

Angebotskonzept K 21

Infrastrukturbedarf und Fahrbarkeit

27.11.2010



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR UMWELT, NATURSCHUTZ UND VERKEHR

Ist das Angebotskonzept K 21 für das Land Baden-Württemberg eine realistische Alternative im Regionalverkehr?

Das „**Fahrplankonzept für Kopfbahnhof 21**“ in der Fassung vom 10. November 2010 („Variante mit NBS“) wurde ausführlich geprüft, und zwar auf

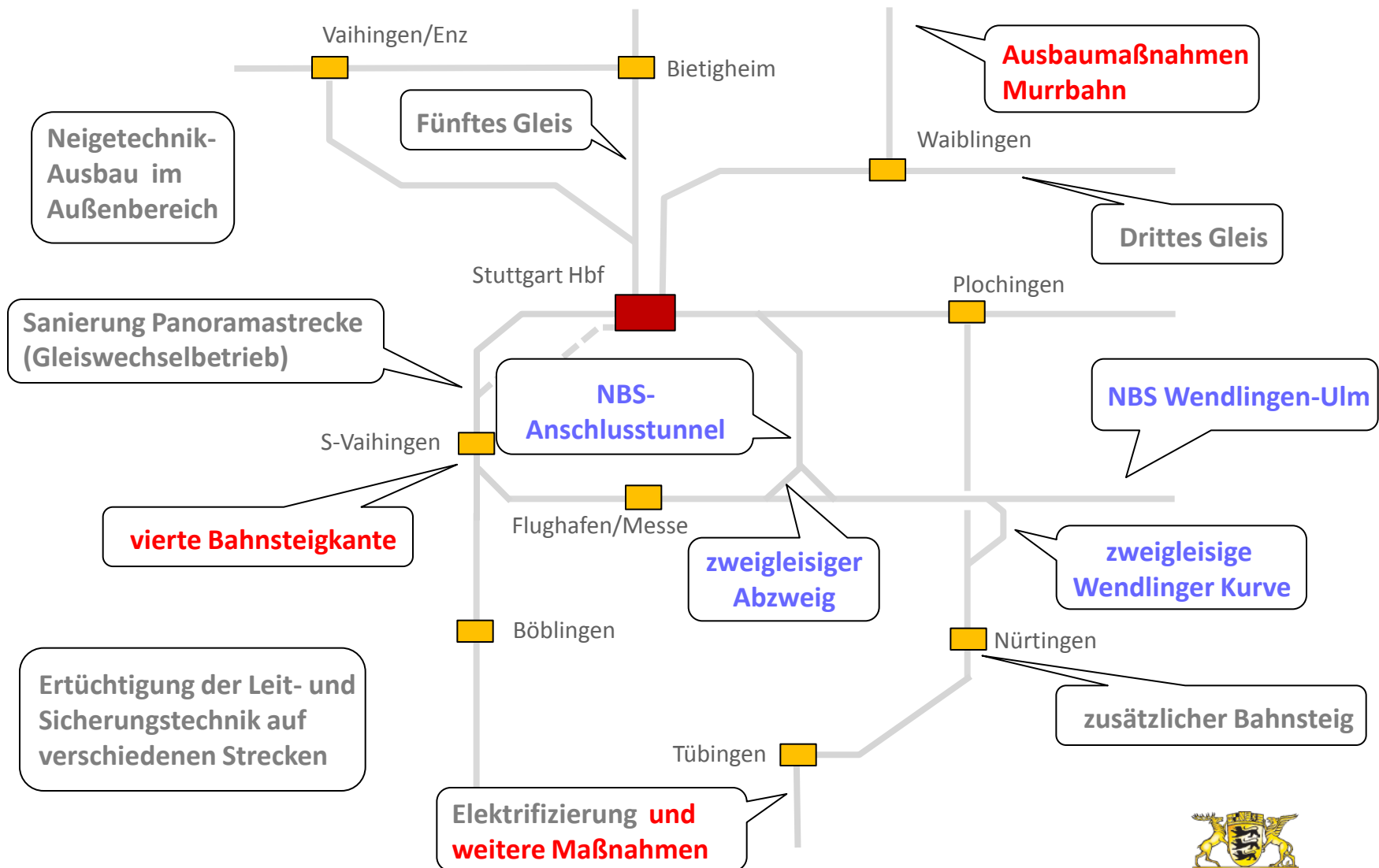
- grundsätzliche Fahrbarkeit
- erforderliche Infrastrukturmaßnahmen
- Stimmigkeit des Fahrplans

Der Fahrplanentwurf erscheint nach einer ersten Einschätzung mit zusätzlichen Maßnahmen grundsätzlich umsetzbar.

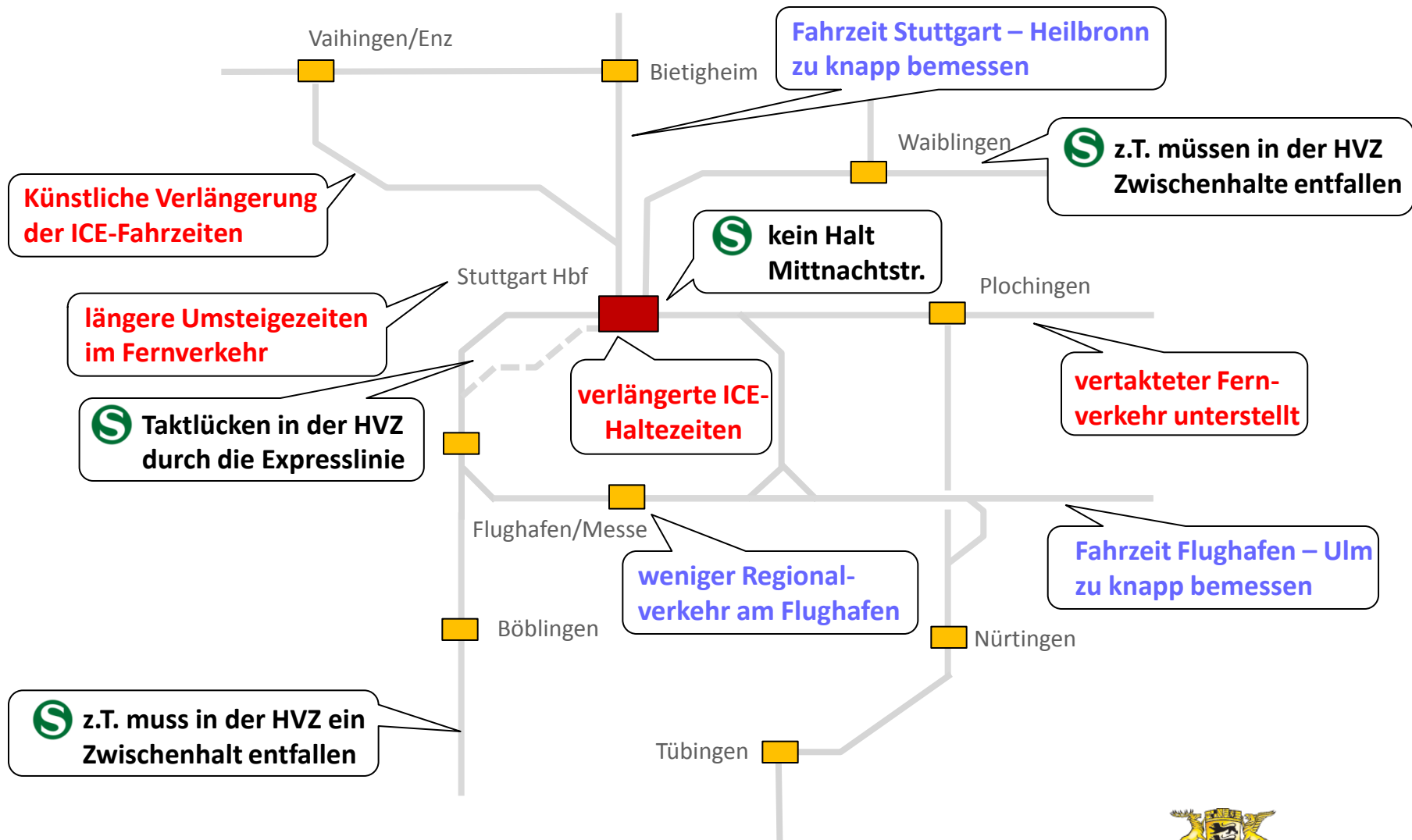
Es ist dennoch fraglich, ob das Fahrplankonzept K 21 die qualitativen Anforderungen des Landes an den Regionalverkehr erfüllen kann.



Die Realisierung des Konzepts K 21 würde über die Sanierung des Kopfbahnhofs hinaus ein ganzes Bündel an Infrastrukturmaßnahmen erforderlich machen

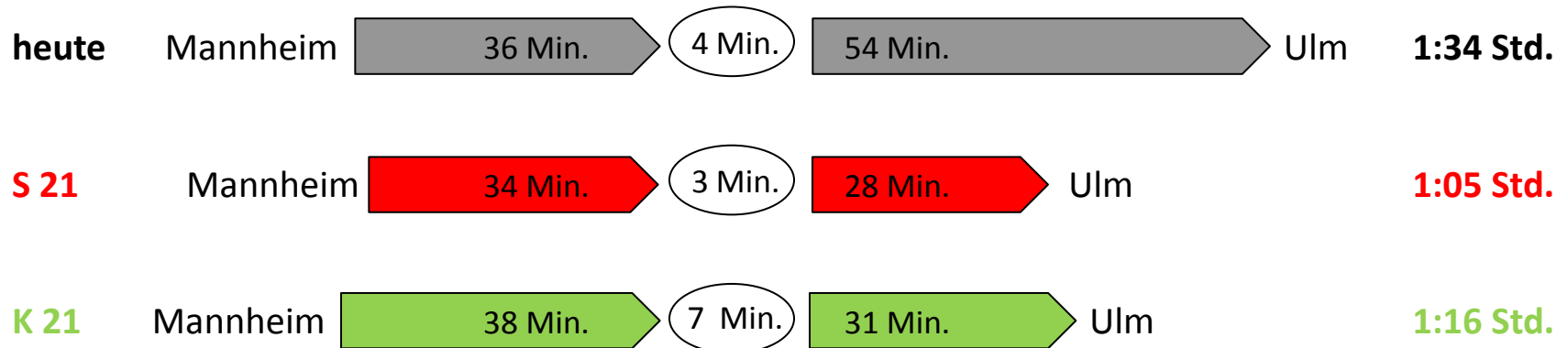


Das Fahrplankonzept K 21 weist erhebliche Schwachstellen beim Fernverkehr, im Regionalverkehr und bei der S-Bahn auf



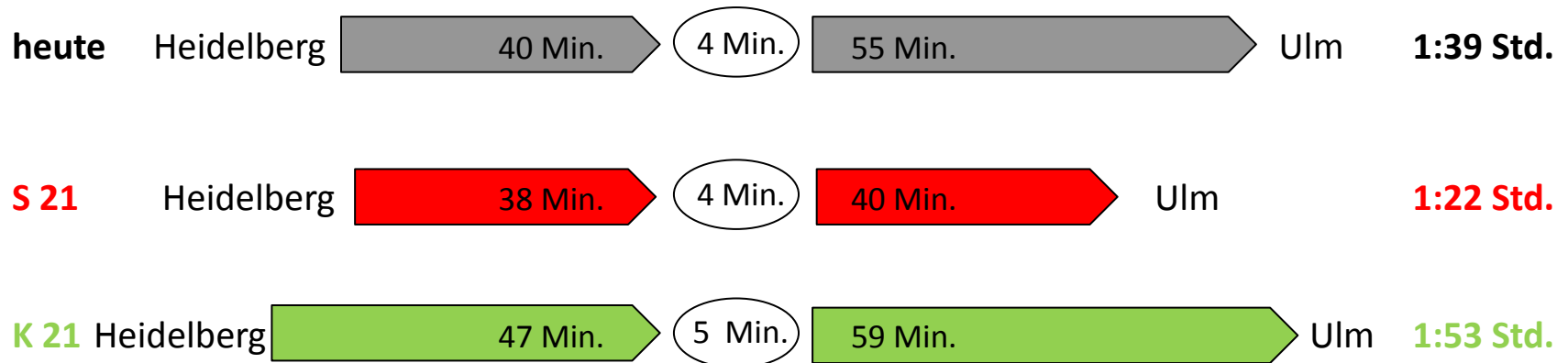
Im Fernverkehr bleibt das Fahrplankonzept K 21 hinter den Anforderungen zurück – mögliche Fahrzeitgewinne werden bei K 21 nicht genutzt

Mannheim – Stuttgart - Ulm (ICE) : 11 Minuten langsamer als S 21



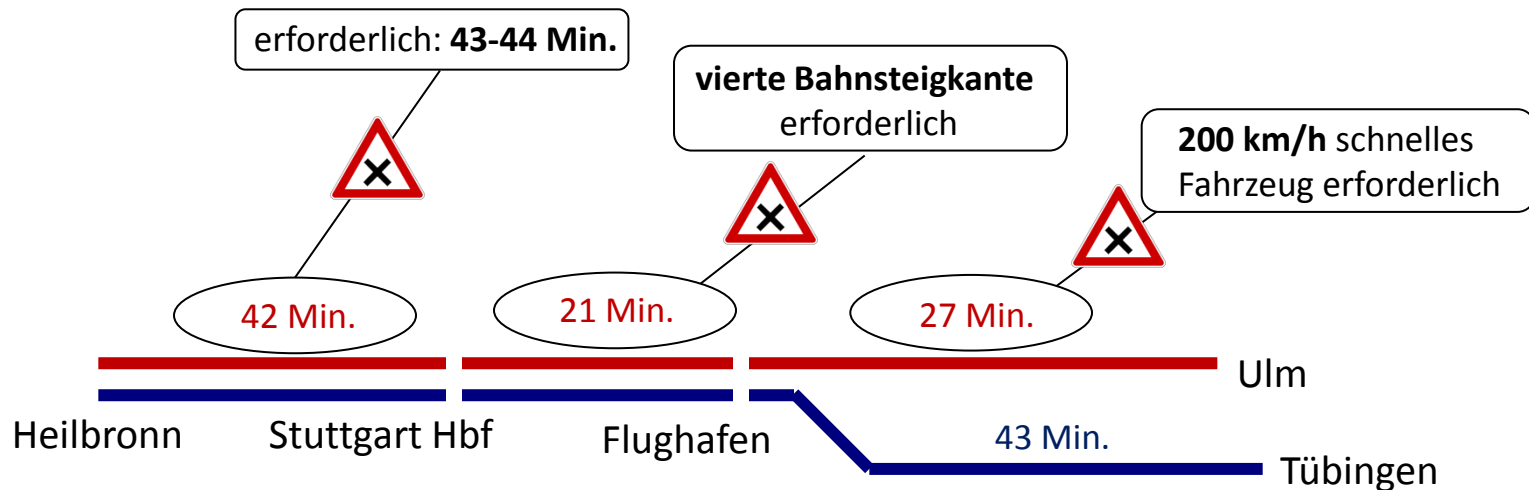
Im Fernverkehr bleibt das Fahrplankonzept K 21 hinter den Anforderungen zurück – der internationale Verkehr wird zum Bummelzug gemacht

Heidelberg – Stuttgart - Ulm (EC) : 31 Minuten langsamer als S 21



Im Regionalverkehr und bei der S-Bahn werden wichtige Grundsätze der Fahrplankonstruktion nicht beachtet

Zu ambitionierte Annahmen im Regionalverkehr : Beispiel IRE Heilbronn - Ulm



Im Regionalverkehr und bei der S-Bahn werden wichtige Grundsätze der Fahrplankonstruktion nicht beachtet

Verletzung des Prinzips „Halt an allen Stationen und durchgehender Takt“ bei der S-Bahn

Waiblingen	Grunbach	Geradstetten	Winterbach	Weiler	Schorndorf
	00	02	05	07	10
	15	17	20	22	25
	30	32	34	36	38
	45	47	50	52	55

S 2



Das Fahrplankonzept K 21 nutzt nur einen Teil der zukünftigen Möglichkeiten

- K 21 ist damit für das Land keine realistische Alternative

1. Die getroffenen Annahmen zum Fernverkehr sind **unrealistisch**
 - damit fehlt auch dem Fahrplankonzept K 21 für den Regionalverkehr die Basis.
2. Die Fahrzeiten sind teilweise **zu knapp bemessen**
 - mit realistischen Fahrzeiten funktionieren viele Elemente des Fahrplankonzepts K 21 nicht.
3. Die rein schematische Realisierung des Integralen Taktfahrplans im Fahrplankonzept führt zu **erheblichen Einschränkungen** für die Reisenden
 - ohne dass die versprochenen Vorteile (v.a. kürzere Reisezeiten) eintreten.

