



# Bericht über den Schienenpersonennahverkehr in Baden-Württemberg 2021

gem. Art. 7 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 i.d.F.  
der Verordnung (EU) Nr. 2016/2338 für das Jahr 2021



**Baden-Württemberg**

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

# Impressum

NVBW – Nahverkehrsgesellschaft Baden – Württemberg mbH

Wilhelmsplatz 11

D – 70182 Stuttgart

## Kontakt

Tel: 0711 / 23991-0

Fax: 0711 / 23991-23

E-Mail: info(at)nvbw.de

## Geschäftsführung

Volker M. Heepen

Monika Burkard

## Vorsitzender des Aufsichtsrats

Berthold Frieß

## Sitz der Gesellschaft

Stuttgart Registergericht Stuttgart HRB 17102

## Verantwortlicher Redakteur:

Thomas Kunke

# Inhalt

<b>1. Qualität der SPNV-Leistungen im Jahr 2021</b> .....	<b>6</b>
1.1. Vorbemerkung .....	6
1.2. Pünktlichkeit landesweit.....	8
1.3. Pünktlichkeit einzelner Verträge.....	10
1.4. Weitere objektive Qualitätskriterien.....	12
1.5. Subjektive Qualitätskriterien .....	14
1.5.1. Kundenzufriedenheit mit der Pünktlichkeit .....	14
1.5.2. Kundenzufriedenheit mit der Sicherheit im Zug.....	15
1.5.3. Kundenzufriedenheit mit der Sicherheit im Bahnhof.....	16
1.5.4. Kundenzufriedenheit mit Informationen zu Unregelmäßigkeiten und Verspätungen	17
1.6. Zugausfälle.....	19
1.7. Verkürzte Zugbildungen.....	21
<b>2. Leistungsumfang und Finanzierung der SPNV-Leistungen im Jahr 2021</b> .....	<b>23</b>
2.1. Verkehrsleistungen.....	23
2.2. Finanzieller Aufwand.....	23
2.3. Erbrachte Zugkilometer 2021.....	24
<b>3. Zielkonzept 2025</b> .....	<b>26</b>

# Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Pünktlichkeit (Ankunft; Grenzwert 5:59 min) seit 2014 in Prozent.....	9
Abbildung 2: Pünktlichkeit (Ankunft; Grenzwert 3:59 min) ausgewählter Netze (IBN vor 2019) im Jahresverlauf .....	10
Abbildung 3: Pünktlichkeit (Ankunft; Grenzwert 3:59 min) ausgewählter Netze (IBN ab 2019) im Quartalsverlauf I .....	11
Abbildung 4: Pünktlichkeit (Ankunft; Grenzwert 3:59 min) ausgewählter Netze (IBN ab 2019) im Quartalsverlauf II .....	11
Abbildung 5: Sauberkeit (objektiv) ausgewählter Netze (IBN vor 2019).....	12
Abbildung 6: Sauberkeit (objektiv) ausgewählter Netze (IBN ab 2019) .....	13
Abbildung 7: Kundenzufriedenheit ausgewählter Netze (IBN vor 2019) mit der Pünktlichkeit .....	14
Abbildung 8: Kundenzufriedenheit ausgewählter Netze (IBN ab 2019) mit der Pünktlichkeit.....	15
Abbildung 9: Kundenzufriedenheit ausgewählter Netze (IBN vor 2019) mit der Sicherheit im Zug .....	15
Abbildung 10: Kundenzufriedenheit ausgewählter Netze (IBN ab 2019) mit der Sicherheit im Zug.....	16
Abbildung 11: Kundenzufriedenheit ausgewählter Netze (IBN vor 2019) mit der Sicherheit im Bahnhof .....	16
Abbildung 12: Kundenzufriedenheit ausgewählter Netze (IBN ab 2019) mit der Sicherheit im Bahnhof .....	17
Abbildung 13: Kundenzufriedenheit ausgewählter Netze (IBN vor 2019) mit Informationen bei Unregelmäßigkeiten und Verspätungen.....	17
Abbildung 14: Kundenzufriedenheit ausgewählter Netze (IBN ab 2019) mit Informationen bei Unregelmäßigkeiten und Verspätungen.....	18
Abbildung 15: Zuverlässigkeitsquoten ausgewählter Netze (IBN ab 2019) .....	19
Abbildung 16: Zuverlässigkeitsquoten ausgewählter Netze (IBN vor 2019, hier: DB Regio) .....	20

# Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Verzeichnis der baden-württembergischen Netze im SPNV und ihrer Betreiber .....	7
Tabelle 2: Verzeichnis der Netze mit verfügbaren Qualitätsdaten und ihrer Betreiber.....	8
Tabelle 3: Vergleich Soll-/Ist-Sitzplatzkapazitäten .....	22
Tabelle 4: Erbrachte Zugkilometer pro EVU .....	25

# Abkürzungsverzeichnis

Abellio	Abellio Rail Baden-Württemberg GmbH
agilis	agilis Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG
AVG	Albtal-Verkehrsgesellschaft AG
BOB	Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG
DB RAB	DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH
DB Regio	DB Regio AG
DB RegioNetz	DB RegioNetz Verkehrs GmbH
GABW	Go-Ahead Baden-Württemberg GmbH
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
IBN	Inbetriebnahme
SAB	Schwäbische Alb-Bahn GmbH
SBB (CH)	Schweizerische Bundesbahnen SBB
SBB (D)	SBB Deutschland GmbH
SBS	SWEG Bahn Stuttgart GmbH
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SWEG	Südwestdeutsche Landesverkehrs-GmbH
VIAS	VIAS Rail GmbH
Zug-km	Zugkilometer



# 1. Qualität der SPNV-Leistungen im Jahr 2021

## 1.1. Vorbemerkung

Dieser Bericht gibt einen schlaglichtartigen Überblick der in Baden-Württemberg agierenden EVU seit 2002 mit den von ihnen bis Ende 2021 aktiv betriebenen Verkehrsnetzen. Auch wenn 2021 keine neuen Netze in Betrieb genommen wurden, wartete die weiterhin bestehende Corona-Pandemie auch dieses Jahr mit großen Herausforderungen für den SPNV auf.

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

Dem Land Baden-Württemberg liegen nicht für alle Verkehrsverträge des Schienenpersonennahverkehrs innerhalb seiner Landesgrenzen, welche in Tabelle 1 aufgeführt sind, ausführliche Qualitätsdaten vor, sondern nur für die Verkehrsverträge, bei denen das Land federführender Aufgabenträger ist. Die übrigen Verkehrsverträge werden in den Berichten der benachbarten Aufgabenträger behandelt. So werden bei der Darstellung sämtlicher Qualitätskriterien nur die in Tabelle 2 aufgeführten 31 Netze berücksichtigt.

Folgende Netze wurden im Berichtszeitraum in Baden-Württemberg befahren:

<b>Netz</b>	<b>Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)</b>
Neckartal	Abellio
E-Netz Regensburg	agilis
Enztal	AVG
Heilbronn-Nord	AVG
Karlsruhe – Wörth – Germersheim	AVG
Stadtbahn Karlsruhe	AVG
Friedrichshafen – Aulendorf	BOB
Breisgau Ost-West	DB Regio
Dieselnetz Allgäu Los 1 und Los 2	DB Regio
Dieselnetz Südwest	DB Regio
Dieselnetz Tübingen	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
RB Südpfalz	DB Regio
RE6 – Südpfalz	DB Regio
RE Südwest (Süwex) Los 1 und Los 2	DB Regio
Rheintal RB	DB Regio
Rheintal RE	DB Regio
S-Bahn Rhein-Neckar Los 1	DB Regio
S-Bahn Rhein-Neckar Los 2	DB Regio
Schwarzwaldbahn	DB Regio
Singen – Schaffhausen	DB Regio
Stuttgart – Ulm – Bodensee	DB Regio
Hohenlohe-Franken-Untermain	DB RegioNetz
Aulendorfer Kreuz	DB RAB
Bodenseegürtelbahn	DB RAB
Hochrhein	DB RAB
Neitech Donau-Ostalb	DB RAB
Nordschwarzwald	DB RAB
Franken-Enz	GABW
Murrbahn	GABW
Rems-Fils	GABW
Schwäbische Alb-Bahn	SAB
Waldshut – Koblenz	SBB (CH)
Schaffhausen – Erzingen	SBB (D)
seehas	SBB (D)
Wiesental	SBB (D)
Freiburger Y	SWEG
Ortenau	SWEG
Ringzug	SWEG
Ulmer Stern	SWEG
Zollernbahn ZAB 1	SWEG
Zollernbahn ZAB 2	SWEG
Odenwaldbahn	VIAS

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

Verzeichnis der Netze, für die Qualitätswerte ab dem Kapitel 1.2 für 2021 vorliegen:

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

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

## 1.2. Pünktlichkeit landesweit

Zur Messung der Pünktlichkeit sind alle EVU verpflichtet, die in Baden-Württemberg Verkehrsleistungen erbringen. In den älteren Verkehrsverträgen wurden entsprechend der Definition der DB diejenigen Züge als pünktlich gewertet, die mit weniger als sechs Minuten (maximal 5:59 Minuten) Verspätung gemessen wurden. Dabei wurde der Mittelwert aus Ankunfts- und Abfahrtpünktlichkeit ermittelt. Bei den neueren Verträgen ab 2019 gilt ein Zug dann als pünktlich, wenn seine Ankunfts-pünktlichkeit maximal 3:59 Minuten verspätet ist.

Die nachfolgende Grafik zeigt die durchschnittliche Pünktlichkeit aller unter federführender baden-württembergischer Aufgabenträgerschaft betriebenen Netze seit 2014, wobei die Ankunfts-pünktlichkeit einheitlich auf 5:59 Minuten berechnet wurde. Unter den Netzen, die in der untenstehenden Liniengrafik berücksichtigt wurden, sind, neben den unter Kap. 1.1 aufgeführten Netzen, auch die Netze der DB Regio, bzw. DB RAB des Übergangsvertrags Netz 45 Lose 1-18 enthalten, im Jahr 2020 sind das noch die Netze 45 Los 4 („Stuttgart – Tübingen“), 45 Los 9 („Karlsruhe – Offenburg“), und 45 Los 15 („Dieselnetz Tübingen“). Das letztgenannte Netz ist das einzige des Übergangsvertrags, das auch bis Ende 2021 in Betrieb war.



Dass die Pünktlichkeit im Jahr 2021 wieder leicht rückgängig war, ist auch mit dem allmählich abklingenden Corona-Effekt zu erklären, der im Berichtsjahr 2021 einsetzte. Näheres dazu wird in Kapitel 1.3 ausgeführt.

Bei der Berechnung der Pünktlichkeit werden im Grundsatz alle Züge, die maximal 5:59 min verspätet ankommen zu sämtlichen ankommenden Zügen ins Verhältnis gesetzt. Züge, die 31:00 min oder mehr verspätet sind, werden nicht in die Wertung genommen. Diese gelten als ausgefallen.

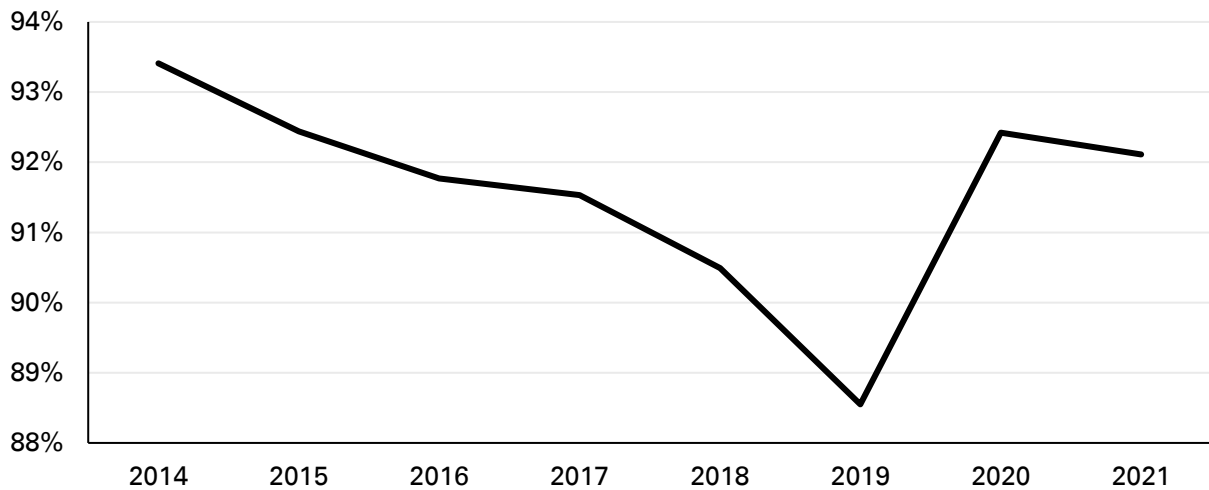


Abbildung 1: Pünktlichkeit (Ankunft; Grenzwert 5:59 min) seit 2014 in Prozent

### 1.3. Pünktlichkeit einzelner Verträge

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

Die Pünktlichkeitsquote spielt auch für die Berechnung von Minderungen der vom Land Baden-Württemberg gezahlten Zuschüsse eine Rolle, und zwar für den Fall, dass ein EVU für eines seiner Netze den verkehrsvertraglich vorgegebenen Mindestwert (z.B. 92% der Züge dürfen maximal 3:59 min verspätet sein) nicht erreicht.

Wenn man Abbildung 1 und Abbildung 2 vergleicht, werden analoge Entwicklungen der Pünktlichkeit von 2019 bis 2021 zwischen dem Gesamtwert über alle Netze in Abbildung 1 und den Netzen „Aulendorfer Kreuz“ der DB RAB und „S-Bahn Rhein-Neckar“ der DB Regio deutlich: Von einem Tiefpunkt im Jahr 2019 stieg die Pünktlichkeit im Jahr 2020 deutlich an, um dann 2021 wieder leicht abzufallen. Diese negative Entwicklung der Pünktlichkeit im Jahr 2021 gegenüber dem Jahr 2020 haben nicht nur die bereits erwähnten Netze „Aulendorfer Kreuz“ und „S-Bahn Rhein Neckar“ genommen, sondern noch weitere 17 der insgesamt 31 Netze in Baden-Württemberg, zu denen für die Jahre 2020 und 2021 Pünktlichkeitswerte vorlagen. Der leichte Rückgang der Anknüpfungspünktlichkeiten ist unter anderem damit zu erklären, dass im vorliegenden Berichtsjahr 2021 die Auswirkungen der Corona-Pandemie mit ihrer starken Verringerung der Fahrgastzahlen allmählich zurückgingen. Es nutzten wieder mehr Fahrgäste die vom Land bestellten Züge, wenn auch längst nicht so viele wie in den Jahren vor Corona, was z.B. zu längeren Fahrgastwechselzeiten führte.

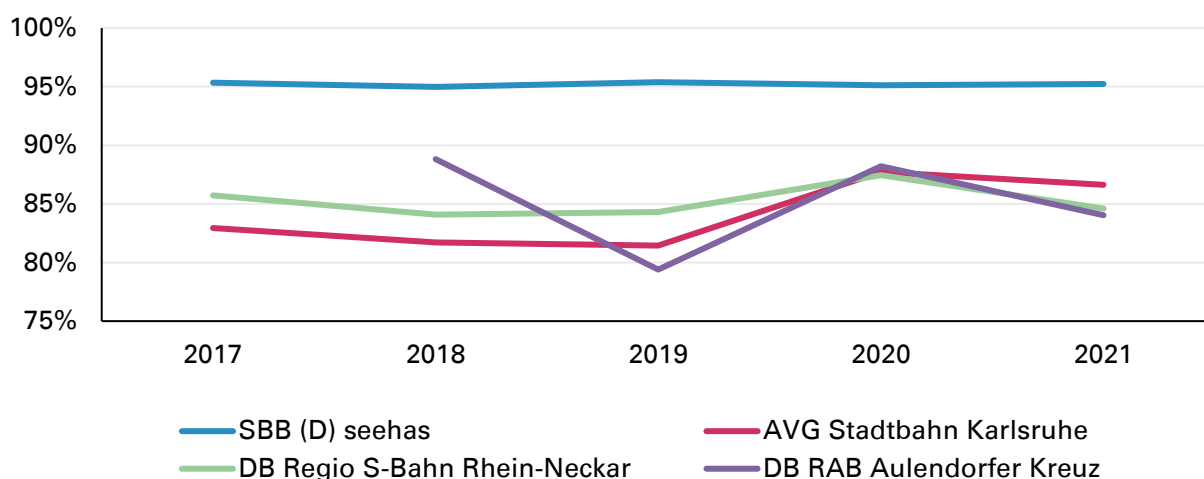


Abbildung 2: Pünktlichkeit (Ankunft; Grenzwert 3:59 min) ausgewählter Netze (IBN vor 2019) im Jahresverlauf

Bei allen Netzen, die 2019 ihren Betrieb aufgenommen haben (Abbildung 3 und Abbildung 4), ist zu erkennen, dass sie erhebliche Startschwierigkeiten hatten, insbesondere die Netze „Breisgau

Ost-West“ (DB Regio) und „Neckartal“ (Abellio) sowie die Netze von GABW. Zum Netz „Neckartal“ ist zu ergänzen, dass dieses bis Ende 2021 von Abellio als EVU betrieben wurde. Im Zuge eines Insolvenzverfahrens ging der Betrieb des Netzes Anfang des Jahres 2022 allerdings auf das EVU SBS, eine Tochtergesellschaft der landeseigenen SWEG, über.

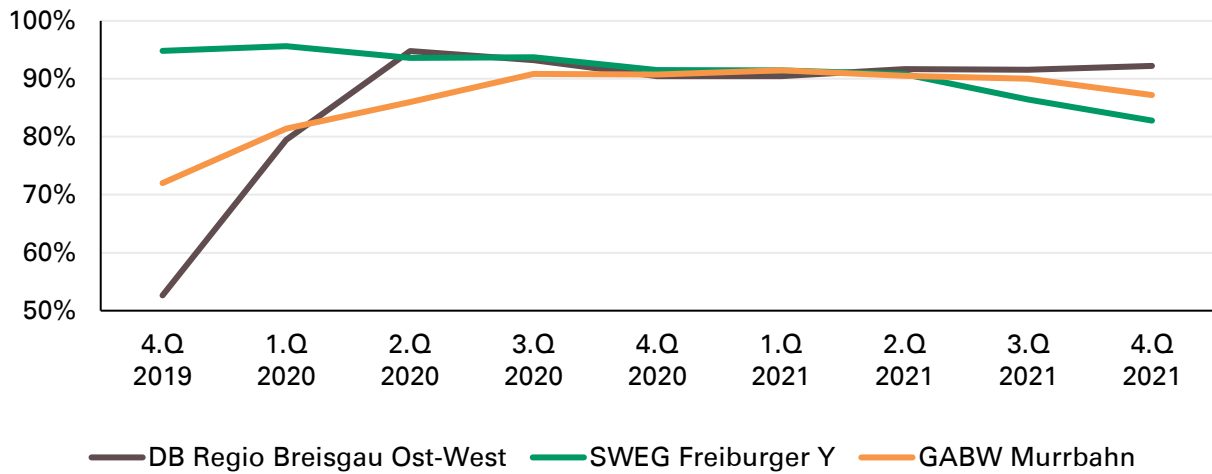


Abbildung 3: Pünktlichkeit (Ankunft; Grenzwert 3:59 min) ausgewählter Netze (IBN ab 2019) im Quartalsverlauf I

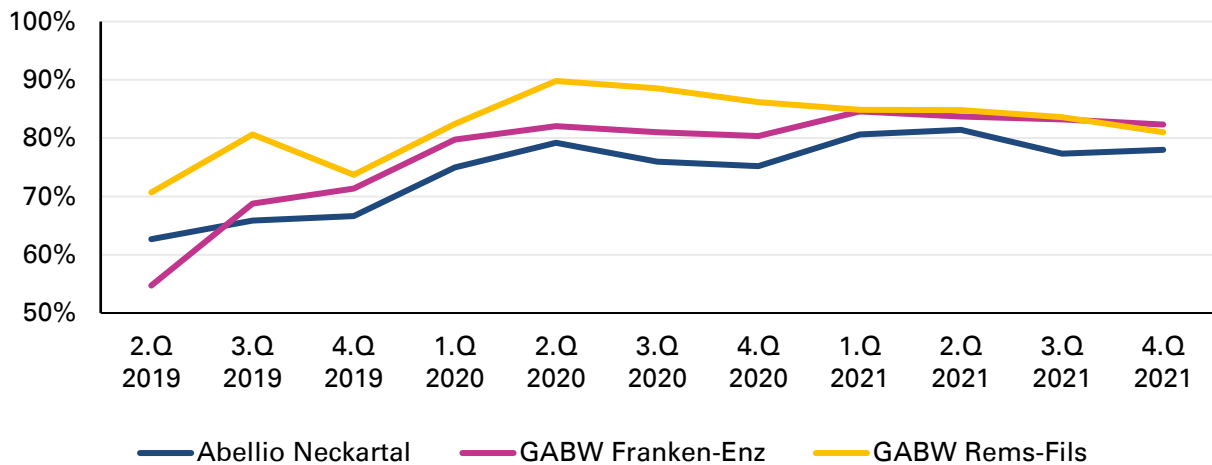


Abbildung 4: Pünktlichkeit (Ankunft; Grenzwert 3:59 min) ausgewählter Netze (IBN ab 2019) im Quartalsverlauf II

## 1.4. Weitere objektive Qualitätskriterien

Anders als bei der in Kapitel 1.3 vorgestellten Pünktlichkeit, werden andere objektive Qualitätskriterien (Sauberkeit, Schadensfreiheit, Zugbildung, Fahrgastinformation im Zug) durch beauftragtes professionelles Erhebungspersonal beurteilt. Dieses bewertet hierbei anhand eines einheitlichen Erfassungskatalogs verschiedene 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 Beispiele für Dimensionen unter anderem die Sauberkeit von Sitzen, Toiletteneinrichtungen, Scheiben oder Außenhaut des Zuges. Aus den gewichteten Dimensionswerten wird der Gesamtwert des Qualitätskriteriums für den einzelnen Zug gebildet, der Werte zwischen 0 und 100% annehmen kann.

Die Bewertungen des professionellen Erhebungspersonals fließen in ihrer Gesamtheit in das Qualitätsmesssystem (QMS) der NVBW ein, wo dann für einzelne oder mehrere Netze, bis hin zu einzelnen Zügen verschiedene Auswertungen vorgenommen werden können. Außerdem sind diese Ergebnisse essenziell für die Berechnung der Zuschussminderung, wenn ein EVU den verkehrsvertraglich vorgegebenen Grenzwert eines objektiven Kriteriums nicht erfüllt. Im Folgenden dargestellt sind die vertraglich relevanten Jahresdurchschnittswerte.

Die Darstellung folgt der gleichen Systematik wie im Kapitel 1.2. 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.

### Entwicklung der Sauberkeit

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

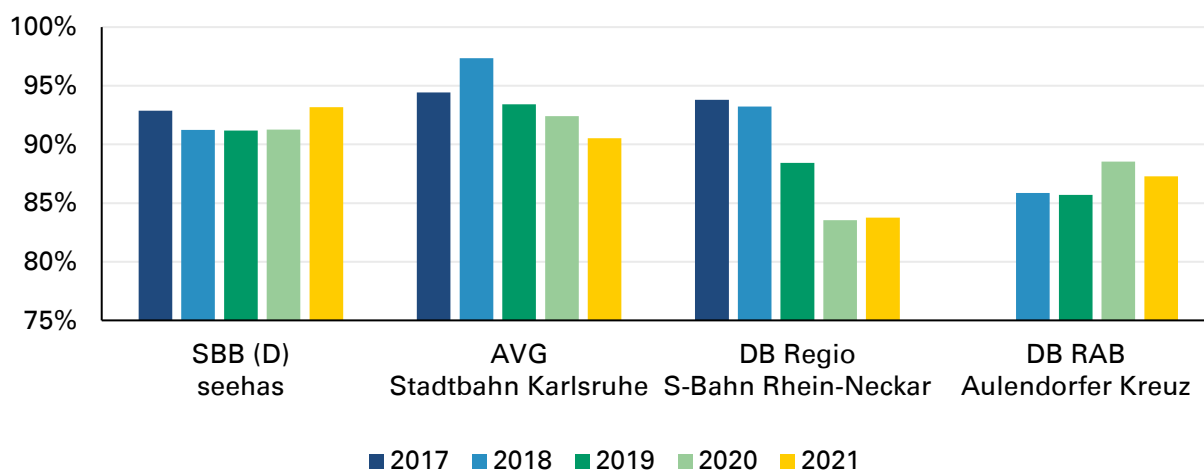


Abbildung 5: Sauberkeit (objektiv) ausgewählter Netze (IBN vor 2019)

Und nun eine Übersicht über Netze, deren Inbetriebnahme 2019 erfolgte. Die Netze „Breisgau Ost-West“ (DB Regio) und „Freiburger Y“ (SWEG) haben 2020 ihren Betrieb aufgenommen. Es ist zu erkennen, dass die Sauberkeit in den Zügen zunehmend schlechter bewertet wurde (außer bei Abellio).

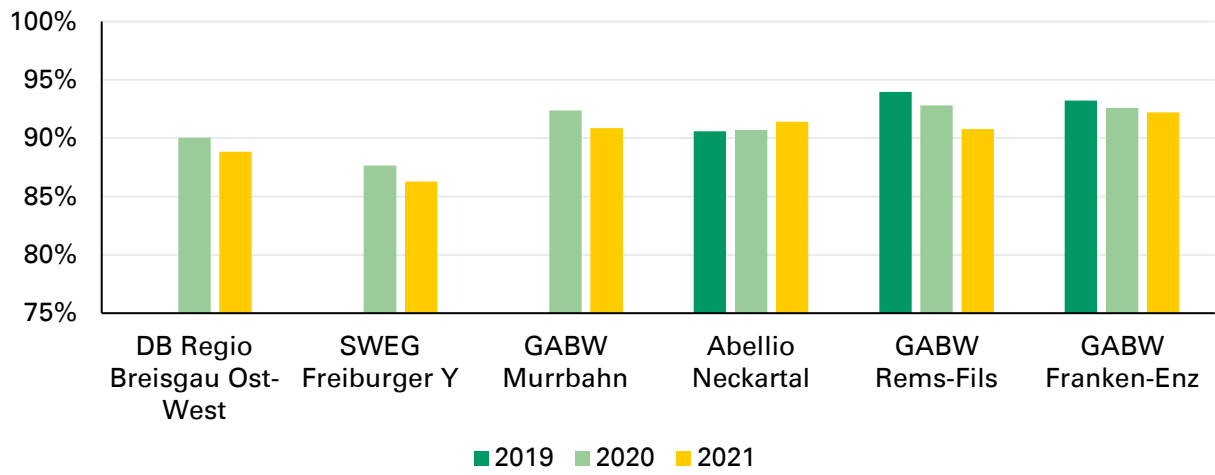


Abbildung 6: Sauberkeit (objektiv) ausgewählter Netze (IBN ab 2019)

## 1.5. Subjektive Qualitätskriterien

Neben den Erfassungen der objektiven Kriterien durch Stichprobenkontrollen wird im Rahmen des Qualitätssystemes auch die Zufriedenheit der Fahrgäste unter verschiedenen Aspekten abgefragt. Die Ergebnisse der subjektiven Kriterien fließen mit in die Malusberechnung ein, die dann zu Minderungen des Zuschusses für das jeweilige EVU führt. Bei allen subjektiven Kriterien gilt, dass professionelle Interviewer die Fahrgäste auf der Basis eines einheitlichen Fragebogens befragen. Die Ergebnisse werden im Schulnotensystem von 1 bis 6 erfasst. Dabei gilt, dass bei jedem Kriterium im Durchschnitt über alle Befragungen mindestens eine Durchschnittsnote von 2,3 erreicht werden muss, damit das EVU bei diesem Qualitätskriterium keinen Malus bekommt. Die Ergebnisse der Befragungen werden, wie diejenigen der objektiven Kriterien, im QMS der NVBW erfasst und stehen dann unter anderem für Auswertungen zur Verfügung.

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

### 1.5.1. Kundenzufriedenheit mit der Pünktlichkeit

Die von den Kunden subjektiv wahrgenommene Pünktlichkeit ist ein Spiegelbild der gemessenen (objektiven) Pünktlichkeit. So wurden von den Fahrgästen nur sechs der 2021 bewerteten 28 Netze mit einer Schulnote von 2,3 oder besser bewertet, bei der objektiven Pünktlichkeit konnten von den 31 bewerteten Netzen nur acht ihren verkehrsvertraglich vorgegebenen Wert übertreffen.

Am besten schnitten bei der subjektiven Pünktlichkeit die Netze „Schaffhausen – Erzingen“ (SBB (D)), „Schwäbische Alb-Bahn“ (SAB), „seehas“ (SBB (D)), „Ortenau“ (SWEG), „Heilbronn-Nord“ (AVG) und „Singen – Schaffhausen“ (DB Regio) ab.

Im Vergleich zu 2020 haben die Netze 2021 erfreulicherweise ihren Durchschnitt um 0,2 Notenpunkte auf 2,5 verbessern können, was im Gegensatz zur Verschlechterung bei den objektiv gemessenen Werten steht.

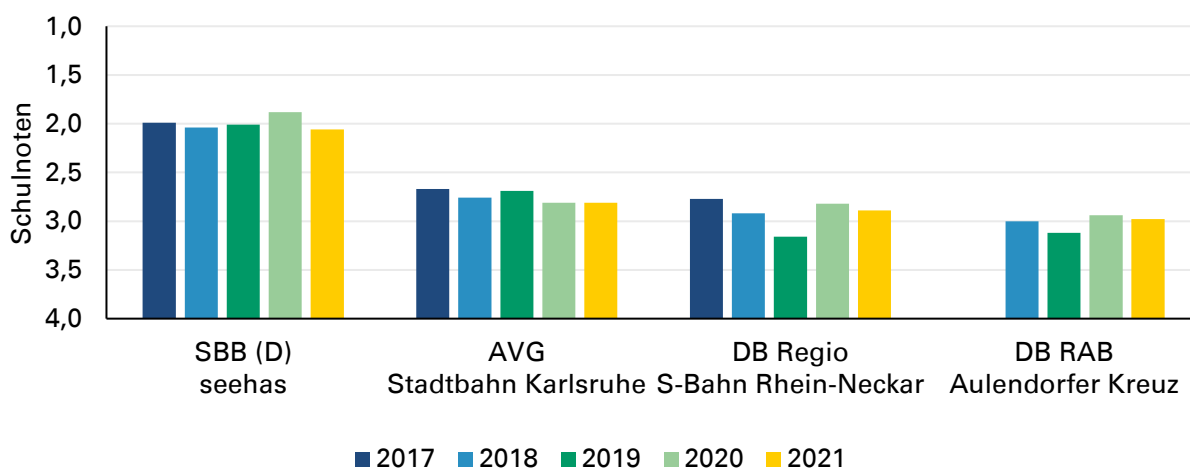


Abbildung 7: Kundenzufriedenheit ausgewählter Netze (IBN vor 2019) mit der Pünktlichkeit

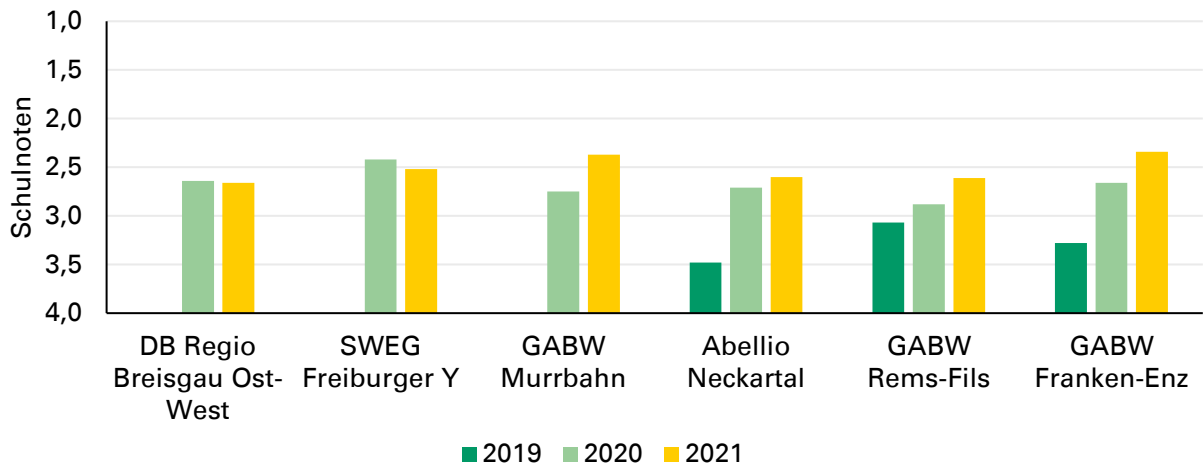


Abbildung 8: Kundenzufriedenheit ausgewählter Netze (IBN ab 2019) mit der Pünktlichkeit

### 1.5.2. Kundenzufriedenheit mit der Sicherheit im Zug

Die wahrgenommene Sicherheit im Zug wird durchgehend mit guten Noten bewertet. Dies zeigt sich auch daran, dass sämtliche Netze, für die 2021 Daten vorlagen (insgesamt 28), das verkehrsvertraglich vorgegebene Soll, nämlich die Note 2,3, eingehalten haben. Davon konnten 23 Netze sogar einen Wert von besser als 2,0 erreichen. Auch der mit den Zugkilometern gewichtete landesweite Durchschnitt ergibt mit 1,85 einen wirklich beachtlichen Wert. Damit hat sich der Wert gegenüber 2020, wo er bei 1,96 lag, nochmals deutlich verbessert. Dass dies so ist, wird mutmaßlich auch mit den Sicherheitsmaßnahmen in Zusammenhang stehen, die die EVU vorgenommen haben. So haben die EVU in Abstimmung mit den Aufgabenträgern zunehmend Sicherheitspersonal beauftragt, um das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste und des Zugbegleitpersonals zu erhöhen.

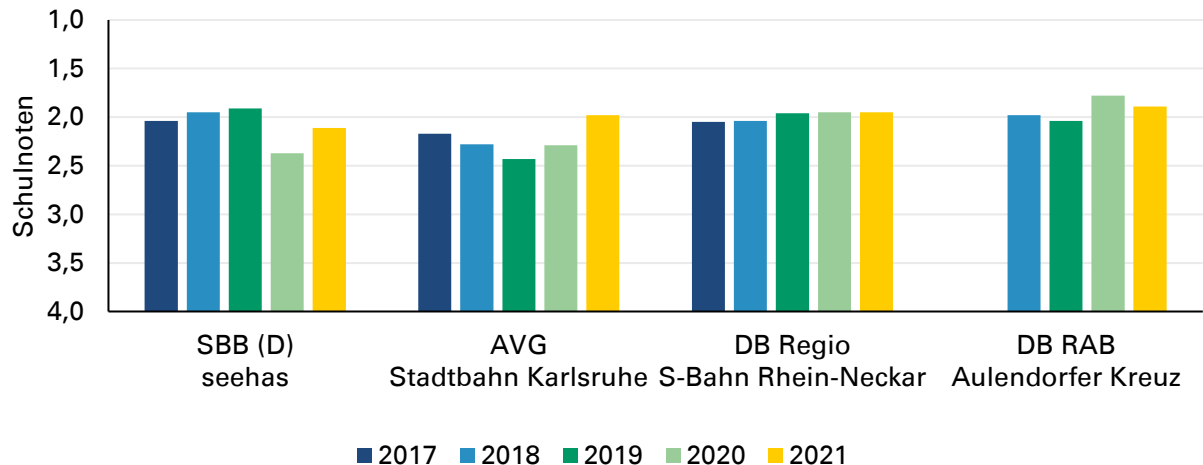


Abbildung 9: Kundenzufriedenheit ausgewählter Netze (IBN vor 2019) mit der Sicherheit im Zug

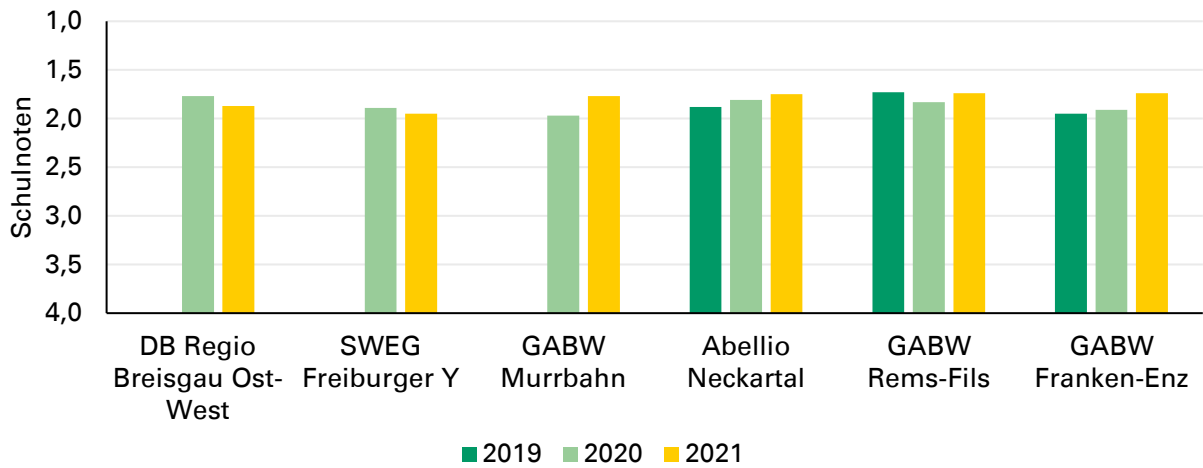


Abbildung 10: Kundenzufriedenheit ausgewählter Netze (IBN ab 2019) mit der Sicherheit im Zug

### 1.5.3. Kundenzufriedenheit mit der Sicherheit im Bahnhof

Die Sicherheit im Bahnhof wird 2021 von den Fahrgästen besser bewertet als noch 2020, wenn auch der Unterschied nur gering ist. So beträgt der mit den Zugkilometern gewichtete landesweite Durchschnittswert über die 28 Netze, für die im Jahr 2021 Werte vorlagen, 2,37, während er im Jahr davor bei 2,47 lag. Ebenso wie bei der Kundenzufriedenheit mit der Sicherheit im Zug (Kap. 1.5.2) gilt bei der durch Fahrgäste bewerteten Sicherheit im Bahnhof ein Zielwert von 2,3, der 2021 allerdings nur in neun Netzen unterschritten wurde, so beispielsweise bei den Netzen „Schwäbische Alb-Bahn“ (1,87, SAB), „S-Bahn Rhein-Neckar“ (2,01, DB Regio), „Schaffhausen-Erzingen“ (2,06, SBB (D)) oder „Heilbronn-Nord“ (2,09, AVG).

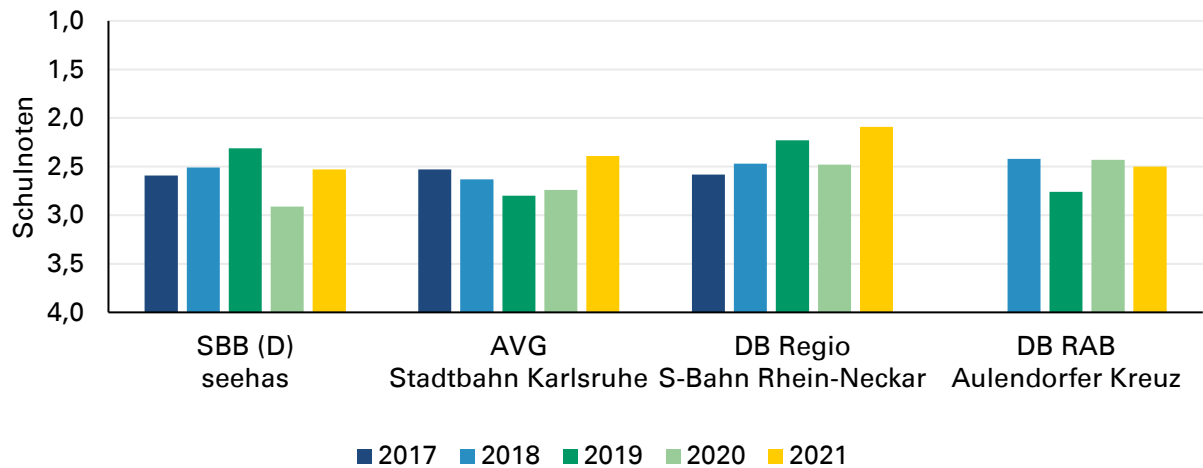


Abbildung 11: Kundenzufriedenheit ausgewählter Netze (IBN vor 2019) mit der Sicherheit im Bahnhof



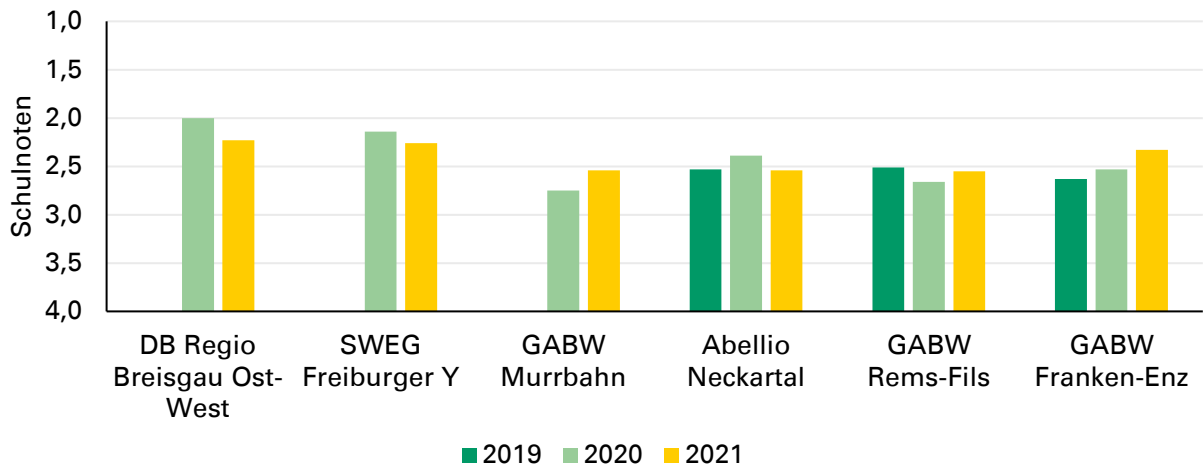


Abbildung 12: Kundenzufriedenheit ausgewählter Netze (IBN ab 2019) mit der Sicherheit im Bahnhof

### 1.5.4. Kundenzufriedenheit mit Informationen zu Unregelmäßigkeiten und Verspätungen

Ein Qualitätsmerkmal, mit dem sich die Fahrgäste eher unzufrieden zeigen, stellt die Information bei Verspätungen und Unregelmäßigkeiten dar. Die Resultate über die 30 Netze, für die 2021 Ergebnisse vorliegen, sind ziemlich ernüchternd. Gerade einmal zwei Netze, „Schaffhausen – Erzingen“ (SBB (D)) und die „Schwäbische Alb-Bahn“ (SAB), haben mit 2,14 bzw. 2,23 den durch den Verkehrsvertrag vorgegebenen Zielwert von 2,3 als Schulnote erreicht.

In Bezug auf die landesweite Durchschnittsentwicklung zum Vorjahr haben die Fahrgäste dieses Qualitätsmerkmal mit 2,77 etwas besser bewertet. Im Jahr zuvor lag der mit den Zugkilometern gewichtete Durchschnittswert bei 2,88.

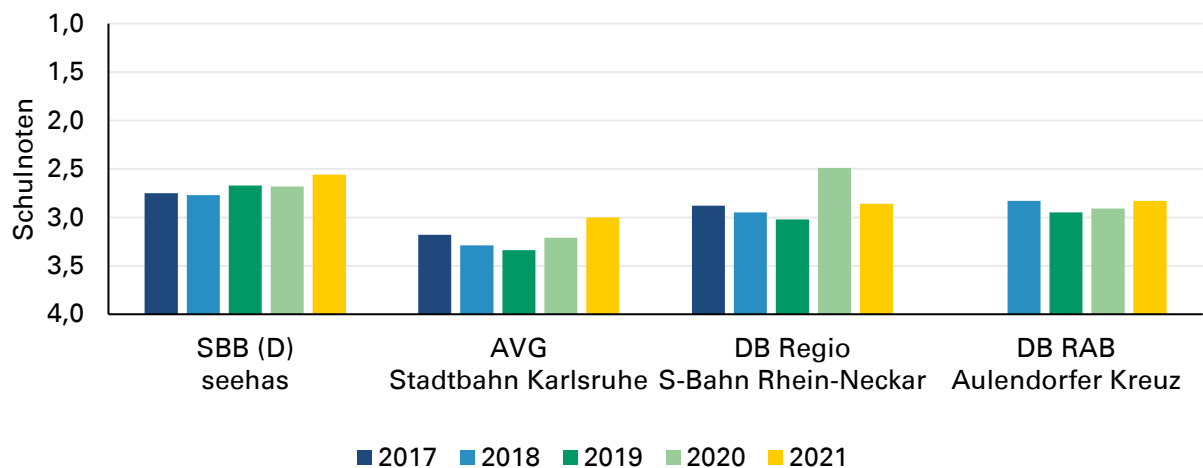


Abbildung 13: Kundenzufriedenheit ausgewählter Netze (IBN vor 2019) mit Informationen bei Unregelmäßigkeiten und Verspätungen

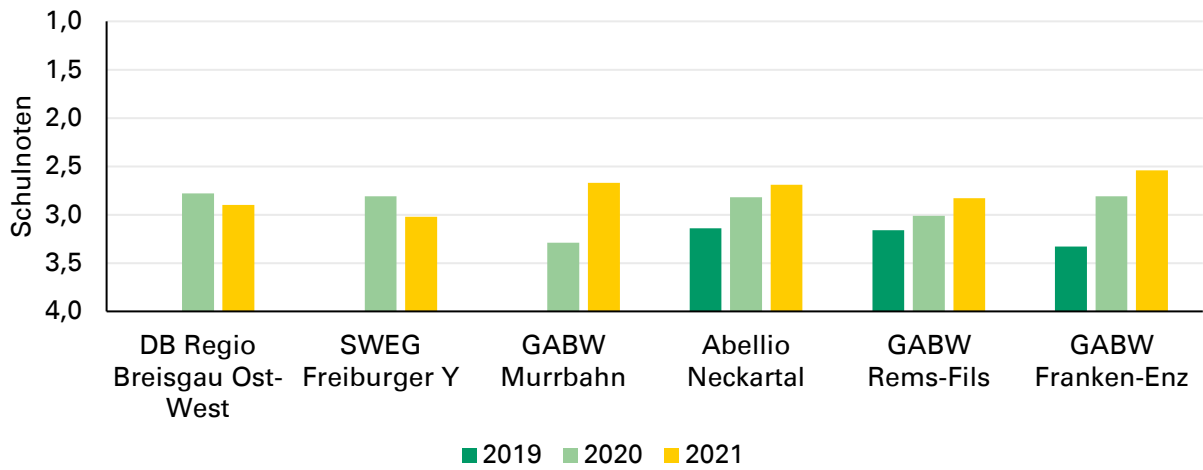


Abbildung 14: Kundenzufriedenheit ausgewählter Netze (IBN ab 2019) mit Informationen bei Unregelmäßigkeiten und Verspätungen

## 1.6. Zugausfälle

Bei der Ermittlung der Zugausfallquoten wurden Zugausfallkilometer, die baustellen-, corona- oder streikbedingt auftraten, nicht berücksichtigt. Zu Streiks kam es im August und September 2021 bei der DB. Abbildung 15 zeigt mit Abellio und GABW zwei EVU, die ihren Zugbetrieb im Juni 2019 aufgenommen haben, während in der darunterliegenden Abbildung 16 mit der DB Regio, bzw. DB RAB vier Netze exemplarisch dargestellt werden, die vor 2019 in Betrieb genommen wurden.

Die niedrigen Zuverlässigkeitsquoten im ersten Quartal 2020 sind unter anderem auf den Orkan Sabine zurückzuführen, der am 9. und 10. Februar 2020 verheerende Schäden angerichtet hatte. Weitere größere Schadensgruppen sind, neben denjenigen, die ohnehin nicht in der Auswertung berücksichtigt werden (Baustellen, Corona, Streiks) nicht aufgetreten. Vielmehr ist es so, dass die Schäden auf eine Vielzahl kleinerer Ereignisse, wie z.B. Personunfälle oder Triebfahrzeugausfälle, zurückzuführen sind.

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

Im Jahr 2021 konnten die EVU keine Verbesserungen gegenüber dem Jahr 2020 erzielen, was zu einem nicht unerheblichen Teil auf personalbedingte Ausfälle zurückzuführen ist.

Die Berechnung der Zuverlässigkeitsquote erfolgt nach folgender Formel:

$$1 - \frac{\text{Zugausfallkilometer}}{\text{Zugausfallkilometer} + \text{gefahrte Zugkilometer}}$$

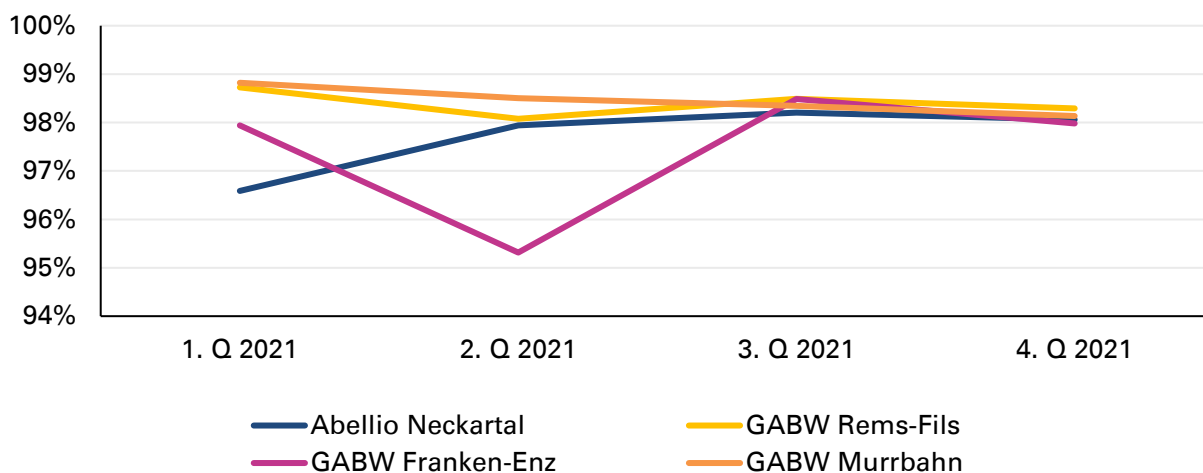


Abbildung 15: Zuverlässigkeitsquoten ausgewählter Netze (IBN ab 2019)

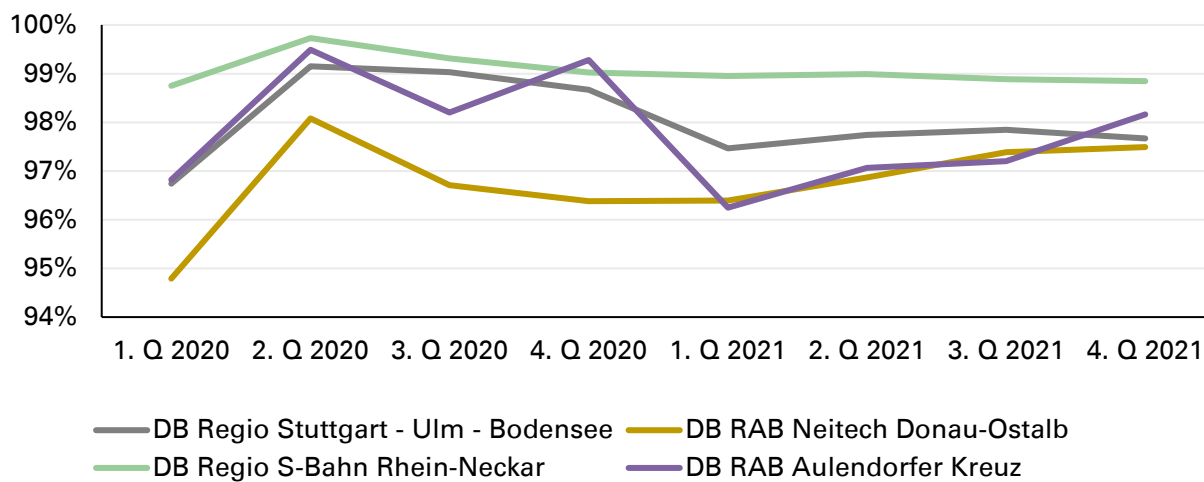


Abbildung 16: Zuverlässigkeitsquoten ausgewählter Netze (IBN vor 2019, hier: DB Regio)

## 1.7. Verkürzte Zugbildungen

Was die Zugbildung anbelangt, so ergibt sich 2021 ein ähnliches Bild wie 2020. Die Zugbildungsquoten (s. Tabelle 3 auf dieser Seite) vermitteln keinen einheitlich zufriedenstellenden Eindruck. 2021 konnten 8 der in Tabelle 3 dargestellten Netze eine Quote von 98% der planmäßigen Zugbildungen nicht erfüllen. Ganz besonders negativ fiel hier das Netz „Stuttgart – Ulm – Bodensee“ (DB Regio) mit einer Quote nicht erfüllter Zugbildungen von über 10% auf. Im Netz „Schaffhausen – Erzingen“ (SBB (D)) konnten hingegen alle Zugbildungen voll erfüllt werden. Die Daten in Tabelle 3 entstammen Erhebungen mit einer repräsentativen Stichprobe je Netz. Dafür wurde bei den einzelnen Erhebungen der Anteil der erbrachten Sitzplätze mit den bestellten Sitzplätzen verglichen. Anschließend wurde ein Durchschnittswert der Abweichung ermittelt.

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

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

	2020			2021		
	Sitzplatz Soll	Sitzplatz Ist	Abweichung	Sitzplatz Soll	Sitzplatz Ist	Abweichung
Aulendorfer Kreuz	53.842	67.015	-1,80%	75.040	80.002	-1,88%
Bodenseegürtelbahn	90.580	95.778	-3,40%	66.080	72.136	-3,03%
Breisgau Ost-West	202.733	232.086	-9,52%	75.748	73.975	-8,42%
Dieselnetz Tübingen	108.200	121.322	-3,67%	124.670	128.574	-1,42%
Franken-Enz	225.225	291.158	-1,82%	134.659	161.112	-0,95%
Freiburger Y	143.155	145.115	-8,01%	185.495	188.853	-6,04%
Gäu-Murr	51.815	52.890	-1,56%	100.190	99.975	-0,94%
Heilbronn-Nord	58.300	58.500	-1,48%	58.200	57.800	-0,68%
Hochrhein	78.408	79.118	-4,92%	44.084	43.615	-1,30%
Hohenlohe-Franken-Unterrhein	101.880	105.560	-0,40%	42.360	42.180	-0,99%
Murrbahn	224.070	306.538	-0,62%	130.620	134.820	-0,77%
Neckartal	240.084	277.506	-7,15%	155.702	161.478	-4,67%
Neitech Donau-Ostalb	129.747	133.003	-4,53%	100.858	98.390	-4,79%
Ortenau	34.370	36.404	-0,83%	31.990	32.570	-0,75%
Rems-Fils	159.579	232.440	-1,30%	100.776	128.421	-0,17%
Rheintal RB	313.720	369.855	-1,05%	111.760	132.320	-2,56%

	2020			2021		
	Sitzplatz Soll	Sitzplatz Ist	Abweichung	Sitzplatz Soll	Sitzplatz Ist	Abweichung
Rheintal RE	437.880	453.915	-4,92%	357.110	345.810	-5,14%
Schwäbische Alb-Bahn	43.296	53.073	-1,54%	23.440	27.660	-0,92%
S-Bahn-Rhein-Neckar Los 1	121.800	148.470	-1,54%	200.800	217.450	-1,26%
S-Bahn-Rhein-Neckar Los 2				203.200	205.170	-1,13%
Schaffhausen – Erzingen	23.600	23.600	0,00%	28.320	28.320	0,00%
Schwarzwaldbahn	114.480	116.794	-1,77%	102.184	105.197	-1,31%
seehas	62.822	70.296	-1,60%	148.672	149.278	-1,76%
Singen – Schaffhausen	81.500	78.952	-2,54%	95.100	94.440	-1,07%
Stadtbahn Karlsruhe	32.100	34.100	-1,90%	161.500	160.200	-1,87%
Stuttgart – Ulm – Bodensee	132.000	131.310	-1,09%	135.000	121.928	-10,47%
Ulmer Stern	118.350	119.250	-0,40%	74.100	73.800	-0,21%
Zollernbahn ZAB 1	49.770	52.818	-1,76%	40.200	40.920	-0,98%
Zollernbahn ZAB 2	26.180	27.948	-0,27%	102.000	100.278	-1,84%

*Tabelle 3: Vergleich Soll-/Ist-Sitzplatzkapazitäten*

Erläuterungen zur farblichen Darstellung der Abweichung in Tabelle 3:

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

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

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

Die verkehrsvertraglich geforderten Sitzplatzzahlen wurden auf jeder Fahrt vollständig erbracht



## **2. Leistungsumfang und Finanzierung der SPNV-Leistungen im Jahr 2021**

### **2.1. 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 2021 wurden insgesamt 78,464 Millionen Zugkilometer bestellt.

### **2.2. Finanzieller Aufwand**

Im Jahr 2021 hat das Land Baden-Württemberg für die Erbringung der in 2.1 genannten Verkehrsleistungen Zahlungen in Höhe von 820.120.208 EUR geleistet. Dies entspricht einem durchschnittlichen Zuschuss von 10,45 EUR/Zugkilometer.

## 2.3. Erbrachte Zugkilometer 2021

EVU	Netzbezeichnung	Laufzeit von	Laufzeit bis	Zug-km
Abellio	Neckartal	Jun 19	Dez 21	7.517.583
agilis	E-Netz Regensburg	Dez 10	Dez 22	11.000
AVG	Enztal	Dez 20	Dez 22	9.161.604
AVG	Heilbronn-Nord	Dez 14	Dez 29	
AVG	Karlsruhe – Wörth – Germersheim	Dez 10	Dez 23	
AVG	Stadtbahn Karlsruhe	Dez 15	Dez 22	
BOB	Friedrichshafen – Aulendorf	Jun 97	Dez 23	557.919
DB Regio	Breisgau Ost-West	Dez 19	Jun 32	27.073.390
DB Regio	Dieselnetz Allgäu Los 1	Dez 17	Dez 29	
DB Regio	Dieselnetz Allgäu Los 2	Dez 17	Dez 29	
DB Regio	Dieselnetz Südwest	Dez 14	Dez 35	
DB Regio	Dieselnetz Tübingen	Okt 16	Dez 22	
DB Regio	Dieselnetz Ulm Übergang	Dez 16	Dez 20	
DB Regio	E-Netz Augsburg	Dez 10	Dez 21	
DB Regio	E-Netz Würzburg Übergang	Dez 18	Dez 21	
DB Regio	Gäu-Murr	Dez 17	Dez 25	
DB Regio	Krebsbachtal	Apr 17	Dez 21	
DB Regio	Main-Neckar-Ried	Dez 17	Dez 32	
DB Regio	RB Südpfalz	Dez 10	Dez 25	
DB Regio	RE6 – Südpfalz	Dez 14	Dez 25	
DB Regio	RE Südwest (Süwex) Los 1	Dez 14	Dez 29	
DB Regio	RE Südwest (Süwex) Los 2	Dez 14	Dez 29	
DB Regio	Rheintal RB	Jun 20	Dez 32	
DB Regio	Rheintal RE	Jun 20	Dez 32	
DB Regio	S-Bahn Rhein-Neckar Los 1	Dez 16	Dez 33	
DB Regio	S-Bahn Rhein-Neckar Los 2	Dez 20	Dez 34	
DB Regio	Schwarzwaldbahn	Dez 06	Dez 26	
DB Regio	Singen – Schaffhausen	Dez 17	Dez 23	
DB Regio	Stuttgart – Ulm – Bodensee	Dez 16	Dez 23	
DB RegioNetz	Hohenlohe-Franken-Untermain	Dez 19	Dez 31	
DB RAB	Aulendorfer Kreuz	Dez 17	Dez 33	12.232.111
DB RAB	Bodenseegürtelbahn	Dez 17	Dez 33	
DB RAB	Hochrhein	Dez 17	Dez 33	
DB RAB	Neitech Donau-Ostalb	Dez 16	Dez 26	
DB RAB	Nordschwarzwald	Dez 04	Dez 25	
GABW	Franken-Enz	Jun 19	Dez 32	9.083.480
GABW	Murrbahn	Dez 19	Dez 32	
GABW	Rems-Fils	Jun 19	Dez 32	
SAB	Schwäbische Alb-Bahn	Jun 19	Dez 28	231.725
SBB (CH)	Waldshut – Koblenz	Dez 16	Dez 20	40.000
SBB (D)	Schaffhausen – Erzingen	Dez 17	Dez 23	2.303.323



EVU	Netzbezeichnung	Laufzeit von	Laufzeit bis	Zug-km
SBB (D)	seehas	Dez 06	Dez 27	
SBB (D)	Wiesental	Jun 03	Dez 27	
SWEG	Freiburger Y	Dez 19	Jun 22	7.832.249
SWEG	Ortenau	Dez 14	Dez 21	
SWEG	Ringzug	Dez 02	Dez 24	
SWEG	Ulmer Stern	Jun 19	Dez 32	
SWEG	Zollernbahn ZAB 1	Dez 13	Dez 21	
SWEG	Zollernbahn ZAB 2	Dez 16	Dez 21	
VIAS	Odenwaldbahn	Dez 15	Dez 27	
<b>Summe</b>				<b>78.463.676</b>

*Tabelle 4: Erbrachte Zugkilometer pro EVU*



### 3. Zielkonzept 2025

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

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

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

Zum Zielkonzept 2025 wurden folgende Prämissen aufgestellt:

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



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR



Mobilität und Lebensqualität.  
Für Stadt und Land. 