

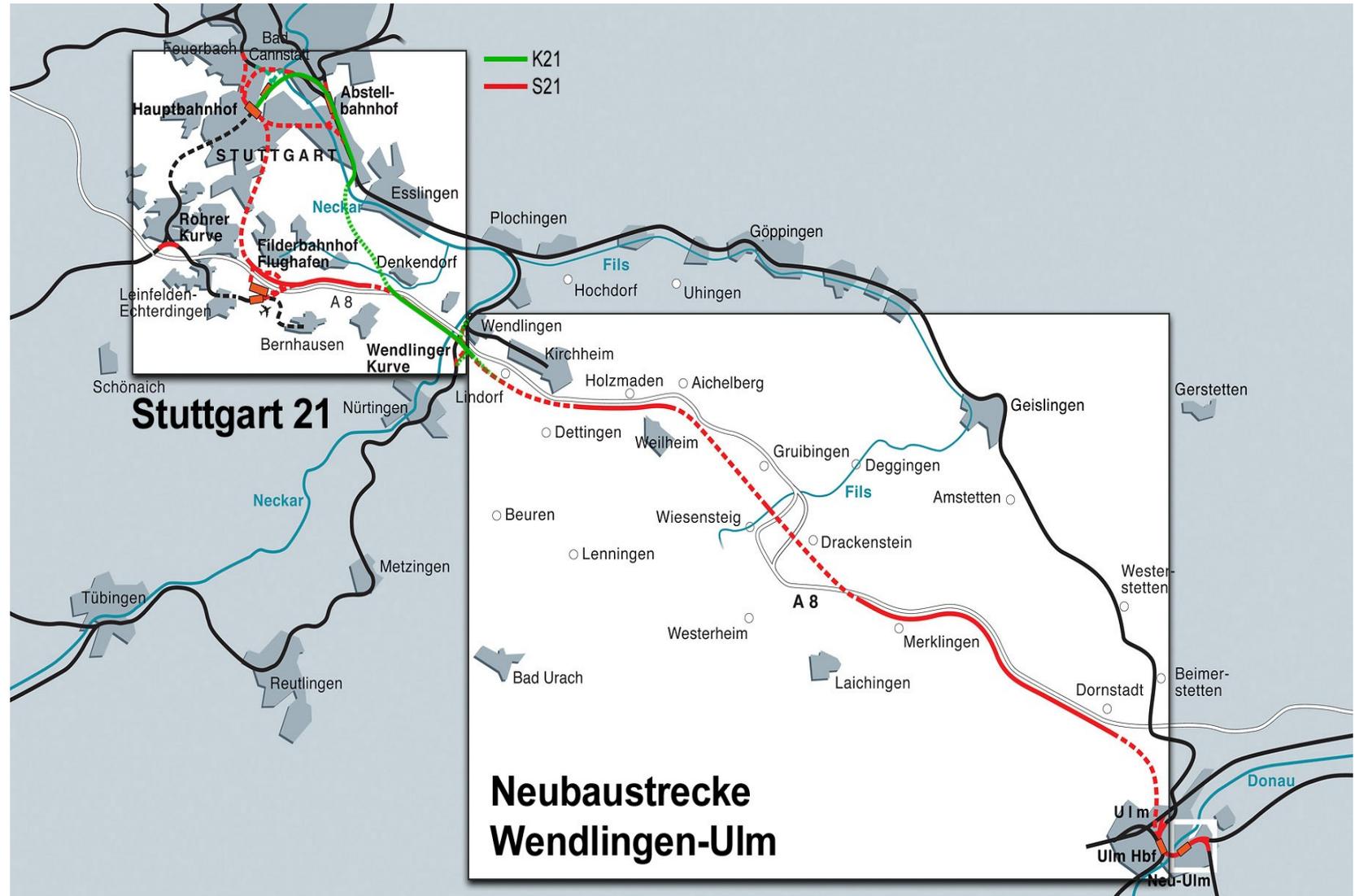
Impulsvortrag

Podiumsdiskussion 16.3.2011

Vaihingen an der Enz

Stadthalle, Löwensaal

S21 + NBS: Zwei getrennte Projekte



Was wird uns mit Stuttgart 21 versprochen?

- ▶ Mehr Züge, mehr Regionalverkehr
- ▶ schneller durch die Region
- ▶ besseres Umsteigen
- ▶ Fortschritt, Zukunftsinvestition
- ▶ Entwicklung für das Land

These 1: Mehr Züge



Aus: 21 gute Gründe für S21, Kommunikationsbüro

- ▶ „Der Kopfbahnhof ist an seine Kapazitätsgrenze gelangt.“
- ▶ „Im heutigen Gleisvorfeld kreuzen sich die Gleise vielfach, die Züge behindern sich daher gegenseitig bei der Ein- und Ausfahrt.“

[Aussagen des
Kommunikationsbüros für
Stuttgart 21]

Engpaß Kopfbahnhof?



- ▶ Kreuzungsfreie Zufahrt bis kurz vor den Bahnsteig
- ▶ Leistungsfähiges Gleisvorfeld
- ▶ Flexible Ein- und Ausfahrten

Engpaß Kopfbahnhof?



Die Verengung des Gleisvorfeldes ist kein Mangel, sie ist Konzept: Ein- und Ausfahrten erfolgen kreuzungsfrei über drei Stockwerke verteilt.

These 2: „Schneller durch die Region“

Strecke	bisher	neu	Grund
Stuttgart-Flughafen	27	8	Neubaustrecke
Stuttgart-Ulm	54	28	Neubaustrecke
Stuttgart-Nürtingen	32	21	Neubaustrecke
Ludwigsburg-Esslingen	30	16	Andere Linienführung
Heilbronn-Ulm	142	82	Neubaustrecke
Waiblingen-Reutlingen	61	55	Neubaustrecke
Ulm-Flughafen	95	24	Neubaustrecke
Böblingen-Flughafen	21	11	Andere Linienführung
Tübingen-Flughafen	64	35	Neubaustrecke
Rottweil-Flughafen	82	63	Andere Linienführung
Heilbronn-Flughafen	86	48	Neubaustrecke
Esslingen-Flughafen	40	20	Neubaustrecke

[Aussagen des Kommunikationsbüros für Stuttgart 21]

Blau hinterlegt: Gründe für den Fahrzeitgewinn sind jeweils immer die Einbeziehung von Strecken, die es heute so nicht gibt, deren Anbindung jedoch auch in Verbindung mit dem Kopfbahnhof möglich wäre, bzw. Änderungen in der Linienführung von Zügen

Schneller durch die Region

	Flughafen	Bad Cannstatt	S-Vaihingen	Schwäbisch Hall	Aalen	Göppingen	Ulm Hbf	Tübingen	Balingen	Horb	Pforzheim	Karlsruhe Hbf	Bretten	Heilbronn	Würzburg	Nürnberg	München	Zürich	Mannheim	Heidelberg
Stuttgart Hbf	-9	0	2	1	5	2	1	3	2	3	2	3	1	2	12	4	0	3	4	8
Flughafen		11	5	1	-1	-10	1	-2	2	-23	-23	-13	-18	-22	-12	-11	6	-32	-19	-17
Bad Cannstatt			5	4	5	5	28	6	7	6	-4	-1	0	2	25	3	-1	12	-2	-7
S-Vaihingen				2	1	0	12	2	12	-1	-5	-3	-2	-4	13	-1	9	-2	-1	-3
Schwäbisch Hall					44	-7	6	13	31	15	-17	5	2	-5				29	3	-20
Aalen						7	8	13	12	3	4	22	3	9				0	1	5
Göppingen							-8	8	18	6	-2	10	-1	7	7	4	-7	7	-1	0
Ulm Hbf								7	6	10	2	-9	20	1	16				-10	-11
Tübingen											-4	2	3	16	26	11	10		-3	-4
Balingen											-1	6	14	19	41	45	14		0	0
Horb												1	-31	17	26	13	4		7	8
Pforzheim														-14	-1	-6	1			
Bretten															-17	-24	25	27		
Heilbronn															18		13	15		

Grün: schneller mit dem Kopfbahnhof/Taktfahrplan (65 Verbindungen)

Blau: schneller mit S21 (27 Verbindungen, 15 Verbindungen ohne Flughafen)

Hervorhebung ab 5 Minuten Fahrzeitdifferenz

These 3: besseres Umsteigen

Nachhaltige Mobilität in Baden-Württemberg

Einfach einsteigen, schnell und bequem ans Ziel kommen – dazu brauchen Sie nicht unbedingt ein Auto. Zumindest nicht in Baden-Württemberg, dem Land mit dem 3-LÖWEN-TAKT. Die Qualitätsmarke steht für die perfekte Verbindung von Bus, Bahn sowie Freizeit- und Erlebniskultur. Das Land Baden-Württemberg setzt mit dem 3-LÖWEN-TAKT auf eine gesunde Umwelt, lebenswerte, staufreie Städte und eine dennoch uneingeschränkte Mobilität.

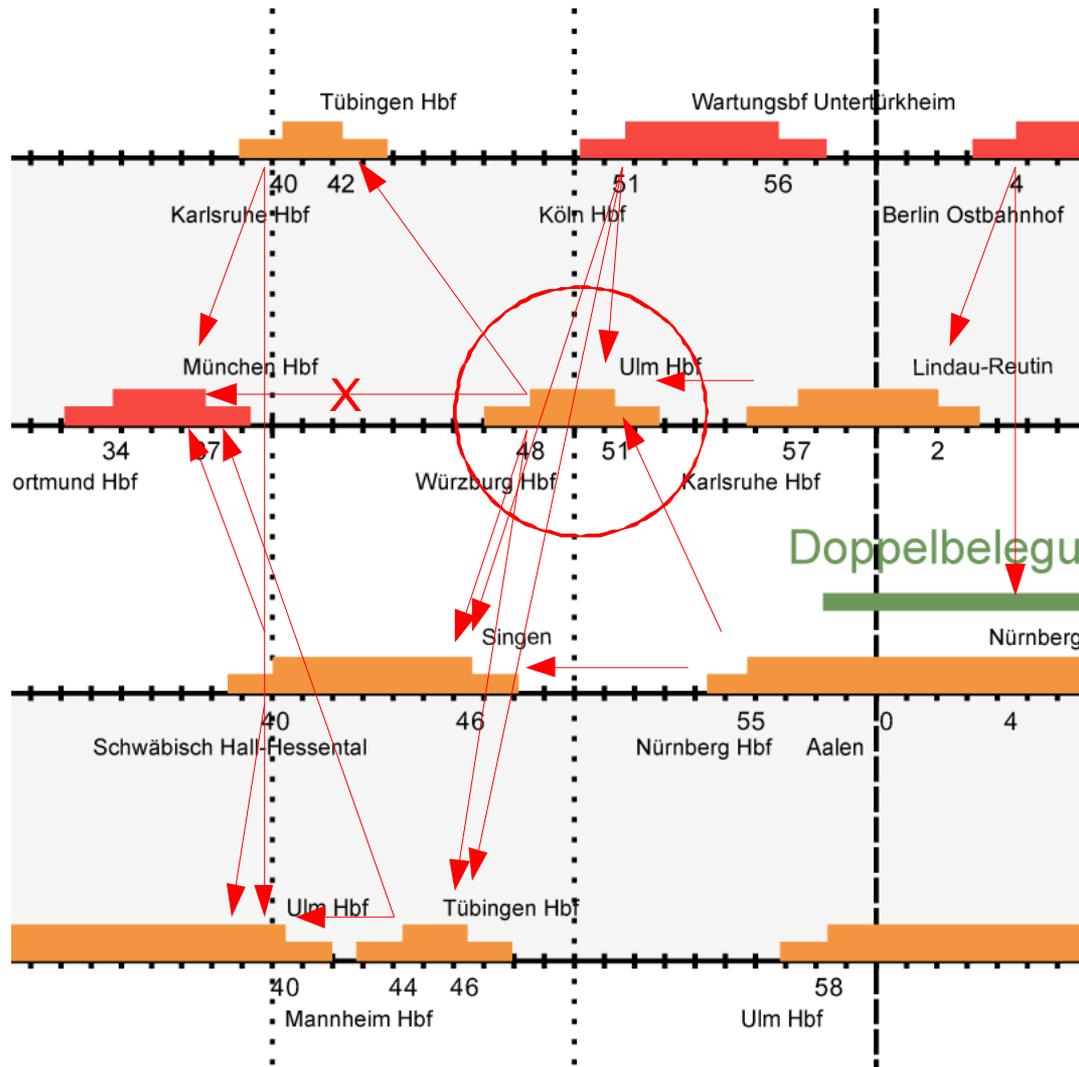
Der 3-LÖWEN-TAKT ist das Gütezeichen für ein integrales, nachhaltiges und fortschrittliches ÖPNV-Konzept in Baden-Württemberg.

Mit seiner erfolgreicher Umsetzung hat das Land die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) beauftragt. Der 3-LÖWEN-TAKT steht für Markenqualität im Nahverkehr: **Die Fahrpläne der Bahnen und Busunternehmen werden optimal aufeinander abgestimmt, damit Sie nahezu im ganzen Land in einem regelmäßigen Taktverkehr Anschluss in alle Himmelsrichtungen haben.**

Quelle: www.drei-loewen-takt.de

Stand: 16.3.2011. Stichwort: Mobil in BW

Umsteigen mit S21



Beispiel verpaßter Anschlüsse:

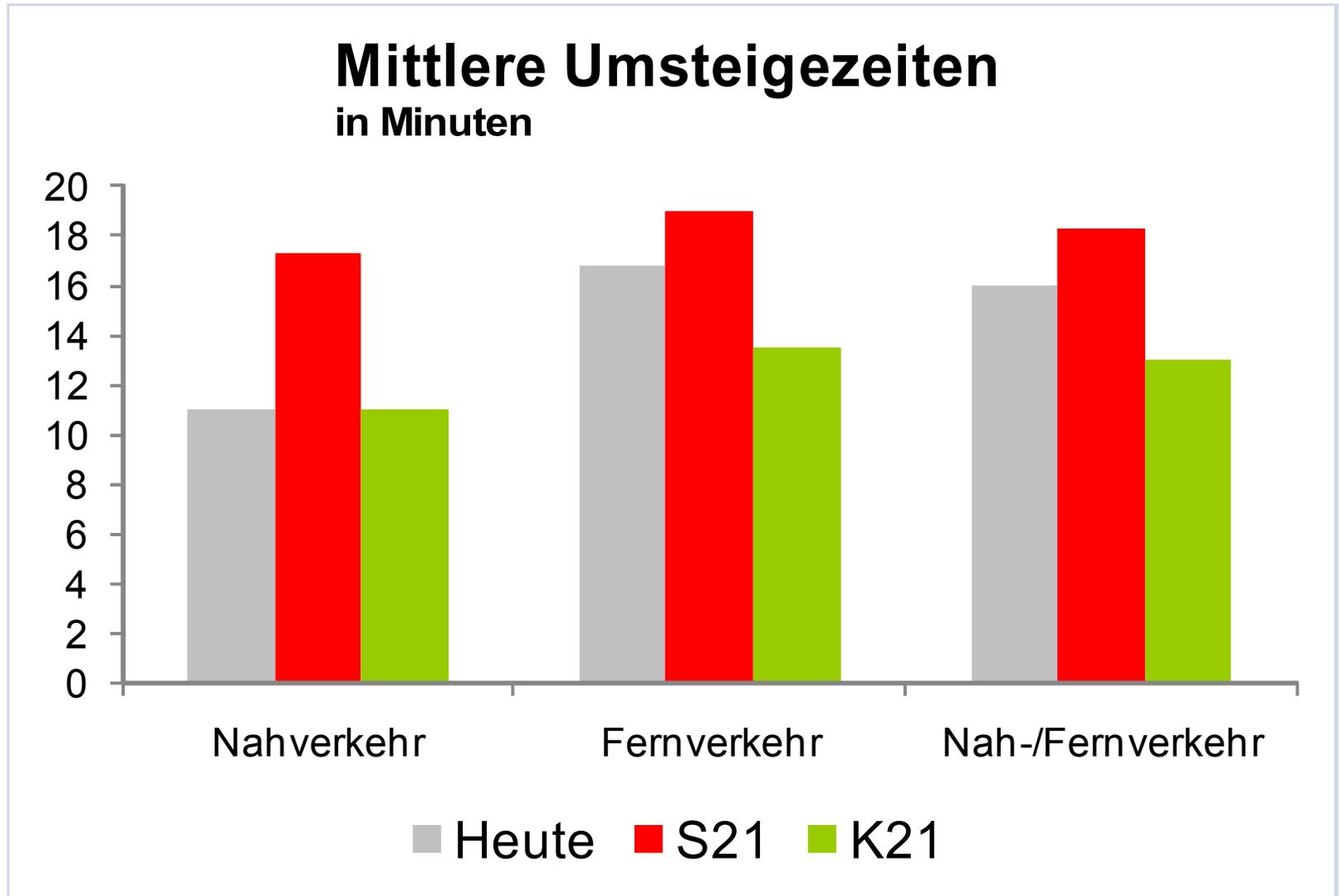
Zur Minute 48 kommt der Zug der Linie 5 aus Würzburg an.

Anschlüsse zu folgenden Zügen werden nicht erreicht:

- ▶ R3 Tübingen
- ▶ R7 Tübingen (via Flughafen)
- ▶ R1 Singen

Rote Pfeile stellen dies im Zugplan dar.

Von Zug zu Zug



These 4: Fortschritt, Zukunftsinvestition

„Stuttgart braucht einen leistungsfähigen Bahnhof.“

[Aussage des Kommunikationsbüros für Stuttgart 21]

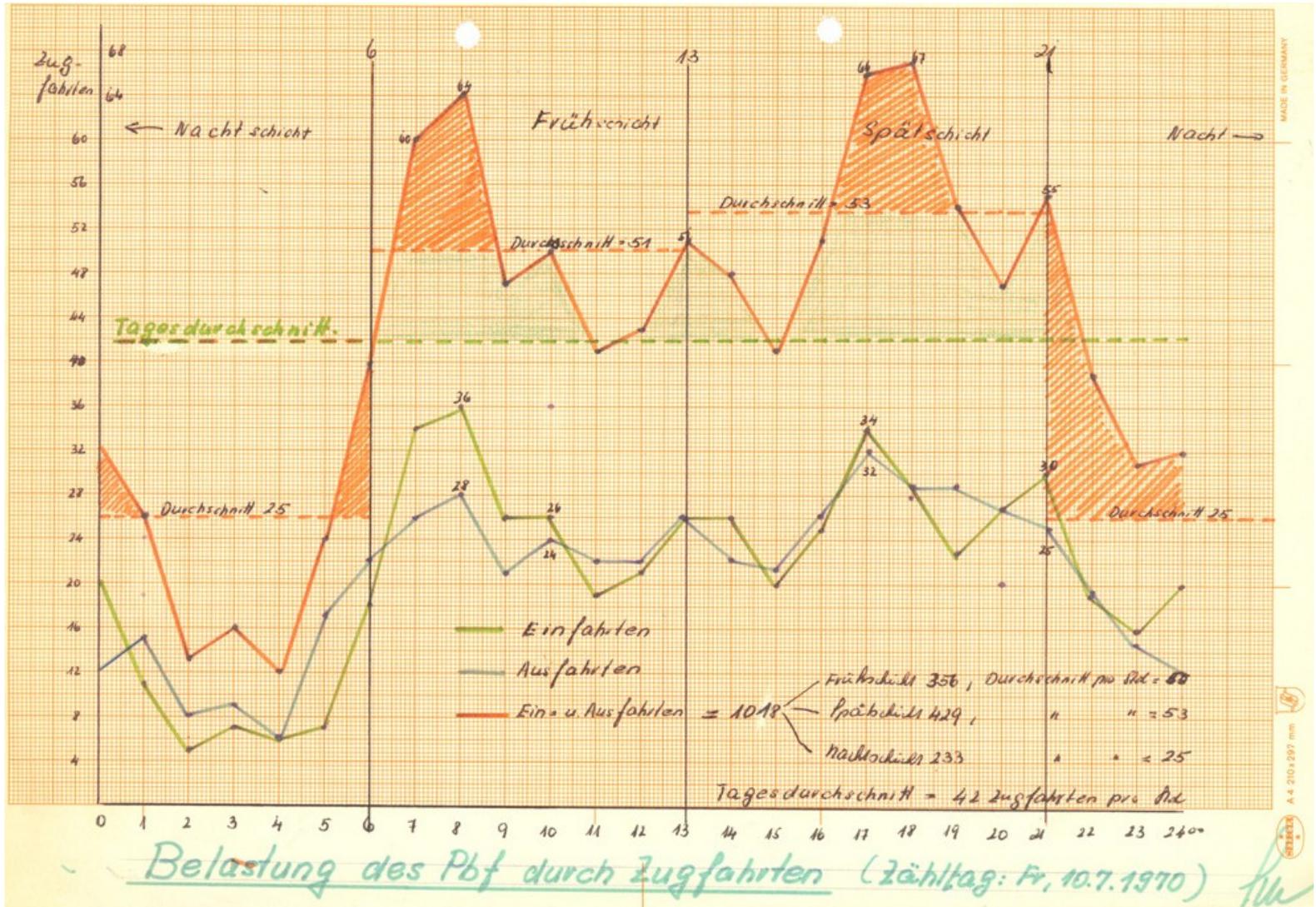
Pünktlichkeitstest der Bahnhöfe

Rang	Bahnhof	Anteil Verspätungen	Bahnhofstyp	Züge pro Tag
1	Leipzig	16%	Kopfbahnhof, 23 Gleise	650
2	Stuttgart	23%	Kopfbahnhof, 17 Gleise	590
3	Berlin	25%	Durchgangsbahnhof, 14 Gleise	587
4	Hannover	28%	Durchgangsbahnhof, 12 Gleise	418
5	Frankfurt	29%	Kopfbahnhof, 25 Gleise	642
5	Mannheim	29%	Durchgangsbahnhof, 9 Gleise	585
7	München	33%	Kopfbahnhof, 32 Gleise	466
8	Dresden	35%	gemischter Typ, 16 Gleise	k. Angabe
8	Hamburg	35%	Durchgangsbahnhof, 8 Gleise	720
10	Köln	36%	Durchgangsbahnhof, 9 Gleise	778

- ▶ Schlußlichter sind Durchgangsbahnhöfe mit 8 bis 9 Gleisen.
- ▶ Stuttgart wird mit S21 in Dimension und Betriebsumfang mit Hamburg und Köln vergleichbarer.

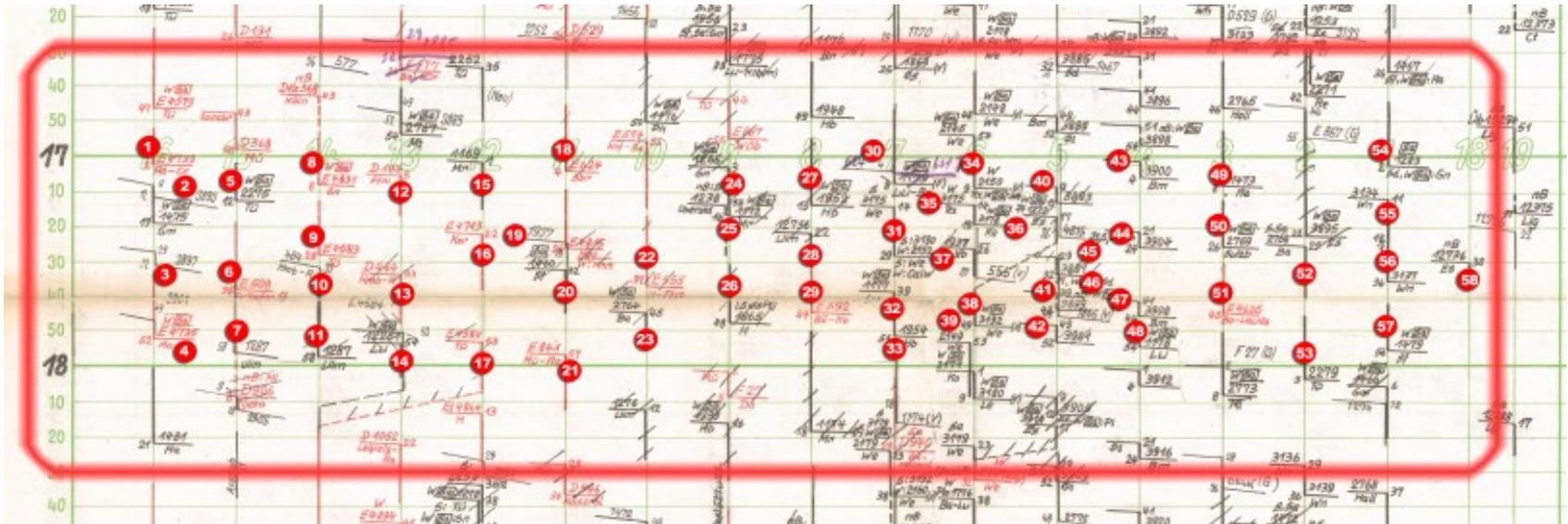
Prozentangaben laut Stiftung Warentest 2009

Stuttgart hat einen leistungsfähigen Bahnhof



Zählgraphik von 1970, privat

Stuttgart hat einen leistungsfähigen Bahnhof



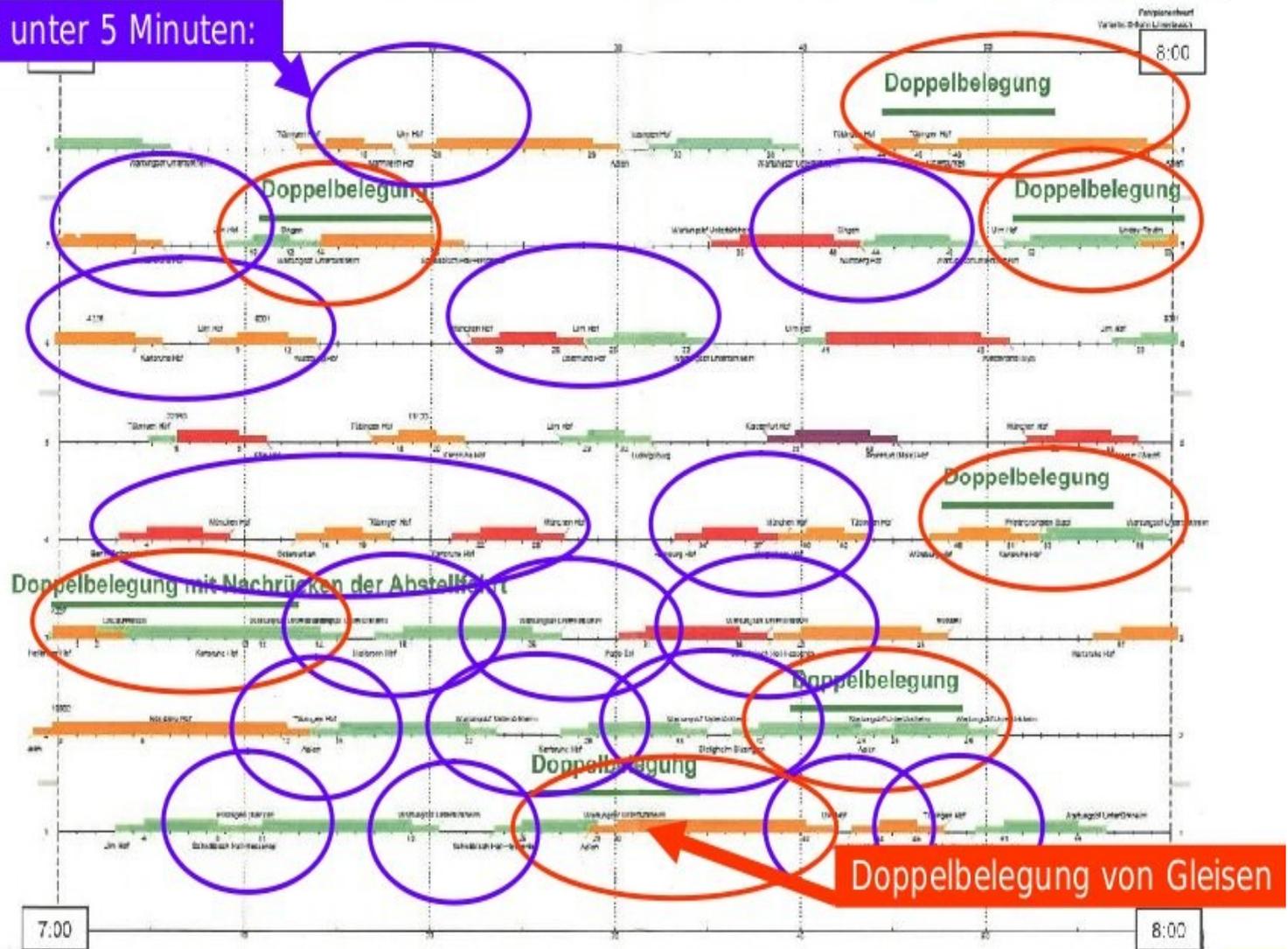
1960: 58 Züge in der Spitzenstunde zwischen 17 und 18 Uhr

Der Stuttgarter Kopfbahnhof hat den Streßtest bereits vor 50 Jahren bestanden.

Es bestehen heute noch erhebliche Kapazitätsreserven im Bahnhof. Im Notfall ist die Abwicklung des S-Bahnverkehrs ohne weiteres möglich.

Gleisbelegung Spitzenstunde Stuttgart 21

Zugfolgen unter 5 Minuten:



S21: Zur Spitzenstunde bereits jetzt überfüllt. Zukunftsfähigkeit?

These 5: Entwicklung für das Land

Zitat aus dem Planfeststellungsbeschluß (S. 182):

[...] Andererseits ist der Kopfbahnhof mit den Gleisen 8 bis 16 nicht nur für den Zugübergang, sondern auch für beginnende und endende Züge ausgelegt und daher für künftige Aufgaben überdimensioniert (Schwanhäüßer, a.a. O., S. 16/17), weil es derartige Züge aufgrund des Konzepts der durchgebundenen Linien nur noch in sehr eingeschränktem Maß geben wird.

Fazit: Die Aussage des PFB ist hier, daß Stuttgart 21 einen Kapazitäts-Rückbau des bestehenden Bahnhofs bedeutet

Knapp dimensionierte Infrastruktur (Eingleisigkeiten, Abzweige, Tiefbahnhof Stuttgart) und weitere Randbedingungen (Durchbindungen, Erhalt der Fahrplanstruktur außerhalb Stuttgarts)

→ **Gestaltung des Fahrplans nur in sehr geringem Maße möglich**

Hohes Stabilitätsrisiko:

- Hoch bis sehr hoch belastete eingleisige Abschnitte, z.B. Bahnsteigkanten Flughafen Regionalbahnhof, Eingleisigkeit bei Flughafen Fernbahnhof, Wendlinger Kurve
- Notwendige kurze Standzeit Stuttgart tief (fehlende Pufferkapazität)
- Gegen starke Steigungen anfahrende Züge verlieren viel Zeit. Einige der Neubauabschnitte sind hochbelastet (z.B. Stuttgart Hbf – Flughafen – Abzweig Neckartal, Abzweig Wangen) und mit starker Steigung geplant, so dass Störungen schnell übertragen werden.
- Südliche Linienäste S2 / S3 durch zusätzliche Mischbetriebsstrecke und nicht ausreichend dimensionierter Infrastruktur

→ **Gesamtsystem nur sehr schwer beherrschbar**

Trassen zum Abzweig Wangen nur bedingt verfügbar (oft mit Fahrstraßenkonflikten im Tiefbahnhof verbunden), Tiefbahnhof bietet nur **geringe Pufferkapazität**

→ **Endende Züge müssen so gut wie möglich vermieden werden**

→ **Angebotsausweitungen in der Zukunft sind nur sehr bedingt realisierbar**

(z.B. gewünschte Verdichtung Ringverkehr Geislingen – Stuttgart bereits nicht möglich)

→ **Durch Tiefbahnhof Stuttgart hat jede Änderung an einer Linie bzw. einem Korridor Auswirkungen auf andere**

(z.B. bei Änderung Konzept Gäubahn sind die Durchbindungen nicht mehr möglich und es entstehen endende Züge)

Ingenieure22

Wir denken weiter

Treten Sie mit uns in Dialog

Arbeitsgruppe Leistung und Bahnbetrieb

ag_leistung@ingenieure22.de

www.ingenieure22.de

kontakt@ingenieure22.de

Dank an:

Expertengruppe für K21 des Aktionsbündnisses gegen Stuttgart 21 für die Bereitstellung der Vergleichszahlen zu Reisezeiten und Umsteigezeiten:

Martin Hilger, Gerd Hickmann, Dr. Felix Berschin