

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Cem Özdemir, Dr. Anna Christmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/23356 –**

Der Bahnknoten Ulm im Deutschlandtakt

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Bahnhof Ulm spielt als Regionalverkehrsknoten und Verknüpfungsbahnhof zwischen Fern- und Regionalverkehr eine wichtige Rolle für das östliche Baden-Württemberg und die Bodenseeregion. Er ist maßgeblicher Bestandteil des gerade in Bau befindlichen Bahnprojekts Stuttgart-Ulm und ICE-Systemhalt an einer der großen Fernverkehrstrassen Deutschlands. Daher wird er im Zielfahrplan für den Deutschlandtakt 2030 auch merkbar umstrukturiert und mit neuen und geänderten Relationen bedacht. Der kürzlich erschienene dritte Fahrplanentwurf offenbart den aktuellen Stand der Planungen.

Neue Planungen der Deutschen Bahn AG (DB AG) lassen nach Ansicht der Fragesteller vermuten, dass der geplante Neubau des Bahnhofs aus Kostengründen nicht umgesetzt werden soll. Hier werden Versprechen und konkrete Planungsvorhaben, die von der Stadt Ulm unterstützt wurden, untergraben (vgl. <https://www.stimme.de/suedwesten/wirtschaft/wi/Bahn-sagt-Neubau-des-Hauptbahnhofs-in-Ulm-ab-Stadt-kaempft;art19071,4291953>).

Auf verschiedenen Strecken rund um den Ulmer Hauptbahnhof finden aktuell umfangreiche Baumaßnahmen statt. Die Elektrifizierung der Südbahn ist ein wichtiger Schritt, der sich auch in den Fahrzeiten niederschlagen sollte. Die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm wird voraussichtlich früher als der Bahnhof in Stuttgart fertig (<https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.neubaustrecke-schnelle-zuege-nach-ulm-doch-2022.6e90e03b-8fd4-4c6e-95e7-39a122a7e38d.html>). Allerdings ergeben sich hier Einschränkungen durch lange eingleisige Strecken, die eine volle Nutzung der Strecke nicht ermöglichen.

1. Ist für den als Taktknoten geplanten Bahnhof eine klar definierte Taktminute angedacht und im Fahrplan erkennbar umgesetzt, und wenn ja, welche, und gibt es eine Unterscheidung zwischen Fern- und Regionalverkehr?
2. Wird mit dem Vermerk in der Präsentation Akteurskonferenz vom 15. Juli 2020 auf Seite 155 die Realisierung des Knotens Ulm als Taktknoten de facto aus der Planung gestrichen?

Warum widersprechen sich nach Ansicht der Fragesteller hier die Planungsunterlagen (vgl. S. 38 und S. 166)?

3. Falls Ulm als Taktknoten beibehalten werden soll, gibt es hier Planungen, die Taktminuten von Regional- und Fernverkehr wieder zu vereinen?

Die Fragen 1 bis 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Regionalverkehr ist Ulm ein ausgeprägter Knoten zu den Minuten 00 und 30. Der 30-Minutentakt im Fernverkehr ist leicht verschoben. Aufgrund der Menge des Verkehrs ergeben sich in der Regel gute Richtungsanschlüsse. Widersprüche in der Präsentation zur Akteurskonferenz ergeben sich nicht.

4. Welche Knotenzeiten in anderen Bahnhöfen verhindern die Orientierung der Regionalverkehrsverbindungen an den Fernzügen in Ulm?

Bei der Knotenausbildung wurde ein verstärktes Augenmerk auf Regionen mit geringerem Zugangebot gelegt, da hier gute Anschlüsse von höherer Bedeutung sind als entlang von Hauptachsen mit einem sehr dichten Zugangebot. Für Ulm sind dies die Knoten Aalen, Memmingen, Aulendorf, Sigmaringen und Tuttlingen.

5. Gibt es Kantenfahrzeiten, die einen Taktknoten in Ulm verhindern oder erschweren (bitte Fahrzeit und Relation angeben)?

Die leichte Verschiebung des Fernverkehrs in Ulm gegenüber den Minuten 00/30 erfolgt aufgrund des fixierten Knotens Mannheim und der Kantenfahrzeit Mannheim – Stuttgart, die im Zuge des dritten Entwurfs deutlich auf 31 Minuten verkürzt werden konnte.

6. Wie lange sind die Umsteige- und Wartezeiten vom Fernverkehr zu den Hauptrelationen des Regionalverkehrs (Friedrichshafen, Lindau, Kempten, Weißenhorn, Regensburg, Ingolstadt, München –Regio –, Aalen, Stuttgart – Regio –, Sigmaringen) und umgekehrt (bitte einzeln aufschlüsseln)?

Es wird auf die Anlage 1 verwiesen.

Weitere Anschlussbeziehungen können im Internet über die Netzgrafiken eingesehen werden (abrufbar unter: <https://www.deutschlandtakt.de/news-und-downloads/downloads/#articlefilter=alle>).

7. Wie lange sind die geplanten Standzeiten der Regionalzüge im Bahnhof Ulm, und stehen die Fahrzeuge die gesamte Standzeit am Bahnsteig?
9. Ist am Ulmer Hauptbahnhof ein Stärken und/oder Schwächen von Zügen vorgesehen (bitte einzeln nach Linie angeben)?

Die Fragen 7 und 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Standzeiten der durchgehenden Regionalzüge betragen im dritten Gutachterentwurf des Zielfahrplans Deutschlandtakt zwischen 4 und 12 Minuten. Die

Wendezeiten der übrigen Züge betragen zwischen 12 und 42 Minuten, die hauptsächlich am Bahnsteig verbracht werden.

Betriebsführung, etwa Fahrzeugtausch und notwendige Rangierfahrten, Stärken oder Schwächen von Zügen etc., ist nicht Teil der Planungen zum Deutschlandtakt.

8. Sind für Linien, die im Ulmer Hauptbahnhof gemäß des dritten Gutachterentwurfs des Deutschlandtaktes enden, Durchbindungen geplant?

Nein.

10. Welche Linien halten auf welchen Gleisen im Ulmer Hauptbahnhof, und für welche Gleise sind Doppelbelegungen vorgesehen (bitte qualitativen Gleisbelegungsplan angeben)?

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Gleisbelegung im Knoten Ulm in der Hauptverkehrszeit. Doppelbelegungen sind dabei auf den Gleisen 4, 6 und 7 vorgesehen.

Regional- und Fernverkehr	Gleisnutzung
Fernverkehr	1 und 2
wendende Züge aus Richtung Filstal	3
durchgehender Regionalverkehr in der Relation Stuttgart – Friedrichshafen	2 – 4
Züge der Brenz- und Donautalbahn	4 – 7 (nördliche Hälften)
Züge der Illertal- und Südbahn	4 – 7 (südliche Hälften)
wendende Züge aus Richtung Südbahn	8
endende Linien des Regionalverkehrs aus Richtung Günzburg	südliche Stumpfgleise 25 – 28

11. Wenn Doppelbelegungen an Bahnsteiggleisen vorgesehen sind, wie viele Doppelbelegungen pro Tag sind im Ulmer Hauptbahnhof geplant?

Zur optimalen Nutzung der Infrastruktur sieht der dritte Gutachterentwurf rund 30 Doppelbelegungen pro Tag vor.

12. Welches Fahrzeugmaterial soll im Knoten Ulm zum Einsatz kommen, und in welchen Konfigurationen sollen die Fahrzeuge verkehren?

Im Fern- und Nahverkehr sind gemäß der Methodik des Bundesverkehrsweegeplans (BVWP) vorgegebene Musterzüge unterstellt. Diese haben im Fernverkehr eine Länge von 200, 350 und 400 Meter. Die jeweils zugrunde gelegten Geschwindigkeitsanforderungen an die Fahrzeuge können aus der Netzgrafik zum Fernverkehr eingesehen werden (abrufbar unter: <https://www.deutschlandtakt.de/news-und-downloads/downloads/#articlefilter=alle>).

Im Nahverkehr sind folgende Musterzüge unterstellt:

- Doppelstock Lok-Wagen-Zug elektrisch mit 5 Wagen, 160 km/h, 150 m Länge
- Doppelstock Lok-Wagen-Zug Diesel mit 5 Wagen, 140 km/h, 150 m Länge

- Elektrotriebzug einstöckig/doppelstöckig, 160 km/h, 90 m Länge
- Dieseltriebzug einstöckig, 120/140 km/h, 45 m Länge.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine weiteren eigenen Informationen vor.

13. Welche Bahnsteiglänge wird für die vorgesehenen Fahrzeuge hierfür benötigt (bitte einzeln nach Linie angeben)?

Die Anforderungen an die Bahnsteiglängen im dritten Gutachterentwurf ergeben sich aus den zugrunde gelegten Musterzügen. Es wird auf die Anlage 2 verwiesen.

14. Wie hoch war der Anteil der pünktlichen Züge im Bahnhof Ulm im letzten Jahr, und wie gedenkt man, mit deutlich mehr Zugfahrten bei unveränderter Infrastruktur eine zufriedenstellende Pünktlichkeit zu gewährleisten (bitte für Fernverkehr und Regionalverkehr getrennt angeben)?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) betrug die Pünktlichkeit im Knoten Ulm 2019 im Fernverkehr 72,6 Prozent sowie 87,9 Prozent im Regionalverkehr. Die derzeit laufenden Umbauarbeiten am Bahnhof Ulm zur Einbindung der Neubaustrecke (NBS) Wendlingen – Ulm ermöglichen es nach Auskunft der DB AG das künftige Betriebsprogramm in einer guten Qualität zu erfüllen.

15. Welche Gründe gibt es für den Entfall des fünften Bahnsteigs in Ulm (vgl. Drucksache Landtag Baden-Württemberg 15/1365), und kann unter Berücksichtigung von geplanten Konzepten (z. B. S-Bahn Donau/Iller) die absehbare Steigerung von Zugfahrten im Ulmer Hauptbahnhof trotzdem aufgenommen werden?
16. Sollten die Kapazitäten nicht ausreichen, ist ein zügiger Ausbau der Bahnhofskapazitäten geplant?

Die Fragen 15 und 16 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG ist u. a. aufgrund der Optimierung des Spurplans kein Bedarf für einen fünften Bahnsteig gegeben. Sollten sich im Zuge neuer Konzepte ein Bedarf oder eine sonstige Erweiterung der Bahnhofskapazitäten ergeben, werden dort entsprechende Planungen anzustoßen.

17. Hat die im Rahmen der Debatte um Stuttgart 21 (S 21) von Seiten der DB AG erfolgte Zusage, den Ulmer Hauptbahnhof (insbesondere das Bahnhofsgebäude und den Innenstadtanschluss) umzubauen, Bestand, und wenn ja, wie sollen diese Maßnahmen aussehen (zeitliche Planung mit angeben)?
18. Für den Fall, dass kein Gebäudeneubau mehr von Seiten der DB AG geplant ist, warum wurden die Planungen dahingehend entgegen der zuvor getätigten Zusage eingestellt?
19. Hat die Bundesregierung bzw. die Bahn AG geprüft, ob ein Umbau des Hauptbahnhofs in städtischer Regie möglich ist, und wenn ja, welche Kosten würden dabei in etwa auf die Stadt zukommen?

20. Hat die Bundesregierung bzw. die Bahn AG eine Vorstellung von der zeitlichen Perspektive (bitte Zeithorizont skizzieren)?
21. Wie könnte nach Vorstellung der Bundesregierung bzw. der Bahn AG notfalls eine vom Bauvolumen reduzierte Umbauvariante aussehen, die den städtischen Finanzen Rechnung trägt?
Plant der Bund, sich an der Finanzierung des Projekts zu beteiligen?

Die Fragen 17 bis 21 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Jahr 2016 hat die DB AG gemeinsam mit der Stadt Ulm eine Machbarkeitsstudie durchgeführt, die einen geringstmöglichen baulichen Umfang für einen Neubau der Bahnhofshalle untersucht hat. Im Ergebnis zeigte sich keine wirtschaftlich tragfähige Variante. Der Finanzierungsbedarf für den Neubau des Bahnhofsgebäudes wurde mit Kostenstand 2014 auf 132 Mio. Euro eingeschätzt. Hinzu kämen 35 Mio. Euro (Stand 2012) für den Neubau und Durchstich der Personenunterführung.

Um den Reisenden und Besuchern einen ansprechenden und barrierefreien Bahnhof anzubieten, wird nach Auskunft der DB AG die DB Station&Service AG mindestens 15 Mio. Euro in die Sanierung und Modernisierung des Bestands investieren, nachdem bereits im Jahr 2019 circa 7,9 Mio. Euro in den Bau von Aufzügen und zusätzlichen Treppenanlagen investiert wurden. Der Umbau des Bahnhofs zu einer barrierefreien Verkehrsstation erfolgt nach Auskunft der DB AG in den Jahren 2022 bis 2024. Die Modernisierung des Empfangsgebäudes beginnt bereits im Jahr 2021 und soll in rund vier Jahren in mehreren Abschnitten umgesetzt werden.

22. Wann ist die Elektrifizierung der Südbahn zwischen Ulm und Friedrichshafen HBF fertiggestellt, befindet sich der Bau im Zeitplan?

Das Projekt zur Elektrifizierung der Südbahn liegt im Zeitplan. Die Inbetriebnahme der elektrifizierten Strecke Ulm–Friedrichshafen–Lindau ist zum Fahrplanwechsel 2021/2022 vorgesehen.

23. Erfolgt die Elektrifizierung der Südbahn im vorgesehenen Kostenrahmen (bitte ursprünglich geplante und aktuell prognostizierte Kosten angeben)?

Nach Auskunft der DB AG hat sich bereits bei Beginn der Bauarbeiten zur Elektrifizierung der Südbahn im Jahr 2018 abgezeichnet, dass die Kostenprognosen aufgrund der Marktentwicklung bei den Baupreisen in einer Größenordnung von über 300 Mio. Euro liegen würden. Eine finale Aussage zu den Gesamtkosten ist erst nach weiteren Bauarbeiten und Vergaben möglich.

24. Welches Fahrplankonzept ist nach Fertigstellung der Elektrifizierung auf der Südbahn Ulm–Friedrichshafen geplant (Fahrzeugtyp, Linien und Halte angeben)?
29. Wie viele Regionalverkehrszüge sollen nach der Elektrifizierung auf der Südbahn pro Tag verkehren (Linien mit angeben und Vergleich zu aktuellen Zahlen)?
32. Werden nach Inbetriebnahme der Elektrifizierung auf der Südbahn weiterhin alle Halte zwischen Friedrichshafen und Lindau in gleicher Anzahl

bedient, die auch zuvor bedient worden sind (bitte angeben, wenn Halte seltener bedient werden)?

42. Werden nach Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm weiterhin alle Halte zwischen Friedrichshafen und Lindau in gleicher Anzahl bedient, die auch zuvor bedient worden sind (bitte auch angeben, wenn Halte seltener bedient werden), und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 24, 29, 32 und 42 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zuständig für das Angebotskonzept ist das Land. Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine weiteren eigenen Informationen vor.

25. Wie viele Fernverkehrszüge verkehren im Fahrplanjahr 2020 pro (Stand Januar 2020) auf der Südbahn (Linie angeben)?

Nach Auskunft der DB AG verkehrt im Fahrplanjahr 2020 (Stand: Januar 2020) auf der Südbahn in beide Richtungen täglich je ein Fernverkehrszug (IC 118/119 Dortmund–Innsbruck).

26. Wie viele Fernverkehrszüge sollen nach aktuellem Plan gemäß dem Deutschlandtakt pro Tag auf der Südbahn verkehren (Fernverkehrstyp und Linie angeben)?

Auf der Südbahn sind im dritten Gutachterentwurf keine systematischen Fernverkehrszüge vorgesehen.

27. Wenn keine Fernverkehrszüge mehr im Deutschlandtakt auf der Südbahn geplant sind, wie erklärt die Bundesregierung die Differenz zum Fahrplanjahr 2020 (Stand: Januar 2020)?

Der Zielfahrplan enthält lediglich Linien, die im Ein- bzw. Zweistundentakt verkehren. Die Führung einzelner Züge – abweichend von dem im Zielfahrplan unterstellten Angebotskonzept – ist dennoch möglich.

28. Wie viele Fernverkehrszüge sollen nach der Elektrifizierung auf der Südbahn pro Tag verkehren (Linien mit angeben)?

Nach Auskunft der DB AG soll weiterhin ein Intercity-Zugpaar pro Tag über diese Strecke verkehren (IC-Linie Dortmund–Innsbruck). Ferner wird perspektivisch eine höhere Anzahl an Fernverkehrszügen auf der Südbahn unter Berücksichtigung der Nachfrageentwicklung geprüft.

30. Wie hoch ist die Zeitersparnis durch die Elektrifizierung und die Geschwindigkeitserhöhungen für Fernverkehrszüge zwischen Ulm und Friedrichshafen sowie Friedrichshafen und Lindau?

In einzelnen Bereichen wird die Streckenhöchstgeschwindigkeit auf bis zu 160 km/h erhöht. Fahrzeitverkürzungen für die Züge des Fernverkehrs können derzeit nach Auskunft der DB AG noch nicht prognostiziert werden. Eine Fahrzeitverkürzung wird beim Fernverkehr u. a. von der Koordination der Fahrplantrassen mit den Zeitlagen des Nahverkehrs im Rahmen der Trassenvergabe

zum Fahrplanjahr 2022 abhängig sein. Die Bewertung des Projekts zum BVWP ergab eine Fahrzeitverkürzung von 9 Minuten.

31. Wie hoch ist die Zeitersparnis durch die Elektrifizierung und die Geschwindigkeitserhöhungen für Regionalverkehrszüge zwischen Ulm und Friedrichshafen sowie Friedrichshafen und Lindau?

Nach Auskunft der DB AG verkürzt sich die Fahrzeit zwischen Ulm Hbf und Friedrichshafen Stadt um circa 5 Minuten gegenüber dem Fahrplan 2020. Zwischen Friedrichshafen Stadt und Lindau Hbf (Insel) ändert sich die Fahrzeit nicht.

33. Sind bauliche Maßnahmen auf der Brenzbahn geplant, und ist eine Elektrifizierung für diese Strecke vorgesehen (Maßnahmen mit Zeit- und Kostenplan auflisten)?

Gemäß Vorgabe des Landes Baden-Württemberg ist eine Elektrifizierung auf der Brenzbahn im dritten Gutachterentwurf des Zielfahrplans Deutschlandtakt unterstellt. Ferner wurden auf Basis des vom Land gemeldeten Angebotskonzepts zweigleisige Abschnitte von den Gutachtern fahrplanbasiert abgeleitet. Zuständig für das Angebotskonzept ist das Land. Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine weiteren eigenen Informationen vor.

34. Sind zwei Zugfahrten je Richtung je Stunde (auf dem südlichen Teilstück sogar drei) auf der Brenzbahn mit der bestehenden Infrastruktur fahrbar?
Wie viele Kreuzungsbahnhöfe stehen zur Verfügung?
Mit welchen Kreuzungs- und Pufferzeiten wurde der Betrieb geplant (bitte Bildfahrplan der Strecke beilegen)?

Nach Auskunft der DB AG können derzeit zwischen Aalen Hbf und Ulm Hbf in 15 Bahnhöfen Zugkreuzungen erfolgen. Die angedachten Verkehrsausweitungen auf der Brenzbahn sind nach Auskunft der DB AG mit der bestehenden Infrastruktur nicht möglich. Derzeit erfolgen Untersuchungen einschließlich einer eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung. Der DB AG liegt noch keine abschließende Maßnahmenliste oder grafische Fahrplandarstellung vor.

35. Wie sind die Fahrzeugumläufe für das Fahren in Lastrichtung im Teilstück Langenau-Sontheim geplant?
Wie viel Kapazität zum zeitweisen Abstellen von Fahrzeugen besteht in Sontheim?

Die Planung von Fahrzeugumläufen obliegt dem ausführenden Eisenbahnverkehrsunternehmen. Nach Auskunft der DB AG ist die Abstellkapazität in Sontheim-Brenz auf die beiden Bahnhofsgleise reduziert. Abstellungen sind somit nicht sinnvoll. Nach Auskunft der DB AG wird die Ausweitung der Abstellmöglichkeiten derzeit untersucht.

36. Weshalb verlassen die Züge nach Aalen den Bahnhof Ulm in einem Abstand von lediglich elf Minuten bzw. kommen in diesem Abstand dort an?

Warum orientiert sich der Halbstundentakt am kleineren Knoten Aalen und nicht am Fernverkehrsanschluss und Taktknoten Ulm?

Das im dritten Gutachterentwurf des Zielfahrplans Deutschlandtakt unterstellte Konzept im Schienenpersonennahverkehr entspricht dem vom Land gemeldeten Angebotskonzept.

37. Zu welchem Zeitpunkt ist die Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm geplant?

Die Inbetriebnahme ist für den Fahrplanwechsel 2022/2023 geplant.

38. Zu welchem Zeitpunkt ist die Inbetriebnahme des Bahnhofs Merklingen auf der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm geplant?

Nach Auskunft der DB AG ist die kommerzielle Inbetriebnahme des Bahnhofs Merklingen mit Inbetriebnahme der Neubaustrecke (NBS) Wendlingen–Ulm zum Fahrplanwechsel 2022/2023 vorgesehen.

39. Wie viele Züge sollen pro Tag direkt nach der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm über diese Strecke verkehren (vor Fertigstellung von S 21, bitte Linien angeben)?

Nach Auskunft der DB AG liegt noch kein ganztägiger Fahrplan für die Inbetriebnahme der NBS Wendlingen–Ulm vor. Nach Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Wendlingen–Ulm sollen zunächst die zweistündlichen ICE-Linien München–Stuttgart–Frankfurt–Leipzig–Berlin und München–Stuttgart–Karlsruhe sowie einzelne weitere Züge der DB Fernverkehr AG verkehren.

40. Wie viele dieser Züge halten im Bahnhof Merklingen (bitte Linien angeben)?

Für alle Züge des Regionalverkehrs ist nach Auskunft der DB AG im Bahnhof Merklingen ein Halt vorgesehen. Es wird zudem auf die Antwort zu Frage 39 verwiesen. Ein Halt von Fernverkehrszügen im Bahnhof Merklingen ist seitens der DB AG nicht geplant.

41. Wie viele Züge können die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm aufgrund des langen eingleisigen Abschnittes im Alaufstieg nach Inbetriebnahme maximal befahren (für eine Stunde angeben, jeweils in beide Richtungen)?

Nach Auskunft der DB AG können 3,5 Züge pro Stunde (Summe beider Richtungen) über die Neubaustrecke vor der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 verkehren.

Anlage 1:

Regionalverkehr (RV) von/nach	Fernverkehr (FV) von/nach	Umstieg von FV in RV		Umstieg von RV in FV	
		Umsteigezeit	Takt FV	Umsteigezeit	Takt FV
Friedrichshafen	Stuttgart	7 min	stündlich	7 min	stündlich
	München	9 min	stündlich	10 min	stündlich
Lindau*	Stuttgart	7 min	stündlich	7 min	stündlich
	München	9 min	stündlich	10 min	stündlich
Kempten, Memmingen, Illertissen	Stuttgart	17 min	stündlich	17 min	stündlich
	München	via Buchloe schneller			
Weißenhorn	Stuttgart	18 / 24 min	je zweistündlich	18 / 24 min	je zweistündlich
	München	10 / 34 min	je zweistündlich	10 / 34 min	je zweistündlich
Regensburg, Ingolstadt	Stuttgart	8 min	stündlich in Günzburg	7 min	stündlich in Günzburg
	München	Für alle Zwischenhalte bis Nersingen via Günzburg bzw. Donauwörth schneller			
München (RV)	Stuttgart	17 min	stündlich	15 min	stündlich
	München	Nicht relevant, Halte Nersingen bis Augsburg via Günzburg bzw. Augsburg schneller			
Aalen	Stuttgart	8 min	stündlich	8 min	stündlich
	München	7 / 8 min	je stündlich	7 / 8 min	je stündlich
Stuttgart (via Geislingen)	Stuttgart	12 / 19 min	je stündlich	12 / 19 min	je stündlich
	München	7 / 22 min	je stündlich	7 / 22 min	je stündlich
Merklingen	München	7 min	stündlich	7 min	stündlich
	Stuttgart	Direktverbindung			
Sigmaringen	Stuttgart	13 min 7 min	Stündlich zweistündlich	13 min 7 min	stündlich zweistündlich
	München	23 min	stündlich	23 min	stündlich
Blaubeuren	Stuttgart	8 min	stündlich	7 min	stündlich
	München	13 min	stündlich	13 min	stündlich

* Umstieg in Friedrichshafen erforderlich

Anlage 2: Im dritten Gutachterentwurf unterstellte Fahrzeuglängen auf Basis der zugrunde gelegten Musterzüge.

Linie im 3. Gutachterentwurf	unterstellte Fahrzeuglänge gemäß Musterzug in Meter	Max. Anzahl Fahrzeuge pro Zug	unterstellte Zuglänge gemäß Musterzug in Meter
FV8	200	2	400
FV27	200	2	400
FV22.a	200	2	400
FV40	200	2	400
FV41	350	1	350
E5.a	90	2	180
E7	90	2	180
Ex9	150	Lok + 5 Wagen	150
Ex8	150	Lok + 5 Wagen	150
E33	45	3	135
N80.a / N80.b	45	2	90
N53.a	90	2	180
N54.a / N54.b	90	1	90
E24 / N76	45	3	135
N75.a / N105	90	2	180
N75.b	90	1	90
E14.a1	90	1	90
E43	90	2	180
N92	90	2	180
E35.a / E35.b / N35.1	90	1	90

