

Antrag

der Abg. Klaus Burger u. a. CDU

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Stand der Umsetzung des SPNV-Zielkonzepts 2025 und von Mindeststandards

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. inwiefern und mit welcher Über- oder Untererfüllung die im SPNV-Zielkonzept 2025 (auf Basis Stand 2014) gesetzten Angebotsziele im Fahrplan 2022 realisiert wurden (Differenzdarstellung auf einer Streckenkarte genügt) und inwieweit zumindest täglich von sieben bis 14 Uhr ein Stundentakt für alle SPNV-Haltepunkte sowie separat für alle Knoten-zu-Knoten-Verbindungen sichergestellt ist;
2. auf welchen Strecken durchgehend (von Knoten bis Knoten bzw. Streckenende) das im Zielkonzept 2025 beabsichtigte Angebot von zwei Zügen pro Stunde bisher selbst an Werktagen nicht durchgehend von 8 bis 20 Uhr sichergestellt ist unter Angabe, welche Streckenabschnitte und Tageszeiten dies betrifft und worin dies begründet ist;
3. auf welchen Strecken und bei welchen Halten abends zwischen 20 und 24 Uhr nicht täglich mindestens ein Stundentakt angeboten wird unter Darlegung, worin Lücken jeweils begründet sind;

4. wie sich konkret auf der Hauptachse Basel–Friedrichshafen–Ulm des Vergabernetzes fünf Donau-Ostalb im Taktverkehr die Reisezeiten, Häufigkeiten und ggf. der Anteil umsteigefreier Taktverbindungen von 1997 bis 2022 auf den nachgenannten Relationen entwickelt haben (Darstellung im Fünf-Jahres-Rhythmus):

Waldshut–Friedrichshafen Stadt

Waldshut–Ulm Hbf

Überlingen–Villingen (Schwarzwald) über Singen

Überlingen–Ravensburg

Überlingen–München Hbf über Ulm oder Lindau

Markdorf–Villingen (Schwarzwald) über Singen

Markdorf–Ravensburg

Markdorf–Ulm Hbf

Markdorf–Lindau Hbf;

5. wie sich auf den IRE-Zügen Basel–Singen–Ulm die durchschnittliche Nachfrage an allen Wochentagen bzw. an Werktagen (DTV und DWV) sowie die Zahl der IRE-Zugpaare im Querschnitt vor und nach Überlingen im Zeitraum 2004 bis 2019 entwickelt hat (Angabe in Fünf-Jahres-Schritten);
6. wie sich zum Fahrplan 2022 zwischen Hochrhein-, Bodenseegürtel- und Südbahn die Reise- sowie Umsteige- und Wartezeiten der Relationen ab Überlingen sowie separat ab Ludwigshafen (Bodensee) über Radolfzell/Singen zur Schwarzwaldbahn (Ziel Offenburg), zur Hochrheinbahn (Ziel Basel) sowie zur Gäubahn (Ziel Rottweil) und ab Überlingen sowie separat ab Markdorf über Friedrichshafen nach Ulm, Stuttgart sowie Lindau im Taktangebot verändert haben;
7. welche Auswirkungen auf die Nachfragewerte auf diesen Linien durch die Reisezeitverlängerungen, zusätzliche Umstiege und die nur zweistündlich angebotene Verbindung zwischen Hochrheinregion und Oberschwaben/Ulm festzustellen sind;
8. welche Verlagerungseffekte sie auf andere Strecken erwartet und wie sie dies im Blick auf die Attraktivität der SPNV-Verbindung Basel–Friedrichshafen–Ulm zu anderen Verkehrsmitteln oder Reisewegen beurteilt;
9. inwiefern und mit welchen Ansätzen sie angebotsseitige Maßnahmen in Erwägung gezogen hat, um negative Effekte des neuen Fahrplans zu begrenzen, beispielsweise durch eine vollständige Verdichtung der IRE-Linie zum Einstundentakt über Singen hinaus bis Friedrichshafen und worin der Umsetzungsgrad solcher Erwägungen im aktuellen Fahrplan begründet ist;
10. ob es zutrifft, dass die neue Fahrplanstruktur der westlichen Bodenseegürtelbahn einen genauen Stundentakt der Regionalbahn erlaubt und die Fahrplanlage der IRE-Trasse zwischen Singen und Überlingen grundsätzlich einen Stundentakt erlauben würde, der sich unter Einbezug bestehender Zusatzzüge auch bis Friedrichshafen fortsetzen ließe (samt dortiger Anschlüsse von/zur Südbahn);

11. ob die Landesregierung die Beurteilung der Antragssteller teilt, wonach eine stündliche IRE-Verbindung (Basel–)Singen–Friedrichshafen erheblich dazu beitragen würde, die seit dem Fahrplan 2022 erlittene Reisezeitverlängerung zwischen Hochrhein und Oberschwaben/Ulm (30 bis 50 Minuten) in Form einer Verkürzung der mittleren Wartezeit zwischen den Verbindungen von 60 auf 30 Minuten maßgeblich zu kompensieren, ob dies ihrer Meinung nach auch dazu beitragen könnte, die verschlechterte Anschlussqualität zur Schwarzwaldbahn oder in Richtung Lindau (-Vorarlberg) zumindest für IRE-Bahnhöfe zwischen Singen und Friedrichshafen teilweise zu korrigieren und ob sie die Einschätzung teilt, dass dies unter dem Strich im Vergleich zum bis 2021 gültigen Referenzfahrplan keine wesentliche Beeinträchtigung der Wirtschaftlichkeitsberechnung für den Ausbau der Bodenseegürtelbahn zur Folge haben dürfte;
12. welche Ansätze zur Korrektur der regionalen und überregionalen Angebotsverschlechterungen seit Dezember 2021 ihr bekannt sind und wie sie diese beurteilt;
13. ob das Land Baden-Württemberg zum nächstmöglichen Fahrplan sämtliche Verkehrs- und Kapazitätsbedarfe für die Kapazitätsausnutzungskonzepte (bzw. für die mittelfristigen Konzepte für die optimierte Kapazitätsnutzung) bei der DB Netz AG angemeldet hat, die auf der gesamten Streckenlänge von Singen/Radolfzell bis Friedrichshafen (Stadtbahnhof) notwendig sind, um das Zielkonzept 2025 mit zwei Zügen je Stunde und Richtung umsetzen zu können und falls nicht, womit der Verzicht auf der Anmeldung der Bedarfe begründet wird;
14. mit welcher jährlichen Zusatzbelastung der Regionalisierungsmittel eine solche Angebotsdichte gemäß Zielkonzept 2025 zwischen Singen und Friedrichshafen verbunden (täglich mindestens von acht bis 20 Uhr) wäre und welche weiteren Rahmenbedingungen, Beschlüsse und Vorlauf Fristen zur raschen Umsetzung nötig wären.

23.3.2022

Burger, Dörflinger, Hartmann-Müller, Schuler, Wolf CDU

Begründung

Anlässlich der Inbetriebnahme der elektrifizierten und ausgebauten Südbahn zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 hat das Land Baden-Württemberg auch zwischen Basel, Singen und Friedrichshafen ein neues Fahrplan- und Betriebskonzept im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) umgesetzt. Mit einer verbesserten Fahrplanstabilität sollten damit auch Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit verbessert werden. Für Nutzer der stündlichen Regionalbahnen der Linie RB 31 Friedrichshafen–Radolfzell bedeutete dies allerdings eine wesentliche Verschlechterung der Anschlussverbindungen von und zur Schwarzwaldbahn, zum neuen Bahnknoten Lindau-Reutin sowie zumindest übergangsweise zu den Fernverkehrsanschlüssen in Ulm. Auch für Nutzer der bisher umsteigefreien IRE-Verbindungen Basel–Friedrichshafen–Ulm ist das neue Fahrplankonzept mit einem zusätzlichen Umstieg sowie Reisezeitverlängerungen von 30 bis 50 Minuten verbunden. Letzteres verstärkt den bereits bisher einschränkenden Umstand, dass die IRE-Verbindung zwischen Hochrhein und Oberschwaben bzw. Ulm nur zweistündlichen angeboten werden konnte. Das vom Land beschlossene und zuletzt 2014 mit Details veröffentlichte SPNV-Zielkonzept 2025 weist für die Verbindung zwischen Singen und Friedrichshafen eine Nachfrage auf, welche auf der gesamten Streckenlänge je Stunde und Richtung zwei Züge rechtfertigt. Es weist diese Strecke entsprechend als Strecke mit Angebotsniveau der Klasse IIa „zwei Züge pro Stunde wegen Express“ bzw. mit 244 Zugpaaren pro Woche sowie teils

als Klasse IIb mit 284 Zugpaaren pro Woche aus. Die Analyse des seit 2022 geltenden Fahrplankonzeptes wirft bei den Antragstellern nun die Frage auf, ob das Fahrplankonzept und die verfügbare Infrastruktur auf der Bodenseegürtelbahn nicht eine Verdichtung der IRE-Verbindungen zum Stundentakt und damit eine wesentliche Abmilderung der Einbußen in der Angebotsqualität erlauben würde. Schlussendlich stellt sich die Frage, ob der zügige Angebotsausbau auf der Bodenseegürtelbahn nicht auch im Vergleich zu anderen Strecken vergleichbaren Zielniveaus erwartet werden darf.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 2. August 2022 Nr. VM3-0141.5-19/30/4 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

1. inwiefern und mit welcher Über- oder Untererfüllung die im SPNV-Zielkonzept 2025 (auf Basis Stand 2014) gesetzten Angebotsziele im Fahrplan 2022 realisiert wurden (Differenzdarstellung auf einer Streckenkarte genügt) und inwieweit zumindest täglich von sieben bis 14 Uhr ein Stundentakt für alle SPNV-Haltepunkte sowie separat für alle Knoten-zu-Knoten-Verbindungen sichergestellt ist;

Die Angebotsziele des Zielkonzepts 2025 beziehen sich auf die Anzahl von Fahrtenpaaren pro Tag, differenziert nach Montag bis Freitag, Samstag und Sonn- und Feiertag. Auf dieser Basis sind in der Tabelle in *Anlage 1* die Differenzen zwischen dem Fahrplanangebot im Fahrplanjahr 2022 und den Angebotsklassen des Zielkonzeptes 2025, dem sogenannten Landesstandard, aufgelistet. Dargestellt ist jeweils die Zahl der Fahrtenpaare pro Tag. Dezimalwerte ergeben sich bei unpaarigen Verkehren (z. B. sieben Fahrten hin, aber nur sechs Fahrten zurück) oder durch Fahrten, die nur an einzelnen Tagen stattfinden.

Der Landesstandard ist auf 64 Prozent der Streckenkilometer, die in die Aufgabenträgerschaft des Landes fallen, weitgehend erfüllt. Nur auf 36 Prozent der Streckenkilometer ist der Landesstandard unterschritten. Hierbei handelt es sich meistens um Strecken, die nicht mit der gewünschten und im Landesstandard festgelegten Anzahl an Zügen befahren werden können, weil die Infrastrukturkapazitäten begrenzt sind und somit nicht mehr Züge fahren können. In diesen Fällen muss die vom Bund verantwortete Schieneninfrastruktur der Eisenbahnen des Bundes ausgebaut werden. Zum Beispiel wird im Rheintal, wo das Land bereits heute gerne deutlich mehr Züge einsetzen würde, der Landesstandard erst in den 2040er Jahren fahrbar sein, wenn die Viergleisigkeit der Strecke vollständig hergestellt sein wird.

Die Tabelle in *Anlage 1* listet zusätzlich diejenigen Streckenabschnitte auf, für die ein Stundentakt von 7 Uhr bis 14 Uhr sichergestellt ist.

2. auf welchen Strecken durchgehend (von Knoten bis Knoten bzw. Streckenende) das im Zielkonzept 2025 beabsichtigte Angebot von zwei Zügen pro Stunde bisher selbst an Werktagen nicht durchgehend von 8 bis 20 Uhr sichergestellt ist unter Angabe, welche Streckenabschnitte und Tageszeiten dies betrifft und worin dies begründet ist;

Die Angebotsklasse „Zwei Züge pro Stunde“ wird auf 68 Prozent aller Streckenabschnitte bereits im Fahrplanjahr 2022 erfüllt. Auf weiteren sechs Prozent bestehen nur noch einzelne Lücken an Samstagen.

Auf folgenden Streckenabschnitten gibt es an allen Werktagen Angebotslücken:

1. Graben-Neudorf–Karlsruhe Hbf

Aktuelle Situation:

- stündliche Regionalbahn (RB)
- zweistündlicher Regionalexpress (RE)
- Verdichterzüge Montag bis Freitag zwischen 15 Uhr und 20 Uhr

Begründung: Die bestehende Überlastung der Strecke lässt keine weiteren Fahrten zu.

Perspektive: Auf diesem Streckenabschnitt besteht mit dem Projekt „Neubaustrecke Mannheim–Karlsruhe“ eine Perspektive für höhere Infrastrukturkapazitäten

2. Achern–Offenburg

Aktuelle Situation:

- Grundsätzlich halbstündliches Angebot
- Stündliches Angebot in beiden Richtungen zwischen 9 Uhr und 13 Uhr
- Stündliches Angebot in Nord-Süd-Richtung zwischen 14 Uhr und 15 Uhr
- Stündliches Angebot in Süd-Nord-Richtung ab 18 Uhr

Begründung: Die bestehende Überlastung des Korridors lässt keine weiteren Fahrten zu.

Perspektive: Die massiv verspätete Inbetriebnahme des „Rastatter Tunnel“ wird die Infrastrukturkapazitäten im Korridor Karlsruhe–Offenburg erhöhen, damit die bestehenden Angebotslücken zwischen Achern und Offenburg geschlossen werden können.

3. Müllheim (Baden)–Weil am Rhein

Aktuelle Situation:

- Grundsätzlich zwei Züge pro Stunde mit zusätzlichen Regionalbahnen in der Hauptverkehrszeit
- Zwei Angebotslücken am Vormittag

Begründung: Die bestehende Überlastung der Strecke lässt keine weiteren Fahrten zu.

Perspektive: Mit der Inbetriebnahme der Ausbauten auf der Rheintalbahn werden die Infrastrukturkapazitäten im Korridor Müllheim (Baden)–Basel erhöht. Die bestehenden Angebotslücken werden dann geschlossen.

4. Rastatt–Gernsbach

Aktuelle Situation:

- stündliche Regionalbahn (RB)
- zweistündlicher Regionalexpress (RE)
- Verdichterzüge Montag bis Freitag zwischen 12 Uhr und 19 Uhr

Begründung: Die bestehende Überlastung des Knotens Rastatt lässt keine weiteren Fahrten zu.

Perspektive: Mit der Inbetriebnahme des Projektes „Rastatter Tunnel“ werden die Infrastrukturkapazitäten im Korridor Karlsruhe–Offenburg und im Knoten Rastatt erhöht. Die bestehenden Angebotslücken werden dann geschlossen.

5. Friedrichshafen–Lindau

Aktuelle Situation:

- Es besteht eine Angebotslücke am Tag

Begründung: Die Infrastrukturkapazitäten auf der eingleisigen Strecke sind begrenzt. In dieser Fahrplantrasse verkehrt ein Fernverkehrszug.

Perspektive: Im Rahmen einer Betriebsprogrammstudie mit dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen prüft die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) ein neues Fahrplankonzept ab der Inbetriebnahme des Projektes Stuttgart 21 im Dezember 2025.

6. Tübingen–Hechingen

Aktuelle Situation:

- Stündliche Regionalbahn
- zweistündlicher Regionalexpress (RE)
- Verdichterzüge Montag bis Freitag in den Hauptverkehrszeiten

Begründung: Die bestehende Überlastung der Strecke lässt keine weiteren Fahrten zu.

Perspektive: Auf diesem Streckenabschnitt besteht mit dem Projekt „Regionalstadtbahn Neckar-Alb“ eine Perspektive für höhere Infrastrukturkapazitäten.

Die folgenden Streckenabschnitte sind im Zielkonzept 2025 der Angebotsklasse „Zwei Züge pro Stunde wegen Express“ zugeordnet. Auf diesen Strecken *überlagern sich* in der Regel eine stündliche RB und ein zweistündlicher RE bzw. Interregioexpress (IRE).

7. Donaueschingen–Immendingen

Aktuelle Situation:

- Es bestehen zwei Angebotslücken am Tag.

Perspektive: Die NVBW sieht im Rahmen einer Neuausschreibung die Umsetzung des Landesstandards vor und prüft eine fristgerechte Einführung des Landesstandards im Rahmen der bestehenden Verkehrsverträge.

8. Radolfzell–Friedrichshafen

Aktuelle Situation:

- Stündliche RB
- zweistündlicher IRE
- Verdichterzüge Montag bis Freitag zwischen 5 Uhr und 9 Uhr. (In diesem Zeitraum bedient der IRE mehr Halte, was längere Fahrzeiten zur Folge hat.)
- Verdichterzüge Montag bis Freitag zwischen 14 Uhr und 19 Uhr im Abschnitt Überlingen–Therme–Friedrichshafen Stadt
- Verdichtierzug am Wochenende („Ausflugsverkehre“)

Begründung: Die bestehende Überlastung der Strecke lässt keine weiteren Fahrten zu.

Perspektive: Auf diesem Streckenabschnitt besteht mit dem Projekt „Ausbau Bodenseegürtelbahn“ eine Perspektive für höhere Infrastrukturkapazitäten.

9. Aalen–Langenau

Aktuelle Situation:

- Stündlicher RE
- zweistündlicher IRE
- Verdichterzüge Montag bis Freitag in den Hauptverkehrszeiten

Begründung: Die bestehende Überlastung der Strecke lässt keine weiteren Fahrten zu.

Perspektive: Auf diesem Streckenabschnitt besteht mit dem Projekt „Ausbau Brenzbahn“ eine Perspektive für höhere Infrastrukturkapazitäten.

10. Hechingen–Albstadt-Ebingen

Aktuelle Situation:

- Stündliche RB
- zweistündlicher RE
- Verdichterzüge Montag – Freitag in der morgendlichen Hauptverkehrszeit

Begründung: Die bestehende Überlastung der Strecke lässt keine weiteren Fahrten zu.

Perspektive: Auf diesem Streckenabschnitt besteht mit dem Projekt „Regionalstadtbahn Neckar-Alb“ eine Perspektive für höhere Infrastrukturkapazitäten.

11. Herrenberg–Horb

Aktuelle Situation:

- Stündlicher Intercity mit Nahverkehrsfreigabe
- Zweistündlicher RE
- Verdichterzüge Montag bis Freitag in der morgendlichen Hauptverkehrszeit und am Wochenende („Ausflugsverkehre“)

Perspektive: Die NVBW sieht gemäß den aktuellen Planungen die Umsetzung des Landesstandards mit der Inbetriebnahme des Projektes Stuttgart 21 ab Dezember 2025 vor.

Die folgenden Streckenabschnitte weisen *einzelne Angebotslücken an Samstagen* in der Regel vormittags vor 10 Uhr auf:

12. Vaihingen (Enz)–Bietigheim-Bissingen

Begründung: Zugunsten eines Nachtverkehrs wurde der Bedienzeitraum an Samstagen entsprechend gekürzt.

Perspektive: Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2022 wird der Standard des Metropolexpresses (MEX) umgesetzt und damit der Landesstandard erfüllt werden.

13. Rottenburg–Tübingen

14. Ulm–Blaubeuren

15. Weil am Rhein–Lörrach

Perspektive: Für die genannten Strecken sieht die NVBW im Rahmen einer Neuausschreibung die Umsetzung des Landesstandards vor und prüft dessen fristgerechte Einführung im Rahmen der bestehenden Verkehrsverträge.

Auf weiteren Streckenabschnitten ist im Zielkonzept 2025 ein Stundentakt mit zusätzlichen Verdichtertzügen zur Hauptverkehrszeit vorgesehen. Auf diesen Strecken verkehren im Fahrplan 2022 zu den relevanten Zeiten zwei Züge pro Stunde.

Für eine detaillierte Prüfung der Fahrpläne 2022 verweisen wir auf die Fahrplantabellen im elektronischen Kursbuch. Das elektronische Kursbuch ist unter dem folgenden Link erreichbar.

<https://kursbuch.bahn.de/hafas/kbview.exe>

3. *auf welchen Strecken und bei welchen Halten abends zwischen 20 und 24 Uhr nicht täglich mindestens ein Stundentakt angeboten wird unter Darlegung, worin Lücken jeweils begründet sind;*

Grundsätzlich sind mit den Angebotsklassen im Zielkonzept 2025 Zugzahlen pro Woche festgelegt, welche die Grundlage für die täglichen Zugzahlen bilden. Auf einzelnen Streckenabschnitten ist daher auch der Landesstandard erfüllt, wenn abends Angebotslücken bestehen. Dies ist beispielsweise der Fall, wenn in den Hauptverkehrszeiten zugunsten einer besseren Bedienung des Schüler- und Berufsverkehrs Fahrten über den Grundtakt hinaus angeboten werden (vgl. dazu Tabelle in *Anhang I*).

Außerdem konnte aufgrund der begrenzten Regionalisierungsmittel und dem Grundsatz eines effizienten Einsatzes der Mittel der Landesstandard auf einer Reihe von Strecken – insbesondere im ländlichen Raum – in den Abendstunden bisher nicht umgesetzt werden. Die verkehrenden Züge weisen meist eine geringe Nachfrage auf.

Um den Landesstandard auch auf diesen Strecken zu erfüllen, sollen sukzessive zusätzliche Züge bestellt oder alternativ Busergänzungsverkehre eingerichtet werden. Busergänzungsverkehre sind landesfinanzierte Busverkehre am Abend entlang von SPNV-Strecken, auf denen ein Schienenverkehr zu diesen Zeiten wirtschaftlich nicht tragbar ist. Als Pilotstrecke wurde ein Busergänzungsverkehr im Dezember 2019 auf der Tauberbahn zwischen Wertheim und Crailsheim eingeführt. Busergänzungsverkehre sollen auf weitere Strecken, z. B. die Madonnenlandbahn, ausgeweitet werden. Auch auf der Dreiseenbahn Titisee–Seebriegg verkehren aufgrund der begrenzten Nachfrage in den Abendstunden Busverkehre, die im Zuge der Umsetzung Breisgau-S-Bahn auf einen Stundentakt komplettiert wurden.

Die folgende Liste zeigt die Strecken, auf denen abends nach 20:00 Uhr Bedienungslücken bestehen:

1. Mosbach–Osterburken
 - Die NVBW prüft eine fristgerechte Einführung des Landesstandards im Rahmen der bestehenden Verkehrsverträge.
2. Achern–Ottenhöfen
 - Im Rahmen einer Neuausschreibung der Verkehrsleistungen sind in den Abendstunden Busergänzungsverkehre vorgesehen.
3. Offenburg–Bad Griesbach
 - Im Rahmen einer Neuausschreibung der Verkehrsleistungen sind in den Abendstunden Busergänzungsverkehre vorgesehen.
4. Offenburg–Kehl Grenze
 - Die NVBW prüft eine fristgerechte Einführung des Landesstandards im Rahmen der bestehenden Verkehrsverträge und der Folgeausschreibung. Hierbei ist aber eine Abstimmung mit der französischen Seite notwendig.
5. Offenburg–Hausach–Villingen–Singen–Konstanz (Schwarzwaldbahn)
 - Die NVBW sieht im Rahmen einer Neuausschreibung die Umsetzung des Landesstandards vor und prüft eine fristgerechte Einführung des Landesstandards im Rahmen der bestehenden Verkehrsverträge.
6. Biberach (Baden)–Oberharmersbach–Riersbach
 - Im Rahmen einer Neuausschreibung der Verkehrsleistungen sind in den Abendstunden Busergänzungsverkehre vorgesehen.
7. Titisee–Seebrugg (Dreiseenbahn)
 - In Absprache mit der Region bestehen in den Abendstunden Busergänzungsverkehre.
8. Erzingen und Waldshut (Hochrheinbahn)
 - Die NVBW sieht im Rahmen einer Neuausschreibung die Umsetzung des Landesstandards vor und prüft eine fristgerechte Einführung des Landesstandards im Rahmen der bestehenden Verkehrsverträge.
9. Radolfzell–Friedrichshafen
 - Die NVBW plant ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2022 die Ausweitung des Angebots in den Abendstunden.
10. Lörrach–Weil am Rhein
 - Die NVBW sieht im Rahmen einer Neuausschreibung die Umsetzung des Landesstandards vor und prüft eine fristgerechte Einführung des Landesstandards im Rahmen der bestehenden Verkehrsverträge.
11. Horb–Rottweil–Tuttlingen–Engen
 - Die NVBW prüft eine fristgerechte Einführung des Landesstandards im Rahmen der bestehenden Verkehrsverträge und der bestehenden Tarifintegration für Intercity-Züge mit der DB Fernverkehr AG auf der Gäubahn.
12. Bräunlingen–Villingen–Rottweil
 - Die NVBW sieht im Rahmen einer Neuausschreibung die Umsetzung des Landesstandards vor und prüft eine fristgerechte Einführung des Landesstandards im Rahmen der bestehenden Verkehrsverträge.

13. Aulendorf–Friedrichshafen–Kressbronn
 - Zwischen Aulendorf und Friedrichshafen besteht ein mindestens stündlicher Verkehr mit RE-Zügen.
 - Die NVBW prüft eine fristgerechte Einführung des Landesstandards im Rahmen der bestehenden Verkehrsverträge. Erste Angebotsausweitungen sind für den Fahrplanwechsel im Dezember 2022 vorgesehen.
14. Ulm–Sigmaringen–Tuttlingen–Immendingen
 - Die NVBW sieht im Rahmen einer Neuausschreibung die Umsetzung des Landesstandards vor und prüft eine fristgerechte Einführung des Landesstandards im Rahmen der bestehenden Verkehrsverträge.
15. Tübingen–Albstadt-Ebingen
 - Die NVBW sieht im Rahmen einer Neuausschreibung die Umsetzung des Landesstandards vor und prüft eine fristgerechte Einführung des Landesstandards im Rahmen der bestehenden Verkehrsverträge.
16. Pforzheim–Horb–Rottenburg
 - Die NVBW sieht im Rahmen einer Neuausschreibung die Umsetzung des Landesstandards vor und prüft eine fristgerechte Einführung des Landesstandards im Rahmen der bestehenden Verkehrsverträge.
17. Landesgrenze bei Lauda–Lauda–Osterburken–Jagstfeld
 - Die NVBW sieht im Rahmen einer Neuausschreibung die Umsetzung des Landesstandards vor und prüft eine fristgerechte Einführung des Landesstandards im Rahmen der bestehenden Verkehrsverträge.
18. Landesgrenze bei Wertheim–Wertheim–Lauda–Crailsheim
 - Seit Dezember 2019 ist dies die Pilotstrecke für einen Busergänzungsverkehr in den Abendstunden.
19. Landesgrenze bei Walldürn–Seckach
 - Die NVBW prüft Busergänzungsverkehre in den Abendstunden.
20. Ellwangen–Crailsheim
 - Die NVBW prüft eine fristgerechte Einführung des Landesstandards im Rahmen der bestehenden Verkehrsverträge.

Generell steht die vorgesehene Schließung der Angebotslücken unter Haushaltsvorbehalt. Die aktuell stark steigenden Produktionskosten der Züge durch steigende Personal- und insbesondere Energiekosten sind in der Budgetplanung nicht abgedeckt und können nur durch zusätzliche Regionalisierungsmittel vom Bund abgedeckt werden.

Die Umsetzung entsprechender Zusagen des Bundes steht nach wie vor aus.

4. wie sich konkret auf der Hauptachse Basel–Friedrichshafen–Ulm des Vergabernetzes fünf Donau-Ostalb im Taktverkehr die Reisezeiten, Häufigkeiten und ggf. der Anteil umsteigefreier Taktverbindungen von 1997 bis 2022 auf den nachgenannten Relationen entwickelt haben (Darstellung im Fünf-Jahres-Rhythmus):

Waldshut–Friedrichshafen Stadt

Waldshut–Ulm Hbf

Überlingen–Villingen (Schwarzwald) über Singen

Überlingen–Ravensburg

Überlingen–München Hbf über Ulm oder Lindau

Markdorf–Villingen (Schwarzwald) über Singen

Markdorf–Ravensburg

Markdorf–Ulm Hbf

Markdorf–Lindau Hbf;

Die Auswertungen zu Reisezeiten, Taktintervallen und Umstiegen der gegenseitlichen Relationen können der Tabelle in *Anlage 2* entnommen werden.

Grundsätzlich haben sich die Reisezeiten des Fahrplanjahres 2022 gegenüber den Reisezeiten des Fahrplanjahres 1997 deutlich verkürzt. Lediglich auf den Relationen Markdorf–Villingen und Markdorf–Lindau haben sich die Reisezeiten verlängert. Mit Einführung des Verkehrs mit Neigetechniktriebzügen wurden die Reisezeiten nach 1997 deutlich gekürzt und lagen meist unter denen des aktuellen Fahrplanjahres 2022. Allerdings hat das Betriebskonzept mit Neigetechniktriebzügen auf der Hochrheinstrecke und Bodenseegürtelbahn nie die notwendige Betriebsqualität erreicht. Mit dem neuen Betriebskonzept und dem Einsatz von Lokwagen-Zügen mit Doppelstockwagen konnte der Fahrplan auf der Bodenseegürtelbahn und am Hochrhein wesentlich stabilisiert werden. Zum Beispiel konnten der Ein- und Ausstieg mit Fahrrädern deutlich verbessert und insgesamt die Kapazitäten erhöht werden.

5. wie sich auf den IRE-Zügen Basel–Singen–Ulm die durchschnittliche Nachfrage an allen Wochentagen bzw. an Werktagen (DTV und DWV) sowie die Zahl der IRE-Zugpaare im Querschnitt vor und nach Überlingen im Zeitraum 2004 bis 2019 entwickelt hat (Angabe in Fünf-Jahres-Schritten);

Für die IRE-Züge zwischen Basel, Singen und Ulm liegen halbjährlich erhobene Fahrgastzahlen seit dem Jahr 2010 vor.

Die durchschnittlichen Einsteiger- und Besetzungszahlen pro Zug haben sich zwischen 2010 und 2019, jeweils bezogen auf den gesamten Laufweg, folgendermaßen entwickelt:

Besetzung/Einsteiger Montag bis Freitag an Schultagen	2010	2014	2019
Durchschnittliche Nachfrage (Einsteiger) je Tag (Basel–Ulm)	7.630	8.870	10.830
durchschnittliche Besetzung pro Zug (Basel–Ulm)	64	66	67
durchschnittliche Einsteiger pro Zug (Basel–Ulm)	210	295	310
IRE-Zugpaare pro Tag (Basel–Singen)	15,5	15,5	16,5
IRE-Zugpaare pro Tag (Singen–Friedrichshafen)	8	7,5	8

Besetzung/Einsteiger am Samstag	2010	2014	2019
Durchschnittliche Nachfrage (Einsteiger) je Tag (Basel–Ulm)	5.790	6.900	8.740
durchschnittliche Besetzung pro Zug (Basel–Ulm)	98	97	73
durchschnittliche Einsteiger pro Zug (Basel–Ulm)	321	363	277
IRE-Zugpaare pro Tag (Basel–Singen)	10	8	16
IRE-Zugpaare pro Tag (Singen–Friedrichshafen)	7,5	7	8

Besetzung/Einsteiger am Sonntag	2010	2014	2019
Durchschnittliche Nachfrage (Einsteiger) je Tag (Basel–Ulm)	7.320	8.370	8.520
durchschnittliche Besetzung pro Zug	76	77	74
durchschnittliche Einsteiger pro Zug	228	269	250
IRE-Zugpaare pro Tag (Basel–Singen)	11	10	16
IRE-Zugpaare pro Tag (Singen–Friedrichshafen)	7,5	7	8

Hinweis: Dargestellt ist jeweils die Zahl der Fahrtenpaare pro mittleren Tag. Dezimalwerte ergeben sich bei unpaarigen Verkehren.

Die Zahl der IRE-Zugpaare bezieht sich entsprechend nur auf den Abschnitt Singen–Friedrichshafen Stadt. In Überlingen begannen oder endeten keine IRE-Züge. Ggf. mit IRE-Fahrzeugmaterial gefahrene RB sind nicht berücksichtigt. Unterscheidungskriterium war jeweils die Zuggattung laut Kursbuch.

Der gegenüber den Vorjahren im Jahr 2019 zu verzeichnende Rückgang der Durchschnittsbesetzung und Einsteigerzahlen pro Zug an Samstagen ist vor allem durch die Ausweitung des Angebots zu erklären. In diesem Zeitraum wurde der Studentakt im Abschnitt Basel–Singen am Wochenende eingeführt. In absoluten Zahlen hat sich die Nachfrage deutlich erhöht.

6. wie sich zum Fahrplan 2022 zwischen Hochrhein-, Bodenseegürtel- und Südbahn die Reise- sowie Umsteige- und Wartezeiten der Relationen ab Überlingen sowie separat ab Ludwigshafen (Bodensee) über Radolfzell/Singen zur Schwarzwaldbahn (Ziel Offenburg), zur Hochrheinbahn (Ziel Basel) sowie zur Gäubahn (Ziel Rottweil) und ab Überlingen sowie separat ab Markdorf über Friedrichshafen nach Ulm, Stuttgart sowie Lindau im Taktangebot verändert haben;

Die Tabelle in *Anlage 3* zeigt die Fahrzeiten sowie die Umsteigezeiten in Radolfzell und in Friedrichshafen im Fahrplan 2022 im Vergleich zum Fahrplan 2021.

Im Fahrplanjahr 2022 haben sich die Fahrzeiten auf einigen langlaufenden Relationen (zum Beispiel von Überlingen und Ludwigshafen nach Offenburg oder von Markdorf nach Stuttgart) verlängert. Auf anderen Relationen haben sich die Fahrzeiten aber auch verkürzt (von Überlingen und Ludwigshafen nach Rottweil).

Mit der Fahrplanumstellung wurde in Friedrichshafen ein Taktknoten jeweils zur vollen Stunde („00-Knoten“) ausgebildet. Zu diesem Taktknoten treffen sich in Friedrichshafen die Regionalbahnen in/aus Richtung Radolfzell und Lindau sowie ein schnelles Produkt in/aus Richtung Ulm. Dadurch wurden die stündlichen Anschlüsse im lokalen und regionalen Verkehr in Friedrichshafen verbessert.

In Radolfzell hatte die RB der Bodenseegürtelbahn bisher nur zweistündlich einen Anschluss zum Seehas. Im Fahrplan 2022 besteht ein stündlicher Anschluss an den Seehas in Richtung Singen wie auch in Richtung Konstanz.

7. welche Auswirkungen auf die Nachfragewerte auf diesen Linien durch die Reisezeitverlängerungen, zusätzliche Umstiege und die nur zweistündlich angebotene Verbindung zwischen Hochrheinregion und Oberschwaben/Ulm festzustellen sind;

Die auf der IRE-Linie Ulm–Singen–Basel eingesetzten Fahrzeuge verfügen über keine automatischen Fahrgastzählsysteme. Die Zählungen erfolgen manuell und stichprobenartig über das ganze Halbjahr verteilt. Folglich liegen der NVBW noch keine statistisch belastbaren Fahrgastzahlen für das 1. Halbjahr 2022 vor. Einzelwerte werden aufgrund der fehlenden Aussagekraft nicht analysiert.

Außerdem muss berücksichtigt werden, dass die Einflüsse der Coronapandemie gegenwärtig keine belastbaren Aussagen über die Nachfrageentwicklung zulassen. Dies betrifft auch Erkenntnisse über die deutlich gestiegene Zuverlässigkeit und den höheren Reisekomfort in den Doppelstockwagen. Diese Effekte werden die Auswirkungen von verlängerten Reisezeiten auf einzelnen Relationen kompensieren.

Die Landesregierung erwartet aufgrund der besseren Knotenstruktur und dem seit Dezember 2021 und April 2022 deutlich ausgeweiteten Angebot positive Nachfrageeffekte auf verschiedenen Relationen.

8. welche Verlagerungseffekte sie auf andere Strecken erwartet und wie sie dies im Blick auf die Attraktivität der SPNV-Verbindung Basel–Friedrichshafen–Ulm zu anderen Verkehrsmitteln oder Reisewegen beurteilt;

Fahrgäste der Verbindung Basel–Ulm werden von der Reiseauskunft teilweise auf den Fernverkehr mit Umstieg in Karlsruhe bzw. Mannheim oder den Regionalverkehr mit Umstieg in Singen und Donaueschingen verwiesen.

Die Achse Basel–Friedrichshafen–Ulm ist nach wie vor sehr attraktiv für langlaufende Regionalverbindungen, die entlang der Strecke beginnen oder enden. Nach der Elektrifizierung aller Teilstrecken hat die Landesregierung das Ziel, wieder eine Direktverbindung herzustellen. Für die Zwischenzeit wurden Umsteigebeziehungen, insbesondere in Friedrichshafen in alle Richtungen hergestellt (siehe Antwort auf Frage 6).

In Folge der deutlich verbesserten Qualität des IRE Basel–Friedrichshafen mit mehr Platz und zuverlässigerem Betrieb werden mehr Fahrgäste erwartet. Insbesondere im touristischen Verkehr werden die Doppelstockwagen einen deutlichen Qualitätssprung etwa bei der Fahrradbeförderung am Bodensee ermöglichen.

Die Landesregierung reagierte auf die über viele Jahre hinweg geübte und berechnete Kritik aus der Raumschaft. Die Qualität und Kapazität steht jetzt auf der Hochrhein- und Bodenseegürtelbahn im Vordergrund.

9. inwiefern und mit welchen Ansätzen sie angebotsseitige Maßnahmen in Erwägung gezogen hat, um negative Effekte des neuen Fahrplans zu begrenzen, beispielsweise durch eine vollständige Verdichtung der IRE-Linie zum Einstundentakt über Singen hinaus bis Friedrichshafen und worin der Umsetzungsgrad solcher Erwägungen im aktuellen Fahrplan begründet ist;

Unter den heutigen Rahmenbedingungen setzt eine stündliche IRE-Verbindung zwischen Singen und Friedrichshafen zwingend den Ausbau der Infrastruktur voraus. Auf der bestehenden Infrastruktur ist eine stündliche IRE-Verbindung nur mit deutlichen Einschränkungen der RB-Verbindungen und mit erheblichem Risiko für die Betriebsqualität, also der Gefahr von Verspätungen umsetzbar. Die schnelle Verbindung ginge daher stark zulasten der nicht durch den IRE bedienten Zwischenorte.

Auch die morgendliche Verdichtung des Angebotes, wie sie zum 30. April 2022 umgesetzt wurde, ist nur durch Taktabweichungen, Haltausfälle und Anpassung der Fahrzeiten möglich.

10. ob es zutrifft, dass die neue Fahrplanstruktur der westlichen Bodenseegürtelbahn einen genauen Stundentakt der Regionalbahn erlaubt und die Fahrplanelage der IRE-Trasse zwischen Singen und Überlingen grundsätzlich einen Stundentakt erlauben würde, der sich unter Einbezug bestehender Zusatzzüge auch bis Friedrichshafen fortsetzen ließe (samt dortiger Anschlüsse von/zur Südbahn);

Das trifft nicht zu.

Die Verlängerung der heute in den Hauptverkehrszeiten verkehrenden Verdichtertzüge Friedrichshafen–Überlingen–Therme bis nach Radolfzell würde direkt mit den Fahrlagen des „seehäse“ Stockach–Radolfzell im Abschnitt Stahringen–Radolfzell kollidieren. Die somit erforderliche Kreuzung (Begegnung zweier Züge in einem Bahnhof auf einer eingleisigen Strecke) der RB-Züge in Ludwigshafen (Bodensee) würde zu einer mindestens zehnminütigen Standzeit führen. Die Folge wäre eine sehr lange und unattraktive Fahrlage ohne Anschlüsse in Radolfzell zu weiterführenden Zügen.

11. ob die Landesregierung die Beurteilung der Antragssteller teilt, wonach eine stündliche IRE-Verbindung (Basel–)Singen–Friedrichshafen erheblich dazu beitragen würde, die seit dem Fahrplan 2022 erlittene Reisezeitverlängerung zwischen Hochrhein und Oberschwaben/Ulm (30 bis 50 Minuten) in Form einer Verkürzung der mittleren Wartezeit zwischen den Verbindungen von 60 auf 30 Minuten maßgeblich zu kompensieren, ob dies ihrer Meinung nach auch dazu beitragen könnte, die verschlechterte Anschlussqualität zur Schwarzwaldbahn oder in Richtung Lindau (-Vorarlberg) zumindest für IRE-Bahnhöfe zwischen Singen und Friedrichshafen teilweise zu korrigieren und ob sie die Einschätzung teilt, dass dies unter dem Strich im Vergleich zum bis 2021 gültigen Referenzfahrplan keine wesentliche Beeinträchtigung der Wirtschaftlichkeitsberechnung für den Ausbau der Bodenseegürtelbahn zur Folge haben dürfte;

Das Konzept der mittleren Wartezeit gibt die mittlere Wartezeit an einer Haltestelle bei gleichverteilter Ankunft von Reisenden an einer Haltestelle an. Es ist daher nur bei sehr dichten Takten, zum Beispiel im innerstädtischen Verkehr,

anwendbar. Hier achten Reisende in der Regel nicht mehr auf den Fahrplan sondern gehen spontan zur Haltestelle. Bei einer zweistündlich verkehrenden Linie ist nicht von einer gleichverteilten Ankunft der Reisenden an den Haltestellen auszugehen. Die Anwendung des Konzepts der mittleren Wartezeit auf die Linie Basel–Friedrichshafen ist deshalb fachlich und sachlich ungeeignet.

Bei Verdichtung der zweistündlichen IRE-Linie auf einen Stundentakt ergeben sich keine kürzeren Umsteigezeit zu bereits stündlichen oder halbstündlich verkehrenden Linien.

Ein Stundentakt ermöglicht für die Reisenden gegenüber einem Zweistundentakt allerdings eine deutlich höhere Flexibilität.

12. welche Ansätze zur Korrektur der regionalen und überregionalen Angebotsverschlechterungen seit Dezember 2021 ihr bekannt sind und wie sie diese beurteilt;

Dass es derzeit keine direkte Durchbindung des IRE von Basel nach Ulm gibt, ist auf den unterschiedlichen Ausbauzustand der Strecke zurückzuführen und somit ein Interimszustand bis zu einer vollständigen Elektrifizierung. Der notwendige Umstieg in Friedrichshafen ist hierauf zurückzuführen.

Die Umstellung der über Singen hinaus verkehrenden Züge von den störanfälligen Neigetechniktriebzügen auf Lok-Wagen-Züge und die Anpassung des Betriebskonzepts bedeutet eine deutliche Verbesserung der Betriebsqualität. Der Verkehr am Morgen am Bodensee war im neuen Fahrplan ab Dezember 2021 aufgrund des begrenzten Leistungskontingents noch mit einigen Bedienungslücken geplant. Die Lücken wurden in drei Stufen zum Januar, März und April 2022 mit zusätzlichen Halten und Zugleistungen geschlossen. Diese Angebotsmehrungen ließen sich mit der vorhandenen Infrastruktur nur unter Inkaufnahme des Verzichts auf schnelle RE-Verkehre, eine Taktsystematik und damit auch ohne systematische Anschlussbildung gestalten (siehe Antwort auf Frage 9).

13. ob das Land Baden-Württemberg zum nächstmöglichen Fahrplan sämtliche Verkehrs- und Kapazitätsbedarfe für die Kapazitätsausnutzungskonzepte (bzw. für die mittelfristigen Konzepte für die optimierte Kapazitätsnutzung) bei der DB Netz AG angemeldet hat, die auf der gesamten Streckenlänge von Singen/Radolfzell bis Friedrichshafen (Stadtbahnhof) notwendig sind, um das Zielkonzept 2025 mit zwei Zügen je Stunde und Richtung umsetzen zu können und falls nicht, womit der Verzicht auf der Anmeldung der Bedarfe begründet wird;

Das Ministerium für Verkehr und die NVBW stehen im ständigen Austausch mit der DB Netz AG, damit die vorhandenen Infrastrukturkapazitäten bestmöglich genutzt werden. Die eingleisige Bodenseegürtelbahn ist an ihrer Belastungsgrenze angelangt. Durch weitere Angebotsverdichtungen, z. B. die Ausdehnung der Verdichterzüge der Hauptverkehrszeiten auf den gesamten Tag, verliert die Strecke jegliche Robustheit gegenüber Störungen. Verspätungen können über den ganzen Tag hinweg nicht mehr, beispielsweise durch die Verlegung von Zugkreuzungen auf andere Stationen, abgebaut werden und übertragen sich immer weiter auf andere Züge. Mehrleistungen erfordern einen erheblichen Infrastrukturausbau. Dieser soll zusammen mit der Elektrifizierung der Strecke im Rahmen des Bundes-GVFG-Projekts „Ausbau Bodenseegürtelbahn“ erfolgen.

14. mit welcher jährlichen Zusatzbelastung der Regionalisierungsmittel eine solche Angebotsdichte gemäß Zielkonzept 2025 zwischen Singen und Friedrichshafen verbunden (täglich mindestens von acht bis 20 Uhr) wäre und welche weiteren Rahmenbedingungen, Beschlüsse und Vorlaufzeiten zur raschen Umsetzung nötig wären.

Aus den Antworten zu den obigen Fragen ergibt sich, dass eine solche Ausweitung aufgrund der Trassenkapazitäten nicht möglich ist. Eine detaillierte monetäre Bewertung erübrigt sich daher im Moment. Voraussetzung der perspektivischen Ausweitung des Fahrplanangebots nach dem erfolgten Ausbau ist aber auch in diesem Fall die notwendige Erhöhung der Regionalisierungsmittel durch den Bund.

In Vertretung

Frieß

Ministerialdirektor

KBS	Streckenabschnitt	Fahrplan 2022 ggü. Landesstandard			Täglich von 7 - 14 Uhr Stundentakt vorhanden	Bemerkung
		Mo-Fr	Samstag	Sonntag		
Regierungsbezirk Stuttgart						
Angebotsklasse 1a / Sollwert Zugpaare/Tag:						
780	Lauda - Osterburken	0,5	0	0	Nein	
781	Landesgrenze BY/BW - Wertheim	-2,75	-9	-9	Nein	
782	Wertheim - Tauberbischofsheim	-2,75	-7,25	-7,5	Nein	
782	Tauberbischofsheim - Lauda	4,25	-7,25	-7,5	Nein	
782	Lauda - Bad Mergentheim	6,75	-6	-6,25	Nein	
782	Bad Mergentheim - Weikersheim	-1,75	-6	-6	Nein	
782	Weikersheim - Crailsheim	-3	-7	-7	Nein	
783	Schwäbisch-Hall Hesselental - Waldenburg	0,5	0	0	Nein	
783	Waldenburg - Öhringen Cappel	1	0	0	Nein	
710.4	Heilbronn - Pfulhpark	-2	3,5	1	Ja	
783	Schwäbisch-Hall Hesselental - Crailsheim	4,5	2	2	Ja	
785	Crailsheim - Landesgrenze BW/BY	-9	-8	-8	Nein	Es verkehren zusätzlich Intercity-Züge, welche die Metropolexpress Züge verdichten (Mo-Fr: 8 Zugpaare, Sa: 6 Zugpaare, So: 7,5 Zugpaare)
786	Goldshöfe - Landesgrenze BW/BY	-2	-7	-7	Nein	
786	Goldshöfe - Ellwangen	1	0	0	Ja	
786	Ellwangen - Crailsheim	-9	-8	-8	Nein	Es verkehren zusätzlich Intercity-Züge, welche die Metropolexpress Züge verdichten (Mo-Fr: 8 Zugpaare, Sa: 6 Zugpaare, So: 7,5 Zugpaare)
Angebotsklasse 1b / Sollwert Zugpaare/Tag:						
785	Gaildorf - Schwäbisch-Hall Hesselental	-1,5	5	5	Ja	
Angebotsklasse 2a / Sollwert Zugpaare/Tag:						
740	Stuttgart - Böblingen	-7	-8	-8	Ja	
740	Böblingen - Herrenberg	-6,5	-8	-8	Ja	
740	Herrenberg - Bondorf	3	-5	-5	Ja	
740	Bondorf - Eutingen	8	3	3	Ja	
750	Süßen - Geislingen	22,5	26,5	27,5	Ja	
750	Geislingen - Ulm	3	3,5	3,5	Ja	
757	Aalen - Heidenheim	-5	-7	-7	Ja	

757	Heidenheim - Sontheim-Brenz	-5	-7	-7	Ja	
757	Sontheim-Brenz - Langenau	-5	-7	-7	Ja	
770	Vaihingen - Stuttgart	-9	-11,5	-11,5	Ja	Es verkehren zusätzlich Intercity-Züge, welche die Interregioexpress Züge auf einen 30 Minuten-Takt verdichten (Mo-Fr: 8 Zugpaare, Sa+So: 7 Zugpaare)
770	Vaihingen - Bietigheim-Bissingen	2	0,5	-3	Ja	
780	Landesgrenze BY/BW - Landa	-3	-2	-2	Ja	
780	Osterburken - Bad Friedrichshall	2	1,5	0,5	Nein	
783	Öhringen - Öhringen-Cappel	28,5	17,5	6	Ja	
710.4	Weinsberg - Öhringen	23,5	8,5	-3	Ja	
710.4	Eppingen - Schwaigern West	5,5	5,5	4	Ja	
783	Pfuhlpark - Weinsberg	37,5	23,5	10	Ja	
785	Stuttgart - Backnang	0	-3	-3	Ja	
785	Backnang - Murrhardt	0	-2	-2	Ja	
785	Murrhardt - Gaildorf	0	-2	-2	Ja	
	Angebotsklasse 2b / Sollwert Zugpaare/Tag:	44	32	32		
710.4	Schwaigern West - Heilbronn Hbf	18,5	17	14	Ja	
786	Stuttgart - Schorndorf	1	8	8	Ja	
786	Schorndorf - Schwäbisch Gmünd	1	8	8	Ja	
786	Schwäbisch Gmünd - Aalen	1	8	8	Ja	
	Angebotsklasse 3 / Sollwert Zugpaare/Tag:	54	48	48		
750	Plochingen - Göppingen	4	10,5	11,5	Ja	
750	Göppingen - Sülßen	4,5	10,5	11,5	Ja	
780	Heilbronn - Bietigheim-Bissingen	-1	1,5	-2,5	Ja	
	Angebotsklasse 4 / Sollwert Zugpaare/Tag: Variabel entsprechend der Nachfrage	68-108	60-96	60-96		
750	Stuttgart - Plochingen	32	30,5	28	Ja	
760	Plochingen - Metzingen	-13,5	-11,5	-15	Ja	
780	Bietigheim-Bissingen - Stuttgart	40,5	38	33	Ja	
	Zulaufstrecken					
780	Bad Friedrichshall - Heilbronn	Angebot ergibt sich aus den Zulaufstrecken			Ja	
786	Aalen - Goldshöfe	Angebot ergibt sich aus den Zulaufstrecken			Ja	

Regierungsbezirk Karlsruhe						
Angebotsklasse 1a / Sollwert Zugpaare/Tag:						
	19	17	17	17	17	17
721	-1	0	-1			Ja
710.7	-0,25	-1	-2			Nein
710.7	0	1	1			Ja
710.7	-1	1	1			Ja
710.7	1	1	1			Ja
740	7,5	7,5	6,5			Ja
771	10	8,5	8,5			Ja
774	9,5	0	-1,5			Nein
774	1,75	-1	-2			Nein
784	-3	-10	-10			Nein
784	-3	-10	-10			Nein
665.1-2	2,5	1	1			Ja
665.3-4	13	2	2			Ja
665.5	11	1	1			Ja
665.5	0,5	1	0			Ja
710.41	14,5	11,5	11,5			Ja
710.6	9	1,5	2,5			Ja
710.7	8,5	8	7			Ja
710.7	19	20	17,5			Ja
Angebotsklasse 1b / Sollwert Zugpaare/Tag:						
	27	17	17			
650	-5,5	4	4			Ja
771	13,5	11	11			Ja
665.3-4	5,5	9	9			Ja
665.3-4	12,5	9	9			Ja
710.6	1	1,5	2,5			Ja
Angebotsklasse 2a / Sollwert Zugpaare/Tag:						
	36	32	32			
650	1	1	1			Ja
655	10	9,5	9,5			Ja
655	7	9,5	9,5			Ja
700	3,5	4	4			Ja
700	3,5	4	4			Ja
700	4,5	-2,5	-2,5			Ja
702	21,5	14	13,5			Ja
740	-5	-4	-5			Ja
770	121	112,5	81			Ja
770	117,5	96	80			Ja
665.1-2	10	9	9			Ja
665.1-2	10	9	9			Ja
665.1-2	10	9	9			Ja
665.1-2	26	27,5	27,5			Ja

665.5	Meckesheim - Sinsheim	9	9,5	9	Ja
710.4	Gölshausen - Bauerbach	5	4,5	4	Ja
710.4	Bauerbach - Flehingen	2,5	4	3,5	Ja
710.4	Flehingen - Eppingen	2,5	4	3,5	Ja
710.4.1	Steinsfurt - Bad Rappennau	-5	-4,5	-4,5	Ja
710.7	Rastatt - Gernsbach	2,5	-6	-6	Ja
710.7	Gernsbach - Forbach	2,5	-6	-6	Ja
Angebotsklasse 2b / Sollwert Zugpaare/Tag:					
650	Friedrichsfeld - Weinheim	44	32	32	Ja
650	Weinheim - Landesgrenze BW/HE	6	16	16	Ja
710.4	Karlsruhe-Durlach - Bretten	6,5	21	20	Ja
710.4	Bretten - Gölshausen	6,5	21,5	20,5	Ja
Angebotsklasse 3 / Sollwert Zugpaare/Tag:					
700	Mannheim - Schwetzingen	-14,5	-12	-12	Ja
700	Schwetzingen - Hockenheim	7,5	6,5	6,5	Ja
701	Wiesloch-W. - Bruchsal	6	-2	-1,5	Ja
702	Baden-Baden - Bühl	-5,5	-1,5	-3	Ja
702	Bühl - Achern	-8,5	-6,5	-8	Ja
770	Söllingen - Wilferdingen-Singen	41	24	-3,5	Ja
770	Wilferdingen-Singen - Pforzheim	39,5	24	-3,5	Ja
665.5	Neckargemünd - Meckesheim	-8,5	-6,5	-7	Ja
Angebotsklasse 4 / Sollwert Zugpaare/Tag:					
Variabel entsprechend der Nachfrage					
650	Mannheim - Heidelberg	-12	-8	-8	Ja
701	Heidelberg - Wiesloch-W.	6	-14	-13,5	Ja
701	Bruchsal - Karlsruhe-Durlach	21	6	6	Ja
702	Rastatt - Baden-Baden	-15	-11,5	-13	Ja
770	Pforzheim - Mühlacker	-3	-7	-9	Ja
770	Mühlacker - Vaihingen	-3	-7	-10,5	Ja
665.1-2	Heidelberg - Neckargemünd	1,5	2,5	2	Ja
710.7	Karlsruhe - Rastatt (Via Durmersheim)	-25,5	-21,5	-22,5	Ja
Zulaufstrecken					
665.5	Sinsheim - Steinsfurt	Angebot ergibt sich aus den Zulaufstrecken			Ja
Regierungsbezirk Freiburg					
Angebotsklasse 1a / Sollwert Zugpaare/Tag:					
702	Müllheim - Neuenburg	5	6,5	6,5	Ja
717	Achern - Ottenhöfen	-1	-3	-4	Nein
718	Offenburg - Oberkirch	-1,25	-7,5	-9	Nein
718	Oberkirch - Oppenau	-3,25	-8	-9	Nein

718	Oppenau - Bad Griesbach	-3,75	-8	-9	Nein
720	Hornberg - St.Georgen	-1	0,5	0,5	Ja
720	St.Georgen - Villingen	-0,5	0,5	0,5	Ja
720	Immendingen - Engen	-1	0,5	0,5	Ja
722	Biberach (Baden) - Unterharmersbach	-1	-5	-8	Nein
722	Unterharmersbach - Oberharmersbach- Riersbach	-4	-6	-8	Nein
723	Breisach - Endingen	0	0	0	Nein
723	Endingen - Riegel	1	1	0	Ja
725	Bad Krozingen - Staufen	14	14	1	Ja
725	Staufen - Staufen Süd	14	14	1	Nein
725	Staufen Süd - Münstertal	5	1	0	Nein
727	Titisee - Seebrugg	-3	-2	-2,5	Ja
727	Neustadt (Schw.) - Löffingen	1	1,5	-0,5	Nein
727	Löffingen - Donaueschingen	1	1	1	Nein
740	Tuttlingen - Engen	0	-1	-1	Nein
742	Rottweil - Trossingen	4,5	1,5	1	Ja
742	Donaueschingen - Bräunlingen	2,5	2	2	Ja
743	Immendingen - Leipferdingen	-5,5	-10,5	-10,5	Nein
755	Tuttlingen - Fridlingen	-0,5	-6	-6	Nein
774	Horb - Bieringen	3	0	0,5	Ja
742.1	Trossinger Eisenbahn	8,5	3	3	Ja
Angebotsklasse 1b / Sollwert Zugpaare/Tag:					
719	Appenweiler - Kehl	-0,5	0	0	Nein
719	Kehl - Kehl Landesgrenze D/F	-3	-2	-2	Nein
720	Hausach - Hornberg	4	10,5	10,5	Ja
726	Waldkirch - Bleibach	8,25	16	11	Ja
726	Bleibach - Elzach	-2,25	1	0	Ja
727	Gottenheim - Nimbura	7,25	16	15,5	Ja
727	Nimburg - Endingen	6,75	16	15,5	Ja
734	Weil - Lörrach	6,5	2,5	0,5	Ja
735	Schopfheim - Zell	8	17	11,5	Ja
742	Trossingen - Villingen	-3,5	1,5	1	Ja
Angebotsklasse 2a / Sollwert Zugpaare/Tag:					
720	Donaueschingen - Immendingen	-3,25	-5	-5	Ja
726	Denzlingen - Waldkirch	-0,75	1	-4	Ja
727	Gottenheim - Breisach	-2	1,5	0	Ja
727	Kirchzarten - Titisee	-1,5	1,5	10	Ja
727	Titisee - Neustadt (Schw.)	1	1,5	0	Ja
730	Waldshut - Lauchringen	0,25	-1,5	-0,5	Nein

730	Lauchringen - Grenze D/CH	-0,25	0	0	Nein
731	Radolfzell - Überlingen-Therne	-9	-5,5	-5,5	Ja
735	Steinen - Schopfheim	3	2	-3,5	Ja
740	Rottweil - Aldingen	-1	-5	-8	Nein
740	Aldingen - Tuttlingen	0,5	-5	-8	Nein
755	Tuttlingen - Immendingen	-3,5	-9	-12	Nein
Angebotsklasse 2b / Sollwert Zugpaare/Tag:					
702	Müllheim - Landesgrenze D/CH bei Basel	-8	2,5	2	Ja
720	Offenbourg - Biberach	-1,25	3	2,5	Ja
720	Biberach - Hausach	-2,75	3	2,5	Ja
730	Waldshut - Grenze D/CH bei Basel	7,5	0,5	0,5	Ja
730	Grenze CH/D - Singen	11,5	22	22	Ja
Angebotsklasse 3 / Sollwert Zugpaare/Tag:					
702	Achern - Appenweiler	-24,5	-20,5	-21	Ja
702	Offenbourg - Riegel	-14,5	-11	-11,5	Ja
702	Bad Krozingen - Müllheim	-9	-9,5	-10	Ja
720	Radolfzell - Konstanz	-1,5	4,5	3	Ja
727	Freiburg - Gottenheim	-19,75	-14,5	-15	Ja
735	Landesgrenze D/CH - Lörrach	-16,5	-11,5	-29,5	Ja
735	Lörrach - Steinen	9	-14	-19,5	Ja
Angebotsklasse 4 / Sollwert Zugpaare/Tag: Variabel entsprechend der Nachfrage					
702	Riegel - Emmendingen	-28,5	-23	-23,5	Ja
702	Emmendingen - Denzlingen	-26,5	-23	-23,5	Ja
702	Denzlingen - Freiburg	8,75	10	4,5	Ja
702	Freiburg - Bad Krozingen	-45	-41,5	-41	Ja
727	Freiburg - Kirchzarten	-18,5	-26,5	-18	Ja
Zulaufstrecken					
702	Offenbourg - Appenweiler	Angebot ergibt sich aus den Zulaufstrecken			Ja
720	Donaueschingen - Villingen	Angebot ergibt sich aus den Zulaufstrecken			Ja
720	Engen - Singen	Angebot ergibt sich aus den Zulaufstrecken			Ja
720	Singen - Radolfzell	Angebot ergibt sich aus den Zulaufstrecken			Ja
Regierungsbezirk Tübingen					
Angebotsklasse 1a / Sollwert Zugpaare/Tag:					
751	Laupheim West - Laupheim Stadt	5,5	1,5	1,5	Ja
751	Laupheim Stadt - zurück R. Biberach	2,5	1,5	1,5	Ja

Anlage 2

Jahr Relation	1997		2002		2007		2012		2017		2021		2022	
	Reisezeit	Taktintervall/ Umstiegsfreiheit	Reisezeit	Taktintervall/ Umstiegsfreiheit	Reisezeit	Taktintervall/ Umstiegsfreiheit	Reisezeit	Taktintervall/ Umstiegsfreiheit	Reisezeit	Taktintervall/ Umstiegsfreiheit	Reisezeit	Taktintervall/ Umstiegsfreiheit	Reisezeit	Taktintervall/ Umstiegsfreiheit
Markdorf - Friedrichshafen Stadt Waldshut - Ulm Hbf	1:56 Std 3:43 Std	zweistündlich direkt zweistündlich mit Umstieg in Friedrichshafen Stadt	1:25 Std 3:20 Std	zweistündlich direkt zweistündlich direkt	1:33 Std 2:37 Std	zweistündlich direkt zweistündlich direkt	1:27 Std 2:38 Std	zweistündlich direkt zweistündlich direkt	1:27 Std 2:39 Std	1:35 Std 2:40 Std	zweistündlich direkt zweistündlich direkt	1:43 Std 3:19 Std	zweistündlich direkt zweistündlich mit Umstieg in Friedrichshafen Stadt	
Überlingen - Villingen (via Singen)	1:25 Std	stündlich mit Umstieg in Radolfzell	1:15 Std	zweistündlich mit Umstieg in Singen	1:26 Std	stündlich (RB) bzw. zweistündlich (IRE) mit Umstieg in Radolfzell	1:21 Std	stündlich (RB) bzw. zweistündlich (IRE) mit Umstieg in Radolfzell	1:16 Std	1:15 Std	stündlich (RB) bzw. zweistündlich (IRE) mit Umstieg in Radolfzell	1:40 Std	zweistündlich mit Umstieg in Singen	
Überlingen - Ravensburg	0:56 Std	stündlich mit Umstieg in Friedrichshafen Stadt	1:04 Std	stündlich (RB) bzw. zweistündlich (IRE) mit Umstieg in Friedrichshafen Stadt	0:39 Std	zweistündlich (IRE) direkt bzw. stündlich (RB) mit Umstieg in Friedrichshafen Stadt	0:39 Std	zweistündlich (IRE) direkt bzw. stündlich (RB) mit Umstieg in Friedrichshafen Stadt	0:40 Std	0:41 Std	zweistündlich (IRE) direkt bzw. stündlich (RB) mit Umstieg in Friedrichshafen Stadt	0:50 Std	zweistündlich (IRE) mit Umstieg (IRE-RB) bzw stündlich mit Umstieg in Friedrichshafen Stadt	
Überlingen - München (via Ulm)	3:47 Std	stündlich mit Umstieg in Friedrichshafen Stadt und Ulm Hbf	3:31 Std	stündlich mit Umstieg in Friedrichshafen Stadt und Ulm Hbf	3:09 Std	zweistündlich mit Umstieg in Ulm Hbf	3:03 Std	zweistündlich mit Umstieg in Ulm Hbf	3:04 Std	3:04 Std	zweistündlich mit Umstieg in Ulm Hbf	3:25 Std	zweistündlich mit Umstieg in Friedrichshafen Stadt und Ulm Hbf	
Überlingen - München (via Lindau)	3:32 Std	zweistündlich direkt	3:40 Std	zweistündlich mit Umstieg in Lindau-Insel	3:37 Std	4 Zugpaare pro Tag mit Umstieg in Friedrichshafen Stadt und Lindau-Insel	3:47 Std	4 Zugpaare pro Tag mit Umstieg in Friedrichshafen Stadt und Lindau-Insel	3:46 Std		-	3:17 Std	zweistündlich mit Umstieg in Friedrichshafen Stadt und Lindau-Reuth	
Markdorf - Villingen (via Singen)	1:45 Std	stündlich mit Umstieg in Radolfzell	2:08 Std	stündlich mit Umstieg in Radolfzell	1:51 Std	stündlich mit Umstieg in Radolfzell	2:05 Std	stündlich mit Umstieg in Radolfzell	2:01 Std	2:07 Std	stündlich mit Umstieg in Radolfzell	2:30 Std	stündlich mit Umstieg in Radolfzell	
Markdorf - Ravensburg	0:43 Std	stündlich mit Umstieg in Friedrichshafen Stadt	0:39 Std	stündlich mit Umstieg in Friedrichshafen Stadt	0:34 Std	stündlich mit Umstieg in Friedrichshafen Stadt	0:41 Std	stündlich mit Umstieg in Friedrichshafen Stadt	0:39 Std	0:39 Std	stündlich mit Umstieg in Friedrichshafen Stadt	0:39 Std	stündlich mit Umstieg in Friedrichshafen Stadt	
Markdorf - Ulm Hbf	1:56 Std	stündlich mit Umstieg in Friedrichshafen Stadt	1:37 Std	stündlich mit Umstieg in Friedrichshafen Stadt	1:32 Std	stündlich mit Umstieg in Friedrichshafen Stadt	1:39 Std	stündlich mit Umstieg in Friedrichshafen Stadt	1:38 Std	1:36 Std	stündlich mit Umstieg in Friedrichshafen Stadt	1:34 Std	stündlich mit Umstieg in Friedrichshafen Stadt	
Markdorf - Lindau-Insel	0:43 Std	zweistündlich direkt	0:49 Std	stündlich mit Umstieg in Friedrichshafen Stadt	0:43 Std	stündlich mit Umstieg in Friedrichshafen Stadt	0:46 Std	stündlich mit Umstieg in Friedrichshafen Stadt	0:46 Std	0:46 Std	stündlich mit Umstieg in Friedrichshafen Stadt	0:59 Std bzw 1:03 Std	stündlich mit Umstieg in Friedrichshafen Stadt	

Abkürzungen:
 RB = Regionalbahn
 RE = InterRegioExpress

Jahr	2021			2022		
	Reisezeit	Umsteigezeit	Taktintervall/ Umsteigefreiheit	Reisezeit	Umsteigezeit	Taktintervall/ Umsteigefreiheit
Überlingen – Radolfzell – Offenburg	02:26	00:06	2-Stdl. (IRE) mit Umstieg in Radolfzell oder Singen	02:49	00:25	2-Stdl. (IRE) mit Umstieg in Radolfzell oder Singen
Überlingen – Radolfzell – Basel Bad Bf	01:42	direkt	2-Stdl. direkt	02:03	direkt	2-Stdl. direkt
Überlingen – Radolfzell – Rottweil	01:42	00:35	2-Stdl. (IRE) mit Umstieg in Singen	01:34	00:07 (Radolfzell) + 00:09 (Singen)	Stdl. (RB) mit Umstiege in Radolfzell und Singen
Ludwigshafen (Bodensee) – Radolfzell – Offenburg	02:27	00:18	Stdl. mit Umstieg in Radolfzell oder Singen	03:01	00:48	Stdl. mit Umstieg in Radolfzell oder Singen
Ludwigshafen (Bodensee) – Radolfzell – Basel Bad Bf	01:47	00:11	Stdl. mit Umstieg in Radolfzell	02:14	00:23	Stdl. mit Umstieg in Radolfzell
Ludwigshafen (Bodensee) – Radolfzell – Rottweil	01:48	00:39 (Singen)	Stdl. mit Umstieg in Radolfzell & Singen	01:17	00:07 (Radolfzell) + 00:09 (Singen)	Stdl. mit Umstieg in Radolfzell und Singen
Überlingen – Friedrichshafen Stadt – Ulm	01:30	direkt	2-Stdl. direkt	01:56	00:09	Stdl. mit Umstieg in Friedrichshafen Stadt
Überlingen – Friedrichshafen Stadt – Stuttgart	03:15	00:22	Stdl. mit Umstieg in Friedrichshafen Stadt	03:09	00:23	Stdl. mit Umstieg in Friedrichshafen Stadt
Überlingen – Friedrichshafen Stadt – Lindau	00:59	00:04	2-Stdl. (IRE) mit Umstieg in Friedrichshafen Stadt	01:26	00:11	Stdl. mit Umstieg in Friedrichshafen Stadt
Markdorf (Baden) – Friedrichshafen Stadt – Ulm	01:36	00:22	Stdl. mit Umstieg in Friedrichshafen Stadt	01:34	00:09	Stdl. mit Umstieg in Friedrichshafen Stadt
Markdorf (Baden) – Friedrichshafen Stadt – Stuttgart	02:50	00:22	Stdl. mit Umstieg in Friedrichshafen Stadt	03:11	00:41	Stdl. mit Umstieg in Friedrichshafen Stadt
Markdorf (Baden) – Friedrichshafen Stadt – Lindau Hbf/Inse	00:46	00:09	Stdl. mit Umstieg in Friedrichshafen Stadt	01:03	00:11	Stdl. mit Umstieg in Friedrichshafen Stadt

Hinweis: Der Anschluss in Singen wurde auch zuvor bereits nur zweistündlich vom IRE bedient, da dieser auch nur alle zwei Stunden verkehrte.

Abkürzungen:

RB = Regionalsbahn

IRE = InterRegioExpress