

TOP 2: Weiteres Vorgehen für einen Maßnahmen- und Forderungskatalog zur Verbesserung der Schienenverbindungen

Beschlussvorschlag:

Zur Verbesserung des Personen- und Güterverkehrs auf den Schienenstrecken in der Region Ostwürttemberg beauftragt die Verbandsversammlung die Verwaltung

- die Vorbereitungen zur Erstellung eines Gutachtens zu den Erfordernissen der Schienenstrecken in Ostwürttemberg weiter voranzutreiben
- mit den Landkreisen und der IHK eine Kostenteilung zu erreichen
- der Verbandsversammlung wieder zu berichten und die Entscheidung über eine Vergabe der Gutachtenerstellung vorzubereiten.

Sachverhalt:

Im Schienenverkehr ergeben sich Veränderungen, die in Ostwürttemberg spürbare Auswirkungen haben werden:

- Im kommenden Jahr wird mit dem Ausbau der Schnellbahnstrecke Wendlingen – Ulm und Stuttgart 21 begonnen. Die Fertigstellung wird der Remsbahn, aber auch für die Fahrplanverknüpfung in Ulm erhebliche Veränderungen bringen.
- Die Südbahn nach Lindau wird bis 2012 elektrifiziert, was einen erheblichen Vorteil bedeuten könnte, wären unsere Linien mit der Südbahn verknüpfbar.
- Über Rems- und Jagstbahn könnte die Verbindung von Stuttgart nach Berlin ab 2016 schneller sein als auf dem bisherigen Weg über Frankfurt.
- Der Verband Region Stuttgart möchte im Metropolraum ein einheitliches Verbundsystem etablieren.
- An unseren Schienenstrecken leben 95 % der Bevölkerung und liegen 80 % der Arbeitsplätze. Für Nah-, Fern- und Güterverkehr bleibt die Bahn wichtiger Verkehrsträger.
- Die Bevölkerungsentwicklung im ländlichen Raum ist auch wegen schlechteren Mobilitätsbedingungen rückläufig. Hier muss entgegengesteuert werden.
- Unsere ostwürttembergische Industrie ist stark von der Produktion geprägt und hat überproportionale Exportanteile. Sie wird auch künftig auf die Bahn verladen, wenn die Kapazitäten und Anschlüsse vorhanden sind. Alle Prognosen gehen von weiter stark steigenden Güterverkehrsströmen aus.

Rückblick:

Der Regionalverband hat in der Vergangenheit immer wieder die Situation im Schienenverkehr beleuchtet und dabei auch Verbesserungen in den Verbindungsqualitäten erreichen können. Das Brenzbahnkonzept des Regionalverbands aus dem Jahr 1998 gab wichtige Anstöße zur Umsetzung des integralen Taktfahrplanes. In Schienenverkehrskonferenzen hat er nicht zuletzt die Ertüchtigung der Brenzbahn begleitet. In den Fahrplankonferenzen auf Regions- und Landesebene ging es dem Regionalverband Ostwürttemberg insbesondere um die Aufrechterhaltung benutzergerechter Verbindungen. In dem vom Regionalverband Ostwürttemberg geleiteten Forum II der Zukunftsinitiative wurde dem Erhalt und Ausbau des Personen- und Güter-Schienenverkehrs ebenfalls besondere Aufmerksamkeit geschenkt und dies als Zukunftsprojekt formuliert. Die Versorgung der Region durch die Bahn ist damit ständig Gegenstand regionaler Diskussionen und Aktionen.

Entwicklungen:

Um künftige weitere Verbesserungen zu erreichen, muss die Region auf belastbarer Grundlage ihre Forderungen formulieren und dabei übergreifende Entwicklungen ins Auge nehmen. Vor dem Hintergrund anstehender Voruntersuchungen für den Generalverkehrsplan des Landes und der künftigen Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes müssen für die Gespräche mit Land und Bund Forderungen und Maßnahmen mit verlässlichen eigenen Argumenten untermauert werden. Zu beachten ist auch, dass in diesem Verfahren die Kosten-Nutzen-Analyse, die Raumwirksamkeits- und Umweltuntersuchungen zeitlich erst nach der Anmeldung der Maßnahmen stattfinden. Ostwürttemberg muss also bereits sehr frühzeitig eigene Forderungen mit eigenen Untersuchungen aufstellen.

Zu beachten ist ferner, dass die Eröffnung der Schnellbahntrasse Wendlingen – Ulm und die Verwirklichung von Stuttgart 21 (mit deren Bau im kommenden Jahr begonnen wird) auf Ostwürttemberg Auswirkungen haben wird. Diese reichen bis hin zur Auflösung der Regelung der Fahrplanverknüpfung in Ulm und Stuttgart zu den Schienenstrecken Ostwürttembergs. Auch die Ertüchtigung der Südbahn (Elektrifizierung Ulm – Friedrichshafen – Lindau) bringt Handlungsbedarf für die Nord-Süd-Verbindung, die in Ostwürttemberg teilweise nicht elektrifiziert und teilweise eingleisig ist. Ebenso wird durch den Ausbau von Nürnberg – Erfurt – Leipzig diese Strecke über die Rems- und Jagstbahn ab 2016 die schnellste Verbindung vom mittleren Neckar nach Berlin sein und damit schon jetzt Handlungsbedarf für den Bereich Goldshöfe – Crailsheim entstehen.

Vorgehensweise:

Daher hat die Verbandsversammlung im März 2007 beschlossen, ein Grundlagenpapier für weitere Verbesserungen im Schienenverkehr zu erarbeiten. Auch die Kreistage haben Entsprechendes beschlossen.

Die Verbandsversammlung hat im Dezember 2007 einer Ausstattung der Haushaltsposition 1.6100.600 mit 30.000 € zugestimmt, um eine gutachterliche Untersuchung vorzubringen.

Die Verwaltung hat den Lehrstuhl Prof. Monheim von der Uni Trier, das Verkehrswissenschaft Institut der Uni Stuttgart Prof. Martin (Heimerl-Lehrstuhl), das Ing. Büro Mün-

nich, das Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr (ISB), des Lehrstuhls Prof. Valleé der RWTH Aachen und das Ing. Büro Brenner um Angebote gebeten.

Das Verkehrswissenschaftliche Institut (VWI), das ISB der RWTH Aachen und Dr. Brenner (in Kooperation mit Steinbachkommunal) haben Angebote abgegeben. Die Angebote bauen auf den gemeinsamen Vorarbeiten des Regionalverbands Ostwürttemberg, der Fachbereiche Nahverkehr bei den Landkreisen und der IHK für ein Schienenpapier (siehe Anlage) sowie auf einer derzeit am Lehrstuhl in Kooperation der genannten Stellen zu erarbeiteten Diplomarbeit „Nutzergerechte Angebotskonzepte des Schienenverkehrs in Ostwürttemberg“ auf. Die Angebote ergänzen sich in Teilbereichen, so dass die Anbieter bereits ihre Zusammenarbeit erklärt haben.

Folgende Arbeitsstufen sind vorgesehen:

Block 1: Grundlagen und Analysen – Regionales Leitbild für die Entwicklung des Schienenverkehrs

In den Arbeitspaketen des ersten Blocks wird ein Schwerpunkt in der Ermittlung und Analyse von Schwachstellen hinsichtlich Infrastruktur, fehlenden Angeboten und fehlenden Verknüpfungen gebildet. Zu den Grundlagen gehören auch raumwirksame Potenziale (u. a. auch zentrale Orte), Erreichbarkeiten sowie Entwicklungsperspektiven von Bevölkerung, Gewerbe und Infrastrukturen.

Schieneinfrastruktur

Für das relevante Netz erfolgt eine Beschreibung des Zustandes und der Auslastung von

- Stationen,
- Gleisen und
- Signalsystem

sowie die Analyse der ggf. noch vorhandenen freien Kapazitäten auf den Strecken.

Schienepersonenverkehr

Untersucht werden dabei sowohl das bestehende Angebot (Produkte und Linien des Nah- und Regionalverkehrs, Anbindung an den Fernverkehr, eingesetztes Rollmaterial, Bedienungshäufigkeit) als vorhandene und ggf. noch nicht ausgeschöpfte Potenziale. Dabei wird in Form einer Defizitanalyse auf die Schwachstellen im Schienennetz sowie auf fehlende Angebote und Verknüpfungen eingegangen. Die Konkurrenzsituation zum Individualverkehr wird ebenfalls beleuchtet.

Schiene Güterverkehr

Dazu wird das bestehende Angebot (Produkte, Abläufe und Zeiten) der in Ostwürttemberg aktiven Eisenbahnverkehrsunternehmen untersucht. Dabei wird auch auf spezielle Infrastruktur für den Güterverkehr (vorhandene Anschlussgleise und Umschlaganlagen) und deren heutige Nutzung eingegangen. Anschließend erfolgt eine Datenerhebung (z.B. durch Befragung von verladenden Unternehmen) um die Schwachstellen und Potenziale für den Schienengüterverkehr zu ermitteln.

Block 2: Konzeptentwicklung und Alternativuntersuchung

In den Arbeitspaketen des zweiten Blocks werden Konzepte für die zukünftige Entwicklung des Schienenverkehrs in der Region Ostwürttemberg entwickelt und bewertet.

Schienepersonenverkehr

Es werden alternative Angebotskonzepte für den Schienenpersonennahverkehr in der Region und die Anbindung an benachbarte Regionen sowie für den Schienenpersonenfernverkehr in der Region und die Anbindung an die Fernverkehrsknoten Stuttgart, Ulm und Nürnberg erarbeitet und auf ihre betriebliche Durchführbarkeit geprüft (z.B. mittels Fahrplanstudien). Nach der Ermittlung der Betriebskosten werden die Konzepte im Hinblick auf zu erwartende Kosten und Nutzen bewertet.

Schiengüterverkehr

Es wird untersucht, inwieweit es möglich ist, die Güterzugbedienung in der Region Ostwürttemberg zu erhalten und auszubauen. Dazu wird untersucht, ob z.B. Industriegebiete bzw. einzelne Betriebe, die in unmittelbarer Nähe zu den betrachteten Bahnstrecken liegen und momentan nicht per Bahn bedient werden, an den Schienengüterverkehr angeschlossen werden können. Ein wichtiger Aspekt ist dabei die Verknüpfung der regionalen Bedienung mit dem übergeordneten Ferngüterzugsystem. Die Produktplanung erfolgt unter Berücksichtigung der vorhandenen Infrastruktur und der aktuellen Streckenbelastungen.

Schieneinfrastruktur

Die weitere Fortentwicklung des Schienenverkehrs erfordert ggf. Anpassungen der Infrastruktur. Völlig neue Strecken liegen nicht im Fokus des AP 23, dafür aber der bedarfsgerechte Ausbau der existierenden Strecken (z. B. durch neue Haltepunkte oder zusätzliche Gleisanschlüsse und Umschlagsanlagen).

Block 3: Beurteilung und Erarbeitung eines Ausführungsvorschlags

In den Arbeitspaketen des dritten Blocks werden die im zweiten Block entwickelten Konzepte für den zukünftigen Schienenverkehr verglichen und in Form einer Synopse gegenübergestellt. Aus den entwickelten Konzepten wird – sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr – aus einem Variantenvergleich ein Ausführungsvorschlag abgeleitet und begründet. Maßgebend für die Aufnahme einzelner Maßnahmen in das Gesamtkonzept sind dabei

- verkehrliches Wirkungsniveau
- räumliches Wirkungsniveau
- gesamtwirtschaftliches Wirkungsniveau sowie
- finanzielle Möglichkeiten und Finanzierungsmodalitäten.

Schienepersonenverkehr

Die entwickelten Konzepte für eine zukünftige Gestaltung des Personenverkehrs werden gegenübergestellt und verglichen. Aus diesem Vergleich wird ein in sich stimmiger Ausführungsvorschlag (der vor dem Hintergrund, der zeitlichen und finanziellen Realisierbarkeit ggf. in mehreren Stufen realisiert werden kann) hergeleitet und in sei-

nen Auswirkungen beschrieben. Dazu gehört neben der betrieblichen Seite auch der ggf. notwendige Ausbau der Infrastruktur (z. B. neue Haltepunkte), die einzusetzenden Fahrzeuge sowie Hinweise zu evtl. notwendigen Anpassungen im ergänzenden Busnetz.

Schiengüterverkehr

Die beschriebenen Maßnahmen zur Verbesserung des Güterverkehrs auf der Schiene werden gegenübergestellt und verglichen. Analog zum Vorgehen beim Personenverkehr wird aus diesem Vergleich ein in sich stimmiger Ausführungsvorschlag (der vor dem Hintergrund der zeitlichen und finanziellen Realisierbarkeit ggf. in mehreren Stufen realisiert werden kann) hergeleitet und in seinen Auswirkungen beschrieben. Besonders relevant ist der ggf. notwendige Ausbau der Infrastruktur (z. B. neue Gleisanschlüsse) sowie die einzusetzenden Fahrzeugsysteme (z. B. Wechselbehältersysteme).

Schieneinfrastruktur

Die zuvor als erforderlich erkannte Infrastruktur wird zu einem Gesamtkonzept zusammengefasst und in den zu erwartenden Investitionen grob kalkuliert. Ergänzend werden mögliche Finanzierungskonzepte aufgezeigt.

Weiteres Vorgehen

Darüber hinaus wird vorgeschlagen, einen kleinen begleitenden Arbeitskreis zur Diskussion von Zwischenergebnissen einzurichten.

Die Angebotssumme könnte sich zwischen 50.000,- € und 70.000,- € bewegen, wobei eine Kooperation zur Betrachtung einerseits der Infrastruktur und der betrieblichen Konzepte sowie andererseits der regionalspezifischen Bearbeitung und der örtlichen Detailkonzepte vorgesehen ist. Mit der Realisierung ist zwischen 3 und 6 Monate ab Auftragserteilung zu rechnen.

Eine Kostenaufteilung zwischen Regionalverband Ostwürttemberg, IHK und Landkreisen wird angestrebt. Der Regionalverband Ostwürttemberg hat für seinen Anteil den Betrag bis zu 30.000,- € für Gutachten bei Haushaltsstelle 1.6100.600 veranschlagt. Voranfragen an das Land zur Mitfinanzierung unter raumordnerischen (WM) und verkehrlichen (IM) Gesichtspunkten sind gestellt.

Grundlagenpapier Schienenverkehr in Ostwürttemberg

In der modernen Gesellschaft ist Mobilität einer der wichtigsten Faktoren. Sie ist die Grundlage für die Entfaltungsmöglichkeiten, für die wirtschaftliche Entwicklung, für Beschäftigung, für die Gewährleistung gleichartiger Lebensbedingungen und damit für Wohlstand. Die dauerhafte Sicherung und Verbesserung der Mobilität ist daher eine wichtige Zukunftsaufgabe, um die Dynamik einer Region zu erhalten.

In dieser Zukunftsperspektive der Mobilität in Ostwürttemberg spielen viele Verkehrsträger eine Rolle. Darunter ist der Schienenverkehr ein wesentliches Medium, dessen Bedeutung auch künftig weiter zunehmen wird. Der weitere Anstieg der Mobilität von Bevölkerung und Wirtschaft bedeutet, dass der Schienenverkehr auch künftig wachsende Aufgaben zur Gewährleistung der Mobilität zu übernehmen hat.

Sollen die Umweltbelastungen des Verkehrs dauerhaft auf erträgliche Werte gesenkt werden, muss der Schienenverkehr im Spannungsfeld ökonomischer, ökologischer und sozialer Herausforderungen eine wichtige Rolle übernehmen. Die umweltverträgliche Mobilität wird dabei vom Schienenverkehr wesentlich getragen. Daher muss jede Nachhaltigkeitsstrategie eine Erhöhung des Anteils der Bahn an der Verkehrsleistung enthalten.

Für die weiter steigende Mobilität und damit steigende Nachfrage nach Verkehrsleistungen muss der Schienenverkehr eine hohe Attraktivität aufweisen. Dies bedeutet, dass schnelle Verbindungen, die enge Vertaktung, gute Erreichbarkeit und Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern (z.B. Park-and-Ride, Güterverteilzentren) und damit hohe Attraktivität und gesellschaftliche Akzeptanz des Schienenverkehrs wichtige Aufgaben sind.

Der Personenverkehr auf der Schiene wird weiter zunehmen. Nach den Annahmen des Bundesverkehrswegeplans wird bis 2015 ein Anstieg der Personenverkehrsleistung um ca. 20 % auf dann 1.129 Mrd. Personen-Kilometer angenommen. Dabei geht der Bundesverkehrswegeplan von einer absoluten Steigerung der Verkehrsleistung im Eisenbahnverkehr um ca. 32 % aus, sowie von einer Erhöhung des Anteils des Eisenbahnverkehrs an der Gesamtverkehrsleistung auf 8,7 %.

Mobilität ist für die wirtschaftliche Entwicklung Ostwürttembergs von besonderer Bedeutung. Die regionale Wirtschaft hat einen überdurchschnittlichen Exportanteil.

Nach allen Vorausrechnungen und Prognosen werden auch die Güterverkehre in der Zukunft weiter stark zunehmen. Das Güterverkehrsaufkommen in Deutschland wird 2050 gegenüber heute von gut 3,7 Mrd. Tonnen um knapp die Hälfte auf dann fast 5,5 Mrd. Tonnen zunehmen. Die Güterverkehrsleistung wird sich mehr als verdoppeln, von heute etwas weniger als 600 Mrd. Tonnen-Kilometer auf dann mehr als 1.200 Mrd. Tonnen-Kilometer.

Unter Erreichbarkeitsgesichtspunkten hat der Schienenverkehr in Ostwürttemberg hohe Bedeutung. Die schnelle Erreichbarkeit entlang der Landesentwicklungachsen, an denen in Ostwürttemberg 95 % der Bevölkerung und 65 % der Arbeitsplätze angesiedelt sind, die Erreichbarkeit also von Wohnort und Arbeitsplatz, aber auch die

Erreichbarkeit wichtiger Zentren wie Ulm und Stuttgart und damit die Verknüpfung und Einbindung in den großräumigen Verkehr, in die transeuropäischen Netze der Eisenbahn, aber auch die Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern (Landesflughäfen) sind hier besonders hervor zu heben.

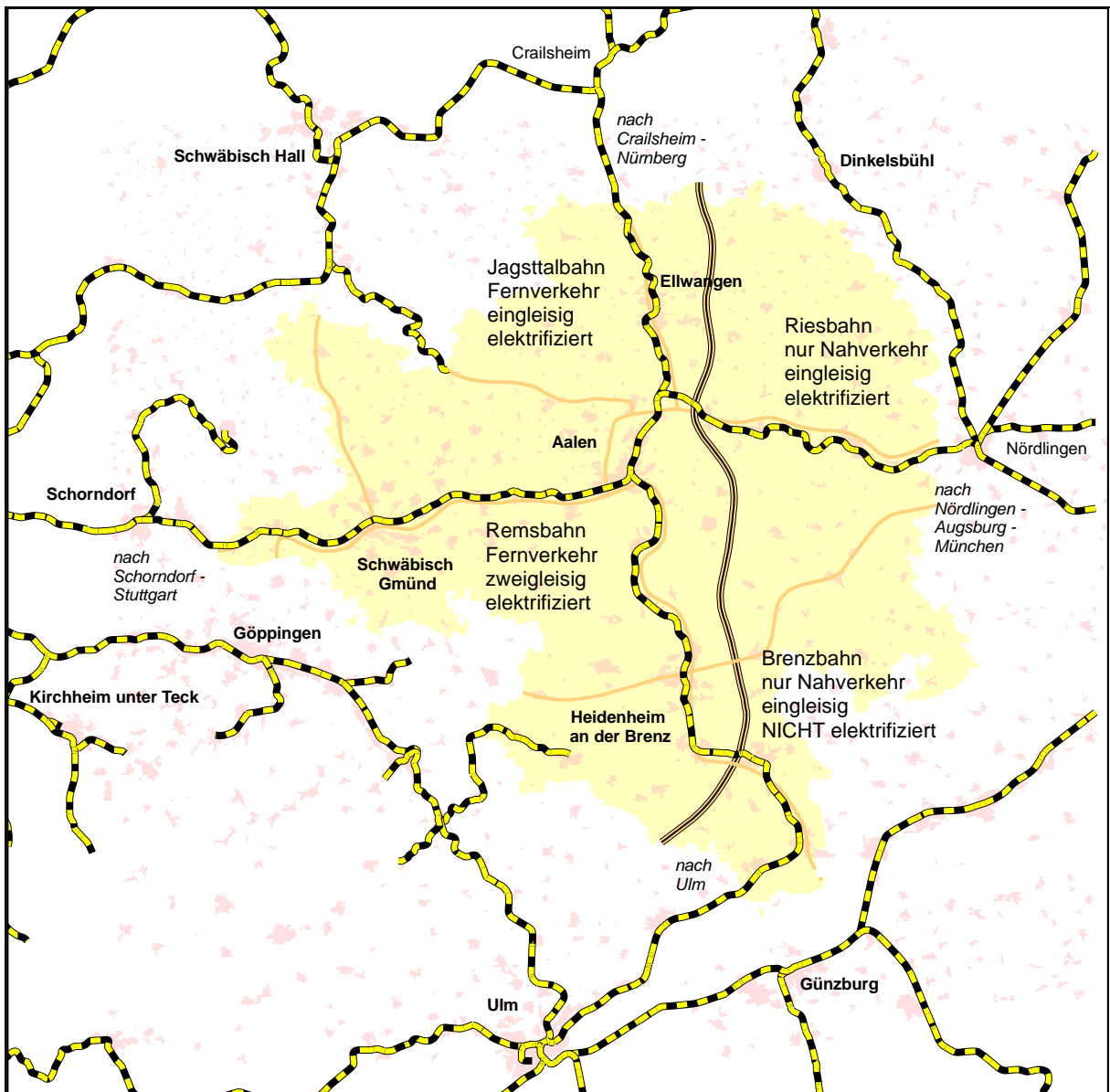
Schienenverkehr ohne staatliche Förderung ist insbesondere in der Fläche bedarfsgerecht nicht zu gewährleisten. Daher ist es auch weiterhin erforderlich, öffentliche Mittel in das Netz und die Bahnleistung zu investieren.

Verkehrspolitik hängt eng mit Gesellschafts-, Wirtschafts-, Umwelt- und Raumordnungspolitik zusammen. Beispielsweise müssen Flächenausweisungen und Standortentscheidungen für Wohnen und Gewerbe die Schiene als Entwicklungsachse besonders berücksichtigen. Außerdem ist eine Vernetzung mit weiteren regionalen Aktivitäten (z.B. Tourismus) anzustreben.

Ostwürttemberg hat daher nicht zuletzt in der Zukunftsinitiative (ZIO) verabredet, dem Erhalt und weiteren Ausbau der Schienenverbindungen besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Diesem Ziel dient das vorliegende Papier.

Die Bahn in Ostwürttemberg blickt auf eine lange Geschichte und Tradition zurück (vgl. G.v.Morlock, die Königlich-württembergischen Staatseisenbahnen, Rückschau auf deren Erbauung 1835 – 1889, Seite 35 ff / Heidenheim und Ravensburg: 1890/1986; Kurt Seidel, Die Remsbahn: Schienenwege in Ostwürttemberg; Stuttgart: Theiss 1987; A. Mühl, K. Seidel, Die württembergischen Staatseisenbahnen, Stuttgart: Theiss 1970, S 51 ff).

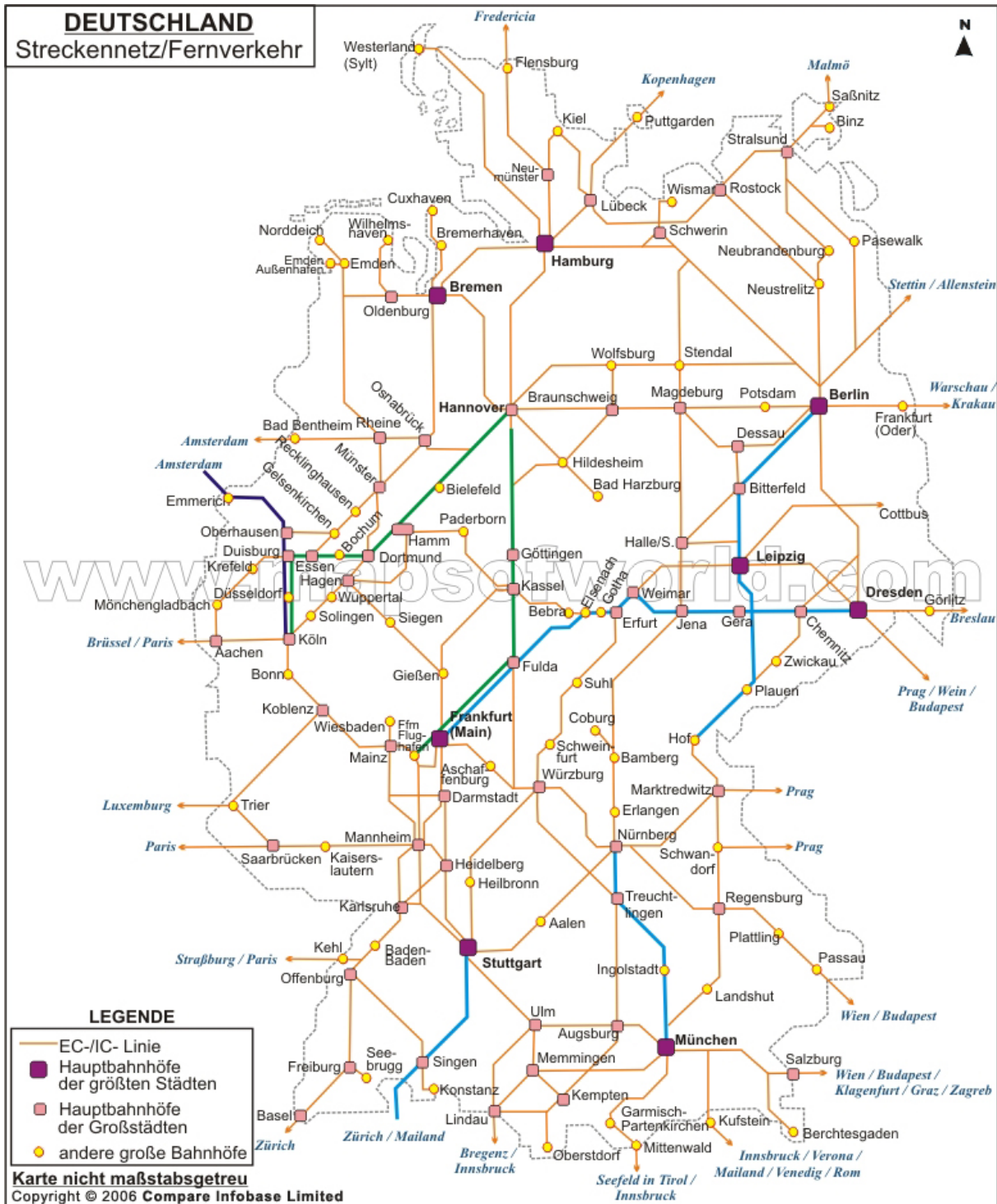
Den heutigen Ausbauzustand verdeutlicht Karte 1.



Die Gesamtlänge des Schienennetzes in Ostwürttemberg beträgt 124 Kilometer. Zweigleisig ausgebaut sind 44 km, elektrifiziert 71 km. In der Region gibt es 41 Bahnhöfe und Haltepunkte.

Die Remsbahn ist zwischen Lorch-Waldhausen und Aalen zweigleisig und elektrifiziert, die Brenzbahn ist zwischen Niederstotzingen und Aalen eingleisig nicht elektrifiziert, die Riesbahn ist zwischen Goldshöfe und Riesbürg-Pflaumloch eingleisig elektrifiziert, die Jagstalbahn zwischen Aalen und Jagstzell eingleisig und elektrifiziert. Entsprechend dem Ausbaustandard verkehrt auf der Remsbahn und Jagstalbahn auch Fernverkehr (Intercity), auf der Riesbahn und der Brenzbahn nur Nahverkehr (Interregioexpress, Regionalexpress/Regionalbahn).

Die Einbindung der Schienenverkehre Ostwürttembergs in das Fernverkehrsnetz verdeutlicht Karte 2.



Auf den Schienenstrecken besteht ein Verkehrsangebot, das eine Vertaktung im Einstundentakt gewährleistet. Das Verkehrsangebot aufgeteilt nach den Zugsystemen und zusammengefasst in der Gesamtbedienung enthalten unterteilt nach Brenzbahn, Jagstalbahn, Riesbahn und Remsbahn die folgenden Tabellen.

Verkehrsangebot auf der Brenzbahn Ulm - Heidenheim - Aalen (Fahrplan Stand 10. Juni 2007)

Teilstrecke Ulm - Langenau

Zugsystem	Takt	Montag - Freitag				Samstag				Sonntag			
		Fahrtenzahl		Bedienungszeitraum		Fahrtenzahl		Bedienungszeitraum		Fahrtenzahl		Bedienungszeitraum	
		Ri Ulm	Ri Aalen	von	bis	Ri Ulm	Ri Aalen	von	bis	Ri Ulm	Ri Aalen	von	bis
Interregio-Express	2-Stunden	7	7	05:48	19:56	5	5	10:03	19:56	5	5	10:03	19:56
Regional-Express	1-Stunden	16	16	05:54	22:50	15	16	06:05	22:31	15	16	06:05	22:31
Regionalbahn	nach Bedarf	19	17	04:31	21:58	14	12	06:29	22:50	9	8	07:29	22:50
Gesamt		42	40	04:31	22:50	34	33	06:05	22:50	29	29	06:05	22:50

Teilstrecke Langenau - Heidenheim

Zugsystem	Takt	Montag - Freitag				Samstag				Sonntag			
		Fahrtenzahl		Bedienungszeitraum		Fahrtenzahl		Bedienungszeitraum		Fahrtenzahl		Bedienungszeitraum	
		Ri Ulm	Ri Aalen	von	bis	Ri Ulm	Ri Aalen	von	bis	Ri Ulm	Ri Aalen	von	bis
Interregio-Express	2-Stunden	7	7	06:00	19:44	5	5	10:14	19:44	5	5	10:14	19:44
Regional-Express	1-Stunden	16	16	06:11	23:05	15	16	06:17	23:05	15	16	06:17	23:05
Regionalbahn	nach Bedarf	5	4	04:42	17:35	2	0	05:47	22:27	1	0	21:57	22:27
Gesamt		28	27	04:42	23:05	22	21	05:47	23:05	21	21	06:17	23:05

Teilstrecke Heidenheim - Aalen

Zugsystem	Takt	Montag - Freitag				Samstag				Sonntag			
		Fahrtenzahl		Bedienungszeitraum		Fahrtenzahl		Bedienungszeitraum		Fahrtenzahl		Bedienungszeitraum	
		Ri Ulm	Ri Aalen	von	bis	Ri Ulm	Ri Aalen	von	bis	Ri Ulm	Ri Aalen	von	bis
Interregio-Express	2-Stunden	7	7	06:28	19:23	5	5	10:36	19:24	5	5	10:36	19:24
Regional-Express	1-Stunden	16	16	05:54	23:29	15	16	06:33	23:29	15	16	06:33	23:29
Regionalbahn	nach Bedarf	3	3	04:59	17:59	2	0	05:24	21:57	1	0	21:33	21:57
Gesamt		26	26	04:59	23:29	22	21	05:24	23:29	21	21	06:33	23:29

Gesamtstrecke Ulm - Aalen

Zugsystem	Takt	Montag - Freitag				Samstag				Sonntag			
		Fahrtenzahl		Bedienungszeitraum		Fahrtenzahl		Bedienungszeitraum		Fahrtenzahl		Bedienungszeitraum	
		Ri Ulm	Ri Aalen	von	bis	Ri Ulm	Ri Aalen	von	bis	Ri Ulm	Ri Aalen	von	bis
Interregio-Express	2-Stunden	7	7	05:48	19:56	5	5	10:03	19:56	5	5	10:03	19:56
Regional-Express	1-Stunden	16	16	05:54	23:29	15	16	06:05	23:29	15	16	06:05	23:29
Regionalbahn	nach Bedarf	3	3	04:31	17:59	2	0	05:24	22:50	1	0	21:33	22:50
Gesamt		26	26	04:31	23:29	22	21	05:24	23:29	21	21	06:05	23:29

Erläuterungen:

Bedienungszeitraum: jeweils Beginn der ersten Fahrt und Ende der letzten Fahrt

Fahrtenzahl: bei Gesamtstrecke nur Darstellung der durchgehenden Fahrten

Verkehrsangebot auf der Rems-/Jagstbahn Ellwangen - Aalen - Schwäbisch Gmünd - Stuttgart (Fahrplan Stand 10. Juni 2007)													
Teilstrecke Ellwangen - Aalen													
Zugsystem	Takt	Montag - Freitag				Samstag				Sonntag			
		Fahrtenzahl		Bedienungszeitraum		Fahrtenzahl		Bedienungszeitraum		Fahrtenzahl		Bedienungszeitraum	
		Ri Ellw.	Ri Aalen	von	bis	Ri Ellw.	Ri Aalen	von	bis	Ri Ellw.	Ri Aalen	von	bis
InterCity	2-Stunden	7	7	06:48	19:07	5	6	08:49	19:01	8	7	08:12	23:08
Interregio-Express	einzelne	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Regional-Express	1-Stunden	16	17	05:33	23:49	16	15	07:06	23:49	16	15	07:06	23:49
Regionalbahn	nach Bedarf	2	1	-	-	-	1	-	-	1	1	-	-
Gesamt		25	25	05:33	23:49	21	22	07:06	23:49	25	23	07:06	23:49
Teilstrecke Aalen - Schwäbisch Gmünd													
Zugsystem	Takt	Montag - Freitag				Samstag				Sonntag			
		Fahrtenzahl		Bedienungszeitraum		Fahrtenzahl		Bedienungszeitraum		Fahrtenzahl		Bedienungszeitraum	
		Ri GD	Ri Aalen	von	bis	Ri GD	Ri Aalen	von	bis	Ri GD	Ri Aalen	von	bis
InterCity	2-Stunden	7	7	06:40	19:20	6	5	08:35	19:19	7	8	08:42	23:19
Interregio-Express	einzelne	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Regional-Express	1-Stunden	26	26	04:26	01:36	19	19	05:35	01:36	19	19	05:35	01:36
Regionalbahn	nach Bedarf	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gesamt		34	34	04:26	01:36	25	24	05:35	01:36	26	27	05:35	01:36
Teilstrecke Schwäbisch Gmünd - Stuttgart													
Zugsystem	Takt	Montag - Freitag				Samstag				Sonntag			
		Fahrtenzahl		Bedienungszeitraum		Fahrtenzahl		Bedienungszeitraum		Fahrtenzahl		Bedienungszeitraum	
		Ri Stgt.	Ri Aalen	von	bis	Ri Stgt.	Ri Aalen	von	bis	Ri Stgt.	Ri Aalen	von	bis
InterCity	2-Stunden	7	7	06:05	19:53	6	5	08:07	19:53	7	8	08:07	23:55
Interregio-Express	einzelne	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Regional-Express	1-Stunden	27	27	04:45	01:15	19	19	05:54	01:15	19	19	05:54	01:15
Regionalbahn	nach Bedarf	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gesamt		35	35	04:45	01:15	25	24	05:54	01:15	26	27	05:54	01:15
Gesamtstrecke Aalen - Stuttgart													
Zugsystem	Takt	Montag - Freitag				Samstag				Sonntag			
		Fahrtenzahl		Bedienungszeitraum		Fahrtenzahl		Bedienungszeitraum		Fahrtenzahl		Bedienungszeitraum	
		Ri Stgt.	Ri Aalen	von	bis	Ri Stgt.	Ri Aalen	von	bis	Ri Stgt.	Ri Aalen	von	bis
InterCity	2-Stunden	7	7	06:05	19:53	6	5	08:07	19:53	7	8	08:07	23:55
Interregio-Express	einzelne	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Regional-Express	1-Stunden	26	26	04:26	01:36	19	19	05:35	01:36	19	19	05:35	01:36
Regionalbahn	nach Bedarf	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gesamt		34	34	04:26	01:36	25	24	05:35	01:36	26	27	05:35	01:36

Erläuterungen:

Bedienungszeitraum: jeweils Beginn der ersten Fahrt und Ende der letzten Fahrt
 Fahrtenzahl: bei Gesamtstrecke nur Darstellung der durchgehenden Fahrten

InterCity: Freitag 1 Zugpaar zusätzlich
 IRE Ri Aalen Aalen ab 06:27 über Schwäb. Gmünd - Schorndorf nach Stuttgart an 07:27
 IRE Ri Stuttgart Stuttgart ab 16:36 über Schorndorf - Schwäb. Gmünd nach Aalen an 17:34
 Regionalbahn zusätzlich 1 Zugpaar zwischen Schwäbisch Gmünd und Schorndorf
 Betriebszeit: 12:33 - 13:20

**Verkehrsangebot auf der Riesbahn Aalen - Nördlingen - Donauwörth
(Fahrplan Stand 10. Juni 2007)**

Teilstrecke Aalen - Nördlingen

Zugsystem	Takt	Montag - Freitag				Samstag				Sonntag			
		Fahrtenzahl		Bedienungszeitraum		Fahrtenzahl		Bedienungszeitraum		Fahrtenzahl		Bedienungszeitraum	
		Ri Nörd	Ri Aalen	von	bis	Ri Nörd	Ri Aalen	von	bis	Ri Nörd	Ri Aalen	von	bis
Interregio-Express	2-Stunden	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Regional-Express	1 Zugpaar	0	0	-	-	1	1	-	-	1	1	-	-
Regionalbahn	1-Stunden	15	17	05:36	22:15	8	8	05:31	22:15	8	8	05:31	22:15
Gesamt		15	17			9	9			9	9		

Zugsystem	Takt	Montag - Freitag 30. Juli - 07. Sept.				Ri Nördl. 2 x stündlich, 7 x 2-stündlich Ri Aalen 3 x stündlich, 7 x 2-stündlich							
		Fahrtenzahl		Bedienungszeitraum									
		Ri Nörd	Ri Aalen	von	bis								
Interregio-Express	2-Stunden	-	-	-	-								
Regional-Express	1 Zugpaar	0	0	-	-								
Regionalbahn	1-Stunden	8	10	05:36	22:15								
Gesamt		8	10										

Gesamtstrecke Aalen - Donauwörth

Zugsystem	Takt	Montag - Freitag				Samstag				Sonntag			
		Fahrtenzahl		Bedienungszeitraum		Fahrtenzahl		Bedienungszeitraum		Fahrtenzahl		Bedienungszeitraum	
		Ri Don.	Ri Aalen	von	bis	Ri Don.	Ri Aalen	von	bis	Ri Don.	Ri Aalen	von	bis
Interregio-Express	2-Stunden	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Regional-Express	1 Zugpaar	0	0	-	-	1	1	-	-	1	1	-	-
Regionalbahn	1-Stunden	15	16	05:51	22:15	8	8	05:31	22:15	8	8	05:31	22:15
Gesamt		15	16			9	9			9	9		

Zugsystem	Takt	Montag - Freitag 30. Juli - 07. Sept.											
		Fahrtenzahl		Bedienungszeitraum									
		Ri Nörd	Ri Aalen	von	bis								
Interregio-Express	2-Stunden	-	-	-	-								
Regional-Express	1 Zugpaar	0	0	-	-								
Regionalbahn	1-Stunden	8	9	05:31	22:15								
Gesamt		8	9										

Erläuterungen:

Bedienungszeitraum: jeweils Beginn der ersten Fahrt und Ende der letzten Fahrt

Fahrtenzahl: bei Gesamtstrecke nur Darstellung der durchgehenden Fahrten

Während der Sommerferien 2-Stunden-Takt zwischen Aalen und Nördlingen

Entwicklung seit der Regionalisierung

Auf den Schienenstrecken der Region findet also sowohl Fernverkehr als auch Nahverkehr statt.

Mit der Bahnreform und der Regionalisierung 1995 ging der Aufgabenbereich des Nah- und Regionalverkehrs auf der Schiene an die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) über. Seit diesem Übergang wurde auf unseren Schienenstrecken der Taktfahrplan für den Einstundentakt eingeführt, das Angebot an Schienenleistungen erhöht, die Zahl der Fahrgäste wuchs, der Fahrzeugpark wurde durch Beschaffung von neuen Fahrzeugen (z. B. Neitechzüge) erneuert und das Netz sowie die Technik weiter verbessert – (siehe Ausbau Brenzbahn seit 2003, Investitionen von 80 Mio. €), was zu einem deutlichen Anstieg der Fahrgastzahlen führte. Die Fahrplanleistungen beispielsweise auf der Brenzbahn lagen 1998 bei 903.000 Kilometer. Sie stiegen bis 2007 an auf 1.274.000 Kilometer. Die durch die Kürzung der Regionalisierungsmittel verursachte Kürzung der Zugleistungen bedeutet ab 2007 eine Jahresleistung immerhin noch von 1,191 Mio. Zugkilometern auf der Brenzbahn (ohne Regionalbahn Laupheim-Langenau). Im Ergebnis ist also festzustellen, dass wir eine erhebliche Ausdehnung der Fahrleistungen im Schienenverkehr, hier dargestellt am Nahverkehr auf der Brenzbahn, zu verzeichnen haben.

Auf der Riesbahn werden ab dem Fahrplanwechsel 2009 neue Züge und damit modernstes Wagenmaterial bei gleichem Angebot wie heute eingesetzt, was zweifelsfrei einen Schub auch in der Akzeptanz und Attraktivität geben wird.

Auch auf der Remsbahn und der Jagsttalbahn sind die Zugleistungen seit 1998 angewachsen (wird ergänzt).

Ziele und Leitvorstellungen zur Entwicklung des Schienenverkehrs

Es sind insbesondere der Bundesverkehrswegeplan, der Masterplan Güterverkehr des Bundes, der Generalverkehrsplan Baden-Württemberg (1995), der Landesentwicklungsplan (2002) und der Umweltplan (2000; Fortschreibungsentwurf 2007), die räumliche, verkehrliche und umweltrelevante Aussagen zur künftigen Entwicklung im Bund, im Land und nicht zuletzt in der Region Ostwürttemberg treffen.

Dem Bundesverkehrswegeplan liegen u. a. folgende Ziele zugrunde: Gewährleistung dauerhaft umweltgerechter Mobilität und Verringerung der Emissionen sowie der Inanspruchnahme von nicht erneuerbaren Ressourcen, Förderung nachhaltiger Raum- und Siedlungsstrukturen sowie Stärkung des Wirtschaftsstandorts, Schaffung

vergleichbarer Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger sowie Förderung der europäischen Integration.

Im Masterplan Güterverkehr und Logistik geht es auch darum, wie der Schienengüterverkehr beschleunigt und seine Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit gesteigert werden kann, wie Marktbedingungen verbessert und eine Marktöffnung auf der Schiene erreicht werden kann.

Übergeordnete Ziele des Generalverkehrsplans sind die Sicherung umweltverträglicher Mobilität und effektiver Nutzung der Verkehrsinfrastruktur, die Vermeidung sowie die Verlagerung des Verkehrs nicht zuletzt auf die Schiene. Der Anteil der Eisenbahn am Gesamtverkehr soll nach dem Ziel des Generalverkehrsplans verdoppelt werden.

Dazu sollen Kapazitäten ausgebaut und Übergänge auf die Schiene verbessert werden.

Eine dauerhaft umweltverträgliche Mobilität ist ohne einen besseren öffentlichen Personenverkehr nicht erreichbar, weshalb in den Städten und in dem ländlichen Raum das Angebot der öffentlichen Verkehrsmittel ausgeweitet und das Verkehrsnetz ausgebaut werden muss. Dazu zählen Ausbau und Erweiterung von Regionalbahnen, Aus- und Neubau der Grundversorgung durch öffentliche Verkehrsmittel im ländlichen Raum.

Die Ziele und Grundsätze des Landesentwicklungsplans fordern eine bedarfsgerechte Einbindung des Personen- und Gütertransports in das nationale und transeuropäische Verkehrsnetz, die nachdrückliche Stärkung des Schienenverkehrs und seinen weiterer Ausbau sowie die Berücksichtigung von Standorten für logistische Einrichtungen (Güterverteilzentren, regionale logistische Knoten).

Der Umweltplan Baden-Württemberg will im Verkehrsbereich vor allem die CO₂-Emissionen verringern und verkehrsmindernde Standortplanungen im Bereich Siedlung (Wohnen und Gewerbe) erreichen.

Regionale Zielvorstellungen sind die bestmögliche innere Erschließung der Region und die Verknüpfung der regionalen Teilräume, die Integration der Verkehrssysteme und der Verkehrsträger, der leistungsfähige Ausbau des Schienenverkehrs und die Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs.

Künftige Entwicklungen

- Entwicklung der Bevölkerung und der Fahrgastzahlen 2010/2020
 - 18 + Jahre
 - 10 – 18 Jahre
 - Erwerbstätige Region
- Entwicklung der Wirtschaft 2010/2020 und der Güterverkehrsaufkommen
 - BIP in Deutschland, Baden-Württemberg, Region
 - Exporte / Importe
 - Privater Verbrauch
- Verknüpfungen mit Fernverkehr der Schnellbahntrassen inkl. Stuttgart – Ulm
- Taktverdichtungen
- Kapazitätsreserven der Schienenstrecken für die Aufnahme zusätzlicher Verkehre
- Erforderliche Infrastrukturmaßnahmen für die Aufnahme zusätzlicher Verkehre
 - zweigleisiger Ausbau / Gleiswechsellmöglichkeiten
 - Elektrifizierung
- vorgesehene infrastrukturelle Entwicklungen durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen
- Forderungen der Region