

"KOPFBAHNHOF FÜR STUTTGART" -

Vorschlag für einen zukunftsfähigen Bahnknoten Stuttgart

Pressekonferenz am 5.10.2011 im Bahnhofsturm Stuttgart

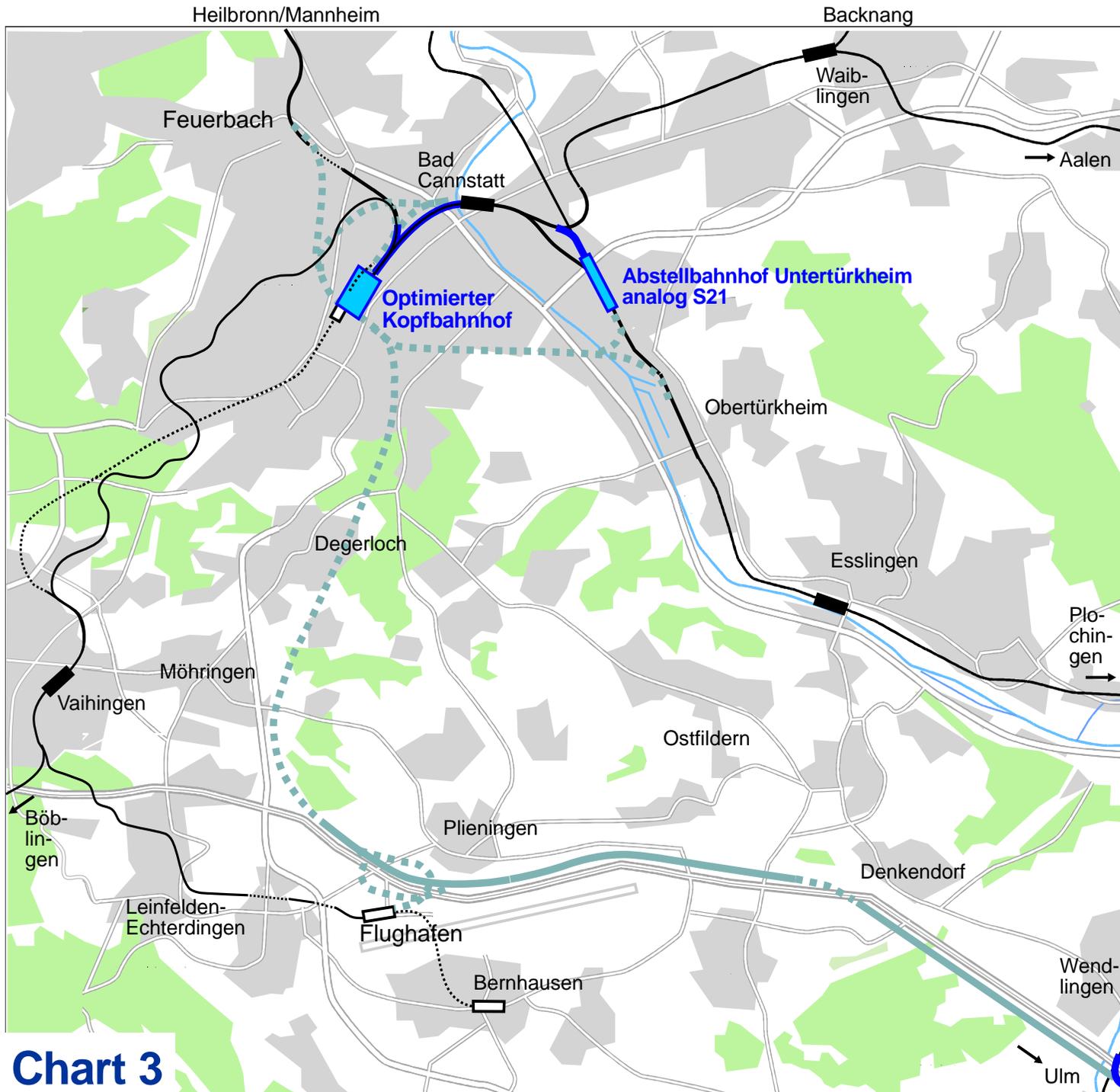
Chart 1



**VIEREGG
RÖSSLER
GmbH**

KOPFBAHNHOF FÜR STUTTGART: Übersicht über das Grundkonzept

- Erweiterung des Kopfbahnhofs auf bis zu 29 Gleise mit Bahnsteigkanten
- moderater Umbau im Gleisvorfeld (z.B. einige neue Weichen, einzelne neue Überwerfungsbauwerke)
 - kreuzungsfreie Ein- und Ausfahrt der Züge in/aus Gleis 7 bis 16
- Verlagerung des Abstellbahnhofs nach Untertürkheim plus zwei zusätzliche Gleise zwischen Hauptbahnhof und Bad Cannstatt
 - Erweiterung des Rosensteinparks um rund 30 Hektar
- Leistungsfähigkeit des Kopfbahnhofs: bis zu 72 Zugankünfte von 7 bis 8 h
 - fast 50% leistungsfähiger als der Kellerbahnhof S 21 (max. 49 Zugankünfte)
- Anbindung der ICE-Neubaustrecke Wendlingen - Ulm via Altstrecke Stuttgart - Plochingen - Wendlingen plus geplante "Güterzuganbindung"
- Baukosten von "KOPFBAHNHOF FÜR STUTTGART": rund 600 Mio EUR
 - mindestens 5 Mrd EUR niedriger als S 21 bei realistischer Kalkulation



KOPFBAHNHOF FÜR STUTTGART - Grundkonzept

Baumaßnahmen Grundkonzept

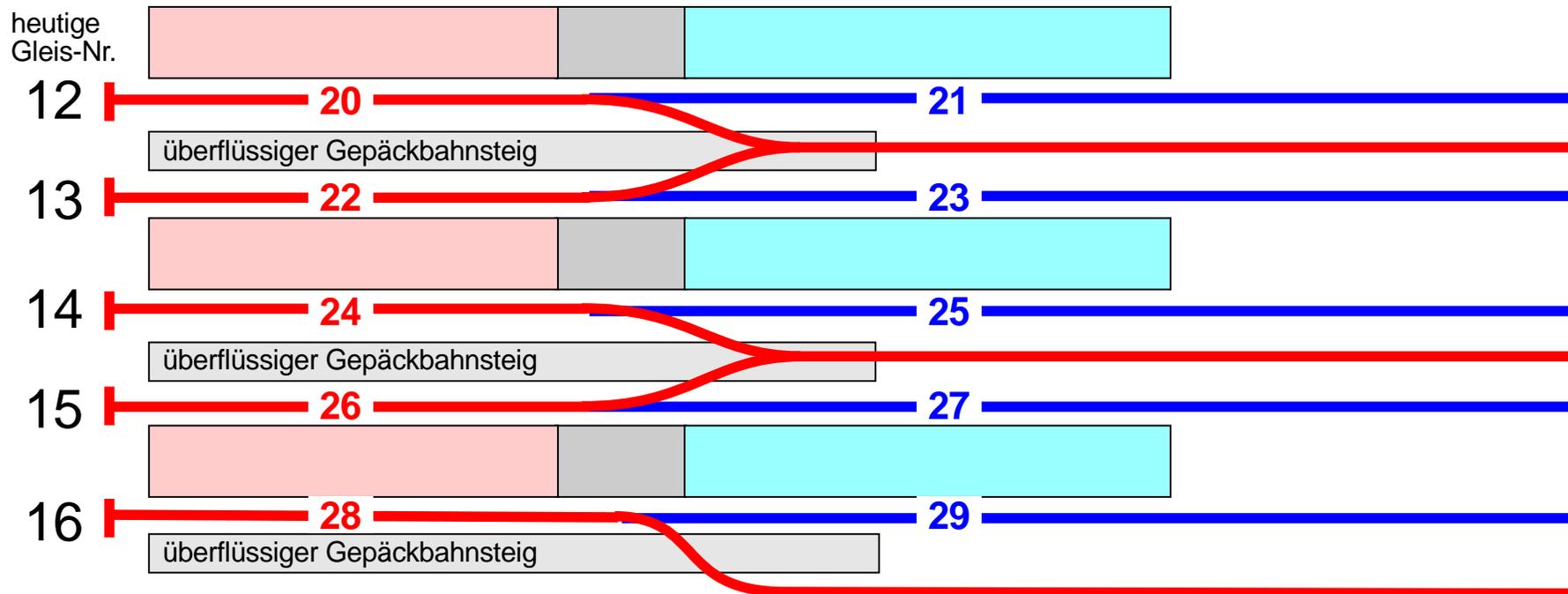
- zusätzliche Gleise
- bestehende Strecke
- wichtiger oberirdischer Bahnhof
- wichtiger Tunnelbf der S-Bahn
- - - entfallende Strecken, die bei S 21 geplant sind

Chart 3

Kartengrundlage: Stuttgarter Zeitung

Prinzipieller Gleisplan des Kopfbahnhofs mit 29 Bahnsteigkanten

am Beispiel der heutigen Gleise 12 bis 16
(nicht maßstabsgerecht)



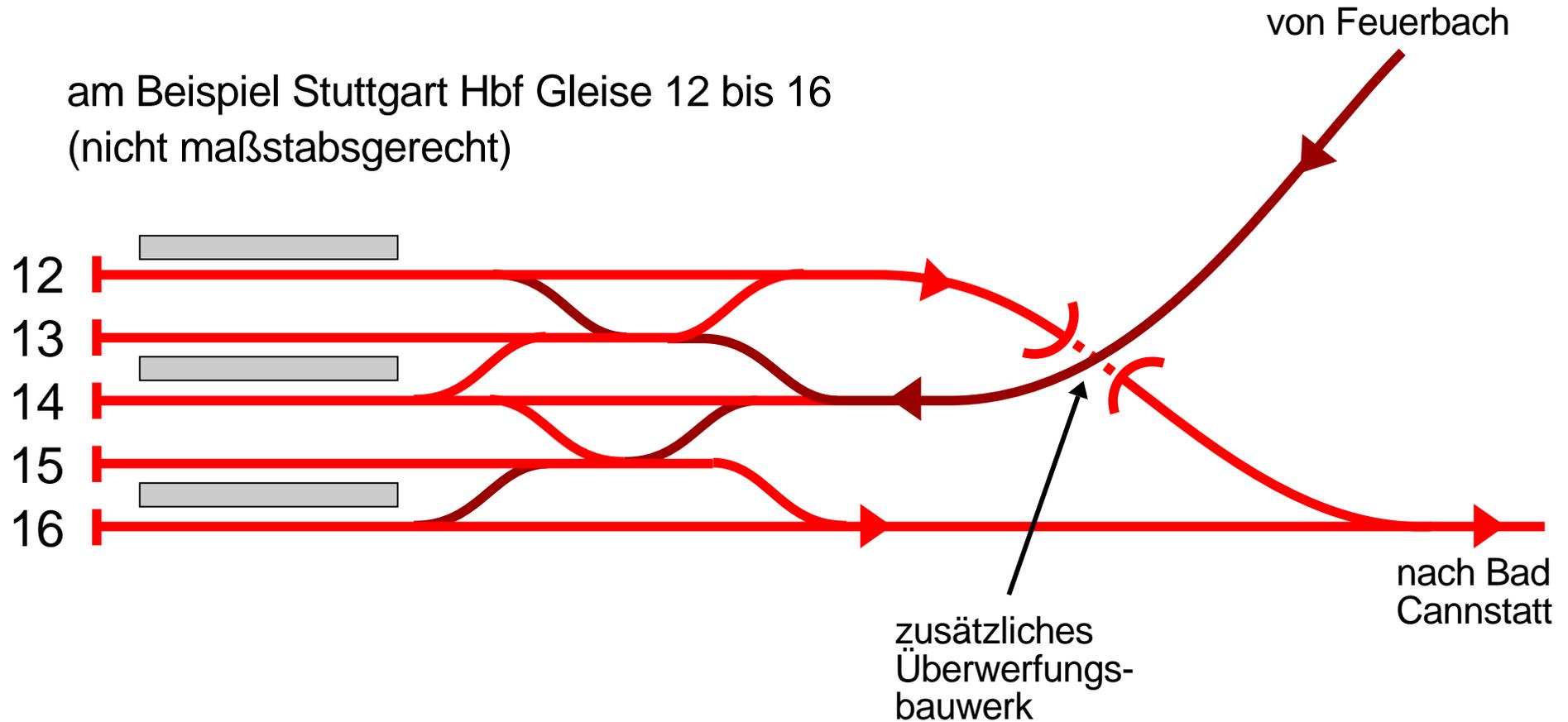
Eine ähnliche Anordnung ergibt sich für die heutigen Gleise 7 bis 11

Prinzipskizze kreuzungsfreier Kopfbahnhof

(ohne Neben- und Abstellgleise)

am Beispiel Stuttgart Hbf Gleise 12 bis 16

(nicht maßstabsgerecht)



Eine ähnliche Anordnung ergibt sich für die Gegenrichtung (Gleise 7 bis 11)

Zugankünfte in Stuttgart Hbf werktags 7 bis 8 h

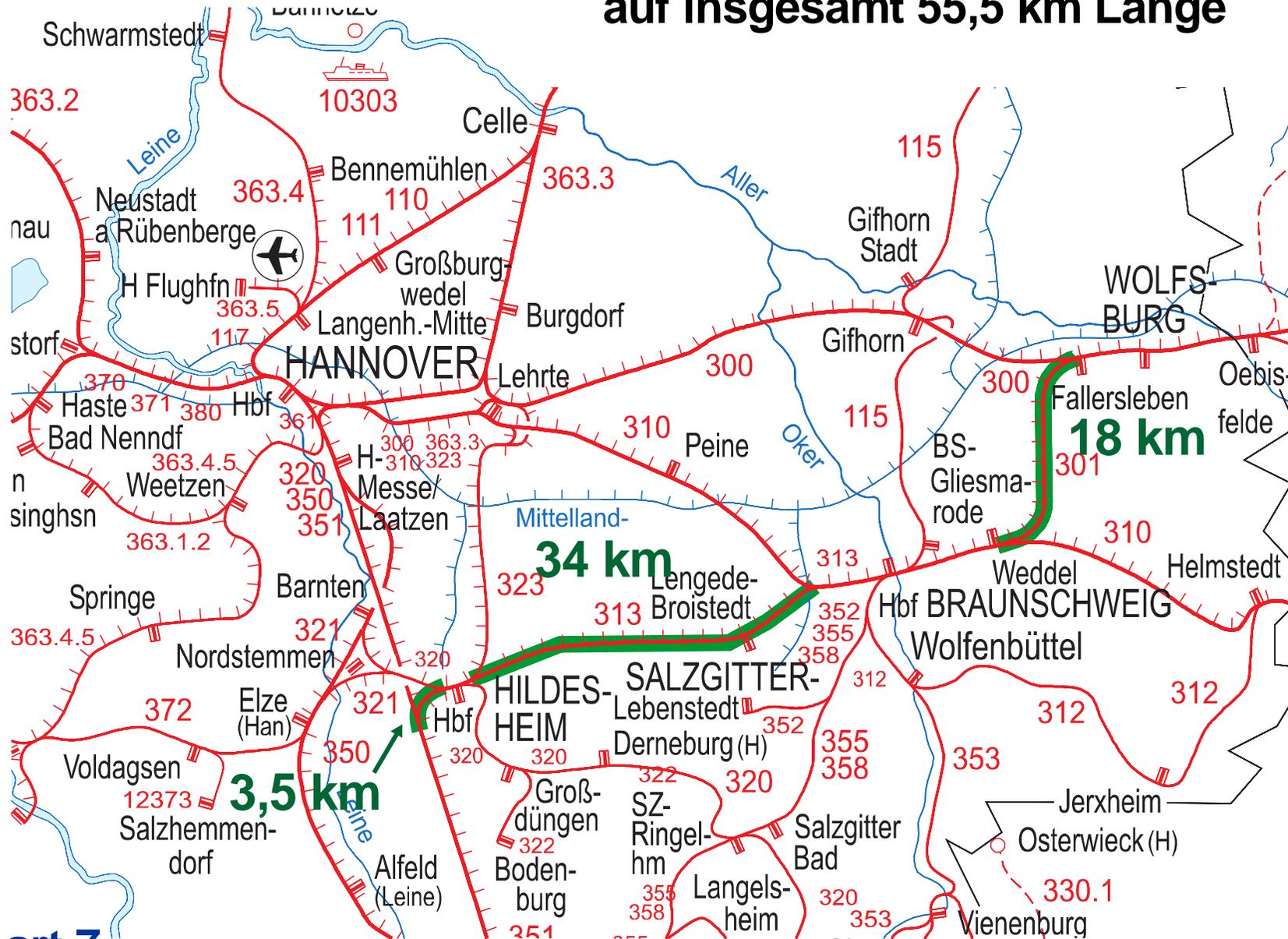
Gleisgruppe	Zugankünfte laut heutigem Fahrplan*	Zugankünfte im Kopfbahnhof (Grundkonzept)	Zugankünfte im Kopf- plus Durchgangsbf.
S-Bahn von/nach Bad Cannstatt	5	9	9
S-Bahn von/nach Feuerbach	0	6	6
Gäubahn	3	6	6
Ferngleise von Bad Cannstatt/ nach Feuerbach	14	17	17
Ferngleise von Feuerbach/nach Cannstatt	13	17	17
zwei zusätzliche Ferngleise von/nach Cannstatt	--	17	17
NBS über Flughafen nach Wendlingen und Tübingen/Reutlingen	--	--	17
Komplettierung ICE-Strecke Richtung Mannheim	--	--	17
Summen:	35	72	106
Erhöhung der Zugzahl gegenüber Stuttgart 21 (49 Zugankünfte = 100%)		+47%	+116%

* Fahrplan gültig vom 30.5.2011 bis 7.8.2011

** 17 Züge pro Stunde wurden beim DB-Stresstest als Leistungs-Obergrenze pro Gleis für die Feuerbach-Ferngleise angegeben; technisch wären vermutlich auch 20 Züge pro Stunde je Gleis möglich, wenn die Signaltechnik der Zulaustrecken optimiert würde

Chart 6

Eingleisige Abschnitte der ICE-Strecke Berlin - Frankfurt - Mannheim - Stuttgart auf insgesamt 55,5 km Länge



"KOPFBAHNHOF FÜR STUTTGART": optionale Zusatz-Baustufen

- Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB) unter den südlichen Bahnsteiggleisen des Kopfbahnhofs
- Unterirdischer Durchgangsbahnhof mit vier Gleisen unter dem Kopfbahnhof in Tal-Längsrichtung
- 2-gleisige Neubaustrecke mit verkürztem Fildertunnel zum Flughafen
- Strecken-Verzweigung am Flughafen nach Wendlingen - Ulm und nach Tübingen/Reutlingen
- eventuell bis zu zwei zusätzliche Regionalbahnhöfe zwischen Hauptbahnhof und Flughafen
- Verlängerung der ICE-Strecke Mannheim - Stuttgart bis zum Hauptbahnhof Stuttgart

Eisenbahnkorridor Tübingen - Stuttgart: Streckenlängen und Fahrzeiten der möglichen Varianten

von Tübingen Hbf-->	nach Stuttgart Hbf		nach Stuttgart Flughafen	
	Strecken- länge	Fahrzeit	Strecken- länge	Fahrzeit
Kopfbahnhof für Stuttgart"	40 km	20'	29 km	12'
heute	71 km	43'	---	---
K21	66 km** 79 km***	39' ??	54 km	36'
S 21	65 km	44'	54 km	36'

* jeweils schnellster Zug

** über Ostfildern - Untertürkheim

*** über Flughafen - Vaihingen

Hauptvorteile von "KOPFBAHNHOF FÜR STUTTGART" gegenüber S 21

- Bonatzbau und Schloßgarten bleiben unangetastet
- keine Riegelwirkung gegenüber den Grund- und Mineralwasserströmen
- große Kapazitätsreserven für zukünftige Steigerung der Fahrgast- und Zugzahlen
- keine Betriebs- und Sicherheitsprobleme im optionalen Tiefbahnhof
- Erlebnis der Stuttgarter Stadtlandschaft bleibt erhalten
- Energiebilanz deutlich günstiger