

=== VD-T ===

Der Virtuelle Deutschland-Takt

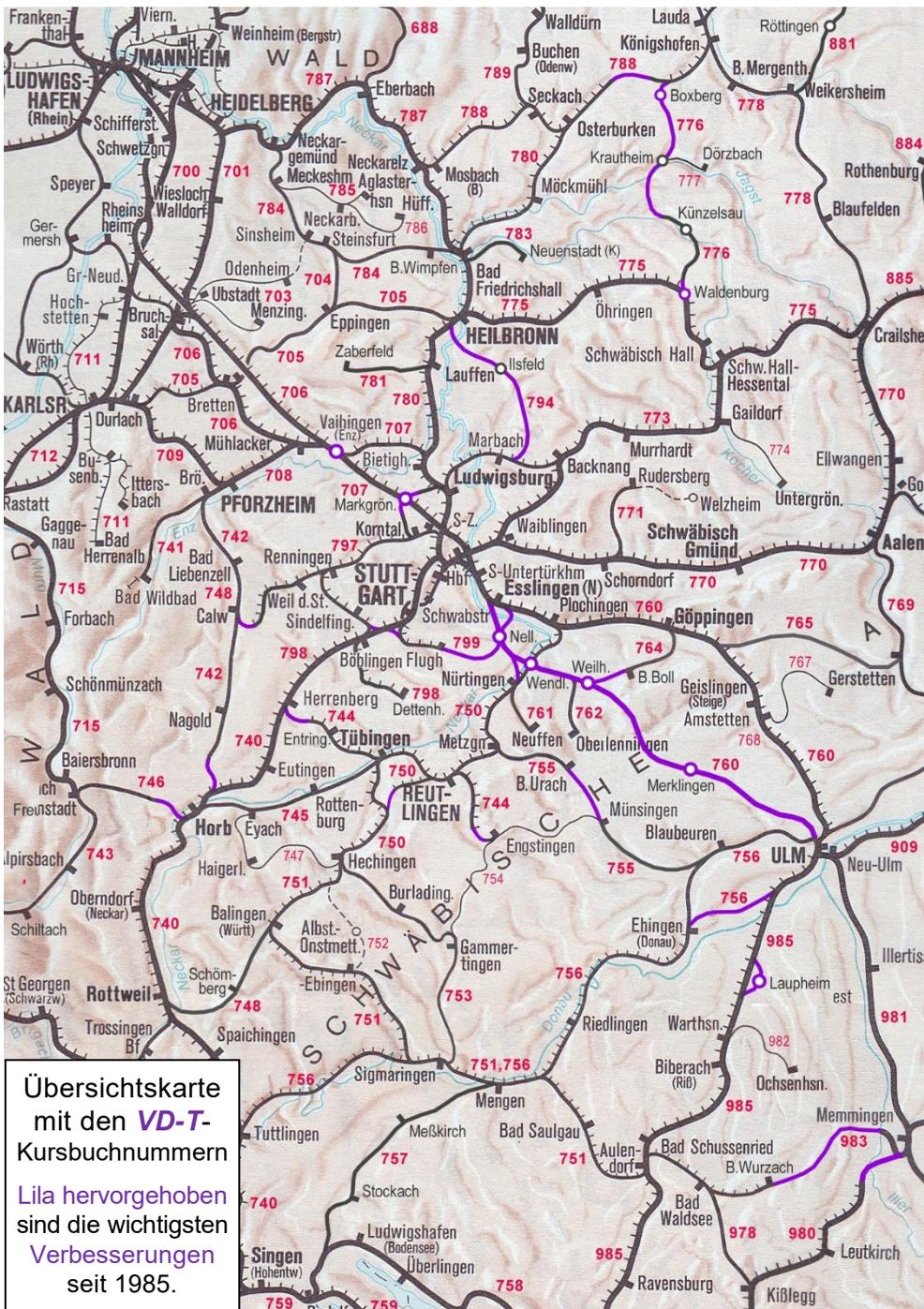
= Strecken 790 bis 799 =

Großraum Stuttgart



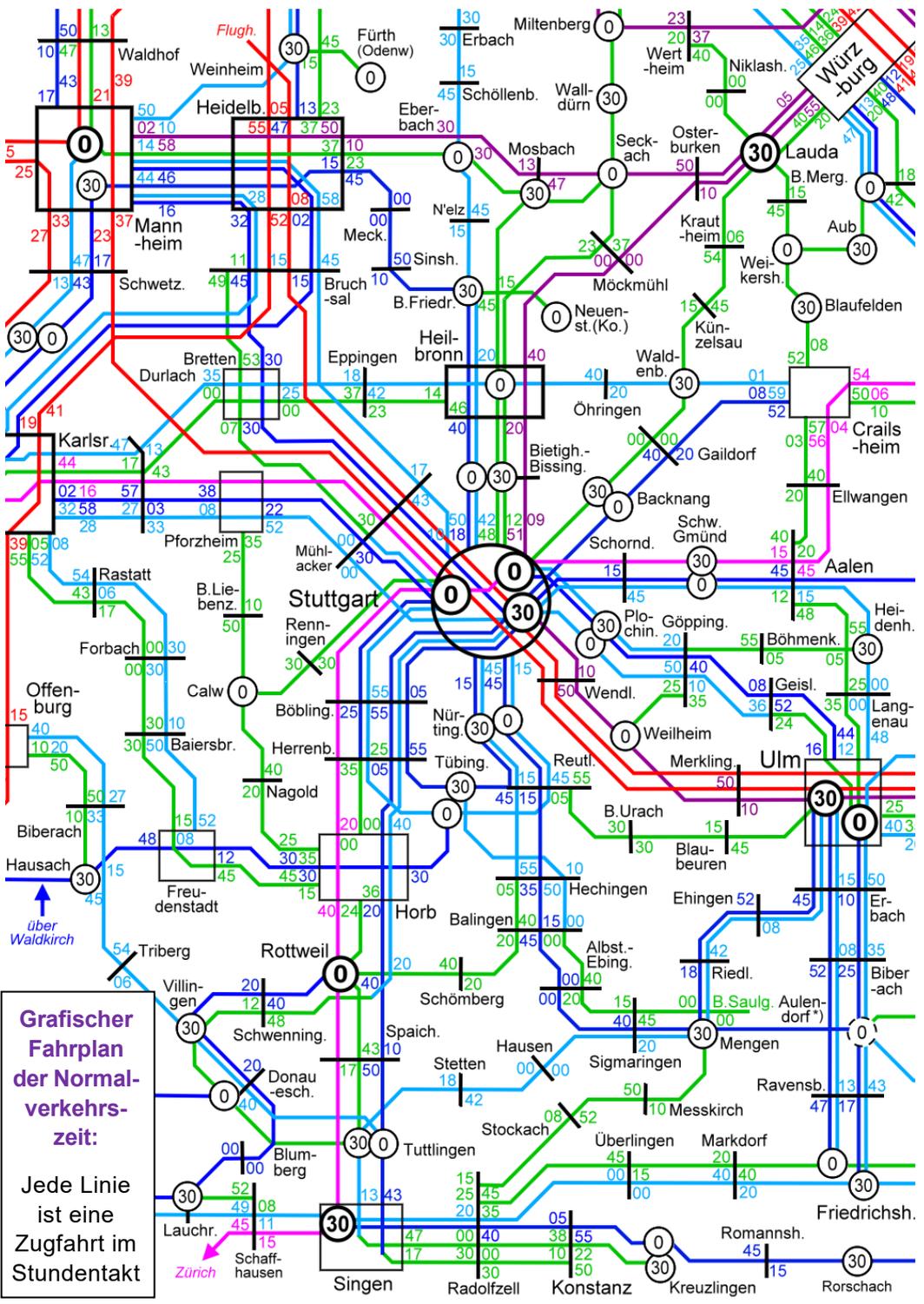
Ein *Integraler Taktfahrplan*

von Jörg Schäfer



Übersichtskarte mit den **VD-T-Kursbuchnummern**

Lila hervorgehoben sind die wichtigsten **Verbesserungen** seit 1985.



Grafischer Fahrplan der Normalverkehrszeit:

Jede Linie ist eine Zugfahrt im Stundentakt

Zürich

über Waldkirch

790 S-Bahn Stuttgart

In der **VD-T-Kursbuchlogik** gehört die Nummer 790 (wie in der Realität bis 1991) dem *S-Bahn-Gesamtverkehr Schwabstraße - Hauptbahnhof - Bad Cannstatt / Ludwigsburg*. Auf den seitenlangen Abdruck der Tabellen wird hier verzichtet, auf Seite 11 gibt es eine grafische Übersicht der Fahrzeiten in der Normalverkehrszeit. Im folgenden werden die Geschichte der S-Bahn im Großraum Stuttgart, die reale Systematik und die Abweichungen davon beim **VD-T** beschrieben.

Um im Stuttgarter Ballungsgebiet einen Taktfahrplan mit elektrischen Triebwagen einzurichten, wurden die vom Hauptbahnhof ausgehenden Strecken nach Esslingen und Ludwigsburg bis 1933 viergleisig ausgebaut und elektrifiziert. Ein Gleispaar diente fortan dem Vorortverkehr mit eigens entwickelten Triebwagen der Baureihe 465. Nach dem Zweiten Weltkrieg kamen weitere elektrische Vorortlinien hinzu, die im Hauptbahnhof oberirdisch endeten. Die Hauptlinie Esslingen - Stuttgart - Ludwigsburg fuhr in den 1970er Jahren tagsüber alle 20-Minuten und brauchte nur 3 Minuten für den Fahrtrichtungswechsel im Hauptbahnhof.

1955 präsentierte die Bundesbahndirektion Stuttgart erste Planungen für eine „echte“ S-Bahn. Die nächsten Jahre vergingen mit verkehrlichen, baulichen und betrieblichen Detailuntersuchungen. 1968 schlossen Baden-Württemberg und die *Deutsche Bundesbahn* (DB) ein Rahmenabkommen, das unter anderem die 2,7 km lange unterirdische *Verbindungsbahn* zwischen Hauptbahnhof und Vaihingen sowie eine neue Strecke von Echterdingen zum Flughafen enthielt.



1971 eröffnete Bundesverkehrsminister Georg Leber die Bauarbeiten an der *Verbindungsbahn*, dem Herzstück der künftigen Stuttgarter S-Bahn. Sie ging 1978 als drittes nach dem Zweiten Welt-

krieg in Deutschland entstandenes S-Bahn-Netz (nach München und Frankfurt/Main) in Betrieb. Das Grundnetz umfasste drei Linien nach Ludwigsburg, Plochingen

gen und Weil der Stadt mit einer Länge von 65 km. Die neuen Triebwagen der Baureihe 420 wurden im neuen Betriebswerk Plochingen beheimatet.

Nach dem viergleisigen Ausbau der Abschnitte Bad Cannstatt - Waiblingen und Ludwigsburg - Bietigheim wuchs das Liniennetz bis 1981 um 52 km: Die S 5 wurde von Ludwigsburg nach Bietigheim verlängert und die neue S 4 über Ludwigsburg nach Marbach kam hinzu. Mit den Linien S 2 (Schorndorf) und S3 (Backnang) waren die sechs ursprünglich geplanten Linien vollständig.

Das nächste große Ziel war der „Durchbruch nach Süden“ von der Schwabstraße nach Vaihingen. Erste Entwürfe enthielten noch eine billigere Variante, deren Tunnel schon bei *Dachswald* in die *Gäubahn* mündete. Später entschied man sich jedoch, den großen Bereich der Universität Stuttgart im Vaihinger Pfaffenwald direkt anzuschließen: Die S-Bahn mündet bei der heutigen Station *Österfeld* in die *Gäubahn*, die im weiteren Verlauf bis Rohr viergleisig ausgebaut wurde. 1985 gingen die 7,6 km in Betrieb, die S 1 wurde nach Böblingen und S 2 und S 3 nach Vaihingen verlängert. Gleichzeitig endete der Nahverkehr auf der *Gäubahn* und der Stuttgarter Westbahnhof wurde für den Personenverkehr geschlossen.



Seither wuchs das Liniennetz nur noch in kleinen Schritten:

1989 = Verlängerung der S 2 von Vaihingen bis Oberaichen; 1993 = Verlängerung der S 1 von Böblingen zu ihrem heutigen Endpunkt Herrenberg und der S 2 und S 3 über Leinfelden und Echterdingen zum Stuttgarter Flughafen; 2001 wurde die S 2 schließlich auf einer Neubaustrecke unter dem Flughafen zum Filderstädter Ortsteil Bernhausen fortgesetzt.

2009 = Verlängerung der S 1 von Plochingen über Wendlingen bis Kirchheim (Teck); 2010 ging die neue „S 60“ zwischen Böblingen und Maichingen in Betrieb, zwei Jahre später wurde sie nach Renningen verlängert und dort seither zeitweise mit der S 6 „geflügelt“. Ebenfalls 2012 gab es einen weiteren Maschenschluss im Nordosten durch die Verlängerung der S 4 von Marbach nach Backnang.

Ursprünglich fuhren alle Stuttgarter S-Bahn-Linien tagsüber im 40-Minuten-Takt. Da S 1 und S 6 von keiner anderen Linie begleitet wurden, verdichteten sie sich selbst mit zusätzlichen „Kurzfahrten“ das Angebot bis Esslingen bzw. Leonberg. Im Nahbereich von Stuttgart kam daher überall mindestens alle 20 Minuten eine S-Bahn, bis Bad Cannstatt und Zuffenhausen alle 10 Min. und in der Innenstadt von der Schwabstr. bis zum Hauptbahnhof alle 5 Minuten. In der *Hauptverkehrszeit* (HVZ) wurde dieses Angebot verdoppelt und dabei in der Innenstadt ein 2½-Minuten-Takt erreicht.

1996 wurde das komplette Netz auf 15/30-Minuten-Takt umgestellt. Seither fahren auf allen sechs Linien tagsüber S-Bahnen im 30-Minuten-Takt. Die „Kurzfahrten“ bis Esslingen und Leonberg (bzw. seit 2012 als S 60 nach Böblingen) kommen nur noch bei größerer Nachfrage hinzu, nämlich in der *Normalverkehrszeit-A* (NVZ-A) = Montag bis Freitag ab 12 Uhr und samstags. In der *Normalverkehrszeit-B* (NVZ-B) = Montag bis Freitag bis 12 Uhr und sonntags wurde das Angebot daher für die Fahrgäste der S 1 und S 6 schlechter.

- Die Linien S 2 und S 3 fahren seit 1996 nicht mehr exakt alle 20 Minuten nach Waiblingen, sondern im 10-20-Minuten-Rhythmus. Bis Bad Cannstatt wird das Angebot von der „langen“ S 1 nach Plochingen zum 10-Minuten-Takt aufgefüllt. Die „kurze“ S 1 nach Esslingen fährt in der NVZ-A exakt eine Viertelstunde zur „langen“ S 1 versetzt, zur S 2 und S 3 bringt sie keine regelmäßige Angebotsverdichtung.
- Die Linien S 4 und S 5 fahren seit 1996 nicht mehr exakt alle 20 Minuten nach Ludwigsburg, sondern im 10-20-Minuten-Rhythmus. Bis Zuffenhausen wird das Angebot von der „langen“ S 6 nach Weil der Stadt zum 10-Minuten-Takt aufgefüllt. Die „kurze“ S 6 nach Leonberg (bzw. seit 2012 die S 60 nach Böblingen) fährt in der NVZ-A exakt eine Viertelstunde zur „langen“ S 6 versetzt, zur S 4 und S 5 bringt sie keine regelmäßige Angebotsverdichtung.

- Die Linienbündel S 1/2/3 und S 4/5/6 fahren in der NVZ-B jeweils alle 10 Minuten, überlagern sich aber zwischen Schwabstr. und Hauptbahnhof nicht zu einem exakten 5-Minuten-Takt. Dadurch können die Angebote in der HVZ einfach verdoppelt werden, ohne mit den Taktlagen des anderen Linienbündels in Konflikt zu kommen. Ein weiterer positiver Effekt ist, dass die an der Schwabstraße wendenden S 4/5/6 dort nur 2½ Minuten vor der S 1/2/3 ankommen und die Fahrgäste nicht lange auf die Weiterfahrt Richtung Vaihingen warten müssen. (Nach Norden fahren S 4/5/6 an der Schwabstraße 2½ Minuten nach der S 1/2/3 ab.)
- Das Angebot der Linien S 2 bis S 5 wird von der NVZ-A zur HVZ bedarfsgerecht verdoppelt. Auf den Linien S 1 und S 6 geht das aber nicht, weil der Innentunnel nur einen 2½-Minuten-Takt erlaubt. Diese Züge sind daher besonders voll und stellen die Verantwortlichen vor die größten Probleme, weil es keine leichte Abhilfe gibt: Zusätzlich angebotene RB oder RE werden z.B. im Nahbereich von Stuttgart nur schlecht angenommen, weil sie in der Haupthalle des Hauptbahnhofs enden und nicht direkt nach Stadtmitte, Feuersee und Schwabstr. fahren. (*Sarkastische Anmerkung: Das unsinnige Großprojekt Stuttgart 21 wird dieses Problem natürlich auch nicht entschärfen...*)
- Das Angebot der Linien S 2 bis S 5 wird von der NVZ-A zur HVZ bedarfsgerecht verdoppelt. Auf den am stärksten nachgefragten Linien S 1 und S 6 geht das aber nicht, weil die Züge dann häufiger als alle 2½ Minuten kämen und die technische Grenze des zweigleisigen Innentunnels mit konventioneller Signalisierung überschritten würde. Auch die Fahrgastwechselzeiten lassen keine Taktverdichtung mehr zu.

Der Hauptbahnhof ist der wichtigste Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs in Stuttgart. 16 Gleise enden oberirdisch vor dem unter Denkmalschutz stehenden Empfangsgebäude und nur zwei unterirdische S-Bahn-Gleise führen nach Süden weiter. Im Jahr 2012 fuhr an jedem Werktag rund 1.200 Züge an, wobei etwa 300.000 Fahrgäste ein oder ausstiegen – davon die Hälfte bei der S-Bahn.

- Die S-Bahn-Station unter dem Hauptbahnhof wird demnach an Werktagen von 150.000 Ein- und Aussteigern genutzt, womit sie weit vor allen anderen Stationen liegt. 40% davon (= 60.000 Fahrgäste) haben ihr Ziel im fußläufigen Bereich, 70.000 steigen zum Fern-, Regional- und Stadtverkehr um und 20.000 sind „Durchreisende“ im Über-Eck-Verkehr von Feuerbach nach Bad Cannstatt.
- Zwischen den Stationen Hauptbahnhof und Stadtmitte herrscht die größte Nachfrage: 2005 wurden dort an Werktagen 120.500 Fahrgäste gezählt. Der Abschnitt Hauptbahnhof - Bad Cannstatt folgte mit 116.500, davon 82.500 in S-Bahnen und 34.000 in Regionalzügen. Zwischen Hauptbahnhof und Nordbahnhof waren es 96.500 Fahrgäste (75.000 S-Bahn + 21.500 Regionalzüge).



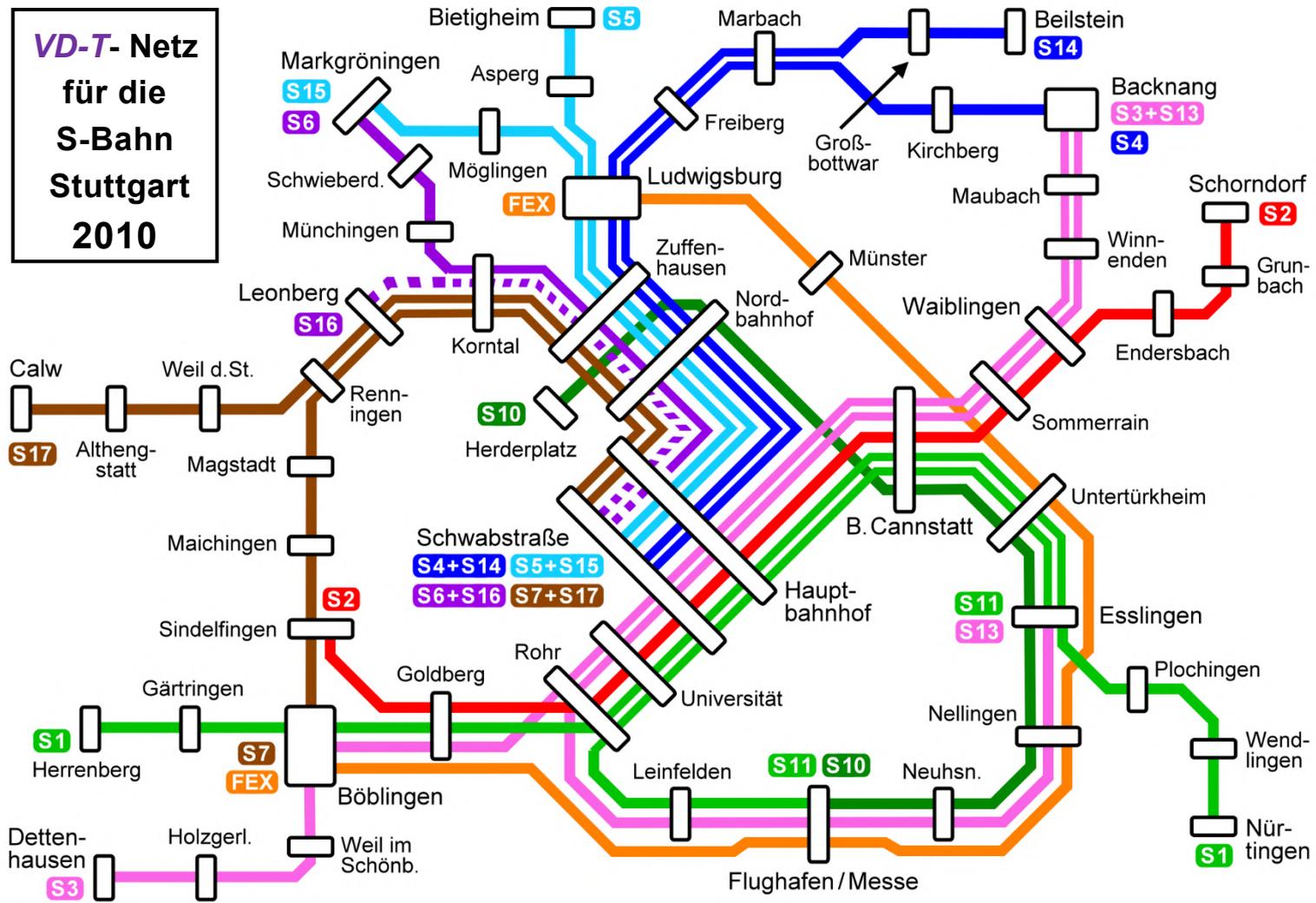
Philipp Schäfer fotografierte 2016 den Triebwagen 420 914 im unterirdischen Bahnhof Schwabstraße. Er war aus der Wendeschleife zurückgekehrt und stand als S6 nach Weil der Stadt bereit. (<https://philipps-bahnwelt.de/tl>)

- Die bestgenutzten Linien sind die S 1 (B.Cannstatt - Neckarpark über 30.000) und die S6 (Zuffenhausen - Neuwirtshaus über 32.000 Fahrgäste). Sie fahren deshalb auch zeitweise in dichteren Takten als die anderen Linien. [Zum Vergleich: Die Stuttgarter Stadtbahn hat mit 69.500 Fahrgästen zwischen den Haltestellen Neckartor und Staatsgalerie die größte Nachfrage.]

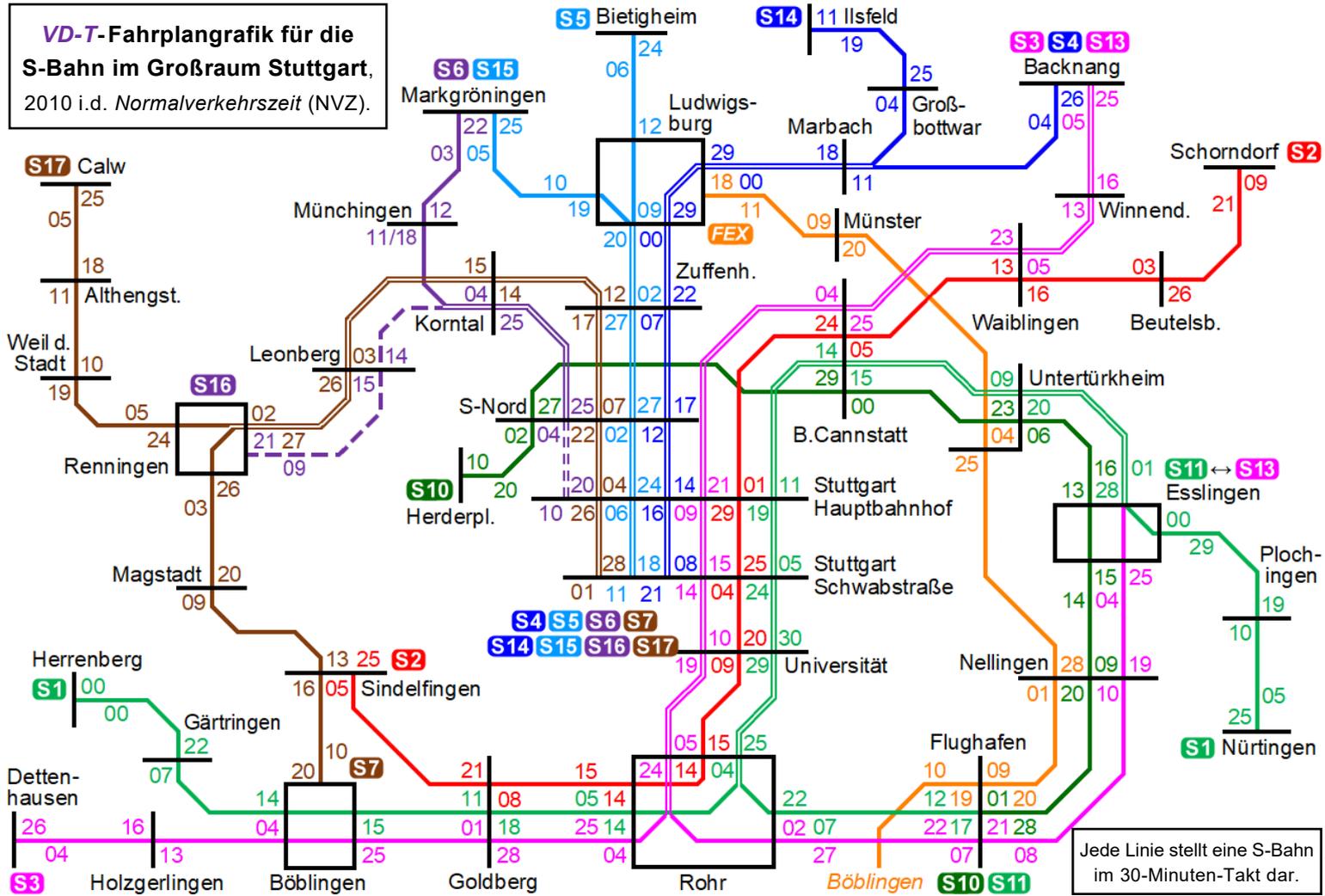
Der **VD-T** übernimmt viele bewährte Elemente der Stuttgarter S-Bahn: Es gibt auch zwei Linienbündel, die in der *NVZ* jeweils alle 10 Minuten fahren und sich zwischen Hauptbahnhof und Schwabstraße zum 2½ - 7½ - 2½ - 7½ - Minuten-Rhythmus überlagern. In der *HVZ* wird das Angebot auf allen Linien verdoppelt und im Innenstadttunnel der maximal mögliche 2½-Minuten-Takt erreicht.

Der wesentliche Hebel für Angebotsverbesserungen ist, dass die S-Bahnen in der Stadtmitte zwar teilweise sehr voll sind, mit wachsender Entfernung zu Stuttgart aber immer leerer werden. Was liegt da näher, als sie unterwegs zu teilen, damit die einzelnen Triebwagen verschiedene Ziele ansteuern? In der Realität wurde mit diesen sogenannten „Flügelungen“ erst 2012 zaghaft in Renningen mit der S60 begonnen. Und leider wird dabei die schlechte Technik der *Deutschen Bahn* eingesetzt, die Aufenthalte über 5 Minuten erzwingt. Mehrere Privatbahnen in Deutschland schaffen das wesentlich schneller!

**VD-T- Netz
für die
S-Bahn
Stuttgart
2010**



VD-T-Fahrplangrafik für die S-Bahn im Großraum Stuttgart, 2010 i.d. Normalverkehrszeit (NVZ).



Jede Linie stellt eine S-Bahn im 30-Minuten-Takt dar.

Beim **VD-T** sind *Flügelungen* ein häufig eingesetztes Instrument, um den Fahrgästen das Umsteigen zu ersparen. Bei (zumeist stündlich fahrenden) Fern- und Regionalzügen werden 4 Minuten Aufenthalt für den zuerst einfahrenden Triebwagen (Tw) und 2 Minuten für den zweiten Tw berechnet. (Technisch ist weniger möglich, aber die Zeitreserven dienen der Fahrplanstabilität.)

Für die S-Bahn setzt der **VD-T** kürzere Werte von 3 Minuten für den ersten Tw und 1 ½ Minuten für den zweiten Tw an, um die vergleichsweise kurzen Reisezeiten nicht so sehr zu verlängern. Reserven werden mit aufwändigerer *Flügeltechnik* und mehr Personal erzielt – bei den dichten S-Bahn-Takten lohnt es sich z.B., dass an den Abzweighbahnhöfen Fahrer auf die Tw warten, die sie übernehmen sollen.

Um die *Flügelzüge* deutlich zu kennzeichnen, werden aus den realen 7 Stuttgarter S-Bahn-Linien beim **VD-T** 13 Linien. Dabei fahren S 1 und S 11, S 3 und S 13, S 4 und S 14 usw. auf einem Teil der Strecke zusammen gekuppelt. (Nur die S 2 wird nicht „geflügelt“, weshalb es keine S 12 gibt.) Außerdem gibt es die Tangentiallinie S 10, die nicht über den Hauptbahnhof fährt, um den Innentunnel zu entlasten:

➤ Die Linien S 1 bis S 5 entsprechen weitgehend der Realität. Bei der S 1 entfallen allerdings in der NVZ-A die „Kurzfahrten“ nach Esslingen, als Ersatz gibt es die neue S 10.

➤ Die reale S 6 wird beim **VD-T** in die S 6 nach Markgröningen und die S 7 nach Böblingen geteilt, um die *Flügellinien* S 16 nach Leonberg und S 17 nach Calw eindeutig bezeichnen zu können.

➤ Die neue S 10 (Herderplatz - Esslingen) und der „Flughafen-Express“ (Ludwigsburg - Böblingen) fahren nicht durch den Innentunnel. Auf zahlreichen Verbindungen sind sie schneller und entlasten dadurch die am stärksten nachgefragten Streckenabschnitte.

➤ Die Bezeichnung der *Flügellinien* mit einer voran gestellten 1 (z.B. S 6 ↔ S 16) wie S 6 ↔ S 60 in der Realität, vermeidet aber irritierend hohe Liniennummern.

➤ Die meisten *Flügelungen* gibt es im Bahnhof Rohr: In der NVZ werden dort zwei von drei S-Bahnen geteilt, ein Triebwagen fährt zum Flughafen weiter und ein Triebwagen nach Böblingen. Nur die S 2 nach Sindelfingen wird nicht getrennt.

- In Rohr gibt es sehr gute Anschlüsse „übers Eck“ von Böblingen zum Flughafen. Bis zum Böblinger Stadtteil Goldberg fahren die S-Bahnen beim **VD-T** in der NVZ alle 10 Minuten und damit drei mal so oft wie in der Realität. Da es aber kürzere Züge sind, bieten sie nur die 1½-fache Kapazität – und die wird dank der attraktiveren Verbindungen nach Sindelfingen (S2) und Dettenhausen (S3) auch gebraucht!
- In der HVZ verdoppelt der **VD-T** die Fahrtdichte allerdings nur bis Rohr zum 5-Minuten-Takt: Dort würden die S-Bahnen dann nicht geflügelt, sondern abwechselnd Richtung Flughafen und Böblingen / Sindelfingen weiterfahren. Zwischen Rohr und Böblingen genügt daher ein zusätzliches Gleis, das östlich an das vorhandene Gleispaar angebaut werden kann.
- Der größte Engpass ist in der Realität die Station Stuttgart Hbf, die 150.000 Ein- und Aussteigern an Werktagen nur zwei Gleise und einen Mittelbahnsteig bietet. Das bleibt auch beim sündhaft teuren und unsinnigen Komplettumbau für *Stuttgart 21* so! Beim **VD-T** gäbe es natürlich keinen Unfug wie *Stuttgart 21*, sondern insgesamt vier S-Bahn-Gleise an zwei Bahnsteigen. Dadurch müsste keine S-Bahn mehr im Tunnel warten, wenn der Fahrgastwechsel beim voraus fahrenden Zug länger als geplant dauert und der „Domino-Effekt“ von Verspätungen würde reduziert.
- Der „Über-Eck“-Verkehr im Hauptbahnhof von Feuerbach nach Bad Cannstatt wird dadurch beim **VD-T** etwas unattraktiver, weil man den Bahnsteig wechseln muss. Was wiederum den Anreiz für die Fahrgäste erhöht, alternative Angebote wie die Tangentiallinie S 10 und den „Flughafen-Express“ zu nutzen und damit unbewusst Hauptbahnhof und Innenstadtunnel zu entlasten.
- Zur Jahrtausendwende hatten nur 40 der 70 S-Bahn-Stationen im Großraum Stuttgart 96 cm hohe Bahnsteige und erlaubten den ebenerdigen Einstieg in die Triebwagen der Baureihe 420. Dieses „Hochflur“-Konzept war allerdings damals schon veraltet, und bei der Konzeption der neuen Triebwagen hätte sich der Umstieg auf 76 cm hohe Fahrzeugböden und Bahnsteige angeboten.
- Der Neubau des zweiten S-Bahnsteigs unter dem Hauptbahnhof wäre beim **VD-T** das Startsignal gewesen: Er hätte gleich 76 cm bekommen und dann zunächst den ganzen Verkehr übernommen. Anschließend wäre der alte Bahnsteig ohne Publikumsverkehr umgerüstet worden. Im **VD-T**-Zielnetz 2010 gibt es über 120 S-Bahn Stationen im Großraum Stuttgart – etwa 50 mehr als zur Jahrtausendwende. Und diese neuen Stationen hätten natürlich von Anfang an die kostengünstigeren 76 cm-Bahnsteige bekommen.

791 Stuttgart - Esslingen - Plochingen - Nürtingen

S1 Nagold - Böblingen - Stuttgart - Esslingen - Plochingen - Nürtingen

S10 Herderplatz - Stuttgart - Esslingen - Flughafen / Messe

S11 Flughafen / Messe - Stuttgart - Esslingen

Die S1 fährt beim **VD-T** wie in der Realität gantztägig im 30-Minuten-Takt nach Wendlingen. Dort biegt sie aber nicht nach Kirchheim (Teck) ab, sondern steuert Nürtingen an und bietet in den „Integralen Taktknoten“ zu den Minuten 00 und 30 optimale Anschlüsse zu den RE Richtung Reutlingen und den RB nach Neuffen. Nach Kirchheim (Teck) fahren stattdessen *Flügelzüge* in nur 30 Minuten ab Stuttgart Hbf (→ KBS 762).

Als „Wendlingen“ bezeichnet der **VD-T** den neuen Bahnhof an der Schnellfahrstrecke Stuttgart - Ulm (Grafik → KBS 793). Er liegt etwa 1 km südlich der Stadtmitte neben der Autobahn A8. Der reale Bahnhof Wendlingen würde beim **VD-T** nicht mehr bedient. Stattdessen bekommt die S1 etwa 1 km weiter nördlich die neue Station „Köngen“ mit kürzeren Wegen zu dieser 10.000-Einwohner-Gemeinde auf der anderen Neckarseite.

In der Realität fährt die S1 montags bis freitags ab etwa 12 Uhr zwischen Esslingen und Schwabstraße alle 15 Minuten. Verstärkerfahrten ab Esslingen gäbe es beim **VD-T** gantztägig, allerdings fahren sie als S10 ab Bad Cannstatt über ein neues Verbindungsgleis zum Nordbahnhof und entlasten den Hauptbahnhof. Auf der *Gäubahn* bedient die S10 vier neue Stationen, um den Stuttgarter Westen besser zu erschließen und am Herderplatz Anschluss zu den RE Richtung Böblingen - Horb herzustellen (→ KBS 798).

Die Triebwagen der S1 sind von Rohr bis Esslingen mit denen der S11 zusammen gekuppelt, um das Platzangebot an die Nachfrage anzupassen. Östlich von Esslingen bestehen die Züge daher aus höchstens zwei Triebwagen, weshalb 140 statt 210 Meter lange Bahnsteige genügen. Die S11-Garnituren können in Esslingen nach fünf Minuten Aufenthalt an den nächsten Zug der Gegenrichtung gehängt werden oder nach sieben Minuten Aufenthalt als S13 Richtung Flughafen weiter fahren.

Der Stuttgarter Westen wird in der Realität zwar gut mit Stadtbahnen und Bussen erschlossen. Alle Linien fahren aber ins Zentrum, sodass auch Fahrgäste zu anderen Zielen durch die Stadtmitte fahren müssen und zur Überlastung der Hauptumsteigepunkte beitragen.

<i>Herrenberg Böblingen 740</i>	7.55 8.04					8.00 8.15		8.25 8.34					8.30 8.45		8.55 9.04				
Zug	RE	RE	S 10	RE	RE	S 1		RE	RE	S 10	RE	RE	S 1		RE	RE	S 10	RE	RE
km S-Schwabstraße	>					8.35		>					9.05		>				
0,8 S-Feuere	<					8.37		<					9.07		<				
1,4 S-Stadtmitte	>		ab			8.38		>		ab			9.08		>		ab		
> S-Herderplatz	8.16		8.20			>		8.46		8.50			>		9.16		9.20		
< Hauptmannsreute			8.21			<				8.51			<				9.21		
> Ehrenhalde			8.23			>				8.53			>				9.23		
< Eckhardshaldenw.			8.25			<				8.55			<				9.25		
> Stuttgart Nord			8.27			>				8.57			>				9.27		
Stuttgart Hbf (tief)	>	ab	>	ab	ab	40/41		>	ab	>	ab	ab	10/11		>	ab	>	ab	ab
2,5 Stuttg. Hbf (oben)	8.23	8.35	<	8.39	8.43	>		8.53	9.05	<	9.09	9.13	>		9.23	9.35	<	9.39	9.43
5,9 Bad Cannstatt	an		8.30			8.45		an		9.00			9.15		an		9.30		
8,1 B.C.Neckarpark			8.33			8.48				9.03			9.18				9.33		
9,4 S-Untertürkheim			8.35			8.50				9.05			9.20				9.35		
11,8 S-Obertürkheim			8.38			8.53	↙			9.08			9.23	↙			9.38		
13,6 Essling.-Mettingen			8.40			8.55				9.10			9.25				9.40		
15,7 Esslingen (Neckar)		>	8.43	8.48	>	8.58	Flügel		>	9.13	9.18	>	9.28	Flügel		>	9.43	9.48	>
> Nellingen (Fildern)		8.45	8.44 8.50	8.49 <	> 8.53	8.59 <	9.04 9.10		>	9.14 9.20	9.19 <	> 9.23	9.29 <	9.34 9.40		>	9.44 9.50	9.49 <	> 9.53
17,9 Oberesslingen		>	>		>	9.02	>		>	>		>	9.32	>	>	>	>		>
20,4 Esslingen-Zell		<	zum		<	9.05	als		<	zum		<	9.35	als	<	zum		<	<
22,3 Altbach		>	Flug-		>	9.07	S 13		>	Flug-		>	9.37	S 13	>	Flug-		>	>
25,3 Plochingen		<	hafen	8.55	<	9.10	zum		<	hafen	9.25	<	9.40	zum	<	hafen	9.55	<	<
27,9 Wernau (Neckar)		>		>	>	9.13	Flug-		>		>	>	9.43	Flug-	>		>	>	>
31,1 Köngen		<		<	<	9.16	hafen		<		<	<	9.46	hafen	<		<	<	<
33,0 Wendlingen		8.51		Göpp	>	9.18			9.21		Göpp	>	9.48			9.51		Göpp	>
34,9 Oberboihingen		>		-ingen	<	9.21			>		-ingen	<	9.51			>		-ingen	<
37,9 Nürtingen		<		<	9.00	9.25			<		<	9.30	9.55			<		<	10.00
<i>Reutlingen Hbf Hechingen 750 Ulm Hbf 760</i>		> <	> <	9.15 9.34					> <	> <	9.45 10.04				> <		> <	> <	10.15 10.34
		9.25		9.55					9.55		10.16				10.25		10.55		

<i>Ulm Hbf 760</i>	7.35						7.44	8.05						8.05	8.35				
<i>Hechingen 750</i>	>					7.56	>	>					8.26	>	>				
<i>Reutlingen Hbf</i>	<					8.15	<	<					8.45	<	<				
Zug	IR E	S 10	RE		S 1	RE	RE	IR E	S 10	RE		S 1 *)	RE	RE	IR E	S 10	RE		S 1 *)
km Nürtingen	>				8.05	8.30	>	>				8.35	9.00	>	>				9.05
3,0 Oberboihingen	<				8.08	>	Göpp	<				8.38	>	Göpp	<				9.08
4,9 Wendlingen	8.08				8.11	<	-ingen	8.38				8.41	<	-ingen	9.08				9.11
6,8 Köngen	>			als	8.13	>	>	>			als	8.43	>	>	>			als	9.13
10,0 Wernau (Neckar)	<			S 13	8.16	<	<	<			S 13	8.46	<	<	<			S 13	9.16
12,6 Plochingen	>	vom		vom	8.19	>	8.34	>	vom		vom	8.49	>	9.04	>	vom		vom	9.19
15,6 Altbach	<	Flug-		Flug-	8.22	<		<	Flug-		Flug-	8.52	<		<	Flug-		Flug-	9.22
17,5 Esslingen-Zell	>	hafen		hafen	8.24	>		>	hafen		hafen	8.54	>		>	hafen		hafen	9.24
20,0 Oberesslingen	<	<		<	8.27	<		<	<		<	8.57	<		<	<		<	9.27
> Nellingen (Fildern)	8.14	8.09		8.19	>	8.36	>	8.44	8.39		8.49	>	9.06	>	9.14	9.09		9.19	>
22,2 Esslingen (Neckar)	>	8.15		8.25	8.30	>	8.40	>	8.45		8.55	9.00	>	9.10	>	9.15		9.25	9.30
	>	8.16		Flügel	8.31	>	8.41	>	8.46		Flügel	9.01	>	9.11	>	9.16		Flügel	9.31
24,3 Essling.-Mettingen		8.19		↘	8.34				8.49		↘	9.04				9.19		↘	9.34
26,1 S-Obertürkheim		8.21			8.36				8.51			9.06				9.21			9.36
28,5 S-Untertürkheim		8.24			8.39				8.54			9.09				9.24			9.39
29,8 B.C.Neckarpark		8.26			8.41				8.56			9.11				9.26			9.41
32,0 Bad Cannstatt		8.29	ab		8.44				8.59	ab		9.14				9.29	ab		9.44
> Stuttgart Hbf (oben)	8.25	<	8.37		<	8.47	8.51	8.55	<	9.07		<	9.17	9.21	9.25	<	9.37		<
> Stuttgart Hbf (tief)	an	>	>		48/49	an	an	an	>	>		18/19	an	an	an	>	>		48/49
33,8 Stuttgart Nord		8.32	<		>				9.02	>		>				9.32			
35,6 Eckhardshaldenw.		8.34			<				9.04	<		<				9.34			
37,5 Ehrenhalde		8.36			>				9.06	>		>				9.36			
39,0 Hauptmannsreute		8.38			<				9.08	<		<				9.38			
40,3 S-Herderplatz		8.40	8.44		<				9.10	9.14		<				9.40	9.44		<
S-Stadtmitte		an	<		8.51				an	<		9.21				an	<		9.51
S-Feuerse			>		8.52					>		9.22					>		9.52
S-Schwabstraße			<		8.54					<		9.24					<		9.54
<i>Böblingen 740</i>			8.56		9.14					9.26		9.44					56/57		10.14
<i>Herrenberg</i>			9.05		9.29					9.35		9.59					10.05		10.29

Der *Verkehrsclub Deutschland* (VCD) schlägt deshalb vor, den Nahverkehr auf der *Gäubahn* mit einer S-Bahn-Linie von Böblingen nach Esslingen zu reaktivieren, die vom Nordbahnhof auf einer neuen Verbindung nach Bad Cannstatt fährt und dadurch den Hauptbahnhof entlastet. Zwischen dem 1978 geschlossenen Westbahnhof und Stuttgart Nord sollen drei neue S-Bahnhöfe entstehen.

Der **VD-T** übernimmt diese Idee, da sie einen wertvollen Beitrag zur Entastung der Innenstadt leistet. Allerdings beginnt die neue S 10 nicht in Böblingen oder im Stuttgarter Westbahnhof, sondern am Bahnhof Herderplatz (etwa 400 Meter nördlich vom Westbahnhof): Dort erreicht man mehrere Stadtbahn- und Buslinien, und für die Fahrgäste Richtung Böblingen genügen gute Anschlüsse zu den RE, die auch am neuen Bahnhof Herderplatz halten.

792 Stuttgart - Waiblingen - Schorndorf / Backnang

S2 Sindelfingen - Stuttgart - Waiblingen - Schorndorf

S3 Dettenhausen - Böblingen - Stuttgart - Waiblingen - Backnang

S13 Flughafen / Messe - Stuttgart - Waiblingen - Backnang

Die Geschichte der *Remsbahn* wird bei der KBS 770 beschrieben: Sie ging 1861 eingleisig von Bad Cannstatt über Schorndorf, Gmünd und Aalen bis Wasseralfingen in Betrieb und wurde 1863 nach Nördlingen verlängert. Dort hatte man mit der bayerischen *Ludwig-Süd-Nord-Bahn* Anschluss nach München und Nürnberg. Das zweite Gleis wurde beim Bau vorbereitet und 1876 bis Waiblingen, 1899 bis Schorndorf, 1910 bis Gmünd und 1926 bis Aalen verlegt. Die elektrische Oberleitung erreichte 1949 Waiblingen, 1962 Schorndorf und 1971 Aalen.

Die in Waiblingen abzweigende *Murrbahn* wurde von 1876 bis 1880 in mehreren Schritten über Backnang und Hall-Hessental eröffnet (→ KBS 773). Als Folge des Ersten Weltkriegs blieb sie größtenteils eingleisig, weil die Siegermächte den Ausbau aller (vermeintlich) auf Frankreich zulaufenden Achsen verboten.

Von 1962 bis 1965 elektrifizierte die *Deutsche Bundesbahn* (DB) die 18 km von Waiblingen bis Backnang und baute sie zweigleisig aus. Davon profitierte vor allem der Nahverkehr im Großraum Stuttgart, dessen Fahrplan die DB mit E-Loks der Baureihe 141 und Wendezügen die DB verdichtete. Bei Güterzügen wurden die Loks teilweise in Backnang gewechselt, während die Eil- und Schnellzüge weiterhin mit Dampf- oder Dieselloks durchfuhren.

1978 bis 1981 baute die DB die 8 km von Bad Cannstatt bis Waiblingen viergleisig aus: Dabei liegen die Fern- und Gütergleise in der Mitte und die Nahverkehrsgleise (mit Seitenbahnsteigen) außen. Vor Waiblingen erlaubt eine Gleisbrücke, dass Züge nach Backnang andere Züge nicht behindern. Seit Herbst 1981 fahren die S-Bahn-Linien 2 und 3 im Takt nach Schorndorf und Backnang.

Beim **VD-T** fahren S 2 und S 3 (wie in der Realität seit 1996) im 30-Minuten-Takt nach Schorndorf und Backnang und ergänzen sich bis Waiblingen zum 10/20-Minuten-Rhythmus. Bis Bad Cannstatt füllt schließlich die S1 die größere Lücke zum exakten 10-Minuten-Takt auf. Die S-Bahn-Fahrgäste würden auf den ersten

<i>Böblingen</i>		7.55				8.25				8.55		
<i>Sindelfingen</i>		>		8.04		>		8.34		>		
<i>Stuttgart-Rohr 799</i>		8.05		8.15		8.35		8.45		9.05		
		RE	S3	RE	S2	RE	S3	RB	S2	RE	S3	RE
km S-Schwabstraße		8.15		8.25		8.45		8.55		9.15		
0,8 S-Feuerse		8.17		8.27		8.47		8.57		9.17		
1,4 S-Stadtmitte		8.18		8.28		8.48		8.58		9.18		
Stuttgart Hbf (tief)	ab	20/21	ab	30/31	ab	50/51	ab	00/01	ab	20/21	ab	
2,5 Stuttg. Hbf (oben)	8.07	>	8.27	>	8.37	>	8.57	>	9.07	>	9.27	
5,9 Bad Cannstatt	8.10	8.25		8.35	8.40	8.55	9.01	9.05	9.10	8.25		
8,6 Nürnberger Str.		8.28		8.38		8.58		9.08		8.28		
10,4 Sommerrrain		8.30		8.40		9.00		9.10		8.30		
12,1 Fellbach		8.33		8.43		9.03		9.13		8.33		
14,4 Waiblingen	8.17	8.36	8.36	8.46	8.47	9.06	9.08	9.16	9.17	8.36	9.36	
16,4 Rommelshausen	>	>		8.49	>	>		9.19	>	>		
18,9 Stetten-Beinstein	<	<		8.52	<	<		9.22	<	<		
20,3 Endersbach	<	<		8.54	<	<		9.24	<	<		
21,5 Beutelsbach	>	>		8.56	>	>		9.26	>	>		
24,0 Grunbach	<	<		8.59	<	<		9.29	<	<		
25,6 Geradstetten	>	>		9.01	>	>		9.31	>	>		
28,7 Winterbach	<	<		9.04	<	<		9.34	<	<		
30,3 Weiler (Rems)	<	<		9.06	<	<		9.36	<	<		
32,3 Schorndorf 770	>	>	8.46	9.09	>	>	9.18	9.39	>	>	9.46	
Neustadt-Hohen.		8.40	>	an		9.10	>	an		8.40	>	
Schwaikheim		8.43	Aalen			9.13	Aalen			8.43	Aalen	
Winnenden		8.46				9.16				8.46		
Nellmersbach		8.49				9.19				8.49		
Maubach		8.52				9.22				8.52		
Backnang 794	8.29	8.55			8.59	9.25			9.29	8.55		
<i>Murrhardt 773</i>	8.45				9.11				9.45			
<i>Schwäbisch Hall</i>	9.12				9.45				10.12			

Blick nur bemerken, dass beim **VD-T** die Anschlüsse zum Regionalverkehr an den Endstationen viel besser als in der Realität sind.

Obwohl die Nachfrage nördlich von Waiblingen deutlich abnimmt, bleiben S3 und S13 zumindest in der *Normalverkehrszeit* (NVZ) bis Backnang zusammen. Es gibt keine größeren Städte, die sich als Ziele für *Flügelzüge* anbieten und der Aufwand für das An- und Abkuppeln von Triebwagen unterwegs wäre größer als der Nutzen. Eine Ausnahme könnte es in der Spitzenstunde beim 15-Minuten-Takt in Winnenden geben: Dort für einen kurzen Zeitraum erforderliches zusätzliches Personal ist vielleicht günstiger als ein zusätzlicher Triebwagen, der die meiste Zeit des Jahres ungenutzt bleibt.

<i>Schwäbisch Hall Murrhardt 773</i>	7.15 7.49				7.47 8.14				8.15 8.49		
Zug	RE	S2	RE	S3	RE	S2	RB	S3	RE	S2	RE
km Backnang 794	8.01			8.05	8.31			8.35	9.01		
2,6 Maubach				8.07				8.37			
5,5 Nellmersbach				8.10				8.40			
8,6 Winnenden				8.13				8.43			
11,7 Schwaikheim			Aalen	8.16			Aalen	8.46			Aalen
14,2 Neustadt-Hohen.		ab	>	8.19		ab	>	8.49		ab	>
> Schorndorf 770	>	7.51	8.14	>	>	8.21	8.42	>	>	8.51	9.14
< Weiler (Rems)	<	7.53		<	<	8.23		<	<	8.53	
> Winterbach	>	7.55		>	>	8.25		>	>	8.55	
< Geradstetten	<	7.58		<	<	8.28		<	<	8.58	
> Grunbach	>	8.00		>	>	8.30		>	>	9.00	
< Beutelsbach	<	8.03		<	<	8.33		<	<	9.03	
> Endersbach	>	8.05		>	>	8.35		>	>	9.05	
< Stetten-Beinstein	<	8.07		<	<	8.37		<	<	9.07	
> Rommelshausen	>	8.10		>	>	8.40		>	>	9.10	
18,5 Waiblingen	8.12	8.13	8.24	8.23	8.42	8.43	8.52	8.53	9.12	9.13	9.24
20,8 Fellbach		8.16		8.26		8.46		8.56		9.16	
22,5 Sommerrrain		8.18		8.28		8.48		8.58		9.18	
24,3 Nürnberger Str.		8.21		8.31		8.51		9.01		9.21	
27,0 Bad Cannstatt	8.19	8.24		8.34	8.49	8.54	8.59	9.04	9.19	9.24	
30,4 Stuttg. Hbf (oben)	8.23	>	8.33	>	8.53	>	9.03	>	9.23	>	9.33
Stuttgart Hbf (tief)	an	28/29	an	38/39	an	58/59	an	08/09	an	28/29	an
31,5 S-Stadtmitte		8.31		8.41		9.01		9.11		9.31	
32,1 S-Feuerse		8.32		8.42		9.02		9.12		9.32	
32,9 S-Schwabstraße		8.34		8.44		9.04		9.14		9.34	
<i>Stuttgart-Rohr 799</i>		8.44		8.54		9.14		9.24		9.44	
<i>Sindelfingen</i>		8.55		>		9.25		>		9.55	
<i>Böblingen</i>				9.04				9.34			

793 Ludwigsburg - Untertürkheim - S-Flughafen - Böblingen

Die *Schusterbahn* Ludwigsburg - Untertürkheim wurde 1896 eröffnet, damit Güterzüge den Stuttgarter Centralbahnhof umfahren können und dort nicht mehr wenden müssen. Zunächst wurde nur ein Gleis verlegt, Unterbau und Ingenieurbauwerke aber bereits für zwei Gleise vorbereitet. Im Winter 1901/1902 verkehrten täglich rund 50 Güter- und 5 Personenzüge und 1904 wurde das zweite Gleis in Betrieb genommen. (Den Namen *Schusterbahn* verdankt die Strecke den weitläufigen *Salamanderwerken* in Kornwestheim. Die meisten Fahrgäste waren Mitarbeiter dieser Firma oder Reichsbahner des Kornwestheimer Rangierbahnhofs.)

Um 1980 wurden die beiden großen Viadukte über Neckar und den Feuerbach durch parallele Beton-Neubau ersetzt und die Zuführungsstrecken verlegt. Der Halteplatz in Zazenhausen musste nach Südwesten verlegt werden und befindet sich jetzt direkt an der Unterführung der U-Stadtbahn-Linie 7.

2010 verkehrten auf der *Schusterbahn* täglich bis zu 120 Güterzüge. Hinzu kamen vier Zugpaare der Regionalbahnlinie R 11 (zwei am frühen Morgen und zwei am Nachmittag) mit der Baureihe 426 und Leerreisezüge der S-Bahn. Zudem dient sie als Umleitungsstrecke bei Bauarbeiten oder Störungen in Stuttgart Hbf. Von 1992 bis 2006 fuhr planmäßig ein *ICE-Sprinter*-Zugpaar über die *Schusterbahn*. Die Ausweitung des Personen-Nahverkehrs (mit einem ganztägigen Stundentakt) wurde immer wieder angedacht, wegen des relativ geringen Fahrgastpotenzials bislang aber nicht verwirklicht.

7.41	8.03	8.41	9.03	9.41	Heilbronn Hbf	9.19	9.57	10.19	10.57	11.19
8.01	8.31	9.01	9.31	10.01	Bietigheim	8.59	9.29	9.59	10.29	10.59
8.07	8.37	9.07	9.37	10.07	Ludwigsburg 795	8.53	9.23	9.53	10.23	10.53
FEX	FEX	FEX	FEX	FEX	Flughafen-Express	FEX	FEX	FEX	FEX	FEX
8.11	8.41	9.11	9.41	10.11	km Ludwigsburg	8.48	9.18	9.48	10.18	10.48
8.17	8.47	9.17	9.47	10.17	7,2 S-Himmelsleiter	8.42	9.12	9.42	10.12	10.42
8.20		9.20		10.20	9,6 Stuttgart-Münster	8.39		9.39		10.39
	8.52		9.52		11,9 Stuttgart-Ebitzweg		9.07		10.07	
8.14	8.44	9.14	9.44	10.14	Bad Cannstatt 791	8.45	9.15	9.45	10.15	10.45
8.19	8.49	9.19	9.49	10.19	Untertürkheim	8.40	9.10	9.40	10.10	10.40
8.25	8.55	9.25	9.55	10.25	14,9 Untertürkheim	8.34	9.04	9.34	10.04	10.34
9.31	10.01	10.31	11.01	11.31	23,0 Nellingen	8.28	8.58	9.28	9.58	10.28
39/40	09/10	39/40	09/10	39/40	34,2 Flughafen/Messe	19/20	49/50	19/20	49/50	19/20
8.52	9.22	9.52	10.22	10.52	47,8 Böblingen	8.07	8.37	9.07	9.37	10.07
8.57	9.27	9.57	10.27	10.57	Böblingen 798	8.02	8.32	9.02	9.32	10.02
9.05	9.35	10.05	10.35	11.05	Herrenberg	7.54	8.24	8.54	9.24	9.54
9.19	10.03	10.19	11.03	11.19	Horb	7.41	7.57	8.41	8.57	9.41



*Blick nach Norden auf den Bahnhof Ludwigsburg: Attraktive Anschlüsse zwischen Personenzügen sind dort in der Realität selten. Beim **VD-T** könnte man hingegen z.B. von den RE und RB aus Heilbronn in die S 9 umsteigen und dadurch den Flughafen schneller als über den Hauptbahnhof erreichen. (© Jörg Schäfer, 2.7.14)*

Der **VD-T** würde die *Schusterbahn* in den *Flughafen-Express* (FEX) integrieren und gantztägig alle 30 Minuten bedienen. Zahlreiche Verbindungen von Ludwigsburg und den weiter nördlich gelegenen Städten zum Flughafen, „auf die Filder“, nach Böblingen und zu den weiter südlich gelegenen Städten würden dadurch beschleunigt und der Stuttgarter Hauptbahnhof spürbar entlastet.

Im Detail zu klären wäre, ob der *FEX* (wie die Regionalzüge) 55 cm oder (wie die S-Bahnen) 76 cm hohe Einstiege bekommt. An den meisten Stationen müssen die Bahnsteige neu gebaut werden und/oder es gibt schon beide Bahnsteighöhen. Vor allem in Ludwigsburg und Böblingen ist es eine Frage des Betriebskonzeptes, wo der *FEX* hält, um möglichst attraktive Anschlüsse am gleichen Bahnsteig zu bieten.

Das **VD-T**-Fahrplangerüst erlaubt zwischen Ludwigsburg und Böblingen fünf Stationen. Fraglich ist, ob *Münster* oder *Ebitzweg* dazugehört oder die beiden wie im Fahrplan dargestellt abwechselnd und dafür nur stündlich bedient werden.

Himmelsleiter: Die Station heißt in der Realität Zazenhausen, obwohl sie gar nicht in diesem Stuttgarter Stadtteil liegt. Besser wäre die gleiche Bezeichnung wie die 200 Meter entfernte Stadtbahnstation. Der **VD-T** hätte sich bemüht, die Bahnsteige beider Bahnen dichter zueinander zu legen.

Münster: Der Bahnhof hat in der Realität nur einen Bahnsteig am Gleis 1. Der **VD-T** würde 100 Meter weiter nördlich zwei neue Außenbahnsteige bauen, um kürzere Fußwege zu der Stadtbahn- und Busstation *Bottroper Straße* zu bieten. Diese würde er wie die neue Bahnstation *Münster Bahnhof* nennen.

Ebitzweg: Der Haltepunkt hat zwei Außenbahnsteige, liegt direkt neben der gleichnamigen Station der Stadtbahnlinien U 13 und bietet dadurch gute Anschlüsse.

Untertürkheim: Der Bahnhof hat sechs Hauptgleise, fünf davon mit Bahnsteigen. Regelmäßig genutzt werden aber nur die Bahnsteige an den Gleisen 2 (von der *Schusterbahn*) sowie 5 und 6 (von der S-Bahn). Der **VD-T** hätte ihn so umgebaut, dass die ICE der Schnellfahrstrecke nicht mehr an ungenutzten Bahnsteigkanten vorbei rasen:

Gleis 1 bekommt (für den *FEX* nach Ludwigsburg) einen neuen Außenbahnsteig auf der Ostseite mit bequemem Zugang vom Bahnhofsvorplatz. Gleis 2 bleibt unverändert und dient durchfahrenden Zügen nach Norden. Der Bahnsteig daneben macht einem neuen Gleis 3 zum Abstellen und Überholen von Güterzügen Platz. Die bisherigen Gleise 3 bis 6 werden zu 4 bis 7, bleiben aber ansonsten unverändert: Gleis 4 dient durchfahrenden Zügen und Gleis 5 dem *FTX* nach Süden, Gleis 6 und 7 wie bisher der S-Bahn. Am vorhandenen Inselbahnsteig zwischen Gleis 5 und 6 gibt es dabei die Möglichkeit, vom *FTX* zur S-Bahn bequem umzusteigen.

Nellingen: Der neue viergleisige Bahnhof liegt unterirdisch am Westrand des Ostfilderner Stadtteils mit knapp 10.000 Einwohnern. Der **VD-T** hätte ihn erst zwei Jahre nach der Schnellfahrstrecke Stuttgart - Ulm eröffnet, die (ohne Bahnsteige) etwa 10 Meter tiefer liegt. RE und *FTX* werden etwa 1 km vor Nellingen ausgefädelt und gewinnen mit 25 % Steigung so viel Höhe, dass sie an den zwei Inselbahnsteigen auf gleicher Höhe mit der S-Bahn liegen und attraktive Anschlüsse mit kurzen Fußwegen bieten.

Über dem Bahnhof liegt in der Realität die am 9.9.2000 eröffnete Stadtbahnstation „Technische Akademie“ der Linien U7 und U8. Sie würden beim **VD-T** dort wenden und nicht noch 700 Meter weiter nach Osten Richtung Ortsmitte fahren.

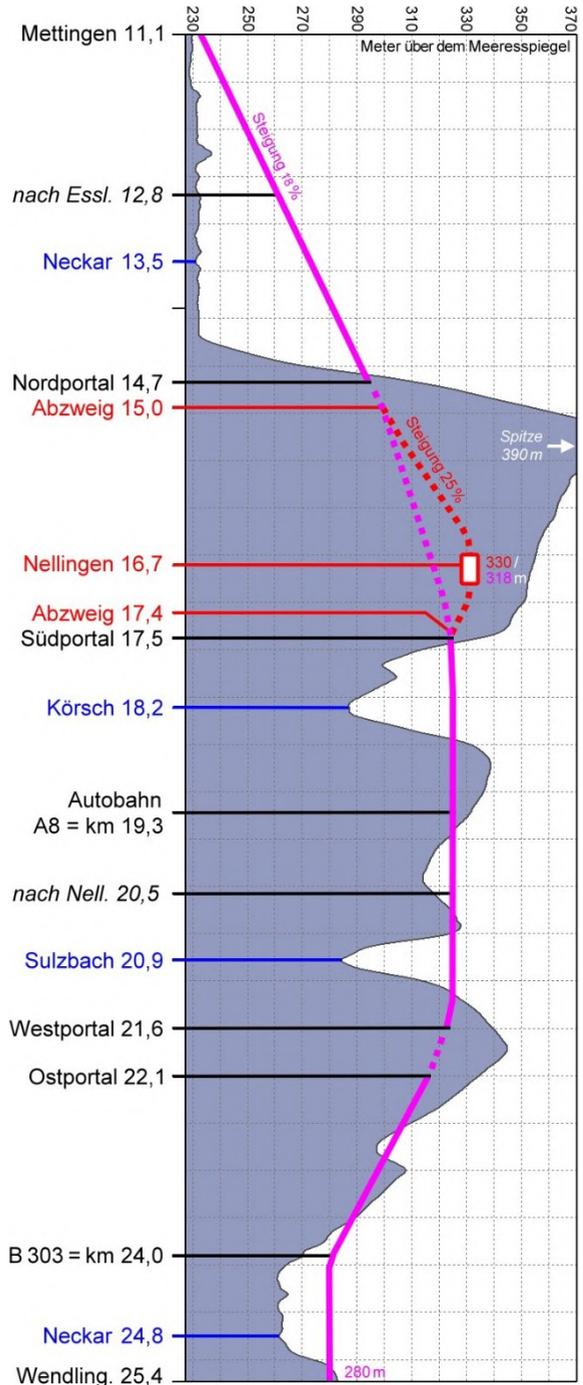
Flughafen/Messe: In der Realität liegt unter dem Stuttgarter Flughafen ein 4,1 km langer Tunnel. Von Westen (Echterdingen) her sind zunächst 450 m zweigleisig, dann folgen der 250 Meter lange Bahnhof mit einem Inselbahnsteig und eine 400 m lange Abstell- und Wendeanlage für drei S-Bahn-Triebwagen.

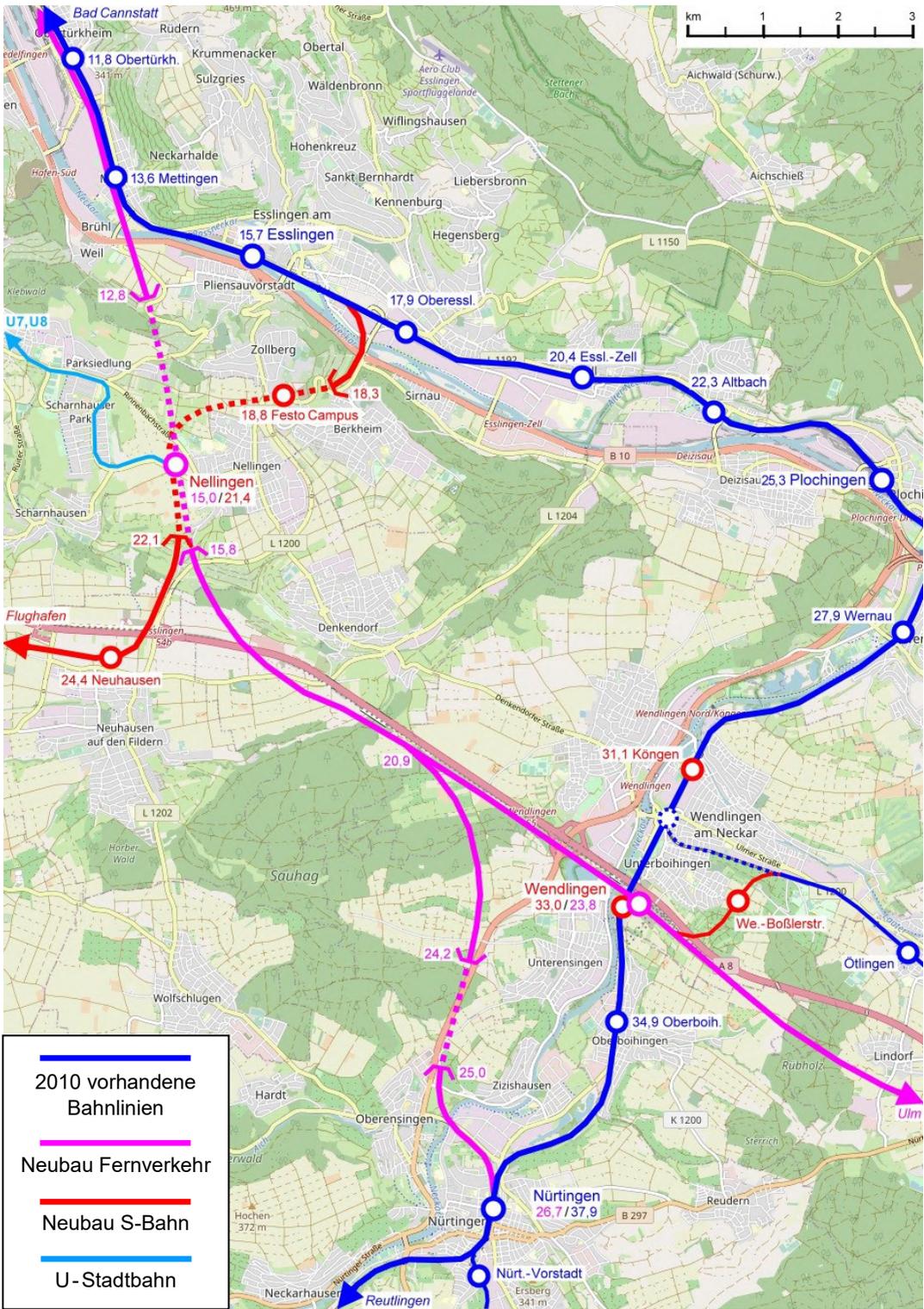
Die nächsten 3 km führen eingleisig unter der Start- und Landebahn hindurch bis zum Endbahnhof *Filderstadt-Bernhausen*. Dieser verfügt über zwei Gleise an einem Mittelbahnsteig.

Beim **VD-T** ist der Tunnel kürzer, weil er schon nach der Start- und Landebahn endet und der Bahnhof *Filderstadt-Bernhausen* oberirdisch liegt. Auch der Flughafenbahnhof ist kürzer, weil die Züge aus maximal 2 (statt in der Realität 3) Triebwagen bestehen.

Dafür ist der Bahnhof mit vier Gleisen und zwei Inselbahnsteigen breiter. Das ermöglicht die doppelte Zahl von Ankünften und Abfahrten – und Anschlüsse am gleichen Bahnsteig vom *FEX* zu S 10 und S 11, die er dort überholt. In Zeiten schwacher Nachfrage würde einer der beiden Bahnsteige geschlossen und zum Abstellen von S-Bahn-Triebwagen genutzt. Eine separate Abstellanlage braucht man daher nicht.

Höhenband der Schnellfahrstrecke Stuttgart - Ulm zwischen Mettingen und Wendlingen: Rosa dargestellt sind die ICE-Gleise und rot dargestellt die RE- und FEX-Gleise. [Alle km-Angaben ab Stuttgart Hbf.]





794 Stuttgart - Ludwigsburg - Marbach - Ilsfeld / Backnang

S4 Stuttgart - Ludwigsburg - Marbach - Backnang

S14 Stuttgart - Ludwigsburg - Marbach - Großbottwar - Ilsfeld

a) Die Hauptstrecke Backnang - Marbach - Ludwigsburg

Die 25,7 km lange eingleisige Hauptbahn Backnang - Marbach - Freiberg - Bietigheim wurde 1879 eröffnet und diente vor allem als Umgehungsstrecke von Stuttgart für Güter- und Militärzüge. Zwei Jahre später ging die eingleisige Nebenbahn Ludwigsburg - Freiberg in Betrieb, die für Personenzüge interessanter war.

Nach der Fertigstellung des Rangierbahnhofs in Kornwestheim 1918 fuhren auch immer mehr Güterzüge aus Backnang nach Ludwigsburg statt Bietigheim. Gegen Ende des Zweiten Weltkriegs wurde die „alte“ Strecke östlich von Bietigheim an mehreren Stellen so stark zerstört, dass die *Deutsche Bundesbahn* angesichts der geringen Bedeutung auf den Wiederaufbau der 6,3 km verzichtete. Seither fahren alle Züge nach Ludwigsburg.

Der Nahverkehr zwischen Ludwigsburg und Marbach nahm in den folgenden Jahrzehnten so stark zu, dass dieser Abschnitt Aufnahme in das „Grundnetz der Stuttgarter S-Bahn“ fand. Dafür wurden 3 km von Favoritepark bis Freiberg zweigleisig ausgebaut und 11 km von Ludwigsburg bis Marbach elektrifiziert. 1980 wurde die S 4 von Stuttgart nach Marbach eröffnet (→ KBS 790), auf den 13,7 km von Marbach nach Backnang fuhren (zunächst weiterhin unregelmäßig) Dieselloks mit Reisezugwagen.

Mit finanzieller Unterstützung des Landes Baden-Württemberg erhielt von 1994 bis 1996 auch das Gleis von Marbach über Backnang und Schw.Hall-Hessental eine Oberleitung. Personen- und Güterzüge können seither mit E-Loks von Stuttgart Hbf bzw. Kornwestheim nach Nürnberg durchfahren. Zwischen Marbach und Backnang pendelten danach Regionalbahnen mit E-Loks im Stundentakt, im Berufsverkehr sogar halbstündlich.

Erst 2008 konnten sich die beteiligten Kommunen mit der *Deutschen Bahn AG* über die Verlängerung der S4 von Marbach nach Backnang einigen. Während der Streckensperrung von Juli bis November 2012 wurden 11 Millionen Euro investiert. Seit 8.12.12 fährt die S4 nach Backnang und bringt den Fahrgästen Richtung Ludwigsburg - Stuttgart ein häufigeres und schnelleres Angebot.

Umsteiger in Backnang zogen allerdings ein langes Gesicht, denn zahlreiche Züge verpassten sich dort knapp. Das war umso ärgerlicher, wenn die S 4 in Marbach eine 4-minütige Pause einlegte, die man eigentlich nur im Berufsverkehr für Zugkreuzungen brauchte.



*Backnang, Blick nach Westen am 2.7.14: Der Bahnhof ist für den Zugverkehr effektiv gestaltet, weil jede Richtung ihren eigenen Bereich hat: Die S4 nach Marbach hält rechts auf Gleis 1, RE und Güterzüge Richtung Nürnberg benutzen die beiden mittleren Gleise 2 und 3 und der Bahnsteig am linken Bildrand dient der S3 nach Stuttgart. Die Fahrgäste zwingt das aber bei jedem Umsteigen zum Treppen steigen – die DB räumt dafür auch bis zu 20 Minuten ein! Beim **VD-T** halten hingegen die S4 auf Gleis 2, die RB/RE auf den Gleisen 3/4 und die S4 auf Gleis 5. Dadurch klappen wenigstens in einer Reiserichtung die Anschlüsse am gleichen Bahnsteig.*

b) Die Schmalspurbahn Marbach - Beilstein - Heilbronn Süd

Mit 34,25 km war die *Bottwarbahn* die längste Schmalspurstrecke der *Königlich Württembergischen Staats-Eisenbahnen*. Betriebsmittelpunkt war Beilstein, wo es Bahnhofsgebäude, Lokschuppen, Wasserkran, Werkstatt und ausgedehnte Gleisanlagen zum Abstellen der Fahrzeuge gab. An den Anschlussbahnhöfen in Marbach und Heilbronn Süd gab es Umladeanlagen für Stückgut und Rollschemelgruben für das Aufbocken normalspuriger Güterwagen.

Das erste Teilstück Marbach - Beilstein wurde 1894 eröffnet, 1899 folgte die Verlängerung bis Ilfeld und im Dezember 1900 bis Heilbronn Süd. Auf der 3 km langen normalspurigen Verbindung zum Bahnhof Heilbronn-Karlstor an der KBS 775 fuhren nur Güterzüge. Die Fahrgäste erreichten ihre Ziele in der Innenstadt schneller zu Fuß oder mit der Straßenbahn. Wer mit anderen Zügen ab Heilbronn Hbf weiterfahren wollte, musste zweimal umsteigen. Güter waren wichtiger: Die 7,3 km von Heilbronn Süd nach Talheim bekamen von Anfang an drei Schienen, um normalspurige Güterwagen ohne Rollschemel befördern zu können.

Die Züge waren von Anfang an gut ausgelastet, landwirtschaftliche Produkte und die im Südteil ansässige Holz- und Möbelindustrie prägten das Frachtgeschäft. Spitzenbelastungen gab es im Herbst während der „Rübenkampagne“, wobei die direkte Anbindung der Zuckerfabrik in Heilbronn vorteilhaft war.

Bei Marbach wurde 1938/39 eine normalspurige Anschlussbahn zum Kraftwerk gebaut und die 1,8 km bis zum Abzweig dreischienig erweitert. Zum Ende des Zweiten Weltkrieges wurde das kohlegefeuerte Kraftwerk vollständig mit Rollböcken über die *Bottwartalbahn* versorgt werden, da die Neckarbrücke der Bahnstrecke Backnang - Ludwigsburg zerstört worden war.

Ab 1950 bekam neben dem Berufsverkehr der Ausflugsverkehr am Wochenende immer mehr Bedeutung. Noch Anfang der 1960er-Jahre fuhren Züge mit mehr als zehn Personenwagen. Trotz des hohen Verkehrsaufkommens wurde der Personenverkehr schon sehr frühzeitig am 26.9.66 eingestellt. Der Güterverkehr zwischen Steinheim und Talheim folgte am 31.12.68. Ein wesentlicher Grund war in beiden Fällen der aufwändige Schmalspurbetrieb.

Die 2½ km vom Abzweig bei Marbach bis Steinheim wurden noch 1968 umgespurt, sodass am Nord- und Südenende weiterhin normalspurige Güterzüge fuhren. Der Versuch, die Trasse für eine Museumsbahn zu erhalten, blieb hingegen erfolglos. Die Gleise zwischen Steinheim und Talheim wurden restlos abgebaut.

Am 28.5.76 fuhr der letzte Zug von Heilbronn-Sontheim nach Talheim und ab 29.9.85 wurde nur noch Heilbronn Süd bedient. Ende 1989 wurde der Abschnitt vom Kraftwerk Marbach bis Steinheim eingestellt. Bei den Bauarbeiten für die *Stadtbahn* wurde die Verbindung zum Bahnhof Heilbronn Süd gekappt, da die Brücke der *Bottwartalbahn* der Stadtbahn-Oberleitung im Wege stand. Die Entwidmung wurde am 15.8.00 ausgesprochen. Einige Jahre später verschwand der letzte Rest der *Bottwartalbahn* vom Bahnhof Marbach bis zum Kraftwerk.

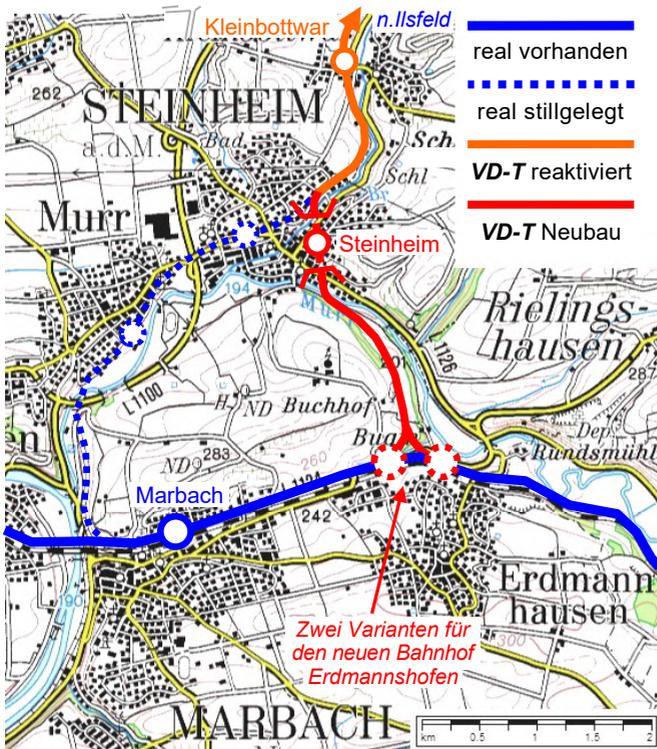
In den 1990er Jahren gab es erste Pläne, Streckenteile als moderne *Regionalstadtbahn* zu reaktivieren. 2005 entschieden sich aber die Kommunen zwischen Marbach und Beilstein wegen zu hoher Baukosten dagegen. Etwa 15 Trassen-km wurden seither zu Teilen des *Alb-Neckar-Radwegs* umgebaut.

Der Steinheimer Gemeinderat sprach sich 2010 für weitere Untersuchungen zur Reaktivierung aus und stellte dafür Planungsmittel bereit. 2012 verlangten die Kommunen von Marbach bis ins Schozachtal eine vertiefende Voruntersuchung, scheiterten aber an den Gemeinden Murr und Oberstenfeld. Der Regionalverkehrsplan des *Verbands Region Stuttgart* enthielt 2017 die *Bottwartalbahn* von Marbach bis Beilstein mit 6.000 Nutzern pro Tag und 25 % kürzeren Reisezeiten.

Die Ertüchtigung sollte 75 Millionen Euro kosten und bis 2030 dauern. Die Verlängerung ins Schozachtal wurde als „weiterer Bedarf“ genannt.

Die 2015 gegründete *Bottwartalbahn-Initiative* lehnte die „Insellösung Marbach-Beilstein“ ab und forderte ein Konzept bis Heilbronn. Von Marbach nach Beilstein sollen die Züge weitgehend auf der ehemaligen Trasse fahren, dann aber nicht über Talheim, sondern Untergruppenbach und Flein die Harmonie in Heilbronn erreichen. Diese Trasse ist schon seit 2006 im Regionalplan des *Regionalverbands Heilbronn-Franken*. Am 20.12.17 erhielt Heilbronn für seinen „Masterplan Green City“ einen Zuschuss von 180.000 Euro. Damit sollen auch die Projektkosten für eine neue Stadtbahnlinie in den Süden finanziert werden.

c) Maßnahmen beim **VD-T**



Der **VD-T** hätte die S 4 schon bis zur Jahrtausendwende über Marbach hinaus verlängert. Und das nicht nur nach Backnang im Osten, sondern auch nach Ilshofen im Norden. Wie die meisten anderen Linien würde die S4 „geflügelt“, um die Kapazität der Züge an die Nachfrage anzupassen, die mit der Entfernung zu Stuttgart stetig abnimmt.

Marbach als historischer Abzweigbahnhof der *Bottwartalbahn* ist beim **VD-T** als *Flügelbahnhof* leider schlecht geeignet: Er liegt zu

weit westlich, weshalb die S 14 Stuttgart - Ilfeld dort 8 Minuten warten oder auf Anschlüsse von und nach Backnang verzichten müsste.

Wesentlich bessere Voraussetzungen bietet Erdmannshausen, wo die Züge den Kreuzungsaufenthalt von Minute 14 bis 16 bzw. 44 bis 46 zum An- und Abkuppeln

der *Flügelzüge* nutzen können. Zur alten Trasse der *Bottwartalbahn* kommt die S 14 über einen 3 km langen eingleisigen Neubauabschnitt. In Steinheim braucht sie einen 300 Meter langen Tunnel, in dessen Mitte der neue Haltepunkt liegt.

Als Endpunkt für die S 14 kommen Großbottwar (8.500 Einw), Beilstein (6.200 Einw.) und Ilshofen (9.400 Einw.) in Frage. Der **VD-T** entscheidet sich für Ilshofen, weil das zusammen mit der Heilbronner S 14 den effektivsten Personal- und Fahrzeugeinsatz ermöglicht (→ KBS 782).

12.45 > 13.05	13.12 > 13.35	13.15 > 13.35	13.42 > 14.05	13.45 > 14.05	Böblingen Flughafen / Messe S-Schwabstr. 798	14.14 > 13.54	14.17 > 13.54	14.44 > 14.24	14.47 > 14.24	15.14 > 14.54
S 4	S 14	S 4	S 14	S 4	Zug	S 4	S 14	S 4	S 14	S 4
13.08		13.38		14.08	km S-Schwabstraße	13.51		14.21		14.51
13.10		13.40		14.10	0,8 S-Feuersee	13.49		14.19		14.49
13.11		13.41		14.11	1,4 S-Stadtmitte	13.48		14.18		14.48
13.13		13.43		14.13	2,5 Stuttgart Hbf (tief)	13.46		14.16		14.46
13.14		13.44		14.14	5,2 Stuttgart Nord	13.45		14.15		14.45
13.17		13.47		14.17	7,2 S-Feuerbach	13.42		14.12		14.42
13.20		13.50		14.20	9,1 S-Zuffenhausen	13.39		14.09		14.39
13.22		13.52		14.22	13,0 Kornwestheim	13.37		14.07		14.37
13.26		13.56		14.26		13.33		14.03		14.33
29/30		59/00		29/30	16,4 Ludwigsburg	29/30		59/00		29/30
13.32		14.02		14.32	18,5 Favoritepark	13.27		13.57		14.27
13.35		14.05		14.35	21,5 Freiberg (Neckar)	13.24		13.54		14.24
13.39	↘	14.09	↘	14.39	25,7 Benningen (Neckar)	13.20	↗	13.50	↗	14.20
13.41	Flügel	14.11	Flügel	14.41	27,2 Marbach (Neckar)	13.18	Flügel	13.48	Flügel	14.18
44/46	13.48	14/16	14.18	44/46	29,8 Erdmannshausen	14/16	13.42	44/46	14.12	14/16
>	13.50	>	14.20	>	> 2,5 Steinheim (Murr)	>	13.39	>	14.09	>
<	13.52	<	14.22	<	< 3,5 Kleinbottwar	<	13.37	<	14.07	<
>	13.55	>	14.25	>	> 5,9 Großbottwar	>	13.34	>	14.04	>
<	13.58	<	14.28	<	< 7,9 Hof u. Lembach	<	13.31	<	14.01	<
>	14.01	>	14.31	>	> 9,1 Oberstenfeld	>	13.28	>	13.58	>
<	14.04	<	14.34	>	> 11,7 Beilstein (Württ)	<	13.25	<	13.55	<
>	14.07	>	14.37	<	< 15,0 Auenstein	>	13.22	>	13.52	>
<	14.11	<	14.41	<	> 17,2 Ilshofen (Bottwar)	<	13.19	<	13.49	<
13.48	an	14.18	an	14.48	32,4 Kirchberg (Murr)	13.11	ab	13.41	ab	14.11
13.52		14.22		14.52	36,2 Burgstall (Murr)	13.08		13.38		14.08
13.56		14.26		14.56	40,9 Backnang	13.04		13.34		14.04
14.01	14.01	14.31	14.31	15.01	Backnang	12.59	13.29	13.29	13.59	13.59
14.14	>	14.42	>	15.12	Waiblingen	12.45	>	13.17	>	13.47
14.23	<	14.53	<	15.23	Stuttgart Hbf 793	12.37	<	13.07	<	13.37
	14.10		14.45		Murrhardt 773		13.14		13.49	

795 Stuttgart - Ludwigsburg - Markgröningen / Bietigheim

S5 Stuttgart - Ludwigsburg - Bietigheim

S15 Stuttgart - Ludwigsburg - Möglingen - Markgröningen

a) Die *Centralbahn* Stuttgart - Ludwigsburg

Die erste Strecke der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen war die von 1844 bis 1846 erbaute *Centralbahn* von Stuttgart nach Ludwigsburg im Norden und Esslingen im Osten. Der erste Fahrplan wies täglich je vier Zugpaare von Stuttgart nach Ludwigsburg und Esslingen aus. Schon 1848 wurde der Nordast nach Heilbronn verlängert (→ KBS 780).

Das Verkehrsaufkommen war im Neckartal immer überdurchschnittlich. Daher wurde die *Centralbahn* bis 1929 viergleisig ausgebaut und 1933 als erste Hauptbahn in Württemberg elektrifiziert. Mit extra dafür beschafften Triebzügen der Baureihe ET 65 richtete die *Deutsche Reichsbahn* einen 20-Minuten-Takt zwischen Ludwigsburg und Esslingen ein. Dieser hielt sich (mit Unterbrechung durch den Zweiten Weltkrieg) bis zur Betriebsaufnahme der S-Bahn Stuttgart: Am 29.9.78 wurde die S 4 nach Bietigheim eröffnet und im Herbst 1980 folgte der Abzweig Ludwigsburg - Marbach.

b) Die Nebenbahn Ludwigsburg - Markgröningen

1898 beantragte ein örtliches Komitee eine Schmalspurbahn von Ludwigsburg nach Vaihingen (Enz) über Asperg, Markgröningen und Enzweihingen. Nach der Ablehnung beantragten Ludwigsburg, Möglingen und Markgröningen 10 Jahre später den Bau einer normalspurigen Stichstrecke. Um die Staatsregierung zu gewinnen, erklärten sie sich bereit, den Grund zu erwerben und einen Zuschuss zu den Baukosten zu zahlen. Um einen späteren Weiterbau zu ermöglichen, lag der Endbahnhof vor Markgröningen. Am 4.12.1916 wurde die 8,3 km kurze Strecke eröffnet, die Verbindung zur 1904 eingeweihten Strecke Vaihingen - Enzweihingen kam allerdings nicht zustande.

1944 fuhren werktags zwölf reguläre Personenzüge 3. Klasse in Markgröningen ab. Bis Ludwigsburg brauchten sie mit zwei Zwischenhalten in Möglingen und am Osterholz 19 Minuten. Ab den 1950er Jahren rationalisierte die *Deutsche Bundesbahn* den Betrieb und dünnte den Fahrplan immer weiter aus. Am 28.9.75 fuhr schließlich der letzte planmäßige Personenzug. Von 1991 bis 2002 pendelten Sonderzüge zum *Markgröninger Schäferlauf*.

Bis zur Jahrtausendwende wurden auch die Zuckerrüben und das Stückgut auf die Straße verlagert. Nach der Schließung des C&A-Verteilzentrum in Markgröningen 2001 gab es nur noch sporadisch Güterkunden. Der letzte Transport war ein Großtransformator für das Umspannwerk bei Pulverdingen am 11.8.03. Anschließend stellte die *Deutsche Bahn AG* den Antrag auf Stilllegung ab dem Anschluss des Ludwigsburger Unternehmens Lotter, dem am 24.8.05 stattgegeben wurde. Das ermöglichte den Bau des zweiten Abschnitts der Markgröninger Ortsumgehung, für die ein Stück des Bahndamms abgetragen wurde. Der spätere Bau einer Bahnbrücke wurde erfreulicherweise berücksichtigt.

Zur Prüfung des Potenzials und der möglichen Gestaltung des Personenverkehrs gab es seit 1991 mehrere Untersuchungen. Alle Pläne beinhalten in Möglingen einen zusätzlichen Haltepunkt im Osten des Ortes, wo in den letzten Jahrzehnten der Schwerpunkt der Siedlungsentwicklung lag. Über die früheren Endpunkte hinaus wurden Verlängerungen nach Schwieberdingen (zum Entwicklungszentrum der Robert Bosch GmbH), nach Remseck (mit Anschluss an die Stadtbahn Stuttgart) und nach Kornwestheim (mit Weiterfahrt über die *Schusterbahn* nach Esslingen oder über den *Abzweig Salzweg* nach Korntal) angedacht. Zu allen Varianten gibt es in den Anliegergemeinden Befürworter und Gegner.

2017 sprachen sich der Ludwigsburger Kreistag und die betroffenen Gemeinden für eine mit dem Landesverkehrsministerium abgestimmte *Doppelstrategie* aus: Die Bahnlinie soll reaktiviert und mit einem neuen Halt bei der erweiterten *W&W-Zentrale* nach Kornwestheim verlängert werden, im Ludwigsburger Stadtgebiet hingegen vorerst BRT-Schnellbusse verkehren. Später soll daraus eine *Stadtbahn* im Mischbetrieb wie in Karlsruhe und Heilbronn werden.

c) Maßnahmen beim *VD-T*

Zwischen Bietigheim, Ludwigsburg und Stuttgart würden die S-Bahn-Fahrgäste auf den ersten Blick nur bemerken, dass beim *VD-T* die Anschlüsse zum Regionalverkehr an den Endstationen viel besser als in der Realität sind: Zu jeder S-Bahn gibt es einen RE oder eine RB für Anschlüsse in die Region. S4 und S5 fahren unverändert nach Bietigheim und Backnang im 30-Minuten-Takt und ergänzen sich bis Ludwigsburg zum 10 / 20-Minuten-Rhythmus. Bis Zuffenhausen füllt schließlich die S7 die größere Lücke zum exakten 10-Minuten-Takt auf.

Erst auf den zweiten Blick fiel auf, dass in der Zugzielanzeige nicht nur „S4“ oder „S5“ steht, sondern „S4+S14“ oder „S5+S15“. Und dass man dadurch mehr Ziele ohne Umsteigen erreicht, wenn man in den richtigen Zugteil einsteigt: Ab Ludwigsburg fährt der vordere Zugteil (als S15) nach Markgröningen und der hintere Zugteil (als S5) nach Bietigheim. [*Details zu S4+S14* → KBS 794.]

<i>Böblingen Flughafen / Messe S-Schwabstr. 798</i>	7.45 > 8.05	7.52 8.15	7.55 > 8.15		8.15 > 8.35	8.22 > 8.45	8.25 > 8.45		8.45 > 9.05	8.52 > 9.15	8.55 > 9.15	
Zug	S4	S15	S5	RE	S4	S15	S5	RB	S4	S5	S5	RE
km S-Schwabstraße	8.08	8.18	↙		8.38	8.48	↙		9.08	9.18	↙	
0,8 S-Feuerse	8.10	8.20			8.40	8.50			9.10	9.20		
1,4 S-Stadtmitte	8.11	8.21			8.41	8.51			9.11	9.21		
Stuttgart Hbf (tief)	13/14	23/24		ab	43/44	53/54		ab	13/14	23/24		ab
2,5 Stuttg. Hbf (oben)	>	>		8.42	>	>		9.12	>	>		9.42
5,2 Stuttgart Nord	8.17	8.27			8.47	8.57			9.17	9.27		
7,2 S-Feuerbach	8.20	8.30			8.50	9.00			9.20	9.30		
9,1 S-Zuffenhausen	8.22	8.32	↘		8.52	9.02	↘		9.22	9.32	↘	
13,0 Kornwestheim	8.26	8.36			8.56	9.06			9.26	9.36		
	8.29	8.39	Flügel	8.52	8.59	9.09	Flügel	9.22	9.29	9.39	Flügel	9.52
16,4 Ludwigsburg	8.30	8.40	8.42	8.53	9.00	9.10	9.12	9.23	9.30	9.40	9.42	9.53
> Ludwigsburg Nord	>	8.42	>	>	>	9.12	>	>	>	9.42	>	>
< Ludwig.-Osterholz	<i>Mar-</i>	8.44	<	<	<i>Mar-</i>	9.14	<	<	<i>Mar-</i>	9.44	<	<
> Möglingen Ost	<i>bach</i>	8.46	>	>	<i>bach</i>	9.16	>	>	<i>bach</i>	9.46	>	>
< Möglingen Bf		8.48	<	<		9.18	<	<		9.48	<	<
> Markgröning. Ost		8.51	>	>		9.21	>	>		9.51	>	>
< Markgröning. Mitte		8.53	<	<		9.23	<	<		9.53	<	<
> Markgrönigen Bf		8.55	>	>		9.25	>	>		9.55	>	>
18,4 Eglosheim		an *)	8.44			an *)	9.14			an *)	9.44	
20,1 Asperg			8.46				9.16				9.46	
22,7 Tamm			8.49				9.19				9.49	
24,8 Bietigheim Süd			8.51				9.21				9.51	
26,1 Bietigheim Bf			8.54	8.59			9.24	9.29			9.54	9.59
<i>Bietigheim Bf 780 Heilbronn Hbf</i>				9.01 9.19				9.31 9.57				10.01 10.19

- Zwischen Ludwigsburg und Bietigheim würde die S-Bahn beim **VD-T** wohl die meisten Fahrgäste an die sehr attraktive RE- und RB-„Konkurrenz“ verlieren. Darauf reagiert der **VD-T** einerseits durch „Flügeln“ mit kürzeren Zügen. Und andererseits erschließt er mit den neuen Stationen *Eglosheim* und *Bietigheim Süd* neue Potenziale – dort gibt es nicht nur neue Direktverbindungen nach Stuttgart, sondern auch gute Anschlussverbindungen Richtung Heilbronn.
- Der bei der KBS 796 beschriebene neue Regionalbahnhof *Markgrönigen* läge nur etwa 2,5 km vom Endbahnhof der 8,3 km langen Nebenbahn nach Ludwigsburg entfernt. Sie wurde 1916 eröffnet und 1975 (für Personenzüge) bzw. 2002 (für Güterzüge) stillgelegt. Die Gleise blieben jedoch größtenteils für eine erhoffte Reaktivierung mit modernem Personenverkehr liegen.

<i>Heilbronn Hbf</i>	7.41				8.03	8.15			8.41	1.00		
<i>Bietigheim Bf 780</i>	7.59				8.29	8.29			8.59	1.00		
Zug	RE	S5	S15	S4	RB	S5	S15	S4	RB	S5	S15	S4
Bietigheim Bf	8.01	8.07			8.31	8.37			9.01	9.07		
Bietigheim Süd		8.09				8.39				9.09		
Tamm		8.11				8.41				9.11		
Asperg		8.13				8.43				9.13		
Eglosheim		8.15	ab *)			8.45	ab *)			9.15	ab *)	
km Markgröningen Bf	>	>	8.05		>	>	8.35		>	>	9.05	
1,5 Markgröning. Mitte	<	<	8.06		<	<	8.36		<	<	9.06	
2,6 Markgröning. Ost	>	>	8.08		>	>	8.38		>	>	9.08	
5,3 Möglingen Bf	<	<	8.11		<	<	8.41		<	<	9.11	
6,3 Möglingen Ost	>	>	8.13	<i>Mar-</i>	>	>	8.43	<i>Mar-</i>	>	>	9.13	<i>Mar-</i>
8,3 Ludwig.-Osterholz	<	<	8.15	<i>bach</i>	<	<	8.45	<i>bach</i>	<	<	9.15	<i>Mar-</i>
9,4 Ludwigsburg Nord	>	>	8.17	>	>	>	8.47	>	>	>	9.17	>
10,8 Ludwigsburg	8.07	8.18	8.19	8.29	8.37	8.48	8.49	8.59	9.07	9.18	9.19	9.29
14,2 Kornwestheim	8.08	<i>Flügel</i>	8.20	8.30	8.38	<i>Flügel</i>	8.50	9.00	9.08	<i>Flügel</i>	9.20	9.30
18,1 S-Zuffenhausen		↘	8.23	8.33		↘	8.53	9.03		↘	9.23	9.33
20,0 S-Feuerbach			8.29	8.39			8.59	9.09			9.29	9.39
22,0 Stuttgart Nord			8.32	8.42			9.02	9.12			9.32	9.42
Stuttg. Hbf (oben)	8.18		>	>	8.48		>	>	9.18		>	>
24,7 Stuttgart Hbf (tief)	an		35/36	45/46	an		05/06	15/16	an		35/36	45/46
25,8 S-Stadtmitte			8.38	8.48			9.08	9.18			9.38	9.48
26,4 S-Feuerse			8.39	8.49			9.09	9.19			9.39	9.49
27,2 S-Schwabstraße		↘	8.41	8.51		↘	9.11	9.21		↘	9.41	9.51
<i>S-Schwabstr. 798</i>		8.44	8.44	8.54		9.14	9.14	9.24		9.44	9.44	9.54
<i>Flughafen / Messe</i>		>	9.07	>		>	9.37	>		>	10.07	>
<i>Böblingen</i>		9.04	9.14			9.34	9.44			10.04	10.14	

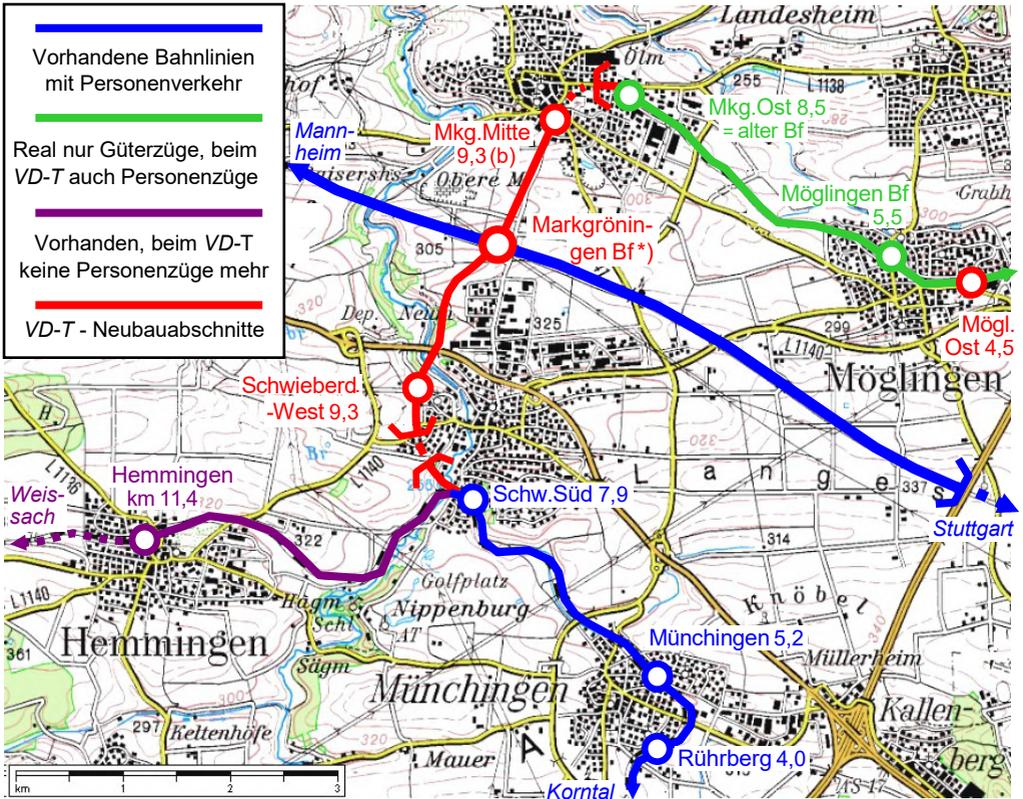
Die blau dargestellten RB fahren nur montags bis freitags an Werktagen.

*) Ab Markgröningen als S6 weiter über Korntal nach Stuttgart

Da im direktem Einzugsbereich der Nebenbahn rund 30.000 Einwohner leben, würde diese Hoffnung beim **VD-T** nicht nur erfüllt, sondern durch die Verlängerung um 2,5 km zum neuen Regionalbahnhof *Markgröningen* an der Schnellfahrstrecke Stuttgart - Mannheim (→ KBS 796) sogar noch übertroffen.

Die Frage wäre nur, ob die neue Trasse oberirdisch am Markgröninger Stadtrand entlang oder (wie in der folgenden Grafik) durch einen 500 Meter langen Tunnel dicht am Zentrum vorbei führt. Eine Weichenverbindung zum neuen Regionalbahnhof brauchen beide Fälle nicht, weil S-Bahn-Triebwagen auf der Schnellfahrstrecke nicht fahren dürfen.

Es bietet sich ein „Turmbahnhof“ an, in dem die S-Bahn rechtwinklig über der Fernbahn liegt: Die S 15 kann dadurch als S 16 nach Süden weiter fahren und zusätzliche Direktverbindungen herstellen, z.B. von Korntal und Münchingen nach Ludwigsburg.



- (a) Neuer Regionalbahnhof Markgröningen an der Schnellfahrstrecke Mannheim - Stuttgart: Unten zwei 200 m lange Außenbahnsteige, Bahnsteigmitte = 15,5 km von Stuttgart Hbf entfernt; oben zwei 70 m lange Außenbahnsteige, Mitten = 10,8 km v. Ludwigsburg und 10,9 km v. Korntal.
- (b) Östlich von Markgröningen Mitte 500 m Tunnel und südlich von Glemstal 150 m Tunnel.

796 Stuttgart - Korntal - Münchingen - Markgröningen

S6 Stuttgart - Korntal - Münchingen - Markgröningen

S16 Stuttgart - Korntal - Leonberg

Seit 1978 werden die Nordäste der Stuttgarter S-Bahn gegen den Uhrzeigersinn von S1 (nach Plochingen) bis S6 (nach Weil der Stadt) bezeichnet. Beim **VD-T** kommt die Hauptlinie nach Markgröningen hinzu, die nach dieser Logik S6/S16 heißen muss und dadurch die KBS-Nummer 796 bekommt. Die von Weil d. Stadt nach Calw und Böblingen verlängerte Linie wird dafür in S7/S17 umbenannt und erhält die KBS-Nummer 797.

Kernstück der neuen S6 ist die *Strohgäubahn* Korntal - Hemmingen - Weissach, die 1898 zunächst als 50,5 km lange Meterspurbahn von Zuffenhausen nach Pforzheim über Münchingen, Schwieberdingen, Hemmingen, Weissach, Nußdorf, Mönshheim und Wiernsheim geplant wurde. Die Gemeinden westlich von Weissach brachten aber die Beteiligung von 3.000 Reichsmark je Kilometer nicht auf. Daher wurde das Projekt verkürzt und auf Normalspur umgeplant.

Das hügelige Gelände erforderte eine kurven- und steigungsreiche Trasse. Tiefster Punkt ist mit 261 m der Bahnhof Schwieberdingen und höchster Punkt mit 390 m der Bahnübergang der Rutesheimer Straße in Heimerdingen. Am Endbahnhof Weissach entstand ein kleines Bahnbetriebswerk zur Wartung und Reparatur der Fahrzeuge. 1906 wurde die 22,2 km lange *Strohgäubahn* eingeweiht und fortan von den *Württembergischen Nebenbahnen* (WN) betrieben.

Vor allem der Personenverkehr entwickelte sich sehr positiv. Angesichts der geringen Entfernung nach Stuttgart war jedoch der Umsteigezwang in Korntal zu den Reichsbahnzügen störend. Es gab immer wieder Versuche, die *Strohgäubahn* (als Eisen- oder Straßenbahn) nach Stuttgart zu verlängern. Diese blieben aber bis heute erfolglos.

Ab den 1950er Jahren setzte die *WN* zur Kostenreduzierung Dieseltriebwagen verschiedener Hersteller ein. Der Rückgang der Fahrgastzahlen konnte aber nicht gestoppt werden, zumal der Fahrplan der konkurrierenden Buslinien 501 Feuerbach - Hemmingen und 633 Leonberg - Weissach immer dichter wurde. Die *WN* reagierte darauf mit der Streichung von Zügen, und 1978 schien das Ende bei nur noch vier Zugpaaren täglich nahe.

Ein Jahr später besannen sich die Verantwortlichen jedoch eines besseren und beschlossen eine erste Modernisierung der *Strohgäubahn*. Münchingen wurde dabei zum Kreuzungsbahnhof ausgebaut und bekam einen zweiten Bahnsteig

und Rückfallweichen. Die Personenzüge dürfen seither von Korntal bis Hemmingen 60 km/h fahren, bis Weissach sind weiterhin nur 40 km/h erlaubt. (Für Güterzüge ist auf der ganzen Strecke 40 km/h das Limit.)

Die *WN* beteiligten sich auch an einer Ausschreibung für neue vierachsige Dieseltriebwagen, die speziell für Privatbahnen gebaut wurden und z.B. Güterwagen mit bis zu 400 Tonnen Gewicht schleppen konnten. 1981 lieferte die *Waggon Union* in Berlin zwei Trieb- und einen Steuerwagen mit der Bezeichnung *NE 81*, die trotz der relativ geringen Stückzahl dank vieler Komponenten aus der Bus- und Straßenbahnproduktion kostengünstig waren. Da sie besser beschleunigten als die älteren Triebwagen wurden die Fahrzeiten gekürzt und der Fahrplan ausgeweitet. Allerdings fuhren die meisten Züge nur noch bis Hemmingen, weil man ab Weissach mit Bus und S 6 schneller nach Stuttgart kam.

1984 wurde die *WN* Teil der *Württembergischen Eisenbahngesellschaft (WEG)*. In den 1990er Jahren endeten die einst umfangreichen Zuckerrübentransporte und der Güterverkehr schrumpfte auf die unregelmäßige Bedienung der *WLZ*-Filialen entlang der Strecke. Um die Jahrtausendwende sorgte der Abtransport von Bruchholz nach dem Orkan *Lothar* noch einmal für einen zweijährigen Aufschwung, bevor 2001 der letzte regelmäßige Güterzug fuhr.

Besser sah es beim Personenverkehr aus: Die Fahrgastzahlen stiegen endlich wieder und die *WEG* bestellte 1993 weitere zwei Trieb- und einen Steuerwagen vom Typ *NE81*. 1995/96 richtete sie auf der *Strohgäubahn* den Streckenblock des Typs *Sicas* ein, der für Stadt- und U-Bahnen entwickelt wurde: Alle Bahnhöfe haben seither Ausfahrtsignale mit 3 Lampen in rot (oben), grün und weiß (unten). Die Leitstelle verlegte die *WEG* von Weissach nach Hemmingen und Schwieberdingen baute sie zum Kreuzungsbahnhof mit Rückfallweichen aus.

Der Fahrplan wurde erneut verdichtet und neu geordnet: Nach Weissach fuhren Montag bis Freitag 6 Zugpaare, überwiegend morgens und abends zum Aus- und Einrücken in das Betriebswerk. Im Berufsverkehr fuhren die meisten Züge von Heimerdingen nach Korntal oder sogar bis Feuerbach weiter, wo extra ein kurzer Bahnsteig zum Wenden der *WEG*-Züge entstand. Tagsüber pendelten die Triebwagen im exakten 30-Minuten-Takt zwischen Hemmingen und Korntal.

Ab 1996 kamen moderne *RegioShuttle*-Triebwagen auf die *Strohgäubahn*, die durch ihre tiefen Einstiege das Ein- und Aussteigen bequemer machten. Durch mehrfache Fahrzeugtäusche mit anderen Privatbahnen ergaben sich sowohl bei den Fahrzeugdetails als auch bei ihrer Lackierung immer wieder Änderungen. Bis Ende 2012 gab es daher einen recht bunten Fahrzeugpark von *NE 81* und *RegioShuttles*, die so eingesetzt wurden, wie sie gerade verfügbar waren.



Ein NE 81-Pärchen der WEG fuhr am 19.7.10 im Haltepunkt Rührberg nach Korntal ab.

2005 senkte die WEG bei der Streckenerneuerung zwischen Korntal und Münchingen die Gleise unter der Autobahnbrücke ab, um eine eventuelle Elektrifizierung vorzubereiten: Im Folgejahr stellte aber eine Studie fest, dass die Durchbindung ins Stuttgarter Stadtbahnnetz mit Zweisystem-Triebwagen des Typs DT 8 volkswirtschaftlich nicht sinnvoll wäre.

Daraufhin untersuchte die Firma *Intraplan* aus München mehrere Varianten für die Entwicklung des Dieselbetriebs und errechnete für verschiedene Endpunkte zwischen Weissach und Feuerbach ein jährliches Defizit von 3,2 bis 4,5 Millionen Euro. Das 2008 vorgestellte Gutachten empfahl den „optimierten Betrieb“ zwischen Heimerdingen und Korntal mit zwei Zügen im ganztägigen Halbstundentakt.

Verlängerungen nach Weissach und Feuerbach erhielten ein negatives Ergebnis, weil die zusätzlichen Kosten für den Fahrweg und einen dritten Zug keine entsprechende Fahrgastmehrung brächten. (Das Potenzial von Weissach ist gering, weil viele Fahrgäste auch weiterhin die Busse nach Leonberg bevorzugen. Und Feuerbach sorgt für Konflikte und Verspätungen durch die Mitbenutzung der S-Bahn-Gleise ab Korntal bei hohen Trassengebühren für die *Deutsche Bahn AG*.)

Der Landkreis Ludwigsburg und die Gemeinden Ditzingen, Korntal-Münchingen, Hemmingen und Schwieberdingen folgten dieser Empfehlung und gründeten

Ende 2009 den *Zweckverband Strohgäubahn (ZVS)* als Aufgabenträger für die 19 Millionen Euro teure Rundumerneuerung der *Strohgäubahn*. Darin enthalten ist auch ein eine neue Werkstatt am Bahnhof Korntal, die das 1906 errichtete Betriebswerk in Weissach ersetzen soll. Der ursprüngliche Endbahnhof wird daher bald nur noch vom *Feurigen Elias* planmäßig angefahren - die Gemeinde Weissach erwarb das Streckenstück ab Heimerdingen bereits, um wenigstens die Infrastruktur zu sichern.

Der ZVS bestellte unmittelbar nach seiner Gründung 8 neue *Regio-Shuttles*, die *Stadler* aus Berlin 2012 lieferte. Die *WEG* gab dafür die bisherigen Triebwagen an andere Strecken ab, womit nach über 30 Jahren die Ära der *NE 81*-Triebwagen auf der *Strohgäubahn* endete. Die neuen *Regio-Shuttles* haben erstmals nur Mittelpufferkupplungen, was einerseits schnelles An- und Abkuppeln ermöglicht, andererseits aber kein Anhängen von Güterwagen erlaubt. Da ein regelmäßiger Güterverkehr ohnehin nicht absehbar ist, spielt das aber keine große Rolle.

Beim *VD-T* wäre die Entwicklung bis 1991 wie in der Realität verlaufen. Dann hätte der neue *Regionalbahnhof Markgröningen* an der Schnellfahrstrecke Mannheim - Stuttgart (→ *KBS 708*, nur 3 km vom Schwieberdinger Stadtzentrum entfernt) große Veränderungen gebracht: Die stündlich dort haltenden RE würden nur 10 bis 12 Minuten nach Stuttgart Hbf brauchen und viele Fahrgäste aus dem Umland anziehen. Ein nicht geringer Anteil davon käme von der *Strohgäubahn*, mit der die Reise vom Bahnhof Schwieberdingen am südlichen Stadtrand nach Stuttgart Hbf über eine halbe Stunde dauert.

Ein neues Gesamtkonzept wäre erforderlich gewesen, und bei dem hätte die *Strohgäubahn* als Teil einer durchgehenden Nord-Süd-Schienenachse ein ganz neues Gesicht bekommen: 8 km von Korntal bis zum Bahnhof Schwieberdingen (*neuer Name: Schwieberd. Süd*) würden elektrifiziert und für 80 km/h ausgebaut. Daran schlosse sich ein 3 km langer Neubauabschnitt an, der mit den zwei neuen Stationen *Glemstal* und *West* am Schwieberdinger Stadtrand entlang führt. Nach 20 Minuten Fahrt würde der neue *Regionalbahnhof Markgröningen* erreicht, der attraktive Anschlüsse Richtung Vaihingen/Pforzheim, Ludwigsburg und Stuttgart böte. Die dort verkehrenden RE wären somit keine Konkurrenz zur *Strohgäubahn*, sondern eine attraktive Ergänzung.

Um die Attraktivität der *Strohgäubahn* weiter zu erhöhen, würde sie an beiden Enden verlängert und im Norden als S 15 Richtung Ludwigsburg und im Süden als S 16 über Korntal nach Stuttgart weiter fahren. Das Angebot würde daher nicht **trotz**, sondern **wegen** des neuen *Bahnhofs Markgröningen* so verbessert, dass die Nachfrage um mindestens 50% wächst.

Ein Wermutstropfen beim **VD-T** wäre, dass es von Schwieberdingen nach Hemmingen (3,5 km) keine täglichen Personenzüge mehr gäbe. Zusätzlich zur S 6 lohnen sich RB von Hemmingen nach Markgröningen oder Korntal allenfalls für den Schülerverkehr und sind fahrplantechnisch nur schwer unterzubringen. Es bliebe wohl nur der *Feurige Elias*, der dafür zumindest im Sommer an allen Sonn- und Feiertagen unterwegs sein könnte.

Unter der Woche gäbe es zum einen die Buslinie 534, die in der Realität in der NVZ alle 30 Minuten von Heimerdingen über Schwieberdingen nach Ludwigsburg fährt. Außerdem würde der Fahrplan der Buslinien Hemmingen - Münchingen und Hemmingen - Hirschlanden - Ditzingen verdichtet, um mehr Anschlüsse zu den S-Bahnstationen ringsum zu bieten.

In seiner öffentlichen Darstellung integriert der **VD-T** die *Strohgäubahn* als S6 vollwertig in das Stuttgarter S-Bahn-Netz. Betrieblich gibt es ein paar Besonderheiten, um auf die unterschiedliche Nachfrage zu reagieren:

- In der *NVZ-B* ist die Nachfrage so gering, dass man keine Doppeltraktionen und somit keine *Flügelungen* braucht. S 7 und S 17 fahren beim **VD-T** einzeln und stündlich und überlagern sich bis Renningen zum 30-Minuten-Takt. Die eigentlich fürs *Flügeln* in Renningen eingeplante Zeit wird für Stopps in Weilimdorf und Höfingen verwendet, weil die S 16 gar nicht fährt.
- In der *NVZ-A* fahren S 6, S 7, S 16 und S 17 mit jeweils einem Triebwagen und werden in Korntal bzw. Renningen getrennt. Ein Viertel der Kapazität dient somit der *Strohgäubahn* – das ist mehr als ihrer rechnerischen Nachfrage. Da die S-Bahnen westlich von Feuerbach oft nur zu 50% besetzt sind, ist das unbedenklich.
- Im Berufs- und Schülerverkehr (*HVZ*) fahren S 6 und S 7 mit je zwei Triebwagen und S 16 und S 17 mit je einem Triebwagen. Demnach dient ein Sechstel der Kapazität der *Strohgäubahn*, was ihrem rechnerischen Anteil entspricht.
- Sollte die Nachfrage in der *HVZ* so stark wachsen, dass diese Kapazität nicht mehr reicht, kann die *Strohgäubahn* für zusätzliche Kapazitäten sorgen: Statt in Korntal auf die S 6 zu warten, fährt die S 16 dann allein zum Hauptbahnhof weiter. Wenn die S 16 dabei mit zwei Triebwagen fährt, wächst das Platzangebot um 33%. Voraussetzung wäre natürlich, dass man die Signalanlagen zwischen Korntal und Nordbahnhof für eine 2½-Minuten-Taktfolge ausbaut.
- S 15 und S 16 kriegen den gemeinsamen Umlauf Ludwigsburg (*Anschluss von S 4*) Min. 34 - Markgröningen 51 - Münchingen 01 - Korntal (*Anschl. zur S 7*) 11 bis 19 - Münchingen 29 bis 40 - Markgrön. 50 bis 10 - Ludwigsburg 26 (*Anschl. zur S 4*).

S6	S6	S6	Fahrplan NVZ-B	S6	S6	S6
8.27	9.27	10.27	km Stuttgart Hbf (oben)	8.33	9.33	10.33
8.32	9.32	10.32	4,7 S-Feuerbach	8.27	9.27	10.27
8.35	9.35	10.35	6,6 S-Zuffenhausen	8.24	9.24	10.24
8.37	9.37	10.37	7,7 S-Neuwirtshaus	8.22	9.22	10.22
8.40	9.40	10.40	10,2 Korntal Bf	8.19	9.19	10.19
8.42	9.42	10.42	11,5 Korntal Gymnasium	8.17	9.17	10.17
8.45	9.45	10.45	14,2 Münching.-Rührberg	8.14	9.14	10.14
8.47	9.47	10.47	15,4 Münchingen	8.12	9.12	10.12
8.50	9.50	10.50	18,1 Schwieberding. Süd	8.09	9.09	10.09
8.52	9.52	10.52	19,8 Schwieberd. West	8.07	9.07	10.07
8.55	9.55	10.55	21,1 Markgröningen Bf	8.05	9.05	10.05
9.02	10.02	11.02	<i>Markgröningen 709</i>	7.58	8.58	9.58
9.08	10.08	11.08	<i>Vaihingen (Enz) Bf</i>	7.52	8.52	9.52
9.36	10.36	11.36	<i>Pforzheim Hbf</i>	7.24	8.24	9.24

Normalverkehrszeit-A (NVZ-A) = Montag bis Freitag ab 12 Uhr und samstags.

NVZ-B = Montag bis Freitag bis 12 Uhr und sonntags.

In der NVZ-A wird der Zug in Korntal getrennt: Der vordere Teil fährt als S6 nach Markgröningen und der hintere Teil als S16 nach Leonberg

weiter (→ KBS 797).

S6	S6	S6	S6	S6	Fahrplan NVZ-A	S6	S6	S6	S6	S6
12.13	12.43	13.13	13.43	14.13	km S-Schwabstraße	12.46	13.16	13.46	14.16	14.46
12.15	12.45	13.15	13.45	14.15	0,8 S-Feuerse	12.44	13.14	13.44	14.14	14.44
12.16	12.46	13.16	13.46	14.16	1,4 S-Stadtmitte	12.43	13.13	13.43	14.13	14.43
12.18	12.48	13.18	13.48	14.18	2,5 Stuttgart Hbf (tief)	12.41	13.11	13.41	14.11	14.41
12.19	12.49	13.19	13.49	14.19	5,2 Stuttgart Nord	12.40	13.10	13.40	14.10	14.40
12.22	12.52	13.22	13.52	14.22	7,2 S-Feuerbach	12.37	13.07	13.37	14.07	14.37
12.25	12.55	13.25	13.55	14.25	9,1 S-Zuffenhausen	12.34	13.04	13.34	14.04	14.34
12.27	12.57	13.27	13.57	14.27	10,2 S-Neuwirtshaus	12.32	13.02	13.32	14.02	14.32
12.29	12.59	13.29	13.59	14.29		12.30	13.00	13.30	14.00	14.30
31/34	01/04	31/34	01/04	31/34	12,7 Korntal Bf	25/28	55/58	25/28	55/58	25/28
12.36	13.06	13.36	14.06	14.36	14,0 Korntal Gymnasium	12.23	12.53	13.23	13.53	14.23
12.39	13.09	13.39	14.09	14.39	16,7 Münching.-Rührberg	12.20	12.50	13.20	13.50	14.20
41/43	11/13	41/43	11/13	41/43	17,9 Münchingen	12/18	42/48	12/18	42/48	12/18
12.46	13.16	13.46	14.16	14.46	20,6 Schwieberding. Süd	12.09	12.39	13.09	13.39	14.09
12.48	13.18	13.48	14.18	14.48	22,2 Schwieberding. West	12.07	12.37	13.07	13.37	14.07
12.51	13.21	13.51	14.21	14.51	23,6 Markgröningen Bf	12.05	12.35	13.05	13.35	14.05
13.02	13.32	14.02	14.32	15.02	<i>Markgröningen 709</i>	11.58	12.28	12.58	13.28	13.58
13.08	13.38	14.08	14.38	15.08	<i>Vaihingen (Enz) Bf</i>	11.52	12.22	12.52	13.22	13.52
13.36	14.06	14.36	15.06	15.36	<i>Pforzheim Hbf</i>	11.24	11.54	12.24	12.54	13.24

Gesamtverkehr Stuttgart - Korntal siehe KBS 797

In der NVZ-A wird der Fahrplan zwischen Schwieberdingen und Markgröningen so verschoben, dass in der Richtung mit der größeren Nachfrage kurze Wartezeiten von und zu den Zügen der Schnellfahrstrecke nach Pforzheim entstehen.

797 Stuttgart - Korntal - Renningen - Böblingen / Calw

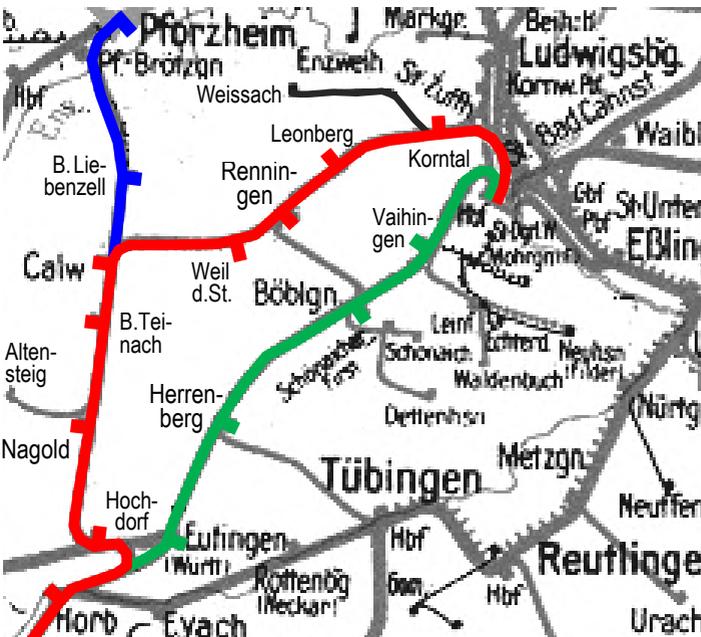
S7 Stuttgart - Leonberg - Renningen - Sindelfingen - Böblingen

S16 Stuttgart - Korntal - Leonberg

S17 Stuttgart - Leonberg - Renningen - Weil der Stadt - Calw

1865 beschloss der württembergische Landtag in einer Kampfabstimmung mit knapper Mehrheit, die *Schwarzwaldbahn* nicht über Böblingen und Herrenberg, sondern über Leonberg, Weil der Stadt und Calw nach Horb zu führen. Sie wurde als Hauptbahn mit möglichst großen Radien, geringen Steigungen und wenigen Bahnübergängen trassiert. Das Planum war zwar zunächst nur eingleisig, Tunnel und Brückenköpfe wurden aber für ein zweites Gleis vorbereitet. Besonders aufwändig war der Abschnitt Weil d.St. - Calw, wo das schwierige Gelände zwei Tunnel, zwei Kehrschleifen, tiefe Einschnitte und hohe Bahndämme erforderte. Die 10,5 km von Althengstett bis Calw wurden sogar gleich zweigleisig gebaut, um trotz der langen 18‰-Rampe einen flüssigen Betrieb zu ermöglichen.

Der erste Abschnitt von Zuffenhausen (an der 1844 eröffneten *Württembergischen Centralbahn*, → KBS 780) nach Ditzingen wurde 1868 fertig und ein Jahr später konnte man bis Weil der Stadt fahren. Der aufwändigste Streckenteil über Calw



Auszug aus der Streckenkarte der Reichsbahndirektion Stuttgart, etwa 1930:

Die kurvenreiche Trassierung rund um Calw wurde nicht einmal angedeutet.

Die „Nagoldtalbahn“ Pforzheim - Calw (→ KBS 748), die „Württembergische Schwarzwaldbahn“ Stuttgart - Calw - Horb und die „Gäubahn“ Stuttgart - Böblingen - Eutingen (→ KBS 740) hob der Autor farbig hervor.

nach Nagold ging 1872 in Betrieb, und 1874 folgte schließlich der Lückenschluss über Hochdorf nach Horb zur *Oberen Neckarbahn*.

Doch schon 1879 verlor die (*Württembergische*) *Schwarzwaldbahn* durch die Eröffnung der *Gäubahn* erheblich an Bedeutung: Fern und Güterzüge nahmen fortan den 35 km kürzeren Weg über Böblingen.

1915 wurde zunächst als eingleisige Nebenbahn die *Rankbachbahn* eröffnet, die Renningen an der *Schwarzwaldbahn* über Sindelfingen mit Böblingen an der *Gäubahn* verband. Nachdem der Erste Weltkrieg und die darauffolgende Wirtschaftskrise überwunden waren, nutzten sie immer mehr Güterzüge als Umgehungsstrecke für den Stuttgarter Talkessel. Da auch der Personennahverkehr zwischen Stuttgart und Renningen stetig zunahm, kam es zu Kapazitätsproblemen. Die *Deutsche Reichsbahn* reagierte darauf mit dem zweigleisigen Ausbau zwischen 1932 und 1939. Zudem bekam die Strecke Stuttgart - Leonberg bis zum 15.5.1939 und Leonberg - Weil der Stadt bis zum 18.12.1939 eine Oberleitung. Die Züge wurden fortan von Elektroloks der Baureihen E 44 oder E 52 bis Weil der Stadt gezogen und dort von Dampfloks übernommen.

Nach dem Zweiten Weltkrieg mussten *Schwarzwald-* und *Rankbachbahn* wie die meisten anderen Bahnlinien in Deutschland Höchstleistungen erbringen. Ab 1960 verlief die Entwicklung unterschiedlich: Während die Nachfrage im Nahbereich von Stuttgart bis Weil d.St. hoch blieb, ging sie in den ländlichen Bereichen durch die Massenmotorisierung der Bevölkerung immer weiter zurück. Auch der Einsatz der damals modernen Schienenbusse ab 1953 konnte den Trend nicht stoppen.

Da die 18‰-Steigung für die Schienenbusse und Dieselloks kein Problem mehr war, baute die *Deutsche Bundesbahn* (DB) das zweite Gleis zwischen Calw und Althengstett 1963 ab. Am 29.9.1970 fuhr der letzte planmäßige Personenzug von Renningen nach Sindelfingen – und die anschließenden 2,3 km bis Böblingen wurden nur noch zu den Schichtwechselzeiten der Sindelfinger Daimler-Benz-Zentrale bedient. Der Güterverkehr nahm dafür zu, und um den aufwändigen Lokomotivwechsel zu vermeiden, elektrifizierte die *DB* die Rankbachbahn und erhöhte dabei das zulässige Tempo von 60 auf 80 km/h.

Den Abschnitt Stuttgart - Weil der Stadt nutzten hingegen so viele Fahrgäste, dass er 1978 in die neue *S-Bahn Stuttgart* integriert wurde (→ KBS 790). Aufwändigstes Einzelprojekt war die kreuzungsfreie Ausfädelung für das Gleis nach Westen: Im Bahnhof Zuffenhausen entstand dafür eine 1 km lange Brücke mit 30‰ steilen Rampen und einem Hochbahnsteig an der Nordseite.

Von Weil der Stadt nach Calw fahren noch bis 1983 Schienenbusse als Zubringer zur S-Bahn. Den Güterverkehr stellte die *DB* 1988 nach einem Erdbeben am Forsttunnel bei Althengstett ein. Danach verfielen die Gleisanlagen und die Strecke wurde 1995 formell stillgelegt. Zeitgleich erteilte das Land Baden-Württemberg jedoch dem Landkreis Calw für 20 Jahre die Konzession für eine nichtöffentliche Anschlussbahn. Daher kann der Betrieb ohne Rechtsverfahren wieder aufgenommen werden, wenn die Gleise befahrbar sein sollten.

Seit 1994 setzten sich die Landkreise Calw und Böblingen für die Reaktivierung des Personenverkehrs ein und mehrere Gutachten fielen positiv aus. Den besten Wert erreichte 2008 die Verlängerung der S-Bahn von Weil d.Stadt nach Calw mit 2,01. Sehr erstaunlich war daher, dass 2011 eine Überprüfung unter 1,0 landete. Obwohl viele Fachleute dieses Ergebnis bezweifelten, ließ sich der Landkreis Calw davon beeindrucken und beschloss 2012 einen S-Bahn-Zubringer, der „nur“ die Hälfte kostet: Dieseltriebwagen sollten ab 2019 tagsüber halbstündlich von Calw über Weil d.Stadt hinaus nach Renningen fahren, um auch direkten Anschluss zur S60 nach Böblingen zu bieten. Diese zusätzlichen Zugkilometer belasten aber nicht nur die rechnerische Bilanz des Projekts, sondern auch die Akzeptanz bei den Anwohnern. Eine Entscheidung kam daher bis Ende 2013 nicht zustande.

Schneller kam die Reaktivierung des Personenverkehrs auf der *Rankbachbahn* zwischen Renningen und Sindelfingen voran: Die grundsätzliche Entscheidung fiel um die Jahrtausendwende, und schon 2003 ging als Vorleistung das zweite Gleis von Renningen bis Malmsheim in Betrieb. (Das erlaubte die S-Bahn-Fahrzeiten zu strecken, den Fahrplan durch zusätzliche Zeitpuffer zu stabilisieren und bereitete die längeren Aufenthalte für das *Flügel* der S 60 in Renningen vor.)

Von März bis Oktober 2008 sperrte die *DB* die *Rankbachbahn* komplett und baute sie für über 150 Millionen Euro zweigleisig aus. Alle Stationen bekamen neue Bahnsteige und alle Bahnübergänge verschwanden. 2010 startete der „Vorlaufbetrieb“ zwischen Böblingen und Maichingen, und am 8.12.12 ging die S 60 auf voller Länge in Betrieb. Seither pendelt sie täglich von 5*) bis 24 Uhr alle 30 Minuten zwischen Renningen und Böblingen mit guten Anschlüssen zur S 1 und *Schönbuchbahn*. [*] *sonntags von 5 bis 7 Uhr nur stündlich.*

Die Weiterfahrt über Leonberg nach Stuttgart erfolgt der Nachfrage entsprechend: MO - FR im Berufsverkehr wird die S60 in Renningen an die S 6 aus Weil der Stadt gekuppelt und sie fahren zusammen nach Stuttgart weiter. MO - FR von 12 bis 16 Uhr und samstags von 8 bis 15 Uhr fährt die S60 ab Renningen allein nach Stuttgart weiter. In der übrigen Zeit muss man in Renningen umsteigen. Da der Fahrplan der S6 nicht angepasst wird, ergeben sich Richtung Stuttgart Wartezeiten von 20 Minuten.

Der 1872 eröffnete Bahnhof Calw hatte ein imposantes, 66 Meter langes Empfangsgebäude und lag knapp 1 km südlich vom damaligen Stadtgebiet. Nur dort konnte man eine große ebene Fläche für die Bahnsteige, Ladegleise und das Bahnbetriebswerk mit Drehscheibe, Lokschuppen und Werkstätten schaffen. Nach der Stilllegung der Strecke nach Weil der Stadt hielten dort nur noch die Züge der *Nagoldtalbahn*.

1989 bekam die KBS 772 *Signalisierten Zugleitbetrieb*, fortan wurden von Bad Liebenzell aus alle Weichen, Signale und Schranken ferngesteuert. Die Formsignale im Bahnhof Calw wurden überflüssig und der Halteplatz der Züge 900 Meter nach Norden verlegt: Die *Nagoldtalbahn* bekam einen breiten Seitenbahnsteig über dem neuen *Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB)*. Im alten Bahnhof Calw wird nur noch das Gleis 1 befahren. Zu den vom Verein *Württembergische Schwarzwaldbahn (WSB)* genutzten Gleisen 2 bis 4 gibt es keine Verbindung mehr.



So stellen sich die Planer den umgestalteten Haltepunkt in Calw vor. Die Züge nach Stuttgart sollen an dem neuen Bahnsteig am rechten Bildrand halten. (Blick nach Norden, © Bugenings Eisenbeis Ingenieure.)

Für die Reaktivierung der *Hermann-Hesse-Bahn* soll der Haltepunkt Calw einen neuen Bahnsteig neben dem Gleis der Schwarzwaldbahn erhalten: Er wird etwa 8 Meter über dem vorhandenen Bahnsteig liegen und mit einem Fußgängersteig an den verlängerten Treppen- und Aufzugsturm angebunden.

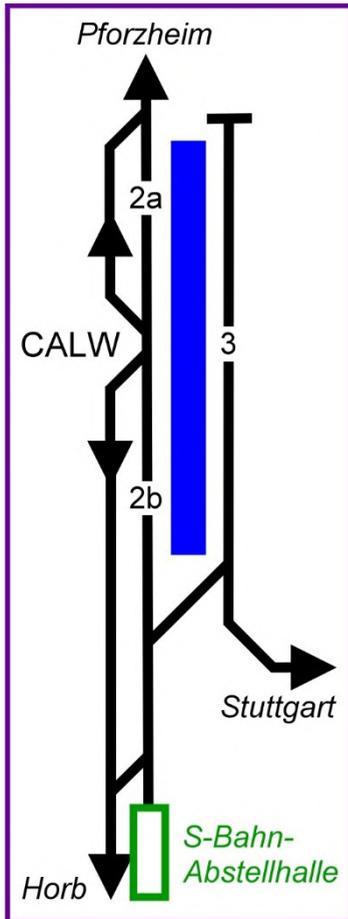
Der **VD-T** hätte die Zweigstrecken Renningen - Sindelfingen und Weil der Stadt - Calw schon bis zur Jahrtausendwende elektrifiziert, reaktiviert und dabei das gesamte Angebot für einen *Integralen Taktfahrplan* neu geordnet und beschleunigt:

- Um die Attraktivität über die zum Teil recht weiten Strecken zu erhöhen, halten die bis Renningen zusammen gekuppelten S7 und S17 nicht oder nur zeitweise an den kleinsten Stationen: *Neuwirtshaus* bedient ganztägig nur die S6, *Höfingen* und *Rutesheim* übernimmt montags bis freitags nachmittags die S16. Im Fahrplan nicht dargestellt ist, dass die S16 im Berufs- und Schülerverkehr bis Weil der Stadt fährt und dort von Minute 27 bis 33 bzw. 57 bis 03 wendet. Sie hält dann statt der S17 auch in *Malmsheim*.
- Zwischen Höfingen und Leonberg folgt die Strecke mit mehreren engen Kurven dem Glemstal. Der **VD-T** trassiert dort 2,0 km (mit 0,5 km Tunnel) neu und verkürzt die Strecke um 0,7 km. Dank dieser Maßnahmen braucht die S-Bahn von Zuffenhausen nach Renningen nur noch 20 statt 23 Minuten.
- Auf den zweigleisigen Ausbau von Renningen bis Malmsheim verzichtet der **VD-T**: Zugkreuzungen neben Knotenbahnhöfen sind kontraproduktiv, weil sie die Anschlusszeiten für Umsteiger zwangsläufig verlängern.
- Ein (auch real geplanter) 830 Meter langer Neubauabschnitt mit 500 Meter langem Tunnel zwischen Weil und Ostelsheim schneidet die Schleife um den Hacksberg ab. Die dafür erforderliche Steigung von 40 ‰ ist für die S-Bahn-Triebwagen kein Problem und spart 3,2 km Strecke bzw. 4 Minuten Fahrzeit.
- Die 2 km westlich vom *Hacksbergtunnel* bekommen ein zweites Gleis, damit sich die Züge im Halbstundentakt ohne Zeitverlust ausweichen können. Ostelsheim erhält in diesem Bereich eine neue Station, die dichter zum Ort liegt als der alte Bahnhof. [Entspricht der realen Planung.]
- Auch Althengstett bekommt eine neue Station, die für den Ort attraktiver ist: Der neue Seitenbahnsteig liegt etwa 400 Meter westlich vom alten Bahnhof an der Brücke über die Eugen-Zeyher-Straße. [Entspricht der realen Planung.]



- Ab dem Ortsrand von Calw-Heumaden baut der **VD-T** die Strecke neu: Bis zum Haltepunkt legt er das Gleis auf der alten Trasse (mit stärkerem Gefälle) tiefer. Dann folgen 3 ganz neue km mit 1,7 km Tunnel, einem großen Bogen (Radius 600 m) und Gefälle bis zu 40 ‰. Sie ersetzen 7,2 km mit 550 m Tunnel, Radien bis zu 400 m und Gefällen bis 18 ‰.

Der neue Bahnhof Calw liegt wie in der Realität zentrumsnah über dem *Zentralen Omnibusbahnhof* (ZOB). Allerdings halten die Züge nach Stuttgart nicht (wie in der Realität geplant) nochmals 8 Meter höher auf der alten Trasse. Sondern auf gleicher Höhe wie die *Nagoldtalbahn*, um im *Integralen Taktknoten* zur Minute 00 kurze Wege beim Umsteigen zu bieten.



Die „klassische Bahnhofslösung“ wäre etwa 150 Meter lang und bis zu 20 Meter breit: Die RB nach Horb halten auf Gleis 1 an einem Seitenbahnsteig und die RB nach Pforzheim und die wendenden S-Bahnen auf den Gleisen 2 und 3 an einem gemeinsamen Mittelbahnsteig. Vom stufenfreien Zugang zum Gleis 1 profitieren leider nur die Nutzer des Parkdecks nebenan. Zur Stadt und zu den Bussen muss man immer den Aufzug oder die Treppen benutzen.

Der *VD-T* hätte daher den neuen Bahnhof Calw mit einem Mittelbahnsteig gebaut, an dem alle Züge halten und dadurch barrierefreies Umsteigen ohne Treppensteigen ermöglichen: Die Bahnsteige 2a für die RB nach Horb und 2b für die RB nach Pforzheim sind jeweils 60 Meter lang und Gleis 3 für die wendenden S-Bahnen misst 140 Meter. Der Verzicht auf den Bahnsteig an Gleis 1 spart in der Breite 3 Meter und einen Aufzug, denn das oberste Parkdeck muss nicht barrierefrei erreichbar sein.

Die Verbindung von der *Hermann-Hesse-* zur *Nagoldtalbahn* erfordert in der Realität den Wiederaufbau von etwa 800 Meter Gleis vom oberen Bahnsteig zum alten Bahnhof. Beim *VD-T* genügt eine Weichenverbindung südlich vom neuen Mittelbahnsteig: Sie würde auch regelmäßig genutzt, um bis zu vier S-Bahn-Triebwagen auf einem Teil der großen Fläche des alten Bahnhofs abzustellen.

Während die zuletzt als Zubringer zur S-Bahn eingesetzten Schienenbusse von Weil der Stadt nach Calw eine halbe Stunde brauchten, schafft es die S-Bahn in 20 Minuten. Von und nach Leonberg und Stuttgart kann man sitzen bleiben und nach Sindelfingen und Böblingen am gleichen Bahnsteig gegenüber in 9 Minuten in die S7 umsteigen. Dieses sehr attraktive Angebot würde dem Öffentlichen Nahverkehr sicher sehr viele neue Fahrgäste bescheren.

Zug	S 7	S 17	S 16	S 7	S 17	S 16	S 7	S 17	S 16	S 7
km S-Schwabstraße	12.58		13.13	13.28		13.43	13.58		14.13	14.28
0,8 S-Feuerse	13.00		13.15	13.30		13.45	14.00		14.15	14.30
1,4 S-Stadtmitte	13.01		13.16	13.31		13.46	14.01		14.16	14.31
	13.03		13.18	13.33		13.48	14.03		14.18	14.33
2,5 Stuttgart Hbf (tief)	13.04	A)	13.19	13.34	A)	13.49	14.04	A)	14.19	14.34
5,2 Stuttgart Nord	13.07		13.22	13.37		13.52	14.07		14.22	14.37
7,2 S-Feuerbach	13.10		13.25	13.40		13.55	14.10		14.25	14.40
9,1 S-Zuffenhausen	13.12		13.27	13.42		13.57	14.12		14.27	14.42
10,2 S-Neuwirtshaus	I		13.29	I		13.59	I		14.29	I
12,7 Korntal	13.15		31/32	13.45		01/02	14.15		33/34	14.45
14,8 S-Weilimdorf	13.18		13.35	13.48		14.05	14.18		14.35	14.48
16,8 Ditzingen	13.20		13.37	13.50		14.07	14.20		14.37	14.50
20,1 Höfingen	B)		13.40	B)		14.10	B)		14.40	B)
22,8 Leonberg	13.26		13.44	13.56		14.14	14.26		14.44	14.56
26,3 Rutesheim	B)	↘	13.47	B)	↘	14.17	B)	↘	14.47	B)
	13.32	Flügel	13.51	14.02	Flügel	14.21	14.32	Flügel	14.51	15.02
28,9 Renningen	13.33	13.35	an	14.03	14.05	an	14.33	14.35	an	15.03
31,9 Renningen Süd	13.36	>		14.06	>		14.36	>		15.06
35,9 Magstadt	13.39	<		14.09	<		14.39	<		15.09
37,6 Maichingen Nord	13.41	>		14.11	>		14.41	>		15.11
38,5 Maichingen	13.43	<		14.13	<		14.43	<		15.13
41,5 Sindelfingen Bf	13.46	>		14.16	>		14.46	>		15.16
43,9 Böblingen	13.50	<		14.20	<		14.50	<		15.20
Malmsheim	an	13.37		an	14.07		an	14.37		an
Weil der Stadt		13.40			14.10			14.40		
Ostelsheim		13.44			14.14			14.44		
Althengstett		13.48			14.18			14.48		
Calw-Heumaden		13.51			14.21			14.51		
Calw [neu]		13.55			14.25			14.55		
<i>Calw</i> 742		14.01						15.01		
<i>Böblingen</i> 740	13.55	>		14.27			14.55	>		15.27
<i>Horb</i>	14.20	14.36		15.05			15.20	15.36		16.05

Die blau dargestellten RB fahren nur montags bis freitags an Werktagen.

A) Die S 16 beginnt an Wochenenden in Stuttgart Hbf und fährt in der Bahnsteighalle oben ab (→ KBS 796);

B) Die S7 hält nur an Wochenenden abwechselnd in Höfingen und Rutesheim.

<i>Horb</i> <i>Böblingen 740</i> <i>Calw 742</i>		12.24 > 12.58	12.55 13.32		12.43 > 13.20	13.40 14.05		13.24 > 13.58	13.40 14.05	
Zug	S 16	S 17	S 7	S 16	S 17	S 7	S 16	S 17	S 7	S 16
km Calw [neu]		13.05			13.35			14.05		
3,0 Calw-Heumaden		13.08			13.38			14.08		
6,4 Althengstett		13.11			13.41			14.11		
10,2 Ostelsheim		13.15			13.45			14.15		
15,6 Weil der Stadt		13.19			13.49			14.19		
18,4 Malmshheim		13.22	ab		13.52	ab		14.22	ab	
> Böblingen		>	13.10		>	13.40		>	14.10	
< Sindelfingen Bf		<	13.13		<	13.43		<	14.13	
> Maichingen		>	13.16		>	13.46		>	14.16	
< Maichingen Nord		<	13.18		<	13.48		<	14.18	
> Magstadt		>	13.20		>	13.50		>	14.20	
< Renningen Süd		<	13.23		<	13.53		<	14.23	
20,5 Renningen	ab	13.24	13.26	ab	13.54	13.56	ab	14.24	14.26	ab
23,1 Rutesheim	13.09 13.12	Flügel ↘	13.27 B)	13.39 13.42	Flügel ↘	13.57 B)	14.09 14.12	Flügel ↘	14.27 B)	14.39 14.42
26,6 Leonberg	13.15		13.33	13.45		14.03	14.15		14.33	14.45
29,3 Höfingen	13.19		B)	13.49		B)	14.19		B)	14.49
32,6 Ditzingen	13.22		13.39	13.52		14.09	14.22		14.39	14.52
34,6 S-Weillimdorf	13.24		13.41	13.54		14.11	14.24		14.41	14.54
36,7 Korntal	27/28		13.44	57/58		14.14	27/28		14.44	27/28
39,2 S-Neuwirtshaus	13.30			14.00			14.30			15.00
40,3 S-Zuffenhausen	13.32		13.47	14.02		14.17	14.32		14.47	15.02
42,2 S-Feuerbach	13.35		13.50	14.05		14.20	14.35		14.50	15.05
44,2 Stuttgart Nord	13.38		13.53	14.08		14.23	14.38		14.53	15.08
46,9 Stuttgart Hbf (tief)	13.41 A)		13.56	14.11 A)		14.26	14.41 A)		14.56	15.11
	13.42		13.57	14.12		14.27	14.42		14.57	15.12
48,0 S-Stadtmitte	13.44		13.59	14.14		14.29	14.44		14.59	15.14
48,6 S-Feuerse	13.45		14.00	14.15		14.30	14.45		15.00	15.15
49,4 S-Schwabstraße	13.47		14.02	14.17		14.32	14.47		15.02	15.17

Die blau dargestellten RB fahren nur montags bis freitags an Werktagen.

A) Die S 16 endet an Wochenenden in Stuttgart Hbf und kommt in der Bahnsteighalle oben an (→ KBS 796);

B) Die S 7 hält nur an Wochenenden abwechselnd in Rutesheim und Höfingen.

798 Stuttgart - Sindelfing./ Böbling.- Dettenhaus. / Herrenberg

S1 Nürtingen - Ploching.- Essling.- Stuttgart - Böbling.- Herrenberg

S2 Schorndorf - Waiblingen - Stuttgart - Sindelfingen

S3 Backnang - Waiblingen - Stuttgart - Böblingen - Dettenhausen

a) Stuttgart - Böblingen - Herrenberg

Die Geschichte der *Gäubahn* wird bei der KBS 740 ausführlich beschrieben. Um den Nahverkehr im Großraum Stuttgart zu beschleunigen, elektrifizierte die *Deutsche Bundesbahn* (DB) 1963 den Abschnitt Stuttgart - Böblingen, 1974 weiter nach Horb und 1977 nach Singen. 1985 wurde die S-Bahn bis Böblingen eröffnet und 1992 nach Herrenberg verlängert, das sie seither ganztägig im 30-Minuten-Takt ansteuert.

Um die Jahrtausendwende wurde die Verlängerung der S 1 um 14 km nach Nagold mit einer Neubaustrecke über Jettingen untersucht, aber als zu teuer beurteilt. Der Landkreis Calw schlug als Alternative die weitgehende Nutzung vorhandener Gleise über Eutingen vor. Der Nutzen für die Gemeinden Gäufelden und Bondorf ist zwar unbestritten, für Calw der Umweg aber zu groß. Der *Verband Region Stuttgart* plädiert daher für eine Schnellbuslinie.

b) Böblingen - Dettenhausen

Bereits 1865 enthielt ein Regierungsentwurf die Bahnlinie Böblingen - Holzgerlingen - Weil im Schönbuch - Dettenhausen - Tübingen, die „in den nächsten fünf Jahren“ gebaut werden sollte. So kam es aber leider nicht. Stattdessen wurde in den folgenden Jahrzehnten heftig über die *Schönbuchbahn* diskutiert, insbesondere über die Linienführung. Denn natürlich wollten Gemeinden einen Bahnhof bekommen, der wirtschaftlichen Aufschwung versprach. Zwistigkeiten zwischen einzelnen Kommunen brachten das Projekt sogar mehrfach in Gefahr. Erst 1909 fiel die Entscheidung zugunsten der heutigen Trasse, ein Jahr später wurde der erste Abschnitt Böblingen - Weil eröffnet und 1911 die Verlängerung nach Dettenhausen.

Die neue Bahnverbindung brachte den landwirtschaftlich geprägten Schönbuchgemeinden den Anschluss an die „große weite Welt“: Bereits am ersten Betriebstag wurden mehr als 2.000 Tickets verkauft - der Vorrat, der für Monate gedacht war. Arbeiter aus Weil im Schönbuch und Hildrizhausen fuhren mit dem Zug „zum Daimler“ nach Sindelfingen oder in die Schuhfabrik nach Böblingen. Die Bauern verschickten ihre Milch und Zuckerrüben mit der Bahn und die Dorfkinder konnten zur Oberschule nach Böblingen fahren. Und entlang der Bahnstrecke bauten

Unternehmer neue Betriebe. Kohle und Rohstoffe kamen mit dem Güterzug, die Waren konnten schnell und günstig verschickt werden.

Ihre vorerst letzte Blüte erlebte die *Schönbuchbahn* nach dem Zweiten Weltkrieg, als täglich über 3.000 Fahrgäste die Züge benutzten. Aber die Konkurrenz des stetig zunehmenden PKW-Verkehrs wurde immer größer, und die *Deutsche Bundesbahn* (DB) reagierte wie auf vielen anderen Nebenbahnen mit Angebots-einschränkungen: 1965 fuhr der letzte „richtige“ Personenzug, ein „Güterzug mit Personenbeförderung“ blieb bis zum 10.1.1967. 1990 fuhr schließlich zwischen *Schönaicher First* und *Dettenhausen* auch der letzte Güterzug. Die Strecke wurde jedoch nicht entwidmet, sondern war fortan lediglich „außer Betrieb“.

Von 1959 bis 1986 gab es zahlreiche Aktionsgemeinschaften, Resolutionen und Beschlüsse in den Anliegergemeinden für die Reaktivierung der *Schönbuchbahn*. Aber erst 1988 kam es zu konkreten Schritten, als die Landkreise Böblingen und Tübingen die *Württembergische Eisenbahngesellschaft* (WEG) mit einem Gutachten beauftragten. Die WEG prognostizierte darin 2.500 bis 3.500 Fahrgäste täglich.

Daraufhin stufte das baden-württembergische Verkehrsministerium die Wieder-inbetriebnahme im Herbst 1992 als förderungswürdig ein. Als Träger gründeten die beteiligten Kommunen Ende 1993 den *Zweckverband Schönbuchbahn* (ZVS), der die Bahntrasse zum symbolischen Preis von einer D-Mark zuzüglich Mehrwertsteuer von der DB erwarb.

Zwei Jahre später begann die WEG mit den Sanierungsarbeiten. Der ZVS investierte etwa 25 Millionen DM für 4 neue Dieseltriebwagen des Typs Regio-Shuttle RS1 und den Ausbau der Strecke: Das Tempo wurde auf 80 km/h angehoben (statt früher 50 km/h), ein Ausweichgleis für Zugbegegnungen in Holzgerlingen Nord angelegt, Brücken renoviert oder neu gebaut, Bahnübergänge gesichert und eine Fahrzeughalle mit Werkstatt in Dettenhausen sowie Park-and-ride-Anlagen errichtet. Zu den fünf „alten“ Stationen kamen sechs neue hinzu, außerdem wurde im Bahnhof Böblingen der Hausbahnsteig (Gleis 1) angepasst.

Am 1.12.1996 begann schließlich der fahrplanmäßige Betrieb. Dabei wurde die Schönbuchbahn in den *Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart* (VVS) integriert und als Linie R 72 bezeichnet. Die prognostizierte Nachfrage wurde schon am ersten Werktag mit 3.700 Fahrgästen überschritten, und sie stieg weiter: Mitte 2000 wurden durchschnittlich 5.500 Fahrgäste gezählt, die Züge waren oft überfüllt. Eine Verdichtung des Takts ist auf der eingleisigen Strecke mit nur einer Ausweichstelle jedoch nicht möglich. So wurden die Bahnsteige verlängert, damit auch dreiteilige Triebwagenzüge fahren können. Dazu wurden zwei weitere Regio-Shuttles beschafft und die Wagenhalle in Dettenhausen vergrößert.



Am Samstagnachmittag, den 4.4.09, wartete der WEG-VT 432 in Dettenhausen auf die Rückfahrt nach Böblingen. Im Hintergrund sieht man die 1995 errichtete neue Fahrzeughalle (Jörg Schäfer).

Während der Sommerferien 2003 wurde der Betrieb für dringend notwendige Sanierungsarbeiten vorübergehend eingestellt: Bei der ersten Sanierung hatte die WEG altbrauchbare Schienen und Schwellen verlegt, die durch neues Material ersetzt wurden. Außerdem wurden mehrere Problemstellen im Unterbau beseitigt, hauptsächlich an Bahndämmen und Brücken. Im Frühjahr 2003 zählte die WEG werktags 6.800 Fahrgäste und im April 2008 über 7.400 Fahrgäste!

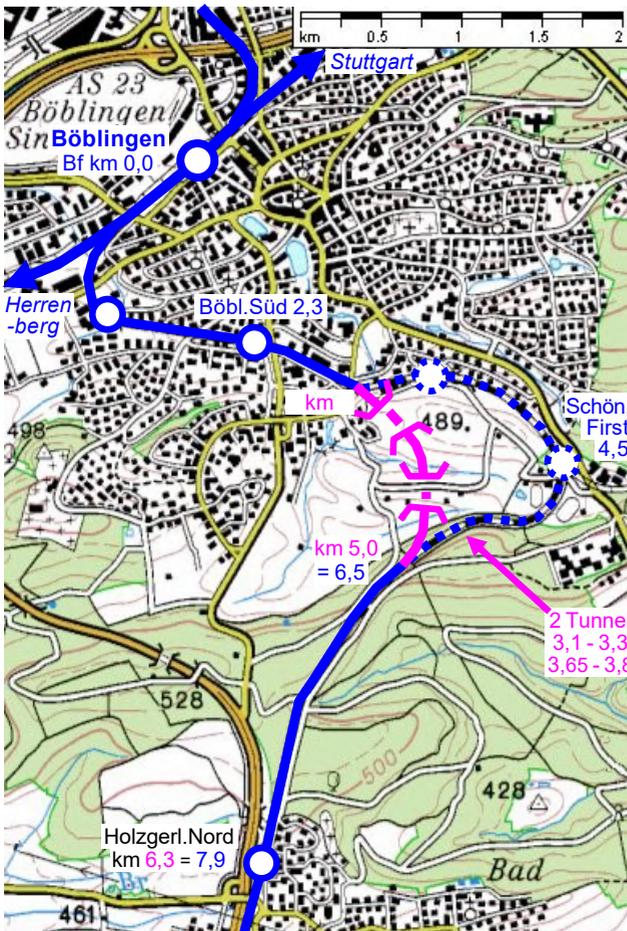
2011 wurden die Fahrkartenautomaten an den Stationen abgebaut und dafür neue in den Triebwagen installiert. Im Fahrplanjahr 2012 fuhren die Züge montags bis freitags von 5 bis 22 Uhr und samstags von 8 bis 16 Uhr im 30-Minuten-Takt, ansonsten im Stundentakt. Und die Fahrgastzahlen steigen weiter, 2012 waren es schon über 10.000 an einem Werktag.

Um diese enorme Nachfrage zu befriedigen, strebt der ZVS einen 15-Minuten-Takt bis Holzgerlingen in der *Hauptverkehrszeit* an. Die *Schönbuchbahn* soll dazu für 48 Millionen Euro elektrifiziert und von Böblingen bis Holzgerlingen zweigleisig ausgebaut werden. Hinzu kommen weitere 40 Mio Euro für zehn elektrische Triebwagen, die der ZVS (mit Option auf 3 weitere später zu liefernde baugleiche Fahrzeuge) im Juni 2013 europaweit ausschrieb. Die Ablieferung sollte bis September 2017 erfolgen und die Betriebsaufnahme zum Fahrplanwechsel zwei Monate später.

c) Maßnahmen beim **VD-T**

Der **VD-T** hätte die S-Bahn wie in der Realität bis 1992 von Stuttgart nach Herrenberg gebaut. In Rohr würden die meisten Züge aber „geflügelt“ und der vordere Triebwagen Richtung Böblingen und der hintere Triebwagen zum Flughafen weiter fahren (→ Seite 42). Das erfordert 1 bis 3 Minuten Aufenthalt, und um einen Teil davon zu kompensieren, wäre die Station *Österfeld* 1993 nicht eingefügt worden. Sie liegt in recht dünn bebautem Gelände nur 1,1 km von der Universität und 1,5 km von Vaihingen entfernt.

Zu der S 1 nach Herrenberg kämen beim **VD-T** die S 2 nach Sindelfingen und die S 3 nach Dettenhausen hinzu und würden die Region südlich von Stuttgart wesentlich besser erschließen:



Für die S 2 wäre schon 1995 eine neue 1 km lange Verbindungskurve zwischen der Station Goldberg und der Autobahn A 81 entstanden. Diese hätte durch das Betriebsgelände der *Daimler Benz AG* geführt und Anpassungen bei den später entstandenen *Smart*-Wershallen erfordert.

Die *Schönbuchbahn* hätte der **VD-T** dank ihres überwältigenden Erfolgs spätestens 2003 (bei der erneuten Sanierung) ins Stuttgarter S-Bahn-Netz integriert. In Rohr muss die „neue S 3“ zwar drei Minuten auf das Zusammenkuppeln mit der S 13 warten. Das ist beim *Flügeln* für eine der beiden Linien aber unumgänglich und attraktiver als ein Umsteigezwang.

Bei der S 3 hat es den positiven Nebeneffekt, dass in Böblingen auch die Anschlüsse „übers Eck“ mit den RE von / nach Herrenberg klappen. Dank des verbesserten Angebots würden beim **VD-T** wahrscheinlich nochmals 20 bis 25 % mehr Fahrgäste die *Schönbuchbahn* nutzen, wodurch sie besser ausgelastet wäre als einige andere Stuttgarter S-Bahn-Außenäste.

Der Nutzen ist nicht nur für die Fahrgäste groß, sondern auch für den Betreiber: Da Wendezeiten in Böblingen entfallen, genügen für den 30-Minuten-Takt nach Dettenhausen (in der HVZ in Doppeltraktion) vier neue Triebwagen. Wenn

<i>Plochingen</i>	Sch-		Back	8.19	Sch-		Back	8.49	Sch-		Back
<i>Esslingen (Neckar)</i>	ornd.	8.16	-nang	8.31	ornd.	8.46	-nang	9.01	ornd.	9.16	-nang
<i>Bad Cannstatt 791</i>	8.24	8.29	8.34	8.44	8.54	8.59	9.04	9.14	9.24	9.29	9.34
Zug	S2	RE	S3	S1	S2	RE	S3	S1	S2	RE	S3
km Stuttgart Hbf (tief)	8.29	8.35	8.39	8.49	8.59	9.07	9.09	9.19	9.29	9.35	9.39
1,1 S-Stadtmitte	8.31	[ob.!]	8.41	8.51	9.01	[ob.!]	9.11	9.21	9.31	[ob.!]	9.41
1,7 S-Feursee	8.32	>	8.42	8.52	9.02	>	9.12	9.22	9.32	>	9.42
2,5 S-Schwabstraße	8.34	<	8.44	8.54	9.04	<	9.14	9.24	9.34	<	9.44
> S-Herderplatz	>	8.42	>	>	>	9.14	>	>	>	9.42	>
7,5 S-Universität	8.39	<	8.49	8.59	9.09	<	9.19	9.29	9.39	<	9.49
10,1 S-Vaihingen	8.42		8.52	9.02	9.12		9.22	9.32	9.42		9.52
11,2 S-Rohr	44/45		54/55	04/05	14/15		24/25	34/35	44/45		54/55
19,0 Goldberg	8.51		9.01	9.11	9.21		9.31	9.41	9.51		10.01
< Sindelfingen	8.55	<	<	<	9.25	<	<	<	9.55	<	<
	an	8.53	9.03	9.13	an	9.25	9.33	9.43	an	9.53	10.03
20,4 Böblingen		8.54	9.04	9.14		9.26	9.34	9.44		9.54	10.04
> Böbl. Danziger Str.		>	9.07	>		>	9.37	>		>	10.07
< Böblingen Süd		<	9.09	<		<	9.39	<		<	10.09
> Holzgerling. Nord		>	9.13	>		>	9.43	>		>	10.13
< Holzgerlingen Bf		<	9.16	<		<	9.46	<		<	10.16
> Holzgerling.-Buch		>	9.18	>		>	9.48	>		>	10.18
< Weil i.S.-Röte		<	9.20	<		<	9.50	<		<	10.20
> Weil - Untere Halde		>	9.22	>		>	9.52	>		>	10.22
< Dettenhausen		<	9.26	<		<	9.56	<		<	10.26
22,3 Hulb			an	9.16			an	9.46			an
25,7 Ehningen (b.Böbl.)				9.19				9.49			
29,3 Gärtringen				9.22				9.52			
32,1 Nuffringen			↘	9.25			↘	9.55			↘
36,1 Herrenberg		9.04	Flügel	9.30		9.36	Flügel	10.00		10.04	Flügel
<i>Herrenberg</i>		9.06	9.08			9.38	9.40			10.06	10.08
<i>Tübingen 744</i>		>	9.29			9.06	>			>	10.29
<i>Horb 740</i>		9.20					10.05			10.20	

[ob!] = RE kommt Stuttgart Hbf oben in der Bahnsteighalle an.

gewünscht, kann man mit einem fünften Triebwagen die S7 in der HVZ nach Holzgerlingen verlängern: Z.B. nachmittags Böblingen ab Min.25 und 55 - Holzgerl.-Buch an 37 und 07, Holzgerl.-Buch ab 42 und 12 (an den Triebwagen aus Dettenhausen gekuppelt) - Böblingen an Min. 54 und 24.

Der **VD-T** elektrifiziert nur 13 der 17 km von Böblingen nach Dettenhausen. Den großen Bogen am Schönaicher First schneidet er mit einem 2 km langen Neubau ab – die größere 25‰-Steigung ist für moderne Triebwagen kein Problem mehr. Die S3 wird 1,6 km kürzer und 4 Minuten schneller. Für *fliegende Zugkreuzungen* baut er außerdem 2 km in Holzgerlingen (mit den Stationen *Nord* und *Bahnhof*) zweigleisig aus.

<i>Horb 740</i>					8.40				8.55		
<i>Tübingen 744</i>	8.01			8.31	>			>	9.01		
<i>Herrenberg</i>	8.22			8.52	8.54			9.20	9.22		
Zug	RE	S1	S2	S3	RE	S1	S2	S3	RE	S1	S2
Herrenberg	8.24		8.30	Flügel	8.56		9.00	Flügel	9.24		9.30
Nufringen			8.34	↘			9.04	↘			9.34
Gärtringen			8.37				9.07				9.37
Ehningen (b.Böbl.)			8.40				9.10				9.40
Hulb			8.43	ab			9.13	ab			9.43
km Dettenhausen	<		<	8.34	<		<	9.04	<		<
3,0 Weil - Untere Halde	>		>	8.37	>		>	9.07	>		>
4,1 Weil i.S.-Röte	<		<	8.39	<		<	9.09	<		<
6,1 Holzgerling.-Buch	>		>	8.41	>		>	9.11	>		>
7,9 Holzgerlingen Bf	<		<	8.43	<		<	9.13	<		<
9,1 Holzgerling. Nord	>		>	8.46	>		>	9.16	>		>
13,1 Böblingen Süd	<		<	8.50	<		<	9.20	<		<
14,1 Böbl. Danziger Str.	>		>	8.52	>		>	9.22	>		>
15,4 Böblingen	8.32		8.45	8.55	9.04		9.15	9.25	9.32		9.45
< Sindelfingen	8.33	ab	8.46	8.56	9.05	ab	9.16	9.26	9.33	ab	9.56
16,8 Goldberg	<	8.35	<	<	<	9.05	<	<	<	9.35	<
24,6 S-Rohr		8.38	8.48	8.58		9.08	9.18	9.28		9.48	9.58
		44/45	54/55	04/05		14/15	24/25	34/35		44/45	54/55
25,7 S-Vaihingen		8.47	8.57	9.07		9.17	9.27	9.37		9.47	9.57
28,3 S-Universität	<	8.50	9.00	9.10	<	9.20	9.30	9.40	<	9.50	10.00
> S-Herderplatz	8.45	>	>	>	9.17	>	>	>	9.45	>	<
33,3 S-Schwabstraße	<	8.55	9.05	9.15	<	9.25	9.35	9.45	<	9.55	10.05
34,1 S-Feuerse	>	8.57	9.07	9.17	>	9.27	9.37	9.47	>	9.57	10.07
34,7 S-Stadtmitte	[ob.!]	8.58	9.08	9.18	[ob.!]	9.28	9.38	9.48	[ob.!]	9.58	10.08
35,8 Stuttgart Hbf (tief)	8.53	9.00	9.10	9.20	9.25	9.30	9.40	9.50	9.53	10.00	10.10
<i>Bad Cannstatt 791</i>		9.05	9.15	9.25	9.30	9.35	9.45	9.55	10.00	10.05	10.15
<i>Esslingen (Neckar)</i>		Sch-	9.28	Back	9.43	Sch-	9.58	Back	10.13	Sch-	10.28
<i>Plochingen</i>		ornd.	9.40	-nang		ornd.	10.10	-nang		ornd.	10.40

799 Stuttgart - Vaihingen - Flughafen / Messe - Esslingen

S 11 Esslingen - Stuttgart - Flughafen / Messe

S 13 Backnang - Waiblingen - Stuttgart - Flughaf. / Messe - Esslingen

Nachdem die Orte im Norden der Filder-Hochebene eine Überland-Straßenbahn nach Möhringen erhalten hatten, wollten auch die südlicheren Gemeinden einen Anschluss. Die von ihnen gewünschten Strecken von Möhringen nach Vaihingen und Neuhausen wurden am 14.4.1896 genehmigt und schon im Herbst begannen die Arbeiten. Nach Verzögerungen beim Bau wurden die beiden meterspurigen Trassen am 19.12.1897 eröffnet und am Heiligabend begann der reguläre Personenverkehr.

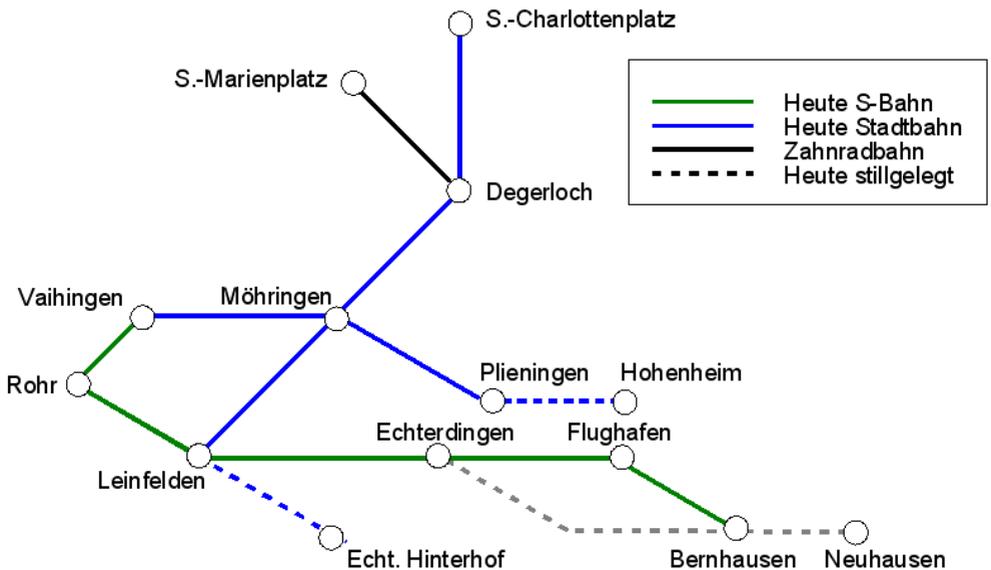
1898 wurde in Vaihingen eine Rollbockgrube gebaut und fortan auf beiden Strecken normalspurige Güterwagen befördert. Das entwickelte sich sehr gut und schon im nächsten Jahr kam eine zweite Rollbockgrube hinzu. 1901/02 wurden beide Äste auf Normalspur umgestellt und die Trassen teilweise begradigt. Bei den Güterzügen konnte man danach auf das aufwändige Aufbocken verzichten.

Die *Deutsche Reichsbahn* (DR) baute 1920 im Rahmen von Notstandsarbeiten die 6,1 km lange Verbindung von Stuttgart-Rohr über Leinfelden nach Echterdingen, um diese Gemeinden besser an das Staatsbahnnetz anzubinden. Sie wurde am 1.10.20 eröffnet und die Züge fuhren von Rohr bis Neuhausen durch, ab Echterdingen im Auftrag der *Stuttgarter Straßenbahnen AG* (SSB).

Die SSB passte ihr Liniennetz mit einer neuen Verbindung von Unteraichen zum DR-Bahnhof Leinfelden an und baute dafür ihre alte Trasse nach Echterdingen ab. Das neue Angebot wurde aber schlecht angenommen, und schon am 25.12.22 fuhr die letzte Straßenbahn von Möhringen nach Leinfelden. Bis Unteraichen legte die SSB die Strecke still, ab dort übernahm die DR den Güterverkehr.

Die südlichen Filder-Gemeinden waren mit dem neuen Angebot nicht zufrieden. Nach langen Verhandlungen bekamen sie 1928 endlich Anschluss an das meterspurige und elektrifizierte Straßenbahnnetz: Zwischen Möhringen und Leinfelden weitgehend auf der noch vorhandenen Trasse, dann parallel zur DR-Strecke und in einem großen Schwenk zur neuen Endstation in der Echterdinger Hauptstraße. (Für Unteraichen war das Ende des Güterverkehrs die Folge.)

Ebenfalls 1928 eröffnete die DR die 11,7 km lange *Siebenmühlentalbahn* Leinfelden - Steinenbronn - Waldenbuch, die 1955 schon wieder eingestellt wurde.



Das ehemalige Streckennetz der Filderbahn-Gesellschaft 2006, © D. Beutler, wikipedia.

Für den Bau der Bundesautobahn 8 und des Flughafens Stuttgart entstand 1934 zwischen Echterdingen und Bernhausen ein Güter- und Baustellengleis, das zeitweilig entlang der entstehenden Autobahntrasse bis kurz vor Denkendorf reichte. Die *Filderbahn* wurde 1937 hinter Echterdingen nach Süden verschwenkt, um das Flughafenareal zu umfahren.

1955 fuhren die letzten Personenzüge von Stuttgart-Rohr nach Neuhausen. Noch bis Ende der 1960er Jahre wurde der Flughafen mit Treibstoff und anderen Gütern auf der Schiene beliefert, dann musste das Echterdinger Anschlussgleis der neue Bundesstraße 27 weichen. Am 28.5.83 endete der Güterverkehr zwischen Leinfelden und Neuhausen und die *SSB* baute das ihr gehörende Gleis bald darauf ab. Der Staatsbahnabschnitt Leinfelden - Echterdingen folgte einige Jahre später im Rahmen der S-Bahn-Vorbereitungen.

Auf dem Restabschnitt Rohr - Leinfelden wurden noch bis Anfang der 1990er Jahre vereinzelt Güterwagen zugestellt und Material für den S-Bahn-Bau transportiert. Für die S-Bahn wurde die Strecke ab Mitte der 1980er Jahre zweigleisig ausgebaut, begradigt, elektrifiziert und abschnittsweise tiefer gelegt. Östlich von Echterdingen entschied man sich für einen Neubauabschnitt, damit die S-Bahnen direkt unter dem Flughafenterminal halten können.



Blick nach Osten auf den Stuttgarter Flughafen. Das Gleispaar der S-Bahn verschwindet unter dem Parkdeck im Tunnel. (© www.flughafen-stuttgart.de)

Am 27.5.89 wurde die S-Bahn bis Oberaichen eröffnet und am 18.4.93 zum Flughafen verlängert, wobei sich die Linien S 2 und S 3 zum 10-20-Minuten-Rhythmus überlagern. Die Kosten lagen bei rund 350 Millionen DM.

1994 und 1995 entstand bei Bauarbeiten am Flughafen ein rund 400 Meter langes Tunnelstück in offener Bauweise. Daran anschließend wurden ab 1998 2,2 km in bergmännischer Bauweise vorgetrieben. Die eingleisige Verlängerung der S2 nach Filderstadt-Bernhausen kostete knapp 200 Millionen DM und wurde am 29.9.01 eröffnet. Die zweigleisige Station unter dem alten Bahnhofsgelände ist nach oben teilweise verglast.

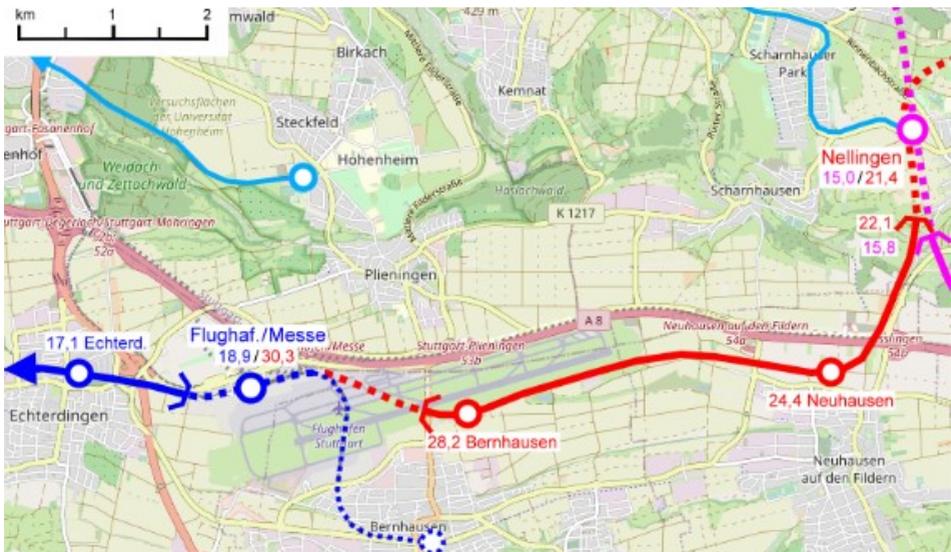
2007 und 2008 wurde die Signaltechnik bis zum Flughafen für etwa 1,7 Millionen Euro verbessert. Seither können die S-Bahnen im Fünf-Minuten-Takt fahren. Das war notwendig, weil bei Publikumsreisen zwei- bis dreimal so viele Fahrgäste wie sonst üblich anziehen.

2010 fuhren auf der *Filderbahn* bis zu 148 S-Bahnen täglich. Mit *Stuttgart 21* sollen 62 Fern- und Regionalzüge hinzu kommen, die über die neue *Rohrer Kurve* auf der

Gäubahn Richtung Böblingen weiter fahren. Östlich vom Flughafenbahnhof soll eine neue zweigleisige Verbindung zur Neubaustrecke Stuttgart - Wendlingen entstehen. Für 2025 wurden bis zu 34.600 Reisende täglich prognostiziert, darunter 16.700 S-Bahn-Fahrgäste. Die Strecke soll bis 2030 in den *Digitalen Knoten Stuttgart* integriert und dabei mit Digitalen Stellwerken, ETCS und automatisiertem Fahrbetrieb ausgerüstet werden.

Die S2 sollte eigentlich schon bis 2019 auf der alten *Filderbahntrasse* um 3,9 km bis Neuhausen verlängert werden. Die neuen Stationen *Filderstadt-Sielmingen* (in Troglage) und *Neuhausen* sollen jeweils 210 m lange und 96 cm hohe Bahnsteige erhalten. Der Tunnel in Bernhausen wird bis zum Ortsausgang verlängert und Neuhausen eine Abstellanlage für vier S-Bahn-Triebwagen bekommen. Die geschätzten Kosten stiegen stetig von 83 Mio € Anfang 2013 auf 209 Mio € Mitte 2019. Eine ausreichende Wirtschaftlichkeit ergibt sich nur zusammen mit dem bei *Stuttgart 21* geplanten Fernbahnhof am Flughafen. Das Projekt wurde immer wieder verzögert, im Juli 2019 nannten die SSB „Mitte 2026“ als Eröffnungstermin.

Der *VD-T* hätte die *Filderbahn* wie in der Realität bis 1993 zum Flughafen reaktiviert. Östlich davon hätte er aber eine einfachere oberirdische Neubautrasse am Südrand des Flughafengeländes gewählt. Bernhausen und Neuhausen hätten dadurch schon viel früher einen S-Bahn-Anschluss bekommen – allerdings nicht mit unterirdischen Bahnhöfen in der Ortsmitte, sondern (wie bei S-Bahnen außerhalb der Ballungszentren eigentlich üblich) mit oberirdischen Stationen am Ortsrand.



Anschluss nach Norden und Zeichenerklärungen → Grafik bei der KBS 793

<i>Backnang</i> 792	7.35	Ess-				8.05	Ess-			8.35
<i>Schorndorf</i> 792	>	ling.			8.14	>	ling.			8.42
<i>Waiblingen</i>	7.53	<			8.24	8.23	<			8.52
<i>Bad Cannstatt</i>	8.04	8.14				8.34	8.44			8.59
<i>Stuttg. Hbf (oben)</i>	>	>			8.33	>	>			9.04
Zug	S13	S11	FEX	S10		S13	S11	FEX	S10	S13
km Stuttgart Hbf (tief)	8.09	8.19				8.39	8.49			9.09
1,1 S-Stadtmitte	8.11	8.21				8.41	8.51			9.11
1,7 S-Feuerse	8.12	8.22				8.42	8.52			9.12
2,5 S-Schwabstraße	8.14	8.24				8.44	8.54			9.14
7,5 S-Universität	8.19	8.29				8.49	8.59			9.19
10,1 S-Vaihingen	8.22	8.32				8.52	9.02			9.22
11,2 S-Rohr	24/27	34/37				54/57	04/07			24/27
13,3 Oberaichen	8.30	8.40	Böb-			9.00	9.10	Böb-		9.30
15,0 Leinfelden	8.32	8.42	lingen			9.02	9.12	lingen		9.32
17,1 Echterdingen	8.35	8.45				9.05	9.15			9.35
18,9 Flughafen / Messe	8.37	8.47	8.49	ab		9.07	9.17	9.19	ab	9.37
	8.38	an	8.50	8.58		9.08	an	9.20	9.28	9.38
21,0 Bernhausen	8.41			9.01		9.11			9.31	9.41
24,8 Neuhausen (Fild)	8.45			9.05		9.15			9.35	9.45
27,8 Nellingen (Fildern)	48/49	(R)	8.58	08/09	(S)	18/19	(R)	9.28	38/39	(S)
30,4 Festo Campus	8.52		>	9.12		9.22		>	9.42	9.52
33,5 Esslingen (Neckar)	8.55		<	9.15		9.25		<	9.45	9.55
<i>Esslingen (N)</i> 791	9.01	8.59	>	9.16	9.19	9.31	9.29	>	9.46	9.49
<i>Untertürkheim</i>	9.09	<	9.04	9.24	<	9.39	<	9.34	9.54	<
<i>Bad Cannstatt</i>	9.14	>	Ludw.	9.29	>	9.44	>	Ludw.	9.59	>
<i>Plochingen</i>	Hbf	9.10	-burg	Herd.	9.25	Hbf	9.40	-burg	Herd.	9.55

Bis 2010 hätte der **VD-T** die S-Bahn dann über den neuen Regionalbahnhof Nellingen an der Schnellfahrstrecke Stuttgart - Ulm (→ KBS 760) nach Esslingen verlängert. Dadurch entstehen zahlreiche attraktive Anschlüsse vom Flughafen und der Messe nach Ostwürttemberg. Die großen Höhenunterschiede zwischen der Filderhochebene und dem Neckartal bewältigen die leistungsstarken S-Bahn-Triebwagen mit bis zu 40% Gefälle in dem Bogen von Nellingen über den *Festo Campus* nach Esslingen.

Wie in der Realität fahren in der *Normalverkehrszeit* (NVZ) zwei S-Bahn-Linien jeweils im Halbstundentakt von Stuttgart Hbf über die Schwabstr. zum Flughafen. Sie sind beim **VD-T** ab Rohr nur noch halb so lang, weil dort ein Zugteil Richtung Böblingen abgekuppelt wird (→ KBS 798). Das würde aber durch die vielen zusätzlichen Reisemöglichkeiten mehr als ausgeglichen, die es vom Flughafen nach Esslingen, Ludwigsburg und Böblingen gäbe.

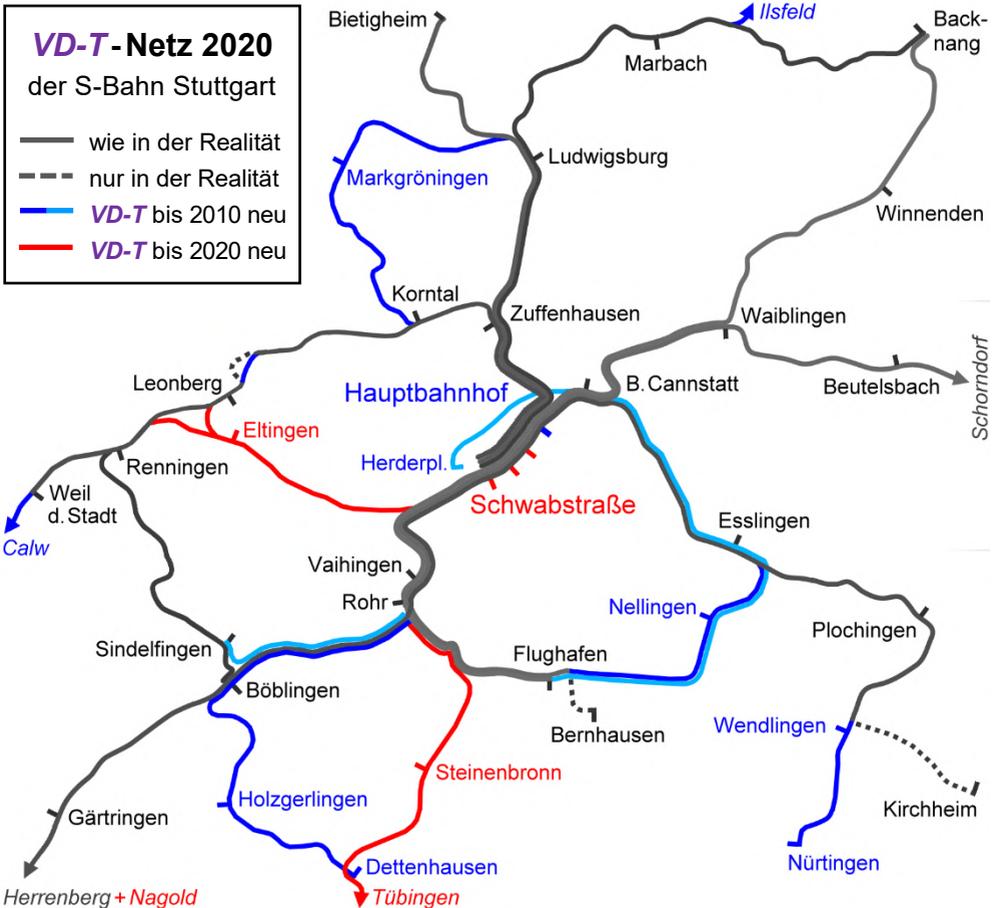
<i>Plochingen</i>	Hbf	8.04	Herd.	Ludw	8.19	Hbf	8.34	Herd.	Ludw	8.49	Hbf
<i>Bad Cannstatt</i>	7.45	>	8.00	-burg	>	8.15	>	8.30	-burg	>	8.45
<i>Untertürkheim</i>	7.50	<	8.05	8.25	<	8.20	<	8.35	8.55	<	8.50
<i>Esslingen (N) 791</i>	7.58	8.10	8.13	>	8.30	8.28	8.40	8.43	>	9.00	8.58
Zug	S 13		S 10	FEX	S 11	S 13		S 10	FEX	S 11	S 13
km Esslingen (Neckar)	8.04		8.14	<		8.34		8.44	<		9.04
3,1 Festo Campus	8.07		8.17	>		8.37		8.47	>		9.07
5,7 Nellingen (Fildern)	10/11	(R)	20/21	8.31	(S)	40/41	(R)	50/51	9.01	(S)	40/41
8,7 Neuhausen (Fild)	8.14		8.24			8.44		8.54			9.14
12,5 Bernhausen	8.18		8.28			8.48		8.58			9.18
	8.21		8.31	8.39	ab	8.51		9.01	9.09	ab	9.21
14,6 Flughafen/Messe	8.22		an	8.40	8.42	8.52		an	9.10	9.12	9.22
16,4 Echterdingen	8.24				8.44	8.54				9.14	9.24
18,5 Leinfelden	8.27			Böb- lingen	8.47	8.57			Böb- lingen	9.17	9.27
20,2 Oberaichen	8.29				8.49	8.59				9.19	9.29
22,3 S-Rohr	32/35				52/55	02/05				22/25	32/35
23,4 S-Vaihingen	8.37				8.57	9.07				9.27	9.37
26,0 S-Universität	8.40				9.00	9.10				9.30	9.40
31,0 S-Schwabstraße	8.45				9.05	9.15				9.35	9.45
31,8 S-Feuerse	8.47				9.07	9.17				9.37	9.47
32,4 S-Stadtmitte	8.48				9.08	9.18				9.38	9.48
33,5 Stuttgart Hbf (tief)	8.50				9.10	9.20				9.40	9.50
<i>Stuttg. Hbf</i> (oben)	>	8.57			>	>	9.27			>	>
<i>Bad Cannstatt</i>	8.55	9.01			9.15	9.25				9.45	9.55
<i>Waiblingen</i>	9.06	9.08			<	9.36	9.36			<	10.06
<i>Schorndorf 792</i>	>	9.18			Ess- ling.	>	9.46			Ess- ling.	>
<i>Backnang 792</i>	9.25					9.55					10.25

Gesamtverkehr Stuttgart Hbf - Schwabstraße - Rohr siehe KBS 798

Anschlüsse in Nellingen (Fildern): (R) = vom IRE aus Ulm (an Min. 15 bzw. 45 → KBS 760) und zum RE nach Reutlingen (ab Min. 23 bzw. 53 → KBS 750); (S) = zu den IRE nach Stuttgart und Ulm (beide ab Min. 15 bzw. 45 → KBS 760).

Weitere Entwicklung der S-Bahn Stuttgart ab 2010

In der Realität wuchs das Stuttgarter S-Bahn-Netz bis 2008 auf eine Länge von 220 km. Danach konzentrierten sich alle Bau- und Geldkapazitäten auf das wahnwitzige Prestigeobjekt „Stuttgart 21“ und die Innenstadt verwandelte sich in eine riesige Baustelle. Dieses unsinnige Prestigeobjekt gibt es beim **VD-T** nicht, und daher hätte man sowohl in der Landeshauptstadt als auch in der Region das Schienennetz an viel mehr Stellen sinnvoll erweitert. Die Stuttgarter S-Bahn hätte bis 2010 eine Länge von 315 km erreicht.



Die *Stammstrecke* hätte der **VD-T** vor allem durch den viergleisigen Ausbau des Hauptbahnhofs sowie die S 10 und den *Flughafen-Express* (FEX) entlastet: Beide stellen viele attraktive Verbindungen her, ohne den Innentunnel zu benutzen. Außerdem steuern die S-Bahnen im Süden viel mehr Ziele an, wodurch mehr Fahrgäste über die Schwabstraße statt über den Hauptbahnhof nach Stuttgart fahren – und da gibt es noch ausreichend Reserven.

Das attraktivere Angebot hätte zu einer noch größeren Nachfrage geführt und den Innentunnel wieder an seine Grenzen gebracht. Der **VD-T** hätte daher bis 2020 auch die S-Bahnhöfe *Stadtmitte*, *Feuersee* und *Schwabstraße* auf vier Gleise erweitert. Dadurch wäre zwar „nur“ etwa 1 km der 2,5 km zwischen Hauptbahnhof und Schwabstr. viergleisig. Da aber der Bahnsteigaufenthalt die Zugfolge am stärksten einschränkt, könnte die planmäßige Zugfolge von 150 auf 90 Sekunden verdichtet und die Pünktlichkeit mit längeren Pufferzeiten wesentlich verbessert werden.

Die 50.000 Einwohner-Stadt Leonberg ist mit einem Bahnhof an der S 6 mäßig attraktiv erschlossen: Während die Fahrt mit der S-Bahn über Zuffenhausen zur Stadtmitte 25 Minuten dauert, sind es mit dem PKW über die Bundesstraße 14 und Heslach außerhalb des Berufsverkehrs nur 20 Minuten. Der **VD-T** hätte daher bis 2020 eine 12 km lange neue Verbindung von der Schwabstr. nach Rutesheim gebaut, die etwa zur Hälfte neben der Autobahn A8 liegt. Am Leonberger Stadtteil Eltingen bekäme sie einen Bahnhof und einen Abzweig zum vorhandenen Bahnhof am Nordrand der Stadt.

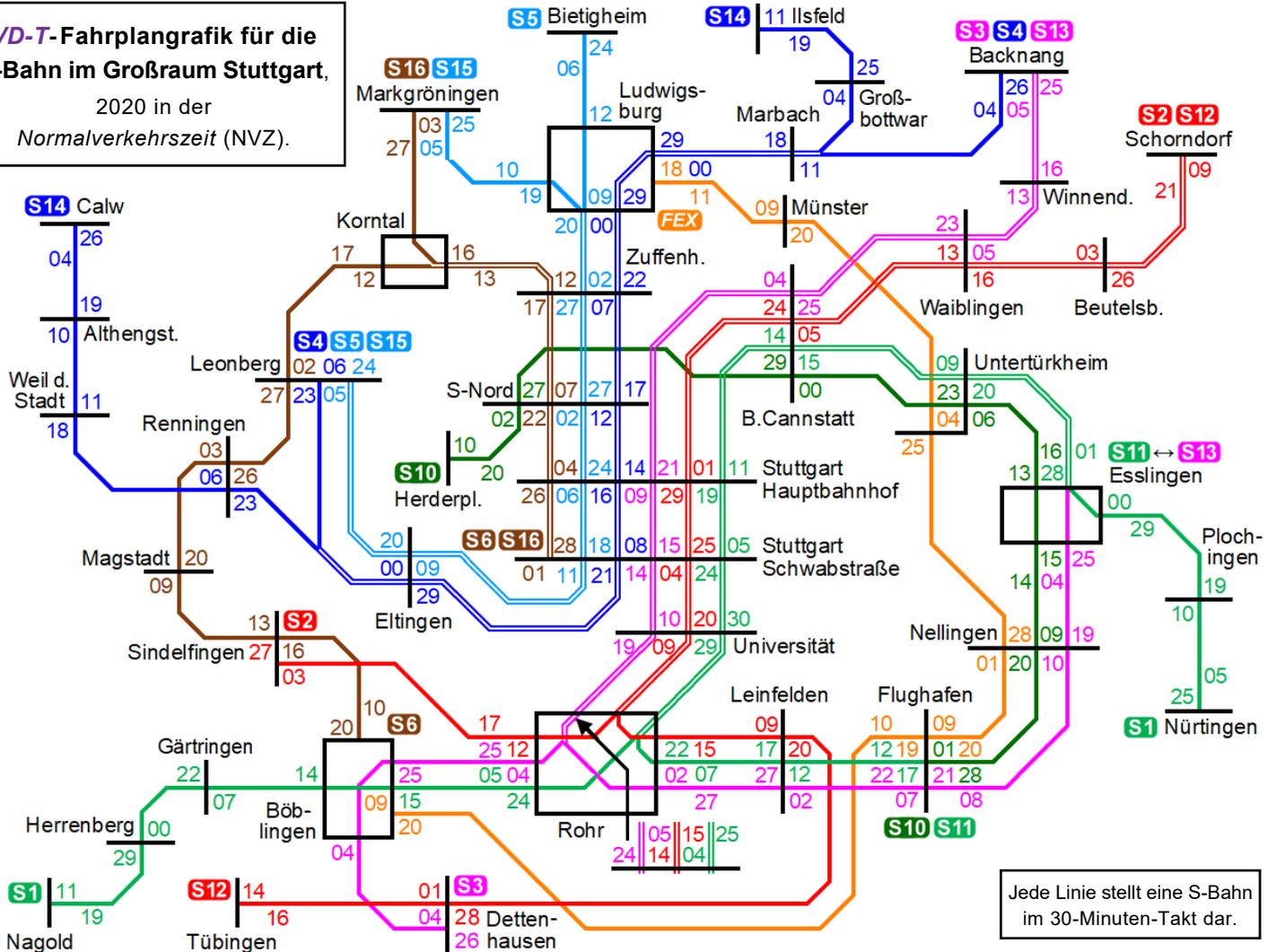
Die 90.000 Einwohner-Stadt Tübingen hat beim **VD-T** mit den RE über Herrenberg und Reutlingen zwar bessere Verbindungen nach Stuttgart als in der Realität. 46 bis 52 Minuten zum Hauptbahnhof sind aber nicht „der Hit“, und zur Stadtmitte dauert es mit Umsteigen in die S- oder Stadtbahn etwa 10 Minuten länger. Der **VD-T** hätte daher bis 2020 eine 23 km lange neue Verbindung von Leinfelden über Waldenbuch nach Tübingen gebaut. Am Westrand von Dettenhausen bekommt sie einen neuen Bahnhof mit Verknüpfung zur S 3 Richtung Böblingen und in Leinfelden attraktive Anschlüsse zur S 13 Richtung Flughafen.

In der Realität wurde um die Jahrtausendwende die Verlängerung der S 1 um 14 km von Herrenberg nach Nagold untersucht, aber als zu teuer verworfen. Beim **VD-T** wären die Rahmenbedingungen dafür sehr günstig, daher hätte er die S 1 bis 2020 nach Westen verlängert.

Dank der Verlängerungen nach Leonberg, Tübingen und Nagold kommen noch mehr Fahrgäste aus dem Süden über die Schwabstraße statt über den Hauptbahnhof nach Stuttgart. Die Nachfrage verteilt sich dadurch besser und das gesamte S-Bahn-Netz wird stabiler und leistungsfähiger.

VD-T-Fahrplangrafik für die S-Bahn im Großraum Stuttgart.

2020 in der Normalverkehrszeit (NVZ).



Jede Linie stellt eine S-Bahn im 30-Minuten-Takt dar.

790 S-Bahn-Stammstrecke Stuttgart

In der Realität wuchs das Stuttgarter S-Bahn-Netz bis 2008 auf eine Länge von 220 km. Der Abschnitt Stuttgart Hbf - Stadtmitte ist der Engpass, der die Leistungsgrenze des S-Bahnnetzes im Großraum Stuttgart bestimmt. 2005 wurden dort an Werktagen 120.500 Fahrgäste gezählt und in der *Hauptverkehrszeit* (HVZ) standen sie teilweise eng gedrängt. Abhilfe erhoffen sich die Verantwortlichen vom Prestigeobjekt „Stuttgart 21“, das unter anderem durch neue Regionalverkehrsangebote zu einer Entlastung der S-Bahn-*Stammstrecke* um 20 % führen soll. Wann es so weit sein wird, war aber Ende 2020 noch nicht absehbar.

„Stuttgart 21“ gäbe es beim **VD-T** nicht und er hätte das Geld sinnvoller in der Landeshauptstadt und der Region verwendet. Die Stuttgarter S-Bahn hätte bis 2010 eine Länge von 315 km erreicht. Die *Stammstrecke* würde vor allem durch den viergleisigen Ausbau des Hauptbahnhofs (→ KBS 791) sowie die S 10 und den *Flughafen-Express* (FEX) entlastet: Beide stellen viele attraktive Direkt- und Umsteigeverbindungen her, ohne den Innentunnel zu benutzen. Außerdem steuern die S-Bahnen im Süden viel mehr Ziele an, wodurch mehr Fahrgäste über die Schwabstraße statt über den Hauptbahnhof nach Stuttgart fahren – und da gibt es noch ausreichend Reserven.

Das attraktivere Angebot hätte natürlich zu einer noch größeren Nachfrage geführt und die Stammstrecke wahrscheinlich wieder an ihre Grenzen gebracht. Der **VD-T** würde daher bis 2020 auch die unterirdischen S-Bahnhöfe Stadtmitte, Feuersee und Schwabstraße auf vier Gleise erweitern. Einen zusätzlichen Inselbahnsteig bekommen aber nur Stadtmitte und Schwabstraße: Am Feuersee steigen deutlich weniger Fahrgäste aus und ein. Daher genügt es bei dem dichten Takt, wenn jede zweite S-Bahn dort hält.

Die eingesparte Zeit würde der **VD-T** für die neue Station *Unterer Schloßgarten* nutzen, die etwa in der Mitte zwischen Stuttgart Hbf und Bad Cannstatt liegt. Sie liegt etwa 300 Meter von der real geplanten Station *Mitnachtsstr.* Entfernt und verursacht wesentlich weniger Aufwand. Da nur die Züge nach Bad Cannstatt dort halten, genügt ein neuer Inselbahnsteig am vorhandenen S-Bahn-Gleispaar.

Von den 2,5 km Hauptbahnhof - Schwabstr. bekämen beim **VD-T** „nur“ die insgesamt etwa 1 km langen Bahnhofsbereiche vier Gleise. Da aber der mindestens 30-sekündige Bahnsteigaufenthalt die Zugfolge am stärksten einschränkt, könnte die planmäßige Zugfolge in der HVZ von 150 auf 90 Sekunden verdichtet werden. Das sorgt für größere Reserven und größere Pünktlichkeit im Betrieb.

796 Stuttgart - Korntal - Markgrön. / Leonberg - Böblingen

S6 Stuttgart - Korntal - Münchingen - Markgröningen

S16 Stuttgart - Korntal - Leonberg - Renningen - Böblingen

Leonberg bekommt beim **VD-T** bis 2020 mit der neuen S7 über Eltingen und die Schwabstr. eine wesentlich attraktivere Verbindung nach Stuttgart (→ KBS 797). Die Nachfrage über Korntal geht dadurch zurück und wird in der *Normalverkehrszeit* (NVZ) auf eine Linie im 30-Minuten-Takt verringert.

Fahrplan 2020	S 6	S 16	S 4	S 6	S 16	S 4	S 6	S 16	S 4	S 6
km S-Schwabstr.	7.58		Mar-	8.28		Mar-	8.58		Mar-	9.28
0,8 S-Feuersee	8.00		bach	8.30		bach	9.00		bach	9.30
1,4 S-Stadtmitte	8.01		8.18	8.31		8.48	9.01		9.18	9.31
	8.03		8.16	8.33		8.46	9.03		9.16	9.33
2,5 Stuttgart Hbf (tief)	8.04		>	8.34		>	9.04		>	9.34
5,2 Stuttgart Nord	8.07		<	8.37		<	9.07		<	9.37
7,2 S-Feuerbach	8.10		>	8.40		>	9.10		>	9.40
9,1 S-Zuffenhausen	8.12	↙	<	8.42	↙	<	9.12	↙	<	9.42
10,2 S-Neuwirtshaus	8.14	Flügel	>	(N)	Flügel	>	9.14	Flügel	>	(N)
12,7 Korntal	16/17	8.19	<	45/46	8.48	<	16/17	9.19	<	45/46
> Kornt.-Gymnasium	>	8.21	>	>	8.50	>	>	9.21	>	>
< Münch.-Rührberg	<	8.24	<	<	8.53	<	<	9.24	<	<
> Münchingen	>	8.26	>	>	8.55	>	>	9.26	>	>
< Schwieberd. Süd	<	8.29	über Leo-	<	58/59	über Leo-	<	9.29	über Leo-	<
> Schwieberd. West	>	8.31	Eltingen	>	9.01	Eltingen	>	9.31	über Leo-	>
< Markgröningen	<	8.33	über Leo-	<	9.03	Eltingen	<	9.33	über Leo-	<
> <i>Ludwigsburg</i> 795	>	8.49	Eltingen	>	9.19	über Leo-	>	9.49	über Leo-	>
14,8 S-Weilimdorf	8.20	<	<	8.49	<	<	9.20	<	<	9.49
16,8 Ditzingen	8.22	Stutt-	>	8.51	Stutt-	>	9.22	Stutt-	>	9.51
20,1 Höfingen	(N)	gart	<	8.54	gart	<	(N)	gart	<	9.54
22,8 Leonberg	8.27		>	8.57		>	9.27		>	9.57
26,3 Rutesheim	8.30			9.00			9.30			10.00
28,9 Renningen Bf	8.33		8.36	9.03		9.06	9.33		9.36	10.03
31,9 Renningen Süd	8.36		<	9.06		<	9.36		<	10.06
35,9 Magstadt	8.39		Calw	9.09		Calw	9.39		Calw	10.09
37,6 Maichingen Nord	8.41			9.11			9.41			10.11
38,5 Maichingen	8.43			9.13			9.43			10.13
41,5 Sindelfingen	8.46			9.16			9.46			10.16
43,9 Böblingen	8.50			9.20			9.50			10.20
<i>Böblingen</i> 740	8.54			9.26			9.54			10.26
<i>Herrenberg</i>	9.04			9.36			10.04			10.36
<i>Horb</i>	9.20			10.05			10.20			11.05

S6 und S16 werden ganztägig in Korntal geflügelt und die Fahrzeiten der S16 gegenüber 2010 um etwa 15 Minuten verschoben. Dadurch entstehen gute Anschlüsse „übers Eck“ von Markgröningen nach Leonberg und in Markgröningen nur 2 Minuten Aufenthalt, bevor es als S15 nach Ludwigsburg weiter geht. Dafür werden in Markgröningen die Anschlüsse zu den RE auf der Schnellfahrstrecke Richtung Pforzheim (→ KBS 707) schlechter. Das würde der **VD-T** durch mehr RE auf der Schnellfahrstrecke und/oder zusätzliche Busse zwischen Leonberg, Hemmingen und Markgröningen kompensieren.

<i>Horb</i>	7.40			7.55			8.40			8.55
<i>Herrenberg</i>	7.56			8.24			8.56			9.24
<i>Böblingen 740</i>	8.04			8.32			9.04			9.32
Fahrplan 2020	S6	S4	S16	S6	S4	S16	S6	S4	S16	S6
Böblingen	8.10			8.40			9.10			9.40
Sindelfingen	8.13			8.43			9.13			9.43
Maichingen	8.16			8.46			9.16			9.46
Maichingen Nord	8.18			8.48			9.18			9.48
Magstadt	8.20	Calw		8.50	Calw		9.20	Calw		9.50
Renningen Süd	8.23	<		8.53	<		9.23	<		9.53
Renningen Bf	8.26	8.23		8.56	8.53		9.26	9.23		9.56
Rutesheim	8.29	I		8.59	I		9.29	I		9.59
Leonberg	8.32	>		9.02	>		9.32	>		10.02
Höfingen	8.35	<	Stutt- gart	(N)	<	Stutt- gart	9.35	<	Stutt- gart	(N)
Ditzingen	8.38	>		9.07	>		9.38	>		10.07
S-Weilimdorf	8.40	<	<	9.09	<	<	9.40	<	<	10.09
<i>Ludwigsburg 795</i>	<		8.40	<		9.10	<		9.40	<
km Markgröningen	>	über Leo- Eitlingen	8.56	>	über Leo- Eitlingen	9.26	>	über Leo- Eitlingen	9.56	>
1,6 Schwieberd. West	<		8.58	<		9.28	<		9.58	<
3,0 Schwieberd. Süd	>		9.00	>		30/31	>		10.00	>
5,7 Münchingen	>	>	9.03	>	>	9.34	>	>	10.03	>
6,9 Münch.-Rührberg	<	<	9.05	<	<	9.36	<	<	10.05	<
9,6 Kornt.-Gymnasium	>	>	9.08	>	>	9.39	>	>	10.08	>
10,9 Korntal	43/44	<	9.10	12/13	<	9.41	43/44	<	10.10	12/13
13,4 S-Neuwirtshaus	I	>	Flügel	9.15	>	Flügel	I	>	Flügel	10.15
14,5 S-Zuffenhausen	8.47	<	↘	9.17	<	↘	9.47	<	↘	10.17
16,4 S-Feuerbach	8.49	>		9.19	>		9.49	>		10.19
18,4 Stuttgart Nord	8.52	<		9.22	<		9.52	<		10.22
	8.55	>		9.25	>		9.55	>		10.25
21,1 Stuttgart Hbf										
	8.56	8.43		9.26	9.13		9.56	9.43		10.26
22,2 S-Stadtmitte	8.58	8.41		9.28	9.11		9.58	9.41		10.28
22,8 S-Feuersee	8.59	bach		9.29	bach		9.59	bach		10.29
23,6 S-Schwabstr.	9.01	Mar-		9.31	Mar-		10.01	Mar-		10.31



420 456 als S6 nach Weil d. Stadt in dem kurvenreichen Abschnitt westlich von Höfingen, den der **VD-T** durch einen Neubauabschnitt ersetzen würde. (© Gilbert C., 10.7.12)

Fahrplan-Anmerkung: (N) Die Züge halten nur in der *Normalverkehrszeit* abwechselnd in Neuwirchhaus und Höfingen. In der *Hauptverkehrszeit* werden beide Stationen im 30-Minuten-Takt von den zusätzlichen Zügen der S 6 bis Leonberg bedient.

797 Stuttgart - Leonberg - Weil der Stadt - Calw

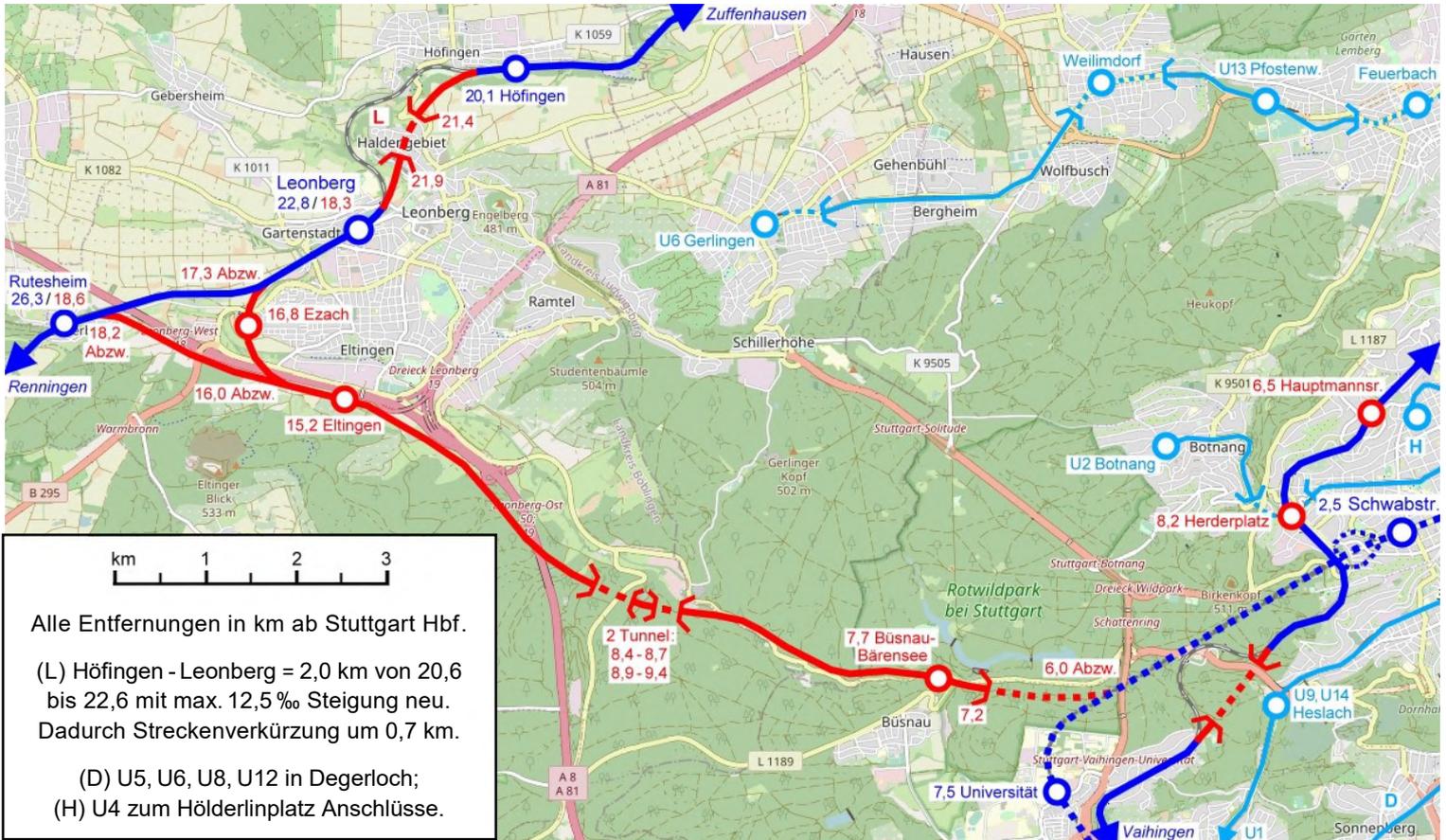
S4 Backnang - Marbach - Ludwigsburg - Stuttgart - Leonberg

S14 Ilsfeld - Marbach - Ludwigsburg - Stuttgart - Weil d.St. - Calw

S5 Bietigheim - Ludwigsburg - Stuttgart - Leonberg

S15 Markgröningen - Ludwigsburg - Stuttgart - Leonberg

Die 50.000 Einwohner-Stadt Leonberg ist mit einem Bahnhof an der S6 mäßig attraktiv erschlossen: Während die Fahrt mit der S-Bahn über Zuffenhausen zur Stadtmitte (22 km) 25 Minuten dauert, sind es mit dem PKW laut Routenplaner über die Bundesstraße 14 und Heslach außerhalb des Berufsverkehrs nur 16 km und 20 Minuten.



Um die Situation wesentlich zu verbessern, hätte der **VD-T** bis 2020 eine 10 km lange neue zweigleisige Verbindung vom Stuttgarter *Hasenbergstunnel* zum Leonberger Stadtteil Eltingen gebaut. Dort verzweigen sich die Gleise zu den Bahnhöfen Rutesheim und Leonberg an der KBS 796.

Das aufwändigste Bauwerk ist die kreuzungsfreie unterirdische Ausfädelung aus der S-Bahn-Stammstrecke im *Hasenbergstunnel*: Sie liegt 3,5 km vom Bahnhof Schwabstraße entfernt südlich vom Pfaffensee. 1,2 km weiter kommt das neue Gleispaar an die Oberfläche und erreicht in km 7,7 (ab Stuttgart Hbf) den ersten neuen Haltepunkt. Er dient den 2.500 Einwohnern von Büsnau und den zahlreichen Ausflüglern zum 4,3 Hektar großen Bärensee.

Vor dem *Solitude-Ring* verlässt die Strecke das Glemstal und erreicht durch zwei kurze Tunnel die Parallellage zur Autobahn A8. Westlich vom Autobahndreieck Leonberg liegt in km 15,2 die neue Station Eltingen. Alle 14.000 Einwohner dieses

<i>Marbach (N) 794</i>		11.48				12.18				12.48
<i>Bietigheim 795</i>		>		12.06		>		12.36		>
<i>Ludwigsburg</i>		12.00		12.20		12.30		12.50		13.00
Fahrplan 2020	S6	S 6	S 14	S5	S6	S 6	S 14	S5	S6	S 6
km Stuttgart Hbf (tief)	12.04	12.16		12.36	12.34	12.46		13.06	13.04	13.16
1,1 S-Stadtmitte	12.01	12.18		12.38	12.31	12.48		13.08	13.01	13.18
1,7 S-Feuerse	<	12.19		12.39	<	12.49		13.09	<	13.19
2,5 S-Schwabstraße	über Kornthal	12.21	↘	12.41	über Kornthal	12.51	↘	13.11	über Kornthal	13.21
7,7 Büsnau-Bärensee		12.25	Flügel	12.45	über Kornthal	12.55	Flügel	13.15	über Kornthal	13.25
15,2 Leonberg-Eltingen		30/31	12.33	12.50		00/01	13.03	13.20		00/01
> Leonberg-Ezach	>	>	12.35	12.52	>	>	13.05	13.22	>	>
< Leonberg	12.27	<	12.37	12.54	12.57	<	13.07	13.24	13.27	<
18,6 Rutesheim	12.30		an	an	13.00		an	an	13.30	
21,1 Renningen	12.33	12.36			13.03	13.06			13.33	13.36
23,2 Malsheim	>	12.38			>	13.08			>	13.38
26,0 Weil der Stadt	<	12.41			<	13.11			<	13.41
> <i>Böblingen 797</i>	12.50	>			13.20	>			13.50	>
31,4 Ostelsheim	an	12.45			an	13.15			an	13.45
35,2 Althengstatt		12.49				13.19				13.49
38,6 Calw-Heumaden		12.52				13.22				13.52
41,6 Calw [neu]		12.56				13.26				13.56
<i>Calw 742</i>		13.01				13.38				14.01
<i>Nagold</i>		13.19				13.58				14.19
<i>Horb</i>		13.36				14.17				14.36

Die blau dargestellten RB fahren nur montags bis freitags an Werktagen.

Stadtteils erreichen ihn schneller als den „alten“ Bahnhof am Nordrand der Altstadt. 800 Meter weiter gabelt sich die neue KBS 797, um die vorhandene *Schwarzwaldbahn* in Rutesheim oder am Bahnhof Leonberg zu erreichen.

Die Fahrzeit verkürzt sich von Leonberg nach Stuttgart Hbf von 23 auf 18 Minuten und zur Schwabstraße von 29 auf 13 Minuten! Die Nachfrage wäre daher sicher so groß, dass man ganztägig zwei S-Bahn-Linien im Halbstundentakt von Stuttgart nach Eltingen braucht, die dann abwechselnd nach Leonberg oder Calw weiter fahren.

Da beide Linien nördlich von Stuttgart *geflügelt* werden, haben die zwei Triebwagen eines Zuges verschiedene Bezeichnungen: S 5 und S 15 bleiben bis Leonberg zusammen gekuppelt und erreichen dort optimale Anschlüsse zur S 6 nach Böblingen und Korntal. S 4 und S 14 werden hingegen in Eltingen getrennt, wobei auch attraktive Anschlüsse „übers Eck“ von Ezach Richtung Renningen entstehen.

<i>Horb</i>	12.24				12.43				13.24	
<i>Nagold</i>	12.40				13.01				13.40	
<i>Calw 742</i>	12.58				13.21				13.58	
Fahrplan 2020	S 4	S 6	S 5	S 14	S 4	S 6	S 5	S 14	S 4	S 6
Calw [neu]	13.04				13.34				14.04	
Calw-Heumaden	13.07				13.37				14.07	
Althengstätt	13.10				13.40				14.10	
Ostelsheim	13.14	ab			13.44	ab			14.14	ab
Böblingen 797	>	13.10			>	13.40			>	14.10
Weil der Stadt	13.18	<			13.48	<			14.18	<
Malmsheim	13.21	>			13.51	>			14.21	>
Renningen Bf	13.23	13.26			13.53	13.56			14.23	14.26
Rutesheim		13.29	ab	ab		13.59	an	ab		14.29
km Leonberg	<	13.32	13.35	13.52	<	14.02	14.05	14.22	<	14.32
1,5 Leonberg-Ezach	>	>	13.37	13.54	>	>	14.07	14.24	>	>
3,1 Leonberg-Eltingen	28/29		13.39	13.56	58/59		14.09	14.26	28/29	
10,6 Büsnau-Bärensee	13.34		13.44	Flügel	14.04		14.14	Flügel	14.34	
15,8 S-Schwabstraße	13.38	über Korntal	13.48		14.08	über Korntal	14.18		14.38	über Korntal
16,6 S-Feuerse	13.40	>	13.50		14.10	>	14.20		14.40	>
17,2 S-Stadtmitte	13.41	13.59	13.51		14.11	14.29	14.21		14.41	14.59
18,3 Stuttgart Hbf (tief)	13.43	13.56	13.53		14.13	14.26	14.23		14.43	14.56
<i>Ludwigsburg</i>	13.59		14.09		14.29		14.39		14.59	
<i>Bietigheim 795</i>	>		14.24		>		14.54		>	
<i>Marbach (N) 794</i>	14.12				14.42				15.12	

Die blau dargestellten RB fahren nur montags bis freitags an Werktagen.

798 Stuttgart - Sindelfingen / Böblingen - Dettenhaus. / Nagold

S1 Nürtingen - Plochingen - Esslingen - Stuttgart - Böblingen - Nagold

S2 Schorndorf - Waiblingen - Stuttgart - Sindelfingen

S3 Backnang - Waiblingen - Stuttgart - Böblingen - Dettenhausen

Am 6.12.92 wurde die Stuttgarter S-Bahn-Linie 1 von Böblingen nach Herrenberg verlängert. An den vier Zwischenstationen benutzt sie gemeinsam mit dem Fern- und Güterverkehr ein Gleispaar und wendet in Herrenberg an dem eigenen Inselbahnsteig zwischen den Gleisen 2 und 3. Das hat leider zur Folge, dass man zum Umsteigen in die Züge Richtung Stuttgart (auf Gleis 1), Horb (auf Gleis 4) und Tübingen (auf Gleis 101) immer durch die Unterführung gehen muss.

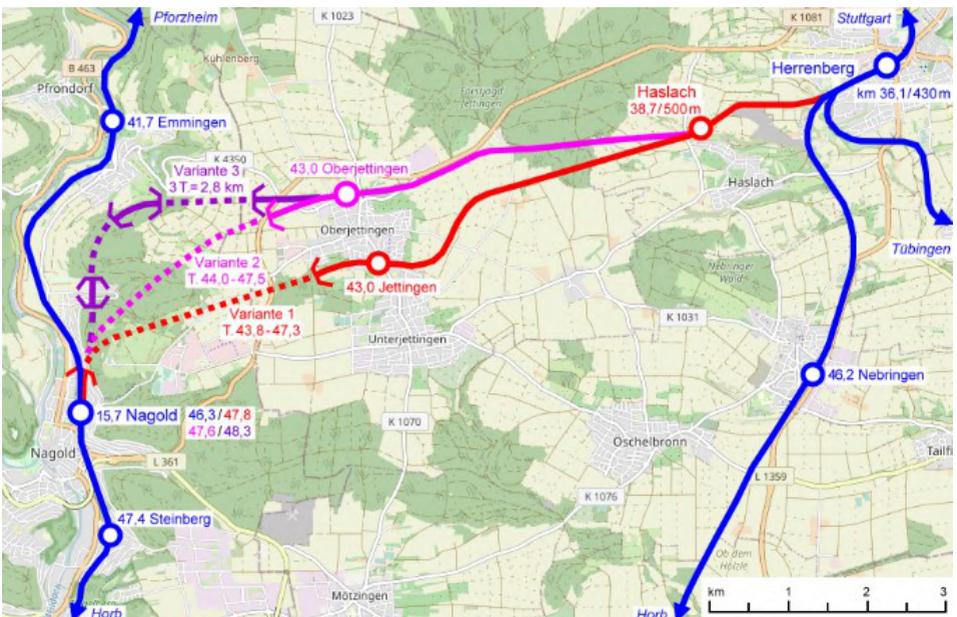


Blick vom Turm der Stiftskirche nach Süden auf den Bahnhof Herrenberg: Links das Empfangsgebäude und dahinter die Stumpfgleise der Ammertalbahn von und nach Tübingen. Auf Gleis 2 sieht man eine abfahrtsbereite S1 nach Stuttgart und in der Bildmitte hinten abgestellte S-Bahn-Garnituren. (© Jürgen Götzke, 16.5.06)

Beim **VD-T** hätten die Gleise 1 bis 4 die gleichen Funktionen, lägen aber an zwei Inselbahnsteigen und böten dadurch attraktive Anschlüsse am gleichen Bahnsteig von der S1 zu den RE. Züge aus Tübingen würden nur selten in Herrenberg wenden und bräuchten keinen eigenen Bahnsteig. 500 Meter westlich vom Bahnhof gäbe es eine Gleisbrücke für kreuzungsfreie Fahrten von Gleis 4 nach Tübingen.

Ab der Jahrtausendwende wurde die Verlängerung der S1 um 12 km nach Nagold diskutiert. Die Untersuchung einer Neubaustrecke über Jettingen kam aber zu dem Ergebnis, dass sie zu teuer würde: Der steile Abfall ins Nagoldtal erfordert vor dem Zielbahnhof einen langen Tunnel. Der Landkreis Calw schlug als Alternative die weitgehende Nutzung vorhandener Gleise über Eutingen vor. Das wäre zwar schön für die Gemeinden Gäufelden und Bondorf, der Umweg für Nagold aber zu groß. Der *Verband Region Stuttgart* plädiert daher für eine Schnellbuslinie.

Beim **VD-T** sind die Rahmenbedingungen für die Verlängerung der S1 sehr günstig, denn die Triebwagen kommen in der 30-minütigen Wendezeit in Herrenberg auch nach Nagold und zurück. Die knapp 11 km lange Neubaustrecke kostet rund 250 Millionen Euro und beginnt 500 Meter westlich vom Bahnhof Herrenberg an der Überführung für das Gleis nach Tübingen. Dadurch sind nur gleichzeitige Durchfahrten von/nach Horb und Nagold möglich, Züge von/nach Tübingen und Nagold schließen sich hingegen aus. Das macht aber nichts aus, da es nur RE und S-Bahnen betrifft, die in Herrenberg Anschluss zueinander bieten sollen.



Die folgenden 2 km sind durchschnittlich 30% steil und zweigleisig. Dort begegnen sich die S-Bahnen und Verspätungen bis zu 5 Minuten haben keine Auswirkung auf die Gegenrichtung. Für die folgende eingleisige Trasse gibt es drei Alternativen:

Var. 1 bekommt eine Station in der „neuen Mitte“ von Jettingen zwischen den früher eigenständigen Gemeinden Ober- und Unterjettingen. Beide Teilorte werden dabei gut erschlossen und die S1 für alle gut sichtbar – was vor allem bei den Anwohnern nicht nur für Freude sorgen dürfte. 400 Meter weiter beginnt der 3,5 km lange und durchgängig 40% steile Tunnel nach Nagold.

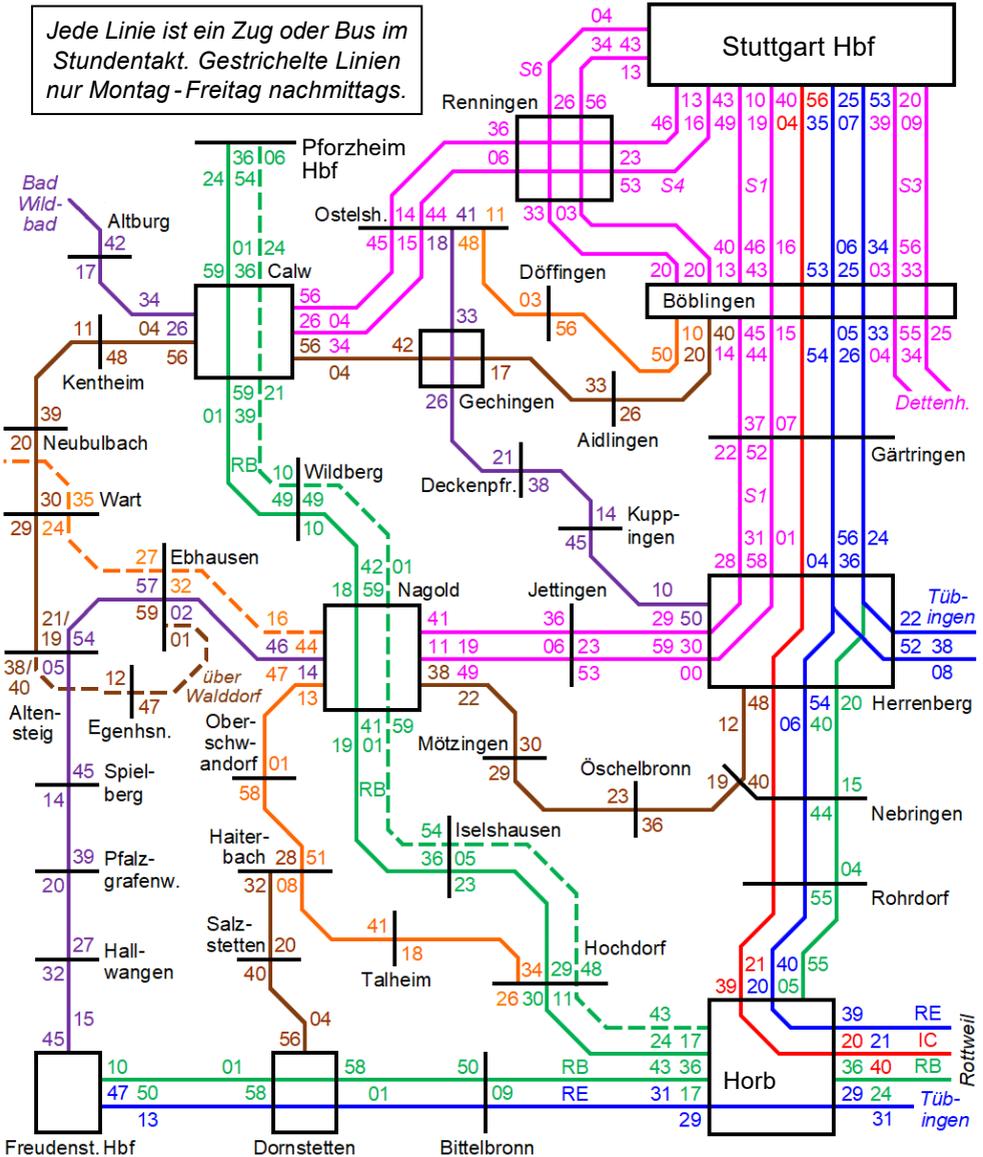
<i>Plochingen</i>		Back	8.19	Sch-		Back	8.49	Sch-		Back	9.19
<i>Esslingen (Neckar)</i>	8.16	-nang	8.31	ord.	8.46	-nang	9.01	ord.	9.16	-nang	9.31
<i>Bad Cannstatt 791</i>	8.29	8.34	8.44	8.54	8.59	9.04	9.14	9.24	9.29	9.34	9.44
Zug	RE	S3	S1	S2	RE	S3	S1	S2	RE	S3	S1 *)
km Stuttgart Hbf (tief)	8.35	8.39	8.49	8.59	9.07	9.09	9.19	9.29	9.35	9.39	9.49
1,1 S-Stadtmitte	[ob.!]	8.41	8.51	9.01	[ob.!]	9.11	9.21	9.31	[ob.!]	9.41	9.51
1,7 S-Feuerse	>	8.42	8.52	9.02	>	9.12	9.22	9.32	>	9.42	9.52
2,5 S-Schwabstraße	<	8.44	8.54	9.04	<	9.14	9.24	9.34	<	9.44	9.54
> S-Herderplatz	8.42	>	>	>	9.14	>	>	>	9.42	>	<
7,5 S-Universität	<	8.49	8.59	9.09	<	9.19	9.29	9.39	<	9.49	9.59
10,1 S-Vaihingen		8.52	9.02	9.12		9.22	9.32	9.42		9.52	10.02
11,2 S-Rohr		54/55	04/05	14/17		24/25	34/35	44/47		54/55	04/05
19,0 Goldberg		9.01	9.11	9.23		9.31	9.41	9.53		10.01	10.11
< Sindelfingen	<	<	<	9.27	<	<	<	9.57	<	<	<
	8.53	9.03	9.13	an	9.25	9.33	9.43	an	9.53	10.03	10.13
20,4 Böblingen	8.54	9.04	9.14		9.26	9.34	9.44		9.54	10.04	10.14
> Böbl. Danziger Str.	>	9.07	>		>	9.37	>		>	10.07	>
< Böblingen Süd	<	9.09	<		<	9.39	<		<	10.09	<
> Holzgerling. Nord	>	9.13	>		>	9.43	>		>	10.13	>
< Holzgerlingen Bf	<	9.16	<		<	9.46	<		<	10.16	<
> Holzgerling.-Buch	>	9.18	>		>	9.48	>		>	10.18	>
< Weil i.S.-Röte	<	9.20	<		<	9.50	<		<	10.20	<
> Weil - Untere Halde	>	9.22	>		>	9.52	>		>	10.22	>
< Dettenhausen	<	9.26	<		<	9.56	<		<	10.26	<
22,3 Hulb		an	9.16			an	9.46			an	10.16
25,7 Ehningen (b.Böbl.)			9.19				9.49				10.19
29,3 Gärtringen			9.22				9.52				10.22
32,1 Nufringen			9.25				9.55				10.25
36,1 Herrenberg	9.04		9.29		9.36		9.59		10.04		10.29
38,7 Haslach	>		9.32		>		10.03		>		10.33
43,0 Jettingen	<		9.36		<		10.03		<		10.33
47,8 Nagold	>		9.41		>		10.11		>		10.41
<i>Nagold 742</i>	<		9.46		<		10.19		<		10.46
<i>Horb 740</i>	9.20		<i>Altensteig</i>		10.05		10.36		10.20		<i>Altensteig</i>

Die Var.2 und 3 bekommen eine Station am Nordrand von Oberjettingen. Unterjettingen wird dadurch nicht so gut erschlossen und braucht eine zusätzliche Buslinie. Bei Var.2 beginnt 500 Meter weiter der 3,5 km lange und durchgängig 40 ‰ steile Tunnel nach Nagold. Var.3 braucht durch geschickte Ausnutzung der Topografie nur drei Tunnel mit einer Gesamtlänge von 2,8 km. Allerdings wäre Widerstand der Anwohner der oberirdischen „Fenster“ bei Emmingen und im Rötental zu erwarten.

<i>Horb 740</i> <i>Nagold 742</i>	7.55	<i>Altensteig</i>			8.40		8.24		8.55	<i>Altenstei</i>	
Zug	>	8.14			>		8.41		>		9.14
	RE	S1	S2	S3	RE	S1	S2	S3	RE	S1	S2
Nagold	>		8.19		>		8.49		>		9.19
Jettingen	<		8.23		<		8.53		<		9.23
Haslach	>		8.27		>		8.57		>		9.27
Herrenberg	8.24		8.30		8.56		9.00		9.24		9.30
Nuffringen			8.34				9.04				9.34
Gärtringen			8.37				9.07				9.37
Ehningen (b.Böbl.)			8.40				9.10				9.40
Hulb			8.43	ab			9.13	ab			9.43
km Dettenhausen	<		<	8.34	<		<	9.04	<		<
3,0 Weil - Untere Halde	>		>	8.37	>		>	9.07	>		>
4,1 Weil i.S.-Röte	<		<	8.39	<		<	9.09	<		<
6,1 Holzgerling.-Buch	>		>	8.41	>		>	9.11	>		>
7,9 Holzgerlingen Bf	<		<	8.43	<		<	9.13	<		<
9,1 Holzgerling. Nord	>		>	8.46	>		>	9.16	>		>
13,1 Böblingen Süd	<		<	8.50	<		<	9.20	<		<
14,1 Böbl. Danziger Str.	>		>	8.52	>		>	9.22	>		>
15,4 Böblingen	8.32		8.45	8.55	9.04		9.15	9.25	9.32		9.45
< Sindelfingen	8.33	ab	8.46	8.56	9.05	ab	9.16	9.26	9.33	ab	9.56
16,8 Goldberg	<	8.33	<	<	<	9.03	<	<	<	9.33	<
24,6 S-Rohr		8.36	8.46	8.56		9.06	9.16	9.26		9.46	9.56
25,7 S-Vaihingen		8.47	8.57	9.07		9.17	9.27	9.37		9.47	9.57
28,3 S-Universität	<	8.50	9.00	9.10	<	9.20	9.30	9.40	<	9.50	10.00
> S-Herderplatz	8.45	>	>	>	9.17	>	>	>	9.45	>	<
33,3 S-Schwabstraße	<	8.55	9.05	9.15	<	9.25	9.35	9.45	<	9.55	10.05
34,1 S-Feuerse	>	8.57	9.07	9.17	>	9.27	9.37	9.47	>	9.57	10.07
34,7 S-Stadtmittle	[ob.!]	8.58	9.08	9.18	[ob.!]	9.28	9.38	9.48	[ob.!]	9.58	10.08
35,8 Stuttgart Hbf (tief)	8.53	9.00	9.10	9.20	9.25	9.30	9.40	9.50	9.53	10.00	10.10
<i>Bad Cannstatt 791</i>		9.05	9.15	9.25	9.30	9.35	9.45	9.55	10.00	10.05	10.15
<i>Esslingen (Neckar)</i>		Sch-	9.28	Back	9.43	Sch-	9.58	Back	10.13	Sch-	10.28
<i>Plochingen</i>		ornd.	9.40	-nang		ornd.	10.10	-nang		ornd.	10.40

[ob!]= RE kommt in Stuttgart Hbf oben in der Bahnsteighalle an.

Die S 1 braucht bei den Var. 1 und 2 elf Minuten von Herrenberg nach Nagold. Var. 3 dauert wegen der längeren Strecke und der engeren Kurven eine Minute länger. Zu den RB von und nach Horb (→ KBS 742) entstehen attraktive Anschlüsse. Die RB von und nach Calw verpasst man hingegen leider knapp – für die meisten Relationen gibt es aber gute Ersatzverbindungen. Ein weiterer Trost ist, dass in Nagold ankommende Busse viele gute S-Bahn- und RB-Anschlüsse erreichen.



799 Stuttgart - Vaihingen - Tübingen / Flughafen - Esslingen

S 11 Esslingen - Stuttgart - Flughafen / Messe

S 12 Schorndorf - Waiblingen - Stuttgart - Dettenhausen - Tübingen

S 13 Backnang - Waiblingen - Stuttgart - Flughaf. / Messe - Esslingen

Die 90.000 Einwohner-Stadt Tübingen hätte beim **VD-T** mit den RE über Herrenberg und Reutlingen zwar bessere Verbindungen nach Stuttgart als in der Realität. 46 bis 52 Minuten zum Hauptbahnhof sind aber nicht „der Hit“, und in die Stadtmitte der Landeshauptstadt dauert es mit Umsteigen in die S- oder Stadtbahn etwa 10 Minuten länger.

Verbesserungen bringt die 25,6 km lange neue Verbindung Leinfelden - Waldenbuch - Tübingen, die rund 400 Millionen Euro kostet. Die neue S 12 bedient sie

und wird in Rohr von der S 2 „geflügelt“. Die Züge bestehen daher aus maximal zwei Triebwagen und es genügen 150 m lange Bahnsteige sowie 250 m lange Ausweichgleise.

Kriterium	1-gleisig	2-gleisig
Vorhandene Strecke mitbenutzen	-	3,1 km
Bis +/- 10 Meter im Gelände neu	11 km	3,5 km
4 Tunnels neu	3,1 km	1,4 km
Hohe Dämme oder Brücken neu	2,5 km	1 km
Summe = 25,6 km	16,6 km	9 km

[Anmerkung: Weil die S 12 in Rohr gleich weiter fährt, muss die S 2 dort 3 Minuten warten und ihre Wendezeit in Sindelfingen verkürzt sich auf 6 Minuten (27 - 33 und 57 - 03). Anschlüsse gehen dabei nicht verloren und die Zeit reicht, damit Fahrer und Triebwagen gleich zurückkehren.]

Der Bahnhof Leinfelden hätte beim **VD-T** schon 1993 bei der Reaktivierung als Vorleistung für die S 12 einen Inselbahnsteig statt zwei Außenbahnsteige bekommen. Denn es wäre schon absehbar gewesen, dass es eines Tages attraktive 3-Minuten-Anschlüsse von Tübingen Richtung Flughafen geben würde. Und die erzeugen keinen Stress für die Fahrgäste, wenn sie beim Umsteigen nur wenige Meter laufen und den Bahnsteig nicht wechseln müssen.

Die neue Strecke beginnt 800 Meter südlich vom Bahnhof Leinfelden und biegt ebenerdig vom vorhandenen Gleispaar ab. Es ist kein Problem, dass eine S 12 aus Tübingen verhindert, dass gleichzeitig eine S 11 Richtung Flughafen fährt: Ansonsten würden die Fahrgäste ihren Anschluss nämlich knapp verpassen.

➤ Der Haltepunkt Steinenbronn liegt in km 20,3 am südöstlichen Ortsrand der 6.500-Einwohner-Gemeinde. Die Station ist zweigleisig und über die nahe Kreuzung der Umgehungsstraße (L 1208) mit der Straße nach Waldenbuch (K 1051) gut erreichbar. Zugkreuzungen gibt es dort bei Verspätungen von 6 bis 10 Minuten.

➤ In km 22,5 gibt es am Nordhang des Aichtals zwei Außenbahnsteige für die 8.500 Einwohner von Waldenbuch. Die folgenden 5 km bis Dettenhausen sind zweigleisig, damit die Züge sich ohne Wartezeiten ausweichen können und Verspätungen bis zu 5 Minuten keine Auswirkung auf die Gegenrichtung haben.

➤ Der Bahnhof Dettenhausen (5.500 Einw.) bekommt auf der vorhandenen Fläche drei Gleise mit je einem Seiten- und Mittelbahnsteig. Im Norden auf Gleis 1 hält die S 12 Richtung Stuttgart, auf Gleis 2 die S 12 Richtung Tübingen und auf Gleis 3 wendet die S 3. Für die knappen 2-Minuten-Anschlüsse von Böblingen/ Holzgerlingen nach Oberaichen/Leinfelden muss man daher nur wenige Schritte über den Inselbahnsteig gehen.

➤ Südlich von Dettenhausen liegt die „Ausweichstelle Heckersklinge“ (km 30,6 - 30,85) und südlich von Bebenhausen die „Ausweichstelle Kirnbachtal“ (km 35,35 - 35,6). Beide haben zwei Gleise und keine Bahnsteige.

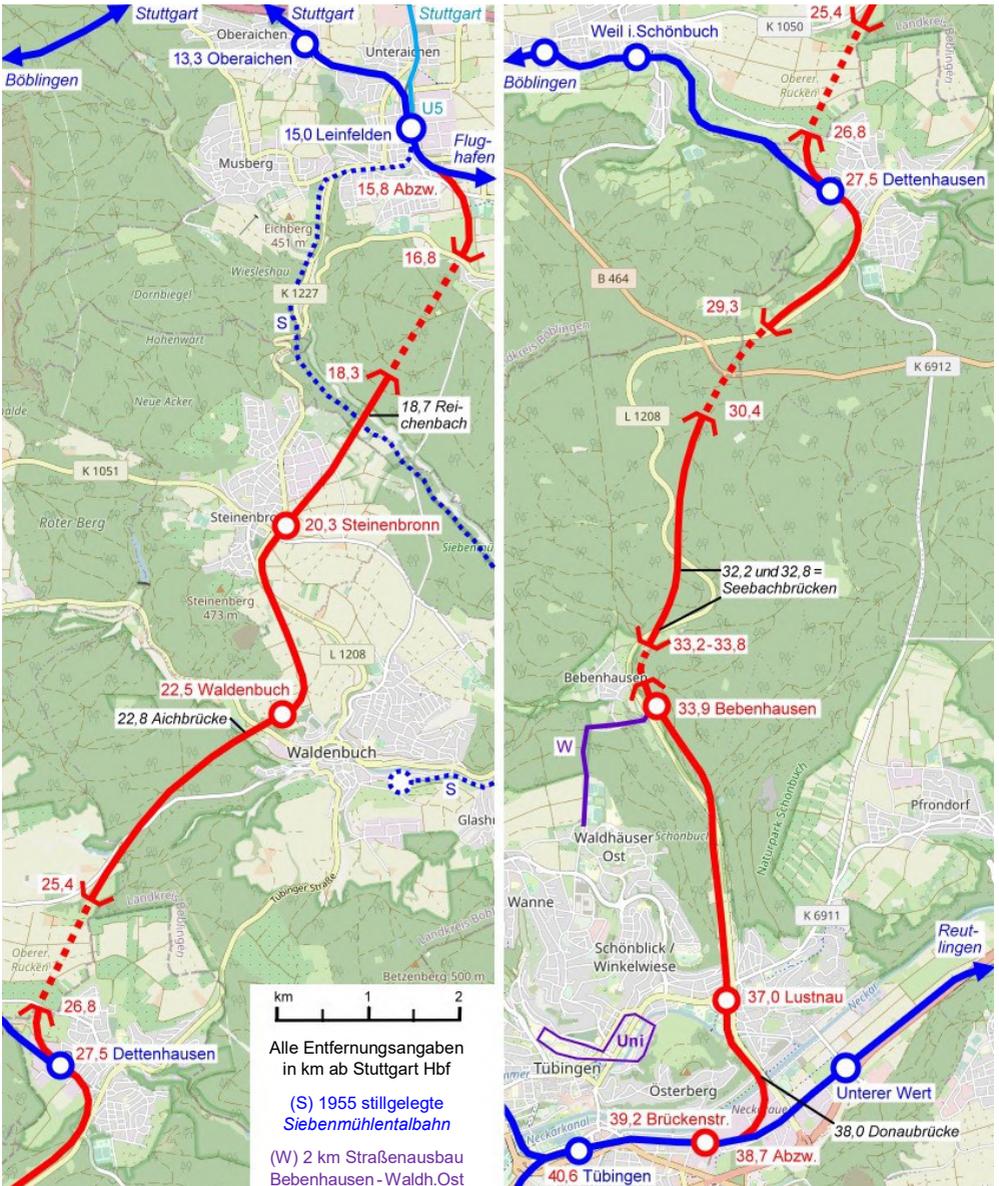
planm.ä.	+ 5 min	+ 10 min	+ 20 min	Auswirkung von Verspätungen	alle planmäßig			Die beiden <i>Ausweichstellen</i> (Awst) sorgen dafür, dass verspätete S-Bahnen nicht lange auf Gegenzüge warten müssen.
8.20	8.55	9.30	10.10	15,0 Leinfelden	9.09	9.39	10.09	
8.24	8.59	34/36	10.14	20,3 Steinenbronn	9.05	9.35	10.05	
8.27	9.02	9.39	10.17	22,5 Waldenbuch	9.02	9.32	10.02	
8.31	9.06	9.43	10.21	27,5 Dettenhausen	8.58	9.28	9.58	
			24/27	30,7 Awst Heckerskling.		[25,5]		
8.36	9.11	9.48	10.30	33,9 Bebenhausen	8.53	9.23	9.53	Auch mit + 20 Minuten erreichen sie Tübingen rechtzeitig für eine pünktliche Rückfahrt.
		50/53		35,5 Awst Kirnbachtal			[51,5]	
8.39	9.14	9.55	10.33	37,0 Tüb.-Lustnau	8.50	9.20	9.50	
8.41	9.16	9.57	10.35	37,0 Tüb.-Brückenstr.	8.48	9.18	9.48	
8.44	9.19	10.00	10.38	40,6 Tübingen Hbf	8.46	9.16	9.46	

➤ Der Tübinger Stadtteil Bebenhausen hat zwar nur 325 Einwohner (Stand 2019), das 1187 gegründete Zisterzienserkloster ist aber ein beliebtes Ausflugsziel. Zudem verlängert der **VD-T** eine der drei Stadtbuslinien, die in der Trabantenstadt Waldhäuser Ost (WHO) enden, um 2 km. Dadurch wird für über 10.000 Einwohner die Reisezeit kürzer als über Tübingen Hbf. Züge und Busse halten am gleichen Bahnsteig gegenüber und es gibt viele Abstellplätze für PKW und Fahrräder.



Ausschnitt aus dem Linienplan für Waldhäuser Ost: An Schultagen fahren von 6 bis 20 Uhr auf den Linien 2, 3, 4 und 5 pro Stunde und Richtung 18 Busse schlecht abgestimmt. Die Fahrt nach Tübingen Hbf dauert vom Ulmenweg mindestens 16 und vom Ahornweg mindestens 13 Minuten. Zum neuen S-Bahnhof Bebenhausen wären es hingegen nur 3 bzw. 6 Minuten. Daher gäbe es beim **VD-T** mit weniger Bussen ein besseres Angebot.

- Der Tübinger Stadtteil Lustnau hat rund 10.000 Einwohner. Die vorhandene Station liegt an der KBS 744 nach Reutlingen etwa 1 km südlich vom Ortszentrum auf der anderen Neckarseite. Der **VD-T** nennt diesen (wie die nahe Autobahnausfahrt) „Unterer Wert“, weil Lustnau mit der S 12 einen neuen Haltepunkt am westlichen Ortsrand erhält. Die Universität liegt von ihm (wie von Tübingen Hbf) etwa 1 km entfernt.
- Die letzten 2 km in Tübingen liegen im Neckartal und die S-Bahn benutzt das Gleispaar der KBS 744 mit. Den Haltepunkt Brückenstr. gibt es in der Realität nicht. Der **VD-T** hätte ihn schon bis 2010 für die *Citybahn* (CB) nach Reutlingen eröffnet. Für die S 12 verlängert er die beiden Außenbahnsteige auf 150 Meter, jeweils zur Hälfte mit einer Höhe von 55 cm (für die CB) und 76 cm Höhe (für die S-Bahn). Wenn die Züge in Doppeltraktion fahren, müssen die Fahrgäste in einer Zughälfte beim Ein- und Aussteigen eine Stufe in Kauf nehmen.
- Im Tübinger Hauptbahnhof gibt es leider längere Wartezeiten, da die S 12 zu den Minuten 15 und 45 ankommt und abfährt, während die anderen Züge zu den Minuten 00 und 30 halten. Ein guter Trost sind die vielen Stadtbusse, die mit ihrem 15-30-Minuten-Taktschema attraktive Anschlüsse zu allen Zügen bieten.
- Die S 12 macht in Tübingen eine „überschlagene Wende“: Fahrer und Triebwagen warten dort 32 Minuten und fahren erst nach der Ankunft des nächsten Zuges zurück. Das ist gut für die Betriebsqualität, weil sich auch große Verspätungen nicht auf die Gegenrichtung auswirken. Es kostet aber auch viel Platz für zwei Bahnsteige, der zum Glück zur Verfügung steht: Die fünf Züge der KBS 744 bis 750 kommen beim **VD-T** nämlich an den langen Bahnsteigkanten der Gleise 1 bis 3 unter. Die S 12 kann daher den (auf 76 cm erhöhten) Inselbahnsteig zwischen Gleis 5 und 6 nutzen, der (bei Verzicht auf das bahnsteiglose Gleis 7) am Westende einen ebenerdigen Ausgang zur Hegelstraße bekommen kann.



Von Tübingen Hbf nach Stuttgart Hbf ist man mit der S 12 zwar nur zwei Minuten schneller als mit dem RE über Reutlingen: Nach Stuttgart Stadtmitte gewinnt man aber eine Viertelstunde und spart das Umsteigen! Zudem müssen nicht alle Tübinger über ihren Hauptbahnhof fahren, wenn man die S-Bahn-Stationen Lustnau und Bebenhausen gut in das städtische Busnetz integriert. Beim **VD-T**

würden nicht mehr alle Busse die Neckarbrücke zwischen Stadtmitte und Tübingen Hbf benutzen und es gäbe z.B. eine direkte Linie Westbahnhof - Stadtmitte - Lustnau - Pfrondorf.

<i>Backnang 792</i>				8.05	Ess-				8.35	Ess-	
<i>Schorndorf 792</i>	7.51		8.14	>	ling.	8.21		8.42	>	ling.	8.51
<i>Waiblingen</i>	8.13		8.24	8.23	<	8.43		8.52	8.53	<	9.13
<i>Bad Cannstatt</i>	8.24			8.34	8.44	8.54		8.59	9.04	9.14	9.24
<i>Stuttg. Hbf (oben)</i>	>		8.33	>	>	>		9.03	>	>	>
Zug	S12	FEX	S10	S13	S11	S12	FEX	S10	S13	S11	S12
km Stuttgart Hbf (tief)	8.29			8.39	8.49	8.59			9.09	9.19	9.19
1,1 S-Stadtmitte	8.31			8.41	8.51	9.01			9.11	9.21	9.21
1,7 S-Feuersee	8.32			8.42	8.52	9.02			9.12	9.22	9.22
2,5 S-Schwabstraße	8.34			8.44	8.54	9.04			9.14	9.24	9.24
7,5 S-Universität	8.39			8.49	8.59	9.09			9.19	9.29	9.29
10,1 S-Vaihingen	8.42			8.52	9.02	9.12			9.22	9.32	9.32
11,2 S-Rohr	44/45			54/57	04/07	14/15			24/27	04/07	44/45
13,3 Oberaichen	8.48	Böb-		9.00	9.10	9.18	Böb-		9.30	9.40	9.48
15,0 Leinfelden	8.50	lingen		9.02	9.12	9.20	lingen		9.32	9.42	9.50
17,1 Echterdingen	<			9.05	9.15	<			9.35	9.45	<
	>	8.49	ab	9.07	9.17	>	9.19	ab	9.37	9.47	>
18,9 Flughafen / Messe	<	8.50	8.58	9.08	an	<	9.20	9.28	9.38	an	<
> Steinenbronn	8.54	>	>	>		9.24	>	>	>		9.54
< Waldenbuch	8.57	<	<	<		9.27	<	<	<		9.57
> Dettenhausen	9.01	>	>	>		9.31	>	>	>		10.01
< Bebenhausen	9.06	<	<	<		9.36	<	<	<		10.06
> Tübingen-Lustnau	9.09	>	>	>		9.39	>	>	>		10.09
< Tüb.-Brückenstr.	9.11	<	<	<		9.41	<	<	<		10.11
> Tübingen Hbf	9.14	>	(S)	(R)		9.44	>	(S)	(R)		10.14
21,0 Bernhausen	an		9.01	9.11		an		9.31	9.41		an
24,8 Neuhausen (Fild)			9.05	9.15				9.35	9.45		
27,8 Nellingen (Fildern)		8.58	08/09	18/19			9.28	38/39	48/49		
30,4 Festo Campus		>	9.12	9.22			>	9.42	9.52		
33,5 Esslingen (Neckar)		<	9.15	9.25			<	9.45	9.55		
<i>Esslingen (N) 791</i>	9.19	>	9.16	9.31	9.29	9.49	>	9.46	10.01	9.59	10.19
<i>Untertürkheim</i>	<	9.04	9.24	9.39	<	<	9.34	9.54	10.09	<	<
<i>Bad Cannstatt</i>	>	Ludw.	9.29	9.44	>	>	Ludw.	9.59	10.14	>	>
<i>Plochingen</i>	9.25	-burg	Herd.	Hbf	9.40	9.55	-burg	Herd.	Hbf	10.10	10.25

Gesamtverkehr Stuttgart Hbf - Schwabstraße - Rohr siehe KBS 798

Anschlüsse in Nellingen (Fildern): (R) = vom IRE aus Ulm (an Min. 14 bzw. 44 → KBS 760) und zum RE nach Reutlingen (ab Min. 23 bzw. 53 → KBS 750);
(S) = zu den IRE nach Stuttgart und Ulm (ab Min. 14 u. 15 bzw. 44 u. 45 → KBS 760).

<i>Plochingen</i>	8.04	Herd.	Ludw	8.19	Hbf	8.34	Herd.	Ludw	8.49	Hbf	9.04
<i>Bad Cannstatt</i>	>	8.00	-burg	>	8.15	>	8.30	-burg	>	8.45	>
<i>Untertürkheim</i>	<	8.05	8.25	<	8.20	<	8.35	8.55	<	8.50	<
<i>Esslingen (N) 791</i>	8.10	8.13	>	8.30	8.28	8.40	8.43	>	9.00	8.58	9.10
Zug	S 12	S 10	FEX	S 11	S 13	S 12	S 10	FEX	S 11	S 13	S 12
Esslingen (Neckar)		8.14	<		8.34		8.44	<		9.04	
Festo Campus		8.17	>		8.37		8.47	>		9.07	
Nellingen (Fildern)		20/21	8.31		40/41		50/51	9.01		10/11	
Neuhausen (Fild)		8.24			8.44		8.54			9.14	
Bernhausen	ab	8.28			8.48	ab	8.58			9.18	ab
km Tübingen Hbf	8.16	(R)	>		(S)	8.46	(R)	>		(S)	9.16
1,4 Tüb.-Brückenstr.	8.18	<	<		<	8.48	<	<		<	9.18
3,6 Tübingen-Lustnau	8.20	>	>		>	8.50	>	>		>	9.20
6,7 Bebenhausen	8.23	<	<		<	8.53	<	<		<	9.23
13,1 Dettenhausen	8.28	>	>		>	8.58	>	>		>	9.28
18,1 Waldenbuch	8.32	<	<		<	9.02	<	<		<	9.32
20,3 Steinenbronn	8.35	>	>		>	9.05	>	>		>	9.35
< Flughafen/Messe	>	8.31	8.39	ab	8.51	>	9.01	9.09	ab	9.21	>
> Echterdingen	<	an	8.40	8.42	8.52	<	an	9.10	9.12	9.22	<
25,6 Leinfelden	>			8.44	8.54	>			9.14	9.24	>
27,3 Oberaichen	8.39		Böb- lingen	8.47	8.57	9.09		Böb- lingen	9.17	9.27	9.39
29,4 S-Rohr	8.41		lingen	8.49	8.59	9.11			9.19	9.29	9.41
30,5 S-Vaihingen	44/45			52/55	02/05	14/15			52/55	02/05	14/15
33,1 S-Universität	8.47			8.57	9.07	9.17			9.27	9.37	9.47
38,1 S-Schwabstraße	8.50			9.00	9.10	9.20			9.30	9.40	9.50
38,9 S-Feuerse	8.55			9.05	9.15	9.25			9.35	9.45	9.55
39,5 S-Stadtmitte	8.57			9.07	9.17	9.27			9.37	9.47	9.57
40,6 Stuttgart Hbf (tief)	8.58			9.08	9.18	9.28			9.38	9.48	9.58
<i>Stuttg. Hbf</i> (oben)	9.00			9.10	9.20	9.30			9.40	9.50	10.00
<i>Bad Cannstatt</i>	>	8.57		>	>	>	9.27		>	>	>
<i>Waiblingen</i>	9.05	9.01		9.15	9.25	9.35			9.45	9.55	10.05
<i>Schorndorf 792</i>	9.16	9.08		<	9.36	9.46	9.36		<	10.06	10.16
<i>Backnang 792</i>	9.39	9.18		Ess- ling.	>	10.09	9.46		Ess- ling.	>	10.39
				ling.	9.55				ling.	10.25	

Das Titelbild zeigt den Stuttgarter Hauptbahnhof im März 2008, bevor sein Abbruch für „Stuttgart 21“ und die wahnwitzige Verlegung aller Gleise unter die Erde begann. (© The weaver at de. wikipedia.)

Der VD-T hätte das Gleisvorfeld so modernisiert, wie es der VCD Deutschland vorschlägt. Und natürlich müssten nicht alle Züge und Fahrgäste unter die Erde.