

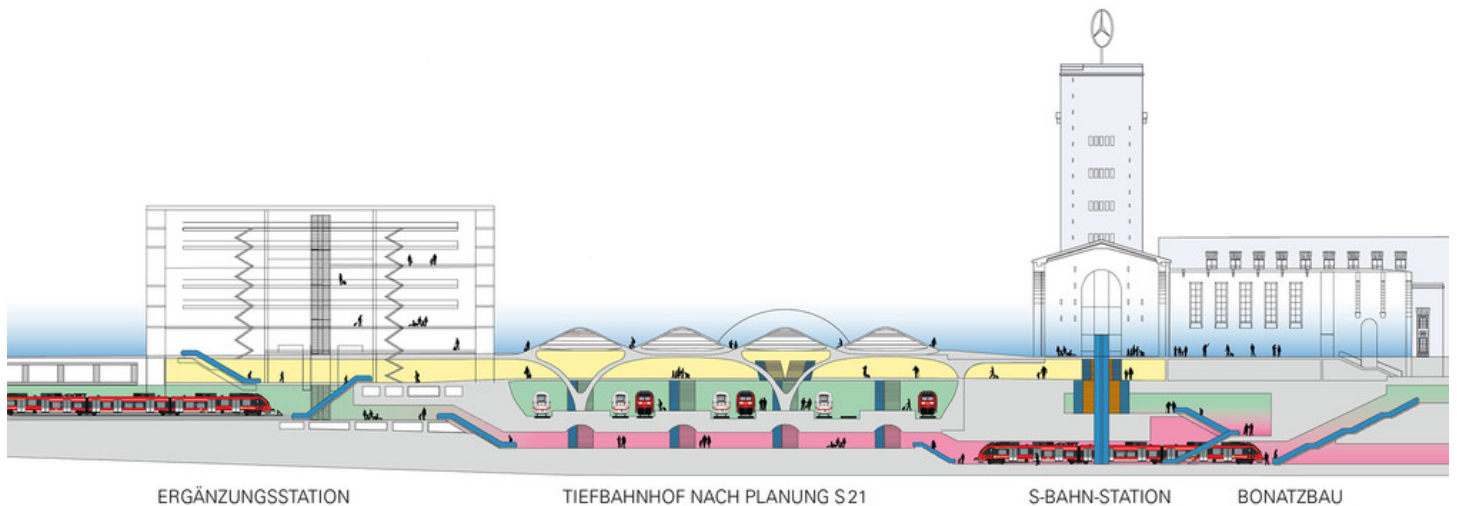


Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg

NAHVERKEHR

Ergänzungsstation für den Nahverkehr

TIEFBAHNHOF STUTTGART 21 MIT ERGÄNZUNGSSTATION



© Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

Mehr Kapazitäten und ein besserer Nahverkehr. Eine Ergänzungsstation neben dem neuen Tiefbahnhof könnte den Bahnverkehr im Land attraktiver machen.

Zur weiteren Attraktivitäts- und Kapazitätssteigerung hat das Ministerium für Verkehr eine Nahverkehrs-Ergänzungsstation als Verknüpfung zum neuen Hauptbahnhof Stuttgart zur Diskussion gestellt. Eine zusätzliche, unterirdische Nahverkehrsstation mit Anbindung von Stuttgart-Feuerbach, von Stuttgart-Bad Cannstatt und von der Panoramabahn kann weitere Kapazitäten für weitere Regional- sowie S-Bahnen bis zum zentralen Verteilerknoten Hauptbahnhof ermöglichen. Damit werden die Voraussetzungen für zusätzliche Angebote im Öffentlichen Verkehr geschaffen.

Ersatzstrecke bei Störungen

Zudem könnte damit in Kombination mit dem Erhalt der Panoramabahn eine geeignete Ersatzstrecke für die leistungsfähige und fahrgastfreundliche Umleitung der S-Bahnlinien bei Störungen der S-Bahn-Stammstrecke geschaffen werden. Diese Ersatzstrecke ist im Konzept von Stuttgart 21 nicht vorgesehen, sollte aber nach dem Ergebnis der Schlichtung erhalten werden.



Durch die Herausforderungen des Klimaschutzes gehen die künftigen Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur über die heutigen Planungsgrundlagen hinaus. Zur Zukunftssicherung dürfen im Bahnknoten Stuttgart künftige Erweiterungen nicht verbaut, sondern bereits heute dafür bauliche Vorbereitungen diskutiert und getroffen werden. Fest steht dabei, dass es im Bereich bis zum Hauptbahnhof nur unterirdische Lösungen geben kann, die die städtebaulichen Planungen der Landeshauptstadt Stuttgart so wenig wie möglich beeinträchtigen.

Auf dieser Grundlage hat das Ministerium für Verkehr beim Planungsbüro Obermeyer Infrastruktur GmbH eine technische Machbarkeitsstudie beauftragt. Das Ergebnis des Gutachtens wurde am 15.06.2021 öffentlich vorgestellt:

Machbarkeit

- Die Ergänzungstation 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 Zulaufleitungen können mit technisch guten Lösungen an die Ergänzungsstation angeschlossen werden:
 - von Stuttgart-Feuerbach
 - von Stuttgart-Bad Cannstatt
 - von Stuttgart-Vaihingen
- Es sind unterschiedliche Bahnsteiglängen realisierbar.

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.

Kosten der Vorzugsvariante

- Ca. 233 Mio. Euro für die Ergänzungsstation selbst.
- Weitere Kosten für Zuläufe Bad Cannstatt, Feuerbach, Mitternachtstraße, Panoramabahn: ca. 552 Mio. Euro.
- Gesamtkosten inklusive Anschlüsse an drei 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 Probebetrieb gleichzeitig mit dem Bau von Gebäudebau begonnen werden.
- Die Bauabläufe von Ergänzungsstation und Städtebau sind eng miteinander abzustimmen.

Weitere Informationen

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

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

Anlagen 1

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)

Nachtrag zur Machbarkeitsstudie Ergänzungsstation Hauptbahnhof Stuttgart: Verlängerung der Bahnsteignutzlängen

Anlage 1.1: Lageplan Variante 1 (PDF)

Anlage 1.2: Lageplan Variante 2 (PDF)

Anlage 1.3: Lageplan Variante 3 (PDF)

Anlage 1.4: Lageplan Variante 4 (PDF)

Anlage 1.5: Lageplan Variante 5 (PDF)

Anlage 2.1: Längsprofile ohne Anpassung Hauptsammler West (PDF)

Anlage 2.2: Längsprofile mit Anpassung Hauptsammler West (PDF)

Anlage 3: Kostenschätzung Bahnsteigverlängerung (PDF)

Erläuterungsbericht Bahnsteigverlängerung Ergänzungsstation (PDF)

Link dieser Seite:

<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/schiene/bau-betrieb-ausbauprojekte/ausbauprojekte/eisenbahnknoten-stuttgart-2040/nahverkehrs-ergaenzungsstation>