



# BERNARD GRUPPE

## ■ Landratsamt Ostalbkreis

Perspektiven der Entwicklung des  
Schienenverkehrs in der Region  
Ostwürttemberg – Haltepunkte entlang der  
Remsbahn

Dipl.-Ing. (FH) Claudia Zimmermann

| 19.04.2022

# ■ INHALT

- Ausgangssituation und Aufgabenstellung
- Rückblick Untersuchung aus 2012
- Potenzialabschätzung
- Zusammenfassung



# Ausgangssituation und Aufgabenstellung

# ■ Ausgangssituation und Aufgabenstellung

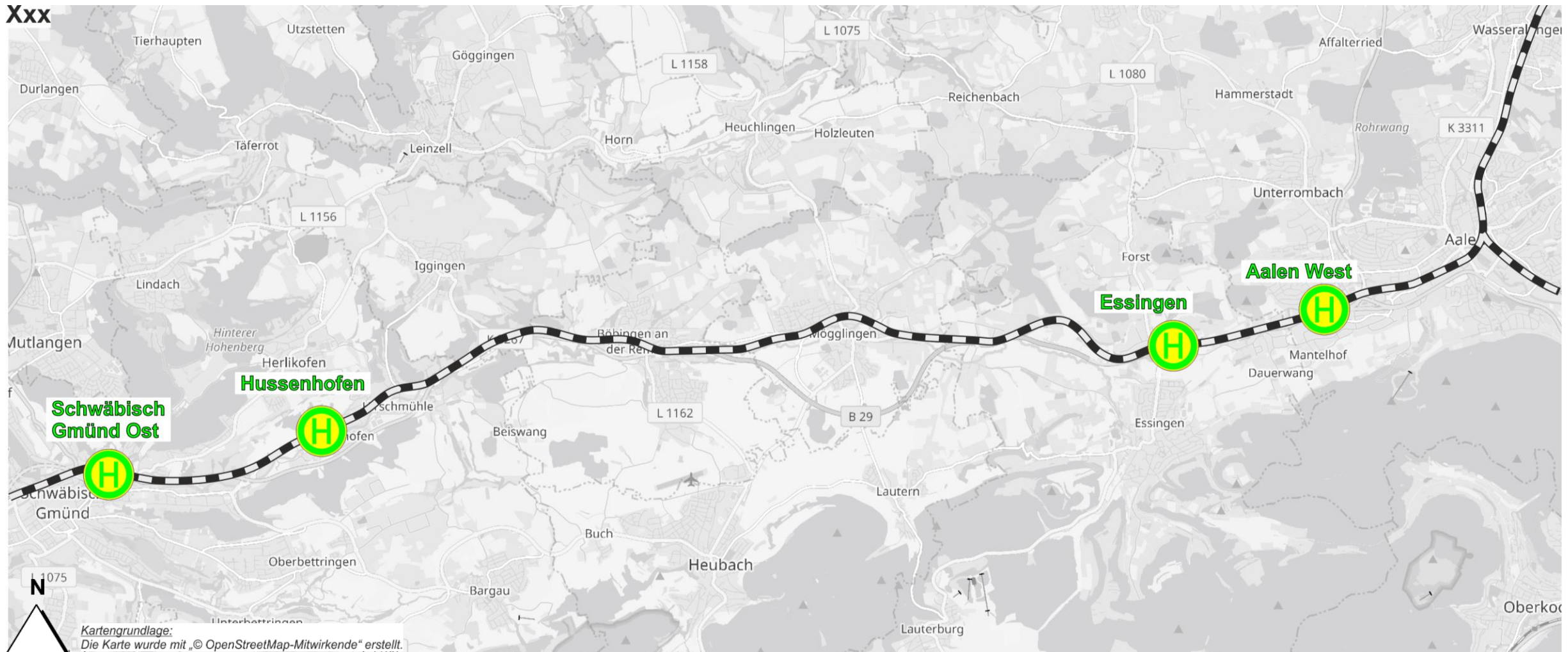
- Untersuchung des Regionalverbandes Ostwürttemberg zu den Perspektiven des Schienenverkehrs bzw. möglichen Schienenhaltepunkten auch entlang der Remsbahn hinsichtlich Verkehrswürdigkeit, fahrplanmäßiger Einpassung sowie Kosten in 2012
- Mehrere Haltepunkte im Zuge der Remsbahn geprüft → Schwäbisch Gmünd Ost und Aalen West zur Weiterverfolgung empfohlen, weitere Haltepunkte nur mit S-Bahn ähnlichen zusätzlichen System
- Aktualisierung für Schwäbisch Gmünd Ost und Hussenhofen in 2019
- Aktualisierung der Grundlagen und Erkenntnisse zur Verkehrswürdigkeit aus 2012 auf Basis von aktuellen Strukturdaten der Kommunen und Planungen für die Remsbahn
- Übernahme von aktuellen Fahrplan- und Betriebsdaten
- Abschätzung möglicher Potenziale für vier Haltepunkte (Schwäbisch Gmünd Ost, Hussenhofen, Essingen, Aalen West)
- Aufbereitung, Vergleich und Bewertung





# Übersichtsplan der möglichen Haltepunkte

Xxx








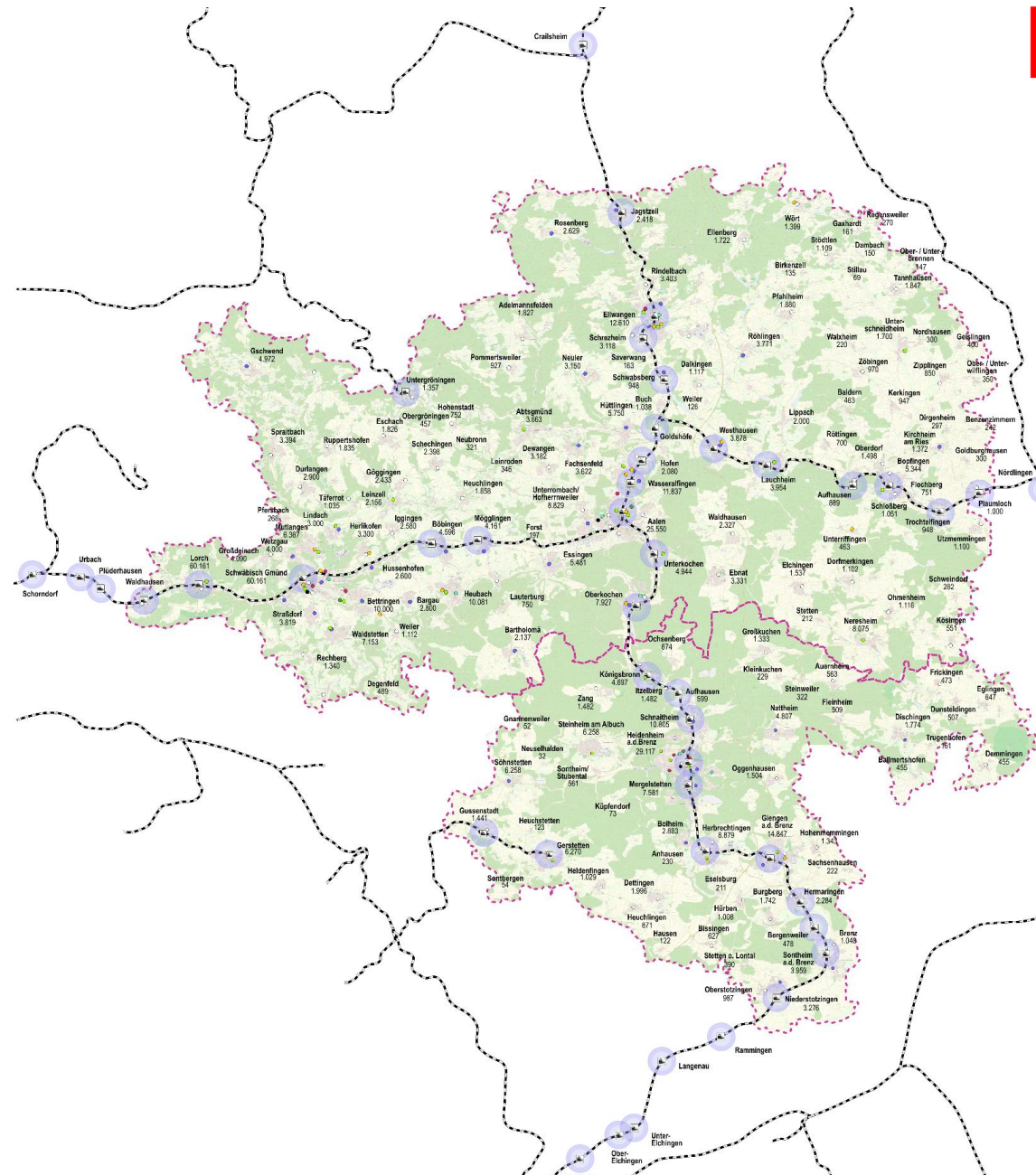
**bernard-gruppe.com**  
 Kartengrundlage:  
 Die Karte wurde mit „© OpenStreetMap-Mitwirkende“ erstellt.

# Rückblick Untersuchung 2012



# Übersichtsplan Schienenstrecken

-  Haltestellen
-  Einzugsgebiet 1.000 m
-  Ortsname
-  Einwohnerzahl\*
- \* Einwohnerzahlen sind aus verschiedenen Jahren und können gerundet sein.
-  Schule, Hochschule









# Planfall B Angebotskonzept

■ Linienweg

■ IRE Stuttgart – Aalen

■ RE Stuttgart – Aalen

■ Stuttgart – Crailsheim

■ RE Stuttgart – Ellwangen

■ IRE Ulm – Aalen

■ RE Ulm – Aalen

■ RB Ulm – Langenau (–Sontheim)

■ (RB Aalen – Königsbronn (–HDH))

■ RB Aalen – Donauwörth

■ RS Aalen – Bopfingen

Takt

-

T60

T120

T60

T60

T60

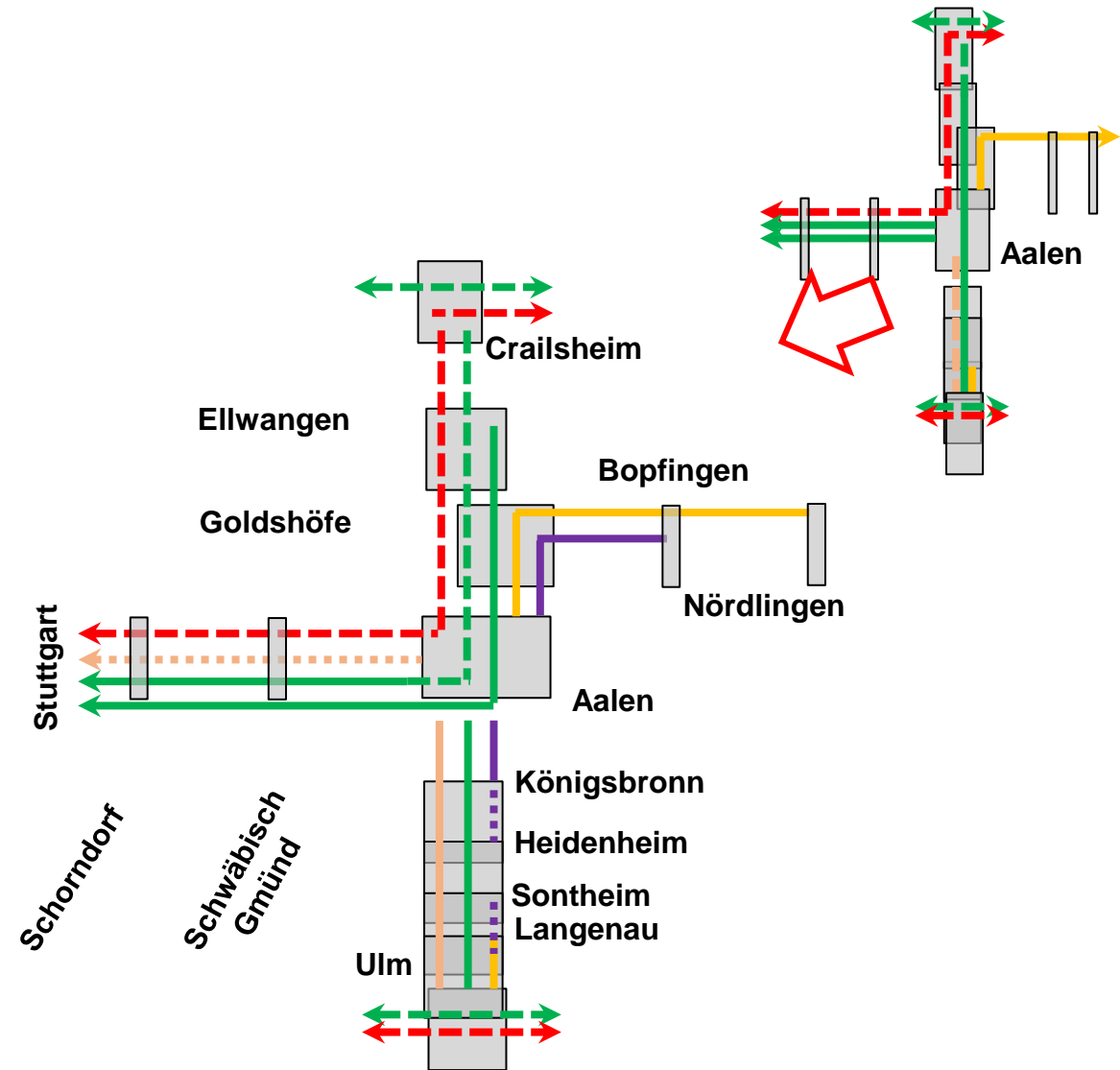
T60

T60)

T60

T60)

**BERNARD**  
GRUPPE



DB International GmbH, TID-EC(5), 10.09.2012

[bernard-gruppe.com](http://bernard-gruppe.com)

L:\P501877\_Remsbahn\10\_Projektphase 1\PPTX\P501877\_01.pptx

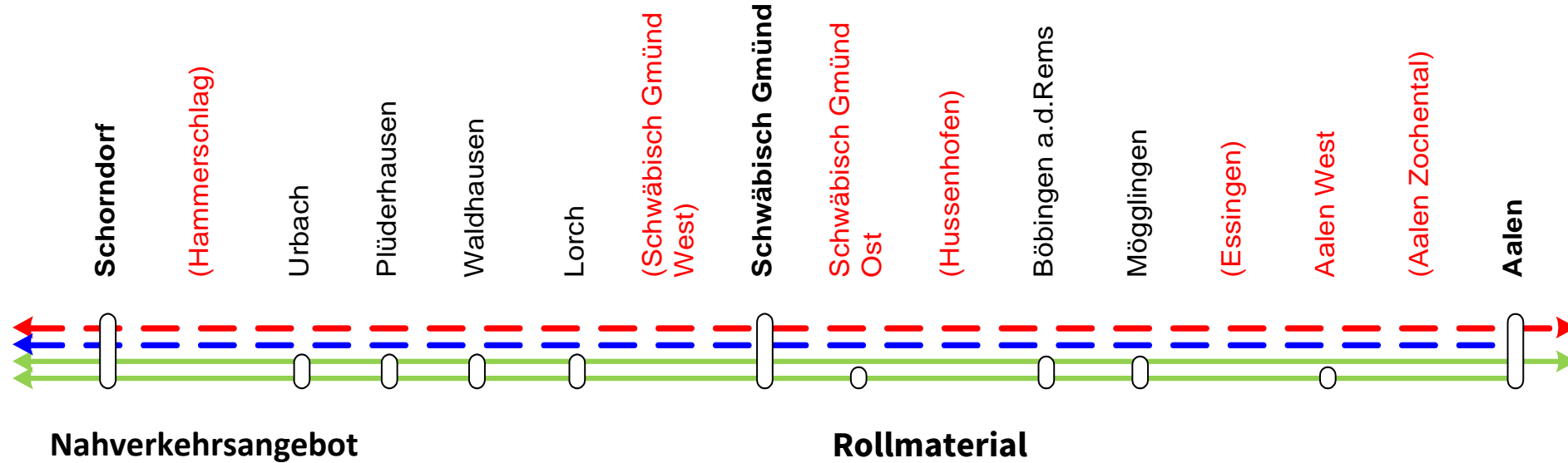
Anlage zur Sitzungsvorlage Nr. 6622/006

Anlage 2

19.04.2022

9

# Planfall B Remsbahn



- IRE-Linie einzelne Fahrten  
Ergänzung des Fernverkehrsangebots

- RE-Linien jeweils stündlich  
bilden einen Halbstundentakt

- Fernverkehr je nach  
Angebotskonzept DB Fernverkehr

- IRE-Linie  
ET FLIRT 3teilig

- RE-Linien  
Doppeltraktion ET (FLIRT 3teilig und 4teilig)

# ■ Potenziale der neuen Haltepunkte (Planfall B) - Remsbahn

Haltepunkte	Einsteiger	Aussteiger	Gesamt
Schwäbisch Gmünd Ost	228	228	456
AA West	202	202	404

## Jagst- / Riesbahn

Haltepunkt	Einsteiger	Aussteiger	Gesamt
AA Berufschulzentrum (Lederhosen)	188	188	376

## Brenzbahn

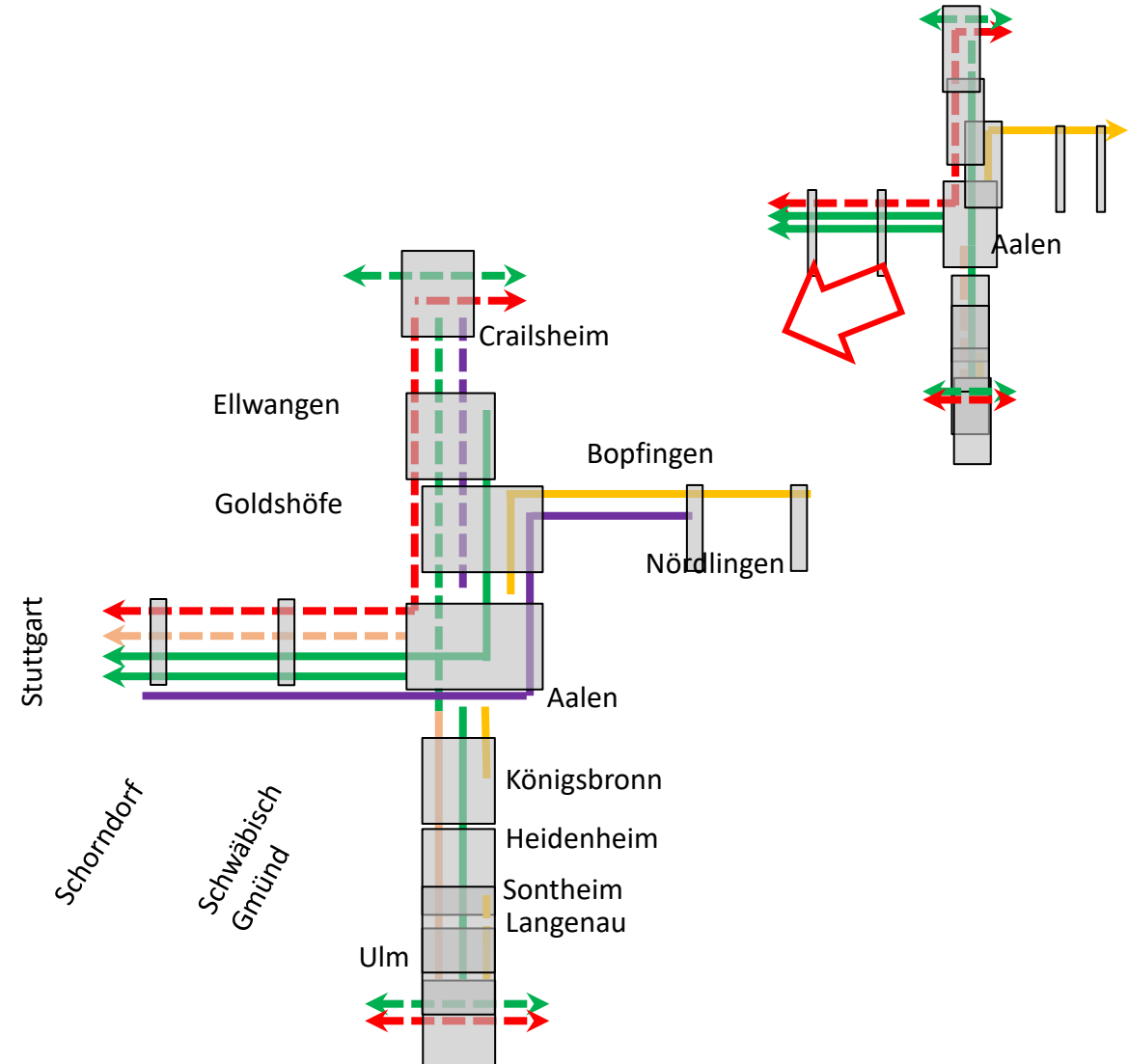
Haltepunkt	Einsteiger	Aussteiger	Gesamt
AA Süd	85	85	170

→ **Gesamtfahrgäste + 3,8%**



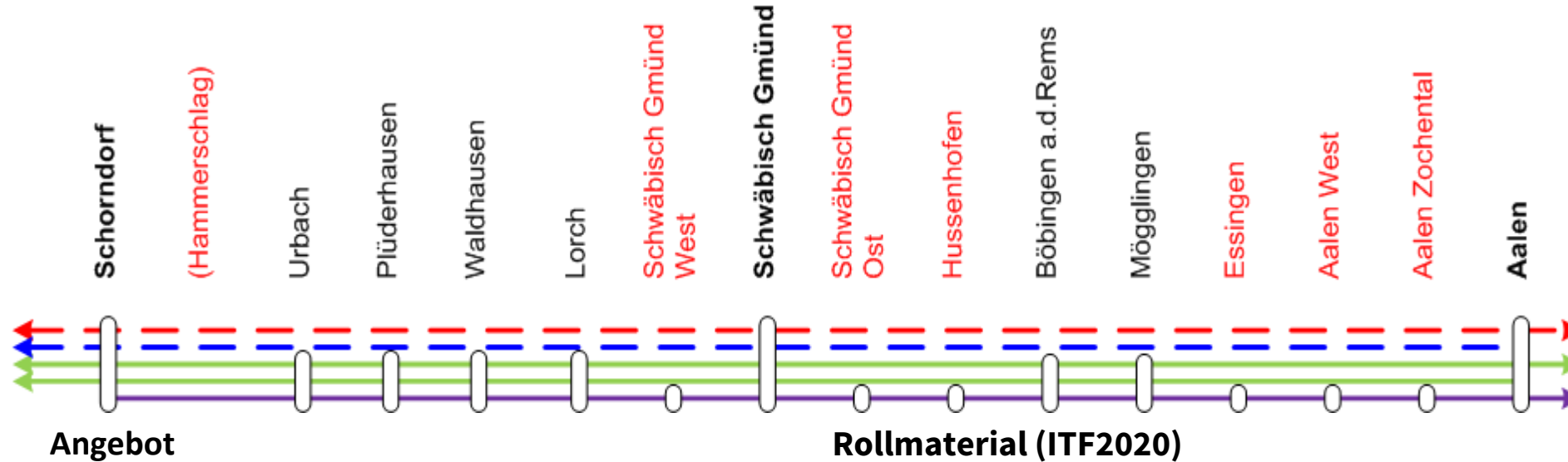
# Planfall C Angebotskonzept

Linienweg	Takt
IRE Stuttgart – Aalen	T120
RE Stuttgart – Aalen	T60
RE Stuttgart – Ellwangen	T60
IRE Ulm – Aalen	T60
Ulm – Crailsheim	T120
RE Ulm – Aalen	T60
RB Ulm – Langenau (-Sontheim)	T60
(RB Aalen – Königsbronn (-HDH))	T60
RB Aalen – Donauwörth	T60
RS Schorndorf – Bopfingen	T60
RS Aalen – Crailsheim	T120



DB International GmbH, TID-EC(5), 10.09.2012

# Planfall C Remsbahn



■ IRE-Linie zweistündlich  
Ergänzung des Fernverkehrsangebots

■ Fernverkehr je nach  
Angebotskonzept DB Fernverkehr

■ RE-Linien jeweils stündlich  
bilden einen Halbstundentakt

■ IRE/RE-Linien  
Lok 146 + 5 Dosto

■ RS-Bahn  
Stündliche Bedienung  
der zusätzlichen Stationen

■ RS-Bahn  
Elektrischer Triebwagen (Bsp. ET 425, FLIRT,...)

# ■ Potenziale geprüfte Haltepunkte (Planfall C) Prognose mit Regionalstadtbahn

Haltepunkt	Einsteiger	Aussteiger	Gesamt
<b>GD Ost</b>	<b>190</b>	<b>190</b>	<b>380</b>
GD West	178	178	356
<b>AA West</b>	<b>169</b>	<b>169</b>	<b>338</b>
<b>Lederhosen</b>	<b>164</b>	<b>164</b>	<b>328</b>
Voith	95	95	190
Essingen	94	94	188
AA Süd	84	84	168
Mergelstetten	67	67	134
Zochental	62	62	124
(AA Walkstr.)	55	55	110
Rindelbach	50	50	100
(AA Erlau)	50	50	100
Hussenhofen	48	48	96
Bopfingen West	45	45	90
Stimpfach	36	36	72
Buch	34	34	68

1. Priorität

ausgeschieden

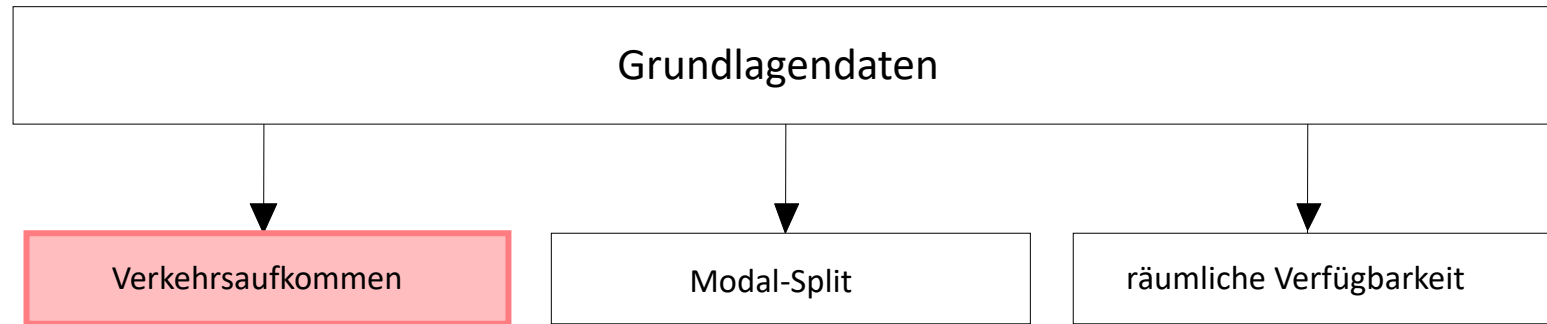
➤ **Gesamtfahrgäste + 8%**



# ■ Zusammenfassung der Ergebnisse

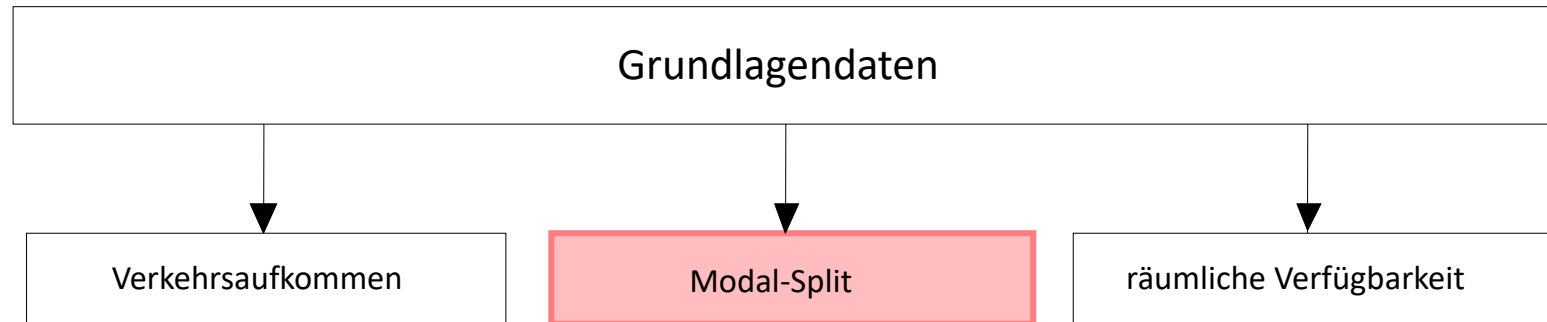
- Anpassung des Liniennetzes und Fahrplanes auf den Schienenachsen möglich (Halbstundentakt auf der Remsbahn)
- Mit angepassten Fahrzeiten nach bisheriger Untersuchung im Zuge der Brenzbahn zwei zusätzliche Haltepunkte zwischen Schorndorf und Aalen möglich (stündliche Bedienung)
- Weitere Haltepunkte nur mit zusätzlichem System (z.B. Regionalstadtbahn) möglich bzw. umsetzbar
  
- Ausreichende Potenziale in Aalen West und Schwäbisch Gmünd Ost ermittelt
  
- Weitere geprüfte Haltepunkte mit geringeren Potenzialen

# Potenzialabschätzung



- Verkehrsströme MIV aus Verkehrsmodell Ostwürttemberg nach Relationen, Besetzungsgrad 1,4
- Verkehrsströme SPNV aus GVP Baden-Württemberg nach Relationen
- Einwohner, Arbeitsplätze, Einkauf, Freizeit
- Schülerzahlen, Einzugsbereiche Schulen
- Berücksichtigung P+R (wenn möglich) oder Shuttlelösungen





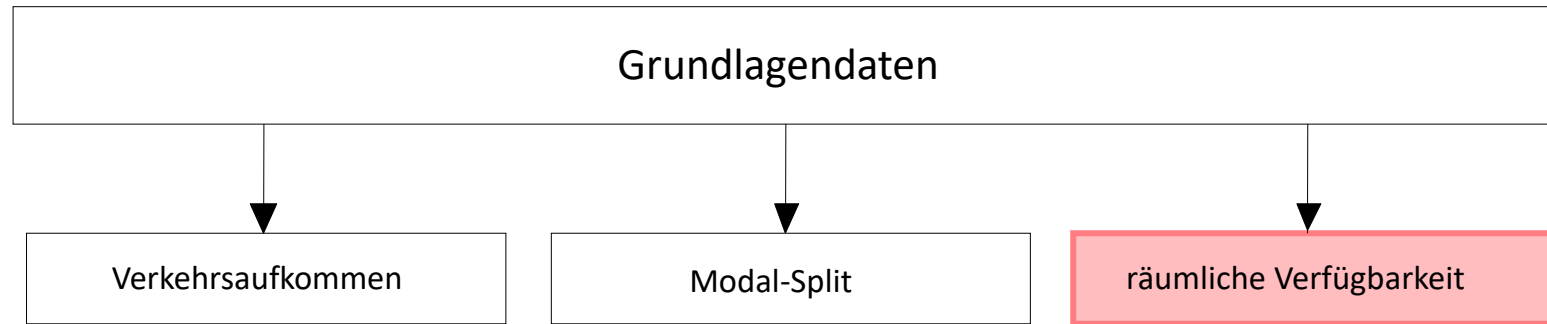
➤ Gesamtwiderstände

SPNV - Reisezeit  
- Systemverfügbarkeit

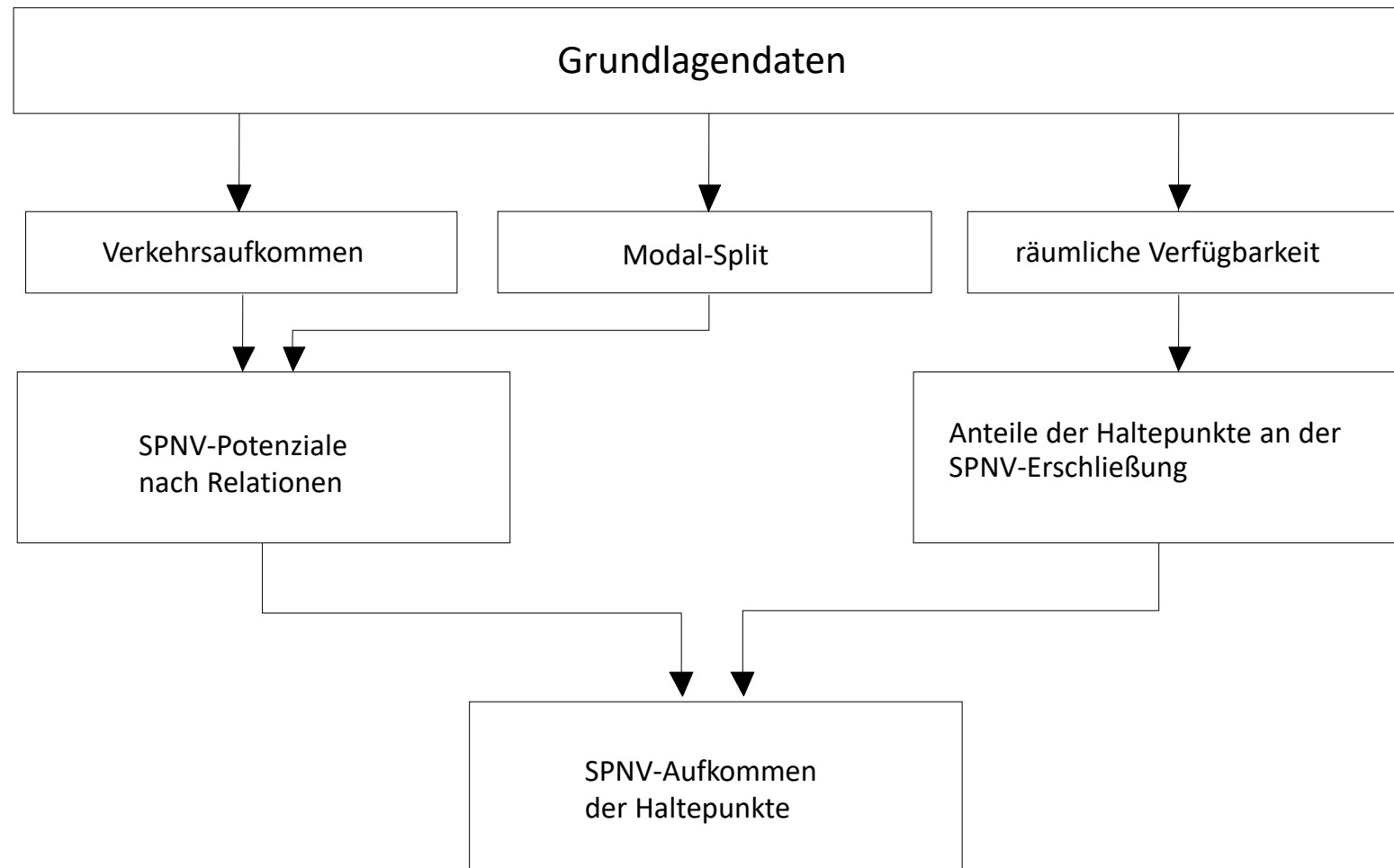
MIV - Reisezeit  
- Parkplatzverfügbarkeit

➤ Ermittlung von modalen Verlagerungen

(Ansätze orientieren sich an der „Standardisierten Bewertung“)



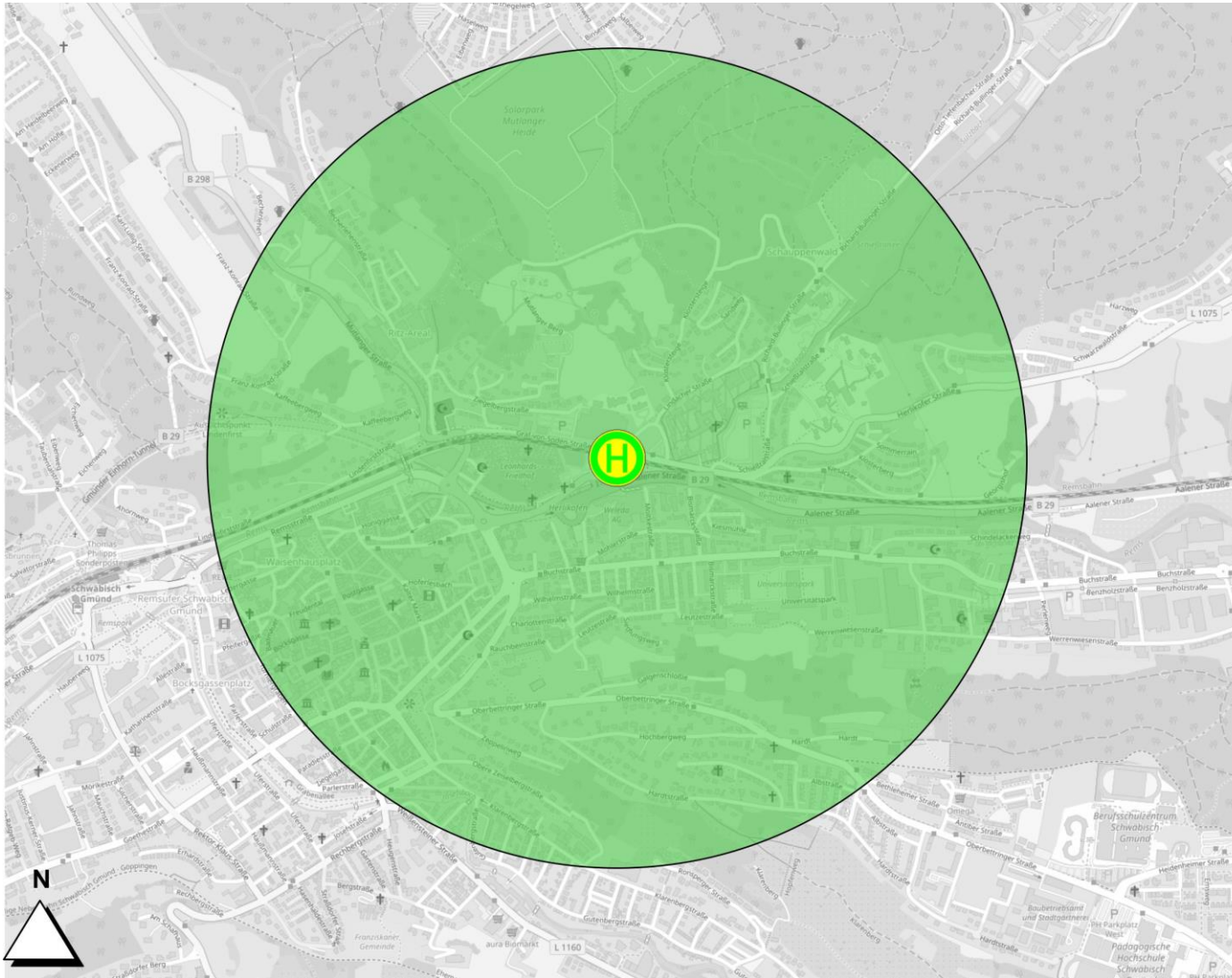
- Ermittlung der ÖV – Anteile / Fahrgastpotenziale für eine SPNV - Verfügbarkeit von 100%
- Einzugsbereiche der Haltepunkte
- Tatsächliche räumliche SPNV - Verfügbarkeit



# ■ Weitere Datengrundlagen

- Fahrplandaten und Fahrtzeiten aus den aktuellen Untersuchungen zum möglichen Betriebsprogramm mit zwei weiteren Haltepunkten im Stundentakt
- Aktuelle Planungen zu den Haltepunkten bzw. Überlegungen zur Lage
- Verkehrsbelastungen im Straßennetz und Verkehrsrelationen aus dem Verkehrsmodell im Zuge der Remsbahn und sowie auf Umsteigerrelationen sowie aktuelle Zählraten (z.B. Verkehrsmonitoring)
- Einwohnerdaten mit Entwicklungen in den nächsten Jahren in den Einzugsbereichen
- Arbeitsplatzdaten sowie geplante Entwicklungen in den Gewerbebereichen im Bereich des möglichen Haltepunktes in den nächsten Jahren
- Sonstige Entwicklungen im Bereich der Einzugsbereiche der vier Haltepunkte

# ■ Haltepunkt Schwäbisch Gmünd Ost (R=1.000 m)



Im Einzugsbereich von 1.000 Metern:

- Knapp 8.900 Einwohner (keine konkreten Planungen für Wohnbaugebiete)
- Ca. 2.600 Arbeitsplätze in unterschiedlichen Betriebsgrößen
- Mehrere Schulstandorte und Finanzschule
- Einzelhandelseinrichtungen (Baumarkt, Discounter, Mode)
- Freizeiteinrichtungen (Bud-Spencer-Bad, Turnhalle/Sporthalle, Vereinsnutzungen, Normannia-Sportplatz, Unipark)

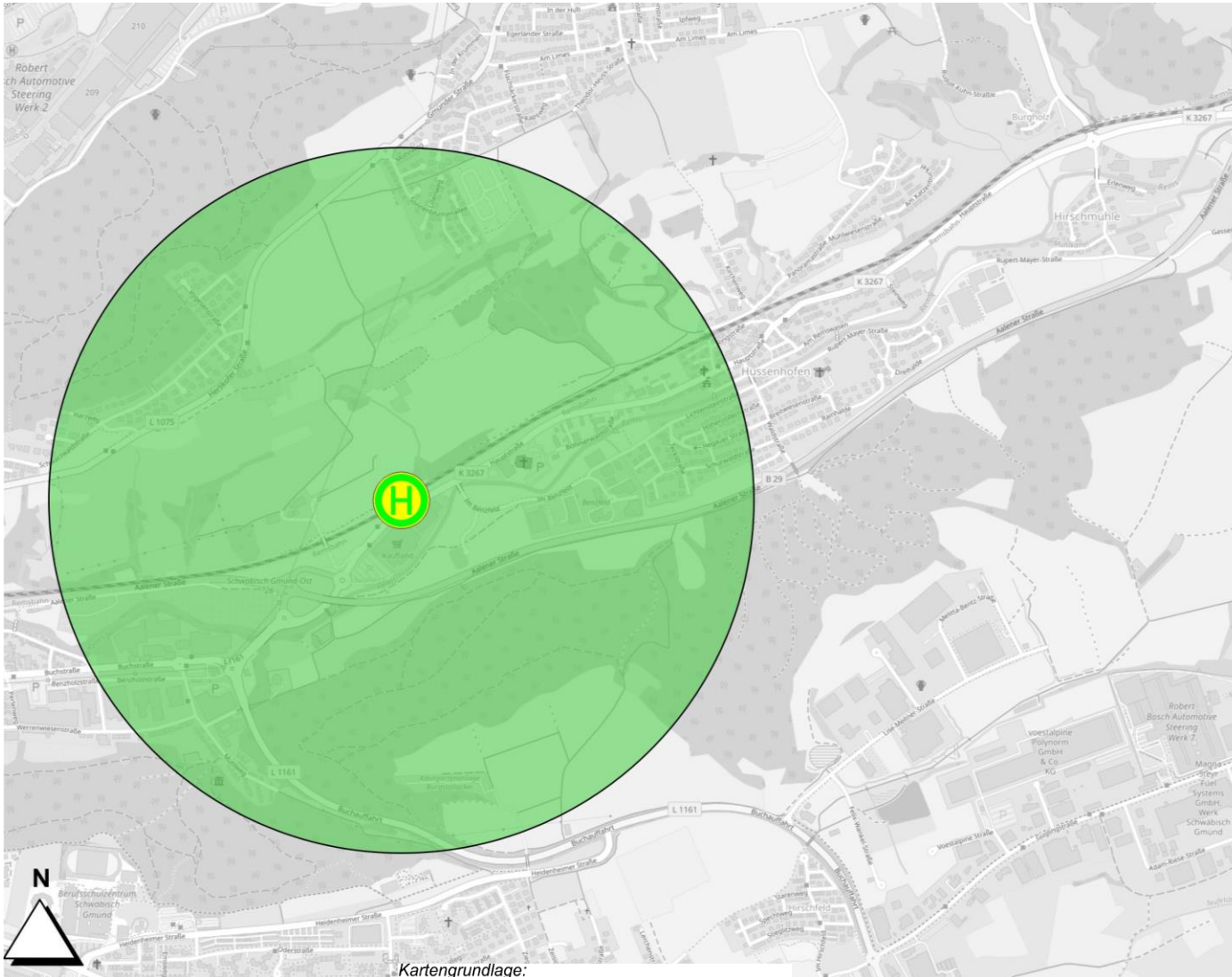
Kartengrundlage:  
Die Karte wurde mit „© OpenStreetMap-Mitwirkende“  
erstellt.



## ■ Haltepunkt Schwäbisch Gmünd Ost

- Potenziale aus Einwohner-, Beschäftigten-, Einkaufs-, Schüler- und Freizeitverkehren für Relationen aus dem Osten von Schwäbisch Gmünd entlang der Remsbahn sowie auf Umsteigebeziehungen
- Teilweise Überlagerung des Einzugsbereiches mit dem Hauptbahnhof (bei der Ermittlung der Potenziale berücksichtigt)
- Ermittlung von 550 Fahrgästen am Normalwerktag (Summe aus Ein- und Aussteigern) bei alleinigem zusätzlichen Halt auf der Remsbahn
- In Kombination mit Haltepunkt Aalen West zusätzliches Potenzial von ca. 32 Fahrgästen am Tag möglich
- Zusätzliche Potenziale durch Shuttle Schießtal (ca. 3.500 Arbeitsplätze) möglich – (Prüfen auf Basis der Schichtzeiten, Organisation, Förderung usw.) – z.B. bei nur 2% der Mitarbeiter zusätzlich 140 Fahrgäste am Tag (Hin- und Rückfahrt)
- Keine zusätzlichen Potenziale durch P+R aufgrund fehlender Flächen

# ■ Haltepunkt Hussenhofen West (R=1.000 m)



Kartengrundlage:  
Die Karte wurde mit „© OpenStreetMap-Mitwirkende“  
erstellt.

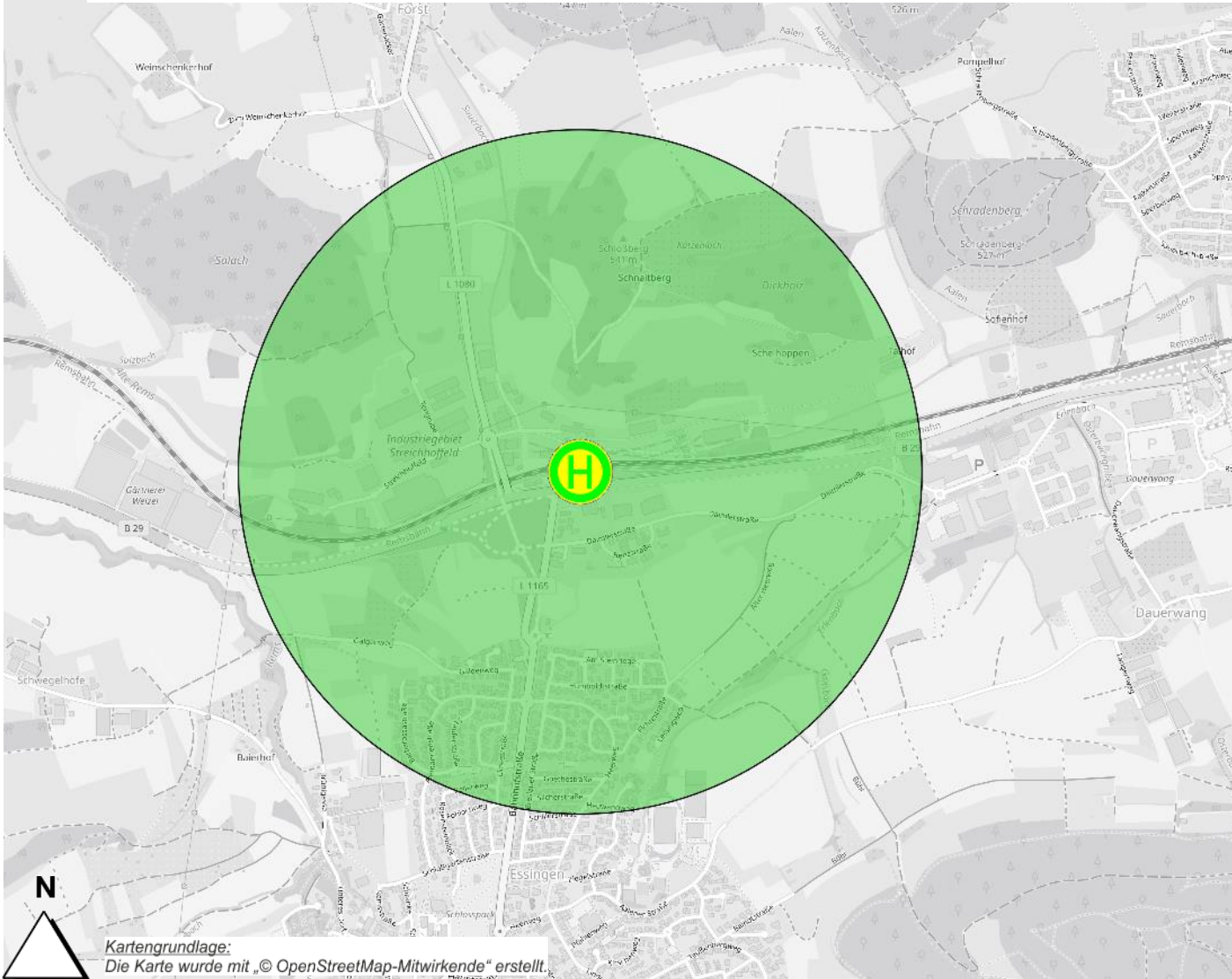
Im Einzugsbereich von 1.000 Metern:

- Knapp 2.700 Einwohner im gesamten Ortsteil (geringe Ergänzungen möglich) – Wohnbereiche nur randlich erschlossen
- Ca. 2.800 Arbeitsplätze in unterschiedlichen Betriebsgrößen
- Vielzahl an Einzelhandelseinrichtungen (Kaufland, Baumarkt, Bereich Benzholzstraße)
- Sonstige Einrichtungen (Fitnessstudio, Kleingärten, Kirchengemeinde usw.)

# ■ Haltepunkt Hussenhofen West

- Potenziale aus Einwohner-, Beschäftigten-, Einkaufs- und Freizeitverkehren für Relationen entlang der Remsbahn
- Alternativer Standort zu Schwäbisch Gmünd Ost
- Ermittlung von 344 Fahrgästen am Normalwerktag (Summe aus Ein- und Aussteigern) bei alleinigem zusätzlichem Halt, Minderung durch hohe Parkplatzverfügbarkeit bei den Firmen und z.B. Einzelhandelseinrichtungen berücksichtigt
- In Kombination mit Haltepunkt Aalen West zusätzliches Potenzial von ca. 20 Fahrgästen am Tag möglich
- Zusätzliche Potenziale durch Shuttle Gügling und Aspen möglich – (Prüfen auf Basis der Schichtzeiten, Organisation, Förderung, usw.) – z.B. bei nur 2% der Mitarbeiter zusätzlich 250 Fahrgäste am Tag (Hin- und Rückfahrt)
- Zusätzliche Potenziale durch P+R – z.B. bei 50 Stellplätzen bis zu 100 Fahrgäste am Tag möglich

# Haltepunkt Essingen (R=1.000 m)



Im Einzugsbereich von 1.000 Metern:

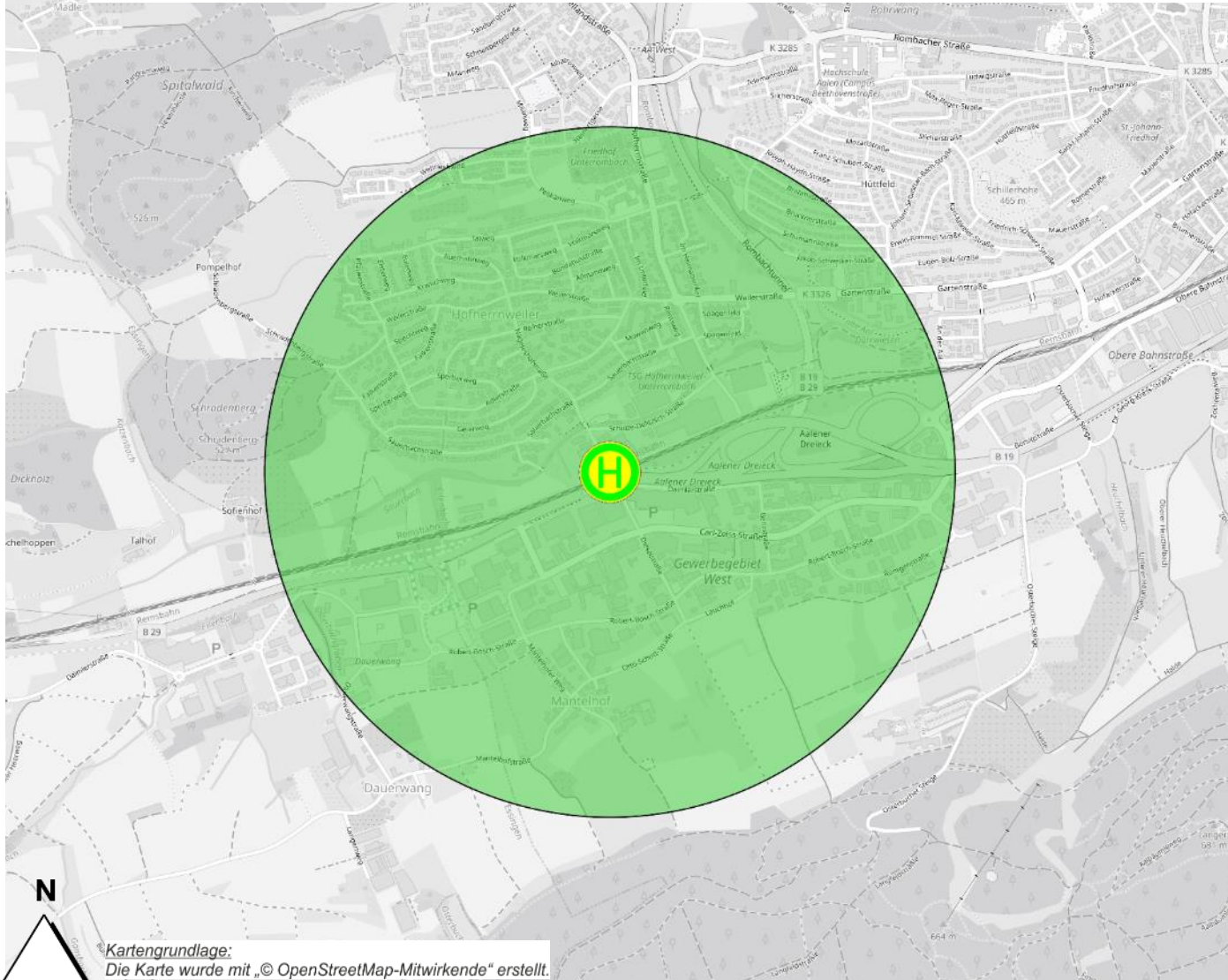
- Ca. 6.400 Einwohner in der Gemeinde max. ¼ im direkten Einzugsbereich – Anbindung über Busverkehr notwendig
- Geplante Wohngebiete (Brühl, Galgenberg) im Einzugsbereich
- Ca. 1.000 Arbeitsplätze in unterschiedlichen Betriebsgrößen
- Weiterentwicklung des Gewerbestandortes am Bahnhof bzw. Gewerbekomplex B 29 und Streichhoffeld
- Geringfügige sonstige Nutzungen (Gastronomie, Einzelhandel usw.)

## ■ Haltepunkt Essingen

- Potenziale aus Einwohner-, Beschäftigtenverkehren für Relationen entlang der Remsbahn / Jagstbahn sowie mit Umsteigemöglichkeiten am Bahnhof Aalen
- Geringe zusätzliche Potenziale durch Schülerverkehre berücksichtigt
- Ermittlung von 280 Fahrgästen am Normalwerktag (Summe aus Ein- und Aussteigern) bei alleinigem zusätzlichen Halt
- In Kombination mit Haltepunkt Aalen West kaum zusätzliches Potenzial aufgrund geringer Entfernung und paralleler Busbedienung mit höherer Anzahl an Halten – maximal 10 Fahrgäste zusätzlich möglich
- Potenziale durch P+R mit bis zu 200 Parkplätzen möglich – z.B. bei Auslastung von 75% bis zu 300 Fahrgäste am Tag (Summe der Ein- und Aussteiger) möglich



# Haltepunkt Aalen West (R=1.000 m)



Im Einzugsbereich von 1.000 Metern:

- Knapp 5.800 Einwohner mit geringen Zuwachspotenzial von ca. 50 Einwohnern
- Ca. 4.600 Arbeitsplätze in unterschiedlichen Betriebsgrößen zum Großteil im Industriegebiet Aalen West mit Entwicklung von ca. 400 zusätzlichen Arbeitsplätzen in den nächsten Jahren
- Vielzahl an Einzelhandelseinrichtungen (Kaufland, Mode, Möbelhaus, Drogerie im IG Aalen West)
- Sonstige Einrichtungen (Sportstätten usw.)

## ■ Haltepunkt Aalen West

- Potenziale aus Einwohner-, Beschäftigten-, Einkaufs- und Freizeitverkehren für Relationen entlang der Remsbahn / Jagstbahn sowie mit Umsteigemöglichkeiten am Bahnhof Aalen
- Ermittlung von 572 Fahrgästen am Normalwerktag (Summe aus Ein- und Aussteigern) bei alleinigem zusätzlichen Halt, Minderung durch hohe Parkplatzverfügbarkeit bei den Firmen und z.B. Einzelhandelseinrichtungen berücksichtigt
- In Kombination mit Schwäbisch Gmünd Ost – ca. 32 zusätzliche Fahrgäste, Hussenhofen ca. 20 zusätzliche Fahrgäste und Essingen ca. 10 zusätzliche Fahrgäste möglich
- Zusätzliche Potenziale durch Shuttle zur Hochschule möglich – 6.000 Studierende und 660 Beschäftigte – z.B. bei Nutzung von nur 2% der Studierenden / Mitarbeitern zusätzlich ca. 250 Fahrgäste am Tag (Hin- und Rückfahrt)
- Geringe Potenziale durch P+R nur auf der Südseite (nicht berücksichtigt)

# Zusammenfassung

# ■ Zusammenfassung der Potenziale

Haltepunkt	Potenzial (ohne Zusatznutzen mit zwei Halten)	Zusatznutzen P+R	Zusatznutzen Shuttle	Gesamtpotenzial einschließlich Zusatznutzen
Schwäbisch Gmünd Ost	582	-	140	722
Hussenhofen	364	100 (50 Stellplätze)	250	714
Essingen	290	300 (75% Auslastung)	-	590
Aalen West	604 (2. Halt GD-Ost)	-	250	854

- Zwei zusätzliche Haltepunkte im Zuge der Remsbahn zwischen Schorndorf und Aalen mit stündlicher Bedienung im aktueller Fahrplan möglich (Änderung bei signaltechnischen bzw. baulichen Anpassungen nicht einbezogen)
- Prüfung der Haltepunkte Schwäbisch Gmünd Ost, Hussenhofen, Essingen und Aalen West
- Aktualisierung von Strukturdaten der Kommunen, Abstimmung der Entwicklungen in den Einzugsbereichen in den nächsten Jahren
- Höchste Potenziale an Haltepunkten Aalen West und Schwäbisch Gmünd Ost mit möglichen Zusatznutzen durch Shuttlelösungen, in Hussenhofen und Essingen auch P+R möglich
- Weitere Förderung der Bahnnutzung sinnvoll (z.B. gute Anbindung an Fuß- und Radverkehr, Jobtickets bzw. Mobilitätskonzepte bei den umliegenden Firmen, weitere Anpassung der Busverkehre entlang der parallelen Achsen, etc.)
- Weiterführung der Planungen für kurzfristig zwei Haltepunkte (Aalen West und Schwäbisch Gmünd Ost) sowie auch längerfristig drei Haltepunkte (ggf. alternierende Lösung zwischen Essingen und Hussenhofen)





# BERNARD GRUPPE

## Deutschland

Josef-Felder-Straße 53  
81241 München  
T +49 89 2000149 0 • F +49 89 2000149 20  
info@bernard-gruppe.com

## Österreich

Bahnhofstraße 19  
6060 Hall in Tirol  
T +43 5223 5840 0 • F +43 5223 5840 201  
info@bernard-gruppe.com