

**Landtagsabgeordnete
Eva Lettenbauer**



Riesbahn & Hesselbergbahn verbinden so klappt's günstig und schnell

Eine Bestandsanalyse und Lösungsvorschläge für eine schnelle Wiederinbetriebnahme der Hesselbergbahn durch Umplanung der Signaltechnik in Donauwörth und verbesserte Fahrpläne und Anchlusserreichung in Donauwörth und Nördlingen

Gutachten erstellt von Frank von Meißner, Berater für Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsunternehmen im Auftrag von Eva Lettenbauer MdL und Bündnis 90/Die Grünen Kreisverband Donau-Ries



Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

Riesbahn und Hesselbergbahn gehören zusammen. Wenn es uns gelingt, beide Strecken sinnvoll zu verbinden, entsteht ein deutlich besseres Bahnangebot für viele Menschen in unserer Region.

Die entscheidende Frage war bisher: Geht das überhaupt, ohne jahrelange Baustellen, hohe Kosten oder Einschnitte wie die Schließung von Bahnhalten? Die vorliegende Analyse gibt darauf eine klare Antwort: Ja, es geht.

Statt eines teuren Großprojekts auf der Riesbahn zeigt sie einen pragmatischen Weg auf. Wir schlagen gezielte Fahrplanverbesserungen durch kleine zeitliche Verschiebungen und überschaubare Signaltechnik-Anpassungen vor. Damit ist die Voraussetzung erfüllt, dass die Riesbahn in Nördlingen sinnvoll an die Hesselbergbahn anschließt und das bei gleichzeitigem Erhalt des Bahnhofs Wörnitzstein.

Somit ist die wichtigste Grundlage für die Reaktivierung des Personenverkehrs auf der Hesselbergbahn geschaffen. Die Ludwig-Süd-Nord-Bahn hat schon im Jahr 1849 die Menschen von Augsburg bis Nürnberg über Donauwörth, Nördlingen und Oettingen verbunden - es ist mir ein großes Anliegen, dass die Menschen auf dieser Strecke nicht mehr getrennt sind, sondern wieder verbunden, wie schon 1849.

Das ist eine große Chance: für bessere Verbindungen, für mehr Verlässlichkeit und ein wirklich attraktives Bahnangebot.

Eine Lösungsmöglichkeit für den Schritt zu sicheren Anschlüssen liegt damit auf dem Tisch. Der wichtigste Schritt für die Region ist geschafft. Jetzt kommt es darauf an, die Lösung umzusetzen und alle Schritte dem Freistaat vorzulegen. Die Hesselbergbahn zwischen Wassertrüdingen und Nördlingen wird dann eine Bestellgarantie erhalten und mit einem klaren Zeitplan in wenigen Jahren wieder in Betrieb genommen werden.

Die Sackgassen in Wassertrüdingen und Nördlingen haben dann ein Ende. Lassen Sie uns den Menschen den Zug zurück bringen!



Eva Lettenbauer

Eva Lettenbauer, MdL

Bestandsanalyse und Lösungsvorschläge: Veränderung Fahrplanlage der Züge Nördlingen–Donauwörth zur Verbesserung der Anschlusssituation in Nördlingen

1. Ausgangslage und Fragestellung

Im Falle einer Reaktivierung der derzeit nur für Güter- und touristischen Sonderverkehr genutzten Teilstrecke Wassertrüdingen – Nördlingen für den Schienenpersonennahverkehr (BayernBahn Infra GmbH) ergibt sich die Problematik, wie im Bahnhof Nördlingen die Zuganschlüsse von Ri. Wassertrüdingen/Gunzenhausen an die Züge Richtung Donauwörth hergestellt werden können, die dort wiederum die Anschlüsse Richtung Augsburg erreichen müssen.

Auf der Infrastruktur der BayernBahn Infra GmbH sind bereits zahlreiche Vorleistungen im Hinblick auf eine Reaktivierung des SPNV durchgeführt worden oder derzeit in Arbeit. Bei einer Verlängerung der RB über Wassertrüdingen hinaus bis nach Nördlingen kann davon ausgegangen werden, dass der Taktknoten zur Min. 30 problemlos erreichbar ist.

Daher soll im nachfolgenden der Frage nachgegangen werden, ob durch geänderte Fahrplan- und Betriebskonzepte – möglichst ohne Anpassung der Signal- und Stellwerkstechnik im Bahnhof (Bf) Donauwörth – eine spätere Abfahrt der Züge in Nördlingen in Richtung Donauwörth bzw. eine frühere Abfahrt der Züge ab Donauwörth in Richtung Nördlingen ermöglicht werden könnte.

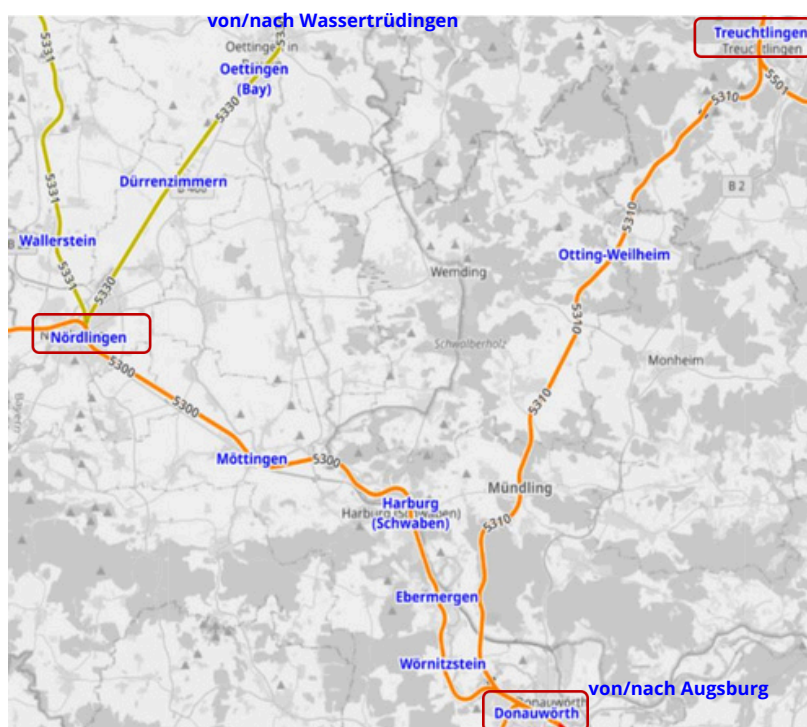


Abb. 1: Untersuchungsgebiet zwischen Nördlingen bzw. Treuchtlingen und Donauwörth

Ziel ist, dadurch in Nördlingen den Anschluss aus/in Richtung Wassertrüdingen/Gunzenhausen herzustellen.

Prämisse der Untersuchung ist, dass die Fahrlagen der Züge nur zwischen Treuchtlingen bzw. Nördlingen und Donauwörth angepasst werden sollten, ohne dass sich im Weiteren Fahrtverlauf nördlich von Treuchtlingen oder südlich von Donauwörth weitergehende Änderungen ergeben.

2. Fahrplananalyse

2.1 Status quo Bahnhof Donauwörth, gerade Stunde

- **Zur geraden Stunde** werden bislang die Regionalzüge **aus Ri. Nördlingen** (z.B. Donauwörth an 8:51) und **aus Ri. Würzburg** (an 8:55) ins gleiche **Gleis 4** gefahren und dort zur Weiterfahrt Ri. Augsburg **vereinigt**. Hierzu muss der Nördlinger Zugteil deutlich vor dem Zugteil aus Richtung Treuchtlingen einfahren.
- Die **Differenz von 4 Min.** zwischen Ankunft des ersten und Ankunft des zweiten Zugteils ergibt sich aus den Anforderungen der Signaltechnik: Zuerst muss der erste Zugteil ankommen und zum Halten kommen sein muss, dann erst kann die Fahrstraße (die dem Zug die Einfahrt in den Bahnhof ermöglicht) aufgelöst und erst danach die neue Fahrstraße für den 2. Zugteil eingestellt werden. Dies bedingt eine zeitliche Staffelung in Höhe von 4 Min. für die beiden Zugankünfte.

Donauwörth - Aktuell Keine aktuellen Informationen verfügbar. Ankunft 08:46 Uhr, 16.12.24
ag 84273 << Ulm Hbf 08:50 Gl. 7
RE 57037 << Aalen Hbf 08:51 Gl. 4
ag 84268 << Ingolstadt Hbf 08:53 Gl. 6
RE 57137 << Würzburg Hbf 08:55 Gl. 4

Abb. 2: Ankunftsplan Donauwörth¹ z.B. zur Stunde 8.

¹ Quelle: <https://www.bahn.de/buchung/abfahrten-ankuenfte>

2.2 Status quo Bahnhof Donauwörth, ungerade Stunde

- In der **ungeraden Stunde** werden die Züge aus Ri. Nördlingen (z.B. an 11:49 Uhr) **nach Gl. 6** geführt (in Abb. 3 **blau gestrichelt** ²).
- Zu einzelnen Uhrzeiten, ca. alle vier Stunden, findet gleichzeitig eine Durchfahrt des Fernverkehrs von Richtung Norddeutschland Ri. München durch **Gleis 5** statt (z.B. an 11.48 / ab 11:50 Uhr; in Abb. 3 **rot gepunktet**)
- Der Regionalzug Nürnberg – Augsburg wird (RE 16) ggf. in Treuchtlingen durch diesen Fernverkehrszug überholt und fährt ab Treuchtlingen im Blockabstand hinter dem Fernverkehr Ri. Donauwörth, und dort via **Gleis 5** (z.B. an 11:56 / ab 11:58 Uhr).

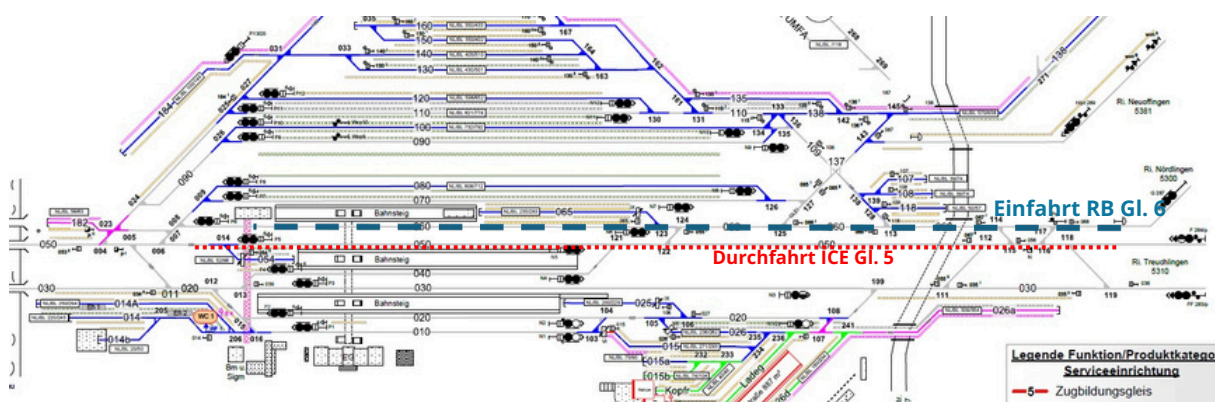


Abb. 3: Gleisplan mit parallelen Einfahrten n. Gl. 4 und Durchfahrten durch Gl. 5.

Ankunft	
Donauwörth - Aktuell	
Keine aktuellen Informationen verfügbar.	
Ankunft 11:47 Uhr, 16.12.24	
ICE 701 << Hamburg-Altona	Durchfahrt ICE Gl. 5
11:48 Gl. 5	
RB 57303 << Aalen Hbf	Einfahrt RB Gl. 6
11:49 Gl. 6	
ag 84274 << Ingolstadt Hbf	
11:53 Gl. 4	
RE 59121 << Nürnberg Hbf	
11:56 Gl. 5	

Abb. 4: Ankunftsplan Donauwörth³ zur Stunde 11.

² Quelle Gleisplan: DB InfraGO, Download www.trassenfinder.de/apn/mdt

³ Quelle: <https://www.bahn.de/buchung/abfahrten-ankuenfte>

3. Fahrplanvorschläge

3.1 Bahnhof Donauwörth, gerade Stunde

Um eine **Späterlegung** der Züge aus Richtung Nördlingen nach Donauwörth zu ermöglichen, muss die **Reihenfolge der Zugteile im Bahnhof Donauwörth gedreht** werden.

Konkret schlagen wir folgende Fahrplanänderung vor:

- **Zuerst** müsste in Donauwörth der **Treuchtlinger Zugteil** (RE 80) an Gleis 4 ankommen, d.h. dieser Zugteil muss **ca. 4 Min früher** gelegt werden.
- **Danach** könnte in Donauwörth als **2. Zugteil** derjenige **aus Ri Nördlingen** (RB 89) einfahren, sich mit dem Treuchtlinger Zugteil vereinigen und in unveränderter Fahrlage weiterfahren.

Fahrplantechnische Anmerkungen

Die Früherlegung des Zugteils aus Richtung Treuchtlingen (RE 80) erscheint machbar, da die Züge in **Treuchtlingen** ohnehin eine Standzeit haben (siehe Auszug Kursbuch in Anlage 1). Dieser Aufenthalt müsste in Treuchtlingen um 4 Min. eingekürzt werden. Um in Treuchtlingen trotz 4 Min. früher gelegter Abfahrt des RE 80 dann den Anschluss von Richtung Nürnberg (RB 16) zu erhalten, müssten die **Züge RE 80 und RB 16 in Treuchtlingen bahnsteiggleich** fahren. Es sind keine Gründe erkennbar, warum eine bahnsteiggleiche Führung in Treuchtlingen nicht möglich sein sollte.

3.2 Bahnhof Donauwörth, ungerade Stunde

Mit einer Änderung der Gleisbelegung in Donauwörth und einer minimalen Früherlegung der Fahrten des RE 16 aus Richtung Treuchtlingen dürfte eine Späterlegung der Züge aus Nördlingen (RB 89) zu erreichen sein.

Fahrplantechnisch schlagen wir folgende Änderungen für den Bahnhof Donauwörth vor:

- Ein-/Durchfahrt Fernverkehr (ICE/IC) unverändert **durch Gleis 5** zur **Min. 48/Min. 50**
- Früherlegung Zug von Ri. Treuchtlingen bis Donauwörth (RE 16) **um 4 Minuten** auf **neue Ankunft Min. 51/52** und Verlegung nach **Gleis 4**; diese Früherlegung ist notwendig, um den Fahrstraßenkonflikt von Richtung Treuchtlingen bzw. von Nördlingen zwischen den Weichen 122 und 121 zu (siehe unten Abb. 5) vermeiden.
- Späterlegung Zug von Ri. Nördlingen nach Donauwörth (RB 89) auf Ankunft **Min. 55/56** und
 - o Einfahrt entweder **nach Gleis 4** (verkürzte Einfahrt mit Halt vor dem Deckungssignal L 104X als 2. Zugteil), **oder** alternativ
 - o Einfahrt **nach 5**;
 - o beide Einfahrten nach Gleis 4 (hinten) oder nach Gleis 5 ermöglichen einen bahnsteiggleichen Anschluss von Ri. Nördlingen in Ri. Augsburg.

Die Zügeinfahrten von Richtung Treuchtlingen bzw. Nördlingen müssen im Bf Donauwörth dabei zeitlich so weit auseinander gezogen werden, dass **keine Fahrstraßenkonflikte** der beiden Einfahrtzugfahrstraßen entstehen. Um diese Fahrstraßenkonflikte zu minimieren, sollte die Einfahrt von Richtung Nördlingen über Weichen 117, 114, 113, und 124 (siehe Abb. 5) geführt werden.

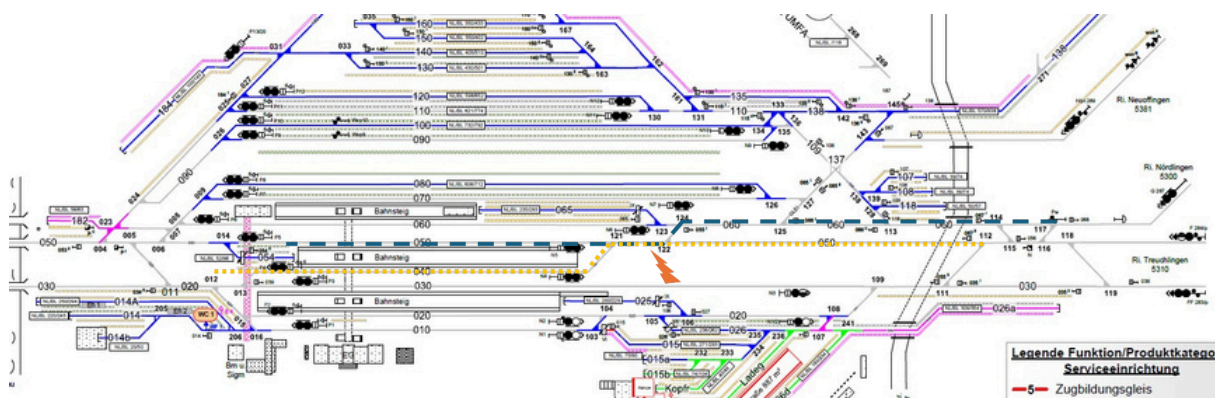


Abb. 5: Fahrstraßenkonflikte bei den Zügeinfahrten von Richtung Treuchtlingen bzw. Nördlingen nach Gleis 4 und Gleis 5

Fahrplantechnische Anmerkungen

Die Späterlegung des Zugteils aus Richtung Nördlingen auf Ankunft in Donauwörth zur Min. 55/56 verkürzt **in Donauwörth** die Übergangszeit an die Züge des RE 16 in Richtung Treuchtlingen / Nürnberg (Abfahrt Min. 00). Da der RE 16 in Treuchtlingen eine Standzeit von 8 Min hat, sollte geprüft werden, die Abfahrt des RE 16 in Donauwörth Ri. Treuchtlingen um 1-2 Min nach hinten zu schieben.

Ferner sei darauf hingewiesen, dass mit Reaktivierung der Nebenbahn Nördlingen – Wassertrüdingen – Gunzenhausen die Reisendenströme aus dem Ries Richtung Nürnberg und Würzburg sich auf diese Verbindung via Wassertrüdingen – Gunzenhausen/Pleinfeld verlagern dürften und die Bedeutung des Eckanschlusses zwischen RB 89 Nördlingen – Donauwörth und RE 16 Donauwörth – Nürnberg abnehmen dürfte.

Falls in **Donauwörth in Gleis 5** endende Züge nach deren Ankunft nicht bis zur Rückfahrt zurück nach Nördlingen stehen bleiben können, müssen diese in ein anderes Gleis umrangiert werden (zusätzlicher Personalaufwand des Eisenbahnverkehrsunternehmens (EVU), hier also der Arverio Bayern GmbH als EVU, zu beachten). Ausfahrten von Gleis 4 oder 5 zurück in Ri Nördlingen oder Treuchtlingen sind jederzeit möglich.

3.3 Strecke Nördlingen – Donauwörth (Riesbahn)

Bei der Prüfung der Fahrplanvorschläge für den Bahnhof Donauwörth ist auch die Fahrplangestaltung auf der **ingleisigen Riesbahn Nördlingen – Donauwörth** (VzG-Strecke 5300) und die Lage der Zugbegegnungen (sog. „Zugkreuzungen“) zu betrachten.

Denn mit der Späterlegung der Züge in Richtung Donauwörth bzw. der Früherlegung der Züge ab Donauwörth verschiebt sich auch die Kreuzung der Züge auf der Riesbahn: Heute wird diese bei den Taktlagen regulär in **Möttingen** (z.B. 8:31/32 Uhr, 9:25/26 Uhr usw. stündlich) abgewickelt.

Mit der späteren Abfahrt Ri. Donauwörth bzw. früheren Ankunft aus Ri. Donauwörth **verschiebt sich die Kreuzung in Richtung Nördlingen**. Der nächste Kreuzungsbahnhof in Richtung Nördlingen liegt in Nördlingen, 8,9 km vom heutigen Kreuzungsbahnhof Möttingen entfernt (entspricht rd. 8 Min Fahrzeit).

Diese Verschiebung der Zugkreuzung von Möttingen nach Nördlingen bedingt fahrplantechnisch

- **eine Späterlegung der Züge um 4 Min. von Nördlingen nach Donauwörth**
- **eine Früherlegung der Züge um 4 Min. von Donauwörth nach Nördlingen**

Die Späterlegung der Züge nach Donauwörth und die Früherlegung der Züge von Donauwörth dürfte überdies wesentlich dazu beitragen, den von zahlreichen Verspätungen geprägten SPNV auf der Riesbahn deutlich zu stabilisieren und die Betriebsqualität im weiteren Fahrtverlauf bis / von Aalen zu entspannen.

4. Zusammenfassung und Vorschlag zum Vorgehen

Wir empfehlen, dass durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) als planende und den SPNV bestellende Aufgabenträgerorganisation weitergehende Untersuchungen stufenweise beauftragt werden:

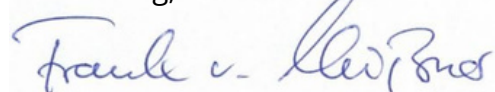
Stufe 1:

- Erhärtung der Fahrplanüberlegungen durch Beauftragung einer Betriebsprogrammstudie bei der DB InfraGO.

Stufe 2:

- Bei positivem Ergebnis dieser Betriebsprogrammstudie Beauftragung einer signaltechnischen Umplanung des Bahnhofs Donauwörth. Dabei ist von einem Zeitbedarf von ca. 3 – 5 Monaten und einem unteren Finanzbedarf im mittleren fünfstelligen €-Bereich auszugehen.

Herrenberg, 21.09.2025



Dipl.-Kfm. t.o. Frank von Meißner
Eisenbahnbetriebsleiter gem.EBV

Anlage 1a: Auszug Kursbuch, KBS 910 Treuchtlingen – Donauwörth (- Augsburg)⁴

Kursbuch der Deutschen Bahn 2025

www.bahn.de/kursbuch

910 Nürnberg - Treuchtlingen - Donauwörth - Augsburg **→ 910**

Nürnberg Hbf - Otting-Weilheim Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN)
 Otting-Weilheim - Augsburg Hbf Augsburg Tarif- und Verkehrsverbund (AVV)
 RE 7, RE 16, RE 17, RE 60, RB 16 = Betreiber DB Regio Bayern
 RE 80, RE 89, RB 67 = Betreiber Arrivo

Zug	RE 17 3384 db	RE 87 57035 db	RB 16 59089 db	RB 16 59091 db	RE 87 57239 db	RE 89 57037 db	RE 80 57137 db	RE 60 59205 db	RE 87 57039 db	RE 16 59119 db	ICE 1701 db	RE 60 59199 db	RE 87 57241 db	RE 9 57041 db	RE 87 57043 db	RB 16 59093 db
	Mo-Sa	Mo-Sa	Mo-Sa	Mo-Sa	Mo-Fr	Mo-Fr	Mo-Fr	Mo-Fr	Mo-Fr	Mo-Fr	Mo-Fr	Mo-Fr	Mo-Fr	Mo-Fr	Mo-Fr	Mo-Fr
von						Aalen Hbf	Marktbreit				Berlin Garschütz			Ulm Hbf		
Nürnberg Hbf	7 19		7 38	7 38				8 11	8 22	8 38	9 00	9 11				9 39
Schwabach			7 48	7 48				8 29	8 48	8 56		9 22				9 49
Roth	9 11		7 56	7 56					9 03	9 12		9 29				9 56
Untertürkheim			7 59	7 59					9 03	9 12		9 34				9 59
Georgensmünd			8 03	8 03				8 34	9 03	9 12		9 34				10 03
Mühlstetten	9 12		8 07	8 07				8 38	9 07	9 12		9 38				10 07
Pleinfeld			8 12	8 12				8 43	9 12	9 16		9 43				10 12
Ellingen (Bay)			8 16	8 16				8 47	9 16	9 20		9 47				10 16
Weilenburg (Bay)			8 21	8 21				8 52	9 20	9 27		9 51				10 21
Treuchtlingen	9 20, 990	o	8 27	8 27				9 00	9 27	9 34		9 59				10 27
Treuchtlingen			7 50					8 34	9 42	9 56						
Otting-Weilheim			8 07					8 42	9 56	10 03						
Donauwörth	989, 993	o	8 08					8 55	10 03	10 10						
Donauwörth			8 20					8 59	10 03	10 10						
Bäumenheim			8 24					9 05	10 03	10 10						10 20
Mettingen Bahnhof			8 27					9 05	10 03	10 10						10 27
Nordendorf			8 33					9 10	10 09	10 16						10 33
Westendorf			8 36					9 16	10 13	10 20						10 36
Mettingen			8 39					9 19	10 16	10 23						10 39
Heibertschoten			8 41					9 02	10 13	10 20		10 02				10 41
Langweid (Lech)			8 45					9 08	10 16	10 23		10 08				10 45
Gablingen			8 48					9 11	10 19	10 26		10 11				10 48
Gersthofen			8 52					9 14	10 22	10 29		10 14				10 52
Augsburg-Oberhausen	980	o	8 56					9 18	10 25	10 32		10 19		10 30		10 56
Augsburg Hbf			9 00					9 22	10 28	10 35		10 23		10 33		11 00
nach	Oberstdorf		München Hbf	München Hbf												München Hbf

Zug	RE 87 57243 db	RE 99 57045 db	RE 80 57145 db	RE 87 57043 db	RE 19 59121 db	ICE 701 db	RE 87 57245 db	RE 87 57051 db	RB 16 59119 db	RB 16 59095 db	RE 87 57247 db	RE 89 57153 db	ICE 208 db	ICE 2083 db
	Mo-Fr	Mo-Fr	Mo-Fr	Mo-Fr	Mo-Fr	Mo-Fr	Mo-Fr	Mo-Fr	Mo-Fr	Sa, So	Mo-Fr	Mo-Fr	Mo-Fr	Mo-Fr
von						Berlin Hbf								
Nürnberg Hbf						10 59			11 39	11 39				
Schwabach	9 11								11 49	11 49				
Roth									11 56	11 56				
Untertürkheim									11 59	11 59				
Georgensmünd									12 03	12 03				
Mühlstetten	9 12								12 07	12 07				
Pleinfeld									12 12	12 12				
Ellingen (Bay)									12 16	12 16				
Weilenburg (Bay)									12 21	12 21				
Treuchtlingen	9 20, 990	o							12 27	12 27				
Treuchtlingen			10 34									11 54	12 46	12 46
Otting-Weilheim			10 42									12 42	13 07	13 07
Donauwörth	989, 993	o	10 55									12 55	13 07	13 07
Donauwörth			10 59						12 20	12 20		12 59	13 08	13 08
Bäumenheim			11 05						12 24	12 24		13 05	13 08	13 08
Mettingen Bahnhof			11 10						12 27	12 27		13 10	13 08	13 08
Nordendorf			11 10						12 33	12 33		13 10	13 08	13 08
Westendorf			11 14						12 36	12 36		13 13	13 08	13 08
Mettingen			11 09						12 39	12 39		13 02	13 08	13 08
Heibertschoten			11 15						12 41	12 41		13 04	13 08	13 08
Langweid (Lech)			11 08						12 08	12 45		13 08	13 08	13 08
Gablingen			11 11						12 11	12 48		13 11	13 08	13 08
Gersthofen			11 14						12 14	12 52		13 14	13 08	13 08
Augsburg-Oberhausen	980	o	11 19						12 19	12 56		13 19	13 24	13 24
Augsburg Hbf			11 23						12 23	13 00		13 22	13 28	13 28
nach									München Hbf	München Hbf				

4 Quelle: <https://kursbuch.bahn.de> © by Deutsche Bahn AG

Anlage 1b: Auszug Kursbuch, KBS 910 (Augsburg -) Donauwörth - Treuchtlingen⁵

910		Augsburg - Donauwörth - Treuchtlingen - Nürnberg										← 910				
Augsburg Hbf - Otting-Weilheim Augsburger Tarif- und Verkehrsverbund (AVV) Otting-Weilheim - Nürnberg Hbf Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) RE 7, RE 16, RE 17, RE 60, RB 16 - Betreiber DB Regio Bayern RE 80, RE 89, RB 87 - Betreiber Arrivo																
Zug	RE 60 59212 di	RE 60 57118 di	RB 89 57218 di	RB 87 57250 di	RB 16 59090 di	RB 87 57120 di	RB 87 57120 di	IC 2 1694 di	RE 7 3285 di	RE 17 3385 di	RE 17 3387 di	RE 16 59122 di	RB 87 57252 di	RB 87 57124 di	RE 60 57026 di	RB 89 57126 di
München Hbf	980		7 36	7 36		8 03	8 03	8 38							8 57	9 35
Augsburg Hbf		8 18	8 18			8 46	8 46	9 11							9 46	10 19
					München Hbf				Lindau-Insel	Oberstdorf	Oberstdorf					
Augsburg Hbf		8 28	8 28	8 33		8 53	8 53	9 13	9 26	9 26	9 26	9 32	9 35	9 54	10 28	10 28
Augsburg-Oberhausen	980	8 31	8 31	8 37		8 56	8 56					9 39	9 57	10 31	10 31	
Gersthofen				8 41		9 00	9 00					9 43	10 01			
Gablingen				8 45		9 04	9 04					9 47	10 06			
Langweid (Lech)				8 48		9 07	9 07					9 50	10 09			
Herbertshofen				8 52		9 11	9 11					9 53	10 13			
Meiningen		8 42	8 42	8 54		9 13	9 13					9 45	9 56	10 42	10 42	
Westendorf						9 16	9 16							10 19		
Nordendorf		8 46	8 46			9 19	9 19					9 49		10 22	10 46	
Meiningen Bahnhof		8 51	8 51			9 30	9 30					9 54		10 27	10 51	
Blumenhain						9 33	9 33							10 30		
Donauwörth	989, 993		8 56	8 56		9 38	9 38	9 31	9 47	9 47	9 47	9 59		10 34	10 56	
Donauwörth		8 59	9 06					9 33	9 49	9 49	9 49	10 00			10 59	
Otting-Weilheim		9 11							10 06	10 06	10 06	10 12			11 11	
Treuchtlingen	920, 990	8 55	9 20			9 28			10 06	10 06	10 06	10 20			11 20	
Treuchtlingen		9 03				9 34			10 08	10 08	10 08	10 28			11 28	
Wesenberg (Bay)		9 07				9 38						10 34				
Ellingen (Bay)		9 12				9 43						10 38				
Pletfeld	912	9 16				9 47						10 43				
Mühlstetten		9 20				9 51						10 47				
Geisengründ		9 28				9 54						10 51				
Unterheckenhofen		9 35				9 58						10 54				
Roth	911	9 46				10 05						10 58				
Schwalbach						10 16		10 23	10 45	10 45	10 45	11 06				
Nürnberg Hbf												11 16				
		Marktzeit		Aalen Hbf				Berlin Hbf						Marktzeit	Aalen Hbf	

⁵ Quelle: <https://kursbuch.bahn.de> © by Deutsche Bahn AG