

Anlage 1
Beschreibung der Projektänderung Ausbau drittes Gleis

Die Führung der Regional- und Fernzüge in der Relation Stuttgart Hbf - Böblingen/Singen/Zürich (Gäubahn) erfolgt zukünftig vom Hauptbahnhof kommend über die NBS Stuttgart-Ulm, (Fildertunnel), die Flughafenkurve, die bestehende S-Bahn-Strecke Stuttgart Flughafen-Stuttgart Rohr und die Rohrer Kurve. Damit wird der Flughafen Stuttgart direkt an diese Relation angebunden.

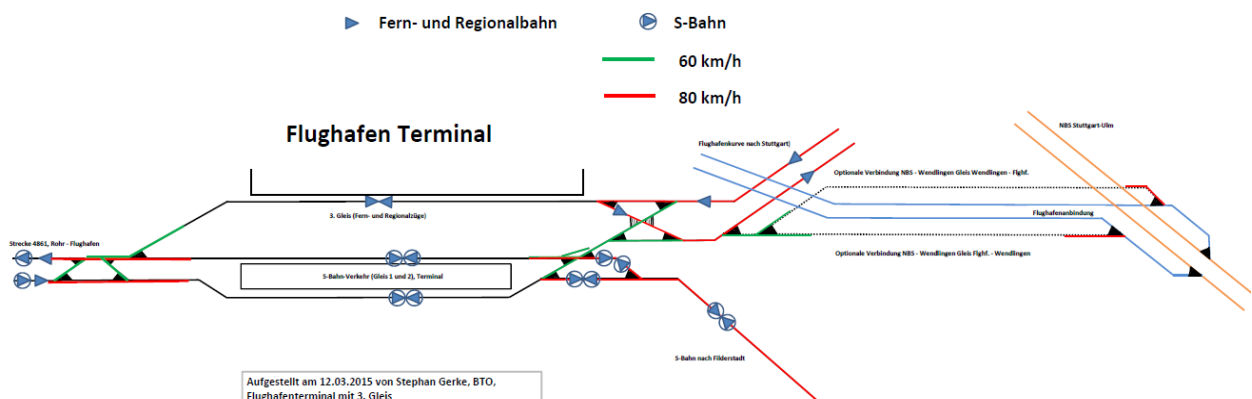
Der Anschluss der zweigleisigen Flughafenkurve an die NBS-Gleise erfolgt im Bereich an der Abzweigstelle der Straße L1192/ Heerstraße in Leinfelden-Echterdingen niveaufrei.

Die zweigleisige Flughafenkurve führt in Tunnellage zur Station Flughafen/Messe und erhält dort einen Anschluss sowohl an die bestehenden S-Bahn-Gleise, als auch an das neu geplante dritte Gleis.

Aufgrund der dichten Bebauung im Bereich des Terminals des Flughafens Stuttgart kann kein Inselbahnsteig mit zwei Bahnsteigkanten für die Gleise der Flughafenkurve angeordnet werden. Die zweigleisige Flughafenkurve wird daher über eine Weichenverbindung auf ein Gleis zusammengeführt, bevor sie den Bahnsteigbereich erreicht. Die Abzweiggeschwindigkeit aus der NBS an der Abzweigstelle der Straße L1192/ Heerstraße in Leinfelden-Echterdingen beträgt 100 km/h. Ab etwa km 0,460 kann die Flughafenkurve bis zum Bahnsteig mit 80 km/h befahren werden.

Unmittelbar westlich des Bahnsteigbereichs endet die Flughafenkurve an der Abzweigweiche in die bestehende S-Bahn-Strecke. Über die vorhandene westliche Weichenverbindung werden die Verkehre von und zur Gäubahn wieder vom bzw. auf das seitenrichtige Gleis geführt, um gemeinsam mit der S-Bahn die beiden vorhandenen Gleise seitenrichtig zu nutzen. Sowohl die Flughafenkurve als auch die Abzweigweiche der S-Bahn-Strecke in Richtung Filderstadt sind auf den vorgesehenen Regelfahrbeziehungen mit einer Geschwindigkeit von 80 km/h befahrbar.

Zur Veranschaulichung des Verkehrsflusses und der jeweiligen Höchstgeschwindigkeiten dient nachstehendes Gleisschema:



Am zusätzlichen dritten Gleis wird ein Bahnsteig mit einer Nutzlänge von 280 m und einer Bahnsteigkantenhöhe von 76 cm über Schienenoberkante (im Folgenden: SO) vorgesehen. Die Erschließung des nördlich des Gleises angeordneten Außenbahnsteigs erfolgt über Treppen und Aufzüge/Fahrtreppen, die an die beiden in Richtung Norden zu verlängernden und anzupassenden vorhandenen Zugänge zur S-Bahn-Station angebunden werden. Darüber hinaus ist ein dritter Zugang im Osten des neuen Bahnsteigs vorgesehen, der eine direkte Anbindung an die Terminals 3 und 4 sowie an den Zugang Ost der Station NBS darstellt. Die vorhandene S-Bahn-Station mit einem mehr als 210 Meter langen Inselbahnsteig mit zwei Bahnsteigkanten mit einer Höhe von 96 cm über SO wird unverändert beibehalten und ermöglicht damit weiterhin den barrierefreien Zustieg im S-Bahn-Verkehr von zwei Bahnsteigkanten in der Station Terminal.

Um auch bei Abweichungen vom Regelbetrieb sowie für zukünftige Entwicklungen ausreichend Fahrmöglichkeiten zu bieten, wird östlich der beiden Bahnsteige die Flughafenkurve mit beiden Gleisen der S-Bahn verknüpft. Dadurch ist sichergestellt, dass aus beiden Gleisen der Flughafenkurve auch in beide Bahnsteiggleise der S-Bahn ein- bzw. aus beiden ausgefahren werden kann. Eine Verbindung zwischen dem neu hinzukommenden dritten Gleis und der S-Bahn in Richtung Filderstadt ist nicht erforderlich. Alle Weichenverbindungen, die von der S-Bahn im Regelbetrieb befahren werden, werden im jeweiligen Stammgleis für eine Geschwindigkeit von 80 km/h ausgelegt (siehe obiges Gleisschema).

Der vorgesehene Spurplan bietet auch die Option, aus/von allen drei Gleisen auf die NBS in Richtung Wendlingen/Ulm aus-/einzufahren. Die eingleisig ausführbare Ausfädelung in Richtung Wendlingen verzweigt sich sofort in zwei Gleise, die höhenfrei in die beiden Gleise des Flughafentunnels einmünden.

Um bei einer späteren Realisierung dieser Option keine erneuten aufwändigen Umbaumaßnahmen am Tunnelbauwerk der Flughafenkurve und am Oberbau (Feste Fahrbahn) zu haben, wird der Tunnelquerschnitt im Zuge der Errichtung der Flughafenkurve entsprechend aufgeweitet und mit einer rechtwinklig zum abzweigenden Gleis angeordneten Stirnplatte abgeschlossen. Die Feste Fahrbahn in der Flughafenkurve wird für den Einbau der Weiche vorbereitet. Dadurch wird ein einfacher baulicher Anschluss sichergestellt und die betrieblichen Eingriffe auf den Einbau der Weiche reduziert. Gleiches gilt für die Trogwände und beiden Weichen in den Trögen des Flughafentunnels.

Im Regelbetrieb kann auf dem neu hinzukommenden 76 cm über SO hohen Bahnsteig Fern- und Regionalverkehr in der Relation Stuttgart - Böblingen/Singen/Zürich abgewickelt werden. Grundsätzlich können Regionalverkehre zusätzlich über die Gleise am S-Bahnsteig abgewickelt werden, sofern die Fahrzeuge die Voraussetzungen für den Halt am 96 cm über SO hohen Bahnsteig erfüllen.

Es ist angestrebt, dass die Umbauarbeiten ohne längere Betriebsunterbrechung des S-Bahn-Betriebs an der Station Terminal durchgeführt werden.

Anhang zur Anlage 1 (dieser dient lediglich zur Veranschaulichung).