

Pressemitteilung

der Großen Kreisstadt Leinfelden-Echterdingen, 12.11.2010

1. GRUNDSÄTZLICHES ZUM NUTZEN DER GEPLANTEN STRECKENFÜHRUNG ÜBER FLUGHAFEN/ MESSE

1.1. Welchen Nutzen erwartet die DB AG vom geplanten Fernbahnhof am Flughafen/an der Messe?

- wie viele zusätzliche Fahrgäste im Fernverkehr, die am Bahnhof Flughafen/Messe ein- oder aussteigen erwartet die Bahn pro Tag in/aus welchen Richtungen?
- wie viele dieser erwarteten Fahrgäste reisen schon jetzt über Hauptbahnhof und S-Bahn zum Flughafen/Messe bzw. von dort ab?
- wie viele Fahrgäste aus Leinfelden-Echterdingen und Filderstadt (ohne Messe/Flughafen) erwartet die DB AG zusätzlich im Fernverkehr, die vom Fernbahnhof Flughafen/Messe abreisen bzw. dort ankommen in bzw. aus welchen Richtungen?

1.2. Welchen Nutzen erwartet die DB AG im Nah- und Regionalverkehr, wenn dieser am Flughafen/Messe hält?

- wie viele zusätzliche Fahrgäste erwartet die DB AG im Nah- und Regionalverkehr, die am Flughafen/Messe pro Tag ein- oder aussteigen in/aus welchen Richtungen?
- Wie viele dieser erwarteten Fahrgäste reisen schon jetzt über Hauptbahnhof und S-Bahn oder mit "Airport-Sprinter"-Bussen zum Flughafen?

1.3. Wie würden sich die Fahrgastzahlen zu 1.1. und 1.2. verändern, wenn die Gäubahn nicht über die bestehende S-Bahnstrecke durch Leinfelden-Echterdingen zum Flughafen geführt würde?

1.4. Wie würden sich die Fahrgastzahlen zu 1.1. bis 1.3. verändern, wenn auf den Fildertunnel und die Führung der Fernzüge über den Flughafen verzichtet und stattdessen eine S-Bahn, Nah- und Regionalverkehrsverbindung im Zusammenhang mit einer Verlängerung der S-Bahn nach Neuhausen und einer neuen Verbindung ins Neckartal gebaut würde?

1.5. Welche Synergieeffekte sind für Leinfelden-Echterdingen in Folge der Flughafenanbindung an die Fernbahn zu erwarten?

- können Flugverbindungen entfallen?
- in welchem Maße sinkt der Individualverkehr zum Flughafen?

2. ZUR KÜNFTIGEN STRECKENBELEGUNG UND ZUM BETRIEBSKONZEPT

2.1. Warum wird vom Vorsatz "Entmischung der Verkehre" im Abschnitt Filder abgewichen und schnelle und langsame Verkehre auf denselben Gleisabschnitten wieder vermischt?

2.2. Welches Betriebsprogramm wird dem Abschnitt 1.3. zugrunde gelegt und welchen Anteil hat daran die Anbindung Leinfelden-Echterdingens mit der S-Bahn?

- bleibt es bei der Anbindung Leinfelden-Echterdingens über zwei S-Bahnlinien?
- Führt der von der Bahn angekündigte zweigleisige Ausbau der Strecke Stuttgart-Zürich zu einer Erhöhung der Zugzahlen durch Leinfelden-Echterdingen?
- Ist die Stabilität des Fahrplans des Betriebsprogramms durch Simulationen der DB Netz AG bestätigt?

2.3. Wie sieht die maximal mögliche Streckenbelegung mit und ohne Ausnahmegenehmigung für den Flughafentunnel aus?

- Mit welcher Maximalbelastung muss Leinfelden-Echterdingen bei einer vollständigen Kapazitätsausschöpfung der Filder-S-Bahn rechnen, wenn der Engpass in beiden Flughafenbahnhöfen
 - a) der Planung zugrunde gelegt oder
 - b) in einem oder beiden Bahnhöfen und den dazugehörigen Zu- und Ablaufstrecken beseitigt wird?

2.4. Kann die Führung von Güterzügen definitiv ausgeschlossen werden?

3. AUSNAHMEGENEHMIGUNG UND SCHWACHSTELLEN DES BETRIEBSPROGRAMMS

3.1. Wie kann es sein, dass die Ausnahmegenehmigung zeitlich begrenzt ausgesprochen wurde?

- Was passiert, wenn aus irgendeinem Grunde eine Fortführung der Genehmigung nicht bewilligt werden kann?

3.2. Welche konkreten Vorkehrungen werden getroffen um die Sicherheit in den Tunneln trotz Ausnahmegenehmigung zu gewährleisten?

- Wie sieht das Rettungskonzept aus und mit wem wird es abgestimmt?

- Welche Triebfahrzeuge / welches Fahrmaterial der Bahn darf den Flughafentunnel auf Grundlage der Ausnahmegenehmigung benutzen?

3.3. In den Schlichtungsgesprächen hat sich gezeigt, dass bei den Planungen nachgebessert werden muss. U. a. muss das künftige Notfallbetriebssystem dahin geändert werden, dass alle Strecken mit zwei Betriebssystemen ausgestattet werden müssen, dem herkömmlichen und dem ETCS.

- Was bedeutet das für Mehrkosten? Schmäkelt dies den „Etat“ für den Bereich Filder/ Leinfelden-Echterdingen im Gesamten?

3.4. Wie wirken sich die Auflagen der Ausnahmegenehmigungen für den Flughafenbahnhof mit ihrer doppelten Einbahnregelung in Verbindung mit den Schwachstellen Rohrer Kurve und Einführung in die Neubaustrecke auf das Betriebskonzept aus?

- Sind auch in diesem Fall noch zwei S-Bahnlinien über Leinfelden-Echterdingen zum Flughafen im heutigen Takt störungsfrei möglich?
- Lässt sich durch den Einsatz einer zusätzlichen S-Bahn bei der Wende, wie von SMA vorgeschlagen, ein stabiler Takt erreichen? Wenn ja, wer bezahlt den Zusatzaufwand?

3.5. Welche Umleitungsstrecke besteht für die S-Bahn bei blockiertem Tunnel Österfeld?

- ohne die Ausweichmöglichkeit der alten Gäubahnstrecke bestehen angesichts der begrenzten Kapazität der Neubaustrecke am Fernbahnhof nur sehr geringe Ausweichmöglichkeiten durch den neuen Fildertunnel ohne Beeinträchtigung des Fern- und Regionalverkehrs.
- Ist im eingleisigen Flughafenbahnhof eine Wende in der „falschen“ Richtung betriebstechnisch überhaupt möglich?
- Bei Umleitungen durch den Fildertunnel sind die Wohn- und Arbeitsstandorte in Leinfelden-Echterdingen außerhalb des Flughafens nicht mehr mit der S-Bahn zu erreichen.

3.6. Wie wird die Erreichbarkeit Leinfelden-Echterdingens im Störfall im Flughafentunnel gewährleistet?

- Bei blockiertem Flughafentunnel findet bisher eine vorzeitige Wende aller S-Bahnen im Bahnhof Vaihingen statt. Leinfelden-Echterdingen wird in dieser Zeit von keiner S-Bahnlinie bedient. Aufgrund der geplanten Einbahnregelung und Sicherheitsauflagen ist damit zu rechnen, dass diese Tunnelblockaden mit Betrieb von Stuttgart 21 erheblich zunehmen werden.
- Wie ist in dieser häufig zu erwartenden Situation die Erreichbarkeit Leinfelden-Echterdingens gewährleistet?
- Werden auf der Strecke zwischen Rohr und Flughafen weitere Wendemöglichkeiten für die S-Bahn eingerichtet, um die Erreichbarkeit im Störfall zu gewährleisten?

4. BAULICHE VERÄNDERUNGEN UND DARAUS RESULTIERENDER LÄRM- UND ERSCHÜTTERUNGSSCHUTZ

4.1. Werden auf den freien Gleisstrecken, in den Unterführungen und in den Tunneln zusätzlich zu den vorgestellten Veränderungen des Gleisabstands weitere bauliche Veränderungen erforderlich?

- Welche baulichen Veränderungen sind z. B. an den S-Bahn-Haltestellen auf städtischer Gemarkung konkret erforderlich (z. B. Bahnsteigverschiebungen)?

4.2. Sind Maßnahmen zur Verbesserung des Erschütterungsschutzes geplant?

- Wie sieht dies im Zusammenhang mit der hydraulischen Ausweitung des Gleisbettabstandes aus? Können in diesem Zug im Siedlungsbereich Unterschottermatten eingebaut bzw. erneuert werden?

4.3. Sind bereits konkrete Schallschutzmaßnahmen als Ausgleich für die zunehmenden Zugzahlen eingeplant?

- Wenn ja: Wie sehen diese konkret aus?
- Besteht die Möglichkeit, dass die Stadt zusätzliche Maßnahmen beauftragt und bezuschusst?

4.4. Wird die Bahn ein Beweissicherungsverfahren durchführen?

5. PLANFESTSTELLUNG

5.1. Im Jahr 2000 gab es einen Beschluss des Bahnaufsichtsrates, der vorsah, erst wenn alle Teilabschnitte planfestgestellt sind eine Wirtschaftlichkeitsberechnung durchzuführen und dann erst zu entscheiden, ob mit S21 begonnen wird.

- Auf welcher Grundlage erfolgte der vorzeitige Baubeginn für die Talquerung 1.1 am 2. Februar 2010 ohne Planfeststellungsbeschluss für die Abschnitte 1.3 und 1.6a?
- Wie hoch ist die Gefahr, dass infolge des Gesamtkostendeckels von 4,5 Mrd. Euro, der ohne Beachtung evtl. noch unabsehbarer Kosten für Maßnahmen zur Sicherheit und zum Lärmschutz im Abschnitt 1.3 festgelegt wurde, erforderliche Schutzmaßnahmen entweder der Stadt und den Bürgern aus Leinfeldern-Echterdingen nicht zugesagt werden können, oder, wenn unumgänglich, den Kostendeckel sprengen werden und somit das ganze Projekt in Frage stellen?

5.2. Wurde die EU-Richtlinie zur Umweltverträglichkeit beachtet?

- artenschutzrechtliche Prüfung?
- Betrachtung der Nullvariante?
- Umweltverträglichkeitsprüfung nicht nur von kleinräumigen Varianten zum Tiefbahnhof?

5.3. Findet wie bereits kommuniziert eine umfassende Prüfung der gesamten Teilstrecke von der Rohrer Kurve zum Flughafen im Planfeststellungsverfahren statt?

5.4. Wann ist das Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt 1.3 geplant?

- Ist durch die Prüfung des zweigleisigen Flughafen-Fernbahnhofs mit einer weiteren Verzögerung des Verfahrens zu rechnen?

5.5. Welche Teilaspekte werden vertieft, d.h. durch eigene Gutachten der Bahn überprüft?

- Gibt es aktuelle Schall- und Erschütterungsgutachten?
- Wird ein Sicherheitskonzept für die Tunnel im Verfahren vorgelegt?

5.6. Werden grundsätzliche Alternativen zur Gäubahnführung im Verfahren vertieft geprüft (auch unter finanziellen Gesichtspunkten)?

- Nachdem mehr und mehr Nachteile der Gäubahnführung über die Filder-S-Bahn bekannt werden, die auch zu finanziellen Zusatzaufwand führen werden (z.B. Lärmschutz, Erschütterungsschutz, Rettungskonzept, Zusatzzüge zur Takterhaltung) müssen Alternativen zur Filderbahntrasse im Planfeststellungsverfahren mit dargestellt und abgewogen werden:
- Der Anschluss der Gäubahn über die heutige Trasse an den Nordkopf des neuen Hauptbahnhofs würde die 35 Mio. € teurere zweigleisige Erweiterung des Flughafen-Fernbahnhofs möglicherweise überflüssig machen.
- Eine Führung der Gäubahn unabhängig von der Filder-S-Bahn mit eigenem Regionalbahnhof oder Einführung in den Fernbahnhof würde viele teure und letztlich doch unzureichende Sicherheits- und Schutzmaßnahmen überflüssig machen.
- Wie hoch liegt im Vergleich zu diesen grundsätzlichen Alternativen die aktuelle Kostenschätzung für den Abschnitt 1.3?