



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



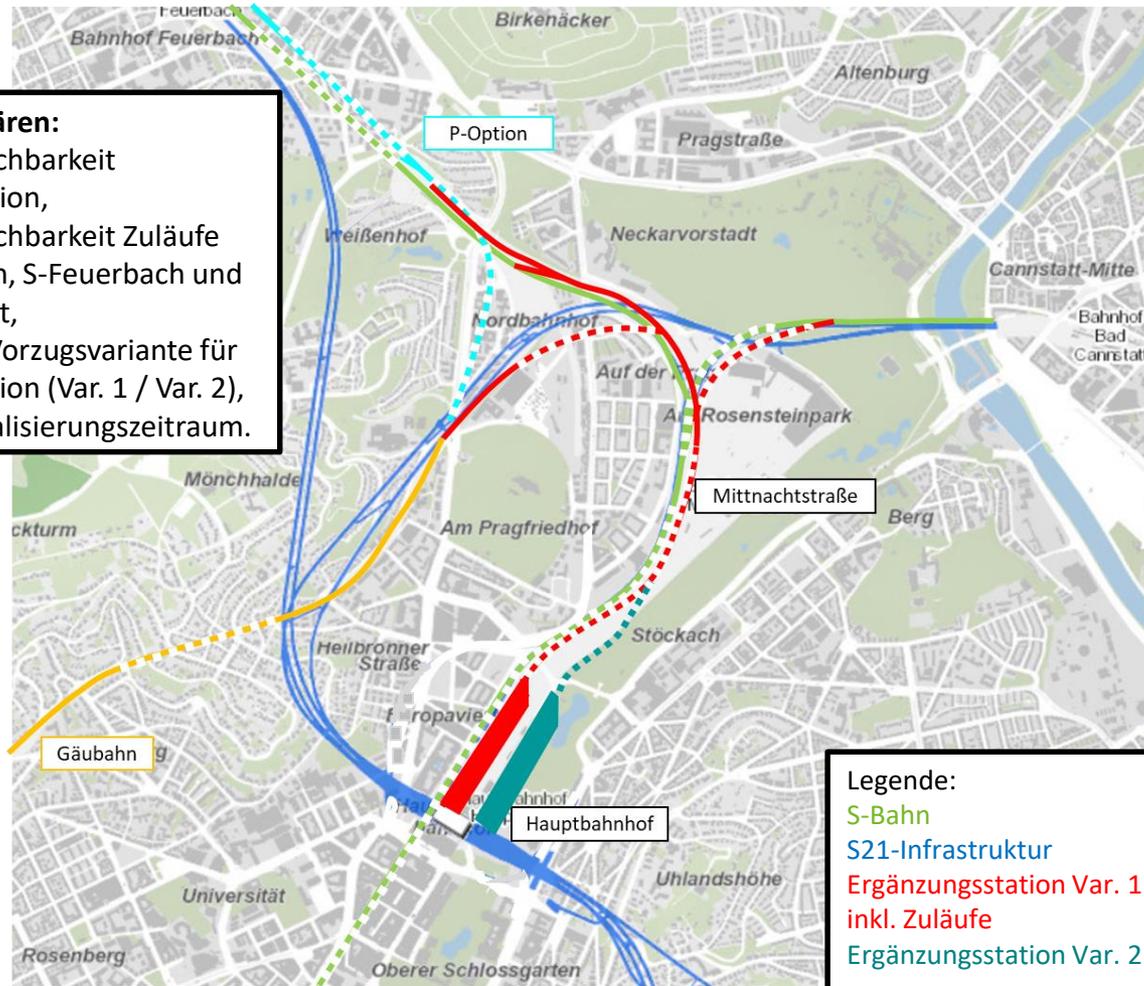
## BVerfG: Klimaziele auch für die Zeit nach 2030 definieren !

- 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.

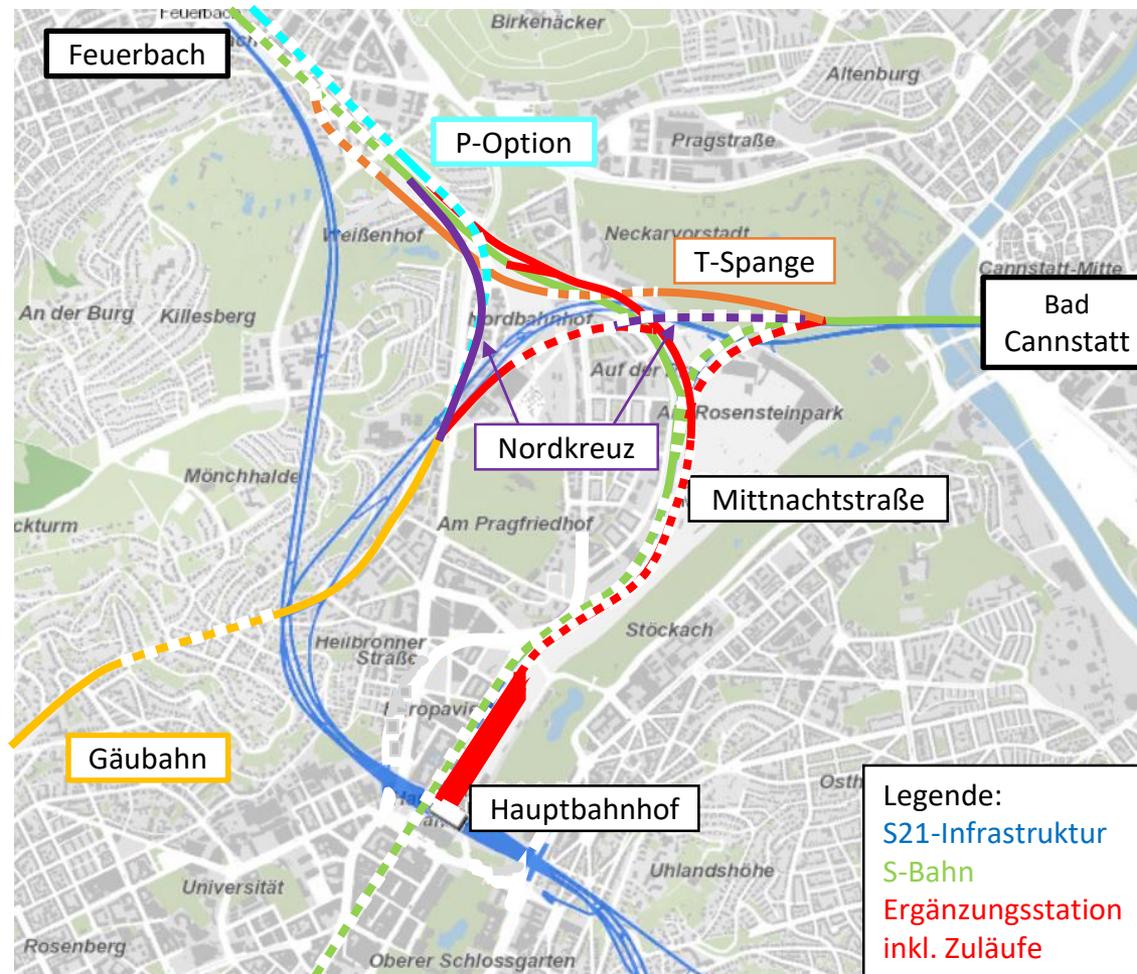
## 3. Eisenbahnknoten Stuttgart 2040

### **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:**

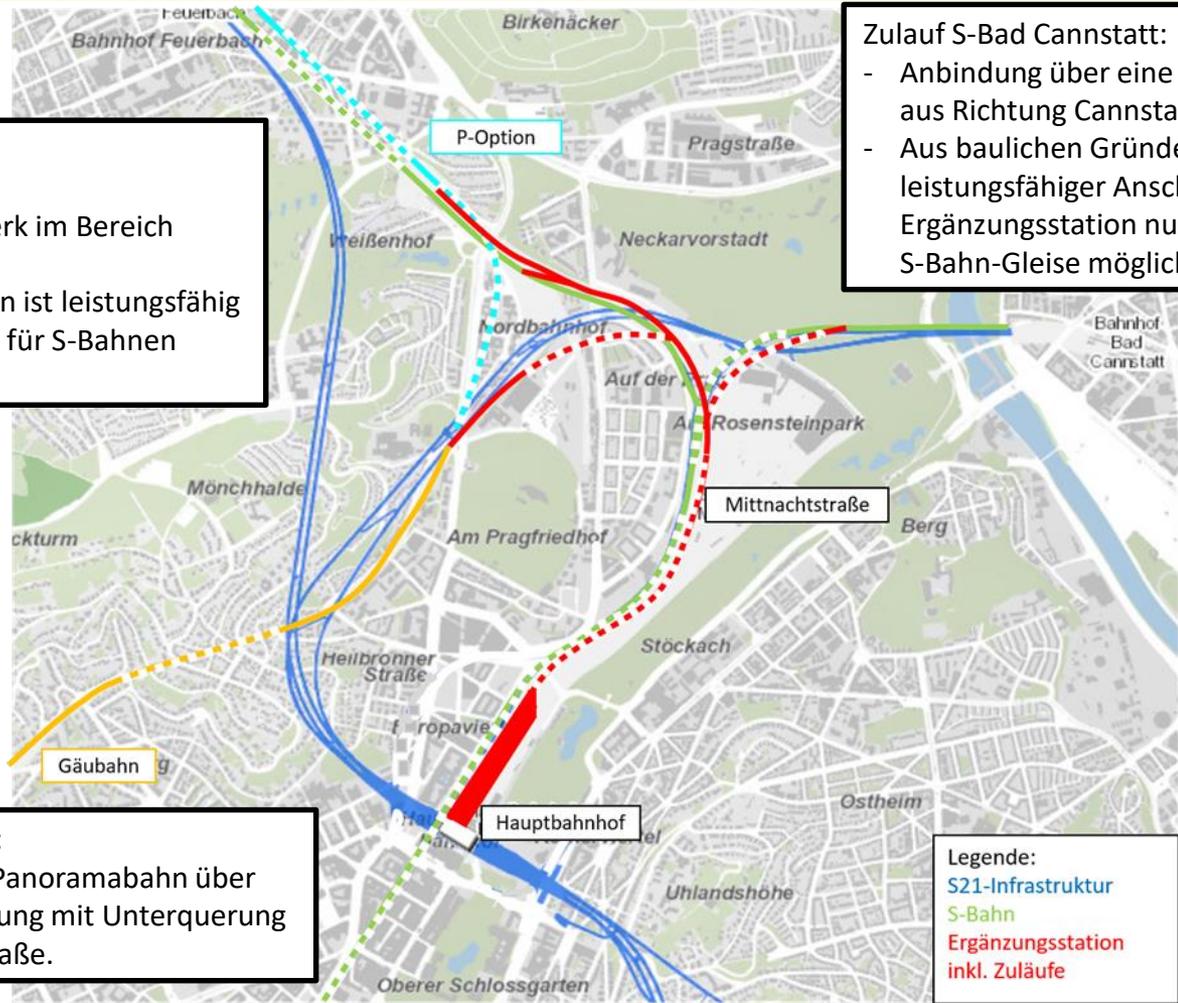
- Verzweigung mit Überwerfungsbauwerk im Bereich Nordbahnhof.
- Die Ergänzungsstation ist leistungsfähig für Regionalzüge wie für S-Bahnen anfahrbar.

**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.

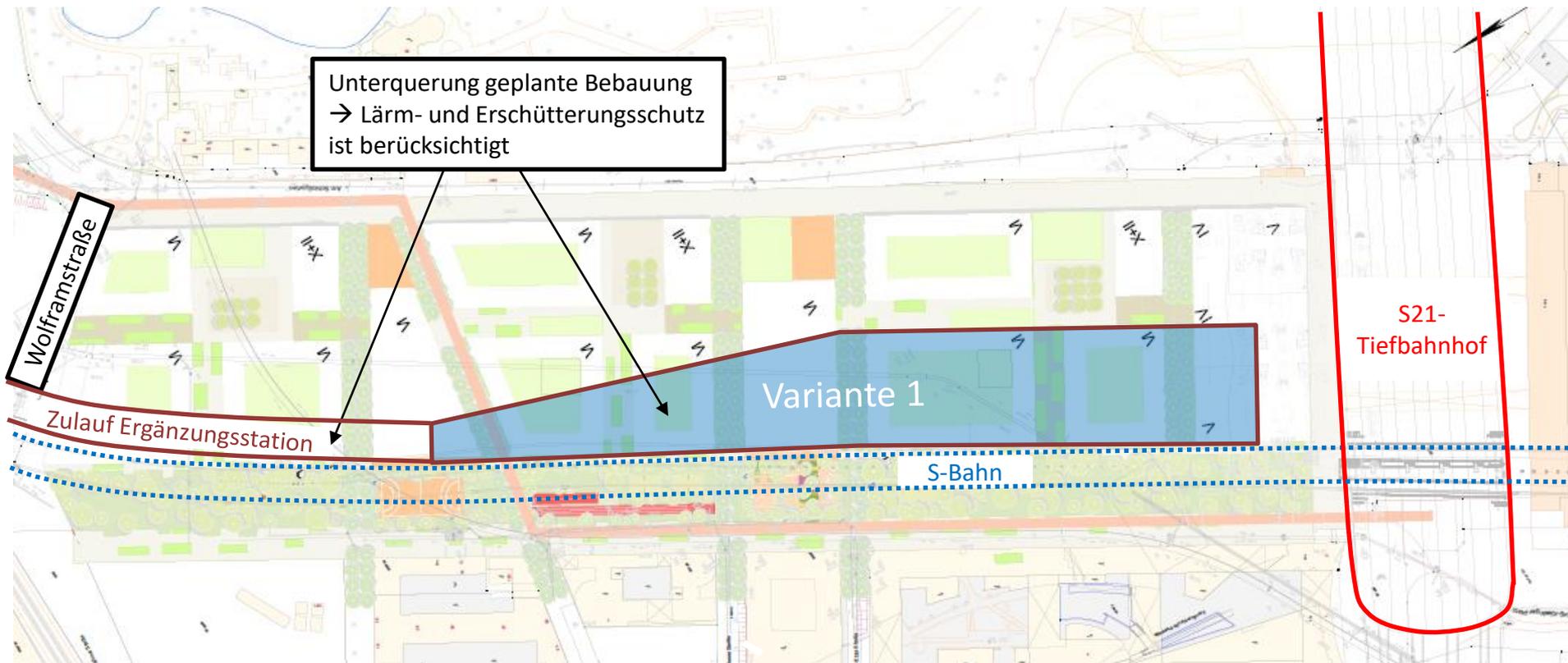
**Zulauf S-Vaihingen:**

- Anbindung der Panoramabahn über eine Tunnelführung mit Unterquerung Nordbahnhofstraße.



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

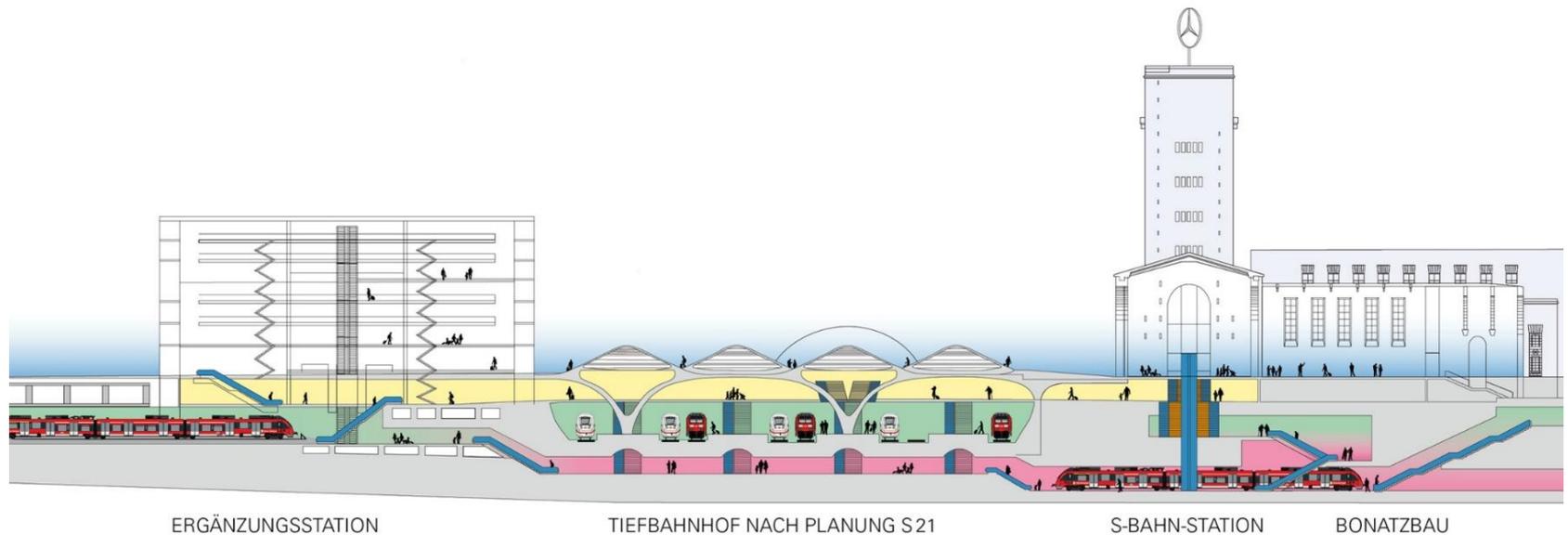
## 4.2 Lage der unterirdischen Ergänzungsstation



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

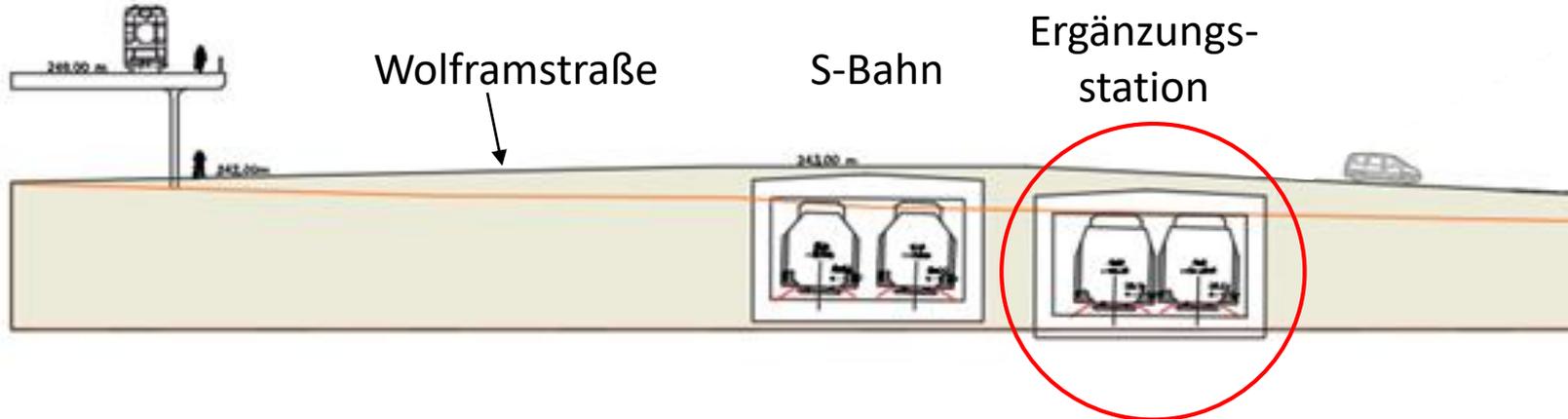


## 4.4 Querung Wolframstraße

- ✓ 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
<b>Ergänzungsstation</b>	<b>155 Mio. €</b>	<b>233 Mio. €</b>
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. €
<b>Summe Zuläufe</b>	<b>368 Mio. €</b>	<b>552 Mio. €</b>
<b>Summe Ergänzungsstation und Zuläufe</b>	<b>523 Mio. €</b>	<b>785 Mio. €</b>
Zuschläge (Unvorhergesehenes, Baustelleneinrichtung, Planungskosten)	262 Mio. €	<i>Bereits enthalten</i>
<b>Gesamtkosten</b>	<b>785 Mio. €</b>	<b>785 Mio. €</b>

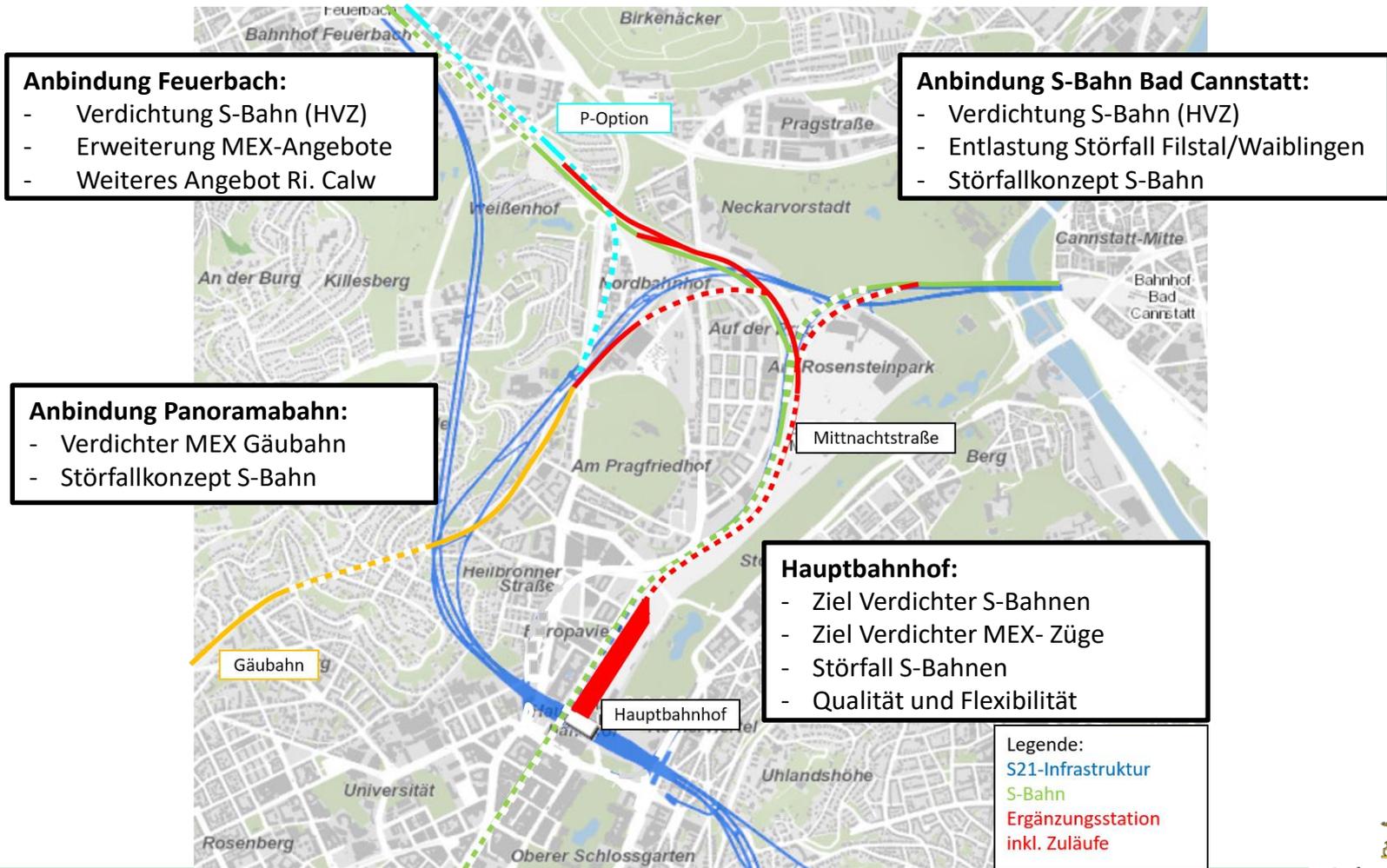
Realisierungszeit: insgesamt 12-13 Jahre

- ✓ 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.** 