Anlage 1
zur Vorlage 45/2014

Ausführlicher Bericht
1. Grundlagen zum Bau der U6-Stadtbahnstrecke

Die SSB AG hat in den vergangenen 30 Jahren konsequent das Straßenbahnnetz auf Stadtbahnbetrieb umgestellt. Zwei wesentliche Ziele werden damit verfolgt:
Mit einem modernen, attraktiven Angebot im kommunalen Schienenverkehr wird die Marktposition des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Stuttgart gestärkt. Zeitgemäße Fahrzeug- und Anlagentechnik, hohe Beförderungsgeschwindigkeiten und der Einsatz größerer Fahrzeuge verbessern die wirtschaftliche Situation des Systems.

Die geplante U6-Stadtbahnanbindung des Flughafens, der Landesmesse und vor allem des neuen Filderbahnhofs

- verbessert den Fahrkomfort,
- verkürzt die Fahrzeit,
- fördert das Umsteigen vom Auto zur Stadtbahn,
- verbessert das Stadtklima nachhaltig,
- sichert die Mobilität und verbessert die Chancengleichheit der Mobilität für alle,
- ist behindertenfreundlich,
- erhöht die Fahrgastzahlen und
- steigert die Immobilienwerte.

Der Flughafen Stuttgart ist mit knapp 10 Mio. Fluggästen pro Jahr ein wichtiger Knotenpunkt im Verkehrssystem der Region Stuttgart. Daneben befindet sich die 2007 eingeweihte Landesmesse, die jährlich von rund 1 Mio. Besuchern aufgesucht wird, an Spitzentagen von 30.000-40.000 Gästen.

Mit dem im Zuge von Stuttgart 21 entstehenden Filderbahnhof und dessen Funktion für den Regional- und Fernverkehr der DB AG entsteht zusammen mit der bestehenden S-Bahnstation und mit dem geplanten Fernomnibusbahnhof am Standort von Flughafen und Messe eine wichtige „Verkehrsdrehscheibe“ für den öffentlichen Verkehr.

Seit Ende der 1990er Jahre gibt es konzeptionelle Überlegungen, diesen wichtigen Knotenpunkt durch eine Stadtbahnanbindung zu ergänzen. Im Herbst 2013 gelang es schließlich mit den Beschlüssen zur „Rahmenvereinbarung zur Verlängerung der Stadtbahn U6 von Fasanenhof-Schelmenwasen bis Flughafen/Messe, U5 von Leinfelden Bf. bis Markomannenstraße und S-Bahn S2 von Filderstadt-Bernhausen nach Neuhausen a.d.F.“ (Vorlage 102 und 102a/2013) eine Regelung für die Finanzierung des Baus und des Betriebes dieser wichtigen Stadtbahnverbindung zu schaffen. Ende des Jahres 2013 wurde auch der Baudurchführungs- und Finanzierungsvertrag in den Gremien der Beteiligten verabschiedet.

Die rund 3,2 km lange Strecke beginnt nach der heutigen U6-Endhaltestelle Fasanenhof Schelmenwasen und verfügt über drei neue Haltestellen:

- Stadionstraße
- Messe West
- Flughafen / Messe

Die Haltestelle Stadionstraße bindet Teile des Stadtteils Echterdingen der Stadt Leinfelden-Echterdingen an das Stadtbahnnetz an. Hierbei ist insbesondere das neue Wohngebiet auf dem ehemaligen Stadionareal zu nennen. Neben der bereits vorhandenen S-Bahn erhalten die im Einzugsbereich der Haltestelle wohnenden Bürger die Möglichkeit, insbesondere die südlichen Stuttgarter Stadtbezirke umsteigefrei zu erreichen. Sie bekommen zudem mit der Stadtbahn im 10-Minuten-Takt auf der Fahrt nach Stuttgart eine hinsichtlich der Reisezeit vergleichbare Alternative zur S-Bahn.

Die Haltestelle Messe West bindet den Westeingang der Landesmesse Stuttgart an das Stadtbahnnetz an. Diese Haltestelle wird von der Messe GmbH bei großen Messen, die das gesamte Messegelände nutzen, vor allem als Haltestelle für die Rückfahrt der Messebesucher gesehen, während die Anreise über die Haltestelle Flughafen/Messe zum dort liegenden Messe Osteingang (Haupteingang) erfolgen soll. Bei kleineren gleichzeitig stattfindenden Messen, die jeweils nur einen Teil des Messegeländes belegen, ist aber auch angedacht, dass eine Messe über den West- und die andere über den Osteingang angedient wird. Neben den Nutzungen für die Messe könnte diese Haltestelle aber auch den größten Teil des angedachten interkommunalen Gewerbegebietes LE-Ost über die vorhandenen Fußgängerampeln der Flughafenstraße und einen neuen Fußgängersteg über die S-Bahn sehr gut fußläufig erschließen.

Die Endhaltestelle Flughafen/Messe erschließt neben dem bereits erwähnten Messe Osteingang über den Fußgängertunnel den Flughafen Stuttgart mit seinen vier Terminals sowie die unter dem Namen Airport City in den letzten Jahren gebauten Bürogebäude und Hotels, denen in den nächsten Jahren noch weitere folgen sollen. Der im Bau befindliche neue Fernomnibusbahnhof Stuttgart Airport Bus Terminal (SAB) befindet sich in rund 350 m Entfernung. Die bestehende S-Bahnhaltestelle ist rund 150 m entfernt.

Vor allem aber befindet sich das Aufstiegsbauwerk zum neuen Filderbahnhof lediglich 50 m von der Stadtbahn-Endhaltestelle entfernt. An diesem Bahnhof sollen künftig nicht nur Fernverkehrszüge von Stuttgart nach Ulm halten. Mindestens ebenso wichtig sind die Regionalzüge, die hier Station machen werden. So besteht nach der bisherigen Planung des Landes Baden-Württemberg am Filderbahnhof künftig die Möglichkeit in folgende neue Regionalverkehrslinien einzusteigen:

- Schwäbisch Hall – Backnang – Stuttgart Hbf. – Flughafen – Rottweil – Singen
- Aalen – Schorndorf – Waiblingen – Stuttgart Hbf – Flughafen – Nürtingen – Metzingen – Reutlingen – Tübingen
- Würzburg – Bietigheim – Ludwigsburg - Stuttgart Hbf – Flughafen – Ulm – Biberach – Friedrichshafen
- Karlsruhe/Heidelberg – Mühlacker – Vaihingen/Enz – Bietigheim – Ludwigsburg – Stuttgart Hbf – Flughafen – Nürtingen – Metzingen – Reutlingen – Tübingen

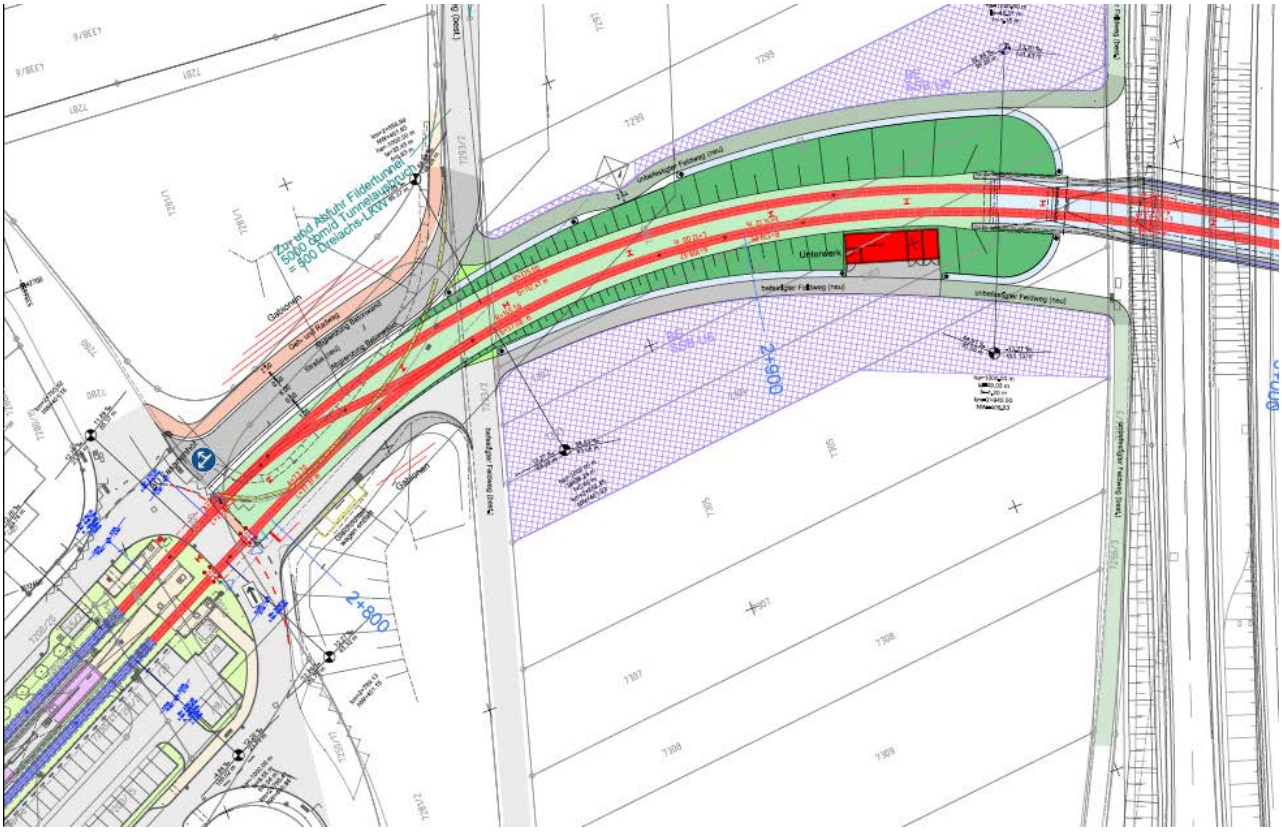
All diese Ziele können künftig vom Filderbahnhof ohne weiteres Umsteigen erreicht werden. D. h. für viele Relationen werden die ÖPNV-Nutzer aus den Bereichen südlich Stuttgarts gar nicht mehr am Hauptbahnhof in den Fern- und Regionalverkehr umsteigen, sondern gleich ab dem Filderbahnhof diese Verkehrsmittel nutzen.

Umgekehrt ergibt sich für viele Menschen aus dem Raum Tübingen/Reutlingen/ Metzingen über die Verknüpfung der neuen Regionalverkehrslinien mit der Stadtbahn am Flughafen eine schnelle und attraktive Möglichkeit zu den vielen Arbeitsplätzen im Filderraum südlich Stuttgarts zu gelangen; eine Relation für die heute fast ausschließlich der Individualverkehr über die hoch belastetete B 27 genutzt wird.

Im Regionalplan von 2009 ist die Trasse für die U6 zum Flughafen als Vorranggebiet festgelegt, das von anderen raumbedeutsamen Nutzungen freizuhalten ist. Ebenso sehen die aktuellen Nahverkehrspläne Stuttgart und Esslingen die Stadtbahnverlängerung bis zum Flughafen vor.

2. Beschreibung der Stadtbahnstrecke vom Fasanenhof bis Flughafen/Messe

Die Stadtbahnverlängerung zum Flughafen und zur Messe beginnt bei Station 2+770 des sogenannten 1. Teilabschnitts der U6 von Möhringen bis zur bisherigen Endhaltestelle Fasanenhof Schelmenwasen. Im Anschluss an die Haltestelle queren die Gleise die Schelmenwasenstraße mit einem signalgeregelten Bahnübergang. Auf einer Länge von rund 50 m verläuft die Trasse danach inmitten von befestigten landwirtschaftlichen Wegen, die die beidseitige Anbindung des vorhandenen landwirtschaftlichen Weges an die Schelmenwasenstraße sicherstellen. Über den östlichen der beiden Feldwege wird zudem die Andienung der S21-Baustelle sichergestellt und der Geh- und Radweg wie heute mit Betonleitwänden abgetrennt geführt.



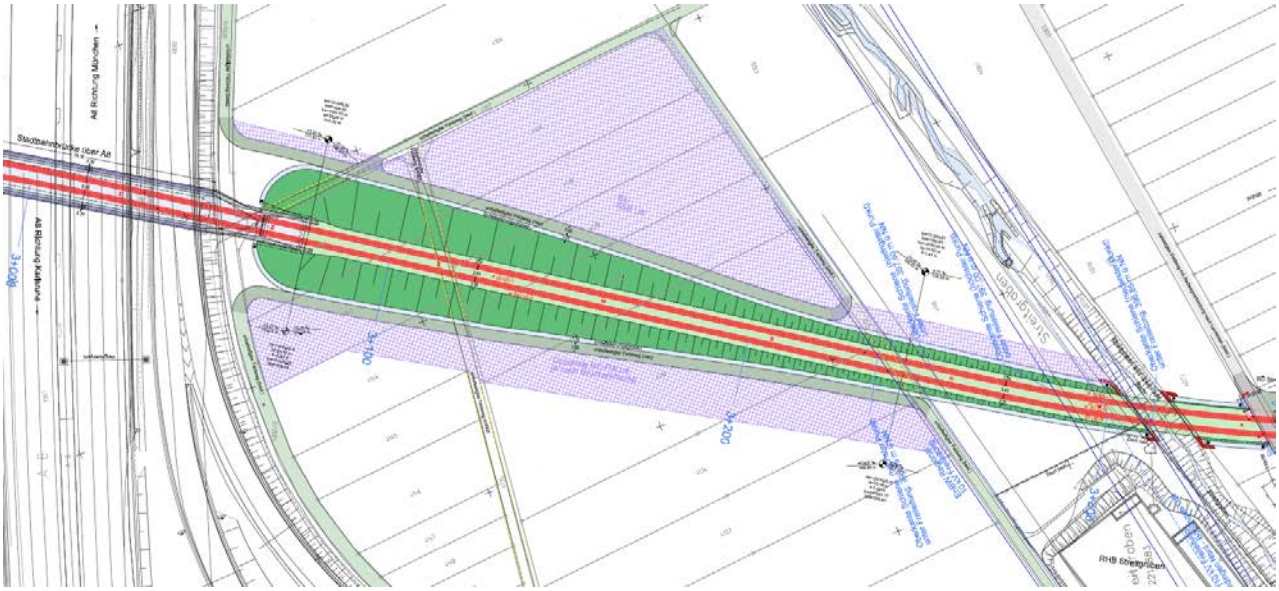
Mit Erreichen des freien Feldes schwenkt die Trasse in einem Rechtsbogen vor dem Hochspannungsmasten der EnBW in Richtung Autobahn. Die Trasse wird mit der maximalen Längsneigung von 8,5 % auf einem Damm in Richtung der Brücke über die Autobahn geführt. Westlich der Trasse entsteht in den Brückendamm eingelassen ein sogenanntes Unterwerk, in dem der Fahrstrom auf 750 V Gleichstrom transformiert wird.

Bei Station 2+950 befindet sich das Widerlager der Stadtbahnbrücke über die Autobahn. Bei der Brücke handelt es sich um eine integrale Netzwerk-Bogenbrücke, die stützenfrei mit zwei großen, parallelen Bögen aus Stahl und einer Fahrbahnplatte aus Beton eine Strecke von rund 130 m überspannt. Die Brückenplatte selbst hat lediglich eine Stärke von rund 60 cm und ist mit netzartig verspannten Stahlseilen in den Bögen aufgehängt. Die Brücke überspannt somit nicht nur die beiden derzeit dreistreifigen und nach der Ausbauplanung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) vierstreifigen Richtungsfahrbahnen der Autobahn, sondern auch die beiden jeweils zweistreifigen Parallelfahrbahnen der Zu- und Abbringer. Der südliche Autobahnrand stellt die Markungsgrenze zwischen Stuttgart und Leinfelden-Echterdingen dar, so dass die Trasse bei Station 3+050 die Gemarkung der Landeshauptstadt Stuttgart verlässt. Das südliche Brückenwiderlager befindet sich bei Station 3+065.

Visualisierung: U6-Stadtbahnbrücke über A8

Der eigentliche Bogenteil wird vor Ort neben der Autobahn komplett hergestellt und montiert, und dann in einer nächtlichen Sperrpause über die Autobahn eingeschoben. Diese Bauweise und die Tatsache, dass keine Mittelstützen benötigt werden, reduzieren die Eingriffe in den Autobahnverkehr auf ein Mindestmaß.

Nach der Brücke fällt die Trasse auf einem Damm in einer langen Geraden mit 7,0 % und strebt in südwestlicher Richtung der B 27 zu. Sie quert das Grundstück des großen, in Beton ausgeführten Regenrückhaltebeckens Streitgraben am Rande, ohne das Becken selbst zu tangieren. Der naturnah ausgebaute Streitgraben wird bei Station 3+310 mit einer Brücke überfahren. Der südlich des Streitgrabens gelegene, befestigte Landwirtschaftsweg, der auch die Radwegeverbindung nach Leinfelden darstellt, wird mit dem signalisierten Bahnübergang (BÜ) Streitgraben bei Station 3+350 gequert.



Lageplanausschnitt: A8 bis Streitgraben

Entlang der Trasse verläuft zumindest auf einer Seite fast immer ein unbefestigter Feldweg, der das durchschnittene Feldwegenetz wieder komplettiert und außer landwirtschaftlichem Verkehr auch der Unterhaltung und Instandhaltung des Bahnkörpers dient.

Ab Station 3+500 nähert sich die Trasse der B 27 so weit als möglich. Bei Station 3+650 erreicht die Trasse den Erlenbrunnengraben, der verdolt unter der Trasse hindurch geführt wird. Das danach folgende in Erdbauweise erstellte Rückhaltebecken (RHB) Erbgraben muss verlegt werden. Vorgabe für die Verlegungsplanung ist, den Eingriff in das östlich gelegene landwirtschaftlich genutzte Privatgrundstück zu minimieren und statt dessen verstärkt auf das südlich gelegene städtische Wiesengrundstück auszuweichen.

Das bei 3+700 gelegene Salzlager der Landesstraßenbauverwaltung muss verlegt werden. Als Alternativstandort sind aktuell Flächen unmittelbar südöstlich des Echterdinger Eis angedacht, die sich bereits im Eigentum der Bundesrepublik befinden und laut Aussage der Landwirtschaft aufgrund der Verschattung durch den Brückendamm ohnehin nur noch bedingt landwirtschaftlich genutzt werden könnten.

Nach dem Salzlager folgt bei Station 3+710 der signalisierte BÜ Erbgraben, der den neuen, befestigten Landwirtschaftsweg östlich des weiteren Trassenverlaufs an die Zufahrt vom Autobahnzubringer her anbindet.

Lageplanausschnitt: BÜ Streitgraben, Erlenbrunnengraben, RHB Erbgraben und BÜ Erbgraben

Bei Station 3+850 muss der dort befindliche Bauhof eines Landschaftsbaubetriebs verlagert werden. In diesem Bereich wird die eigentliche Bündelung mit der B 27 erreicht. Allerdings verbleibt zwischen Stadtbahntrasse und B 27 zunächst ein 5-8 m breiter Streifen als Flächenvorhaltung für den geplanten 6-streifigen Ausbau der B 27. Um diesen Streifen zu minimieren, wurde eigens in Abstimmung mit der Straßenbauverwaltung ein Planungsbüro mit der Planung des B 27-Ausbaus in diesem Abschnitt beauftragt. Somit ist gewährleistet, dass nach Realisierung des 6-streifigen Ausbaus bis auf einen schmalen Betriebsweg zwischen den beiden Trassen keine Fläche vergeudet wird und somit im Sinne einer flächenschonenden Planung eine optimale Bündelung der beiden Verkehrswege erreicht wird.

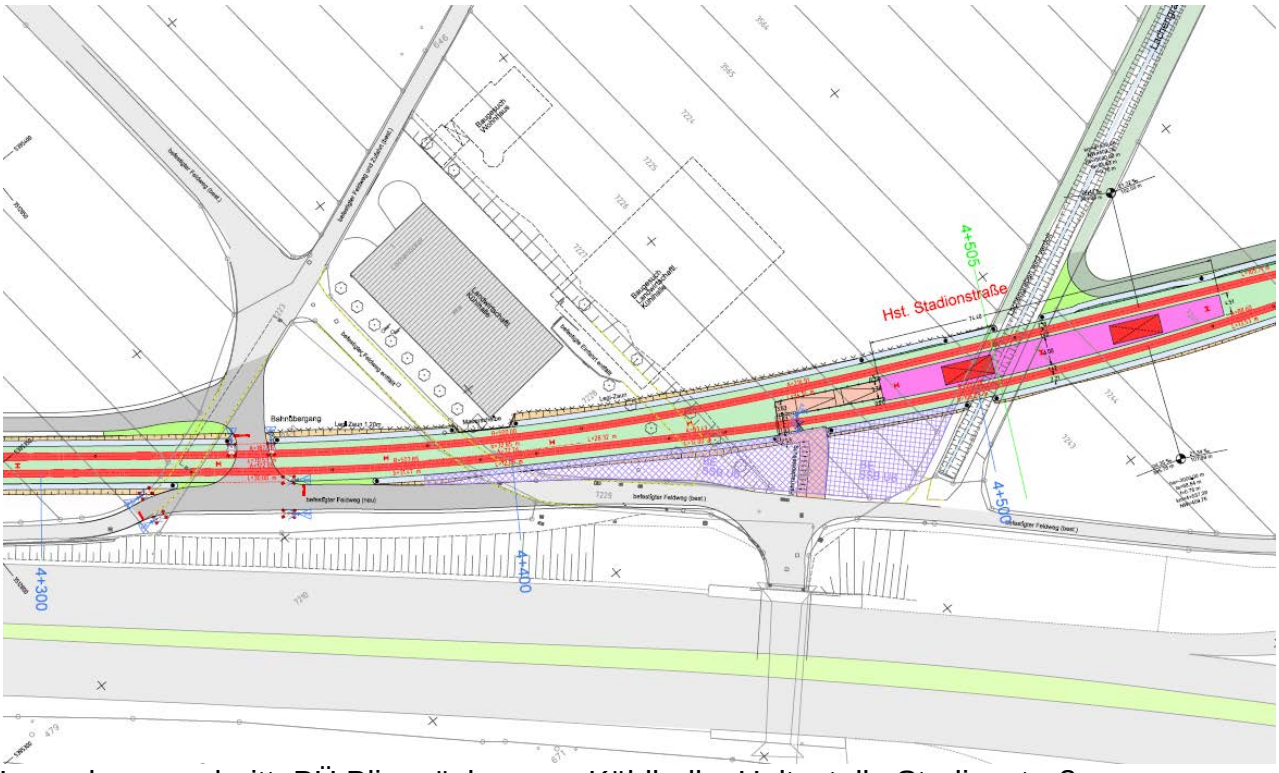
Die Ecke des Fahrsilos der Biogasanlage wird bei Station 4+125 erreicht. Die Planung wurde hier so optimiert, dass der befestigte Begleitweg gerade noch an der Ecke des Fahrsilos vorbeigeführt werden kann. Bei Station 4+250 wird das Gewächshaus einen Gartenbaubetriebs erreicht, das versetzt werden muss.

Lageplanausschnitt: Bauhof Landschaftsbaubetrieb, Biogasanlage, Gärtnerei

Bei Station 4+340 entsteht der signalisierte BÜ Bliensäckerweg. Über diesen Bahnübergang erfolgt die Haupterschließung des Gebietes Bliensäcker. Die bei Station 4+400 gelegene landwirtschaftliche Kühlhalle kann von Westen her nicht mehr angefahren werden. Dies gilt auch für die im Anschluss daran bereits genehmigte, aber noch nicht gebaute Halle. Für diese Gebäude werden Lösungen entwickelt, die die Andiendung der Gebäude von Osten her ermöglichen.

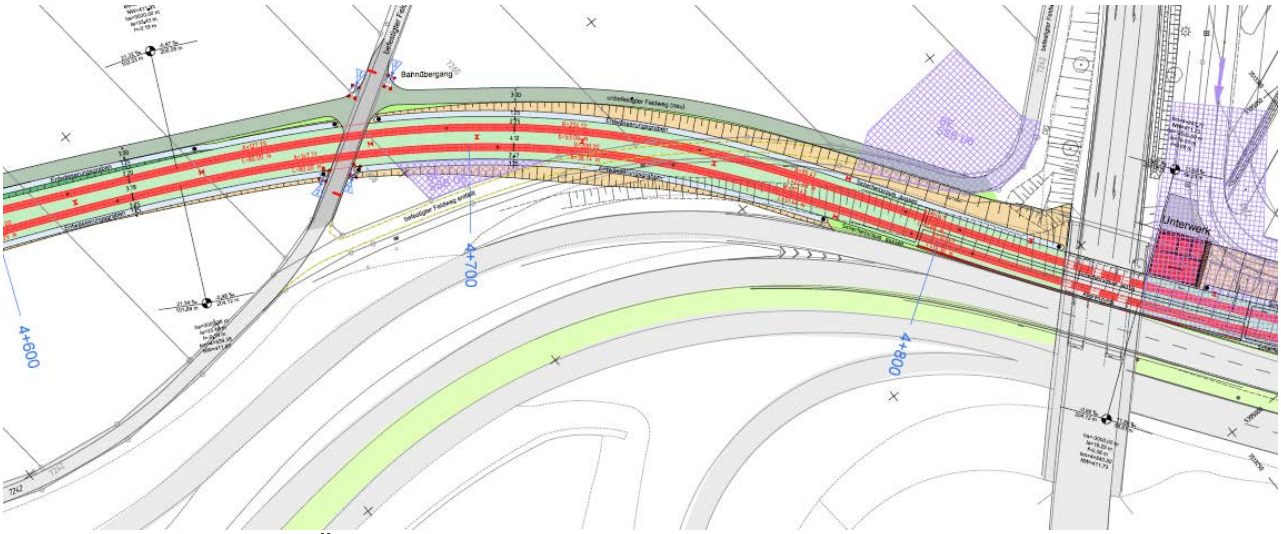
Mit allen direkt in Ihren Gewerbeanlagen Betroffenen wurden bereits erste Gespräche geführt. Im weiteren Verlauf der Planungen sollen in Abstimmungen mit den Betroffenen verträgliche Lösungen für die Gewerbebetriebe erarbeitet werden.

Bei Station 4+500 erreicht die Trasse schließlich die Haltestelle Stadionstraße, die – wie alle Haltestellen im Trassenverlauf der U6 – als Mittelhochbahnsteig für die Bedienung mit 80 m langen Doppeltraktionszügen ausgebildet wird. Die Haltestelle ist von Norden her über eine barrierefrei ausgebildete Rampe und einen mit Springlichtern gesicherten Gleisüberweg erschlossen. Im Zulauf zum Gleisüberweg befinden sich Fahrradständer. Die Anbindung an Echterdingen erfolgt durch die vorhandene Unterführung unter der B27 hindurch. Parallel zur Planung der U6 finden bei der Stadt LE Überlegungen zur Aufwertung dieser Unterführung statt. Der unter der Haltestelle hindurch verlaufende Lachengraben wird ebenfalls verdolt.



Lageplanausschnitt: BÜ Bliensäckerweg, Kühlhalle, Haltestelle Stadionstraße

Im Anschluss an die Haltestelle wird bei Station 4+680 der bestehende befestigte Landwirtschaftsweg, der zugleich die Radverbindung nach Plieningen darstellt, mit dem signalisierten BÜ Lachenäcker über die Trasse geführt. Danach schwenkt die Trasse in einem Rechtsbogen so dicht als möglich an die Zubringerfahrbahn vom Flughafen zur B27 heran, um gemeinsam mit ihr bei Station 4+830 in der bestehenden Unterführung die L1192 zu unterfahren. Diese Unterführung ist breit genug, um neben der vorhandenen Straße die gesamte Stadtbahntrasse aufzunehmen. Am Brückenbauwerk sind lediglich Anpassungsarbeiten im Gründungsbereich der Widerlager vorzunehmen. Zwischen den beiden Trassen wird im Bündelungsbereich ein Anprallschutz vorgesehen, dessen Ausgestaltung noch weiteren Abstimmungen mit der Landesstraßenbauverwaltung unterliegt.



Lageplanausschnitt: BÜ Lachenäcker, Unterführung L1192

Direkt nach der Unterführung, d. h. auf der dem Flughafen zugewandten Seite der Unterführung, entsteht links der Trasse ein weiteres Unterwerk, das vom Messeparkplatz her angefahren werden kann. Danach verläuft die Trasse weiter in enger Bündelung mit der Straße zum Flughafen.

Kurz vor Erreichen der Zufahrt zum Messe-Westeingang liegt bei Station 5+100 die Haltestelle Messe West. Diese Haltestelle wird für den Normalbetrieb als Mittelhochbahnsteig ausgebildet. Für große Publikumsmessen, bei denen die Haltestelle Messe West vor allem als Abtransporthaltestelle vorgesehen ist, ist die Haltestelle mit einem zusätzlichen Seitenhochbahnsteig auf der Stadteinwärtsseite ausgestattet, der niveaugleich in einen Platz übergeht, der als Stauraum für die vielen wartenden Messegäste auf dem Heimweg dient. Die Haltestelle ist auf beiden Seiten mit barrierefrei ausgebildeten Rampen und mit Springlichtern gesicherten Gleisüberwegen erschlossen. Auf der Ostseite führt ein Gleisüberweg zu der Signalanlage, von der aus auch eine signalgesicherte Fußgängerfurt über die Flughafenstraße führt. Auf diesem Weg und über einen noch zu erstellenden Fußgängersteg könnte das geplante interkommunale Gewerbegebiet LE-Ost auf kurzem Fußweg an die Stadtbahn angebunden werden.

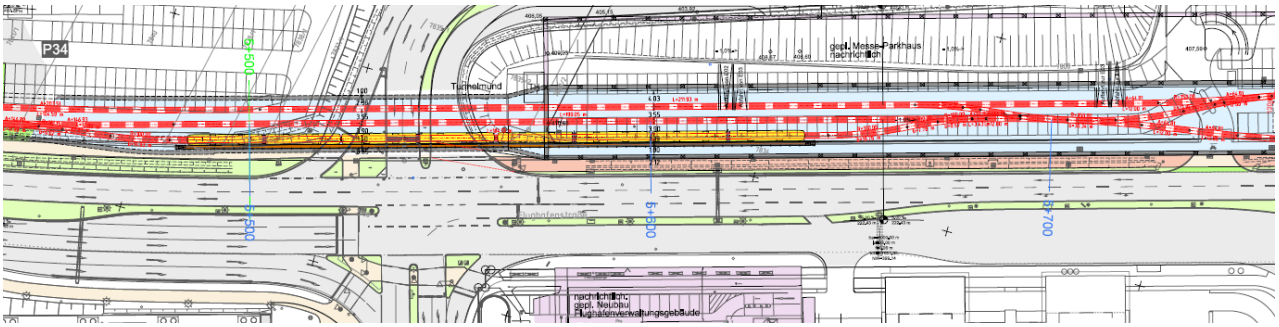
Lageplanausschnitt: Unterwerk Messe West, Haltestelle Messe West, Querung Zufahrtsstraße Messe West

Die Einmündung der Messe West Zufahrt in die Flughafenstraße wird im Schutz der bestehenden Signalanlage gequert. Rund 50 m nach der Querung beginnt bei Station 5+260 die Rampe, mit der die Stadtbahntrasse in die Ebene -1 geführt wird. Dabei ist sichergestellt, dass der aus dem Tunnel kommende Stadtbahnfahrer im Betriebsbremsabstand ausreichend Sicht auf den Knotenpunkt hat. Bei Station 5+415 liegt das Tunnelportal. Direkt im Anschluss folgt oberirdisch die verlegte Zufahrt zum Parkplatz P34.

Lageplanausschnitt: Tunnelrampe Flughafentunnel, Tunnelportal Flughafentunnel, Zufahrt P34

Bei Station 5+480 weitet sich der Tunnel auf, um ein drittes Gleis aufnehmen zu können, auf dem im Veranstaltungsfall zwei Doppeltraktionszüge als Reserve abgestellt werden können. Von 5+520 bis 5+560 wird die sogenannte Flughafenentlastungsstraße unterfahren. Danach folgt der Parkplatz P15. In diesem Bereich plant die Flughafengesellschaft eine Überbauung des Stadtbahntunnels.

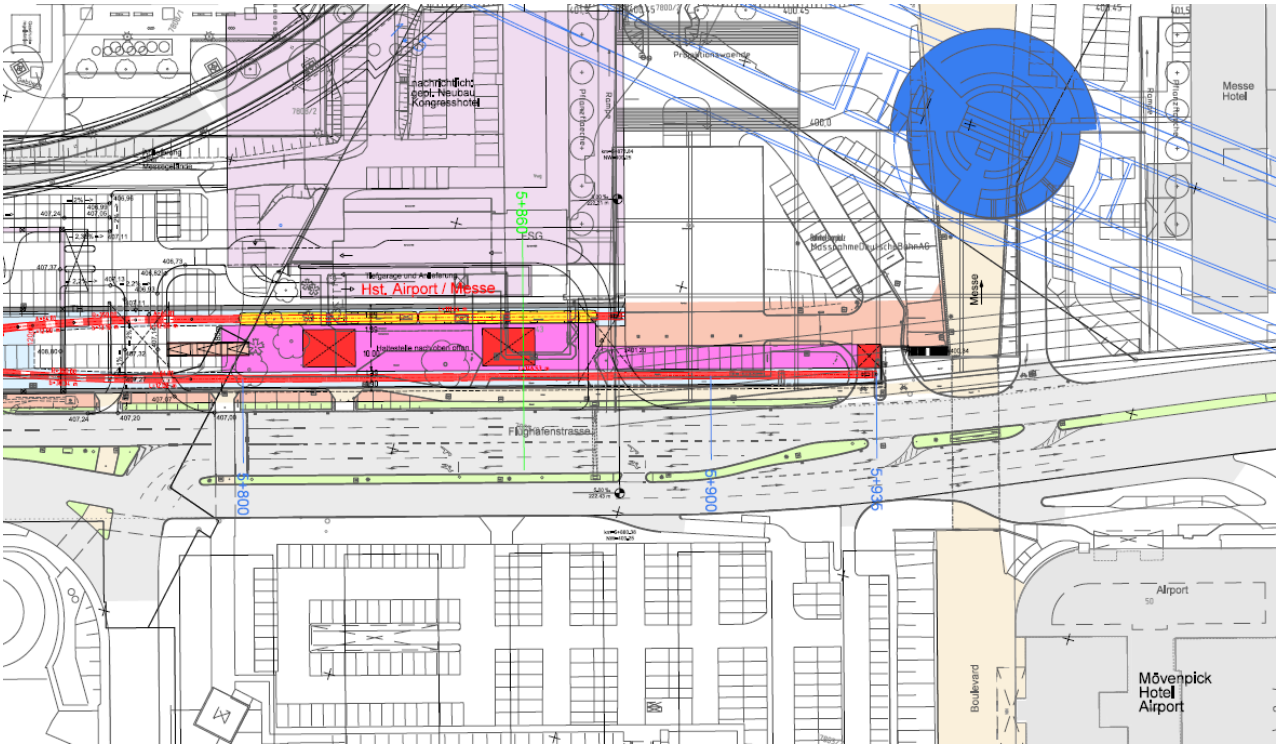
Bei Station 5+670 mündet das Abstellgleis wieder in das Streckengleis und der doppelte Gleiswechsel beginnt, der die Ein- und Ausfahrt von beiden Streckengleisen in und aus beiden Haltestellengleisen ermöglicht. Bei 5+770 beginnt das Haltestellenbauwerk, das in diesem Bereich allerdings zuerst die notwendigen Betriebsräume auf zwei Ebenen aufnimmt. Bei 5+785 werden diese von einer der beiden Brücken überspannt, über die das Kongresshotel erschlossen wird, das in den nächsten Jahren anstelle des heutigen Flughafenverwaltungsgebäudes entstehen soll. Zu dieser Brücke führt eine Treppe, über die der bei 5+800 beginnende Haltestellenbereich der Endhaltestelle Flughafen/Messe von Westen her erschlossen ist.



Lageplanausschnitt: Flughafentunnel, Unterfahrung Anschluss Flughafenentlastungsstraße, unterirdische Abstellanlage, doppelter Gleiswechsel

Die Endhaltestelle Flughafen/Messe selbst ist ab der westlichen Hotelerschließungsbrücke nach oben hin geöffnet. Sie liegt in einem rund 6 m tiefen Trog zwischen der Flughafenstraße und dem neuen Kongresshotel. Die beiden Wände der Haltestelle werden schuppenartig gestaltet, um die Trogwirkung der Wände aufzulockern. Der Bahnsteig hat aufgrund der großen erwarteten Passagierzahlen zu Messezeiten eine Breite von 10 m.

Bei 5+880 endet das Hotelgebäude und damit die Trogsituation der Haltestelle. Hier endet auch das nördliche der beiden Gleise (Gleis 1), das in diesem Fall aber nicht das Regelabfahrtsgleis darstellt. Das Regelabfahrtsgleis ist an dieser Haltestelle situationsbedingt das südliche Gleis (Gleis 2), das entlang der Stützmauer zur Flughafenstraße weitere 50 m in den sich zur Messe hin öffnenden Platz geschoben wird, und damit so nah als möglich am Fußgängertunnel zum Flughafen liegt. Diese Lage ermöglicht zudem eine optimale Wahrnehmbarkeit der Stadtbahnhaltestelle vom gesamten Platz her. Bis zum westlichen Eingang zum neuen Filderbahnhof der DB sind es von der Stadtbahnhaltestelle aus lediglich 50 m.



Lageplanausschnitt: Endhaltestelle Flughafen/Messe, Ausgang West Filderbahnhof

Die im Rahmen des S21-Planfeststellungsverfahrens 1.3 ausgelegten Pläne der DB AG sehen zur Andienung des Filderbahnhofs mit dem Individualverkehr eine Zufahrt auf dem Niveau der Flughafenstraße vor. Dadurch würde das vorgeschobene Gleis 2 der Endhaltestelle unter einem Deckel liegen und die Fußgängerwege auf dem Piazzaniveau lägen in unterirdischen Korridoren. Die SSB AG hat daher in Ihrer Stellungnahme zum S21-Planfeststellungsverfahren 1.3 vorgeschlagen, das Aufstiegsbauwerk um einige Meter nach Westen zu verschieben und nur noch eingeschossig auszuführen sowie die IV-Andienung über eine Abfahrt von der Flughafenstraße auf der Piazzaebene vorzusehen. So könnte der Deckel auf dem Niveau der Flughafenstraße entfallen und in Verlängerung der Messepiazza ein großer Platz bis zur Flughafenstraße geschaffen werden, auf bzw. an dem alle Einrichtungen untergebracht werden können.

3. Betriebskonzept

Die U6 wird ab der geplanten Inbetriebnahme Ende 2018 in Erweiterung der bestehenden Strecke folgenden Verlauf haben:
Flughafen – LE-Stadionstraße – Möhringen – Degerloch – Charlottenplatz – Hauptbahnhof – Pragsattel – Feuerbach – Weilimdorf – Gerlingen
Die Strecke soll wie im Stadtbahnsystem üblich tagsüber im 10-Minuten-Takt und ab ca. 19 Uhr im 15-Minuten-Takt bedient werden.
Ein Gleiswechsel im unmittelbaren Anschluss an die Haltestelle Schelmenwasen lässt die Möglichkeit zu, nur mit jedem zweiten Zug bis zum Flughafen zu fahren und den jeweils anderen Zug am Fasanenhof enden zu lassen. Da von den erwarteten 5000 Fahrgästen täglich laut den Prognosen der SSB über 50 % den Filderbahnhof als Ziel haben, könnte dieses Betriebskonzept für die Zeit bis zur Inbetriebnahme des Filderbahnhofs interessant sein, da so rund 200.000 EUR laufleistungsabhängiger Kosten pro Jahr gespart werden könnten.
Die Fahrzeit wird ab Flughafen/Messe 30 Minuten und ab Stadionstraße 28 Minuten bis Hauptbahnhof betragen.

4. Umweltverträglichkeit

Auf der Gemarkung der Stadt Stuttgart nimmt die Stadtbahntrasse selbst 0,34 ha landwirtschaftliche Flächen in Anspruch. Für artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen, die per Gesetz nur vor Ort durchgeführt werden können, werden weitere 0,15 ha als Buntbrachen für Zweig- und Heckenbrüter benötigt. Insgesamt gehen der landwirtschaftlichen Nutzung in Stuttgart somit 0,49 ha verloren. Westlich und östlich der Trasse bleiben 1,22 ha und 0,60 ha als landwirtschaftlich nutzbare Restflächen erhalten. Für temporäre Baustelleneinrichtungsflächen werden davon 0,32 ha benötigt.

Auf der Gemarkung der Stadt Leinfelden-Echterdingen nimmt die Stadtbahntrasse selbst 2,55 ha landwirtschaftliche Flächen in Anspruch. Weitere 0,45 ha sind Restflächen, die aufgrund ihres Zuschnitts nicht mehr landwirtschaftlich genutzt werden können. Für artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen, die per Gesetz nur vor Ort durchgeführt werden können, werden weitere 0,15 ha als Buntbrache für Feldlerchen sowie zwei Lerchenfenster à 20qm benötigt. Durch Eingriffe der Stadtbahn in vorhandene Ausgleichsflächen der Messe (Buntbrachen) müssen weitere 0,40 ha als Kompensation für diesen Eingriff der landwirtschaftlichen Nutzung entzogen werden. Insgesamt gehen der landwirtschaftlichen Nutzung in Leinfelden-Echterdingen somit

3,55 ha verloren. Weitere 2,55 ha bleiben als landwirtschaftlich nutzbare Restflächen zwischen B27 und Stadtbahn erhalten. Für temporäre Baustelleneinrichtungsflächen werden 0,71 ha benötigt.

Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen
Zur Minimierung der baubedingten Flächeninanspruchnahme findet die Baustellenabwicklung und der Bauvortrieb überwiegend auf der Trasse statt (sog. „Bauen vor Kopf). Die temporären Baustelleneinrichtungsflächen wurden minimiert. Zudem werden der Gleiskörper als Rasenbahnkörper und die Böschungen und Restflächen begrünt.

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen
Der größte Teil des Ausgleichsbedarfs (56 %) kann bereits durch die Begrünung des Bahnkörpers und der Böschungen (45 %) sowie von Restflächen (11 %) kompensiert werden. Vor Ort werden nur die aus Gründen des Artenschutzes unumgänglichen Ausgleichsmaßnahmen umgesetzt, was weitere 9 % des Eingriffs kompensiert.
Der verbleibende Ausgleichsbedarfs (35 %) wird durch eine Ökokonto-Maßnahme außerhalb der Gemarkungen von Stuttgart und LE im Landkreis Esslingen kompensiert.

Es bleibt festzuhalten, dass beim Konzept des ökologischen Ausgleichs so weit als gesetzlich möglich versucht wurde, die landwirtschaftlichen Flächen im Einzugsbereich der Stadtbahntrasse zu schonen. Den größten Teil des Ausgleichs liefert die Trasse mit ihrem Rasenbahnkörper und begrünten Böschungsflächen selbst. Der zweitgrößte Teil wird über die Verrechnung mit einer Ökokonto-Maßnahme an anderer Stelle im Landkreis Esslingen sichergestellt. Die zwingend vor Ort durchzuführenden artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen sind von verhältnismäßig geringem Umfang und wurden ungefähr hälftig auf Stuttgart und Leinfelden-Echterdingen aufgeteilt, was sich aber bereits aus der Verfügbarkeit von noch nicht für Ausgleichsmaßnahmen verwendeten Gebieten ergab.

5. Grunderwerb

Auf der Gemarkung der Landeshauptstadt Stuttgart (Gemarkung Möhringen) müssen für den Bau der Stadtbahnlinie U6 rund 3.400 m² Fläche von Dritten erworben. Weitere knapp 1.000 m² Fläche müssen dinglich gesichert werden. In erster Linie handelt es sich dabei um nicht mehr landwirtschaftlich nutzbare Restflächen, die als Ausgleichsflächen verwendet werden. Weitere rund 3.200 m² Fläche müssen für Baustelleneinrichtungsflächen vorübergehend in Anspruch genommen werden.

Auf der Gemarkung der Stadt Leinfelden-Echterdingen müssen für den Bau der Stadtbahnlinie U6 rund 46.000 m² Fläche von Dritten erworben werden, davon 18.000 m^2 im Bereich des Flughafens. Weitere rund 12.600 m² Fläche müssen dinglich gesichert werden. In erster Linie handelt es sich dabei um nicht mehr landwirtschaftlich nutzbare Restflächen, die als Ausgleichsflächen verwendet werden. Rund 26.500 m² Fläche müssen für Baustelleneinrichtungsflächen vorübergehend in Anspruch genommen werden, davon 19.500 m^2 im Bereich des Flughafens.

6. Zeitplan

Der aktuelle Zeitplan der SSB sieht die Einreichung der Planfeststellungsunterlagen beim Regierungspräsidium Stuttgart noch vor der Sommerpause 2014 vor. Sofern es im Verfahren keine größeren Verzögerungen gibt, kann mit einem Planfeststellungsbeschluss im 2. Halbjahr 2015 gerechnet werden. Unmittelbar darauf soll der Baubeginn erfolgen. Eine Inbetriebnahme wäre dann für Ende 2018 vorgesehen.

Übersichtslageplan
U6 Flughafen/Messe