



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Vorstellung Machbarkeitsstudie Ergänzungsstation Stuttgart Hbf



Winfried Hermann MdL
Ministerium für Verkehr
Stuttgart, den 15.06.2021



Mobilität und Lebensqualität.
Für Stadt und Land. 

1. Klimaschutzziele im Mobilitätssektor

Klimaschutz als Ziel im Verkehrssektor: Verdopplung bis 2030

- ✓ Klimaziel des Bundes: Verdopplung ÖV mit Deutschlandtakt und damit geplanter Angebotsausweitungen auf der Schiene, u.a. Ausbau der Zuläufe auf den Knoten Stuttgart.
- ✓ Klimaziel des Landes: Verkehrswende 2030



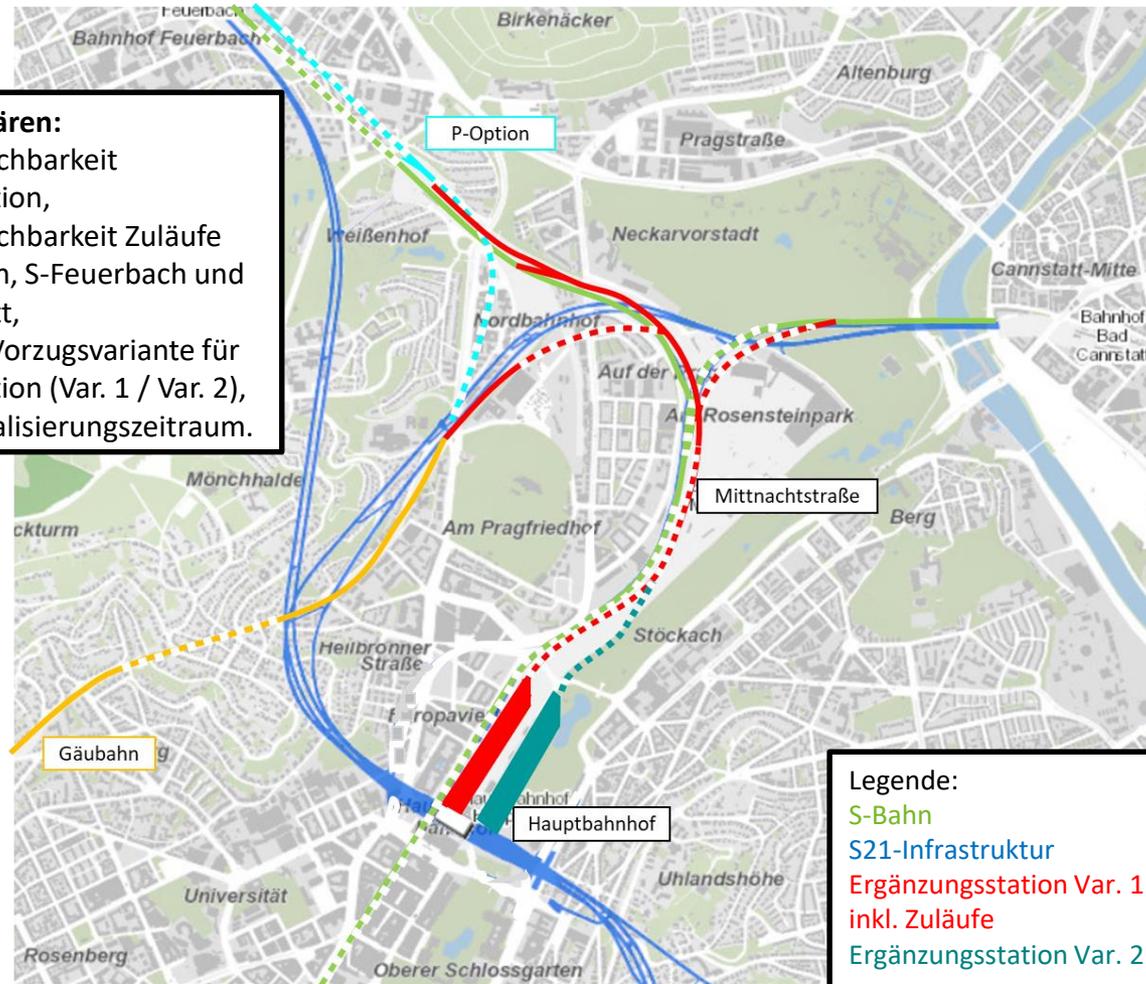
BVerfG: Klimaziele auch für die Zeit nach 2030 definieren !

- Problem: Bereits Verdopplung ist mit der geplanten Infrastruktur nur sehr angespannt möglich.
- Für langfristige Klimaziele müssen aber weitere Steigerungen im Schienenverkehr möglich sein → weiterer Kapazitätsausbau ist notwendig!

2. Auftrag Gutachten Ergänzungsstation Stuttgart Hbf

Gutachten soll klären:

- technische Machbarkeit Ergänzungsstation,
- technische Machbarkeit Zuläufe aus S-Vaihingen, S-Feuerbach und S-Bad Cannstatt,
- Ausarbeitung Vorzugsvariante für Ergänzungsstation (Var. 1 / Var. 2),
- Kosten und Realisierungszeitraum.



Legende:
 S-Bahn
 S21-Infrastruktur
 Ergänzungsstation Var. 1
 inkl. Zuläufe
 Ergänzungsstation Var. 2

3. Eisenbahnknoten Stuttgart 2040

Das Land setzt sich im Koalitionsvertrag im Rahmen der Initiative Eisenbahnknoten Stuttgart 2040 aktiv für die Realisierung der Ergänzungsstation ein:

- ✓ Die Herstellung ist im Zuge der Bebauung des Gleisvorfelds realistisch, danach ist eine Ergänzungsstation kaum noch machbar.
- ✓ Mit technischer Machbarkeitsstudie ist erster Baustein bearbeitet: Ergänzungsstation und Zuläufe sind technisch realisierbar!
Auf dieser Basis werden nun die weiteren Fragestellungen bearbeitet.

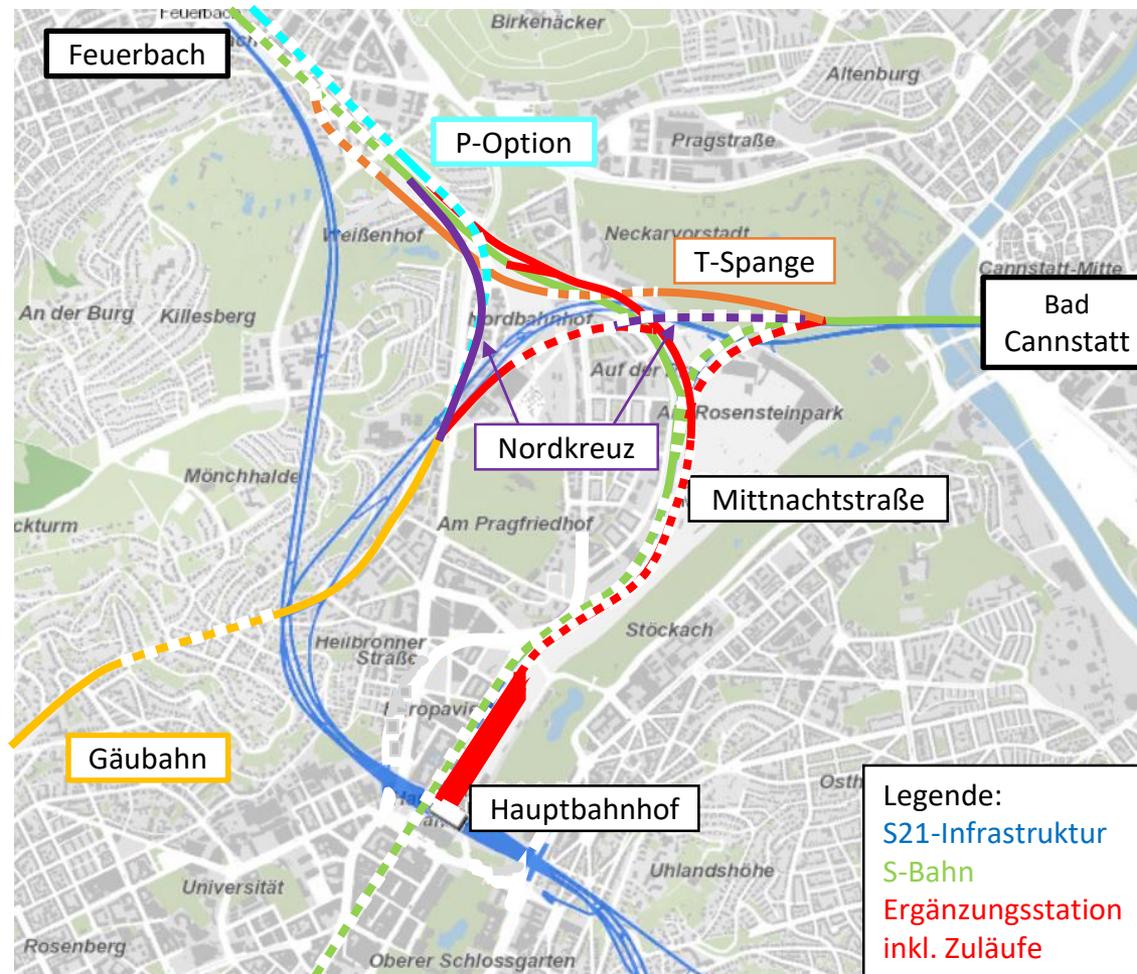
3. Eisenbahnknoten Stuttgart 2040

Die nächste Schritte zur Realisierung der Ergänzungsstation:

(wie im Koalitionsvertrag festgehalten):

- Nachweis perspektivischer Bedarf inkl. passendem Betriebskonzept,
- Nachweis verkehrlicher und volkswirtschaftlicher Nutzen,
- Klärung Finanzierungsmöglichkeiten,
- Verständigung mit den betroffenen Partnern Landeshauptstadt Stuttgart und Verband Region Stuttgart.

4. Technische Machbarkeitsstudie Ergänzungsstation: Die Ergebnisse



- ✓ Ergänzungsstation ist technisch und baulich machbar!
- ✓ Anschlüsse an Zuläufe sind möglich.
- ✓ P-Option als Prämisse gesetzt.
- ✓ Nordkreuz und T-Spange bleiben realisierbar.
- ✓ Var. 1 hat sich als Vorzugsvariante herausgestellt.
- ✓ **Die Machbarkeit aller angestrebten Funktionen ist gegeben!**

4.1 Zuläufe zur Ergänzungsstation

Zulauf S-Feuerbach:

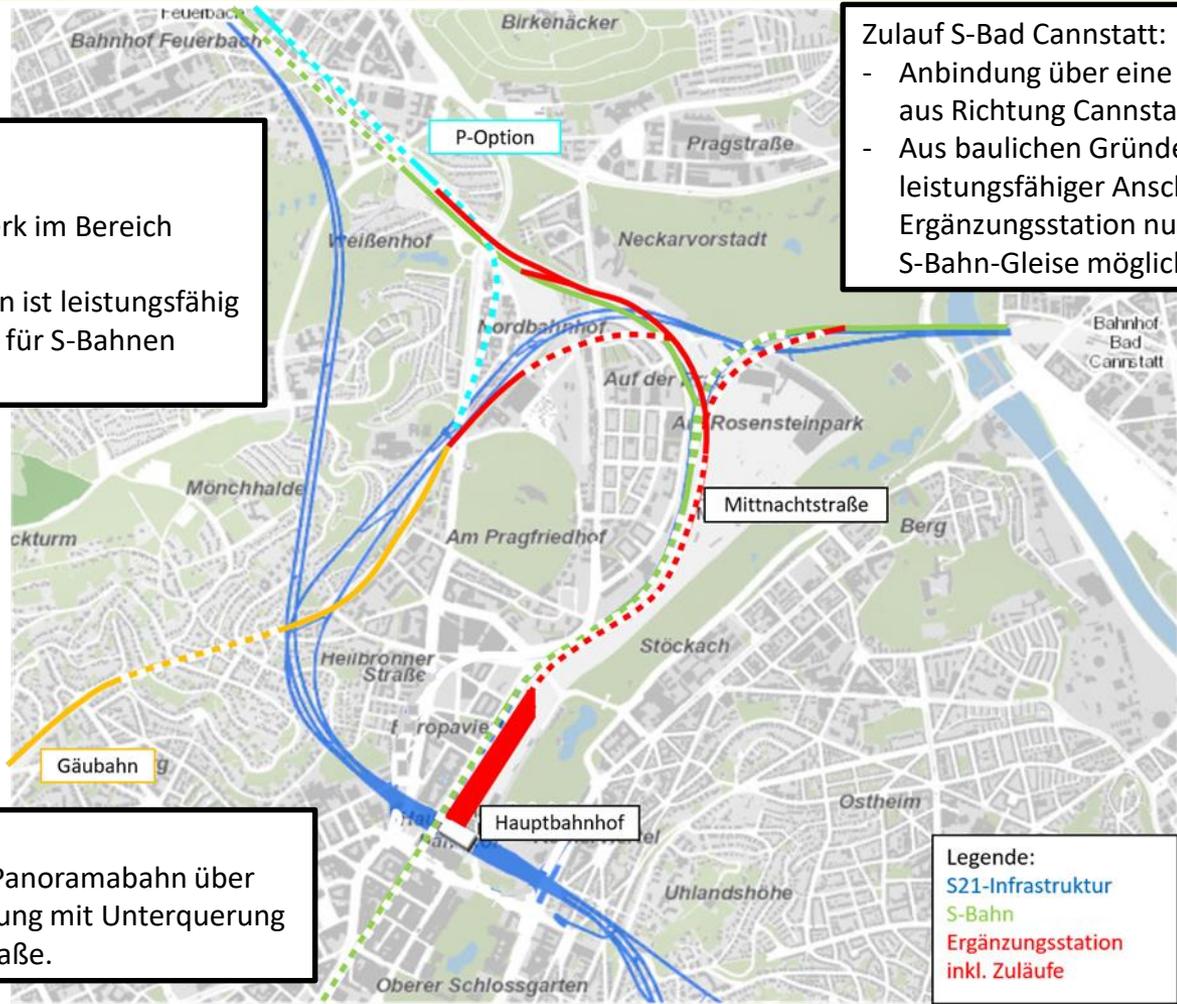
- Verzweigung mit Überwerfungsbauwerk im Bereich Nordbahnhof.
- Die Ergänzungsstation ist leistungsfähig für Regionalzüge wie für S-Bahnen anfahrbar.

Zulauf S-Bad Cannstatt:

- Anbindung über eine Tunnelführung aus Richtung Cannstatt.
- Aus baulichen Gründen ist ein leistungsfähiger Anschluss der Ergänzungsstation nur an Cannstatter S-Bahn-Gleise möglich.

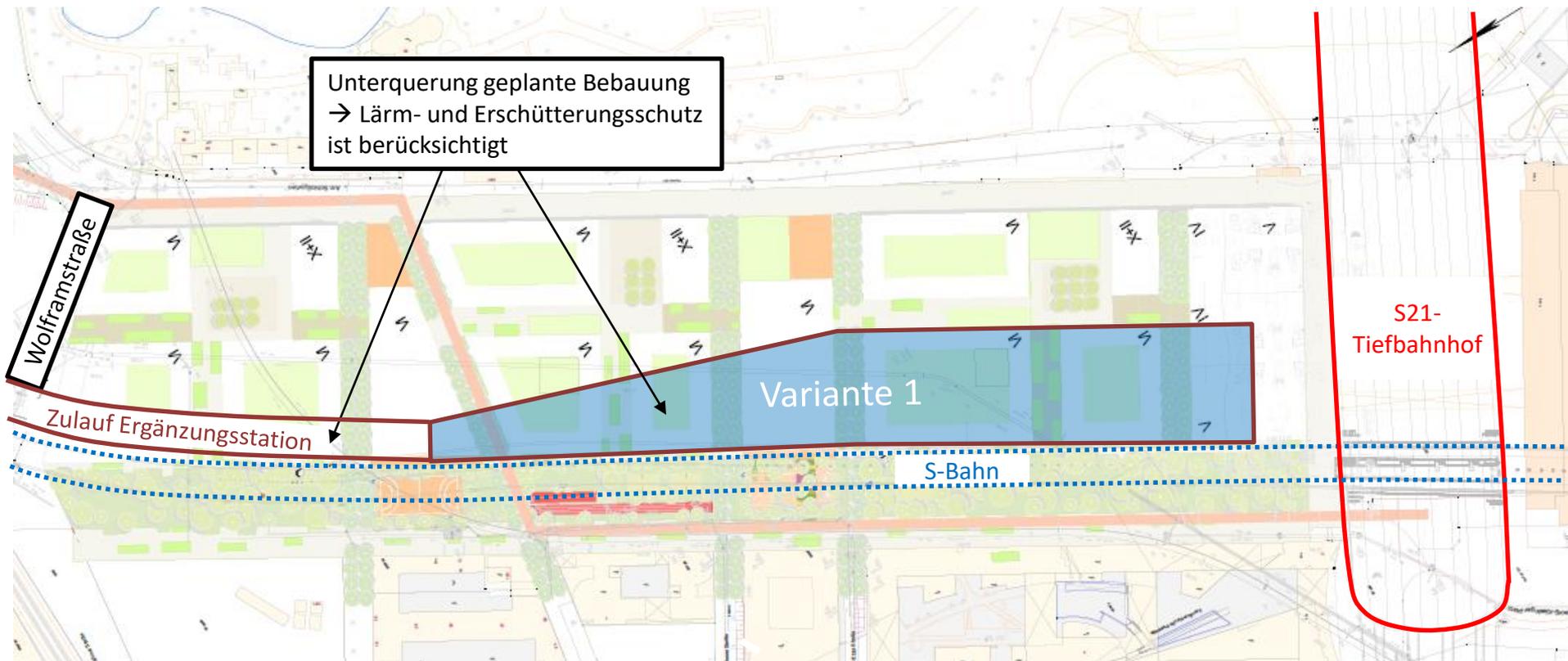
Zulauf S-Vaihingen:

- Anbindung der Panoramabahn über eine Tunnelführung mit Unterquerung Nordbahnhofstraße.



Legende:
 S21-Infrastruktur
 S-Bahn
 Ergänzungsstation inkl. Zuläufe

4.2 Lage der unterirdischen Ergänzungsstation



Erschütterungsschutz zwischen unterirdischer Station und darüber liegenden Gebäuden
(Unterschottermatten, Masse-Feder-System, Elastomerlage in Decke) vorgesehen und in Kosten berücksichtigt.

4.3 Querschnitt und Darstellung der Lage der unterirdischen Ergänzungsstation

TIEFBAHNHOF STUTTGART 21 MIT ERGÄNZUNGSSTATION

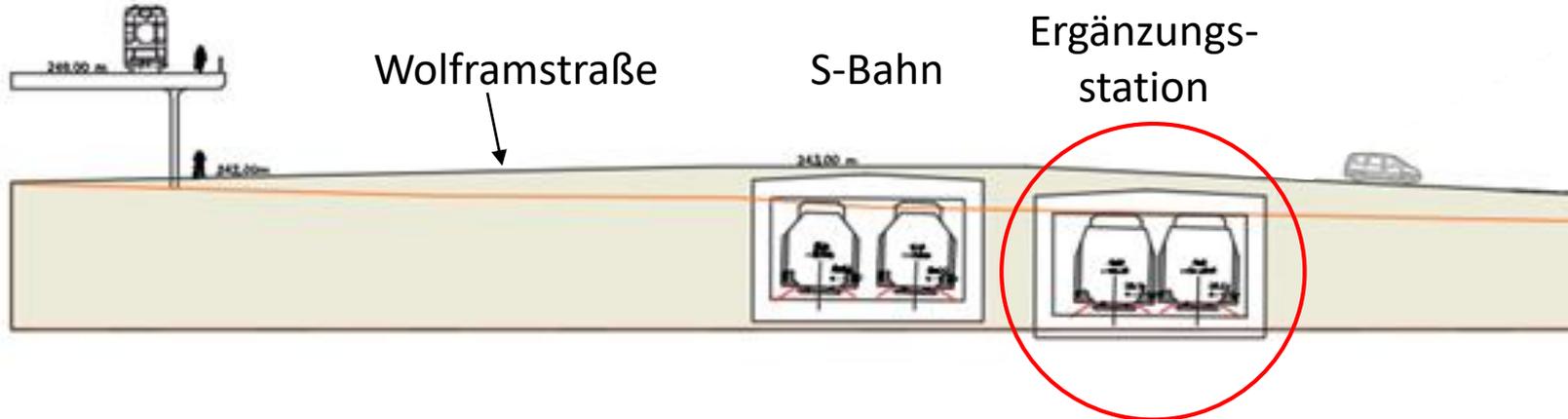


4.4 Querung Wolframstraße

- ✓ Die Trassierung ist kompatibel mit der vorgesehenen Höhenlage.
- ✓ Durch einen leistungsfähigen Bauzustand ist eine Verzögerung bei der Verlegung des City Rings auf die neue Lager in der Wolframstraße vermeidbar.

Stadtbahnhaltestelle
Budapester Platz

Richtung
Schlossgarten



4.5 Kosten und Realisierungszeit

Kosten: ca. 785 Mio. Euro (Preisstand Anfang 2021)

Bereich	Baukosten	Baukosten inkl. Zuschläge
Ergänzungsstation	155 Mio. €	233 Mio. €
Zulauf Ergänzungsstation bis Mittnachtstraße	97 Mio. €	146 Mio. €
Zulauf Feuerbach	46 Mio. €	69 Mio. €
Zulauf Bad Cannstatt	139 Mio. €	208 Mio. €
Zulauf Panoramabahn	86 Mio. €	129 Mio. €
Summe Zuläufe	368 Mio. €	552 Mio. €
Summe Ergänzungsstation und Zuläufe	523 Mio. €	785 Mio. €
Zuschläge (Unvorhergesehenes, Baustelleneinrichtung, Planungskosten)	262 Mio. €	<i>Bereits enthalten</i>
Gesamtkosten	785 Mio. €	785 Mio. €

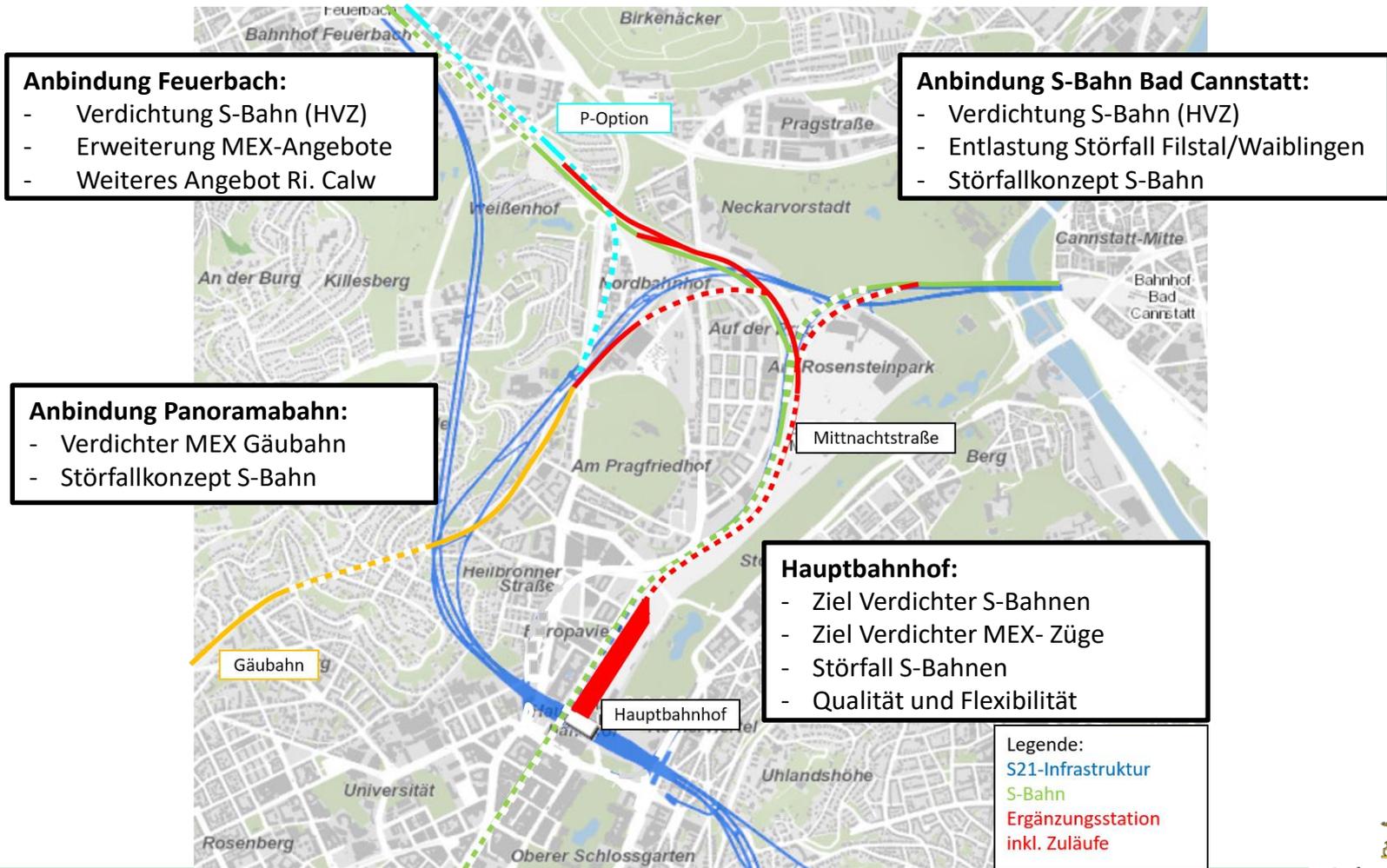
Realisierungszeit: insgesamt 12-13 Jahre

- ✓ davon Planungszeit: 6 Jahre (inkl. Genehmigungsverfahren)
- ✓ davon Bauzeit: 6-7 Jahre (3 Jahre Rohbau Ergänzungsstation selbst)



5. Nutzungsmöglichkeiten der Ergänzungsstation

Flexible Möglichkeiten für Regionalverkehr und S-Bahn



6. Fazit

- ✓ Realisierung der Ergänzungsstation ist technisch möglich.
- ✓ Die nächsten Untersuchungsschritte folgen.
- ✓ Je schneller wir mit den weiteren Themen vorankommen, desto geringere Auswirkungen auf den Städtebau wird es geben.
- ✓ Vergangene Projekte zeigen: Wenn alle Partner zusammenarbeiten, können auch Ergänzungen schnell vorangetrieben werden!
 - Bsp.: Regionalbahnhof Merklingen, Große Wendlinger Kurve, ...

Ziel des Landes ist, die Weichen für die Zukunft über 2030 hinaus zu stellen, für einen starken Öffentlichen Verkehr für Land, Stadt sowie Region!

Vielen Dank

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

Dorotheenstraße 8 • 70173 Stuttgart

Telefon: 0711 231-5830

Fax: 0711 231-5899

poststelle@vm.bwl.de

www.vm.baden-wuerttemberg.de



Mobilität und Lebensqualität.
Für Stadt und Land. 



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Backup

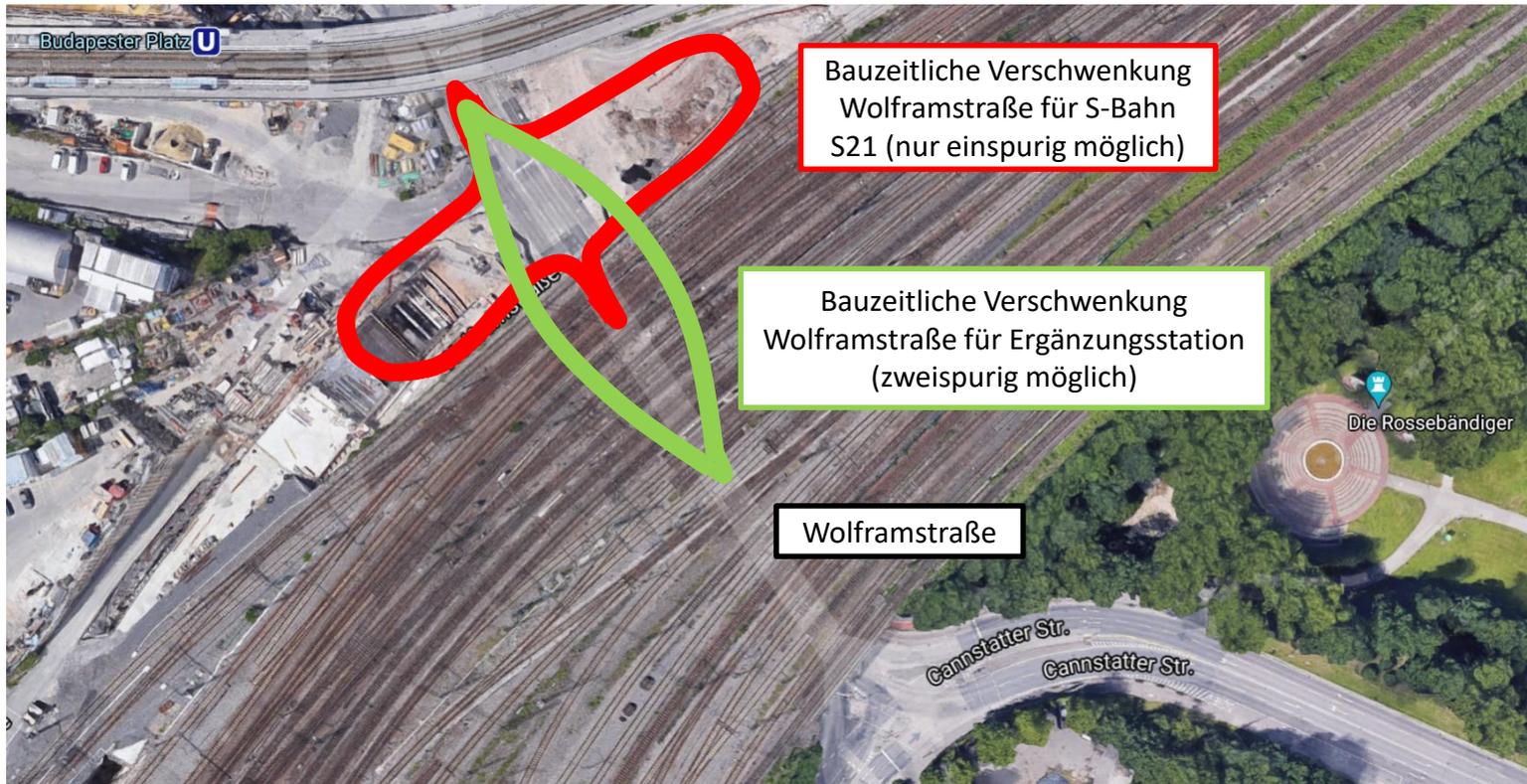
Nichttechnischer Teil



Mobilität und Lebensqualität.
Für Stadt und Land. 

Backup: Querung Wolframstraße

Durch leistungsfähige Bauzustände ist eine Verzögerung bei der Verlegung des Cityrings vermeidbar.



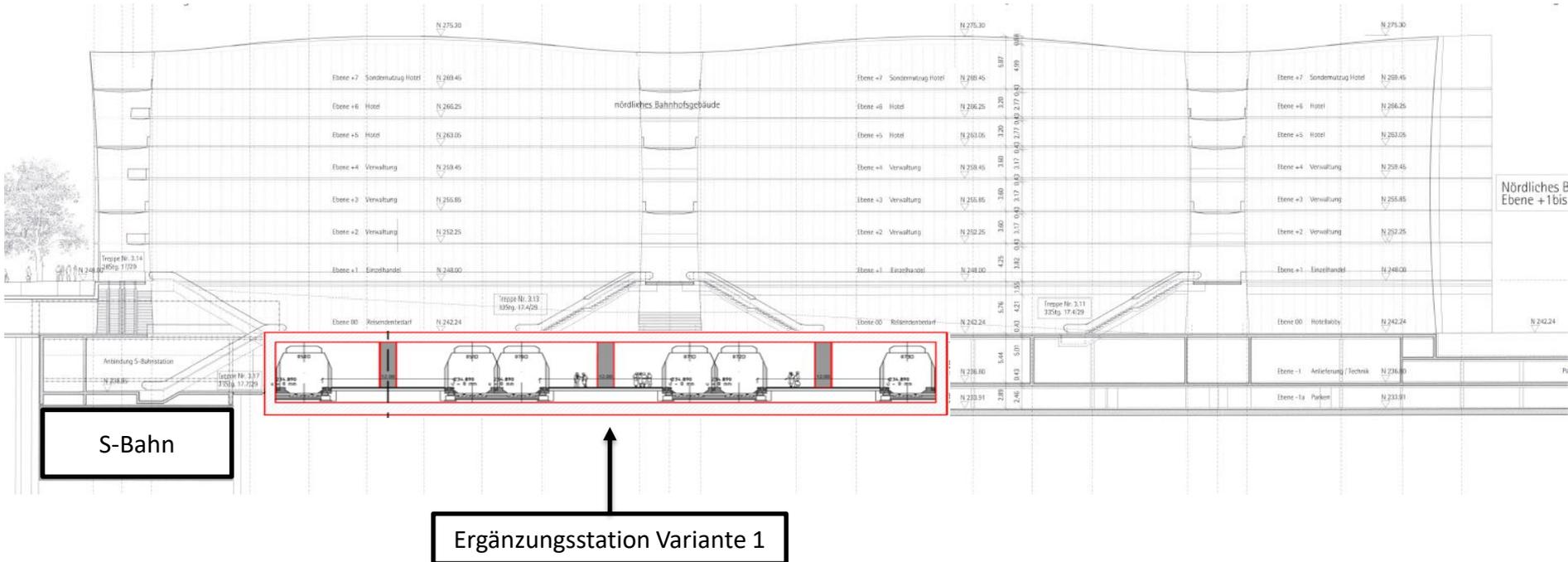
Backup: Varianten Querung Wolframstraße

Stadtbahnhaltestelle
Budapester Platz

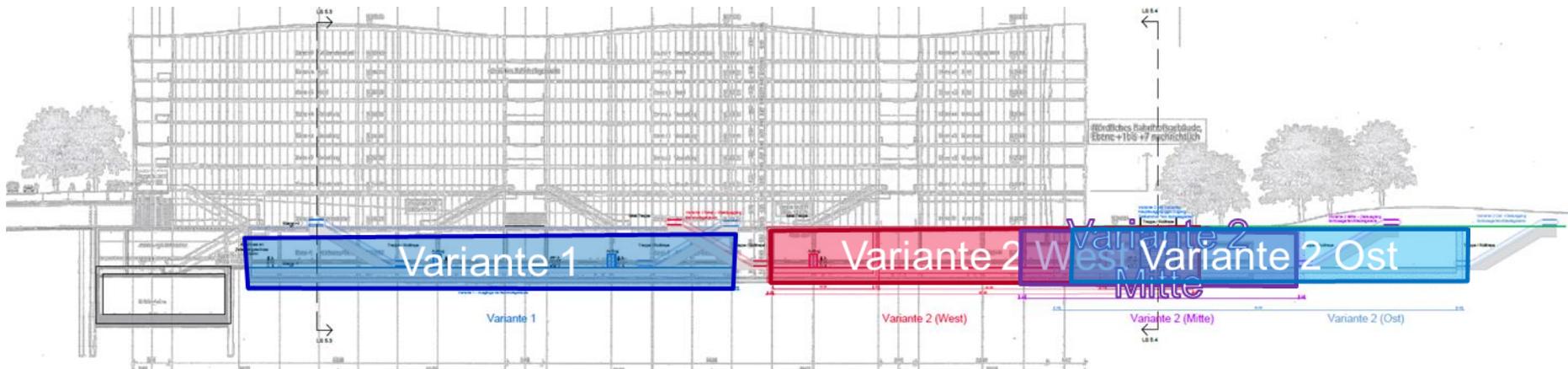


Backup: Überbaubarkeit der Ergänzungsstation

Darstellung Nördliches Bahnhofsgebäude mit Ergänzungsstation im Untergeschoss
(aus Sicht des S21-Tiefbahnhofs, Blickrichtung Norden)



Backup: Varianten Überbauung der Ergänzungsstation



Backup:

Bewertung Varianten durch Gutachter

Kriterium	Gewichtung	V1	V2 West	V2 Mitte	V2 Ost
Beeinflussung Bebauung	20 %	4	4	2	2
Querung Wolframstraße	20 %	2	5	5	5
Eingriffe Schlossgarten	15 %	1	1	3	4
Geländeübergang Schlossgarten	10 %	1	4	4	5
Anzahl Bahnsteige	10 %	1	1	3	1
Umstieg S-Bahn	10 %	1	3	4	4
Umstieg Staatsgalerie	5 %	5	4	3	3
Entzerrung Fahrgastströme/Umstieg Tiefbf.	10 %	3	2	1	1
<i>Gesamt</i>	100 %	2,2	3,2	3,2	3,3

→ Vorzugsvariante ist **Variante 1**

Backup: Detaillierter Zeitplan

Planungszeit: in Summe ca. 6 Jahre

- ✓ Vorplanung (LP 1 und 2): 12 Monate
- ✓ Entwurfsplanung, Vorbereitung Planfeststellung (LP 3): 18 Monate
- ✓ Planfeststellung (LP 4): 24 Monate
- ✓ Finanzierung, Vergabe (LP 6 und 7): 18 Monate
- ✓ Jetzt ist es wichtig schnell voranzukommen, um die Auswirkungen auf den Städtebau zu minimieren.

Bauzeitraum Tunnelabschnitte offene Bauweise: in Summe ca. 5,5 Jahre

- ✓ Voraussetzungen: Tiefbahnhof in Betrieb, Gleisfreimachung ist erfolgt
- ✓ Vorlauf: 6 Monate
- ✓ 12 Monate pro 100m- Abschnitt, jeder 3. Abschnitt gleichzeitig: 36 Monate (=Rohbau Station)
- ✓ Ausbau und Probetrieb: 24 Monate

Bauzeitraum Tunnelabschnitte bergmännische Bauweise: in Summe ca. 5,5 Jahre

- ✓ Vorlauf: 12 Monate
- ✓ Vorbetrieb: 14 Monate
- ✓ Innenschale: 12 Monate
- ✓ Anschlussbauwerke: 4 Monate
- ✓ Ausbau und Probetrieb: 24 Monate

Bauablauf nicht zu 100% parallel möglich, daher Gesamtbauzeit 6-7 Jahre



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Backup

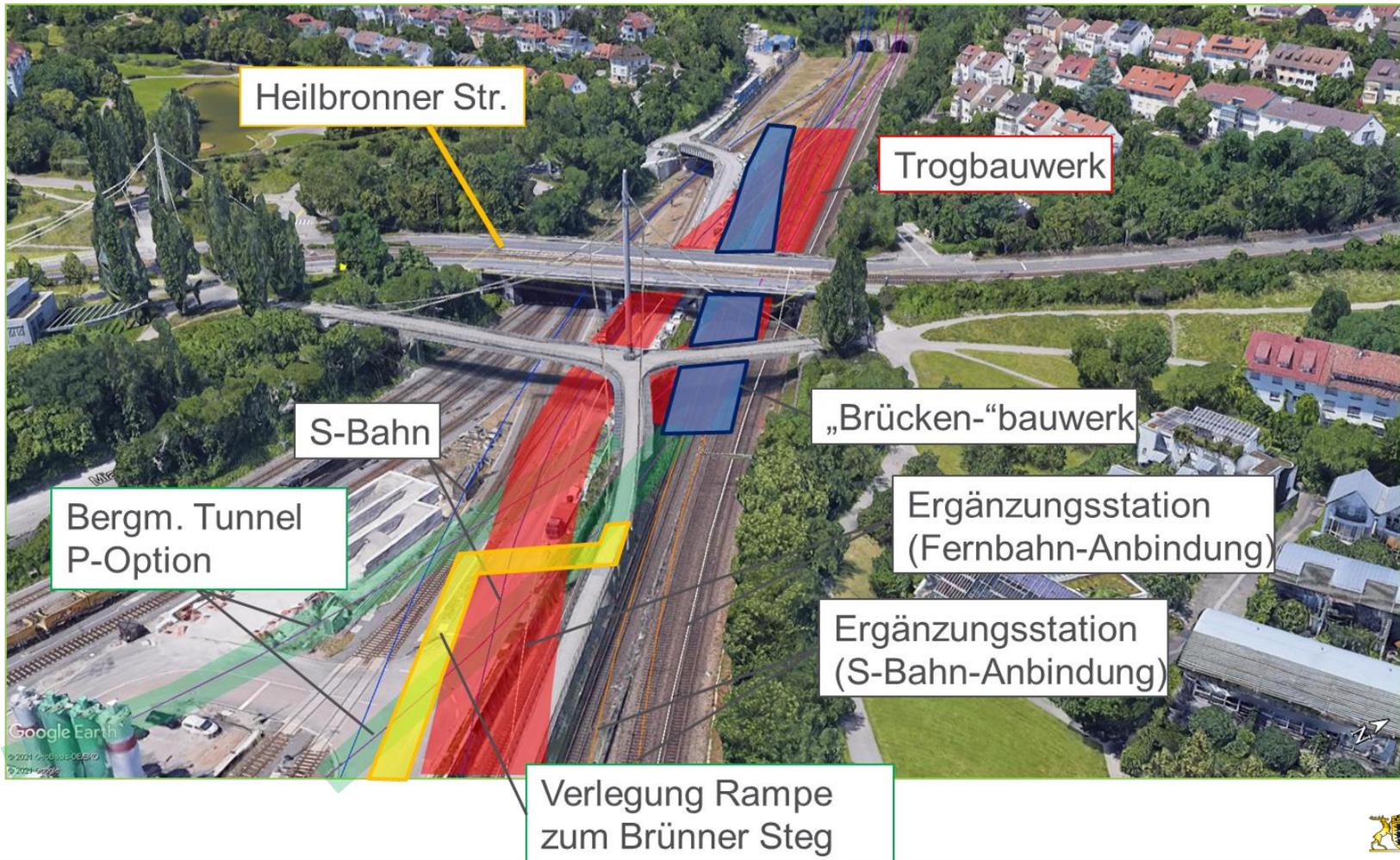
Technischer Teil



Mobilität und Lebensqualität.
Für Stadt und Land. 

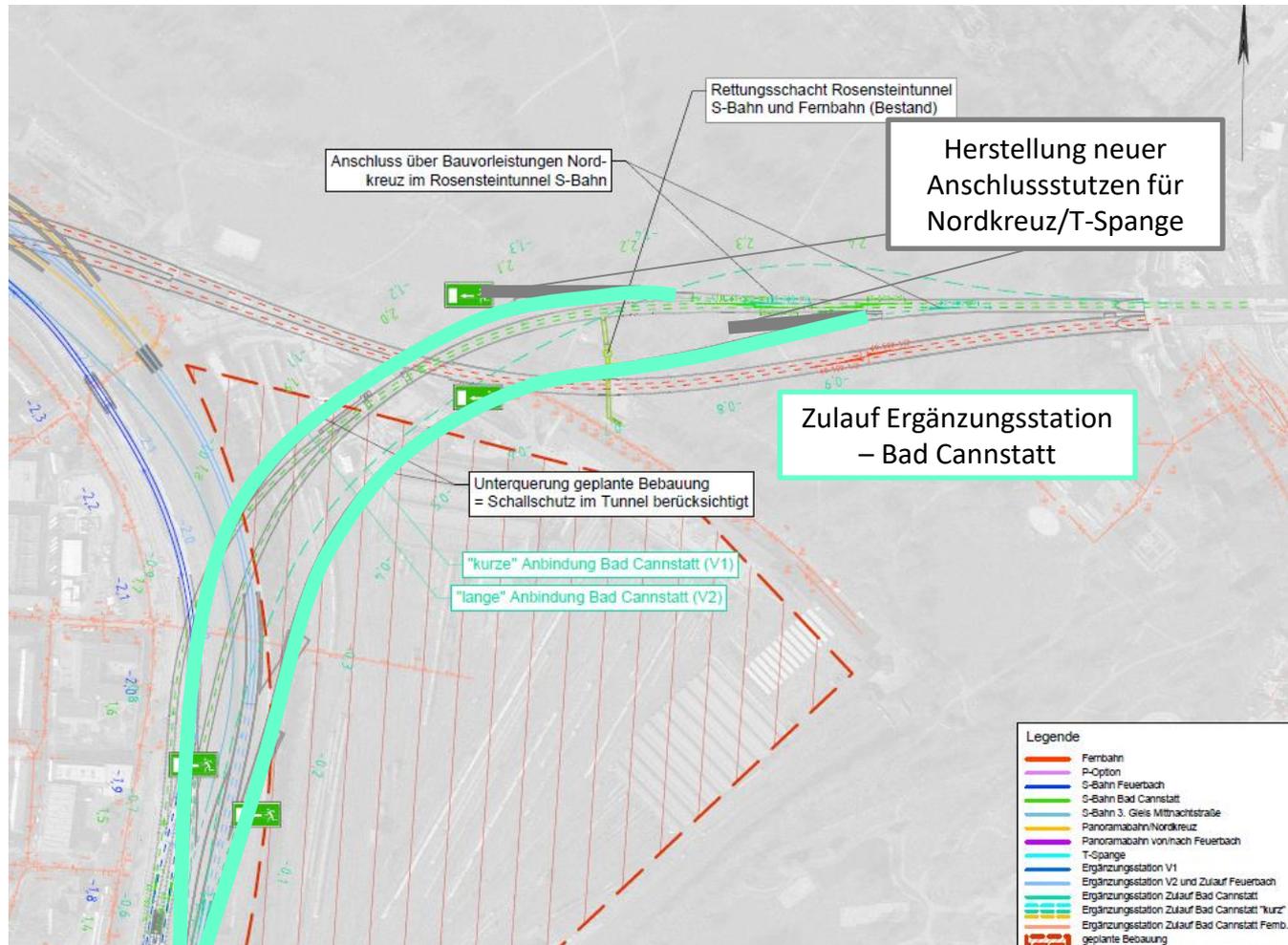
Backup: Zulauf Feuerbach

Verzweigung mit Überwerfungsbauwerk im Bereich Nordbahnhof:
die Ergänzungsstation ist leistungsfähig für Regionalzüge wie für S-Bahnen anfahrbar

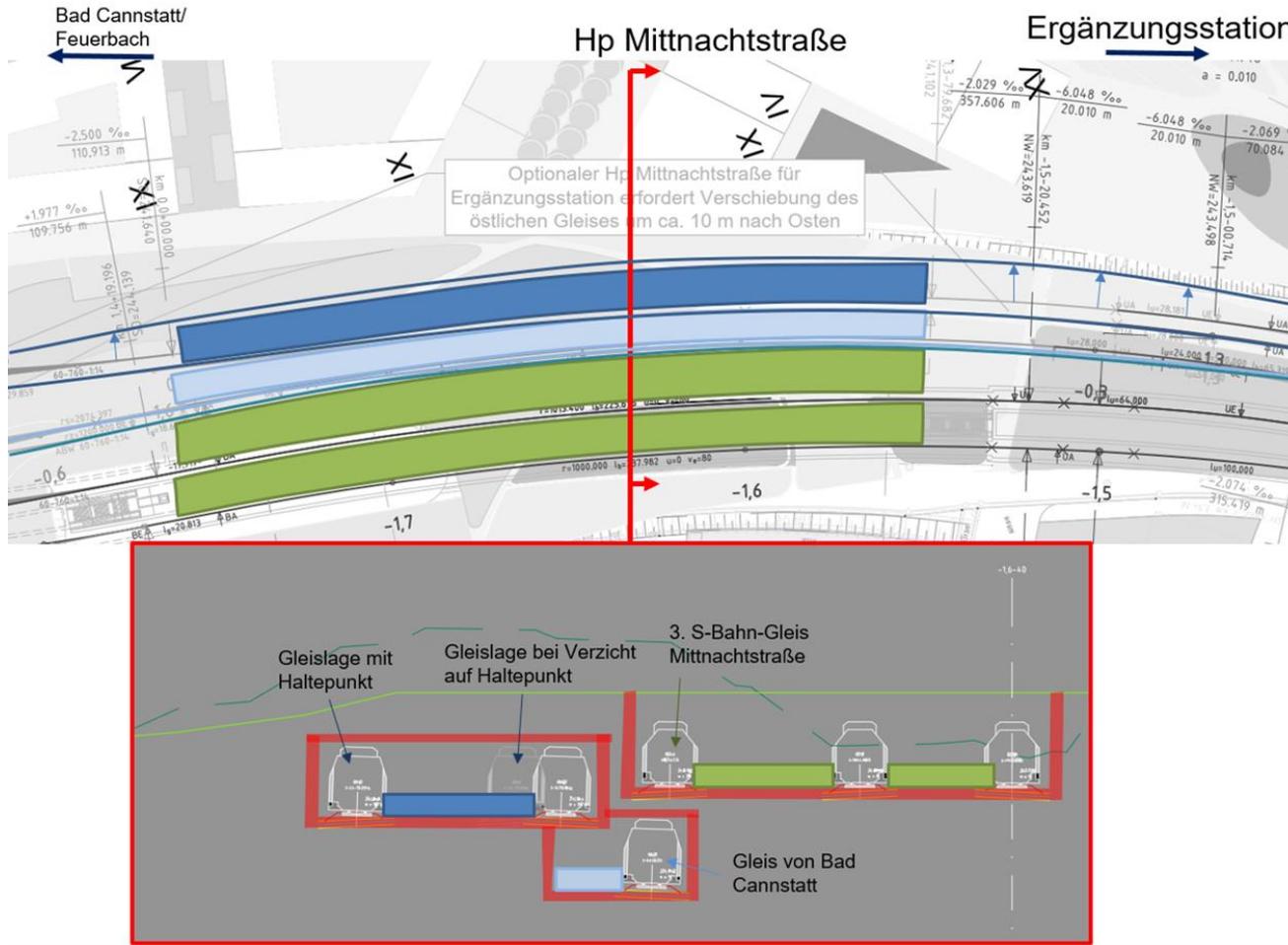


Backup: Zulauf Bad Cannstatt

Aus dieser Richtung ist aus baulichen Gründen ein leistungsfähiger Anschluss der Ergänzungsstation nur an Cannstatter S-Bahn-Gleise möglich



Backup: Optionaler Haltepunkt Mittnachtstraße



Backup: Varianten Lage der Ergänzungsstation

