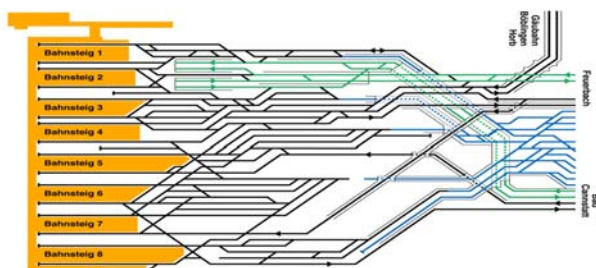


Stuttgart 21 macht den Personen- und Güterverkehr leistungsfähiger

Der neue Durchgangsbahnhof ist leistungsfähiger als der heutige Kopfbahnhof mit seinen 5 Zulaufgleisen. Reisende werden künftig schneller und pünktlicher am Ziel sein, weil es weniger Komplikationen gibt. Das gilt auch für den Güterverkehr auf der Strecke von Stuttgart nach Ulm: Durch die Nutzung der alten und der neuen Strecke werden die Kapazitäten erhöht. Ein besseres Angebot wird realisiert. Das ist notwendig für unseren Standort, für den Erhalt unseres Wohlstands.

Der Kopfbahnhof hat 5 Zulaufgleise: Das kostet Zeit und Geld

Die heutige Gleisanlage am Stuttgarter Hauptbahnhof sorgt dafür, dass sich Züge gegenseitig blockieren. Oft hält ein Zug vor der Einfahrt in den Bahnhof an und wartet, bis das Gleisfeld frei ist. Muss ein Zug Gleise überqueren, können während dieser Fahrt keine anderen Züge bewegt werden. Das kostet Zeit. Zusätzlich fahren die Züge mit nur 30 km/h in den Bahnhof hinein. Das Problem entsteht, weil der gesamte Bahnverkehr nur über fünf Zulaufgleise rein und raus rollt. Erst vor den 16 Bahnsteigen fächert sich die Gleisanlage auf.



Heutiger Zustand

Grafik: DB AG

Der neue Durchgangsbahnhof ist deutlich leistungsfähiger

Der neue Bahnhof verfügt über acht Gleise. Die übersichtliche Gleisstruktur ermöglicht weniger Blockaden durch kreuzende Züge. Das Rangieren von Zügen ist nicht mehr notwendig und die Störanfälligkeit wird reduziert. Die Züge werden deshalb pünktlicher und schneller am Ziel sein.

Künftig werden Züge in allen Richtungen ein- und ausfahren. Vier zu- und ablaufende Strecken machen das möglich - mit einer Einfahrtsgeschwindigkeit von bis zu 100 km/h. Damit können mehr Züge - trotz weniger Gleise - über den Tag verteilt den Hauptbahnhof anfahren.



Künftiger Zustand

Grafik: DB AG

Außerdem wird die Weichenzahl von heute 225 auf 48 reduziert, Rangierloks werden nicht benötigt. Das reduziert die Betriebskosten.

Andere Kopfbahnhöfe funktionieren doch auch ...

... verfügen aber über mehr Zulaufgleise.

⇒ Frankfurt: 24 Bahnsteige, 11 Zulaufgleise

⇒ München: 32 Bahnsteige, 14 Zulaufgleise

In beiden Städten führen mehr als doppelt so viele Gleise von der Strecke direkt in den Bahnhof.

Einen Negativrekord erhalten?

Die Kapazitäten der heutigen Strecke von Stuttgart über die Geislinger Steige nach Ulm wären ohne die Neubaustrecke völlig ausgeschöpft. Die Strecke ist technisch veraltet. Die Geschwindigkeit auf der Geislinger Steige ist auf 70 km/h beschränkt. Für eine Hochleistungsverbindung im transeuropäischen Netzwerk ist das ein absoluter Negativrekord. Mit der Neubaustrecke werden bis zu 250 km/h im schnellen Fernverkehr realisiert.

Der Güterverkehr wird gestärkt

Die Neubaustrecke ist nicht zu steil für den Güterverkehr mit modernen Hochleistungsgüterzügen: Geplant sind täglich 40 solcher Züge, vor allem nachts, wenn der ICE-Fernverkehr nur wenig unterwegs ist. Außerdem bleibt die heute bestehende Strecke von Stuttgart nach Ulm für den Gütertransport bestehen. Damit werden zusätzliche Kapazitäten geschaffen und angeboten.