

**Bericht des
Ministeriums für Verkehr
Baden-Württemberg
gem. Art 7 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007
für das Jahr 2017
– 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 2017.....	3
1.1	Pünktlichkeit landesweit	3
1.2	Pünktlichkeit der einzelnen Lose des Übergangsvertrags	4
1.3	Weitere objektive Qualitätskriterien.....	5
1.4	Subjektive Qualitätskriterien	5
1.4.1	Kundenzufriedenheit bei Pünktlichkeit.....	6
1.4.2	Kundenzufriedenheit bei Sicherheit im Zug	6
1.4.3	Kundenzufriedenheit bei Informationen zu Verspätungen und Unregelmäßigkeiten	7
1.5	Zugausfälle	8
1.6	Verkürzte Zugbildungen	8
II	Leistungsumfang und Finanzierung der SPNV-Leistungen im Jahr 2017.....	9
1.	Verkehrsleistungen	9
2.	Finanzieller Aufwand.....	9
3.	Tabellarische Übersicht 2017.....	10

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 2017

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.

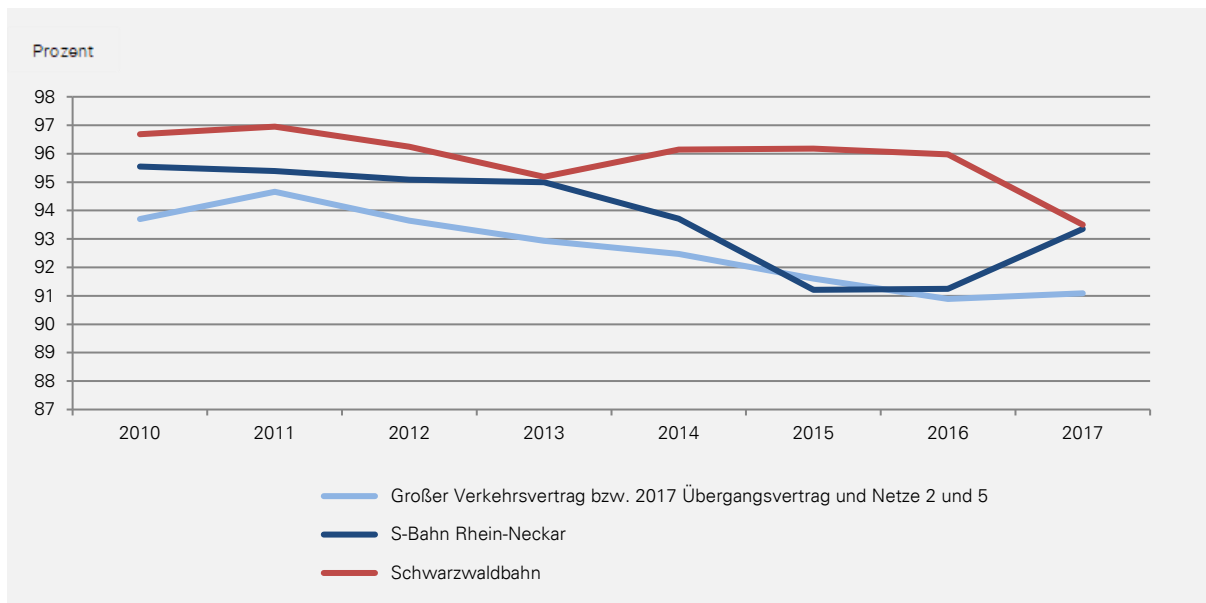
Betreiber der Verkehrsverträge:

Elztalvertrag	BSB
Friedrichshafen - Aulendorf	BOB
Heilbronn Nord	AVG
Heilbronn - Öhringen	DB Regio/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
Übergangsverträge	DB Regio
Waldshut - Koblenz	SBB (CH)
Wiesental	SBB (D)
Zollernbahn	HzL

1.1 Pünktlichkeit landesweit

Zur Messung der Pünktlichkeit sind diejenigen Eisenbahnverkehrsunternehmen verpflichtet, die auf Grundlage eines Vertrags mit dem Land Baden-Württemberg Verkehrsleistungen durchführen. Die nachfolgende Grafik zeigt die Entwicklung für drei Verkehrsverträge der DB Regio seit 2010. Für 2017 setzt sich der Wert aus den Ergebnissen der 17 Lose der Übergangsverträge sowie der beiden Netze 2 (IRE Stuttgart – Bodensee) und 5 (Neigetechnik-Netz) zusammen. Die Grafik zeigt, dass die Übergangsverträge 2017 bei der Pünktlichkeit auf einem ähnlichen Niveau wie beim Großen Verkehrsvertrag 2016 lagen. Bei der S-Bahn Rhein-Neckar hat sich die Pünktlichkeit gegenüber 2016 deutlich verbessert, bei der Schwarzwaldbahn hingegen drastisch verschlechtert. Insgesamt liegen die Werte aber deutlich unter denen von Anfang des Jahrzehnts.

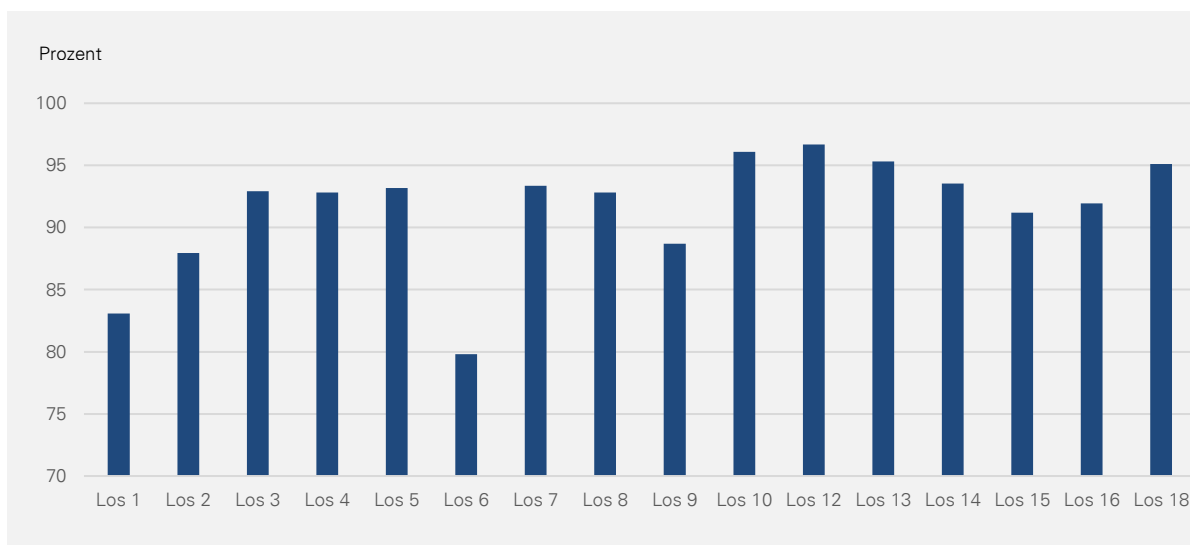
ENTWICKLUNG PÜNKTLICHKEIT SEIT 2010



1.2 Pünktlichkeit der einzelnen Lose des Übergangsvertrags

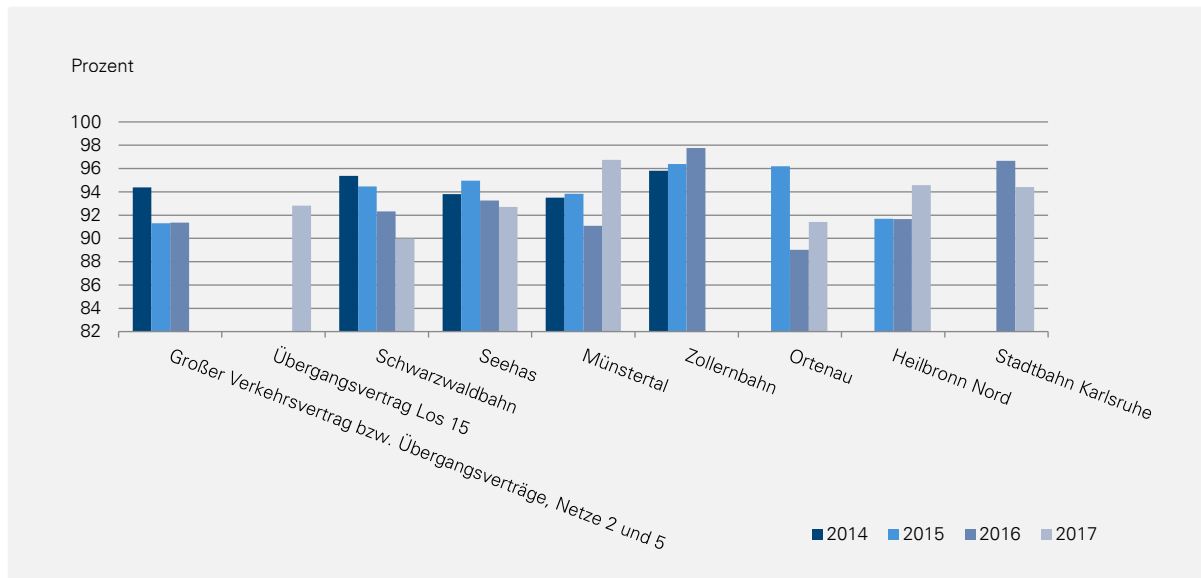
In einer detaillierten Betrachtung wird deutlich, dass die Pünktlichkeit der einzelnen Lose des Übergangsvertrags der DB Regio, die 2017 zusammen nach wie vor ca. 50% der vom Land bestellten Regionalverkehrsleistungen ausmachten, stark unterschiedlich ausfällt. Dargestellt ist die vertraglich relevante Ankunftspünktlichkeit bei einer Pünktlichkeitsgrenze von 5:59 Minuten. Gute Ergebnisse mit über 95% werden in den Losen 12 (RE Heilbronn – Crailsheim) und 18 (Crailsheim – Lauda – Wertheim/Würzburg und Seckach – Miltenberg), auf der Höllentalbahn und Dreiseenbahn (Los 10) und im Los 13 (Regionalbahnen Ulm – Munderkingen und Ulm – Langenau) erzielt. Die schlechtesten Werte weisen die Regionalbahnen im Filstal (Los 6) mit knapp 80% und die RE-Leistungen Stuttgart – Würzburg (Los 1) mit ca. 83% auf.

PÜNKTLICHKEIT NACH LOSEN



1.3 Weitere objektive Qualitätskriterien

ENTWICKLUNG SAUBERKEIT



Bei der Sauberkeit gab es bei den betrachteten Verkehrsunternehmen gegenüber dem Vorjahr erhebliche Veränderungen. Die Ergebnisse für das große Los 15 des Übergangsvertrags sind besser als die Werte des landesweiten Großen Verkehrsvertrag 2015 und 2016. Als einziges der hier betrachteten Verkehrsunternehmen hält die SWEG im Münstertal die relativ strengen Zielvorgaben ein. Auffällig ist die kontinuierliche Verschlechterung der Ergebnisse bei der Schwarzwaldbahn, die 2017 das schlechteste Ergebnis der sieben dargestellten Verträge erzielte.

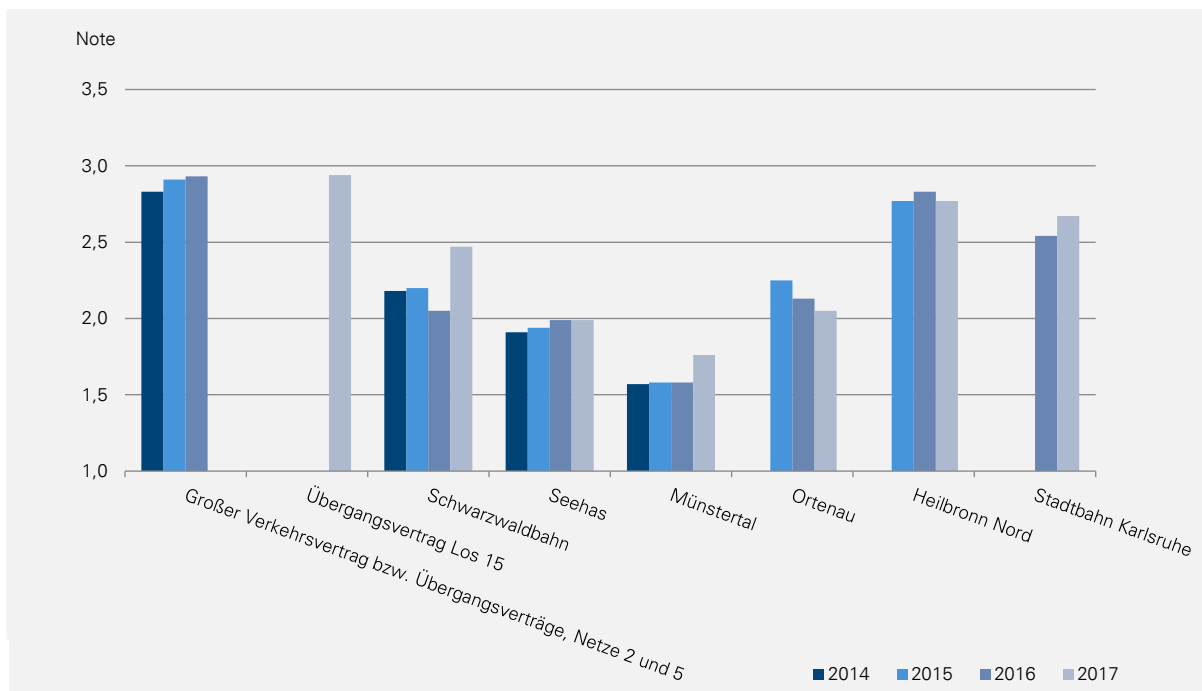
1.4 Subjektive Qualitätskriterien

Neben den Erfassungen der objektiven Kriterien durch Stichprobenkontrollen wird im Rahmen des Qualitätsmesssystems auch die Zufriedenheit der Fahrgäste unter verschiedenen Aspekten abgefragt. 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.

Die Fahrgäste messen den Kriterien Pünktlichkeit, Sicherheit im Zug und Informationen zu Unregelmäßigkeiten und Verspätungen die größte Bedeutung bei.

1.4.1 Kundenzufriedenheit bei Pünktlichkeit

KUNDENZUFRIEDENHEIT 1: PÜNKTlichkeit

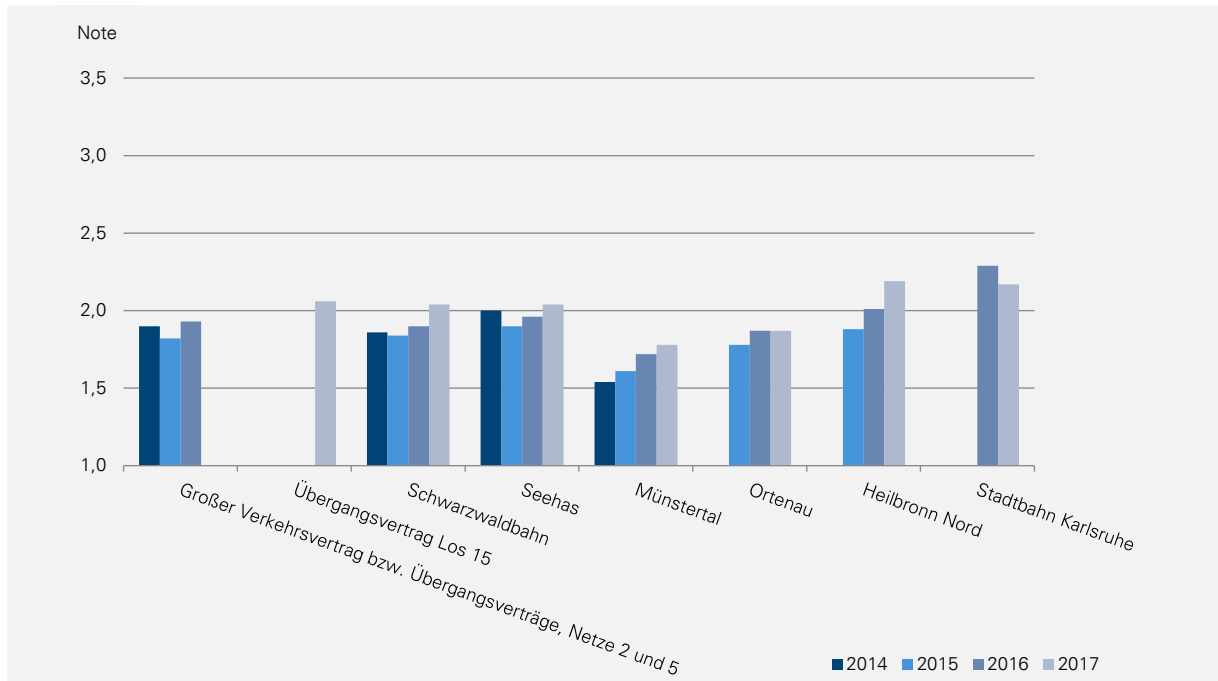


Die Bewertung der Pünktlichkeit differiert stark zwischen den einzelnen Verträgen. Sie korreliert deutlich mit den gemessenen Pünktlichkeitswerten. Weiterhin am besten schneidet die SWEG auf der kurzen Strecke im Münstertal ab, wo es keine anderen Verkehre gibt. Den schlechtesten Wert erzielt die DB Regio, die im Los 15 des Übergangsvertrags auf ähnliche Werte wie bis 2016 im Großen Verkehrsvertrag kommt. Drastisch schlechter als in den Vorjahren wurde die Pünktlichkeit der Schwarzwaldbahn von ihren Fahrgästen bewertet. Die Stadtbahn Heilbronn Nord wird wie in den Vorjahren trotz leichter Verbesserung schlechter bewertet als die Stadtbahn Karlsruhe, obwohl die objektiven Pünktlichkeitswerte bei der Stadtbahn Heilbronn Nord besser sind.

1.4.2 Kundenzufriedenheit bei Sicherheit im Zug

Das Sicherheitsgefühl im Zug befindet sich nach wie vor auf einem guten Niveau. Allerdings war wie im Vorjahr in den meisten Fällen eine leichte Verschlechterung festzustellen. Das gilt besonders für die Stadtbahn Heilbronn Nord und die Schwarzwaldbahn, obwohl bei der letztgenannten alle Züge mit Zugbegleitern besetzt sind.

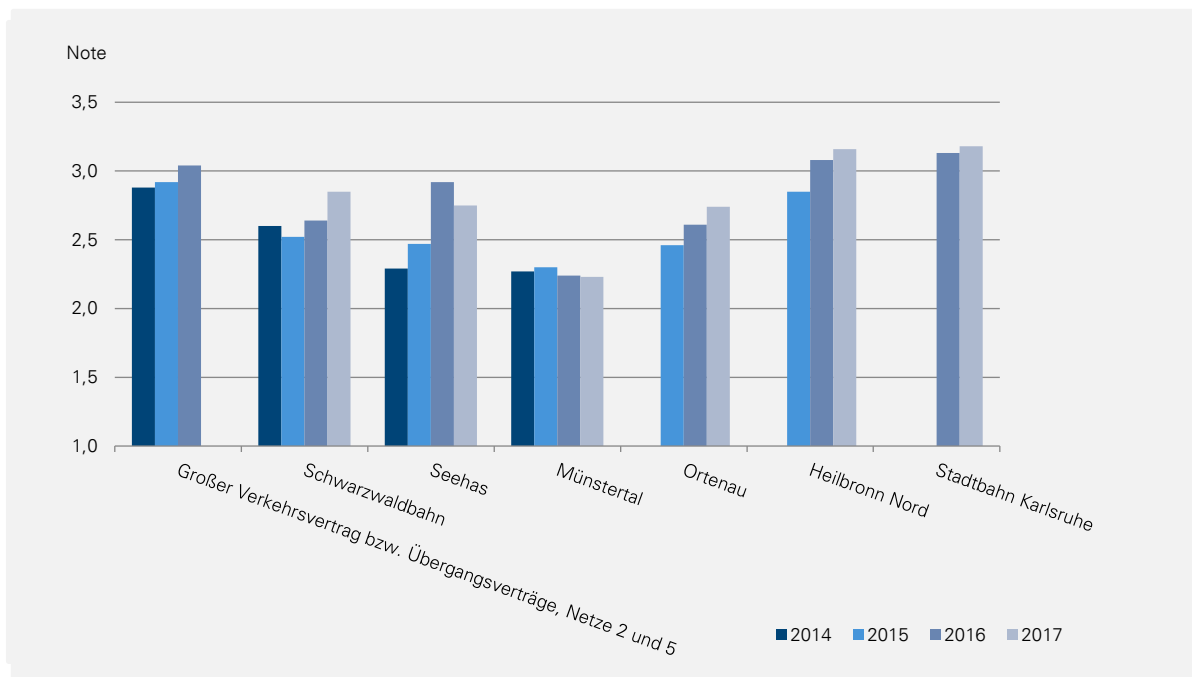
KUNDENZUFRIEDENHEIT 2: SICHERHEIT IM ZUG



1.4.3 Kundenzufriedenheit bei Informationen zu Verspätungen und Unregelmäßigkeiten

Kritisch gesehen wird oft die Fahrgastinformation bei Verspätungen und Unregelmäßigkeiten. Zum Teil fließt sicherlich auch die Zufriedenheit mit der erlebten Fahrgastinformation an den Stationen mit in die Bewertung ein, die die EVU nicht immer beeinflussen können. Es gibt deutliche Unterschiede zwischen den einzelnen Verträgen. Am besten schneidet schon seit 2014 die SWEG im Münstertal ab, die dort an den Stationen ein modernes Echtzeit-Informationssystem betreibt. Die schlechtesten Werte erhielt auch 2017 die AVG bei der Stadtbahn Heilbronn Nord und bei der Stadtbahn Karlsruhe, obwohl ein modernes rechnergestütztes Betriebsleitsystem (ITCS) eigentlich die Möglichkeit bietet, Fahrgäste an den Stationen und über mobile Endgeräte mit aktuellen Informationen zu versorgen.

KUNDENZUFRIEDENHEIT 3: INFORMATION ZU UNREGELMÄSSIGKEITEN



Die Qualität insgesamt hat sich auch 2017 leider wieder nicht zufriedenstellend entwickelt.

1.5 Zugausfälle

Bei der DB Regio hatten seit Inkrafttreten der Übergangsverträge am 1. Oktober 2016 gehäufte Zugausfälle auf einigen Strecken zu Schlagzeilen und massiven Kundenbeschwerden geführt. Diese Probleme dominierten auch im Jahr 2017 die Wahrnehmung des Regionalverkehrs insbesondere im Großraum Stuttgart. Besonders betroffen war das Los 2 des Übergangsvertrags (Regionalbahnen Stuttgart – Neckarsulm (- Osterburken), aber auch die Remsbahn Stuttgart – Aalen und Leistungen Richtung Mühlacker. Ursachen sind teilweise massive Fahrzeugprobleme, aber auch kurzfristige Krankmeldungen des Personals.

1.6 Verkürzte Zugbildungen

Zeitweise kam es 2017 auf einigen Strecken der Übergangsverträge gehäuft zu Abweichungen von der planmäßigen Zugbildung aufgrund von Instandhaltungsproblemen im Fahrzeugbereich. Schwerpunkte waren die RB-Leistungen auf der Bodenseegürtelbahn (Radolfzell – Friedrichshafen Stadt), bei den Regionalbahnen zwischen Tübingen und Wendlingen und im Großraum Ulm sowie IRE-Leistungen der Linie Ulm – Singen – Basel. In verschiedenen Fällen konnten Fahrgäste nicht mehr mitgenommen werden.

II Leistungsumfang und Finanzierung der SPNV-Leistungen im Jahr 2017

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 2017 wurden insgesamt 69.129.100 Zugkilometer bestellt.

2. Finanzieller Aufwand

Im Jahr 2017 hat das Land Baden-Württemberg für die Erbringung der o. g. Verkehrsleistungen allen beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen Zahlungen in Höhe von 687.143.254 € geleistet. Dies entspricht einem durchschnittlichen Zuschuss von 9,94 €/Zugkm.

3. Tabellarische Übersicht 2017

Nr.	EVU	KBS	Strecke/Netz	Zugkm p.a.
1	agilis	993	E-Netz Regensburg	11.000
2	Albtal-Verkehrsgesellschaft	775	Pforzheim - Bad Wildbad	9.355.990
		verschiedene	Stadtbahn Karlsruhe	
		710.51	Karlsruhe - Germersheim	
		710.41	Heilbronn Nord	
3	Bodensee-Oberschwaben-Bahn	751	Friedrichshafen - Aulendorf	531.000
4	Breisgau-S-Bahn	726	Freiburg - Elzach	951.940
		729	Freiburg - Breisach	
5	DB Regio	750/751	Stuttgart - Ulm - Bodensee	41.730.193
		730	Singen - Schaffhausen	
		975	Dieselnetz Ulm (Übergang)	
		676	RE-Netz Südwest Diesel	
		660/665.3-4/700	RE-Netz Südwest E-Traktion	
		650/654	Dieselnetz-Südwest	
		verschiedene	Übergangsverträge 17 Lose	
		676	Karlsruhe - Wörth - Neustadt	
		670, 665, 705, 708, 677, 701	S-Bahn Rhein-Neckar	
		980	Ulm - Aalen - Nördlingen	
		702, 720	Schwarzwaldbahn	
		707	Krebsbachtalbahn	
6	Hohenzollerische Landesbahn	verschiedene	Ringzug	2.657.023
		766	Tübingen - Sigmaringen	
		768	Hechingen - Gammertingen - Sigmaringen	
7	SBB (CH)	730.4	Waldshut - Koblenz	40.000
8	Konsortium DB Regio /AVG	770, 771	Pforzheim - Bietigheim	1.210.820
9	DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee	774, 765, 772, 770	Nordschwarzwald	8.347.253
		727/730/731/742/751/755/757/760/766/774	Donau-Ostalb (Neigetchnik)	
10	SBB (D)	734, 735	Wiesental	2.065.000
		720	Seehas	
11	Südwestdeutsche Verkehrs AG	702, 718, 719, 720, 741	Ortenau	2.187.881
		703, 725	Freiburg - Bad Krozingen - Münstertal	
12	VIAS	641	Odenwaldbahn	41.000
Summe				69.129.100
Zuschuss p.a.				687.143.254€
durchschnittlicher Zuschuss je Zugkm				9,94€