



K21 – Die Alternative Kopfbahnhof



ARCHITEKTUR-FORUM BADEN-WÜRTTEMBERG





Kundennutzen: Was will der Bahnkunde?

- Schnelle Verbindungen und gute Anschlüsse
- Kurze Wege, barrierefreies Ein- und Aussteigen
- Hohe Aufenthaltsqualität und Service im Bahnhof



Konzeption: R. Ostertag

www.kopfbahnhof-21.de

pro-eleven



Sind die Potenziale des Kopfbahnhofs bereits ausgeschöpft?

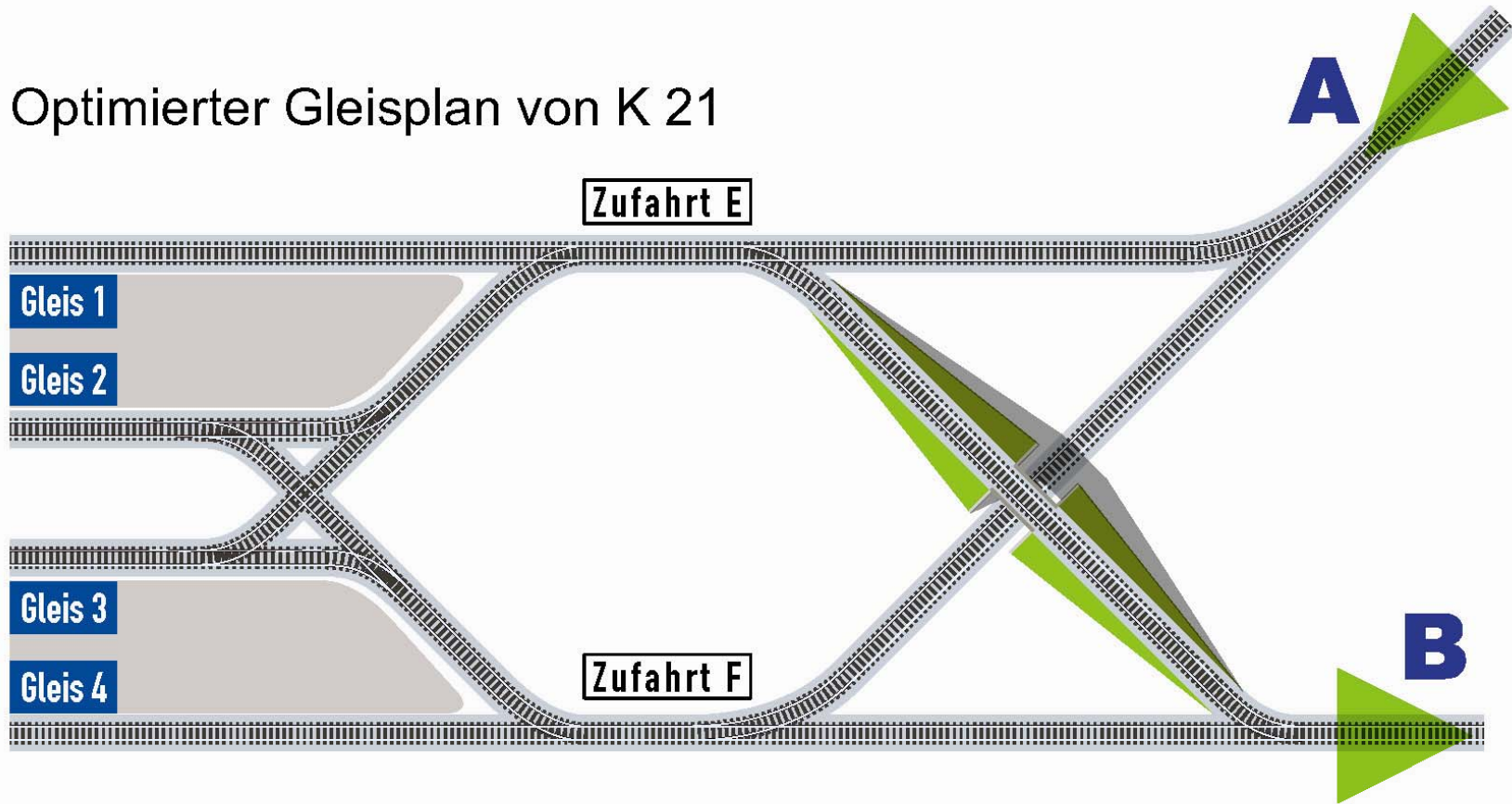
- Lassen sich Zugkreuzungen vermeiden?
- Können die Zugzahlen gesteigert werden?
- Können Kapazitätsengpässe auf den Zulaufgleisen beseitigt werden?
- Lassen sich schnelle und langsame Verkehre trennen?
- Ist im Kopfbahnhof ein optimierter Taktfahrplan möglich?





Lassen sich Zugkreuzungen im Kopfbahnhof vermeiden?

Optimierter Gleisplan von K 21



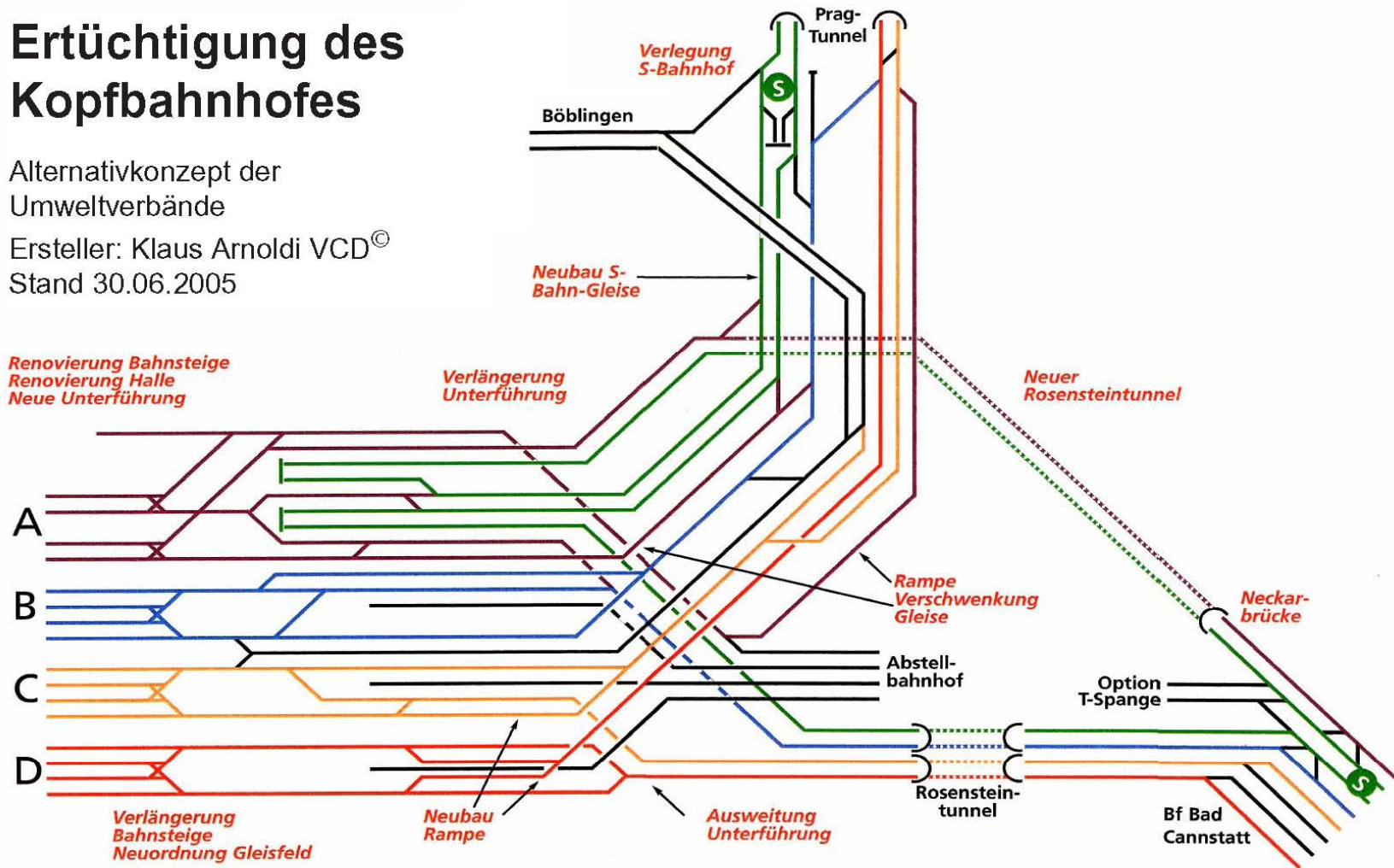
Dieser Gleisplan ermöglicht immer eine parallele Ein- und Ausfahrt. In Verbindung mit dem Ausbau der Zulaufgleise kann die Kapazität des heutigen Bahnhofs verdoppelt werden. Entwurf: Klaus Arnoldi / VCD



Ertüchtigung des Kopfbahnhofes

Alternativkonzept der
Umweltverbände

Ersteller: Klaus Arnoldi VCD[©]
Stand 30.06.2005

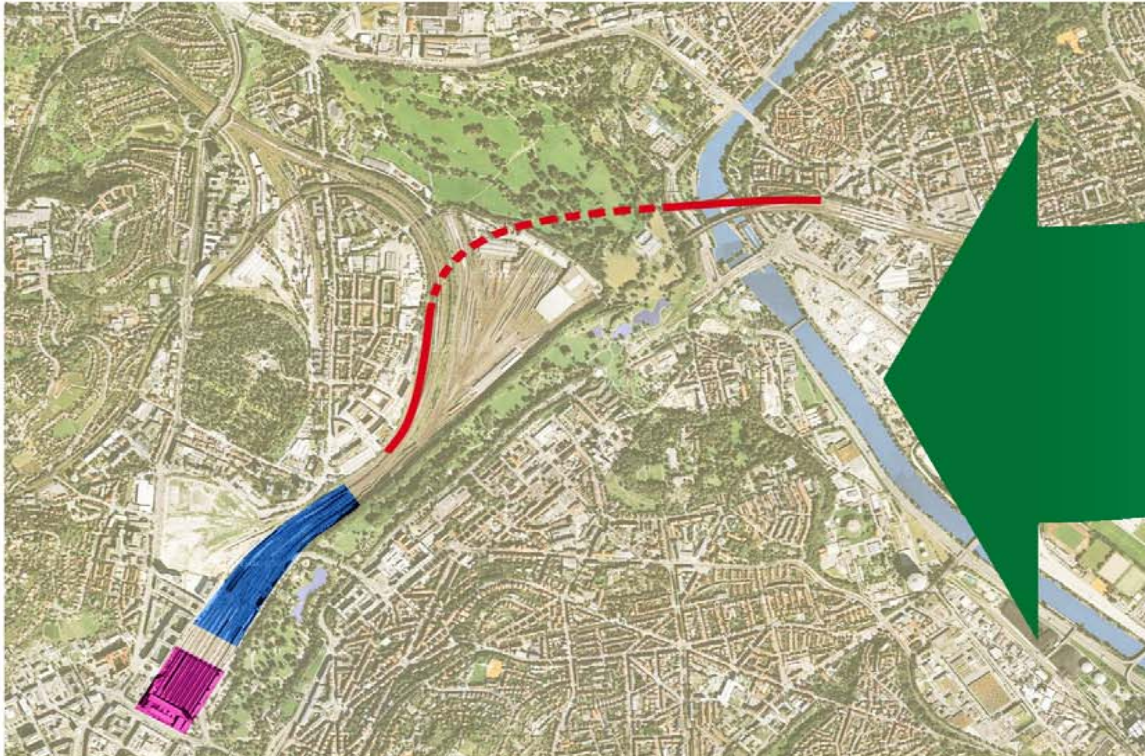


Gleisplan des modernisierten Kopfbahnhofes. Die vier Gleisgruppen im Bahnhof sind jeweils einem Streckengleis zugeordnet. Fern- und Regionalverkehr laufen unabhängig auf eigenen Gleisen. K21 hat zehn Zulaufgleise.



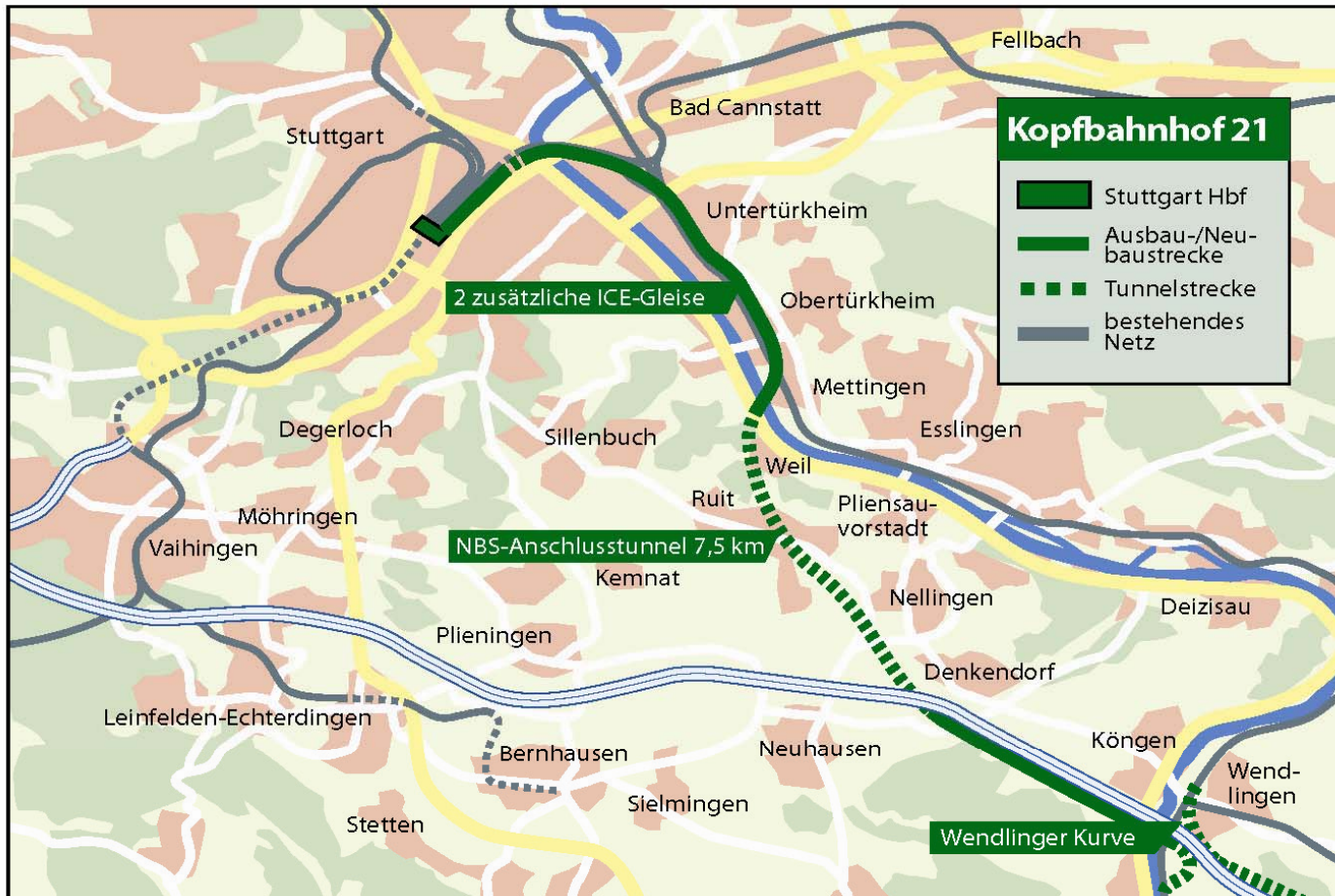
Ausbaumaßnahme Kopfbahnhof

- 1.** Bau zweier zusätzlicher Gleise zwischen Cannstatt und Hauptbahnhof (neuer Rosensteintunnel)
- 2.** Sanierung/Optimierung des Gleisvorfeldes
- 3.** Renovierung/Modernisierung der Bahnsteige und Bahnhofshalle





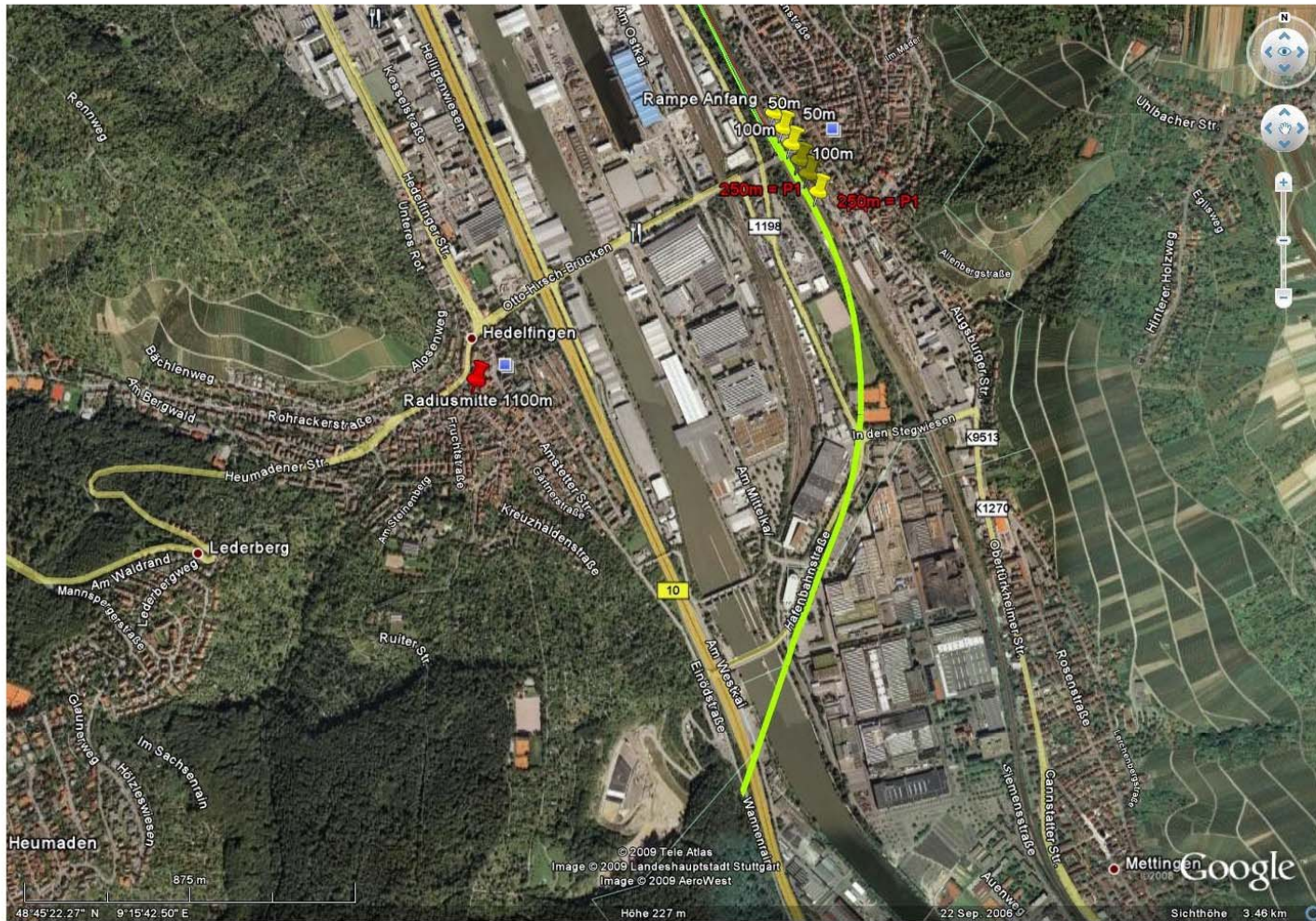
Anschluß an die Neubaustrecke nach Ulm



Ausbau der Bestandsstrecke von Bad Cannstatt bis Obertürkheim auf max. 140 km/h. Dort schwenkt die NBS aus, quert erst das Industriegebiet und den Neckar und verschwindet dann im Filderaufstiegstunnel.



Anschluß der NBS in Obertürkheim



Eine 160 km/h schnelle Trasse in Obertürkheim ist entlang der Hafenbahnstraße möglich.



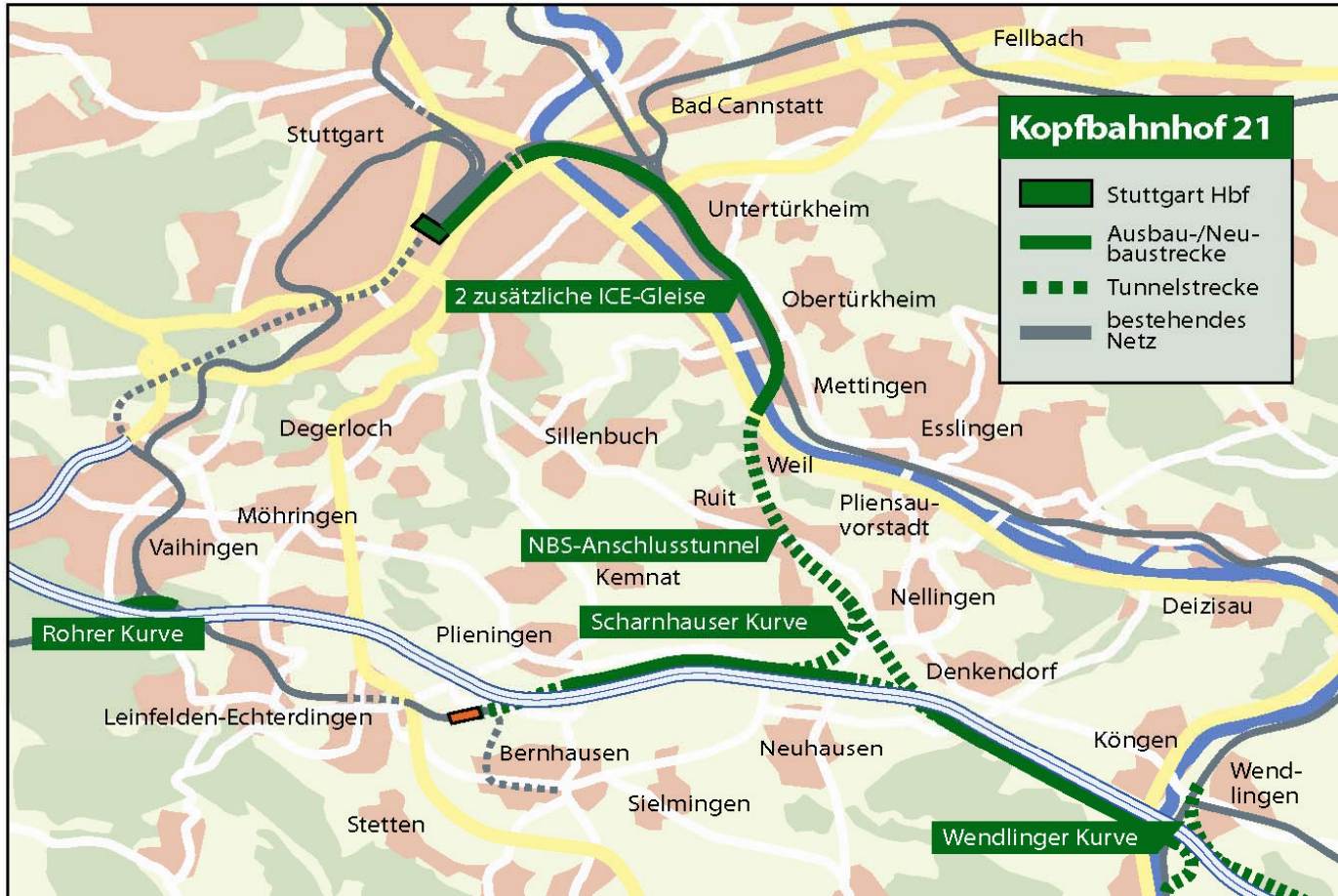
Anschluß der NBS in Obertürkheim (2)



Die Neubaustrecke verläuft aufgeständert entlang der Hafenbahnstraße.



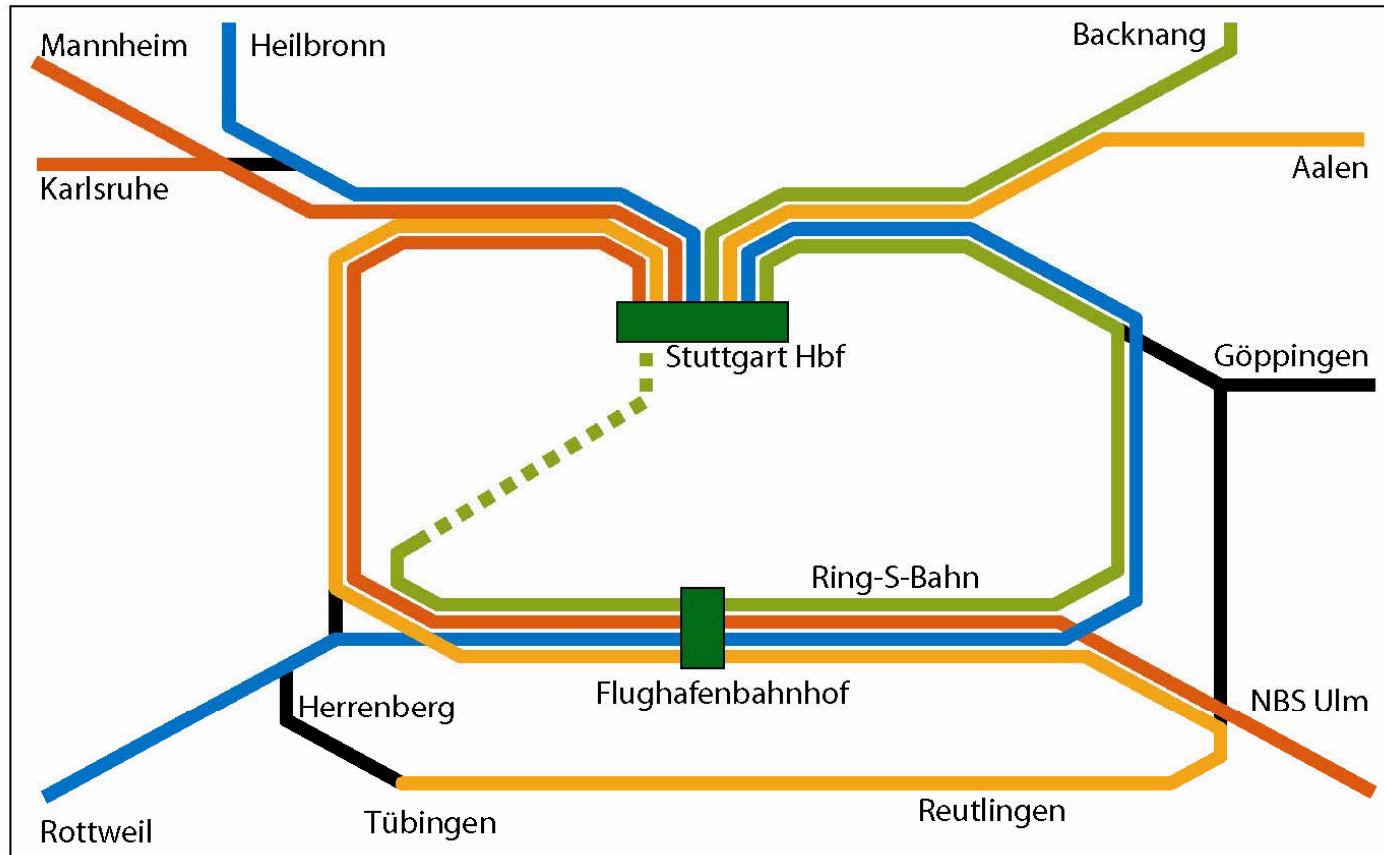
Anschluß des Flughafens



Der Flughafen und die Neue Messe werden über ein Gleisdreieck bei Scharnhäuser sowohl von Ulm als auch vom Hauptbahnhof direkt erreicht



Regionaler Linienplan zur Flughafenanbindung



Zwischen Flughafen und Hauptbahnhof entsteht ein Ringverkehr. Mit einer Ring-S-Bahn können der Flughafen und die Neue Messe optimal bedient werden.



Vergleich Stuttgart 21 – Kopfbahnhof 21

	STUTT GART 21	Kopfbahnhof 21
Neu zu bauende Bahnhöfe	vier* 	null
Tunnelröhren	ca. 33 km 	ca. 8-10 km 
Integraler Taktfahrplan	ausgeschlossen	ideal 
Fahrzeit (Stuttgart-Ulm)	28 min 	ca. 28 min 
Kostenvergleich		
Realisierung	nur komplett	stufenweise 

* Hauptbahnhof, Mittnachtstraße, Flughafen, Abstellbahnhof



K21 besteht aus vier Bausteinen und ist in Stufen realisierbar

1. Modernisierung des Bahnhofs

➤ Gute Aufenthaltsqualität, bequemes Umsteigen, genügend Zeit zum Ein- und Aussteigen.

2. Steigerung der Kapazität

➤ Schnellere Ein- und Ausfahrten, gute Anschlüsse, höhere Betriebssicherheit, mehr Verbindungen, Kapazitätsreserven.

3. Anschluß der Neubaustrecke nach Ulm

➤ Halbierung der Fahrzeit nach Ulm (unabhängig von S21) und der Einbindung in das Hochgeschwindigkeitsnetz.

4. Flughafenanbindung und Neue Messe

➤ Sehr schnelle Verbindungen von Ulm, Tübingen und Singen. Eine neue Ring-S-Bahn schafft gute Verbindungen zum Hauptbahnhof. Kurze Wege zum Flughafen-Terminal.

K21 bietet mehr Kundennutzen bei einem Drittel der Kosten



**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!
Noch Fragen bitte?**



Konzeption: R. Ostertag

www.kopfbahnhof-21.de

pro-eleven