

Eine Untersuchung aus eisenbahntechnischer Sicht

Haltezeiten:

Die Befürworter des Tiefbahnhofes nennen die kürzeren Haltezeiten als Vorteil: Statt 4 Minuten mit Richtungswechsel könnten ICE-Züge nach 2 Minuten weiter fahren. Allein mit dieser Annahme erreicht der Neubau annähernd die Leistungsfähigkeit des Kopfbahnhofes.

Richtig ist, dass im Regelfall der Fahrgastwechsel an großen Bahnhöfen (wie Stuttgart Hbf) bei ICE-Zügen mindestens 4 Minuten dauert. Dies ist genau die Zeit, die heute fahrplanmäßig gehalten wird. Sie zu verkürzen geht nur, wenn weniger Leute ein- und aussteigen.

Ein- und Ausfahrzeiten:

Die Befürworter des Tiefbahnhofes machen geltend, dass Züge in einem Durchgangsbahnhof schneller ein- und ausfahren können.

Richtig ist aber, dass die Ein- und Ausfahrgeschwindigkeiten von mehreren Faktoren abhängig sind, zu denen auch das Gefälle bzw. die Steigung gehören. Für einen Bahnhof, der tiefer liegt als die Strecken, die zu ihm hinführen, bedeutet das, dass die Züge bei der Einfahrt langsamer fahren müssen als bei ebener Zufahrt, denn sonst würden sie am Bahnsteig vorbeifahren. Bei der Ausfahrt aus einem Tiefbahnhof können sie nicht so schnell beschleunigen, weil sie bergan einen Großteil ihrer Fahrleistung für die Überwindung der Schwerkraft benötigen. Daraus folgt: In Stuttgart würden die Züge langsamer, wenn der Tunnelbahnhof in Betrieb genommen würde.

Abfertigungskapazität:

Die Befürworter des Tunnelbahnhofes behaupten, der neue Bahnhof stelle keine Verschlechterung in Bezug auf seine Leistungsfähigkeit dar.

Denn die Züge bräuchten nicht so lange zu halten und außerdem könne man die Bahnsteige ja teilen, so dass an 8 Gleisen dennoch 16 Züge halten könnten.

Tatsache ist aber, dass Züge in ein Gleis, in dem schon ein anderer Zug steht, noch langsamer einfahren dürfen als es die Tieflage des Bahnhofes erfordert.

Außerdem können nicht mehr unbeschränkt Züge aus verschiedenen Richtungen gleichzeitig ein- und ausfahren, denn im Gegensatz zum Kopfbahnhof werden im Durchgangsbahnhof Fahrstraßen gekreuzt, das heißt es führen Weichen über den Weg, den auch andere Züge fahren müssen. Sie können also nur nacheinander ein- und ausfahren, die Zeit dazwischen beträgt jedesmal etwa 3 Minuten.

- Die ohnehin geschwächte Leistungsfähigkeit wird so noch weiter beschnitten.
- Daraus folgen längere Wege und Wartezeiten beim Umsteigen.

Deshalb:

Wenn Geld da ist, soll es auch sinnvoll eingesetzt werden!
Stuttgart - Ulm ca 30 min, Stuttgart - Nürnberg ca.85 min,
ein leistungsfähiges Güterverkehrsnetz und viele neue Bahnhöfe:

oder: Ein Stuttgart 21, das Stuttgart und dem Land verkehrlich nützt

1. *Neubaustrecke Plochingen – Ulm*

Für Fernverkehr, Güterverkehr und schnellen Regionalverkehr. Länge ca. 60 km
Streckenhöchstgeschwindigkeit 300 km/h, (Regelgeschwindigkeit eher 240 km/h) mit Ausbau der Zulaufstrecke bis Esslingen wie im Konzept „K21“, zweigleisig mindestens bis zum Tunnelportal oder bis in die Mitte des Tunnels wie beim Lötschberg-Basis.
Der Bahnhof Göppingen wird durchfahren bzw. angebunden, ein neuer Bahnhof westlich von Geislingen ist möglich. Besonderheit: 25 km *langer Tunnel, auch eingleisig nützlich*

2. *Neubaustrecke (Süßen -)Donzdorf – Heidenheim (- Nördlingen)*

Für Fernverkehr, leichten Güterverkehr und Regionalverkehr, Länge ca 28 km
Streckenhöchstgeschwindigkeit 230 km/h (außer Einfahrt HDH und Süßen), eingleisig. Bahnhöfe in Nenningen, Lauterstein, Steinheim (wenn 12 km langer Tunnel, dann auch güterzugtauglich) oder Böhmenkirch, Söhnenstetten und Sontheim. Kürzere Tunnel (neu) bei Donzdorf und unter dem Heidenheimer Naturtheater, oder, bei nördlicher Zufahrt, vor der Talbrücke

3. *Neubaustrecke Heidenheim – Nördlingen-Baldingen*

Für Fernverkehr, Regionalverkehr und Güterverkehr, Länge ca 30 km, eingleisig. Zur Umfahrung Nördlingens in Richtung Gunzenhausen ca 1,5 km Weiterführung – Streckenhöchstgeschwindigkeit 300 km/h, Bahnhöfe in Nattheim, Neresheim, Ohmenheim, Dehnlingen, Utzmemmingen und Nähermemmingen

4. *Ringschluss (Böblingen -) Flughafen Stuttgart – Mettingen (- Stuttgart Hbf)*

Für S-Bahn, Regionalbahn, schnellen Regionalverkehr und Fernverkehrszüge
Streckenhöchstgeschwindigkeit 130 km/h, zweigleisig, Haltepunkte in Plieningen und Parksiedlung, Bahnhof in Scharnhausen

5. *Neubaustrecke Scharnhausen – Plochingen*

Für S-Bahn, Regionalbahn, schnellen Regionalverkehr und Fernverkehrszüge
Streckenhöchstgeschwindigkeit 130 km/h, zweigleisig. Bahnhof in Denkendorf, Haltepunkte in Nellingen und Deizisau

6. *Neubaustrecke Flughafen Stuttgart – Nürtingen*

Für S-Bahn, leichte Güterzüge und schnellen Regionalverkehr, zweigleisig für 120 km/h, Halte in Sielmingen, Neuhausen, Wolfschlugen und Zizishausen.

7. *Neubaustrecke oder Verbindungskurve Goldberg – Sindelfingen*

Für S-Bahn nach Sindelfingen direkt und Güterzüge

8. *Rohrer Kurve* für direkte Züge aus Richtung Sindelfingen und Böblingen zum Flughafen, siehe auch oben Nummer 4, zweigleisig

9. *Wiederinbetriebnahme und Elektrifizierung der WEG-Strecke nach Enzweihingen für S-Bahnen, Neubau eines Bahnsteigs am Bahnhof Vaihingen mit Übergang zu Fern- und schnellen Regionalzügen*

10. *Untertunnellung von Rastatt mit Abzweig nach Wintersdorf (s.u.) und Offenburg sowie weitere Streckenabschnitte der Rheintalbahn zwischen Riegel und Müllheim(Baden) – so kann der Vertrag mit der Schweiz erfüllt und die Orte entlang der Bestandsstrecke wirkungsvoll vom Güterverkehr entlastet werden!*

Außerdem möglich:

- *Wiederaufbau der Schwarzwaldbahn nach Calw*
- *Neubaustrecke Dätzingen – Böblingen*
- *Wiederinbetriebnahme der Strecke Ludwigsburg – Markgröningen*
- *Wiederinbetriebnahme der Zabergäubahn*
- *Wiederaufbau der Strecke Bietigheim-Bissingen – Freiberg (Neckar) für Güterzüge*

Mit den oben aufgeführten Baumaßnahmen ist es in Stuttgart möglich, einen 10-Minuten-Takt auf der S-Bahn zu fahren und die S-Bahn bis nach Calw, Vaihingen, Nürtingen und Göppingen zu führen!

zum Beispiel: (weitere Infos und Regionalverbindungen auf www.fahr-plan.info/stuttgart.pdf)

S1 Herrenberg – Böblingen – Stuttgart Hbf – Esslingen – Oberleningen (Teck)

S2 Sindelfingen – Stuttgart Hbf – Waiblingen – Schorndorf

S3 Nürtingen – Stuttgart Flughafen – Stuttgart Vaihingen – Stuttgart Hbf – Waiblingen – Backnang

S4 Calw – Böblingen – Stuttgart Vaihingen – Stuttgart Hbf – Ludwigsburg – Marbach – Steinheim (Murr)

S5 Enzweihingen – Ludwigsburg – Stuttgart Hbf – Stuttgart Flughafen – Plochingen – Göppingen

S6 Weil der Stadt – Korntal – Stuttgart Hbf – Stuttgart Schwabstraße

S7 Ringlinie Stuttgart Hbf (oben) – Korntal – Renningen – Böblingen – Stuttgart Flughafen – Esslingen – Hbf

S8 Markgrönningen – Ludwigsburg – Kornwestheim – Untertürkheim – Plochingen – Weilheim u. Teck

... und in Nachbarländern:

- *Neubaustrecke Günzburg – Augsburg*
verkürzt die Fahrzeit von Stuttgart nach München auf ca. 90 Minuten
- *Neubaustrecke Darmstadt – Abzweig Pfingstberg*
verkürzt die Fahrzeit von Stuttgart nach Frankfurt auf unter 60 Minuten
- *Wiederaufbau der Strecke von Rastatt nach Roeschwoog über Wintersdorf (Baden) und Elektrifizierung bis Strasbourg in Frankreich*
verkürzt die Fahrzeit von Frankfurt und Stuttgart nach Strasbourg und Paris erheblich und entlastet die Rheintalbahn zwischen Rastatt und Appenweiher vom TGV/ICE nach Strasbourg. Züge von Berlin und Frankfurt nach Strasbourg und weiter nach Südfrankreich brauchen in Strasbourg nicht mehr „Kopf“ machen und keine engen Kurven zu fahren.
- *Wiederaufbau der Strecke von Roeschwoog nach Hagenau und Anschluss an die Neubaustrecke nach Paris*
- so sinkt die Fahrzeit von Frankfurt und Stuttgart nach Paris mit ICE/TGV auf unter 3 Stunden – der Effekt für die Gesamtstrecke ist viel höher als die jetzt geplante Neubaustrecke Stuttgart – Ulm und ein kürzerer Halt in Stuttgart jemals bringen würde, selbst wenn man auf die Fahrgäste, die dort heute noch in 4 Minuten ein- und aussteigen, verzichtet.
- *Modernisierung und Wiederinbetriebnahme der Strecke von Nördlingen nach Gunzenhausen und weiter nach Pleinfeld (oder Georgsgemünd über Spalt) oder alternativ Neubau von Nördlingen in Richtung Treuchtlingen und Anschluß an die Neubaustrecke Ingolstadt – Nürnberg bei Allersberg im Zuge der Magistrale (London und Lissabon -)Paris – Stuttgart – Nürnberg – Prag*
- so sinkt die Fahrzeit zwischen Stuttgart und Nürnberg um eine halbe Stunde
- *Neubaustrecke von Sulzbach-Rosenberg nach Nýrany (- Pilsen) über Eslarn*
verkürzt die Fahrzeit von Nürnberg nach Prag zusammen mit den bereits begonnenen Maßnahmen in Tschechien (z.B. NBS Prag – Beroun) auf unter 2 Stunden, so werden Fahrzeiten auch von Stuttgart, Frankfurt und München nach Mittel- und Osteuropa deutlich attraktiver und schneller als das Flugzeug: München – Prag ca 3 Stunden, Stuttgart/Frankfurt – Prag ca. 3,5 Stunden. Eingleisige Strecke ausreichend – Bahnhöfe in Hahnbach, Hirschau, Schnaittenbach, Moosbach und in Tschechien – aber Elektrifizierung und zweigleisiger Ausbau von Nýrany nach Plzen und Ausbau der Bestandsstrecke ab Beroun erforderlich.