

Antrag

der Fraktion GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Verbesserungen des landesweiten Angebots im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. wie sich die Zahl der jährlich bestellten Zugkilometer im SPNV von 2015 bis 2023 entwickelt hat;
2. wie hoch die jeweiligen Auftragskosten für das Land im gleichen Zeitraum gewesen sind;
3. wie viele Haltepunkte 2015 bedient wurden und wie viele es 2023 sind;
4. wie sich die jährlichen Fahrgastzahlen in der Zeit von 2015 bis 2023 entwickelt haben (um Aufschlüsselung nach jeweiligem Vergabernetz oder vergleichbare Unterteilung wird gebeten);
5. welchen Einfluss auf die Fahrgastzahlen sie durch die Einschränkungen in Folge von Bauarbeiten sowie durch die Coronapandemie sieht;
6. welcher Zugpark im Jahre 2015 zum Einsatz kam (Bauarten, Durchschnittsalter) und welche Züge derzeit zum Einsatz kommen, allgemein und speziell in Bezug auf Barrierefreiheit;
7. wie sie die mit der Beschaffung der Eisenbahnfahrzeuge über eine Landesgesellschaft gemachten Erfahrungen bewertet;
8. wie der Plan für die Beschaffung der Fahrzeuge für den SPNV in den kommenden Jahren aussieht (einschließlich der bereits geordneten Alstom Coradia Stream High Capacity) und welcher Gesamtbestand für 2030 angestrebt wird;

9. wie sie die Entwicklung im SPNV seit 2015 insgesamt und speziell im Hinblick auf die Erreichung der Klimaschutzziele des Landes bewertet;
10. mit welchen Verbesserungen beim SPNV-Angebot noch vor dem „großen Wechsel“ im Dezember 2025 zu rechnen ist.

23.5.2023

Andreas Schwarz, Joukov
und Fraktion

Begründung

Seit der Bahnreform der 90er-Jahre ist die Organisation des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) auch in Baden-Württemberg Aufgabe des Landes. Neben den Fahrscheineinnahmen sind die Regionalisierungsmittel das wesentliche Finanzierungselement für den Schienenpersonennahverkehr.

Anders als in anderen Bundesländern wurde in Baden-Württemberg noch 2003 ein großer Verkehrsvertrag mit der DB Regio AG geschlossen, in dem die meisten Verkehrsleistungen im SPNV gebündelt wurden. Dieser Verkehrsvertrag ist im Jahr 2016 ausgelaufen.

Das Land hat das Auslaufen des großen Verkehrsvertrags dazu genutzt, den Schienenpersonennahverkehr neu zu konzipieren. Das Landeskabinett hat im Juni 2014 dem Zielkonzept 2025 für den Schienenpersonennahverkehr sowie dem Vergabekonzept des Ministeriums für Verkehr (VM) für den Wettbewerb im SPNV zugestimmt. Dieser Antrag soll aufzeigen, wie sich das SPNV-Angebot nach dem Ende des großen Verkehrsvertrags entwickelt hat.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 10. Juli 2023 Nr. VM3-0141.5-29/66/2 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Finanzen zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

- 1. wie sich die Zahl der jährlich bestellten Zugkilometer im SPNV von 2015 bis 2023 entwickelt hat;*
- 2. wie hoch die jeweiligen Auftragskosten für das Land im gleichen Zeitraum gewesen sind;*

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 1 und 2 gemeinsam beantwortet.

Die nachfolgende Übersicht enthält die bestellten Zugkilometer im SPNV von 2015 bis 2023 sowie die jeweiligen Zuschüsse („Auftragskosten“ = Betriebs- und Infrastrukturkosten abzüglich Erlöse, für die jüngeren Jahre teilweise noch nicht final abgerechnete Abschlagszahlungen) über alle Vergabernetze. Hierin lässt sich erkennen, dass das Angebot in den letzten Jahren kontinuierlich zugenommen hat.

Jahr	Angebotsvolumen [Mio. Zugkilometer]	Zuschuss [Mio €]
2015	67,4	714
2016	67,4	734
2017	69,1	687
2018	68,6	680
2019	71,1	696
2020	76,2	703
2021	78,5	820
2022	80,3	822
2023	85,5	1.142

- 3. wie viele Haltepunkte 2015 bedient wurden und wie viele es 2023 sind;*

2023 wurden durch vom Land bestellte Verkehre insgesamt 1 015 Haltepunkte bedient. Für die nicht vom Land bestellten Verkehre liegen keine Zahlen vor, ebenso wie für die vorhergehenden Jahre. Eine nachträgliche Rekonstruktion ist nur mit unverhältnismäßig hohem händischen Aufwand möglich.

- 4. wie sich die jährlichen Fahrgastzahlen in der Zeit von 2015 bis 2023 entwickelt haben (um Aufschlüsselung nach jeweiligem Vergabernetz oder vergleichbare Unterteilung wird gebeten);*

Ab dem Jahr 2017 liegen dem Land mit dem Ende des Großen Verkehrsvertrags und dem Anlaufen der Übergangsverträge flächendeckend vertragsbezogene Fahrgastzahlen vor. Für die Jahre 2017 bis 2022 ist die Fahrgastzahlenentwicklung (in Mio. Fahrgäste pro Jahr) in *Anlage 1* zu erkennen. Zu beachten ist hier, dass sich pro Verkehrsvertrag und Jahr das Leistungsvolumen durchaus geändert hat, beispielsweise gab es durch mehrere Inbetriebnahmestufen im Netz 1 Los 1 einen erheblichen Zugkilometerzuwachs zwischen Juni 2019 (Inbetriebnahme des

Netzes) und Juni 2020 (Inbetriebnahme Leistungen Stuttgart-Tübingen) während das bestellte Zugkilomtervolumen im Übergangsvertrag entsprechend rückläufig war.

In den Jahren 2020 und 2021 ist ein deutlicher Rückgang der Fahrgastzahlen durch die Auswirkungen der Coronapandemie zu erkennen. Im vergangenen Jahr hat sich die Nachfrage allerdings erfreulicher Weise wieder deutlich erhöht und konnte teilweise wieder das Vor-Pandemie-Niveau erreichen.

Für das aktuelle Jahr liegen noch keine flächendeckenden Nachfragedaten vor. Bisher zeigt sich ein deutlich höheres Nachfrageniveau als in der ersten Jahreshälfte 2022. Im Mai legten die Fahrgastzahlen mit der Einführung des Deutschlandtickets nochmal merklich zu.

5. welchen Einfluss auf die Fahrgastzahlen sie durch die Einschränkungen in Folge von Bauarbeiten sowie durch die Coronapandemie sieht;

Die Coronapandemie führte zu einem massiven Rückgang der Fahrgastzahlen in den Jahren 2020 und 2021. Auch in der ersten Jahreshälfte 2022 waren diese Rückgänge noch vereinzelt zu spüren. Im Sommer 2022 sorgte die Einführung des 9-Euro-Tickets für einen sehr starken Nachfragezuwachs, vor allem auf langlaufenden, überregionalen IRE/RE-Linien. Insbesondere am Wochenende stieg die Nachfrage spürbar an. Auch langfristig lassen sich Veränderungen feststellen. Durch vermehrtes Arbeiten im Homeoffice fallen die Auslastungsspitzen gerade in der werktäglichen morgendlichen Hauptverkehrszeit insgesamt schwächer aus als vor der Pandemie.

Darüber hinaus haben Bauarbeiten Einfluss auf die Nachfrageentwicklung und sorgen für eine Verlagerung der Fahrgastströme. Insbesondere lange Baumaßnahmen (beispielsweise die Sperrungen für Maßnahmen Digitaler Knoten Stuttgart seit April 2023) beeinflussen dabei das Nachfrageniveau. Von der Wirkung auf die Gesamtfrage waren die Auswirkungen der Pandemie jedoch sehr viel gewichtiger.

6. welcher Zugpark im Jahre 2015 zum Einsatz kam (Bauarten, Durchschnittsalter) und welche Züge derzeit zum Einsatz kommen, allgemein und speziell in Bezug auf Barrierefreiheit;

Im Jahr 2015 kamen überwiegend hochflurige Altfahrzeuge (lokbespannte Züge, Dieseltriebwagen) der DB Regio AG zum Einsatz. Zum Alter der Fahrzeuge können keine Aussagen getroffen werden, da die Fahrzeuge im Eigentum der DB Regio AG waren. Teilweise konnten auch die Altfahrzeuge an Bahnsteigen mit 55 bzw. 76 cm Einstiegshöhe Barrierefreiheit herstellen.

Seitdem wurden insgesamt 249 Fahrzeuge (Netz 4, 9a/b, 12, 14) mit einer Einstiegshöhe von 55 cm und 84 Fahrzeuge (Netz 6b, 3a, 3b) mit einer Einstiegshöhe von 76 cm beschafft. Zu diesen 333 Fahrzeugen kommen ab Ende des Jahres die 27 batterie-elektrischen Fahrzeuge (BEMU) für das Netz der Ortenau-S-Bahn mit einer Einstiegshöhe von 55 cm sowie in den nächsten Jahren 130 neue Doppelstockzüge vom Typ Coradia Stream High Capacity (Einstiegshöhe 76 cm) und 105 Tram-Train-Fahrzeuge (Einstiegshöhe 55 cm) des Typs CityLink von Stadler hinzu.

Hinsichtlich der Barrierefreiheit ist es Ziel des Landes, die Barrierefreiheit an allen Bahnhöfen zu gewährleisten. Der Bund hat mit den Ländern ein Bahnsteighöhenkonzept abgestimmt. Dieses ist die Grundlage für den Neu- und Umbau der Stationen und für die neu zu beschaffenden Fahrzeuge. Für jede einzelne Strecke wurde im Land die Bahnsteighöhe definiert. Bahnsteige mit einer Höhe von 76 cm sollen dort gebaut werden, wo auch Fernverkehrszüge fahren. An den meisten anderen Strecken erhalten die Bahnsteige eine Höhe von 55 cm, da dort bereits ein Großteil der Stationen neu auf diese Höhe ausgebaut wurde. Die größte Herausforderung ist es, Bahnsteige mit einer aktuellen Höhe von kleiner 30 cm

am schnellsten umzubauen, da der Höhenunterschied zum Fahrzeug maximal 31 cm betragen darf. Für die Fälle an denen die Bahnsteighöhe weniger als 31 cm ist, sind die neu bestellten Züge zusätzlich mit Überfahrrampen ausgestattet, die auf Anforderung vom Zugbegleitpersonal bedient werden können. So kann sichergestellt werden, dass in der Übergangszeit der Zugang für Mitmenschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, an allen Stationen ein- und aussteigen können.

7. wie sie die mit der Beschaffung der Eisenbahnfahrzeuge über eine Landesgesellschaft gemachten Erfahrungen bewertet;

Die Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg (SFBW) wurde im Jahr 2015 gegründet, um insbesondere mittelständische Unternehmen zu bewegen, sich am Wettbewerb im Land zu beteiligen, da in allen Ausschreibungen neue Fahrzeuge gefordert wurden. Dieses Finanzierungsangebot des Landes (BW-Modell) hat dazu geführt, dass der Wettbewerb funktioniert hat und bis zu sieben Angebote auf eine Ausschreibung abgegeben wurden. Der Durchschnitt liegt bundesweit bei zwei bis drei Angeboten je Ausschreibung.

Bei der Forderung nach Neufahrzeugen hatte das Land über die SFBW das Finanzierungsmodell optional angeboten. In allen bisherigen Verfahren haben aber alle Bieter in diesen Ausschreibungen das Modell auch gewählt, was verdeutlicht, dass dies attraktiv ist.

Aus heutiger Sicht ist das Finanzierungsmodell nach dem BW-Modell ein großer Erfolg, weil mit der Übernahme der Vorfinanzierung die Finanzierungskosten und -risiken deutlich gesenkt werden konnten.

8. wie der Plan für die Beschaffung der Fahrzeuge für den SPNV in den kommenden Jahren aussieht (einschließlich der bereits geordneten Alstom Coradia Stream High Capacity) und welcher Gesamtbestand für 2030 angestrebt wird;

Das Land wird in den nächsten Jahren weitere Verkehrsleistungen ausschreiben, bei denen Neufahrzeuge gefordert werden, da die bisher eingesetzten Altfahrzeuge ihre technische Nutzungsdauer überschreiten werden. Daher bereitet das Land und die SFBW derzeit eine Plattformausschreibung für zunächst 120 elektrische und batterieelektrische Fahrzeuge („Plattform-Ausschreibung“) nach dem sogenannten LCC-Modell, also inklusive Vergabe der Instandhaltungsleistungen über den gesamten Nutzungszeitraum, vor. Nachbestelloptionen sollen zusätzlich aufgenommen werden.

Parallel läuft eine Fahrzeugausschreibung mit bis zu 28 Fahrzeugen. Diese Fahrzeuge sollen zunächst als Ersatzfahrzeuge für die ETCS-Umrüstung der 300 elektrischen Bestandsfahrzeuge eingesetzt werden.

Für die grenzüberschreitenden Verkehre nach Frankreich wurden von der Région Grand Est Neufahrzeuge ausgeschrieben (Coradia Polyvalent). Diese werden ab 2026 auf den grenzüberschreitenden Strecken zum Einsatz kommen.

Seit 2018 wurden 333 Fahrzeuge beschafft, siehe Antwort zu Frage 6. Bei den im vergangenen Jahr erfolgten Bestellungen von 105 Tram-Train-Zügen und 130 Doppelstocktriebwagen (Alstom Coradia Stream HC) bestehen Nachbestelloptionen. Zu den gut 600 bis Ende 2030 insgesamt im Eigentum der SFBW befindlichen Fahrzeuge müssten zum Erreichen der verkehrspolitischen Ziele (Verdopplung der Nachfrage bis 2030) weitere Fahrzeugeinheiten hinzukommen. Mit den Nachbestelloptionen bei den Doppelstocktriebwagen und in der anstehenden Plattformausschreibung könnten die notwendigen Kapazitäten für eine Verdopplung der Fahrgastnachfrage in großen Teilen des Landes sichergestellt werden. Allerdings fehlt bislang die Finanzierung, um diese Optionen auch auslösen zu können. Hierfür ist eine deutliche Aufstockung der Regionalisierungsmittel durch den Bund erforderlich.

9. wie sie die Entwicklung im SPNV seit 2015 insgesamt und speziell im Hinblick auf die Erreichung der Klimaschutzziele des Landes bewertet;

Der Klimaschutz wird bei allen Projekten des Verkehrsministeriums mitgedacht. Hierzu wurde das sog. Klimaschuttszenario entwickelt, das im ÖPNV eine Verdopplung der Fahrgastnachfrage annimmt. Auf diesem Ausbaupfad des SPNV wurde das Angebot in den vergangenen Jahren deutlich ausgebaut. So sind seit 2015 gut 18 Mio. Zugkilometer landesweit hinzugekommen, siehe Antwort zu Frage 1. Besonders hervorzuheben sind dabei die Verkehrsleistungen beim Metropolexpress auf den Strecken im Verdichtungsraum Stuttgart mit einer Ausweitung der Bedienzeiten in den Tagesrandlagen und mit der Einführung eines Halbstundentakts auch am Wochenende. Außerdem wurde auf der Neubaustrecke zwischen Wendlingen und Ulm mit dem Regionalexpress 200 ein neues Angebot als Vorkaufbetrieb geschaffen und auch der neue Halt in Merklingen angebunden.

Um auch einer gesteigerten Verkehrsnachfrage im öffentlichen Verkehr gerecht zu werden und somit die Voraussetzung für den Klimaschutz annähernd zu erreichen ist eine deutliche Erhöhung der Regionalisierungsmittel unausweichlich. Mit der Fahrzeugausschreibung in Vorbereitung auf das E-Netz Stuttgart-Bodensee¹ über 130 Doppelstocktriebwagen und der damit verbundenen Nachbestellmöglichkeit über weitere 100 Fahrzeuge hat die Landesregierung Vorkehrungen getroffen, um einer weiter steigenden Nachfrage zu begegnen. Ebenso wird in der geplanten Plattformausschreibung für batterieelektrische und elektrische Single-Deck-Triebwagen eine entsprechende Nachbestelloption vorgesehen, um der steigenden Nachfrage landesweit gerecht werden zu können, siehe auch Antwort zu Frage 8.

Um die künftige Nachfrage, wie sie in verschiedenen Szenarien erwartet wird, bedienen zu können, ist ein substantieller Ausbau der bundeseigenen Infrastruktur, insbesondere der Bahnsteige, notwendig. Im Rheintal beispielsweise ist der viergleisige Ausbau der Rheintalbahn erforderlich.

10. mit welchen Verbesserungen beim SPNV-Angebot noch vor dem „großen Wechsel“ im Dezember 2025 zu rechnen ist.

Zusätzlich zu den zum Jahresfahrplan 2023 vorgenommenen Fahrplanausweitungen, die trotz knapper Finanzmittel verstetigt werden konnten (siehe auch Antwort zu Frage 9) gehen bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 noch verschiedene Netze neu in Betrieb.

Besonders hervorzuheben ist, dass ab Dezember 2023 in der Ortenau die batterieelektrischen Fahrzeuge von Siemens in den Regelbetrieb gehen werden und damit neue lokal emissionsfreie Fahrzeuge fahren werden. Zum gleichen Zeitpunkt wird auch auf der Bodenseegürtelbahn (Netz 54) als Übergangsvertrag bis zum Abschluss des Ausbaus und der Elektrifizierung starten sowie die Regionalbahn auf der Hochrheinstraße neu vergeben werden.

Derzeit wird geprüft, ob die ab 2024 zulaufenden Fahrzeuge für die grenzüberschreitenden Strecken mit Frankreich schon früher in die bisherigen Netze integriert werden können und somit die größeren und neuen Fahrzeuge schneller zum Einsatz kommen können.

In Vertretung

Frieß

Ministerialdirektor

¹ <https://www.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/130-neue-doppelstockzuege-fuers-land/>

Anlage 1 Antrag 4824

Fahrplannachfrage je Verkehrsvertrag (Mio. Fahrgäste pro Jahr)

Vertrag	Bezeichnung	Strecken (u. a.)	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Netz 1 Los 1	Neckartal	Stuttgart-Mühlacker-Pforzheim/Bruchsal, Tübingen-Stuttgart-Heilbronn-Osterburken, Heilbronn-Mannheim			3,40	9,80	9,70	20,60
Netz 1 Los 2	Rems/Fils	Stuttgart-Aalen-Crailsheim, Stuttgart-Ulm			3,30	7,30	6,80	10,90
Netz 1 Los 3	Franken/Enz	Karlsruhe-Stuttgart-(Aalen), Stuttgart-Würzburg			3,30	5,60	4,80	9,40
Netz 10 Los 1	seehas	Engen-Singen-Konstanz	5,60	5,70	5,70	4,20	4,00	6,50
Netz 10 Los 2	Wiesental	Weil a. R.-Lörrach, Basel-Zell	8,20	8,30	8,30	6,00	5,60	7,70
Netz 11	Hohenlohe-Franken-Untermain	u. a. Heilbronn-Crailsheim, Crailsheim-Aschaffenburg				3,40	3,20	4,80
Netz 12	Ulmer Stern	Ulm-Aalen, Ulm-Munderkingen					2,30	3,20
Netz 13	Schwarzwaldbahn	Karlsruhe-Offenburg-Konstanz	8,00	7,50	7,80	5,00	5,00	6,90
Netz 14 Los 1	ZAB 1	Tübingen-Sigmaringen	2,80	2,80	2,60	0,80	1,80	2,40
Netz 14 Los 2	ZAB 1	Hechingen-Gammertingen-Sigmaringen	0,40	0,40	0,40	0,20	0,20	0,30
Netz 15	Ringzug	Rotweil-Tutlingen-Donauessingen-Villingen	3,50	3,50	3,50	2,10	2,60	2,80
Netz 16a	Aulendorfer Kreuz	Ulm-Biberach-Aulendorf, Aulendorf-Kisllegg-Leutkirch		2,40	2,60	1,40	1,40	1,90
Netz 16b	Bodenseegürtelbahn	Friedrichshafen-Radolfzell, Lindau-Friedrichshafen		3,00	3,10	1,80	2,00	2,80
Netz 16c	Hochrhein	Basel Bad-Lauchringen		3,10	3,20	2,40	2,30	3,20
Netz 16d	Klettgau	Erzingen-Schaffhausen		0,50	0,50	0,40	0,40	0,50
Netz 17	Nagoldtalbahn	Tübingen-Horb, Horb-Pforzheim	2,30	2,30	2,20	1,50	1,50	2,30
Netz 19	Hochrheinbahn	Singen-Schaffhausen		1,30	1,30	0,80	0,90	1,30
Netz 2	Stuttgart-Ulm-Bodensee	Stuttgart-Ulm-Friedrichshafen-(Lindau)	5,50	6,50	7,30	4,20	4,00	5,90
Netz 3a	Murrbahn	Stuttgart-Crailsheim-Nürnberg				1,30	1,60	2,30
Netz 3b	Gäu/Murr	Stuttgart-Schwäbisch Hall-Hessental, Stuttgart-Freudenstadt/Rotweil		3,60	3,80	2,30	1,90	3,10
Netz 4 Los 1	Rheintal-RE	Karlsruhe-Offenburg-Freiburg-Basel				3,30	5,00	7,40
Netz 4 Los 2	Rheintal-RB	Offenburg-Freiburg, Freiburg-Basel				3,20	5,70	7,70
Netz 5	Neigetechnik Netz Donau-Ostalb	u. a. Ulm-Sigmaringen-Donauessingen, Ulm-Friedrichshafen-Basel Bad	9,30	9,40	10,10	5,60	5,50	9,10
Netz 50	Albbahn	Ulm-Scheiklingen-Münsingen-Gammertingen					0,10	0,20
Netz 6a	S-Bahn RheinNeckar Los 1	u. a. Osterburken-Mannheim-Kaiserslautern-Homburg (Saar), Karlsruhe-Bruchsal-Heidelberg	24,50	31,00	30,50	20,40	18,30	25,10
Netz 6b	S-Bahn RheinNeckar Los 2	u. a. Karlsruhe-Mannheim, Heidelberg-Meckesheim-Eppingen					6,00	9,50
Netz 7a	Stadtbahn Karlsruhe	u. a. Öhringen-Heilbronn-Karlsruhe, Pforzheim-Karlsruhe-Wörth	39,50	38,00	39,00	25,90	23,00	32,60
Netz 7c	Stadtbahn Heilbronn Nord	Heilbronn-Mosbach, Heilbronn-Sinsheim	4,40	4,30	4,40	3,10	2,70	4,00

Netz 8	Ortenau S-Bahn	u. a. Offenburg-Freudenstadt, Offenburg-Straßburg	4,60	4,30	4,60	3,00	3,00	4,50
Netz 9a	Breisgau Ost/West	Breisach/Endingen-Freiburg-Tiisee-Seebugg/Villingen				6,60	6,60	8,30
Netz 9b	Freiburger Y	Freiburg-Elzach, Bad Krozingen-Münstertal, Riegel-Breisach				2,50	2,50	4,80
ÜV Los 1	Frankenbahn (RE)	Stuttgart-Würzburg	2,50	2,40	2,60			
ÜV Los 10	Höllentalbahn	Freiburg-Neustadt/Seebriugg	5,50	4,80	4,90			
ÜV Los 12	Hohenlohebahn	Heilbronn-Craillshheim	0,40	0,80	0,90			
ÜV Los 13	Donaubahn/Schwäbische Alb	u. a. Ulm-Munderkingen, Ulm-Langenau	1,20	1,30	0,60			
ÜV Los 14	Brenzbahn	Ulm-Aalen	2,10	2,10	1,00			
ÜV Los 15	Residenzbahn, Neckaralbahn, Main-Neckarbahn/Riedbahn/Eisenztalbahn u. a.	u. a. Stuttgart-Karlsruhe, Stuttgart-Tübingen, Karlsruhe-Mannheim,	29,80	31,10	18,40	8,60	2,80	2,80
ÜV Los 16	Hochrhein	Basel Bad-Lauchringen, Erzingen-Schaffhausen-Singen	11,20					
ÜV Los 18	Madonnenlandbahn/Maintalbahn/Tauberbahn/Frankenbahn	u. a. Craillshheim-Wertheim-Aschaffenburg	1,60	2,90	2,30			
ÜV Los 2	Frankenbahn (RB)	Stuttgart-Heilbronn-Osterburken-Lauda; Stuttgart-Heilbronn-Mosbach-Neckarelz	5,10	5,00	5,10			
ÜV Los 3	Frankenbahn (Neckartal/Eisenztalbahn)	Heilbronn-Mannheim, Heilbronn-Bietigheim	1,10	2,20	2,20			
ÜV Los 4	Neckaralbahn	Stuttgart-Tübingen	6,60	6,50	6,90	2,00		
ÜV Los 5	Remsbahn	Stuttgart-Aalen	4,50	4,50	2,10			
ÜV Los 6	Filstalbahn	Stuttgart-Ulm	4,90	4,80	4,90			
ÜV Los 7	Gäubahn/Murrbahn	Stuttgart-Craillshheim, Stuttgart-Rottweil-Singen, Stuttgart-Freudenstadt	4,50					
ÜV Los 8	Murrbahn	Stuttgart-Nürnberg	1,90	2,00	2,20			
ÜV Los 9	Rheintalbahn	Karlsruhe-Offenburg-Freiburg-Basel	15,40	15,10	15,50	4,80		
Summe			216,90	223,40	220,50	149,50	143,20	214,80