



Ministerium für Verkehr  
Baden-Württemberg

📅 08.03.2015

STUTTGART 21

# Land, Region und Landeshauptstadt vereinbaren mit der DB ein Paket zur Verbesserung von Stuttgart 21 im Filderbereich

## Video

Wenn Sie dieses Feld durch einen Klick aktivieren, werden Informationen an **Youtube** übermittelt und unter Umständen auch dort gespeichert.



Bitte beachten Sie unsere Hinweise und Informationen zum Datenschutz, bevor Sie einzelne Soziale Medien aktivieren. Durch das Aktivieren stimmen Sie diesen zu. Wenn Sie diese Seite verlassen oder neu laden, wird die Datenverbindung automatisch getrennt.



Baden-Württemberg.de

*Video: Minister Hermann nahm bei der Aktuellen Debatte im Landtag am 11. März 2015 Stellung zu den Stuttgart 21-Planungen im Filderbereich*

**Engpässe werden korrigiert - Weg frei für mehr Betriebsqualität der S-Bahn und Ausweitung von Metropolexpressverkehr im Sinne des ÖPNV-Pakts - Land sichert Kostendeckel für Stuttgart 21**

Nach intensiven Verhandlungen haben sich die S-21-Projektpartner am Freitag, 6. März 2015 grundsätzlich auf ein Paket mit zahlreichen Verbesserungen für den Bereich Fildern und Landesflughafen geeinigt. Die Variante „Drittes Gleis“ soll die bisher geplante Antragstrasse ablösen und die damit erwarteten Konflikte zwischen Fernverkehr und S-Bahn vermeiden helfen. Nach den noch nötigen Detailprüfungen von technischen und Finanzierungsfragen sowie den Beratungen in den jeweiligen Gremien soll der S-21-Lenkungskreis am 20. April 2015 die abschließende Entscheidung treffen.

## Die Vereinbarungen im Einzelnen

### **Engpässe im Filderbereich von Stuttgart 21 lange diskutiert**

Die betrieblichen Engpässe der bisherigen Stuttgart 21-Planungen im Filderbereich werden seit Jahren diskutiert. Sie waren ausführlicher Gegenstand der Geißler-Schlichtung, der Erörterung im Planfeststellungsverfahren und sie wurden zuletzt durch das Gutachten der TU Dresden nochmals bestärkt. Daher war der Druck auf die Deutsche Bahn groß, auf der Zielgeraden der Planfeststellung die unzureichenden Pläne doch noch zu korrigieren.

### **Filderdialog empfahl direkte Gäubahn-Anbindung an den Hauptbahnhof**

Verkehrsminister Winfried Hermann hat sich lange Zeit für eine andere Lösung eingesetzt, um die Probleme des Mischverkehrs im Filderbereich zu beheben: Er hatte in den Filderdialog im Sommer 2012 die Variante eingebracht, die bisherige Gäubahntrasse über Stuttgart-Vaihingen und die sogenannte Panoramabahn zu erhalten und in den neuen Tiefbahnhof einzuschleifen. Sie ging zwar im Filderdialog am 7. Juli 2012 auch als Vorzugsvariante des Bürgervotums hervor, jedoch konnten sich die Projektpartner nicht auf diese Lösung verständigen, die eine Änderung der S-21-Finanzierungsverträge erfordert hätte. In den jeweiligen Parlamenten (Landtag, Regionalparlament, Gemeinderat) gab es dafür keine Mehrheiten. Daran hat sich auch in den zwei Jahren seit dem Filderdialog nichts geändert. Gleichzeitig scheiterte die Umsetzung der im Filderdialog entwickelten Variante „Filderbahnhof Plus“ unter der Flughafenstraße an zu hohen Kosten, großem Flächenverbrauch und fehlender Finanzierungsbereitschaft bei der Deutschen Bahn, die an der Antragstrasse festhielt, und bei den anderen Projektpartnern. Insbesondere für das Land gilt der Beschluss, keine weiteren Zuschüsse oberhalb des Kostendeckels für das Projekt Stuttgart 21 zu übernehmen. Das Land ist vertraglich verpflichtet, sich mit 930 Mio. Euro an S 21 zu beteiligen.

### **Auflösung der jahrelangen Blockade**

Zwei Jahre nach dem Filderdialog, während weite Teile von Stuttgart 21 schon im Bau sind, bestand nun die letzte Möglichkeit, zu verhindern, dass durch Realisierung der Antragstrasse ein dauerhafter Engpass auf den Fildern entsteht.

Land, Region und Landeshauptstadt als Projektpartner von Stuttgart 21 und zugleich auch Partner des ÖPNV-Pakts haben sich in dieser Situation mit der Deutschen Bahn am 6. März 2015 auf ein Paket von Verbesserungen verständigt, das den S-Bahn-Verkehr im Filderbereich stabil halten und den Ausbau des Metropolexpressverkehrs zu einem halbstündlichen System auch in Richtung Gäubahn umsetzbar

machen soll. Das Paket der Verbesserungen umfasst die Umsetzung eines weiteren und damit dritten Gleises am Flughafen Terminalbahnhof, den kreuzungsfreien Ausbau der Rohrer Kurve sowie den Bau eines Regionalbahnhofs in Stuttgart-Vaihingen. Für die Umsetzbarkeit sind noch einige Prüfungen technischer und finanzieller Fragen erforderlich, eine endgültige Entscheidung soll am 20. April 2015 im Lenkungskreis Stuttgart 21 fallen.

## Die Bausteine des Verbesserungspakets für den Filderbereich

### **1. Bau eines Dritten Gleises an der Station Flughafen Terminal**

Neben der bestehenden zweigleisigen S-Bahn-Station am Flughafen wird ein weiteres Gleis mit einem 76 cm hohen Fernbahnsteig für den Gäubahnverkehr gebaut. Damit behält die S-Bahn an dieser Station zwei uneingeschränkt nutzbare Gleise mit barriere-freiem Einstieg. Alle drei Gleise der Station werden in Richtung Osten an die Flughafenkurve in Richtung Fildertunnel/Hauptbahnhof angebunden. Damit können auch die Regionalzüge der Gäubahn falls erforderlich das zweite S-Bahn-Gleis mitbenutzen. Diese stark erhöhte betriebliche Flexibilität der dreigleisigen Lösung steigert die Fahrplanstabilität sowohl bei der S-Bahn wie auch beim Regional- und Fernverkehr. Davon profitiert das Gesamtsystem aus S-Bahn und Gäubahnzügen im Filderbereich.

Mit insgesamt fünf Bahnsteiggleisen im Filderbereich (drei am Terminalbahnhof und zwei am Neubaustrecken-Bahnhof) ist die Lösung ‚Drittes Gleis‘ für Fahrplangestaltung und Betriebsstabilität des Regional- und Fernverkehrs und damit des Gesamtsystems nach Einschätzung aller Projektpartner vorteilhafter als die Variante ‚Filderbahnhof Plus‘. Sie wurde daher nicht nur wegen der deutlich geringeren Kosten und dem geringeren Flächenverbrauch vorgezogen, sondern weil sie auch beträchtliche betriebliche Vorteile aufweist.

Für eine spätere Gleisverbindung des Terminalsbahnhofs in Richtung Neubaustrecke nach Wendlingen werden bauliche Vorbereitungen getroffen. Dies ist ein besonderes Anliegen des Verbands Region Stuttgart (VRS).

### **2. Kreuzungsfreier Ausbau der Rohrer Kurve**

Durch ein weiteres Überwerfungsbauwerk wird die Rohrer Kurve auch auf der Seite Oberaichen und damit komplett kreuzungsfrei ausgebaut, so dass sich entgegenkommende Gäubahn- und S-Bahn-Züge nicht gegenseitig behindern. Damit ist ein weiterer wesentlicher Engpass der Antragstrasse beseitigt.

### **3. Bau des Regionalbahnhofs Stuttgart-Vaihingen**

Der S-Bahnhof Stuttgart-Vaihingen als Nahverkehrsdrehscheibe im Stuttgarter Süden wird möglichst rasch um zwei Bahnsteige für Regionalzüge ergänzt. Zudem wird der neue Berghautunnel im Bereich der Rohrer Kurve, der bislang nur für S-Bahn-Züge geplant ist, so gestaltet, dass der Bahnhof Vaihingen dauerhaft von Regional-/ Fernzügen angefahren werden kann.

Damit können die Regionalzüge vor der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 in Stuttgart-Vaihingen halten und bereits frühzeitig die Verbindungen von der Gäubahn zum Flughafen via Umstieg in die S-Bahn verbessern. In der Zeit der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 kann Vaihingen als Interims-Endbahnhof

dienen. Dauerhaft können die Bahnsteige für zusätzliche Verdichterzüge aus Richtung Gäubahn genutzt werden, die in Vaihingen enden, aber auch als anfahrbare Station für Gäubahnzüge im Fall von Störungen am Flughafen. Diese Lösung bietet darüber hinaus weitere Zukunftsperspektiven für eine dauerhafte Nutzung der Panoramastrecke im Sinne des Geißler-Schlichterspruchs, z.B. für Züge in Richtung Feuerbach-Ludwigsburg.

## Finanzierung des Projekts: Für das Land bleibt der Kostendeckel für S21

Die Landesregierung hat sich im Zusammenhang mit der Volksabstimmung darauf festgelegt, dass sie über die vertraglich vereinbarten Zahlungen für Stuttgart 21 hinaus keine weiteren Gelder für das Projekt leisten wird. Daran hält das Land fest, und dies war Grundlage für das Verbesserungspaket.

Das Land kann daher nur Finanzierungsbeiträge für Elemente leisten, die über Stuttgart 21 hinaus reichen. Dies sind zwei Elemente:

1. Das Land finanziert den bislang im Projekt Stuttgart 21 nicht vorgesehenen Bau von zwei dauerhaften Regionalbahnsteigen am Bahnhof Stuttgart-Vaihingen sowie die Mehrkosten für eine Anfahrbarkeit dieses Bahnhofs mit Regional- und Fernzügen (Umplanung Berghautunnel). Für beide Maßnahmen wird mit Mehrkosten in Höhe von 10 Mio. Euro gerechnet.

2. Das Land wird den bereits im ÖPNV-Pakt für die Region Stuttgart vom 12. Februar 2014 vereinbarten und im SPNV-Zielkonzept 2025 des Landes verankerten 30-Minuten-Takt von Metropolexpresszügen auch auf der Gäubahn zwischen Stuttgart und Bondorf/Horb realisieren. Bisher ist im Betriebskonzept Stuttgart 21 nur ein Stundentakt dieser Züge vorgesehen, auch wegen der infrastrukturellen Einschränkungen im Filderbereich. Mit dem Verbesserungspaket soll die Umsetzung des 30-Minuten-Takts nun ermöglicht werden. Die DB Netz AG als Investor profitiert von den Verbesserungen durch drittes Gleis und Rohrer Kurve in Folge erhöhter Trasseneinnahmen dieser zusätzlichen Züge. Der Zugverkehr selbst wird wettbewerblich vergeben, d.h. der Betreiber dieser Züge kann auch ein anderer als die Deutsche Bahn sein.

Für das Land entstehen somit keine Mehrkosten, weil die ohnehin vorgesehenen zusätzlichen Zugbestellungen als Beitrag des Landes anerkannt werden.

### Weitere Informationen

[Fragen und Antworten zur Einigung der S-21-Projektpartner auf ein Verbesserungspaket im Bereich Fildern und Landesflughafen](#)

#### Link dieser Seite:

<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/land-region-und-landeshauptstadt-vereinbaren-mit-der-db-ein-paket-zur-verbesserung-von-stuttgart-21/?>

[cHash=02a285c0b32c677877752c8bb71a886b&type=98](#)