

Pressemitteilung

der Großen Kreisstadt Leinfelden-Echterdingen, 03.02.2011

S21: Deutsche Bahn beantwortet Fragenkatalog

Die Antworten auf den Fragenkatalog, den Stadt und Gemeinderat zur S21-Planung im Bereich Rohrer Kurve - Flughafen an die Deutsche Bahn gestellt hatten, liegt vor. Auch auf offen gebliebene Fragen der Zuhörer in der Informationsveranstaltung am 27. Dezember geht der DB-Konzernbevollmächtigte Eckart Fricke in seinem Brief an OB Klenk ein. Nachfolgend die Ausführungen der Bahn.

I. Zu den noch offenen Fragen aus der Infoveranstaltung:

1. In welchen Bereichen auf der heutigen S-Bahn-Strecke liegen Unterschottermatten und wann werden diese erneuert?

Unterschottermatten wurden in der Gemarkung Oberaichen, im Bereich der Fußgängerunterführung beim Gasthof "Bahnhöfle" eingebaut. Weiterhin existieren diese im Bereich der Bahnsteige, partiell auch senkrecht, um das Gleisbett vom Bahnsteig abzuschotten. Unterschottermatten sind sehr langlebig und haben aus den Erfahrungen anderer Bauwerke auch nach langer intensiver Nutzung keine nachlassende Wirkung. Sollten die Unterschottermatten ihre Funktion nicht mehr erfüllen, werden diese selbstverständlich ausgetauscht.

2. Ist das Gerichtsurteil vom Verwaltungsgericht Stuttgart bekannt, in dem festgelegt ist, dass der Körperschall der S-Bahn auf den Grundstücken der Kläger 35 dB (A) als mittleren Maximalpegel nicht überschreiten darf? Dürfen aus diesem Grund andere Fahrzeuge als S-Bahnen verkehren?

Das Urteil des Verwaltungsgerichts Stuttgart vom 6. September 1989 ist unseren Fachabteilungen bekannt. Das Urteil behandelt den Umfang des erforderlichen Schallschutzes auf Grund des S-Bahn-Betriebs. Es trifft keine Aussagen zum Ausschluss anderer Zugarten.

Im Rahmen der Planfeststellung ist vom Eisenbahn-Bundesamt unter Hinzuziehung aller Einwendungen von Betroffenen abzuwägen, ob bzw. welche Schallschutzmaßnahmen vorgenommen werden müssen.

Es ist zutreffend, dass die S-Bahn-Strecke von Rohr bis zum Flughafen ursprünglich ausschließlich für den S-Bahn-Betrieb geplant und gebaut worden ist. Hierüber hat das Bundesministerium für Verkehr Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) mit Bescheid vom 18.06.2010 eine Ausnahme gestattet, wonach jetzt auch andere Fahrzeuge als Stadtschnellbahnen (insbesondere auch Reisezüge) verkehren dürfen.

3. Ist es gesichert, dass die Pünktlichkeit der S-Bahn in Filderstadt auch nach der Realisierung von Stuttgart 21 aufrecht erhalten werden kann?

Die für das Projekt von der DB Netz AG durchgeführten Simulationen haben ergeben, dass die Pünktlichkeit der S-Bahn in Filderstadt gewährleistet ist. Eine Fahrplanstudie der DB Netz AG zeigt, dass die Mindestwendezeit von 6 Minuten eingehalten werden kann. Zudem steht ein umfangreicher Test für das Gesamtstreckennetz von Stuttgart 21 mit dem in der Schlichtung vereinbarten Stresstest an.

4. Ist es gesichert, dass auch Doppelstockwaggons durch den Echterdinger- bzw. Fildertunnel passen?

Im Rahmen der vorgenannten Ausnahmegenehmigung wurde für den Echterdinger Tunnel und den Bereich der Station-Terminal geprüft und nachgewiesen, dass die Fahrzeuge ICE 1/2/3, ICE-T, IC 4, TGV und Doppelstockwagen mit den reduzierten Seiten und Gleisabständen keine Probleme haben. Der Filder- und Flughafentunnel erfüllt bzgl. der Lichtraumprofile die Standardanforderungen des Regelwerks für Fernverkehrsstrecken und lässt somit auch den Betrieb der o.g. Fahrzeuge zu.

5. Inwieweit sind Erdbeben bei der Planung berücksichtigt worden und was unternimmt die Deutsche Bahn AG im Gefahrenfall?

Die Planungen zu Stuttgart 21 berücksichtigen die Anforderungen der aktuell gültigen Regelwerke, auch bezüglich der Bemessung der Bauwerke auf Erdbebenereignisse. Im Gefahrenfall greift das Krisenmanagement der Deutschen Bahn AG.

II. Im Folgenden wird der Fragenkatalog vom 3. November 2010 beantwortet:

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?

Im Rahmen der nun erfolgten Marktliberalisierung erwarten wir einen zunehmenden Wettbewerb im Schienenpersonenfernverkehr. Neben der Deutschen Bahn werden mit hoher Wahrscheinlichkeit auch andere Eisenbahnunternehmen die neue Infrastruktur nutzen und Fernverkehrsleistungen anbieten. Aus Wettbewerbsgründen veröffentlicht die Deutsche Bahn AG grundsätzlich keine eigenen Nachfrageprognosen.

Die Reisendennachfrage nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 hängt von der Marktentwicklung in den nächsten Jahren und dem genauen realisierten Flugverkehrsangebot ab. Die Nachfrageprognose für das Planfeststellungsverfahren erfolgte durch die neutralen Gutachter Intraplan Consult aus München und durch das Verkehrswissenschaftliche Institut an der Universität Stuttgart VWI. Diese gehen für den Flughafen Stuttgart von täglich 10.000 Reisenden im Bahnfernverkehr nach Realisierung von Stuttgart 21 aus. Davon sind etwa 4.000 Personen Fluggäste.

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?

Die Schätzungen der folgenden Zahlen wurden vom Verkehrswissenschaftlichen Institut Stuttgart und von Intraplan Consult aus München im Jahr 2006 vorgenommen.

Im Regionalverkehr werden insbesondere auf den Strecken nach Nürtingen (+ 11.300 Fahrgäste pro Tag), Böblingen (+4.600 Fahrgäste pro Tag) und zum Hauptbahnhof (+ 25.300 Fahrgäste pro Tag) Zuwächse erwartet. Über die Anzahl der Ein-, Aus- und Umsteiger lassen sich hieraus nur bedingt Zahlen ableiten.

Bei der S-Bahn werden im Jahr 2015 – auf der heutigen Infrastruktur – insgesamt 18.800 Fahrgäste zwischen Echterdingen und Flughafen/Messe prognostiziert. Nach Inbetriebnah-

me von Stuttgart 21 werden hier 15.500 Fahrgäste pro Tag weniger erwartet. Für die Fahrt nach Filderstadt werden 200 zusätzliche Fahrgäste pro Tag prognostiziert.

Fahrgastzahlen von Airport Sprinter-Bussen liegen uns nicht vor.

- 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?

Das Raumordnungsverfahren als übergeordnetes Planungsinstrument spricht sich in seiner Bewertung für die Gäubahn-Anbindung über den Flughafen aus, insofern verfolgt die Deutsche Bahn AG im Planfeststellungsverfahren diese Variante. Für großräumige Varianten, deren Planung die Deutsche Bahn AG nicht verfolgt, liegen keine Fahrgastprognosen vor.

Für Varianten, die nicht die Nutzung der heutigen S-Bahnstrecke mitberücksichtigen, aber eine Verbindung der Gäubahnstrecke zum Flughafen vorsehen, rechnet die Deutsche Bahn AG mit keiner Abweichungen der Fahrgastzahlen.

Dies begründet auch, weshalb keine zweite Trasse beantragt wird: dadurch würden unwirtschaftliche Überkapazitäten geschaffen. Zudem wäre dies, wie das Raumordnungsverfahren gezeigt hat, nachteilig für den Naturschutz und die Freiraumsicherung.

- 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?

Der Fildertunnel ist bereits planfestgestellt und gehört als feststehender Bestandteil zum Gesamtkonzept von Stuttgart 21, insofern steht dieser auch nicht zur Disposition. Fahrgastzahlen wurden von der Deutschen Bahn AG zwar nicht prognostiziert, aber es ist anzunehmen, dass der wesentliche Teil der Fahrgäste aus dem Fernverkehr als auch ein Teil der Fahrgäste aus dem Regionalverkehr wegen der fehlenden Attraktivität (Fahrzeitverlängerung) wegfallen würde.

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

- Können Flugverbindungen entfallen?
- In welchem Maße sinkt der Individualverkehr zum Flughafen?

Attraktive Reiseketten sind die, bei denen sich die unterschiedlichen Verkehrsträger sinnvoll ergänzen. Deshalb ist es auch ein verkehrspolitisches Ziel, intelligente Verknüpfungen der jeweiligen Verkehrsträger zu schaffen.

Der Bahnhof am Flughafen liegt im besonderen Interesse des Landes Baden-Württemberg. Die Verknüpfung von Luft- und Schienenverkehr entspricht darüber hinaus den verkehrlichen Zielen des Bundes sowie denen der Europäischen Union.

Im Entfernungsbereich von 600-700 Kilometern wird sich die Deutsche Bahn AG verstärkt in Konkurrenz zu Fluggesellschaften begeben, da sie hier über ein günstiges Aufwand-Zeit-Verhältnis verfügt. Die Deutsche Bahn AG geht, wie in den Planfeststellungsunterlagen beschrieben, davon aus, dass durch den zusätzlichen Halt am Flughafen 4.000 Passagiere täglich auf die Bahn umsteigen werden. Der Deutschen Bahn AG ist nicht daran gelegen, mehr Flugverkehr zu generieren, jedoch sieht sie sich als integrativer Bestandteil einer Reisekette, zu der auch der Flugverkehr gehört.

Der Durchgangsbahnhof in Stuttgart und am Flughafen schafft im Regionalverkehr mehr Angebote und direktere Verbindungen ohne Umsteigen. Zum Beispiel entstehen sehr attraktive Verbindungen aus Tübingen zum Flughafen. Da es hier als Alternative nur den weniger attraktiven Bus bzw. den eigenen PKW gibt, bringt das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm in Stadt und Region mehr Verkehr auf die Schiene und entlastet den Straßenverkehr. Die bessere Vernetzung zahlt sich für die Umwelt aus. Wissenschaftler haben errechnet, dass mit dem Gesamtprojekt insgesamt rund 18 Millionen PKW-Fahrten mit 350 Millionen Kilometern im Jahr von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Das erspart der Umwelt jährlich rund 70.000 Tonnen Kohlendioxid.

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?

Die Deutsche Bahn AG hat mit der „Strategie Netz 21“ das Konzept zur „Entmischung der Verkehre“ sehr detailliert beschrieben. Dabei geht es um die Entmischung von schnellen und langsamen Verkehre, um auf dem Schienennetz der Deutschen Bahn AG unabhängig von Neu- und Ausbaumaßnahmen mehr Kapazität zu generieren.

Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchungen haben bestätigt, dass mit der Entmischung der Verkehre oder alternativ der Harmonisierung der Geschwindigkeiten auf den Schienenstrecken in der Tat mehr Kapazität bereitgestellt werden kann.

Mit der Neubaustrecke Stuttgart – Ulm wird auch auf der Relation Mannheim – (Stuttgart) – Ulm die Voraussetzung für eine Entmischung geschaffen. Schnelle Verkehre benutzen künftig die Neubaustrecke durchgehen von Mannheim bis Ulm. Langsame Verkehre verkehren über die Bestandsstrecken (z.B. über die Geislinger Steige).

Auf der Strecke „Abzweig Rohr“ bis „Flughafen Stuttgart Terminal“ findet in dem Sinne keine Entmischung statt. Hier geht es nicht um die Trennung von schnellen und langsamen Ver-

kehren. Im Gegenteil, hier kommt es zu einer Harmonisierung des Verkehrs, da sowohl die Fernverkehrszüge als auch Regional- und S-Bahnen in einem einheitlichen Geschwindigkeitsprofil verkehren. Damit ist eine unter eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Gesichtspunkten bestmögliche Ausnutzung der Infrastruktur gewährleistet.

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?

Grundlage für die Betriebsszenarien war der Bundesverkehrswegeplan 2003 mit dem Prognosehorizont 2015 sowie das mit der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg abgestimmte Mengengerüst. Die Betriebsszenarien berücksichtigen im Bereich der heutigen Filder-S-Bahn eine Fernverkehrslinie im 2-Stunden-Takt, zwei Regionalverkehrslinien im 2-Stunden-Takt und die Führung von zwei S-Bahn-Linien im 30-Minuten-Takt.

Die Untersuchungen von Universitätsprofessor Dr.-Ing. Martin, Verkehrswissenschaftliches Institut Stuttgart, aus dem Jahr 2008 sowie die im Jahr 2009 intern durchgeführten Betriebssimulationen belegen, dass die heute vorhandenen S-Bahn-Verkehre abgefahren werden können.

Der Verband Region Stuttgart (VRS) als Aufgabenträger der S-Bahn Stuttgart setzt sich dafür ein, dass der heutige S-Bahn-Takt (10/20-Minuten-Takt der Linien S2 Schorndorf-Filderstadt und S3 Backnang-Stuttgart Flughafen/Messe) im Bereich Stuttgart-Vaihingen-Stuttgart Flughafen/Messe prinzipiell auch nach Fertigstellung von Stuttgart 21 gefahren werden kann. Die Angebotskonzeption des Landes sowie die Leistungsuntersuchung Station Terminal, der heutigen S-Bahn-Station Stuttgart Flughafen/Messe, die zukünftig auch vom Fern- und Regionalverkehr der Gäubahn angefahren wird, legt keine Taktausdünnung zu Grunde.

Aus technischer Sicht gilt somit: Das Streckennetz kann die prognostizierten Verkehre zu den oben genannten Takten stabil bewältigen. Aufgabenträger und Besteller der S-Bahn ist der Verband Region Stuttgart. Dieser entscheidet, welche bzw. wie viele S-Bahn-Linien fahren werden.

Der abschnittsweise zweigleisige Ausbau der Gäubahn dient in erster Linie dem Zweck, eine Fahrplanstabilisierung zu erreichen. Ein durchgängiger zweigleisiger Ausbau ist nicht vorgesehen.

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) im einem oder beiden Bahnhöfen und den dazugehörigen Zu- und Ablaufstrecken beseitigt wird?

Die DB Netz AG stellt durch eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchungen vor der Beantragung der Planfeststellung beim Eisenbahn-Bundesamt sicher, dass die Eisenbahninfrastruktur ausreichend dimensioniert wird. Dabei wird insbesondere geprüft, ob die zukünftig zu erwartenden Betriebsprogramme gemäß Bundesverkehrswegeplan und unternehmensinterner Prognosen mit wirtschaftlich-optimaler Betriebsqualität durchgeführt werden können. Die Bestellabsichten der Aufgabenträger werden selbstverständlich berücksichtigt. Für den Planfeststellungsabschnitt 1.3 liegt ein umfassendes externes Gutachten des Verkehrswissenschaftlichen Institut Stuttgart GmbH unter Leitung von Prof. Dr. Martin vor. Prof. Martin kommt zu dem Schluss, dass die zukünftig vorhandene Fahrwegkapazität auf der zur Planfeststellung vorgesehenen Eisenbahninfrastruktur für einen Betrieb mit wirtschaftlich-optimaler Betriebsqualität ausreicht:

„Die vorliegenden Untersuchungsergebnisse zeigen, dass das für Stuttgart 21 geplante Betriebsprogramm in der Station Stuttgart-Flughafen Terminal (d. h. im Fern- und Regionalverkehr sowie bei der S-Bahn) auch mit zwei unterschiedlich nutzbaren Bahnsteiggleisen verschiedener Höhe realisierbar ist. Dabei erfolgt eine Angebotserweiterung für die Station Flughafen von heute 148 S-Bahnen (täglich, beide Richtungen) auf 160 Züge (davon 98 S-Bahnen, 46 Regionalzüge und 16 Fernverkehrszüge) in der Station Stuttgart-Flughafen Terminal sowie weitere 112 Züge (davon 62 Regionalzüge), die in der Station Flughafen NBS halten.

Bezogen auf die Leistungsfähigkeit ist festzustellen, dass die Station Terminal auch unter diesen Bedingungen keinen leistungsbestimmenden Engpass im Knoten Stuttgart darstellt. Darüber hinaus kann das S-Bahn-Angebot auch mit dem S-Bahn-Halt an nur einer Bahnsteigkante der Station Terminal über die ursprünglichen Planungen hinaus durchaus wieder auf das heutige Betriebsprogramm (148 S-Bahnen) verdichtet werden. Eine weitere Verdichtung des S-Bahn-Verkehrs ohne bautechnische Maßnahmen ist grundsätzlich durch bis zu 2 nicht vertaktete Verstärkerzüge je Stunde möglich. Dabei ist eine Ausweitung auf einen 10-Minuten-S-Bahn-Takt nicht möglich, da diese Trassen bis Stuttgart-Vaihingen durch die S1 belegt sind. Die Lage der Verstärkerzüge wird zwar jede Stunde dieselbe sein, allerdings mit unterschiedlichen Abständen zu den planmäßigen Zügen.“

Die maximale Leistungsfähigkeit der Strecke zwischen Rohrer Kurve und Flughafen beinhaltet 16 Züge des Fernverkehrs, 46 Züge des Regionalverkehrs, den heutigen S-Bahn-Takt mit 148 Zügen und darüber hinaus zwei nicht vertaktete Verstärkerzüge je Stunde.

2.4. Kann die Führung von Güterzügen definitiv ausgeschlossen werden?

Ja, Güterzüge sind ausgeschlossen.

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?

Die Befristung der Ausnahmen ist sinnvoll. So ist gewährleistet, dass deren Zweckmäßigkeit überprüft wird. Darüber hinaus hat die Deutsche Bahn AG die Möglichkeit, die Tunnel im Rahmen der planmäßigen Erneuerung, bei denen auch anderweitige technische Regelwerksänderungen berücksichtigt werden, gemäß den gültigen Bestimmungen der Eisenbahn-Bau und Betriebsordnung (EBO) anzupassen.

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?

Zur Frage der Zugtypen siehe Antwort zu Frage I.4.

Die Ausnahmegenehmigung wurde mit klaren Auflagen zum Thema Sicherheit erteilt, eben weil die Sicherheit gewährleistet bleiben muss. Sicherheit hat im deutschen Eisenbahnnetz und bei der Deutschen Bahn AG immer höchste Priorität. Deshalb ist es falsch davon zu sprechen, die Sicherheit „trotz“ der Ausnahmegenehmigung aufrecht zu erhalten.

In Deutschland und auch in der Region Stuttgart befinden sich Tunnel, die einen geringeren Gleisabstand als die heute gültigen 4,00 Meter für Neubauten nach der EBO betragen. Auch diese Tunnel sind sicher.

Beispiele für die Sicherheitsauflagen in der Ausnahmegenehmigung sind:

- Die Festsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h.
- Der Ausschluss aller Fahrzeuge, die nicht elektrische Triebfahrzeuge und Reisezugwagen mit Drehgestellen und Notbremsüberbrückung darstellen, für die weitere Regelungen gelten (z.B. Ausschaltung der Neigetechnik).
- Andere Züge müssen bei einem Notruf unverzüglich angehalten und die Strecken gesperrt werden.

- Die Breite der Rettungswege ist von heute 0,80 Meter auf 1,00 Meter zu vergrößern. Handläufe, Tunnelbeleuchtung und die Fluchtwegebeschilderung sind nachzurüsten bzw. anzupassen.
- Arbeiten im Tunnel sind nur bei Sperrung des betroffenen Streckengleises zulässig.
- Falls auf Grund einer technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) für die Infrastruktur konventioneller Eisenbahnstrecken erforderlich, sind die Einschränkungen der sich aus der kinematischen Bezugslinie GC ergebenden Grenzlinie zu beseitigen.

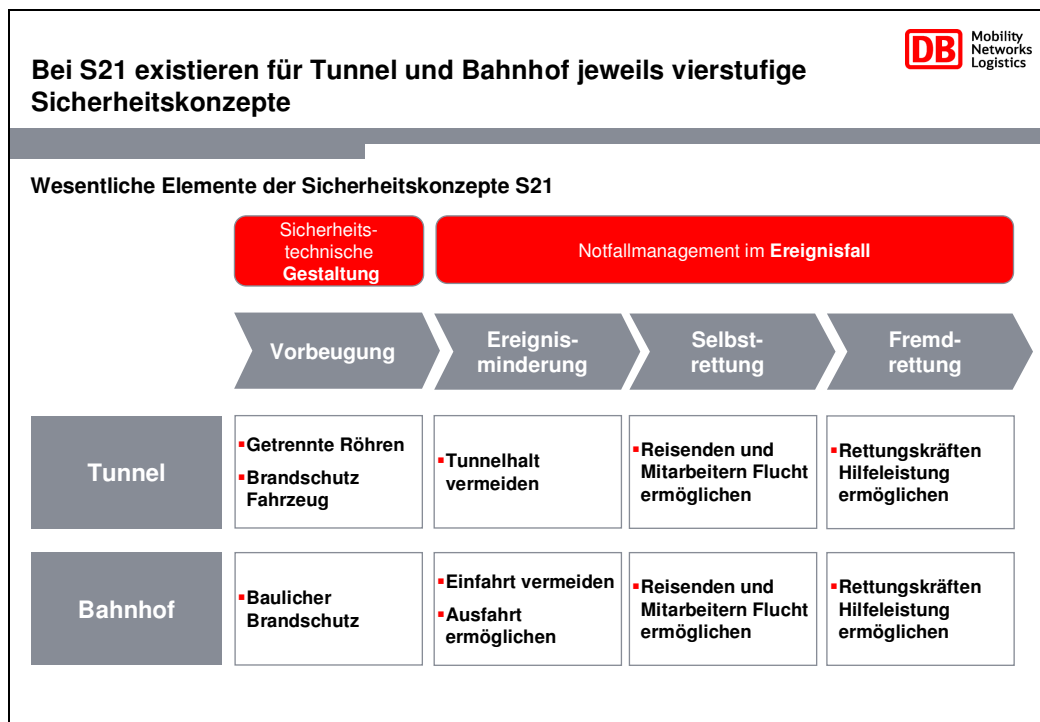
Die Erstellung von auf die jeweilige Tunnelsituation abgestimmten „Betriebliche Alarm- und Gefahrenabwehrpläne“ (BAGAP) inkl. zugehöriger Planunterlagen für die Rettungskräfte ist sowohl unter Pkt. 4 der EBA-Richtlinie für die „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und Betrieb von Eisenbahntunnel“ sowie in der Konzernrichtlinie 123.0111 fixiert.

„Betriebliche Alarm- und Gefahrenabwehrpläne“ liegen für die bestehenden Tunnel Echterdingen und Flughafen vor.

Entsprechend den durchgeführten Abstimmungsgesprächen mit den zuständigen Brandschutzbehörden des Regierungspräsidiums Stuttgart sowie des Landratsamtes Esslingen werden keine Einwendungen gegen die vorliegende Planung geltend gemacht.

Die o. g. Unterlagen werden nach Abschluss der durchzuführenden Planfeststellung unter Berücksichtigung der im Planfeststellungsbeschluss enthaltenen Maßgaben fortgeschrieben.

Allgemein gilt für den Eisenbahnbetrieb von Tunnel ein vierstufiges Sicherheitskonzept. Das konkrete Rettungskonzept wird mit den örtlichen Behörden sowie den Feuerwehren abgestimmt.



1. Präventivmaßnahmen:

Die Wahrscheinlichkeit, dass ein Zug in einem Tunnel einen Unfall hat, wird von vornherein minimiert, indem z. B. Begegnungen zweier Züge in einem Tunnel so weit wie möglich ausgeschlossen werden. In neuen Tunneln, wird dies überwiegend durch den Bau von zwei getrennten Tunnelröhren erreicht – für jede Fahrtrichtung steht eine Tunnelröhre zur Verfügung.

2. Ereignisminderung

Sollte dennoch im Tunnel etwas passieren, geht es darum, die Schadensauswirkungen zu minimieren. Dazu gehört zum Beispiel die Notbremsüberbrückung. Diese ermöglicht es dem Lokführer, eine Notbremsung beispielsweise bei einem Brand im Tunnel so zu überbrücken, dass der Zug weiterfahren und den Tunnel ohne anzuhalten verlassen kann. Die weiteren Maßnahmen können dann außerhalb durchgeführt werden.

3. Selbstrettung

Für den Fall, dass ein Zug dennoch im Tunnel zum Halten kommt, stehen Fluchtwege mit Fluchtleitsystem zur Verfügung.

4. Fremdrettung

Der Ablauf der Fremdrettung wird mit den örtlichen Feuerwehren abgestimmt. Die Eingriffe von außen sind durch entsprechende Vorhaltungen (z.B. Löschwasser, Rettungswege und Zufahrten etc.) zu unterstützen.

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? Schmälert dies den „Etat“ für den Bereich Filder/Leinfelden-Echterdingen im Gesamten?

Die Ausrüstung der Strecken des Bahnprojektes Stuttgart-Ulm mit zusätzlicher konventioneller Leit- und Sicherungstechnik wird derzeit geprüft. Derzeit wird eine Doppelausrüstung von Feuerbach über den Hauptbahnhof bis zum Flughafen für sinnvoll erachtet. Mögliche Veränderungen von Kosten gehen nicht zu Lasten einzelner Teilabschnitte.

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?

Die geplante Rohrer Kurve stellt sich in Ihrer geplanten Form, wie viele in Deutschland vorhandene Streckenverknüpfungen dar. Ob sie sich wirklich als Schwachstelle erweist, wird sich im Rahmen des umfangreichen Stresstests, der im Rahmen der Fachschlichtung vereinbart wurde, zeigen.

Die DB Netz AG kommt im Rahmen ihrer bisher durchgeführten Simulation zu dem Ergebnis, dass nach wie vor der störungsfreie Betrieb von 2 S-Bahn-Linien in Leinfelden-Echterdingen möglich ist und dass die Wendezeit bei der S-Bahn in Filderstadt ausreichend ist, um einen stabilen Takt zu fahren.

Siehe auch Antwort zu Frage 2.3.

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.

Ausgehend vom bestehenden Linienkonzept der S-Bahn Stuttgart, den Erfahrungen des heutigen Stör- und Notfallkonzepts, den prognostizierten Mehrverkehren im Fern- und Nahverkehr und den zusätzlichen Möglichkeiten der neuen Infrastruktur kann im Störfall bei S21 künftig noch flexibler reagiert werden. Die S-Bahnen können unter anderem über den neuen Fildertunnel vom Stuttgarter Durchgangsbahnhof zum Flughafen fahren, über den neuen innerstädtischen Schienenring bestehen weitere Umleitungsmöglichkeiten. Damit können im neuen leistungsfähigen Durchgangsbahnhof auch beim Notfallkonzept mehr Züge fahren als im bestehenden Kopfbahnhof, das heißt die Auswirkungen werden geringer sein als heute. Störungen bedeuten aber heute wie auch künftig Behinderungen für die Fahrgäste.

Ein Fahrtrichtungswechsel im Terminalbahnhof ist weiterhin möglich (Endhaltestelle S3).

Bei Umleitung durch den Fildertunnel sind sowohl S-Bahn-Fahrten nach Böblingen/Herrenberg als auch nach Stuttgart-Vaihingen möglich. Damit sind die Wohn- und Arbeitsstandorte in Leinfelden-Echterdingen nicht abgeschnitten.

Ob im Rahmen des Schlichtungsergebnisses eine eventuelle Einbindung der Gäubahn zu einem anderen Konzept führen wird, muss nun erst geprüft werden.

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?

Die eingleisige Streckenführung im Bahnsteigbereich des Terminalbahnhofs sowie die Auflagen der Ausnahmegenehmigung haben prinzipiell keine Ursächlichkeit für eine höhere Störungsquantität.

Auf welcher sachbezogenen Basis werden Annahmen getroffen, dass es vermehrt zu Tunnelblockaden kommen wird?

Auch hier verweisen wir auf den in den kommenden Monaten durchgeführten Stresstest. Das vorzeitige Wenden im S-Bahn-Störfall in Stuttgart-Vaihingen bleibt beibehalten.

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)?

In den freien Streckenbereichen (außerhalb der Tunnel) ist neben der Veränderung des Gleisabstandes (Gleisaufweitung) eine dadurch erforderlich werdende Anpassung des direkt an die Gleise angrenzenden Randweges vorgesehen. Außerdem ist geplant, eine neue Speiseleitung (Bahnstrom) in Form einer Erdleitung zu verlegen.

In den Unterführungen (Straßenüberführung SÜ Esslinger Straße und SÜ B27) ist die Veränderung des Gleisabstandes, jedoch keine Veränderung am Bauwerk selbst geplant.

Außerhalb der S-Bahnstation Flughafen sind keine baulichen Veränderungen an S-Bahn-Haltestellen vorgesehen.

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?

Die Aufweitung des Gleisabstandes erfolgt voraussichtlich im Rahmen einer planmäßigen Stabilisierung des Gleisbettschotters (Stopfvorgang). Für diese, auch bereits heute regelmäßig stattfindenden Instandhaltungsarbeiten sind keine Erschütterungsschutzmaßnahmen vorgesehen.

Die Deutsche Bahn AG geht davon aus, dass für den benannten Streckenabschnitt im Siedlungsbereich keine Erschütterungsmaßnahmen vorzusehen sind, da weder die Streckengeschwindigkeit erhöht wird noch durch die zukünftig eingesetzten Fahrzeugtypen mit einer wesentlichen Erhöhung der Erschütterungsimmissionen zu rechnen ist.

Zum Thema Unterschottermatten: siehe auch Antwort auf Frage I.1.

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?

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist es im Sinne des BImSchG i. V. mit der 16. BImSchV erforderlich, die Planung dahingehend zu untersuchen, ob sich aus dem Bauvorhaben ein Anspruch auf Schutzmaßnahmen ableiten lässt.

Die Untersuchung der Deutschen Bahn AG hat ergeben, dass die vorgesehenen baulichen Anpassungen an der Strecke 4861 zwischen dem Haltepunkt Leinfeldern und dem Bahnhof Flughafen zu keiner wesentlichen Änderung der Strecke führen. Daher sind diese Maßnahmen nicht als "erheblicher baulicher Eingriff" im Sinne der 16. BImSchV zu bewerten. Ein Anspruch auf Lärmvorsorge nach der 16. BImSchV besteht aus unserer Sicht nicht.

Weiterhin wurde im Zuge der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen eine erschütterungstechnische Untersuchung durchgeführt. Hiernach werden Erschütterungsschutzmaßnahmen ausschließlich im Bereich des Kongresszentrum und der Messehalle 4 erforderlich (Neubau der Anschlusstunnel an den neuen Flughafenbahnhof Station Flughafen/Messe). In diesem Teilabschnitt wird entsprechend den eingereichten Planfeststellungsunterlagen auf ca. 350 m Länge ein leichtes Masse-Feder-System in die Tunnel integriert.

Die vorgenannten gesetzlichen Vorgaben greifen nicht für Bestandsstrecken, auch dann nicht, wenn im Rahmen des darauf zugelassenen Eisenbahnbetriebs zukünftig ein verändertes Betriebsprogramm abgewickelt werden soll.

Lärm- und Erschütterungsschutz ist prinzipiell Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Die Deutsche Bahn AG geht davon aus, dass an der Bestandstrecke keine wesentliche Änderung vorgenommen wird und damit keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind.

4.4. Wird die Bahn ein Beweissicherungsverfahren durchführen?

Die Festlegung von Beweissicherungen ist grundsätzlich Bestandteil der Planfeststellung. Die Festlegung von Beweissicherungen wird hier parzellenscharf definiert.

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 Gesamtkostendeckel 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 Leinfelden-Echterdingen nicht zugesagt werden können, oder, wenn unumgänglich, den Kostendeckel sprengen werden und somit das ganze Projekt in Frage stellen?

Bei größeren Infrastrukturvorhaben ist es gängig, abschnittsweise mit dem Bau zu beginnen und das Gesamtvorhaben nach und nach zu errichten. Ein Beispiel in Baden-Württemberg hierfür ist der Ausbau der Rheintalbahn. Auch hier wird abschnittsweise realisiert, ohne dass alle Planfeststellungen vorliegen. So ist beispielsweise der nördliche Streckenabschnitt Rastatt/Baden-Baden - Offenburg bereits in Betrieb, der südliche Abschnitt noch in der Realisierung (Katzenbergtunnel) und die mittleren Abschnitte befinden sich noch im Planfeststellungsverfahren.

Grundlage für die Planungen ist das übergeordnete Raumordnungsverfahren, welches sich mit den großräumigen Trassierungsvarianten beschäftigt.

Das Vorgehen hat praktische Gründe, denn bei Vorhaben dieser Größe wären sowohl der Bauherr als auch die beteiligten Behörden personell bei Weitem überlastet, wenn das komplette Projekt als Ganzes in allen Planfeststellungsabschnitten gleichzeitig genehmigt werden sollte.

5.2. Wurde die EU-Richtlinie zur Umweltverträglichkeit beachtet?

- Artenschutzrechtliche Prüfung?
- Betrachtung der Nullvariante?

- Umweltverträglichkeitsprüfung nicht nur von kleinräumigen Varianten zum Tiefbahnhof?

Im Rahmen der Planfeststellung ist es vorgeschrieben, die aktuellen Gesetze und Regelwerke zu beachten, so auch die entsprechenden Gesetze und Regelwerke zum Natur- und Artenschutz. Die EBO-Ausnahmegenehmigung bedeutet nicht, dass ohne eine Planfeststellung und ohne Prüfung der dafür vorgesehenen Regularien geplant, geschweige denn gebaut werden darf.

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

Ja. Der komplette Abschnitt zwischen Rohrer Kurve und dem Anschluss an die Neubaustrecke zu den Abschnitten 1.2 und 1.4 wird in der Planfeststellung behandelt. Entsprechend können auch von den Bürgern, der Stadt bzw. den Trägern öffentlicher Belange Einwendungen in das Verfahren eingebracht werden, die es vom Eisenbahn-Bundesamt entsprechend abzuwägen gilt.

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?

Die Vorarbeiten für das Verfahren laufen bereits, denn die Unterlagen hierzu wurden im April 2009 an das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) eingereicht. Nach dem Erhalt der EBO-Ausnahmegenehmigung im Juni letzten Jahres, wurden die Planungen nun modifiziert und die Überarbeitungen ebenfalls dem EBA zur Prüfung vorgelegt.

Planungsänderungen, wie z.B. eine eventuelle Zweigleisigkeit in der Zuführung zum Bahnhof Flughafen/Messe, müssen noch in das laufende Verfahren eingebracht werden, daran wird zurzeit gearbeitet. Erst danach kann eine Offenlage der Planfeststellungsunterlagen erfolgen.

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 Verfahren vorgelegt?

Die Fragen werden mit den Antworten zu Fragen 3.2, 4.2 und 4.3 beantwortet.

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?

Eine grundsätzliche Prüfung von Alternativen zur Gäubahnbindung wurde im Rahmen der Variantenbetrachtung der Raumordnung vorgenommen (Großräumige Planungsalternativen).

Eine Variantenabwägung der konkreten und kleinräumigen Trassenführung ist prinzipiell Gegenstand einer Planfeststellung und bedarf der Empfehlung des Regierungspräsidiums und der Abwägung des Eisenbahn-Bundesamtes. Siehe hierzu auch die Antwort auf Frage 1.3.

An dieser Stelle widersprechen wir erneut den unterstellten unzureichenden Sicherheits- und Schutzmaßnahmen. Es wird keine Planfeststellung ohne ausreichenden Sicherheitschutz geben.

III. Zu den Fragen des Schreibens vom 9. Dezember 2010:

Zu Ihrer Anfrage hinsichtlich einer Erprobungsstrecke für technische Innovationen: Derzeit sind die jeweiligen Innovationsmaßnahmen bereits an anderen Strecken eingeplant. Sollte es weitere Innovationstests geben, werden wir prüfen, ob die Strecke in Leinfelden-Echterdingen hierfür in Frage kommt.

Zu Ihrer Anfrage hinsichtlich der Testfahrt eines ICE auf der heutigen S-Bahn-Trasse: Wie bereits am 27. Dezember 2010 im Rahmen der Informationsveranstaltung erläutert, dürfen wir derzeit auf der vorhandenen Strecke keinen ICE fahren lassen.