



Bericht über den Schienenpersonennahverkehr in Baden-Württemberg 2022

gem. Art. 7 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007
der Verordnung (EU) Nr. 2016/2338 für das Jahr 2022



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Ansprechpartner

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](mailto:info(at)nvbw.de)

Inhalt

1. Qualität der SPNV-Leistungen im Jahr 2022.....	6
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
2. Leistungsumfang und Finanzierung der SPNV-Leistungen im Jahr 2022	24
2.1. Verkehrsleistungen.....	24
2.2. Finanzieller Aufwand.....	24
2.3. Bestellte Zugkilometer 2022	25
3. Zielkonzept 2025.....	27

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 Beispielrechnung zur Zugbildungsquote.....	23
Tabelle 5: Bestellte Zugkilometer pro EVU	26

Abkürzungsverzeichnis

agilis	agilis Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG
AVG	Albtal-Verkehrsgesellschaft AG
BOB	Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG
DB Regio	DB Regio AG
DB RegioNetz	DB RegioNetz Verkehrs GmbH
GABW	Go-Ahead Baden-Württemberg GmbH
GABY	Go-Ahead Bayern GmbH
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
IBN	Inbetriebnahme
min	Minute
QMS	Qualitätsmanagementsystem
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 2022

1.1. Vorbemerkung

Dieser Bericht gibt einen schlaglichtartigen Überblick der in Baden-Württemberg agierenden EVU seit 2002 mit den von ihnen bis Ende 2022 aktiv betriebenen Verkehrsnetzen. Das Jahr 2022 markiert das erste Jahr nach der Corona-Pandemie, in dem der Zugbetrieb zum ersten Mal wieder wie in den Jahren vor Corona betrieben werden konnte.

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 der Qualitätsdaten 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:

Netz	Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)
E-Netz Regensburg	agilis
Enztal	AVG
Heilbronn-Nord	AVG
Karlsruhe – Wörth – Germersheim	AVG
Stadtbahn Karlsruhe	AVG
Friedrichshafen – Aulendorf	BOB
Aulendorfer Kreuz	DB Regio
Bodenseegürtelbahn	DB Regio
Breisgau Ost-West	DB Regio
Dieselnetz Allgäu Los 1 und Los 2	DB Regio
Dieselnetz Südwest	DB Regio
Dieselnetz Tübingen	DB Regio
Dieselnetz Ulm	DB Regio
E-Netz Augsburg	DB Regio
E-Netz Main-Franken	DB Regio
Gäu-Murr	DB Regio
Hochrhein	DB Regio
Krebsbachtal	DB Regio
Main-Neckar-Ried	DB Regio
Neitech Donau-Ostalb	DB Regio
Nordschwarzwald	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
Franken-Enz	GABW
Murrbahn	GABW
Rems-Fils	GABW
E-Netz Allgäu	GABY
Schwäbische Alb-Bahn	SAB
Waldshut – Koblenz	SBB (CH)
Schaffhausen – Erzingen	SBB (D)
seehas	SBB (D)
Wiesental	SBB (D)
Neckartal	SBS
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 2022 vorliegen:

Netz	Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)
Heilbronn-Nord	AVG
Stadtbahn Karlsruhe	AVG
Aulendorfer Kreuz	DB Regio
Bodenseegürtelbahn	DB Regio
Breisgau Ost-West	DB Regio
Dieselnetz Tübingen	DB Regio
Gäu-Murr	DB Regio
Hochrhein	DB Regio
Neitech Donau-Ostalb	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
Franken-Enz	GABW
Murrbahn	GABW
Rems-Fils	GABW
Schwäbische Alb-Bahn	SAB
Schaffhausen – Erzingen	SBB (D)
Seehas	SBB (D)
Wiesental	SBB (D)
Neckartal	SBS
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 beträgt.

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 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 2022 in Betrieb war.

Dass die Pünktlichkeit im Jahr 2022 wieder auf das Niveau der Jahre vor Ausbruch der Corona-Pandemie zurückgegangen ist, liegt auch daran, dass sich mit Ausklingen der pandemischen Sonderregelungen das Fahrgastaufkommen deutlich erhöht hat. Zudem wurden 2022 mehr Zugkilometer auf dem gleichen Streckennetz gefahren als in den Jahren zuvor, was für eine zusätzliche Belastung des Streckennetzes mit zunehmenden Verspätungen sorgte. Hinzu kommt noch, dass die Schieneninfrastruktur mittlerweile in einem Alter ist, in dem Störungen immer häufiger auftreten. Diese müssen durch eine zunehmende Zahl von Baustellen behoben werden, welche wiederum durch eine Vielzahl von Langsamfahrstellen und durch eingleisigen Schienenbetrieb zu einer deutlichen Verminderung der Fahrgeschwindigkeiten sorgen. Zur Pünktlichkeit einzelner Netze (s. Kapitel „Pünktlichkeit einzelner Verträge“) s. Kap. 1.3.

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. Um den gewichteten Jahresdurchschnittswert zu erhalten, werden die Jahrespünktlichkeitswerte der Netze jeweils mit dem Verhältnis der Ist-Jahreszugkilometer eines Netzes zur Summe aller Ist-Jahreszugkilometer multipliziert und dann die Summe über alle Netze gebildet.

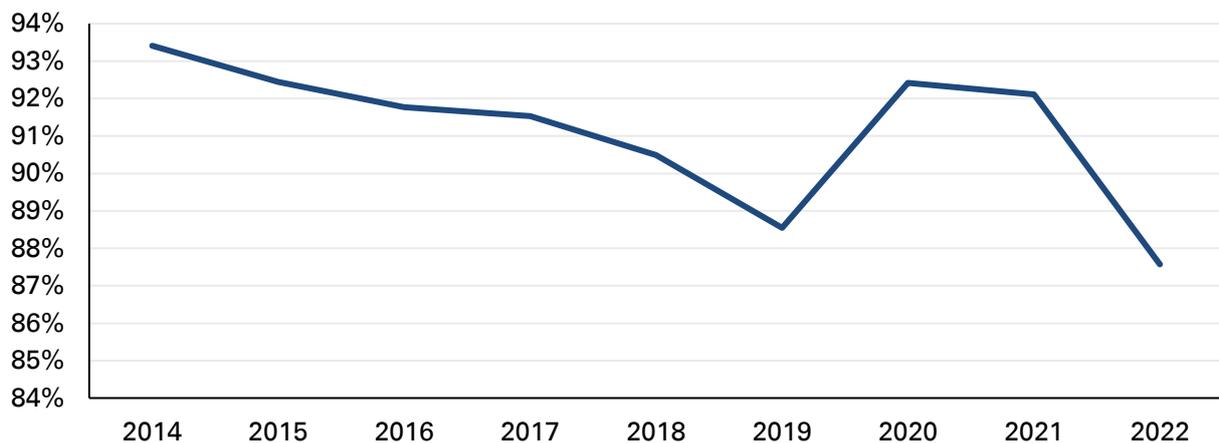


Abbildung 1: Pünktlichkeit (Ankunft; Grenzwert 5:59 min) seit 2014 in Prozent

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 Ankunftsverspätung 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 höchstens 3:59 min verspätet sein) nicht erreicht.

Wenn man Abbildung 1 mit Abbildung 2 vergleicht, werden analoge Entwicklungen der Ankunftspünktlichkeit von 2019 bis 2022 zwischen dem Gesamtwert über alle Netze in Abbildung 1 und den Netzen „Stadtbahn Karlsruhe“ (AVG), der „S-Bahn Rhein-Neckar“ (DB Regio) deutlich: Von einem Tiefpunkt im Jahr 2019 stieg die Pünktlichkeit im Jahr 2020 deutlich an, um dann ab 2021 wieder leicht abzufallen, ein Trend, der sich 2022 noch verstärkt hat. Diese negative Entwicklung der Pünktlichkeit im Jahr 2022 gegenüber dem Jahr 2021 haben nicht nur die bereits erwähnten Netze „Stadtbahn Karlsruhe“ „S-Bahn-Rhein Neckar“ und in geringerem Maße das Netz „seehas“ (SBB (D)) genommen, sondern noch weitere 25 der insgesamt 31 Netze in Baden-Württemberg, zu denen für die Jahre 2021 und 2022 Pünktlichkeitswerte vorlagen. Ein Vergleich mit 2020 liefert einen ähnlichen Wert: In diesem Jahr wiesen 27 Netze einen besseren Pünktlichkeitswert auf als 2022.

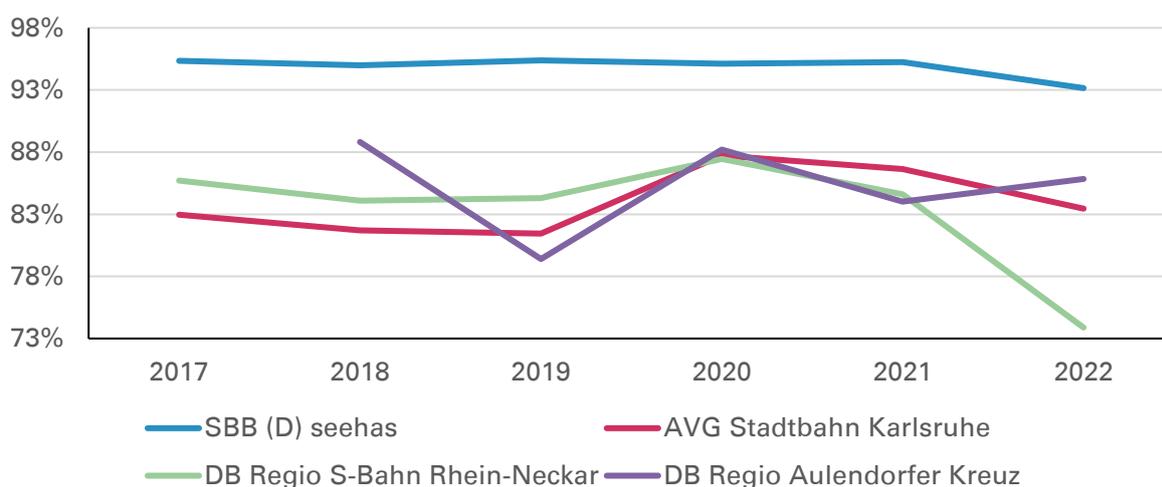


Abbildung 2: Pünktlichkeit (Ankunft; Grenzwert 3:59 min) ausgewählter Netze (IBN vor 2019) im Jahresverlauf

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“ (SBS) 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.

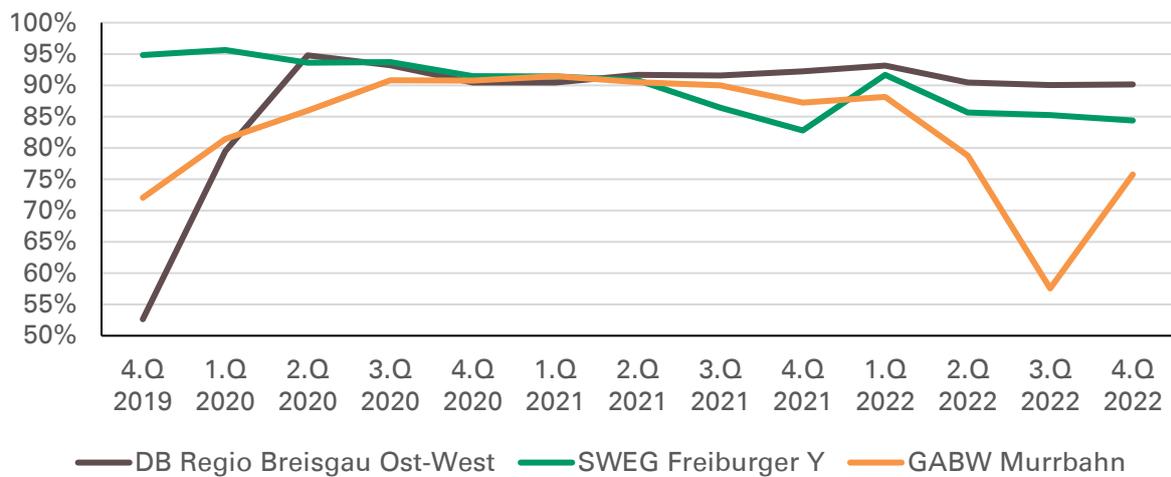


Abbildung 3: Pünktlichkeit (Ankunft; Grenzwert 3:59 min) ausgewählter Netze (IBN ab 2019) im Quartalsverlauf I

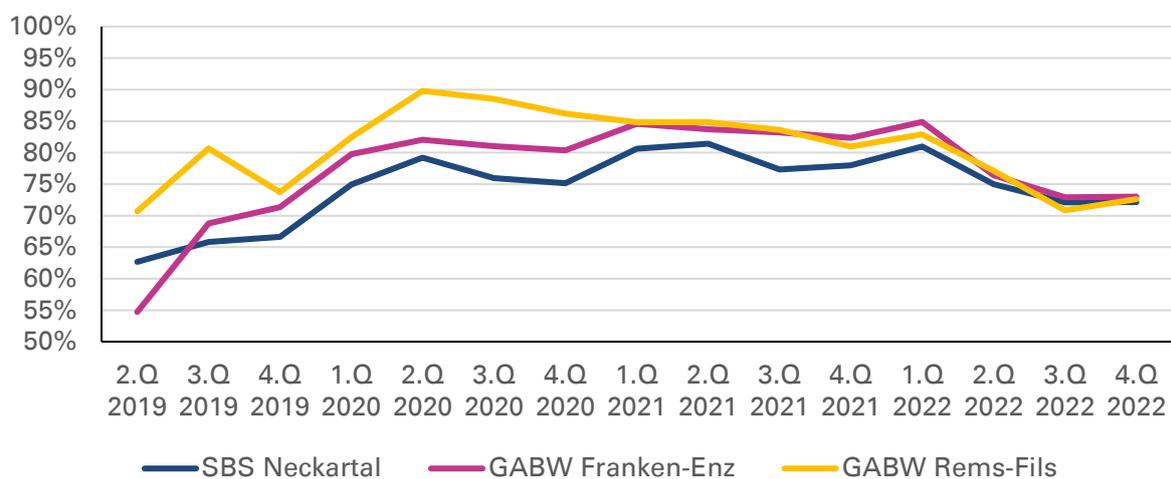


Abbildung 4: Pünktlichkeit (Ankunft; Grenzwert 3:59 min) ausgewählter Netze (IBN ab 2019) im Quartalsverlauf II

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 der Züge. 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: Je größer die Abweichung zwischen dem vertraglich festgelegten Sollwert für ein objektives Kriterium und dem gemessenen Jahreswert, desto größer ist die Zuschussminderung. Im Folgenden dargestellt sind die erhobenen Jahresdurchschnittswerte.

Entwicklung der Sauberkeit

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

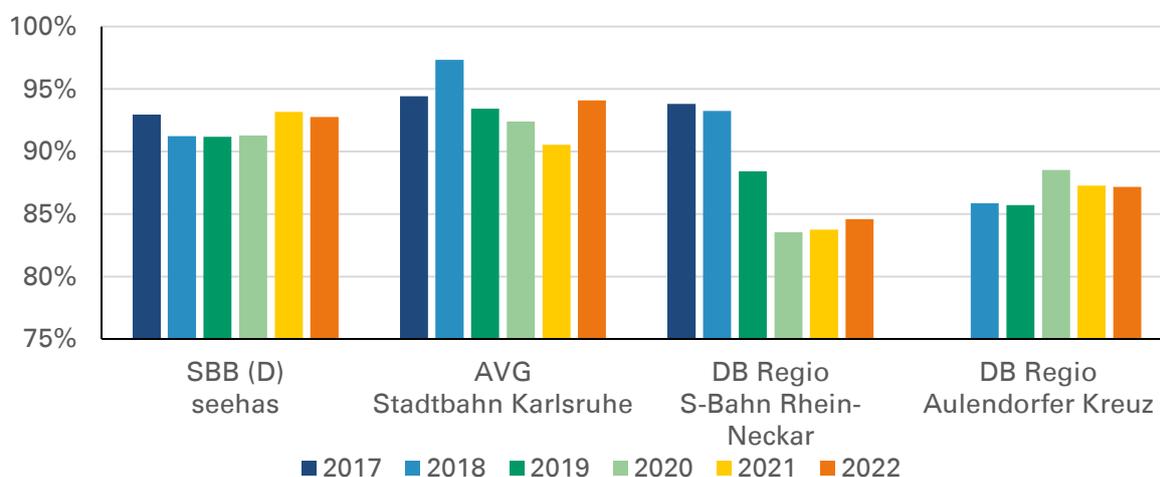


Abbildung 5: Sauberkeit (objektiv) ausgewählter Netze (IBN vor 2019)

Und nun eine Übersicht über Netze, deren Inbetriebnahme ab 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 tendenziell zunehmend schlechter bewertet wurde (außer im Netz „Neckartal“).

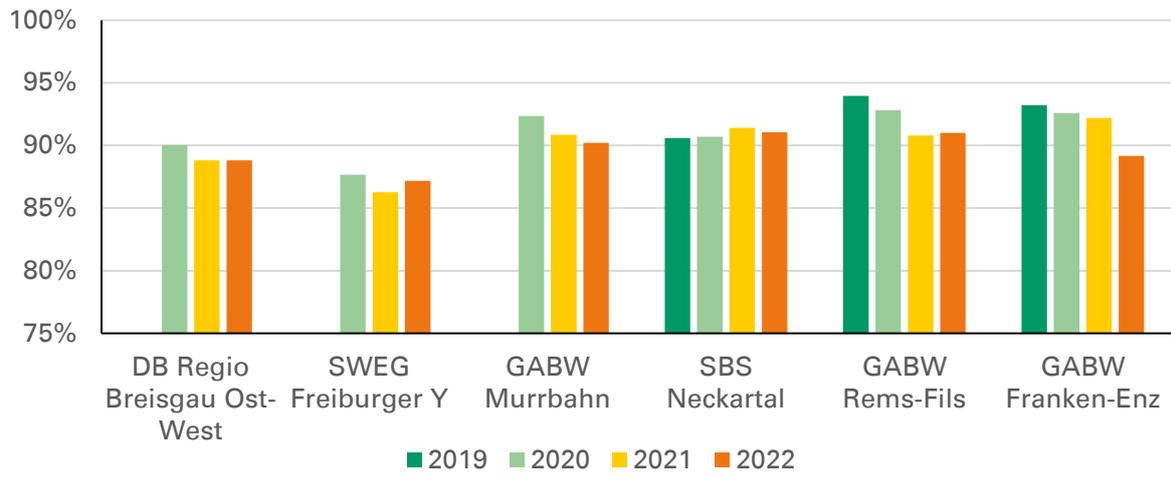


Abbildung 6: Sauberkeit (objektiv) ausgewählter Netze (IBN ab 2019)

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 vier der 2022 bewerteten 29 Netze mit einer Schulnote von 2,3 oder besser bewertet.

Diese vier Netze, die den Grenzwert von 2,3 2022 unterschritten, sind die Netze „Schaffhausen – Erzingen“ (1,6, SBB (D)), „Schwäbische Alb-Bahn“ (1,8, SAB), „seehas“ (2,1, SBB (D)) und „Ortenau“ (2,2, SWEG).

Im Vergleich zu 2021 haben die Netze 2022 ihren Durchschnitt um 0,2 Notenpunkte auf 2,7 verschlechtert, dies bestätigt die Aussage zur Entwicklung der objektiven Pünktlichkeit, auch hier hat sich die Pünktlichkeit signifikant verschlechtert, s. Abbildung 1.

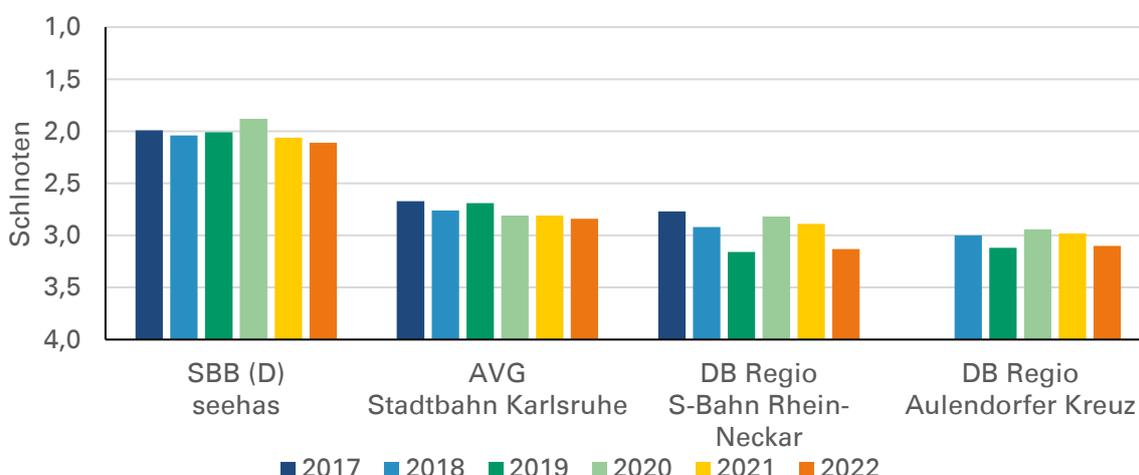


Abbildung 7: Kundenzufriedenheit ausgewählter Netze (IBN vor 2019) mit der Pünktlichkeit

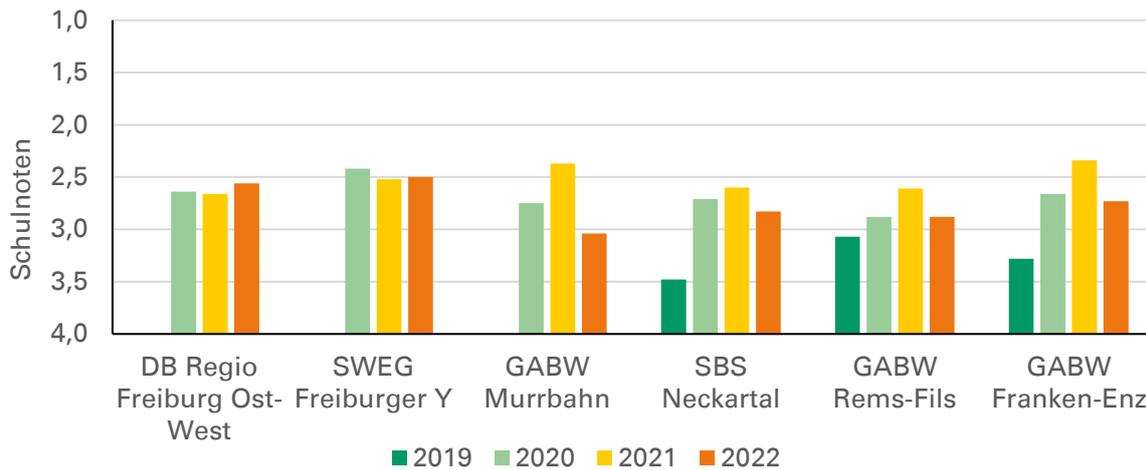


Abbildung 8: Kundenzufriedenheit ausgewählter Netze (IBN ab 2019) mit der Pünktlichkeit

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 2022 Daten vorlagen (insgesamt 29), das verkehrsvertraglich vorgegebene Soll, nämlich die Note 2,3, eingehalten haben. Davon konnten 25 Netze sogar einen Wert von besser als 2,0 erreichen. Auch der landesweite Durchschnitt ergibt mit 1,9 einen wirklich beachtlichen Wert. Dies entspricht exakt dem gleichen Wert wie 2021. Dass dies so ist, wird mutmaßlich auch mit den Sicherheitsmaßnahmen (Bestreifung in den Zügen durch Sicherheitspersonal) 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.

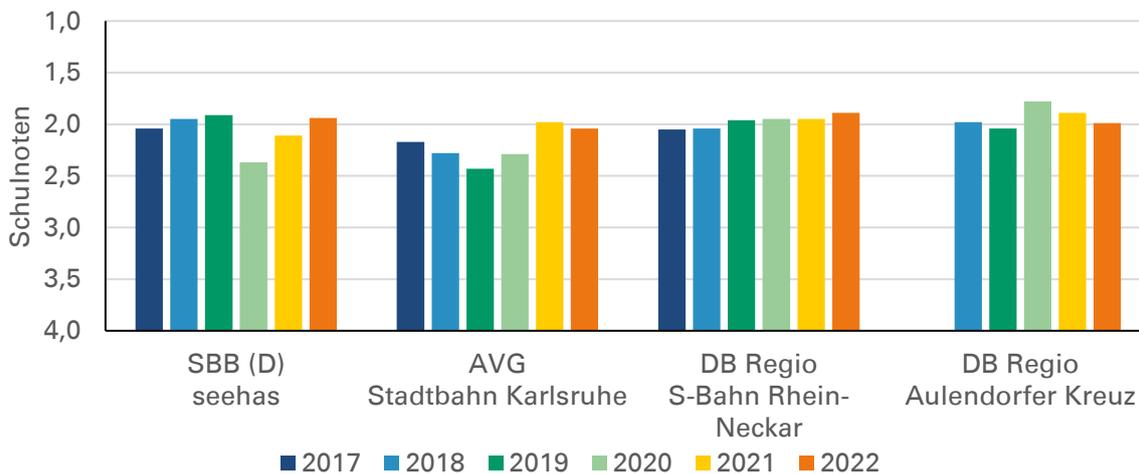


Abbildung 9: Kundenzufriedenheit ausgewählter Netze (IBN vor 2019) mit der Sicherheit im Zug

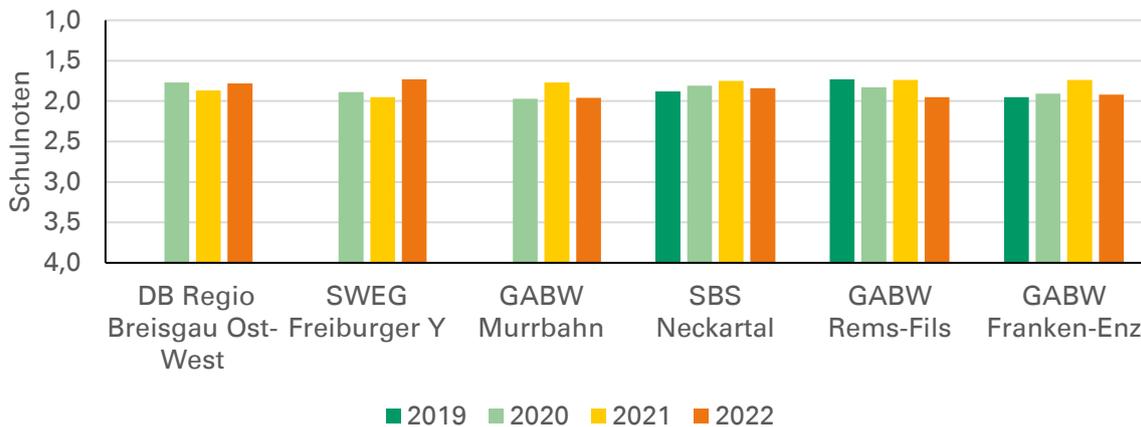


Abbildung 10: Kundenzufriedenheit ausgewählter Netze (IBN ab 2019) mit der Sicherheit im Zug

1.5.3. Kundenzufriedenheit mit der Sicherheit im Bahnhof

Die Sicherheit im Bahnhof wird 2022 von den Fahrgästen besser bewertet als noch 2021, wenn auch der Unterschied nur gering ist. So bewerteten die befragten Fahrgäste die Sicherheit im Bahnhof über alle 29 Netze, für die Werte vorlagen, mit einem Durchschnitt von 2,3, während der Durchschnittswert 2021 bei 2,4 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 2022 allerdings nur in zehn Netzen unterschritten wurde, so beispielsweise bei den Netzen „S-Bahn Rhein-Neckar Los 2“ (1,6, DB Regio), „Schwäbische Alb-Bahn“ (1,8, SAB), „S-Bahn Rhein-Neckar Los 2“ (1,9, DB Regio) oder „Schaffhausen – Erzingen“ (1,9, SBB (D)).

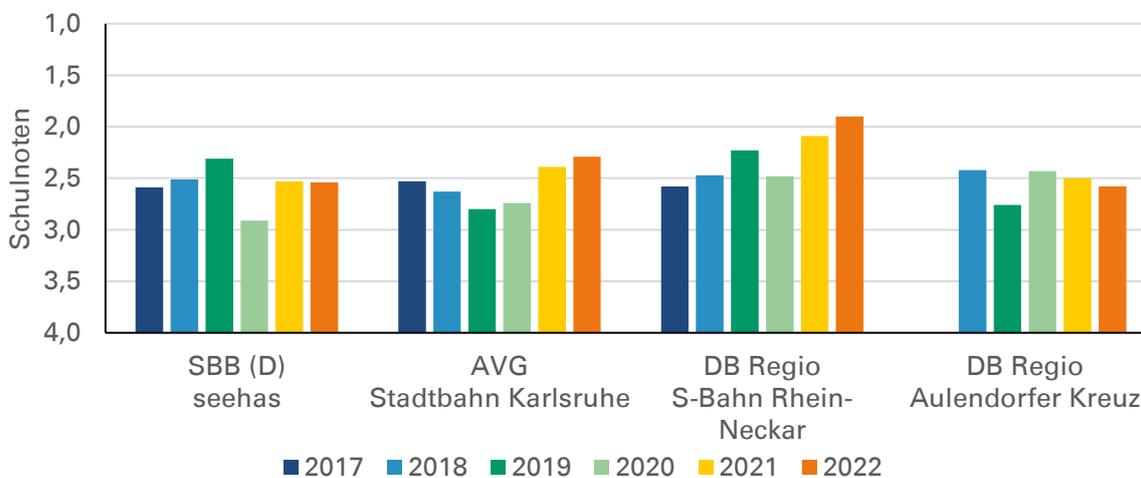


Abbildung 11: Kundenzufriedenheit ausgewählter Netze (IBN vor 2019) mit der Sicherheit im Bahnhof

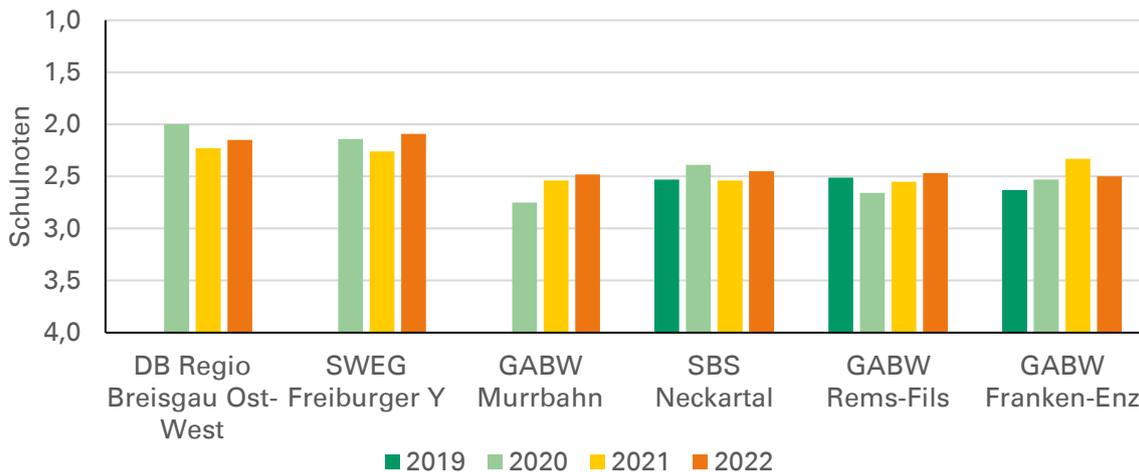


Abbildung 12: Kundenzufriedenheit ausgewählter Netze (IBN ab 2019) mit der Sicherheit im Bahnhof

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 29 Netze, für die 2022 Ergebnisse vorliegen, sind ziemlich ernüchternd. Gerade einmal zwei Netze, „Schaffhausen – Erzingen“ (SBB (D)) und die „Schwäbische Alb-Bahn“ (SAB), haben mit 2,0 bzw. 2,2 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 im Jahr 2022 mit 2,8 etwas schlechter bewertet. Im Jahr zuvor lag der Durchschnittswert bei 2,8.

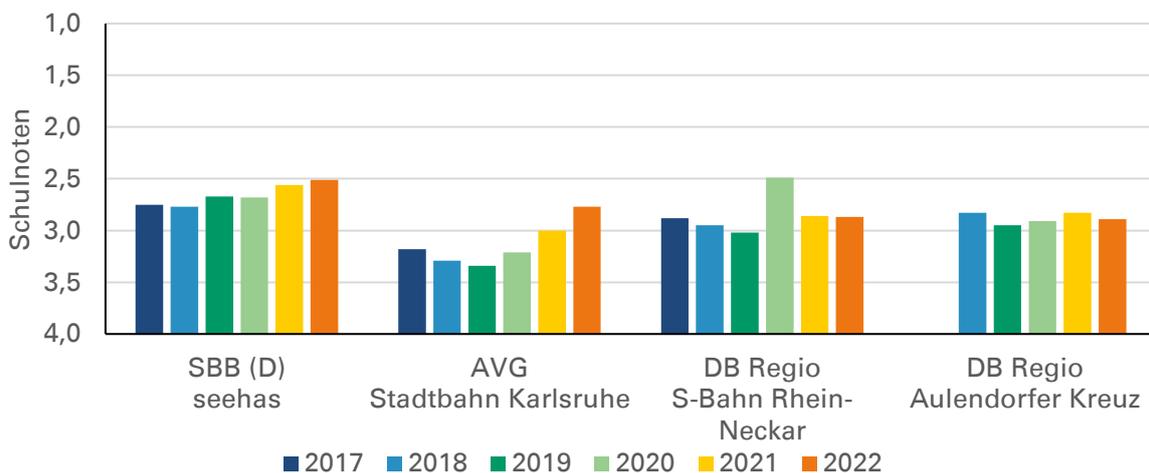


Abbildung 13: Kundenzufriedenheit ausgewählter Netze (IBN vor 2019) mit Informationen bei Unregelmäßigkeiten und Verspätungen

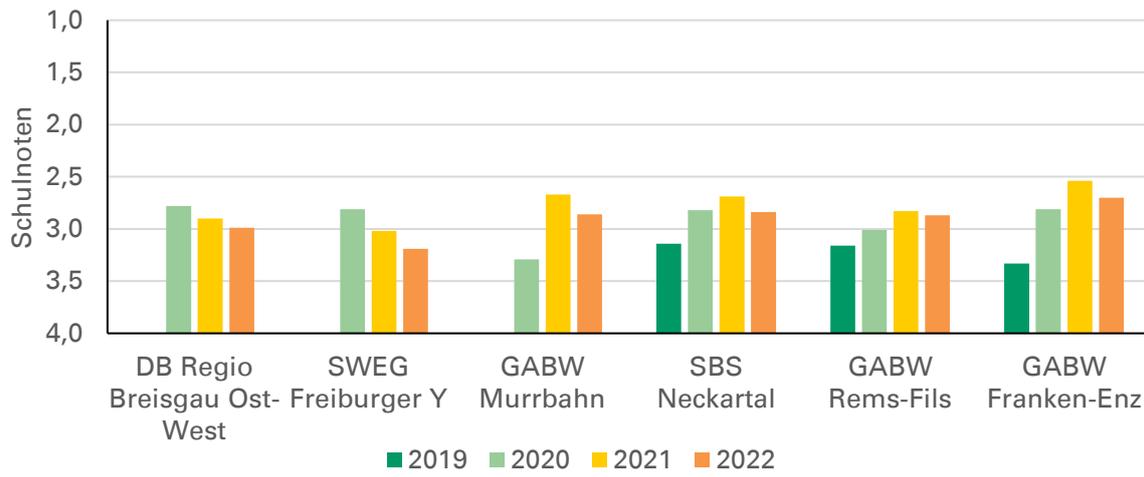


Abbildung 14: Kundenzufriedenheit ausgewählter Netze (IBN ab 2019) mit Informationen bei Unregelmäßigkeiten und Verspätungen

1.6. Zugausfälle

Bei der Ermittlung der Zugausfallquoten wurden Zugausfallkilometer, die baustellen-, corona- oder streikbedingt auftraten, nicht berücksichtigt. Abbildung 15 zeigt mit SBS und GABW zwei EVU, die ihren Zugbetrieb im Juni 2019 aufgenommen haben, während in der darunterliegenden Abbildung 16 mit der DB Regio, vier Netze exemplarisch dargestellt werden, die vor 2019 in Betrieb genommen wurden.

Zum Teil befinden sich die Zuverlässigkeitsquoten auf einem sehr niedrigen Niveau. Folgende Hauptursachen sind bei den Netzen in einzelnen Quartalen verantwortlich:

- Auf der „Murrbahn“ (GABW) kam es im 3. Quartal zu zahlreichen Verspätungsausfällen, d.h. die Verspätungen diverser Züge in den Monaten Juli und August betrug mindestens 31 Minuten, so dass sie als ausgefallen gelten, obwohl sie eigentlich gefahren sind.
- Im Netz „Neckartal“ (SBS) kam es im 4. Quartal ebenfalls zu zahlreichen Verspätungsausfällen.
- Im Netz „Franken-Enz“ (GABW) fielen in allen drei Monaten des 4. Quartals Personalausfälle besonders ins Gewicht.

Bei den Netzen, die bereits vor 2019 existierten, sticht besonders das 3. Quartal bei den Netzen „Stuttgart – Ulm – Bodensee“ (DB Regio) und „Neitech Donau-Ostalb“ (DB Regio) mit niedrigen Zuverlässigkeitsquoten hervor. Im Netz „Stuttgart – Ulm – Bodensee“ (DB Regio) sind als größere Ursachen ein Stellwerksausfall in Ulm im Juli und viele Fahrzeugausfälle im Juli und August zu nennen.

Im Netz „Neitech Donau – Ostalb“ (DB Regio) sind im Juli die größte Ausfallursache Personalausfälle.

Die Berechnung der Zuverlässigkeitsquote erfolgt nach folgender Formel:

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

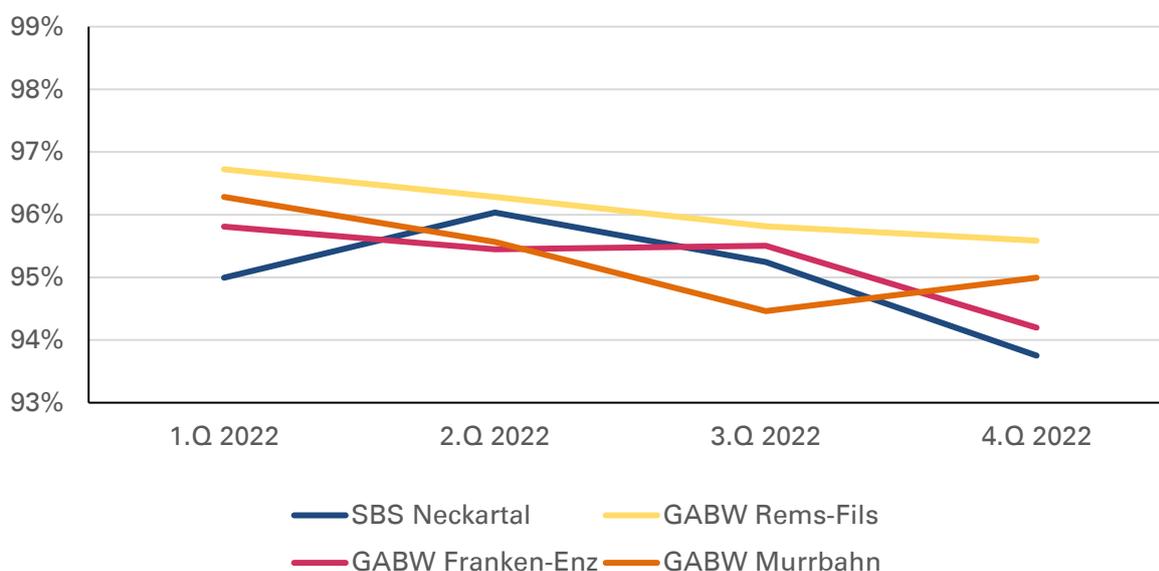


Abbildung 15: Zuverlässigkeitsquoten ausgewählter Netze (IBN ab 2019)

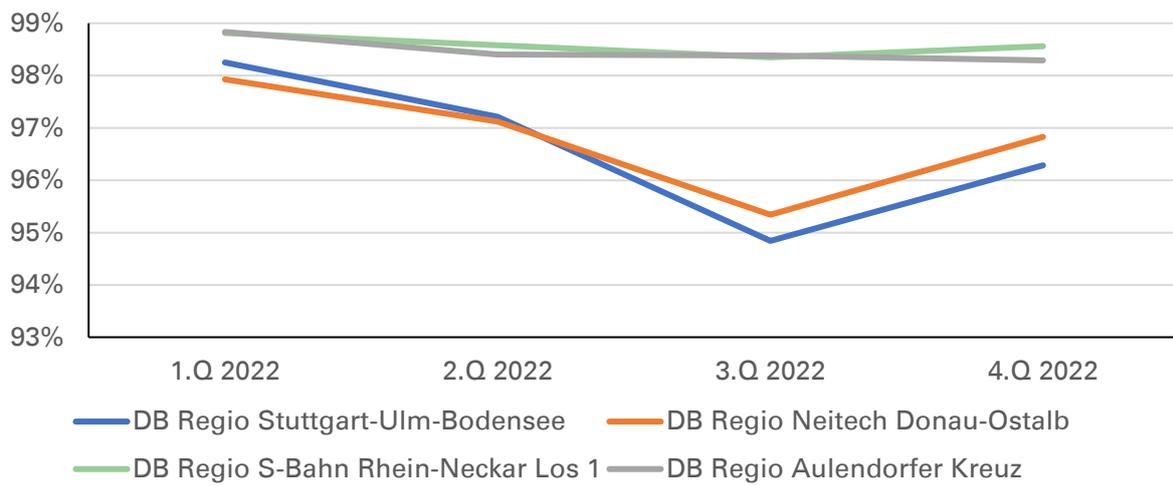


Abbildung 16: Zuverlässigkeitsquoten ausgewählter Netze (IBN vor 2019, hier: DB Regio)

1.7. Verkürzte Zugbildungen

Was die Zugbildung anbelangt, so ergibt sich 2022 ein schlechteres Bild als 2021. Die Zugbildungsquoten vermitteln keinen einheitlich zufriedenstellenden Eindruck. 2022 konnten 14 der in Tabelle 3 dargestellten Netze eine Quote von 98% der planmäßigen Zugbildungen nicht erfüllen. Im Jahr zuvor waren es lediglich 8 Netze. Ganz besonders negativ fielen 2022 folgende drei Netze auf, da sie eine negative Abweichung und damit eine Mindererfüllungsquote von annähernd zehn Prozent oder mehr hatten:

„Neitech Donau-Ostalb“ (DB Regio, -12,82%), „Aulendorfer Kreuz“ (DB Regio, -10,59%) und die „Zollernbahn ZAB 2“ (SWEAG, -9,53%). Die weiteren elf Netze mit einer Abweichung von mehr als vier Prozentpunkten von der Soll-Sitzplatzvorgabe folgen mit zum Teil großen Abständen.

Positiv ist festzuhalten, dass das Netz „Schaffhausen – Erzingen“ (SBB (D)) auch im Berichtsjahr 2022, wie im Jahr zuvor, seine verkehrsvertraglich festgelegte Sollsitzplatzzahl einhalten konnte. Leider konnten sich keine weiteren Netze anschließen.

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 (zur Berechnung des Durchschnittswerts, s. Tabelle 4).

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.

	2021			2022		
	Sitzplatz Soll	Sitzplatz Ist	Abweichung	Sitzplatz Soll	Sitzplatz Ist	Abweichung
Aulendorfer Kreuz	75.040	80.002	-1,88%	124.250	110.054	-10,59%
Bodenseegürtelbahn	66.080	72.136	-3,03%	84.910	85.486	-4,15%
Breisgau Ost-West	75.748	73.975	-8,42%	128.411	129.553	-5,34%
Dieselnetz Tübingen	124.670	128.574	-1,42%	56.420	65.068	-0,31%
Franken-Enz	134.659	161.112	-0,95%	154.136	154.825	-4,44%
Freiburger Y	185.495	188.853	-6,04%	213.140	223.785	-3,69%
Gäu-Murr	100.190	99.975	-0,94%	200.956	204.504	-1,74%
Heilbronn-Nord	58.200	57.800	-0,68%	80.800	82.500	-0,33%
Hochrhein	44.084	43.615	-1,30%	74.207	80.495	-2,99%
Hohenlohe-Franken-Unterrhein	42.360	42.180	-0,99%	39.120	39.080	-1,36%

	2021			2022		
	Sitzplatz Soll	Sitzplatz Ist	Abweichung	Sitzplatz Soll	Sitzplatz Ist	Abweichung
Murrbahn	130.620	134.820	-0,77%	113.250	120.960	-0,44%
Neckartal	155.702	161.478	-4,67%	134.299	138.797	-3,44%
Neitech Donau-Ostalb	100.858	98.390	-4,79%	142.962	124.273	-12,82%
Ortenau	31.990	32.570	-0,75%	35.275	36.917	-1,16%
Rems-Fils	100.776	128.421	-0,17%	98.840	102.933	-1,35%
Rheintal RB	111.760	132.320	-2,56%	128.260	158.420	-1,89%
Rheintal RE	357.110	345.810	-5,14%	288.230	283.600	-2,78%
Schwäbische Alb-Bahn	23.440	27.660	-0,92%	20.352	23.100	-2,16%
S-Bahn-Rhein-Neckar Los 1	200.800	217.450	-1,26%	192.600	212.290	-2,30%
S-Bahn-Rhein-Neckar Los 2	203.200	205.170	-1,13%	206.600	216.400	-1,44%
Schaffhausen – Erzingen	28.320	28.320	0,00%	38.940	39.058	0,00%
Schwarzwaldbahn	102.184	105.197	-1,31%	88.616	90.570	-0,36%
seehas	148.672	149.278	-1,76%	140.592	137.562	-3,30%
Singen – Schaffhausen	95.100	94.440	-1,07%	68.800	75.160	-1,35%
Stadtbahn Karlsruhe	161.500	160.200	-1,87%	158.600	172.100	-1,05%
Stuttgart – Ulm – Bodensee	135.000	121.928	-10,47%	180.000	163.992	-4,44%
Ulmer Stern	74.100	73.800	-0,21%	72.900	74.250	-0,36%
Zollernbahn ZAB 1	40.200	40.920	-0,98%	38.250	38.784	-6,50%
Zollernbahn ZAB 2	102.000	100.278	-1,84%	45.000	40.860	-9,53%

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

Erläuterung zur Berechnung der Spalte „Abweichung“ in obiger Tabelle 3:

Die Darstellung der Berechnung erfolgt anhand eines vereinfachten Beispiels mit drei fiktiven Messungen:

Zugnummer	Erfassungsdatum	Sitzplatz Soll	Sitzplatz Ist	Erfüllungsquote =Ist/Soll
18151	18.01.2022	140	142	100,00%
18152	19.01.2022	140	70	50,00%
18153	20.01.2022	140	105	75,00%

Tabelle 4 Beispielrechnung zur Zugbildungsquote

Bei der ersten Messung (Zugnummer 18151) wird die Quote rechnerisch übererfüllt. Allerdings wird die Quote trotzdem auf 100% reduziert, da die überzähligen, in diesem Fall, zwei Sitzplätze vom Aufgabenträger nicht bestellt sind, s. hierzu auch die Anmerkungen auf der vorigen Seite.

Die Gesamtquote dieser drei Messungen ergibt sich aus dem Durchschnitt der Quoten aller Messungen. Im fiktiven Beispiel beträgt dieser 75%. Dieser Wert findet sich dann in der Spalte „Abweichung“ der Tabelle 3 auf der vorigen Seite wieder.



2. Leistungsumfang und Finanzierung der SPNV-Leistungen im Jahr 2022

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 2022 wurden insgesamt 80,220 Millionen Zugkilometer bestellt.

2.2. Finanzieller Aufwand

Im Jahr 2022 hat das Land Baden-Württemberg für die Erbringung der in 2.1 genannten Verkehrsleistungen Zahlungen in Höhe von 821.820.875 EUR geleistet. Dies entspricht einem durchschnittlichen Zuschuss von 10,24 EUR/Zugkilometer.

2.3. Bestellte Zugkilometer 2022

EVU	Netzbezeichnung	Laufzeit von	Laufzeit bis	Zug-km
agilis	E-Netz Regensburg	Dez 10	Dez 22	10.991
AVG	Enztal	Dez 20	Dez 22	9.275.943
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	558.321
DB Regio	Aulendorfer Kreuz	Dez 17	Dez 33	40.022.365
DB Regio	Bodenseegürtelbahn	Dez 17	Dez 33	
DB Regio	Breisgau Ost-West	Dez 19	Jun 32	
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	Dez 20	Dez 32	
DB Regio	E-Netz Augsburg	Dez 10	Dez 22	
DB Regio	E-Netz Main-Franken	Dez 21	Dez 28	
DB Regio	Gäu-Murr	Dez 17	Dez 25	
DB Regio	Hochrhein	Dez 17	Dez 33	
DB Regio	Krebsbachtal	Apr 17	Dez 28	
DB Regio	Main-Neckar-Ried	Dez 17	Dez 32	
DB Regio	Neitech Donau-Ostalb	Dez 16	Dez 26	
DB Regio	Nordschwarzwald	Dez 04	Dez 25	
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-Unterrhein	Dez 19	Dez 31	2.380.350
GABW	Franken-Enz	Jun 19	Dez 32	9.277.829
GABW	Murrbahn	Dez 19	Dez 32	
GABW	Rems-Fils	Jun 19	Dez 32	
GABY	E-Netz Allgäu	Dez 21	Dez 32	709.136
SAB	Schwäbische Alb-Bahn	Jun 19	Dez 28	225.562
SBB (CH)	Waldshut – Koblenz	Dez 16	Dez 28	40.000
SBB (D)	Schaffhausen – Erzingen	Dez 17	Dez 23	2.306.065
SBB (D)	seehas	Dez 06	Dez 27	

EVU	Netzbezeichnung	Laufzeit von	Laufzeit bis	Zug-km
SBB (D)	Wiesental	Jun 03	Dez 27	
SBS	Neckartal	Dez 21	Dez 23	7.558.179
SWEG	Freiburger Y	Dez 19	Jun 32	7.852.112
SWEG	Ortenau	Dez 14	Dez 32	
SWEG	Ringzug	Dez 02	Dez 24	
SWEG	Ulmer Stern	Jun 19	Dez 32	
SWEG	Zollernbahn ZAB 1	Dez 13	Dez 25	
SWEG	Zollernbahn ZAB 2	Dez 16	Dez 25	
VIAS	Odenwaldbahn	Dez 15	Dez 27	43.270
Summe				80.260.123

Tabelle 5: Bestellte 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.
- Qualität und Komfort werden durch neue Züge im einheitlichen Landesdesign gesteigert.



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR



Mobilität und Lebensqualität.
Für Stadt und Land. 