



Quelle alle Bilder: DB AG

Machbarkeitsstudie Ergänzungsbahnhof

Stand 27.05.2021

Vorhandene Unterlagen

- **MACHBARKEITSSTUDIE Ergänzungsstation Stuttgart Hbf – Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg – Abschlussbericht Projekt Nr.: 28138 Datum: 31.03.2021**
- **Präsentation Ergänzungsstation Machbarkeitsstudie, Ministerium für Verkehr, Winfried Hermann, Stuttgart, 21.04.2020**

Plangrundlagen

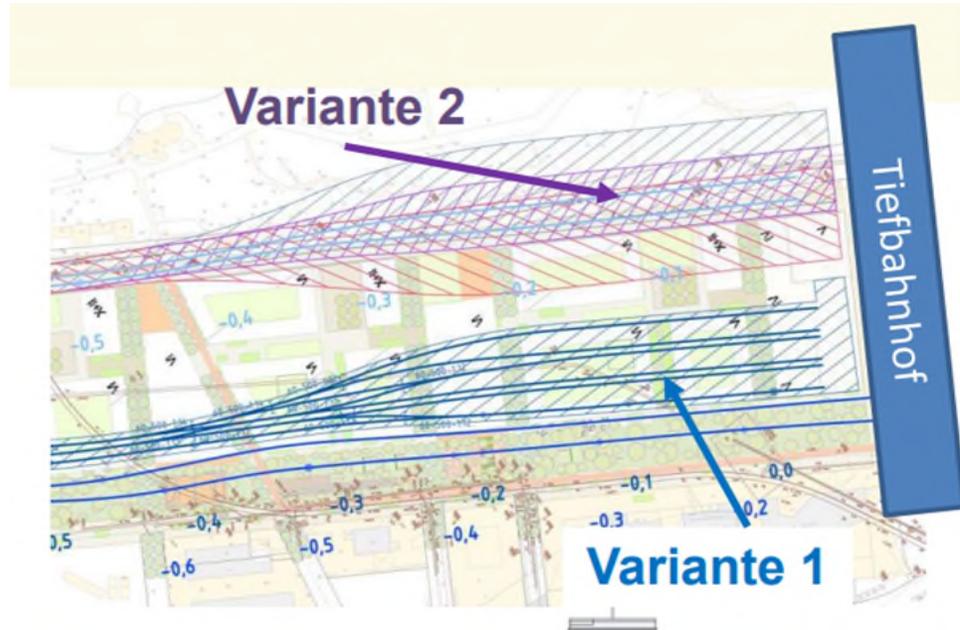
Es fehlt eine Klarstellung; auf welchen Infrastrukturgrundlagen die Studie aufbaut:

- 1.) S21-PFA 1.3?
- 2.) P-Option?
- 3.) Nordzulauf?
- 4.) Gäubahntunnel?
- 5.) Weiternutzung Panoramabahn?

Planrechtfertigung

- Die Planrechtfertigung ist gegeben, wenn das Vorhaben vernünftigerweise geboten ist.
- Die das Vorhaben begründenden öffentlichen Interessen sind im Bericht darzustellen.
- » **Vorhaben müsste in den Bundesverkehrswegeplan bzw. in das Bundes GVFG aufgenommen werden!**
- » **Bedarfsbezogener Nachweis der Wirtschaftlichkeit muss vorgelegt werden! Bei diesem Nachweis ist ein Gesamtkonzept vorzulegen.**

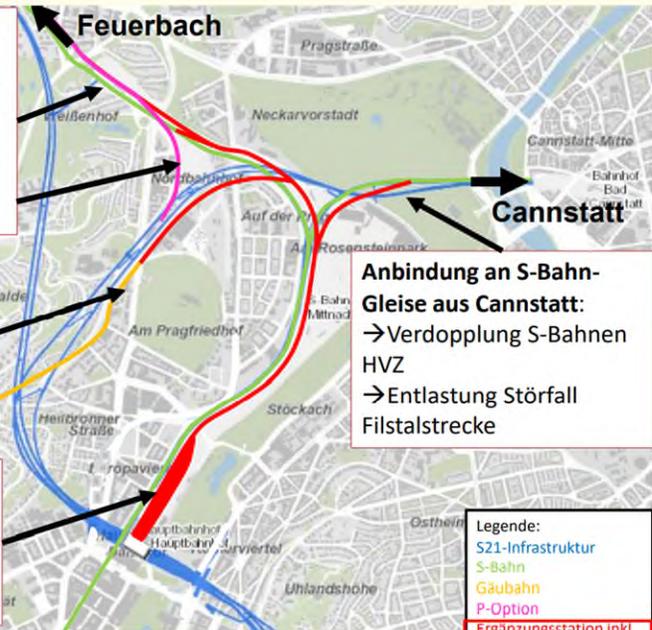
Es werden zwei Varianten für den Ergänzungsbahnhof unterschieden:



Anbindung aus Feuerbach/Nord:
→ Verdopplung S-Bahn HVZ
→ Erweiterung MEX-Angebot aus Norden
→ Weitere Angebote Calw/Weil der Stadt
→ Anbindung P-Option

Anbindung Panoramabahn:
→ Störfall S-Bahn
→ Verdichter MEX- Gäubahn

Hauptbahnhof:
→ Ziel Verdichter-S-Bahnen
→ Ziel Verdichter MEX-Züge
→ Störfall S-Bahn
→ Qualität + Flexibilität



Der Gutachter empfiehlt die Weiterführung der Variante 1.

Die Variante 1 sieht folgende Anbindungen vor:

- die Panoramabahn
- die S-Bahn und die Fernbahn nach Feuerbach ohne dritte Röhre Pragtunnel
- an die S-Bahn in Richtung Bad Cannstatt

» Eine Anbindung an die Fernbahn nach Bad Cannstatt ist nicht vorgesehen.

Quelle beide Abbildungen: Ministerium für Verkehr BW
Präsentation „Ergänzungsbahn Machbarkeitsstudie“

Der Darstellung ist zu entnehmen, dass in der HVZ das folgende Betriebsprogramm in der Ergänzungsstation abgewickelt werden soll:

- 6 S-Bahnen aus und in Richtung Bad Cannstatt
- 6 S-Bahnen aus und in Richtung Feuerbach
- 2 Züge aus Calw/Weil der Stadt
- Verdichter MEX Gäubahn
- Weitere Angebote MEX aus Richtung Feuerbach
- Zusätzliche MEX aus Richtung Bad Cannstatt sind aufgrund der fehlenden Anbindung aus dieser Richtung nicht vorgesehen



- » In der Summe ergeben sich ca. 30 Zugfahrten/Stunde. Dies erscheint für einen 6-gleisigen Sackbahnhof mit 2-gleisigem Zulauf sehr ambitioniert! Es ist fraglich, ob weitere Züge (aus einem Notfallkonzept) aufgenommen werden können.
- » Für die unterstellte Angebotssteigerung werden im S-Bahn Verkehr im Außenbereich (ab Cannstatt/Feuerbach) weitere Ausbaumaßnahmen (Infrastruktur und Digitalisierung) erforderlich.
- » Dies gilt auch für die dargestellte Anbindung der Züge aus Calw/Weil der Stadt aber auch in Bezug auf die zusätzlichen S-Bahn-Züge aus Feuerbach und Bad Cannstatt. Diese erforderlichen Ergänzungen sind in der Gesamtbetrachtung zu berücksichtigen!

Betriebsprogramm/Verkehrskonzept

- » Es werden zwar mögliche Funktionen aufgezeigt, mögliche Betriebsprogramme/Betriebskonzepte werden nicht vorgelegt.
- » Es ist nicht klar, wo die erforderliche Nachfrage für die unterstellten Angebotsausweitungen herkommt.
- » Damit die Station die skizzierten verkehrlichen Funktionen erfüllen kann, sind weitere Ausbaumaßnahmen erforderlich.
- » Für die S-Bahn kann festgehalten werden, dass die Kapazitätsengpässe nicht im Innenstadtbereich, sondern in den Außenbereichen liegen werden.
- » Für die vorgeschlagene erhebliche Angebotsausweitung im S-Bahn-Verkehr muss sowohl die Finanzierung der Verkehre als auch die Finanzierung der erforderlichen zusätzlichen Fahrzeuge sichergestellt werden. Gleiches gilt für den Regionalverkehr.
- » Unterstellt man die Weiternutzung der Panoramabahn, so sind Umleitungen von S-Bahnen im Störfall auch ohne Ergänzungsstation möglich.
- » Da alle Ausbauoptionen in Bezug auf die S-Bahn in den Ergänzungsbahnhof geführt werden, verbleiben keine freien Trassen mehr für Züge über die T-Spange.

- Für die Anbindung des Ergänzungsbahnhofs sollen die Stützen für die T-Spange im neuen S-Bahn Tunnel genutzt werden.
- Die T-Spange muss deshalb erheblich angepasst werden. Für den Bau der T-Spange werden erhebliche Mehraufwendungen erforderlich.
- Da die überhaupt denkbaren Angebotsausweitungen der S-Bahn in den Ergänzungsbahnhof geführt werden, verbleiben keine freien Trassen mehr für Züge über die T-Spange.



- » Für eine T-Spange reduzieren sich die Realisierungschancen deutlich: Der Bau wird deutlich aufwendiger, die Eingriffe in den Rosensteinpark werden deutlich größer und die Führung muss oberirdisch erfolgen. Die verkehrlichen Wirkungen reduzieren sich erheblich und betrieblich wird es wohl keine freien „Slots“ mehr geben, um Züge über die T-Spange zu führen.
- » Nicht geklärt wurde auch die Frage, wie es in Feuerbach dann in Richtung Norden weitergeht.

Die Aussagen zur Bauzeit beziehen sich hauptsächlich auf die Ergänzungsstation selbst. Zu ergänzend erforderlichen Maßnahmen auf den Zulaufstrecken (Ausbau der S-Bahn-Strecke nach Zuffenhausen für 12 Züge/h und Richtung, nach Waiblingen und Plochingen, Überwerfungsbauwerk für die Einbindung der Züge aus Calw etc.) werden weder Kosten noch Termine genannt.

- » Aufgrund der vorliegenden Erkenntnisse ist es eher unwahrscheinlich, dass die Station vor 2035 zur Verfügung steht.
- » Die Baumaßnahmen haben erhebliche Auswirkungen auf den S-Bahn Betrieb und auch auf die Zuläufe zum neuen Hauptbahnhof.
- » Für den Bau der Anbindung an die Panoramabahn ist vermutlich eine längere Betriebsunterbrechung der Strecke erforderlich.
- » Für den Zulauf aus Richtung Feuerbach gibt es enge Abhängigkeiten zum Bau der P-Option.
- » Die Ausbaumaßnahmen auf den Zuläufen sind noch nicht beplant. Sie müssten aber umgesetzt sein, damit die geplanten Verkehre in die Ergänzungsstation geführt werden können.

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

7. Zeitachse

Bauzeit:

- ✓ genauer Zeitablauf / Abgleich Bebauung Stadt noch zu klären
- ✓ Umsetzungszeit – **Bau 6 Jahre**
- ✓ **reine Bauzeit 3 Jahre**, während Ausbau & Probebetrieb ist frühere Baufeldbebauung denkbar
- ✓ abschnittsweises Vorgehen denkbar, je 100m 1 Jahr Umsetzungsdauer

Quelle Abbildung: Ministerium für Verkehr BW
Präsentation „Ergänzungsstation Machbarkeitsstudie“



Finanzierung

- » **Es ist unklar, wer Infrastruktureigentümer der Ergänzungsstation und der zugehörigen Gleisanlagen wird.**
- » **Wichtige Grundlage für die Ergänzungsstation ist der Weiterbetrieb der Panoramabahn. Hierfür gibt es derzeit keine Grundlagen. Die Finanzierung ist noch offen.**
- » **Die Ergänzungsstation ersetzt nicht den PFA 1.3 b / Gäubahntunnel. Es stehen daher keine Finanzierungsanteile aus dem Projekt S 21 zur Verfügung.**
- » **Für das vorgesehene Betriebsprogramm sind weitere Infrastrukturergänzungen erforderlich, diese müssen bei der Gesamtbetrachtung ebenso wie die Panoramabahn mit berücksichtigt werden.**
- » **Die Finanzierung der unterstellten Mehrverkehre (insbesondere der S-Bahn) ist nicht gesichert. Dazu gehört auch die Finanzierung der erforderlichen Fahrzeuge.**
- » **Die Finanzierung der Ergänzungsstation ist offen. Für die Förderung durch den Bund ist die Aufnahme in den BVWP bzw. in das Bundes-GVFG erforderlich. Die Wirtschaftlichkeit des Gesamtprojekts muss nachgewiesen werden.**

Trassierung

- » Die Zuläufe und der Bahnhof sind nicht TSI-konform geplant.
- » Es werden bei der Trassierung schon im Rahmen der Machbarkeitsstudie Ausnahmegrenzwerte verwendet.
- » Eingriffe in Mineralwasser und geologisch schwierige Schichten werden erforderlich.
- » Die Tunnel sind nicht durchgängig mit einer Längsneigung in eine Richtung ausgestattet.

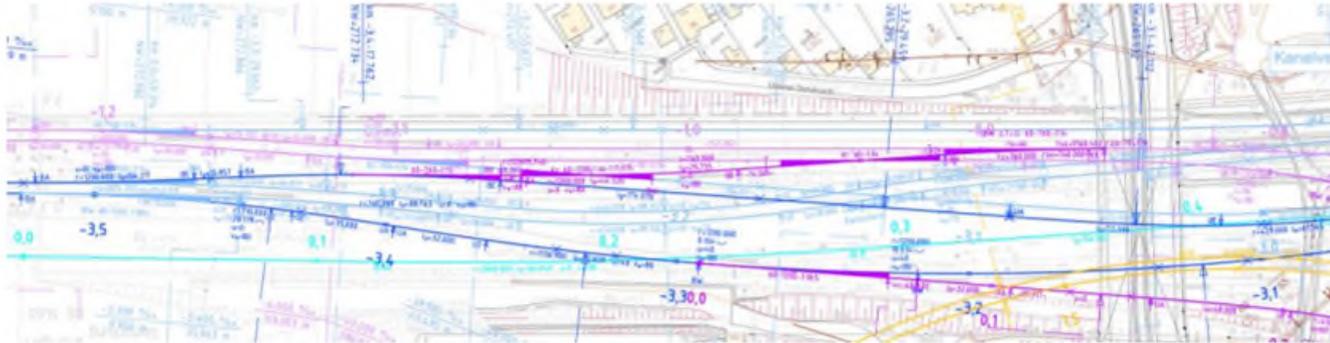
Flucht- und Rettungskonzept

- » Entlang der neuen Tunnel werden alle 500 m Notausgänge (insgesamt 7 Stück) erforderlich (mit Rettungsplatz).
- » Diese Ausgänge müssen gut anfahrbar sein und über Flächen verfügen, auf denen ein Rettungsplatz vorgesehen werden kann.
- » Für die Station selbst sind bisher keine Entrauchungsmaßnahmen vorgesehen.

Station

- » Die Ergänzungsstation wird eine sog. „Kellerstation“ ohne natürliches Tageslicht.
- » Es ist unklar, ob die aus der Überbauung erforderlichen Lastabtragungen durch die gewählte Konstruktion aufgenommen werden können und ob die Mehraufwendungen hierfür berücksichtigt wurden.
- » Die Baudurchführung ist stark abhängig vom Gleisrückbau im restlichen Bahnhofsbereich.
- » Bis zur vollständigen Fertigstellung ist kein Eisenbahnbetrieb möglich.

Anbindung des Ergänzungsbahnhofs in Richtung Feuerbach an die S-Bahn



Quelle Abbildung: Machbarkeitsstudie Erganzungsstation Stuttgart Hbf, Abschlussbericht, Obermeyer Infrastruktur GmbH, 31.03.2021

Abbildung 8: Lageplan Bereich Überwerfung zwischen Pragtunnel (links) und SÜ Heilbronner Straße (rechts). P-Option in helllila, der Zulauf der Erganzungsstation in hellblau, die S-Bahn-Gleise in Dunkelblau. In dunkellila mögliche Verbindungskurven von/zur Panoramabahn.

- » Der Ausbau des Pragtunnels (3. Röhre) wird nicht unterstellt.
- » Für die Herstellung des Anschlusses der Erganzungsstation werden erhebliche Auswirkungen auf den S-Bahn-Betrieb erwartet.
- » Aufgrund der nach Fertigstellung erforderlichen Geschwindigkeitsreduktionen in diesem Bereich sind für jeden S-Bahn-Zug Fahrzeitverluste von 8 s zu erwarten.
- » Anbindung der S-Bahn an die Panoramabahn nur noch in Richtung Vaihingen möglich! Für eine Anbindung der Panoramabahn an die P-Option werden Mehraufwendungen erforderlich.

Danke für Ihre Aufmerksamkeit