

**Bericht des
Ministeriums für Verkehr
Baden-Württemberg
gem. Art 7 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007
für das Jahr 2014
– 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, 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 2014.....	3
	1.1 Methodik der Erfassung	3
	1.2 Generalvertrag	4
	1.2.1 Objektive Kriterien.....	4
	1.2.2 Subjektive Kriterien	7
	1.3 Schwarzwaldbahn.....	9
	1.3.1 Objektive Kriterien.....	9
	1.3.2 Subjektive Kriterien (Schwarzwaldbahn)	12
	1.4 Seehas	14
	1.4.1 Objektive Kriterien.....	14
	1.4.2 Subjektive Kriterien Seehas.....	17
II	Leistungsumfang und Finanzierung der SPNV-Leistungen im Jahr 2014.....	19
	1. Verkehrsleistungen	19
	2. Finanzieller Aufwand.....	19
	3. Tabellarische Übersicht 2014	20

Abkürzungen:

Agilis	Agilis Verkehrsgesellschaft mbH & Co. KG
AVG	Albtal-Verkehrsgesellschaft AG
BOB	Bodensee-Oberschwaben-Bahn
BSB	Breisgau S-Bahn
DB Regio / AVG	Konsortium DB Regio AG / AVG
DB Regio	DB Regio AG
HZL	Hohenzollerische Landesbahn AG
RAB	DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH
SBB	SBB Deutschland GmbH
SWEG	Südwestdeutsche Landesverkehrs AG
VIAS	VIAS Rail GmbH

I Qualität der SPNV-Leistungen im Jahr 2014

Vorbemerkung

Der nachfolgende Bericht enthält Leistungen, die sowohl im Rahmen des 2003 abgeschlossenen großen Verkehrsvertrages mit der DB Regio als auch im Zuge von Ausschreibungen ab 2001 vergeben worden sind.

Betreiber der Verkehrsverträge:

Elztalvertrag	BSB
Friedrichshafen-Aulendorf	BOB
Großer Verkehrsvertrag	DB Regio/RAB
Heilbronn - Öhringen	DB Regio/AVG
Heilbronn Nord	AVG
IRE Stuttgart-Bodensee	RAB
Münstertalbahn	SWEG
Murgtalbahn	AVG
Neigetechnik-Netz	RAB
Nordschwarzwald	RAB
Odenwald	VIAS
Ortenau	SWEG
RE-Netz Südwest Diesel	DB Regio
RE-Netz Südwest E-Traktion	DB Regio
Ringzug	HzL
S-Bahn Rhein-Neckar	DB Regio
Schwarzwaldbahn	DB Regio
Seehas	SBB
Stadtbahn Karlsruhe	AVG
Waldshut – Koblenz	SBB (CH)
Wiesental	SBB (D)
Zollernbahn	HzL

1.1 Methodik der Erfassung

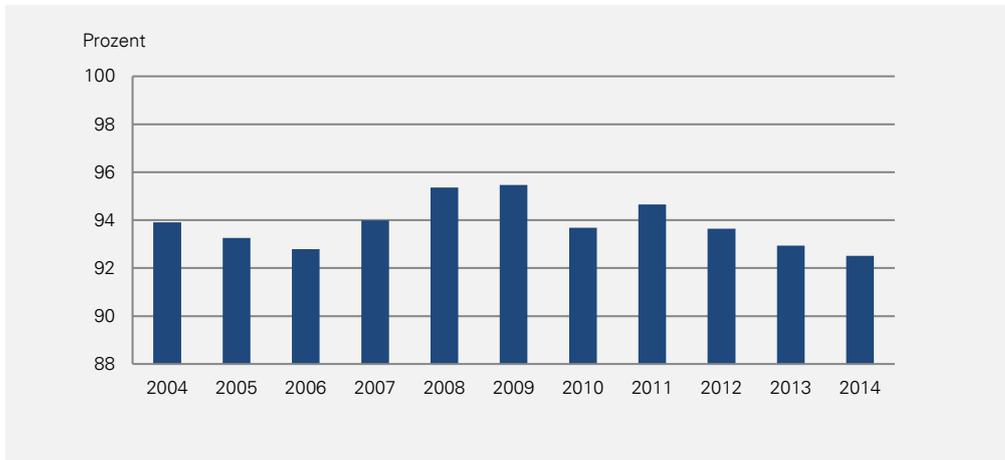
Im **Großen Verkehrsvertrag** mit der DB Regio wurden im Berichtszeitraum die objektiven Kriterien in zehn Erhebungswellen in 1.180 Zügen (2013: 1.180 Züge) erfasst. Die subjektiven Kriterien (Kundenbefragungen) wurden in vier Befragungswellen mit insgesamt 1.260 Befragungen erfasst.

Bei den Verträgen zur **Schwarzwaldbahn** und zum **Seehas** wurden im Berichtszeitraum die objektiven Kriterien in zehn Erhebungswellen in insgesamt 500 Zügen erfasst. Die subjektiven Kriterien (Kundenbefragungen) wurden in vier Befragungswellen mit insgesamt 1240 Befragungen erfasst.

1.2 Generalvertrag

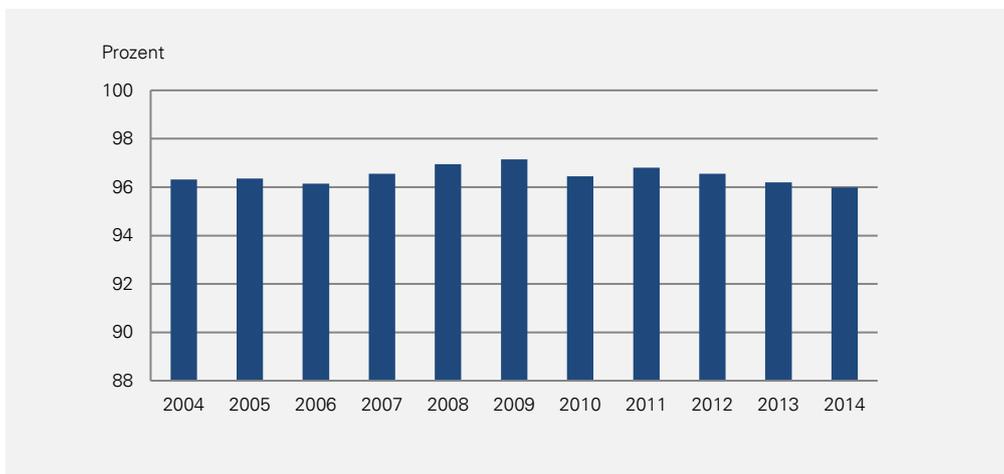
1.2.1 Objektive Kriterien

a) Pünktlichkeit



Die Pünktlichkeit hat sich gegenüber den Vorjahren weiter verschlechtert. Sie liegt zwar unterhalb des Zielwerts, aber noch innerhalb des Toleranzfeldes.

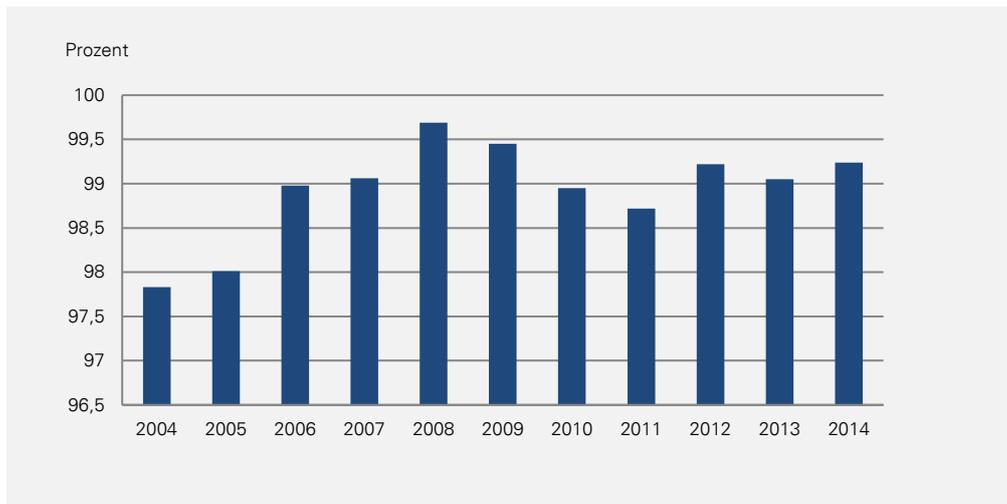
b) Entwicklung der Anchlusserreichung



Die Anchlusserreichung entwickelte sich wie die Pünktlichkeit 2014 schlechter als in den Vorjahren. Trotzdem befindet sich der Wert auf einem höheren Niveau als die Pünktlichkeit.

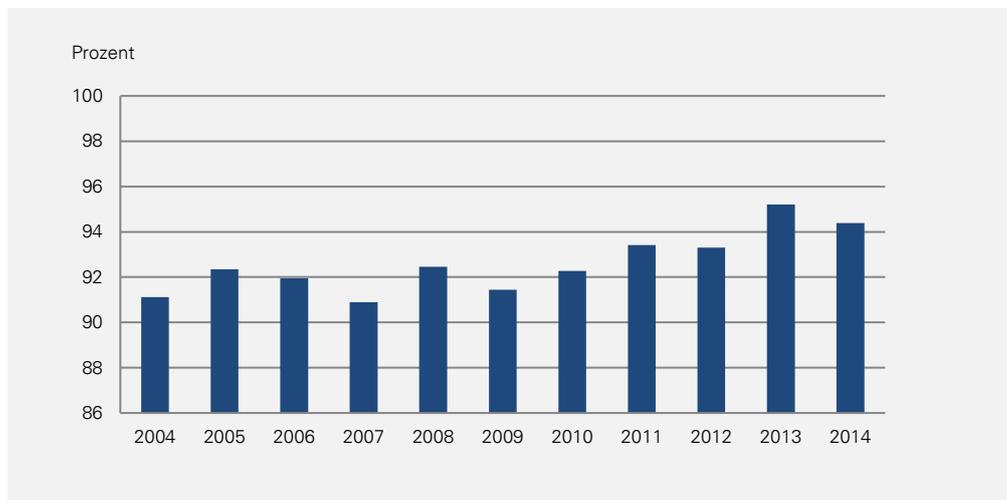
Differenzierte Wartezeitregelungen sorgen dafür, dass eine Zugunpünktlichkeit nicht immer zu einem Anschlussverlust führt. Allerdings lässt sich aus der Grafik erkennen, dass sich der Grad der Anchlusserreichung auf einem sinkenden Pfad befindet.

c) Zugbildung



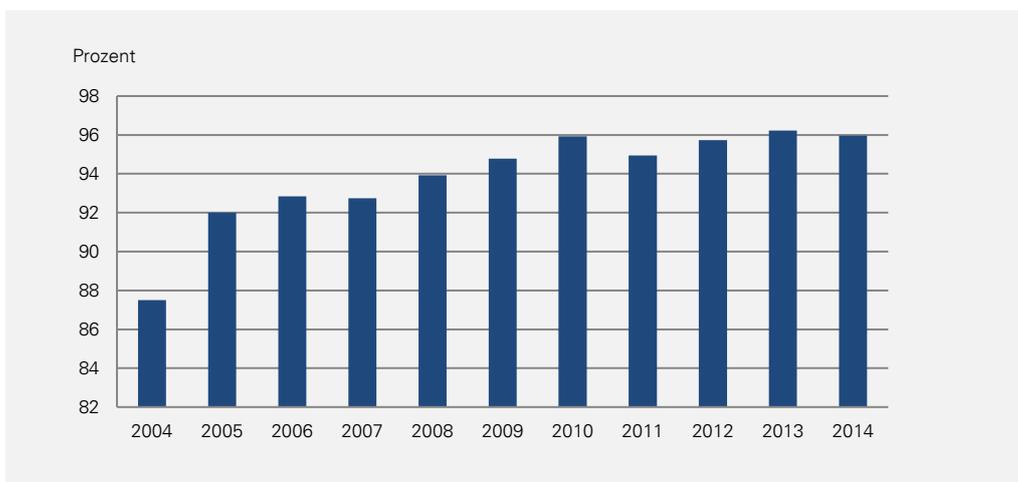
Bei den Stichproben wurden fast immer die vorgesehenen Sitzplatzanzahlen festgestellt. Das Zugbildungsergebnis hat sich gegenüber den Vorjahren verbessert und liegt auf einem sehr hohen Niveau.

d) Sauberkeit



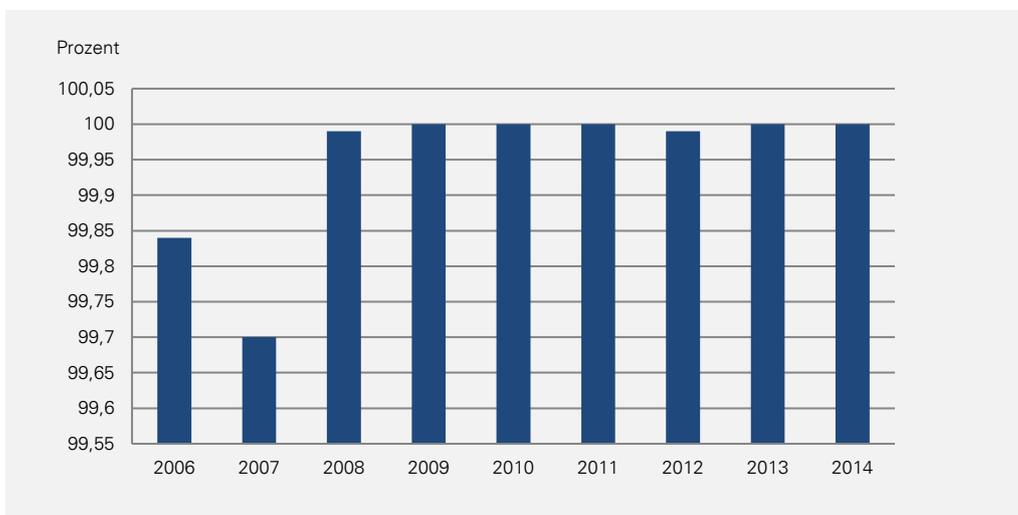
Das vergleichsweise hohe Niveau der vergangenen Jahre konnte im Jahre 2014 nicht ganz gehalten werden. Es ist eine leichtere Verschlechterung gegenüber dem Jahr 2013 zu sehen. Trotzdem befindet sich der Grad der Sauberkeit auf einem hohem Niveau.

e) Fahrgastinformation im Zug



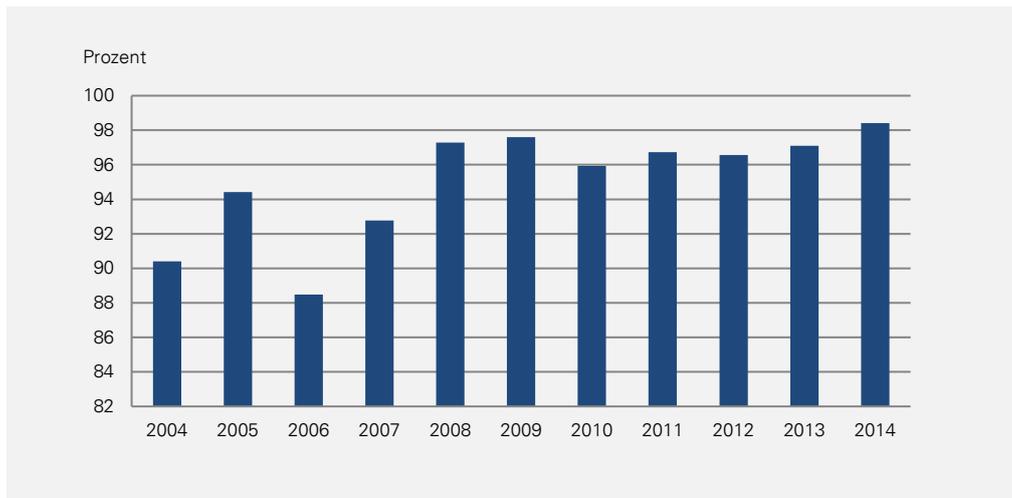
Die Fahrgastinformation ist gegenüber 2013 leicht schlechter geworden und liegt mit über 95% trotzdem im oberen guten Bereich.

f) Beschwerdemanagement



Auch im Jahr 2014 konnten wieder alle Beschwerden spätestens nach 30 Tagen abschließend beantwortet werden.

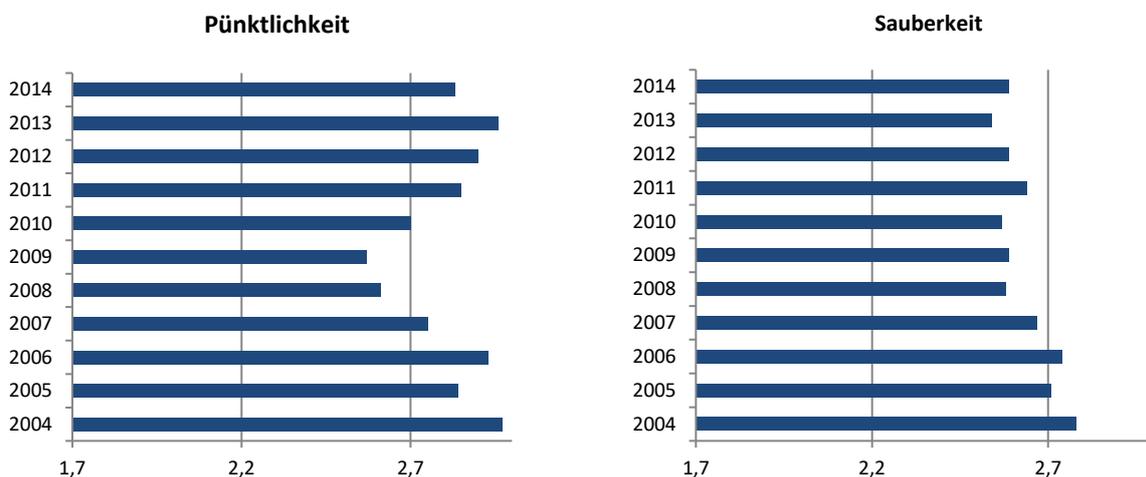
g) Vertrieb

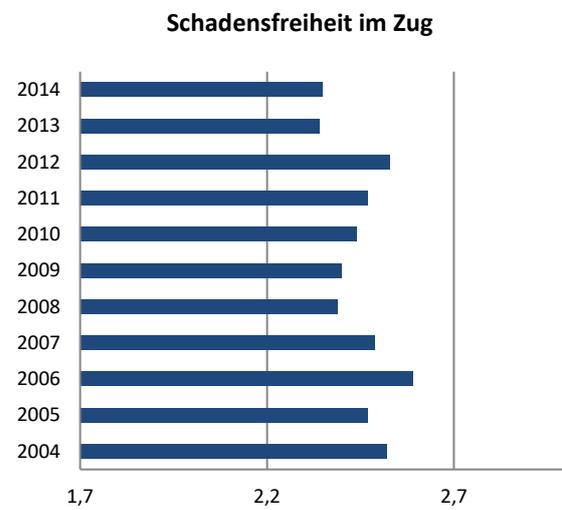
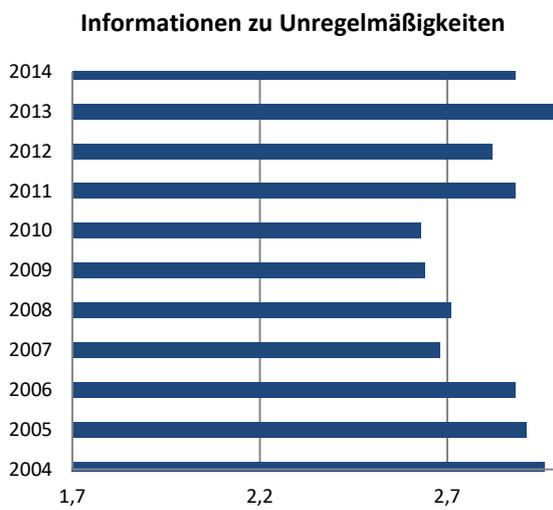
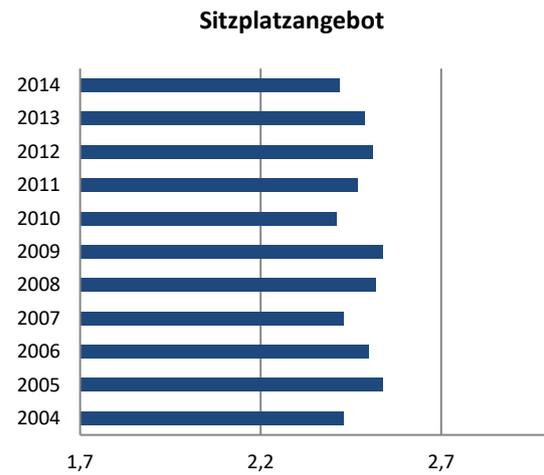


Seit der flächendeckenden Einführung der modernen Touchscreen-Fahrausweisautomaten weisen die Fahrausweisautomaten eine konstant hohe Verfügbarkeit auf.

1.2.2 Subjektive Kriterien

Die Ergebnisse der subjektiven Kriterien fließen mit in die Malus-Berechnung ein. Dabei wird ein Malus ab der Note 2,7 fällig. Die Bewertung erfolgt in Schulnoten.





Fazit

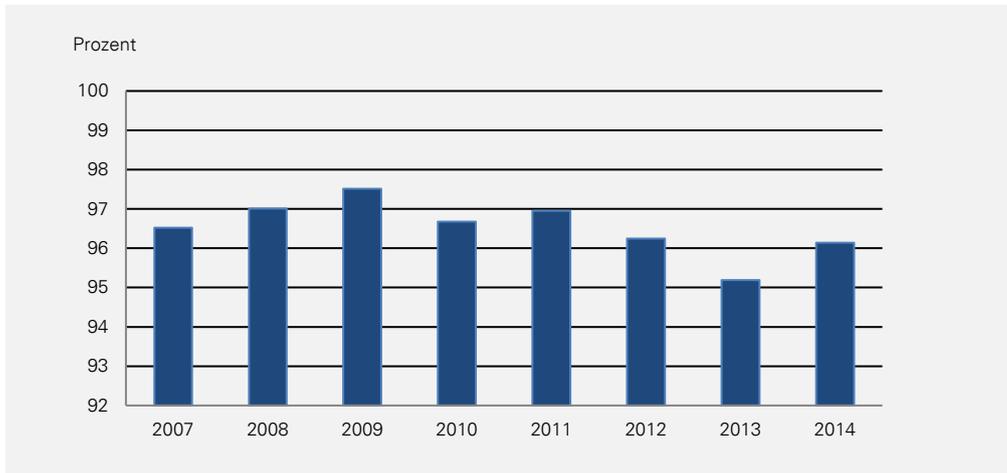
Im Jahre 2014 wurde die beste Bewertung für das objektive Kriterium „Schadensfreiheit im Zug“ seit 2004 erzielt, dieser Wert konnte jedoch durch das subjektive Kriterium der Schadensfreiheit nicht erreicht werden und wurde aus Sicht des Fahrgastes schlechter bewertet als im Vorjahr. Dem gegenüber entwickelten sich die Pünktlichkeit und die Anschlusserrreichung objektiv schlechter, hingegen bewerteten die Fahrgäste die Pünktlichkeit besser als im Vorjahr.

Der beste Wert seit 2004 wurde 2014 bei dem subjektiven Kriterium Sicherheit erreicht.

1.3 Schwarzwaldbahn

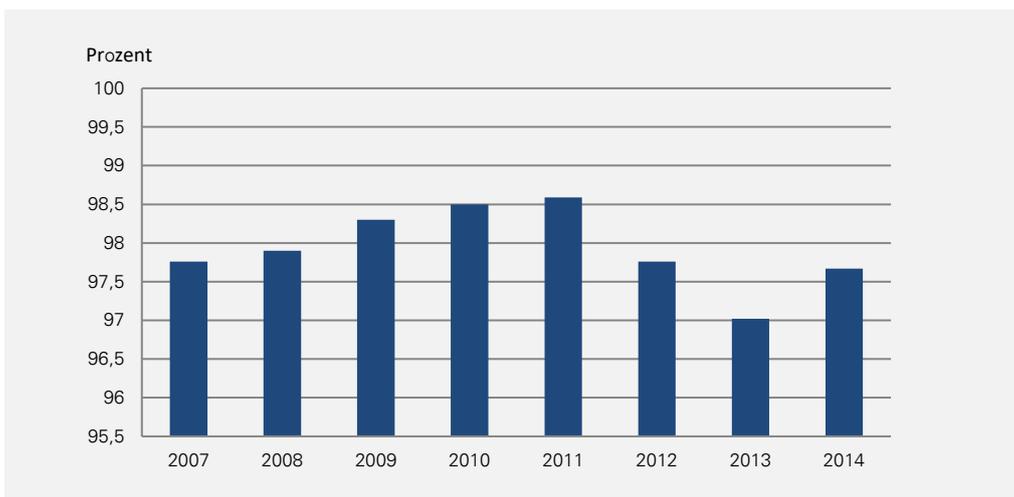
1.3.1 Objektive Kriterien

a) Pünktlichkeit



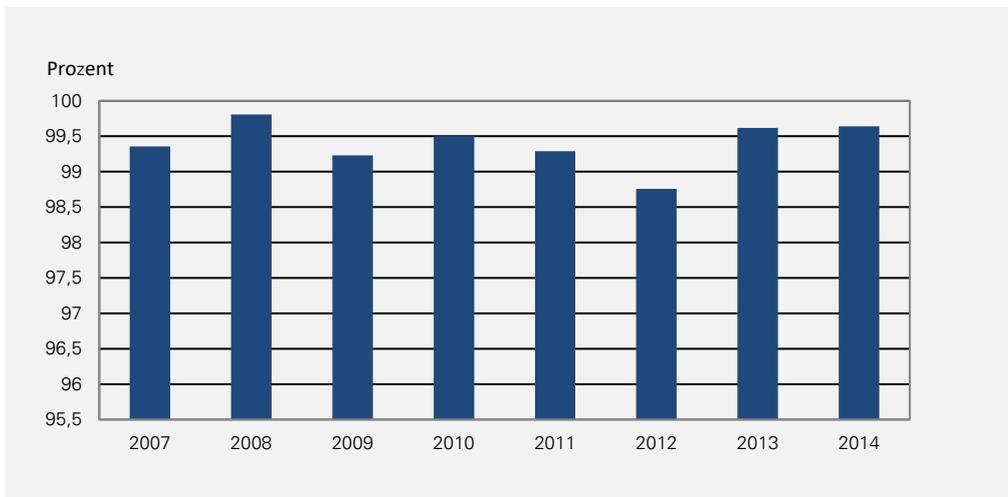
Die Pünktlichkeit hat sich gegenüber dem Vorjahr verbessert und konnte über 96 % erreichen.

b) Anchlusserreichung



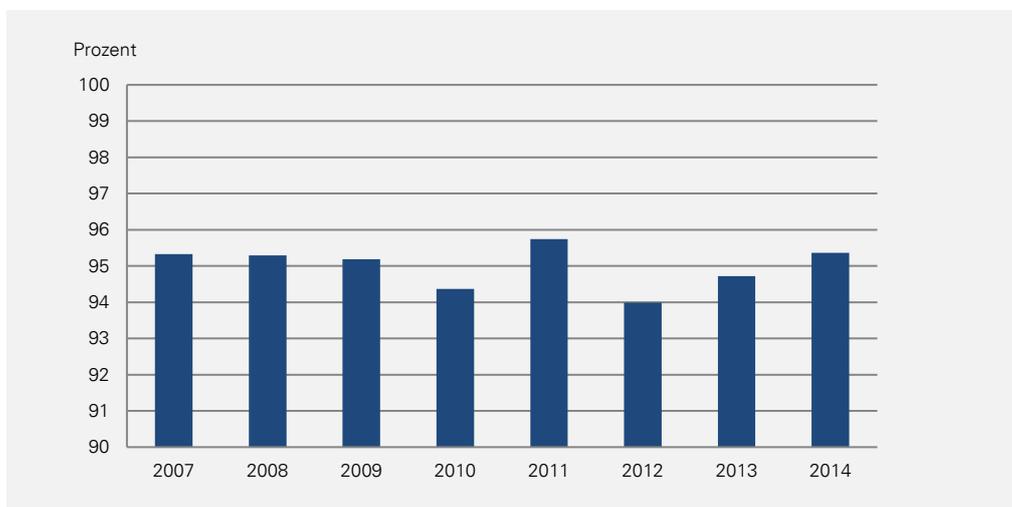
Parallel zur Pünktlichkeitsentwicklung ging auch die Quote der Anchlusserreichung 2014 wieder hoch.

c) Zugbildung



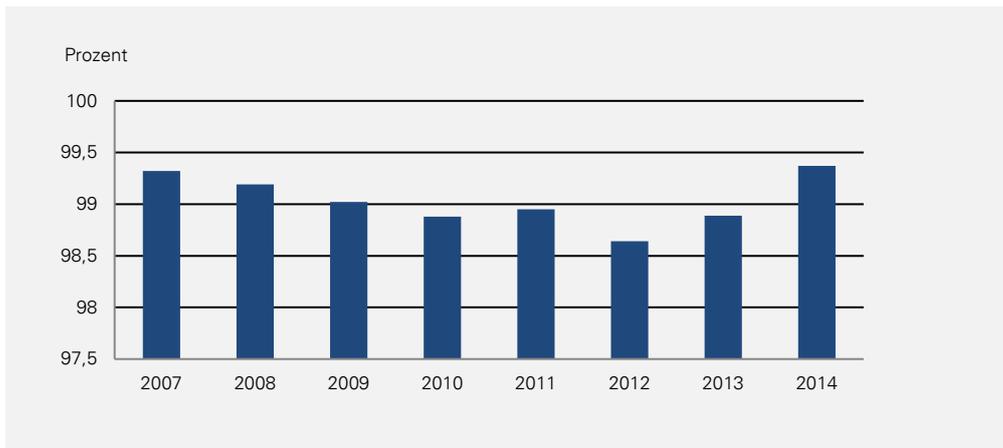
Die vereinbarten Sitzplätze konnten 2014 wieder fast vollständig angeboten werden. Dies führte dazu, dass der Wert der Zugbildung im Jahre 2014 wieder angestiegen ist und nur knapp unter dem bisher höchsten Wert aus dem Jahr 2008 liegt.

d) Sauberkeit



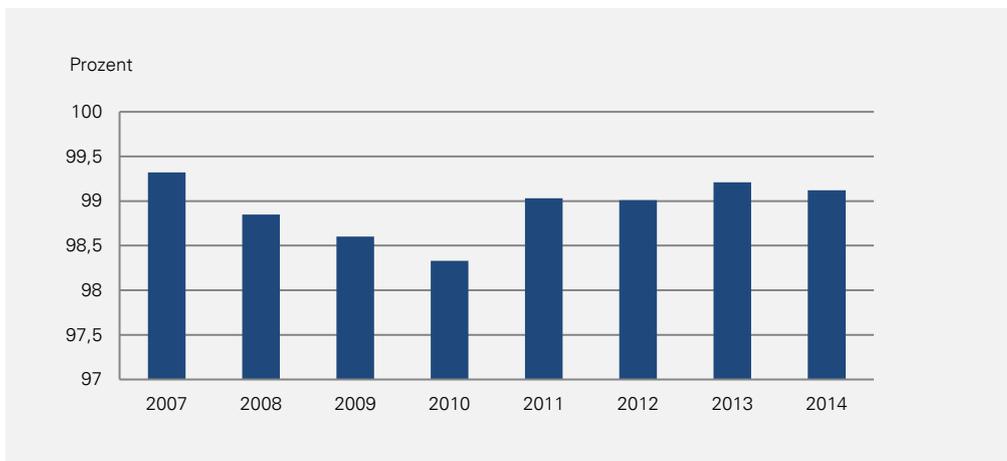
Die Sauberkeit fiel im Jahre 2014 deutlich besser aus als in den Vorjahren. Die Entwicklung der Sauberkeit im Jahre 2014 zeigt einen positiven Trend nach oben.

e) Schadensfreiheit



Die Entwicklung der Schadensfreiheit zeigt über die Jahre bis zum Jahr 2012 hinweg eine kontinuierliche Verschlechterung. Ab dem Jahr 2013 zeigt die Grafik einen Anstieg und eine leichte Verbesserung, welche den seit Jahren sinkenden Trend abwendet. Im Jahr 2014 wurde der beste Wert, seit Beginn der Aufzeichnung erreicht.

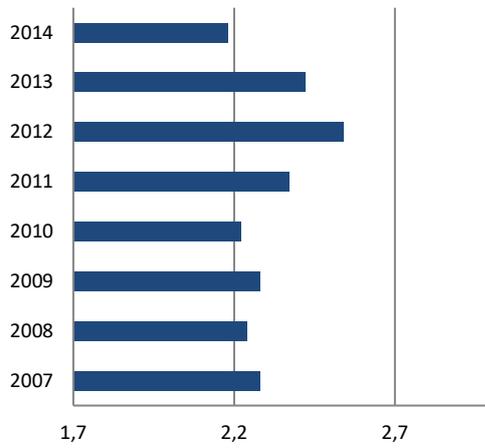
f) Fahrgastinformation



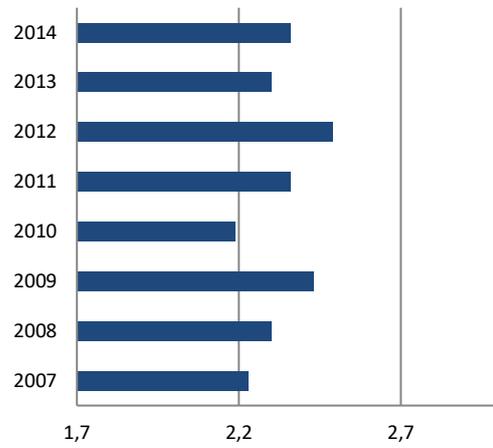
Die Fahrgastinformation im Zug blieb auf konstant hohem Niveau im Vergleich zu Vorjahren.

1.3.2 Subjektive Kriterien (Schwarzwaldbahn)

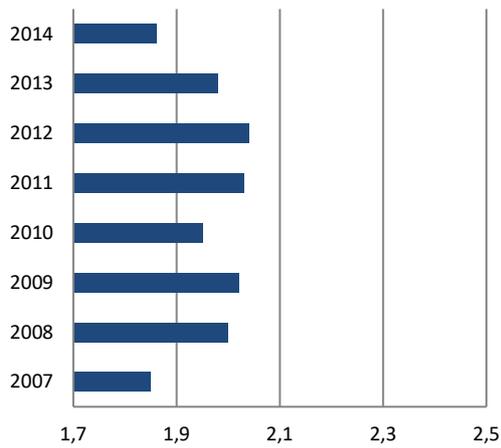
Pünktlichkeit



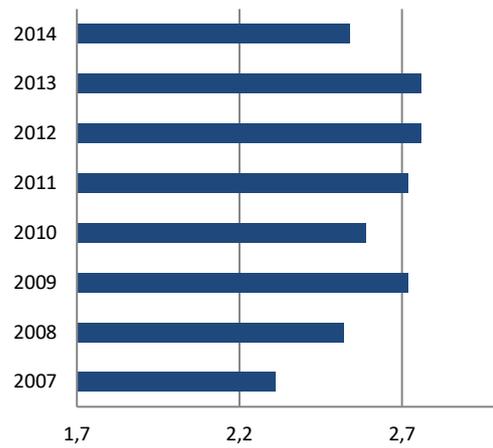
Sauberkeit



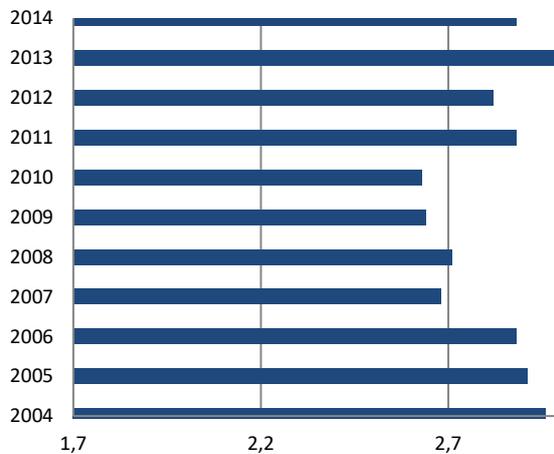
Sicherheit im Zug



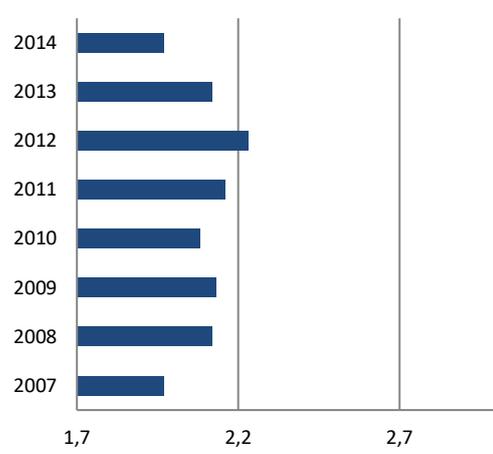
Sitzplatzangebot im Zug



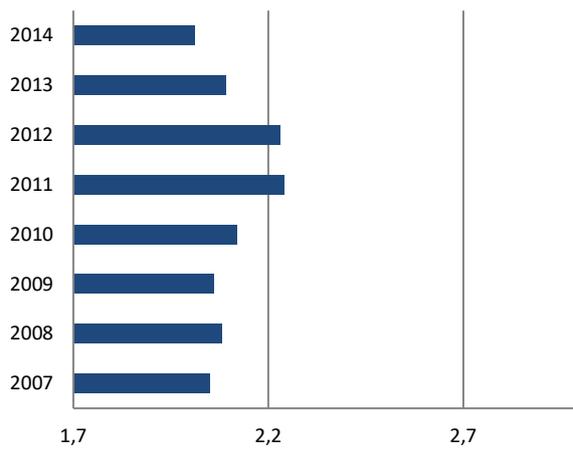
Informationen zu Unregelmäßigkeiten



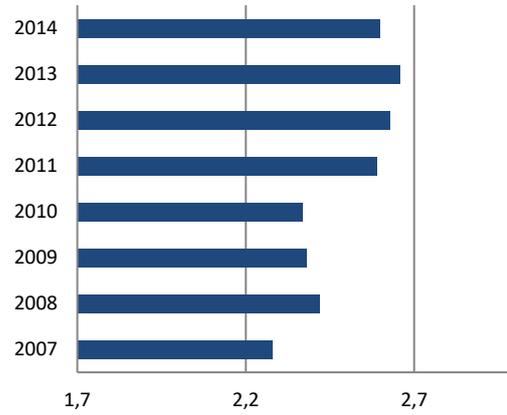
Schadensfreiheit im Zug



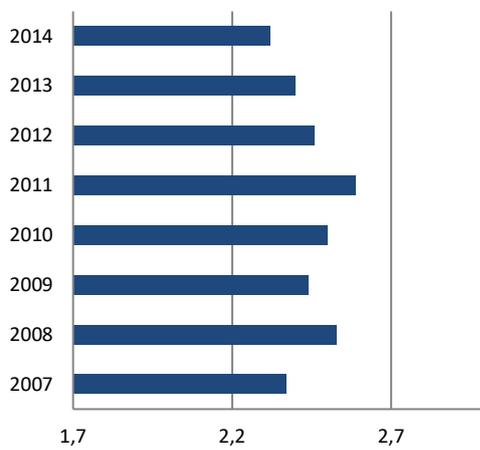
Information im Regelfall



Informationen zu Unregelmäßigkeiten



Vertrieb der Fahrausweise



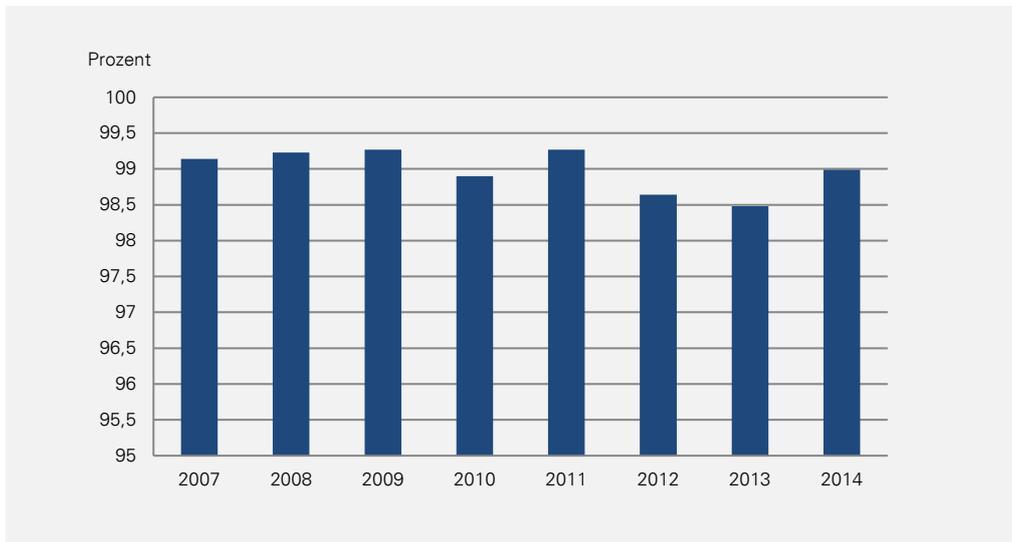
Fazit

Fast alle objektiven Kriterien, bis auf das Kriterium Fahrgastinformation im Zug, weisen eine Verbesserung gegenüber dem Vorjahr aus. Dieser positive Trend zeigt sich auch in den guten Ergebnissen bei den subjektiven Kriterien, welche ebenfalls besser als in den Vorjahren bewertet wurden.

1.4 Seehas

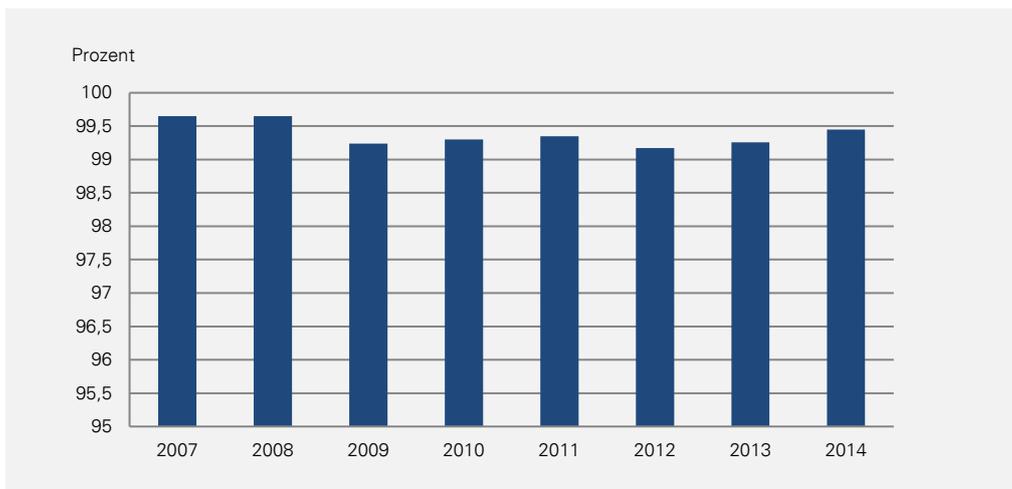
1.4.1 Objektive Kriterien

a) Pünktlichkeit



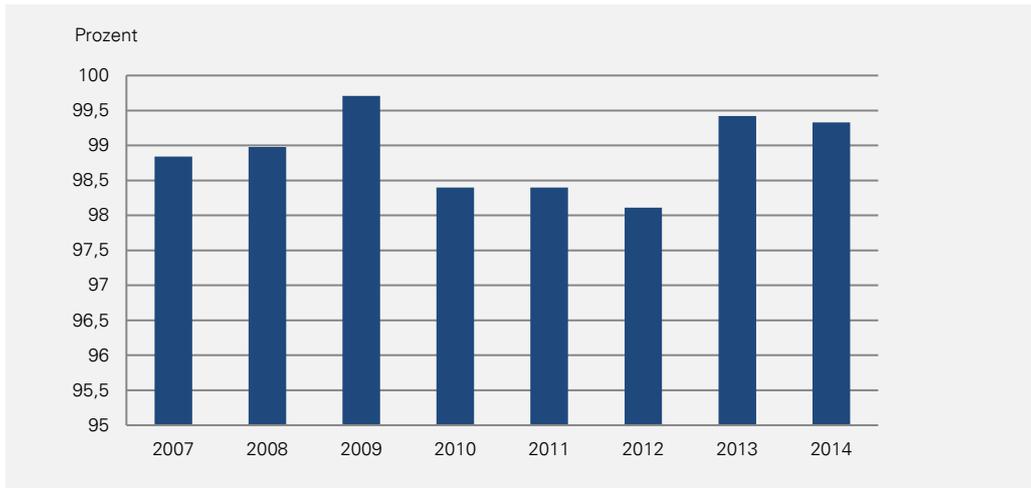
Die Pünktlichkeit liegt auch im Jahr 2014 auf einem sehr hohen Niveau und konnte gegenüber dem Vorjahr verbessert werden.

b) Anslusserreichung



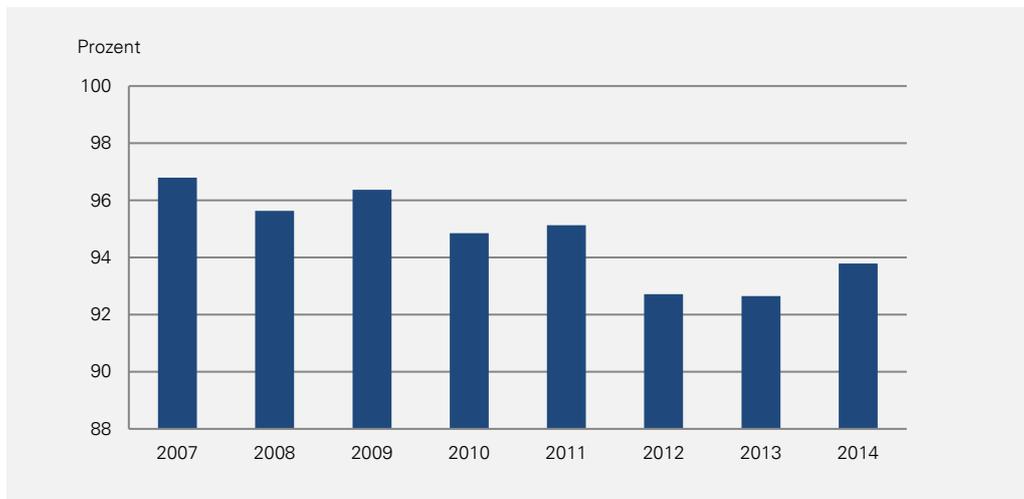
Die Anslusserreichung lag beim Seehas 2014 auf einem ähnlich hohen Niveau wie in den Vorjahren.

c) Zugbildung



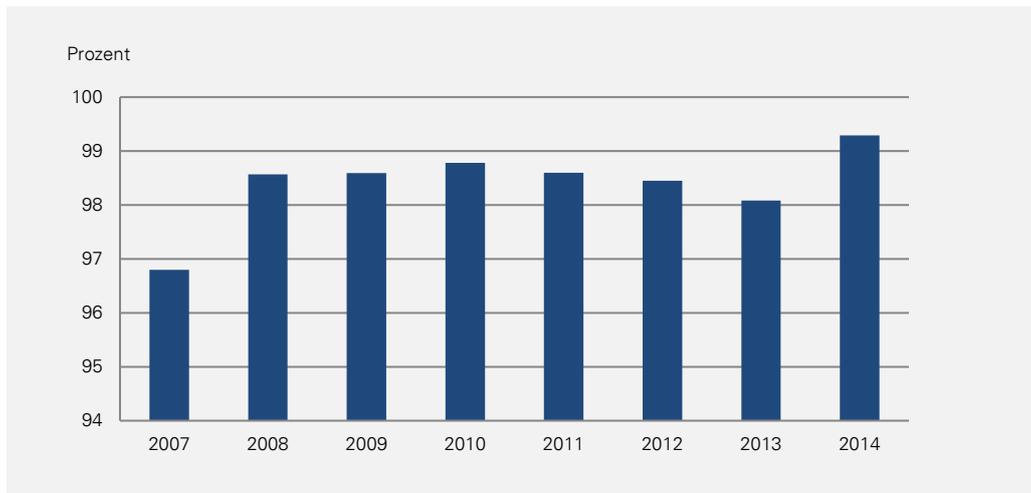
Die Zugbildung ist wie in den vergangenen Jahren auf einem hohen Niveau, es wurde fast immer die vorgesehene Fahrzeuganzahl eingehalten. Im Jahre 2014 wurde der drittbeste Wert seit Vertragsbeginn erreicht.

d) Sauberkeit



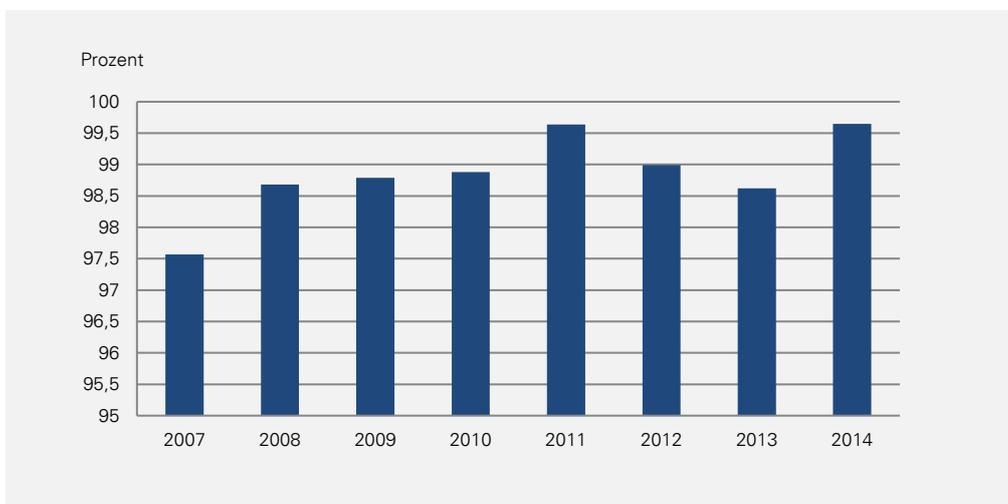
Die Sauberkeit hat sich in den letzten Jahren kontinuierlich verschlechtert. Aufgrund der unternommenen Maßnahmen konnte die Sauberkeit der Züge zwar verbessert werden, befindet sich jedoch immer noch auf einem nicht zufriedenstellenden Niveau.

e) Schadensfreiheit



Die Schadensfreiheit konnte in den vergangenen Jahren seit 2008 auf einem gleichbleibenden Niveau gehalten werden. im Jahre 2014 wurde der beste Wert seit Vertragsbeginn erreicht.

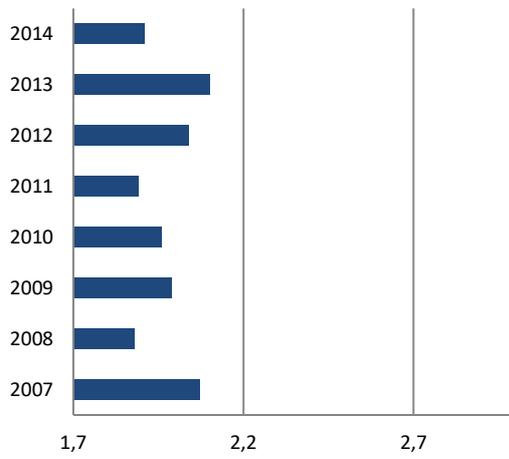
f) Fahrgastinformation



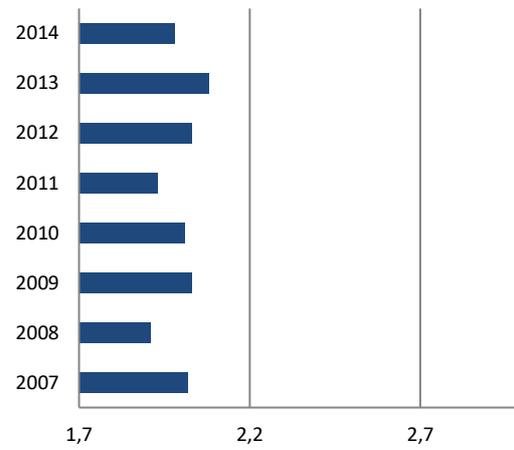
Die Fahrgastinformation im Zug erreichte den höchsten Wert seit 2007 und beträgt 99,65 % im Jahre 2014.

1.4.2 Subjektive Kriterien Seehas

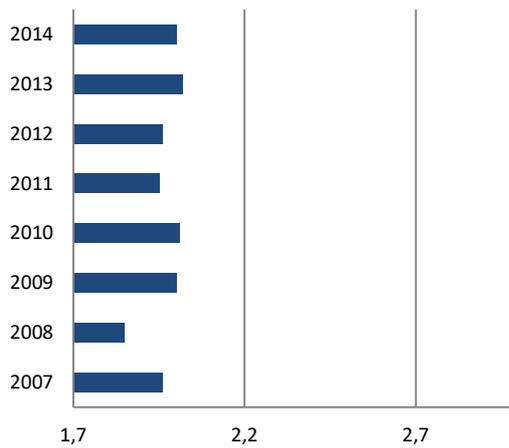
Pünktlichkeit



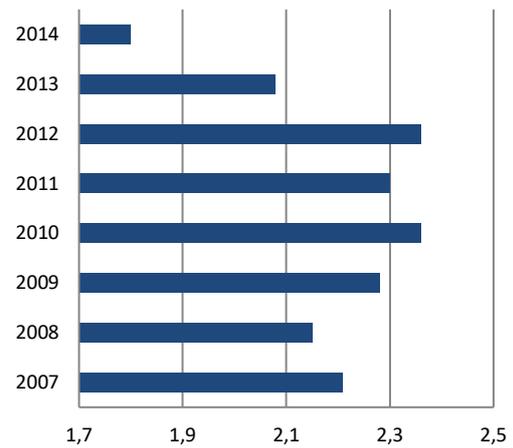
Sauberkeit der Züge



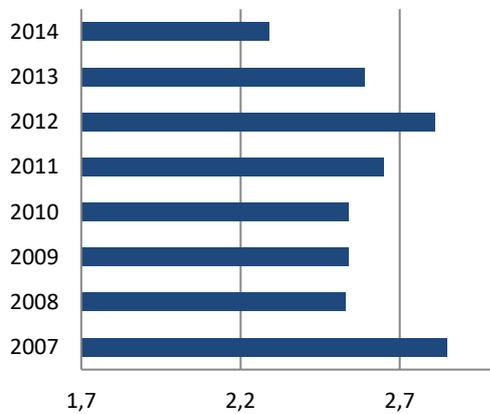
Sicherheit im Zug



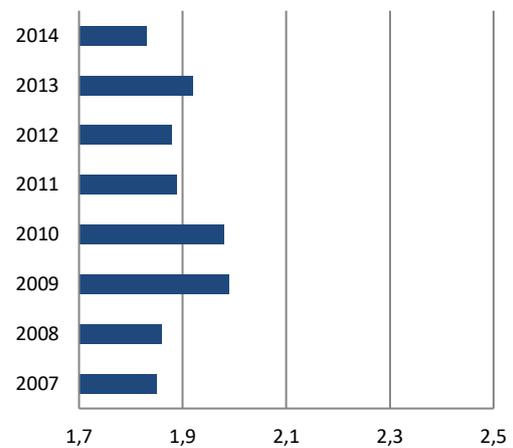
Information im Regelfall



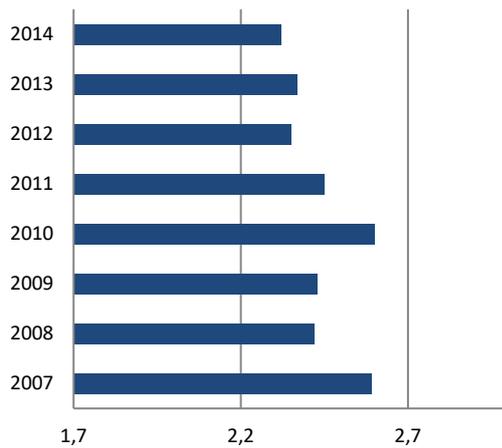
Informationen zu Unregelmäßigkeiten



Schadensfreiheit im Zug



Vertrieb der Fahrausweise



Fazit

Alle objektiven Ergebnisse, bis auf das Kriterium der Zugbildung, konnten gegenüber dem Vorjahr verbessert werden. Alle Ergebnisse befinden sich auf einem hohen Niveau, mit der Ausnahme der Sauberkeit im Zug. Diese liegt bei 93,79%. Die ansonsten guten Werte bei den objektiven Kriterien spiegeln sich auch in den subjektiv gemessenen Daten wieder. Die Fahrgäste bewerten die Kriterien im Vergleich zum Vorjahr alle besser.

II Leistungsumfang und Finanzierung der SPNV-Leistungen im Jahr 2014

1. Verkehrsleistungen

Hierzu wird auf die nachfolgende Tabelle verwiesen. Sie enthält alle vertraglich vergebenen SPNV-Leistungen des Landes Baden-Württemberg als Aufgabenträger, aufgeteilt nach Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und von ihnen befahrenen Strecken. Die gefahrenen Zugkilometer sind für das jeweilige EVU für alle von ihm befahrenen Strecken aggregiert enthalten. Im Jahr 2014 wurden insgesamt 66.166.980 Zugkilometer bestellt.

2. Finanzieller Aufwand

Im Jahr 2014 hat das Land Baden-Württemberg für die Erbringung der o. g. Verkehrsleistungen allen beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen Zahlungen in Höhe von 672.741.476 € geleistet. Dies entspricht einem durchschnittlichen Zuschuss von 10,17 €/Zugkm.

3. Tabellarische Übersicht 2014

Nr.	EVU	KBS	Strecke/Netz	Zugkm p.a.
1	Bodensee-Oberschwaben-Bahn	751	Friedrichshafen - Aulendorf	531.000
2	agilis	verschiedene	E-Netz Regensburg	11.000
3	Albtal-Verkehrsgesellschaft	775	Pforzheim - Bad Wildbad	6.537.075
		verschiedene	Standardverkehre	
		740/741	Freudenstadt - Eutingen	
		710.51	Karlsruhe - Germersheim	
		710.41	Heilbronn Nord	
4	Breisgau-S-Bahn	726	Freiburg - Elzach	951.940
		729	Freiburg - Breisach	
5	DB Regio	730	Singen - Schaffhausen	46.493.274
		975	Ulm - Senden - Weißenhorn	
		verschiedene	Generalvertrag Regionalverkehr in Baden-Württemberg	
		676	Karlsruhe - Wörth - Neustadt	
		670, 665, 705, 708, 677, 701	S-Bahn Rhein-Neckar	
		980	Ulm - Aalen - Nördlingen	
		720	Schwarzwaldbahn	
6	Hohenzollerische Landesbahn	verschiedene	Ringzug	2.298.560
		766	Tübingen - Sigmaringen	
7	SBB (CH)	730.4	Waldshut - Koblenz	40.000
8	Konsortium DB Regio / AVG	710.3, 710.4, 710.41	Murgtalbahn	3.857.776
		770, 771	Pforzheim - Bietigheim	
		783	Heilbronn - Öhringen	
9	DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee	774, 765, 772, 770	Nordschwarzwald	1.580.000
10	SBB (D)	734, 735	Wiesental	2.065.000
		702, 720	Seehas	
11	Südwestdeutsche Verkehrs - AG	702, 718, 719, 720, 741	Ortenau	1.760.355
		703, 725	Freiburg - Bad Krozingen - Münstertal	
12	VIAS	641	Odenwaldbahn	41.000
Summe				66.166.980
Zuschuss p.a.				672.741.476€
durchschnittlicher Zuschuss je Zugkm				10,17€