

Ist-Gleisbelegung Stuttgart Hbf in der Spitzenstunde Mo – Fr 7 – 8 Uhr

Vorbemerkungen

Stand: 11.05.2011

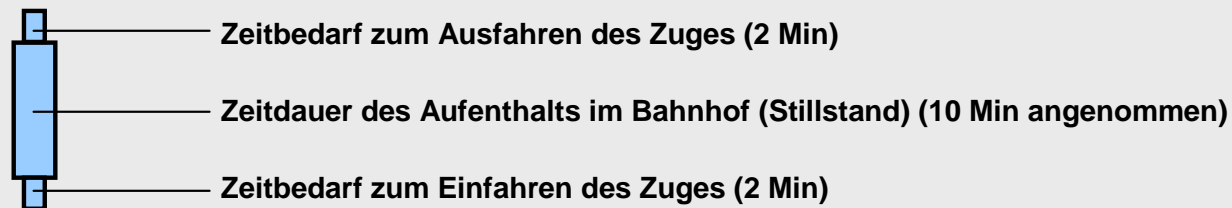
Die Gleiszuordnung der Züge ist dem DB-Kursbuch 2011 bzw. den Ankunfts-/Abfahrtstafeln der DB entnommen, wie sie im Internetauftritt der Bahn aktuell enthalten sind.

Als Zeitdauer für die Bereitstellung startender Züge im Bahnhof bis zur Abfahrt wurden 10 Minuten angenommen. Als Zeitdauer für den Aufenthalt endender Züge im Bahnhof bis zur Fahrt in den Abstellbahnhof wurden ebenfalls 10 Minuten angenommen. Für durch- bzw. zurückfahrende Züge wurden – soweit auffindbar – die tatsächlichen Ankunfts- /Abfahrtszeiten verwendet.

Für die Belegung des Gleisvorfelds wurden für Ein- und Ausfahrt (auch vom/zum Abstellbahnhof) je 2 Minuten angenommen.

Die Zugzahl 41 in der folgenden Folie umfasst alle Züge, deren planmäßige Ankunft oder Abfahrt in den Zeitraum 7 – 8 Uhr fällt. Die Zugzahl 43 in dieser Folie umfasst zwei weitere Züge, die sich im Randbereich des Zeitraums im Bahnhof befinden, deren planmäßige Abfahrts- bzw. Ankunftszeit nach 8 Uhr bzw. vor 7 Uhr liegt (siehe Gleise 5 und 11). Gleisbelegungen im Randbereich außerhalb des Zeitraums 7 – 8 Uhr (Randbelegung) wurden in der nächstfolgenden Folie berücksichtigt.

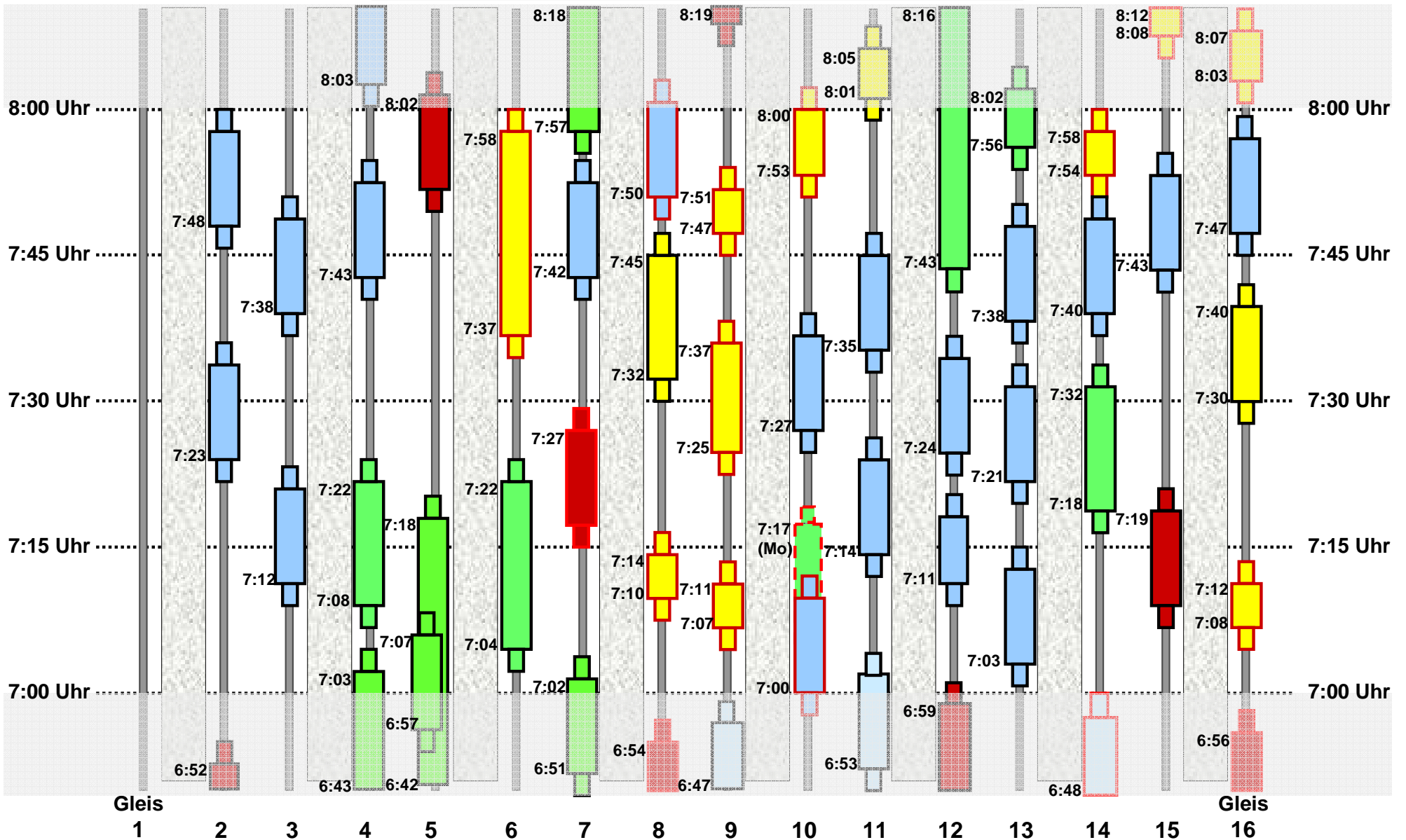
Erklärung zur Darstellung



Ist-Gleisbelegung Stuttgart Hbf in der Spitzenstunde Mo – Fr 7 – 8 Uhr

Mit Randbelegung unmittelbar vor 7 Uhr bzw. nach 8 Uhr

Stand: 11.05.2011

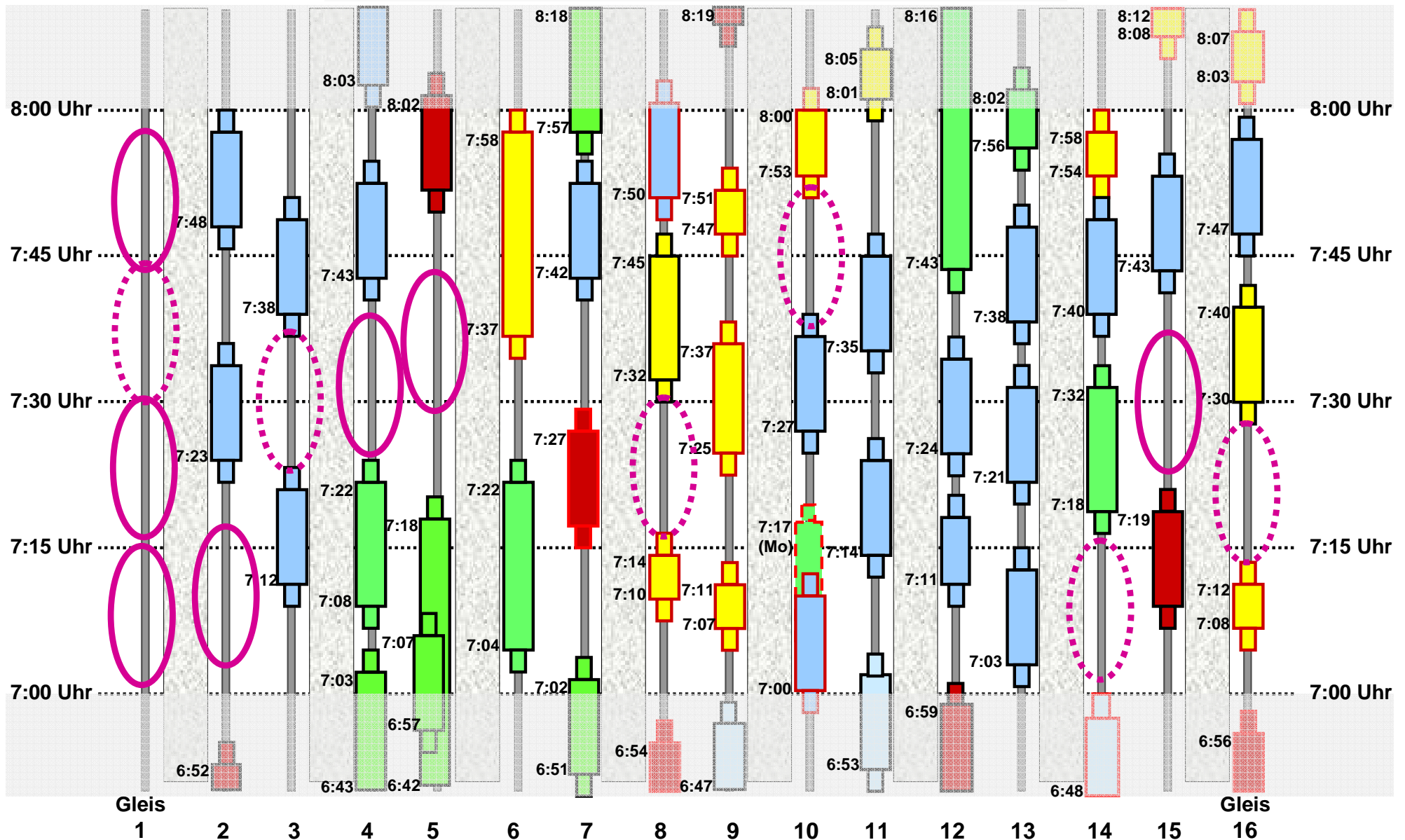



■ = fährt zurück
 ■ = endet
 ■ = startet
 ■ = fährt weiter
 □ = Fernzug (roter Rand)
 □ = Regionalzug (schwarzer Rand)


Ist-Gleisbelegung Stuttgart Hbf in der Spitzenstunde Mo – Fr 7 – 8 Uhr

Platz für 7 – 13 zusätzliche Züge, in Summe dann bis zu 56 Züge

Stand: 11.05.2011



 = zusätzlich mögliche Züge

 = evtl. weitere zusätzlich mögliche Züge

Ist-Gleisbelegung Stuttgart Hbf in der Spitzenstunde Mo – Fr 7 – 8 Uhr

Anmerkungen zur Schätzung der zusätzlich möglichen Züge

Stand: 11.05.2011

Die Positionierung zusätzlich möglicher Züge in die freien Zeiträume der Ist-Belegung der einzelnen Gleise erfolgte nach Augenschein mit dem ungefähren Zeitbedarf für endende bzw. startende Züge (10 + 2 + 2 Minuten). Daraus ergibt sich die Arbeitshypothese, dass der Bahnhof mit 56 Zügen je Stunde (im Schnitt 3,5 Züge pro Stunde und Gleis) seine Vollauslastung erreicht.

Die tatsächliche Vollausslastung des Bahnhofs ist mit großer Wahrscheinlichkeit höher als 56 Züge pro Stunde, da die Verweildauer startender bzw. endender Züge im Bahnhof in der Regel problemlos geringer als 10 Minuten sein kann.

Die Kapazität der Zulaufstrecken blieb außer Betracht. Dass sie für 41 bis 43 Züge ausreicht, ist bereits durch den aktuellen Fahrplan 2011 nachgewiesen. Für 56 Züge wird die Kapazität der Zulaufstrecken – zumindest in der Verbindung Zuffenhausen / Hauptbahnhof – voraussichtlich nicht mehr ausreichen. Diese Restriktion gilt **gleichermaßen** für S21 und K21, allerdings mit einem Nachteil für S21: die Nutzung der S-Bahngleise auf dieser Verbindung ist im Störfall schon rein technisch nicht mehr möglich.

Die Kapazität des Abstellbahnhofs Rosenstein und seiner Ein- bzw. Ausfahrtgleise vom/zum Hauptbahnhof erscheint dagegen für 56 Züge je Stunde völlig ausreichend. Bei S21 kommt erschwerend hinzu, dass jede Fahrt vom bzw. zum Abstellbahnhof Untertürkheim eine Trasse auf der Zulaufstrecke über Wangen bzw. Bad Cannstatt belegt.