# Einleitung:

Vaihingen liegt im Süden Stuttgarts an der 1879 fertig gestellten Gäubahn, die von Stuttgart nach Süden über Vaihingen gebaut wurde.
Derzeit wird der Bahnhof als S-Bahn-Haltepunkt mit Anbindung an die Stadtbahn und die Busse genutzt. Bei der aktuellen Nutzung erscheint das Fahrgastpotenzial erschöpft zu sein. Die gute Lage an der Gäubahn wird nicht genutzt. Durch die Einrichtung eines Haltepunktes für die Regionalzüge kann der Stuttgarter Süden besser an das Schienennetz angebunden, der Stadtbezirk aufgewertet und Verkehr auf die Schiene verlagert werden.

# Inhaltsverzeichnis

Einleitung:.....1
Situation Heute:.....2
Der Bahnhof in seinem aktuellen Zustand.....3
Der renovierte Filderbahnhof.....4
RE-Halt aus der Sicht des Fahrgastes.....6
Verknüpfung mit der Stadtbahn und S-Bahn .....9
RE–Halt aus Sicht des Verkehrsdienstleisters
(in diesem Fall: DB AG).....12
RE–Halt aus Perspektive des Landes .....14
Der Zuglauf des RE – neu .....15
Großer Nutzen – Geringer Aufwand.....17

# Situation Heute:

Der Stadtbezirk Vaihingen ist mit 45.500[1] der zweitgrößte Stadtbezirk Stuttgarts. Im Industriegebiet Wallgraben gibt es auf der eigenen Gemarkung 20.000 Arbeitsplätze. Im gesamten Stadtbezirk sind es vermutlich 60.000 Arbeitsplätze.
Der Autoverkehr im Industriegebiet ist an seiner Leistungsgrenze angelangt. Jede Woche kommt es zu Staus auf Straßen aus dem Gebiet hinaus.

*Abbildung 1: Bahnhof S-Vaihingen (2010)*

Am Bahnhof selber, der am 2.9.1879 eingeweiht wurde, halten die Fernzüge wie der Regional Express (RE) nach Singen bzw. Freudenstadt und der IC in Richtung Zürich nicht. Diese Züge fahren auf Gleis 1 in Richtung Süden und auf Gleis 4 in Richtung Stuttgart-HBF durch den Bahnhof durch. Die Geschwindigkeit ist mit 80 km/h nicht sehr groß.
Ein großer Teil des ehemaligen Güterumschlagbereichs wird von der Betreibergesellschaft der Deutsche Bahn AG (DB AG) nicht mehr benötigt und ist dem Bahnbetrieb nahezu unbemerkt entwidmet worden. Der heutige Besitzer möchte das Gelände mit Bürogebäuden entwickeln.
Auf den regional bedeutsamen Straßen, die an einer chronischen Überlastung leiden, der A81 und der A8 wird der weitere Ausbau vorangetrieben. Die A81 erhält einen 6 spurigen Ausbau bis zum Kreuz Stuttgart. Die Abbiege- und Einfädelspuren (vier an der Zahl) werden dabei nicht mitgezählt. Die Planungen für den 8-spurigen Ausbau (ohne Abbiegespuren) der A8 laufen bereits. Von Seiten der staugeplagten Autofahrer besteht ein permanenter Druck, die Nord-Süd-Straße zu erweitern.

Information des SWR zur Verkehrlage:
Dienstag
17.05.2011
08:44

*Abbildung 2: Typische Verkehrsbehinderungen im Berufsverkehr am Stuttgarter Kreuz*

1 Www.stuttgart.de (Stand 31.12.2009)

# Der Bahnhof in seinem aktuellen Zustand

Es sind 3 Bahnsteigkanten am Bahnhof in S-Bahnhöhe (96 cm) vorhanden. Am Gleis 1 hält die S1 in Richtung Herrenberg, am Gleis 2 die S2 und S3 in Richtung Flughafen. Teilweise werden Züge der S2 und S3, die in Vaihingen enden, in den Abstellbereich gefahren, der sich in Richtung Rohr an den Bahnhof anschließt, um dort die Richtung zu ändern. Auf Gleis 3 halten alle 3 S-Bahnlinien S1, S2 und S3 in Richtung Stadtmitte. In den Stoßzeiten fahren sie gemeinsam im 5 Minuten Takt. Parallel zu diesem Betrieb fahren der RE und der IC auf Gleis 1 und 4 durch den Bahnhof. Auf der Ostseite, die zum Industriegebiet gewandt ist, liegen 3 Abstellgleise. Hier stehen gelegentlich auf einem Gleis Kesselwagen oder andere Güterwaggons. In seltenen Fällen sieht man, dass 2 Gleise als „Parkfläche“ genutzt werden.
Auf der Westseite sind die Bahnsteige der Stuttgarter Straßenbahn (SSB). Ein Bahnhofsgebäude mit einem Verkaufsstand und einigen Stehtischen, …
Das entwidmete Bahngelände, der ehemalige Güterumschlag, dient als Parkfläche für eine Autovermietung.

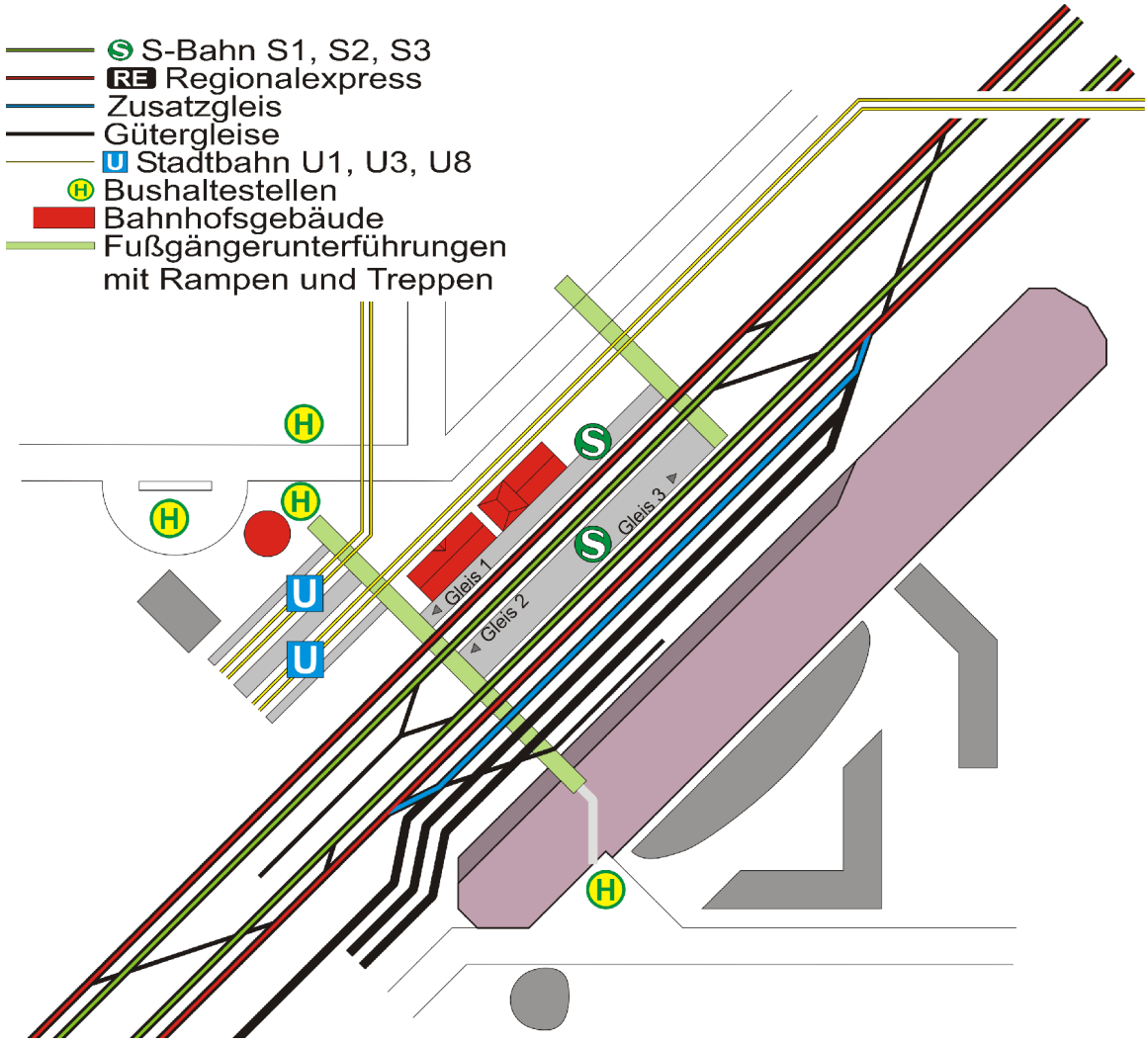


*Abbildung 3: Skizze des bestehenden Bahnhofs (2010)*

Es besteht die Idee, die vorhandenen Eisenbahnflächen für den Bau eines weiteren Bahnsteigs, die Anpassung für Regionalzüge und einige Neuerungen am Bahnhof zu nutzen.

# Der renovierte Filderbahnhof

Die Arbeiten am Bahnhof können in notwendige und in mögliche Umbauten eingeteilt werden. Zu den notwendigen Umbauten zählen, der Bau eines weiteren Bahnsteigs für Gleis 4 und 5 (gelb in der Skizze), die Anpassung der Bahnsteighöhe für den Regionalverkehr (vermutlich 76 cm) auf Gleis 1 und die Anpassung von einigen Weichen.
Welche Bahnhsteighöhe notwendig ist muss an anderer Stelle geklärt werden. Die Bahnsteighöhe von 55 cm, 76 cm oder 96 cm beschäftigt die europäischen Eisenbahnen schon seit Jahrzehnten. Mittlerweile gibt es Schienenfahrzeuge, die ähnlich der Stadtbahn, Treppenstufen ausklappen und ausfahren können, damit könnte das Problem umgangen werden.

Beim Umbau könnte der Bahnhof durch einige Maßnahmen aufgewertet werden. Beide Unterführungen sollen zum Industriegebiet durchgängig werden und durch Rampen barrierefrei werden. Damit wird die Schockenriedstraße gut erschlossen und es bestehen Ausweichmöglichkeiten bei Gefahren.

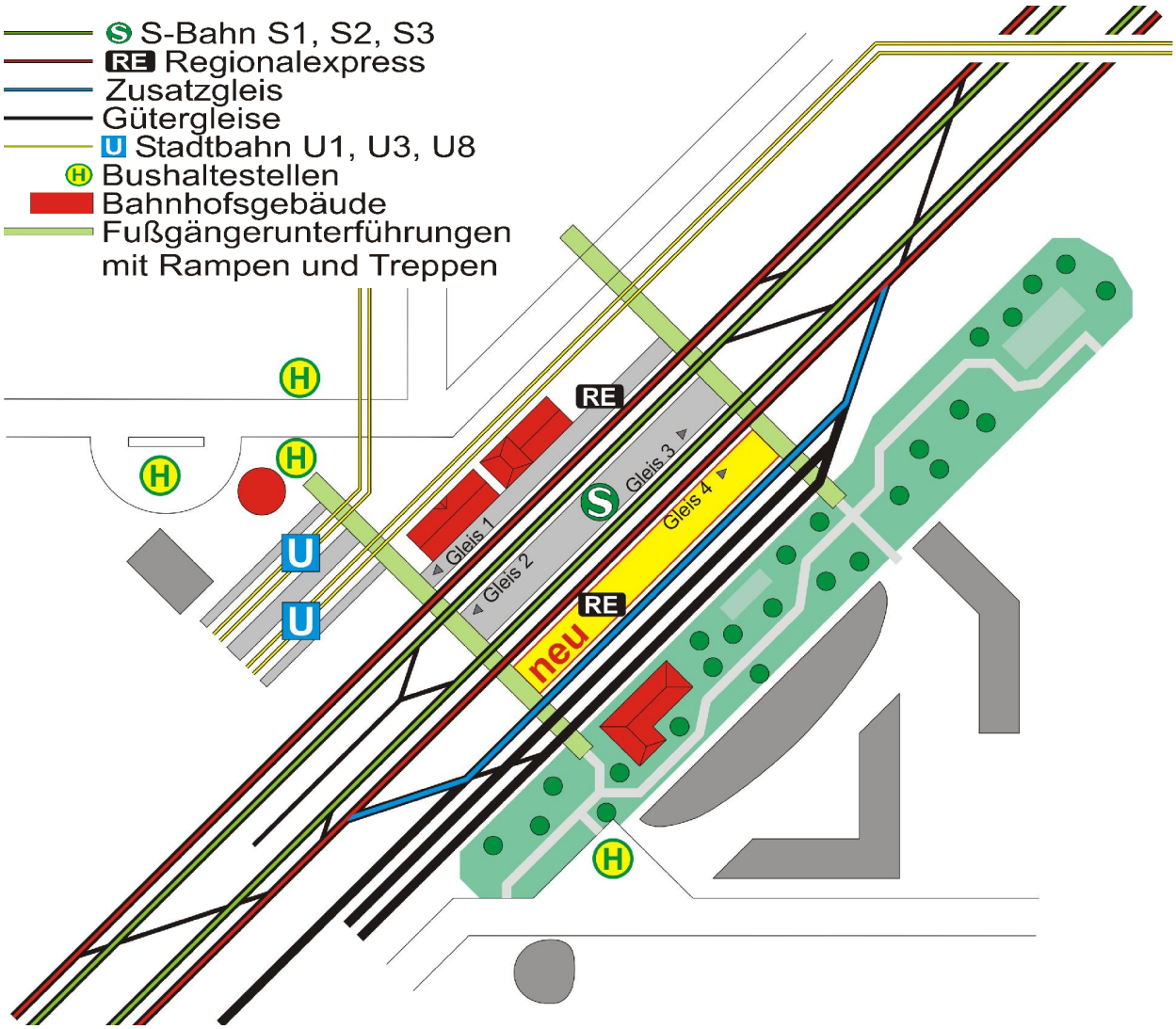


*Abbildung 4: Schema des renovierten Bahnhofs in Vaihingen (Filder)*

Es sollten insgesamt genügend sichere Fahrradabstellanlagen geschaffen werden. Einige davon auch zum Mieten, um ein wirklich sicheres Abstellen zu gewährleisten.
Des Weiteren sei ein attraktives grünes Umfeld erwähnt, das neben einer Gastronomie auch die

Funktion der Frischluftversorgung und der Naherholung beinhaltet. Auf der Skizze ist eine parkähnliche Fläche mit Bäumen und Wiese angedeutet.

Der Zugang zu den Bahnsteigen für Rollstuhlfahrer und Kinderwagenschieber kann über Rampen mit maximal 6% Steigung gewährleistet werden. Diese Anlagen bieten den Vorteil, das sie nicht ausfallen und leicht zu pflegen sind. Ferner können kleine Kehrfahrzeuge auf die Bahnsteige fahren. Das Bild unten zeigt ein Beispiel aus der schweizerischen Stadt Chur. Die Rampe wird auf der Unterführungsebene um die Treppe geführt und zum Bahnsteig verjüngt. Auf diese Weise wird wenig Platz auf dem Bahnsteig verbraucht.

*Abbildung 5: Zugang zum Bahnsteig über eine Treppe und eine Rampe (Chur, CH)*

# RE-Halt aus der Sicht des Fahrgastes

Für den Fahrgast ergeben sich ein paar Änderungen, da der Halt die Erreichbarkeit einiger Ziele deutlich verbessert. Der Verkehrsplaner spricht von Quellen und Senken des Verkehrs.
Für den Fußgänger ist das Kerngebiet Vaihingens und das Industriegebiet bis zum Wallgraben innerhalb 10 Min. zu erreichen. In diesem Bereich liegen ca. 20.000 Arbeitsplätze. Beispielhaft sei das Regierungspräsidium, der Vaihinger Markt mit dem Bezirksrathaus und die Schwabengalerie genannt.

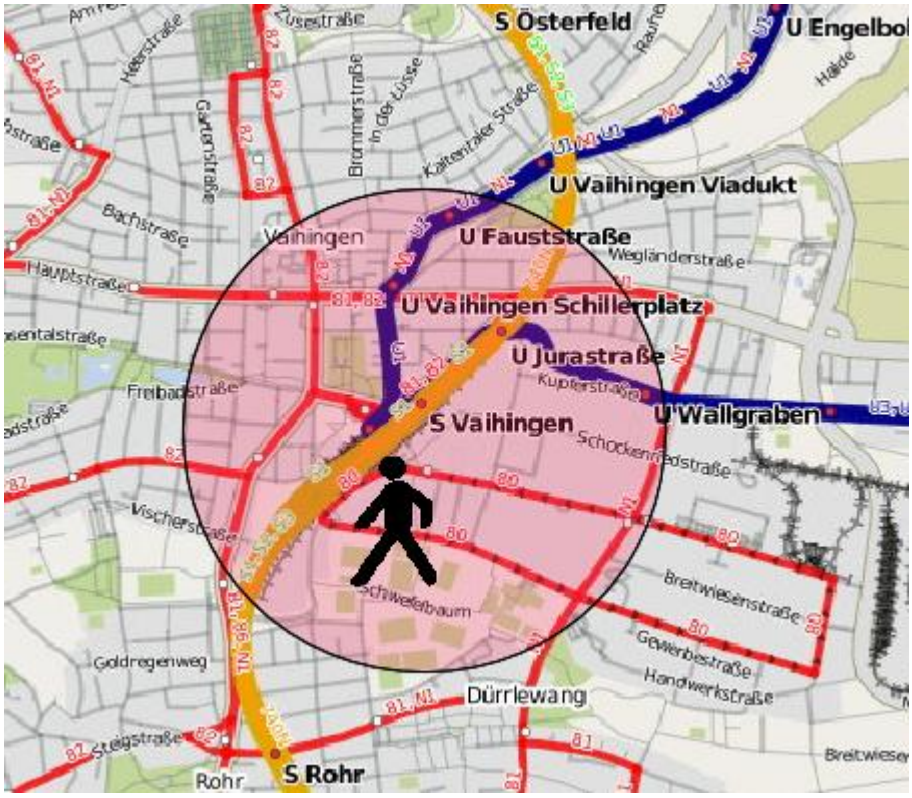

*Abbildung 6: Bereich, der int 10 Gehminuten erreichbar ist*

Mit dem Fahrrad, dem eigenen oder dem geliehenen, können in 10 Minuten etwas größere Strecken zurückgelegt werden.
Der Stadtbezirk wird weitgehend erschlossen, darüber hinaus ist das komplette Industriegebiet Wallgraben zu erreichen.

Die Buslinien 80, 81, 82 und 84 erschließen den gesamten Stadtbezirk. Damit besteht für alle 45.500 Bürger des zweitgrößten Stuttgarter Stadtteils die Möglichkeit, zum Regionalzug zu gelangen. Die Teilgebiete Dürrlewang, Rohr, Lauchhau, Büsanu und Dachswald sind enthalten.

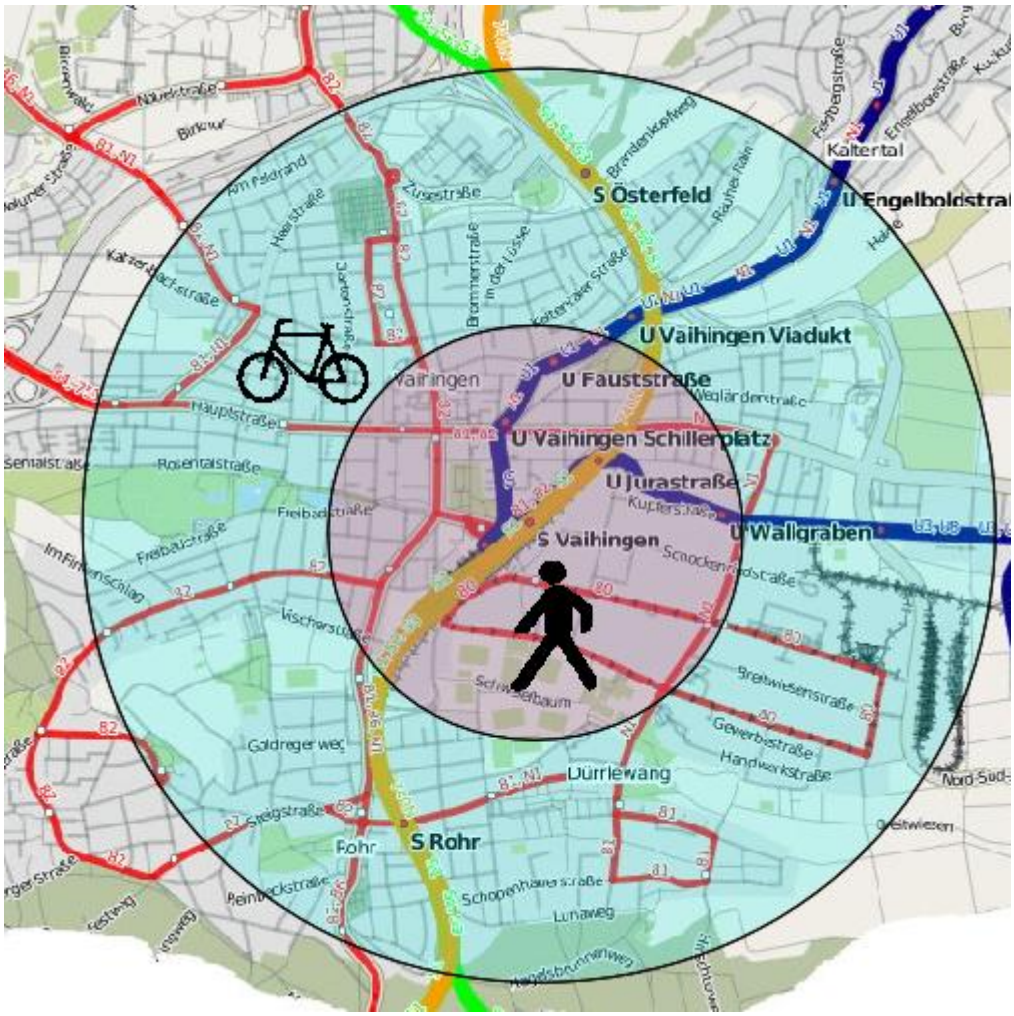


*Abbildung 7: Bereich, der mit dem Rad und zu Fuß in 10 Min. erreichbar ist.*

Innerhalb des durch die Busse versorgten Areals befinden sich u.a. das Max-Planck-Institut, die Fraunhofer Gesellschaft, das Step sowie die Unternehmen Dekra und Lapp-Kabel.

Buslinien: Fahrtzeiten bis zum Filderbahnhhof Vaihingen

| Bus Linie | Ziel | Fahrzeitzeit [min] | Takt [min] werktags | Takt [min] abends | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 80 | Industriegebiet Handwerkstr | 05 | 5 / 15 | 0 | | |
| 81 | Lauchhau | 10 | 10 min | | | |
| | Max-Planck-Institut | 12 | | | | |
| | Büsnau | 15 | | | | |
| 81 | Rohr | 03 | 10 min | 20 min | | |
| | Dürrlewang | 07 | | | | |
| 82 | Rohrer Höhe | 08 | 20 min | 30 min | | |
| 82 | Johannesgraben | 07 | | | | |
| | Dachswald | 12 | | | | |
| | Waldeck | 15 | | | | |
| 84 | Kurmärker Kaserne SiFi | 06 | 60 | | | |
| 86 | Bergaustraße - Leinfelden | 04 | 30 | | | |

## Verknüpfung mit der Stadtbahn und S-Bahn

Am Bahnhof halten die Stadtbahnlinien U1, U3 und U8.
Mit der U1 sind Kaltental und Heslach, mit der U3 Möhringen und Plienigen und mit der U8 Degerloch, Sillenbuch und Heumaden in kurzer Reisezeit angebunden. Alle Stuttgarter Filderstadtteile profitieren vom Halt der Regionalzüge durch kürzeren Reisezeiten.
Im Gegenzug sind für Auswärtige einige interessante Ziele näher gerückt; beispielhaft seien der Fernsehturm, das Gazi Stadion auf der Waldau (Stuttgarter Kickers) und das SI in Möhringen mit den Musicals erwähnt.
Eigene Beobachtungen zeigen, dass derzeit viele Menschen am Vaihinger Bahnhof von der Stadtbahn in die S-Bahn umsteigen. Diese starke „Umsteigebeziehung“ kann der VVS sicher bestätigen.

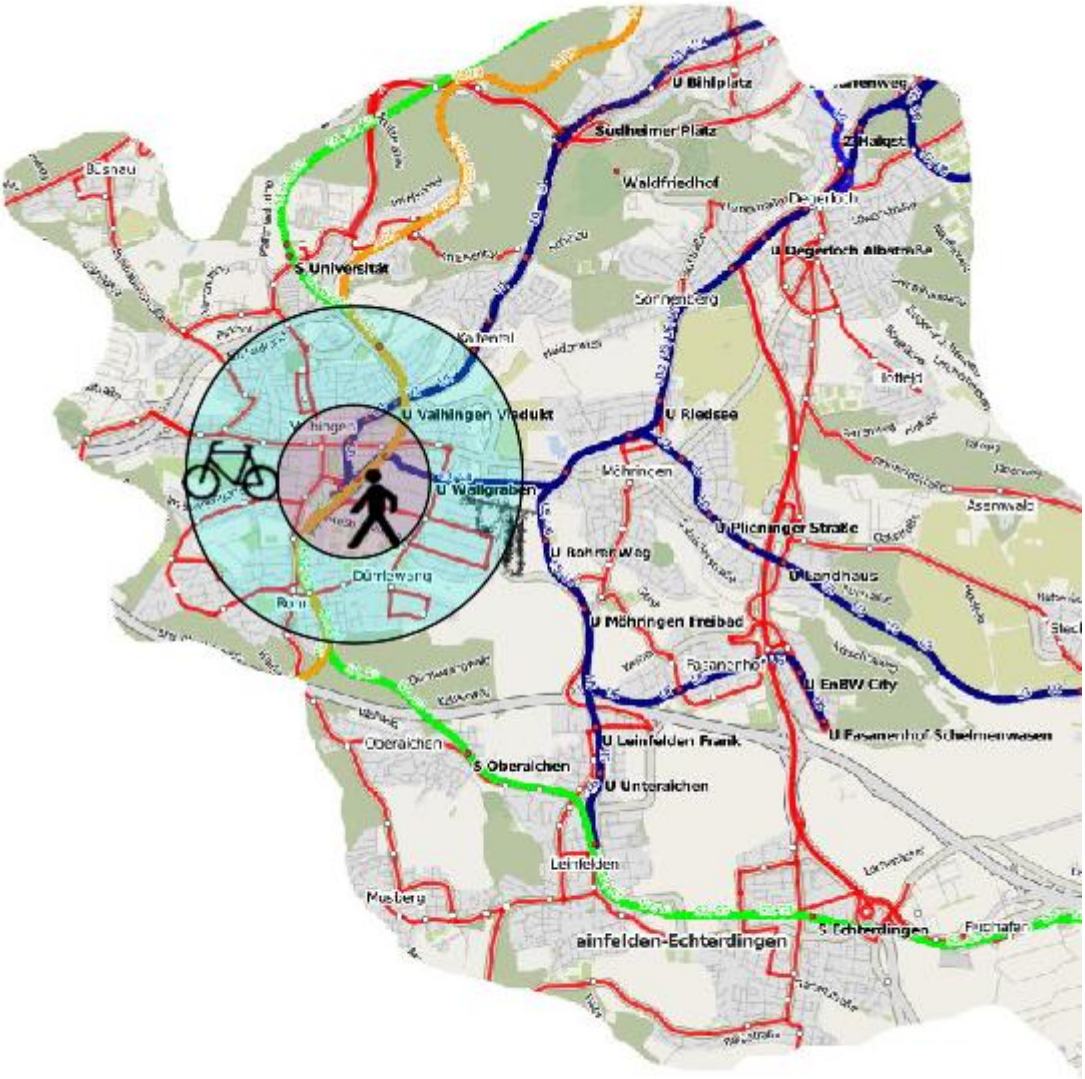


*Abbildung 8: Einzugsbereich zu Fuß, mit dem Rad, dem Bus, der Stadtbahn und der S-Bahn*

Die S-Bahn stellt, je nach Abstimmung des Fahrplans, eine schnelle Verbindung zum Flughafen über Rohr, Oberaichen, Leinfelden und Echterdingen her. Auf diesem Teilstück verkehrt sie dank einer Ausnahmegenehmigung auf einer Trasse, die 1897 als eingleisige Güterstrecke als Verbindung der Filderbahn zur Gäubahn mit engen Kurven gebaut wurde.

In der Gegenrichtung besteht die Verbindung nach Österfeld und zur Universität.
Neben der Verbindung direkt zum Flughafenterminal mit nur einem Umstieg ist die Landesmesse eine wichtiges Ziel, das gerade bei Publikumsmessen große Verkehrsmengen erzeugt.

Stadbahnlinien: Fahrtzeiten bis zum Filderbahnhhof Vaihingen

| Linie | Ziel | Zeit | Takt werktags | Takt abends | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| U1 | Fauststr. | 02 | 10 min | 15 | | |
| | Kaltental | 04 | | | | |
| | Ernst-Schöttle-Platz | 11 | | | | |
| | Marienplatz | 13 | | | | |
| | Neckartor | 20 | | | | |
| | Mineralbäder | 25 | | | | |
| | Fellbach | 40 | | | | |
| U3 | Wallgraben | 02 | 10 | 15 | | |
| | Möhringen Bahnhof | 05 | | | | |
| | SI-Zentrum | 10 | | | | |
| | Plieningen Garbe | 14 | | | | |
| U 8 | Wallgraben | 02 | 20 | 0 | | |
| | Möhringen Bahnhof | 05 | | | | |
| | Degerloch Albplatz | 12 | | | | |
| | Waldau | 15 | | | | |
| | Sillenbuch | 19 | | | | |
| | Ostfildern (Nellingen) | 33 | | | | |
| U12 | Fährt Vahingen Bahnhof künftig nicht mehr an, sondern Dürrlewang | | | | | |
| | Wallgraben | 02 | wenig | | | |
| | Möhringen | 05 | | | | |
| | Degerloch | 12 | | | | |
| | Bopser | 15 | | | | |
| | Killesberg | 28 | | | | |

S-Bahnlininen: Fahrtzeiten bis zum Filderbahnhhof Vaihingen

| Linie | Ziel | Zeit | Takt werktags | Takt abends | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| S1 / S2 / S3 | Universität | 04 | 10 (5) | 10 | | |
| | Bad Cannstatt | 19 | | | | |
| S1 | Esslingen | 32 | 30 | 30 | | |
| | Plochingen | 42 | | | | |
| | Kirchheim | 58 | | | | |
| S2 | Waiblingen | 29 | 30 | 30 | | |
| | Schorndorf | 50 | | | | |
| S3 | Waiblingen | 29 | | | | |
| | Backnang | 47 | | | | |
| S1 | Herrenberg (nicht relvant, da der RE von hier kommt) | | | | | |
| S2 / S3 | Echterdingen | 06 | 10-20-10-20 | | | |
| | Flughafen / Messe | 12 | | | | |
| | Bernhausen | 16 | | | | |

Ein weitere Effekt ist die Entlastung der S1 auf der Strecke Herrenberg bis S-Vahingen.

Aus Sicht des Fahrgastes hat der Halt einen Nachteil für die durchfahrenden Reisenden, die ein Fahrzeitverlängerung von 3 Minuten hinnehmen müssen. Dies betrifft nur die in Stuttgart HBF zu- und aussteigenden Fahrgäste.

# RE–Halt aus Sicht des Verkehrsdienstleisters (in diesem Fall: DB AG)

Es sind Investitionen zur Entwicklung des Bahnhofs nötig. Das führt zu mehr Einnahmen durch mehr Zughalte die gebührenpflichtig abgerechnet werden.
Der Bahnhof ist zur Zeit durch die DB Netz in der Katergorie 3 eingeordnet.

> Auf der Internetseite der DB Netz ist zu lesen (2011):
>
> Bahnhöfe der Kategorie 3 sind häufig Hauptbahnhöfe kleiner bis mittelgroßer Städte. Die verkehrliche Bedeutung bzw. die Anzahl der Reisenden an den knapp 230 Bahnhöfen dieser Kategorie ist in der Regel dementsprechend groß. Die Ausstattung orientiert sich daran, weshalb moderne Fahrgastinformationsanlagen und Aufzüge, Fahrtreppen zu finden sind. Viele dieser Bahnhöfe verfügen über ein Empfangsgebäude mit verschiedenen Einkaufmöglichkeiten.

Der Halt wird nach einer Preisliste, die auch veröffentlicht ist, mit einem Grundpreis von 1,05 € berechnet. Zum Vergleich sei der aufwendigere Flughafen S-Bahn Halt der in Kategorie 4 eingestuft ist und mit dem Grundpreis von 2,43 € berechnet wird erwähnt. Die Entgelte sind an die profitable DB Personenbahnhöfe zu entrichten.

*Abbildung 9: Fahrkartenautomat und offene Tür der S-Bahn*

Der Betreiber der Züge - heute die DB Regio - kann das Angebot verbessern. Es werden Direktverbindungen vom Stuttgarter Süden zu den wichtigen Ausflugsregionen Schwarzwald und Bodensee angeboten. In der Gegenrichtung wird die Fahrt mit nur einem Umstieg von Schwarzwald und Bodensee zum Flughafenterminal und zur Landesmesse ins Angebot aufgenommen. Der Monatskartenabsatz dürfte durch die ca. 20.000 Arbeitsplätze die fußläufig zu erreichen sind steigen.
Steigerungen der Einnahmen verbleiben bei dem Bahnbetreiber. Damit kann die an sich schon profitable DB Regio die Gewinne weiter steigern.

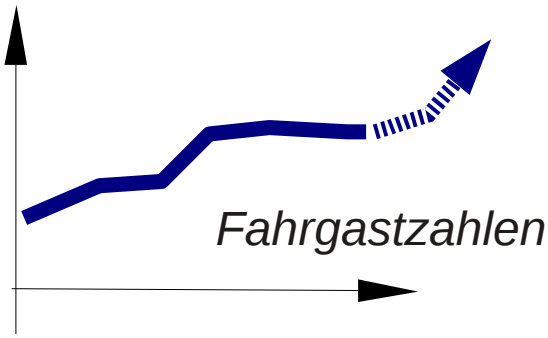


*Abbildung 10: Bei Angebotsverbesserung steigen die Fahrgastzahlen*

Eine Verbesserung des Angebots führt in der Regel zu Zuwächsen bei den Fahrgastzahlen. So wurde 2005 im Breisgau und um Schwarzwald der 3-Löwentakt als integraler Taktfahrplan eingeführt. Die Betreiber haben sich eine Verdopplung der Fahrgastzahlen als Ziel gesetzt. Es sind auf jeden Fall erhebliche Zuwächse generiert worden. Obwohl hier öffentliches Geld verwendet wird, wird die Öffentlichkeit anders als bei der Straßenbelastung (http://www.svz-bw.de Verkehrszählungen) nicht über die Fahrgastzahlen informiert.

Kennzahlen aus dem Deutsche Bahn AG Geschäftsberichten 2009 und 2010

| | DB Regio | | DB Personenbahnhöfe | | DB Fahrweg | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2009 | 2010 | 2009 | 2010 | 2009 | 2010 |
| Umsatz [ Mio. €] | 7587 | 7559 | 1025 | 1044 | 4369 | 4580 |
| Ebit | 899 | 729 | 217 | 217 | 558 | 601 |
| Umsatzrendite | 11,85 % | 9,64 % | 21,17 % | 20,79 % | 12,77 % | 13,12 % |
| Zughalte Mio. | | | 140,5 | 140,9 | | |
| Traktions km Mio | 525 | 525 | | | 1001 | 1032 |

Der Umsatz der DB Regio setzt sich im Jahr 2010 aus 4.273 Mio. € von den Bestellern und 3.286 Mio. € von Fahrgästen für die Fahrkarten zusammen.

Die hauptsächlich vom Bund erhaltenen Zuschüsse (nicht bilanziert) für Investitionen in Fahrzeuge, Strecken und Bahnhöfe im Jahr 2010 betragen 4819 Mio €.

Es werden hier unanständig hohe Renditen aus den staatlich mitfinanzierten Geschäftsfeldern abgezogen. Bemerkenswert ist der Gewinn der Personenbahnhöfe, da die DB AG hier ein Monopol hat und wir uns über marode Anlagen und nicht funktionierende Aufzüge ärgern. Die Gewinne werden nicht in Deutschland in die Gleise oder in Schienenfahrzeuge reinvestiert, sondern sie werden verwendet, um andere Unternehmen im In- und Ausland zuzukaufen..

# RE–Halt aus Perspektive des Landes

Einleitend muss gesagt werden, dass dem Land jährlich ein  bestimmter Betrag aus den Regionalisierungsmitteln vom Bund zur Verfügung gestellt wird. Die Mittel werden vom Bund über einen festen Schlüssel auf alle 16 Bundesländer verteilt. Für Baden-Württemberg sind das ca. 700 Mio. € die jedes Jahr zweckgebunden für die Bestellung von Regionalverkehr und Investition in die Anlagen zu dessen Betrieb ausgegeben werden dürfen. Eine Erhöhung der Mittel ist nicht möglich. Die Gelder sind dann optimal eingesetzt, wenn die meisten Fahrgäste befördert werden. Dazu sind möglichst viele gut miteinander verknüpfte Zugkilometer zu bestellen. Um langfristig günstig „Einkaufen“ zu können empfiehlt es sich, ähnlich wie erfolgreiche Automobilfirmen, Wettbewerber zum Marktführer (hier der DB Regio) aufzubauen.

*Abbildung 11: Regionalexpress bei der Durchfahrt in S-Vaihingen (Filder)*

Das Land könnte Regionalisierungsmittel einsetzen, um den RE-Halt in S-Vaihingen zu realisieren. Indem es Investitionen am Bahnhof unterstützt. Für die Zughalte sind, trotz der guten Vernetzung, relativ geringe Stationsentgelte zu entrichten.

Die Auswirkungen der Maßnahmen sind mehr Fahrgäste in den Regionalzügen zwischen Stuttgart und Singen bzw. Freudenstadt und die Entwicklung des regionalen Bahnknotens S-Vaihingen im Süden der Region Stuttgart. Dadurch werden gerade die im Berufsverkehr stark genutzten Fernstraßen A81 und A8 um das Stuttgarter Kreuz entlastet. Eine leichte Entlastung des Autobahnzubringers Nord-Süd-Straße ist ebenfalls zu erwarten. In den Ferien kann man immer wieder beobachten wie sich die Verkehrslage durch das „Fehlen“ von ein paar Autos entspannt. Insgesamt verringern sich die Umweltbelastungen durch mehr Nutzer des SPNV (Schienen Personen Nahverkehr), es werden CO2-Minderungen im Verkehrssektor realisiert.

# Der Zuglauf des RE – neu

Am Beispiel des im Sommerfahrplan aufgeführten RE 19038 von Stuttgart nach Singen soll die Veränderung im Fahrplan gezeigt werden. Für die Gegenrichtung gelten die gleichen Zusammenhänge in umgekehrter Richtung.

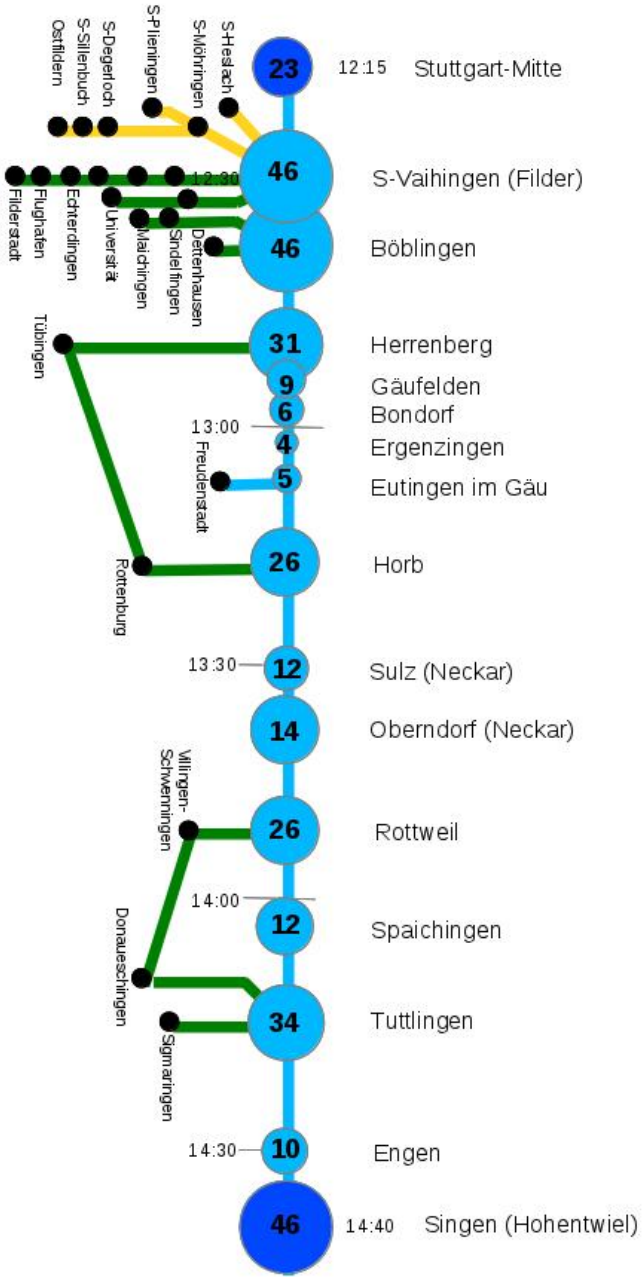


*Abbildung 12: Zuglauf mit Einwohnerzahlen und Zuläufen*

In der unten stehenden Grafik sind die Orte an denen der Zug hält ähnlich wie in Atlanten entsprechend ihrer Einwohnerzahl verschieden groß eingezeichnet. Die Lage der Haltestellen auf dem Zeitstrahl entspricht der Abfahrtszeit am jeweiligen Bahnhof. Bahnlinien, die direkt zu den Haltepunkten führen, sind ebenfalls eingezeichnet.

Der Zug beginnt nach dem veränderten Fahrplan um 12:15 die Fahrt im Stuttgarter Kopfbahnhof (aktuell fährt er um 12:18 dort ab), von Böblingen an bleibt alles beim Alten. Der Zug erreicht Singen wie gehabt um 14:40. Betrachtet man die Einwohnerzahlen, stellt man fest, dass Vaihingen und Böblingen die größten Orte an der Strecke sind. Danach folgen Tuttlingen und Herrenberg vor Rottweil und Horb. Realtiv wenig Einwohner wohnen in den Orten Gäufelden, Bondorf, Ergenzingen und Euttingen im Gäu.

An den Zwischenhaltebahnhöfen gibt es Umsteigemöglichkeiten in andere Bahnen. In Vaihingen sind das die drei Stadtbahnen nach Heslach, nach Plieningen und nach Ostfildern. Zusätzlich die S-Bahnen nach Filderstadt (über den Flughafen) und in Richtung Universität. Also insgesamt 5 Umsteigemöglichkeiten in Eisenbahnen.
In Böblingen kann in die S60 nach Maichingen und in die Schönbuchbahn nach Dettenhausen gewechselt werden. In Herrenberg hält die Regionalbahn, die durch das Ammertal nach Tübingen führt. In Euttingen im Gäu ist ein wichtiger Umsteigebahnhof in Richtung Freudenstadt und ins Gebiet des 3 Löwentakts. Die Haltebahnhöfe Horb und Rottweil bieten jeweils einen Umstieg. Tuttlingen als größere Stadt im Süden des Landes hat 2 Umsteigemöglichkeiten.

Wenn man hier zu einer Gewichtung der Umsteigemöglichkeiten vornimmt, bietet Vaihingen mit 5 Richtungen, die in einen kurzem Takt befahren werden, die besten Möglichkeiten. Den Platz 2 und 3 teilen sich Böblingen und Tuttlingen vor den Orten mit einer und keiner Umsteigemöglichkeit in anderen Eisenbahnen.

Die Verknüpfungen zum motorisierten Individualverkehr (MIV) sind hier nicht bewertet. Das sogenannte Park&Ride Angebot bietet häufig nur eine geringe Anzahl an Parkplätzen.

In der Grafik sind die Arbeitsplätze in der Bahnhofsnähe nicht aufgeführt, aber auch in dieser Wertung wäre Vaihingen weit vorne.

Die Abbildung 12 zeigt eindrucksvoll, wie wichtig der Filderbahnhof Vaihingen für den Schienenverkehr ist. Eine weitere Entwicklung dieses regionalen Knotens verlagert Verkehr auf die Schiene.

# Großer Nutzen – Geringer Aufwand

*Abbildung 13: 2 S-Bahnen und ein Doppestockzug in S-Vaihingen(Filder)*

Durch den Bau des notwendigen Bahnsteigs, wird der Bahnhof in Stuttgart Vaihingen und seine Umgebung weiterentwickelt und aufgewertet.
Vielen BürgerInnen werden kurzfristig Alternativen zum Auto angeboten.
Der Stuttgarter Süden rückt näher an den Schwarzwald und an den Bodensee.
Die Landesmesse und der Flughafen sind von Süden her mit nur einem Umstieg bequemer zu erreichen.

Wir fordern eine Bürgerbeteiligung bei allen weiteren Schritten z.B. durch einen „Runden Tisch Regionalverkehr“. Es sind Untersuchungen zur Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) durch einen RE-Halt in S-Vaihingen nötig.