

## INHALTSVERZEICHNIS

1. Allgemeines
2. Projektziele
3. Darstellung der Maßnahmen zur Realisierung der Projektziele

Anhang:

Anhang 1 Betriebsszenario

Anhang 2 Übersichtspläne

## 1 Allgemeines

Der Bahnkorridor zwischen Stuttgart und Ulm erfüllt im Netz der DB wichtige Aufgaben sowohl im Fernverkehr als auch im Regionalverkehr; er gehört zu den besonders stark belasteten Abschnitten im Netz der DB. Dabei sind die Knoten Stuttgart und Ulm/Neu-Ulm zentrale Verknüpfungspunkte zwischen Fern- und Regionalverkehr sowie zwischen dem Öffentlichen Personennahverkehr und dem Individualverkehr.

Der Neubau/Ausbau der Strecke Stuttgart - Wendlingen einschließlich „Stuttgart 21“ ist Bestandteil der TEN-Strecke Nr. 17 Paris – Stuttgart – Bratislava bzw. des BVWP-Projektes ABS/NBS Stuttgart – Ulm – Augsburg. Der Bahnknoten Stuttgart soll für den europäischen Hochgeschwindigkeitsverkehr zwischen der vorhandenen Neubaustrecke (NBS) Mannheim – Stuttgart-Feuerbach und der geplanten Neubaustrecke Wendlingen – Ulm umgebaut werden.

Die Umgestaltung des Hauptbahnhofes Stuttgart als Durchgangsbahnhof in Tieflage, der Aufbau eines Ringverkehrs im Knoten Stuttgart, die Umgestaltung erforderlicher Abstellkapazitäten im Knotenbereich und die Anbindung des Flughafens Stuttgart an den Fern- und Regionalverkehr sind Bestandteile des Projekts. Der Knotenbereich Stuttgart soll auf einer Gesamtstreckenlänge von 57 km umgestaltet werden. Hierbei werden 29,9 Streckenkilometer für den Hochgeschwindigkeitsverkehr ausgerüstet. 33 Streckenkilometer befinden sich in Tunnellage.

Kernstück ist die Umwandlung des bestehenden 16-gleisigen Kopfbahnhofs in Stuttgart in einen 8-gleisigen, tiefer gelegten Durchgangsbahnhof für den Fern- und Regionalverkehr, der gegenüber der heutigen Lage der Bahnsteige um ca. 90 Grad gedreht wird. Der neue Hauptbahnhof wird durch unterirdische Zulaufstrecken aus Richtung Feuerbach, Bad Cannstatt, Wangen bzw. Ober-/ Untertürkheim und der Filderebene an die bestehenden Strecken sowie die Neubaustrecke nach Ulm angebunden. Die Gestaltung der Gleisanlagen und Netzanbindungen des neuen Durchgangsbahnhofs mit Ringschluss über Wangen und Unter-/Obertürkheim bietet Fahrtmöglichkeiten ohne Richtungswechsel.

In dieses Ringsystem ist ebenfalls der Abstellbahnhof in Untertürkheim eingebunden, der einen Teil der bisherigen Wartungs- und Abstellanlagen ersetzen wird.

## 2 Projektziele

Längerfristig wird für alle Verkehrssegmente der Eisenbahn mit erheblichen Verkehrszuwächsen gerechnet, die der Streckenkorridor Stuttgart – Ulm mit seinen beiden Knoten in seiner heutigen Form nicht mehr bewältigen kann. Wesentliches Projektziel ist deshalb die Steigerung der Leistungsfähigkeit dieses Korridors zur Stärkung der Attraktivität des Eisenbahnverkehrs.

Zentrale Grundlagen der Planungen im Bahnknoten Stuttgart sind die folgenden verkehrlichen und betrieblichen Zielstellungen:

- Bereitstellung einer langfristig leistungsfähigen Infrastruktur des Bundes;
- Verbesserung der Verkehrsanbindung im Personenfern- und Regionalverkehr durch Erhöhung der Bedienungshäufigkeiten und Verkürzung der Reisezeiten;
- Optimierung der Betriebsabläufe zur Erhöhung der Produktivität und Steigerung der Attraktivität auf dem Verkehrsmarkt;
- Herstellung von Anschlussverbindungen zwischen und innerhalb von Fern- und Regionalverkehr, wie nachfolgend unter 3.5 beschrieben;
- Erhaltung und Stärkung der zentralen Verkehrsfunktion innerhalb der Landeshauptstadt Stuttgart;
- Direktanbindung der Filderregion sowie des Landesflughafens Stuttgart und der Messe Stuttgart an den Fern- und Regionalverkehr;
- Verbesserung der verkehrlichen Anbindung des Raums Reutlingen/Tübingen.

Aus städteplanerischen bzw. raumplanerischen Anforderungen ergeben sich die weiteren Zielsetzungen:

- Verminderung der Lärmbelastung im Stuttgarter Talkessel
- Beseitigung bzw. Verminderung der Trennwirkung der Bahnanlagen für die vorhandenen Stadtquartiere
- Schaffung möglichst großer und möglichst gut nutzbarer innerstädtischer Flächen für eine Neunutzung durch Wohn- und Gewerbebebauung sowie zur Renaturierung.

### 3 Darstellung der Maßnahmen zur Realisierung der Projektziele

#### 3.1 Beschreibung der Maßnahmen (Überblick)

Der bestehende 16-gleisige Kopfbahnhof wird in einen 8-gleisigen, tiefer gelegten Durchgangsbahnhof für den Fern- und Regionalverkehr umgewandelt, der gegenüber der heutigen Lage der Bahnsteige um 90 Grad gedreht wird. Durch die Tieferlegung des Bahnhofs können fast alle oberirdischen Bahnanlagen abgebaut werden.

Der neue Durchgangsbahnhof erhält 8 Bahnsteigkanten. Diese haben eine Länge von 420 Metern und sind mit einer Gleisabschnittssignalisierung ausgestattet. Der neue Bahnhof ist für Richtungsbetrieb konzipiert, wobei die beiden innen liegenden Gleise (Ein- bzw. Ausführung der HGV-Achse Mannheim – Ulm) in beide Richtungen genutzt werden können. Die neuen Zulaufstrecken von Bad Cannstatt und Wangen werden höhenfrei von außen angeschlossen. Es gibt Fahrstraßen von jedem Zulaufgleis zu jedem Bahnsteiggleis einer Richtungsgruppe.

Zur Baufeldfreimachung für die Baugrube des neuen Hauptbahnhofs ist die Anpassung der bestehenden Gleisanlagen als Bauzwischenzustand erforderlich. Die Anpassung wird so durchgeführt, dass danach der Bahnbetrieb während der gesamten Baumaßnahmen erfolgen kann und die Leistungsfähigkeit des bestehenden Stuttgarter Hbf erhalten bleibt.

Der neue Hauptbahnhof wird durch unterirdische Zulaufstrecken aus Richtung Feuerbach, Bad Cannstatt, Wangen bzw. Ober-/Untertürkheim und der Filderebene an die bestehenden Strecken sowie an die Neubaustrecke nach Ulm angebunden. Beginnend in Stuttgart-Feuerbach wird eine neue zweigleisige, unterirdische Strecke im Zuge der Relation Mannheim – Stuttgart in den Hauptbahnhof eingeführt.

Die südliche Weiterführung dieser Anbindung erfolgt durch den ca. 9,4 km langen Fildertunnel, der am „Echterdinger Ei“ die Geländeoberfläche erreicht. Die maximale Neigung des Tunnels beträgt 25 ‰. Die Linienführung der Strecke ist so ausgelegt, dass Fahrgeschwindigkeiten bis zu 250 km/h möglich sind.

Im Anschluss an den Fildertunnel folgt eine ebenfalls unterirdische Anbindung (Verbindungskurve für den Verkehr nach Horb – Singen – Zürich „Gäubahn“) an die bestehende, umzubauende S-Bahnstation Flughafen „Station Terminal“. An dieser Station werden in

Zukunft neben der S-Bahn auch die Regional- und Fernzüge der Gäubahn von und nach Horb – Singen – Zürich halten. Hierzu wird die Rohrer Kurve errichtet, um eine Verbindung der heutigen Gäubahn aus/in Richtung Böblingen und der Filderbahn herzustellen.

Die Streckenführung der Neubaustrecke auf der Filderebene ist in der Weise vorgesehen, dass vom „Echterdinger Ei“ aus die oberirdische Strecke nördlich parallel der BAB 8 bis zur Tank- und Rastanlage Denkendorf führt. Auf Höhe des Landesflughafens Stuttgart und der Messe Stuttgart wird eine zunächst eingleisige Strecke ausgefädelt. Dort, im unmittelbaren Bereich der Terminals, entsteht eine neue zweigleisige Station für die Züge der Relationen Stuttgart - Ulm bzw. Stuttgart – Tübingen (Station „NBS“).

Die Station „NBS“ und die eingleisige westliche sowie die zweigleisige östliche Zuführungstrecke von der NBS werden unterirdisch in eingleisigen Röhren angelegt.

Im weiteren Verlauf wechselt die Strecke im Bereich der Tank- und Rastanlage Denkendorf auf die Südseite der BAB 8 und wird bei Wendlingen über den Neckar geführt.

Im Bereich Wendlingen ist eine eingleisige Verknüpfung der Trasse mit der Neckartalbahn – bezeichnet als „Kleine Wendlinger Kurve“ – in Richtung Tübingen vorgesehen.

Im Fildertunnel zweigt (im Anschluss an den neuen Durchgangsbahnhof) die ebenfalls unterirdische Strecke in Richtung Stuttgart-Wangen ab. Dort verzweigt sie sich wiederum in zwei Streckenäste nach Stuttgart-Untertürkheim (mit Einmündung in den Bereich des heutigen Güterbahnhofs) bzw. nach Stuttgart-Obertürkheim (mit Anbindung an die bestehende Hauptabfuhrstrecke Stuttgart – Ulm).

Auf dem Gelände des heutigen Güterbahnhofs Untertürkheim wird ein Abstellbahnhof gebaut, der die Funktionen des im Zuge des Bahnprojekts Stuttgart 21 entfallenden Abstellbahnhofs Stuttgart Hbf am Rosensteinpark teilweise übernehmen soll. Zudem wird ein pauschaler Baukostenzuschuss in Höhe von 44,1 Mio. € für als Ersatz ebenfalls zu errichtende, weitere regionale Abstellanlagen der EIU in Baden-Württemberg gewährt. Ebenfalls im Bereich des Abstellbahnhofs liegt die Verbindungskurve in Richtung Waiblingen, über die Züge zwischen Stuttgart Hbf über Stuttgart - Wangen oder den Abstellbahnhof in Richtung Waiblingen und von dort entweder auf die Rems- oder auf die Murrbahn fahren können.

Stuttgart - Bad Cannstatt ist vom Abstellbahnhof über eine neue Verbindung, die entlang des Daimler-Motorenwerks verläuft, zu erreichen.

Für die Anbindung von Stuttgart-Bad Cannstatt an den neuen Hauptbahnhof ist eine neue Zuführungsstrecke erforderlich. Sie macht geringfügige Änderungen im Bahnhof Bad Cannstatt sowie vor allem einen neuen Tunnel unter dem Rosensteinpark und eine neue Brücke über den Neckar notwendig. Diese viergleisige Brücke nimmt neben den beiden Fernbahngleisen auch die beiden S-Bahn-Gleise auf.

Die S-Bahn wird im Bereich des heutigen Gleisvorfeldes künftig unterirdisch geführt. Auf Höhe der Mitternachtstraße wird eine neue S-Bahn-Station gebaut. Diese dient nicht allein der verkehrlichen Erschließung der neuen Stadtquartiere auf den freiwerdenden Gleisflächen, sondern auch der Verbesserung des Nahverkehrsangebots für das bestehende Nordbahnhofviertel. Die neue S-Bahn-Station verbessert darüber hinaus die Funktionsfähigkeit der Stuttgarter S-Bahn insgesamt, weil insbesondere Über-Eck-Umsteigebeziehungen von Bad Cannstatt in Richtung Feuerbach und umgekehrt dann nicht mehr nur im Hauptbahnhof, sondern bereits hier realisiert werden können. Im Hinblick auf eine hohe Flexibilität für die Betriebsführung sowie auch für die Angebotsgestaltung ist zwischen der Station Hauptbahnhof und der Station Mitternachtstraße die Errichtung eines beidseitig angeschlossenen Wendegleises vorgesehen. Im Störfall können S-Bahnzüge auch durch den Fildertunnel zum Flughafen und in Richtung Böblingen/Herrnberg geführt werden.

Für das Projekt Stuttgart 21 werden für die Eisenbahntechnische Ausrüstung folgende Anlagen auf der Grundlage des anzuwendenden Regelwerks und dem anzuwendenden Stand der Technik vorgesehen:

- Leit- und Sicherungstechnik
- Oberleitung
- Bahnstromschaltanlagen
- Elektrische Energieanlagen
- Telekommunikation
- Hochbau/technische Räume
- Kabelanlagen/Tiefbau

Die Leit- und Sicherungstechnik wird unter Beachtung der technischen/betrieblichen Notwendigkeit, der zwingenden Vorgaben aus den Richtlinien und der Entscheidungen der EU zur Interoperabilität geplant und gebaut.

Zur Herstellung der Interoperabilität im Bereich der Leit- und Sicherungstechnik wird die Strecke mit ETCS (kontinuierliche Zugbeeinflussung nach derzeitigem ETCS Level 2) ausgerüstet. Die vorgesehene Rückfallebene wird so ausgestaltet, dass im Störfall eine ausreichende Leistungsfähigkeit gegeben ist.

### **3.2 Bereitstellung einer langfristig leistungsfähigen Infrastruktur**

#### **3.2.1 Bemessungsgrundlage**

Grundlage der Planungen im Streckenkorridor Stuttgart – Ulm und in den Bahnknoten Stuttgart und Ulm sind die an sie zu stellenden eisenbahn-verkehrlichen Anforderungen. Sie werden im Rahmen einer nachfrageorientierten Prognose beschrieben, die als Betriebsszenario BVWP 2003 bezeichnet wird. Dieses Szenario beinhaltet eine erhebliche Erhöhung des Zugangebots im Korridor Stuttgart – Ulm sowie in den beiden Knotenpunkten.

Den im Betriebsszenario 2003 enthaltenen Zugzahlen im Personenverkehr liegen überwiegend vertaktete Linien des Fern- und Regionalverkehrs zugrunde, die die Infrastrukturanlagen in regelmäßigen zeitlichen Abständen (in der Regel im 30-, 60- oder 120- Minuten-Takt) benutzen werden.

Der Güterverkehr ist im betrachteten Korridor im Wesentlichen nur durch die Güterumgebungsbahn Kornwestheim – Stuttgart-Untertürkheim (Strecke 4720) und deren Fortsetzung auf der Strecke 4700 Richtung Ulm betroffen. Die Zugzahlen wurden im Rahmen der BVWP-Prognosen entwickelt und werden dementsprechend bei der Bemessung der neuen Infrastrukturanlagen berücksichtigt.

Nähere Aussagen zum Betriebsszenario BVWP 2003 sind in Anhang 1 enthalten.

#### **3.2.2 Betriebsqualität**

Der Bahnkorridor zwischen Stuttgart und Ulm mit seinen beiden Knotenpunkten Stuttgart und Ulm/Neu-Ulm besitzt aufgrund seiner Lage auf dem Fernverkehrskorridor Frankfurt – Mannheim – München und der in den beiden Knotenpunkten bestehenden vielfältigen Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen Personennah- und Fernverkehr eine große Bedeutung im Streckennetz der DB AG. Beide Knotenbereiche beeinflussen die Angebotsplanung sowie die Qualität und Stabilität der Betriebsabwicklung wesentlich.

Hieraus ergibt sich die Notwendigkeit, in diesen Bereichen einen zuverlässigen und pünktlichen Betriebsablauf zu gewährleisten, um keine negativen Wirkungen in das weitere Netz einzutragen. Die Zukunftsfähigkeit des umgestalteten Bahnknotens Stuttgart unter dem Blickwinkel der Betriebsqualität liegt im Interesse aller Projektbeteiligten mit dem Ziel, die Infrastrukturanlagen in einer marktfähigen Qualität vorzuhalten.

### 3.2.3 Erweiterungsoptionen

Im Rahmen des Projektes zur grundlegenden Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart sind derzeit verschiedene Optionen zum Ausbau der Infrastruktur angelegt, um auch in Zukunft weiter wachsenden Anforderungen im Schienenverkehr gerecht zu werden. Diese Optionen sind nicht Bestandteil des Projektes. Es handelt sich hierbei zum einen um die Möglichkeiten zu

- der Erweiterung der Anlagen im Durchgangsbahnhof auf 10 Gleise,
- dem zweigleisigen Ausbau der westlichen Anbindungsstrecke an die Station „Neubaustrecke“ (Filderbahnhof/Flughafen) sowie
- dem zweigleisigen Ausbau der Verbindung zwischen der Neubaustrecke und der Neckartalbahn („Große Wendlinger Kurve“).

Zum anderen berücksichtigt das Konzept von Stuttgart 21 raumordnerische Empfehlungen, die S-Bahn- und Fernbahnstrecken bei Bedarf weiter ausbauen zu können. An den bestehenden Bahnanlagen können später folgende Optionen verwirklicht werden:

- T-Spange  
Hiermit wird die direkte S-Bahn-Verbindung von Bad Cannstatt nach Feuerbach bezeichnet.
- P-Option  
Die Anbindung der Fernbahngleise von und nach Feuerbach wird mit Stuttgart 21 die am stärksten belastete Zulaufstrecke sein. Mit dieser Option wird es möglich, unter Benutzung der weniger stark belasteten Fernbahngleise von und nach Bad Cannstatt und Reaktivierung des heutigen Pragtunnels zwischen Hauptbahnhof und Feuerbach viergleisig zu fahren.

### 3.3 Verbesserung der Verkehrsanbindung im Personenfern- und Regionalverkehr durch Erhöhung der Bedienungshäufigkeiten und Verkürzung der Reisezeiten

Die vorliegenden infrastrukturellen Planungen im Streckenkorridor Stuttgart – Ulm und in den Bahnknoten Stuttgart und Ulm erfolgen auf Grundlage des unter Ziffer 3.2 erwähnten Be-

triebsszenario BVWP 2003, das eine erhebliche Erhöhung des Zugangebots im Korridor Stuttgart – Ulm sowie in den beiden Knotenpunkten enthält. Somit besteht die Möglichkeit, auf dieser neuen Infrastruktur die Bedienungshäufigkeiten im Schienenpersonenverkehr in diesem Maß gegenüber dem gegenwärtigen Angebot zu erhöhen.

Nähere Aussagen zum Betriebsszenario BVWP 2003 sind in Anhang 1 enthalten.

Reisezeitgewinne können insbesondere im Fernverkehr erzielt werden. Die derzeitige Planung der Strecke ermöglicht eine netzfahrplanmäßige Verringerung der Fahrzeit von Stuttgart nach Ulm von 54 auf 28 Minuten (bei gleichzeitiger Realisierung der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm).

Im Regionalverkehr werden sich ebenfalls in verschiedenen Relationen Reisezeitverkürzungen ergeben. Zudem wird es durch die bei der neuen Infrastruktur möglichen Durchbindungen von Linien (siehe Ziffer 3.5) deutlich mehr Direktverbindungen ohne Umsteigen im Knoten Stuttgart geben.

#### **3.4 Optimierung der Betriebsabläufe zur Erhöhung der Produktivität und Steigerung der Attraktivität auf dem Verkehrsmarkt**

Die im Rahmen dieses Projektes vorgesehene Gestaltung der Gleisanlagen und Netzanbindungen des neuen Durchgangsbahnhofs mit Ringschluss über Wangen und Unter-/Obertürkheim dient der beiderseitigen Anbindung des neuen Durchgangsbahnhofs an den neuen Abstellbahnhof in Untertürkheim und bietet für die Züge in allen Relationen Fahrmöglichkeiten ohne Richtungswechsel. Endende und neu einzusetzende Züge in allen Relationen können damit ohne Richtungswechsel zu dem bzw. von dem neuen Abstellbahnhof mit Streckengeschwindigkeit verkehren.

Durch die neue Infrastruktur besteht zudem die Möglichkeit, die Durchbindung von Regionalverkehrslinien in einem wesentlich größeren Umfang als bisher vorzusehen. Damit verringern sich die heute erforderlichen Rangierfahrten erheblich.

#### **3.5 Herstellung von Anschlussverbindungen zwischen und innerhalb von Fern- und Regionalverkehren im Rahmen des Integralen Taktfahrplans**

Die vorliegenden infrastrukturellen Planungen im Streckenkorridor Stuttgart – Ulm und in den Bahnknoten Stuttgart und Ulm erfolgen auf Grundlage eines Angebotskonzeptes auf Basis

des unter Ziffer 3.2 erwähnten Betriebsszenarios BVWP 2003 (Mengengerüst / Dimensionierungsprogramm). Den im Betriebsszenario 2003 enthaltenen Zugzahlen im Personenverkehr liegen überwiegend vertaktete Linien des Fern- und Regionalverkehrs zugrunde, die die Infrastrukturanlagen in regelmäßigen zeitlichen Abständen (in der Regel im 30-, 60- oder 120- Minuten-Takt).

Die grundsätzliche Vereinbarkeit der neuen Infrastruktur im Knoten Stuttgart mit dem landesweiten Integralen Taktfahrplan, wie dieser im Gutachten von Prof. Heimerl von 1997 („Stuttgart 21 – Ergänzende, betriebliche Untersuchungen, Teil I: Integraler Taktfahrplan (ITF) Betriebsprogramm für Stuttgart 21“) zugrunde gelegt, wurde im vorgenannten Gutachten festgestellt. Unter Beachtung des landesweiten Integralen Taktfahrplanes können gemäß Gutachten von Professor Heimerl; „Möglichkeiten und Grenzen des Integralen Taktfahrplans (ITF)“ vom 1. Juni 2005 im neuen Stuttgarter Hbf ITF-orientierte Verknüpfungen von Regionalverkehrslinien untereinander sowie mit Fernverkehrszügen hergestellt werden.

Dabei besteht für den Regionalverkehr der wesentliche Unterschied darin, dass bislang in Stuttgart Hbf beginnende und endende Linien miteinander verknüpft und somit neue Durchmesserlinien gebildet werden müssen. Die Möglichkeiten zur Verknüpfung der aus Norden bzw. Osten zulaufenden Linienäste mit den aus Süden bzw. Westen zulaufenden Linienästen sollen zukunftsfähig und flexibel ausgestaltet werden und den verkehrlichen und wirtschaftlichen Bedürfnissen entsprechen.

### **3.6 Erhaltung und Stärkung der zentralen Verkehrsfunktion innerhalb der Landeshauptstadt Stuttgart**

Der Hauptbahnhof wird in seiner Funktion als zentraler Verkehrsknotenpunkt weiter entwickelt.

Reisende erreichen von der Königstraße kommend über die Klettpassage die große Schalterhalle. Von der großen Schalterhalle geht es auf gleichem Niveau weiter auf den Verteilersteg, der über Treppen, Rolltreppen und Aufzüge die Bahnsteige erschließt. Darüber hinaus ist der Bahnhof über weitere Zugänge aus Richtung des neuen Stadtquartiers (Europaviertel), Kurt-Georg-Kiesinger-Platz und Willy-Brandt-Straße zu erreichen.

Die grundsätzliche Führung der S-Bahn-Trassen bleibt beim Umbau des Stuttgarter Hauptbahnhofs unberührt. Die Tieferlegung der Gleisanlagen der Fern- und Regionalbahn ermöglicht eine schnelle und bequeme Verbindung sowohl vom Bonatzbau als auch direkt von jedem Bahnsteig zur Ebene der S-Bahn-Bahnsteige, so dass sich die Umsteigezeiten vom Zug auf die S-Bahn und umgekehrt verkürzen und Umsteigerströme entflochten werden.

Durch die 90-Grad-Drehung des Bahnhofs werden auch die "Tallängslinien" der Stadtbahn, also die U 1, U 2 und U 4 schneller als bisher erschlossen. Die Fahrgäste dieser Linien gelangen über den Zugang Staatsgalerie bequem zu den Bahnsteigen.

### **3.7 Direktanbindung der Filderregion sowie des Landesflughafens Stuttgart und der Neuen Messe Stuttgart an den Fern- und Regionalverkehr/ Verbesserung der verkehrlichen Anbindung des Raums Reutlingen/Tübingen**

Mit den im Rahmen dieses Projekts vorgesehenen Infrastrukturmaßnahmen wird eine Direktanbindung des Flughafens und der Neuen Messe Stuttgart sowie der Region Filder an den Schienenpersonenverkehr (Fern- und Regionalverkehrsnetz) gewährleistet. Zum einen ist dies im Hinblick auf die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger (Schienenverkehr und Luftverkehr) von wesentlicher Bedeutung. Zum anderen wird die Neue Messe Stuttgart aus vielen Relationen in deutlich kürzeren Reisezeiten als bisher erreichbar sein. Insbesondere die Anbindung der südlichen Landesteile Baden-Württembergs wird sich mit der Führung der Gäubahnzüge über den Filderbereich sehr deutlich verbessern.

Stuttgart 21 ergänzt die bisher ausschließlich nach Norden und Osten gerichteten Schienenstrecken nach Süden. Damit wird u.a. auch der Bereich Reutlingen/Tübingen attraktiver an den Filderbereich mit Flughafen und Messe angeschlossen und erhält hier zudem die Möglichkeit, das Fernverkehrsnetz bereits an dieser Stelle zu erreichen.