



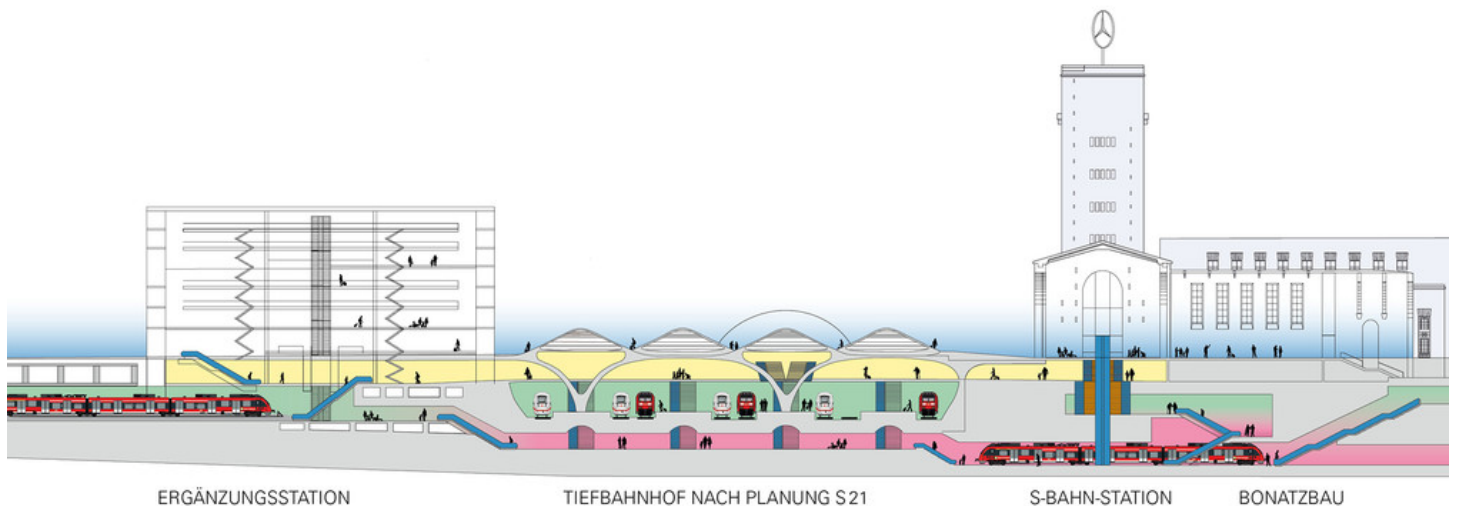
Staatsministerium
Baden-Württemberg

15.06.2021

BAHNVERKEHR

Ergänzungsstation zu Stuttgart 21 laut Gutachten technisch machbar

TIEFBAHNHOF STUTT GART 21 MIT ERGÄNZUNGSSTATION



© Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

Ein vom Land beauftragtes Gutachten hat ergeben, dass eine unterirdische Ergänzungsstation zum Bahnprojekt Stuttgart 21 sowohl technisch machbar als auch mit der städtebaulichen Entwicklung des freierwährenden Bahngeländes durch die Landeshauptstadt Stuttgart vereinbar ist.

Eine unterirdische Ergänzungsstation zum Bahnprojekt Stuttgart 21 (S 21) ist den Ergebnissen eines vom Verkehrsministerium in Auftrag gegebenen Gutachtens zufolge technisch machbar. Sie ist auch vereinbar mit der städtebaulichen Entwicklung des freierwährenden Bahngeländes durch die Landeshauptstadt Stuttgart. Verkehrsminister Winfried Hermann sagte am Dienstag bei der Vorstellung des Gutachtens der Verkehrsexperten des Planungsbüros Obermeyer Planen + Beraten GmbH:

Schienerverkehrs weitergehen können. Deshalb gilt es, die Leistungsfähigkeit des Schienenknotens Stuttgart weiterzuentwickeln. Die S-Bahn-Stammstrecke und der neue Tiefbahnhof werden in den 30er Jahren an ihre Grenzen stoßen. Die Ergänzungsstation ist für den Ausbau des S-Bahn- und des Regionalbahnsystems eine wesentliche Voraussetzung. Sie dient auch bei Störfällen als Ausweichmöglichkeit.“

Der Abschlussbericht der Untersuchung wurde im Ministerium fachlich geprüft und mit den S 21-Projektpartnern Landeshauptstadt und Verband Region Stuttgart sowie mit den Verkehrsfachleuten in den Koalitionsfraktionen im Landtag beraten.

Hinweise und Stellungnahmen der Landeshauptstadt und ihrer Fachleute zu verschiedenen bautechnischen und vor allem städtebaulichen Aspekten wurden in dem Gutachten aufgegriffen und verarbeitet.

Die zentralen Aussagen der Gutachter lauten:

Machbarkeit

- die Ergänzungsstation ist technisch sowie baulich umsetzbar und die angestrebten Funktionen können erreicht werden
- in der gewählten Tieflage gibt es keine schwerwiegenden oder unüberwindbaren Beeinträchtigungen von Städtebau und Umweltbelangen
- alle drei Zulauftrichtungen können mit technisch guten Lösungen an die Ergänzungsstation angeschlossen werden:
 - von Feuerbach (Fern- und S-Bahngleise)
 - von Bad Cannstatt (S-Bahngleise)
 - von Stuttgart-Vaihingen (Panoramabahn)

Streckenführung

- Die Strecke verläuft (aufgrund der Bebauungswünsche der Landeshauptstadt Stuttgart) überwiegend unterirdisch. Die Vorzugsvariante der Ergänzungsstation liegt am Hauptbahnhof in unmittelbarer Nähe zur S-Bahn entlang des Bankenviertels.

Städtebau

- Es werden keine Gebäude verhindert oder geplante Wohnungen blockiert,
- Lediglich während des Baus der Trasse kommt es vorübergehend zu baulichen Einschränkungen
- Selbst bei unterfahrenen Gebäuden sind einstöckige Kellergeschosse möglich,
- In den zur Überbauung vorgesehenen Bereichen der Station sowie der Tunnel werden umfangreiche Maßnahmen zum Lärm- und Erschütterungsschutz ergriffen
- Städtebauliche Abläufe und Auswirkungen sind noch im Detail mit der Stadt zu beraten

Kosten

- Circa 233 Millionen Euro für Ergänzungsstation
- Weitere Kosten für Zuläufe Bad Cannstatt, Feuerbach, Mitternachtstraße, Panoramabahn: circa 552 Millionen Euro
- Gesamtkosten inklusive Anschlüsse an drei Richtungen: circa 785 Millionen Euro
- Darin sind 50 Prozent Zuschläge (262 Millionen Euro) für die Baustelleneinrichtung, die Planungskosten und für Unvorhergesehenes beziehungsweise Sonstiges enthalten

Planungs- und Bauzeit

- Circa sechs Jahre Planungszeit (inklusive Genehmigungsverfahren)
- Anschließend circa sechs bis sieben Jahre Bauzeit
- Circa drei Jahre der Bauzeit sind Rohbauzeit, danach könnte während Ausbau- und Probetrieb gleichzeitig mit dem Bau von Gebäudebau begonnen werden
- Die Bauabläufe von Ergänzungsstation und Städtebau sind eng miteinander abzustimmen

Kostenübersicht

| | Baukosten | Gesamtkosten inklusive Zuschläge |
|---|-------------------|---|
| | in Millionen Euro | in Millionen Euro |
| Ergänzungsstation | 155 | 233 |
| Zulauf Abschnitt Mitternachtstraße bis Ergänzungsstation | 97 | 146 |
| Zulauf Feuerbach | 46 | 69 |
| Zulauf Bad Cannstatt | 139 | 208 |
| Zulauf Panoramabahn | 86 | 129 |
| Summe Zuläufe | 368 | 552 |
| Ergänzungsstation und Zuläufe | 523 | 785 |
| Zuschläge (Unvorhergesehenes, Baustelleneinrichtung, Planungskosten) | 262 | |
| Gesamtkosten | 785 | |

[Präsentation zur Pressekonferenz "Machbarkeitsstudie Ergänzungsstation Stuttgart Hauptbahnhof" am 16. Juni 2021 \(PDF\)](#)

[Ministerium für Verkehr: Machbarkeitsstudie Ergänzungsstation Stuttgart Hauptbahnhof \(PDF\)](#)

[BITBW-Cloud: Abschlussbericht Machbarkeitsstudie Ergänzungsstation – Weitere Anlagen](#)