



Sitzungsvorlage

2019/150

Federführung:

Planungsamt

Aktenzeichen:

797.19; 797.19:7

Beratungsfolge:			
Gremium	Termin	Status	Zuständigkeit
Technischer Ausschuss	17.09.2019	öffentlich	Vorberatung
Gemeinderat	24.09.2019	öffentlich	Entscheidung

Stuttgart 21, Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt 1.3b: Konkretisierung der Einwendungen der Stadt zum geplanten Betriebskonzept im Bereich der Filder-S-Bahn

Beschlussvorschlag:

Die Stellungnahme der Stadt im Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt 1.3b vom 11.07./25.07.2017 und vom 26.03.2019 wird entsprechend Anlage 1 konkretisiert.

Sachverhalt:

1. Verfahren

Die Bahn hat nach Teilung des Planfeststellungsabschnitts 1.3 die Unterlagen zum Abschnitt 1.3b erstmals vom 19.06.2017 bis zum 18.07.2017 öffentlich ausgelegt. Die Stadt hat mit Schreiben vom 08.08.2017 entsprechend dem Gemeinderatsbeschluss vom 25.07.2017 (Vorlage 144/2017) im Verfahren Stellung genommen und dabei vor allem auf die Themen Schall- und Erschütterungsschutz, Baulärm und Baustellenverkehr, Brand- und Katastrophenschutz sowie mögliche Auswirkungen auf den S-Bahn-Verkehr abgehoben. Es wurde bisher nicht nachgewiesen, dass die im Abschnitt 1.3b vorgenommenen Veränderungen der Infrastruktur (weitgehend niveaufreie Rohrer Kurve, separates drittes Gleis für Fern- und Regionalverkehr am Flughafen) in Verbindung mit dem vorgesehenen Betriebskonzept für den Regional- und Fernverkehr einen reibungslosen S-Bahn-Verkehr zwischen Rohrer Kurve und Flughafen zulassen. Die vorgeschriebene Erörterung der Einwendungen im Planfeststellungsverfahren fand bisher noch nicht statt.

Stattdessen hat die DB im Rahmen einer ergänzenden Planauslegung vom 28.01.2019 bis zum 27.02.2019 weitere Planänderungen im Abschnitt 1.3b vorgenommen, die eine erneute Auslegung erforderlich machten. Ausgehend von einem veränderten Betriebskonzept mit höheren Zugzahlen, standen erneut die Themen Schall und Erschütterung und Baustellenverkehr/ Bauablauf im Mittelpunkt dieser Planergänzung. Die Stadt nahm mit Vorlage 2019/042 am 26.03.2019 zu dieser Planänderung Stellung.

Auch in dieser Planänderung fehlte ein Nachweis der Funktionsfähigkeit des veränderten Betriebskonzepts. Einmal mehr hat die Stadt deshalb auch im Rahmen dieser zweiten Stellungnahme den Nachweis der betrieblichen Stabilität der geänderten Planung einschließlich ausreichender Kapazitätsreserven für die S-Bahn gefordert, ohne dass eine fachliche Auseinandersetzung mit dem Betriebskonzept möglich gewesen wäre.

Erst mit Abschluss der Anhörung zum Planergänzungsverfahren wurde der Stadt am 22.03.2019 Einblick in die Ergebnispräsentation einer Simulation des diesem Verfahren zugrunde gelegten Betriebskonzept gewährt, die von der Bahn im Auftrag des Landes an die Firma ViaCon vergeben worden war (s. im Netz unter http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/uploads/tx_smediamediathek/20190308-PFA_1_3b-Simulationsergebnisse_01.pdf). Eine wissenschaftliche Dokumentation der Simulation stand auch auf Nachfrage nicht zur Verfügung, so dass sich die Stellungnahme der Stadt auf Ergebnisse und Prämissen der Untersuchung beschränken muss, ohne sich vertieft mit deren Methodik befassen zu können. Nachdem jedoch im Herbst 2019 die immer noch fehlende Erörterung der veränderten Planung stattfinden soll, ist nun trotz unzureichender Unterlagen eine ergänzende Stellungnahme der Stadt zum Thema Betriebskonzept erforderlich.

2. Stellungnahme (ausführlich s. Anlage 1)

Nachdem die Technische Universität Dresden die weitere Betreuung der Stadt im Bereich Verkehr und Fahrplan aus personellen Gründen nicht mehr fortsetzen konnte, stützt die Verwaltung die Stellungnahme auf die Expertise der Firma HCO Hohnecker-Consult. Universitätsprofessor Dr.-Ing. Hohnecker ist entpflichteter Leiter der Abteilung Eisenbahnwesen des KIT (Karlsruher Institut für Technologie). Seine fachliche Stellungnahme ist unter Anlage 2 beigelegt und Grundlage der in Anlage 1 beiliegenden Stellungnahme der Stadt, die nachfolgend kurz zusammengefasst wird:

Die eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung der Firma ViaCon, Aachen zum Betriebskonzept im Planfeststellungsabschnitt 1.3b vom 08. März 2019 ergibt, dass trotz unzureichender Prämissen und ohne Berücksichtigung von Zukunftsoptionen für die S-Bahn im geprüften Betriebskonzept nur eine risikobehaftete Betriebsqualität mit Verspätungsaufbau nachgewiesen werden kann. Weil im Vergleich zur ursprünglichen Planung die Betriebsqualität nach wie vor der Stufe „risikobehaftet“ zuzuordnen ist, ist nach Realisierung der Planung die für eine zukunftsfähige S-Bahn erforderliche Kapazität und Betriebsqualität nicht mehr gegeben.

Um die Zukunftsfähigkeit der auch mit erheblichen Finanzmitteln der Stadt erbauten Filder-S-Bahn zu sichern, ist die Planung so zu verändern, dass zwischen Rohrer Kurve und Flughafen mindestens ein 10-Minutentakt (in jeder Richtung alle 10 Minuten eine S-Bahn) in guter Betriebsqualität, d. h. ohne Verspätungsaufbau möglich bleibt. Hierfür sind nach Aussage der Firma HCO bauliche Veränderungen im Bereich Rohrer Kurve und der Ausbildung des Terminalbahnhofs erforderlich. Eine Umsetzung des Betriebskonzepts für Stuttgart 21 zu Lasten der Betriebsqualität der S-Bahn wird abgelehnt.

gez.

Roland Klenk

Oberbürgermeister

Finanzielle Auswirkungen:

Sind Finanzmittel notwendig?

Ja Nein

Produkt/Auftrag	Bezeichnung	Sachkonto	Betrag insgesamt	HH-Jahr	Summe Folgejahr

Sind im laufenden Jahr über-/außerplanmäßige Aufwendungen/Auszahlungen erforderlich?

Ja Nein

Deckungsvorschlag:

Produkt/Auftrag	Bezeichnung	Sachkonto	Betrag

Entstehen Folgekosten?

Ja Nein

Folgekosten (Hochrechnung/Schätzung):

z.B.: Personalkosten, Wartungskosten, Reinigung, Pflege, Abschreibungen, usw.

Aufwandsart	Laufende Aufwendungen pro Jahr

Gibt es Erlöse / Einnahmen / Einsparungen?

Ja Nein

Erläuterung:

Sonstige Anmerkungen:

Anlage/n:

- 1 Konkretisierung der Einwendungen zum Betriebskonzept im Planfeststellungsabschnitt 1.3b
- 2 Fachtechnische Stellungnahme zu S21 - PFA 1.3b: Universitätsprofessor Dr.-Ing. Eberhard Hohnecker, HCO

Stadt Leinfelden-Echterdingen
24.09.2019

An das Regierungspräsidium Stuttgart
Ruppmannstraße 21
70565 Stuttgart

Planfeststellungsverfahren für den Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1.3 Filderbereich mit Flughafenanbindung, Teilabschnitt 1.3b „Gäubahnführung“ - Ergänzende Stellungnahme zur Anhörung zur Planänderung Az.:24-3824.1/DB-PFA 1.3b

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Stadt Leinfelden-Echterdingen hat im Planfeststellungsverfahren für den PFA 1.3 „Filderbereich mit Flughafenanbindung“, Teilabschnitt 1.3b „Gäubahnführung“ des Projekts Stuttgart 21 mit Schreiben vom 11./25.07.2017 und 26.03. 2019 umfassend Stellung genommen. Diese Stellungnahmen bleiben Grundlage der Einwendungen der Stadt zu diesem Vorhaben.

Aufgrund der erst nach Abschluss der Anhörung bekanntgemachten Ergebnisse der Prüfung eines Betriebskonzepts für den Planfeststellungsabschnitt ergänzt die Stadt ihre Stellungnahmen wie folgt:

0. Ausgangslage

Die Stadt hat sich in nicht unerheblichem Ausmaß auch finanziell am Bau der Filder-S-Bahn beteiligt. Die Filder-S-Bahn stellt für die Bürger der Stadt einen qualitativ hochwertigen und städtebaulich integrierten Anschluss an den öffentlichen Personennahverkehr in der Region dar.

Um diese Qualität zu erhalten, hat die Stadt in ihrer Stellungnahme zum Planfeststellungsantrag mehrfach, zuletzt mit Vorlage 2019/042, den Nachweis eines weiterhin störungsfreien S-Bahn-Betriebs im PFA 1.3b und dessen Zukunftsfähigkeit gefordert. Nachdem dieser Nachweis im Rahmen der Planfeststellung für den Gesamtabschnitt 1.3 nicht erbracht werden konnte, hat die Antragstellerin diesen Abschnitt in die Teilabschnitte 1.3a und 1.3b geteilt und für den Teilabschnitt 1.3b eine veränderte Planung zwischen Rohrer Kurve und Flughafen vorgelegt. Für das Betriebskonzept sind dabei insbesondere die nun kreuzungsfrei auszubauende Rohrer Kurve und der separate Flughafenbahnhof „drittes Gleis“ für die Fern- und Regionalzüge der Gäubahn maßgebend. Ob diese Änderungen für einen stabilen Betrieb ohne Folgeverspätungen ausreichend sind, wurde im Rahmen der beiden für den Abschnitt 1.3b erfolgten Planauslegungen nicht nachgewiesen.

Erst nach erfolgter Einleitung bzw. außerhalb des Planergänzungsverfahrens hat das Ministerium für Verkehr in Abstimmung mit der Vorhabenträgerin ein Betriebskonzept aufgestellt und die Firma ViaCon mit der Prüfung dieses Konzepts mittels einer Betriebssimulation im Planfeststellungsabschnitt 1.3b beauftragt.

Die Ergebnisse wurden der Stadt am 21.03.2019 in Form einer zusammenfassenden Präsentation der Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung der Firma ViaCon, Aachen vom 08.03.2019 vorgelegt, die parallel im Netz veröffentlicht wurde. Einzelheiten, aus denen sich die Methodik nachvollziehen ließe, wie genaue Streckenausstattung, Simulationsfahrplan, verwendetes Simulationsprogramm und Dokumentation der Simulationsläufe wurden nicht vorgelegt. Eine fachliche Auseinandersetzung mit den Ergebnissen ist deshalb nur in begrenztem Umfang möglich und muss sich auf allgemeine Tatsachen bezogen auf Untersuchungsrahmen und –Ergebnisse beschränken. Die Kritik an der Methodik kann sich nur an den in der Präsentation unter „Prämissen“ erwähnten Einzelheiten orientieren.

1. Anforderungen an eine zukunftsfähige S-Bahn, Planungsnullfall

1.1. Weiterhin störungsfreier Bestandsbetrieb

Störungsfrei bedeutet, das heute vorhandene Betriebskonzept der S-Bahn (2 Linien im 30-Minutentakt, versetzt zum 10-/20-Minutentakt) muss nach Realisierung des beantragten Vorhabens, das die Führung von Regional und Fernverkehrszügen auf der heutigen Filder-S-Bahn von der Rohrer Kurve bis zum Flughafen vorsieht, in unveränderter Qualität fahrbar sein.

Im Planungsnullfall ohne Realisierung der beantragten Planung, der als Referenz für die vorhandene Betriebsqualität der S-Bahn heranzuziehen ist, kommt es im Abschnitt 1.3b zwischen Rohrer Kurve und Flughafen zu keinen Folgeverspätungen; Verspätungen können sogar in gewissem Umfang abgebaut werden. Nach DB-Richtlinie 405 („Fahrwegkapazität“) ist deshalb für die Status-Quo-Betriebsqualität im untersuchten Abschnitt von Premium-Qualität auszugehen.

1.2. Zukunftsfähigkeit

Zukunftsfähig bedeutet aus Sicht der Stadt, dass (auch nach Realisierung des geplanten Betriebskonzepts für den Regional- und Fernverkehr im Planfeststellungsabschnitt) ein Spielraum für ein verbessertes S-Bahn-Angebot vorhanden sein muss:

a. Der Verband Region Stuttgart (VRS) als Betreiber der S-Bahn hat bereits beschlossen, die heute im Planfeststellungsabschnitt 1.3b im 30-Minutentakt nach Filderstadt verkehrende S-Bahnlinie 2 zum 15-Minutentakt zu verdichten und im Rahmen der Realisierung der bereits in Planung befindlichen Verlängerung weiter nach Neuhausen zu führen (s. Beschlüsse zu den Vorlagen VRS 300/2018 und VRS 150/2016).

b. Im Zuge der Umweltdiskussion und der VVS-Tarifreform soll die Zahl der S-Bahn-Nutzer weiter erhöht werden. Gleichzeitig werden für die S-Bahn-Stammstrecke zwischen Stuttgart Hauptbahnhof und Schwabstraße bereits heute Grenzen sichtbar, die auch durch neue Steuerungstechnik (ETCS) nur noch um 10-20% erweitert werden können. Zusätzlich zu den o. g. konkret geplanten Verbesserungen ist es deshalb für ein zukunftsfähiges S-Bahnnetz dringend erforderlich, wie im Norden über ein Nordkreuz Mittnachtstraße auch im Süden über den Flughafen Optionen für Tangentialverbindungen zur Entlastung der S-Bahn-Stammstrecke vorzuhalten.

Der Verband Region Stuttgart hat deshalb parallel zur Fortschreibung des Regionalverkehrsplans Überlegungen für eine Verlängerung der Filder-S-Bahn über Neuhausen hinaus ins Neckartal angestellt und alternativ auch die Benutzung der Hochgeschwindigkeitstrasse Stuttgart-Ulm zwischen Flughafen und Wendlingen für eine Tangentialverbindung geprüft. Am 18.07.2018 hat er mit dem Regionalverkehrsplan als Maßnahme hoher Dringlichkeit unter der Nummer 77 die S-Bahn-Tangentiale Böblingen-Nürtingen beschlossen.

Beide Optionen für diese Tangentialverbindung setzen Kapazität für eine zusätzliche S-Bahn-Linie zwischen Rohrer Kurve und Flughafen voraus, die im Planfeststellungsabschnitt derzeit gegeben ist: hier kann der heutigen 10/20-Minutentakt (4 S-Bahnen/Stunde und Richtung) problemlos zu einem 10-Minutentakt (6-S-Bahn-Züge pro Stunde und Richtung) verdichtet werden. Im Takt wäre zusätzlich eine halbstündige S-Bahn-Tangentiallinie Böblingen – Flughafen – Neckartal möglich; ergänzend oder zumindest alternativ wäre die vom Verband angedachte Erweiterung einer S-Bahnlinie im 15-Minutentakt bzw. im 10/20-Minutentakt bis Filderstadt und weiter nach Neuhausen realisierbar.

Eingeschränkt wird die Kapazität im Planungsnullfall nur in den Nachbarabschnitten (der eingleisige Flughafentunnel bzw. die stärkere Zugbelastung Rohrer Kurve/ Vaihingen durch die Linie S1 und die heutigen Gäubahnzüge).

2. Durchführung und Prämissen der vorgelegten Betriebssimulation

Das der Firma ViaCon vorgegebene Betriebskonzept ergänzt im Planfeststellungsabschnitt entsprechend der aktuellen Planänderung die heutige S-Bahn-Belegung von zwei Linien im versetzten 30-Minutentakt

- S3 Backnang – Hbf – Flughafen,
- S2 Schorndorf – Hbf – Flughafen – Filderstadt (Neuhausen)

um folgende zusätzliche Züge im Fern- und Regionalverkehr:

- 8 Züge/Tag und Richtung im Fernverkehr,

- 39 Züge/Tag und Richtung im Regionalverkehr

Es wurde ein Fahrplan für die Beziehungen zwischen

- Stuttgart – Flughafen – Horb,
- Stuttgart – Flughafen – Ulm,
- Stuttgart – Flughafen – Tübingen und
- Stuttgart – Flughafen – Neuhausen

erstellt und in 100 Simulationsläufen für ein Tagesquartal (6.00 Uhr bis 12.00 Uhr) geprüft. Ausgewertet wurden 4 Stunden (7:00 Uhr bis 11:00 Uhr).

Prämissen und Methodik der Untersuchung weisen dabei folgende Mängel auf:

2.1. Einheitliches Betriebskonzept für die Planfeststellungsabschnitte des Projekts Stuttgart 21 fehlt

Im Sinne einer projektübergreifenden Planrechtfertigung ist die Prüfung eines einheitlichen und in allen Planfeststellungsabschnitten gültigen Betriebskonzepts zu fordern, das eine umfassende nachhaltige Erfüllung der Planungsziele innerhalb des Planungszeitraums sicherstellt.

Dies wird durch die durchgeführte Simulation nicht erreicht. Die o. g. Zugzahlen decken sich nicht mit dem Betriebskonzept der angrenzenden Planfeststellungsabschnitte des Projekts Stuttgart 21. Denn in den Abschnitten 1.1., 1.2 und 1.4 werden höhere Zugzahlen als nunmehr für den Abschnitt 1.3b vorgesehen vorausgesetzt :

- 16 statt 9 Züge/Tag und Richtung im Fernverkehr,
- 46 statt 39 Züge/Tag und Richtung im Regionalverkehr.

2.2. Geprüftes Betriebsprogramm für Planerfüllung hinsichtlich S-Bahn unzureichend

Die unter 1.2 beschriebenen Zukunftsoptionen für die S-Bahn sind für ein auch in Zukunft bedarfsgerechtes S-Bahnnetz für die Region Stuttgart essenziell. Trotzdem ist festzustellen, dass diese Optionen keinen Eingang in das untersuchte Betriebskonzept gefunden haben.

2.3. Angestrebtes Qualitätskriterium für Planerfüllung unzureichend

Die bestehende Betriebsqualität im Planungsnullfall (Premium nach Richtlinie 405 ab 01/2008) wird in der Simulation nicht nachgewiesen. Sie muss mit dem für den Planfall verbindlichen Betriebskonzept d. h. einschließlich der unter 1.2. beschriebenen Zukunftsoptionen erreicht werden.

2.4. Die Methodik der Simulation ist aufgrund unzureichender Prämissen fehlerhaft

(Nummern der Prämissen nach ViaCon-Gutachten)

Prämissen 2 und 3:

Zusätzlich zum Fahrplan Zielkonzept Baden-Württemberg 2025 ist es unterblieben, auch ein Zielkonzept S-Bahn für den Planungszeitraum zu untersuchen.

Prämisse 4a:

Die in der Station Terminal unterstellte Mindestwendezeit am Flughafen entspricht mit 5 Minuten nicht den Mindestvorschriften der Eisenbahnbetriebsordnung in Höhe von 6 Minuten.

Prämisse 4b:

Die unterstellte Mindesthaltezeit von 30 Sekunden ist nicht identisch mit der Fahrgastwechselzeit, die je nach Fahrmaterial erheblich unter dieser Zeit liegt. Folgende effektive Wechselzeiten sind bisher nicht berücksichtigt und einzustellen:

- S-Bahn: 0,4 - 0,5 min, Flughafen Terminal 0,8 min (Fahrzeittafel VVS).
- Regionalbahn: 1 min (Zielfahrplan Deutschlandtakt BW, 16.05.2019)
- Fernbahn: 2 min (Zielfahrplan Deutschlandtakt BW, 16.05.2019)

Prämisse 5:

Die untersuchte Variante 1 (Flexible Gleisnutzung im Flughafen Terminal: Gleis 1 und 3 für RE/MEX) ist nicht möglich, da der Halt am S-Bahnsteig für die RE/ MEX-Züge keinen niveaugleichen Ein- und Ausstieg nach EU-Verordnung 1300/2014 sicherstellt. Dieser Konflikt sollte durch die Planänderung mit dem Bahnhof „Drittes Gleis“ gerade aufgelöst werden.

Somit müssen die Ergebnisse der Simulation alleine auf der Grundlage der Variante 2 („nicht flexible Gleisnutzung im Flughafen Terminal: RE/MEX Gleis 3“) betrachtet werden.

Prämisse 8:

Die eingesetzten Einbruchsverspätungen sind unklar (sie betragen derzeit für die S-Bahn aus Richtung Vaihingen in der Hauptverkehrszeit nahezu durchgängig mehr als 5 Minuten).

Prämisse 12:

Der Auswertungszeitraum ist mit 4 von 6 Stunden zu knapp. Es fehlt vor allem der wichtige Zeitraum 6.00-7.00 Uhr mit Frühverkehr zum Flughafen (Betriebsbeginn am Flughafen ist um 6.00 Uhr). Die Verspätungsdarstellung als Durchschnitt über den gesamte Auswertungszeitraum zeigt nur unzureichend mögliche Probleme während der Hauptverkehrszeit.

3. Planerfüllung mit der vorgelegten Betriebssimulation nicht nachgewiesen

- 3.1. Die Untersuchung der Firma ViaCon beruht auf einem unvollständigen Betriebskonzept, weil keinerlei Zukunftsoptionen für die S-Bahn mit untersucht wurden. Selbst die regionalpolitisch beschlossene stufenweise Einführung des 15-Minutentakts von Montag bis Freitag und die daraus resultierenden Veränderungen der S 2 wurde nicht berücksichtigt.
- 3.2. Das Betriebskonzept deckt sich auch nicht mit den Betriebskonzepten der bisher planfestgestellten Abschnitte und widerspricht damit der für das Gesamtprojekt erforderlichen einheitlichen Planrechtfertigung und Planerfüllung.
- 3.3. Zudem sind durch die Einführung nicht regelkonformer Parameter mehrere methodische Fehler der Untersuchung festzustellen. Die mituntersuchte Variante 1 einer flexiblen Gleisnutzung von Station Terminal und Station „Drittes Gleis“ durch Fern und Regionalzüge scheidet wegen des Konflikts mit dem Planungsziel niveaugleicher Einstieg in alle Züge aus (s. u.).
- 3.4. Auch mit den mangelhaften Prämissen wird nur sehr knapp eine im Gutachten als „wirtschaftlich optimal“ bezeichnete Betriebsqualität erreicht, die Verspätungsaufbau bis zu einer Minute pro Betriebsstunde zulässt. Nach korrekter Anwendung der ab dem 01.01.2008 gültigen Kriterien der DB-Richtlinie 405 ist diese Qualitätsstufe eigentlich der Stufe „risikobehaftet“, weil mit der Gefahr des Verspätungsaufbaus verbunden, zuzuordnen. Sie unterstellt eine Vollauslastung mit wenig Reserven. Gegenüber der bisherigen Planung ohne den Bahnhof drittes Gleis und ohne kreuzungsfreie Rohrer Kurve wird mit dem veränderten Betriebsprogramm somit nur eine marginale Verbesserung erreicht. Die Veränderungen bewirken keine bessere Qualitätsstufe für den Betrieb.

Die erreichte Qualitätsstufe ist somit als Qualitätsmaßstab für den künftigen Betrieb im Planfeststellungsabschnitt, der für eine jahrzehntelange Abschreibungsdauer planfestgestellt werden soll, unzureichend. Dies gilt in besonderer Weise auch deshalb, weil im Betriebskonzept keinerlei Zukunftsoptionen für die S-Bahn berücksichtigt wurden. Es ist deshalb eine „wirtschaftlich optimale“ Betriebsqualität ohne Verspätungsaufbau entsprechend den aktuellen (ab 01/ 2008 gültigen) Kriterien der Richtlinie 405 anzustreben. In der Simulation wird diese Qualitätsstufe als „Premium“ bezeichnet und für beide untersuchten Varianten verfehlt.

- 3.5. Verbesserungen lassen sich lt. Gutachten nur durch Mitbenutzung des S-Bahn-Halts in der Station Terminal für den Regionalverkehr erreichen (Variante1). Diese Variante widerspricht jedoch neben verschiedenen eisenbahntechnischen Richtlinien (zum behindertengerechten Ein- und Ausstieg) auch den Zielen der Planänderung, einen barriere- und störungsfreien Flughafenhalt hoher Betriebsqualität zu erreichen. Trotzdem ist auch mit dieser Variante nicht einmal die mindestens erforderliche Qualitätsstufe

„wirtschaftlich optimal“ nach DB-Richtlinie 405, Stand 01/2008 nachzuweisen.

- 3.6.** Aus allen genannten Gründen sind weitere bauliche Veränderungen im Bereich Rohrer Kurve und Station Terminal/ drittes Gleis unerlässlich, um das Betriebsprogram unter Einschluss der erforderlichen Zukunftsoption für die S-Bahn in wirtschaftlich optimaler Qualität ohne Verspätungsaufbau zu gewährleisten.

4. Zusatzbemerkung

Seit Planungsbeginn des Abschnitts 1.3 haben sich die Anforderungen an die Leistungsfähigkeit des Bahnknotens Stuttgarts erhöht. Der Bundesverkehrsminister strebt einen deutschlandweiten integralen Taktverkehr an. Bereits im Stresstest 2012 wurde festgestellt, dass dieser Taktverkehr im Knoten Stuttgart Hauptbahnhof auch mit den Änderungen des Projekts Stuttgart 21 aus verschiedenen Gründen nicht vollständig umgesetzt werden kann (s. Erläuterungsbericht Teil 2, Unterlage 1.2, S. 63). Abhilfe wäre durch Verlagerung von Umsteigebeziehungen auf die Vorknoten Vaihingen /Enz und Flughafen Stuttgart möglich.

Während im Knoten Vaihingen/Enz durch Bündelung der Umsteigevorgänge an einem Punkt schnelle Umsteigemöglichkeiten gegeben sind, ist die im Abschnitt 1.3b vorgelegte Planung eines getrennten Bahnhofs „drittes Gleis“ am Flughafen für diese Entlastungsfunktion ungeeignet. Folgt man den Überlegungen des Landes, werden hier die Umsteigebeziehungen zwischen Fern- und Regionalverkehr auf bis zu drei Teilbahnhöfe mit zum Teil langen Umsteigewegen verteilt, wodurch ein deutschlandtaktfreundlicher schneller Umstieg nicht möglich ist. Dieser Nachteil ist kein Belang der Stadt Leinfelden-Echterdingen, im Sinne einer nachhaltigen zukunftsfähigen Planung sollte dieser Belang jedoch Eingang in die Gesamtabwägung des Projekts Stuttgart 21 bzw. der Neubaustrecke Stuttgart-Ulm finden. - Ein leistungsfähiger Bahnknoten am Flughafen ist darüber hinaus jedoch sehr wohl auch im Interesse der zukunftsfähigen Anbindung des Filderraums an das regionale und nationale Schienennetz.

5. Fazit und Forderungen der Stadt

- Die Simulation wurde auf Grundlage eines unzureichenden Betriebskonzepts und mehrerer unzulänglicher Prämissen durchgeführt. Die Belange eines zukunftsfähigen S-Bahn-Betriebs blieben dabei unberücksichtigt. Trotzdem wird die zur Planerfüllung eines Neubauprojekts mit einer jahrzehntelangen Abschreibungsdauer erforderliche Betriebsqualität „wirtschaftlich optimal“ (ohne Verspätungsaufbau) gemäß DB-Richtlinie 405 (ab 01/2008) nicht erreicht. Daraus folgt, dass die derzeit vorhandene und für eine zukunftsfähige S-Bahn erforderliche Kapazität und Betriebsqualität nach Realisierung der Planung nicht mehr gegeben ist: Stuttgart 21 würde auf Kosten der Filder-S-Bahn

realisiert.

- Die Planung ist deshalb so zu verändern, dass ein zukunftsfähiges Betriebskonzept ohne Verspätungsaufbau fahrbar ist. Im Sinne der Planrechtfertigung ist eine Konsistenz mit dem Betriebskonzept für die übrigen Teilabschnitte des Projekts Stuttgart 21 einzuhalten, um die Zukunftsfähigkeit der auch mit städtischen Finanzmitteln in den Jahren 1989 bis 1993 erbauten und nicht vollständig abgeschriebenen Filder-S-Bahn zu sichern.
- Für die Strecke zwischen Rohrer Kurve und Flughafen ist mittels Betriebssimulation nachzuweisen, dass dort auch im Rahmen eines zukunftsfähigen Betriebskonzepts ohne Verspätungsaufbau mindestens 6 S-Bahnen pro Stunde und Richtung im festen Takt fahren können.

Mit freundlichen Grüßen

Roland Klenk
Oberbürgermeister

Anlage: Fachliche Stellungnahme HCO Hohnecker-Consult, Prof Dr.-Ing. Eberhard Hohnecker, vom 11.08.2019

Fachtechnische Stellungnahme zu S 21 – PFA 1.3b unter Berücksichtigung des Gesamtkomplexes „Flughafen“

0. Ausgangslage

Die Filder-S-Bahn verläuft mit ca. 7,5 km (Gesamtlänge ca. 10,5 km) auf der Gemarkung der Stadt Leinfelden-Echterdingen. Mit den Stationen Oberaichen, Leinfelden, Echterdingen und Flughafen „Terminal“ befinden sich vier von fünf Stationen auf der Gemarkung der Stadt Leinfelden-Echterdingen. Beim Bau der Filder-S-Bahn, 1989 bis 1993, hat sich die Stadt Leinfelden-Echterdingen in nicht unerheblichem Maße finanziell, etc. beteiligt. Die Abschreibung dieser Investitionen dürfte noch lange nicht abgeschlossen sein.

Die Filder-S-Bahn stellt nicht nur für die Bürger der Stadt Leinfelden-Echterdingen, sondern auch für die ganze Region Filder einen qualitativ hochwertigen und städtebaulich integrierten Anschluss an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) dar; hier speziell den öffentlichen Schienenpersonennahverkehr (SPNV).

Um diese hochwertige Qualität und den integrierten Anschluss an den ÖPNV mit dem SPNV zu erhalten, hat die Stadt Leinfelden-Echterdingen in ihrer Stellungnahme zum Planfeststellungsantrag vom 26.03.2019, auf der Grundlage ihrer Beteiligung an der Filder-S-Bahn, den Nachweis eines weiterhin störungsfreien S-Bahn-Betriebs auf der Filderbahn und dessen Zukunftsfähigkeit gefordert.

Nachdem dieser Nachweis im Rahmen der Planfeststellung für den Gesamtabschnitt 1.3 von der Antragstellerin nicht erbracht werden konnte, hat die Antragstellerin diesen Planfeststellungsabschnitt (PFA) in die Planfeststellungs-Teilabschnitte PFA 1.3a und PFA 1.3b geteilt und für den Planfeststellungs-Teilabschnitt 1.3b eine veränderte Planung von der Rohrer Kurve bis einschließlich dem Flughafen vorgelegt. Dabei sollte der entstandene Konflikt durch die Planänderungen gelöst werden.

1. Planungsgrundlagen

Für die Betriebsdurchführung und die Einhaltung vorgegebener Kriterien hat die Antragstellerin in ihrem Antrag vom 15.03.2017 als Grundlage das Betriebsszenario 2025 auf Basis der Bedarfsplanüberprüfung im Jahr 2010 erstellt. Diese Grundlagen, die einer zukunftsfähigen Infrastruktur zugrunde liegen sollten, waren schon zum Zeitpunkt der Antragstellung größtenteils veraltet bzw. verschiedene Grundlagen wurden nicht beachtet.

Vorhanden ist bzw. inzwischen gibt es

- Pkt. 1) das Weißbuch – Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum, 2011
- Pkt. 2) den vom Aufgabenträger und Betreiber der S-Bahn „Verband Region Stuttgart“ (VRS) gefaßten Vollversammlungs-Beschluß vom 29.06.2016 zum 15 min-Takt
- Pkt. 3) den BVWP 2030 vom 03.08.2016
- Pkt. 4) den Klimaschutzplan 2050 des BMU, Stand 2016

- Pkt. 5) für den Nah- und Regionalverkehr das für die Landesregierung BW und der Nahverkehrsgesellschaft BW (NVBW) erarbeitete, auf der Verkehrsprognose 2025 basierende Zielnetz „... für die angemeldete und bestätigte Nachfrage nach Trassenkapazität für die Regionalverkehre ...“ (Erläuterungsbericht, Teil 1 der Antragstellerin vom 15.03.2017, Seite 21, Ziff. 2.3.2.1.1)
- Pkt. 6) das Klimaschutz-Szenario Baden-Württemberg 2030 vom Oktober 2017 als Planungsgrundlage in BW
- Pkt. 7) die Forderung aus dem Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD zur 19. Legislaturperiode der Regierungsparteien vom 12.03.2018: Verdoppelung der Beförderungszahlen
- Pkt. 8) die im Auftrag des VRS und dem Landschaftsraum Filder durchgeführte „Filderstudie“ *„Überprüfung und Weiterentwicklung der räumlichen Wachstumspotenziale im Filderraum durch die Erweiterung des Knotenpunkts Messe, Flughafen und S-Bahnanschluss durch ICE- und Regionalbahnhalt“*, Oktober 2018
- Pkt. 9) den BMVI-Auftrag über die Ziele und Kriterien des Deutschland-Takts vom 09.10.2018 und 07.05.2019

Jede der o.g. Grundlagen muß berücksichtigt werden, da der Filderraum

- einen zukünftigen Hot-Spot hinsichtlich eines prosperierenden Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstums darstellt
- und
- der Flughafen Stuttgart sowohl für den Nah- und Fernpendlerverkehr als auch für Business- und Fernreisende eine Mobilitätsdrehzscheibe mit erheblichen Erreichbarkeitsvorteilen darstellt

„Mit der Mobilitätsdrehzscheibe eröffnet sich ein neues Raum-Zeit-Gefüge, das Erreichbarkeits- und Kommunikationsvorteile für eine künftige wissensbasierte Wirtschaftsstruktur bietet.“ (Filderstudie)

2. Anforderungen an den PFA 1.3b unter Berücksichtigung des Gesamtkomplexes „Flughafen“

Im Rahmen des Streckenverlaufs Rohrer Kurve – Flughafen/Anschluß NBS ist nach den Zielen/Kriterien der DB-Vorhaben-Planung (Erläuterungsbericht der DB, Teil 1, Seite 63f, Ziff. 5.1.3f) im Rahmen der Daseinsvorsorge eine langfristige, leistungsfähige Schieneninfrastruktur nachzuweisen!

Auf dieser Grundlage fordert die Stadt Leinfelden-Echterdingen nachzuweisen

- I eine Betriebsqualität nach DB-Richtlinie 405
 - Übergang „Premium Qualität“ nach „wirtschaftlich optimal“ ► $t_{vz} < 0,0$ min
- II für die Fahrgastwechselzeit (Türöffnungszeit)
 - S-Bahn 0,4 - 0,5 min (Fahrzeitentafel VVS)
Flughafen „Terminal“: 0,8 min, analog Stuttgart-Vaihingen (Fahrzeitentafel VVS)
 - Regionalbahn 1 min (siehe Zielfahrplan Deutschland-Takt BW, 16.05.2019)
 - Fernbahn 2 min (siehe Zielfahrplan Deutschland-Takt BW, 16.05.2019)
- III die Fahrplan(!)-Leistungsfähigkeit nach Pkt. 9) aufgrund der Anzahl der auf diesem Abschnitt verkehrenden Züge:
 - a. reproduzierbar
 - b. unter Einhaltung der
 - Regelzuschläge nach UIC-Kodex 451-1, DB KoRiLi 402.0301
 - Bauzuschläge nach DB KoRiLi 402.0301 unter Berücksichtigung der Inspektion, Wartung, etc. der auf diesem relativ kurzen Abschnitt vielfach vorhandenen

- mechanischen Elemente
- elektrischen/elektronischen Elemente der im Pilotprojekt „Digitale Schiene Deutschland“ verwendeten Leit- und Sicherungstechnik
 - Sonderzuschläge nach UIC-Kodex 451-1
 - Knotenpunkt- und sonstige Konstruktionszuschläge
- S-Bahnen: 15 min-Takt nach Pkt. 2), jeweils der Linien
 - S2 bis Bernhausen/Neuhausen
 und
 - S3 bis Flughafen „Terminal“
- Fern- und Regionalzüge wie im PFA 1.1, PFA 1.2 und Finanzierungsvertrag ausgewiesen
- IV für die Rohrer Kurve, speziell die niveaugleiche Zusammenführung der Strecke von Stgt.-Vaihingen und von Böblingen nach Oberaichen, etc.:
 - die Fahrplan(!)-Leistungsfähigkeit nach Pkt. 9) und wie in III beschrieben
- V die Fahrplan(!)-Leistungsfähigkeit nach Pkt. 9) und wie in III beschrieben für den Flughafen-Bahnhof „Terminal“ unter Berücksichtigung des 15 min-Takts nach Pkt. 2)
 - Wende S3 lt. DB-RiLi mind. 6 min
 - ▶ Warte-, Ausweichgleis?
- VI hinsichtlich der von der Antragstellerin geplanten niveaugleichen Überleitung in den sog. Bahnhof „3. Gleis“ vor dem S-Bahn-Bahnhof Flughafen „Terminal“:
 - die Fahrplan(!)-Leistungsfähigkeit nach Pkt. 9) und wie in III beschrieben
- VII für den Abschnitt von der geplanten niveaugleichen Überleitung in den sog. 1-gl. Bahnhof „3. Gleis“ bis zur Zusammenführung des 1-gl. Abschnitts mit dem 2.-gl. Anschluß an die NBS:
 - die Fahrplan(!)-Leistungsfähigkeit nach Pkt. 9) und wie in III beschrieben aufgrund
 - der Gleissperrzeit für den gesamten Abschnitt
 - inkl. der Bahnhofsgleissperrzeit für den Fern- und Regionalverkehr mit allen in der DB-RiLi 405.0103, Seite 9, Bild 3, gültig ab 2008, aufgeführten Komponenten
 - hinsichtlich der 1-jährigen Totalsperrung für den Bau einer Verbindung zwischen Filderbahn und „3. Gleis“:

die Notwendigkeit und den Vollkosten-Gesamtnachweis als Ziel einer nachhaltigen Verkehrsabwicklung

 - für den geplanten Umbau
 - Alternativen i.V.m. den vor- und nachgenannten Nachweisen, z.B. Parallelführung des Tunnels „3. Gleis“ bis mind. zur Einfahrtsrampe, mit Verbindungsbauwerk (Nachweis niveaugleich vs. niveaufrei); Errichtung unter Teilzeitsperrung (nachts, an Wochenenden)
 - ▶ d.h. Bemessung und Nachweis zur Haupt- und Regelsaison aller Verkehrsmittel-Nutzerkategorien an einem repräsentativen Wochentag für den Modal-Shift im Vergleich zum Ist-Zustand, Totalsperrung/Alternativen, nachher (Fahrgastverlust, -rückgewinnung)
 - Veränderung der Angebotsqualität zum Ist-Zustand
 - Veränderung des Umsteigeorts vs. Ist-Zustand
 - jeweilige Veränderung des Modal-Shift vs. Ist-Zustand
 - Betriebs-, Bau- und Ersatzverkehrsaufwendungen etc.
 - Nachweis der Modal-Split-Änderung bei Ist-Zustand, Totalsperrung/Alternativen, nachher (z.B. nach M. NORTA, RWTH Aachen, 2012, siehe auch D. MEURER, KOGEL B., NIEßEN N. in ETR Nr. 7+8, 2019)
 - Gesamtkosten vor und nach dem Modal-Split-Änderungsnachweis inkl. Umweltkosten, etc. nach „Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des ÖPNV und Folgekosten“
 - Prognosehorizont: mind. ½ Abschreibungszeit, gemittelt über alle Abschreibungselemente

- Kosten für die Beibehaltung der Fahrgäste (z.B. M. WEBER-LENKEL, „Qualitative Merkmale und Elemente der Kundenzufriedenheit im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)“, Universität Karlsruhe (TH), 1998)
 - Kosten für die Rückgewinnung der auf andere Verkehrsmittel umgestiegenen Fahrgäste (z.B. M. WEBER-LENKEL, „Qualitative Merkmale und Elemente der Kundenzufriedenheit im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)“, Universität Karlsruhe (TH), 1998)
 - etc.
- VIII die Sicherstellung der Ein- und Ausstiegsbedingungen nach EU-Verordnung 1300/2014, TSI und div. Gesetzen, Verordnungen und Richtlinien für mobilitätseingeschränkte Personen in Deutschland, da eine Gleismitnutzung für den Regionalverkehr von Gleis 1 der Flughafen-S-Bahn-Station „Terminal“ aufgrund dieser Vorgaben (z.B. kein niveaugleicher Ein- und Ausstieg) nicht möglich ist
- ▶ Dieser Konflikt sollte eigentlich durch die Planänderung für den Bahnhof „Drittes Gleis“ aufgelöst werden!
- IX die Personenübergangszeit vom Bahnhof „NBS“ zum Bahnhof „3. Gleis“ und S-Bahn-Bahnhof Flughafen „Terminal“ nach Pkt. 9)
- Kriterium (BMVI): Maximierung der Reiseverbindungen und kürzere Reisezeiten durch abgestimmte Anschlüsse mit kurzen Übergängen – möglichst bahnsteiggleich (sog. Rendezvous-Übergänge) – kommen vor reiner Fahrzeitverkürzung

3. Zukunftsfähigkeit

Die Ziele/Kriterien der DB-Vorhaben-Planung müssen lt. Erläuterungsbericht der Antragstellerin, Teil 1, Seite 63f, Ziff. 5.1.3f zukunftsfähig sein!

Zukunftsfähig bedeutet aus Sicht der Stadt Leinfelden-Echterdingen, dass (auch nach Realisierung des geplanten Betriebskonzepts für die S-Bahn, den Fern- und Regionalverkehr im PFA) ein Spielraum für ein weiterhin verbesserungsfähiges S-Bahn-Angebot vorhanden sein muss. Dies auch unter Berücksichtigung

- der 80-100-jährigen Abschreibungszeit für Erd- und Kunstbauwerke
- der i.d.R. weit darüber hinausgehenden Nutzungszeit für Erd- und Kunstbauwerke
- des von der Stadt Leinfelden-Echterdingen in erheblichem Maße finanziell, etc. geförderten und noch nicht vollständig abgeschriebenen Bestandes
- des in der „Filderstudie“ nachgewiesenen
 - Hot-Spot Filderraum mit seinem expandierenden Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum und
 - der Mobilitätsdrehseibe „Flughafen Stuttgart“ sowohl für den Nah- und Fernpendlerverkehr als auch für Business- und Fernreisende mit seinem wesentlichen Vorhaben-Planungsziel: zukunftsfähige zentrale Verknüpfungsfunktion von
 - Schiene – Schiene (Fern-, Regional-, S-Bahnverkehr, Vorgabe 9) i.R.d. ITF u.a.)
 - Schiene – Luft (Vorgabe des BVWP)
 - Schiene – Bus (Fern-, Regionalverkehr, Vorgabe 9) i.R.d. ITF u.a.)
 - Schiene – Individualverkehr

Entwicklung der Fahrgastzahlen der S-Bahn Stuttgart:

- 2015 wurde für 2025 eine Fahrgastzahl von 410.000 Fahrgästen/Tag prognostiziert
- 2017 wurde diese Fahrgastzahl mit 432.000 Fahrgästen/Tag schon deutlich überschritten
- 2018 waren es bereits 435.000 Fahrgäste/Tag

Im Zuge restriktiver Umweltmaßnahmen und nachhaltig geführter Umweltdiskussionen zur Umweltabgabe sowie der gerade durchgeführten und zukünftigen VVS-Tarifreformen wird sich die Zahl der Nutzer des SPNV weiter signifikant erhöhen.

Um dies aufzufangen, wurde u.a. das Pilotprojekt „Digitale Schiene Deutschland“ genehmigt. Es umfasst auch das S-Bahn-Kernnetz, zudem der PFA 1.3b und darüber hinaus auch zukünftig Filderstadt gehört. Bis 2025 sollen bis zu 24 Züge/Stunde+Richtung und ab 2028 bis zu 36 Züge/Stunde+Richtung verkehren können. Alternativ bietet die „Digitale Schiene Deutschland“ eine erhöhte Betriebsqualität inkl. Sonder- und Knotenpunktzuschläge, die wegen der zahlreichen Streckenverknüpfungen und auch zukünftig weiter bestehender Engpässe im Großraum Stuttgart eine herausragende Beachtung finden muß.

Zur Fortschreibung des Regionalverkehrsplans hat der VRS konkrete Untersuchungen durchführen lassen und u.a. geprüft:

- Verlängerung der Filder-S-Bahn über Neuhausen ins Neckartal
- Zukunftsoptionen von Tangentialverbindungen, z.B. die Filderbahn betreffend: Böblingen-Neckartal

Beide sind im Regionalverkehrsplan unter „weitere Optionen mit späterem Planungshorizont“ dargestellt. Desweiteren wird wegen der erwarteten Fahrgastzunahme beim VRS für die S-Bahn der 10 min-Takt diskutiert.

Eingeschränkt wird die Kapazität dieser „weiteren Optionen mit späterem Planungshorizont“ in den Fahrwegabschnitten

- 1-gl. Flughafentunnel
- Rohrer Kurve-Vaihingen durch die stärkere Zugbelastung der Linie S1 und den heutigen Gäubahnzügen

Eine weitere Einschränkung seit Planungsbeginn des PFA 1.3, die für die Stadt Leinfelden-Echterdingen und die Filderregion auch aufgrund der „Filderstudie“ und daraus dem Hot-Spot „Filderraum“ und der Mobilitätsdrehscheibe „Flughafen Stuttgart“ systemrelevant maßgebend ist, ergibt sich durch die Anforderungen an die Leistungsfähigkeit des neuen Bahnknoten Stuttgart-Hbf.

Das BMVI strebt in Pkt. 9) mit seinem Auftrag über die Ziele und Kriterien des Deutschland-Takts vom 09.10.2018 und 07.05.2019, für alle größeren Städte ITF-Systemhalte als Vollknoten an. Bereits im Stresstest 2012 wurde festgestellt, dass ein ITF-Vollknoten-Systemhalt in Stuttgart-Hbf auch mit den Änderungen des Projekts Stuttgart 21 aus verschiedenen Gründen nicht vollständig umgesetzt werden kann (Erläuterungsbericht Teil 2, Unterlage 1.2, S. 63).

Dies wird auch in der Antwort der Bundesregierung auf die Bundestag-Drucksache 19/11463 – ausschließlich bezogen auf Stuttgart-Hbf – im Zusammenhang „für „optimale Verbindungen“ und „kürzere Aufenthalte an den Bahnhöfen“ bestätigt.

Während im Trennungsbahnhof Vaihingen/Enz durch Bündelung der „Über-Eck“-Umsteigevorgänge an einem Punkt schnelle und – durch den z.Z. vorhandenen Linienbetrieb – noch relativ gute Umsteigemöglichkeiten als „Vorortbahnhof“ innerhalb eines ITF-System-Knotens Stuttgart Hbf gegeben sind, sind die im PFA 1.3a und PFA 1.3b vorgelegten Planungen der Antragstellerin, drei getrennte Durchgangs-

bahnhöfe (NBS, „3. Gleis“, S-Bahn „Terminal“) am Flughafen zu bauen, bei der die Trennungsfunktion bei den „Über-Eck“-Verbindungen über lange Fußwege zurückgelegt werden muß, für eine solche Entlastungsfunktion von Stuttgart-Hbf ungeeignet. Sie entsprechen auch nicht den Kriterien des Deutschland-Takts.

Abhilfe – zumindest für die „Über-Eck-Beziehungen“ – ist durch Verlagerung von Umsteigebeziehungen auf die ITF-System-Halbknoten Vaihingen/Enz und bei einer Zusammenfassung der drei Flughafen-Bahnhöfe zu einem ITF-System-Knoten Vor-Gesamtbahnhof „Flughafen/Filder“ (ein Gesamtbahnhof „Flughafen/Filder“ wurde im Zielfahrplan Deutschland-Takt BW vom 09.10.2018 und 16.05.2019 unterstellt) möglich

- mit einem zukunftsfähigen, nahezu allen Kriterien gerecht werdenden 6-gleisigen ITF-Teilknoten-Bahnhof „Flughafen/ Filder“
 - wobei neben dem verbleibenden 2-gleisigen S-Bahn „Terminal“, anstatt dem von der Antragstellerin geplanten 1-gleisigen Bahnhof „3. Gleis“, vier Gleise und zwei Bahnsteigen im Richtungsbetrieb für den gesamten haltenden Fern- und Regionalverkehr am Flughafen Stuttgart mit Ein- und Ausschleifung neu zu errichten sind;
 - der von der Antragstellerin geplante NBS-Bahnhof „Flughafen“ entfällt

Dies bedeutet für den Hot-Spot Filder mit der Mobilitäts-Drehscheibe Flughafen, dass für alle Fahrgäste – maßgebend jedoch für die Pendler aller Kategorien zu den vier S-Bahnstationen der Stadt Leinfelden-Echterdingen und des weiteren Filderraums

- mit Ankunft in Stuttgart-Hbf (nicht vom Flughafen kommend) für die Umsteigebeziehungen auf die Filder
 - zunächst für die Fahrt über die NBS eine enorme Zeitersparnis gegenüber der Fahrt mit der S-Bahn erreicht wird
 - bei der Miteinbeziehung des von der Antragstellerin geplanten Fußweges vom NBS-Bahnhof „Flughafen“ mit den sehr langen Verbindungswegen und großen Höhenunterschieden zum Bahnhof „3. Gleis“ bzw. dem S-Bahn-Bahnhof „Terminal“ sowie weiteren ITF-affinen Umsteigebeziehungen sich zeigt, dass diese den Kriterien des Deutschland-Takts, den Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personen, etc. deutlich widersprechen und auch mit Steighilfen, etc. beachtliche zeitliche Größenordnungen annehmen
- beim Übergang von der Fern- und Regionalverkehrs-„Über-Eck“-Beziehung von Tübingen/Reutlingen, Merklingen/Ulm/etc.
 - mit den beiden von der Antragstellerin geplanten, weit auseinanderliegenden und von großen Höhenunterschieden geprägten, neu zu errichtenden Bahnhöfen am Flughafen (NBS-Flughafenbahnhof, Bahnhof „3. Gleis“) beachtliche Übergangszeiten entstehen, die den Kriterien des Deutschland-Takts, den Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personen, etc. ebenso deutlich widersprechen
 - zum Vergleich ist der Übergang im vorgeschlagenen 6-gleisigen Gesamtbahnhof „Flughafen/ Filder“, Richtung Leinfelden-Echterdingen/Filderstadt/etc. und einem Rendezvous-Übergang Böblingen/Singen/Zürich/ etc. kriteriengerecht

Im Sinne einer nachhaltigen, zukunftsfähigen, für die Stadt Leinfelden-Echterdingen systemrelevanten maßgebenden Planung unter Berücksichtigung der unter Pkt. 1) bis 9) aufgeführten Grundlagen für die Erschließung ihres Quell- und Zielverkehrs, müssen auch diese Belange Eingang in die Gesamt abwägung des Projekts Stuttgart 21, PFA 1.3b, jedoch auch – wie schon vorab angemerkt – im PFA 1.3a finden.

Um dies darzustellen fordert die Stadt Leinfelden-Echterdingen einen Abwägungsnachweis zwischen den Planungen der Antragstellerin mit den drei getrennten Bahnhöfen (NBS, „3. Gleis“, S-Bahn „Terminal“) am Flughafen und der vorgeschlagenen Alternative Gesamtbahnhof „Flughafen/Filder“ i.V.m. der vorgeschlagenen Lösung gegenüber der mindestens 1-jährigen Vollsperrung des Filder-S-Bahnabschnitts Echterdingen-Flughafen „Terminal“-Bernhausen:

- Bemessung und Nachweis: 6.-gl. Gesamtbahnhof „Flughafen/Filder“ (inkl. Bestand S-Bahnhof „Terminal“) vs. DB-Planung der Bahnhöfe „3. Gleis“ und NBS Bahnhof „Flughafen“ (inkl. Bestand S-Bahnhof „Terminal“)
 - Veränderung der Angebotsqualität
 - Veränderung des Umsteigeorts
 - der Modal-Split-Änderungen
 - Veränderung des Modal-Shifts
 - Gesamtkosten vor und nach dem Modal-Split-Änderungsnachweis inkl. Umweltkosten, etc. auf Basis „Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des ÖPNV und Folgekosten“
 - etc.

Hinsichtlich der Nutzungszeit der zu bauenden Infrastruktur sind diese Optionen für einen zukunftsfähigen Infrastrukturausbau bei allen Untersuchungen zu berücksichtigen.

4. Fazit

Die Stadt Leinfelden-Echterdingen fordert die Antragstellerin auf

- die Planfeststellungsunterlagen auf den aktuellen Stand zu bringen und die genannten planrechtlich fertigen Unterlagen miteinzubeziehen
- die in 1. genannten „Anforderungen an den PFA 1.3b unter Berücksichtigung des Gesamtkomplexes „Flughafen““ und die Belange eines wie in 1. und 2. beschriebenen zukunftsfähigen S-Bahn- und SPV-Betriebs zu berücksichtigen um nicht Stuttgart 21 (Stuttgart Hbf) auf Kosten der Filderbahn und der Mobilitätsdrehscheibe „Flughafen/ Filder“ zu realisieren
- im Sinne der Planrechtfertigung eine Konsistenz mit dem Betriebskonzept für die übrigen Teilabschnitte des Projekts Stuttgart 21 einzuhalten, um die Zukunftsfähigkeit der auch mit Finanzmitteln der Stadt Leinfelden-Echterdingen in den Jahren 1989 bis 1993 erbauten und noch nicht vollständig abgeschriebenen Filder-S-Bahn zu sichern

Ebersbach, 11. August 2019



Universitätsprofessor Dr.-Ing. Eberhard Hohnecker

HCO Hohnecker-Consult

Berater der Stadt Leinfelden-Echterdingen

Fachgebiet „Spurgeführte Systeme & Öffentliches Verkehrswesen“



Niederschriftsauszug

Gemeinderat vom 24.09.2019

Top 6 Stuttgart 21, Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt 1.3b: Konkretisierung der Einwendungen der Stadt zum geplanten Betriebskonzept im Bereich der Filder-S-Bahn

Beschluss:

Die Stellungnahme der Stadt im Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt 1.3b vom 11.07./25.07.2017 und vom 26.03.2019 wird entsprechend Anlage 1 konkretisiert.

Abstimmungsergebnis:

Ja-Stimmen	Nein-Stimmen	Enthaltungen
24	0	0