

Stuttgart, 08.03.2023

Verlängerung der Hochbahnsteige in S-Süd (Heslach) für U1-80m-Zug-Betrieb

Beschlussvorlage

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik	Einbringung	öffentlich	21.03.2023
Bezirksbeirat Süd	Beratung	öffentlich	21.03.2023
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik	Vorberatung	öffentlich	28.03.2023
Verwaltungsausschuss	Vorberatung	öffentlich	29.03.2023
Gemeinderat	Beschlussfassung	öffentlich	27.04.2023

Beschlussantrag

1. Dem Vorhaben der SSB, die Haltestellen Erwin-Schoettle-Platz, Bihlplatz und Südheimer Platz für einen Betrieb der U1 mit 80m-Zügen auszubauen, wird zugestimmt.
2. Den Umgestaltungsmaßnahmen des städtebaulichen Gestaltungskonzepts, die ergänzend zum SSB-Haltestellenausbau von der Landeshauptstadt finanziert werden, wird zugestimmt. Hierfür sollen städtische Mittel über den Doppelhaushalt 2024/25 bereitgestellt werden.

Kurzfassung der Begründung

Seit vielen Jahren sind im Stuttgarter Stadtbahnnetz steigende Fahrgastzahlen zu beobachten. Dazu befindet sich das Schienennetz im kontinuierlichen Ausbau durch Streckenverlängerungen und Ergänzungsmaßnahmen. Die Anzahl der Stadtbahnfahrzeuge stieg zuletzt von 164 auf 204 Fahrzeuge und erhöht sich aktuell weiter auf 224.

Mit den steigenden Fahrgastzahlen im gesamten SSB-Netz zeigen sich besonders bei der U1 zunehmend hohe Linienbelastungen. Zur Abmilderung wurden im Jahr 2018 die Schnellbuslinie X1 zwischen Bad Cannstatt Wilhelmsplatz und Stuttgart Hauptbahnhof sowie die HVZ-Linie U16 zwischen Fellbach Lutherkirche und Stuttgart-Giebel über Bad

Cannstatt Wilhelmsplatz eingeführt. Als nächster Schritt soll nun die Linie U1 für 80 Meter lange Züge ausgebaut werden, um in den im Folgenden genannten Abschnitten zusätzlich benötigte Kapazitäten zu schaffen.

Nachdem der Umbau der im östlichen Teil der Linie zwischen Stuttgart-Mitte und Fellbach liegenden Haltestellen bereits mit der GR Drs 945/2020 beschlossen wurde und diese nun bis Ende 2024 gebaut werden, soll nun der Umbau der Haltestellen Erwin-Schoettle-Platz, Bihlplatz und Südheimer Platz im Bereich Stuttgart-Süd (Heslach) beschlossen werden. Deren Bau soll bis Mitte 2026 abgeschlossen sein.

Zur besseren Integration der verlängerten Hochbahnsteige haben die SSB und das Amt für Stadtplanung und Wohnen in Abstimmung mit dem Bezirksbeirat Süd, ein begleitendes städtebauliches Gestaltungskonzept zur besseren Integration der Bahnsteige in den Stadtraum erstellen lassen. Hiermit wurde im Herbst 2021 das Büro Pesch und Partner aus Stuttgart beauftragt. Die Bearbeitung erfolgte unter enger Beteiligung einer Arbeitsgruppe des Bezirksbeirats Süd sowie der zuständigen städtischen Ämter (Amt f. Stadtplanung und Wohnen, Tiefbauamt, Amt f. öff. Ordnung, Garten-, Friedhofs- und Forstamt).

Das Konzept beinhaltet vor allem Maßnahmen zur Steigerung der Qualität für den Fußverkehr und für die Aufenthaltsfunktion im Stadtraum, und wird ergänzt durch eine funktionale Neuorganisation und Bereinigung der Seitenräume. Da die Umgestaltungsmaßnahmen des städtebaulichen Gestaltungskonzepts aber nicht stadtbahnbedingt sind, können sie nicht von der SSB finanziert werden. Stattdessen müssen sie über den städtischen Haushalt finanziert und im Doppelhaushalt 2024/25 berücksichtigt werden.

Die zusätzlichen Kapazitäten, die mit der Verlängerung der U1-Züge geschaffen werden sollen, werden vor allem auf dem Abschnitt Fellbach – Bad Cannstatt – Innenstadt sowie weiter bis Heslach Vogelrain benötigt. Daher wird die U1 künftig nicht mehr in Vaihingen, sondern in Heslach Vogelrain enden. Stattdessen wird die U14 künftig bis Vaihingen Bahnhof geführt. Zusätzlich werden die U1 und die U14 auch eine neue Linieneinführung im Bereich der Innenstadt erhalten. Berechnungen der SSB mit dem regionalen Verkehrsmodell haben gezeigt, dass mit einer Führung der U1-80m über Hauptbahnhof/Berliner Platz statt über Charlottenplatz eine gleichmäßigere Auslastung der Fahrzeugkapazitäten in der Innenstadt und damit weniger hochbelastete Abschnitte erreicht werden kann. Somit wird die U1 ab der Wiederinbetriebnahme des Abschnitts Staatsgalerie-Hauptbahnhof auf der Strecke über Hauptbahnhof und Berliner Platz die Innenstadt durchfahren. Die U14 wird stattdessen ab diesem Zeitpunkt über den Charlottenplatz fahren.

Möglicherweise entsteht zwischen der Fertigstellung der Verlängerungen im Bereich Bad Cannstatt/Fellbach (Ende 2024) und denen in S-Süd (Mitte 2026) ein Zustand, in dem die U1 mit 80m langen Zügen zwischen Fellbach und Innenstadt verkehrt und die drei Haltestellen in Heslach bis zu ihrer Fertigstellung als 80m-Bahnsteige nicht mit der U1 bedient werden können. Für die Verbindung zwischen Hauptbahnhof, Stadtmitte/Rotebühlplatz und Heslach Vogelrain wird auch in diesem Fall gewährleistet sein, dass alle Haltestellen in Heslach mit zwei Linien bedient werden. Der Startzeitpunkt für den 80m-Betrieb auf der U1 ist aber noch nicht festgelegt.

Die Schnellbuslinie X1, die aufgrund von Bauarbeiten im Dezember 2022 eingestellt wurde, muss nach Fertigstellung der 80m-Verlängerungen nicht wieder eingeführt werden, da deren Verstärkerfunktion durch die Kapazitätserweiterung der U1 dann nicht mehr benötigt wird.

Finanzielle Auswirkungen

Die stadtbahnbedingten Maßnahmen im Abschnitt Heslach kosten gemäß einer Kostenschätzung ca. 9,2 Mio. € netto. Die Finanzierung erfolgt durch die SSB. Sie stellt hierfür einen Antrag auf Zuwendungen nach dem Landesgemeindefinanzierungsgesetz (LGVFG) beim Land Baden-Württemberg, für den die Kosten aktuell noch detailliert ermittelt werden.

Aufgrund des schwierigen städtebaulichen Umfelds für den Bau der 80m-Bahnsteige wurde in enger Abstimmung mit dem Amt für Stadtplanung und Wohnen und dem Tiefbauamt ein begleitendes städtebauliches Gestaltungskonzept zur besseren Integration der Bahnsteige in den Stadtraum erstellt. Die damit verbundenen Baumaßnahmen sind nicht stadtbahnbedingt und können daher nicht von der SSB finanziert werden. Sie betragen 3,3 Mio. € brutto und müssen über den städtischen Haushalt finanziert und im Doppelhaushalt 2024/25 berücksichtigt werden.

Mitzeichnung der beteiligten Stellen:

SWU, T, SOS und WFB

Vorliegende Anfragen/Anträge:

Erledigte Anfragen/Anträge:

Dr. Frank Nopper

Anlagen

Anlage 1 Ausführlicher Bericht

Anlage 2 Lagepläne und Visualisierungen je Haltestelle

Ausführlicher Bericht

Projekthintergrund

Die Stadtbahnlinie U1 der Stuttgarter Straßenbahnen AG verbindet die Stuttgarter Stadtteile Vaihingen im Westen Stuttgarts über Süd, Mitte, Ost und Bad Cannstatt mit der Stadt Fellbach östlich von Stuttgart. Die Linie mit ihrer Linienlänge von ca. 17,3 km und ihren 31 Haltestellen ist damit die wichtigste West-Ost-Stadtbahnverbindung (Tallängslinie) Stuttgarts.

Auf der Linie U1 werden, wie auch im gesamten restlichen Netz der Stuttgarter Stadtbahn, ausschließlich Züge des Stadtbahnfahrzeugs DT8 eingesetzt. Ein Fahrzeug des Typs DT8 ist 40 Meter lang, besteht aus zwei kurzgekuppelten Wagenteilen, die jeweils auf zwei Drehgestellen aufliegen und hat insgesamt acht angetriebene Achsen. Während bei den Stadtbahnlinien mit Nord-Süd-Orientierung (Talquerlinien: U5-U7, U12, U15) bereits die drei Linien U6, U7 und U12 mit 80 m langen Zügen (2 DT8 in Doppeltraktion) verkehren, sind sonst, mit Ausnahme der Sonderlinie U11 bei Großveranstaltungen, ausschließlich 40 m lange Züge (1 DT8) im Einsatz.

Seit vielen Jahren sind im Stuttgarter Stadtbahnnetz steigende Fahrgastzahlen zu beobachten. Dazu befindet sich das Schienennetz im kontinuierlichen Ausbau durch Streckenverlängerungen und Ergänzungsmaßnahmen. Die Anzahl der Stadtbahnfahrzeuge wird sich im Jahr 2023 auf 224 erhöhen.

Mit den steigenden Fahrgastzahlen im gesamten SSB-Netz zeigen sich besonders bei der U1 zunehmend hohe Linienbelastungen. Zur Abmilderung wurden im Jahr 2017 die Linie U19 von Neugereut zum Neckarpark und 2018 die Schnellbuslinie X1 zwischen Bad Cannstatt Wilhelmsplatz und Stuttgart Hauptbahnhof sowie die HVZ-Linie U16 zwischen Fellbach Lutherkirche und Stuttgart-Giebel über Bad Cannstatt Wilhelmsplatz eingeführt. Als nächsten Schritt soll nun die Linie U1 für 80 Meter lange Züge ausgebaut werden, um in den im Folgenden genannten Abschnitten zusätzlich benötigte Kapazitäten zu schaffen.

Da die besonders belasteten Streckenabschnitte im östlichen Teil der Linie zwischen Stuttgart-Mitte und Fellbach liegen, ist in einem ersten Abschnitt der Ausbau der dortigen Haltestellen vorgesehen. Dieser Abschnitt umfasst somit die neun Haltestellen von Uff-Kirchhof bis Fellbach Lutherkirche. Der Beschluss hierzu erfolgte mit GRDRs 945/2020 am 04.02.2021. Die bauliche Umsetzung beginnt im März 2023 und soll Ende 2024 abgeschlossen sein.

In einem zweiten Abschnitt ist der Ausbau der Haltestellen im Stadtteil Heslach in S-Süd vorgesehen. Diese Haltestellen (Erwin-Schoettle-Platz, Bihlplatz, Südheimer Platz) sind Gegenstand der hier vorliegenden Vorlage.

Notwendigkeit und Dringlichkeit (Projektziele)

Auslastung der Stadtbahnzüge

Die Stadtbahnlinie U1 bindet die nordöstliche Nachbarkommune Fellbach sowie die Stadtteile Bad Cannstatt und Vaihingen an das Stuttgarter Zentrum an. Seit ihrer Umstellung von Straßen- auf Stadtbahnbetrieb im Jahre 1986 haben sich die Fahrgastzahlen der U1 sehr positiv entwickelt. Mit rund 55.000 Fahrgästen pro Werktag ist sie heute die fahrgaststärkste Stadtbahnlinie im Stuttgarter Stadtbahnnetz, die in Einfachtraktion betrieben wird. Während im Talquersystem bereits drei Stadtbahnlinien (U6, U7 und U12) in Dop-

peltraktion verkehren und somit ausreichend Kapazität auch für zukünftige Fahrgastzuwächse zur Verfügung stellen, gibt es im Tallängssystem (U1, U2, U4, U9 und U14) bisher keinen 80-m-Zugeinsatz im Regelbetrieb (die Linie U11 mit 80-m-Zügen fährt nur zu Sonderveranstaltungen). Gerade in der Hauptverkehrszeit sind die Züge stark ausgelastet.

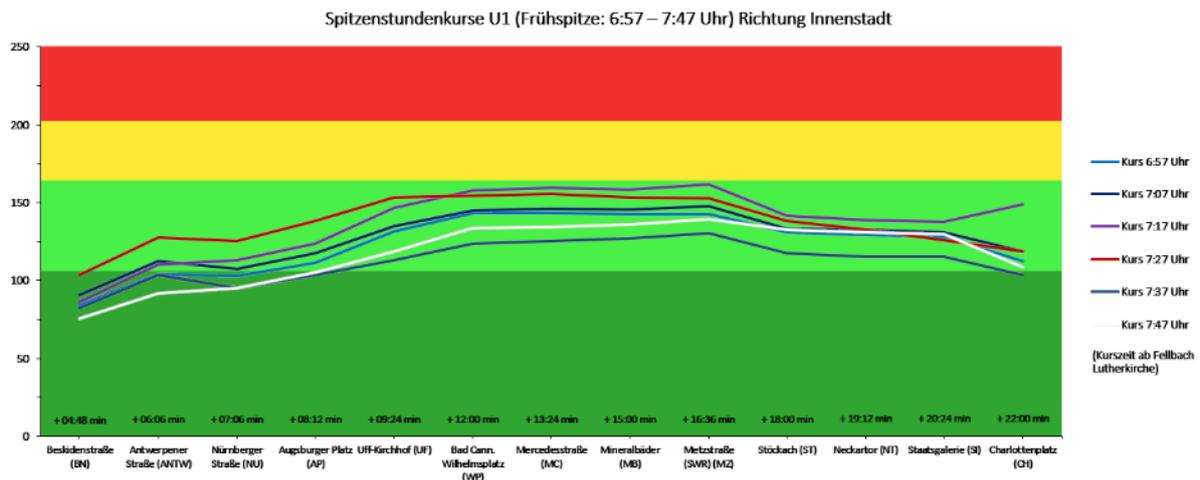
Auf den Streckenabschnitten, auf denen eine Überlagerung durch andere Linien möglich war, hat die SSB bereits mit den das Netz ergänzenden Linien U16 und U19 auf die hohen Auslastungen reagiert. Im zentralen, höchstbelasteten Abschnitt des Tallängssystems zwischen den Haltestellen Stöckach und Staatsgalerie ist mit fünf Stadtbahnlinien allerdings die Streckenleistungsfähigkeit erreicht. Ein Einsatz von zusätzlichen Zügen ist somit nicht möglich. Dies hat auch Auswirkungen auf den Streckenabschnitt zwischen Bad Cannstatt und Stöckach, auf dem aufgrund der Richtung Stuttgart-Ost abzweigenden Linien nur drei Linien (U1, U2 und U14) verkehren können, die dort dann über mehrere Kurse hinweg sehr hohe Auslastungen haben.

In dem folgenden Diagramm werden die Auslastungsangaben gemäß dem Schema in der Abbildung klassifiziert. Dabei wird als Richtwert die Grenze gemäß dem VDV-Komfortkriterium bei 65%-Auslastung in der gleitenden Spitzenstunde gewählt (s. „VDV-Schrift 4, Verkehrserschließung, Verkehrsangebot und Netzqualität im ÖPNV“). Darunter ist die maximale Sitzplatzanzahl angegeben sowie die 80%-Grenze, die von einzelnen Kursen in der Spitzenstunden gem. VDV-Schrift 4 nicht überschritten werden soll.

- Fahrzeugauslastung (Gesamtplätze):
 - ≤ 42 % (≅ 100 % Auslastung Sitzplätze)
 - ≤ 65 % (Richtwert VDV zur Maximalauslastung)
 - ≤ 80 %
 - ≤ 100 %
 - > 100 %
- Hinterlegtes Platzangebot (40 m-Bahn)
 - Sitzplätze: 106
 - Gesamtplätze: 253

Abbildung Klassifizierung der Fahrzeugauslastung

Die hohe Auslastung der U1 zeigt beispielhaft die Darstellung der Fahrgastzahlen der Spitzenstundenkurse 2019, bei der die Fahrgastzahlen über viele Haltestellen hinweg weit über den zur Verfügung stehenden Sitzplatzkapazität (dunkelgrüner Farbbereich) liegen.



Auslastung der morgendlichen Spitzenstundenkurse der Linie U1 über den Linienvverlauf auf Grundlage der automatischen Fahrgastzählung 2019 (Di-Do, ohne Wochen mit Ferien und Feiertagen) in Richtung Innenstadt

Zwar liegen die Zahlen für den jeweiligen Spitzenstundenzeitraum unterhalb des Komfortkriteriums vom 65 %, jedoch sind hierbei auch die zu erwartenden Fahrgastzuwächse durch die geplante Rücknahme der Linie X1 zu berücksichtigen, die die Fahrgastzahlen und damit die Auslastungszahlen auch ohne die für die nächsten Jahre zu erwartenden steigenden Fahrgastzahlen im Stuttgarter ÖV-Netz deutlich näher an das Komfortkriterium von maximal 65 % Auslastung heranrücken lassen.

Zusätzlich machen stetig steigende Fahrgastzahlen auf der Linie U1 und im gesamten Stadtbahnnetz den zukünftigen Einsatz von 80-m-Zügen auch bei den Tallängslinien dringend notwendig. Ein Ausbau der Infrastruktur für 80-m-Züge kommt dabei nur auf der am stärksten belasteten Linie U1 in Betracht.

Die Darstellung zeigt, dass die U1 auf dem relevanten Abschnitt von Bad Cannstatt in die Stuttgarter Innenstadt bereits heute die nach VDV-Kriterium definierte Obergrenze erreicht und somit nicht über Reserven verfügt, die für weitere Fahrgastzuwächse und Verlagerungen im Zuge der geplanten Verkehrswende notwendig werden.

Der Ausbau der U1 für 80-m-Zug-Betrieb ist daher der zentrale Baustein in der Ertüchtigung des SSB-Liniennetzes für künftige Anforderungen im Sinne einer angebots- und komfortorientierten Konzeption des Stadtbahnsystems. Nur so ist im durch die Streckenleistungsfähigkeit im Bereich Stöckach - Neckartor limitierten Tallängsliniensystem ausreichender Kapazitätzuwachs möglich, der auch parallellaufende Linien durch Fahrgastverlagerungen in diesem zentralen Bereich entlasten kann.

Bedienungsqualität

Während der Haupt- und Nebenverkehrszeit verkehren die Stadtbahnlinien größtenteils im 10-Minuten-Takt. Außerhalb dieser Zeiten wird ein 15-Minuten-Takt angeboten. Durch die Stadtbahn, die überwiegend auf besonderem Bahnkörper verkehrt, ist eine hohe Pünktlichkeit des ÖPNV gegeben. Ein hoher Sitzplatzanteil und der Einsatz von Klimaanlage in den Fahrzeugen sorgen für einen hohen allgemeinen Komfort. Durch den Einsatz von 80-m-Zügen kann die Anzahl der Sitzplätze und die Gesamtkapazität des Zuges verdoppelt werden. Für die Reisenden ergibt sich dadurch eine zusätzliche deutliche Komfortsteigerung.

Klimaschutz in der Region Stuttgart

Die Region Stuttgart ist bestrebt, durch Aktivitäten im Energie- und Verkehrssektor den Ausstoß von Kohlendioxid (CO₂) und anderen Treibhausgasen zu verringern. Die Verbrennung fossiler Brennstoffe ist maßgebend für den gefürchteten Treibhauseffekt. Der Klimaschutz als Ziel der Entwicklung ist im Regionalplan enthalten.

Von herausragender Bedeutung zur Erreichung von Klimaschutzzielen sind Maßnahmen, die die Attraktivität des ÖPNV verbessern und damit eine Veränderung des Modal Split bewirken, was sich in einer Verlagerung von Fahrten des motorisierten Individualverkehrs hin zu den öffentlichen Verkehrsmitteln auswirkt. Die angestrebte Angebotsverbesserung durch die Kapazitätserweiterungen der Linie U1 ist ein Beitrag im Sinne dieses regionalen Ziels.

Beschreibung des Vorhabens

Die Planung erstreckt sich über den Stuttgarter Stadtteil Heslach im Stadtbezirk S-Süd mit den Haltestellen

- Erwin-Schoettle-Platz
- Bihlplatz
- Südheimer Platz

Hauptmassen:

- Es werden 3 Bäume am Erwin-Schoettle-Platz neu angelegt.
- Am Bihlplatz sollen 2 weitere Bäume neu angelegt werden, die technische Machbarkeit dieser Baumbete muss aber im Rahmen der Ausführungsplanung noch geprüft werden.
- Es werden am Südheimer Platz 2 Bäume gefällt und 2 neu gepflanzt
- Es entfallen rund 25 Parkplätze (10 im Bereich der Hst. Erwin-Schoettle-Platz, 8 im Bereich der Hst. Bihlplatz und 7 im Bereich der Hst. Südheimer Platz)
- Es entfällt einer von zwei Taxistellplätzen an der Kreuzkirche.
- Es werden zwei Fußgängerüberwege verschoben.

Bisherige Verkehrserschließung

Die Linie U1 verkehrt heute als Tallängslinie bzw. Durchmesserlinie von Stuttgart-Vaihingen über die Innenstadt und Stuttgart-Bad Cannstatt nach Fellbach. Sie nimmt dabei den direkten Weg durch die Innenstadt, der über die Haltestelle Charlottenplatz führt. Dadurch ist ein Halt an den Verknüpfungspunkten zur S-Bahn am Hauptbahnhof und der Stadtmitte/Rotebühlplatz nicht möglich bzw. nicht vorgesehen.

Im Zuge der Baumaßnahmen zum Projekt Stuttgart 21 wurden in den letzten Jahren verschiedene Interims-Liniennetze mit veränderten Linienführungen und zusätzlichen Baustellenlinien (z.B. U29, U34...) eingeführt, die durch Streckensperrungen notwendig wurden. Dabei wurde auch der Linienverlauf der U1 sowie der in größeren Abschnitten parallel verlaufenden Linien U2 und U14 immer wieder verändert. Im letzten repräsentativen Streckennetz vor diesen Baumaßnahmen fuhr die U1 wie im aktuellen Streckennetz von Vaihingen über Charlottenplatz und Bad Cannstatt nach Fellbach. Die U2 fuhr ebenfalls wie heute von Neugereut über Bad Cannstatt, dort parallel zur U1 über Charlotten-

platz zum Rathaus und von dort über die Haltstelle Stadtmitte/Rotebühlplatz nach Botnang. Die U14 hatte den Streckenverlauf wie heute von Mühlhausen über Mineralbäder und ab dort parallel zur U1 bis Staatsgalerie. Vor dort fuhr sie jedoch in einer Schleife über Hauptbahnhof und Stadtmitte/Rotebühlplatz, um ab dem Österreichischen Platz wiederum parallel zur U1 bis Heschach Vogelrain zu verkehren. Dort endete die U14 und der Restabschnitt wurde ausschließlich von der U1 bedient. Dieses Streckennetz kann als die ursprüngliche bzw. „bisherige“ Erschließung angesehen werden.

Bereits im Bauzustand wurden die HVZ-Stadtbahnlinie U16 von Fellbach Lutherkirche über Bad Cannstatt Wilhelmsplatz bis Giebel sowie die Buslinie X1 eingeführt, die beide insbesondere der Entlastung der U1 dienen.

Künftige Verkehrserschließung

Die zusätzlichen Kapazitäten, die mit der Verlängerung der U1-Züge geschaffen werden sollen, werden vor allem auf dem Abschnitt Fellbach – Bad Cannstatt – Innenstadt sowie weiter bis Heschach Vogelrain benötigt. Daher wird die U1 künftig nicht mehr in Vaihingen, sondern in Heschach Vogelrain enden. Stattdessen wird die U14 künftig bis Vaihingen Bahnhof geführt. Zusätzlich werden die U1 und die U14 auch eine neue Linienführung im Bereich der Innenstadt erhalten. Berechnungen der SSB mit dem regionalen Verkehrsmodell haben gezeigt, dass mit einer Führung der U1-80m über Hauptbahnhof/Berliner Platz statt über Charlottenplatz eine gleichmäßigere Auslastung der Fahrzeugkapazitäten in der Innenstadt und damit weniger hochbelastete Abschnitte erreicht werden kann. Somit wird die U1 ab der Wiederinbetriebnahme des Abschnitts Staatsgalerie-Hauptbahnhof auf der Strecke über Hauptbahnhof und Berliner Platz die Innenstadt durchfahren. Die U14 wird stattdessen ab diesem Zeitpunkt über den Charlottenplatz fahren.

Möglicherweise entsteht zwischen der Fertigstellung der Verlängerungen im Bereich Bad Cannstatt/Fellbach (Ende 2024) und denen in S-Süd (Mitte 2026) ein Zustand, in dem die U1 mit 80m langen Zügen zwischen Fellbach und Innenstadt verkehrt und die drei Haltestellen in Heschach bis zu ihrer Fertigstellung als 80m-Bahnsteige nicht mit der U1 bedient werden können. Für die Verbindung zwischen Hauptbahnhof, Stadtmitte/Rotebühlplatz und Heschach Vogelrain wird auch in diesem Fall gewährleistet sein, dass alle Haltestellen in Heschach mit zwei Linien bedient werden. Der Startzeitpunkt für den 80m-Betrieb auf der U1 ist aber noch nicht festgelegt.

Die Schnellbuslinie X1, die aufgrund von Bauarbeiten im Dezember 2022 eingestellt wird, muss nach Fertigstellung der 80m-Verlängerungen nicht wieder eingeführt werden, da deren Verstärkerfunktion durch die Kapazitätserweiterung der U1 dann nicht mehr benötigt wird.

Städtebauliches Gestaltungskonzept zur besseren Integration der Bahnsteige in den Stadtraum

Hochbahnsteige und insbesondere solche, die für den 80m-Zug-Betrieb verlängert werden müssen, stellen ohne Frage eine Barriere im öffentlichen Raum dar. Ihre Planung und Realisierung ist umso herausfordernder, je kleinteiliger das städtebauliche Umfeld ist, wie im vorliegenden Fall in Heschach. Daher wurde von der SSB und dem Amt für Stadtplanung in Abstimmung mit dem Bezirksbeirat Süd beschlossen, ein begleitendes städtebauliches Gestaltungskonzept zur besseren Integration der Bahnsteige in den Stadtraum erstellen zu lassen. Hiermit wurde im Herbst 2021 das Büro Pesch und Partner aus Stuttgart beauftragt. Die Bearbeitung erfolgte unter enger Beteiligung einer Arbeitsgruppe des Bezirksbeirats Süd sowie der zuständigen städtischen Ämter (Amt f. Stadtplanung und Wohnen, Tiefbauamt, Amt f. öff. Ordnung, Garten-, Friedhofs- und Forstamt).

Das Konzept beinhaltet vor allem Maßnahmen zur Steigerung der Qualität für den Fußverkehr und für die Aufenthaltsfunktion im Stadtraum, und wird ergänzt durch eine funktionale Neuorganisation und Bereinigung der Seitenräume. Im Laufe des Prozesses wurde eine große Anzahl von Vorschlägen gesammelt, um Engstellen zu entschärfen, Gehwege zu verbreitern, Querungsstellen zu optimieren, Straßeneinmündungen umzubauen, Parkierungsflächen neu zu ordnen, den Stadtraum zu begrünen und neue Aufenthaltsmöglichkeiten zu schaffen. Viele dieser Vorschläge konnten in das Gestaltungskonzept, das im Zusammenhang mit dem Bau der Haltestellenverlängerungen umgesetzt werden soll, aufgenommen werden.

Manche dieser Vorschläge können jedoch aufgrund des großen notwendigen planerischen Vorlaufs oder des deutlich höheren finanziellen Umfangs nicht im Kontext mit den Haltestellenverlängerungen realisiert werden. Die im Rahmen der Untersuchung gewonnenen Vorschläge sind aber eine wichtige Sammlung von möglichen zukünftigen Maßnahmen zur Verbesserung der Situation im öffentlichen Raum im Stadtteil Heslach und wurden im Rahmen des Planungsauftrags dokumentiert.

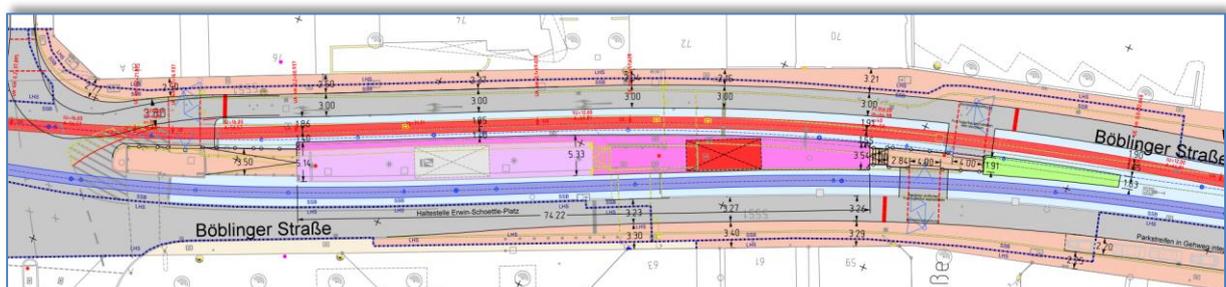
Da die Umgestaltungsmaßnahmen des städtebaulichen Gestaltungskonzepts nicht stadtbahnbedingt sind, können sie nicht von der SSB finanziert werden. Stattdessen müssen sie über den städtischen Haushalt finanziert und im Doppelhaushalt 2024/25 berücksichtigt werden.

Die SSB führt die Verlängerung der Hochbahnsteige inklusive der städtebaulichen Verbesserungen projektverantwortlich für die Stadt durch. Die Kostengrenze zwischen den Bereichen, die über die SSB finanziert wird und denen, die über die LHS finanziert werden, ist in den beigefügten Plänen mit einer dunkelblauen Linie dargestellt.

Detaillierte Beschreibung des geplanten Vorhabens

Hst. Erwin-Schoettle-Platz

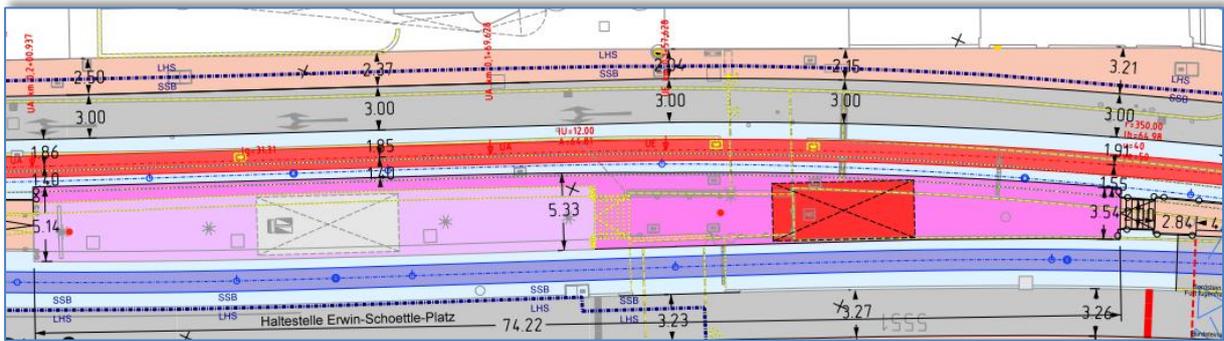
Der heutige Mittelbahnsteig am Erwin-Schoettle-Platz kann wegen des anschließenden Knotenpunktes mit der Schreiber- bzw. Schickhardtstraße nur in Richtung Marienplatz verlängert werden. Um zwischen den Gleisen ausreichend Platz für diese Verlängerung des Mittelbahnsteigs zu schaffen, muss das Stadtauswärtsgleis verschoben werden.



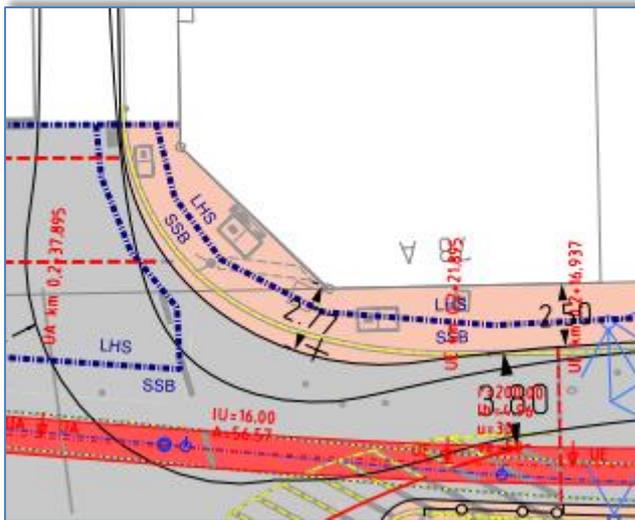
Lageplan Verlängerung der Hst. Erwin-Schoettle-Platz

Diese Verschiebung ermöglicht neben der Verlängerung auch eine Verbreiterung der Haltestelle. Der dortige Mittelbahnsteig war mit einer Breite von 4,50m für das dortige Fahrgastaufkommen seit jeher sehr schmal ausgeführt. Er soll nun um 95cm verbreitert werden. Dies führt wiederum dazu, dass der Gehweg vor den Gebäuden Böblinger Straße 70-74 verschmälert werden muss.

An der Ecke Böblinger Straße/Schickhardtstraße wird der Kfz-Verkehr früher in den Gleisbereich verschwenkt. Der heute an der Gebäudeecke sehr enge Gehweg mit viel Schüleraufkommen wird von heute 2,10m auf künftig 2,75m verbreitert und somit die Sicherheit für den Fußverkehr erheblich verbessert.

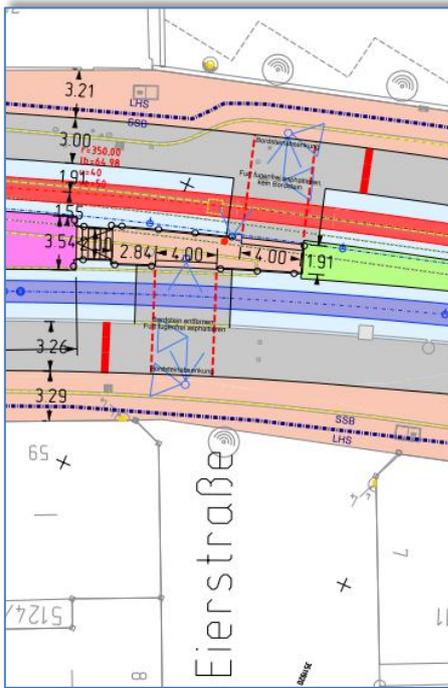


Ausschnitt Bahnsteigverbreiterung und Auswirkung auf stadtauswärtigen Gehweg (Hst. Erwin-Schoettle-Platz)



Ausschnitt Gehwegverbreiterung an der Ecke Böblinger Straße/Schickhardtstraße (Hst. Erwin-Schoettle-Platz)

Der Haltestellenzugang auf der stadteinwärtigen Seite erfolgt wie bisher über eine Treppe; ein barrierefreier Rampenzugang ist hier aus Platzgründen nicht möglich. Der zu diesem Zugang gehörige Überweg über Straße und Gleise wurde im Rahmen der Abstimmungen mit der Arbeitsgruppe des Bezirksbeirats zum Städtebaulichen Gestaltungskonzept so verschoben, dass er in der Flucht der Eierstraße positioniert ist, und somit bereits an einer möglichen zukünftigen Weiterführung der Wegeverbindung Eierstraße in das Areal des Statistischen Landesamtes ausgerichtet ist. Eine städtebauliche Entwicklung des Areals würde zu neuen Wegeverbindungen in Richtung Schulgelände führen und die fußläufige Vernetzung des Stadtteils insgesamt stärken. Damit die Verlängerung des Bahnsteigs realisierbar und die Zugänglichkeit der stark frequentierten Haltestelle durch einen angemessen breiten Gehweg sichergestellt ist müssen 6 Parkplätze auf der Nordseite der Böblinger Straße entfallen.

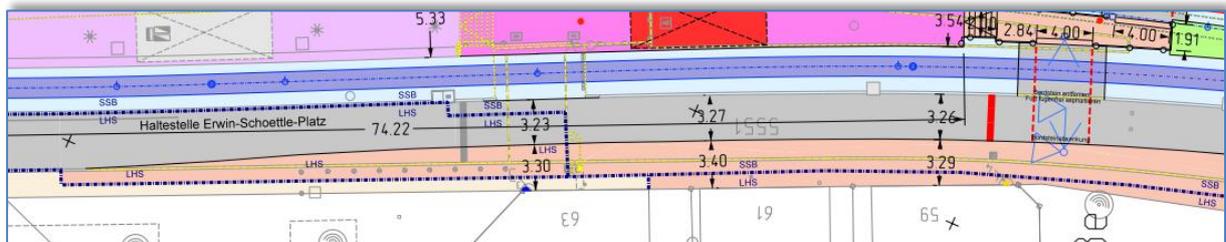


Ausschnitt In die Achse Eierstraße – StaLa-Gelände verschobener Überweg am stadteinwärtigen Bahnsteigzugang (Hst. Erwin-Schoettle-Platz)

Die bisherige Wartehalle bleibt erhalten und wird um eine weitere Wartehalle im Bereich der Verlängerung ergänzt.

Städtebauliches Gestaltungskonzept im Bereich der Hst. Erwin-Schoettle-Platz

Im Rahmen des städtebaulichen Gestaltungskonzepts soll die Fahrbahn auf der stadteinwärtigen Seite nach dem Knotenpunkt auf der gesamten Länge auf das Regemaß von 3,25m reduziert werden. Dadurch kann der Gehweg zwischen Erwin-Schoettle-Platz und Eierstraße vor den Gebäuden Böblinger Straße 59-63 von heute 2,10m auf über 3m verbreitert werden.

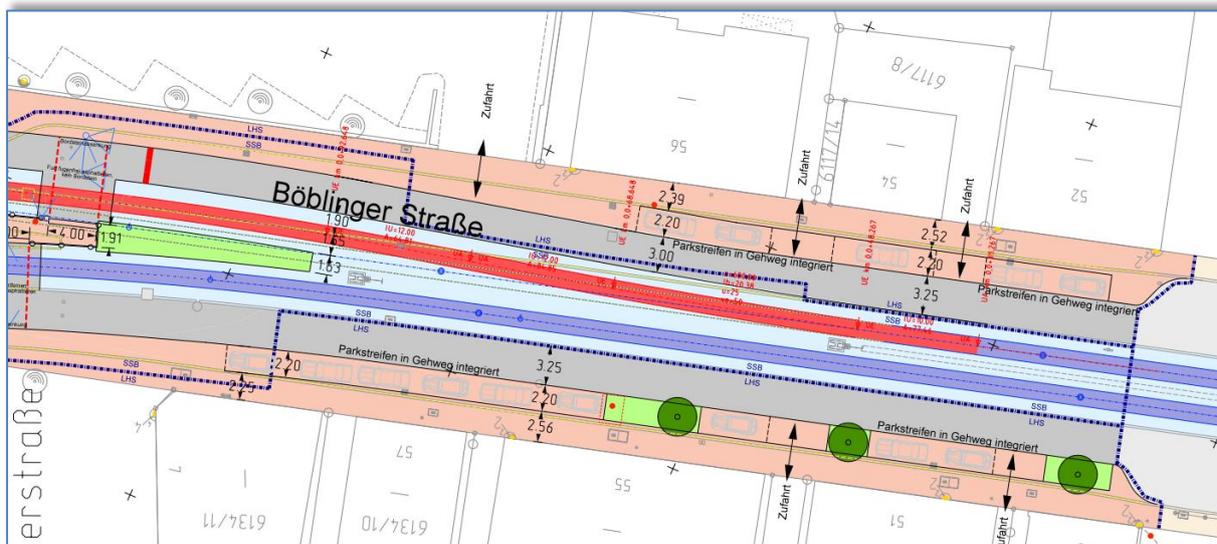


Ausschnitt Verbreiterung stadteinwärtiger Gehweg (Hst. Erwin-Schoettle-Platz)

Im weiteren Verlauf der Böblinger Straße sollen auf einer Länge von rund 70m in Richtung Marienplatz die Seitenräume neugestaltet werden. Die heute auf der Fahrbahn parkenden Fahrzeuge sollen künftig in den verbreiterten Gehweg integriert werden. Damit die Fahrzeuge sich aber auf den für sie vorgesehenen Platz beschränken und nicht auch den eigentlichen Gehwegsbereich beparken, ist als Abgrenzung zwischen der Park- und der Gehwegfläche noch ein niedriger Bord von wenigen Zentimetern vorgesehen. Der Gehwegbelag erstreckt sich einheitlich bis zum Fahrbahnrand und soll als Sickerpflaster ausgeführt werden.

Heute präsentiert sich der Stadtraum Böblinger Straße in diesem Abschnitt und bis zum Tunnelportal ohne nennenswerte Begrünung. Mit Blick auf den Klimawandel und die Überhitzung der Stadträume sollten möglichst viele schattenspendende Baumstandorte in

die Planung integriert werden. Die Umsetzung dieses langfristigen Ziels wird durch bestehende Leitungstrassen und eine Vielzahl an Parkplätzen erschwert. Mit überschaubaren finanziellen Mitteln sollen bereits heute 3 Bäume vor den Gebäuden 49-55 im neuen Gehwegparkstreifen realisiert werden, wodurch 3-4 Parkplätze entfallen.



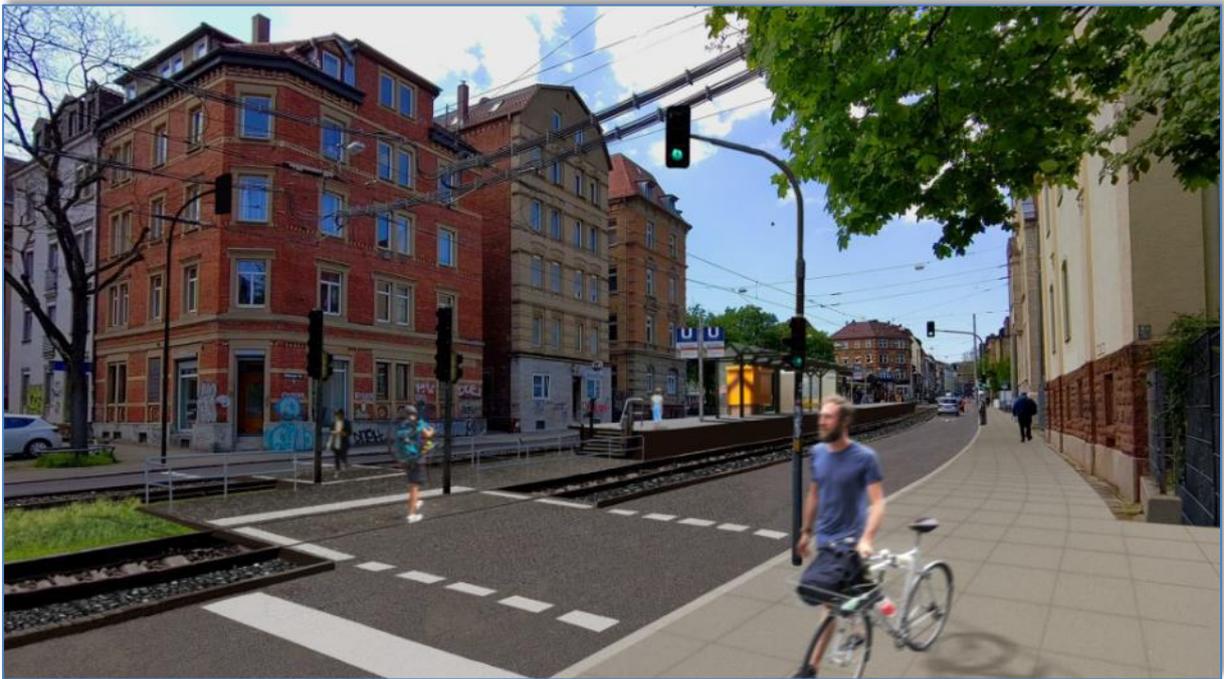
Ausschnitt Parkierung auf dem verbreiterten Gehweg und Baumpflanzungen (Hst. Erwin-Schoettle-Platz)

Die Gehwege vor den Gebäuden Böblinger Straße 52-74 sowie 49-61 sollen erneuert und mit einem neuen Belag mit wasserdurchlässigen Sickerpflastersteinen in heller Optik versehen werden.

Die Übergänge an den Bestand werden im weiteren Projektverlauf definiert.



Visualisierung des in die Achse Eierstraße – StaLa-Gelände verschobenen Überwegs am stadteinwärtigen Bahnsteigzugang (Hst. Erwin-Schoettle-Platz)



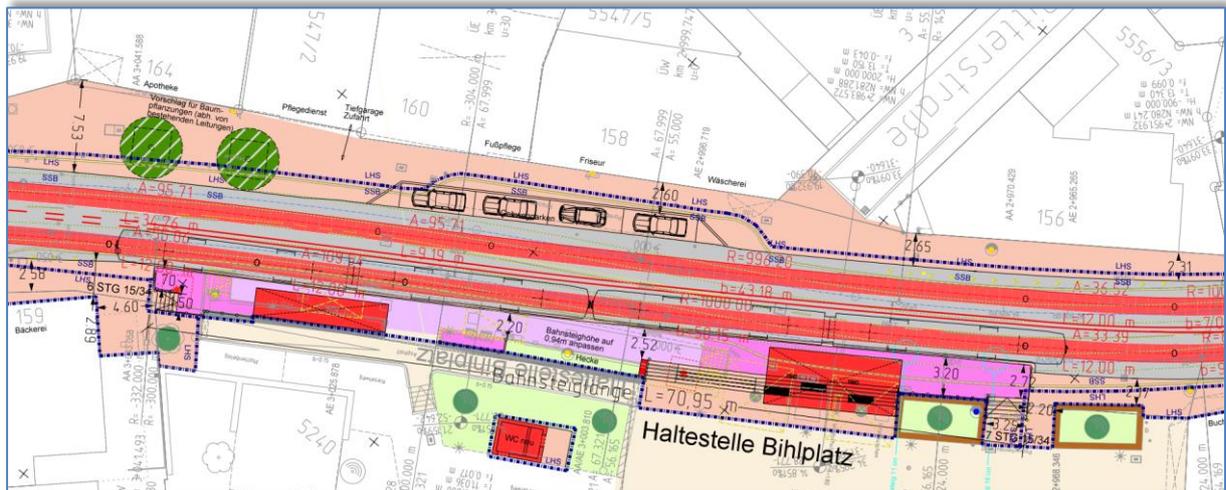
Visualisierung Haltestellenverlängerung und in die Achse Eierstraße – StaLa-Gelände verschobener Überweg am stadteinwärtigen Bahnsteigzugang (Hst. Erwin-Schoettle-Platz)

Für den Knotenpunkt Böblinger Straße/Schickhardt-/Schreiberstraße wurden von den Mitgliedern der Arbeitsgruppe des Bezirksbeirats Ideen für eine Umgestaltung mit Seitenraumvergrößerung durch Wegnahme von Abbiegespuren entwickelt. Diese Ansätze bedürfen aber eines erheblichen Planungsvorlaufs, da hier zuvor verkehrsstrukturelle Fragestellungen und Themen der Signalsteuerung und Leistungsfähigkeit geprüft werden müssen. Diese Umgestaltung kann daher aus zeitlichen Gründen nicht im Rahmen des vorliegenden Projektes der Haltestellenverlängerungen realisiert werden. Im Bereich des Knotenpunktes wird daher im Rahmen der Haltestellenverlängerung lediglich die Gelegenheit der Sperrung durch die Baumaßnahme genutzt, um die Fahrbahnflächen im Bestand zu erneuern.

Hst. Bihlplatz

Die beiden Seitenbahnsteige am Bihlplatz werden jeweils an beiden Enden verlängert.

Neben den beengten Platzverhältnissen ist die besondere Herausforderung an dieser Haltestelle die heutige Gleisführung in einem engen S-Bogen. Diese engen Bögen lassen eine Verlängerung der Stadteinwärts-Haltestelle im Bestand nicht zu, da sich so viel zu große Spalte zwischen Bahnsteig und Fahrzeug ergeben würden. Der S-Bogen der Gleise muss daher „gestreckt“ werden, d.h. die Gleise werden auf Höhe von Gebäude Böblinger Straße 160 um über einen Meter in Richtung Bihlplatz verschoben; auf Höhe von Gebäude Böblinger Straße 156 werden sie dagegen um fast 1,40m vom Bihlplatz weggeschoben.



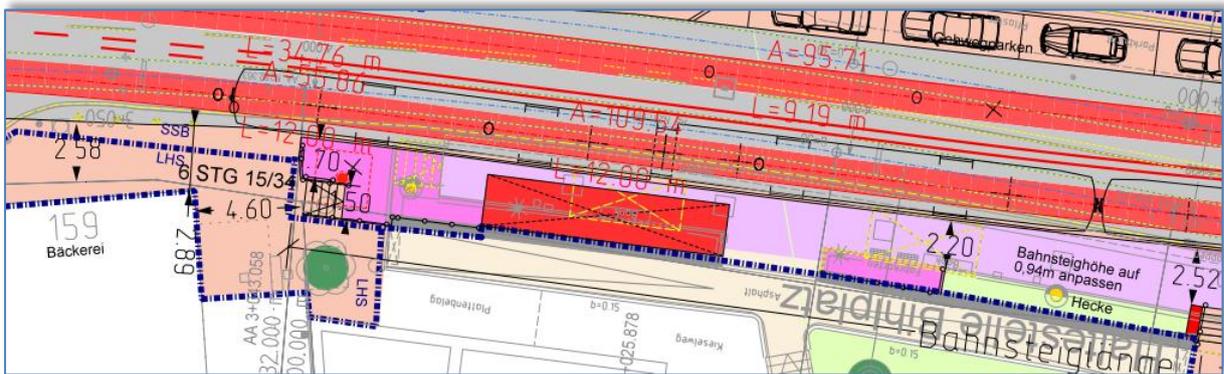
Lageplan Verlängerung der Hst. Bihlplatz (stadteinwärts)

Der Bahnsteig in Richtung Innenstadt direkt am Bihlplatz wird hauptsächlich in Richtung Stadtmitte verlängert. Er endet ungefähr auf Höhe der heute dort vorhandenen Toiletten-Liffasssäule. Eine ausreichende Durchgangsbreite von der Böblinger Straße auf den Bihlplatz bleibt erhalten.



Ausschnitt Stadteinwärts-Bahnsteig Seite stadteinwärts (Hst. Bihlplatz)

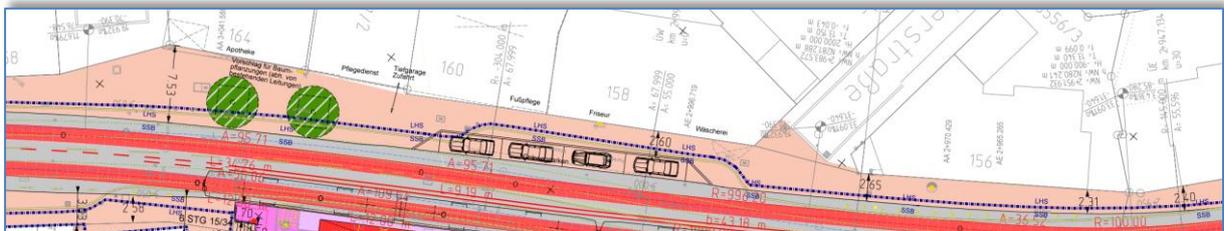
Am anderen Ende wird er um rund 4m verlängert, so dass ein Durchgang in den Bereich neben der Bäckerei mit 4,60m Breite erhalten bleibt.



Ausschnitt Stadteinwärts-Bahnsteig Seite stadtauswärts (Hst. Bihlplatz)

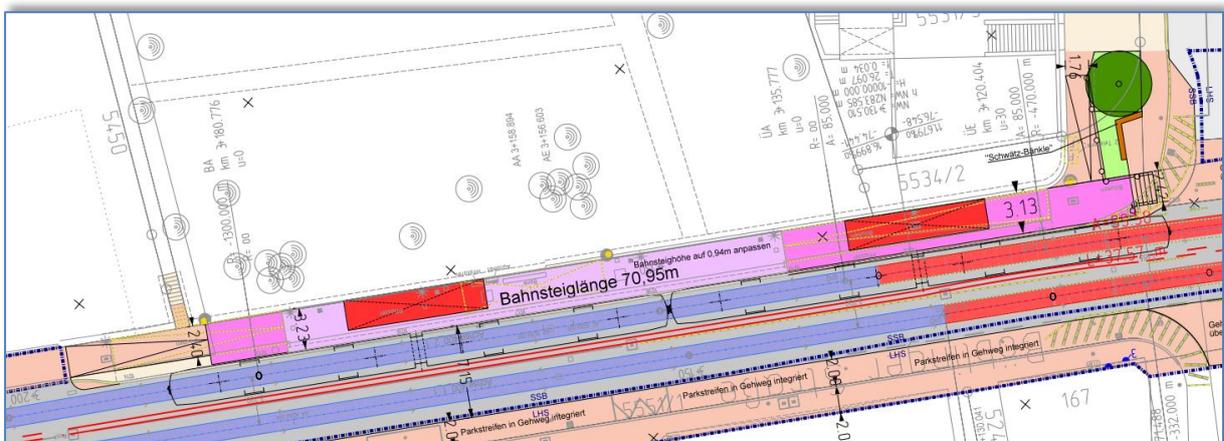
Der barrierefreie Zugang erfolgt weiterhin über die beiden im Rücken der heutigen Haltestelle liegenden Rampen. An den Kopfenden befinden sich jeweils Treppen, die zur Minimierung der Haltestellenlänge in den Bahnsteig eingeschnitten werden.

Durch die Gleisverschiebung vergrößert sich der Gehwegbereich vor der Apotheke (Gebäude 164) deutlich. Vor Gebäude 156 reduziert sich die Gehwegbreite. Sie ist an der engsten Stelle mit 2,00m zwischen Bordstein und Gebäudekante aber immer noch ausreichend breit.



Ausschnitt Stadteinwärts-Bahnsteig nördlicher Seitenraum (Hst. Bihlplatz)

Der Stadtauswärts-Bahnsteig wird vor allem in Richtung Benckendorffstraße verlängert. Dort endet er mit einer Treppe am Kopfende. Der barrierefreie Zugang erfolgt über eine Rampe, die entlang der Mauer des Areals der Kreuzkirche parallel zur Benckendorffstraße geführt wird. Abgerundet wird der Bereich durch eine Neueinfassung und Erweiterung des bestehenden Baumbettes und eine Neupositionierung des „Schwätz-Bänkles“ der Kirchengemeinde. Die Planung ist mit der evangelischen Kirche abgestimmt, muss aber im weiteren Projektverlauf noch in einem Gestattungsvertrag mit der LHS geregelt werden.



Lageplan Verlängerung der Hst. Bihlplatz (stadtauswärts)

In Richtung Stadtauswärts kann die Haltestelle nur um 6m verlängert werden, da hier nach wenigen Metern eine Tiefgaragenausfahrt folgt.

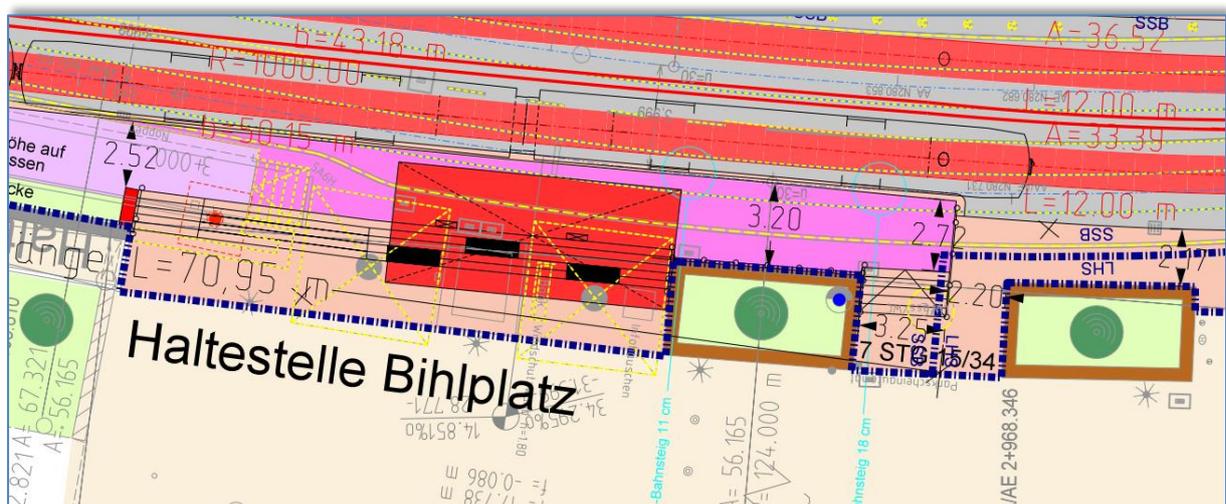
Aufgrund der beidseitigen Verlängerung der Bahnsteige müssen die heutigen Wartehallen entfernt und durch jeweils zwei neue Wartehallen ersetzt werden.

Städtebauliches Gestaltungskonzept im Bereich der Hst. Bihlplatz

Zentrales Element des städtebaulichen Gestaltungskonzeptes am Bihlplatz ist die teilweise überdachte Sitztreppe an der dem Bihlplatz zugewandten Rückseite der Haltestellenverlängerung. Um die Barrierewirkung des verlängerten Bahnsteigs zu mindern, wird an der Rückseite des Bahnsteigs auf einer Länge von knapp 18m eine zur Haltestelle gehörende Treppe angelegt, so dass der Zugang zum Bahnsteig auf diesem ganzen Abschnitt vom Bihlplatz her möglich ist. Diese Treppe in Südausrichtung ist mit verteilt angeordneten Sitzblockelementen versehen, die zum Verweilen einladen. Das Dach der Bahnsteigwartehalle unterstützt dies, da es nach hinten auskragend auch einen großen Teil der Sitztreppe überspannt. So kann man hier auch bei Regen sitzen und dem Treiben auf dem Bihlplatz zuschauen. Nach diesem Prinzip wurde in S-Ost bereits die Hinterkante des Bahnsteigs am Eugensplatz gestaltet (dort allerdings nicht überdacht); ein Verweilangebot das von den dortigen Platzbesuchern gerne angenommen wird.

Die restliche Hinterkante bis zum Ende des Bahnsteigs wird durch das dort bereits vorhandene Baumquartier mit seiner Einfassung aus rötlichem Naturstein abgedeckt. Das Baumquartier vor Gebäude 151 bleibt ebenfalls unverändert erhalten. Durch dieses rücksichtsvolle Vorgehen kann die charakteristische Gestaltung des Bihlplatzes fortgeschrieben werden und es besteht die Chance, die Bäume erhalten zu können.

Ähnlich wie am Eugensplatz kann durch diese Ausgestaltung des Bahnsteigs aus der Not eine Tugend gemacht werden; die Barriere Hochbahnsteig fasst den Bihlplatz an seiner Nordseite, schirmt ihn gegen Straße und Schiene ab und erhöht so die Aufenthaltsqualität auf dem Platz.

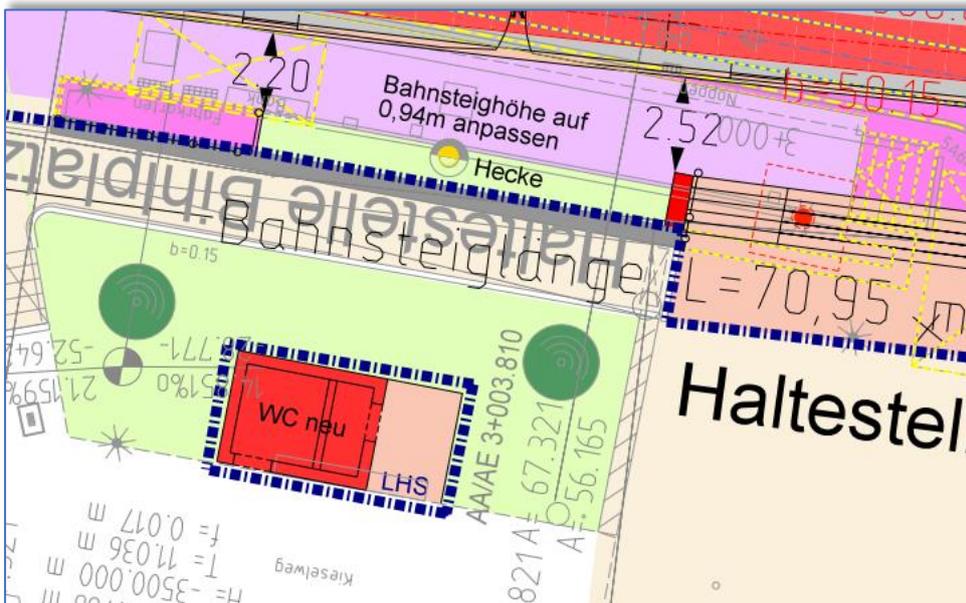


Ausschnitt Stadteinwärtsbahnsteig Sitztreppe am Bihlplatz (Hst. Bihlplatz)



Visualisierung Sitztreppe am Bihlplatz (Hst. Bihlplatz)

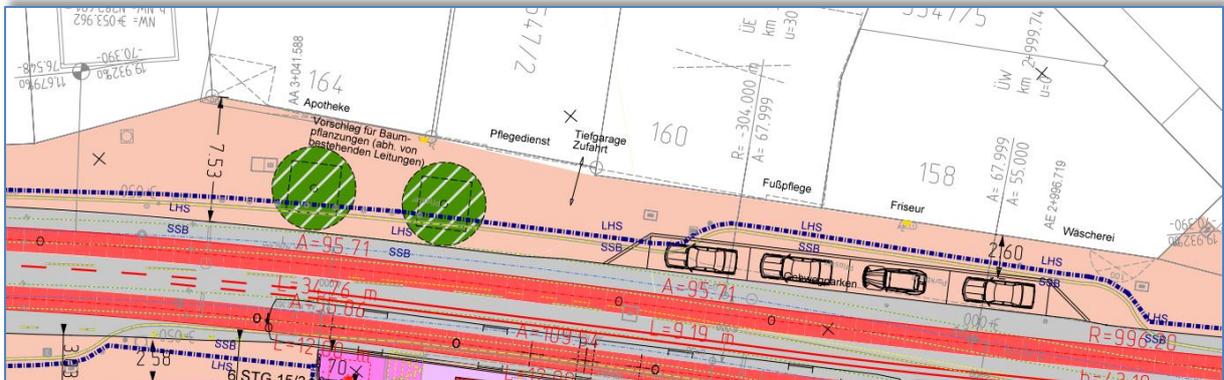
Die heute in diesem Bereich vorhandene runde Toiletten-Litfaßsäule wird im Zuge des Neubaus von barrierefreien Toilettenanlagen entfernt. Die neue Toilette ist ein größeres rechteckiges Gebäude, das südlich der heute bereits vorhandenen Haltestelle in der Grünanlage positioniert wird.



Ausschnitt Neue barrierefreie Toilette am Bihlplatz (Hst. Bihlplatz)

Die Gehwegflächen werden ab Gebäude Böblinger Straße 147/152 mit neuen, Sickerpflaster-Belägen versehen. Die Stellplätze vor den Gebäuden 158/160 bleiben erhalten und werden wie am Erwin-Schoettle-Platz in den Gehwegseitenstreifen integriert.

Da sich der Gehweg vor der Apotheke durch die Gleisverschiebung deutlich vergrößert sollen hier zwei neue Baumstandorte und bei Bedarf weitere Sitzmöglichkeiten geschaffen werden. Ob dies gelingt, kann allerdings noch nicht abschließend zugesichert werden, da die finale Prüfung und Leitungskordinierung noch aussteht.



Ausschnitt breiterer Gehweg vor Apotheke mit geplanten Bäumen (Hst. Bihlplatz)



Visualisierung breiterer Gehweg vor Apotheke mit geplanten Bäumen und in den Gehwegseitenstreifen integrierter Parkierung (Hst. Bihlplatz)

Im Übergang zum Stadtauswärtsbahnsteig soll die Situation der Fußgänger durch die Wegnahme von sieben Parkplätzen vor den Gebäuden 161-165 deutlich verbessert werden. So kann der Gehweg in diesem Abschnitt von 1,70m auf bis zu 4,10m verbreitert werden.

Auch hier sollen neue Beläge (wasserdurchlässige Sickerpflastersteine) verwendet werden, die für eine ansprechende helle Optik sorgen.

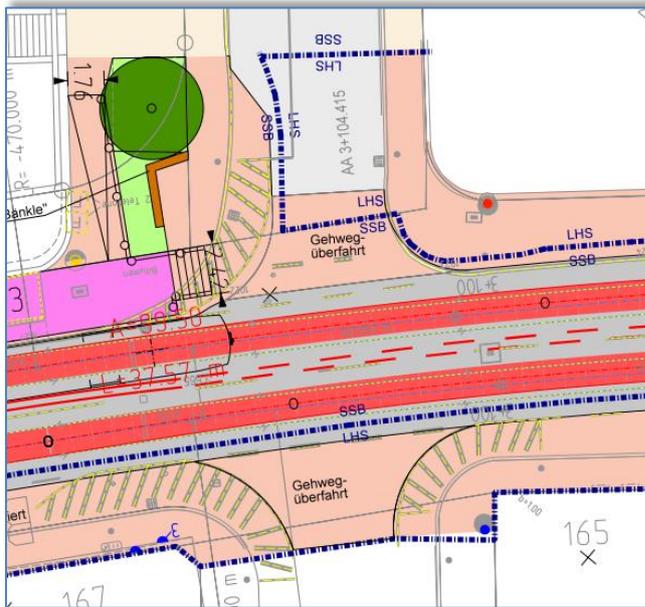


Ausschnitt breiterer Gehweg vor Geb. 159-165 (Hst. Bihlplatz)



Visualisierung breiterer Gehweg vor Geb. 159-165 (Hst. Bihlplatz)

Im Knotenpunkt mit der Benckendorffstraße sollen zur Verbesserung für den Fußverkehr die beiden Einmündungen jeweils mit Gehwegüberfahrten versehen werden. Dies betont den Vorzug der Fußgänger im Straßenraum und erinnert den Kfz-Verkehr an die notwendige Rücksichtnahme auf die Fußgänger. In Kombination mit der schon erwähnten Umgestaltung des Bereichs vor der Kreuzkirche („Schwätz-Bänke“) und der Wegnahme eines der beiden Taxistellplätze entsteht ein räumlich großzügiger Bereich, der durch die Gestaltung die Verkehrssicherheit für den Fußverkehr erhöht und eine gestalterische Aufwertung des Straßenraums mit Verweilqualität darstellt.



Ausschnitt Einmündung Benckendorffstraße mit Gehwegüberfahrten und Schwätz-Bänke (Hst. Bihlplatz)

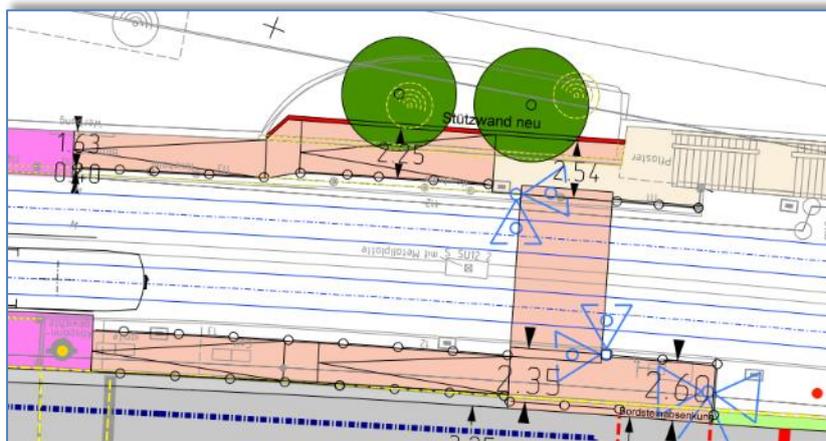


Visualisierung Einmündung Benckendorffstraße mit Gehwegüberfahrten und Schwätz-Bänke (Hst. Bihlplatz)

In der Abwägung der beiden Zugangsrichtungen wurde nach eingehender Diskussion entschieden, dass der stadteinwärtige Zugang der Wichtigere ist, so dass der barrierefreie Zugang künftig auf dieser Seite liegen wird. Der an die Rampe anschließende Überweg wird um rund 30m in Richtung Stadtmitte verschoben, um Platz für die Verlängerung und die Rampe zu schaffen.

Der Überweg selbst wird weiterhin als senkrechter Überweg ausgeführt, da im Zulauf von der Leonberger Straße über die Treppe aus Platzgründen keine Umlenkung möglich ist. Bei einer Ausführung der Querung in Z-Form würde sich für die von der Treppe kommenden Personen ein flacher und damit gefährlicherer Winkel ergeben. Aus diesem Grund wird die Querung wie bisher senkrecht zur Gleisachse ausgeführt.

Auf der stadtauswärtigen Seite der Haltestelle wäre die verfügbare Fläche entlang der Stützmauer zwischen dem alten Widerlager der alten B14-Brücke und dem Treppenaufgang zur Leonberger Straße mit 1,30m sehr gering. Daher soll diese Stützmauer abgebrochen und um rund einen Meter versetzt neu gebaut werden. Die sich darüber befindlichen 2 Bäume müssen daher gefällt und neu gepflanzt werden.



Ausschnitt Seite Stadteinwärts mit Verbreiterung bei Aufgang zur Leonberger Straße (Hst. Südheimer Platz)



Visualisierung Seite Stadteinwärts mit Verbreiterung bei Aufgang zur Leonberger Straße (Hst. Südheimer Platz)

Die Bahnsteige sind heute beide mit rund 2,20-2,30m Tiefe recht schmal bemessen. Im Zuge der Verlängerung soll der Stadteinwärts-Bahnsteig auf die heutige Regelbreite von 2,50m vergrößert werden. Auch der Stadtauswärts-Bahnsteig soll zwischen dem alten B14-Widerlager und der westlichen Treppe zur Leonberger Straße in die ansteigende Böschung hinein um rd. 50cm auf knapp 2,80m vergrößert werden.

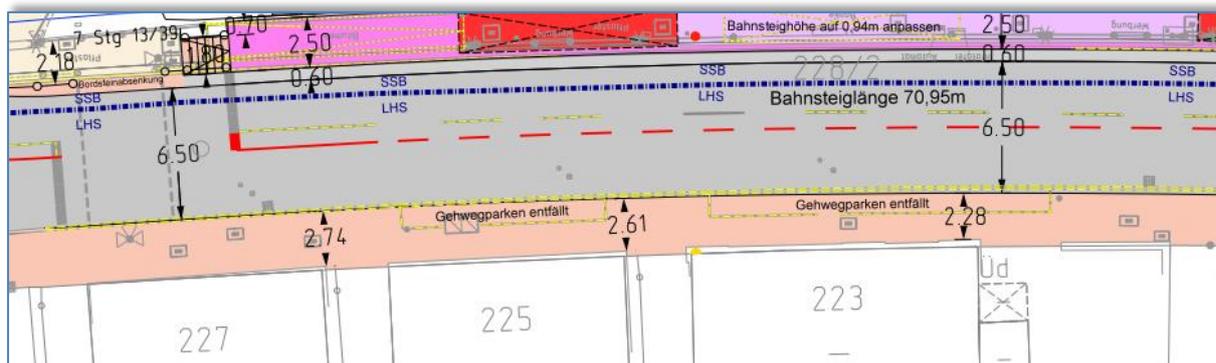
Aufgrund der beidseitigen Verlängerung der Bahnsteige müssen die heutigen Wartehallen entfernt und durch jeweils zwei neue Wartehallen ersetzt werden.

Städtebauliches Gestaltungskonzept im Bereich der Hst. Südheimer Platz

Im Bereich der Gebäude 223-227 ist heute halbseitiges Gehwegparken erlaubt, wodurch eine Restgehwegbreite von zum Teil deutlich unter 2m verbleibt. Zur Verbesserung der Situation auf dem Gehweg sollen diese 6 Stellplätze entfallen. Der Gehweg kann dadurch auf 2,30-2,50m verbreitert werden. Auch hier sollen neue Beläge mit wasserdurchlässigen Sickerpflastersteinen in heller Optik verwendet werden.

Im Zuge der Umgestaltung verlangt die Straßenverkehrsbehörde eine den geltenden Vorgaben entsprechende durchgängige Fahrbahnbreite von 6,50 m ab Gebäude 227. Der

Bordstein, die Fahrbahn und der Gehweg müssen in diesem Bereich ohnehin erneuert werden.



Ausschnitt breiterer Gehwegbereich durch Entfall halbseitiges Gehwegparken vor Geb. 223-227 (Hst. Südheimer Platz)

Barrierefreiheit

Die bestehenden Bahnsteige haben eine Bahnsteighöhe von 90 cm über Schienenoberkante (SO) und mithin einen Höhenunterschied von 10 cm zwischen Bahnsteig und Fahrzeug. Neue Bahnsteige werden bei der SSB mit einer Höhe von 94 cm über SO gebaut bzw. einem Höhenunterschied von 6 cm zwischen Bahnsteig und Fahrzeug. Die Kritik an diesen 90 cm hohen Bahnsteigen hat in den letzten Jahren zugenommen, da sie vielen Menschen mit Behinderungen (insbesondere Nutzern von Elektrorollstühlen) große Probleme beim Einstieg ins Fahrzeug verursachen.

Die SSB ist deshalb bestrebt, im Zuge von Erneuerungsmaßnahmen oder wie hier bei Verlängerungen die Oberflächen der Bestandsbahnsteige um 5 cm anzuheben. Darüber hinaus setzt die SSB mittlerweile sogar lokale, aufklebbare Bahnsteigerhöhungen ein, um für individuelle Probleme an Haltestellen, die noch länger nicht erhöht werden können, eine Lösung anbieten zu können.

Umso wichtiger ist es, Bahnsteige, an denen baulich gearbeitet wird, dauerhaft auf ganzer Länge in der Höhe anzupassen. Rechtlich besteht hierzu keine Verpflichtung, da die Bahnsteige vor Inkrafttreten der aktuellen Vorgaben zur Barrierefreiheit gebaut wurden. Die SSB ist aber von der Notwendigkeit dieser Maßnahme überzeugt und beabsichtigt diese Erhöhung an allen bestehenden Bahnsteigen, die im Zuge des vorliegenden Projektes verlängert werden sollen, umzusetzen und wird hierfür LGVFG-Zuwendungen beantragen.

Genehmigungsrechtlicher Stand, zeitliche Abfolge und Zusammenhang mit Maßnahmen im Netz der DB AG

In den Jahren 2023 und 2024 werden die Bahnsteige der Linie U1 im Bereich Bad Cannstatt und Fellbach ausgebaut.

Für die Verlängerung der Haltestellen in Heslach soll im Jahr 2023 der genehmigungsrechtliche Antrag sowie der LGVFG-Zuwendungsantrag, beides beim Regierungspräsidium Stuttgart, gestellt werden.

Nach erfolgter Genehmigung und Zuschussbescheid ist der Baubeginn in 2025 vorgesehen.

Für den Bau der umfangreichen Gleisanpassungen im Bereich Bihlplatz sowie im Bereich Erwin-Schoettle-Platz muss der Stadtbahnbetrieb zwischen Marienplatz und Heschlach Vogelrain im Jahr 2025 für rund 3 Monate unterbrochen werden und stattdessen ein Ersatzverkehr mit Bussen betrieben werden.

Bei der Terminierung dieser Sperrpause müssen verschiedene Maßnahmen im Netz der DB AG berücksichtigt werden:

In den Sommerferien 2025 wird die S-Bahn-Stammstrecke erneut gesperrt werden. Daher kommt der Stadtbahnverbindung von Vaihingen durch Heschlach in die Innenstadt in dieser Zeit eine besondere Bedeutung zu. Außerdem wird die Panoramabahnstrecke der Gäubahn nach den Sommerferien 2025 nicht mehr an den Hauptbahnhof angebunden sein und steht damit nicht mehr als Umleitungsstrecke bei Störungen auf der S-Bahn-Stammstrecke zur Verfügung, weshalb dann auch bei solchen Störungen die Stadtbahnstrecke durch Heschlach von großer Bedeutung ist.

Aufgrund dieser beider Sachverhalte ist es dringend geboten, dass die notwendige dreimonatige Sperrpause der Stadtbahnstrecke durch Heschlach VOR den Sommerferien 2025 durchgeführt und beendet wird.

Zwar müssen auch noch nach diesem Zeitpunkt jährlich Sperrungen der Strecke zur abschnittsweisen Erneuerung der Stadtbahngleise erfolgen; diese sind jedoch jeweils auf die Dauer von wenigen Wochen begrenzt.

Um die Sperrpause für die Haltestellenverlängerungen in 2025 so kurz als möglich zu halten, ist es in dieser Zeit nur möglich die notwendigen Gleisanpassungen durchzuführen, und dies auch nur im für die Haltestellenverlängerung unbedingt erforderlichen Umfang. Zusätzliche Arbeiten wie der Umbau auf Magerwiesengleis würde die Sperrpause um etliche Monate verlängern, was die Einhaltung des Zeitplans bis Sommer 2025 verunmöglichen würde.

Der eigentliche Bau der Haltestellenverlängerungen erfolgt dann nach Abschluss der Sperrpause und wird voraussichtlich Mitte 2026 abgeschlossen werden.