

## S21/K21 – Auswirkungen auf die Regionalbahn

### Übersicht bzw. Gegenüberstellung über die Auswirkungen der Konzepte S21 und K21 auf verschiedene Strecken und Bahnhöfe.

Zusammenstellungen vom Verkehrsexperten Martin Hilger von den Grünen (März 2011).  
Aktualisiert/korrigiert am 04.10.2011.

Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm sollen erhebliche Verbesserungen für die Bahnverbindungen nicht allein für die ICE-Verbindung nach München bringen. Die Befürworter der Milliardenprojekte betonen vorallem auch die verbesserten Verbindungen im Ländle. Um Ausgaben von 10, 12 Milliarden Euro (oder mehr) zu rechtfertigen, müssten die Verbesserungen schon enorm sein.

**Was ist dran? Der Verkehrsexperte Martin Hilger von den Grünen hat in penibler Arbeit zusammengestellt, wie sich Stuttgart 21 auf die Verbindungen ins Ländle auswirken würde. Und zum Vergleich die Auswirkungen der Alternative K21.**

S21 ist vollständig ein Segen für Baden-Württemberg? Das ist definitiv falsch! Hier findet Ihr ein paar interessante Fakten.

Kleiner Tipp: falls Eure Region betroffen ist, [konfrontiert mal Eure lokalen Politiker](#) (Bürgermeister, Stadträte) damit. Es ist erschreckend, wie wenig die oft wissen...

Für alle Strecken/Linien durch Stuttgart gilt allgemein: 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 8-gleisige 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.

In dieser Datei verwendete Abkürzungen (alphabetisch):

BC = Biberach

Bietigh. = Bietigheim (Bietigheim-Bissingen)

DB = Deutsche Bahn

FN = Friedrichshafen

Hbf. = Hauptbahnhof

IC = Inter-City

ICE = Inter-City-Express

IRE = Inter-Regio-Express

K21 = Alternativ-Projekt Kopfbahnhof 21

NBS = Neubaustrecke (Wendlingen – Ulm)

Pforzh. = Pforzheim

RB = Regional-Bahn

RE = Regional-Express

RT = Reutlingen

S-Vaihingen = Stuttgart-Vaihingen

S21 = Projekt Stuttgart 21 (auch Tunnelbahnhof genannt)

Sondelf. = Sondelfingen (Ort bei Reutlingen)

TÜ = Tübingen

# S21/K21 – Auswirkungen auf die Regionalbahn

## Übersicht bzw. Gegenüberstellung über die Auswirkungen der Konzepte S21 und K21 auf verschiedene Strecken und Bahnhöfe.

Zusammenstellungen vom Verkehrsexperte Martin Hilger von den Grünen (März 2011).  
Aktualisiert/korrigiert am 04.10.2011.

### Inhalt:

<b>Kapitel</b>	<b>Titel</b>	<b>Seite</b>
01.	Bahnhof Bad Cannstatt	3
02.	Bahnhöfe Reutlingen Hbf und Tübingen Hbf	5
03.	Bahnhöfe Wendlingen, Nürtingen und Metzingen	7
04.	Filstalbahn Geislingen – Göppingen – Stuttgart	9
05.	Frankenbahn Heilbronn – Würzburg	11
06.	Gäubahn Freudenstadt – Eutingen – Stuttgart	13
07.	Murrbahn Schwäbisch Hall-Hessental – Stuttgart	15
08.	Remsbahn Aalen – Schwäbisch Gmünd – Stuttgart	17
09.	Residenzbahn Karlsruhe – Pforzheim – Stuttgart	19
10.	Strecke Heilbronn – Stuttgart	21
11.	Südbahn Ulm – Biberach – Ravensburg – Friedrichshafen	23
	Fazit – Übersicht aller Ergebnisse	25
	eMail von Martin Hilger (vom 14.09.2011)	27
	Über die Person Martin Hilger	28
	Links	29

## 01. Bahnhof Bad Cannstatt

### Übersicht über die Auswirkungen der Konzepte S21 und K21 auf den Bahnhof Bad Cannstatt

#### *Stuttgart 21*

Der Bahnhof Bad Cannstatt ist DER große Verlierer des Projektes Stuttgart 21. Der Grund ist ganz einfach. Fast alle auf dem Weg vom Stuttgarter Hbf über Plochingen nach Ulm oder Tübingen fahrenden Regionalzüge werden über die neue unterirdische Trasse an Bad Cannstatt vorbei direkt nach Esslingen geleitet. Die Folge: Statt heute 193 RE- und RB-Züge werden den Bahnhof Bad Cannstatt nur noch rund 140 Züge pro Tag bedienen.

Im Einzelnen soll sich folgendes ändern:

- Die **S-Bahnen** von Bad Cannstatt enden zukünftig alle in Schwabstraße, denn weiter in Richtung Vaihingen werden die Linien S4, S5 und S6 fahren. Diese Veränderung ist eine Ursache der Fahrzeitverlängerung um 2 Minuten durch den neuen Bahnhof Mitnachtstr. Fahrzeitverlängerung nach Vaihingen, zum Flughafen und nach Herrenberg 5 Minuten.
- Die **Remsbahn** fährt ganztägig alle 30 Min.
- Die **Murrbahn** wird von der RB weiterhin nur stündlich bedient. Zusätzlich fährt alle 2 Stunden ein RE von/nach Nürnberg, der zwischen Backnang und Schwäbisch Hall nur 2 mal hält. Diese Züge halten in Bad Cannstatt nur in Richtung Stuttgart. Wer in Richtung Crailsheim einsteigen will muss dies schon bei der Fahrt in Richtung Stuttgart tun und darf dann in Stuttgart Hbf rund 10 Min. warten.
- Die stündlichen Regionalbahnen von Schwäbisch Hall fahren weiter über **Flughafen** und **Böblingen** nach **Freudenstadt, Rottweil** oder **Singen**. Dies ist der einzige Vorteil von S21 für Bad Cannstatt.
- Auf der **Filstalstrecke** sollen zukünftig stündlich je ein RB- und 1 RE-Zug Richtung Göppingen – Ulm fahren. Ohne Umweg über den neuen Hauptbahnhof hält aber nur der RB-Zug in Bad Cannstatt und das auch nur am Morgen in Richtung Stuttgart und am Nachmittag aus Richtung Stuttgart. Ansonsten gilt, wie auch beim RE-Zug: Man kann zwar ohne Umsteigen nach Göppingen fahren, muss aber den Umweg über den Hauptbahnhof und 10-13 Minuten Aufenthalt dort mitmachen. Fahrzeitverlust: 10-15 Minuten!
- In **Richtung Tübingen** gibt es nur noch stündliche Züge über Flughafen, Nürtingen und Reutlingen. Wegen 12 Minuten Aufenthalt im Hauptbahnhof verlängert sich die Fahrzeit nach Nürtingen um 4 Minuten. Nach Wendlingen kommt man nur noch mit der S-Bahn (Fahrzeitverlust 7 Minuten) und nach Metzingen ohne Umsteigen überhaupt nicht mehr.

#### *Kopfbahnhof 21*

Bei Kopfbahnhof 21 behält der Bad Cannstätter Bahnhof seine Drehscheibenfunktion des öffentlichen Verkehrs. Alle RB- und RE-Züge halten dort auf den Wegen von Stuttgart in Richtung Waiblingen oder Plochingen. Neu hinzu kommt die neue Verbindung der S5 im Halbstundentakt vom Stuttgarter Hauptbahnhof (oben) über Bad Cannstatt und von dort Nonstop über die Anbindung der Neubaustrecke nach Ulm zum Flughafen.

Im Einzelnen soll sich folgendes ändern:

- Bei den **S-Bahnen** der Linien S1, S2, S3 ändert sich gar nichts. Sie fahren wie bisher, also auch umsteigefrei zur Uni, nach Vaihingen, zum Flughafen und nach Herrenberg. Nur die schnelle S5 zum Flughafen und von dort weiter über Echterdingen und Leinfelden zurück nach Stuttgart kommt noch dazu. Mit der S5 verkürzt sich die Fahrzeit zum Flughafen um 23 Minuten auf 12 Minuten!
- Die **Remsbahn** fährt ganztägig alle 30 Min.
- Auch die **Murrbahn** fährt bis Schwäbisch Hall-Hessental ganztägig alle 30 Minuten.
- Neu gibt es halbstündlich umsteigefreie RB-Züge nach **Heilbronn**, die in Stuttgart Hbf wie ein ICE nur noch 4 Minuten Aufenthalt haben.
- Auf der **Filstalstrecke** fährt bis Süßen halbstündlich eine Regionalbahn mit Halt ab Plochingen auf allen Unterwegsbahnhöfen. Von Süßen wird stündlich entweder auf der reaktivierten Strecke nach Donzdorf oder als RE mit Halt in Geislingen und Amstetten nach Ulm gefahren.
- In **Richtung Tübingen** über Plochingen gibt es bis Nürtingen ganztägig alle 30 Minuten einen RE-Zug. Weiter über Metzingen und Reutlingen nach Tübingen wird zwar nur stündlich gefahren, aber die in Nürtingen endenden Züge haben dort alle direkten Anschluss an einen RE, der vom Flughafen kommt und weiter nach Metzingen, Reutlingen und Tübingen fährt.

**Fazit:**

Wenn Sie nicht zufällig regelmäßig nach Freudenstadt, Horb, Rottweil, Tuttlingen oder Singen fahren, haben Sie von Stuttgart 21 außer viel Ärger durch Verspätungen, die ein zu klein geplanter Bahnhof zwangsläufig produziert, nichts. Alle Nutzer der Verbindungen in Richtung Plochingen – Ulm/Tübingen haben durch S21 sogar gravierende Nachteile. Anders bei K21. Es kommt ohne diese Verschlechterungen aus und verbessert das Fahrplanangebot auf allen von Bad Cannstatt ausgehenden Linien und kostet auch noch viel weniger!

## 02. Bahnhöfe Reutlingen Hbf und Tübingen Hbf

### 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:

1. [KA/HD – Bietigheim –] Stuttgart – Flughafen – Nürtingen – Reutlingen – Tübingen,
2. [Aalen –] Bad Cannstatt – Stuttgart – Flughafen – Nürtingen – Reutlingen – Tübingen,
3. [Osterburken – Heilbronn –] Stuttgart – Esslingen – Plochingen – Wendlingen – Nürtingen – Metzingen – Reutlingen – Tübingen,
4. [Mannheim – Heilbronn –] Stuttgart – Esslingen – Plochingen – Wendlingen – alle Bahnhöfe () – Tübingen.
5. [Bad Urach – Metzingen – Reutlingen – Tübingen – Herrenberg]

Außerhalb der eckigen Klammern sind jeweils alle Halte angegeben. Die Linien 1) und 2) bieten einen 30-Min. Takt Stuttgart-Tübingen, die Linien 3) und 4) 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:

1. [Heidelberg – Mühlacker –] Stuttgart – Reutlingen – Tübingen [– Aulendorf],
2. [Würzburg –] Stuttgart – Reutlingen – Tübingen,
3. [Pforzh. – Bietigh. –] Stuttgart – Bad Cannstatt – Esslingen – Plochingen – alle Bahnhöfe – Metzingen – Reutlingen – Tübingen,
4. [Heilbronn –] Stuttgart – S-Vaihingen – Flughafen – Nürtingen – Metzingen – Reutlingen – Tübingen.
5. [Bad Urach – Metzingen – Reutlingen – Tübingen] (alle Bahnhöfe)

## 6. [Reutlingen – Tübingen] (alle Bahnhöfe)

Außerhalb der eckigen Klammern sind jeweils alle Halte angegeben. Die Linien 1) und 2) ergänzen sich zwischen Stuttgart und Nürtingen und die Linien 3) und 4) zwischen Nürtingen und Tübingen zu einem 30-Minuten-Takt. Da die Linie 4) 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.

### 03. Bahnhöfe Wendlingen, Nürtingen und Metzingen

#### Übersicht über die Auswirkungen der Konzepte S21 und K21 auf die Bahnhöfe Wendlingen, Nürtingen und Metzingen

##### *Stuttgart 21*

S21 sieht 4 Linien im Stundentakt vor:

1. [KA/HD – Bietigheim –] Stuttgart – Flughafen – Nürtingen – Reutlingen – Tübingen,
2. [Aalen –] Bad Cannstatt – Stuttgart – Flughafen – Nürtingen – Reutlingen – Tübingen,
3. [Osterburken – Heilbronn –] Stuttgart – Esslingen – Plochingen – Wendlingen – Nürtingen – Metzingen – Reutlingen – Tübingen,
4. [Mannheim – Heilbronn –] Stuttgart – Esslingen – Plochingen – Wendlingen – alle Bahnhöfe () – Tübingen.

Außerhalb der eckigen Klammern sind jeweils alle Halte angegeben. Die Linien 1) und 2) bieten einen 30-Min. Takt Stuttgart-Tübingen, die Linien 3) und 4) einen 30-Min.-Takt Heilbronn-Wendlingen.

Nur **Nürtingen**, aber nicht Metzingen, profitiert von S21, denn es wird an die Schnellverbindung über Flughafen zum Stuttgarter Hbf angebunden und bekommt 4 Verbindungen pro Stunde nach Stuttgart, Reutlingen und Tübingen. **Wendlingen und Metzingen** bekommen ganztägig einen Halbstundentakt nach Stuttgart, aber ohne Halt in Bad Cannstatt. Richtung Tübingen bleibt das Angebot im Tagesverkehr gleich (1 RB und 1 RE stündlich) Im Berufsverkehr entfällt aber der 2. RE ersatzlos!

Die Fahrzeit zum **Flughafen** verkürzt sich vor allem ab Nürtingen auf nur noch 10 Minuten. Von Metzingen und Wendlingen muss man aber in Nürtingen umsteigen und wartet dort bis zu 19 Minuten.

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*

Neben den zwischen Reutlingen und Stuttgart nicht haltenden IRE-Zügen sind 3 Linien im Stundentakt vorgesehen:

1. [Pforzh. – Bietigh. –] Stuttgart – Bad Cannstatt – Esslingen – Plochingen – alle Bahnhöfe – Metzingen – Reutlingen – Tübingen,
2. Stuttgart – Bad Cannstatt – Esslingen – Plochingen – alle Bahnhöfe – Nürtingen,
3. [Heilbronn –] Stuttgart – S-Vaihingen – Flughafen – Nürtingen – Metzingen – Reutlingen – Tübingen.

Außerhalb der eckigen Klammern sind jeweils alle Halte angegeben. Die Linien 1) und 2) ergänzen sich zwischen Heilbronn und Nürtingen und die Linien 2) und 3) zwischen Nürtingen und Tübingen zu

einem 30-Minuten. Da die Linie 2) in Nürtingen sofort Anschluss an die Linie 3) hat, gibt es auch von Esslingen/Plochingen/Wendlingen einen 30-Minuten-Takt nach Tübingen.

Gegenüber S21 ist das Zugangebot für **Nürtingen** schlechter, für **Metzingen** und **Wendlingen** aber besser. Da der RB-Verkehr zwischen Reutlingen und Tübingen bei K21 von den Linien nach Stuttgart getrennt abgewickelt wird, gibt es anders als bei S21 keine nervötenden Bummelzugfahrten mit Halten zwischen Tübingen und Wendlingen „an jeder Milchkanne“. Metzingen hat daher halbstündlich und nicht nur stündlich eine schnelle Verbindung nach Tübingen.

Zum **Flughafen** wird nur stündlich gefahren, dafür halten diese Züge aber auch in Metzingen (mit Anschluss von Urach) und in Stuttgart-Vaihingen, was große Vorteile für viele Berufspendler bringt. Von Wendlingen muss man wie bei S21 in Nürtingen umsteigen, dort aber nur 7 Minuten warten.

In der **Verkehrsspitze** ermöglicht der Erhalt des 16gleisigen Kopfbahnhofs bedarfsabhängig den Einsatz von stündlich 2 zusätzlichen Zügen Stuttgart – Nürtingen und umgekehrt.

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:**

Für **Nürtingen** bietet S21 größere Vorteile als K21. In **Metzingen** ist es gerade umgekehrt. Hier sieht S21 eine deutliche Verschlechterung gegenüber dem heutigen Fahrplan vor. Von **Wendlingen** ist das Angebot in Richtung Stuttgart bei beiden Planungen gleich, in Richtung Tübingen haben K21 und S21 jeweils Vor- und Nachteile. Das Angebot zum Flughafen ist 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.



## 04. Filstalbahn Geislingen – Göppingen – Stuttgart

### Übersicht über die Auswirkungen der Konzepte S21 und K21 auf die Filstalbahn Geislingen – Göppingen – Stuttgart

#### *Stuttgart 21*

Die meisten Züge aus dem Filstal nach Stuttgart befahren die neue Strecke an Bad Cannstatt vorbei zum Stuttgarter Hbf und sind dabei 3-4 Minuten schneller als heute. Dies verschlechtert das Angebot nach **Bad Cannstatt** drastisch. Es kommt zu Fahrzeitverlängerungen bis zu 16 Minuten!

Die **IRE-Linie Lindau – Ulm – Stuttgart** fährt ganztägig im 60-Min.-Takt. Von Stuttgart fährt sie weiter über Vaihingen an der Enz – Mühlacker – Pforzheim nach Karlsruhe.

Jeweils stündlich sind **RE-Züge** Ulm – Stuttgart – Aalen mit Halten im Filstal in Geislingen, Süßen, Eislingen, Göppingen und Reichenbach sowie RB-Züge Ulm – Stuttgart mit Halt an allen Stationen bis Plochingen eingeplant. Für Faurndau, Uhingen und Reichenbach bedeutet dies eine Verschlechterung, denn dort sollen nur noch stündlich Züge halten.

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.

Die Fahrzeit zum **Stuttgarter Flughafen** verkürzt sich (mit Umsteigen in Stuttgart Hbf auf RE-Züge nach Tübingen) von Göppingen aus auf 44 Min.

Der **Fernverkehr** im Filstal soll völlig wegfallen! Es sind zwar stündlich 3 Züge von Stuttgart nach Ulm über die Neubaustrecke geplant, aber keine Linie mehr über Göppingen.

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*

Zwischen Stuttgart und Ulm sieht K21 statt der heutigen Trennung in RB, RE und IRE ein **gemischtes System** mit stündlich fahrenden Linien vor:

1. [Karlsruhe – ] Stuttgart – Plochingen – Göppingen – alle Bahnhöfe – Ulm,
2. [Osterburken –Heilbronn –] Stuttgart – Plochingen – Göppingen – Süßen – Geislingen (nur im Berufsverkehr),
3. Stuttgart – alle Bahnhöfe (ohne S-Bahn-Hst.) – Göppingen – Süßen – Amstetten – Ulm,
4. Stuttgart – alle Bahnhöfe (ohne S-Bahn-Hst.) – Süßen – Donzdorf (Aufbau Lautertalbahn).

Außerhalb der eckigen Klammern sind jeweils alle Halte angegeben. Die Linien 1) und 2) ergänzen sich zwischen Stuttgart und Göppingen zu einem 30-Minuten-IRE-Takt und die Linien 3) und 4) zwischen Stuttgart und Süßen zu einem 30-Minuten-RB-Takt. Der Vorteil: In vielen längeren Relationen wie z. B. von Giengen, Süßen und Eislingen nach Stuttgart oder von Reichenbach, Ebersbach, Uhingen und Faurndau nach Ulm verkürzen sich die Fahrzeiten deutlich.

In der **Verkehrsspitze** ermöglicht der Erhalt des 16gleisigen Kopfbahnhofs bedarfsabhängig den Einsatz eines stündlichen RE-Zuges Stuttgart – Geislingen und umgekehrt.

In Bad Cannstatt besteht ein guter Anschluss auf die neue S-Bahn-Linie S5, die von Bad Cannstatt ohne Unterwegshalt in 12 Minuten direkt zum **Flughafen** fährt. Von Göppingen aus wird der Flughafen in 53 Minuten erreicht. Das sind zwar 9 Min. mehr als bei S21 aber die Verbindung besteht halbstündlich und alle Stationen zwischen Geislingen und Plochingen profitieren davon.

Der **Fernverkehr** im Filstal bleibt erhalten. Alle 2 Stunden fährt ein IC-Zug München – Göppingen – Frankfurt, im Berufsverkehr auch stündlich.

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:**

Wenn Sie nicht zufällig von den umsteigefreien Verbindungen der IRE-Züge nach Oberschwaben profitieren, bringt S21 Ihnen keine großen Vorteile. Die gegenüber K21 etwas kürzeren Fahrzeiten zum Stuttgarter Hbf werden durch einen Wegfall des für viele Berufspendler sehr wichtigen Haltes in Bad Cannstatt bei den meisten Zügen erkaufte. Für eine Verbesserung des Nahverkehrsangebotes im Filstal braucht man aber keinen neuen Bahnhof in Stuttgart, denn das kann auch K21. Der auf Jahrzehnte einbetonierte Engpass S21 mit dem zu kleinen Bahnhof würde aber für ständige Verspätungen und verpasste Anschlüsse sorgen. Das Alternativkonzept K21 hingegen verbessert nicht nur die Leistungsfähigkeit des Stuttgarter Knotens sondern kostet auch noch viel weniger!

## 05. Frankenbahn Heilbronn – Würzburg

### Übersicht über die Auswirkungen der Konzepte S21 und K21 auf die Frankenbahn Heilbronn – Würzburg

#### *Stuttgart 21*

Die **RE-Linie Würzburg – Heilbronn – Stuttgart** sollen stündlich fahren und von Stuttgart Hbf weiter über Stuttgart Flughafen und die Neubaustrecke nach Ulm fahren. Die in der S21-Propaganda beworbene Verlängerung nach Friedrichshafen ist nur als „Option“ vorgesehen. Fahrzeit und zeitliche Lage zwischen Würzburg und Heilbronn bleiben unverändert, ebenso die heutigen Probleme: Schlechte Anschlüsse in Lauda in den Verbindungen Heilbronn <-> Bad Mergentheim und Würzburg <-> Tauberbischofsheim, extrem knappe und damit häufig gefährdete Anschlüsse in Osterburken zur S-Bahn und fehlende Anschlüsse zu anderen Zügen in Heilbronn.

Eine neue stündlich fahrende **RB-Linie Osterburken – Heilbronn – Stuttgart – Plochingen Tübingen** bietet endlich ein vertaktetes RB-Angebot zwischen Osterburken und Heilbronn. Die Durchbindung nach Tübingen ist wegen der vielen Unterwegshalte wenig attraktiv (Fahrzeit Osterburken – Tübingen 2½ Std.).

Zwischen Heilbronn und Stuttgart Hbf verkürzt sich die Fahrzeit beim RE um 3 Minuten und bei der RB um 5 Minuten. Vor allem die Verkürzung bei der RB findet hauptsächlich im Streckenabschnitt Heilbronn – Bietigheim statt und ist dem Einsatz spurtstärkerer moderner Züge zu verdanken.

In welchem Ausmaß in der **Verkehrsspitze** zusätzliche Züge wie heute (zwischen 7 und 8 Uhr kommen nicht 3 sondern 5 Züge von Heilbronn in Stuttgart an) 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 **RE-Linie Würzburg – Heilbronn – Stuttgart** fährt täglich im 1-Stunden-Takt statt wie bisher im 2-Stunden-Takt mit Verdichtungen. Sie endet nicht mehr in Stuttgart sondern fährt weiter über Reutlingen – Tübingen nach Albstadt. Sie wird mit Neigetechnikzügen befahren, die zwischen Würzburg und Heilbronn 11 Minuten schneller sind. Damit kann in Lauda stündlich ein Anschlussknoten mit Umsteigemöglichkeit in alle Richtungen geschaffen werden. Es gibt also endlich auch gute Anschlüsse in den Relationen Würzburg – Tauberbischofsheim und Heilbronn – Bad Mergentheim. Auch in Heilbronn kann die Linie in den Umsteigeknoten zur vollen Stunde mit Anschlüssen in alle Richtungen eingebunden werden und der Übergang zur S-Bahn in Osterburken kann zeitlich entspannt und damit sicherer werden. Die Fahrt Osterburken – Tübingen dauert nur noch 2 Stunden.

Auch K21 sieht eine ganztägig stündlich fahrende **RB-Linie Osterburken – Heilbronn** vor. Außerhalb des Berufsverkehrs endet sie in Heilbronn mit direktem Anschluss an die RB von/nach Stuttgart. Im Berufsverkehr fährt sie aber weiter als RE-Linie über Stuttgart nach Geislingen. Damit

entsteht für die Orte in denen der RE Würzburg – Stuttgart nicht Hält im Berufsverkehr eine attraktive Schnellverbindung von und nach Stuttgart (z. B. Neudenau – Stuttgart in 1 Stunde).

Die Fahrzeiten zwischen Heilbronn und Stuttgart können wie bei S21 wegen moderner Fahrzeuge gekürzt werden, sind aber wegen der langsamen Einfahrt in den Kopfbahnhof 1-2 Minuten langsamer.

In der **Verkehrsspitze** ermöglicht der Erhalt des 16gleisigen Kopfbahnhofs bedarfsabhängig den Einsatz von stündlich 2 weiteren RB-Zügen Heilbronn – Stuttgart und umgekehrt und damit einem ungefähren Viertelstundentakt.

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:**

Wenn Sie nicht zufällig ständig von Möckmühl, Osterburken oder Lauda zum Stuttgarter Flughafen oder nach Ulm fahren wollen bringt S21 für Sie keine Verbesserungen. Der auf Jahrzehnte einbetonierte Engpass S21 wird aber für ständige Verspätungen und verpasste Anschlüsse sorgen. Das Alternativkonzept K21 dagegen verbessert nicht nur die Leistungsfähigkeit des Stuttgarter Knotens sondern kostet auch noch viel weniger!

## 06. Gäubahn Freudenstadt – Eutingen – Stuttgart

### Übersicht über die Auswirkungen der Konzepte S21 und K21 auf die Gäubahn Freudenstadt – Eutingen – Stuttgart

#### *Stuttgart 21*

Die **RE-Linie Freudenstadt – Eutingen – Herrenberg – Böblingen – Stuttgart** fährt alle 2 Stunden und wird in Eutingen mit einem Zugteil von Rottweil vereinigt. In der anderen Stunde fährt die Stadtbahn nicht mehr bis Eutingen sondern weiter bis Herrenberg, wo auf den RE von Singen umgestiegen werden kann. Die **RE-Linie Singen – Horb – Herrenberg – Böblingen – Stuttgart** hält zwischen Horb und Herrenberg nicht mehr. Das bedeutet für die Bahnhöfe Eutingen, Ergenzingen, Bondorf und Gäufelden, dass nur noch alle 2 Stunden eine umsteigefreie Verbindung nach Stuttgart besteht. In der anderen Stunde muss in Herrenberg umgestiegen werden. Beide RE-Linien fahren neu über Stuttgart-Flughafen.

Die **Gäubahn** profitiert also nicht von der in der S21-Werbung lange Zeit versprochenen Verdichtung des Angebotes auf allen Strecken auf einen Halbstundentakt. Es wird nur stündlich gefahren.

Die Fahrzeit von Freudenstadt nach Herrenberg, Böblingen und Stuttgart verlängert sich um 3 Minuten, von Eutingen, Ergenzingen, Bondorf und Gäufelden kommt es bei den Umsteigeverbindungen zu einer Fahrzeitverlängerung von 5 Minuten. Beide RE-Linien fahren von Stuttgart im Stundentakt weiter nach Schwäbisch Hall-Hessental.

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. Da die Mitbenutzung der S-Bahn-Gleise auf den Fildern nur alle halbe Stunde eine Zugfahrt aus Richtung Horb nach Stuttgart zulässt, können auf der Gäubahn aber nur alle 2 Stunden Zusatzzüge von/nach Stuttgart fahren.

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*

**RE-Linie Freudenstadt – Eutingen – Herrenberg – Böblingen – Stuttgart** fährt stündlich, ebenso wie die **RE-Linie [Singen – ] Rottweil – Horb – Herrenberg – Böblingen – Stuttgart**. Ab Eutingen wird nach Stuttgart also alle 30 Minuten gefahren – mit Halt an allen Bahnhöfen bis Herrenberg. Eutingen, Ergenzingen, Bondorf und Gäufelden bekommen statt des 2-Stunden-Taktes bei S21 also einen Halbstundentakt nach Stuttgart. Beide Linien halten neu in Stuttgart-Vaihingen, wo ein direkter Anschluss von und zum Flughafen besteht. Die Fahrzeit zum Flughafen ist gegenüber Stuttgart 21 zwar 10 Minuten länger, nach Stuttgart-Vaihingen ist sie aber 9 Minuten kürzer als bei S21. Hiervon profitieren viel mehr Fahrgäste, denn der Bahnhof Vaihingen mit seinen Umsteigemöglichkeiten in viele Richtungen hat für Berufspendler eine viel größere Bedeutung als der Flughafenbahnhof.

Die Fahrzeit von Freudenstadt nach Herrenberg, Böblingen und Stuttgart verkürzt sich um 2 Minuten, ist also 5 Minuten kürzer als bei S21.

In der **Verkehrsspitze** ermöglicht der Erhalt des 16gleisigen Kopfbahnhofs bedarfsabhängig den Einsatz von stündlich 2 weiteren Zügen Horb – Stuttgart und umgekehrt. Auch kann von Freudenstadt ein weiterer stündlicher Zug nach Eutingen fahren, der dort sofort Anschluss nach Stuttgart hat.

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:**

Nur wenn Sie regelmäßig zum Stuttgarter Flughafen oder nach Schwäbisch Hall wollen, profitieren Sie bei S21 von den umsteigefreien Verbindungen. Vor allem für Eutingen, Ergenzingen, Bondorf und Gäufelden bedeutet S21 eine drastische Verschlechterung des Angebotes. Nur K21 ermöglicht den Halbstundentakt Eutingen – Stuttgart und den neuen Halt in Stuttgart-Vaihingen. Und der Bau von K21 kostet höchstens die Hälfte!

## 07. Murrbahn Schwäbisch Hall-Hessental – Stuttgart

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

#### *Stuttgart 21*

Die **RE-Linie Nürnberg – Schwäbisch-Hall-Hessental – Stuttgart** fährt wie bisher im 2-Stunden-Takt. Zwischen Hessental und Backnang hält sie nur noch in Gaildorf West und in Murrhardt. Die Fahrzeit Hessental – Stuttgart verkürzt sich auf 57 Min.

Zusätzlich fährt eine stündliche **RB-Linie Schwäbisch Hall-Hessental – Stuttgart – Stuttgart Flughafen – Herrenberg**. Von Herrenberg wird alternierend alle 2 Stunden entweder als RB nach Freudenstadt und Rottweil (Zugteilung in Eutingen) oder als RE nach Singen gefahren. Die Fahrt ab Hessental dauert nach Stuttgart Hbf 59 Minuten und zum Flughafen 72 Minuten.

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.

Die spürbaren Kürzungen der Fahrzeit zwischen Hessental und Stuttgart um eine runde Viertelstunde werden durch spurtstärkere neue Triebzüge und damit verbunden einem besseren Fahrplan auf der eingleisigen Strecke Hessental – Backnang ermöglicht. Das führt bis Backnang zu einer Beschleunigung um 14 Minuten. Von Backnang nach Stuttgart Hbf verkürzt sich die Fahrzeit durch S21 gerade einmal um 2 Minuten.

In welchem Ausmaß in der **Verkehrsspitze** zusätzliche Züge wie heute (zwischen 7 und 8 Uhr kommen nicht 1 sondern 3 Züge von Hessental in Stuttgart an) 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 **RE-Linie Nürnberg – Schwäbisch-Hall-Hessental – Stuttgart** fährt wie bisher im 2-Stunden-Takt. Ab Hessental wird sie auf einen ganztägigen vollwertigen 30-Minuten-Takt von und nach Stuttgart verdichtet. Dabei bedienen alle Züge zwischen Hessental und Backnang alle Zwischenhalte. Die Fahrzeit Hessental – Stuttgart verkürzt sich auf 61 Minuten.

In Bad Cannstatt besteht halbstündlich ein guter Anschluss auf die neue Tangenten-S-Bahn, die von Bad Cannstatt ohne Unterwegshalt in 12 Minuten direkt zum Flughafen fährt. Der Flughafen ist also nicht direkt sondern mit Umstieg in Bad Cannstatt erreichbar, dafür besteht aber nicht nur stündlich sondern halbstündlich eine Verbindung mit einer attraktiven Fahrzeit von 78 Minuten zwischen Hessental und Flughafen.

Bei K21 bekommt auch die **Murrbahn** einen echten Halbstundentakt nach Stuttgart für alle Bahnhöfe.

Die Fahrzeit zwischen Hesselental und Stuttgart kann wie bei S21 wegen moderner Fahrzeuge drastisch gekürzt werden, ist aber wegen der langsamen Einfahrt in den Kopfbahnhof und einem etwas entspannteren (und damit zuver-lässigeren) Fahrplan 4 Minuten länger.

In der **Verkehrsspitze** ermöglicht der Erhalt des 16gleisigen Kopfbahnhofs bedarfsabhängig den Einsatz von stündlich 2 weiteren RB-Zügen Hesselental – Stuttgart und umgekehrt. Bei entsprechendem Bedarf kann also zwischen Hesselental und Stuttgart auch in einem ungefähren Viertelstundentakt gefahren werden.

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:**

Für die meisten Halte der Murrbahn verbessert sich das Angebot durch S21 nicht. Lediglich, wenn Sie regelmäßig in Richtung Böblingen, Freudenstadt oder Singen fahren, profitieren Sie von den umsteigefreien Verbindungen. Der auf Jahrzehnte einbetonierte Engpass S21 wird aber für ständige Verspätungen und verpasste Anschlüsse sorgen. Das Alternativkonzept K21 beschert auch der Murrbahn einen echten Halbstundentakt, verbessert nicht nur die Leistungsfähigkeit des Stuttgarter Knotens sondern kostet auch noch viel weniger!



## 08. Remsbahn Aalen – Schwäbisch Gmünd – Stuttgart

### Übersicht über die Auswirkungen der Konzepte S21 und K21 auf die Remsbahn Aalen – Schwäbisch Gmünd – Stuttgart

#### *Stuttgart 21*

Die **RE-Linie Aalen – Schwäbisch-Gmünd – Stuttgart** fährt ganztägig im 30-Min.-Takt. Von Stuttgart wird stündlich über Flughafen, Nürtingen, Reutlingen nach Tübingen und stündlich über Plochingen, Göppingen nach Ulm weitergefahren.

Die Fahrzeit Aalen – Stuttgart verkürzt sich gegenüber heute um 3 Minuten auf 60 Min. Diese Verkürzung ermöglichen moderne spurtstärkere Züge zwischen Aalen und Schorndorf. Zwischen Schorndorf und dem neuen Stuttgarter Tiefbahnhof bleibt die Fahrzeit unverändert bei 24 Minuten. Zum Flughafen dauert die Fahrt von Aalen 72 Minuten und nach Tübingen 109 Minuten.

Von und zur **Wieslaufalbahn** verschlechtern sich die Anschlüsse teilweise drastisch. Diese erhält morgens und nachmittags jeweils andere Abfahrtszeiten, damit wenigstens in Lastrichtung einigermaßen akzeptable Anschlüsse von bzw. zu den RE-Zügen entstehen. Wer das Pech hat entgegen dem Hauptstrom zu pendeln, muss in Schorndorf im Halbstundentakt jeweils 25 Minuten warten. Und von und zur S-Bahn beträgt der Aufenthalt immer mindestens 16 Minuten.

In welchem Ausmaß in der **Verkehrsspitze** zusätzliche Züge wie heute (zwischen 7 und 8 Uhr kommen nicht 2 sondern 3 Züge von Aalen in Stuttgart an) 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.

Beim **Fernverkehr** wird die IC-Linie Nürnberg – Karlsruhe ersetzt durch eine ICE-Linie Nürnberg – Stuttgart – Singen – Zürich, die wie die heutige IC-Linie alle 2 Stunden fährt.

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 **RE-Linie Aalen – Schwäbisch-Gmünd – Stuttgart** fährt ganztägig im 30-Minuten-Takt. Die Züge enden wie heute in Stuttgart Hbf. Auch bei K21 kann die Fahrzeit dank moderner Zugarnituren um 3 Minuten auf 60 Minuten gekürzt werden.

In Bad Cannstatt besteht halbstündlich ein guter Anschluss auf die neue Tangenten-S-Bahn, die von Bad Cannstatt ohne Unterwegshalt in 12 Minuten direkt zum Flughafen fährt. Der Flughafen ist also nicht direkt sondern mit Umstieg in Bad Cannstatt erreichbar, dafür besteht aber halbstündlich eine Verbindung und die Fahrzeit ist mit 72 Minuten zwischen Aalen und Flughafen gleich lang wie bei S21.

Auch nach Tübingen besteht zwar keine Direktverbindung, aber dank der im integralen Taktfahrplan optimalen Anschlüsse in Stuttgart besteht halbstündlich eine Verbindung mit 111 Minuten Fahrzeit.

Die Fahrpläne der **Wieslaufalbahn** können unverändert bleiben. Eine Anschlussverschlechterung entsteht nicht. Dank des ganztägigen Halbstundentaktes der RE-Züge besteht auch tagsüber während des Stundentaktes der Wieslaufalbahn immer ein direkter Anschluss zwischen RE und Wieslaufalbahn in beiden Richtungen.

In der **Verkehrsspitze** ermöglicht der Erhalt des 16gleisigen Kopfbahnhofs bedarfsabhängig den Einsatz von stündlich 2 weiteren IRE-Zügen Aalen – Stuttgart und umgekehrt. Diese Züge, die bis Schorndorf nur in Schwäbisch Gmünd halten brauchen von Aalen bis Stuttgart nur 52 Minuten.

Beim **Fernverkehr** übernimmt auch K21 die Neugestaltung des Angebotes mit einer im 2-Stunden-Takt fahrenden ICE-Linie Nürnberg – Zürich.

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:**

Die entscheidende Verbesserung bei S21 für die Remsbahn ist der ganztägige Halbstundentakt der RE-Züge. Dafür braucht man aber keinen neuen Bahnhof in Stuttgart, denn das bietet auch K21. Lediglich, wenn Sie regelmäßig in Richtung Nürtingen, Reutlingen oder Tübingen bzw. von Waiblingen in Richtung Göppingen fahren, profitieren Sie von den umsteigefreien Verbindungen. Der auf Jahrzehnte einbetonierte Engpass S21 wird aber für ständige Verspätungen und verpasste Anschlüsse sorgen. Das Alternativkonzept K21 hingegen verbessert nicht nur die Leistungsfähigkeit des Stuttgarter Knotens sondern kostet auch noch viel weniger!

## 09. Residenzbahn Karlsruhe – Pforzheim – Stuttgart

### 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 16gleisigen 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!

## 10. Strecke Heilbronn – Stuttgart

### Übersicht über die Auswirkungen der Konzepte S21 und K21 auf die Strecke Heilbronn – Stuttgart

#### *Stuttgart 21*

Die **RE-Linie Würzburg – Heilbronn – Stuttgart** sollen stündlich fahren und von Stuttgart Hbf weiter über Stuttgart Flughafen und die Neubaustrecke nach Ulm fahren. Die in der S21-Propaganda beworbene Verlängerung nach Friedrichshafen ist nur als „Option“ vorgesehen. Die Fahrzeit zwischen Würzburg und Heilbronn bleibt entspricht der heutigen Fahrzeit.

Die **RB-Züge Heilbronn – Stuttgart** fahren wie bisher halbstündlich. Sie sollen auch halb-stündlich in Nordheim halten. Es gibt zwei stündlich fahrende Linien: Eine Linie kommt von Osterburken (mit Halt auf allen Zwischenstationen) nach Heilbronn, die zweite Linie kommt als RE von Mannheim (alternierend je alle 2 Stunden über Eberbach oder Sinsheim). Beide Linien fahren von Stuttgart weiter nach Tübingen über Plochingen. Es besteht also alle 30 Minuten eine durchgehende Verbindung Heilbronn – Tübingen, wegen der vielen Unterwegshalte aber mit einer relativ langen Fahrzeit von 96-106 Minuten.

Zwischen Heilbronn und Stuttgart verkürzt sich die Fahrzeit beim RE um 3 Minuten und bei der RB um 5 Minuten. Vor allem die Verkürzung bei der RB findet hauptsächlich im Streckenabschnitt Heilbronn – Bietigheim statt und ist dem Einsatz spurtstärkerer moderner Züge zu verdanken.

In welchem Ausmaß in der Verkehrsspitze zusätzliche Züge wie heute (zwischen 7 und 8 Uhr kommen nicht 3 sondern 5 Züge von Heilbronn in Stuttgart an) 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 **RE-Linie Würzburg – Heilbronn – Stuttgart** fährt täglich im 1-Stunden-Takt statt wie bisher im 2-Stunden-Takt mit Verdichtungen. Sie endet nicht mehr in Stuttgart sondern fährt weiter über Reutlingen – Tübingen nach Albstadt. Sie wird mit Neigetechnikzügen befahren, die zwischen Würzburg und Heilbronn 11 Minuten schneller sind und verbesserte Anschlüsse (z. B. in Lauda) ermöglichen. In Heilbronn wird die Schaffung eines vollwertigen Taktknotens zur vollen Stunde möglich. Die Fahrt Heilbronn – Tübingen dauert 89 Min.

Die **RB-Züge Heilbronn – Stuttgart** fahren wie bisher halbstündlich. In Nordheim kann wie bisher nur stündlich gehalten werden. Stündlich kommen die Züge wie bei S21 von Mannheim, die anderen Züge setzen in Heilbronn ein. Beide Linien fahren von Stuttgart Hbf weiter über Stuttgart-Vaihingen zum Flughafen. Von dort fahren die von Mannheim kommenden Züge über die Neubaustrecke nach Ulm und weiter über Friedrichshafen nach Lindau. Die in Heilbronn einsetzenden Züge fahren über Nürtingen – Reutlingen weiter nach Tübingen.

Die Fahrzeiten zwischen Heilbronn und Stuttgart können wie bei S21 wegen moderner Fahrzeuge gekürzt werden, sind aber wegen der langsamen Einfahrt in den Kopfbahnhof 1-2 Minuten langsamer.

In der Verkehrsspitze ist eine zusätzliche Linie von Osterburken (als RB) über Heilbronn (weiter als RE) nach Stuttgart und von dort weiter nach Geislingen vorgesehen, die alle halbe Stunde für eine schnelle Verbindung Heilbronn – Stuttgart sorgt. Der Erhalt des 16gleisigen Kopfbahnhofs ermöglicht bedarfsabhängig den Einsatz von stündlich 2 weiteren RB-Zügen Heilbronn – Stuttgart und umgekehrt und damit einen ungefähren Viertelstundentakt der RB-Züge.

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:**

Wenn Sie nicht zufällig ständig von Heilbronn, Bietigheim oder Ludwigsburg zum Stuttgarter Flughafen oder nach Ulm fahren wollen bringt S21 für Sie keine Verbesserungen. Der auf Jahrzehnte einbetonierte Engpass S21 wird aber für ständige Verspätungen und verpasste Anschlüsse sorgen. Das Alternativkonzept K21 dagegen verbessert nicht nur die Leistungsfähigkeit des Stuttgarter Knotens sondern kostet auch noch viel weniger!

## 11. Südbahn Ulm – Biberach – Ravensburg – Friedrichshafen

### 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 Minibahnhof 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 Fahrtrichtungen 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 16gleisigen 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 (S21 und NBS) in einen Topf und betriegt 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.



## Fazit – Übersicht aller Ergebnisse

### 01. Bahnhof Bad Cannstatt

Wenn Sie nicht zufällig regelmäßig nach Freudenstadt, Horb, Rottweil, Tuttlingen oder Singen fahren, haben Sie von Stuttgart 21 außer viel Ärger durch Verspätungen, die ein zu klein geplanter Bahnhof zwangsläufig produziert, nichts. Alle Nutzer der Verbindungen in Richtung Plochingen – Ulm/Tübingen haben durch S21 sogar gravierende Nachteile. Anders bei K21. Es kommt ohne diese Verschlechterungen aus und verbessert das Fahrplanangebot auf allen von Bad Cannstatt ausgehenden Linien und kostet auch noch viel weniger!

### 02. Bahnhöfe Reutlingen Hbf und Tübingen Hbf

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.

### 03. Bahnhöfe Wendlingen, Nürtingen und Metzingen

Für **Nürtingen** bietet S21 größere Vorteile als K21. In **Metzingen** ist es gerade umgekehrt. Hier sieht S21 eine deutliche Verschlechterung gegenüber dem heutigen Fahrplan vor. Von **Wendlingen** ist das Angebot in Richtung Stuttgart bei beiden Planungen gleich, in Richtung Tübingen haben K21 und S21 jeweils Vor- und Nachteile. Das Angebot zum Flughafen ist 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.

### 04. Filstalbahn Geislingen – Göppingen – Stuttgart

Wenn Sie nicht zufällig von den umsteigefreien Verbindungen der IRE-Züge nach Oberschwaben profitieren, bringt S21 Ihnen keine großen Vorteile. Die gegenüber K21 etwas kürzeren Fahrzeiten zum Stuttgarter Hbf werden durch einen Wegfall des für viele Berufspendler sehr wichtigen Haltes in Bad Cannstatt bei den meisten Zügen erkaufte. Für eine Verbesserung des Nahverkehrsangebotes im Filstal braucht man aber keinen neuen Bahnhof in Stuttgart, denn das kann auch K21. Der auf Jahrzehnte einbetonierte Engpass S21 mit dem zu kleinen Bahnhof würde aber für ständige Verspätungen und verpasste Anschlüsse sorgen. Das Alternativkonzept K21 hingegen verbessert nicht nur die Leistungsfähigkeit des Stuttgarter Knotens sondern kostet auch noch viel weniger!

### 05. Frankenbahn Heilbronn – Würzburg

Wenn Sie nicht zufällig ständig von Möckmühl, Osterburken oder Lauda zum Stuttgarter Flughafen oder nach Ulm fahren wollen bringt S21 für Sie keine Verbesserungen. Der auf Jahrzehnte einbetonierte Engpass S21 wird aber für ständige Verspätungen und verpasste Anschlüsse sorgen. Das Alternativkonzept K21 dagegen verbessert nicht nur die Leistungsfähigkeit des Stuttgarter Knotens sondern kostet auch noch viel weniger!

### 06. Gäubahn Freudenstadt – Eutingen – Stuttgart

Nur wenn Sie regelmäßig zum Stuttgarter Flughafen oder nach Schwäbisch Hall wollen, profitieren Sie bei S21 von den umsteigefreien Verbindungen. Vor allem für Eutingen, Ergenzingen, Bondorf und Gäufelden bedeutet S21 eine drastische Verschlechterung des Angebotes. Nur K21 ermöglicht den Halbstundentakt Eutingen – Stuttgart und den neuen Halt in Stuttgart-Vaihingen. Und der Bau von K21 kostet höchstens die Hälfte!

## 07. Murrbahn Schwäbisch Hall-Hessental – Stuttgart

Für die meisten Halte der Murrbahn verbessert sich das Angebot durch S21 nicht. Lediglich, wenn Sie regelmäßig in Richtung Böblingen, Freudenstadt oder Singen fahren, profitieren Sie von den umsteigefreien Verbindungen. Der auf Jahrzehnte einbetonierte Engpass S21 wird aber für ständige Verspätungen und verpasste Anschlüsse sorgen. Das Alternativkonzept K21 beschert auch der Murrbahn einen echten Halbstundentakt, verbessert nicht nur die Leistungsfähigkeit des Stuttgarter Knotens sondern kostet auch noch viel weniger!

## 08. Remsbahn Aalen – Schwäbisch Gmünd – Stuttgart

Die entscheidende Verbesserung bei S21 für die Remsbahn ist der ganztägige Halbstundentakt der RE-Züge. Dafür braucht man aber keinen neuen Bahnhof in Stuttgart, denn das bietet auch K21. Lediglich, wenn Sie regelmäßig in Richtung Nürtingen, Reutlingen oder Tübingen bzw. von Waiblingen in Richtung Göppingen fahren, profitieren Sie von den umsteigefreien Verbindungen. Der auf Jahrzehnte einbetonierte Engpass S21 wird aber für ständige Verspätungen und verpasste Anschlüsse sorgen. Das Alternativkonzept K21 hingegen verbessert nicht nur die Leistungsfähigkeit des Stuttgarter Knotens sondern kostet auch noch viel weniger!

## 09. Residenzbahn Karlsruhe – Pforzheim – Stuttgart

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!

## 10. Strecke Heilbronn – Stuttgart

Wenn Sie nicht zufällig ständig von Heilbronn, Bietigheim oder Ludwigsburg zum Stuttgarter Flughafen oder nach Ulm fahren wollen bringt S21 für Sie keine Verbesserungen. Der auf Jahrzehnte einbetonierte Engpass S21 wird aber für ständige Verspätungen und verpasste Anschlüsse sorgen. Das Alternativkonzept K21 dagegen verbessert nicht nur die Leistungsfähigkeit des Stuttgarter Knotens sondern kostet auch noch viel weniger!

## 11. Südbahn Ulm – Biberach – Ravensburg – Friedrichshafen

**Stuttgart 21 nützt Oberschwaben überhaupt nichts.** Es ist die Neubaustrecke, welche Zeitgewinne bringt. Die S21-Propaganda schmeißt ganz bewusst beide Projekte (S21 und NBS) in einen Topf und betrügt 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.

## eMail von Martin Hilger

Von: Martin Hilger [Mail-Adresse ist der IniBa bekannt]

Gesendet: Mittwoch, 14. September 2011

An: xy

Betreff: Re: Fährt kein Zug nach Sondelfingen? Züge der Metzinger "Spitzenstunde" – Fragen zu Auswirkungen S21 / K21 auf die Regionalbahn

Guten Tag,

Ihre Emails gingen in's leere, weil ich seit dem Regierungswechsel nicht mehr für die grüne Landtagsfraktion arbeite.

Die Angaben in der von Ihnen genannten Quelle gelten auch nach dem Stresstest. Im einen oder anderen Fall mag sich die genannte Fahrzeit um eine Minute verkürzt oder verlängert haben.

Eine Änderung gibt es aber. Eine der beiden Linien aus Richtung Heilbronn – Stuttgart – Plochingen nach Tübingen, die nach den bisherigen Plänen alle Bahnhöfe außer Sondelfingen zwischen Wendlingen und Tübingen bedienen sollte soll jetzt auch in Sondelfingen halten.

Der Stresstestfahrplan sieht nur einen einzigen Zusatzzug ab Metzingen um 7.00 über Plochingen nach Stuttgart vor. Über Flughafen gibt es überhaupt keine Zusatzzüge (auch nicht ab Tü oder RT). Die DB AG hat in diesem Punkt die Vorgaben des Landes (die sie akzeptiert hatte) ignoriert. Der Grund ist einfach und wurde von SMA auch in deren "Audit" festgehalten: (Quelle: Auf Seite 14 in <http://www.das-neue-herz-europas.de/de-DE/download/20110721-SMA-Stresstest-Ergebnisse.pdf>, der Link wird wahrscheinlich unterbrochen, daher bitte wieder zusammenfügen):

"Die Untersuchungen zeigen, dass mit der vorgelegten vereinfachten Wendlinger Kurve (kleine Wendlinger Kurve) zwei Züge pro Stunde und Richtung zulässig sind. Ein dritter, vom Land Baden-Württemberg geforderter Zug in der Spitzenstunde ist die auslösende Ursache für einen kreuzungsfreien Ausbau, womit selbstredend zusätzliche Kapazität und Flexibilität für das ganze Projekt geschaffen wird."

Da Metzingen im Grundtakt 2 Mal angefahren wird ergibt sich im Vergleich zu Ihrer Auflistung des heutigen Fahrplans dann folgender Abfahrtsplan ab Metzingen nach Stuttgart (alle langsam über Plochingen): 5.35, 6.09, 6.35, 7.00, 7.09, 7.35, 8.09, 8.35

Freundliche Grüße aus Tübingen  
Martin Hilger

## Über die Person Martin Hilger



parlamentarischer Berater,  
Reiseverkehrskaufmann,  
Freier Nahverkehrsberater

Martin Hilger wurde 1961 in Hilden bei Düsseldorf geboren.

Er ist gelernter [Reiseverkehrskaufmann](#), war von 1997 bis 2002 als Abteilungsleiter für den [ÖPNV](#) bei den [Stadtwerken Tübingen](#) tätig und ist seitdem freier Nahverkehrsberater.

Er ist seit 25 Jahren in der [Verkehrspolitik](#) aktiv und seit 1987 Mitglied des [VCD](#).

Er war Mitglied der [Schlichtung](#) als Experte auf der Seite der [Stuttgart 21 Gegner](#).

Vor der Regierungswechsel bis März 2011: Bündnis 90/Die Grünen – Landtag von Baden-Württemberg:

[http://www.bawue.gruene-fraktion.de/cms/default/dok/48/48557.martin\\_hilger.html](http://www.bawue.gruene-fraktion.de/cms/default/dok/48/48557.martin_hilger.html)

Martin Hilger bei Stuttgart 21 Wiki:

[http://stuttgart21.wikiwam.de/Martin\\_Hilger](http://stuttgart21.wikiwam.de/Martin_Hilger)

Handlungsoptionen für die vorübergehende Fahrplangestaltung der S-Bahn in der Region Stuttgart nach der Reduzierung der Kapazität der Stammstrecke durch den Wegfall einer Ausnahmegenehmigung (07.09.2010)

-> [PDF-Datei öffnen](#) (Neuer Tab)

### Quellen:

Übersicht über die Auswirkungen der Konzepte S21 und K21 auf verschiedene Strecken und Bahnhöfe

<http://www.bei-abriss-aufstand.de/texte/uebersicht-ueber-die-auswirkungen-der-konzepte-s21-und-k21-auf-verschiedene-strecken/>

Nachteile durch S21

<http://volksabstimmung-s21.org/cms/wiki-2/nachteile-durch-s21/>

## Links

[wikipedia.de – Bahnhof Bad Cannstatt](#)

[wikipedia.de – Necker-Alb-Bahn](#) (von Stuttgart über Reutlingen nach Tübingen)

[wikipedia.de – Filstalbahn](#) (von Stuttgart über Göppingen bis Ulm)

[wikipedia.de – Frankenbahn](#) (Stuttgart – Heilbronn – Würzburg)

[wikipedia.de – Gäubahn](#) (Stuttgart – Eutingen – Freudenstadt)

[wikipedia.de – Murrbahn](#) (Stuttgart – Nürnberg)

[wikipedia.de – Remsbahn](#) (Stuttgart – Schwäbisch-Gmünd – Aalen)

[wikipedia.de – Residenzbahn](#) (Bahnstrecke Karlsruhe – Mühlacker)

[wikipedia.de – Südbahn \(Württemberg\)](#) ([Stuttgart Hbf. -] Ulm – Biberach – Ravensburg – Friedrichshafen)



[alb-bahn.de](#) || Titel-Banner verlinkt mit Thema: Übersicht: – Auswirkungen der Konzepte S21 und K21 auf die Filstalbahn: Geislingen – Göppingen – Stuttgart

## Hinweis:

Diese PDF-Datei wurde von dieser WebSeite heruntergeladen:

**Initiative Barriere-Frei** ➔ K21 / S21 » S21 versus K21 » S21/K21 | Auswirkungen auf die Regionalbahn  
<http://barrierefrei.gegen-stuttgart-21.de/s21-k21-auswirkungen-auf-die-regionalbahn/>

## **Initiative Barriere-Frei**

Kontakt: [barriere-frei\(at\)eben-bleiben.de](mailto:barriere-frei(at)eben-bleiben.de)

Domain: [www.eben-bleiben.de](http://www.eben-bleiben.de)

Sub-Domain: <http://barrierefrei.gegen-stuttgart-21.de>