



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

# Stuttgart 21

## Leistungsfähigkeit des Bahnknotens

Gerd Hickmann

Ministerium für Verkehr

Abteilungsleiter Verkehr (Schiene, ÖPNV, Luftverkehr, Sicherheit)

Stuttgart, 26. Oktober 2016



# Leistungsfähigkeit des Bahnknotens

Stuttgart 21:  
ein „geplanter Rückbau  
der Leistungsfähigkeit“?



# Anforderungen aus der Schlichtung Stuttgart 21

- Faktenschlichtung S21 im Jahr 2010
  - Kritik an der Leistungsfähigkeit
  - Forderung nach Nachweis:  
30 % mehr Züge – nicht nur in der Tagessumme, sondern auch  
in der Spitzenstunde gegenüber Status quo im Kopfbahnhof
- Stresstest:  
Sind 49 Zugankünfte in der Spitzenstunde möglich?



# "Stresstest" Stuttgart 21

- Durchführung durch DB Netz
- Auditierung durch SMA, Zürich
- Ergebnis: Sind 49 Zugankünfte in der Spitzenstunde möglich
- Wirtschaftlich optimale Betriebsqualität
- Methodenkritik am Stresstest



# Unterschiedliche Betrachtungsweisen zur Dimensionierungsanforderung

- Kopfbahnhof heute: 35 Züge in der Spitzenstunde
  - Stuttgart 21 Planfeststellung: 30 Züge pro Stunde
- differenzierte Betrachtung nötig
- 
- Hauptverkehrszeit (HVZ) mit Taktzügen =  
Bemessung in **Planfeststellung** (→ 30 Züge pro Stunde)
  - Spitzenstunde mit Zusatzzügen nur in Lastrichtung =  
**Stresstest** (→ 49 Züge pro Stunde)

# Vergleich der Zugzahlen

	Status quo Kopfbahnhof	Stuttgart 21
Züge je Tag	296	416
Taktzüge in der Hauptverkehrszeit (Ankünfte / Abfahrten)	21 / 21	30 / 30
Züge in der morgendlichen Spitzenstunde (Ankünfte / Abfahrten)	35 / 18	49 / 30

# Vergleich der Zugzahlen

Die Betriebsweise eines Bahnhofs ist entscheidend:

	Anzahl Gleise	Züge in der Spitzenstunde
Kopfbahnhof	16	35 / 21
S21 Tiefbahnhof	8	49 / 30
S-Bahnhof Stuttgart tief	2	48 / 48

Die Anzahl der Bahnsteiggleise ist nicht ausschlaggebend.  
Entscheidend: Betriebsweise und Restriktionen im Umfeld

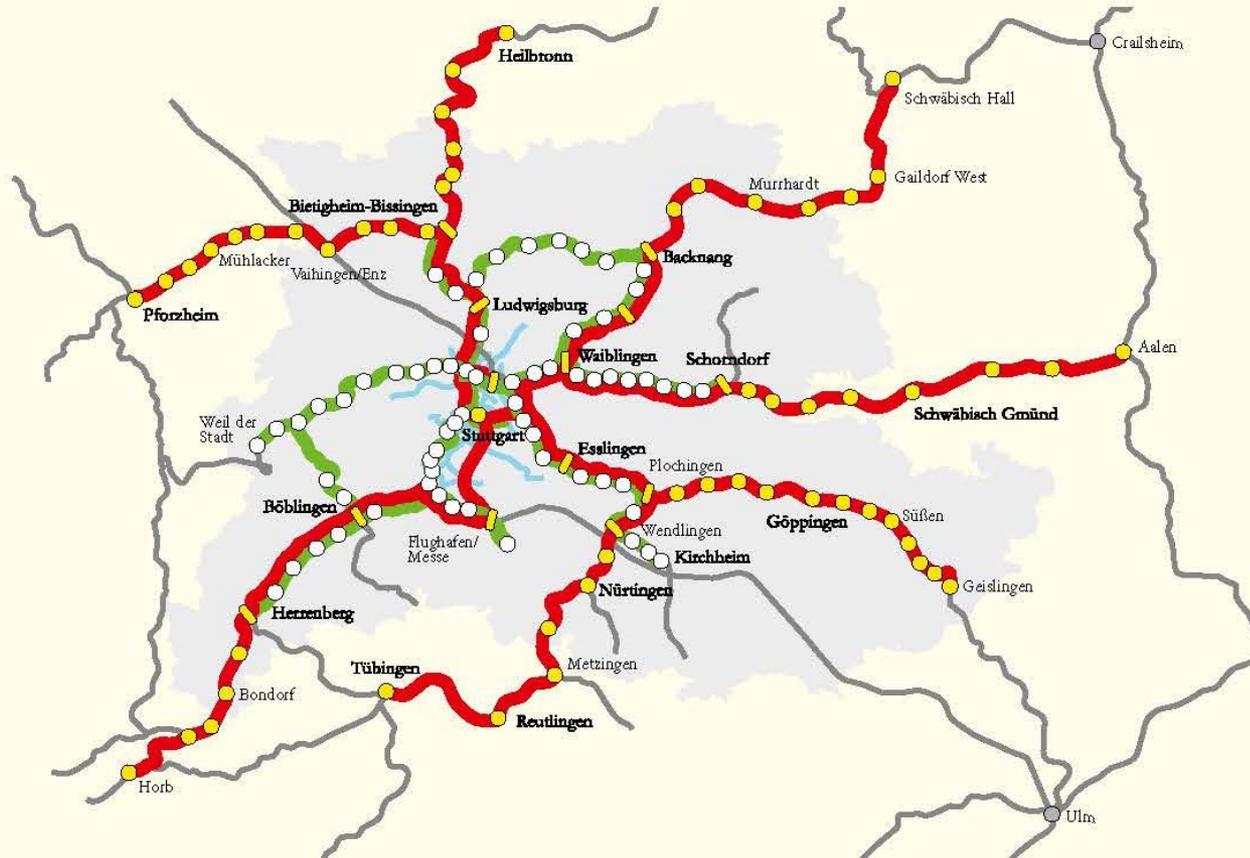
# Vom Regionalexpress zum Metropolexpress

- Neustrukturierung des Regionalverkehrs
- Vertaktung im 30-Minuten-Takt
- Durchmesserlinien: keine endenden/beginnenden Züge
- S-Bahn-ähnliche Betriebsweise
- Entlastung der S-Bahn Stuttgart



# Vom Regionalexpress zum Metropolexpress

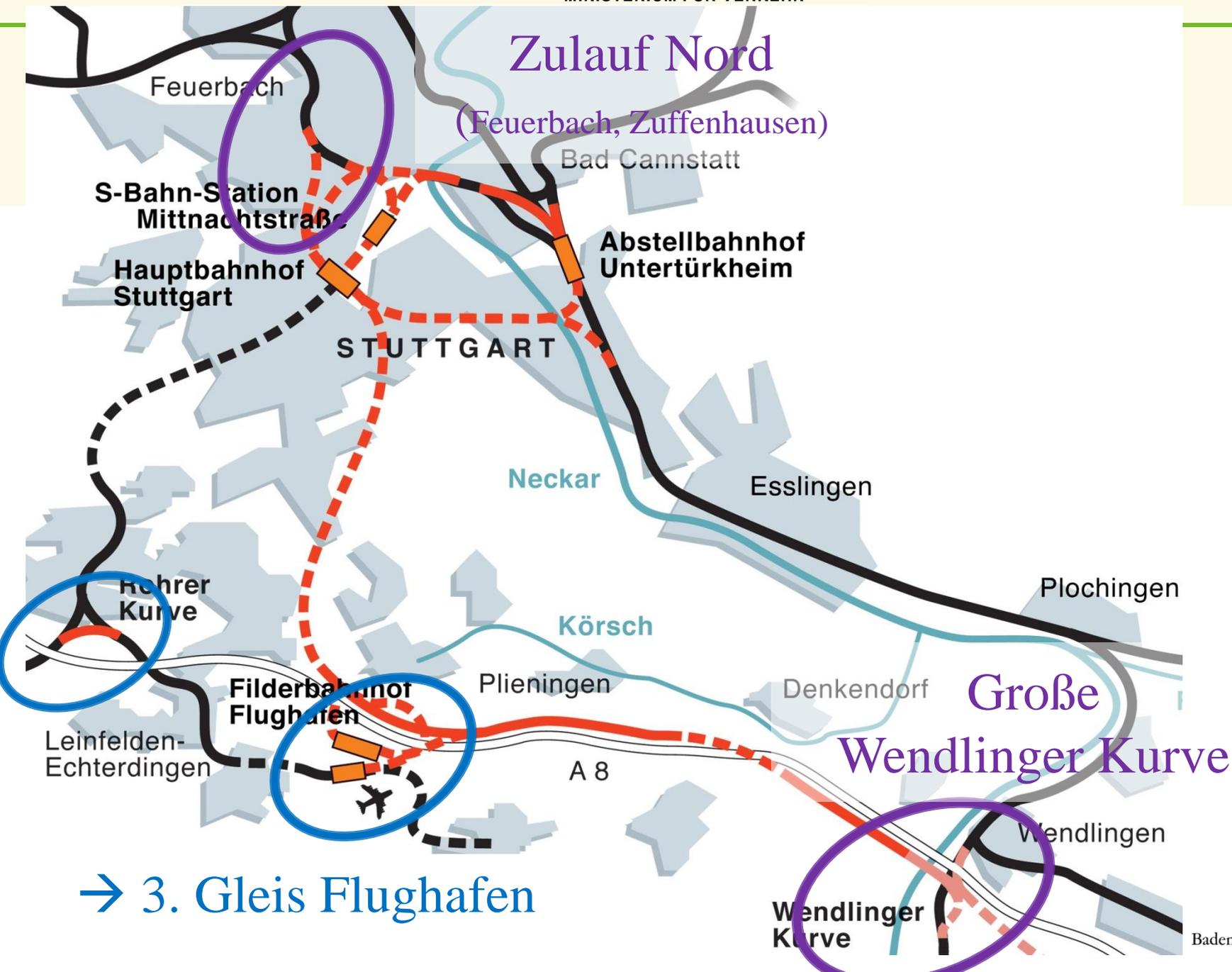
## KONZEPT DER METROPOLEXPRESSE IM GROSSRAUM STUTTGART



- S-Bahn-Stationen
- Metropolexpress-Stationen
- ◐ S-Bahn und Metropolexpress-Stationen
- Stadtbahn Stuttgart
- S-Bahn Strecken
- Metropolexpress Strecken



→ 3. Gleis



→ 3. Gleis Flughafen

# Fazit

1. 35 ankommende Züge in der Spitzenstunde im Kopfbahnhof können nicht mit 30 ankommenden Taktzügen bei S21 verglichen werden
2. Stresstest: 49 Ankünfte in der Spitzenstunde mit „wirtschaftlich optimaler Betriebsqualität“
3. Aber auch richtig:  
keine „doppelte Leistungsfähigkeit“ durch Stuttgart 21
4. Engpässe im Großknoten angehen

# Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Ministerium für Verkehr  
Baden-Württemberg (VM)

Hauptstätter Straße 67 • 70178 Stuttgart

Postfach 10 34 52 • 70029 Stuttgart

Telefon: 0711 231-4

Fax: 0711 231-5819

Poststelle@vm.bwl.de

