

## Defizite des neuen Tiefbahnhofs Stuttgart 21 aus der Sicht der Fahrgäste

Vor fast 16 Jahren begann der Bau des neuen Tiefbahnhofs im Rahmen des Projekts Stuttgart 21. Seine Fertigstellung war ursprünglich für das Jahr 2019 geplant und wurde jetzt auf unbestimmte Zeit verschoben. Die Erwartungen an die Leistungsfähigkeit des Bahnhofs bleiben aber hoch und sind durch den Deutschlandtakt sogar noch gestiegen. Die Kommunikation zum Baufortschritt des Tiefbahnhofs konzentriert sich mittlerweile fast ausschließlich auf die spektakuläre Architektur und kaum auf die Funktionalität als Bahnknoten. Die Versprechungen der Projektgesellschaft werden nicht mehr hinterfragt, obwohl sich mit wachsendem Fortschritt des Projekts immer mehr Defizite zeigen. Die Fahrgäste wollen aber keine Architektur-Ikone sondern einen funktionierenden Bahnhof mit einfacherem Zugang und guten Fahrtmöglichkeiten.

Zahlreiche Defizite sind bereits heute absehbar. Sie rücken aber durch die Euphorie über die Architektur in den Hintergrund und sollen in einer detaillierten Aufzählung erläutert werden:

### **Defizit 1:**

#### **Mangelhafte Nutzerfreundlichkeit des Tiefbahnhofs**

- Die **Zugänglichkeit** des Tiefbahnhofs ist wegen Sparzwängen und Platzmangel nicht fahrgastfreundlich und birgt für nicht trittsichere Personen Gefahren.  
**Treppen:** Die großen Höhenunterschiede im Tiefbahnhof werden mit **steilen Treppen mit kurzer Tritttiefe** überwunden.



Abbildung 1: Treppe Südausgang mit einer Rolltreppe und einem Aufzug, Aufnahme G. Pfeifer

Vom Südausgang führen 46 Stufen und vom Nordausgang zur Verteilerebene 28 Stufen zur Verteilerebene hinab. Von den Verteilerstegen zum Bahnsteig sind es 44 Stufen und vom Bahnsteig hinunter zum S-Bahnbahn-Quertunnel 40 Stufen. Dabei ist neben den Treppen am Südausgang, an den Abgängen von den Stegen A und C zum Bahnsteig und am Abgang zum S-Bahnbahn-Quertunnel jeweils **nur eine Rolltreppe** vorgesehen. Bei Zweirichtungsbetrieb der Rolltreppen entstehen dadurch lange Wartezeiten. Auf dem direkten Weg von der S-Bahn zu den Bahnsteigen des Tiefbahnhofs über den Quertunnel sind zudem keine Aufzüge vorgesehen, so dass Reisende mit Mobilitätseinschränkungen zuerst einen Aufzug zur Verteilerebene und dann einen zweiten Aufzug zu den Bahnsteigen des Tiefbahnhofs nutzen müssen.

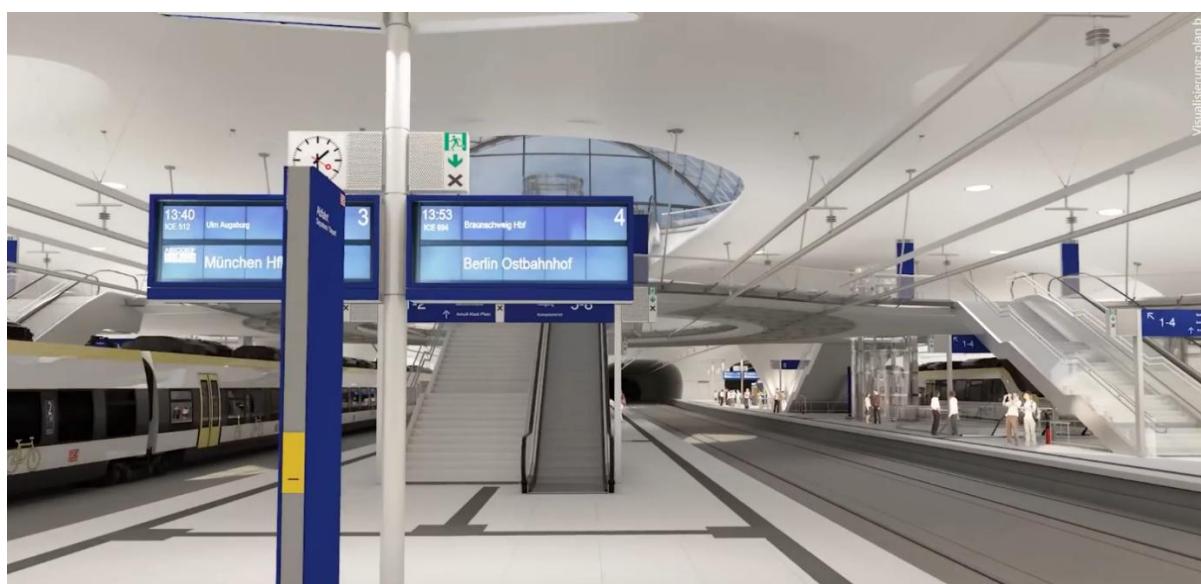


Abbildung 2: Treppe zum Steg C



Abbildung 3: Abgang vom Bahnsteig des Tiefbahnhofs zum Verbindungstunnel zur S-Bahn



Abbildung 4: Abgang zum Südeingang aus Richtung Planetarium/Staatsgalerie

Quellen Abb. 2-4: Videoausschnitte YouTube, Bahnprojekt Stuttgart–Ulm

- **Weiter Weg von der Stadtbahn:** Von den Bahnsteigen der Stadtbahn-Haltestelle Hauptbahnhof müssen mobilitätseingeschränkte Fahrgäste sogar drei Aufzüge benutzen, bis sie auf den Bahnsteigen des Tiefbahnhofs angekommen sind.
- **Engstellen auf den Bahnsteigen:** Am mittleren Abgang Verteilerebene-Bahnsteig (Steg B) bleibt zwischen den Rolltreppen und den gestrichelten Gefahrenbereichen auf dem Bahnsteig nur eine Durchgangsbreite von jeweils 120 cm.
- Im Bahnhof können aufgrund der knappen Gleiskapazität keine Züge wenden (nur für den Notfall existieren Weichen zwischen den Gleisen 4 und 5). Züge müssen den Bahnhof sofort nach Einfahrt wieder verlassen und können nur kurz vor Abfahrt bereitgestellt werden. Damit steht für das **Ein- und Aussteigen nur wenig Zeit** zur Verfügung (teilweise nur drei Minuten).
- Ebenfalls aufgrund der knappen Gleiskapazität sind im Fahrplan **Doppelbelegungen notwendig**: sie sind für Fahrgäste verwirrend und problematisch bei Verspätungen, denn dabei können sich Züge gegenseitig blockieren.

## Defizit 2:

### Betriebliche Nachteile der drei anderen neuen Bahnhöfe von Stuttgart 21

- **S-Bahnhof Mittnachtstraße:** Der **Zwangshalt** aller 6 S-Bahnlinien wirkt sich auf alle durchfahrenden Fahrgäste aus, wobei dort auf absehbare Zeit wenig Ein- und Aussteiger zu erwarten sind. Die Fahrzeitverlängerung von 2 Minuten bringt den gesamten S-Bahn-Fahrplan aus dem Gleichgewicht.  
Folgen:
  - Es ist ein neues Fahrplankonzept **mit längeren Fahrzeiten für die S-Bahn** notwendig (+5 Minuten von Schorndorf, +4 Minuten von Bietigheim und von Weil der Stadt<sup>1</sup>)
  - Es treten **Anschlussverluste bzw. wesentlich längere Umsteigezeiten bei Über-Eckverbindungen** z. B. in Renningen S6-S60, Waiblingen S2-S3, Zuffenhausen S6-S5/4, Bad Cannstatt S3-S1 auf.

<sup>1</sup>

[https://www.dbinfrago.com/resource/blob/13482344/a0828a31e028b71106561ed12cb79a5e/250811\\_mKoK\\_2028ff\\_SPV\\_BaWue-data.pdf](https://www.dbinfrago.com/resource/blob/13482344/a0828a31e028b71106561ed12cb79a5e/250811_mKoK_2028ff_SPV_BaWue-data.pdf)

- **Flughafenbahnhof:** Fernzüge halten dort nur alle 2 Stunden, es sind beim Umstieg von der Station Messe zur S-Bahn-Station Terminal weite Wege notwendig.
- Der **Abstellbahnhof** ist von Cannstatt aus nur **auf Umwegen** zu erreichen, die ursprüngliche Planung wurde nicht umgesetzt. Folge: Die Fahrzeugabstellung und -bereitstellung dauern wesentlich länger als heute<sup>2</sup> und es sind viel längere Leerfahrten notwendig (z. Vergl.: Hauptbahnhof – Bahnbetriebswerk Rosenstein: ca. 2 km, Tiefbahnhof – Abstellbahnhof Untertürkheim: ca. 6 km), dadurch entstehen höhere Kosten und Zeitverluste.

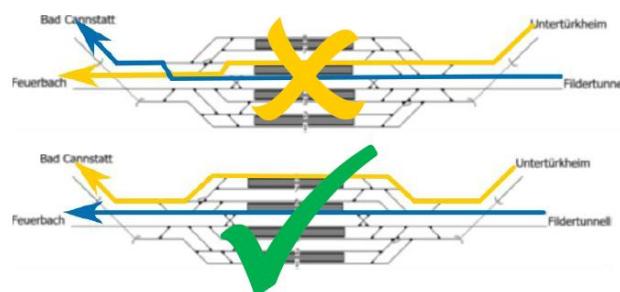
### Defizit 3:

#### **Weniger umsteigefreie Verbindungen wegen knapper Gleiskapazitäten im Tiefbahnhof – bewährte Verbindungen müssen aufgegeben werden**

Bei der Vorstellung des Regionalfahrplans für Stuttgart 21 durch die NVBW am 11.10.2022 wurden die Prämissen für ein Fahrplankonzept vorgestellt, mit dem ein störungsfreier und zuverlässiger Betrieb im Tiefbahnhof sichergestellt werden kann.

Die knapp bemessene Schieneninfrastruktur schränkt dabei die Gestaltungsmöglichkeiten des Fahrplans ein. Es müssen folgende Bedingungen eingehalten werden<sup>3</sup>:

1. **Liniendurchbindungen** müssen **möglichst „kapazitätsschonend“** ausgewählt werden. Das bedeutet, dass der Fahrplan im Tiefbahnhof auf die begrenzte Gleiskapazität angepasst werden muss, damit sich die Züge beim Ein- und Ausfahren möglichst wenig behindern. Unter Berücksichtigung der Gleisanlage im Tiefbahnhof ergibt sich daraus, dass Linien möglichst so miteinander verknüpft werden, dass Züge aus Feuerbach weiter zum Flughafen und Züge aus Bad Cannstatt zurück ins Neckartal fahren.



Grafik: NVBW

Als Folge werden **bewährte Direktverbindungen** mit hoher Nachfrage, die es bereits heute im Kopfbahnhof gibt, **aufgegeben** (z. B. anstatt Ludwigsburg – Esslingen: Ludwigsburg – Flughafen)<sup>4</sup>.

<sup>2</sup> <https://www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.abstellbahnhof-in-stuttgart-bahn-muss-s-21-plaene-in-untertuerkheim-aendern.97c20740-0ec8-467a-97b9-4691ed64ae98.html>

<sup>3</sup> <https://www.zukunftsfaehrplan.de/files/content/downloads/Regional-Fahrplan-Inbetriebnahme-Stuttgart-21-11-10-2022.pdf#page=50>

<sup>4</sup> [https://www.lkz.de/lokales/stadt-ludwigsburg\\_artikel,-wegfall-von-durchgehenden-zuegen-zwischen-ludwigsburg-und-esslingen-alarmiert-die-cdu-\\_arid,846179.html](https://www.lkz.de/lokales/stadt-ludwigsburg_artikel,-wegfall-von-durchgehenden-zuegen-zwischen-ludwigsburg-und-esslingen-alarmiert-die-cdu-_arid,846179.html)

2. Direktverbindungen nach Stuttgart werden heute u. a. durch **Stärken/Schwächen** und Aufspalten von Zugteilen (z.B. in Eutingen) verwirklicht.



Grafik: NVBW

Das muss in Zukunft aus Stabilitätsgründen unterbleiben und es kann nur noch ein Linienast durchgebunden werden. Auf dem anderen Ast muss **umgestiegen** werden (weiteres Beispiel MEX17a und MEX 17 c: die bisher in Mühlacker praktizierte Trennung in Flügelzüge nach Pforzheim und Bruchsal wurde bereits im Vorgriff auf den Stuttgart 21-Fahrplan am 14.12.2025 eingestellt und nur noch der Ast nach Pforzheim durchgehend bedient).

3. Außerdem werden – ebenfalls aus Stabilitätsgründen – MEX-Linien **verkürzt**, was v. a. für Fahrgäste außerhalb der Region zu **mehr Umsteigen** führt (Beispiel: die Linie MEX 13 fährt nur noch bis Aalen anstatt bis Crailsheim, MEX18 nur noch bis Heilbronn anstatt bis Osterburken<sup>5</sup>).

Zusammen mit den unter 4. genannten temporären Abbindungen der Gäubahn und der Hohenzollernbahn vom Knoten Stuttgart werden dadurch trotz einzelner Verbesserungen, wie dem Regionalverkehr über die Neubaustrecke zwischen Stuttgart und Ulm, **nur noch knapp zwei Drittel der Bahnhöfe direkt an den Knoten Stuttgart angebunden**, die heute eine Direktverbindung im Regionalverkehr besitzen (103 statt 161 Bahnhöfe, siehe Anhang)<sup>6</sup>

Normalerweise wird ein neuer Bahnhof für einen angestrebten Fahrplan ausgelegt (in der Architektur gilt der Leitsatz „form follows function“). Beim Tiefbahnhof ist es hingegen der **Fahrplan, der sich nach dem Bahnhof richten muss**.

#### Defizit 4:

**Begrenzte Fahrmöglichkeiten durch fehlende Gleise bzw. fehlende Elektrifizierung:**

- Der **Tunnelring ist nicht geschlossen**, denn es existiert keine Gleisverbindung zwischen dem Untertürkheimer Tunnel und dem Bahnhof Bad Cannstatt.
- Die schnelle **RE-Verbindung** zwischen Cannstatt und Esslingen entfällt und es ist immer ein Umweg über den Tiefbahnhof nötig (Fahrzeit MEX 16 heute: 6 Min., zukünftig: 15 Minuten).
- **Zwei wichtige Linien werden jahrelang vom Hauptbahnhof abgehängt:**
  - a. Bis mindestens 2034 sind wegen fehlender Elektrifizierung der **Hohenzollernbahn** keine durchgehenden Züge mehr von Sigmaringen nach Stuttgart (RE6)<sup>7</sup> möglich. Daraus resultiert ein **Umsteigezwang** in Tübingen.
  - b. Wegen der geplanten **Kappung der Panoramabahn** verkehren die Züge der **Gäubahn** nicht mehr bis zum Stuttgarter Hauptbahnhof, sondern enden bis mindestens Ende 2032 in Stuttgart-Vaihingen und die Fahrgäste müssen in die S-Bahn **umsteigen**.

<sup>5</sup> [https://zukunftsfaehrplan.de/files/content/downloads/Netzgrafik\\_Etappen\\_Blick\\_in\\_die\\_Werkstatt.pdf](https://zukunftsfaehrplan.de/files/content/downloads/Netzgrafik_Etappen_Blick_in_die_Werkstatt.pdf)

<sup>6</sup> [https://zukunftsfaehrplan.de/files/content/downloads/Netzgrafik\\_Etappen\\_Blick\\_in\\_die\\_Werkstatt.pdf](https://zukunftsfaehrplan.de/files/content/downloads/Netzgrafik_Etappen_Blick_in_die_Werkstatt.pdf)

<sup>7</sup> <https://www.schwaebische.de/regional/sigmaringen/sigmaringen/milliarden-projekt-mit-fragezeichen-bahnfahrern-steht-achtjaehrige-durststrecke-bevor-3346892>

- Als Folge entstehen Fahrzeitverlängerungen und Anschlussverluste im Knoten Stuttgart.
- Zukünftig gibt es **keine Umleitungsmöglichkeit** mehr für die S-Bahn bei Stammstreckensperrungen wegen:

1. **fehlender Verbindung der Panoramabahn mit dem Tiefbahnhof (s. o.)**
2. **fehlender Genehmigung zur Befahrung des Fildertunnels für S-Bahnzüge.**

Ursprünglich war im Störungsfall eine Durchbindung von S-Bahnen durch den Tiefbahnhof zum Flughafen vorgesehen. Es können aber nur die Tunnel von Feuerbach und Cannstatt und nicht der Tunnel Unter-/Obertürkheim und der Fildertunnel befahren werden, da die vorhandenen S-Bahnfahrzeuge für lange Tunnel eine zu niedrige Brandschutzklasse besitzen.

#### Fazit:

Stuttgart 21 ist für viele Fahrgäste ein Rückschritt und mit zahlreichen Nachteilen verbunden. Der Tiefbahnhof ist räumlich begrenzt und die Bahnsteige sind umständlich zu erreichen bzw. zu nutzen. Bereits mit dem Eröffnungsfahrplan bewegt sich der Bahnhof am Limit und hat keine Flexibilität bei der Fahrplankonstruktion und keine Robustheit gegenüber größeren Verspätungen und bei Störungen, insbesondere auch der S-Bahn. Außerdem fehlen noch wichtige Zulaufstrecken für einen reibungslosen Betrieb, so dass erst in vielen Jahren das ursprünglich geplante Angebot überhaupt zur Verfügung gestellt werden kann.

Ein Kombibahnhof, der einen Teil des bestehenden Kopfbahnhofs und seiner Zufahrten einschließt, behebt viele der geschilderten Mängel und bietet genug Kapazität und Flexibilität für eine weitere Steigerung des Bahnverkehrs. Ein solches Modell hat sich in vielen europäischen Städten als leistungsfähig und wirtschaftlich optimal erwiesen. Damit wäre der Stuttgarter Hauptbahnhof für die Zukunft gerüstet.

Stuttgart, 29.12.2025

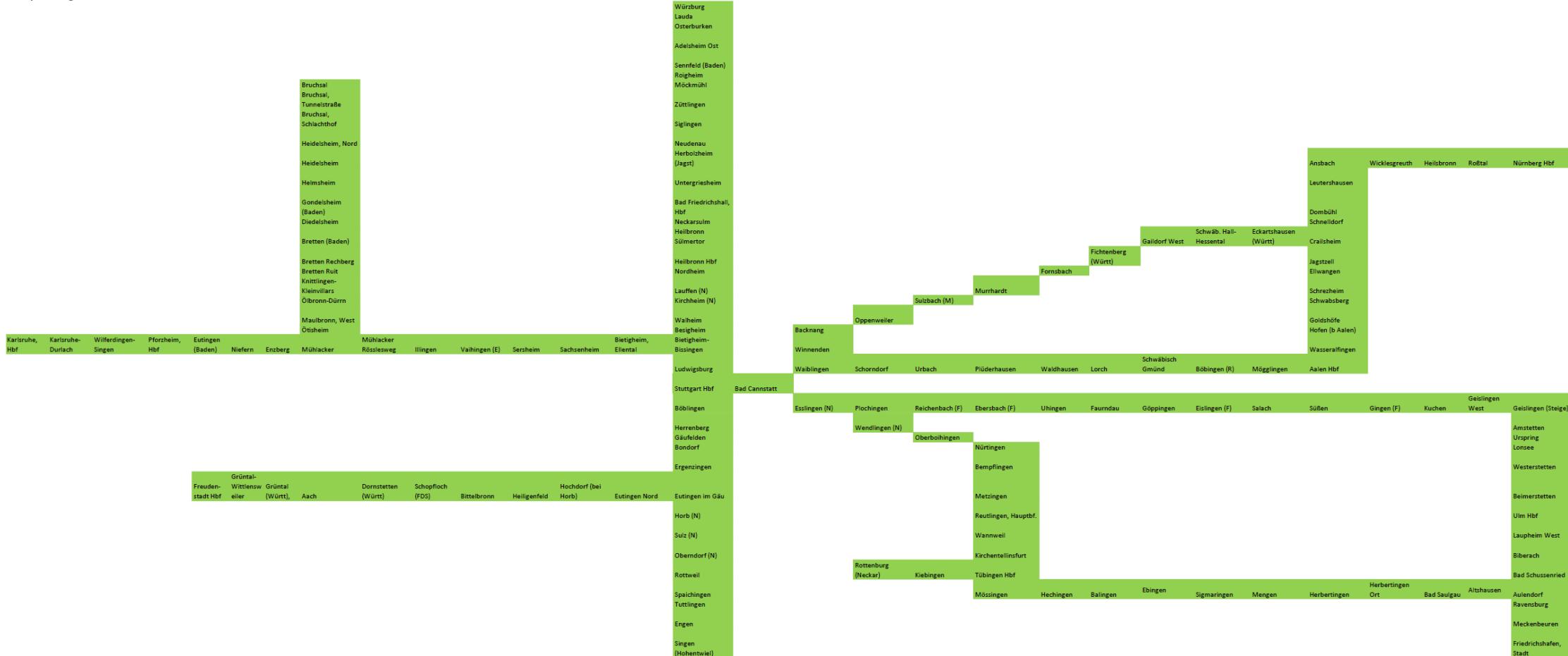
Dr. Wolfgang Staiger, PRO BAHN e.V. Regionalverband Region Stuttgart, Teckstraße 14,  
70188 Stuttgart, Tel.: 0172 7656463

Gerhard Pfeifer, BUND Regionalverband Stuttgart, Rotebühlstr. 86/1, 70178 Stuttgart,  
Tel.: 0711/61970-40

Anhang:

Bahnhöfe im Regionalverkehr mit umsteigefreier Verbindung nach Stuttgart, Fahrplan 2025 (ohne einzelne Verstärkerfahrten)

Fahrplan Regionalverkehr 2025



Bahnhöfe im Regionalverkehr mit umsteigefreier Verbindung nach Stuttgart, Zukunftsfahrplan 2028 (ohne einzelne Verstärkerfahrten)

Zukunfts fahrplan Regionalverkehr 2028

