

Übersicht über die Auswirkungen der Konzepte S21 und K21 auf die Bahnhöfe Reutlingen Hbf und Tübingen Hbf

Stuttgart 21

S21 sieht auf der Neckartalbahn zwischen Reutlingen und Tübingen 4 Linien im Stundentakt vor:

- a) [KA/HD – Bietigheim –] Stuttgart – Flughafen – Nürtingen – Reutlingen – Tübingen,
- b) [Aalen –] Bad Cannstatt – Stuttgart – Flughafen – Nürtingen – Reutlingen – Tübingen,
- c) [Osterburken – Heilbronn –] Stuttgart – Esslingen – Plochingen – Wendlingen – Nürtingen – Metzingen – Reutlingen – Tübingen,
- d) [Mannheim – Heilbronn –] Stuttgart – Esslingen – Plochingen – Wendlingen – alle Bahnhöfe (außer RT-Sondelf.) – Tübingen.
- e) [Bad Urach – Metzingen – Reutlingen – Tübingen – Herrenberg]

Außerhalb der eckigen Klammern sind jeweils alle Halte angegeben. Die Linien a) und b) bieten einen 30-Min. Takt Stuttgart-Tübingen, die Linien c) und d) einen 30-Min.-Takt Heilbronn-Wendlingen.

Die **Schnellverbindung nach Stuttgart** fährt alle 30 Minuten, Fahrzeit 44 Min. ab Tü und 34 Min ab RT. **Über Plochingen** fährt nur noch ein RE je Stunde. Die 2. Verbindung ersetzt die heutige RB (mit Halt an allen Bahnhöfen bis Wendlingen!), die dann von Plochingen weiter nach Stuttgart fährt. Das bestehende Angebot bis Plochingen wird also im Berufsverkehr um 1 RE/Stunde gekürzt!

Zum **Flughafen** fährt alle 30 Minuten ein Zug, Fahrzeit ab RT 25 und ab Tübingen 35 Minuten. Die Anschlüsse am Flughafen von/nach **Ulm** sind schlecht (20-23 Minuten Aufenthalt). Mindestfahrzeit nach Ulm von Tü 1h22, von RT 1h12. Es gibt von Reutlingen Richtung **Albstadt** keine durchgehenden Züge mehr. Es muss immer in Tübingen umgestiegen werden!

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

K21 auf der Neckartalbahn zwischen Reutlingen und Tübingen 6 Linien im Stundentakt vor:

- a) [Heidelberg – Mühlacker –] Stuttgart – Reutlingen – Tübingen [– Aulendorf],
- b) [Würzburg –] Stuttgart – Reutlingen – Tübingen,
- c) [Pforzh. – Bietigh. –] Stuttgart – Bad Cannstatt – Esslingen – Plochingen – alle Bahnhöfe – Metzingen – Reutlingen – Tübingen,
- d) [Heilbronn –] Stuttgart – S-Vaihingen – Flughafen – Nürtingen – Metzingen – Reutlingen – Tübingen.
- e) [Bad Urach – Metzingen – Reutlingen – Tübingen] (alle Bahnhöfe)
- f) [Reutlingen – Tübingen] (alle Bahnhöfe)

Außerhalb der eckigen Klammern sind jeweils alle Halte angegeben. Die Linien a) und b) ergänzen sich zwischen Stuttgart und Nürtingen und die Linien c) und d) zwischen Nürtingen und Tübingen zu einem 30-Minuten. Da die Linie d) in Nürtingen sofort Anschluss an einen Zug nach Stuttgart über Plochingen hat, ergibt sich auch nach Wendlingen/Plochingen/Esslingen ein 30-Minuten-Takt.

Die **Schnellverbindung nach Stuttgart** fährt alle 30 Minuten, Fahrzeit 40 Min. ab Tü und 31 Min ab RT. **Über Plochingen** besteht ein 30-Min.-Takt mit RE-Zügen, es muss aber bei jedem 2. Zug in Nürtingen umgestiegen werden (direkter Anschluss).

Zum **Flughafen** fährt stündlich ein Zug, Fahrzeit ab RT 27 und ab Tübingen 37 Minuten. Am Flughafenbahnhof besteht immer sofort Anschluss an den IRE von/nach **Ulm** – Lindau. Fahrzeit nach Ulm von Tü 1h06, von RT 0h56. Zusätzlich bedienen die Züge über Flughafen auch Stuttgart-Vaihingen, was große Vorteile für viele Berufspendler und Studierende an der Stuttgarter Uni bringt. Von Reutlingen gibt es stündlich (heute alle 2 Stunden) durchgehende Züge **Richtung Albstadt**, weil die viel niedrigeren Baukosten von K21 noch Geld für eine Elektrifizierung der Zollernbahn übriglassen.

In der **Verkehrsspitze** ermöglicht der Erhalt des 16gleisigen Kopfbahnhofs bedarfsabhängig den Einsatz von zusätzlichen 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 Kopfbahnhof zum „Rendezvous“ treffen, verkürzt sich die durchschnittliche Wartezeit beim Umsteigen gegenüber heute.

Fazit: Der einzige Vorteil von S21 gegenüber K21 ist der 30-Minuten-Takt zum Flughafen. K21 bietet mehr Verbindungen – auch umsteigefrei über Stuttgart hinaus –, kürzere Fahrzeiten nach Stuttgart Hbf und einen Ausbau der umsteigefreien Verbindungen nach Albstadt statt dem mit S21 verbundenen Umsteigezwang in Tübingen. Das Angebot zum Flughafen ist bei K21 mit einem Stundentakt zwar schlechter, dafür halten diese Züge aber auch in Stuttgart-Vaihingen, was ein völlig neues Angebot für eine große Pendler-Zielgruppe darstellt.