

# Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs in Baden-Württemberg

 Eine Zwischenbilanz



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

# Inhalt

**10** **Ausblick**  
Seite 24

**1** **Land organisiert den Schienenpersonennahverkehr**  
Seite 3

**9** **Die Finanzierung des Zielkonzepts 2025**  
Seite 22

**2** **Die Ausbaustrategie für den SPNV: Zielkonzept 2025**  
Seite 4

Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs in Baden-Württemberg

 Eine Zwischenbilanz

**8** **Neufahrzeuge im Eigentum des Landes**  
Seite 20

**3** **So verbessert sich das Angebot: Qualität und Quantität**  
Seite 7

**7** **Mehr Angebot und günstige Preise dank wettbewerblicher Vergaben**  
Seite 14

**4** **Einfacher reisen mit dem BW-Tarif**  
Seite 10

**6** **Neuorganisation der SPNV-Landschaft**  
Seite 12

**5** **bwegt – Eine Initiative macht Mobilität erlebbar**  
Seite 11

**Quellen, Verteilerhinweis, Impressum**  
Seite 27

## 1 LAND ORGANISIERT DEN SCHIENENPERSONENNAHVERKEHR

Seit der Bahnreform der 90er-Jahre ist die Organisation des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) Aufgabe der Bundesländer geworden, auch in Baden-Württemberg. Als Aufgabenträger erhält das Land vom Bund zu diesem Zweck finanzielle Mittel, die sog. Regionalisierungsmittel. Neben den Fahrscheineinnahmen sind die Regionalisierungsmittel das wesentliche Finanzierungselement für den Schienenpersonennahverkehr.

In den vergangenen 25 Jahren hat das Land den kontinuierlichen Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs vorangetrieben. Seitdem ist die Nachfrage auch deutlich gestiegen. Im Jahr 1994 wurden noch rund 55 Millionen Zugkilometer in Baden-Württemberg bestellt. Heute wird eine jährliche Verkehrsleistung von ca. 90 Millionen Zugkilometern bestellt. Im Jahr 2030 wird sich die bestellte Verkehrsleistung im Vergleich zum Jahr 1994 sogar verdoppeln.

Anders als in anderen Bundesländern wurde in Baden-Württemberg im Jahr 2003 nochmals ein großer Verkehrsvertrag mit der DB Regio AG geschlossen, in dem die meisten Verkehrsleistungen im SPNV gebündelt wurden. Dieser

Verkehrsvertrag ist im Jahr 2016 ausgelaufen. Zuletzt bestand im großen Verkehrsvertrag eine Finanzierungslücke. Die vom Bund bereitgestellten Regionalisierungsmittel reichten nicht mehr aus, um die vertraglichen Zuschüsse zu decken. Zunehmend bedurfte es zusätzlicher Mittel aus dem Landeshaushalt, um Abbestellungen beim Verkehrsangebot oder Qualitätsverschlechterungen zu verhindern.

Für das Land war das Auslaufen des großen Verkehrsvertrags Anlass, den Schienenpersonennahverkehr neu zu konzipieren. Durch ein ausgeweitetes Angebot und eine bessere Qualität der Leistungen sollte die Nachfrage im SPNV gestärkt werden. Aufgrund europarechtlicher Vorgaben waren die Verkehrsleistungen über wettbewerbliche Ausschreibungen zu vergeben. Das Land hat sich dazu entschieden, diesen Wettbewerb durch zeitlich gestaffelte Vergaben in zahlreichen Teilnetzen sowie durch ein Modell zur Unterstützung der Fahrzeugfinanzierung zu intensivieren. Gut drei Jahre nach Ende des großen Verkehrsvertrags soll an dieser Stelle eine erste Zwischenbilanz zu den Vergabeverfahren gezogen werden.



## 2 DIE AUSBAUSTRATEGIE FÜR DEN SPNV: ZIELKONZEPT 2025

Die Ausgestaltung des Schienenpersonennahverkehrs muss langfristig gedacht werden. Die Beschaffung der Fahrzeuge – egal, ob durch das Land oder durch Eisenbahnunternehmen – geht mit hohen Investitionen einher und bedarf ausreichender Planungssicherheit. Für den Betrieb der Eisenbahnlinien schließt das Land Verträge mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen, die üblicherweise eine Laufzeit von 10 bis 15 Jahren haben. Zudem ist zu berücksichtigen, dass der Vertragsschluss stets einige Jahre vor der Betriebsaufnahme erfolgen muss, damit ein reibungsloser Übergang vom alten zum neuen Betreiber gewährleistet ist. Während der Laufzeit eines Verkehrsvertrags kann auf Veränderungen nur in begrenztem Umfang durch Zu- und Abbestellungen reagiert werden.

Das Land hat dazu 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 Beförderungsleistung-

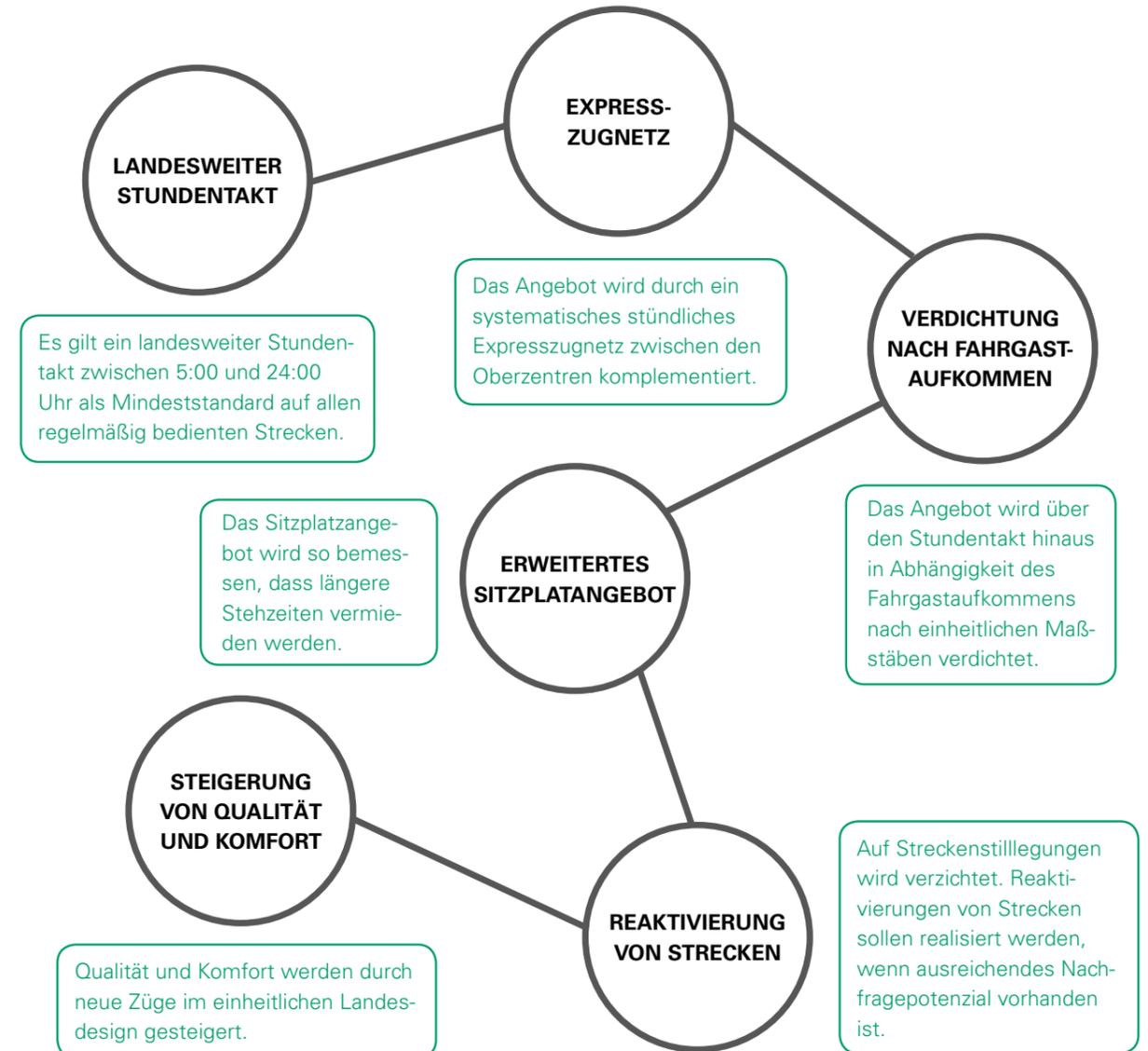
KLASSE	ZAHLE DER FAHRGÄSTE/TAG AUF DEM ABSCHNITT	ZUGANGEBOT	ZUGPAARE/WOCHE	ANMERKUNG
<b>Ia</b>	bis 5.000	Stundentakt	129	Hochstufung in Klasse II, wenn Strecke mit zusätzlichem Expresszug bedient wird
<b>Ib</b>	bis 5.000, dabei mind. 2.500 auf kurzen Distanzen*	Stundentakt mit HVZ-Verstärker	169	
<b>IIa</b>	5.000 bis 10.000	2 Zugpaare pro Stunde (Halbstundentakt)	244	RB und ggf. alternierend dazu ein Express
<b>IIb</b>	5.000 bis 10.000, dabei mind. 2.500 auf kurzen Distanzen*	Express stündlich RB stündlich mit HVZ-Verstärker	284	
<b>III</b>	10.000 bis 15.000	3 Zugpaare pro Stunde	366	Produktdifferenzierung ist variabel
<b>IV</b>	> 15.000	4 oder im Einzelfall 5 Zugpaare pro Stunde	≥ 460	Infrastrukturelle/fiskalische Restriktionen sind im Besonderen zu beachten. Produktdifferenzierung ist variabel

\* Besteht in einer der Nachfrageklassen I oder II lediglich ein langsames bzw. ein einziges Produkt pro Stunde (in der Regel eine alle Halte bedienende Regionalbahn RB) und reisen in diesem Produkt auf dem betrachteten Abschnitt nicht mehr als 2.500 Fahrgäste pro Tag auf kurzen Distanzen (in der Regel unter 50 km), so erhält die Regionalbahnlinie 8 Verstärkerzugpaare pro Tag zur Hauptverkehrszeit morgens und nachmittags von Montag bis Freitag (Klasse Ib bzw. IIb). Dies entspricht zusätzlich 40 Zugpaaren pro Woche.

gen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Dieser Logik folgend, betrifft das Zielkonzept neben der Angebotsentwicklung genauso die Nachfrageentwicklung. Bis zum Jahr 2030 soll das Fahrgastaufkommen deutlich gesteigert werden. Angestrebt ist damit eine ökologische Trendwende in der Verkehrsnutzung in Baden-Württemberg. Im öffentlichen Verkehr soll sich die Nachfrage bis zum Jahr 2030 verdoppeln.

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.

### FESTLEGUNGEN DES ZIELKONZEPTS 2025 FÜR DEN AUSBAU DES SPNV-ANGEBOTS IN BADEN-WÜRTTEMBERG



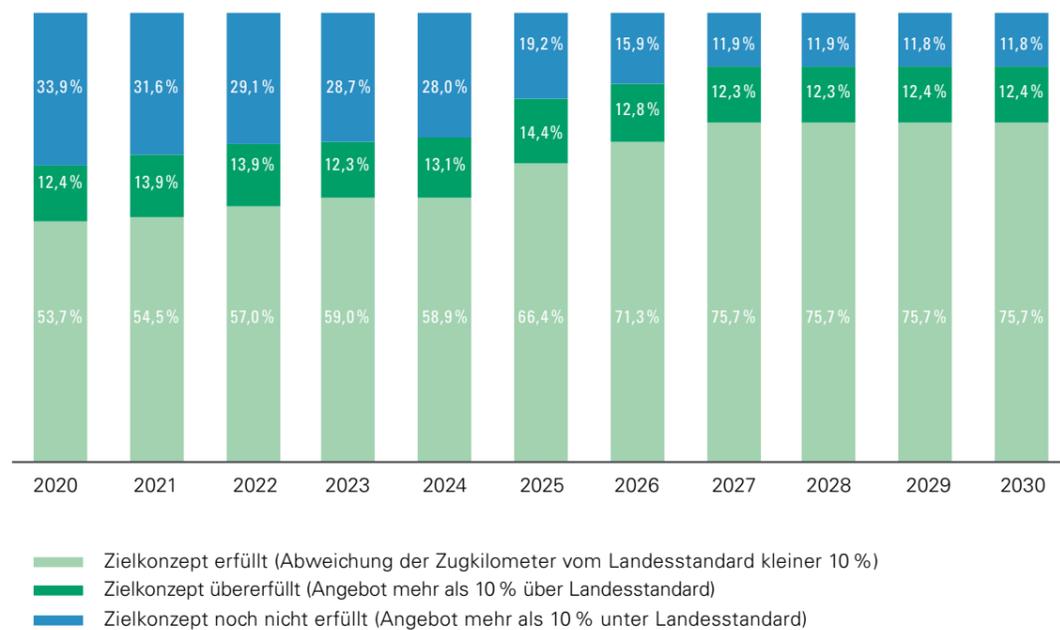
**ERFÜLLUNG DES ZIELKONZEPTS 2025**

Der Landesstandard ist Richtschnur für den Ausbau des SPNV in Baden-Württemberg. Im Jahr 2020 wird das Angebot im SPNV bereits auf rund zwei Dritteln der Strecken dem Standard des Zielkonzepts entsprechen. Im Jahr 2030 werden die Nahverkehrszüge dann auf knapp 90 Prozent der Strecken gemäß dem Zielkonzept fahren.

Aufgrund infrastruktureller Engpässe ist es im Laufe der kommenden Dekade noch nicht möglich, das Zielkonzept flächendeckend umzusetzen. Zum Beispiel wird die Rheintalbahn erst deutlich nach 2030 vollständig viergleisig ausge-

baut sein. Dieser Infrastrukturausbau ist aber für die Erfüllung des Zielkonzepts erforderlich.

Ein Angebot oberhalb des Zielkonzepts kann dadurch entstehen, dass sich Streckenabschnitte verschiedener Netze überlagern und dadurch besonders gut bedient werden. Das gilt beispielsweise für den Streckenabschnitt zwischen Bietigheim-Bissingen und Stuttgart, wo sich Züge aus Richtung Karlsruhe, Mannheim und Würzburg überlagern. Zudem bestehen teilweise Verkehrsangebote oberhalb des Zielkonzepts aufgrund kommunaler Mitfinanzierung.



# 3 SO VERBESSERT SICH DAS ANGEBOT: QUALITÄT UND QUANTITÄT

Nachdem nun die ersten Vergabeverfahren abgeschlossen sind, nimmt das System Schienenpersonennahverkehr, wie es mit dem Zielkonzept entworfen wurde, Schritt für Schritt konkrete Gestalt an. Nach den Inbetriebnahmen, die häufig erst einige Jahre nach der Zuschlagserteilung im Vergabeverfahren erfolgen, findet auf den betroffenen Strecken ein deutlich wahrnehmbarer Qualitätssprung statt.

Die Verträge mit den Verkehrsunternehmen enthalten klare Vorgaben zur Qualität der zu erbringenden Verkehrsleistung. Besonderer Wert wird auf die Vorgaben zur Pünktlichkeit der Züge gelegt. Aber auch die Sauberkeit in den Zügen, die Sicherheitsmaßnahmen und die Fahrgastin-

formationen sind vertraglich festgelegt. Sofern die Leistung hinter dem vereinbarten Niveau zurückbleibt, erhält das Eisenbahnunternehmen nur einen entsprechend geminderten Zuschuss. In dem überwiegenden Teil der Ausschreibungen machte das Land die Vorgabe, dass auf den Strecken Neufahrzeuge zum Einsatz kommen sollen. Durch das neue Zugmaterial erhöht sich der Reisekomfort der Fahrgäste. Außerdem sollen so fahrzeugbedingte Verspätungen vermindert werden.

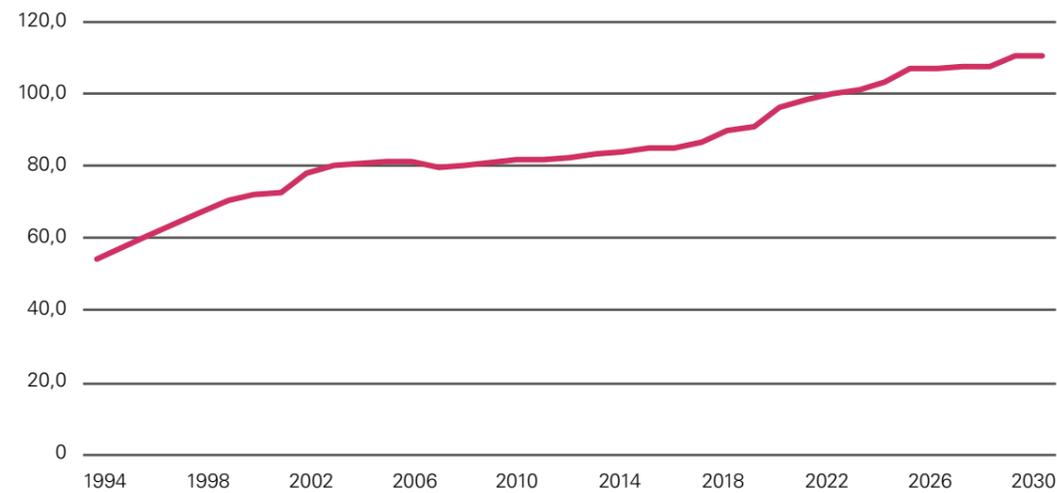
- WLAN, Steckdosen und Klimaanlage in allen Zügen
- Barrierefreiheit u. a. durch große Toilettenräume und ein Zwei-Sinne-Informationssystem
- ausreichender und zweckmäßig gestalteter Raum für Gepäck
- Mehrzweckbereiche für Reisende mit Fahrrad und Kinderwagen



Mit den Inbetriebnahmen wird das Angebot im SPNV des Landes auch mengenmäßig erweitert. Das ergibt sich schon daraus, dass in den neuen Verkehrsverträgen der Landesstandard für die

Taktung und Sitzplatzanzahl umgesetzt wird. Darüber hinaus wird das stündliche Expresszug-Netz komplettiert.

**ENTWICKLUNG DER IM LAND BESTELLTEN ZUGKILOMETER IN MIO. ZUGKILOMETER (LAND UND VRS)**



**IM BLICKPUNKT: GRENZÜBERSCHREITENDE VERKEHRE MIT FRANKREICH**



Verbesserungen sind auch für den grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und Frankreich geplant. Hier arbeiten die Bundesländer Rheinland-Pfalz, Saarland und Baden-Württemberg eng mit der französischen Region Grand Est zusammen.

Kernelement ist die geplante gemeinsame europaweite Ausschreibung der grenzüberschreitenden Verkehre auf beiden Seiten des Rheins. Nach der Inbetriebnahme Mitte der 2020er Jahre werden die grenznahen Regionen von einem erweiterten und optimierten Angebot auf der Schiene und mit neuen Fahrzeugen, die als Mehrsystemfahrzeuge für das französische und für das deutsche Eisenbahnnetz ausgestattet sind, profitieren.



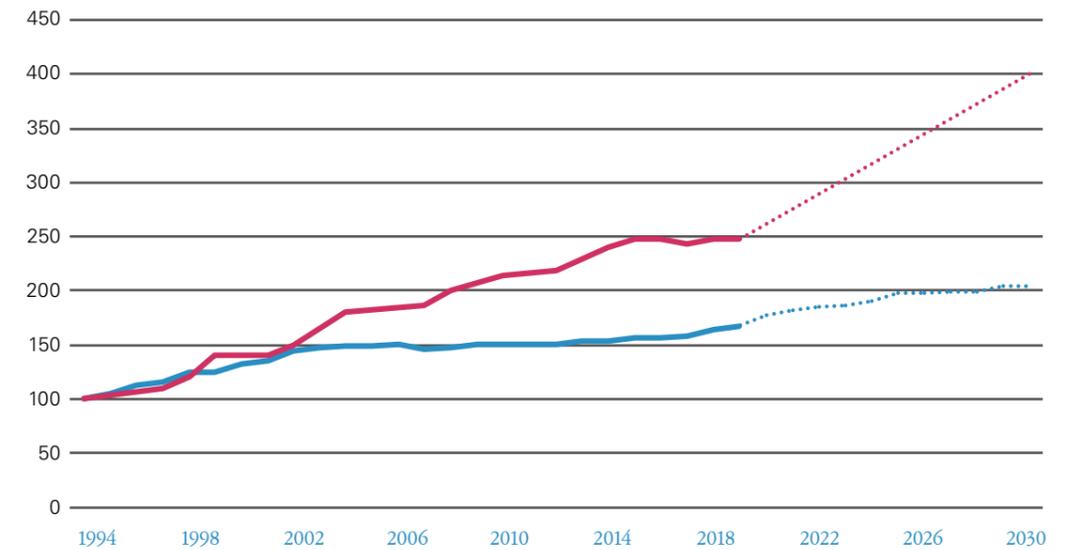
- Reaktivierungsstrecken (in Untersuchung)
- Teil der geplanten grenzüberschreitenden Ausschreibung

**INFRASTRUKTURAUSBAU**

Die Qualität und der Umfang des SPNV-Angebots werden ganz maßgeblich vom Zustand der Infrastruktur bestimmt. Der Eisenbahnknoten Stuttgart („Stuttgart 21“) wird bereits neu geordnet und die Rheintalbahn neu- und ausgebaut. In den kommenden Jahren wird zudem die Elektrifizierung verschiedener Streckenabschnitte und die Modernisierung der Bahnhöfe fortgeführt. Dies ist dringend notwendig, um

ein zeitgemäßes und attraktives Gesamtangebot für die Fahrgäste bieten zu können. Mancherorts sind Ausbauten der Infrastruktur aber auch notwendig, damit die Taktdichte des Landesstandards überhaupt umgesetzt werden kann. So ist durch die hohe Auslastung der Rheintalbahn mit Personenfernverkehrs- und Güterverkehrszügen momentan kein Platz für mehr Regionalzüge, die das Land aber gerne bestellen würde.

**ANGEBOT UND NACHFRAGE IN BADEN-WÜRTTEMBERG SEIT DER REGIONALISIERUNG (AB 2019 ZIELWERTE)**



- Angebotssteigerung in Zugkilometer (Prozentwert)
- Nachfragesteigerung in Personenkilometer (Prozentwert)

## 4 EINFACHER REISEN MIT DEM bwtarif

Ein wichtiger Baustein für einen hochwertigen Öffentlichen Verkehr (ÖV) ist eine attraktive Tariflandschaft. In Baden-Württemberg gibt es 22 Verbundtarife. Daneben gibt es für Fahrten über Verbundgrenzen hinaus eine Vielzahl von unterschiedlich ausgestalteten Tarifangeboten. Bis Dezember 2018 galt im SPNV landesweit der Nahverkehrstarif der Deutschen Bahn. Dessen Gültigkeit beschränkte sich jedoch auf die Schiene. Für Anschlussfahrten im öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) mussten zusätzliche Fahrausweise gelöst werden.

Mit Einführung des Baden-Württemberg-Tarifs (bwtarif) am 09. Dezember 2018 ist für Verbundgrenzen überschreitende Fahrten ein landesweit einheitliches Tarifangebot eingeführt worden, das im SPNV und ÖSPV gilt. Der bwtarif gilt

flächendeckend im ganzen Land. Somit ist für ÖV-Fahrten in Baden-Württemberg jeweils nur noch ein Fahrausweis erforderlich: bei Fahrten innerhalb eines Verbundes gilt der Verbundtarif, bei Fahrten über einen Verbund hinaus gilt der bwtarif.

Mit Einführung des bwtarif ist das Bahnfahren deutlich preiswerter geworden. Gegenüber dem früheren Nahverkehrstarif der DB hat das Land die Preise um durchschnittlich 25 Prozent gesenkt. Bahnfahren ist damit attraktiver geworden.

Das Fahrausweisangebot des bwtarif umfasst in der ersten Stufe Einzel-, Tages- und Gruppentickets. Bis zum Jahr 2021 soll das Tarifangebot um Zeitkarten erweitert werden.

## 5 bwegt – EINE INITIATIVE MACHT MOBILITÄT ERLEBBAR

Im Jahr 2017 wurde vom Verkehrsministerium Baden-Württemberg mit „bwegt“ eine neue Dachmarke für den SPNV ins Leben gerufen. Unter der Dachmarke werden die Angebote auf der Schiene aller Nahverkehrsanbieter im Land gebündelt präsentiert. Bürgerinnen und Bürger, Verkehrsunternehmen und -verbände, Kommunen sowie weitere Partner und Organisationen sollen sprichwörtlich bewegt werden, sich gemeinsam für die Zukunftsaufgabe eines hochwertigen öffentlichen Nahverkehrs zu begeistern und weiter voran zu bringen. Mit „bwegt“ wird das Land Baden-Württemberg als Aufgabenträger des Nahverkehrs stärker als in der Vergangenheit sichtbar. Die Fahrgäste erleben dies hautnah in den neuen Zügen, die im einheitlichen Landesdesign gestaltet sind und das Bahnfahren immer attraktiver machen. Die Dachmarke ist dabei immer präsent.

Es geht also nicht allein darum, Menschen von A nach zu B zu befördern, sondern sie immer mehr von der Idee zu begeistern, sich umweltbewusst für die Mobilität der Zukunft zu engagieren. Sie werden so Teil einer immer größeren Bewegung, die den positiven Wandel hin zu mehr Nachhaltigkeit aktiv gestaltet und lebt. Dafür steht auch Choreograph Eric Gauthier als künstlerischer Leiter der Theaterhaus-Company in Stuttgart, der in der Einführungskampagne der Dachmarke „bwegt“ ein Gesicht und vor allem Bewegung geben hat. Eine Bewegung, die in den nächsten Jahren das ganze Land erfassen soll. Damit geht Baden-Württemberg einmal mehr voran als Pionierland einer klima- und umweltfreundlichen Mobilität für alle. Nachdem weitere größere Inbetriebnahmen bevorstehen, wird „bwegt“ zunehmend sichtbar werden, und damit auch das meist ausgeweitete Angebot mit neuen Zügen.



**Beim neuen bwtarif ist der  
Anschluss gleich mit drin.**

Ein Ziel, ein Ticket. Landesweit.  
Bahnen und Busse im ÖPNV  
verbundübergreifend nutzen.



**bwegt**  
Mobilität für Baden-Württemberg

**bwegt**  
Mobilität für Baden-Württemberg

# 6 NEUORGANISATION DER SPNV-LANDSCHAFT

Mit dem Zielkonzept 2025 geht auch eine neue Netzaufteilung für den SPNV in Baden-Württemberg einher. Das gesamte Liniennetz und die dazugehörigen Fahrpläne wurden geprüft und in weiten Teilen neu konzipiert. Die Neukonzipierung war auch aufgrund von Veränderungen bei der Infrastruktur notwendig. Besonders die Neuordnung des Eisenbahnknotens Stuttgart und der Umbau des Stuttgarter Hauptbahnhofes von einem Kopfbahnhof zu einem unterirdischen Durchgangsbahnhof (Projekt „Stuttgart 21“) wird große Auswirkungen auf den SPNV haben.

Nach der Netzaufteilung erfolgt für jedes Vergabernetz eine spezifische Netzplanung. Im Rahmen der Netzplanung wird der konkrete Leistungsumfang für das Netz festgelegt. Das Kernstück der Netzplanung ist die Entscheidung über die Anzahl der Fahrzeuge und die konkrete Umlaufplanung für jedes einzelne Fahrzeug.

Auf dieser Grundlage legt das Land die Anforderungen an die Fahrzeuge fest. Dazu zählen die

technische Ausstattung, die auf der jeweiligen Strecke nötig ist, ebenso wie die zur Einhaltung des Fahrplans notwendigen Geschwindigkeits- und Beschleunigungsanforderungen. Weitere Vorgaben betreffen die Sitzplatzkapazitäten, die Anzahl der Fahrradstellplätze, Mindestanforderungen zu den Abständen zwischen den Sitzplätzen und zur Ausstattung der sanitären Einrichtungen sowie zu den Fahrgastinformationsanzeigen im Zug.

Das Land formuliert auch den Personalbedarf mit besonderem Blick auf Triebfahrzeugführerinnen und Triebfahrzeugführer und die Zugbegleiterinnen und Zugbegleiter. Ebenso entscheidet das Land darüber, wie der Vertrieb der Fahrkarten zu erfolgen hat. Abhängig von den Gegebenheiten vor Ort wird festgelegt, wo ein personenbedienter Verkauf erfolgen muss oder wo Fahrscheinautomaten platziert werden sollen. Zudem werden den Verkehrsunternehmen Anforderungen an das Sicherheitskonzept vorgegeben.

NETZ	BEZEICHNUNG	BETREIBER	NETZ	BEZEICHNUNG	BETREIBER
1 A	Neckartal	Abellio	9 A	Breisgau Ost-West	DB Regio
1 B	Rems-Fils	Go-Ahead	9 B	Freiburger Y	SWEG
1 C	Franken-Enz	Go-Ahead	11	Hohenlohe-Franken-Untermain	Westfrankenbahn
2	Stuttgart - Ulm - Bodensee	DB Regio	12	Ulmer Stern	SWEG
3 A	Murrbahn	Go-Ahead	14 B	Zollernalbbahn	SWEG/HzL
3 B	Gäu-Murr	DB Regio	16 A	Aulendorfer Kreuz	DB ZugBus RAB
4	Rheintal	DB Regio	16 B	Bodenseegürtelbahn	DB ZugBus RAB
5	Donau-Ostalb	DB ZugBus RAB	16 C	Hochrhein	DB ZugBus RAB
6 A/B	S-Bahn Rhein-Neckar	DB Regio	16 D	Schaffhausen – Erzingen	SBB
7 A/B	Stadtbahn Karlsruhe	AVG	19	Singen – Schaffhausen	DB Regio
8	Ortenau	SWEG	50	Schwäbische Albbahn	SAB



- ZENTREN:**
- Oberzentrum
  - ★ Mittelzentrum mit oberzentralen Teilfunktionen
  - ▲ Teil eines Mehrfachmittelzentrums
  - ▲ Teil eines Mehrfachoberzentrums
  - Mittelzentrum

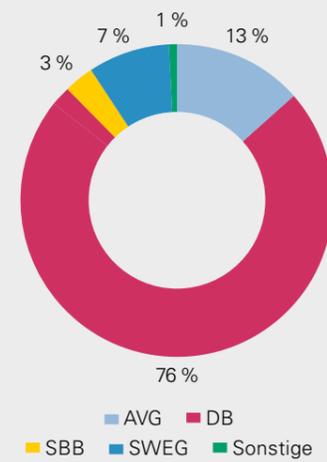
# 7 MEHR ANGEBOT UND GÜNSTIGE PREISE DANK WETTBEWERBLICHER VERGABEN

Durch die heute üblichen wettbewerblichen Vergaben von SPNV-Leistungen können die im Zielkonzept vorgesehenen Angebotsausweitungen und weitere Qualitätsverbesserungen im SPNV in Baden-Württemberg finanziert werden. Verkehrsleistungen werden europaweit ausgeschrieben und das Eisenbahnverkehrsunternehmen mit dem besten Angebot erhält den Zuschlag. Mit dem Zuschlag entsteht ein Verkehrsvertrag zwischen dem Land und dem Eisenbahnverkehrsunternehmen. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen hat dann das Recht, aber auch die Pflicht, die im Vertrag vorgegebenen Verkehrsleistungen zu erbringen.

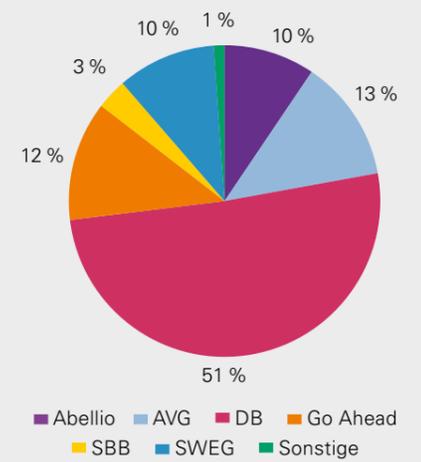
Während der Vertragslaufzeit ist das Verkehrsunternehmen also alleiniger Betreiber im bedienten Netz. Die Unternehmen, die den Zuschlag für ein Netz bekommen, sind zwar in ihrem Netz vor wettbewerblichen Vorstößen anderer Unternehmen geschützt. Dieser „Wettbewerb im Markt“ wird jedoch durch den „Wettbewerb um den Markt“ ersetzt, in dem sich das Unternehmen mit dem besten Angebot durchsetzt. Das Unternehmen ist dann während der Vertragslaufzeit an sein Angebot gebunden, so dass nicht nachträglich ein höherer Zuschussbedarf angemeldet werden kann.



MARKTANTEIL BESTELLTER VERKEHR  
2010



MARKTANTEIL BESTELLTER VERKEHR  
2020



Aktuell finden (zeitlich gestaffelt) Ausschreibungen statt; teilweise sind Zuschlag und Inbetriebnahme bereits erfolgt.

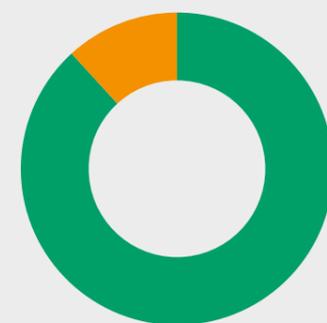
2015



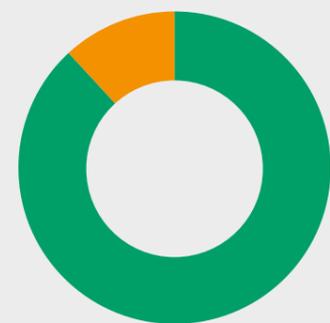
2016



2017



2018



■ Wettbewerlich vergebene Betriebsleistung  
■ Betriebsleistung ohne wettbewerbliche Vergabe

**VERGABECALENDER**  
**SPNV-WETTBEWERBSPROJEKTE IN BADEN-WÜRTTEMBERG (STAND AUGUST 2019)**

**Abgeschlossene Vergabeverfahren - Federführung VM**

BEZEICHNUNG	VERGABE-BEGINN	BETRIEBS-AUFNAHME	LAUFZEIT ENDET	FAHRZEUG-ART	VERFAHRENS-STATUS	ANMERKUNGEN
Zollernalbbahn	Nov. 2012	Dez. 2013	Dez. 2021	Gebraucht	abgeschlossen	
Heilbronn-Nord	Okt. 2009	Dez. 2014	Dez. 2029	Neu	abgeschlossen	
Ortenau	Dez. 2013	Dez. 2014	Dez. 2022	Gebraucht	abgeschlossen	Umfasst auch grenzüberschreitenden Verkehr nach Frankreich
Stadtbahn Karlsruhe	2. Hj. 2013	Dez. 2015	Dez. 2022	Gebraucht	abgeschlossen	
Übergangsvertrag Lose 1 - 15	Jul. 2014	ab Oktober 2016	Teilleistungen bis Juni 2021	Gebraucht	abgeschlossen	
S-Bahn Rhein-Neckar Los 1	Dez. 2013	Dez. 2016	Dez. 2033	Gebraucht	abgeschlossen	Gemeinsame Ausschreibung mit Rheinland-Pfalz (ZSPNV Süd), Saarland und Kreis Bergstraße (VRN)
Stuttgart - Ulm - Bodensee	Dez. 2014	Dez. 2016	Dez. 2023	Gebraucht	abgeschlossen	Dieselbetrieb bis zur Elektrifizierung
Donau-Ostalb	Dez. 2014	Dez. 2016	Dez. 2026	Gebraucht	abgeschlossen	Derzeit Neigetechnik-Fahrzeuge
Zollernalbbahn	Apr. 2016	Dez. 2016	Dez. 2021	Gebraucht	abgeschlossen	
Aulendorfer Kreuz	Dez. 2015	Dez. 2017	Dez. 2023	Gebraucht	abgeschlossen	Gemeinsame Ausschreibung mit Bayern (BEG)
Bodenseegürtelbahn						
Hochrhein						elektrische Traktion
Schaffhausen - Erzingen						
Gäu-Murr	Dez. 2014	Dez. 2017	Dez. 2025	Neu	abgeschlossen	
Singen - Schaffhausen	Apr. 2016	Dez. 2017	Dez. 2023	Gebraucht	abgeschlossen	
Schwäbische Albbahn	Nov. 2017	Jun. 2019	Dez. 2028	Gebraucht	abgeschlossen	
Ulmer Stern	Jan. 2016	Jun. 2019	Dez. 2032	Neu	abgeschlossen	Gemeinsame Ausschreibung mit Bayern (BEG)

**Abgeschlossene Vergabeverfahren - Federführung andere Aufgabenträger**

BEZEICHNUNG	VERGABE-BEGINN	BETRIEBS-AUFNAHME	LAUFZEIT ENDET	FAHRZEUG-ART	VERFAHRENS-STATUS	ANMERKUNGEN
Dieselnetz Südwest	Jul. 2010	Dez. 2014	Dez. 2035	Neu	abgeschlossen	Federführung Rheinland-Pfalz (ZSPNV Süd)
RE-Netz Südwest Rheinland-Pfalz	Nov. 2010	Dez. 2014	Dez. 2029	Neu	abgeschlossen	Federführung Rheinland-Pfalz (ZSPNV Nord)
Odenwaldbahn	Feb. 2013	Dez. 2015	Dez. 2027	Gebraucht	abgeschlossen	Federführung Hessen (RMV)
Dieselnetz Ulm	Mai. 2015	Dez. 2016	Dez. 2020	Gebraucht	abgeschlossen	Federführung Bayern (BEG)
Main-Neckar-Ried	Jun. 2013	Dez. 2017	Dez. 2032	Neu	abgeschlossen	Federführung Hessen (RMV)
Dieselnetz Allgäu	Aug. 2013	Dez. 2017	Dez. 2029	Neu / Gebraucht	abgeschlossen	Federführung Bayern (BEG)

**Abgeschlossene Vergabeverfahren - Betriebsaufnahme noch nicht (vollständig) erfolgt**

BEZEICHNUNG	BETREIBER	BETRIEBS-AUFNAHME	LAUFZEIT ENDET	FAHRZEUG-ART	VERFAHRENS-STATUS	ANMERKUNGEN
Stuttgarter Netze:						
Los 1: Neckartal	Abellio	ab Jun. 2019	Dez. 2023	Neu	abgeschlossen	Gemeinsame Ausschreibung mit Bayern (BEG)
Los 2: Rems-Fils	Go-Ahead					
Los 3: Franken-Enz	Go-Ahead					
Murrbahn	Go-Ahead	Dez. 2019	Dez. 2032	Neu	abgeschlossen	Gemeinsame Ausschreibung mit Bayern (BEG)
Rheintal Los 1 und Los 2	DB Regio AG	Jun. 2020	Dez. 2032	Neu	abgeschlossen	
S-Bahn Rhein-Neckar Los 2	DB Regio AG	ab Dez. 2020	Dez. 2034	Neu	abgeschlossen	Gemeinsame Ausschreibung mit Rheinland-Pfalz (ZSPNV Süd) und Kreis Bergstraße (VRN)
Breisgau Ost-West	DB Regio AG	Dez. 2019	Jun. 2032	Neu	abgeschlossen	
Freiburger Y	SWEG Südwestdeutsche Landesverkehrs AG	ab Dez. 2019	Jun. 2032	Neu	abgeschlossen	
Hohenlohe-Franken-Unterrain	DB Regio Netz Verkehrs GmbH	Dez. 2019	Dez. 2031	Gebraucht	abgeschlossen	Gemeinsame Ausschreibung mit Bayern (BEG)

**Abgeschlossene Vergabeverfahren - Betriebsaufnahme noch nicht (vollständig) erfolgt**

BEZEICHNUNG	BETREIBER	BETRIEBS-AUFNAHME	LAUFZEIT ENDET	FAHRZEUG-ART	VERFAHRENS-STATUS	ANMERKUNGEN
Dieselnetz Ulm	DB Regio AG	Dez. 2020	Dez. 2032	Neu	abgeschlossen	Federführung Bayern (BEG)
E-Netz Allgäu	Go-Ahead	Dez. 2021	Dez. 2033	Neu	abgeschlossen	Federführung Bayern (BEG)
Augsburger Netze Los 1 (E-Netz Augsburg)	Go-Ahead	Dez. 2022	Dez. 2034	Neu	abgeschlossen	Federführung Bayern (BEG)

**Laufende bzw. in Vorbereitung befindliche SPNV-Vergabeverfahren**

BEZEICHNUNG	VERGABE-BEGINN	BETRIEBS-AUFNAHME	LAUFZEIT ENDET	FAHRZEUG-ART	VERFAHRENS-STATUS	ANMERKUNGEN
E-Netz Karlsruhe	23.12.2017	Dez. 2022	Dez. 2035	Neu	läuft	
Ortenau (innovativer Antrieb)	05.02.2019	Jun. 2023	Dez. 2035	Neu	läuft	Fahrzeuge werden beigestellt
Zollernalbbahn	21.02.2019	Dez. 2021	Dez. 2033	Gebraucht	läuft	Fahrzeuge werden beigestellt
Ermstal- und Ammertalbahn	12.06.2019	Dez. 2022	Dez. 2034	Neu	läuft	
Stadtbahn Karlsruhe	3. Quartal 2019	Dez. 2022	Dez. 2035	Gebraucht	in Vorbereitung	Direktvergabe durch Gruppe von Behörde
Vorlaufbetrieb Neubaustrecke (Stuttgart -) Wendlingen - Merklingen - Ulm	4. Quartal 2019	Dez. 2022	Dez. 2025	Gebraucht	in Vorbereitung	Laufzeit 3 Jahre
E-Netz Südost						
Los 1: RE-Leistungen Stuttgart - Bodensee	1. Quartal 2020	Dez. 2023/ Dez. 2025	vs. Dez. 2038	Neu	in Vorbereitung	
Los 2: RB-Leistungen Ulm - Bodensee						
D-Netz Bodensee	1. Quartal 2020	Dez. 2023	vs. Dez. 2030	Gebraucht	in Vorbereitung	Laufzeit abhängig von Elektrifizierung Bodenseegürtelbahn
Ortenau S-Bahn (Interimsvergabe)	2. Quartal 2020	Dez. 2021	Jun. 2023	Gebraucht	in Vorbereitung	Laufzeit 1,5 Jahre
Metzingen - Tübingen (Interimsvergabe)	3. Quartal 2020	Jun. 2021	Dez. 2022	Gebraucht	in Vorbereitung	Laufzeit 1,5 Jahre
Nordschwarzwald	1. Quartal 2021	Dez. 2025	Dez. 2037	Neu	in Vorbereitung	
RB-Leistungen Hochrhein/Schaffhausen (Interimsvergabe)	3. Quartal 2021	Dez. 2023	vs. Dez. 2026	Gebraucht	in Vorbereitung	Laufzeit 3 Jahre, abhängig von Elektrifizierung der Hochrhein-strecke

**Laufende bzw. in Vorbereitung befindliche SPNV-Vergabeverfahren**

BEZEICHNUNG	VERGABE-BEGINN	BETRIEBS-AUFNAHME	LAUFZEIT ENDET	FAHRZEUG-ART	VERFAHRENS-STATUS	ANMERKUNGEN
Gäu-Murr	4. Quartal 2021	Dez. 2025	vs. Dez. 2032	Neu oder Gebraucht	in Vorbereitung	
Wiesental/Hochrhein						
Los 1: Wiesental	2. Quartal 2022	ab Dez. 2026	Dez. 2038	Neu oder Gebraucht	in Vorbereitung	Zeitpunkt abhängig von Elektrifizierung der Hochrhein-strecke
Los 2: Hochrhein						
Schwarzwald-Bodensee						
Los 1: RE-Leistungen	2. Quartal 2022	ab Dez. 2026	Dez 2038	Neu oder Gebraucht	in Vorbereitung	
Los 2: RB-Leistungen (Seehas)						
D-Netz Südwürttemberg	2. Quartal 2022	Dez. 2026	offen	Neu	in Vorbereitung	Vergabekonzept abhängig von der Nachfolge der derzeit eingesetzten Neigetechnik-fahrzeugen
Ringzug Schwarzwald-Baar-Heuberg	N.N.	Dez. 2024 bis Dez. 2027	Dez. 2039	Neu	in Vorbereitung	Inbetriebnahmetermi-n abhängig von Infrastrukturausbau

**Laufende bzw. in Vorbereitung befindliche Vergabeverfahren - Federführung andere Aufgabenträger**

BEZEICHNUNG	VERGABE-BEKANNT-MACHUNG	BETRIEBS-AUFNAHME	LAUFZEIT ENDET	FAHRZEUG-ART	VERFAHRENS-STATUS	ANMERKUNGEN
E-Netz Mainfranken	05.12.2018	Dez. 2021	Dez. 2027	Neu und Gebraucht	läuft	Federführung Bayern (BEG)
Pfalznetz	Vorinformation: 21.04.2018 Bekanntmachung: vs. 3. Quartal 2019	Dez. 2023	Jun. 2046	Neu	in Vorbereitung	Federführung Zweckverband Schienenpresonnahverkehr Rheinland-Pfalz Süd; Fahrzeuge mit innovativer Antriebstechnik
Grenzüberschreitende Verkehre zwischen Deutschland und Frankreich	N.N.	Dez. 2024	offen	Neu	in Vorbereitung	Federführung Region Grand Est unter Beteiligung Aufgabenträger RLP, Saarland und BW; Beistellung Fahrzeuge durch die Region Grand Est

**Fahrzeugausschreibungen der SFBW**

BEZEICHNUNG	VERGABE-BEKANNT-MACHUNG	BETRIEBS-AUFNAHME	FAHRZEUGART	VERFAHRENS-STATUS	ANMERKUNGEN
Fahrzeuge Ortenau (innovativer Antrieb)	28.01.2017	Dez. 2022	Neu	läuft	Triebzüge mit innovativer Antriebstechnik
Dieselfahrzeuge Zollernalbbahn	18.12.2018	Auslieferung ab Juli 2020	Neu	läuft	Einsatz auf der Zollernalbbahn

## 8 NEUFAHRZEUGE IM EIGENTUM DES LANDES

Während und nach der Finanzkrise im Jahr 2008 haben Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger im Rahmen von Ausschreibungen die Erfahrung gemacht, dass von Seiten der Banken und sonstigen Kapitalgeber eine Finanzierung von Verkehrsausschreibungen und damit verbundenen Fahrzeugbeschaffung zu vertretbaren Bedingungen kaum möglich war. Viele Eisenbahnverkehrsunternehmen waren so daran gehindert, sich an Vergabeverfahren der öffentlichen Hand im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs zu beteiligen. Besonders bei Ausschreibungen mit hohen Fahrzeuginvestitionen für die Verkehrsunternehmen, d. h. bei größeren Losen und Ausschreibungen mit Neufahrzeugen, waren wenige Verkehrsunternehmen in der Lage, ein Angebot abzugeben.

Das Land hat sich vor diesem Hintergrund entschlossen, die günstigen Finanzierungsbedingungen der öffentlichen Hand zu nutzen, um die Verkehrsunternehmen bei der Fahrzeugfinanzierung zu unterstützen. Zu diesem Zweck gründete das Land im Jahr 2015 die Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg (SFBW). Bieter haben seitdem bei Ausschreibungen mit Neufahrzeugen die Möglichkeit, die SFBW bei der Fahrzeugfinanzierung einzubeziehen. Nach heutigem Stand wird die SFBW künftig über insgesamt 33 Dieseltriebwagen und 268 elektrische Triebwagenzüge verfügen.

Die Fahrzeugfinanzierung durch die SFBW erfolgt nach verschiedenen Modellen:

→ Beim sog. **BW-Modell** wählt das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) das für die spezifische Verkehrsausschreibung geeigneteste

Fahrzeug. Das EVU ist auch bei der Abnahme der Fahrzeuge vom Hersteller eingebunden. Die SFBW erwirbt die Fahrzeuge und verpachtet sie zur ordnungsgemäßen Erbringung der ausgeschriebenen Verkehrsleistungen an das EVU. Das EVU ist dann für die Instandhaltung und Wartung zuständig.

→ Im **Lebenszyklusmodell** schreibt die SFBW dagegen die Fahrzeuge selber in einem europaweiten Vergabeverfahren gegenüber der Bahnindustrie aus. Die Hersteller werden aber gleichzeitig auch für die Instandhaltung und Wartung der Fahrzeuge über deren Lebensdauer (in der Regel werden hierbei 25 Jahre veranschlagt) zuständig sein. Die Fahrzeuge werden dann im Rahmen einer europaweiten Ausschreibung der Verkehrsdurchführung dem obsiegenden EVU beigestellt. Der Hersteller muss in diesem Zeitraum die uneingeschränkte Verfügbarkeit der Fahrzeuge gegenüber dem Auftraggeber SFBW und dem betroffenen EVU gewährleisten.

→ Weiterhin kommt die Möglichkeit in Betracht, dass die SFBW die Fahrzeuge unmittelbar im Rahmen einer europaweiten Ausschreibung beschafft und sie dem EVU beistellt. Wie im BW-Modell ist dann das EVU für die Wartung und Instandhaltung zuständig.

In allen Modellen werden die Fahrzeuge auch für weitere Vertragsperioden dem dann jeweils beauftragten EVU beigestellt.



Seit der Errichtung der SFBW wurden in Baden-Württemberg acht Vergabeverfahren (zum Teil mit mehreren Losen) im SPNV abgeschlossen, in denen das BW-Modell optional angeboten wurde. In allen acht Verfahren haben sich die erfolgreichen Eisenbahnverkehrsunternehmen für das BW-Modell entschieden, d. h. die von Ihnen angebotenen Fahrzeuge werden in das Eigentum der SFBW übergehen.

In der noch laufenden Fahrzeugausschreibung zu Netz 8 (Ortenau-S-Bahn) kommt erstmals das oben beschriebene Lebenszyklusmodell in Baden-Württemberg zum Einsatz. Die Fahrzeugbeschaffung und die Verkehrsausschreibung erfol-

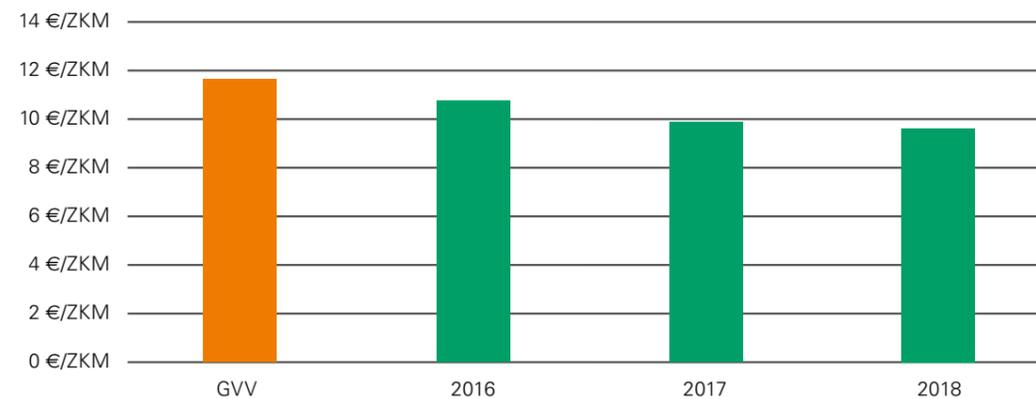
gen somit in getrennten Verfahren. Der Hersteller ist nach Lieferung während des Lebenszyklus der Fahrzeuge für die Instandhaltung und Wartung verantwortlich und haftet insoweit für den Zustand der Fahrzeuge. Die SFBW erhofft sich davon eine höhere Qualität der Fahrzeuge. Eine weitere Besonderheit im Netz 8 ist dabei, dass lokal emissionsfreie Fahrzeuge zum Einsatz kommen sollen. Hier zeigt sich die strategische Dimension, die das Engagement des Landes bei der Fahrzeugbeschaffung heute prägt: Das Land stellt sicher, dass moderne Fahrzeuge zum Einsatz kommen, die seinen Ansprüchen an den Klimaschutz gerecht werden.

# 9 DIE FINANZIERUNG DES ZIELKONZEPTS 2025

Die im Zielkonzept vorgesehenen Angebotsausweitungen und Qualitätsverbesserungen sind mit hohen Ausgaben verbunden. Entsprechend stehen alle Maßnahmen des Zielkonzepts unter einem Finanzierungsvorbehalt. In den letzten Jahren des großen Verkehrsvertrags mit der DB hatte sich eine große Finanzierungslücke aufgetan. Das Land musste trotz der ökologischen Bedeutung eines umfassenden und zuverlässigen öffentlichen Nahverkehrs eher restriktiv planen.

Die Finanzierungsspielräume für den SPNV haben sich jedoch in den vergangenen Jahren verbessert. Hieran hat die beschriebene Vergabestrategie des Landes einen wesentlichen Anteil. Der Zuschussbedarf pro gefahrenem Kilometer ist in den vergangenen Jahren zurückgegangen, obwohl die Fahrzeuge überwiegend neu und insgesamt besser ausgestattet sind.

ENTWICKLUNG DER ZUSCHÜSSE NACH ENDE DES GROSSEN VERKEHRSVERTRAGS IN €/ZKM (LANDESDURCHSCHNITT)

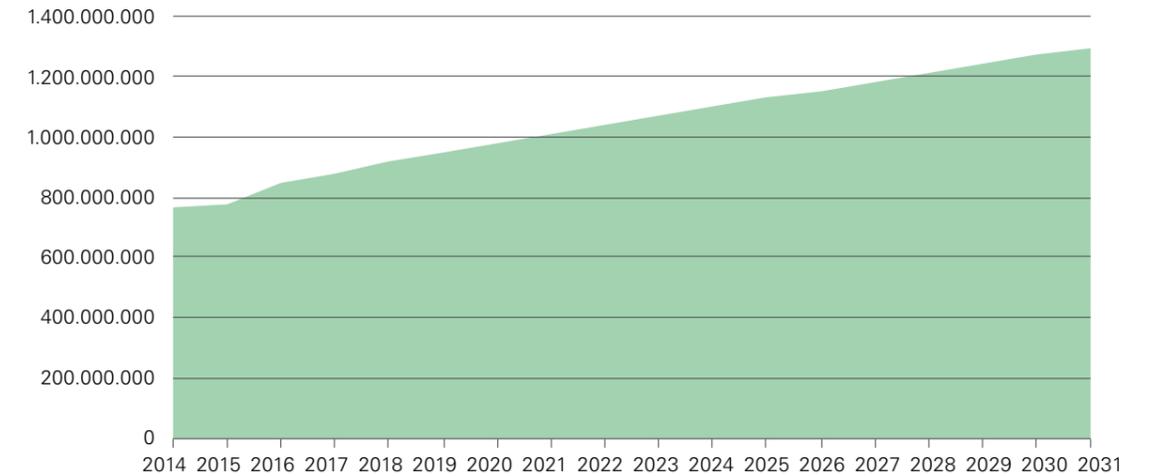


GVV: Großer Verkehrsvertrag; Preisstand 2016. Der GVV umfasste knapp 60 Prozent der in Baden-Württemberg gefahrenen Verkehrsleistung.

Zudem stehen dem Land Baden-Württemberg zukünftig mehr Bundesmittel für den SPNV zur Verfügung. Im Jahr 2015 erzielten Bund und Länder eine Einigung zur Höhe und Verteilung

der Regionalisierungsmittel, die der Bund den Ländern für den SPNV bereitstellt. Das Land Baden-Württemberg profitiert von der Neuregelung durch progressiv ansteigende Mittel.

ENTWICKLUNG DER REGIONALISIERUNGSMITTEL 1996 – 2031  
IN MIO. EURO



Dennoch gilt es auch weiterhin, die verfügbaren Mittel für die Bestellung der Züge so effizient wie möglich einzusetzen, um für die Fahrgäste im Land das beste Angebot zu erreichen. Erzielte Einsparungen werden in ein besseres Angebot investiert. So kann das Angebot in den nächsten Jahren weiter

ausgeweitet und qualitativ verbessert werden. Es ist allerdings fraglich, ob die ansteigenden Regionalisierungsmittel ausreichen werden, um das Angebot so zu verfassen, dass die zum Klimaschutz notwendige angesetzte Verdopplung der Fahrgastnachfrage auch erreicht werden kann.



# 10 AUSBLICK AUF EINEN MODERNEN SCHIENENPERSONENNAHVERKEHR

Das Zielkonzept 2025 war und ist die Grundlage für die moderne Ausgestaltung des Schienenpersonennahverkehrs, die das Land Baden-Württemberg anstrebt. Durch die anstehenden Betriebsaufnahmen bereits vergebener Netze und durch zukünftige Ausschreibungen werden die Landesstandards aus dem Zielkonzept 2025 in den kommenden Jahren schrittweise Realität und gelten bald flächendeckend in Baden-Württemberg. Das Angebot wird deutlich ausgeweitet.

Neben dem Umfang des Angebots muss dabei auch die Qualität des Angebots für die Fahrgäste attraktiv sein. Nur so kann die mit dem Zielkonzept 2025 angestrebte Verkehrsverlagerung auf die Schiene erfolgreich stattfinden. Besondere Bedeutung hat dabei die Pünktlichkeit der Züge. Durch geeignete Maßnahmen können Eisenbahnunternehmen personalbedingten und fahrzeugbedingten Verspätungen entgegenwirken. Als Aufgabenträger und Vertragspartner steht das Land im intensiven Austausch mit den Unternehmen, um auf Verbesserungen hinzuwirken.

Besondere Bedeutung hat dabei die Personalgewinnung von Lokführerinnen und Lokführern. Aufgrund der angespannten Lage auf dem Arbeitsmarkt müssen Eisenbahnunternehmen durch aktive und nachhaltige Personalgewinnung

und -qualifizierung Engpässen vorbeugen. Das Land begleitet die Eisenbahnunternehmen im Rahmen eines regelmäßigen Runden Tisches bei dem Thema Personalgewinnung. Durch die Bereitstellung von Reservefahrzeugen und den Aufbau eines Personalpools beabsichtigt das Land, die Qualität im SPNV zu verbessern. Ebenso sind in den Verkehrsverträgen eine regelmäßige Wartung und Instandhaltung der Züge sowie eine ausreichende Zahl an Redundanzfahrzeugen vorgesehen, um die Anzahl fahrzeugbedingter Zugausfälle und Verspätungen gering zu halten.

Auch bei der Qualität wird das Land zukünftig stärker auf das Instrument des Wettbewerbs setzen. Geplant ist ein landesweiter Qualitätsbericht mit einem Ranking, aus dem hervorgeht, welche der in Baden-Württemberg aktiven Eisenbahnverkehrsunternehmen besonders hochwertige Leistungen bei Pünktlichkeit und Qualität anbieten. Erfolgreiche Eisenbahnunternehmen können sich so positiv von ihren Wettbewerbern abheben. Allerdings ist die Entwicklung der Qualität im SPNV auch stark abhängig von dem Zustand der Infrastruktur. Hier sind der DB Konzern und der Bund in der Pflicht, durch Investitionen dafür zu sorgen, die Attraktivität des SPNV sicherzustellen und zu verbessern.



Coradia Continental



Digitale Anzeigentafel im Stuttgarter Hauptbahnhof

**Impressum:**

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg · Pressestelle · Dorotheenstraße 8 · 70173 Stuttgart  
[www.vm.baden-wuerttemberg.de](http://www.vm.baden-wuerttemberg.de)

Oktober 2019

**Bildnachweise:**

Seite 1, 3, 7, 10, 21, 25: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

Seite 23: [bigstockphoto.com/Maria Sbytova](https://bigstockphoto.com/MariaSbytova)

Seite 26: Rainer Haas (oben), [stock.adobe.com/rh2010](https://stock.adobe.com/rh2010) (unten)

Gedruckt auf Circle Silk Premium White, 100 % Recyclingpapier – spart Rohstoffe und vermindert die Abgasemissionen, ausgezeichnet mit dem EU Eco-Label.

Gesamtherstellung: AD Rainer Haas, Stuttgart



Auf 100 %  
Recyclingpapier  
gedruckt



Ökodruckfarben  
auf Basis nachwach-  
sender Rohstoffe



Klimaneutral  
und emissionsarm  
gedruckt



Für diese Druck-  
produktion wird  
ein Baum gepflanzt



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR



Mobilität und Lebensqualität.  
**Für Stadt und Land.** 