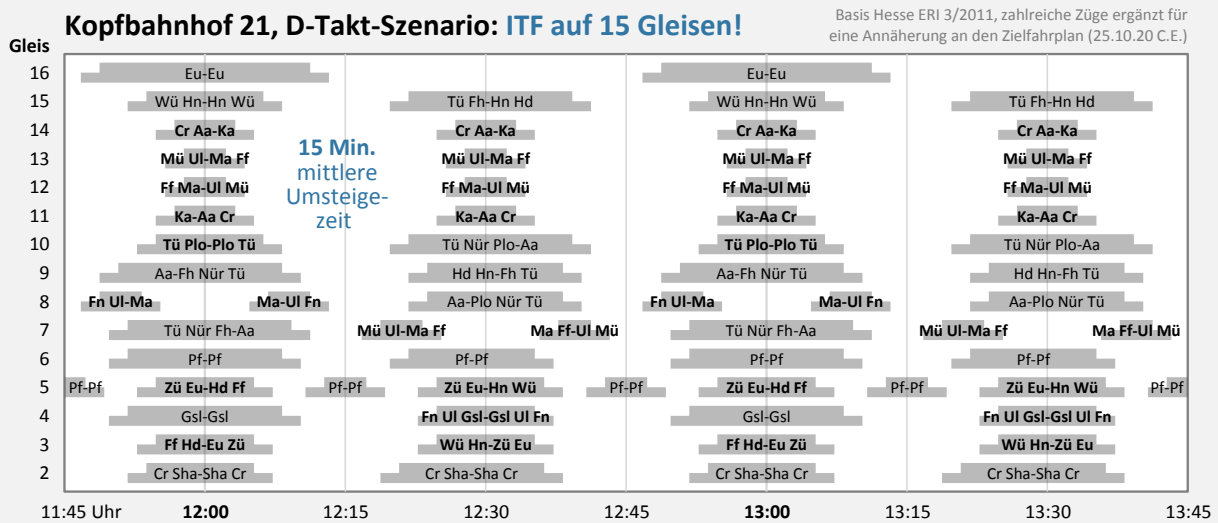
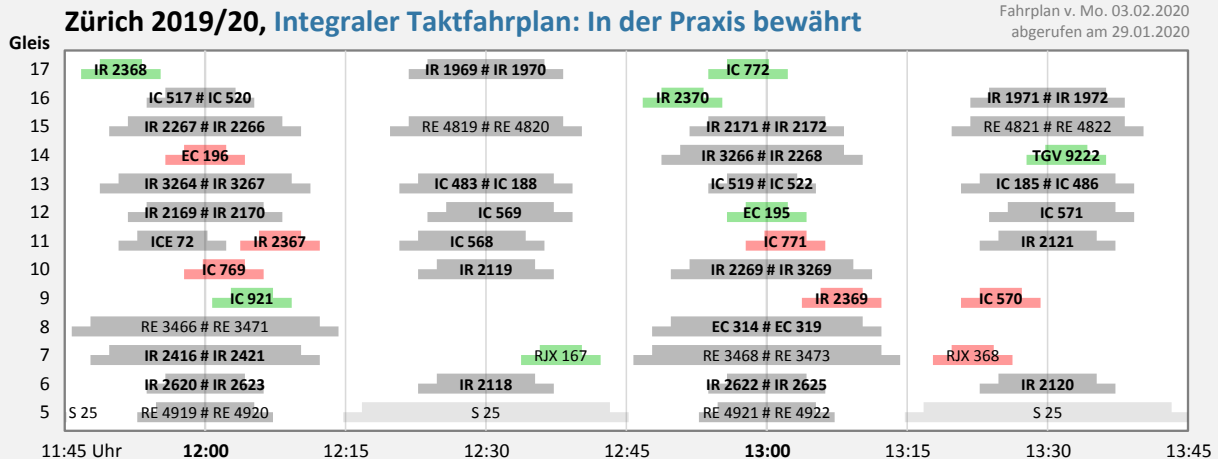
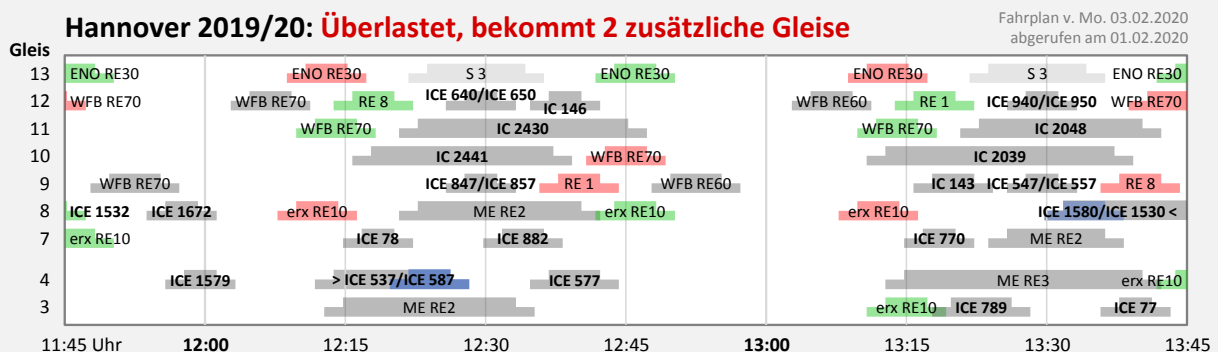
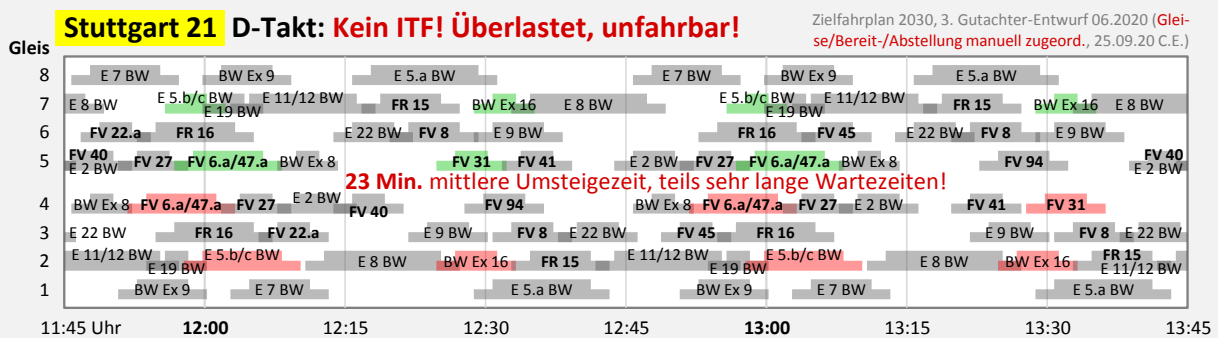


Nebenverkehrszeit: Stuttgart 21 im D-Takt nicht fahrbar!

Integrale Taktfahrpläne: Kurze Umstiege durch gleichzeitigen Halt auf vielen Gleisen



Stuttgart 21: Kein ITF, lange Umstiege und überfüllter als überlastete Bahnhöfe



Gleisbelegungen inkl. 2 Min. für Einfahrt und 2 Min. für Abfertigung und Ausfahrt. Ohne reinen S-Bahn-Verkehr.

beginnend Wenn keine Daten bekannt: **Doppelbelegung** > Flügelung (Verein.) Stand
endend 4 Min. für Bereitstellung bzw. vor Abstellung **Bahnsteig # wende** Flügelung < (Trenn.) 07.02.2021

Stuttgart 21, Deutschlandtakt-Zielfahrplan 2030, Nebenverkehrszeit-Gleisbelegung im Vergleich

Im 3. Entwurf des Deutschlandtakts (3. GE) von Juni 2020 wird der Fahrplan des Stuttgart 21-Tiefbahnhofs (S21) mit noch mehr Zügen als im 2. GE derart überfüllt, das er in der Praxis absolut nicht fahrbar ist, wie die Detailanalyse des Faktencheck-Portals WikiReal.org zeigt. Der 8-gleisige Tiefbahnhof wäre mit bis zu 41 bzw. 51 Zügen/h in der Neben-/Hauptverkehrszeit extrem überlastet. Er war auch nur auf bis zu 19 bzw. 32 Züge/h ausgelegt und planfestgestellt worden. Die vielen Züge auf dem Papier sollen offenbar eine Anschlussqualität ähnlich einem Integralen Taktfahrplan (ITF) suggerieren. Aber in dem vollgestopften theoretischen Fahrplan belegen mehrere lange Umsteigezeiten, dass er einem echten ITF weit unterlegen ist und zahlreiche Ziele im Südwesten vom Deutschlandtakt abgehängt werden. Nur der bestehende Kopfbahnhof mit seinen 16 Gleisen kann die geplante Verkehrsverdoppelung bewältigen und einen ITF mit hoher Anschlussqualität realisieren.

Der [3. Gutachterentwurf](#) des Zielfahrplans 2030 des Deutschlandtakts enthält einen überarbeiteten [Netzfahrplan für Stuttgart 21](#) in der Nebenverkehrszeit (NVZ). Hier finden sich trotz hoher Zugzahl viele lange Wartezeiten von rund 30 oder 50 Min. bei Umstiegen in Stuttgart zwischen Zügen von und nach z.B. Zürich, Heidelberg, Schwäbisch Hall, Karlsruhe, Würzburg, Geislingen. Mit einem für den ausgebauten Kopfbahnhof K21 entworfenen ITF kann dagegen mit viel weniger Zügen die mittlere Umsteigezeit nahezu halbiert werden.

Für S21 sind ggü. 36 Zügen/h im 2. GE von 2019 nun im Mittel 40 Züge/h geplant mit max. 41 Zügen in der Stunde ab 13:20 Uhr. In der Hauptverkehrszeit (HVZ) sollen weitere 10 also bis zu 51 Züge/h fahren. S21 war aber für lediglich 19 bzw. 32 Züge/h (NVZ/HVZ) ausgelegt worden. Dafür ergab sich eine gute Betriebsqualität, zusätzlich begünstigt von den damals angesetzten viel zu kurzen Haltezeiten von rund 2,5 Minuten. Der 3. GE bringt dagegen rund doppelt so viele Züge bei mehr als doppelt so langen Halten (5,4 Min.). Das ist in der Praxis unfahrbar. Schon für den Laien zeigt sich das im Vergleich der Gleisbelegungen etwa mit dem überlasteten [Hauptbahnhof Hannover](#), der schon 2 zusätzliche Gleise erhalten soll.

Im 3. GE wird damit schon in der NVZ für S21 ein Belegungsgrad von 73 % erreicht (Hannover Hbf ist überlastet, bei < 50 % in der NVZ). Die S21-Gutachter Prof. [Heimerl und Schwanhäußer](#) hatten für S21 in der HVZ schon 56 % nahe der Überlastung gesehen. Für die bis zu 51 Züge/h der HVZ des 3. GE ergibt sich allerdings eine Belegung von über 90 %. Das ist absolut nicht fahrbar und diese Leistungszusage für den 3. GE absolut unseriös (s.a. den [Vergleich mit überlasteten Bahnhöfen](#) der Spitzenstunde des 2. GE mit nur 48 Zügen/h).

Im 3. GE ergeben sich viele Bahnsteiggleis-Wiederbelegungszeiten unter 3 Min., so dass selbst in der NVZ mindestens 1/3 der Züge in Doppelbelegung halten müssen. Das sind über den Tag rund 280 Doppelbelegungen, deutlich mehr als die 150-180, die zuletzt die [Bundesregierung](#) für diesen Fahrplan bestätigt hatte. Die S21-Doppelbelegungen erfolgen außerdem seriell, das ist aber Gift für die Betriebsqualität, da es Verspätungsüberträge erzwingt.

Das zeigt erneut, dass selbst nach teuren Ausbauten von S21 etwa im Nordzulauf allein der **Rückbau auf 8 Bahnsteiggleise** im S21-Tiefbahnhof einen **massiven Engpass bewirkt**, zusätzlich zum Rückbau von 11 auf nur noch 8 direkte Zulaufgleise durch Stuttgart 21. Die **Planungen des 3. GE** sind bezügl. der Fahrbarkeit in Stuttgart Hbf absolut **nicht belastbar**.

V.i.S.d.P.

Dr. Christoph Engelhardt
Hüterweg 12c
85748 Garching
089 3207317christoph.engelhardt@wikireal.org

Garching, 09.02.2021