Verkehrliche Aspekte und Leistungsfähigkeit

Erörterungstermin PFA 1.3b

28.04.2021 | Stuttgart

Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm

Baden-Württemberg

STUTTGART

Verband Region Stuttgart

DIESES PROJEKT WIRD VON DER EUROPÄISCHEN UNION KOFINANZIERT

TRANSEUROPÄISCHE NETZE FÜR VERKEHRSINFRASTRUKTUREN

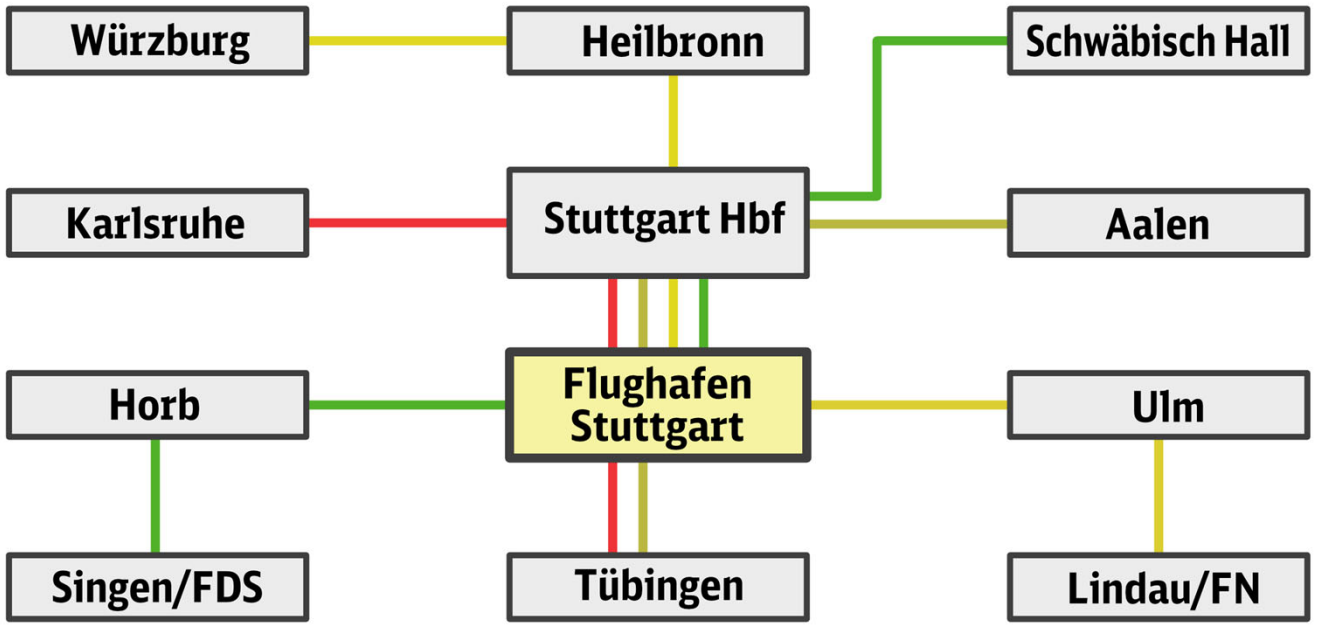
Inhaltsverzeichnis

1. Überblick
2. Angebot
3. Nachfrage
4. Leistungsfähigkeit
5. Weitere Themen

Inhaltsverzeichnis

1. Überblick
2. Angebot
3. Nachfrage
4. Leistungsfähigkeit
5. Weitere Themen

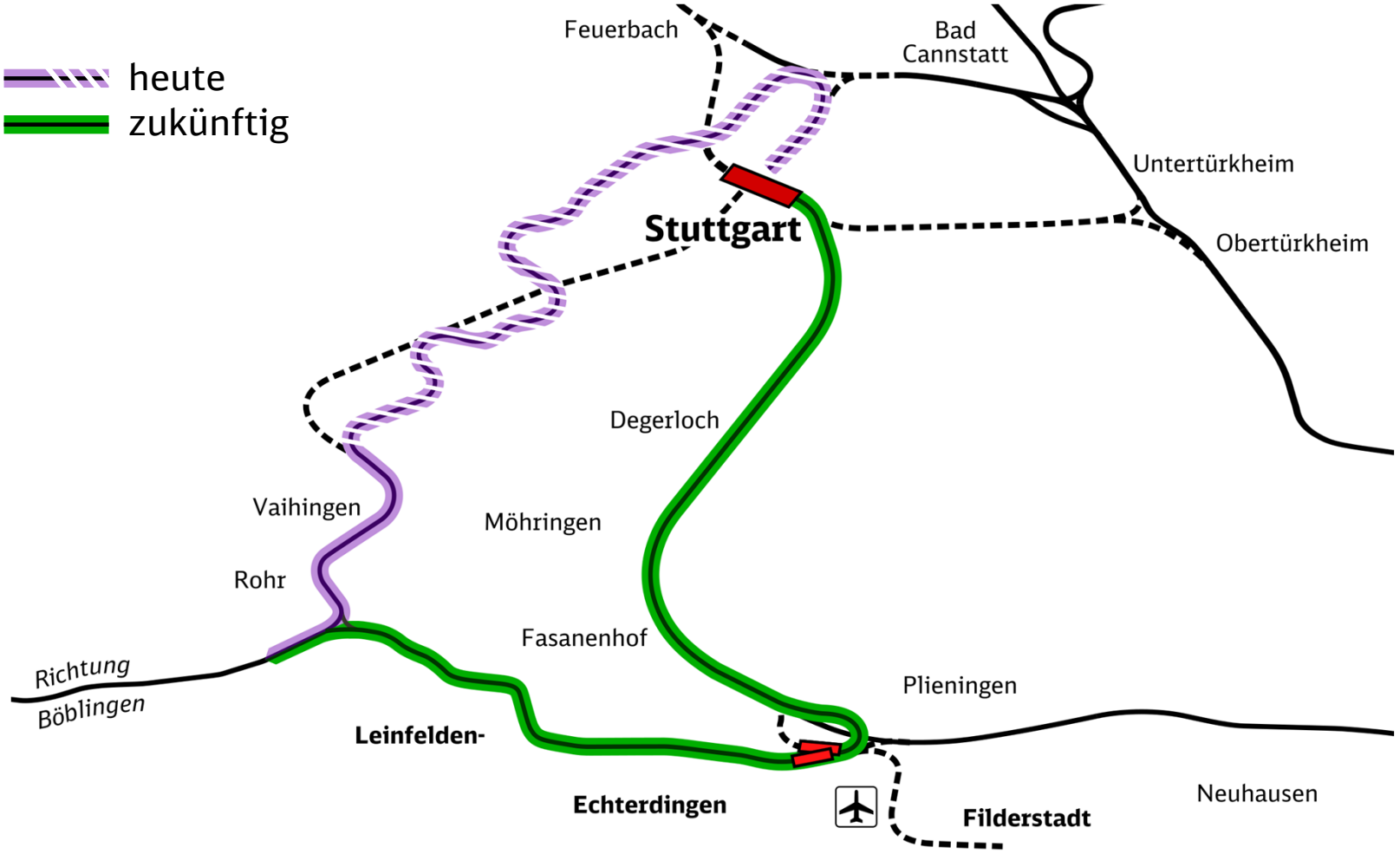
Flughafen und Messe werden aus weiten Teilen des Landes direkt per Bahn erreichbar



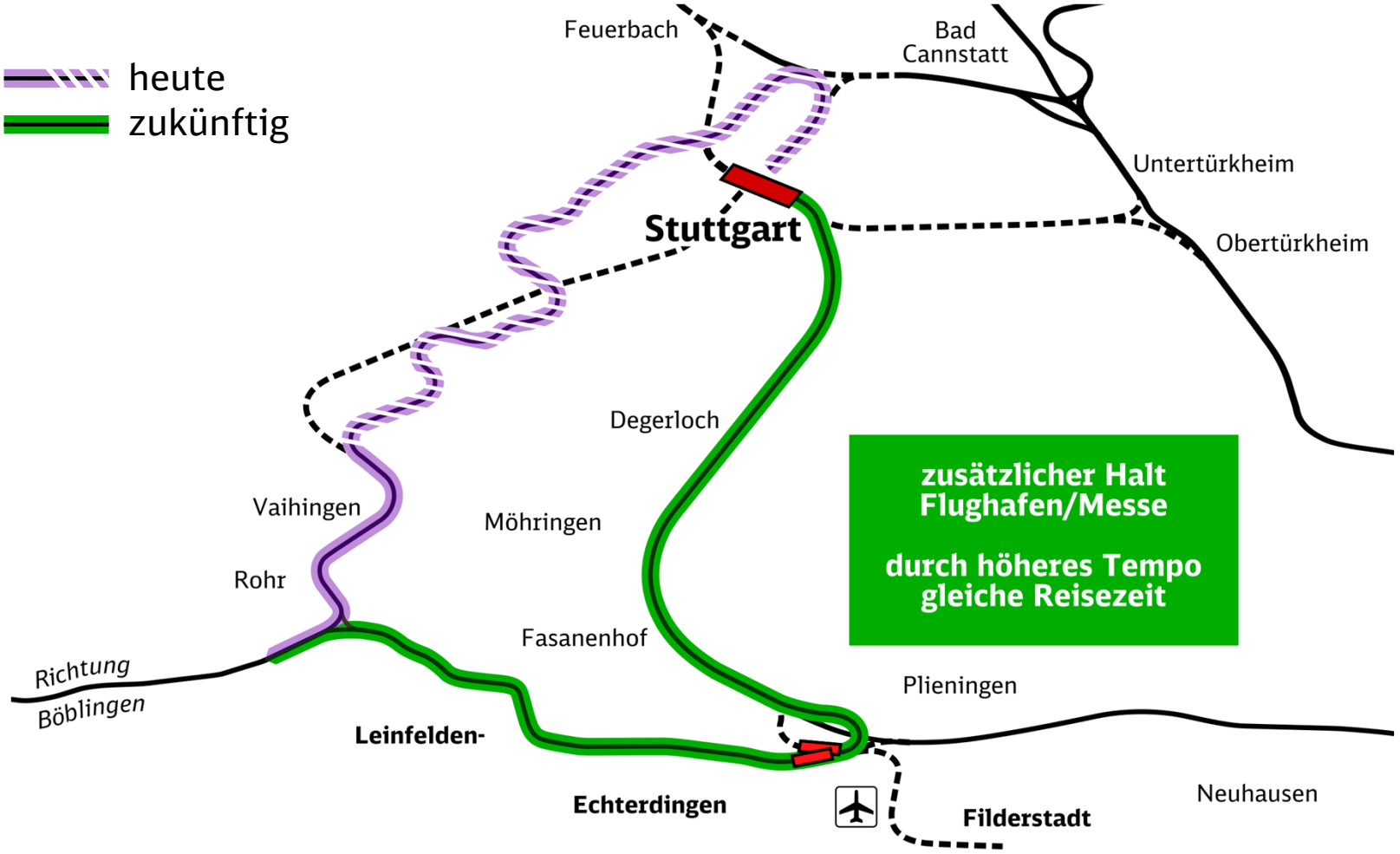
Umsteigefreie Verbindungen im Regionalverkehr zum Flughafen Stuttgart

(Angebotskonzeption 2020 aus dem Jahr 2010, vereinfachte Darstellung)

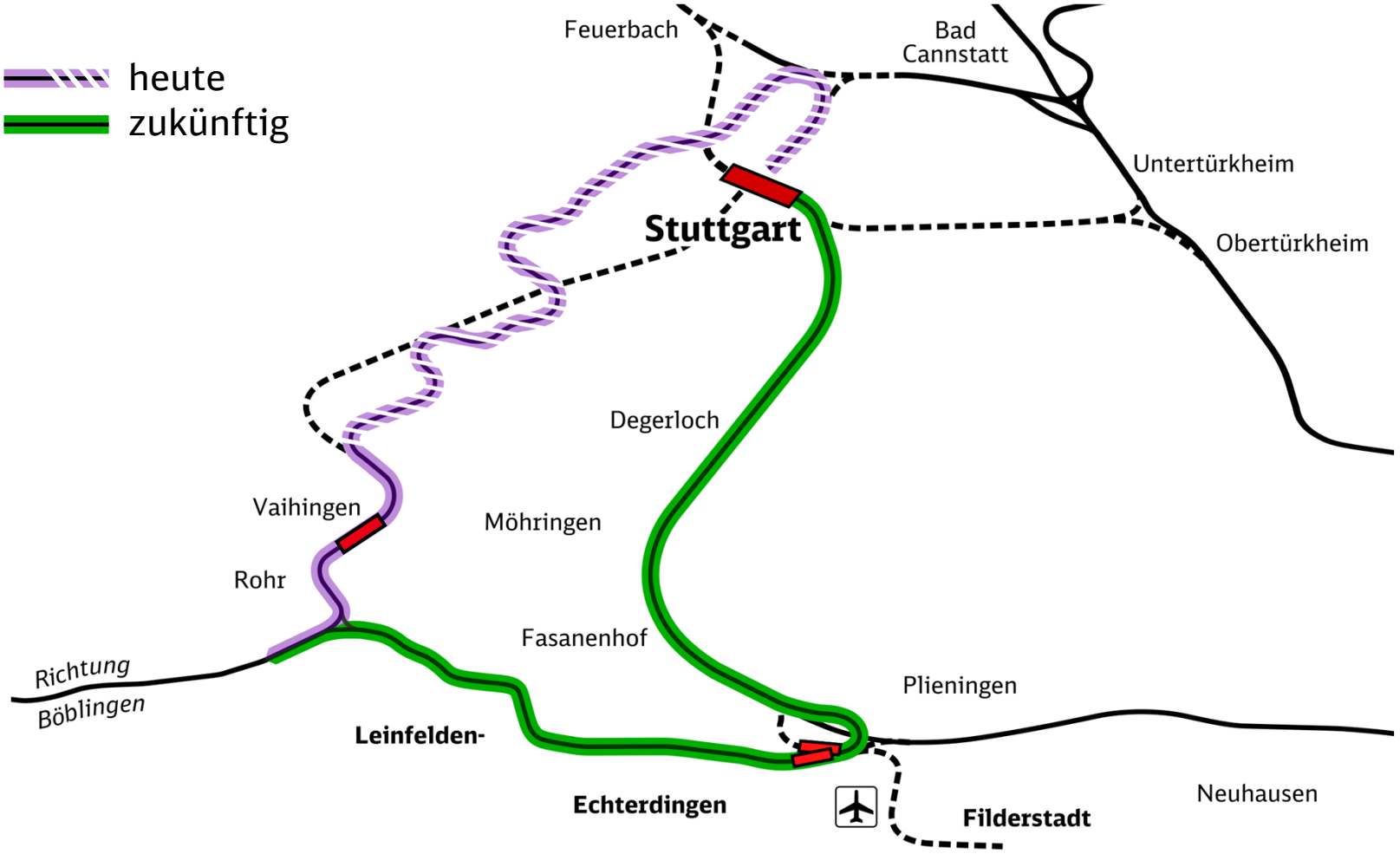
Die Gäubahn wird künftig über Flughafen und Messe geführt



Zusätzlicher Halt an Flughafen und Messe – dennoch unveränderte Reisezeiten



Bezugsfall mit Regionalhalt Vaihingen – Reisezeiten über Panoramabahn verlängern sich



An Flughafen und Messe entsteht eine neue Verkehrsdrehscheibe

Reisezeiten werden deutlich kürzer

Verkürzung der Reisezeiten im Regionalverkehr zum Flughafen
(Vergleich der Angebotskonzeption 2020/Stresstest mit dem Fahrplan von 2011)

* in Verbindung mit dem Ausbau der Südbahn zwischen Ulm und Friedrichshafen

Inhaltsverzeichnis

1. Überblick
2. Angebot
3. Nachfrage
4. Leistungsfähigkeit
5. Weitere Themen

Der absehbare verkehrliche Bedarf ist Grundlage der Planung

- Der Planfeststellung liegt der **absehbare verkehrliche Bedarf** für 2030 zu Grunde:
  - S-Bahn: abgestimmt mit dem Verband Region Stuttgart
  - Regionalverkehr: abgestimmt mit dem Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
  - Fernverkehr und Güterverkehr nach Prognose des Bundesverkehrswegeplans 2030

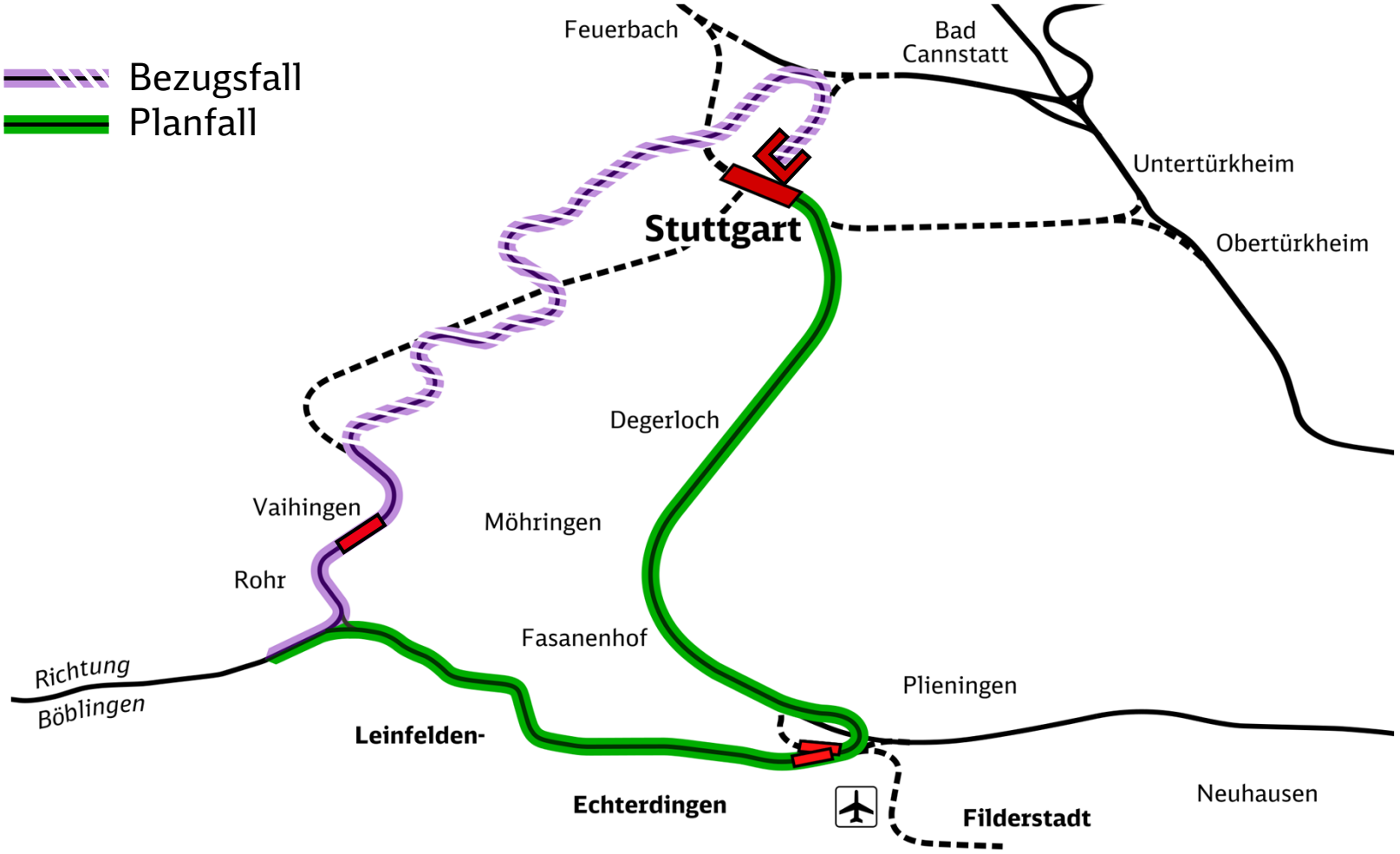
→ Das erwartete Mengengerüst kann mit der Antragstrasse nachweislich bedient werden

- Ein **weiterer verkehrlicher Bedarf ist nicht absehbar**:
  - 15-Minuten-Takt der S-Bahn bis Bernhausen (– Neuhausen) führt zwischen Rohr und Flughafen nicht zu einer Angebotsmehrung
  - Weiterführende Überlegungen, beispielsweise ein 10-Minuten-Takt, sind ohne konkrete Umsetzungsabsicht
  - Angestrebte Verdoppelung des öffentlichen Verkehrs führt aufgrund der attraktiven Fahrzeiten im Fern- und Regionalverkehr zwischen Hauptbahnhof und Flughafen nicht zu einer Ausweitung des S-Bahn-Angebots zwischen Rohr und Flughafen
  - Der Deutschlandtakt sieht neben höheren Zugzahlen auch eine alternative Infrastrukturlösung für den Fern- und Regionalverkehr vor (Gäubahntunnel)

Inhaltsverzeichnis

1. Überblick
2. Angebot
3. **Nachfrage**
4. Leistungsfähigkeit
5. Weitere Themen

Bezugsfall Vaihingen – Kopfbahnhof; Planfall Flughafen/Messe – Durchgangsbahnhof



Mehr als 5.000 zusätzliche ÖV-Fahrten pro Tag bei Führung der Gäubahn über Flughafen und Messe

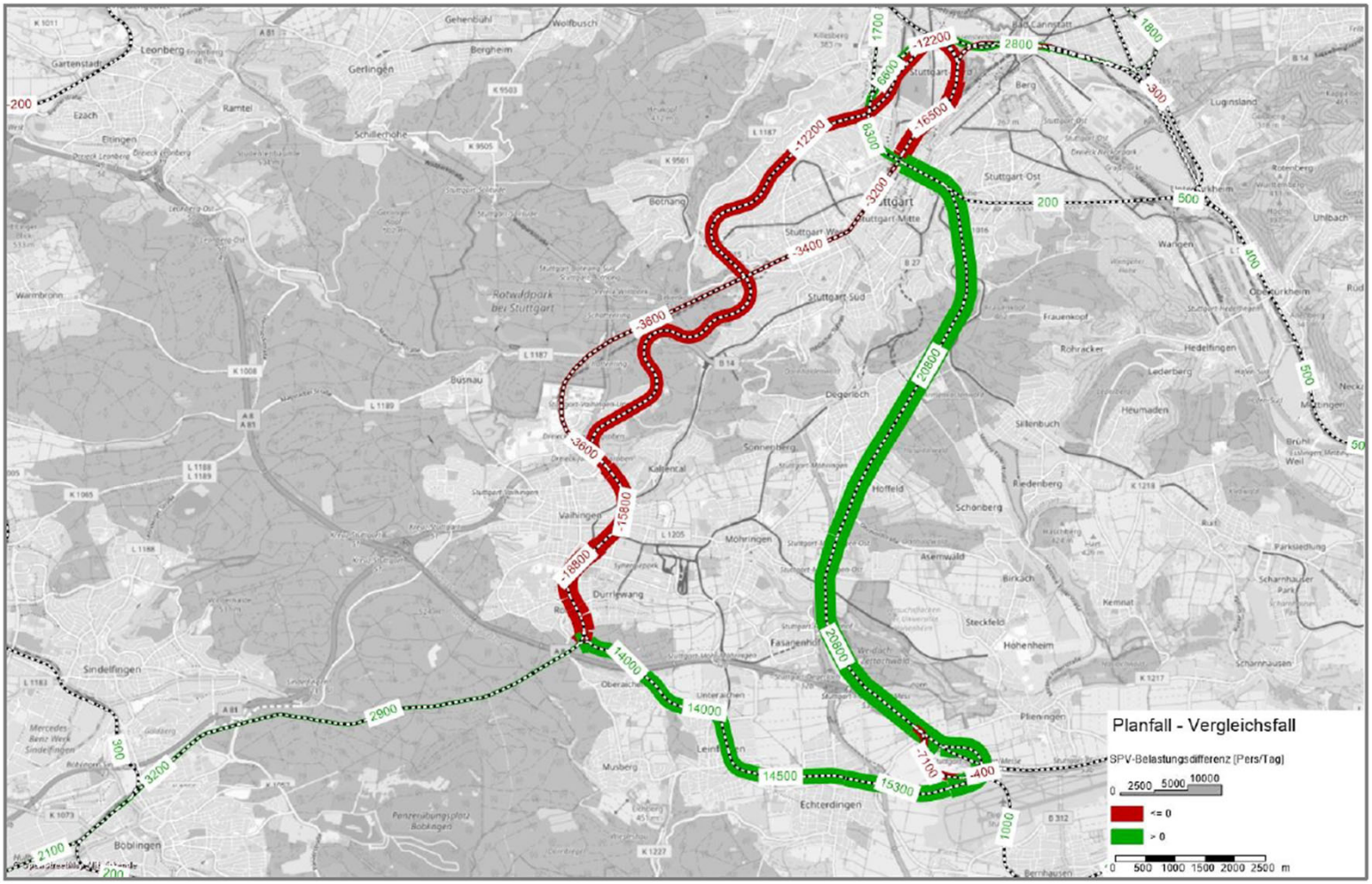
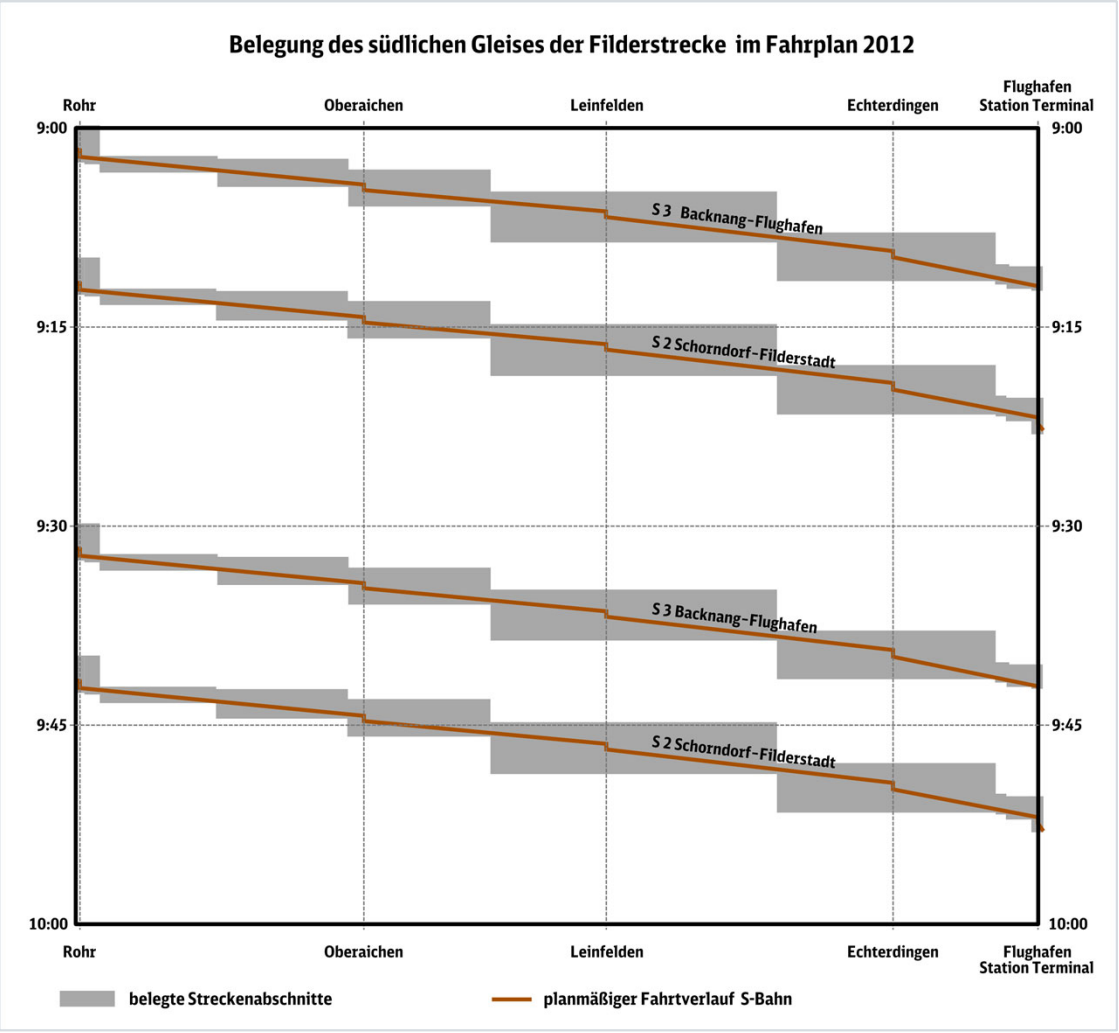


Abbildung: Vergleichende Querschnittsbelastung mit Realisierung der Antragstrasse im Vergleich zu einer Weiterführung zum Kopfbahnhof. Gutachten der Intraplan Consult und der VWI GmbH im Auftrag der DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH.

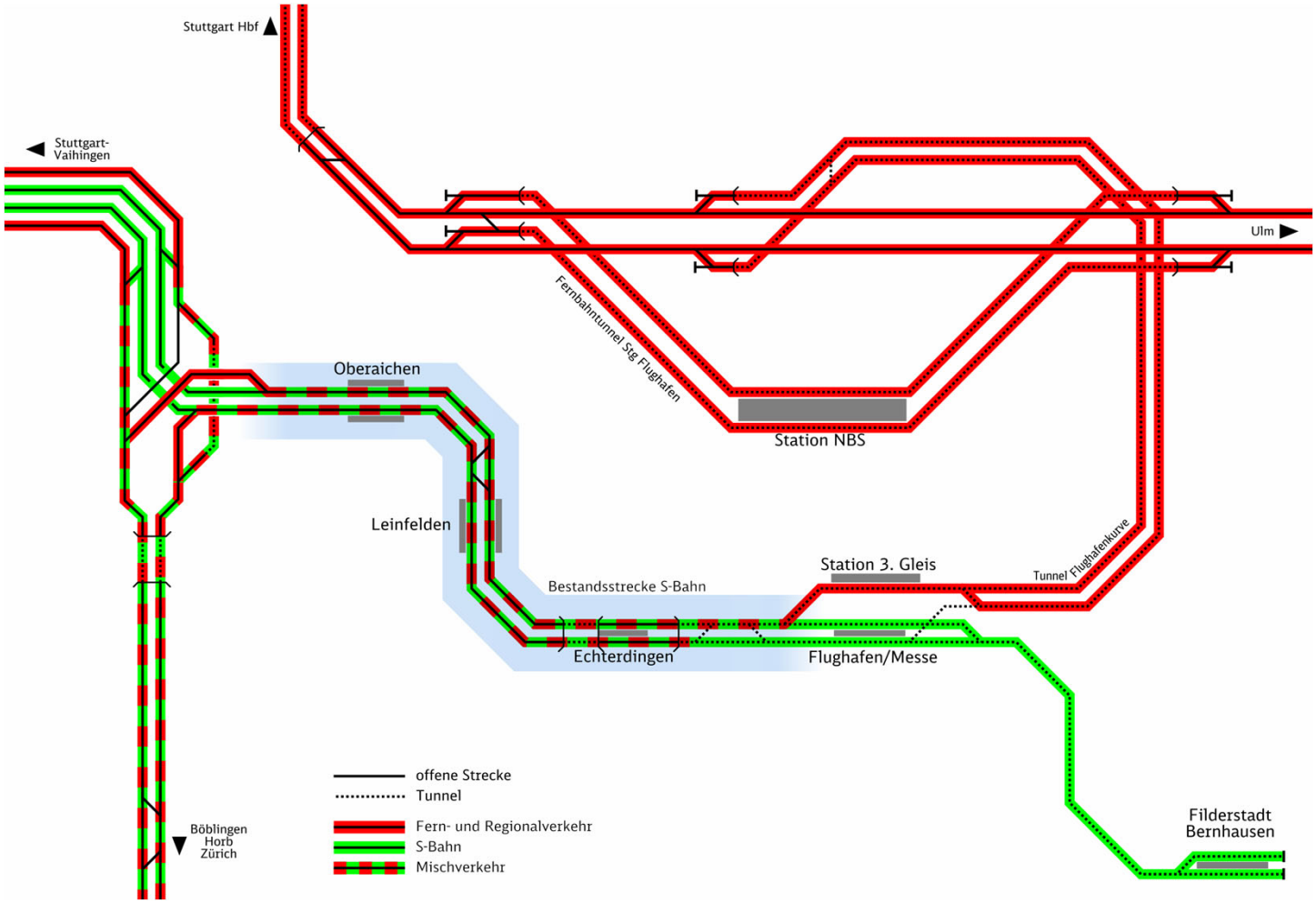
Inhaltsverzeichnis

1. Überblick
2. Angebot
3. Nachfrage
4. **Leistungsfähigkeit**
5. Weitere Themen

Strecke zwischen Rohr und Flughafen hat erhebliche Kapazitätsreserven

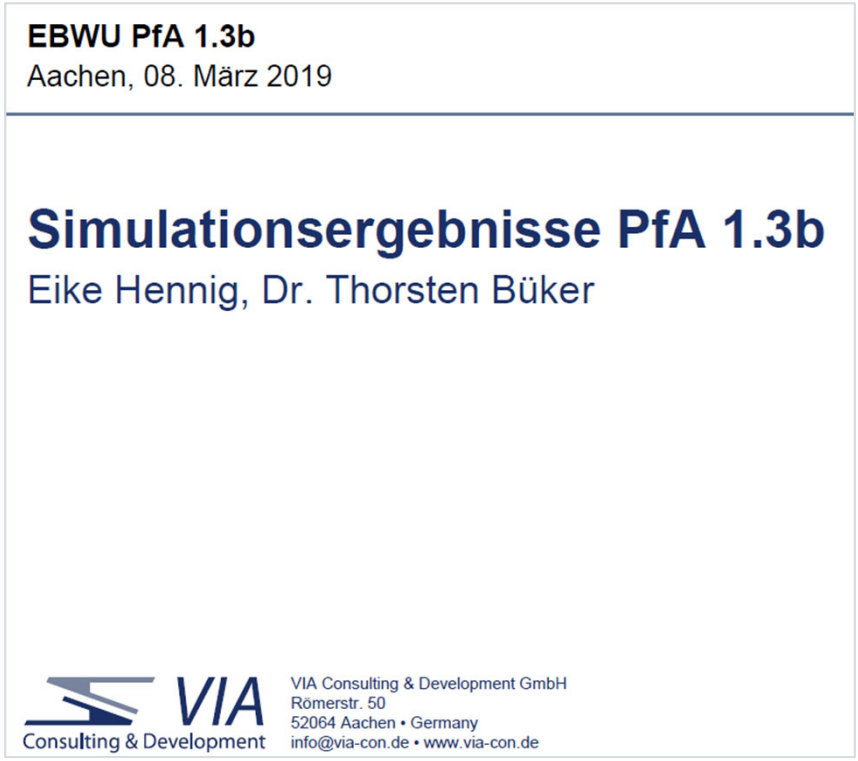


Fern- und Regionalverkehr nutzen vorhandene Filderbahn gemeinsam mit der S-Bahn



Betriebssimulation (EBWU) weist einen stabilen Betrieb nach

- Die Antragstrasse wurde einer Betriebssimulation durch das Ingenieurbüro VIA-Con unterzogen
- Die Betriebsqualität aller Linien liegt im PFA 1.3b im wirtschaftlich optimalen Bereich (oder sogar besser)


EBWU PfA 1.3b
Aachen, 08. März 2019

Simulationsergebnisse PfA 1.3b

Eike Hennig, Dr. Thorsten Büker

VIA Consulting & Development

VIA Consulting & Development GmbH
Römerstr. 50
52064 Aachen • Germany
info@via-con.de • www.via-con.de

Abbildung: Deckblatt des Berichts
(https://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/uploads/tx_smediamediathek/20190308-PFA_1_3b-Simulationsergebnisse_01.pdf)

Der 15-Minuten-S-Bahn-Takt wirkt sich nicht auf die Antragslösung aus

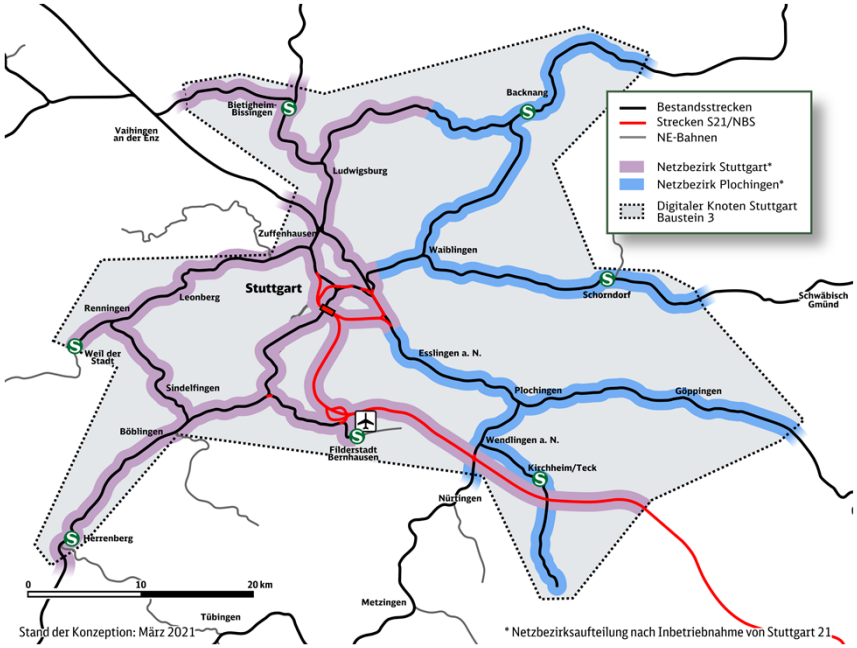
- Zwischen Stuttgart-Vaihingen und Flughafen war bislang ein 10/20-Minuten-Takt der Linien S2 und S3 geplant und entsprechend im Planfeststellungsverfahren berücksichtigt. Zwischen Stuttgart-Vaihingen und Flughafen fahren heute vier Züge pro Stunde und Richtung, zwischen Flughafen und Filderstadt zwei.
- Am 10. Februar 2021 beschloss der VRS-Verkehrsausschuss, Filderstadt bereits ab Dezember 2021 im 15-Minuten-Takt anzubinden.
- Dazu wird die S2 zukünftig (Mo.-Fr. von 6:00 bis 20:30 Uhr) im Viertelstundentakt zwischen Vaihingen und Filderstadt fahren. Die S3 beginnt bzw. endet dafür in Stuttgart-Vaihingen.
- Zwischen Vaihingen und Flughafen bleiben Zahl, Länge sowie Tag-Nacht-Verteilung der Züge unverändert. Es ergeben sich somit keine relevanten Wirkungen für das Planfeststellungsverfahren.

Inhaltsverzeichnis

1. Überblick
2. Angebot
3. Nachfrage
4. Leistungsfähigkeit
5. **Weitere Themen**

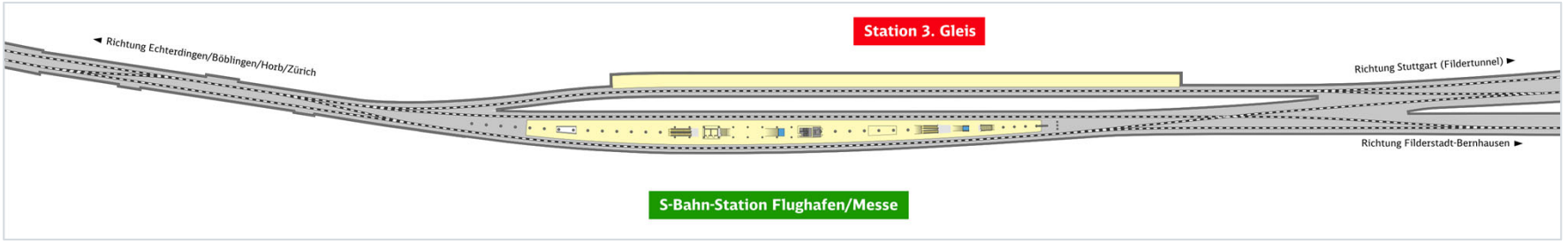
Der Digitale Knoten Stuttgart schafft zusätzliche Reserven für die Betriebsqualität

- Bis 2030 wird der Großraum Stuttgart schrittweise mit Digitaler Leit- und Sicherungstechnik (u. a. ETCS) ausgerüstet (Abbildung).
- Auch sämtliche in diesem Bereich fahrenden Züge erhalten die neue Technik.
- Damit können Züge wesentlich dichter aufeinander folgen, vorausschauend geführt werden und abschnittsweise schneller fahren.
- In der EBWU sind diese Effekte noch nicht berücksichtigt. Sie unterschätzt damit die tatsächliche Kapazität und Betriebsqualität erheblich.



Station 3. Gleis gewährleistet einen sicheren Bahnbetrieb

- Der Fern- und Regionalverkehr der Gäubahn wird in beiden Richtungen planmäßig über das 3. Gleis geführt.
- In der EBWU wurde eine wirtschaftlich optimale Betriebsqualität mit konventioneller Leit- und Sicherungstechnik nachgewiesen.
- Die Befahrung eines Bahnhofsgleises in beiden Richtungen ist in vielen Bahnhöfen Alltag – beispielsweise im heutigen Hauptbahnhof in Stuttgart.
- Die Leit- und Sicherungstechnik sichert den Betrieb sehr sicher ab, verhindert beispielsweise unzulässigen Gegenverkehr.



Fazit

- Verkehrsdrehscheibe Filder verknüpft künftig Fernverkehr, Regionalverkehr, S-Bahn, Stadtbahn, Auto, Fern-, Regional- und Nahverkehrsbusse und Flugverkehr
- Anschluss von Flughafen/Messe an Fern- und Regionalverkehr bringt mehr Verkehr auf die Schiene
- Mehr als 5.000 zusätzliche tägliche Fahrten im öffentlichen Verkehr, mehr als 12.000 zusätzliche Fahrgäste auf der Verkehrsdrehscheibe
- Gäubahn-Anbindung von Flughafen/Messe ist ein wesentlicher Teil der Verkehrsdrehscheibe Filder:
  - Neuer Anschluss ermöglicht neue Verbindungen und attraktive Reisezeiten
  - Davon profitieren u. a. rund 250.000 Einwohner auf den Fildern
  - Gäubahn-Anrainer kommen auf schnellstem Weg zum Stuttgarter Hauptbahnhof und erreichen zudem Flughafen und Messe direkt
  - Über 65 Prozent Zustimmung für S21 entlang Gäubahn bei Volksabstimmung

Die Verkehrsdrehscheibe Filder ist ein bedeutender Bestandteil der Mobilitätswende im Südwesten.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm

Baden-Württemberg

STUTTGART

Verband Region Stuttgart

DIESES PROJEKT WIRD VON DER EUROPÄISCHEN UNION KOFINANZIERT

TRANSEUROPÄISCHE NETZE FÜR VERKEHRSINFRASTRUKTUREN