

Betriebsszenario

1.	Grundlagen	2
1.1	Nachfrageorientierte Planung	2
1.2	Aktualisierung des Betriebsszenarios 2015 nach Bekanntgabe des BVWP 2003	4
1.3	Mengengerüst für das Betriebsszenario BVWP 2003	4
1.3.1	Umlegungspläne des BVWP 2003	4
1.3.2	Berücksichtigung der Nachfrage der Gebietskörperschaften des Landes Baden-Württemberg	4
1.3.3	Ergebnis	5
2.	Festlegung der Bemessungsgrundlage	5
3.	Anforderungen an die Streckenleistungsfähigkeit im Korridor Stuttgart – Ulm	6
3.1	Anforderungen an die künftige Eisenbahninfrastruktur des Bahnknotens Stuttgart	6
3.2	Verkehrsangebot/ Züge ab Stuttgart (heute und 2015)	7
3.3	Streckenbelastung bei der neuen Konzeption zur Gestaltung des Bahnknotens Stuttgart	8
3.4	Vorgesehenes Infrastruktur- und Verkehrsangebot im Bereich Filderbahnhof/Flughafen und auf der Strecke Filderbahnhof bis Rohrer Kurve	9
3.5	Anforderungen an die Eisenbahninfrastruktur im Streckenkorridor Stuttgart - Ulm	10
3.6	Verkehrsentwicklung im Bereich des Knotens Ulm aufgrund des Betriebsszenarios BVWP 2003	13



1. Grundlagen

1.1 Nachfrageorientierte Planung

Längerfristig ist mit einer größeren Anzahl an Eisenbahnverkehrsunternehmen im Personenfern-, Personennah- und Güterverkehr zu rechnen, die die vorhandene Nachfrage befriedigen.

Die Planung von verschiedenen Verkehrswegen hat sich an der erwarteten Verkehrsnachfrage, wie sie in verkehrswissenschaftlichen Prognosen ermittelt wird, zu orientieren. Sie kann sich hingegen nicht ausschließlich an dem von einem Anbieter beabsichtigten Angebot, dem vom Bedarf abweichende unternehmerische Zielsetzungen zugrunde liegen können, ausrichten. Eine an der Nachfrageprognose orientierte, unternehmensneutrale Infrastrukturplanung ist geboten.¹

Für die unternehmensneutrale Nachfrageprognose wurde die Bezeichnung „Betriebsszenario“ gewählt. Als verkehrswissenschaftliche Grundlage der künftigen Infrastruktur ist das Betriebsszenario nicht gleichzusetzen mit dem bisherigen, fahrplanorientierten Verständnis eines Betriebsprogramms. Auch begrifflich weicht der Vorhabenträger insoweit von der bisher gebräuchlichen Vorgehensweise bei der Ermittlung künftiger Verkehrszahlen ab. Diesen inhaltlichen Bedeutungsunterschied hat der Vorhabenträger mit der geänderten Bezeichnung auch formal zum Ausdruck gebracht.

Eine nachfrageorientierte Angebotsprognose leitet sich dabei aus übergeordneten Prognoserahmenplanungen ab. Grundlage für Prognosen im Personenfernverkehr ist dabei der Bundesverkehrswegeplan (BVWP).

Die Entwicklung des nachfrageorientierten Konzeptes für den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) für das Vorhaben ABS/NBS Stuttgart – Augsburg mit den Knoten Stuttgart und Ulm wurde in den Planfeststellungsverfahren zu den Planfeststellungsabschnitten PFA 1.1, PFA 1.2, PFA 1.5 und PFA 1.6a aufbauend auf den Rahmenbedingungen und Eckdaten des BVWP 92 begründet. Dabei wurde jedoch eine Einordnung des Bahnprojekts sowohl in die Rahmenbedingungen des BVWP 92 als auch in die der damals bereits als Grundlage für den neuen BVWP vorliegende Verkehrsprognose 2015² vorgenommen.

¹ Vgl. BVerwG, Urt. v. 27.07.1990 – 4 C 26.87 -, VBIBW 1991, 11 – NBS Stuttgart – Mannheim.

² Arbeitsgemeinschaft Intraplan Consult GmbH / ifo Institut für Wirtschaftsforschung / BVU Beratergruppe Verkehr und Umwelt / PLANCO Consulting GmbH, Verkehrsprognose 2015 für die Bundesverkehrswegeplanung, im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, München, Freiburg, Essen, April 2001

Auf der Grundlage dieser Prognosen wurde für das „Betriebs-szenario 2015“ ein Mengengerüst entwickelt, das bis zur Verabschiedung des BVWP 2003 nach Menge und Art der bislang so bezeichneten „Prognose 2010+x“ – eines 1997 auf der Grundlage der Prognose 2010 fortgeschriebenen Betriebsprogramms – entspricht. Nach Verabschiedung des BVWP 2003 wurde dieses Mengengerüst für die Projekte Stuttgart 21, NBS Wendlingen – Ulm und Neu-Ulm 21 den Grundlagen des neuen BVWP 2003 angepasst. Die Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Bahnbetriebsanlagen im Korridor Stuttgart – Ulm ergeben sich ebenfalls aus diesem „Betriebsszenario BVWP 2003“.

Das als Grundlage für das ursprünglich Betriebsszenario 2015 herangezogene Betriebsprogramm 2010 wurde im Rahmen der Machbarkeitsstudie von 1994³ erstmalig aufgestellt und 1997 im Rahmen des Verkehrsgutachtens Stuttgart 21⁴ zum Betriebsprogramm 2010 + X weiterentwickelt.

An der Entwicklung waren neben den Verkehrswissenschaftlern

- das Land Baden-Württemberg als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr und die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW),
- der Verband Region Stuttgart (VRS) als Aufgabenträger für den S-Bahn-Verkehr,
- der Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) sowie
- Vertreter der DB Regio AG und der DB Reise & Touristik AG

beteiligt.

Das Betriebsszenario 2015 ist Ergebnis eines iterativen Planungsprozesses, bei dem die verkehrlichen, betrieblichen, betriebs- und gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen einfließen. Das bis zur Verabschiedung des BVWP 2003 geltende Mengengerüst wurde allen Planfeststellungsunterlagen, die bis zu diesem Zeitpunkt in das Verfahren eingebracht wurden, zu Grunde gelegt.

³ Prof. Dr.-Ing. G. Heimerl und Verkehrswissenschaftliches Institut an der Universität Stuttgart, Projekt Stuttgart 21 – Machbarkeitsstudie, Verkehrliche und betriebliche Untersuchung, betriebs- und gesamtwirtschaftliche Bewertung, Ergebnisbericht der Fachgruppe 2, Stuttgart 1994

⁴ Arbeitsgemeinschaft Intraplan Consult GmbH, München, und Verkehrswissenschaftliches Institut an der Universität Stuttgart, Stuttgart 21 – Erarbeitung eines Mengengerüsts für den Personenfern- und -nahverkehr für vertiefende Variantenuntersuchungen, Erläuterungsbericht, März 1997

1.2 Aktualisierung des Betriebsszenarios 2015 nach Bekanntgabe des BVWP 2003

Nach der Antragstellung in den Planfeststellungsabschnitten PFA 1.1, 1.2, 1.5 und 1.6a wurde der BVWP 2003 bekannt gegeben. Das oben beschriebene Betriebsszenario 2015 wurde daher überprüft und an die aktuellen Verkehrsdaten angepasst. Auch der BVWP 2003 basiert – wie das eben beschriebene Betriebsszenario 2015 auf der Verkehrsprognose 2015. Nachstehend wird der Begriff „Betriebsszenario BVWP 2003“ gewählt.

1.3 Mengengerüst für das Betriebsszenario BVWP 2003

Folgende Anpassungen wurden vorgenommen:

1.3.1 Umlegungspläne des BVWP 2003

Zunächst wurden die Vorgaben aus den Umlegungsplänen der Gutachten zum BVWP 2003 übernommen. Bei den Angaben aus diesen Umlegungsplänen handelt es sich um die Verkehrszahlen, die sich ergeben, wenn die Prognosen zum BVWP 2003 auf das bis 2015 zu realisierende Netz umgelegt werden. Diese Angaben ergeben sich aus den Gutachten zum BVWP 2003.

Die so erhaltenen Verkehrszahlen wurden im Bezug auf die Verteilung auf einzelne Trassen angepasst. Im Einzelnen wurden folgende Veränderungen vorgenommen:

- von den Güterzügen im Korridor Stuttgart - Ulm wurden 20 Zugpaare des „leichten und schnellen“ Güterverkehrs auf die NBS Wendlingen - Ulm verlegt, um zum einen das Filstal vom Güterverkehr zu entlasten und zum anderen eine schnellere Verbindung zu ermöglichen.
- die vorgesehene FE (Fernexpresslinie) 16/35 von Würzburg über Stuttgart und Ulm nach Lindau wird abwechselnd über das Filstal bzw. über den Filderbahnhof und die NBS geführt um sowohl das Filstal an den schnellen Personenverkehr anzubinden, als auch eine schnelle direkte Verbindung aus der Region an den Flughafen sicherzustellen.

Diese Anpassungen haben keine Auswirkung auf die Gesamtzahlen in den jeweiligen Korridoren.

1.3.2 Berücksichtigung der Nachfrage der Gebietskörperschaften des Landes Baden-Württemberg

In den Umlegungsplänen der Gutachten zum BVWP 2003 sind die Anmeldungen des Landes Baden-Württemberg für den Regionalverkehr nicht entsprechend berücksichtigt worden. Der Vorhabenträger hat aber bei seinen kapazitiven Überlegungen das vom Land Baden-Württemberg angemeldete und bestätigte

Linienkonzept und die sich daraus ergebenden Zugzahlen in seiner Planung beachtet. Dabei ergeben sich die wesentlichen Abweichungen gegenüber dem BVWP nicht durch die Zugzahlen, sondern durch eine andere Verknüpfung von Teillinien und durch eine geänderte Streckenführung. Den im Betriebsszenario BVWP 2003 enthaltenen Zugzahlen im Personenverkehr liegen überwiegend vertaktete Linien des Fern- und Regionalverkehrs zu Grunde.

Die Planungen des Vorhabenträgers für den Aufbau der Eisenbahnverkehrsinfrastruktur beachten insoweit die Vorgaben des BVWP 2003 als auch die davon teilweise abweichenden Vorstellungen des für den Regionalverkehr zuständigen Aufgabenträgers.

1.3.3 Ergebnis

Im Ergebnis der Überprüfung der bisher zugrunde gelegten (Betriebszenario 2015) und jetzt zum Betriebsszenario BVWP 2003 aktualisierten Daten ergibt sich, dass gegenüber der Bestandsbelastung in den Knoten Stuttgart und Ulm/Neu-Ulm sowie im Korridor eine deutliche Verkehrssteigerung zu erwarten ist. Auch ist die Belastung in den für die Bemessung der Infrastruktur maßgeblichen Spitzenstunden in beiden Betriebsszenarien im Wesentlichen gleich. Damit kann die Plausibilität der der Planrechtfertigung zugrunde gelegten Betriebsszenarien bestätigt werden.

2. Festlegung der Bemessungsgrundlage

Das Betriebsszenario BVWP 2003 ist maßgebend für die Bemessung der geplanten Infrastruktur. Es umfasst folgende Leistungsmengen:

Bahnhof Stuttgart

Relation	Zugart	Betriebsszenario BVWP 2003
Richtung Zuffenhausen - Heilbronn/ Vaihingen (Enz):	SPFV	232 Züge
	SPNV	118 Züge
Richtung Böblingen - Rottweil - Zürich (Gäubahn):	SPFV	16 Züge
	SPNV	46 Züge
Richtung Waiblingen:	SPFV	34 Züge
	SPNV	102 Züge
Richtung Göppingen/ Wendlingen - Ulm:	SPFV	152 Züge
	SPNV	48 Züge
Richtung Tübingen:	SPFV	-
	SPNV	108 Züge

Für den Güter- und Personenfernverkehr über die Güterumgebungsbahn, Untertürkheim und Plochingen, der zwar nicht durch den Bahnhof Stuttgart geführt wird, aber für den Gesamtknoten von Bedeutung ist, ergeben sich folgende Veränderungen (SGV:

SES

nur Ferngüterzüge):

Relation	Zugart	Betriebsszenario BVWP 2003
Korridor Untertürkheim bis Plochingen:	SPFV	2 Züge
	SGV	170 Züge

Korridor Wendlingen/Plochingen - Ulm

Relation	Zugart	Betriebsszenario BVWP 2003
Korridor Wendlingen/Plochingen - Ulm einschließlich Nahverkehr im Filstal (Querschnitt Göppingen):	SPFV	154 Züge
	SPNV	86 Züge
	SGV	170 Züge

Die Zahlen weichen teilweise von den oben dargestellten Zahlen für den Bahnhof Stuttgart ab, da zum Teil Züge in Plochingen beginnen und enden und teilweise Züge auf der Güterumgebungsbahn am Bahnhof Stuttgart vorbeifahren.

Bahnhof Ulm

Relation	Zugart	Betriebsszenario BVWP 2003
Richtung Geislingen (Steige)/Wendlingen (NBS):	SPFV	154 Züge
	SPNV	86 Züge
	GV	170 Züge
Richtung Ehingen (Donau):	SPNV	84 Züge
	SGV	4 Züge
Richtung Aalen:	SPNV	94 Züge
	SGV	2 Züge
Richtung Aulendorf/Friedrichshafen:	SPFV	38 Züge
	SPNV	64 Züge
	SGV	12 Züge
Richtung Neu-Ulm (Donaubrücke):	SPFV	102 Züge
	SPNV	180 Züge
	SGV	144 Züge

3. Anforderungen an die Streckenleistungsfähigkeit im Korridor Stuttgart – Ulm

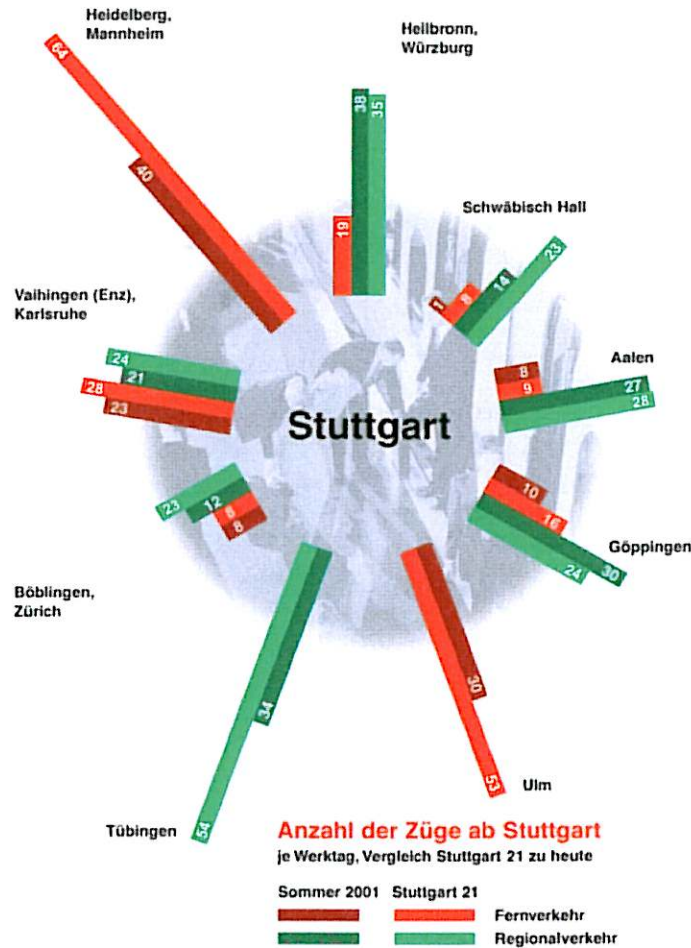
3.1 Anforderungen an die künftige Eisenbahninfrastruktur des Bahnknotens Stuttgart

Das Betriebsszenario BVWP 2003 sieht für die Zukunft eine Erhöhung des Zugangebots um ca. 50 % im Bahnhof Stuttgart Hbf und um ca. 30 % in Ulm Hbf gegenüber dem Angebot von 2001 vor. Die Gegenüberstellung dieser Zugangebote mit denen des

Jahres 2001 verdeutlicht die Bedeutung dieser Angebotserweiterung.

3.2 Verkehrsangebot/ Züge ab Stuttgart (heute und 2015⁵)

Das Betriebsszenario BVWP 2003 sieht für 2015 folgende werktägliche Ankünfte bzw. Abfahrten im Stuttgarter Hauptbahnhof



VOR:

Für den Reisenden ergibt sich somit folgendes Angebot (jeweils Ankünfte und Abfahrten zusammen):

- 240 Züge des Hochgeschwindigkeitsverkehrs im Stunden-takt oder 2-Stunden-Takt,
- 26 Züge des schnellen Fernverkehrs nicht vertaktet

⁵ Hier sind nur die im Takt verkehrenden Züge dargestellt, daher weichen die Zahlen sowohl von denen des Fahrplans 2001 als auch von denen des Betriebsszenarios BVWP 2003 - nach unten - ab.

ES

- 168 Züge des ergänzenden Fernverkehrs im 2-Stundentakt,
- 422 Regionalverbindungen in benachbarte Ober- und Mittelzentren
- und 1.240 S-Bahn-Verbindungen im VVS. (diese Züge werden heute und künftig über den S-Bahn-Bahnhof abgewickelt und belasten den Kopfbahnhof nicht.)

Hinzu kommen 204 Züge vom bzw. zum Abstellbahnhof Untertürkheim.

Die Aufteilung der Züge im Hinblick auf die einzelnen Relationen stellt sich wie in Ziffer 2 beschrieben dar.

3.3 Streckenbelastung bei der neuen Konzeption zur Gestaltung des Bahnknotens Stuttgart

Dieser Zugverkehr des Betriebsszenarios BVWP 2003 soll von dem Projekt Stuttgart 21 abgewickelt werden können.

Die von und nach Zuffenhausen verkehrenden Züge müssen wie bereits heute die Zulaufstrecke über Feuerbach/Pragtunnel - dann jedoch in der neuen Lage - nutzen.

Dieser Streckenabschnitt muss ein Aufkommen von:

Fernverkehr	232 Züge
Nahverkehr	118 Züge
Gesamt	350 Züge

bewältigen.

Im Durchgangsverkehr werden die Züge nach Verlassen des Hauptbahnhofs auf die Strecken in die Richtung Fildern sowie in die Richtung Unter-/Obertürkheim aufgeteilt bzw. werden über den Nordkopf in Richtung Bad Cannstatt gefahren:

Ein Teil der Züge von und nach Ulm und Tübingen (114 Fv/ 62 Rv) sowie die Züge nach Böblingen (16 Fv/ 46 Rv) nutzen zukünftig den Fildertunnel. Hierfür ist eine Belastung von

Fernverkehr	130 Züge
Nahverkehr	108 Züge
Gesamt	238 Züge

anzusetzen.

Die Züge nach Plochingen und weiter entweder durch das Filstal nach Ulm oder nach Tübingen (38 Fv / 94 Rv) und ein Teil des Fernverkehrs nach Waiblingen (16 Fv) werden über den Abzweig Wangen nach Unter-/Obertürkheim geführt.

Die verbleibenden Züge nach Waiblingen (18 Fv/ 102 Rv) fahren über den Nordkopf und Bad Cannstatt ab.

Da sowohl der Abzweig Wangen nach Unter-/Obertürkheim als auch der Abzweig in Richtung Bad Cannstatt einen Anschluss an den neu geplanten Wartungs- und Abstellbahnhof erhält, können die 204 im Bahnhof Stuttgart endenden oder beginnenden Züge zur Ab- bzw. Bereitstellung darüber geführt werden, ohne wenden zu müssen.

Somit ergibt sich für diese beiden Abzweige folgende Belastung:

Abzweig Wangen nach Unter-/Obertürkheim:

Fernverkehr	54 Züge
Nahverkehr	94 Züge
Abstellfahrten	144 Züge
Gesamt	292 Züge

Abzweig Bad Cannstatt:

Fernverkehr	18 Züge
Nahverkehr	102 Züge
Abstellfahrten	60 Züge
Gesamt	180 Züge

3.4 **Vorgesehenes Infrastruktur- und Verkehrsangebot im Bereich Filderbahnhof/Flughafen und auf der Strecke Filderbahnhof bis Rohrer Kurve**

Ein Teil des Zugverkehrs, der über den Fildertunnel in Richtung Wendlingen geführt wird, ist für einen Halt im neuen Filderbahnhof/Flughafen (mit den Stationen NBS und Terminal) vorgesehen. Auch die Züge in/aus Richtung Böblingen (ehemals Gäubahn) erhalten hier einen Halt.

Für diesen neu entstehenden Filderbahnhof/ Flughafen sind als Angebot folgende werktägliche An- bzw. Abfahrten vorgesehen:

- 64 Züge des Hochgeschwindigkeitsverkehrs von und nach Ulm - München (Station NBS);
- 32 Züge des ergänzenden Fernverkehrs von und nach Singen - Zürich (Station Terminal);
- 36 Züge des ergänzenden Fernverkehrs von und nach Ulm - Friedrichshafen (Station NBS);
- 92 Regionalverbindungen von und nach Horb (Station Terminal);
- 124 Regionalverbindungen von und nach Tübingen (Stati-

on NBS);

- und ca.180 S-Bahn-Verbindungen im VVS (Station Terminal)⁶.

Im Bereich der Rohrer Kurve liegen folgende werktägliche Zugzahlen dem Betriebsprogramm zugrunde:

- 46 Regionalzüge und 16 Fernverkehrszüge von und nach Böblingen - Filderbahnhof;
- 98 S-Bahn-Züge und 2 Güterzüge von und nach Böblingen - Stuttgart-Vaihingen;
- 98 S-Bahn-Züge Stuttgart-Vaihingen - Filderbahnhof.

3.5 Anforderungen an die Eisenbahninfrastruktur im Streckenkorridor Stuttgart - Ulm

Für die Kapazitätsermittlung im Eisenbahnkorridor Stuttgart - Ulm sind wie bereits für den heutigen Verkehr ebenfalls die Streckenabschnitte Stuttgart Plochingen/Wendlingen und Plochingen/Wendlingen - Göppingen ausschlaggebend.

Für den Personenverkehr sind gemäß Betriebsszenario 2003 in dem ersten Abschnitt von Stuttgart nach Plochingen/Wendlingen folgende Fahrverbindungen relevant:

Stuttgart Hauptbahnhof in Richtung Wendlingen
(bisher über Untertürkheim/Plochingen)

Fernverkehr	152 Züge
Nahverkehr	156 Züge

Kornwestheim - Untertürkheim - Plochingen
(aus der Güterumgehungsstrecke) :

Fernverkehr	2 Züge
Güterverkehr	170 Züge
Güternahverkehr	22 Züge ⁷
Hinzu kommen S-Bahnen im VVS mit	134 Zügen

Somit sind in diesem Streckenabschnitt 636 Züge zu bewälti-

⁶ Hierbei wurden die Züge in Richtung Vaihingen- Stuttgart Hbf und in Richtung Bernhausen zusammengezählt.

⁷ Da nicht alle hier dargestellten Nahverkehrsgüterzüge im gesamten Abschnitt zwischen Untertürkheim und Plochingen verkehren, werden den weiteren Querschnittsbetrachtungen nur 16 Züge zu Grunde gelegt.

gen.

Bei der Konzeption „Beibehaltung des Kopfbahnhofs“ wäre dieses Aufkommen auf der vorhandenen Hauptabfuhrstrecke (HAS) zwischen Untertürkheim und Plochingen abzuwickeln.

Bei der Konzeption „Durchgangsbahnhof“ wird dieses Aufkommen auf die Neubaustrecke vom Hauptbahnhof über den Filderbahnhof nach Wendlingen und auf die bisherige HAS verteilt.

Der auf 154 Züge prognostizierte Fernverkehr wird mit 114 Zügen über den Filderbahnhof/ Flughafen und Wendlingen geführt. Die übrigen 40 Züge nutzen nach wie vor durchgehend die HAS.

Der auf 156 Zügen prognostizierte Regionalverkehr wird mit 48 Zügen in Richtung Geislingen a. d. Steige und mit 108 Zügen in Richtung Tübingen geführt. Von diesen Zügen werden 94 über Plochingen und 62 über den Filderbahnhof Flughafen geführt.

Das Betriebsszenario BVWP 2003 entspricht im Bezug auf den Güterverkehr den Ansätzen des BVWP 2003. Daraus wurde entwickelt, dass der Korridor zwischen Stuttgart und Ulm in der Zukunft bis zu rund 170 Güterzüge in beide Richtungen aufnehmen können muss. Davon werden 40 Züge als schnelle, leichte Züge über die NBS geführt werden, die übrigen werden aber wie heute über die HAS fahren. Hinzu kommen je nach Abschnitt 8 bis 22 Züge des Güternahverkehrs.

Somit sind auf den beiden Teilstrecken von Stuttgart nach Plochingen/Wendlingen folgende Verkehrsaufkommen vorgesehen:

HAS über Plochingen	Fernverkehr	40 Züge
	Nahverkehr	94 Züge
	Güterverkehr	170 Züge
	Güternahverkehr	16 Züge
	S-Bahn	134 Züge
	Gesamt	454 Züge
NBS nach Wendlingen	Fernverkehr	114 Züge
	Nahverkehr	62 Züge
	Gesamt	176 Züge

In Plochingen bzw. Wendlingen verlassen die Züge Richtung Tübingen über die Neckartalbahn den Korridor Stuttgart - Ulm. Hinzu kommen Regionalbahn-Züge Plochingen - Ulm, so dass für den Abschnitt Plochingen/Wendlingen - Göppingen/Ulm folgende Streckenbelastungen verbleiben:

HAS über Plochingen	Fernverkehr	154 Züge
	Nahverkehr	86 Züge

Finanzierungsvertrag Stuttgart 21 Anlage 3.2a Anhang 1

Güterverkehr	130 Züge
Schneller Güterverkehr	40 Züge
Güternahverkehr	8 Züge ⁸
Gesamt	418 Züge

Ohne den Bau einer Neubaustrecke wären diese Züge durchs Filstal über die bestehende ggf. auszubauende Filstalstrecke zu führen.

Mit dem Neubau der NBS Stuttgart - Ulm können diese Züge auf die beiden Strecken aufgeteilt werden, so dass sich folgende Verteilung ergibt:

Plochingen - Ulm (Filstal): Fernverkehr	40 Züge
Nahverkehr	86 Züge
Güterverkehr	130 Züge
Güternahverkehr	8 Züge
Gesamt	264 Züge

Wendlingen - Ulm(NBS): Fernverkehr	114 Züge
Schneller Güterverkehr	40 Züge
Gesamt	154 Züge

Abschnitt Stuttgart - Plochingen/ Wendlingen:

	tägliche Gesamtzugzahl ⁹				
	SPFV (ICE, IC, EC, IR, D)	SPNV ohne S- Bahn (RE, SE, RB)	S-Bahn	Güter- verkehr	zus.
Sommerfahr- plan 2001	93	128	130	106	457
Betriebsszena- rio BVWP 2003	154	156	134	170 + 16	630

⁸ Da die hier dargestellten Nahverkehrsgüterzüge nicht im gesamten Abschnitt durchgehend verkehren, werden den weiteren Querschnittsbe-
trachtungen keine Züge des Güternahverkehrs zu Grunde gelegt.

⁹ Ohne Züge der Relation Stuttgart – Böblingen.

Abschnitt Plochingen - Göppingen:

	tägliche Gesamtzugzahl ¹⁰			
	SPFV (ICE, IC, EC, IR, D)	SPNV (RE, RB)	Güterver- kehr (ohne Nahver- kehr)	zus.
Sommerfahrplan 2001	93	96	80	269
Betriebsszenario BVWP 2003	154	86	170	410
Heutige Querschnittsbelastung im Bereich Göppingen:			269 Züge	
Leistungskennwert:			312 Züge	
Künftige Querschnittsbelastung im Bereich Göppingen/ Aichelberg:			410 Züge	

Die zentralen Vorgaben des Betriebsszenarios, die gleichrangig eine quantitative Verbesserung des Zugangebots und soweit möglich qualitative Verbesserungen in Form von Fahrzeitverkürzungen vorsehen, wären demnach mit der vorhandenen Schieneninfrastruktur nicht erreichbar.

3.6 Verkehrsentwicklung im Bereich des Knotens Ulm aufgrund des Betriebsszenarios BVWP 2003

Wegen des Zusammentreffens mehrerer Strecken in diesem Bahnknoten, von denen diejenige zwischen München und Stuttgart die wichtigste ist, sind die Belastungen des Streckenabschnitts Ulm - Neu-Ulm besonders stark. Bei den von Ulm ausgehenden Strecken handelt es sich um die so genannte Südbahn nach Friedrichshafen, die Donautalbahn nach Tuttlingen sowie die Strecke nach Aalen/Crailsheim. Von Neu-Ulm zweigt außerdem die Strecke nach Kempten bzw. Lindau ab, die allerdings auch in Ulm angebunden ist.

Nach dem bereits dargestellten Betriebsszenario BVWP 2003 werden zukünftig für Ulm Hbf folgende Ankünfte bzw. Abfahrten erwartet:

- 198 ICE und EC/ IC-Züge im schnellen Fernverkehr
- 98 Reisezüge im ergänzenden Fernverkehr (wovon einzel-

¹⁰ Ohne Züge der Relation Stuttgart – Böblingen.

ne Züge durchfahren),

- 508 Regionalzüge

Hinzu kommen Güterzüge, die großenteils den Ulmer Hauptbahnhof durchfahren.

Die Aufteilung der Züge auf die einzelnen Zulaufstrecken stellen sich wie folgt dar (im Güterverkehr jeweils nur die Fernzüge):

Geislingen (Steige):	Fernverkehr	40 Züge
	Nahverkehr	86 Züge
	Güterverkehr	130 Züge

Wendlingen (NBS):	Fernverkehr	114 Züge
	Schnellgüterverkehr	40 Züge

Ehingen (Donau):	Nahverkehr	84 Züge
	Güterverkehr	4 Züge

Aalen:	Nahverkehr	94 Züge
	Güterverkehr	2 Züge

Aulendorf / Friedrichshafen:	Fernverkehr	38 Züge
	Nahverkehr	64 Züge
	Güterverkehr	12 Züge

Über die Donaubrücke zwischen Ulm und Neu-Ulm verkehren:

Fernverkehr	102 Züge
Nahverkehr	180 Züge
Güterverkehr	144 Züge

Auf den östlichen Zulaufstrecken von Neu-Ulm verkehren in Richtung

Günzburg - Augsburg/ Donauwörth:

Fernverkehr	102 Züge
Nahverkehr	98 Züge
Güterverkehr	138 Züge

Memmingen:	Nahverkehr	82 Züge
	Güterverkehr	6 Züge.