



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

# Ergänzende Infrastruktur für den Schienenknoten Stuttgart

**Ausschuss Stuttgart 21 / Rosenstein  
des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart  
Stuttgart, den 16. Juli 2019**

**Ministerialdirektor Dr. Uwe Lahl  
Abteilungsleiter Gerd Hickmann**



# Stuttgart 21 und Deutschlandtakt

*„Für mich steht außer Frage, dass der Deutschlandtakt in der Organisation des Schienenverkehrs ein wichtiger Schritt nach vorne sein wird.“*

Winfried Hermann, Minister für Verkehr, 05. Juli 2019

- D-Takt ist auf Planung von Stuttgart 21 abgestimmt und fahrbar
- Kritik ist seit der Schlichtung bekannt
- Auch ohne einen idealtypischen Integralen Taktknoten ist der Deutschlandtakt ein großer Gewinn für die Fahrgäste
- Das Land hat **ein gemeinsames Interesse mit der DB** die Anschlussbeziehungen im **D-Takt noch weiter zu optimieren.**

# Die längerfristige verkehrliche Zielstellung

**Herausforderung Klimaschutz:**

**Verdoppelung der Fahrgäste im Schienenverkehr**

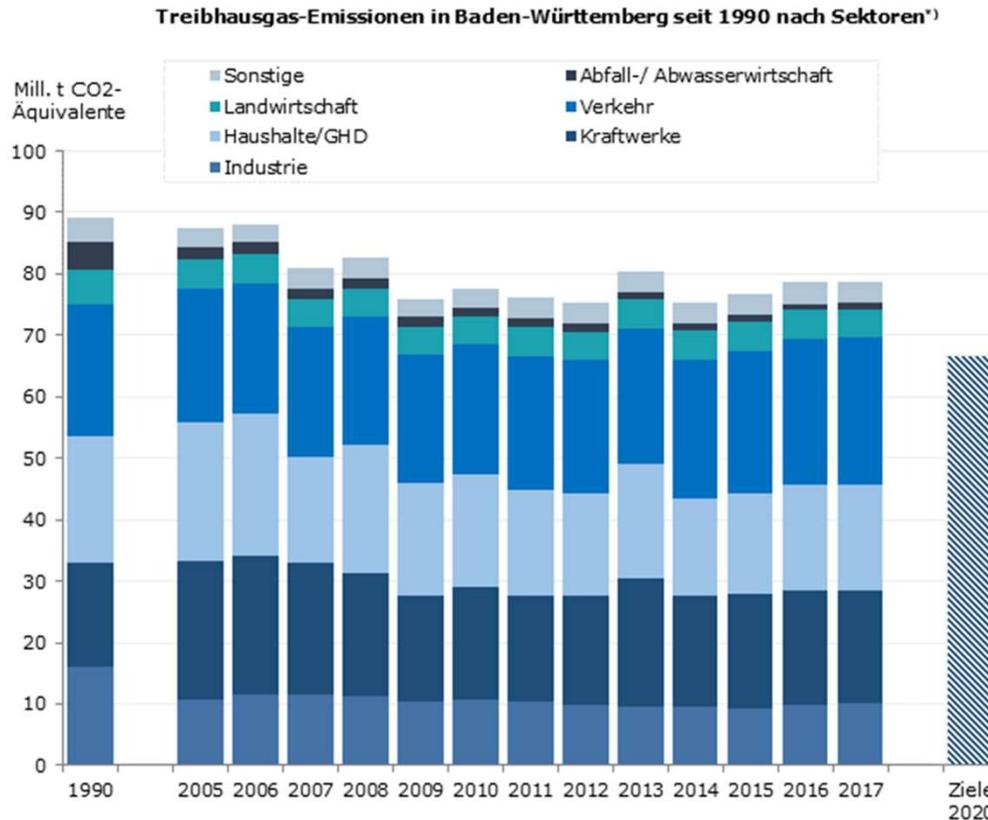


Quelle: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg



Quelle: Stuttgarter Nachrichten

# Das verkehrliche Ziel der Verdoppelung ist erforderlich und sinnvoll



\*) 2017: vorläufige Werte.

Berechnungsstand: Frühjahr 2019.

Nähere Erläuterungen zu den einzelnen Sektoren siehe Tabelle

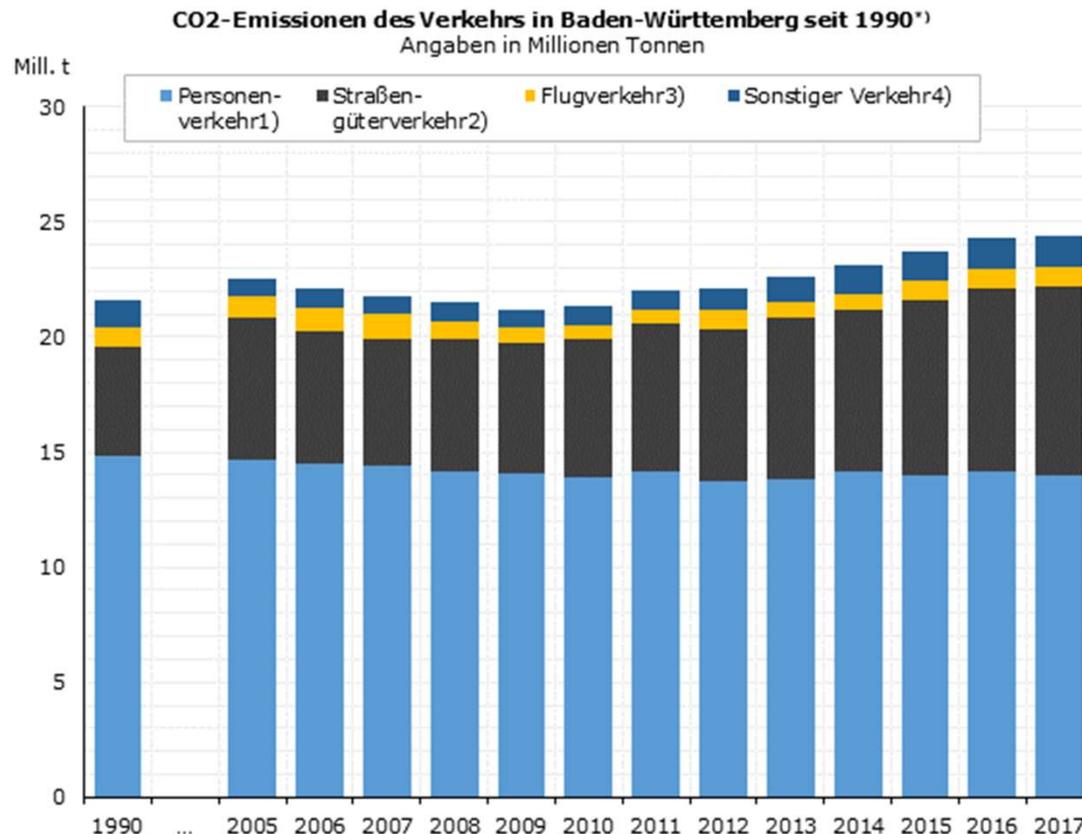
Datenquellen: Arbeitskreis »Umweltökonomische Gesamtrechnungen der Länder«; Ergebnisse von Modellrechnung in Anlehnung an den Nationalen Inventarbericht (NIR) Deutschland 2018/2019; Johann Heinrich von-Thünen Institut - Report 57/67.

Mit inzwischen rund 30 % machen die Verkehrsemissionen einen Großteil der Treibhausgas-Emissionen aus

Und dies mit steigender Tendenz!



# Das verkehrliche Ziel der Verdoppelung ist erforderlich und sinnvoll



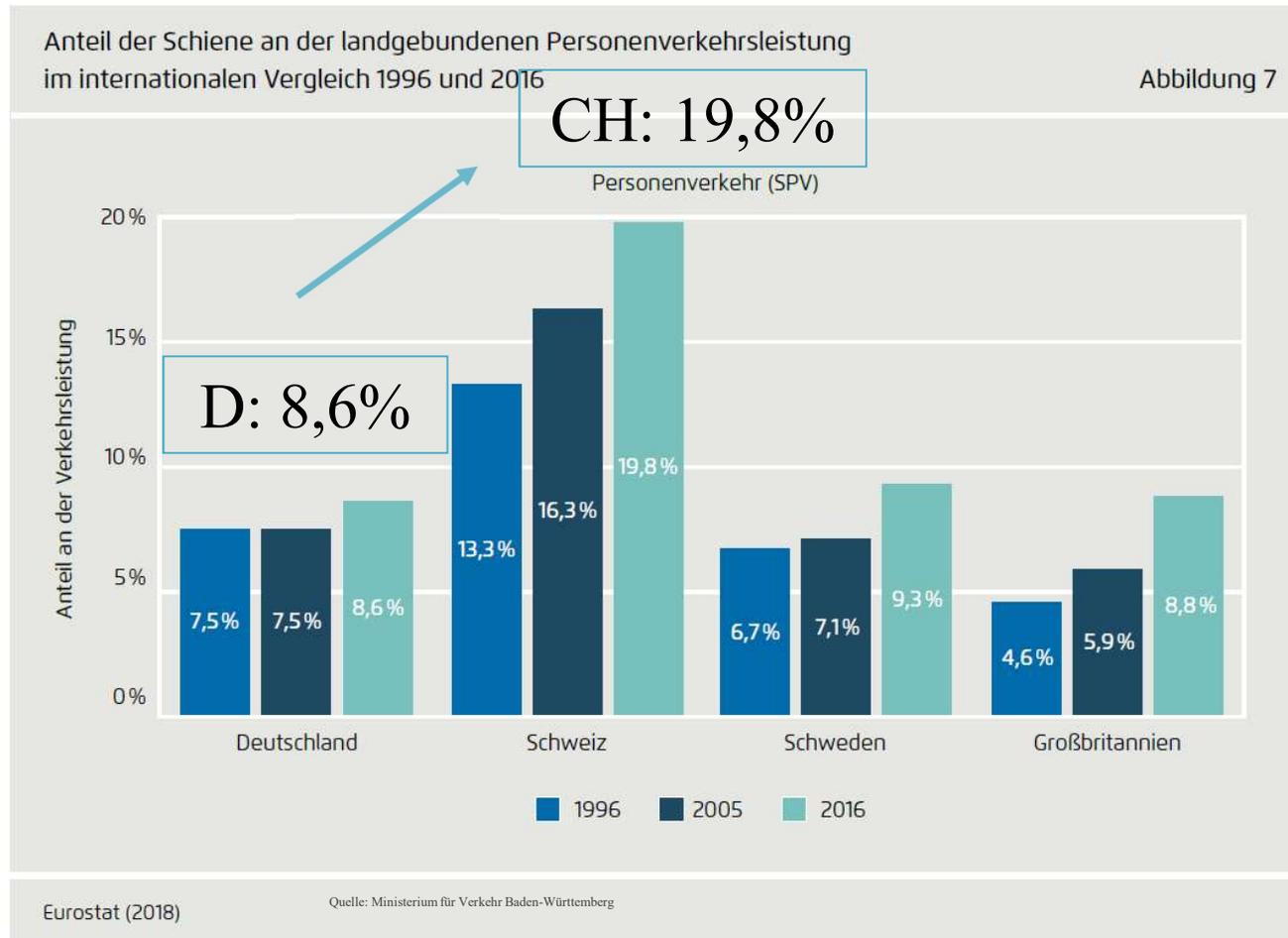
Im Verkehrsbereich steigen die CO2-Emissionen, statt zu fallen.

Ohne Beitrag durch eine Verlagerung des Verkehrs sind die Klimaziele nicht erreichbar.

<sup>\*)</sup> Werte 2017 vorläufig.  
 1) Pkw, Busse, Krafträder.  
 2) Leichte und schwere Nutzfahrzeuge.  
 3) Gesamtemissionen: nationale und internationale Flüge.  
 4) Schienenverkehr, Binnenschifffahrt und Off-Road-Verkehr.  
 Datenquellen: Verkehrszählungsergebnisse der Landesstelle für Straßentechnik Baden-Württemberg, Länderarbeitskreis Energiebilanzen und eigene Modellrechnungen (NIR 2019).  
 Berechnungsstand Frühjahr 2019.



# Das verkehrliche Ziel der Verdoppelung ist erreichbar



# Neue verkehrliche Zielstellungen Was kann Stuttgart 21 erfüllen?

## Koalitionsvereinbarung des Bundesregierung

*„Mit einem Schienenpakt von Politik und Wirtschaft wollen wir bis 2030 doppelt so viele Bahnkundinnen und Bahnkunden gewinnen und dabei u. a. mehr Güterverkehr auf die umweltfreundliche Schiene verlagern.“*

## 10-Punkte-Plan „starke Schiene“ der Deutschen Bahn AG:

- „3. Der Fernverkehr wird die Zahl seiner Fahrgäste verdoppeln.*
- 4. Die DB wird im ÖPNV zusätzlich eine Milliarde Kunden gewinnen.*
- 5. DB Cargo wird 70 % mehr auf deutschen Schienen transportieren.“*



Was kann Stuttgart  
21 leisten?



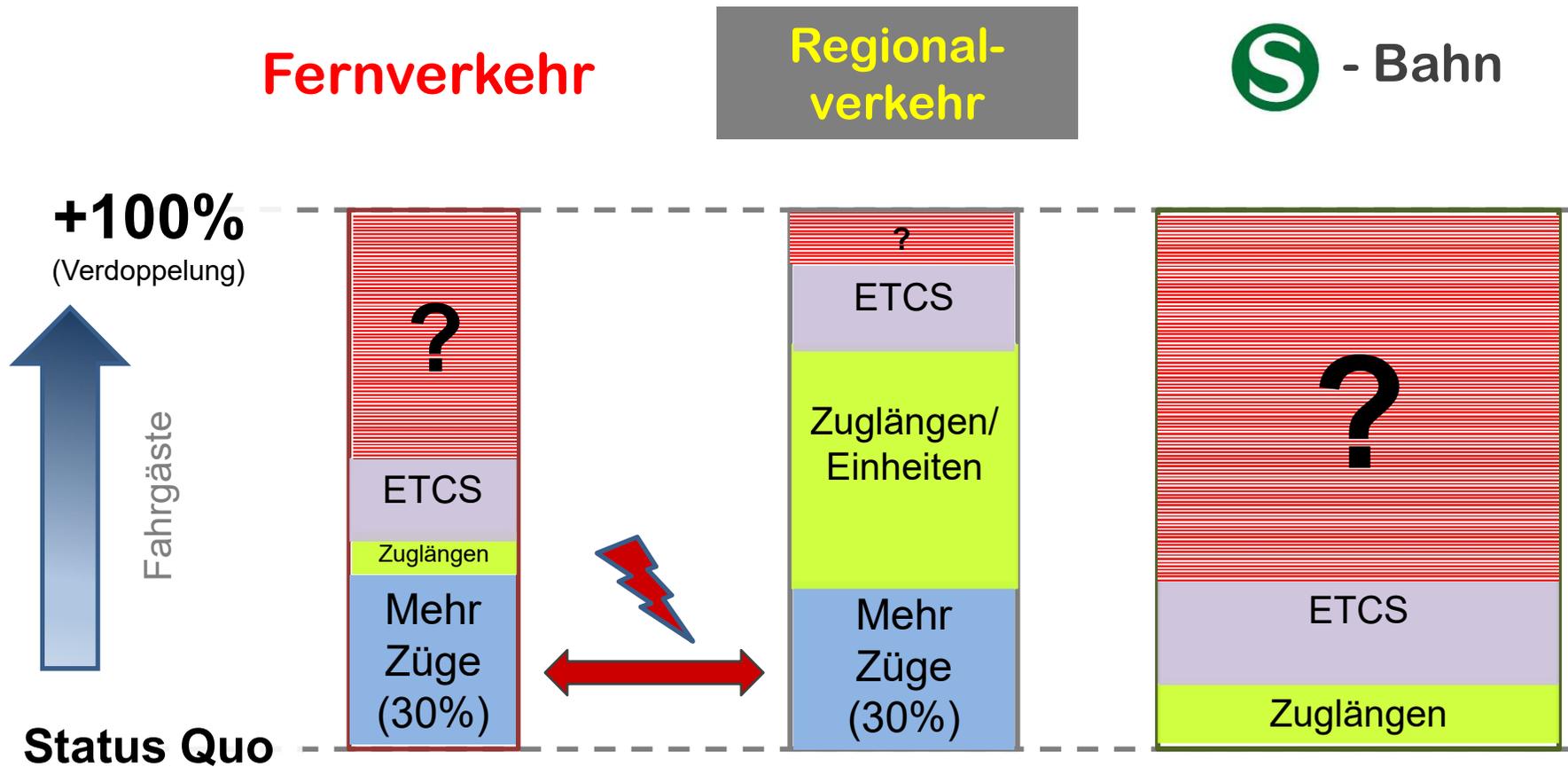
Welche perspektivischen  
Infrastrukturergänzungen sind  
dann im Knoten Stuttgart darüber  
hinaus erforderlich?

## „Stresstest Stuttgart 21 im Jahr 2011“

- **Fragestellung aus der Faktenschlichtung Geißler 2010:**  
*Kann Stuttgart 21 auch in der morgendlichen Spitzenstunde 7-8 Uhr eine Steigerung der Zugzahlen um 30 Prozent leisten  
(= in Lastrichtung 49 Zugankünfte in Stuttgart Hbf)?*
- **Ergebnis:**  
Der Knoten Stuttgart 21 kann die 49 Züge in der Spitzenstunde leisten.
- Eine relevante weitere Steigerung darüber hinaus ist aber ohne Infrastrukturausbau im Verkehrsknoten nicht darstellbar.



# Was kann Stuttgart 21 zu Ziel einer Verdopplung der Fahrgastzahlen beitragen?

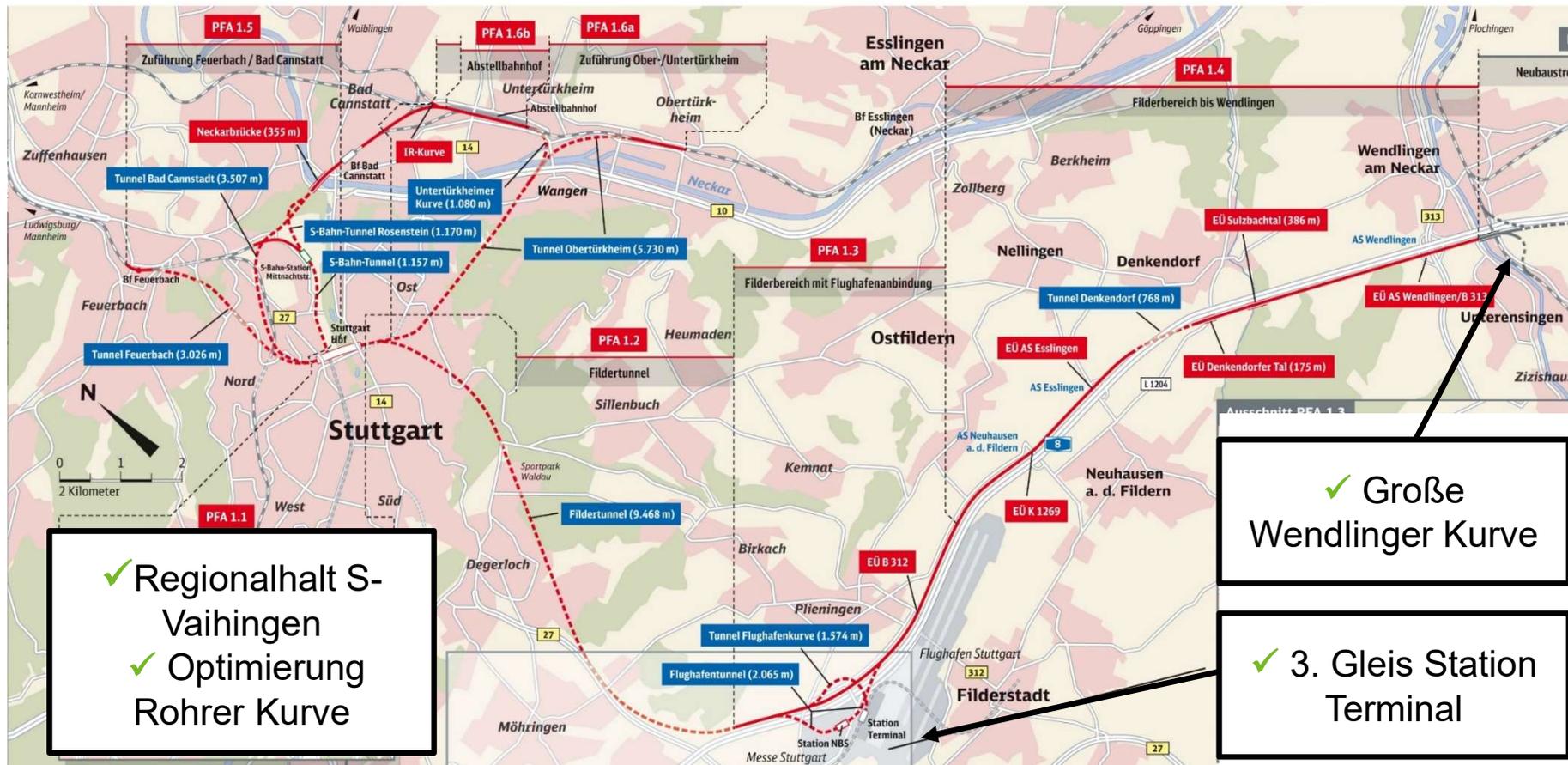


## Verdopplung möglich?

- Im **Fernverkehr** auf den Hauptlinien ist eine weitere Steigerung über Zuglängen nicht möglich. Die ICE-Züge sind schon maximal lang.
- Im **Regionalverkehr** ist durch Zuglängen/Doppelstockzüge eine Verdopplung denkbar. Allerdings werden bei einer Verdopplung des Fernverkehrs absehbar Regionalzüge von ihren Trassen verdrängt werden.
- Bei der **S-Bahn** ist die Leistungsfähigkeit erschöpft. Die Komplettierung aller Züge auf Langzüge kann noch einmal 10 Prozent, die Umsetzung von ETCS nochmals bis zu 20 Prozent Leistungssteigerung bringen. Ziel von ETCS ist aber vor allem auch die Verbesserung der Betriebsqualität!
- **Fazit: Über alle Zugarten ist eine Verdopplung der Fahrgastzahlen mit der geplanten Infrastruktur noch nicht erreichbar.**

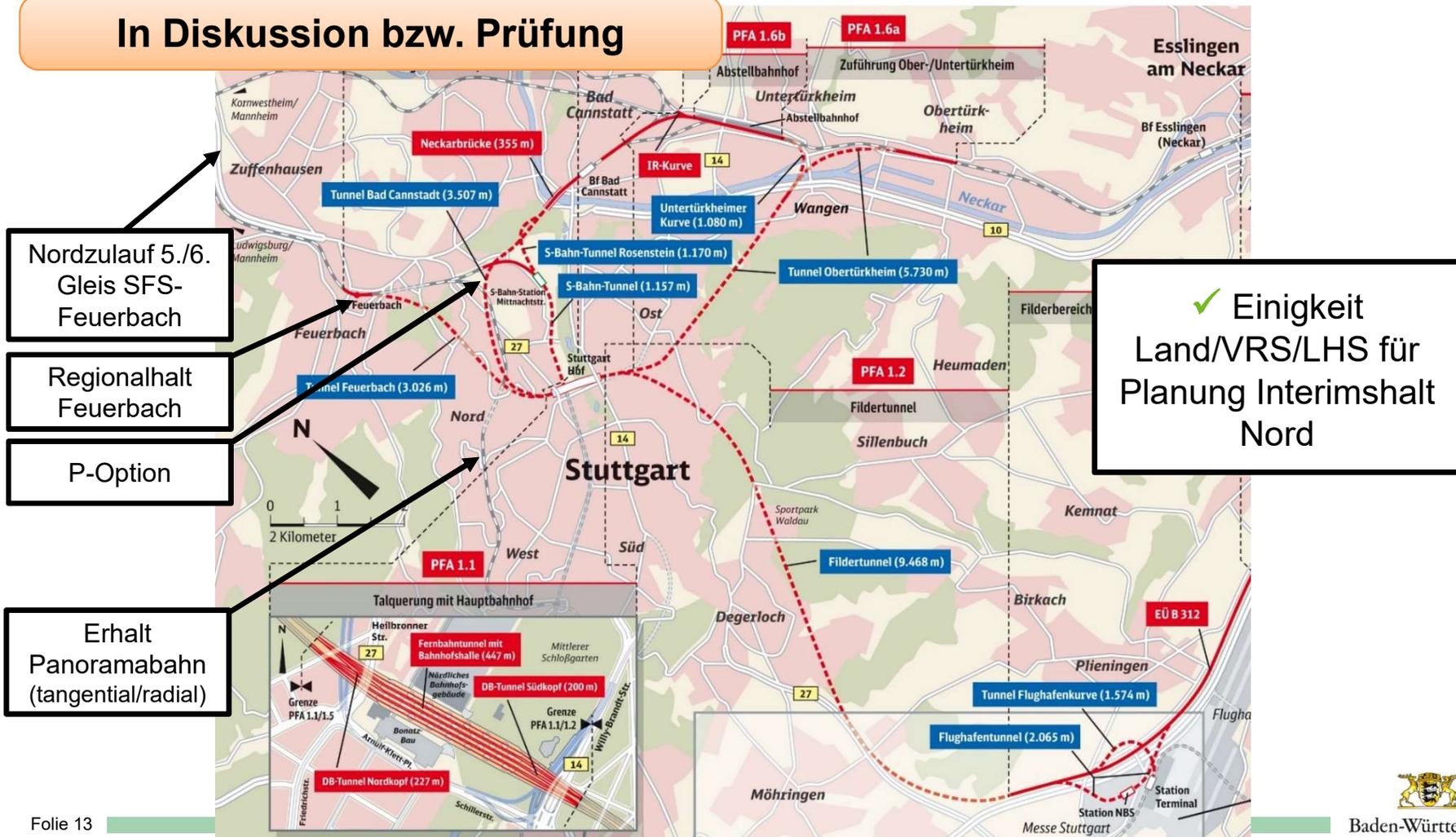
# Welche Ergänzungen für den Schienenknoten Stuttgart sind notwendig und sinnvoll?

Bereits auf den Weg gebracht:



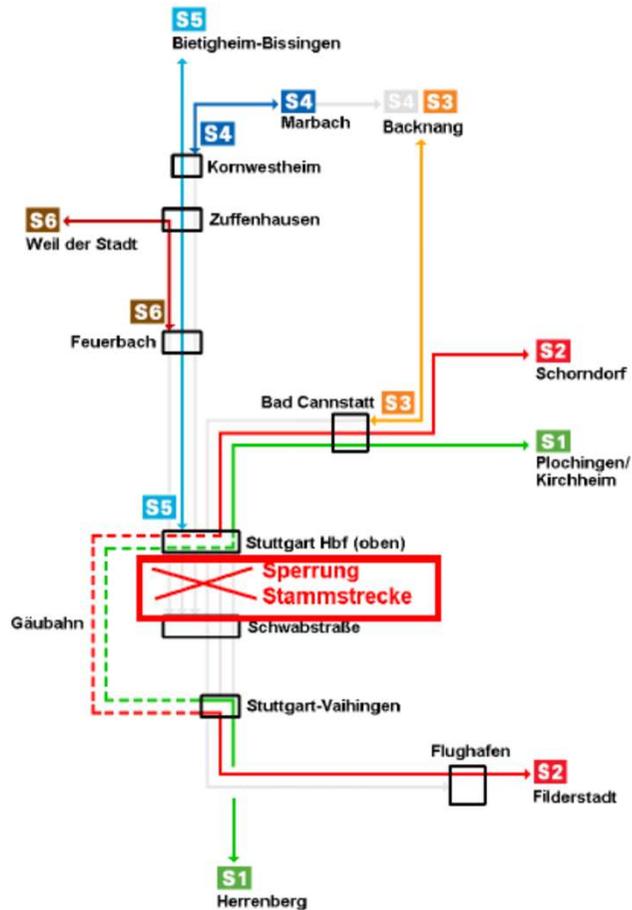
# Welche Ergänzungen für den Schienenknoten Stuttgart sind notwendig und sinnvoll?

In Diskussion bzw. Prüfung





# Welchen Beitrag könnte eine zusätzliche Ergänzungsstation im Zentrum leisten?



- **S-Bahnen** können im Fall von **Störungen der Stammstrecke** trotzdem ins Zentrum (Hauptbahnhof) geführt werden
- Umleitungsverkehr Stuttgart Hbf – Stuttgart-Vaihingen über die Panoramabahn weiterhin möglich
- *Eine Lehre aus Rastatt: Das Schienennetz braucht Redundanzen*

# Wie könnte die eine solche Station aussehen?

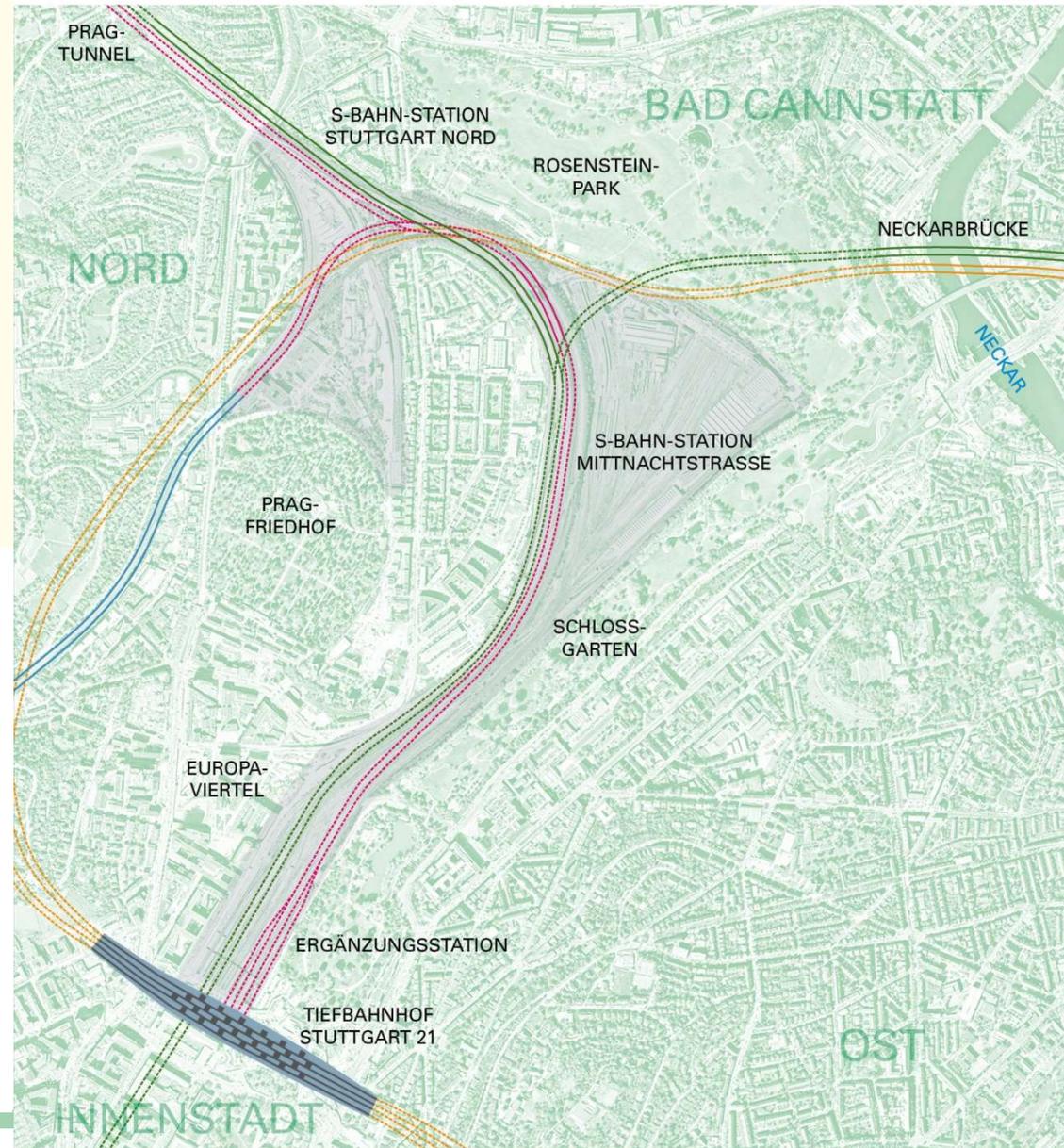
## TIEFBAHNHOF STUTTGART 21 MIT ERGÄNZUNGSSTATION



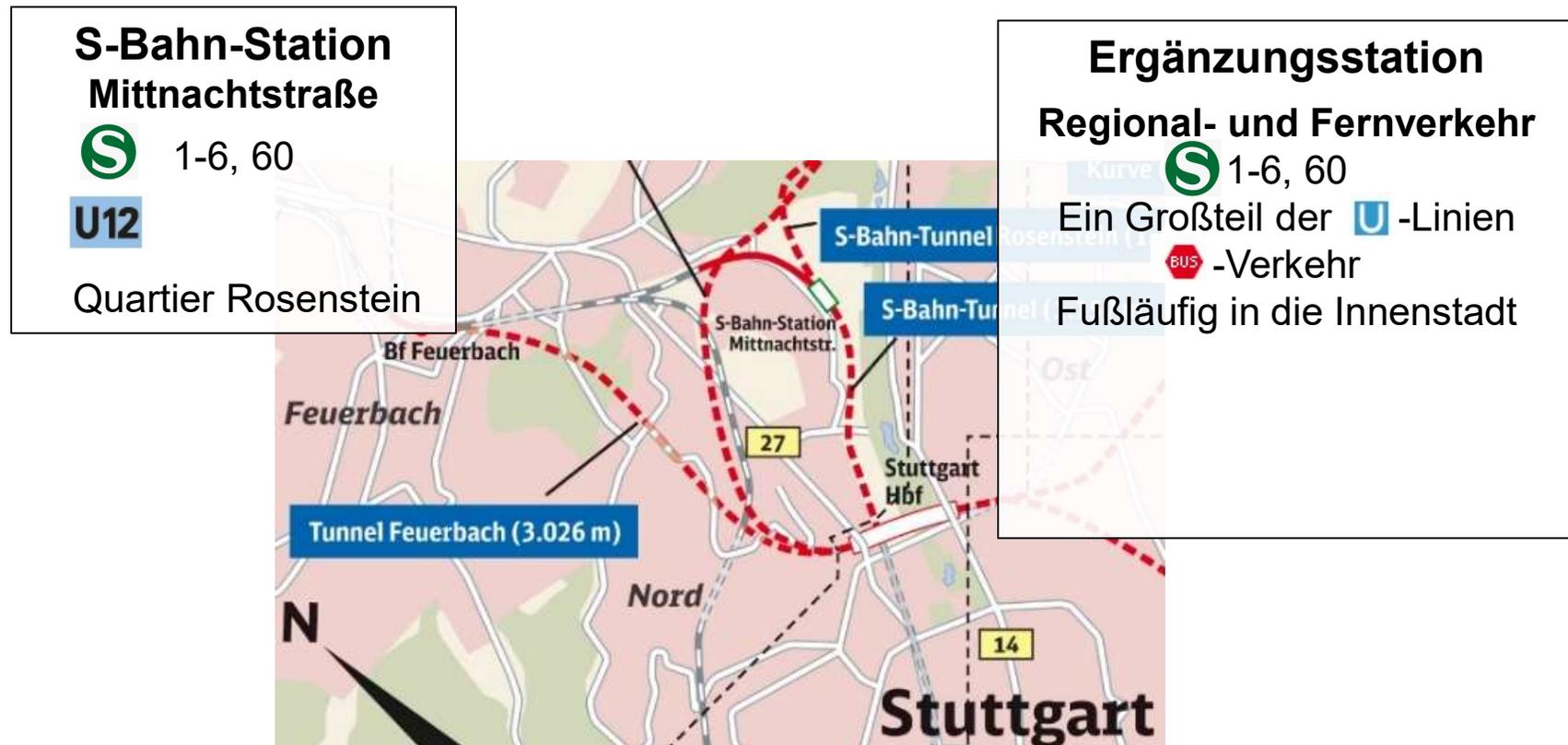
## ERGÄNZENDE INFRASTRUKTUR STUTTGART NORD – TIEFBAHNHOF S21

Welcher Korridor müsste  
für diese Lösung im  
Sinne einer  
Vorsorgeplanung  
gesichert werden?  
  
Varianten prüfen

-  Ergänzende Infrastruktur
-  S21 Ferngleise
-  S-Bahn Gleise (S21 + Bestand)
-  Bestehende Gleise Gäubahn
-  Fläche der ehemaligen Gleisanlagen
-  Strecke oberirdisch
-  Strecke im Tunnel oder Trog



# Eine Ergänzungsstation sollte an der Verkehrsdrehscheibe am Hauptbahnhof liegen



## Fazit

- Die bislang absehbare Verkehrsentwicklung kann nach heutiger Erkenntnis durch die geplante Infrastruktur bewältigt werden.
- Die im Zuge der Klimaschutzstrategie angestrebte Verdopplung der Verkehrsnachfrage im Schienenverkehr wird jedoch Infrastrukturergänzungen erfordern.

# Fazit

Erforderlich ist eine gemeinsame Verständigung von Land, DB, Landeshauptstadt und Verband Region Stuttgart, welche zusätzliche Infrastruktur perspektivisch erforderlich bzw. als Vorsorgeplanung zu sichern ist.

- ⇒ **Untersuchungsraum:** Knoten Stuttgart mit Zuläufen
- ⇒ **Grundprämisse:** Zunächst werden alle vertraglichen Bestandteile des Projekts Stuttgart 21 umgesetzt
- ⇒ **Grundprämisse:** Beachtung der städtebaulichen Ziele der LHS
- ⇒ **Ziel:** Definition sinnvoller Bausteine für Nachfrage- und Kapazitätssteigerungen in der Zukunft in Vereinbarkeit mit dem Städtebau.
- ⇒ **Ergänzungsstation** in Tieflage als Teil einer integrierten Bewertung aller Zukunftsoptionen

# Fazit

- Einrichtung einer gemeinsamen Arbeitsgruppe, die bis Herbst erste Eckpunkte erarbeitet.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

Dorotheenstraße 8 • 70173 Stuttgart  
Postfach 10 34 52 • 70029 Stuttgart

Telefon: 0711 231-5830  
Fax: 0711 231-5899

[info@vm.bwl.de](mailto:info@vm.bwl.de)

[www.vm.baden-wuerttemberg.de](http://www.vm.baden-wuerttemberg.de)



Mobilität und Lebensqualität.  
**Für Stadt und Land.** 