

Stresstest für Stuttgart 21

Boris Palmer

Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21

Bruchsal, 5. Dezember 2010

Stresstest für Stuttgart 21

„Die Deutsche Bahn verpflichtet sich, einen Stresstest für den geplanten Bahnknoten Stuttgart 21 anhand einer Simulation durchzuführen.

Sie muss dabei den Nachweis führen, dass ein Fahrplan mit 30 Prozent Leistungszuwachs in der Spitzenstunde mit guter Betriebsqualität möglich ist.

Dabei müssen anerkannte Standards des Bahnverkehrs für Zugfolgen, Haltezeiten und Fahrzeiten zur Anwendung kommen.

Auch für den Fall einer Sperrung des S-Bahn-Tunnels oder des Fildertunnels muss ein funktionierendes Notfallkonzept vorgelegt werden.

Die Projektträger verpflichten sich, alle Ergänzungen der Infrastruktur, die sich aus den Ergebnissen der Simulation als notwendig erweisen, bis zur Inbetriebnahme von S 21 herzustellen.“

Schlichterspruch Dr. Heiner Geißler

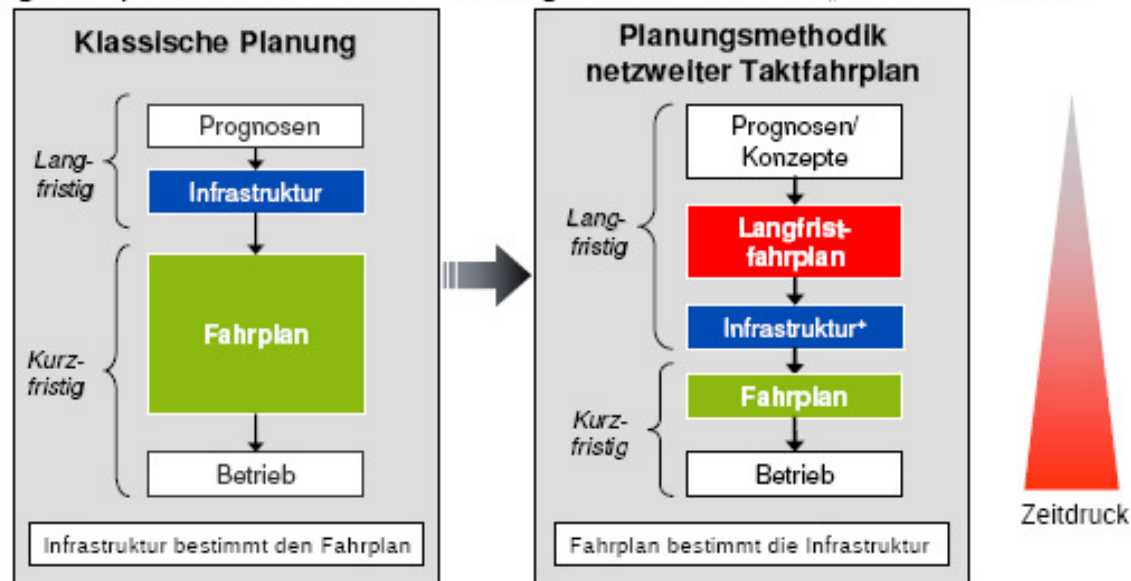
Erst Langfristfahrplan, dann Infrastrukturplanung

Diese Umkehrung der Planungsphilosophie haben wir damit erreicht!

Bei der Infrastrukturplanung müssen die Wünsche der Kunden im Personen- und Güterverkehr langfristig berücksichtigt werden



Der Langfristfahrplan setzt auf eine Umkehr der Planungsmethodik – Grundsatz: „form follows function“



Nur die Einbeziehung des Fahrplans in die Investitionsplanung ermöglicht eine optimierte Entwicklung der Infrastruktur.

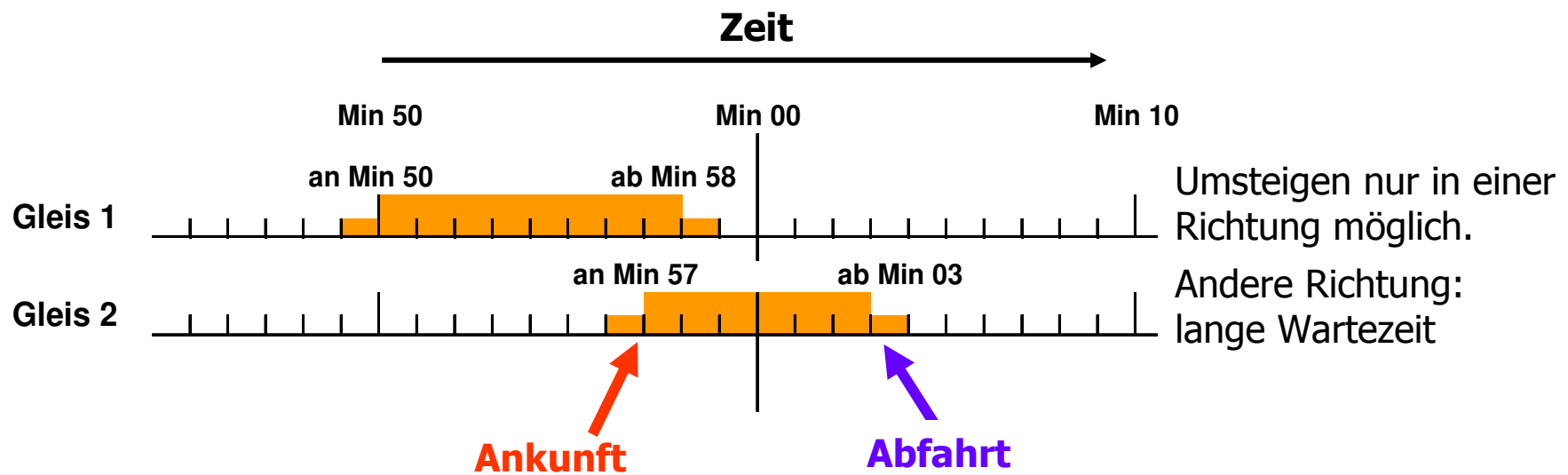
Vortrag Dr. Weygand, I.NMF 3, Berlin, den 20.09.2010

17

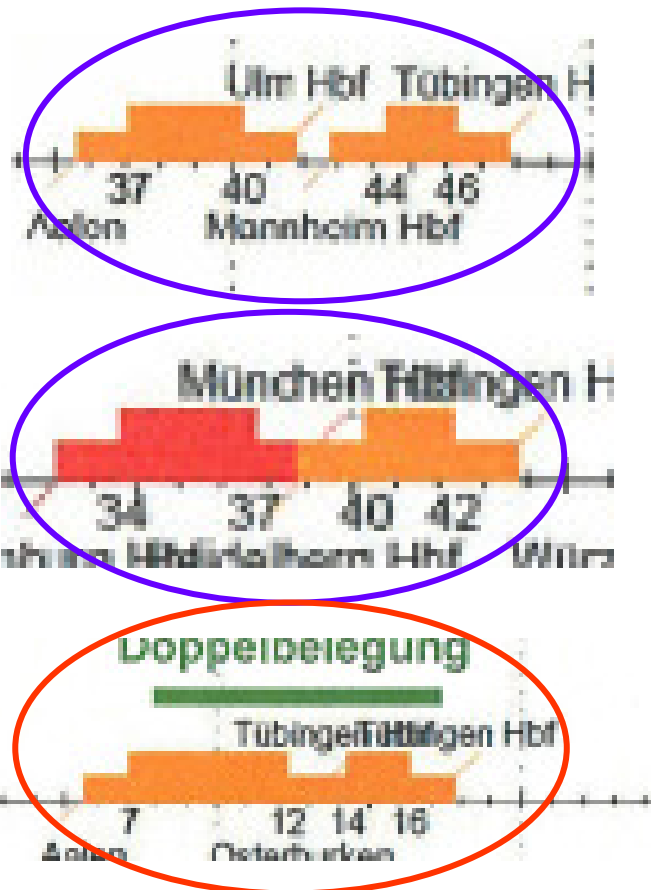
Quelle: Dr. Weygand, 30.9.2010

**Stuttgart 21 ist schon
im Stresstest der Vorrunde
ausgeschieden**

Wie liest man einen Gleisbelegungsplan?



Notfahrplan im Tiefbahnhof



Dichte Zugfolge:

Neubelegung des Gleises
innerhalb weniger Minuten:
Verspätungen übertragen sich

Zugfolge Null Minuten:

Verspätungen werden planmäßig
produziert – fachlich nicht möglich

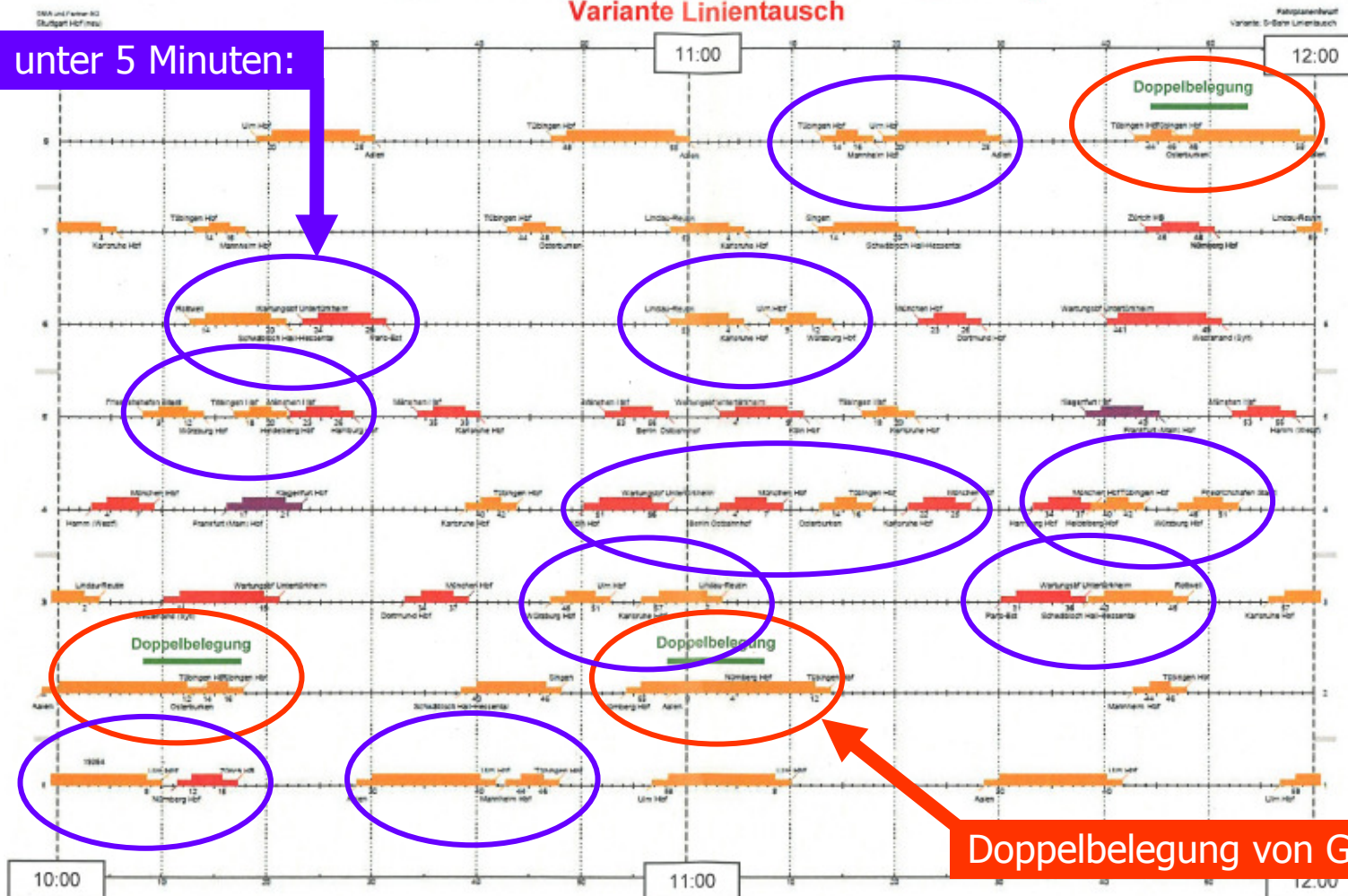
Doppelbelegung der Gleise:

zwei Züge stehen gleichzeitig im
Gleis. Verspätungen führen zu großen
Unregelmäßigkeiten im Zugverkehr

Gleisbelegung im Tiefbahnhof S 21 (Grundtakt)

Verdichteter Grundtakt in der HVZ (ARBEITSSTAND)
Variante Linientausch

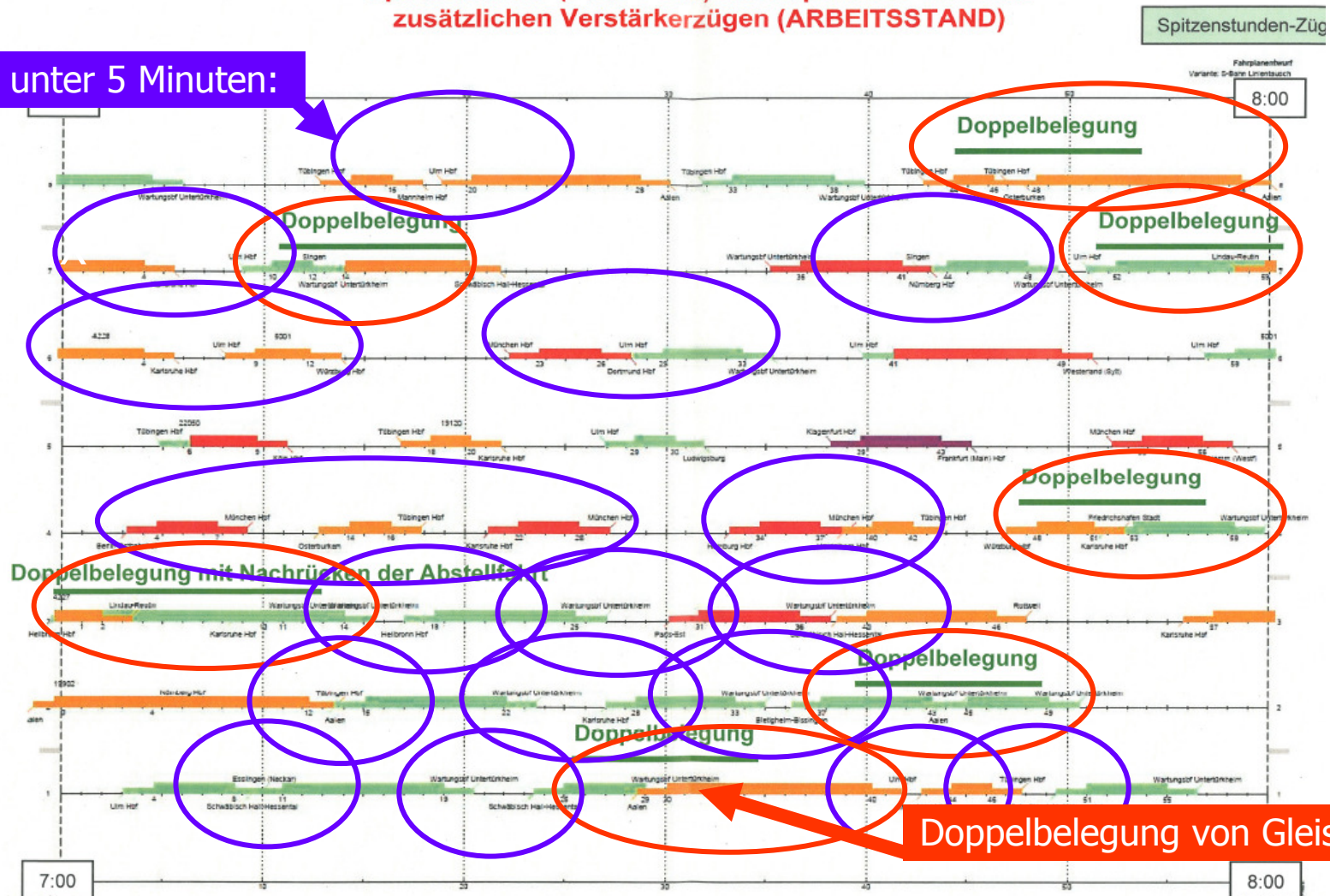
Zugfolgen unter 5 Minuten:



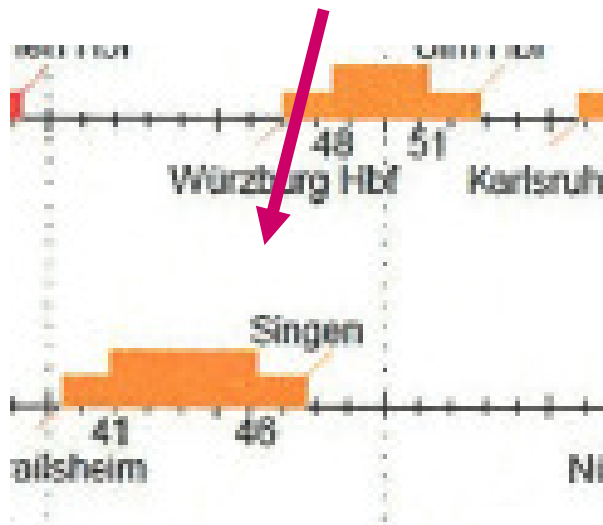
Gleisbelegung im Tiefbahnhof S 21 (Spitzenstunde: 44 Züge/h)

Spitzenstunde (7 bis 8 Uhr) aus kapazitiver Sicht mit
zusätzlichen Verstärkerzügen (ARBEITSSTAND)

Zugfolgen unter 5 Minuten:



Verpasste Anschlüsse: Warten im Tunnelbahnhof



Der Zug aus Würzburg erreicht Stuttgart zur Minute 48.

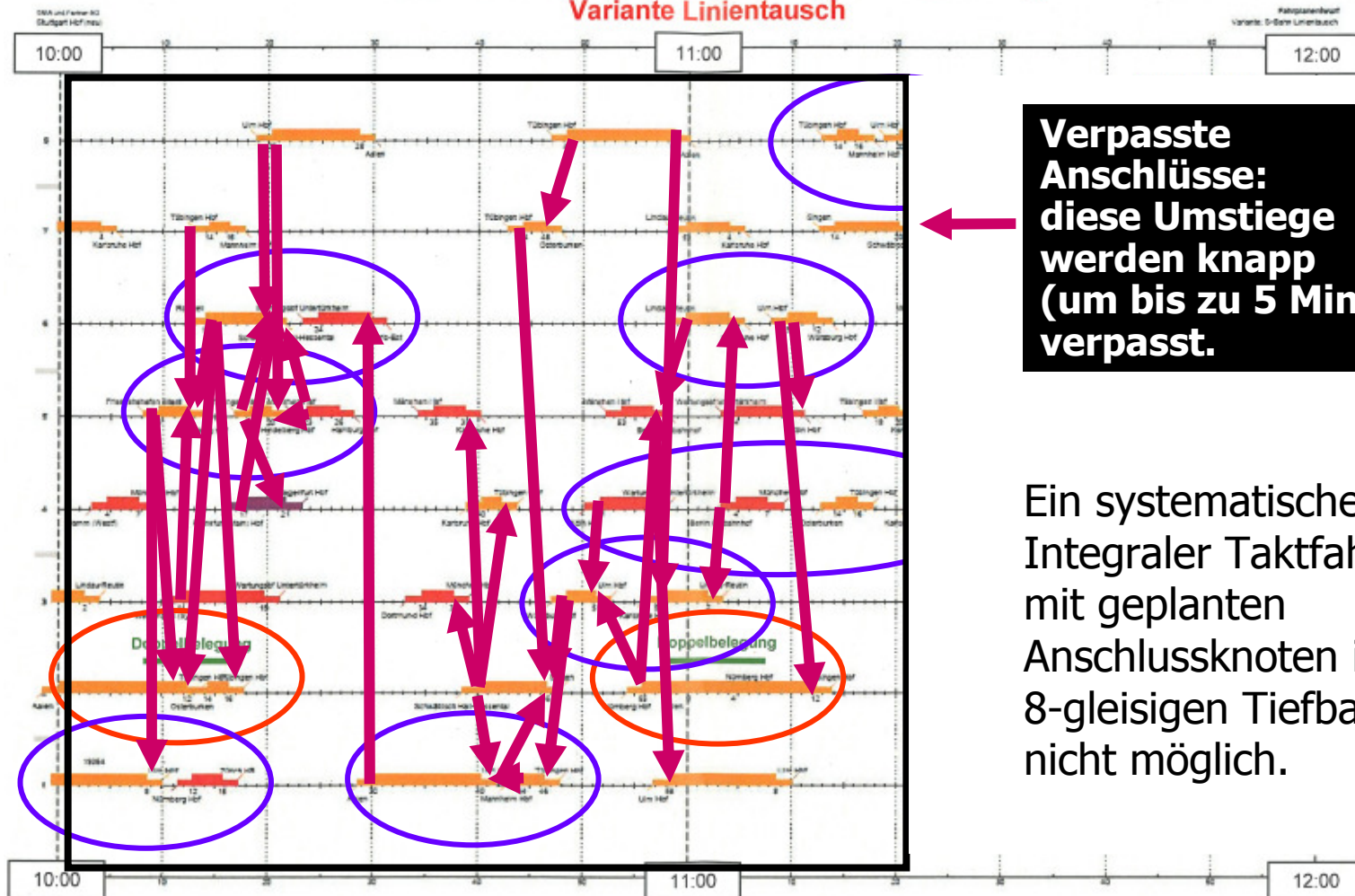
Der Zug nach Singen ist bereits zur Minute 46 abgefahren.

Rüdiger Grube exklusiv in BILD
Wir bauen besten
Bahnhof der Welt

von ...

Verpasste Anschlüsse im Tiefbahnhof S 21 (Grundtakt)

Verdichteter Grundtakt in der HVZ (ARBEITSSTAND)
Variante Linientausch



Verpasste Anschlüsse: diese Umstiege werden knapp (um bis zu 5 Min.) verpasst.

Ein systematischer Integraler Taktfahrplan mit geplanten Anschlussknoten ist im 8-gleisigen Tiefbahnhof nicht möglich.

Fazit:
Im Bahnknoten Stuttgart 21
können 44 Züge in der Spitzenstunde
nur in einem „Notfahrplan“
eingezwängt werden.

Was bedeutet 30 Prozent mehr?

„Im Übrigen das wichtige ist, dass wir nicht die Leistungsfähigkeit 30 Prozent über den Tag verteilt nachweisen müssen - das war das, was wir immer gesagt haben, es ist möglich, und entgegen der Behauptungen der Gegner haben sie nicht nachgewiesen, dass dies über den Tag nicht möglich ist -, sondern wir sind den Kritikern entgegengekommen und haben gesagt, wir sind bereit, diese 30 Prozent mehr auch während der Spitzenstunde anzubieten, obwohl die Verkehrsprognosen und die demografische Entwicklung dagegen sprechen, dass es tatsächlich in diesem Bereich notwendig ist, aber wir waren bereit zu sagen, wir werden auch das nachweisen.“

Tanja Gönner

**Der Stresstest bedeutet also:
49 Züge (heute 37) in der Spitzenstunde**

Anforderung jetzt: 49 Züge (heute 37) in der Spitzenstunde Wie soll das gehen und was kostet das?

„Das Schweizer Unternehmen, das das untersuchen soll, hat bereits gesagt, sie sehen nicht das 9. und 10. Gleis als notwendig an.“

Tanja Gönner

Aussage SMA:

„Im Rahmen der Untersuchung hat sich der Tiefbahnhof Stuttgart nicht als limitierender Faktor erwiesen.“

**Die Aussage SMA bezieht sich auf Grundtakt mit 30 Zügen/Std.
aber: 49 Züge sind mehr als 30 Züge !**

Plausibilitätsprüfung

Gutachten Prof. Martin, Universität Stuttgart:

Maximale Kapazität des 8-gleisigen Tiefbahnhofs: **51 Züge/Std.**

Unter Laborbedingungen und mit minimalen Haltezeiten 1-2 Minuten!

Die Realität:

- Haltezeiten 2 Min (Regionalverkehr) – 4 Min (Fernverkehr) erforderlich
 - Restriktionen durch die Zulaufstrecke
 - Restriktionen durch Gleisverteilung

**49 Züge/Std. sind nur mit mehr Gleisen im Tiefbahnhof
und besseren Zulaufstrecken möglich**

„Dass Stuttgart 21 nicht funktioniert, halte ich für sehr unwahrscheinlich. Und selbst wenn alle Veränderungen, die Geißler für diesen Fall vorgeschlagen hat, nötig werden sollten, was ich nicht glaube, wären es Kosten in Höhe von 150 oder 160 Millionen Euro. Die Grünen sprechen von 500 Millionen Euro, ja sogar einer Milliarde Euro, wie sie dazu kommen, ist mir schleierhaft.“

Stefan Mappus, FAZ 3.12.2010

Nachbesserungen für den Bahnknoten für S 21

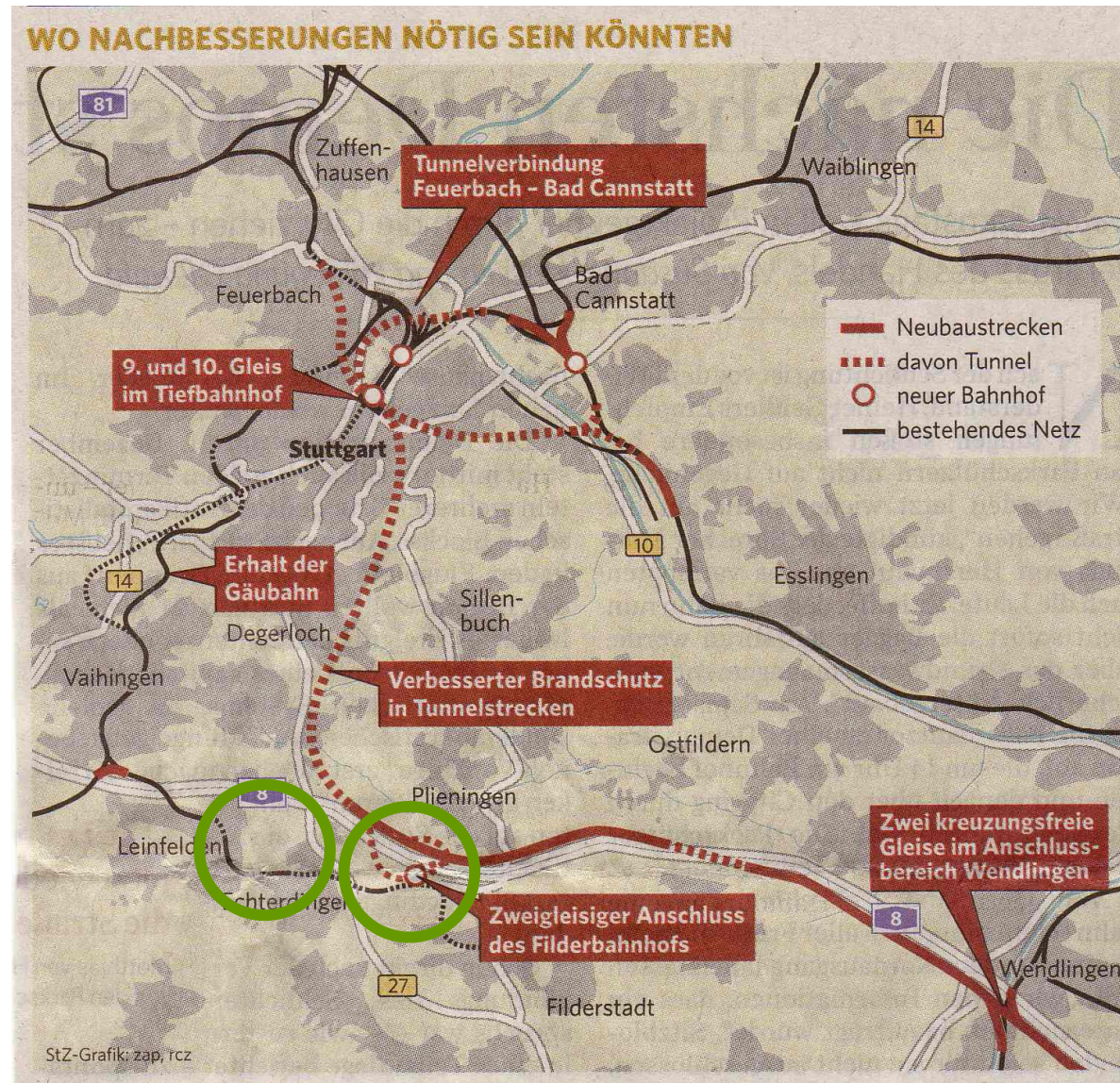


Netzergänzungen zur Herstellung der Funktionsfähigkeit des Bahnknotens Stuttgart 21

Maßnahmen aus dem Schlichterspruch Geißler

Zusätzlich erforderlich:

- Ausbau Flughafen Regionalbahnhof
- Verbesserung Sicherheit Filder S-Bahn



Infrastrukturergänzung zu S21	Kosten ca.
9. und 10. Gleis im Tiefbahnhof	200 Mio.
Option P (Tunnelverbindung Einführung Feuerbach/Bad Cannstatt)	100 Mio.
Sanierung Gäubahn + sinnvolle Anbindung an den Hbf	150 Mio.
Zweigleisige westliche Anbindung Flughafen	30 Mio.
Minimalertüchtigung Flughafen Regionalbahnhof	20 Mio.
Große Wendlinger Kurve	70 Mio.
Summe	570 Mio.

Kosten S21 laut DB	4.088 Mio.
Ausgeklammerte Kosten:	
Zinsverzicht Grundstücke durch Stadt Stuttgart	212 Mio.
Nicht berücksichtigte Planungskosten	176 Mio.
Abstellbahnhöfe an Außenbahnhöfen (TÜ, HN...)	44 Mio.
Kosten Grundstücksgeschäfte	28 Mio.
doppelt gebuchte Einsparungen (laut WP)	45 Mio.
Ausstattung doppelte Signaltechnik	30 Mio.
Zwischensumme	4.623 Mio.
Nicht realisierbare Einsparungen (WP: „optimistisch“)	300 Mio.
Heutige Kosten für S21 nach den Zahlen der DB	4.923 Mio.

Fazit: Stuttgart 21 Plus = 5 Mrd. + X Euro

Fazit:

**Die politische Debatte fällt schon wieder
hinter die Schlichtung zurück.**

**Bei den Fakten und deshalb:
Oben bleiben!**



„Topographie der Probleme“ (SMA 2008)

