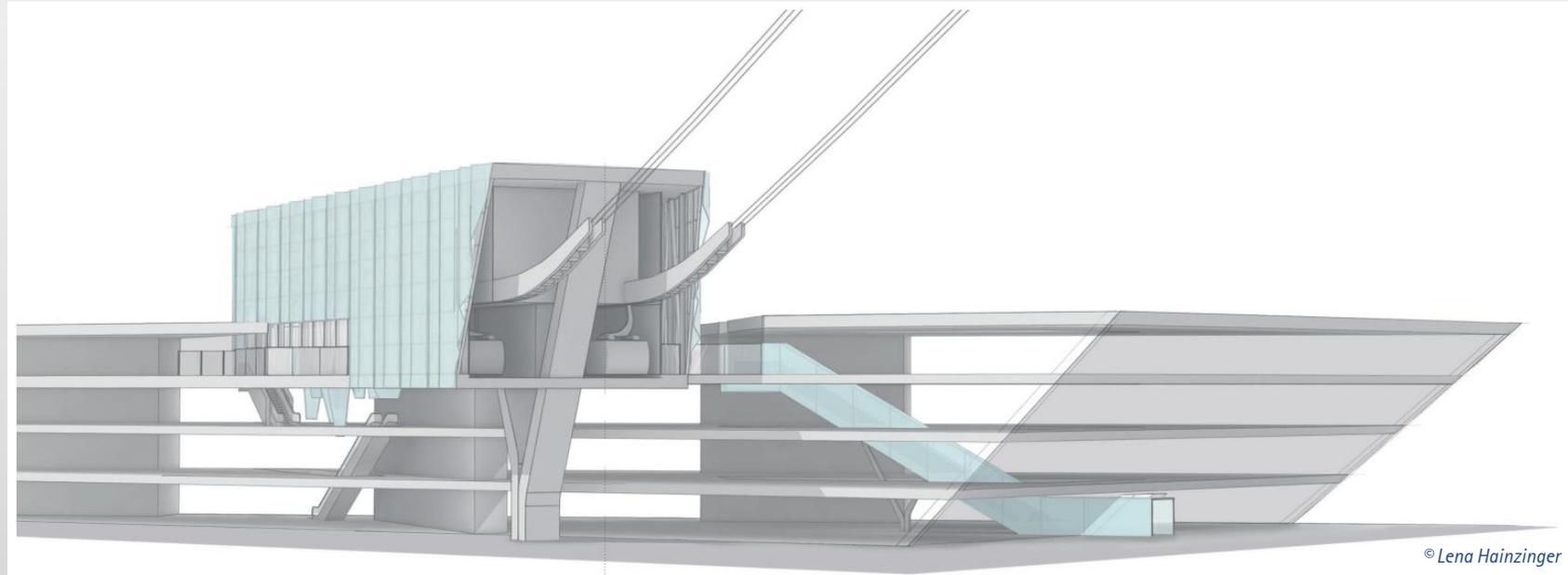


Machbarkeitsstudie Seilschwebbahnen in Stuttgart



**Vertiefende Planungen der Pilottrasse Vaihingen
Arbeitsstand und weiteres Vorgehen**

Vertiefende Planung der Pilottrasse Vaihingen – Vorgaben und Agenda

- **STA-Beschluss Januar 2021** zur vertiefenden Planung der Pilottrasse Vaihingen
- Qualitative Prüfung weiterer **Trassenvarianten in Vaihingen**
 - Trassenführung über Ortsmitte
 - Trassenführung über Schulzentrum
- **Planerische Festlegung der Seilbahntrassierung**, der Standorte für Stützen und der Stationen
 - Grobe Dimensionierung des Baukörpers für den Fahrgastbereich
 - Positionierung der Zu- und Abgänge im Straßenraum
 - Ausstattung mit Fahrstühlen, Fahrtreppen, Treppenanlagen
 - Positionierung maschinentechnische Seilbahnkomponenten und Betriebsräume
- Fortschreibung **Verkehrliche Bewertung**
- Weitere Begleitmaßnahmen
 - Höhenerhebung Bewaldungsflächen Glemswald durch **Drohnenbefliegung**
 - **Umweltfachliche Ersteinschätzung** im Landschaftsschutzgebiet
 - **Projektbegleitende Lenkungsgruppe**, städtebauliche Abstimmungen VAI-Campus

Qualitative Prüfung weiterer Trassenvarianten Streckenabschnitt West



Qualitative Prüfung weiterer Trassenvarianten Streckenabschnitt West



Überblick Bewertungsmethodik Seilschwebebahn-Varianten

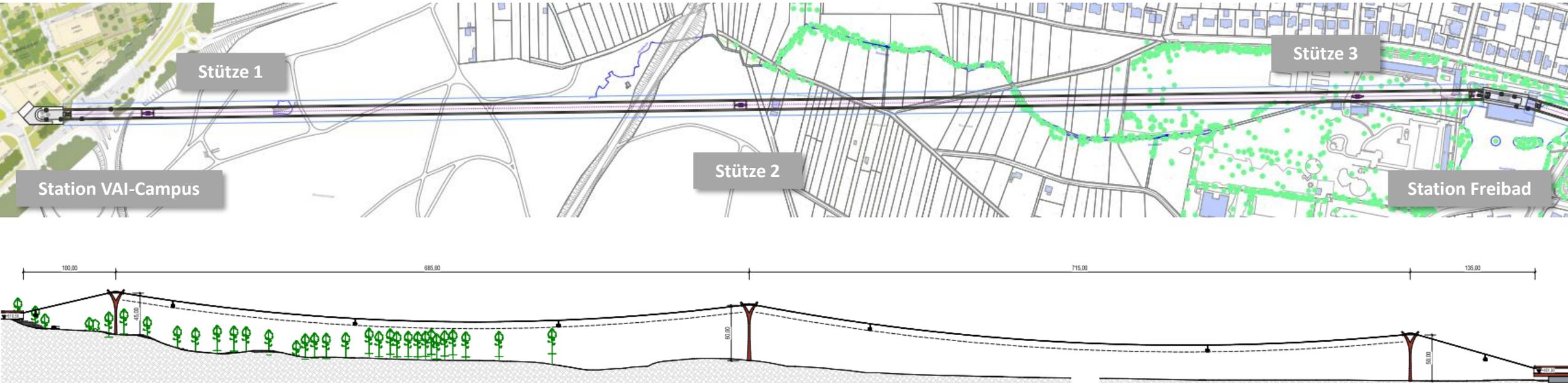
- Für die Untersuchungskorridore sind jeweils getrennt Variantendiskussionen erfolgt
- Zur Bewertung der unterschiedlichen Varianten wurden Hauptkriterien, Unterkriterien und deren Gewichtung definiert
- Varianten für Stationsstandorte und Streckenabschnitte bei jedem Korridor sequentiell und als Gesamtrasse bewertet
- Die Ermittlung der Vorzugsvariante resultiert aus der arithmetischen Kombination der gewichteten Hauptkriterien
- Für die abschließende Empfehlung zum weiteren Vorgehen wurden ergänzend qualitative Abwägungen zu Dringlichkeit und Realisierungszeit sowie gesellschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen einbezogen

	Hauptkriterium	Gewichtung	Unterkriterien
Stationen	Erschließung / Potential	10,0 %	Umsteigemöglichkeit
			Umsteigewege
			Wohngebiete
Stationen	Umwelt / Städtebau	7,5 %	Arbeitsplätze
			Schutzgebiete betroffen
			Lärmbetroffenheit
Stationen	Standort	12,5 %	Denkmalschutz
			Eigentumsverhältnisse
			Flächennutzung
Strecken	Umwelt/Städtebau	20,0 %	Verfügbare Fläche
			Einsehbarkeit
			Verschattung
Strecken	Realisierungsrisiko	20,0 %	Schutzgebiete (Überstreichung)
			Private Grundstücke (Anzahl)
			Stadtgrundstücke (Führung über Verkehrsflächen)
Varianten	Verkehrliche Wirkung	20,0 %	Reisezeit
			Anzahl Stationen
Varianten	Kosten	10,0 %	Anzahl Stationen
			Variantenlänge

Variantenvergleich Trassenabschnitt West

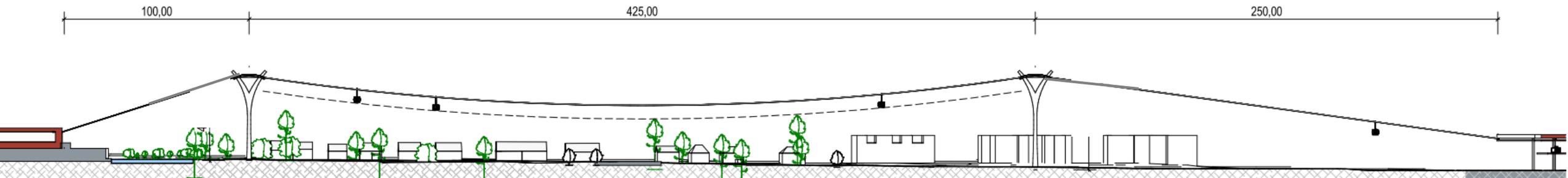
	<i>Stationswertung</i>		<i>Streckenwertung</i>		<i>Nutzen-Kosten</i>	GESAMTBEWERTUN	
Vorzugsvariante	2,223	0,741	2,000	1,000	1,000		2,741
Schulzentrum 1	2,805	0,701	3,067	1,022	0,900	2,623	
Schulzentrum 2	3,265	0,653	3,867	0,967	0,800	2,420	
Gründgens - Stadtpark	3,835	0,639	4,367	0,873	0,700	2,212	
Gründgens - Schillerplatz	3,375	0,675	3,333	0,833	0,800	2,308	
Pascal - Stadtpark	4,805	0,601	5,800	0,829	0,800	2,230	
	<i>Summe</i>	<i>Mittelwert</i> <i>max. 0,90</i>	<i>Summe</i>	<i>Mittelwert</i> <i>max. 1,20</i>	<i>max. 0,90</i>	<i>max. 3,00</i>	

Entwurf Trassenabschnitt Glemswald (Eiermann-/VAI-Campus bis Freibad)



- Station VAI-Campus als Umlenkstation ohne motorische Antriebselemente
- Position nach städtebaulichen Vorgaben mit Entkoppelung der techn. Bauteile vom Gebäude
- Fundamente und Lastabtragung getrennt von Gebäude und Stadtbahntrasse
- Zugang ebenerdig von Campus-Gelände
- Nutzung für Warentransport mit Mikrodepot möglich
- Stützhöhe 45 – 60 m wg. Baumbestand (Seildurchhang bei bis ca. 28 m hohen Bäumen)
- Zwischenstütze (Stütze 2) neben Trasse Bodenseewasserversorgung (nur geringe Eingriffe in Baumbestand)
- Überstreichung von wenigen privaten Gartengrundstücken

Entwurf Trassenabschnitt Vollmoellerstraße (Freibad bis Bahnhof-West)



- Zwischenstation Freibad auf Gebäude Hallenbad-Umkleiden
- Gebäudeteil Eingang/Umkleide aus Anfang der 1970er erneuern, Hallenbad erhalten
- Stationszugang über neu gestalteten Westbereich (Treppe, Aufzug)
- Parkplätze und Radabstellanlagen vorhanden
- Stützhöhe 45 – 50 m wg. Baumbestand (bis ca. 30 m hohe Bäume im Bereich des Feuerlöschsee), alternativ: Baumbeschneidung

Entwurf Station Bahnhof-West mit Brückenverbindung zu Bahnhof-Ost

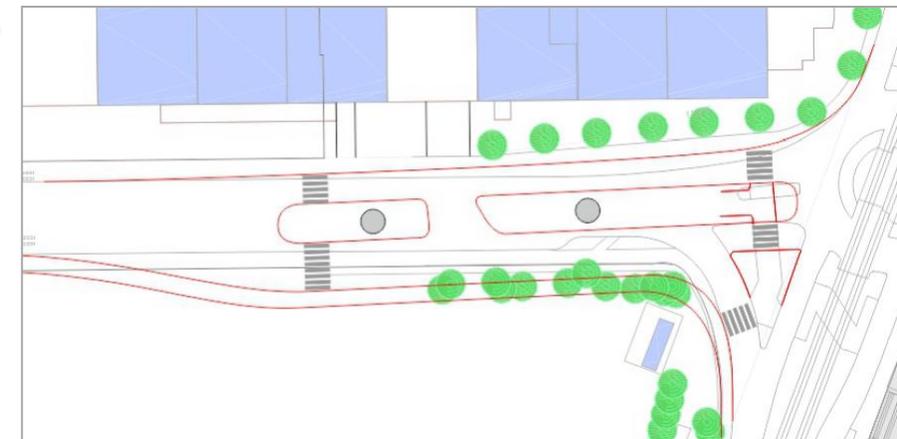


- Station Bahnhof-West (Antriebsstation) mit durchgängig barrierefreier Erschließung von Unterführung (-1-Ebene) bis Station bzw. Brückenverbindung (+1-Ebene)
- Brückenverbindung auf +1-Ebene zur fußläufigen Direktanbindung der Bahngleise mit den Seilbahn-Stationen
- Seilbahn-Kabine auf Schienen seitlich entlang der Brückenverbindung als Sonderkonstruktion mit Seil- oder Radantrieb
- Treppen, Aufzug + Rolltreppen zu Bahnsteigen S-Bahn / RE-Bahn
- Station Bahnhof-Ost als Teil eines multifunktionalen Hub-Gebäudes mit Mobilitätsangeboten
- Zugang zur Station über innere Gebäudeerschließung mit Treppen und Aufzügen
- Zusätzlich ggf. als Anlieferpunkt für Warentransport zum Mikrodepot VAI-Campus nutzbar (separater Lastenaufzug möglich)
- Integration eines Video-Kontrollraums für gesamte Seilbahn-Anlage

Entwurf Trassenabschnitt Industriestraße West (Station Bahnhof-Ost bis Station Wallgraben)



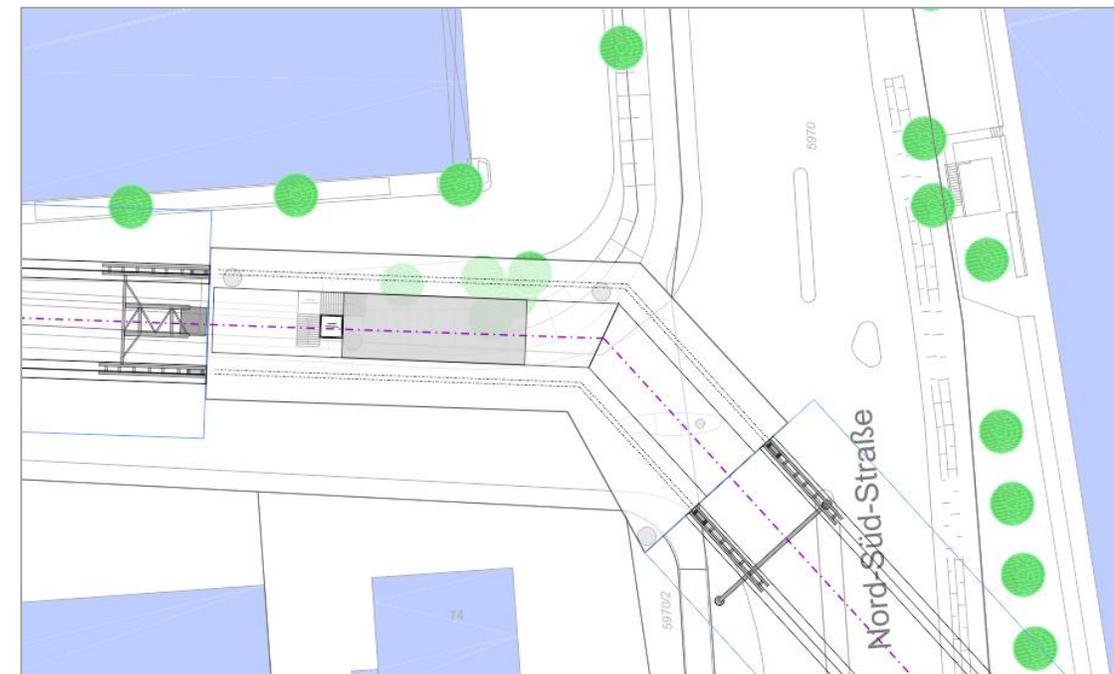
- Station Bahnhof-Ost auf Mobilitäts-Hub
- Stütze 6 im Seitenbereich am Beginn Busbucht positionierbar, bauliche Verschwenkungen im Gehweg bzw. Beetverlängerung am Straßenrand
- Stütze 7 als 3-Bein-Sonderkonstruktion mit Lastabtragung zum EnBW-Gelände
- Station Wallgraben auf neuer Mittelinsel in Industriestraße, bauliche Anpassungen Straßenverlauf durch Fahrbahnaufweitung und Verschwenkung stadtauswärts zum EnBW-Gelände hin erforderlich
- Zusätzliche Variante mit Direktanbindung an EnBW-Gelände denkbar
- Teilweise beengtes Lichtraumprofil (mit Sicherheitsabständen), konstruktive Stabilisierungsmaßnahmen erforderlich, um Kabinen-Seitenschwingen zu vermeiden



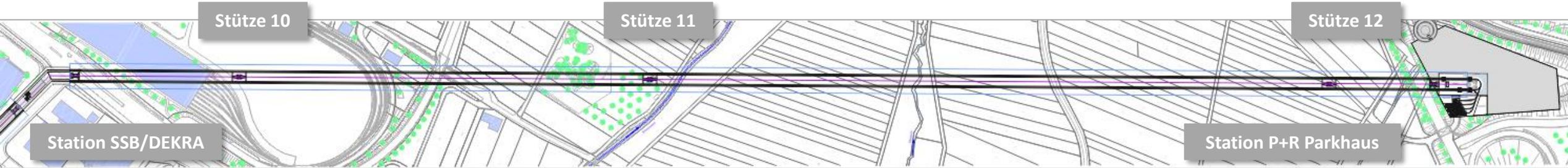
Entwurf Trassenabschnitt Industriestraße Ost (Station Wallgraben bis Station SSB / DEKRA)



- Von Station Wallgraben weiter über Stadtbahntrasse und Fußgängerbrücke „Häussler“-Gebäude
- Stütze 8 als 3-Bein-Sonderkonstruktion mit Lastabtragung zu Seitenbereichen (private Grüngelände)
- Stütze 9 im Seitenbereich mit Verschwenkung Fahrbahn und Gehweg (Rest-Fahrbahnbreite > 6 m)
- Station SSB / DEKRA seitlich am SSB-Gelände angebaut
- Stationszugang auf nördlicher Seite Industriestraße
- Station als zweifache Antriebsstation zum Bahnhof bzw. zum P+R-Parkhaus
- Stationsanbindung zum SSB-Gelände in Betriebshof mit Wartungsanlagen und technischen Räumen optional denkbar.



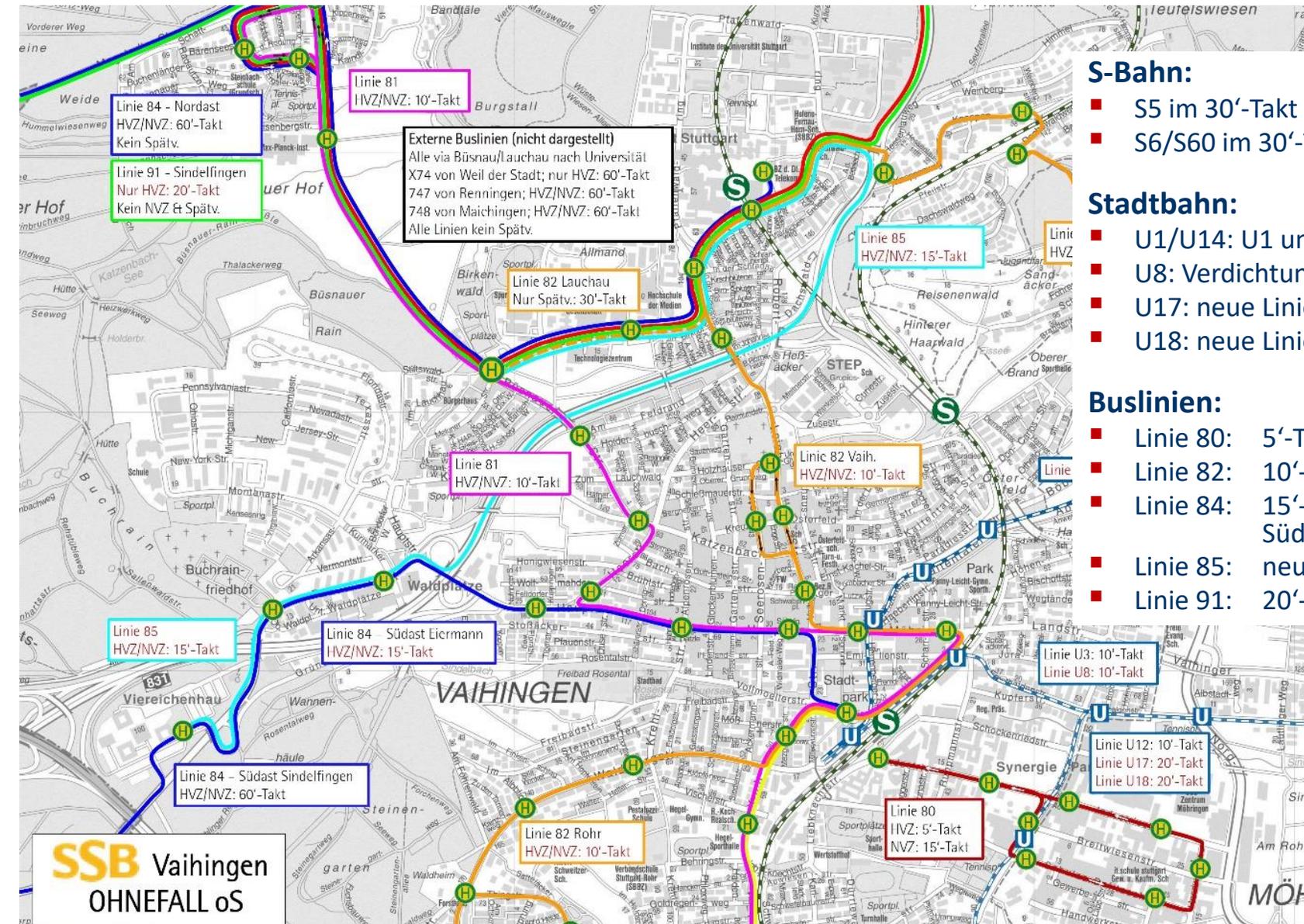
Entwurf Trassenabschnitt Freigelände (Station SSB / DEKRA bis Station P+R-Parkhaus)



- Trassenführung von Station SSB / DEKRA im Konflikt mit Hochspannungs-Freileitung an Nord-Süd-Straße, Lösungsvarianten vorhanden
- Stütze 10 im Grünbereich auf SSB-Betriebsgelände
- Stütze 11 auf städtischem Grundstück im LSG Glemswald
- Stütze 12 ggf. auf Tausch-Grundstück im Acker
- Station Parkhaus auf Dach einer möglichen P+R-Anlage
- Interne Erschließung der Station über Aufzüge und Treppen aus den Parkebenen
- Im Untergeschoss Möglichkeit einer Andienung für Warentransport zum Mikrodepot VAI-Campus und Direktzubringung zur Seilbahn mit Lastenaufzug
- Technischer Betriebshof mit Reserve-Garage und Wartungsanlagen für Kabinen sowie technischen Räumen für Anlagenbetrieb möglich



Referenzgrundlage SSB-Betriebskonzept im Ohne-Fall (= ohne Stadtbahnverlängerung / ohne Seilbahn)

**S-Bahn:**

- S5 im 30'-Takt über Schwabstraße nach Ehningen
- S6/S60 im 30'-Takt über Schwabstraße nach Vaihingen

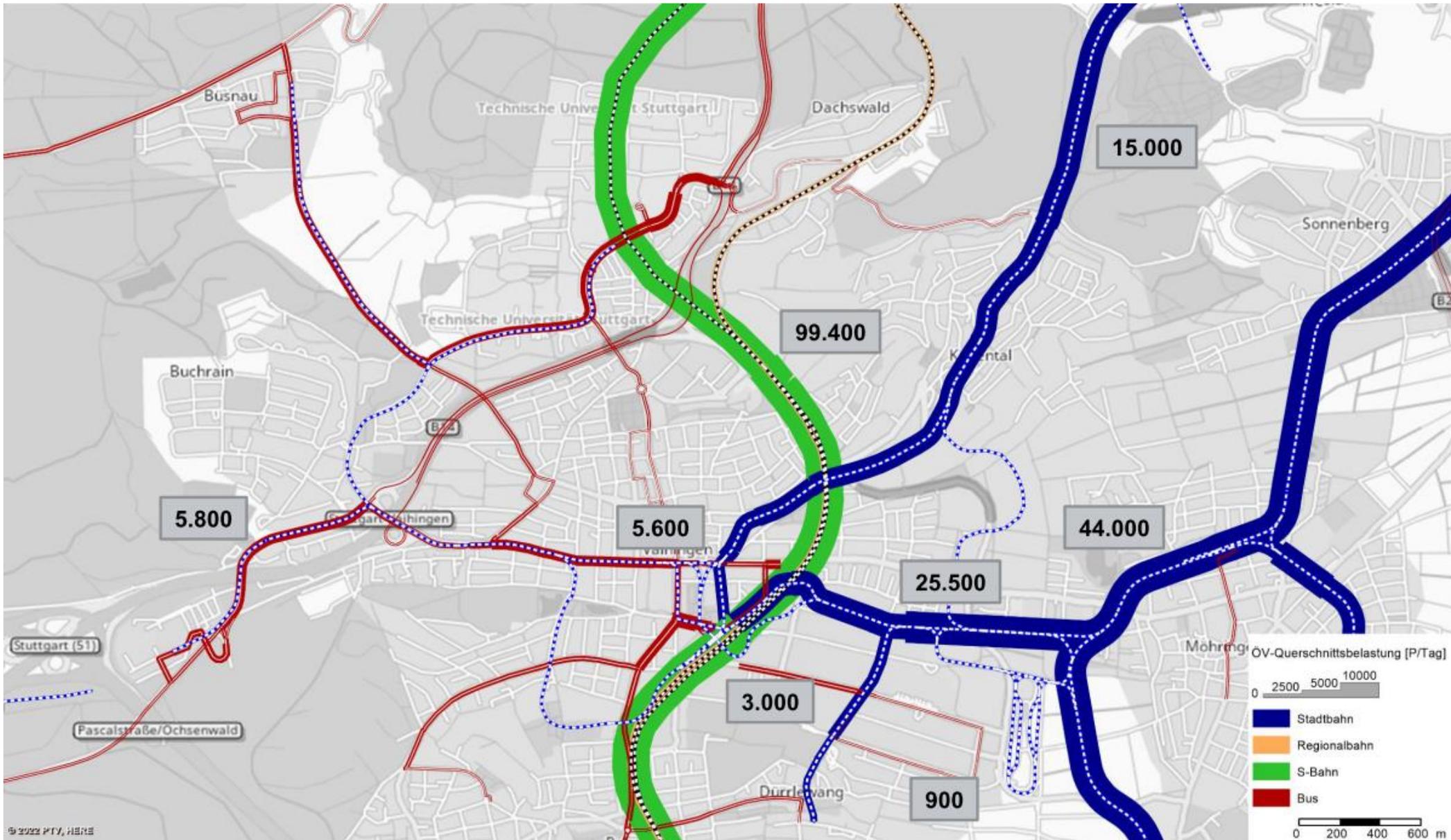
Stadtbahn:

- U1/U14: U1 und U14 Linienrouten im Süden getauscht
- U8: Verdichtung zwischen Heumaden und Vaihingen auf 10'-Takt
- U17: neue Linie zwischen Dürtlewang und Flughafen in 20'-Takt
- U18: neue Linie Zwischen Dürtlewang und Echterdingen in 20'-Takt

Buslinien:

- Linie 80: 5'-Takt in HVZ, 7/10/15'-Takt in NVZ
- Linie 82: 10'-Takt zwischen Rohr und Universität
- Linie 84: 15'-Takt zwischen Vaihingen und Eiermann Campus sowie Südast Sindelfingen im 60'-Takt
- Linie 85: neu: 15'-Takt zwischen Lauchau und Eiermann Campus
- Linie 91: 20'-Takt in HVZ, 30'-Takt in NVZ (Sindelfingen nur HVZ)

Verkehrliche Bewertung – Tagesbelastungen Ohne-Fall (Auszug)

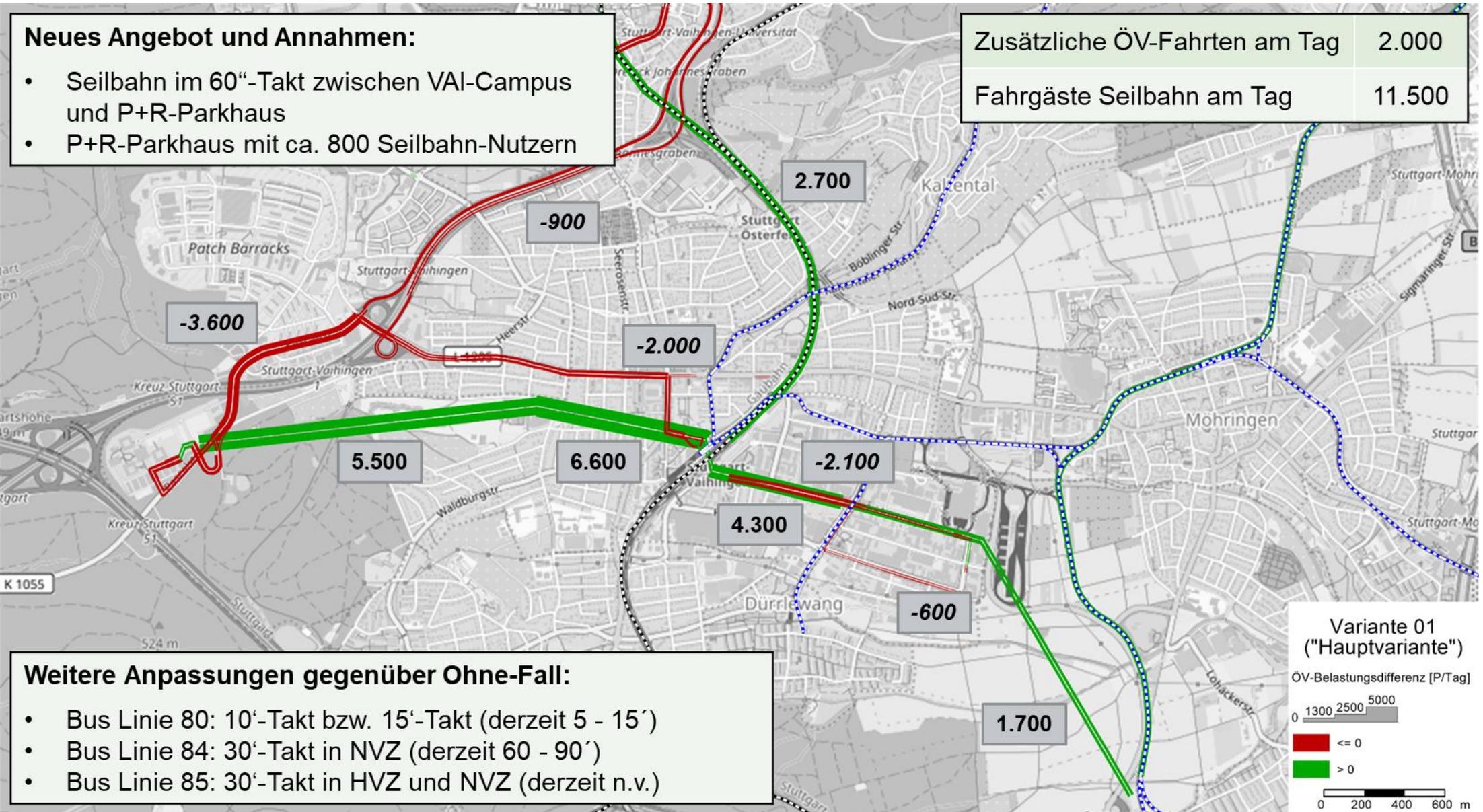


Verkehrliche Bewertung – Erwartete Auswirkungen Mit-Fall Seilbahn (Auszug)

Neues Angebot und Annahmen:

- Seilbahn im 60“-Takt zwischen VAI-Campus und P+R-Parkhaus
- P+R-Parkhaus mit ca. 800 Seilbahn-Nutzern

Zusätzliche ÖV-Fahrten am Tag	2.000
Fahrgäste Seilbahn am Tag	11.500



Weitere Anpassungen gegenüber Ohne-Fall:

- Bus Linie 80: 10'-Takt bzw. 15'-Takt (derzeit 5 - 15')
- Bus Linie 84: 30'-Takt in NVZ (derzeit 60 - 90')
- Bus Linie 85: 30'-Takt in HVZ und NVZ (derzeit n.v.)

Höhenerhebung Bewaldungsflächen Glemswald durch Drohnenbefliegung



Weitere Aktivitäten seit Anfang 2021 (Corona-bedingt teilweise eingeschränkt)

- Mehrere Sitzungen der Lenkungsgruppe mit Vertretern von Stabsstelle und Verwaltung LHS, SSB, VVS, VRS, IBA 2027, V´ministerium BaWü
- Erste Bürgerbeteiligung „Seilbahn Stuttgart“ durch „Aufsuchende Dialoge“ an mehreren Standorten in Vaihingen
- Online-Schaltung Image-Video „Eine Seilbahn für Stuttgart“
- Einbindung Seilbahn-Planungen bei Bürgerbeteiligung „AufentHaltestelle Zukunft“ Bahnhof Vaihingen
- Abstimmung städtebauliche Rahmenbedingungen Seilbahnstation VAI-Campus (mit Standortvarianten)



<https://www.stuttgart.de/leben/mobilitaet/oePNV/seilbahn.php>

Weiteres Vorgehen und Empfehlungen

- Fortschreibung der aktuellen Nutzenbewertung auf Basis der neuen Methodik der Standardisierten Bewertung in Anlehnung an Vorgehensweise „Stadtbahn-Studie“ (neue Methodik ab Mitte 2022 vorliegend)
- Fortschreibung der aktuellen Kostenschätzung gemäß Vorgaben der neuen Standardisierten Bewertung
- Projektvorstellung bei RP Stuttgart und VM BaWü zur Abstimmung der Anforderungen an Fördermittel

Danke für Ihre Aufmerksamkeit!

