

Nr.	Zulauf bzw. Bereich	Betriebsstelle / Abschnitt	Maßnahmenkategorie	Beschreibung Maßnahme	Nutzen	Ermöglichung von zusätzlichen Trassen in den Konzepten mit Regelbetrieb	Menge / zusätzliche Länge /	primärer Auslöser	Basis D takt	Referenzfall	Ergänzungsst ation	Regional-T- Spange	optionale Qualitätsmaßnah me	Projektspezifische Grobkostenschätzung aus div. Gutachten	Bemerkung
1	Filstalbahnhof	Geislingen	zusätzliches Bahnsteiggleis	Bahnsteig an Gleis 4 (425 m)	Haltemöglichkeit für hochwertige IRE von Ulm nach Stuttgart (2 Züge/h)	-	1	Ausweitung Regionalverkehr		x	x	x			
2	Filstalbahnhof	Geislingen	zusätzliches Bahnsteiggleis	zusätzliches von der Gegenrichtung unabhängig erreichbares Bahnsteiggleis	Wendemöglichkeit für S-Bahn	30-Takt S-Bahn Göppingen – Geislingen	1	Ausweitung S-Bahn		x	x	x			
3	Filstalbahnhof	Geislingen	Bahnsteigerverlängerung	Bahnsteigerverlängerung auf 425 m von Gleis 2	Halt von 425 m langen Zügen	-	45	425 m lange Züge		x	x	x			
4	Filstalbahnhof	Geislingen	Anpassung in einem Bahnhofskopf	Verschwenkung der Achsen der durchgehenden Hauptgleise für zusätzliches von der Gegenrichtung unabhängig erreichbares Wendegleis	halbstündlicher S-Bahn-Verkehr nach Geislingen	30-Takt S-Bahn Göppingen – Geislingen	2	Ausweitung S-Bahn		x	x	x			
5	Filstalbahnhof	Geislingen	mittiges Wendegleis ohne Bahnsteig	Bau eines unabhängig der Gegenrichtung erreichbaren Wendegleises südlich beziehungsweise östlich des Bahnhof	Wendemöglichkeit für HVZ-Verkehre	120-Takt HVZ-Zug Göppingen – Geislingen	1	Ausweitung Regionalverkehr		x	x	x			
6	Filstalbahnhof	Göppingen	Anpassung in einem Bahnhofskopf	Umbau mit Erhöhung der Ein- und Ausfahrtsgeschwindigkeit auf Gleis 7	Wendemöglichkeit für Verstärkerzüge	60-Takt HVZ-Zug Plochingen – Göppingen	2	Ausweitung Regionalverkehr		x	x	x			
7	Filstalbahnhof	Göppingen	Bahnsteigerverlängerung	Bahnsteigerverlängerung von Gleis 7	Halt von 425 m langen Zügen	-	155	425 m lange Züge		x	x	x			
8	Filstalbahnhof	Plochingen	zusätzliches Bahnsteiggleis	zwei zusätzliche Bahnsteiggleise für wendende Züge	Herstellung der Wendemöglichkeit für bis zu 2 endende HVZ-Züge abhängig von Ergänzungsstation oder Regional-T-Spange	2 x 60-Takt HVZ-Züge Plochingen – Stuttgart-Bad Cannstatt	2	Ausweitung Regionalverkehr			x	x			
9	Filstalbahnhof	Plochingen	Bahnsteigerverlängerung	Bahnsteigerverlängerung von mindestens 2 Gleisen auf 425 m	Halt von 425 m langen Zügen	-	430	425 m lange Züge		x	x	x			
10	Filstalbahnhof	Plochingen	mittiges Wendegleis ohne Bahnsteig	Bau eines unabhängig der Gegenrichtung erreichbaren Wendegleises östlich des Bahnhofs	Wendemöglichkeit für Züge der Schusterbahn	60-Takt S-Bahn Plochingen – Schusterbahn	1	Ausweitung S-Bahn		x	x	x			
11	Filstalbahnhof	Plochingen	Überwerfungsbauwerk	niveaufreie Einbindung der S-Bahn in die Fernbahn westlich von Plochingen	Möglichkeit für S-Bahn-Verlängerungen bis Göppingen und Metzingen	30-Takt S-Bahn Plochingen – Göppingen + 30-Takt S-Bahn Plochingen – Metzingen	1	Ausweitung S-Bahn		x	x	x			
12	Filstalbahnhof	Plochingen	Überwerfungsbauwerk	niveaufreie Einbindung des Asts von / nach Tübingen in die S-Bahn und Fernbahn auf der Filstalbahnhof	Ausweitung des Zugverkehrs, Vermeidung von Abkreuzungskonflikten zwischen Zügen aus dem Filstal und Tübingen / Kirchheim (Teck)	3 Züge Plochingen – Kirchheim (Teck) / Tübingen, 4,5 Züge Plochingen – Göppingen	1	Ausweitung Regionalverkehr		x	x	x			
13	Filstalbahnhof	Untertürkheim	zusätzliche Weichenverbindung	drei zusätzliche Weichenverbindungen für eine Fahrmöglichkeit von der S-Bahn auf die Fernbahn Richtung Stuttgart-Bad Cannstatt	Nutzung der Ergänzungsstation und Regional-T-Spange für S-Bahnen von Plochingen im Störfall der Stammstrecke	-	3	Störfall S-Bahn-Stammstrecke			s	s			
14	Filstalbahnhof	Esslingen	mittiges Wendegleis ohne Bahnsteig	Bau eines unabhängig der Gegenrichtung erreichbaren Wendegleises östlich des Bahnhofs	zweistündlicher Fernverkehr bis Esslingen	120-Takt FV Stuttgart – Esslingen	1	Ausweitung Fernverkehr		x	x	x			
15	Filstalbahnhof	Esslingen	Bahnsteigerverlängerung	Bahnsteigerverlängerung der Gleise 2, 3, 5 und 6 auf 425 m,	Halt von 425 m langen Zügen	-	85	425 m lange Züge		x	x	x			
16	Filstalbahnhof	Ulm Hbf	mittiges Wendegleis ohne Bahnsteig	Bau eines unabhängig der Gegenrichtung erreichbaren Wendegleises östlich des Bahnhofs	Wendemöglichkeit für IRE-Züge in Ulm	60-Takt IRE Ulm – Geislingen	1	425 m lange Züge		x	x	x			
17	Filstalbahnhof	Stuttgart-Bad Cannstatt	Anpassung in einem Bahnhofskopf	zusätzliche Weichenverbindungen im S-Bahn-Bereich im Ostkopf	Nutzung von Gleis 3 als Wendegleis von Osten sowohl im Störfall Hbf als auch im Störfall der S-Bahn-Stammstrecke	-	1	Störfall S-Bahn-Stammstrecke		s	s	s			
18	Filstalbahnhof	Stuttgart-Bad Cannstatt	Bahnsteigerverlängerung	Bahnsteigerverlängerung auf 425 m auf Gleis 5 und 8 entsprechend der Planungen von Obermayer	Bedienung von Stuttgart-Bad Cannstatt mit FV im Störfall Hbf	-		425 m lange Züge				s		5,3	lediglich im Fall mit T-Spange, baulich abgestimmtes Konzept mit Obermeyer, Quelle der Kosten: Obermeyer
19	Filstalbahnhof	Plochingen	Anpassung in einem Bahnhofskopf	zahlreiche Anpassungen entsprechend der Platzierungen der Überwerfungen um sowohl den Ast nach Göppingen als auch den Ast nach Tübingen niveaufrei an die Fern- und S-Bahn anzubinden und eine parallele Einfahrmöglichkeiten zwischen Fernbahn und S-Bahn und Fernbahn von Osten und Westen zu schaffen	Erhöhung der Kapazität	30-Takt S-Bahn Plochingen – Göppingen + 30-Takt S-Bahn Plochingen – Metzingen	4	Ausweitung S-Bahn		x	x	x			
20	Frankenbahn	Heilbronn Hbf	Bahnsteigerverlängerung	Bahnsteigerverlängerung auf 425 m von mindestens 2 Gleisen in Abhängigkeit der abgeleiteten Überwerfung	Halt von 425 m langen Zügen	-	410	425 m lange Züge		x	x	x			
21	Frankenbahn	Heilbronn Hbf	Überwerfungsbauwerk	zweigleisige Überwerfung für die Kraichgaubahn vom Bahnhofsvorplatz über die Frankenbahn in Richtung Eppingen	Beibehaltung der Durchbindung von der Kraichgaubahn in die Heilbronner Innenstadt	-	1	Ausweitung Regionalverkehr		x	x	x			
22	Frankenbahn	Lauffen (Neckar)	zusätzliches Bahnsteiggleis	zusätzliches Bahnsteiggleis	Wendemöglichkeit für S-Bahnen und überschlagende Wenden	30-Takt S-Bahn Bietigheim-Bissingen – Lauffen (Neckar)	2	Ausweitung S-Bahn		x	x	x			
23	Frankenbahn	Lauffen (Neckar)	zusätzliches Bahnsteiggleis	zusätzliches Bahnsteiggleis	Wendemöglichkeit für HVZ-Züge	2 x 60-Takt HVZ-Züge Bietigheim-Bissingen – Lauffen (Neckar)	1	Ausweitung Regionalverkehr		x	x	x			
24	Frankenbahn	Neuer Halt	bessere Erschließung	neuer Haltepunkt	bessere Erschließung	-	1	425 m lange Züge		x	x	x			Vorgabe durch Land oder andere Untersuchung
25	Frankenbahn	Bietigheim-Bissingen	Bahnsteigerverlängerung	Bahnsteigerverlängerung auf 425 m von zwei Gleisen	Halt von 425 m langen Zügen	-	14	425 m lange Züge		x	x	x			
26	Frankenbahn	Bietigheim-Bissingen	Überwerfungsbauwerk	Überwerfung für Züge von Heilbronn nach Stuttgart im Südkopf des Bahnhofs mit Anbindung an die S-Bahn- und Fernbahn-Gleise nach Stuttgart	unabhängige Fahrwege zwischen Zügen verschiedener Relationen, Verlängerung der S-Bahn über Bietigheim-Bissingen hinaus	1,5 Züge/h Bietigheim-Bissingen – Vaihingen (Enz), 9 Züge/h Bietigheim-Bissingen – Lauffen (Neckar)	1	Ausweitung Regionalverkehr		x	x	x			
27	Frankenbahn	Bietigheim-Bissingen	zusätzliches Bahnsteiggleis	zusätzliches von der Gegenrichtung unabhängig erreichbares Bahnsteiggleis	stündliche Verlängerung der Züge der Schusterbahn von Kornwestheim bis Bietigheim-stündliche Verlängerung der S-Bahn auf der Schusterbahn von Kornwestheim bis Bietigheim-Bissingen	60-Takt S-Bahn Kornwestheim – Bietigheim-Bissingen	2	Ausweitung S-Bahn		x	x	x			zusätzliche Nutzung durch 60-Takt im Fall mit T-Spange
28	Frankenbahn	Bietigheim-Bissingen	Anpassung in einem Bahnhofskopf	Verschwenkung der Achsen der durchgehenden Hauptgleise der Frankenbahn auf die heutigen Gleise 8 und 11	Vermeidung von Abkreuzungskonflikten zwischen Zügen aus dem Filstal und Tübingen / Kirchheim (Teck)	60-Takt S-Bahn Kornwestheim – Bietigheim-Bissingen	2	Ausweitung S-Bahn		x	x	x			zusätzliche Nutzung durch 60-Takt im Fall mit T-Spange
29	Frankenbahn	Ludwigsburg	Bahnsteigerverlängerung	Bahnsteigerverlängerung von Gleis 1 auf 425 m	Haltemöglichkeit für nach Norden fahrende 425 m lange Züge in Ludwigsburg	-	134	Ausweitung Regionalverkehr		x	x	x			
30	Frankenbahn	Ludwigsburg	zusätzliches Bahnsteiggleis	zusätzliches Gleis auf der Fernbahn Richtung Norden	Erhöhung der im Fahrplan vorhandenen Wiederbelegungszeit an den Bahnsteigen sowie erweiterte Möglichkeiten im Störfall	-	1	Ausweitung Regionalverkehr					x		
31	Frankenbahn	Kornwestheim Gbf	Wende-/Abstellmöglichkeit	Schaffung von Wende- und Abstellmöglichkeiten	Führung von Zügen von Norden bis Ludwigsburg	2 x 60-Takt MEX + 3 x 120-Takt HVZ-Zug Ludwigsburg – Bietigheim-Bissingen	3	Ausweitung Regionalverkehr		x	s	s			mit Zusatzinfrastruktur im Kernbereich reine Störfallinfrastruktur
32	Frankenbahn	Kornwestheim	mittiges Wendegleis ohne Bahnsteig	Reaktivierung des mittigen Wendegleises erreichbaren von Kornwestheim auf der S-Bahn	Wendemöglichkeit im Bahnhof Kornwestheim für S-Bahnen von Norden	30-Takt S-Bahn Marbach (Neckar) - Ludwigsburg - (Kornwestheim)	1	Ausweitung S-Bahn		x	s	s			mit Zusatzinfrastruktur im Kernbereich reine Störfallinfrastruktur
33	Frankenbahn	Stuttgart-Feuerbach	zusätzliches Bahnsteiggleis	Bahnsteige an den Ferngleisen für den RV-Halt in Stuttgart-Feuerbach	bessere Erschließung	-	2	Ausweitung Regionalverkehr			x	x		19,7	Quelle der Kosten: Obermeyer
34	Frankenbahn	Stuttgart-Feuerbach	zusätzliche Weichenverbindung	zwei zusätzliche Weichenverbindungen nördlich des Regionalbahnhofs zur Ermöglichung von mehreren wendenden Zügen im Störfall	zusätzlicher 30-Takt MEX im Störfall Hbf bis Feuerbach	-	2	Störfall Hbf		s					
35	Frankenbahn	Lauffen (Neckar) – Leonbronn	Reaktivierung	Reaktivierung und Elektrifizierung der Zabergäubahn	bessere Erschließung	-	-	Ausweitung S-Bahn	x						
36	Gäubahn	Böblingen	zusätzliches Bahnsteiggleis	zusätzliches Bahnsteiggleis	2 Wendegleise für die Rankbachtalbahn im Bahnhof für 15-Takt	30-Takt S-Bahn Renningen – Böblingen	1	Ausweitung S-Bahn		x	x	x			
37	Gäubahn	Böblingen	Gleisverlängerung	Verlängerung des Wendegleises	Wendemöglichkeit für von Norden kommende 210 m lange S-Bahnen	60-Takt S-Bahn Stuttgart-Vaihingen – Böblingen	-	Ausweitung S-Bahn	x						
38	Gäubahn	Gärtingen	mittiges Wendegleis ohne Bahnsteig	Bau eines unabhängig der Gegenrichtung erreichbaren Wendegleises südlich des Bahnhofs	Wendemöglichkeit für von Norden kommende 210 m lange S-Bahnen	60-Takt S-Bahn Stuttgart-Vaihingen – Gärtingen	1	Ausweitung S-Bahn		x	x	x			
39	Gäubahn	Bondorf	Anpassung in einem Bahnhofskopf	Verschwenkung der Achsen der durchgehenden Hauptgleise für von der Gegenrichtung unabhängig erreichbares Wendegleis auf Gleis 2	Wendemöglichkeit für von Norden für Regionalverkehr	60-Takt HVZ-Zug bis Bondorf	2	Ausweitung Regionalverkehr		x	x	x			
40	Gäubahn	Horb	Bahnsteigerverlängerung	Bahnsteigerverlängerung auf 300 m von Gleis 1	Wendemöglichkeit für S-Bahn-Züge von Norden am Bahnsteig	30 + 60 Takt S-Bahn Herrenberg – Horb	179	Ausweitung S-Bahn		x	x	x			
41	Gäubahn	Horb	mittiges Wendegleis ohne Bahnsteig	Bau von zwei unabhängig der Gegenrichtung erreichbaren Wendegleisen westlich des Bahnhofs	Wendemöglichkeit für HVZ-Züge von Norden	60 + 120 Takt bis Horb im HVZ-Verkehr	2	Ausweitung Regionalverkehr		x	x	x			
42	Gäubahn	Horb	Anpassung in einem Bahnhofskopf	Verschwenkung der Achsen der durchgehenden Hauptgleise für von der Gegenrichtung unabhängig erreichbares Wendegleis auf Gleis 2, zusätzliche Weichenverbindungen	Wendemöglichkeit für S-Bahn-Züge von Norden am Bahnsteig	30 + 60 Takt S-Bahn Herrenberg – Horb	2	Ausweitung S-Bahn		x	x	x			
43	Gäubahn	Eutingen im Gäu	Anpassung in einem Bahnhofskopf	Herstellung der Erreichbarkeit von der Strecke 4890 nach Gleis 1 im Westkopf	Vermeidung von Abkreuzungskonflikten von Zügen aus Freudenstadt im Nordkopf	120-Takt HVZ-Zug Herrenberg – Horb	1	Ausweitung Regionalverkehr		x	x	x			
44	Gäubahn	Westportal Pfaffensteigtunnel	zusätzliche Weichenverbindung	eine zusätzliche Weichenverbindung vor Ausfädelung der Gäubahn aus dem Pfaffensteigtunnel	eingleisiger Betrieb des Pfaffensteigtunnels im Störfall Hbf	-	1	Störfall Hbf		s	s	s			
45	Gäubahn	Herrenberg	Überwerfungsbauwerk	niveaufreie Einbindung der Ammertalbahn in die Gäubahn	Qualitätsverbesserung	-	1	Ausweitung Regionalverkehr					x		
46	Gäubahn	Böblingen	Anpassung in einem Bahnhofskopf	Wendemöglichkeit und Anpassung der Gleisanlage im Nordkopf und Südkopf	Wendemöglichkeit für halbständlichen Verstärkerverkehr auf der Schönbuchbahn mit gesänderter Fahrlage gegenüber dem Status quo	-	2	Ausweitung S-Bahn		x	x	x			
47	Gäubahn	Pfaffensteigtunnel	Neubaustrecke	Anbindung der Gäubahn an den Stuttgarter Hbf	Maßnahme Deutschlandtakt	-	-	Infrastruktur Deutschlandtakt	x						
48	Generell	zahlreiche Standorte	Wende-/Abstellmöglichkeit	Abstellmöglichkeiten + Werkstätten im MEX-Bereich	Betrieb der zusätzlichen Verkehre im Netz	-	zu ermitteln	Ausweitung Regionalverkehr		x	x	x			
49	Generell	zahlreiche Standorte	Wende-/Abstellmöglichkeit	Abstellmöglichkeiten + Werkstätten im S-Bahn-Netz	Betrieb der zusätzlichen Verkehre im Netz	-	zu ermitteln	Ausweitung S-Bahn		x	x	x			
50	Generell	netzweit	Leit- und Sicherungstechnik	Ausbau der Leit- und Sicherungstechnik für zwei Minuten betriebliche Zugfolge im ganzen betrachteten Netz	Ermöglichung von hohen Zugzahlen insbesondere im Stuttgarter Hbf	-	-	Ausweitung Regionalverkehr	x						
51	HGV-Strecke Mannheim – Stuttgart – Wendlingen – Ulm	Abzweig Neckartal – Oberboihingen	Neubaustrecke	Große Wendlinger Kurve (zweigleisige Verbindung zwischen der Neckar-Alb-Bahn und der Neubaustrecke Ulm – Wendlingen – Stuttgart Hbf)	höhere Kapazität	-	-	Infrastruktur Deutschlandtakt	x						
52	HGV-Strecke Mannheim – Stuttgart – Wendlingen – Ulm	Neuer Nordzulauf	Neubaustrecke	direkte Verbindung zwischen dem Bereich am Nordportal des Tunnel "Langes Feld" und dem Stuttgarter Hbf	Maßnahme Deutschlandtakt	-	-	Infrastruktur Deutschlandtakt	x						
53	HGV-Strecke Mannheim – Stuttgart – Wendlingen – Ulm	Südportal Fildertunnel	Ein- und Aussteighilfe für Triebfahrzeugführer	Schaffung einer Wendemöglichkeit im Bereich des Ostportals des Fildertunnels	3 Züge mehr pro Stunde zum Flughafen im Störfall Hbf	-	1	Störfall Hbf		s	s	s			
54	HGV-Strecke Mannheim – Stuttgart – Wendlingen – Ulm	Bruchsal Hbf	Bahnsteigerverlängerung	Bahnsteigerverlängerung auf 425 m von zwei Gleisen	Halt von 425 m langen Zügen	-	28	425 m lange Züge		x	x	x			
55	Kernbereich	Ergänzungsstation	Neubaustrecke	Bau der Ergänzungsstation mit 6 Gleisen; Anbindung an die Panoramabahn (niveaugleich), die S-Bahn und Fernbahn nach Stuttgart-Feuerbach (niveaufrei) sowie die Fernbahn nach Stuttgart-Bad Cannstatt (niveaufrei)	-	-	Wert in anderer Untersuchung ermittelt	Ausweitung Regionalverkehr			x			757	Quelle der Kosten: Obermeyer Derzeit veröffentlicht sind die Kosten der Variante mit Anbindung an die S-Bahn nach Bad Cannstatt. Im Konzept ist allerdings die ca. 28 Mio. € günstigere Anbindung an die Fernbahn nach Bad Cannstatt
56	Kernbereich	Stuttgart-Feuerbach – Stuttgart-Bad Cannstatt	Neubaustrecke	Bau der Regional-T-Spange mit Anbindung an die Fernbahn in Stuttgart-Feuerbach (niveaufrei) und Stuttgart-Bad Cannstatt (niveaufrei)	-	-	andere Untersuchung	Ausweitung Regionalverkehr				x		210	Quelle der Kosten: Obermeyer
57	Kernbereich	Stuttgart Heilbronner Straße – Stuttgart-Bad Cannstatt	Neubaustrecke	Bau des Nordkreuzes mit Anbindung an die Panoramabahn (niveaugleich) und an die S-Bahn-Gleise nach Stuttgart-Bad Cannstatt (niveaufrei)	-	-	Wert in anderer Untersuchung	Ausweitung S-Bahn				x		200	Quelle der Kosten: Obermeyer
58	Kernbereich	P-Option	Neubaustrecke	zweigleisige niveaufreie Fahrmöglichkeit von der Fernbahn von Zuffenhausen auf den Zulauf nach Stuttgart Hbf aus Richtung Bad Cannstatt	Maßnahme Deutschlandtakt	-	-	Infrastruktur Deutschlandtakt	x						
59	Kernbereich	Stuttgart Hbf	Neubaustrecke	Bahnprojekt S21 mit Umgestaltung des Bahnknotts Stuttgart	-	-	Wert in anderer Untersuchung	Ausweitung Fernverkehr	x						
60	Kernbereich	Stuttgart Mitnachtsstraße	zusätzliches Bahnsteiggleis	zusätzliches Bahnsteiggleis	Führung eines zusätzlichen 30-Takts der S-Bahn zur Mitnachtsstraße im Störfall S-Bahn-Stammstrecke	-	Wert in anderer Untersuchung	Störfall Hbf		s	s	s		0	Kosten noch zu klären; alternativ ist auch die Wendenanlage zwischen Mitnachtsstr. und Hbf nutzbar
61	Kleine Murrbahn	Erdmannhausen-Rielingshausen	Neuer Kreuzungsbahnhof	Kreuzungsbahnhof für die S-Bahn mit geänderten Fahrlagen	Herstellung der Fahrbarkeit auf der kleinen Murrbahn mit neuen Fahrlagen und besseren Anschlüssen	-	1	Ausweitung S-Bahn		x	x	x			
62	Kleine Murrbahn	Marbach (Neckar) – Benningen	2-gleisiger Ausbau	2-gleisiger Ausbau des Abschnitts Benningen - Marbach	Erhöhung der Kapazität	2 x 30-Takt S-Bahn Marbach – Stuttgart	1,1	Ausweitung S-Bahn		x	x	x		50	
63	Kleine Murrbahn	Marbach (Neckar)	zusätzliches Bahnsteiggleis	zwei zusätzliche Bahnsteiggleise in Marbach, ggf. mit Umbau von Gleis 3 zum Durchgangsgleis	Ausbau des Angebots sowie zusätzliche Direktverbindungen ab Marbach (z. B. Marbach – Panoramabahn)	2 x 30-Takt S-Bahn Marbach – Stuttgart	2	Ausweitung S-Bahn		x	x	x			
64	Maßnahmenbündel Panoramabahn	Böblingen – Dettenhausen	Bahnsteigerverlängerung	Bahnsteigerverlängerung auf 140 m an allen Haltepunkten und Bahnhöfen der Schönbuchbahn	Herstellung der Nutzbarkeit für S-Bahn-Züge in Doppeltraktion (ca. 2 x 70 m)	-	800	Ausweitung S-Bahn		x	x	x			
65	Maßnahmenbündel Panoramabahn	Kornthal – Heimerdingen	Bahnsteigerverlängerung	Bahnsteigerverlängerung auf 140 m an allen Haltepunkten und Bahnhöfen der Strohgläubahn	Herstellung der Nutzbarkeit für S-Bahn-Züge in Doppeltraktion (ca. 2 x 70 m)	-	Wert in anderer Untersuchung	Ausweitung S-Bahn		x	x	x		11	Wert des VWI aus der Infrastrukturtabelle
66	Maßnahmenbündel Panoramabahn	Herrenberg – Tübingen	Bahnsteigerverlängerung	Bahnsteigerverlängerung auf 140 m an allen Haltepunkten und Bahnhöfen der Ammertalbahn	Herstellung der Nutzbarkeit für S-Bahn-Züge in Doppeltraktion (ca. 2 x 70 m)	-	Wert in anderer Untersuchung	Ausweitung S-Bahn		x	x	x		12,5	Wert des VWI aus der Infrastrukturtabelle
67	Maßnahmenbündel Panoramabahn	Herrenberg	Anpassung in einem Bahnhofskopf	Anschluss der Ammertalbahn an die Gäubahn im Südkopf von Herrenberg	Durchbindung der Ammertalbahn auf die Panoramabahn	-	1	Ausweitung S-Bahn		x	x	x			
68	Maßnahmenbündel Panoramabahn	Stuttgart-Österfeld (Bahnsteige an der Panoramabahn)	neuer Halt	neuer Halt	Bedienung von Stuttgart-Österfeld auch durch Züge der Panoramabahn	-	1	bessere Erschließung		x	x	x			Vorgabe durch Land oder andere Untersuchung
69	Maßnahmenbündel Panoramabahn	Stuttgart-Vaihingen	Bahnsteigerverlängerung	Bahnsteigerverlängerung auf 300 m von Gleis 1 und 4	Bedienung durch Gäubahn-IC im Störfall Hbf	-	190	425 m lange Züge		s	s	s			
70	Maßnahmenbündel Panoramabahn	Stuttgart-Dachswald	neuer Halt	neuer Halt	bessere Erschließung	-	1	bessere Erschließung		x	x	x			Vorgabe durch Land oder andere Untersuchung
71	Maßnahmenbündel Panoramabahn	Stuttgart West	neuer Halt	neuer Halt	bessere Erschließung	-	1	bessere Erschließung		x	x	x			Vorgabe durch Land oder andere Untersuchung
72	Maßnahmenbündel Panoramabahn	Stuttgart Herderplatz	neuer Halt	neuer Halt	bessere Erschließung	-	1	bessere Erschließung		x	x	x			Vorgabe durch Land oder andere Untersuchung
73	Maßnahmenbündel Panoramabahn	Stuttgart Köhlestraße	neuer Halt	neuer Halt	bessere Erschließung	-	1	bessere Erschließung		x	x	x			Vorgabe durch Land oder andere Untersuchung
74	Maßnahmenbündel Panoramabahn	Stuttgart-Lenzhalde	neuer Halt	neuer Halt	bessere Erschließung	-	1	bessere Erschließung		x	x	x			Vorgabe durch Land oder andere Untersuchung
75	Maßnahmenbündel Panoramabahn	Stuttgart Türlenstraße	neuer Halt	neuer Halt	bessere Erschließung	-	1	bessere Erschließung		x	x	x			Vorgabe durch Land oder andere Untersuchung
76	Maßnahmenbündel Panoramabahn	Stuttgart Heilbronner Straße	neuer Halt	neuer Halt	bessere Erschließung	-	1	bessere Erschließung		x	x	x			Vorgabe durch Land oder andere Untersuchung
77	Maßnahmenbündel Panoramabahn	Stuttgart Nordhalt	neuer Halt	Bau des Nordhalts an der Panoramabahn (mit einer Bahnsteigkante)	bessere Erschließung	-	-	bessere Erschließung	x						Vorgabe durch Land oder andere Untersuchung
78	Maßnahmenbündel Panoramabahn	Stuttgart Nordhalt	zusätzliches Bahnsteiggleis	Bahnsteig am östlichen Gleis der Panoramabahn beim Nordhalt	erforderlich für niveaufreie Anbindung der Panoramabahn, Kapazitätssteigerung im Regelbetrieb und Störfall	2 x 30 Takt S-Bahn via Panoramabahn	1	Ausweitung S-Bahn		x	x	x			

79	Maßnahmenbündel Panoramabahn	Stuttgart Nordhalt / Stuttgart Nordbahnhof	Überwerfungsbauwerk	niveaufreie Einbindung der Panoramabahn an die S-Bahn in Richtung Stuttgart- Feuerbach	Vermeidung von Kreuzungskonflikten bei der Fahrt im Gegengleis der Fernbahn; leistungsfähige Anbindung im Störfall der S-Bahn	2 x 30' Takt S-Bahn via Panoramabahn	Wert in anderer Untersuchung	Ausweitung S-Bahn	x	x	x	40	Quelle der Kosten: Obermeyer
80	Maßnahmenbündel Panoramabahn	Kornthal – Heimerdingen	Elektrifizierung	Elektrifizierung der Strohgäubahn für Durchbindung auf die Panoramabahnnetz	Einsatz von Standardfahrzeugen für die Durchbindung der Strohgäubahn auf die Schönbuchbahn	-	Wert in anderer Untersuchung	Ausweitung S-Bahn	x	x	x	14	Wert des VWI aus der Infrastrukturtabelle
81	Maßnahmenbündel Panoramabahn	Kornthal	zusätzliches Bahnsteiggleis	zwei zusätzliche Bahnsteiggleise	Durchbindung der Strohgäubahn auf die Panoramabahn	-	2	Ausweitung S-Bahn	x	x	x		
82	Maßnahmenbündel Panoramabahn	Kornthal – Kornthal Gymnasium	2-gleisiger Ausbau	zweigleisiger Ausbau Kornthal – Kornthal Gymnasium	kürzere Fahrzeiten Strohgäubahn durch fliegende Kreuzungen, Durchbindung der Strohgäubahn auf die Panoramabahn	-	1,4	Ausweitung S-Bahn	x	x	x		
83	Maßnahmenbündel Panoramabahn	Hemmingen	Neuer Kreuzungsbahnhof	Kreuzungsbahnhof für neue Fahrpläne auf der Strohgäubahn	Durchbindung der Strohgäubahn auf die Panoramabahn	-	1	Ausweitung S-Bahn	x	x	x		
84	Maßnahmenbündel Panoramabahn	Schönbuch Troppel – Weil im Schönbuch Röte	2-gleisiger Ausbau	zweigleisiger Ausbau Schönbuch Troppel – Weil im Schönbuch Röte	Durchbindung der Schönbuchbahn auf die Panoramabahn	-	1,1	Ausweitung S-Bahn	x	x	x		
85	Maßnahmenbündel Panoramabahn	Böblingen	Überwerfungsbauwerk	niveaufreie Einbindung der Schönbuchbahn im Nord- oder Südkopf	Durchbindung der Schönbuchbahn auf die Panoramabahn	-	1	Ausweitung S-Bahn	x	x	x		
86	Maßnahmenbündel Panoramabahn	Pfäffingen – Entringen	2-gleisiger Ausbau	zweigleisiger Ausbau Pfäffingen – Entringen	Durchbindung der Ammertalbahn auf die Panoramabahn	-	2,7	Ausweitung S-Bahn	x	x	x		
87	Murrbahn	Backnang	zusätzliches Bahnsteiggleis	zusätzliches Bahnsteiggleis	ausreichend Wändgleise der kleinen Murrbahn in neuer Fahrplanlage mit besseren Anschlüssen unabhängig von Zügen der Murrbahn	-	1	Ausweitung S-Bahn				x	
88	Murrbahn	Backnang	mittiges Wendegleis ohne Bahnsteig	Bau von zwei unabhängig der Gegenrichtung erreichbaren Wendegleisen östlich des Bahnhofs	Wendemöglichkeit für Züge des Regionalverkehrs sowie der S-Bahn	2,5 Züge/h im Regionalverkehr (MEX und HVZ) Backnang – Waiblingen	2	Ausweitung Regionalverkehr	x	x	x		
89	Murrbahn	Backnang	Anpassung in einem Bahnhofskopf	Verschwenkung der Achsen der durchgehenden Hauptgleise für zusätzliches von der Gegenrichtung unabhängig erreichbares Wendegleis	Wendemöglichkeit für Züge des Regionalverkehrs sowie der S-Bahn	2,5 Züge/h im Regionalverkehr (MEX und HVZ) Backnang – Waiblingen	2	Ausweitung Regionalverkehr	x	x	x		
90	Murrbahn	Sulzbach	Anpassung in einem Bahnhofskopf	Schaffung eines unabhängig der Gegenrichtung erreichbaren Wendegleises auf Gleis 2 (durchgehende Hauptgleise dann neu auf Gleis 1 und 3)	Wendemöglichkeit der S-Bahn in Sulzbach	30'-Takt S-Bahn Sulzbach – Backnang	2	Ausweitung S-Bahn				x	
91	Murrbahn	Winnenden	mittiges Wendegleis ohne Bahnsteig	Bau eines unabhängig der Gegenrichtung erreichbaren Wendegleises südlich des Bahnhofs	Wendemöglichkeit für HVZ-Zug	60'-Takt HVZ-Zug Waiblingen – Winnenden	1	Ausweitung Regionalverkehr	x	x	x		
92	Murrbahn	Stuttgart Nürnberger Str. – Stuttgart- Bad Cannstatt	zusätzliche Weichenverbindung	eine zusätzliche Weichenverbindung von der Fernbahn Richtung Stuttgart-Bad Cannstatt auf die S-Bahn	Nutzung der Gleise 2 und 3 in Stuttgart-Bad Cannstatt zum Wenden von Regionalverkehr der Rems- und Murrbahn im Störfall Hbf	-	1	Störfall Hbf		s	s		
93	Murrbahn	Stuttgart Nürnberger Str. – Stuttgart- Bad Cannstatt	zusätzliche Weichenverbindung	eine zusätzliche Weichenverbindung von der S-Bahn Richtung Stuttgart-Bad Cannstatt auf die Fernbahn	Nutzung der Ergänzungsstation durch S-Bahnen der Rems- und Murrbahn im Störfall S- Bahn	-	2	Störfall S-Bahn-Stammstrecke		s	s		lediglich im Fall mit Ergänzungsstation zwingend benötigt
94	Murrbahn	Abzweig Stuttgart Nürnberger Straße	Überwerfungsbauwerk	mittige, niveaufreie Einbindung der eingleisigen Strecke 4721 ("IR-Kurve") in die Strecke 4710 von Stuttgart-Bad-Cannstatt nach Waiblingen	Vermeidung von Kreuzungskonflikten zwischen S-Bahn-Zügen und Zügen von/nach der IR Kurve im Bereich des Abzweigs Nürnberger Straße	60'-Takt FV + 60'-Takt IRE Waiblingen – Wangen – Stuttgart Hbf	1	Ausweitung Regionalverkehr	x	x	x		
95	Murrbahn	Waiblingen	Überwerfungsbauwerk	zwei Überwerfungen umgesetzt in einem Bauwerk westlich von Waiblingen zur Einbindung der Murrbahn in die S- und Fernbahngleise der Remsbahn	Schaffung von niveaufreier Entflechtung und parallelen Fahrmöglichkeiten zwischen den S- Bahnen und RV-Zügen der Rems- und Murrbahn	4,5 Züge/h Backnang – Waiblingen, 4 Züge/h Endersbach – Waiblingen	2	Ausweitung Regionalverkehr	x	x	x		
96	Murrbahn	Waiblingen	mittiges Wendegleis ohne Bahnsteig	Bau eines unabhängig der Gegenrichtung erreichbaren Wendegleises nordöstlich des Bahnhofs auf der Murrbahn	Wendemöglichkeit für S-Bahn Züge via Nordkreuz	30'-Takt S-Bahn Stuttgart-Bad Cannstatt – Waiblingen	1	Ausweitung S-Bahn			x		
97	Murrbahn	Sulzbach – Gaildorf West	2-gleisiger Ausbau	zweigleisiger Ausbau gemäß Ramboll-Gutachten (PF 7)	zusätzliche schnelle Trasse	FR-Trasse zusätzlich zum MEX	-	Ramboll-Gutachten Murrbahn (PF	x				
98	Murrbahn	Backnang – Oppenweiler	2-gleisiger Ausbau	zweigleisiger Ausbau gemäß Ramboll-Gutachten (PF 7)	zusätzliche schnelle Trasse	FR-Trasse zusätzlich zum MEX	-	Ramboll-Gutachten Murrbahn (PF	x				
99	Murrbahn	Oppenweiler – Sulzbach	2-gleisiger Ausbau	Steigerung der Kapazität	Vermeidung von zu knapper Zugfolge zwischen der S-Bahn nach Schwäbisch Gmünd sowie IRE- und FV-Zügen Richtung Osten	Ausweitung S-Bahn	3,6					x	
100	Remsbahn	Waiblingen	zusätzliches Bahnsteiggleis	zusätzliches Bahnsteiggleis im Süden des Bahnhofs an den Gleisen der Remsbahn	Wendemöglichkeit zur Realisierung des zusätzlich zum Status quo verkehrenden 30'-Takt der S-Bahn	30'-Takt S-Bahn Mühlacker – Schwäbisch Gmünd	1	Ausweitung S-Bahn	x	x	x		
101	Remsbahn	Schwäbisch Gmünd	mittiges Wendegleis ohne Bahnsteig	Bau eines unabhängig der Gegenrichtung erreichbaren Wendegleises östlich des Bahnhofs	Wendemöglichkeit zur Realisierung des zusätzlich zum Status quo verkehrenden 30'-Takt der S-Bahn	30'-Takt S-Bahn Waiblingen – Schwäbisch Gmünd	1	Ausweitung S-Bahn	x	x	x		
102	Remsbahn	Schwäbisch Gmünd	Anpassung in einem Bahnhofskopf	neue Weichenverbindungen um Gleis 2 unabhängig von Gleis 1 oder 3 in beide Richtungen erreichen zu können und Verschwenkung der durchgehenden Hauptgleise auf Gleis 1 und 3	Erhöhung der Kapazität	60'-Takt HVZ-Zug Waiblingen – Schwäbisch Gmünd	2	Ausweitung Regionalverkehr	x	x	x		
103	Remsbahn	Schwäbisch Gmünd	Bahnsteigverlängerung	Bahnsteigverlängerung auf 425 m von Gleis 2	Halt von 425 m langen Zügen	-	180	425 m lange Züge	x				
104	Remsbahn	Schwäbisch Gmünd	zusätzliches Bahnsteiggleis	zusätzliches Bahnsteiggleis	Vereinfachung des Betriebs, IRE Aalen - Stuttgart muss nicht in beide Richtungen über Gleis 2 verkehren	-	1	Ausweitung Regionalverkehr				x	
105	Remsbahn	Schwäbisch Gmünd West	neuer Halt	neuer Halt	bessere Erschließung	-	1	bessere Erschließung	x	x	x		Vorgabe durch Land oder andere Untersuchung
106	Remsbahn	Schwäbisch Gmünd Ost	neuer Halt	neuer Halt	bessere Erschließung	-	1	bessere Erschließung	x	x	x		Vorgabe durch Land oder andere Untersuchung
107	Remsbahn	Hussenhofen	neuer Halt	neuer Halt	bessere Erschließung	-	1	bessere Erschließung	x	x	x		Vorgabe durch Land oder andere Untersuchung
108	Remsbahn	Essingen	neuer Halt	neuer Halt	bessere Erschließung	-	1	bessere Erschließung	x	x	x		Vorgabe durch Land oder andere Untersuchung
109	Remsbahn	Aalen West	neuer Halt	neuer Halt	bessere Erschließung	-	1	bessere Erschließung	x	x	x		Vorgabe durch Land oder andere Untersuchung
110	Remsbahn	Aalen Hbf	Bahnsteigverlängerung	Bahnsteigverlängerung auf 425 m von mindestens 3 Gleisen	Halt von 425 m langen Zügen sowie Wendemöglichkeit am Bahnsteig	-	410	425 m lange Züge	x	x	x		
111	Remsbahn	Schorndorf	Umbau des Bahnhofs mit Bahnsteigverlängerung von Gleis 1 und 4 auf 425 m	Umbau des Bahnhofs mit Bahnsteigverlängerung von Gleis 1 und 4 auf 425 m	Halt von 425 m langen Zügen	-	550	425 m lange Züge	x	x	x		
112	Remsbahn	Schorndorf	Anpassung in einem Bahnhofskopf	Verschwenkung der Achsen der durchgehenden Hauptgleise auf Gleis 1 und 4 für zwei von der Gegenrichtung unabhängig erreichbare Wendegleise	Bahnsteigende für die S-Bahn ohne Kreuzen der Gegenrichtung	30'-Takt S-Bahn Waiblingen – Schwäbisch Gmünd	2	Ausweitung S-Bahn	x	x	x		
113	Remsbahn	Endersbach	Anpassung in einem Bahnhofskopf	Verschwenkung der Achsen der durchgehenden Hauptgleise für von der Gegenrichtung unabhängig erreichbares Wendegleis auf Gleis 2	Bahnsteigende für die S-Bahn ohne Kreuzen der Gegenrichtung	30'-Takt S-Bahn Stuttgart - Endersbach und zusätzliche schnelle Trasse 60'-Takt HVZ-Zug	2	Ausweitung S-Bahn	x	x	x		Eigentlich wären zwei mittige Wendegleise nötig; es wird ein mittiges Wendegleis unterstellt, ggf. ist noch eine Minute FZÜ für die endenden S-Bahnen erforderlich
114	Residenzbahn	Karlsruhe Hbf	Bahnsteigverlängerung	Bahnsteigverlängerung auf 425 m von Gleis 11	Halt von 425 m langen Zügen	-	20	425 m lange Züge	x	x	x		
115	Residenzbahn	Karlsruhe-Durlach	Bahnsteigverlängerung	Bahnsteigverlängerung auf 425 m von Gleis 1 und 2	Halt von 425 m langen Zügen	-	267	425 m lange Züge	x	x	x		
116	Residenzbahn	Wilferdingen-Singen	Bahnsteigverlängerung	Bahnsteigverlängerung auf 425 m von Gleis 1 und 2	Halt von 425 m langen Zügen	-	498	425 m lange Züge	x	x	x		
117	Residenzbahn	Pforzheim	zusätzliches Bahnsteiggleis	zwei zusätzliche Bahnsteiggleise	Wendemöglichkeit für Regionalverkehr	4 x 60-Takt HVZ-Zug Pforzheim – Mühlacker	2	Ausweitung Regionalverkehr	x	x	x		
118	Residenzbahn	Pforzheim	Bahnsteigverlängerung	Bahnsteigverlängerung auf 425 m von zwei Gleisen	Halt von 425 m langen Zügen	-	344	425 m lange Züge	x	x	x		
119	Residenzbahn	Pforzheim Ost	neuer Halt	neuer Halt	bessere Erschließung	-	1	bessere Erschließung	x	x	x		
120	Residenzbahn	Mühlacker	zusätzliches Bahnsteiggleis	zusätzliches von der Gegenrichtung unabhängig erreichbares Bahnsteiggleis	Wendemöglichkeit für S-Bahn	30'-Takt S-Bahn Mühlacker – Vaihingen	1	Ausweitung S-Bahn	x	x	x		
121	Residenzbahn	Mühlacker	Bahnsteigverlängerung	Bahnsteigverlängerung auf 425 m von Gleis 1 und 4	Halt von 425 m langen Zügen	-	258	425 m lange Züge	x	x	x		
122	Residenzbahn	Vaihingen	Anpassung in einem Bahnhofskopf	Weichenverbindungen für Fahrmöglichkeiten von den Gleisen 501 und 508 von/nach Stuttgart via HGV-Strecke	Erhöhung der Kapazität	60'-Takt HVZ-Zug Stuttgart – Mühlacker via NBS	1	Ausweitung Regionalverkehr	x	x	x		60'-Takt HVZ-Zug mit Haltaufgabe auch ohne Anpassungen möglich, Maßnahme aber insbesondere auch unter Qualitätsgesichtspunkten empfehlenswert
123	S2/Filderbahn	Filderstadt – Neuhausen	Neubaustrecke	Verlängerung der S-Bahn bis Neuhausen	bessere Erschließung	-	-	Ausweitung S-Bahn	x				
124	S6/Hermann-Hesse-Bahn	Stuttgart-Feuerbach – Stuttgart- Zuffenhausen	Elektrifizierung	Elektrifizierung des WEG-Gleises	Wendemöglichkeit für S-Bahn von / nach Weil der Stadt auf WEG-Gleis in Stuttgart- Feuerbach	30'-Takt Weil der Stadt – Renningen	-	Ausweitung S-Bahn	x				
125	S6/Hermann-Hesse-Bahn	Stuttgart-Feuerbach	Bahnsteigverlängerung	Bahnsteigverlängerung auf 210 m am WEG-Gleis	Wendemöglichkeit für 210 m lange S-Bahn von / nach Weil der Stadt auf WEG-Gleis in Stuttgart-Feuerbach	30'-Takt Weil der Stadt – Renningen	-	Ausweitung S-Bahn	x				
126	S6/Hermann-Hesse-Bahn	Stuttgart-Zuffenhausen	Anpassung in einem Bahnhofskopf	zusätzliche Weichenverbindung bzw. optimierte Einbindung des WEG Gleises in den SB Ast	Wendemöglichkeit für S-Bahn von / nach Weil der Stadt auf WEG-Gleis in Stuttgart- Feuerbach	30'-Takt Weil der Stadt – Renningen	1	Ausweitung S-Bahn	x		x		
127	S6/Hermann-Hesse-Bahn	Stuttgart-Zuffenhausen	zusätzliches Bahnsteiggleis	Bahnsteig am WEG-Gleis	Bedienung von Stuttgart-Zuffenhausen durch S-Bahn auf WEG-Gleis in Stuttgart- Feuerbach	30'-Takt S-Bahn auf der Rankbachbahn mit Durchbindung nach Stuttgart	1	Ausweitung S-Bahn	x		x		
128	S6/Hermann-Hesse-Bahn	Renningen	zusätzliches Bahnsteiggleis	zwei zusätzliche Bahnsteiggleise im Bahnhof Renningen	Vermeidung von Kreuzungskonflikten durch Schaffung von mehr Fahrstraßen im Ost- und Westkopf des Bahnhofs	30'-Takt S-Bahn auf der Rankbachbahn mit Durchbindung nach Stuttgart	2	Ausweitung S-Bahn	x	x	x		
129	S6/Hermann-Hesse-Bahn	Weil der Stadt – Üst Rankmühle	2-gleisiger Ausbau	zweigleisiger Ausbau	Kapazitätssteigerung	30'-Takt Calw – Renningen	2,3	Ausweitung S-Bahn	x	x	x		
130	S6/Hermann-Hesse-Bahn	Weil der Stadt	zusätzliches Bahnsteiggleis	zwei zusätzliche Bahnsteiggleise	Ermöglichung von Durchbindung einer beschleunigten S-Bahn Calw – Stuttgart (30'-Takt) bei gleichzeitigem Wenden von 2x30'-Takt in Weil der Stadt	30'-Takt Calw – Renningen	2	Ausweitung S-Bahn	x		x		
131	S6/Hermann-Hesse-Bahn	Althengstett	neuer Kreuzungsbahnhof	Kreuzungsbahnhof für neue nullsymmetrische Fahrpläne	S-Bahn im Halbstundentakt bis Calw und in anderer Lage als bisher geplant	30'-Takt Calw – Renningen	1	Ausweitung S-Bahn	x	x	x		
132	S6/Hermann-Hesse-Bahn	Calw – Weil der Stadt	Reaktivierung	Reaktivierung und Elektrifizierung der Hermann-Hesse-Bahn	bessere Erschließung	-	-	Ausweitung S-Bahn	x				
133	S6/Hermann-Hesse-Bahn	Renningen – Böblingen	zusätzliches Bahnsteiggleis	Erhöhung der Kapazität	Wendemöglichkeit für S-Bahn	30'-Takt S-Bahn Stuttgart-Flughafen – Neuhausen	-	Ausweitung S-Bahn	x				
134	S6/Hermann-Hesse-Bahn	Renningen – Böblingen	Bahnsteigverlängerung	Bedienung der S-Bahn Strecke mit 210 m langen Zügen	Verlängerung der Schusterbahn bis Bietigheim-Bissingen	60'-Takt S-Bahn Schusterbahn – Bietigheim-Bissingen	-	Ausweitung S-Bahn	x				
135	Schusterbahn	Stuttgart-Münster	zusätzliches Bahnsteiggleis	Bahnsteig an Gleis 2	Vermeidung der Fahrt im Gegengleis für den 30'-Takt auf der Schusterbahn	30'-Takt S-Bahn auf der Schusterbahn	1	Ausweitung S-Bahn	s	s	s		
136	Schusterbahn	Kornwestheim	Überwerfungsbauwerk	Überwerfung in Kornwestheim von der Fernbahn aus Ludwigsburg auf die Schusterbahn	Verlängerung der Schusterbahn bis Bietigheim-Bissingen	60'-Takt S-Bahn Schusterbahn – Bietigheim-Bissingen	1	Ausweitung S-Bahn	x	x	x		
137	Tübingen/Kirchheim	Kirchheim (Teck)	zusätzliches Bahnsteiggleis	Wendemöglichkeit für S-Bahn in neuer Fahrplanlage (2 Gleise notwendig)	Wendemöglichkeit für S-Bahn	30'-Takt MEX Kirchheim - Plochingen	1	Ausweitung S-Bahn	x	x	x		
138	Tübingen/Kirchheim	Kirchheim (Teck)	zusätzliches Bahnsteiggleis	Wendemöglichkeit für Regionalverkehr Stuttgart – Kirchheim (Teck)	Wendemöglichkeit für Regionalverkehr Stuttgart – Kirchheim (Teck)	60'-Takt MEX Kirchheim - Plochingen	1	Ausweitung Regionalverkehr	x	x	x		
139	Tübingen/Kirchheim	Kirchheim (Teck)	Anpassung in einem Bahnhofskopf	Weichenverbindungen im Ostkopf zum Wenden	Wendemöglichkeit für Regionalverkehr Stuttgart – Kirchheim (Teck)	60'-Takt MEX Kirchheim - Plochingen	1	Ausweitung Regionalverkehr	x	x	x		
140	Tübingen/Kirchheim	Wendlingen Speckweg – Kirchheim (Teck)-Ötlingen – Kirchheim (Teck)	2-gleisiger Ausbau	2-gleisiger Ausbau	Erhöhung der Kapazität für StukIX via Flughafen	60'-Takt MEX Kirchheim - Stuttgart via Flughafen	1	Ausweitung Regionalverkehr	x	x	x		Ggf. auch Ausbau auch nur Ötlingen - Kirchheim zulasten der Qualität ausreichend
141	Tübingen/Kirchheim	Wendlingen Speckweg – Abzweig Neckartal	Neubaustrecke	Anbindung von Kirchheim an die NBS Wendlingen-Ulm	Fahrtmöglichkeit von Kirchheim (Teck) zum Flughafen für neue Direktverbindung	60'-Takt MEX Kirchheim - Stuttgart via Flughafen	1	Ausweitung Regionalverkehr	x	x	x	190	Wert des VWI gemäß Untersuchung
142	Tübingen/Kirchheim	Oberboihingen	Überwerfungsbauwerk	niveaufreie Einbindung der kleinen Wendlinger Kurve in die Strecke von Plochingen nach Tübingen	Vermeidung von Kreuzungskonflikten von Zügen nach Plochingen mit Zügen von der HGV- Strecke in Richtung Reutlingen/Tübingen	30'-Takt S-Bahn Plochingen – Metzingen + 60'-Takt HVZ-Zug Plochingen – Tübingen	1	Ausweitung S-Bahn	x	x	x		Ggf. durch 3-gleisigkeit Oberboihingen - Nürtingen verhinderbar
143	Tübingen/Kirchheim	Metzingen	zusätzliches Bahnsteiggleis	zusätzliches von der Gegenrichtung unabhängig erreichbares Bahnsteiggleis	Wendemöglichkeit für S-Bahn	30'-Takt S-Bahn Wendlingen - Metzingen	1	Ausweitung S-Bahn	x	x	x		
144	Tübingen/Kirchheim	Metzingen	Bahnsteigverlängerung	Bahnsteigverlängerung der drei Gleise auf 425 m, um sowohl Doppelbelegungen als auch 425 m lange Züge zuzulassen	Halt von 425 m langen Zügen	-	320	425 m lange Züge	x	x	x		
145	Tübingen/Kirchheim	Metzingen	Anpassung in einem Bahnhofskopf	Verschwenkung der Achsen der durchgehenden Hauptgleise für von der Gegenrichtung unabhängig erreichbares Wendegleis auf Gleis 2	Herstellung von zusätzlichen Wendemöglichkeiten	60'-Takt MEX Metzingen – Stuttgart via Flughafen	2	Ausweitung Regionalverkehr	x	x	x		
146	Tübingen/Kirchheim	Nürtingen	Neubaustrecke	3. Gleis für die Tälesbahn im Südkopf des Bahnhofs Nürtingen	gänzlich unabhängige Führung des Tälesbahn mit Entfall der Fahrt im Gegengleis	2x120'-Takt HVZ-Züge Tübingen – Stuttgart sowie 120'-Takt IRE Tübingen – Stuttgart	0,4	Ausweitung Regionalverkehr	x	x	x	60	
147	Tübingen/Kirchheim	Nürtingen	zusätzliches Bahnsteiggleis	Wendemöglichkeit für endende Züge aus Stuttgart	Wendemöglichkeit für endende Züge aus Stuttgart	60'-Takt MEX nach Stuttgart via Plochingen	1	Ausweitung Regionalverkehr	x	x	x		
148	Tübingen/Kirchheim	Nürtingen	Bahnsteigverlängerung	Bahnsteigverlängerung auf 425 m der Gleise 1 und 2	Halt von 425 m langen Zügen	-	284	425 m lange Züge	x	x	x		
149	Tübingen/Kirchheim	Reutlingen	Anpassung in einem Bahnhofskopf	Verschwenkung der Achsen der durchgehenden Hauptgleise für zusätzliches von der Gegenrichtung unabhängig erreichbares Wendegleis	Wendemöglichkeit auf heutigem Gleis 2	30'-Takt Tübingen – Reutlingen im Regionalverkehr	2	Ausweitung Regionalverkehr	x	x	x		
150	Tübingen/Kirchheim	Reutlingen	Bahnsteigverlängerung	Bahnsteigverlängerung auf 425 m auf einem Gleis	Halt von 425 m langen Zügen	-	30	425 m lange Züge	x	x	x		
151	Tübingen/Kirchheim	Reutlingen	zusätzliches Bahnsteiggleis	zusätzliches Bahnsteiggleis (425 m)	zwei Durchgangsgleise je Richtung zur Erhöhung der Kapazität	60'-Takt HVZ-Zug Tübingen – Reutlingen	1	Ausweitung Regionalverkehr				x	
152	Tübingen/Kirchheim	Tübingen Hbf	zusätzliches Bahnsteiggleis	zusätzliches Bahnsteiggleis (425 m)	Erhöhung der Kapazität für wendende Züge aus Stuttgart	60'-Takt HVZ-Zug Tübingen – Reutlingen	1	Ausweitung Regionalverkehr	x	x	x		
153	Tübingen/Kirchheim	Tübingen Hbf	Anpassung in einem Bahnhofskopf	Maßnahmen für mehr Kapazität im östlichen Bahnhofskopf, unter anderem Weichenverbindung zwischen Gleis 6 und Gleis 11 zur Nutzung von Gleis 11 für Regionalzüge nach Albstadt-Ebingen	Erhöhung der Kapazität	60'-Takt MEX bis Tübingen – Reutlingen	2	Ausweitung Regionalverkehr	x	x	x		
154	Gäubahn	Abz Mönchsbrunnen – Herrenberg	4-gleisiger Ausbau	4-gleisiger Ausbau	Einheitlicher 10'-Takt von Stuttgart bis Herrenberg	30'-Takt Vaihingen – Herrenberg	20	Ausweitung S-Bahn					
155	Murrbahn	Waiblingen – Backnang	4-gleisiger Ausbau	4-gleisiger Ausbau	Einheitlicher 10'-Takt von Waiblingen bis Backnang	30'-Takt Waiblingen – Backnang	18,6	Ausweitung S-Bahn					
156	Remsbahn	Waiblingen – Schorndorf	4-gleisiger Ausbau	4-gleisiger Ausbau	Einheitlicher 10'-Takt von Waiblingen bis Schorndorf	30'-Takt Waiblingen – Schorndorf	17,8	Ausweitung S-Bahn					
Summe [Mio. €] (ohne Störfallinfrastruktur / mit Störfallinfrastruktur); Preisstand 2021									3692 / 3943	4564 / 4723	4292 / 4437	324 / 324	

s: Maßnahmen nur für den Störfall