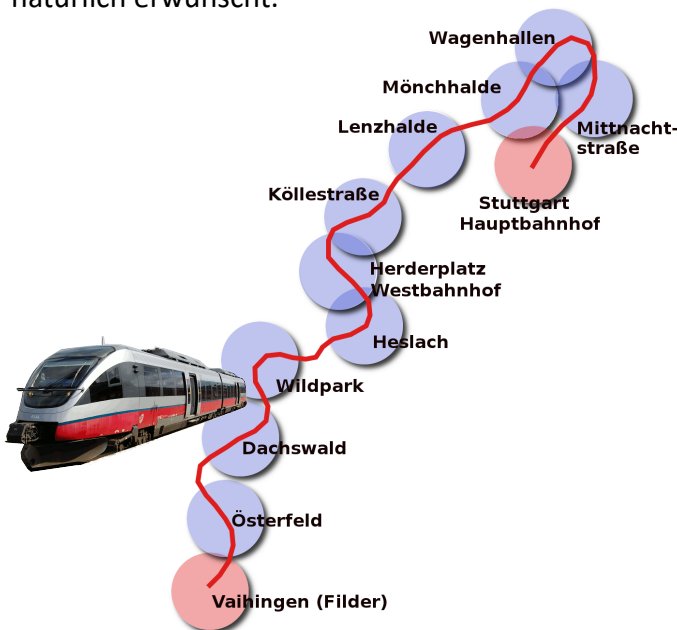


Die Panoramabahn

Eine Bereicherung für den Stuttgarter Nahverkehr

In Stuttgart leidet der öffentliche Nahverkehr an Engstellen, sowohl im S-Bahn als auch im Stadtbahn System. Fast täglich gibt es Zugausfälle und Verspätungen insbesondere im S-Bahn System. Die Züge sind bereits so dicht wie fast möglich getaktet und in den Hauptverkehrszeiten überfüllt. Neue unterirdische Trassen sind teuer und mangels Platz im Talkessel nicht realisierbar. Ein Zuwachs an Fahrgästen ist daher sehr begrenzt verkräftbar, aber natürlich erwünscht.



Seit 1879 ist die Gäubahn von Stuttgart bis Singen befahrbar. Sie führt vom Hauptbahnhof über eine Schleife durch den Norden und durch die oberen Teile des Stuttgarter Westens über die Höhen von Heslach durch den Dachswald nach Vaihingen, wo sie das Stadtgebiet verlässt. Dieses erste Teilstück wird Panoramastrecke genannt. Früher wurden die Haltestellen Westbahnhof, Heslach und Wildpark bedient. Seit 1985 hält der Regionalexpress (RE) in Stuttgart nur noch am Hauptbahnhof.

Die Panoramabahn soll eine Bahn innerhalb von Stuttgart werden. Sie hält elfmal auf ihrem Weg vom Hauptbahnhof nach Vaihingen, um die gut **32.000 Anwohner** mitzunehmen. Ein 30- oder sogar ein 20-Minuten Takt ist zwischen den Zügen des bestehenden Gäubahnverkehrs möglich.

Ein Ausbau des ÖPNV ohne Nachteile zum Minipreis

Der Entwurf des Verkehrsentwicklungskonzepts von Stuttgart sieht einen Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs vor. Die S-Bahn Stammstrecke und auch die beiden Hauptachsen der Stadtbahn sind an der Kapazitätsgrenze angelangt. Mit der Panoramabahn kann das Angebot auf der Schiene rasch ausgebaut werden, denn die Bahnstrecke ist bereits vorhanden. Die Baumaßnahmen beschränken sich auf die Errichtung von Bahnsteigen und deren Zugängen.

Lärmemission

Aufgrund der Nähe zu den Wohngebieten muss auf leise Fahrzeuge geachtet werden. Tatsächlich sind die heutigen Personentriebwagen so leise wie unsere Stadtbahn. Durch die kurvige Streckenführung ergeben sich unter Umständen hörbare Geräusche aus dem Fahrwerk. Diese Schallemission lässt sich mit einfachen Mitteln unterdrücken, wie Schalldämmmatten im Gleis oder niedriger Lärmschutzwände bis zur Radachsenhöhe der Züge.

Die Haltestellen können schrittweise aufgebaut werden. Jeder zusätzliche Haltepunkt trägt zu einer Fahrzeitverlängerung bei und muss daher genau bewertet werden. Ein wichtiges Kriterium ist die Verknüpfung zum Bus, zur Stadtbahn und der S-Bahn.

Die Wiederbelebung des Haltepunkts Wildpark erhöht die Attraktivität der dicht bebauten Wohnbezirke und ermöglicht es Stadtbewohnern, die herrlichen Wälder Stuttgarts ohne Autofahrt zu erreichen. Die Panoramabahn wird an den Endpunkten in das regionale Liniennetz eingebunden. In Vaihingen und am Hauptbahnhof bestehen unzählige Anschlüsse, wie beispielsweise zum Flughafen, zur Landesmesse, zu den südlichen Stadtteilen, in den Schönbuch über Böblingen.

Bezirk	Einwohner im Einzugsbereich	Anteil am Bezirk	Haltestellen
Mitte	zuzüglich Pendler		Hauptbahnhof
Nord	11 500	46%	Mittnachtstraße Wagenhallen Mönchhalde Lenzhalde
West	11 900	24%	Köllestraße Herderplatz Westbahnhof
Süd	1 000	2%	Heslach Wildpark
Vaihingen	8 000 zuzüglich Pendler	18%	Dachswald Österfeld Vaihingen (Filder)

hervorgehoben sind die **Haltestellen** für Ausbaustufe A

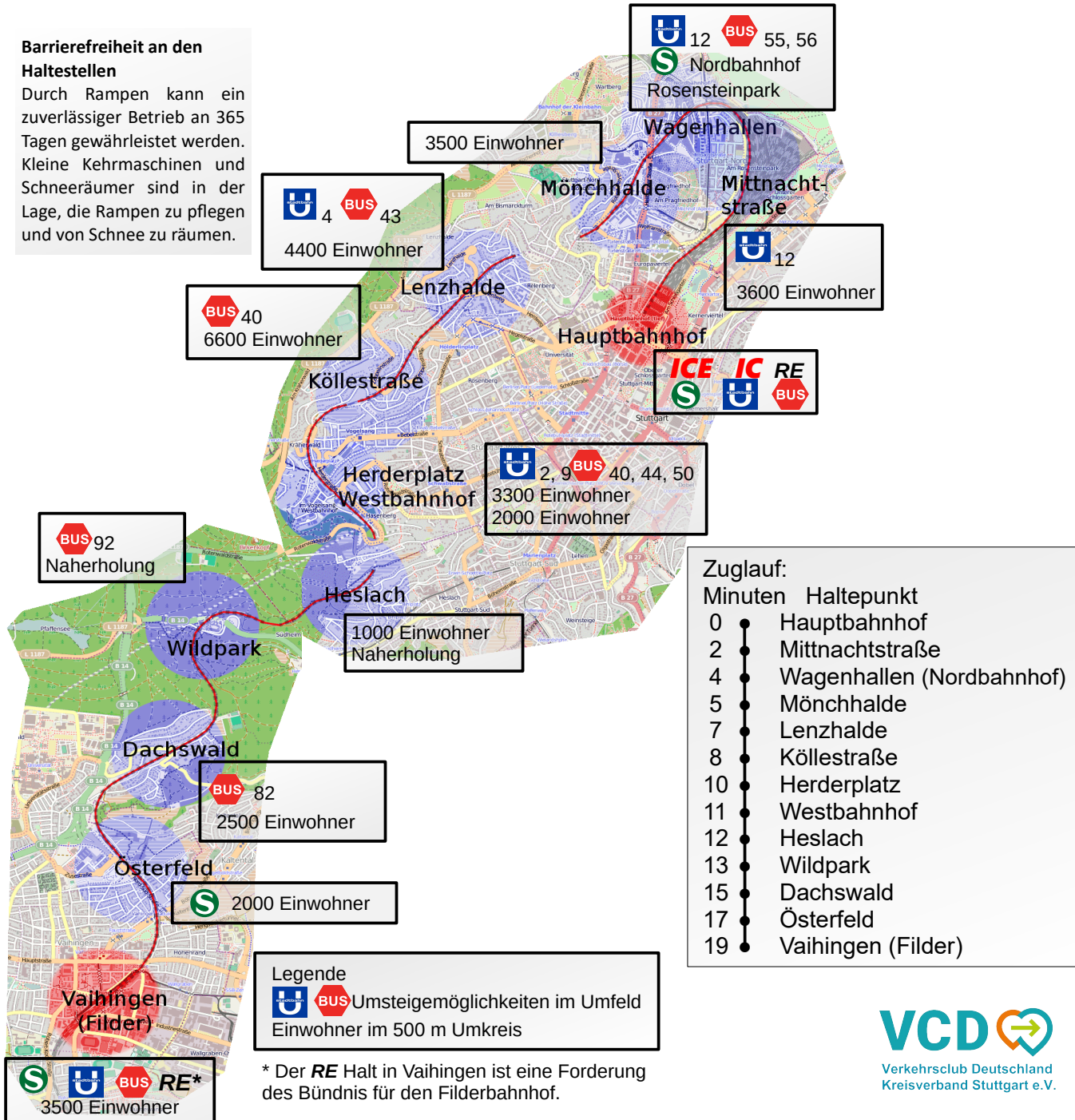
Beispiel Schönbuchbahn

Die Schönbuchbahn verkehrt auf einer teilweise eingleisigen Trasse von Böblingen nach Dettenhausen. Für weniger als 15 Mio. Euro wurde eine Strecke von 17 km mit 12 Haltepunkten ausgebaut, 4 Triebwagen angeschafft und weitere Investitionen getätigt. Inzwischen wurde die Anlage für weitere fast 15 Mio. Euro generalüberholt. Das Fahrgastaufkommen beträgt mehr als 7000 Fahrgäste pro Werktag, also mehr als 1,5 Mio. Fahrgäste pro Jahr.

Haltepunkte mit Einzugsbereich der Stuttgarter Panoramabahn

Barrierefreiheit an den Haltestellen

Durch Rampen kann ein zuverlässiger Betrieb an 365 Tagen gewährleistet werden. Kleine Kehrmaschinen und Schneeräumer sind in der Lage, die Rampen zu pflegen und von Schnee zu räumen.



Zuglauf:

Minuten	Haltepunkt
0	Hauptbahnhof
2	Mittnachtstraße
4	Wagenhallen (Nordbahnhof)
5	Mönchhalde
7	Lenzhalde
8	Köllestraße
10	Herderplatz
11	Westbahnhof
12	Heslach
13	Wildpark
15	Dachswald
17	Österfeld
19	Vaihingen (Filder)

Legende
 Umsteigemöglichkeiten im Umfeld
 Einwohner im 500 m Umkreis

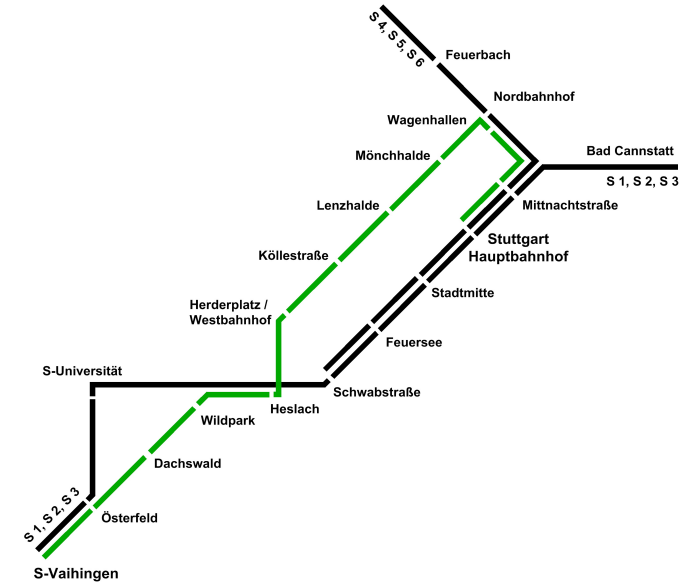
* Der RE Halt in Vaihingen ist eine Forderung des Bündnis für den Filderbahnhof.



Die Panoramabahn auf einen Blick

Ausbaustufe	A	B
Anzahl neuer Haltepunkte	4	11
Länge der Bahnsteige in Meter	40	80
Sitzplätze pro Zug	100	200
Taktung in Minuten	30	20
Fahrzeit in Minuten	15	19
Einwohner im Einzugsbereich	15 000	32 400
Investitionskosten Mio €	17,8	49,7
Betriebskosten Mio € pro Jahr	5,2	8,3

Die **Panoramabahn** als Ergänzung zu heutigen S-Bahn Linien



panoramabahn-stuttgart.de