

**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 2019  
– 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 2019.....	3
1.1	Pünktlichkeit landesweit .....	4
1.2	Pünktlichkeit der einzelnen Lose des Übergangsvertrags.....	5
1.3	Weitere objektive Qualitätskriterien .....	6
1.4	Subjektive Qualitätskriterien.....	7
1.4.1	Kundenzufriedenheit bei Pünktlichkeit .....	7
1.4.2	Kundenzufriedenheit bei der Sicherheit im Zug.....	8
1.4.3	Kundenzufriedenheit bei der Sicherheit im Bahnhof .....	9
1.4.4	Kundenzufriedenheit bei Informationen zu Verspätungen und Unregelmäßigkeiten.....	10
1.5	Zugausfälle .....	11
1.6	Verkürzte Zugbildungen .....	11
II	Leistungsumfang und Finanzierung der SPNV-Leistungen im Jahr 2019 .....	12
1.	Verkehrsleistungen .....	12
2.	Finanzieller Aufwand .....	12
3.	Tabellarische Übersicht 2019.....	13
III	Zielkonzept 2025.....	14

## Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU):

Abellio	Abellio Rail Baden-Württemberg GmbH
Agilis	Agilis Verkehrsgesellschaft mbH & Co. KG
AVG	Albtal-Verkehrsgesellschaft AG
BOB	Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG
DB Regio	DB Regio AG
DB Regio / AVG	Konsortium DB Regio AG / AVG
Go-Ahead	Go-Ahead Baden-Württemberg GmbH
RAB	DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH
SAB	Schwäbische Alb-Bahn GmbH
SBB (CH)	Schweizerische Bundesbahnen SBB
SBB (D)	SBB Deutschland GmbH
SWEG	Südwestdeutsche Landesverkehrs-AG
VIAS	VIAS Rail GmbH

## I Qualität der SPNV-Leistungen im Jahr 2019

### Vorbemerkung

Der nachfolgende Bericht enthält Aussagen über SPNV-Leistungen, die sowohl im Rahmen des großen Verkehrsvertrages (ab 2003) bzw. der 17 Lose (ab 2016) des Übergangsvertrages mit der DB Regio als auch im Zuge von Vergabeverfahren vergeben worden sind.

Netz:	Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU):
Stuttgarter Netz Los 1	Abellio
E-Netz Regensburg	Agilis
Enztal	AVG
Stadtbahn Karlsruhe	AVG
Karlsruhe – Wörth – Germersheim	AVG
Heilbronn Nord	AVG
Friedrichshafen – Aulendorf	BOB
Dieselnetz Allgäu Los 1 und Los 2	DB Regio
Dieselnetz Südwest	DB Regio
Dieselnetz Ulm Übergang	DB Regio
E-Netz Augsburg	DB Regio
E-Netz Würzburg Übergang	DB Regio
Gäu-Murr	DB Regio
Krebsbachtalbahn	DB Regio
Main-Neckar-Ried	DB Regio
RE6 – Südpfalz	DB Regio
RE Südwest (Süwex) Los 1 und Los 2	DB Regio
RB Südpfalz	DB Regio
S-Bahn Rhein-Neckar Los 1	DB Regio
Schwarzwaldbahn	DB Regio
Singen – Schaffhausen	DB Regio
Stuttgart – Ulm – Bodensee	DB Regio
Übergangsvertrag mit 17 Losen	DB Regio
Pforzheim – Bietigheim	DB Regio / AVG
Stuttgarter Netz Lose 2 und 3	Go-Ahead
Aulendorfer Kreuz	RAB
Bodenseegürtelbahn	RAB
Hochrhein	RAB
Neitech Donau-Ostalb	RAB
Nordschwarzwald	RAB
Schwäbische Alb-Bahn	SAB
Waldshut – Koblenz	SBB (CH)
Erzingen – Schaffhausen	SBB (D)
seehas	SBB (D)
Wiesental	SBB (D)
Breisgau	SWEG
Elztal	SWEG
Münstertalbahn	SWEG
Ortenau-S-Bahn	SWEG
Ringzug	SWEG
Ulmer Stern	SWEG
Zollernbahn ZAB 1	SWEG
Zollernbahn ZAB 2	SWEG
Odenwaldbahn	VIAS

## 1.1 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. Die nachfolgende Grafik zeigt die Entwicklung für drei Verkehrsverträge der DB Regio seit 2010. Für 2017 bis 2019 wurde der Wert des „Großen Verkehrsvertrags“ mit den Ergebnissen der Lose der Übergangsverträge fortgeschrieben. Zusätzlich ist die Pünktlichkeit der von DB Regio betriebenen Netze 2 (Stuttgart – Ulm – Bodensee), 5 (Neitech Donau-Ostalb) und für 2018 und 2019 auch der Netze 16a (Aulendorfer Kreuz), 16b (Bodenseegürtelbahn) und 16c (Hochrhein) nach derselben Berechnungsmethodik erfasst. Die Pünktlichkeitsmessung bei der S-Bahn Rhein-Neckar erfolgt seit 2017 nach einem etwas veränderten Modus, wird aber hier, um eine Vergleichbarkeit herstellen zu können, ebenfalls auf 5:59 min gerechnet. Die Pünktlichkeitswerte bei den Nachfolgenetzen des „Großen Verkehrsvertrags“ haben sich seit 2017 kontinuierlich und deutlich verschlechtert und befinden sich auf dem schlechtesten Niveau seit 2010. Dafür sind die Werte der S-Bahn Rhein-Neckar und der Schwarzwaldbahn gegenüber dem Jahr 2018 erfreulich stark angestiegen.

### ENTWICKLUNG PÜNKTlichkeit SEIT 2010

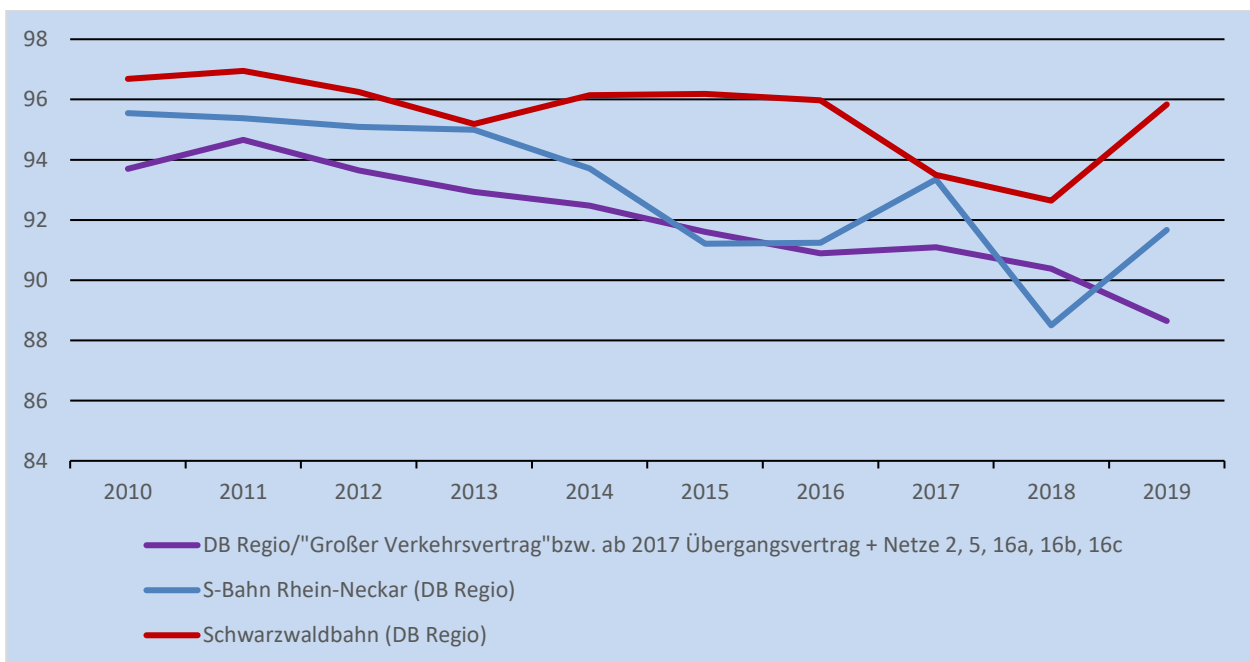


Abbildung 1: Pünktlichkeit (Mittel aus Abfahrt und Ankunft; Grenzwert 5:59 min) seit 2010 in Prozent

## 1.2 Pünktlichkeit der einzelnen Lose des Übergangsvertrags

Betrachtet man die Pünktlichkeit der einzelnen Lose des Übergangsvertrags, zeigen sich stark unterschiedliche Pünktlichkeitswerte. Dargestellt ist hier die vertraglich relevante Ankunftspünktlichkeit bei einer Pünktlichkeitsgrenze von 5:59 Minuten. 2019 konnten, wie 2018, die Lose 10 (Freiburg – Titisee – Neustadt/Seebrugg) und 12 (Heilbronn – Schwäbisch Hall – Crailsheim) die besten Ergebnisse erzielen. Allerdings konnte nur das Los 10 den verkehrsvertraglich festgelegten Zielwert von 94% überschreiten. Die schlechtesten Werte wiesen, wie 2018, die Regionalbahnen im Filstal (Los 6: Stuttgart – Ulm) und die Regionalexpress-Leistungen Stuttgart – Würzburg (Los 1) mit einer Pünktlichkeitsquote von gut 81% (Los 6) bzw. 87% (Los 1) auf.

### PÜNKTLICHKEIT NACH LOSEN IM ÜBERGANGSVERTRAG 2019

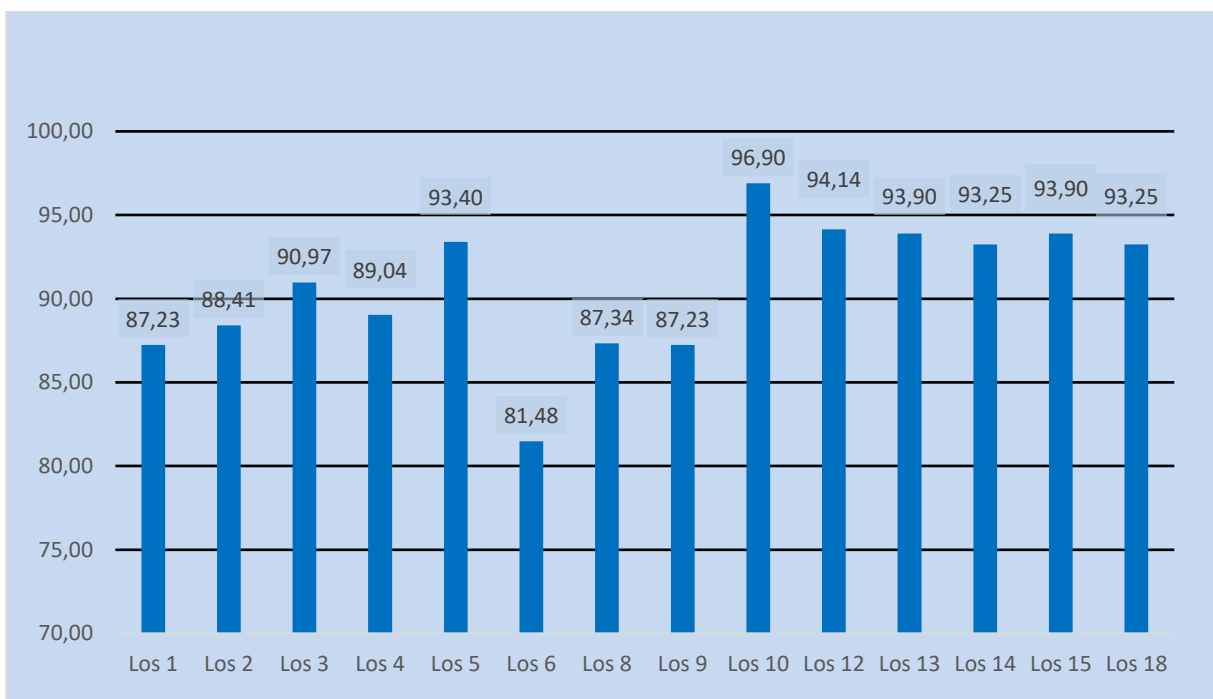


Abbildung 2: Pünktlichkeit im Übergangsvertrag in Prozent (Ankunft; Grenzwert 5:59 min)

### 1.3 Weitere objektive Qualitätskriterien

#### ENTWICKLUNG SAUBERKEIT

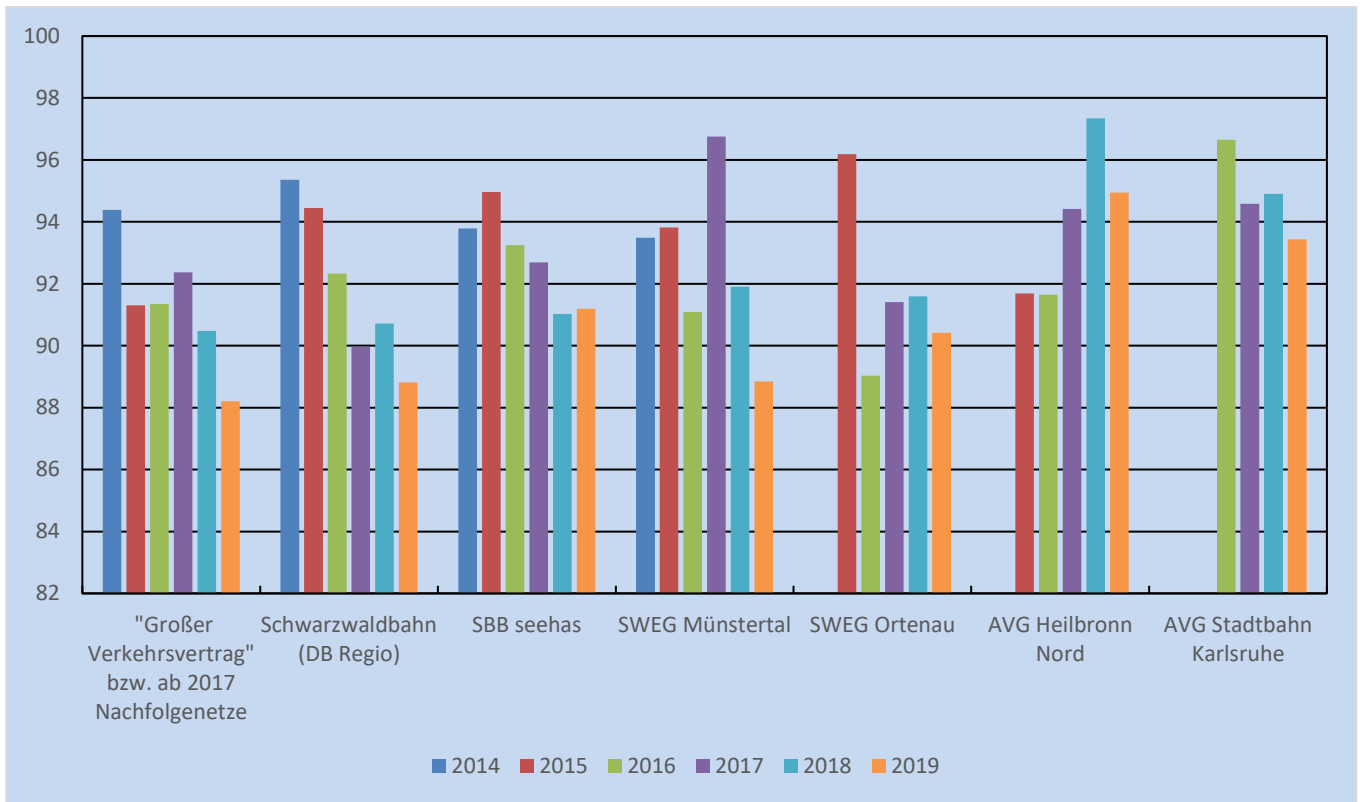


Abbildung 3: Sauberkeit in Prozent

Im Großen Verkehrsvertrag sowie in den Verträgen Schwarzwaldbahn (DB Regio) und seehas (SBB D) werden bzw. wurden bereits seit 2004 bzw. 2007 im Rahmen eines integrierten Qualitätsmesssystems (QMS) von speziellem Erfassungspersonal in den Zügen stichprobenartig Überprüfungen verschiedener objektiver Kriterien vorgenommen (Sauberkeit, Schadensfreiheit, Zugbildung, Fahrgastinformation im Zug). Seit 2014 wird dieses QMS im Rahmen der Neuausschreibungen sukzessive auf alle Verträge ausgeweitet.

Bei der Sauberkeit muss man konstatieren, dass sich die Werte des Jahres 2019 gegenüber dem Jahr davor fast durchgehend, außer bei der SBB (D) (seehas), und zum Teil deutlich wieder verschlechtert haben, nachdem sich die in Abb. 3 dargestellten Unternehmen 2018 gegenüber 2017 fast alle verbessern konnten.

## 1.4 Subjektive Qualitätskriterien

### KUNDENZUFRIEDENHEIT 1: PÜNKTLICHKEIT

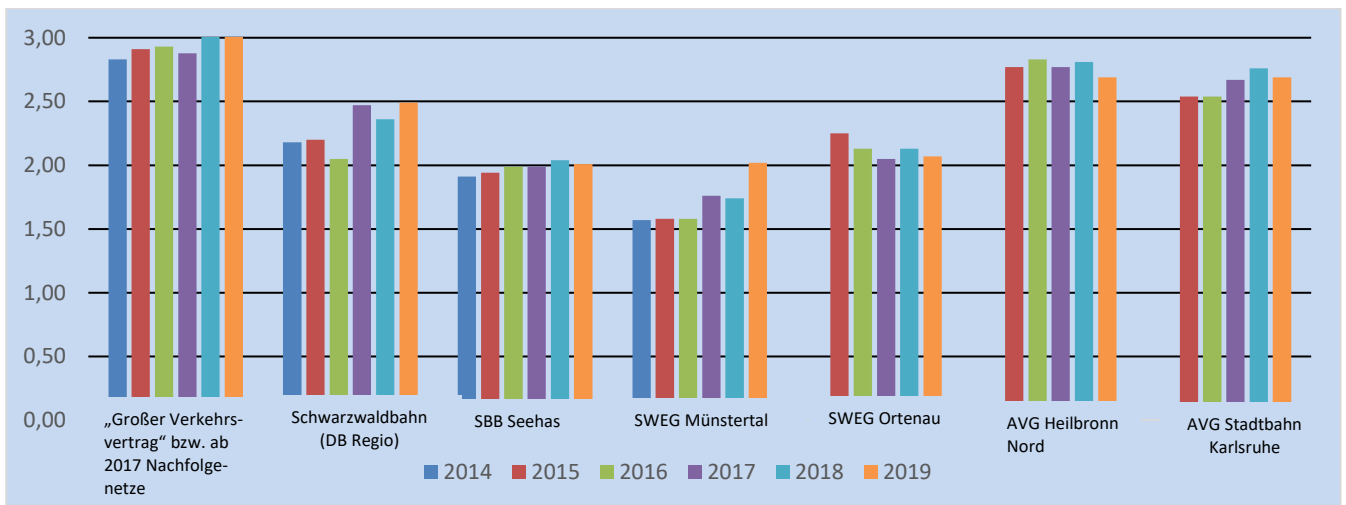


Abbildung 4: Pünktlichkeit (subjektiv) auf Schulnotenskala

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 Malus-Berechnung ein. Wird ein schlechterer Wert als 2,7 auf einer Schulnotenskala erreicht, führt das zu einer Zuschussminderung (Maluszahlung) für das EVU.

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 Verträge wie bei den objektiven Kriterien.

#### 1.4.1 Kundenzufriedenheit bei Pünktlichkeit

Die Zufriedenheit mit der Pünktlichkeit unterscheidet sich deutlich zwischen den verschiedenen Verkehrsverträgen und korreliert mit den objektiv gemessenen Pünktlichkeitswerten. Die besten Ergebnisse erzielten die SWEG auf der Münstertalbahn, wo es keine anderen Verkehre gibt, sowie die SBB (D). Die schlechtesten Zufriedenheitswerte erzielen die DB Regio in den Losen des Übergangsvertrags und die AVG (Heilbronn Nord und Stadtbahn Karlsruhe). Die Fahrgäste der Schwarzwaldbahn und der SWEG im Münstertal bewerten die Pünktlichkeit auf diesen Strecken etwas schlechter als im Vorjahr. Insgesamt sind die Veränderungen zum Vorjahr und auch zu früheren Jahren aber meist eher gering.

## 1.4.2 Kundenzufriedenheit bei der Sicherheit im Zug

### KUNDENZUFRIEDENHEIT 2: SICHERHEIT IM ZUG

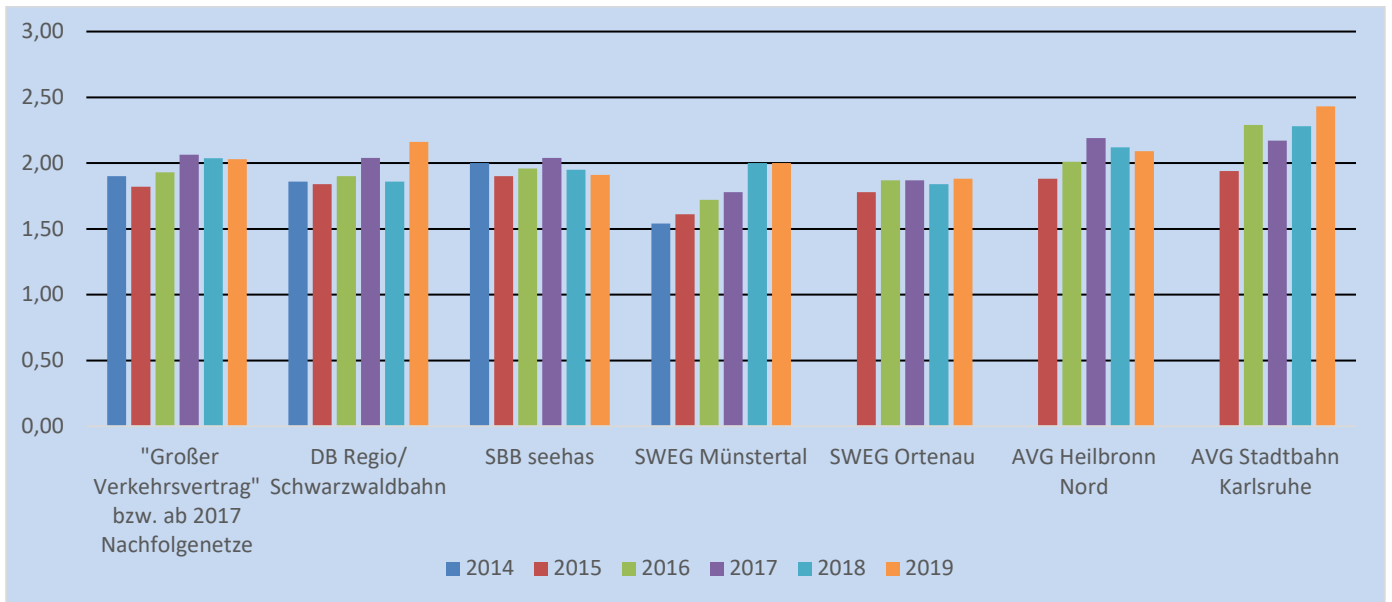


Abbildung 5: Sicherheit im Zug (subjektiv) auf Schulnotenskala

Die wahrgenommene Sicherheit im Zug repräsentiert ein Qualitätsmerkmal, das im Wesentlichen gute Ergebnisse erzielt. Dennoch haben sich manche Verträge im Vergleich zum Vorjahr recht deutlich verschlechtert: Bei der Schwarzwaldbahn verschlechterte sich (trotz der Begleitung aller Zugfahrten mit Kundenbetreuern) die Gesamtbewertung um 0,3 Notenpunkte und liegt mittlerweile bei einer Schulnote von 2,16. Eine ähnliche Entwicklung ist bei der Stadtbahn Karlsruhe zu beobachten. In diesem Netz wird nur eine geringe Anzahl der Fahrten von Zugpersonal begleitet. Verbesserungen erzielt die SBB (D) beim seehas. Insbesondere bei Spät- und Nachtverkehren am Wochenende sowie bei Fahrten in Zusammenhang mit Großveranstaltungen (z.B. Fußballspiele, Frühlingsfest und Cannstatter Wasen) findet eine regelmäßige Begleitung durch Sicherheitspersonal statt.



### 1.4.3 Kundenzufriedenheit bei der Sicherheit im Bahnhof

#### KUNDENZUFRIEDENHEIT 3: SICHERHEIT IM BAHNHOF

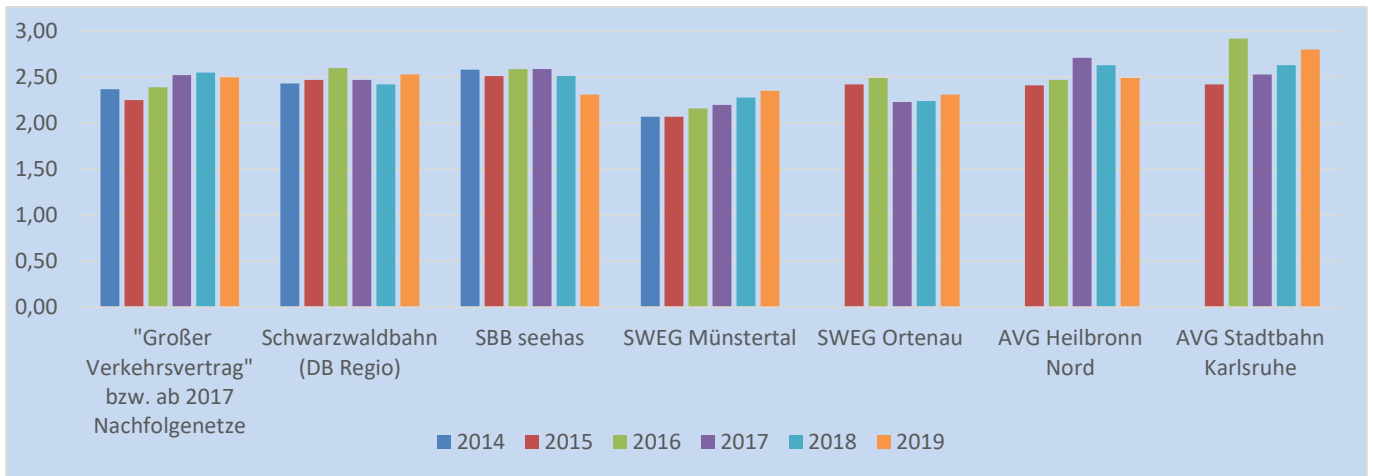


Abbildung 6: Sicherheit im Bahnhof (subjektiv) auf Schulnotenskala

Die Sicherheit im Bahnhof sehen die Fahrgäste insgesamt kritischer als die Sicherheit im Zug. Es zeigt sich jedoch keine klare Tendenz einer Verbesserung oder Verschlechterung. Die Ergebnisse korrelieren im Wesentlichen mit der wahrgenommenen Sicherheit im Zug. Wesentliche Verbesserungen werden wie schon beim Kriterium „Sicherheit im Zug“ im Bodenseeraum beim seehas der SBB (D) erreicht. Verschlechtert hat sich die wahrgenommene Sicherheit an den Stationen der Schwarzwaldbahn und der Stadtbahn Karlsruhe. Bei den Werten der Übergangsverträge gibt es keine wesentlichen Veränderungen zu den Vorjahren. Die Ergebnisse lassen somit nicht darauf schließen, dass das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste grundsätzlich abgenommen hat.

#### 1.4.4 Kundenzufriedenheit bei 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 ähneln im Wesentlichen der Zufriedenheit mit der Pünktlichkeit, können sich aber durchaus unterschiedlich entwickeln. Ein Beispiel hierfür ist die Stadtbahn Karlsruhe. Während die Fahrgäste mit der Pünktlichkeit (Note 2,69) noch einigermaßen zufrieden sind, fällt die Zufriedenheit mit den Verspätungsinformationen (Note 3,36) deutlich ab. Eine recht deutliche Verschlechterung ist beim Übergangsvertrag Los 15 und bei der Schwarzwaldbahn zu erkennen, die mittlerweile unter der Note 3,0 liegen. Auch im Münstertal werden die Verspätungsinformationen weniger gut bewertet als in den Vorjahren. Positiv entwickelt sich lediglich die Note beim seehas. Über alle Netze betrachtet bewerten die Fahrgäste die Informationen bei Verspätungen und Unregelmäßigkeiten deutlich kritischer als in den Vorjahren. Und das, obwohl die systemseitige Ausstattung durch rechnergestützte Betriebsleitsysteme und der Bereitstellung von Echtzeitinformationen deutlich verbessert wurde.

#### KUNDENZUFRIEDENHEIT 4: INFORMATION ZU UNREGELMÄSSIGKEITEN

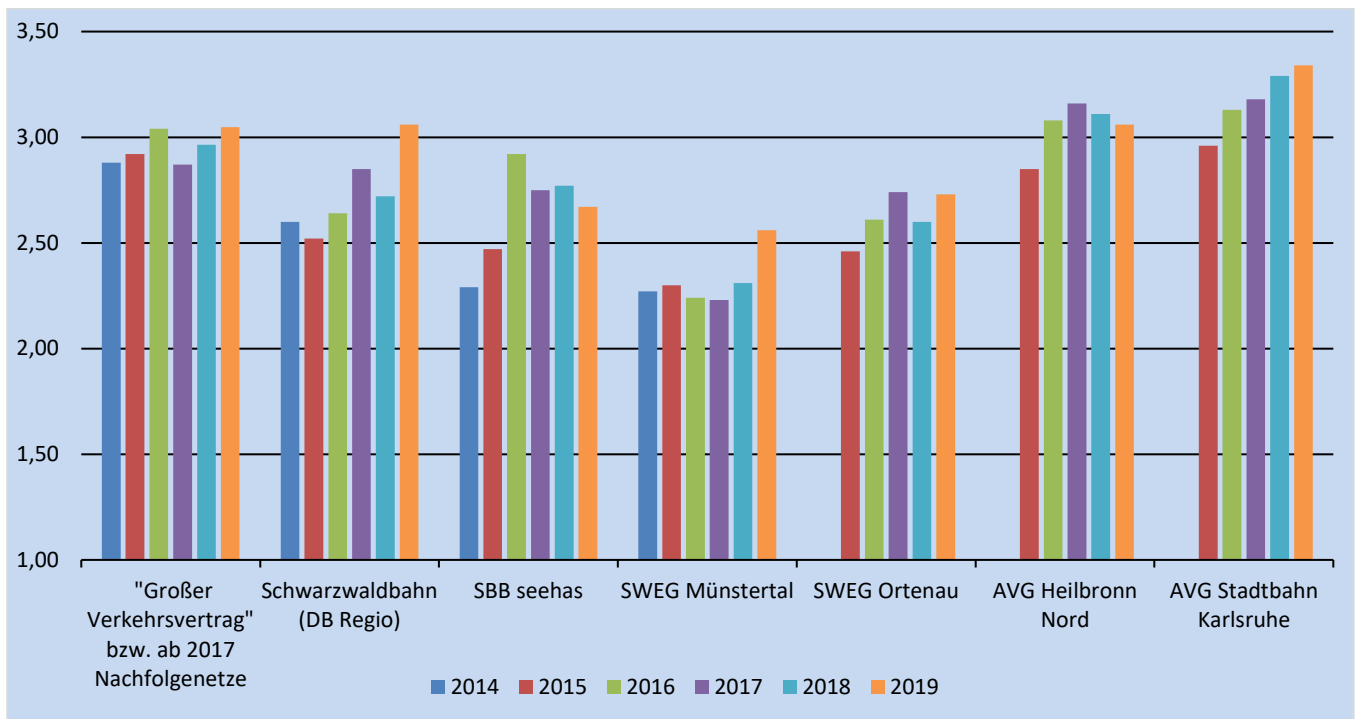


Abbildung 7: Informationen bei Unregelmäßigkeiten und Verspätungen (subjektiv) auf Schulnotenskala

## 1.5 Zugausfälle

Das Fahrplanjahr 2019 war insbesondere durch die Inbetriebnahme des Stuttgarter Netzes (Netz 1 Lose 1, 2 und 3) durch die neuen Betreiber Abellio und Go-Ahead gekennzeichnet. Der Betriebsstart verlief bei beiden EVU mit deutlichen Schwierigkeiten. Die Neufahrzeuge der Hersteller Bombardier (Abellio) und Stadler (Go-Ahead) wurden nicht rechtzeitig ausgeliefert bzw. sehr knapp vor der Inbetriebnahme zugelassen, auch war der erforderliche Personalstamm noch nicht an allen Standorten komplett aufgebaut. Hinzu kamen besonders bei Go-Ahead größere Probleme mit der Fahrzeugsoftware. Die Folge waren zahlreiche Ausfälle auf der Rems- und Jagsttalbahn (mit länger andauerndem Schienenersatzverkehr im Abschnitt Aalen – Crailsheim) sowie auf der Residenzbahn. Nachdem die DB Regio im vorherigen Übergangsvertrag Los 5 auf der Strecke Stuttgart – Aalen Anfang des Jahres Ausfallquoten von in der Regel unter 2% aufweisen konnte, stiegen die monatlichen Ausfallquoten in den ersten Monaten nach Inbetriebnahme auf teilweise über 5% an. Eine ähnliche Entwicklung zeigte sich auch beim IRE auf der Residenzbahn mit einem Anstieg der Ausfallquoten von 1% zu Anfang des Jahres (Übergangsvertrag Los 15) auf ca. 3% in den ersten Monaten nach Inbetriebnahme des Netzes 1 Los 3. Gegen Ende des Jahres stabilisierte sich jedoch die Betriebsqualität von Abellio und Go-Ahead. Die Ausfallquoten verbesserten sich leicht, lagen aber weiterhin nicht auf einem zufriedenstellenden Niveau.

Die DB Regio hatte insbesondere im württembergischen Allgäu zu Anfang des Jahres mit Fahrzeugproblemen zu kämpfen. Wegen zahlreicher technischer Störungen an den Regio-Shuttles (Baureihe 650) kam es zu zahlreichen Zugausfällen im Netz 16a (Aulendorfer Kreuz).

## 1.6 Verkürzte Zugbildungen

Zu späte Fahrzeugauslieferungen bzw. -zulassungen sowie Instandhaltungsprobleme führten in zahlreichen Netzen zu verkürzten Zugbildungen. Auch hier waren die Los 1 – 3 des Stuttgarter Netzes im Rahmen der Betreiberwechsel verhältnismäßig stark betroffen. Häufig verkehrten Fahrzeuge mit weniger Triebwagen als gefordert, so dass die vereinbarte Sitzplatzanzahl z.T. deutlich unterschritten wurde, was insbesondere bei wichtigen Pendler- bzw. Schülerzügen berechtigte Kritik von Fahrgästen, Lokalpolitik und Medien hervorrief. In den Netzen der DB Regio (vor allem im Raum Tübingen und im südbadischen Raum) sorgten hohe Schadstände bei einzelnen Baureihen (insbesondere bei den Dieseltriebwagen der Baureihen 612 und 650) für Minderkapazitäten. Nach sehr großen Problemen zum Jahresanfang 2019 verbesserte sich die Situation jedoch Richtung Jahresende: Beispielsweise wurden im Januar 9% der Zugkilometer im Netz 16a (Aulendorfer Kreuz) mit einer geringeren als der vereinbarten Kapazität erbracht. Im November waren dies nur noch 3% der bestellten Zugkilometer.

## II Leistungsumfang und Finanzierung der SPNV-Leistungen im Jahr 2019

### 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 Netze. Die bestellten Zugkilometer sind für das jeweilige EVU für alle Verträge aggregiert enthalten. Im Jahr 2019 wurden insgesamt 71,1 Millionen Zugkilometer bestellt.

### 2. Finanzieller Aufwand

Im Jahr 2019 hat das Land Baden-Württemberg für die Erbringung der o. g. Verkehrsleistungen Zahlungen in Höhe von 696.271.261,38 EUR veranschlagt. Dies entspricht einem durchschnittlichen Zuschuss von 9,79 EUR/Zugkm.

### 3. Tabellarische Übersicht 2019

Nr.	EVU	Netz-Nr.	Netzbezeichnung	Laufzeit von	Laufzeit bis	Zugkm p.a.
1	Abellio	1, Los 1	Stuttgarter Netz	Jun 19	Dez 32	1.132.486
2	Agilis	28	E-Netz Regensburg	Dez 10	Dez 22	11.000
3	AVG	34	Enztal (Pforzheim - Bad Wildbad)	Dez 20	Dez 22	9.297.462
	AVG	7 a/b	Stadtbahn Karlsruhe	Dez 15	Dez 22	
	AVG	25	Karlsruhe - Wörth - Germersheim	Dez 10	Dez 23	
	AVG	7c	Heilbronn-Nord	Dez 14	Dez 29	
4	BOB	32	Friedrichshafen - Aulendorf	Jun 97	Dez 23	531.000
5	DB Regio	31	Dieselnetz Allgäu Los 1 und Los 2	Dez 17	Dez 29	35.567.086
	DB Regio	20	Main-Neckar-Ried	Dez 17	Dez 32	
	DB Regio	3b	Gäu-Murr	Dez 17	Dez 25	
	DB Regio	2	Stuttgart - Ulm - Bodensee	Dez 16	Dez 23	
	DB Regio	19	Singen - Schaffhausen	Dez 17	Dez 23	
	DB Regio	29	Dieselnetz Ulm Übergang	Dez 16	Dez 20	
	DB Regio	23	RE6 - Südpfalz	Dez 14	Dez 23	
	DB Regio	26	RE-Netz Südwest Los 1 und Los 2	Dez 14	Dez 29	
	DB Regio	30	E-Netz Würzburg Übergang	Dez 18	Dez 21	
	DB Regio	22	Dieselnetz Südwest	Dez 14	Dez 35	
	DB Regio	45	6	Okt 16	Dez 20	
	DB Regio	24	RB Südpfalz	Dez 10	Dez 23	
	DB Regio	6a	S-Bahn RheinNeckar Los 1	Dez 16	Dez 23	
	DB Regio	27	E-Netz Augsburg	Dez 10	Dez 19	
DB Regio	13	Schwarzwaldbahn	Dez 06	Dez 26		
DB Regio	40	Krebsbachtalbahn	Apr 17	Dez 18		
6	Go-Ahead	1, Lose 2 und 3	Stuttgarter Netz	Jun 19	Dez 32	2.109.766
7	SAB	50	Schwäbische Albbahn	Jun 19	Dez 28	77.160
8	SWEG	12	Ulmer Stern	Jun 19	Dez 32	6.712.443
	SWEG	15	Ringzug	Dez 02	Dez 24	
	SWEG	14 Los 1	ZAB 1 Zollernbahn	Dez 13	Dez 21	
	SWEG	14 Los 2	ZAB 2 Zollernbahn	Dez 16	Dez 21	
	SWEG	8	Ortenau-S-Bahn	Dez 14	Dez 21	
	SWEG	32	Münstertalbahn	Jun 16	Dez 19	
	SWEG	40	Eltal	Dez 02	Feb 20	
	SWEG	39	Breisgau	Jun 97	Dez 19	
9	SBB (CH)	38	Waldshut - Koblenz	Dez 16	Dez 20	40.000
10	DB Regio / AVG	44	Pforzheim - Bietigheim	Mai 99	Jun 19	527.453
11	RAB	16a	Aulendorfer Kreuz	Dez 17	Dez 23	12.725.695
	RAB	16b	Bodenseegürtelbahn	Dez 17	Dez 23	
	RAB	16c	Hochrhein	Dez 17	Dez 23	
	RAB	17	Nordschwarzwald	Dez 04	Dez 25	
	RAB	5	Neitech Donau-Ostalb	Dez 16	Dez 26	
12	SBB (D)	16d	Erzingen - Schaffhausen	Dez 17	Dez 23	2.351.574
	SBB (D)	10 Los 1	Wiesental	Jun 03	Dez 27	
	SBB (D)	10 Los 2	seehas	Dez 06	Dez 27	
13	VIAS	21	Odenwaldbahn	Dez 15	Dez 27	41.000
<b>Summe</b>						<b>71.124.125</b>

### 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 2019 wurde auf rund 70 Prozent der Strecken der Landesstandard erfüllt oder übererfüllt. Diese Prozentzahl wird sich in den kommenden Jahren weiter erhöhen.