

S-Bahn Notfallkonzept oder der Verkehrskollaps ist absehbar

Klaus Arnoldi

S-Bahn Notfallkonzept der DB

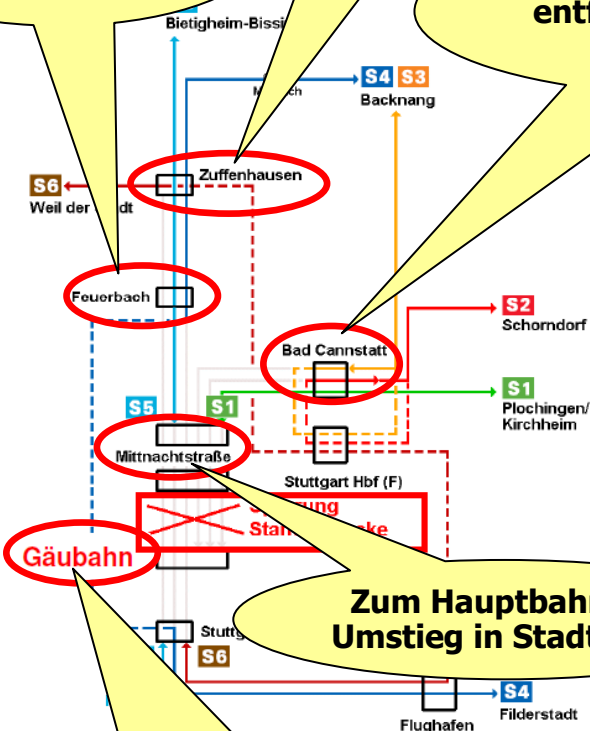


Für den Schwabstraßen-Notfallkonzept für die S-Bahn entwickelt

Keine direkte Zufahrt zum Hauptbahnhof

Fahrstraßenausschlüsse bei Überleitung auf die Fernbahngleise

Halt in Bad Cannstatt entfällt bei Fahrt über Wangen



Zulauf von Norden (es verkehrt nur der S-Bahn Grundtakt)

- S4** : Wird ab Feuerbach umgeleitet über die Gäubahn (Teilausfall Feuerbach - Stg-Vaihingen)
- S5** : Verkehrt nur Bietigheim - Mitternachtstraße sowie Herrenberg - Stg-Vaihingen (Teilausfall Mitternachtstraße - Stg-Vaihingen)
- S6** : Wird ab Zuffenhausen umgeleitet über Stuttgart Hbf (fern) zum Flughafen und weiter nach Stg-Vaihingen (Teilausfall Zuffenhausen - Schwabstraße - Stg-Vaihingen)

Zulauf von Süden (es verkehrt nur der S-Bahn Grundtakt)

- S1** : Verkehrt nur Kirchheim/Teck - Mitternachtstraße (Teilausfall bis Schwabstraße)
- S2** : Verkehrt Schorndorf - Fellbach - Wangen - Stuttgart Hbf (fern) - Bad Cannstatt - Schorndorf im Ring (Teilausfall bis Schwabstraße)
- S3** : Verkehrt Backnang - Bad Cannstatt - Stuttgart Hbf (fern) - Wangen - Nürnberger Straße - Backnang im Ring (Teilausfall bis Schwabstraße)

Kein Halt zwischen Feuerbach und S-Vaihingen

Zum Hauptbahnhof Umstieg in Stadtbahn

Kritik am Notfallkonzept S-Bahn



- Statt 48 S-Bahn-Zügen im Hauptbahnhof in der Hauptverkehrszeit verkehren **nur 8 Züge**
- Fahrgäste der **S1, S4, und S5** erreichen den **Hauptbahnhof** nur durch **Umstieg in die Stadtbahn** (Kapazität?)
- Erhebliche Verschlechterung für **Umsteiger auf Fern- und Regionalverkehr** über Hauptbahnhof
- **Fehlende Halte in Bad Cannstadt** erschweren das Umsteigen in die **S1**
- Fraglich ob **eingleisiger, niveaugleicher Abzweig Nürnberger Straße** 2 S-Bahn Linien verträgt (S3 würde 4 Gleise kreuzen!)
- **Behinderung des Fernverkehrs** bei Zuffenhausen wegen niveaugleicher Überleitung der S6 zum Hauptbahnhof
- Notfallkonzept ist **nicht simuliert**

Folgen Notfallkonzept S-Bahn

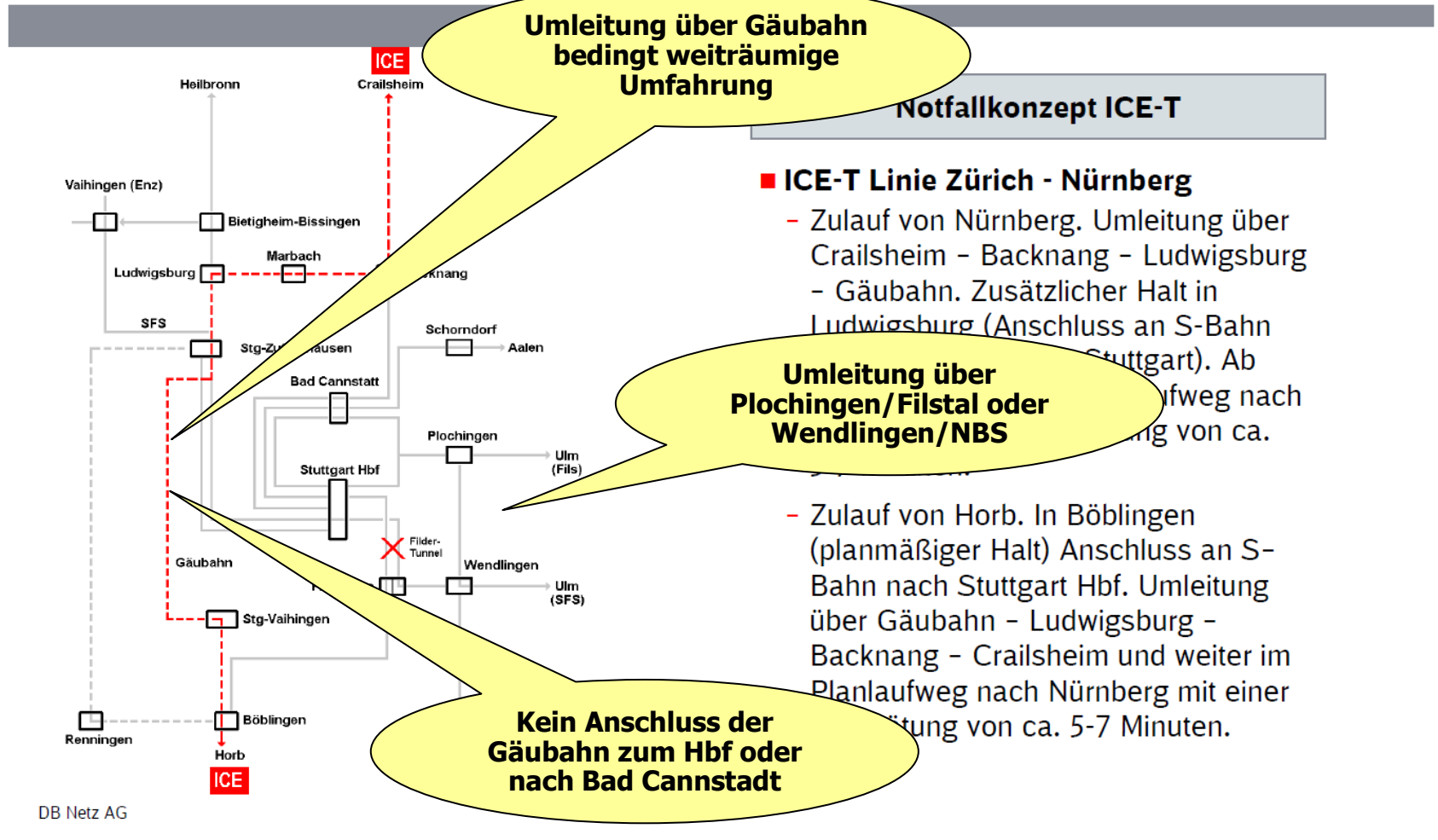


- In der Hauptverkehrszeit wird der **Hauptbahnhof** nur noch von einem **Sechstel der S-Bahnzüge** angefahren
- Die **Stadtbahn** kann die Fahrgäste von Mittnachtstraße zum Hauptbahnhof vsl. **nicht aufnehmen**
- Die **zentrale Verknüpfung** von Fern-, Regionalverkehr und S-Bahn im **Hauptbahnhof funktioniert nicht mehr** - Anschlussverluste
- Wegen der **niveaugleichen Überleitungen** bei Zuffenhausen und Nürnberger Straße werden die Störungen auch auf den Fern- und Regionalverkehr übertragen
- Im Störfall kann der gesamte **S-Bahnverkehr** rund um Stuttgart **zum Erliegen** kommen

Notfallkonzept Fildertunnel der DB



Fernverkehr bei Sperrung des Fildertunnel Relation Zürich - Stuttgart - Nürnberg



Kritik am Notfallkonzept Fildertunnel



- Bei Sperrung des **Fildertunnels** erfolgt Umleitung über Plochingen/Filstal bzw. Wendlingen/NBS
- Stuttgart Hbf von der **Gäubahn** nicht mehr angefahren – keine Anbindung der Gäubahn an den Hbf geplant
- Keine Anbindung der Gäubahn nach Bad Cannstatt
- ICE von Zürich muss **weiträumig umgeleitet** (Crailsheim – Böblingen) werden und fährt an Stuttgart vorbei
- **Verlust der Anschlüsse** Aalen, Schw. Hall da keine Verknüpfung in Untertürkheim zu diesen Linien
- **Kapazitätsengpässe** im Tunnel nach Wangen/Neckarbahn
- Notfallkonzept ist **nicht simuliert**

Backups

1.000 Gründe warum ein Zug zu spät kommt jenseits von Haltezeitüberschreitungen

- Gestörte Weiche
- Unzureichende Antriebsleistung im Zug
- Verminderte Bremsleistung im Zug
- Gestörtes Signal, gestörter Bahnübergang
- Gestörte Übertragung von Fahrbefehlen (LZB, ETCS)
- Betätigen Notbremse durch Fahrgäste
- Liegenbleiben von Zügen (z.B. festsitzende Bremse, Beschädigung der Fenster durch Schotterflug u.s.w.)
- Sperrung von Gleisen für Wartungsarbeiten
- ...

All dies hätte schon im Stresstest berechnet werden müssen

Begründungen zu Nichtberücksichtigung von Störung



SMA schreibt (S. 2 im Audit)

Notfälle oder schwere Störfälle, wie z.B. eine Weichenstörung oder das Liegenbleiben eines Zuges sind dadurch charakterisiert, dass das geplante Betriebsprogramm nur noch mit Zugausfällen oder Umleitungen produziert werden kann. Für derartige Störfälle werden im Vorfeld der Betriebsaufnahme sogenannte Notfallszenarien entwickelt und den Disponenten als Handlungsanweisungen zur Verfügung gestellt. Es ist unmöglich, eine abschließende derartige Liste aufzustellen. In solchen Fällen entscheiden die zukünftigen Disponenten entsprechend ihrem Sachverstand und ihrer Erfahrung.

Nur entbindet eine Nichtvoraussehbarkeit aller denkbaren Störungen nicht von der Pflicht, deren Einfluss auf Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit zu bewerten, v.a. wenn unterschiedliche Infrastrukturen – Kopfbahnhof mit vielen Umfahrmöglichkeiten – und schlanker Durchgangsbahnhof im Wettstreit liegen.