

# Übersicht über die Auswirkungen der Konzepte S21 und K21 auf die Südbahn Ulm – Biberach – Ravensburg – Friedrichshafen

## Stuttgart 21

Die IRE-Linie Lindau – Friedrichshafen – Ulm — Stuttgart – Karlsruhe fährt im Stundentakt. Die Aufenthalte in Ulm fallen auch nicht weg, sie verlängern sich gegenüber heute (9 Min.) auf 13 bzw. 17 Min.! Die Fahrzeit nach Stuttgart mit dem IRE, der weiter über Göppingen fährt, verändert sich nur wenig (in Klammern heute): ab FN 2h16 (2h24), ab RV 2h03 (2h08), ab Aulendorf 1h50 (1h53) und ab BC 1h35 (1h36).

Nur wer in Ulm auf den ICE nach Stuttgart umsteigt, spart viel Zeit. Dann verkürzt sich die Fahrzeit z. B ab FN um 39 Min. und ab BC um 28 Min. Das wird aber teuer, denn der Preisunterschied zum IRE wird sich deutlich vergrößern. Das passiert überall dort, wo ICE-Züge schneller werden. Übrigens: **Nach München** muss man trotz des 30-Min.-Taktes der ICEs in Ulm 22 Min. warten!

Auch eine umsteigefreie Verbindung zum **Stuttgarter Flughafen** ist bisher nicht vorgesehen, denn die Verlängerung der stündlichen IRE-Linie Würzburg – Stuttgart – Flughafen – Ulm nach Friedrichshafen ist bisher nur als „Option“ eingeplant. Die hohe Belastung des Landes durch die Baukosten von S21 und die Kostenbeteiligungen bei der Neubaustrecke und der Südbahnelektrifizierung machen es nicht sehr wahrscheinlich, dass das Land dann noch Geld für diese teure „Option“ hat. In der S21-Werbung in Oberschwaben wird diese wichtige „Kleinigkeit“ immer unterschlagen und die Bevölkerung mit falschen Informationen über die Fahrzeitverkürzungen hintergangen! Die Wartezeit auf den alle 2 Stunden fahrenden Anschluss-ICE zum Flughafen beträgt 19 Minuten, auf den stündlichen IRE sogar 43 Minuten.

In welchem Ausmaß in der **Verkehrsspitze** zusätzliche Züge wie heute das Angebot nach Stuttgart 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 Mini-bahnhof Platz für einen Zug ist.

## Kopfbahnhof 21

Die IRE-Linie Lindau – Friedrichshafen – Ulm — Stuttgart Flughafen – Stuttgart – Heilbronn – Mannheim fährt im Stundentakt. Weil sie zwischen Ulm und Flughafen über die Neubaustrecke fährt, sind die Fahrzeiten mit den durchgehenden IRE-Zügen gegenüber S21 19 Minuten kürzer.

Wer in Ulm auf den schnelleren ICE nach Stuttgart umsteigt, fährt auch nicht langsamer als bei S21. K21 achtet beim Fernverkehr auf gute Anschlüsse und Pünktlichkeit statt ein paar Minuten Zeitgewinn. Deshalb ist die Fahrzeit zwischen Mannheim und Ulm 9 Minuten länger als bei S21 was DB und Landesregierung gerne lauthals kritisieren. Der Vorteil ist aber auch für Oberschwaben wichtig: Bei K21 treffen sich die ICE-Züge beider Fahrrichtungen alle halbe Stunde in Ulm zur gleichen Zeit, so dass die Anschlüsse in beide Richtungen optimal sind. Deshalb ist die Fahrzeit von Oberschwaben **nach München** bei K21 17 Minuten kürzer als bei S21!

Zum **Stuttgarter Flughafen** kann man bei K21 tatsächlich bequem und ohne umsteigen fahren. Während man bei S21 mit Umsteigen auf den teuren ICE von Biberach zum Flughafen 1h04 und bei Benutzung des billigeren IRE 1h37 braucht, dauert die Fahrzeit bei K21 ohne lästiges Umsteigen nur 0h55 (bei S21 und bei K21 jeweils ab RV +28 Min., ab FN +41 Min.)!

In der **Verkehrsspitze** ermöglicht der Erhalt des 17gleisigen Kopfbahnhofs bedarfsabhängig den Einsatz von weiteren Zügen.

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 Stuttgarter Kopfbahnhof und in Ulm zum „Rendezvous“ treffen, verkürzt sich die durchschnittliche Wartezeit beim Umsteigen gegenüber heute.

Fazit: **Stuttgart 21 nützt Oberschwaben überhaupt nichts.** Es ist die Neubaustrecke, welche Zeitgewinne bringt. Die S21-Propaganda schmeißt ganz bewusst beide Projekte in einen Topf und betrugt damit die Oberschwaben. Die Neubaustrecke funktioniert genauso gut bei K21, die Fahrpläne für Oberschwaben sind sogar viel besser. Und nicht zuletzt: **S21 gefährdet die seit langem versprochene Elektrifizierung der Südbahn.** Entgegen allen Behauptungen ist diese bisher vertraglich überhaupt nicht fixiert. Je mehr Geld S21 bei der DB und beim Land verbraucht, desto geringer wird die Chance, dass für die Südbahn noch etwas übrig bleibt.