

Verbesserung der Schienen- verkehre in Ostwürttemberg

Teil B – Aufarbeitung Schienenstrecken



VWI Verkehrswissenschaftliches Institut Stuttgart GmbH

Juli 2009

Verbesserung der Schienen- verkehre in Ostwürttemberg

Teil B – Aufarbeitung Schienenstrecken

Im Auftrag des

Regionalverbandes Ostwürttemberg

VWI Verkehrswissenschaftliches Institut Stuttgart GmbH

Dr.-Ing. Harry Dobeschinsky

Dipl.-Wi.-Ing. Stefan Tritschler

cand. oec. Carlo von Molo

Das VWI arbeitet in Kooperation mit dem

Institut für Eisenbahn- und Verkehrswesen der Universität Stuttgart

Prof. Dr.-Ing. Ullrich Martin

Juli 2009

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	III
Abbildungsverzeichnis	VII
Tabellenverzeichnis.....	VIII
1 Ausgangslage	1
1.1 Gegenstand der Untersuchung	1
1.2 Struktur des Berichts.....	1
1.2.1 Streckeninfrastruktur	1
1.2.2 Bahnhöfe und Haltepunkte.....	2
1.2.3 Personenverkehr.....	2
1.2.4 Güterverkehr	2
1.2.5 Auslastung der Kapazität	2
1.2.6 Ausbaupläne	2
1.2.7 Resümee.....	3
2 Streckeninfrastruktur	4
2.1 Grundlagen	4
2.2 Streckenübersicht	4
2.2.1 Remsbahn.....	4
2.2.2 Jagstbahn.....	6
2.2.3 Riesbahn	9
2.2.4 Brenzbahn.....	12
2.3 Güterverkehrsinfrastruktur	15
2.4 Stellwerke und Stellwerkstechnik.....	17
2.5 Streckenkapazität.....	17
3 Bahnhöfe und Haltepunkte	20
3.1 Remsbahn.....	20
3.1.1 Waldhausen (bei Schorndorf)	20
3.1.2 Lorch (Württemberg).....	22
3.1.3 Schwäbisch Gmünd	24
3.1.4 Hussenhofen	26
3.1.5 Böbingen (Rems)	27
3.1.6 Möggingen.....	29
3.1.7 Essingen (b. Aalen).....	31
3.1.8 Aalen.....	32

3.2	Obere Jagstbahn.....	35
3.2.1	Goldshöfe (Jagstbahn).....	35
3.2.2	Schwabsberg	37
3.2.3	Schrezheim	39
3.2.4	Ellwangen.....	41
3.2.5	Jagstzell	43
3.3	Riesbahn	45
3.3.1	Wasserafingen	45
3.3.2	Hofen (b. Aalen).....	48
3.3.3	Goldshöfe (Riesbahn)	50
3.3.4	Westhausen	52
3.3.5	Lauchheim.....	54
3.3.6	Aufhausen	56
3.3.7	Bopfingen	58
3.3.8	Trochtelfingen	60
3.3.9	Pflaumloch	62
3.4	Brenzbahn.....	64
3.4.1	Unterkochen.....	64
3.4.2	Oberkochen.....	66
3.4.3	Königsbronn	68
3.4.4	Itzelberg	70
3.4.5	Schnaitheim	72
3.4.6	Heidenheim	75
3.4.7	Heidenheim-Voithwerk.....	77
3.4.8	Mergelstetten	79
3.4.9	Herbrechtingen.....	81
3.4.10	Giengen an der Brenz	83
3.4.11	Hermaringen	85
3.4.12	Bergenweiler	87
3.4.13	Sontheim an der Brenz	89
3.4.14	Niederstotzingen	91
3.4.15	Rammingen (Württemberg).....	93
3.4.16	Langenau	95

4	Personenverkehr	98
4.1	Überblick	98
4.2	Remsbahn.....	98
4.3	Jagstbahn.....	100
4.4	Riesbahn	102
4.5	Brenzbahn.....	104
4.6	Anschlussmöglichkeiten.....	106
4.6.1	Binnenverkehr	106
4.6.2	Überregionaler Verkehr.....	107
4.6.3	Fernverkehr.....	108
4.7	Verkehrsverbünde.....	109
5	Güterverkehr	110
6	Auslastung der Kapazität.....	113
6.1	Grundlagen	113
6.2	Remsbahn.....	114
6.3	Jagstbahn.....	114
6.4	Riesbahn	115
6.5	Jagst- und Riesbahn	115
6.6	Brenzbahn.....	115
7	Ausbaumaßnahmen und Optimierungen im Betriebsablauf	119
7.1	Geplante Infrastrukturmaßnahmen in Ostwürttemberg.....	119
7.1.1	Oberbauerneuerung Brenzbahn	119
7.1.2	Gleiserneuerung Remsbahn	119
7.1.3	Gleiserneuerung Riesbahn	119
7.1.4	Barrierefreier Umbau.....	119
7.1.5	Sanierung Goldshöfe	120
7.1.6	Bahnsteigverlängerung Itzelberg	120
7.2	Geplante Rückbauten in Ostwürttemberg.....	120
7.3	Geplante Infrastrukturmaßnahmen außerhalb Ostwürttembergs.....	121
7.3.1	Stuttgart 21.....	121
7.3.2	NBS Wendlingen – Ulm	121
7.3.3	Ausbau der Südbahn	121
7.3.4	NBS Nürnberg – Erfurt.....	121

7.4	Weitere Optimierungen und Ausbauten	122
7.4.1	Optimierungen im Betriebsablauf.....	122
7.4.2	Verbesserung der Eckverkehre.....	125
7.4.3	Zweigleisiger elektrifizierter Ausbau Brenzbahn Aalen-Ulm	125
8	Resümee.....	126
9	Übersichtsgrafik	128

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Verlauf der Remsbahn (Legende siehe Kapitel 9).....	4
Abbildung 2:	Geschwindigkeitsband Remsbahn	6
Abbildung 3:	Verlauf der Jagstbahn (Legende siehe Kapitel 9)	6
Abbildung 4:	Geschwindigkeitsband Jagstbahn	9
Abbildung 5:	Verlauf der Riesbahn (Legende siehe Kapitel 9).....	9
Abbildung 6:	Geschwindigkeitsband Riesbahn	11
Abbildung 7:	Verlauf der Brenzbahn (Legende siehe Kapitel 9).....	12
Abbildung 8:	Geschwindigkeitsband Brenzbahn	15
Abbildung 9:	Bedienung der Remsbahn im Personenverkehr.....	99
Abbildung 10:	Bedienung der Jagstbahn im Personenverkehr	101
Abbildung 11:	Bedienung der Riesbahn im Personenverkehr	103
Abbildung 12:	Bedienung der Brenzbahn im Personenverkehr	105
Abbildung 13:	Anschlüsse im Binnenverkehr.....	106
Abbildung 14:	Überregionale Anschlüsse	107
Abbildung 15:	Fernverkehrsanschlüsse.....	108
Abbildung 16:	Verladegleis am Bahnhof Hermaringen	110
Abbildung 17:	Güterverkehr am Bahnhof Giengen und der Awanst. Vohenstein	111
Abbildung 18:	Bedienung der Brenzbahn im Güterverkehr	111
Abbildung 19:	Bedienung der Remsbahn im Güterverkehr	112
Abbildung 20:	Zugkreuzung in Sontheim	113
Abbildung 21:	Fahrplanausschnitt Brenzbahn Istzustand.....	116
Abbildung 22:	Fahrplanausschnitt Brenzbahn mit Taktverdichtern.....	117
Abbildung 23:	Detailskizze Schnaitheim	122
Abbildung 24:	Sontheim, Ausfahrt Richtung Aalen	123
Abbildung 25:	Schnaitheim, Ausfahrt Richtung Ulm	124
Abbildung 26:	Bahnsteigwechsel in Niederstotzingen	124
Abbildung 27:	Übersichtskarte Schieneninfrastruktur Ostwürttemberg	128

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Infrastruktur der Remsbahn	5
Tabelle 2:	Infrastruktur der Jagstbahn	8
Tabelle 3:	Infrastruktur der Riesbahn.....	11
Tabelle 4:	Infrastruktur der Brenzbahn	14
Tabelle 5:	Infrastruktur Güterverkehr (alle Strecken).....	17
Tabelle 6:	Streckenkapazitäten laut DB AG.....	18
Tabelle 7:	Zugkreuzungen auf der Brenzbahn (Istzustand / mit Taktverdichtung)	118

1 Ausgangslage

1.1 Gegenstand der Untersuchung

Mit der Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarungen zum Projekt Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm, verbunden mit dem absehbaren Baubeginn, zeichnet sich eine Neuordnung des Schienenverkehrs in der Region Stuttgart und im Korridor Stuttgart-Ulm ab. Die Auswirkungen dieser Neuordnung werden auch in den Nachbarregionen spürbar sein. Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, welches zukünftige Konzept als „Leitbild“ der Entwicklung des Schienenverkehrs in der Region Ostwürttemberg zu Grunde gelegt werden soll.

Im Auftrag des Regionalverbands Ostwürttemberg wurden diesbezüglich übergeordnete raum ordnerische und örtliche wirkende Aspekte untersucht sowie technische und infrastrukturelle Anforderungen überprüft. Dazu hat der Auftraggeber die Untersuchung in einen Teil A (Übergeordnete Untersuchung) und einen Teil B (Regionalisierte Untersuchung) aufgeteilt. Innerhalb des Teils B untersuchte die VWI Verkehrswissenschaftliches Institut Stuttgart GmbH als Auftragnehmer die in der Region Ostwürttemberg liegenden Schienenstrecken

- Remsbahn,
- Jagstbahn,
- Riesbahn und
- Brenzbahn.

1.2 Struktur des Berichts

1.2.1 Streckeninfrastruktur

In Kapitel 2 werden die vier in Ostwürttemberg liegenden Bahnstrecken detailliert vorgestellt. Neben den für die ganzen Strecken geltenden Merkmale (z. B. Geschwindigkeit, Elektrifizierung) werden insbesondere die an den Strecken befindlichen Elemente beschrieben:

- Bahnhöfe und Haltepunkte
- Bahnübergänge
- Güterverkehrsanlagen
- Stellwerkstechnik

Des Weiteren wird auf die auf Grund der vorhandenen Infrastruktur mögliche Kapazität der Schienenstrecken eingegangen.

1.2.2 Bahnhöfe und Haltepunkte

In Kapitel 3 werden alle in der Region Ostwürttemberg liegenden Bahnhöfe und Haltepunkte detailliert dargestellt. Dabei liegt der Schwerpunkt auf folgenden Aspekten:

- Anzahl, Lage und Länge der Bahnsteige und ihrer Zugänge
- Ausstattung des Bahnhofs bzw. des Haltepunkts
- Barrierefreiheit beim Zugang zum Bahnsteig und beim Einstieg ins Fahrzeug

Die Erhebung dieser Daten ist im Bericht mit geeigneten Bildern hinterlegt, die Ergebnisse der Erhebung sind in der Übersichtsgraphik (siehe Kapitel 9) zusammengefasst.

1.2.3 Personenverkehr

In Kapitel 4 wird die aktuelle Situation im Personenverkehr auf den Schienenstrecken in Ostwürttemberg beschrieben. Dazu wird das bestehende Angebot im Nah- und Fernverkehr analysiert und die Anschlusssituation innerhalb der Region und zum überregionalen Streckennetz dargestellt.

1.2.4 Güterverkehr

In Kapitel 5 wird die aktuelle Situation im Schienengüterverkehr der in Ostwürttemberg aktiven Eisenbahnverkehrsunternehmen beschrieben. Die für den Güterverkehr relevanten Anlagen werden im Rahmen der Beschreibung der Streckeninfrastruktur im Kapitel 2.3 behandelt.

1.2.5 Auslastung der Kapazität

Im Kapitel 6 werden mögliche Angebotsverbesserungen und Angebotserweiterungen dargestellt, unter Berücksichtigung der im Kapitel 2 beschriebenen Kapazitätsbeschränkungen.

1.2.6 Ausbaupläne

Im Kapitel 7 werden die bekannten Ausbaupläne der Schieneninfrastruktur beschrieben. Darüber hinaus werden Ausbaunotwendigkeiten bzw. Ausbaumöglichkeiten aufgezeigt und dargestellt sowie Optimierungen des Betriebsablaufs vorgeschlagen.

1.2.7 Resümee

Im Kapitel 8 werden die Aussagen zu Streckenkapazitäten, möglichen Taktverdichtungen und Ausbau der Infrastruktur noch einmal kurz aufgegriffen und präzisiert.

2 Streckeninfrastruktur

2.1 Grundlagen

Die Schienennetz in Ostwürttemberg verbindet die vier wichtigen Mittelzentren Aalen, Ellwangen, Heidenheim und Schwäbisch Gmünd miteinander und verläuft entlang der Landesentwicklungsachsen. Dabei ist Aalen zentraler Knotenpunkt für den Schienenverkehr, hier treffen alle vier Strecken der Region, die Remsbahn von Schwäbisch Gmünd, die Jagstbahn von Ellwangen, Brenzbahn von Heidenheim und die Riesbahn, zusammen. Die vier Strecken haben stark unterschiedliche Charakteristiken. Während die Remsbahn eine doppelspurige, elektrifizierte Hauptbahn ist, die die Region mit der Baden-Württembergischen Landeshauptstadt Stuttgart und dem Stuttgarter Hafen verbindet, ist die Riesbahn eine eingleisige, elektrifizierte Nebenbahn, die die Anknüpfung ans Nördlinger Ries herstellt. Die ebenfalls einspurige, aber nicht elektrifizierte Brenzbahn, welche die Verbindung der Region mit dem Knoten Ulm herstellt, hat wiederum einen anderen Charakter, sie verfügt über zahlreiche (teil-)modernisierte Bahnhöfe sowie elektronische Stellwerkstechnik und wird überwiegend von modernen Dieseltriebwagen bedient, wobei auf dieser Strecke auch Neigetechnik zum Einsatz kommt.

2.2 Streckenübersicht

2.2.1 Remsbahn

Als Remsbahn wird die in den 60er Jahren des 19. Jahrhunderts erbaute Hauptbahnstrecke Bad Cannstatt - Schorndorf - Schwäbisch Gmünd - Aalen bezeichnet. Der Abschnitt Waldhausen - Aalen der bei der Bahn als Kursbuchstrecke 786 bezeichneten Strecke liegt innerhalb der Region Ostwürttemberg. Der Streckenverlauf folgt zwischen Waiblingen und Essingen der namensgebenden Rems. Die Strecke ist zweigleisig ausgebaut, elektrifiziert und auf eine Maximalgeschwindigkeit zwischen 100 und 140 km/h ausgelegt. Die Kilometrierung beginnt in Stuttgart und erreicht bei Kilometer 72,2 Aalen.



Abbildung 1: Verlauf der Remsbahn (Legende siehe Kapitel 9)

Lage (km)	Infrastruktur	Name
31,9	Bahnhof	Plüderhausen
32,1	Bahnübergang	Gleisstraße
32,4	Bahnübergang	Adelberger Straße
32,7	Bahnübergang	
35,4	Haltepunkt	Waldhausen
38,7	Ausweichanschlussstelle	Knecht
39,9	Bahnhof	Lorch
45,9	Ausweichanschlussstelle	
47,5	Bahnhof	Schwäbisch Gmünd
50,1	Bahnübergang	(Fußgängerüberweg)
52,6	Bahnübergang	Ringstraße
57,3	Bahnhof	Böbingen (Rems)
60,8	Haltepunkt	Möggingen (Gmünd)
66,4	Bahnhof	Essingen
67,4	Bahnübergang	Schelhoppen
67,8	Bahnübergang	Sofienhof
69,5	Bahnübergang	(Fußgängerüberweg)
71,9	Abzweig	Brenzbahn
72,2	Bahnhof	Aalen

Tabelle 1: Infrastruktur der Remsbahn

Die fahrbaren Höchstgeschwindigkeiten können folgendem Geschwindigkeitsband entnommen werden:

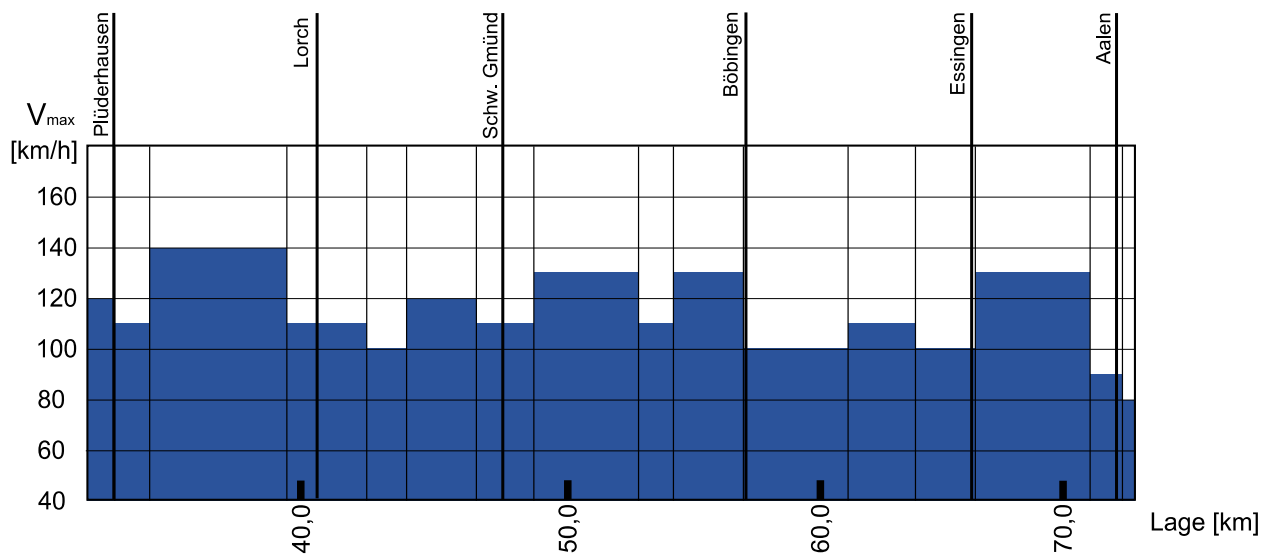
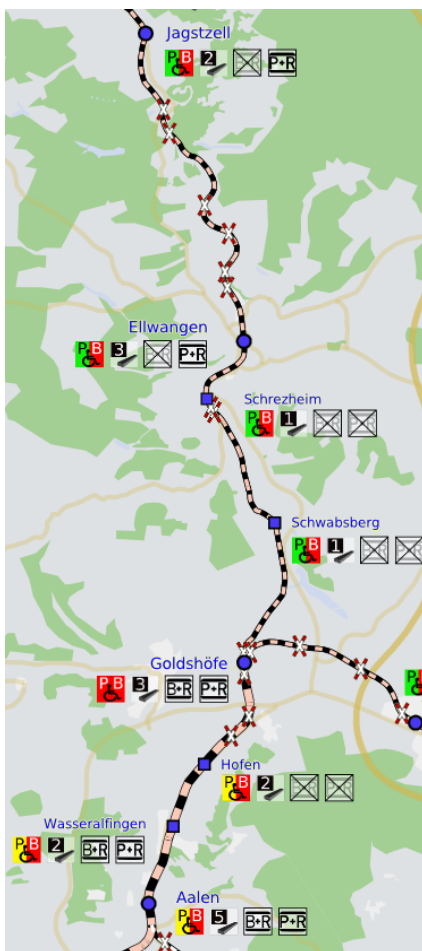


Abbildung 2: Geschwindigkeitsband Remsbahn

2.2.2 Jagstbahn



Als Obere Jagstbahn wird die Bahnstrecke (Aalen -) Goldshöhe - Crailsheim bezeichnet und wie die Remsbahn als Kursbuchstrecke 786 geführt. Der Streckenabschnitt (Aalen -) Goldshöhe - Jagstzell liegt innerhalb der Region Ostwürttemberg. Den Namen erhielt die Strecke, da sie größtenteils entlang der Jagst verläuft. Die eingleisige Strecke ist seit den 1980er Jahren elektrifiziert und auf eine Maximalgeschwindigkeit von 120 km/h ausgelegt, wobei diese nur im südlichen Streckenabschnitt erreicht wird. Die Kilometrierung beginnt im Trennungsbahnhof Goldshöhe, in dem die Riesbahn in Richtung Nördlingen abzweigt und erreicht bei Kilometer 17,4 Jagstzell, bei Kilometer 30,4 Crailsheim.

Abbildung 3: Verlauf der Jagstbahn (Legende siehe Kapitel 9)

Lage (km)	Infrastruktur	Name
0,0	Bahnhof	Goldshöfe
1,5	Bahnübergang	(Fußgängerüberweg)
3,7	Haltepunkt	Schwabsberg
7,0	Bahnübergang	Jagststraße
7,2	Bahnübergang	K3333
7,2	Haltepunkt	Schrezheim
9,1	Bahnhof	Ellwangen
10,5	Bahnübergang	Maus
10,8	Bahnübergang	Im Jagsttal
11,8	Bahnübergang	
12,9	Bahnübergang	Schönau
15,4	Bahnübergang	Feldweg
15,8	Bahnübergang	Schweighausen
17,8	Bahnhof	Jagstzell

Tabelle 2: Infrastruktur der Jagstbahn

Die maximal erlaubten Geschwindigkeiten können dem folgenden Geschwindigkeitsband entnommen werden.

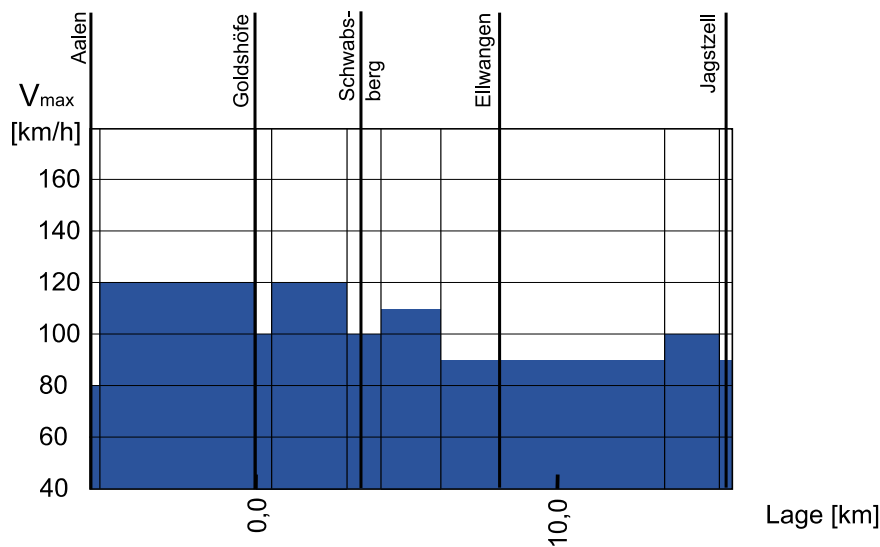


Abbildung 4: Geschwindigkeitsband Jagstbahn

2.2.3 Riesbahn

Die Kursbuchstrecke 995 Aalen - Nördlingen - Donauwörth wird als Riesbahn bezeichnet. Davon liegt der Abschnitt Aalen - Pflaumloch innerhalb der Region Ostwürttemberg. Die Bezeichnung Riesbahn leitet sich vom Nördlinger Ries her ab, in welches die Strecke hineinführt. Die Riesbahn ist elektrifiziert und mit Ausnahme des zweigleisigen Abschnittes Aalen – Goldshöhe, auf dem allerdings zusätzlich die Züge von Aalen zur Jagstbahn Goldshöhe – Crailsheim verkehren, eingleisig. Die Maximalgeschwindigkeit beträgt 120 km/h, welche fast ausschließlich zwischen Aalen und Goldshöhe gefahren werden darf. Die Kilometrierung baut auf der Zählung der Remsbahn auf und erreicht bei Kilometer 106,5 Pflaumloch, das in Bayern gelegene Nördlingen bei Kilometer 111,5.



Abbildung 5: Verlauf der Riesbahn (Legende siehe Kapitel 9)

Lage (km)	Infrastruktur	Name
72,2	Bahnhof	Aalen
74,2	Haltepunkt	Wasseralfingen
74,4	Ausweichanschlussstelle	
76,0	Haltepunkt	Hofen
77,0	Bahnübergang	Dorfstraße
77,6	Bahnübergang	
78,6	Bahnübergang	Nachbarschaftsweg
78,9	Bahnhof	Goldshöfe
79,1	Bahnübergang	Goldshöfer Straße
80,6	Bahnübergang	
82,5	Bahnübergang	Im Schwiedrich
83,4	Bahnübergang	Aalener Straße
83,9	Haltepunkt	Westhausen
84,1	Bahnübergang	Bohler Straße
84,5	Bahnübergang	Deutsch-Ordens-Straße
86,9	Bahnübergang	K3293
88,2	Bahnhof	Lauchheim
93,8	Bahnübergang	
95,9	Haltepunkt	Aufhausen
98,2	Bahnübergang	Oberes Johannisfeld
98,8	Bahnübergang	Alte Neresheimer Straße
99,2	Bahnhof	Bopfingen
99,4	Bahnübergang	L1070
102,4	Bahnübergang	Feldweg
103,2	Bahnübergang	Herrmann-Hahn-Straße
103,6	Haltepunkt	Trochtelfingen
103,7	Bahnübergang	Sieben-Brunnen-Straße
104,5	Bahnübergang	Feldweg

106,4	Bahnübergang	Bahnhofstraße
106,5	Haltepunkt	Pflaumloch

Tabelle 3: *Infrastruktur der Riesbahn*

Die Höchstgeschwindigkeiten sind im folgenden Geschwindigkeitsband, das sich auf den württembergischen Streckenabschnitt beschränkt, abzulesen.

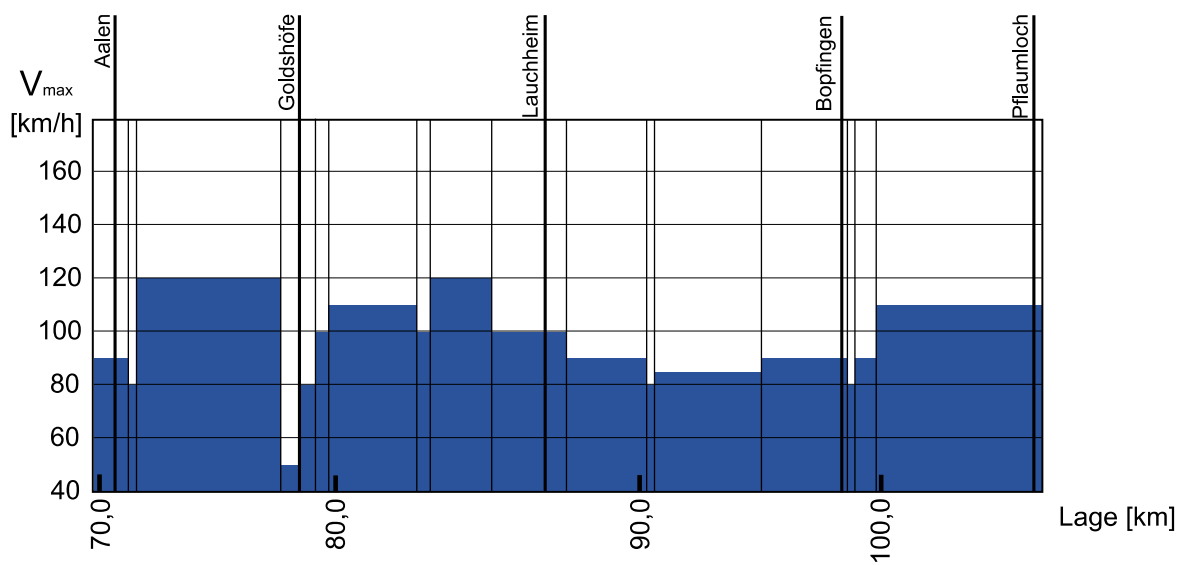
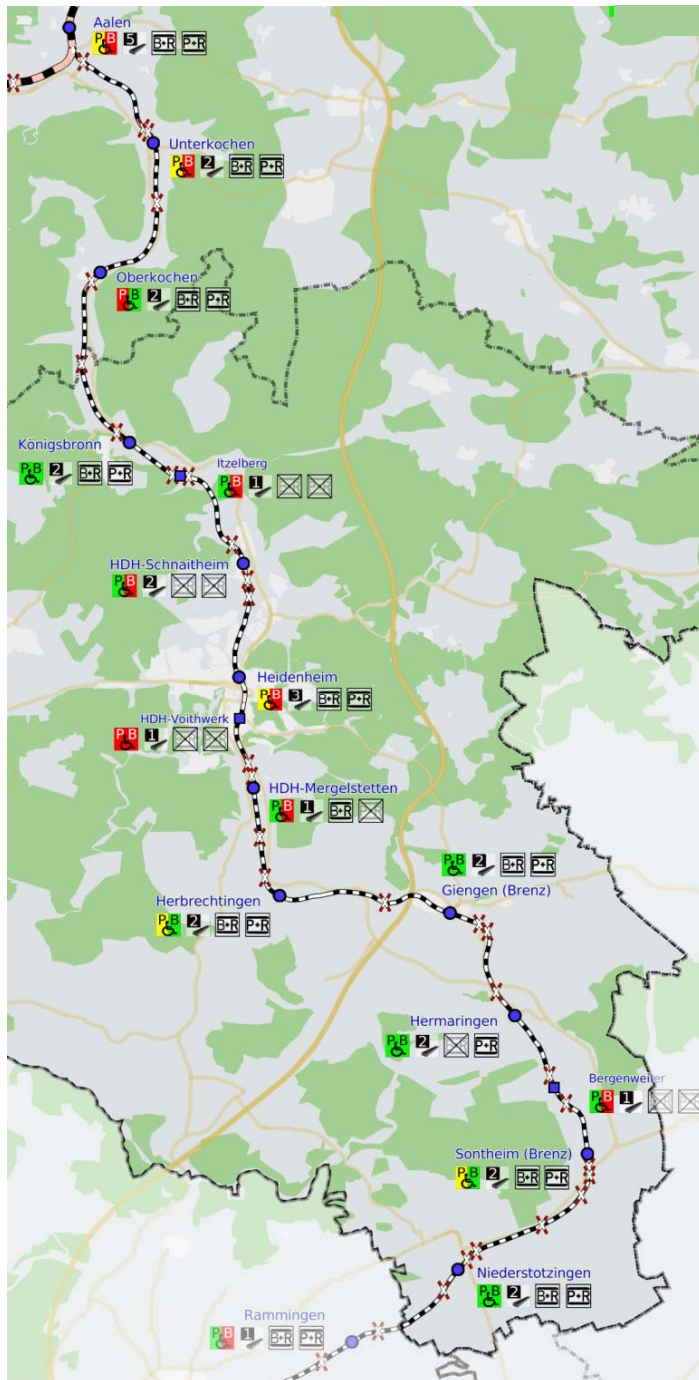


Abbildung 6: *Geschwindigkeitsband Riesbahn*

2.2.4 Brenzbahn



Die in den 60er und 70er Jahren des 19. Jahrhunderts erbaute Strecke Aalen - Heidenheim - Ulm wird Brenzbahn genannt, da sie im Abschnitt Königsbronn - Sontheim größtenteils dem Verlauf der Brenz folgt. Der Streckenabschnitt Aalen - Niederstotzingen liegt innerhalb der Region Ostwürttemberg. Die im Kursbuch als Strecke 757 zu findende Strecke ist eingleisig und nicht elektrifiziert. Die Maximalgeschwindigkeit der kurvigen Trasse wechselt von Streckenabschnitt zu Streckenabschnitt zwischen 100 bzw. 160 km/h. Die Strecke wurde zwischen den Jahren 2003 - 2007 modernisiert und für die Nutzung von Neigetechnikfahrzeugen ertüchtigt. Als bisher einzige Strecke in der Region Ostwürttemberg wird die Strecke von einem elektronischen Stellwerk aus gesteuert.

Abbildung 7: Verlauf der Brenzbahn (Legende siehe Kapitel 9)

Lage (km)	Infrastruktur	Name
0,0	Bahnhof	Aalen
0,3	Abzweig	Remsbahn

0,9	Bahnübergang	Walkstraße
3,2	Bahnübergang	
3,5	Bahnübergang	
3,5	Ausweichanschlussstelle	Palm
3,9	Bahnhof	Unterkochen
5,7	Bahnübergang	
8,4	Bahnhof	Oberkochen
8,8	Bahnübergang	
11,2	Bahnübergang	Seergartenhof
13,6	Bahnübergang	Am Bahnhof
13,9	Bahnhof	Königsbronn
14,3	Anschlussstelle	Günther + Schramm
14,7	Anschlussstelle	Elektrische Werke
14,9	Bahnübergang	Uferstraße
15,6	Haltepunkt	Itzelberg
15,6	Bahnübergang	Stürzelweg
18,2	Bahnübergang	
18,9	Bahnhof	Heidenheim-Schnaitheim
19,2	Bahnübergang	Heidenheimer Straße
19,8	Bahnübergang	Baindtstraße
22,1	Bahnhof	Heidenheim
23,4	Haltepunkt	Heidenheim-Voithwerk
23,4	Ausweichanschlussstelle	Voithwerk
24,6	Bahnübergang	Schmittenstraße
25,0	Bahnübergang	Heinenbachstraße
25,3	Bahnhof	Heidenheim-Mergelstetten
26,7	Bahnübergang	
27,8	Bahnübergang	
28,5	Bahnhof	Herbrechtingen

31,1	Ausweichanschlussstelle	Industriegebiet Vohenstein, Firmen Hartmann und Sturm
31,6	Bahnübergang	
32,9	Ausweichanschlussstelle	Bosch-Siemens-Hausgeräte GmbH
33,7	Bahnhof	Giengen an der Brenz
34,4	Bahnübergang	Hermaringer Straße
35,1	Bahnübergang	(Fußgängerüberweg)
36,5	Bahnübergang	Friedrichstraße
37,4	Bahnhof	Hermaringen
37,4	Anschlussgleis	Am Bahnhof Hermaringen
39,3	Bahnübergang	Burgberger Straße
39,7	Haltepunkt	Bergenweiler
40,2	Bahnübergang	
41,8	Bahnhof	Sontheim an der Brenz
42,1	Bahnübergang	Bergstraße
42,3	Bahnübergang	Niederstotzinger Straße
42,9	Bahnübergang	Gartenstraße
44,3	Bahnübergang	
46,3	Bahnübergang	
46,6	Bahnübergang	Günzburger Straße
46,9	Bahnhof	Niederstotzingen

Tabelle 4: Infrastruktur der Brenzbahn

Das folgende Geschwindigkeitsband stellt die Streckenhöchstgeschwindigkeit der Brenzbahn nach der Modernisierung dar. Dabei wird sowohl die Höchstgeschwindigkeit für konventionelle Fahrzeuge (blaue Balken) als auch die für Neigetechnikfahrzeuge maximal erlaubte Geschwindigkeit (blaue plus grüne Balken) dargestellt.

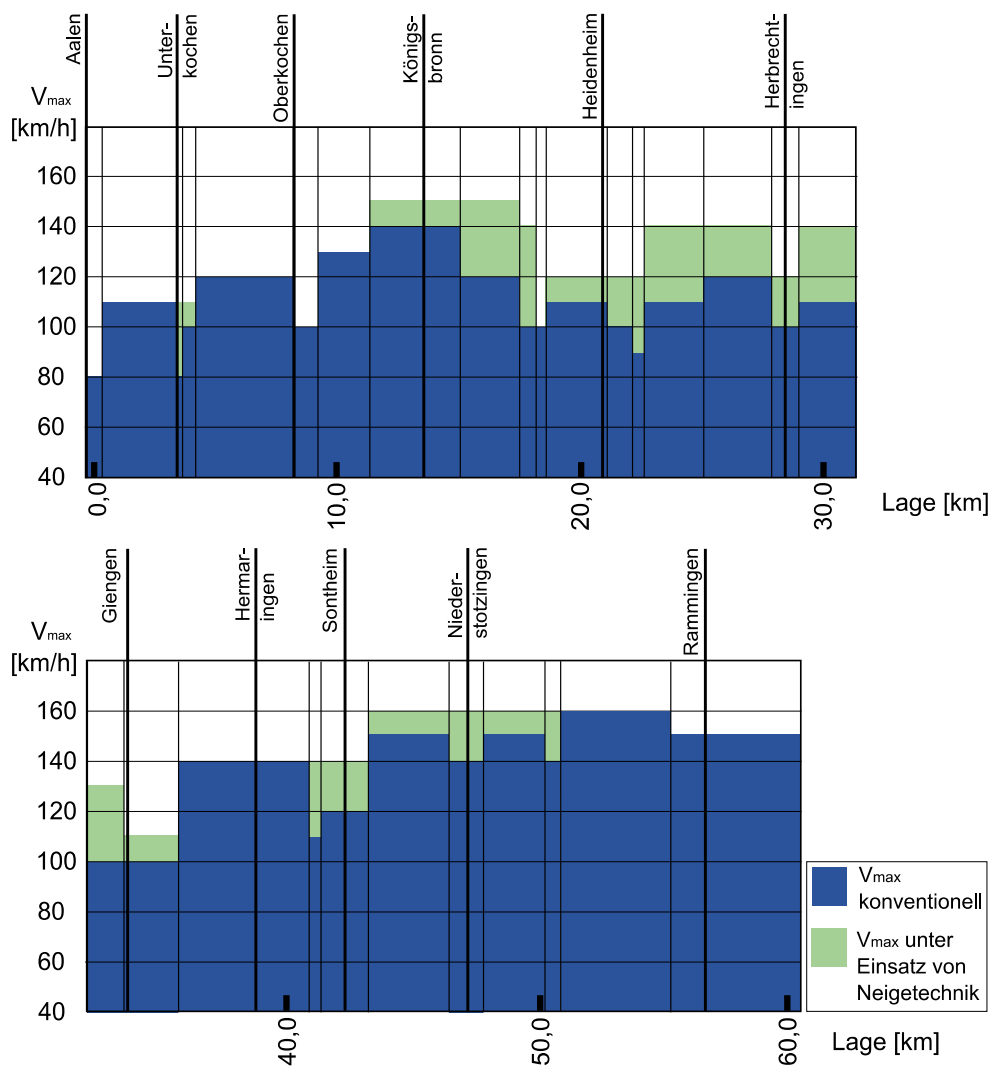


Abbildung 8: Geschwindigkeitsband Brenzbahn

2.3 Güterverkehrsinfrastruktur

Ergänzend zur vorangegangenen Übersicht der allgemeinen Streckeninfrastruktur werden nachfolgend die für den Güterverkehr relevanten Infrastrukturelemente der vier Strecken vorgestellt. Dabei handelt es sich um:

- Anschlussstellen
- Ausweichanschlussstellen
- Privatgleisanschlüssen
- Abzweigen

Lage (km)	Bezeichnung	Status	Bemerkung
Remsbahn			
45,9	Ausweichanschlussstelle	wird zurückgebaut	Nutzung als Abstellplatz durch ein Busunternehmen
46,5	Güterbahnhof	wird zurückgebaut	Rückbau des Gbfs, künftige Nutzung als "Park am Güterbahnhof" im Zuge der Bewerbung für die Landesgartenschau 2014
38,7	Ausweichanschlussstelle Firma Knecht	zurückgebaut	
66,4	Privatgleisanschluss Firma Scholz (3 Gleise)	aktiv	Regelmäßige Bedienung
Jagstbahn			
9,1	Güterbahnhof	zurückgebaut	
17,8	Güterbahnhof	teilweise rückgebaut	Zeitweise Holzverladung für Rettenmayer & Söhne
Riesbahn			
74,4	Ausweichanschlussstelle	aktiv	Regelmäßige Bedienung
Brenzbahn			
0,0	Anschlussstelle Städtisches Industriegleis	aktiv	
0,0	Anschlussstelle Firma Baustahl	ungenutzt	Zukunft hängt von künftiger Nutzung des Areals ab, dafür steht eine Nutzung als Wohn- oder Industriequartier zur Debatte. Für eine eventuelle industrielle Nutzung wird das Gleis momentan konserviert
0,0	Anschlussstelle Firma Keßler	gekündigt	
3,5	Ausweichanschlussstelle Firma Palm	aktiv	Regelmäßige Bedienung
14,3	Anschlussstelle Günther + Schramm	zurückgebaut	
14,7	Anschlussstelle E-Werke	zurückgebaut	Ehemalige Nutzung durch EnBW

22,1	Privatgleisanschluss Stadt Heidenheim	wird zurückgebaut	
23,4	Ausweichanschlussstelle Voithwerk	aktiv	Bedienung bei Bedarf
25,3	Privatgleisanschluss Firma Schwenk (4 Gleise)	aktiv	Bedienung bei Bedarf
31,1	Ausweichanschlussstelle Vohenstein, Firmen Hartmann und Sturm	aktiv	Regelmäßige Bedienung
32,9	Ausweichanschlussstelle Firma Bosch-Siemens-Hausgeräte GmbH (2 Gleise)	aktiv	Regelmäßige Bedienung
37,4	Anschlussstelle Firma Omya	aktiv	Regelmäßige Bedienung
47,5	Anschlussstelle Umspannwerk	zurückgebaut	Ehemalige Nutzung durch EnBW

Tabelle 5: Infrastruktur Güterverkehr (alle Strecken)

2.4 Stellwerke und Stellwerkstechnik

Außer der seit der zwischen 2003 und 2007 erfolgten Modernisierung mit einem modernen elektronischen Stellwerk ausgerüsteten Brenzbahn werden die übrigen Strecken noch mit elektromechanischen Stellwerken gesteuert. Elektronische Stellwerke sind Stellwerken älterer Bauart u. a. hinsichtlich einer deutlich kürzeren Fahrstraßenbildezeit und eines höheren Sicherheitsniveaus überlegen. Organisatorisch sind die vier Strecken der Betriebszentrale Karlsruhe der DB Netz AG zugeordnet, das elektronische Stellwerk der Brenzbahn wird von Heidenheim ferngesteuert, während die Stellwerke der anderen Strecken vor Ort bedient werden.

2.5 Streckenkapazität

Die Deutsche Bahn AG benutzt interne Kennziffern der Kapazitätsauslastung von Bahnstrecken, welche in vier Auslastungsbereiche unterteilt sind:

- bis zu 25 % Auslastung
- 25 - 50 % Auslastung

- 50 - 75 % Auslastung
- über 75 % Auslastung

Die in Ostwürttemberg gelegenen Strecken werden von der DB folgendermaßen eingestuft:

Lage	Traktionsart	Vmax bis zu [km/h]	Kapazität lt. DB
Remsbahn			
Aalen - Essingen	Oberleitung	130	0 - 25
Essingen - Böbingen	Oberleitung	110	0 - 25
Böbingen - Schwäbisch Gmünd	Oberleitung	130	0 - 25
Schwäbisch Gmünd - Lorch	Oberleitung	120	0 - 25
Lorch - Waldhausen	Oberleitung	140	50 - 75
Jagstbahn			
Aalen - Jagstzell	Oberleitung	120	25 - 50
Riesbahn			
Aalen - Goldshöfe	Oberleitung	120	0 - 25
Goldshöfe - Lauchheim	Oberleitung	120	25 - 50
Lauchheim - Bopfingen	Oberleitung	90	25 - 50
Bopfingen - Pflaumloch	Oberleitung	110	25 - 50
Brenzbahn			
Aalen - Oberkochen	nicht elektrifiziert	120	50 - 75
Oberkochen - Itzelberg	nicht elektrifiziert	140	50 - 75
Itzelberg - Heidenheim	nicht elektrifiziert	120	50 - 75
Heidenheim - Herbrechtingen	nicht elektrifiziert	120	50 - 75
Herbrechtingen - Langenau	nicht elektrifiziert	160	50 - 75

Tabelle 6: Streckenkapazitäten laut DB AG

Die Einstufung der Deutschen Bahn hinsichtlich der Kapazitäten der ostwürttembergischen Schienenstrecken ist weitgehend nachvollziehbar. Allerdings fällt auf der Remsbahn der Streckenabschnitt Lorch – Waldhausen mit deutlich höherer Auslastung auf. Hier kann bei Bedarf

geprüft werden, ob diese Information noch aktuell ist, da der in diesem Bereich vorhandene Gleisanschluss der Firma Knecht rückgebaut wurde. Insgesamt liegt die Auslastung der Remsbahn unter der der anderen Strecken, da sie zweigleisig ausgebaut ist. Die Brenzbahn ist die Strecke mit der am höchsten ausgeschöpften Kapazität. Dies deutet schon der Fahrplan an, in dem Züge derselben Zuggattung und derselben Unterwegshalte eine um bis zu 7 Minuten differierende Fahrzeit aufweisen.

Die höchste Kapazitätsauslastung ergibt sich auch aus den Neigetechnik-bedingten unterschiedlichen Geschwindigkeitsniveaus. Der schnelle Neigetechnikzug beschränkt die langsamen Regionalbahnen in ihren Fahrplanlagen und erfordert in der Regel die Nutzung anderer Überholungs- oder Begegnungsabschnitte.

Die Problematik eingleisiger Strecken liegt generell bei den erforderlichen Zugkreuzungen. Die Kreuzungen sind meist nicht dort möglich, wo sich zwei Züge mit optimaler Fahrzeit begegnen würden, da bei der Fahrplangestaltung sowohl verfügbare Infrastruktur als auch weitere Zugkreuzungen berücksichtigt werden müssen. Die Tatsache, dass z. B. auf der Brenzbahn ein einzelner Zug auf dem Weg von Ulm nach Aalen oder zurück schon bis zu fünf entgegenkommende Züge kreuzen muss, welche wiederum jeweils bis zu fünf Kreuzungen haben, deutet an, welche Auswirkungen schon eine geänderte Zugkreuzung haben kann. Die Streckenkapazität ist jeweils durch die Anzahl und Ort der Kreuzungsmöglichkeiten beschränkt, besonders deutlich wird dies am Beispiel der Riesbahn, wo nur wenige Kreuzungsmöglichkeiten zur Verfügung stehen. Auf diese Problematik wird im Kapitel 6 detailliert eingegangen.

3 Bahnhöfe und Haltepunkte

3.1 Remsbahn

3.1.1 Waldhausen (bei Schorndorf)

3.1.1.1 Allgemeiner Eindruck

Die Treppeneinhausung ist verglast, allerdings fehlen alle Scheiben. Der Vorplatz ist ansprechend gestaltet, eine Pflege der Station aber nicht erkennbar. Die dem Haltepunkt zugeordnete Bushaltestelle ist ca. 200 m vom Haltepunkt entfernt und wird nur von wenigen Fahrten bedient.



3.1.1.2 Bahnsteige

Bahnsteigtyp	Ausführung	Länge	Breite	Höhe ü. SOK
Außenbahnsteig 1	Knochensteine	280 m	3 m	77 cm
Außenbahnsteig 2	Knochensteine	280 m	3 m	77 cm

Die beiden Außenbahnsteige sind über eine Unterführung mit einem Treppenaufgang je Bahnsteig verbunden. Die Treppen sind jeweils 4 m breit (inklusive einer 1,20 m breiten Auffahrhilfe mit breiten Fahrbahnen), Rampen oder Aufzüge stehen nicht zur Verfügung.



3.1.1.3 Haltestellenausstattung

Ausstattung	Vorhanden	Erläuterung
Serviceeinrichtungen		
Beleuchtung	ja	
Uhr	ja	
Sitzgelegenheit	ja	nur wenige Sitzplätze
Wetterschutz	ja	
Fahrgastinformation		
Statisch	ja	Fahrplanaushang an einem Bahnsteig
Dynamisch	nein	
Fahrkartenverkauf		
Schalter	nein	
Automat	ja	ein Automat
Abstellflächen		
Kfz-Parkplätze	ja	ca. 50 Stellplätze (teilweise geschottert, nicht alle direkt am Haltepunkt)
Fahrradabstellplätze	ja	12 überdachte Plätze, nur bodennahe Befestigung

3.1.1.4 Barrierefreiheit

Die Bahnsteige sind vom allgemeinen Straßenraum barrierefrei über Rampen zu erreichen, es besteht aber keine Möglichkeit zum barrierefreien Bahnsteigwechsel. Durch die Bahnsteighöhe ist bei entsprechenden Fahrzeugen ein barrierefreier Fahrzeugzugang vom Bahnsteig aus möglich. Die 200 m vom Haltepunkt entfernte Bushaltestelle ist vom südlichen Bahnsteig barrierefrei zu erreichen.

3.1.2 Lorch (Württemberg)

3.1.2.1 Allgemeiner Eindruck

Der Bahnhof ist mit Personal besetzt und macht einen äußerst gepflegten Eindruck. Es ist eine sehr saubere, behindertengerechte Toilettenanlage vorhanden. Ein Busbahnhof mit vier Bussteigen befindet sich auf dem Bahnhofsvorplatz, die Bussteige sowie die Verbindung zum Bahnhofsgebäude sind überdacht.



3.1.2.2 Bahnsteige

Bahnsteigtyp	Ausführung	Länge	Breite	Höhe ü. SOK
Hausbahnsteig 1	asphaltiert	280 m	3 m	77 cm
Außenbahnsteig 2	asphaltiert	280 m	3 m	77 cm

Die beiden Außenbahnsteige sind über eine Unterführung mit einem Treppenaufgang je Bahnsteig verbunden. Die Treppen sind jeweils 3 m breit, zusätzlich ist eine ebenfalls 3 m breite Rampe vorhanden. Aufzüge stehen nicht zur Verfügung.



3.1.2.3 Haltestellenausstattung

Ausstattung	Vorhanden	Erläuterung
Serviceeinrichtungen		
Beleuchtung	ja	
Uhr	ja	
Sitzgelegenheit	ja	
Wetterschutz	ja	
Fahrgastinformation		
Statisch	ja	An jedem Bahnsteig vorhanden
Dynamisch	nein	
Fahrkartenverkauf		
Schalter	ja	
Automat	ja	Ein Automat je Bahnsteig
Abstellflächen		
Kfz-Parkplätze	ja	306 Stellplätze, davon 225 Stellplätze nördlich und 81 Stellplätze südlich des Bahnhofs
Fahrradabstellplätze	ja	42 überdachte Fahrradständer

3.1.2.4 Barrierefreiheit

Die Bahnsteige sind vom allgemeinen Straßenraum barrierefrei über Rampen zu erreichen, ein barrierefreier Bahnsteigwechsel ist möglich. Durch die Bahnsteighöhe ist bei entsprechenden Fahrzeugen ein barrierefreier Fahrzeugzugang vom Bahnsteig aus möglich. Der Busbahnhof ist ebenfalls barrierefrei erreichbar.

3.1.3 Schwäbisch Gmünd

3.1.3.1 Allgemeiner Eindruck

Der Bahnhof ist mit Personal besetzt und es sind einige Einkaufsmöglichkeiten vorhanden. Es sind drei Gleise mit Bahnsteigzugang für den Personenverkehr nutzbar, weitere Gleise ohne Bahnsteige sind erheblich bewachsen. Der große zentrale Busbahnhof liegt ca. 100 m vom Empfangsgebäude entfernt.



3.1.3.2 Bahnsteige

Bahnsteigtyp	Ausführung	Länge	Breite	Höhe ü. SOK
Hausbahnsteig 1	asphaltiert	400 m	5 m	36 cm
Mittelbahnsteig 2/3	asphaltiert	325 m	8 m	36 cm

Der Mittelbahnsteig ist mit dem Hausbahnsteig über eine Unterführung mit einem Treppenaufgang je Bahnsteig verbunden. Die Treppen sind jeweils 2,50 m breit, mit Gepäckband, aber ohne Auffahrhilfe ausgestattet. Eine Rampe ist nicht vorhanden, Aufzüge stehen ebenfalls nicht zur Verfügung.



3.1.3.3 Haltestellenausstattung

Ausstattung	Vorhanden	Erläuterung
Serviceeinrichtungen		
Beleuchtung	ja	
Uhr	ja	
Sitzgelegenheit	ja	
Wetterschutz	ja	
Fahrgastinformation		
Statisch	ja	
Dynamisch	nein	
Fahrkartenverkauf		
Schalter	ja	Reisezentrum
Automat	ja	
Abstellflächen		
Kfz-Parkplätze	ja	
Fahrradabstellplätze	ja	Mit abschließbaren Fahrradboxen

3.1.3.4 Barrierefreiheit

Der Außenbahnsteig ist vom allgemeinen Straßenraum barrierefrei zu erreichen, ein barrierefreier Bahnsteigwechsel ist durch einen begleiteten Übergang am westlichen Bahnsteigende möglich. Durch die geringe Bahnsteighöhe ist ein barrierefreier Fahrzeugzugang nicht möglich. Der Busbahnhof ist vom Außenbahnsteig und vom Straßenraum barrierefrei erreichbar.

3.1.4 Hussenhofen

3.1.4.1 Allgemeiner Eindruck

Der ehemalige Haltepunkt Hussenhofen existiert nicht mehr, er lag an einer gut erreichbaren Stelle in der Mitte der Siedlung. Die Bahnsteige sowie ihre Anbindung an den öffentlichen Verkehrsraum sind nicht mehr vorhanden, eine Haltestellenausstattung existiert demnach ebenfalls nicht mehr. Eine vorhandene Unterführung mit Rampe würde bei einer Wiedereinrichtung des Haltepunktes einen barrierefreien Seitenwechsel ermöglichen.



3.1.5 Böbingen (Rems)

3.1.5.1 Allgemeiner Eindruck

Der Bahnhof ist mit einer Agentur ausgestattet und teilbesetzt. Es wird praktisch nur der Mittelbahnsteig genutzt, der Außenbahnsteig kommt nur für einen Zug pro Tag in Richtung Stuttgart zum Einsatz. Eine Bushaltestelle liegt direkt vor dem Bahnhofsgebäude.



3.1.5.2 Bahnsteige

Bahnsteigtyp	Ausführung	Länge	Breite	Höhe ü. SOK
Hausbahnsteig 1	asphaltiert	150 m	4 m	36 cm
Mittelbahnsteig 2/3	asphaltiert	285 m	7 m	36 cm

Der Mittelbahnsteig ist mit dem Hausbahnsteig über eine Unterführung mit einem Treppenaufgang je Bahnsteig verbunden. Die Treppe zum Mittelbahnsteig ist sehr steil. Beide Treppen sind jeweils 2,50 m breit und mit einer schmalen, ca. einen Meter breiten Auffahrhilfe ausgestattet. Rampe und Aufzüge stehen nicht zur Verfügung.



3.1.5.3 Haltestellenausstattung

Ausstattung	Vorhanden	Erläuterung
Serviceeinrichtungen		
Beleuchtung	ja	
Uhr	ja	
Sitzgelegenheit	ja	
Wetterschutz	ja	
Fahrgastinformation		
Statisch	ja	
Dynamisch	nein	
Fahrkartenverkauf		
Schalter	ja	Agentur
Automat	ja	
Abstellflächen		
Kfz-Parkplätze	ja	Großzügige P+R Anlage
Fahrradabstellplätze	ja	

3.1.5.4 Barrierefreiheit

Der Außenbahnsteig ist vom allgemeinen Straßenraum barrierefrei zu erreichen, ein barrierefreier Bahnsteigwechsel ist nicht möglich. Durch die geringe Bahnsteighöhe ist ein barrierefreier Fahrzeugzugang ebenfalls nicht möglich.

3.1.6 Mögglingen

3.1.6.1 Allgemeiner Eindruck

Die Anlage ist sehr großzügig und gepflegt, nur einige Glasscheiben am Bahnsteig Richtung Stuttgart fehlen. Eine Bushaltestelle liegt in ca. 200 m Entfernung nahe der P+R Anlage am Bahnsteigende Richtung Schwäbisch Gmünd.



3.1.6.2 Bahnsteige

Bahnsteigtyp	Ausführung	Länge	Breite	Höhe ü. SOK
Außenbahnsteig	asphaltiert	270 m	4 m	36 cm
Außenbahnsteig	asphaltiert	270 m	4 m	36 cm

Die beiden Außenbahnsteige sind über eine Unterführung mit einem Treppenaufgang je Bahnsteig verbunden. Beide Treppen sind sehr steil, jeweils 2,50 m breit und mit einer schmalen, ca. einen Meter breiten Auffahrhilfe ausgestattet. Rampe und Aufzüge stehen nicht zur Verfügung.



3.1.6.3 Haltestellenausstattung

Ausstattung	Vorhanden	Erläuterung
Serviceeinrichtungen		
Beleuchtung	ja	
Uhr	ja	
Sitzgelegenheit	ja	
Wetterschutz	ja	
Fahrgastinformation		
Statisch	ja	
Dynamisch	nein	
Fahrkartenverkauf		
Schalter	nein	
Automat	ja	
Abstellflächen		
Kfz-Parkplätze	ja	P+R Anlage am Bahnsteigende (150 Stellplätze), weitere 8 P+R Stellplätze sowie 3 Kurzzeitparkplätze am Bahnhofsvorplatz.
Fahrradabstellplätze	ja	

3.1.6.4 Barrierefreiheit

Nur der Bahnsteig Richtung Aalen ist vom allgemeinen Straßenraum barrierefrei zu erreichen, ein barrierefreier Bahnsteigwechsel ist jedoch nicht möglich. Durch die geringe Bahnsteighöhe ist ein barrierefreier Fahrzeugzugang ebenfalls nicht möglich.

3.1.7 Essingen (b. Aalen)

3.1.7.1 Allgemeiner Eindruck

Das Bahnhofsgebäude des noch bis vor einigen Jahren im Personenverkehr bedienten Bahnhofs Essingen macht einen gut erhaltenen Eindruck. Der Bewuchs am Mittelbahnsteig ist so stark, dass kaum mehr etwas vom Bahnsteig zu erkennen ist. Am Bahnhof erfolgen im Personenverkehr keine planmäßigen Zughalte mehr. Der Außenbahnsteig wäre barrierefrei von der Straße aus zu erreichen, die geringe Bahnsteighöhe würde keinen barrierefreien Einstieg in den Zug ermöglichen.



3.1.8 Aalen

3.1.8.1 Allgemeiner Eindruck

Das Bahnhofsgebäude und der Vorplatz machen einen sehr gepflegten Eindruck. Die Bepflanzung auf dem Vorplatz und Bahnsteig 1 verleiht dem Bahnhof eine lebendige, einladende Atmosphäre. Der Bahnhof besitzt ein Fahrradparkhaus, Reisezentrum, WC, Schließfächer, Kiosk, Bäcker und diverse Gastronomie. Der Busbahnhof befindet sich in zentraler Lage am Bahnhofsvorplatz.



3.1.8.2 Bahnsteige

Bahnsteigtyp	Ausführung	Länge	Breite	Höhe ü. SOK
Hausbahnsteig 1	asphaltiert	270 m	4 m	34 cm
Mittelbahnsteig 2/3	asphaltiert	240 m	8,7 m	34 cm
Mittelbahnsteig 4/5	asphaltiert	240 m	8 m	34 cm

Die Bahnsteige sind über eine Unterführung mit zwei Treppenaufgängen je Bahnsteig verbunden. Die Treppen sind 2,7 m (Bahnsteig 1), 2,3 m (Bahnsteig 2/3) bzw. 2,1 m (Bahnsteig (4/5))

breit. Je eine Treppe pro Bahnsteig ist mit einem Gepäckband ausgestattet. Auffahrhilfen, Rampen und Aufzüge stehen nicht zur Verfügung.



3.1.8.3 Haltestellenausstattung

Ausstattung	Vorhanden	Erläuterung
Serviceeinrichtungen		
Beleuchtung	ja	
Uhr	ja	
Sitzgelegenheit	ja	
Wetterschutz	ja	
Fahrgastinformation		
Statisch	ja	
Dynamisch	ja	
Fahrkartenverkauf		
Schalter	ja	Reisezentrum
Automat	ja	4
Abstellflächen		
Kfz-Parkplätze	ja	
Fahrradabstellplätze	ja	Fahrradparkhaus

3.1.8.4 Barrierefreiheit

Der Zugang zum Bahnsteig 1 ist vom allgemeinen Straßenraum aus barrierefrei möglich. Die anderen Bahnsteige können über einen personalbegleiteten Übergang am Bahnsteigende bar-

rierefrei erreicht werden. Durch die niedrige Bahnsteighöhe ist ein barrierefreier Fahrzeugzugang von keinem Bahnsteige aus möglich.



3.2 Obere Jagstbahn

3.2.1 Goldshöfe (Jagstbahn)

3.2.1.1 Allgemeiner Eindruck

Der weit entfernt von der Siedlung gelegene Trennungsbahnhof macht einen sehr idyllischen, aber teilweise etwas heruntergekommenen Eindruck. Es handelt sich um einen mit Personal besetzten Bahnhof, der dem Anschein nach nur sehr wenig örtliches Verkehrsaufkommen besitzt und vor allem zum Umsteigen genutzt wird. Der Bahnhof ist durch einen zur Jagstbahn und einen zur Riesbahn gehörenden Bereich gekennzeichnet. Der Riesbahnbereich wird in Kapitel 3.3.3 beschrieben.



3.2.1.2 Bahnsteige

Bahnsteigtyp	Ausführung	Länge	Breite	Höhe ü. SOK
Hausbahnsteig	asphaltiert	150 m	3,5 m	30 cm
Mittelbahnsteig	asphaltiert	125 m	2,5 m	22 cm

Die beiden Bahnsteige sind über eine begleitete Übergangsmöglichkeit miteinander verbunden.



3.2.1.3 Haltestellenausstattung

Ausstattung	Vorhanden	Erläuterung
Serviceeinrichtungen		
Beleuchtung	ja	
Uhr	ja	
Sitzgelegenheit	ja	
Wetterschutz	ja	
Fahrgastinformation		
Statisch	ja	
Dynamisch	nein	
Fahrkartenverkauf		
Schalter	nein	
Automat	ja	
Abstellflächen		
Kfz-Parkplätze	ja	
Fahrradabstellplätze	ja	

3.2.1.4 Barrierefreiheit

Der Bahnhof ist vom allgemeinen Straßenraum barrierefrei zu erreichen, ein barrierefreier Bahnsteigwechsel ist ebenfalls möglich. Durch die geringe Bahnsteighöhe ist ein barrierefreier Fahrzeugzugang aber nicht möglich



3.2.2 Schwabsberg

3.2.2.1 Allgemeiner Eindruck

Der Haltepunkt macht insgesamt einen ordentlichen Eindruck, das bewohnte Gebäude wirkt gepflegt.



3.2.2.2 Bahnsteige

Bahnsteigtyp	Ausführung	Länge	Breite	Höhe ü. SOK
Hausbahnsteig 1	asphaltiert	120 m	3 m	26 cm

Der Zugang zum Bahnhof liegt an einer Nebenstraße innerhalb der Ortschaft, ein direkter Zugang von der Straße ist möglich.

3.2.2.3 Haltestellenausstattung

Ausstattung	Vorhanden	Erläuterung
Serviceeinrichtungen		
Beleuchtung	ja	
Uhr	ja	
Sitzgelegenheit	ja	
Wetterschutz	ja	
Fahrgastinformation		
Statisch	ja	
Dynamisch	nein	
Fahrkartenverkauf		
Schalter	nein	
Automat	ja	
Abstellflächen		
Kfz-Parkplätze	nein	
Fahrradabstellplätze	nein	

3.2.2.4 Barrierefreiheit

Der Bahnsteig ist vom allgemeinen Straßenraum barrierefrei zu erreichen. Durch die niedrige Bahnsteighöhe ist ein barrierefreier Fahrzeugzugang nicht möglich. Durch die Lage des Haltepunktes in einer Kurve entsteht zudem ein ca. 30 cm breiter Spalt zwischen Wagen und Bahnsteig.

3.2.3 Schrezheim

3.2.3.1 Allgemeiner Eindruck

Der Haltepunkt macht einen ordentlichen Eindruck. Die Fahrgäste stellen ihre Fahrräder unkonventionell an der äußeren Bahnsteigseite ab, da ein adäquater Fahrradabstellplatz nicht vorhanden ist.



3.2.3.2 Bahnsteige

Bahnsteigtyp	Ausführung	Länge	Breite	Höhe ü. SOK
Außenbahnsteig 1	asphaltiert	155 m	1,2 m	26 cm

Von den 155 m Bahnsteiglänge bestehen ca. 70 m zum Teil aus einer Grasfläche.



3.2.3.3 Haltestellenausstattung

Ausstattung	Vorhanden	Erläuterung
Serviceeinrichtungen		
Beleuchtung	ja	
Uhr	ja	
Sitzgelegenheit	ja	
Wetterschutz	ja	
Fahrgastinformation		
Statisch	nein	zerstört
Dynamisch	nein	
Fahrkartenverkauf		
Schalter	nein	
Automat	ja	
Abstellflächen		
Kfz-Parkplätze	nein	
Fahrradabstellplätze	nein	

3.2.3.4 Barrierefreiheit

Der Bahnsteig kann barrierefrei vom Straßenraum erreicht werden. Die geringe Bahnsteighöhe macht einen barrierefreien Fahrzeugzugang unmöglich.

3.2.4 Ellwangen

3.2.4.1 Allgemeiner Eindruck

Von der Straßenseite aus macht der Bahnhof einen ordentlichen Eindruck, an den Bahnsteigen ist leichter Bewuchs festzustellen. Einige Einkaufsmöglichkeiten, u. a. Zeitschriftenhandlung und Bäckerei, sind vorhanden.



3.2.4.2 Bahnsteige

Bahnsteigtyp	Ausführung	Länge	Breite	Höhe ü. SOK
Hausbahnsteig 1	asphaltiert	400 m	4 m	26 cm
Mittelbahnsteig 1/2	asphaltiert	240 m	2,5 m	36 cm
Mittelbahnsteig 2/3	asphaltiert	120 m	2 m	26 cm

Die Mittelbahnsteige sind durch personalgeregelten Zugang zu erreichen. Unterführung und Aufzüge sind nicht vorhanden.



3.2.4.3 Haltestellenausstattung

Ausstattung	Vorhanden	Erläuterung
Serviceeinrichtungen		
Beleuchtung	ja	
Uhr	ja	
Sitzgelegenheit	ja	
Wetterschutz	ja	
Fahrgastinformation		
Statisch	ja	
Dynamisch	nein	
Fahrkartenverkauf		
Schalter	ja	Service-Point
Automat	ja	
Abstellflächen		
Kfz-Parkplätze	ja	
Fahrradabstellplätze	nein	

3.2.4.4 Barrierefreiheit

Hausbahnsteig und Mittelbahnsteige sind vom allgemeinen Straßenraum barrierefrei zu erreichen, ein barrierefreier Bahnsteigwechsel ist möglich. Wegen der geringen Bahnsteighöhe ist ein barrierefreier Fahrzeugzugang aber nicht möglich.

3.2.5 Jagstzell

3.2.5.1 Allgemeiner Eindruck

Am schmalen Zwischenbahnsteig fällt die fehlende Beleuchtung auf. Insgesamt halten an ihm 23 Züge, 7 am Hausbahnsteig.



3.2.5.2 Bahnsteige

Bahnsteigtyp	Ausführung	Länge	Breite	Höhe ü. SOK
Hausbahnsteig 1	asphaltiert / bewachsen	140 m	3 m	25 cm
Mittelbahnsteig 1/2	asphaltiert	100 m	3 m	25 cm

Der Mittelbahnsteig ist mit personalgeregeltem Zugang zu erreichen. Unterführung und Aufzug sind nicht vorhanden. 75 der 140 Meter des Hausbahnsteigs sind mit Gras bewachsen.



3.2.5.3 Haltestellenausstattung

Ausstattung	Vorhanden	Erläuterung
Serviceeinrichtungen		
Beleuchtung	ja	spärlich
Uhr	ja	
Sitzgelegenheit	ja	
Wetterschutz	ja	
Fahrgastinformation		
Statisch	ja	
Dynamisch	nein	
Fahrkartenverkauf		
Schalter	ja	
Automat	ja	
Abstellflächen		
Kfz-Parkplätze	ja	Sehr wenige Stellplätze
Fahrradabstellplätze	nein	

3.2.5.4 Barrierefreiheit

Hausbahnsteig und Mittelbahnsteig sind vom allgemeinen Straßenraum barrierefrei zu erreichen, ein barrierefreier Bahnsteigwechsel ist möglich. Wegen der geringen Bahnsteighöhe ist ein barrierefreier Fahrzeugzugang aber nicht möglich.



3.3 Riesbahn

3.3.1 Wasseralfingen

3.3.1.1 Allgemeiner Eindruck

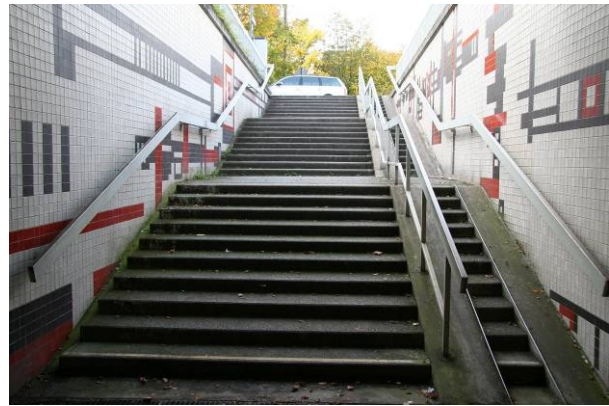
Das ungenutzte Bahnhofsgebäude macht einen trostlosen und heruntergekommenen Eindruck. Die Glasscheiben der Telefonsäule auf dem Bahnhofsvorplatz sind zerstört. Der einzige Fahrkartenautomat ist schwer auffindbar an der Grundstücksgrenze aufgestellt.



3.3.1.2 Bahnsteige

Bahnsteigtyp	Ausführung	Länge	Breite	Höhe ü. SOK
Hausbahnsteig 1	Knochensteine	110 m	3 m	40 cm
Außenbahnsteig 2	Knochensteine	123 m	3 m	40 cm

Die beiden Bahnsteige sind über eine Unterführung mit einem Treppenaufgang je Bahnsteigseite verbunden. Die Treppen sind jeweils 2,20 m breit, eine 1,20 m breiten Auffahrhilfe steht nur zum Unterqueren beider Gleise zur Verfügung, jedoch nicht zum Erreichen des Außenbahnsteigs von Gleis 2. Rampen oder Aufzüge stehen nicht zur Verfügung.



3.3.1.3 Haltestellenausstattung

Ausstattung	Vorhanden	Erläuterung
Serviceeinrichtungen		
Beleuchtung	ja	
Uhr	ja	
Sitzgelegenheit	ja	
Wetterschutz	ja	
Fahrgastinformation		
Statisch	ja	
Dynamisch	nein	
Fahrkartenverkauf		
Schalter	nein	
Automat	ja	Nur am Bahnsteig 1
Abstellflächen		
Kfz-Parkplätze	ja	Ca. 30 Stellplätze
Fahrradabstellplätze	ja	überdacht

3.3.1.4 Barrierefreiheit

Die Bahnsteige sind vom allgemeinen Straßenraum jeweils barrierefrei zu erreichen. Bei Bahnsteig 2 ist dies nur deswegen möglich, da ein Stück vom Holzzaun entfernt wurde – die Reste liegen noch sichtbar am Bahnsteig. Dadurch entsteht eine sehr unübersichtliche und gefährliche Stelle, da die Hecke ein Erkennen eines Fußgängers bzw. Autos erst im letzten Moment zu-

lässt. Wegen der Bahnsteighöhe ist ein barrierefreier Fahrzeugzugang vom Bahnsteig aus nicht möglich.



3.3.2 Hofen (b. Aalen)

3.3.2.1 Allgemeiner Eindruck

Die Bahnsteige des Haltepunktes sind sauber, aber am Wetterschutz sind erhebliche Graffiti-„Verzierungen“ sichtbar. Auffallend sind die fehlenden PKW- und Fahrradabstellmöglichkeiten sowie die schwierige Erreichbarkeit mit dem PKW.



3.3.2.2 Bahnsteige

Bahnsteigtyp	Ausführung	Länge	Breite	Höhe ü. SOK
Außenbahnsteig 1	asphaltiert	130 m	2,30 m	25 cm
Außenbahnsteig 2	asphaltiert	150 m	2,30 m	25-35 cm

Die beiden Bahnsteige sind nicht mit Treppe und Unterführung verbunden. Ein Bahnsteigwechsel ist lediglich durch eine ca. 80 m entfernte Fußgängerunterführung möglich. Dabei ist der Zugang zu Gleis 2 über eine Rampe möglich, zu Gleis 1 mit einer Treppe.



3.3.2.3 Haltestellenausstattung

Ausstattung	Vorhanden	Erläuterung
Serviceeinrichtungen		
Beleuchtung	ja	
Uhr	nein	
Sitzgelegenheit	ja	
Wetterschutz	ja	
Fahrgastinformation		
Statisch	ja	
Dynamisch	nein	
Fahrkartenverkauf		
Schalter	nein	
Automat	ja	Nur Gleis 1
Abstellflächen		
Kfz-Parkplätze	nein	
Fahrradabstellplätze	nein	

3.3.2.4 Barrierefreiheit

Die Bahnsteige sind vom allgemeinen Straßenraum barrierefrei zu erreichen, es besteht aber keine Möglichkeit zum barrierefreien Bahnsteigwechsel. Durch die niedrige Bahnsteighöhe ist kein barrierefreier Fahrzeugzugang vom Bahnsteig aus möglich.



3.3.3 Goldshöfe (Riesbahn)

3.3.3.1 Allgemeiner Eindruck

Der weit entfernt von der Siedlung gelegene Trennungsbahnhof macht einen sehr idyllischen, aber auch etwas heruntergekommenen Eindruck. Es handelt sich um einen besetzten Bahnhof, der dem Anschein nach nur sehr wenig örtliches Verkehrsaufkommen hat und vor allem zum Umsteigen genutzt wird. Der Bahnhof ist durch einen zur Jagstbahn und einen zur Riesbahn gehörenden Bereich gekennzeichnet. Der Jagstbahnbereich wird in Kapitel 3.2.1 beschrieben.



3.3.3.2 Bahnsteige

Bahnsteigtyp	Ausführung	Länge	Breite	Höhe ü. SOK
Hausbahnsteig - gesperrt	asphaltiert			
Mittelbahnsteig	asphaltiert	144 m	1,7 m	30 cm

Die beiden Bahnsteige sind über eine begleitete Übergangsmöglichkeit miteinander verbunden.



3.3.3.3 Haltestellenausstattung

Ausstattung	Vorhanden	Erläuterung
Serviceeinrichtungen		
Beleuchtung	ja	
Uhr	ja	
Sitzgelegenheit	ja	
Wetterschutz	ja	
Fahrgastinformation		
Statisch	ja	
Dynamisch	nein	
Fahrkartenverkauf		
Schalter	nein	
Automat	ja	
Abstellflächen		
Kfz-Parkplätze	ja	
Fahrradabstellplätze	ja	

3.3.3.4 Barrierefreiheit

Der Bahnhof ist vom allgemeinen Straßenraum barrierefrei zu erreichen, ein barrierefreier Bahnsteigzugang ist auf der Seite der Riesbahn an einem Bahnsteigende möglich, der Übergang vom gesperrten Hausbahnsteig zum Mittelbahnsteig in Bahnsteigmitte hat eine Stufe. Durch die geringe Bahnsteighöhe ist ein barrierefreier Fahrzeugzugang nicht möglich



3.3.4 Westhausen

3.3.4.1 Allgemeiner Eindruck

Die Haltestelle macht einen gepflegten Eindruck, es sind aber einige Schmierereien am Wetterschutz vorhanden.



3.3.4.2 Bahnsteige

Bahnsteigtyp	Ausführung	Länge	Breite	Höhe ü. SOK
Außenbahnsteig	asphaltiert	120 m	3 m	40 cm

Der Bahnsteigzugang erfolgt von einer Nebenstraße am Siedlungsrand über einer anscheinend nicht stark genutzten Parkplatz.



3.3.4.3 Haltestellenausstattung

Ausstattung	Vorhanden	Erläuterung
Serviceeinrichtungen		
Beleuchtung	ja	
Uhr	ja	
Sitzgelegenheit	ja	
Wetterschutz	ja	
Fahrgastinformation		
Statisch	ja	
Dynamisch	nein	
Fahrkartenverkauf		
Schalter	nein	
Automat	ja	
Abstellflächen		
Kfz-Parkplätze	ja	wenige Stellplätze
Fahrradabstellplätze	nein	Platz vorhanden

3.3.4.4 Barrierefreiheit

Der Bahnsteig ist vom allgemeinen Straßenraum barrierefrei zu erreichen, durch die niedrige Bahnsteighöhe ist kein barrierefreier Fahrzeugzugang vom Bahnsteig aus möglich.

3.3.5 Lauchheim

3.3.5.1 Allgemeiner Eindruck

Der Bahnhof macht einen wenig gepflegten Eindruck, eine Fahrgastinformation ist nur innerhalb des Gebäudes zu finden. Zum Zeitpunkt der Infrastrukturaufnahme irrten mehrere Fahrgäste umher, da sie den Abfahrtsplan nicht finden konnten. Dieser ist sehr klein in der Ecke beim Abfalleimer versteckt, die große auffallende Informationstafel zeigt den Fahrplan von Aalen.



3.3.5.2 Bahnsteige

Bahnsteigtyp	Ausführung	Länge	Breite	Höhe ü. SOK
Hausbahnsteig	asphaltiert	140 m	4 m	36 cm
Mittelbahnsteig	asphaltiert	140 m	1,6 m	36 cm

Der Zugang zum etwas abgelegenen Bahnhofsgebäude erfolgt über eine Sackgasse, der Bahnhofsvorplatz ist schlecht asphaltiert, es gibt zahlreiche Schlaglöcher. Ein Zugang zum Mittelbahnsteig ist über einen begleiteten Übergang am westlichen Bahnsteigende möglich. Mit einer Ausnahme halten alle Züge am Mittelbahnsteig.



3.3.5.3 Haltestellenausstattung

Ausstattung	Vorhanden	Erläuterung
Serviceeinrichtungen		
Beleuchtung	ja	
Uhr	ja	
Sitzgelegenheit	ja	
Wetterschutz	ja	
Fahrgastinformation		
Statisch	ja	
Dynamisch	nein	
Fahrkartenverkauf		
Schalter	nein	
Automat	ja	
Abstellflächen		
Kfz-Parkplätze	ja	wenige Stellplätze
Fahrradabstellplätze	ja	

3.3.5.4 Barrierefreiheit

Der Zugang vom allgemeinen Straßenraum zum Außenbahnsteig ist barrierefrei möglich, der Zugang zum Mittelbahnsteig hat eine Stufe. Die niedrige Bahnsteighöhe ermöglicht keinen barrierefreien Fahrzeugzugang vom Bahnsteig aus.

3.3.6 Aufhausen

3.3.6.1 Allgemeiner Eindruck

Der Haltepunkt macht einen überaus gepflegten, sehr sauberen Eindruck. Im Gebäude steht für „durstige und fröhliche Wanderer“ sogar Mineralwasser bereit, außerdem sind viele Informationen vom Bahnbau bis zu Ortsgeschichte an Infotafeln im Gebäude angebracht, des weiteren liegen Informationsmaterial und Prospekte zum Mitnehmen aus.



3.3.6.2 Bahnsteige

Bahnsteigtyp	Ausführung	Länge	Breite	Höhe ü. SOK
Hausbahnsteig	asphaltiert	140 m	3,5 m	36 cm

Der Haltepunkt liegt in Halbhöhenlage zum Ort und ist nur über einen sehr steilen und schmalen Weg erreichbar.



3.3.6.3 Haltestellenausstattung

Ausstattung	Vorhanden	Erläuterung
Serviceeinrichtungen		
Beleuchtung	ja	spärlich
Uhr	ja	
Sitzgelegenheit	ja	
Wetterschutz	ja	
Fahrgastinformation		
Statisch	ja	
Dynamisch	nein	
Fahrkartenverkauf		
Schalter	nein	
Automat	ja	
Abstellflächen		
Kfz-Parkplätze	nein	
Fahrradabstellplätze	ja	Platz für 2 Fahrräder

3.3.6.4 Barrierefreiheit

Der Zugang zum Bahnsteig ist barrierefrei, allerdings durch die extrem steile und schmale Zufahrt sehr erschwert. Ein barrierefreier Fahrzeugzugang ist wegen dem niedrigen Bahnsteig und der Kurvenlage nicht gegeben.

3.3.7 Bopfingen

3.3.7.1 Allgemeiner Eindruck

Der Bahnhof Bopfingen macht einen sauberen, gepflegten Eindruck.



3.3.7.2 Bahnsteige

Bahnsteigtyp	Ausführung	Länge	Breite	Höhe ü. SOK
Hausbahnsteig	asphaltiert	200 m	4 m	38 cm
Zwischenbahnsteig	asphaltiert	200 m	1,6 m	26 cm

Die beiden Bahnsteige sind durch einen personalgeregelten Übergang miteinander verbunden, der Zwischenbahnsteig ist sehr schmal.



3.3.7.3 Haltestellenausstattung

Ausstattung	Vorhanden	Erläuterung
Serviceeinrichtungen		
Beleuchtung	ja	
Uhr	ja	
Sitzgelegenheit	ja	
Wetterschutz	ja	
Fahrgastinformation		
Statisch	ja	
Dynamisch	nein	
Fahrkartenverkauf		
Schalter	ja	
Automat	ja	
Abstellflächen		
Kfz-Parkplätze	ja	
Fahrradabstellplätze	nein	

3.3.7.4 Barrierefreiheit

Der Außenbahnsteig ist barrierefrei erreichbar, der personalgeregelte Übergang lässt wegen einer Stufe keinen barrierefreien Zugang zum Mittelbahnsteig zu. Ein barrierefreier Fahrzeugzugang ist nicht möglich.

3.3.8 Trochtelfingen

3.3.8.1 Allgemeiner Eindruck

Der weit abgelegene Haltepunkt macht einen sauberen und gepflegten Eindruck. Augenscheinlich hat vor kurzer Zeit eine Sanierung stattgefunden.



3.3.8.2 Bahnsteige

Bahnsteigtyp	Ausführung	Länge	Breite	Höhe ü. SOK
Außenbahnsteig	asphaltiert	120 m	2,5 m	26 cm

Der Zugang zum Bahnsteig erfolgt direkt vom allgemeinen Straßenraum aus. Ein Überqueren des Gleises ist durch den am Bahnsteigende befindlichen Bahnübergang möglich.

3.3.8.3 Haltestellenausstattung

Ausstattung	Vorhanden	Erläuterung
Serviceeinrichtungen		
Beleuchtung	ja	
Uhr	nein	
Sitzgelegenheit	ja	
Wetterschutz	ja	
Fahrgastinformation		
Statisch	ja	
Dynamisch	nein	
Fahrkartenverkauf		
Schalter	nein	
Automat	ja	
Abstellflächen		
Kfz-Parkplätze	ja	
Fahrradabstellplätze	ja	überdacht

3.3.8.4 Barrierefreiheit

Der Bahnsteigzugang erfolgt vom Straßenraum aus barrierefrei, der Fahrzeugzugang wegen der niedrigen Bahnsteighöhe nicht.

3.3.9 Pflaumloch

3.3.9.1 Allgemeiner Eindruck

Der Haltepunkt ist gepflegt und liegt in Ortsrandlage.



3.3.9.2 Bahnsteige

Bahnsteigtyp	Ausführung	Länge	Breite	Höhe ü. SOK
Hausbahnsteig	asphaltiert	120m	3 m	40 cm

Der Zugang zum Bahnsteig erfolgt direkt vom allgemeinen Straßenraum, ein Überqueren des Gleises ist mit Hilfe des am Bahnsteigende befindlichen Bahnübergangs möglich.

3.3.9.3 Haltestellenausstattung

Ausstattung	Vorhanden	Erläuterung
Serviceeinrichtungen		
Beleuchtung	ja	
Uhr	ja	
Sitzgelegenheit	ja	
Wetterschutz	ja	
Fahrgastinformation		
Statisch	ja	
Dynamisch	nein	
Fahrkartenverkauf		
Schalter	nein	
Automat	ja	
Abstellflächen		
Kfz-Parkplätze	ja	wenige Stellplätze
Fahrradabstellplätze	ja	

3.3.9.4 Barrierefreiheit

Der Zugang vom allgemeinen Straßenraum zum Bahnsteig ist barrierefrei, ein barrierefreier Fahrzeugzugang ist wegen der geringen Bahnsteighöhe nicht möglich.

3.4 Brenzbahn

3.4.1 Unterkochen

3.4.1.1 Allgemeiner Eindruck

Von der Straßenseite her macht der Bahnhof Unterkochen einen guten Eindruck, allerdings stören auf dem Bahnsteig die fehlenden Sitzgelegenheiten und zur Zeit der Aufnahme verstreuter Abfall.



3.4.1.2 Bahnsteige

Bahnsteigtyp	Ausführung	Länge	Breite	Höhe ü. SOK
Hausbahnsteig 1	asphaltiert	150 m	2 m	20 cm
Zwischenbahnsteig 2	asphaltiert	180 m	1,5 m	20 cm

Ein Wechsel vom Hausbahnsteig zum Zwischenbahnsteig ist nur durch Überquerung von Gleis 1 möglich, es ist aber kein Übergang vorhanden. Der Zwischenbahnsteig ist ohne Bedienung.

3.4.1.3 Haltestellenausstattung

Ausstattung	Vorhanden	Erläuterung
Serviceeinrichtungen		
Beleuchtung	ja	
Uhr	nein	
Sitzgelegenheit	nein	
Wetterschutz	ja	
Fahrgastinformation		
Statisch	ja	
Dynamisch	nein	
Fahrkartenverkauf		
Schalter	ja	
Automat	nein	
Abstellflächen		
Kfz-Parkplätze	ja	10 Stellplätze
Fahrradabstellplätze	ja	10 überdachte

3.4.1.4 Barrierefreiheit

Der Hausbahnsteig ist vom allgemeinen Straßenraum barrierefrei zu erreichen. Ein barrierefreier Fahrzeugzugang ist nicht möglich.



3.4.2 Oberkochen

3.4.2.1 Allgemeiner Eindruck

Im ehemaligen Bahnhofsgelände entsteht zum Zeitpunkt der Datenaufnahme gerade ein neues Cafe. Der Mittelbahnsteig macht einen modernen, sauberen Eindruck, aber am Bahnhofsvorplatz rund um das WC (Benutzung 50 Cent) und den Fahrradabstellplatz liegt einiger Abfall verstreut.



3.4.2.2 Bahnsteige

Bahnsteigtyp	Ausführung	Länge	Breite	Höhe ü. SOK
Mittelbahnsteig 1/2	Pflastersteine	120 m	4,7 bis 5,5 m	55 cm

Der Mittelbahnsteig ist durch eine Unterführung mit dem Bahnhofsvorplatz verbunden. Als Aufgang steht auf beiden Seiten je eine 1,80 m breite Treppe ohne Auffahrhilfen zur Verfügung, Schächte für einen späteren Aufzuginbau sind bereits vorbereitet.

3.4.2.3 Haltestellenausstattung

Ausstattung	Vorhanden	Erläuterung
Serviceeinrichtungen		
Beleuchtung	ja	
Uhr	ja	
Sitzgelegenheit	ja	
Wetterschutz	ja	
Fahrgastinformation		
Statisch	ja	
Dynamisch	nein	
Fahrkartenverkauf		
Schalter	nein	
Automat	ja	
Abstellflächen		
Kfz-Parkplätze	ja	wenige Stellplätze
Fahrradabstellplätze	ja	überdacht

3.4.2.4 Barrierefreiheit

Der Mittelbahnsteig ist vom allgemeinen Straßenraum nicht barrierefrei erreichbar. Ein barrierefreier Fahrzeugzugang ist abhängig vom Fahrzeugtyp möglich.



3.4.3 Königsbronn

3.4.3.1 Allgemeiner Eindruck

Der Königsbronner Bahnhof verfügt über moderne, saubere Bahnsteige mit barrierefreien Zugang, auch das Gebäude wirkt gepflegt. Der nicht ganz bis ans Gebäudeende reichende Bahnsteig sorgt für ein unharmonisches Gesamtbild.



3.4.3.2 Bahnsteige

Bahnsteigtyp	Ausführung	Länge	Breite	Höhe ü. SOK
Hausbahnsteig 1	Pflastersteine	120 m	2,50 m	55 cm
Außenbahnsteig 2	Pflastersteine	120 m	2,50 m	55 cm

Die beiden versetzt angeordneten Bahnsteige sind durch eine Unterführung miteinander verbunden. Als Aufgang steht auf beiden Seiten je eine 2,40 m breite Treppe mit Auffahrhilfen zur Verfügung. Rampen und Aufzüge sind nicht vorhanden. Am Hausbahnsteig halten nur drei von 44 Zügen pro Tag.



3.4.3.3 Haltestellenausstattung

Ausstattung	Vorhanden	Erläuterung
Serviceeinrichtungen		
Beleuchtung	ja	
Uhr	ja	
Sitzgelegenheit	ja	
Wetterschutz	ja	
Fahrgastinformation		
Statisch	ja	Nur Bahnsteig 2
Dynamisch	nein	
Fahrkartenverkauf		
Schalter	nein	
Automat	ja	Nur Bahnsteig 2
Abstellflächen		
Kfz-Parkplätze	ja / nein	12 Stellplätze an Bahnsteig 2
Fahrradabstellplätze	ja	Überdacht, an Bahnsteig 2

3.4.3.4 Barrierefreiheit

Hausbahnsteig und Außenbahnsteig sind vom allgemeinen Straßenraum barrierefrei über jeweils 2,40 m breite Rampen zu erreichen. Ein barrierefreier Bahnsteigwechsel ist nur durch Benutzung eines ca. 100 m entfernt gelegenen Bahnübergangs möglich. Ein barrierefreier Fahrzeugzugang ist abhängig vom Fahrzeugtyp möglich.



3.4.4 Itzelberg

3.4.4.1 Allgemeiner Eindruck

Die Haltestelle ist sehr sauber und gepflegt.



3.4.4.2 Bahnsteige

Bahnsteigtyp	Ausführung	Länge	Breite	Höhe ü. SOK
Außenbahnsteig	asphaltiert	75 m	2,50 m	22 cm

Der Bahnsteig ist vom allgemeinen Straßenraum niveaufrei erreichbar und endet bzw. beginnt direkt an einem Bahnübergang, welcher für den Gehweg auf jeder Seite separate Schranken besitzt.



3.4.4.3 Haltestellenausstattung

Ausstattung	Vorhanden	Erläuterung
Serviceeinrichtungen		
Beleuchtung	ja	
Uhr	nein	
Sitzgelegenheit	ja	
Wetterschutz	ja	
Fahrgastinformation		
Statisch	ja	
Dynamisch	nein	
Fahrkartenverkauf		
Schalter	nein	
Automat	ja	
Abstellflächen		
Kfz-Parkplätze	nein	
Fahrradabstellplätze	nein	

3.4.4.4 Barrierefreiheit

Der Zugang zum Bahnhof ist barrierefrei vom allgemeinen Straßenraum aus möglich. Ein barrierefreier Fahrzeugzugang ist wegen der geringen Bahnsteighöhe nicht möglich.

3.4.5 Schnaitheim

3.4.5.1 Allgemeiner Eindruck

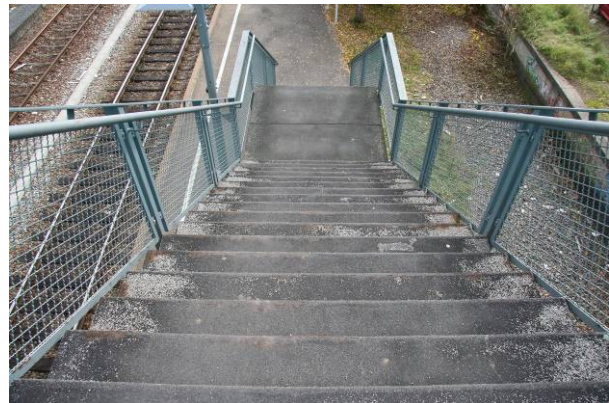
Das spätklassizistische Empfangsgebäude ist sehr gepflegt und belebt, wozu die im Gebäude ansässigen Zahnärzte beitragen. Die Treppenüberführung besitzt auffallend niedrige, tiefe Stufen bei den Zugängen zu den Straßenseiten hin, jedoch sehr hohe, schmale Stufen beim Zugang zu Bahnsteig 2.



3.4.5.2 Bahnsteige

Bahnsteigtyp	Ausführung	Länge	Breite	Höhe ü. SOK
Hausbahnsteig 1	asphaltiert	165 m	2,80 m	14 cm
Außenbahnsteig 2	asphaltiert	200 m	3,00 m	28 cm

Der Außenbahnsteig ist mit dem Hausbahnsteig über eine Brücke verbunden. Am Außenbahnsteig ist eine 2,10 m breiter Treppenaufgang mit schmalen, hohen Stufen vorhanden, am Hausbahnsteig sowie dem Bahnhof gegenüberliegender Seite sind je 2,10 m breite Treppen mit sehr tiefen niedrigen Stufen. Auffahrhilfen, Gepäckbänder und Aufzüge sind nicht vorhanden. Am Hausbahnsteig halten nur zwei Züge pro Tag.



3.4.5.3 Haltestellenausstattung

Ausstattung	Vorhanden	Erläuterung
Serviceeinrichtungen		
Beleuchtung	ja	
Uhr	ja	
Sitzgelegenheit	ja	
Wetterschutz	ja	
Fahrgastinformation		
Statisch	ja	
Dynamisch	nein	
Fahrkartenverkauf		
Schalter	nein	
Automat	ja	
Abstellflächen		
Kfz-Parkplätze	ja / nein	
Fahrradabstellplätze	ja / nein	

3.4.5.4 Barrierefreiheit

Hausbahnsteig und Außenbahnsteig sind jeweils vom allgemeinen Straßenraum barrierefrei zu erreichen. Ein barrierefreier Bahnsteigwechsel ist nur durch Benutzung eines ca. 250 m entfernt gelegenen Bahnübergangs möglich. Ein barrierefreier Fahrzeugzugang ist wegen der sehr geringen Bahnsteighöhe nicht möglich.



3.4.6 Heidenheim

3.4.6.1 Allgemeiner Eindruck

Das gut gepflegte Bahnhofsgebäude mit großzügigem Bahnhofsvorplatz macht einen sehr repräsentativen Eindruck. Bahnsteige und Unterführung sind sauber und nicht mit Graffiti „verziert“. Der zentrale Busbahnhof liegt ca. 200 m entfernt.



3.4.6.2 Bahnsteige

Bahnsteigtyp	Ausführung	Länge	Breite	Höhe ü. SOK
Hausbahnsteig 1	asphaltiert	170 m	3,50 m	15 cm
Mittelbahnsteig 2/3	asphaltiert	220 m	8,30 m	15 cm

Der Mittelbahnsteig ist mit dem Hausbahnsteig über eine Unterführung verbunden. Am Mittelbahnsteig sind zwei je 2,20 m breite Treppenaufgänge vorhanden, am Hausbahnsteig eine 4,40 m breite Treppe. Auffahrhilfen, Gepäckbänder und Aufzüge sind nicht vorhanden.



3.4.6.3 Haltestellenausstattung

Ausstattung	Vorhanden	Erläuterung
Serviceeinrichtungen		
Beleuchtung	ja	
Uhr	ja	
Sitzgelegenheit	ja	
Wetterschutz	ja	
Fahrgastinformation		
Statisch	ja	
Dynamisch	nein	
Fahrkartenverkauf		
Schalter	ja	
Automat	ja	
Abstellflächen		
Kfz-Parkplätze	ja	
Fahrradabstellplätze	ja	überdacht

3.4.6.4 Barrierefreiheit

Der Hausbahnsteig ist vom allgemeinen Straßenraum barrierefrei zu erreichen. Ein barrierefreier Bahnsteigwechsel ist mit Hilfe eines personalgeregelten Überweges an einem Bahnsteigende möglich. Ein barrierefreier Fahrzeugzugang ist wegen der sehr geringen Bahnsteighöhe nicht möglich.



3.4.7 Heidenheim-Voithwerk

3.4.7.1 Allgemeiner Eindruck

Die Haltestelle liegt nahe den Werkshallen der Firma Voith und macht einen überwiegend sauberen Eindruck.



3.4.7.2 Bahnsteige

Bahnsteigtyp	Ausführung	Länge	Breite	Höhe ü. SOK
Außenbahnsteig	asphaltiert	156 m	3,00 m	30 cm

Der Zugang zum Bahnsteig erfolgt über eine schmale, nur 1,50 m breite Treppe vom allgemeinen Straßenraum aus. Eine enge und schmale Unterführung zur Firma Voith ist geschlossen, es muss eine andere Unterführung in ca. 50 m Entfernung als Werkzugang benutzt werden.



3.4.7.3 Haltestellenausstattung

Ausstattung	Vorhanden	Erläuterung
Serviceeinrichtungen		
Beleuchtung	ja	
Uhr	nein	
Sitzgelegenheit	ja	
Wetterschutz	ja	
Fahrgastinformation		
Statisch	ja	
Dynamisch	nein	
Fahrkartenverkauf		
Schalter	nein	
Automat	ja	
Abstellflächen		
Kfz-Parkplätze	nein	Nahegelegene Stellplätze gehören zu Voith
Fahrradabstellplätze	nein	

3.4.7.4 Barrierefreiheit

Der Bahnsteig ist vom allgemeinen Straßenraum nicht barrierefrei zu erreichen. Ein barrierefreier Fahrzeugzugang ist ebenso nicht möglich.

3.4.8 Mergelstetten

3.4.8.1 Allgemeiner Eindruck

Das alte, zum Verkauf stehende Bahnhofsgebäude bildet einen starken Kontrast zur Industrieanlage auf der einen Seite und zu den gepflegte Wohnhäusern auf der anderen Seite. Leider ist es dem Verfall preisgegeben. Der Bahnhof wird seit Dezember 2007 nicht mehr bedient, das Bahnhofsgebäude steht zum Verkauf.



3.4.8.2 Bahnsteige

Bahnsteigtyp	Ausführung	Länge	Breite	Höhe ü. SOK
Hausbahnsteig 1	asphaltiert	100 m	3,20 m	20 cm

Der Zugang zum Hausbahnsteig erfolgt vom ebenerdig vom allgemeinen Straßenraum.

3.4.8.3 Haltestellenausstattung

Ausstattung	Vorhanden	Erläuterung
Serviceeinrichtungen		
Beleuchtung	ja	
Uhr	ja	
Sitzgelegenheit	ja	
Wetterschutz	ja	
Fahrgastinformation		
Statisch	nein	
Dynamisch	nein	
Fahrkartenverkauf		
Schalter	nein	
Automat	nein	
Abstellflächen		
Kfz-Parkplätze	ja	
Fahrradabstellplätze	nein	

3.4.8.4 Barrierefreiheit

Der Hausbahnsteig ist vom allgemeinen Straßenraum barrierefrei erreichbar. Ein barrierefreier Fahrzeugzugang ist wegen der geringen Bahnsteighöhe nicht möglich.

3.4.9 Herbrechtingen

3.4.9.1 Allgemeiner Eindruck

Trotz sauberer, moderner Bahnsteige macht der Bahnhof einen wenig gepflegten Eindruck, was am etwas heruntergekommenen Bahnhofsgebäude liegt.



3.4.9.2 Bahnsteige

Bahnsteigtyp	Ausführung	Länge	Breite	Höhe ü. SOK
Hausbahnsteig 1	Pflastersteine	120 m	2,50 m	55 cm
Außenbahnsteig 2	Pflastersteine	120 m	2,50 m	55 cm

Die beiden Außenbahnsteige sind über eine Fußgängerbrücke mit einem Treppenaufgang je Seite verbunden. Die Treppenaufgänge sind je 2,20 m breit, Auffahrhilfen sind nicht vorhanden. Fast alle Züge halten am Hausbahnsteig 1.

3.4.9.3 Haltestellenausstattung

Ausstattung	Vorhanden	Erläuterung
Serviceeinrichtungen		
Beleuchtung	ja	
Uhr	ja	
Sitzgelegenheit	ja	
Wetterschutz	ja	
Fahrgastinformation		
Statisch	ja	
Dynamisch	nein	
Fahrkartenverkauf		
Schalter	nein	
Automat	ja	Nur am Hausbahnsteig
Abstellflächen		
Kfz-Parkplätze	ja	
Fahrradabstellplätze	ja	Wenige, überdacht

3.4.9.4 Barrierefreiheit

Der Hausbahnsteig ist vom allgemeinen Straßenraum barrierefrei über eine Rampen zu erreichen. Ein barrierefreier Bahnsteigwechsel ist nicht möglich. Ein barrierefreier Fahrzeugzugang ist abhängig vom eingesetzten Fahrzeugtyp möglich.



3.4.10 Giengen an der Brenz

3.4.10.1 Allgemeiner Eindruck

Das Gebäude macht, von ein paar Graffitis abgesehen, einen gepflegten Eindruck. Die Bahnsteige wirken modern und sauber. Zum Zeitpunkt der Datenaufnahme war der Aufzug am Hausbahnsteig 1 defekt. Die Unterführung macht im Gegensatz zum Bahnhof einen sehr unpflegten schmutzigen Eindruck, wozu die zahlreichen Graffitis und verrosteten Treppengeländer beitragen.



3.4.10.2 Bahnsteige

Bahnsteigtyp	Ausführung	Länge	Breite	Höhe ü. SOK
Hausbahnsteig 1	Pflastersteine	120 m	2,50 m	55 cm
Außenbahnsteig 2	Pflastersteine	120 m	2,40 m	55 cm

Die beiden Außenbahnsteige sind über eine Unterführung mit einem Treppenaufgang je Bahnsteig verbunden. Die Treppe am Hausbahnsteig 1 ist inklusive einer Auffahrhilfe 2,70 m breit, die Treppe am Außenbahnsteig 2 ist 2,20 m breit und verfügt über keine Auffahrhilfe. Es halten nur 3 Züge pro Tag am Hausbahnsteig 1, alle anderen an Gleis 2.



3.4.10.3 Haltestellenausstattung

Ausstattung	Vorhanden	Erläuterung
Serviceeinrichtungen		
Beleuchtung	ja	
Uhr	ja	
Sitzgelegenheit	ja	
Wetterschutz	ja	
Fahrgastinformation		
Statisch	ja	
Dynamisch	nein	
Fahrkartenverkauf		
Schalter	nein	
Automat	ja	
Abstellflächen		
Kfz-Parkplätze	ja	Ca. 50 Stellplätze
Fahrradabstellplätze	ja	überdacht

3.4.10.4 Barrierefreiheit

Der Hausbahnsteig ist vom allgemeinen Straßenraum barrierefrei über eine Rampen zu erreichen. Ein barrierefreier Bahnsteigwechsel ist mit Hilfe der Aufzüge möglich, sofern beide funktionieren. Ein barrierefreier Fahrzeugzugang ist abhängig vom eingesetzten Fahrzeugtyp möglich.

3.4.11 Hermaringen

3.4.11.1 Allgemeiner Eindruck

Auch dieser Bahnhof verfügt über moderne Bahnsteige und behindertengerechte Zugänge und macht einen sauberen und gepflegten Eindruck.



3.4.11.2 Bahnsteige

Bahnsteigtyp	Ausführung	Länge	Breite	Höhe ü. SOK
Hausbahnsteig 1	Pflastersteine	120 m	2,50 m	55 cm
Außenbahnsteig 2	Pflastersteine	120 m	2,50 m	55 cm

Die beiden Außenbahnsteige sind über eine Straßenunterführung miteinander verbunden. Eine separate Bahnsteig-Unterführung existiert nicht. Am Bahnsteig 2 halten nur vier Züge am Tag.

3.4.11.3 Haltestellenausstattung

Ausstattung	Vorhanden	Erläuterung
Serviceeinrichtungen		
Beleuchtung	ja	
Uhr	ja	
Sitzgelegenheit	ja	
Wetterschutz	ja	
Fahrgastinformation		
Statisch	ja	
Dynamisch	nein	
Fahrkartenverkauf		
Schalter	nein	
Automat	ja	
Abstellflächen		
Kfz-Parkplätze	ja	wenige Stellplätze
Fahrradabstellplätze	nein	

3.4.11.4 Barrierefreiheit

Beide Bahnsteige sind vom allgemeinen Straßenraum barrierefrei jeweils über Rampen zu erreichen. Ein barrierefreier Bahnsteigwechsel ist über eine nahe Straßenunterführung möglich. Ein barrierefreier Fahrzeugzugang kann abhängig vom eingesetzten Fahrzeugtyp erfolgen.



3.4.12 Bergenweiler

3.4.12.1 Allgemeiner Eindruck

Der Haltepunkt ist für nicht-ortskundige Personen nur schwer zu finden, da er sehr schlecht ausgeschildert und ca. 100 m abseits des allgemeinen Straßenraums versteckt gelegen ist. Darüber hinaus ist der Zugang nicht beleuchtet. Der Haltepunkt selbst ist sauber und ordentlich.



3.4.12.2 Bahnsteige

Bahnsteigtyp	Ausführung	Länge	Breite	Höhe ü. SOK
Hausbahnsteig 1	asphaltiert	80 m	2,5 m	15 cm

Der Hausbahnsteig ist vom allgemeinen Straßenraum aus über einen ca. 100 m langen, 4 m breiten Weg sowie eine anschließende 30 m lange und 1,60 m breite Rampe erreichbar.

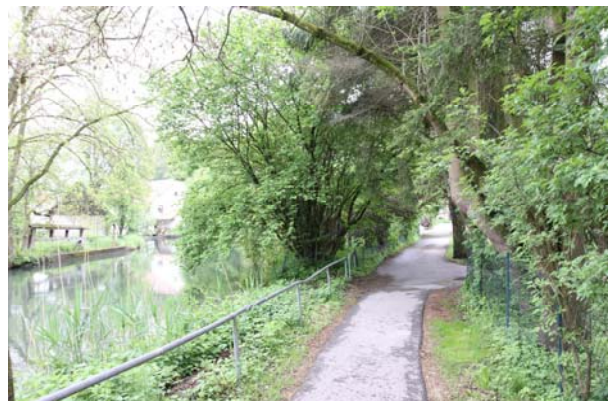


3.4.12.3 Haltestellenausstattung

Ausstattung	Vorhanden	Erläuterung
Serviceeinrichtungen		
Beleuchtung	ja	Zugang unbeleuchtet
Uhr	nein	
Sitzgelegenheit	ja	
Wetterschutz	ja	
Fahrgastinformation		
Statisch	ja	
Dynamisch	nein	
Fahrkartenverkauf		
Schalter	nein	
Automat	ja	
Abstellflächen		
Kfz-Parkplätze	nein	
Fahrradabstellplätze	nein	

3.4.12.4 Barrierefreiheit

Der Hausbahnsteig ist vom allgemeinen Straßenraum barrierefrei über eine Rampe zu erreichen. Ein barrierefreier Fahrzeugzugang ist aufgrund der geringen Bahnsteighöhe nicht möglich.



3.4.13 Sontheim an der Brenz

3.4.13.1 Allgemeiner Eindruck

Der Bahnhof macht einen sehr ordentlich gepflegten und modernen Eindruck, wozu die neuen Bahnsteige und überdachten Fahrradstellplätze beitragen. Das Bahnhofsgebäude wird nicht mehr genutzt.



3.4.13.2 Bahnsteige

Bahnsteigtyp	Ausführung	Länge	Breite	Höhe ü. SOK
Hausbahnsteig 1	Pflastersteine	120 m	2,5 m	55 cm
Außenbahnsteig 2	Pflastersteine	120 m	2,5 m	55 cm

Die beiden Außenbahnsteige sind über eine Unterführung mit einem Treppenaufgang je Bahnsteig verbunden. Die Treppen sind jeweils 2,20 m breit, Auffahrhilfen stehen nicht zur Verfügung.



3.4.13.3 Haltestellenausstattung

Ausstattung	Vorhanden	Erläuterung
Serviceeinrichtungen		
Beleuchtung	ja	
Uhr	ja	
Sitzgelegenheit	ja	
Wetterschutz	ja	
Fahrgastinformation		
Statisch	ja	
Dynamisch	nein	
Fahrkartenverkauf		
Schalter	nein	
Automat	ja	
Abstellflächen		
Kfz-Parkplätze	ja	Ca. 60 Stellplätze
Fahrradabstellplätze	ja	überdacht

3.4.13.4 Barrierefreiheit

Der Hausbahnsteig ist vom allgemeinen Straßenraum barrierefrei über eine Rampen zu erreichen, es besteht aber keine Möglichkeit zum barrierefreien Bahnsteigwechsel. Es finden pro Tag 10 Halte am Hausbahnsteig, aber 38 am nicht barrierefrei zu erreichenden Bahnsteig 2 statt. Ein barrierefreier Fahrzeugzugang ist abhängig vom eingesetzten Fahrzeugtyp möglich. Schächte zum späteren Einbau von Aufzügen sind bereits beidseitig vorhanden.



3.4.14 Niederstotzingen

3.4.14.1 Allgemeiner Eindruck

Der Bahnhof macht einen gepflegten, ordentlichen Eindruck. Das alte Bahnhofsgebäude und die modernen Bahnsteige bilden einen interessanten Kontrast.



3.4.14.2 Bahnsteige

Bahnsteigtyp	Ausführung	Länge	Breite	Höhe ü. SOK
Außenbahnsteig 1	Pflastersteine	120 m	2,50 m	55 cm
Außenbahnsteig 2	Pflastersteine	120 m	2,50 m	55 cm

Der Bahnsteigwechsel erfolgt durch eine Unterführung am Ende bzw. Anfang der versetzten Außenbahnsteige. Den Zugang zur Unterführung bieten die 2,20 m breiten Treppen (je eine Treppe pro Bahnsteig).



3.4.14.3 Haltestellenausstattung

Ausstattung	Vorhanden	Erläuterung
Serviceeinrichtungen		
Beleuchtung	ja	
Uhr	ja	
Sitzgelegenheit	ja	
Wetterschutz	ja	
Fahrgastinformation		
Statisch	ja	
Dynamisch	nein	
Fahrkartenverkauf		
Schalter	nein	
Automat	ja	
Abstellflächen		
Kfz-Parkplätze	ja	wenige Stellplätze
Fahrradabstellplätze	ja / nein	überdacht

3.4.14.4 Barrierefreiheit

Der Zugang zu den Bahnsteigen erfolgt barrierefrei über je eine Rampe pro Bahnsteigseite. Ein barrierefreier Bahnsteigwechsel ist nur mit Benutzung des ca. 300 m entfernten Bahnübergangs möglich. Der Fahrzeugzugang ist abhängig vom eingesetzten Fahrzeugtyp barrierefrei.



3.4.15 Rammingen (Württemberg)

3.4.15.1 Allgemeiner Eindruck

Der Bahnhof ist von der Straßenseite her erst beim zweiten Blick als Bahnhof erkennbar, da das Bahnhofsgebäude als Wohnhaus mit Garten genutzt wird. Es halten nur 9 Züge pro Werktag, am Samstag und Sonntag nur zwei bzw. einer.



3.4.15.2 Bahnsteige

Bahnsteigtyp	Ausführung	Länge	Breite	Höhe ü. SOK
Hausbahnsteig	asphaltiert	120 m	2 m	17 cm

Der Zugang zum Bahnsteig erfolgt über einen geschotterten Vorplatz von der Straßenseite aus. Das Überholgleis der eingleisigen Strecke besitzt keinen Bahnsteig.

3.4.15.3 Haltestellenausstattung

Ausstattung	Vorhanden	Erläuterung
Serviceeinrichtungen		
Beleuchtung	ja	
Uhr	nein	
Sitzgelegenheit	ja	3 Plätze
Wetterschutz	ja	
Fahrgastinformation		
Statisch	ja	
Dynamisch	nein	
Fahrkartenverkauf		
Schalter	nein	
Automat	ja	
Abstellflächen		
Kfz-Parkplätze	ja	Geschotterter Bahnhofsvorplatz
Fahrradabstellplätze	ja	Viel Platz, aber keine bestimmte Einrichtung

3.4.15.4 Barrierefreiheit

Der Bahnsteig ist nur bedingt barrierefrei von der Straßenseite erreichbar, weil der Bahnhofsvorplatz geschottert ist. Ein barrierefreier Fahrzeugzugang ist wegen der sehr geringen Bahnsteighöhe nicht möglich.

3.4.16 Langenau

3.4.16.1 Allgemeiner Eindruck

Der Bahnhof macht einen sehr gut gepflegten und modernen Eindruck, sowohl im Bahnhofsgelände als auch die Außenanlagen. Es sind sogar einige Schließfächer für Fahrradhelme vorhanden. Der große unbefestigte P+R Platz ist sehr gut ausgelastet, verfügt aber leider nur über eine an einem Ende gelegene Zufahrt. Ein Bahnhofskiosk ist vorhanden.



3.4.16.2 Bahnsteige

Bahnsteigtyp	Ausführung	Länge	Breite	Höhe ü. SOK
Außenbahnsteig 1	Pflastersteine	120 m	2,40 m	55 cm
Außenbahnsteig 2	Pflastersteine	120 m	2,50 m	55 cm

Die beiden Außenbahnsteige sind durch eine Unterführung miteinander verbunden. Der Zugang zur Unterführung erfolgt über ein 2,40 m breite Treppe und einen Aufzug je Bahnsteig.



3.4.16.3 Haltestellenausstattung

Ausstattung	Vorhanden	Erläuterung
Serviceeinrichtungen		
Beleuchtung	ja	
Uhr	ja	
Sitzgelegenheit	ja	
Wetterschutz	ja	
Fahrgastinformation		
Statisch	ja	
Dynamisch	nein	
Fahrkartenverkauf		
Schalter	nein	
Automat	ja	
Abstellflächen		
Kfz-Parkplätze	ja	Ca. 100 Stellplätze
Fahrradabstellplätze	ja	überdacht

3.4.16.4 Barrierefreiheit

Der Zugang vom Straßenraum zum Bahnsteig 1 erfolgt barrierefrei über eine Rampe. Der Wechsel zu Bahnsteig 2 ist barrierefrei via Aufzug möglich. Ein barrierefreier Fahrzeugzugang ist abhängig vom eingesetzten Fahrzeugtyp möglich.



4 Personenverkehr

4.1 Überblick

Der Personenverkehr in der Region Ostwürttemberg und den angrenzenden Bereichen ist gekennzeichnet durch viele unterschiedliche Zugtypen und Bedienungshäufigkeiten. So ist Schorndorf an der Remsbahn durch die S-Bahn mit typischer hoher Bedienungshäufigkeit in die Region Stuttgart eingebunden, während Trochtelfingen an der Jagstbahn maximal ein Mal pro Stunde und Richtung angefahren wird.

Aalen als zentraler Knotenpunkt der Region Ostwürttemberg ist 7 Mal am Tag per IC schnell mit Stuttgart und Nürnberg verbunden. In Aalen besteht die Ein- und Umsteigemöglichkeit zu Zügen aller vier in diesem Bericht betrachteten Strecken, der Brenz-, Jagst-, Rems- und Riesbahn.

Für die Remsbahn ergibt sich ein übersichtlichen Fahrplan mit einigen IC und vielen RE, wohingegen die Fahrpläne der Ries- und vor allem der Jagstbahn dadurch gekennzeichnet sind, dass viele RE und RB einzelne Haltestellen nicht bedienen, jedoch fast jeder Zug andere Haltestellen nicht bedient. Für Fahrgäste ist dieses Muster kaum durchschaubar, da auf den Fahrplanaushängen in der Regel ohnehin nicht alle weiteren Zwischenstopps aufgelistet sind. Daher ist für nicht ortskundige Gelegenheitsnutzer nicht voraussehbar, welcher Zug an welchem Bahnhof halten wird.

Im Regionalverkehr werden hauptsächlich mit Elektroloks der Reihen 110, 111, 143 und auch 146 bespannte, aus n-Wagen (ehemalige „Silberlinge“) gebildete Garnituren eingesetzt, auf den nicht elektrifizierten Strecken überwiegend moderne Dieseltriebwagen der Baureihe VT 650 (Stadler Regio-Shuttle). Im IRE Verkehr auf der Brenzbahn verkehren zudem neigetechnikfähige VT 611.

4.2 Remsbahn

Kennzeichnend für diese doppelspurige (Bad Cannstatt bis Waiblingen vierspurig), elektrifizierte Strecke ist u. a. die Bedienung durch die von Schorndorf bis Filderstadt durchfahrende S2, welche somit eine halbstündige Verbindung mit dem Stuttgarter Flughafen herstellt, welcher von Schorndorf als wichtigem Verbindungspunkt der Region Ostwürttemberg mit der Region Stuttgart aus in 64 Minuten erreicht wird. Am Stuttgarter Hauptbahnhof besteht die Umsteigemöglichkeit zu Zügen Richtung Frankfurt, Karlsruhe, Singen, Tübingen und Heilbronn. Sieben IC pro Tag verbinden Stuttgart via Remsbahn mit Nürnberg im Zwei-Stunden-Takt, wobei Schwäbisch Gmünd nach ca. 35 Minuten und Aalen nach 50 Minuten erreicht wird. Morgens verkehrt zur Unterstützung der RE ein IRE von Aalen nach Stuttgart, am späten Nachmittag in der Gegen-

richtung. Die IRE benötigen für die Strecke eine Fahrzeit von 60 bzw. 54 Minuten und legen in Bad Cannstatt, Schorndorf und Schwäbisch Gmünd Zwischenhalte ein. Bei den RE, deren übliche Fahrzeit von Aalen nach Stuttgart oder retour 63 Minuten beträgt, besteht montags bis freitags ein Stundentakt mit Verdichtung zu einem Halbstundentakt in der morgendlichen und nachmittäglichen HVZ, was 27 Züge pro Tag und Richtung (am Freitag sogar 28) bedeutet. Fahrgäste müssen die Grenze des VVS Gebietes beachten, welches sich ab/bis Plüderhausen erstreckt.

Im Fernverkehr kommt das IC-übliche Wagen- und Lokmaterial zum Einsatz. Im Regionalverkehr wird noch überwiegend auf n-Wagen und mit Elektroloks der Reihen 143 und 146 gebildete Garnituren zurückgegriffen, einzelne Umläufe werden auch von Elektroloks der Reihen 110 und 111 gefahren. Der die Region Ostwürttemberg nicht erreichende S-Bahn Verkehr wird mit den bekannten Triebwagen der Baureihe ET 420 abgewickelt, welche ausschließlich den beiden letzten Serien der Baujahre 1989 bis 1997 entstammen, allerdings keine Klimaanlage besitzen, wie dies bei den aktuellen ET 423 der Fall ist.

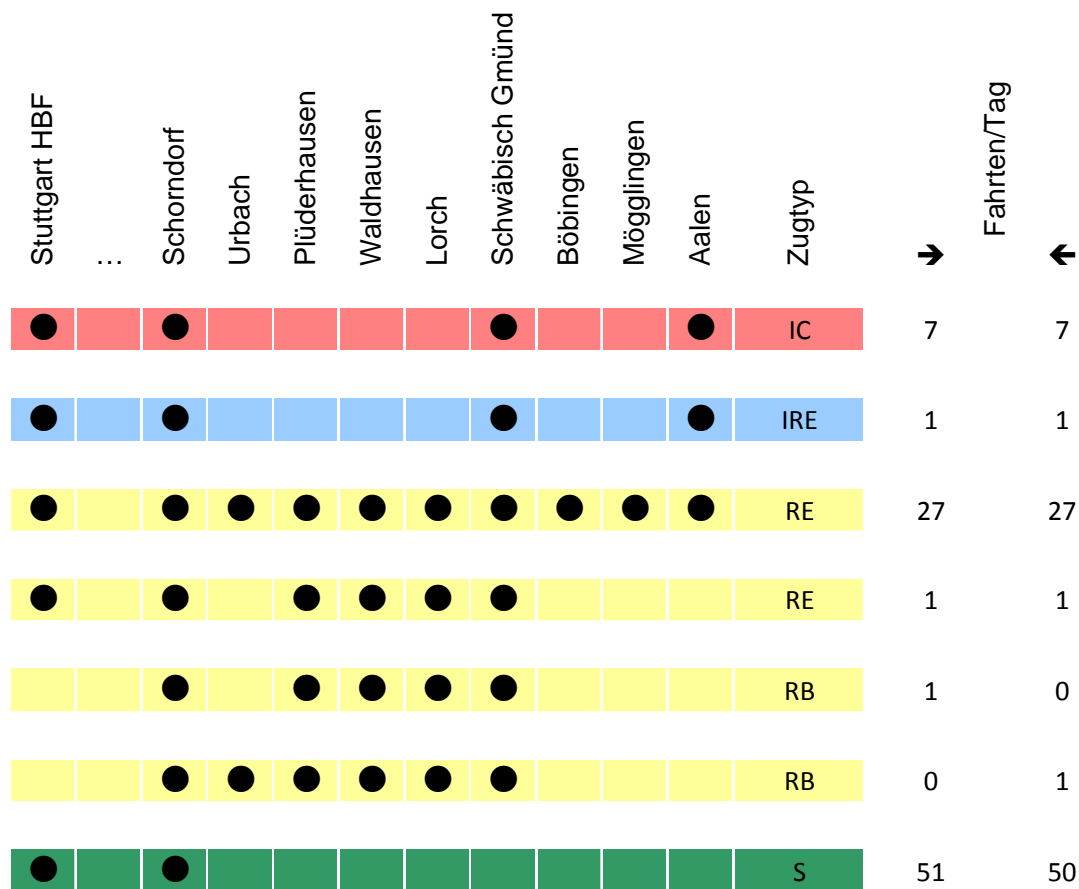


Abbildung 9: Bedienung der Remsbahn im Personenverkehr

4.3 Jagstbahn

Die als obere Jagstbahn bezeichnete Strecke Goldshöfe – Crailsheim ist eingleisig und elektrifiziert, sie verbindet Aalen mit der fränkischen Metropole Nürnberg. Die Zulaufstrecke Aalen – Goldshöfe gehört zur Riesbahn. Der Regionalplan der Region Ostwürttemberg sieht vor, die Trasse der oberen Jagstbahn für einen Doppelspurausbau freizuhalten. In Crailsheim besteht die Umsteigemöglichkeit zu Zügen Richtung Stuttgart via Murrbahn sowie nach Würzburg, Heilbronn und Aschaffenburg. In Nürnberg besteht Anschluss an mehrere ICE-Linien mit Zügen in Richtung Berlin, Hamburg, Frankfurt, München und Wien. Die von Stuttgart via Remsbahn und Aalen kommenden IC halten in Ellwangen und Crailsheim. Für die Fahrtstrecke Stuttgart – Crailsheim benötigen sie ca. 80 Minuten, für die restliche Fahrtstrecke von Crailsheim nach Nürnberg weitere 52 Minuten. Somit besteht alle zwei Stunden eine komfortable schnelle, 29 Minuten Fahrtzeit dauernde IC Verbindung zwischen den ostwürttembergischen Zentren Schwäbisch Gmünd und Ellwangen. Es besteht weiterhin eine stündliche RE Verbindung zwischen Ulm, Heidenheim, Aalen und Ellwangen, aber nur alle zwei Stunden wird bis Crailsheim durchgeführt. Dabei wird der Stundentakt zwischen den Mittelzentren Aalen und Ellwangen werktags von 7.28 Uhr bis 20.28 Uhr aufrechterhalten, davor und danach verkehren jeweils noch zwei Züge, die abendlichen um 21.33 Uhr und 23.34 Uhr, womit also eine zwei Stunden Lücke entsteht. In Ellwangen fährt werktags abends schon um 22.08 Uhr der letzte, von Crailsheim kommende Zug in Richtung Aalen. Die komplette Strecke Ulm – Crailsheim wird vom regionalverkehr in 99 bis 116 Minuten zurückgelegt, der Streckenabschnitt Heidenheim – Ellwangen in 46 bis 50 Minuten, abhängig u. a. von der Anzahl der Zwischenhalte, welche vor allem im Bereich der Brenzbahn differieren. Am späten Nachmittag verkehrt eine RB, welche für den Abschnitt Heidenheim – Ellwangen nur 36 Minuten benötigt, da sie von Aalen bis Ellwangen ohne Halt verkehrt. Am Knoten Aalen besteht die Umsteigemöglichkeit zu den alle zwei Stunden verkehrenden IRE Aalen – Ulm, welche diese Strecke meist in 48 Minuten zurücklegen. Verbindungen von Ellwangen an der Jagstbahn nach Nördlingen oder einen anderen Ort entlang der Riesbahn sind nur mit Umsteigen in Goldshöfe möglich. Dabei muss eine 15 minütige (in Gegenrichtung 18 minütige) Wartezeit in Kauf genommen werden.

Die IC werden aus dem üblichen Wagen- und Elektrolok-Park gebildet, die RE bestehen normalerweise aus Dieseltriebwagen der Reihe VT 650 (Stadler Regio-Shuttle). Die Dieselfahrzeuge kommen auf der elektrifizierten Strecke zum Einsatz, um über die nicht elektrifizierte Brenzbahn nach Ulm durchfahren zu können.

Heidenheim	::	Aalen	Wasseraltingen	Hofen	Goldshöfe	Schwabsberg	Schrezheim	Ellwangen	Jagtzell	Crailsheim	::	Nürnberg	Zugtyp	→ Fahrten/Tag	←
		●						●		●		●	IC	8	7
●		●											IRE	7	7
●		●	●	●	●	●	●	●	●	●			RE	9	8
										●		●	RE	8	6
●		●	●	●	●	●	●	●					RE	7	6
●		●	●			●	●	●	●	●			RE		1
●		●			●	●	●	●	●	●		●	RE		1
										●		●	RE/RB	1	2
●		●											RB	1	3
●		●	●	●	●	●	●	●					RB	1	
		●	●	●	●	●		●	●	●			RB	1	
●		●						●					RB	1	
		●	●	●	●	●	●	●					RB		1

Abbildung 10: Bedienung der Jagstbahn im Personenverkehr

4.4 Riesbahn

Auf dieser von Goldshöfe bis Nördlingen eingleisigen, elektrifizierten Strecke verkehren RB im Stundentakt, der doppelspurige Abschnitt Aalen – Goldshöfe wird zusätzlich von den RE der Relation Heidenheim – Ellwangen im Stundentakt bedient. Zu beachten ist hierbei, dass die Halte zwischen Aalen und Goldshöfe, Wasseralfingen und Hofen, in der Regel nur von den Zügen Richtung Jagstbahn bedient werden, die Züge Richtung Riesbahn dort aber nicht halten. Allerdings besteht die Möglichkeit, in Goldshöfe von einer Riesbahn-RB in den von der Jagstbahn kommenden RE umzusteigen, die Umsteigezeit beträgt dabei nur 4 Minuten. In der Gegenrichtung besteht für Fahrgäste aus Hofen und Wasseralfingen ebenso die Möglichkeit, vom Jagstbahn-RE in die Riesbahn-RB umzusteigen, die Umsteigezeit beträgt dabei ebenfalls nur 4 Minuten. Die in Richtung Nördlingen fahrenden Züge verlassen kurz nach dem Haltepunkt Pflaumloch die Region Ostwürttemberg und passieren die württembergisch-bayrische Landesgrenze. Von Aalen aus wird Nördlingen von den durchgehenden RB nach 39 bis 43 Minuten erreicht, Donauwörth üblicherweise nach 71 Minuten. Zu beachten ist, dass während der Weihnachtszeit und den Schulferien im Sommer einige Züge entfallen und damit wie an Wochenenden nur noch ein Zweistundentakt besteht.

Zum Einsatz gelangen bisher vorwiegend mit Elektroloks der Baureihen 110 oder 143 bespannte n-Wagen Garnituren. Voraussichtlich im Laufe des Jahres 2009 sollen nach und nach auch die neuen Elektrotriebwagen der Baureihe ET 440 (Alstom Coradia Continental, auch unter der alten Bezeichnung „Lirex“ – leichter innovativer Regionalexpress – bekannt) des Augsburger Netzes auf der Riesbahn eingesetzt werden.

Aalen	Wasseralfingen	Hofen	Goldshöhe	Westhausen	Lauchheim	Aufhausen	Bopfingen	Trochtelfingen	Pflaumloch	Nördlingen	..	Donauwörth	Zugtyp	→ Fahrten/Tag	←
●	●	●	●										RE	16	14
●	●												RE		1
●			●										RE		1
●			●	●	●	●	●	●	●	●		●	RB	15	14
●	●	●	●							●		●	RB	2	2
										●		●	RB	2	
●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	RB		1
●		●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	RB		1
●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●			RB		1

Abbildung 11: Bedienung der Riesbahn im Personenverkehr

4.5 Brenzbahn

Die einspurige, nicht elektrifizierte Strecke verbindet den ostwürttembergischen Knoten Aalen mit dem Fernverkehrsvollknoten Ulm. Der Streckenabschnitt Langenau – Ulm verläuft teilweise über bayrisches Gebiet. Der Regionalplan der Region Ostwürttemberg sieht vor, die Trasse der Brenzbahn für einen Doppelspurausbau freizuhalten. In den letzten Jahren wurde die Strecke für die Nutzung von Neigetechnikfahrzeugen ertüchtigt. In Ulm besteht nicht nur eine Verknüpfung mit den Strecken in Richtung Stuttgart (KBS 750) und München (KBS 980), sondern auch an die Südbahn nach Friedrichshafen (KBS 751), die Donautalbahn nach Sigmaringen (KBS 755) und die Illertalbahn in Richtung Memmingen (KBS 975) mit Fortsetzung nach Kempten, Oberstdorf bzw. Lindau.

Der Fahrplan der Brenzbahn ist durch ein sehr unübersichtliches Haltemuster der Regionalzüge gekennzeichnet. So lassen einige Züge eine oder auch zwei Halte aus, aber eben jeder Zug andere. Daher sind Fahrgäste, welche z. B. nach Rammingen, Bergenweiler oder Itzelberg reisen wollen, gut beraten, sich vor Fahrtbeginn darüber zu informieren, ob der jeweilige Zug an der gewünschten Haltestelle auch wirklich hält. Für die alle zwei Stunden verkehrenden IRE sind als typische Fahrzeiten für die Strecke Aalen – Ulm oder retour 48 Minuten anzusetzen, mit Ausnahme der morgens verkehrenden IRE, welche wegen zusätzlicher IRE-untypischer Halte in Königsbronn, bzw. Itzelberg, Königsbronn und Unterkochen bis zu 63 Minuten unterwegs sind. Der letzte IRE verlässt Aalen um 19.08 Uhr, in Ulm startet der letzte hingegen schon um 18.03 Uhr. Bei den RE ist eine Fahrzeit von ca. 70 bis 75 Minuten üblich, bei den RB 80 bis 90 Minuten. Die Fahrzeit zwischen den beiden ostwürttembergischen Mittelzentren Aalen und Heidenheim beträgt je nach Zuggattung und Anzahl der Zwischenhalte 16 bis 27 Minuten. Von Langenau nach Ulm verkehren werktäglich stündlich zusätzliche RB, welche über Ulm hinaus nach Laupheim Stadt fahren. Damit stellen RE und RB im Wechsel von Langenau bis Ulm werktags annähernd ganztägig einen Halbstundentakt her, welcher zudem noch von den zweistündig verkehrenden IRE ergänzt wird. Die Fahrzeit beträgt dabei 9 bis 18 Minuten, je nach Zugart und Anzahl der Zwischenhalte. Einige der Angebotskürzungen vom Juni 2007 wurden mittlerweile wieder zurückgenommen, z. B. verkehrt der nachmittägliche Schülerzug Heidenheim - Giengen wieder. Da die Brenzbahn nicht elektrifiziert ist, können ausschließlich fahrdrahtunabhängige Fahrzeuge eingesetzt werden. Im IRE Verkehr werden daher neigetechnikfähige Dieseltriebwagen vom Typ VT 611 eingesetzt, im RE- und RB-Dienst sind Regio-Shuttles vom Typ VT 650 vorherrschend, ein morgendlicher RB-Umlauf wird aus Kapazitätsgründen mit Dieselloks der Baureihe 218 bespannten n-Wagen gefahren, soll aber auf Dieseltriebwagen der Reihe VT 628 in Doppeltraktion übergehen.

Ulm	:	Langenau	Rammingen	Niederstotzingen	Sonthheim	Bergenweiler	Hermaringen	Giengen (Br.)	Herbrechtingen	Hdh.-Mergelstetten	Hdh.-Voith	Heidenheim	Hdh.-Schnaitheim	Itzelberg	Königsbronn	Oberkochen	Unterkochen	Aalen	Zugtyp	→ Fahrten/Tag	←
●		●						●				●				●		●	IRE	6	6
●		●						●				●			●	●		●	IRE	1	
●		●						●				●		●	●	●	●	●	IRE		1
●		●		●	●		●	●	●			●	●	●	●	●	●	●	RE	6	5
●		●		●	●	●	●	●	●			●	●		●	●	●	●	RE	4	6
●		●		●	●	●	●	●	●			●	●	●	●	●	●	●	RE	4	4
●		●	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	RE	1	
●		●		●	●		●	●	●			●		●	●	●	●	●	RE	1	
●		●	●	●	●		●	●	●			●			●	●		●	RE		1
●		●																	RB	12	14
●		●	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	RB	1	1
●		●	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●		●	RB	1	
●		●	●	●	●	●	●	●	●		●	●							RB	1	
				●	●	●	●	●	●			●							RB	1	
●		●	●																RB	1	
●		●	●	●	●	●	●	●	●			●	●	●	●	●	●	●	RB		1
●		●	●	●	●		●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	RB		1
●		●	●	●	●	●	●	●	●		●	●							RB		1
				●	●	●	●	●	●		●	●							RB		1
●		●		●	●	●	●	●	●			●	●	●	●	●	●	●	RB		1

Abbildung 12: Bedienung der Brenzbahn im Personenverkehr

4.6 Anschlussmöglichkeiten

4.6.1 Binnenverkehr

Die nachfolgende Grafik zeigt die Anschlussmöglichkeiten innerhalb der Region Ostwürttemberg ausgehend vom Knoten Aalen:

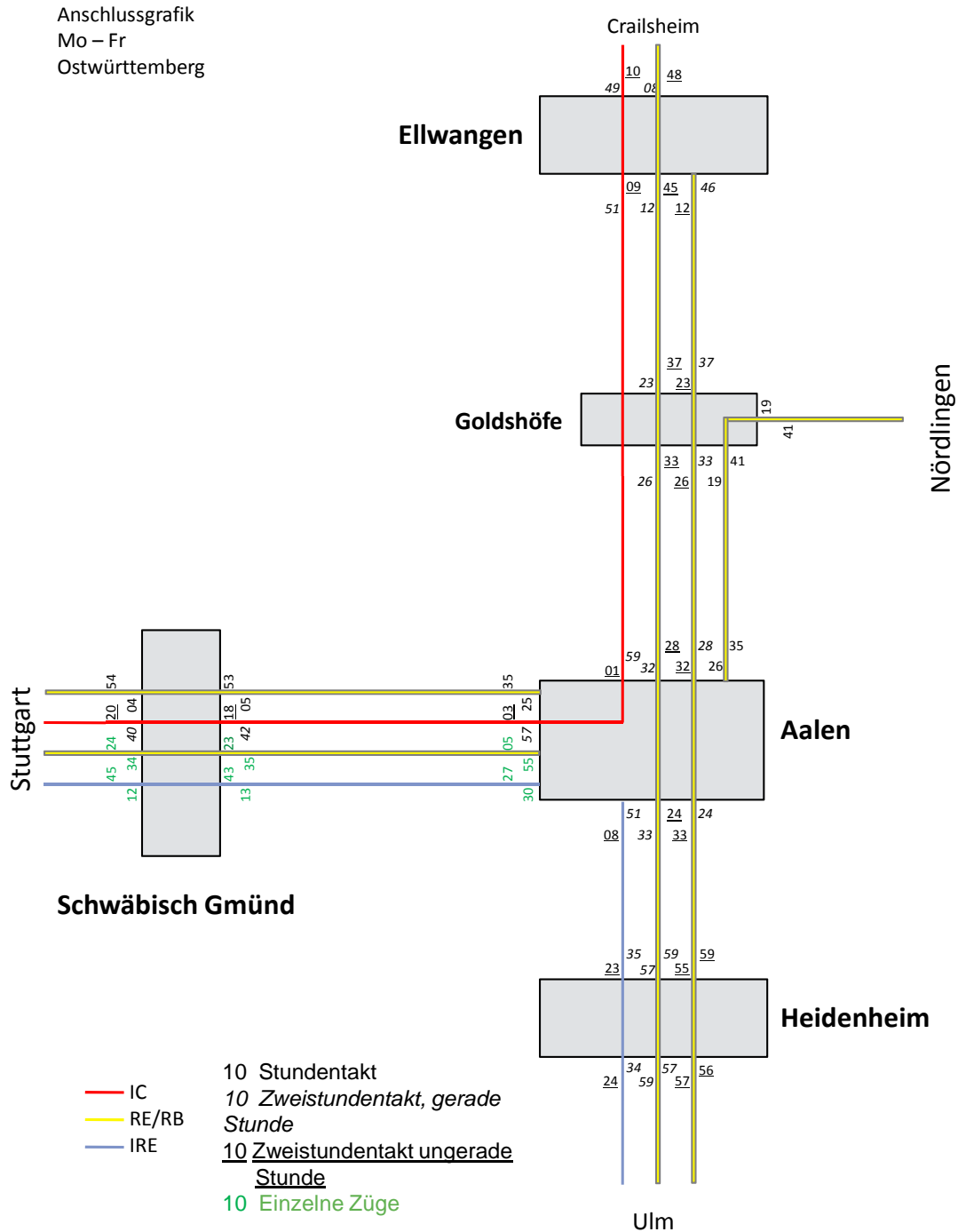


Abbildung 13: Anschlüsse im Binnenverkehr

4.6.2 Überregionaler Verkehr

Die Nahverkehrsanbindung der angrenzenden Regionen zeigt die folgende Anschlussgrafik:

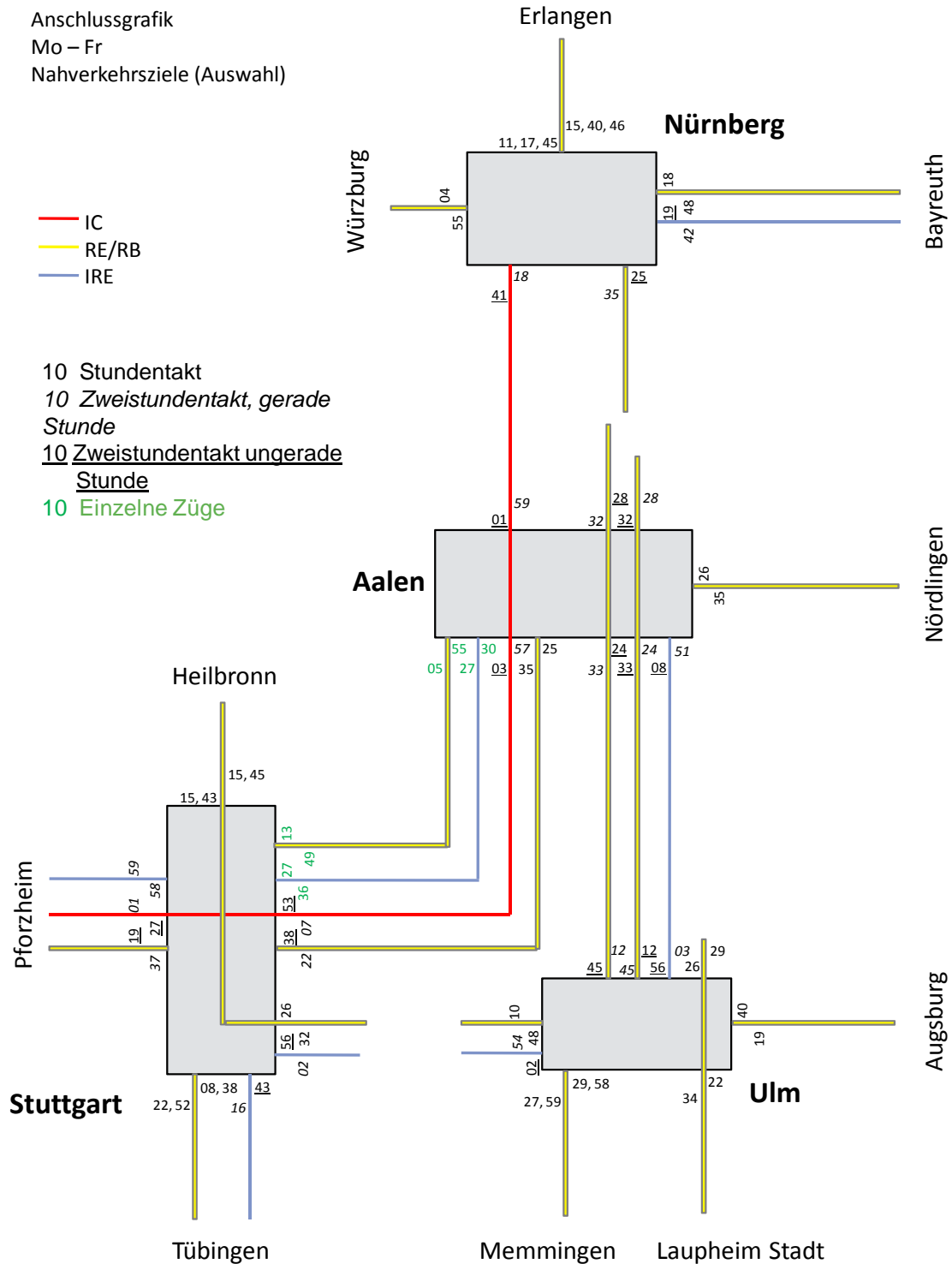


Abbildung 14: Überregionale Anschlüsse

4.6.3 Fernverkehr

Die Region Ostwürttemberg ist durch die zwischen Stuttgart und Nürnberg verkehrenden IC direkt an den Fernverkehr angebunden. Darüber hinaus bestehen in Stuttgart, Ulm und Nürnberg weitere Anschlüsse an den Fernverkehr, die in der folgenden Grafik dargestellt sind:

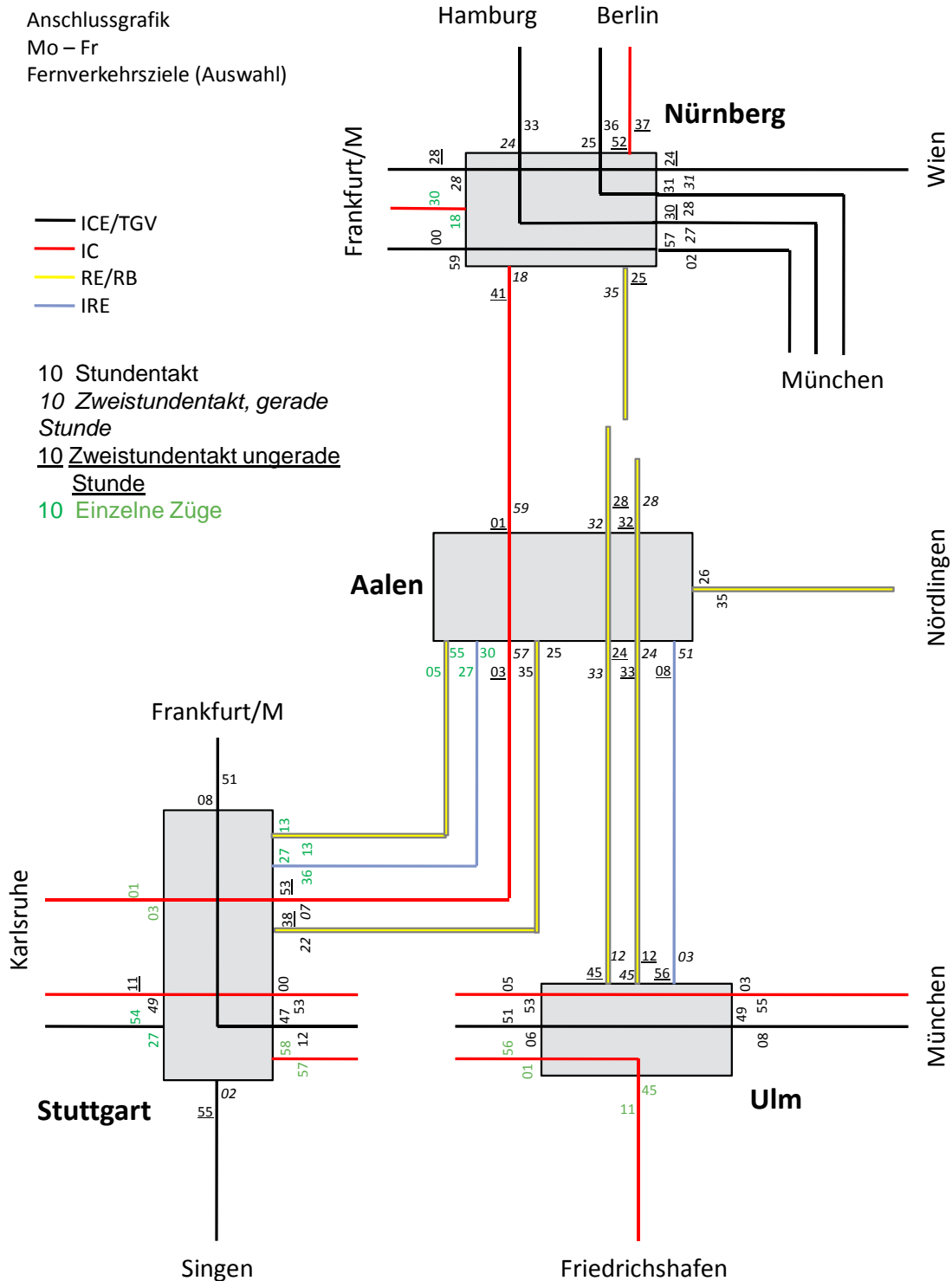


Abbildung 15: Fernverkehrsanschlüsse

4.7 Verkehrsverbände

Innerhalb der Region Ostwürttemberg gibt es zwei Tarifverbände mit jeweils eigener Tarifstruktur:

- Der OAM (Ostalbmobil) deckt das Gebiet des Ostalbkreises ab.
- Der HTV (Heidenheimer Tarifverbund) deckt den Landkreis Heidenheim ab.

Da es keine Überlappung zwischen den Verbänden in der Region Ostwürttemberg in Form eines gemeinsamen Tarifpunktes gibt, entsteht eine Tariflücke. In Richtung Ulm gibt es einen tariflichen Überlappungsbereich zwischen HTV und DING (Donau-Iller-Nahverkehrsverbund), alle anderen benachbarten Verbände, AVV (Augsburger Verkehrs- und Tarifverbund), KVSH (Kreisverkehr Schwäbisch Hall) sowie VVS (Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart), sind ebenfalls nur über eine Tariflücke zu erreichen. Für Bahnfahrten über die Verbundgrenzen hinaus gelten daher grundsätzlich die Tarife der Deutschen Bahn AG, mit diesen können aber in der Regel keine Zu- oder Abbringerbusse genutzt werden.

Umgehen lässt sich diese Problematik mit dem Kauf eines Baden-Württemberg Tickets. Mit diesem kann von Ulm aus via Brenzbahn über bayrisches Gebiet nach Aalen und weiter ins ebenfalls bayrische Nördlingen gereist werden. Von Ulm bis Rammingen wird das Tarifgebiet des DING durchfahren, danach bis Königsbronn das Gebiet des HTV. Über die verbundfreie Strecke von Königsbronn nach Oberkochen wird innerhalb des OAM-Gebiets Nördlingen erreicht.

Von Aalen aus in Richtung Norden wird zwischen Jagstzell und Crailsheim ein verbundfreies Gebiet durchfahren, ab Crailsheim gelten die Tarife des KVSH. In Aalen besteht auch die Möglichkeit, Richtung Stuttgart zu fahren, dabei muss zwischen Waldhausen und Plüderhausen eine Tariflücke durchquert werden, woraufhin das Gebiet des VVS (Verkehrsverbund Stuttgart) erreicht wird.

5 Güterverkehr

Der Güterverkehr in der Region Ostwürttemberg ist wie in anderen Regionen davon geprägt, dass viele Güterverkehrsanlagen nicht mehr bedient werden bzw. schon rückgebaut wurden, um die Flächen freizusetzen. Bedient werden nur noch wenige Anlagen wie z. B. in Essingen, Herbrechtingen, Hermaringen und Giengen (vergleiche hierzu Kapitel 2.3).

Da die Remsbahn für Güterzüge aus Kornwestheim nicht ohne Kopfmachen zu erreichen ist, hält sich der Güterdurchgangsverkehr in engen Grenzen. Vom Stuttgarter Hafen aus ist die Remsbahn direkt über das Verbindungsgleis in Stuttgart Untertürkheim befahrbar.

Die eingleisige, nicht elektrifizierte Brenzbahn lässt wegen beschränkter Kapazität ebenfalls keinen Güterverkehr in großem Umfang zu. Der überwiegende Teil des Güterverkehrs auf der Strecke wird von der DB abgewickelt, es kommen dabei Dieselloks der Reihen 225, 294 und 363/364/365 zum Einsatz. Werktag (außer Samstag) morgens verkehren zwei Güterzugpaare Aalen – Unterkochen, welche meist mit Dieselloks der Reihe 363/364/365 gefahren werden. Ein Güterzugpaar bedient von Giengen aus die Burgberger Firma Omya. Die Beladung bzw. Entladung findet am Verladegleis des nahegelegenen Bahnhofs Hermaringen statt.



Abbildung 16: Verladegleis am Bahnhof Hermaringen

Zwischen Giengen und Herbrechtingen liegt das zu Herbrechtingen gehörende Industriegebiet Vohenstein, das drei Mal täglich bedient wird. Des Weiteren geht ein großes Güterverkehrsaufkommen vom in der Nähe des Giengener Bahnhofes gelegenen Logistikzentrum der Firma BSH Bosch und Siemens Hausgeräte GmbH aus. Hierbei kommen meist die Dieselloks der Reihe 294 zum Einsatz.



Abbildung 17: Güterverkehr am Bahnhof Giengen und der Awanst. Vohenstein

Einer Diesellok der Reihe 225 obliegt es, den spätnachmittäglichen Güterzug von Giengen nach Ulm zu bringen. Ein weiterer Güterzug spätabends wird mit einer 294 von Giengen nach Ulm gefahren. Das Zementwerk in Heidenheim-Mergelstetten wird zurzeit nur alle vier Wochen bedient. Einmal pro Woche fährt der sog. „Josera-Zug“ über die Brenzbahn, er befördert Kalkmehl für den Futtermittelhersteller Josera von Blaubeuren nach Kleinheubach bei Miltenberg, üblicherweise zieht ein Siemens Eurorunner einer Privatbahn den Zug, Anfang Mai 2009 war zum ersten Mal eine Diesellok der Reihe Maxima des Herstellers Voith vor diesen Zug gespannt.

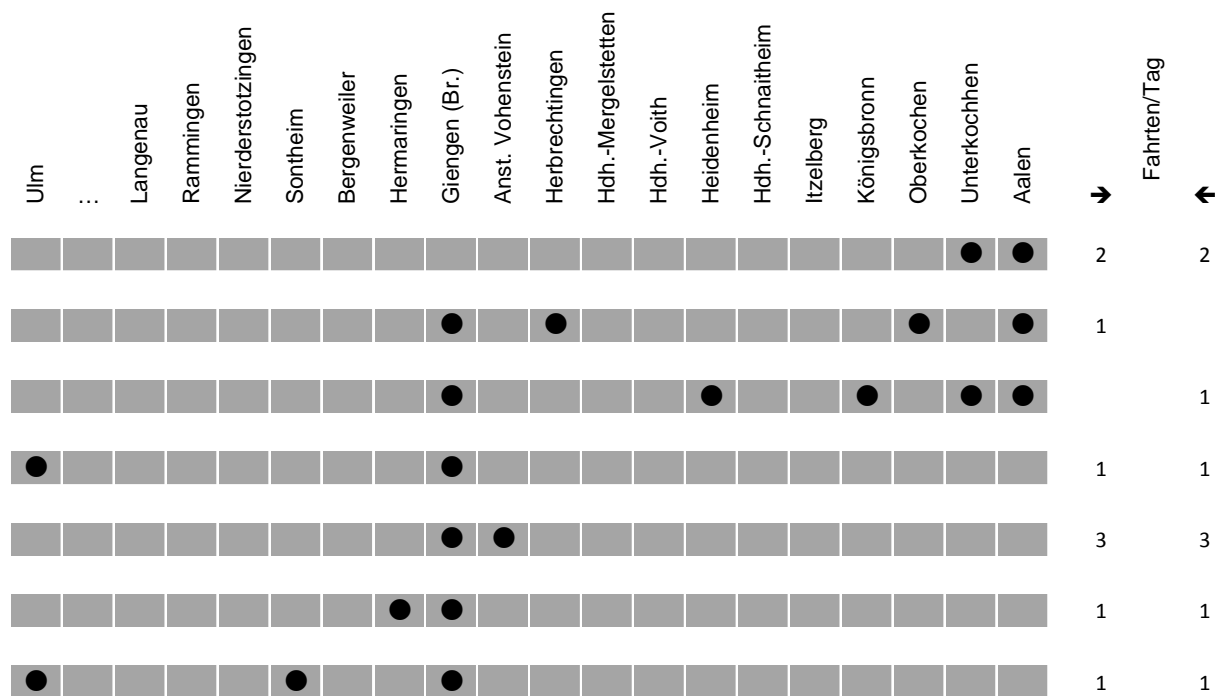


Abbildung 18: Bedienung der Brenzbahn im Güterverkehr

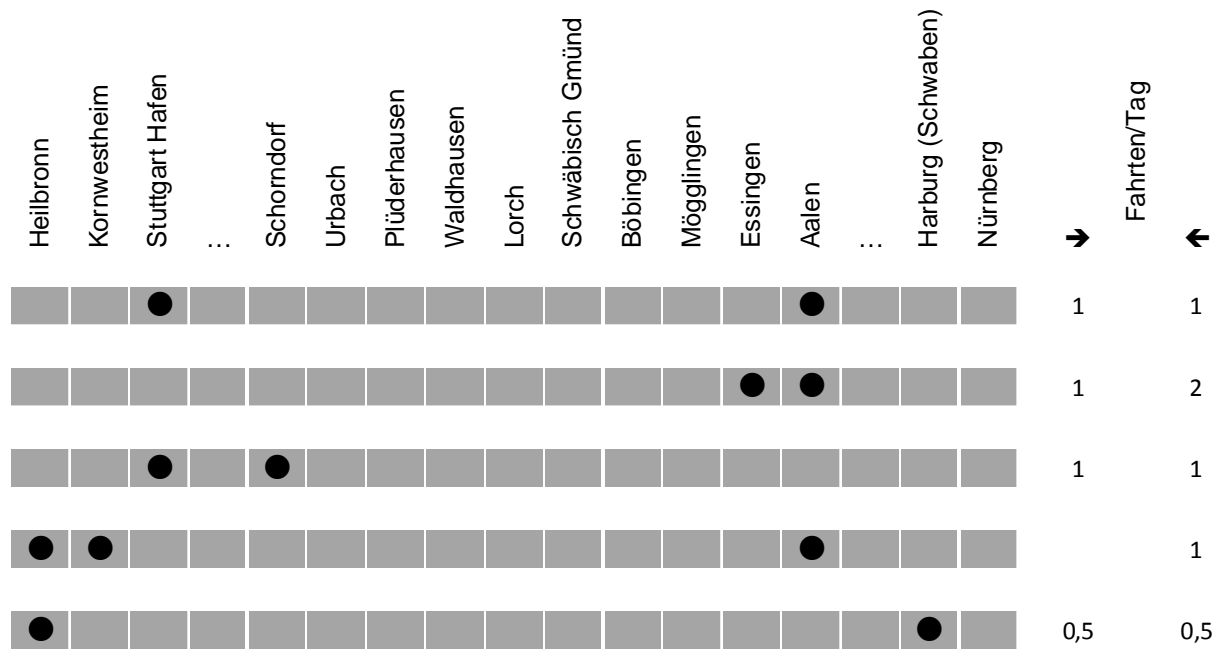


Abbildung 19: Bedienung der Remsbahn im Güterverkehr

6 Auslastung der Kapazität

6.1 Grundlagen

In Kapitel 2.5 wurde bereits auf die Problematik der eingleisigen Strecken der Brenz-, Ries- und Jagstbahn hingewiesen. Die damit erforderlichen Zugkreuzungen führen einerseits zu erheblichen Fahrzeitverlängerungen, andererseits zeigen sie deutliche Auswirkungen auf die Fahrplanstabilität, da sich Verspätungen eines Zuges direkt auf die Gegenrichtung und auf alle nachfolgenden Züge übertragen. Verspätungen werden dabei kaskadenartig im Gesamtsystem weitergegeben.



Abbildung 20: Zugkreuzung in Sontheim

(haltender RE 22530, dann durchfahrender IRE 3231)

Am Beispiel der Brenzbahn lassen sich die Auswirkungen der eingleisigen Strecke besonders deutlich aufzeigen. Die Fahrzeit des RE 22532 (Ulm - Aalen) mit einem Triebwagen der Baureihe VT 650 beträgt heute bei 14 Halten 72 Minuten. Dabei sind aufgrund von 5 Kreuzungen verlängerte Aufenthaltszeiten in Bahnhöfen erforderlich. Ohne Kreuzungen bewältigt das identische Fahrzeug (bei ebenfalls 14 Halten) die Strecke in 64 Minuten. Insgesamt sind 8 Minuten der Gesamtfahrzeit den längeren Aufenthalten zum Abwarten der Kreuzungen geschuldet.

In der bestehenden Situation könnte ein geänderter Fahrzeugeinsatz (Fahrzeug mit höherem Beschleunigungsvermögen) bei der Vielzahl der Halte zu einer Fahrzeitverkürzung beitragen. Allerdings verlagern sich dabei die nach wie vor erforderlichen Kreuzungen auf Streckenbereiche, an denen heute keine Kreuzungsmöglichkeiten vorhanden sind. Damit werden gegebenenfalls Infrastrukturinvestitionen zum Ausbau neuer Kreuzungsbahnhöfe erforderlich. Lediglich schnellere Fahrzeiten unter den heutigen Infrastrukturbedingungen führen zunächst nur zu län-

geren Aufenthaltszeiten zum Abwarten der Kreuzungen, eine generelle Fahrzeitverkürzung ist dadurch nicht zu erzielen.

Die Abschätzung der Möglichkeiten zur Fahrzeitverkürzung durch geänderten Fahrzeugeinsatz in Verbindung mit Infrastrukturausbauten erfordert detaillierte betriebliche Untersuchungen in einer Vielzahl von Einzelvarianten und war im Rahmen dieser Untersuchung nicht durchführbar.

Das damit insgesamt mögliche Potenzial wird allerdings deutlich, wenn der heutigen Fahrzeit von 72 Minuten die behinderungsfreie (ohne Kreuzungen) Fahrzeit eines modernen elektrischen Triebwagens mit 58 Minuten gegenüber gestellt wird. Auf der Gesamtstrecke Ulm - Aalen bedeutet dies eine Fahrzeitverkürzung von 14 Minuten oder knapp 20 %.

Die Streckenausbauten werden in Kapitel 7 angesprochen. Nachfolgend werden für die einzelnen Strecken die Möglichkeiten zur Taktverdichtung auf der Grundlage der bestehenden Infrastruktur aufgezeigt.

6.2 Remsbahn

Auf der zweigleisig ausgebauten Remsbahn ist die Verdichtung des Fahrplans auf einen Halbstundentakt möglich, wobei das Bedienungskonzept entsprechend dem heutigen Standard unterstellt ist. Dies bedeutet, dass die Regionalzüge unter der Bezeichnung RE von Aalen bis Schorndorf mit Halt an jeder Station verkehren und im Gebiet der Stuttgarter S-Bahn ab Schorndorf als klassischer RE nach Stuttgart fahren.

Generell wäre hier zu prüfen, ob längerfristig auch ein zweistufiges Konzept mit RE und RB zum Einsatz kommen könnte, wobei ein RE mit weniger Halten eine schnelle Verbindung der Mittelzentren untereinander und nach Stuttgart herstellt und die RB das heutige Bedienungskonzept weiterführt.

6.3 Jagstbahn

Auf der Jagstbahn ist die generelle Verdichtung des heutigen Stundentaktes aufgrund der zweistündlich verkehrenden IC nach Nürnberg nicht möglich. Nur die verbleibende Taktlücke des IC kann für zusätzliche Regionalzüge Aalen – Ellwangen genutzt werden. Damit ist eine Bedienung mit 3 Nahverkehrszügen in 2 Stunden realisierbar. Alternativ könnte auch der IC im Stundentakt verkehren.

Die Weiterführung einzelner Züge bis Crailsheim erscheint möglich, wurde in der vorliegenden Untersuchung jedoch nicht im Detail geprüft.

6.4 Riesbahn

Auf der Riesbahn ist eine Taktverdichtung ohne zusätzliche Maßnahmen nur unter Inkaufnahme erheblicher Fahrzeitverlängerungen (große Wartezeiten bei den zusätzlichen Kreuzungen) möglich.

Der vorgesehene Einsatz des Coradia-Triebwagens anstelle der lokbespannten Züge (Baureihe 110 plus 3 Wagen) kann mit den daraus resultierenden Fahrzeitverbesserungen auch für eine Taktverdichtung genutzt werden, wenn der heutige Haltepunkt Westhausen zum Kreuzungsbahnhof ausgebaut wird. Dann ist ein Halbstundentakt möglich.

6.5 Jagst- und Riesbahn

Im gemeinsam befahrenen, zweigleisig ausgebauten Abschnitt Aalen- Goldshöhe ist die Überlagerung der dargestellten Taktverdichtungen auf der Jagst- und der Riesbahn machbar.

Dabei ist für diesen Streckenabschnitt die Beibehaltung der heutigen Angebotssituation (Züge der Riesbahn im Wesentlichen ohne Halt zwischen Aalen und Goldshöhe, Züge der Jagstbahn mit Halt in Wasseralfingen und Hofen) unterstellt.

6.6 Brenzbahn

Eine Taktverdichtung des Regionalverkehrs auf der Brenzbahn stellt sich insgesamt am problematischsten dar. Die Überlagerung der Angebote der schnellen IRE mit den vergleichsweise langsamen Regionalzügen erfordert eine Vielzahl von Kreuzungen auf der eingleisigen Strecke.

Der nachfolgende Ausschnitt aus dem Fahrplan zeigt für den Zeitraum zwischen 14 und 16 Uhr die vereinfachten Zeit-Wege-Linien der auf der Brenzbahn verkehrenden Züge. Aufgrund der eingleisigen Streckenführung kommt es zu den angesprochenen Zugkreuzungen, die für einen RE exemplarisch markiert sind. Dieser RE kreuzt in Oberkochen einen IRE sowie in Heidenheim und Rammingen andere RE. Dabei kommt es jeweils zu Standzeiten, die die Fahrzeit des Zuges verlängern.

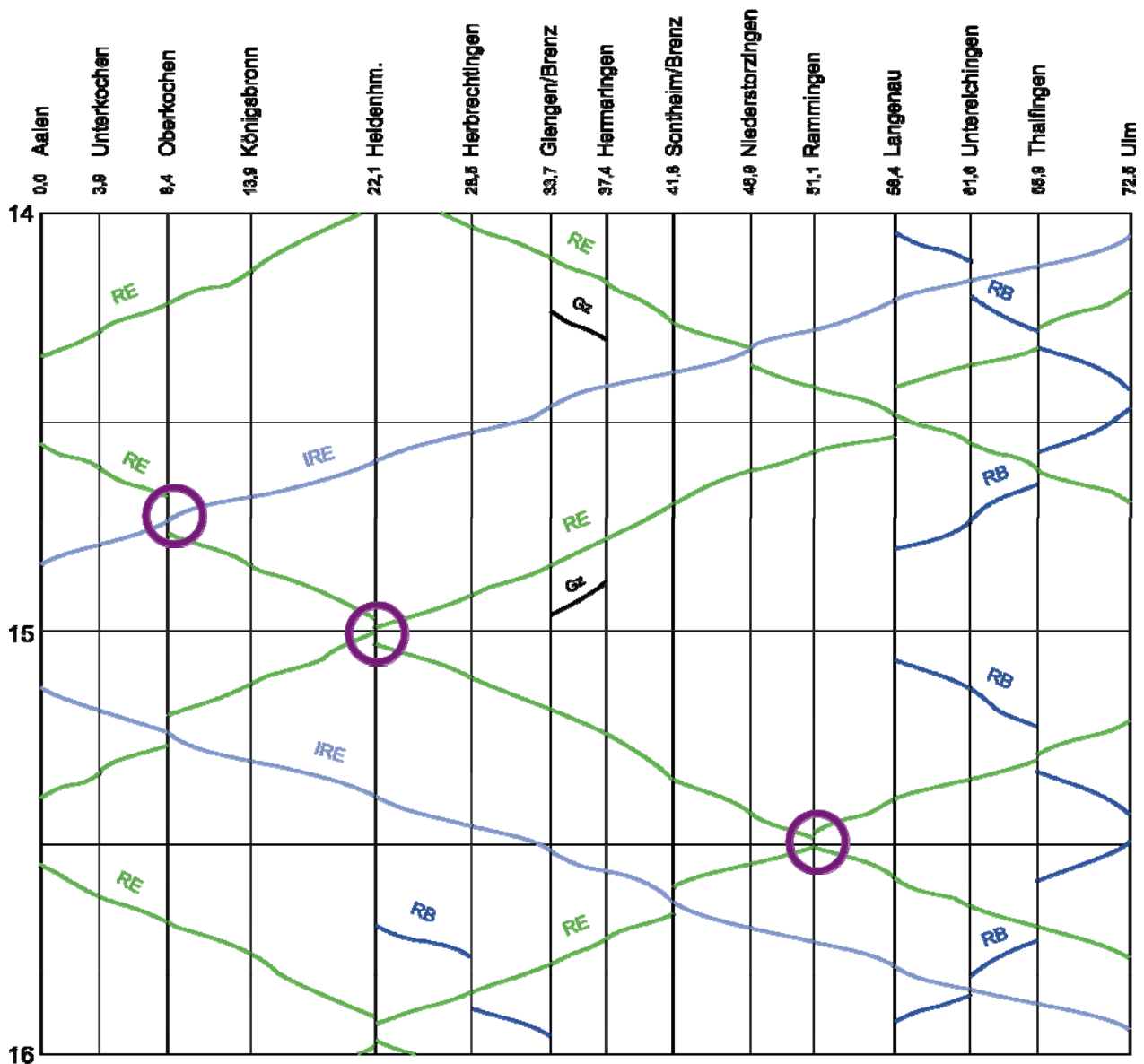


Abbildung 21: Fahrplanausschnitt Brenzbahn Istzustand

Trotzdem ist eine Verdichtung des Angebots zwischen Langenau und Aalen durch die Weiterführung einiger Züge Laupheim – Langenau bis Aalen prinzipiell möglich, wobei kein Halbstundentakt erreicht werden kann, jedoch eine Bedienung mit 2 Zügen je Stunde. Allerdings steigert dies die Zahl der erforderlichen Kreuzungen in erheblichem Maße (siehe Tabelle 7). Wie die Tabelle zeigt, steigt die Zahl der Kreuzungen pro Tag von 124 auf 160 (Zunahme +29%).

Bereits bei geringfügigen Verspätungen einzelner Züge zeigen sich Auswirkungen auf den Gesamtfahrplan. Im betrieblichen Ablauf ist dabei absehbar, dass verspätete Züge aus dem System genommen werden müssen, also auf Teilwegen der Zuglauf entfällt, um den restlichen Fahrplan stabil halten zu können.

In folgender Abbildung sind die RB Laupheim – Langenau bis Aalen verlängert. Für eine der verlängerten RB wurden die nötigen abzuwartenden Zugkreuzungen - in diesem Fall fünf an der Zahl - gekennzeichnet.

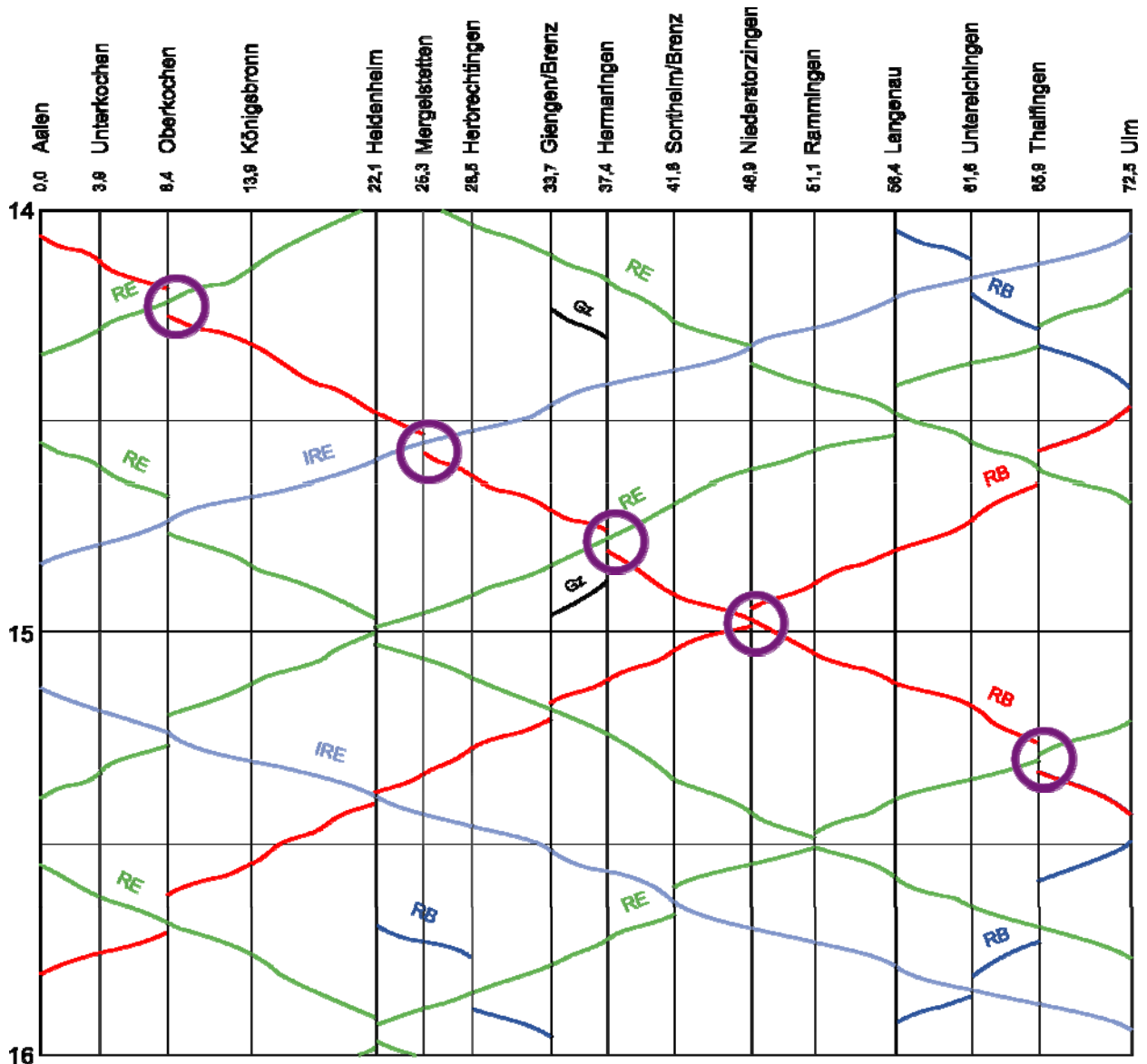


Abbildung 22: Fahrplanausschnitt Brenzbahn mit Taktverdichtern

Auf dieser Grundlage ist eine Taktverdichtung auf der Brenzbahn nur bedingt empfehlenswert bzw. in Verbindung mit dem ggf. abschnittswisen zweigleisigen Ausbau der Strecke zu sehen (vgl. Kapitel 7.4.3)

Bahnhof	Anzahl Zugkreuzungen / Werktag Istzustand	Anzahl Zugkreuzungen / Werktag mit Taktverdichtung
Unterkochen	1	1
Oberkochen	12	22
Königsbronn	4	6
Schnaitheim	2	3
Heidenheim	15	18
Mergelstetten	0	4
Herbrechtingen	7	9
Giengen	2	2
Hermaringen	5	10
Sontheim	9	11
Niederstotzingen	8	12
Rammingen	7	10
Langenau	8	8
Unternelchingen	15	15
Thalfingen	29	29
Summe	124	160

Tabelle 7: Zugkreuzungen auf der Brenzbahn (Istzustand / mit Taktverdichtung)

Auf die vom Regionalverband Donau-Iller erhobene Forderung zur Verdichtung des IRE-Angebotes zum Stundentakt sei an dieser Stelle nur nachrichtlich verwiesen. Eine vereinfachte Prüfung zeigt, dass die damit erforderliche Kreuzung IRE / IRE und die daraus resultierenden Kreuzungen IRE / Regionalverkehr nicht umsetzbar sind. Die Verdichtung des IRE-Angebots ist ohne zweigleisigen Ausbau nicht realisierbar.

7 Ausbaumaßnahmen und Optimierungen im Betriebsablauf

7.1 Geplante Infrastrukturmaßnahmen in Ostwürttemberg

7.1.1 Oberbauerneuerung Brenzbahn

Die Ertüchtigung der Brenzbahn Ulm-Aalen für Neigetechneik ist abgeschlossen. Dabei wurden Linienverbesserungen (Gleisbögen und Bahnübergänge) erreicht, die Strecke mit GNT-Datenpunkten ausgerüstet, die Streckenhöchstgeschwindigkeit teilweise auf 160 km/h erhöht und das ESTW Heidenheim in Betrieb genommen. Die Oberbauerneuerung ist noch nicht abgeschlossen, sie soll laut DB Netz AG in den nächsten Jahren fortgesetzt werden.

7.1.2 Gleiserneuerung Remsbahn

Im Jahr 2009 stehen umfangreiche Gleiserneuerungen auf der Remsbahn auf dem Programm der DB Netz AG. Dabei sind während der Gleiserneuerung Vollsperrungen der Strecke mit Busersatzverkehr vorgesehen. Betroffen sind die Abschnitte Schwäbisch Gmünd-Aalen vom 24.04.09 bis 26.07.09 sowie Schorndorf-Schwäbisch Gmünd vom 26.07.09 bis 15.10.09.

7.1.3 Gleiserneuerung Riesbahn

Auch auf der Riesbahn stehen im Jahr 2009 umfangreiche Gleiserneuerungen auf dem Programm. Die Strecke Goldshöfe-Nördlingen wird daher vom 27.07.09 bis zum 15.10.09 für die Baumaßnahmen gesperrt.

7.1.4 Barrierefreier Umbau

Ein barrierefreier Zugang soll in Aalen laut DB Netz AG demnächst realisiert werden. Diese Maßnahme erscheint überfällig, da Aalen der Bahnhof mit den meisten Ein- und Aussteigern pro Tag (werktags über 8.000) im Bereich des Regionalverbandes Ostwürttemberg ist. Ein barrierefreier Umbau würde mindestens eine Erhöhung der Bahnsteige auf 55 cm sowie die Installation von Aufzügen an den Bahnsteigen bedeuten.

Darüber hinaus sind auch in Schwäbisch Gmünd und Heidenheim im Rahmen des Bahnhofsmodernisierungsprogramms 2009 – 2018 Modernisierungsmaßnahmen geplant.¹

¹ Pressemeldung des Innenministeriums Baden-Württemberg vom 15.5.2009.

Sowohl für Aalen als auch Schwäbisch Gmünd und Heidenheim werden in diesem Programm als geplante Maßnahmen nicht nur eine barrierefreie Erschließung, sondern auch eine bedarfsabhängige Sanierung der Bahnsteigausstattung (Bahnsteigdächer, Wetterschutz, Bänke, etc.) und eine Modernisierung der Zugangsbereiche (zeitgemäße Wand- und Bodenbeläge, Beleuchtungskonzepte) genannt.

7.1.5 Sanierung Goldshöfe

In Goldshöfe stehen laut DB Netz AG größere Umbaumaßnahmen bevor. Es ist vorgesehen, auf das Gleis 1 R (in/aus Richtung Nördlingen) zu verzichten, Bahnübergänge zu beseitigen, Gleiswechselbetrieb einzuführen und neue ESTW-Stellwerkstechnik mit Spurplanänderung einzuführen.

7.1.6 Bahnsteigverlängerung Itzelberg

Auf Grund der verhältnismäßig kurzen Bahnsteiglänge von 75 m können in Itzelberg bisher keine in Dreifachtraktion fahrenden Regio-Shuttles (VT 650) halten. Um dies zukünftig zu ermöglichen, soll der Bahnsteig an dieser Haltestelle laut DB Netz AG um 30 m verlängert werden.

7.2 Geplante Rückbauten in Ostwürttemberg

Neben den Ausbauvorhaben plant die DB Netz AG auch eine Reihe von Rückbauten, die insbesondere die noch vorhandenen Güterverkehrsanlagen betreffen werden:

- In Aalen sollen Anlagen im Nebengleisbereich mit teilweiser Flächenfreisetzung für städtische Planung rückgebaut werden.
- In Schwäbisch Gmünd ist ein Rückbau der Güterverkehrsanlagen zur Freisetzung der Fläche für städtischen Planung im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs vorgesehen.
- In Ellwangen wird auf die noch vorhandenen Güterverkehrsanlagen verzichtet, die Flächen sollen durch Rückbau aller Anlagen im Nebengleisbereich freigesetzt werden.
- In Jagstzell ist ebenso ein Rückbau der noch vorhandenen Güterverkehrsanlagen vorgesehen.
- In Lauchheim und Bopfingen ist ebenfalls der Rückbau von Güterverkehrsanlagen geplant.

7.3 Geplante Infrastrukturmaßnahmen außerhalb Ostwürttembergs

7.3.1 Stuttgart 21

Das Projekt Stuttgart 21 sieht statt dem bisherigen Stuttgarter Kopfbahnhof einen unterirdischen Durchgangsbahnhof mit Direktverbindung zum Stuttgarter Flughafen vor. Infolge dessen werden sich Veränderungen im gesamten Regionalverkehr in der Region Stuttgart und auch den angrenzenden Regionen ergeben, sowohl was Fahrzeiten, Bedienungshäufigkeit als auch Linienwege der RE und RB betrifft. So werden z. B. die bisher in Stuttgart endenden RE zu Durchmesserlinien fortentwickelt.

7.3.2 NBS Wendlingen – Ulm

Die geplante NBS Wendlingen-Ulm führt nahezu zu einer Fahrzeithalbierung im Abschnitt Stuttgart-Ulm und vsl. zu Taktverschiebungen im Knoten Ulm. Wenn der Regionalverkehr gut darauf abgestimmt wird, ergeben sich für viele Pendler deutlich attraktivere Verbindungen aus der Region Ostwürttemberg über die Brenzbahn via Ulm in den Großraum Stuttgart zu gelangen bzw. umgekehrt.

7.3.3 Ausbau der Südbahn

Der geplante Ausbau der sog. Südbahn (KBS 751 Ulm-Friedrichshafen) umfasst vor allem die Streckenelektrifizierung sowie eine Ertüchtigung auf eine Maximalgeschwindigkeit von 160 km/h. Da der aktuelle Verkehrsvertrag dieser Strecke 2012 ausläuft, soll die nächste Ausschreibung bereits auf Basis einer Elektrifizierung erfolgen. Als Folge der Elektrifizierung ist davon auszugehen, dass die bisherigen RB-Direktverbindungen über die Brenzbahn und Ulm bis nach Laupheim zukünftig in Ulm gebrochen werden, um auf der elektrifizierten Südbahn auch elektrisch betriebene Fahrzeuge einsetzen zu können.

7.3.4 NBS Nürnberg – Erfurt

Nach einer Realisierung der Aus- und Neubaustrecke Nürnberg-Erfurt-Berlin dürfte es am Knoten Nürnberg durch die verkürzten Fahrzeiten zu Taktverschiebungen kommen. Dies wird Auswirkungen auf die Anschlüsse aus und in die Region Ostwürttemberg haben.

7.4 Weitere Optimierungen und Ausbauten

7.4.1 Optimierungen im Betriebsablauf

Wie schon in der Beschreibung der Bahnhöfe und Haltepunkte angesprochen, liegt bei einigen Bahnhöfen und Haltepunkten die Situation vor, dass der barrierefrei vom allgemeinen Straßenraum aus zu erreichende Hausbahnsteig nur von wenigen Zügen pro Tag angefahren wird, alle anderen Züge aber am gegenüberliegenden, barrierefrei nur über einen z. T. großen Umweg zu erreichenden Außenbahnsteig oder an einem gar nicht barrierefrei erreichbaren Inselbahnsteig halten, da dieses Gleis das Durchgangsgleis ist.

Diese Situation ist z. B. in Heidenheim-Schnaitheim der Fall, wo täglich nur zwei Züge am barrierefreien Hausbahnsteig, alle anderen aber am Außenbahnsteig halten, welcher nur über einen Treppenüberweg oder barrierefrei über einen ungefähr 250 Meter entfernten Bahnübergang zu erreichen ist. In diesem Fall kommt erschwerend hinzu, dass der Großteil der Bevölkerung des Ortes Schnaitheim und damit des Fahrgastpotentials auf der Seite des Bahnhofs bzw. des Hausbahnsteiges wohnt und damit gezwungen ist, den Treppenüberweg zu benutzen.

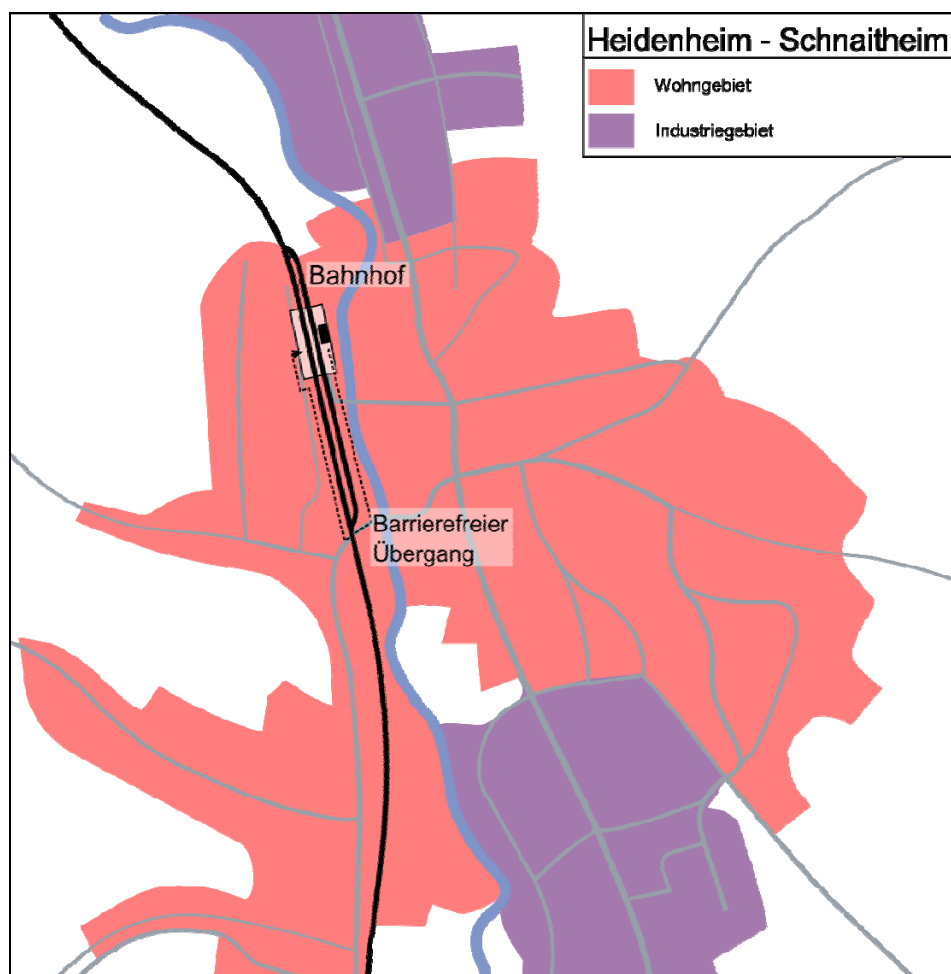


Abbildung 23: Detailskizze Schnaitheim

Eine ähnliche Situation liegt in Königsbronn vor, wo nur drei von 44 Zügen am Hausbahnsteig halten, dort ist aber das Fahrgastpotential zu ungefähr gleichen Teilen auf beiden Seiten des Bahnhofes verteilt.

In Sontheim halten 10 Züge pro Tag am barrierefrei vom allgemeinen Straßenraum erreichbaren Hausbahnsteig, aber ganze 38 Züge am nicht barrierefrei zu erreichenden Außenbahnsteig.

Damit wird vor allem in den beiden letztgenannten Fällen der mögliche Komfort einer 100%igen Barrierefreiheit für die Fahrgäste nicht ausgeschöpft, da dort durch die Bahnsteighöhe von 55 cm ein barrierefreier Fahrzeugzugang z. B. zu Triebwagen vom Typ VT 650 möglich wäre.

In Giengen ist – falls beide Aufzüge funktionieren – ein barrierefreier Bahnsteigwechsel und auch Fahrzeugzugang zu Regio-Shuttles vom Typ VT 650 zwar möglich, es stellt sich aber die Frage, ob es für die Fahrgäste nicht komfortabler wäre, mehr als nur 3 Züge pro Tag am Hausbahnsteig halten zu lassen. Dies könnte ein Umsteigen in die direkt am Bahnhofsgebäude haltenden Busse erleichtern und beschleunigen.

In Bopfingen und Lauchheim fallen vor allen die mit je nur 1,6 m Breite äußerst schmalen Zwischenbahnsteige ins Auge, an denen aber jeweils der Großteil der Züge hält, da das Gleis 2 in beiden Fällen das Durchgangsgleis darstellt.

In allen Fällen ist vor der Verlegung von Zugfahrten zu prüfen, ob die jeweiligen Weichen bei der Einfahrt bzw. Ausfahrt durch Geschwindigkeitsbeschränkung auf dem abzweigenden Gleis Hindernisse darstellen und ob diese durch Umbau der Weichen zu beseitigen sind. Dabei sind zusätzliche Problemsituationen wie Bahnübergänge direkt vor bzw. nach den Weichen, die einem Umbau im Weg stehen könnten, zu berücksichtigen.



Abbildung 24: Sontheim, Ausfahrt Richtung Aalen

(Ausfahrt RE 22530 Richtung Aalen sowie Weiche und Bahnübergang bei Ausfahrt Richtung Ulm)



Abbildung 25: Schnaitheim, Ausfahrt Richtung Ulm

(Ausfahrt Richtung Ulm mit Bahnübergang direkt hinter Weiche, vgl. Abbildung 21)

Darüber hinaus sind kurzfristige Bahnsteigänderungen auf Grund von Zugverspätungen problematisch. Beispielhaft zeigt sich in Niederstotzingen folgende Situation: Im Regelfall hält der RE während der IRE Kreuzung am Außenbahnsteig, der nur durch eine nicht barrierefreie Unterführung oder einen rund 300 m langen Fußweg über den Bahnübergang erreichbar ist. Bei Verspätungen des RE wird die Kreuzung auf einen anderen Bahnhof verlegt und kurzfristig der RE zum Hausbahnsteig geführt. Zwar werden die Fahrgäste per Lautsprecher über die Verlegung informiert, mobilitätseingeschränkte Fahrgäste können den Hausbahnsteig in der kurzen verfügbaren Zeit bei einem Umweg von 300 m auf keinen Fall erreichen.



Abbildung 266: Bahnsteigwechsel in Niederstotzingen

(Reisende wechseln Bahnsteig während IRE 3232 durchfährt; RE 22541 trifft um 5 min verspätet ein und hält außerplanmäßig am Hausbahnsteig)

7.4.2 Verbesserung der Eckverkehre

Fahrten von der Rems- zur Riesbahn erfordern heute ein Umsteigen in Aalen. Dabei erfolgt der Übergang vom RE der der Remsbahn auf die RB der Riesbahn mit heute nahezu identischem Wagenmaterial bei ggf. verändertem Behängungsgrad. Aus Sicht der Region Ostwürttemberg wäre die Durchbindung zumindest einiger Züge eine geeignete Maßnahme um die Zahl der erforderlichen Umsteigevorgänge zu minimieren.

7.4.3 Zweigleisiger elektrifizierter Ausbau Brenzbahn Aalen-Ulm

Wegen den im vorigen Kapitel beschriebenen benachbarten Projekten ist davon auszugehen, dass die Brenzbahn einerseits in absehbarer Zeit als letzte Dieselinsel in der Region übrigbleiben wird, andererseits von Fahrgastzuwächsen auszugehen ist. Da die Brenzbahn allerdings im heutigen Zustand nur eingleisig und nicht elektrifiziert ist, ist deren Kapazität sehr beschränkt, außerdem wirkt sich die Verspätung eines Zuges erheblich auf alle anderen aus. Eine Elektrifizierung und ein zusätzlicher (zumindest abschnittsweiser) zweigleisiger Ausbau könnten dem entgegenwirken und die Attraktivität des Schienenverkehrs in der Region Ostwürttemberg weiter steigern. Wegen der geplanten Elektrifizierung der Südbahn könnten die durchgehenden Züge Laupheim - Langenau beibehalten und beschleunigt werden. Des Weiteren könnte der Einsatz von Dieselfahrzeugen der von Ulm bis Ellwangen bzw. Crailsheim durchgehenden Zügen auf der Jagstbahn durch die dann durchgehende Elektrifizierung entfallen.

Der Ausbau führt - auch ohne Veränderung der Streckentrassierung - zu deutlichen Fahrzeitverkürzungen, die im Rahmen einer Nutzen-Kosten-Untersuchung für den Ausbau der Strecke nennenswerte Reisezeitgewinne erwarten lassen. So benötigt ein dieselbetriebener Nahverkehrszug von Ulm nach Aalen mit 14 Zwischenhalten abhängig von der Anzahl der Zugkreuzungen heute folgende Fahrzeiten:

- 5 Kreuzungen: 72 min
- 0 Kreuzungen: 64 min

Bei einem zweigleisigen Ausbau mit Elektrifizierung könnten die Fahrzeiten deutlich reduziert werden. In Abhängigkeit vom dann eingesetzten Zugmaterial könnten sich folgende Fahrzeiten ergeben:

- Lokbespannter Zug: 61 min
- Triebwagen ET 425: 59 min
- Triebwagen Flirt: 58 min

8 Resümee

Die Untersuchung der Schienenstrecken in der Region Ostwürttemberg zeigt für die Rems-, Ries-, Jagst- und Brenzbahn sehr unterschiedliche Ergebnisse auf.

Insbesondere die „Dieselinsel“ der nicht elektrifizierten Brenzbahn zwischen Aalen und Ulm zeigt sich dabei mit nur einem Streckengleis als betrieblich problematisch und nur eingeschränkt tauglich für Angebotsverbesserungen. Demgegenüber sind bei der Jagst- und Riesbahn nur Ausbaumaßnahmen in geringen Umfang für Angebotsverbesserungen (Taktverdichtung) erforderlich. Die zweigleisige Remsbahn bietet im bestehenden Umfang Raum für weitere Angebotserbesserungen. Für diese drei Strecken wäre dies in einer betrieblichen Untersuchung zu verifizieren. Bezüglich des Ausbaustandards der Bahnhöfe und Haltestellen wurden in den letzten Jahren z. B. mit dem Ausbauprogramm auf der Brenzbahn bereits einige Anstrengungen unternommen. Auch hier sind wie bei den anderen Strecken einzelne Infrastruktureinrichtungen und Stationsausstattungen noch weiter sanierungs- bzw. modernisierungsbedürftig. Insbesondere eine gemeinsame Berücksichtigung der betrieblichen Belange (Nutzung der Durchfahrts-gleise) und der Komfortwünsche der Fahrgäste (Einstieg vom Hausbahnsteig) kann an verschiedenen Stationen bereits zu erheblichen Verbesserungen führen.

In diesem Zusammenhang ist auch die Frage des Einsatzes eines einheitlichen Zugmaterials zu prüfen, der es ermöglicht, nicht nur Bahnsteige barrierefrei zu erreichen, sondern auch den Einstieg in die Züge barrierefrei zu gewährleisten. Hier besteht noch erheblicher Verbesserungsbedarf.

Die Anpassung des heutigen Bedienungskonzepts an eine Situation nach der Realisierung von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm erscheint prinzipiell möglich. Auf Grund der heute noch nicht bekannten Fahrplanlagen in Stuttgart und Ulm sind detaillierte, verbindliche Aussagen zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich. Allerdings ist zu befürchten, dass Veränderungen der heute eingespielten Fahrplanlagen durch Anpassung der Umsteigezeiten in Stuttgart und Ulm zu Fahrplankonflikten an anderen Stellen führen oder punktuell ergänzende Infrastrukturmaßnahmen erforderlich machen.

Auch hiervon ist in besonderem Maße die eingleisige Brenzbahn betroffen. Damit stellt sich verstärkt die Frage eines zweigleisigen Ausbaus in Kombination mit der durchgängigen Elektrifizierung, vor allem auch als Fortführung einer zukünftig elektrifizierten Südbahn Ulm – Friedrichshafen. Eine überschlägige Betrachtung der Potenziale lässt – allein aus Sicht des Nah- und Regionalverkehrs – eine positive Nutzen–Kosten Bilanz dieser Maßnahme erwarten.

Im Güterverkehr spielen heute alle Strecken in der Region eine eher untergeordnete Rolle. Zusätzlicher Güterverkehr zur Bedienung lokaler Anschluss- oder Verladestellen ist auf Grund der hohen Anpassungsfähigkeit dieser Verkehre grundsätzlich möglich. Hierbei sind für die Brenzbahn auf Grund der aktuellen Kapazitätsauslastung jedoch Abstriche zu machen.

Abschließend sei generell auf die Vielzahl der niveaugleichen Bahnübergänge auf allen Strecken in der Region hingewiesen, die bei Angebotsverbesserungen mit mehr Zugverkehr auf den Strecken sich verstärkende Konfliktpunkte darstellen. Während mit einem evtl. zweigleisigen Ausbau der Brenzbahn diese Gefahrpunkte beseitigt würden, sind für die weiteren Strecken ggf. ergänzende Überlegungen zu empfehlen.

9 Übersichtsgrafik

Die nachfolgende Grafik ist dem gedruckten Bericht in Form eines A3-Fotodrucks beigefügt und hier der Vollständigkeit halber ebenfalls dargestellt:

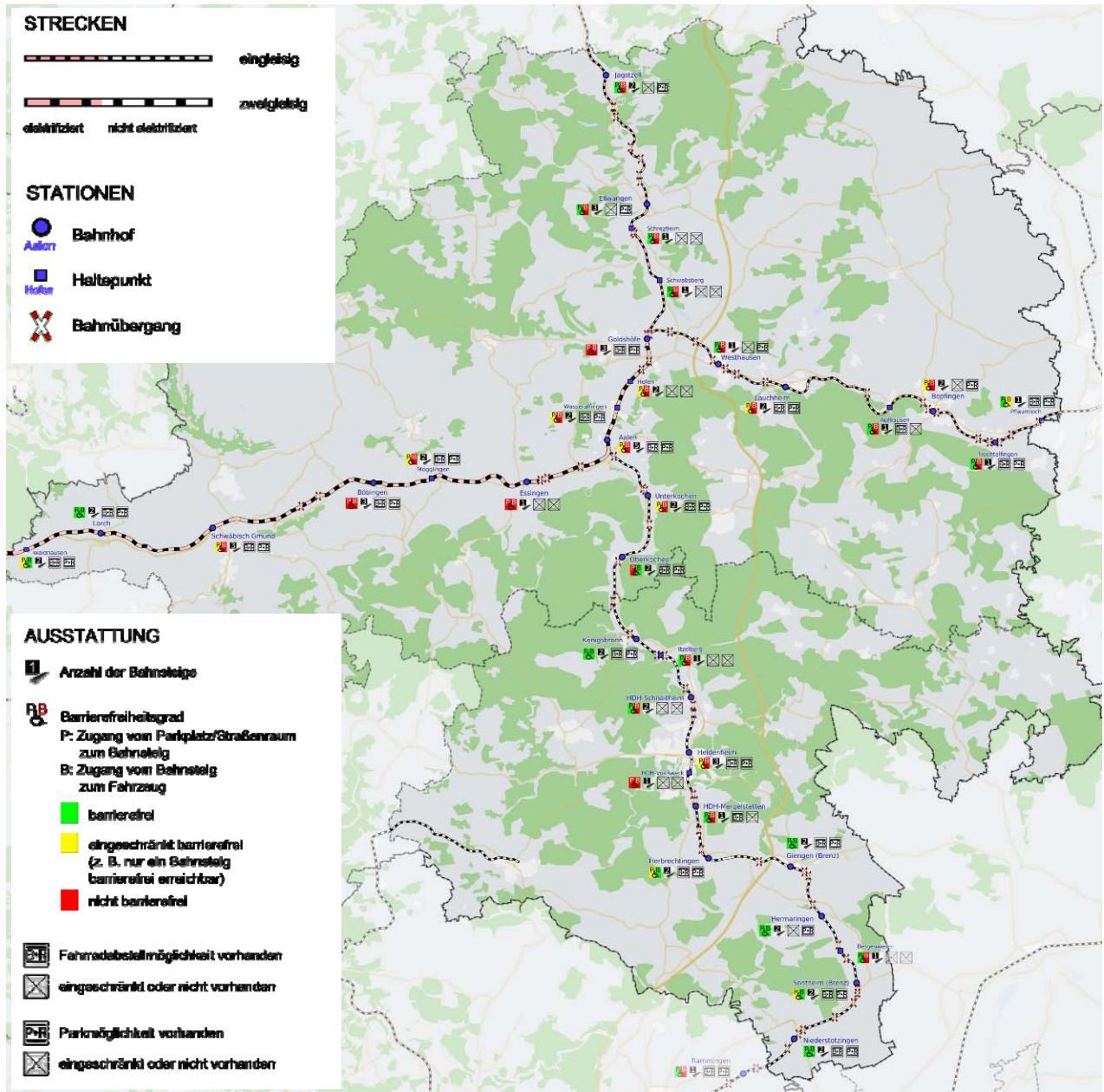


Abbildung 277: Übersichtskarte Schieneninfrastruktur Ostwürttemberg