



**Verband Region  
Stuttgart**

Körperschaft  
des öffentlichen Rechts

Pressestelle  
Alexandra Aufmuth

Kronenstraße 25  
70174 Stuttgart

Telefon +49 (0)711 22759-15  
Telefax +49 (0)711 22759-70

E-Mail: [presse@region-stuttgart.org](mailto:presse@region-stuttgart.org)

Aktuell im Internet:  
[www.region-stuttgart.org](http://www.region-stuttgart.org)

## Presse-Information vom 18.06.2020

---

### **Region diskutiert die Auslastung der Schienenstrecken und Optionen für das Nordkreuz**

**Für die stark frequentierte Rems-, Murr- und Gäubahn sowie für den Abschnitt Weil der Stadt – Malsheim werden Lösungen gesucht. Konkrete Planungen für Nordkreuz erst nach der Entscheidung des Bundes zum Nordzulauf.**

10 STUTTGART: Mehr S-Bahn-Verkehr setzt voraus, dass die Kapazitäten auf der jeweiligen Streckeninfrastruktur vorhanden sind. Deswegen hat sich der Verkehrsausschuss des Verbands Region Stuttgart am Mittwoch mit der Auslastung des Schienennetzes in der Region, insbesondere der Zulaufstrecken nach Stuttgart, sowie mit Ausbauoptionen des Nordkreuzes nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 beschäftigt.

#### **Welche Zulaufstrecken sind besonders betroffen?**

15 Rems- und Murrbahn (Fellbach – Waiblingen – Backnang/ – Schorndorf)  
20 Zwischen Fellbach und Waiblingen teilen sich die S-Bahn- und der Fern-/Regionalverkehr die Gleise sowohl in Richtung Backnang als auch nach Schorndorf. Weitere Engpässe bestehen in den Bahnhöfen Waiblingen, Backnang und Schorndorf. Bereits kleine Verspätungen können zu einem „Domino-Effekt“ führen, also der Übertragung von Verspätungen auf andere Züge.

#### **Gäubahn (Herrenberg – Böblingen – Flughafen/Messe)**

30 Auf der Gäubahn müssen sich die Züge der Linie S1 in beide Richtungen ebenfalls je ein Gleis mit den Zügen des Fern-, Regional- und Güterverkehrs teilen. So verhindert ein Trassenkonflikten mit dem zweistündlichen IC-Verkehr zwischen Zürich und Stuttgart einen durchgehenden 15-Minuten-Takt im Abschnitt Herrenberg – Böblingen. Auch der Bahnhof Böblingen erweist sich als Nadelöhr. Der Fern- und Regionalverkehr hat aktuell ab Stuttgart-Rohr eigene Gleise, die über die Panoramabahn in Richtung Stuttgart Hauptbahnhof verlaufen. Nach Fertigstellung von Stuttgart 21 wird dieser Verkehr über die „Rohrer Kurve“ in Richtung Flughafen abzweigen und dort im Mischverkehr mit der S2 und S3 fahren.

Weil der Stadt – Malsheim

Hier verkehren ausschließlich S-Bahnen (S6 von Calw bzw. Weil der Stadt im 15 Minuten-Takt sowie zukünftig auch die S62 von Weil der Stadt im 30-Minuten-Takt), aber alle auf nur einem Gleis. Mit insgesamt zwölf Zügen pro Stunde ist dies der meistbefahrene eingleisige Streckenabschnitt im Netz der S-Bahn Stuttgart.

40 **Welche Maßnahmen werden ergriffen?**

Der derzeit wichtigste Baustein für eine Leistungssteigerung ist die Einführung des Europäischen Zugsicherungssystems ETCS Level 2 in Verbindung mit der digitalen Stellwerkstechnik. Damit wird zunächst die S-Bahn-Stammstrecke ausgerüstet. Das erhöht ihre Leistungsfähigkeit, denn damit werden die Züge pünktlicher beziehungsweise perspektivisch mehr Zugfahrten auf dem vielbefahrenen Abschnitt möglich. Im Rahmen des Pilotprojekts „Digitaler Knoten Stuttgart“ soll ETCS bis 2030 auf das gesamte S-Bahn-Netz ausgeweitet werden. Davon erwartet man sich auch deutliche Verbesserungen auf den Zulaufstrecken.

- 50 Darüber hinaus hat der regionale Verkehrsausschuss bereits weitere wichtige Investitionen in die Infrastruktur für einen leistungsfähigen S-Bahn-Betrieb auf den Weg gebracht. Hierzu zählen Ausbauten in Feuerbach, Vaihingen und Böblingen, für die S-Bahn nach Nürtingen sowie für den 15-Minuten-Takt auf der S60.

Weiterhin laufen derzeit für die Rems-, Murr- und Gäubahn Abstimmungen mit dem Land Baden-Württemberg und der DB Netz AG zu den mit Stuttgart 21 möglichen Fahrplänen. Es wird sich dann zeigen, ob dort weitere Verbesserungen an der Infrastruktur nötig sind.

60 **Nordzulauf und Nordkreuz**

Für einen funktionierenden Deutschlandtakt muss die Fahrzeit im Fernverkehr zwischen Mannheim und Stuttgart auf rund 30 Minuten reduziert werden. Maßgeblich dazu beitragen könnte ein neuer Fernbahntunnel im Nordzulauf auf Stuttgart. Diesen Ausbau will der Bund in den dritten Gutachterentwurf des Zielfahrplans für den Deutschlandtakt aufnehmen; das Papier soll Ende Juni veröffentlicht werden. Auf der Grundlage wird über eine Aufnahme des Projekts in den vordringlichen Bedarf für den Ausbau des Bundes schienennetz entschieden. Die weiteren Planungen für das sogenannte Nordkreuz werden davon abhängen, ob der Bund den Tunnel in sein Förderprogramm aufnimmt.

- 70 Bereits jetzt sind für das Nordkreuz Erweiterungsoptionen des Projekts Stuttgart 21 eingeplant. Sie können auch noch nach der Fertigstellung von S 21 umgesetzt werden. Nutzen und Finanzierung dieser ergänzenden Infrastruktur müssten dann noch geklärt werden. Dabei handelt es sich vor allem um die Anbindung der Panoramabahn in Richtung Feuerbach und Bad Cannstatt an die vorhandenen S-Bahn-Gleise, zwei neue Haltepunkte sowie die sogenannte P-Option und T-Spange.

**Stimmen aus den Fraktionen**

Rainer Ganske (CDU/ÖDP) betonte, dass man seit geraumer Zeit wisse, dass die Zulaufstrecken das Problem seien und nicht der künftige Stuttgarter Hauptbahnhof. Er

- 80 freue sich daher, dass der Bund den Ausbau des Nordzulaufs im Zuge des

Deutschlandtakts aufnehmen wolle. „Wir haben jetzt die Chance, Infrastruktur für die nächsten Jahrzehnte zu schaffen“, konstatierte Ganske. Für Prof. Dr. André Reichel (Grüne) ist die P-Option wie die große Wendlinger Kurve „eine absolute Notwendigkeit bei der Realisierung von Stuttgart 21“. Dies werde Geld kosten, ebenso wie der Ausbau der Panoramabahn. „Wir sollten uns von der Krise nicht bremsen lassen,“ so Reichel. Es handle sich hierbei um langfristige Projekte, die man schon angehen könne. Laut Bernhard Maier (Freie Wähler) zeige die Engstelle im eingleisigen Bereich zwischen Weil der Stadt – Malmshausen, dass man nur ein Aufgabenträger fahren könne. Ein zusätzlicher sei hier definitiv nicht möglich. Thomas Leinitz (SPD) setzte sich für die Panoramabahn ein, die nicht am Nordbahnhof ende dürfe, sondern bis nach Bad Cannstatt fahren müsse. „Die Panoramabahn braucht eine Zukunft, diese kommt nicht durch ‚oben bleiben‘“, so Leinitz. Laut Holger Dorn (AfD) stelle sich durch Corona nicht die Frage nach dem ob im Zusammenhang mit Ausbauoptionen, sondern nach dem wann. Corona könne Maßnahmen verzögern, aber nicht die grundlegende Ausrichtung. Armin Serwani (FDP) begrüßte, dass sich etwas tue. Er appellierte: „Die Panoramabahn muss gleichzeitig mit der T-Spange und dem Nordkreuz kommen. Michael Knödler (DIE LINKE/PIRAT) bezweifelte, dass die acht Gleise am künftigen Stuttgarter Hauptbahnhof für den Deutschlandtakt reichten.