

Begrüßung

- Sonderzug Stuttgarter Stern, Dank, auf Tangenten um Stuttgart Hbf., in 3h zurück
- Organisationsteam vom Infobündnis Zukunft Schiene Obere Neckarvororte und Bündnis Filderbahnhof Vaihingen: Sabine Reichert, Reinhard König
- Vorstellen und Erwartung an die Fahrt nennen
 - > Sabine, > Reinhard, > Jörg
- Organisation:
 - 196 Sitzplätze, etwa 60 Gäste müssen stehen -> abwechseln, Älteren Behinderten selbstverständlich Plätze anbieten, Toilette vorn + hinten
 - Sonderzug soll kurze Fahrzeiten demonstrieren -> pünktliche Abfahrt, unterwegs nur kurze, symbolische Halte
 - Ordnung im Zug und auf den Bahnhöfen selbstverständlich, Getränke
 - Viel Freude, Kennenlernen der Region auf ‚vergessenen‘ Bahnstrecken
- Zentren der Region untereinander besser verbinden (nicht nur nach Stuttgart):
 - 4 Kreisstädte
 - S-Vaihingen
- Bestehende Schienenverbindungen und Bahnhöfe nutzen, evtl. mit „wenig“ Aufwand (ein- bis zweistellige Millionenbeträge) ausbauen
- Keine zusätzlichen Verbindungen über Hauptbahnhof, Entlastung Stammstrecke
- Schnelle direkte Verbindungen
 - Waiblingen – Esslingen
 - Esslingen – Ludwigsburg
 - Ludwigsburg – Böblingen
 - Region südlich Stuttgarts – Vaihingen (Flughafen und viele andere Ziele)

Strecke: Hbf. – Waiblingen

- Erste Bahnlinie Württembergs von Bad Cannstatt nach UG (22.10.1845) und Esslingen (20.11.1845) – Württembergische Centralbahn
- 1933 (vor 80 Jahren) elektrifiziert
- Halt in Bad Cannstatt für alle Regionalzüge selbstverständlich (nur 3,4km vom Hbf.)
- Weiterfahrt Sonderzug auf Remsbahn (nach Aalen über Waiblingen, Schorndorf, Schwäbisch Gmünd), Inbetriebnahme 25.7.1861
- Mit S21 nur noch auf dieser Strecke Regionalzüge durch Bad Cannstatt, alle Regionalzüge nach Esslingen/Plochingen durch den Tunnel vorbei
- Rechte Seite sichtbar (später befahren):
 - Schusterbahn und parallel dazu die U13 an der Augsburger Straße
 - Verbindungsbahn von/nach Untertürkheim
- Haltepunkt Nürnberger Straße mit Stadtbahn U1 und Haltepunkt Ebitzweg (U13, Schusterbahn) verknüpft, aber 450m bedeuten 7 Minuten Fußweg
- 1978 bis 1981 drittes und viertes Gleis:
 - Richtungsbetrieb (2 Gleise rechts nach WN, 2 Gleise links nach S), anders als Linienbetrieb (S-Bahn, Fernbahn jeweils getrennt mit beiden Richtungen Hbf. – Cannstatt – Esslingen)
 - Überwerfungsbauwerk zwischen Fellbach und WN zur Trennung der Murrbahn nach Backnang von der Remsbahn ohne Kreuzung, wie S
- Waiblingen (11,9 km vom Hbf., 269m)
- Abfahrt 14:28 (19 Minuten direkt nach Esslingen, statt 27 Minuten S-Bahn)

Strecke: Waiblingen – Esslingen

- 19 Minuten direkt nach Esslingen, statt 27 Minuten mit der S-Bahn
- Überwerfungsbauwerk für Einmündung von Backnang und Schorndorf
- Halt in Fellbach, da vom S-Bahn-Gleis Sommerrain und Nürnberger Straße der eingleisige Abzweig nach Untertürkheim nicht erreichbar ist
- 8 Minuten direkt von Fellbach nach Untertürkheim, statt 16 mit der S-Bahn
- Nürnberger Straße erlaubt Umstieg zur Schusterbahn für schnelle Verbindung von Waiblingen nach Ludwigsburg, 1995 war auch ein Gleisbogen als direkte Verbindung bei S21 geplant
- ‚Blutgrätsche‘ nicht nur beim Fußball, sondern auch hier über beide Gleise der Gegenrichtung (nicht in Hauptverkehrszeit, aber Samstag-Nachmittag)
- Verbindungsbahn 1897 gebaut, in dieser Zeit viele Verbesserungen für den Güterverkehr – nicht mehr über Hauptbahnhof
- Untertürkheim wieder bei S-Bahn (S1), aber (noch) kein Halt am Bahnsteig der S-Bahn
- Erste Verbindung in 8 Minuten (statt 16) gefahren?
- Bis nach Esslingen kein weiterer Halt, aber Tempo vergleichbar mit S-Bahn
- Maschinenfabrik Esslingen in Mettingen (Dampflok, Brücken, ...)
- Esslingen (13,2 km vom Hbf., 236m)
- Verbindung der Kreisstädte Waiblingen und Esslingen in 19 statt 27 Min.?
- Abfahrt 15:05 (22 Minuten direkt nach Ludwigsburg, statt 35 S-Bahn oder 30 RE – auf anderen Verbindungen REs sehr selten nutzbar, nur hier)
- Keine Toiletten im Bahnhof (Burger King?)

Strecke: Esslingen – Ludwigsburg

- 22 Minuten direkt nach Ludwigsburg, statt 35 Minuten S-Bahn
- Anbindung Esslingen und Ludwigsburg für Auslastung der Schusterbahn wesentlich, sonst geht durch Umstieg der Vorteil verloren
- Gutachten VWI 2009 untersucht S7 und liefert Wirtschaftlichkeit etwa 1,4 (nötig ist 1,0), ebenfalls Durchbindung – auch bis BiBi und Plochingen untersucht
- Vorschlag: statt S7 neu, die Verstärkerzüge der S5 nicht ab BiBi zur Schwabstraße, sondern nach Esslingen (im Flyer dargestellt, Details später)
- Halt in Untertürkheim, Verlassen der S-Bahn-Strecke (S1), Güterbahnhof Untertü.
- 11 Minuten direkt nach Kornwestheim, statt 25 Minuten mit der S-Bahn (Spitzenwert – absolut 14 Minuten und relativ 56% Einsparung ohne Unterwegshalte – niedrige Bahnsteige), 11,5 km
- Umgehung 30.9.1896 in Betrieb, täglich 120 Güterzüge, schon 1904 zweigleisig
- Haltepunkt Ebitzweg direkt neben der U13 (VRS 2013: 200m?) mit Umsteigemöglichkeit auf S2/S3 Nürnberger Straße (500m)
- Brücke über Neckar (855m König-Wilhelm-Viadukt, 30m hoch), Klettern
- Bahnhof S-Münster nur einseitig Bahnsteig
- Schnarrenberg (Wetterstation) mit Tunnel 272m – weiße Linien
- Haltepunkt Zazenhausen mit Anbindung U7 (Freiberg, Rot, 100m)
- Brücke über Feuerbach und Zazenhausen (266m)
- Halt in Kornwestheim (301m, Salamander -> Schusterbahn), 11 Minuten statt 25?
- Verbindung der Kreisstädte Esslingen und Ludwigsburg in 22 Minuten statt 35?
- Abfahrt: 15:57 (Gäubahn nach Vaihingen und Böblingen)
- Toiletten auf Westseite – nicht im Bahnhof (LB 13,9 km vom Hbf., 295m)

Strecke: Ludwigsburg – Vaihingen

- 37 statt 43 Minuten, Rohr nach Böblingen langsamer als S-Bahn, sonst nur 34 Min.
- Gemütliche Fahrt über Schusterbahn am 3.10. mit historischem Zug (Flyer beim Zugpersonal), 01 150 und E94 088, offene Plattformen/Fenster, Hbf.
- Erläuterung zu S5-Verstärker nach Esslingen und S4-Verstärker nach BB (A5-Blatt)
- Halt in Feuerbach: 14 Minuten (– 9) nach Vaihingen statt 23 mit S-Bahn?
- Pragtunnel 680m (erste Röhre 1846, zweite 1910)
- Abzweigung nur mit 40 km/h befahrbar, ganz andere Gleisführung nötig
- Dr. Valleé (VRS, 1997) zu Nordkreuz Stuttgart: S21 bringt der Stammstrecke keine Vorteile -> Alternativen suchen, mehrfach aufgegriffen, aber nix passiert
- Einmündung auf Gäubahn ebenfalls nur mit 40 km/h, Gegenrichtung kreuzt
- Gäubahn 1879 nach Freudenstadt gebaut (vorher Süden nur über Neckartal)
- Kriegsbergtunnel 579m, Strecke 1963 elektrifiziert
- Steigung etwa 20 ‰ (1m Höhe auf 50m) fast wie Geislinger Steige
- Abschnitt bis Vaihingen als Panoramastrecke bezeichnet (Schlichtung, Filderdialog)
- Westbahnhof (bis 1985 auch Halt im Personenverkehr)
- Hasenbergstunnel (258m), ehem. Haltepunkt Heslach (Aussicht, Flyer, bis 1960)
- Ziegelklingendamm (42m hoch) – Trassierung mit Massenausgleich vor Ort
- Links: B14, Rudolf-Sophien-Stift und Haltepunkt Wildpark (bis 1961)
- Dachswald und kreuzungsfreie Einmündung S-Bahn
- Leistungsfähige viergleisige Strecke im Richtungsverkehr (Fern- und S-Bahn)
- Nesenbachviadukt (111m, 30m über Kaltental)
- 14 Minuten ab Feuerbach (statt 23 mit Umstieg) nach Vaihingen geschafft?
> Reinhard mit Details zu Vaihingen

Strecke: Vaihingen – Böblingen – Stuttgart

- Vaihingen nur S-Bahn-Halt, kein RE von/nach Singen, Rottweil, Freudenstadt
 - 15,6 km vom Hbf., 436m (weiter entfernt als WN, ES, LB – dort halten REs)
 - >1000 Anschlussverbindungen pro Tag (in 16 Stunden >60, Flughafen mit S2/S3)
 - Filderdialog (DB prüft, 10/2012: 3Mio machbar, nix passiert, Land in Verantwortung)
 - Kreuzungsfreie Ausfädelung in Rohr (noch besser als Österfeld - für beide Strecken)
 - Berghautunnel 200m unter A8
 - Strecke durch den Kaufwald mit 130 km/h befahrbar, wir verlieren Zeit
 - Kaufwaldtunnel (150m, 1959 für Elektrifizierung abgetragen)
 - Verbindung der Kreisstädte Ludwigsburg und Böblingen in 37(34) Minuten statt 43 ?
 - Abfahrt: 16:45
 - RE zum Hbf benötigt 20 Minuten, kurzer Halt benötigt <2 Minuten, wir wollen länger halten und lassen es gemütlich ausklingen: 26 Minuten
 - RE-Halt erfordert Bahnsteig an Gleis 4, um unabhängig von S-Bahn zu sein
 - In Gegenrichtung nutzt S-Bahn Gleis 1 und 2, noch Bahnsteigverlängerung mit 75cm für barrierefreien RE-Halt nötig
 - ET25:
 - 20.3.1935 nach München ausgeliefert, am 31.1.1986 in Tübingen ausgemustert
 - 96 Plätze (178 + 18), 120 km/h
 - MAN und AEG (Konstruktion in ME, Trafos in Triebdrehgestellen, Türschließung ...)
 - 1963-65 mit Cannstatter Kopf umgebaut
 - SVG hat aufgearbeitet und uns für Sonderfahrt zur Verfügung gestellt (Wein für Tf)
- Rückfahrt genießen ‚viel zu schön, um unten durchzufahren‘, Bild anders ab Eckh.weg
Züricher Stadtplaner bei OB Schuster: Bahnstrecken gehören zum Stadtbild wie Flüsse