

Stuttgart, 23.09.2019

## **Bau eines Haltepunktes auf der Panoramastrecke im Bereich des Nordbahnhofs: Gemeinsame Planung mit dem Verband Region Stuttgart und dem Land Baden-Württemberg**

### **Beschlussvorlage**

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik	Beschlussfassung	öffentlich	01.10.2019

### **Beschlussantrag**

1. Der Planung eines Haltepunktes auf der Panoramastrecke im Bereich des Nordbahnhofs (HOAI Leistungsphasen 1-4) gemeinsam mit dem Land Baden-Württemberg (künftig: Land) und dem Verband Region Stuttgart (künftig: VRS) wird zugestimmt.
2. Die LHS beteiligt sich an den Planungskosten von voraussichtlich ca. 750.000 EUR mit einem Anteil von 1/3. Diese Beteiligung steht unter dem Vorbehalt, dass sich das Land und der VRS ebenfalls mit je 1/3 an den Planungskosten beteiligen. Die Verwaltung wird ermächtigt, eine entsprechende Finanzierungsvereinbarung mit dem Land und dem VRS abzuschließen.
3. Der städtische Finanzierungsanteil in Höhe von voraussichtlich 250.000 EUR wird im Teilergebnishaushalt 660 - Tiefbauamt, ProfitCenter 6605410210 - Stuttgart 21 (66), KontenGr. 42510 - Sonstige Aufwendungen, Sach- und Dienstleistungen im Jahr 2019 gedeckt.

## Kurzfassung der Begründung

Um nach Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs und zumindest bis zur Fertigstellung der Gäubahnanbindung über den Flughafen im Rahmen von Stuttgart 21 unterbrechungsfrei einen Eisenbahnverkehr auf der Panoramabahn zu ermöglichen, haben der VRS und die SSB verschiedene Varianten für einen Interimshalt am Nordbahnhof untersuchen lassen. Untersucht wurden alternativ Haltepunkte am Eckartshaldenweg und im Bereich „Löwentorbrücke/Nordbahnhof“. Der Ausschuss Stuttgart 21/Rosenstein wurde hierüber in der Sitzung am 06.03.2018 informiert. Der Verkehrsausschuss des VRS hat sich in der Sitzung am 25.10.2017 dafür ausgesprochen, den Halt „Löwentorbrücke/Nordbahnhof“ weiter zu verfolgen. Das Verkehrsministerium des Landes hat sich diesem Votum angeschlossen. Auch aus städtischer Sicht scheint ein Haltepunkt im Bereich „Löwentorbrücke/Nordbahnhof“ bei Abwägung aller Vor- und Nachteile die beste Lösung darzustellen. Dies ergibt sich insbesondere aus den Umsteigemöglichkeiten zum S-Bahn-Halt Nordbahnhof (ca. 240 m Fußweg). Zur Stadtbahn (Haltestelle Löwentorbrücke mit den beiden Linien U6 und U7) ergibt sich eine zufriedenstellende Umsteigesituation über eine Treppe und den Brünner Steg (ca. 190 m Fußweg). Im Gegensatz hierzu böte ein alternativ untersuchter Endhalt im Bereich der Kreuzung mit der Heilbronner Straße / Höhe A.-Flemming-Schulen (Arbeitstitel „Eckartshaldenweg“) keine Verknüpfung zur S-Bahn, sondern lediglich eine gute Umsteigemöglichkeit zu den drei Stadtbahn-Linien U5, U6 und U7.

Ein weiterer Vorteil eines Endhalts „Löwentorbrücke/Nordbahnhof“ besteht in der vollständigen Aufwärtskompatibilität zu einer späteren Weiterführung der Panoramabahn in Richtung Feuerbach. Hingegen hätte ein Haltepunkt „Eckartshaldenweg“ für die Weiterführung der Panoramabahn Richtung Feuerbach ggf. den Umbau des Bahnsteigs erfordert (eingeschränkte Aufwärtskompatibilität).

Der neue Bahnsteig „Löwentorbrücke/Nordbahnhof“ befindet sich in Kurvenlage. Eine Umsetzung dieser Maßnahme ist kurzfristig ohne Einschränkungen des Betriebs auf der Panoramabahn möglich, da die heute genutzten Logistikleise (231 und 215) weiterhin genutzt werden können.

Zur baldigen Realisierung des Haltepunkts hat die LHS Gespräche mit dem Land und dem VRS geführt. Gemeinsames Ziel ist, den Haltepunkt spätestens bis zur Inbetriebnahme des neuen Hauptbahnhofs umzusetzen. Um dies zu gewährleisten, sollen die ingenieurtechnischen Planungen für den Haltepunkt (HOAI Leistungsphase 1-4) bereits jetzt in Auftrag gegeben werden. Fragen des Betriebs, insbesondere der Betriebspflicht und aller damit zusammenhängenden Themen zur Eisenbahninfrastruktur sind noch zwischen den Beteiligten Land, Bahn, VRS und Stadt zu klären. Für die Leistungsphasen 1-4 fallen voraussichtlich Planungskosten in Höhe von ca. 750.000 EUR an. Diese teilen sich – ohne Präjudiz für die weitere Kostenverteilung – das Land, der VRS und die LHS zu je einem Drittel. Die Vergabe soll formal durch die LHS als Grundstückseigentümerin erfolgen.

Die Planungen für diesen Haltepunkt sollen folgende Aspekte berücksichtigen:

- Der Haltepunkt soll ab der im Rahmen von Stuttgart 21 vorgesehenen Sperrung der Panoramabahn (ca. ein halbes Jahr vor Inbetriebnahme des neuen Hauptbahnhofs, d.h. voraussichtlich Mitte 2025) interimswise als Endhalt der Panoramabahn dienen. Der Haltepunkt ist perspektivisch für eine halbstündige Bedienung auszulegen.
- Um eine gute verkehrliche Anbindung zu gewährleisten, soll der Haltepunkt mit der S-Bahn-Station Nordbahnhof und der Stadtbahn-Station Löwentorbrücke verknüpft werden. Dabei ist der Bahnsteig barrierefrei an die Mia-Seeger-Straße anzubinden und ein barrierefreier Zugang zum Brünner Steg herzustellen; siehe Abbildung 1.

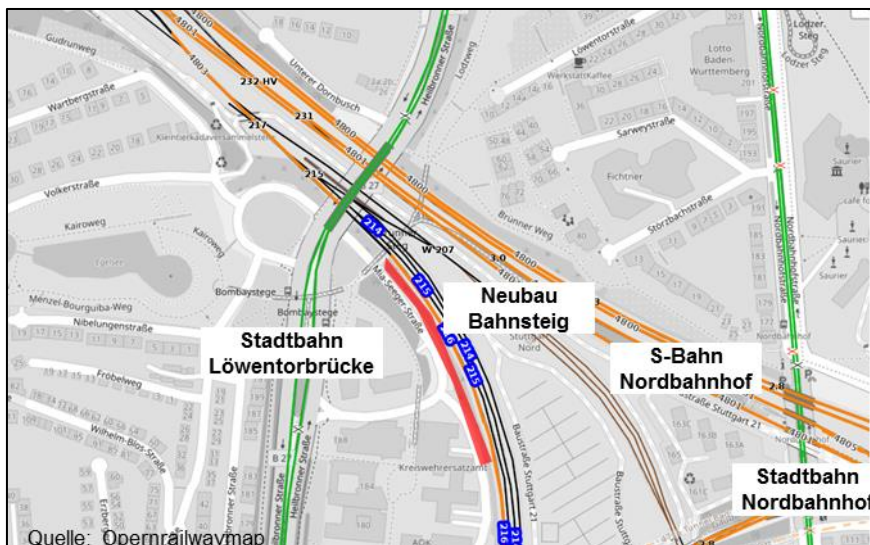


Abbildung 1: Panoramabahn, Haltepunkt Löwentorbrücke/Nordbahnhof [Grundlage: Openrailwaymap]

- Es sollen die heute vorhandenen Gleisanbindungen an die S-Bahn-Strecke aus Richtung Feuerbach sowie an die Panoramabahn berücksichtigt werden. Der Haltepunkt soll so geplant werden, dass perspektivisch eine halbstündige Bedienung und eine Weiterführung in Richtung Stuttgart-Feuerbach möglich sind. Er soll so dimensioniert werden, dass im Störfall auch S-Bahn-Züge aus beiden Richtungen halten, enden und wenden können. Die betriebliche Notwendigkeit eines oder mehrerer Ausziehgleise soll im Rahmen der weiteren Planungen untersucht werden. Die Ein- und Ausfahrgeschwindigkeit soll nach Möglichkeit 80 km/h betragen.
- Durch eine Bahnsteiglänge von 210 m, eine Bahnsteighöhe von mindestens 76 cm und eine Mindestbreite von 3,0 m soll eine Nutzung für S-Bahn-Züge im Störfall gewährleistet werden. Die Ausstattung des Bahnsteigs soll bedarfsgerecht mit Wetterschutz, Fahrgastinformation (FIA) etc. erfolgen.
- Eine Umsetzung der Baumaßnahme soll kurzfristig und ohne Einschränkungen des Betriebs auf der Panoramabahn ermöglicht werden.

## **Finanzielle Auswirkungen**

Für die Planungen des Haltepunktes bis zur Genehmigungsplanung (HOAI Leistungsphasen 1 - 4) werden vsl. Planungskosten von bis zu 750.000 EUR anfallen. Diese Planungsleistungen sollen zeitnah durch die LHS vergeben werden. Die Entscheidung über die Vergabe wird in Abstimmung mit dem Land und dem VRS sowie der Bahn getroffen.

Die auf dieser Grundlage anfallenden Planungskosten werden – ohne Präjudiz zu weiteren Kosten – zu gleichen Teilen vom Land, vom VRS und von der LHS getragen. Der städtische Finanzierungsanteil in Höhe von voraussichtlich 250.000 EUR wird im Teilergebnishaushalt 660 - Tiefbauamt, ProfitCenter 6605410210 - Stuttgart 21 (66), KontenGr. 42510 - Sonstige Aufwendungen, Sach- und Dienstleistungen im Jahr 2019 gedeckt:

Die Auszahlung erfolgt im Teilergebnishaushalt 660 – Tiefbauamt

PS-Nr. 4.665419.021.002.60.28

Auftrag SAP: 66P2800047

Kostenstelle: 66006021 (Stuttgart 21- Amt 66)

Kostenart: 42910110 (Projektmittel S21 - Pauschale)

## **Mitzeichnung der beteiligten Stellen:**

SWU, T, WFB

## **Vorliegende Anfragen/Anträge:**

## **Erledigte Anfragen/Anträge:**

Fritz Kuhn

Anlagen

keine

<Anlagen>