



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Untersuchungsergebnis: verkehrliche Potenziale der Panoramabahn

Ministerium für Verkehr

Minister Winfried Hermann

Stuttgart, 13. Juli 2022



Mobilität und Lebensqualität.
Für Stadt und Land. 

Historie der Panoramabahn

- Mit Inbetriebnahme von Stuttgart 21: Deutsche Bahn plant die Gäubahn zwischen Stuttgart Vaihingen und Hauptbahnhof zu kappen
- **Schlichterspruch Heiner Geißler 2010:** „Die Gäubahn bleibt aus landschaftlichen, ökologischen und verkehrlichen Gesichtspunkten erhalten und wird leistungsfähig, z.B. über den Bahnhof Feuerbach, an den Tiefbahnhof angebunden“
- Seit 2010 **viele Ideen & Vorschläge zur Weiternutzung, bisher nicht untersucht**
- **Politischer Konsens** zwischen Landeshauptstadt Stuttgart, Verband Region Stuttgart und Land: kurzfristiger **Erhalt der Panoramabahn im Abschnitt Stuttgart-Vaihingen bis Stuttgart-Nord** und weiter nach Stuttgart-Feuerbach

Anlass und Inhalt der Untersuchung

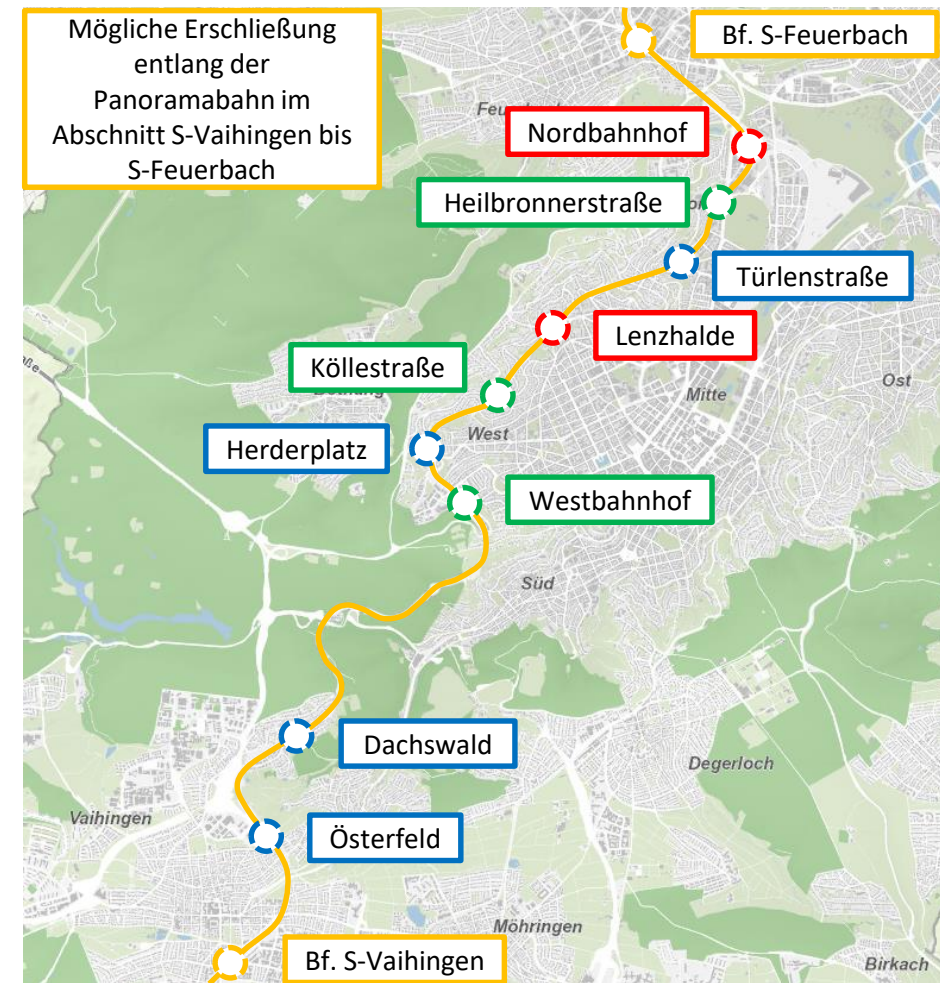
- Kurzfristiger Erhalt nur mit langfristiger Perspektive sinnvoll →
 - **Untersuchung verkehrliche Potenziale** (wie viele Fahrgäste wollen auf der Panoramabahn fahren)
 - **In langfristiger Perspektive** (also im Zeitraum nach Inbetriebnahme des Pfaffensteigtunnels)
- Dafür gibt es zwei Ansatzpunkte:
 - **Erschließungswirkungen:** Zusätzliche Haltestellen entlang der Panoramabahn als neue Umsteigepunkte für Fahrgäste innerhalb der Stadt Stuttgart
 - **Durchbindungswirkungen:** Neue Verbindungen als alternative Fahrtmöglichkeiten für Fahrgäste in der Region Stuttgart oder darüber hinaus

Anlass und Inhalt der Untersuchung

Erschließungswirkungen:

- **Express-Stil:** wenige Haltestellen, ca. 15min Reisezeit (Erschließung von 14.000 Einwohner:innen und 9.000 Arbeitsplätzen*)
- **S-Bahn-Stil:** etwas mehr Halte, ca. 20min Reisezeit (Erschließung von 35.000 Einwohner:innen und 34.000 Arbeitsplätzen*)
- **Regio-Stadtbahn-Stil:** viele Halte, ca. 23min Reisezeit (Erschließung von 52.000 Einwohner:innen und 41.000 Arbeitsplätzen*)

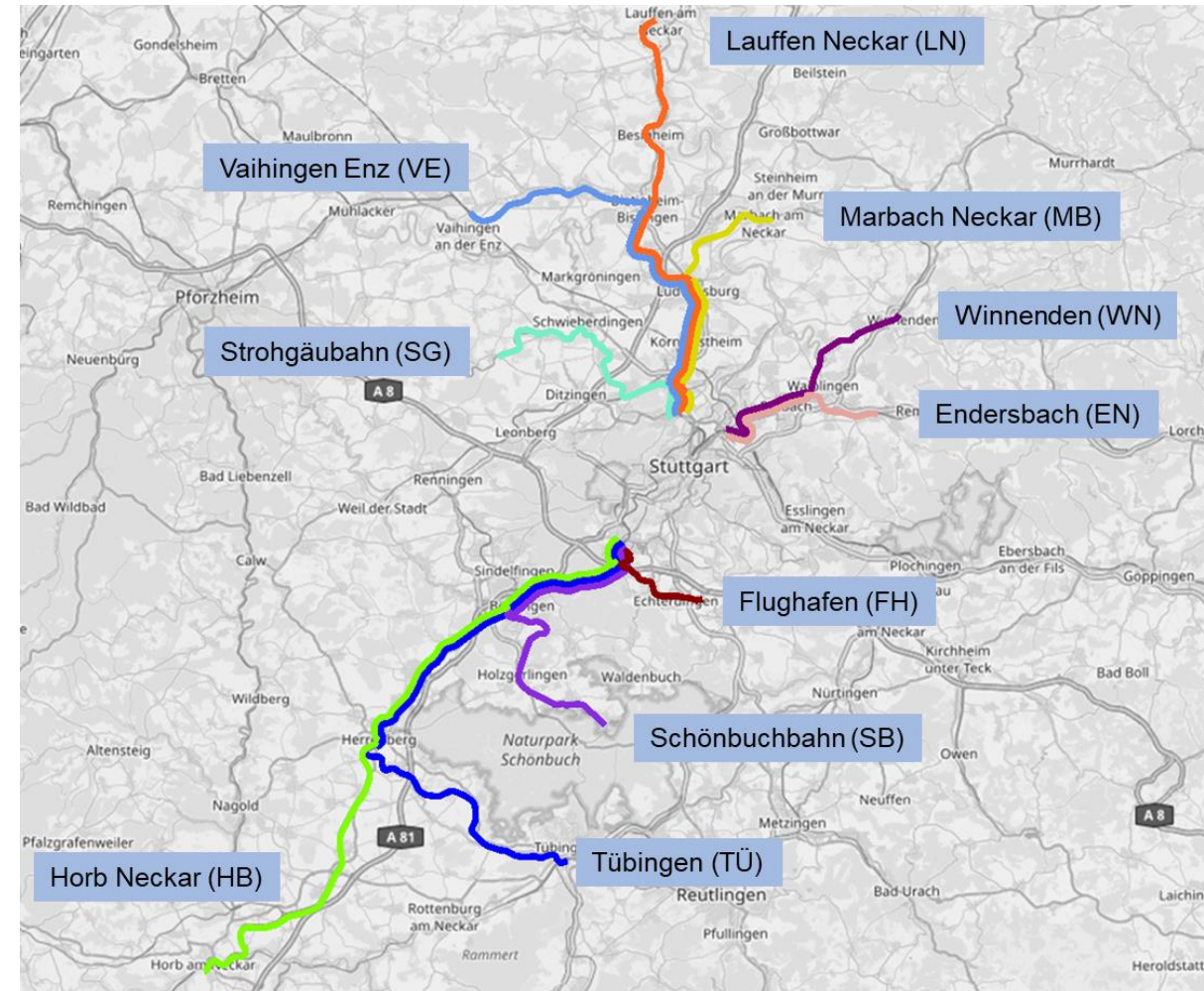
* innerhalb von 15min Gehzeit unter Berücksichtigung der Topographie



Anlass und Inhalt der Untersuchung

Durchbindungswirkungen:

- Neue, bisher so nicht bestehende Verbindungen unterschiedlicher Städte im Süden mit Städten im Norden
- In Richtung Norden wurden Verbindungen über Feuerbach sowie über Bad Cannstatt untersucht
- Diese neuen Verbindungen wurden zusätzlich kombiniert mit den unterschiedlichen Haltemustern Express-Stil, S-Bahn-Stil und Regio-Stadtbahn-Stil



Ergebnisse der Untersuchung



Direkte Schlussfolgerungen

- Die Panoramabahn dient als **hervorragende Ergänzung** des Schienennetzes in Stuttgart und steht **nicht in Konkurrenz zu anderen Infrastrukturvorhaben** im Bahnknoten Stuttgart
- Die Panoramabahn ist nicht vorrangig als Tangentialverbindung aufzufassen, sondern **dient vor allem der Erschließung dicht besiedelter Gebiete innerhalb der Stadt Stuttgart** mit der Schiene
- Die Panoramabahn ermöglicht **neue umsteigefreie Verbindungen**
- Die hohe Verkehrsnachfrage lässt erwarten, dass in einer Standardisierten Bewertung **genügend Nutzen** nachgewiesen werden kann, **um Kosten für anfallende Infrastrukturinvestitionen** auf der Panoramabahn **auszugleichen** (ist in einer vertiefenden Untersuchung noch zu bestätigen)

Vielen Dank

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
Dorotheenstraße 8
70173 Stuttgart

Telefon: 0711 89686-0

poststelle@vm.bwl.de

www.vm.baden-wuerttemberg.de





Ermittlung der Nachfragepotentiale für eine langfristige Nutzung der Panoramabahn

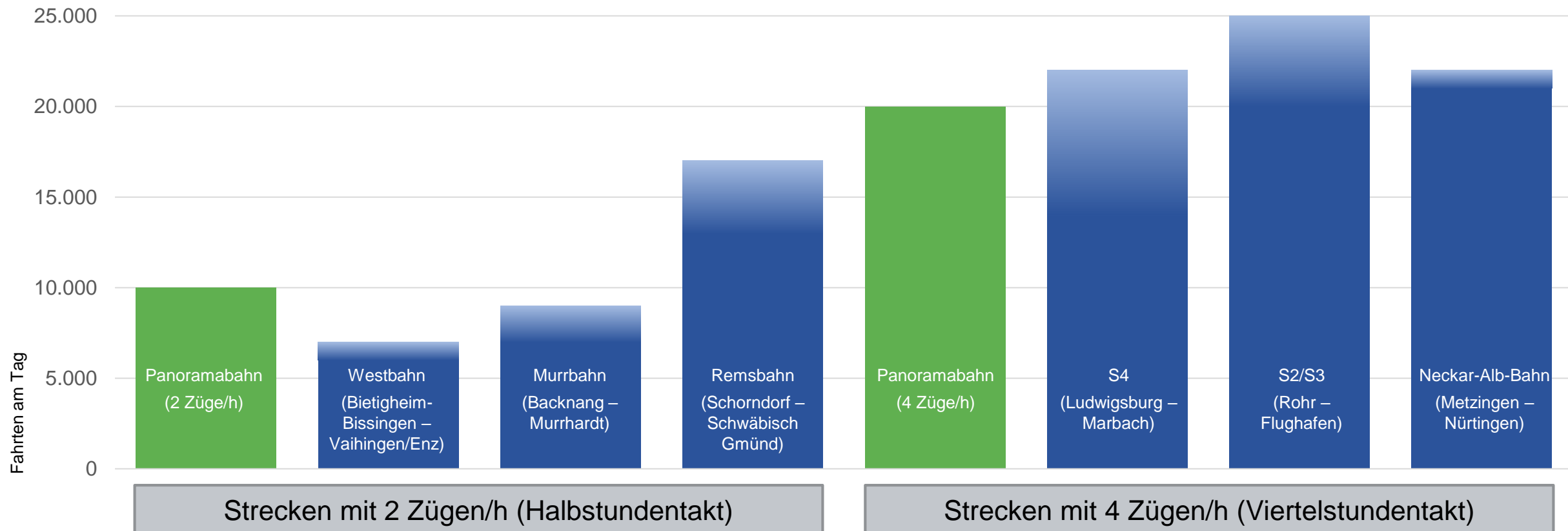
**Pressekonferenz
Stuttgart, 13.07.22**

Stefan Tritschler

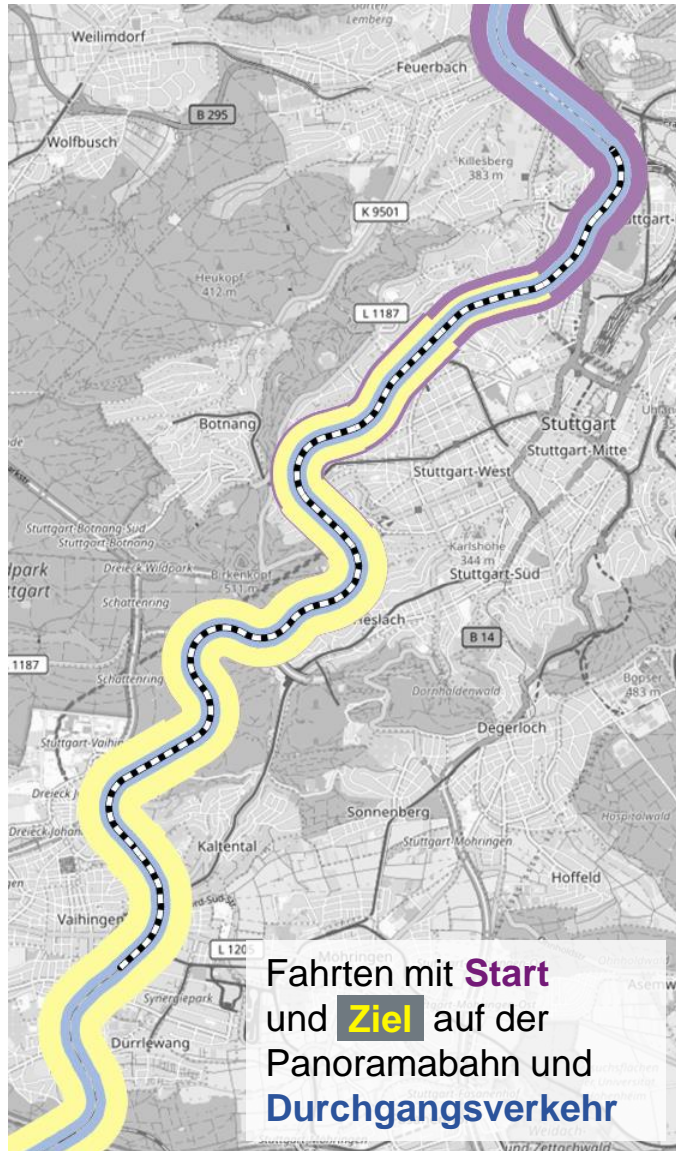
Angebot und Nachfrage im Vergleich

Ergebnisse der Berechnungen im Verkehrsmodell:

- Bei 2 Zügen pro Stunde und Richtung ergibt sich eine durchschnittliche Nachfrage von ca. **10.000 Fahrten** am Tag auf der Panoramabahn
- Bei 4 Zügen pro Stunde erhöht sich dies auf ca. **20.000 Fahrten** am Tag



Hauptnachfrageströme



Die Fahrgäste auf der Panoramabahn lassen sich in folgende Hauptnachfrageströme unterteilen:

- ca. 50 %: Direkter Quell-/Zielverkehr der Panoramabahn
- ca. 25 %: Durchgangskorridor Vaihingen – Feuerbach
- ca. 25 %: Weitere Verkehrsströme, u. a. mit Umstiegen

➔ Die Panoramabahn schafft für die neu erschlossenen Fahrgäste attraktive Verbindungen zu wichtigen Zielen innerhalb der Stadt (z. B. Feuerbach, Vaihingen) und darüber hinaus (z. B. Böblingen, Ludwigsburg)

➔ In Folge der Verknüpfung nach Norden und Süden entsteht eine Durchmesserlinie mit gleichmäßigem Auslastungsniveau.

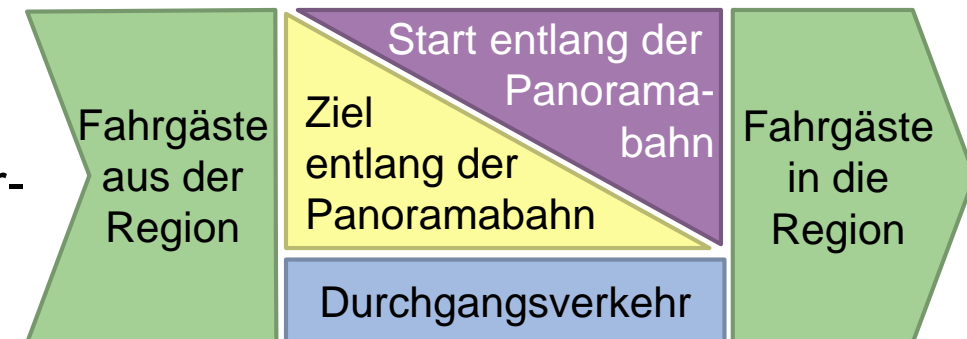




Abbildung: VWI/Mo

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

VWI Verkehrswissenschaftliches Institut Stuttgart GmbH

Stefan Tritschler, Geschäftsführer

Anschrift: Torstraße 20, 70173 Stuttgart

Telefon: 0711 894602-0

Email: post@vwi-stuttgart.de

Homepage: www.vwi-stuttgart.de