

**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 2018
– 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 2018.....	3
	Vorbemerkung.....	3
	1.1 Pünktlichkeit landesweit.....	4
	1.2 Pünktlichkeit der einzelnen Lose des Übergangsvertrags.....	4
	1.3 Weitere objektive Qualitätskriterien	5
	1.4 Subjektive Qualitätskriterien	6
	1.4.1 Kundenzufriedenheit bei Pünktlichkeit.....	6
	1.4.2 Kundenzufriedenheit bei der Sicherheit im Zug.....	7
	1.4.3 Kundenzufriedenheit bei der Sicherheit im Bahnhof.....	8
	1.4.4 Kundenzufriedenheit bei Informationen zu Verspätungen und Unregelmäßigkeiten	8
	1.5 Zugausfälle.....	9
	1.6 Verkürzte Zugbildungen.....	10
II	Leistungsumfang und Finanzierung der SPNV-Leistungen im Jahr 2018.....	10
	2.1 Verkehrsleistungen	10
	2.2 Finanzieller Aufwand.....	10
	2.3 Tabellarische Übersicht 2018	11
III	Zielkonzept 2025	12

Abkürzungen:

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
RAB	DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH
SBB (CH)	Schweizerische Bundesbahnen
SBB (D)	SBB Deutschland GmbH
SWEG	Südwestdeutsche Landesverkehrs-AG
VIAS	VIAS Rail GmbH

I Qualität der SPNV-Leistungen im Jahr 2018

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 Netze:

▪ 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
▪ Gäu-Murr	DB Regio
▪ Krebsbachtalbahn	DB Regio
▪ Main-Neckar-Ried	DB Regio
▪ RE6 – Südpfalz	DB Regio
▪ RE-Netz Südwest 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
▪ Aulendorfer Kreuz	RAB
▪ Bodenseegürtelbahn	RAB
▪ Hochrhein	RAB
▪ Neitech Donau-Ostalb	RAB
▪ Nordschwarzwald	RAB
▪ 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
▪ Zollernbahn ZAB 1	SWEG
▪ Zollernbahn ZAB 2	SWEG
▪ Odenwaldbahn	VIAS

1.1 Pünktlichkeit landesweit

Zur Messung der Pünktlichkeit sind diejenigen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) verpflichtet, die auf Grundlage eines Vertrags mit dem Land Baden-Württemberg Verkehrsleistungen durchführen. 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 und 2018 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 (Bodenseeexpress Stuttgart-Ulm-Bodensee), 5 (Neigetechnik-Netz Donau-Ostalb) und für 2018 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. Die Pünktlichkeitswerte sind gegenüber dem Vorjahr leicht gesunken und befinden sich auf dem schlechtesten Niveau seit 2010.

ENTWICKLUNG PÜNKTlichkeit SEIT 2010

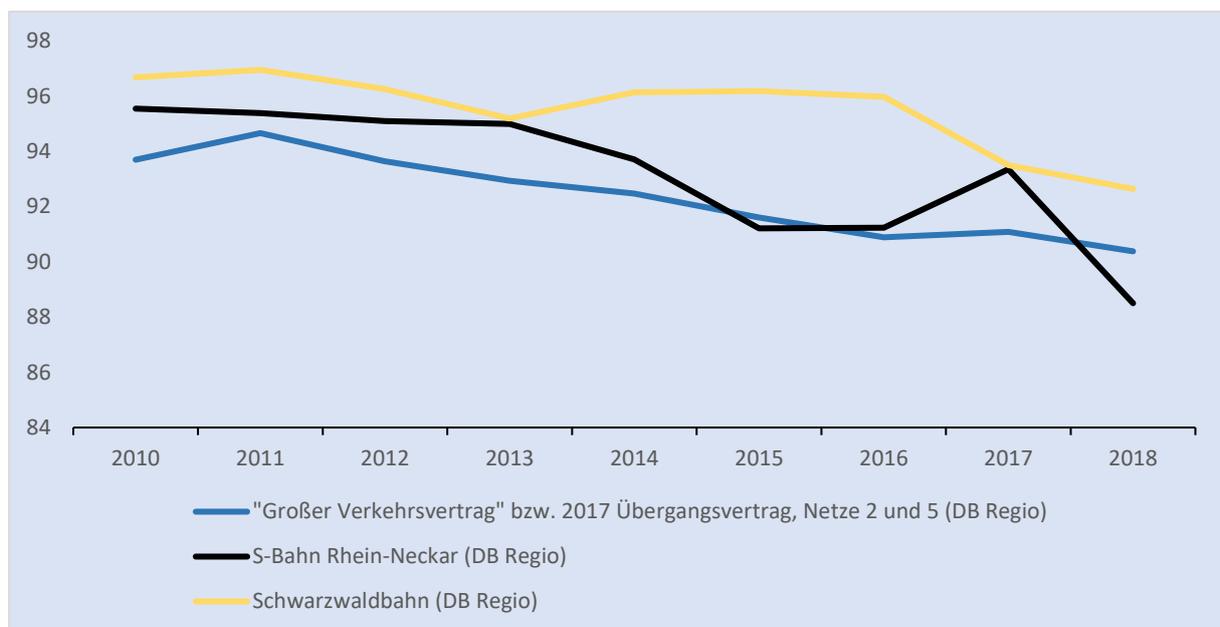


Abbildung 1: Pünktlichkeit seit 2010 in Prozent

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 Ankunfts-pünktlichkeit bei einer Pünktlichkeitsgrenze von 5:59 Minuten. Die besten Ergebnisse über das ganze Jahr hinweg erzielt auf den Linien RE Heilbronn-Crailsheim und Crailsheim - Lauda - Wertheim/Würzburg und Seckach-Miltenberg (Los 12 und Los 18) mit Werten von knapp unter 94%. Auch hier wurde der Zielwert gem. Verkehrsvertrag von 94% knapp nicht erreicht. Der Höchstwert von über 97% im Los 10 ist hier nicht vergleichbar, da die Strecke

Freiburg - Titisee - Neustadt/ Seebrugg über weite Teile des Jahres baubedingt gesperrt war. Die schlechtesten Werte wiesen wie im Vorjahr die Regionalbahnen im Filstal (Los 6) und die Regionalexpress-Leistungen Stuttgart - Würzburg (Los 1) mit einer Pünktlichkeitsquote von knapp unter bzw. gerade 85% auf.

PÜNKTLICHKEIT NACH LOSEN

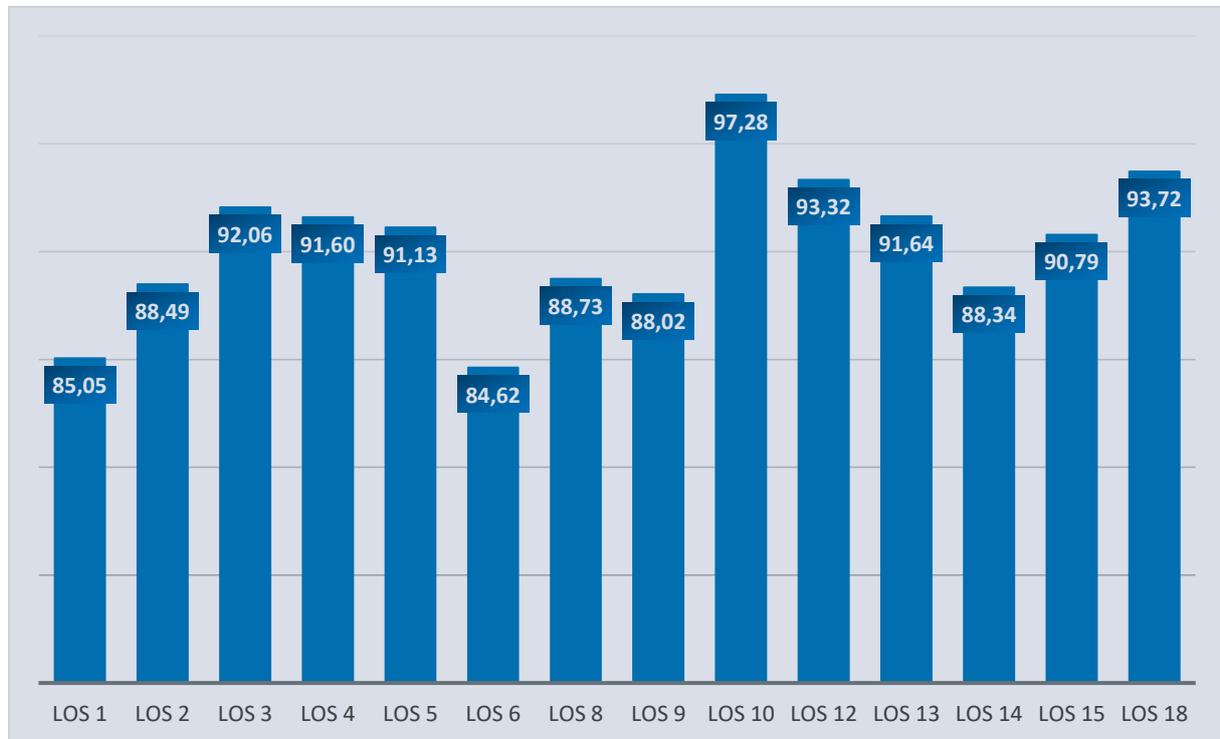


Abbildung 2: Pünktlichkeit im Übergangsvertrag in Prozent

1.3 Weitere objektive Qualitätskriterien

Im „Großen Verkehrsvertrag“, in den Verträgen „Schwarzwaldbahn“ (DB Regio AG) 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 sind einige Veränderungen im Vergleich zum Vorjahr zu beobachten. Hatte die SWEG auf der Münstertalbahn im Jahr 2017 noch den Spitzenplatz aller Verkehrsunternehmen belegt, sind die Werte für die Sauberkeit dort nun deutlich abgesunken. Bei etlichen Verkehrsunternehmen haben sich die Ergebnisse jedoch verbessert: Den besten Wert erreicht die AVG im Netz „Stadtbahn Karlsruhe“. Auch das Los 15 des Übergangsvertrags, die Schwarzwaldbahn, die Ortenau-S-Bahn und die Stadtbahn Heilbronn Nord weisen bessere Ergebnisse als im Vorjahr auf.

ENTWICKLUNG SAUBERKEIT

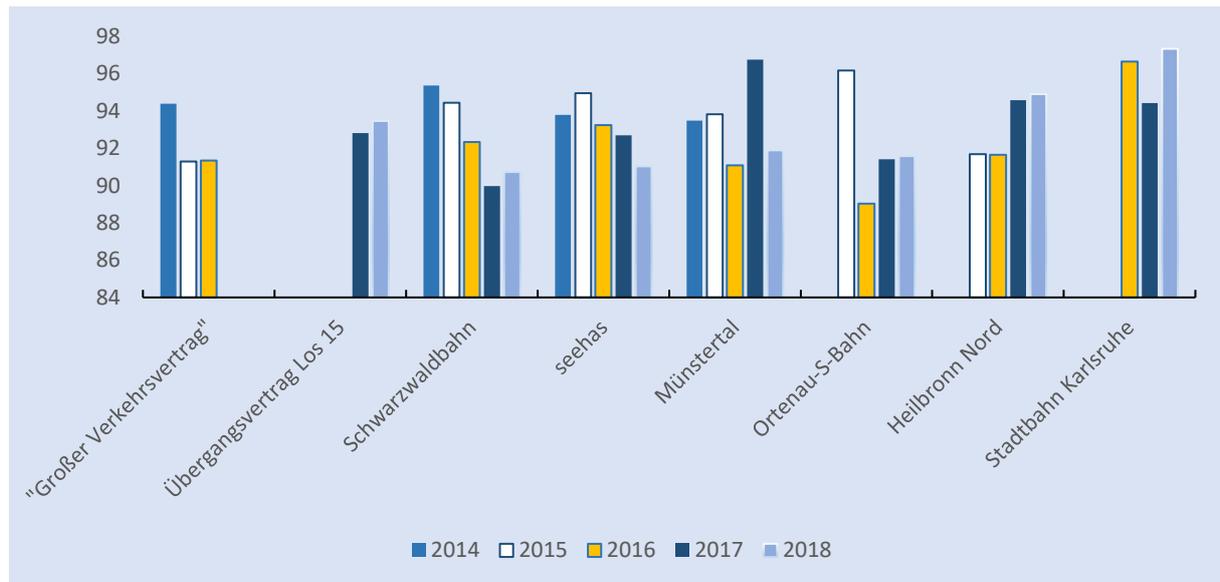


Abbildung 3: Sauberkeit in Prozent

1.4 Subjektive Qualitätskriterien

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 erzielt weiterhin die SWEG auf der Münstertalbahn, wo es keine anderen Verkehre gibt. Die schlechtesten Zufriedenheitswerte erzielen die DB Regio im Los 15 des Übergangsvertrags und die AVG (Heilbronn Nord und Stadtbahn Karlsruhe). Die Fahrgäste der Schwarzwaldbahn bewerten die Pünktlichkeit der DB Regio auf dieser Strecke etwas besser als im Vorjahr. Insgesamt sind die Veränderungen zum Vorjahr aber eher gering.

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. Wird ein schlechterer Wert als 2,7 auf einer Schulnotenskala erreicht, führt das zu einer Zuschussminderung 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.

KUNDENZUFRIEDENHEIT 1: PÜNKTLICHKEIT

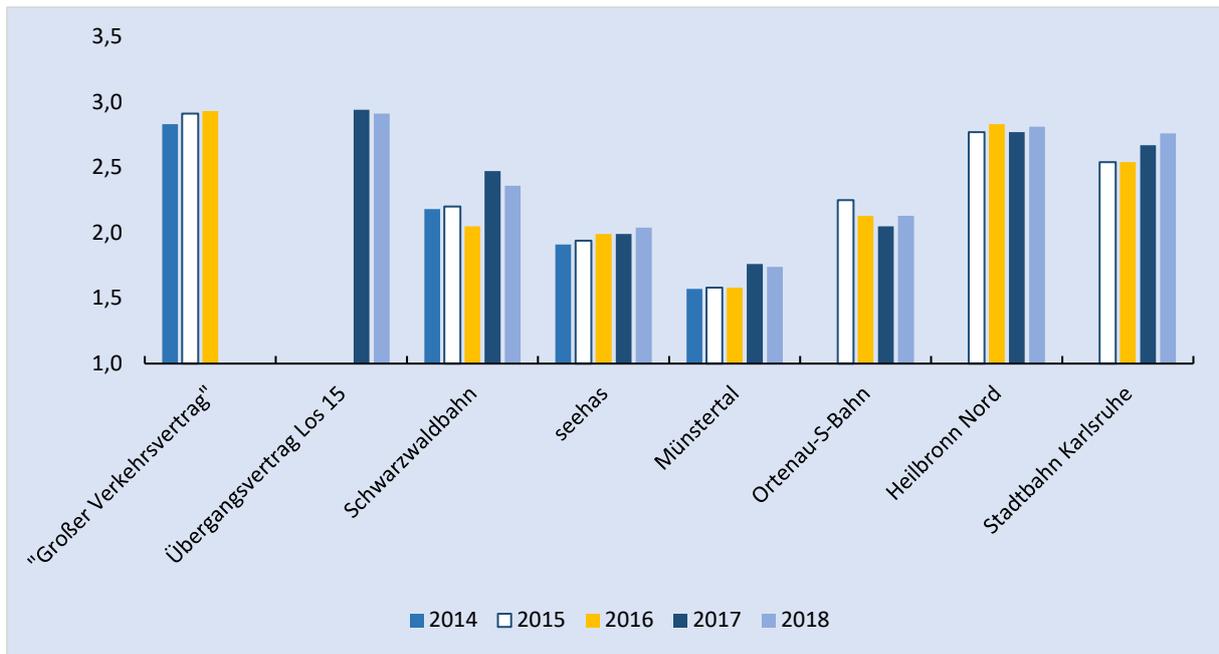


Abbildung 4: Pünktlichkeit (subjektiv) auf Schulnotenskala

1.4.2 Kundenzufriedenheit bei der Sicherheit im Zug

KUNDENZUFRIEDENHEIT 2: SICHERHEIT IM ZUG

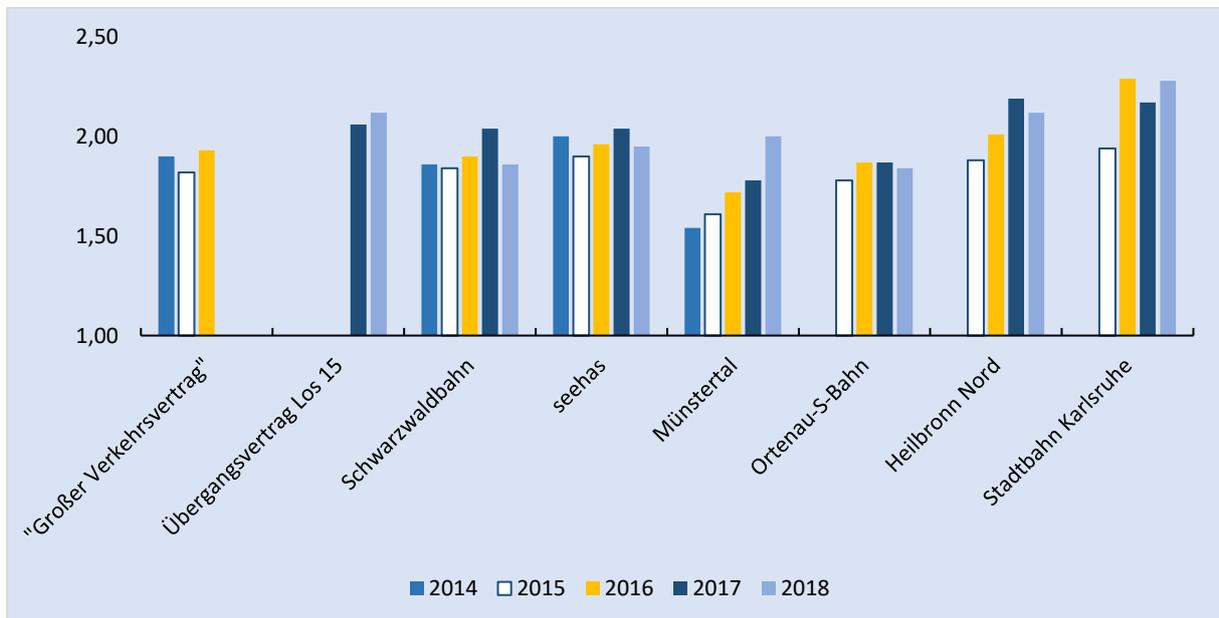


Abbildung 5: Sicherheit im Zug (subjektiv) auf Schulnotenskala

In Zusammenhang mit einzelnen Gewalttaten in Zügen oder an Stationen wird immer wieder befürchtet, dass das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste Schaden nehmen und die Attraktivität des SPNV insgesamt leiden könnte. Das Thema Sicherheit im öffentlichen Raum wurde und wird in dieser Zeit immer wieder diskutiert. Das Sicherheitsgefühl im Zug befindet sich glücklicherweise auf einem guten Niveau. Besonders auf

der Schwarzwaldbahn, bei der alle Züge mit Zugbegleitern besetzt sind, werden deutlich bessere Ergebnisse als im Vorjahr erzielt. Dagegen wird die Sicherheit im Zug im Übergangsvertrag Los 15, bei der Stadtbahn Karlsruhe und bei der Münstertalbahn teilweise deutlich kritischer bewertet als im Vorjahr. Ein eindeutiger Trend ist nicht festzustellen.

1.4.3 Kundenzufriedenheit bei der Sicherheit im Bahnhof

Im Vergleich zur Sicherheit im Zug wird die Sicherheit im Bahnhof schlechter bewertet: Bahnhöfe sind mancherorts Treffpunkte für Personengruppen, die bei Reisenden Unsicherheitsgefühle auslösen, aber selbst die Züge oft gar nicht benutzen. Die Entwicklungen korrelieren mit den Zufriedenheitswerten mit der Sicherheit im Zug: Die Sicherheit an den Stationen wird im Los 15 des Übergangsvertrags, bei der Münstertalbahn sowie bei der Stadtbahn Karlsruhe schlechter beurteilt als im Vorjahr. In den anderen Verkehrsverträgen werden leichte Verbesserungen erzielt, auch hier zeigt sich ein positiver Trend bei der Schwarzwaldbahn. Ein insgesamt abnehmendes Sicherheitsgefühl im Betrachtungszeitraum lässt sich aus den Daten nicht ablesen.

KUNDENZUFRIEDENHEIT 3: SICHERHEIT IM BAHNHOF

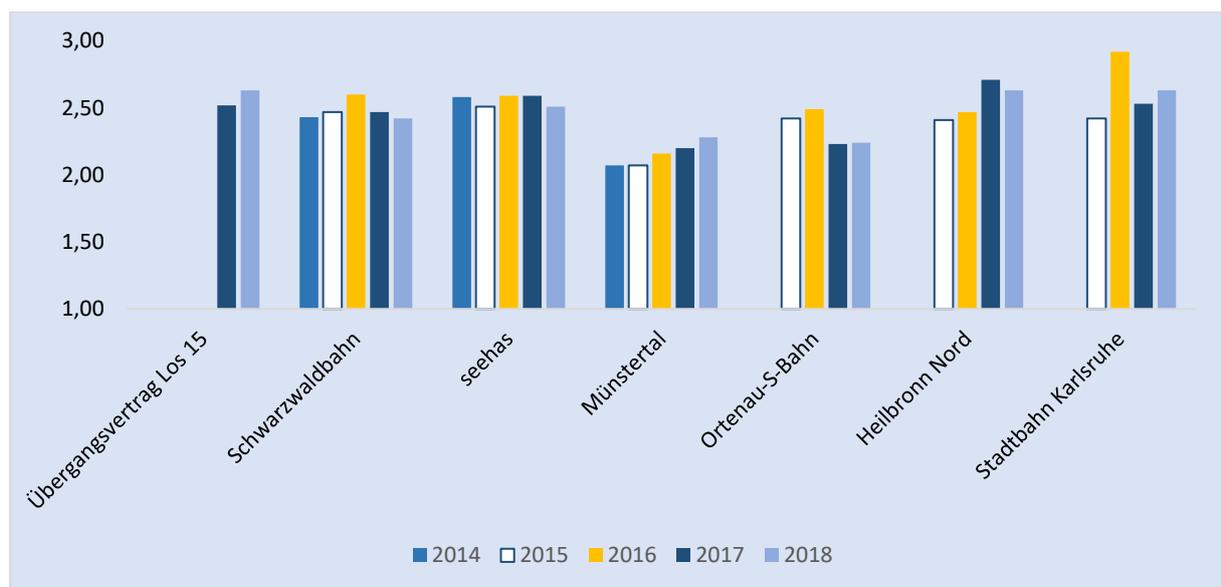


Abbildung 6: Sicherheit im Bahnhof (subjektiv) auf Schulnotenskala

1.4.4 Kundenzufriedenheit bei Informationen zu Verspätungen und Unregelmäßigkeiten

Die Informationen bei Verspätungen und Unregelmäßigkeiten werden über alle Verkehrsverträge hinweg relativ kritisch gesehen. Gute Werte werden bis auf wenige Ausnahmen kaum erreicht. Die Wahrnehmung der Fahrgäste zu diesem Thema spiegelt in den meisten Fällen die erzielten Pünktlichkeitswerte wider. Hieraus ergeben sich große Unterschiede zwischen den einzelnen Verträgen.

Gute Werte erzielt die SWEG auf der Münstertalbahn, die dort an den Stationen ein modernes Echtzeit-Informationssystem betreibt. Die schlechtesten Werte erhielt wie schon im Vorjahr die AVG bei der Stadt-

bahn Heilbronn Nord und bei der Stadtbahn Karlsruhe, obwohl ein modernes rechnergestütztes Betriebssystem eigentlich die Möglichkeit bietet, Fahrgäste an den Stationen und über mobile Endgeräte mit aktuellen Informationen zu versorgen.

KUNDENZUFRIEDENHEIT 4: INFORMATION ZU UNREGELMÄSSIGKEITEN

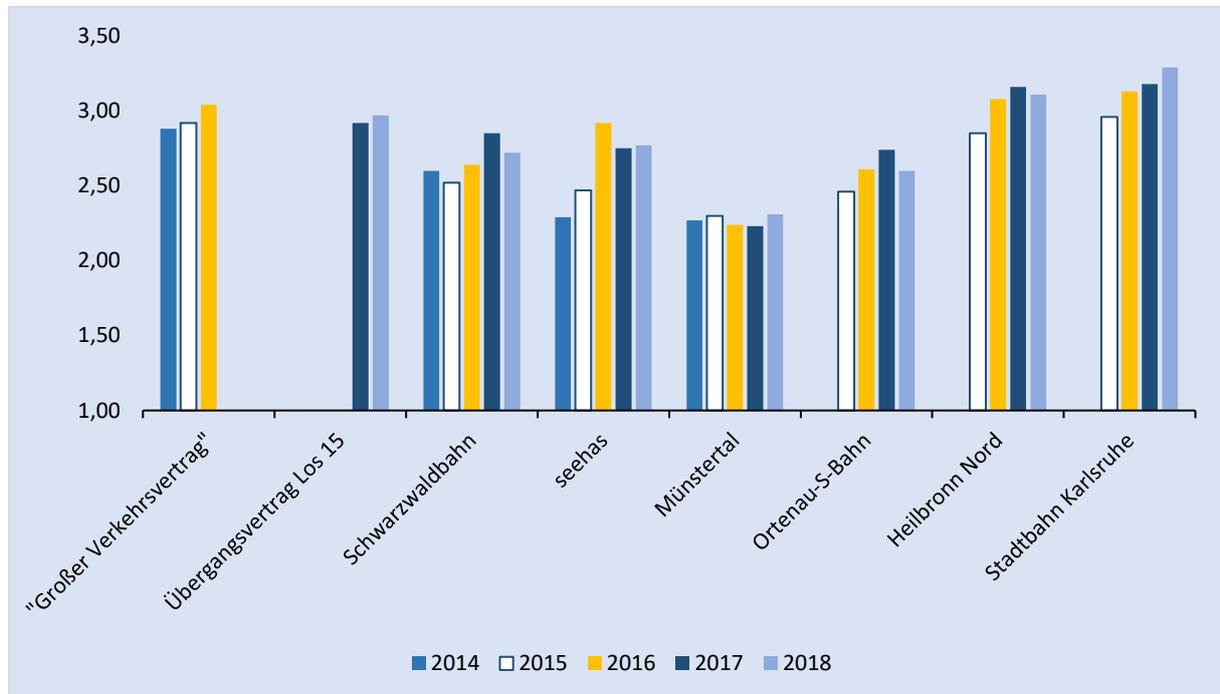


Abbildung 7: Informationen bei Unregelmäßigkeiten und Verspätungen (subjektiv) auf Schulnotenskala

1.5 Zugausfälle

Bei der DB Regio AG hatten seit Inkrafttreten der Übergangsverträge am 1. Oktober 2016 gehäufte Zugausfälle auf einigen Strecken zu Schlagzeilen und massiven Kundenbeschwerden geführt. Diese Probleme dominierten noch die Wahrnehmung des Regionalverkehrs insbesondere im Großraum Stuttgart. Besonders betroffen waren das Los 2 (Regionalbahnen Stuttgart - Neckarsulm bzw. - Osterburken), aber auch die Remsbahn (Stuttgart – Aalen) Los 5 und die Regionalbahnen im Filstal (Stuttgart – Ulm) Los 6. Ursachen sind nach wie vor massive Fahrzeugprobleme und kurzfristige Krankmeldungen des Personals. Zugausfälle wegen fehlendem Personal sind bei der AVG leider schon seit Jahren ein gravierendes Problem; bei den anderen EVU tritt das Problem kaum auf. Die Ausfallquoten bei den genannten Linien lagen zwischen 2,2% (Remsbahn) und 2,7% der Zugkilometer (Filstal-RB). Geplante, baubedingte Ausfälle sind in diesen Werten nicht berücksichtigt. Die Werte bei den ebenfalls 2018 massiv in der öffentlichen Kritik stehenden Linien im Netz Donau-Ostalb und der Bodenseegürtelbahn lagen mit 1,6% bzw. 1% deutlich niedriger.

1.6 Verkürzte Zugbildungen

Die Instandhaltungsprobleme bei DB Regio im Fahrzeugbereich waren auch 2018 noch nicht gelöst. Auf einigen Strecken des Übergangsvertrags kam es weiterhin zu Abweichungen von der planmäßigen Zugbildung. Negativer Spitzenreiter war die Remsbahn (Los 5), wo gut 15% der Züge mit weniger Wagen als vereinbart gefahren wurden. Auch bei den Regionalbahnen im Filstal (Los 6) wurde bei fast 9% der Züge die vereinbarte Sitzplatzanzahl z.T. deutlich unterschritten. Im Neigetech-Netz betraf dies knapp 8% der Züge. Da hier häufig gleich 50% der Sitzplätze fehlten, wenn z.B. am Hochrhein ein IRE-Zug zwischen Singen und Basel nur mit einem statt zwei Triebwagen verkehrte, waren die Auswirkungen auf die Fahrgäste und das negative mediale Echo besonders stark. Zu massiven Protesten der Fahrgäste und Gebietskörperschaften kam es zu Jahresbeginn auch wieder bei den RB-Leistungen auf der Bodenseegürtelbahn (Radolfzell - Friedrichshafen Stadt). Nach verschiedenen Gegensteuerungsmaßnahmen konnte der Jahreswert der verkürzt gefahrenen Züge hier jedoch wenigstens auf ca. 4% begrenzt werden. Die Instandhaltungsprobleme bei den in Ulm gewarteten Dieseltriebwagen der DB Regio sind bislang jedoch immer noch nicht gelöst.

II Leistungsumfang und Finanzierung der SPNV-Leistungen im Jahr 2018

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 2018 wurden insgesamt 68,6 Millionen Zugkilometer bestellt.

2.2 Finanzieller Aufwand

Im Jahr 2018 hat das Land Baden-Württemberg für die Erbringung der o. g. Verkehrsleistungen Zahlungen in Höhe von 679.478.018 EUR geleistet. Dies entspricht einem durchschnittlichen Zuschuss von 9,90 EUR/Zugkm.

2.3 Tabellarische Übersicht 2018

Nr.	Netz-Nr.	Netzbezeichnung	Netzbetreiber	Laufzeit von	Laufzeit bis	Zugkm p.a.
1	Netz 28	E-Netz Regensburg	Agilis	Dez 10	Dez 22	11.000
2	Netz 34	Enztal (Pforzheim - Bad Wildbad)	AVG	Dez 20	Dez 22	9.355.990
	Netz 7a/b	Stadtbahn Karlsruhe	AVG	Dez 15	Dez 22	
	Netz 25	Karlsruhe - Wörth - Germersheim	AVG	Dez 10	Dez 23	
	Netz 7 c	Heilbronn-Nord	AVG	Dez 14	Dez 29	
3	Netz 32	Friedrichshafen - Aulendorf	BOB	Jun 97	vsI. 01.12.2023	531.000
4	Netz 31	Dieselnetz Allgäu Los 1 und Los 2	DB Regio	Dez 17	Dez 29	36.838.297
	Netz 20	Main-Neckar-Ried	DB Regio	Dez 17	Dez 32	
	Netz 3b	Gäu-Murr	DB Regio	Dez 17	Dez 25	
	Netz 2	Stuttgart - Ulm - Bodensee	DB Regio	Dez 16	Dez 23	
	Netz 19	Singen - Schaffhausen	DB Regio	Dez 17	Dez 23	
	Netz 29	Dieselnetz Ulm Übergang	DB Regio	Dez 16	Dez 20	
	Netz 23	RE6 - Südpfalz	DB Regio	Dez 14	Dez 23	
	Netz 26	RE-Netz Südwest Los 1 und Los 2	DB Regio	Dez 14	Dez 29	
	Netz 22	Dieselnetz-Südwest	DB Regio	Dez 14	Dez 35	
	Netz 45	Übergangsvertrag mit 17 Losen	DB Regio	Okt 16	Dez 20	
	Netz 24	RB Südpfalz	DB Regio	Dez 10	Dez 23	
	Netz 6 a	S-Bahn RheinNeckar Los 1	DB Regio	Dez 16	Dez 23	
	Netz 27	E-Netz Augsburg	DB Regio	Dez 10	Dez 19	
	Netz 13	Schwarzwaldbahn	DB Regio	Dez 06	Dez 26	
Netz 40	Krebsbachtalbahn	DB Regio	Apr 17	Dez 18		
5	Netz 15	Ringzug	SWEG	Dez 02	Dez 24	5.820.897
	Netz 14 1	ZAB 1 Zollernbahn	SWEG	Dez 13	Dez 21	
	Netz 14 2	ZAB 2 Zollernbahn	SWEG	Dez 16	Dez 21	
	Netz 8	Ortenau-S-Bahn	SWEG	Dez 14	Dez 21	
	Netz 32	Münstertalbahn	SWEG	Jun 16	Dez 19	
	Netz 40	Elztal	SWEG	Dez 02	Feb 20	
	Netz 39	Breisgau	SWEG	Jun 97	Dez 19	
6	Netz 38	Waldshut - Koblenz	SBB (CH)	Dez 16	Dez 20	40.000
7	Netz 44	Pforzheim - Bietigheim	AVG DB Regio	Mai 99	Jun 19	1.210.820
8	Netz 16a	Aulendorfer Kreuz	DB ZugBus	Dez 17	Dez 23	12.470.504
	Netz 16b	Bodenseegürtelbahn	DB ZugBus	Dez 17	Dez 23	
	Netz 16c	Hochrhein	DB ZugBus	Dez 17	Dez 23	
	Netz 17	Nordschwarzwald	DB ZugBus	Dez 04	Dez 25	
	Netz 5	Neitech Donau-Ostalb	DB ZugBus	Dez 16	Dez 26	
9	Netz 16 d	Erzingen - Schaffhausen (Netz 16d)	SBB (D)	Dez 17	Dez 23	2.326.658
	Netz 10 1	Wiesental	SBB (D)	Jun 03	Dez 27	
	Netz 10 2	seehas	SBB (D)	Dez 06	Dez 27	
10	Netz 21	Odenwaldbahn	VIAS	Dez 15	Dez 27	41.000
Summe						68.646.166

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.

Dies sind die Festlegungen des Zielkonzepts 2025 für den Ausbau des SPNV-Angebots in Baden-Württemberg:

- 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 2018 erfüllten oder übererfüllten die Nahverkehrszüge auf knapp 70 Prozent der Strecken den Landesstandard. Diese Prozentzahl wird sich in den kommenden Jahren weiter erhöhen.