

Übersicht über die Auswirkungen der Konzepte S21 und K21 auf die Residenzbahn Karlsruhe – Pforzheim – Stuttgart

Stuttgart 21

Die **IRE-Linie Karlsruhe – Pforzheim – Mühlacker – Vaihingen - Stuttgart** fährt stündlich statt wie heute alle 2 Stunden. Von Stuttgart fährt sie weiter über Göppingen und Ulm nach Lindau. Die **RB-Linie Karlsruhe – Pforzheim – Mühlacker - Vaihingen – Bietigheim – Stuttgart** fährt wie heute ab Karlsruhe alle 2 Stunden und ab Mühlacker stündlich. Von Stuttgart fährt sie weiter über den Flughafen nach Tübingen.

Der **Fernverkehr** der Linie Karlsruhe – Pforzheim – Nürnberg wird eingestellt. Die Fernzüge nach Nürnberg kommen zukünftig von Zürich statt Karlsruhe. Da die ausfallenden Fernzüge im 2-Stunden-Takt durch eine Verdoppelung des IRE-Angebotes auf einen Stundentakt ersetzt werden, bringt dies den meisten Fahrgästen Vorteile, weil der IRE ja billiger ist. Wer allerdings zu den wenigen Fahrgästen gehört, welche die umsteigefreie Verbindung nach Nürnberg nutzen wird sich über die mangelhafte Abstimmung zwischen IRE und Fernzug nach Nürnberg in Stuttgart ärgern, denn der Aufenthalt beträgt beim Umsteigen über 50 Minuten!

Das Gesamtangebot für Pforzheim, Mühlacker und Vaihingen bleibt gegenüber heute gleich. Auch die Fahrzeiten variieren höchstens um 2 Minuten. Nur wer zum **Stuttgarter Flughafen** möchte, kann dies ohne Umsteigen erledigen. Allerdings nur mit den langsamen Zügen über Bietigheim und ab Pforzheim nur alle 2 Stunden, ab Mühlacker und Vaihingen immerhin stündlich. Allerdings ist die Fahrzeit mit 64 Min. ab Pforzheim nicht sehr attraktiv.

In welchem Ausmaß in der **Verkehrsspitze** zusätzliche Züge wie heute das Angebot verdichten können, hängt davon ab, zu welchen Zusatzinvestitionen DB und Land bereit sind. Die Schlichtung hat gezeigt, dass der geplante 8gleisige Tunnelbahnhof nicht in der Lage sein wird, zwischen 7 und 8 Uhr das heutige Angebot mit vielen Zusatzzügen zu verkraften.

Stuttgart 21 wird die **Pünktlichkeit** verschlechtern, denn in dem zu kleinen Bahnhof müssen alle Gleise in dichten Abständen belegt werden, so dass ein Zug seine Verspätung auf mehrere andere Züge überträgt. Anschlüsse für Umsteiger werden schlechter, denn die durchschnittliche Wartezeit beim Umsteigen wird länger sein als heute, weil der Fahrplan sich nicht an Anschlüssen orientiert sondern an der Frage, wann in dem Minibahnhof Platz für einen Zug ist.

Kopfbahnhof 21

Die **IRE-Linie Karlsruhe – Pforzheim – Mühlacker – Vaihingen - Stuttgart** fährt stündlich statt wie heute alle 2 Stunden. Von Stuttgart fährt sie weiter über Göppingen nach Ulm. Ab Mühlacker wird sie durch eine neue stündliche **IRE-Linie Heidelberg – Bruchsal – Bretten – Mühlacker – Vaihingen – Stuttgart – Tübingen – Albstadt-Ebingen** ergänzt, so dass zwischen Mühlacker und Stuttgart alle 30 Minuten ein IRE fährt. Ebenfalls stündlich fährt die **RB-Linie Pforzheim – Mühlacker - Vaihingen – Bietigheim – Stuttgart**.

Für K21 gilt das gleiche wie für S21: Der **Fernverkehr** der Linie Karlsruhe – Pforzheim – Nürnberg wird eingestellt. Die Fernzüge nach Nürnberg kommen zukünftig von Zürich statt Karlsruhe. Gut abgestimmte Fahrpläne zwischen IRE und ICE in Stuttgart sorgen aber dafür, dass es schon nach 16 Minuten weitergeht.

Pforzheim, Mühlacker und Vaihingen profitieren von einem verdichteten Zugangebot. Während Pforzheim neu einen Stundentakt in Richtung Bietigheim – Ludwigsburg bekommt, fährt ab Mühlacker der IRE alle 30 Minuten nach Stuttgart. Zum **Flughafen Stuttgart** muss auch weiterhin in Stuttgart umgestiegen werden und die Fahrzeit ist mit 71 Minuten 7 Minuten länger als bei S21. Dafür besteht die Verbindung ab Mühlacker und Vaihingen im Halbstundentakt, so dass unnötige Wartezeiten am Flughafen verringert werden.

In der **Verkehrsspitze** ermöglicht der Erhalt des 17gleisigen Kopfbahnhofs bedarfsabhängig den Einsatz von stündlich 2 weiteren Zügen (1 IRE, 1 RB) Pforzheim – Stuttgart und umgekehrt. Von Mühlacker und Vaihingen können also bis zu 3 IRE je Stunde nach Stuttgart fahren.

Der Erhalt des 17gleisigen Kopfbahnhofs und der Ausbau der Zulaufstrecken führt zu einer verbesserten **Pünktlichkeit**. Dank des Taktfahrplans nach Schweizer Vorbild, bei dem sich alle halbe Stunde die Züge fast aller Linien im Kopfbahnhof zum „Rendezvous“ treffen, verkürzt sich die durchschnittliche Wartezeit beim Umsteigen gegenüber heute.

Fazit: Stuttgart 21 ist ein extrem teures Prestigeobjekt, das für die Fahrgäste der Residenzbahn praktisch keine Verbesserungen bringt. Der auf Jahrzehnte einbetonierte Engpass S21 wird aber für ständige Verspätungen und verpasste Anschlüsse sorgen. Das Alternativkonzept K21 ermöglicht dagegen spürbare Angebotsverbesserungen, erhöht die Leistungsfähigkeit des Stuttgarter Knotens und kostet auch noch viel weniger!