



Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg

PLANUNG

Ergänzende Infrastruktur für den Schienenknoten Stuttgart



Im Rahmen von Stuttgart 21 findet eine umfassende Neugestaltung des Bahnknotens Stuttgart statt. Das Projekt ist im Bau und der neue Durchgangsbahnhof soll nach den Zeitplänen der Deutschen Bahn Ende des Jahres 2025 in Betrieb genommen werden. Die mit Stuttgart 21 geplante Infrastruktur und der Durchgangsbahnhof verfügen über ausreichende Kapazitäten für die aus den vorliegenden Prognosen absehbare Verkehrsentwicklung sowie für den Deutschlandtakt.

Das Ministerium für Verkehr bemüht sich gemeinsam mit der Deutschen Bahn sowie Stadt und Region Stuttgart um eine weitere Optimierung der Infrastruktur im Knoten Stuttgart. Bereits vereinbart sind folgende Ergänzungsprojekte:

- 3. Gleis Station Terminal am Flughafen
- Ausbau Rohrer Kurve
- Ausbau Bahnhof Stuttgart-Vaihingen

- [Große Wendlinger Kurve](#)
- Zusätzliche Weichenverbindungen für die S-Bahn (durch Verband Region Stuttgart)
- Bahnhof Merklingen – Schwäbische Alb (auf der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm)

Der Verkehrssektor hat einen steigenden Einfluss auf den Klimawandel. Um die Klimaschutzziele zu erreichen muss Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Das Land hat sich zum verkehrspolitischen Ziel gesetzt, die Fahrgäste im öffentlichen Verkehr bis zum Jahr 2030 zu verdoppeln. Auch die Bundesregierung und die Deutsche Bahn haben entsprechende Ziele für den Schienenverkehr ausgegeben.

Deswegen ist es notwendig, zu überprüfen, welche Leistungsfähigkeit die zukünftige Infrastruktur im Schienenknoten Stuttgart besitzt und welche perspektivischen Weiterentwicklungen der Infrastruktur geplant und offengehalten werden sollten. Angesichts des Verdopplungsziels ist dieser Überprüfungsbedarf vor allem deswegen notwendig, weil die S-Bahn Stuttgart bereits heute an ihrer Kapazitätsgrenze ist.

Es befinden sich verschiedene Infrastrukturergänzungen in der Prüfung und Diskussion. Als Grundprämisse werden diese auf der Grundlage der Realisierung von Stuttgart 21 gesehen und respektieren die städtebaulichen Planungen der Landeshauptstadt Stuttgart.

Denkbare weitere Infrastrukturergänzungen:

- Ausbau Nordzulauf zwischen der Schnellfahrstrecke aus Mannheim und Stuttgart-Feuerbach
- Ausbau des Bahnhofs Stuttgart-Feuerbach zum Regionalverkehrshalt (aus Arbeitspaket ÖPVN-Pakt für die Region Stuttgart 2014)
- Erhalt der Panoramabahn und Anbindung z.B. in Richtung Feuerbach
- Interimbahnhof Nordhalt
- [P-Option](#) : Verbindung vom Zulauf aus Feuerbach zum Fernbahntunnel zwischen Bad Cannstatt und dem neuen Hauptbahnhof (Bauliche Vorkehrungen bereits im Rahmen des Projekts Stuttgart 21).
- T-Spange: S-Bahn-Querverbindung zwischen Bad Cannstatt und Feuerbach
- **Ergänzungsstation Stuttgart**

Ergänzungsstation zum Tiefbahnhof Stuttgart 21



Zur weiteren Attraktivitäts- und Kapazitätssteigerung hat das Ministerium für Verkehr eine Ergänzungsstation als Verknüpfung zum neuen Hauptbahnhof Stuttgart zur Diskussion gestellt. Eine zusätzliche unterirdische Nahverkehrsstation mit Anbindung vom Nordzulauf, von den S-Bahn-Gleisen und von der Panoramabahn könnte zusätzliche Kapazitäten für weitere S-Bahnen bis zum zentralen Verteilerknoten Hauptbahnhof und damit die Voraussetzung für zusätzliche Express-S-Bahnen/ Metropolexpresslinien bis in die Innenstadt Stuttgarts schaffen (siehe Grafik, rote Strecke). Und zudem könnte damit in Kombination mit dem Erhalt der Panoramabahn eine geeignete Ersatzstrecke für die leistungsfähige und fahrgastfreundliche Umleitung der S-Bahnlinien bei Störungen der S-Bahn-

Stammstrecke geschaffen werden. Diese Ersatzstrecke ist im Konzept von Stuttgart 21 nicht vorgesehen, sollte aber nach dem Ergebnis der Schlichtung erhalten werden.

Durch die Herausforderungen des Klimaschutzes können die künftigen Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur über die heutigen Planungsgrundlagen hinausgehen. Zur Zukunftssicherung sollten im Bahnknoten Stuttgart künftige Erweiterungen nicht verbaut werden, sondern bereits heute dafür bauliche Vorbereitungen diskutiert und getroffen werden. Fest steht dabei, dass es im Bereich bis zum Hauptbahnhof nur unterirdische Lösungen geben kann, die die städtebaulichen Entwicklungen der Landeshauptstadt Stuttgart so wenig wie möglich beeinträchtigen.

Erste Ideen zu einer Ergänzungsstation wurden öffentlich in der Sitzung des Ausschusses Stuttgart 21/Rosenstein des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart präsentiert.

[Präsentation „Ergänzende Infrastruktur für den Schienenknoten Stuttgart 21“](#)