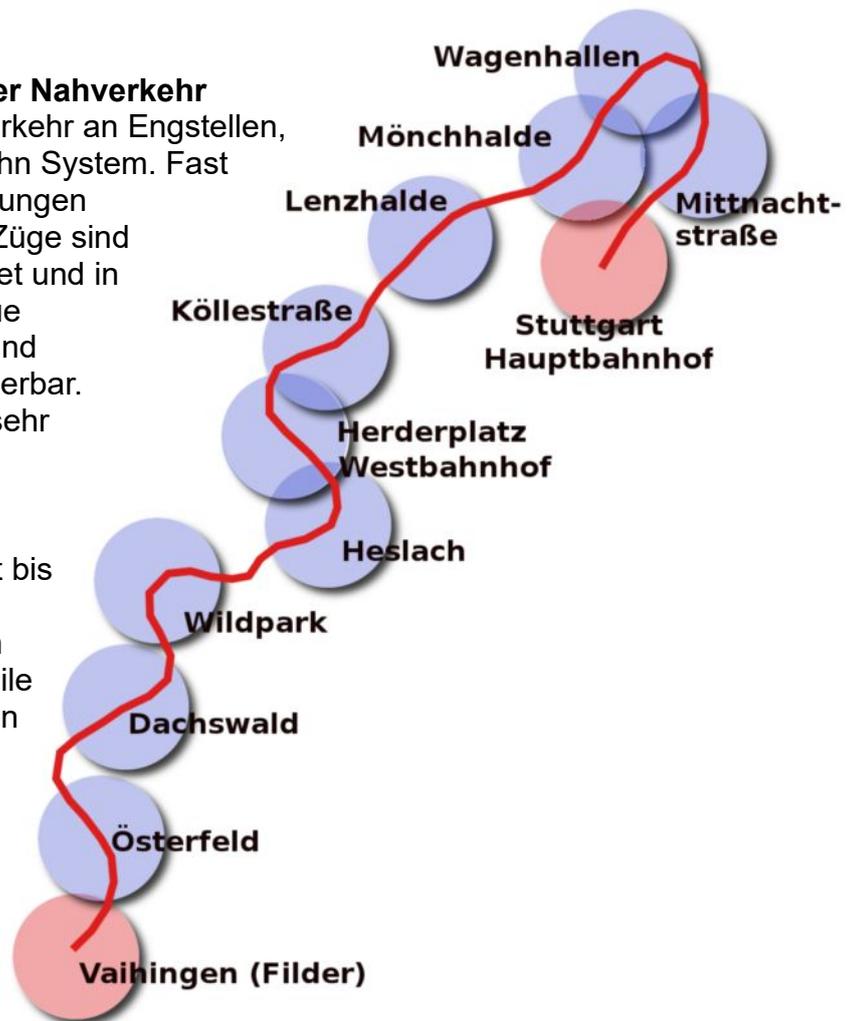


Die Panoramabahn

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 sehr teuer und mangels Platz im Talkessel nicht realisierbar. Ein Zuwachs an Fahrgästen ist daher sehr begrenzt verkraftbar, aber natürlich erwünscht.

Seit 1879 ist die Gäubahn von Stuttgart bis Singen befahrbar. Sie führt vom Hauptbahnhof über eine Schleife durch Stuttgart Nord und durch die oberen Teile des Stuttgarter Westens über die Höhen von Heslach, durch 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) auf Stuttgarter Gemarkung nur noch am Hauptbahnhof.



Die Panoramabahn soll eine Bahn innerhalb von Stuttgart werden und die bereits vorhandene Gäubahntrasse benutzen. Sie hält elf Mal auf ihrem Weg vom Hauptbahnhof nach Vaihingen, um die mehr als **32000 Anwohner** mitzunehmen. Ein 30- oder sogar ein 20-Minuten Takt ist zwischen den Zügen des bestehenden Gäubahnverkehrs möglich.

CO2 Einsparziele der Stadt Stuttgart

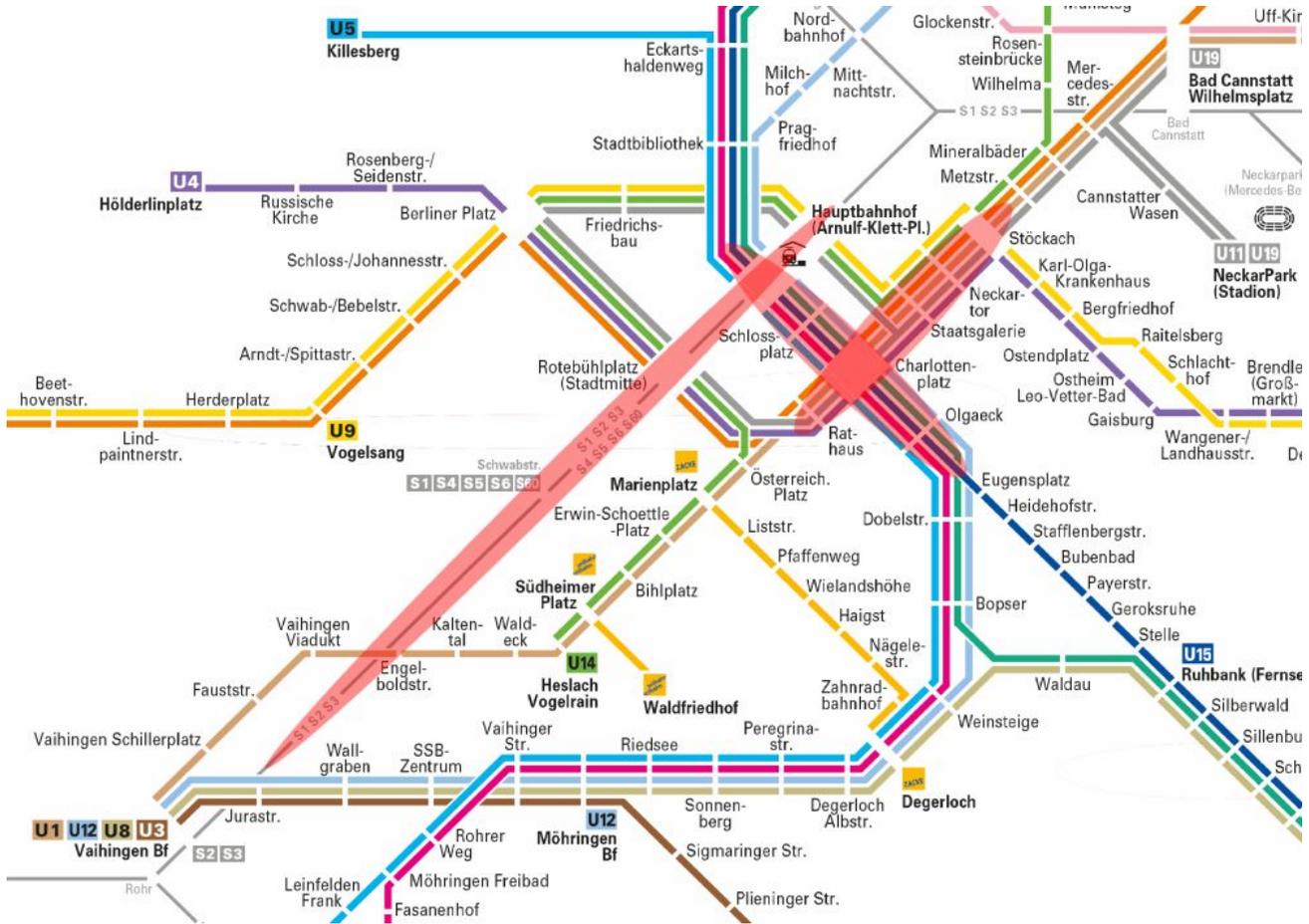
Zitat aus dem Verkehrsentwicklungskonzept der Stadt Stuttgart ([VEK 2030](#) Kapitel 3.7.1 Klimaschutz):

„Mit der Fortschreibung des Klimaschutzkonzeptes ([GRDs 723/2007](#)) hat der Gemeinderat das eigene Ziel (10% von 2000 bis 2010) noch einmal bestätigt und gleichzeitig bekundet, auch die nationalen Ziele von 40 % CO₂-Reduzierung zwischen 1990 und 2020 erreichen zu wollen. ... Der Verkehr stellt ein wichtiges Potential zur Erreichung der Minderungsmittel dar, zu denen sich Stuttgart verpflichtet hat.“

Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs ohne Nachteile zum Minipreis

Der Entwurf des Verkehrsentwicklungskonzepts von Stuttgart sieht einen Ausbau des öffentlichen Verkehrs vor. Mit der Panoramabahn kann das Angebot auf der Schiene ausgebaut werden ohne die stark belastete S-Bahn-Stammstrecke vom Hauptbahnhof bis zur Schwabstraße zu beanspruchen. Die Bahnstrecke ist vorhanden. Die Baumaßnahmen beschränken sich auf die Errichtung von Bahnsteigen und deren Zugängen. Die Ertüchtigung der Strecke zur Nutzung im innerstädtischen Verkehr kann innerhalb weniger Jahre erfolgen. Eine Stärkung des ÖPNV führt zu einer Entlastung beim Straßenverkehr.

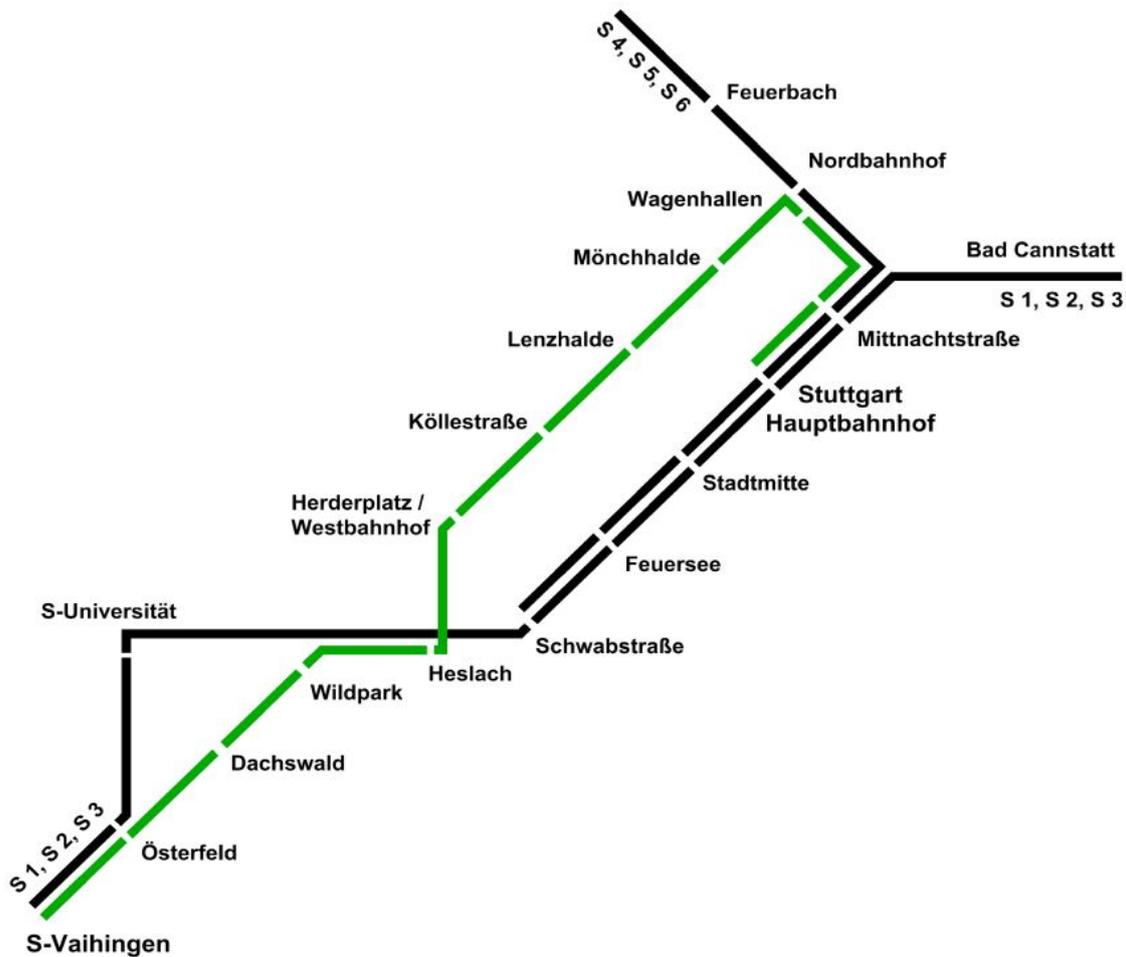
Das Nadelöhr des S-Bahn-Systems ist der Tunnel von Hauptbahnhof nach Vaihingen. Besonders Morgens und am späten Nachmittag sind die S-Bahnen voll ausgelastet und an ihrer Kapazitätsgrenze angelangt. Die Fahrtzeit von Hauptbahnhof nach Vaihingen ist bei der Panoramabahn zwar 5 Minuten länger – eine pünktliche S-Bahn benötigt 14 Minuten. Dafür ergeben sich für Pendler aber neue Umsteigemöglichkeiten, die sich positiv auf deren Gesamtreisezeit auswirken können – von der schöneren aussichtsreichen oberirdischen Fahrt ganz abgesehen.



Nicht nur die S-Bahn Stammstrecke ist an der Kapazitätsgrenze angelangt, auch die Stadtbahnlinien haben bereits eine sehr dichte Taktung (in Tallängsrichtung mit 6 Linien und 1-Minuten-Takt am Neckartor, in Querrichtung mit 5 Linien und 2-Minuten-Takt am Schlossplatz). So könnte die Panoramabahn einen U-Bahn Ring bilden, der von Hauptbahnhof über Vaihingen und Degerloch zurück zum Hauptbahnhof führt.

Die Wiederbelebung des Haltepunkts Wildpark erhöht die Attraktivität der dicht bebauten städtischen Wohnbezirke und ermöglicht es Stadtbewohnern, die herrlichen Wälder Stuttgarts ohne Autofahrt zu erreichen. Aufgrund des durchfahrenen großen Einzugsgebiets ist mit einer hohen Auslastung der Bahn zu rechnen. Durch die Bahnverbindung ist die Fahrradmitnahme in die höher gelegenen Lagen möglich.

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



Die Panoramabahn wird an den Endpunkten in das regionale Liniennetz eingebunden. In Vaihingen bestehen Anschlüsse zum Flughafen, zur Landesmesse, zu den südlichen Stadtteilen, in den Schönbuch über Böblingen, nach Singen und Freudenstadt. Die vielen Verbindungen vom Hauptbahnhof seien erwähnt aber nicht aufgezählt. Am Umsteigebahnhof wählt der Zugreisende die weitere Fahrtrichtung aus, der Umstieg ist quasi sein Lenkrad.

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 z.B. Schalldämmmatten im Gleis (vgl. Berliner Hochbahn) oder niedriger Lärmschutzwände bis zur Radachsenhöhe der Züge.



Bild: Klaus Gebhard

Erhalt einer wichtigen Infrastruktur

Um es vorweg zu nehmen, die Gäubahntrasse wird fast auf voller Länge erhalten bleiben, egal wie sich das Projekt Stuttgart 21 entwickeln wird. Lediglich das kleine Teilstück zwischen Nordbahnhof und Hauptbahnhof könnte von S21 betroffen sein. Die Anbindung an Feuerbach bleibt aber in jedem Falle bestehen.

Die Notfall Konzepte der DB Netz AG sehen vor die Gäubahn-Panoramastrecke zu benutzen: [20110721-Stresstest-S21-Notfallkonzept_bei_Sperrung_der_S-Bahn_Stammstrecke.pdf](#)
[20110721-Stresstest-S21-Notfallkonzept_bei_Sperrung_Fildertunnel.pdf](#)

Grundstücksspekulation

Es ist aus den oben angeführten Gründen wichtig, die Grundstücke der Gäubahn-Panoramastrecke potentiellen Bauspekulanten zu entziehen. Denn der Mangel an Wohnungen wurde durch unzählige Baumaßnahmen in den letzten Jahren mehr als ausgeglichen. Was nun allerdings fehlt, ist bezahlbarer Wohnungsraum. Den wird es an solch exponierten Lagen sicherlich nicht geben.

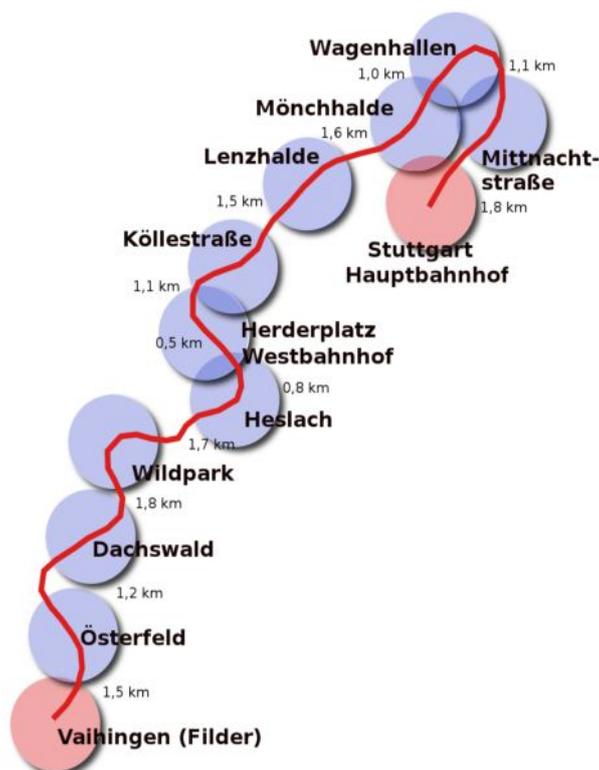
Ein aktueller Eintrag auf der [Webseite der Stadt Stuttgart](#) belegt den Fortbestand der Gäubahntrasse: „Im Teilgebiet D (Gäubahntrasse) ist im Regionalplan auch weiterhin eine Trasse für den Bahnverkehr vorgesehen.“

Haltestellen

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. Um die Bahnsteige kostengünstig realisieren zu können, sollten sie auf noch freien Flächen angelegt werden. Die im Folgenden aufgeführten Haltepunkte orientieren sich an einer kostengünstigen Bahnsteigkonstruktion. Es ist von einer Bahnsteiglänge von 80 m auszugehen. Das entspricht etwa 2 Personenzugwaggons bzw. einem Kurzzug der S-Bahn mit ca. 200 Sitzplätzen.

Auswahlkriterien der Haltestellen

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)



Stufenplan

Die Realisierung kann stufenweise erfolgen.

Stufe	Haltestellen	Fahrzeit
A	Hauptbahnhof Lenzhalde Herderplatz Wildpark Dachswald Vaihingen	15 Minuten
B	Hauptbahnhof Mittnachtstraße Wagenhallen Mönchhalde Lenzhalde Köllestraße Herderplatz Westbahnhof Heslach Wildpark Dachswald Österfeld Vaihingen	19 Minuten



Bild: Christoph Link

Barrierefreiheit an den Haltestellen

Durch Rampen mit einer Neigung von maximal 6% 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.

Erweiterungsmöglichkeiten der Panoramabahn machen die Investitionen zukunftssicher:

- **Erschließung neuer Wohngebiete**
Die Nachnutzung von großen freiwerdenden Flächen Bürgerhospital, Rosensteinpark und innerer Nordbahnhof bieten Wohnraum für viele tausend Menschen.
- **Stadtbahnanbindung** auf S21 A1 Gelände Anbindung der Panoramabahn an die Stadtbahn U12 und in Vaihingen an die Stadtbahnen U1, U3, U6, U8.
- **Anbindung an den wichtigen Verkehrsknotenpunkt Vaihingen**
Der Bahnhof Vaihingen hat großes Potential eine wichtige Rolle im Regional- und Fernverkehr zu spielen.
<http://filderbahnhof.net/>



Investition

An dieser Stelle sei nochmals darauf hingewiesen, dass es sich hier nicht um ein Gutachten handelt, sondern lediglich einen Vorschlag, wie der Nahverkehr in Stuttgart mit bereits vorhandener Infrastruktur kostengünstig ausgebaut werden könnte. Ein umfangreiches Gutachten ist notwendig, um einen Beschluss in den politischen Gremien fassen zu können. Ein solches Gutachten kostet zwischen 20000 und 50000 Euro.

Die Stadt Stuttgart hat die Panoramabahn (Gäubahntrasse zwischen Nordbahnhof und Österfeld) mit einer Fläche von 38 ha im Jahr 2001 für 14 Mio. Euro der Bahn abgekauft.

Die folgenden Tabellen zeigen eine erste grobe Abschätzung der zu erwartenden Kosten je nach Stufenplan A oder B, also erst wenige neue Haltepunkte und einem geringeren Takt oder alle Haltepunkte mit kurzer Taktung.

Anfangsinvestition für Stufe A 4 neue Haltepunkte mit 40 m langen Bahnsteigen im 30 Minuten-Takt und Fahrzeit von 15 Minuten Einzugsbereich von 15000 Einwohnern	Betrag
Baukosten ¹ für 8 Bahnsteige 3 m breit, 40 m lang, plus Faktor 3 für Schwierigkeiten	7,3 Mio. Euro
Erschließungskosten für 3 Haltepunkte ohne Wildpark	3,8 Mio. Euro
Planungskosten 15% der Bau- und Erschließungskosten	1,7 Mio. Euro
Anschaffungskosten für 2 Fahrzeuge ca. 40 m lang, 100 Sitzplätze	5,0 Mio. Euro
Gesamtinvestition	17,8 Mio. Euro

Anfangsinvestition für Stufe B 11 neue Haltepunkte mit 80 m langen Bahnsteigen im 20 Minuten-Takt und Fahrzeit von 19 Minuten Einzugsbereich von 32400 Einwohnern	Betrag
Baukosten ¹ für 21 Bahnsteige 3 m breit, 80 m lang, plus Faktor 3 für Schwierigkeiten	18,9 Mio. Euro
Erschließungskosten für 9 Haltepunkte ohne Heschlach und Wildpark	11,3 Mio. Euro
Planungskosten 15% der Bau- und Erschließungskosten	4,5 Mio. Euro
Anschaffungskosten für 3 Fahrzeuge ca. 80 m lang, 200 Sitzplätze	15,0 Mio. Euro
Gesamtinvestition	49,7 Mio. Euro

¹ Mangels besserer Zahlen wurde die Erstellung von günstigem Wohnraum als Vergleichswert zu Grunde gelegt, also 1 000 Euro/qm. Die zusätzlichen Erschließungskosten sind nicht enthalten, da es hierzu einer detaillierten Planung bedarf und zusätzliche positive Effekte durch Neugestaltung auf das Umfeld einer Haltestelle zu erwarten sind.

Die ursprüngliche Kostenabschätzung für die Bau- und Erschließungskosten stammt aus dem Jahr 2012 und wurde 2021 mit 25% Aufschlag angepasst, siehe auch [Preisindizes für die Bauwirtschaft Fachserie 17 Reihe 4 \(destatis.de\)](#).

Betriebskosten für Stufe A für 20 Stunden Betrieb pro Tag 4 neue Haltepunkte im 30 Minuten-Takt und Fahrzeit von 15 Minuten Einzugsbereich von 15000 Einwohnern	Betrag
Abschreibungen Zinsen, Abschreibung, Instandhaltung und Betriebsführung	0,6 Mio. Euro
Personalkosten für Fahrer orientieren sich an einem Busfahrer der SSB	0,3 Mio. Euro
Trassenpreis ² basierend auf Trassenpreissystem der DB AG	2,8 Mio. Euro
Bahnstrompreis basierend auf Bahnstrompreissystem der DB AG	0,9 Mio. Euro
Stationspreis ² basierend auf Stationspreissystem der DB AG	0,6 Mio. Euro
Gesamtbetriebskosten	5,2 Mio. Euro

Betriebskosten für Stufe B für 20 Stunden Betrieb pro Tag 11 neue Haltepunkte im 20 Minuten-Takt und Fahrzeit von 19 Minuten Einzugsbereich von 32400 Einwohnern	Betrag
Abschreibungen Zinsen, Abschreibung, Instandhaltung und Betriebsführung	1,6 Mio. Euro
Personalkosten für Fahrer orientieren sich an einem Busfahrer der SSB	0,3 Mio. Euro
Trassenpreis ² basierend auf Trassenpreissystem der DB AG	4,2 Mio. Euro
Bahnstrompreis basierend auf Bahnstrompreissystem der DB AG	1,3 Mio. Euro
Stationspreis ² basierend auf Stationspreissystem der DB AG	0,8 Mio. Euro
Gesamtbetriebskosten	8,3 Mio. Euro

² Insbesondere beim Trassen- und Stationspreis sollten sich Einsparungen ergeben, weil die Trasse sich bereits im Besitz der Stadt Stuttgart befindet.

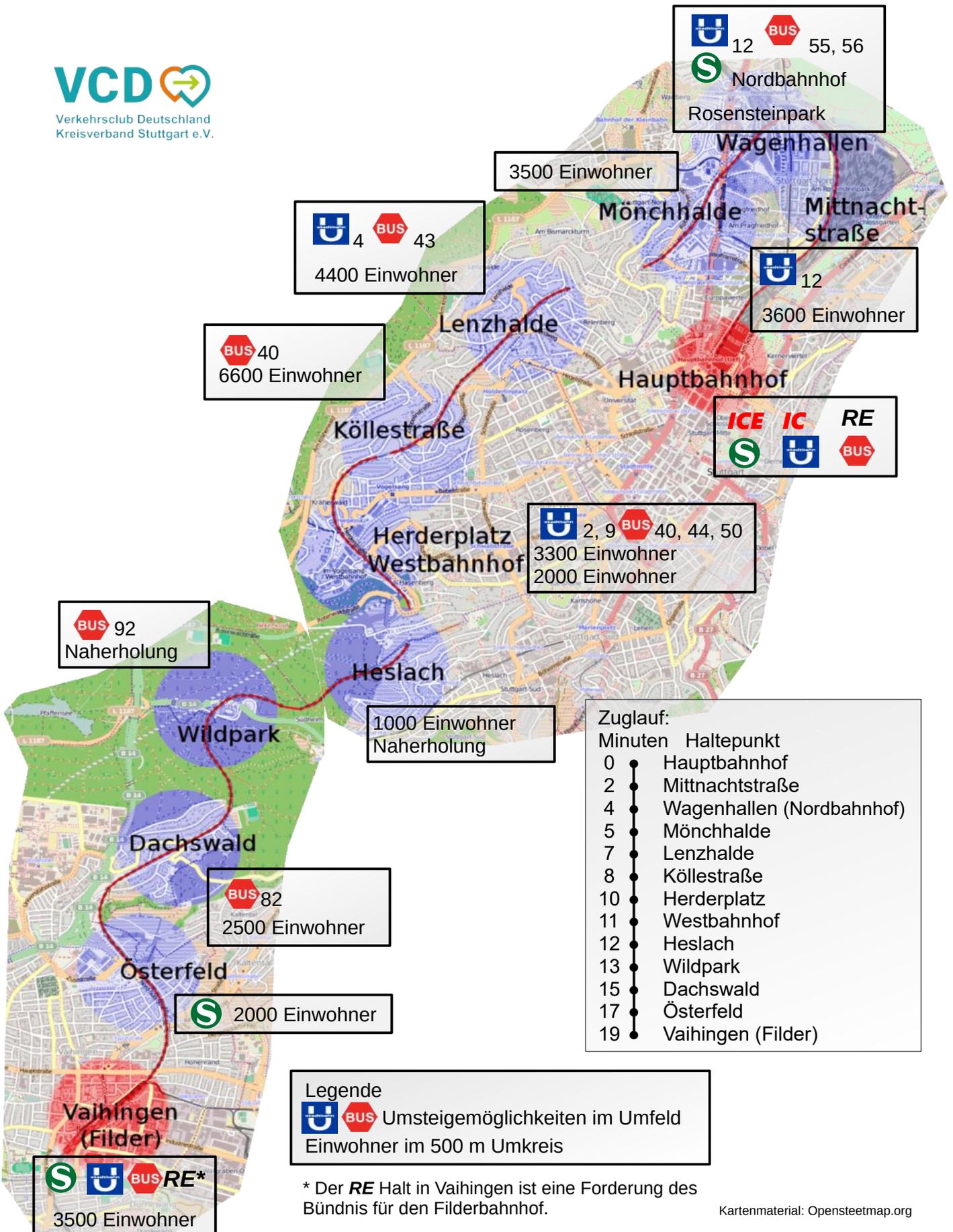
Beispiel Schönbuchbahn

Die Schönbuchbahn verkehrt auf einer teilweise eingleisigen Trasse von Böblingen nach Dettenhausen, ([PRO BAHN](#)). 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 derzeitige Fahrgastaufkommen beträgt mehr als 7000 Fahrgäste pro Werktag, also mehr als 1,5 Mio. Fahrgäste pro Jahr.

Beispiel S4 Marbach-Backnang

Die Trasse von Marbach am Neckar bis Backnang war bereits vorhanden. Es mussten lediglich 4 Haltepunkte ausgebaut und ein Haltepunkt neu gebaut werden. Dabei wurden für 11 Mio. Euro die Bahnsteige erhöht, mit Rampen und 4 Aufzügen barrierefrei gestaltet und mit einem Blindenleitsystem und mit Anzeigentafeln ausgestattet ([Region Stuttgart](#)).

Haltepunkte mit Einzugsbereich der Stuttgarter Panoramabahn



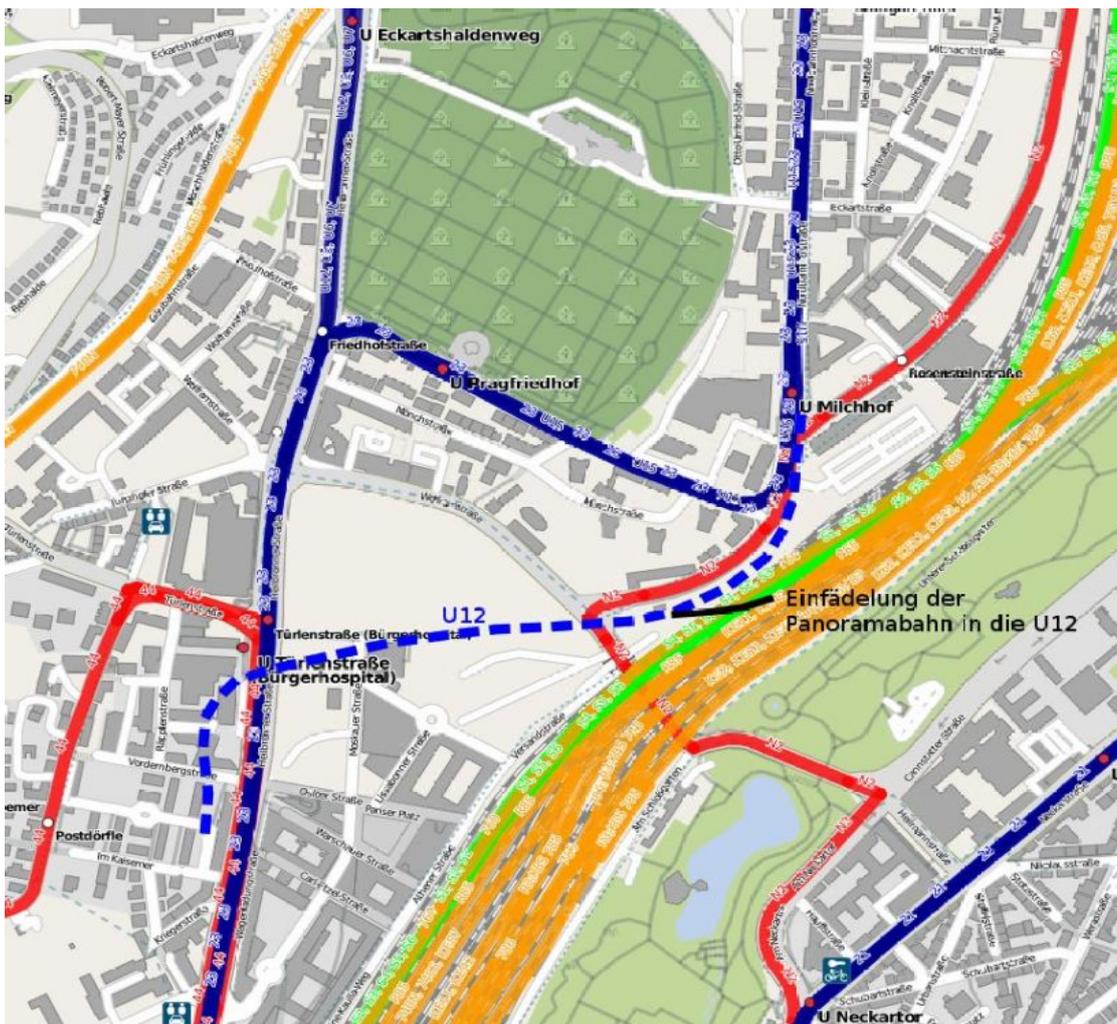
Hauptbahnhof

Bezirk: **Mitte**

Der Haltepunkt Hauptbahnhof ist in der Gesamtbetrachtung sicherlich die kniffligste Stelle. Sollte es tatsächlich zu einer kompletten Umsetzung der Pläne zu Stuttgart 21 kommen, würde die Anbindung der Gäubahn-Panoramastrecke an den Hauptbahnhof entfallen. Eine Möglichkeit wäre die Einfädelung der Gäubahn-Panoramastrecke in die geplante U12 auf Höhe Milchhof/Nordbahnhofstraße. Diese Lösung böte eine Verbindung von SSB- und DB-Schienennetz analog dem Karlsruher Vorbild, wobei allerdings ein spezielles Fahrzeug eingesetzt werden müsste. Zum einen wird ein Zweisystembetrieb wegen der unterschiedlichen Betriebsspannungen benötigt und zum anderen sind die Schienenprofile unterschiedlich. Beides lässt sich jedoch mit Standardbaugruppen kostengünstig lösen.

Lösungsmöglichkeiten für die Anbindung der Panoramabahn in Stuttgart-Mitte bzw. Nord:

- Hauptbahnhof bleibt als Kopfbahnhof erhalten und wird in Teilen weiterbetrieben, z.B. von der [Stuttgarter Netz AG](#) (SNAG)
- Anschluss an den Tiefbahnhof mit einer Tunnelstrecke parallel zur zukünftigen S-Bahn-Trasse und unterirdischem Bahnsteig rechtwinklig zu Gleis 8 des Tiefbahnhofs
- Anbindung der Panoramabahn an das Stadtbahnnetz nach dem Karlsruher Modell, Einfädelung in die U12 in der Nähe Wolframstraße und Anbindung in Vaihingen.
- Endhaltestelle Mittnachtstraße mit Pendelverkehr nach Vaihingen



<http://www.opnvkarte.de/?zoom=16&lat=48.79147&lon=9.1861&layers=TBTT>

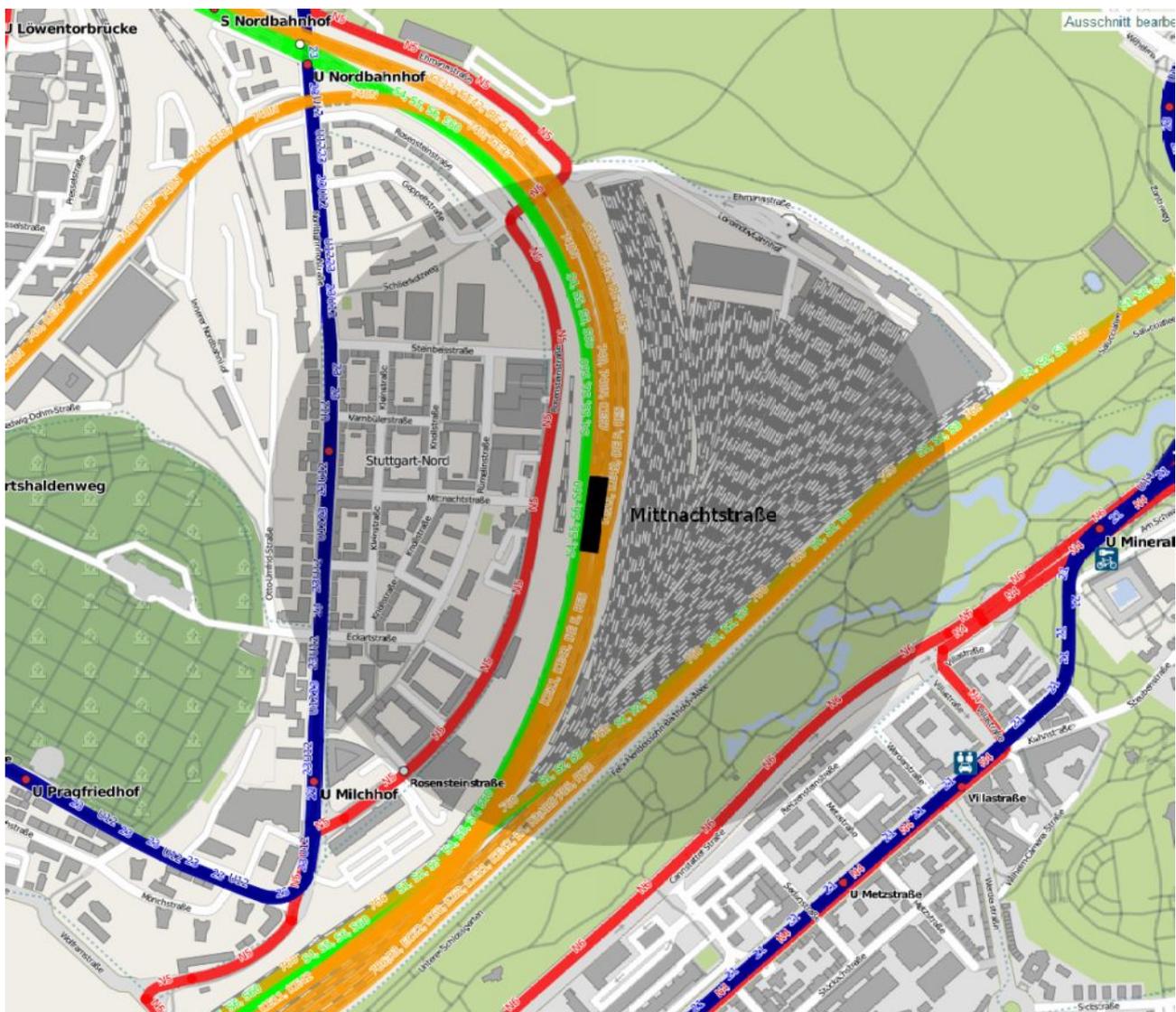
Mittnachtstraße

Bezirk: **Nord**, Nähe zur U-Bahn Haltestelle Mittnachtstraße

Einzugsbereich von **3659 Einwohnern**, Fahrradstellplätze können den Einzugsbereich erhöhen.

Hier soll in den nächsten Jahrzehnten ein neues Stadtviertel **Rosensteinpark** entstehen.

Fußweg	Anbindung
<800m	Stadtteil „Auf der Prag“
450 m	Haltestelle Mittnachtstraße Stadtbahnlinie U12
900 m	Pragfriedhof Krematorium
1100 m	Museum am Löwentor
1500 m	Naturkundemuseum Schloss Rosenstein
1600 m	Wilhelma Eingang Rosensteinpark



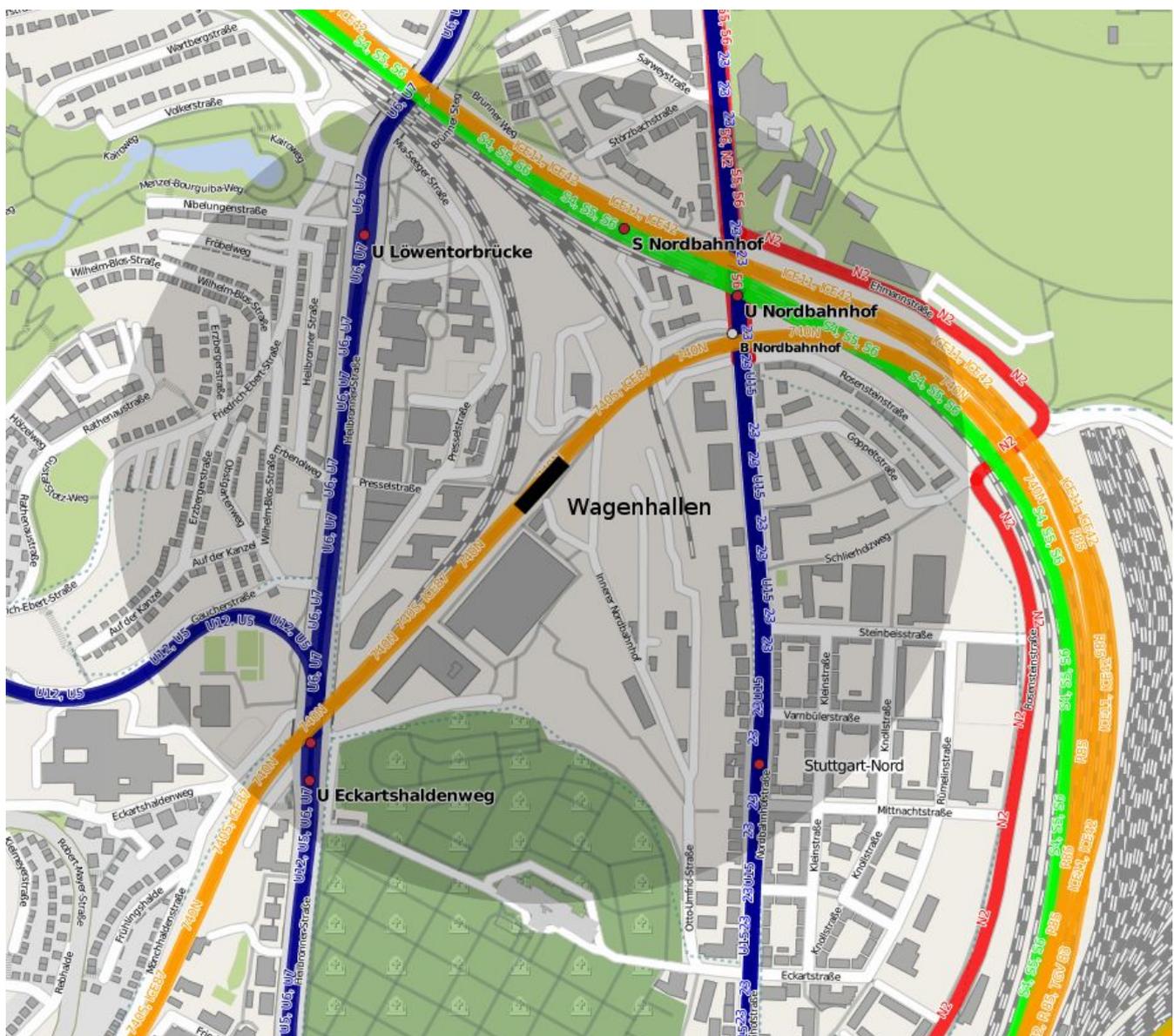
<http://www.opnvkarte.de/?zoom=16&lat=48.79707&lon=9.19338&layers=TBTTT>

Wagenhallen

Bezirk: **Nord**, Nähe zur Presselstraße, Rückseite Wagenhallen

Hier soll in den nächsten Jahrzehnten ein neues Stadtviertel entstehen.

Fußweg	Anbindung
200 m	Wagenhallen
300 m	berufliche Schule für Gesundheit, Pflege, Ernährung und Sozialwesen (GPES)
700 m	Neckar Realschule
850 m	Werner-Siemens-Schule
500 m	Haltestelle Nordbahnhof S-Bahnen S4, S5, S6, Stadtbahnlinie U12, Buslinien 55 und 56



<http://www.opnvkarte.de/?zoom=16&lat=48.80053&lon=9.18881&layers=TBTTT>

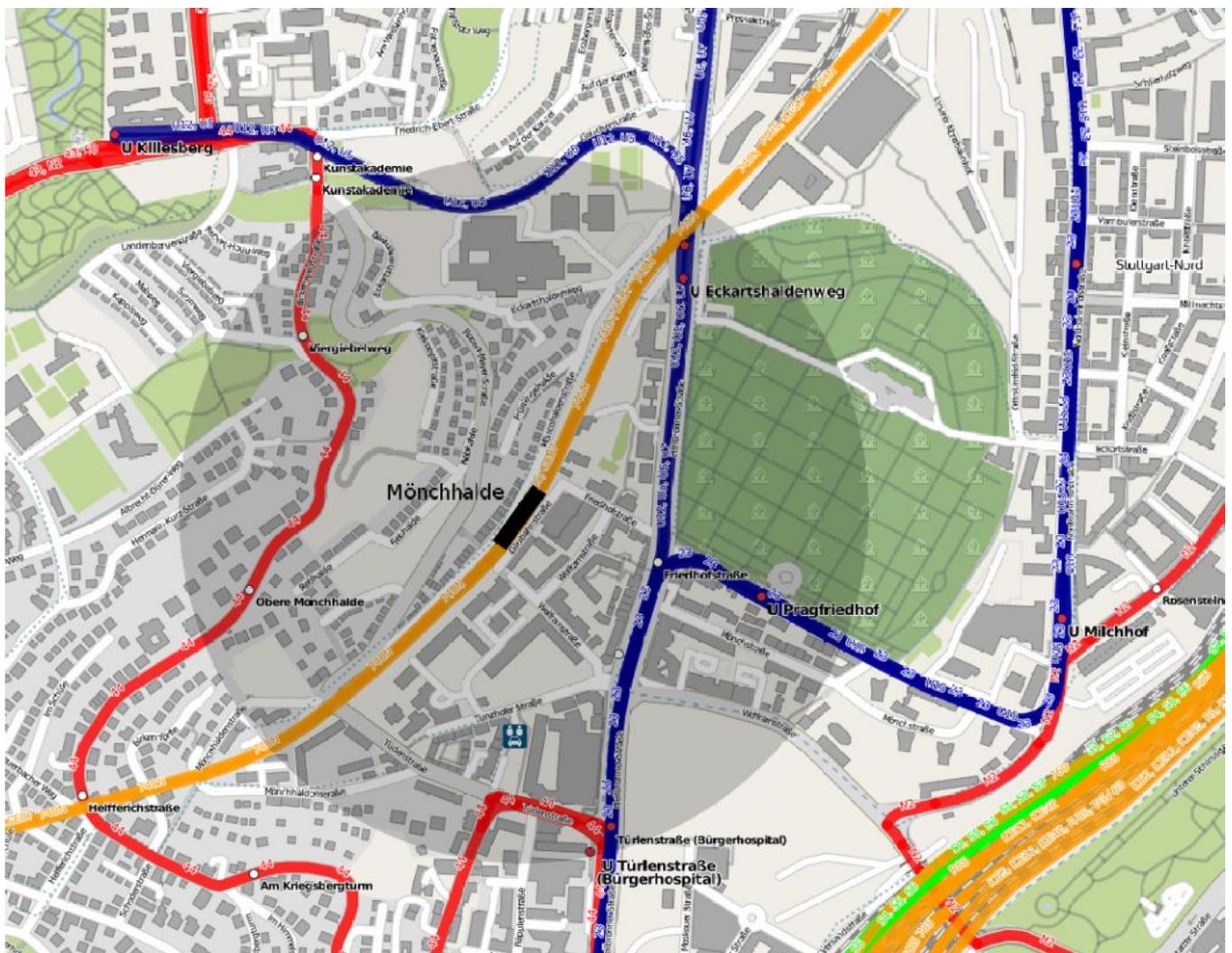
Mönchhalde

Bezirk: **Nord**, Mönchhaldenstraße/Gäubahnstraße

Einzugsbereich von **3535 Einwohnern**, Fahrradstellplätze können den Einzugsbereich erhöhen.

Anbindung des neu zu gestaltenden Stadtviertels beim Bürgerhospital.

Fußweg	Anbindung
250 m	Pragschule
450 m	Neckar Realschule
500 m	Werner-Siemens-Schule
520 m	Haltestelle Eckartshaldenweg Stadtbahnlinsen U5, U6, U7, U12
530 m	Haltestelle Stadtbibliothek Stadtbahnlinsen U5, U6, U7, U12, U15, Buslinie 44



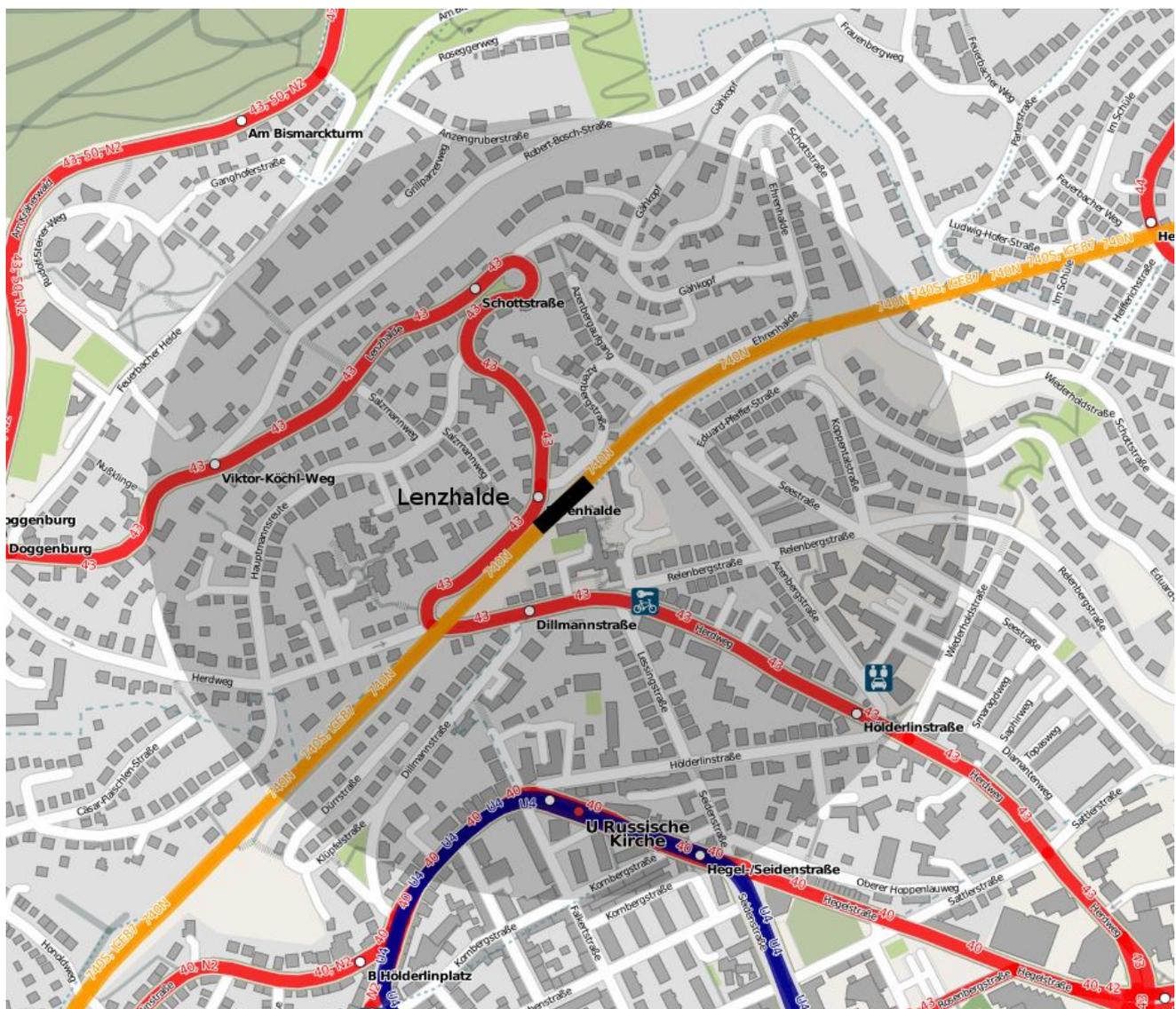
<http://www.opnvkarte.de/?zoom=16&lat=48.79539&lon=9.18243&layers=TBTT>

Lenzhalde

Bezirk: Nord, Lenzhalde/Azenbergstraße

Einzugsbereich von **4409 Einwohnern**, Fahrradstellplätze können den Einzugsbereich erhöhen.

Fußweg	Anbindung
wenige m	direkte Anbindung über eine Treppe an das Eberhard-Ludwig-Gymnasium
wenige m	Haltestelle Ehrenhalde Buslinie 43
700 m	Haltestelle Russische Kirche Stadtbahnlinie U4
750 m	Freie Waldorf Schule
800 m	Hölderlin Gymnasium
850 m	Doggenburg und Kräherwald
950 m	Schule Im sonnigen Winkel



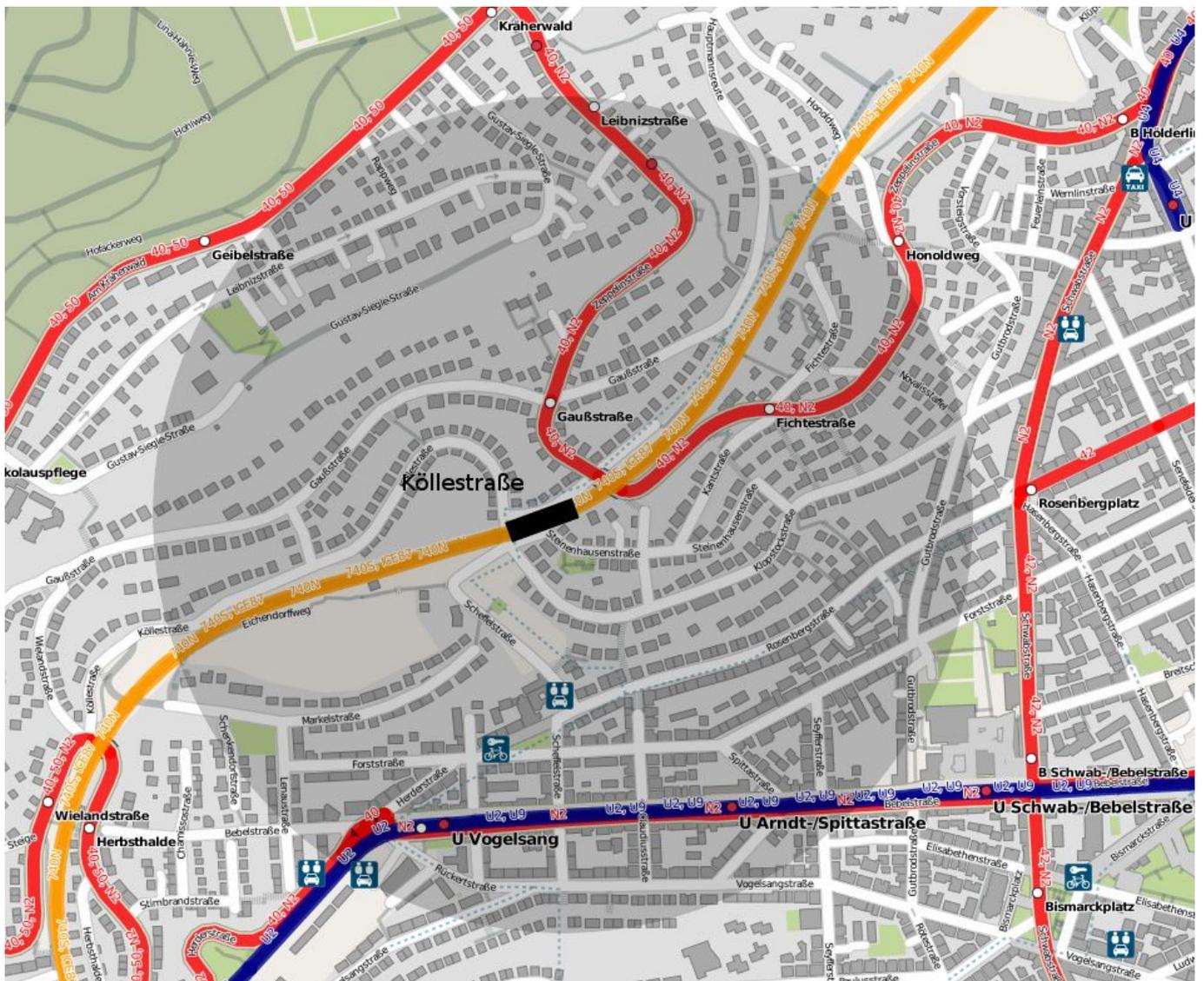
<http://www.öpnvkarte.de/?zoom=16&lat=48.78737&lon=9.16008&layers=TBTTT>

Köllestraße

Bezirk: **West**, Köllestraße/Hauptmannsreute

Einzugsbereich von **6591 Einwohnern**, Fahrradstellplätze können den Einzugsbereich erhöhen.

Fußweg	Anbindung
170 m bzw. 250 m	Haltestelle Gaußstraße Buslinie 40
440 m	Paul-Gerhardt-Kirche
630 m	Haltestelle Arndt-Spitta-Straße Stadtbahnlinien U2, U9
650 m	Haltestelle Vogelsang Stadtbahnlinien U2, U9
740 m	Haltestelle Vogelsang Buslinie 40
800 m	Hasenbergsschule
1100 m	MTV Sportplatz und Kräherwald



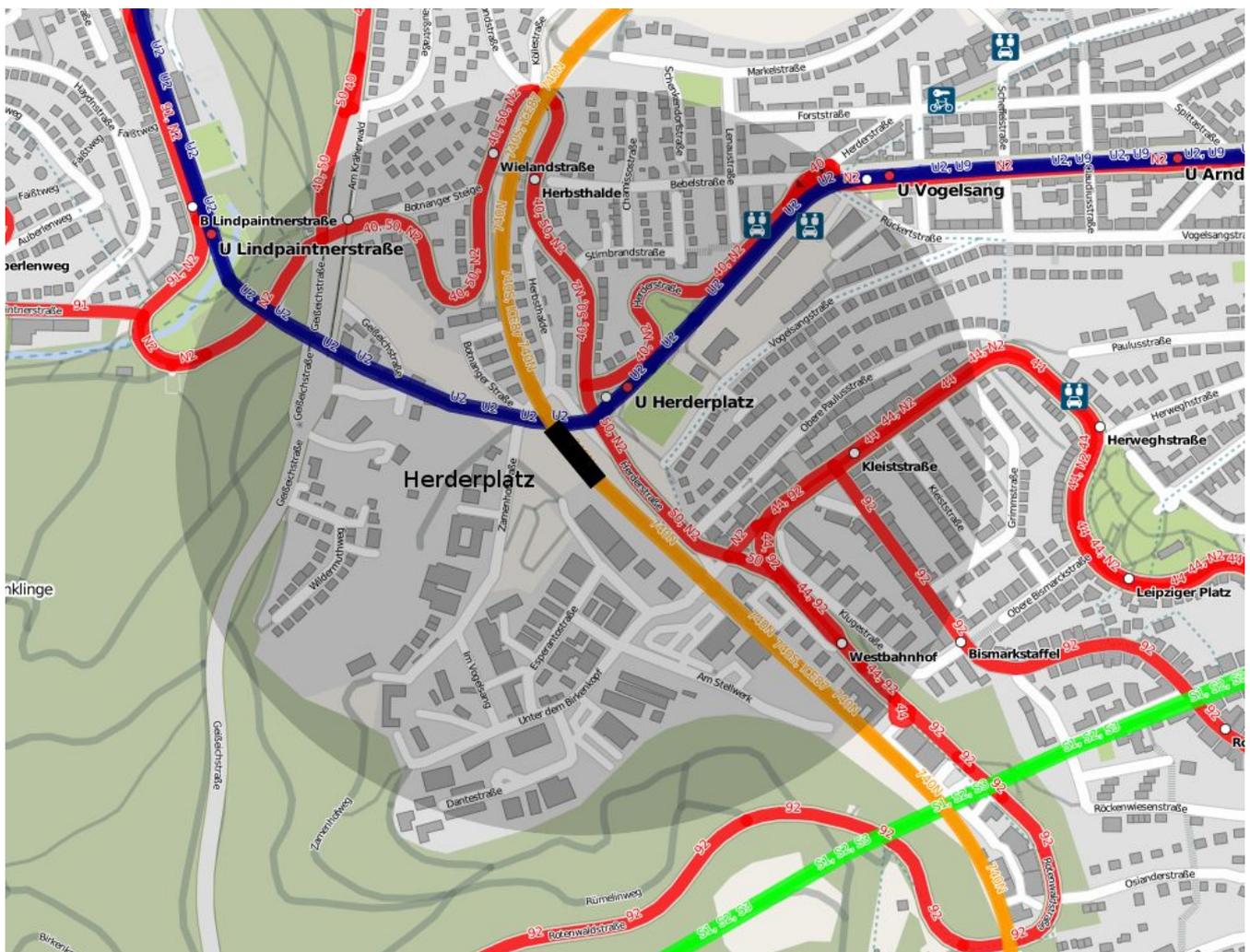
<http://www.opnvkarte.de/?zoom=16&lat=48.77733&lon=9.14789&layers=TBTT>

Herderplatz

Bezirk: West

Einzugsbereich von **3290 Einwohnern**, Fahrradstellplätze können den Einzugsbereich erhöhen.

Fußweg	Anbindung
250 m	Haltestelle Herderplatz Stadtbahnlinien U2 und U9, Buslinie 40
500 m	Wohn- und Industriegebiet mit vielen Einkaufsmöglichkeiten
700 m	Haltestelle Westbahnhof Buslinie 40, 50 und 92



<http://www.opnvkarte.de/?zoom=16&lat=48.76978&lon=9.14437&layers=TBTTT>

Westbahnhof

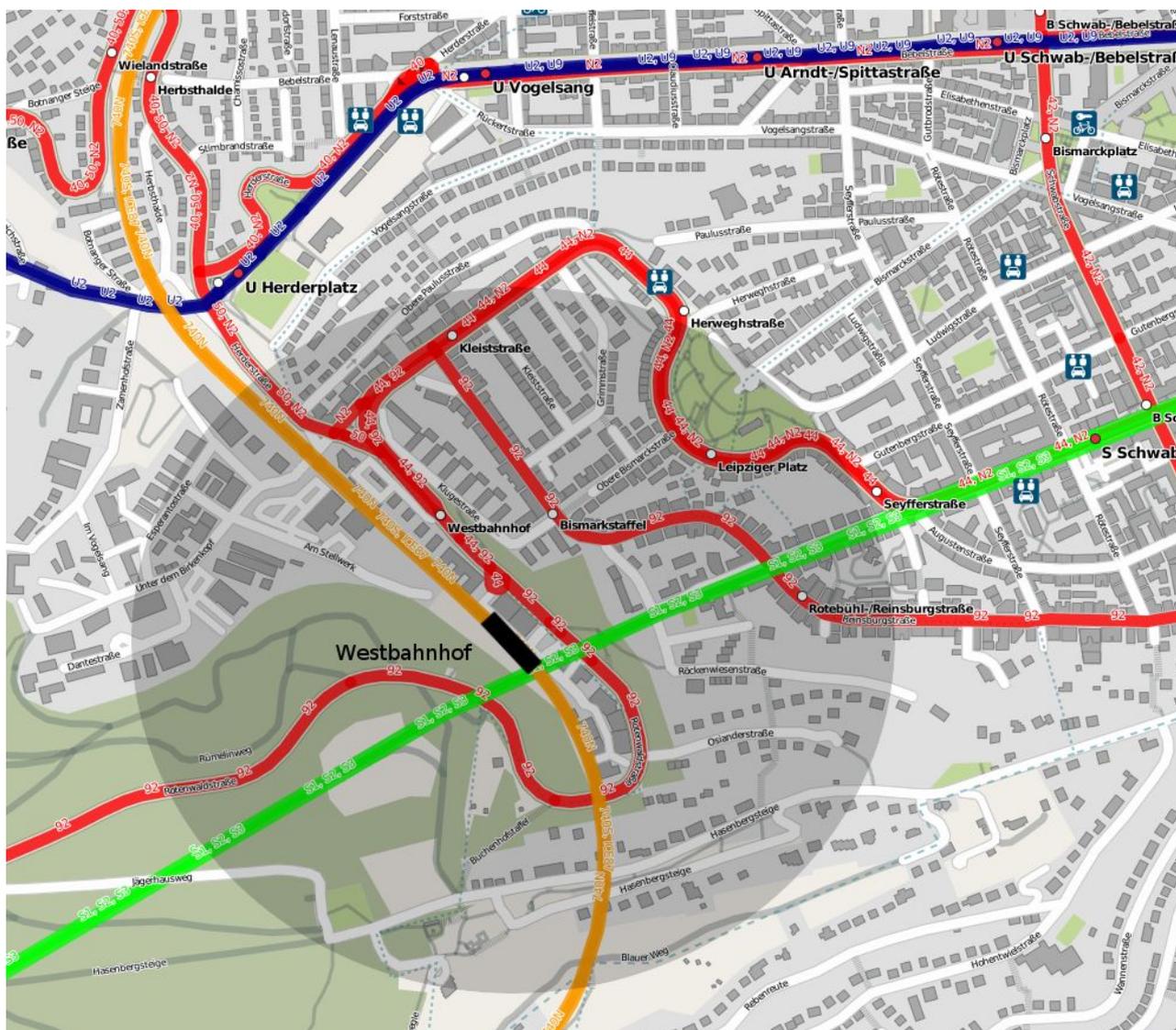
Bezirk: **West**

Einzugsbereich von **2030 Einwohnern**, Fahrradstellplätze können den Einzugsbereich erhöhen.

Der Haltepunkt liegt fast auf der halben Strecke zwischen Hbf und Vaihingen. Von daher wäre hier ein guter Ort für ein Ausweichgleis. Zumal bei Betriebsstörungen auf der Tunnelstammstrecke zusätzliche S-Bahnen die Gäubahntrasse nutzen. Durch ein kurzes Stück Ausweichgleis wäre ein robusterer Betrieb möglich.

Die Bebauung an der ursprünglichen Haltestelle Westbahnhof ist inzwischen nah an die Trasse gerückt. Das alte Bahnhofsgebäude wurde längst abgerissen und durch ein Bürogebäude ersetzt.

Fußweg	Anbindung
200 m	Haltestelle Westbahnhof Buslinien 44, 50 und 92
500 m	Wohn- und Industriegebiet mit vielen Einkaufsmöglichkeiten



<http://www.opnvkarte.de/?zoom=16&lat=48.76978&lon=9.14437&layers=TBTT>

Wildpark

Bezirk: **Süd**, der Haltepunkt ist aufgelassen, das Haltestellengebäude existiert noch.

http://de.wikipedia.org/wiki/Haltepunkt_Wildpark

Interessant für Naherholungspublikum, deshalb könnte er als Bedarfshaltepunkt geführt werden.

Fußweg	Anbindung
300 m	Rudolf-Sophien-Stift
400 m	Heslacher Wasserfälle
700 m	SV Heslach und Tennisclub Weiß-Rot
3000 m	Bärenschlössle



Bild: Creative Commons



<http://www.opnvkarte.de/?zoom=16&lat=48.75845&lon=9.12426&layers=TBTTT>

Dachswald

Bezirk: **Vaihingen**, Dachswaldweg/Knappenweg

Einzugsbereich von **2433 Einwohnern**, Fahrradstellplätze sollten vorgesehen werden.

Fußweg	Anbindung
210 m	Haltestelle Dachswald, Buslinie 82
480 m	Waldheim Heschl
680 m	Sportplätze
1640 m	Haltestelle Universität (Schleife) Buslinien 84, 746, 747 und 748
1700 m	Haltestelle Universität S-Bahn S1, S2 und S3



<http://www.opnvkarte.de/?zoom=16&lat=48.74543&lon=9.11263&layers=TBTTT>

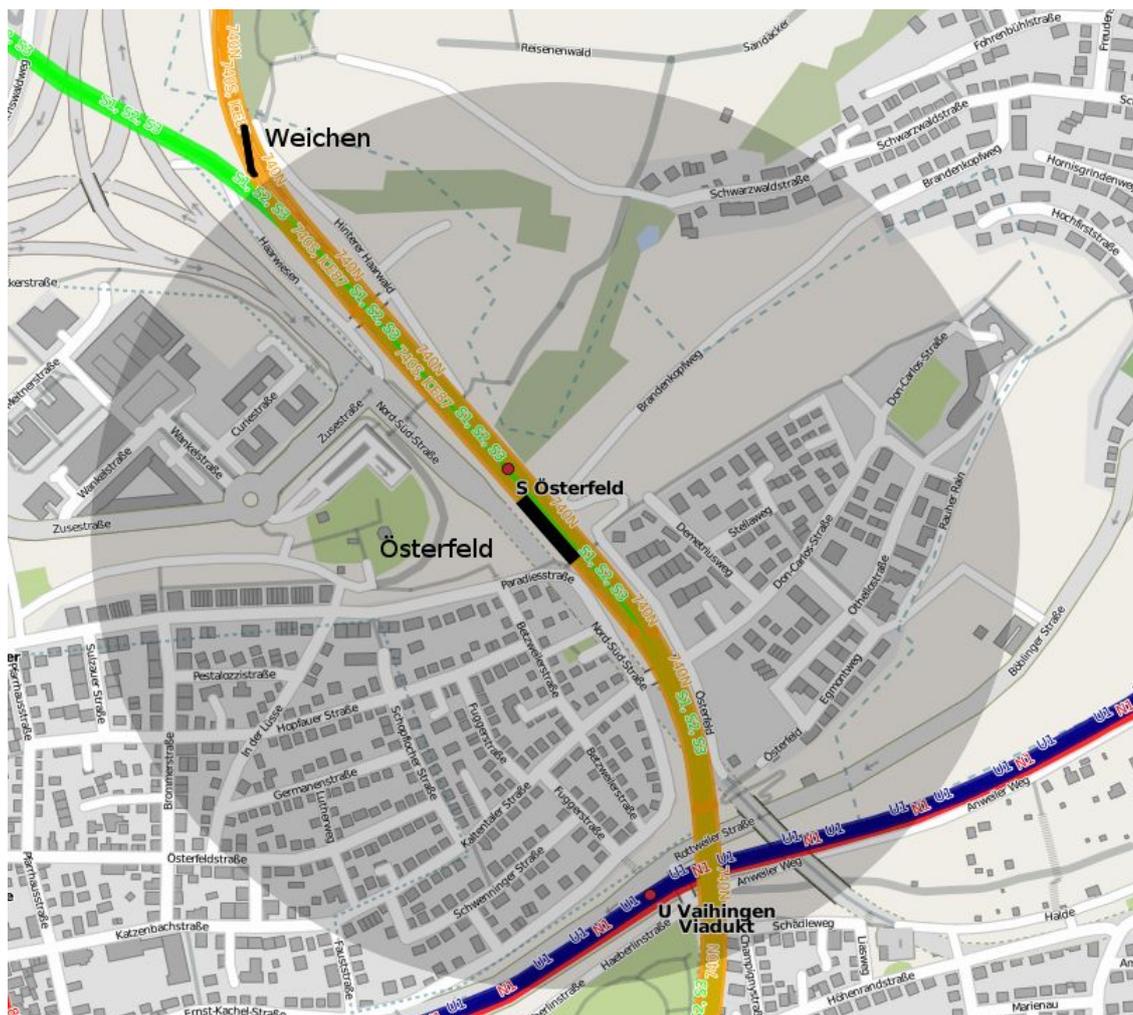
Österfeld

Bezirk: **Vaihingen**

Einzugsbereich von **1965 Einwohnern**, Fahrradstellplätze können den Einzugsbereich erhöhen.

Die Einrichtung eines Bahnsteigs wird durch eine steile Böschung auf der Seite nach Stuttgart erschwert. Der Einbau von zwei Weichen zwischen Österfeld und Dachswald ermöglicht die Nutzung eines gemeinsamen Bahnsteigs für beide Fahrtrichtungen der Gäubahn-Panoramastrecke. Somit fahren dann auch alle Züge der neuen Bahnlinie auf Gleis 1 in Vaihingen ein und ab. Der Bahnsteig Österfeld befindet sich auf der Seite zum STEP. Dort hat es ausreichend Platz zwischen Bahngleis und Autotunnel. Eine Rampe könnte den Bahnsteig in Richtung Stuttgart mit der Zusestraße und eine Treppe in Richtung Vaihingen mit der Paradiesstraße anbinden.

Fußweg	Anbindung
300 m	Haltestelle Österfeld S-Bahn S1, S2 und S3
550 m	Haltestelle Vaihingen Viadukt Stadtbahnlinie U1
550 m	Gewerbegebiet Unterer Grund und Stuttgarter Engineering Park (STEP)
600 m	Michael Bauer Schule



www.öpnvkarte.de/?zoom=16&lat=48.73863&lon=9.116&layers=TBTTT

Vaihingen

Bezirk: **Vaihingen**



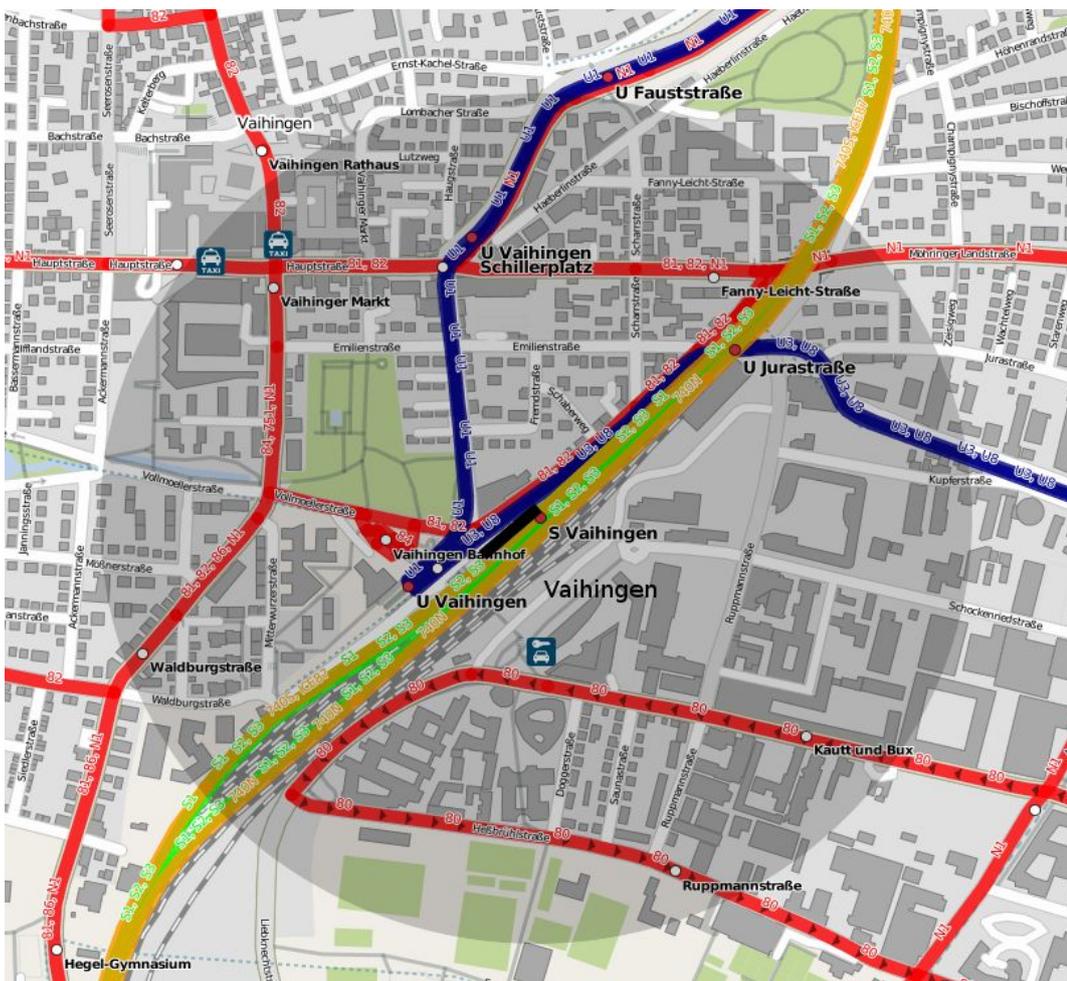
Einzugsbereich von **3532 Einwohnern**, Fahrradstellplätze können den Einzugsbereich erhöhen.

Vaihingen stellt mit seinen 44 000 Einwohnern und 60 000 Arbeitsplätzen einen wichtigen Verkehrsknotenpunkt dar.

Durch den Einbau von zwei Weichen zwischen Österfeld und Dachswald fahren alle Züge der neuen Bahnlinie auf Gleis 1 in Vaihingen ein und ab. Die bisherige Belegung von Gleis 1 durch die S1 wird auf Gleis 2 verlegt. Somit halten zukünftig alle S-Bahnen in Vaihingen auf Gleis 2 bzw. 3.

Am Gleis 1 besteht eine ebenerdige Anbindung an den Bus Bahnhof und die Stadtbahnen. Durch die Entkoppelung der S-Bahn und der neuen Bahnlinie kann eine echte Kapazitätserweiterung von Stuttgart-Mitte nach Vaihingen erfolgen.

Fußweg	Anbindung
wenige m	Haltestelle Vaihingen Regionalexpress, S-Bahn S1, S2 und S3
140 m	Haltestelle Vaihingen Stadtbahnlinie U1, U3, U8, U12
180 m	Haltestelle ZOB Vaihingen Buslinien 81, 82, 84, 86, 751



<http://www.öpnvkarte.de/>

zoom=16&lat=48.72707&lon=9.11431&layers=TBTTT

Fahrplan

Auf der Gäubahntrasse fahren derzeit nicht viele Züge. Es gibt also ausreichend große Zeitfenster für langsame Züge dazwischen. Der Regionalexpress zwischen Freudenstadt bzw. Singen und Stuttgart Hauptbahnhof fährt einmal die Stunde, der Intercity zwischen Zürich und Stuttgart bald auch stündlich.

Die folgenden Aushangfahrpläne wurden unter Berücksichtigung der Belegung der Trasse und Anschlüsse an Bus und Bahn in Vaihingen entwickelt.

P nach **Vaihingen**

ca. Fahrzeit in Minuten



- 02 ● Hauptbahnhof
- 04 ● Mitternachtstraße
- 05 ● Wagenhallen (Nordbahnhof)
- 07 ● Mönchhalde
- 08 ● Lenzhalde
- 10 ● Köllestraße
- 11 ● Herderplatz
- 12 ● Westbahnhof
- 13 ● Heslach
- 15 ● Wildpark
- 17 ● Dachswald
- 19 ● Österfeld
- 19 ● Vaihingen (Filder)

P nach **Hauptbahnhof**

ca. Fahrzeit in Minuten



- 02 ● Vaihingen (Filder)
- 03 ● Österfeld
- 05 ● Dachswald
- 07 ● Wildpark
- 08 ● Heslach
- 09 ● Westbahnhof
- 10 ● Herderplatz
- 12 ● Köllestraße
- 14 ● Lenzhalde
- 15 ● Mönchhalde
- 16 ● Wagenhallen (Nordbahnhof)
- 18 ● Mitternachtstraße
- 19 ● Hauptbahnhof

ab **Hauptbahnhof (Gleis 1)**

	Montag – Freitag				Samstag				Sonn-/Feiertag				
4													
5	00	20	40		00	30			30				
6	00	20	40		00	30			00	30			
7	00	20	40		00	30			00	30			
8	00	20	40		00	20	40		00	30			
9	00	20	40		00	20	40		00	30			
10	00	30			00	20	40		00	30			
11	00	30			00	20	40		00	30			
12	00	30			00	20	40		00	30			
13	00	20	40		00	20	40		00	20	40		
14	00	20	40		00	20	40		00	20	40		
15	00	20	40		00	20	40		00	20	40		
16	00	20	40		00	20	40		00	30			
17	00	20	40		00	20	40		00	30			
18	00	20	40		00	30			00	30			
19	00	30			00	30			00	30			
20	00	30			00	30			00	30			
21	00	30			00	30			00	30			
22	00	30			00	30			00	30			
23	00	30			00	30			00	30			
0	00	30			00				00				

ab **Vaihingen (Filder) Bf (Gleis 1)**

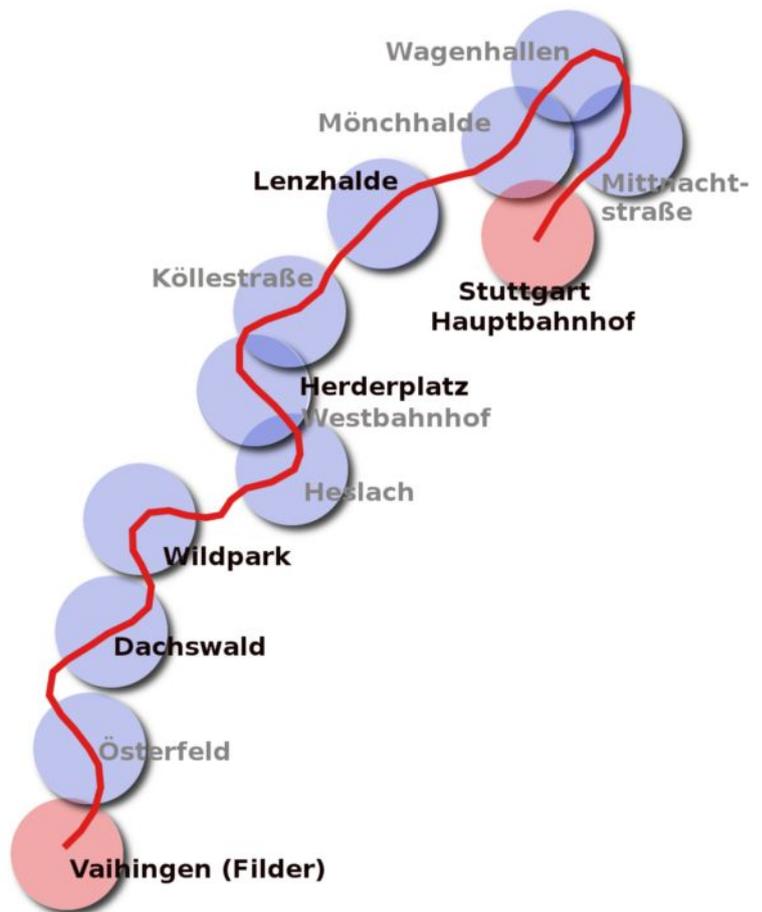
	Montag – Freitag				Samstag				Sonn-/Feiertag				
4													
5	18	38	58		28	58			58				
6	18	38	58		28	58			28	58			
7	18	38	58		28	58			28	58			
8	18	38	58		18	38	58		28	58			
9	18	38	58		18	38	58		28	58			
10	28	58			18	38	58		28	58			
11	28	58			18	38	58		28	58			
12	28	58			18	38	58		28	58			
13	18	38	58		18	38	58		18	38	58		
14	18	38	58		18	38	58		18	38	58		
15	18	38	58		18	38	58		18	38	58		
16	18	38	58		18	38	58		28	58			
17	18	38	58		18	38	58		28	58			
18	18	38	58		28	58			28	58			
19	28	58			28	58			28	58			
20	28	58			28	58			28	58			
21	28	58			28	58			28	58			
22	28	58			28	58			28	58			
23	28	58			28	58			28	58			
0	28				28				28				

Hierbei handelt es sich um einen Entwurf. Diese Verbindung existiert noch nicht. Dez. 2012

Hierbei handelt es sich um einen Entwurf. Diese Verbindung existiert noch nicht. Dez. 2012

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



Stand Februar 2021

Impressum

Harald Beck
 Ehrenhalde 33, 70192 Stuttgart
info@panoramabahn-stuttgart.de
www.panoramabahn-stuttgart.de

