

## **Anlage 4**

**Präsentation**

**Dagmar Starke**

# Angebotskonzept SPNV 2020

unter Berücksichtigung des Bahnprojektes Stuttgart - Ulm sowie von weiteren  
Infrastrukturmaßnahmen

Dipl.- Ing. Dagmar Starke

Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH

# Angebotskonzept SPNV 2020 - Entwicklung

- Stuttgart 21, die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm und weitere große infrastrukturelle Veränderungen in Baden-Württemberg erfordern eine Weiterentwicklung des bestehenden Integralen Taktfahrplanes (ITF).
- Diese sehr komplexen Planungen wurden durch das Land mit externer Unterstützung des Büros SMA und Partner AG, Zürich im Jahr 2008 aufgenommen.
- Diese Arbeiten werden in einem iterativen Prozess mit dem Ziel weiterer Optimierungen fortgeführt und schließen betriebswissenschaftliche Simulationen der DB Netz AG ein. Diese Arbeiten sind noch nicht abgeschlossen und werden im Rahmen der laufenden Planung – auch im Zusammenhang mit der Veröffentlichung von Ausschreibungsnetzen – kontinuierlich weitergeführt.
- In diese Planungen wurden die Überlegungen des Fernverkehrs integriert, denn auch zukünftig sollen Fern- und Regionalverkehr weitestgehend integral vernetzt sein und attraktive Anschlussverbindungen zwischen Fern- und Regionalverkehr sowie innerhalb dieser Systeme bestehen.

# Angebotskonzept SPNV 2020 - Infrastrukturelle Prämissen

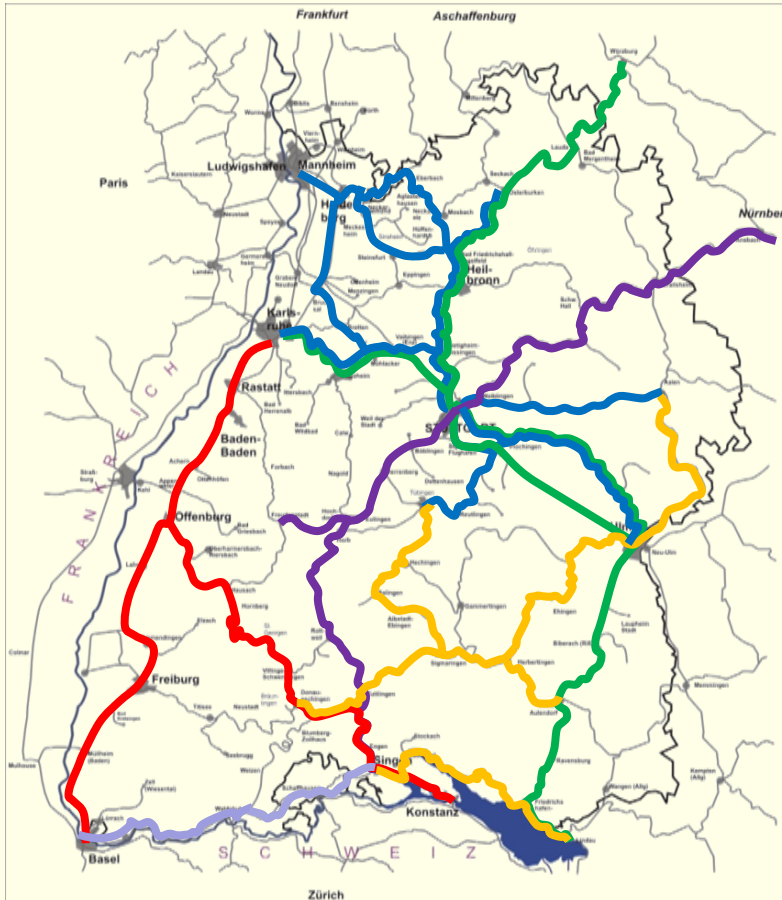
Folgende Infrastrukturprojekte sind für die Angebotsplanung SPNV 2020 insbesondere unterstellt:

- |  |         |
|--|---------|
| ➤ Stuttgart 21 und Neubaustrecke (NBS) Wendlingen – Ulm              | 2020    |
| ➤ NBS/ABS Karlsruhe – Basel  | 2020 ff |
| ➤ NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar                                      | 2020 ff |
| ➤ Elektrifizierungen Südbahn, Allgäubahn und Hochrhein               | 2016    |
| ➤ Ausbau Gäubahn (3 Doppelspurinseln sowie Beschleunigungsmaßnahmen) | 2020    |
| ➤ NeiTech-Ausbau Stuttgart – Nürnberg (Veranlassung DB Fernverkehr)  | 2020    |
| ➤ Breisgau-S-Bahn (einzelne Vorlaufphasen ab 2012)                   | 2018 ff |
| ➤ Optionale Elektrifizierung weiterer Strecken                       | offen   |

# Angebotskonzept SPNV 2020 - Verkehrliche Prämissen

- Fernverkehr und Regionalverkehr sind weitestgehend integral vernetzt. Der Integrale Taktfahrplan (ITF) für Baden-Württemberg wird weiterentwickelt.
- Im Fernverkehr sind auf den Achsen (Frankfurt) – Mannheim – Basel und Mannheim – Ulm – (München) 30-Minuten-Takte geplant (in Verantwortung DB Fernverkehr).
- Nachfrageorientiert entstehen auch im Regionalverkehr vermehrt halbstündliche Angebote, bei S-Bahn ähnlichen Systemen teilweise auch dichtere Angebote.
- Die S-Bahn Stuttgart wird unter Beachtung bereits fest geplanter Ausbaumaßnahmen in das Konzept integriert.
- Mit Stuttgart 21 entsteht ein neuer Durchgangsbahnhof; neue attraktive Direktverbindungen werden hierdurch möglich sein. Entlang der wichtigsten Verkehrsachsen des Landes kann ein schnelles, komfortables und landesweit aufgespanntes Netz von Interregioexpress- und Regionalexpresslinien aufgebaut werden. Die Oberzentren und Verdichtungsräume des Landes werden damit direkt und umsteigefrei verbunden.
- Die Fahrzeitgewinne durch die Neubaustrecken wirken sich auch auf den Regionalverkehr aus und erhöhen die Attraktivität des Schienenpersonennahverkehrs.

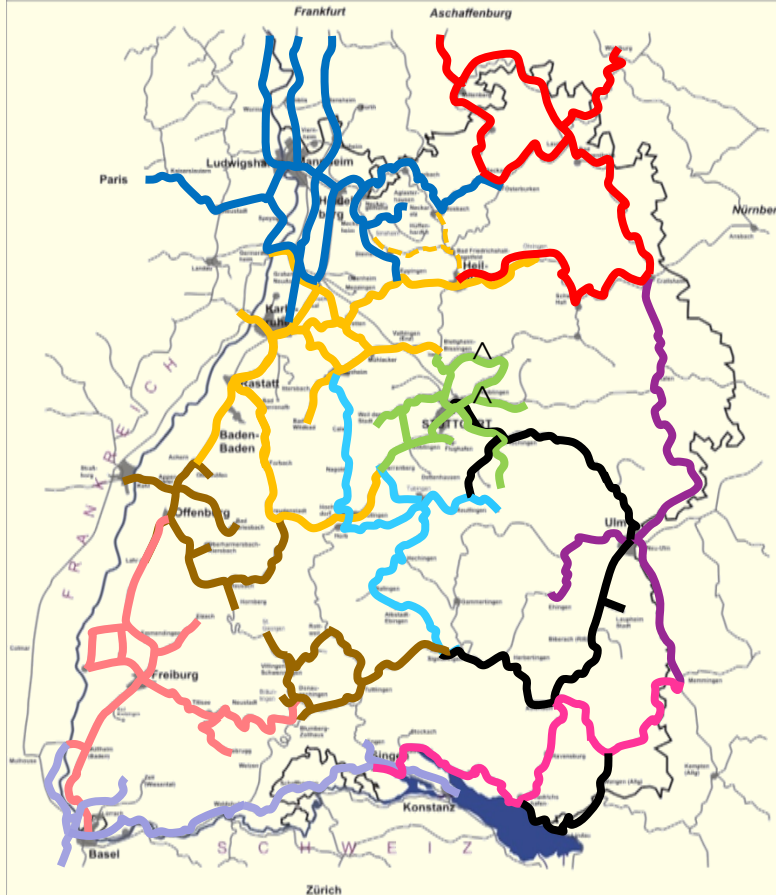
# Angebotskonzept SPNV 2020 - Angebotsstrukturen Regionalverkehr



## Regionalexpress (RE) / Interregioexpress (IRE)

- Längs der wichtigsten Verkehrsachsen in Baden-Württemberg ist ein schnelles, komfortables und landesweit aufgespanntes Netz von Interregioexpress- und Regionalexpresslinien geplant.
- Die Oberzentren und Verdichtungsräume des Landes werden direkt und umsteigefrei verknüpft.
- Merkmale sind überwiegend Stundentakt, hohe Reisegeschwindigkeit und ein der Reiseweite angemessener Komfort.
- Im Verdichtungsraum Stuttgart überlagern sich auf verschiedenen Zulaufstrecken die Linien zu einem weitgehenden halbstündlichen Angebot.

# Angebotskonzept SPNV 2020 - Angebotsstrukturen Regionalverkehr



## Regionalbahn (RB) / S-Bahn / Stadtbahn

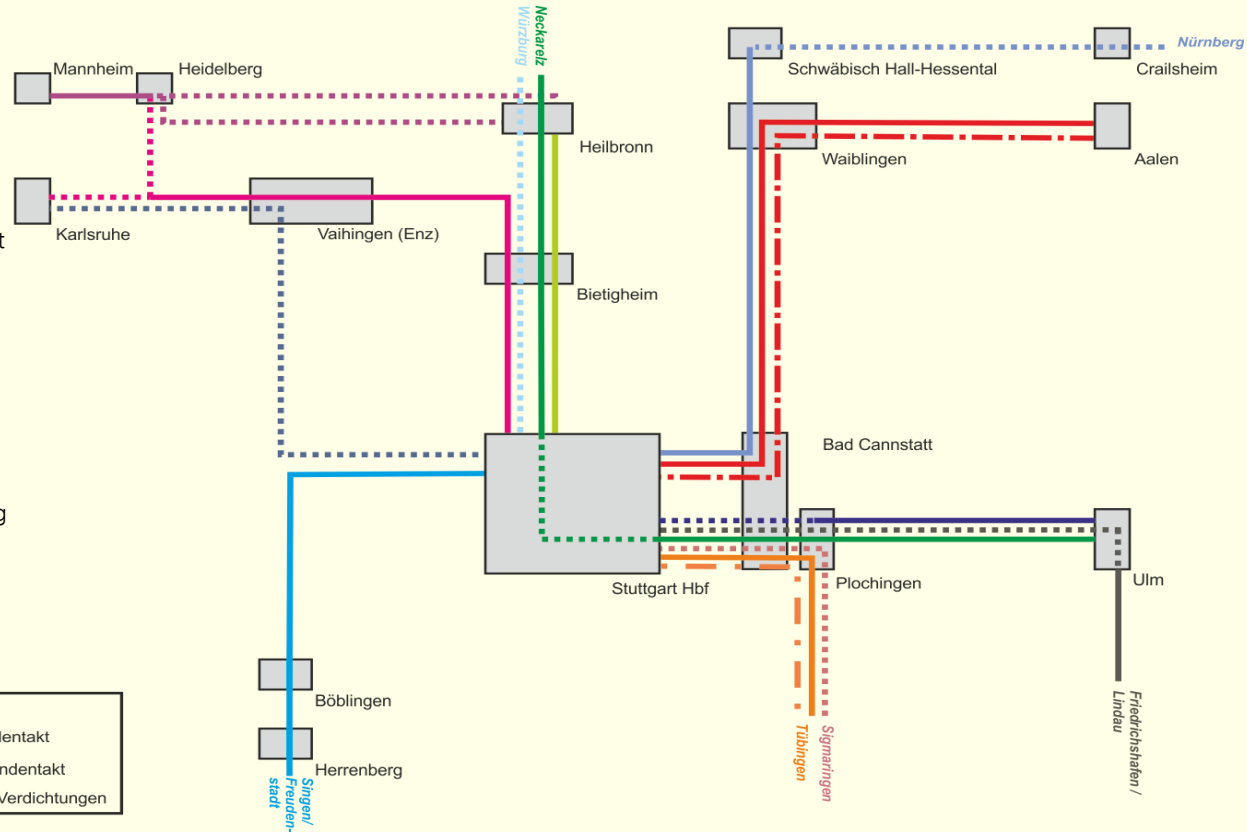
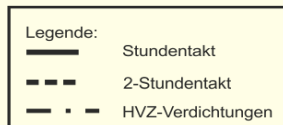
- Alle Oberzentren umspannt ein Netz aus Regional-, Stadt- oder S-Bahnen als regionales, unterlegtes SPNV-System.
- Die Netze berühren sich in den verkehrlichen Brechpunkten und erschließen dadurch auch den ländlichen Raum.
- Merkmale sind weitestgehend ein Stundentakt sowie Halt an allen Stationen.

# Angebotskonzept SPNV 2020 – Aktuelle Situation

**Gegenwärtig beginnen und enden fast alle Züge im Regionalverkehr im derzeitigen Kopfbahnhof Stuttgart**

## Aktuelle Linien:

Stuttgart - Schwäbisch Hall-Hessental - Nürnberg  
 Stuttgart - Singen bzw. Stuttgart - Rottweil/Freudenstadt  
 Stuttgart - Aalen  
 Stuttgart - Plochingen - Geislingen - Ulm  
 Stuttgart - Plochingen - Ulm - Lindau  
 Neckarelz - Heilbronn - Stuttgart - Plochingen - Ulm  
 Stuttgart - Tübingen - Sigmaringen (- Aulendorf)  
 Stuttgart - Plochingen - Tübingen  
 Stuttgart - Pforzheim - Karlsruhe  
 Stuttgart - Bietigheim - Mühlacker - Karlsruhe/Heidelberg  
 Stuttgart - Heilbronn  
 (Heilbronn - Mannheim)  
 Stuttgart - Würzburg



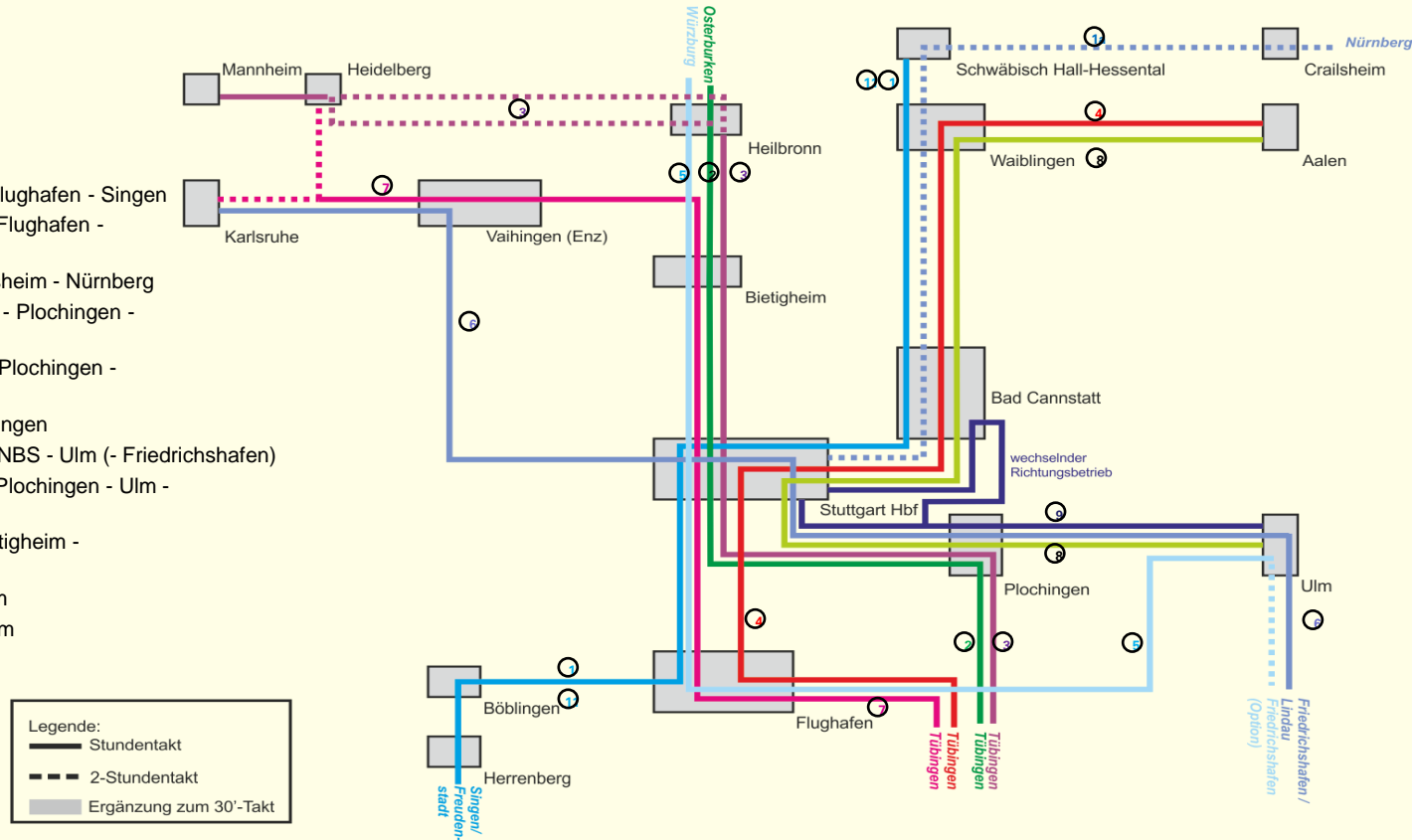


## Angebotskonzept SPNV 2020 – Zukünftige Situation

## Liniendurchbindungen im Regionalverkehr mit Stuttgart 21 (aktueller Planungsstand)

### Linien mit Stuttgart 21:

- 1 Schw. Hall-Hessental - Stuttgart Hbf - Flughafen - Singen
- 11 Schw. Hall-Hessental - Stuttgart Hbf – Flughafen - Rottweil/Freudenstadt
- 1a Stuttgart Hbf - S-Hall Hessental - Crailsheim - Nürnberg
- 2 Osterburken - Heilbronn - Stuttgart Hbf - Plochingen - Tübingen
- 3 Mannheim - Heilbronn - Stuttgart Hbf - Plochingen - Tübingen
- 4 Aalen - Stuttgart Hbf - Flughafen - Tübingen
- 5 Würzburg - Stuttgart Hbf - Flughafen - NBS - Ulm (- Friedrichshafen)
- 6 Karlsruhe - Pforzheim - Stuttgart Hbf - Plochingen - Ulm - Friedrichshafen - Lindau
- 7 Karlsruhe/Heidelberg - Mühlacker - Bietigheim - Stuttgart Hbf - Flughafen - Tübingen
- 8 Aalen - Stuttgart Hbf - Plochingen - Ulm
- 9 Stuttgart - Plochingen - Geislingen - Ulm



# Angebotskonzept SPNV 2020 – Zukünftige Situation

## Liniendurchbindungen im Regionalverkehr mit Stuttgart 21

- Durch die neue Infrastruktur im Stuttgarter Bereich bestehen flexible Möglichkeiten zur Verknüpfung der auf Stuttgart zulaufenden Regionalverkehrslinien. Diese werden umfassend genutzt, um die positiven Effekte in das landesweite Netz tragen zu können.
  - Dies erfolgt insbesondere durch
    - eine weitestgehende Berücksichtigung der landesweit bestehenden Anschlussknoten,
    - eine Maximierung der Anzahl der Direktverbindungen, insbesondere zum Filderbereich mit dem Landesflughafen Stuttgart und der Neuen Messe Stuttgart sowie
    - eine Verknüpfung der Linien
      - mit gleichwertigen Nachfragedaten,
      - mit ähnlicher betrieblicher Charakteristik (Haltesystematik) und
      - mit speziellen infrastrukturellen Anforderungen (z.B. spezielle Bahnsteighöhen)
- zur Optimierung der Fahrzeugkonzepte
- Bei Veränderung von äußeren Rahmenbedingungen sind ggf. Weiterentwicklungen des derzeitigen Planungsstandes sinnvoll und möglich.

# Angebotskonzept SPNV 2020 – Zukünftige Situation

## Vorteile im Regionalverkehr mit Stuttgart 21

- Durch die neue Infrastruktur im Bereich Stuttgart kann ein Durchmesserlinienkonzept im Regionalverkehr - wie es analog im Bereich der S-Bahn und Stadtbahn bereits vorhanden ist - entwickelt werden.
- Dadurch erfolgt eine verbesserte zeitliche und räumliche Erschließung der Region Stuttgart selbst und darüber hinaus auch benachbarter Regionen. Die Oberzentren und Verdichtungsräume werden schnell und mit hoher lokaler Erschließungsfunktion verknüpft - neue attraktive Direktverbindungen werden entstehen.
- Die Integration des Filderbereichs mit dem Landesflughafen Stuttgart und der Neuen Messe Stuttgart in das überregionale Schienenverkehrsangebot erfolgt in hervorragender Weise. Direktverbindungen mit dem Fern- und Regionalverkehr werden bestehen. Aus vielen Relationen, insbesondere aus den südlichen Landesteilen, wird dieser Bereich in deutlich kürzeren Reisezeiten als bisher erreichbar sein.

# Angebotskonzept SPNV 2020 – Zukünftige Situation

## Reisezeitvorteile (Beispiele) im Regionalverkehr mit Stuttgart 21

Heilbronn – Stuttgart Flughafen/Messe	aktuell:	86 min
	zukünftig *):	48 min
Backnang – Stuttgart Flughafen/Messe	aktuell:	61 min
	zukünftig *):	40 min
Böblingen – Stuttgart Flughafen/Messe	aktuell:	22 min
	zukünftig *):	11 min
Ludwigsburg – Esslingen	aktuell:	30 min
	zukünftig *):	16 min
Tübingen – Heilbronn	aktuell:	117 min
	zukünftig *):	92 min
Geislingen – Vaihingen/Enz	aktuell:	75 min
	zukünftig *):	54 min
Biberach – Stuttgart Hbf	aktuell:	96 min durchgehend (bzw. 87 min mit Umstieg auf FV)
	zukünftig *):	62 min

\*) Die angegebenen Reisezeiten entsprechen dem aktuellen Planungsstand für die Fahrplangestaltung in den Jahren ab 2020 und können sich noch geringfügig verändern.

# Angebotskonzept SPNV 2020 – Zukünftige Situation

## Geplante Angebotsausweitungen (Beispiele) im Regionalverkehr mit Stuttgart 21

- **Neu:** stündliche IRE-Linie Karlsruhe – Pforzheim – Stuttgart – Plochingen – Ulm – Friedrichshafen – Lindau
  - **Bisher:** nicht über Stuttgart hinaus durchgebunden; im Wesentlichen zweistündliche Verbindung, Stundentakt nur im Abschnitt Ulm – Friedrichshafen – Lindau vorhanden
- **Neu:** halbstündliches Angebot in den Abschnitten Tübingen – Plochingen – Stuttgart sowie Tübingen – Flughafen – Stuttgart durch die Überlagerung von zwei stündlichen Angebotslinien, die über Stuttgart hinaus durchgebunden werden
  - **Bisher:** im Abschnitt Tübingen – Plochingen – Stuttgart stündliche RE-Verbindung mit Verdichtungen zur HVZ sowie zweistündliche IRE-Verbindung
- **Neu:** halbstündliches Angebot im Abschnitt Aalen – Stuttgart durch die Überlagerung von zwei stündlichen Angebotslinien, die über Stuttgart hinaus durchgebunden werden
  - **Bisher:** im Abschnitt Aalen – Stuttgart stündliche RE-Verbindung mit Verdichtungen zur HVZ sowie IRE/RB-Einzelleistungen
- **Neu:** stündliches Angebot Stuttgart – Ulm über Stuttgart-Flughafen – Neubaustrecke
- **Neu:** zusätzliche zweistündliche Linie zwischen Schwäbisch Hall-Hessental und Stuttgart

**Mit der neuen Infrastruktur können Akzente für eine attraktive  
und qualitativ hochwertige Mobilität im landesweiten  
Regionalverkehr gesetzt werden.**