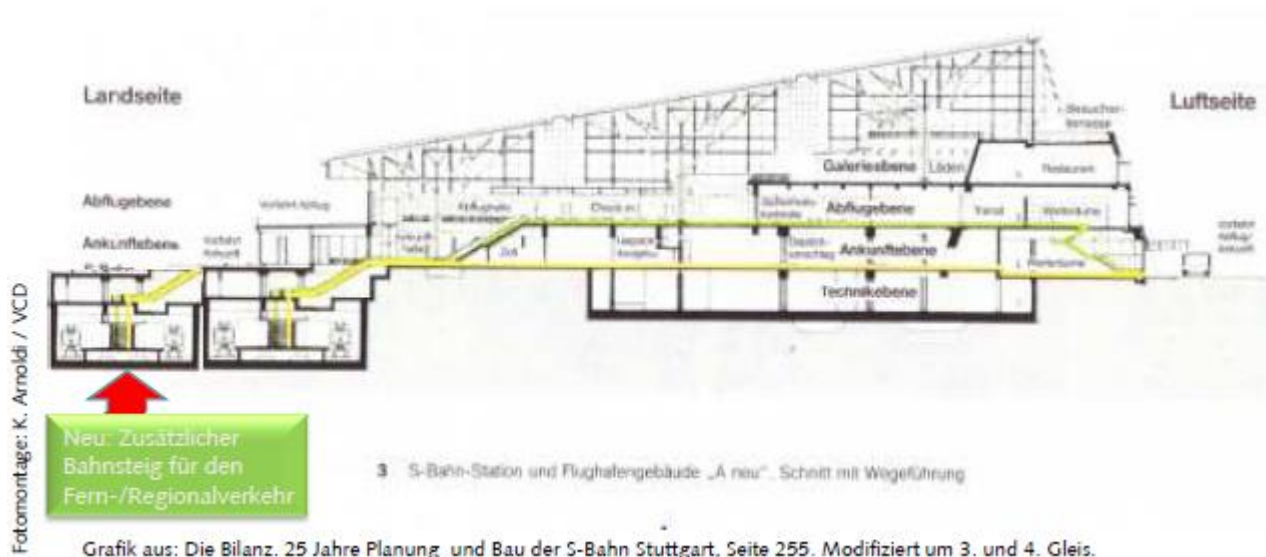


Bild 4: Der neue Filderbahnhof würde direkt neben dem S-Bahnhof unter der Ankunftsstraße liegen. S-Bahn und Terminal sind auf dem kürzesten Weg erreichbar.

Der zwischen dem Gleis 3 und 4 liegende Mittelbahnsteig sollte mindestens 10 Meter breit sein, damit selbst an großen Publikumsmessen kein Gedränge aufkommt. Am Gleis 3 halten alle Züge der Gäubahn in Richtung Stuttgart, ebenso alle Züge in Richtung Ulm und Tübingen. Am Gleis 4 halten alle Züge aus Richtung Ulm und Tübingen, ebenso die Züge in Richtung Böblingen, Singen und Zürich.

3.2 Zulaufstrecken

Mit der nördlich der Autobahn verlaufenden Schnellfahrstrecke ist der Filderbahnhof über drei Abzweigungen verbunden. Dies entspricht im Wesentlichen der bestehenden Planung.

Von Stuttgart kommend wird nach dem Filderaufstiegtunnel die westliche Anbindung kreuzungsfrei ausgefädelt und zweigleisig an die Westseite des Filderbahnhofs geführt. Gegenüber der bisherigen Planung muss die Anschlusskurve etwas weiter südlich ausgeführt werden.

Auf der Ostseite wird der Filderbahnhof über die Flughafenkurve in Richtung Stuttgart und mit einer Spange in Richtung Wendlingen angebunden. Die Anschlüsse auf der östlichen Seite zur Schnellfahrstrecke sind kreuzungsfrei.

Für den Fall, dass die Betriebsgenehmigung für die Nutzung der S-Bahngleise für die Züge der Gäubahn entfallen sollte bzw. wenn aus Kapazitätsgründen ein drittes Gleis notwendig wird, ist auf der westlichen Seite eine kreuzungsfreie Ausfädelung zu einer Autobahn nahen Trasse (die sog. Bauer-Variante) vorzusehen.

3.3 Gleisplan

Zwischen den Gleisen der S-Bahn und der Fernbahn sind jeweils vor den Bahnsteigen Weichenverbindungen einzurichten. Aus dem S-Bahnstation Flughafen sind östlich Ausfahrten auf die Fernbahngleise möglich. Das ermöglicht Ausfahrten in Richtung Wendlingen als auch – über die Flughafenkurve – in Richtung zum Stuttgarter Hauptbahnhof.

In Gegenrichtung sind Ausfahrten von Gleis 3 und 4 in Richtung Filder-S-Bahn möglich. Über diese Ausfahrten wird die Gäubahn nach Böblingen über die Rohrer Kurve erreicht. Darüber hinaus sind auch Fahrten über Stuttgart-Vaihingen zur Panoramabahn möglich.

Ein Gleisplan für den Filderbahnhof ist in Bild 5 dargestellt.

Der Gleisplan ermöglicht mehr Fahrmöglichkeiten als die DB-Planung mit zwei getrennten Bahnhöfen. Von der Filder-S-Bahn kann in Richtung Wendlingen ausgefahren werden. Dadurch ist die Gäubahn direkt an die Schnellbahn in Richtung Osten angebunden. Das Gleiche gilt für die Panoramabahn. Bei einem Störfall im Hauptbahnhof könnte die Panoramabahn als Umgehungsstrecke genutzt werden.

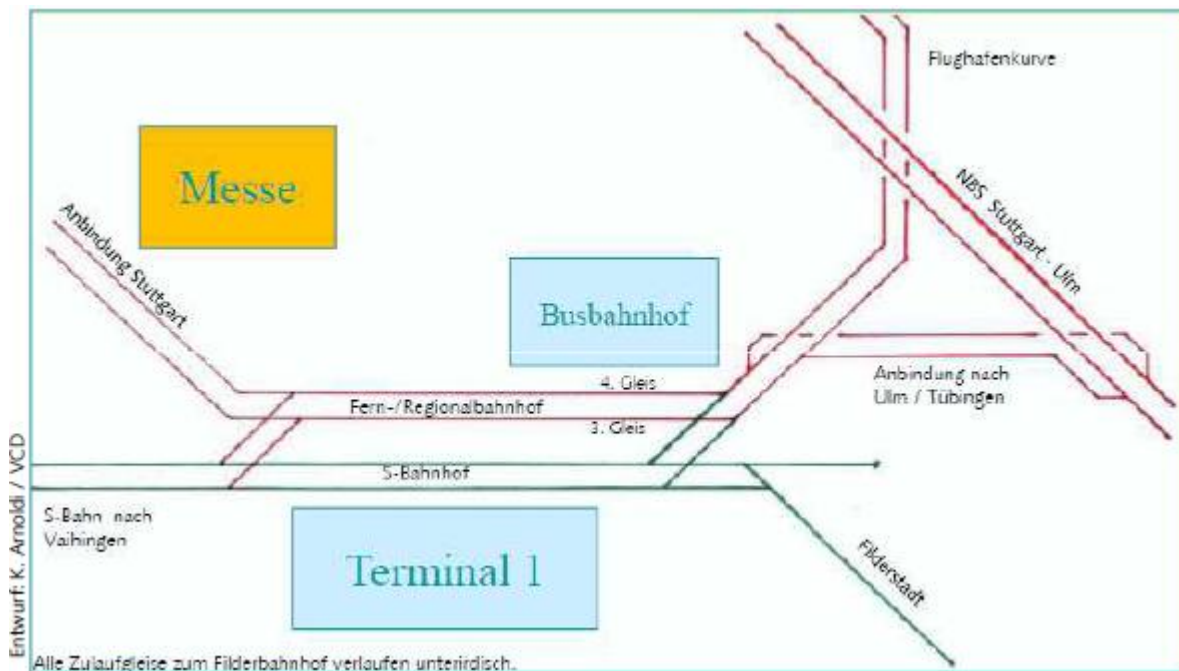


Bild 5: Gleisplan des neuen Filderbahnhofs. An Gleis 3 und 4 halten alle Fern- und Regionalzüge von Stuttgart, Ulm und der Gäubahn. Die S-Bahn kann über die Flughafenkurve direkt zum Hauptbahnhof fahren.

3.4 Linienführung

Der Gleisplan des Filderbahnhofs bietet zusammen mit der östlichen Anbindung an die Schnellfahrstrecke vielfältige Fahrmöglichkeiten.

ICE-Linien Stuttgart – Ulm

Züge von Stuttgart nutzen die westliche Anbindung, halten am Gleis 3 und fahren über die Spange zur Neubaustrecke in Richtung Wendlingen. Züge der Gegenrichtung halten an Gleis 4.

IC-Linie Stuttgart – Tübingen

Die Züge nach Tübingen fahren analog der Linie nach Ulm. In Gegenrichtung halten die Züge an Gleis 4.

IC-Linie Stuttgart – Zürich

Züge der Gäubahn fahren über den Abzweig Flughafenkurve von Osten in den Filderbahnhof und halten an Gleis 4. In der Ausfahrt kreuzen sie einmal die westliche Anbindung und wechseln auf die Gleise der Filder-S-Bahn. Züge der Gegenrichtung halten an Gleis 3.

Darüber hinaus erlaubt der Gleisplan neue Linienführungen:

- Direkte Flughafenverbindung: Böblingen – Flughafen - Stuttgart Hbf – Bad Cannstatt - Esslingen bzw. Waiblingen. Der Flughafen wäre sowohl von Esslingen als auch von Böblingen ohne Umsteigen in kürzerer Fahrzeit zu erreichen. Der Innentunnel der S-Bahn könnte so entlastet werden.
- Südliche Tangentiallinie: Von Böblingen ist eine direkte Verbindung über die Neubaustrecke nach Nürtingen machbar.
- Süd-westliche Tangentiallinie: Von Zuffenhausen ist eine direkte Verbindung über die Panoramabahn, Stuttgart-Vaihingen - Flughafen – Neubaustrecke nach Nürtingen möglich.

3.5 Vorteile für die Reisenden

Aufgrund der vielfältigen Fahrmöglichkeiten ist der neue Filderbahnhof eine zentrale Verkehrsdrehscheibe. Das gilt sowohl für die Bündelung von Fern-, Regional- und S-Bahn Verkehr an einem Standort, aber auch für die zentrale Lage zwischen Terminal, Messe, Stadtbahn und Busbahnhof.

Aus Kundensicht sind die kurzen Wege optimal. Aus Richtung Ulm/Tübingen kann auf die Gäubahn bzw. in Gegenrichtung am gleichen Bahnsteig umgestiegen werden. Die S-Bahn ist über eine Querverbindung zu erreichen. Fahrgäste, die zum Flughafen wollen, kommen direkt neben dem Terminal an. Die Messe ist fußläufig zu erreichen. Bei hohem Verkehrsaufkommen könnten die Reisenden kurzfristig entscheiden, ob sie die S-Bahn oder die Regionalbahn nach Stuttgart nehmen.

Bleibt die Frage nach einem möglichen Fahrplan für den Filderbahnhof. Zur Orientierung kann der 49er-Fahrplan aus dem Stresstest herangezogen werden. Daraus abgeleitet sind in der Spitzenstunde folgende Fahrten möglich:

- 3 ICE von Stuttgart nach Ulm
- 3 ICE von Ulm nach Stuttgart
- 2 IRE von Stuttgart nach Tübingen
- 2 IRE von Tübingen nach Stuttgart
- 1 IC von Stuttgart nach Zürich
- 1 IC von Zürich nach Stuttgart
- 1 RE von Stuttgart nach Singen
- 1 RE von Singen nach Stuttgart

In Summe ergibt dies 14 Fahrten pro Stunde bzw. 7 Fahrten pro Richtung. Ein Modellfahrplan ist in Abbildung 6 dargestellt. Je Stunde ist eine Umsteigeverbindung von der Gäubahn in und aus Richtung Ulm möglich. Damit ist der Filderbahnhof mit ca. Zweidrittel seiner Kapazität gut ausgelastet.

Ankunft/Abfahrt am Flughafen				49er Stressfahrplan modifiziert	
Ankunft		Richtung	Gleis	Abfahrt	Bemerkung
02	ICE	Ulm - Stuttgart Hbf	Gleis 4	03	
04	RE	Gäubahn - Stuttgart Hbf	Gleis 3	05	von Böblingen
09	IRE	Stuttgart Hbf - Ulm	Gleis 3	14	Anschluss n. Ulm
10	IRE	Tübingen - Stuttgart Hbf	Gleis 4	11	
19	IRE	Stuttgart Hbf - Tübingen	Gleis 3	20	Anschluss n. Tübingen
24	ICE	Ulm - Stuttgart Hbf	Gleis 4	26	
26	ICE	Stuttgart Hbf - Ulm	Gleis 3	28	
29	IC	Stuttgart Hbf - Gäubahn	Gleis 4	30	
35	IC	Gäubahn - Stuttgart Hbf	Gleis 3	37	
39	IRE	Tübingen - Stuttgart Hbf	Gleis 4	41	
46	IRE	Ulm - Stuttgart Hbf	Gleis 4	48	von Ulm
49	IRE	Stuttgart Hbf - Tübingen	Gleis 3	50	Anschluss n. Tübingen
55	ICE	Stuttgart Hbf - Ulm	Gleis 3	57	
59	RE	Stuttgart Hbf - Gäubahn	Gleis 4	01	Anschluss n. Böblingen

Bild 6: Beispiel eines Fahrplans für den neuen Filderbahnhof, abgeleitet aus dem 49er Stressfahrplan für Stuttgart 21. Einmal pro Stunde ergibt sich ein direkter Anschluss von der Gäubahn zur Schnellbahn in Richtung Ulm.

3.6 Kosten

Die Kosten für das dritte Gleis am Flughafen wurden mit 80 bis 120 Mill. Euro veranschlagt. Beim Bau des vierten Gleises dürften sich diese Kosten verdoppeln. Dagegen entfallen die Kosten für den Bau des Tiefbahnhofs. Die Kosten für die Verbindungskurven von und zur Schnellbahntrasse sind vergleichbar mit der bestehenden Planung.

Die laufenden Unterhalts- und Energiekosten werden weniger als die Hälfte der Betriebskosten bei zwei getrennten Bahnhöfen betragen.

4. Fazit

Aufgrund der Vereinbarung des Landes Baden-Württemberg und der Deutschen Bahn im Jahr 2015 ist der Bau eines dritten Gleises für die Züge der Gäubahn beschlossen. Ausgehend von dieser Lösung wird vorgeschlagen, ein zusätzliches viertes Gleis zu bauen. Dadurch entsteht am Flughafen neben dem S-Bahnhof ein vollwertiger zweigleisiger Bahnhof für den Fern- und Regionalverkehr, der alle Züge, die am Flughafen halten sollen, aufnehmen kann. Der Bau eines separaten Fernbahnhofs tief unter der Messe kann entfallen. Beide Bahnhöfe sind über eine Verteilerebene miteinander verbunden. Zwischen dem neuen Filderbahnhof und dem bestehenden S-Bahnhof werden Weichenverbindungen eingebaut. Dadurch wird eine größtmögliche Flexibilität in der Betriebsführung erreicht - mit neuen Linien wie beispielweise eine direkte S-Bahnlinie von Böblingen über den Flughafen zum Hauptbahnhof oder zwei neue Tangentiallinien. Im Störfall können Züge von der Schnellbahn über die Panoramabahn umgeleitet werden. Aus Sicht der Reisenden sind das Terminal und die S-Bahn auf kurzem Weg zu

erreichen. Die Übergänge zum zentralen Busbahnhof, zur Stadtbahn und zur Messe sind gut. Der neue Filderbahnhof wird so zum zentralen Verkehrsdrehscheibe auf den Fildern. Bei überschaubaren Mehrkosten ist eine hohe Wirtschaftlichkeit garantiert.

Stuttgart, März 2018

Klaus Arnoldi

Stellvertretender Vorsitzender

VCD Landesverband Baden-Württemberg e.V.