

## **Antrag**

**der Abg. Michael Joukov und Niklas Nüssle u. a. GRÜNE**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Qualität im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) 2024**

#### Antrag

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

1. welche Qualitätsziele sie beim SPNV verfolgt;
2. wie sich die Qualität im SPNV-Angebot seit der Pandemie insgesamt bis heute entwickelt hat;
3. welche Ursachen dieser Entwicklung zugrunde liegen;
4. welche Maßnahmen sie ergriffen hat, um die Qualität im SPNV zu verbessern, insbesondere wie der Umsetzungsstand der Maßnahmen aus dem „Aktionsplan Qualität im SPNV“ ist;
5. wie sie die Erreichung der Qualitätsziele durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) als Erbringer der SPNV-Leistungen gewährleisten will;
6. wie sie die von den einzelnen EVU erbrachte Qualität bewertet;
7. wie sich die Fahrgastzahlen im SPNV insbesondere auch im Vergleich der geringen Nutzendenzahlen während der Pandemie entwickelt haben und welcher Einfluss hier der Angebotsqualität beigemessen wird;
8. welche Ziele sie verfolgt und welche Fortschritte sie bei der Dekarbonisierung des SPNV in Baden-Württemberg sieht;

9. welche Schieneninfrastruktur durch die jüngsten Überschwemmungen zerstört oder beschädigt wurde (bitte unterscheiden zwischen bundeseigenen und nicht bundeseigenen Bahnen).

17.7.2024

Joukov, Nüssle, Gericke, Achterberg, Braun,  
Hentschel, Katzenstein, Marwein GRÜNE

#### Begründung

Eine wichtige Säule der Mobilitätswende ist die Qualität des Schienenpersonenverkehrs (SPNV). Qualitätsziele wie Pünktlichkeit, Angebotsverfügbarkeit, ausreichende Beförderungskapazitäten, Anschlusssicherung aber auch Faktoren wie Barrierefreiheit, Sauberkeit, verfügbare Toiletten, WLAN etc. sind von entscheidender Bedeutung, damit es gelingt, Fahrgäste für den SPNV zu gewinnen. Die vom Bund bereitgestellten Regionalisierungsmittel sind maßgeblich für den Erhalt des Angebots vorgesehen, doch auch Qualität hat ihren Preis.

#### Stellungnahme\*)

Mit Schreiben vom 9. September 2024 Nr. VM3-0141.5-32/86/3 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

#### *1. welche Qualitätsziele sie beim SPNV verfolgt;*

Das Land verfolgt u. a. folgende Ziele hinsichtlich der Qualität im SPNV:

- Steigerung der Pünktlichkeitsquote
- Vermeidung von Ausfällen
- Bereitstellung adäquater Sitzplatzkapazitäten
- Sicherstellung des Einsatzes von sauberen, schadensfreien und gemäß den vertraglichen Anforderungen ausgestatteter Fahrzeuge
- fahrgastfreundliche Ersatzverkehre im Falle von notwendigen Streckensperrungen
- Verbesserung der Sicherung von Anschlussverbindungen
- Gewährleistung einer vollumfänglichen und korrekten Fahrgastinformation sowohl im Regelbetrieb, als auch im Störungs- oder Baustellenfall

---

\*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

*2. wie sich die Qualität im SPNV-Angebot seit der Pandemie insgesamt bis heute entwickelt hat;*

Während der Coronapandemie, v. a. in den Jahren 2020 und 2021 waren die erhobenen Werte für viele Qualitätsindikatoren aufgrund der geringeren Fahrgastzahlen (keine Haltezeitverlängerungen) und der Ausdünnung von Betriebsprogrammen (geringere Streckenauslastungen) besser als in den Jahren zuvor.

In den Jahren ab 2022 sind die Qualitätswerte dann tendenziell rückläufig. Dies betrifft v. a. die Pünktlichkeit und die Anchlusserrreichung, die Zuverlässigkeit (Ausfälle), die Sauberkeit der Züge und die Information der Fahrgäste im Fall von Baustellen.

Je nach Qualitätskriterium bewegen sich die Werte dabei über oder unter den Referenzwerten aus dem Jahr 2019.

*3. welche Ursachen dieser Entwicklung zugrunde liegen;*

Neben dem grundsätzlich erfreulichen Wiederanstieg der Fahrgastzahlen und der damit einhergehenden Mehrbeanspruchung des Systems, was sich teilweise auch auf die Qualität auswirken kann (z. B. Sauberkeit, Haltezeitverlängerungen), führen insbesondere folgende Entwicklungen zu einer Verringerung der Qualität im SPNV:

Ein zentrales Problem ist die Leistung des Infrastrukturbetreibers DB InfraGO. Neben einer Vielzahl von Störungen der Bahnanlagen wie Weichen, Signale, Oberbau oder Stellwerke kommt es zu einer noch nie dagewesenen Menge an Baustellen.

Baustellen sind notwendig, um die Infrastruktur zu modernisieren und instand zu halten. Aktuell gelingt es jedoch nicht, die Menge verlässlich und fahrgastfreundlich abzarbeiten: Die Baustellen sind nicht aufeinander abgestimmt, die nötige Information der EVU erfolgt oft sehr kurzfristig oder ist fehlerhaft und unvollständig. Dies führt dazu, dass die EVU keine sorgfältige – in manchen Fällen sogar gar keine – Anpassung des Betriebsprogramms (einschließlich Schichtenplanung, Umlaufplanung unter Berücksichtigung von Werkstattzuführungen, etc.) und Planung von Ersatzverkehren vornehmen können.

Ein weiteres bedeutendes Problem ist der Fachkräftemangel, der nicht nur das Fahrpersonal der EVU umfasst, sondern auch die Leitstellen, die Werkstätten, die Stellwerke der Infrastrukturbetreiber, das Personal der Busunternehmen im Falle von Schienenersatzverkehren sowie zusätzliche im SPNV benötigte Dienste z. B. zum Kuppeln/Entkuppeln von Fahrzeugen oder zum Ver- und Entsorgen der WC-Anlagen aber auch Overhead-Personale wie etwa zur Betriebs- oder Baustellenplanung.

Dies führt in der Folge u. a. zum Ausfall von Fahrten, zu Verspätungen, verminderten Sitzplatzkapazitäten, funktionslosen Toiletten in den Fahrzeugen, verschmutzten Fahrzeugen, mangelhafter Planung von Ersatzverkehren sowie ungenügender Fahrgastinformation.

*4. welche Maßnahmen sie ergriffen hat, um die Qualität im SPNV zu verbessern, insbesondere wie der Umsetzungsstand der Maßnahmen aus dem „Aktionsplan Qualität im SPNV“ ist;*

Im Aktionsplan Qualität sind insgesamt zehn Maßnahmenpakete verankert, deren Umsetzungsstand im Folgenden dargestellt wird:

### 1) Weiterentwicklung der Verkehrsverträge im SPNV

Für bestehende Verkehrsverträge wird derzeit mit den EVU über Anpassungen verhandelt, die sich positiv auf die Qualität der Leistungserbringung auswirken werden.

Die Regelungen, die im Rahmen des *Verkehrsvertrag 2.0* abgestimmt werden, gliedern sich in vier Maßnahmengruppen:

- a) Regelungen zur Personalkostenentwicklung umfassen die Anwendung des Personalkostenindex SPNV des Bundesverbandes Schienennahverkehr, um eine Diskrepanz zwischen der Bemessung der Personalkostenanteile des vom Land an die EVU gezahlten Zuschuss und den tatsächlichen Kosten zu vermeiden.
- b) Die abgestimmten Regelungen zur Änderung des Systems von Minderungen und Vertragsstrafen sollen den Anreiz für die EVU zur Qualitätsverbesserung steigern. Sie beinhalten künftig höhere Strafzahlungen der EVU bei selbstverschuldeten Verspätungen und Ausfällen. Im Gegenzug erfolgt bei fremdverschuldeten Ausfall- und Verspätungsursachen im Vergleich zur heutigen Situation eine Entlastung.

Die Gewichtung der Qualitätskriterien Sauberkeit, Schadensfreiheit der Züge und Fahrgastinformation wird zudem so verändert, dass sowohl zusätzliche Strafen bei Minderleistung als auch Bonuszahlungen bei überdurchschnittlicher Erbringung möglich sind.

Weitere Anpassungen betreffen bspw. Vertragsstrafen bzgl. der WLAN- oder WC-Anlagen-Verfügbarkeit.

Ein gutes Abschneiden im bwegt-Qualitätsranking wird künftig ebenfalls mit einer Bonuszahlung honoriert, wobei mindestens die Hälfte des Bonus der Belegschaft zugutekommen muss.

Die Regelungen zur Ausgestaltung des Schienenersatzverkehrs (SEV) und der Baustellenplanung haben einen einheitlichen SEV aus einem Guss zum Ziel. Dafür notwendige Abstimmungs- und Kommunikationsprozesse zwischen allen Akteuren werden durch die Regelungen definiert, digitalisiert und somit vereinfacht.

Zudem stehen den EVU für die Erbringung der Ersatzleistung zukünftig finanzielle Mittel in derselben Höhe, wie für die wegfallenden SPNV-Leistungen eingeplant war, zur Verfügung. Im Gegenzug sind einheitliche Qualitätsstandards festgelegt, deren Einhaltung durch die EVU nachzuweisen ist.

- c) Für die Regelungen zu erweiterten Leistungen der Anschlussicherung und der Störfallkommunikation (siehe unten Maßnahmenpaket 4).

Zu den Eckpunkten des *Verkehrsvertrags 2.0* herrscht Konsens zwischen allen beteiligten Akteuren. Ein Abschluss und die Anwendung der neuen Regelungen wird zeitnah erwartet.

### 2) Robuste statt fahrtzeitoptimierte Fahrpläne

Bei allen nötigen Überplanungen von Betriebsprogrammen forciert das Land, nach Möglichkeit Puffer zum Verspätungsabbau einzuplanen.

Dazu werden höhere Mindesthaltezeiten und Mindestwendezeiten sowie großzügigere Pufferzeiten eingeplant, um die Verlässlichkeit für die Fahrgäste zu steigern.

Diese Grundsätze wurden bereits auf der Filstalbahn und beim IRE 3 (Basel-Friedrichshafen) angewendet.

Ein großer Meilenstein wird die Inbetriebnahme von Stuttgart 21 sein, in deren Zuge auf allen Zulaufstrecken, bzw. den übrigen Strecken im Vergabernetz 35 die Fahrpläne gemäß den neuen Richtlinien geplant wurden.

Im Rahmen des Projekts *Zukunftsfahrplan* wird darauf aufbauend ein landesweites Angebotskonzept erstellt, an dem der Infrastrukturbedarf ermittelt wird.

### 3) *Qualitätssicherung durch den Aufgabenträger*

Die Qualität der Leistungserbringung in jedem Verkehrsvertrag wird von der NVBW bereits über standardisierte Qualitätserhebungen und Kundenbefragungen, die Analyse der Berichte der EVU sowie weiterer Datenquellen sowie auch über eigene Beobachtungen der Mitarbeitenden überwacht.

Im Rahmen des *Verkehrsvertrag 2.0* wird zudem der flexible Einsatz sogenannte Qualitätsscouts geregelt, um ad hoc auftretende Qualitätsprobleme fokussiert zu identifizieren, zu analysieren und entsprechende Maßnahmen seitens des Landes einleiten bzw. bei den EVU einfordern zu können.

Ergänzend sollen regionale Koordinatoren installiert werden, deren Aufgaben darin liegen, Qualitätsmängel proaktiv ausfindig zu machen, Verbesserungsmaßnahmen zu koordinieren und die dafür nötigen Entwicklungen im Qualitätsmanagement, in der Fahrplanung, der Infrastrukturentwicklung und weiteren Bereichen zusammenzuführen.

Bis zur Umsetzung steht auch der „Anwalt für die Qualität im Schienenpersonenahverkehr“ (s. u. Maßnahmenpaket 6) für die Anliegen der Regionen zur Verfügung und koordiniert Verbesserungsmaßnahmen.

Im Rahmen der Projekte *Verkehrsvertrag 2.0* und *Zukunftsfahrplan* wird auch die Vereinheitlichung der von den EVU zur Verfügung zu stellenden Daten und, damit verbunden, die Verbesserung der öffentlich verfügbaren Information zur Qualitätsslage forciert.

### 4) *Leitstellen für Anschlussicherung und Fahrgastinformation*

Im Rahmen des Projekts *Verkehrsvertrag 2.0* wurden auch Regelungen für neue bzw. erweiterte Leistungen der Anschlussicherung und Störfallkommunikation getroffen.

Diese umfassen die Erarbeitung von Regelwerken zur Störfallkommunikation bzw. zur Anschlussicherung, die den Fahrgastinteressen genügen, sowie die Verpflichtung seitens der EVU diese abgestimmten Regelwerke anzuwenden. Ein Baustein ist dabei das aktuell vom Land entwickelte IT-System zur Unterstützung bei der Anschlussicherung, das perspektivisch im Jahr 2025 implementiert werden kann.

Im Gegenzug werden den EVU zusätzliche Ressourcen zur Verfügung gestellt, welche exklusiv für Personal eingesetzt werden können, die sich der Fahrgastinformation und -kommunikation im Störfall und dem aktiven Sichern von Anschlüssen widmen.

Bei den verschiedenen EVU laufen bereits Vorbereitungen zur Einrichtung der Arbeitsplätze. Nach Abschluss des *Verkehrsvertrag 2.0* können die Stellen zeitnah besetzt werden.

### 5) *Personalgewinnungsoffensive*

Auf Initiative des Verkehrsministeriums haben sich zahlreiche Verbände, Institutionen und Unternehmen im März 2024 zu einem gemeinsamen Fachkräftebündnis für den öffentlichen Verkehr in Baden-Württemberg zusammengeschlossen.

Gemeinsames Ziel ist es, das Image der Branche zu verbessern und die Rahmenbedingungen in den Berufsfeldern zu optimieren, um das für die Verkehrswende und der damit einhergehenden Stärkung des ÖPNV erforderliche Personal gewinnen und langfristig binden zu können. Das Bündnis adressiert dabei nicht nur die Gewinnung von qualifiziertem Fahrpersonal, sondern auch darüberhinausgehende Berufsfelder im öffentlichen Verkehr.

### 6) *Anwalt für die Qualität im Schienenpersonennahverkehr*

Für die Position des *Qualitätsanwalts für die Fahrgäste* konnte Herr Matthias Lieb gewonnen werden, der vielfältige Erfahrungen aus der Arbeit in Fahrgastverbänden mitbringt. Als Qualitätsanwalt wertet er u. a. Fahrgastanfragen auf systematische Probleme hin aus und koordiniert Verbesserungsmaßnahmen.

Folgende Ergebnisse seien beispielhaft genannt:

- Nach der Analyse von Beschwerden und Daten aus Fahrgastzählungen wurden inzwischen auf Vorschlag des Qualitätsanwalts die Sitzplatzkapazitäten mehrerer Züge des RE90 zwischen Stuttgart und Crailsheim freitags bis sonntags verdoppelt.
- Durch bei Testfahrten gewonnene Erkenntnisse konnten zudem die Anschlüsse Zug/Bus im Renchtal sowie beim SEV auf der Strecke Titisee–Seebrugg und im Taubertal verbessert werden.
- Aufgrund häufiger Probleme mit der Toilettenverfügbarkeit wurden in einem von ihm moderierten Workshop mit den EVU die Probleme bei der Ver- und Entsorgung erhoben. Es zeigte sich Handlungsbedarf bei teilweise veralteten bzw. störanfälligen Anlagen (Zuständigkeit DB InfraGO). Anhand dieser Ergebnisse werden Lösungsansätze diskutiert.

### 7) *Robustes Schienennetz mit Redundanzen*

Um das Schienennetz resilienter zu gestalten und Unregelmäßigkeiten besser abfangen zu können, werden neue Fahrplankonzepte durch verschiedene Studien untersucht und bewertet.

Ziel dieser Studien ist es, die optimale Infrastruktur zur Umsetzung des geplanten Fahrplankonzeptes zu erarbeiten. Gleichzeitig muss immer eine wirtschaftliche Betrachtung erfolgen.

Zu den aktuellen Projekten zählen u. a. das elektronisches Stellwerk (ESTW) Horb zur Erhöhung der Streckenkapazität, Verbesserung der Betriebsabwicklung und der besseren Dispositionsmöglichkeiten im Störfall sowie der geplante Gleiswechselbetrieb auf der Hochrheinbahn im Abschnitt von Basel nach Waldshut.

### 8) *Digitalisierung des Schienennetzes vorantreiben*

Für den Digitalen Knoten Stuttgart sind die Vorhaben zur Einführung der digitalen Leit- und Sicherungstechnik in die Wege geleitet worden.

Um die Digitalisierung in Baden-Württemberg weiter voranzutreiben, wird auch bei den anderen Bauvorhaben auf die Digitalisierung der Leit- und Sicherungstechnik geachtet. Leider besteht seitens des Bundes noch keine Finanzierungszusage für eine flächendeckende Digitalisierung. Diese erachtet die Landesregierung allerdings für einen zukunftsorientierten Betrieb als notwendig.

So ist z. B. für die Bodenseegürtelbahn von Friedrichshafen nach Radolfzell die Empfehlung gegeben worden, die Strecke beim vorgesehenen Ausbau nicht mit punktförmiger Zugbeeinflussung (PZB), sondern gleich mit dem europaweit einheitlichen ETCS L2oS (European Train Control System Level 2 ohne Signale) auszurüsten. Damit entfallen die ortsfesten Signale und die Streckenkapazität erhöht sich.

Federführend bei der Umrüstung auf ETCS ist die DB InfraGO als Betreiberin der bundeseigenen Schieneninfrastruktur, ein aktualisierter Zeitplan für die Strecken-umrüstungen wird Ende 2024 erwartet.

### 9) Vorausschauende Instandhaltung

Für die Instandhaltung der Infrastruktur sind die jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) zuständig. Das ist für die bundeseigene Infrastruktur die DB InfraGO. Für die NE-Infrastruktur sind das in Baden-Württemberg zum Beispiel die SWEG, die WEG oder die AVG. Das Land hat hier wenig operative Handlungsmöglichkeiten, die Instandhaltungsintervalle zu verkürzen. Gleichwohl bringt sich das Verkehrsministerium mit seiner Expertise und mittelbar auch als Kunde gegenüber den EIU ein, um auf sinnvolle Instandhaltungskonzeptionen und -durchführungen hinzuwirken. Eine vorausschauende Instandhaltung beispielsweise in Form von zeitlich fest disponierten und langfristig geplanten Sperrungen (sogenannte „Container“) können wesentlich zu einer Reduzierung von kurzfristigen Störungen und damit zu einer Verbesserung der Betriebsqualität im SPNV beitragen.

### 10) Nutzerfreundliche und gepflegte Stationen

Das Land setzt sich sehr für die Modernisierung und den Ausbau der Bestandsstationen ein. Dazu hat das Land eine Stationsoffensive gestartet, mit der Stationen wieder an Attraktivität gewinnen sollen. Im Zuge des Bahnhofsmodernisierungsprogramms (BMP II), bei dem das Land Finanzierungspartner ist, sind bereits etliche Planungsverträge gezeichnet worden. Als erste Station aus dem BMP II werden in Metzingen dieses Jahr die Bauarbeiten abgeschlossen. Nächstes Jahr sollen die Umbauten in Gerlachsheim und Grünsfeld abgeschlossen werden.

Die DB AG plant zudem die aktuellen einzeiligen Dynamischen Schrifthanzeige durch neuere dreizeilige Modelle ersetzen, die den Fahrgästen mehr Informationen zur Verfügung stellen. Das Land finanziert ein landesweites Upgrade aller bisher geplanten zweizeiligen Modelle auf die dreizeiligen Modelle. Die neuen Anzeiger bringen ebenso die Option mit sich, WLAN und Videoüberwachung an die Stationen zu bringen.

Der Rollout der neuen Schrifthanzeige wird dieses Jahr beginnen und über die nächsten Jahre ausgeführt werden. Das dreizeilige Modell hängt aktuell testweise in Ötigheim.

Die erläuterten Maßnahmen des *Aktionsplan Qualität* bilden die zentralen Anstrengungen zur Verbesserung der Qualität im regionalen Schienenpersonenverkehr ab. Darüber hinaus werden jedoch weitere Projekte zur Qualitätssteigerung durchgeführt.

Im *Zukunftsfahrplan* werden neben Angebotsstandards auch Qualitätsstandards in den Bereichen Stationärer Vertrieb, Produktstrategie, Sitzplatzkapazitäten, Fahrzeugausstattung, Sicherheit und Sauberkeit im Zug, Digitalisierung/Fahrgastinformation, Anschlusssicherung und Klimaschutz erarbeitet.

### 5. wie sie die Erreichung der Qualitätsziele durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) als Erbringer der SPNV-Leistungen gewährleisten will;

Bei Verfehlen der Qualitätsziele wird das Entgelt gemindert, das die EVU für die Durchführung der Zugverkehre erhalten.

Zu den angepassten Bonus-Malus-Regelungen im Rahmen von *Verkehrsvertrag 2.0*, die die Anreize zur Qualitätsverbesserungen der EVU steigern sollen, sei auf die Stellungnahme zu Ziffer 4 verwiesen.

Neben den bereits aufgeführten Projekten im Rahmen des *Aktionsplan Qualität* (siehe Stellungnahme zu Ziffer 4) tragen auch qualitätsbezogene Gespräche mit den EVU, EIU und sonstigen Stakeholdern, in denen Qualitätsmängel verschiedener Tragweite lösungsorientiert besprochen werden, zur Verbesserung der Qualität im SPNV bei.

Da die aktuell mangelhafte Betriebsqualität der EIU, allen voran DB InfraGO, der Erreichung der Qualitätsziele der EVU entgegensteht, wird der Austausch zwischen Land und EIU noch weiter intensiviert; erste Schritte dazu wurden bereits eingeleitet.

*6. wie sie die von den einzelnen EVU erbrachte Qualität bewertet;*

Die von den einzelnen EVU erbrachte Qualität ist ebenfalls in Abhängigkeit zu den jeweiligen Rahmenbedingungen zu sehen. Dennoch gibt es Unterschiede. Einen Überblick gibt das bwegt-Qualitätsranking (*Das bwegt-Qualitätsranking/bwegt.de*).

Alle EVU sind deutlich vom Fachkräftemangel in der Branche betroffen. Fast alle EVU mussten bereits zeitlich begrenzte und streckenbezogene eingeschränkte Fahrplankonzepte fahren, weil es an Fahrpersonal mangelte. Besonders stark betroffen waren davon die jungen Verkehrsunternehmen SBS und Arverio. Bei Letzteren ist die Abwerbung durch Leihfirmen ein besonders großes Problem. Aber auch die AVG oder die Westfrankenbahn mussten deutliche Ausdünnungen aufgrund fehlenden Fahrpersonals vornehmen. Bei der Westfrankenbahn kommen zusätzliche Ausdünnungen durch fehlendes Personal in den Stellwerken der eigenen Infrastruktursparte aber auch von DB InfraGO hinzu. Davon ebenfalls in größerem Maße betroffen ist DB Regio.

Die Instandhaltung der Fahrzeuge war bei DB Regio, Arverio und SBS besonders problembehaftet, wodurch es zu zahlreichen Ausfällen, Minderkapazitäten und Verspätungen kommt.

Die Sauberkeit der Fahrzeuge ist landesweit nicht zufriedenstellend, insbesondere bei DB Regio und der SWEG.

Ähnliches gilt für die Fahrgastinformation, wo es besonders bei Arverio und DB Regio zu vielen Beschwerden kommt.

In diesen Bereichen und besonders bei den jeweils genannten Verkehrsunternehmen wird die erbrachte Qualität nicht als zufriedenstellend erachtet – diese Sicht wird in den meisten Fällen nicht nur vom Land, sondern auch von den EVU selbst geteilt.

*7. wie sich die Fahrgastzahlen im SPNV insbesondere auch im Vergleich der geringen Nutzendenzahlen während der Pandemie entwickelt haben und welcher Einfluss hier der Angebotsqualität beigemessen wird;*

Während der Coronapandemie nutzten deutlich weniger Menschen den öffentlichen Personennahverkehr. Die Nachfragerückgänge waren erheblich: Während 2019 in Baden-Württemberg noch knapp über fünf Milliarden Personenkilometern (Pkm) erbracht wurden, waren es in den Jahren 2020 und 2021 nur noch etwa drei Milliarden. Wesentliche Treiber waren Schulschließungen und Homeoffice im Rahmen der jeweiligen Lockdowns.

Seit dem Jahr 2022 steigt die Nachfrage jedoch wieder kontinuierlich an: Insbesondere das 9-Euro-Ticket in den Sommermonaten des Jahres 2022 sorgte für eine deutlich höhere Nachfrage.

Die endgültige Stabilisierung folgte dann im vergangenen Jahr, wobei die Einführung des Deutschlandtickets im Mai hier einen maßgeblichen Anteil hatte.

Die Nachfragewerte des Jahres 2023 lagen mit ca. 5,5 Milliarden Pkm über dem Niveau von 2019. Dieser Trend setzte sich im ersten Halbjahr des aktuellen Jahres fort; die Nachfragewerte lagen etwas höher als im ersten Halbjahr 2023, jedoch etwas unter dem Niveau des zweiten Halbjahres 2023.



Die Nachfragesteigerung steht sicherlich auch in Zusammenhang mit der Angebotsausdehnung im Rahmen der Inbetriebnahme der Stuttgarter Netze. Besonders die langlaufenden IRE/RE-Linien (z. B. der IRE 1 zwischen Karlsruhe, Stuttgart und Aalen), aber auch die stärkere Nachfrage bei den MEX-Verkehren tragen zum Fahrgastwachstum bei.

Den direkten Einfluss der Betriebsqualität auf die Fahrgastnachfrage zu beschreiben, ist aufgrund einer Vielzahl teils gegenläufiger Effekte und Überlagerungen nicht eindeutig möglich.

Die positiven Nachfrageeffekte des Deutschlandtickets zeigen sich auf einigen Strecken besonders stark, auf denen jedoch die Betriebsqualität (insbesondere Pünktlichkeitswerte) u. a. durch die hohe Fahrgastnachfrage wiederum schwächer ist (z. B. Netz 1 Los 3 IRE Stuttgart–Karlsruhe, RE Stuttgart–Würzburg). Bspw. führt eine besonders hohe Auslastung der Züge zu Haltezeitverlängerungen.

Kurzfristig sind dort oft keine Kapazitätssteigerungen möglich, weil keine weiteren Fahrzeuge und/oder Kapazitäten in den Knotenbahnhöfen zur Verfügung stehen.

Dies kann erst mittelfristig durch neue Fahrzeuge und Anpassungen in den Fahrplankonzepten adaptiert werden.

Zusammenfassend lässt sich mit Blick auf die Auswirkungen der Angebotsqualität auf die Fahrgastzahlenentwicklung jedoch annehmen, dass durch die signifikante Vereinfachung und Attraktivitätssteigerung des Tarif-Angebots im Zuge des Deutschlandtickets sowie auch des D-Ticket JugendBW ein Fahrgästepotenzial sichtbar wurde, welches durch eine konsequente Verbesserung der Angebotsqualität und damit der Zuverlässigkeit und des Images des SPNV noch besser bedient werden kann und damit wesentlich zum Ziel der Verdopplung der Fahrgastzahlen beitragen kann.

*8. welche Ziele sie verfolgt und welche Fortschritte sie bei der Dekarbonisierung des SPNV in Baden-Württemberg sieht;*

Die Landesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, den SPNV in Baden-Württemberg lokal-emissionsfrei auszubauen. Das bedeutet einerseits eine konsequente Elektrifizierung des Schienennetzes durch konventionelle Elektrifizierungen. Wo eine Elektrifizierung mit Fahrdrabt nicht wirtschaftlich oder zeitnah umsetzbar ist, sollen andererseits Fahrzeuge mit alternativen Antrieben eingesetzt werden.

Als zentrales Steuerungselement der Strategie emissionsfreier Fahrzeuge auf nicht elektrifizierten Strecken – kurz SteFanS – dienen der Landesregierung dabei die Ergebnisse der SteFans-Studie, welche unter folgendem Link abrufbar ist:

[https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/PM\\_Anhang/Schlussbericht\\_SteFanS-Studie\\_NVBW\\_18012023.pdf](https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/PM_Anhang/Schlussbericht_SteFanS-Studie_NVBW_18012023.pdf)

Hybrid-Fahrzeuge mit batterieelektrischem Antrieb, sogenannte BEMU-Fahrzeuge (Battery-Electric-Multiple-Unit), haben sich dabei bzgl. des Einsatzes auf nicht elektrifizierten Strecken durchsetzen können.

Für diese Strecken muss die erforderliche Ladeinfrastruktur errichtet und es müssen neue Triebzüge beschafft werden.

Zur Ladeinfrastruktur stehen das Ministerium für Verkehr und die NVBW im engen Austausch mit den jeweiligen Eisenbahninfrastrukturbetreibern.

Parallel dazu führt die Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg (SFBW) aktuell ein Ausschreibungsverfahren zur Beschaffung von 120 einstöckigen elektrischen und batterieelektrischen Fahrzeugen durch.

Fahrzeuge mit Dieselantrieb wird das Land nicht mehr beschaffen.

Weitere Informationen zur Fahrzeugbeschaffung des Landes stehen unter folgendem Link zur Verfügung: <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/120-neue-zuege-loesen-diesel-triebfahrzeuge-in-baden-wuerttemberg-ab>.

Vor diesem Hintergrund wird eine Umstellung nicht elektrifizierter Strecken auf batterieelektrischen Betrieb aktuell für Anfang bis Mitte der 2030er-Jahre angestrebt.

Seit Anfang des Jahres 2024 wird für elektrisch betriebene Züge im SPNV von Baden-Württemberg ausschließlich Ökostrom eingesetzt, was bedeutet, dass nur noch Strom aus Wind-, Sonne- oder Wasserquellen genutzt wird, welche bei der Erzeugung des Stroms kein CO<sub>2</sub> emittieren.

Als Übergangstechnologie für dieselbetriebene Züge fördert das Land bereits seit dem Jahr 2022 den Einsatz von HVO 100 (engl. „Hydrotreated Vegetable Oil“), womit im Vergleich zu Diesel bis zu 90 % der CO<sub>2</sub>-Emissionen eingespart werden können.

Weitere Information zum Einsatz von Ökostrom und HVO 100 im SPNV sind unter folgendem Link zu finden:

<https://www.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/regionalzuege-fahren-zu-100-prozent-mit-oekostrom>

*9. welche Schieneninfrastruktur durch die jüngsten Überschwemmungen zerstört oder beschädigt wurde (bitte unterscheiden zwischen bundeseigenen und nicht bundeseigenen Bahnen).*

*Hochwasserschäden an Schieneninfrastruktur der Deutschen Bahn AG:*

- Gleisunterspülung Ulm–Plochingen (Filstalbahn) bei Günzburg
- Gleisunterspülung Ulm–Augsburg an unterschiedlichen Stellen (u. a. Neuoffingen)
- Hangrutsch, Gleisunterspülung Heilbronn–Bietigheim-Bissingen in Besigheim
- Hangrutsch, Gleisunterspülung Stuttgart–Aalen–Treuchtlingen (Remsbahn) bei Lorch
- Hangrutsch, Gleisunterspülung Titisee–Seebruck (Dreiseisenbahn)
- Hangrutsch Eyach–Horb
- Gleisunterspülung Herbertingen–Bad Saulgau
- Hangrutsch, Gleisunterspülung Marbach–Backnang
- Hangrutsch, Gleisunterspülung Engen–Singen sowie Unterspülung Schlachthof-Brücke Singen

An Verkehrsstationen in den vom Starkregen betroffenen Gebieten kam es im Wesentlichen zu Wassereintritten in Aufzüge, Personenunterführungen und Keller von Empfangsgebäuden. Etwa die Hälfte der festgestellten Schäden ist als „kundenrelevant“ einzustufen (stillstehende Aufzüge, Wassereintritt in Personenunterführungen). Keiner dieser festgestellten Schäden hatte einen Einfluss auf den Eisenbahnbetrieb.

*Hochwasserschäden an Schieneninfrastruktur der nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE):*

Hier gab es vor allem große Betroffenheit im Bereich der Wieslaufalbahn und der Schwäbischen Waldbahn, die bei beiden Bahnen zur vorübergehenden Einstellung des Verkehrs führte.

*Strecke Schorndorf–Rudersberg Nord (Wieslaufalbahn)*

Durch die Werkstatthalle in Rudersberg lief Wasser. Hierdurch standen zeitweise die Fahrzeuge bis zu einem Meter im Wasser. Die Tore der Fahrzeughalle sind beschädigt und die Halle weist erhebliche Flutschäden auf. Eine endgültige Schadensabschätzung liegt hier, wie auch für die Baugrundschäden, noch nicht vor.

Im Bereich des Oberbaus liegen abschnittsweise erhebliche Schäden an der Infrastruktur vor. Sowohl erhebliche Teile der Strecke also auch Bahnübergänge und Weichen standen unter Wasser. Hier erfolgten Eintragung in das Schotterbett, teilweise ist der Weichenunterbau komplett weggespült. Gleisbereiche komplett zerstört und freigespült, Schalthäuser der Bahnübergänge und Kabelschächte waren komplett überflutet, Umlaufsperrern weggedrückt.

Ein Schienenersatzverkehr wurde umgehend eingerichtet.

Durch die Evakuierung des Gebäudes der WEG, die die Betriebsleitung für die Wieslaufalbahn, aber auch für andere NE-Bahnen innehat, waren teilweise auch Bahnen außerhalb des Überflutungsgebietes von Zugausfällen betroffen, da die Stellwerke vor Ort erst mit Personal besetzt werden mussten.

*Strecke Rudersberg Nord–Welzheim (Schwäbische Waldbahn)*

Neben der zu verzeichnenden Schäden durch Eintragung in das Schotterbett, wurden insgesamt 13 Böschungsrutschungen im Streckenbereich mit Breiten zwischen 5 und 50 Metern erfasst, teilweise bis hin zum Gleisbereich.

Hier sind umfangreiche Maßnahmen zur Entfernung des angeschütteten Materials hangseits bzw. talseits notwendig; teilweise ergänzt durch Vernagelung, Spritzbeton bzw. Geogitter. Erschwert werden Sanierungsarbeiten durch die Hang- bzw. Waldlage der Schwäbischen Waldbahn.

*Strecke Eyach–Hechingen*

Überflutung des Gleises auf einer Länge von ca. 400 m, Gleisschotter abschnittsweise verschlammte, die Erfordernis des Austauschs/der Reinigung wird noch geprüft.

Im Überflutungsabschnitt entstanden mehrere Unterspülungen des Gleises.

*Strecke Mengen–Stockach (Ablachtalbahn)*

Rund um Meßkirch und Sauldorf wurden zudem die Gleisanlagen der Ablachtalbahn überflutet. Der Betrieb wurde deshalb Anfang Juni 2024 kurzzeitig eingestellt. Sämtliche Schäden sind wieder behoben.

Hermann  
Minister für Verkehr