

Stuttgart 21: Schön anzusehen – schlecht zu benutzen

29. Dezember 2025

Die Bedürfnisse der Fahrgäste werden verfehlt, PRO BAHN und BUND decken unbekannte Mängel auf und fordern Kombibahnhof

Pressemitteilung des Fahrgastverbands PRO BAHN und des BUND

Nach der erneuten Verschiebung der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 auf unbestimmte Zeit richten der Fahrgastverband PRO BAHN und der Umweltverband BUND den Blick auf das, was bisher weitgehend ausgeblendet wurde: massive bauliche und betriebliche Defizite des Projekts.

Bezeichnend ist auch, dass die Kommunikation seitens der Bahn zum Baufortschritt des Tiefbahnhofs sich in letzter Zeit ausschließlich auf die Architektur und fast nie auf die Funktionalität des Bahnknotens konzentrierte. Die vollmundigen Versprechungen bei Stuttgart 21 werden nicht mehr hinterfragt, obwohl sich mit wachsendem Baufortschritt immer mehr und offensichtlichere Defizite zeigen.

„Die Fahrgäste wollen aber keine Architektur-Ikone sondern einen leistungsfähigen, zuverlässigen und komfortablen Bahnhof“, sagt Wolfgang Staiger, Regionalvorsitzender des Fahrgastverbands PRO BAHN.

In Anlehnung an die jüngste Äußerung von Bahnchefin Evelyn Palla, meint Gerhard Pfeifer, BUND Regionalgeschäftsführer: „Nicht nur die Leistungsfähigkeit des am Projekt beteiligten Dienstleisters Hitachi sollte überprüft werden, sondern der neue Tiefbahnhof selbst muss sich kritischen Fragen stellen“.

Engpässe mit Ansage

Zu den „hidden S21-Defiziten“ gehören zu wenige Rolltreppen und Aufzüge. Besonders markant ist das am Südausgang und bei den Abgängen von den Bahnsteigen zum S-Bahn-Quertunnel, wo nur eine Rolltreppe mit Zweirichtungsbetrieb gebaut wurde. Staus, Gedränge und lange Warteschlangen für Fahrgäste insbesondere mit Koffern sind absehbar. Pfeifer merkt sarkastisch an: „Der berühmte S21-Fernwanderweg über die Baugrube wird von S21-Klettersteigen beim nagelneuen Prachtbahnhof abgelöst“.

Zwangshalt statt Zeitgewinne

Ein weiterer, kaum bekannter Nachteil trifft die S-Bahn-Fahrgäste: Alle Innenstadtlinien müssen künftig an der neuen Station Mitnachtstraße halten. Dieser Zwangshalt verlängert die Fahrzeiten um rund zwei Minuten – genug, um das empfindliche S-Bahn-System aus dem Takt zu bringen.

Staiger räumt ein, dass ein Übereckumstieg von Bad Cannstatt Richtung Feuerbach an der Mitnachtstraße zwar etwas schneller geht. „Der Großteil der S-Bahnkunden will aber dort weder umsteigen, noch ein- oder aussteigen, sondern einfach durchfahren.“

In diesem Zusammenhang weist Staiger auch auf zukünftig wegfallende, bewährte Regionalbahn-Direktverbindungen, wie z.B. Ludwigsburg – Esslingen, hin. Jeder Bahnnutzer weiß: Umstiege sind unbequem und bergen das Risiko von verpassten Anschlüssen.

Weniger Direktverbindungen, mehr Umsteigen

Insgesamt werden aus dem weiten Umfeld von Stuttgart nur noch knapp zwei Drittel der Bahnhöfe direkt an den Knoten Stuttgart angebunden, die 2025 eine Direktverbindung im Regionalverkehr besaßen. Konkret sind das zukünftig 103 anstatt 161 Bahnhöfe, wie im Fahrplan 2025.

Besonders betroffen sind auch die Fahrgäste aus Bad Cannstatt: Wer künftig mit der Regionalbahn nach Esslingen will, muss einen Umweg über den Tiefbahnhof in Kauf nehmen. Der direkte Weg durchs Neckartal entfällt. Oder, wie es im Volksmund heißt: Man fährt „mit der Kirche ums Dorf“.

Fazit

Der Tiefbahnhof ist für die Fahrgäste räumlich beengt 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 bei 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.

„Stuttgart 21 startet am Limit und bietet auch keine Steigerungsmöglichkeiten“ fasst Staiger zusammen.

Ein Kombibahnhof, der einen Teil des bestehenden Kopfbahnhofs und seiner Zufahrten einbezieht, würde viele der beschriebenen Mängel beheben und ausreichend Kapazität für eine weitere Steigerung des Bahnverkehrs bieten. Ein solches Modell hat sich in zahlreichen europäischen Städten als leistungsfähig und wirtschaftlich sinnvoll erwiesen. Damit wäre der Stuttgarter Hauptbahnhof zukunftsfähig aufgestellt.