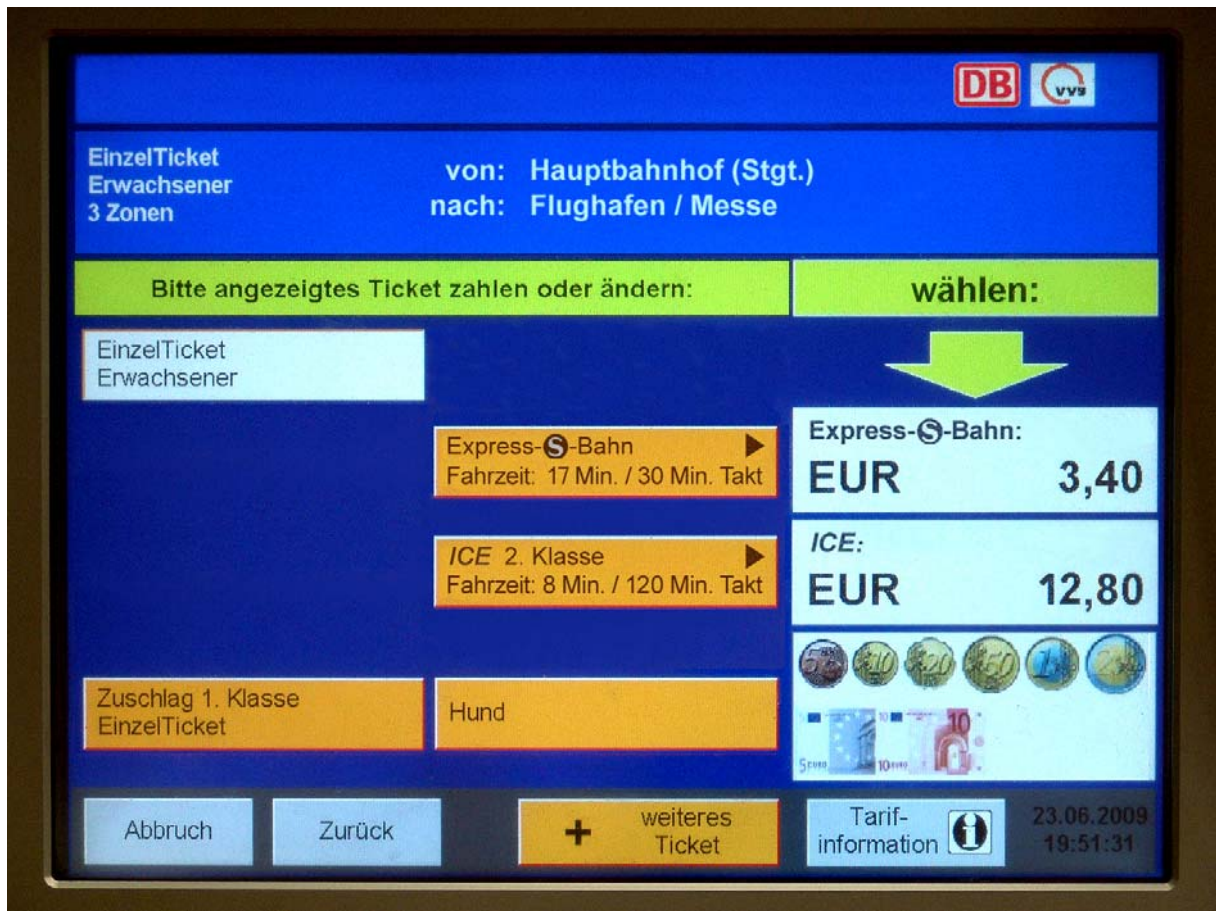


# Welches Ticket würden Sie wählen?



Die unentwegte Propaganda, wonach der Flughafen durch „Stuttgart 21“ per ICE in acht Minuten erreichbar sein würde, macht fast vergessen, dass dieser längst an das Schienennetz angeschlossen ist. Seit Jahren verkehren S-Bahnen im 20-Minuten-Takt binnen 27 Minuten vom Hauptbahnhof zum Flughafen und zurück. Für einige Vielflieger ist dies scheinbar eine so lange Zeit, dass sie der Allgemeinheit ohne weiteres ein milliardenschweres öffentliches Investment aufbürden würden, um nur 19 Minuten später aufstehen zu dürfen.

## *Die Alternative zu einem ICE-Flughafenanschluss*

Dass alternativ dazu *schon morgen* (und nicht erst nach 10 bis 15 Jahren Bauzeit wie bei Stuttgart 21!) für *Null Euro bauliche Investitionen* auch eine Express-S-Bahn eingerichtet werden könnte, die ohne Zwischenhalte über die „Panoramabahn“-Trasse in 17 Minuten den Flughafen erreicht, wird dagegen von denselben „spendierfreudigen“ Personen nie erwähnt. Warum wohl? Weil sonst der Fahrzeitunterschied zwischen ICE und (Express-)S-Bahn von derzeit 19 auf ganze 9 Minuten zusammenschmelzen würde, sodass kein Fahrgast mehr das vier Mal\* so teure ICE-Ticket lösen würde – und so der Milliardenaufwand für eine ICE-Flughafenanbindung politisch nicht mehr zu vermitteln wäre?

## ***Der Wettlauf zwischen „Hase und Igel“***

Letzteres umso weniger, als der ICE-Fahrgast nach den Plänen von Stuttgart 21 auch noch einen viertel Kilometer ausserhalb vom Abflugterminal in einer 26 Meter tief unter der Erde gelegenen neuen Station ankommen würde, was ihm gegenüber den Express-S-Bahn-Nutzern, die weiter den bestehenden S-Bahnhof direkt unter dem Terminal anfahren können, auch noch einen 5-minütigen Zeitverzug durch den zusätzlich notwendigen Fußmarsch beschert, zuzüglich der Zeit  $x$ , die er wartend vor den Aufzügen bzw. auf den langen Rolltreppen zubringen müsste. Mit diesem Handicap der fernen und tiefen Lage des Flughafen-Fernbahnhofs (nomen est omen!) schrumpft der ohnehin schon kümmerliche 9-minütige Fahrzeitvorsprung des ICE-Fahrgasts gegenüber den Express-S-Bahn-Benutzern real auf 4 Minuten zusammen. Wenn dann noch, wie so oft, wieder einmal die Aufzüge und Rolltreppen ausgefallen sein sollten, kann es gut sein, dass, analog zu dem bekannten Märchen, der teuer bezahlte „Hase“ sogar noch *nach* dem ökonomisch reisenden „Igel“ ins Ziel einläuft.

## ***Der „neue Herzschlag“ hat lange Aussetzer***

Der lächerlich geringe und im doppelten Sinn teuer zu erkaufende Zeitgewinn eines ICE-Anschlusses entpuppt sich endgültig als ein reines Phantasma, wenn man sich dann noch der Ankündigung der DB AG erinnert, wonach wegen absehbar schwacher Nachfrage überhaupt nur jeder zweite ICE auf dem Weg von Stuttgart nach München am neuen Flughafen-Bahnhof halten soll, wodurch sich die in der Abbildung angezeigte Taktfrequenz von 120 Minuten ergibt. Die nominell nur 9 Minuten langsamere Express-S-Bahn, die dafür direkt unter dem Flugterminal hält und dadurch ihre Fahrgäste in summa praktisch zeitgleich ins Ziel bringt, könnte dagegen problemlos im 30-Minuten-Takt verkehren. Die Kosten für das notwendige S-Bahn-Zugpaar sowie für das erforderliche Fahrpersonal wären durch den Verzicht auf den unnötigen zweiten Flughafenbahnhof wohl auf einen Schlag auf Jahrzehnte hinaus gedeckt.

## ***Fazit:***

Der milliardenteure neue Flughafen-ICE-Anschluss bringt, wenn überhaupt, allenfalls Politikern oder Geschäftsleuten etwas, die die vierfach höheren Ticketpreise absetzen und ihre Abflugzeiten den ICE-Ankunftszeiten anpassen können (zum Beispiel durch Nutzung allzeit startbereiter Privat-Jets). Jedem anderen Bürger wäre mit einer sofort einrichtbaren Express-S-Bahn, die auf bereits existierendem Streckennetz den Flughafen in 17 Minuten zu einem Viertel des ICE-Fahrpreises anfährt, weit mehr geholfen. Erst gar nicht zu reden von dem Erlebniskontrast zwischen einer monotonen Tunnelfahrt und einer Fahrt über die existierende „Panoramabahn“-Trasse mit ihren einmaligen Stadtaussichten. Ein Bonus, den, wenn schon nicht unsere derzeitigen Verkehrsplaner, so doch alle genussfreudigen Fahrgäste gewiss zu schätzen wüssten.

\*) Als Preisbemessungsreferenz für eine künftige ICE-Fahrt vom Stuttgart-21-Tiefbahnhof zum neuen Flughafen-Fernbahnhof wurde der ICE-Fahrpreis vom Frankfurter Hauptbahnhof zum Flughafen Frankfurt gewählt. Diese 2 Kilometer längere, aber oberirdisch verlaufende Strecke stellt die „DB Fernverkehr“ dem ICE-Kunden 2. Klasse mit 11 Euro 50 in Rechnung. Weil nach Realisierung von „Stuttgart 21“ sowohl der Trassenpreis auf der 9,5 Kilometer langen Tunnelstrecke auf die Filder als auch die Stationsgebühren bei S21-Tiefbahnhof und S21-Flughafen-Fernbahnhof deutlich höher liegen werden als die mit weit weniger Aufwand

gebauten bzw. modernisierten Frankfurter Bahnhöfe, erscheint die in der Abbildung um 1 Euro 30 höher angesetzte Preisangabe noch eher konservativ geschätzt. Wobei freilich nie ganz auszuschließen ist, dass aus politischen Gründen die ICE-Tickets mit Mitteln aus dem Regionalverkehrstopf künstlich heruntersubventioniert werden – zum heimlichen Schaden aller nichtsahnenden Nahverkehrskunden.