

Kapitel 4: Baden-Württemberg bietet Perspektive: Überall gut leben



LDK in Ludwigsburg 12.-14.12.2025

Antragsteller*in: LAG Mobilität

Beschlussdatum: 19.11.2025

Änderungsantrag zu PRO-4

Von Zeile 133 bis 143:

~~Dazu haben wir gute Chancen. Die Dauerbaustelle Stuttgart 21 mit zahllosen Störungen im System kommt zum Ende. Stuttgart 21 war und bleibt eine teure Fehlentscheidung. Das Ergebnis des Volksentscheids war für uns der Auftrag, Stuttgart 21 besser zu machen: beispielsweise durch den Ausbau und die Verbesserung der Zuläufe zum Tiefbahnhof, wie den Ausbau der Wendlinger Kurve und die bessere Anbindung des Flughafens (Umsteigebahnhof Vaihingen und Pfaffensteigtunnel). Die wichtigste Verbesserung besteht in der kompletten Digitalisierung des Schienenknotens, wodurch die Kapazität auf der Infrastruktur deutlich erhöht sein wird. Bei Stuttgart 21 setzen wir uns aktiv für weitere Ergänzungen ein, die die Kapazitäten von Regionalverkehr und S-Bahn einschließlich verbesserter Robustheit bei Störfällen erweitern.~~

Daher haben wir alles unternommen, dass auch Stuttgart 21 (bei allen Herausforderungen) dazu beiträgt. Das Milliardenprojekt ist und bleibt eine teure Fehlentscheidung, die wir dem Land und den Fahrgästen zugunsten eines von Grund auf gut durchdachten Bahnknotens gerne erspart hätten. Doch das Ergebnis der Volksabstimmung haben wir selbstverständlich akzeptiert und seither etliche Verbesserungen durchgesetzt: Dazu gehören die leistungsfähigere große Wendlinger Kurve und zwei zusätzliche Gleise im Nordzulauf auf den Stuttgarter Hauptbahnhof. Ein verspätungsanfälliger Mischverkehr mit Fern- und Regionalzügen der Gäubahn auf der S-Bahn-Strecke zum Flughafen konnte vermieden werden. Eine weitere wichtige Verbesserung liegt in der kompletten Digitalisierung des Schienenknotens, für dessen drei Ausbaustufen wir uns eingesetzt haben und weiter einsetzen werden. Die Kapazität des Netzes wird damit erhöht, andernfalls würde der Verkehrsinfarkt wenige Jahre nach Fertigstellung drohen.

Im Bahnknoten Stuttgart setzen wir uns aktiv für weitere Ergänzungen ein, die die Kapazitäten und die betrieblichen Möglichkeiten von Regionalverkehr und S-Bahn erweitern und die Robustheit bei Störfällen verbessern. Hierzu gehört insbesondere das Nordkreuz, das Verbindungen von der Panoramabahn nach Feuerbach sowie von Feuerbach nach Bad Cannstatt ausbaut bzw. möglich macht. Von der Deutschen Bahn als Bauherrin von Stuttgart 21 erwarten wir ein belastbares Inbetriebnahmekonzept für den Tiefbahnhof und die Zulaufstrecken. Die oberirdische Gleisanlage muss so lange betriebsbereit gehalten werden, wie sich der Betrieb im neuen Tiefbahnhof bewährt hat. Es ist eine umsteigefreie Anbindung der Gäubahn-Reisenden an den Stuttgarter Hauptbahnhof zu gewährleisten. Eine gleichzeitige Sperrung von Panoramabahn an den Hauptbahnhof und der Stammstrecke der S-Bahn muss vermieden werden.

Begründung

Wir wollen ein starkes Bekenntnis zur Bahn und dabei unseren großen Beiträgen in den letzten Jahren/ Jahrzehnten wie auch in der Zukunft für den Bahnknoten Stuttgart noch stärker

herausarbeiten. Dabei spielen auch das Inbetriebnahmekonzept, maximale Digitalisierung wie auch die durchgängige Verfügbarkeit viel genutzter Anbindungen eine wichtige Rolle.