



Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg

📅 15.03.2023

SCHIENE

Schienenknoten Stuttgart zukunftsfähig machen



© Deutsche Bahn | Jannik Walter

Die Einhaltung der Klimaziele von Bund und Land erfordern einen stärkeren Ausbau des Öffentlichen Verkehrs. Um den Schienenknoten Stuttgart über das Jahr 2030 hinaus zukunftsfähig zu machen, sind aus Sicht von Experten weitere Ergänzungen notwendig.

Verkehrsminister Winfried Hermann sagte am Mittwoch in Stuttgart: „Die angestrebte Verdopplung der Nachfrage im gesamten Öffentlichen Verkehr führt im Schienenverkehr mit Regionalzügen im Knoten Stuttgart zu mehr als einer Verdreifachung im Vergleich zum Jahr 2010.“ Er legte die Ergebnisse der Gutachten zum Eisenbahnknoten 2040 vor, die das Ministerium als Auftrag aus dem Koalitionsvertrag 2021 dazu in Auftrag gegeben hatte. Demnach ist ein langfristiger Infrastrukturausbau im Schienenknoten Stuttgart erforderlich. „Diese Entwicklung ist bereits eingeleitet durch mehrere Ergänzungen zum Projekt Stuttgart 21, die wir als Land zusammen mit den Projektpartnern auf den Weg gebracht haben“, erläuterte Minister Hermann.

Bahnknoten Stuttgart 21 entwickelt sich weiter

Zu den Ergänzungen gegenüber den ursprünglichen Stuttgart-21-Planungen zählen die bereits in Umsetzung befindliche Ergänzung der Wendlinger Kurve um ein zweites Gleis (sogenannte Große Wendlinger Kurve), der beschlossene Bau des Pfaffensteigtunnels zur Verbindung des Flughafens mit der Gäubahn, der schon realisierte Regionalhalt Stuttgart-Vaihingen, der bereits in Betrieb genommene Bahnhof Merklingen auf der Mittleren Alb an der Neubaustrecke Stuttgart-Ulm, der politisch beschlossene Erhalt der Panoramabahn in Stuttgart, die Umsetzung der P-Option und vor allem die von den Projektpartnern und dem Bund beschlossene Digitalisierung des gesamten Schienenknotens. Die elektronische [Zugsteuerung ETCS](#) dient als Trägersystem für eine beträchtliche Steigerung der Kapazität der Infrastruktur.

Nachfragesteigerung macht Ergänzungen erforderlich

Der Minister unterstrich: „Wir wollen den Auftrag aus dem [Koalitionsvertrag](#) konsequent umsetzen, für eine klimaneutrale Mobilität im Jahr 2040 zu sorgen. Die Verkehrsmodellierungen der Gutachter zeigen die Notwendigkeit des weiteren Ausbaus, um dem weiteren Wachstum der Nachfrage gerecht zu werden.“ Ein zentraler Schlüssel sei dabei die Digitalisierung des Schienenknotens, die es ermöglicht, dass es in der Spitzenstunde über hundert Ankünfte von Fern- und Regionalzügen sowie S-Bahnen am Hauptbahnhof und damit weit mehr als in den ursprünglichen S-21-Planungen vorgesehen geben kann. Die vom Land bestellten Doppelstockzüge für den regionalen Bahnverkehr führen überdies zu einer weiteren deutlichen Steigerung der Fahrgastkapazitäten. In Vierfach-Traktion werden sie gut 420 Meter lang und mit bis zu 1.520 Sitzplätzen unterwegs sein.

Nahverkehrsdreieck als neue Infrastruktur

Minister Hermann sagte: „Zu den erforderlichen weiteren Ausbausritten gehören die Weiterentwicklung des ursprünglichen Nordkreuzes zu einem Nahverkehrsdreieck. Dabei entstehen unter Einschluss einer Regionalverkehrs-T-Spange Verbindungen zwischen der Panoramabahn, Feuerbach und Bad Cannstatt. Die Panoramabahn muss mit zusätzlichen Haltestellen und Verknüpfungsstationen versehen und zu einer weiteren wichtigen Schienenachse durch die Stadt entwickelt werden.“ Die Kosten für Norddreieck werden mit rund einer halben Milliarde Euro angegeben. Hinzu kommen die Sanierungskosten der Panoramabahn.

Auch die Zulaufstrecken auf den Bahnknoten müssten aus Sicht der Gutachter schrittweise ausgebaut werden, um die Kapazitäten zu erhöhen. Dazu zähle der neue Deutschland-Takt-Tunnel im Nordzulauf von der Schnellfahrstrecke aus Mannheim nach Feuerbach mit einem fünften und sechsten Gleis. Feuerbach werde dabei zu einem attraktiven Regionalhalt. Die Gutachter haben als langfristigen Ausbaubedarf 115 Einzelmaßnahmen zur Leistungssteigerung der Zulaufstrecken identifiziert, deren Gesamtkosten auf rund 3,9 Milliarden Euro beziffert werden. Dafür müsse der Bund die künftig auf das Gemeinwohl ausgerichtete Deutsche Bahn finanziell ausreichend ausstatten.

Digitalisierung und Zuläufe wirkungsvoller als Ausbau

Die Digitalisierung und der Ausbau der Zulaufstrecken sind nach den Worten von Minister Hermann die entscheidenden Schritte, um die Kapazität zu steigern und damit wirkungsvoller als ein weiterer Ausbau im Zentrum des Bahnknotens: „Damit wird das Ziel, das vom Land mit einer unterirdischen Ergänzungsstation angestrebt wurde, auf anderem Weg erreicht. Ich habe mich überzeugen lassen, dass hier ein exemplarischer Fall vorliegt, bei dem die Digitalisierung einen Infrastrukturausbau mit Beton und Ressourcenverbrauch ersetzen kann.“

Der Infrastrukturausbau im Kern des Knotens sei als Kapazitätsüberlauf kurzfristig nicht zwingend notwendig. Das Nahverkehrsdreieck sollte aber schon wegen seiner eigenen positiven Wirkungen auf die Fahrgastnachfrage als Projekt der Verkehrswende zügig weiterverfolgt werden, aber auch, um eine für Störfälle resiliente Infrastruktur zur Verfügung zu haben. Dazu will der Verkehrsminister zügig mit Region, Stadt und [Deutscher Bahn](#) ins Gespräch kommen.

Weitere Informationen

[Zukunftspapier Eisenbahnknoten Stuttgart \(PDF\)](#)

[Präsentation: kurz Vorstellung Ergebnisse EK S40 \(PDF\)](#)

[Ergebnisbericht: Infrastrukturdimensionierung im Bahnknoten Stuttgart 2040 \(PDF\)](#)

[Abschlussbericht: Lanfristige Infrastrukturdimensionierung Bahnknoten Stuttgart \(PDF, nicht barrierefrei\)](#)

[Anlagen: Abschlussbericht Lanfristige Infrastrukturdimensionierung Bahnknoten Stuttgart \(PDF, nicht barrierefrei\)](#)

Link dieser Seite:

<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/schienenknoten-stuttgart-zukunftsfaehig-machen>

///