

Anlage 8

zum Nahverkehrsplan 2021 des Zweckverbands Regio-Nahverkehr Freiburg

Zielkonzept 2025 für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Baden-Württemberg

Zielkonzept 2025 für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Baden-Württemberg

Angebotskonzept und Angebotsstandards für den landesbestellten SPNV



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Zielkonzept 2025 für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Baden-Württemberg

Angebotskonzept und Angebotsstandards für den landesbestellten SPNV



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Inhalt

Vorwort	5
1. Allgemeine Zielsetzung des Angebotskonzepts 2025	7
2. Allgemeine Hinweise zum Charakter des Zielkonzepts 2025	8
3. Allgemeine Festlegungen zur Angebotsgestaltung	10
3.1 Integraler Taktfahrplan (ITF)	10
3.2 Sicherung bestehender Angebote	10
3.3 Erweiterung Streckennetz und zusätzliche Haltestellen	10
4. Bedienungsfrequenz (Takt)	12
4.1 Grundangebot: Stundentakt	12
4.2 Zugangebot nach Nachfrageklassen	12
5. Expressnetz	14
6. Sitzplatzkapazitäten: Angebot und Begrenzung der Stehplatzanteile	15
7. Hinreichende Refinanzierung des SPNV-Angebots durch Fahrgeldeinnahmen	15
8. Anhang	16
8.1 SPNV-Vergabenetze	16
8.2 Einteilung der Streckenabschnitte in Angebotsklassen	17
8.3 Expresslinien	18
Impressum	19

Vorwort



Sehr geehrte Damen und Herren,

wir wollen Baden-Württemberg zu einem Pionierland für nachhaltige Mobilität machen. Das ist eine große Herausforderung und nicht in wenigen Jahren erreichbar. Dazu werden wir den Schienenpersonennahverkehr in Baden-Württemberg in den kommenden zehn Jahren Schritt für Schritt ausbauen, damit noch mehr Menschen als bisher vom Auto auf diese umweltfreundlichen Verkehrsmittel umsteigen.

Unser ambitioniertes Leitbild ist die Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis zum Jahr 2030. Dafür muss das Zugangebot im Land flächendeckend verbessert werden, um neue Fahrgäste zu gewinnen. Wichtig ist auch der Freizeit- und Gelegenheitsverkehr, wo die Schiene noch Nachholpotenzial hat. Auch im ländlichen Raum wollen wir gezielt Akzente setzen.

Angesichts der schwierigen Finanzierungssituation des SPNV ist dies eine große Herausforderung. Mit den anstehenden Neuvergaben und dem Wettbewerb im Schienenpersonennahverkehr wollen wir gute und kostengünstige Angebote erzielen, um die begrenzten finanziellen

Mittel möglichst effizient einzusetzen und neue Spielräume für den Ausbau zu gewinnen. Die Fahrgäste im Land sollen künftig insbesondere von besseren Taktzeiten und höheren Standards profitieren.

Das Kabinett hat im Juni 2014 unserem „Zielkonzept 2025“ und dem dazugehörigen Vergabekonzept zugestimmt. Damit wird die Zielrichtung konkretisiert: einerseits ein landesweites stündliches Grundangebot als Mobilitätsgarantie auch in der Fläche, zum anderen bei den Taktverdichtungen die nachvollziehbare Orientierung am Nachfragepotenzial.

Auf den folgenden Seiten stellen wir Ihnen unser Zielkonzept 2025 im Detail vor und freuen uns über Ihre Einschätzung.

Ihr

Winfried Hermann Mdl

Minister für Verkehr des Landes Baden-Württemberg



Bild oben: Zug der SWEG, Quelle: Bombardier/SWEG; Bild unten: Zug überquert Schluchsee, Quelle: Manfred Grobe

1 Allgemeine Zielsetzung des Angebotskonzepts 2025

Das Ziel der Landesregierung ist es, den Öffentlichen Verkehr im Allgemeinen und den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Speziellen im Rahmen einer nachhaltigen Mobilitätsstrategie weiter zu stärken und auszubauen. Leitbild ist eine Verdoppelung der Nachfrage im öffentlichen Verkehr bis zum Jahr 2030.

Um dieses Ziel zu verfolgen, sieht das Angebotskonzept 2025 folgende Hauptstrategien vor:

- Mit einem landesweiten Stundentakt von 5:00 bis 24:00 Uhr als Mindeststandard auf allen Strecken wird das Ziel verfolgt, den SPNV in allen Regionen des Landes als vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr in der öffentlichen Wahrnehmung zu verankern. Dieser Standard hat sich bereits in vielen Regionen des Landes erfolgreich etabliert und soll nun komplettiert werden.

- Die Angebotsverdichtungen über diesen Grundstandard hinaus folgen zukünftig landeseinheitlich klaren, an der Nachfrage und am Potenzial orientierten differenzierten Standardklassen.

- Das Angebot wird durch ein systematisches stündliches Expresszugnetz zwischen den Oberzentren in den Verdichtungsräumen und den ländlichen Räumen komplettiert.

Damit verfolgt das Angebotskonzept 2025 eine Doppelstrategie: eine offensive Angebotssicherung im ländlichen Raum durch ein garantiertes Grundangebot einerseits und eine Optimierung der Verkehrseffekte durch eine planvolle Ressourcensteuerung über das Grundangebot hinaus entsprechend der Nachfragepotenziale andererseits.



Beispielhafte Darstellung eines Fahrgastraumes (2. Klasse) in einem Doppelstock-Obergeschoß gestaltet im Landesdesign, Quelle: NVBW

2 Allgemeine Hinweise zum Charakter des Zielkonzepts 2025

Das Zielkonzept 2025 beschreibt das mittelfristig angestrebte landesfinanzierte Angebotsniveau mit dem Zeithorizont 2025. Die Inbetriebnahme von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Stuttgart – Ulm wird in diesem Zeitraum stattfinden und aufgrund neuer Durchbindungen sowie der Beschleunigung zwischen Stuttgart und Ulm zum Nachfragewachstum beitragen. Gegenüber dem Status quo bedeutet sie eine Angebotsmehrung in Zugkilometern von rund 20 Prozent gegenüber dem Status quo 2014.

Diese Angebotsausweitung ist aus heutiger Sicht davon abhängig, dass verschiedene unterstellte Entwicklungen eintreffen: erfolgreiche wettbewerbliche Vergaben mit günstigen Angebotspreisen, eine angemessenere Ausstattung Baden-Württembergs mit Regionalisierungsmitteln als Folge deren Revision sowie eine nachfragegerechte und zeitnahe Teilhabe des SPNV an Fahrgeldeinnahmen der Tarifverbände des Landes aufgrund von Angebotsausweitungen und Fahrgastzuwächsen.

Das Zielkonzept 2025 steht insofern unter Finanzierungsvorbehalt.

In Einzelfällen ist der nachfrageseitig gerechtfertigte Angebotsstandard auf abschbare Zeit aufgrund infrastruktureller Restriktionen teilweise nicht umsetzbar (z.B. Überlastung Rheintalbahn, Knoten Stuttgart, hochbelastete eingleisige Strecken).

Für die Vergaben 2014 ff. wird für jedes Vergabernetz aus dem Zielkonzept 2025 auf Basis des verfügbaren Budgets ein Angebotsprogramm 2017 abgeleitet. Dabei gelten folgende Maßstäbe:

- a) Angebotsausweitungen, die bereits durch die heutige Nachfrage erforderlich sind, sollen möglichst schnell umgesetzt werden und sind vorrangig gegenüber Angebotsausbauten, die sich erst aus der Nachfrageprognose ergeben.
- b) Die Linienstruktur muss aufwärts kompatibel gestaltet werden. Spätere – ggf. nach zukünftigen Nachfragesteigerungen erforderliche Verdichtungen – müssen bereits mit bedacht sein. Die zukünftige Linienstruktur mit Stuttgart 21 wird in den Vergabernetzen bereits angelegt sein.
- c) Der Struktur des Metropolexpress Stuttgart ist möglichst zügig sichtbar zu machen und mit der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 zu komplettieren.
- d) Die Kapazitätsvorsorge in der Hauptverkehrszeit ist auf Basis der heutigen und innerhalb von 5 Jahren nach Inbetriebnahme eines Streckennetzes zu erwartenden Nachfrage zu treffen. Soweit in der Entwicklung weitere zusätzliche Linien zu erwarten sind, soll dort dann der weitere Kapazitätsausbau erfolgen.



Murgtalbahn durchfährt Tennetschlucht, Quelle: Karlsruher Verkehrsverbund (KVV)

Aus Gründen der Landeseinheitlichkeit bedürfen neue, zusätzlich gewünschte Leistungen oberhalb der Standards des Zielkonzepts 2025 einer kommunalen Finanzierung.

Über dem Landesstandard liegende Angebote mit bereits bestehenden kommunalen Finanzierungen (unabhängig davon, ob einmalig investiv in Fahrzeuge oder laufend konsumtiv) müssen dauerhaft entsprechend finanziert werden.

In Einzelfällen bestehen in der Vergangenheit gewachsene rein landesbestellte und -finan-

zierte Leistungen oberhalb des Standards des Zielkonzepts 2025. Sie basieren zum Teil auf einer kommunalen Mitfinanzierung des Infrastrukturausbaus oder sind Teil von Bus-Schiene-Neuordnungen. Diese Angebote sind zunächst weiterhin gesichert. Die betroffene Region ist aufgerufen, bis zum Jahr 2020 durch verkehrsplanerische Aktivitäten zusammen mit dem Land die Fahrgastentwicklung so zu stärken, dass die hohe Bedienungsqualität im Rahmen der Landesstandards dauerhaft gesichert werden kann.

3 Allgemeine Festlegungen zur Angebotsgestaltung

3.1 INTEGRALER TAKTFAHRPLAN (ITF)

Das SPNV-Angebot im Land wird nach den Grundprinzipien des Integralen Taktfahrplans weiterentwickelt. Kennzeichen des Integralen Taktfahrplans sind:

- die regelmäßige Bedienung aller Orte mit Bahnhof/Haltepunkt,
- feste, leicht merkbare zeitliche Vertaktung der Angebotslinien sowie
- systematische Umsteigebeziehungen mit möglichst kurzen Übergangszeiten zwischen den regelmäßig verkehrenden Angebotslinien in Knotenbahnhöfen.

Über die systematische Koordination der Angebotslinien des Regional- und des Fernverkehrs in den Knotenbahnhöfen werden diese zu einem netzweiten, vertakteten Angebot verknüpft, so dass eine hohe räumliche und zeitliche Verfügbarkeit für die Fahrgäste entsteht.

3.2 SICHERUNG BESTEHENDER ANGEBOTE

Mit Blick auf die gewachsenen Strukturen werden gewachsene bestehende Angebote gesichert:

- Jede Strecke, die heute im SPNV regelmäßig mit mehreren Zügen pro Tag bedient und vom Land finanziert wird, wird auch künftig

bestellt. Jeder Haltepunkt, der heute regelmäßig bedient wird, wird auch künftig angefahren.

- Stilllegungen von Strecken werden ausgeschlossen.
- Nicht umfasst von diesen Standards sind dagegen Strecken, auf denen kein regelmäßiger täglicher SPNV stattfindet, z.B. Strecken, die nur im Schülerverkehr oder Ausflugsverkehr bedient werden.

3.3 ERWEITERUNG STRECKENNETZ UND ZUSÄTZLICHE HALTESTELLEN

Aus finanziellen Gründen werden Streckenreaktivierungen auf absehbare Zeit nur in Einzelfällen möglich sein.

Neue SPNV-Haltestellen auf vorhandenen Strecken sollen zur Steigerung der Nachfrage umgesetzt werden. Voraussetzung ist, dass die nötige Fahrzeit (Umlauf, Anschlüsse) vorhanden und die Wirtschaftlichkeit hergestellt sind. Diese ergibt sich aus der Relation zwischen Investitionskosten und prognostizierter Mehrnachfrage nach dem vereinfachten Bewertungsverfahren oder der Standardisierten Bewertung oder einem vergleichbaren Verfahren.



Bild oben: Ringzug und Wanderer, Quelle: Zweckverband Ringzug/Ralf Graner; Bild unten: Seebas, Quelle: SBB GmbH

4 Bedienungsfrequenz (Takt)

4.1 GRUNDANGEBOT: STUNDENTAKT

Auf allen Schienenstrecken des Landes wird als landesweites Mindestangebot grundsätzlich ein 1-Stundentakt von 5:00 – 24:00 Uhr garantiert. Dies bedeutet in der Regel eine erste Ankunft in den jeweiligen Mittelzentren aus deren Einzugsbereichen (und auch in den Oberzentren in deren Funktion als Mittelzentrum) vor 6:00 Uhr und eine letzte Abfahrt nach 23:00 Uhr in deren Einzugsbereiche.

- Alle Landesteile sollen zudem an das nächste Oberzentrum mit einer ersten Ankunft vor 7:00 Uhr und einer letzten Abfahrt nach 22:00 Uhr angeschlossen sein.
- Am Wochenende wird von einer Mindestbedienungszeit von 7:00 – 24:00 Uhr ausgegangen.
- Auf Strecken des Grundangebots mit geringer Nachfrage und ohne wichtige überregionale Verbindungsfunktion können zur wirtschaftlichen Abdeckung des zeitlich ausgeweiteten Bedienungsstandards im Frühverkehr und/oder im Abendverkehr anstelle des Schienenverkehrs Busverkehrsleistungen oder auch Rufbusleistungen zum Einsatz kommen.
- Auf Strecken mit sehr geringer Fahrgastnachfrage sind in begründeten Einzelfällen am Wochenende und zu Tagesrandzeiten auch

geringere Taktichten (mindestens jedoch 2-Stunden-Takt, ggf. mit der Schließung von Taktlücken durch Busse) möglich.

- Auf Strecken mit mehr als 5.000 Fahrgästen/Tag ist insbesondere an Wochenenden eine verlängerte Betriebszeit bis mindestens 1:00 Uhr (letzte Abfahrt nach 0:00 Uhr) im Rahmen der vorgesehenen Anzahl an Zugpaaren vorzusehen. In den Verdichtungsräumen sind in den Wochenendnächten Nachtverkehre anzustreben.

4.2 ZUGANGEBOT NACH NACHFRAGEKLASSEN

Über das Grundangebot hinaus richtet sich die Angebotsfrequenz bzw. die Angebotsdichte nach der Höhe der Fahrgastnachfrage:

Für Überlagerungsstrecken gilt eine eigene Nachfrageklasse nur, soweit die dortige Nachfrage höher ist als die Summe der jeweiligen Zulaufstrecken. Ansonsten gilt das Angebot gemäß den jeweiligen Angebotsklassen der Zulaufstrecken. Überlagerungsstrecken sind solche Strecken, auf denen mindestens die Hälfte der Fahrgäste der Zulaufstrecken über den Vereinigungsbahnhof hinaus bis zum nächstgelegenen Zentrum (i.d.R. Mittel- bzw. Oberzentrum) durchfahren.

Klasse	Zahl der Fahrgäste/Tag auf dem Abschnitt	Zugangebot	Zugpaare/Woche	Anmerkung
Ia	bis 5.000	Stunden-takt	129	Hochstufung in Klasse II, wenn Strecke mit zusätzlichem Expresszug bedient wird
Ib	bis 5.000, dabei mind. 2.500 auf kurzen Distanzen*	Stundentakt mit HVZ-Verstärker	169	
IIa	5.000 – 10.000	2 Zugpaare pro Stunde (Halbstundentakt)	244	RB und ggf. alternierend dazu ein Express
IIb	5.000 – 10.000, dabei mind. 2.500 auf kurzen Distanzen*	Express stündlich RB stündlich mit HVZ-Verstärker	284	
III	10.000 – 15.000	3 Zugpaare pro Stunde	366	Produktdifferenzierung ist variabel
IV	> 15.000	4 oder im Einzelfall 5 Zugpaare pro Stunde	≥ 460	Infrastrukturelle/finanzielle Restriktionen sind im Besonderen zu beachten. Produktdifferenzierung ist variabel

* besteht in einer der Nachfrageklassen I oder II lediglich ein langsames bzw. ein einziges Produkt pro Stunde (in der Regel eine alle Halte bedienende Regionalbahn RB) und reisen in diesem Produkt auf dem betrachteten Abschnitt nicht mehr als 2.500 Fahrgäste pro Tag auf kurzen Distanzen (in der Regel unter 50 km), so erhält die Regionalbahnlinie 8 Verstärkerzugpaare pro Tag zur Hauptverkehrszeit morgens und nachmittags von Montag bis Freitag (Klasse Ib bzw. IIb). Dies entspricht zusätzlich 40 Zugpaaren pro Woche.

5 Expressnetz

Das landesweite Expressnetz zwischen den Oberzentren wird weiter ausgebaut und komplettiert.

- Alle benachbarten Oberzentren des Landes und benachbarter Länder und Mittelzentren, die derartige Teilfunktionen wahrnehmen (Lörrach/Weil am Rhein/Basel, Ravensburg/Friedrichshafen, Aalen/Heidenheim/Schwäbisch Gmünd/Ellwangen), sind durch ein schnelles Netz (Expressnetz) miteinander zu verbinden. Das Angebot in benachbarte Länder ist mit den dortigen Aufgabenträgern des SPNV abzustimmen. Das Expressnetz ist zum Nahverkehrstarif nutzbar und vermittelt gesicherte Reiseketten und Angebotsstabilität. Angeboten wird grundsätzlich ein Einstundentakt. Ausnahmen wegen infrastruktureller Beschränkungen oder zur Optimierung der Vernetzung sind möglich.
- Bei Strecken mit einer Nachfrage von mehr als 5.000 Fahrgästen bildet der Express mindestens eine der Taktlinien.
- Bei Strecken mit einer Nachfrage zwischen 2.500 und 5.000 Fahrgästen wird ein Express zusätzlich zum Stundentakt des langsamen Verkehrs angeboten, sofern hierdurch signifikante Fahrzeiteinsparungen (> ca. 20 Prozent der Fahrzeit des langsamen Verkehrs, abhängig von der Konkurrenzsituation zum MIV) möglich werden.
- Bei Streckenabschnitten mit einer Nachfrage unter 2.500 Fahrgästen gibt es grundsätzlich keinen gesonderten Express, vielmehr verkehrt der Express hier als Zug mit Bedienung möglichst aller Haltepunkte.



Quelle: Gäubahn zwischen Aistig und Sulz, im Vordergrund der Neckar, Quelle: Georg Wagner/Deutsche Bahn AG

6 Sitzplatzkapazitäten: Angebot und Begrenzung der Stehplatzanteile

Ausreichende Kapazitäten sind ein wesentliches Attraktivitätsmerkmal im SPNV. Den Fahrgästen des SPNV soll grundsätzlich ein Sitzplatz angeboten werden.

Im Nahverkehr auf Kurzstrecken kann während der Stoßzeiten aus wirtschaftlichen Gründen nicht auf Stehplätze verzichtet werden. Aus Komfortgründen wird die Zahl der genutzten Stehplätze wie folgt begrenzt:

- Montag bis Freitag während der Hauptverkehrszeiten wird die Nutzung von Stehplätzen auf 1,0 Personen pro Quadratmeter (Stehfläche) begrenzt. Dies entspricht in der Regel einem Stehplatzanteil von 20 Prozent bezogen auf die Gesamtzahl der Reisenden im Zug. Reisezeiten im Stehen über 15 Minuten sind auszuschließen.
- Bei besonders stark nachgefragten Zugleistungen sind ausnahmsweise Stehplätze mit

2,5 Personen pro Quadratmeter (entspricht in der Regel einem Stehplatzanteil von 33 Prozent bezogen auf die Gesamtzahl der Reisenden im Zug) möglich, sofern die Reisezeit im Stehen nicht länger als 15 Minuten beträgt. Diese Ausnahme gilt nur, wenn andernfalls für das jeweilige Netz bzw. Los ein höherer Fahrzeugbedarf entstehen würde.

- Außerhalb der Verkehrsspitzen sind für einzelne Züge ausnahmsweise Stehplätze mit 1,0 Personen pro Quadratmeter (entspricht in der Regel einem Stehplatzanteil von 20 Prozent) möglich, sofern die Reisezeit im Stehen nicht länger als 15 Minuten beträgt. Dies gilt nur, wenn eine Verstärkung der Kapazität für eine einzelne kurze Nachfragespitze zu einem unangemessen hohen betrieblichen Aufwand führen würde.

7 Hinreichende Refinanzierung des SPNV-Angebots durch Fahrgeldeinnahmen

Die Finanzierung der Angebotsstandards durch das Land ist wirtschaftlich nur möglich, wenn sich das Zugangebot auch zu einem angemessenen Anteil durch Fahrgelderlöse refinanziert. Dazu sind die Verbundtarife und deren Einnahmenaufteilungssysteme entsprechend auszugestalten.

Die vollständige Umsetzung der Angebotsstandards setzt voraus, dass den vom Land bestellten

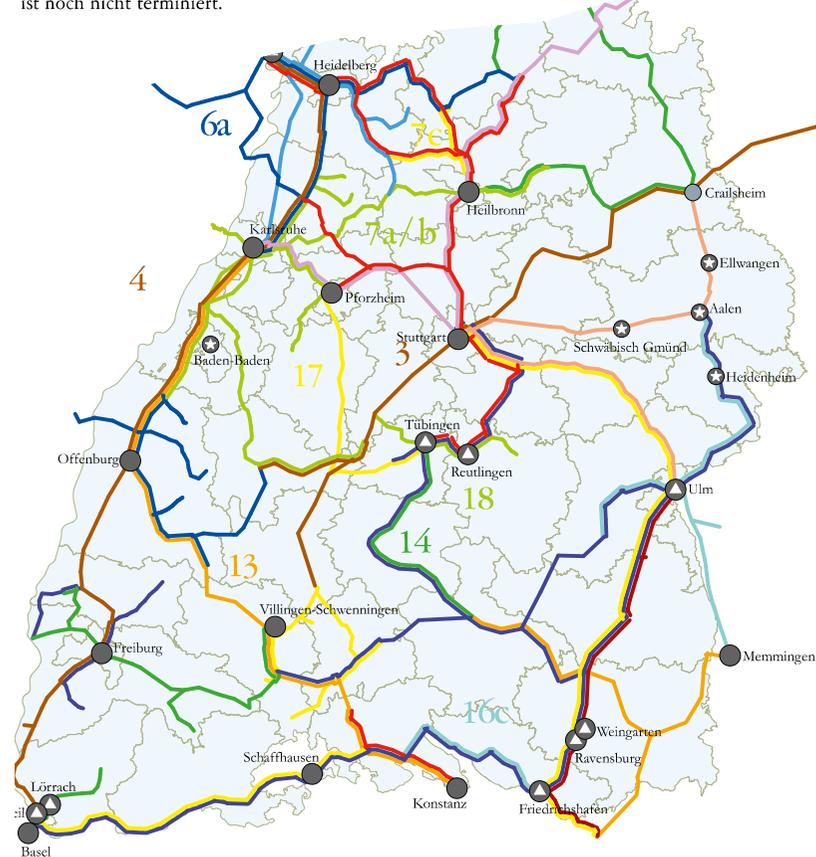
SPNV-Leistungen – insbesondere in den Tarifverbänden – nachfragegerechte Erlöse zugeschrieben werden. Hierzu werden konkrete Maßstäbe erarbeitet.

Werden diese Werte nicht erreicht, sind Abstriche bei den Angebotsstandards – insbesondere bei den Sitzplatzkapazitäten – möglich.

8 Anhang

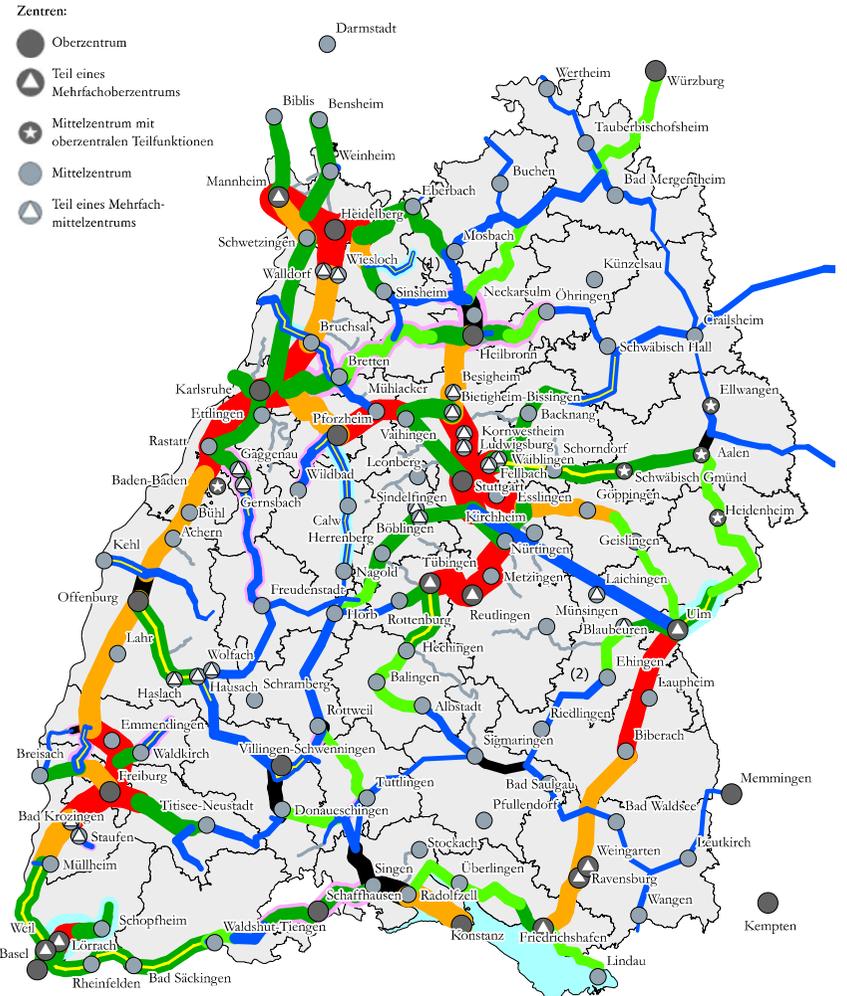
8.1 SPNV-VERGABENETZE

Dargestellt sind keine Einzelleistungen eines Netzes auf anderen Netzen.
Die Umsetzung des Abschnittes Karlsruhe – Heidelberg – Mannheim im Netz 4 ist noch nicht terminiert.



- | | | |
|--------------------------------------|--|--|
| — Netz 1a: Neckartal | — Netz 7a/b: Stadtbahn Karlsruhe | — Netz 12: Ulmer Stern |
| — Netz 1b: Rems-Fils | — Netz 7c: Heilbronn Nord | — Netz 13: Schwarzwald |
| — Netz 1c: Franken-Enz | — Netz 8: Ortenau | — Netz 14: Zollernbahn |
| — Netz 2: Stuttgart – Ulm – Bodensee | — Netz 9a: Breisgau Ost-West | — Netz 15: Schwarzwälder Ring |
| — Netz 3: Gäu-Murr | — Netz 9b: Freiburger Y | — Netz 16a: Aulendorfer Kreuz |
| — Netz 4: Rheintal | — Netz 10a: Seehas | — Netz 16b: Aulendorfer Kreuz |
| — Netz 5: Donau-Ostalb | — Netz 10b: Wiesental | — Netz 16c: Bodenseegürtel |
| — Netz 6a: S-Bahn Rhein-Neckar Los 1 | — Netz 10c: Hochrhein | — Netz 17: Nagoldtal |
| — Netz 6b: S-Bahn Rhein-Neckar Los 2 | — Netz 11: Hohenlohe-Franken-Untermain | — Netz 18: Erntal (u. ggf. Ammertalbahn) |

8.2 EINEILUNG DER STRECKENABSCHNITTE IN ANGEBOTSKLASSEN



- Zentren:
- Oberzentrum
 - ▲ Teil eines Mehrfachoberzentrums
 - ★ Mittelzentrum mit oberzentralen Teilfunktionen
 - Mittelzentrum
 - ▲ Teil eines Mehrfachmittelzentrums

- | | | |
|--|---|---|
| — keine Aufgabenträgerschaft des Landes bzw. nur Schülerzüge | — zusätzliche Verdichtertzüge zur Hauptverkehrszeit | (1) Express Heidelberg – Heilbronn vorbehaltlich einer neuen Gesamtkonzeption wechselweise über Sinsheim und Eberbach. Deshalb ist die höhere Angebotsklasse zwischen Heilbronn und Sinsheim bzw. Mosbach-Neckarrelz nicht dargestellt. |
| — 1 Zug pro Stunde | — Angebot ergibt sich aus den Zulaufstrecken | (2) Zwischen Ehingen und Munderkingen aufgrund von Infrastrukturzwängen ggf. zusätzliche Züge zur Bedienung der Zwischenhalte. |
| — 2 Züge pro Stunde wegen Express | — Angebot durch kommunale Finanzierung signifikant größer | |
| — 2 Züge pro Stunde | | |
| — 3 Züge pro Stunde | | |
| — 4 und mehr Züge pro Stunde | | |

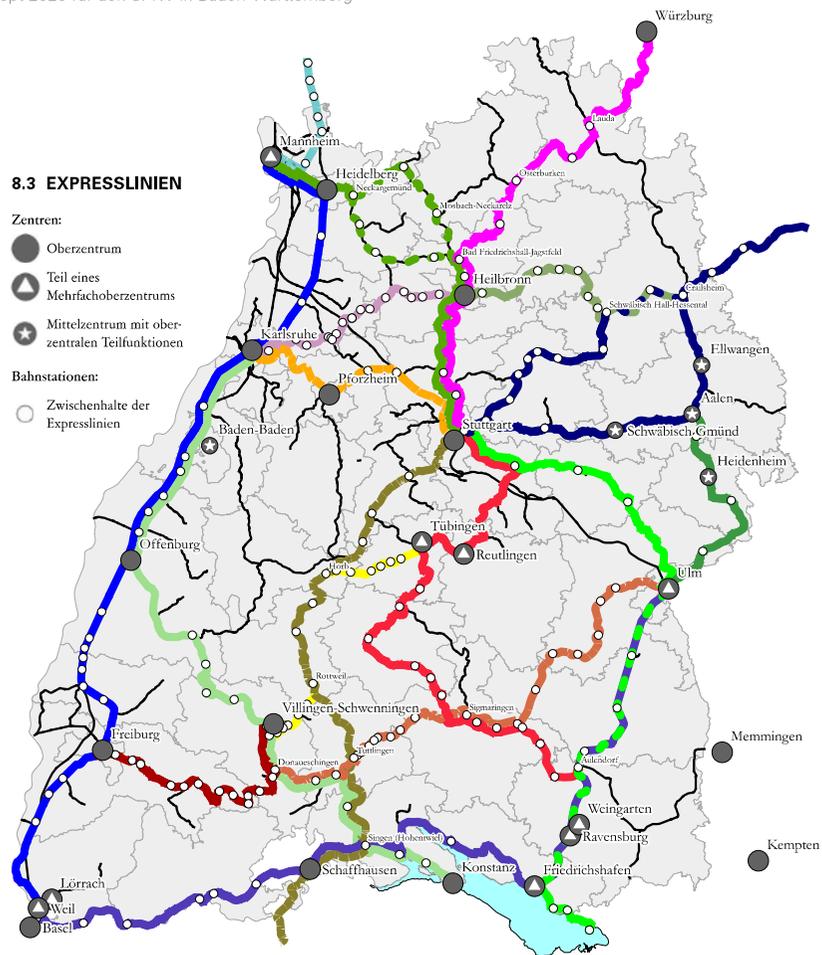
8.3 EXPRESSLINIEN

Zentren:

- Oberzentrum
- ▲ Teil eines Mehrfachoberzentrums
- ★ Mittelzentrum mit oberzentralen Teilfunktionen

Bahnstationen:

- Zwischenhalte der Expresslinien



Mannheim – Darmstadt – Frankfurt
Betriebsaufnahme ab Ende 2017 mit neuen Fahrzeugen.

Mannheim – Heidelberg – Heilbronn – Stuttgart
vorbehaltlich einer neuen Gesamtkonzeption alternierender Laufweg über Sinshem und Eberbach.

Karlsruhe – Heilbronn
Möglichkeiten zur Beschleunigung werden untersucht.

Karlsruhe – Pforzheim – Stuttgart
NEU: halbstündlich (IC/RE)

Stuttgart – Schaffhausen – Zürich
NEU: stündlich ab Ende 2015, Umsetzung als IC, der zwischen Stuttgart und Singen mit Nahverkehrsfahrscheinen nutzbar ist.

Tübingen – Horb u. Rottweil – Villingen
Zubringerlinien

Mannheim – Heidelberg – Karlsruhe – Offenburg – Freiburg – Basel
NEU: Abschnitt Mannheim – Karlsruhe
NEU: Abschnitt Freiburg – Basel
Beide Umsetzungen sind budgetabhängig. Mannheim – Karlsruhe ist noch nicht terminiert.

Karlsruhe – Offenburg – Villingen – Konstanz
NEU: strikt stündlich

Freiburg – Donaueschingen – Villingen
Beschleunigung aufgrund der eingleisigen Strecke nicht möglich. Elektrifizierung der Ostlichen Höllentalbahn Voraussetzung für Entfall des Umsteigezwangs in Neustadt.

Würzburg – Heilbronn – Stuttgart
NEU: Strikt stündlich

Heilbronn – Crailsheim
NEU: stündlich Heilbronn – Schwäbisch Hall – Hesselental

Stuttgart – Aalen/Schwäbisch Hall – Crailsheim – Ansbach – Nürnberg
zweistündlich als IC über Aalen
zweistündlich als Express über Schw. Hall
NEU: stündl. Stuttgart – Aalen (IC/RE); Umsetzung budgetabhängig.
NEU: Route über Schwäbisch Hall fast eine Viertelstunde schneller

Aalen – Ulm
NEU: stündlich statt zweistündlich
Umsetzung hängt ggf. von Infrastrukturmaßnahmen ab.

Stuttgart – Ulm – Ravensburg – Friedrichshafen – Lindau
NEU: stündlich auch zwischen Stuttgart und Ulm von Ende 2016 an.

Stuttgart – Reutlingen – Tübingen – Sigmaringen – Aulendorf
NEU: stündlich zwischen Stuttgart und Tübingen. Stündlich bis Albstadt – Ebingen budgetabhängig.

Ulm – Sigmaringen – Tuttlingen – Donaueschingen (- Neustadt)
NEU: stündlich zwischen Sigmaringen und Immendingen/Donaueschingen

Ulm – Friedrichshafen – Basel
NEU: stündlich zwischen Friedrichshafen und Singen. Voraussetzung sind Ausbaumaßnahmen

Impressum:

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
 Presse- und Öffentlichkeitsarbeit · Dorotheenstraße 8 · 70173 Stuttgart
 Telefon: 0711 231-5841 · E-Mail: presse@vm.bwl.de
 www.vm.baden-wuerttemberg.de

Stand: Juli 2014, 4. Auflage

Kartengrundlagen:

© ATKIS-DLM1000 BW · Landesvermessungsamt Baden-Württemberg
 www.lv-bw.de · Az.: 2851.9-1/19

© OpenStreetMap-Mitwirkende · www.openstreetmap.org

Koordinaten der Bahnhöfe aus www.efa-bw.de

Gesamtherstellung:

Druckfrisch Verlag für innovative und nachhaltige Druckprodukte, Stuttgart
 Gestaltung und Layout: AD Rainer Haas, Stuttgart

Gedruckt auf Circle Silk Premium White, 100% Recyclingpapier – spart Rohstoffe und vermindert die Abgasemissionen, ausgezeichnet mit dem EU Eco-Label.





Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR



Mobilität und Lebensqualität.
Für Stadt und Land. 