

Potenzialanalyse zur Reaktivierung von Schienenstrecken in
Baden-Württemberg
Vergleichende relationsbezogene Ermittlung des Fahrgastpotenzials

Auftraggeber:

Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg (VM)
Dorotheenstraße 8
70173 Stuttgart

Auftragnehmer:

PTV
Transport Consult GmbH
Stumpfstr. 1
76131 Karlsruhe

Karlsruhe, Oktober 2020

Dokumentinformationen

Kurztitel	Potenzialanalyse zur Reaktivierung von Schienenstrecken in Baden-Württemberg
Auftraggeber	Ministerium für Verkehr, Baden-Württemberg (VM) Dorotheenstraße 8 70173 Stuttgart
Auftrags-Nr.	Supplement zum Amtsblatt der Europäischen Union, Ausschreibung Nr. 2019/S 170-415654
Auftragnehmer	PTV Transport Consult GmbH
Bearbeiter	PTV Transport Consult: Berthold Purzer, Heike Schäuble, Petra Strauß, Leon Vonnieda
Erstellungsdatum	29.10.2020
zuletzt gespeichert	02.11.2020

Inhalt

1	Zusammenfassung	6
2	Aufgabenstellung	8
3	Ergebnisse der Reaktivierungstrecken im Überblick	9
3.1	Kombinierte Bewertung von Strecken	10
3.2	Bewertungskriterien	12
3.3	Wesentliche Ergebnisse im Überblick	14
4	Ergebnisse der einzelnen Reaktivierungstrecken	21
4.1	Reaktivierungsstrecke A01: Reutlingen Hbf – Honau – Engstingen	22
4.2	Reaktivierungsstrecke A02: Marbach (Neckar) – Heilbronn	24
4.3	Reaktivierungsstrecke A03: Reutlingen – Gomaringen – Nehren Süd	26
4.4	Reaktivierungsstrecke A04: Stuttgart-Untertürkheim – Kornwestheim	28
4.5	Reaktivierungsstrecke A05: Breisach – Colmar (FR)	30
4.6	Reaktivierungsstrecke A06: Ludwigsburg – Markgröningen	32
4.7	Reaktivierungsstrecke A07: Ettlingen West – Ettlingen Erbprinz	34
4.8	Reaktivierungsstrecke A08: Weil der Stadt – Calw	36
4.9	Reaktivierungsstrecke A09: Göppingen – Schwäbisch Gmünd	38
4.10	Reaktivierungsstrecke A10: Göppingen – Bad Boll	40
4.11	Reaktivierungsstrecke A11: Göppingen – Kirchheim (Teck)	42
4.12	Reaktivierungsstrecke A12: Filderstadt – Neuhausen (Filder)	44
4.13	Reaktivierungsstrecke B01: Balingen – Schömburg – Rottweil	46
4.14	Reaktivierungsstrecke B02: Schopfheim – Bad Säckingen	48
4.15	Reaktivierungsstrecke B03: KA-Neureut – KA-Mühlburg	50
4.16	Reaktivierungsstrecke B04: Graben-Neudorf – Hochstetten	52
4.17	Reaktivierungsstrecke B05: Singen (Hohentwiel) – Etwilen (CH)	54
4.18	Reaktivierungsstrecke B06: Waldenburg (Württ) – Künzelsau	56
4.19	Reaktivierungsstrecke B07: Lauffen (Neckar) – Zaberfeld	58
4.20	Reaktivierungsstrecke B08: Stockach – Krauchenwies – Mengen + Krauchenwies – Sigmaringen	60
4.21	Reaktivierungsstrecke B09: Stockach – Krauchenwies – Mengen	62

4.22	Reaktivierungsstrecke B10: Albstadt-Ebingen – Albstadt-Onstmettingen _____	64
4.23	Reaktivierungsstrecke C01: Neckarbischofsheim Nord – Obergimpfern – Hüffenhardt + Obergimpfern – Babstadt _____	66
4.24	Reaktivierungsstrecke C02: Haltingen – Kandern _____	68
4.25	Reaktivierungsstrecke C03: Engstingen – Gammertingen _____	70
4.26	Reaktivierungsstrecke C04: Heimerdingen – Weissach _____	72
4.27	Reaktivierungsstrecke C05: Kirchheim (Teck) – Holzmaden – Weilheim (Teck) _____	74
4.28	Reaktivierungsstrecke C06: Engstingen – Münsingen – Schelklingen _____	76
4.29	Reaktivierungsstrecke C07: Lauchringen – Stühlingen _____	78
4.30	Reaktivierungsstrecke C08: Eyach – Haigerloch – Hechingen _____	80
4.31	Reaktivierungsstrecke C09: Rastatt – Roeschwoog (FR) – Haguenau (FR) _____	82
4.32	Reaktivierungsstrecke C10: Neckarbischofsheim Nord – Hüffenhardt _____	84
4.33	Reaktivierungsstrecke D01: Altshausen – Pfullendorf _____	86
4.34	Reaktivierungsstrecke D02: Leutkirch – Isny _____	88
4.35	Reaktivierungsstrecke D03: Balingen (Württ) – Schömberg _____	90
4.36	Reaktivierungsstrecke D04: Roßberg – Bad Wurzach _____	92
4.37	Reaktivierungsstrecke D05: Bühl (Baden) – Stollhofen _____	94
4.38	Reaktivierungsstrecke D06: Blumberg-Zollhaus – Hintschingen _____	96
4.39	Reaktivierungsstrecke D07: Amstetten – Gerstetten _____	98
4.40	Reaktivierungsstrecke D08: Maulbronn West – Maulbronn Stadt _____	100
4.41	Reaktivierungsstrecke D09: Rudersberg – Oberndorf – Welzheim _____	102
4.42	Reaktivierungsstrecke D10: Blaufelden – Langenburg _____	104
4.43	Lesebeispiel/Erläuterungen zum Streckensteckbrief _____	106
5	Datengrundlagen und Methodik der Potenzialschätzung _____	112
5.1	Datengrundlagen _____	112
5.2	Konzeption der Betriebskonzepte _____	113
5.3	Methodik der Nachfrageprognose _____	114
6	Anlagen _____	118
6.1	Anlage 1: Strukturzahlen im Einzugsbereich der Reaktivierungsstrecken _____	119

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Definition der Streckenkategorien _____	12
Tabelle 2:	Verkehrliche Kenngrößen und Ergebnisse der Nachfrageprognose im Überblick _____	15
Tabelle 3:	Bewertungskriterien im Überblick _____	20

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Streckenübersicht _____	9
Abbildung 2:	Differenzierte Einzugsbereiche entlang der Streckenbänder _____	116
Abbildung 3:	Ablaufschema zur Ermittlung des SPNV-Aufkommens je Strecke _____	117

1 Zusammenfassung

Die vorliegende Studie „Potenzialanalyse zur Reaktivierung von Schienenstrecken in Baden-Württemberg“ beinhaltet die vergleichende relationsbezogene Ermittlung des Fahrgastpotenzials für 42 Einzelstrecken des Schienenpersonennahverkehrs in Baden-Württemberg nach einer einheitlichen Methodik. Die 42 Einzelstrecken werden in der Regel einzeln betrachtet. Sofern ein direkter verkehrlicher Zusammenhang mehrerer Strecken besteht, werden Streckenkombinationen untersucht.

Wesentliche Streckenkenngrößen und Nachfragepotenziale werden nach landeseinheitlichem Vorgehen bestimmt, systematisch ausgewertet und zusammengestellt. Ergebnis der Studie ist eine Einordnung der Strecken in vier Streckenkategorien, die sich aufgrund der ermittelten Potenzialindikatoren ergibt.

Die **Streckenkategorie A** umfasst **12 Reaktivierungsstrecken mit sehr hohem Nachfragepotenzial** bei einer zu erwartenden durchschnittlichen Fahrgastzahl von 1.870 bis zu 5.860 Personenkilometer pro Streckenkilometer auf der Reaktivierungsstrecke. Im Durchschnitt wird in der Kategorie A eine Fahrgastzahl von rund 3.400 Personenkilometer/Streckenkilometer erreicht. Es handelt sich ausschließlich um Reaktivierungsstrecken, die in Verdichtungsräumen oder deren Randzonen liegen, da hier die Verkehrsaufkommen strukturell höher sind. Bei den meisten Strecken ist eine Taktverdichtung über den Stundentakt hinaus angemessen und erforderlich. Auf den Strecken der Kategorie A können insgesamt rund **79.000 Fahrgäste** und rund **587.000 Personenkilometer (Werktag)** gewonnen werden. Diese Strecken umfassen insgesamt **174 Streckenkilometer**. Die Strecken der Kategorie A sollten aus Sicht der potenziellen verkehrlichen Wirksamkeit mit hoher Priorität weiterverfolgt werden. Da die Strecken überwiegend abgebaut oder nicht befahrbar sind, ist mit hohen Fahrweginvestitionen zu rechnen.

In die **Streckenkategorie B** mit **hohem Nachfragepotenzial** zwischen 750 und 1.500 Fahrgästen pro Streckenkilometer fallen insgesamt **10 Strecken**. Die durchschnittliche Fahrgastzahl je Streckenkilometer liegt bei rund 1.130 (Pkm/km). Bei den meisten Strecken sind Durchbindungen auf das Bestandsnetz von großer Bedeutung. Insgesamt können rund **18.000 Fahrgäste** und **185.000 Personenkilometer (Werktag)** gewonnen werden. Die Nachfragewirkung ist damit bei diesen Strecken ausreichend hoch für einen regelmäßigen Betrieb im Stundentakt, sie liegen aber deutlich unter der Kategorie A. Bei den meisten Strecken der Kategorien A und B handelt es sich um Verbindungsstrecken mit Netzwirkung, die weiterverfolgt werden sollten. Die 10 Strecken der Kategorie B summieren sich auf rund **149 Streckenkilometer**.

In die **Streckenkategorie C** mit einem **mittleren Nachfragepotenzial** zwischen 500 und 750 Fahrgästen pro Streckenkilometer fallen insgesamt **10 Reaktivierungsstrecken**. Im Mittel weisen die Strecken eine zu erwartende Fahrgastzahl von 600 (Pkm/km) auf. Dieser Streckenkennwert ist damit nur etwa halb so hoch wie derjenige der Streckenkategorie B. Insgesamt sind mit der Kategorie C rund **11.000 Fahrgäste** und rund **113.000 Personenkilometer (Werktag)** erreichbar. Die Streckenkategorie C

umfasst rund **177 Streckenkilometer**. Für die Strecken dieser Kategorie ist es sinnvoll, das Nachfragepotenzial unter Berücksichtigung des Schülerverkehrs vertieft zu betrachten. Günstig kann sich auswirken, dass die Strecken überwiegend noch befahrbar oder in Betrieb sind.

10 Reaktivierungsstrecken entfallen auf die **Streckenategorie D**, für die ein Nachfragepotenzial von maximal 500 Fahrgästen pro Streckenkilometer erwartet wird. Die Strecken der Kategorie D sind **Stichstrecken**, die keine größere Netzwirkung erwarten lassen. Auffällig ist, dass die meisten Strecken noch in Betrieb sind und als Museumsbahnbetrieb/Freizeitverkehr und/oder im Güterverkehr genutzt werden. Die Strecken lassen eine niedrige durchschnittliche Fahrgastzahl von rund 350 (Pkm/km) erwarten. Bei einigen dieser Strecken gibt es Potenziale im Schülerverkehr. Insgesamt sind mit der Kategorie D rund **5.000 Fahrgäste** und rund **47.000 Personenkilometer (Werktag)** erreichbar. Dafür wären **114 Streckenkilometer** zu reaktivieren. Bei den Strecken der Kategorie D ist davon auszugehen, dass auch vertiefte Untersuchungen kein ausreichendes Nachfragepotenzial für einen vertakteten Vollbetrieb gemäß dem Zielkonzept SPNV der Landesregierung rechtfertigen. Es sollte bei diesen Strecken geprüft werden, ob ein reduziertes Angebot im Gelegenheitsverkehr, im touristischen Verkehr oder im Schülerverkehr sinnvoll ist.

Die im vorliegenden Gutachten untersuchten Potenziale sind eine erste Wertung und die durchgeführten Bewertungen ersetzen keine Nutzen-Kosten-Untersuchungen. Die Studie bestimmt die wesentlichen Strecken- und Nachfragekenngrößen nach einheitlichem Vorgehen und stellt diese transparent zusammen, um zu einer Einordnung und Priorisierung für das weitere Vorgehen zu kommen.

Die Studie liefert quantifizierte Erkenntnisse, wie die **Landesstrategie zur Reaktivierung von stillgelegten Bahnlinien mit einem ausreichenden Fahrgastpotenzial** weiterentwickelt und zum Ziel der Verdopplung des ÖPNV bis 2030 beitragen kann.

Mit vorliegender Potenzialstudie liegt eine Entscheidungsgrundlage für das weitere Vorgehen vor, um die Streckenreaktivierungen zielgerichtet voranzutreiben.

2 Aufgabenstellung

Das Land als SPNV-Aufgabenträger und Förderer des ÖPNV beabsichtigt, dem Öffentlichen Verkehr einen noch höheren Stellenwert zu geben. Zur Einhaltung von Nachhaltigkeits-, Umwelt- und Klimazielen auf Bundes- und Landesebene ist dies ein zentraler Baustein. Das Land hat sich aus diesem Grund ein ambitioniertes und messbares Ziel gesetzt: die **Verdopplung des ÖPNV bis 2030**, gemessen in Personenkilometern (Basisjahr 2010).

Um die gesetzten Ziele zu erreichen, muss das Angebot systematisch verbessert und kontinuierlich ausgebaut werden. Dazu gehört eine flächendeckende Weiterentwicklung des Zugangebotes. Neben der Verbesserung des Angebotes auf bestehenden Strecken ist auch die **Reaktivierung von stillgelegten Bahnlinien** mit einem ausreichenden Fahrgastpotenzial ein Bestandteil dieser Strategie.

Im 4. Quartal 2018 fand hierzu ein Beteiligungsverfahren statt, in dessen Rahmen seitens der kommunalen Gebietskörperschaften und Verkehrsbünde Vorschläge für die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken gemacht werden konnten. Die Ergebnisse daraus liegen vor. Darauf aufbauend sollen von den stillgelegten Bahnstrecken diejenigen ausgewählt werden, für welche die folgenden Kriterien zutreffen:

- a) Eine Reaktivierung der Strecke für einen SPNV-Betrieb ist infrastrukturell möglich,
- b) die Strecke hat ein **ausreichendes Fahrgastpotenzial** und
- c) die zu erwartenden Investitionskosten lassen im Rahmen einer standardisierten Bewertung erwarten, dass ein Nutzen-Kosten-Quotient > 1 erzielbar ist.

Prüfungsschritt a) erfolgte bereits durch das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg. Die vorliegende Untersuchung bezieht sich auf Prüfschritt b). Prüfschritt c) kann darauf aufbauen.

Für die nach Prüfschritt a) ausgewählten Strecken, bei denen eine Reaktivierung infrastrukturell möglich ist, wird in vorliegender Studie eine **Abschätzung der erzielbaren Fahrgastzahlen** durchgeführt. Dabei wird eine mittelfristige Betrachtung vorgenommen, die unterstellt, dass die Reaktivierung bis 2025/2030 erfolgt ist. Die Abschätzung der erreichbaren Fahrgastzahlen bezieht sich auf das Jahr 2030 (Prognosejahr). Auf Basis der Potenzialschätzung wird eine **Kategorisierung der Strecken** vorgenommen werden.

Die vorliegende Studie bestimmt die wesentlichen Streckenkenngrößen und Nachfragepotenziale nach landeseinheitlichem Vorgehen und stellt diese transparent zusammen. Damit liegt eine Entscheidungsgrundlage für das weitere Vorgehen vor, um die Streckenreaktivierungen zielgerichtet voranzutreiben. Daran werden sich Nutzen-Kosten-Untersuchungen anschließen, um die Förderwürdigkeit nach GVFG zu belegen.

3 Ergebnisse der Reaktivierungstrecken im Überblick

Reaktivierungsstrecken für den Schienenpersonennahverkehr

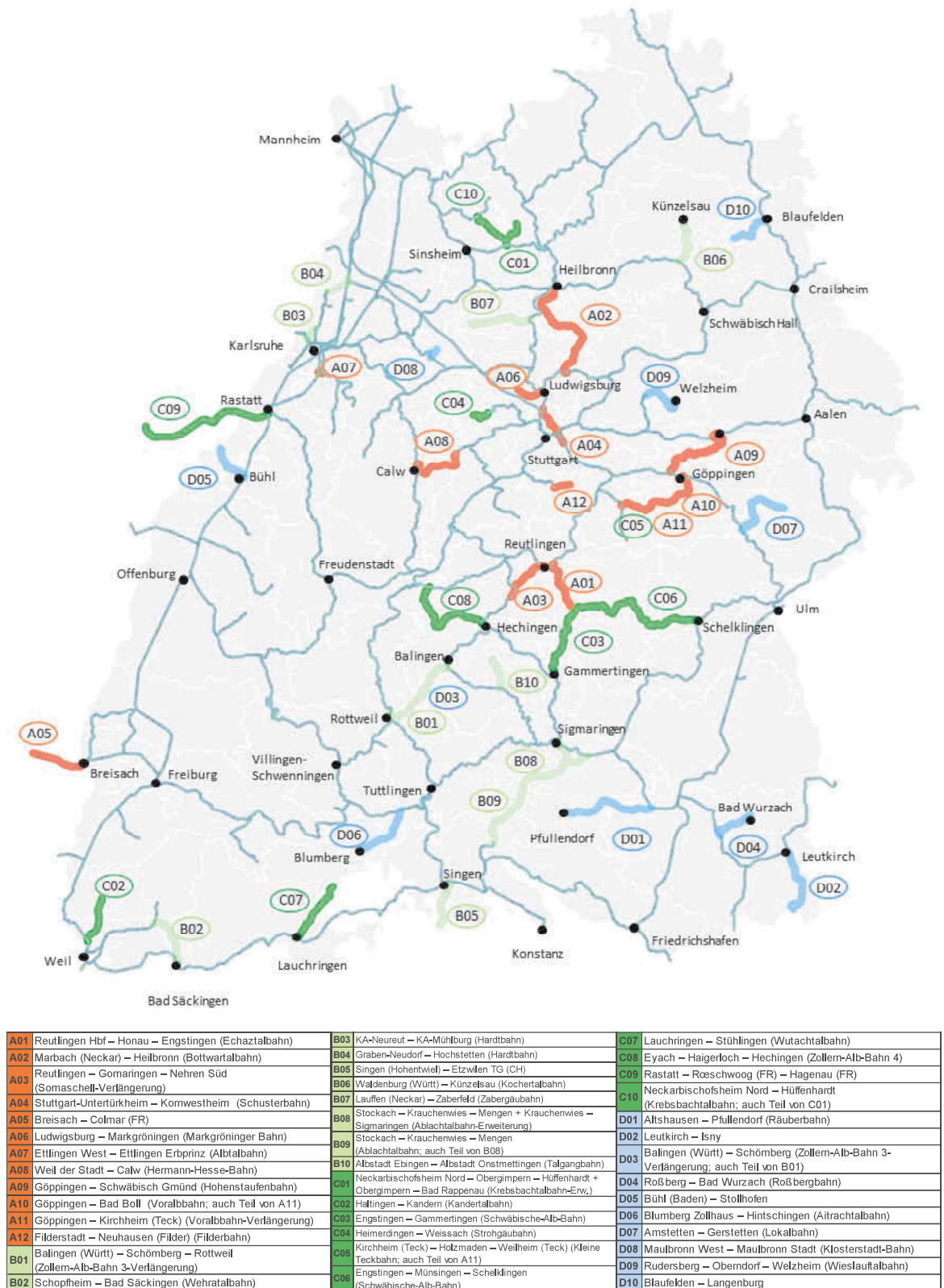


Abbildung 1: Streckenübersicht

3.1 Kombinierte Bewertung von Strecken

Die jeweiligen Reaktivierungsstrecken werden in der Regel einzeln bewertet.

Bei den folgenden Strecken besteht ein direkter verkehrlicher Zusammenhang mehrerer Reaktivierungsstrecken, sodass die Untersuchung von Streckenkombinationen sinnvoll ist. In diesen Fällen wurde das Vorgehen wie folgt festgelegt:

- ▶ Schömborg – Rottweil: Diese Reaktivierungsstrecke wird nicht separat bewertet, sondern gemeinsam mit der Strecke Balingen – Schömborg, da es sich um die gleiche Strecke handelt. Die Bahnstrecke Balingen – Schömborg – Rottweil war eine 29,0 Kilometer lange normalspurige Nebenbahn, die heute nur noch im Abschnitt Balingen – Schömborg im Freizeitverkehr bedient wird. Im Abschnitt Schömborg – Rottweil ist die Strecke abgebaut. Die Bewertung beider Abschnitte wird daher wie folgt aufgebaut:
 - ▶ Bewertung der Gesamtstrecke Balingen – Schömborg – Rottweil (B01)
 - ▶ separate Bewertung des Abschnitts Balingen – Schömborg (D03)
- ▶ Krauchenwies – Sigmaringen: Diese abgebaute Strecke kann eine Verbindung herstellen zwischen der Kreisstadt Sigmaringen und der hier verkehrenden Zollernalbbahn mit der Reaktivierungsstrecke Stockach – Krauchenwies – Mengen. Letztere ist teilweise im Güterverkehr bedient. Ohne die Reaktivierung der Strecke Stockach – Krauchenwies – Mengen hat die Strecke Krauchenwies – Sigmaringen nur eine geringe verkehrliche Bedeutung. Aus diesem Grund wird die Bewertung wie folgt aufgebaut:
 - ▶ gemeinsame Bewertung beider Strecken:
Stockach – Krauchenwies – Mengen + Krauchenwies – Sigmaringen (B08)
 - ▶ separate Bewertung der Reaktivierungsstrecke Stockach – Krauchenwies – Mengen (B09)
- ▶ Obergimpern – Babstadt: Bei dieser Strecke handelt es sich nicht um eine Reaktivierungsstrecke, sondern um einen möglichen kurzen Lückenschluss von ca. 3,5 km zwischen der vorhandenen Strecke Neckarbischofsheim Nord – Hüffenhardt (Krebsbachtalbahnhof) und der Bahnstrecke Neckargemünd – Bad Friedrichshall bei Babstadt. Auf der Krebsbachtalbahnhof gibt es derzeit noch einen eingeschränkten Betrieb im Freizeitverkehr. Bei Umsetzung des Lückenschlusses sind durchgebundene Linienwege möglich. Die Bewertung wurde wie folgt durchgeführt:
 - ▶ gemeinsame Bewertung: Neckarbischofsheim Nord – Obergimpern – Bad Rappenau + Obergimpern – Hüffenhardt (C01)
 - ▶ separate Bewertung Neckarbischofsheim Nord – Hüffenhardt (C10)

Weitere Besonderheiten in der Bewertungssystematik ergeben sich bei den folgenden Strecken:

- Bei der Reaktivierungsstrecke Reutlingen – Honau – Engstingen (A01), die Teil der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb ist, wird davon ausgegangen, dass die Strecken Engstingen – Münsingen – Schelklingen und Engstingen – Gammertingen, die beide heute im SPNV unvertaktet bedient werden, regelmäßig bedient werden.
- Bei der Strecke Engstingen – Münsingen – Schelklingen (C06, Schwäbische Alb-Bahn) wird davon ausgegangen, dass die Regional-Stadtbahnstrecke Reutlingen – Honau – Engstingen umgesetzt ist. Aus einer Sensitivbetrachtung werden zusätzlich Kenngrößen angegeben, für den Fall ohne die Regional-Stadtbahn.
- Bei der Strecke Engstingen – Gammertingen (C03) wird ebenfalls davon ausgegangen, dass die Regional-Stadtbahnstrecke Reutlingen – Honau – Engstingen umgesetzt ist. Aus einer Sensitivbetrachtung werden zusätzlich Kenngrößen angegeben, für den Fall ohne die Regional-Stadtbahn.

Für die in Verbindung stehenden Strecken A10: Göppingen – Bad Boll, A11: Bad Boll – Weilheim (Teck) und C05: Weilheim (Teck) – Holzmaden – Kirchheim (Teck) wurde folgendes Vorgehen eingeschlagen:

- Die Reaktivierungsstrecke A10: Göppingen – Bad Boll (Infrastrukturstatus: derzeit nicht befahrbar) wird separat bewertet.
- Die Reaktivierungsstrecke C05: Weilheim (Teck) – Holzmaden – Kirchheim (Teck), die im Abschnitt Holzmaden – Kirchheim (Teck) nicht befahrbar und im Abschnitt Weilheim (Teck) – Holzmaden abgebaut ist, wird separat bewertet.
- Bei der Verbindungsstrecke A11: Bad Boll – Weilheim (Teck) handelt es sich um eine Neubaustrecke, die die beiden anderen Strecken verbinden könnte. Die Strecke A11 wird zwar auch separat bewertet, allerdings wird ein durchgebundener Linienweg von Göppingen über Bad Boll und Weilheim (Teck) bis nach Kirchheim (Teck) unterstellt, um die Synergieeffekte der durchgehenden Verbindung einzubeziehen. Diese Strecke würde nicht gebaut, wenn nicht beide Reaktivierungsstrecken wieder in Betrieb genommen würden.

3.2 Bewertungskriterien

Als maßgebliche **Kennzahl zur Beurteilung der Nachfragepotenziale** wird die **durchschnittliche Streckenbelastung [Personenkilometer je Streckenkilometer]** verwendet, da diese eine Indikation zur künftigen Nutzung der Strecke enthält. Hiermit wird in erster Näherung eine Aussage über die potenzielle Auslastung der Strecke und damit der Angemessenheit des vergleichsweise teuren Verkehrsmittels SPNV ausgedrückt. Diese für alle Strecken einheitlich ermittelte Streckenkennzahl wird für die Einteilung der 42 Einzelstrecken in 4 Streckenkategorien verwendet.

Streckenategorie	Personenkilometer je Streckenkilometer	Nachfragepotenzial
Streckenategorie A	Pkm/km > 1.500	sehr hohes Nachfragepotenzial
Streckenategorie B	Pkm/km > 750	hohes Nachfragepotenzial
Streckenategorie C	Pkm/km > 500	mittleres Nachfragepotenzial (Potenzial vertieft zu betrachten)
Streckenategorie D	Pkm/km < 500	Gelegenheitsverkehr und touristischen Verkehr prüfen

Tabelle 1: Definition der Streckenkategorien

Darüber hinaus werden die folgenden **Bewertungskriterien** zusätzlich aufgeführt:

- Schulplätze im Einzugsbereich der Reaktivierungsstrecke
- der aktuelle Infrastrukturstatus und
- die erzielbare Netzwirkung.

Die bei der Nachfragepotenzialschätzung angewandte Prognosemethodik berücksichtigt Schülerverkehre pauschaliert. Dadurch kann der Schülerverkehr von regional bedeutenden Schulzentren, die im fußläufigen Einzugsbereich entlang der Reaktivierungsstrecken liegen, im Einzelfall unterschätzt sein. Aus diesem Grund werden die **Schulplätze im Einzugsbereich der Reaktivierungsstrecke** (bis zu 1 km) als zusätzliches Wertungskriterium bestimmt und kategorisiert. Es wird folgende Kategorisierung und Bewertung vorgenommen:

- bis 1.000 Schulplätze im 1 km-Einzugsbereich: niedrige Bedeutung: **0**
- bis 2.000 Schulplätze im 1 km-Einzugsbereich: mittlere Bedeutung: **+**
- bis 5.000 Schulplätze im 1 km-Einzugsbereich: hohe Bedeutung: **++**
- mehr als 5.000 Schulplätze im 1 km-Einzugsbereich: sehr hohe Bedeutung: **+++**

Daneben wird der aktuelle **Infrastrukturstatus** als weiteres Kriterium dargestellt. Eine Strecke, die noch teilweise in Betrieb ist, wird sich voraussichtlich schneller umsetzen

lassen als eine weitgehend abgebaute Strecke und kann somit früher zur Mobilitätswende und zur CO₂-Entlastung beitragen. Die Bewertung wird wie folgt vorgenommen:

- abgebaut /Neubau: **0**
- nicht befahrbar: **+**
- in Betrieb: **++**

Ob die Reaktivierung einer Strecke aus übergeordneter Sicht verkehrlich sinnvoll ist, hängt auch von einer möglichen **Netzwerk** ab. Sofern eine Strecke fehlende Verbindungen im Bestandsnetz schließt, kann dies verschiedene positive Netzwirkungen haben. Beispielsweise können Linien betrieblich durchgebunden werden. Darüber hinaus könnten diese Strecken auch als Umleitungsstrecken oder für den Güterverkehr interessant werden. Insgesamt ist davon auszugehen, dass Lückenschlüsse die Netzleistungsfähigkeit und Resilienz des Gesamtnetzes erhöhen. Die Netzwerk wird daher wie folgt als weiteres Wertungskriterium aufgeführt:

- Lückenschluss/Verbindungsstrecke (Anschluss an mehrere Bestandstrecken): **+**
- Streckenverlängerung/Stichstrecke (Anschluss an eine Bestandstrecke): **0**

Die zusätzlichen Bewertungskriterien können in die weiteren Überlegungen, ob eine Strecke weiterverfolgt wird, einfließen.

Die im vorliegenden Gutachten untersuchten Potenziale und die durchgeführten Bewertungen ersetzen keine Nutzen-Kosten-Untersuchungen oder Standardisierten Bewertungen, um eine Förderung der Infrastrukturinvestitionen nach den gängigen Programmen zu ermöglichen. Die vorliegende Studie bestimmt die wesentlichen Strecken- und Nachfragekenngrößen nach einheitlichem Vorgehen und stellt diese transparent zusammen, um zu einer Einordnung und Priorisierung für das weitere Vorgehen zu kommen.

3.3 Wesentliche Ergebnisse im Überblick

Die nachfolgende Tabelle zeigt die wichtigsten verkehrlichen Kenngrößen für alle Strecken im Überblick.

Strecken, die mehrfach, d.h. kombiniert mit anderen Strecken bewertet wurden, werden der jeweils höheren erreichten Kategorie zugeordnet. Dies betrifft die Strecken C05, die in der Strecke A11 aufgeht und die Strecke D03, die in der Strecke B01 enthalten ist.

Strecken der Kategorie A

In die **Streckenategorie A** fallen danach insgesamt 12 Strecken, bei denen ein sehr hohes Nachfragepotenzial besteht. Die durchschnittliche Fahrgastzahl liegt in dieser Kategorie in einer größeren Bandbreite zwischen 5.860 Pkm/km bei der Strecke A01: Reutlingen – Honau – Engstingen und 1.870 Pkm/km bei der Strecke A12: S2-Verlängerung Filderstadt – Neuhausen.

Die Streckenreaktivierung A01: Reutlingen – Engstingen (mit Honauer Steige) ist Teil des Projektes Regional-Stadtbahn Neckar-Alb, bei dem die Region Neckar-Alb an die Städte Reutlingen und Tübingen, dem gemeinsamen Oberzentrum, mit einem neuen Stadtbahnsystem angebunden werden soll. Die Honauer Steige ist ein wesentliches Element dieses Projektes, da über diese Strecke eine Verbindung auf die Hochfläche der Schwäbischen Alb erreicht wird. Zum Projekt gehört auch die Reaktivierungsstrecke A03: Reutlingen – Gomaringen – Nehren (Gomaringer Spange), die mit einem Wert von 3.780 Pkm/km ebenfalls ein sehr hohes Nachfragepotenzial aufweist.

Reaktivierungsstrecken, die große Städte anbinden, liegen insgesamt eher in den oberen Kategorien A oder B, da hier die **Verkehrsaufkommen strukturell höher** sind. In der Kategorie A sind dies die genannten Strecken A01 und A03 mit der Anbindung Reutlingens, die Strecke A02: Marbach – Heilbronn (Bottwartalbahn), A04 Stuttgart Untertürkheim – Kornwestheim (Schusterbahn), A06: Ludwigsburg – Markgröningen und die Strecken A09 – A10 mit der Anbindung Göppingens.

Göppingen ist einerseits mit der A09: Göppingen – Schwäbisch Gmünd (Hohenstaufenbahn) in der Kategorie A vertreten, als auch mit der Strecke A10 Göppingen – Bad Boll, die ebenfalls hohe Nachfragewerte aufweist. An die Reaktivierungsstrecke Göppingen – Bad Boll schließt die Strecke A11: Bad Boll – Weilheim (Teck) an. Hierbei handelt es sich um eine neu zu bauende Verbindungsstrecke, die auch die Reaktivierung der Strecke C05: Weilheim (Teck) – Kirchheim (Teck) unterstellt. Diese Strecken sollten daher vor dem Hintergrund einer möglichen durchgehenden Verbindung Göppingen – Bad Boll – Kirchheim (Teck) näher untersucht werden.

Nr.	Strecke	Linienweg(e)	Takt	Streckenlänge [km]	bezogen auf den Reaktivierungsabschnitt					
					durchschnittliche P/km	Besetzung am max. Querschnitt	Anzahl Einsteiger	P/km insgesamt	vermeidene CO ₂ -Emissionen aus Verlagerung IV [t p.a.]	
A01	Reutlingen Hbf – Honau – Engstingen ¹	Tübingen – Reutlingen Hbf – Honau – Engstingen mit Reaktivierung der Anschlussstrecken Engstingen - Schelklingen und Engstingen – Gammertingen	T30 ganztägig, T15 auf max. Querschnitt zw. Pfullingen und Reutlingen	15,3	5.860	10.980	11.080	94.800	695	
A02	Marbach (Neckar) – Heilbronn ¹	Marbach (Neckar) - Heilbronn	T30 ganztägig	38,0	4.020	8.320	15.380	134.500	985	
A03	Reutlingen – Gomaringen – Nehren Süd ¹	Pfullingen – Reutlingen – Betzingen – Gomaringen – Nehren Süd – Mössingen	T30 ganztägig	15,5	3.780	8.650	12.020	68.200	500	
A04	Stuttgart-Untertürkheim – Kornwestheim ¹	Stuttgart-Untertürkheim – Kornwestheim	T30 HVZ	11,5	3.710	4.710	7.780	35.700	262	
A05	Breisach – Colmar (FR)	Breisach - Colmar (F)	T30 HVZ	21,6	3.500	4.590	10.490	79.800	550	
A06	Ludwigsburg – Markgröningen ¹	Ludwigsburg - Markgröningen	T30 HVZ	8,4	3.380	4.380	5.090	28.800	211	
A07	Ettlingen West – Ettlingen Erbprinz	Karlsruhe – Ettlingen West – Ettlingen Erbprinz – Ittersbach	T60	1,9	2.370	2.440	710	4.500	33	
A08	Weil der Stadt – Calw ¹	S6 – Weil der Stadt – Calw	T30 HVZ	18,0	2.370	3.200	3.900	42.600	312	
A09	Göppingen – Schwäbisch Gmünd	Göppingen – Schwäbisch Gmünd	T30 HVZ	27,3	2.320	3.490	5.580	63.000	462	
A10	Göppingen – Bad Boll (auch Teil von A11)	Göppingen – Bad Boll	T30 HVZ	12,2	2.210	4.010	4.720	27.200	199	
A11	Göppingen – Kirchheim (Teck)	Göppingen – Bad Boll – Weilheim (Teck) – Kirchheim (Teck)	T30 HVZ	27,2	2.190	4.390	7.380	59.400	435	
C05	Kirchheim (Teck) – Holzmaden – Weilheim (Teck) (auch Teil von A11)	Kirchheim (Teck) – Holzmaden – Weilheim (Teck)	T60	8,5	640	1.020	1.080	4.900	36	
A12	Filderstadt – Neuhausen (Filder) ¹	S2 – Filderstadt – Neuhausen (Filder)	T60	4,1	1.870	1.990	1.990	7.800	57	
Summe Kategorie A: Nachfragepotenzial hoch				173,8	3.411		78.740	586.900	4.265	
B01	Balingen (Württ) – Schömberg – Rottweil	Balingen (Württ) – Schömberg (b Balingen) – Rottweil	T60	29,0	1.460	1.800	2.670	41.900	307	
D03	Balingen (Württ) – Schömberg (auch Teil von B01)	Balingen (Württ) - Schömberg	T60	12,9	430	800	890	5.400	40	
B02	Schopfheim – Bad Säckingen	Weil a. R. – Lörrach – Schopfheim – Bad Säckingen	T60	19,7	1.450	1.630	2.470	27.800	204	
B03	KA-Neureut – KA-Mühlburg	Eggenstein – KA-Neureut – KA-Mühlburg – KA-Hbf	T60	4,0	1.240	1.530	1.020	6.800	50	
B04	Graben-Neudorf – Hochstetten	Graben-Neudorf – Hochstetten – KA-Neureut – KA-Mühlburg – KA-Hbf	T60	6,5	1.210	2.160	1.340	15.300	112	
B05	Singen (Hohentwiel) – Etzvilen TG (CH)	Singen (Hohentwiel) – Etzvilen TG	T60	9,3	1.120	2.330	2.670	15.100	111	
B06	Waldenburg (Württ) – Künzelsau	Heilbronn – Waldenburg (Württ) – Künzelsau	T60	12,2	1.010	1.240	1.390	11.700	86	
B07	Lauffen (Neckar) – Zaberfeld	Neckarsulm – Heilbronn – Lauffen (Neckar) – Zaberfeld	T60	20,3	1.000	2.010	2.230	18.200	133	
B08	Stockach – Krauchenwies – Mengen + Krauchenwies – Sigmaringen	1. Radolfzell – Stockach – Krauchenwies – Mengen 2. Krauchenwies – Sigmaringen	T60	39,8	880	1.390	2.480	42.600	312	
B09	Stockach – Krauchenwies – Mengen (auch Teil von B08)	Radolfzell – Stockach – Krauchenwies – Mengen	T60	30,4	830	1.140	1.590	32.700	240	
B10	Albstadt Ebingen – Albstadt Onstmettingen	Tübingen – Balingen – Albstadt Ebingen – Albstadt Onstmettingen	T60	8,2	780	1.490	1.490	5.300	39	
Summe Kategorie B: Nachfragepotenzial ausreichend				149,0	1.129		17.760	184.700	1.353	
C01	Neckarbischofsheim Nord – Obergimpem – Hüffenhardt + Obergimpem – Bad Rappenau	1. Meckesheim – Neckarbischofsheim – Obergimpem – Bad Rappenau – Heilbronn 2. Obergimpem – Hüffenhardt	T60	19,8	740	1.230	1.410	14.500	106	
C10	Neckarbischofsheim Nord – Hüffenhardt (auch Teil von C01)	Meckesheim – Neckarbischofsheim Nord – Hüffenhardt	T60	16,3	500	790	840	8.500	62	
C02	Haltingen – Kandern	Steinen – Weil a. R. – Haltingen – Kandern	T60	12,9	680	1.220	1.220	9.500	70	
C03	Engstingen – Gammertingen	Engstingen – Gammertingen – Sigmaringen mit Anschlussstrecke A01	T60	19,7	660	800	1.300	13.700	100	
C04	Heimerdingen – Weissach	Kornal – Heimerdingen – Weissach	T60	6,7	640	640	640	3.700	27	
C06	Engstingen – Münsingen – Schelklingen	Engstingen – Münsingen – Schelklingen mit Anschlussstrecke A01	T60	41,0	600	780	1.300	25.400	186	
C07	Lauchringen – Stühlingen	Waldshut – Lauchringen – Stühlingen	T60	17,4	580	860	960	10.100	74	
C08	Eyach – Haigerloch – Hechingen	Eyach – Haigerloch – Hechingen	T60	27,9	560	990	1.520	15.100	111	
C09	Rastatt – Roeschwoog (FR) – Hagenau (FR)	Rastatt – Roeschwoog – Hagenau	T60	31,4	540	2.330	2.390	20.700	152	
Summe Kategorie C: Nachfragepotenzial vertieft zu betrachten				176,8	611		10.740	112.700	826	
D01	Altshausen – Pfullendorf	Aulendorf – Altshausen – Pfullendorf	T60	16,4	470	670	780	11.500	84	
D02	Leutkirch – Isny	Leutkirch – Isny	T40	16,0	470	650	830	9.000	66	
D04	Roßberg – Bad Wurzach	Aulendorf – Roßberg – Bad Wurzach	T60	11,0	420	440	450	4.700	34	
D05	Bühl (Baden) – Stollhofen	Bühl (Baden) – Stollhofen	T60	9,9	400	920	960	3.900	29	
D06	Blumberg Zollhaus – Hintschingen	Blumberg Zollhaus – Hintschingen – Immendingen – Fridingen	T60	15,5	370	500	500	7.100	52	
D07	Amstetten – Gerstetten	Amstetten – Gerstetten	T60	19,9	300	420	440	6.000	44	
D08	Maulbronn West – Maulbronn Stadt	Maulbronn West – Maulbronn Stadt – Mühhlacker – Stuttgart	T60	2,3	290	290	290	700	5	
D09	Rudersberg – Oberndorf – Welzheim	Schomdorf – Rudersberg – Oberndorf – Welzheim	T60	11,4	260	350	350	3.100	23	
D10	Blaufelden – Langenburg	Blaufelden – Langenburg	T60	12,0	110	180	200	1.300	10	
Summe Kategorie D: Gelegenheitsverkehr und touristischer Verkehr prüfen				114,4	354		4.800	47.300	347	

¹ bei stärker verdichteten Takten (30min/15min-Takt) sind die Fahrgastzahlen entsprechend höher

Tabelle 2: Verkehrliche Kenngrößen und Ergebnisse der Nachfrageprognose im Überblick

Die Reaktivierung und perspektivische S-Bahn-Verlängerungen Weil der Stadt – Calw (A08) und die S-Bahnverlängerung Filderstadt – Neuhausen (Filder) (A12) zeigen ebenfalls hohe Nachfragewirkungen und wurden im VRS-Verkehrsausschuss bereits beschlossen. Bei beiden Strecken ist davon auszugehen, dass die Nachfragewirkungen mit der geplanten Einbindung in das Stuttgarter S-Bahn-Netz und entsprechend stärker verdichteten Taktangeboten (30min-/15-min-Takt) deutlich über den hier berechneten Potenzialen liegen werden.

Bei den Strecken der Kategorie A ist insgesamt davon auszugehen, dass **eine Taktverdichtung über den Stundentakt hinaus** potenziell angemessen ist.

Die höchste Verkehrswirkung in der Streckenkategorie A hat die 38 km lange Strecke A02: Marbach – Heilbronn. Für diese Strecke sind rund 135.000 Pkm an personenkilometrischer Leistung zu erwarten bei rund 15.400 Einsteigern im Reaktivierungsabschnitt. Sehr hohe Verkehrswirkungen erreichen auch die Regional-Stadtbahnstrecken A01: Reutlingen – Engstingen und A03: Reutlingen – Nehren und die grenzüberschreitende Strecke A05: Breisach – Colmar.

Da die genannten Strecken überwiegend abgebaut oder nicht befahrbar sind, ist mit hohen Fahrweginvestitionen zu rechnen.

In der Summe liegen in der Streckenkategorie A (Nachfragepotenzial hoch) Strecken mit insgesamt **174 Streckenkilometern** Reaktivierungsstrecke. Die Strecken A10 und C05 werden bei dieser Summation außer Acht gelassen, da sie in der Gesamtbewertung A11 enthalten sind.

Diese Strecken der Kategorie A haben im Durchschnitt eine Fahrgastzahl von 3.410 Personenkilometer zu Streckenkilometer. Insgesamt können in der Kategorie A rund **79.000 Fahrgäste** am Werktag gewonnen werden.

Die Strecken der Kategorie A sollten mit hoher Priorität weiterverfolgt werden.

Strecken der Kategorie B

In die **Streckenkategorie B** mit einem hohen Nachfragepotenzial zwischen 750 und 1.500 Fahrgästen pro Streckenkilometer fallen insgesamt 10 Strecken. Die Strecken mit der höchsten Verkehrswirkung in dieser Kategorie sind die Strecken B01: Balingen – Schömberg – Rottweil und B08: Stockach – Krauchenwies – Mengen in Verbindung mit der Strecke Krauchenwies – Sigmaringen mit einer erwartbaren Personenkilometeranzahl von rund 42.000 km bzw. 43.000 km am Werktag.

Für die Strecke B01: Balingen – Schömberg – Rottweil ist zu beachten, dass für eine separate Reaktivierung im Abschnitt Balingen – Schömberg (bewertet als Strecke D03) deutlich geringere Potenziale ermittelt wurden. Der Abschnitt Balingen – Schömberg ist heute noch im Freizeit- und Güterverkehr (als ZAB 3) in Betrieb. Der Abschnitt Schömberg – Rottweil wurde hingegen abgebaut. Der größere verkehrliche Nutzen ergibt sich

auch nicht primär im Abschnitt Schömberg – Rottweil, sondern durch die entstehenden Durchbindungsmöglichkeiten, da diese Strecke nur in Gänze die volle Netzwirkung entfalten kann.

Bei den meisten Strecken in der Kategorie B sind die **Durchbindungen auf das Bestandsnetz** von großer Bedeutung. Für die Strecke B02: Bad Säckingen – Schopfheim ist dies die Durchbindung nach Lörrach und Weil am Rhein, für die Strecke B06 die Durchbindung von Künzelsau über Waldenburg (Kochertalbahn) nach Heilbronn und bei der Strecke B07 von Zaberfeld über Lauffen (Zabergäubahn) nach Heilbronn und Neckarsulm (Einbindung Stadtbahnsystem Heilbronn). Für die Strecken der ehemaligen Hardtbahn B03: KA-Neureut – KA-Mühlburg und B04: KA-Neureut – KA-Mühlburg ist die Integration ins Karlsruher Stadtbahnsystem unterstellt.

Für die Strecke B06 ist zusätzlich erwähnenswert, dass das **Mittelzentrum Künzelsau** neu an den Schienenverkehr angebunden wird.

Die Bewertung zeigt, dass die Strecke B09 Stockach – Krauchenwies – Mengen in Verbindung mit der Strecke Krauchenwies – Sigmaringen gesehen werden sollte, da eine separate Bewertung ohne die Verbindung nach Sigmaringen deutlich geringere Einsteigerzahlen haben wird (1.590 gegenüber 2.480 Einsteiger am Werktag). Die Anzahl der fußläufig erreichbaren Schulplätze verdoppelt sich durch diese Kombination sogar. Zu berücksichtigen ist, dass in Sigmaringen als Kreisstadt bedeutende Schulstandorte liegen, die erst mit der dargestellten Streckenkombination für viele Schüler des Landkreises im Schienenverkehr erreichbar werden. Beide Strecken haben Verbindungsfunktionen und eine Netzwirkung über den jeweiligen Reaktivierungsabschnitt hinaus.

Die Strecken B08/B09 sind Verbindungsstrecken, die im Schienennetz Baden-Württemberg überregional relevant sein können. Außerdem gehören sie zum förderfähigen Netz der Regiobuslinien in Baden-Württemberg (Stand 25.5.2018) und befinden sich bis Ende 2020 im geförderten Regiobus-Betrieb.

In der Summe liegen in der Streckenkategorie B (hohes Nachfragepotenzial) 10 Strecken mit insgesamt **149 Streckenkilometern** Reaktivierungsstrecke. Die Strecke B09 wird in der Summation außer Acht gelassen, da sie bereits in der Streckenkombination B08 enthalten ist. Die Strecken weisen eine durchschnittliche Fahrgastzahl von 1.129 (Pkm/km) auf. Auf diesen Strecken können insgesamt rund **17.760 Fahrgäste** am Werktag gewonnen werden. Die gesamte Nachfragewirkung ist damit ausreichend hoch für einen regelmäßigen Betrieb im Stundentakt, sie liegt aber deutlich unter der Kategorie A.

Die Strecken der Kategorie B sollten weiterverfolgt werden.

Strecken der Kategorie C

In die **Streckenategorie C** mit einem ermittelten Nachfragepotenzial zwischen 500 und 750 Fahrgästen pro Streckenkilometer fallen insgesamt 10 Reaktivierungsstrecken.

Die höchsten Verkehrswirkungen sind bei den Strecken C06 Engstingen – Münsingen – Schelklingen (25.400 Personenkilometer) und C09 Rastatt – Roeschwoog – Hagenau (FR; 20.700 Personenkilometer) zu erwarten. Für die Strecke C06 sind jedoch rund 40 km Strecke zu reaktivieren. Günstig kann sich auswirken, dass die Strecken C06 und C09, ebenso wie die meisten anderen Strecken der Kategorie C teilweise noch befahrbar oder sogar in Betrieb sind. Bei der Strecke C06 kommt hinzu, dass das **Mittelzentrum Münsingen** neu an den Schienenverkehr angebunden wird.

Die Strecke C10: Neckarbischofsheim Nord – Hüffenhardt sollte für den Fall einer Reaktivierung in Verbindung mit der Neubaustrecke Obergimpern – Babstadt gesehen werden (C01). Die mittlere Fahrgastzahl kann damit von 500 auf 740 Fahrgästen pro Kilometer erhöht werden.

Die Alb-Strecken C03: Engstingen – Gammertingen und C06: Engstingen – Münsingen – Schelklingen haben verbindende Funktionen, ebenso wie die Strecke C08: Eyach – Haigerloch – Hechingen und die grenzüberschreitende Strecke C09: Rastatt – Roeschwoog – Hagenau.

Vergleichsweise viele der Strecken aus Kategorie C gehören zum förderfähigen Netz der **Regiobuslinien** in Baden-Württemberg (Stand 25.5.2018): C02: Haltingen – Kandern; C03: Engstingen – Gammertingen; C05: Kirchheim (Teck) – Weilheim (Teck), C08: Eyach – Haigerloch – Hechingen; C09: Rastatt – Roeschwoog. Davon ist bis Ende 2020 jedoch nur die Strecke im Korridor C02 im geförderten Regiobus-Betrieb. Es sollte geprüft werden, ob die Einführung einer hochwertigen Regiobuslinie auf diesen Achsen einer Schienenstreckenreaktivierung vorzuziehen oder als erster Schritt zur Attraktivierung des ÖPNV in diesem Korridor sinnvoll ist.

Einige der Strecken verfügen über eine größere **Anzahl an Schulplätzen im 1 km Einzugsbereich**, hierzu zählen die C03: Engstingen – Gammertingen; C05: Kirchheim (Teck) – Weilheim (Teck); C06: Engstingen – Münsingen – Schelklingen; C08: Eyach – Haigerloch – Hechingen und insbesondere die Strecke C09: Rastatt – Roeschwoog – Hagenau. Für diese Strecken ist eine detaillierte Betrachtung der Schülerverkehrsströme zur vertieften Bewertung besonders zu empfehlen.

Die Strecken der Kategorie C ergeben zusammen rund **177 km Reaktivierungsstrecke**. Die Strecke C10 wird bei dieser Summation außer Acht gelassen, da sie bereits in der Streckenkombination C01 enthalten ist. Auch die Strecke C05 wird in der Summation nicht berücksichtigt, da sie in der übergeordneten Strecke A11 aufgeht. Insgesamt sind mit der Kategorie C rund 11.000 Fahrgäste und rund 113.000 Personenkilometer erreichbar. Die Strecken weisen eine durchschnittliche Fahrgastzahl von rund 600 (Pkm/km) auf. Dieser Streckenkennwert ist damit nur etwa halb so hoch wie derjenige der Streckenkategorie B.

Für die Strecken der Kategorie C ist es sinnvoll, das Nachfragepotenzial einer vertieften Untersuchung zu unterziehen. Eventuell ermöglicht eine solche Vertiefung ein Aufrücken in die Kategorie B.

Strecken der Kategorie D

Der **Strecken** **kategorie D** werden Strecken zugeordnet, für die ein Nachfragepotenzial von maximal 500 Fahrgästen pro Streckenkilometer erwartet wird.

Die Strecken der Kategorie D sind **Stichstrecken**, die keine größere Netzwirkung erwarten lassen. Auffällig ist, dass die meisten Strecken noch in Betrieb sind, als Museumsbahnbetrieb/Freizeitverkehr und/oder auch im Güterverkehr genutzt werden.

Wie oben bereits dargestellt, sollte die Strecke D03: Balingen – Schömberg im Zusammenhang gesehen werden mit der Strecke Schömberg – Rottweil (kombinierte Bewertung in B01), isoliert bewertet hat sie ein erheblich niedrigeres Nachfragepotenzial.

Für die Strecke D01 ist zusätzlich zu erwähnen, dass das **Mittelzentrum Pfullendorf** neu an den Schienenverkehr angebunden wird.

Die folgenden vier Korridore aus Kategorie D gehören zum förderfähigen Netz der **Regiobuslinien** in Baden-Württemberg (Stand 25.5.2018): D02: Leutkirch – Isny; D05: Bühl – Stollhofen, D09: Rudersberg – Welzheim; D10: Blaufelden – Langenburg. Davon wird bis Ende 2020 jedoch nur im Korridor D05 eine Regiobuslinie in Betrieb gehen. Es sollte geprüft werden, ob die Einführung einer hochwertigen Regiobuslinie auf diesen Achsen einer Schienenstreckenreaktivierung vorzuziehen ist, beziehungsweise wie sich Bus (Grundangebot) und Schiene (Schülerverkehr, Freizeitverkehr) hier verkehrlich sinnvoll ergänzen können.

Die Strecken D02: Leutkirch – Isny und D05: Bühl (Baden) – Stollhofen verfügen über eine hohe **Anzahl an Schulplätzen im 1 km-Einzugsbereich**. Das Nachfragepotenzial im Schülerverkehr könnte hier nochmal im Detail betrachtet werden. Es ist jedoch davon auszugehen, dass mit Schülerverkehrsfahrten allein, selbst wenn die nachgefragten Relationen gut durch die Schienenstrecke abgedeckt würden, kein regelmäßiger tagesdurchgängiger SPNV-Linienerverkehr gerechtfertigt werden kann bzw. betriebs- und gesamtwirtschaftlich sinnvoll ist.

In der Streckenkategorie D sind insgesamt **10 Reaktivierungsstrecken**. Diese Strecken umfassen zusammen rund **114 Streckenkilometer** Reaktivierungsstrecke. Insgesamt sind mit der Kategorie D rund 4.800 Fahrgäste und rund 47.300 Personenkilometer erreichbar. Die Strecken weisen eine durchschnittliche Fahrgastzahl von rund 350 (Pkm/km) auf.

Es ist davon auszugehen, dass bei den 10 Strecken der Kategorie D das für einen vertakteten Vollbetrieb erforderliche Nachfragepotenzial auch bei einer vertieften Betrachtung nicht erreicht werden kann. Es sollte bei diesen Strecken daher

untersucht werden, ob ein Angebot unterhalb des Landesstandard, z.B. im Schüler- und/oder Freizeitverkehr sinnvoll ist.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Ergebnisse für alle Strecken im Überblick.

Nr.	Strecke	durchschnittliche Pkm/km	Schulplätze bis 1 km	Netzwerk	Infrastrukturstatus
A01	Reutlingen Hbf – Honau – Engstingen (Echaztalbahn)	5.860	17.860	Verbindungsstrecke	abgebaut
A02	Marbach (Neckar) – Heilbronn (Bottwartalbahn)	4.020	24.190	Verbindungsstrecke	abgebaut
A03	Reutlingen – Gomaringen – Nehren Süd (Somaschell-Verlängerung)	3.780	15.780	Verbindungsstrecke	abgebaut / Neubau
A04	Stuttgart-Untertürkheim – Kornwestheim (Schusterbahn)	3.710	13.300	Verbindungsstrecke	in Betrieb
A05	Breisach – Colmar (FR)	3.500	3.300	Verbindungsstrecke	in Betrieb / abgebaut
A06	Ludwigsburg – Markgröningen (Markgröninger Bahn)	3.380	10.860	Stichstrecke	nicht befahrbar / abgebaut
A07	Ettlingen West – Ettlingen Erbprinz (Albtalbahn)	2.370	6.440	Verbindungsstrecke	in Betrieb
A08	Weil der Stadt – Calw (Hermann-Hesse-Bahn)	2.370	7.260	Verbindungsstrecke	nicht befahrbar
A09	Göppingen – Schwäbisch Gmünd (Hohenstaufenbahn)	2.320	16.060	Verbindungsstrecke	abgebaut
A10	Göppingen – Bad Boll (Voralbahn; auch Teil von A11)	2.210	11.960	Stichstrecke	nicht befahrbar
A11	Göppingen – Kirchheim (Teck) (Voralbahn-Verlängerung)	2.190	16.060	Verbindungsstrecke	nicht befahrbar / abgebaut / Neubau
A12	Filderstadt – Neuhausen (Filder) (Filderbahn)	1.870	2.570	Verlängerung	abgebaut
B01	Balingen (Württ) – Schömburg – Rottweil (Zollem-Alb-Bahn 3-Verlängerung)	1.460	4.130	Verbindungsstrecke	in Betrieb / abgebaut
B02	Schopphelm – Bad Säckingen (Wehratalbahn)	1.450	6.730	Verbindungsstrecke	nicht befahrbar
B03	KA-Neureut – KA-Mühlburg (Hardtbahn)	1.240	3.960	Verbindungsstrecke	in Betrieb
B04	Graben-Neudorf – Hochstetten (Hardtbahn)	1.210	1.190	Verbindungsstrecke	abgebaut
B05	Singen (Hohentwiel) – Etwilen TG (CH)	1.120	4.390	Verbindungsstrecke	in Betrieb
B06	Waldenburg (Württ) – Künzelsau (Kochertalbahn)	1.010	5.400	Stichstrecke	abgebaut
B07	Lauffen (Neckar) – Zaberfeld (Zabergäubahn)	1.000	3.670	Stichstrecke	nicht befahrbar
B08	Stockach – Krauchenwies – Mengen + Krauchenwies – Sigmaringen (Ablachtalbahn-Erweiterung)	880	9.370	Verbindungsstrecke	in Betrieb / nicht befahrbar / abgebaut
B09	Stockach – Krauchenwies – Mengen (Ablachtalbahn; auch Teil von B08)	830	4.420	Verbindungsstrecke	in Betrieb
B10	Albstadt Ebingen – Albstadt Onstmettingen (Talgangbahn)	780	4.160	Stichstrecke	nicht befahrbar
C01	Neckarbischofsheim Nord – Obergimpem – Hüffenhardt + Obergimpem – Bad Rappenau (Krebsbachtalbahn-Erw.)	740	1.200	Verbindungsstrecke	in Betrieb / Neubau
C02	Haltingen – Kandern (Kandertalbahn)	680	310	Stichstrecke	in Betrieb
C03	Engstingen – Gammertingen (Schwäbische-Alb-Bahn)	660	2.780	Verbindungsstrecke	in Betrieb
C04	Heimerdingen – Weissach (Strohäubahn)	640	410	Verlängerung	nicht befahrbar
C05	Kirchheim (Teck) – Holzmaden – Weilheim (Teck) (Kleine Teckbahn; auch Teil von A11)	640	4.100	Stichstrecke	nicht befahrbar / abgebaut
C06	Engstingen – Münsingen – Schelklingen (Schwäbische-Alb-Bahn)	600	2.890	Verbindungsstrecke	in Betrieb
C07	Lauchringen – Stühlingen (Wutachtalbahn)	580	1.180	Stichstrecke	in Betrieb
C08	Eyach – Haigerloch – Hechingen (Zollem-Alb-Bahn 4)	560	3.050	Verbindungsstrecke	in Betrieb
C09	Rastatt – Roeschwoog (FR) – Hagenau (FR)	540	5.450	Verbindungsstrecke	in Betrieb / abgebaut
C10	Neckarbischofsheim Nord – Hüffenhardt (Krebsbachtalbahn; auch Teil von C01)	500	1.200	Stichstrecke	in Betrieb
D01	Altshausen – Pfullendorf (Räuberbahn)	470	2.430	Stichstrecke	in Betrieb
D02	Leutkirch – Isny	470	5.070	Stichstrecke	abgebaut
D03	Balingen (Württ) – Schömburg (Zollem-Alb-Bahn 3-Verlängerung; auch Teil von B01)	430	3.540	Stichstrecke	in Betrieb
D04	Roßberg – Bad Wurzach (Roßbergbahn)	420	1.610	Stichstrecke	in Betrieb
D05	Bühl (Baden) – Stollhofen	400	4.890	Stichstrecke	in Betrieb
D06	Blumberg Zollhaus – Hintschingen (Aitrachtalbahn)	370	410	Stichstrecke	in Betrieb
D07	Amstetten – Gerstetten (Lokalbahn)	300	830	Stichstrecke	in Betrieb
D08	Maulbronn West – Maulbronn Stadt (Klosterstadt-Bahn)	290	580	Stichstrecke	in Betrieb
D09	Rudersberg – Oberndorf – Welzheim (Wieslaufalbahn)	260	2.230	Verlängerung	in Betrieb
D10	Blaufelden – Langenburg	110	930	Stichstrecke	nicht befahrbar

Tabelle 3: Bewertungskriterien im Überblick

4 Ergebnisse der einzelnen Reaktivierungsstrecken

Im Folgenden sind die wesentlichen Ergebnisse der einzelnen Reaktivierungsstrecken in einheitlichen Streckensteckbriefen aufbereitet.

Die **Streckensteckbriefe** zeigen die Lage der Reaktivierungsstrecke im jeweiligen näheren Untersuchungsraum und die Anschlüsse an das Bestandsstreckennetz. Die Kartendarstellung gibt Auskunft über neu angebundene zentrale Orte und die Standorte und die Bedeutung weiterführender Schulen im Untersuchungsraum. Ergänzend werden Kennzahlen der Reaktivierungsstrecke und des Untersuchungsraums dargestellt.

Die Übersicht über die verkehrlichen Kennzahlen beinhaltet den konzeptionellen Ansatz zum geplanten Verkehrsangebot auf der Reaktivierungsstrecke sowie die Ergebnisse der durchgeführten Nachfrageprognoserechnungen. Zentrale Ergebnisse sind die prognostizierten Einsteigerzahlen im Abschnitt der Reaktivierungsstrecke, das Fahrgastaufkommen im Streckenband, das maximale Querschnittsaufkommen sowie die zu erwartenden personenkilometrischen Leistungen eines repräsentativen Werktags.

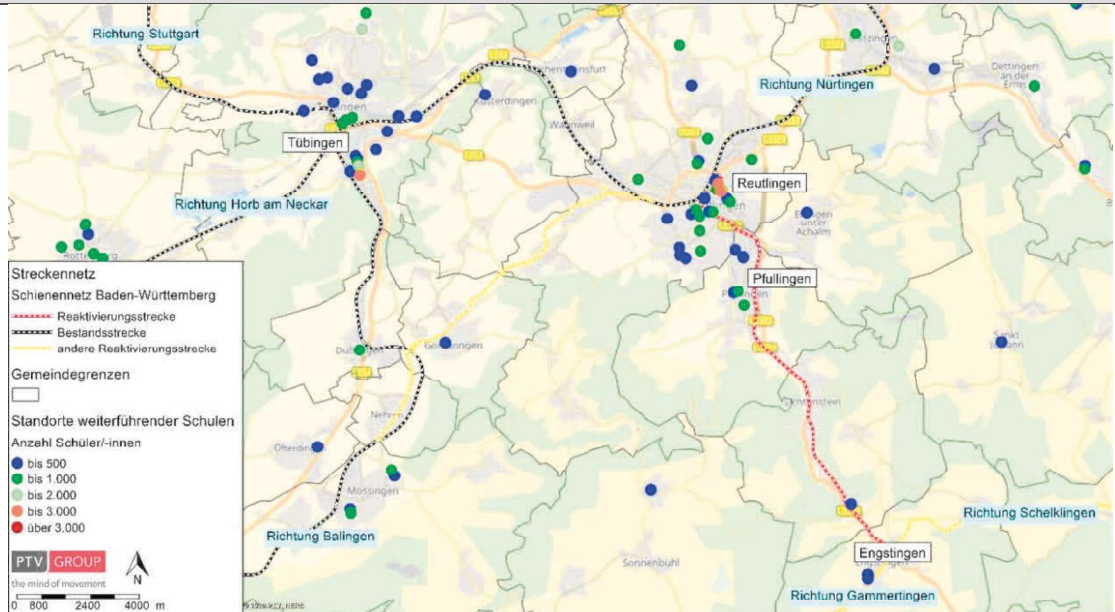
Als maßgebliche Kennzahl zur Priorisierung der Strecken wird die durchschnittliche Streckenbelastung [Personenkilometer je Streckenkilometer] bestimmt. Als weitere gesamtwirtschaftlich relevante Indikatoren werden die Betriebsleistungen im Reaktivierungsabschnitt sowie die mögliche CO₂-Entlastungswirkung dargestellt.

Zusätzlich wird die Bewertung der weiteren Kriterien: Schulplätze im 1 km-Einzugsbereich der Strecken, die mögliche Netzwirkung und der aktuelle Infrastrukturstatus vorgenommen.

Im Anschluss an die nachfolgenden 42 Streckensteckbriefe ist ein **Lesebeispiel** angehängt, in dem die Bestimmung und die Interpretation der einzelnen Kriterien genauer erläutert wird.

4.1 Reaktivierungsstrecke A01: Reutlingen Hbf – Honau – Engstingen

Reaktivierungsstrecke A01: Reutlingen Hbf – Honau – Engstingen (Echaztalbahn)



Streckenlänge in km	15,3
Streckenategorie	Verbindungsstrecke
Infrastrukturstatus	abgebaut
Derzeitige Nutzung der Strecke	-
Raumategorie	Verdichtungsraum Reutlingen/Tübingen/Randzone des Verdichtungsraumes
Neu angebundene zentrale Orte	-
Regiobuslinien auf Reaktivierungsachse	nein

Strukturdaten im Einzugsgebiet der Reaktivierungsstrecke

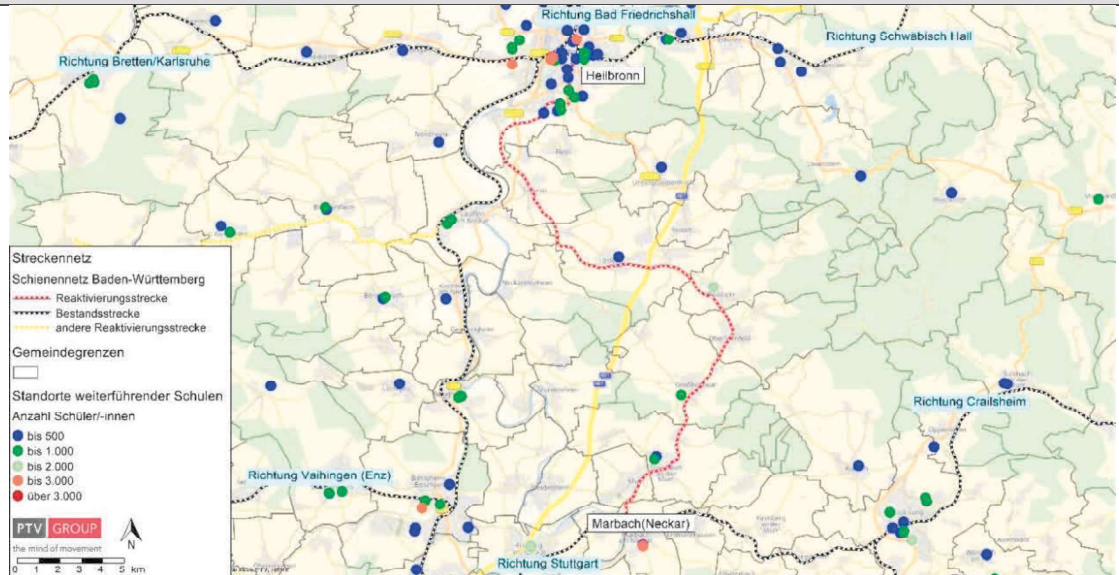
Einzugsbereich	Einwohner 2017	Einwohner 2030	Arbeitsplätze 2017*	Schulplätze 2018**
bis 500 m	41.660	42.560	30.320	4.510
500 bis 1000 m	43.290	44.090	27.110	13.350
1000 bis 3000 m	47.040	47.680	20.020	3.790
Summe	131.990	134.330	77.450	21.650

* Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte ** Weiterführende Schulen

Ansatz zum Verkehrsangebot auf der Strecke				
Linienweg	Tübingen – Reutlingen Hbf – Pfullingen – Engstingen			
Takt	30-min-Takt			
Fahrgastaufkommen auf der Reaktivierungsstrecke (Mo-Fr an Schultagen) *				
*Das Fahrgastaufkommen großer Schulzentren ist in Angaben unterrepräsentiert.				
Streckenategorie	A: sehr hohes Nachfragepotenzial	B: hohes Nachfragepotenzial	C: mittleres Nachfragepotenzial (Potenzial vertieft zu betrachten)	D: Gelegenheitsverkehr und touristischer Verkehr prüfen
Durchschnittliche Personenkilometer je Streckenkilometer [Pers./d]				5.860
Einsteigerzahl [Pers./d]				11.080
Max. Querschnittsaufkommen [Pers./d]				10.980
Personenkilometer [Pers.-km/d]				94.800
Betriebsleistungen und Emissionen				
Betriebsleistung im Reaktivierungsabschnitt [Zug-km/Jahr]				424.000
vermiedene CO ₂ -Emissionen im Reaktivierungsabschnitt aus Verlagerung vom Pkw-Verkehr [t/Jahr]				695
Zusätzliche Wertungskriterien				
Schulplätze im Einzugsbereich bis 1 km				+++
Netzwerkung				+
Infrastrukturstatus				0
Besonderheit: Die regelmäßige Bedienung der Anschlussstrecken Engstingen – Schelklingen und Engstingen – Gammertingen ist unterstellt.				
Sensitivbetrachtung: bei isolierter Bedienung ohne den Anschlussverkehr (Schiene/Bus) in Engstingen: durchschnittlichen Personenkilometer je Streckenkilometer [Pers./d]: 4.160				

4.2 Reaktivierungsstrecke A02: Marbach (Neckar) – Heilbronn

Reaktivierungsstrecke A02: Marbach (Neckar) – Heilbronn (Bottwartalbahn)



Streckenlänge in km	38,0
Streckenategorie	Verbindungsstrecke
Infrastrukturstatus	abgebaut
Derzeitige Nutzung der Strecke	-
Raumkategorie	Verdichtungsraum Stuttgart/Randzone des Verdichtungsraumes
Neu angebundene zentrale Orte	-
Regiobuslinien auf Reaktivierungsachse	nein

Strukturdaten im Einzugsgebiet der Reaktivierungsstrecke

Einzugsbereich	Einwohner 2017	Einwohner 2030	Arbeitsplätze 2017*	Schulplätze 2018**
bis 500 m	65.270	67.040	30.690	8.030
500 bis 1000 m	54.550	56.020	33.430	16.160
1000 bis 3000 m	74.780	76.730	42.510	10.110
Summe	194.600	199.790	106.630	34.300

* Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte ** Weiterführende Schulen

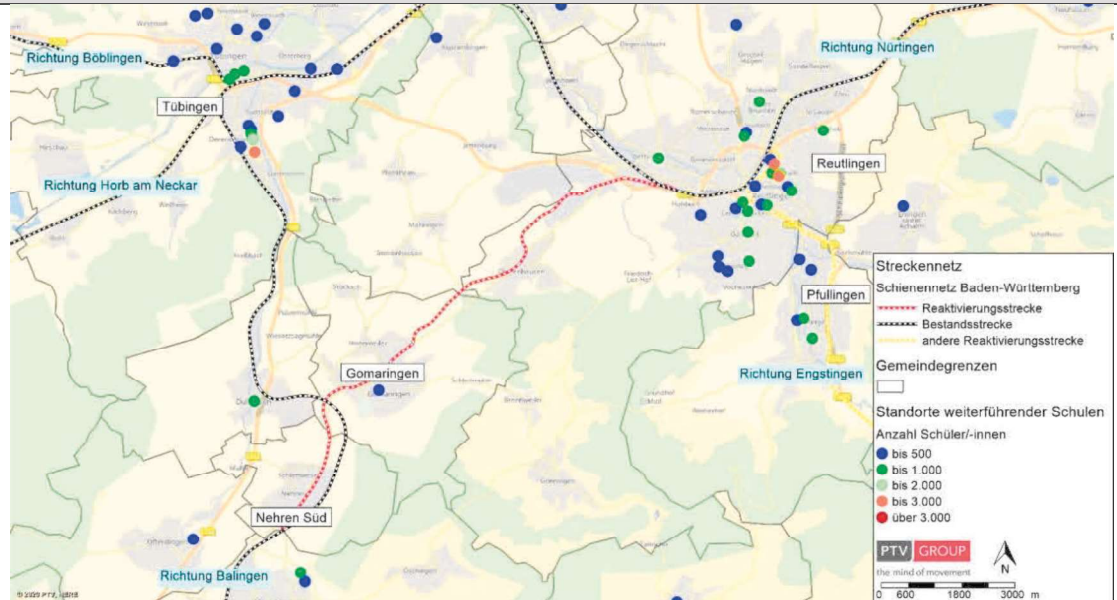


*Das Fahrgastaufkommen großer Schulzentren ist in Angaben unterrepräsentiert.

Streckenkatgorie	A: sehr hohes Nachfragepotenzial	B: hohes Nachfragepotenzial	C: mittleres Nachfragepotenzial (Potenzial vertieft zu betrachten)	D: Gelegenheitsverkehr und touristischer Verkehr prüfen
Durchschnittliche Personenkilometer je Streckenkilometer [Pers./d]				4.020
Einsteigerzahl [Pers./d]				15.380
Max. Querschnittsaufkommen [Pers./d]				8.320
Personenkilometer [Pers.-km/d]				134.500
Betriebsleistungen und Emissionen				
Betriebsleistung im Reaktivierungsabschnitt [Zug-km/Jahr]				1.054.000
vermiedene CO ₂ -Emissionen im Reaktivierungsabschnitt aus Verlagerung vom Pkw-Verkehr [t/Jahr]				985
Zusätzliche Wertungskriterien				
Schulplätze im Einzugsbereich bis 1 km				+++
Netz Wirkung				+
Infrastrukturstatus				0

4.3 Reaktivierungsstrecke A03: Reutlingen – Gomaringen – Nehren Süd

Reaktivierungsstrecke A03: Reutlingen – Gomaringen – Nehren Süd (Somaschell-Verlängerung)



Streckenlänge in km	15,5
Streckenategorie	Verbindungsstrecke
Infrastrukturstatus	Reutlingen – Gomaringen abgebaut, Gomaringen – Nehren Süd Neubau
Derzeitige Nutzung der Strecke	-
Raumkategorie	Verdichtungsraum Reutlingen/Tübingen/Randzone des Verdichtungsraumes
Neu angebundene zentrale Orte	-
Regiobuslinien auf Reaktivierungsachse	nein

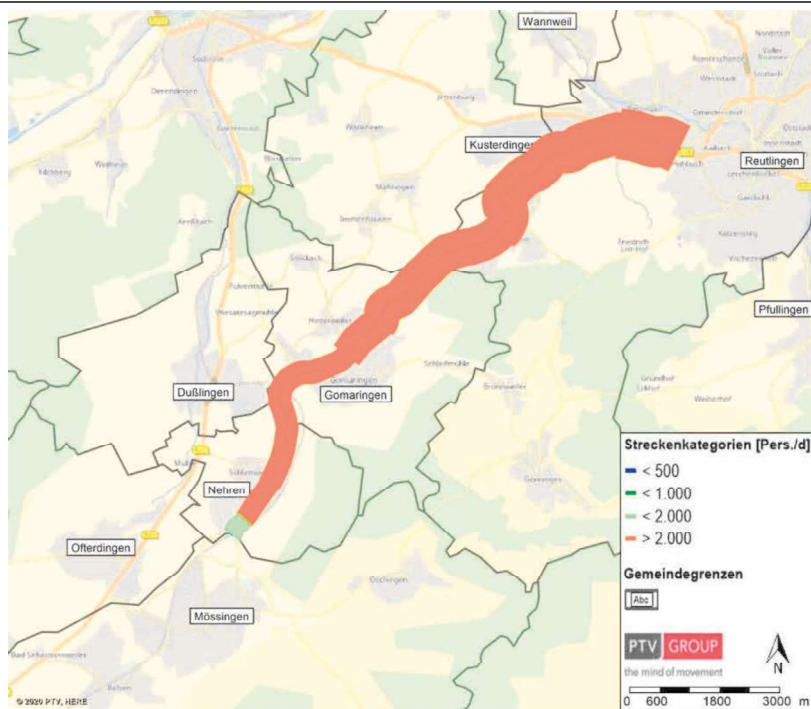
Strukturdaten im Einzugsgebiet der Reaktivierungsstrecke

Einzugsbereich	Einwohner 2017	Einwohner 2030	Arbeitsplätze 2017*	Schulplätze 2018**
bis 500 m	29.630	30.320	25.950	3.990
500 bis 1000 m	40.140	40.970	26.000	11.790
1000 bis 3000 m	54.260	55.470	21.110	3.450
Summe	124.030	126.760	73.060	19.230

* Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte ** Weiterführende Schulen

Ansatz zum Verkehrsangebot auf der Strecke	
Linienweg	Pfullingen – Reutlingen – Betzingen – Gomaringen – Nehren Süd – Mössingen
Takt	30-min-Takt

Fahrgastaufkommen auf der Reaktivierungsstrecke (Mo-Fr an Schultagen) *

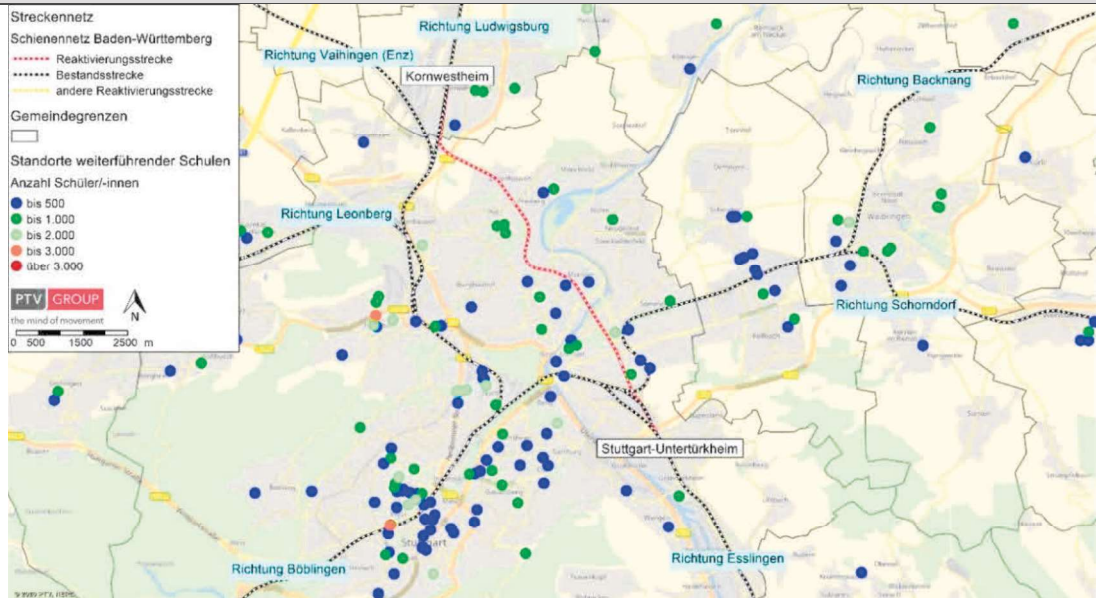


*Das Fahrgastaufkommen großer Schulzentren ist in Angaben unterrepräsentiert.

Streckenategorie	A: sehr hohes Nachfragepotenzial	B: Nachfragepotenzial ausreichend	C: mittleres Nachfragepotenzial (Potenzial vertieft zu betrachten)	D: Gelegenheitsverkehr und touristischer Verkehr prüfen
Durchschnittliche Personenkilometer je Streckenkilometer [Pers./d]				3.780
Einsteigerzahl [Pers./d]				12.020
Max. Querschnittsaufkommen [Pers./d]				8.650
Personenkilometer [Pers.-km/d]				68.200
Betriebsleistungen und Emissionen				
Betriebsleistung im Reaktivierungsabschnitt [Zug-km/Jahr]				215.000
vermiedene CO ₂ -Emissionen im Reaktivierungsabschnitt aus Verlagerung vom Pkw-Verkehr [t/Jahr]				500
Zusätzliche Wertungskriterien				
Schulplätze im Einzugsbereich bis 1 km				+++
Netz Wirkung				+
Infrastrukturstatus				0

4.4 Reaktivierungsstrecke A04: Stuttgart-Untertürkheim – Kornwestheim

Reaktivierungsstrecke A04: Stuttgart-Untertürkheim – Kornwestheim (Schusterbahn)



Streckenlänge in km	11,5
Streckenategorie	Verbindungsstrecke
Infrastrukturstatus	in Betrieb
Derzeitige Nutzung der Strecke	Berufsverkehr, Güterverkehr
Raumkategorie	Verdichtungsraum Stuttgart
Neu angebundene zentrale Orte	-
Regiobuslinien auf Reaktivierungsachse	nein

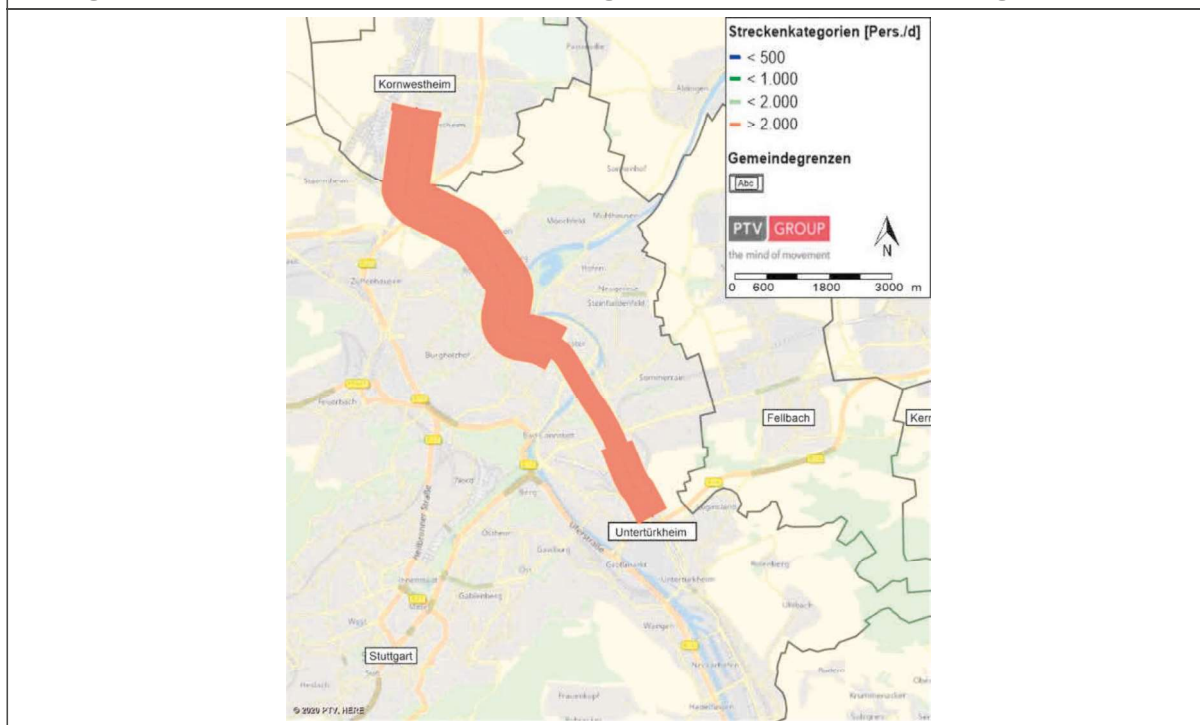
Strukturdaten im Einzugsgebiet der Reaktivierungsstrecke

Einzugsbereich	Einwohner 2017	Einwohner 2030	Arbeitsplätze 2017*	Schulplätze 2018**
bis 500 m	54.310	55.880	41.900	6.210
500 bis 1000 m	57.440	59.250	44.590	7.090
1000 bis 3000 m	173.050	177.920	141.000	14.100
Summe	284.800	293.050	227.490	27.400

* Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte ** Weiterführende Schulen

Ansatz zum Verkehrsangebot auf der Strecke	
Linienweg	Stuttgart-Untertürkheim – Kornwestheim
Takt	60-min-Takt mit Verdichtung auf 30-min-Takt zur Hauptverkehrszeit

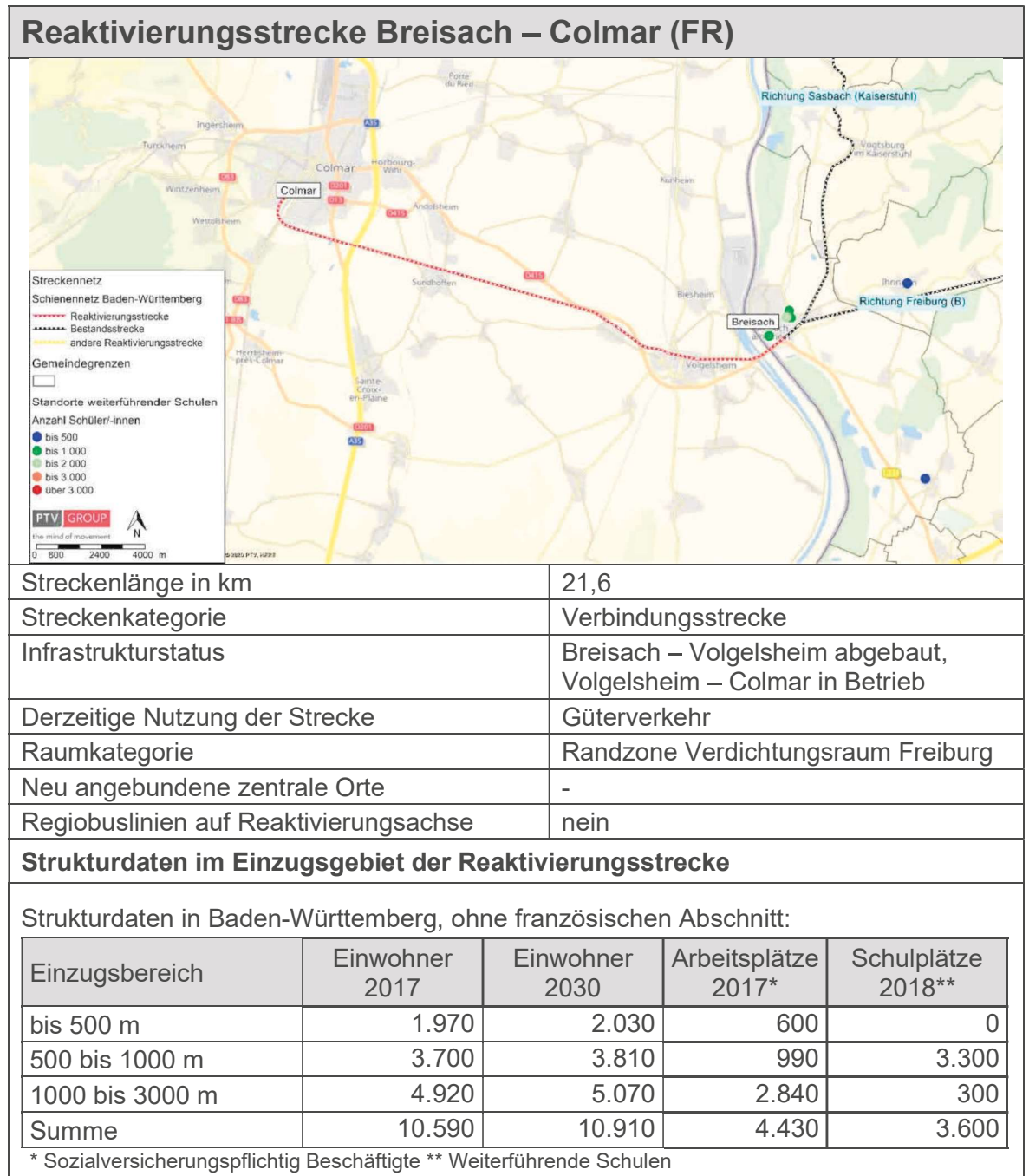
Fahrgastaufkommen auf der Reaktivierungsstrecke (Mo-Fr an Schultagen) *



*Das Fahrgastaufkommen großer Schulzentren ist in Angaben unterrepräsentiert.

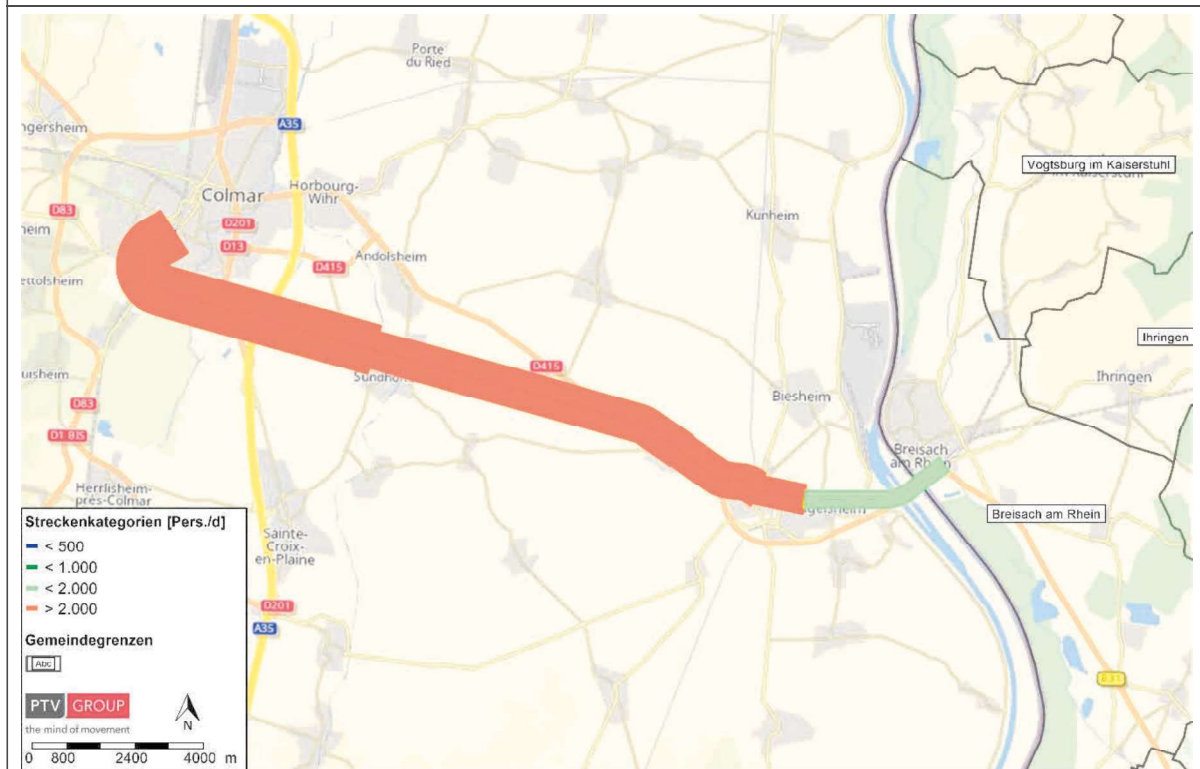
Streckenategorie	A: sehr hohes Nachfragepotenzial	B: hohes Nachfragepotenzial	C: mittleres Nachfragepotenzial (Potenzial vertieft zu betrachten)	D: Gelegenheitsverkehr und touristischer Verkehr prüfen
Durchschnittliche Personenkilometer je Streckenkilometer [Pers./d]				3.710
Einsteigerzahl [Pers./d]				7.780
Max. Querschnittsaufkommen [Pers./d]				4.710
Personenkilometer [Pers.-km/d]				35.700
Betriebsleistungen und Emissionen				
Betriebsleistung im Reaktivierungsabschnitt [Zug-km/Jahr]				394.000
vermiedene CO ₂ -Emissionen im Reaktivierungsabschnitt aus Verlagerung vom Pkw-Verkehr [t/Jahr]				262
Zusätzliche Wertungskriterien				
Schulplätze im Einzugsbereich bis 1 km				+++
Netz Wirkung				+
Infrastrukturstatus				++

4.5 Reaktivierungsstrecke A05: Breisach – Colmar (FR)



Ansatz zum Verkehrsangebot auf der Strecke	
Linienweg	Breisach – Colmar (FR)
Takt	60-min-Takt mit Verdichtung auf 30-min-Takt zur Hauptverkehrszeit

Fahrgastaufkommen auf der Reaktivierungsstrecke (Mo-Fr an Schultagen) *

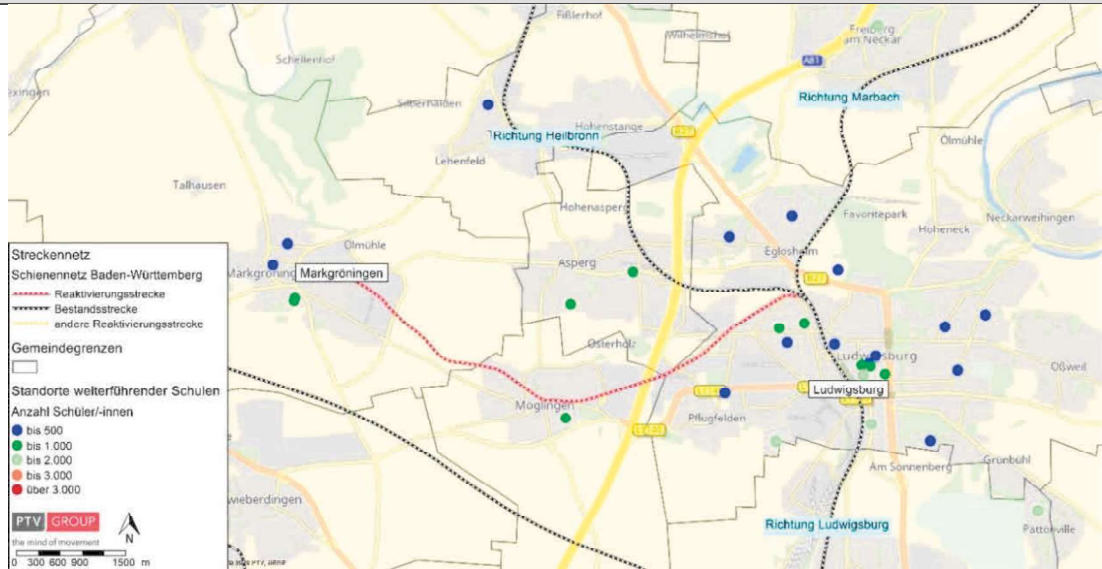


*Das Fahrgastaufkommen großer Schulzentren ist in Angaben unterrepräsentiert.

Streckenategorie	A: sehr hohes Nachfragepotenzial	B: hohes Nachfragepotenzial	C: mittleres Nachfragepotenzial (Potenzial vertieft zu betrachten)	D: Gelegenheitsverkehr und touristischer Verkehr prüfen
Durchschnittliche Personenkilometer je Streckenkilometer [Pers./d]	3.500			
Einsteigerzahl [Pers./d]	10.490			
Max. Querschnittsaufkommen [Pers./d]	4.590			
Personenkilometer [Pers.-km/d]	79.800			
Betriebsleistungen und Emissionen				
Betriebsleistung im Reaktivierungsabschnitt [Zug-km/Jahr]	394.000			
vermiedene CO ₂ -Emissionen im Reaktivierungsabschnitt aus Verlagerung vom Pkw-Verkehr [t/Jahr]	550			
Zusätzliche Wertungskriterien				
Schulplätze im Einzugsbereich bis 1 km	++			
Netzwerkung	+			
Infrastrukturstatus	++ / 0			

4.6 Reaktivierungsstrecke A06: Ludwigsburg – Markgröningen

Reaktivierungsstrecke A06: Ludwigsburg – Markgröningen (Markgröninger Bahn)



Streckenlänge in km	8,4
Streckenategorie	Stichstrecke
Infrastrukturstatus	Stadtgebiet Ludwigsburg: in Betrieb, übrige Strecke: nicht befahrbar / abgebaut
Derzeitige Nutzung der Strecke	Güterverkehr
Raumkategorie	Verdichtungsraum Stuttgart
Neu angebundene zentrale Orte	-
Regiobuslinien auf Reaktivierungsachse	nein, aber Fahrplanangebot erfüllt den Regiobus-Standard

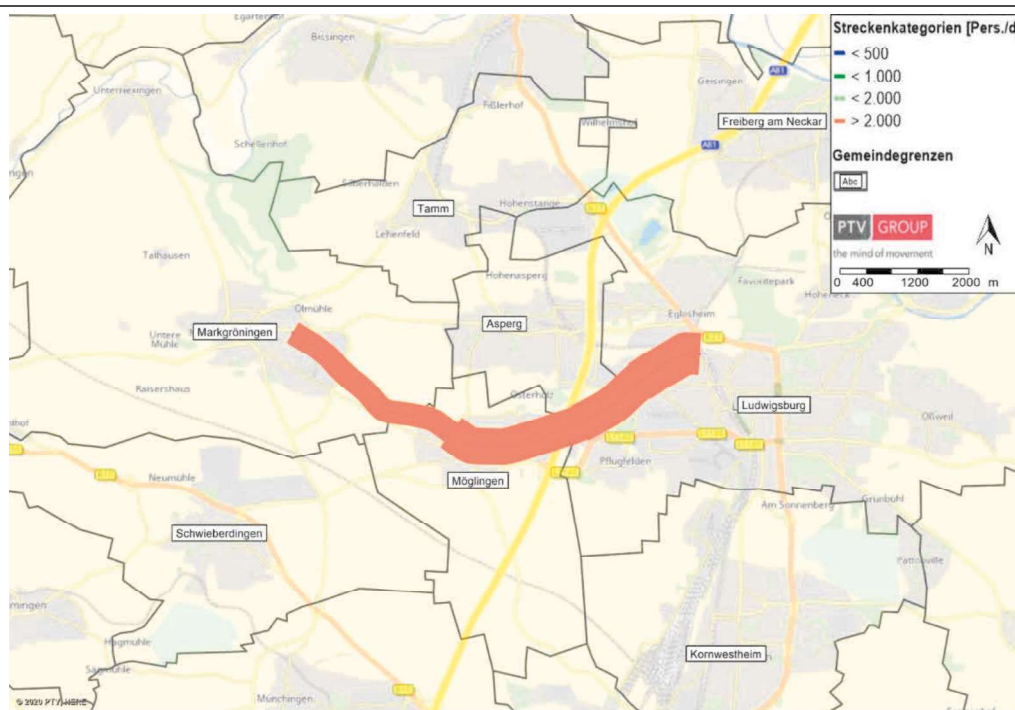
Strukturdaten im Einzugsgebiet der Reaktivierungsstrecke

Einzugsbereich	Einwohner 2017	Einwohner 2030	Arbeitsplätze 2017*	Schulplätze 2018**
bis 500 m	23.020	23.810	21.330	4.590
500 bis 1000 m	31.330	32.280	27.930	6.270
1000 bis 3000 m	62.430	64.330	19.460	7.140
Summe	116.780	120.420	68.720	18.000

* Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte ** Weiterführende Schulen

Ansatz zum Verkehrsangebot auf der Strecke	
Linienweg	Ludwigsburg – Markgröningen
Takt	60-min-Takt mit Verdichtung auf 30-min-Takt zur Hauptverkehrszeit

Fahrgastaufkommen auf der Reaktivierungsstrecke (Mo-Fr an Schultagen) *

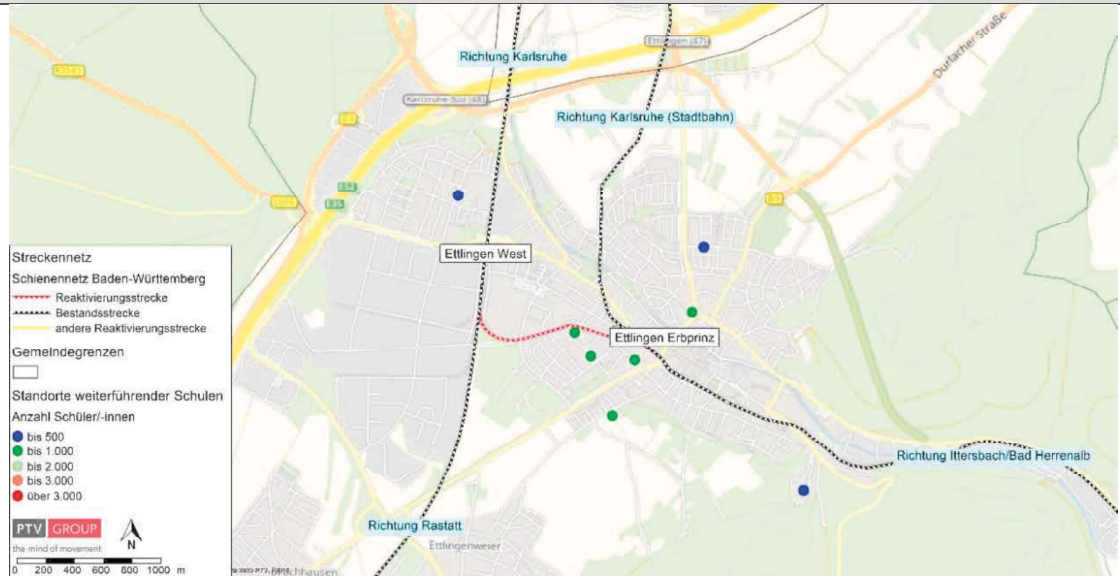


*Das Fahrgastaufkommen großer Schulzentren ist in Angaben unterrepräsentiert.

Streckenkatgorie	A: sehr hohes Nachfragepotenzial	B: hohes Nachfragepotenzial	C: mittleres Nachfragepotenzial (Potenzial vertieft zu betrachten)	D: Gelegenheitsverkehr und touristischer Verkehr prüfen
Durchschnittliche Personenkilometer je Streckenkilometer [Pers./d]	3.380			
Einsteigerzahl [Pers./d]	5.090			
Max. Querschnittsaufkommen [Pers./d]	4.380			
Personenkilometer [Pers.-km/d]	28.800			
Betriebsleistungen und Emissionen				
Betriebsleistung im Reaktivierungsabschnitt [Zug-km/Jahr]	153.000			
vermiedene CO ₂ -Emissionen im Reaktivierungsabschnitt aus Verlagerung vom Pkw-Verkehr [t/Jahr]	211			
Zusätzliche Wertungskriterien				
Schulplätze im Einzugsbereich bis 1 km	+++			
Netzwerkung	0			
Infrastrukturstatus	+ / 0			

4.7 Reaktivierungsstrecke A07: Ettlingen West – Ettlingen Erbprinz

Reaktivierungsstrecke A07: Ettlingen West – Ettlingen Erbprinz (Albtalbahn)



Streckenlänge in km	1,9
Streckenategorie	Verbindungsstrecke
Infrastrukturstatus	in Betrieb
Derzeitige Nutzung der Strecke	Leerzüge, Güterverkehr
Raumkategorie	Verdichtungsraum Karlsruhe/Pforzheim
Neu angebundene zentrale Orte	-
Regiobuslinien auf Reaktivierungsachse	nein

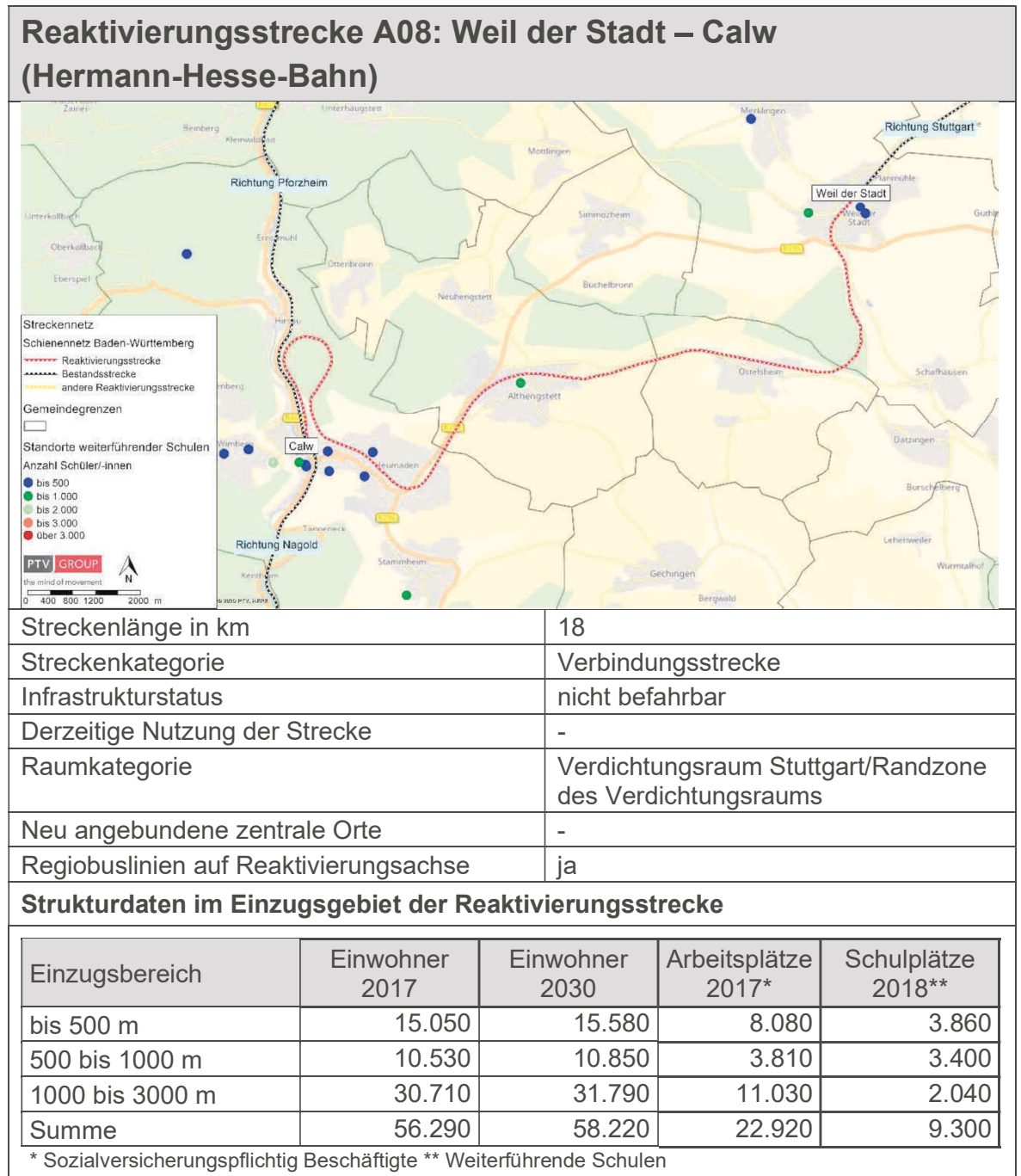
Strukturdaten im Einzugsgebiet der Reaktivierungsstrecke

Einzugsbereich	Einwohner 2017	Einwohner 2030	Arbeitsplätze 2017*	Schulplätze 2018**
bis 500 m	6.810	6.860	3.790	4.290
500 bis 1000 m	13.250	13.360	6.740	2.150
1000 bis 3000 m	8.880	8.950	9.490	40
Summe	28.940	29.170	20.020	6.480

* Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte ** Weiterführende Schulen

Ansatz zum Verkehrsangebot auf der Strecke	
Linienweg	Karlsruhe – Ettlingen West – Ettlingen Erbprinzen – Ittersbach
Takt	60-min-Takt
Fahrgastaufkommen auf der Reaktivierungsstrecke (Mo-Fr an Schultagen) *	
*Das Fahrgastaufkommen großer Schulzentren ist in Angaben unterrepräsentiert.	
Streckenategorie	A: sehr hohes Nachfragepotenzial B: hohes Nachfragepotenzial C: mittleres Nachfragepotenzial (Potenzial vertieft zu betrachten) D: Gelegenheitsverkehr und touristischer Verkehr prüfen
Durchschnittliche Personenkilometer je Streckenkilometer [Pers./d]	2.370
Einsteigerzahl [Pers./d]	710
Max. Querschnittsaufkommen [Pers./d]	2.440
Personenkilometer [Pers.-km/d]	4.500
Betriebsleistungen und Emissionen	
Betriebsleistung im Reaktivierungsabschnitt [Zug-km/Jahr]	26.000
vermiedene CO ₂ -Emissionen im Reaktivierungsabschnitt aus Verlagerung vom Pkw-Verkehr [t/Jahr]	33
Zusätzliche Wertungskriterien	
Schulplätze im Einzugsbereich bis 1 km	+++
Netzwerkung	+
Infrastrukturstatus	++
Besonderheit: Es wäre sowohl ein Linienweg von Karlsruhe Hbf. nach Ittersbach als auch von Rastatt nach Ettlingen Zentrum möglich (→ Detailuntersuchung).	

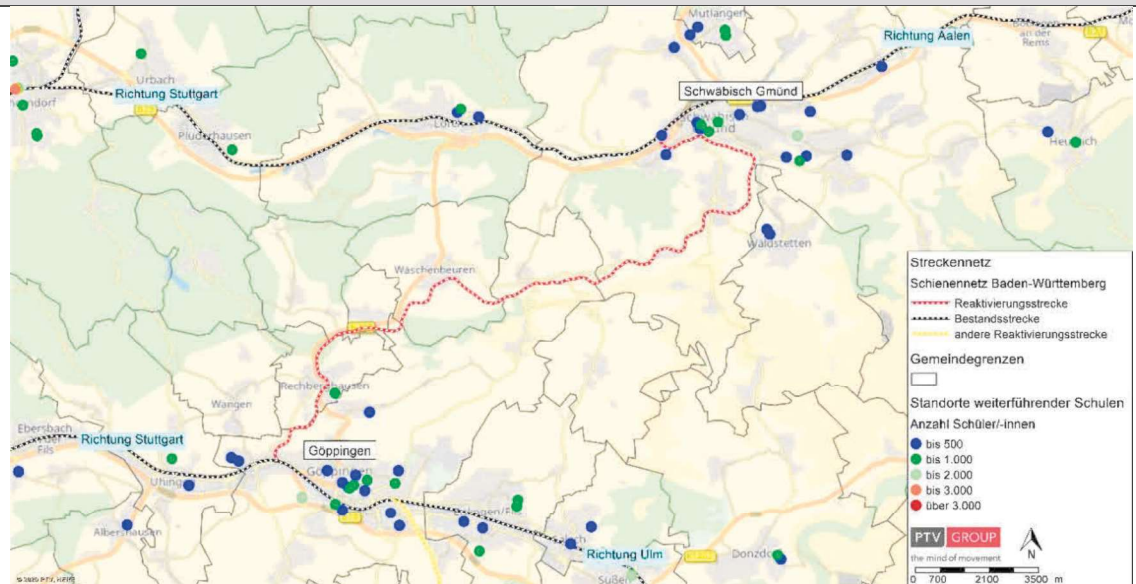
4.8 Reaktivierungsstrecke A08: Weil der Stadt – Calw



Ansatz zum Verkehrsangebot auf der Strecke					
Linienweg	S6 Stuttgart – Weil der Stadt – Calw				
Takt	60-min-Takt, Verdichtung auf 30-min-Takt zur Hauptverkehrszeit				
Fahrgastaufkommen auf der Reaktivierungsstrecke (Mo-Fr an Schultagen) *					
<p>*Das Fahrgastaufkommen großer Schulzentren ist in Angaben unterrepräsentiert. Bei stärker verdichteten Takten (30min/15min-Takt) sind die Fahrgastzahlen entsprechend höher.</p>					
Streckenkategorie	<table border="1"> <tr> <td>A: sehr hohes Nachfragepotenzial</td> <td>B: hohes Nachfragepotenzial</td> <td>C: mittleres Nachfragepotenzial (Potenzial vertieft zu betrachten)</td> <td>D: Gelegenheitsverkehr und touristischer Verkehr prüfen</td> </tr> </table>	A: sehr hohes Nachfragepotenzial	B: hohes Nachfragepotenzial	C: mittleres Nachfragepotenzial (Potenzial vertieft zu betrachten)	D: Gelegenheitsverkehr und touristischer Verkehr prüfen
A: sehr hohes Nachfragepotenzial	B: hohes Nachfragepotenzial	C: mittleres Nachfragepotenzial (Potenzial vertieft zu betrachten)	D: Gelegenheitsverkehr und touristischer Verkehr prüfen		
Durchschnittliche Personenkilometer je Streckenkilometer [Pers./d]	2.370				
Einsteigerzahl [Pers./d]	3.900				
Max. Querschnittsaufkommen [Pers./d]	3.200				
Personenkilometer [Pers.-km/d]	42.600				
Betriebsleistungen und Emissionen					
Betriebsleistung im Reaktivierungsabschnitt [Zug-km/Jahr]	418.000				
vermiedene CO ₂ -Emissionen im Reaktivierungsabschnitt aus Verlagerung vom Pkw-Verkehr [t/Jahr]	312				
Zusätzliche Wertungskriterien					
Schulplätze im Einzugsbereich bis 1 km	+++				
Netz Wirkung	+				
Infrastrukturstatus	+				
<p>Besonderheit: Es ist davon auszugehen, dass die Nachfragewirkung mit der geplanten Einbindung in das Stuttgarter S-Bahn-Netz und verdichteten Taktangeboten deutlich über den hier berechneten Potenzialen liegen wird.</p>					

4.9 Reaktivierungsstrecke A09: Göppingen – Schwäbisch Gmünd

Reaktivierungsstrecke A09: Göppingen – Schwäbisch Gmünd (Hohenstaufenbahn)



Streckenlänge in km	27,3
Streckenategorie	Verbindungsstrecke
Infrastrukturstatus	abgebaut
Derzeitige Nutzung der Strecke	-
Raumkategorie	Verdichtungsraum Stuttgart/Randzone des Verdichtungsraums
Neu angebundene zentrale Orte	-
Regiobuslinien auf Reaktivierungsachse	ja

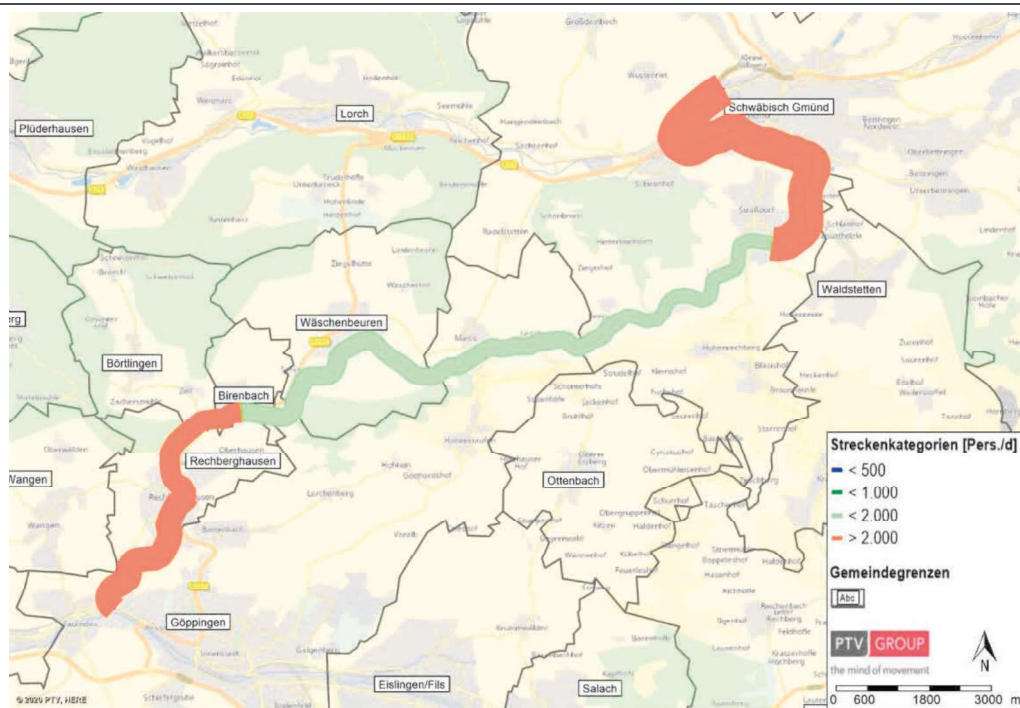
Strukturdaten im Einzugsgebiet der Reaktivierungsstrecke

Einzugsbereich	Einwohner 2017	Einwohner 2030	Arbeitsplätze 2017*	Schulplätze 2018**
bis 500 m	40.650	41.710	25.020	8.150
500 bis 1000 m	36.690	37.670	29.470	7.910
1000 bis 3000 m	55.620	56.840	23.490	7.960
Summe	132.960	136.220	77.980	24.020

* Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte ** Weiterführende Schulen

Ansatz zum Verkehrsangebot auf der Strecke	
Linienweg	Göppingen – Schwäbisch Gmünd
Takt	60-min-Takt mit Verdichtung auf 30-min-Takt zur Hauptverkehrszeit

Fahrgastaufkommen auf der Reaktivierungsstrecke (Mo-Fr an Schultagen) *



*Das Fahrgastaufkommen großer Schulzentren ist in Angaben unterrepräsentiert.

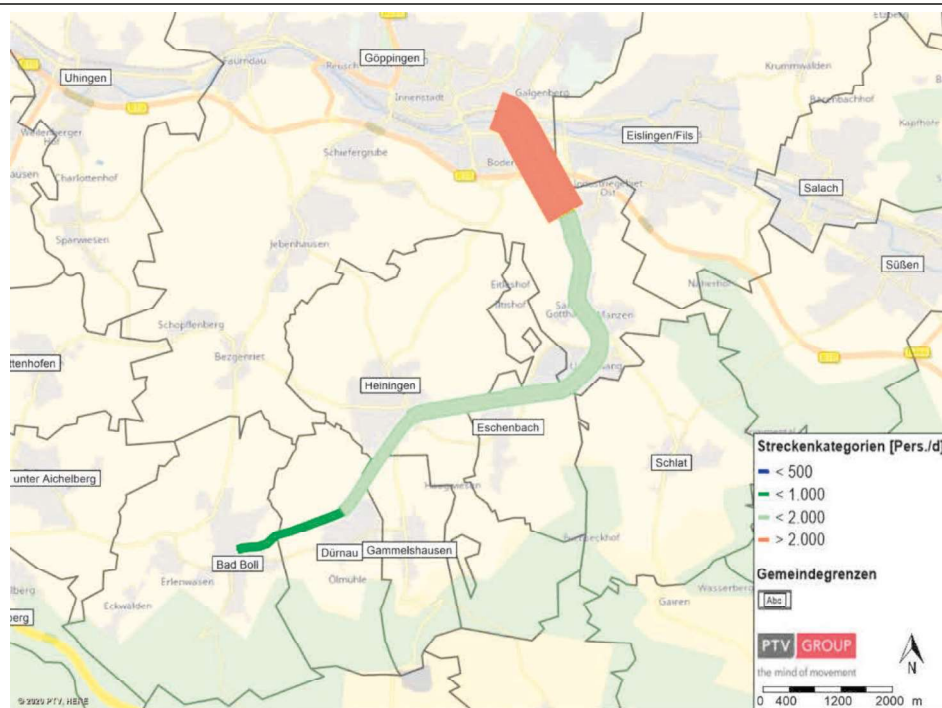
Strecken-kategorie	A: sehr hohes Nachfrage-potenzial	B: hohes Nachfrage-potenzial	C: mittleres Nachfragepo-tenzial (Potenzial vertieft zu betrachten)	D: Gelegenheits-verkehr und tou-ristischer Verkehr prüfen
Durchschnittliche Personenkilometer je Streckenkilometer [Pers./d]				2.320
Einsteigerzahl [Pers./d]				5.580
Max. Querschnittsaufkommen [Pers./d]				3.490
Personenkilometer [Pers.-km/d]				63.000
Betriebsleistungen und Emissionen				
Betriebsleistung im Reaktivierungsabschnitt [Zug-km/Jahr]				498.000
vermiedene CO ₂ -Emissionen im Reaktivierungsabschnitt aus Verlagerung vom Pkw-Verkehr [t/Jahr]				462
Zusätzliche Wertungskriterien				
Schulplätze im Einzugsbereich bis 1 km				+++
Netzwerkung				+
Infrastrukturstatus				0

4.10 Reaktivierungsstrecke A10: Göppingen – Bad Boll



Ansatz zum Verkehrsangebot auf der Strecke	
Linienweg	Göppingen – Bad Boll
Takt	60-min-Takt mit Verdichtung auf 30-min-Takt zur Hauptverkehrszeit

Fahrgastaufkommen auf der Reaktivierungsstrecke (Mo-Fr an Schultagen) *

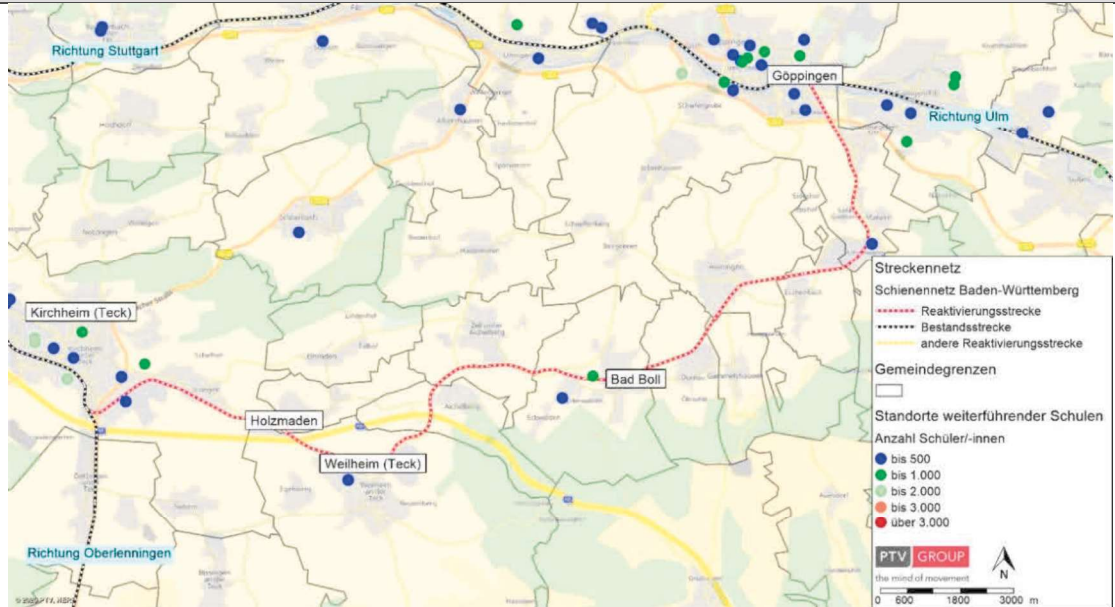


*Das Fahrgastaufkommen großer Schulzentren ist in Angaben unterrepräsentiert.

Streckenkategorie	A: sehr hohes Nachfragepotenzial	B: hohes Nachfragepotenzial	C: mittleres Nachfragepotenzial (Potenzial vertieft zu betrachten)	D: Gelegenheitsverkehr und touristischer Verkehr prüfen
Durchschnittliche Personenkilometer je Streckenkilometer [Pers./d]	2.210			
Einsteigerzahl [Pers./d]	4.720			
Max. Querschnittsaufkommen [Pers./d]	4.010			
Personenkilometer [Pers.-km/d]	27.200			
Betriebsleistungen und Emissionen				
Betriebsleistung im Reaktivierungsabschnitt [Zug-km/Jahr]	223.000			
vermiedene CO ₂ -Emissionen im Reaktivierungsabschnitt aus Verlagerung vom Pkw-Verkehr [t/Jahr]	199			
Zusätzliche Wertungskriterien				
Schulplätze im Einzugsbereich bis 1 km	+++			
Netz Wirkung	0			
Infrastrukturstatus	+			
Besonderheit: Hier ist die Streckenbewertung für den Abschnitt Göppingen – Bad Boll dargestellt. Der kombinierte Streckenverlauf Göppingen – Kirchheim (A11) und der Abschnitt Kirchheim – Weilheim (C05) werden zusätzlich bewertet.				

4.11 Reaktivierungsstrecke A11: Göppingen – Kirchheim (Teck)

Reaktivierungsstrecke A11: Göppingen – Kirchheim (Teck) (Voralbbahn-Verlängerung)



Streckenlänge in km	27,2
Streckenategorie	Verbindungsstrecke
Infrastrukturstatus	Göppingen – Bad Boll und Holzmaden – Kirchheim nicht befahrbar, Weilheim – Holzmaden abgebaut, Bad Boll – Weilheim Neubau
Derzeitige Nutzung der Strecke	-
Raumkategorie	Verdichtungsraum Stuttgart/Randzone des Verdichtungsraums
Neu angebundene zentrale Orte	-
Regiobuslinien auf Reaktivierungsachse	nein

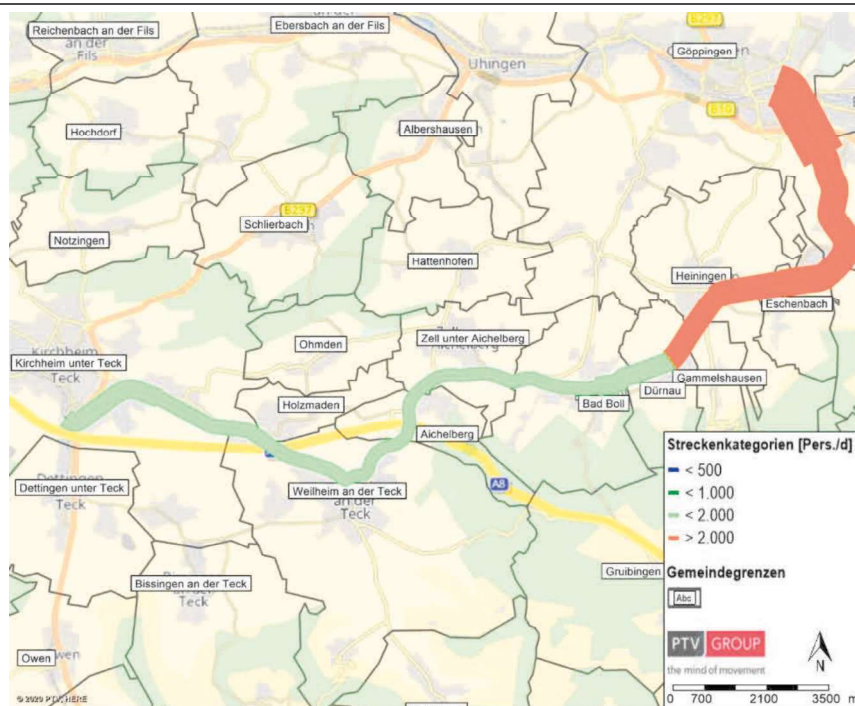
Strukturdaten im Einzugsgebiet der Reaktivierungsstrecke

Einzugsbereich	Einwohner 2017	Einwohner 2030	Arbeitsplätze 2017*	Schulplätze 2018**
bis 500 m	45.550	46.810	30.660	10.100
500 bis 1000 m	45.060	46.330	29.470	5.960
1000 bis 3000 m	57.230	58.900	23.670	6.850
Summe	147.840	152.040	83.800	22.910

* Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte ** Weiterführende Schulen

Ansatz zum Verkehrsangebot auf der Strecke	
Linienweg	Göppingen – Bad Boll – Weilheim (Teck) – Kirchheim (Teck)
Takt	60-min-Takt mit Verdichtung auf 30-min-Takt zur Hauptverkehrszeit

Fahrgastaufkommen auf der Reaktivierungsstrecke (Mo-Fr an Schultagen) *

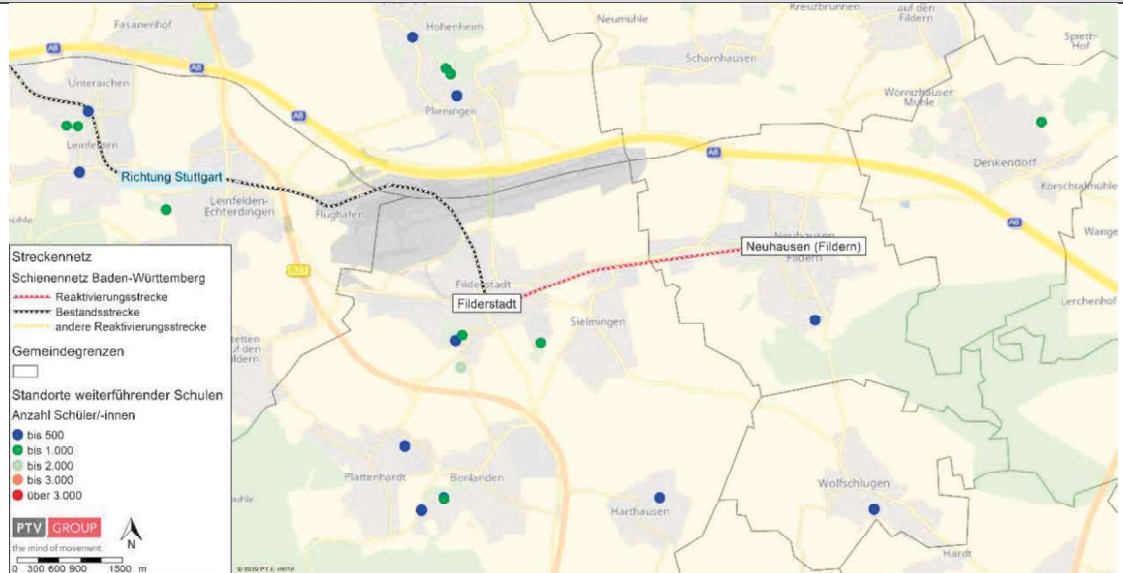


*Das Fahrgastaufkommen großer Schulzentren ist in Angaben unterrepräsentiert.

Streckenkategorie	A: sehr hohes Nachfragepotenzial	B: hohes Nachfragepotenzial	C: mittleres Nachfragepotenzial (Potenzial vertieft zu betrachten)	D: Gelegenheitsverkehr und touristischer Verkehr prüfen
Durchschnittliche Personenkilometer je Streckenkilometer [Pers./d]				2.190
Einsteigerzahl [Pers./d]				7.380
Max. Querschnittsaufkommen [Pers./d]				4.390
Personenkilometer [Pers.-km/d]				59.400
Betriebsleistungen und Emissionen				
Betriebsleistung im Reaktivierungsabschnitt [Zug-km/Jahr]				496.000
vermiedene CO ₂ -Emissionen im Reaktivierungsabschnitt aus Verlagerung vom Pkw-Verkehr [t/Jahr]				435
Zusätzliche Wertungskriterien				
Schulplätze im Einzugsbereich bis 1 km				+++
Netzwerkung				+
Infrastrukturstatus				+ / 0
Besonderheit: Es wird eine Streckenbewertung über den gesamten Streckenverlauf Göppingen – Kirchheim durchgeführt. Die Abschnitte Göppingen – Bad Boll (A10) und Kirchheim – Weilheim (C05) werden zusätzlich auch ohne die Verbindungsstrecke bewertet.				

4.12 Reaktivierungsstrecke A12: Filderstadt – Neuhausen (Filder)

Reaktivierungsstrecke A12: Filderstadt – Neuhausen (Filder) (Filderbahn)



Streckenlänge in km	4,1
Streckenategorie	Verlängerung
Infrastrukturstatus	abgebaut
Derzeitige Nutzung der Strecke	-
Raumkategorie	Verdichtungsraum Stuttgart
Neu angebundene zentrale Orte	-
Regiobuslinien auf Reaktivierungsachse	nein, aber Fahrplanangebot erfüllt den Regiobus-Standard

Strukturdaten im Einzugsgebiet der Reaktivierungsstrecke

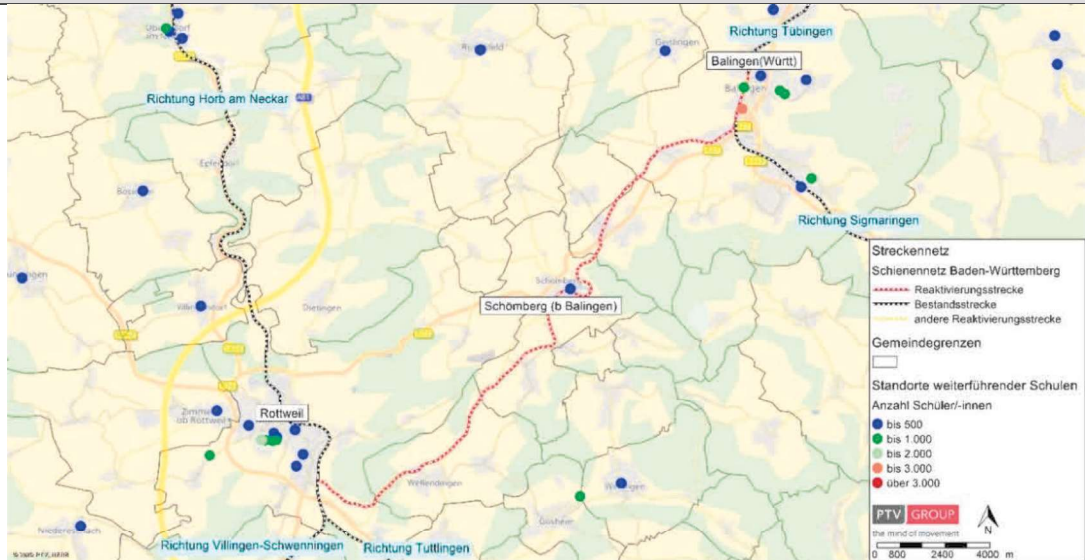
Einzugsbereich	Einwohner 2017	Einwohner 2030	Arbeitsplätze 2017*	Schulplätze 2018**
bis 500 m	11.480	11.950	7.500	0
500 bis 1000 m	16.810	17.500	5.900	2.570
1000 bis 3000 m	22.280	23.210	24.290	1.420
Summe	50.570	52.660	37.690	3.990

* Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte ** Weiterführende Schulen

Ansatz zum Verkehrsangebot auf der Strecke					
Linienweg	S2 Schorndorf – Stuttgart – Filderstadt – Neuhausen (Filder)				
Takt	60-min-Takt				
Fahrgastaufkommen auf der Reaktivierungsstrecke (Mo-Fr an Schultagen) *					
<p>*Das Fahrgastaufkommen großer Schulzentren ist in Angaben unterrepräsentiert. Bei stärker verdichteten Takten (30min/15min-Takt) sind die Fahrgastzahlen entsprechend höher.</p>					
Streckenategorie	<table border="1"> <tr> <td>A: sehr hohes Nachfragepotenzial</td> <td>B: hohes Nachfragepotenzial</td> <td>C: mittleres Nachfragepotenzial (Potenzial vertieft zu betrachten)</td> <td>D: Gelegenheitsverkehr und touristischer Verkehr prüfen</td> </tr> </table>	A: sehr hohes Nachfragepotenzial	B: hohes Nachfragepotenzial	C: mittleres Nachfragepotenzial (Potenzial vertieft zu betrachten)	D: Gelegenheitsverkehr und touristischer Verkehr prüfen
A: sehr hohes Nachfragepotenzial	B: hohes Nachfragepotenzial	C: mittleres Nachfragepotenzial (Potenzial vertieft zu betrachten)	D: Gelegenheitsverkehr und touristischer Verkehr prüfen		
Durchschnittliche Personenkilometer je Streckenkilometer [Pers./d]		1.870			
Einsteigerzahl [Pers./d]		1.990			
Max. Querschnittsaufkommen [Pers./d]		1.990			
Personenkilometer [Pers.-km/d]		7.800			
Betriebsleistungen und Emissionen					
Betriebsleistung im Reaktivierungsabschnitt [Zug-km/Jahr]		57.000			
vermiedene CO ₂ -Emissionen im Reaktivierungsabschnitt aus Verlagerung vom Pkw-Verkehr [t/Jahr]		57			
Zusätzliche Wertungskriterien					
Schulplätze im Einzugsbereich bis 1 km		++			
Netzwerkung		0			
Infrastrukturstatus		0			
<p>Besonderheit: Es ist davon auszugehen, dass die Nachfragewirkung mit der geplanten Einbindung in das Stuttgarter S-Bahn-Netz und verdichteten Taktangeboten deutlich über den hier berechneten Potenzialen liegen wird.</p>					

4.13 Reaktivierungsstrecke B01: Balingen – Schömberg – Rottweil

Reaktivierungsstrecke B01: Balingen – Schömberg – Rottweil (Zollern-Alb-Bahn 3-Verlängerung)



Streckenlänge in km	29,0
Streckenategorie	Verbindungsstrecke
Infrastrukturstatus	Balingen – Schömberg: in Betrieb Schömberg – Rottweil: abgebaut
Derzeitige Nutzung der Strecke	Balingen – Schömberg: Freizeitverkehr, Güterverkehr
Raumkategorie	Verdichtungsbereich Ländlicher Raum Albstadt/Balingen/Hechingen und Villingen-Schwenningen/Tuttlingen/Rottweil sowie Ländlicher Raum
Neu angebundene zentrale Orte	-
Regiobuslinien auf Reaktivierungsachse	nein

Strukturdaten im Einzugsgebiet der Reaktivierungsstrecke

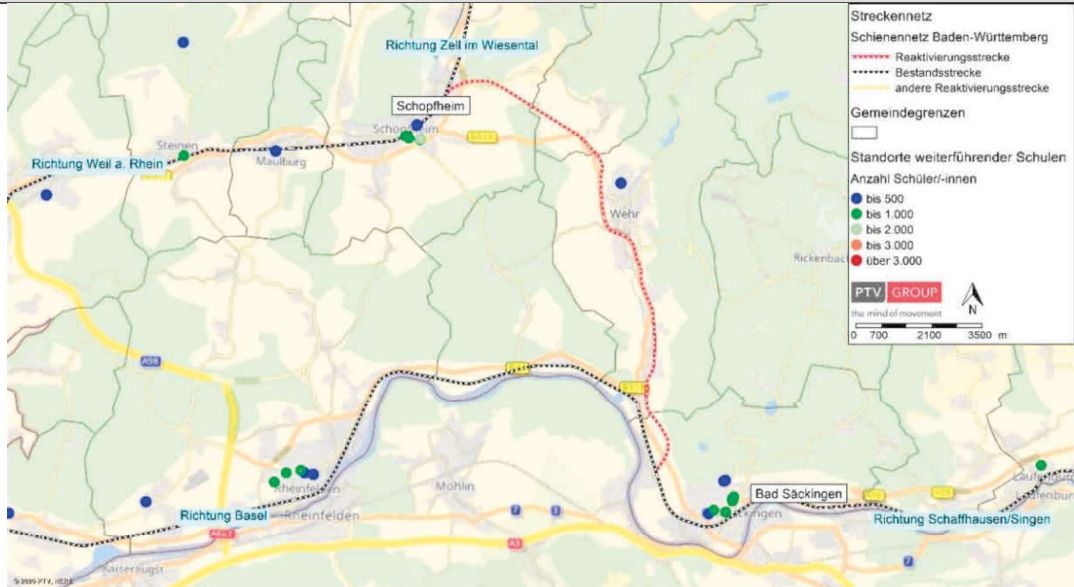
Einzugsbereich	Einwohner 2017	Einwohner 2030	Arbeitsplätze 2017*	Schulplätze 2018**
bis 500 m	12.390	12.770	11.670	3.390
500 bis 1000 m	16.580	17.120	12.570	740
1000 bis 3000 m	42.480	43.840	20.270	7.950
Summe	71.450	73.730	44.510	12.080

* Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte ** Weiterführende Schulen

Ansatz zum Verkehrsangebot auf der Strecke	
Linienweg	Balingen (Württ) – Schömberg (b Balingen) – Rottweil
Takt	60-min-Takt
Fahrgastaufkommen auf der Reaktivierungsstrecke (Mo-Fr an Schultagen) *	
*Das Fahrgastaufkommen großer Schulzentren ist in Angaben unterrepräsentiert.	
Streckenategorie	<p>A: sehr hohes Nachfragepotenzial</p> <p>B: hohes Nachfragepotenzial</p> <p>C: mittleres Nachfragepotenzial (Potenzial vertieft zu betrachten)</p> <p>D: Gelegenheitsverkehr und touristischer Verkehr prüfen</p>
Durchschnittliche Personenkilometer je Streckenkilometer [Pers./d]	1.460
Einsteigerzahl [Pers./d]	2.670
Max. Querschnittsaufkommen [Pers./d]	1.800
Personenkilometer [Pers.-km/d]	41.900
Betriebsleistungen und Emissionen	
Betriebsleistung im Reaktivierungsabschnitt [Zug-km/Jahr]	402.000
vermiedene CO ₂ -Emissionen im Reaktivierungsabschnitt aus Verlagerung vom Pkw-Verkehr [t/Jahr]	307
Zusätzliche Wertungskriterien	
Schulplätze im Einzugsbereich bis 1 km	++
Netz Wirkung	+
Infrastrukturstatus	++ / 0
Besonderheit: Es wird eine Streckenbewertung über den gesamten Streckenverlauf Balingen – Rottweil durchgeführt. Der Abschnitt Balingen – Schömberg, der heute noch in Betrieb ist, wird zusätzlich auch separat bewertet (D03).	

4.14 Reaktivierungsstrecke B02: Schopfheim – Bad Säckingen

Reaktivierungsstrecke: B02 Schopfheim – Bad Säckingen (Wehratalbahn)



Streckenlänge in km	19,7
Streckenategorie	Verbindungsstrecke
Infrastrukturstatus	nicht befahrbar
Derzeitige Nutzung der Strecke	-
Raumkategorie	Randzone Verdichtungsraum Lörrach/Weil (/Basel)
Neu angebundene zentrale Orte	-
Regiobuslinien auf Reaktivierungsachse	nein, aber Fahrplanangebot erfüllt den Regiobus-Standard

Strukturdaten im Einzugsgebiet der Reaktivierungsstrecke

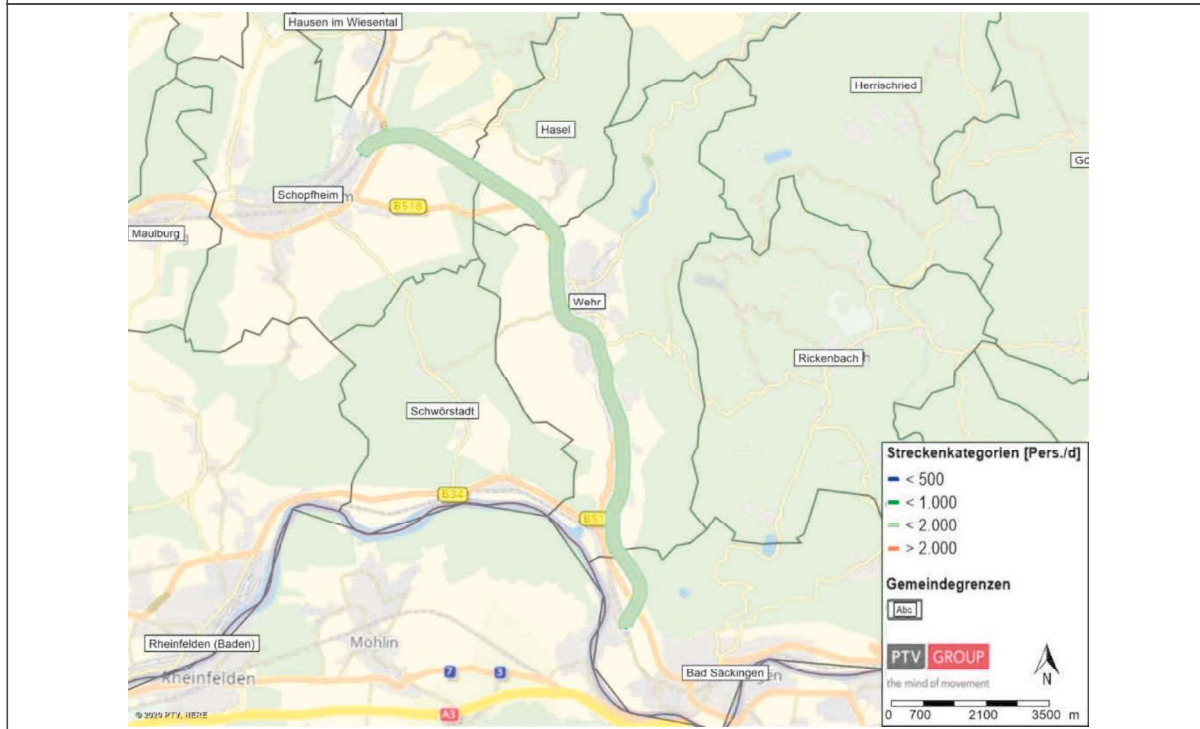
Einzugsbereich	Einwohner 2017	Einwohner 2030	Arbeitsplätze 2017*	Schulplätze 2018**
bis 500 m	19.430	19.900	10.380	2.650
500 bis 1000 m	17.050	17.440	6.910	4.080
1000 bis 3000 m	14.520	15.020	5.540	860
Summe	51.000	52.360	22.830	7.590

* Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte ** Weiterführende Schulen

Ansatz zum Verkehrsangebot auf der Strecke

Linienweg	Weil a. R. – Lörrach – Schopfheim – Bad Säckingen
Takt	60-min-Takt

Fahrgastaufkommen auf der Reaktivierungsstrecke (Mo-Fr an Schultagen) *

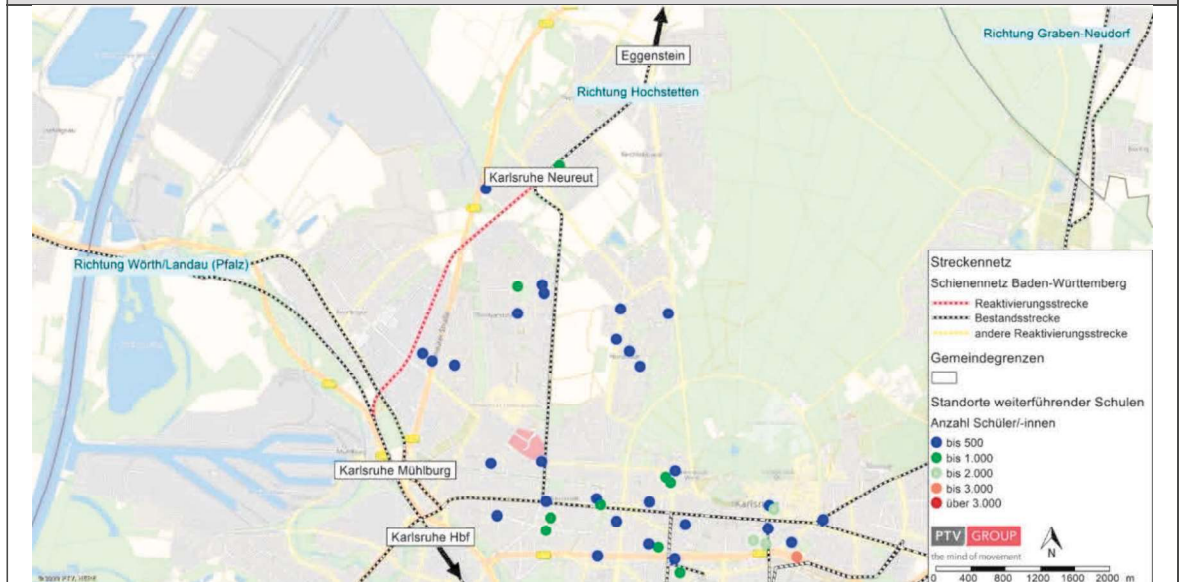


*Das Fahrgastaufkommen großer Schulzentren ist in Angaben unterrepräsentiert.

Streckenategorie	A: sehr hohes Nachfragepotenzial	B: hohes Nachfragepotenzial	C: mittleres Nachfragepotenzial (Potenzial vertieft zu betrachten)	D: Gelegenheitsverkehr und touristischer Verkehr prüfen
Durchschnittliche Personenkilometer je Streckenkilometer [Pers./d]				1.450
Einsteigerzahl [Pers./d]				2.470
Max. Querschnittsaufkommen [Pers./d]				1.630
Personenkilometer [Pers.-km/d]				27.800
Betriebsleistungen und Emissionen				
Betriebsleistung im Reaktivierungsabschnitt [Zug-km/Jahr]				273.000
vermiedene CO ₂ -Emissionen im Reaktivierungsabschnitt aus Verlagerung vom Pkw-Verkehr [t/Jahr]				204
Zusätzliche Wertungskriterien				
Schulplätze im Einzugsbereich bis 1 km				+++
Netzwerkung				+
Infrastrukturstatus				+

4.15 Reaktivierungsstrecke B03: KA-Neureut – KA-Mühlburg

Reaktivierungsstrecke B03: KA-Neureut – KA-Mühlburg (Hardtbahn)



Streckenlänge in km	4,0
Streckenategorie	Verbindungsstrecke
Infrastrukturstatus	in Betrieb
Derzeitige Nutzung der Strecke	Güterverkehr
Raumkategorie	Verdichtungsraum Karlsruhe/Pforzheim
Neu angebundene zentrale Orte	-
Regiobuslinien auf Reaktivierungsachse	nein

Strukturdaten im Einzugsgebiet der Reaktivierungsstrecke

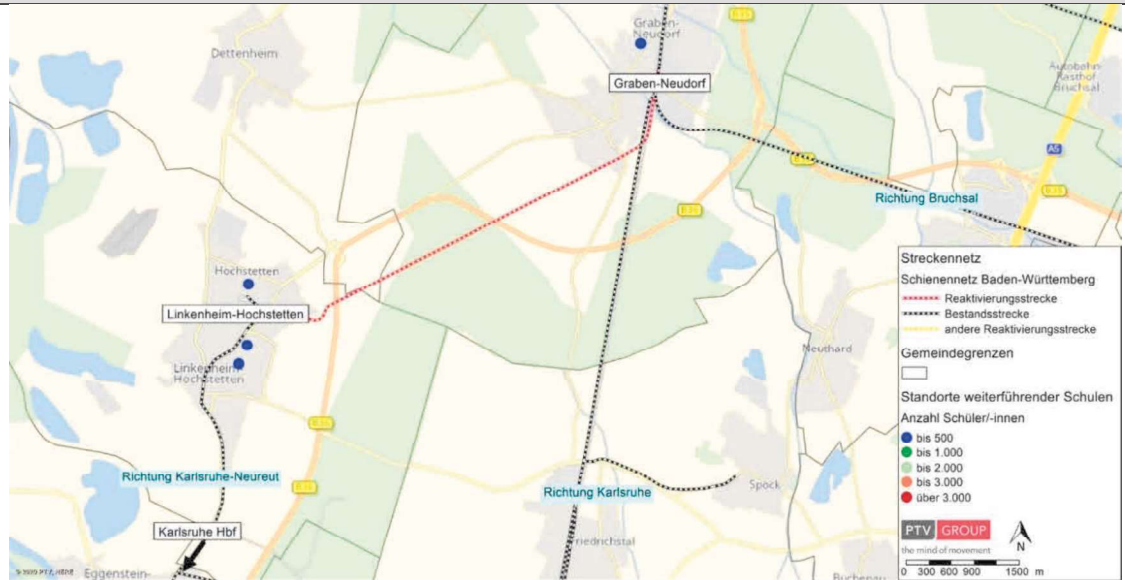
Einzugsbereich	Einwohner 2017	Einwohner 2030	Arbeitsplätze 2017*	Schulplätze 2018**
bis 500 m	13.190	13.910	8.810	1.760
500 bis 1000 m	23.380	24.660	15.930	2.200
1000 bis 3000 m	87.170	91.940	54.290	13.140
Summe	123.740	130.510	79.030	17.100

* Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte ** Weiterführende Schulen

Ansatz zum Verkehrsangebot auf der Strecke				
Linienweg	Eggenstein – KA-Neureut – KA-Mühlburg – KA-Hbf			
Takt	60-min-Takt			
Fahrgastaufkommen auf der Reaktivierungsstrecke (Mo-Fr an Schultagen) *				
*Das Fahrgastaufkommen großer Schulzentren ist in Angaben unterrepräsentiert.				
Streckenategorie	A: sehr hohes Nachfragepotenzial	B: hohes Nachfragepotenzial	C: mittleres Nachfragepotenzial (Potenzial vertieft zu betrachten)	D: Gelegenheitsverkehr und touristischer Verkehr prüfen
Durchschnittliche Personenkilometer je Streckenkilometer [Pers./d]		1.240		
Einsteigerzahl [Pers./d]		1.020		
Max. Querschnittsaufkommen [Pers./d]		1.530		
Personenkilometer [Pers.-km/d]		6.800		
Betriebsleistungen und Emissionen				
Betriebsleistung im Reaktivierungsabschnitt [Zug-km/Jahr]		55.000		
vermiedene CO ₂ -Emissionen im Reaktivierungsabschnitt aus Verlagerung vom Pkw-Verkehr [t/Jahr]		50		
Zusätzliche Wertungskriterien				
Schulplätze im Einzugsbereich bis 1 km		++		
Netzwerkung		+		
Infrastrukturstatus		++		

4.16 Reaktivierungsstrecke B04: Graben-Neudorf – Hochstetten

Reaktivierungsstrecke B04: Graben-Neudorf – Hochstetten (Hardtbahn)



Streckenlänge in km	6,5
Streckenategorie	Verbindungsstrecke
Infrastrukturstatus	abgebaut
Derzeitige Nutzung der Strecke	-
Raumkategorie	Verdichtungsraum Karlsruhe/Pforzheim und Randzone des Verdichtungsraums
Neu angebundene zentrale Orte	-
Regiobuslinien auf Reaktivierungsachse	nein

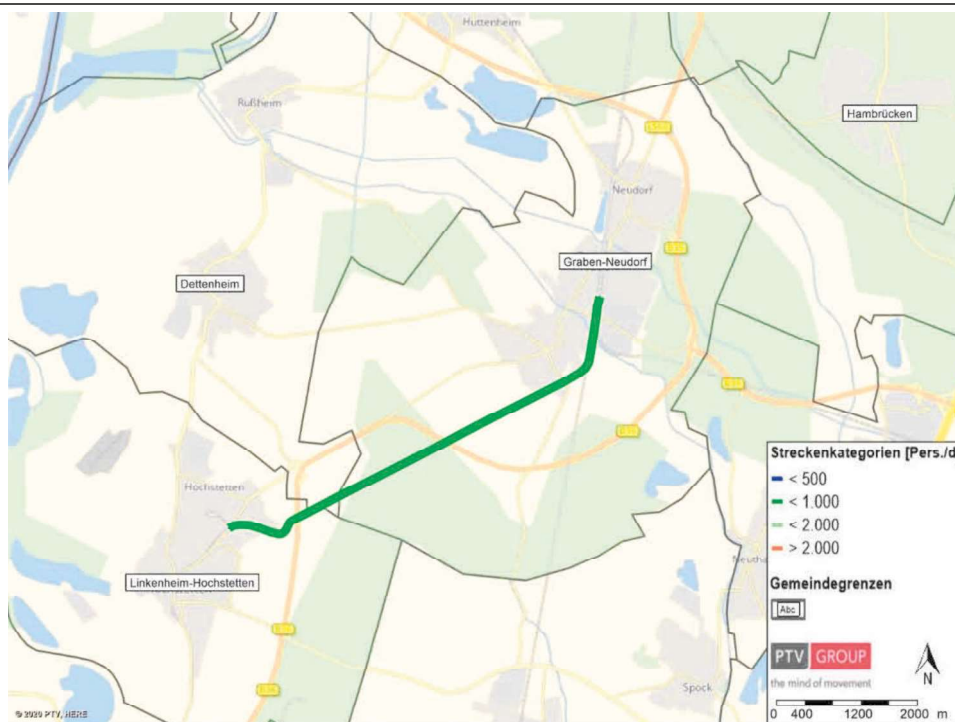
Strukturdaten im Einzugsgebiet der Reaktivierungsstrecke

Einzugsbereich	Einwohner 2017	Einwohner 2030	Arbeitsplätze 2017*	Schulplätze 2018**
bis 500 m	6.760	6.950	1.310	1.040
500 bis 1000 m	10.910	11.210	3.690	150
1000 bis 3000 m	6.960	7.160	2.540	0
Summe	24.630	25.320	7.540	1.190

* Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte ** Weiterführende Schulen

Ansatz zum Verkehrsangebot auf der Strecke	
Linienweg	Graben-Neudorf – Hochstetten – KA-Neureut – KA-Mühlburg – KA-Hbf
Takt	60-min-Takt

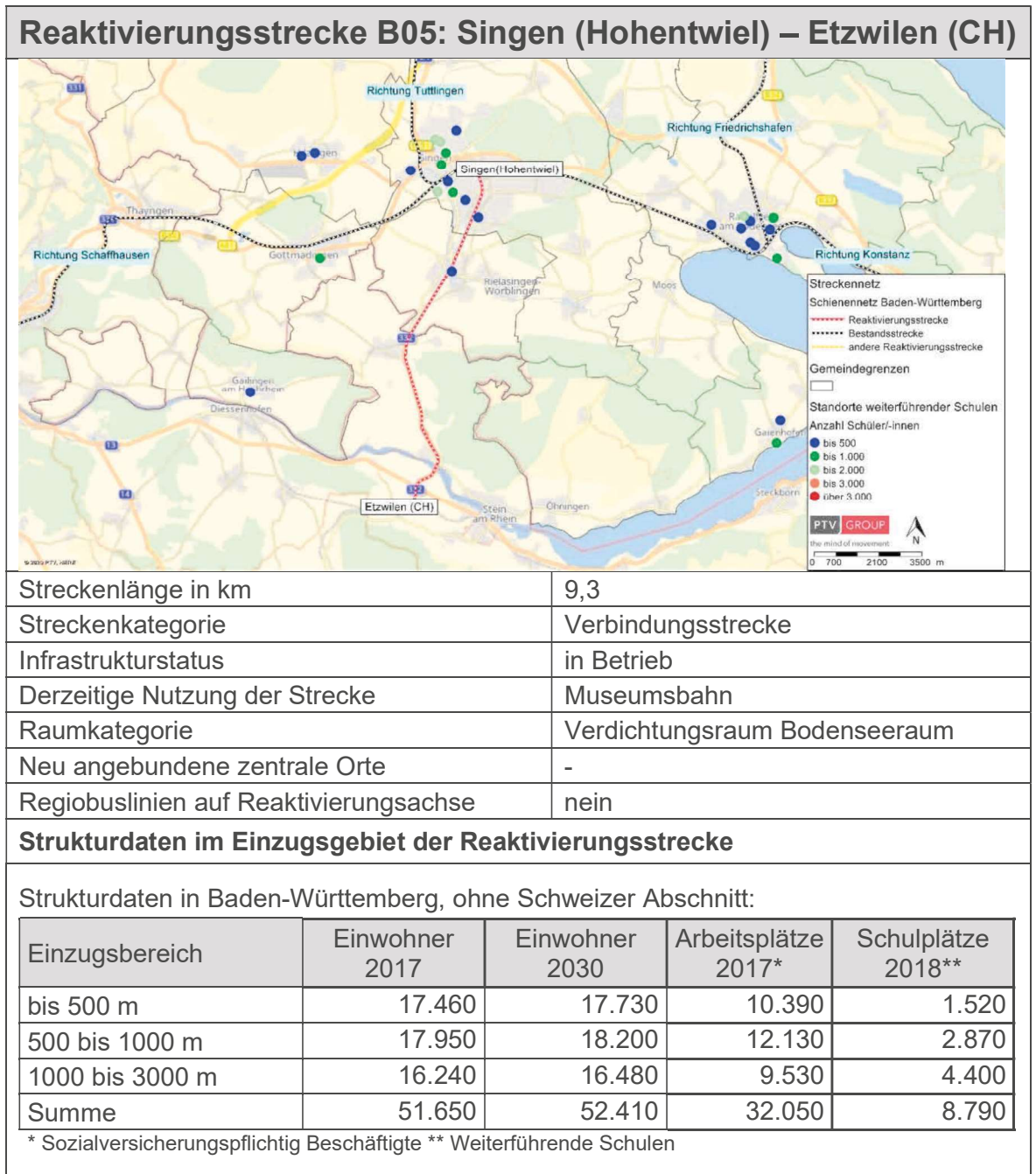
Fahrgastaufkommen auf der Reaktivierungsstrecke (Mo-Fr an Schultagen) *



*Das Fahrgastaufkommen großer Schulzentren ist in Angaben unterrepräsentiert.

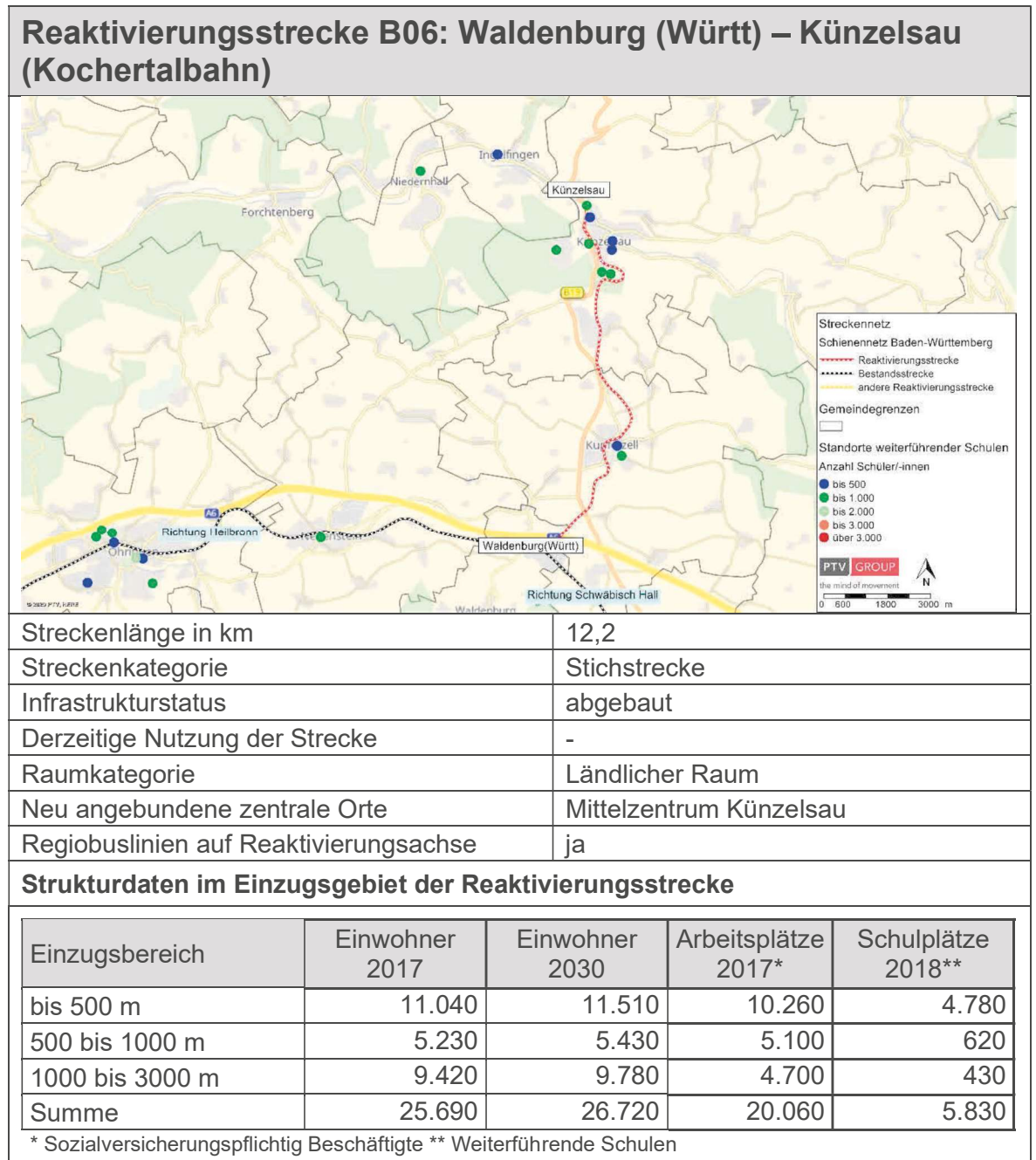
Streckenkatgorie	A: sehr hohes Nachfragepotenzial	B: hohes Nachfragepotenzial	C: mittleres Nachfragepotenzial (Potenzial vertieft zu betrachten)	D: Gelegenheitsverkehr und touristischer Verkehr prüfen
Durchschnittliche Personenkilometer je Streckenkilometer [Pers./d]				1.210
Einsteigerzahl [Pers./d]				1.340
Max. Querschnittsaufkommen [Pers./d]				2.160
Personenkilometer [Pers.-km/d]				15.300
Betriebsleistungen und Emissionen				
Betriebsleistung im Reaktivierungsabschnitt [Zug-km/Jahr]				90.000
vermiedene CO ₂ -Emissionen im Reaktivierungsabschnitt aus Verlagerung vom Pkw-Verkehr [t/Jahr]				112
Zusätzliche Wertungskriterien				
Schulplätze im Einzugsbereich bis 1 km				+
Netz Wirkung				+
Infrastrukturstatus				0

4.17 Reaktivierungsstrecke B05: Singen (Hohentwiel) – Etwilen (CH)



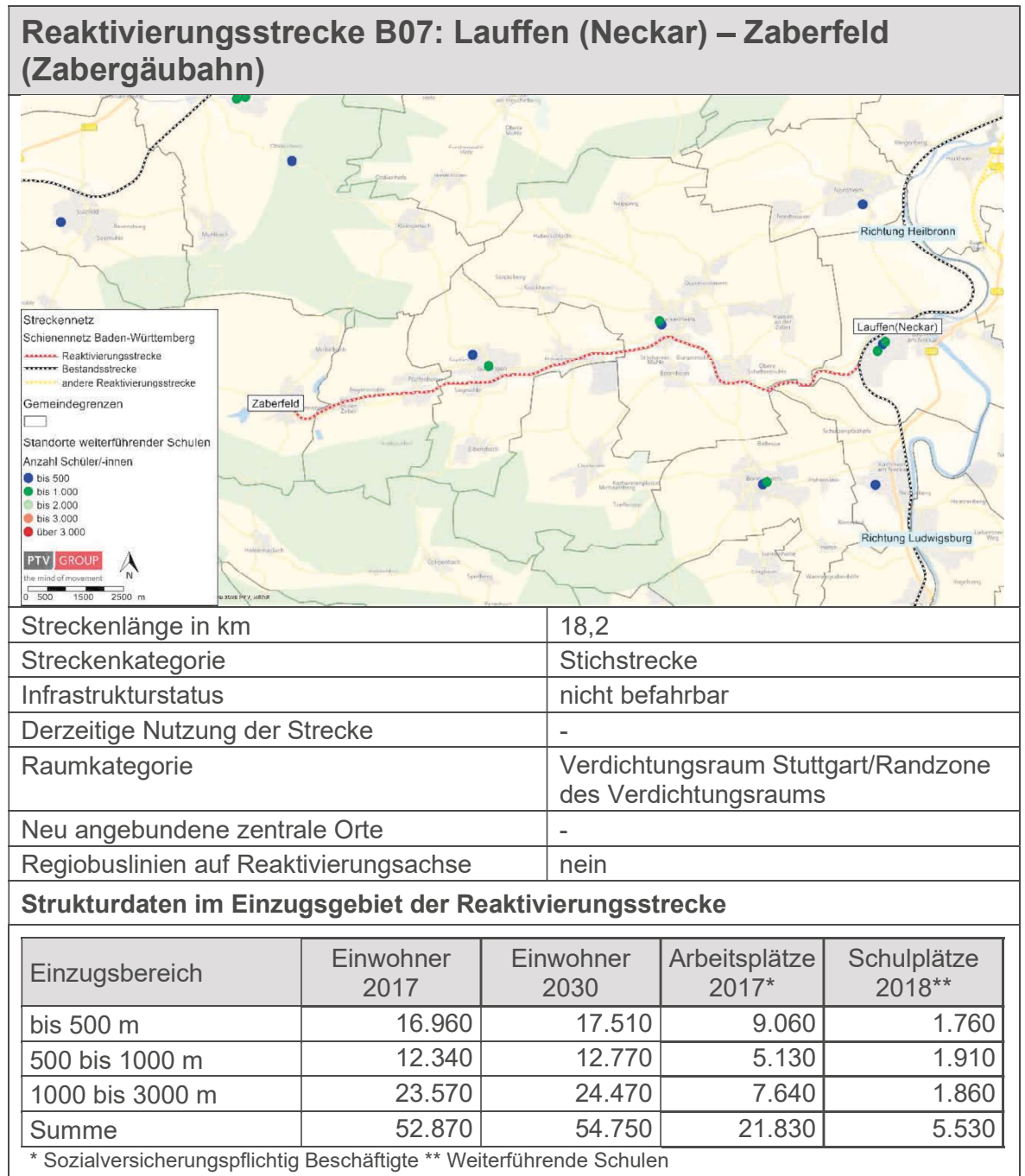
Ansatz zum Verkehrsangebot auf der Strecke	
Linienweg	Singen (Hohentwiel) – Etwilen TG
Takt	60-min-Takt
Fahrgastaufkommen auf der Reaktivierungsstrecke (Mo-Fr an Schultagen) *	
*Das Fahrgastaufkommen großer Schulzentren ist in Angaben unterrepräsentiert.	
Streckenategorie	A: sehr hohes Nachfragepotenzial B: hohes Nachfragepotenzial C: mittleres Nachfragepotenzial (Potenzial vertieft zu betrachten) D: Gelegenheitsverkehr und touristischer Verkehr prüfen
Durchschnittliche Personenkilometer je Streckenkilometer [Pers./d]	1.120
Einsteigerzahl [Pers./d]	2.670
Max. Querschnittsaufkommen [Pers./d]	2.330
Personenkilometer [Pers.-km/d]	15.100
Betriebsleistungen und Emissionen	
Betriebsleistung im Reaktivierungsabschnitt [Zug-km/Jahr]	129.000
vermiedene CO ₂ -Emissionen im Reaktivierungsabschnitt aus Verlagerung vom Pkw-Verkehr [t/Jahr]	111
Zusätzliche Wertungskriterien	
Schulplätze im Einzugsbereich bis 1 km	++
Netzwerkung	+
Infrastrukturstatus	++

4.18 Reaktivierungsstrecke B06: Waldenburg (Württ) – Künzelsau



Ansatz zum Verkehrsangebot auf der Strecke	
Linienweg	Heilbronn – Waldenburg (Württ) – Künzelsau
Takt	60-min-Takt
Fahrgastaufkommen auf der Reaktivierungsstrecke (Mo-Fr an Schultagen) *	
*Das Fahrgastaufkommen großer Schulzentren ist in Angaben unterrepräsentiert.	
Streckenategorie	A: sehr hohes Nachfragepotenzial B: hohes Nachfragepotenzial C: mittleres Nachfragepotenzial (Potenzial vertieft zu betrachten) D: Gelegenheitsverkehr und touristischer Verkehr prüfen
Durchschnittliche Personenkilometer je Streckenkilometer [Pers./d]	1.010
Einsteigerzahl [Pers./d]	1.390
Max. Querschnittsaufkommen [Pers./d]	1.240
Personenkilometer [Pers.-km/d]	11.700
Betriebsleistungen und Emissionen	
Betriebsleistung im Reaktivierungsabschnitt [Zug-km/Jahr]	169.000
vermiedene CO ₂ -Emissionen im Reaktivierungsabschnitt aus Verlagerung vom Pkw-Verkehr [t/Jahr]	86
Zusätzliche Wertungskriterien	
Schulplätze im Einzugsbereich bis 1 km	+++
Netz Wirkung	0
Infrastrukturstatus	0

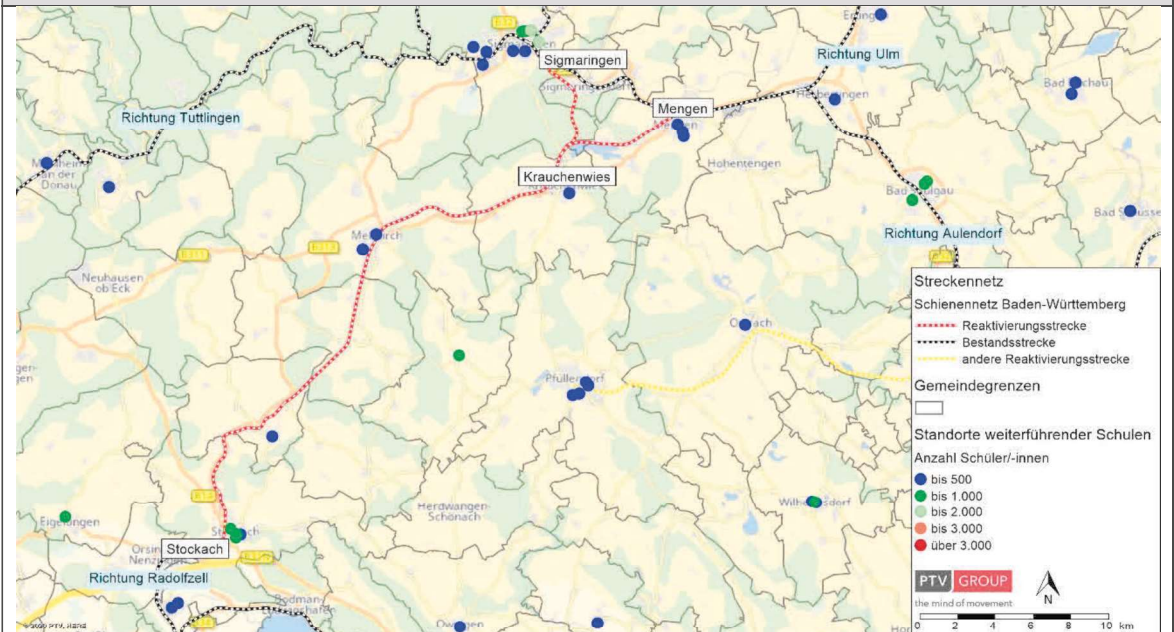
4.19 Reaktivierungsstrecke B07: Lauffen (Neckar) – Zaberfeld



Ansatz zum Verkehrsangebot auf der Strecke	
Linienweg	Neckarsulm – Heilbronn – Lauffen (Neckar) – Zaberfeld
Takt	60-min-Takt
Fahrgastaufkommen auf der Reaktivierungsstrecke (Mo-Fr an Schultagen) *	
*Das Fahrgastaufkommen großer Schulzentren ist in Angaben unterrepräsentiert.	
Streckenkategorie	A: sehr hohes Nachfragepotenzial B: hohes Nachfragepotenzial C: mittleres Nachfragepotenzial (Potenzial vertieft zu betrachten) D: Gelegenheitsverkehr und touristischer Verkehr prüfen
Durchschnittliche Personenkilometer je Streckenkilometer [Pers./d]	1.000
Einsteigerzahl [Pers./d]	2.230
Max. Querschnittsaufkommen [Pers./d]	2.010
Personenkilometer [Pers.-km/d]	18.200
Betriebsleistungen und Emissionen	
Betriebsleistung im Reaktivierungsabschnitt [Zug-km/Jahr]	282.000
vermiedene CO ₂ -Emissionen im Reaktivierungsabschnitt aus Verlagerung vom Pkw-Verkehr [t/Jahr]	133
Zusätzliche Wertungskriterien	
Schulplätze im Einzugsbereich bis 1 km	++
Netzwerkung	0
Infrastrukturstatus	+

4.20 Reaktivierungsstrecke B08: Stockach – Krauchenwies – Mengen + Krauchenwies – Sigmaringen

Reaktivierungsstrecke B08: Stockach – Krauchenwies – Mengen + Krauchenwies – Sigmaringen (Ablachtalbahn-Erweiterung)



Streckenlänge in km	39,8
Streckenategorie	Verbindungsstrecke
Infrastrukturstatus	Stockach – Krauchenwies – Mengen in Betrieb und zum Teil gesperrt, Krauchenwies – Sigmaringen abgebaut
Derzeitige Nutzung der Strecke	Güterverkehr
Raumkategorie	Ländlicher Raum
Neu angebundene zentrale Orte	-
Regiobuslinien auf Reaktivierungsachse	ja, ab Dezember 2020: Sigmaringen – Meßkirch

Strukturdaten im Einzugsgebiet der Reaktivierungsstrecke

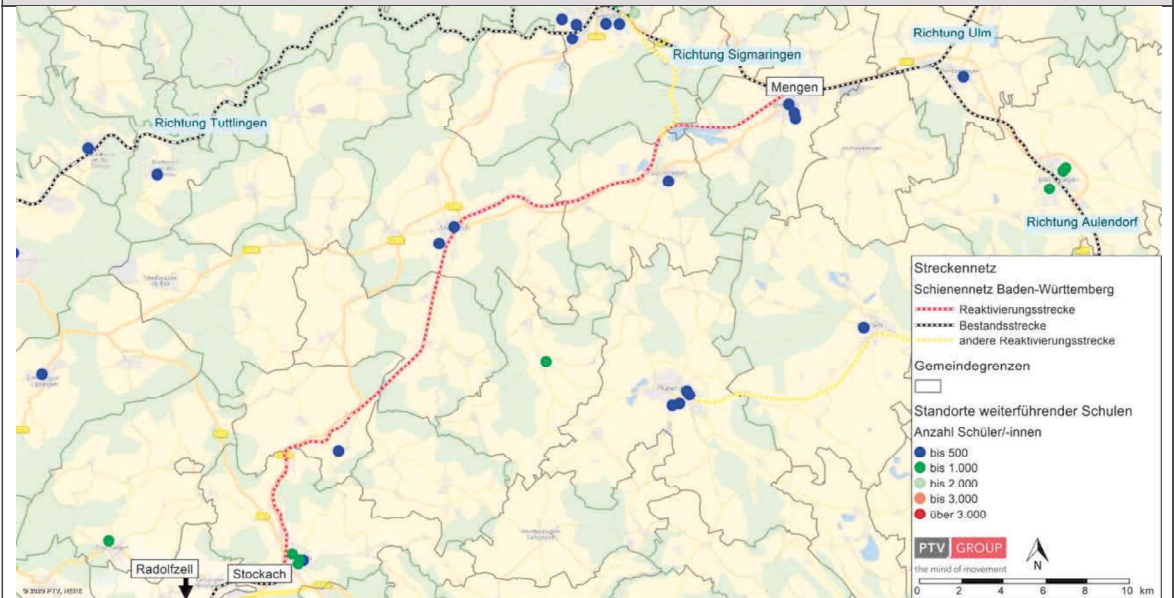
Einzugsbereich	Einwohner 2017	Einwohner 2030	Arbeitsplätze 2017*	Schulplätze 2018**
bis 500 m	16.420	16.870	9.510	1.210
500 bis 1000 m	23.290	23.860	9.470	8.160
1000 bis 3000 m	20.260	20.720	13.740	820
Summe	59.970	61.450	32.720	10.190

* Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte ** Weiterführende Schulen

Ansatz zum Verkehrsangebot auf der Strecke				
Linienweg	Radolfzell – Stockach – Krauchenwies – Mengen und Krauchenwies – Sigmaringen			
Takt	60-min-Takt			
Fahrgastaufkommen auf der Reaktivierungsstrecke (Mo-Fr an Schultagen) *				
*Das Fahrgastaufkommen großer Schulzentren ist in Angaben unterrepräsentiert.				
Streckenkatgorie	A: sehr hohes Nachfragepotenzial	B: hohes Nachfragepotenzial	C: mittleres Nachfragepotenzial (Potenzial vertieft zu betrachten)	D: Gelegenheitsverkehr und touristischer Verkehr prüfen
Durchschnittliche Personenkilometer je Streckenkilometer [Pers./d]				880
Einsteigerzahl [Pers./d]				2.480
Max. Querschnittsaufkommen [Pers./d]				1.390
Personenkilometer [Pers.-km/d]				42.600
Betriebsleistungen und Emissionen				
Betriebsleistung im Reaktivierungsabschnitt [Zug-km/Jahr]				552.000
vermiedene CO ₂ -Emissionen im Reaktivierungsabschnitt aus Verlagerung vom Pkw-Verkehr [t/Jahr]				312
Zusätzliche Wertungskriterien				
Schulplätze im Einzugsbereich bis 1 km				+++
Netzwerkung				+
Infrastrukturstatus				++ / + / 0
Besonderheit: Die beiden Strecken Stockach – Krauchenwies – Mengen und Krauchenwies – Sigmaringen werden wegen des verkehrlichen Zusammenhangs gemeinsam bewertet. Für die Strecke Stockach – Krauchenwies – Mengen erfolgt zusätzlich eine separate Bewertung (B09).				

4.21 Reaktivierungsstrecke B09: Stockach – Krauchenwies – Mengen

Reaktivierungsstrecke B09: Stockach – Krauchenwies – Mengen (Ablachtalbahn)



Streckenlänge in km	30,4
Streckenategorie	Verbindungsstrecke
Infrastrukturstatus	in Betrieb und zum Teil gesperrt
Derzeitige Nutzung der Strecke	Güterverkehr
Raumkategorie	Ländlicher Raum
Neu angebundene zentrale Orte	-
Regiobuslinien auf Reaktivierungsachse	ja, ab Dezember 2020: Sigmaringen – Meßkirch

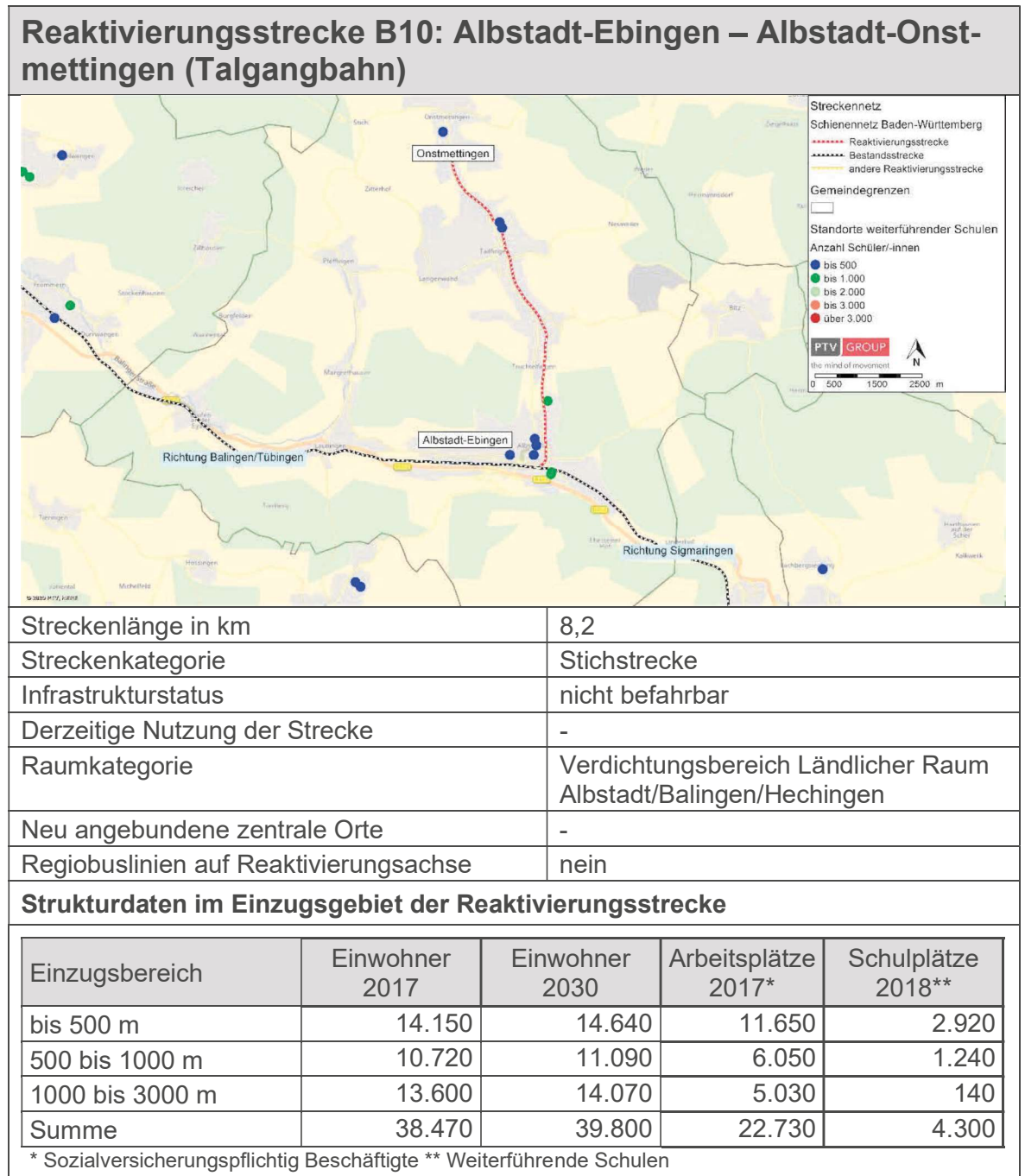
Strukturdaten im Einzugsgebiet der Reaktivierungsstrecke

Einzugsbereich	Einwohner 2017	Einwohner 2030	Arbeitsplätze 2017*	Schulplätze 2018**
bis 500 m	14.130	14.540	7.540	1.210
500 bis 1000 m	16.550	16.990	6.180	3.210
1000 bis 3000 m	10.000	10.260	6.280	490
Summe	40.680	41.790	20.000	4.910

* Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte ** Weiterführende Schulen

Ansatz zum Verkehrsangebot auf der Strecke				
Linienweg	Radolfzell – Stockach – Krauchenwies – Mengen			
Takt	60-min-Takt			
Fahrgastaufkommen auf der Reaktivierungsstrecke (Mo-Fr an Schultagen) *				
*Das Fahrgastaufkommen großer Schulzentren ist in Angaben unterrepräsentiert.				
Streckenkatgorie	A: sehr hohes Nachfragepotenzial	B: hohes Nachfragepotenzial	C: mittleres Nachfragepotenzial (Potenzial vertieft zu betrachten)	D: Gelegenheitsverkehr und touristischer Verkehr prüfen
Durchschnittliche Personenkilometer je Streckenkilometer [Pers./d]				830
Einsteigerzahl [Pers./d]				1.590
Max. Querschnittsaufkommen [Pers./d]				1.140
Personenkilometer [Pers.-km/d]				32.700
Betriebsleistungen und Emissionen				
Betriebsleistung im Reaktivierungsabschnitt [Zug-km/Jahr]				422.000
vermiedene CO ₂ -Emissionen im Reaktivierungsabschnitt aus Verlagerung vom Pkw-Verkehr [t/Jahr]				240
Zusätzliche Wertungskriterien				
Schulplätze im Einzugsbereich bis 1 km				++
Netz Wirkung				+
Infrastrukturstatus				++ / +
Besonderheit: Hier ist die Bewertung der Strecke Stockach – Krauchenwies – Mengen dargestellt. Eine gemeinsame Bewertung der Strecken Stockach – Krauchenwies – Mengen und Krauchenwies – Sigmaringen (B08) wurde wegen des verkehrlichen Zusammenhangs ebenfalls durchgeführt.				

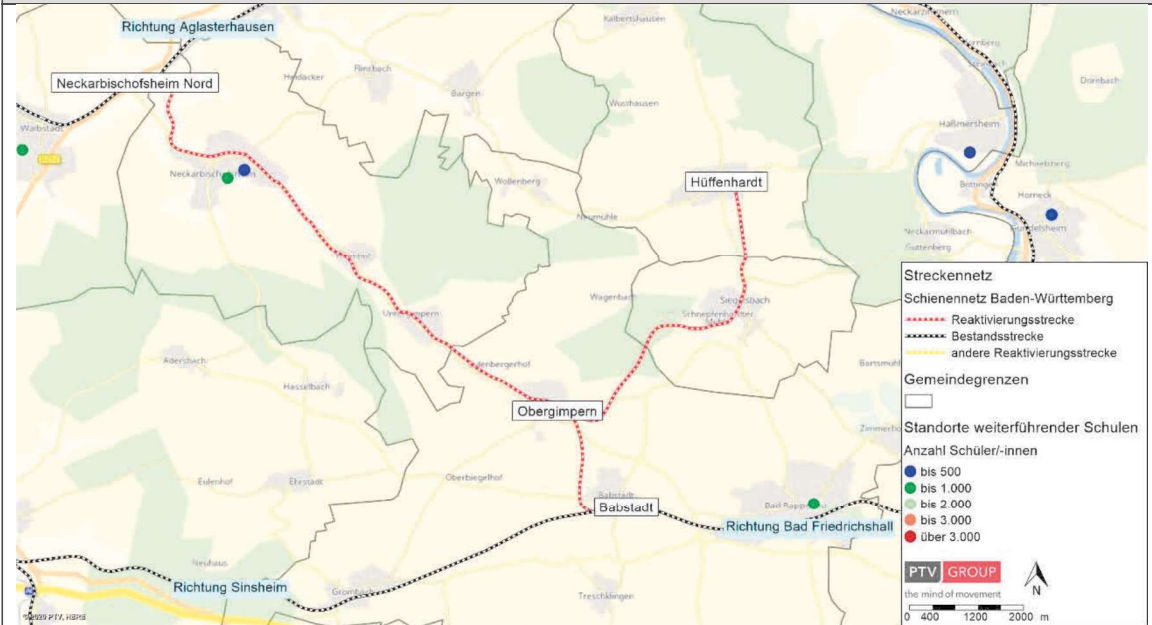
4.22 Reaktivierungsstrecke B10: Albstadt-Ebingen – Albstadt-Onstmettingen



Ansatz zum Verkehrsangebot auf der Strecke	
Linienweg	Tübingen – Balingen – Albstadt-Ebingen – Albstadt-Onstmettingen
Takt	60-min-Takt
Fahrgastaufkommen auf der Reaktivierungsstrecke (Mo-Fr an Schultagen) *	
*Das Fahrgastaufkommen großer Schulzentren ist in Angaben unterrepräsentiert.	
Streckenategorie	<p>A: sehr hohes Nachfragepotenzial</p> <p>B: hohes Nachfragepotenzial</p> <p>C: mittleres Nachfragepotenzial (Potenzial vertieft zu betrachten)</p> <p>D: Gelegenheitsverkehr und touristischer Verkehr prüfen</p>
Durchschnittliche Personenkilometer je Streckenkilometer [Pers./d]	780
Einsteigerzahl [Pers./d]	1.490
Max. Querschnittsaufkommen [Pers./d]	1.490
Personenkilometer [Pers.-km/d]	5.300
Betriebsleistungen und Emissionen	
Betriebsleistung im Reaktivierungsabschnitt [Zug-km/Jahr]	114.000
vermeidene CO ₂ -Emissionen im Reaktivierungsabschnitt aus Verlagerung vom Pkw-Verkehr [t/Jahr]	39
Zusätzliche Wertungskriterien	
Schulplätze im Einzugsbereich bis 1 km	++
Netz Wirkung	0
Infrastrukturstatus	+

4.23 Reaktivierungsstrecke C01: Neckarbischofsheim Nord – Obergimpfern – Hüffenhardt + Obergimpfern – Babstadt

Reaktivierungsstrecke C01: Neckarbischofsheim Nord – Obergimpfern – Hüffenhardt + Obergimpfern – Babstadt (Krebsbachtalbahnhof-Erweiterung)



Streckenlänge in km	19,8
Streckenategorie	Verbindungsstrecke
Infrastrukturstatus	Neckarbischofsheim – Hüffenhardt in Betrieb, Obergimpfern – Babstadt: Neubau
Derzeitige Nutzung der Strecke	Freizeitverkehr
Raumkategorie	Randzone Verdichtungsraum Stuttgart und Ländlicher Raum
Neu angebundene zentrale Orte	-
Regiobuslinien auf Reaktivierungsachse	nein

Strukturdaten im Einzugsgebiet der Reaktivierungsstrecke

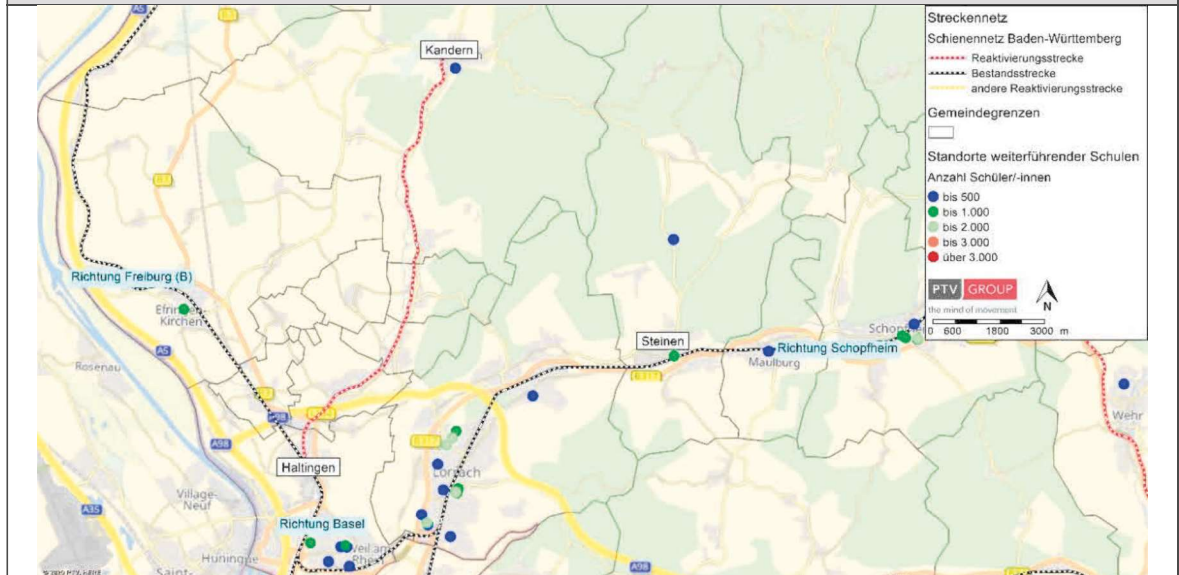
Einzugsbereich	Einwohner 2017	Einwohner 2030	Arbeitsplätze 2017*	Schulplätze 2018**
bis 500 m	8.530	8.810	2.820	1.200
500 bis 1000 m	1.780	1.840	610	0
1000 bis 3000 m	6.740	7.000	3.770	120
Summe	17.050	17.650	7.200	1.320

* Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte ** Weiterführende Schulen

Ansatz zum Verkehrsangebot auf der Strecke				
Linienweg	Meckesheim – Neckarbischofsheim – Obergimpfern – Bad Rappenaу – Heilbronn und Obergimpfern – Hüffenhardt			
Takt	60-min-Takt			
Fahrgastaufkommen auf der Reaktivierungsstrecke (Mo-Fr an Schultagen) *				
*Das Fahrgastaufkommen großer Schulzentren ist in Angaben unterrepräsentiert.				
Streckenkatgorie	A: sehr hohes Nachfragepotenzial	B: hohes Nachfragepotenzial	C: mittleres Nachfragepotenzial (Potenzial vertieft zu betrachten)	D: Gelegenheitsverkehr und touristischer Verkehr prüfen
Durchschnittliche Personenkilometer je Streckenkilometer [Pers./d]				740
Einsteigerzahl [Pers./d]				1.410
Max. Querschnittsaufkommen [Pers./d]				1.230
Personenkilometer [Pers.-km/d]				14.500
Betriebsleistungen und Emissionen				
Betriebsleistung im Reaktivierungsabschnitt [Zug-km/Jahr]				49.000
vermiedene CO ₂ -Emissionen im Reaktivierungsabschnitt aus Verlagerung vom Pkw-Verkehr [t/Jahr]				106
Zusätzliche Wertungskriterien				
Schulplätze im Einzugsbereich bis 1 km				+
Netz Wirkung				+
Infrastrukturstatus				++ / 0
Besonderheit: Gemeinsame Betrachtung der Reaktivierungsstrecke Neckarbischofsheim Nord – Obergimpfern – Hüffenhardt mit Neubaustrecke Obergimpfern – Babstadt (Lückenschluss). Für die Strecke Neckarbischofsheim – Hüffenhardt wird außerdem eine separate Bewertung durchgeführt (C10).				

4.24 Reaktivierungsstrecke C02: Haltingen – Kandern

Reaktivierungsstrecke C02: Haltingen – Kandern (Kandertalbahn)



Streckenlänge in km	12,9
Streckenategorie	Stichstrecke
Infrastrukturstatus	in Betrieb
Derzeitige Nutzung der Strecke	Museumsbahn
Raumkategorie	Verdichtungsraum Lörrach/Weil (/Basel) und Ländlicher Raum
Neu angebundene zentrale Orte	-
Regiobuslinien auf Reaktivierungsachse	ja

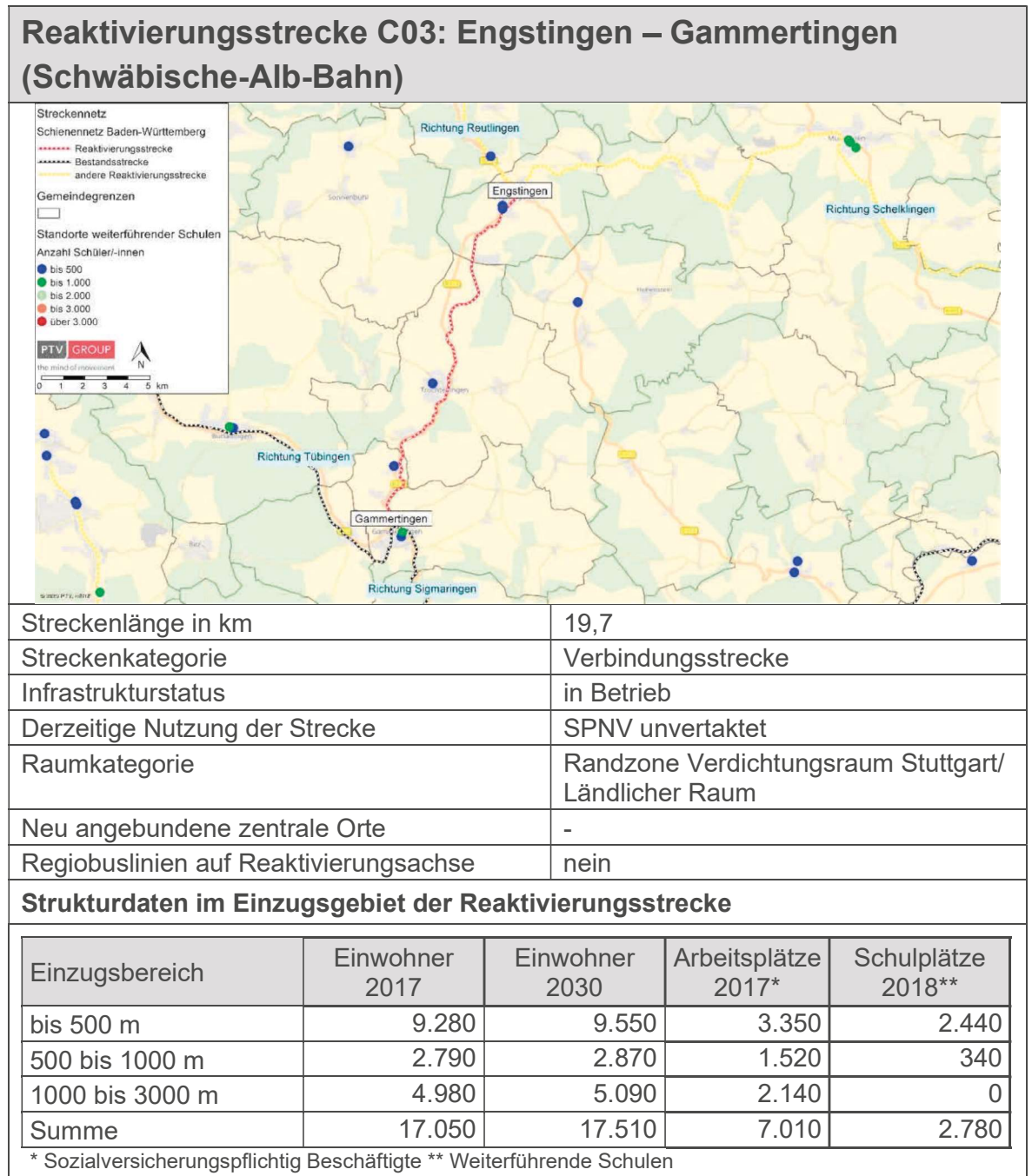
Strukturdaten im Einzugsgebiet der Reaktivierungsstrecke

Einzugsbereich	Einwohner 2017	Einwohner 2030	Arbeitsplätze 2017*	Schulplätze 2018**
bis 500 m	12.910	13.320	4.980	300
500 bis 1000 m	6.960	7.180	2.570	10
1000 bis 3000 m	24.250	25.000	12.040	2.740
Summe	44.120	45.500	19.590	3.050

* Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte ** Weiterführende Schulen

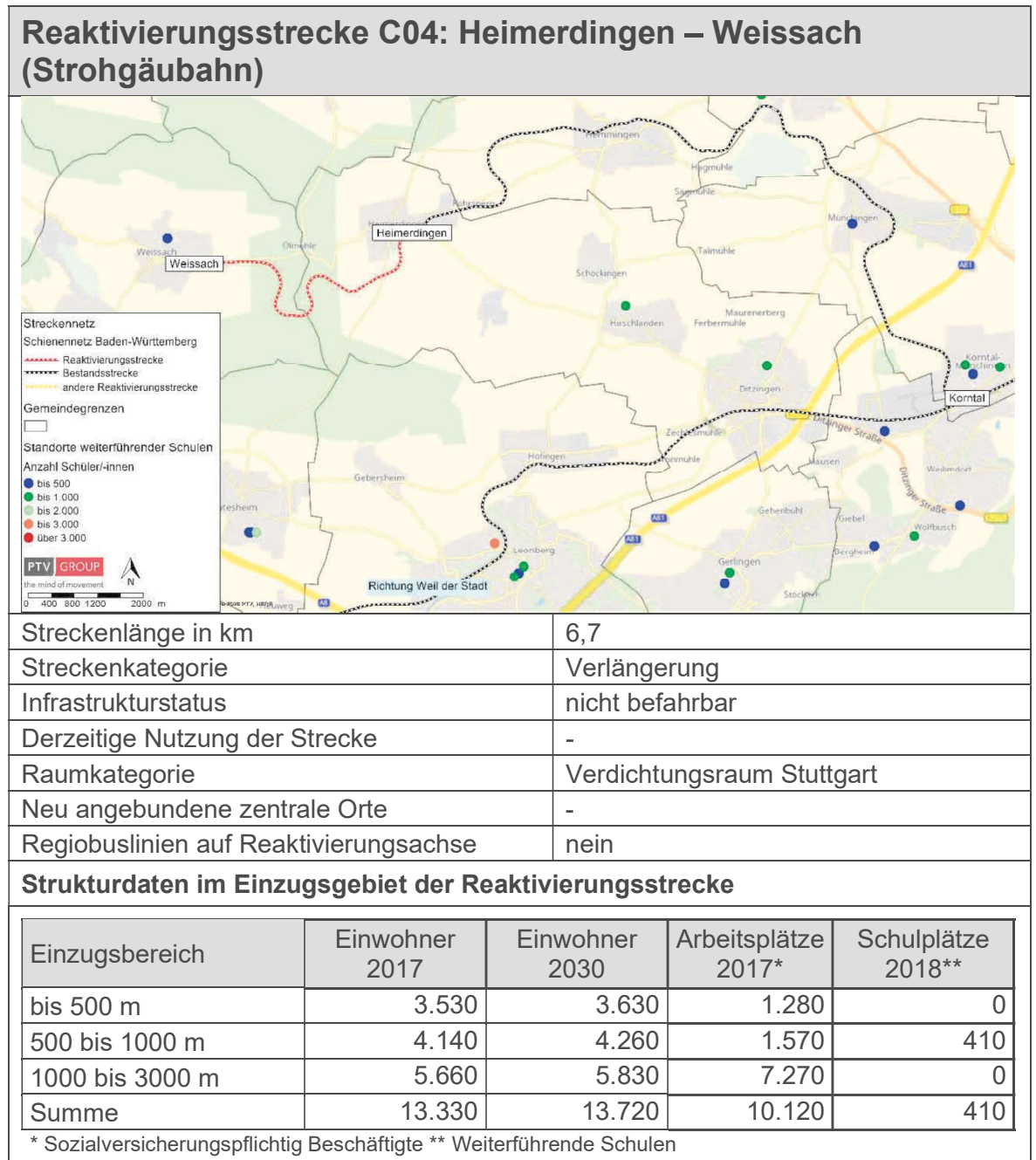
Ansatz zum Verkehrsangebot auf der Strecke	
Linienweg	Steinen – Weil a. R. – Haltingen – Kandern
Takt	60-min-Takt
Fahrgastaufkommen auf der Reaktivierungsstrecke (Mo-Fr an Schultagen) *	
*Das Fahrgastaufkommen großer Schulzentren ist in Angaben unterrepräsentiert.	
Streckenkatgorie	<p>A: sehr hohes Nachfragepotenzial</p> <p>B: hohes Nachfragepotenzial</p> <p>C: mittleres Nachfragepotenzial (Potenzial vertieft zu betrachten)</p> <p>D: Gelegenheitsverkehr und touristischer Verkehr prüfen</p>
Durchschnittliche Personenkilometer je Streckenkilometer [Pers./d]	680
Einsteigerzahl [Pers./d]	1.220
Max. Querschnittsaufkommen [Pers./d]	1.220
Personenkilometer [Pers.-km/d]	9.500
Betriebsleistungen und Emissionen	
Betriebsleistung im Reaktivierungsabschnitt [Zug-km/Jahr]	179.000
vermiedene CO ₂ -Emissionen im Reaktivierungsabschnitt aus Verlagerung vom Pkw-Verkehr [t/Jahr]	70
Zusätzliche Wertungskriterien	
Schulplätze im Einzugsbereich bis 1 km	0
Netz Wirkung	0
Infrastrukturstatus	++
Besonderheit: Die grenzüberschreitenden Nachfrageströme sind in den vorliegenden Modellgrundlagen voraussichtlich unterschätzt.	

4.25 Reaktivierungsstrecke C03: Engstingen – Gammertingen



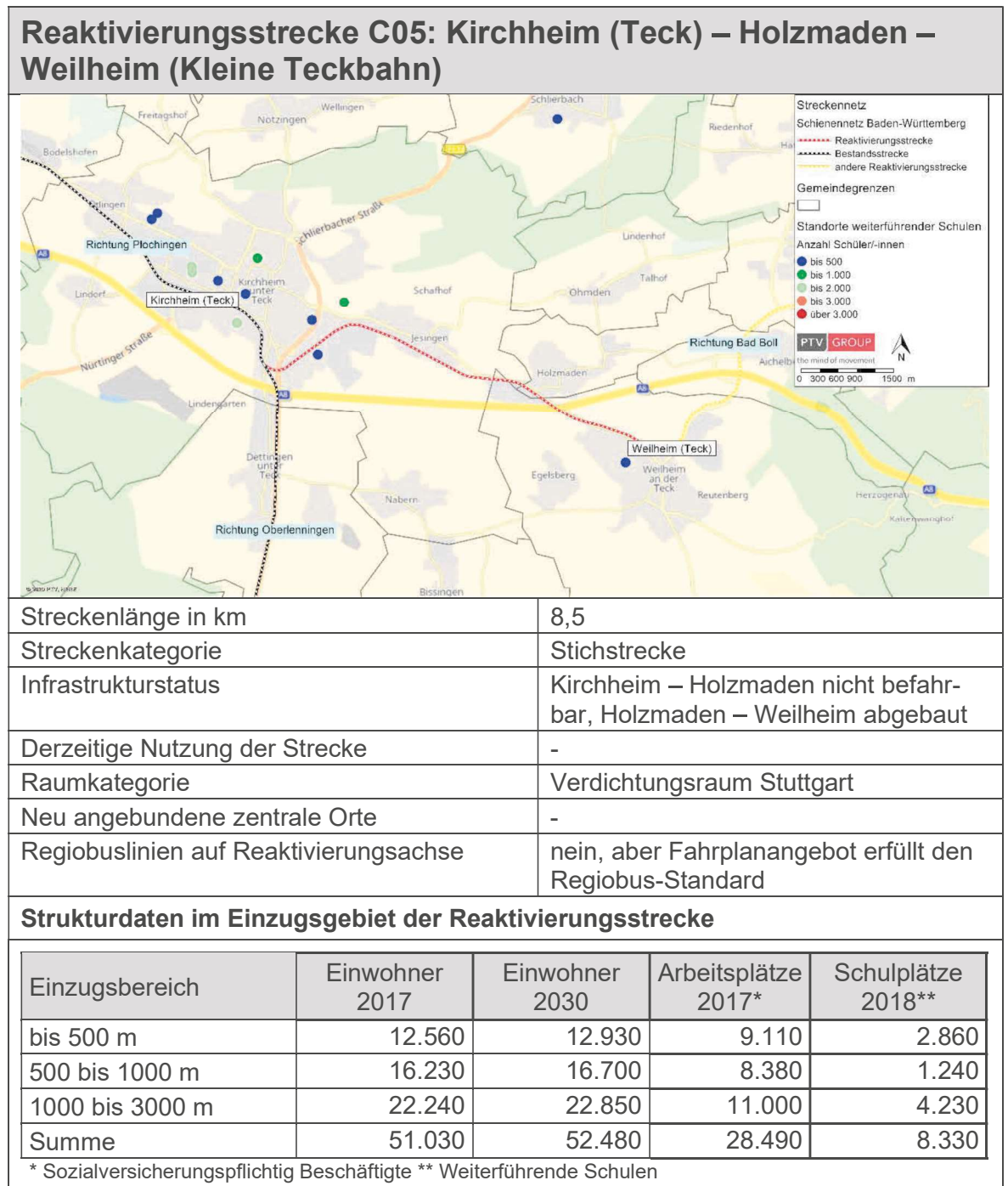
Ansatz zum Verkehrsangebot auf der Strecke	
Linienweg	Engstingen – Gammertingen – Sigmaringen
Takt	60-min-Takt
Fahrgastaufkommen auf der Reaktivierungsstrecke (Mo-Fr an Schultagen) *	
*Das Fahrgastaufkommen großer Schulzentren ist in Angaben unterrepräsentiert.	
Streckenkategorie	<p>A: sehr hohes Nachfragepotenzial</p> <p>B: hohes Nachfragepotenzial</p> <p>C: mittleres Nachfragepotenzial (Potenzial vertieft zu betrachten)</p> <p>D: Gelegenheitsverkehr und touristischer Verkehr prüfen</p>
Durchschnittliche Personenkilometer je Streckenkilometer [Pers./d]	660
Einsteigerzahl [Pers./d]	1.300
Max. Querschnittsaufkommen [Pers./d]	800
Personenkilometer [Pers.-km/d]	13.700
Betriebsleistungen und Emissionen	
Betriebsleistung im Reaktivierungsabschnitt [Zug-km/Jahr]	273.000
vermiedene CO ₂ -Emissionen im Reaktivierungsabschnitt aus Verlagerung vom Pkw-Verkehr [t/Jahr]	100
Zusätzliche Wertungskriterien	
Schulplätze im Einzugsbereich bis 1 km	++
Netz Wirkung	+
Infrastrukturstatus	++
<p>Besonderheit: Die Umsetzung der Regional-Stadtbahn im Abschnitt Reutlingen – Engstingen ist unterstellt.</p> <p>Sensitivbetrachtung: bei isolierter Bedienung ohne den Anschlussverkehr (Schiene/Bus) in Engstingen: Durchschnittliche Personenkilometer je Streckenkilometer [Pers./d]: 180</p>	

4.26 Reaktivierungsstrecke C04: Heimerdingen – Weissach



Ansatz zum Verkehrsangebot auf der Strecke	
Linienweg	Korntal – Heimerdingen – Weissach
Takt	60-min-Takt
Fahrgastaufkommen auf der Reaktivierungsstrecke (Mo-Fr an Schultagen) *	
*Das Fahrgastaufkommen großer Schulzentren ist in Angaben unterrepräsentiert.	
Streckenategorie	A: sehr hohes Nachfragepotenzial B: hohes Nachfragepotenzial C: mittleres Nachfragepotenzial (Potenzial vertieft zu betrachten) D: Gelegenheitsverkehr und touristischer Verkehr prüfen
Durchschnittliche Personenkilometer je Streckenkilometer [Pers./d]	640
Einsteigerzahl [Pers./d]	640
Max. Querschnittsaufkommen [Pers./d]	640
Personenkilometer [Pers.-km/d]	3.700
Betriebsleistungen und Emissionen	
Betriebsleistung im Reaktivierungsabschnitt [Zug-km/Jahr]	93.000
vermiedene CO ₂ -Emissionen im Reaktivierungsabschnitt aus Verlagerung vom Pkw-Verkehr [t/Jahr]	27
Zusätzliche Wertungskriterien	
Schulplätze im Einzugsbereich bis 1 km	0
Netzwerkung	0
Infrastrukturstatus	+

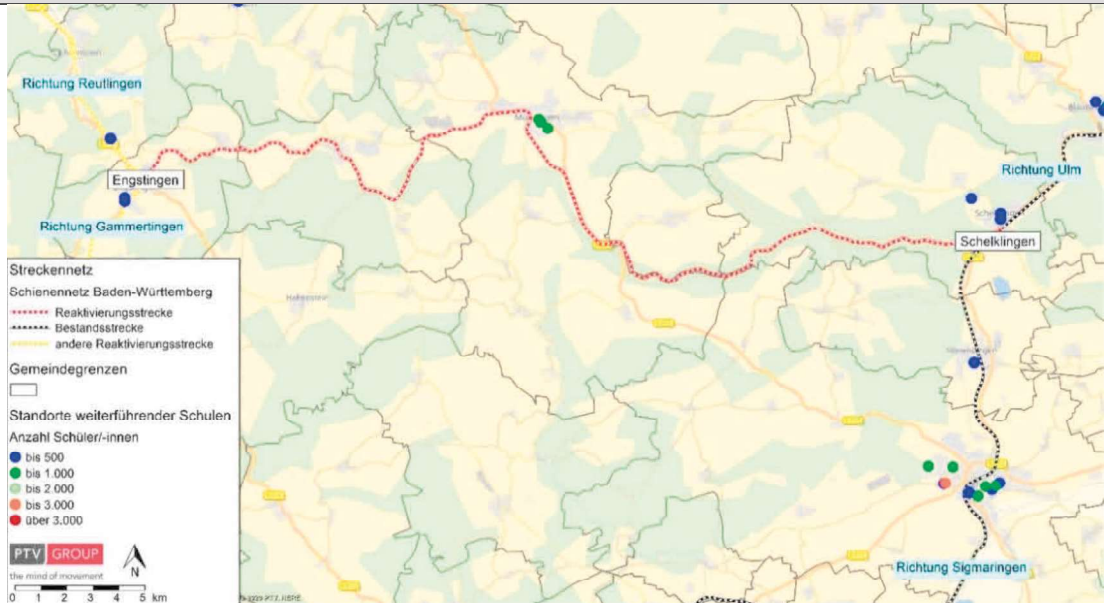
4.27 Reaktivierungsstrecke C05: Kirchheim (Teck) – Holzmaden – Weilheim (Teck)



Ansatz zum Verkehrsangebot auf der Strecke				
Linienweg	Kirchheim (Teck) – Holzmaden – Weilheim (Teck)			
Takt	60-min-Takt			
Fahrgastaufkommen auf der Reaktivierungsstrecke (Mo-Fr an Schultagen) *				
*Das Fahrgastaufkommen großer Schulzentren ist in Angaben unterrepräsentiert.				
Streckenkatgorie	A: sehr hohes Nachfragepotenzial	B: hohes Nachfragepotenzial	C: mittleres Nachfragepotenzial (Potenzial vertieft zu betrachten)	D: Gelegenheitsverkehr und touristischer Verkehr prüfen
Durchschnittliche Personenkilometer je Streckenkilometer [Pers./d]				640
Einsteigerzahl [Pers./d]				1.080
Max. Querschnittsaufkommen [Pers./d]				1.020
Personenkilometer [Pers.-km/d]				4.900
Betriebsleistungen und Emissionen				
Betriebsleistung im Reaktivierungsabschnitt [Zug-km/Jahr]				118.000
vermiedene CO ₂ -Emissionen im Reaktivierungsabschnitt aus Verlagerung vom Pkw-Verkehr [t/Jahr]				36
Zusätzliche Wertungskriterien				
Schulplätze im Einzugsbereich bis 1 km				++
Netzwerkung				0
Infrastrukturstatus				+ / 0
Besonderheit: Hier ist die Streckenbewertung für den Abschnitt Kirchheim – Weilheim dargestellt. Der kombinierte Streckenverlauf Göppingen – Kirchheim (A11) und der Abschnitt Göppingen – Bad Boll (A10) werden zusätzlich bewertet.				

4.28 Reaktivierungsstrecke C06: Engstingen – Münsingen – Schelklingen

Reaktivierungsstrecke C06: Engstingen – Münsingen – Schelklingen (Schwäbische-Alb-Bahn)



Streckenlänge in km	41,0
Streckenategorie	Verbindungsstrecke
Infrastrukturstatus	in Betrieb
Derzeitige Nutzung der Strecke	SPNV unvertaktet
Raumkategorie	Randzone Verdichtungsraum Stuttgart/ Ländlicher Raum
Neu angebundene zentrale Orte	Mittelzentrum Münsingen
Regiobuslinien auf Reaktivierungsachse	nein

Strukturdaten im Einzugsgebiet der Reaktivierungsstrecke

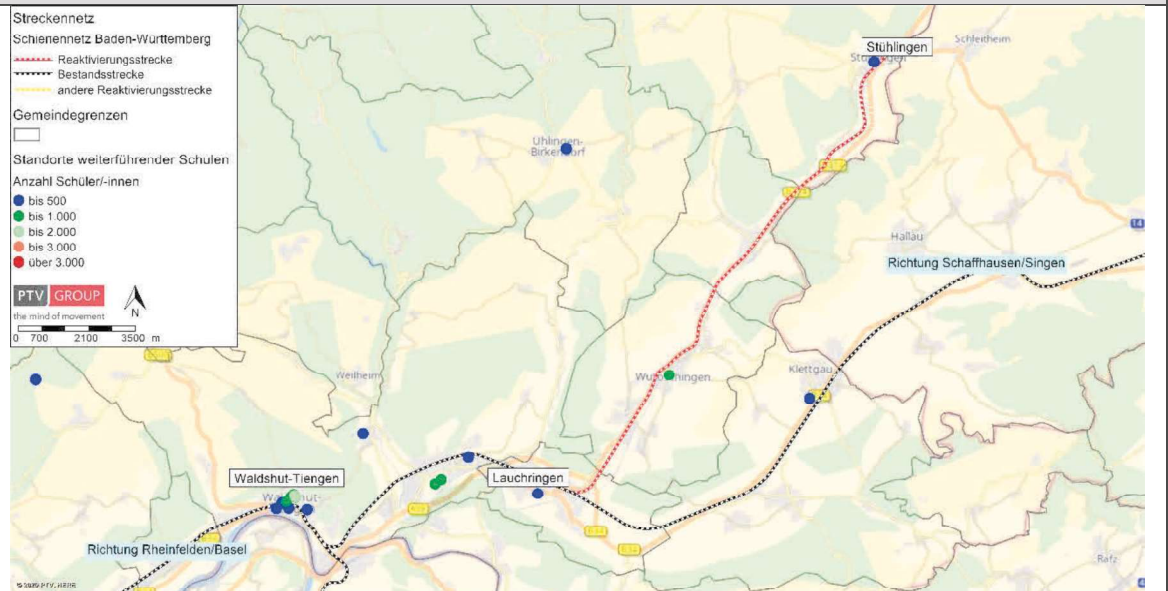
Einzugsbereich	Einwohner 2017	Einwohner 2030	Arbeitsplätze 2017*	Schulplätze 2018**
bis 500 m	11.380	11.690	4.430	2.170
500 bis 1000 m	7.080	7.310	1.880	720
1000 bis 3000 m	11.290	11.640	3.480	210
Summe	29.750	30.640	9.790	3.100

* Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte ** Weiterführende Schulen

Ansatz zum Verkehrsangebot auf der Strecke				
Linienweg	Engstingen – Münsingen – Schelklingen			
Takt	60-min-Takt			
Fahrgastaufkommen auf der Reaktivierungsstrecke (Mo-Fr an Schultagen) *				
*Das Fahrgastaufkommen großer Schulzentren ist in Angaben unterrepräsentiert.				
Streckenategorie	A: sehr hohes Nachfragepotenzial	B: hohes Nachfragepotenzial	C: mittleres Nachfragepotenzial (Potenzial vertieft zu betrachten)	D: Gelegenheitsverkehr und touristischer Verkehr prüfen
Durchschnittliche Personenkilometer je Streckenkilometer [Pers./d]				600
Einsteigerzahl [Pers./d]				1.300
Max. Querschnittsaufkommen [Pers./d]				780
Personenkilometer [Pers.-km/d]				25.400
Betriebsleistungen und Emissionen				
Betriebsleistung im Reaktivierungsabschnitt [Zug-km/Jahr]				569.000
vermiedene CO ₂ -Emissionen im Reaktivierungsabschnitt aus Verlagerung vom Pkw-Verkehr [t/Jahr]				186
Zusätzliche Wertungskriterien				
Schulplätze im Einzugsbereich bis 1 km				++
Netz Wirkung				+
Infrastrukturstatus				++
Besonderheit: Die Umsetzung der Regional-Stadtbahn im Abschnitt Reutlingen – Engstingen ist unterstellt.				
Sensitivbetrachtung: bei isolierter Bedienung ohne den Anschlussverkehr (Schiene/Bus) in Engstingen: Durchschnittliche Personenkilometer je Streckenkilometer [Pers./d]: 260				

4.29 Reaktivierungsstrecke C07: Lauchringen – Stühlingen

Reaktivierungsstrecke C07: Lauchringen – Stühlingen (Wutachtalbahn)

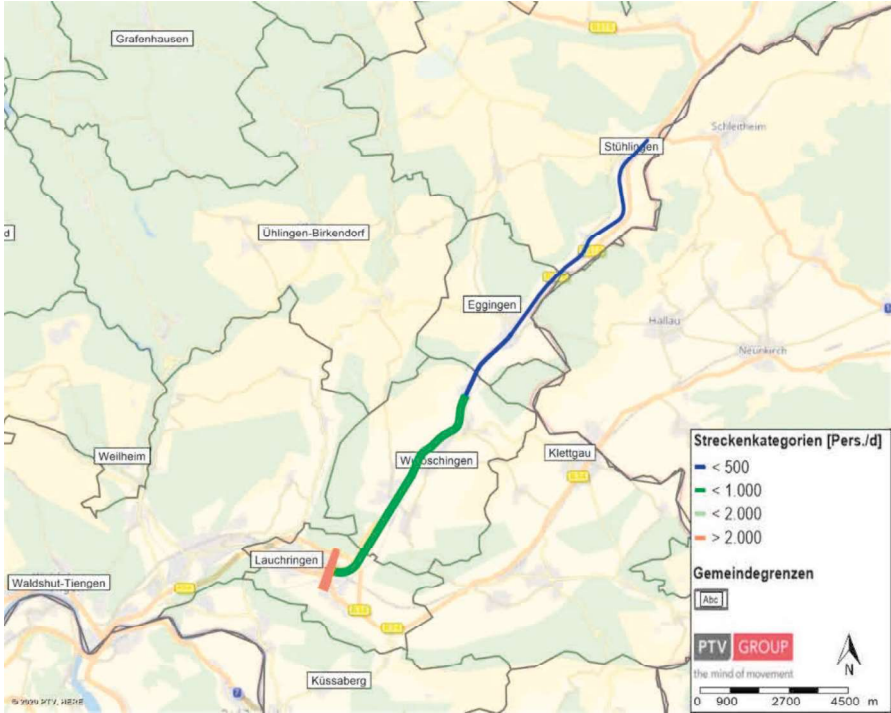


Streckenlänge in km	17,4
Streckenategorie	Stichstrecke
Infrastrukturstatus	in Betrieb
Derzeitige Nutzung der Strecke	Schülerverkehr, Freizeitverkehr
Raumkategorie	Ländlicher Raum
Neu angebundene zentrale Orte	-
Regiobuslinien auf Reaktivierungsachse	nein, aber Fahrplanangebot erfüllt den Regiobus-Standard

Strukturdaten im Einzugsgebiet der Reaktivierungsstrecke

Einzugsbereich	Einwohner 2017	Einwohner 2030	Arbeitsplätze 2017*	Schulplätze 2018**
bis 500 m	9.040	9.350	4.770	940
500 bis 1000 m	5.160	5.320	1.690	240
1000 bis 3000 m	9.780	10.000	2.130	260
Summe	23.980	24.670	8.590	1.440

* Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte ** Weiterführende Schulen

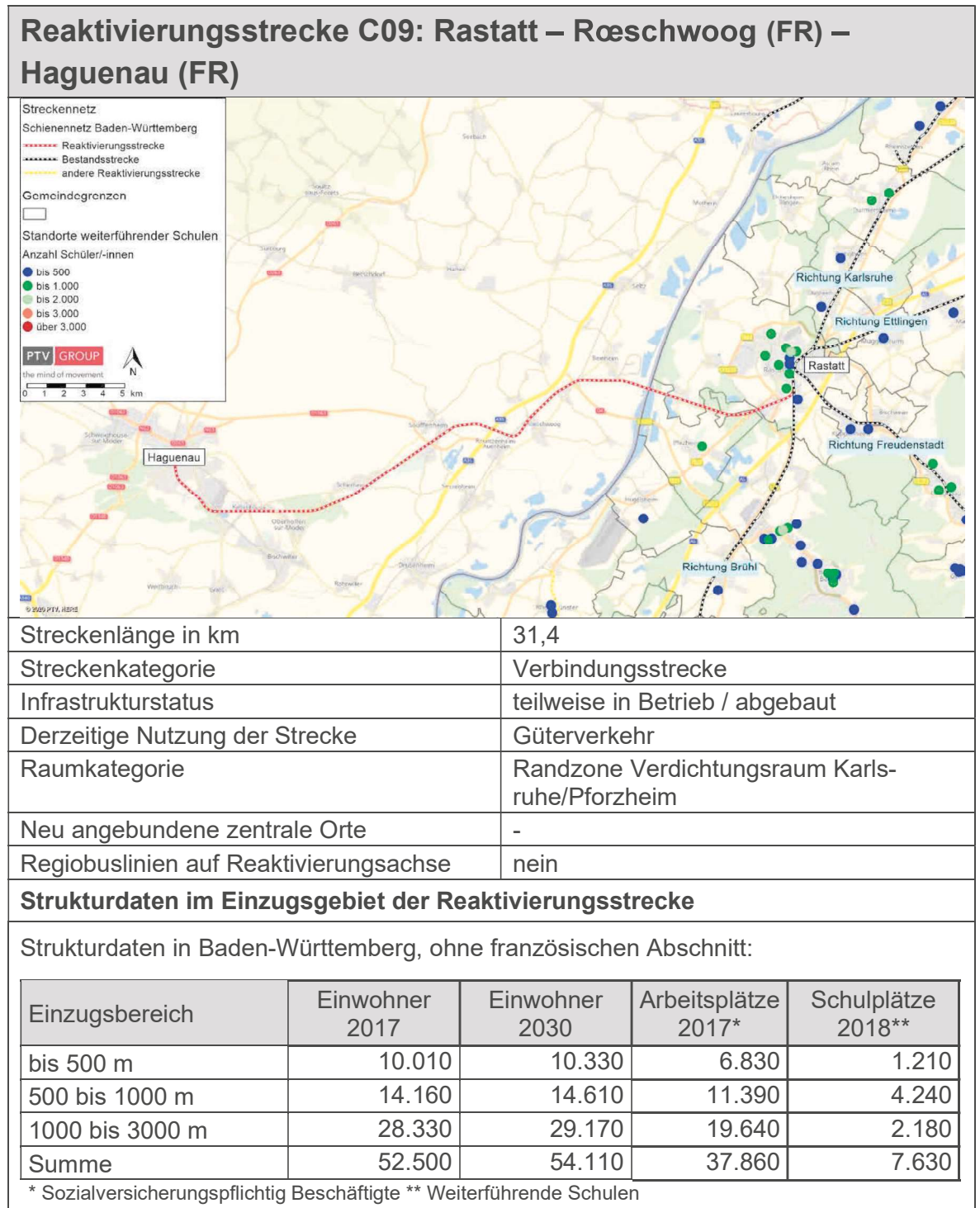
Ansatz zum Verkehrsangebot auf der Strecke				
Linienweg	Waldshut – Lauchringen – Stühlingen			
Takt	60-min-Takt			
Fahrgastaufkommen auf der Reaktivierungsstrecke (Mo-Fr an Schultagen) *				
				
*Das Fahrgastaufkommen großer Schulzentren ist in Angaben unterrepräsentiert.				
Streckenkategorie	A: sehr hohes Nachfragepotenzial	B: hohes Nachfragepotenzial	C: mittleres Nachfragepotenzial (Potenzial vertieft zu betrachten)	D: Gelegenheitsverkehr und touristischer Verkehr prüfen
Durchschnittliche Personenkilometer je Streckenkilometer [Pers./d]				580
Einsteigerzahl [Pers./d]				960
Max. Querschnittsaufkommen [Pers./d]				860
Personenkilometer [Pers.-km/d]				10.100
Betriebsleistungen und Emissionen				
Betriebsleistung im Reaktivierungsabschnitt [Zug-km/Jahr]				241.000
vermiedene CO ₂ -Emissionen im Reaktivierungsabschnitt aus Verlagerung vom Pkw-Verkehr [t/Jahr]				74
Zusätzliche Wertungskriterien				
Schulplätze im Einzugsbereich bis 1 km				+
Netzwerkung				0
Infrastrukturstatus				++

4.30 Reaktivierungsstrecke C08: Eyach – Haigerloch – Hechingen



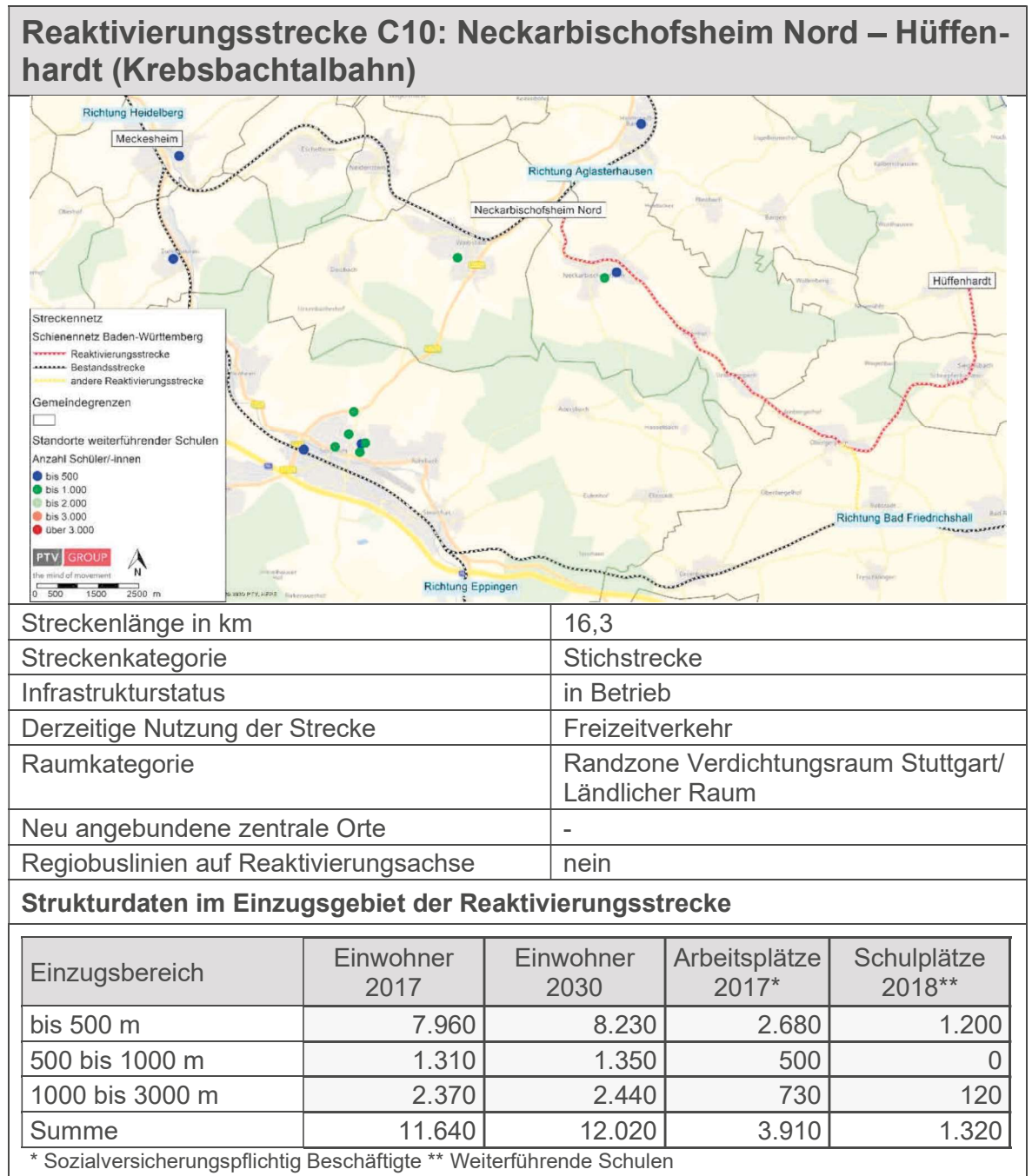
Ansatz zum Verkehrsangebot auf der Strecke				
Linienweg	Eyach – Haigerloch – Hechingen			
Takt	60-min-Takt			
Fahrgastaufkommen auf der Reaktivierungsstrecke (Mo-Fr an Schultagen) *				
<p>The map shows the route from Eyach to Hechingen. The route is color-coded according to passenger volume categories: blue for < 500 Pers./d, green for < 1,000 Pers./d, and orange for > 2,000 Pers./d. The route starts in Eyach (blue), goes to Haigerloch (green), then to Hechingen (green), and ends in Hechingen (orange). The legend indicates: < 500 (blue), < 1,000 (green), < 2,000 (light green), > 2,000 (orange). The map also shows municipal boundaries (Gemeindegrenzen) and the PTV GROUP logo with the slogan 'the mind of movement.' A scale bar shows 0, 600, 1800, and 3000 meters.</p>				
*Das Fahrgastaufkommen großer Schulzentren ist in Angaben unterrepräsentiert.				
Streckenategorie	A: sehr hohes Nachfragepotenzial	B: hohes Nachfragepotenzial	C: mittleres Nachfragepotenzial (Potenzial vertieft zu betrachten)	D: Gelegenheitsverkehr und touristischer Verkehr prüfen
Durchschnittliche Personenkilometer je Streckenkilometer [Pers./d]				560
Einsteigerzahl [Pers./d]				1.520
Max. Querschnittsaufkommen [Pers./d]				990
Personenkilometer [Pers.-km/d]				15.100
Betriebsleistungen und Emissionen				
Betriebsleistung im Reaktivierungsabschnitt [Zug-km/Jahr]				387.000
vermiedene CO ₂ -Emissionen im Reaktivierungsabschnitt aus Verlagerung vom Pkw-Verkehr [t/Jahr]				111
Zusätzliche Wertungskriterien				
Schulplätze im Einzugsbereich bis 1 km				++
Netzwerkung				+
Infrastrukturstatus				++

4.31 Reaktivierungsstrecke C09: Rastatt – Roeschwoog (FR) – Haguenau (FR)



Ansatz zum Verkehrsangebot auf der Strecke				
Linienweg	Rastatt – Roeschwoog (FR) – Haguenau (FR)			
Takt	60-min-Takt			
Fahrgastaufkommen auf der Reaktivierungsstrecke (Mo-Fr an Schultagen) *				
*Das Fahrgastaufkommen großer Schulzentren ist in Angaben unterrepräsentiert.				
Streckenategorie	A: sehr hohes Nachfragepotenzial	B: hohes Nachfragepotenzial	C: mittleres Nachfragepotenzial (Potenzial vertieft zu betrachten)	D: Gelegenheitsverkehr und touristischer Verkehr prüfen
Durchschnittliche Personenkilometer je Streckenkilometer [Pers./d]				540
Einsteigerzahl [Pers./d]				2.390
Max. Querschnittsaufkommen [Pers./d]				2.330
Personenkilometer [Pers.-km/d]				20.700
Betriebsleistungen und Emissionen				
Betriebsleistung im Reaktivierungsabschnitt [Zug-km/Jahr]				436.000
vermiedene CO ₂ -Emissionen im Reaktivierungsabschnitt aus Verlagerung vom Pkw-Verkehr [t/Jahr]				152
Zusätzliche Wertungskriterien				
Schulplätze im Einzugsbereich bis 1 km				+++
Netzwerkung				+
Infrastrukturstatus				++ / 0

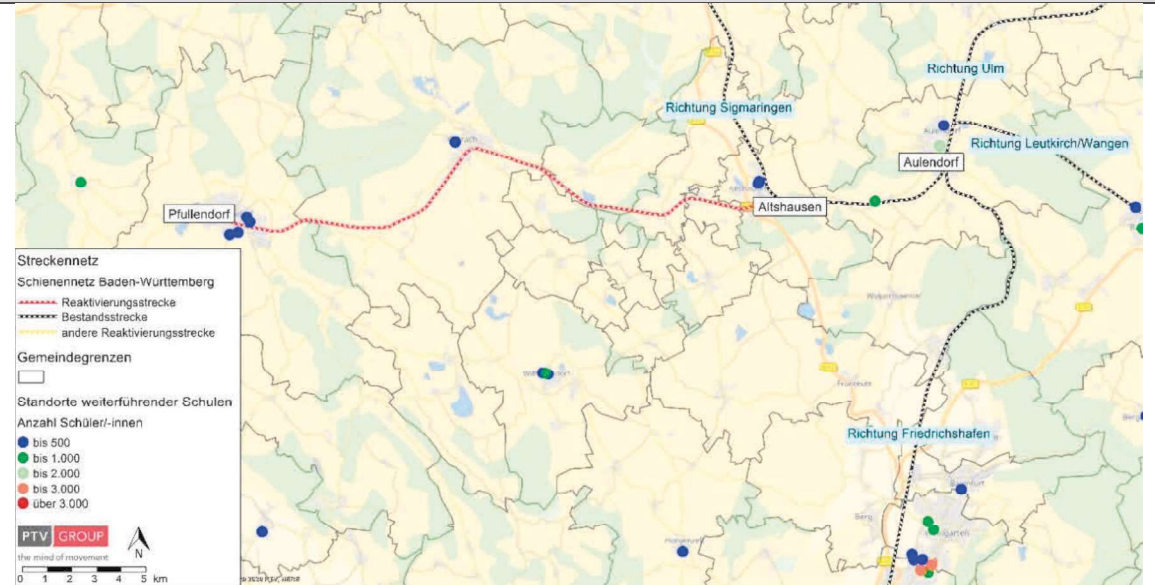
4.32 Reaktivierungsstrecke C10: Neckarbischofsheim Nord – Hüffenhardt



Ansatz zum Verkehrsangebot auf der Strecke	
Linienweg	Meckesheim – Neckarbischofsheim Nord – Hüffenhardt
Takt	60-min-Takt
Fahrgastaufkommen auf der Reaktivierungsstrecke (Mo-Fr an Schultagen) *	
*Das Fahrgastaufkommen großer Schulzentren ist in Angaben unterrepräsentiert.	
Streckenategorie	A: sehr hohes Nachfragepotenzial B: hohes Nachfragepotenzial C: mittleres Nachfragepotenzial (Potenzial vertieft zu betrachten) D: Gelegenheitsverkehr und touristischer Verkehr prüfen
Durchschnittliche Personenkilometer je Streckenkilometer [Pers./d]	500
Einsteigerzahl [Pers./d]	840
Max. Querschnittsaufkommen [Pers./d]	790
Personenkilometer [Pers.-km/d]	8.500
Betriebsleistungen und Emissionen	
Betriebsleistung im Reaktivierungsabschnitt [Zug-km/Jahr]	226.000
vermiedene CO ₂ -Emissionen im Reaktivierungsabschnitt aus Verlagerung vom Pkw-Verkehr [t/Jahr]	62
Zusätzliche Wertungskriterien	
Schulplätze im Einzugsbereich bis 1 km	+
Netzwerkung	0
Infrastrukturstatus	++
Besonderheit: Hier sind die Ergebnisse für die Strecke Neckarbischofsheim Nord – Hüffenhardt dargestellt. Eine Kombination dieser Strecke mit dem Lückenschluss Obergimpern – Babstadt wurde in C01 bewertet.	

4.33 Reaktivierungsstrecke D01: Altshausen – Pfullendorf

Reaktivierungsstrecke D01: Altshausen – Pfullendorf (Räuberbahn)



Streckenlänge in km	16,4
Streckenategorie	Stichstrecke
Infrastrukturstatus	in Betrieb
Derzeitige Nutzung der Strecke	Freizeitverkehr, Güterverkehr
Raumkategorie	Ländlicher Raum
Neu angebundene zentrale Orte	Mittelzentrum Pfullendorf
Regiobuslinien auf Reaktivierungsachse	nein

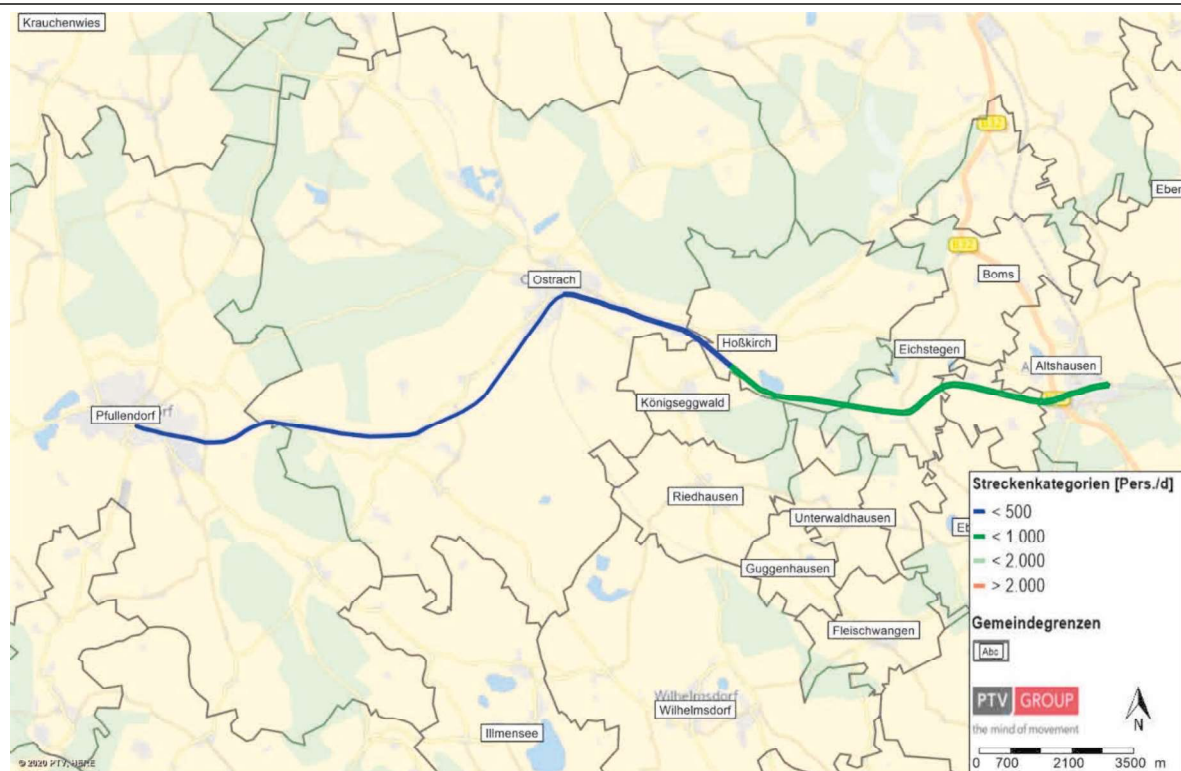
Strukturdaten im Einzugsgebiet der Reaktivierungsstrecke

Einzugsbereich	Einwohner 2017	Einwohner 2030	Arbeitsplätze 2017*	Schulplätze 2018**
bis 500 m	9.620	9.970	5.010	1.150
500 bis 1000 m	10.700	11.060	3.510	1.280
1000 bis 3000 m	4.690	4.860	5.330	0
Summe	25.010	25.890	13.850	2.430

* Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte ** Weiterführende Schulen

Ansatz zum Verkehrsangebot auf der Strecke	
Linienweg	Aulendorf – Altshausen – Pfullendorf
Takt	60-min-Takt

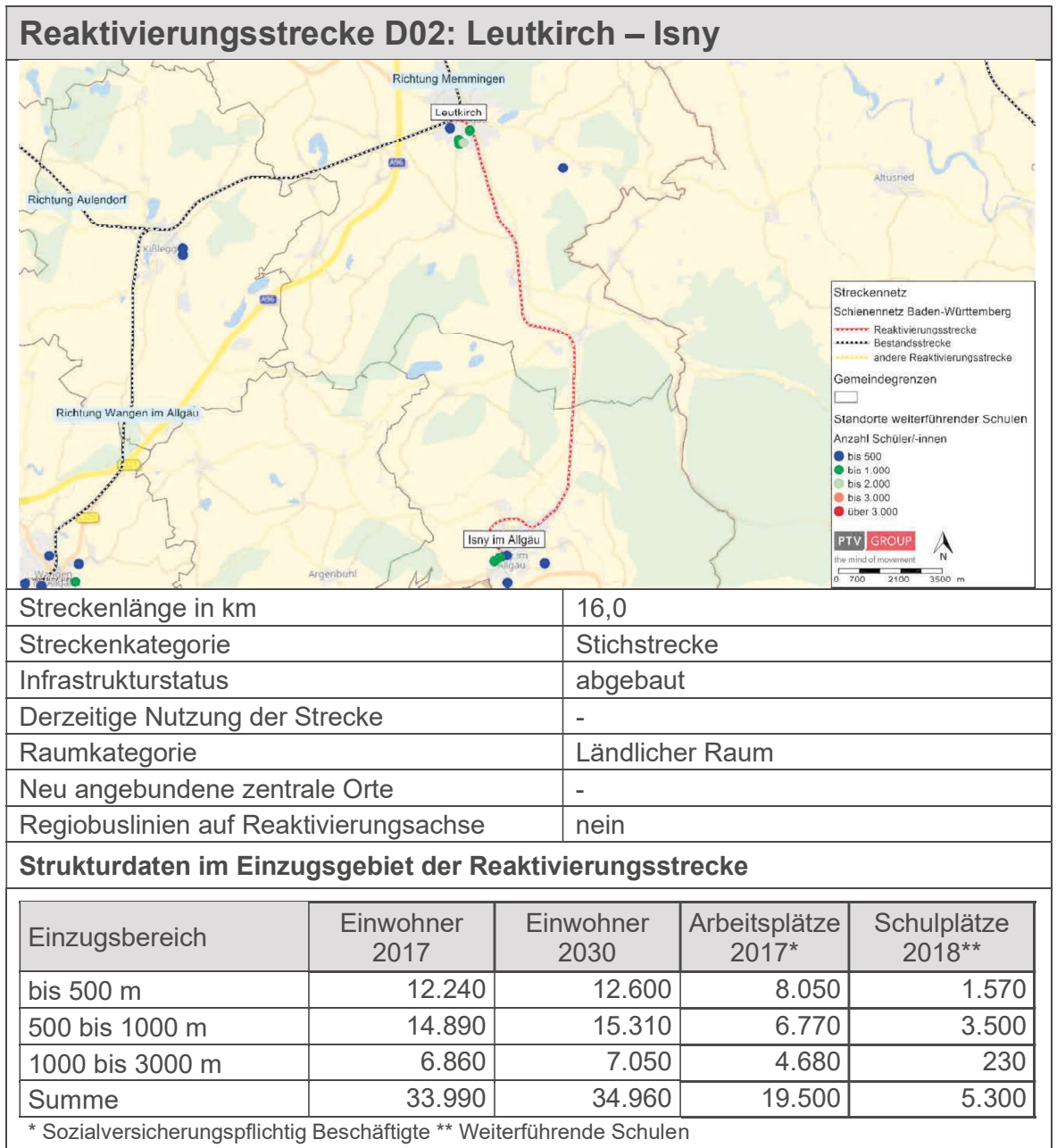
Fahrgastaufkommen auf der Reaktivierungsstrecke (Mo-Fr an Schultagen) *



*Das Fahrgastaufkommen großer Schulzentren ist in Angaben unterrepräsentiert.

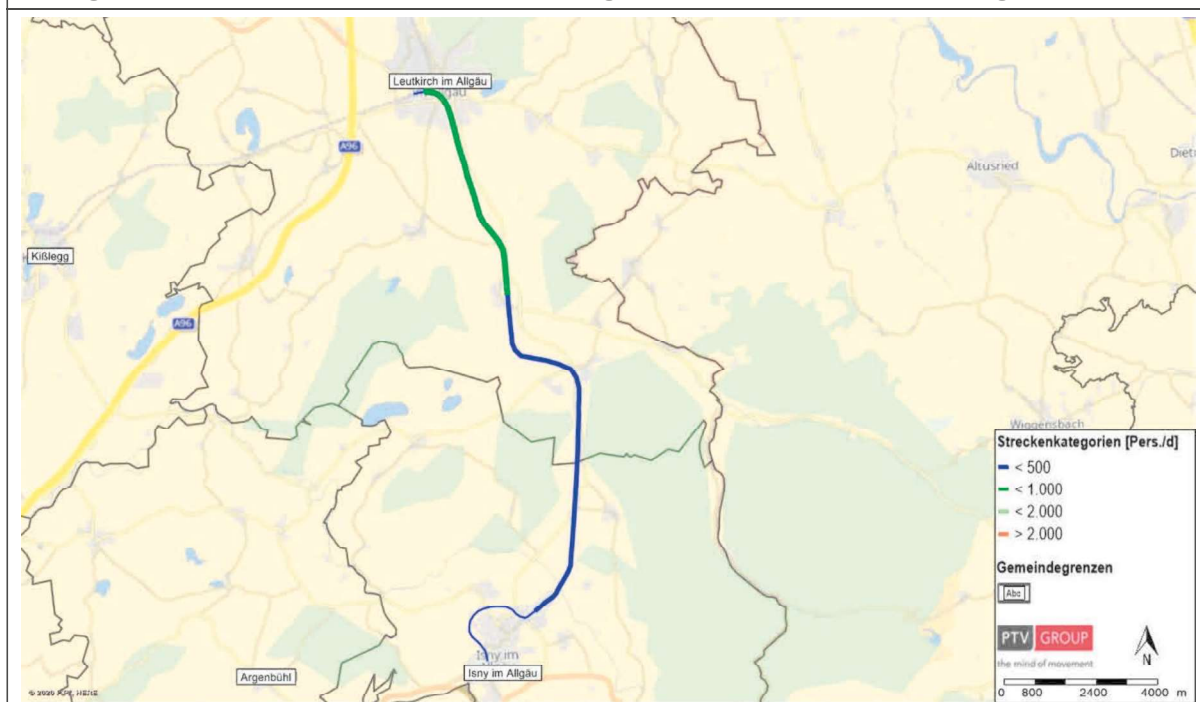
Streckenategorie	A: sehr hohes Nachfragepotenzial	B: hohes Nachfragepotenzial	C: mittleres Nachfragepotenzial (Potenzial vertieft zu betrachten)	D: Gelegenheitsverkehr und touristischer Verkehr prüfen
Durchschnittliche Personenkilometer je Streckenkilometer [Pers./d]				470
Einsteigerzahl [Pers./d]				780
Max. Querschnittsaufkommen [Pers./d]				670
Personenkilometer [Pers.-km/d]				11.500
Betriebsleistungen und Emissionen				
Betriebsleistung im Reaktivierungsabschnitt [Zug-km/Jahr]				227.000
vermiedene CO ₂ -Emissionen im Reaktivierungsabschnitt aus Verlagerung vom Pkw-Verkehr [t/Jahr]				84
Zusätzliche Wertungskriterien				
Schulplätze im Einzugsbereich bis 1 km				++
Netzwerkung				0
Infrastrukturstatus				++

4.34 Reaktivierungsstrecke D02: Leutkirch – Isny



Ansatz zum Verkehrsangebot auf der Strecke	
Linienweg	Leutkirch – Isny
Takt	40-min-Takt (weicht wegen Anschlüssen in Leutkirch vom 60-min-Takt ab)

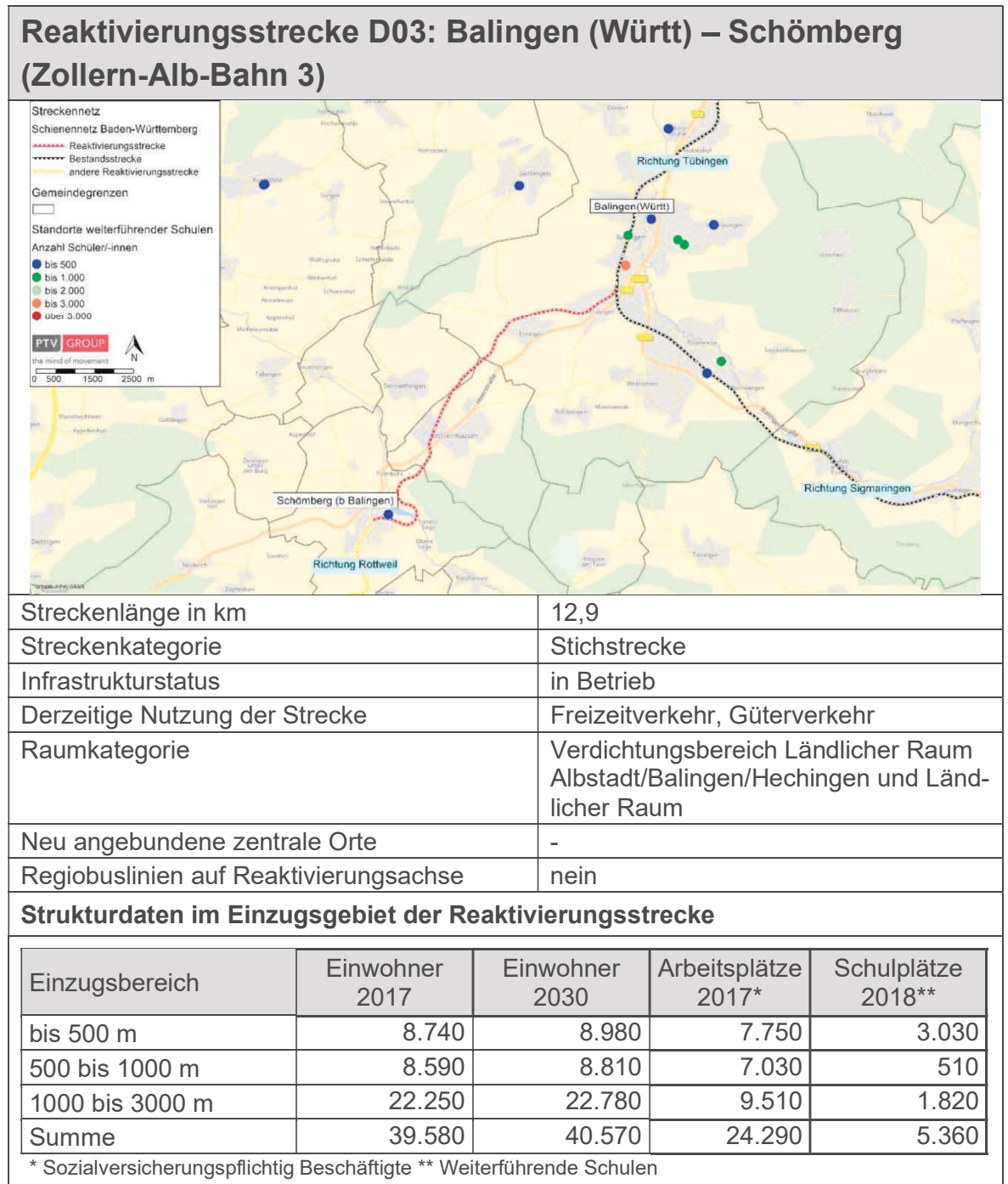
Fahrgastaufkommen auf der Reaktivierungsstrecke (Mo-Fr an Schultagen) *



*Das Fahrgastaufkommen großer Schulzentren ist in Angaben unterrepräsentiert.

Streckenategorie	A: sehr hohes Nachfragepotenzial	B: hohes Nachfragepotenzial	C: mittleres Nachfragepotenzial (Potenzial vertieft zu betrachten)	D: Gelegenheitsverkehr und touristischer Verkehr prüfen
Durchschnittliche Personenkilometer je Streckenkilometer [Pers./d]				470
Einsteigerzahl [Pers./d]				830
Max. Querschnittsaufkommen [Pers./d]				650
Personenkilometer [Pers.-km/d]				9.000
Betriebsleistungen und Emissionen				
Betriebsleistung im Reaktivierungsabschnitt [Zug-km/Jahr]				333.000
vermiedene CO ₂ -Emissionen im Reaktivierungsabschnitt aus Verlagerung vom Pkw-Verkehr [t/Jahr]				66
Zusätzliche Wertungskriterien				
Schulplätze im Einzugsbereich bis 1 km				+++
Netzwerkung				0
Infrastrukturstatus				0

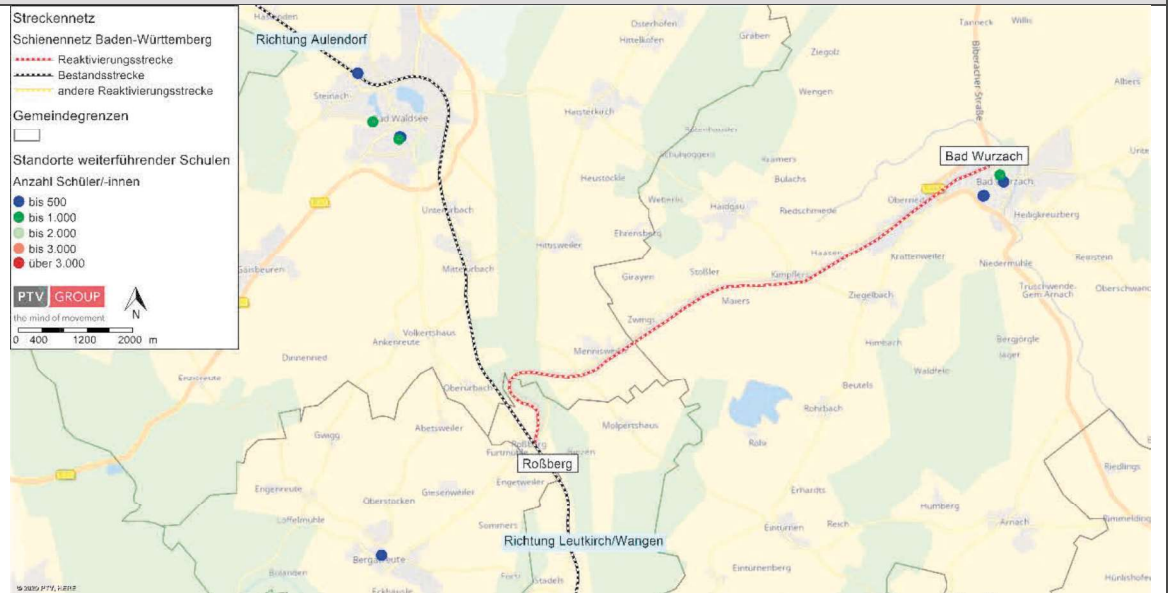
4.35 Reaktivierungsstrecke D03: Balingen (Württ) – Schömberg



Ansatz zum Verkehrsangebot auf der Strecke				
Linienweg	Balingen (Württ) – Schömburg			
Takt	60-min-Takt			
Fahrgastaufkommen auf der Reaktivierungsstrecke (Mo-Fr an Schultagen) *				
*Das Fahrgastaufkommen großer Schulzentren ist in Angaben unterrepräsentiert.				
Streckenategorie	A: sehr hohes Nachfragepotenzial	B: hohes Nachfragepotenzial	C: mittleres Nachfragepotenzial (Potenzial vertieft zu betrachten)	D: Gelegenheitsverkehr und touristischer Verkehr prüfen
Durchschnittliche Personenkilometer je Streckenkilometer [Pers./d]				430
Einsteigerzahl [Pers./d]				890
Max. Querschnittsaufkommen [Pers./d]				800
Personenkilometer [Pers.-km/d]				5.400
Betriebsleistungen und Emissionen				
Betriebsleistung im Reaktivierungsabschnitt [Zug-km/Jahr]				179.000
vermiedene CO ₂ -Emissionen im Reaktivierungsabschnitt aus Verlagerung vom Pkw-Verkehr [t/Jahr]				40
Zusätzliche Wertungskriterien				
Schulplätze im Einzugsbereich bis 1 km				++
Netzwerkung				0
Infrastrukturstatus				++
Besonderheit: Hier ist der Abschnitt Balingen – Schömburg dargestellt, der heute noch in Betrieb ist. Eine Verlängerung der Strecken von Balingen über Schömburg bis Rottweil wird separat bewertet (B01).				

4.36 Reaktivierungsstrecke D04: Roßberg – Bad Wurzach

Reaktivierungsstrecke D04: Roßberg – Bad Wurzach (Roßbergbahn)



Streckenlänge in km	11,0
Streckenategorie	Stichstrecke
Infrastrukturstatus	in Betrieb
Derzeitige Nutzung der Strecke	Freizeitverkehr
Raumkategorie	Ländlicher Raum
Neu angebundene zentrale Orte	-
Regiobuslinien auf Reaktivierungsachse	nein

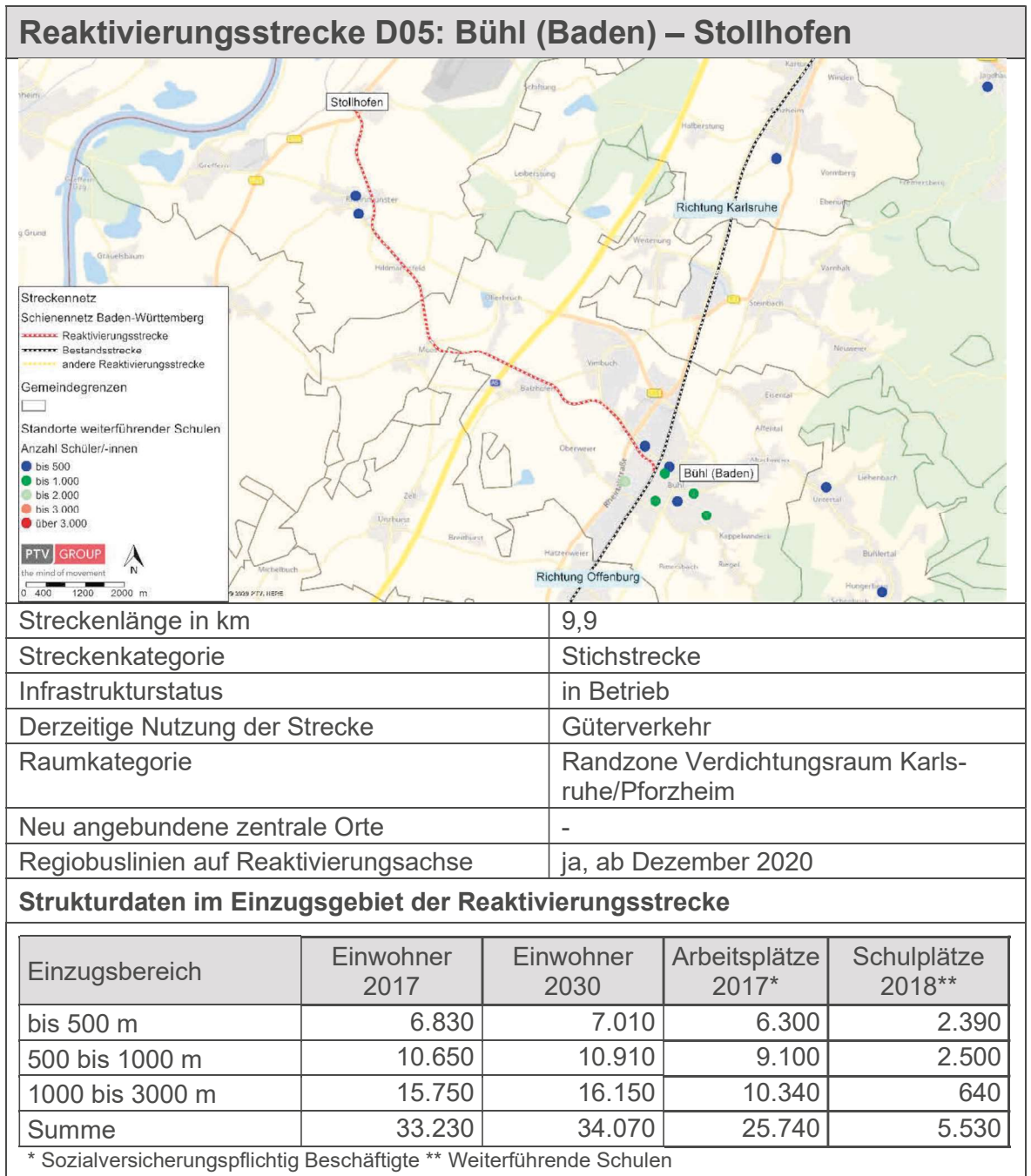
Strukturdaten im Einzugsgebiet der Reaktivierungsstrecke

Einzugsbereich	Einwohner 2017	Einwohner 2030	Arbeitsplätze 2017*	Schulplätze 2018**
bis 500 m	3.620	3.760	2.810	1.610
500 bis 1000 m	4.010	4.170	660	0
1000 bis 3000 m	5.630	5.850	1.710	0
Summe	13.260	13.780	5.180	1.610

* Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte ** Weiterführende Schulen

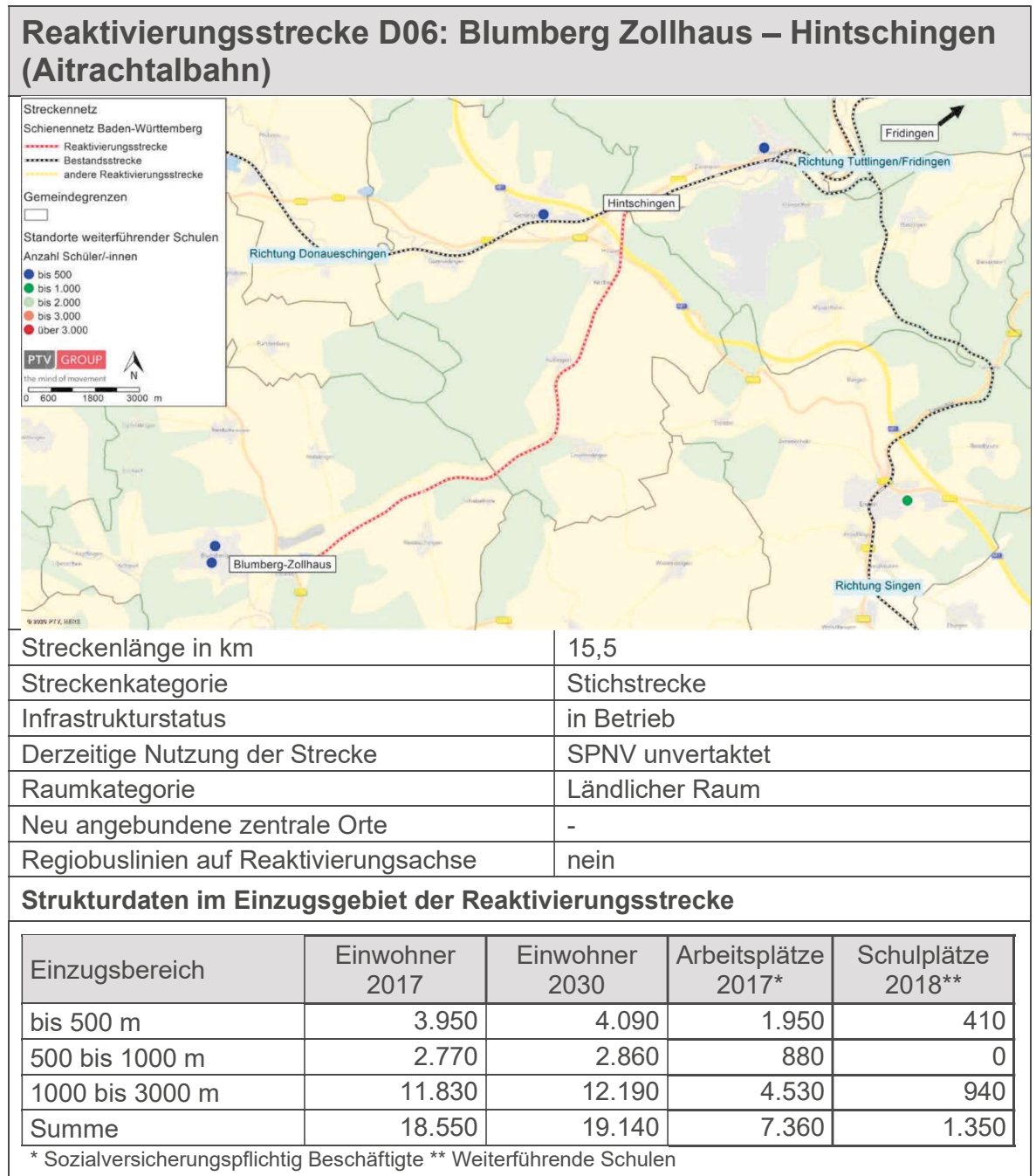
Ansatz zum Verkehrsangebot auf der Strecke				
Linienweg	Aulendorf – Roßberg – Bad Wurzach			
Takt	60-min-Takt			
Fahrgastaufkommen auf der Reaktivierungsstrecke (Mo-Fr an Schultagen) *				
*Das Fahrgastaufkommen großer Schulzentren ist in Angaben unterrepräsentiert.				
Streckenategorie	A: sehr hohes Nachfragepotenzial	B: hohes Nachfragepotenzial	C: mittleres Nachfragepotenzial (Potenzial vertieft zu betrachten)	D: Gelegenheitsverkehr und touristischer Verkehr prüfen
Durchschnittliche Personenkilometer je Streckenkilometer [Pers./d]				420
Einsteigerzahl [Pers./d]				450
Max. Querschnittsaufkommen [Pers./d]				440
Personenkilometer [Pers.-km/d]				4.700
Betriebsleistungen und Emissionen				
Betriebsleistung im Reaktivierungsabschnitt [Zug-km/Jahr]				153.000
vermiedene CO ₂ -Emissionen im Reaktivierungsabschnitt aus Verlagerung vom Pkw-Verkehr [t/Jahr]				34
Zusätzliche Wertungskriterien				
Schulplätze im Einzugsbereich bis 1 km				+
Netzwerkung				0
Infrastrukturstatus				++

4.37 Reaktivierungsstrecke D05: Bühl (Baden) – Stollhofen



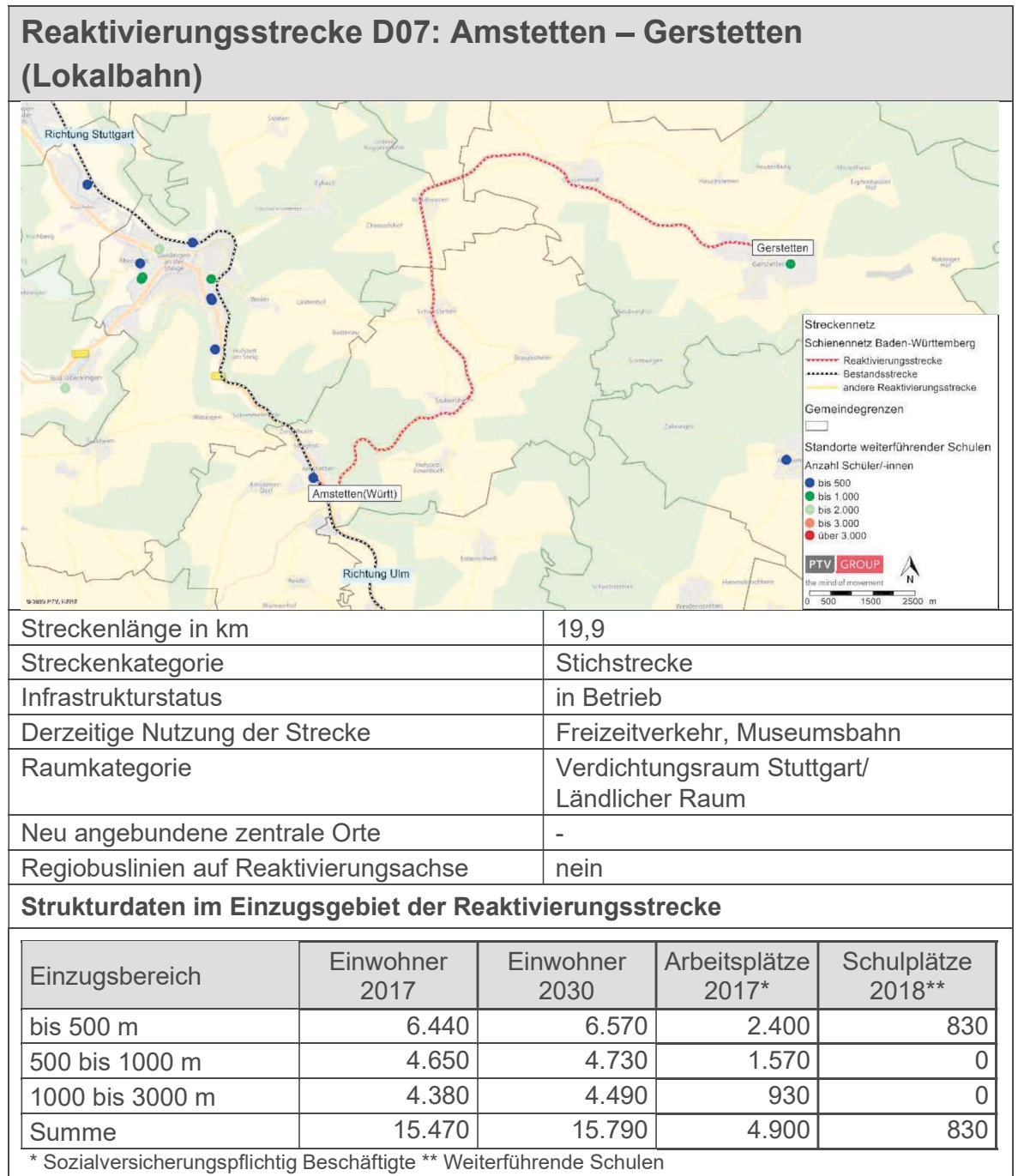
Ansatz zum Verkehrsangebot auf der Strecke				
Linienweg	Bühl (Baden) – Stollhofen			
Takt	60-min-Takt			
Fahrgastaufkommen auf der Reaktivierungsstrecke (Mo-Fr an Schultagen) *				
*Das Fahrgastaufkommen großer Schulzentren ist in Angaben unterrepräsentiert.				
Streckenategorie	A: sehr hohes Nachfragepotenzial	B: hohes Nachfragepotenzial	C: mittleres Nachfragepotenzial (Potenzial vertieft zu betrachten)	D: Gelegenheitsverkehr und touristischer Verkehr prüfen
Durchschnittliche Personenkilometer je Streckenkilometer [Pers./d]				400
Einsteigerzahl [Pers./d]				960
Max. Querschnittsaufkommen [Pers./d]				920
Personenkilometer [Pers.-km/d]				3.900
Betriebsleistungen und Emissionen				
Betriebsleistung im Reaktivierungsabschnitt [Zug-km/Jahr]				137.000
vermiedene CO ₂ -Emissionen im Reaktivierungsabschnitt aus Verlagerung vom Pkw-Verkehr [t/Jahr]				29
Zusätzliche Wertungskriterien				
Schulplätze im Einzugsbereich bis 1 km				++
Netzwerkung				0
Infrastrukturstatus				++

4.38 Reaktivierungsstrecke D06: Blumberg-Zollhaus – Hintschingen



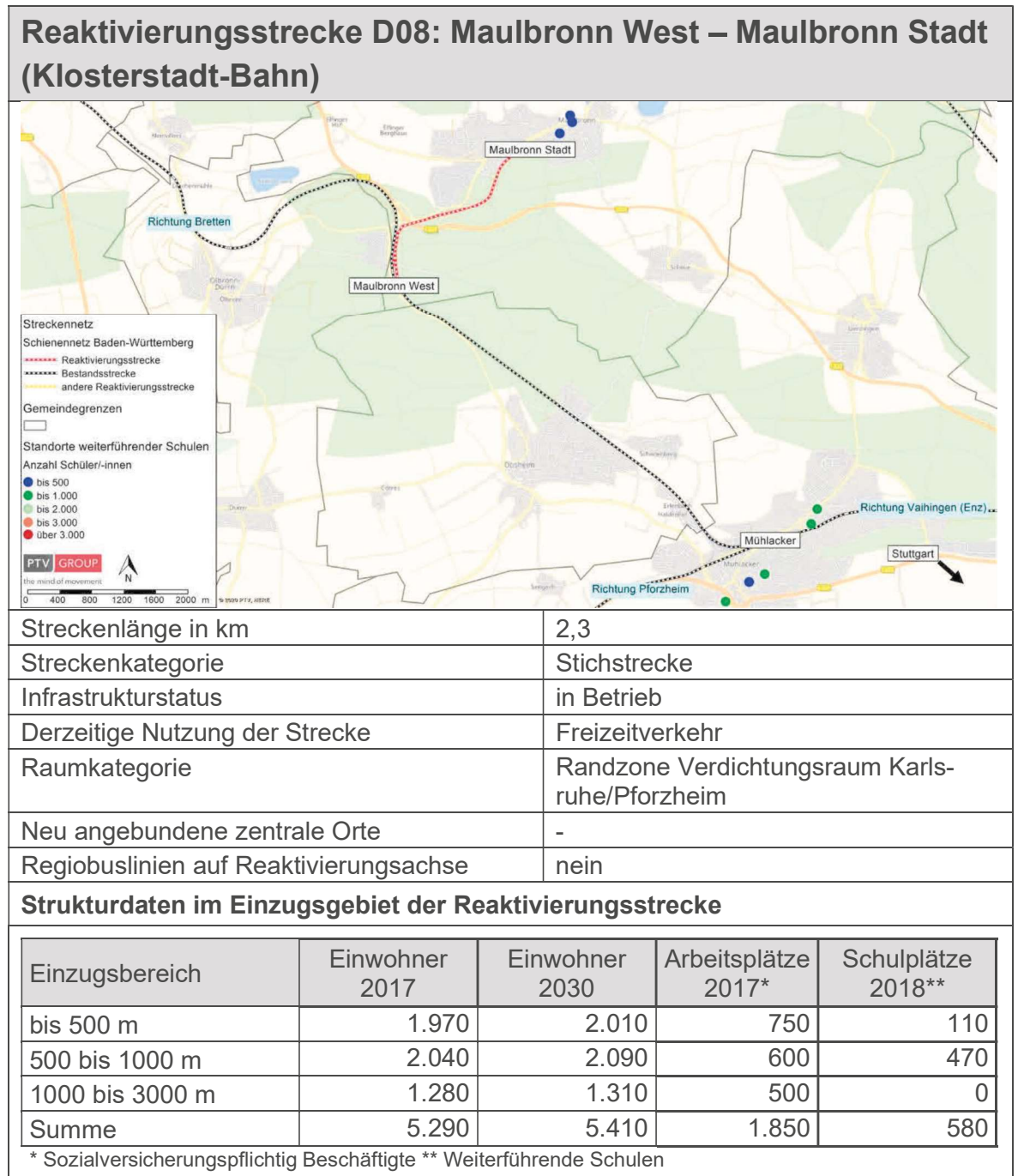
Ansatz zum Verkehrsangebot auf der Strecke				
Linienweg	Blumberg-Zollhaus – Hintschingen – Immendingen – Fridingen			
Takt	60-min-Takt			
Fahrgastaufkommen auf der Reaktivierungsstrecke (Mo-Fr an Schultagen) *				
*Das Fahrgastaufkommen großer Schulzentren ist in Angaben unterrepräsentiert.				
Streckenategorie	A: sehr hohes Nachfragepotenzial	B: hohes Nachfragepotenzial	C: mittleres Nachfragepotenzial (Potenzial vertieft zu betrachten)	D: Gelegenheitsverkehr und touristischer Verkehr prüfen
Durchschnittliche Personenkilometer je Streckenkilometer [Pers./d]				370
Einsteigerzahl [Pers./d]				500
Max. Querschnittsaufkommen [Pers./d]				500
Personenkilometer [Pers.-km/d]				7.100
Betriebsleistungen und Emissionen				
Betriebsleistung im Reaktivierungsabschnitt [Zug-km/Jahr]				215.000
vermiedene CO ₂ -Emissionen im Reaktivierungsabschnitt aus Verlagerung vom Pkw-Verkehr [t/Jahr]				52
Zusätzliche Wertungskriterien				
Schulplätze im Einzugsbereich bis 1 km				0
Netzwerkung				0
Infrastrukturstatus				++

4.39 Reaktivierungsstrecke D07: Amstetten – Gerstetten



Ansatz zum Verkehrsangebot auf der Strecke				
Linienweg	Amstetten – Gerstetten			
Takt	60-min-Takt			
Fahrgastaufkommen auf der Reaktivierungsstrecke (Mo-Fr an Schultagen) *				
*Das Fahrgastaufkommen großer Schulzentren ist in Angaben unterrepräsentiert.				
Streckenategorie	A: sehr hohes Nachfragepotenzial	B: hohes Nachfragepotenzial	C: mittleres Nachfragepotenzial (Potenzial vertieft zu betrachten)	D: Gelegenheitsverkehr und touristischer Verkehr prüfen
Durchschnittliche Personenkilometer je Streckenkilometer [Pers./d]				300
Einsteigerzahl [Pers./d]				440
Max. Querschnittsaufkommen [Pers./d]				420
Personenkilometer [Pers.-km/d]				6.000
Betriebsleistungen und Emissionen				
Betriebsleistung im Reaktivierungsabschnitt [Zug-km/Jahr]				276.000
vermiedene CO ₂ -Emissionen im Reaktivierungsabschnitt aus Verlagerung vom Pkw-Verkehr [t/Jahr]				44
Zusätzliche Wertungskriterien				
Schulplätze im Einzugsbereich bis 1 km				0
Netzwerkung				0
Infrastrukturstatus				++

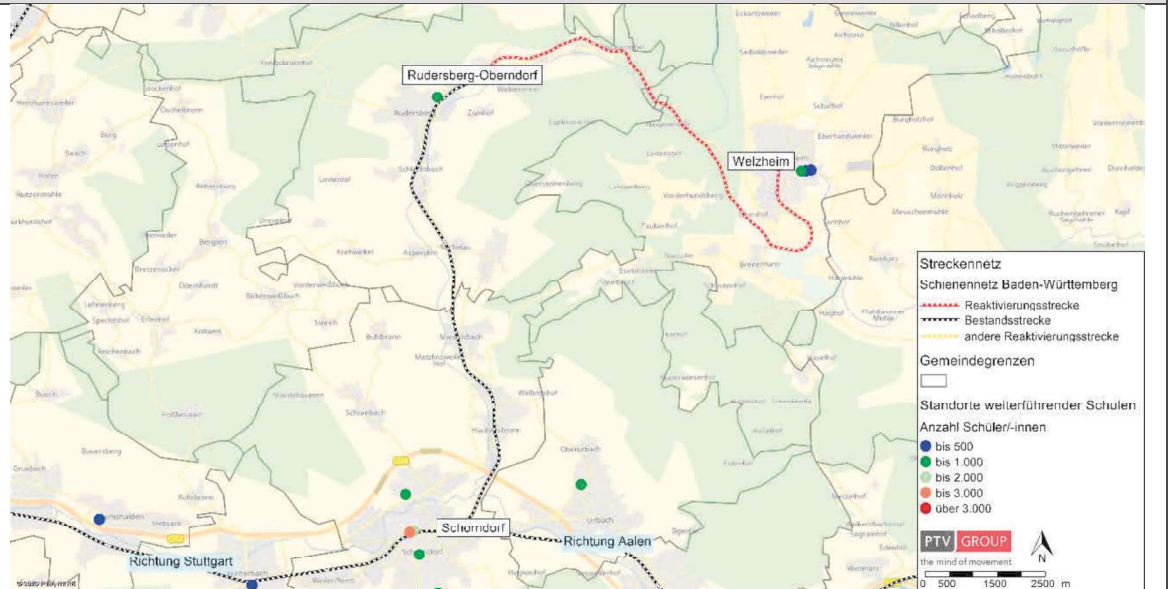
4.40 Reaktivierungsstrecke D08: Maulbronn West – Maulbronn Stadt



Ansatz zum Verkehrsangebot auf der Strecke				
Linienweg	Maulbronn Stadt – Maulbronn West – Mühlacker – Stuttgart			
Takt	60-min-Takt			
Fahrgastaufkommen auf der Reaktivierungsstrecke (Mo-Fr an Schultagen) *				
*Das Fahrgastaufkommen großer Schulzentren ist in Angaben unterrepräsentiert.				
Streckenategorie	A: sehr hohes Nachfragepotenzial	B: hohes Nachfragepotenzial	C: mittleres Nachfragepotenzial (Potenzial vertieft zu betrachten)	D: Gelegenheitsverkehr und touristischer Verkehr prüfen
Durchschnittliche Personenkilometer je Streckenkilometer [Pers./d]				290
Einsteigerzahl [Pers./d]				290
Max. Querschnittsaufkommen [Pers./d]				290
Personenkilometer [Pers.-km/d]				700
Betriebsleistungen und Emissionen				
Betriebsleistung im Reaktivierungsabschnitt [Zug-km/Jahr]				32.000
vermiedene CO ₂ -Emissionen im Reaktivierungsabschnitt aus Verlagerung vom Pkw-Verkehr [t/Jahr]				5
Zusätzliche Wertungskriterien				
Schulplätze im Einzugsbereich bis 1 km				0
Netzwerkung				0
Infrastrukturstatus				++

4.41 Reaktivierungsstrecke D09: Rudersberg – Oberndorf – Welzheim

Reaktivierungsstrecke D09: Rudersberg – Oberndorf – Welzheim (Wieslaufalbahn)



Streckenlänge in km	11,4
Streckenategorie	Verlängerung
Infrastrukturstatus	in Betrieb
Derzeitige Nutzung der Strecke	Museumsbahn
Raumkategorie	Ländlicher Raum
Neu angebundene zentrale Orte	-
Regiobuslinien auf Reaktivierungsachse	nein

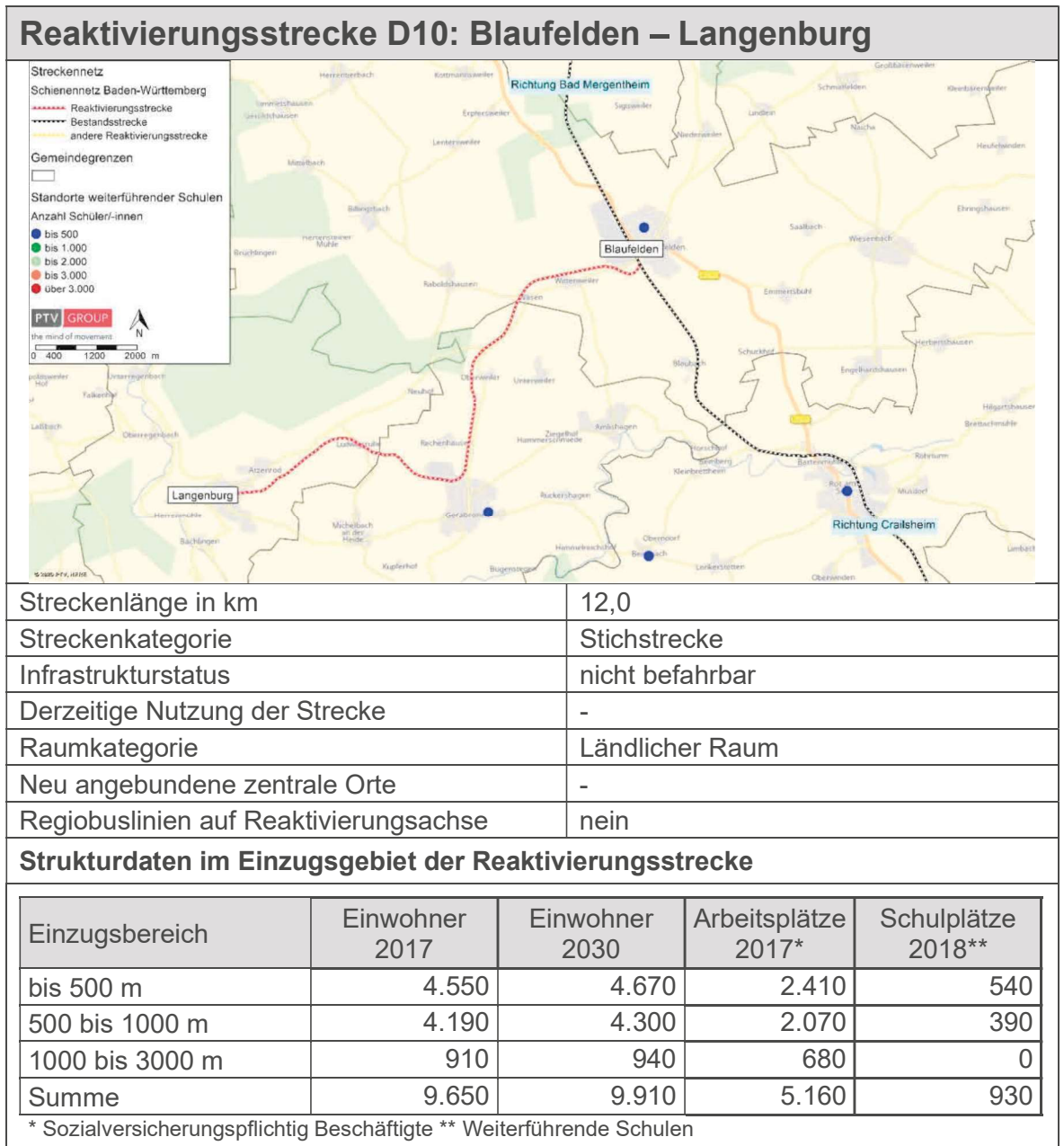
Strukturdaten im Einzugsgebiet der Reaktivierungsstrecke

Einzugsbereich	Einwohner 2017	Einwohner 2030	Arbeitsplätze 2017*	Schulplätze 2018**
bis 500 m	7.960	8.110	3.350	530
500 bis 1000 m	5.090	5.180	2.130	1.700
1000 bis 3000 m	11.850	12.120	2.300	0
Summe	24.900	25.410	7.780	2.230

* Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte ** Weiterführende Schulen

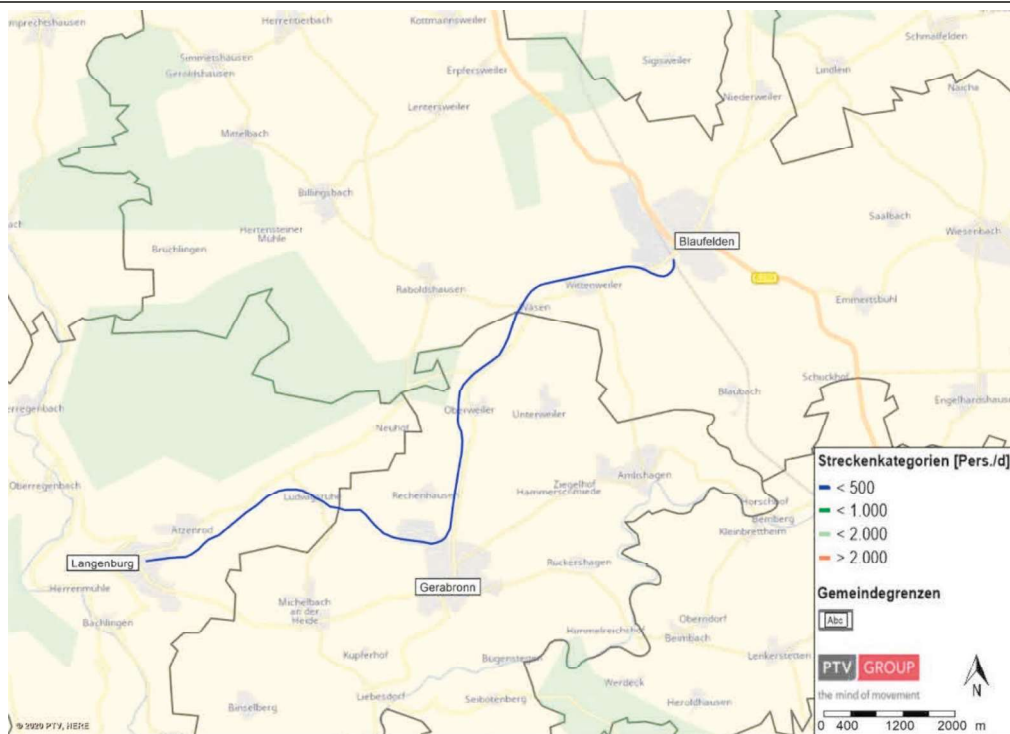
Ansatz zum Verkehrsangebot auf der Strecke				
Linienweg	Schorndorf – Rudersberg – Oberndorf – Welzheim			
Takt	60-min-Takt			
Fahrgastaufkommen auf der Reaktivierungsstrecke (Mo-Fr an Schultagen) *				
*Das Fahrgastaufkommen großer Schulzentren ist in Angaben unterrepräsentiert.				
Streckenkategorie	A: sehr hohes Nachfragepotenzial	B: hohes Nachfragepotenzial	C: mittleres Nachfragepotenzial (Potenzial vertieft zu betrachten)	D: Gelegenheitsverkehr und touristischer Verkehr prüfen
Durchschnittliche Personenkilometer je Streckenkilometer [Pers./d]				260
Einsteigerzahl [Pers./d]				350
Max. Querschnittsaufkommen [Pers./d]				350
Personenkilometer [Pers.-km/d]				3.100
Betriebsleistungen und Emissionen				
Betriebsleistung im Reaktivierungsabschnitt [Zug-km/Jahr]				158.000
vermiedene CO ₂ -Emissionen im Reaktivierungsabschnitt aus Verlagerung vom Pkw-Verkehr [t/Jahr]				23
Zusätzliche Wertungskriterien				
Schulplätze im Einzugsbereich bis 1 km				++
Netzwerkung				0
Infrastrukturstatus				++

4.42 Reaktivierungsstrecke D10: Blaufelden – Langenburg



Ansatz zum Verkehrsangebot auf der Strecke	
Linienweg	Blaufelden – Langenburg
Takt	60-min-Takt

Fahrgastaufkommen auf der Reaktivierungsstrecke (Mo-Fr an Schultagen) *



*Das Fahrgastaufkommen großer Schulzentren ist in Angaben unterrepräsentiert.

Streckenategorie	A: sehr hohes Nachfragepotenzial	B: hohes Nachfragepotenzial	C: mittleres Nachfragepotenzial (Potenzial vertieft zu betrachten)	D: Gelegenheitsverkehr und touristischer Verkehr prüfen
Durchschnittliche Personenkilometer je Streckenkilometer [Pers./d]				110
Einsteigerzahl [Pers./d]				200
Max. Querschnittsaufkommen [Pers./d]				180
Personenkilometer [Pers.-km/d]				1.300
Betriebsleistungen und Emissionen				
Betriebsleistung im Reaktivierungsabschnitt [Zug-km/Jahr]				166.000
vermeidene CO ₂ -Emissionen im Reaktivierungsabschnitt aus Verlagerung vom Pkw-Verkehr [t/Jahr]				10
Zusätzliche Wertungskriterien				
Schulplätze im Einzugsbereich bis 1 km				0
Netzwerkung				0
Infrastrukturstatus				+

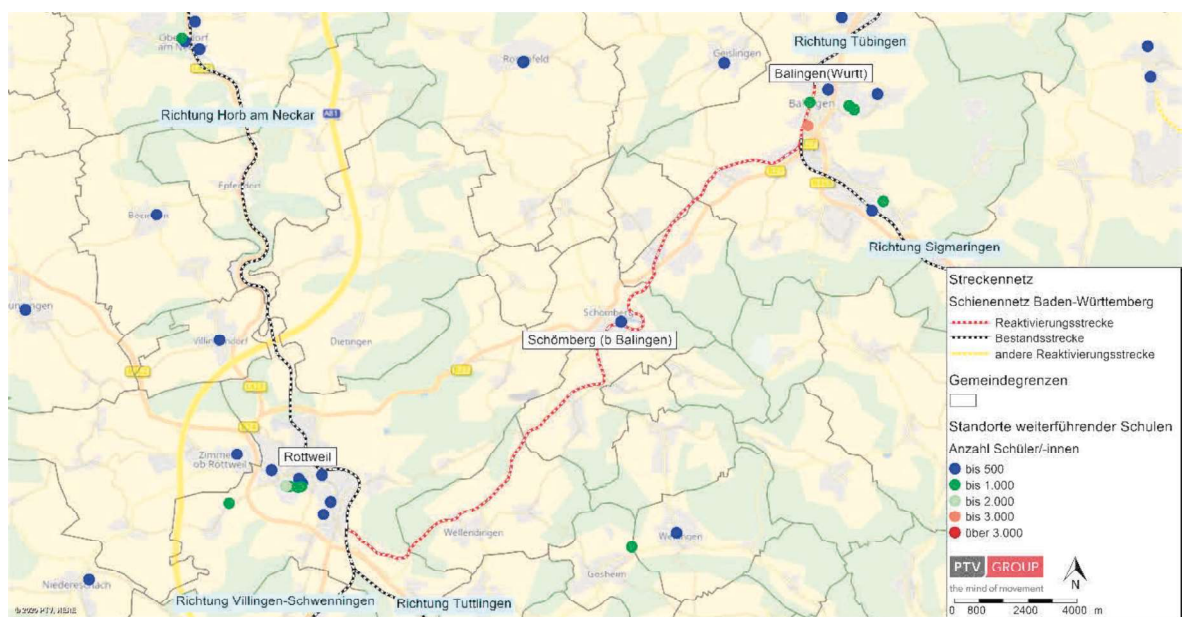
4.43 Lesebeispiel/Erläuterungen zum Streckensteckbrief

- am Beispiel der Reaktivierungsstrecke B01: Balingen – Schömberg - Rottweil

Streckennummerierung: Reaktivierungsstrecke B01

Die Reaktivierungsstrecken wurden entsprechend ihrer erwarteten durchschnittlichen Besetzung in eine Reihung gebracht und in vier Cluster eingeteilt. Die Streckennummerierung nimmt diese Priorisierung auf. Die Strecke B01 ist die höchstpriorisierte Strecke im Cluster B (Nachfragepotenzial ausreichend, durchschnittliche Anzahl Personenkilometer je Streckenkilometer > 750 und < 1.500).

Karte 1: Lage und Streckenführung



Die Karte auf der ersten Seite des Steckbriefs zeigt die Lage und Streckenführung der Reaktivierungsstrecke (rot/weiß gestrichelt) im Untersuchungsraum und die Anschlüsse an das Bestandsstreckennetz. Das Bestandsstreckennetz ist schwarz/weiß dargestellt. Andere Reaktivierungsstrecken sind gelb dargestellt. In diesem Fall liegen keine anderen Reaktivierungsstrecken im Untersuchungsraum. Zur Orientierung sind darüber hinaus das übergeordnete Straßennetz und die Siedlungsflächen (grau hinterlegt) sowie Feld- und Waldflächen (beige, hellgrün) dargestellt.

Die Strecke Balingen – Rottweil schließt in Balingen an die Zollernalbbahn (Richtung Tübingen und Richtung Sigmaringen) an. In Rottweil trifft sie auf Bestandsstrecken Richtung Horb am Neckar und Tuttlingen (Gäubahn: Stuttgart – Horb – Rottweil – Tuttlingen – Singen) und Richtung Villingen. Daraus ist bereits ersichtlich, dass diese Strecke einen starken potenziellen Verbindungscharakter im Streckennetz hat.

Die Kartendarstellung beinhaltet die Gemarkungsgrenzen aller Gemeinden. Die Gemeinidenamen sind in Karte 1 zur Verbesserung der Übersichtlichkeit nur selektiv zur Orientierung angegeben. Im in der Regel engeren Kartenausschnitt auf Karte 2 sind alle Gemeinidenamen angegeben.

Karte 1 beinhaltet zusätzlich die Lage der Schulstandorte weiterführender Schulen sowie eine farbliche Unterscheidung nach der Schulgröße. Kleinere Schulstandorte mit bis zu 500 Schüler/-innen sind in blau dargestellt, größere Schulstandorte mit bis zu 1.000 oder 2.000 Schüler/-innen in dunkel/hell-grün und sehr große Standorte mit hell-/dunkel-roter Farbgebung. Im Beispiel liegt eine weiterführende Schule mit bis zu 500 Schülern in Schömberg an der Reaktivierungsstrecke. Diverse größere Schulstandorte liegen sowohl in Balingen als auch Rottweil.

Kennzahlen der Reaktivierungsstrecke und des Untersuchungsraums

Die **Streckenlänge** der Reaktivierungsstrecke Balingen – Schömberg – Rottweil beträgt 29 km. Die angegebene Entfernung entspricht der Streckenlänge zwischen den bestehenden Bahnhöfen in Balingen und Rottweil.

Die Strecke wird der **Streckenategorie** „Lückenschluss/Verbindungsstrecke“ zugeordnet, da sie eine neue Verbindung zwischen mehreren Bestandsstrecken herstellt.

Der **Infrastrukturstatus** ist auf dieser Strecke abschnittsbezogen unterschiedlich (in Betrieb / abgebaut). Im Abschnitt Balingen – Schömberg ist die Strecke im Freizeit- und Güterverkehr (**derzeitige Nutzung**) in Betrieb. Im Abschnitt Schömberg – Rottweil wurde die Strecke abgebaut.

Die **Raumkategorie** beinhaltet die Zuordnung des jeweiligen Streckenkorridors gemäß Landesentwicklungsplan. Die Strecke Balingen – Rottweil liegt in den Verdichtungsreichen Ländlicher Raum Albstadt/Balingen/Hechingen und Villingen-Schwenningen/Tuttlingen/Rottweil.

Das im Streckensteckbrief aufgeführte Kriterium „**Neu angebundene zentrale Orte**“ bezieht sich auf Mittel- oder Oberzentren, die mit der Reaktivierung der Schienenstrecke neu an den Schienenpersonennahverkehr angebunden werden. Aufgeführt werden Mittel- oder Oberzentren nur dann, wenn sie heute keinen Anschluss an den Schienenverkehr haben. Im Beispiel der Reaktivierungsstrecke Balingen – Rottweil liegen die Mittelzentren Balingen und Rottweil an der Reaktivierungsstrecke. Da beide Mittelzentren aber heute schon regelmäßig an den Schienenverkehr angeschlossen sind, werden sie nicht unter diesem Kriterium aufgeführt.

Auf der Achse Balingen – Schömberg verkehrt heute (noch) keine Regiobuslinie. Die hier dargestellten Angaben zu **Regiobuslinien** beziehen sich auf die vom Land Baden-Württemberg geförderten Regiobuslinien. Sie sollen die abseits liegenden Mittel- und Unterzentren an das Schienennetz anbinden und Lücken im Schienennetz zwischen benachbarten Ober- und Mittelzentren schließen.

In der Tabelle auf der ersten Seite des Streckensteckbriefes werden wesentliche **Strukturdaten im Einzugsbereich der Reaktivierungsstrecken** aufgeführt. Im direkten fußläufigen Einzugsbereich (Luftlinienentfernung bis 500 m) der Strecke Balingen – Rottweil wohnen heute rund 12.390 Einwohner. Diese Zahl wird sich entsprechend der Vorausrechnung des Statistischen Landesamtes bis zum Jahr 2030 auf 12.770 Einwohner erhöhen. In der Auswertung ist unterstellt, dass alle Haltepunktstandorte möglichst optimal liegen und auch durch die Anzahl der Haltepunkte eine hohe Erschließungswirkung erreicht wird. Im Einzugsbereich zwischen 500 m und 1 km wohnen heute 16.580 Einwohner, 2030 werden es rund 17.120 sein. Die erschließbare Einwohnerzahl bei einem Einzugsradius von bis zu 3 km liegt insgesamt bei 71.450 Einwohner im Jahr 2017 und 73.730 im Jahr 2030.

Neben den Einwohnerzahlen werden die Arbeitsplatzzahlen mit Stand 2017 in den jeweiligen Einzugsbereichen aufgeführt. Hierbei handelt es sich um Arbeitsplätze sozialversicherungspflichtig Beschäftigter (Angaben der BfA). Die gesamte Arbeitsplatzzahl liegt deshalb etwas höher (zzgl. nicht sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, Selbständige, Beamte). Die Angaben zu den Schulplätzen weiterführender Schulen beziehen sich auf das Jahr 2018 und sind der Landesstatistik entnommen.

Es ist zu berücksichtigen, dass bei der Auswertung der Strukturzahlen nur der Einzugsbereich der jeweiligen Reaktivierungsstrecke selbst angegeben ist. Dies gilt auch für Reaktivierungsstrecken, bei denen der Linienweg über die Reaktivierungsstrecke hinausgeht und damit ggf. weitere Strukturpotenziale erreichbar werden.

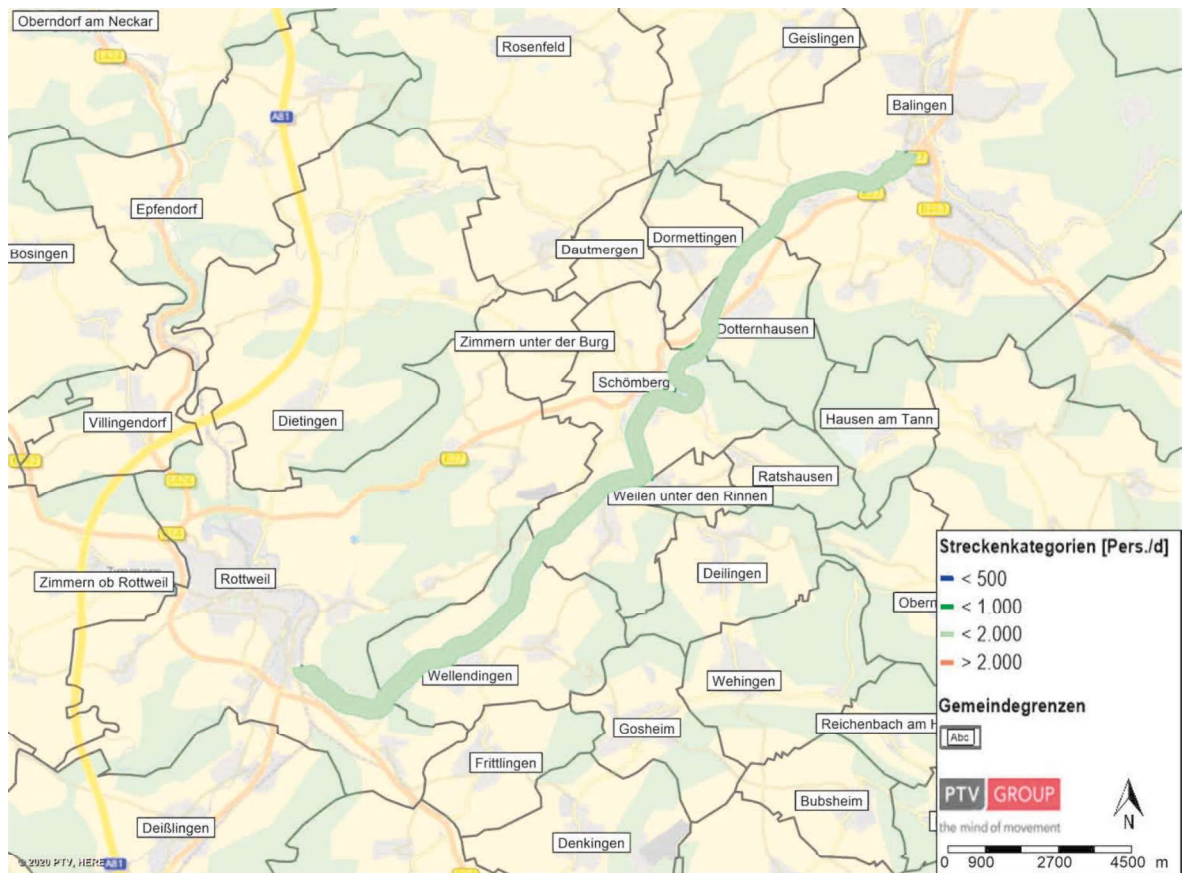
Die Übersicht über die verkehrlichen Kennzahlen auf der zweiten Seite des Steckbriefes beinhaltet den konzeptionellen **Ansatz zum geplanten Verkehrsangebot** auf der Reaktivierungsstrecke sowie die Ergebnisse der durchgeführten Potenzialschätzungen.

Der **Linienweg** beschreibt das unterstellte Linienverkehrsangebot. In diesem Fall verkehrt eine Linie Balingen – Schömberg – Rottweil. Die Linie verkehrt auf der gesamten Reaktivierungsstrecke, aber nicht darüber hinaus. Eine weitere betriebliche Einbindung in das Bestandsnetz wurde nicht unterstellt. Bei verschiedenen anderen Reaktivierungsstrecken geht der Linienweg über die Reaktivierungsstrecke hinaus. Dies bietet sich unter anderem bei Stichstrecken an, wie z.B. bei der Strecke Kandern – Haltingen (Strecke C02), wo die Linie über die Reaktivierungsstrecke hinaus bis nach Weil am Rhein und Steinen weitergeführt wird oder auch bei Einbindung von Strecken in ein regionales Stadtbahnsystem wie bei der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb.

Das angegebene **Taktangebot** entspricht dem Taktangebot, das für diese Strecke entsprechend dem Landesstandard und der zu erwartenden Fahrgastzahl angemessen ist. Für die Strecke Balingen – Schömberg – Rottweil ist demgemäß ein tagesdurchgängiger 60-Minuten-Takt angemessen.

Zentrale Ergebnisse der Untersuchung sind die prognostizierten Einsteigerzahlen im Abschnitt der Reaktivierungsstrecke, das Fahrgastaufkommen im Streckenband, das maximale Querschnittsaufkommen sowie die zu erwartenden personenkilometrischen Leistungen eines repräsentativen Werktags.

Karte 2: Fahrgastaufkommen auf der Reaktivierungsstrecke



Die Karte 2 des Streckensteckbriefs zeigt das erwartete Fahrgastaufkommen im Streckenband. Da keine genauen Stationsstandorte fixiert wurden (außer den Bestandsbahnhöfen), kann die Streckenbelastung nur grob in Kategorien nach Abschnitten dargestellt werden.

Im Abschnitt Balingen – Schömberg liegt die durchschnittliche werktägliche Belastung (Summe aus beiden Richtungen) zumeist zwischen 1.000 und 2.000 Fahrgästen (hellgrün). Auch im Abschnitt Schömberg – Rottweil liegt die Fahrgastzahl in einer Größenordnung zwischen 1.000 und 2.000 pro Tag.

Die Abbildung enthält im Steckbrief den Hinweis, dass das Fahrgastaufkommen großer Schulzentren unterrepräsentiert ist. Da genaue Schülerverkehrsströme landesweit nicht zur Verfügung standen, enthält die angewandte Prognosemethodik den Schülerverkehr in pauschalierter Form. Sofern überregional bedeutende Schulzentren im fußläufigen Einzugsbereich entlang der Reaktivierungstrecke liegen, wird die Schülerverkehrsnachfrage mit der angewandten Prognosemethodik ggf. unterschätzt. In diesem Fall wird eine Aufnahme und genauere Analyse der Schülerverkehre empfohlen. Bei der Strecke Balingen – Schömberg – Rottweil liegt kein überregional bedeutendes Schulzentrum entlang der Strecke, sodass das Schülerverkehrsaufkommen hier hinreichend gut abgeschätzt ist. Für die großen Schulstandorte in Balingen oder Rottweil ist das Schüleraufkommen aus dem Streckenband Rottweil – Balingen berücksichtigt.

Die Anzahl der **Personenkilometer je Streckenkilometer** [Pers./d] liegt für diese Strecke bei durchschnittlich 1.460 Personen. Das **maximal erwartete Querschnittsaufkommen** liegt bei 1.800 Fahrgästen am Werktag (Summe beider Richtungen). Das bedeutet, dass die Strecke durchgängig eine gute und relativ gleichmäßige Belastung erwarten lässt. Auch diese Auswertungen beziehen sich nur auf den Abschnitt der Reaktivierungstrecke selbst und nicht auf eventuell durchgebundene Linienwege.

Die Kenngröße Personenkilometer je Streckenkilometer wird als maßgebliche Kennzahl zur Priorisierung der Strecken verwendet, da dieser Wert nicht nur die Anzahl der beförderten Personen anzeigt, sondern auch deren Reiseweite und damit die durchschnittliche Auslastung der Strecke. Die Strecke Balingen – Schömberg – Rottweil fällt mit durchschnittlich 1.460 Personen pro Tag in die **Streckenategorie B** (> 750 Personen pro Tag). Die Reaktivierungstrecke wird damit als Strecke mit hohem Nachfragepotenzial eingestuft.

Die angegebene erwartete **Einsteigerzahl** bezieht sich auf alle Einsteiger im Streckenband Balingen – Schömberg – Rottweil einschließlich der Bestandsbahnhöfe. Am Werktag werden für diese Strecke rund 2.670 Einsteiger erwartet. Die Einsteigerzahl umfasst in Balingen und Rottweil nicht die Einsteiger auf andere Linien, sondern nur die Einsteiger der geplanten Linie, die auf der Reaktivierungstrecke im Stundentakt verkehrt. Einsteiger an Bahnhöfen/Haltepunkten auf einem ggf. weiteren Linienweg (über die Reaktivierungstrecke hinaus) sind nicht enthalten.

Zusätzlich wird die für die Reaktivierungstrecke erwartete personenkilometrische Leistung am Werktag als **Personenkilometer [Pers.-km/d]** angegeben. Für das Beispiel Balingen – Schömberg – Rottweil liegt die personenkilometrische Leistung bei rund 41.900 km pro Tag. Der Wert ergibt sich aus der Multiplikation der Streckenlänge mit der Kenngröße Personenkilometer je Streckenkilometer. Da alle Werte auf ganze Kilometer gerundet sind, ergeben sich Rundungsdifferenzen.

Die angegebenen **Betriebsleistungen im Reaktivierungsabschnitt** ergeben sich aus der Streckenlänge und dem angesetzten Takt. Bei einem 60-Minuten-Takt wird einheitlich von 19 Fahrten pro Tag ausgegangen. Bei einem 60-min-Takt mit Verdichtung zu einem 30-min-Takt zur Hauptverkehrszeit sind es 25 Fahrten, im tagesdurchgängigen 30-Minuten-Takt sind es 38 Fahrten pro Tag. Für die Strecke Balingen – Schömberg – Rottweil ergibt sich damit bei einem tagesdurchgängigen 60-Minuten-Takt eine Jahresfahrleistung von rund 402.000 Zugkilometer.

Aus der Nachfrageprognoserechnung kann abgeleitet werden, welcher Anteil der erwarteten Fahrgäste vom Pkw-Verkehr verlagert werden. Dies sind Personenfahrten, die ohne die Streckenreaktivierung mit dem Pkw durchgeführt würden. Durch diese verlagerten Fahrten können **Emissionen** aus Pkw-Fahrten vermieden werden. Durch Ansatz von Emissionsraten der Standardisierten Bewertung wird die CO₂-Einsparung aus verlagerten Pkw-Fahrten berechnet. Für die Strecke Balingen – Schömberg – Rottweil führt die Streckenreaktivierung zu einer CO₂-Einsparung in einer Größenordnung von 307 Tonnen CO₂ im Jahr. Änderungen bei den Emissionen im ÖPNV-Betrieb sind nicht

angegeben, da hierzu die genauen Fahrzeugeinsätze und Antriebsarten im Schienenverkehr sowie im alternativen und ergänzenden Busverkehr festgelegt werden müssten. Dies wäre im Rahmen von anschließenden Nutzen-Kosten-Untersuchungen im Detail zu untersuchen.

Wie oben erläutert, ist das Kriterium der zu erwartenden durchschnittlichen Streckenbelastung (Personenkilometer je Streckenkilometer) maßgeblich für die Zuordnung der Strecken zu den 4 Streckenkategorien. Daneben werden die Kriterien: Schulplätze im Einzugsbereich bis 1 km, Netzwirkung und Infrastrukturstatus als **zusätzliche Wertungskriterien** dargestellt.

Bei der Strecke Balingen – Schömberg – Rottweil liegen 4.130 **Schulplätze im 1 km Einzugsbereich** der Reaktivierungsstrecke. Dies ist eine vergleichsweise hohe Anzahl (Kategorie 2.000 – 5.000 Schulplätze: ++). Es ist davon auszugehen, dass dem Schülerverkehr auf dieser Strecke eine hohe Bedeutung zukommt.

Die **Netzwirkung** der Strecke Balingen – Schömberg – Rottweil wird als bedeutend (+) eingestuft, da die Strecke eine Lücke im bestehenden Schienennetz schließen würde und zahlreiche neue Verbindungen ermöglicht.

Der **Infrastrukturstatus** ist bei der Strecke Balingen – Schömberg – Rottweil differenziert zu bewerten. Die Strecke ist im Abschnitt Balingen – Schömberg in Betrieb (++) und im Abschnitt Schömberg – Rottweil abgebaut (0).

5 Datengrundlagen und Methodik der Potenzialschätzung

5.1 Datengrundlagen

Visum Verkehrsmodell des Öffentlichen Verkehrs (ÖV)

Der PTV liegt für Baden-Württemberg ein SPNV-Modell mit relationsbezogenen Nachfragedaten zum Schienenverkehr und zum Gesamtverkehr (Modelldaten, Stand 2015) vor. Das Analysemodell ist an Daten des Reisendenerfassungssystems des Schienenverkehrs (RES-Daten) kalibriert und damit eine gute Grundlage für die hier anstehenden Arbeiten. Zur Abbildung des aktuellen Fahrplanstands wurden Fahrplandaten vom Fahrplanzentrum der DB, Periode November 2020, übernommen und eingelesen. Hierin sind sowohl Bahn- als auch Busfahrpläne vollständig enthalten.

In das vorliegende Modell wurden alle zu reaktivierenden Strecken sowie alle für die Nachfrageabschätzung erforderlichen Informationen (z.B. Strukturdaten, Betriebskonzepte, Zu-/Abgänge) integriert.

Im Verkehrsmodell sind alle Grundlagedaten georeferenziert gehalten. Modellintern erfolgt auf Basis der fahrplanfeien Routenalgorithmien die Berechnung der relationsbezogenen Widerstände des ÖV, die neben den Strukturdaten eine wesentliche Grundlage für die Potenzialschätzung bilden.

Visum Verkehrsmodell des Individualverkehrs (IV)

Das im Untersuchungsraum relevante Verkehrsaufkommen des IV wurde aus der deutschlandweiten Datenplattform PTV-Validate aufbereitet. PTV-Validate ist ein von der PTV AG entwickeltes Verkehrsmodell. Das kalibrierte, prognosefähige Modell enthält das Pkw- und Lkw-Aufkommen für das gesamte deutsche Hauptstraßennetz. Das Modell ist feinträumig gegliedert, sodass das IV-Verkehrsaufkommen in Baden-Württemberg im Rahmen der Untersuchung zur Streckenreaktivierung valide berücksichtigt werden kann. Mit dem Validate-Modell können auch relationsfeine Widerstände des IV ermittelt werden.

Weitere Datengrundlagen

Bei der Bearbeitung wurden Strukturdaten und weitere Daten zum Verkehrsaufkommen und zu den Verkehrsverflechtungen berücksichtigt. Die Strukturdaten wurden so aufbereitet, dass sie als Kenndaten zur Beurteilung der Strukturpotenziale der Streckenkorridore dargestellt werden können. Die genannten verkehrlichen Daten dienen insbesondere der Qualitätssicherung und der Validierung der Modellanwendung.

- Einwohnerzahlen Stand 2017, Statistisches Landesamt Baden-Württemberg
- Bevölkerungsvorausrechnung auf Gemeindeebene für den Prognosehorizont 2030, Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Veröffentlichung: Statistisches Monatsheft Baden-Württemberg 8/2019

Die Vorausschätzung ist damit auf aktuellem Stand und stellt eine optimale Ausgangsbasis zur Abschätzung der zukünftigen Mobilitätsentwicklung dar.

- Schulplatzzahlen: Schulen in Baden-Württemberg, Schuljahr 2018/2019, Statistisches Landesamt Baden-Württemberg
- Arbeitsplatzzahlen, Stand 2017, Bundesanstalt für Arbeit (BfA)
- Daten aus MiD2017 und MiT (Mobilität in Tabellen Tool)
- Aktuelle Pendlerverflechtungsmatrizen der Bundesagentur für Arbeit, Stand 2017

Die Schulstandorte und damit auch die Schulplatzzahlen liegen georeferenziert vor und können damit lagegenau zugeordnet werden. Standortfeine Arbeitsplatzzahlen lagen hingegen nicht vor. Die für die Gemeindegebiete vorliegenden Arbeitsplatzzahlen werden anhand von Informationen zu Flächennutzungen auf die Einzugsbereiche aufgeteilt.

Datenbasis Grenzüberschreitende Strecken

Bei den grenzüberschreitenden Strecken werden zusätzliche Daten berücksichtigt, da diese in den oben genannten Datenbeständen zumeist nicht vollständig enthalten sind.

Hierzu wurden vom Ministerium Informationen zu bisherigen Untersuchungen und vorliegenden Datengrundlagen zur Verfügung gestellt. Außerdem konnten Daten aus dem Nationalen Personenverkehrsmodell (NVPM) 2017 der Schweiz verwendet werden (herausgegeben vom Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), Bern).

5.2 Konzeption der Betriebskonzepte

Die künftigen Betriebskonzepte auf den Reaktivierungsstrecken und ggf. mögliche Durchbindungen oder Verlängerungen im Bestandsnetz **haben Auswirkungen auf das erreichbare Verkehrsaufkommen**. Deshalb sind die Festlegungen zum Betriebskonzept für die Potenzialschätzung von großer Bedeutung.

Für das SPNV-Angebot auf den Reaktivierungsstrecken wurden die Ausbauziele des Zielkonzeptes 2025 für den SPNV in Baden-Württemberg berücksichtigt:

- Stundentakt zwischen 5:00 und 24:00 als Mindeststandard auf allen Strecken
- Angebotsverdichtungen über den Mindeststandard hinaus nach landesweit einheitlichen Standardklassen, differenziert nach der SPNV-Nachfrage

Für die Potenzialschätzung wird in einem ersten Schritt auf den Reaktivierungsstrecken ein Stundentakt angesetzt. Zusätzlich wird geprüft, ob zur Einbindung in das Bestandsnetz

- Durchbindungen mit bestehenden Linien möglich sind, falls eine bestehende Linie des SPNV-Bestandsnetzes im engeren Einzugsbereich der Reaktivierungsstrecke endet

- oder eine Verlängerung der Linie der Reaktivierungsstrecke im Bestandsnetz sinnvoll erscheint, wenn z.B. durch eine Verlängerung im Bestandnetz ein zentraler Ort oder ein wichtiger Umsteigebahnhof umsteigefrei erreicht werden kann.

Ob und in welcher Form **Durchbindungen auf das jeweils angrenzende Bestandstreckennetz** angesetzt werden, wurde mit dem Ministerium abgestimmt.

Zeigt sich bei der ersten Potenzialschätzung, dass das Aufkommen auf einer Strecke die Größenordnung von 5.000 Fahrgästen/Tag (Klasse Ia aus dem Zielkonzept 2025) überschreitet, erfolgt eine stufenweise Anpassung des Zugangebotes. Das Zugangebot orientiert sich dabei an der Klassifizierung aus dem Zielkonzept 2025. Die somit iterativ durchgeführte Potenzialschätzung beinhaltet abschließend dasjenige Zugangebot, das dem erwarteten Nachfragepotenzial entsprechend dem Landstandard angemessen ist.

Die **Festlegung der Taktangebote** auf den Reaktivierungsstrecken erfolgt somit **nach einem einheitlichen Vorgehen auf der Grundlage der im Streckenkorridor vorhandenen Potenziale**. Hierzu ist anzumerken, dass für einzelne Strecken bereits weitergehende Betriebskonzepte aus Detailuntersuchungen vorliegen, die aber aus Gründen der einheitlichen Bearbeitungssystematik hier nicht verwendet wurden. In den Detailuntersuchungen sind teilweise höhere Taktangebote unterstellt, die auch höhere Verkehrsaufkommen im SPNV bewirken. Dies gilt insbesondere für Strecken, die in das S-Bahn-system der Region Stuttgart eingebunden werden können oder auch für Strecken, die in vorhandene (Karlsruhe, Heilbronn) oder geplante Stadtbahn-systeme (Regional-Stadtbahn Neckar-Alb) eingebunden werden.

Die Betriebskonzepte wurden im erarbeiteten Verkehrsmodell abgebildet, als Grundlage zur Berechnung des ÖV-Widerstandes, der, wie im Folgenden beschrieben, eine maßgebliche Komponente zur Schätzung des potenziellen SPNV-Aufkommens im Reaktivierungsfall darstellt.

Die Abbildung der Betriebskonzepte im Verkehrsmodell wird darüber hinaus für vereinfachte Verkehrsumlegungsrechnungen zur Bestimmung kategorisierbarer Belastungsdaten angewandt (kategorisierte Streckenbelastungen nach Streckenabschnitten).

5.3 Methodik der Nachfrageprognose

Wesentliche Grundlagen zur Abschätzung der Verkehrsnachfrage auf den Reaktivierungsstrecken sind

- das Verkehrsangebot auf den Reaktivierungsstrecken (Betriebskonzept) und
- die Gesamtverkehrsnachfrage (Öffentlicher Verkehr und motorisierte Wege im Individualverkehr) in den jeweiligen Streckenkorridoren.

Die Gesamtverkehrsnachfrage im Verkehrsmodell basiert auf den oben genannten **relationsbezogenen Nachfragedaten**, die anhand der vorliegenden Verkehrsdaten plausibilisiert wurden. Die Strukturdatenentwicklung bis 2030 wurde im Nachfragemodell

entsprechend der Bevölkerungsvorausrechnung auf Gemeindeebene berücksichtigt. Die Nachfrageprognose bezieht sich dementsprechend auf das **Prognosejahr 2030**.

Die Ermittlung der Fahrgastzahlen auf den SPNV-Strecken erfolgt darauf aufbauend über eine vereinfachte **Abschätzung des ÖV-Anteils (Modal Split) am Gesamtverkehrsaufkommen über Reisewiderstände im Verkehr**.

Alle Berechnungen werden für jede Strecke relationsweise, mindestens differenziert nach Gemeinden durchgeführt. Bahnhöfe mit Übergang in das Bestandsnetz werden gesondert berücksichtigt.

Der ÖV-Widerstand berücksichtigt relationsweise folgende Angebotskennzahlen:

- Zu- und Abgangszeiten zum ÖPNV
- Fahrzeiten im ÖPNV-Fahrzeug
- Umsteigen (Umsteigewiderstand, Geh- und Wartezeiten beim Umsteigen)
- Taktangebot
- Qualität des ÖPNV-Angebots

Diese Kennziffern werden in Anlehnung an das Verfahren der Standardisierten Bewertung (Standardisierte Bewertung von Verkehrsweginvestitionen im schienengebundenen ÖPNV – Version 2016) gewichtet und zu einem relationsweisen ÖV-Widerstandswert summiert.

Im Rahmen der Untersuchung lagen nicht für alle Strecken ausgearbeitete Haltekonzepte vor. Deshalb wird bei der Ermittlung der ÖV-Widerstände davon ausgegangen, dass grundsätzlich eine feinsträumige Erschließung entlang der Strecke erfolgt und alle Einwohner optimal (je nach Entfernung zur Trasse) erschlossen werden.

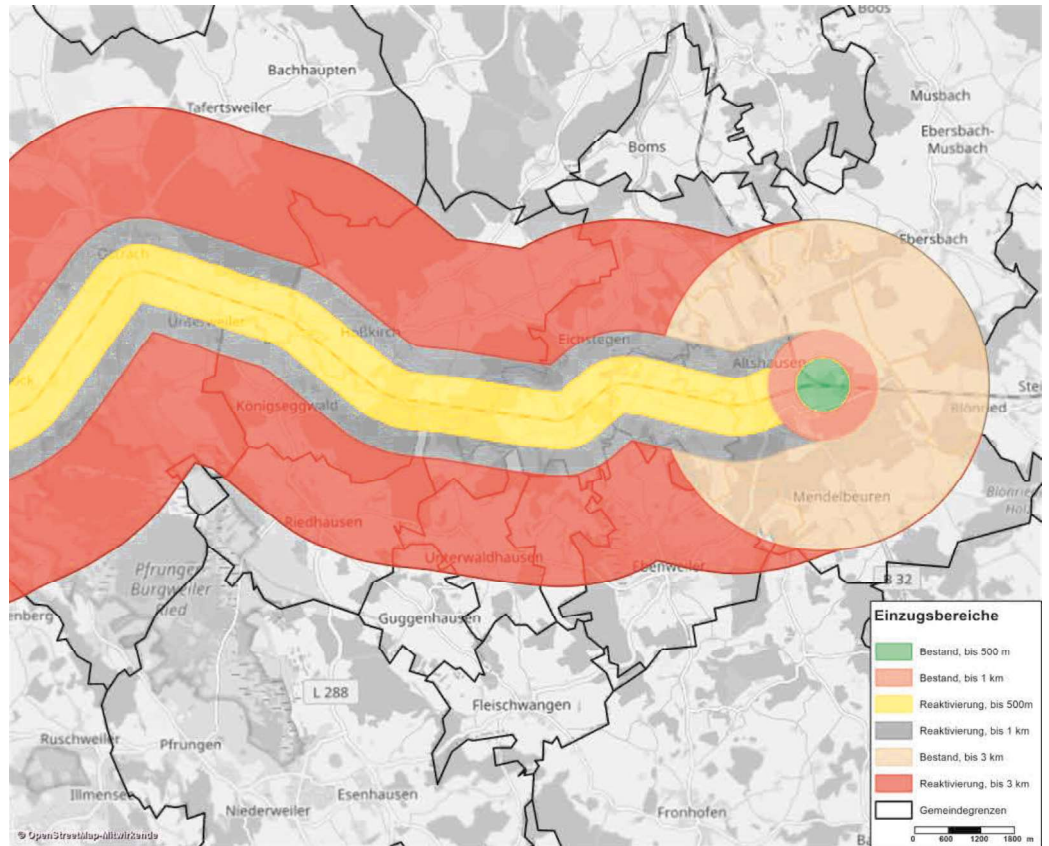


Abbildung 2: Differenzierte Einzugsbereiche entlang der Streckenbänder

Entlang der Strecken werden die fußläufigen und nicht fußläufig erreichbaren Einzugsbereiche abgegrenzt. Hierbei wird folgende Abgrenzung vorgenommen: 0 m – 500 m, 500 m – 1000 m, 1000 m – 3000 m, über 3000 m. Je nach Entfernung werden die **drei unterschiedliche Zugangsmöglichkeiten Fuß, Rad und Pkw** in unterschiedlicher Gewichtung berücksichtigt. Die Richtwerte der Verkehrsmittelanteile im intermodalen Zu- und Abgang von Schienenstationen orientieren sich an den Vorgaben der Standardisierten Bewertung. Implizit wird damit der Zugang mit Bussen und alternativen Zubringerverkehren vereinfacht abgebildet.

Dem ÖV-Widerstand wird der Widerstand des motorisierten Individualverkehrs (vereinfacht IV-Widerstand genannt) gegenübergestellt. Beim IV-Widerstand werden neben den Reisezeiten auch Einschränkungen bei der Parkraumverfügbarkeit berücksichtigt. Da derzeit nicht absehbar ist, wie sich die Parkraumsituation und die Parkgebühren in den nächsten Jahren landesweit und in den einzelnen betroffenen Städten und Regionen entwickeln, wird ein einheitliches Konzept angesetzt. Orientiert an den Vorgaben der Standardisierten Bewertung werden für die Parkraumsituation beim IV-Widerstand Zeitzuschläge vergeben. Die Zuschläge werden raumtypbezogen, entsprechend den regionalstatistischen Raumtypen des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) differenziert angesetzt.

Zur Bestimmung des SPNV-Aufkommens der Reaktivierungsstrecken wird in **Anlehnung an das Vorgehen der Standardisierten Bewertung** der ÖV-Anteil relationsbezogen auf Basis der jeweiligen ÖV- und IV-Widerstände geschätzt und auf das jeweils relevante Gesamtpotenzial angewandt.

Die Ermittlung des ÖV-Anteils und des SPNV-Aufkommens erfolgt somit nach folgendem Schema:

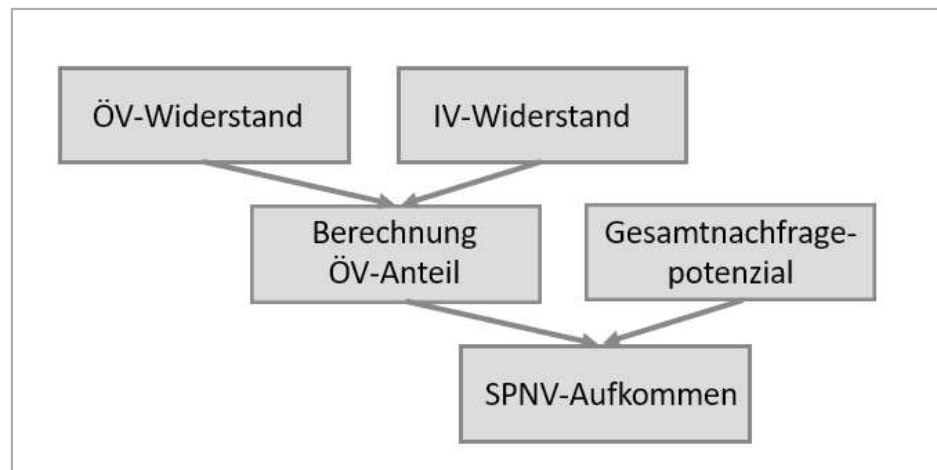


Abbildung 3: Ablaufschema zur Ermittlung des SPNV-Aufkommens je Strecke

Die dargestellte Vorgehensweise ermöglicht ein einheitliches Vorgehen für alle zu betrachtenden Untersuchungsräume und Reaktivierungsstrecken. Gleichzeitig wird damit eine nachvollziehbare und vergleichbare Schätzung des Gesamtnachfragepotenzials, des ÖV-Anteils (Modal Split) und des potenziellen SPNV-Aufkommens der einzelnen Reaktivierungsstrecken erreicht.

Die Modal-Split-Rechnung für die Reaktivierungsstrecken berücksichtigt Schülerverkehrsaufkommensanteile entsprechend der raumstrukturellen und verkehrlichen Gegebenheiten. Das so ermittelte Schülerverkehrspotenzial wird somit in jenen Fällen unterschätzt, wenn mehrere oder große Schulzentren entlang einer Reaktivierungsstrecke liegen. In diesem Fall ist eine Detailuntersuchung des Schülerverkehrs erforderlich.

6 Anlagen

6.1 Anlage 1:
Strukturzahlen im Einzugsbereich der Reaktivierungsstrecken

Nr.	Strecke	im Einzugsbereich bis 3 km				im Einzugsbereich bis 1 km				im Einzugsbereich bis 500 m			
		Einwohner 2017	Einwohner 2030	Arbeitsplätze 2017	Schulplätze 2018	Einwohner 2017	Einwohner 2030	Arbeitsplätze 2017	Schulplätze 2018	Einwohner 2017	Einwohner 2030	Arbeitsplätze 2017	Schulplätze 2018
A01	Reutlingen Hbf – Honau – Engstingen	131.990	134.330	77.450	21.650	84.950	86.650	57.430	17.860	41.660	42.560	30.320	4.510
A02	Marbach (Neckar) – Heilbronn	194.600	199.790	106.630	34.300	119.820	123.060	64.120	24.190	65.270	67.040	30.690	8.030
A03	Reutlingen – Gomaringen – Nehren Süd	124.030	126.760	73.060	19.230	69.770	71.290	51.950	15.780	29.630	30.320	25.950	3.990
A04	Stuttgart-Uhrlurkheim – Kornwestheim	284.800	293.050	227.490	27.400	111.750	115.130	86.490	13.300	54.310	55.880	41.900	6.210
A05	Breisach – Colmar (FR)	10.590	10.910	4.430	3.600	5.670	5.840	1.590	3.300	1.970	2.030	600	0
A06	Ludwigsburg – Markgröningen	116.780	120.420	68.720	18.000	54.350	56.090	49.260	10.860	23.020	23.810	21.330	4.590
A07	Ettlingen West – Ettlingen Erbprinz	28.940	29.170	20.020	6.480	20.060	20.220	10.550	6.440	6.810	6.860	3.790	4.290
A08	Ludwigsburg – Schwäbisch Gmünd	132.960	136.220	77.980	24.020	77.340	79.380	54.490	16.060	40.650	41.710	25.020	8.150
A09	Göppingen – Bad Boll (auch Teil von A11)	90.780	93.400	53.020	14.580	59.040	60.660	41.610	11.960	31.900	32.770	21.150	7.240
A10	Göppingen – Kirchheim (Teck)	147.840	152.040	83.800	22.910	90.610	93.140	60.130	16.060	45.550	46.810	30.660	10.100
A11	Göppingen – Neuhausen (Teck)	50.570	52.660	37.690	3.990	28.290	29.450	13.400	2.570	11.480	11.950	7.900	0
B01	Balingen (Württemberg) – Schömburg – Rotweil	71.450	73.730	44.510	12.080	28.970	29.890	24.240	4.130	12.390	12.770	11.670	3.390
B02	Schopfheim – Bad Säckingen	51.000	52.360	22.830	7.590	36.480	37.340	17.290	6.730	19.430	19.900	10.380	2.650
B03	KA-Neureut – KA-Mühlburg	123.740	130.510	79.030	17.100	36.570	38.570	24.740	3.960	13.190	13.910	8.810	1.760
B04	Graben-Neudorf – Hochstetten	24.630	25.320	7.540	1.190	17.670	18.160	5.000	1.190	6.760	6.950	1.310	1.040
B05	Singen (Hohentwiel) – Eitzwilen TG	51.650	52.410	32.050	8.790	35.410	35.930	22.520	4.390	17.460	17.730	10.390	1.520
B06	Waldenburg (Württemberg) – Künzelsau	25.690	26.720	20.060	5.830	16.270	16.940	15.360	5.400	11.040	11.510	10.260	4.780
B07	Lauffen (Neckar) – Zaberfeld	52.870	54.750	21.830	5.530	29.300	30.280	14.190	3.670	16.960	17.510	9.060	1.760
B08	Stockach – Krauchenwies – Mengen + Krauchenwies – Sigmaringen	59.970	61.450	32.720	10.190	39.710	40.730	18.980	9.370	16.420	16.870	9.510	1.210
B09	Stockach – Krauchenwies – Mengen (auch Teil von B08)	40.680	41.790	20.000	4.910	30.680	31.530	13.720	4.420	14.130	14.540	7.540	1.210
B10	Albstadt Ebingen – Albstadt Onstmettingen	38.470	39.800	22.730	4.300	24.870	25.730	17.700	4.160	14.150	14.640	11.650	2.920

Nr.	Strecke	im Einzugsbereich bis 3 km				im Einzugsbereich bis 1 km				im Einzugsbereich bis 500 m			
		Einwohner 2017	Einwohner 2030	Arbeitsplätze 2017	Schulplätze 2018	Einwohner 2017	Einwohner 2030	Arbeitsplätze 2017	Schulplätze 2018	Einwohner 2017	Einwohner 2030	Arbeitsplätze 2017	Schulplätze 2018
C01	Neckarbischofsheim Nord – Hüffenhardt + Obergimpeln – Bad Rappenau	17.050	17.650	7.200	1.320	10.310	10.650	3.430	1.200	8.530	8.810	2.820	1.200
C02	Halltingen – Kandel	44.120	45.500	19.590	3.050	19.870	20.500	7.550	310	12.910	13.320	4.980	300
C03	Engstingen – Gammertingen	19.390	19.930	8.310	2.780	14.410	14.840	6.170	2.780	9.280	9.550	3.350	2.440
C04	Heimerdingen – Weissach	13.330	13.720	10.120	410	7.670	7.890	2.850	410	3.530	3.630	1.280	0
C05	Kirchheim (Teck) – Holzmaden – Weilheim (Teck) (auch Teil von A11)	51.030	52.480	28.490	8.330	28.790	29.630	17.490	4.100	12.560	12.930	9.110	2.860
C06	Engstingen – Münsingen – Schelklingen	29.750	30.640	9.790	3.100	18.460	19.000	6.310	2.890	11.380	11.690	4.430	2.170
C07	Lauchingen – Stühlingen	23.980	24.670	8.590	1.440	14.200	14.670	6.460	1.180	9.040	9.350	4.770	940
C08	Eyach – Halgerloch – Hechingen	45.550	46.730	18.050	4.590	17.320	17.750	8.090	3.050	9.640	9.890	3.630	950
C09	Rastatt – Reeschoog – Hagenau	52.500	54.110	37.860	7.630	24.170	24.940	18.220	5.450	10.010	10.330	6.830	1.210
C10	Neckarbischofsheim Nord – Hüffenhardt (auch Teil von C01)	11.640	12.020	3.910	1.320	9.270	9.580	3.180	1.200	7.960	8.230	2.680	1.200
D01	Altshausen – Pfullendorf	25.010	25.890	13.850	2.430	20.320	21.030	8.520	2.430	9.620	9.970	5.010	1.150
D02	Leutkirch – Isny	33.990	34.960	19.500	5.300	27.130	27.910	14.820	5.070	12.240	12.600	8.050	1.570
D03	Balingen (Württ) – Schömburg (auch Teil von B01)	39.580	40.570	24.290	5.360	17.330	17.790	14.780	3.540	8.740	8.980	7.750	3.030
D04	Roßberg – Bad Wurzach	13.260	13.780	5.180	1.610	7.630	7.930	3.470	1.610	3.620	3.760	2.810	1.610
D05	Bühl (Baden) – Stollhofen	33.230	34.070	25.740	5.530	17.480	17.920	15.400	4.890	6.830	7.010	6.300	2.390
D06	Blumberg Zöllhaus – Hintschingen	18.550	19.140	7.360	1.350	6.720	6.950	2.830	410	3.950	4.090	1.950	410
D07	Amstetten – Gerstetten	15.470	15.790	4.900	830	11.090	11.300	3.970	830	6.440	6.570	2.400	830
D08	Maulbronn West – Maulbronn Stadt	5.290	5.410	1.850	580	4.010	4.100	1.350	580	1.970	2.010	750	110
D09	Rudersberg – Obemdorf – Wetzheim	24.900	25.410	7.780	2.230	13.050	13.290	5.480	2.230	7.960	8.110	3.350	530
D10	Blaufelden – Langenburg	9.650	9.910	5.160	930	8.740	8.970	4.480	930	4.550	4.670	2.410	540

Tabelle 4: Strukturzahlen im Einzugsbereich der Reaktivierungsstrecke