

Übersicht über die Auswirkungen der Konzepte S21 und K21 auf die Murrbahn Schwäbisch Hall-Hessental – Stuttgart

Stuttgart 21

Die IRE-Linie Aulendorf – Albstadt-Ebingen – Tübingen – Stuttgart wird in Tübingen unterbrochen, denn Dieseltriebwagen dürfen nicht in den neuen unterirdischen Tiefbahnhof fahren. Wer weiter in Richtung Reutlingen und Stuttgart fahren will, muss also wie früher umsteigen. Die IRE-Züge fahren bis Tübingen wie heute nur alle 2 Stunden. Die Fahrzeit nach Stuttgart verlängert sich um 5 Minuten.

Die von der HzL gefahrene RB-Linie Sigmaringen – Albstadt – Balingen – Hechingen – Tübingen. behält ihr heutiges Angebot, fährt also von Sigmaringen nach Albstadt-Ebingen alle 2 Stunden und von Albstadt-Ebingen nach Tübingen stündlich. Die Murrbahn profitiert also nicht von der in der S21-Werbung lange Zeit versprochenen Verdichtung des Angebotes auf allen Strecken auf einen Halbstundentakt. Bei den meisten Halten bleibt es wie bisher beim Stundentakt.

Zum **Stuttgarter Flughafen** und von dort weiter zum Stuttgarter Hbf fährt ab Tübingen alle 30 Minuten ein Zug.

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.

Der hohe Finanzbedarf des Projektes S21 bei der DB und beim Land verhindert eine zeitnahe Realisierung der angestrebten **Elektrifizierung** der Zollernbahn. Wenn selbst in Wahlkampfzeiten die Landesregierung gemeinsam mit der DB verkündet, dass dieses Projekt frühestens nach Fertigstellung von S21 angegangen wird, ist dies ein deutliches Zeichen. Von einem Termin für die Realisierung des Projektes Regionalstadtbahn Neckar-Alb war bisher überhaupt nichts zu hören. Wird S21 gebaut, hat dieses Projekt wohl für 10-20 Jahre keine Chance, weil das Land Haushaltsmittel halt nur einmal ausgeben kann.

Fazit: Für die Fahrgäste der Zollernbahn bringt Stuttgart 21 keine Vorteile. Ganz im Gegenteil, denn diese Strecke wird bei Realisierung von S21 auf unabsehbare Zeit ihre durchgehenden Zugverbindungen nach Reutlingen und Stuttgart verlieren. Trotz der Verschlechterungen durch den Umsteigezwang in Tübingen lehnt die Landesregierung eine Verbesserung des mangelhaften 2-Stunden-Taktes der schnellen Züge auf der Zollernbahn ab – es fehlt das Geld, weil S21 extrem teuer ist. Anders K21, das höchstens die Hälfte kosten wird. Dann ist auch noch genügend Geld für eine zeitnahe Elektrifizierung der Zollernbahn und einen im attraktiven Stundentakt fahrenden IRE zwischen Albstadt-Ebingen und Stuttgart da.

Kopfbahnhof 21

Die IRE-Linie Albstadt-Ebingen – Tübingen – Stuttgart – Mühlacker – Heidelberg fährt im Stundentakt mit elektrischen Neigetechnik-Triebzügen, wie sie in der Schweiz seit vielen Jahren mit großem Erfolg und ohne Störungen fahren. Die umsteigefreie Verbindung nach Reutlingen und Stuttgart bleibt erhalten und wird auf einen Stundentakt verdichtet. Ab Tübingen wird dieses Angebot durch die stündliche IRE-Linie Tübingen – Stuttgart – Heilbronn – Würzburg auf einen 30-Minuten-Takt bis Stuttgart verdichtet.

Der **Nahverkehr zwischen Albstadt-Ebingen und Tübingen** kann in einem sauberen Stundentakt fahren und später auf die Regionalstadtbahn mit einem Halbstundentakt und Verlängerung in die Tübinger City umgestellt werden. Zwischen Albstadt-Ebingen und Aulendorf fahren Dieseltriebwagen im Stundentakt im Anschluss an den IRE aus Stuttgart.

Zum **Stuttgarter Flughafen** muss wie bei S21 in Tübingen Hbf umgestiegen werden. Die Anschlusslinie fährt allerdings nur stündlich und nicht alle 30 Min. Sie hält auf dem Weg nach Stuttgart Hbf aber zusätzlich auch in S-Vaihingen, was große Vorteile für viele Berufspendler und Studierende an der Stuttgarter Uni bringt.

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.

Weil K21 maximal halb so viel kostet wie S21 haben auch die Pläne für die **Elektrifizierung** der Zollernbahn eine realistische Chance auf eine zeitnahe Umsetzung bis zur Fertigstellung des modernisierten Kopfbahnhofs und der von den IRE-Zügen benutzten Schnellstrecke Stuttgart – Wendlingen – Ulm. Auch die Regionalstadtbahn hat viel größere Chancen, danach gebaut zu werden, denn die Elektrifizierung ist bereits ein wichtiger Schritt auf dem Weg zu ihrer Realisierung.