

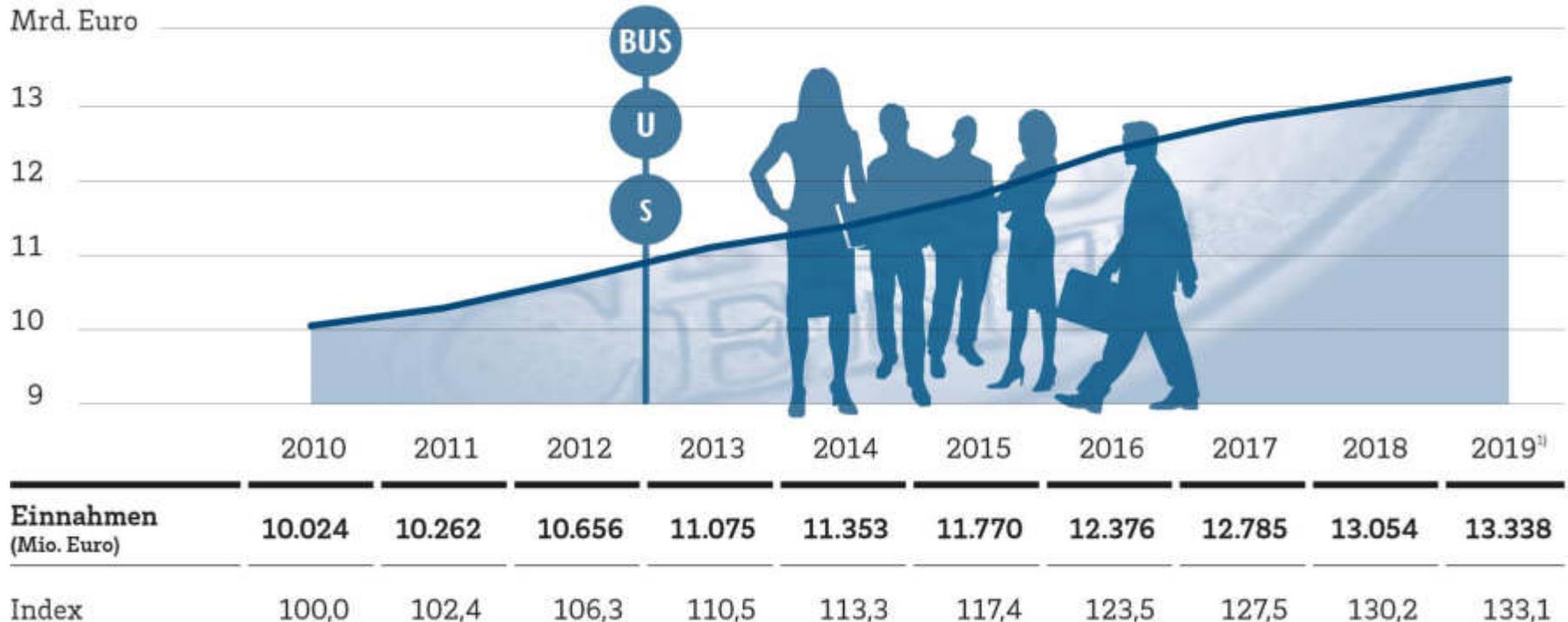
ÖPNV in der Coronakrise

Ulrich Weber, Geschäftsführer, VDV-Landesgruppe Baden-Württemberg

5. März 2022

Fahrgastbeirat Baden-Württemberg

Bis März 2020: Einnahmen aus der **Nutzerfinanzierung** haben für die ÖPNV-Finanzierung eine sehr große Bedeutung



Quelle: VDV | Stand Januar 2020 | ¹⁾ Vorläufig auf Basis der Unternehmensmeldungen des 1. und 3. Quartals 2019

- **Fahrgeldeinnahmen** sind der wichtigste Finanzierungsbaustein
- Durch Fahrgaststeigerungen und Tarifierhöhungen konnten die VDV-Mitglieder im Zehnjahreszeitraum 2010 – 2019 **rund 33 % mehr Fahrgeldeinnahmen** verbuchen

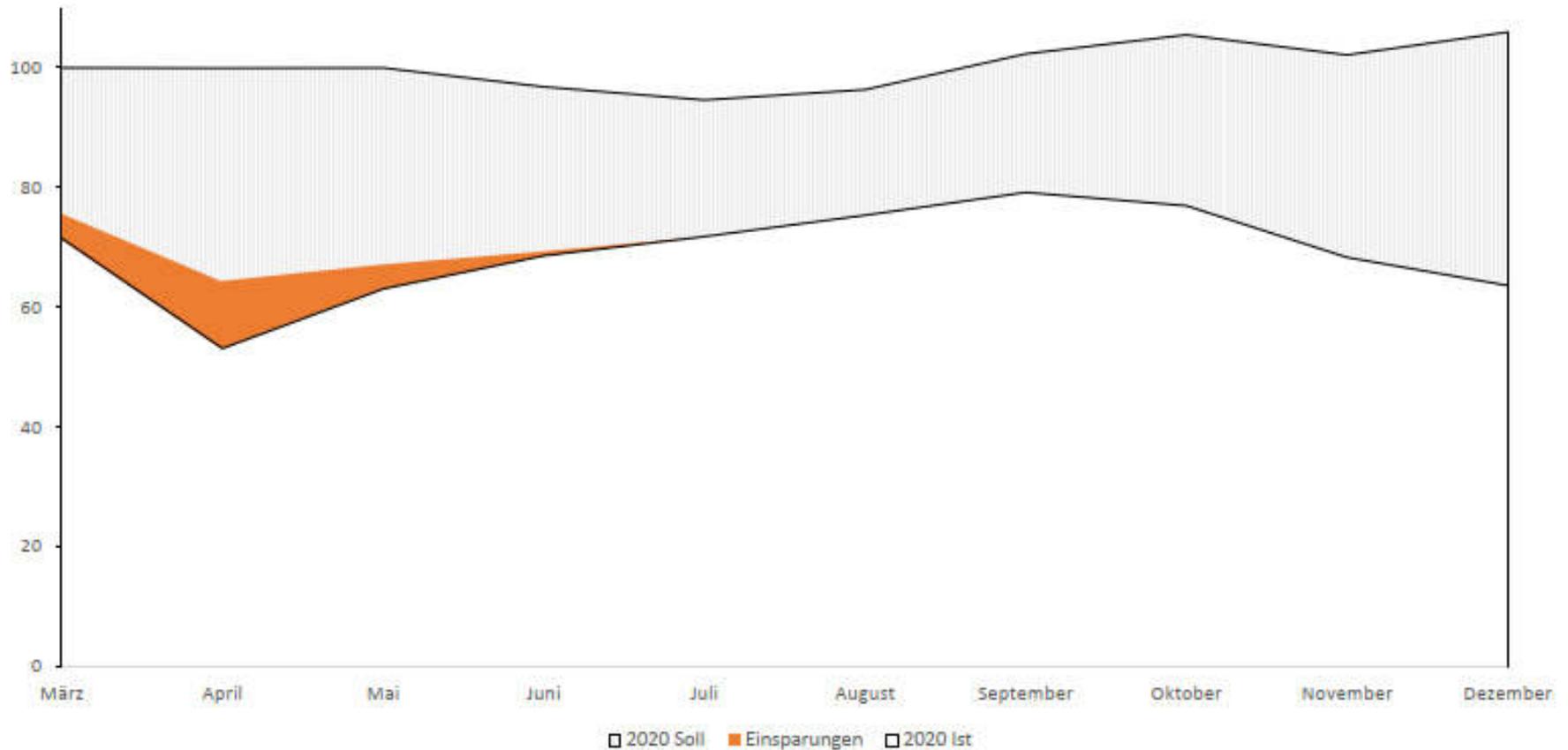
Corona-Pandemie ab März 2020

– ÖPNV-Fahrgastzahlen und Angebot

- Lockdown ab Mitte März 2020, schrittweise Öffnungen ab Ende April 2020
 - Erneuter Lockdown light ab November, dann Lockdown ab Mitte Dez. 2020
 - Entwicklung ÖPNV-Fahrgastzahlen (Vergleich mit Vorkrisenniveau):
 - April 2020: starker Abfall Fahrgastzahlen auf rund 30 % in den größeren Städten, teilweise nur 10 % im regionalen Busverkehr
 - Erholung bis Herbst 2020 auf 70-80 % in größeren Städten, etwas weniger im regionalen Busverkehr
 - Ab November 2020 wieder deutlicher Rückgang, erneuter Lockdown im Dezember: 20 – 40 % Fahrgäste bis heute
 - ÖPNV-Angebot:
 - ÖPNV wurde von Beginn der Krise an als systemrelevant angesehen
 - Geringe Reduzierung Angebot im März/April 2020, dann wieder „politisch gewolltes“ volles Angebot (bis auf Sonder-/Nachtverkehre)
- Weiterhin hohe Kosten bei massiven Einnahmeverlusten

Einnahmeverluste in 2020 - bundesweit

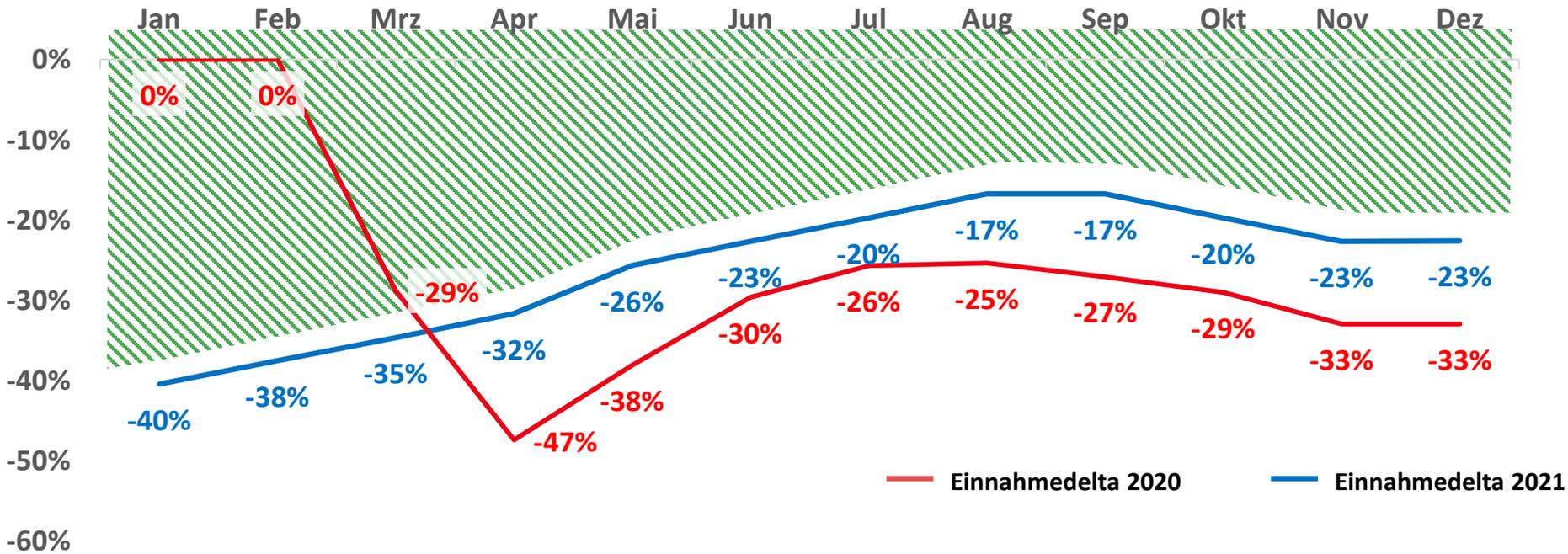
- **D** | Geschätzter Einnahmeverlust gesamt: **3,274 Mrd. Euro** |
- **Rückgang nach Monaten (indexierte Darstellung)** | März 2020 (März 2019 + 2 %) = 100



Quelle: VDV | Eigene Erhebung unter Verkehrsverbänden und Tarifgemeinschaften | DTV | DB Regio

Einnahmen 2020 im Vergleich zu Prognosen 2021

- 2020: rund 3,3 Mrd. EUR Einnahmeverluste (im Vergleich zu 2019 + 2 %) (BW: rund 340 Mio. EUR)
- Szenario 2021: 3,5-3,6 Mrd. EUR Einnahmeverluste, auch da im Vergleich zu 2020 zwei Monate verlängerter Schadenszeitraum (BW: rund 350 Mio. EUR)



ÖPNV-Rettungsschirm

Bund/Land 2020

- VDV schätzt Einnahmeverluste für 2020 auf ca. 3,3-3,4 Mrd. EUR bundesweit, rund 350 Mio. EUR für BW
- ÖPNV-Rettungsschirm Bund/Länder 2020:
Bundesbeteiligung: 2,5 Mrd. EUR,
Landesbeteiligung: „bis zu 200 Mio. EUR“
→ *bis zu 450 Mio. EUR für BW*
- Im Landesanteil enthalten: bwTreuebonus (halbes Monatsabo, Auszahlung April 2021) und 2 Monate Schülerabos Frühjahr 2020
- RL „Billigkeitsleistungen“ des Landes BW:
 - Erstattungsquote: 95 % der ausgefallenen Fahrgeldeinnahmen,
 - Berücksichtigung Einsparungen während Lockdown März/April,
 - Keine Erstattung coronabedingter Mehrkosten der Unternehmen, außer Trennscheiben Busse durch Sonderförderung

Bund/Land 2021

- VDV schätzt Einnahmeverluste für 2021 auf 3,5 – 3,6 Mrd. EUR bundesweit, rund 350 Mio. EUR für BW
- Bisherige politische Beschlüsse Land: 65 Mio. EUR Übertrag Restmittel aus 2020 nach 2021 + 50 Mio. EUR weitere Landesmittel + 10 Mio. EUR kommunale Mittel = 125 Mio. EUR
- Weitere 20 Mio. EUR Landesmittel für Schülerabos (1 Monat, vsl. Q2/2021)
- Vorläufig 50 % Erstattung bis Juni 2021
- Schwierige Verhandlungen über weitere Beteiligung Bund

Kundenmaßnahmen

- Maßnahmen zur Kundenbindung und Kundenrückgewinnung im Zusammenhang mit ÖPNV-Rettungsschirm. Gemeinsame Konzeption und Abstimmung Verkehrsministerium/Verbände
- Übernahme 2 Monatsraten Schülerabo im Frühjahr 2020 durch das Land
- bwAbo-Sommer-Aktion 2020: Gültigkeit Abos in ganz BW in Sommerferien
 - Soll 2021 wiederholt werden
- bwTreuebonus: eine halbe Monatsrate Erstattung an generelle Abokunden im April 2021 (für Kunden, die bis März 2021 im Abo waren)
- bwWillkommensbonus: ein Monat frei bei Einstieg/Wiedereinstieg ins Abo. Start-Termin noch nicht sicher, in Abhängigkeit von weiteren Öffnungen/Pandemieentwicklung.
- Erstattung 1 weitere Monatsrate Schülerabo im Frühjahr 2021, vsl. April



Vielen Dank!

weber@vdv.de



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

COVID-19-Studie zum Infektionsrisiko im ÖPNV

- Sachstandsbericht zum Vorhaben -

Ministerium für Verkehr

Andreas Krewer, stv. Referatsleiter

Ref 31 - Ausbaustrategie Öffentliche Mobilität

Online, 05. März 2021



COVID-19-Studie zum Infektionsrisiko im ÖPNV

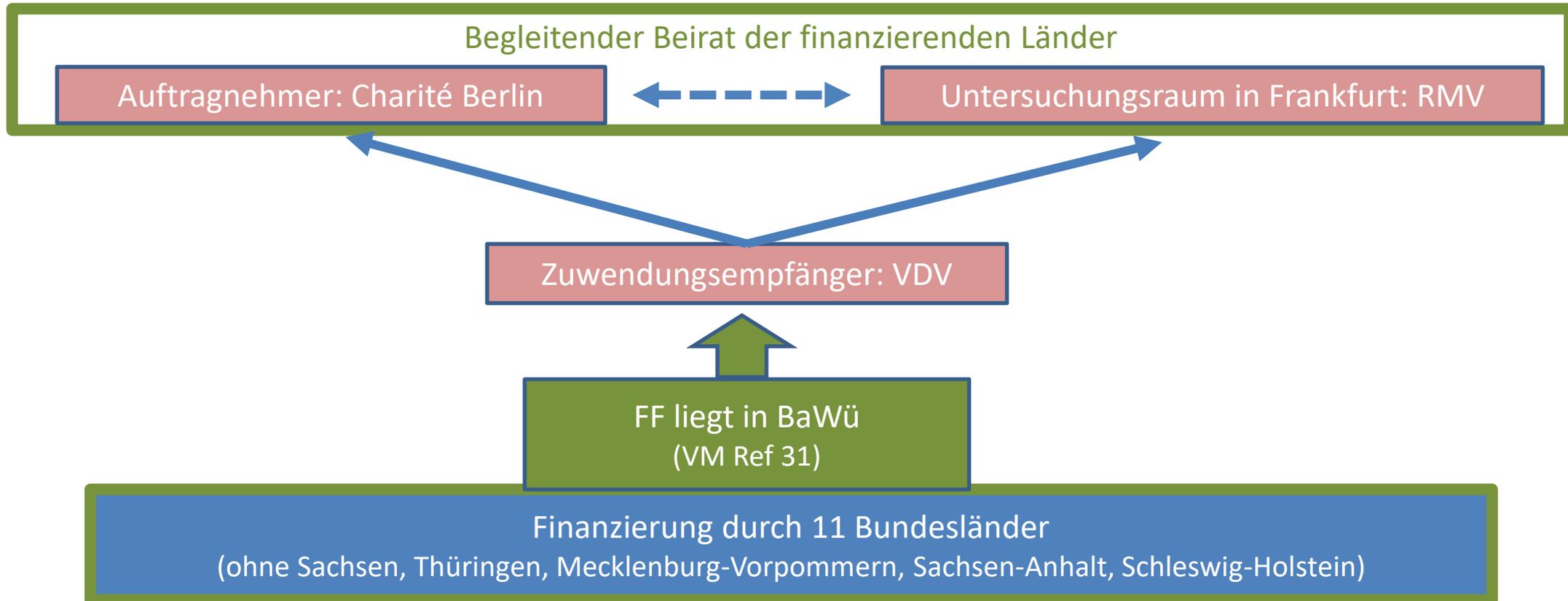
Zielsetzung

- Ergänzung zur COVID-19 Studie des BMVI (Virenbelastung in Aerosolen, auf Oberflächen und Modellierung von Luftströmen)
- **Erfassung des Infektionsgeschehens im ÖPNV**
 - ✓ Einrichtung einer Versuchsgruppe (min. 300 pax)
 - ✓ Einrichtung einer Kontrollgruppe (min. 300 pax)

! Signifikante Unterscheidung der Verkehrsmittelwahl in beiden Gruppen **!**

COVID-19-Studie zum Infektionsrisiko im ÖPNV

Organisationsstruktur des Fördervorhabens



COVID-19-Studie zum Infektionsrisiko im ÖPNV

Untersuchungsdesign

Teilnehmerrekrutierung:

- Maßnahmen zur Gewinnung der Teilnehmer (650) laufen über die Kommunikationskanäle vor Ort (Rhein-Main-Verbund)
- Hauptaugenmerk liegt zunächst an der Normalverteilung der Typen
- erste Eignungsprüfung über das Anwerbemanagement

COVID-19-Studie zum Infektionsrisiko im ÖPNV

Untersuchungsdesign

erste Visite:

- Unmittelbar nach Entscheidung der Ethikkommission starten bereits die ersten Untersuchungen, neben dem PCR-Test werden auch die Antikörper aller Teilnehmer bestimmt (zuverlässiger)
- Es wird davon ausgegangen, dass mindestens 600 Teilnehmer für die Studien geeignet sind, diese erhalten mit der Visite eine Einführung und werden während der Studie begleitet

COVID-19-Studie zum Infektionsrisiko im ÖPNV

Untersuchungsdesign

Studienverlauf:

- Für die Aussagefähigkeit der Studie ist von elementarer Bedeutung, ob die definierten Studienbedingungen eingehalten werden können. Hierzu wird ein Qualitätssicherungsmanagement (Stichproben, Plausibilisierungen, Datenübernahme und -abgleiche etc.) mit regelmäßigen Auswertungsrunden, welche die Prozesse und Entwicklungen überwacht
- Bei Abweichungen können Gegenmaßnahmen bzw. Anpassungen am Studiendesign (Verschiebungen etc.) dem Beirat vorgeschlagen werden

COVID-19-Studie zum Infektionsrisiko im ÖPNV

Untersuchungsdesign

letzte Visite:

- Erneut wird der PCR-Test durchgeführt und die Bestimmung von Antikörper vorgenommen
- mit den letzten Datenübernahmen erfolgt auch die Vergütung der Teilnehmer

COVID-19-Studie zum Infektionsrisiko im ÖPNV

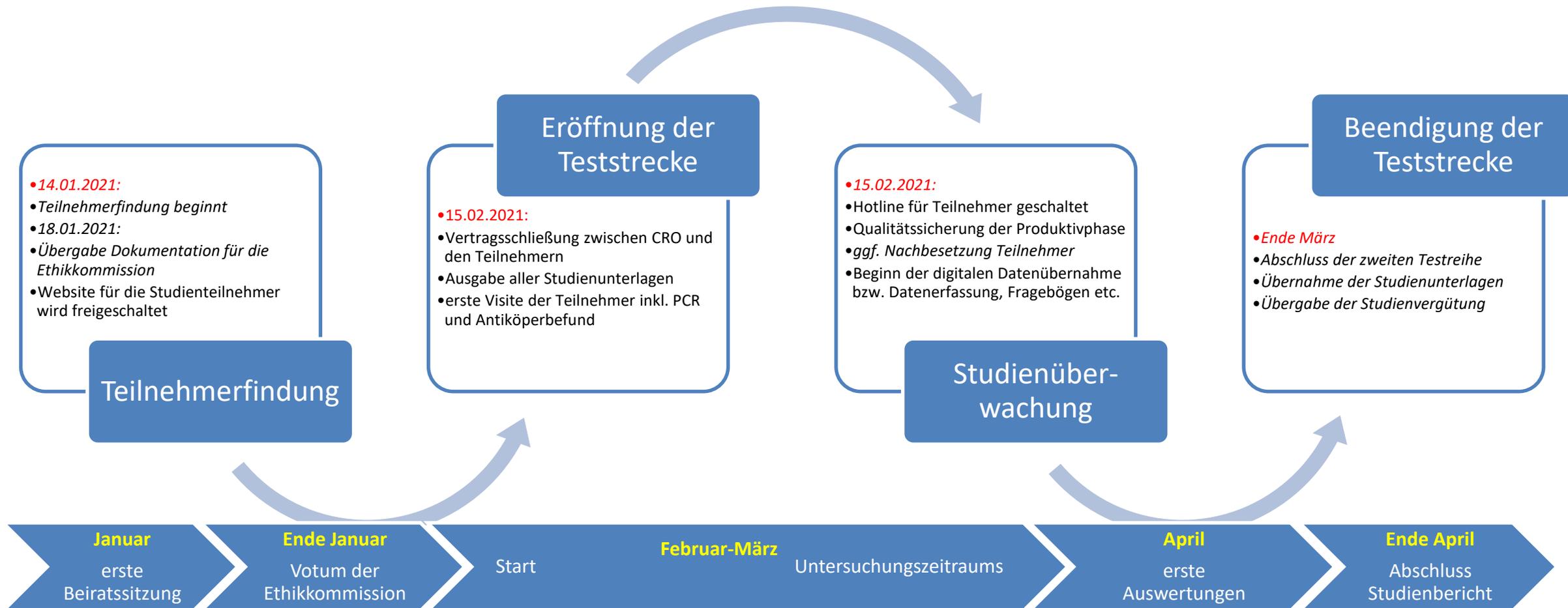
Untersuchungsdesign

Auswertungsphase:

- Statistische Analyse
- Beiratssitzung mit Vorstellung und Erläuterung der Ergebnisse
- Erstellung des Abschlussberichts

COVID-19-Studie zum Infektionsrisiko im ÖPNV

Zeitplanung



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

Andreas Krewer

Dorotheenstraße 8 • 70173 Stuttgart
Postfach 10 34 52 • 70029 Stuttgart

Telefon: 0711 231-5781

Fax: 0711 231-5899

andreas.krewer@vm.bwl.de

www.vm.baden-wuerttemberg.de





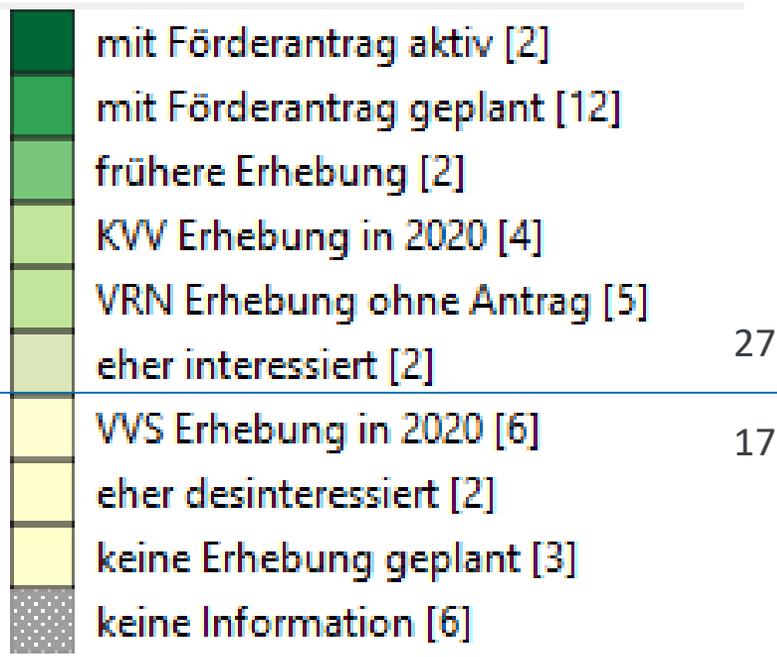
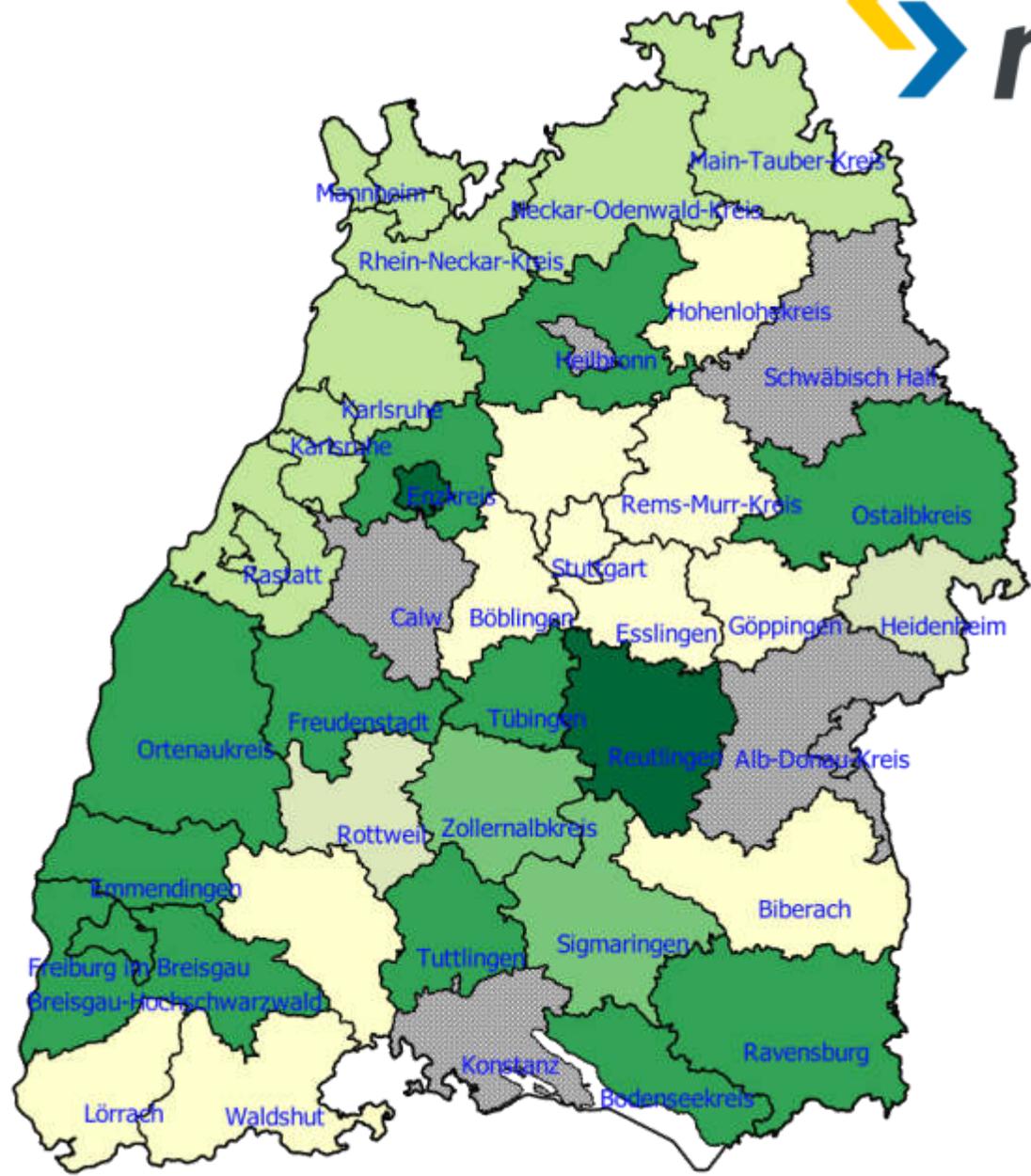
Barrierefreie Reisekette beim SPNV-Fahrgastbeirat

Dietmar Seifert, 05.03.2021

Software für die Barrierefreie Reisekette

- Beschaffte Erfassungs-App noch nicht produktionsreif
=> Ersatz-App aus Piloterhebung 2020 wird vorerst verwendet
- Elektronische Fahrplanauskunft (efa-bw.de) wird im Laufe des Jahres um Routing für mobilitätseingeschränkte Personen erweitert
- Erste Daten veröffentlicht auf mobidata-bw.de

Aktueller Informationsstand zur geplanten Erhebung im ÖPNV



Stand: 04.03.2021



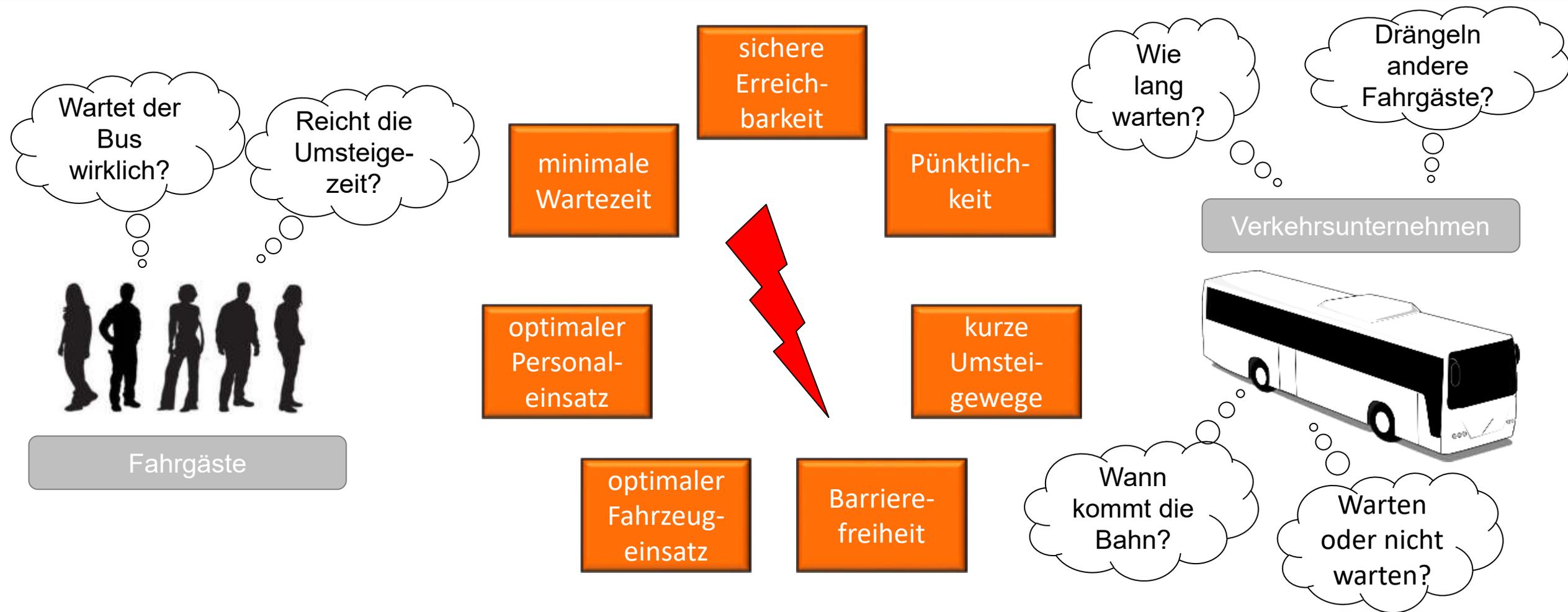
Für alle in Bewegung.

Anschlusssicherung zwischen Bahn und Bus

Erfahrungen aus der Praxis



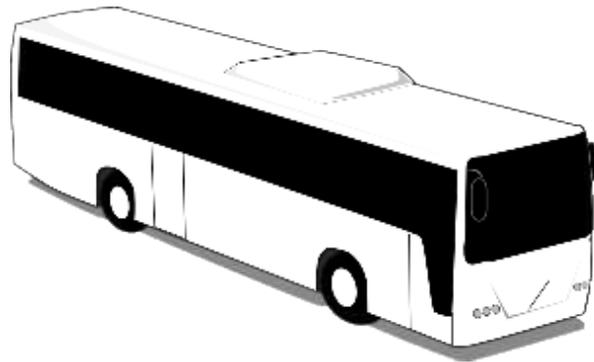
Das Dilemma des Umsteigens?



Anschlussbildung



Hst	Zubr/Abbr	Standort	Ziel	Abw	Bes	An/AbZt	WegZt	fÜZt	pWaZ	mWaZ
REIN	DDIP_WOE/3702		Weil der St	15:34		15:34				
	S-Bahn S6/7944#!ADD!#									
REIN	WOE/637/6370046		MARB			15:35	1.0	0.0	1.0	4.0
REIN	DDIP_WOE/3701		Schwabstraß	15:38		15:38				
	S-Bahn S6/7645#!ADD!#									
REIN	WOE/637/6370046		MARB			15:35	1.0	-4.0	-3.0	4.0



Anweisung an Fahrer

637 3641

Malmsheim
GPS
#4,0
15:35

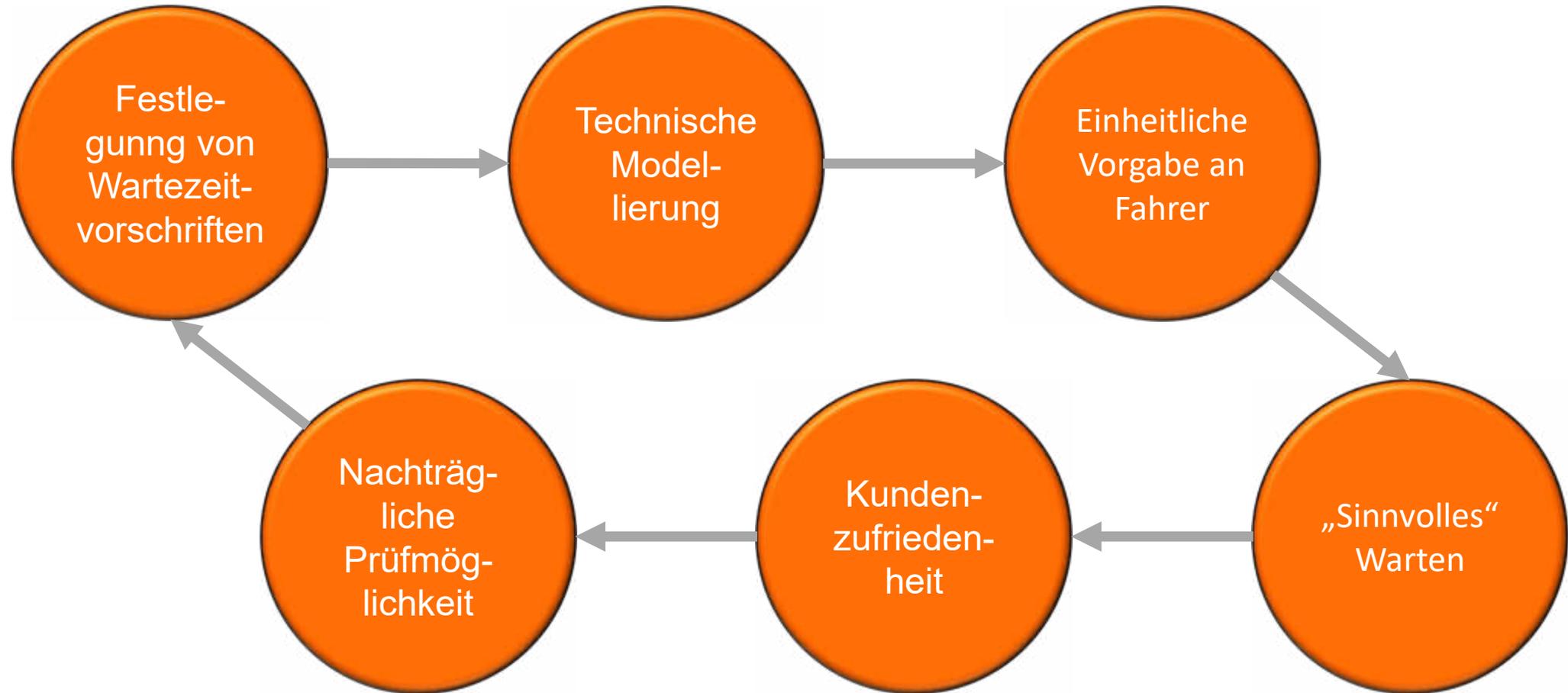
Haltepunkt: Renningen Bf

Fremdanschluss abwarten

#4 Min auf

S-Bahn S6

Ziel: Schwabstraße



Vielen Dank

Anke Beckert

Abteilung Fahrgastinformation

anke.beckert@vvs.de





Anschlussicherung – aktuelle Situation und Ausblick



Nahverkehrsgesellschaft
Baden-Württemberg mbH | 

Sitzung des Fahrgastbeirats, 5.3.2021

Anschlussicherung bisher - Beispiele

0 Minuten Regelwartezeit = die transportleitenden Stellen der EVU als Besteller einer Überschreitung der Regelwartezeit ab der ersten sich übertragenden Verspätungsminute einschalten.

EC, ICE, IC, TGV, Thalys, Railjet (vertakteter SPFV)

1) **Beginnende Züge** des vertakteten SPFV haben **0 Minuten** Regelwartezeit

2) Von **7 bis 9 Uhr** gilt für die Züge des vertakteten SPFV **0 Minuten** Wartezeit

3) Auf **ICE-Flügel** in Hamm (Westf) und Hannover beträgt die Regelwartezeit **15 Minuten**

4) Bei Kurswagenübergängen **30 Minuten** Regelwartezeit

IRE, RE, RB (DB Regio)

5) Abweichende Regelwartezeit von

► **5 Minuten** in

- Region Nordost (Regionalbereich Ost) für alle EVU des Nahverkehrs

- **Land** Baden-Württemberg sowie

► **3 Minuten** in

- Region Südost (Regionalbereich Südost)

Es kann warten in Minuten	auf				
	EC, ICE, ECE, IC, TGV, Thalys, Railjet (RJ)	EN, NZ, NJ, AZ, D	DPF, IRE, RE, RB	S-Bahn	DPE, DPN Übrige Züge
EC, ICE, ECE, IC, TGV, Thalys, RJ 1) 2) 3)	3	0	0	0	0
EN, NZ, NJ, AZ, D 4)	5	5	0	0	5
DPF, IRE, RE, RB 5)	0	0	0	0	0
S-Bahn	0	0	0	0	0
DPE, DPN Übrige Züge	5	5	5	0	5

Anschlusssicherung künftig

- Anschlusssicherung wird Aufgabe der EVU (in Verkehrsverträgen bereits angelegt)
 - Genaue Ausgestaltung noch in der Diskussion
 - a) EDV-Lösungen für Leitstellen
 - b) Kommunikation mit/Information an DB Netz (DB Netz ist u.E. auf Info-Flut nicht eingerichtet)
 - c) „Bagatellgrenze“ 2 min für bestimmte Knoten ohne Info an DB Netz?
 - EDV-Lösungen bieten grds. auch Chancen für noch zielgenauere Wartezeitregelungen und Vereinfachungen der Kommunikation zwischen EVU und zu DB Netz
 - Wartezeitregelungen müssen maschinenlesbar ausgestaltet werden
- **Wartezeitregelungen sollen grds. beibehalten werden!**

Bahnbetrieb		Betriebsleitstellen	
Abw. Wartezeitregelungen (WZR); Auszug Regionalbereich Südwest			
Fahrplan 2021,		gültig ab 13.12.2020	
Es kann warten in Bf ... ▶ <i>in Richtung ...</i>		auf Zug ...	WZ in Min.
Aalen			
▶ <i>Ri Crailsheim</i>			
	DPN	Az	5
	19487	Az	10
▶ <i>Ri Nördlingen</i>			
▶ <i>Ri Stuttgart</i>			
	SPNV	Betriebsbeginn bis 8:30 Uhr	keine Wz
	SPNV	Betriebsbeginn ab 8:30 Uhr	3
	DPN (IRE 1) Ri Karlsruhe	Az	keine Wz
▶ <i>Ri Ulm</i>			
	SPNV	Az	3
	SPNV nach 22:00 Uhr	Az	10
Achern			
	DB Regio	Az	keine Wz
	71702, 71734, 71708 bis 71714, 84544	Az	keine Wz
	71732	Az	10
Albstadt-Ebingen			
▶ <i>Ri Sigmaringen</i>			
	IRE	Az	keine Wz
	22997	86223	3
	86284	17818	10
▶ <i>Ri Tübingen</i>			
	IRE	Az	keine Wz
	86284	17818	10



Für alle in Bewegung.



Erarbeitung eines Vertriebskonzepts für Baden-Württemberg für 2025ff.

Sitzung des Fahrgastbeirats, 5.3.2021

Ausgangssituation und Zielstellung

- SPNV im südöstlichen Baden-Württemberg steht für 2025 fast vollständig zur Neuvergabe an
 - DB Vertrieb setzt in einem eigenen Zielkonzept auf deutliche Reduzierung der Personalpräsenz an Bahnhöfen/starke Verlagerung auf Video-Reisezentren und Automaten
 - Verkehrspolitisches Ziel: Verdopplung der Fahrgastzahlen bis 2030
- Konzept für den SPNV-Vertrieb mit Wirkung ab Ende 2025 erforderlich



Für alle in Bewegung.



Sitzung Fahrgastbeirat 05.03.2021



Nahverkehrsgesellschaft
Baden-Württemberg mbH | 

Inhaltsverzeichnis

5. Fahrplanwechsel und Start neuer Netze 6b und 29

5.1 Bericht Fahrplanwechsel

5.2 Netz 6b (S-Bahn Rhein-Neckar)

5.3 Netz 29 (Dieselnetz Ulm)

6. Fahrgastbeteiligung

5.1 Bericht Fahrplanwechsel

- Änderungen auf der Renchtalbahn (Offenburg – Bad Griesbach)
 - Enge Abstimmung zwischen Kommunen, Landkreisen, NVBW und Verkehrsunternehmen
 - Anpassung des Fahrplans an lokale Bedürfnisse

5.2 Netz 6b (S-Bahn Rhein-Neckar)

- S 5 (Heidelberg – Sinsheim – Eppingen) und S 51 (Heidelberg – Aglasterhausen):
 - Betrieb ist durch Kuppeln, Flügeln und eingleisige Strecken anspruchsvoll
 - Teilweise führen Kuppelstörungen zu Verspätungen und Teilausfällen. Durch Puffer im Fahrplan können die Verspätungen ausgeglichen werden.
 - Tageweise mehr MIREO-Fahrzeuge in der Werkstatt als geplant. Dadurch müssen Fahrten geschwächt werden und es steht keine Reserve zur Verfügung.
 - Betrieb wird laufend überwacht
- Vorbereitungen für Inbetriebnahmestufe 2 im Dez. 2021 (S 6 Mannheim – Mainz) laufen planmäßig

Fahrgastbeteiligung

- Seit 2013 können SPNV-Nutzer Wünsche bei der Fahrplangestaltung einbringen
- Die Fahrgastbeteiligung stößt auf große Resonanz.

Funktionsweise:

- Übersicht mit relevanten Fahrplanänderungen auf nvbw.de
- Detaillierte Ansicht des Fahrplans im bwegt-Kursbuch oder elektronischen Kursbuch der DB
- Über ein Formular können Fahrgäste Änderungswünsche eintragen

Fahrplanbeteiligung der Fahrgäste

Ablauf der Beteiligung:





Für alle in Bewegung.



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Wendlingen - Ulm

Ministerium für Verkehr

Referat 33

Martin Klust

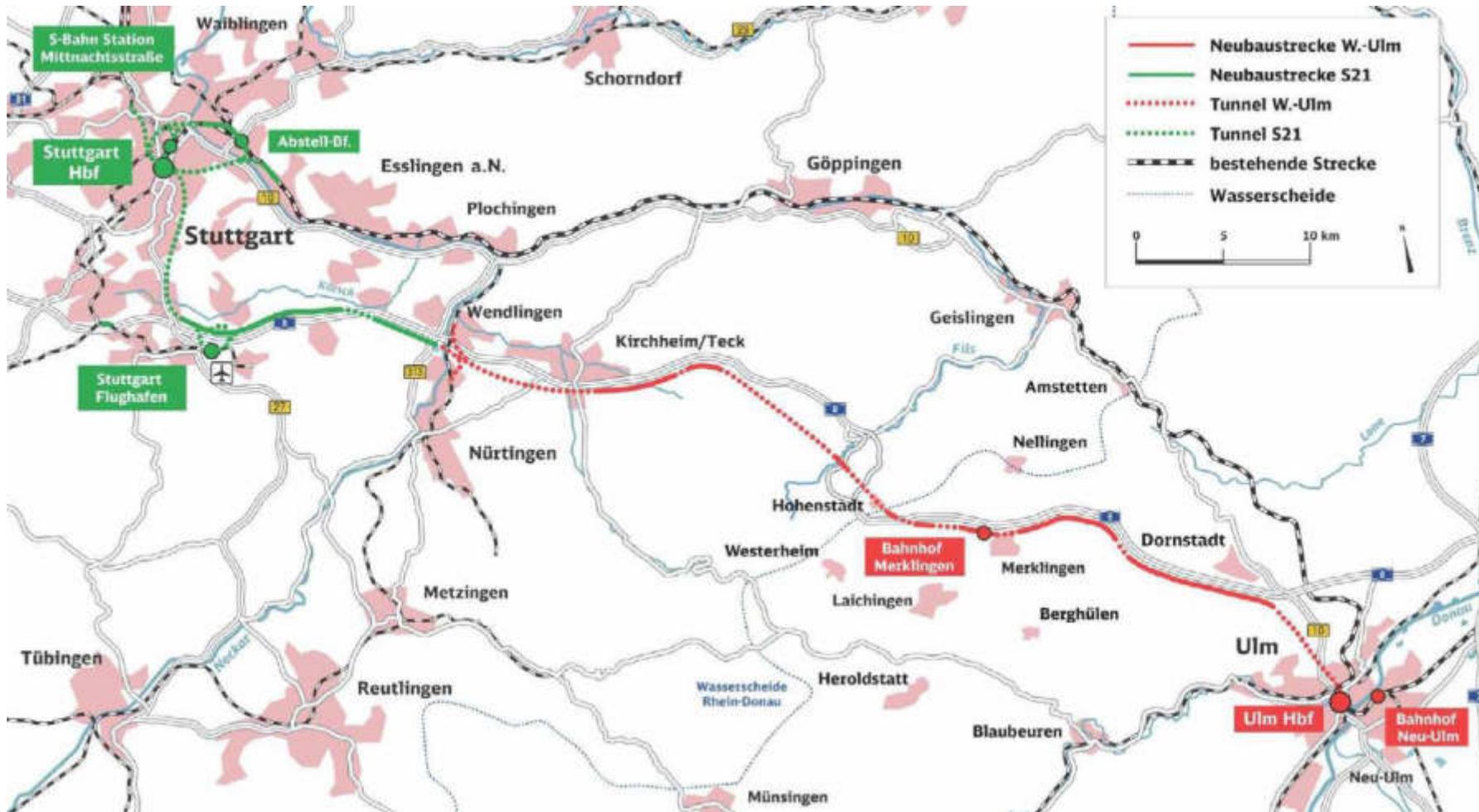
Stuttgart, 5. März 2021



Mobilität und Lebensqualität.
Für Stadt und Land. 

Überblick

Stuttgart 21 und Schnellfahrstrecke (SFS) Wendlingen - Ulm



Gesamtlänge:
59,4 km

Tunnelstrecke:
30,4 km

**Streckenhöchst-
geschwindigkeit:**
250 km/h

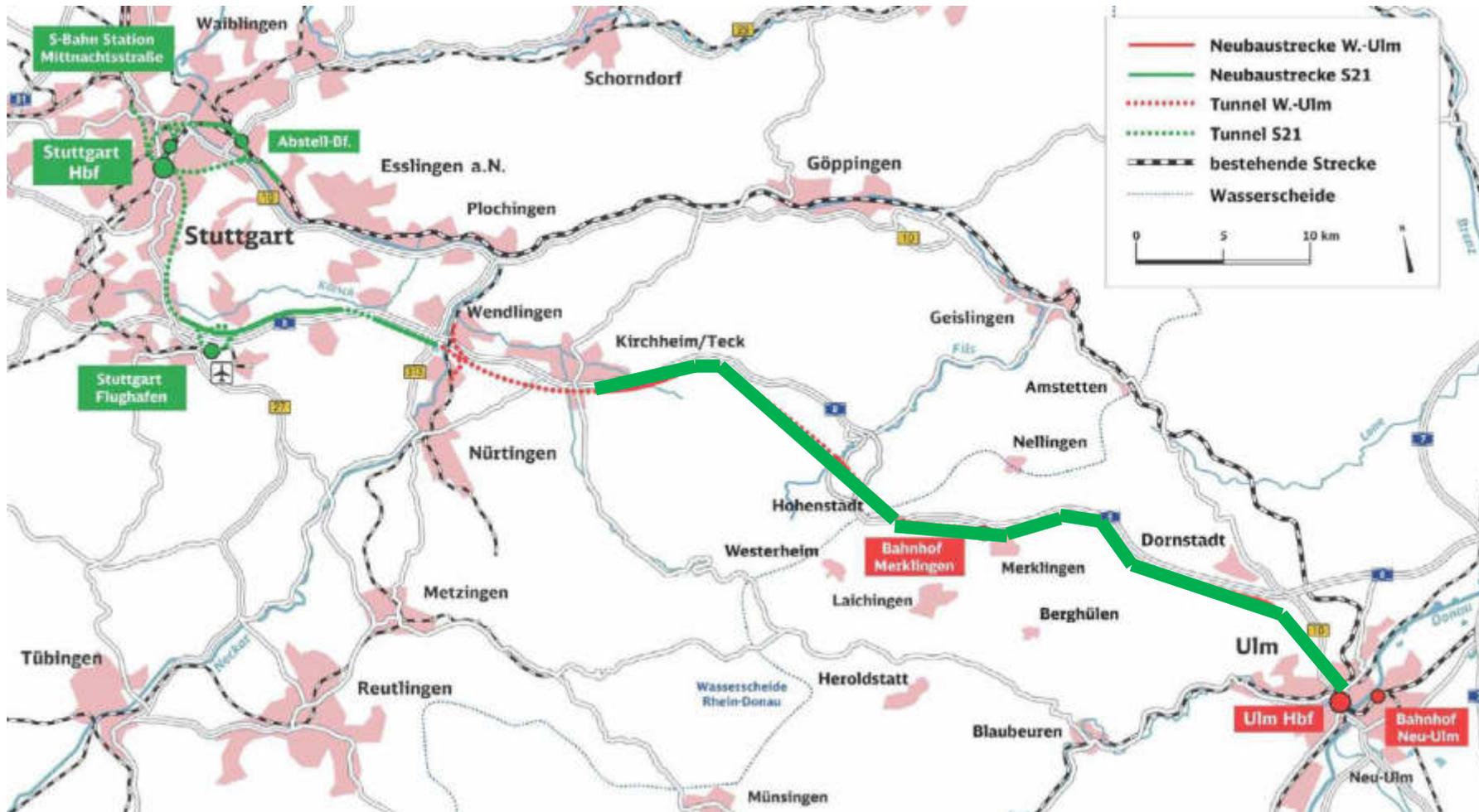
Inbetriebnahme:
Fahrplanwechsel
Dezember 2022

Quelle:
DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH
[https://www.bahnprojekt-stuttgart-
ulm.de/mediathek/detail/download/umbau-
bahnhof-ulm/mediaParameter/download/Medium/](https://www.bahnprojekt-stuttgart-
ulm.de/mediathek/detail/download/umbau-
bahnhof-ulm/mediaParameter/download/Medium/)



Überblick

Stuttgart 21 und Schnellfahrstrecke (SFS) Wendlingen - Ulm



Legende:
— SFS zweigleisig

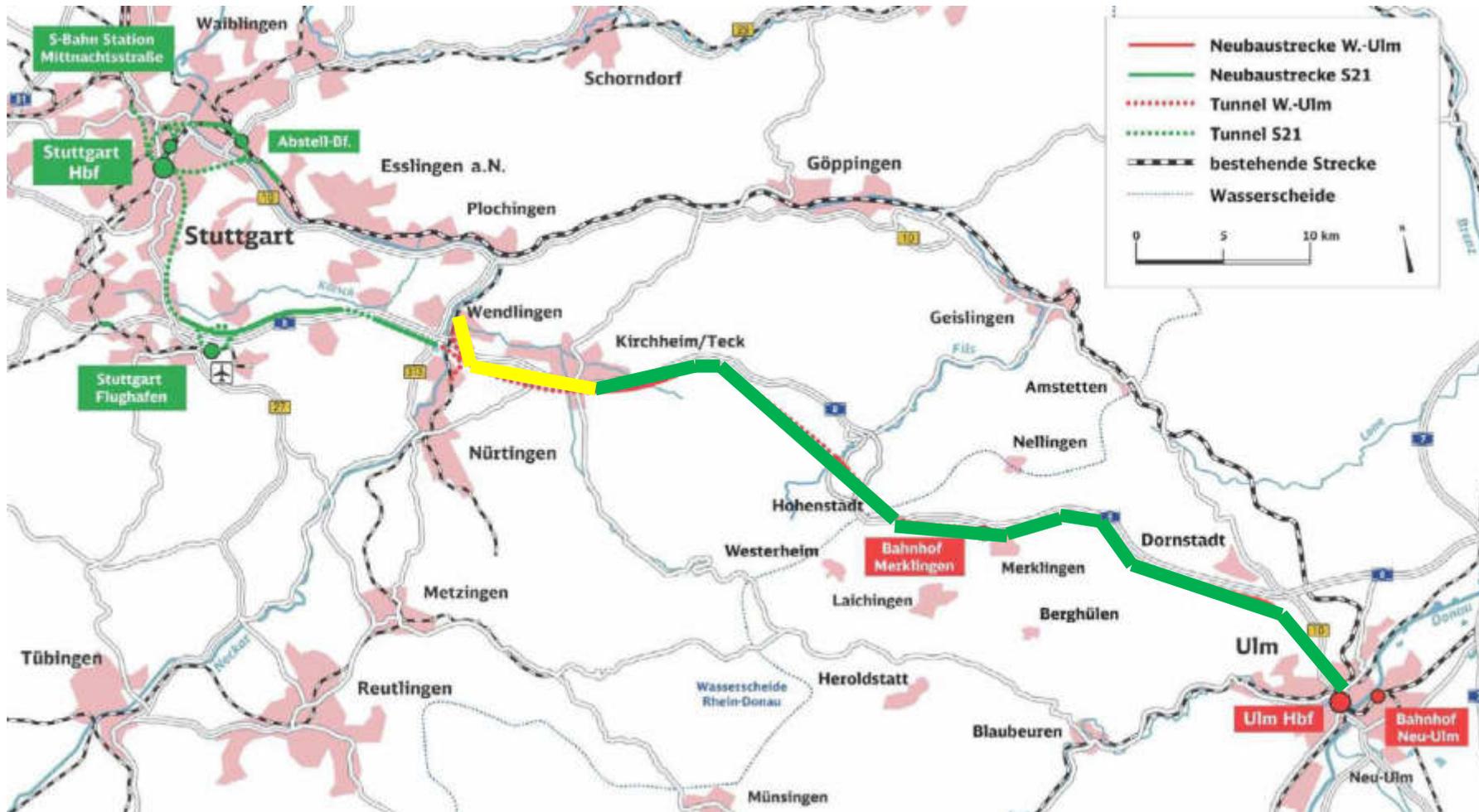
Quelle:
 DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH
[https://www.bahnprojekt-stuttgart-
 ulm.de/mediathek/detail/download/umbau-
 bahnhof-ulm/mediaParameter/download/Medium/](https://www.bahnprojekt-stuttgart-

 ulm.de/mediathek/detail/download/umbau-

 bahnhof-ulm/mediaParameter/download/Medium/)

Überblick

Stuttgart 21 und Schnellfahrstrecke (SFS) Wendlingen - Ulm



- Legende:**
- SFS zweigleisig
 - SFS eingleisig

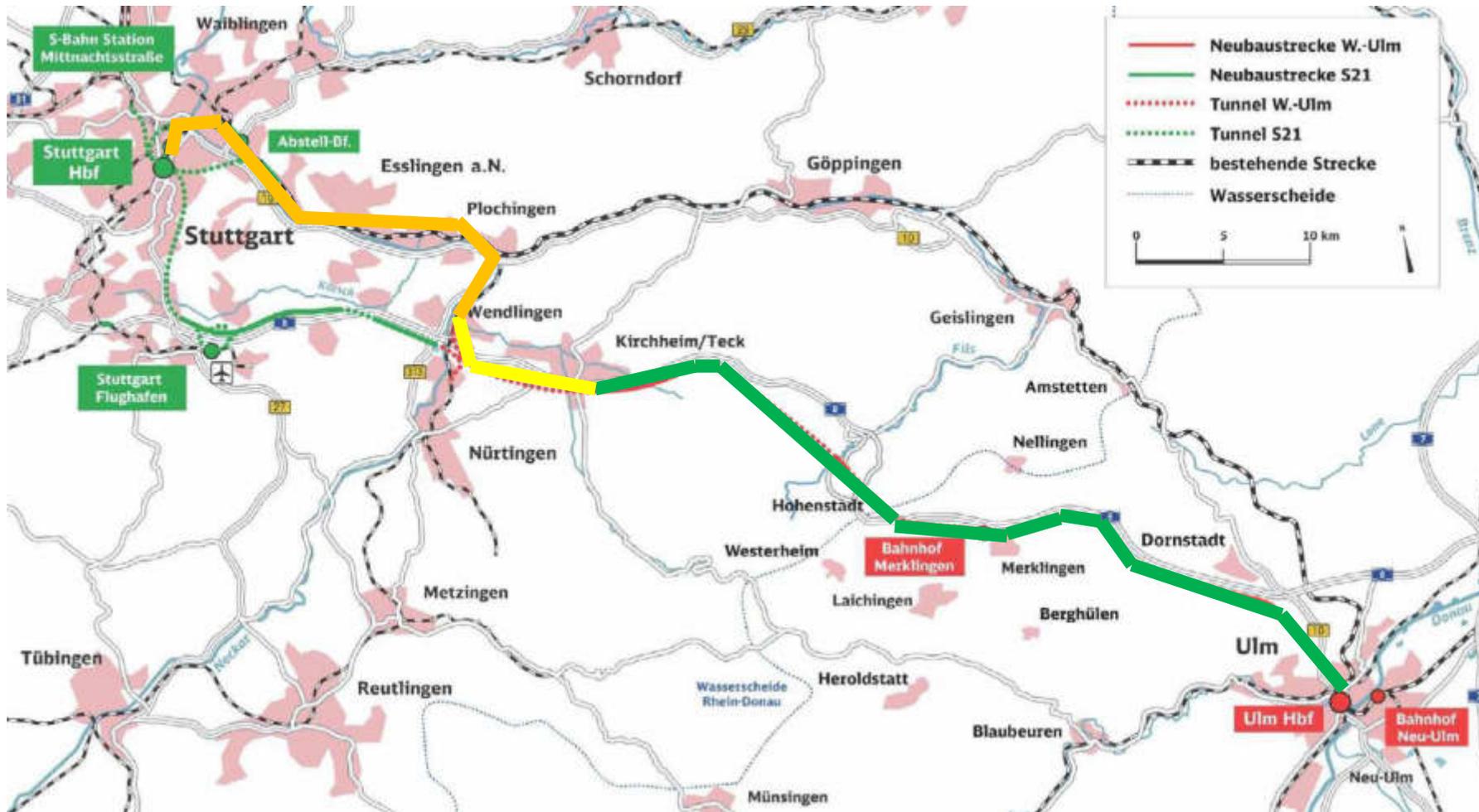
Quelle:
 DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH
[https://www.bahnprojekt-stuttgart-
 ulm.de/mediathek/detail/download/umbau-
 bahnhof-ulm/mediaParameter/download/Medium/](https://www.bahnprojekt-stuttgart-

 ulm.de/mediathek/detail/download/umbau-

 bahnhof-ulm/mediaParameter/download/Medium/)

Überblick

Stuttgart 21 und Schnellfahrstrecke (SFS) Wendlingen - Ulm



- Legende:**
- SFS zweigleisig
 - SFS eingleisig
 - Bestandsstrecken

Quelle:
 DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH
[https://www.bahnprojekt-stuttgart-
 ulm.de/mediathek/detail/download/umbau-
 bahnhof-ulm/mediaParameter/download/Medium/](https://www.bahnprojekt-stuttgart-

 ulm.de/mediathek/detail/download/umbau-

 bahnhof-ulm/mediaParameter/download/Medium/)

Herausforderungen und Konsequenzen zur Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke (SFS) Wendlingen - Ulm

Herausforderungen:

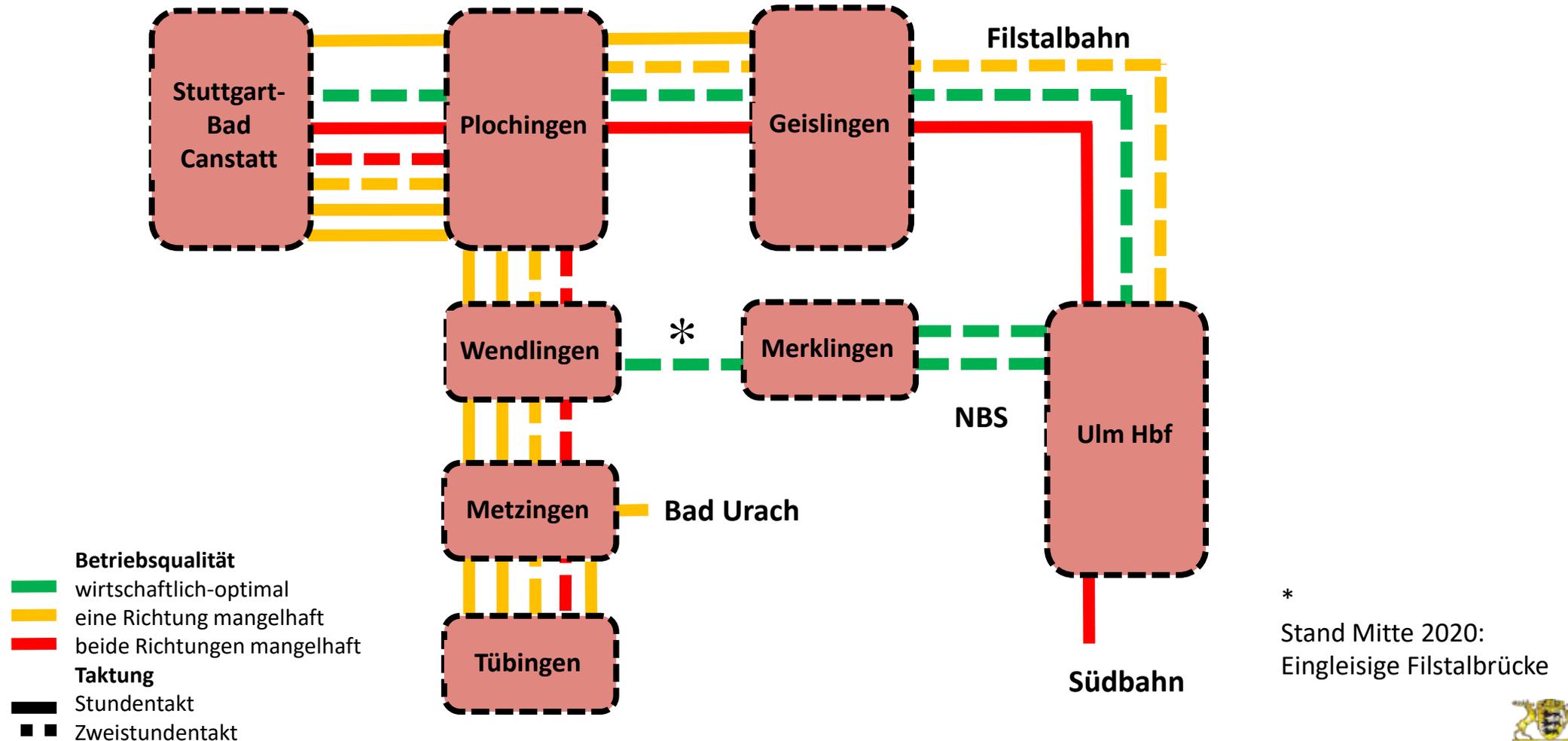
- Bestandsstrecke Stuttgart – Plochingen weiterhin hoch ausgelastet
- Bestandsstrecke Plochingen – Wendlingen muss Fernverkehr, Regionalverkehr und S-Bahn aufnehmen und wird hoch ausgelastet
- Eingleisige Anbindung der SFS über die sogenannte Güterzugkurve

Konsequenzen:

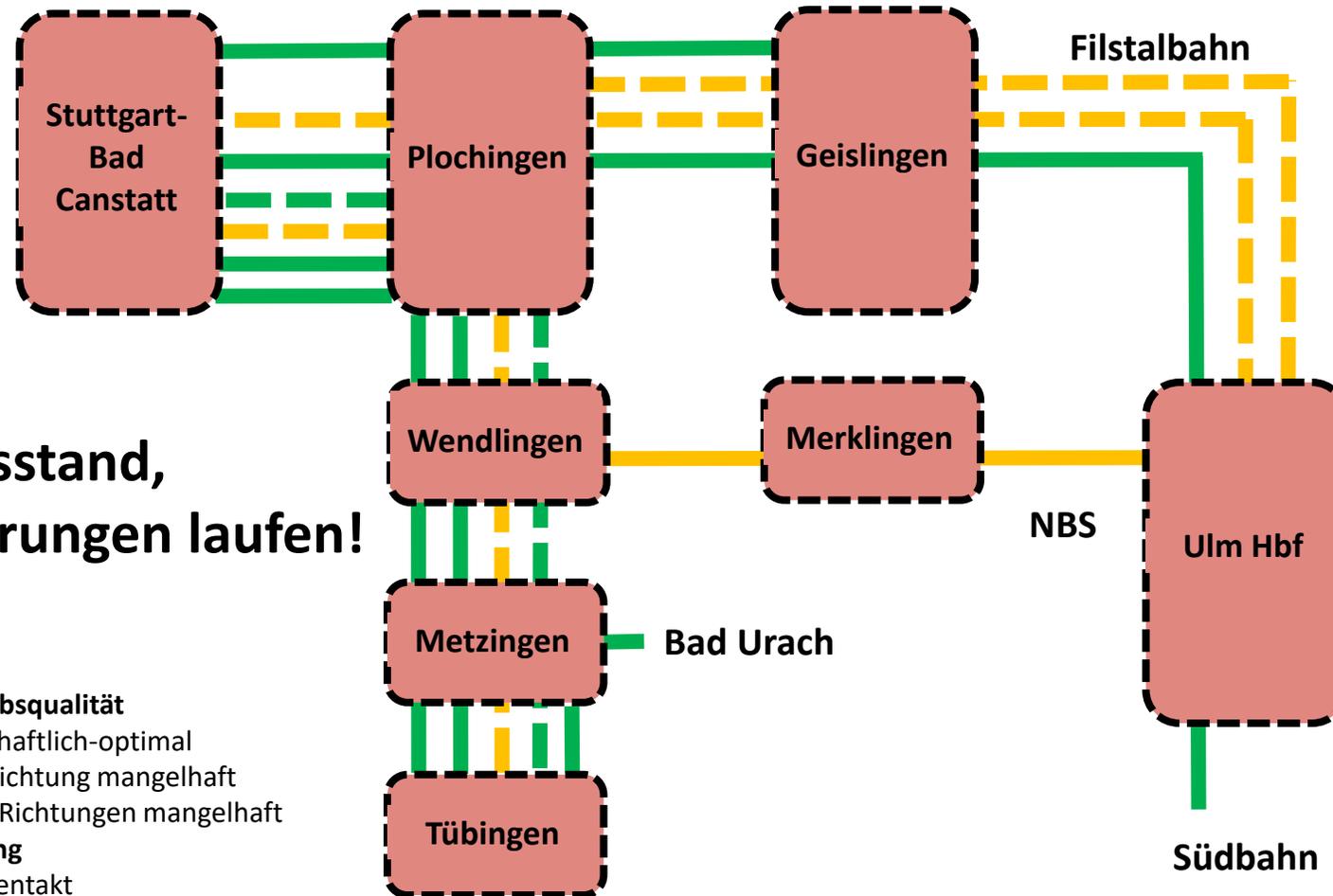
- Ein Teil des Fernverkehrs verbleibt auf der Filstalbahn
- Der Vorlaufbetrieb im Nahverkehr auf der SFS beschränkt sich auf den Abschnitt Wendlingen – Ulm
 - Eine Durchbindung nach Stuttgart ist nicht möglich
- Mit einer Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung (EBWU) wurden die Fahrplankonzepte auf die Betriebsqualität hin überprüft

Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung

Variante 1



Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung Variante 2 (Vorzugsvariante)



**Aktueller Arbeitsstand,
weitere Optimierungen laufen!**

Ausschreibung Verkehrsdienstleistungen

Netz 59 – Vorlaufbetrieb Neubaustrecke Wendlingen – Ulm (NBS)

Aktueller Stand:

- Teilnahmewettbewerb im Oktober 2020 gestartet (Markterkundung vorgeschaltet) und abgeschlossen
- Verhandlungsverfahren mit den vorhandenen Bietern läuft
- Zuschlagserteilung gemäß aktueller Planung im 3. Quartal 2021

Inhalt:

- Verkehrsdienstleistungen im SPNV im Abschnitt Wendlingen – Ulm
 - Stufe 1: 600.000 km / Jahr
 - **Stufe 2: 800.000 km / Jahr**
- Laufzeit Dezember 2022 bis Dezember 2027 mit erstmaliger Kündigung im Dezember 2025
- Gebrauchtfahrzeuge sind zugelassen (Neufahrzeuge mit Ausschreibung E-Netz Stuttgart-Bodensee)

Vielen Dank!

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

Dorotheenstraße 8 • 70173 Stuttgart
Postfach 10 34 52 • 70029 Stuttgart

Telefon: 0711 231-5830

Fax: 0711 231-5899

poststelle@vm.bwl.de

www.vm.baden-wuerttemberg.de

