



Bericht über den Schienenpersonennahverkehr in Baden-Württemberg 2023

gem. Art. 7 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 i.d.F.
der Verordnung (EU) Nr. 2016/2338 für das Jahr 2023



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Ansprechpartner

NVBW – Nahverkehrsgesellschaft Baden – Württemberg mbH

Wilhelmsplatz 11

D – 70182 Stuttgart

Kontakt

Tel: 0711 / 23991-0

Fax: 0711 / 23991-23

E-Mail: [info\(at\)nvbw.de](mailto:info(at)nvbw.de)

Inhalt

1. Qualität der SPNV-Leistungen im Jahr 2023	6
1.1. Vorbemerkung	6
1.2. Pünktlichkeit landesweit	8
1.3. Pünktlichkeit einzelner Verträge	10
1.4. Weitere objektive Qualitätskriterien	12
1.5. Subjektive Qualitätskriterien	14
1.5.1. Kundenzufriedenheit mit der Pünktlichkeit	14
1.5.2. Kundenzufriedenheit mit der Sicherheit im Zug	15
1.5.3. Kundenzufriedenheit mit der Sicherheit im Bahnhof	16
1.5.4. Kundenzufriedenheit mit Informationen zu Unregelmäßigkeiten und Verspätungen	17
1.6. Zugausfälle	19
1.7. Verkürzte Zugbildungen	22
2. Leistungsumfang und Finanzierung der SPNV-Leistungen im Jahr 2023	25
2.1. Verkehrsleistungen	25
2.2. Finanzieller Aufwand	25
2.3. Bestellte Zugkilometer	26
3. Zielkonzept 2025	28

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Pünktlichkeit (Ankunft; Grenzwert 5:59 min) seit 2014 in Prozent.....	9
Abbildung 2: Pünktlichkeit (Ankunft; Grenzwert 3:59 min) ausgewählter Netze (IBN vor 2019) im Jahresverlauf.....	10
Abbildung 3: Pünktlichkeit (Ankunft; Grenzwert 3:59 min) ausgewählter Netze (IBN ab 2019) im Quartalsverlauf I.....	11
Abbildung 4: Pünktlichkeit (Ankunft; Grenzwert 3:59 min) ausgewählter Netze (IBN ab 2019) im Quartalsverlauf II.....	11
Abbildung 5: Sauberkeit (objektiv) ausgewählter Netze (IBN vor 2019).....	12
Abbildung 6: Sauberkeit (objektiv) ausgewählter Netze (IBN ab 2019).....	13
Abbildung 7: Kundenzufriedenheit ausgewählter Netze (IBN vor 2019) mit der Pünktlichkeit.....	15
Abbildung 8: Kundenzufriedenheit ausgewählter Netze (IBN ab 2019) mit der Pünktlichkeit.....	15
Abbildung 9: Kundenzufriedenheit ausgewählter Netze (IBN vor 2019) mit der Sicherheit im Zug.....	16
Abbildung 10: Kundenzufriedenheit ausgewählter Netze (IBN ab 2019) mit der Sicherheit im Zug.....	16
Abbildung 11: Kundenzufriedenheit ausgewählter Netze (IBN vor 2019) mit der Sicherheit im Bahnhof.....	17
Abbildung 12: Kundenzufriedenheit ausgewählter Netze (IBN ab 2019) mit der Sicherheit im Bahnhof.....	17
Abbildung 13: Kundenzufriedenheit ausgewählter Netze (IBN vor 2019) mit Informationen bei Unregelmäßigkeiten und Verspätungen.....	18
Abbildung 14: Kundenzufriedenheit ausgewählter Netze (IBN ab 2019) mit Informationen bei Unregelmäßigkeiten und Verspätungen.....	18
Abbildung 15: Zuverlässigkeitsquoten ausgewählter Netze (IBN ab 2019).....	20
Abbildung 16: Zuverlässigkeitsquoten ausgewählter Netze (IBN vor 2019, hier: DB Regio).....	21

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Verzeichnis der baden-württembergischen Netze im SPNV und ihrer Betreiber.....	7
Tabelle 2: Verzeichnis der Netze mit verfügbaren Qualitätsdaten und ihrer Betreiber.....	8
Tabelle 3: Fahrzeug- und personalbedingte Ausfälle ausgewählter Netze (IBN ab 2019) in km.....	19
Tabelle 4 Ausfälle aufgrund DKS-Sperrung ausgewählter Netze (IBN ab 2019) in km.....	19
Tabelle 5: Fahrzeug- und personalbedingte Ausfälle ausgewählter Netze (IBN vor 2019) in km.....	20
Tabelle 6: Vergleich Soll-/Ist-Sitzplatzkapazitäten.....	23
Tabelle 7 Beispielrechnung zur Zugbildungsquote.....	24
Tabelle 8 Bestellte Zugkilometer pro EVU.....	27

Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Bezeichnung Verkehrsunternehmen
Verkehrsunternehmen	
agilis	agilis Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG
AVG	Albtal-Verkehrsgesellschaft AG
BOB	Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG
DB	Deutsche Bahn AG
DB Regio	DB Regio AG
DB RegioNetz	DB RegioNetz Verkehrs GmbH
DKS	Digitaler Knoten Stuttgart: Umstellung der Leit- und Zugsicherungstechnik auf Digitaltechnik mit Glasfaservernetzung. Vorbereitung auf das System ETCS Level 2.
GABW	Go-Ahead Baden-Württemberg GmbH
GABY	Go-Ahead Bayern GmbH
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
IBN	Inbetriebnahme
min	Minute
NVBW	NVBW – Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH
QMS	Qualitätsmanagementsystem
SAB	Schwäbische Alb-Bahn GmbH
SBB (CH)	Schweizerische Bundesbahnen SBB
SBB (D)	SBB Deutschland GmbH
SBS	SWEG Bahn Stuttgart GmbH
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SVG	Schienenverkehrsgesellschaft mbH
SWEG	Südwestdeutsche Landesverkehrs-GmbH
VIAS	VIAS Rail GmbH
Zug-km	Zugkilometer



1. Qualität der SPNV-Leistungen im Jahr 2023

1.1. Vorbemerkung

Dieser Bericht gibt einen schlaglichtartigen Überblick der in Baden-Württemberg agierenden EVU mit den von ihnen bis Ende 2023 aktiv betriebenen Verkehrsnetzen.

Dem Grundsatz nach unterscheidet dieser Bericht zwischen objektiven (Kap. 1.2, 1.3, 1.4, 1.6, 1.7) und subjektiven (Kap. 1.5) Qualitätskriterien, je nachdem, ob die Erhebung der Qualitätsdaten durch neutrales Erhebungspersonal oder durch die Befragung von Fahrgästen erfolgte.

Dem Land Baden-Württemberg liegen nicht für alle Verkehrsverträge des Schienenpersonennahverkehrs innerhalb seiner Landesgrenzen, welche in Tabelle 1 aufgeführt sind, ausführliche Qualitätsdaten vor, sondern nur für die Verkehrsverträge, bei denen das Land federführender Aufgabenträger ist. Die übrigen Verkehrsverträge werden in den Berichten der benachbarten Aufgabenträger behandelt. So werden bei der Darstellung sämtlicher Qualitätskriterien nur die in Tabelle 2 aufgeführten 33 Netze berücksichtigt.

Folgende Netze wurden im Berichtszeitraum in Baden-Württemberg befahren:

Netz	Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)
E-Netz Regensburg	agilis
Heilbronn-Nord	AVG
Karlsruhe – Wörth – Germersheim	AVG
Stadtbahn Karlsruhe	AVG
Friedrichshafen – Aulendorf	BOB
Aulendorfer Kreuz	DB Regio
Bodenseegürtelbahn	DB Regio
Breisgau Ost-West	DB Regio
Dieselnetz Allgäu Los 1 und Los 2	DB Regio
Dieselnetz Südwest	DB Regio
Dieselnetz Ulm	DB Regio
E-Netz Main-Franken	DB Regio
Ernstal- und Ammertalbahn	DB Regio
Gäu-Murr	DB Regio
Hochrhein	DB Regio
Karlsruher Netz Los 1	DB Regio
Karlsruher Netz Los 2	DB Regio
Krebsbachtal	DB Regio
Main-Neckar-Ried	DB Regio
Neitech Donau-Ostalb	DB Regio
Nordschwarzwald	DB Regio
RB Südpfalz	DB Regio
RE6 – Südpfalz	DB Regio
RE Südwest (Süwex) Los 1 und Los 2	DB Regio
Rheintal RB	DB Regio
Rheintal RE	DB Regio
S-Bahn Rhein-Neckar Los 1	DB Regio
S-Bahn Rhein-Neckar Los 2	DB Regio
Schwarzwaldbahn	DB Regio
Stuttgart – Ulm – Bodensee	DB Regio
Vorlaufbetrieb Neubaustrecke	DB Regio
Hohenlohe-Franken-Unterrhein	DB RegioNetz
Franken-Enz	GABW
Murrbahn	GABW
Rems-Fils	GABW
E-Netz Allgäu	GABY
E-Netz Augsburg	GABY
Schwäbische Alb-Bahn	SAB
Waldshut – Koblenz	SBB (CH)
Schaffhausen – Erzingen	SBB (D)
seehas	SBB (D)
Singen – Schaffhausen	SBB (D)
Wiesental	SBB (D)
Neckartal	SBS
Sonderverkehrsleistungen	SVG
Freiburger Y	SWEG
Ortenau	SWEG
Ringzug	SWEG
Ulmer Stern	SWEG
Zollernbahn ZAB 1	SWEG
Zollernbahn ZAB 2	SWEG
Odenwaldbahn	VIAS

Tabelle 1: Verzeichnis der baden-württembergischen Netze im SPNV und ihrer Betreiber

Verzeichnis der Netze, für die Qualitätswerte ab dem Kapitel 1.2 für 2023 vorliegen:

Netz	Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)
Heilbronn-Nord	AVG
Stadtbahn Karlsruhe	AVG
Aulendorfer Kreuz	DB Regio
Bodenseegürtelbahn	DB Regio
Breisgau Ost-West	DB Regio
Ernstal- und Ammertalbahn	DB Regio
Gäu-Murr	DB Regio
Hochrhein	DB Regio
Karlsruher Netz Los 1	DB Regio
Karlsruher Netz Los 2	DB Regio
Neitech Donau-Ostalb	DB Regio
Rheintal RB	DB Regio
Rheintal RE	DB Regio
S-Bahn-Rhein-Neckar Los 1	DB Regio
S-Bahn-Rhein-Neckar Los 2	DB Regio
Schwarzwaldbahn	DB Regio
Stuttgart – Ulm – Bodensee	DB Regio
Vorlaufbetrieb Neubaustrecke	DB Regio
Hohenlohe-Franken-Untermain	DB RegioNetz
Franken-Enz	GABW
Murrbahn	GABW
Rems-Fils	GABW
Schwäbische Alb-Bahn	SAB
Schaffhausen – Erzingen	SBB (D)
seehas	SBB (D)
Singen – Schaffhausen	SBB (D)
Wiesental	SBB (D)
Neckartal	SBS
Freiburger Y	SWEG
Ortenau	SWEG
Ulmer Stern	SWEG
Zollernbahn ZAB 1	SWEG
Zollernbahn ZAB 2	SWEG

Tabelle 2: Verzeichnis der Netze mit verfügbaren Qualitätsdaten und ihrer Betreiber

1.2. Pünktlichkeit landesweit

Zur Messung der Pünktlichkeit sind alle EVU verpflichtet, die in Baden-Württemberg Verkehrsleistungen erbringen. In den älteren Verkehrsverträgen wurden entsprechend der Definition der DB diejenigen Züge als pünktlich gewertet, die mit weniger als sechs Minuten (maximal 5:59 Minuten) Verspätung gemessen wurden. Dabei wurde der Mittelwert aus Ankunfts- und Abfahrtpünktlichkeit ermittelt. Bei den neueren Verträgen ab 2017 gilt ein Zug dann als pünktlich, wenn seine Ankunfts-pünktlichkeit maximal 3:59 Minuten beträgt.

Die nachfolgende Grafik zeigt die durchschnittliche Pünktlichkeit aller unter federführender baden-württembergischer Aufgabenträgerschaft betriebenen Netze seit 2014, wobei die Ankunfts-pünktlichkeit einheitlich auf 5:59 Minuten berechnet wurde. Unter den Netzen, die in der untenstehenden Liniengrafik berücksichtigt wurden, sind, neben den unter Kap. 1.1 aufgeführten Netzen, auch die Netze der DB Regio des Übergangsvertrags Netz 45 Lose 1-18 enthalten, im Jahr 2020 sind das noch die Netze 45 Los 4 („Stuttgart – Tübingen“), 45 Los 9 („Karlsruhe – Offenburg“), und 45 Los 15 („Dieselnetz Tübingen“). Das letztgenannte Netz ist das einzige des Übergangsvertrags, das auch bis Ende 2022 in Betrieb war.

Wie in **Abbildung 1** zu erkennen ist, hat sich die landesweite Ankunfts-pünktlichkeit im Jahr 2023 gegenüber 2022 kaum verbessert und setzt den Trend sich kontinuierlich verschlechternder Pünktlichkeitswerte fort. Dies liegt zum großen Teil daran, dass immer mehr Zugkilometer auf einem gleichbleibend großen Streckennetz gefahren werden,

was für eine zusätzliche Belastung des Streckennetzes mit zunehmenden Verspätungen sorgte. Hinzu kommt noch, dass die Schieneninfrastruktur mittlerweile in einem Alter ist, in dem Störungen immer häufiger auftreten, die durch eine zunehmende Zahl von Baustellen behoben werden müssen, welche wiederum durch Einschränkungen wie eingleisigen Schienenbetrieb oder Langsamfahrstellen für eine deutliche Verminderung der Fahrgeschwindigkeiten sorgen. Zudem wird aus Zeit- und Personalgründen vonseiten der Infrastrukturbetreiber bei immer mehr Baustellen keine Anpassung der Fahrpläne mehr vorgenommen. Dies führt auch dazu, dass die Fahrgäste vorab nicht informiert werden können, zu welcher Zeit sie ankommen sollen, sondern nur noch, dass mit Verspätungen zu rechnen ist.

Dass in den Jahren 2020 und 2021 das Pünktlichkeitsniveau deutlich höher war, liegt am Effekt, den die Coronapandemie auf den Zugverkehr ausgeübt hat: Es sind deutlich weniger Fahrgäste und damit auch weniger Züge gefahren, mit der Folge, dass die Belastung für die Schieneninfrastruktur geringer war und die noch verkehrenden Züge pünktlicher fahren konnten. Zur Pünktlichkeit einzelner Netze, s. Kapitel 1.3

Bei der Berechnung der Pünktlichkeit werden im Grundsatz alle Züge, die maximal 5:59 min verspätet ankommen zu sämtlichen ankommenden Zügen ins Verhältnis gesetzt. Züge, die 31:00 min oder mehr verspätet sind, werden nicht in die Wertung genommen. Diese gelten als ausgefallen. Um den gewichteten Jahresdurchschnittswert zu erhalten, werden die Jahrespünktlichkeitswerte der Netze jeweils mit dem Verhältnis der Ist-Jahreszugkilometer eines Netzes zur Summe aller Ist-Jahreszugkilometer multipliziert und dann die Summe aus diesen Produkten über alle Netze gebildet.

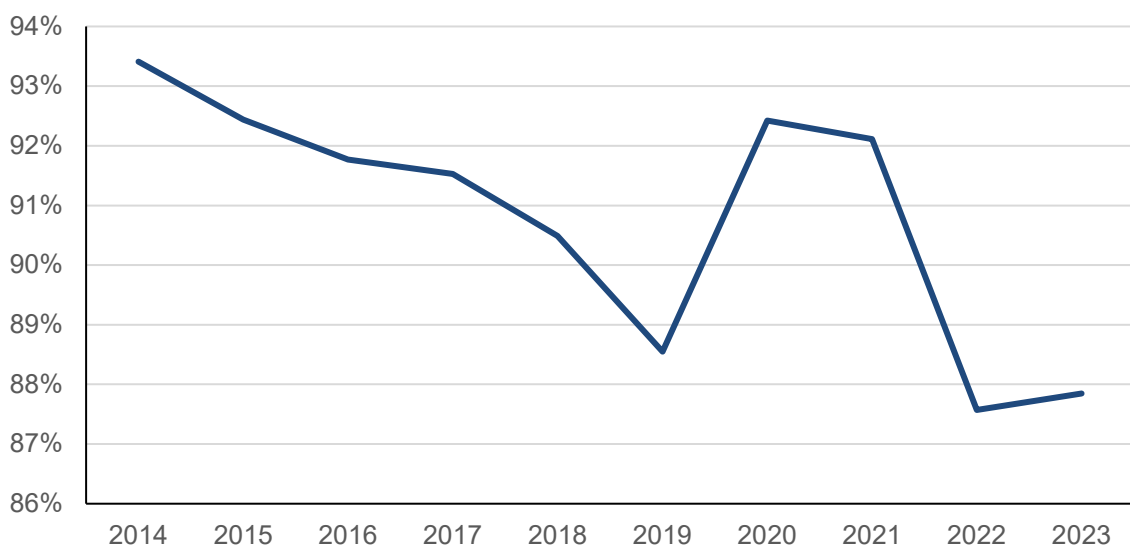


Abbildung 1: Pünktlichkeit (Ankunft; Grenzwert 5:59 min) seit 2014 in Prozent

1.3. Pünktlichkeit einzelner Verträge

Im Gegensatz zum vorherigen Kapitel, wird im Folgenden ein Zug als pünktlich betrachtet, wenn er maximal 3:59 Minuten zu spät angekommen ist, da in vielen Netzen als verkehrsvertragliche Definition der Pünktlichkeit eine maximale Ankunftsverspätung von 3:59 Minuten festgelegt wurde. Es gibt aber auch weiterhin ältere Netze der DB Regio und der AVG, die vor 2017 in Betrieb gegangen sind und deren Pünktlichkeitsschwelle 5:59 Minuten beträgt. Die Auswahl der dargestellten Netze richtet sich zum einen nach regionalen Gesichtspunkten, was bedeutet, dass die Netze aus unterschiedlichen Regionen Baden-Württembergs stammen. Zum anderen wurde bei der Auswahl der Netze zwischen solchen getrennt, die schon vor 2017 in Betrieb sind (Abbildung 2) und solchen, die im Juni 2019 ihren Betrieb aufgenommen haben (Abbildung 3 und Abbildung 4).

Die Pünktlichkeitsquote spielt auch für die Berechnung von Minderungen der vom Land Baden-Württemberg gezahlten Zuschüsse eine Rolle, und zwar für den Fall, dass ein EVU für eines seiner Netze den verkehrsvertraglich vorgegebenen Mindestwert (in den meisten Netzen dürfen zwischen 85 und 95% der Züge höchstens 3:59 min verspätet sein) nicht erreicht.

Wenn man Abbildung 1 mit Abbildung 2 vergleicht, werden analoge Entwicklungen der Ankunfts-pünktlichkeit von 2019 bis 2022 zwischen dem Gesamtwert über alle Netze in Abbildung 1 und den in Abbildung 2 aufgeführten Netzen „Stadtbahn Karlsruhe“ (AVG) und „S-Bahn Rhein-Neckar“ (DB Regio) deutlich: Von einem Tiefpunkt im Jahr 2019 stieg die Pünktlichkeit im Jahr 2020 deutlich an, um dann ab 2021 wieder leicht abzufallen, ein Trend, der sich 2022 noch verstärkt hat und 2023 mit einer leichten Entwicklung nach oben gestoppt wurde. Dass dieser negative Trend bei der Pünktlichkeit 2023 zunächst beendet wurde, mag man auch an der Tatsache ersehen, dass von den 35 Netzen, in denen für beide Jahre Pünktlichkeitswerte vorliegen, nur 16 im Jahr 2023 einen schlechteren Wert erreichten als 2022.

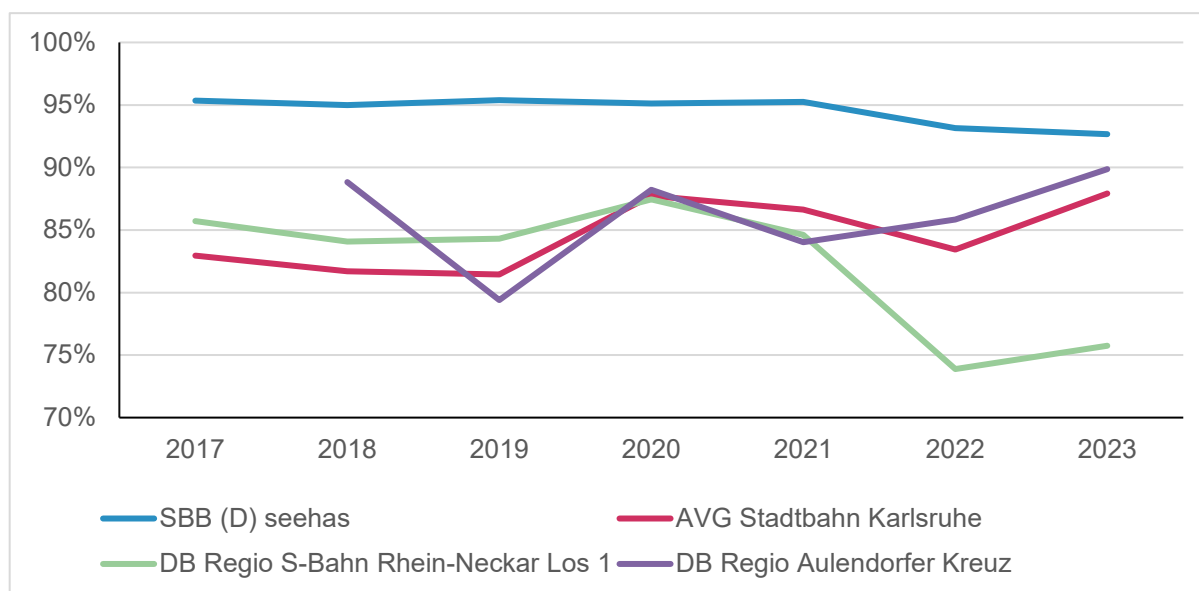


Abbildung 2: Pünktlichkeit (Ankunft; Grenzwert 3:59 min) ausgewählter Netze (IBN vor 2019) im Jahresverlauf

Bei den Netzen, die 2019 ihren Betrieb aufgenommen haben (Abbildung 3 und Abbildung 4), ist zu erkennen, dass sie sich nach anfänglichen Startschwierigkeiten im Laufe der Jahre 2020 und 2021 weitgehend stabilisiert hatten. In den Jahren 2022 begann jedoch ein Negativtrend, der sich im Jahr 2023 tendenziell fortsetzte, wenn auch in unterschiedlich starker Ausprägung. Das Netz „Murrbahn“ (GABW) litt besonders stark unter den Nachfragezuwachsen während des Gültigkeitszeitraums des 9-Euro-Tickets (2022) und nach Einführung des Deutschland-Tickets (Mai 2023), die in Ermangelung kuppelbarer Fahrzeuge nicht mit Kapazitätserhöhungen ausgeglichen werden konnten, sowie unter den Bauarbeiten zum Digitalen Knoten Stuttgart (DKS). Letztere hatten auch größere negative Auswirkungen auf die Pünktlichkeit der Netze „Neckartal“ (SBS), „Rems-Fils“ (GABW) und „Franken-Enz“ (GABW). Zum Netz „Neckartal“ ist zu ergänzen, dass dieses bis Ende 2021 von Abellio als

EVU betrieben wurde. Im Zuge eines Insolvenzverfahrens ging der Betrieb des Netzes Anfang des Jahres 2022 allerdings auf das EVU SBS, eine Tochtergesellschaft der landeseigenen SWEG, über.

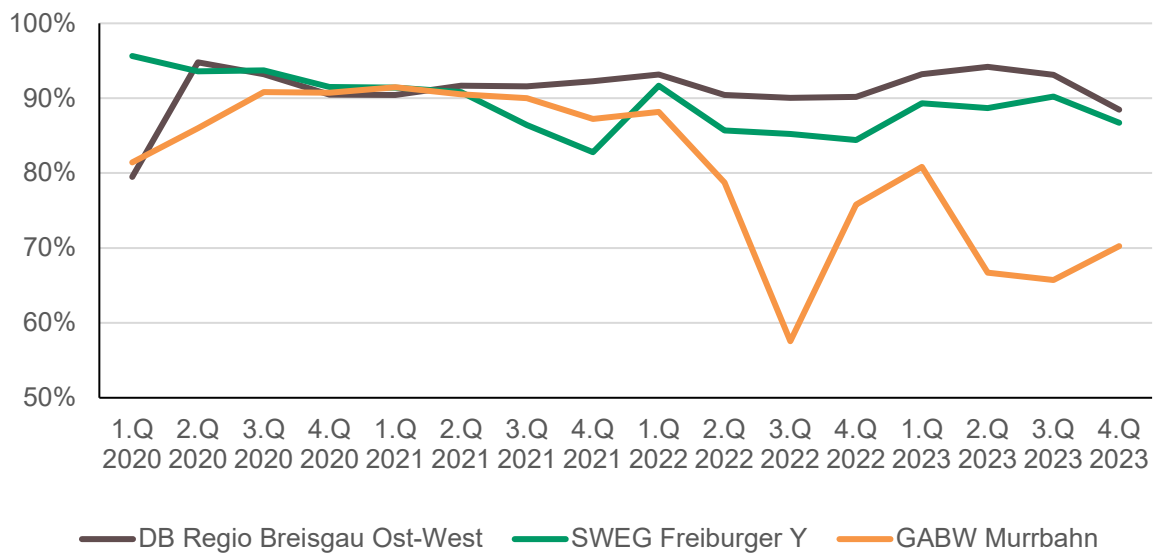


Abbildung 3: Pünktlichkeit (Ankunft; Grenzwert 3:59 min) ausgewählter Netze (IBN ab 2019) im Quartalsverlauf I

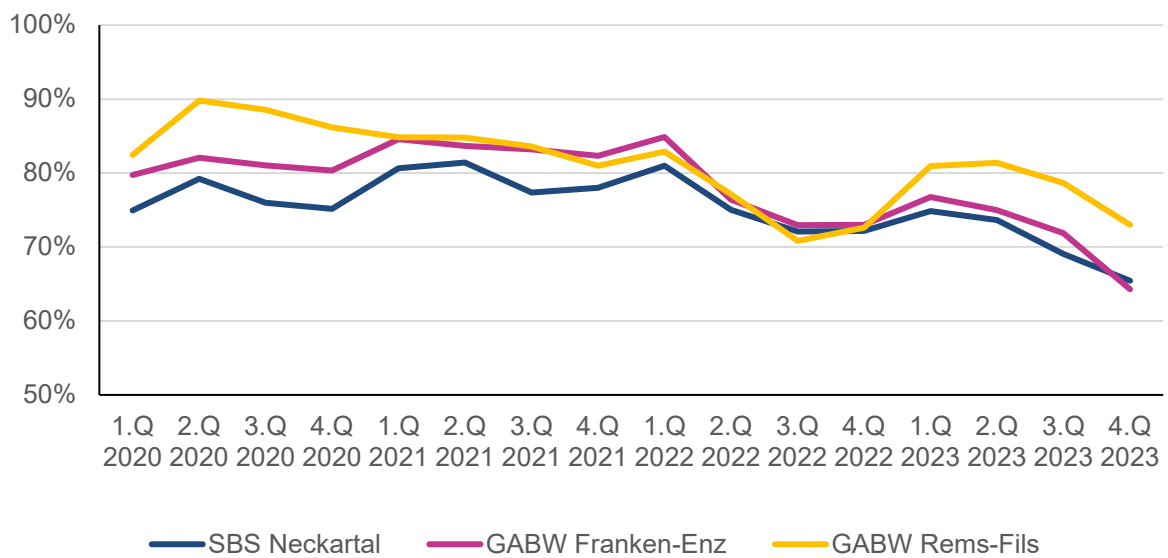


Abbildung 4: Pünktlichkeit (Ankunft; Grenzwert 3:59 min) ausgewählter Netze (IBN ab 2019) im Quartalsverlauf II

1.4. Weitere objektive Qualitätskriterien

Anders als bei der in Kapitel 1.3 vorgestellten Pünktlichkeit, werden andere objektive Qualitätskriterien (Sauberkeit, Schadensfreiheit, Zugbildung, Fahrgastinformation im Zug) durch beauftragtes professionelles Erhebungspersonal beurteilt. Dieses bewertet hierbei anhand eines einheitlichen Erfassungskatalogs verschiedene Ausstattungsmerkmale eines Qualitätskriteriums auf der Basis von Prozentwerten zwischen 0 und 100% (ein sauberes bzw. völlig schadensfreies Ausstattungsmerkmal wird mit 100% bewertet) während einer Zugfahrt. Die einzelnen Ausstattungsmerkmale (z.B. Sitze, Toiletteneinrichtungen, Scheiben oder Außenhaut) werden unterschiedlich gewichtet. Aus den gewichteten Dimensionswerten wird der Gesamtwert des Qualitätskriteriums für den einzelnen Zug gebildet, der Werte zwischen 0 und 100% annehmen kann.

Die Bewertungen des professionellen Erhebungspersonals fließen in ihrer Gesamtheit in das Qualitätsmesssystem (QMS) der NVBW ein, wo dann für einzelne oder mehrere Netze, bis hin zu einzelnen Zügen, verschiedene Auswertungen vorgenommen werden können. Außerdem sind diese Ergebnisse essenziell für die Berechnung der Zuschussminderung, wenn ein EVU den verkehrsvertraglich vorgegebenen Grenzwert eines objektiven Kriteriums nicht erfüllt: Je größer die Abweichung zwischen dem vertraglich festgelegten Sollwert für ein objektives Kriterium und dem gemessenen Jahreswert, desto größer ist die Zuschussminderung. Im Folgenden dargestellt sind die erhobenen Jahresdurchschnittswerte.

Entwicklung der Sauberkeit

Zunächst eine Übersicht zur Entwicklung der Sauberkeit bei bereits vor 2019 existierenden Netzen:

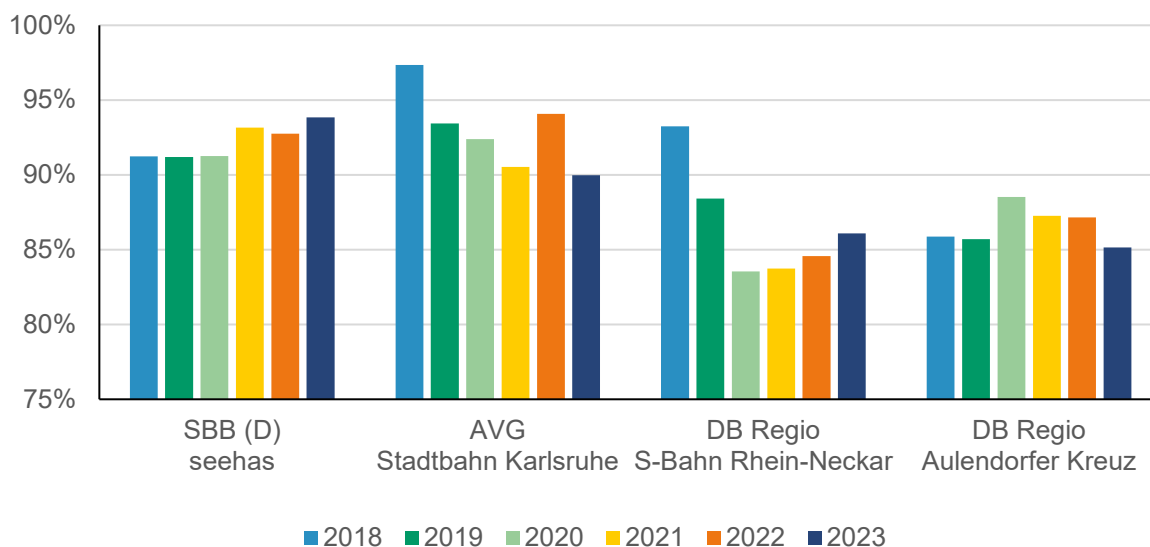


Abbildung 5: Sauberkeit (objektiv) ausgewählter Netze (IBN vor 2019)

Und nun eine Übersicht über Netze, deren Inbetriebnahme ab 2019 erfolgte. Die Netze „Breisgau Ost-West“ (DB Regio) und „Freiburger Y“ (SWEG) haben 2020 ihren Betrieb aufgenommen. In [Abbildung 6](#) ist zu erkennen, dass die Entwicklung der Sauberkeit von den Qualitätserfassern unterschiedlich bewertet wurde. So haben sich zwischen 2019 und 2023 die Netze „Rems-Fils“ (GABW), „Franken-Enz“ (GABW) und „Breisgau Ost-West“ (DB Regio) stetig verschlechtert, während sich das Netz „Freiburger Y“ (SWEG) nach einer leichten Abwärtsbewegung im Jahr 2022 in den Folgejahren wieder verbessern konnte. Die Netze „Murrbahn“ (GABW) und „Neckartal“ (SBS) konnten ihr Niveau im Beobachtungszeitraum in etwa halten.

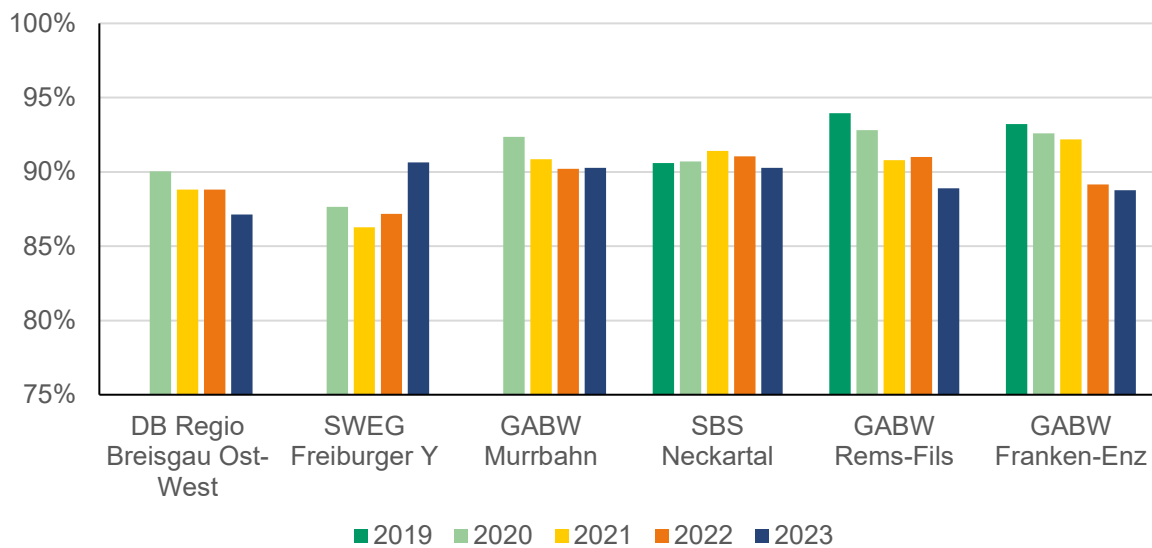


Abbildung 6: Sauberkeit (objektiv) ausgewählter Netze (IBN ab 2019)

1.5. Subjektive Qualitätskriterien

Neben den Erfassungen der objektiven Kriterien durch Stichprobenkontrollen wird im Rahmen des Qualitätssystemes auch die Zufriedenheit der Fahrgäste unter verschiedenen Aspekten abgefragt. Die Ergebnisse der subjektiven Kriterien fließen mit in die Malusberechnung ein, die dann zu Minderungen des Zuschusses für das jeweilige EVU führt. Bei allen subjektiven Kriterien gilt, dass professionelle Interviewer die Fahrgäste auf der Basis eines einheitlichen Fragebogens befragen. Die Ergebnisse werden im Schulnotensystem von 1 bis 6 erfasst. Dabei gilt in den meisten Verkehrsverträgen, dass bei jedem Kriterium im Durchschnitt über alle Befragungen mindestens eine Durchschnittsnote von 2,6 erreicht werden muss, damit das EVU bei diesem Qualitätskriterium keinen Malus bekommt. Die Ergebnisse der Befragungen werden, wie diejenigen der objektiven Kriterien, im QMS der NVBW erfasst und stehen dann unter anderem für Auswertungen zur Verfügung.

Die Fahrgäste messen den Kriterien Pünktlichkeit, Sicherheit im Zug und Informationen zu Unregelmäßigkeiten bei Verspätungen gemäß den Befragungen die größte Bedeutung bei. Deshalb werden die jüngsten Entwicklungen bei diesen Kriterien hier dargestellt. Außerdem wird die Entwicklung bei der gefühlten Sicherheit im Bahnhof gezeigt. In die Kundenzufriedenheitsuntersuchungen werden dieselben Netze einbezogen wie bei den objektiven Kriterien.

1.5.1. Kundenzufriedenheit mit der Pünktlichkeit

Die von den Kunden subjektiv wahrgenommene Pünktlichkeit ist ein Spiegelbild der gemessenen (objektiven) Pünktlichkeit. So wurden von den Fahrgästen nur sechs der 2023 bewerteten 32 Netze mit einer Schulnote von 2,3 oder besser bewertet. Eine Note von 2,3 entspricht in den meisten Verkehrsverträgen dem in den Verkehrsverträgen festgelegten Zielwert.

Diese sechs Netze, die den Grenzwert von 2,3 2023 unterschritten, sind die Netze „Schaffhausen – Erzingen“ (1,57, SBB (D)), „Singen – Schaffhausen“ (1,8, SBB), „Schwäbische Alb-Bahn“ (1,84, SAB), „Vorlaufbetrieb Wendlingen -Ulm“ (2,18, DB Regio), „Ortenau“ (2,21, SWEG) und „seehas“ (2,28, SBB (D)).

Im Vergleich zu 2022 haben die Netze 2023 ihren Durchschnitt von 2,7 Notenpunkten gehalten.

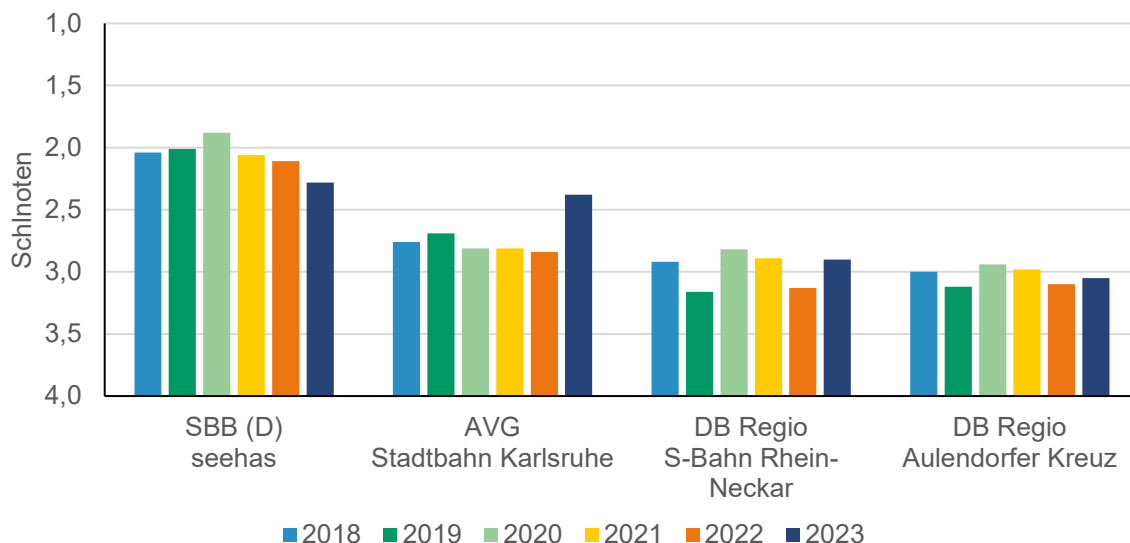


Abbildung 7: Kundenzufriedenheit ausgewählter Netze (IBN vor 2019) mit der Pünktlichkeit

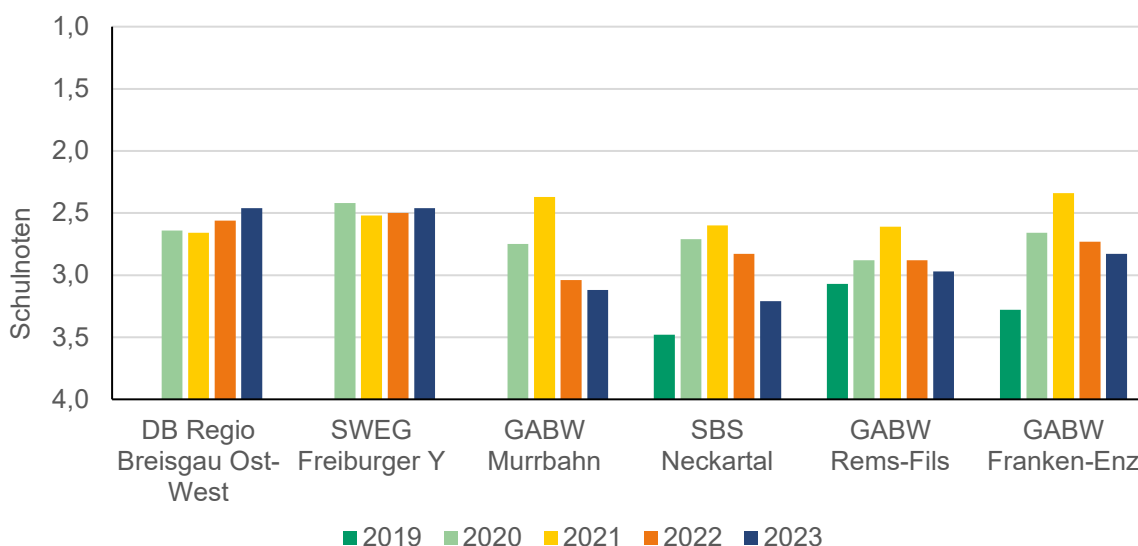


Abbildung 8: Kundenzufriedenheit ausgewählter Netze (IBN ab 2019) mit der Pünktlichkeit

1.5.2. Kundenzufriedenheit mit der Sicherheit im Zug

Die wahrgenommene Sicherheit im Zug wird durchgehend mit guten Noten bewertet. Dies zeigt sich auch daran, dass sämtliche Netze, für die 2023 Daten vorlagen, das verkehrsvertraglich vorgegebene Soll, nämlich die Note 2,3, eingehalten haben. Davon konnten 25 Netze sogar einen Wert von besser als 2,0 erreichen. Auch der landesweite Durchschnitt ergibt mit 1,9 einen wirklich beachtlichen Wert. Dies entspricht exakt dem gleichen Wert wie 2022. Dass dies so ist, wird mutmaßlich auch mit den Sicherheitsmaßnahmen (Bestreifung in den Zügen durch Sicherheitspersonal) in Zusammenhang stehen, die die EVU vorgenommen haben. So haben die EVU in Abstimmung mit den Aufgabenträgern zunehmend Sicherheitspersonal beauftragt, um das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste und des Zugbegleitpersonals zu erhöhen. Hierbei stellt das Land zusätzliches Budget zur Finanzierung des Sicherheitspersonals den EVU zur Verfügung.

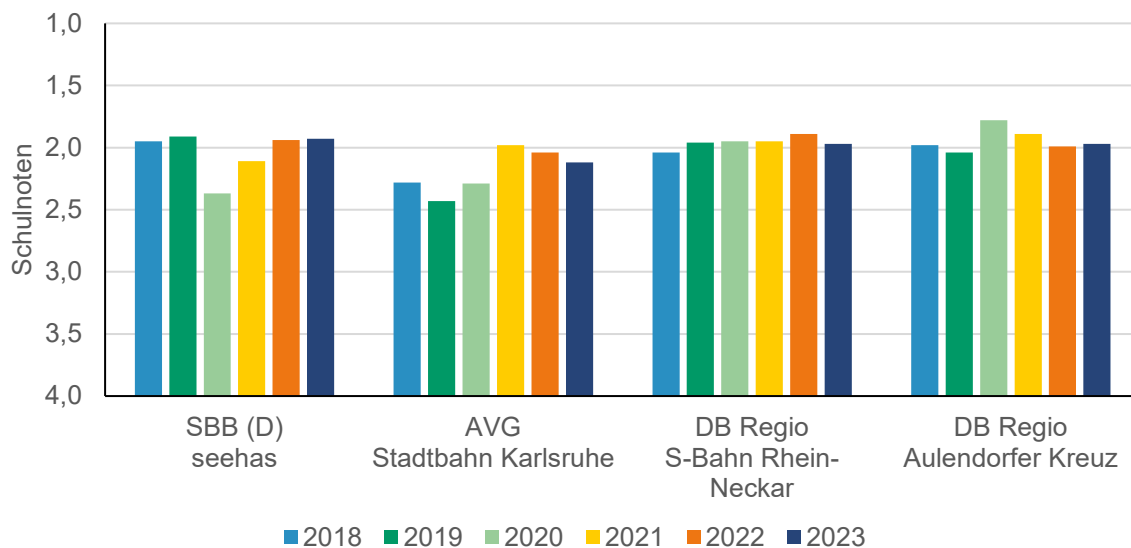


Abbildung 9: Kundenzufriedenheit ausgewählter Netze (IBN vor 2019) mit der Sicherheit im Zug

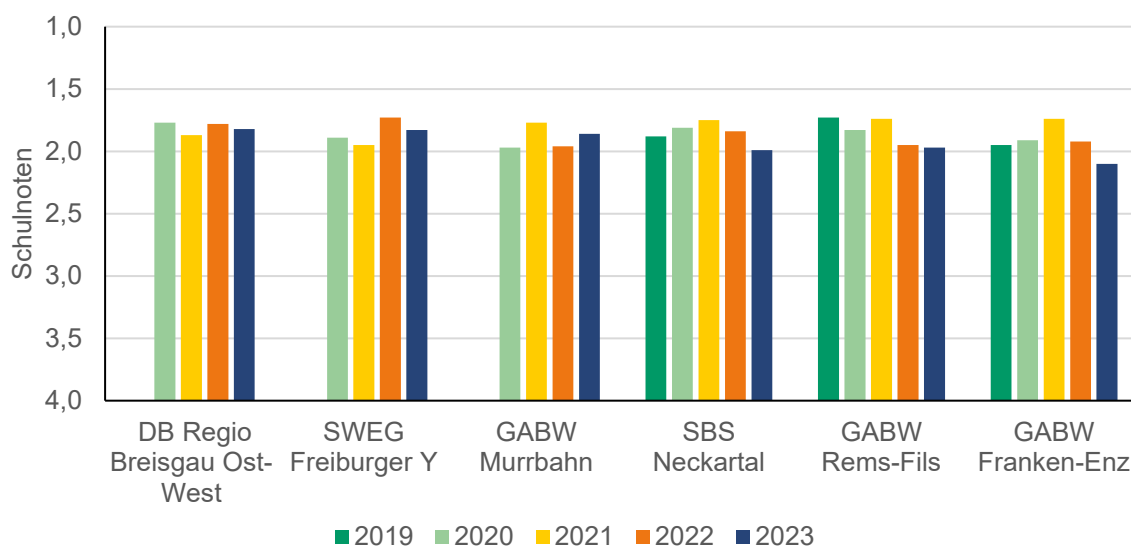


Abbildung 10: Kundenzufriedenheit ausgewählter Netze (IBN ab 2019) mit der Sicherheit im Zug

1.5.3. Kundenzufriedenheit mit der Sicherheit im Bahnhof

Die Sicherheit im Bahnhof wird 2023 von den Fahrgästen schlechter bewertet als noch 2022, wenn auch der Unterschied nur gering ist. So bewerteten die befragten Fahrgäste die Sicherheit im Bahnhof über alle 32 Netze, für die Werte vorlagen, mit einem Durchschnitt von 2,4, während der Durchschnittswert 2022 bei 2,3 lag. Ebenso wie bei der Kundenzufriedenheit mit der Sicherheit im Zug (Kap. 1.5.2) gilt bei der durch Fahrgäste bewerteten Sicherheit im Bahnhof ein Zielwert von 2,3, der 2023 allerdings nur in sechs Netzen unterschritten wurde, so beispielsweise bei den Netzen „Schaffhausen – Erzingen“ (1,93, SBB (D)), „Schwäbische-Alb-Bahn“ (1,95, SAB), „Singen – Schaffhausen“ (2,17, SBB (D)), „Freiburger Y“ (2,17, SWEG) und „S-Bahn Rhein-Neckar Los 1“ (2,23, DB Regio).

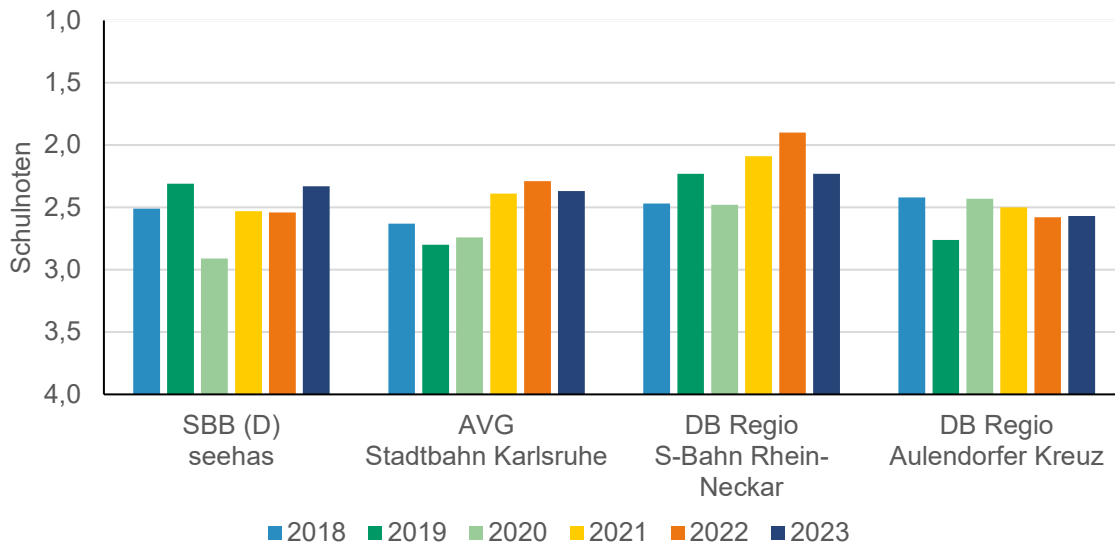


Abbildung 11: Kundenzufriedenheit ausgewählter Netze (IBN vor 2019) mit der Sicherheit im Bahnhof

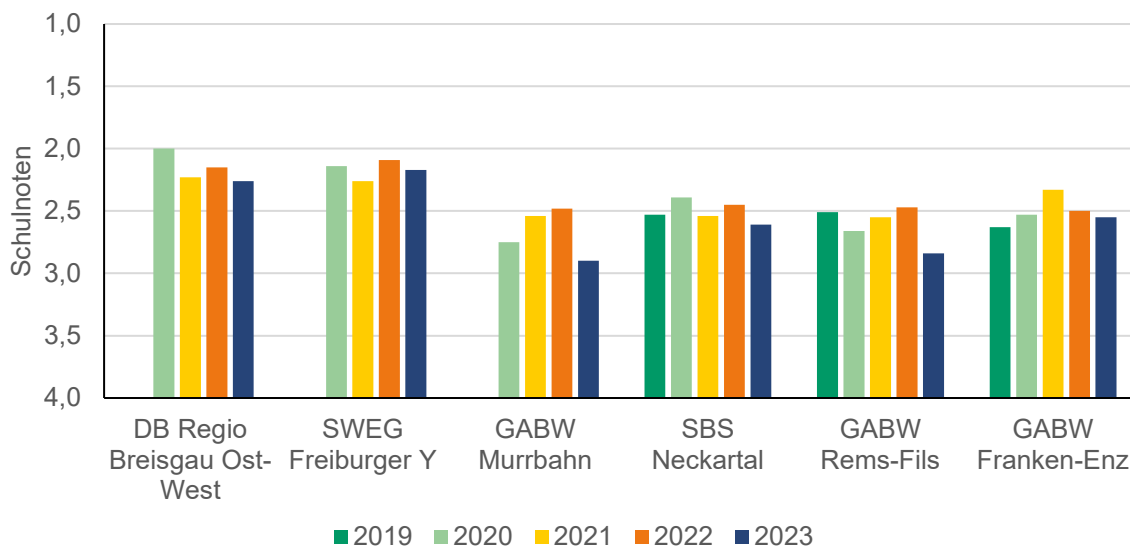


Abbildung 12: Kundenzufriedenheit ausgewählter Netze (IBN ab 2019) mit der Sicherheit im Bahnhof

1.5.4. Kundenzufriedenheit mit Informationen zu Unregelmäßigkeiten und Verspätungen

Ein Qualitätsmerkmal, mit dem sich die Fahrgäste eher unzufrieden zeigen, stellt die Information bei Verspätungen und Unregelmäßigkeiten dar. Die Resultate über die 32 Netze, für die 2023 Ergebnisse vorliegen, sind ziemlich ernüchternd. Gerade einmal drei Netze, „Schaffhausen – Erzingen“ (SBB (D)), „Singen – Schaffhausen“ (SBB (D)) und „Schwäbische Alb-Bahn“ (SAB), haben mit den Schulnoten 1,9, 1,99 und 2,13 den durch den Verkehrsvertrag vorgegebenen Zielwert von 2,3 unterschritten. Im Gegenzug haben die Fahrgäste dreizehn Netze nur mit einem Wert von 3,0 oder schlechter bewertet.

Im landesweiten Durchschnitt haben die Fahrgäste dieses Qualitätsmerkmal mit 2,8 genauso bewertet wie im Vorjahr.

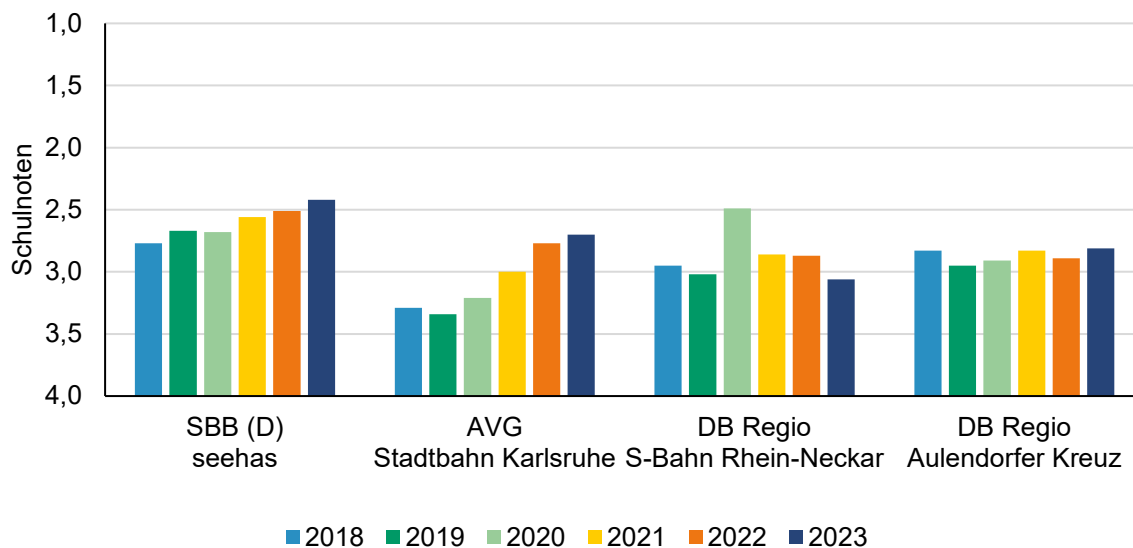


Abbildung 13: Kundenzufriedenheit ausgewählter Netze (IBN vor 2019) mit Informationen bei Unregelmäßigkeiten und Verspätungen

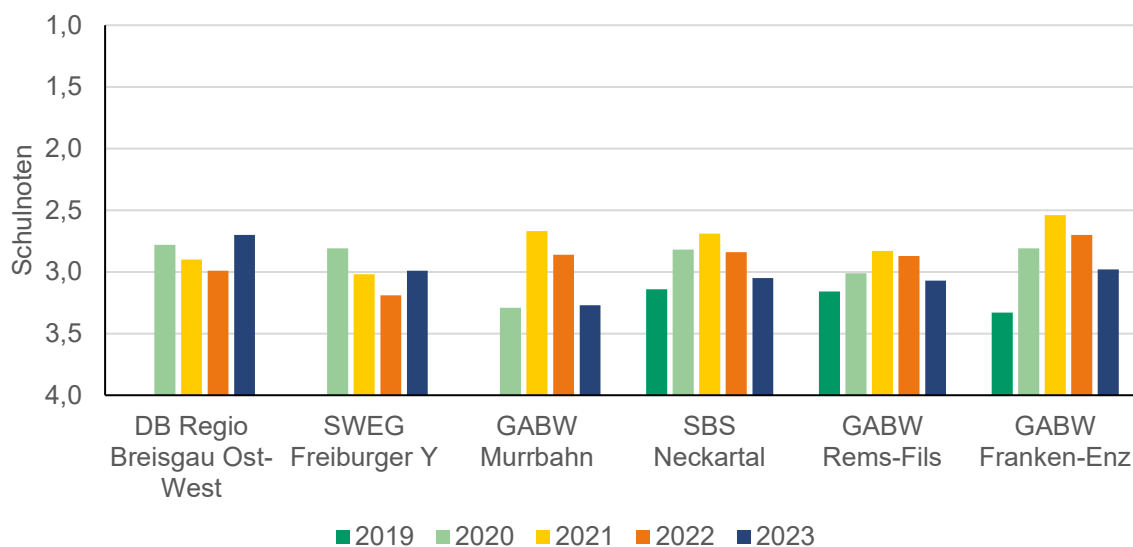


Abbildung 14: Kundenzufriedenheit ausgewählter Netze (IBN ab 2019) mit Informationen bei Unregelmäßigkeiten und Verspätungen

1.6. Zugausfälle

Bei der Ermittlung der Zugausfallquoten wurden Zugausfallkilometer, die baustellen- oder streikbedingt auftraten, nicht berücksichtigt. **Abbildung 15** zeigt mit SBS und GABW zwei EVU, die ihren Zugbetrieb im Juni 2019 aufgenommen haben, während in der darunterliegenden **Abbildung 16** vier Netze von DB Regio exemplarisch dargestellt werden, die vor 2019 in Betrieb genommen wurden.

Unterschieden wird dabei zwischen eigenverschuldeten Ausfällen im Verantwortungsbereich des EVU und fremdverschuldeten Ausfällen, die vom Infrastrukturbetreiber, von Dritten oder durch externe Ereignisse (Unwetter, Unfälle, etc.) verursacht wurden. Die eigenverschuldeten Ausfälle setzen sich im Wesentlichen aus fahrzeugbedingten und personalbedingten Ausfällen zusammen. Exemplarisch sind die gesamten Ausfall-km sowie die fahrzeug- und personalbedingt ausgefallenen Fahrplan-km für einige Netze dargestellt, die ab 2019 in Betrieb gegangen sind:

Netz	Ursache	1. Quartal	2. Quartal	3. Quartal	4. Quartal
Neckartal	Fahrzeug	9.157	19.131	10.943	17.176
Neckartal	Personal	13.649	44.909	203.062	74.065
Neckartal	Gesamt	59.387	110.518	278.772	170.400
Rems-Fils	Fahrzeug	1.858	1.530	2.352	3.245
Rems-Fils	Personal	18.382	19.126	23.417	27.436
Rems-Fils	Gesamt	30.595	32.459	37.271	47.251
Franken-Enz	Fahrzeug	6.575	2.686	3.788	5.864
Franken-Enz	Personal	19.717	17.827	76.742	17.857
Franken-Enz	Gesamt	52.767	46.058	106.126	65.359
Murrbahn	Fahrzeug	2.052	1.434	1.538	2.522
Murrbahn	Personal	2.975	5.397	9.902	5.058
Murrbahn	Gesamt	9.220	11.844	24.778	16.225

Tabelle 3: Fahrzeug- und personalbedingte Ausfälle ausgewählter Netze (IBN ab 2019) in km

In **Abbildung 15** und **Abbildung 16** bei der Berechnung der Ausfallquoten nicht enthalten, weil es sich um baustellenbedingte Ausfälle handelt, aufgrund ihrer Größe aber von besonderer Bedeutung für 2023, sind die im Zusammenhang mit der Sperrung zum Digitalen Knoten Stuttgart (DKS-Sperrung) aufgetretenen Zugausfälle in drei der in **Tabelle 3** aufgeführten Netze:

Netz	1. Quartal	2. Quartal	3. Quartal	4. Quartal
Neckartal	0	88.803	73.769	0
Rems-Fils	0	58.541	13.247	0
Franken-Enz	0	30.021	0	0
Gesamt	0	177.365	87.016	0

Tabelle 4 Ausfälle aufgrund DKS-Sperrung ausgewählter Netze (IBN ab 2019) in km

Bei den Netzen, die bereits vor 2019 existierten (s. Abbildung 16) stellt sich die Verteilung der eigenverschuldeten Ausfälle wie folgt dar:

Netz	Ursache	1. Quartal	2. Quartal	3. Quartal	4. Quartal
Stuttgart – Ulm – Bodensee	Fahrzeug	3.096	19.498	12.978	11.008
Stuttgart – Ulm – Bodensee	Personal	186	0	93	1.188
Stuttgart – Ulm – Bodensee	Gesamt	10.316	35.148	33.440	25.126
Neitech Donau-Ostalb	Fahrzeug	31.345	5.519	17.034	19.088
Neitech Donau-Ostalb	Personal	5.661	2.571	8.483	9.110
Neitech Donau-Ostalb	Gesamt	62.129	47.069	74.646	96.444
S-Bahn Rhein-Neckar Los 1	Fahrzeug	2.055	4.131	2.600	6.106
S-Bahn Rhein-Neckar Los 1	Personal	17.041	10.314	8.175	27.061
S-Bahn Rhein-Neckar Los 1	Gesamt	28.149	26.414	22.365	52.935
Aulendorfer Kreuz	Fahrzeug	6.784	1.979	1.984	5.607
Aulendorfer Kreuz	Personal	1.019	684	838	2.353
Aulendorfer Kreuz	Gesamt	9.317	6.026	10.084	13.794

Tabelle 5: Fahrzeug- und personalbedingte Ausfälle ausgewählter Netze (IBN vor 2019) in km

Anhand der Daten in Tabelle 3 und Tabelle 5 ist ersichtlich, dass personalbedingte Ausfälle zwar nicht in jedem Netz gleichermaßen aber global betrachtet in besonderem Maße zu den hohen Ausfall-km beigetragen haben. Der Fachkräftemangel ist eine der größten Herausforderungen, vor denen die SPNV-Branche aktuell steht.

Die Berechnung der Zuverlässigkeitsquote erfolgt nach folgender Formel:

$$\left(1 - \frac{\text{Zugausfallkilometer}}{\text{Zugausfallkilometer} + \text{gefahrte Zugkilometer}}\right)$$

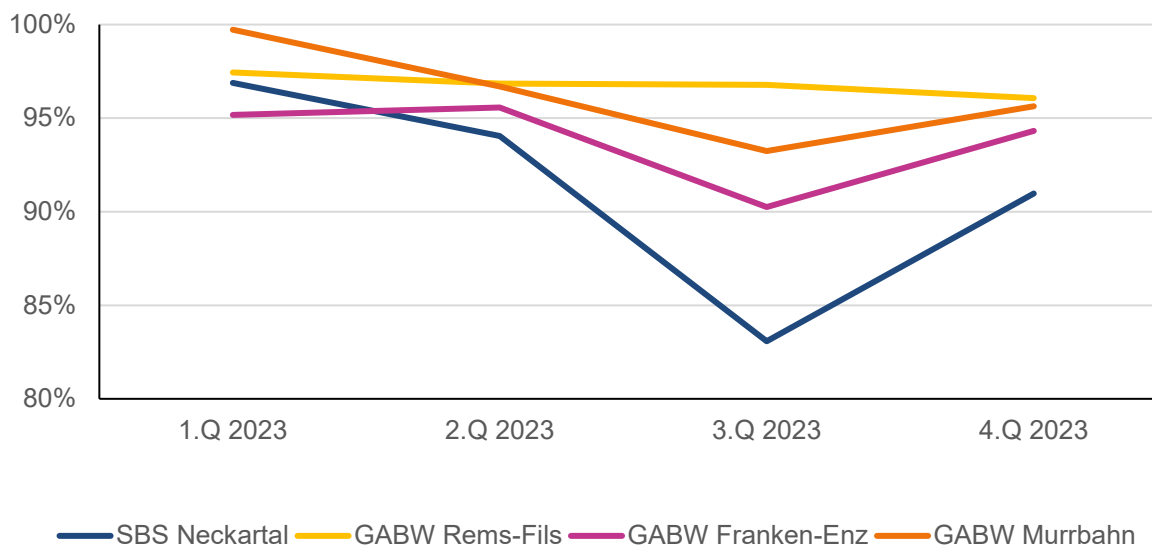


Abbildung 15: Zuverlässigkeitsquoten ausgewählter Netze (IBN ab 2019)

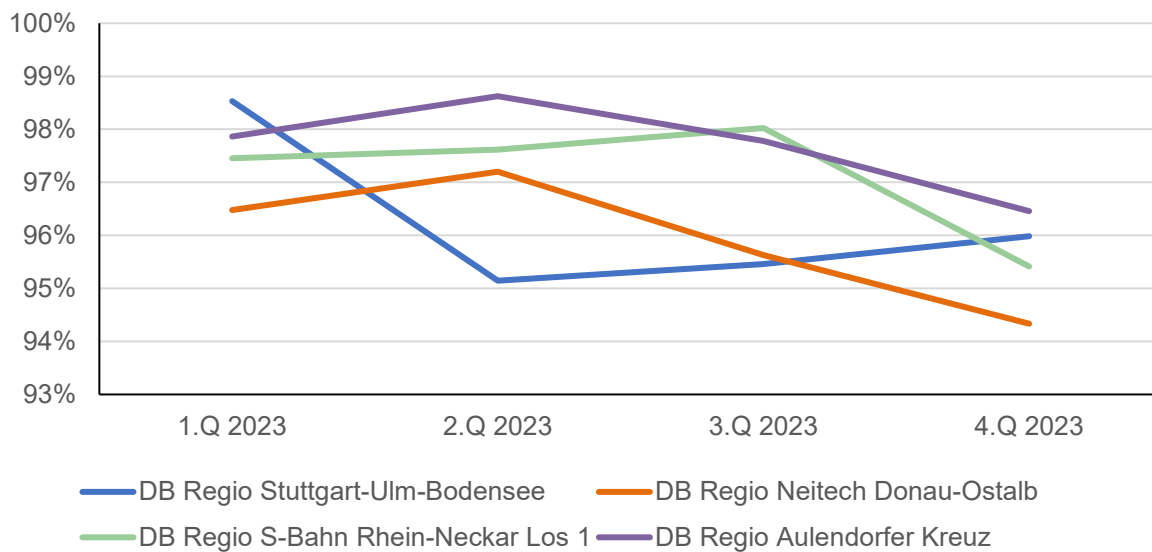


Abbildung 16: Zuverlässigkeitsquoten ausgewählter Netze (IBN vor 2019, hier: DB Regio)

1.7. Verkürzte Zugbildungen

Die Zugbildungen bewegen sich auf einem ähnlich schwachen Niveau wie 2022 und haben sich gegenüber dem Vorjahr sogar noch etwas verschlechtert. 2023 konnten 19 der in **Tabelle 6** dargestellten Netze eine Quote von 98% der planmäßigen Zugbildungen nicht erfüllen, im Jahr zuvor waren es 15 Netze. Ganz besonders negativ fielen 2023 folgende drei Netze auf, da sie eine besonders große negative Abweichung von mehr als acht Prozentpunkten und damit eine entsprechend hohe Mindererfüllungsquote aufwiesen: „Neitech Donau-Ostalb“ (DB Regio, -16,31%), „Breisgau Ost-West“ (DB Regio, -8,05%) und das Netz „Franken-Enz“ (GABW, -8,05%). Die weiteren zehn Netze mit einer Abweichung von mehr als vier Prozentpunkten von der Soll-Sitzplatzvorgabe folgen im entsprechenden Abstand.

Oftmals sind mangelnde Werkstattkapazitäten in personeller als auch infrastruktureller Hinsicht (Platzkapazitäten, Ausstattung) mitverantwortlich für ein zu geringes Angebot geeigneter Fahrzeugstärken, weil dann der Instandhaltungs- und Reparaturbedarf nicht vollumfänglich gedeckt werden kann und ein Stau von zu reparierenden Fahrzeugen in den Werkstätten entsteht oder die Fahrzeuge, die nicht vor Ort repariert werden können, in eine weiter entfernte Werkstatt gebracht werden, und das Fahrzeug somit länger ausfällt.

Positiv ist festzuhalten, dass das Netz „Zollernbahn ZAB 2“ (SWEG) im Berichtsjahr 2023 seine verkehrsvertraglich festgelegte Sollsitzplatzzahl einhalten konnte. Sechs weitere Netze wiesen eine negative Abweichung gegenüber der Sollsitzplatzzahl (=bestellte Sitzplätze) von unter einem Prozentpunkt aus.

Die Daten in **Tabelle 6** entstammen Erhebungen von den bereits in Kap. 1.5 erwähnten professionellen Qualitätserhebungen mit einer repräsentativen Stichprobe je Netz. Dafür wurde bei den einzelnen Erhebungen der Anteil der erbrachten Sitzplätze mit den bestellten Sitzplätzen verglichen. Anschließend wurde ein Durchschnittswert der Abweichung ermittelt (zur Berechnung, s. **Tabelle 7**).

Achtung: Übererfüllungen wurden dabei mit 100% gewertet, da die zusätzlichen Sitzplätze nicht vom Aufgabenträger bestellt waren und gemäß der ermittelten Fahrgastzahlen in aller Regel nicht benötigt wurden. Daher darf die Abweichung in der folgenden Tabelle nicht als Quotient aus den gesamten Ist- und den gesamten Soll-Sitzplätzen verstanden werden und es kommt z.B. vor, dass die Ist- die Soll-Sitzplätze übersteigen aber die Abweichung trotzdem unter 0% liegt.

	2022	2022	2022	2023	2023	2023
	Sitzplatz Soll	Sitzplatz Ist	Abweichung	Sitzplatz Soll	Sitzplatz Ist	Abweichung
Aulendorfer Kreuz	124.250	110.054	-10,59%	119.352	116.720	-5,31%
Bodenseegürtel-bahn	84.910	85.486	-4,15%	86.134	84.188	-6,47%
Breisgau Ost-West	128.411	129.553	-5,34%	120.169	123.888	-8,05%
Ermstal- und Ammertalbahn	Netz noch nicht existent			177.472	174.935	-3,25%
Franken-Enz	154.136	154.825	-4,44%	152.664	145.282	-8,05%
Freiburger Y	213.140	223.785	-3,69%	203.555	213.517	-2,47%
Gäu-Murr	200.956	204.504	-1,74%	196.940	204.589	-2,74%
Heilbronn-Nord	80.800	82.500	-0,33%	72.260	78.200	-0,31%
Hochrhein	74.207	80.495	-2,99%	72.616	68.707	-7,24%
Hohenlohe-Franken-Untermain	39.120	39.080	-1,36%	37.320	37.680	-0,52%
Karlsruher Netz Los 1	Netz noch nicht existent			114.284	123.653	-2,83%

	2022	2022	2022	2023	2023	2023
	Sitzplatz Soll	Sitzplatz Ist	Abweichung	Sitzplatz Soll	Sitzplatz Ist	Abweichung
Karlsruher Netz Los 2	Netz noch nicht existent			59.000	59.210	-2,30%
Murrbahn	113.250	120.960	-0,44%	105.748	125.563	-4,29%
Neckartal	134.299	138.797	-3,44%	133.229	141.343	-5,16%
Neitech Donau-Ostalb	142.962	124.273	-12,82%	142.270	118.289	-16,31%
Ortenau	35.275	36.917	-1,16%	37.055	37.992	-0,85%
Rems-Fils	98.840	102.933	-1,35%	103.040	104.330	-4,84%
Rheintal RB	128.260	158.420	-1,89%	136.400	159.593	-2,76%
Rheintal RE	288.230	283.600	-2,78%	291.510	277.373	-5,22%
Schwäbische Alb-Bahn	20.352	23.100	-2,16%	19.434	21.699	-0,41%
S-Bahn-Rhein-Neckar Los 1	192.600	212.290	-2,30%	202.400	223.072	-1,14%
S-Bahn-Rhein-Neckar Los 2	206.600	216.400	-1,44%	199.800	210.298	-2,28%
Schaffhausen – Erzingen	38.940	39.058	0,00%	18.288	18.806	-0,31%
Schwarzwaldbahn	88.616	90.570	-0,36%	89.464	88.713	-4,32%
seehas	140.592	137.562	-3,30%	104.157	125.716	-4,42%
Singen – Schaffhausen	68.800	75.160	-1,35%	72.994	108.908	-1,16%
Stadtbahn Karlsruhe	158.600	172.100	-1,05%	158.411	170.300	-1,02%
Stuttgart – Ulm – Bodensee	180.000	163.992	-4,44%	180.000	171.106	-6,04%
Ulmer Stern	72.900	74.250	-0,36%	73.880	75.450	-1,13%
Vorlaufbetrieb Neubaustrecke	Netz noch nicht existent			236.577	250.689	-1,11%
Zollernbahn ZAB 1	38.250	38.784	-6,50%	36.900	40.500	-0,65%
Zollernbahn ZAB 2	45.000	40.860	-9,53%	44.850	44.850	0,00%

Tabelle 6: Vergleich Soll-/Ist-Sitzplatzkapazitäten

Erläuterungen zur farblichen Darstellung der Abweichung in Tabelle 6:

Abweichung innerhalb des Toleranzbereichs (bis -2,00%)

Abweichung außerhalb des Toleranzbereichs (ab -2,01%)

Starke Abweichung von den verkehrsvertraglich vereinbarten Werten (ab -4,00%)

Die verkehrsvertraglich geforderten Sitzplatzzahlen wurden auf jeder Fahrt vollständig erbracht

Erläuterung zur Berechnung der Spalte „Abweichung“ in Tabelle 6:

Die Berechnung erfolgt anhand eines vereinfachenden Beispiels mit drei fiktiven Messungen:

Zugnummer	Erfassungsdatum	Sitzplatz Soll	Sitzplatz Ist	Erfüllungsquote = Ist/Soll
18151	18.01.2023	140	142	100,00%
18152	19.01.2023	140	70	50,00%
18153	20.01.2023	140	105	75,00%

Tabelle 7 Beispielrechnung zur Zugbildungsquote

Bei der ersten Messung (Zugnummer 18151) wird die Quote rechnerisch übererfüllt. Allerdings wird die Quote trotzdem auf 100% reduziert, da die überzähligen Sitzplätze vom Aufgabenträger nicht bestellt sind.

Die Gesamtquote dieser drei Messungen ergibt sich aus dem Durchschnitt der Quoten aller Messungen. Im fiktiven Beispiel beträgt dieser 75%. Dieser Wert findet sich dann in der Spalte „Abweichung“ der Tabelle 6 auf der vorigen Seite wieder.



2. Leistungsumfang und Finanzierung der SPNV-Leistungen im Jahr 2023

2.1. Verkehrsleistungen

Die untenstehende [Tabelle 8](#) enthält alle vertraglich gebundenen SPNV-Leistungen des Landes Baden-Württemberg als Aufgabenträger, aufgeteilt nach Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und von ihnen befahrenen Strecken. Die bestellten Zugkilometer sind für das jeweilige EVU für alle Verträge aggregiert enthalten. Im Jahr 2023 wurden insgesamt 84,866 Millionen Zugkilometer bestellt.

2.2. Finanzieller Aufwand

Im Jahr 2023 hat das Land Baden-Württemberg für die Erbringung der in 2.1 genannten Verkehrsleistungen Zahlungen in Höhe von 1.042.280.236,18 EUR geleistet. Dies entspricht einem durchschnittlichen Zuschuss von 12,28 EUR/bestelltem Zugkilometer.

2.3. Bestellte Zugkilometer

EVU	Netzbezeichnung	Laufzeit von	Laufzeit bis
agilis	E-Netz Regensburg	Dez 22	Dez 36
AVG	Heilbronn-Nord	Dez 14	Dez 29
AVG	Karlsruhe – Wörth – Germersheim	Dez 10	Dez 23
AVG	Stadtbahn Karlsruhe	Dez 22	Dez 27
BOB	Friedrichshafen – Aulendorf	Jun 97	Dez 27
DB Regio	Aulendorfer Kreuz	Dez 17	Dez 27
DB Regio	Bodenseegürtelbahn	Dez 17	Dez 27
DB Regio	Breisgau Ost-West	Dez 19	Jun 32
DB Regio	Dieselnetz Allgäu Los 1	Dez 17	Dez 29
DB Regio	Dieselnetz Allgäu Los 2	Dez 17	Dez 29
DB Regio	Dieselnetz Südwest	Dez 14	Dez 35
DB Regio	Dieselnetz Ulm	Dez 20	Dez 32
DB Regio	E-Netz Main-Franken	Dez 21	Dez 28
DB Regio	Ermstal- und Ammertalbahn	Dez 22	Dez 35
DB Regio	Gäu-Murr	Dez 17	Dez 25
DB Regio	Hochrhein	Dez 17	Dez 29
DB Regio	Karlsruher Netz Los 1	Dez 22	Dez 35
DB Regio	Karlsruher Netz Los 2	Dez 22	Dez 35
DB Regio	Krebsbachtal	Apr 17	Dez 28
DB Regio	Main-Neckar-Ried	Dez 17	Dez 32
DB Regio	Neitech Donau-Ostalb	Dez 16	Dez 26
DB Regio	Nordschwarzwald	Dez 04	Dez 25
DB Regio	RB Südpfalz	Dez 10	Dez 25
DB Regio	RE6 – Südpfalz	Dez 14	Dez 25
DB Regio	RE Südwest (Süwex) Los 1	Dez 14	Dez 29
DB Regio	RE Südwest (Süwex) Los 2	Dez 14	Dez 29
DB Regio	Rheintal RB	Jun 20	Dez 32
DB Regio	Rheintal RE	Jun 20	Dez 32
DB Regio	S-Bahn Rhein-Neckar Los 1	Dez 16	Dez 33
DB Regio	S-Bahn Rhein-Neckar Los 2	Dez 20	Dez 34
DB Regio	Schwarzwaldbahn	Dez 06	Dez 26
DB Regio	Stuttgart – Ulm – Bodensee	Dez 16	Dez 27
DB Regio	Vorlaufbetrieb Neubaustrecke	Dez 22	Dez 27
DB RegioNetz	Hohenlohe-Franken-Untermain	Dez 19	Dez 31
GABW	Franken-Enz	Jun 19	Dez 32
GABW	Murrbahn	Dez 19	Dez 32
GABW	Rems-Fils	Jun 19	Dez 32
GABY	E-Netz Allgäu	Dez 21	Dez 32
GABY	E-Netz Augsburg	Dez 22	Dez 34
SAB	Schwäbische Alb-Bahn	Jun 19	Dez 28
SBB (CH)	Waldshut – Koblenz	Dez 16	Dez 25
SBB (D)	Schaffhausen – Erzingen	Dez 17	Dez 27
SBB (D)	seehas	Dez 06	Dez 27
SSB (D)	Singen – Schaffhausen	Dez 22	Dez 27
SBB (D)	Wiesental	Jun 03	Dez 27
SBS	Neckartal	Dez 21	Dez 25
SVG	Sonderverkehrsleistungen	Jun 22	Jun 29
SWEG	Freiburger Y	Dez 19	Jun 32
SWEG	Ortenau	Dez 22	Dez 38
SWEG	Ringzug	Dez 02	Dez 25
SWEG	Ulmer Stern	Jun 19	Dez 32
SWEG	Zollernbahn ZAB 1	Dez 13	Dez 25
SWEG	Zollernbahn ZAB 2	Dez 16	Dez 25
VIAS	Odenwaldbahn	Dez 15	Dez 27

Zugkilometer
AVG: 7.844.838
BOB: 559.507
DB Regio: 43.576.274
RegioNetz: 2.491.860
GABW: 9.850.549
GABY: 1.236.269
SAB: 228.158
SBB (CH): 40.000
SBB: 2.901.195
SBS: 8.129.043
SVG: 44.000
SWEG: 7.937.413
VIAS: 43.270
Summe: 84.866.997

Tabelle 8 Bestellte Zugkilometer pro EVU

Zugkilometer
agilis: 14.622

3. Zielkonzept 2025

Das Land hat das „Zielkonzept 2025“ als zukünftige Angebotskonzeption des Schienenpersonennahverkehrs in Baden-Württemberg entwickelt. Das Zielkonzept dient dazu, den Schienenpersonennahverkehr im Land nach einheitlichen Maßstäben weiterzuentwickeln und zu stärken.

Dazu verfolgt das Land eine Doppelstrategie: Einerseits wird durch ein garantiertes Grundangebot, insbesondere im ländlichen Raum, die Rolle des Schienenpersonennahverkehrs offensiv gesichert. Andererseits ist ein verdichtetes Angebot mit mehreren Zügen je Stunde dort vorgesehen, wo eine entsprechende Nachfrage vorhanden ist. Ein breiteres und besseres Angebot führt zu einer größeren Nachfrage nach Beförderungsleistungen im Schienenpersonennahverkehr.

Mit dem Zielkonzept 2025 hat das Land erstmals einheitliche Standards festgelegt, welche die Verwendung der für den SPNV vorgesehenen Mittel regeln. Diese Standards, die auf der Nachfrage auf den einzelnen Strecken basieren, garantieren einen effektiven Einsatz der Mittel. Verkehrsangebote oberhalb des Landesstandards sind möglich, wenn eine kommunale Mitfinanzierung erfolgt.

Zum Zielkonzept 2025 wurden folgende Prämissen aufgestellt:

- Es gilt ein landesweiter Stundentakt zwischen 5:00 Uhr und 24:00 Uhr als Mindeststandard auf allen regelmäßig bedienten Strecken.
- Das Angebot wird über den Stundentakt hinaus in Abhängigkeit des Fahrgastaufkommens nach einheitlichen Maßstäben verdichtet.
- Das Angebot wird durch ein systematisches stündliches Expresszugnetz zwischen den Oberzentren komplementiert.
- Auf Streckenstilllegungen wird verzichtet. Reaktivierungen von Strecken sollen dann realisiert werden, wenn ausreichendes Nachfragepotenzial vorhanden ist.
- Das Sitzplatzangebot wird erweitert, um längere Stehzeiten zu vermeiden.
- Qualität und Komfort werden durch neue Züge im einheitlichen Landesdesign gesteigert.





Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR



Mobilität und Lebensqualität.
Für Stadt und Land. 