



Sachstand Unterbruch der Gäubahn

Kreistag Böblingen, Umwelt- und Verkehrsausschuss

DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH | 25.03.2019

Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm

Ausgangspunkt: Was hat sich bei der Gäubahn getan?

- Neue moderne komfortable Züge im Regional- und Fernverkehr
- Integrationstarif zwischen Fern- und Regionalverkehr
- Engagement für mittel- und langfristigen Ausbau und weitere Attraktivitätssteigerung



Zielzustand Raumordnung und Projektvertrag für die Gäubahn nach Gesamtinbetriebnahme Stuttgart-Ulm

- Gäubahn-Züge Zürich / Singen nach Stuttgart Hauptbahnhof via Horb – Herrenberg – Böblingen - Rohrer Kurve – Flughafen Messe/Terminal :

- **Zielzustand am Flughafen Stuttgart multimodale Mobilitätsdrehscheibe:**

- Flugverkehr
- Fern – und Regionalverkehr der Gäubahn
- Fern – und Regionalverkehr von Stgt - Ulm
- S – Bahn Stuttgart – Filderstadt
- Stadtbahn SAB
- Fernbusse (SAB)
- Individualverkehr

- **Zielzustand am bisherigen Stuttgarter Hauptbahnhof (Kopfbahnhof mit Gleisvorfeld)**

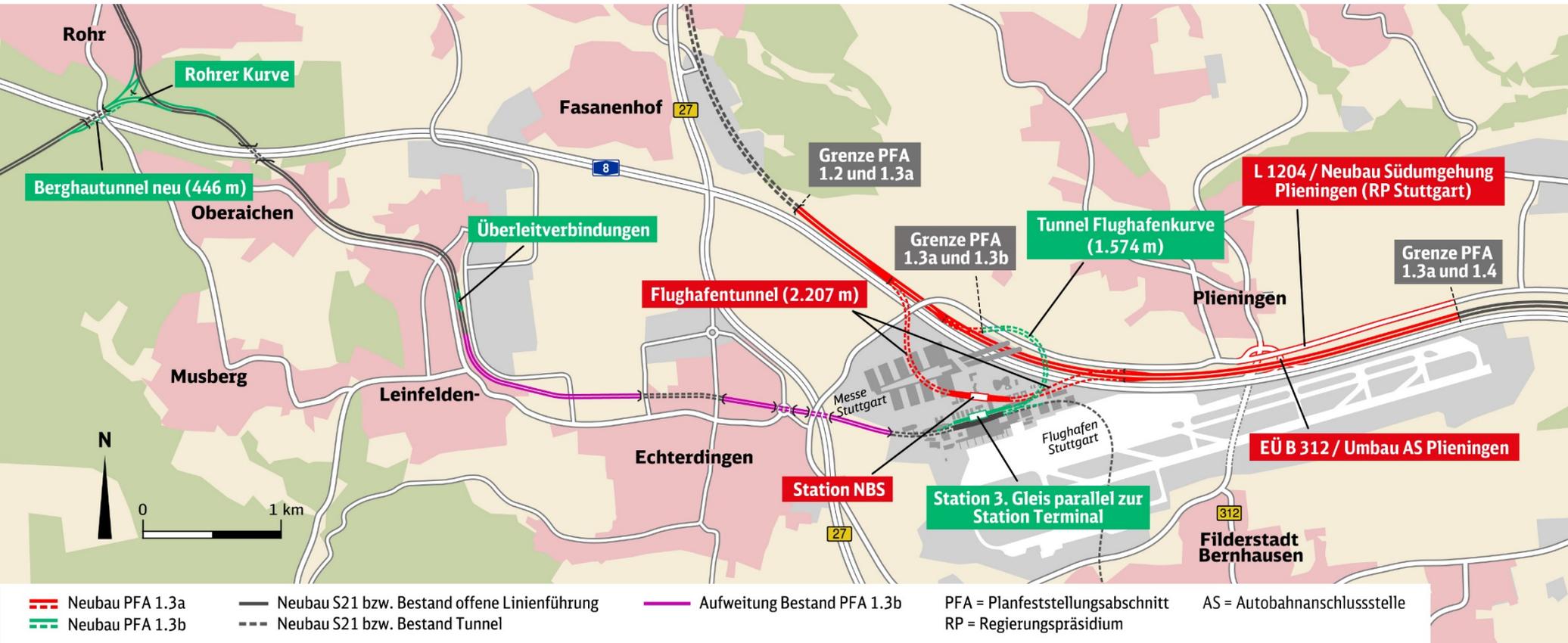
- Neuer Durchgangsbahnhof in Tieflage
- Entwicklung eines neuen Stadtquartiers der LHS
- Erweiterung des Schlossparks



Planfeststellungsabschnitt 1.3a/b

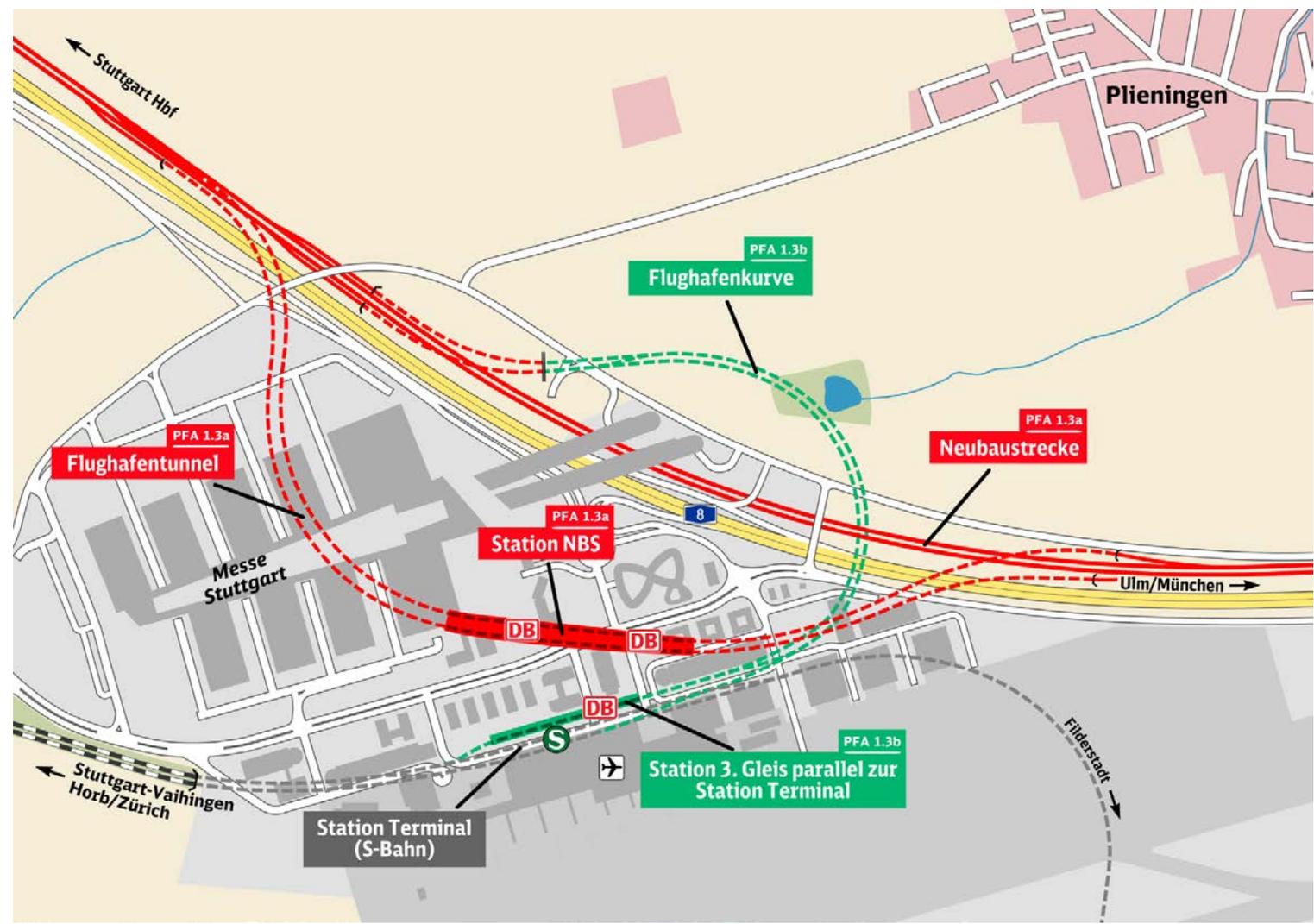
Anbindung Flughafen / Neubaustrecke und Gäubahnführung

Überblick über die Antragstrasse

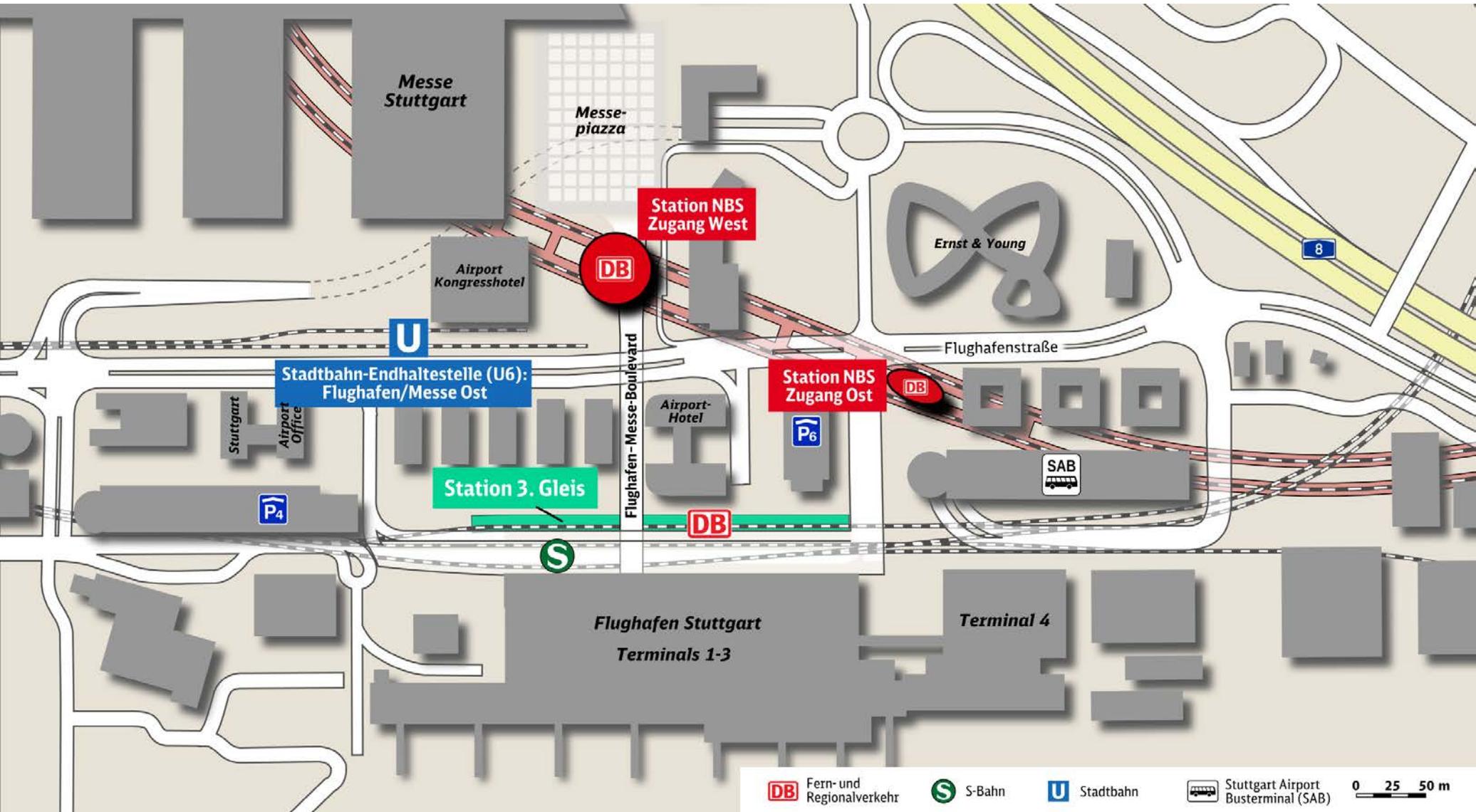


Planfeststellungsabschnitt 1.3a/b

Anbindung Flughafen / Station NBS und Station Drittes Gleis



Verkehrsdrehscheibe Flughafen Stuttgart

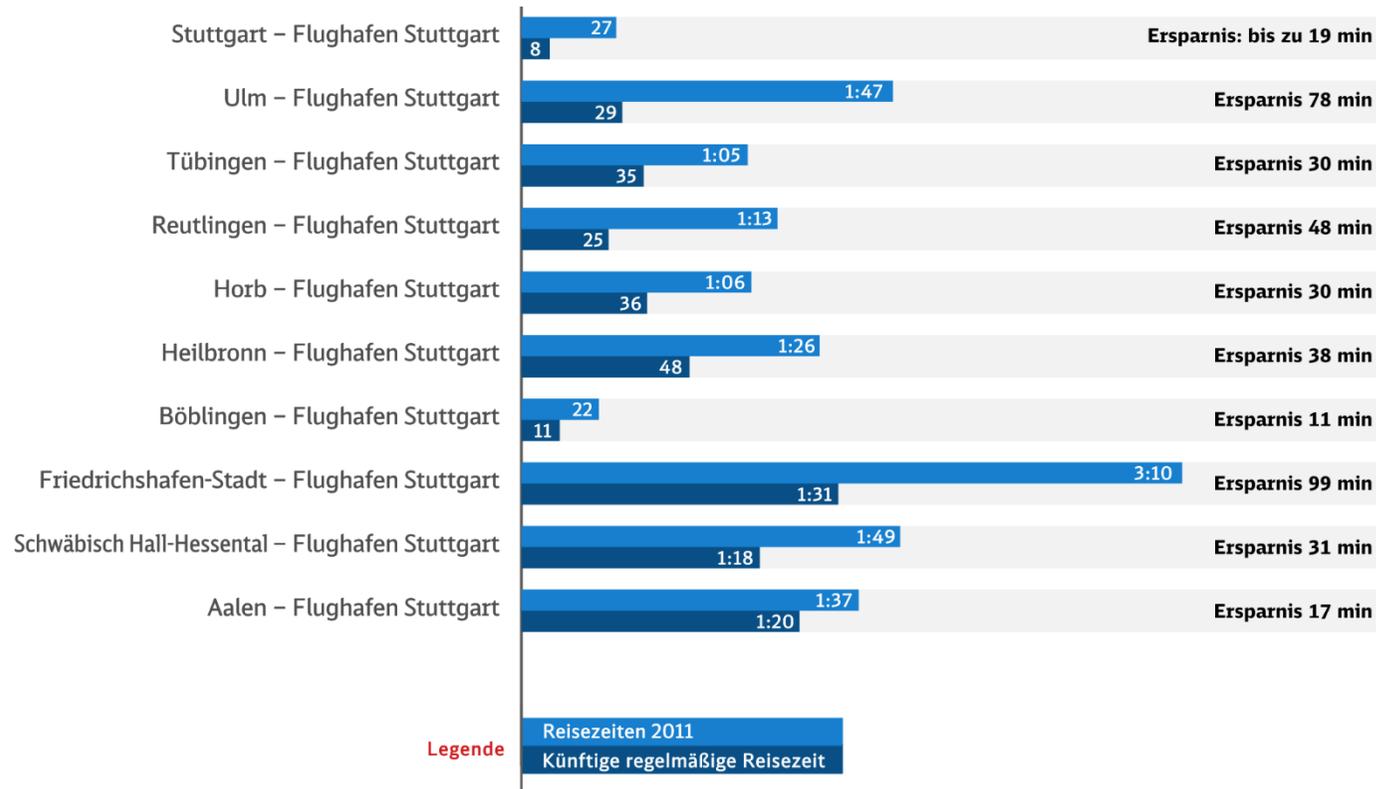


Stuttgart 21 auf den Fildern - Schnellere Zugverbindungen



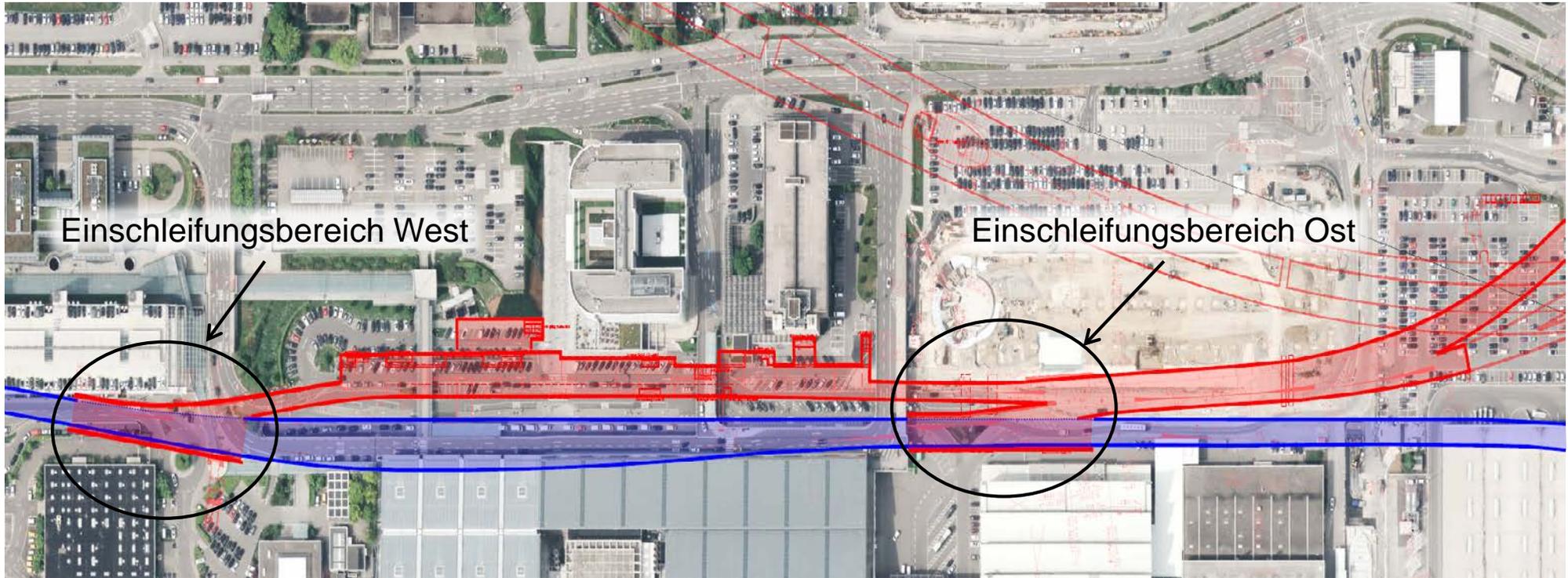
Verkürzung der Reisezeit zum Flughafen*

(Vergleich der Angebotskonzeption 2020/Stresstest mit dem Fahrplan von 2011)



*Grundlage: kürzeste regelmäßige Reisezeit im Schienenverkehr (Jahresfahrplan 2011 im Vergleich zum Stresstest-Fahrplan von 2011, einschließlich Ausbau Südbahn, ohne Zwischenhalt Merklingen) – Konkreter Fahrplan frühestens zwei Jahre vor Inbetriebnahme.

Zeitgleicher Neubau beider Einschleifungsbereiche anstelle teilweiser Erhaltung des bestehenden Bauwerks



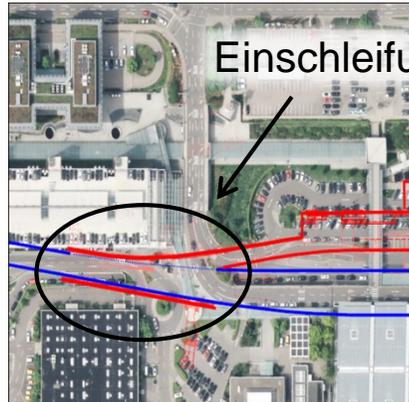
rot: Neubau 3. Gleis
blau: Bestandstunnel S-Bahn

Luftbild 2015

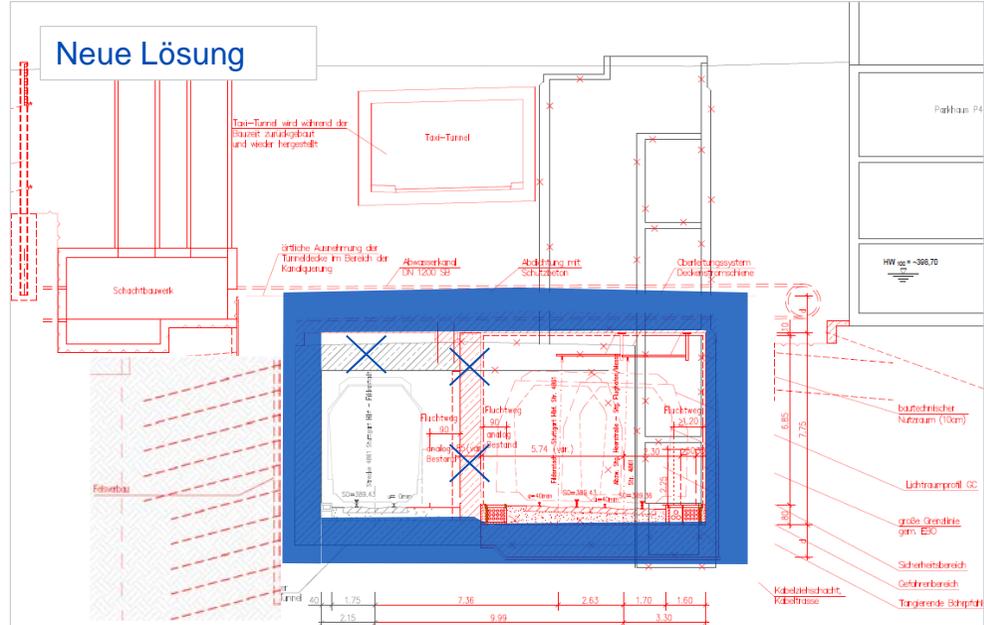
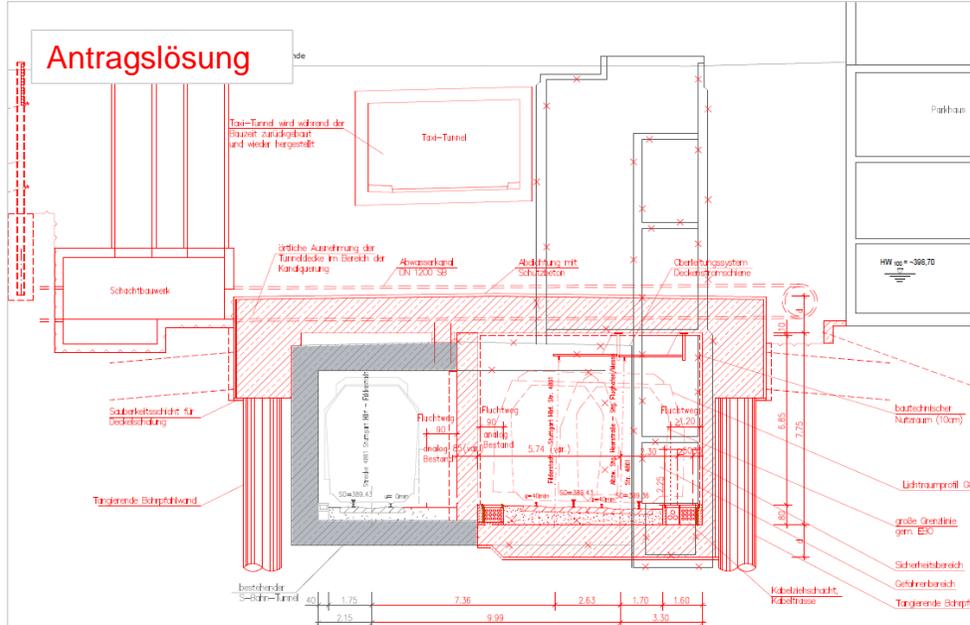
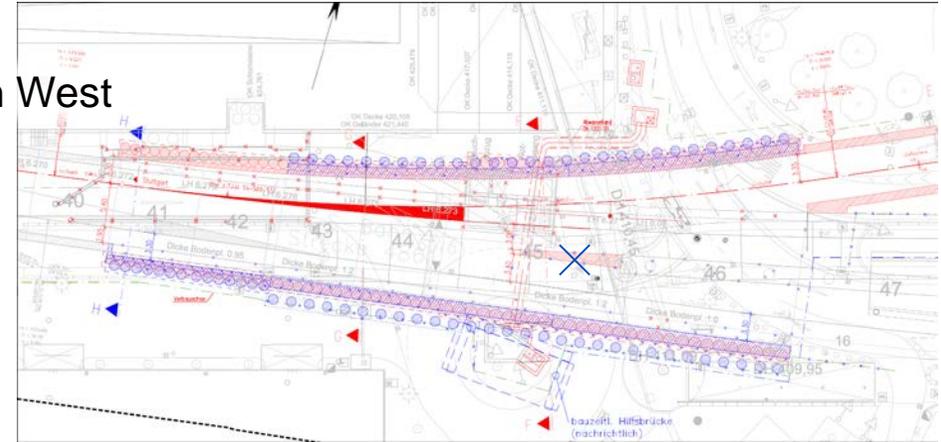
Planänderungsinhalte S-Bahn-Tunnel Flughafen Einschleifungsbereich West – **Antragslösung** / **neue Lösung**



rot: **Neubau 3. Gleis**
blau: **Bestandstunnel S-Bahn**



Einschleifungsbereich West



Vorteile der aktuell modifizierten Bauweise mit einjähriger Totalsperrung

- **Ein Jahr kürzere Gesamtbauzeit** gegenüber der Antragstrasse (09/2016)
- Vollständiger **Neubau** der Anbindungsbereiche ergibt **bessere Bauwerksqualität**
- Damit ein Jahr kürzere Nutzung des Endhalts der Gäubahn in Vaihingen und ein Jahr frühere Anbindung der Gäubahn an den neuen Hauptbahnhof
- In der einjährigen Totalsperrung wird ein konstantes Ersatzverkehrsangebot zur zuverlässigen Erreichbarkeit von Flughafen und Filderstadt-Bernhausen angeboten
- Lange Sperrpause ermöglicht es, alle den S-Bahn-Betrieb störenden Baumaßnahmen im Flughafentunnel und der Station Terminal sowie den Umbau der Station Filderstadt (S-Bahn Verlängerung) in einem Zuge mit zu erledigen
- Eine evt. Sperrpausenüberschreitung ist nur einmalig am Ende der Totalsperrung möglich, dann jedoch rechtzeitig planbar

Städtebauliche Entwicklung: Europaviertel und Quartier Rosenstein

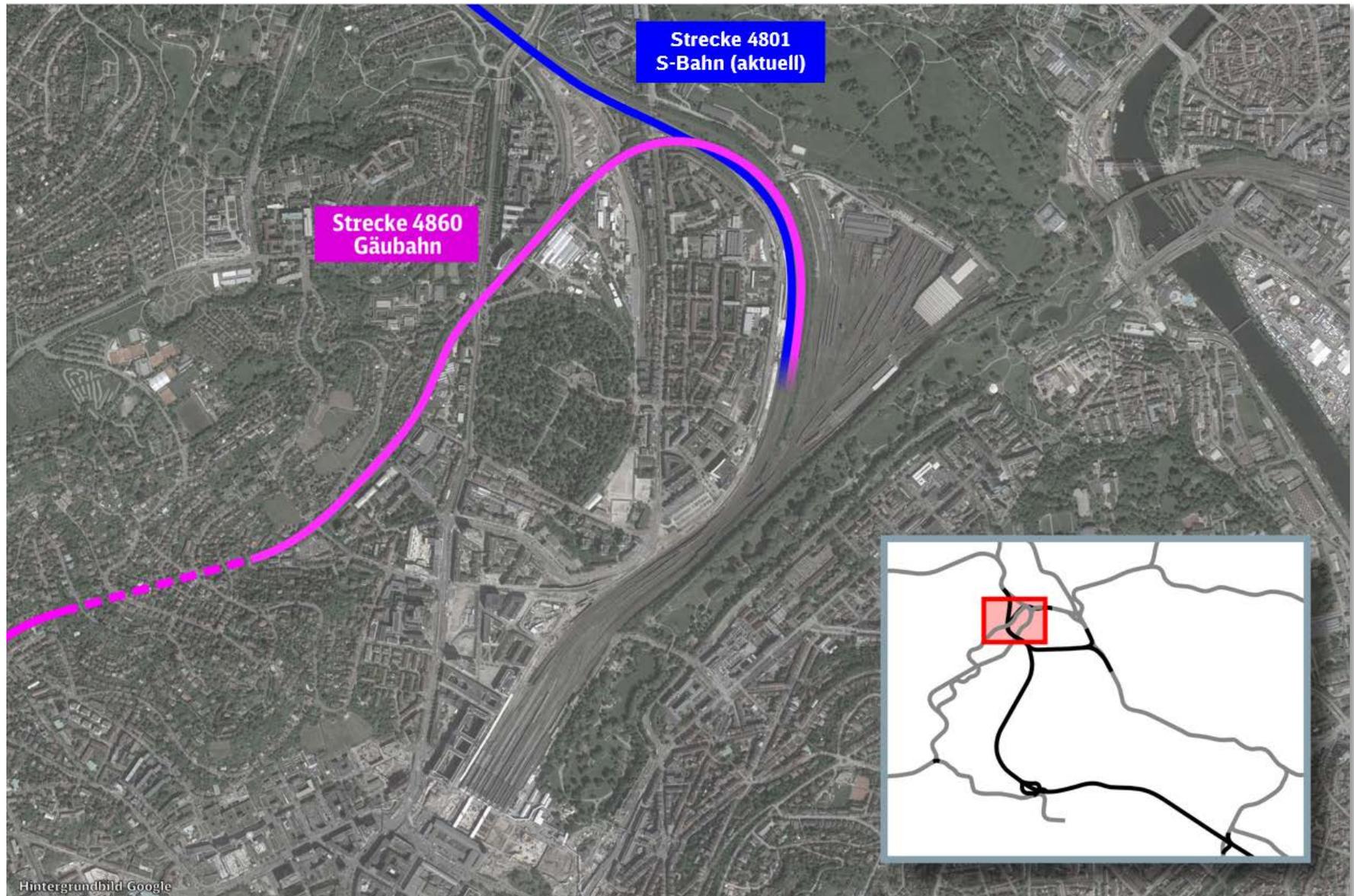


- Nach Rückbau der Gleisanlagen des Kopfbahnhofs stehen künftig 100 ha Fläche im Herzen der Stuttgarter Innenstadt für die Stadtentwicklung zur Verfügung
- Zwei neue Quartiere entstehen: das Europaviertel und das Quartier Rosenstein
- Auf den Flächen des „Rosenstein“ soll unter Beteiligung der Bürger ein umwelt- und familienfreundlicher Stadtteil entwickelt werden



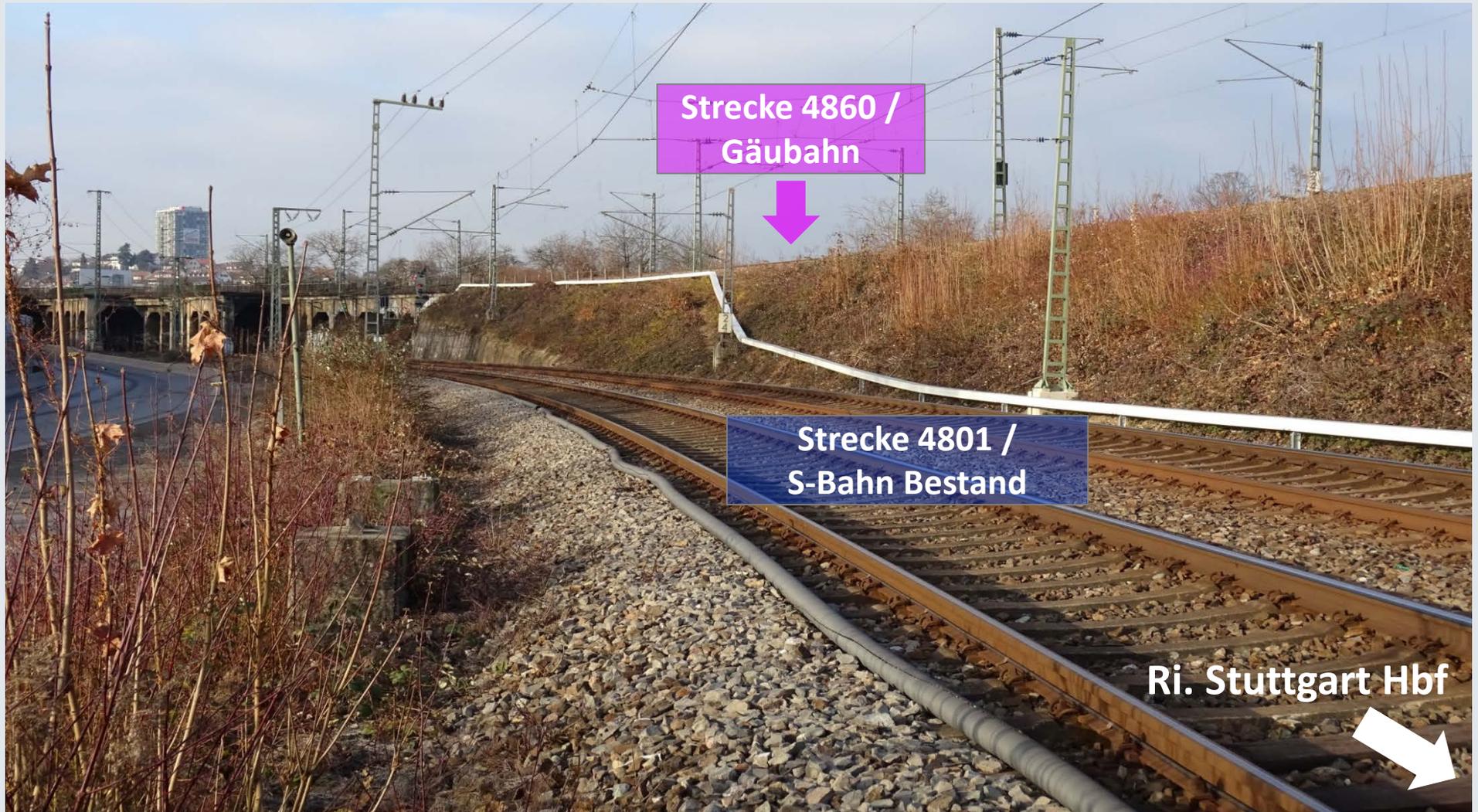
Quelle: Verein Bahnprojekt Stuttgart-Ulm e.V.

Streckenverlauf der Gäubahn im Stuttgarter Innenstadtbereich (Ist-Zustand)



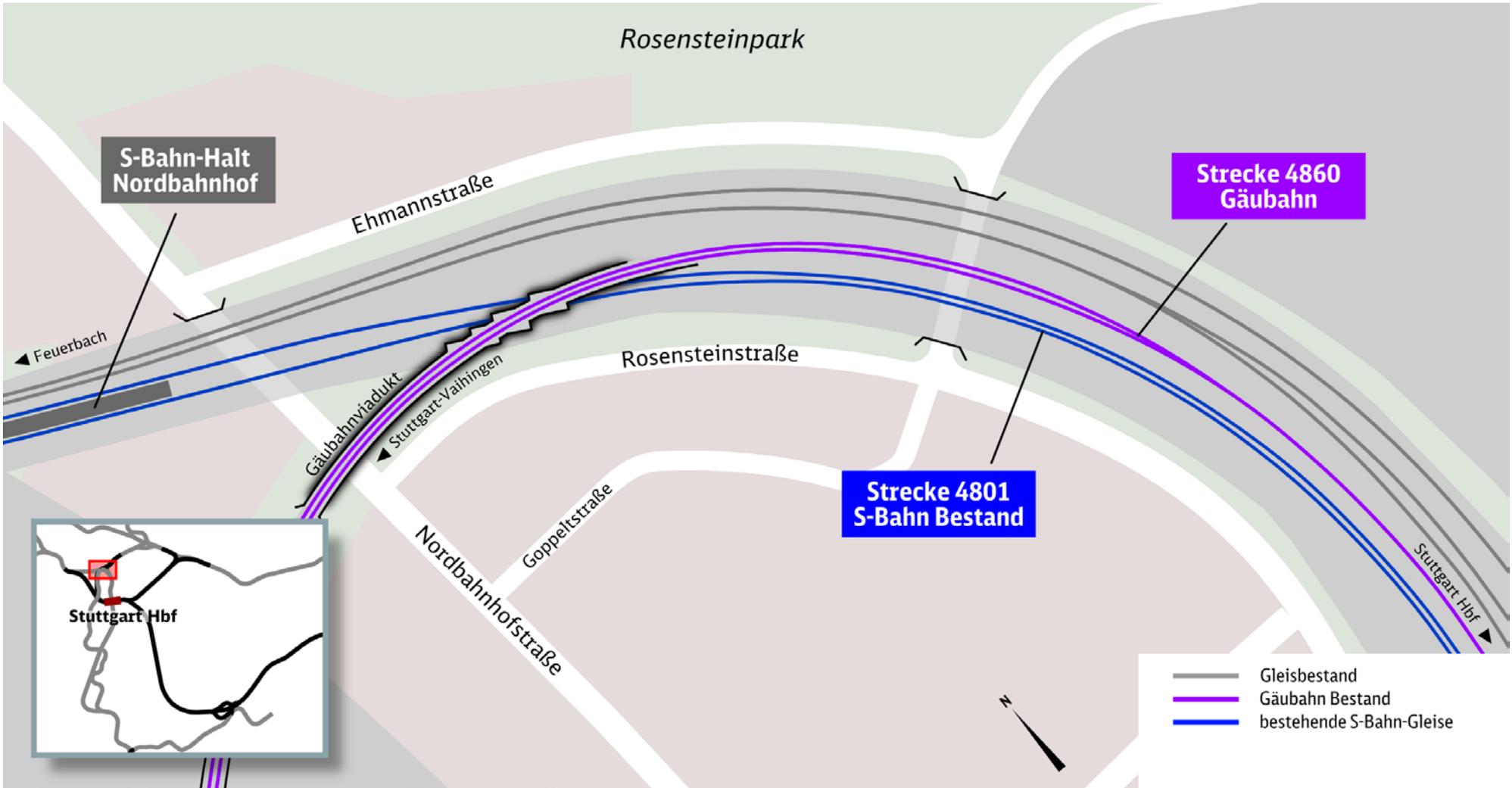
Planfeststellungsabschnitt 1.5:

Ansicht Gäubahn-Damm in Natura im Bereich Stuttgart Nord

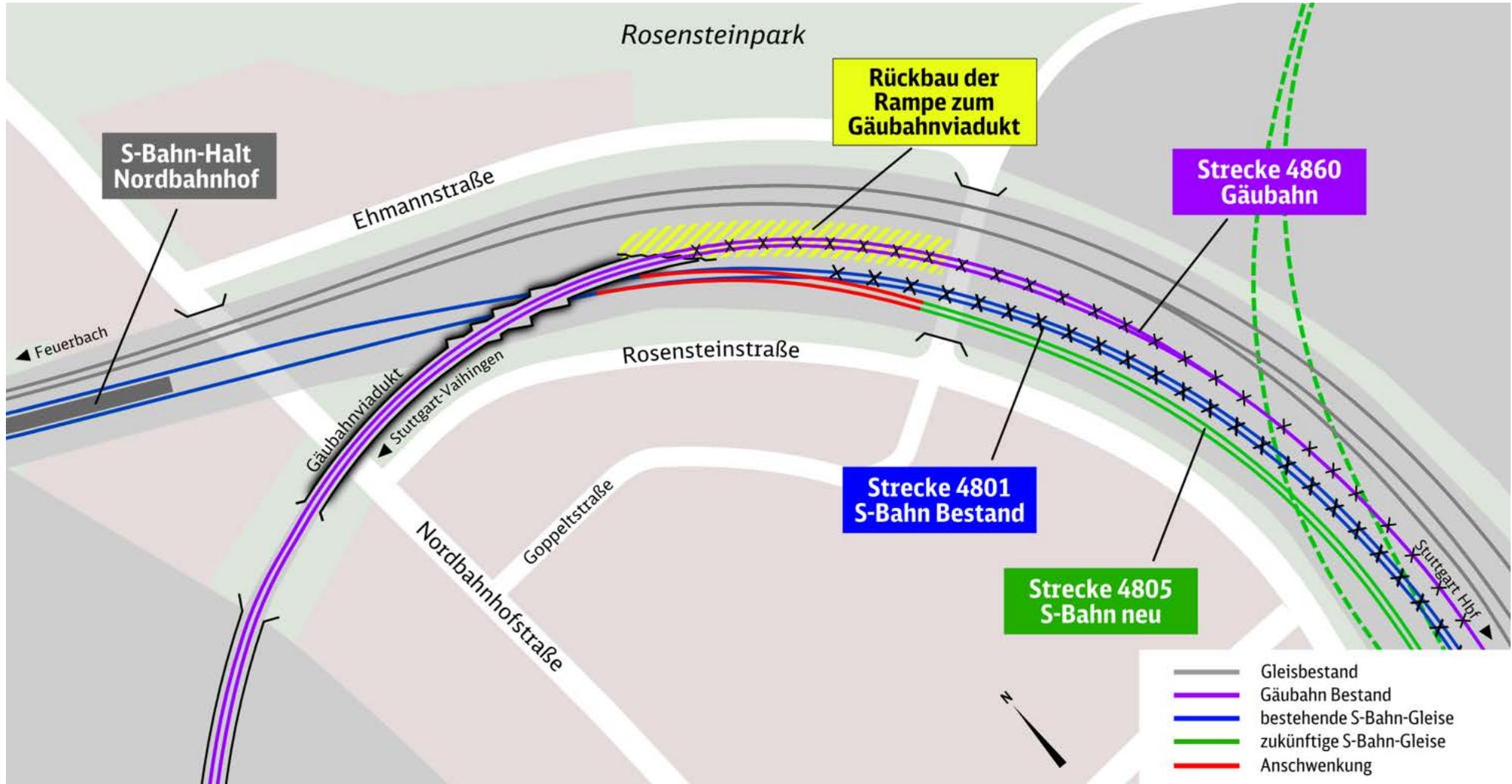


Planfeststellungsabschnitt 1.5:

Gäubahn-Trasse und Bestandsstrecke S-Bahn bei Stuttgart Nord

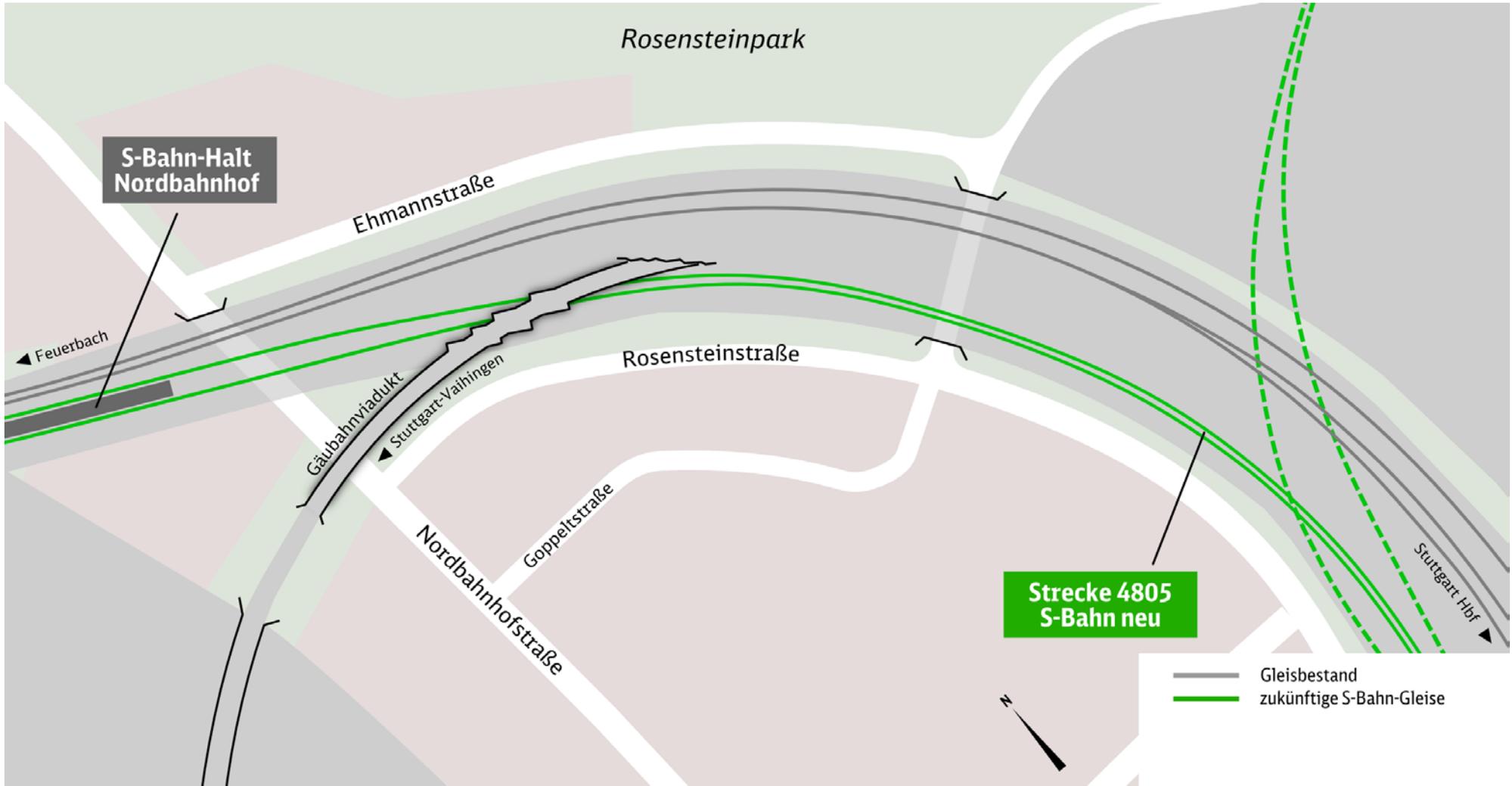


Planfeststellungsabschnitt 1.5: Ab Mitte 2025 erfolgt Unterbruch der Gäubahn



Planfeststellungsabschnitt 1.5:

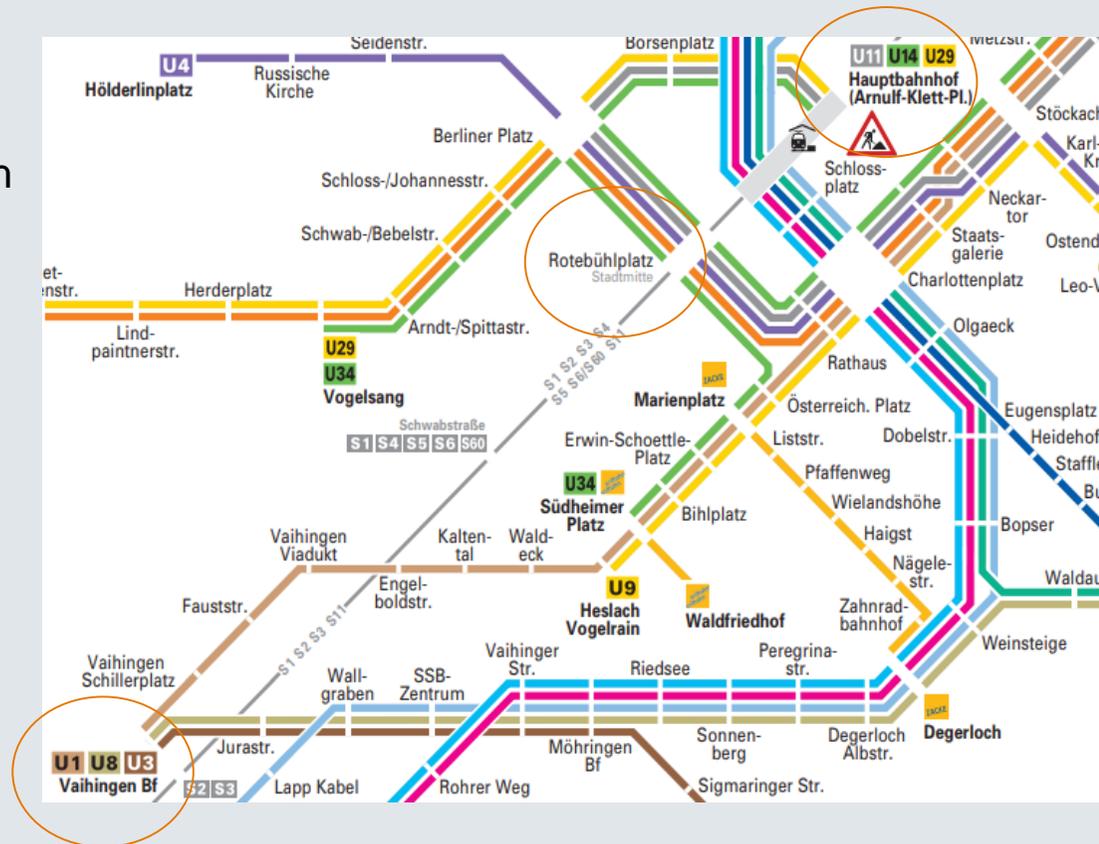
Zielzustand neue S-Bahn-Strecke zur Inbetriebnahme von S21



Unterbrechung der Gäubahn: Verkehrliche Auswirkungen im Interimszustand ab Mitte 2025



- Die Züge der Gäubahn **enden** ab Unterbrechung der Strecke in **Stuttgart-Vaihingen**. Dort besteht Anschluss an:
 - S1 / S2 / S3 (und evt. eine weitere S-Bahn) Ri. Schwabstr. – Stadtmitte/Rotebühlplatz – Hbf
 - Stadtbahn U 1 Ri. Heschl – Marienplatz – Rathaus
 - Stadtbahn U 3 Ri. Möhringen – Hohenh.
 - Stadtbahn U 8 Ri. Degerloch – Sillenbuch
- ➔ Je nach Ziel ergeben sich günstigere Fahrtbeziehungen als über Hbf
- Fahrgäste zum Hbf (Fern- und Regionalverkehr) müssen ab Stg.-Vaihingen auf die S-Bahn umsteigen:
 - Fahrzeit Herrenberg – Hbf mit RE: 30 Min
 - Fahrzeit Herrenberg – Hbf mit S-Bahn: 39 Min



Unterbrechung der Gäubahn: Verkehrliche Auswirkungen im Interimszustand – Fahrplanvergleich



- Fahrgäste **ab Herrenberg / Böblingen** zum Hbf (Fern- und Regionalverkehr) nutzen die S-Bahn S1 (30 Min- bzw. 15 Min-Takt)
- Fahrgäste **südlich Herrenberg** nutzen den RE bis Stuttgart-Vaihingen und steigen dort um:

Fahrplan heute:

Bondorf (b. Herrenb.) ab 7:02
Stuttgart Hbf an an 7:42

Reisezeit: 0:40 Min

Vsl. Interims-Fahrplan ab Mitte 2025:

Bondorf (b. Herrenb.) ab 7:02 (RE)
Stg.-Vaihingen an an 7:31
Umsteigen
Stg.-Vaihingen ab ab 7:35 (S2)
Stuttgart Hbf (tief) an 7:50

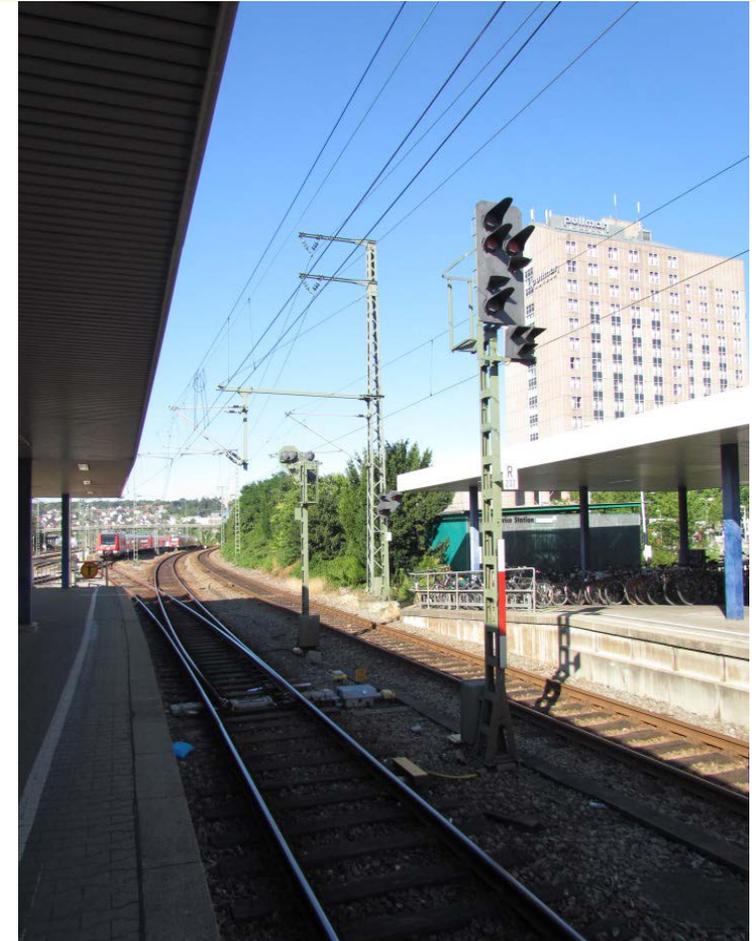
Reisezeit: 0:48 Min

Einordnung bauzeitlicher Umstiegspunkt in Stuttgart-Vaihingen

- S-Vaihingen besser geeignet als ein Umstieg in Böblingen
- Für Fahrgäste mit dem Reiseziel Stuttgart-Hbf. (und darüber hinaus):
 - ✓ Umstiegsmöglichkeit nicht nur zu S1 sondern auch zur S2 und S3
 - ✓ Beginn zusätzlicher leerer S-Bahnen in der HVZ in S-Vaihingen
- Neue umstiegsfreie Direktrelationen (z.B. Bondorf – S-Vaihingen oder S-Vaihingen – Horb a.N.)
- Gute Verknüpfung: S-Vaihingen ist mit drei S-Bahn-Linien, mehreren Stadtbahnlinien sowie dem Übergang zum städtischen sowie regionalen Busverkehr eine wichtige Verkehrsdrehscheibe
- Mit einem statt zwei Umstiegen zum Flughafen und Messe Stuttgart 

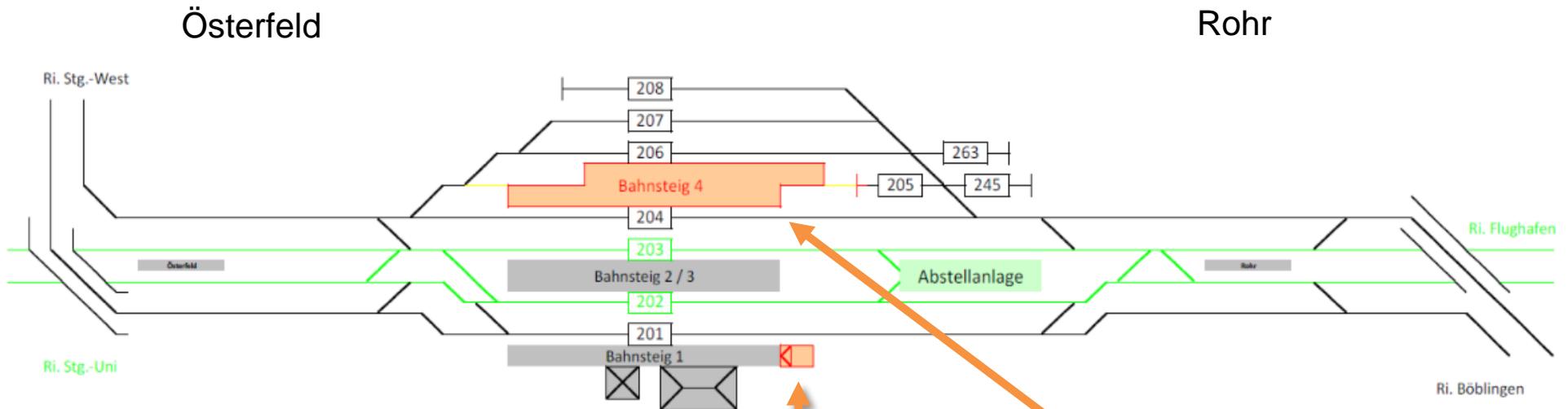
Projektstand März 2019: S-Vaihingen ist auf einem guten Weg

- ✓ Entwurfs- und Genehmigungsplanung (Lph. 3+4 HOAI) abgeschlossen.
- ✓ Zulassung durch EBA im Januar 2019 erfolgt.
- ✓ Kostenberechnung 2018: 7,2 Mio. Euro
100%-Finanzierung durch Land gesichert.
- ✓ Realisierungs- und Finanzierungsvertrag mit DB Station und Service erfolgt.
- Ausschreibungen in Vorbereitung
- **Inbetriebnahme voraussichtl. Dez. 2020**



Was umfasst der Um-/Neubau von S-Vaihingen?

S-Vaihingen



Verlängerung Hausbahnsteig

Verlängerung Hausbahnsteig am **Gleis 1** mit Übergangsrampe (Provisorium)

Baulänge: $l = \text{ca. } 24 \text{ m}$
 Bahnsteigbreite: $b = 4,10 \text{ m}$
 Nennhöhe: $h = 76 \text{ cm ü. SO}$

Neubau Mittelbahnsteig 4/6

Überbauung Gleis 5, Errichtung Mittelbahnsteig zwischen Gleis 4 und Gleis 6

Baulänge Gl. 4: $l = 210 \text{ m}$
 Baulänge Gl. 6: $l = 210 \text{ m}$
 Bahnsteigbreite: $b = 3,30 \text{ m} - 8,15 \text{ m}$
 Nennhöhe: $h = 76 \text{ cm ü. SO}$

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

Dorotheenstraße 8 • 70173 Stuttgart
Postfach 10 34 52 • 70029 Stuttgart

Telefon: 0711 231-5762

Fax: 0711 231-5709

andreas.zahn@vm.bwl.de

www.vm.baden-wuerttemberg.de



Mobilität und Lebensqualität.
Für Stadt und Land. 



Vielen Dank!