

Anbindung der S-Bahn an die
neue Station Mittnachtstraße
mit

Aufrechterhaltung der Gäubahn

Planfeststellungsbeschluss des EBA für PFA 1.5 (S.268, 2006):

„Um die S-Bahn-Anbindung Stuttgart Nord bauen zu können, muss die Gäubahnstrecke stillgelegt und der Bahndamm der Gäubahn im Bereich des S-Bahn-Baufelds zum Teil abgetragen werden. Dies ist nötig, um während der Bauzeit **provisorische S-Bahngleise** zur Aufrechterhaltung des S-Bahn-Verkehrs einrichten zu können.“

Projektstand Stuttgart 21 im Jahr 2023:

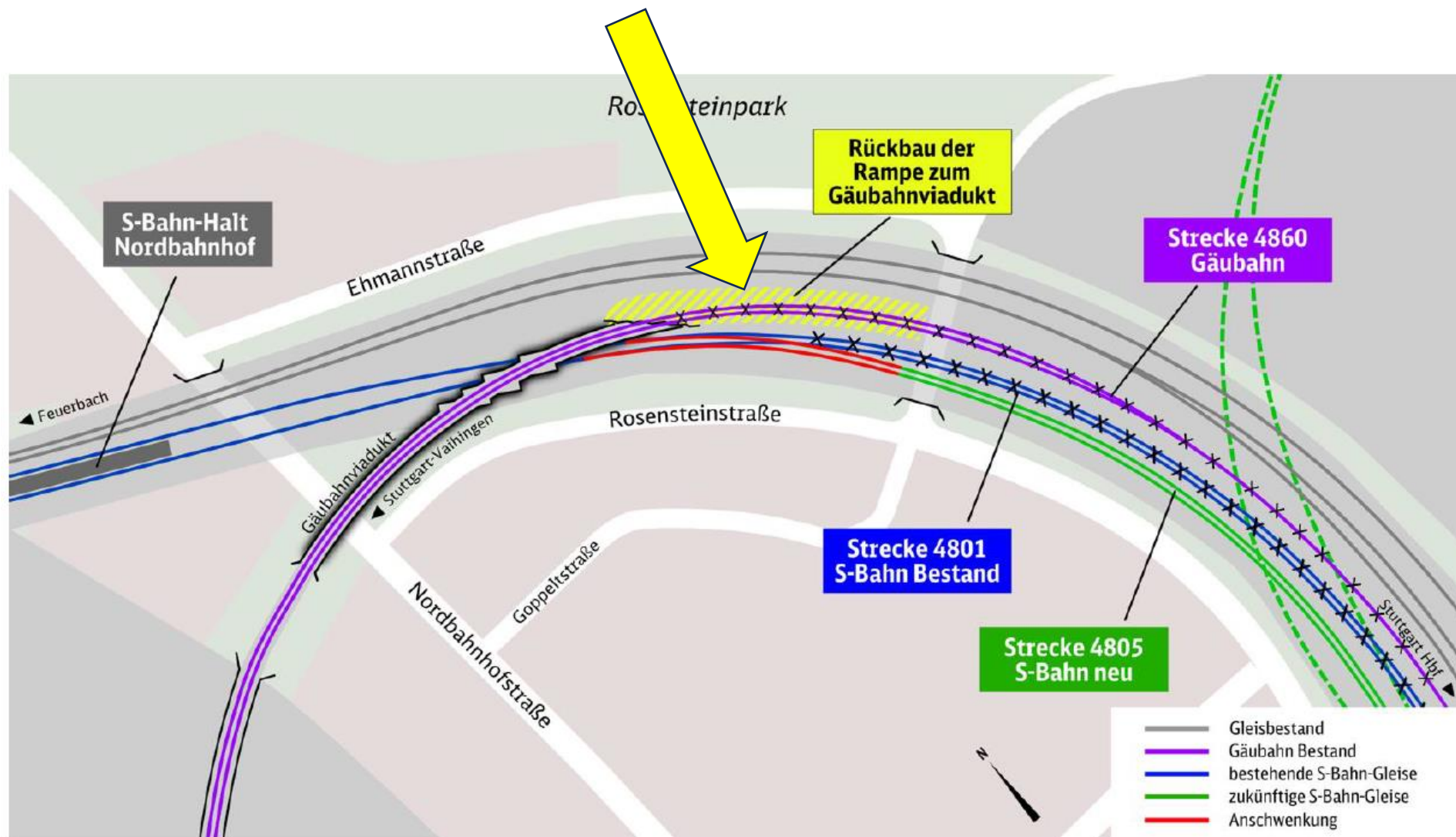
Für die S-Bahn-Anbindung Stuttgart Nord werden während der Bauzeit keine provisorischen S-Bahngleise eingerichtet.

Schlussfolgerung:

Es ist nicht nötig, den Bahndamm der Gäubahn für provisorische S-Bahngleise teilweise abzutragen und die Gäubahnstrecke muss dafür nicht stillgelegt werden.

Planfeststellungsabschnitt 1.5: Ab Mitte 2025 erfolgt Unterbruch der Gäubahn

2019



keine provisorischen Gleise

Übergangskonzept für Gäubahn-Verkehre zwischen der Inbetriebnahme der Planfeststellungsabschnitte 1.3a und 1.3b

DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH

Team Zusammenarbeit Projektbeteiligte

I.GC(P)

Stuttgart, 21. Dezember 2015

2015

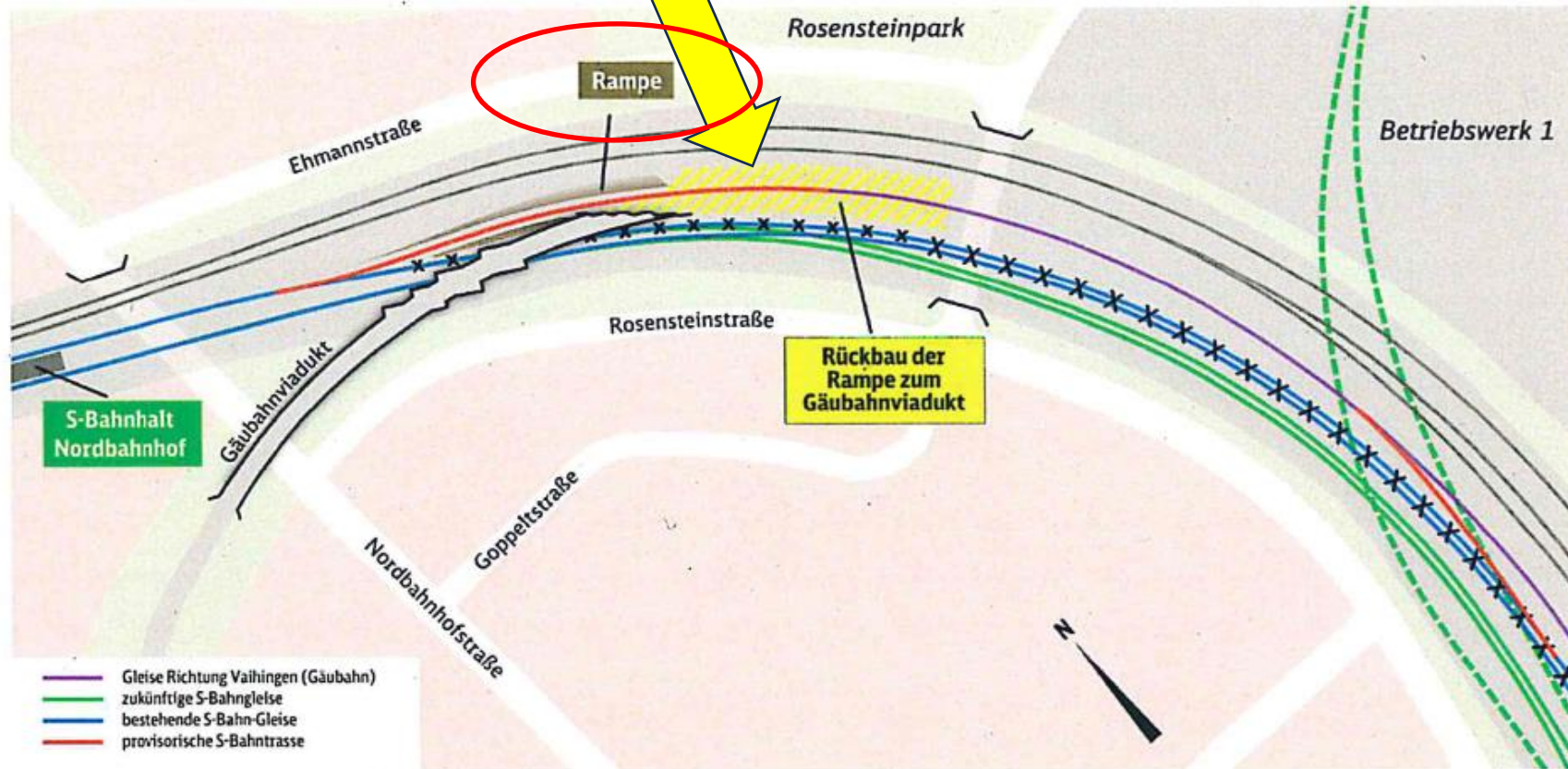
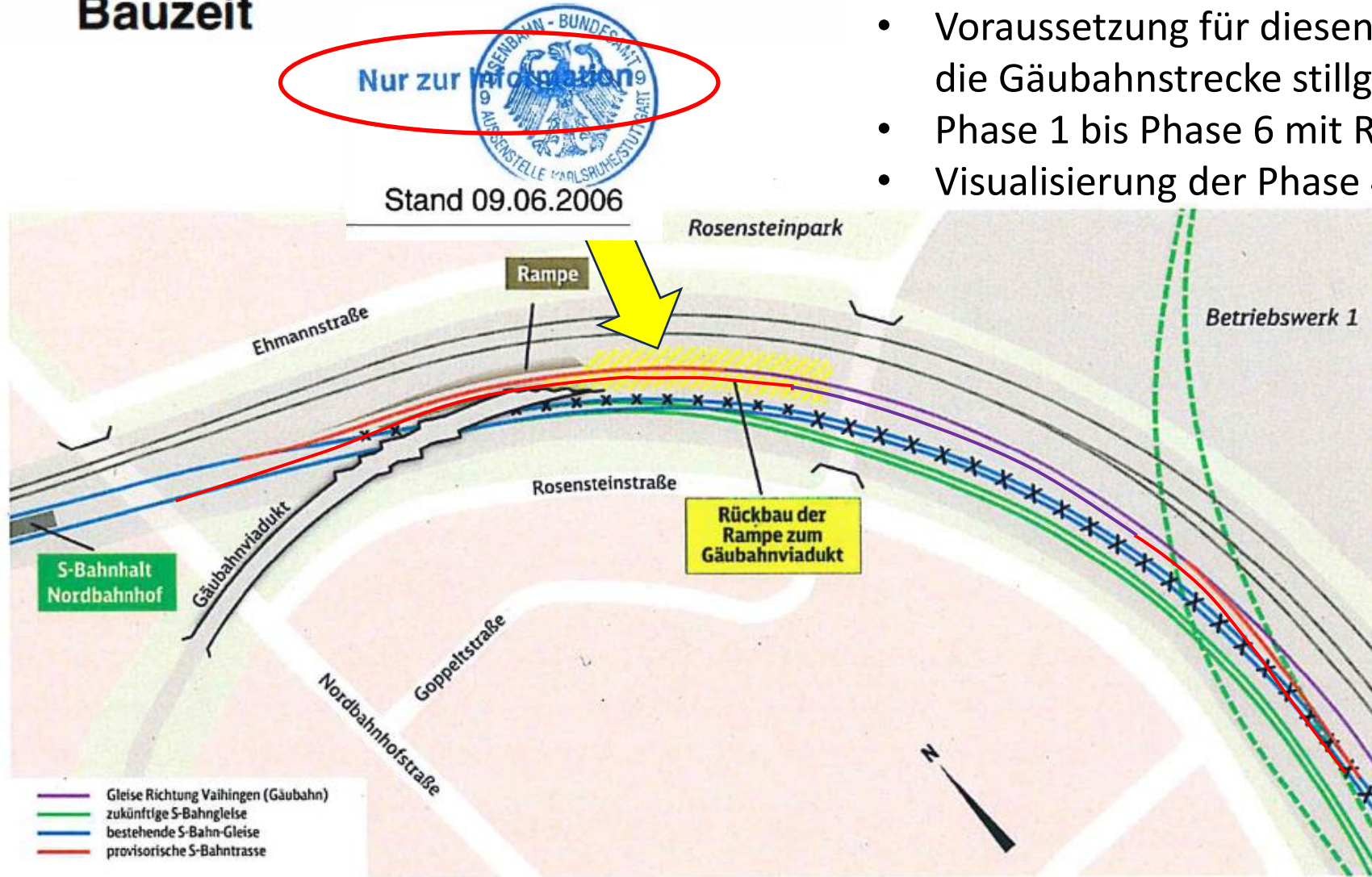


Abbildung 4: Der Damm der Gäubahn (violett) wird zur Inbetriebnahme das stadtauswärtige S-Bahn-Gleis zwischen der neuen Station Mitnachtstraße und dem Nordbahnhof (rot) aufnehmen.

Rampe mit provisorischem Gleis

Anlage 14.1: Verkehrsumlegung während der Bauzeit



- „... der nachfolgend beschriebene Bauablauf mit den notwendigen Gleisprovisorien vorgesehen:
- Voraussetzung für diesen Bauablauf ist, dass die Gäubahnstrecke stillgelegt werden muss“
 - Phase 1 bis Phase 6 mit Rampen und Weichen
 - Visualisierung der Phase 4 (H.-J. Jäkel)

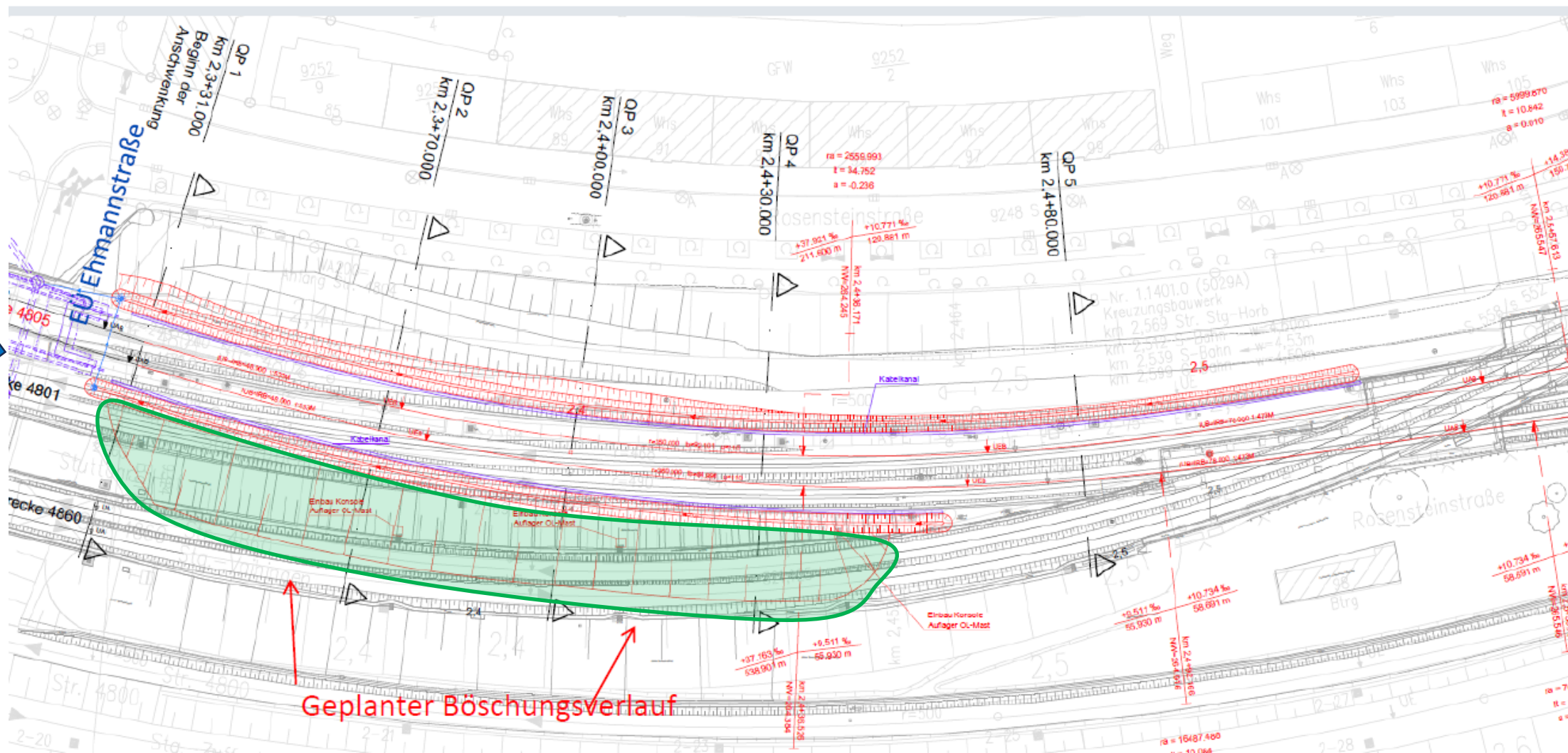
2006

Planfeststellungsunterlagen: Rampe mit zwei provisorischen Gleisen

Unterlagen der Planfeststellung

- Der (nicht realisierte) Bauablauf ist in der Anlage 14.1 beschrieben. Diese Anlage ist „nur zur Information“. Die DB konnte also ohne Planänderung davon abweichen.
- Sowohl die für die provisorischen S-Bahngleise nötigen Rampen als auch die dafür erforderliche Stilllegung der Gäubahn wurden nur in einem Lageplan (Anlage 4.3) normativ dargestellt. Diese Stilllegung der Gäubahn wurde auch im Bauwerksverzeichnis (Anlage 3) aufgelistet.
- Im normativen Erläuterungsbericht Teil III, in dem z.B. die Abwägung von Varianten erfolgt, ist eine Unterbrechung der Gäubahn für die S-Bahn an keiner Stelle beschrieben. Es heißt lediglich: „Im Projekt Stuttgart 21 ist die Außerbetriebnahme der Gäubahntrasse von Stuttgart Hauptbahnhof bis Stg.-Vaihingen vorgesehen“.
- Die von der DB für die Verschwenkung der S-Bahn zur Mittnachtstraße aktuell vorgesehene Böschungsgestaltung ist in den Planfeststellungsunterlagen nicht beschrieben. Sie ist keinesfalls zwingend.

Aktuelle Planung mit Auflassung der Gäubahn Lageplan



Verschwenkung der S-Bahngleise mit fragwürdiger Böschung, nicht zwingend!

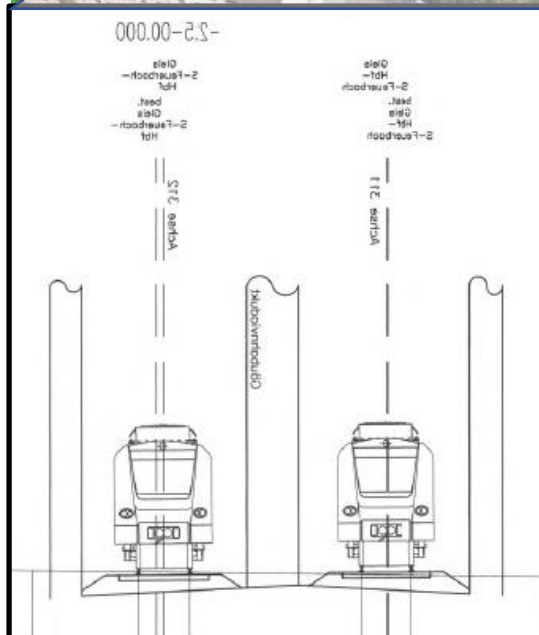
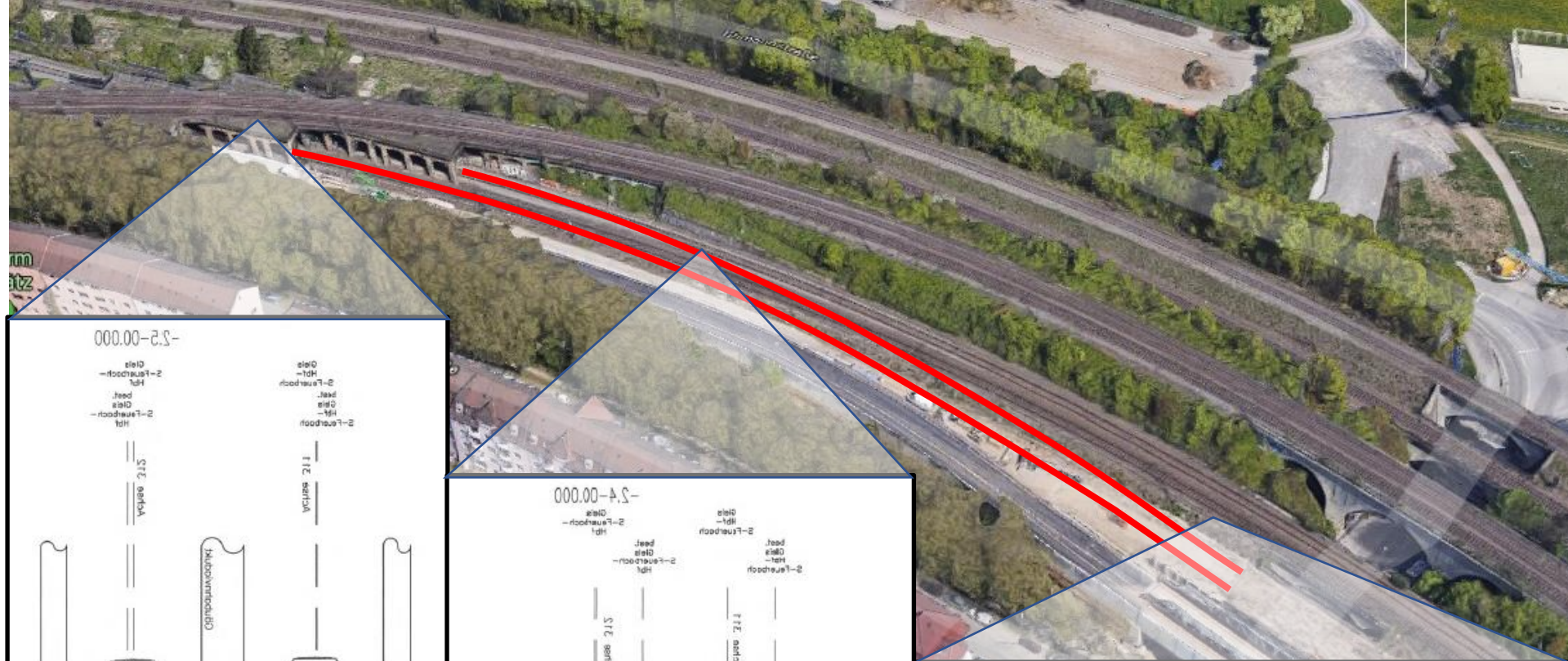
Planfeststellungsabschnitt 1.5:
Ansicht Gäubahn-Damm in Natura im Bereich Stuttgart Nord



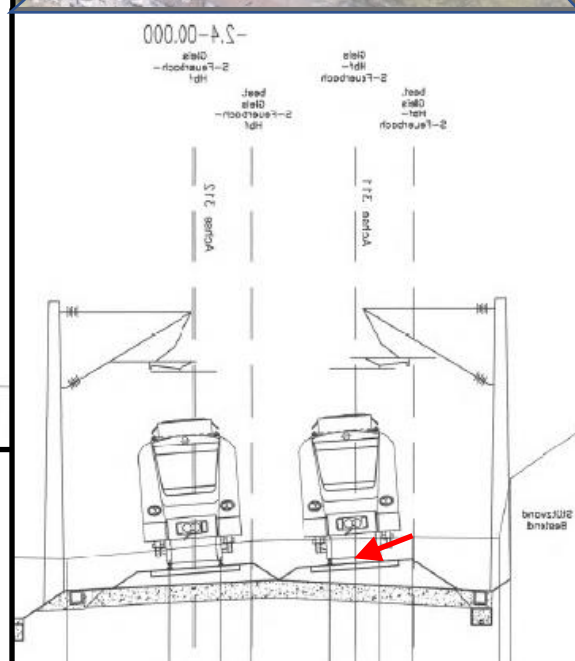
2019



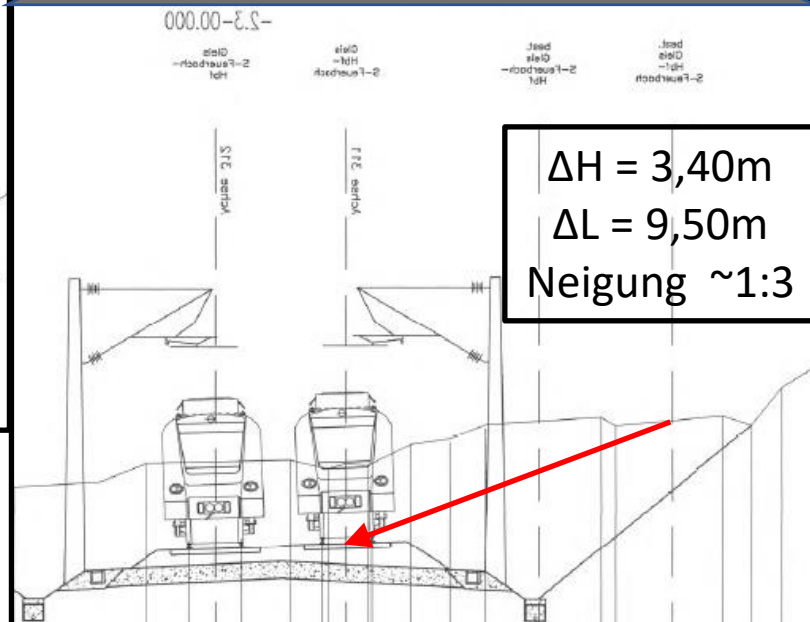
Verschwenkung der S-Bahngleise - weg von der Gäubahn



S-Bahn unter Viadukt
Neu ~ Alt
(ΔH und $\Delta L < 5\text{cm}$)



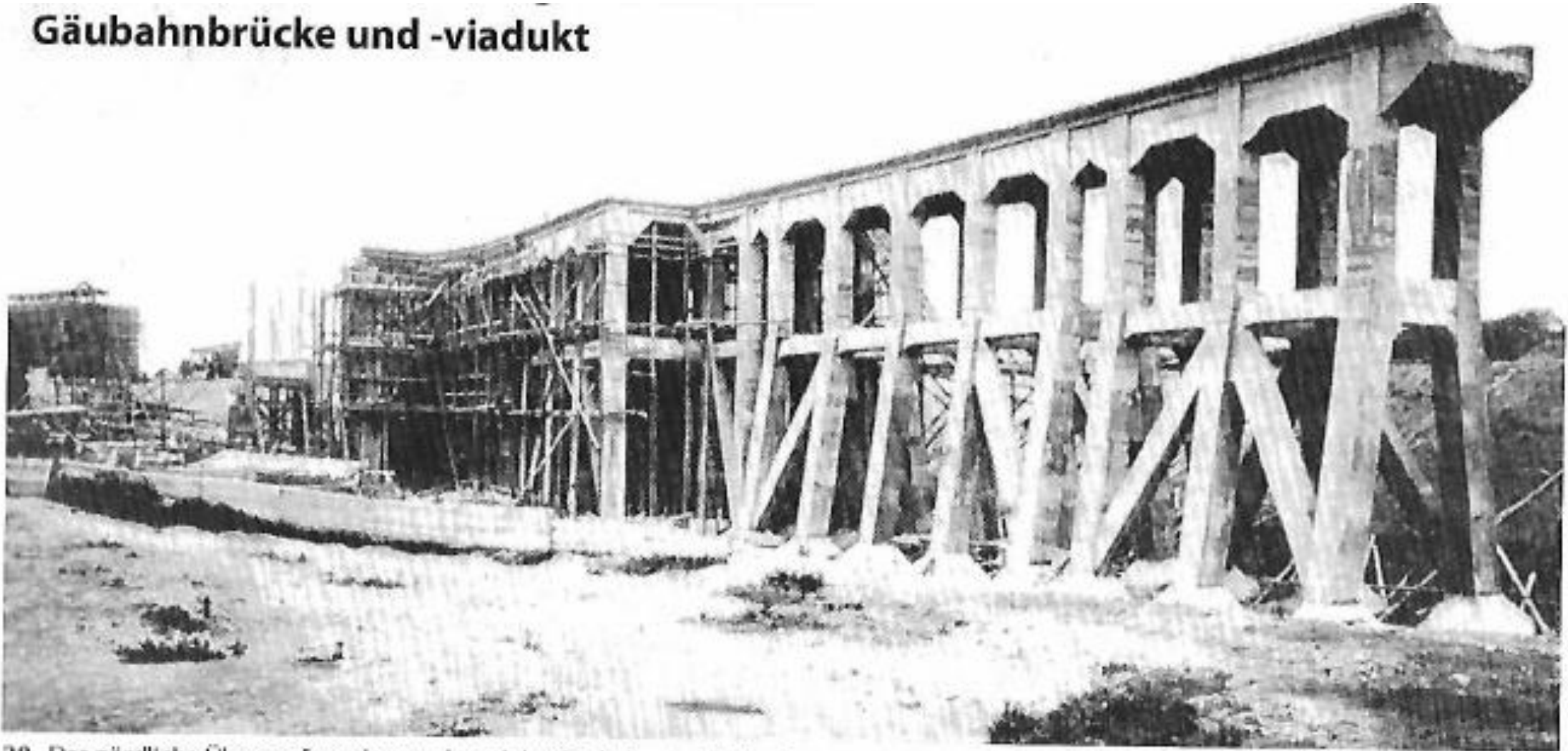
$\Delta H = 0,60\text{m}$
 $\Delta L = 1,75\text{m}$
Neigung $\sim 1:3$



$\Delta H = 3,40\text{m}$
 $\Delta L = 9,50\text{m}$
Neigung $\sim 1:3$

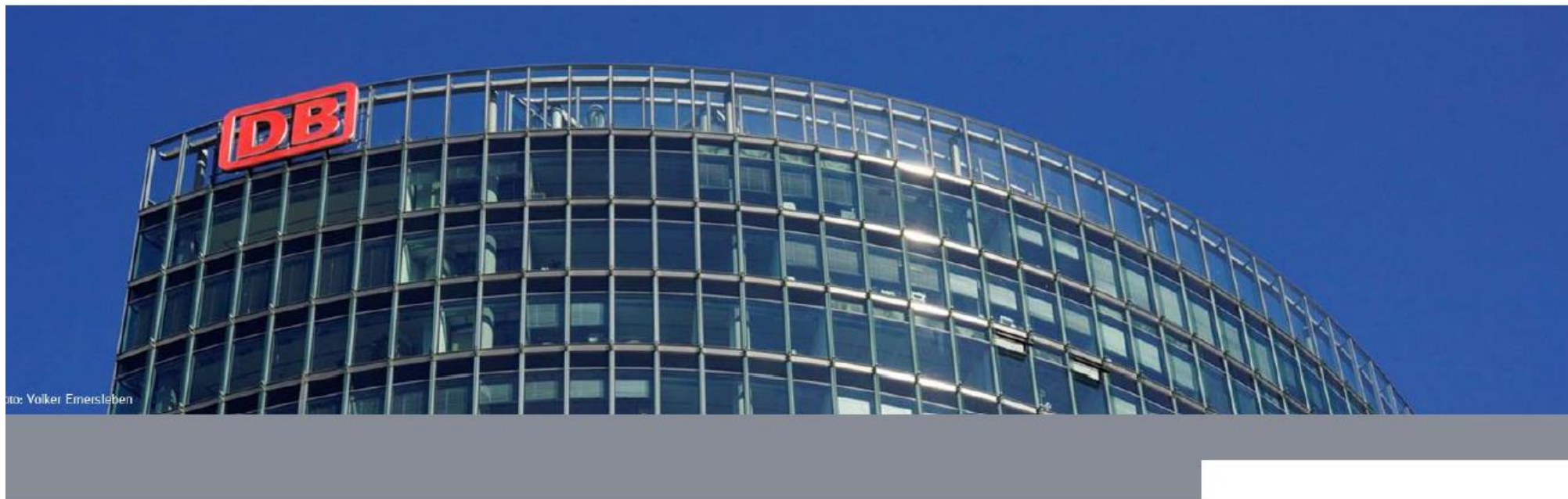
Verschwenkung
der S-Bahngleise
- weg von der
Gäubahn

Gäubahnbrücke und -viadukt



28 Das nördliche Überwerfungsbauwerk und der Gäubahnviadukt im Bau

Gäubahn und Vorortverkehr (S-Bahn) fahren auf stabilen Dämmen seit 100 Jahren



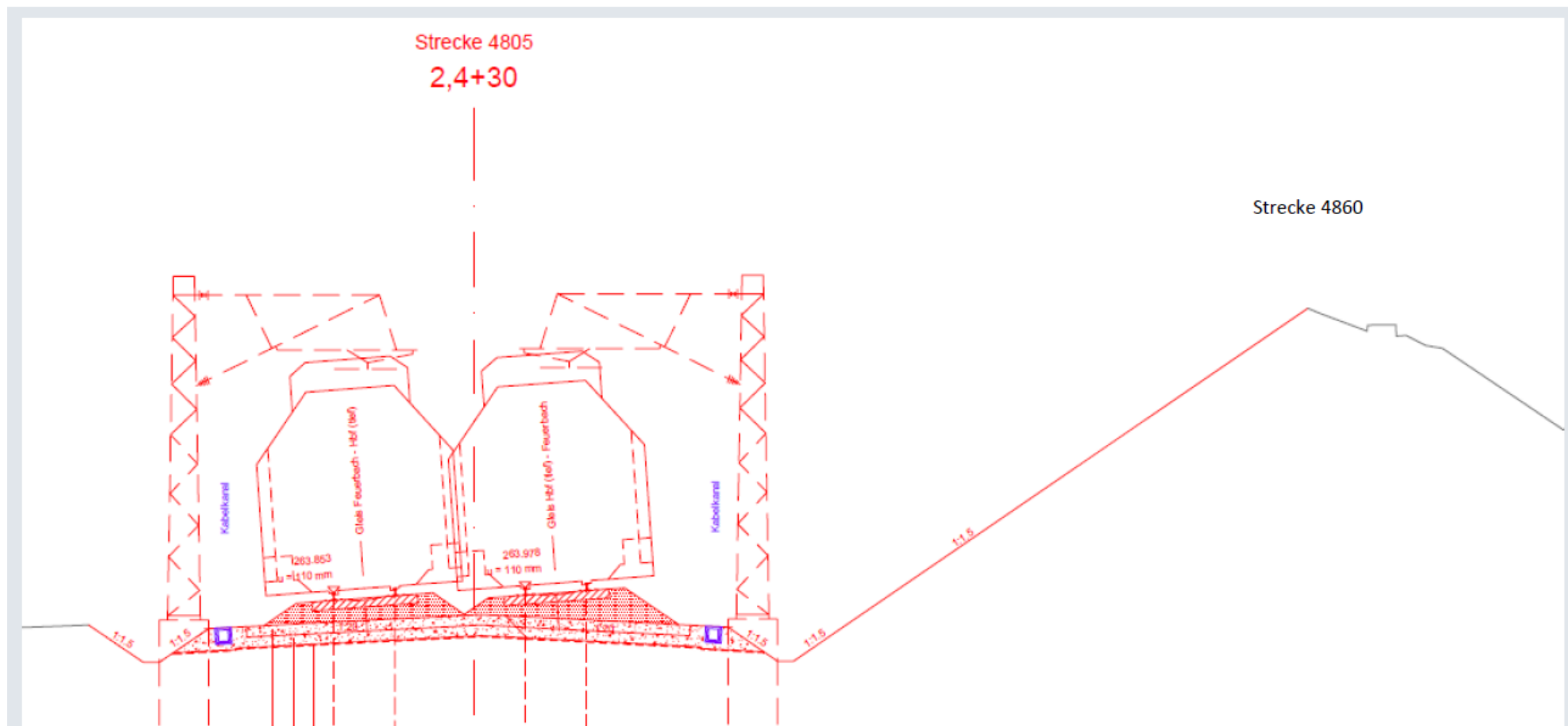
2018

Machbarkeitsprüfung

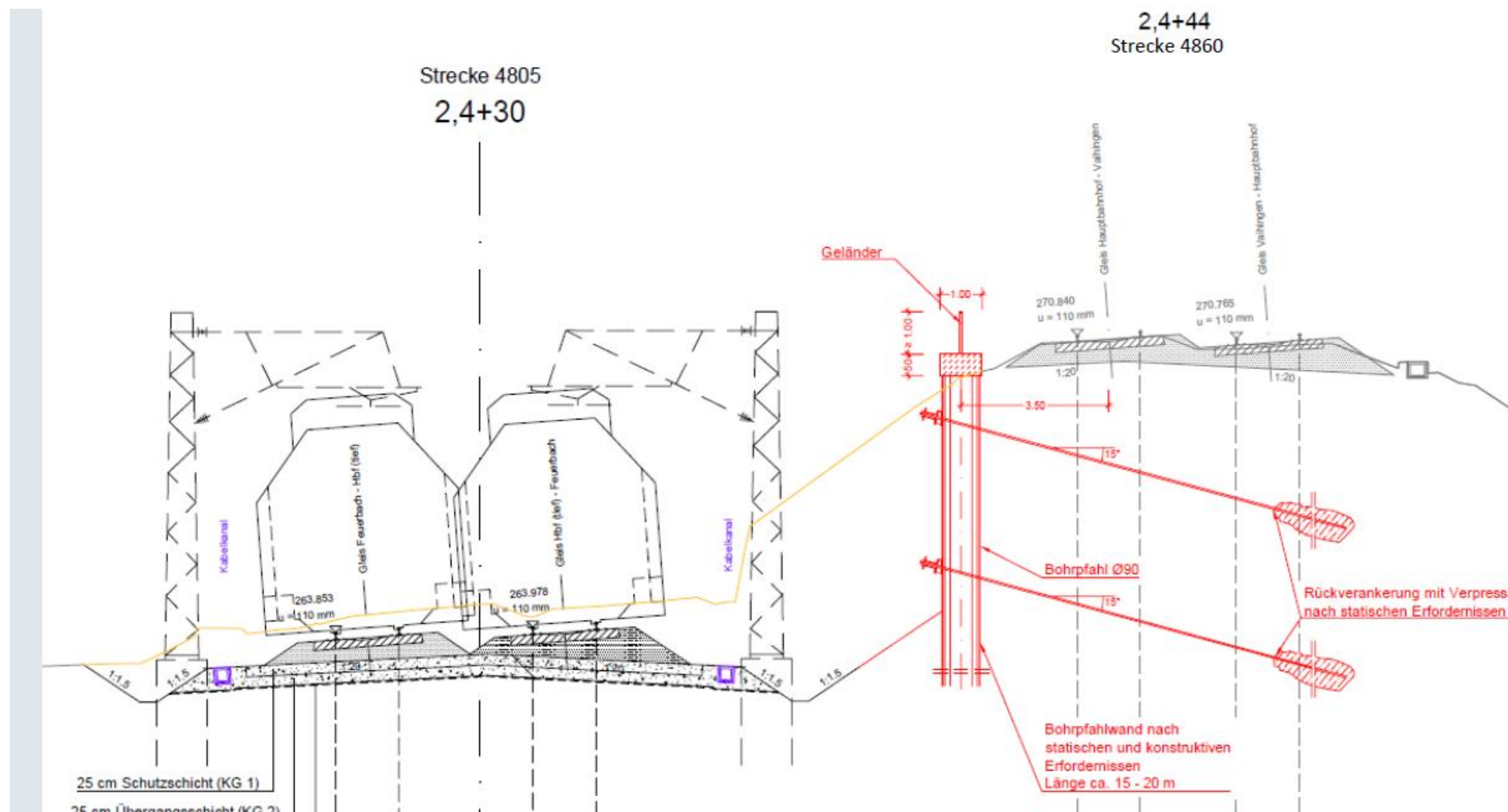
Aufrechterhaltung Gäubahn

Aktuelle Planung mit Auflassung der Gäubahn

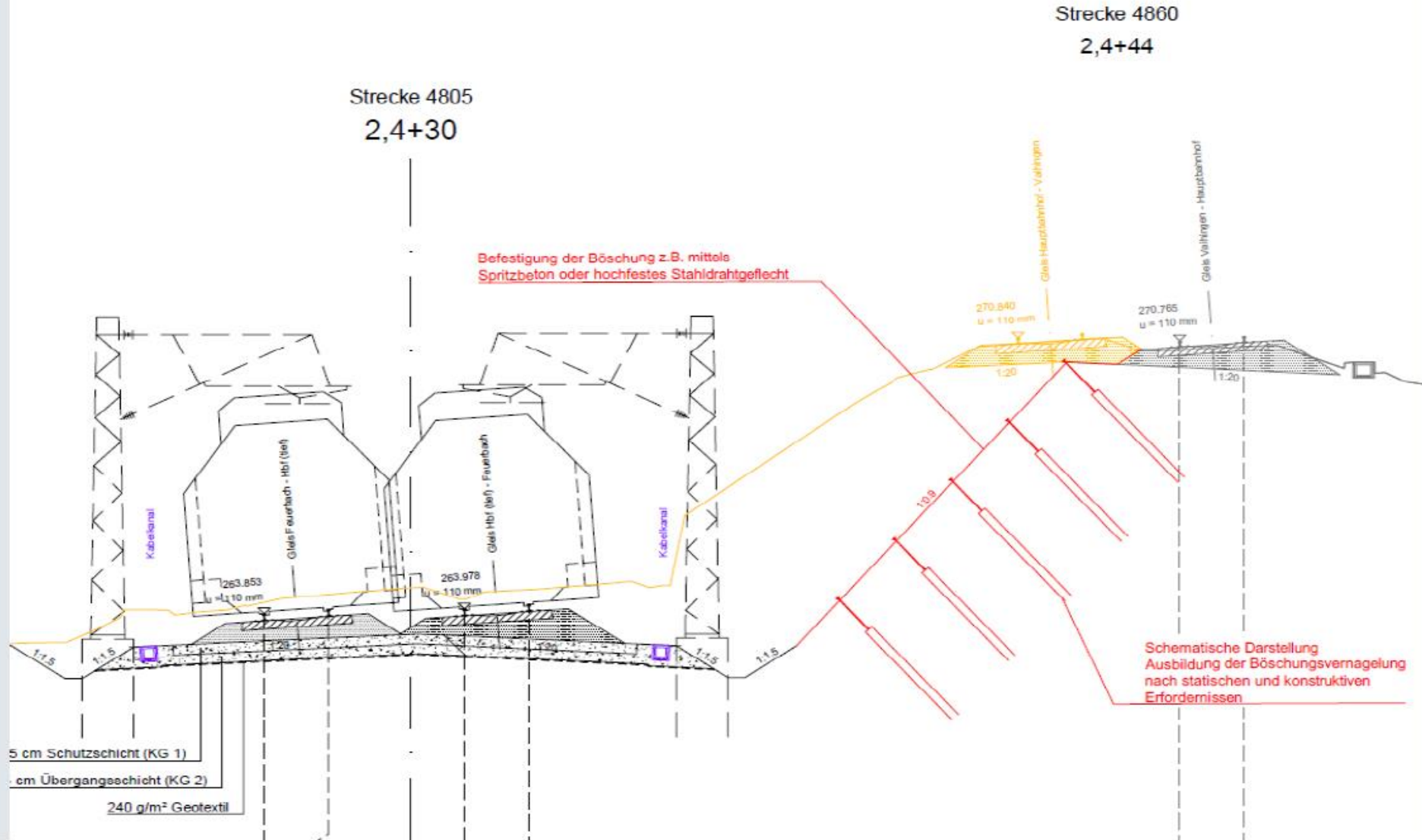
Querschnitt vor dem Gäubahn-Viadukt



Böschungsaufbau mit Regelneigung



Eingleisiger Weiterbetrieb Gäubahn (Querschnitt vor dem Gäubahn-Viadukt)



Zusammenfassung

Wesentliche Änderungen zur geplanten Ausführungsvariante mit Außerbetriebnahme Gäubahn

Baubetriebl. und kostenmäßige Darstellung des Mehrbedarfs			
Was?	Zweigl. Weiterbetrieb Var. a	Zweigl. Weiterbetrieb Var. b	Eingl. Weiterbetrieb
Vollsperrung Gäubahn für Baudurchführung	ca. 90 d	ca. 140 d	ca. 30 d
Vollsperrung S-Bahn zur Gleisanschwenkung	-	-	+ 14 d
Arbeiten in Betriebsruhe	-	+ ca. 50 d	+ ca. 10 d
Arbeiten in erweiterter Betriebsruhe (6 – 8 h)	+ ca. 25 d	+ ca. 120 d	-
Baukosten	+ 2,8 Mio €	+ 2,5 Mio €	+ 1,5 Mio €

*) vertragliche und planrechtliche Auswirkungen für Bereich Stuttgart Hbf hier nicht dargestellt



2018

Machbarkeitsprüfung

Aufrechterhaltung Gäubahn

**auch Ende 2025:
Weiterbetrieb der Gäubahn
bis Stuttgart Hauptbahnhof**