

**Bericht des
Ministeriums für Verkehr
Baden-Württemberg
gem. Art 7 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007
i.d.F der Verordnung (EU) Nr. 2016/2338
für das Jahr 2020
– Schienenpersonennahverkehr –**

Im Dezember 2009 ist die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße in Kraft getreten. Art. 7 Abs. 1 der Verordnung schreibt vor, dass die zuständige Behörde einmal im Jahr über die in ihrem Zuständigkeitsbereich eingegangenen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, deren Laufzeit, die ausgewählten Betreiber der öffentlichen Dienstleistung sowie die ihnen gewährten Ausgleichszahlungen veröffentlichen muss. Ebenso muss sie die Bedienungs- und Beförderungsqualität der eingegangenen Verpflichtungen beschreiben.

Inhaltsverzeichnis

I	Qualität der SPNV-Leistungen im Jahr 2020.....	5
I.1	Vorbemerkung.....	5
I.2	Pünktlichkeit landesweit	7
I.3	Pünktlichkeit einzelner Verträge	8
I.4	Weitere objektive Qualitätskriterien.....	11
I.5	Subjektive Qualitätskriterien.....	13
I.5.1	Kundenzufriedenheit mit der Pünktlichkeit.....	13
I.5.2	Kundenzufriedenheit mit der Sicherheit im Zug.....	15
I.5.3	Kundenzufriedenheit mit der Sicherheit im Bahnhof.....	16
I.5.4	Kundenzufriedenheit mit Informationen zu Verspätungen und Unregelmäßigkeiten.....	18
I.6	Zugausfälle.....	20
I.7	Verkürzte Zugbildungen.....	22
II	Leistungsumfang und Finanzierung der SPNV-Leistungen im Jahr 2020.....	24
II.1.	Verkehrsleistungen	24
II.2.	Finanzieller Aufwand.....	24
II.3	Tabellarische Übersicht 2020.....	25
III	Zielkonzept 2025.....	26

Abbildungsverzeichnis:

Abb. 1: Pünktlichkeit (Ankunft; Grenzwert 5:59 min) seit 2014 in Prozent.....	7
Abb. 2: Pünktlichkeit (Ankunft; Grenzwert 3:59 min) ausgewählter Netze mit Inbetriebnahme vor 2019.....	9
Abb. 3: Pünktlichkeit (Ankunft; Grenzwert 3:59 min) ausgewählter Netze mit Inbetriebnahme ab 2019 Teil I.....	9
Abb. 4: Pünktlichkeit (Ank.; Grenzw. 3:59 min) ausgewählter Netze mit Inbetriebnahme ab 2019 Teil II.....	10
Abb. 5: Entwicklung der Sauberkeit ausgewählter Netze in Prozent bei Inbetriebnahmen vor 2019.....	11
Abb. 6: Entwicklung der Sauberkeit in Prozent bei Netzen mit Inbetriebnahme ab 2019.....	12
Abb. 7: Kundenzufriedenheit mit der Pünktlichkeit ausgewählter Netze bei Inbetriebnahmen vor 2019.....	14
Abb. 8: Kundenzufriedenheit mit der Pünktlichkeit bei Netzen mit Inbetriebnahmen ab Juni 2019.....	14
Abb. 9: Kundenzufriedenheit mit der Sicherheit im Zug div. Netze bei Inbetriebnahmen vor 2019.....	15
Abb. 10: Kundenzufriedenheit mit der Sicherheit im Zug bei Inbetriebnahmen ab 2019.....	16
Abb. 11: Kundenzufriedenheit mit der Sicherheit im Bahnhof div. Netze bei Inbetriebnahme vor 2019.....	17
Abb. 12: Kundenzufriedenheit mit der Sicherheit im Bahnhof bei Inbetriebnahmen ab 2019.....	17
Abb. 13: Kundenzufriedenheit mit Informationen bei Unregelmäßigkeiten div. Netze bei Inbetriebnahme vor 2019.....	18
Abb. 14: Kundenzufriedenheit mit Informationen bei Unregelmäßigkeiten div. Netze bei Inbetriebnahme ab 2019.....	19
Abb. 15: Zuverlässigkeitsquoten von im Juni 2019 in Betrieb genommenen Netzen (Abellio/ Go-Ahead).....	21
Abb. 16: Zuverlässigkeitsquoten ausgewählter, vor 2019 in Betrieb genommenen Netzen (hier DB Regio)....	21

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Verzeichnis der baden-württembergischen Netze im SPNV 6
Tabelle 2: Vergleich Soll- / Ist-Sitzplatzkapazitäten ausgewählter Netze 23
Tabelle 3: Verzeichnis der Laufzeiten und Zugkilometer baden-württembergischer Netze im SPNV 25

Abkürzungsverzeichnis

AVG	Albtal-Verkehrsgesellschaft AG
BOB	Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co
DB Regio	DB Regio AG
DB Zugbus RAB	DB Zugbus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
QMS	Qualitäts-Mess-System
RAB	DB Zugbus Regionalverkehr Alb-Bodensee
SAB	Schwäbische Alb-Bahn
SBB (CH)	Schweizerische Bundesbahnen SBB
SBB (D)	SBB Deutschland GmbH
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SWEG	Südwestdeutsche Landesverkehrs-GmbH

I Qualität der SPNV-Leistungen im Jahr 2020

I.1 Vorbemerkung

Dieser Bericht gibt einen schlaglichtartigen Überblick auf die seit 2002 in Baden-Württemberg agierenden EVU mit den von ihnen bis Ende 2020 aktiv betriebenen Schienennetzen. Auch wenn 2020 keine so großen Wandlungen wie 2019 stattfanden (in diesem Jahr traten neue EVU wie Abellio, Go-Ahead oder Schwäbische-Alb-Bahn in den Markt ein), so sind auch 2020 neue Netze in Betrieb genommen worden, wie beispielsweise die von DB Regio betriebene Rheintal-Bahn mit ihren beiden Losen.

Dem Grundsatz nach unterscheidet dieser Bericht zwischen objektiven (Kap. I.2, I.3, I.4, I.6, I.7) und subjektiven (Kap. I.5) Qualitätskriterien, je nachdem, ob die Erhebung durch Messung bzw. durch neutrales Erhebungspersonal oder durch die Befragung von Fahrgästen erfolgt.

Zu erwähnen ist abschließend, dass die NVBW nicht für alle in Tabelle 1 aufgeführten Netze detaillierte Qualitätsdaten besitzt, da nicht bei allen Netzen das Land Baden-Württemberg die federführende Aufgabenträgerschaft innehat und somit das das Netz betreibende EVU keine entsprechenden Daten liefert. So werden bei der Darstellung sämtlicher Qualitätskriterien nur 30 der in der folgenden Tabelle 1 aufgeführten 46 Netze berücksichtigt.

Folgende Netze werden in Baden-Württemberg befahren:

Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)	Netz
Abellio	Stuttgarter Netz Los 1 (Neckartal)
agilis	E-Netz Regensburg
AVG	Enztal
AVG	Stadtbahn Karlsruhe
AVG	Karlsruhe – Wörth – Germersheim
AVG	Heilbronn Nord
BOB	Friedrichshafen – Aulendorf
DB Regio	Dieselnetz Allgäu Los 1
DB Regio	Dieselnetz Allgäu Los 2
DB Regio	Main-Neckar-Ried
DB Regio	Gäu-Murr
DB Regio	Rheintal Nord-Süd RE
DB Regio	Rheintal Nord-Süd RB
DB Regio	Breisgau Ost-West
DB Regio	Stuttgart – Ulm – Bodensee
DB Regio	Singen – Schaffhausen
DB Regio	Dieselnetz Ulm (Übergang)
DB Regio	RE6 – Südpfalz
DB Regio	RE Südwest (Süwex) Los 1

Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)	Netz
DB Regio	RE Südwest (Süwex) Los 2
DB Regio	E-Netz Würzburg (Übergang)
DB Regio	Dieselnetz Südwest
DB Regio	Übergangsvertrag mit 17 Losen
DB Regio	RB Südpfalz
DB Regio	S-Bahn Rhein-Neckar Los 1
DB Regio	E-Netz Augsburg
DB Regio	Schwarzwaldbahn
DB Regio	Krebsbachtalbahn
DB Regio Netz Verkehrsgesellschaft	Hohenlohe-Franken-Untermain
DB Zugbus RAB	Aulendorfer Kreuz
DB Zugbus RAB	Bodenseegürtelbahn
DB Zugbus RAB	Hochrhein
DB Zugbus RAB	Neitech Donau-Ostalb
DB Zugbus RAB	Nordschwarzwald
Go-Ahead	Stuttgarter Netz Los 2 (Rems - Fils)
Go-Ahead	Stuttgarter Netz Los 3 (Franken - Enz)
Go-Ahead	Murrbahn
SAB	Schwäbische Alb-Bahn
SBB (CH)	Waldshut – Koblenz
SBB (D)	Erzingen – Schaffhausen
SBB (D)	seehas
SBB (D)	Wiesental
SWEG	Elztal
SWEG	Freiburger Y
SWEG	Ortenau S-Bahn
SWEG	Ringzug
SWEG	Ulmer Stern
SWEG	Zollernbahn ZAB 1
SWEG	Zollernbahn ZAB 2
VIAS	Odenwaldbahn

Tabelle 1: Verzeichnis der baden-württembergischen Netze im SPNV

I.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 (5:59 Minuten) Verspätung gemessen wurden. Dabei wurde der Mittelwert aus Ankunfts- und Abfahrtpünktlichkeit ermittelt. Bei den neueren Verträgen ab 2019 gilt ein Zug dann als pünktlich, wenn er maximal 3:59 Minuten verspätet ist.

Die nachfolgende Grafik zeigt die durchschnittliche Pünktlichkeit aller unter primärer baden-württembergischer Aufgabenträgerschaft betriebenen Netze seit 2014, wobei die Ankunfts- und Abfahrtpünktlichkeit einheitlich auf 05:59 Minuten berechnet wurde. Unter den Netzen, die in der untenstehenden Liniengrafik berücksichtigt wurden, sind, neben den unter Kap. I.1 aufgeführten Netzen, auch die Netze der DB Regio des Übergangsvertrags Netz 45 Lose 1-18 enthalten.

Im Jahr 2019 nahmen Go-Ahead und Abellio im Bereich des Stuttgarter Netzes ihren Betrieb auf. Beide genannten EVU hatten 2019 im Rahmen der Betriebsaufnahme größere Anlaufschwierigkeiten, eine befriedigende Pünktlichkeit aufrecht zu erhalten.

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 dann als ausgefallen.

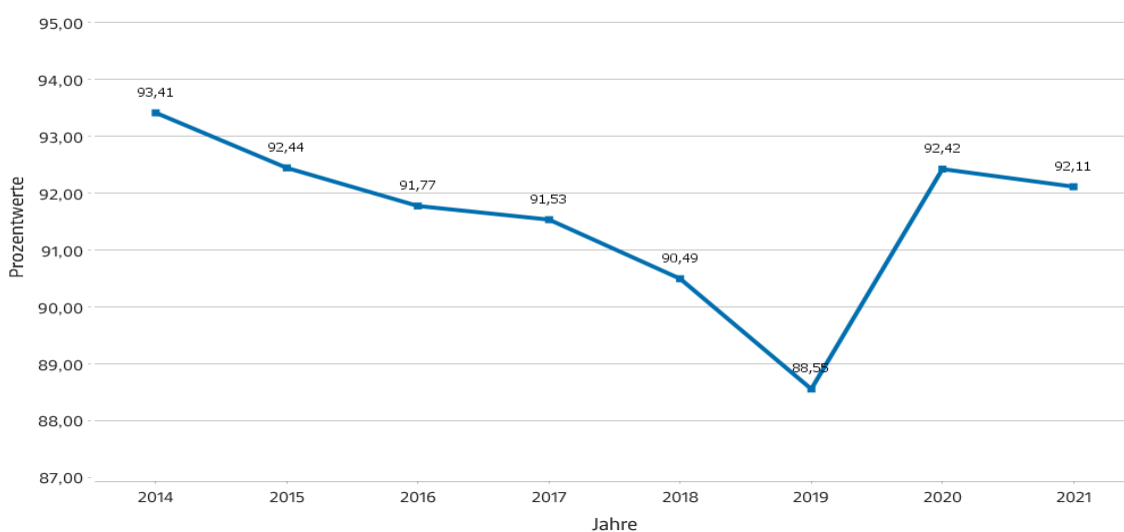


Abb. 1: Pünktlichkeit (Ankunft; Grenzwert 5:59 min) seit 2014 in Prozent

I.3 Pünktlichkeit einzelner Verträge

Im Gegensatz zum vorherigen Kapitel, wird im Folgenden ein Zug als pünktlich angesehen, wenn er maximal 3:59 Minuten zu spät angekommen ist, da, im Gegensatz zu Kap. I.2, ab 2017 als maßgebliches Pünktlichkeitsintervall 3:59 Minuten durch verkehrsvertragliche Regelungen definiert ist. Es gibt aber auch weiterhin alte Netze der DB Regio, die vor 2017 in Betrieb gegangen sind und deren Pünktlichkeitsschwelle auch weiterhin 5:59 Minuten lautet. 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 2019 in Betrieb sind (Abb. 2) und solchen, die im Juni 2019 ihren Betrieb aufgenommen haben (s. Abb. 3 und 4). Die beschriebene Logik zur Auswahl der Netze gilt auch für die folgenden Kapitel I.4 und I.5.

Die Pünktlichkeitsquote spielt auch für die Berechnung einer Sanktionszahlung (Pönale) eine Rolle, und zwar für den Fall, dass ein EVU für eines seiner Netze den verkehrsvertraglich vorgegebenen Mindestwert (z.B. 92% der Züge dürfen maximal 3:59 min verspätet sein) nicht erreicht.

Wenn man sich die Abbildungen 1 und 2 genauer ansieht, werden die analogen Entwicklungen der Pünktlichkeit im Jahr 2020 gegenüber den Jahren 2018 und 2019 beim Netz 16a (Aulendorfer Kreuz) der DB Regio deutlich: Zuerst sank die Pünktlichkeit von 2018 auf 2019 sehr deutlich, um dann im Jahr darauf wieder ebenso deutlich anzusteigen. Diese Entwicklung hat nicht nur das gezeigte Netz 16a durchgemacht, auch weitere 17 der 33 Netze, die sowohl 2018 als auch 2019 Zugverkehr betrieben, waren 2019 gegenüber 2018 in der 3:59 Minuten-Pünktlichkeit schlechter.

Dass das Jahr 2020 bei der Pünktlichkeit nicht nur den Rückschritt aus dem Jahr 2019 aufholen, sondern sogar die Werte von 2018 deutlich übertreffen konnte, liegt an dem Sondereffekt, der sich durch die Corona-Pandemie im Jahr 2020 eingestellt hat. Denn durch die pandemiebedingte deutliche Verringerung der Fahrgastzahlen gestaltete sich der Bahnbetrieb für sämtliche EVU weniger verspätungsanfällig, da ein geringeres Fahrgastaufkommen geringere Verzögerungen beim Ein- und Aussteigen bedeuten.

Bei allen Netzen, die 2019 ihren Betrieb aufgenommen haben (s. Abb. 3 und 4), ist zu erkennen, dass sie z.T. erhebliche Startschwierigkeiten hatten, insbesondere das Netz Breisgau Ost-West (DB Regio) und Neckartal (Abellio) sowie die Netze von Go-Ahead.

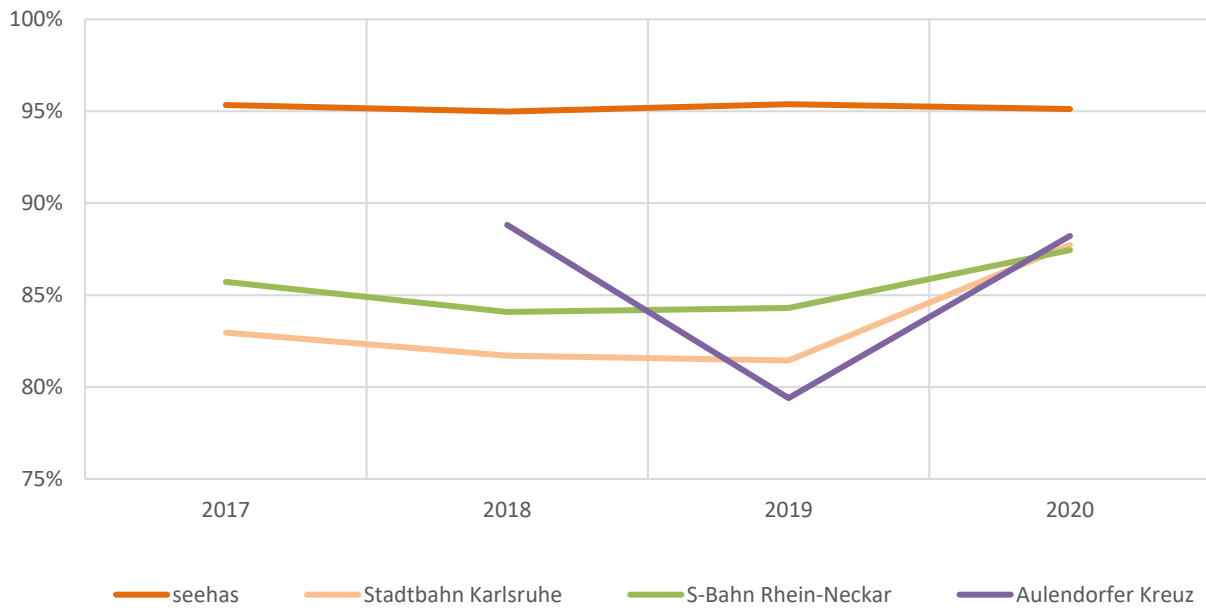


Abb. 2: Pünktlichkeit (Ankunft; Grenzwert 3:59 min) ausgewählter Netze mit Inbetriebnahme vor 2019

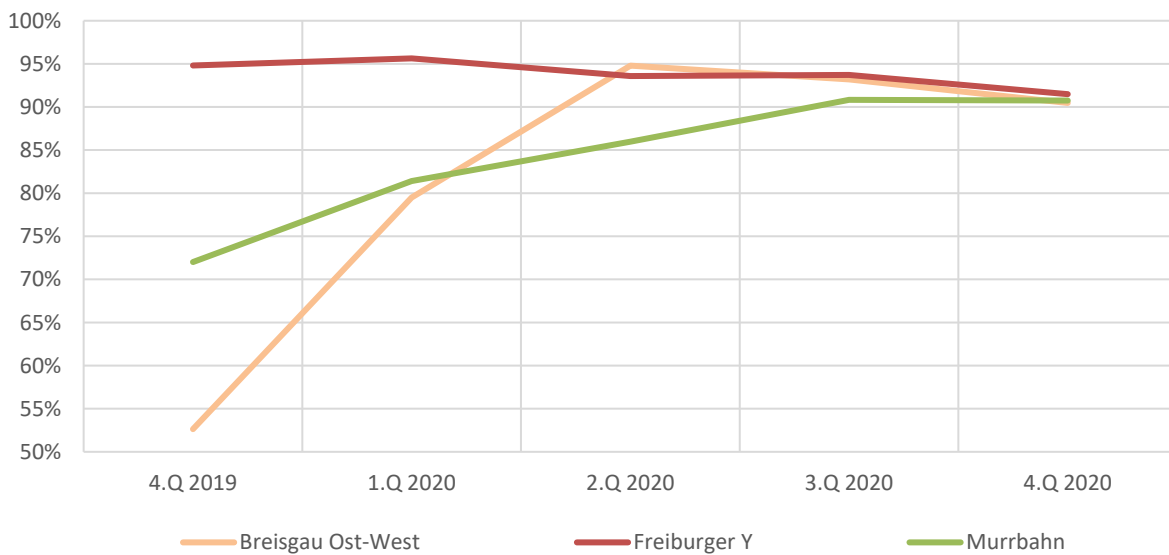


Abb. 3: Pünktlichkeit (Ankunft; Grenzwert 3:59 min) ausgewählter Netze mit Inbetriebnahme ab 2019 Teil I

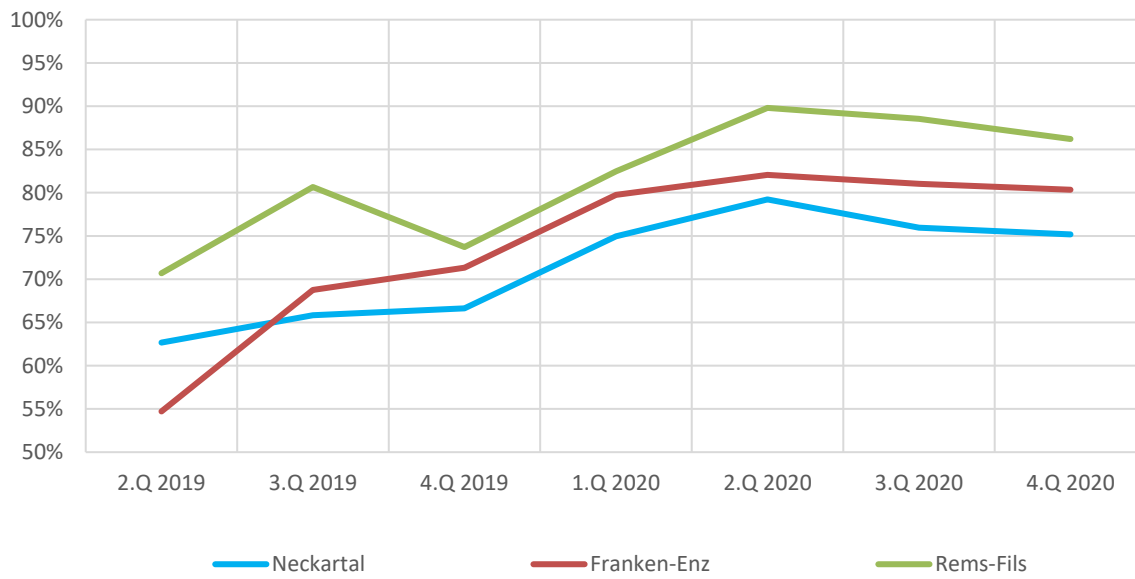


Abb. 4: Pünktlichkeit (Ank.; Grenzw. 3:59 min) ausgewählter Netze mit Inbetriebnahme ab 2019 Teil II

I.4 Weitere objektive Qualitätskriterien

Im Gegensatz zur in Kapitel I.3 vorgestellten Pünktlichkeit, werden andere objektive Qualitätskriterien (Sauberkeit, Schadensfreiheit, Zubehörfähigkeit, Fahrgastinformation im Zug) durch beauftragtes professionelles Erhebungspersonal bewertet. Dieses bewertet hierbei anhand eines einheitlichen Erfassungskatalogs verschiedene Dimensionen eines Qualitätskriteriums auf der Basis von Prozentwerten zwischen 0 und 100% während einer Zugfahrt. Die einzelnen Dimensionen werden unterschiedlich gewichtet. Bei der Sauberkeit sind einzelne Dimensionen beispielsweise die Sauberkeit von Sitzen, Toiletteneinrichtungen, Scheiben, Außenhaut. Die Summe der Dimensionenwerte ergibt dann den Gesamtwert des Qualitätskriteriums für den einzelnen Zug.

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 verschiedenste Auswertungen vorgenommen werden können. Außerdem sind diese Ergebnisse essenziell für die Berechnung einer Sanktionszahlung (Pönale), wenn ein EVU den verkehrsvertraglich vorgegebenen Grenzwert eines objektiven Kriteriums nicht erfüllt. Im Folgenden dargestellt sind die vertraglich relevanten Jahresdurchschnittswerte.

Die Darstellung folgt der gleichen Systematik wie im Kapitel I.3.: Zuerst werden Netze präsentiert, die schon vor 2019 in Betrieb gegangen sind, danach werden die neueren Netze vorgestellt. Dies erfolgt exemplarisch am Kriterium der Sauberkeit.

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

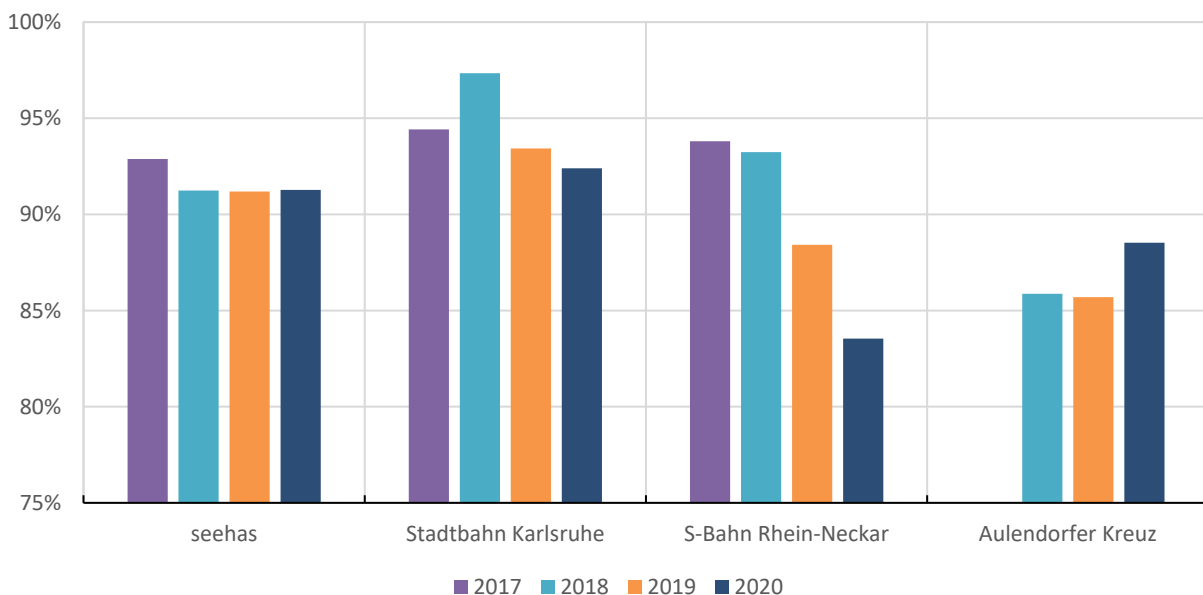


Abb. 5: Entwicklung der Sauberkeit ausgewählter Netze in Prozent bei Inbetriebnahmen vor 2019

Folgende Übersicht zeigt Netze, deren Inbetriebnahme 2019 erfolgte. Es ist zu erkennen, dass die Sauberkeit in den Zügen im Zeitverlauf schlechter bewertet wurde:

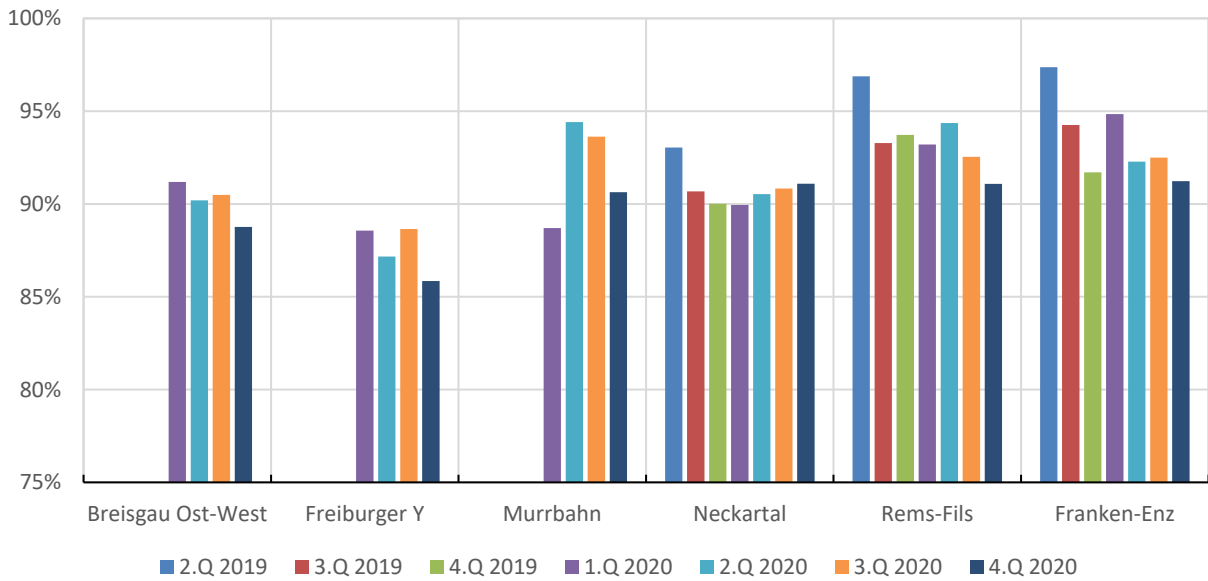


Abb. 6: Entwicklung der Sauberkeit in Prozent bei Netzen mit Inbetriebnahme ab 2019

I.5 Subjektive Qualitätskriterien

Neben den Erfassungen der objektiven Kriterien durch Stichprobenkontrollen wird im Rahmen des Qualitätssystemes auch die Zufriedenheit der Fahrgäste mit verschiedenen Aspekten abgefragt. Die Ergebnisse dieser subjektiven Kriterien fließen mit in die Malus-Berechnung ein, die dann zu Sanktionszahlungen durch 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 erfasst. Dabei gilt, dass bei jedem Kriterium im Jahresdurchschnitt über alle Befragungen eine Note von 2,6 oder besser erreicht wird, damit das EVU bei diesem Qualitätskriterium keine Pönale bezahlen muss. Beim Netz der S-Bahn-Rhein-Neckar liegt dieser Wert bei 2,5. Die maximale Pönale für ein Qualitätskriterium muss ab einer Jahresdurchschnittsnote von 3,0 oder schlechter bezahlt werden. 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 und Verspätungen die größte Bedeutung bei. Deshalb werden die jüngsten Entwicklungen bei diesen Kriterien hier dargestellt. Außerdem wird die Entwicklung bei der gefühlten Sicherheit im Bahnhof diskutiert. Einbezogen in die Kundenzufriedenheits-Untersuchungen sind dieselben Netze wie bei den objektiven Kriterien.

Corona-pandemiebedingt wurden zu Beginn des vierten Quartals 2020 die subjektiven Qualitätserhebungen ausgesetzt, um einerseits das Erhebungspersonal vor dem Hintergrund des hohen Infektionsgeschehens zu schützen, andererseits gab es zu diesem Zeitpunkt auch nur eine geringe Bereitschaft der Reisenden, überhaupt an Befragungen teilzunehmen. Daher sind für das vierte Quartal 2020 im Folgenden subjektive Qualitätskennzahlen nur sehr begrenzt vorhanden.

I.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 6 der 2020 bewerteten 30 Netze mit einer Schulnote von 2,3 oder besser bewertet, bei der objektiven Pünktlichkeit konnten nur vier Netze ihren verkehrsvertraglich vorgegebenen Wert übertreffen.

Am besten schnitten bei der subjektiven Pünktlichkeit beispielsweise die Netze Singen – Schaffhausen (SBB), seehas (SBB), Schwäbische Alb-Bahn (SAB) und die Bodenseegürtelbahn (DB Regio) ab.

Im Vergleich zu 2019 haben die Netze 2020 erfreulicherweise mit einem Durchschnitt von 2,7 um 0,2 Notenpunkte besser abgeschnitten. Gerade die Netze, die 2019 neu an den Start gingen, konnten sich 2020 besonders verbessern, so Go-Ahead und insbesondere Abellio.

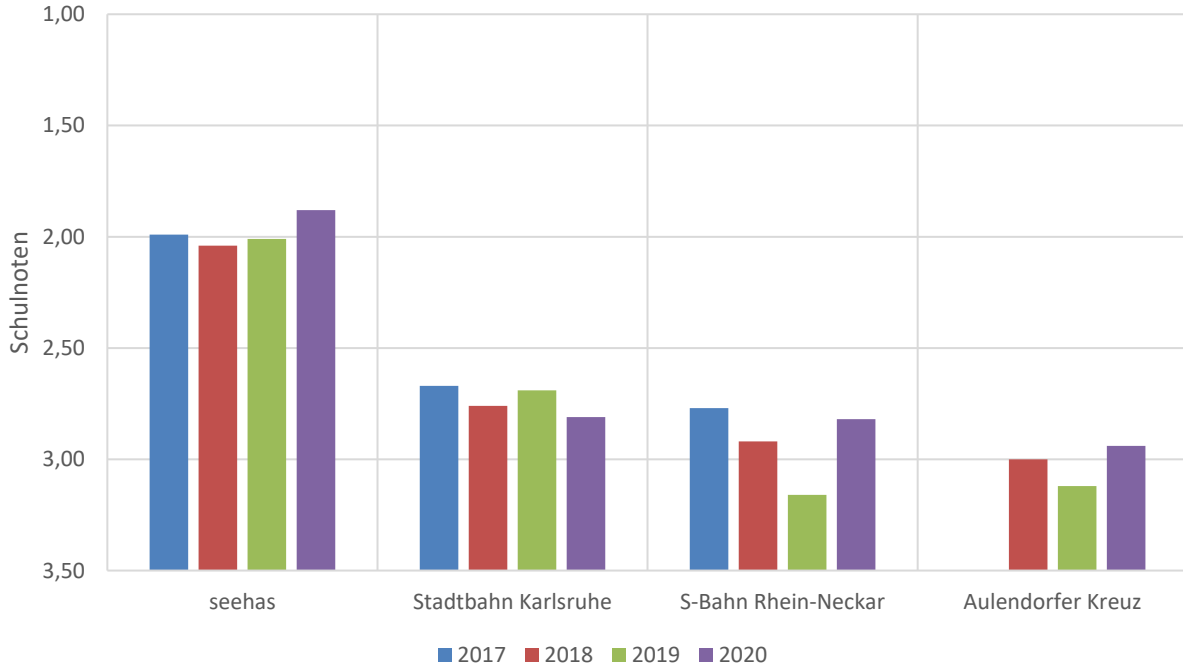


Abb. 7: Kundenzufriedenheit mit der Pünktlichkeit ausgewählter Netze bei Inbetriebnahmen vor 2019

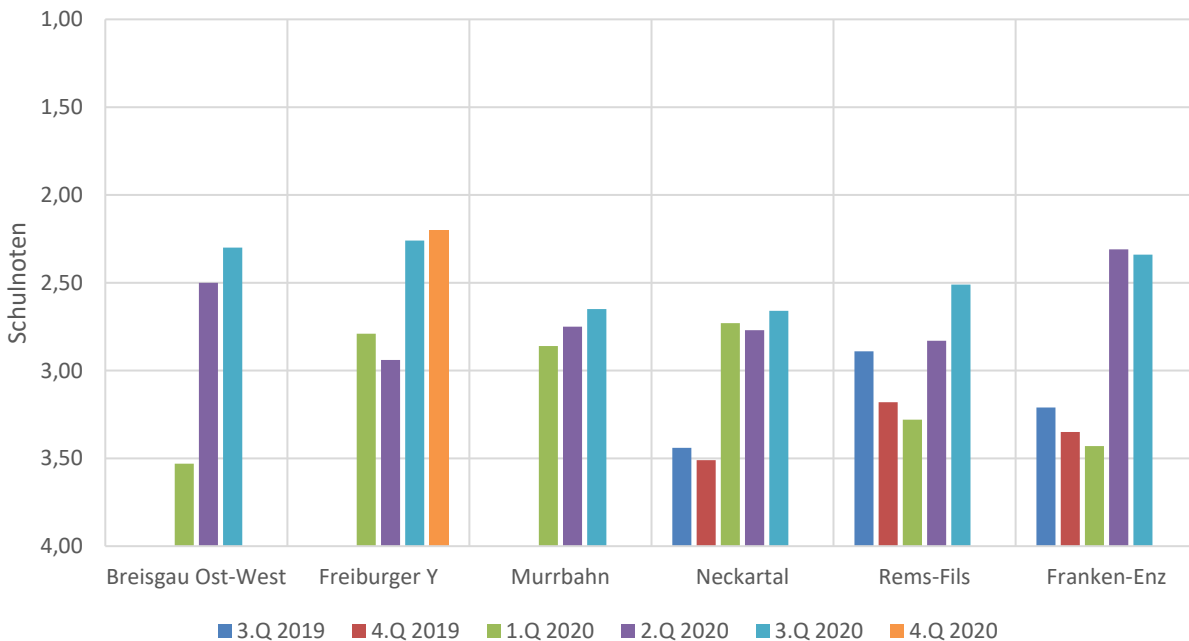


Abb. 8: Kundenzufriedenheit mit der Pünktlichkeit bei Netzen mit Inbetriebnahmen ab Juni 2019

I.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 2020 Daten vorlagen (insgesamt 30), die verkehrsvertraglich vorgegebene Sollvorgabe, nämlich die Note 2,3, eingehalten haben. Davon konnten 21 Netze sogar einen Wert von besser als 2,0 erreichen. Auch der mit den Zugkilometern gewichtete landesweite Durchschnitt ergibt mit 1,96 einen wirklich beachtlichen Wert. Damit hat sich der Wert nochmals gegenüber 2019, wo er bei 2,05 lag, deutlich verbessert. Dass dies so ist, wird mutmaßlich auch mit den Sicherheitsmaßnahmen in Zusammenhang stehen, die die EVU in puncto Sicherheit im Zug vorgenommen haben. So haben die EVU in Abstimmung mit den Aufgabenträgern zunehmend Sicherheitspersonal beauftragt, um die Sicherheit, auch gegenüber den Zugbegleitern, zu erhöhen.

Die Auswahl ist, wie bei unter „Entwicklung der Sauberkeit“ des Kapitels I.4 aufgezeigt, zweigeteilt. Zuerst kommt eine Auswahl älterer Netze, dann eine solche, bei denen die Inbetriebnahme 2019 erfolgte.

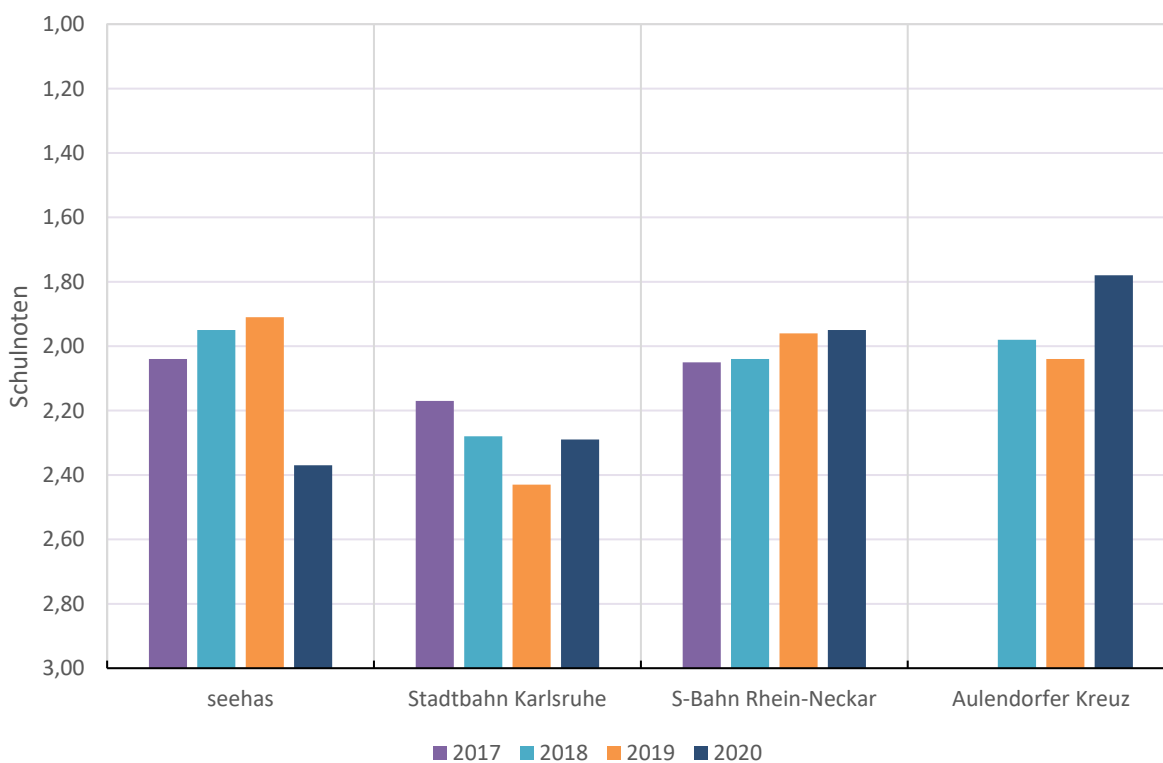


Abb. 9: Kundenzufriedenheit mit der Sicherheit im Zug div. Netze bei Inbetriebnahmen vor 2019

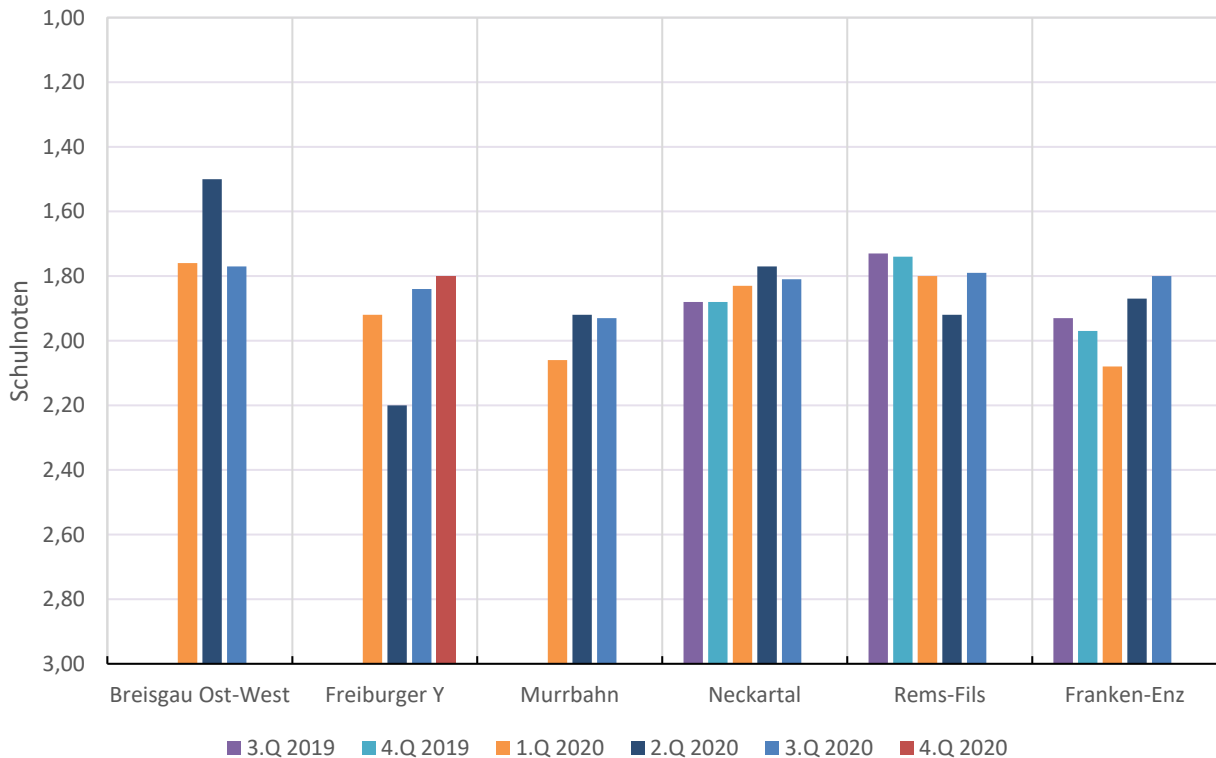


Abb. 10: Kundenzufriedenheit mit der Sicherheit im Zug bei Inbetriebnahmen ab 2019

I.5.3 Kundenzufriedenheit mit der Sicherheit im Bahnhof

Die Sicherheit im Bahnhof wird 2020 von den Fahrgästen besser bewertet als noch 2019, wenn auch der Unterschied nur gering ist. So beträgt der mit den Zugkilometern gewichtete landesweite Durchschnittswert über die 30 Netze im Jahr 2020 2,47, während er im Jahr davor bei 2,51 lag. Insgesamt betrachtet konnten sich zwölf der 24 Netze, die sowohl 2019 als auch 2020 gemessen wurden, verbessern, allerdings konnten nur fünf der dreißig in 2020 gemessenen Netze eine Note von 2,3 oder besser verzeichnen, so beispielsweise das Netz Breisgau Ost-West (DB Regio BW), die Schwäbische-Alb-Bahn (SAB), das Freiburger Y (SWEG) oder Schaffhausen – Erzingen (SBB).

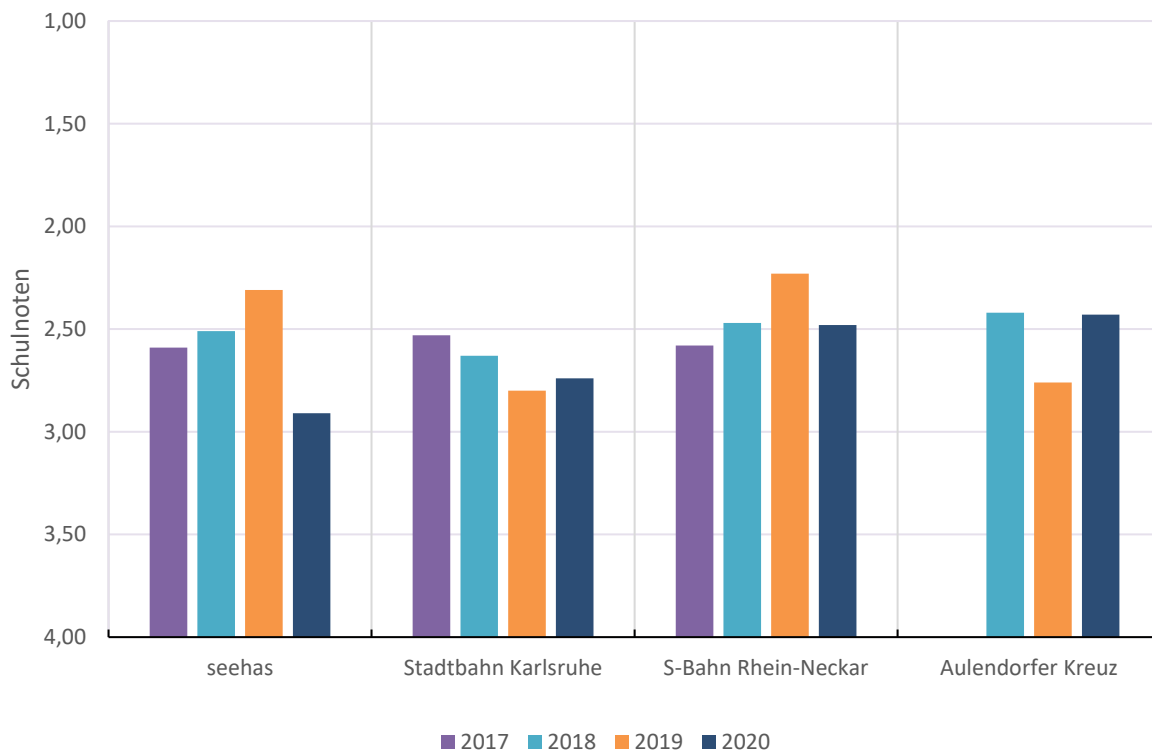


Abb. 11: Kundenzufriedenheit mit der Sicherheit im Bahnhof div. Netze bei Inbetriebnahme vor 2019

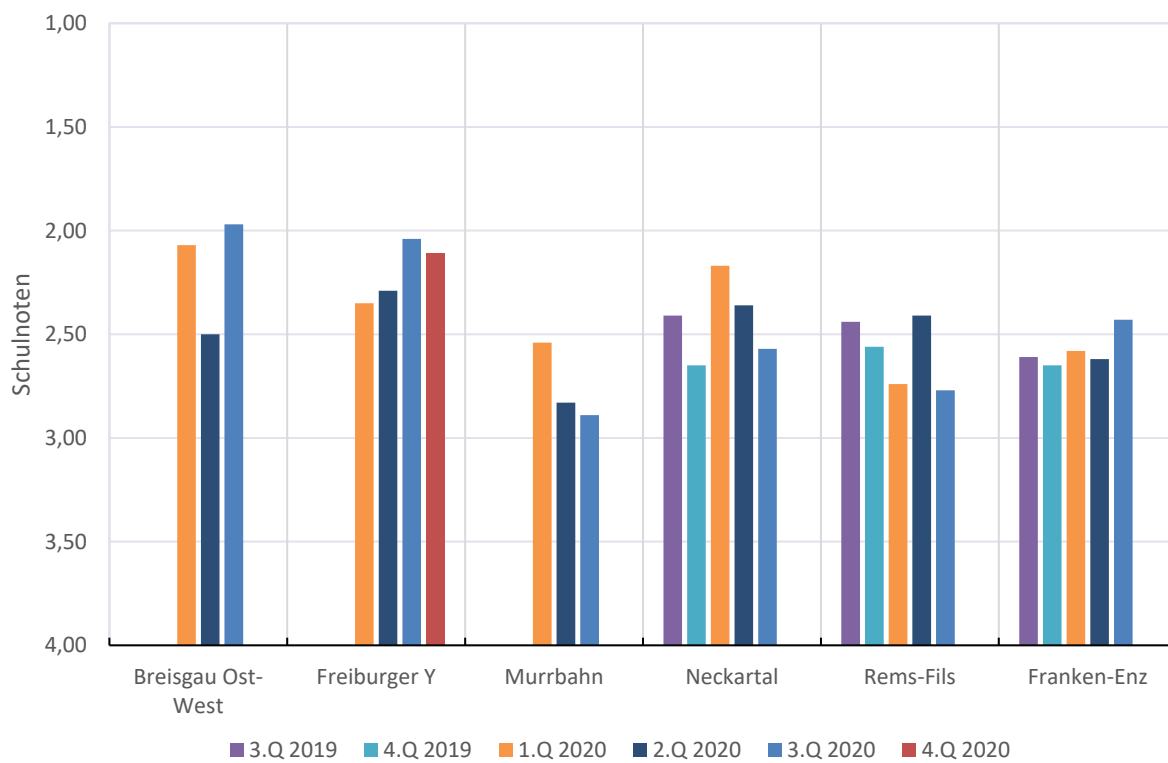


Abb. 12: Kundenzufriedenheit mit der Sicherheit im Bahnhof bei Inbetriebnahmen ab 2019

I.5.4 Kundenzufriedenheit mit Informationen zu Verspätungen und Unregelmäßigkeiten

Ein Qualitätsmerkmal, mit dem sich die Fahrgäste eher unzufrieden zeigen, stellt die Information bei Verspätungen und Unregelmäßigkeiten dar. Die Resultate der Informationszufriedenheit bei Verspätungen ähneln im Wesentlichen der der Pünktlichkeit, können sich aber durchaus unterschiedlich entwickeln. Als Beispiel mag hier das Netz Ortenau dienen, das bei der subjektiv bewerteten Pünktlichkeit mit 2,19 als eines der besten Netze 2020 abschneidet, während es bei der Fahrgastinformation im gleichen Jahr lediglich mit 3,05 und damit als dritt schlechtestes Netz von insgesamt dreißig Netzen abschneidet. Noch schlechtere Ergebnisse erzielten nur noch die Netze Rheintalbahn RE (DB Regio) und das Netz 45 Los 9 (Strecke Karlsruhe – Offenburg, DB Regio).

In Bezug auf die landesweite Durchschnittsentwicklung zum Vorjahr haben die Fahrgäste dieses Qualitätsmerkmal mit 2,88 deutlich schlechter bewertet, denn im Jahr zuvor lag der mit den Zugkilometern gewichtete Durchschnittswert bei 2,58.

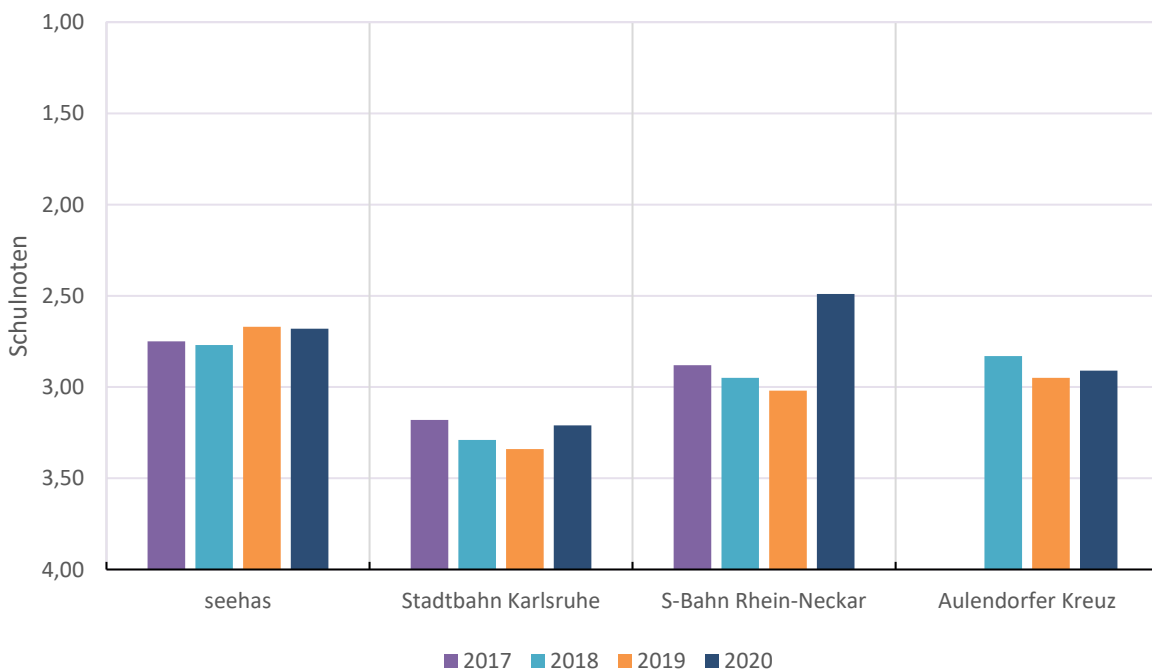


Abb. 13: Kundenzufriedenheit mit Informationen bei Unregelmäßigkeiten div. Netze bei Inbetriebnahme vor 2019

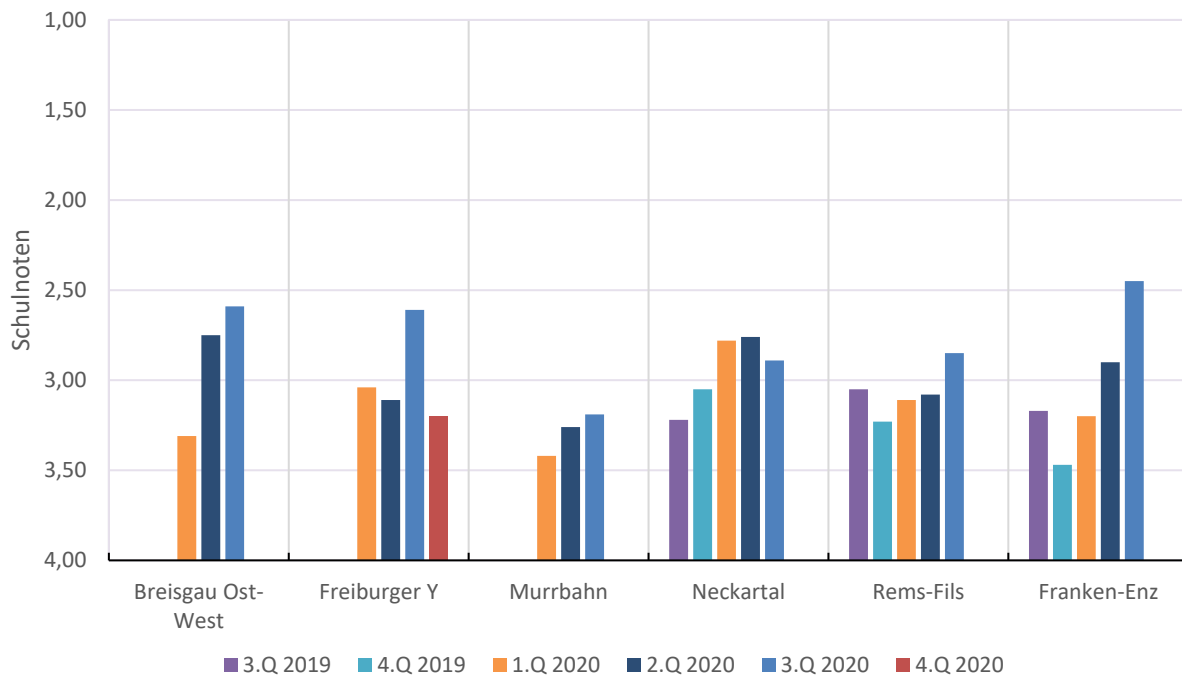


Abb. 14: Kundenzufriedenheit mit Informationen bei Unregelmäßigkeiten div. Netze bei Inbetriebnahme ab 2019

I.6 Zugausfälle

Das Fahrplanjahr 2020 war durch die Corona-Pandemie geprägt, denn gerade in diesem Jahr, in dem noch kein Impfstoff gegen SARS-CoV2 entwickelt war, haben die EVU, auch aufgrund der Anordnung der Landesregierung Baden-Württemberg, ihren Fahrplan in den Monaten März bis einschließlich Juni stark ausgedünnt. So sind beispielsweise bei der DB Regio, als größtem Betreiber von SPNV in Baden-Württemberg, in den genannten Monaten 2.144.000 Zug-km ausgefallen, das sind 28,2% der tatsächlich von der DB gefahrenen Kilometer in den Monaten von Anfang März bis Ende Juni 2020.

Bei der Ermittlung der Zugausfallquoten wurden Zugausfallkilometer, die baustellen- oder coronabedingt entstanden sind, nicht berücksichtigt. Abb. 15 zeigt mit Abellio und Go-Ahead zwei EVU, die ihren Zugbetrieb im Juni 2019 aufgenommen haben, während in der darunterliegenden Abbildung mit der DB Regio vier Netze exemplarisch dargestellt werden, die vor 2019 in Betrieb genommen wurden.

Bemerkenswert ist der deutliche Abfall der Zuverlässigkeit bis einschließlich dem 1. Quartal 2020. Dass die Zuverlässigkeit in diesem Quartal so niedrig ist, und zwar bei allen Netzen gleichermaßen, liegt an dem im Februar 2020 wütenden Sturm „Sabine“.

Der deutliche Anstieg der Zuverlässigkeit vom 1. zum 2. Quartal 2020 ist auch der Tatsache geschuldet, dass im 2. Quartal coronabedingt viele Züge nicht gefahren sind und demzufolge ein geringerer Verschleiß aufgetreten ist.

Die Berechnung der Zuverlässigkeitsquote erfolgt nach folgender Formel:

$$100 * \left(1 - \frac{\text{Zugausfall} - km}{\text{Zugausfall} - km + \text{gefahrte Zug} - km}\right)$$

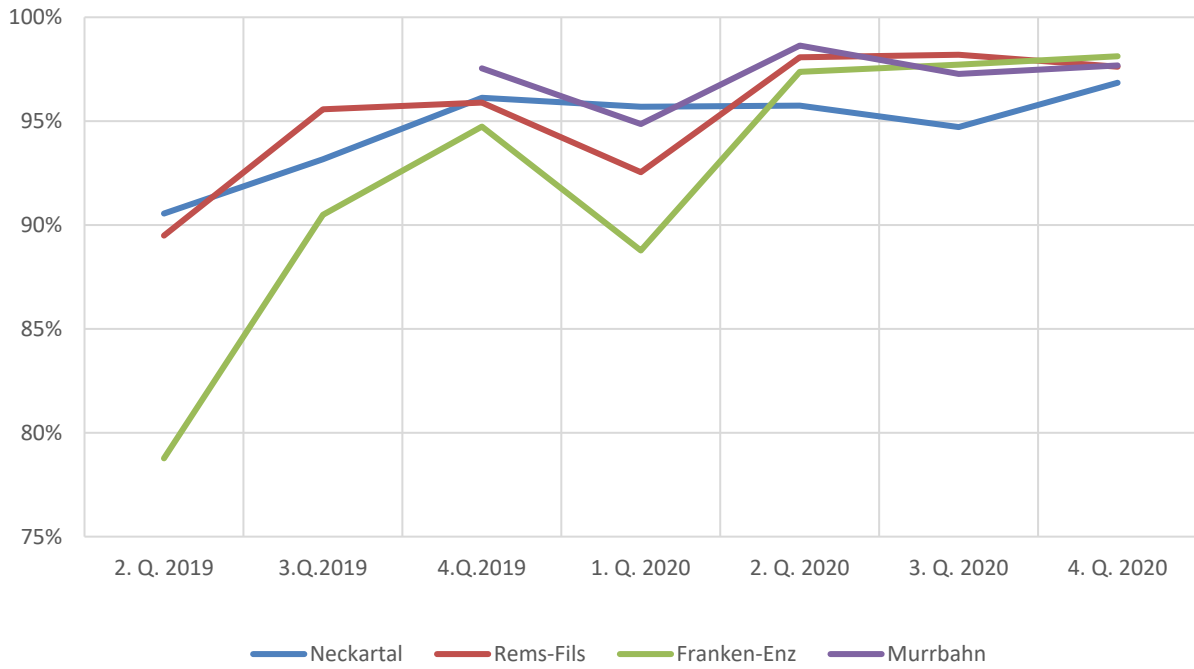


Abb. 15: Zuverlässigkeitsquoten von im Juni 2019 in Betrieb genommenen Netzen (Abellio/ Go-Ahead)

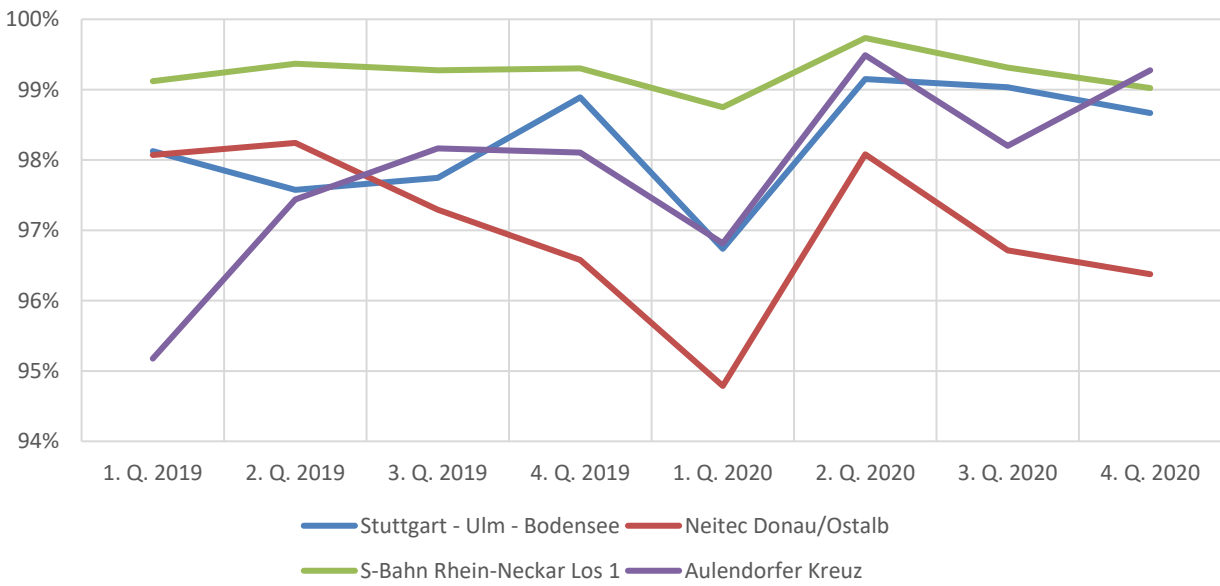


Abb. 16: Zuverlässigkeitsquoten ausgewählter, vor 2019 in Betrieb genommenen Netzen (hier DB Regio)

I.7 Verkürzte Zugbildungen

Im Jahr 2019 führten insbesondere verspätete Fahrzeugauslieferungen bzw. -zulassungen sowie Instandhaltungsprobleme in verschiedenen Netzen (z.B. Abellio) zu verkürzten Zugbildungen. Zwar bestanden im Jahr 2020 diese Probleme nicht in ähnlicher Größenordnung fort, die Zugbildungsquoten (s. Tabelle 2 auf der folgenden Seite) vermitteln aber keinen einheitlich zufriedenstellenden Eindruck. So können 2020 sechzehn von 29 der in Tabelle 2 dargestellten Netze die geforderte Sollzugquote nicht erfüllen, von denen wiederum elf Netze lediglich eine Erfüllungsquote zwischen 50% und 90% aufweisen.

Oftmals sind mangelnde Werkstattkapazitäten in personeller als auch infrastruktureller (Platzkapazitäten, Ausstattung) Hinsicht mitverantwortlich für ein zu geringes Angebot geeigneter Fahrzeuggrößen, weil dann der Instandhaltungs- und Reparaturbedarf nicht vollumfänglich gedeckt werden kann und ein Stau von Fahrzeugen in den Werkstätten entsteht.

EVU	Netz	2019			2020		
		Sitzplatz Ist	Sitzplatz Soll	Erfüllungsquote	Sitzplatz Ist	Sitzplatz Soll	Erfüllungsquote
Abellio	Stuttgarter Netz Los 1 (Neckartal)	8.398.383	7.304.149	114,98%	26.003.605	20.892.869	124,46%
AVG	Stadtbahn Karlsruhe	783.300	963.500	81,30%	5.192.900	5.586.100	92,96%
AVG	Heilbronn Nord	15.300	30.600	50,00%	19.700	38.400	51,30%
BOB	Friedrichshafen - Aulendorf	13.896	25.488	54,52%	11.724	15.888	73,79%
DB Regio	Stuttgart-Ulm-Bodensee	1.630.376	2.052.131	79,45%	783.995	625.945	125,25%
DB Regio	Gäu-Murr	243.638	334.982	72,73%	576.087	579.088	99,48%
DB Regio	Rheintal-Bahn RE	n.k.l.	n.k.l.	n.k.l.	3.584.146	2.592.430	138,25%
DB Regio	Rheintal-Bahn RB	n.k.l.	n.k.l.	n.k.l.	6.688.021	7.797.354	85,77%
DB Regio	S-Bahn Rhein-Neckar Los 1	158.586	297.074	53,38%	995.130	1.709.400	58,22%
DB Regio	Breisgau Ost-West	776.572	738.516	105,15%	12.805.864	12.548.964	102,05%
DB Regio	Singen-Schaffhausen	474.772	267.500	177,48%	118.060	140.400	84,09%
DB Regio	Dieselnetz Tübingen (Teil des Übergangsvertrages)	k.D.	k.D.	k.D.	1.936.133	3.187.780	60,74%
DB Regio Netz Verkehrsgesellschaft	Hohenlohe-Franken-Unterrmain	32.280	22.320	144,62%	1.274.259	660.960	192,79%
DB Zugbus RAB	Neitec Donau-Ostalb	4.471.551	4.831.171	92,56%	3.160.541	2.944.949	107,32%
DB Zugbus RAB	Aulendorfer Kreuz	1.032.008	808.710	127,61%	2.604.997	1.719.960	151,46%
DB Zugbus RAB	Bodenseegürtelbahn	680.983	726.205	93,77%	1.007.947	875.495	115,13%
DB Zugbus RAB	Hochrhein	898.280	888.197	101,14%	894.542	702.081	127,41%
Go-Ahead	Stuttgarter Netz Los 2 (Rems - Fils)	4.225.784	2.299.716	183,75%	6.788.452	5.343.836	127,03%
Go-Ahead	Stuttgarter Netz Los 3 (Franken -Enz)	3.856.828	2.726.248	141,47%	8.860.060	7.003.536	126,51%
Go-Ahead	Murrbahn	n.k.l.	n.k.l.	n.k.l.	2.464.479	1.487.220	165,71%
SAB	Schwäbische Alb-Bahn	54837	58215	94,20%	5.571	5.625	99,04%
SBB (D)	seehas	k.D.	k.D.	k.D.	106.439	212.878	50,00%
SBB (D)	Wiesental	k.D.	k.D.	k.D.	18.032	36.064	50,00%
SWEG	Ortenau S-Bahn	390	780	50,00%	291.590	291.980	99,87%
SWEG	Freiburger Y	102.296	104.960	97,46%	6.724.328	6.855.595	98,09%
SWEG	Ulmer Stern	6.000	7.500	80,00%	33.000	61.650	53,53%
SWEG	Zollernbahn ZAB 1	51.660	71.960	71,79%	164.180	266.730	61,55%
SWEG	Zollernbahn ZAB 2	7.000	6.580	106,38%	14.720	8.410	175,03%

N.k.l.: noch keine Inbetriebnahme k.D.: keine Daten vorhanden

Tabelle 2: Vergleich Soll- / Ist-Sitzplatzkapazitäten ausgewählter Netze

II Leistungsumfang und Finanzierung der SPNV-Leistungen im Jahr 2020

II.1. Verkehrsleistungen

Die untenstehende Tabelle 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 2020 wurden insgesamt 76,238 Millionen Zugkilometer bestellt.

II.2. Finanzieller Aufwand

Im Jahr 2020 hat das Land Baden-Württemberg für die Erbringung der in II.1 genannten Verkehrsleistungen Zahlungen in Höhe von 702.744.758,33 € EUR geleistet. Dies entspricht einem durchschnittlichen Zuschuss von 9,22 EUR/Zugkm.

II.3 Tabellarische Übersicht 2020

EVU	Netzbezeichnung	Laufzeit von	Laufzeit bis	Zugkm p.a.	
Abellio	Stuttgarter Netz Los 1 (Neckartal)	Jun 19	Dez 32	6.297.000	
agilis	E-Netz Regensburg	Dez 10	Dez 22	11.000	
AVG	Enztal (Pforzheim - Bad Wildbad)	Dez 20	Dez 22	9.160.160	
AVG	Stadtbahn Karlsruhe	Dez 15	Dez 22		
AVG	Karlsruhe - Wörth - Gernersheim	Dez 10	Dez 23		
AVG	Heilbronn-Nord	Dez 14	Dez 29		
BOB	Friedrichshafen - Aulendorf	Jun 97	Dez 23	531.000	
DB Regio	Dieselnetz Allgäu Los 1	Dez 17	Dez 29	26.418.997	
DB Regio	Dieselnetz Allgäu Los 2	Dez 17	Dez 29		
DB Regio	Main-Neckar-Ried	Dez 17	Dez 32		
DB Regio	Gäu-Murr	Dez 17	Dez 25		
DB Regio	Rheintal Nord-Süd RE	Jun 20	Dez 32		
DB Regio	Rheintal Nord-Süd RB	Jun 20	Dez 32		
DB Regio	Breisgau Ost-West	Dez 19	Jun 32		
DB Regio	Stuttgart - Ulm - Bodensee	Dez 16	Dez 23		
DB Regio	Singen - Schaffhausen	Dez 17	Dez 23		
DB Regio	Dieselnetz Ulm (Übergang)	Dez 16	Dez 20		
DB Regio	RE6 - Südpfalz	Dez 14	Dez 23		
DB Regio	RE-Netz Südwest (Süwex) Los 1	Dez 14	Dez 29		
DB Regio	RE-Netz Südwest (Süwex) Los 2	Dez 14	Dez 29		
DB Regio	E-Netz Würzburg (Übergang)	Dez 18	Dez 21		
DB Regio	Dieselnetz Südwest	Dez 14	Dez 35		
DB Regio	Übergangsvertrag mit 17 Losen	Okt 16	Dez 22		
DB Regio	RB Südpfalz	Dez 10	Dez 23		
DB Regio	S-Bahn RheinNeckar Los 1	Dez 16	Dez 23		
DB Regio	E-Netz Augsburg	Dez 10	Dez 21		
DB Regio	Schwarzwaldbahn	Dez 06	Dez 26		
DB Regio	Krebsbachtalbahn	Apr 17	Dez 20		
DB Regio Netz Verkehrs GmbH	Hohenlohe Franken Untermain	Dez 19	Dez 31		2.272.418
DB Zugbus RAB	Aulendorfer Kreuz	Dez 17	Dez 23		12.214.314
DB Zugbus RAB	Bodenseegürtelbahn	Dez 17	Dez 23		
DB Zugbus RAB	Hochrhein	Dez 17	Dez 23		
DB Zugbus RAB	Nordschwarzwald	Dez 04	Dez 25		
DB Zugbus RAB	Neitech Donau-Ostalb	Dez 16	Dez 26		
Go-Ahead	Stuttgarter Netz Los 2 (Rems - Fils)	Jun 19	Dez 32	8.994.674	
Go-Ahead	Stuttgarter Netz Los 3 (Franken - Enz)	Jun 19	Dez 32		
Go-Ahead	Murrbahn	Dez 19	Dez 32		
SAB	Schwäbische Albbahn	Jun 19	Dez 28	224.500	
SBB (CH)	Waldshut - Koblenz	Dez 16	Dez 20	40.000	
SBB (D)	Erzingen - Schaffhausen	Dez 17	Dez 23	2.313.908	
SBB (D)	Wiesental	Jun 03	Dez 27		
SBB (D)	seehas	Dez 06	Dez 27		
SWEG	Ulmer Stern	Jun 19	Dez 32		
SWEG	Ringzug	Dez 02	Dez 24	7.719.475	
SWEG	Zollernbahn ZAB 1	Dez 13	Dez 21		
SWEG	Zollernbahn ZAB 2	Dez 16	Dez 21		
SWEG	Ortenau S-Bahn	Dez 14	Dez 21		
SWEG	Freiburger Y	Dez 19	Jun 32		
SWEG	Eltal	Dez 02	Feb 20		
VIAS	Odenwaldbahn	Dez 15	Dez 27	41.000	
Summe				76.238.446	

Tabelle 3: Verzeichnis der Laufzeiten und Zugkilometer baden-württembergischer Netze im SPNV

III 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 (SPNV).

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.

Im Jahr 2020 wurde auf rund 70 Prozent der Strecken der Landesstandard erfüllt oder übererfüllt. Diese Prozentzahl wird sich in den kommenden Jahren weiter erhöhen.