



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR  
DIE PRESSESTELLE

## **Fragen und Antworten zur Einigung der S-21-Projektpartner auf ein Verbesserungspaket im Bereich Fildern und Landesflughafen**

### **Welche Verbesserungen bringt das Paket für die Leistungsfähigkeit?**

#### **Bleibt die S-Bahn damit stabil?**

Mit dem dritten Gleis am Flughafen und mit der kreuzungsfreien Rohrer Kurve sind die wichtigsten Störungsquellen der Antragstrasse für die S-Bahn auf den Fildern beseitigt. Da in der Station Flughafen zwei für die S-Bahn uneingeschränkt nutzbare, barrierefreie Bahnsteige erhalten bleiben, kann die S-Bahn sich dort im Verspätungsfall weiterhin begegnen. Der bereits bisher bestehende eingleisige Abschnitt im Tunnel unter dem Flughafen zwischen der Flughafenstation und Bernhausen wird nicht, wie bei der Antragstrasse, durch die Station Terminal hindurch verlängert.

An der Rohrer Kurve wird durch ein zusätzliches Überwerfungsbauwerk ausgeschlossen, dass die von Rohr kommende S-Bahn durch abzweigende Regionalzüge aus Stuttgart in Richtung Böblingen aufgehalten werden. Damit ist eine weitere wichtige Störungsquelle der Antragstrasse beseitigt.

### **Und welche Vorteile hat der Regionalverkehr auf der Gäubahn?**

Durch die verbesserte Infrastruktur profitiert auch der Regionalverkehr. Durch das dritte Gleis kann der Regionalverkehr der Züge Stuttgart-Böblingen-Horb im Dispositionsfall das zweite S-Bahn-Gleis in der Station Flughafen mitbenutzen und dort halten.

Wie für die S-Bahn entfällt dadurch auch für den Regional-/Fernverkehr der eingleisige Engpass am Flughafen.

Ziel ist es, dass durch die Verbesserungen ein 30-Minuten-Takt des zukünftigen Metropolexpress-Verkehrs auch in Richtung Gäubahn möglich wird. Bislang sieht das Betriebskonzept von Stuttgart 21 auf der Gäubahn nur einen 60-Minuten-Takt vor.

### **Wäre nicht der Filderbahnhof Plus die bessere Lösung?**

Aus Sicht des Landes ist die Variante ‚Drittes Gleis‘ unter dem Strich die bessere Lösung. Der Filderbahnhof Plus sortiert die Verkehre zwar klarer zwischen S-Bahn und Regional-/Fernverkehr. Doch darin liegt zugleich seine Schwäche: Zwar bleibt die S-Bahn-Station am Flughafen allein für die S-Bahn reserviert, dafür müssten aber sämtliche Züge des Regional- und Fernverkehrs durch den nur zweigleisigen Fernbahnhof unter der Flughafenstraße: die Fernzüge von und nach München, die Regionalzüge von und nach Tübingen und Ulm und dann auch noch die Züge der

Hauptstätter Str. 67 • 70178 Stuttgart (VVS: Österreichischer Platz) • Behindertengerechte Parkplätze vorhanden

Telefon 0711 231-4 • Telefax 0711 231-5899 • [presse@mvi.bwl.de](mailto:presse@mvi.bwl.de)

[www.mvi.baden-wuerttemberg.de](http://www.mvi.baden-wuerttemberg.de) • [www.service-bw.de](http://www.service-bw.de)

Gäubahn. Dadurch würde es dann in diesem Bahnhof sehr eng werden. Schon im Rahmen des Filderdialogs wurde daher von Seiten des Landes festgestellt, dass der Filderbahnhof Plus bei der Leistungsfähigkeit für den Regional- und Fernverkehr keine Vorteile gegenüber der Antragstrasse bietet.<sup>1</sup>

Insgesamt bietet die Variante ‚Drittes Gleis‘ fünf Gleise und Bahnsteige am Flughafen, also damit einen Bahnsteig mehr als die Variante Filderbahnhof Plus und durch die Flexibilität die größere betriebliche Leistungsfähigkeit.

Der Filderbahnhof Plus ist mit Mehrkosten gegenüber der Antragstrasse in Höhe von 224 Mio. Euro doppelt so teuer, hat einen deutlich größeren Flächenverbrauch und hätte zudem einen deutlich längeren Zeitvorlauf durch die dafür notwendige gravierende Umplanungen.

Daher wurde der Flughafenbahnhof Plus nicht weiterverfolgt.

### **Ist die Finanzierung über zusätzliche Zugbestellungen nicht die Anhebung des Kostendeckels durch die Hintertür?**

Nein. Das Land finanziert nur Elemente des Pakets, die über das Projekt Stuttgart 21 hinausreichen. Das Ziel eines 30 Minuten-Taktes der zukünftigen Metropolexpresszüge wurde bereits im ÖPNV-Pakt im Februar 2014 vereinbart und ist im Zielkonzept 2025 für den Schienenpersonennahverkehr des Landes enthalten, weil dies aufgrund der Nachfragepotenziale entlang der Gäubahn gerechtfertigt ist. Es wird also nur noch einmal bestätigt und als Finanzierung anerkannt, was unabhängig von Stuttgart 21 ohnehin vorgesehen ist.

Es geht dabei auch nicht darum, dass das Land zusätzliche Zugleistungen bei der Deutschen Bahn bestellt, wie einige Kommentatoren meinen und Parallelen zu früheren Konstruktionen ziehen. Die Leistungen werden wettbewerblich vergeben. Nur durch die zusätzlichen Trasseneinnahmen (Schienenmaut) hat die DB Netz einen Nutzen zur Abdeckung der Investitionen.

---

<sup>1</sup> Erschwerend kommt für die Gäubahnzüge hinzu, dass sie sich dadurch auch noch einen vierten Zwangspunkt erhalten: nicht nur das Einpassen zwischen die Züge der S1 nach Herrenberg, die S-Bahnen auf der Filderstrecke und die anderen Fern/Regionalzüge im Fildertunnel, sondern durch die gegenläufige Nutzung des Filderbahnhofs Plus auch noch mit den Zügen der Gegenrichtung. Dadurch vergrößert sich der Engpass für die Führung der Gäubahnzüge tendenziell sogar.