



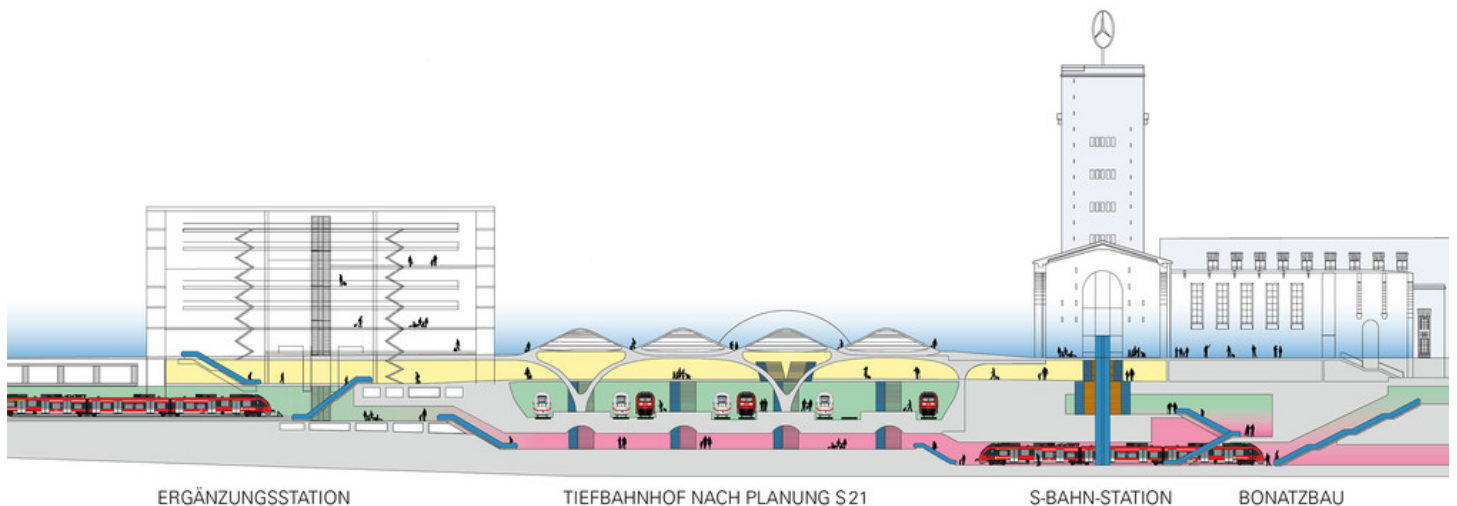
Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg

15.06.2021

BAHN

Ergänzungsstation S 21 laut Gutachten technisch machbar

TIEFBAHNHOF STUTTGART 21 MIT ERGÄNZUNGSSTATION



© Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

Minister Hermann: Zur Erreichung der Klimaziele müssen im Eisenbahnknoten Stuttgart auch nach 2030 weitere Leistungssteigerungen möglich sein.

Eine unterirdische Ergänzungsstation zum Bahnprojekt Stuttgart 21 ist den Ergebnissen eines vom Verkehrsministerium in Auftrag gegebenen Gutachtens zufolge technisch machbar. Sie ist auch vereinbar mit der städtebaulichen Entwicklung des freiwerdenden Bahngeländes durch die Landeshauptstadt Stuttgart. Verkehrsminister Winfried Hermann sagte am Dienstag bei der Vorstellung des Gutachtens der Verkehrsexperten des Planungsbüros Obermeyer Planen + Beraten GmbH: „Angesichts des fortschreitenden Klimawandels muss es auch nach 2030 mit dem Ausbau des

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 Zulaufrichtungen** 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

- Ca. 233 **Mio. Euro** für Ergänzungsstation
- Weitere Kosten für Zuläufe Bad Cannstatt, Feuerbach, Mittnachtstraße, Panoramabahn: ca. 552 Mio. Euro
- Gesamtkosten inklusive Anschlüsse an 3 Richtungen: **ca. 785 Mio. Euro**
- **Darin sind 50 % Zuschläge (262 Mio. Euro)** für die Baustelleneinrichtung, die Planungskosten und für Unvorhergesehenes bzw. Sonstiges enthalten

Planungs- und Bauzeit

- Ca. 6 Jahre Planungszeit (inkl. Genehmigungsverfahren)
- Anschließend ca. 6-7 Jahre Bauzeit
- Ca. 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 inkl. Zuschläge |
|---|------------------|---|
| | in Mio. € | in Mio. € |
| Ergänzungsstation | 155 | 233 |
| Zulauf Abschnitt Mittnachtstraße 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 | |

Anlagen

[Präsentation Machbarkeitsstudie Ergänzungsstation \(pdf\)](#)

[Machbarkeitsstudie Ergänzungsstation Stuttgart Hauptbahnhof \(pdf\)](#)

[Weitere Anlagen \(Link\)](#)

Weitere Informationen

[Präsentation: Machbarkeitsstudie Ergänzungsstation Hauptbahnhof Stuttgart \(pdf\)](#)

[Abschlussbericht Machbarkeitsstudie Ergänzungsstation Hauptbahnhof Stuttgart \(pdf\)](#)

Anlagen Ergänzungsstation

[Anlage 1: Systemskizzen Variante A+B \(PDF\)](#)

[Anlage 2: Übersichtslageplan Variante A+B \(PDF\)](#)

[Anlage 2a: Übersichtslageplan Variante A \(kmz-Datei\)](#)

[Anlage 2b: Übersichtslageplan Variante B \(kmz-Datei\)](#)

[Anlage 3: Trassierungslageplan Variante B \(PDF\)](#)

[Anlage 4.1: Längsschnitt Zulauf Feuerbach und Ergänzungsstation \(PDF\)](#)

[Anlage 4.2: Längsschnitt Zulauf Bad Cannstatt \(PDF\)](#)

[Anlage 4.3: Längsschnitt Nordkreuz \(PDF\)](#)

[Anlage 5.1: Querschnitt Bahnsteige \(PDF\)](#)

[Anlage 5.2: Querschnitt Ergänzungsstation alle Varianten \(PDF\)](#)

[Anlage 5.3: Querschnitt Ergänzungsstation Variante 1 \(PDF\)](#)

[Anlage 5.4: Querschnitt Ergänzungsstation Variante 2 \(PDF\)](#)

[Anlage 5.5: Querschnitt Unterquerung Nordbahnhofstraße \(PDF\)](#)

[Anlage 6.1: Regelquerschnitt offene Bauweise eingleisig - Fernbahn \(PDF\)](#)

[Anlage 6.2: Regelquerschnitt offene Bauweise zweigleisig - Fernbahn \(PDF\)](#)

[Anlage 6.3: Regelquerschnitt offene Bauweise zweigleisig Stromschiene - Fernbahn \(PDF\)](#)

[Anlage 6.4: Regelquerschnitt bergmännische Bauweise eingleisig - Fernbahn \(PDF\)](#)

[Anlage 6.5: Regelquerschnitt offene Bauweise eingleisig - S-Bahn \(PDF\)](#)

[Anlage 6.6: Regelquerschnitt bergmännische Bauweise eingleisig - S-Bahn \(PDF\)](#)

[Anlage 7.1: QP-Skizze Überwerfungsbauwerk Stuttgart-Nord \(PDF\)](#)

[Anlage 7.2: QP-Skizze Abzweig Panoramabahn \(PDF\)](#)

[Anlage 7.3: QP-Skizze Haltepunkt Mitnachtstraße \(PDF\)](#)

[Anlage 7.4: QP-Skizze Wolframstraße \(PDF\)](#)

[Anlage 7.5: QP-Skizze Steinbeissstraße \(PDF\)](#)

[Anlage 8: Kostenschätzung \(PDF\)](#)

[Anlage 9: Brandschutztechnische Stellungnahme \(PDF\)](#)

Anlagen Ergänzungsstation

[Anlage 1: Systemskizzen Variante A+B \(pdf\)](#)

[Anlage 2: Übersichtslageplan Variante A+B \(pdf\)](#)

[Anlage 2a: Übersichtslageplan Variante A \(kmz-Datei\)](#)

[Anlage 2b: Übersichtslageplan Variante B \(kmz-Datei\)](#)

[Anlage 3: Trassierungslageplan Variante B \(pdf\)](#)

[Anlage 4.1: Längsschnitt Zulauf Feuerbach und Ergänzungsstation \(pdf\)](#)

[Anlage 4.2: Längsschnitt Zulauf Bad Cannstatt \(pdf\)](#)

[Anlage 4.3: Längsschnitt Nordkreuz \(pdf\)](#)

[Anlage 5.1: Querschnitt Bahnsteige \(pdf\)](#)

[Anlage 5.2: Querschnitt Ergänzungsstation alle Varianten \(pdf\)](#)

[Anlage 5.3: Querschnitt Ergänzungsstation Variante 1 \(pdf\)](#)

- Anlage 5.4: Querschnitt Ergänzungsstation Variante 2 (pdf)
- Anlage 5.5: Querschnitt Unterquerung Nordbahnhofstraße (pdf)
- Anlage 6.1: Regelquerschnitt offene Bauweise eingleisig - Fernbahn (pdf)
- Anlage 6.2: Regelquerschnitt offene Bauweise zweigleisig - Fernbahn (pdf)
- Anlage 6.3: Regelquerschnitt offene Bauweise zweigleisig Stromschiene - Fernbahn (pdf)
- Anlage 6.4: Regelquerschnitt bergmännische Bauweise eingleisig - Fernbahn (pdf)
- Anlage 6.5: Regelquerschnitt offene Bauweise eingleisig - S-Bahn (pdf)
- Anlage 6.6: Regelquerschnitt bergmännische Bauweise eingleisig - S-Bahn (pdf)
- Anlage 7.1: QP-Skizze Überwerfungsbauwerk Stuttgart-Nord (pdf)
- Anlage 7.2: QP-Skizze Abzweig Panoramabahn (pdf)
- Anlage 7.3: QP-Skizze Haltepunkt Mittnachtstraße (pdf)
- Anlage 7.4: QP-Skizze Wolframstraße (pdf)
- Anlage 7.5: QP-Skizze Steinbeissstraße (pdf)
- Anlage 8: Kostenschätzung (pdf)
- Anlage 9: Brandschutztechnische Stellungnahme (pdf)