



Presseinformation

Bahn beginnt Vortrieb für Tunnel Wartberg

Tunnel ermöglicht als Teil der P-Option zusätzliche zweigleisige Verbindung aus Richtung Feuerbach • Voraussetzung für Ausbau des Nordzulaufs zum Stuttgarter Hauptbahnhof im Rahmen des Deutschlandtakts

(Stuttgart, 5. Oktober 2026) Nächster Schritt zum Deutschlandtakt, der dank Stuttgart 21 möglich wird: Die Deutsche Bahn hat am Montag, 5. Oktober 2026, mit dem Vortrieb des Tunnels Wartberg begonnen, einem wesentlichen Bestandteil der sogenannten P-Option. Mit einem dritten und vierten Gleis zwischen dem Stuttgarter Hauptbahnhof und Stuttgart-Feuerbach schaffen der Bund und das Land Baden-Württemberg die Voraussetzung für den weiteren Ausbau des Nordzulaufs im Rahmen des Deutschlandtakts und schon vorher zusätzliche Flexibilität im Knoten Stuttgart. Der Verkehrswissenschaftler und Vater von Stuttgart 21, Professor Gerhard Heimerl, hatte diese Ausbauoption für mehr Bahnverkehr bereits in seiner Grundkonzeption zu Stuttgart 21 in Erwägung gezogen.

Der Tunnel Wartberg zweigt im Bereich des Nordbahnhofs vom neuen Tunnel Cannstatt ab und verläuft auf rund 700 Metern in zwei Röhren Richtung Feuerbach. Danach führen die Gleise kurz oberirdisch in den bestehenden historischen Pragtunnel, den die Bahn für die Erfordernisse eines modernen Eisenbahnverkehrs umfassend modernisieren wird.

Bundesverkehrsministerium, Land und Deutsche Bahn hatten sich im Juli 2022 auf den Bau der P-Option und die Finanzierung im Rahmen des Bundesprogramms nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) verständigt. Die Planung ist im Auftrag des Landes erfolgt. Die erforderlichen Verzweigungsbauwerke im Tunnel Cannstatt sind bereits seit dem Frühjahr 2026 fertiggebaut. Damit ist sichergestellt, dass der Bau der P-Option den Zugverkehr nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 nicht beeinträchtigt. Im Sommer 2026 hat das Eisenbahn-Bundesamt den Bau des Tunnels Wartberg genehmigt, so dass die Bahn nun mit dem Vortrieb beginnen kann.

Zahlen, Daten, Fakten

Länge der P-Option: etwa zwei Kilometer
Länge des Tunnels Wartberg: rund 700 Meter
- bergmännische Bauweise: rund 600 Meter
- offene Bauweise: rund 100 Meter
Länge der Verzweigungsbauwerke: jeweils 100 Meter
Länge des Pragtunnels: rund 680 Meter

Jörg Hamann
Leiter Kommunikation, Presse
Bahnprojekt Stuttgart-Ulm
Tel. +49 (0) 711 93319-111
presse.bsu@deutschebahn.com

