

Filder-Dialog S21

2. Dialog am 29.06.2012

Internationales Kongresszentrum Stuttgart

Direktor Walter Schoefer, Flughafen Stuttgart GmbH

Präsentation Variante Flughafenbahnhof unter Flughafenstraße

Die Prämisse, unter die die Erarbeitung dieses Vorschlags gestellt wurde, war einerseits die Frage, wie die Nutzung des Bahnhofs für Reisende und Besucher optimiert werden könnte. Darüber hinaus soll er für künftige Entwicklungen aufwärtskompatibel sein. Außerdem soll er im Rahmen des Machbaren die aktuellen Anregungen und Bedenken berücksichtigen.

Die Vorgaben im Einzelnen:

- Optimierte Verknüpfung des Verkehrsträgers Schiene mit den anderen Verkehrsträgern, und zwar mit den schon vorhandenen und künftigen.
- Der S-Bahnbetrieb muss sowohl im täglichen Regelbetrieb als auch bei Messe-Großveranstaltungen sicher funktionieren.
- Komfort und Sicherheit über alle hier verknüpften Verkehrsträger muss gegeben sein.
- Die angestrebte Lösung soll zukunftssicher sein. Nachhaltigkeit und Umweltaspekte sollen bei Investition und dem späteren Betrieb berücksichtigt werden.
- Und es soll ein angemessenes betriebs- und volkswirtschaftliches Kosten-Nutzenverhältnis bestehen.

Die wesentlichen Merkmale dieser Variante:

- Die Zulaufstrecke zum Flughafenbahnhof von der Fernbahnhauptstrecke läuft nordwestlich des Messegeländes.
- Die Verknüpfung von Hauptstrecke und der sogenannten Filderbahn erfolgt über den Flughafenbahnhof.
- Im hier vorgestellten Flughafenbahnhof halten Regional- und Fernzüge aus allen Richtungen. Die S-Bahn hält wie bisher in der bestehenden Station unterhalb der Terminals.
- Aufgrund der Notwendigkeit von kreuzungsfreien Rampenverbindungen zu den Zu- und Ablaufstrecken ist ein doppelstöckiger Bahnhof erforderlich. Hiermit wird die erforderliche Leistungsfähigkeit der Anlage sichergestellt.
- Verbessert wird bei diesem Vorschlag die Situation für Fahrgäste: Der Fußweg zwischen Flughafenbahnhof und S-Bahnstation ist ca. 150 Meter, zur Stadtbahn 20 Meter, zum neuen Busterminal 50 Meter und zum Messeeingang Ost 250 Meter.
- Es gibt eine durchgehende Verbindungsachse für Fußgänger mit Rampen. Die Neigungen sind <3,7 % zwischen dem oberen Bahnsteig des Flughafenbahnhofs und der bereits bestehenden Zwischenebene der S-Bahnstation. Die untere Bahnsteigebene liegt ca. 18 Meter unter der Messepiazza.

Zusammengefasst: Der Vorschlag, den Flughafenbahnhof unter die Flughafenstraße zu legen, bringt folgende signifikanten Vorteile zum bisherigen Lösungsvorschlag:

- Es entsteht eine optimale Verknüpfung von Fern- und Regionalzügen, S- und Stadtbahn sowie Fern- und Nahverkehrsbussen, Luftverkehr und des motorisierten Individualverkehrs (MIV) mit guten bis sehr guten Übergangszeiten.
- S-Bahnverkehr und Fern- und Regionalverkehr werden getrennt. S-Bahnzüge halten weiterhin in der bestehenden S-Bahnstation, Fern- und Regionalzüge halten im Flughafenbahnhof.
- Die bestehende S-Bahnstation muss nicht ausgebaut werden. Für die S-Bahn stehen weiter zwei Bahnsteige zur Verfügung.
- Es kommt zu einer besseren Verteilung der Fahrgäste auf beide Stationen, besonders an Tagen mit Messespitzenverkehr (oder Urlaubsbeginn). Dabei ist für Messe-Zusatzzüge aus Richtung Hauptbahnhof auch eine problemlose Rückfahrt ohne Richtungswechsel möglich.
- Für die Bestandstunnelstrecke und die S-Bahnstation ist keine Ausnahmegenehmigung nötig.
- Es gibt keine längere Unterbrechung des S-Bahnverkehrs auf der Strecke zwischen Echterdingen und Filderstadt, da der Stations- und Tunnelumbau entfällt.
- Die Erschließung des Bahnhofs mit behindertengerechten Rampen und Fahrtreppen ist möglich
- Die obere Bahnsteigebene kann teilweise natürlich belichtet und belüftet werden. Die untere Ebene liegt nur 18 Meter unter dem Gelände.
- Zukunftsfähigkeit: Sollte die Leistungsfähigkeit der bestehenden Strecke zwischen Rohrer Kurve und Flughafen nicht ausreichen, kann eine mit der Autobahn gebündelte Trasse in die westliche Zu- und Ablaufstrecke des Flughafenbahnhofs eingebunden werden.
- Die Bahnanlagen liegen im Flughafen- und Messebereich weitestgehend unter bestehenden Verkehrsflächen und durchschneiden bestehende oder künftige Aufsiedlungsflächen nur untergeordnet.
- Durch die Führung von Fern- und Regionalzügen über den Verkehrsknoten Flughafen bekommen die Siedlungsräume entlang dieser Strecken zusätzliche Entwicklungschancen durch einen verbesserten Zugang zum Luftverkehrsangebot.
- Dadurch erhöht sich die Attraktivität der öffentlichen Transportmittel und es wird zu einer verstärkten Verlagerung vom Individualverkehr hin zum Öffentlichen Verkehr kommen.
- Den höheren Kosten gegenüber der Antragstrasse steht ein höherer Nutzen gegenüber. Potenzial zur Kostenminderung sind zu erwarten in der Ausführung des Flughafenbahnhofs und bei den Verkehrssicherungsmaßnahmen während der Bauzeit.