

Stuttgart 21 - Begleitinformation zur Untersuchung der Personenstromanalyse zum Hauptbahnhof Stuttgart durch PTV

Stand: 14.03.2014

Die Firma PTV Planung Transport Verkehr AG, Karlsruhe/Düsseldorf hat im Dezember 2013 eine Untersuchung „Stuttgart Hauptbahnhof S21 Personenstromanalyse“ vorgelegt. Bei der Personenstromanalyse handelt es sich um eine reine Komfortanalyse, die die Bewegungsfreiheit des Fußgängerverkehrs an maßgeblichen Engstellen einer Infrastrukturanlage in Spitzenzeiten zeigt. Die beauftragte Personenstromanalyse dient nicht der Beantwortung von Fragen an das Brandschutz- bzw. Rettungskonzept und hat diese Fragestellungen auch nicht untersucht; geprüft wurde vielmehr, ob auf den Bahnsteigen, Treppen, Ausgängen, etc. die zu erwartende Fußgängerverkehrsstärke mit der erwünschten Qualität abgewickelt werden kann.

Mit der Untersuchung will das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (MVI) einen Beitrag zur Versachlichung der Diskussion leisten. Denn die Personenstromanalyse der DB AG wurde von Teilen der kritischen Öffentlichkeit als völlig fehlerhaft und als Nachweis eines Rückbaus der Leistungsfähigkeit der Fußgängeranlagen gegenüber dem bestehenden Kopfbahnhof kritisiert. Die vorliegende Untersuchung sollte deswegen folgende zwei Fragen beantworten:

- Wie ist die von der DB AG in Auftrag gegebene, bereits veröffentlichte Personenstromanalyse zum künftigen Stuttgarter Hauptbahnhof (Durchgangsbahnhof) der Durth & Roos Consulting GmbH vom September 2009 mit einer zusätzlich Detailbetrachtung vom Februar 2012 zu bewerten?
- Wie lässt sich der heutige Kopfbahnhof statistisch/rechnerisch bewerten und mit dem künftigen Durchgangsbahnhof vergleichen?

Folgende Fragen sind **nicht** Gegenstand einer Personenstromanalyse und waren deswegen auch **nicht** Gegenstand der vom MVI beauftragten Untersuchung:

- Über die Bewegungsfreiheit der Fußgänger hinausgehende weitere Komfortaspekte wie evtl. kürzere Wege, Aufenthaltsqualität sowie Vorhandensein und Anzahl von Aufzügen wurden nicht bewertet.

- Die Beantwortung von Fragen an das Rettungskonzept. Hierfür gelten andere Prämissen und Simulationsparameter. Dementsprechend beinhaltet die Untersuchung keine Aussagen zum Brandschutz- und Rettungskonzept.
- Die Bewertung des verkehrlichen Betriebskonzepts.
- Die von der DB AG zwischenzeitlich vorgesehenen Fluchttreppenhäuser sind nicht berücksichtigt, da dem MVI dazu von der DB AG noch keine konkrete Planung und keine Aktualisierung ihrer Personenstromanalyse vorgelegt wurde. Das MVI hat danach zuletzt im Lenkungskreis am 22.11.2013 gefragt. Von der DB AG wurde damals mitgeteilt, dass die Planungen zu diesem Thema noch laufen und das Land informiert werden wird, wenn diese abgeschlossen sind. Mit Schreiben vom 17.02.2014 hat die DB AG dann mitgeteilt, dass die Ergebnisse der in den letzten Monaten durchgeführten Analyse vorgestellt werden könnten. Die Vorstellung steht aktuell noch aus.

Die vom MVI beauftragte Untersuchung kommt im Wesentlichen zu folgenden **Ergebnissen**:

- Die Personenstromanalyse von Durth & Roos weist trotz einiger zu bemängelnder Punkte keine grundsätzlichen handwerklichen Fehler auf. Die der Untersuchung von Durth & Roos zugrundeliegenden Annahmen wurden von PTV überprüft und als grundsätzlich zutreffend eingestuft. Z. B. bestätigt PTV, dass die „Annahmen zur Verkehrsprognose deutlich auf der sicheren Seite“ getroffen wurden.
- Die von Durth & Roos angewandte Analysemethode entsprach im Jahr 2009 durchaus dem Stand der Technik. Für künftige Untersuchungen der Personenströme empfiehlt PTV eine neuere Untersuchungsmethode.
- Setzt man für den Durchgangsbahnhof die deutlich größere Personenanzahl des Prognosezeitpunkts an, nimmt die Qualität im Vergleich zu der für das Jahr 2009 für den bestehenden Kopfbahnhof ermittelten Qualität ab. D. h., dass die Bewegungsqualität der Fußgängerströme im künftigen Durchgangsbahnhof unter der des heutigen Kopfbahnhofs liegt, sofern es in Zukunft tatsächlich zu der von Durth & Roos zugrunde gelegten starken Zunahme im Fahrgastaufkommen kommt.
- Werden hingegen auch für einen Bahnsteig des bestehenden Kopfbahnhofs die Prognosezahlen eines Bahnsteigs des Durchgangsbahnhofs angesetzt,

schneidet der Durchgangsbahnhof besser ab. D. h., dass der Durchgangsbahnhof unter Ansatz gleicher Verkehrsmengen eines Bahnsteiges komfortabler ist als der heutige Kopfbahnhof.

Zum Vergleich von Kopfbahnhof und Durchgangsbahnhof ist darauf **hinzuweisen**:

- Der Kopfbahnhof wurde vor den aktuellen Umbauten und ohne denkbare Erüchtigungen betrachtet.
- Ein Vergleich je Bahnsteig berücksichtigt nicht, dass der Kopfbahnhof über acht Bahnsteige (mit 16 Bahnsteiggleisen) verfügt und der Durchgangsbahnhof dagegen nur über vier Bahnsteige (mit acht Bahnsteiggleisen). Die in der Personenstromanalyse unterstellte Annahme, dass zwei Züge gleichzeitig an einem Bahnsteig halten, wird im Durchgangsbahnhof bei vier Bahnsteigen viel häufiger auftreten als im Kopfbahnhof bei acht Bahnsteigen.
- Für den Kopfbahnhof liegt für den Prognosezeitpunkt kein Betriebsprogramm zur Abwicklung der prognostizierten Personenzahl vor. Ob Kopfbahnhof oder Durchgangsbahnhof zukünftig im Realbetrieb unter dem Gesichtspunkt der Bewegungsqualität der Reisenden insgesamt besser abschneidet, lässt sich ohne Betriebsprogramm nicht zufriedenstellend bewerten. Dementsprechend kann der PTV-Untersuchung zu dieser Frage auch keine vergleichende Aussage entnommen werden. Das MVI möchte versuchen, hierzu noch eine ergänzende gutachterliche Aussage bzw. Klärung zu erreichen.

Zum sog. „Stresstestfahrplan“:

- Die Personenstromanalyse der DB AG berücksichtigt zudem das Betriebsprogramm des Stresstests mit 49 Zügen nicht. Die Personenstromanalyse der DB AG unterstellt für jeden Bahnsteig zwei gleichzeitig haltende Züge und dass die Bahnsteige innerhalb von vier Minuten vollständig geräumt sind. Bei diesen Prämissen und einer gleichbleibenden Zahl der Reisenden spielt es keine Rolle, wie oft diese Situation in einer Stunde auftreten wird. Deswegen wird aus dieser Perspektive ein Stresstestfahrplan das Ergebnis der Personenstromanalyse nicht verschlechtern. Im Gegenteil: Bei den derzeitigen Prognosezahlen würde durch eine größere Zugzahl die Besetzung eines Zuges verringert und dadurch die Belastung der Bahnsteige aufgrund besserer Verteilung der Fahrgäste reduziert.

- Die Frage ist jedoch eine andere: Sind über die derzeitige Prognose hinaus für die Zukunft höhere Fahrgastzahlen zu erwarten (Zählung 2009: 12.857 Fahrgäste / in der Personenstromanalyse angenommen: 28.870 Fahrgäste – vgl. PTV-Untersuchung S. 18)? Diese Frage ist aber nicht Gegenstand der Personenstromanalyse der DB AG und deswegen auch nicht Gegenstand der vom MVI beauftragten überprüfenden Untersuchung. Für die fernere Zukunft gibt es derzeit keine belastbare Prognose.

Nach dem Willen des MVI soll eine ergänzende gutachterliche Aussage durch eine PTV-Untersuchung zu den betreffenden Fragen erfolgen. Vorher ist eine abschließende fachliche Bewertung nicht möglich.