Stuttgart 21 – Leistungsfähigkeit

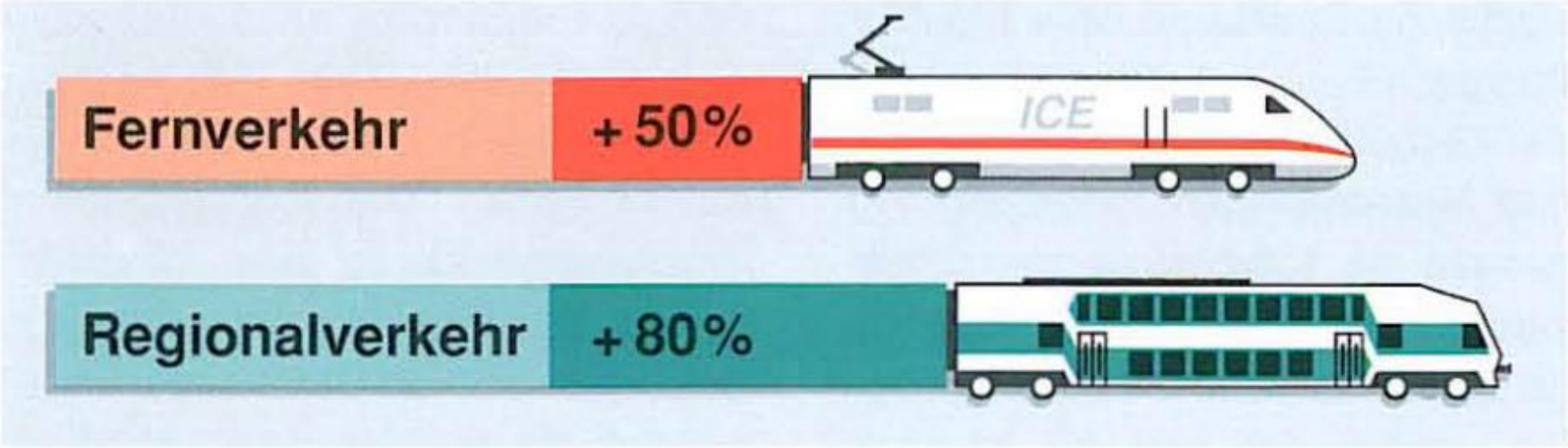
26.10.2016, Gemeinderat Stuttgart

Dr. C. Engelhardt

WikiReal.org

Ist ein Kapazitätsausbau <u>durch Stuttgart 21</u> ...

1. **... vorgesehen?**
2. **... plausibel?**
3. **... planfestgestellt?**
4. **... später nachgewiesen?**
5. **... gerichtlich bestätigt?**
6. **... vom EBA bestätigt?**
7. **... von der Politik bestätigt?**



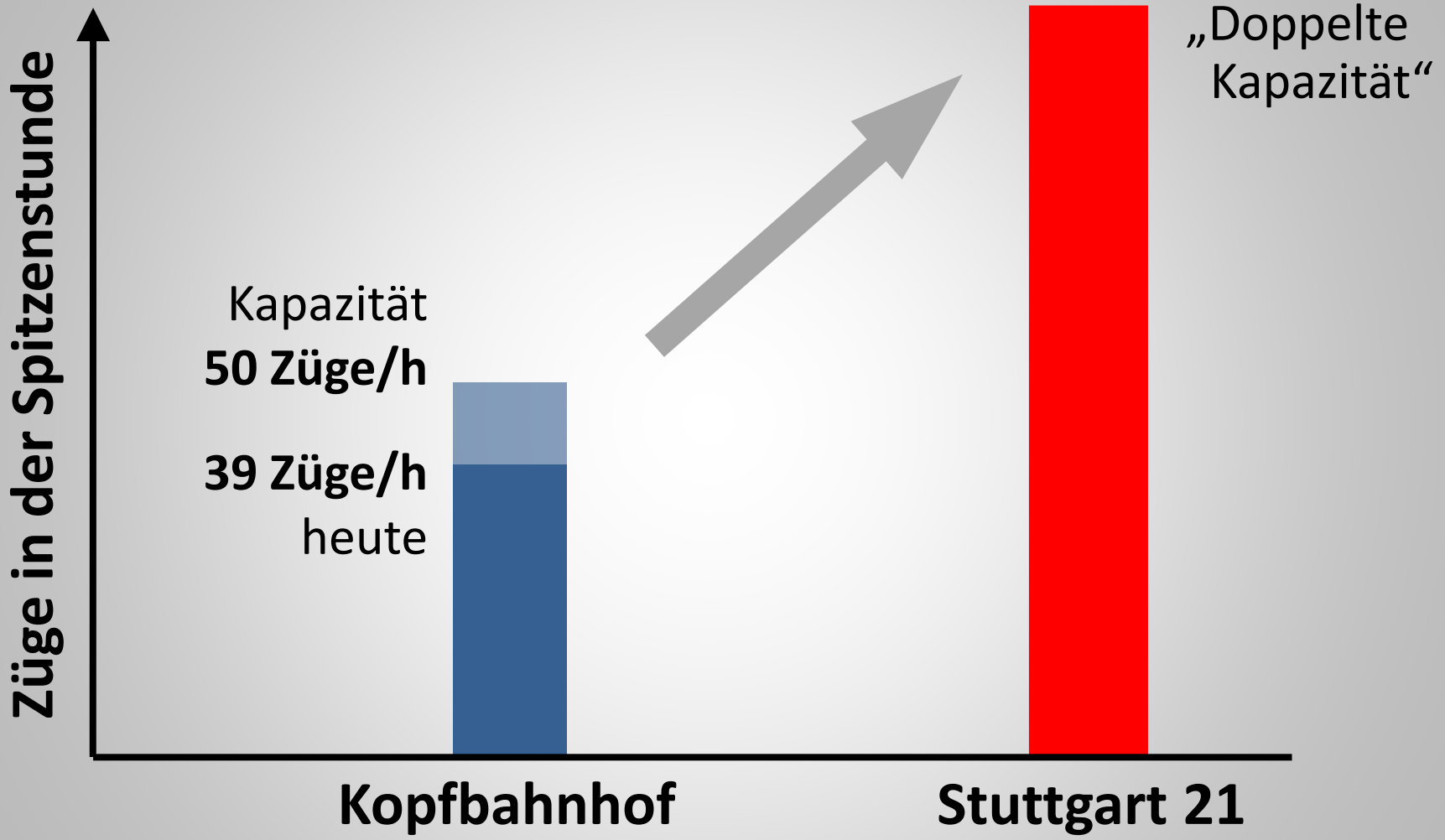
Für die Dimensionierung von »Stuttgart 21« wurde ein deutlich erhöhtes Angebot an Zugleistungen zugrunde gelegt.

1995, Stuttgart 21, Machbarkeitsstudie

Der neue Bahnhof: doppelt so leistungsstark mit Option zum Ausbau

Der neue Stuttgarter Hauptbahnhof ist als Durchgangsbahnhof doppelt so leistungsfähig wie der heutige Kopfbahnhof. Außerdem gibt es mehrere

05.2007 Broschüre „Neubauprojekt Stuttgart-Ulm“


Züge in der Spitzenstunde
Kapazität
50 Züge/h
39 Züge/h
heute
„Doppelte Kapazität“
Kopfbahnhof
Stuttgart 21

§ 3

GEGENSTAND DES VERTRAGES, FORTSCHREIBUNG DER KOSTEN UND ÄNDERUNGSMANAGEMENT

(1) Gegenstand dieses Vertrages ist die Durchführung und Finanzierung von Planung und Bau des Projektes. Die Vertragsparteien sind sich einig, dass das Projekt als Teil des Gesamtprojektes zum Zwecke der Verbesserung des Verkehrsangebotes realisiert werden soll.

2009 Finanzierungsvertrag

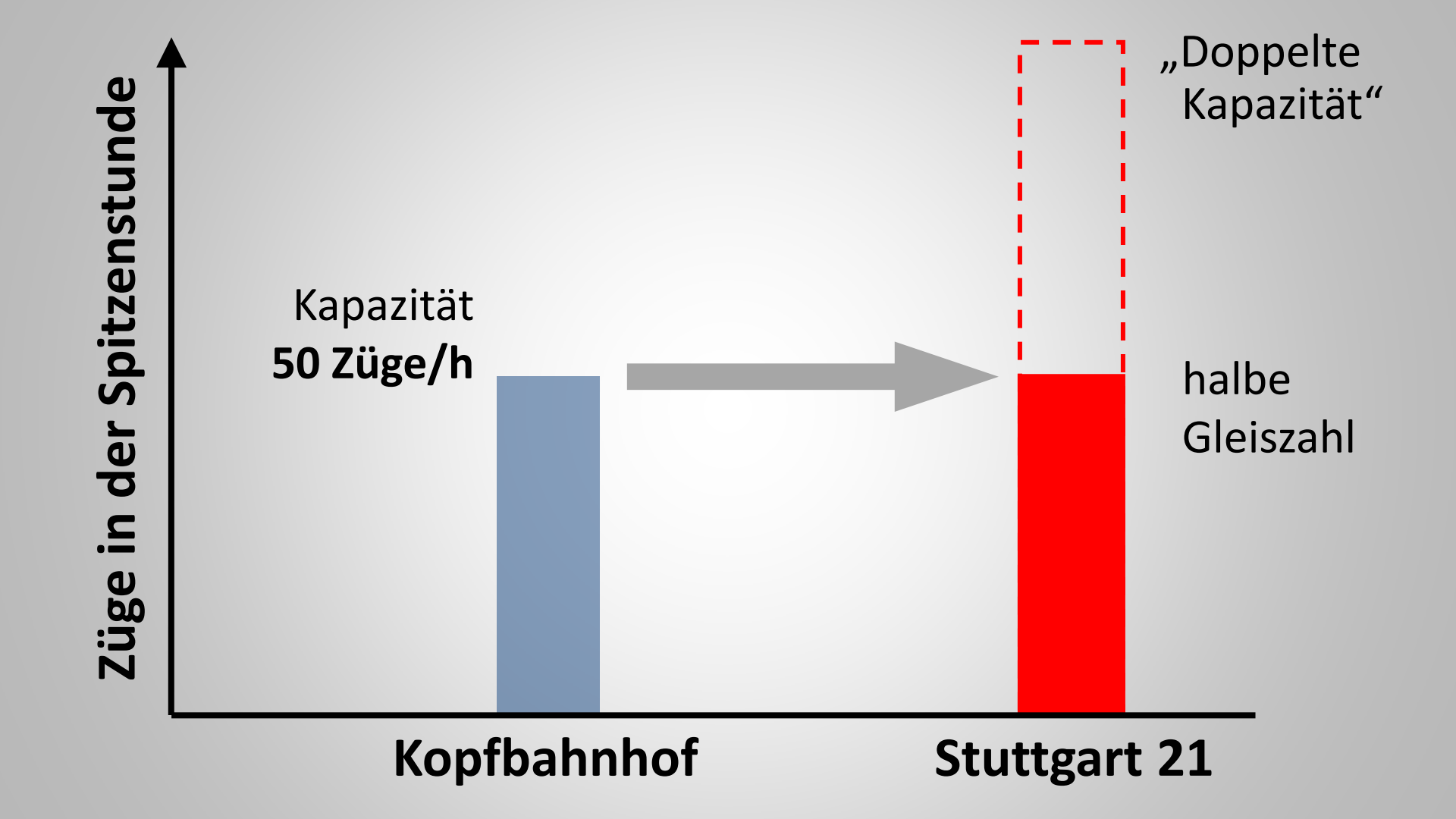
Ist ein Kapazitätsausbau <u>durch Stuttgart 21</u> ...

1. ... vorgesehen?
2. **... plausibel?**
3. ... planfestgestellt?
4. ... später nachgewiesen?
5. ... gerichtlich bestätigt?
6. ... vom EBA bestätigt?
7. ... von der Politik bestätigt?

„Es ist international unstrittig, dass ein Kopfbahnhof doppelt so viele Gleise braucht wie ein Durchgangsbahnhof.“

Stuttgarter Nachrichten, 15.01.2011

2011 Prof. Gerhard Heimerl


Züge in der Spitzenstunde
Kapazität
50 Züge/h
„Doppelte Kapazität“
halbe Gleiszahl
Kopfbahnhof
Stuttgart 21

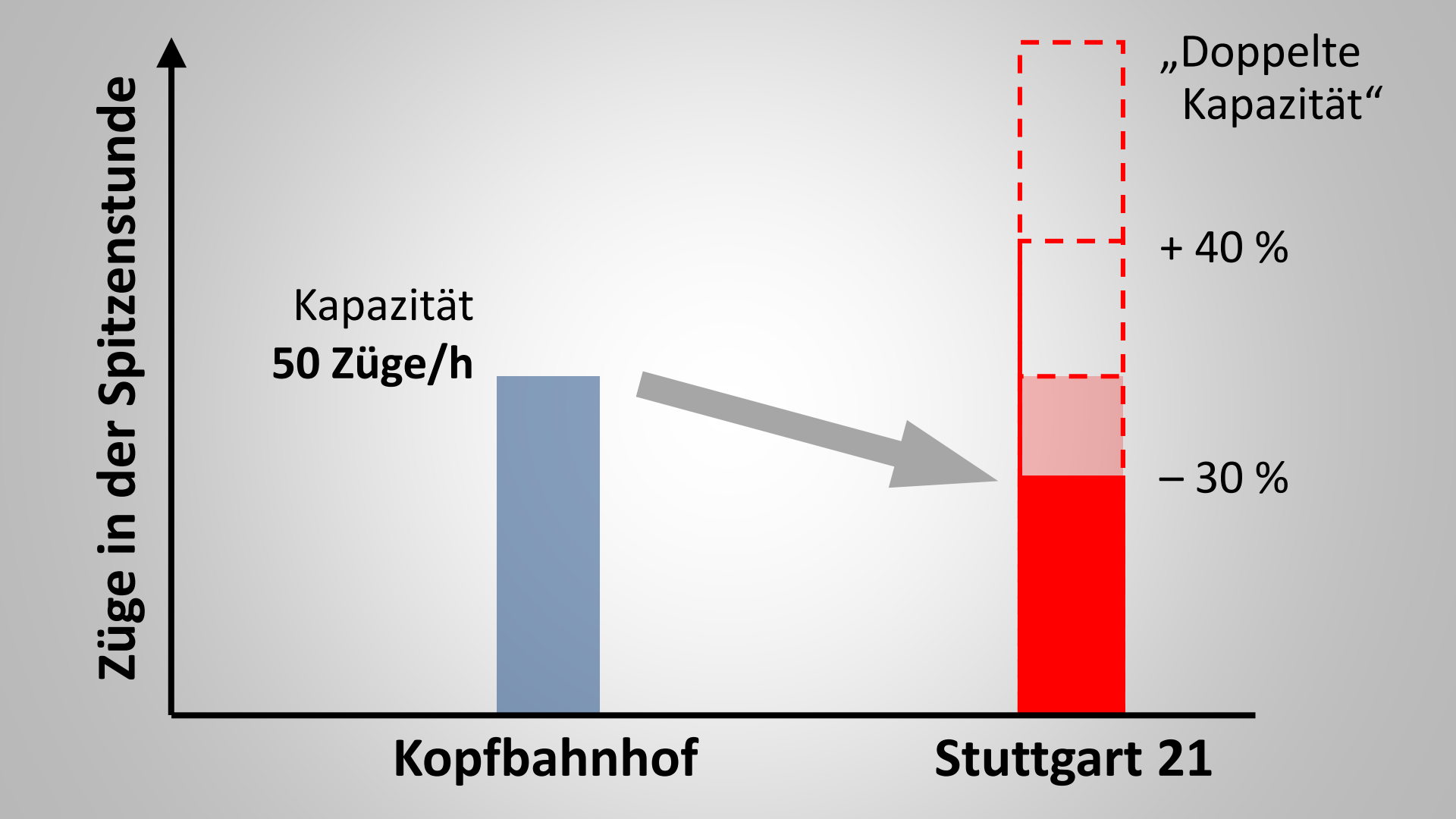
Stuttgart 21: Leistung von Durchgangs- und Kopfbahnhöfen

Dr. Christoph M. Engelhardt, München

Der Fortgang des Grossprojektes Stuttgart 21 hängt nach dem Machtwechsel in Baden-Württemberg um so mehr am Ausgang des sogenannten Stresstests, der derzeit in

deutscher Bahnhöfe. Der Leistungsvorteil der Durchgangsbahnhöfe gegenüber den Kopfbahnhöfen liegt in der Praxis bei gut 40 %.

rchgangs-
r Vorstand
r Schlich-
benötige


Züge in der Spitzenstunde
Kapazität
50 Züge/h
„Doppelte Kapazität“
+ 40 %
– 30 %
Kopfbahnhof
Stuttgart 21

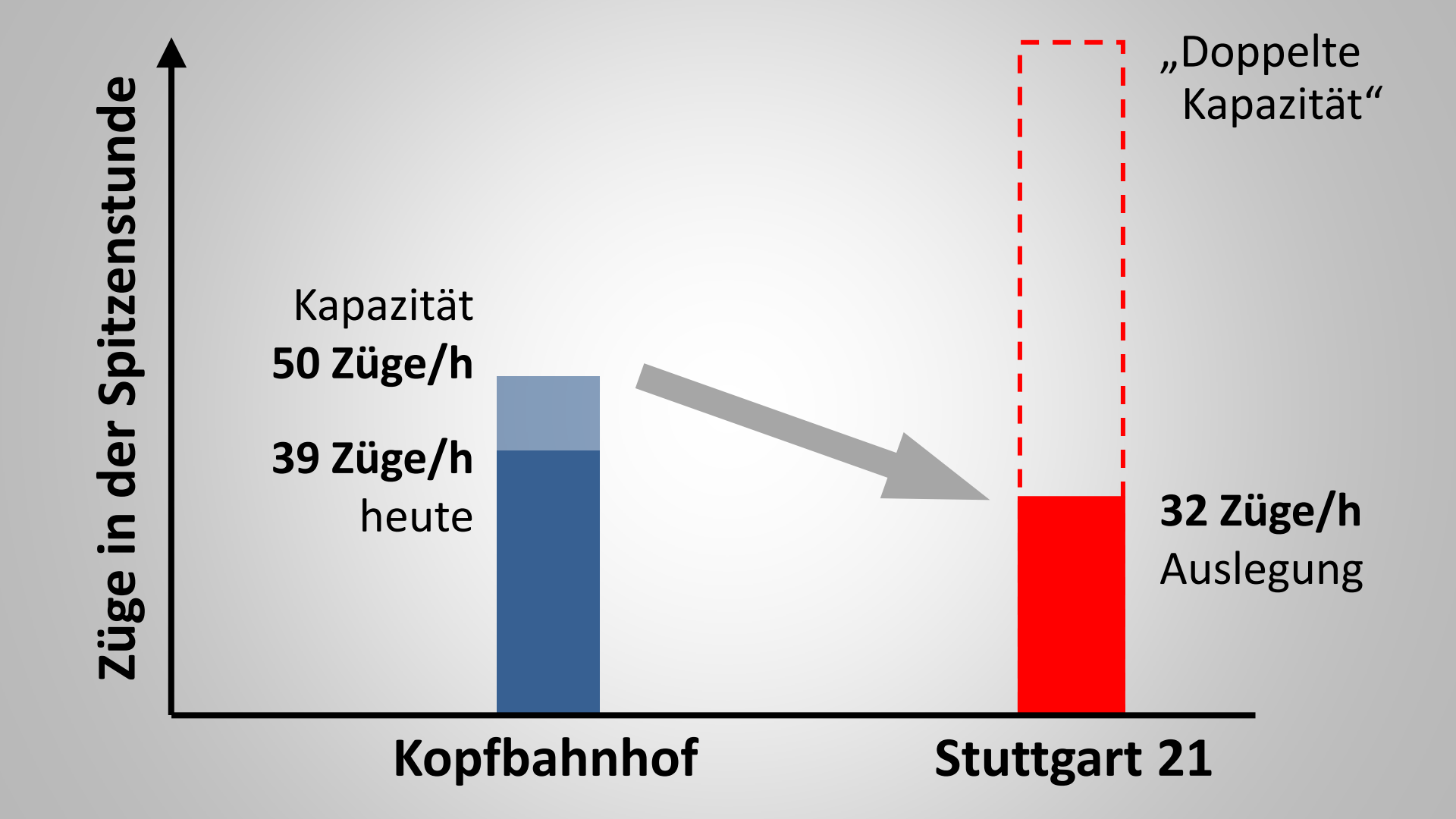
Ist ein Kapazitätsausbau <u>durch Stuttgart 21</u> ...

1. ... vorgesehen?
2. ... plausibel?
3. **... planfestgestellt?**
4. ... später nachgewiesen?
5. ... gerichtlich bestätigt?
6. ... vom EBA bestätigt?
7. ... von der Politik bestätigt?

kann. In der Zusammenfassung (S. 65, 66) heißt es: "Für den Bahnhof Stuttgart 21 stellt unter bestimmten Randbedingungen eine Bahnsteiggleisanlage mit 8 Gleisen eine optimale Bemessung dar. Die festgestellte starke Vertaktung der Fahrpläne auf einigen Zulaufstrecken (...) ist typisch für diesen Teil des Netzes und günstig für die Bemessung. Daher reicht (...) eine solche Anlage für hierauf abgestimmte Betriebsprogramme mit 32 bis 35 Gleisbelegungen je Stunde aus (...). Unter

Planfeststellungsbeschluss PFA 1.1, 28.01.2005, S. 204

Planfeststellungsbeschluss 2005


Züge in der Spitzenstunde
Kapazität
50 Züge/h
39 Züge/h
heute
„Doppelte Kapazität“
32 Züge/h
Auslegung
Kopfbahnhof
Stuttgart 21

3. Anforderungen an die Streckenleistungsfähigkeit im Korridor Stuttgart – Ulm

3.1 Anforderungen an die künftige Eisenbahninfrastruktur des Bahnknotens Stuttgart

Das Betriebsszenario BVWP 2003 sieht für die Zukunft eine Erhöhung des Zugangebots um ca. 50 % im Bahnhof Stuttgart Hbf und um ca. 30 % in Ulm Hbf gegenüber dem Angebot von 2001 vor. Die Gegenüberstellung dieser Zugangebote mit denen des Jahres 2001 verdeutlicht die Bedeutung dieser Angebotserweiterung.

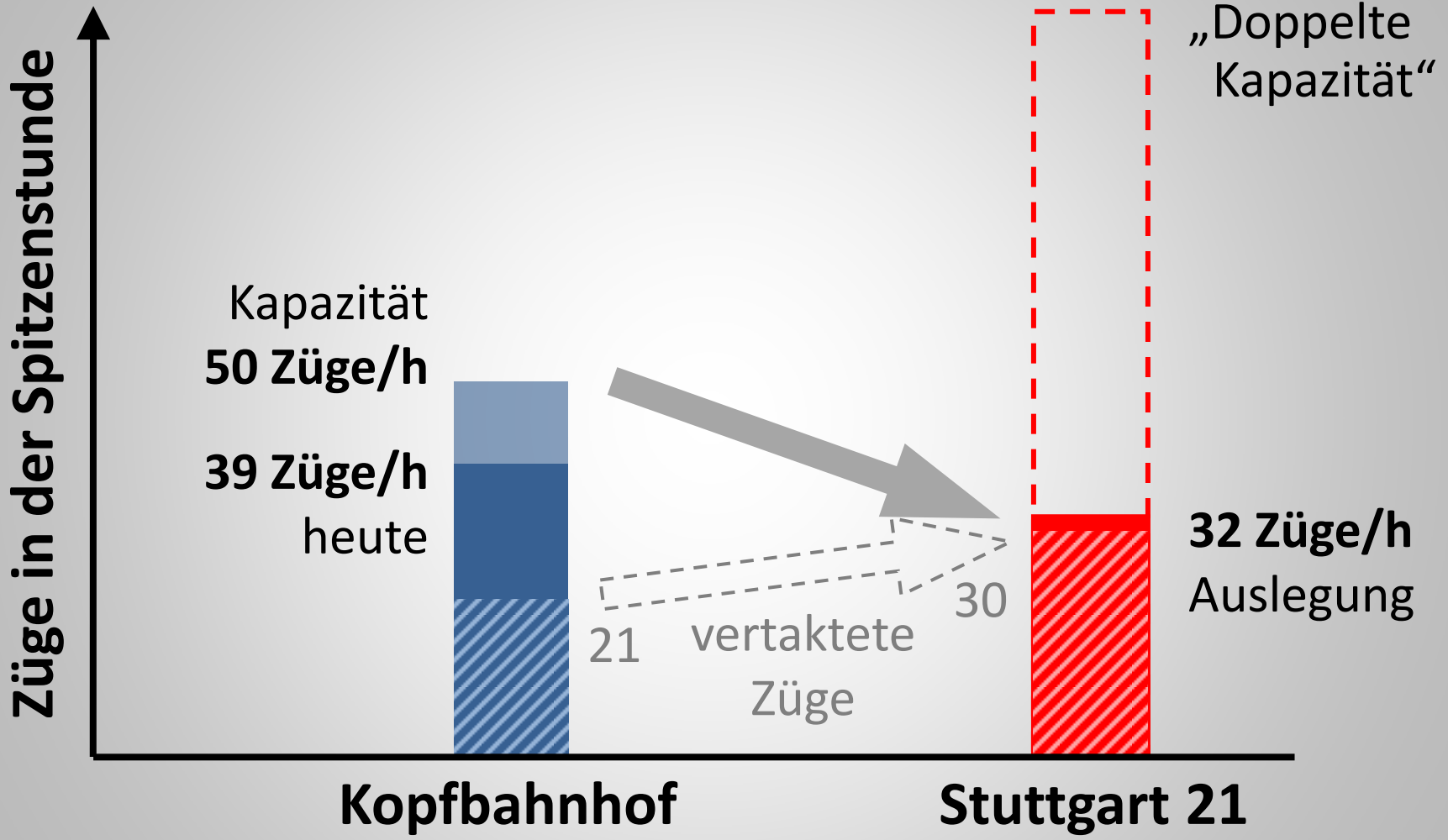
3.2 Verkehrsangebot/ Züge ab Stuttgart (heute und 2015[5])

Das Betriebsszenario BVWP 2003 sieht für 2015 folgende werktägliche Ankünfte bzw. Abfahrten im Stuttgarter Hauptbahnhof vor:

---

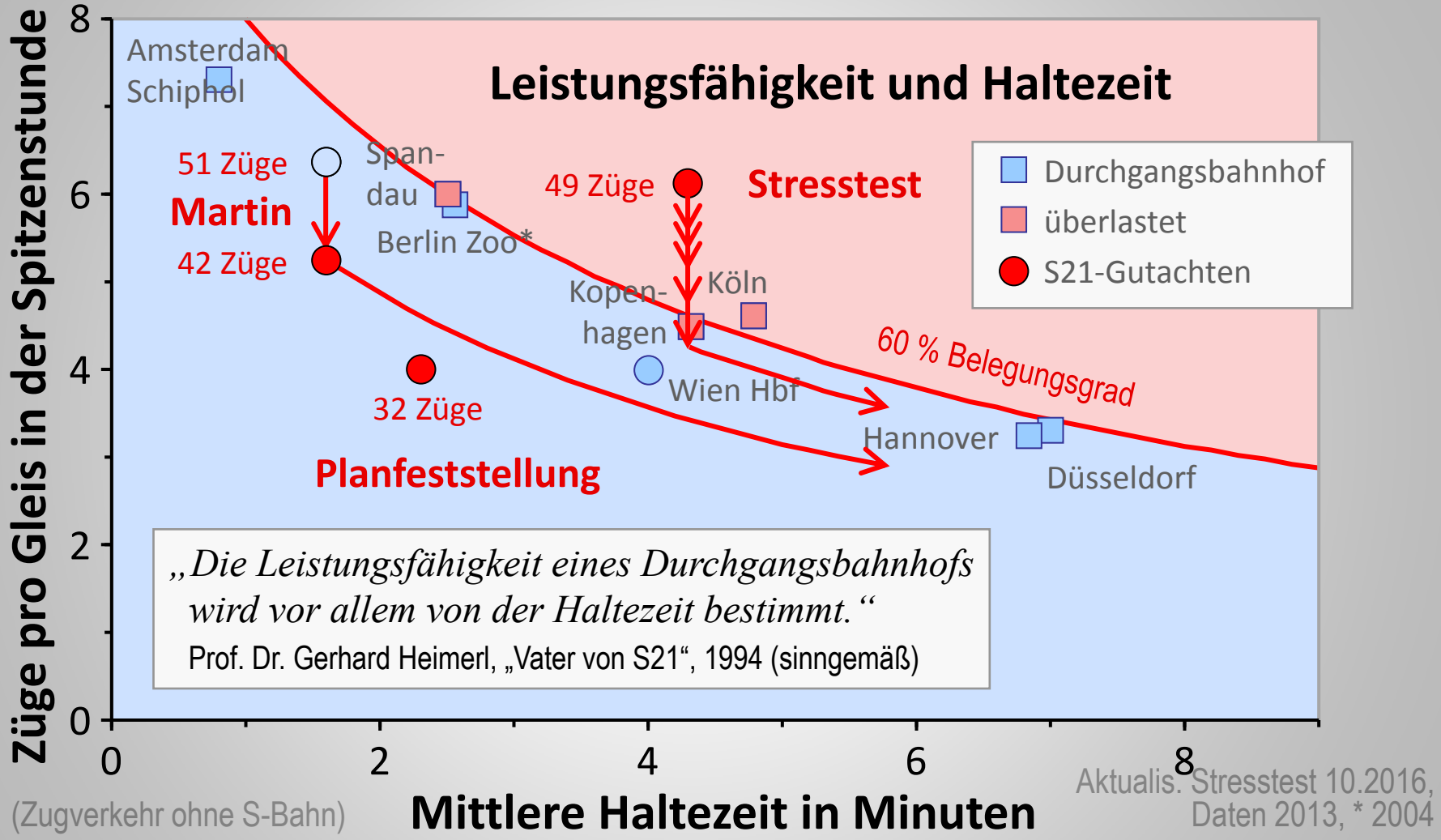
5 Hier sind nur die im Takt verkehrenden Züge dargestellt, daher weichen die Zahlen sowohl von denen des Fahrplans 2001 als auch von denen des Betriebsszenarios BVWP 2003 - nach unten - ab.

Finanzierungsvertrag, 02.04.2009, Anlage 3.2a Anh. 1, S. 6, 7


Züge in der Spitzenstunde
Kapazität
50 Züge/h
39 Züge/h
heute
21
vertaktete
Züge
30
„Doppelte
Kapazität“
32 Züge/h
Auslegung
Kopfbahnhof
Stuttgart 21

Ist ein Kapazitätsausbau <u>durch Stuttgart 21</u> ...

1. ... vorgesehen?
2. ... plausibel?
3. ... planfestgestellt?
4. **... später nachgewiesen?**
5. ... gerichtlich bestätigt?
6. ... vom EBA bestätigt?
7. ... von der Politik bestätigt?


Leistungsfähigkeit und Haltezeit
Züge pro Gleis in der Spitzenstunde
Mittlere Haltezeit in Minuten
0
2
4
6
8
Amsterdam Schiphol
51 Züge
Martin
42 Züge
Span-dau
Berlin Zoo*
49 Züge
Stresstest
Köln
Kopen-hagen
Wien Hbf
32 Züge
Planfeststellung
60 % Belegungsgrad
Hannover
Düsseldorf
Durchgangsbahnhof
überlastet
S21-Gutachten
„Die Leistungsfähigkeit eines Durchgangsbahnhofs wird vor allem von der Haltezeit bestimmt.“
Prof. Dr. Gerhard Heimerl, „Vater von S21“, 1994 (sinngemäß)
(Zugverkehr ohne S-Bahn)
Aktualis. Stresstest 10.2016, Daten 2013, * 2004

From: [redacted]
To: WikiReal / Dr. Christoph Engelhardt
Cc: [redacted]
Sent: Monday, September 30, 2013 11:35 AM
Subject: AW: Aktualisierte Fragensammlung zum Stresstest

Sehr geehrter Herr Dr. Engelhardt,

SMA und DB haben mitgeteilt, keine Veranlassung zu sehen sich nochmals zu äußern. DB hat ein entsprechendes Schreiben angekündigt, das bislang noch nicht eingegangen ist. Dann werden wir im Haus entscheiden, wie wir damit umgehen.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]
Referat 3 6 - Bahnprojekt Stuttgart - Ulm,
Haushalt, Koordination

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur
Baden -Württemberg
Hauptstätter Straße 67

70178 Stuttgart

PFA 1.3, Anhörung, Antworten der DB auf 202 Anträge

wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Anhörung_PFA_1.3/DB_09.2015

Ist ein Kapazitätsausbau <u>durch Stuttgart 21</u> ...

1. ... vorgesehen?
2. ... plausibel?
3. ... planfestgestellt?
4. ... später nachgewiesen?
5. **... gerichtlich bestätigt?**
6. ... vom EBA bestätigt?
7. ... von der Politik bestätigt?

Leitsatz

Die Beeinträchtigung des Eigentums infolge eines bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses stellt jedenfalls grundsätzlich keinen schweren Nachteil für das Gemeinwohl im Sinne des § 49 Abs 2 S 1 Nr 5 VwVfG dar, selbst wenn mehrere Eigentümer betroffen sind und sich die Eigentumsbeeinträchtigungen als rechtswidrig erweisen.(Rn.55)

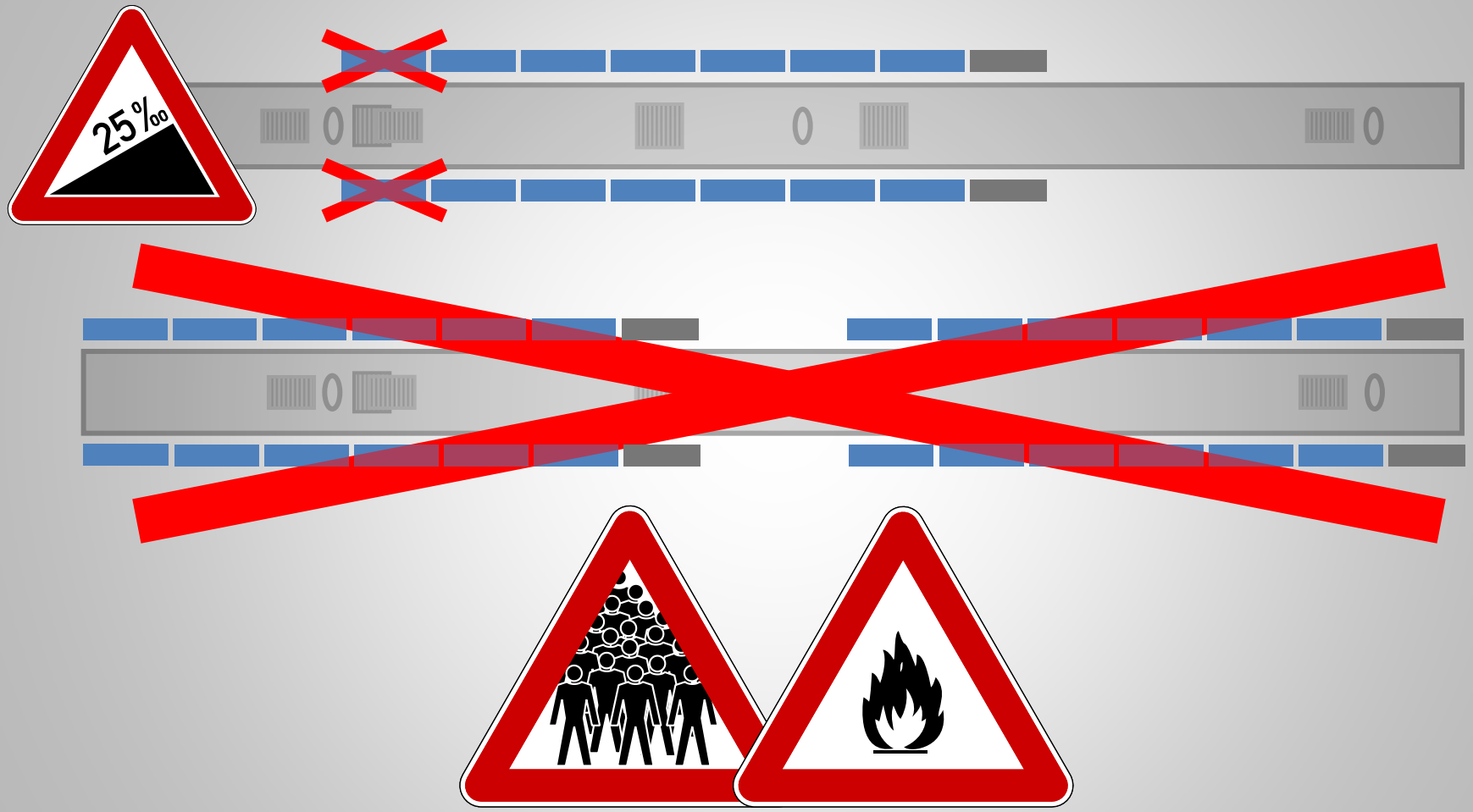
für sich reklamiert, nicht gesprochen werden. Insbesondere ergab sich die Kapazität von 32 Zügen pro Stunde bereits aus dem Gutachten von Prof. Schwanhäußer, das dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde lag und das auch Gegenstand des Verfahrens 5 S 848/05 war. Es kommt

VGH Baden-Württemberg, 03.07.2014, Az 5 S 2429/12, Leitsatz, Rn. 47

VGH 2014

Ist ein Kapazitätsausbau <u>durch Stuttgart 21</u> ...

1. ... vorgesehen?
2. ... plausibel?
3. ... planfestgestellt?
4. ... später nachgewiesen?
5. ... gerichtlich bestätigt?
6. **... vom EBA bestätigt?**
7. ... von der Politik bestätigt?


25‰

betrieblichen Regelungen“. Erst zur Inbetriebnahme müsse die Bahn den detaillierten Brandschutznachweis liefern. Das schließe „dann auch die Einführung betrieblicher und technischer Regelungen ein“, so die Behörde.

Stuttgarter Nachrichten, 20.03.2015

EBA zum Brandschutz

Ist ein Kapazitätsausbau <u>durch Stuttgart 21</u> ...

1. **... vorgesehen?**
2. **... plausibel?**
3. **... planfestgestellt?**
4. **... später nachgewiesen?**
5. **... gerichtlich bestätigt?**
6. **... vom EBA bestätigt?**
7. **... von der Politik bestätigt?**

(Kapazitätsrückbau)

Sollten sich im Zusammenhang mit dem Projekt „Stuttgart 21“ Sachverhalte ergeben, die ein Verfahren nach § 11 AEG erfordern, ist es ausreichend, dieses zeitnah zur Außerbetriebnahme des bisherigen Bahnhofs und seiner Zulaufstrecken zu führen.

Antwort des Bundesverkehrsministeriums vom 15.12.2012
auf eine Frage der Abgeordneten Sabine Leidig
zu Kapazitätsrückbau und Fehlern im Stresstest

2011, Bundesverkehrsministerium

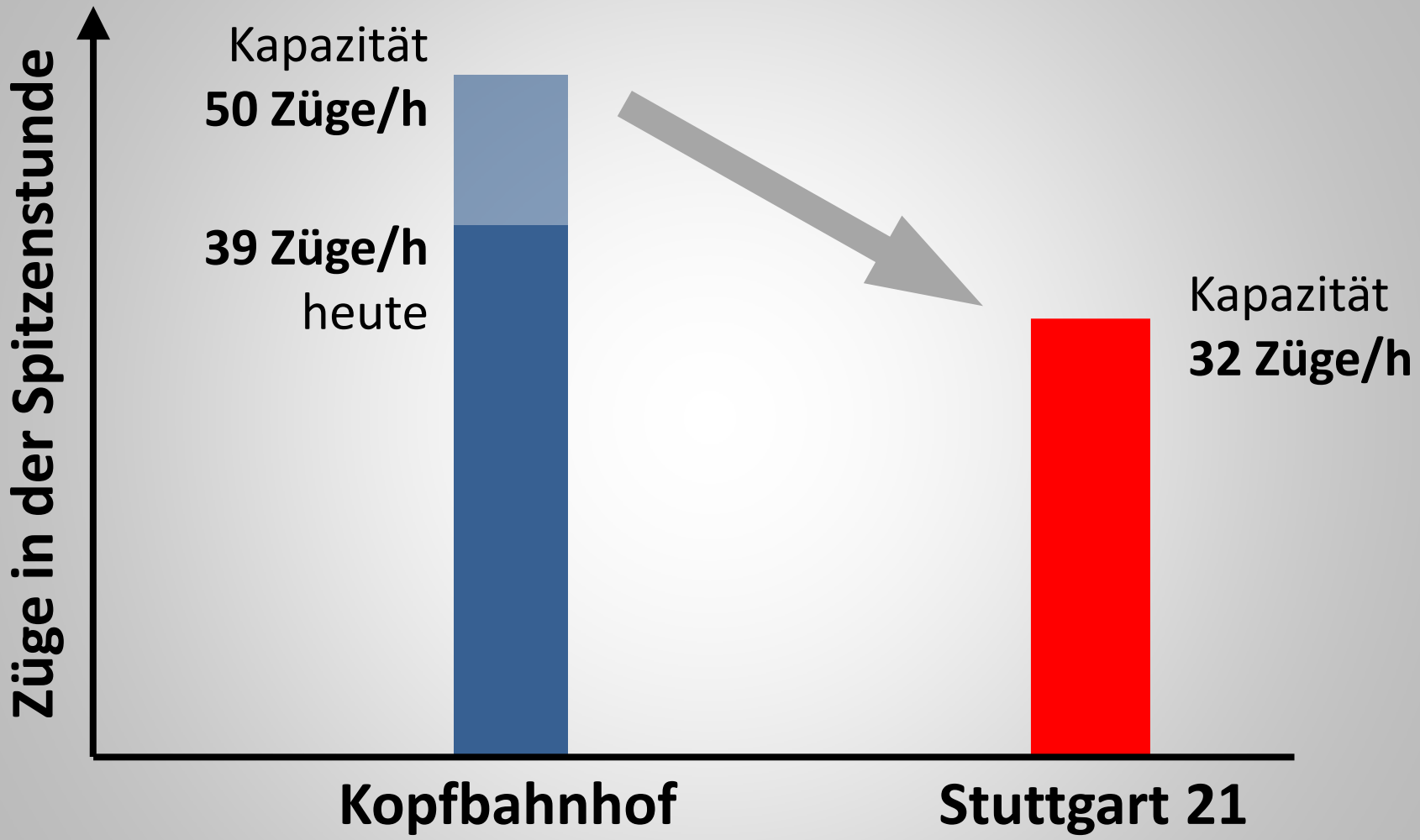
1. Eine Leistungsfähigkeit, umschrieben mit 32 Zügen pro Höchstbelastungsstunde, ist von vornherein Gegenstand der Planfeststellung gewesen, hat ihr also zugrunde gelegen, und ist auch vom Verwaltungsgerichtshof in den Verfahren, die unmittelbar gegen den Planfeststellungsbeschluss gerichtet wurden, wiederholt bestätigt worden.

Prof. Dr. Christian Kirchberg, 02.07.2015
Stuttgarter Gemeinderat, Niederschrift 91 TOP 3, S. 2

2015, 4. BB, Stuttgarter Gemeinderat

Ist ein Kapazitätsausbau <u>durch Stuttgart 21</u> ...

1. ... vorgesehen?
2. ... plausibel?
3. ... planfestgestellt?
4. ... später nachgewiesen?
5. ... gerichtlich bestätigt?
6. ... vom EBA bestätigt?
7. ... von der Politik bestätigt?


Züge in der Spitzenstunde
Kapazität
50 Züge/h
39 Züge/h
heute
Kapazität
32 Züge/h
Kopfbahnhof
Stuttgart 21