



VM / NVBW

# Infrastrukturdimensionierung im Bahnknoten Stuttgart

## Planungsstand zu T-Spange und Nordkreuz

17. Februar 2022

Mit Festlegungen aus  
der Abstimmungssitzung

# Agenda

1. Stand der Arbeiten
2. Infrastrukturgrundlagen
3. Konzept mit Ergänzungsstation
4. Referenzfall
5. Konzept mit T-Spange und Nordkreuz
6. Erkenntnisse und Diskussion
7. Weitere Schritte

# Ausgangslage und Aufgabenstellung

## Ausgangslage

- Verkehrliche Untersuchungen zeigen, dass der Bahnknoten Stuttgart mit den bisher angesetzten Parametern die aus der Verkehrswende resultierende Nachfrage nicht an allen Stellen bewältigen kann.
- Zur Erhöhung der Kapazität ist der Nutzen von Infrastruktur-erweiterungen zu untersuchen.

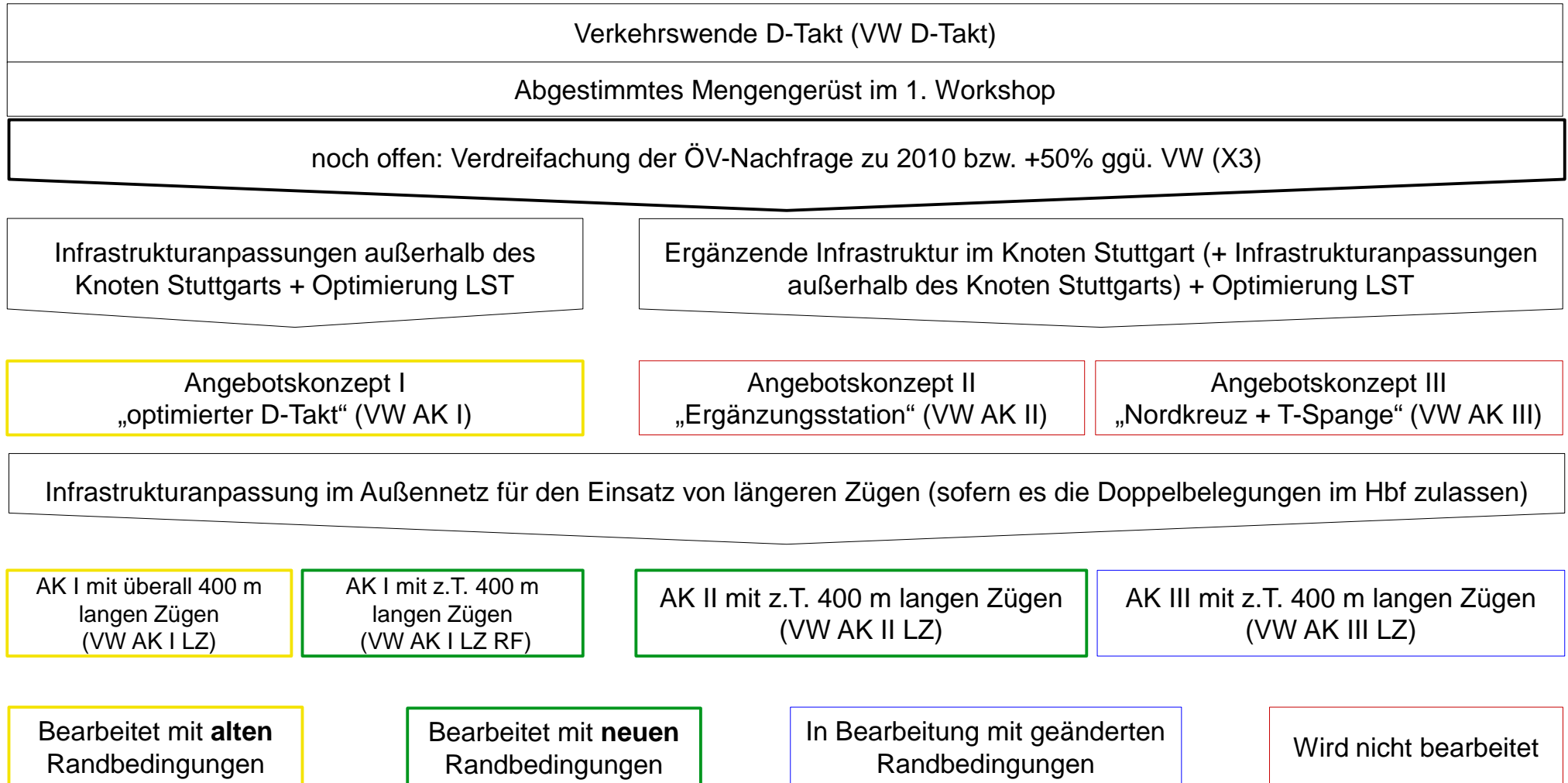
## Aufgabenstellung

- Erarbeitung von Angebotskonzepten für einen Referenzfall sowie Situationen mit Ergänzungsstation als auch Nordkreuz und T-Spange mit den abgestimmten Randbedingungen.
- Sowohl für die Ergänzungsstation als auch für Nordkreuz und T-Spange ist die Anbindung in Richtung Bad Cannstatt (Fern- oder S-Bahn) zu diskutieren.



STAND DER  
ARBEITEN

# Vorgehen – Variantenfächer

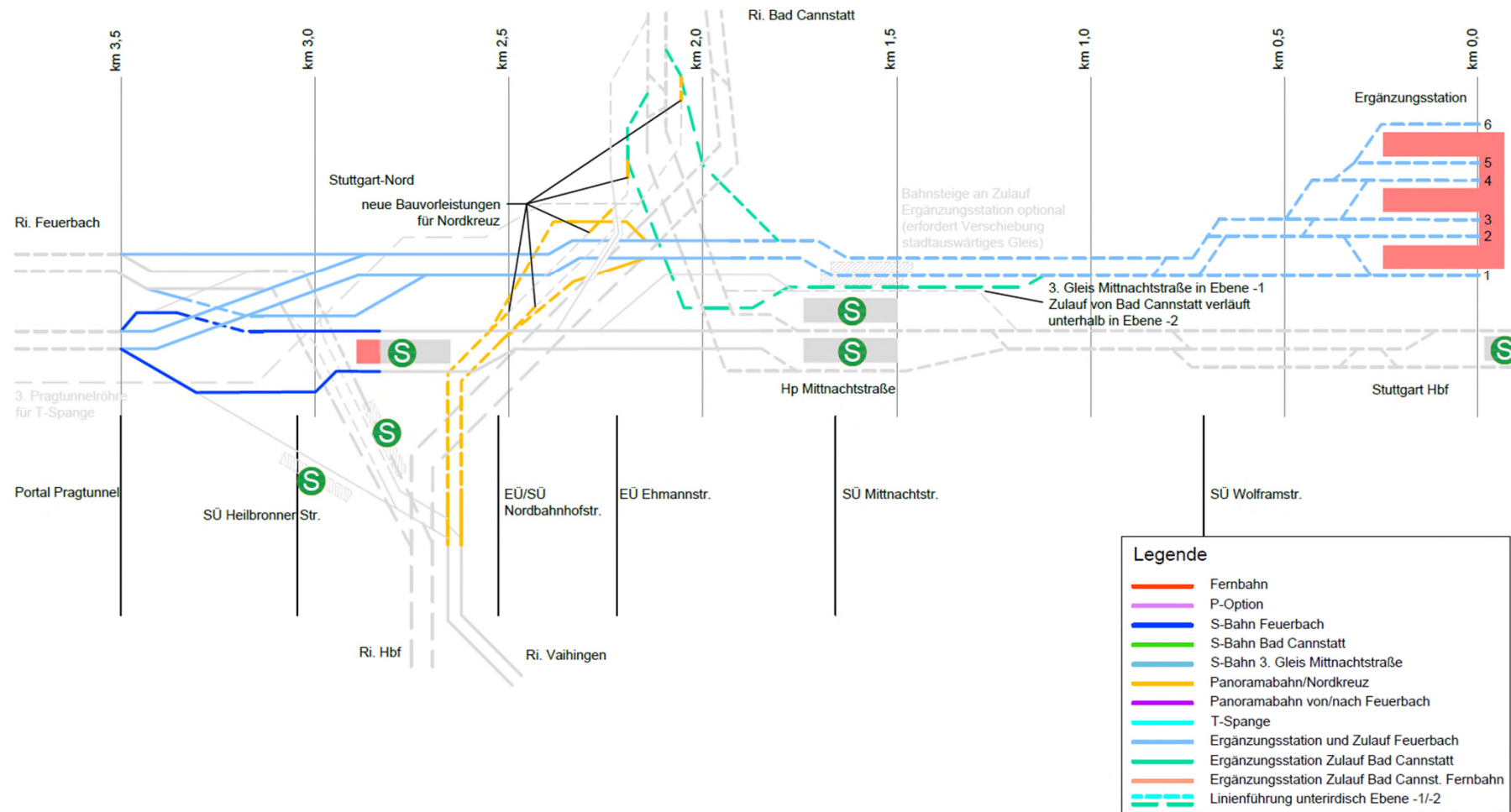


# Agenda

1. Stand der Arbeiten
2. Infrastrukturgrundlagen
3. Konzept mit Ergänzungsstation
4. Referenzfall
5. Konzept mit T-Spange und Nordkreuz
6. Erkenntnisse und Diskussion
7. Weitere Schritte

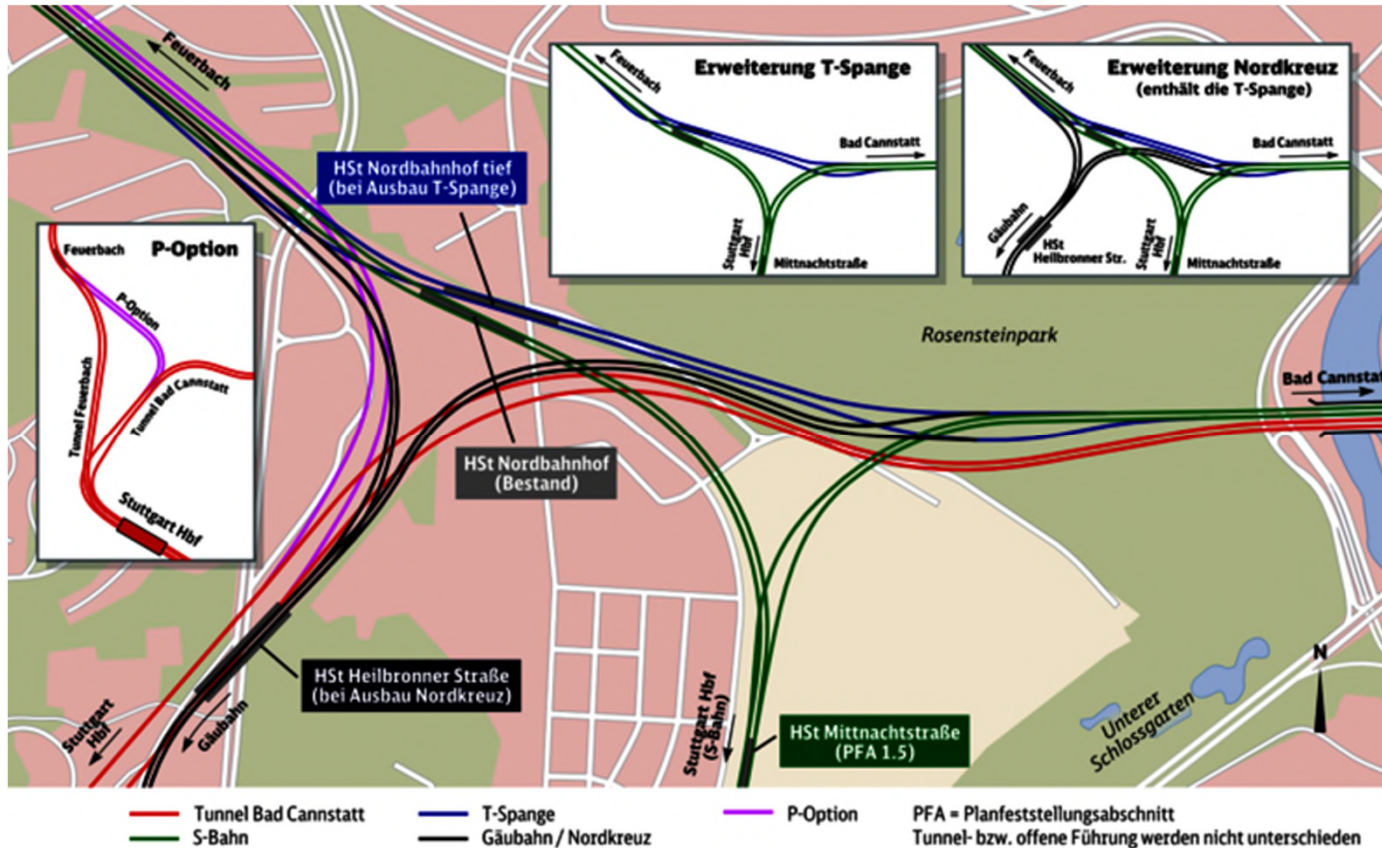
T-SPANGE UND  
NORDKREUZ

# Topologieskizze Zusatzstation



## T-SPANGE UND NORDKREUZ

# Übersicht T-Spange / Nordkreuz



- Mit der **T-Spange** wird eine direkte S-Bahn-Querverbindung zwischen Bad Cannstatt und Feuerbach geschaffen.
- Die Option **Nordkreuz** ergänzt die T-Spange und schafft eine alternative Fahrmöglichkeit von Feuerbach und Bad Cannstatt nach Stuttgart-Vaihingen.
- Beide Maßnahmen sind zumindest gemäß ursprünglicher Planung eher Maßnahmen für den Bereich der S-Bahn. Lediglich mit der Anbindung der Panoramabahn entsteht eine Verknüpfung mit RV-Strecken.

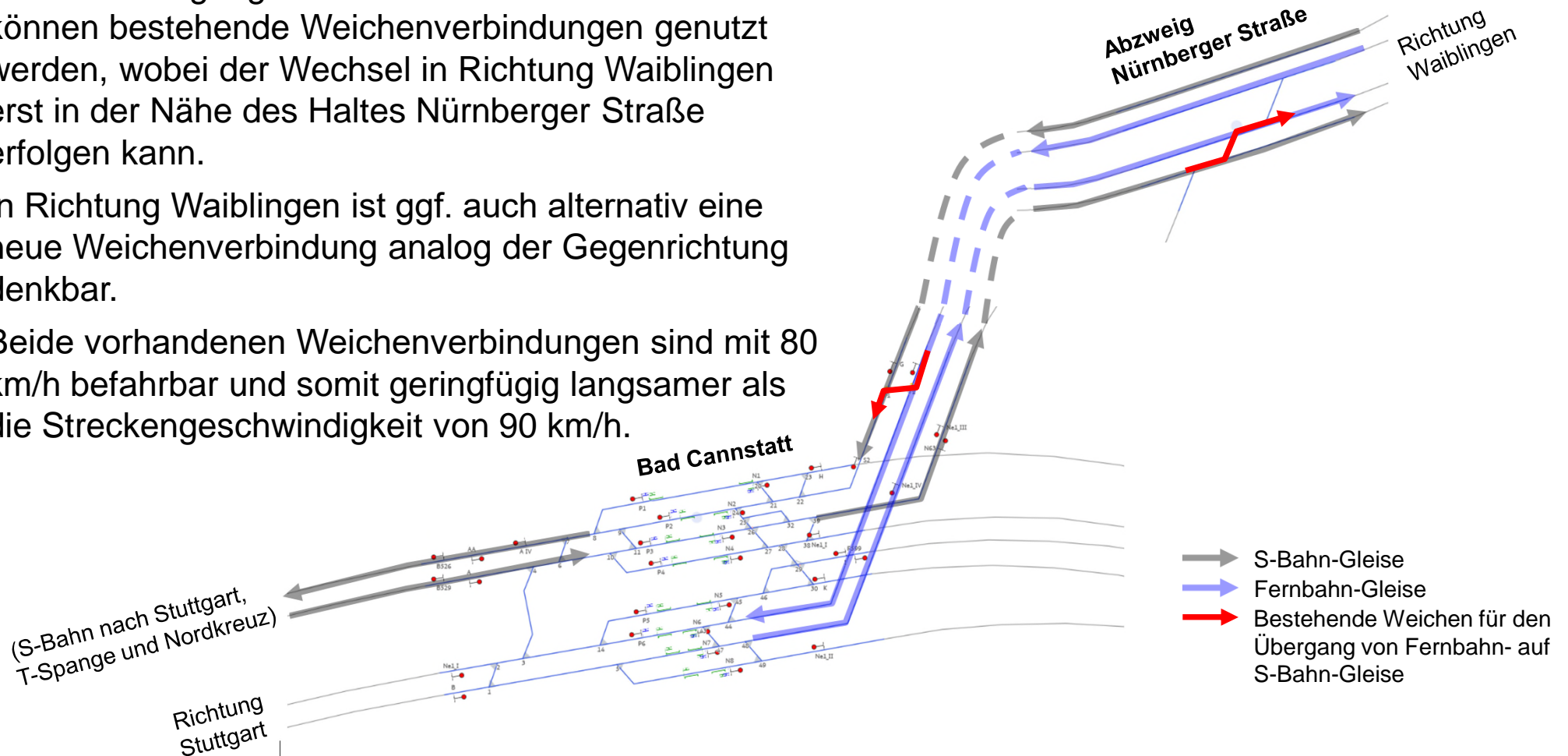
# Anbindung von Bad Cannstatt an zusätzliche Infrastruktur

- Sowohl mit der Ergänzungsstation als auch mit Nordkreuz und T-Spange ist die Anbindung dieser zusätzlichen Infrastrukturelemente an Bad Cannstatt zu klären.
- Bad Cannstatt kann über die Fern- oder S-Bahn angebunden werden. Beide Anbindungen haben spezifische Vor- und Nachteile.
- Sowohl in Richtung Waiblingen als auch in Richtung Plochingen ist zu untersuchen, wie bei der Anbindung an die S-Bahn-Gleise in Bad Cannstatt ein Wechsel der Züge von der S-Bahn auf die Fernbahn niveaufrei oder zumindest konfliktarm realisiert werden kann.

BAD CANNSTATT

# Übergang S-Bahn auf Fernbahn in Richtung Waiblingen

- Für den Übergang von der S-Bahn auf die Fernbahn können bestehende Weichenverbindungen genutzt werden, wobei der Wechsel in Richtung Waiblingen erst in der Nähe des Haltes Nürnberger Straße erfolgen kann.
- In Richtung Waiblingen ist ggf. auch alternativ eine neue Weichenverbindung analog der Gegenrichtung denkbar.
- Beide vorhandenen Weichenverbindungen sind mit 80 km/h befahrbar und somit geringfügig langsamer als die Streckengeschwindigkeit von 90 km/h.



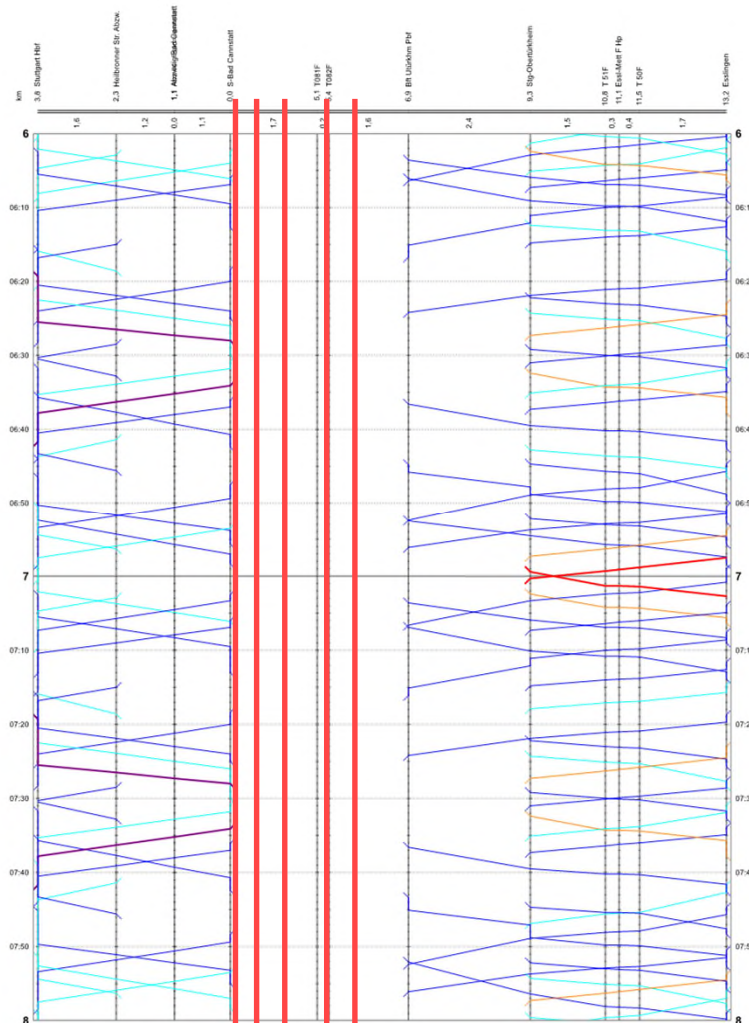
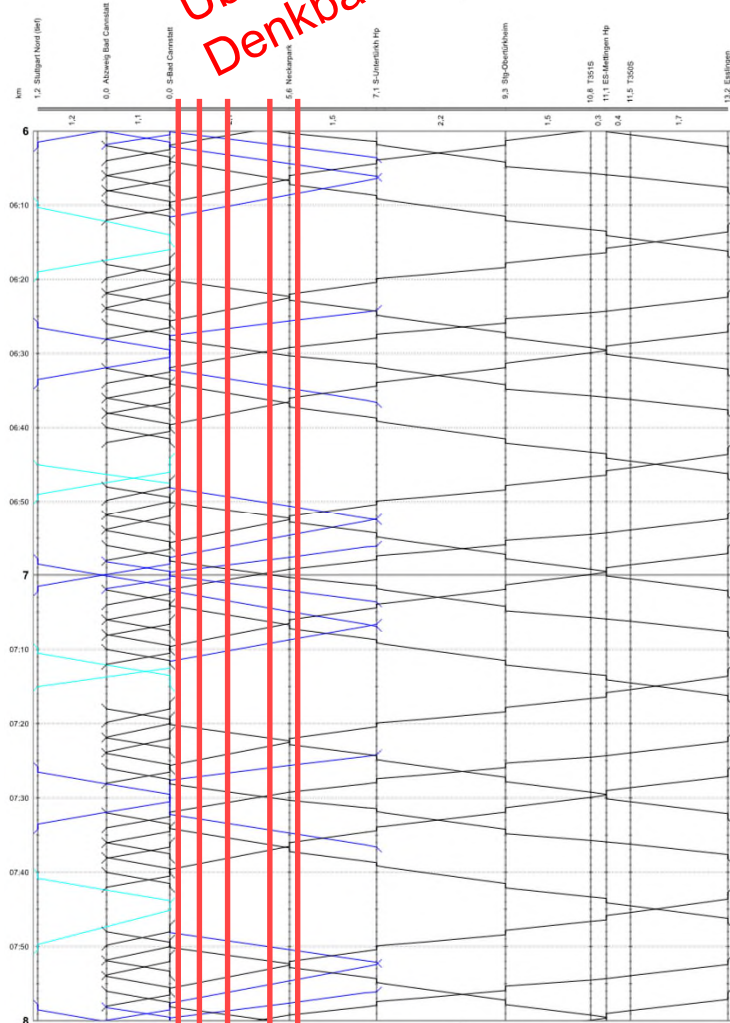




BAD CANNSTATT

Überleitung  
Denkbar

# Übergang S-Bahn auf Fernbahn in Richtung Plochingen – Auslastung der Strecken



- Bezüglich der Fernbahn sind die Überleitungen zwischen Bad Cannstatt und Untertürkheim einfach bzw. niveaugleich realisierbar, da hier keine Züge verkehren.
- Bei der S-Bahn sind verschiedene Lösungen denkbar.



FEUERBACH

# Übergang S-Bahn auf Fernbahn in Richtung Kornwestheim



- Für den Wechsel von den Fernbahn-Gleisen auf die S-Bahn-Gleise bietet sich in Richtung Ludwigsburg der Südkopf des Bahnhofs Kornwestheim an.
- Die Befahrung der P-Option wäre somit zur Anbindung von Nordkreuz und T-Spange nicht mehr erforderlich. Mit Ergänzungsstation scheint diese Lösung eher nicht sinnvoll zu sein.

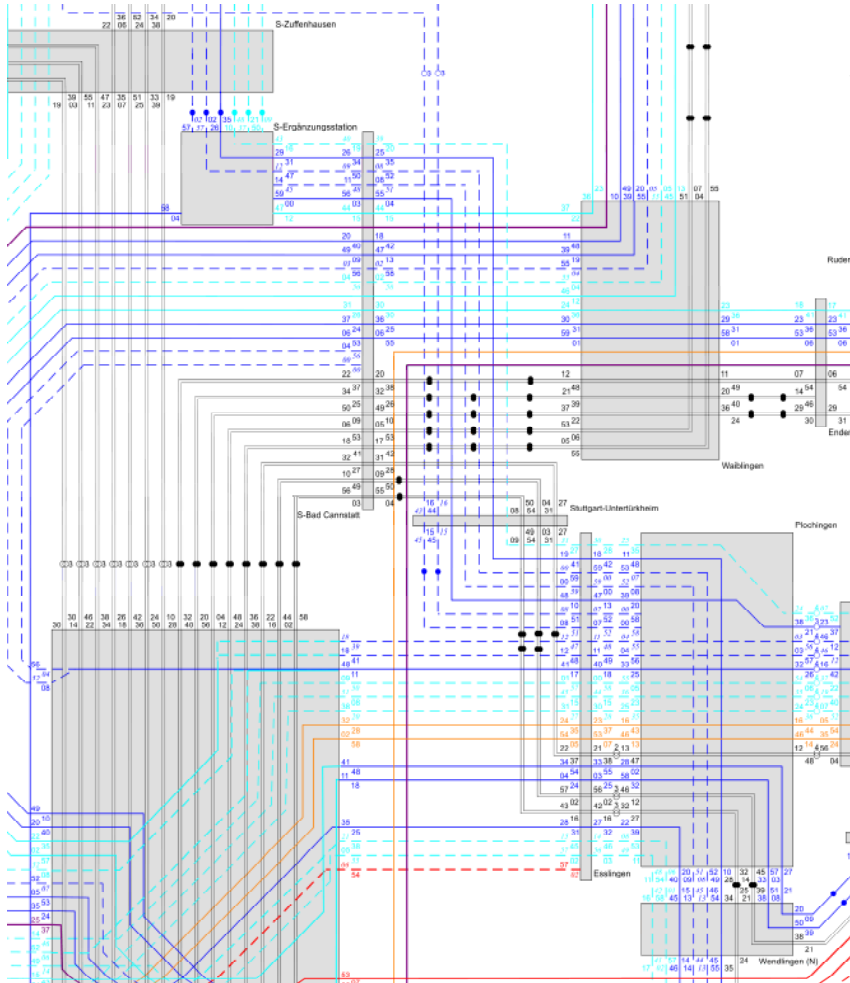
Die Nutzung des Eisenbahnatlas Deutschland steht unter Vorbehalt. Bei Vervielfältigung in hoher Auflage muss die Genehmigung des Verlages Schweers + Wall eingeholt werden.

# Agenda

1. Stand der Arbeiten
2. Infrastrukturgrundlagen
- 3. Konzept mit Ergänzungsstation**
4. Referenzfall
5. Konzept mit T-Spange und Nordkreuz
6. Erkenntnisse und Diskussion
7. Weitere Schritte

## ERGÄNZUNGS- STATION

# Netzgrafikausschnitt mit Ergänzungsstation

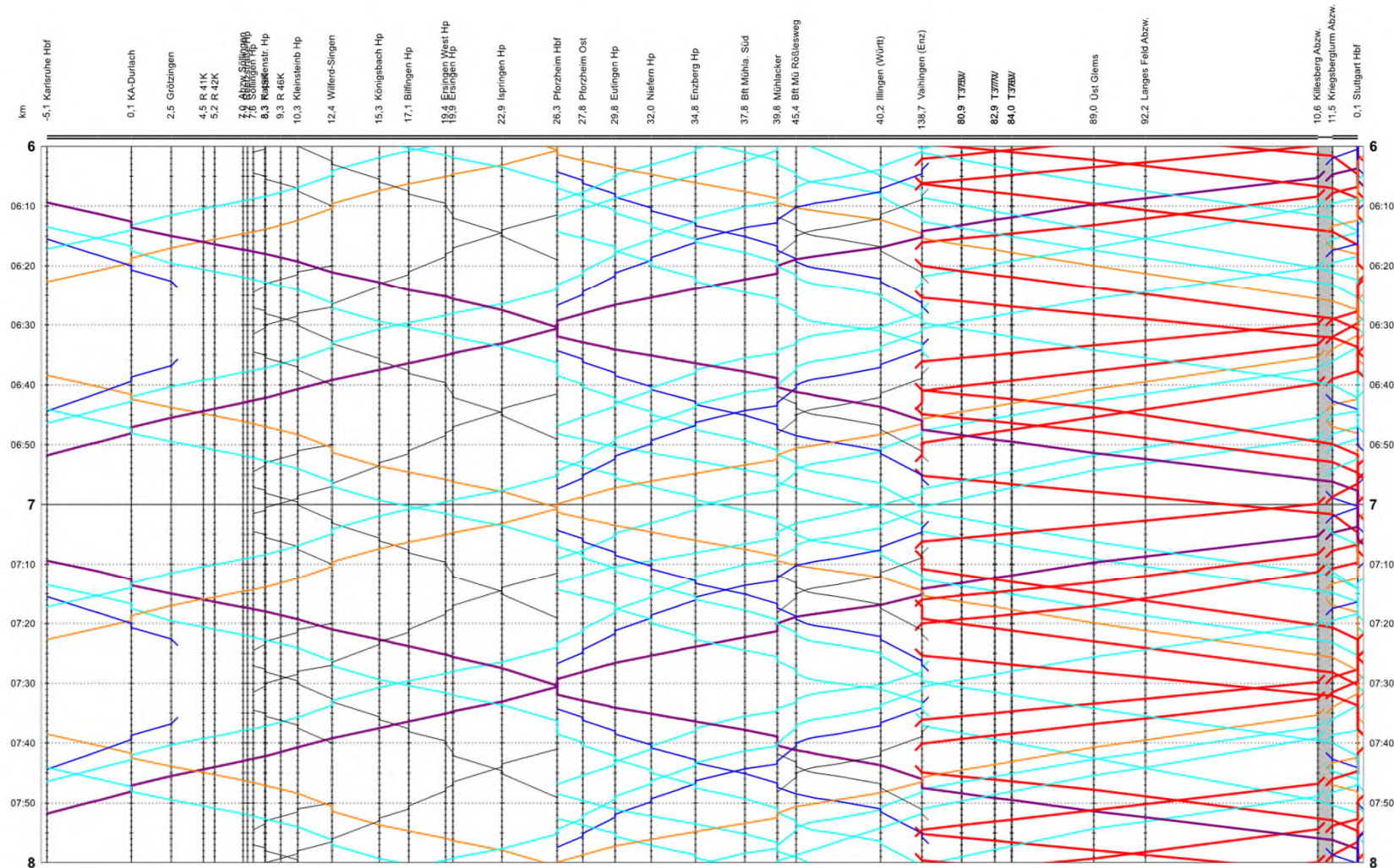


Folgende Züge verkehren in die Ergänzungsstation

- 60'-Takt von der Schusterbahn (ursprünglich: Stundentakte Heilbronn – Göppingen bzw. Heilbronn – Nürtingen). Auf der Schusterbahn verbleibt 60'-Takt Bietigheim – Plochingen.
- 60'-Takt Stuttgart – Tübingen wegen zu vielen langen Zügen kurz vor der vollen Stunde in Stuttgart.
- 60'-Takt von der Panoramabahn.
- Zusätzlich HVZ-Züge, die aufgrund der Zulaufstrecke, Durchbindung oder Gleisbelegung nicht durch Stuttgart Hbf geführt werden können.
- Eine stündliche HVZ-Leistung Lauffen – Ulm wird zur Entlastung aus Stuttgart über die Ergänzungsstation geleitet.
- Es ist kein Fernverkehr in die Ergänzungsstation vorgesehen

ERGÄNZUNGS-  
STATION

# Angebot nach Karlsruhe: Bildfahrplan

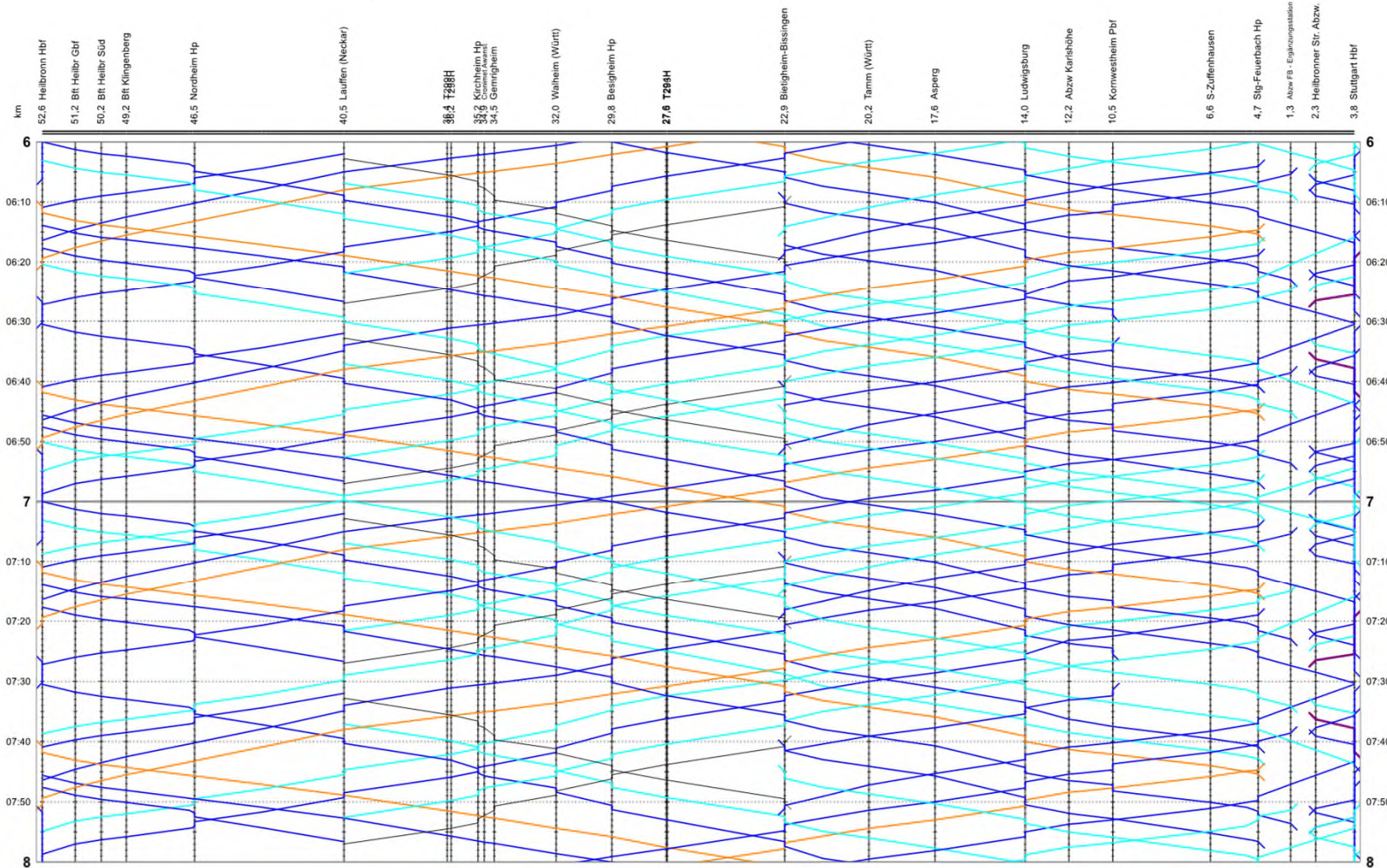


- Sehr dichtes Angebot zwischen Pforzheim und Vaihingen



ERGÄNZUNGS-  
STATION

# Angebot nach Heilbronn: Bildfahrplan

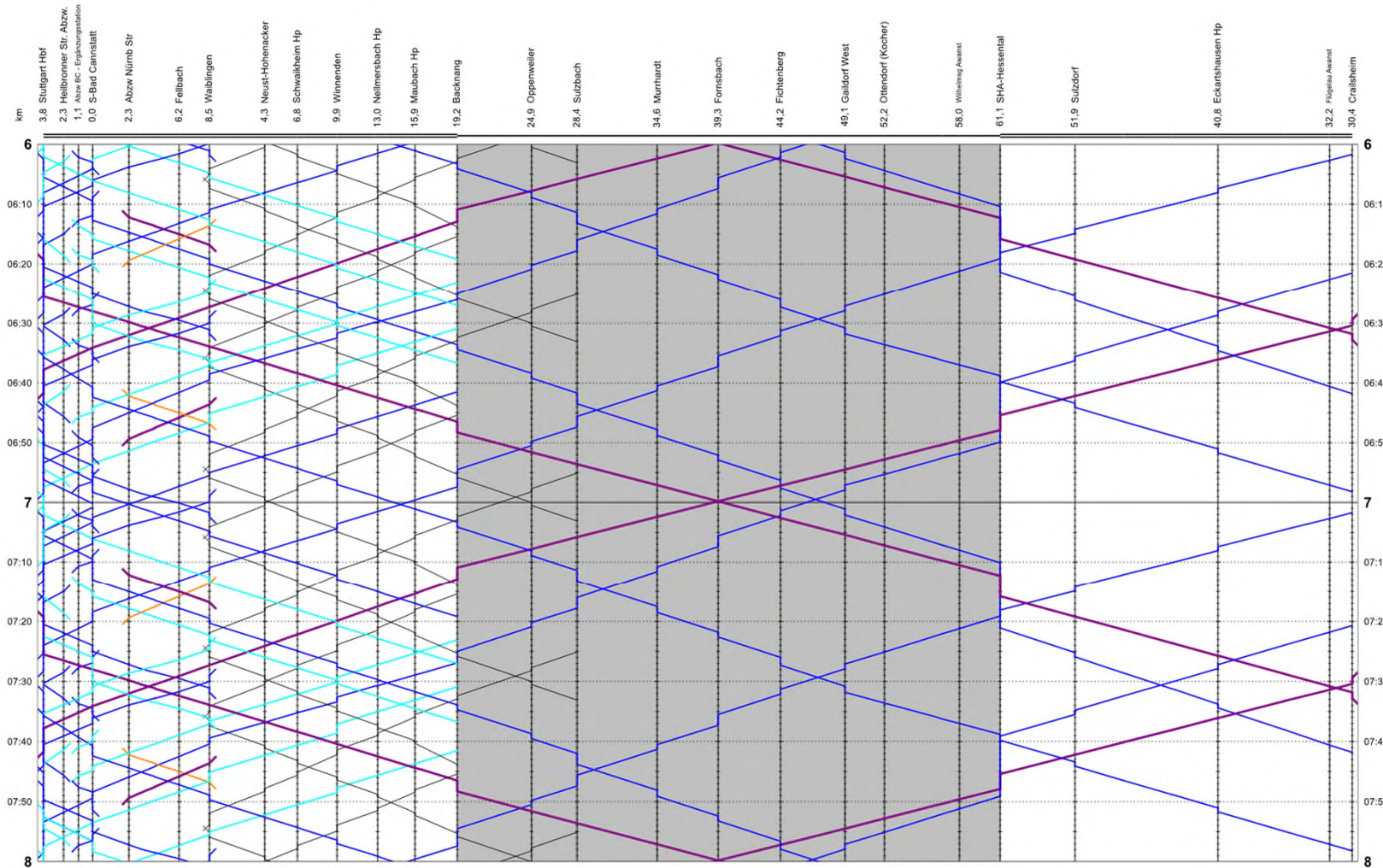


- Nördlich von Bietigheim sind 12 pro Stunde Züge eingeplant.
- Die Züge sind kaum verkehrlich sinnvoll einplanbar.



## ERGÄNZUNGS- STATION

# Angebot auf der Murrbahn: Bildfahrplan

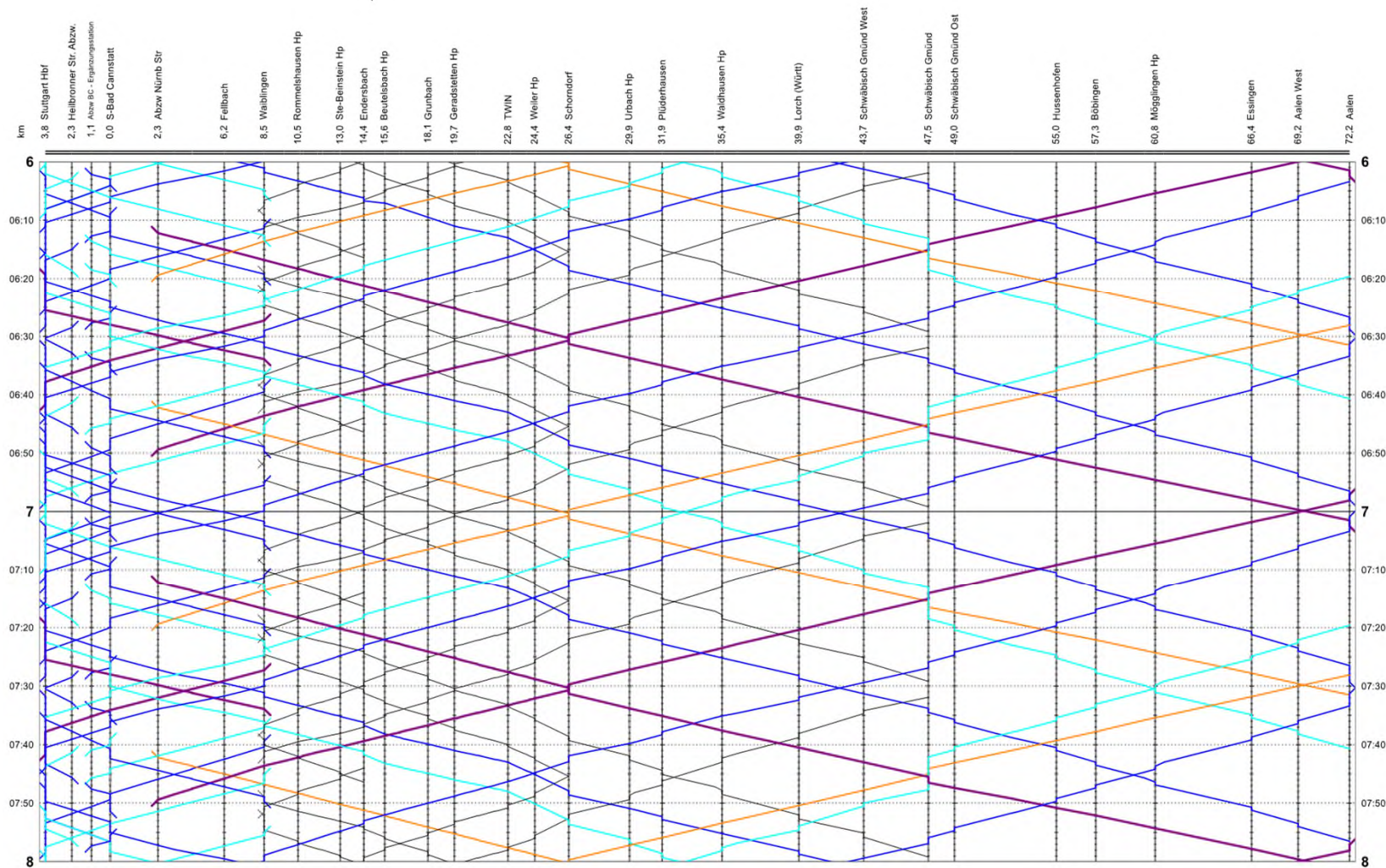


- Stündliche Überholung des MEX durch den FR
- Knoten Hessental mit anderer Situation als in bisher bekannten Konzepten
- Zweigleisige Abschnitte analog Gutachten unterstellt
- Führung weiterer Züge über Backnang/Sulzbach hinaus mit zusätzlichem Infrastrukturbedarf



## ERGÄNZUNGS-STATION

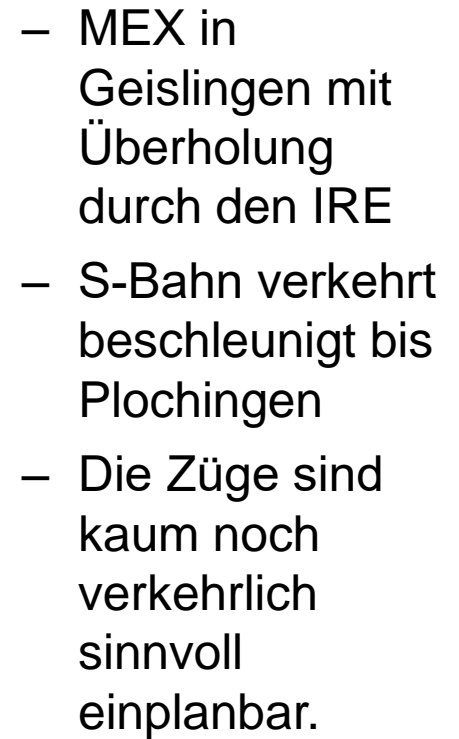
# Angebot auf der Remstalbahn: Bildfahrplan



- IRE und IC verkehren via IR-Kurve
- MEX fährt beschleunigt ab Schorndorf
- Beschleunigte S-Bahn verkehrt ab Schorndorf mit allen Halte
- Überholung eines HVZ-Zuges in Schwäbisch Gmünd



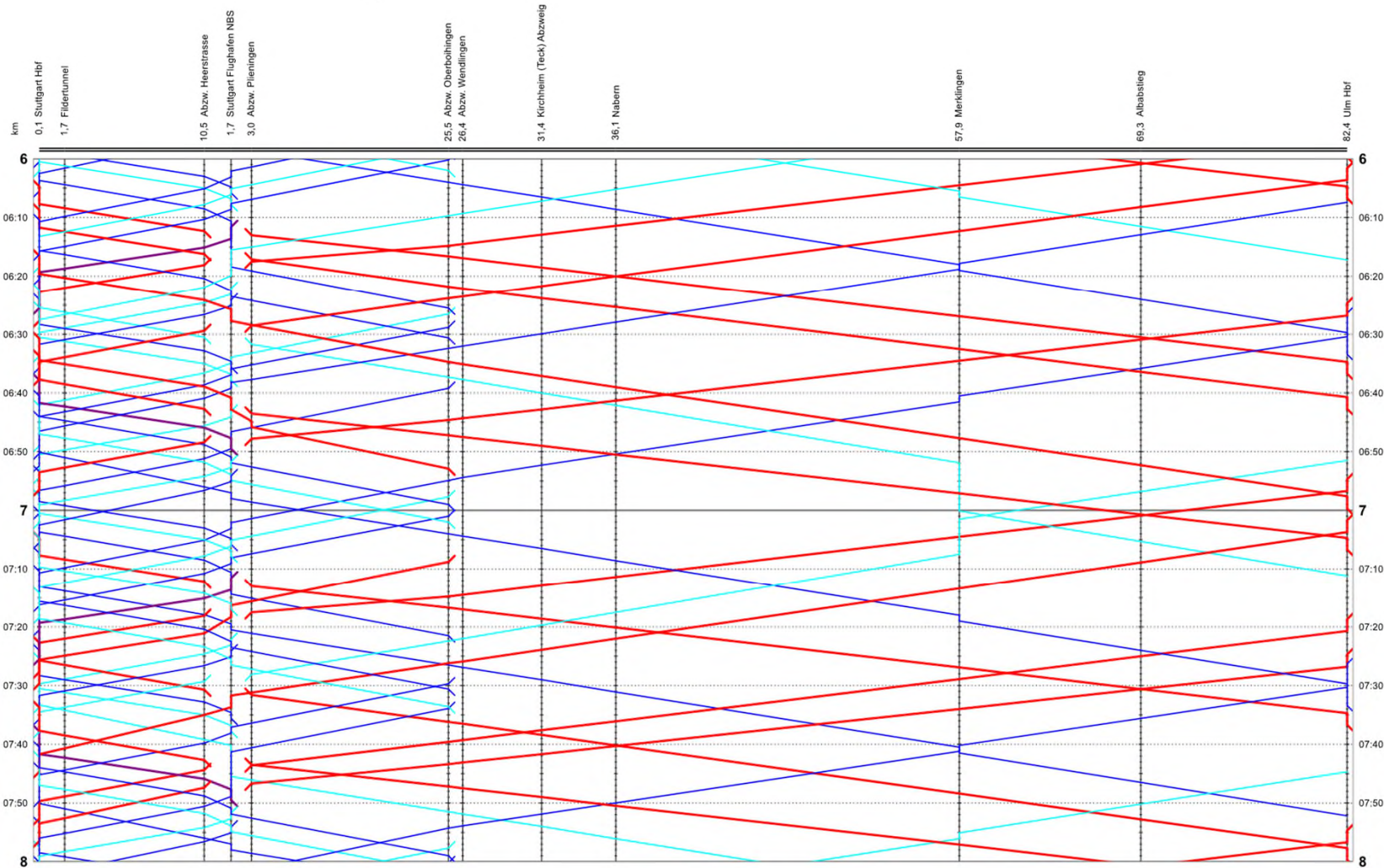
## 19





ERGÄNZUNGS-  
STATION

# Angebot nach Ulm über Flughafen: Bildfahrplan

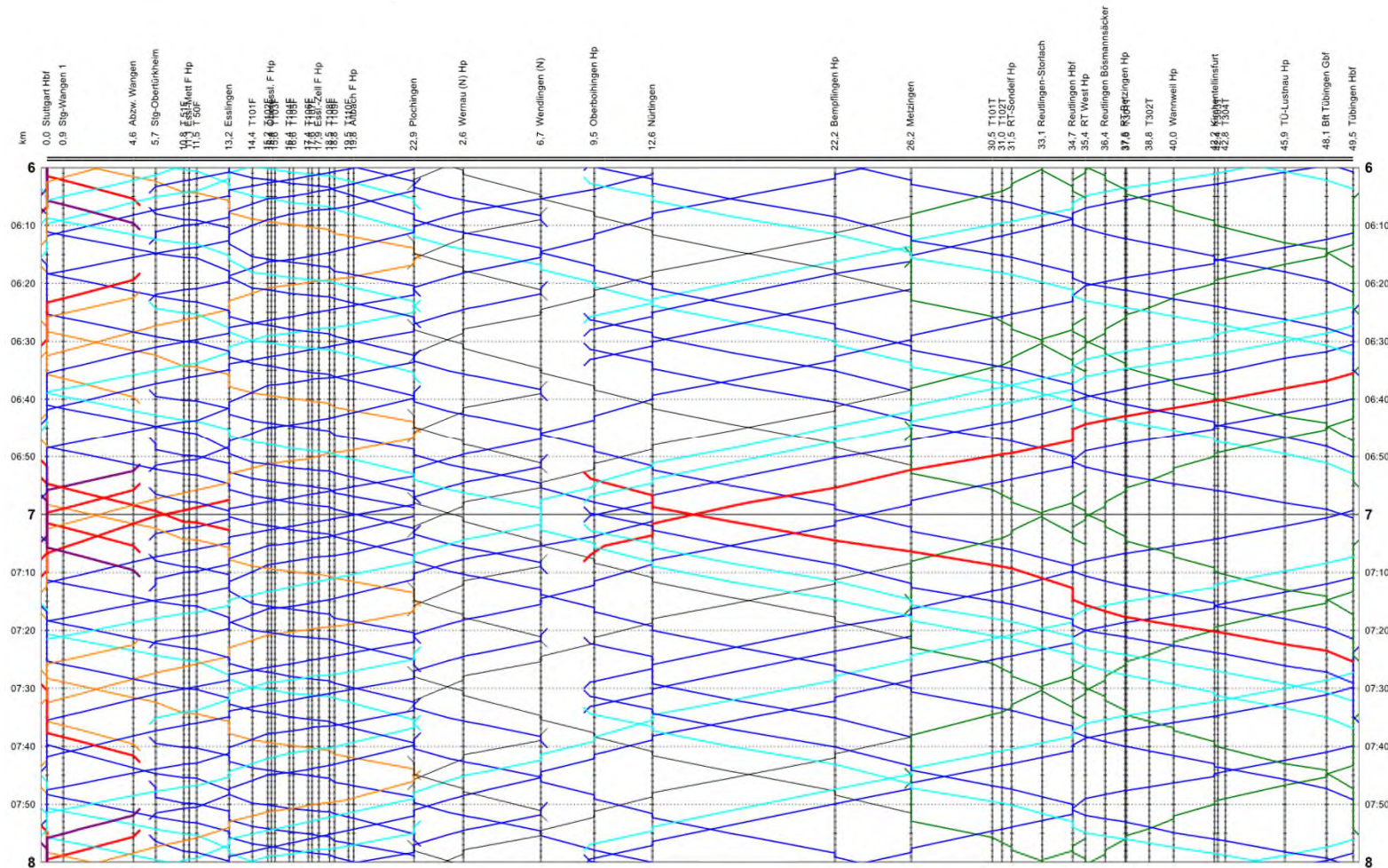


- HVZ-Leistung mit Überholung durch FV in Merklingen
- 2,5 Halte am Flughafen pro Stunde in Richtung Ulm



## ERGÄNZUNGS- STATION

# Angebot nach Tübingen über Plochingen: Bildfahrplan

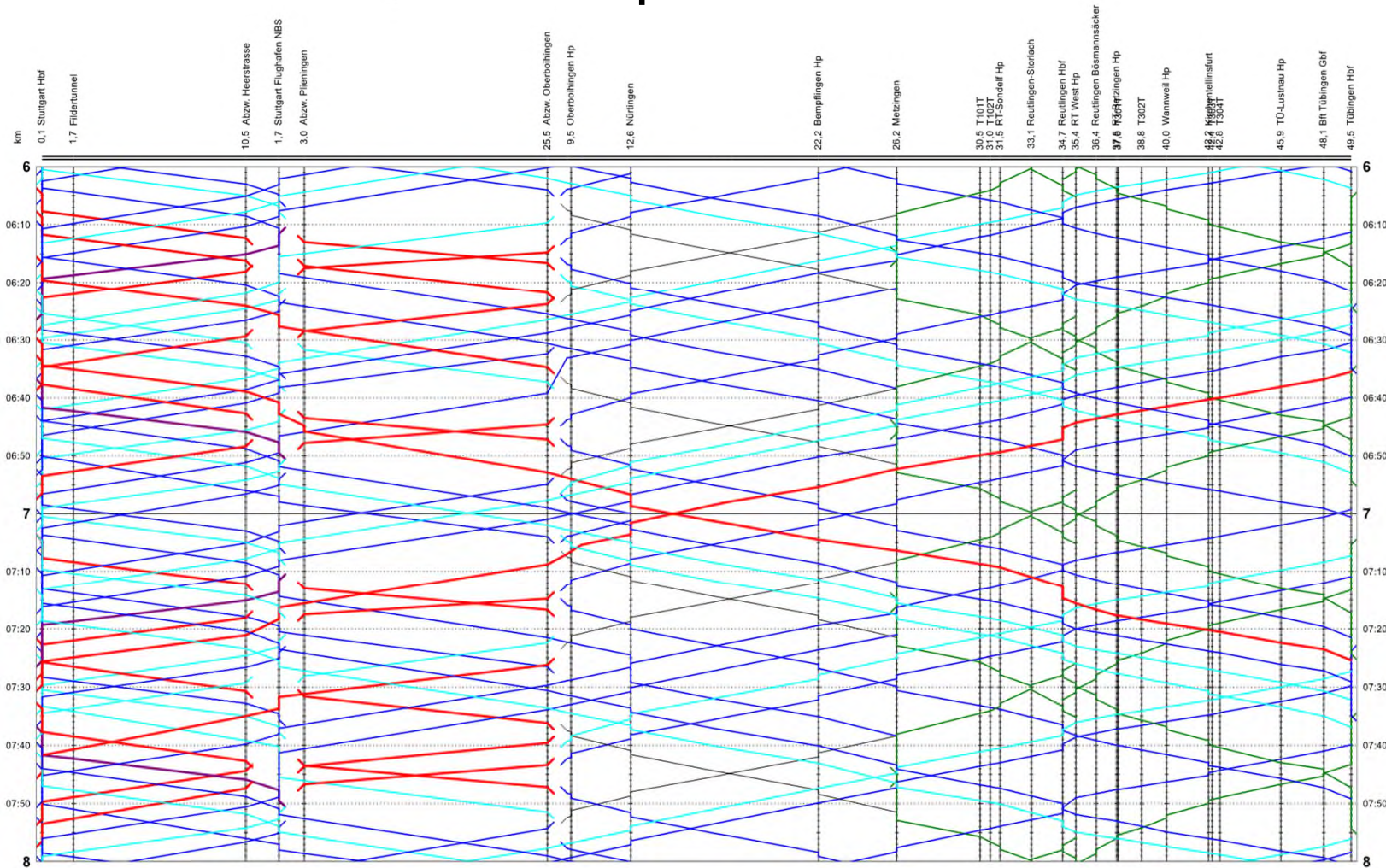


- Etwa 15'-Takt der S-Bahnen nach Kirchheim und Metzingen
- Etwa 15'-Verteilung zwischen StuKiX und S-Bahn zwischen Plochingen und Kirchheim
- StuKiX mit MEX-Haltepolitik zwischen Stuttgart und Wendlingen



ERGÄNZUNGS-  
STATION

# Angebot nach Tübingen über Flughafen: Bildfahrplan

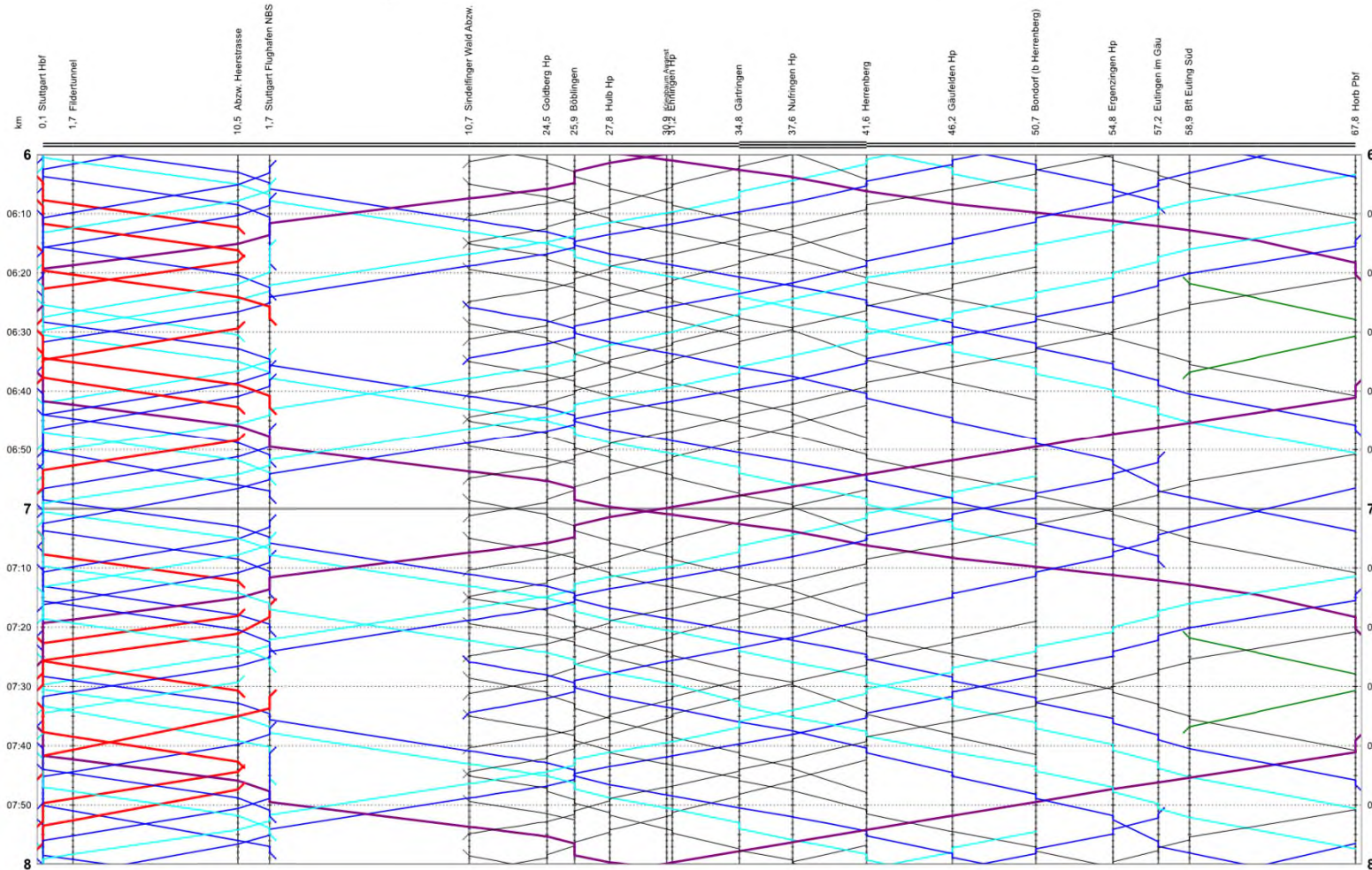


- Konzept sollte grundlegend überarbeitet werden.
- Die Lages der RSB erschweren die Fahrplankonstruktion



ERGÄNZUNGS-  
STATION

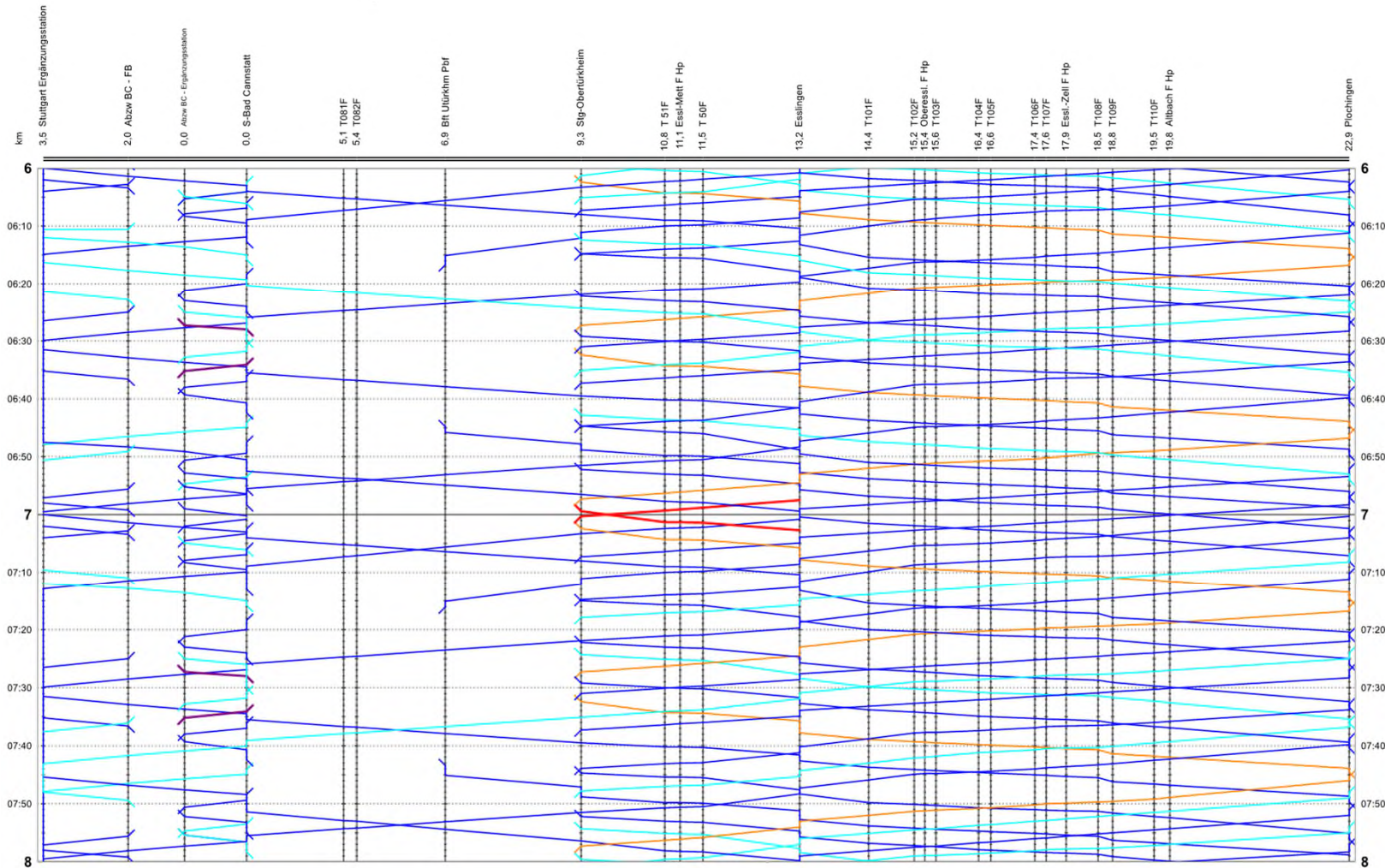
# Angebot auf der Gäubahn: Bildfahrplan



- MEX der Panoramabahn halbstündlich versetzt zum FV
- Die Haltepolitik der MEX bzw. Konzept der Gäubahn ist mit den verlängerten S-Bahnen zu überdenken
- Konzept ohne zusätzliche Infrastruktur kaum sinnvoll fahrbar

## ERGÄNZUNGS- STATION

# Angebot im Zulauf zur Ergänzungsstation: Bildfahrplan

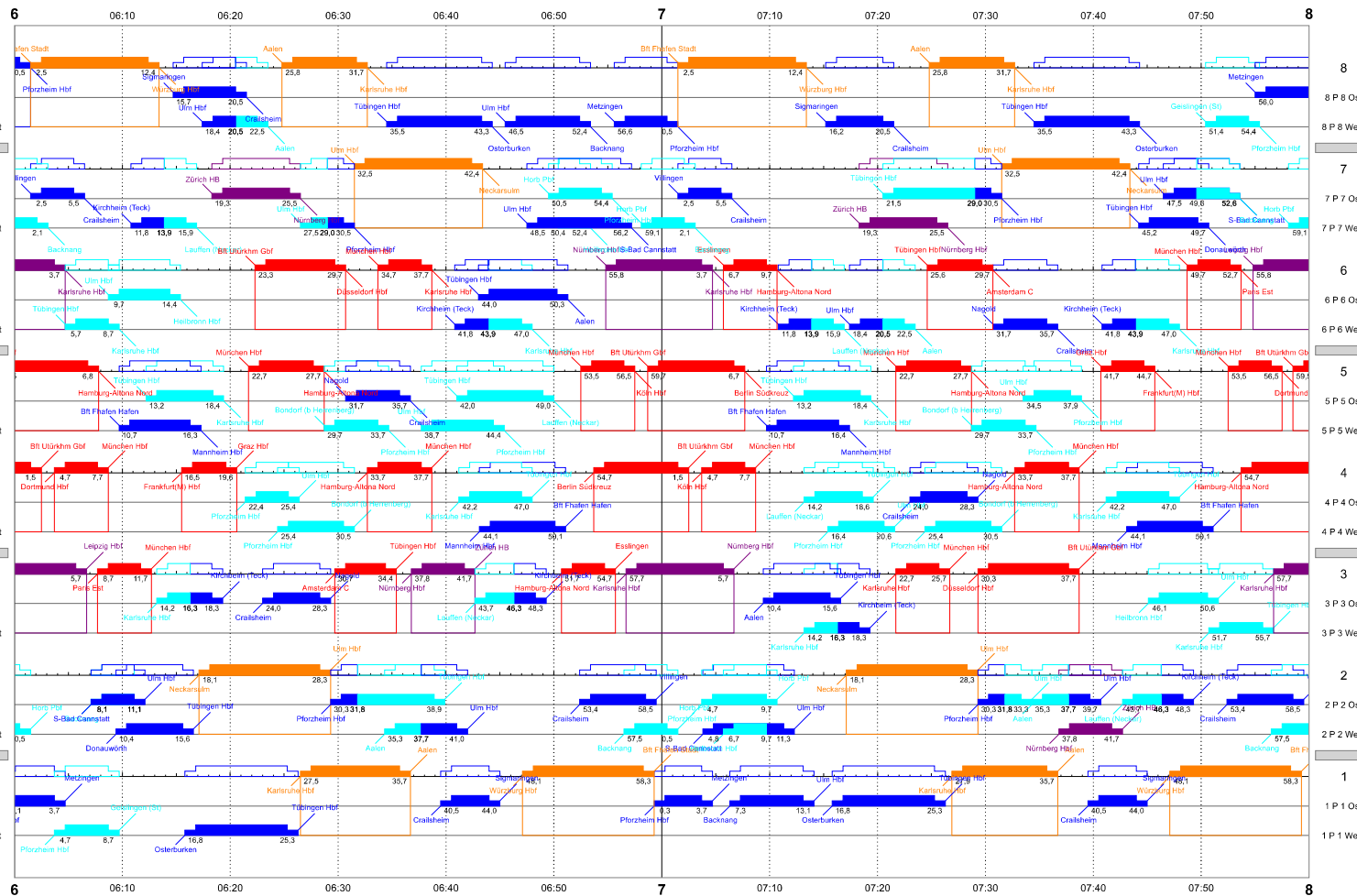


- Züge von der Ergänzungsstation können Bad Cannstatt direkt an Plochingen anbinden
- Anbindung der Ergänzungsstation an die S-Bahn nach Bad Cannstatt nicht genutzt



## ERGÄNZUNGS- STATION

# Gleisbelegung Stuttgart



- Orange: 400 m lange Züge des RV
- Lange Züge (FV und RV) mit hoher Auslastung der Kapazität

ERGÄNZUNGS-  
STATION

## Durchbindungen in Stuttgart Hbf (nur NV)

## 200 m kurze Züge

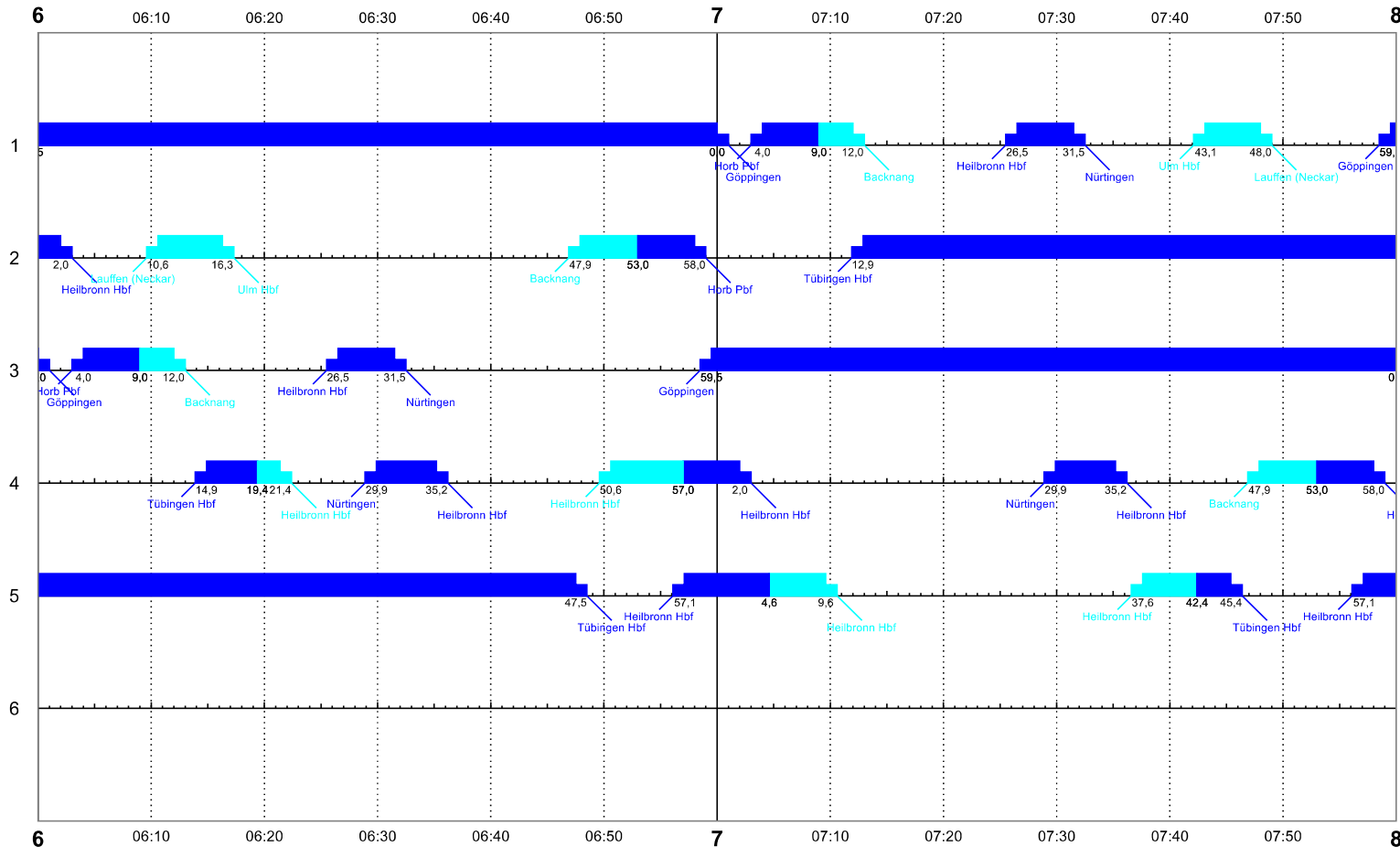
Von	Nach	Takt	HVZ
Pforzheim	Ulm (über Flughafen)	zweistündlich	ja
Pforzheim	Bondorf	stündlich	ja
Karlsruhe	Tübingen (über Flughafen)	stündlich	ja
Mannheim	Friedrichshafen (über Flughafen)	stündlich	
Lauffen	Tübingen (über Flughafen)	zweistündlich	ja
Pforzheim	Ulm (über Plochingen)	zweistündlich	ja
Crailsheim	Nagold	stündlich	
Karlsruhe	Kirchheim	stündlich	
Lauffen	Kirchheim	stündlich	
Donauwörth/Aalen	Tübingen (über Flughafen)	stündlich	
Heilbronn	Ulm (über Plochingen)	zweistündlich	ja
Karlsruhe	Tübingen (über Plochingen)	zweistündlich	ja
Backnang/Heilbronn	Ulm (über Plochingen)	stündlich	
Pforzheim	Tübingen/Ulm (über Flughafen)	stündlich	
Aalen	Ulm	stündlich	
Crailsheim	Villingen	stündlich	
Backnang	Horb	stündlich	ja
Pforzheim	Horb/Geislingen	stündlich	ja
Pforzheim	Metzingen	stündlich	
Osterburken	Tübingen	stündlich	
Backnang	Ulm (über Flughafen)	zweistündlich	
Crailsheim	Sigmaringen	stündlich	

## Zusätzlich 400 m lange Züge

Von	Nach	Takt
Neckarsulm	Ulm (über Plochingen)	stündlich
Würzburg	Friedrichshafen	stündlich
Karlsruhe	Aalen	stündlich (zusätzliche stündlich ein FV-Zug)

## ERGÄNZUNGS- STATION

# Gleisbelegung Ergänzungsstation



- Die Kapazität wird vergleichsweise schwach ausgenutzt
- Zug der Panoramabahn löst eine zusätzliche Bahnsteigkante aus



ERGÄNZUNGS-  
STATION

## Züge in der Ergänzungsstation

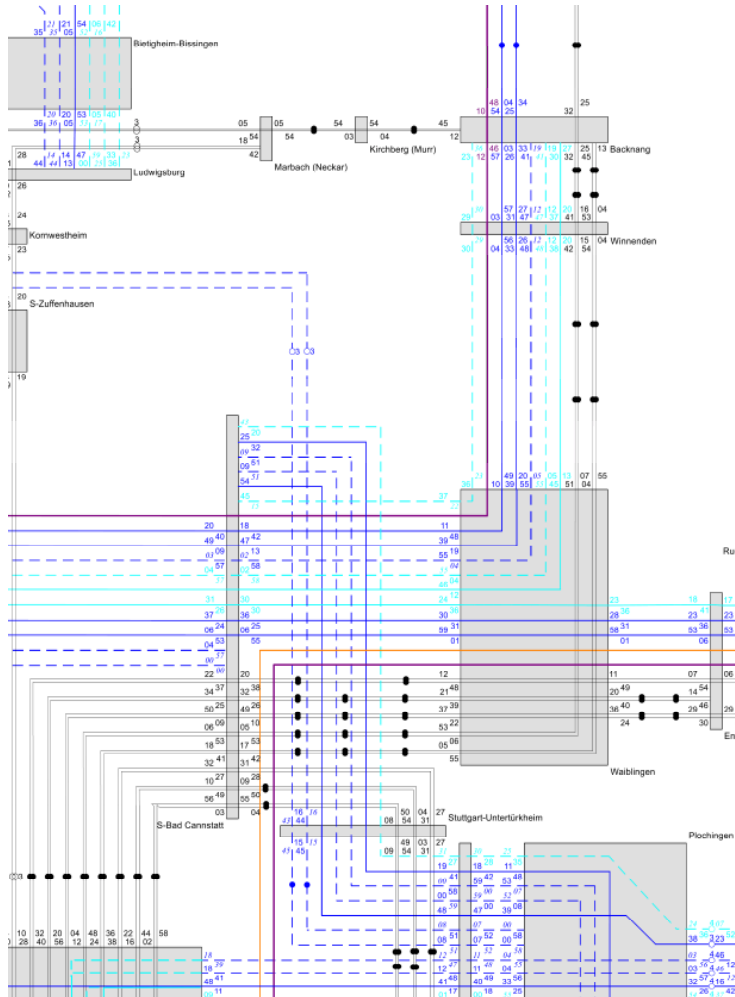
Von	Nach	Takt
Horb	Backnang	stündlich (Backnang nur HVZ)
Heilbronn	Nürtingen	stündlich
Heilbronn	Tübingen	zweistündlich
Heilbronn	Tübingen	zweistündlich (Lage von HN nur in der HVZ)
Heilbronn	Eigenwende	zweistündlich (Lage von HN nur in der HVZ)
Göppingen	Eigenwende	stündlich
Lauffen	Ulm	zweistündlich (HVZ)

# Agenda

1. Stand der Arbeiten
2. Infrastrukturgrundlagen
3. Konzept mit Ergänzungsstation
- 4. Referenzfall**
5. Konzept mit T-Spange und Nordkreuz
6. Erkenntnisse und Diskussion
7. Weitere Schritte

## REFERENZFALL

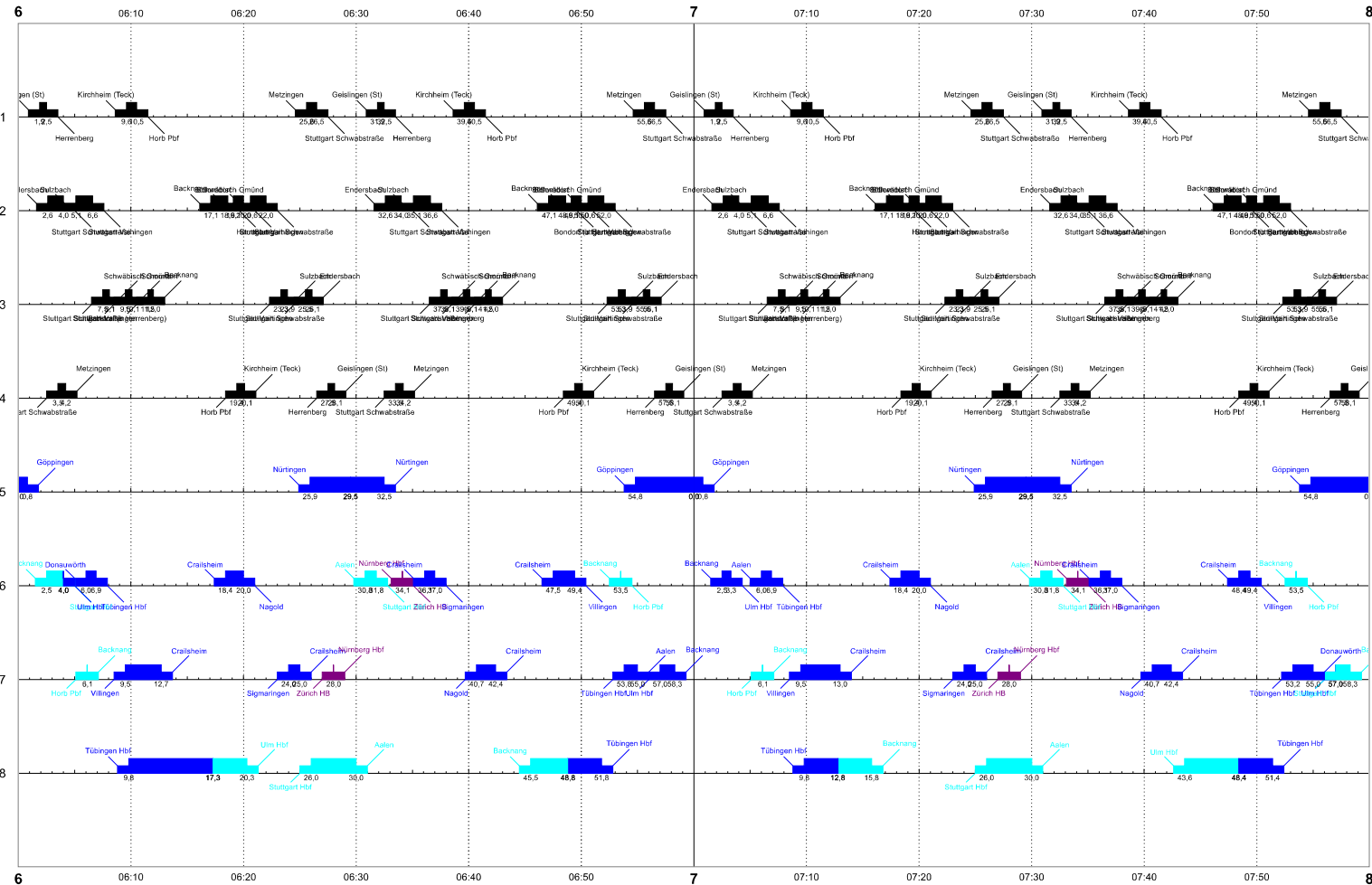
# Erstellung eines Referenzfalls



- Zur Herstellung einer guten Vergleichbarkeit zwischen den verschiedenen Zuständen ist die Erstellung eines Referenzfalls erforderlich.
- Der Referenzfall kann einfach aus dem Zustand mit Ergänzungsstation hergestellt werden, da die Linien nur reduziert bzw. eingekürzt werden.
- Es sind die folgenden Änderungen für Züge der Ergänzungsstation vorgesehen:
  - Einkürzen des Zuglaufs über die Panoramabahn auf den Interimshalt Nord
  - Einkürzen der Zugläufe von Norden auf Ludwigsburg mit Wende über den Rbf Kornwestheim
  - Zweistündlicher statt stündlicher HVZ-Verstärker von Backnang
  - Einkürzen der Zugläufe von Waiblingen auf Bad Cannstatt
  - Einkürzen der Zugläufe von Plochingen auf Bad Cannstatt

## REFERENZFALL

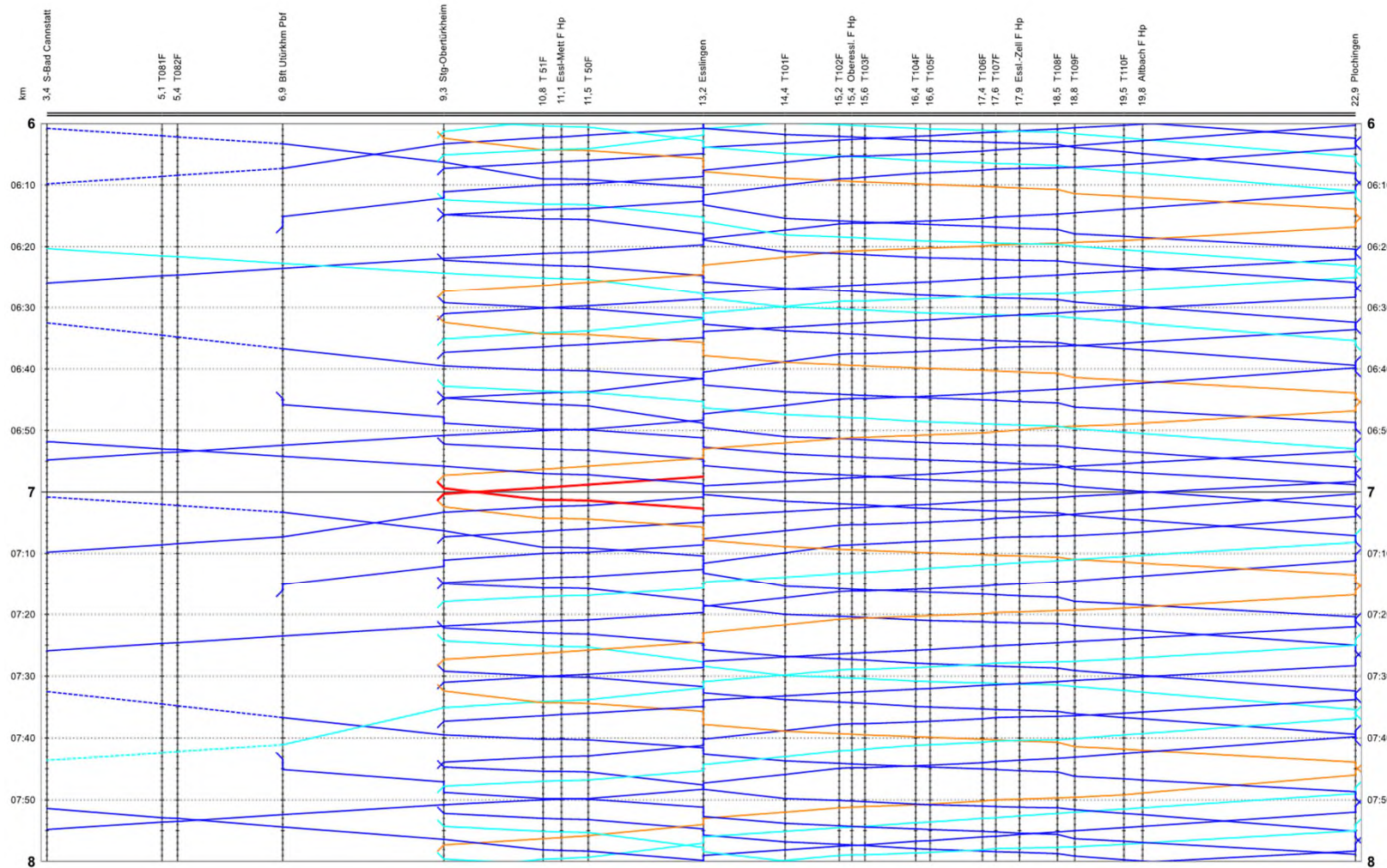
# Gleisbelegung Bad Cannstatt



- Die Nutzung der S-Bahn-Gleise und die mittleren Fernbahngleise ist im Referenzfall unverändert.
- Durch den Wegfall der Ergänzungsstation enden die Züge aus Waiblingen bzw. Plochingen in Bad Cannstatt. Für diese Züge sind Gleis 5 und 8 vorgesehen.
- Durch die Bahnsteigwenden erfolgt die Ein- oder Ausfahrt im Gegengleis.

REFERENZFALL

# Bildfahrplan Bad Cannstatt – Plochingen



- Zwischen Bad Cannstatt und Untertürkheim ist wegen der Bahnsteigwende in Bad Cannstatt eine Fahrt im Gegengleis erforderlich.
- Konservative Annahme: Gleiswechsel in Untertürkheim
- Um Kreuzungskonflikte zu vermeiden, ist bei der Hälfte der Fahrlagen eine Reisezeitverlängerung erforderlich. Diese liegt zwischen 2 und 4,5 Minuten. Mit einer Verschiebung des Gleiswechsels in Richtung Bad Cannstatt ist eine Reduzierung möglich.

# Agenda

1. Stand der Arbeiten
2. Infrastrukturgrundlagen
3. Konzept mit Ergänzungsstation
4. Referenzfall
- 5. Konzept mit T-Spange und Nordkreuz**
6. Erkenntnisse und Diskussion
7. Weitere Schritte

# Grundlegende Überlegungen bzw. Festlegungen

- Anbindung der zusätzlichen Infrastruktur
  - Anbindung von Feuerbach an die Fernbahngleise über die P-Option
  - Anbindung in Bad Cannstatt an die S-Bahn-Gleise
- Es werden zunächst die Linien, die in die Ergänzungsstation geführt werden, über T-Spange und Nordkreuz geführt.
- Die Haltepolitik der Linien über Nordkreuz und T-Spange wird angelehnt an das Konzept mit Ergänzungsstation, um nicht zu viele Anpassungen im Modell zu erhalten. Auch sonst werden die Linien außer im Kernbereich möglichst wenig angepasst.
- Um die möglichen Reisezeitvorteile von T-Spange und Nordkreuz zu nutzen, wird versucht, zusätzlich einzelne HVZ-Linien oder Linienäste sinnvoll direkt von Feuerbach oder Böblingen direkt nach Bad Cannstatt zu führen. Hierfür bieten sich insbesondere HVZ-Züge von der Gäubahn an.
- Direkte Verbindungen von Stuttgart-Vaihingen nach Stuttgart-Feuerbach sind prinzipiell in allen Zuständen möglich, aber nicht eingeplant. Die Auswirkungen sind variantenneutral.



T-SPANGE UND  
NORDKREUZ

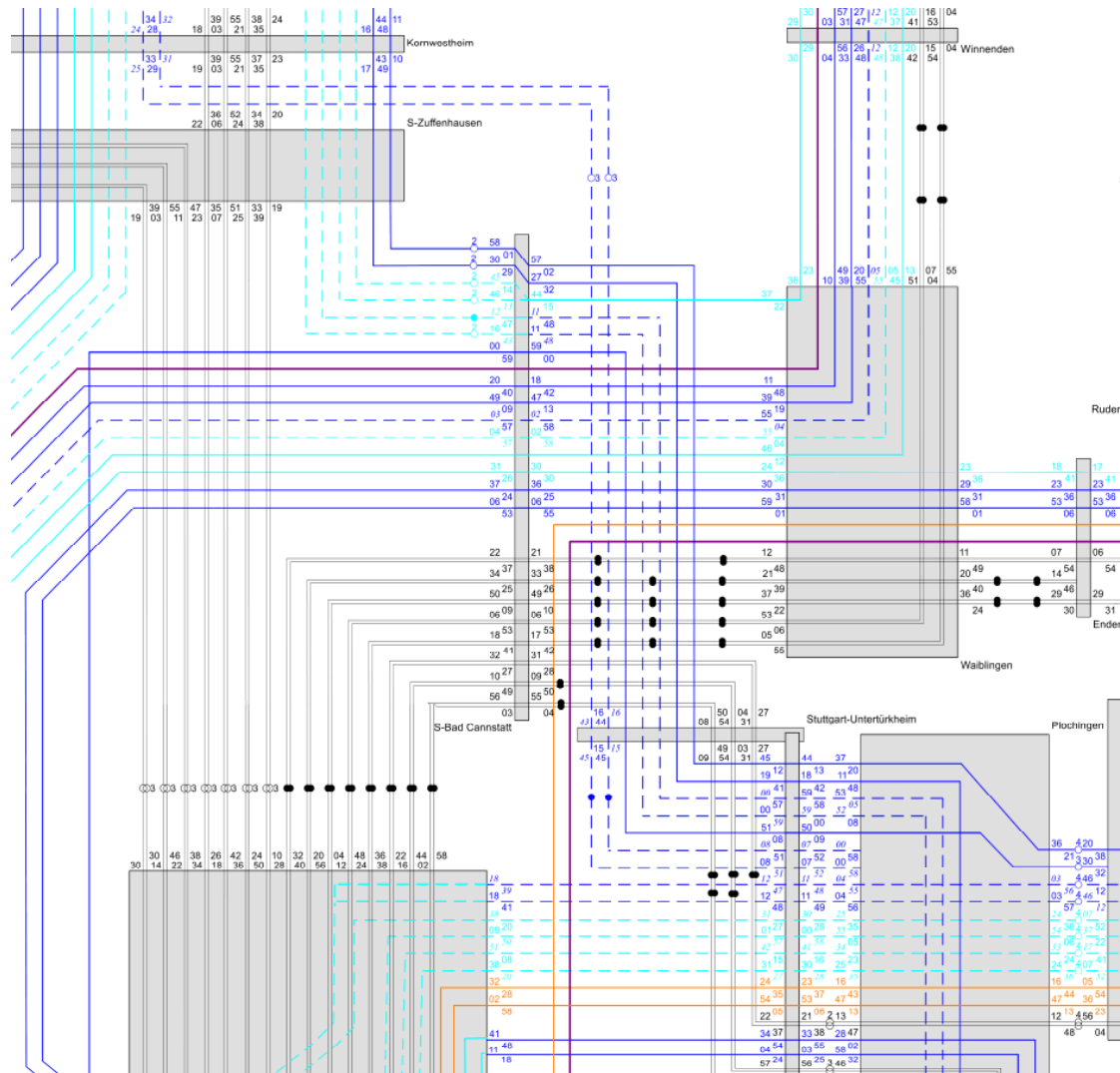
# Eingeplantes Mengengerüst/Linien über die Ergänzungsstation

		Anzahl	Relationen und Takt
Feuerbach – Bad Cannstatt	Durchbindungen	2,5 Züge/h	Heilbronn – Nürtingen (60 min), Lauffen – Ulm (120 min), Heilbronn – Tübingen (2 x 120 min), Wende Heilbronn (120 min)
	Wenden	0,5 Züge/h	
Feuerbach – Vaihingen	-		
Vaihingen – Bad Cannstatt	Durchbindungen	1 Züge/h	Backnang – Horb (60 min), Wende Göppingen (60 min)
	Wenden	1 Züge/h	



## T-SPANGE UND NORDKREUZ

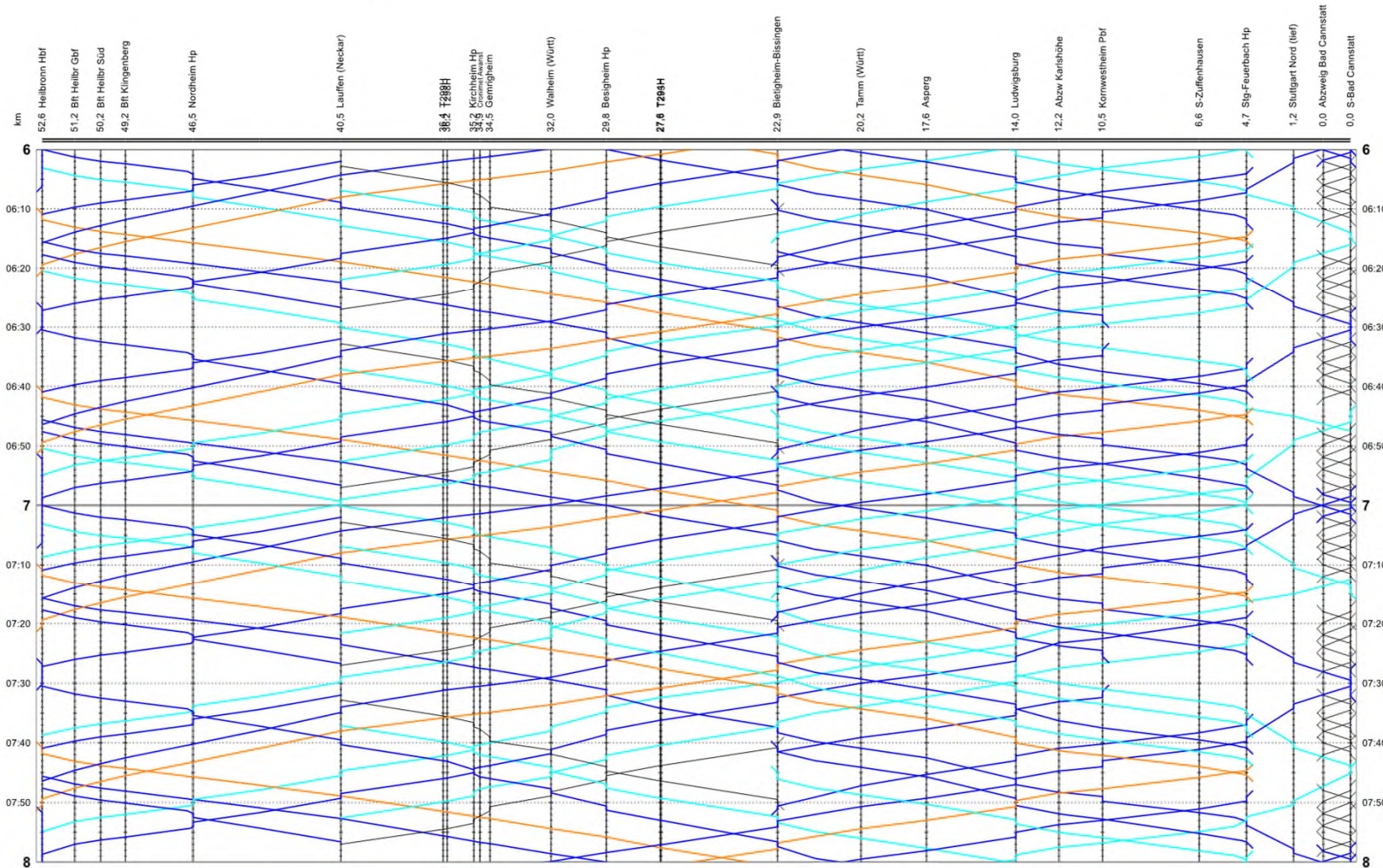
# Netzgrafikausschnitt



- Um Durchbindungen zu ermöglichen, und um auf Wenden Bad Cannstatt zu verzichten, fährt zusätzlich eine stündliche Leistung Heilbronn – Ulm über Bad Cannstatt statt Stuttgart.

## T-SPANGE UND NORDKREUZ

# Bildfahrplan Heilbronn – Bad Cannstatt

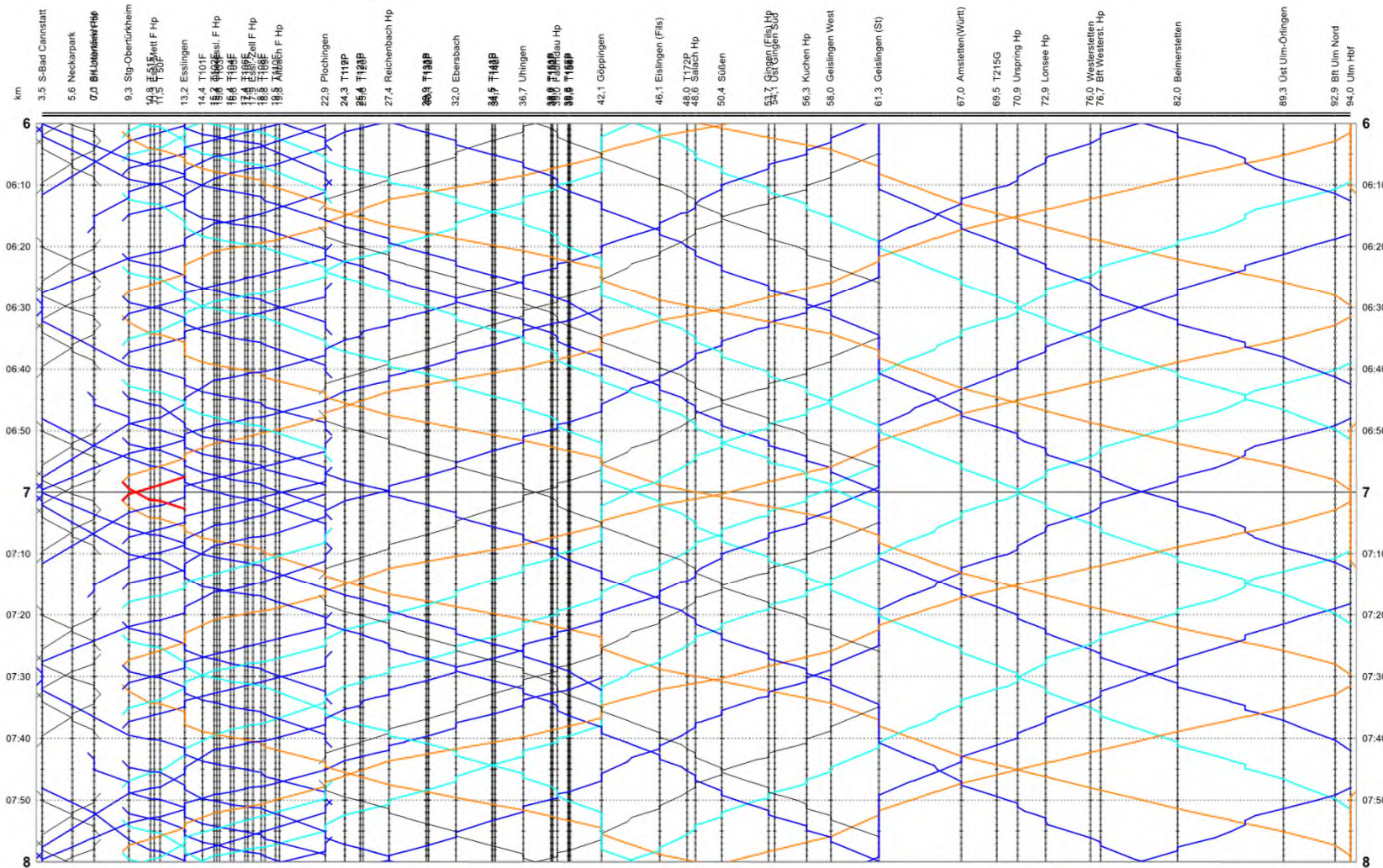


- Änderungen ggü. Dem Konzept mit Ergänzungsstation beschränken sich auf geringfügige Verschiebungen von Trassen über die T-Spange.
- Für die Synchronisation zwischen den Strecken (Ludwigsburg und S-Bahn) ist meist FzÜ erforderlich. Diese liegt bei maximal 5 und im Mittel bei etwa 3 Minuten.



## T-SPANGE UND NORDKREUZ

# Bildfahrplan Bad Cannstatt – Ulm

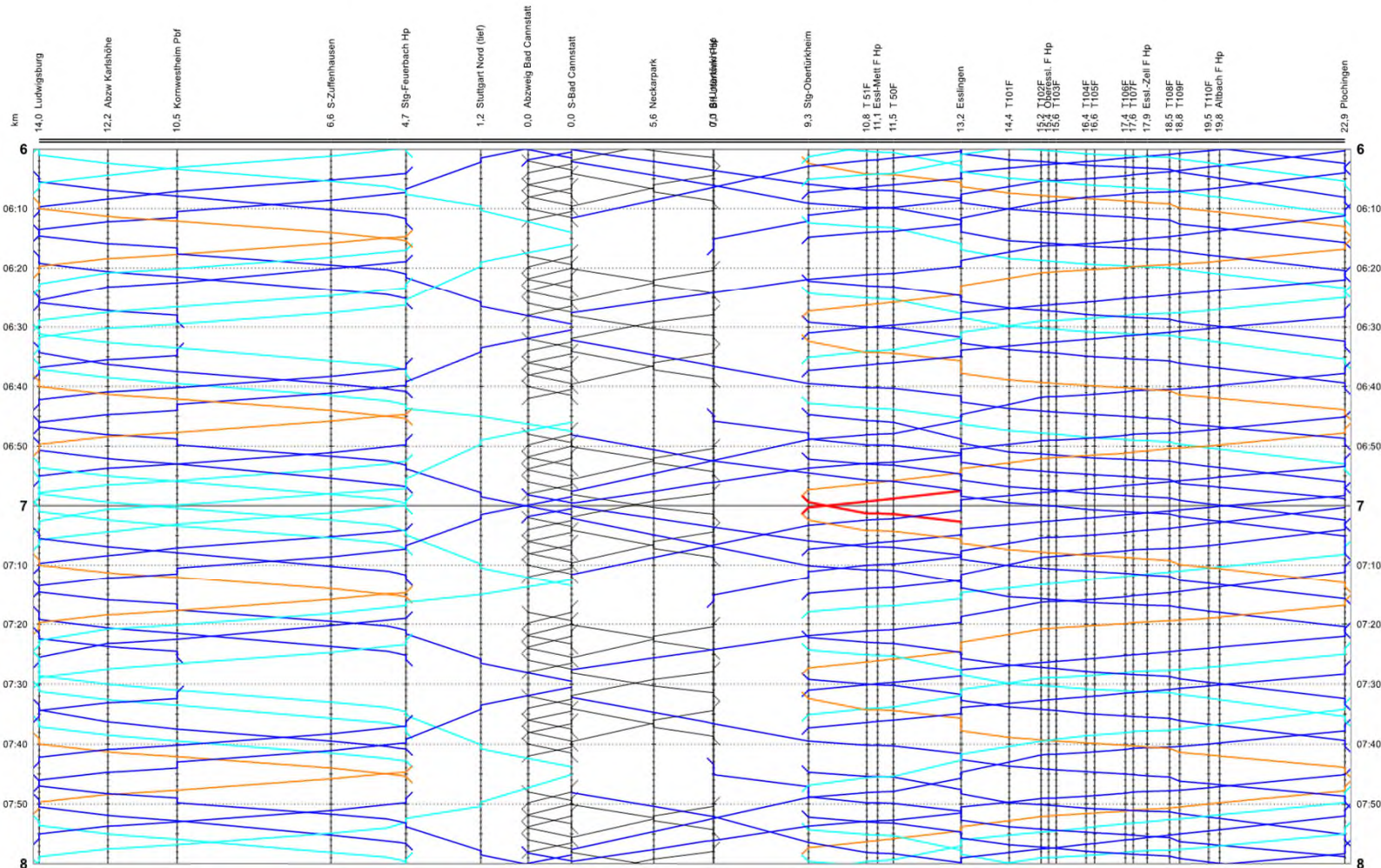


- Zur vollen Stunde bezogen auf Bad Cannstatt verkehren Züge von der Panoramabahn und Heilbronn, die beide Richtung Plochingen durchgebunden sind. Um beide Fahrten zu ermöglichen, sind die Fahrlagen angepasst. Die Fahrlage nach Göppingen bedient nicht den Halt Plochingen.
- Für die Übergang zwischen den Strecken (S-Bahn und Fernbahn) sind im Bereich Bad Cannstatt – Obertürkheim Synchronisationszeiten erforderlich. Diese liegen zwischen 2 und maximal 5, im Mittel bei 3, Minuten.



## T-SPANGE UND NORDKREUZ

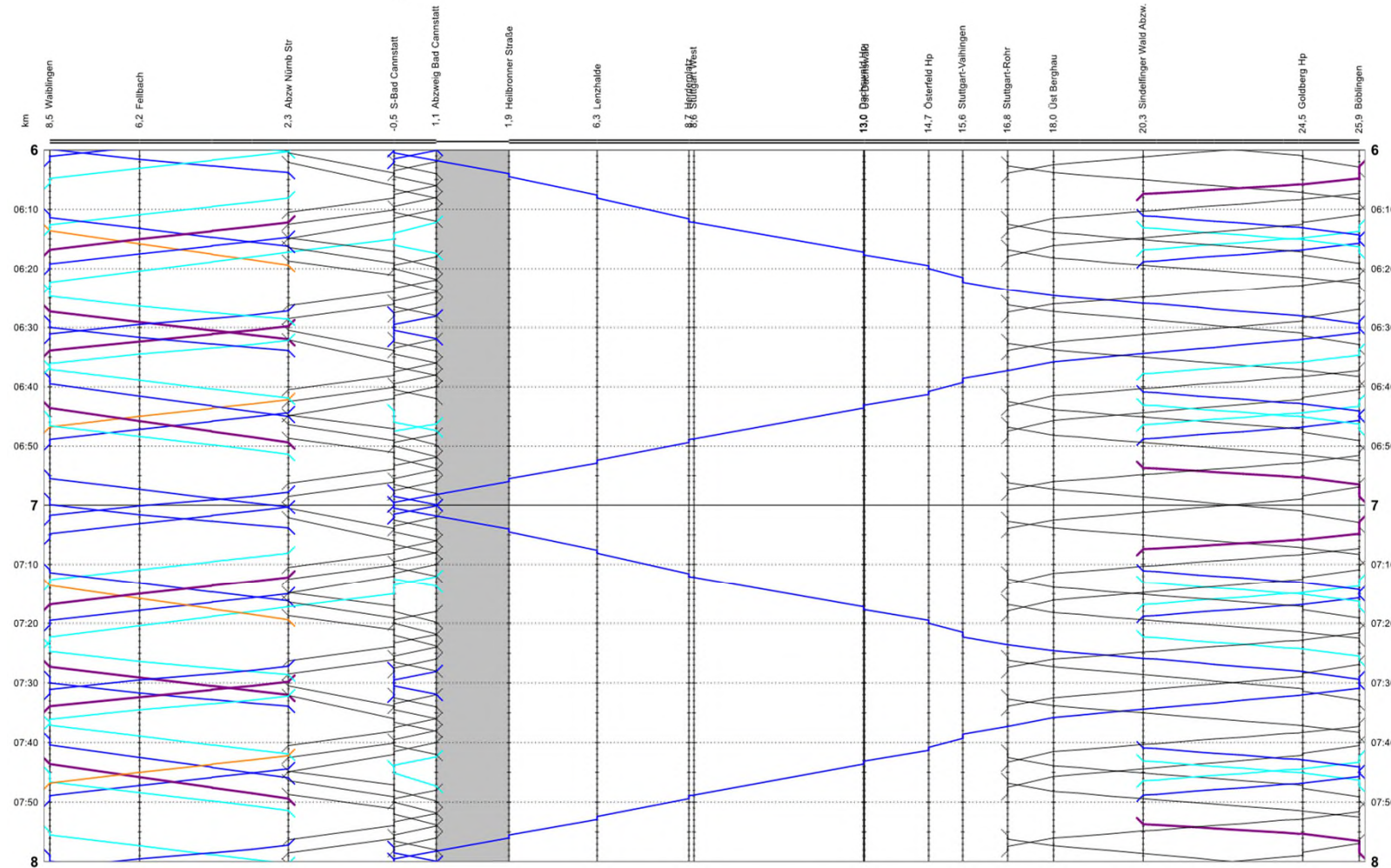
# Bildfahrplan Ludwigsburg – Bad Cannstatt - Plochingen



- In Bad Cannstatt verkehren pro Richtung stündlich 16 S-Bahnen.
- Bei Anbindung der T-Spange an die S-Bahn-Gleise in Bad Cannstatt können die Lücken für den Regionalverkehr genutzt werden. Es sind jedoch häufig Bündel aus 3 S-Bahnen eingeplant.
- Bei der Synchronisierung zwischen den Strecken werden oft Fahrzeitzuschläge erforderlich. Bei den meisten Zügen wäre so auch ein Halt am Nordbahnhof möglich.

T-SPANGE UND  
NORDKREUZ

# Bildfahrplan Böblingen – Bad Cannstatt – Waiblingen

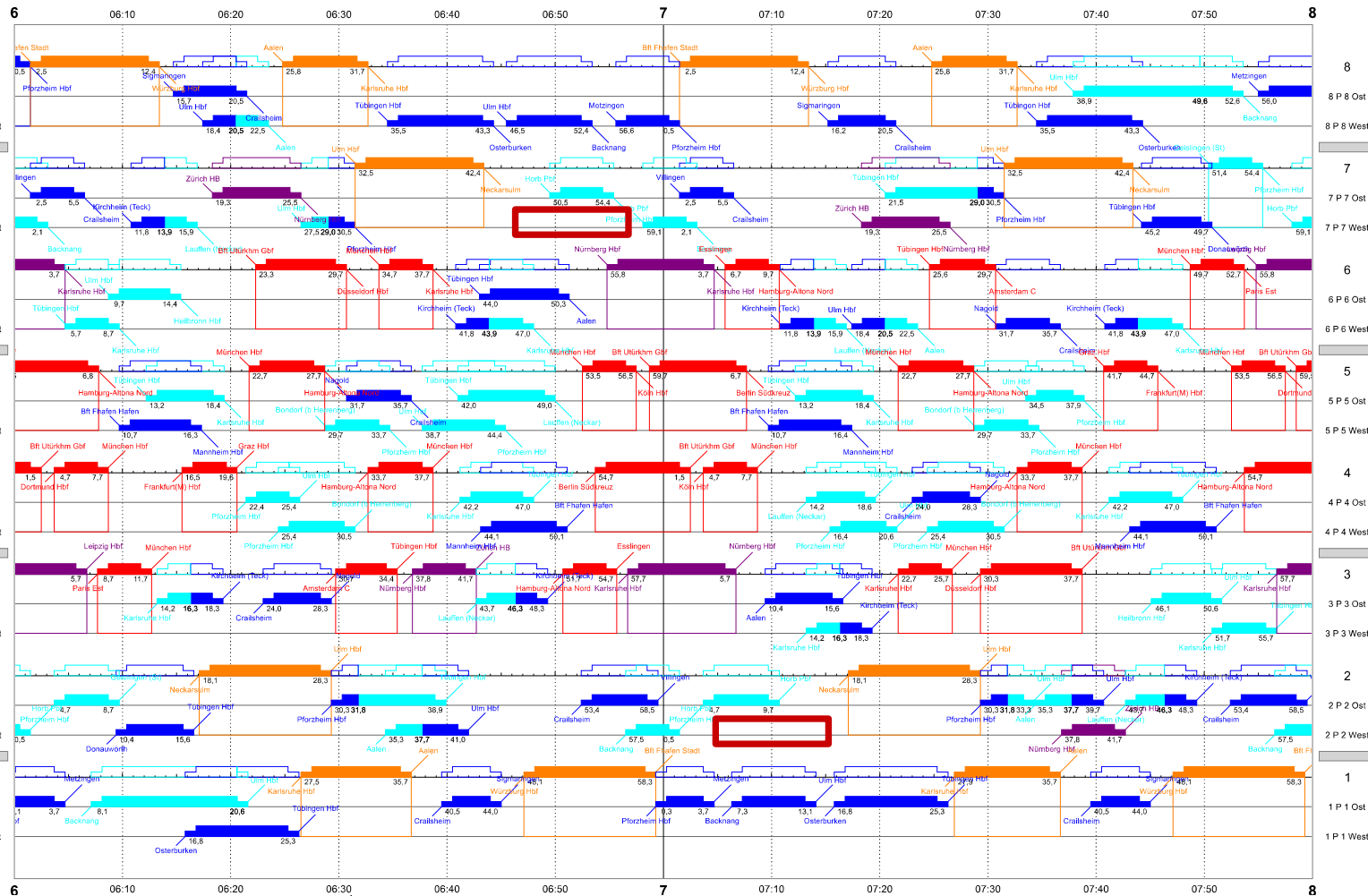


- Der Übergang von der Panoramabahn zur S-Bahn nach Bad Cannstatt ist zweigleisig (bzw. zwei eingleisige Abschnitte)
- Bei verkehrlichem Nutzen und geeigneter Durchbindungsmöglichkeit kann auch ein HVZ-Zug der Gäubahn über die Panoramabahn geführt werden (ggf. auch beschleunigt).



## T-SPANGE UND NORDKREUZ

# Gleisbelegung Stuttgart Hbf

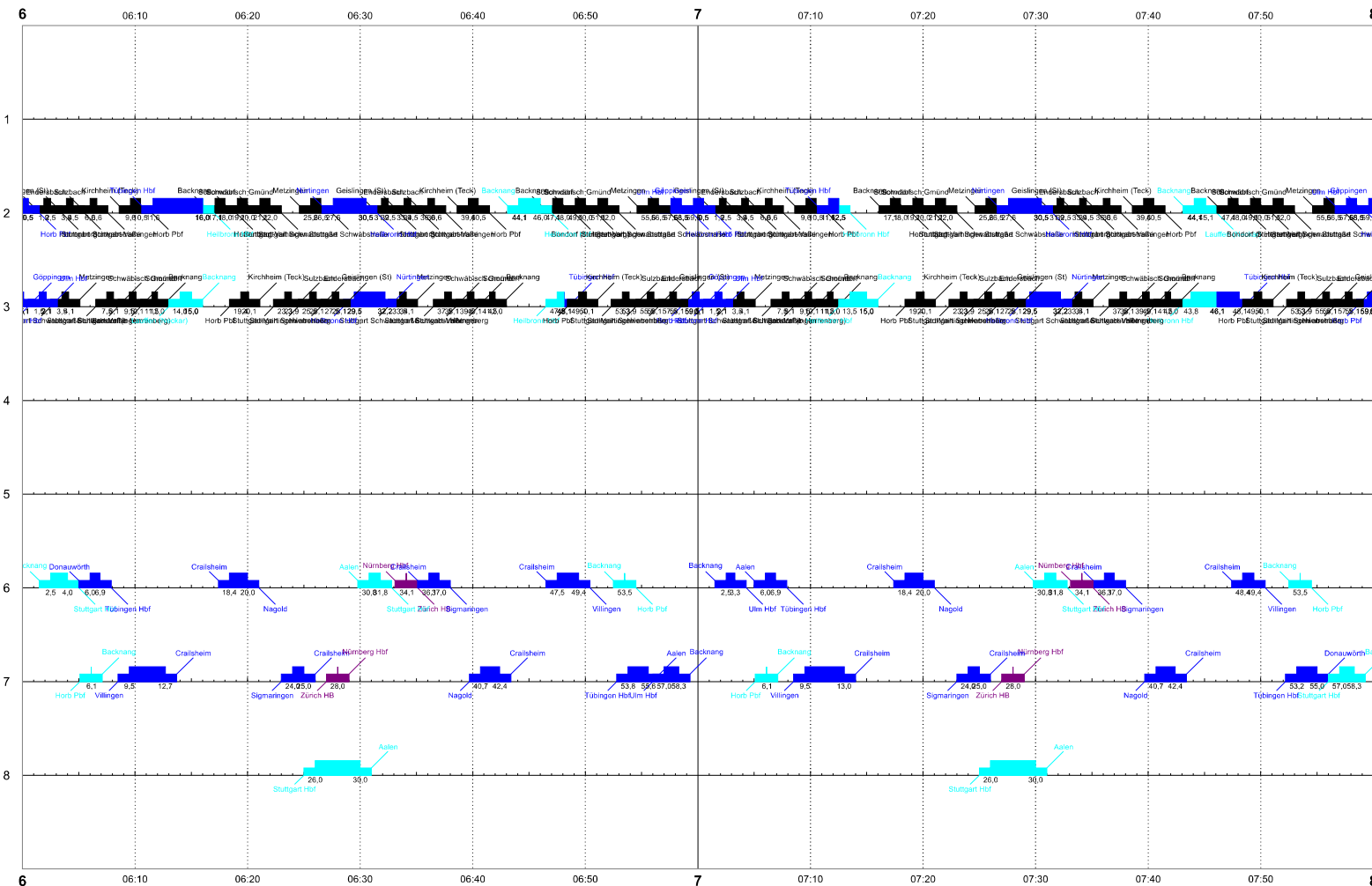


- In Stuttgart Hbf entfällt eine zweistündliche Linie Heilbronn – Ulm, diese wird über Bad Cannstatt geführt, um bessere Durchbindungsoptionen zu erreichen.



## T-SPANGE UND NORDKREUZ

# Gleisbelegung Bad Cannstatt



- Die teilweise kurzen Haltezeiten in Bad Cannstatt ergeben sich gezwungenermaßen aus den vorhandenen S-Bahn-Konzept.
- Es sind dafür die Übergänge zwischen den Strecken Synchronisationszeiten erforderlich.
- Die Züge von Gleis 2 und 3 v/n Esslingen können auch über die Gleise 1 und 4 geführt werden.

# Vergleich des Zeitbedarfs für die Fahrt über die T-Spange/Nordkreuz und Ergänzungsstation

	Ergänzungs- station	T-Spange und Nordkreuz		S-Bahn (mit Mittnachtstraße)
		Ideal	Im Konzept	
Feuerbach – Bad Cannstatt	13 min	4 min <sup>1</sup>	4 min <sup>1</sup> – 10 min <sup>2</sup>	7 min + Umstieg
Feuerbach – Vaihingen	28 min	15 min	-	22 min
Vaihingen – Bad Cannstatt	26 min	15 min	20 min <sup>3</sup>	21 min

Bezüglich der Infrastrukturgrundlagen sind Annahmen zu treffen. Deswegen werden sich die Zeiten im Verlauf der weiteren Untersuchungen konkretisieren.

Die Zeiten für T-Spange und Nordkreuz ergeben sich aus den Fahrzeiten. Im Konzept sind ggf. längere Zeiten erforderlich, da für die Trassen über die T-Spange und das Nordkreuz auf beiden Zuläufen freie Zeitfenster vorhanden sein müssen.

Für Züge über die Panoramabahn sind zwischen Vaihingen und Interimshalt Nord sind 4 Zwischenhalte berücksichtigt.

<sup>1</sup> ohne Nordbahnhof

<sup>2</sup> mit Nordbahnhof und Zuschlägen

<sup>3</sup> 5 Halte und Zuschläge

# Agenda

1. Stand der Arbeiten
2. Infrastrukturgrundlagen
3. Konzept mit Ergänzungsstation
4. Referenzfall
5. Konzept mit T-Spange und Nordkreuz
- 6. Erkenntnisse und Diskussion**
7. Weitere Schritte

## Erkenntnisse aus der Konzepterstellung mit Nordkreuz/T-Spange

- Keines der vorliegenden Konzepte ist tiefgehend abgestimmt. Durch verschiedene verkehrliche und politische Wünsche können sich noch weitergehende Anpassungen mit in Konsequenz auch geänderten Aussagen ergeben.
- Die Komplexität in der Konzepterstellung steigt mit Nordkreuz und T-Spange, da verschiedene Zuläufe direkt miteinander verbunden werden. Im Gegensatz zur Ergänzungsstation ist in Bad Cannstatt weniger Kapazität für die Pufferung von Zügen vorhanden. Zudem stehen im Gegensatz zum Hauptbahnhof weniger Möglichkeiten für Durchbindungspartner zur Verfügung.
- Das Konzept mit Nordkreuz und T-Spange ist aufgrund der Komplexität am wenigsten optimiert. Zur Optimierung ist wahrscheinlich eine Überarbeitung des Gesamtkonzepts erforderlich. Damit können die Fahrzeitzuschläge, Standzeiten und Durchbindungen optimiert werden.



## Anbindung der zusätzlichen Infrastruktur im Norden und Osten

- Belastung der Zuläufe
  - Feuerbach S-Bahn: 14 Züge/h
  - P-Option: 4 Züge/h
  - Bad Cannstatt S-Bahn: 16 Züge/h
  - Bad Cannstatt Fernbahn: 8 Züge/h
- Je mehr Züge auf den Zuläufen verkehren, desto mehr Zuschläge zwischen Feuerbach und Bad Cannstatt sind erforderlich und desto mehr Verspätungen werden übertragen.
- Für Reisende mit Ziel Bad Cannstatt (klarer Profiteur von Nordspange und T-Kreuz) sind längere Standzeiten von untergeordneter Bedeutung.
- Für die S-Bahn ergeben sich hinsichtlich Störfallkonzepten die besten Möglichkeiten mit der jeweiligen Anbindung an die S-Bahn-Strecken.
- Die Anbindung an die S-Bahn von Feuerbach ermöglicht den Verzicht auf die Nutzung der P-Option von den Zügen nach Bad Cannstatt und ermöglicht die Bedienung der Halte Zuffenhausen und/oder Feuerbach durch den Regionalverkehr.

## ERKENNTNISSE UND DISKUSSION

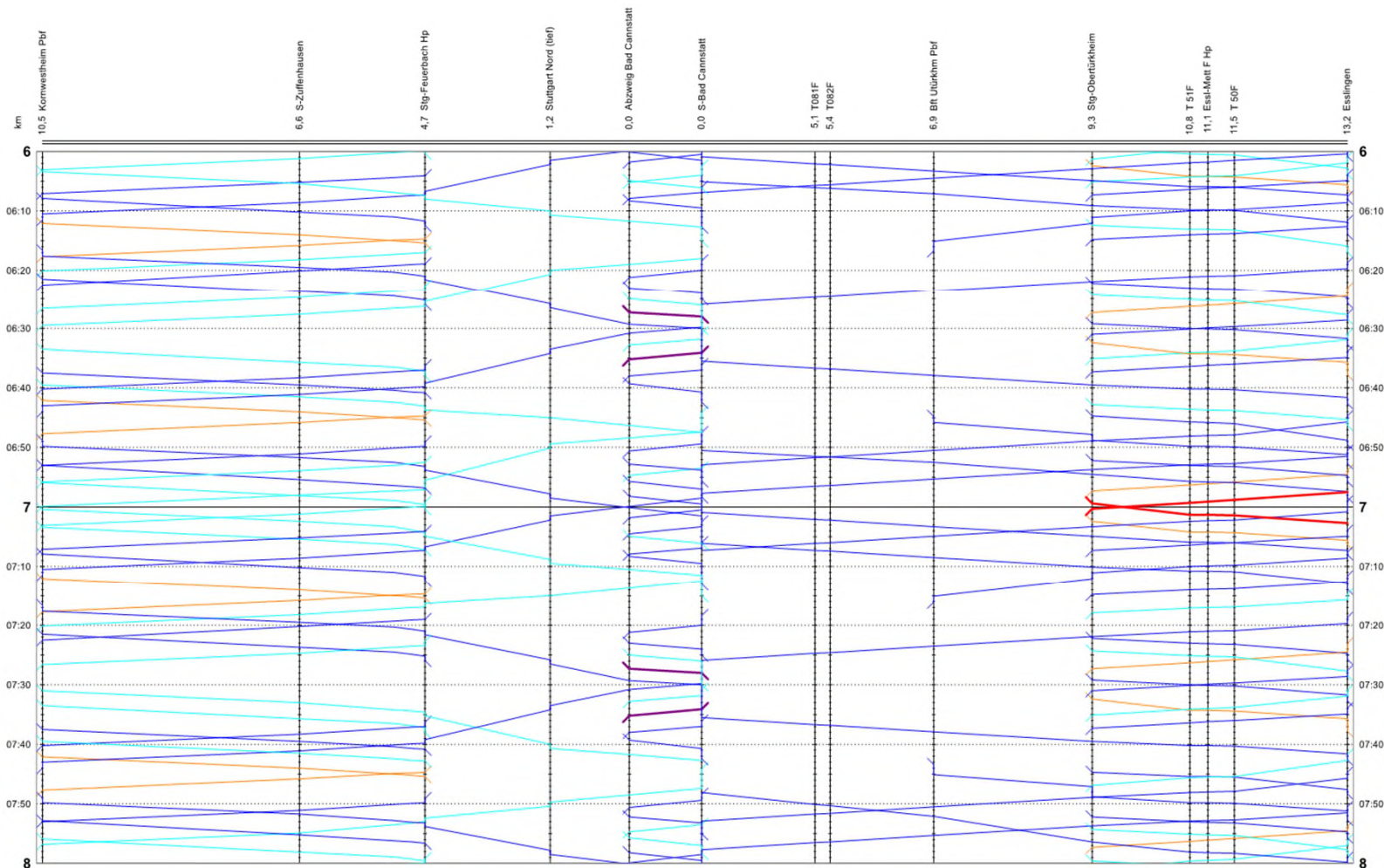
# Gleisbelegung Bad Cannstatt mit Anbindung an die Fernbahn

- Da die Fernbahngleise nicht so sehr ausgelastet sind, wie die S-Bahn-Gleise, ergeben sich für die Züge über die T-Spange größere Lücken, sofern die Anbindung an die Fernbahn erfolgt.
- Es können bei einer Führung über die Fernbahn die Synchronisationszeiten von der Strecke stark reduziert und in Haltezeit umgewandelt werden.
- Der Nordbahnhof wird noch bedient.

Züge über die T-Spange

## ERKENNTNISSE UND DISKUSSION

# BFP Kornwestheim – Esslingen

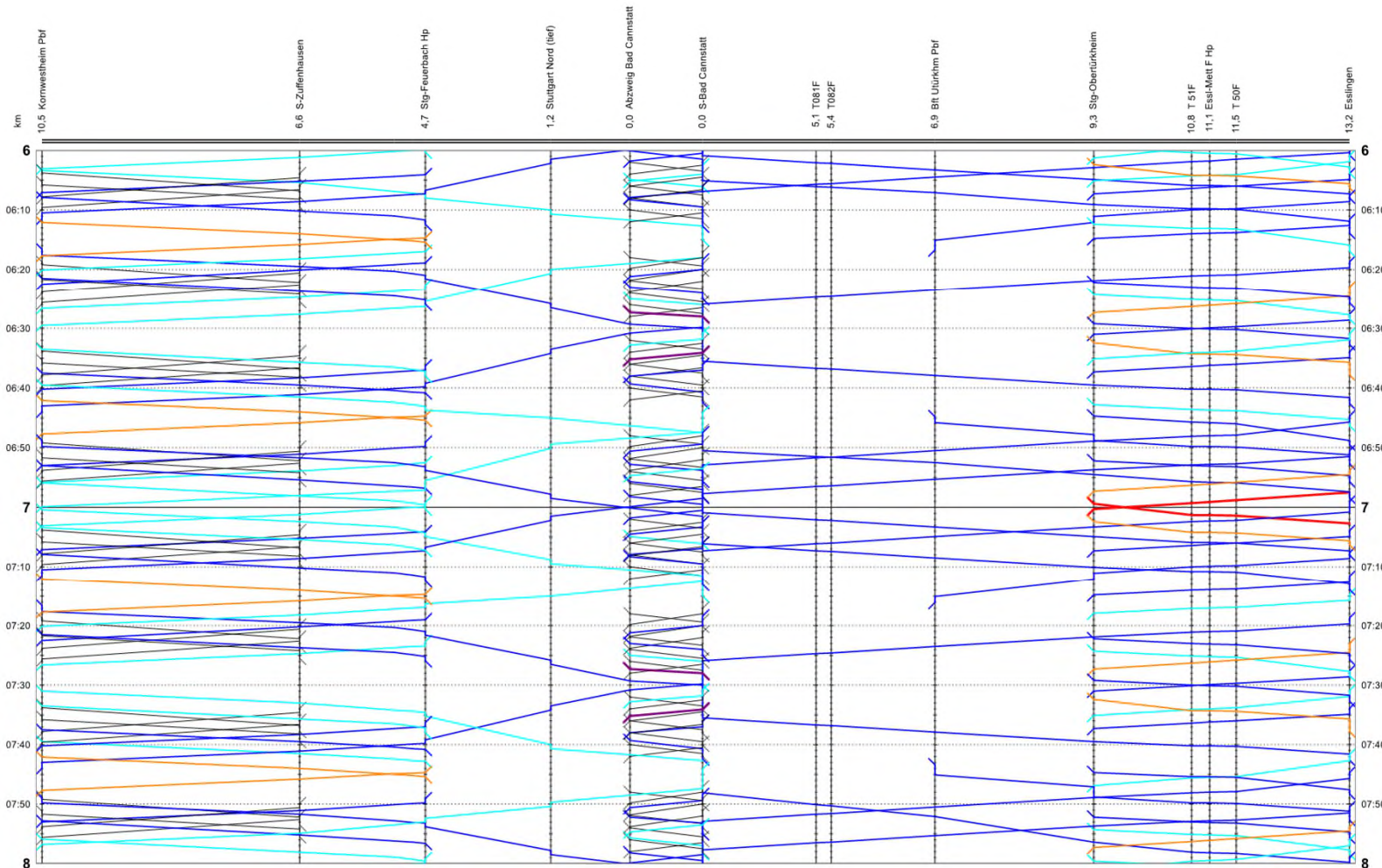


- Auf die Synchronisationszeiten kann nahezu überall verzichtet werden, lediglich in Richtung Ludwigsburg weisen vereinzelte Fahrlagen noch einen Zuschlag von 3 Minuten auf.



ERKENNTNISSE  
UND DISKUSSION

# BFP Kornwestheim – Esslingen, Blick nach Zuffenhausen



- Bei der Anbindung von Feuerbach an die S-Bahn-Gleise (Übergang des Regionalverkehrs in Kornwestheim) teilen sich die Züge über die T-Spange zwischen Kornwestheim und Feuerbach die Gleise mit der S-Bahn.
- Aufgrund der längeren Strecke bzw. inhomogenen Züge (S-Bahnen mit Halt in Zuffenhausen und Feuerbach) ist trotz der geringeren Anzahl an Zügen die Abstimmung der Züge ähnlich anspruchsvoll wie in Richtung Bad Cannstatt.

S-Bahn-Züge und RV fahren auf parallelen Strecken

# Agenda

1. Stand der Arbeiten
2. Infrastrukturgrundlagen
3. Konzept mit Ergänzungsstation
4. Referenzfall
5. Konzept mit T-Spange und Nordkreuz
6. Erkenntnisse und Diskussion
7. Weitere Schritte

## Vorschlag für Festlegungen und weitere Schritte für die Abstimmungssitzung

- Festlegung zu einem verkehrlich zu bewertenden Fall mit Nordkreuz und T-Spange
  - Bedienung des Nordbahnhofs mit T-Spange
  - Anbindungen in Feuerbach und Bad Cannstatt
  - Anpassungen am Angebotskonzept auf den Zulaufstrecken
  - Ggf. Ergänzung von Zügen zwischen Feuerbach und Vaihingen in allen Konzepten
- Vertiefung von Überlegungen zu möglichen Störfällen bei der S-Bahn in Abhängigkeit von den oberen Festlegungen



## Festlegungen zu den Unterlagen

Es werden die folgenden Unterlagen zur Verfügung gestellt:

- Unterlagen dieser Sitzung (kurzfristig)
- Netzgrafiken der bisher erarbeiteten Konzepte (kurzfristig)
- Es werden alle wesentlichen Annahmen für die bisher erarbeiteten Konzepte für den Termin am 4. März kompakt zusammengestellt.
- Übersicht über Zugzahlen in den verschiedenen Konzepten für die verschiedenen Infrastrukturelemente (Termin am 4. März)

## Festlegungen zur weiteren Erarbeitung eines Konzepts mit Nordkreuz/T-Spange

Getroffene Festlegungen für die Erarbeitung des Konzepts mit Nordkreuz/T-Spange:

- Es erfolgt an Feuerbach und Bad Cannstatt eine Anbindung an die Fernbahn.
- Der Nordbahnhof wird nicht als Station unterstellt.
- Möglich ist ggf. auch eine Anbindung der T-Spange an die Fernbahn in Feuerbach und Bad Cannstatt sowie des Nordkreuzes von der Panoramabahn an die S-Bahn in Bad Cannstatt.
- S-Bahnen können im Störfall auch über die Fernbahn (z.B. ab Kornwestheim, Nürnberger Straße und Untertürkheim) geführt werden. Ähnliches gilt für Verstärker-S-Bahnen, die nicht mehr in die Stammstrecke geführt werden können.
- Das VWI und SMA erarbeiten Vorschläge zur Anpassung des Mengengerüsts mit der Beseitigung von überlasteten Abschnitten. Diese werden am 4. März diskutiert.
- Für die Schusterbahn soll ein 30'-Takt in der HVZ unterstellt werden.

# Kontakt

SMA und Partner AG

Gubelstrasse 28

8050 Zürich

Schweiz

Telefon +41 44 317 50 60

[info@sma-partner.com](mailto:info@sma-partner.com)

[www.sma-partner.com](http://www.sma-partner.com)