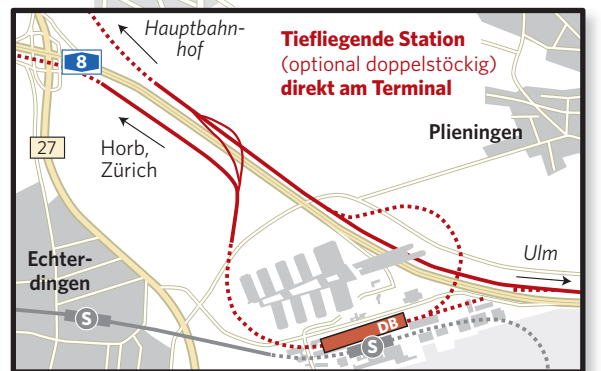
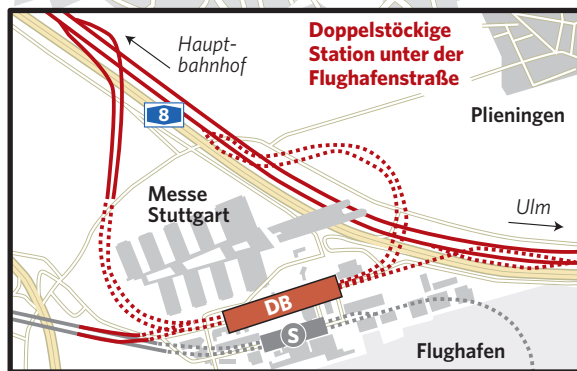
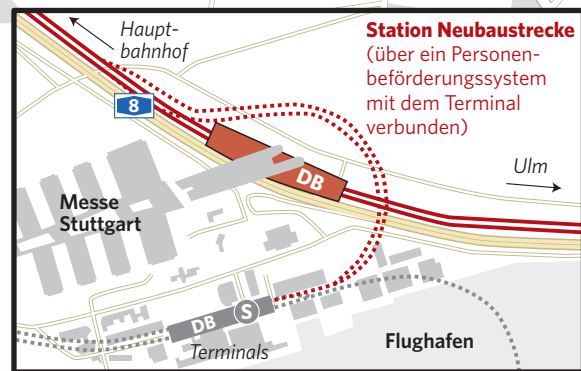
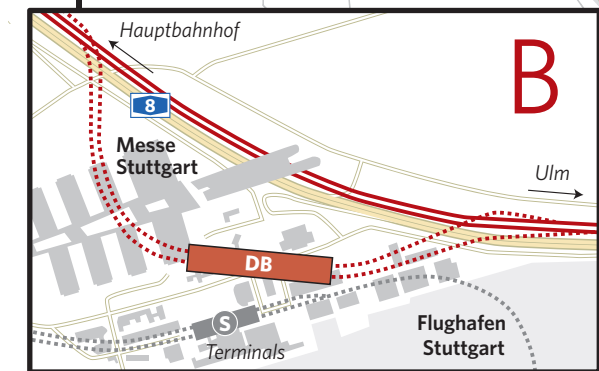
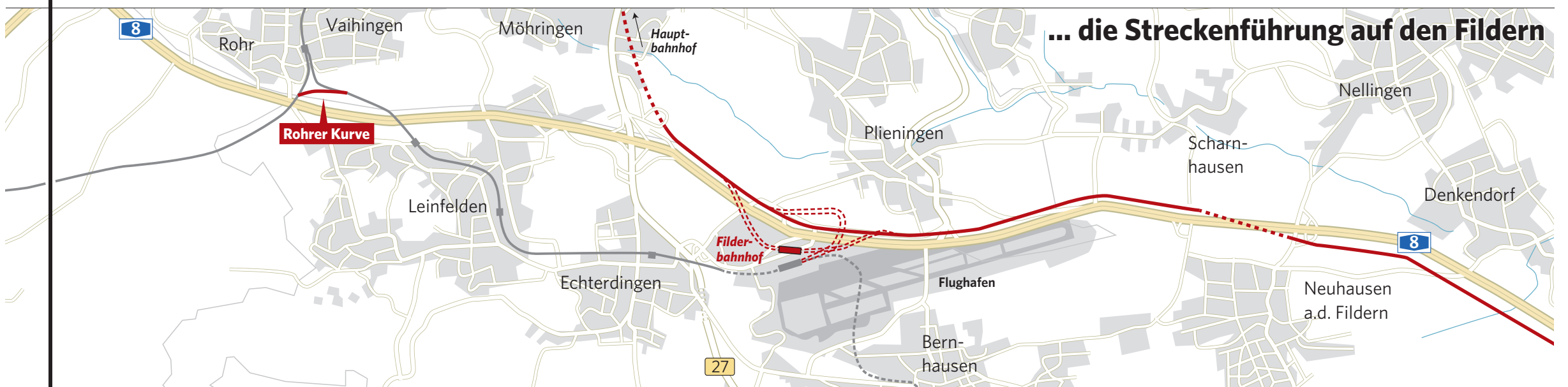
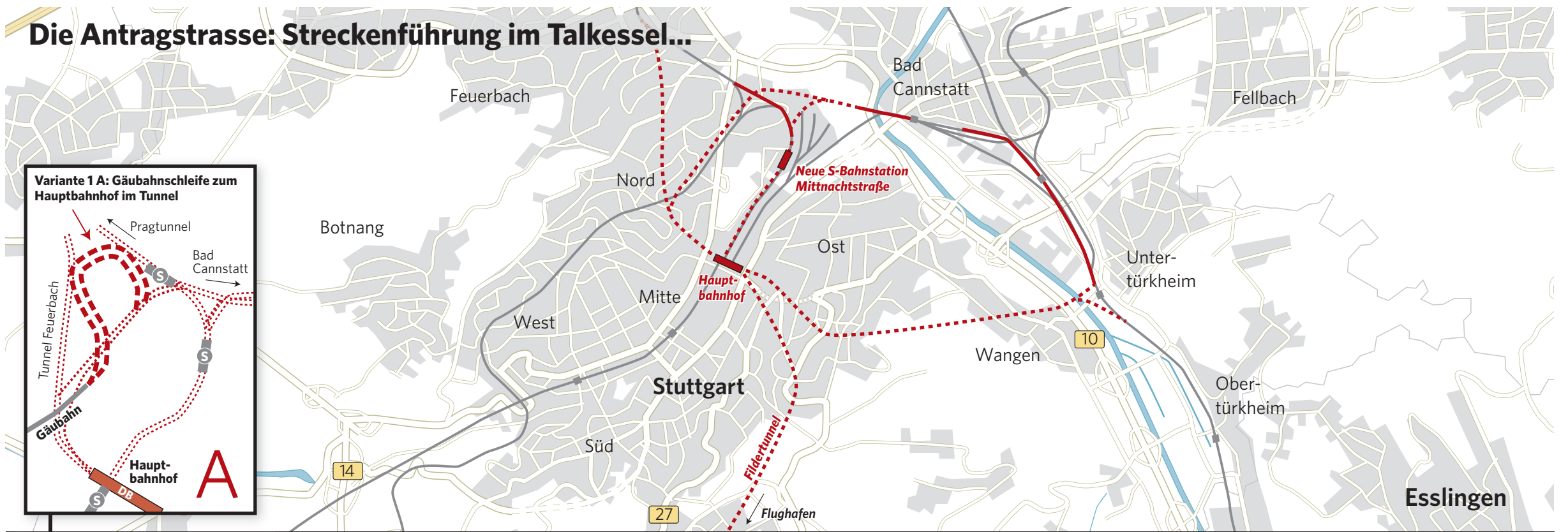


Viele Wege führen zum Stuttgarter Flughafen

Filderdialog An diesem Samstag beginnt zwischen Vertretern der Projektpartner von Stuttgart 21, Kommunen, Initiativen und betroffenen Bürgern die Diskussion darüber, welche Streckenführung auf den Fildern die beste ist. Grundlagen der Debatte sind die Antragstrasse der Bahn und insgesamt sechs Alternativen – ein Überblick. *Von Markus Heffner*



Variante 1 B: Gäubahn zum Hbf über Bestandsstrecke

Bei dieser von Verkehrsminister Winfried Herrmann bevorzugten Variante würden Züge von der Gäubahn weiterhin über Vaihingen in den Talkessel geführt. Um in den Fernbahntunnel aus Bad Cannstatt einzufädeln, müsste nördlich des Kriegsbergtunnels ein zwei Kilometer langer Kehrtunnel gebaut werden. Die S-Bahnstrecke würde nicht belastet werden. Die Prämisse, alle Züge über den Flughafen zu führen, wäre bei dieser Variante nicht erfüllt.

Variante 2: Flughafenbahnhof an der Neubaustrecke

Bei dieser Variante würde der Flughafenbahnhof direkt an der Neubaustrecke liegen, etwa 700 Meter nördlich des Flughafenterminals. Die Station würde über ein Personenbeförderungssystem mit dem Terminal verbunden werden. Die Züge von der Gäubahn würden analog der Antragstrasse am Flughafen halten. Die Prämisse einer „guten Verknüpfung der Stationen an die Flughafenterminals“ wäre dabei nicht erfüllt.

Variante 3: Fernbahnhof unter der Flughafenstraße

Diese Variante unterscheidet sich von der Antragstrasse durch den Flughafenbahnhof, der näher an die bereits bestehende Station gerückt wird. Durch seine neue Lage unter der Flughafenstraße könnte er mit der Bestandsstrecke verbunden werden. Vor dem Bau der Messe standen Eingriffe in die Flughafenstraße nicht zur Diskussion. Die Variante ist kombinierbar mit einer autobahnparallelen Neubaustrecke zur Anbindung der Gäubahn.

Variante 4: Bündelungstrasse mit der Autobahn

Bei dieser Variante würden Züge zwischen Böblingen und dem Flughafenbahnhof nicht über die Bestandsstrecke, sondern über die Neubaustrecke entlang der Autobahn geführt werden. Dadurch würde sich eine geringere Fahrzeit für diese Strecke ergeben. Der neue Bahnhof würde neben der bisherigen Station Terminal liegen, aber wegen der notwendigen Unterfahrung von Parkhäusern und Hotels noch tiefer als in der Antragstrasse vorgesehen.

Antragstrasse als Maßstab

Prüfstand Die Bahn als Bauherrin von Stuttgart 21 ist überzeugt davon, dass ihre Streckenführung die optimale Lösung auf den Fildern ist.

In keinem anderen Abschnitt von Stuttgart 21 sind während der Planung so viele Varianten für die Streckenführung durchgespielt worden wie auf den Fildern. Alleine die Planer der Bahn haben mehr als 40 Alternativen auf den Prüfstand gestellt, um den Stuttgarter Flughafen und seinen neuen Bahnhof anzubinden.

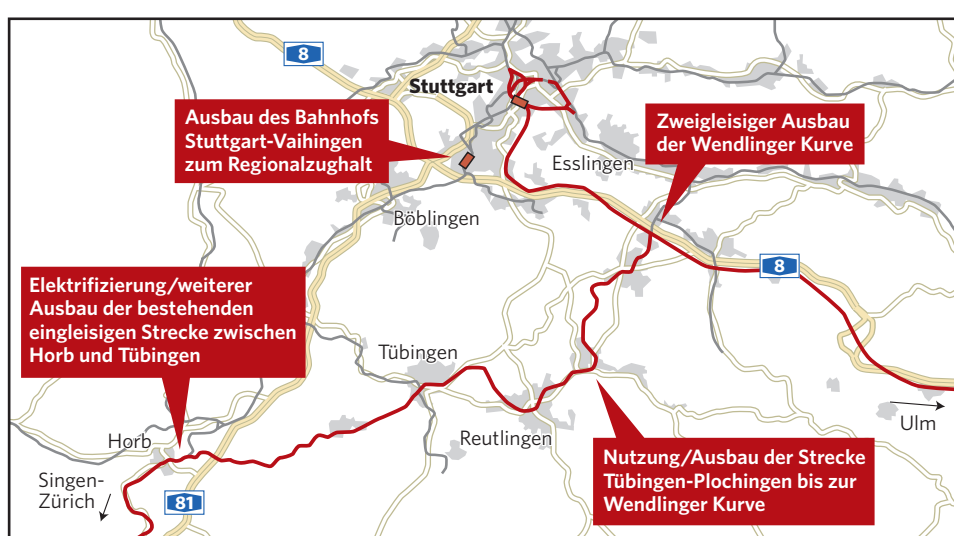
Dazu sind auch von etlichen Initiativen und Projektgegnern Vorschläge für die Führung der sogenannten Fildertrasse und die Lage des neuen Bahnhofs gemacht worden, zuletzt vom Verkehrsclub Deutschland (VCD), dem Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) und dem Fahrgastverband Pro Bahn gemeinsam. Sie schlagen vor, den Filderbahnhof überirdisch nördlich der Autobahn zu bauen. Die größere Distanz zwischen Station und Flughafenterminals soll dann mit einer Verlängerung der Stadtbahnlinie U 6 überbrückt werden. S-Bahn- und Fernverkehr wären bei dieser Variante getrennt, die geforderte Direktanbindung der Gäubahn an den Flughafen würde zu Gunsten eines zentralen Umsteigepunkts in Vaihingen entfallen.

Die Kritiker der Bahnplanung halten diese Variante „wirtschaftlich und ökologisch“ für eine klare Verbesserung, weil der Filderboden „nicht durch Tunnelbauten

zerstört wird“ – diskutiert werden wird dieser Vorschlag beim Filderdialog allerdings nicht. Die Spurguppe als vorbereitendes Gremium hat sich bereits auf insgesamt sechs grundsätzlich verschiedene Alternativen verständigt, mit denen sich die 168 Teilnehmer des Verfahrens an drei Tagen beschäftigen werden. Der Maßstab ist dabei die Antragstrasse der Bahn.

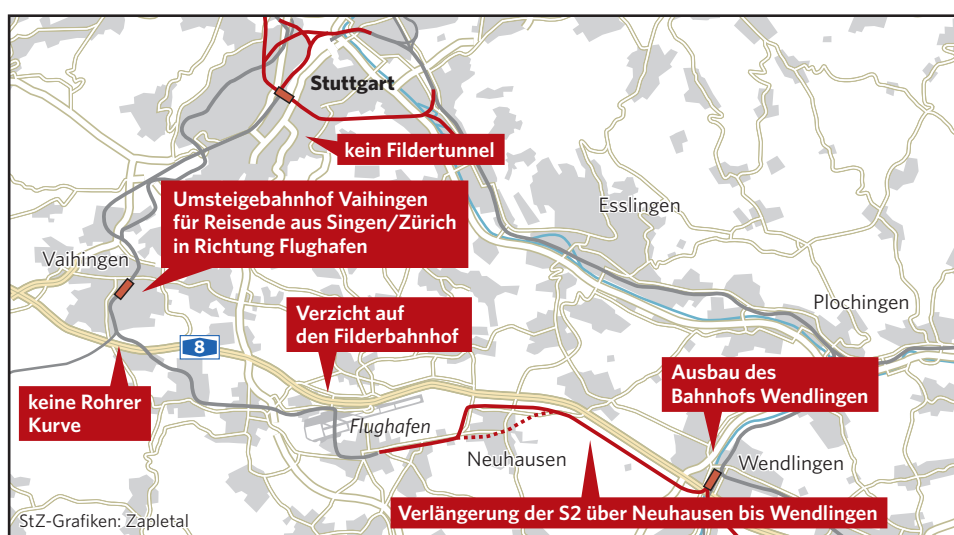
Sie wurde im Oktober 2002 in das ruhende Planfeststellungsverfahren für den Filderabschnitt (L3) eingebracht. Die neue Streckenführung von Böblingen über den Flughafen zum Hauptbahnhof ist gegenüber dem heutigen Weg über die Gäubahn um drei Kilometer länger, sie kann aber schneller befahren werden. Die Fahrzeit ins Stuttgarter Zentrum würde laut Bahn künftig statt 27 nur noch acht Minuten betragen. Nach Ulm würde man durch den Anschluss an die Neubaustrecke nur noch 29 Minuten (bisher 104) brauchen.

Kritisiert wird die Antragstrasse, die vor allem von Leinfelden-Echterdingen kategorisch abgelehnt wird, weil die Fernzüge über die bestehende S-Bahn-Strecke fahren und damit den Nahverkehr blockieren würden. Außerdem wäre mit dem erhöhten Zugaufkommen eine erhebliche Lärmbelastung für die Anwohner verbunden.



Variante 5: Streckenführung über Tübingen

Bei dieser Überraschungsvariante würden die Fernzüge aus Richtung Süden ab Horb anstatt wie bisher über die Gäubahn über Tübingen, die Wendlinger Kurve und die Neubaustrecke nach Stuttgart geführt werden. Gegenüber der Antragstrasse verlängert sich der Weg zwischen Flughafen und Horb dabei um 30 Kilometer. Eingereicht haben diesen Vorschlag sieben Oberbürgermeister, Landräte und Verbandsvorsitzende der Region Neckar-Alb. Für die Umsetzung müssten die Wendlinger Kurve zweispurig ausgebaut und die Verbindung zwischen Tübingen und Horb elektrifiziert werden. Von Tübingen nach Horb würde sich die Reisezeit um bis zu zehn Minuten auf etwa 20 Minuten verkürzen. Dafür würde eine Direktanbindung der Gäubahn-Anlieger zwischen Horb und Böblingen an den Flughafen entfallen.



Variante 6: S-Bahn-Ringschluss

Bei dieser von der Schutzgemeinschaft Filder eingebrachten Variante ist ein S-Bahn-Ringsystem zwischen dem Stuttgarter Hauptbahnhof, Vaihingen, dem Flughafen, Wendlingen, Plochingen und Bad Cannstatt vorgesehen. Dazu müsste die S-Bahn mit einer neuen Strecke von Filderstadt-Bernhausen über Neuhausen bis ins Neckartal verlängert werden. Bei Wendlingen würden die Züge den Bahnhof über eine neue Verbindungskurve erreichen. Die Gäubahn könnte bei dieser Variante, wie im Schlichterspruch vorgesehen, in Stuttgart erhalten bleiben. Der Fildertunnel, der anschließende Neubaustreckenabschnitt bis Denkendorf, die Rohrer Kurve, der Flughafenbahnhof und der Tunnel am Flughafen würden entfallen. Der Bahnhof Vaihingen müsste mit einem zusätzlichen Bahnsteig zum Regional- und Fernbahnhof ausgebaut werden.