

Bericht über den Schienen- personennahverkehr in Baden-Württemberg 2024

gem. Art. 7 der Verordnung (EG)
Nr. 1370/2007 und der Verordnung
(EU) Nr. 2016/2338



Baden-Württemberg



Einleitung

Nach Artikel 7 der Verordnung (EG) 1370/2007, zuletzt geändert durch Verordnung (EU) 2016/2338 des Europäischen Parlaments und des Europäischen Rats, muss jeder Aufgabenträger einen jährlichen Bericht über die in dessen Zuständigkeitsbereich fallenden öffentlichen Verkehrsleistungen, deren Betreiber sowie die gezahlten Ausgleichsleistungen veröffentlichen. Der Bericht soll zudem eine Beurteilung der Qualität ermöglichen und die politischen Ziele, wie z.B. Strategiepapiere, berücksichtigen.

Im Folgenden finden sich daher Informationen über die bestellte Leistung und die dafür geleisteten Ausgleichszahlungen (Kapitel 2-3), Informationen über die Betriebsqualität (Kapitel 4-11) sowie die politischen Ziele (Kapitel 12).

Die dargestellten Informationen beziehen sich in der Regel auf die Schienenpersonennahverkehre auf dem Gebiet des Landes Baden-Württemberg mit Ausnahme der Leistungen, für die der Verband Region Stuttgart (VRS) die Aufgabenträgerschaft innehat (v.a. die S-Bahn Stuttgart). In den Kapiteln zur Betriebsqualität wurden darüber hinaus auch einige Streckenabschnitte außerhalb Baden-Württembergs mitbetrachtet, für die das Land die Federführung trägt, da die entsprechenden Daten nicht separat vorliegen.

Wir hoffen auf eine interessierte Lektüre des vorliegenden Berichts.

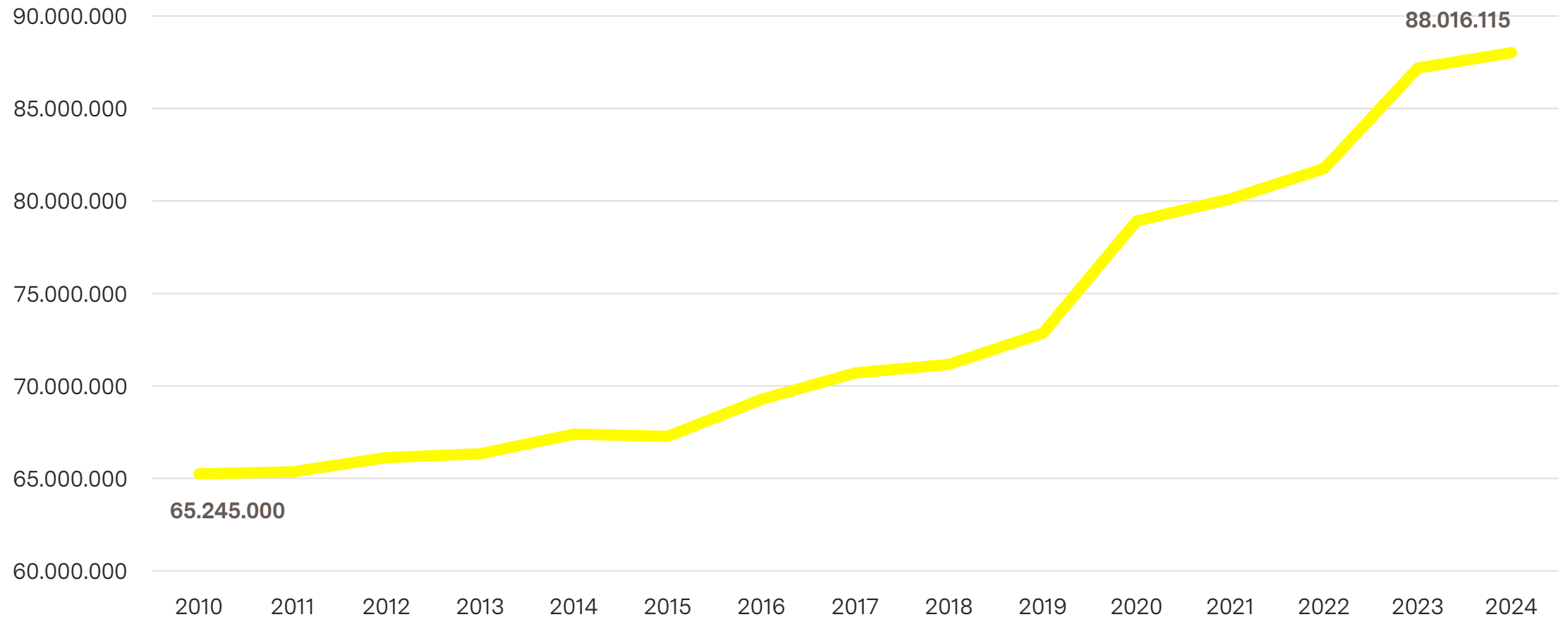


Leistungsmengen & Finanzierung



Baden-Württemberg

Entwicklung der durch das Land bestellten Betriebsleistung in km



Fahrplanausweitungen für das Jahr 2024 (Auswahl)

KBS 710.51 Germersheim – Wörth (Rhein) – Karlsruhe

Die bisherigen AVG-Stadtbahneilzüge werden durch die S 3 der S-Bahn Rhein-Neckar ersetzt. Dadurch entfällt das Umsteigen in Germersheim und es entstehen neue Direktverbindungen von Karlsruhe Hbf in Richtung Speyer und Mannheim.

Fahrplanlücken am Vormittag werden geschlossen.

KBS 717/718/721/722 Regio-S-Bahn Ortenau

Angebotsausweitungen insbesondere in den Abendstunden sowie in der Nachmittags-Hauptverkehrszeit

KBS 731/732 Radolfzell – Friedrichshafen / Stockach

Mit Inbetriebnahme des Netz 54 wird das Leistungsangebot auf dem Seehäsele auf den Landesstandard ausgeweitet. Auf der Bodenseegürtelbahn wird Mo-Fr die letzte Taktlücke zum Stundentakt geschlossen.

KBS 737 Waldshut – Lauchringen – Weizen

Ausweitung des Verkehrs auf sieben Zugpaare von Montag bis Freitag

KBS 785 Stuttgart – Crailsheim – Nürnberg:

Zum Fahrplanwechsel werden zwei neue tägliche Züge von Stuttgart nach Crailsheim eingeführt



Finanzieller Aufwand des Landes

Gesamtzahlungen zur Erbringung der aufgeführten Verkehrsleistungen:

1,05 Mrd. €

Durchschnittlicher Zuschuss des Landes je bestelltem Zugkilometer:

11,93 €

Davon abgezogen werden im Rahmen der Abschlussrechnung u.a.:

- Minderungen bei Ausfällen (Schienenersatzverkehre werden aber ebenfalls vergütet)
- Minderungen bei Nichterreichung der Qualitätskennzahlen, z.B. zu den Themen
 - Pünktlichkeit und Anslusserreichung
 - Sitzplatzkapazitäten
 - Sauberkeit der Züge und Funktionsfähigkeit der Fahrgastinformation
 - Zufriedenheit der Fahrgäste mit verschiedenen Qualitätskriterien
- Vertragsstrafen bei eigenverschuldeten Qualitätsmängeln, wie z.B. Ausfällen aufgrund von Fahrzeug- oder Personalmangel oder Zügen ohne funktionierendes WC



Bestellte Betriebsleistung je Verkehrsvertrag

EVU	Vertragsnetz	Laufzeit Vertrag von	Laufzeit Vertrag bis	Zugkm in Baden-Württemberg (Normjahr)
Agilis	Regensburg/Donautal	12 22	12 36	14.118
Arverio	Augsburger Netze	12 22	12 34	527.133
Arverio	E-Netz Allgäu	12 21	12 33	690.334
Arverio	Murrbahn	12 19	12 32	976.849
Arverio	Franken-Enz	06 19	12 32	4.219.849
Arverio	Rems-Fils	06 19	12 32	4.813.660
Arverio gesamt				11.227.825
AVG	Stadtbahn Heilbronn-Nord	12 14	12 29	1.084.724
AVG	Stadtbahn Karlsruhe	12 22	12 37	6.480.086
AVG gesamt				7.564.810
BOB	Bodensee-Oberschwaben-Bahn	06 97	unbefristet	562.061
DB Fernverkehr	Fernverkehrs-Integrationskonzept Gäubahn*	12 17	12 25	2.096.951
DB Regio	Aulendorfer Kreuz	12 17	12 27	976.030
DB Regio	Bodenseegürtelbahn	12 17	12 27	273.003
DB Regio	Bodensee-Oberschwaben	12 23	12 33	2.286.328
DB Regio	Breisgau Ost-West	12 19	06 32	2.865.831
DB Regio	Dieselnetz Allgäu	12 17	12 29	12.269
DB Regio	Dieselnetz Südwest	12 15	06 38	75.477
DB Regio	Dieselnetz Ulm Neuvergabe	12 20	12 32	23.274
DB Regio	Donau Ostalb (Neigetechnik)	12 16	12 26	6.964.589

Daten zur Pünktlichkeit, Kapazitätserbringung, Schadensfreiheit, Sauberkeit und zur Bewertung der Fahrgäste liegen nur für die **fett** gedruckten Vertragsnetze unter Federführung des Landes vor.

*) Das Fernverkehrs-Integrationskonzept Gäubahn ist kein vom Land bestellter Verkehr. An den Betreiber werden jedoch Ausgleichsleistungen zur Anerkennung von Nahverkehrsfahrscheinen geleistet.



Bestellte Betriebsleistung je Verkehrsvertrag

EVU	Vertragsnetz	Laufzeit Vertrag von	Laufzeit Vertrag bis	Zugkm in Baden-Württemberg (Normjahr)
DB Regio	Ermstal- und Ammertalbahn	12 22	12 35	1.116.527
DB Regio	E-Netz Main-Franken	12 21	12 28	509.775
DB Regio	Gäu-Murr	12 17	12 25	2.154.074
DB Regio	Hochrhein	12 23	12 29	1.165.388
DB Regio	Main-Neckar-Ried	12 17	12 32	1.231.579
DB Regio	Karlsruher Netz Los 1	12 22	12 35	2.136.470
DB Regio	Karlsruher Netz Los 2	12 22	12 35	813.608
DB Regio	Krebsbachtalbahn	04 17	12 28	16.914
DB Regio	Müllheim - Mulhouse		12 27	25.917
DB Regio	Nordschwarzwald	12 04	12 25	1.655.874
DB Regio	RB Südpfalz	12 10	12 25	106.105
DB Regio	RE 6 Südpfalz	12 14	12 25	172.934
DB Regio	RE Netz Südwest Los 1	12 14	12 29	18.102
DB Regio	RE Netz Südwest Los 2	12 14	12 29	195.666
DB Regio	Rheintal RB	06 20	12 32	1.927.915
DB Regio	Rheintal RE	06 20	12 32	2.201.562
DB Regio	S-Bahn Rhein-Neckar Los 1	12 16	12 33	4.446.879
DB Regio	S-Bahn Rhein-Neckar Los 2	12 20	12 34	3.892.926
DB Regio	Schwarzwaldbahn	12 06	12 32	3.305.206
DB Regio	Stuttgart – Ulm – Bodensee	12 16	12 27	2.850.467
DB Regio	Vorlaufbetrieb Neubaustrecke	12 22	12 27	821.892
DB Regio gesamt				44.242.581
DB Regio Netz Verkehrs GmbH	Hohenlohe-Franken-Unterrhein	12 19	12 31	2.502.592

Daten zur Pünktlichkeit, Kapazitätserbringung, Schadensfreiheit, Sauberkeit und zur Bewertung der Fahrgäste liegen nur für die **fett** gedruckten Vertragsnetze unter Federführung des Landes vor.



Bestellte Betriebsleistung je Verkehrsvertrag

EVU	Vertragsnetz	Laufzeit Vertrag von	Laufzeit Vertrag bis	Zugkm in Baden-Württemberg (Normjahr)
SBB GmbH	Klettgau	12 17	12 27	261.658
SBB GmbH	Seehas	12 06	12 31	1.137.491
SBB GmbH	Rhyhas	12 22	12 27	574.073
SBB GmbH	Wiesental	06 03	12 31	959.309
SBB gesamt				2.932.531
SBB (CH)	Waldshut - Koblenz	12 16	12 25	45.241
SBS	Neckartal	01 22	07 25	8.164.650
Schwäbische Alb-Bahn GmbH (SAB)	SAB Schwäbische Albbahn	06 19	12 28	231.889
SWEG	Freiburger Y	12 19	06 32	1.217.268
SWEG	Ortenau Los 2	12 23	12 26	364.003
SWEG	Ortenau Los 1	12 23	12 38	2.021.724
SWEG	Ringzug	12 02	12 29	1.595.737
SWEG	Ulmer Stern	06 19	12 32	1.703.672
SWEG	ZAB 1 Zollernbahn	12 13	12 25	1.106.632
SWEG	ZAB 2 Zollernbahn	12 16	12 25	378.398
SWEG gesamt				8.387.434
VIAS	Odenwaldbahn	12 15	12 30	43.368

Daten zur Pünktlichkeit, Kapazitätserbringung, Schadensfreiheit, Sauberkeit und zur Bewertung der Fahrgäste liegen nur für die **fett** gedruckten Vertragsnetze unter Federführung des Landes vor.



Informationen zur Betriebsqualität

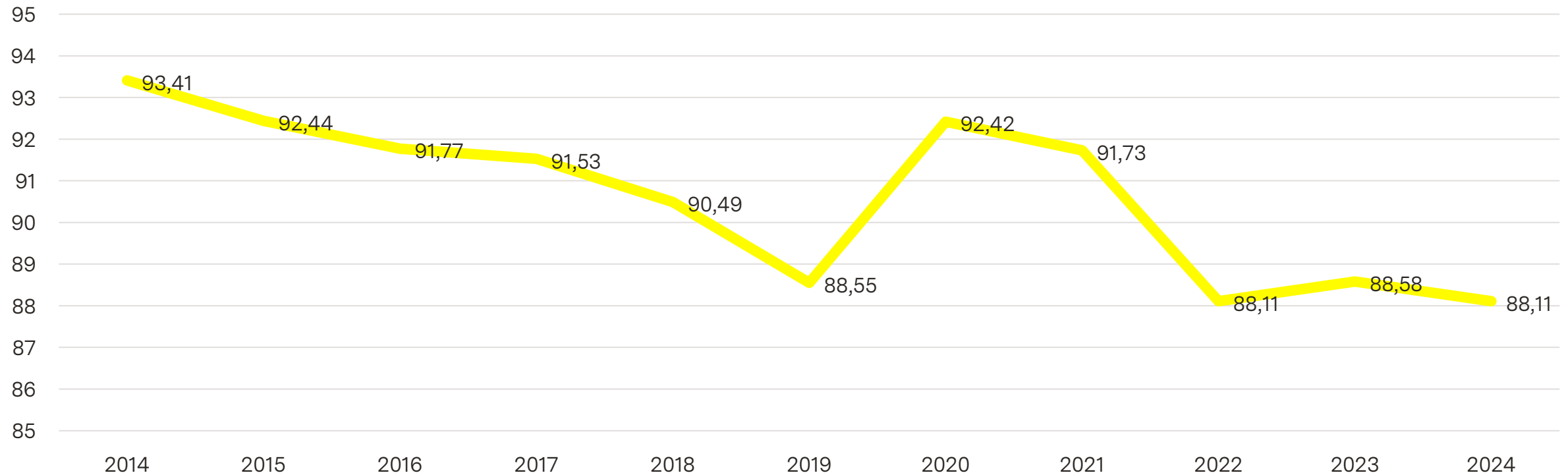


Baden-Württemberg

Pünktlichkeit in %

In der untenstehenden Abbildung wird die durchschnittliche landesweite Ankunftspünktlichkeit in % auf Basis einer Pünktlichkeitsdefinition von 5:59 Minuten dargestellt. Das bedeutet, dass ein Zug

dann als pünktlich gilt, wenn er mit einer Verspätung unterhalb von sechs Minuten an einem Bahnhof ankommt. In den meisten Verkehrsverträgen gilt die strengere Pünktlichkeitsdefinition von 3:59 Minuten.



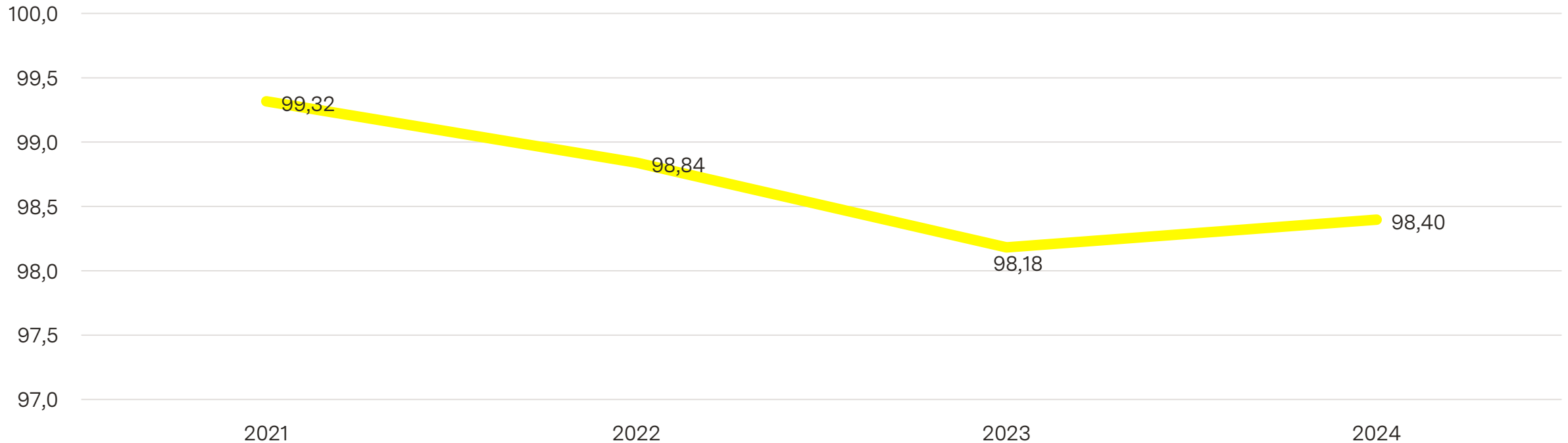
Ursachen für Verspätungen in 2024 (Auswahl)

- Starke Überlastung des **Bahnknoten Stuttgart**, auch durch Umbaumaßnahmen für Stuttgart 21
- **Rheintalbahn** stark überlastet, zusätzlich führen verminderte Kapazitäten durch DB Regio zu Verspätungen
- **Neckar-Alb-Bahn** überlastet, viele Verspätungsübertragungen mit Auswirkung auf die **Zollernalbbahn**
- Häufige Unterbesetzung im Stellwerk Ludwigshafen mit Auswirkung u.a. auf die **S-Bahn Rhein-Neckar**
- **Schwarzwaldbahn** wird teilweise mit verminderter Geschwindigkeit befahren wegen der Abnutzung der Radsätze, außerdem starke Beeinträchtigungen durch mangelhaft abgestimmte Bauarbeiten
- Zahlreiche Infrastrukturstörungen auf der teilweise eingleisigen **Kraichgaubahn** bei angespanntem Fahrplan führen zu häufigen Verspätungsübertragungen (Infrastrukturausbau durch AVG)

Zuverlässigkeit in %

In der untenstehenden Abbildung wird die auf eigenverschuldeten Ausfallursachen basierende Zuverlässigkeitsquote im Landesschnitt dargestellt. Das bedeutet, dass die von den Eisenbahnverkehrs-

unternehmen (EVU) zu verantwortenden Ausfall-km durch die zu erbringenden Soll-Zugkilometer geteilt werden und diese Ausfallquote von 100% abgezogen wird.



Ursachen für Zugausfälle in 2024 (Auswahl)

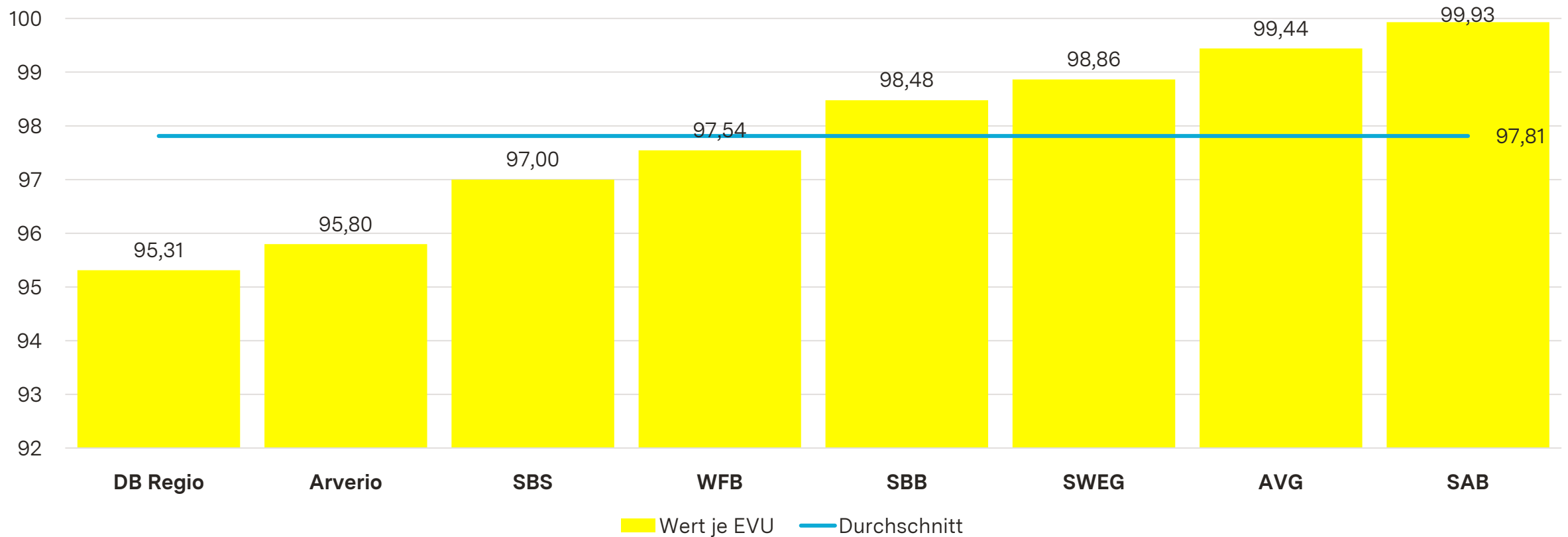
Ausfälle, die von den EVU zu verantworten sind, sind im Wesentlichen fahrzeug- und personalbedingte Ausfälle.

Personalbedingte Ausfälle traten vor allem bei DB Regio Mitte, Arverio, AVG und SBS in größerem Maße auf. Neben der allgemein schwierigen Gewinnung von Mitarbeitenden und langen Ausbildungszeiten ist auch die Häufung von kurzfristigen Krankmeldungen ein großes Problem. Bei kurzfristigen Krankmeldungen – teilweise nach Beginn der Schicht – kann Ersatzpersonal nicht mehr rechtzeitig organisiert werden und zum Einsatzort kommen.

Fahrzeugbedingte Ausfälle in größerem Maße hatten vor allem DB Regio und SBS zu verzeichnen. Neben dem auch in den Werkstätten auftretenden Fachkräftemangel sind lange Standzeiten von Fahrzeugen in den Werkstätten durch fehlende Ersatzteile oder langwierige Fehlersuchen nötig. Die Umrüstung von Fahrzeugen für den Digitalen Knoten Stuttgart (DKS) führt zu weiteren Engpässen.

Kapazitätserbringung in %

In der untenstehenden Abbildung wird der Anteil der erbrachten an den bestellten Sitzplätzen je Fahrt betrachtet und daraus ein nach Zugkilometern gewichteter Mittelwert je EVU gebildet.



Ursachen für Minderkapazitäten in 2024 (Auswahl)

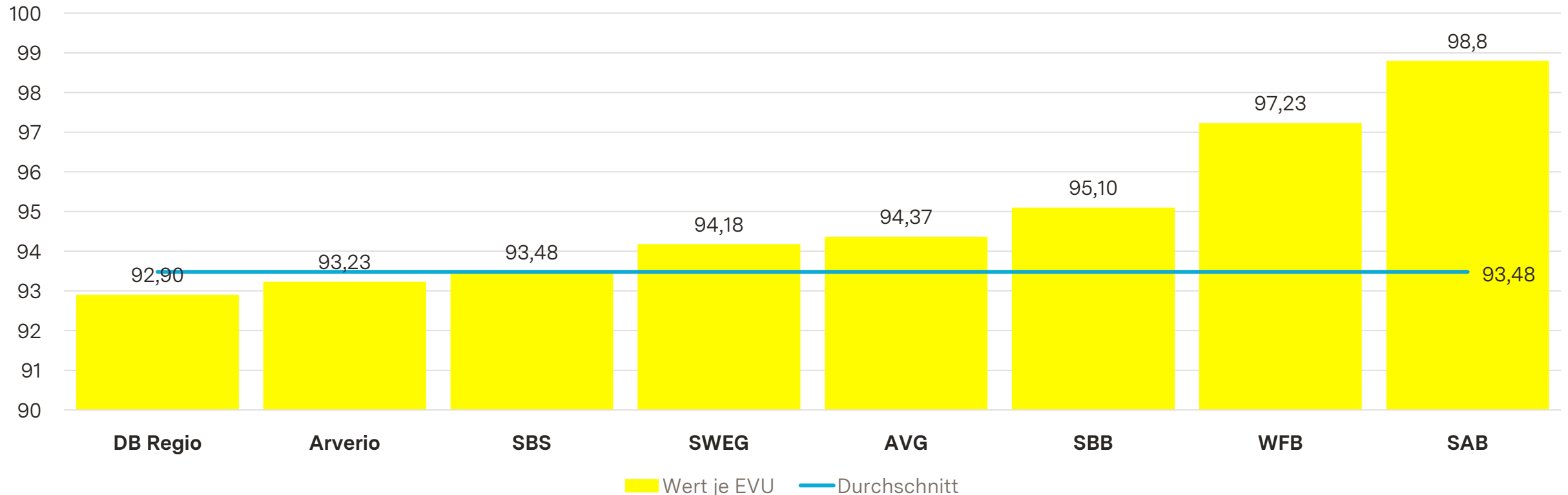
Grundsätzlich führen dieselben Gründe zu Minderkapazitäten, die auch fahrzeugbedingte Ausfälle hervorrufen.

- Eine Vielzahl größerer Schäden (Unfälle, technische Defekte) sorgen für einen längeren Ausfall einzelner Fahrzeuge. Reserven zur Überbrückung sind nur in geringem Ausmaß vorhanden.
- Der Fachkräftemangel in den Werkstätten sorgt für einen Instandhaltungsstau.
- Bestimmte Bauteile einiger Baureihen haben extrem lange Lieferzeiten (bis zu zwei Jahre). Gleichzeitige Defekte an verschiedenen Fahrzeugen sorgen für Verfügbarkeitsprobleme.
- Umrüstung auf das Zugsteuerungssystem ETCS im Raum Stuttgart, Probleme mit der Zuverlässigkeit und Wartung der Ersatzfahrzeuge.

Das Land begleitet die Maßnahmen der EVU zur Verbesserung der Fahrzeugverfügbarkeit kritisch und konstruktiv.

Schadensfreiheit in %

„Schadensfreiheit“ bezieht sich auf den Zustand der im Betrieb befindlichen Züge. Diese werden mithilfe einer repräsentativen Stichprobe je Netz durch neutrale und speziell geschulte Profittester begutachtet. 2024 wurden über 20.000 Überprüfungen in den vom Land bestellten Zügen durchgeführt.



Erläuterung zur Ermittlung der Schadensfreiheit

Die vom Land beauftragten Profitester bewerten u.a. folgende Einrichtungselemente eines Zuges: Fensterscheiben, Sitze, Toiletten, Abfallbehälter, Außenhaut, Außen- und Durchgangstüren, Lampen

Jedes der genannten Elemente wird mit den Bewertungsstufen

- „Frei von Mängeln“ mit 100%
- „Leicht beschädigt“ mit 75%
- „Stark beschädigt“ mit 20% oder
- „Unbenutzbar“ mit 0%

bewertet.

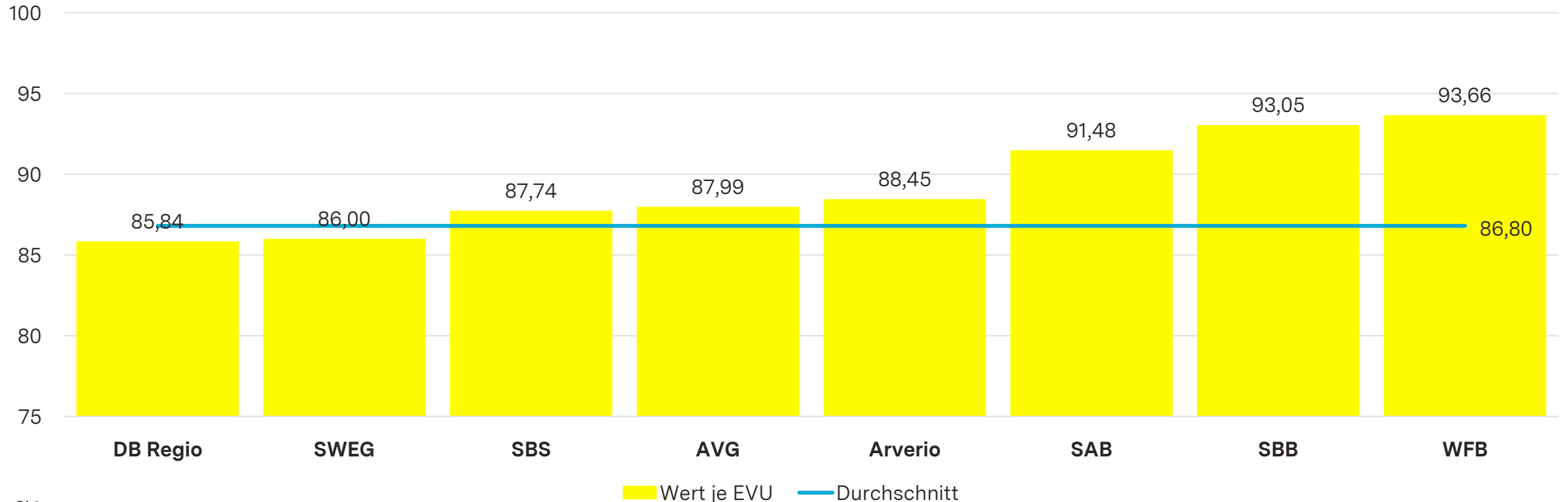
Die Elemente sind jeweils unterschiedlich gewichtet. Beispielsweise gehen die Abfallbehälter mit einem geringen Anteil in die Gesamtbewertung ein, die Sitze – also die Elemente mit dem größten Fahrgastkontakt – werden deutlich stärker berücksichtigt.

Über sämtliche Bewertungen eines Vertragsnetzes (zwischen 280 und 850 je Netz) kann so ein Durchschnitt gebildet werden, der als Prozentwert angegeben wird.



Sauberkeit in %

Analog zur Bewertung der Schadensfreiheit erfassen die Profitester auch die Sauberkeit diverser Einrichtungs-elemente eines Zuges nach demselben Prinzip. Auch zur Sauberkeit wurden 2024 über 20.000 Überprüfungen in den vom Land bestellten Zügen durchgeführt.



Erläuterung zur Ermittlung der Sauberkeit

Die vom Land beauftragten Profitester bewerten u.a. folgende Einrichtungselemente eines Zuges: Fensterscheiben, Sitze, Wände (inkl. Stangen und Gepäckablagen), Boden, Toiletten, Abfallbehälter, Außenhaut

Jedes der genannten Elemente wird mit den Bewertungsstufen

- „Sauber“ mit 100%
- „Leicht verschmutzt“ mit 75% oder
- „Stark verschmutzt“ mit 0%

bewertet.

Die Elemente sind jeweils unterschiedlich gewichtet. Beispielsweise gehen die Wände mit einem geringen Anteil in die Gesamtbewertung ein, die Sitze – also die Elemente mit dem größten Fahrgastkontakt – werden deutlich stärker berücksichtigt.

Über sämtliche Bewertungen eines Vertragsnetzes (zwischen 280 und 850 je Netz) kann so ein Durchschnitt gebildet werden, der als Prozentwert angegeben wird.

Bewertung durch die Fahrgäste

Neben der Qualitätsbewertung werden die Fahrgäste von den Profitestern auch nach ihrem persönlichen Eindruck zu verschiedenen Qualitätsaspekten befragt. Die Fahrgäste bewerten ihren Eindruck nach Schulnoten von 1 (sehr gut) bis 6 (ungenügend).

Pro Vertragsnetz werden zwischen 300 bis 800 Interviews jedes Jahr durchgeführt.

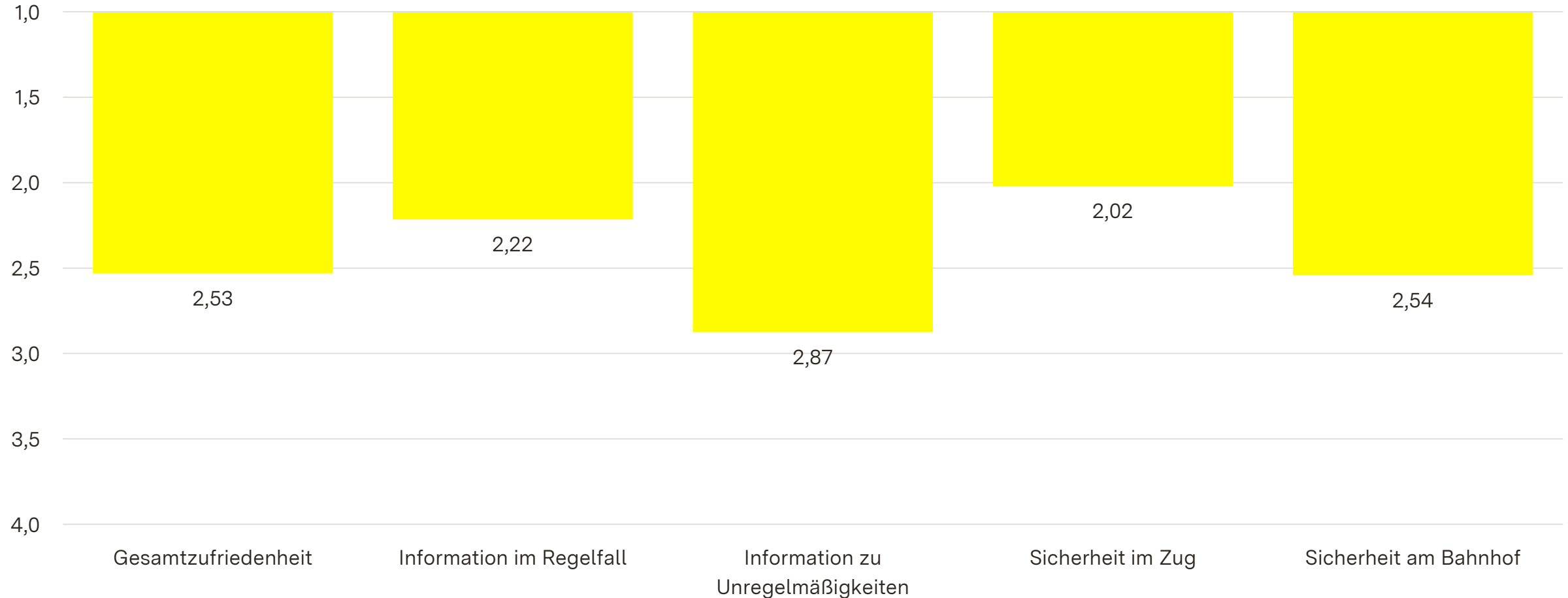
Die Fahrgäste werden nach ihrer Zufriedenheit mit folgenden Qualitätsaspekten befragt (Auswahl):

- Pünktlichkeit der Züge
- Sauberkeit der Züge / der Bahnhöfe
- Schadensfreiheit der Züge / der Bahnhöfe
- Information im Regelfall / zu Unregelmäßigkeiten und Verspätungen
- Sitzplatzangebot

- Sicherheit im Zug / am Bahnhof
- Gesamtzufriedenheit über alle Qualitätsaspekte

Auf den folgenden Seiten wird die durchschnittliche Zufriedenheit mit den fünf Aspekten Gesamtzufriedenheit, Information im Regelfall, Information zu Unregelmäßigkeiten und Verspätungen, Sicherheit im Zug und Sicherheit am Bahnhof dargestellt.

Bewertung durch die Fahrgäste in Schulnoten (Auswahl)



Zugbegleitpersonal

In den Vertragsnetzen gibt es unterschiedliche Quoten, welcher Anteil der Züge und Zugkilometer mit Zugbegleitpersonal besetzt sein muss. Diese reichen von der Vollbesetzung (100%) wie beispielsweise auf der Schwarzwaldbahn und der

Murrbahn bis hin zu 5% auf den Stadtbahnleistungen der AVG. Teilweise gelten auch für bestimmte Streckenabschnitte oder Einzelfahrten abweichende Vorgaben.

49.361.619

Zu begleitende Zug-km (SOLL)

44.417.063

Begleitete Zug-km (IST)

89,98 %

Anteil erbrachter Leistung

Mindererfüllungen der Zugbegleitquote in einem Vertragsnetz ziehen Minderungen der Vergütung nach sich. Darüber hinaus werden auch die Präsenz und Tätigkeit des Zugbegleitpersonals überprüft.



Zugbegleitpersonal

In folgenden Vertragsnetzen und Fahrtabschnitten fordert das Land überwiegend eine 100-%-Quote an Zugbegleitpersonal, d.h. jede Fahrt sollte mit Zugbegleitpersonal besetzt sein:

- Neckartal (SBS) – außer Züge zwischen Bad Friedrichshall – Osterburken und Mühlacker – Bruchsal / Pforzheim
- Rems-Fils (Arverio) – außer Züge von/nach Süßen und Züge zwischen Geislingen und Ulm
- Franken-Enz (Arverio)
- Stuttgart – Ulm – Bodensee (DB Regio)
- Murrbahn (Arverio)
- Rheintal RE und RB (DB Regio) – außer Züge zwischen Gottenheim und Breisach, bzw. Endingen
- Donau-Ostalb (DB Regio) – nur Züge zwischen Tübingen und Stuttgart sowie zwischen Donaueschingen und Ulm
- Breisgau Ost-West (DB Regio) – zwischen Gottenheim und Neustadt, gilt nicht für Verstärkerzüge
- Schwarzwaldbahn (DB Regio)
- Karlsruher Netz Los 2 (DB Regio)
- Vorlaufbetrieb Neubaustrecke (DB Regio)



Ersatzverkehre

5.240.316 km an Ersatzleistungen für ausfallende Züge wurden 2024 erbracht.

Schienenersatzverkehr (SEV) bezeichnet den geplanten und häufig längerfristigen Ersatz von Zugleistungen durch Busleistungen, v.a. aufgrund von Baustellen der Infrastrukturbetreiber. Busnotverkehr (BNV) bezeichnet hingegen den ungeplanten und kurzfristigen Ersatz von Zugleistungen durch Busleistungen, z.B. bei Streckensperrungen durch Unfälle, Bäume auf dem Gleis, technische Defekte oder behördliche Anordnungen.

Mitunter werden, sowohl bei kurzfristigen wie

auch langfristigen Sperrungen, Ersatzzüge eingesetzt, die Teilabschnitte bedienen oder umgeleitet werden. Die größte Streckensperrung 2024 war die Riedbahnspernung, die in Baden-Württemberg den Bahnknoten Mannheim und dessen Zulaufstrecken betraf. Im Folgenden eine Aufstellung, wie viele Zugkilometer durch welche Art Ersatzverkehr ersetzt wurden.

Solobus	Gelenkbus	Minibus	Taxi	Ersatzzug	Zusatzzug	Gesamt
1.283.314	2.967.230	41.251	31.872	898.975	17.673	5.240.316

Politische Zielsetzungen



Baden-Württemberg



Politische Zielsetzungen: 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.



Politische Zielsetzungen: Zielkonzept 2025

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 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 2024 wurde auf 85 Prozent der Strecken der MEX-/Landesstandard erfüllt oder übererfüllt.



Politische Zielsetzungen: Zukunftsfahrplan

Unter Einbindung der Fachöffentlichkeit entwickelt Baden-Württemberg derzeit einen Zukunftsfahrplan für den SPNV. Dieser Zukunftsfahrplan ist mehr als ein bloßer Fahrplan. Er stellt das zentrale Konzept zur Weiterentwicklung des SPNV in Baden-Württemberg dar und steht für ein effizientes und qualitativ hochwertiges SPNV-Angebot der Zukunft. So sollen Menschen in ganz Baden-Württemberg mit schnelleren und verlässlicheren Verbindungen, besseren Anschlüssen von Bus und Bahn und mit mehr Komfort im Land unterwegs sein.

- Im Zukunftsfahrplan soll das SPNV-Angebot schrittweise ausgebaut werden – mit verdichteter Taktung und neuen Expresslinien.
- Dazu wird auch der Bedarf an einem Ausbau der

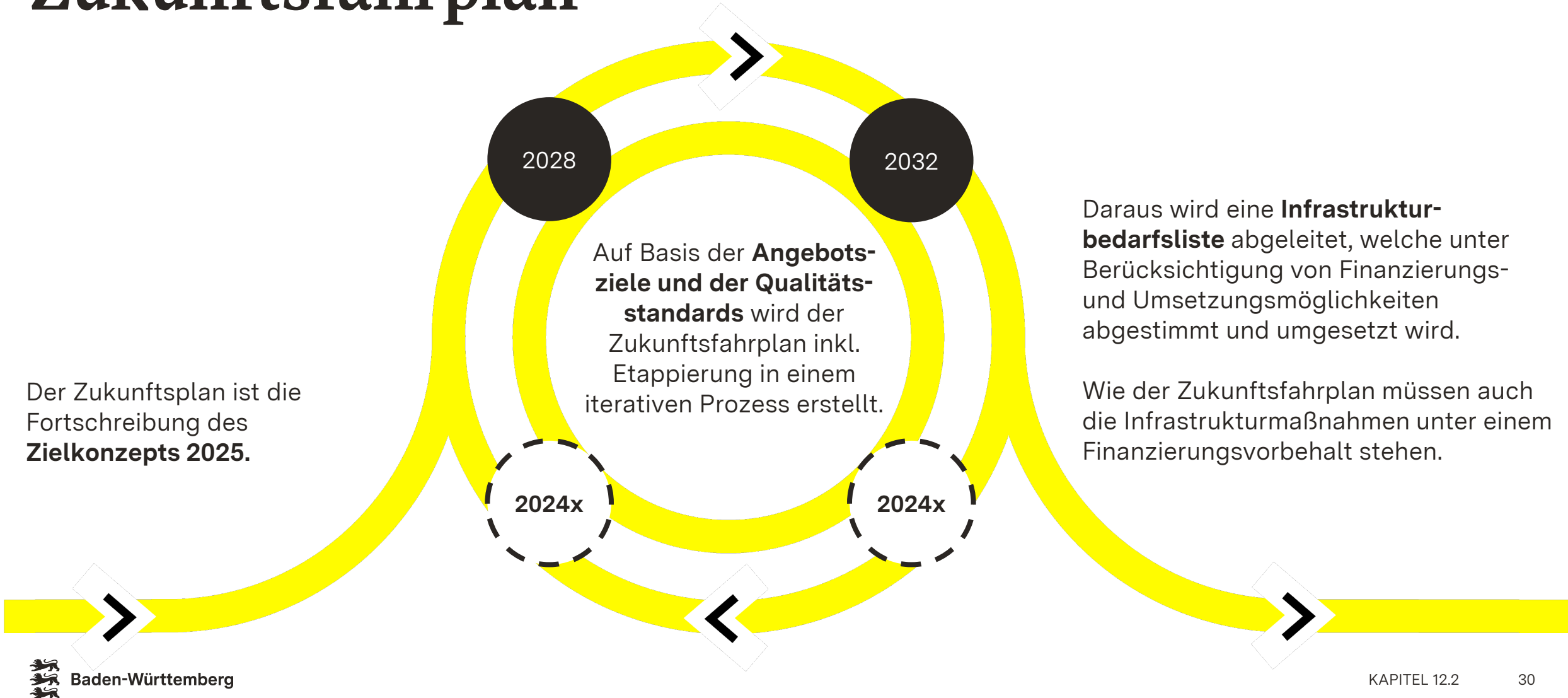
Infrastruktur ermittelt, um zusätzliche Leistungen in einer stabilen Betriebsqualität zu ermöglichen.

- In Etappen soll sich das Angebot an den Zielzustand annähern
- Vor, während und nach der Fahrt – der Zukunftsfahrplan setzt Qualitätsstandards für Fahrzeuge, digitale Fahrgastinformationen und legt Verkaufsstellen fest.
- Bei der Entwicklung des Zukunftsfahrplans wird die Fachöffentlichkeit auf Landes- und regionaler Ebene einbezogen.

Eine Veröffentlichung des Zukunftsfahrplans ist für das Jahr 2026 vorgesehen.



Politische Zielsetzungen: Zukunftsfahrplan



Abkürzungsverzeichnis

Agilis	agilis Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG
Arverio	Arverio Deutschland GmbH
AVG	Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH
BNV	Busnotverkehr
BOB	Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG
DB	Deutsche Bahn AG
DB Regio	DB Regio AG
DB RegioNetz	DB RegioNetz Verkehrs GmbH
DKS	Digitaler Knoten Stuttgart
ETCS	European Train Control System
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
KBS	Kursbuchstrecke
Mrd.	Milliarden
SAB	Schwäbische Alb-Bahn GmbH
SBB (CH)	Schweizerische Bundesbahnen SBB
SBB (D)	SBB Deutschland GmbH
SBS	SWEG Bahn Stuttgart GmbH
SEV	Schienenersatzverkehr
SVG	Schienenverkehrsgesellschaft mbH
SWEG	Südwestdeutsche Landesverkehrs-GmbH
VIAS	VIAS Rail GmbH
WFB	DB Westfrankenbahn
ZAB	Zollernalbbahn
Zug-km	Zugkilometer



Impressum

NVBW – Nahverkehrsgesellschaft
Baden-Württemberg mbH

Rosensteinstraße 37B

D – 70191 Stuttgart

Kontakt

Tel: 0711 / 23991-0

Fax: 0711 / 23991-23

E-Mail: [info\(at\)nvbw.de](mailto:info(at)nvbw.de)



Baden-Württemberg





Herzlichen Dank!



Baden-Württemberg