



**PRESSEKONFERENZ 22.11.2011 - Hotel am SCHLOSSGARTEN - Stuttgart**

**Ingenieure22: Prüfung und Bewertung des Gutachtens zur Leistungsfähigkeit des Kopfbahnhofs: Es bleibt dabei: 56 Züge pro Stunde!!**

Am 27.10.2011 wurde das Ergebnis des Gutachtens der VIEREGG-RÖSSLER GmbH "Ermittlung der Leistungsfähigkeit des Stuttgarter Hauptbahnhofs in seiner heutigen Gleiskonfiguration" veröffentlicht und zur unabhängigen Prüfung dem Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI) und dort der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) übergeben (dapd berichtete darüber). Parallel dazu wurde der Nahverkehrsexperte Dr. Felix Berschin mit einer Begutachtung betraut.

Gerade noch rechtzeitig zur Pressekonferenz erreicht uns ein Schreiben des Verkehrsministeriums (MVI), in dem das Ergebnis der vom MVI zur Prüfung beauftragten NVBW bekannt gegeben wird. Somit liegen nun die Ergebnisse der Prüfungen vor.

In beiden Fällen kommen die Prüfer zu der übereinstimmenden Überzeugung, dass der Kopfbahnhof ohne große Modifikationen 50 +X ankommende Züge bewältigt. Damit ist die von vielen Fachleuten geäußerte Erwartung von weiteren Bahnexperten bestätigt. Schaut man sich die Prüfergebnisse genauer an, so erkennt man, dass die 50 Züge bereits mit dem derzeit ohnehin laufenden Umbau bereitgestellt werden, also ohne Zusatzaufwand und einschließlich der bestehenden Zulaufgleise. Durch eine spezielle Modifikation der Signaltechnik (LZB) sind ohne größere Kosten dann bis zu 56 Züge möglich.

Man kann es nicht oft genug wiederholen: der Kopfbahnhof ist weitaus leistungsfähiger als es der geplante Tiefbahnhof des Projekts Stuttgart21 je sein wird, auch die Zulaufgleise stellen entgegen immer wieder geäußerter Bedenken kein prinzipielles Hindernis für diese Leistungsfähigkeit dar.

So wird es immer unbegreiflicher, dass in Erwartung steigender Nachfrage im Personennahverkehr mit einem Aufwand von mindestens 4,5 Milliarden Euro die Schieneninfrastruktur des Bahnknotens Stuttgart auf Dauer und ohne jegliches Erweiterungskonzept auf die allenfalls befriedigend abzufertigenden 49 ankommenden Züge zurückgebaut werden soll. Die hohe Leistungsfähigkeit des Kopfbahnhofs begründet eigentlich den Wegfall der Geschäftsgrundlage für das Projekt Stuttgart21.

Die Pressekonferenz am 22.11.2011 bringt die Initiatoren des Gutachtens, die Gutachter und die Prüfer zusammen, um Ihnen Rede und Antwort stehen zu können.

**Dr. Felix Berschin, Nahverkehrsberatung Südwest:  
17 Bahnsteig- und 5+9 Zu-/Ablaufgleise sind besser als 8 Bahnsteig- und 8 Zu-/Ablaufgleise - Der Kopfbahnhof kann 50 plus X.**

Felix Berschin, Partner der auf Nahverkehr spezialisierten Nahverkehrsberatung Südwest, erklärte anhand der vorausschauend gebauten Gleisanlagen des Stuttgarter Hauptbahnhofs, dass dieser schon heute mehr vermag, als der Tiefbahnhof von Stuttgart 21 jemals zu leisten im Stande ist.

Der Kopfbahnhof hat neben den 5 eigenen Zu-/Ablaufgleisen 4 weitere Gleise, die mit der S-Bahn genutzt werden können. Allein hier schlummert ein Potenzial von 9 zusätzlichen Zugfahrten. Weiteres gewaltiges Potenzial hat die Panoramabahn von Böblingen - Vaihingen. Neben den heute in der Rush-Hour verkehrenden 3 Zügen könnten hier problemlos 4 weitere Züge untergebracht werden, was mehrmals pro Monat anlässlich von Störungen im S-Bahn-Tunnel demonstriert wird.

Allein hiermit ist man schon bei über 50 Ankünften in der Hauptverkehrszeit. Berschin ist sich sicher, dass ein Stresstest mit einem derartigen Fahrplan nicht nur das selbst nach den DB Definition nur maaue Ergebnis "wirtschaftlich optimal" sondern "premium" erhalten würde.

Im Gegensatz zum Tiefbahnhof Stuttgart 21 gibt es beim Kopfbahnhof dank 17 Gleisen (Gleis 1 bis 16 und Gleis 1a) immer freie Einfahrt und die Behinderungen beim Zulauf sind wesentlich geringer als bei Stuttgart 21. Der Tiefbahnhof kann seine 8 Zu- und Ablaufgleise überhaupt nicht ausnutzen: Nicht nur die Bahnsteige sind so knapp, dass viele Züge kundenfeindlich hintereinander stehen müssen, sondern auch viele Fahrwege der Züge kreuzen sich bei der Ein- oder Ausfahrt. Letzteres ist beim Kopfbahnhof wegen der genialen Überwerfungsbauwerke deutlich weniger störend.

So können z.B. endende Züge ohne jegliche Behinderungen von einfahrenden Zügen in den Abstellbahnhof fahren oder von Zuffenhausen können die Züge schon in Stuttgart Nord zwei verschiedene Fahrwege zum Hauptbahnhof wählen, so dass hier große Flexibilität vorhanden ist.

Den größten Vorteil hat der Kopfbahnhof vor allem für die südlichen Landesteile. So müssen Züge der Gäubahn von Konstanz, Singen, Villingen und Freudenstadt heute nur auf die S-Bahn im Bereich Herrenberg - S-Vaihingen Rücksicht nehmen, sonst haben sie freie Bahn.

Bei Stuttgart 21 müssen sie sich zwischen Rohr und Flughafen mit zwei weiteren S-Bahnen abstimmen und haben zudem einen eingleisigen Haltepunkt am Flughafen. Vom Flughafen schließlich müssen sie sich mit den ICE Zügen von Ulm und den Regionalzügen von Tübingen den Platz teilen.

Schließlich müssen sie am Tiefbahnhof noch auf ein freies Gleis fahren und es ist zweifelhaft, ob überhaupt die vorgesehene Einfahrt aus hohen Gefällen in einem schräg liegenden Bahnhof auf ein Gleis, das bereits besetzt ist (Doppelbelegung) behördlich gestattet wird. "Wenn solch ein Gäubahnzug pünktlich ankommt, ist das wie Weihnachten und Ostern zusammen", so Berschin abschließend.

**Egon Hopfenzitz, früherer langjähriger Stuttgarter Bahnhofschef:  
Es bleibt dabei: 56 Züge**

Es gibt Bahnhöfe und Haltepunkte der Bahn mit der Aufgabe, nur kurz anzuhalten, damit Reisende aus- und einsteigen können, meist auf dem flachen Land. Es gibt aber auch Knotenbahnhöfe, auf denen Reisende umsteigen können

Es gibt sogar barrierefreie Großknoten wie Stuttgart Hbf, auf denen 8 Regionallinien und 5 Fernlinien = 13 Linien miteinander korrespondieren.

Ein Großknoten wie Stuttgart benötigt Gleise, Gleise und nochmals Gleise für Züge, - und Bahnsteige, Bahnsteige und nochmals Bahnsteige für die Reisenden. Und nicht nur 8 Gleise an nur 4 Bahnsteigen, wie im barrierebehafteten Tiefbahnhof geplant, um nur 49 Züge aufnehmen zu können.

In der Schlichtung am 29. Juli habe ich die tägliche Stundenleistungsfähigkeit des heutigen Kopfbahnhofs nach Auswertung des graphischen Gleisbelegungsplans mit 56 Zügen angegeben und dem wurde von der DB nicht widersprochen:

- 56 Züge unter Berücksichtigung der Kapazität der Zulaufstrecken
- mehr als 56 Züge -- bis zu 68-72 Züge ohne Beschränkung durch Zulaufstrecken.

56 Züge wurden auf Initiative der "Ingenieure22 – Für den Kopfbahnhof" durch die Beraterfirma VIEREGG-RÖSSLER GmbH mit mathematischer Methode als Leistungsfähigkeit ermittelt.

2 Methoden, 2 Ergebnisse: jeweils 56 Züge.

Graphisch 56 Züge, mathematisch 56 Züge und dies sind nach Adam Riese eben mehr als 49 Züge.

Deshalb:

- Ja zum Kopfbahnhof mit einer Leistungsfähigkeit von 56 Zügen pro Stunde
- Ja zum Ausstieg aus dem Minitiefbahnhof mit nur 49 Zügen pro Stunde

## **Sven Ritter, Schienenverkehrsgesellschaft mbH (SVG), Stuttgart + Horb: Vorteile des heutigen Kopfbahnhofs für den Sonderverkehr überwiegen!**

Der heutige Kopfbahnhof ist optimal für den Schienensonderverkehr geeignet. Durch seine Kapazität von 17 bzw. 15 Gleisen ist es möglich, die Zustiegszeiten am Stuttgarter Hbf optimal zu gestalten. So können z.B. bei Sonderfahrten mit potentiell problematischem Publikum vor Einlass in den Zug Taschenkontrollen auf Pyrotechnik, Glasflaschen und sonstiger sicherheitsgefährdender Gegenstände durchgeführt werden, um die Reisenden in den eigenen Zügen und Wagen entsprechend schützen zu können. **Bei Stuttgart21 ist dergleichen nicht mehr möglich!**

Ohne diese Maßnahmen käme es in den meisten Fällen zu teilweise schwerwiegenden Beschädigungen oder anderen Straftaten im Zug, wie in der Vergangenheit die Verstärkerzüge zu den Auswärtsspielen des VfB Stuttgarts der DB AG gezeigt haben.

Durch die Menge der Reisenden, die im Sonderverkehr befördert werden, kommt es zwangsweise zu längeren Einstiegszeiten von bis zu einer Stunde, die im Tunnelbahnhof auch nicht näherungsweise möglich wären. Der Stresstest zum Tiefbahnhof hat diesen wichtigen Aspekt völlig ausgeklammert: **Das Segment 'Sonderzüge in der Personenbeförderung' wurde schlichtweg "vergessen".**

Bei dem geplanten S21-Tiefbahnhof dürfen nahezu alle Fahrzeuge aus privatem Bestand, aber auch ein Teil der Fahrzeuge des jetzigen Bestandes der DB, nicht in die Tunnel einfahren. Nicht so schlimm für die DB AG: Springt doch bei der DB AG der Steuerzahler ein für eine Ersatzbeschaffung im Wege entsprechender - teilweise aber auch nicht vorhandener - Ausschreibungen im Nahverkehr. Ganz anders im Reisesonderverkehr der Privatbetreiber, die auf eine komplett eigenwirtschaftliche Anschaffung der Fahrzeuge angewiesen sind. Damit entsteht weiteres Diskriminierungspotenzial, was gerade durch die Marktöffnung 1996 vermieden werden sollte.

**Auch für historische Fahrzeuge wird der Tunnelbahnhof nicht befahrbar sein, da Dampf- und Dieselfahrzeuge generell nicht in den geplanten Tunneln verkehren dürfen.** Dieser nicht unwesentliche Verlust historischer Heimat- und Eisenbahngeschichte ist der DB AG offensichtlich egal. Zudem wird die ohnehin finanziell schwierige Lage der Vereinigungen, die sich - oft ehrenamtlich - dieses Kulturguts annehmen, weiter erschwert.

Hervorzuheben ist: Noch gibt es in Deutschland keinen Bahnhof, der nicht von jedem Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) angefahren werden kann. Durch Stuttgart21 würde sich das ändern, viele Privatbahnen würden vollständig abgekoppelt! Die SVG fordert deshalb den Erhalt des Kopfbahnhofes sowie den Ausbau der öffentlichen Infrastruktur und vor allem deren diskriminierungsfreien Zugang.

Informationen zur Schienenverkehrsgesellschaft mbH (SVG): Die SVG ist seit nunmehr 15 Jahren im Sonderzugverkehr tätig. Mit über 40 Sonderzügen pro Jahr ist sie eine der marktführenden Anbieter in diesem Sektor. In erster Linie führt die SVG mit ihren Zügen Fußball- und Eishockeyfanzug-Sonderfahrten durch, aber auch für Betriebsausflüge und zu Musikveranstaltungen. Sven Ritter ist bei der SVG Projektleiter und u. a. zuständig für Planung Sonderverkehr und Disposition.

**Teilnehmer Pressekonferenz 1:  
Prüfung des Gutachtens „Ermittlung der Leistungsfähigkeit des Stuttgarter Hauptbahnhofs in seiner heutigen Gleiskonfiguration“**

Karlheinz Rößler - VIAREGG-RÖSSLER GmbH - Innovative Verkehrsberatung

Sven Ritter - Schienenverkehrsgesellschaft mbH (SVG), Stuttgart + Horb,

Egon Hopfenzitz - Bahnexperte, früherer langjähriger Stuttgarter Bahnhofschef

Alexander Käck, Wolfgang Kuebart und Roland Morlock,  
Ingenieure 22, (Gutachten-Auftraggeber)

Kontakt: Wolfgang Kuebart, 0171 - 98 22 742, [www.ingenieure22.de](http://www.ingenieure22.de)

**Teilnehmer Pressekonferenz 2:  
Stuttgarter Netz AG - Die nächsten Schritte oder: Eisenbahn statt Immobilienwahn,**

Alexander Kirfel, Aufsichtsratsvorsitzender der Stuttgarter Netz AG

Torsten Sewerin, Vorstand der Stuttgarter Netz AG

Kontakt: Stuttgarter Netz AG, 0711 - 21 72 96 83, [www.stuttgarter-netz.de/](http://www.stuttgarter-netz.de/)

**Organisation und Durchführung der Pressekonferenz durch FERPRESS**

Internationale Eisenbahn-Presse-Vereinigung - Sitz: Bern (CH)

Kontaktbüro Stuttgart c/o Vizepräsident Roland Kimmich - 0174-15 22 971

Danneckerstr. 50, 70182 Stuttgart - ferpress@t-online.de - www.ferpress.ch