



Baden-Württemberg
Ministerium für Verkehr

SPNV-Bilanzbericht 2019–2024

Schienenpersonennahverkehr in Baden-Württemberg



Vorwort



Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist ein wichtiger Baustein für nachhaltige und zukunftsfähige Mobilität. Um die Klimaziele des Landes Baden-Württemberg zu erreichen, brauchen wir einen attraktiven und leistungsfähigen SPNV. Unser ambitioniertes Leitbild ist dabei die Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis zum Jahr 2030.

In den letzten Jahren haben wir durch gezielte Investitionen in Zugmaterial und Infrastruktur sowie durch viele neue Projekte positive

Veränderungen auf den Weg gebracht. Wir sind dabei oft neue Wege gegangen.

Mit dem Zielkonzept 2025 für den SPNV in Baden-Württemberg haben wir uns vor gut zehn Jahren zu einem konsequenten Ausbau des Angebots im SPNV sowohl im urbanen wie auch im ländlichen Raum verpflichtet und diesen erfolgreich umgesetzt. Der Zustand der Schieneninfrastruktur setzt uns hier mittlerweile Grenzen. Bei der strategischen Weiterentwicklung des

SPNV-Zielkonzepts im Rahmen des Zukunftsfahrplans werden Infrastruktur- und Angebotsentwicklung noch enger zusammengedacht. So ist die langfristige, stetige Weiterentwicklung des SPNV bis weit in die 2040er Jahre angelegt.

Mit dem Aufbau der landeseigenen Fahrzeugflotte bei der Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg (SFBW) haben wir einen neuen Finanzierungsweg eingeschlagen. Damit sichern wir günstige Finanzierungsbedingungen

„Häufig, pünktlich und zuverlässig – das erwarten die Fahrgäste zu Recht im Schienenpersonennahverkehr.“

und die Fahrzeuge. Mit der Einführung des Lebenszyklus-Modells, bei dem die Fahrzeughersteller 30 Jahre lang – also über den ganzen Lebenszyklus hinweg – für die Instandhaltung der Züge verantwortlich bleiben, gehören wir bundesweit zu den Vorreitern neuer, nachhaltiger Wege. Gleichzeitig setzen wir durch den Einsatz moderner Züge Qualitätsstandards und ermöglichen die Nutzung der modernen digitalen Infrastruktur nach der Inbetriebnahme des Schienenknotens Stuttgart 21.

Mit der inzwischen allseits bekannten landeseigenen Mobilitätsmarke bwegt identifizieren sich die Fahrgäste. Sie bietet auf den unterschiedlichen Kanälen einen einfachen Zugang zum SPNV, auch für Neueinsteiger:innen.

Diese und alle weiteren Anstrengungen der letzten Jahre haben

sich gelohnt. Es sind noch nie so viele Fahrgäste im SPNV in Baden-Württemberg unterwegs gewesen wie im Jahr 2024. Dieser Erfolg ist unser Auftrag: das Land wird sich weiterhin dafür einsetzen, dass der Bund seinen verfassungsmäßigen Pflichten nachkommt und den SPNV der Länder mit auskömmlichen finanziellen Mitteln ausstattet. Nur so können wir in Baden-Württemberg einerseits das bisher Erreichte sichern und andererseits Spielraum für notwendige Weiterentwicklungen gewinnen.

Auch das Deutschlandticket hat maßgeblich zur Steigerung der Fahrgastnachfrage beigetragen. Um diesen Erfolg nachhaltig zu sichern, ist es essenziell, dass die dauerhafte Finanzierung des Tickets gesichert wird.

Wenn der Bund seiner Verantwortung nachkommt, die in seiner

Zuständigkeit liegende Schieneninfrastruktur kontinuierlich zu modernisieren und in einen stabilen Zustand zu versetzen, dann ermöglicht er einen attraktiven, zuverlässigen und fahrgastfreundlichen SPNV. Nur mit einer gemeinsamen Anstrengung von Land und Kommunen können wir den Mobilitätswandel in Baden-Württemberg aktiv gestalten und den öffentlichen Verkehr zukunftssicher aufstellen.

Mit diesem Bericht wird die Entwicklung des SPNV der letzten Jahre anschaulich dargestellt und gezeigt, dass trotz all den Schwierigkeiten, die uns alltäglich im Gesamtsystem SPNV begegnen, der SPNV in Baden-Württemberg dennoch eine Erfolgsgeschichte ist.



Winfried Hermann,
Minister für Verkehr Baden-Württemberg



Auf einen Blick: SPNV 2024

53 aktive
Netze in Baden-
Württemberg

358 landes-
eigene Züge
sind in Baden-
Württemberg
unterwegs

22 % in
Baden-Württemberg
besitzen ein
Deutschland-
ticket

21 % mehr
bestellte
Zugkilometer
ggü. 2019

35 Stationen
wurden seit 2019
modernisiert

Landesstandard
zu **85 %**
erreicht

70 % des
Schienennetzes
sind bereits
elektrifiziert

16
Eisenbahnverkehrs-
unternehmen
betreiben
den SPNV

Nachfrage
stieg um
21 %
ggü. 2019



Inhalt

06 – 13	1 Wie funktioniert der SPNV in Baden-Württemberg?
14 – 17	2 Wie wird der SPNV finanziert?
18 – 21	3 Welche Angebotsziele verfolgt das Land im SPNV?
22 – 39	4 In welchem Umfang wird der SPNV in Baden-Württemberg genutzt?
40 – 45	5 Wie entwickelt sich die Qualität im SPNV?
46 – 49	6 Bilanz
51	Impressum



1|Wie funktioniert der SPNV in Baden-Württemberg?



I. Die Akteure

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist ein spezifischer Teil des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), der auf der Schiene der Eisenbahnen abgewickelt wird. Er wird im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) definiert als ein „Verkehrsdienst, dessen Hauptzweck es ist, die Verkehrsbedürfnisse im Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr abzudecken“. Typischerweise umfassen Fahrten im SPNV weniger als 50 Kilometer oder eine Stunde Reisezeit. Seine Organisation und Bereitstellung in Baden-Württemberg erfordert ein Zusammenwirken zahlreicher unterschiedlicher Akteure.

Das Land Baden-Württemberg als Aufgabenträger für den SPNV und die Finanzierungsverantwortung des Bundes

Mit der Bahnreform in den 90er Jahren wurde ab 1996 den Ländern die Verantwortung für den SPNV zugewiesen. Da der Bund jedoch weiterhin für die Finanzierung zuständig ist, stellt er den Ländern die sogenannten Regionalisierungsmittel zur Verfügung. Die Länder sind die Aufgabenträger im SPNV. Sie konzeptionieren den SPNV, indem sie Standards festlegen und das SPNV-Angebot planen und bestellen. Daneben gibt es in Baden-Württemberg noch einen weiteren Aufgabenträger, den Verband Region Stuttgart (VRS), der für den S-Bahn-Betrieb im Raum Stuttgart verantwortlich ist. Zusätzlich können auch einzelne Kommunen freiwillig kommunale SPNV-Strecken einrichten und betreiben, wie es in Baden-Württemberg in einigen Fällen vorkommt. Dieser SPNV-Bilanzbericht thematisiert in erster Linie den **landesbestellten SPNV in Baden-Württemberg**.

Um die damals neue Aufgabe wahrzunehmen, gründeten die Länder Umsetzungsgesellschaften, die im Auftrag des Landes den SPNV mit realisieren. In Baden-Württemberg ist dies die landeseigene **Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW)**. Die NVBW berät und unterstützt das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (VM). Das reicht von der Fahrplanerstellung für den SPNV über die Durchführung von Ausschreibungen und den Aufbau eines landesweiten Controllings bis hin zum Marketing.

Organisation der Infrastrukturen im SPNV

Weitere Akteure stellen die erforderlichen Infrastrukturen für den SPNV bereit. Die **Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg (SFBW)** beschafft Schienenfahrzeuge in eigenen Herstellungsausschreibungen oder unterstützt die **Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)** bei der Beschaffung von Fahrzeugen. So kann die SFBW Kredite zu günstigeren Konditionen aufnehmen und diese Vorteile an die Eisenbahnverkehrsunternehmen weitergeben. **Eisenbahninfrasturkturunternehmen (EIU)** sind verantwortlich für den Betrieb, den Bau und die Unterhaltung der Schieneninfrastruktur. Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie Eisenbahninfrasturkturunternehmen können im Besitz des Bundes sein wie zum Beispiel die Deutsche Bahn (DB) Regio und DB InfraGO, oder auch privat beziehungsweise öffentlich von den Kommunen oder vom Land selbst getragen werden.

Erbringung der Betriebsleistung durch Eisenbahnverkehrsunternehmen

Das Land schreibt die Verkehrsleistungen des Eisenbahnverkehrs aus. Die in diesem

Zusammenhang geschlossenen Verkehrsverträge beauftragen die Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Betriebsleistung auf bestimmten Strecken zu erbringen. Über Verkehrsverträge werden die Rahmenbedingungen festgehalten. Das sind vor allem der Einsatz der Züge auf den Linien, Kapazitäten, Qualitätskriterien und Kostensätze pro Zugkilometer (Zugkm). Fährt ein Zug einen Kilometer auf der Schiene, so hat er einen Zugkilometer zurückgelegt. Die zu befahrenen Strecken können mit jedem neuen Verkehrsvertrag variieren. Ein Verkehrsvertrag läuft meist über zehn bis zwölf Jahre.

Verkehrsanteile von Eisenbahnverkehrsunternehmen in Baden-Württemberg

Bis zum Jahr 2010 erbrachte DB Regio als Nachfolgerin der Deutschen Bundesbahn den überwiegenden Teil des SPNV in Baden-Württemberg. Seitdem verfolgte das Land die Strategie, den Markt für weitere Eisenbahnverkehrsunternehmen zu öffnen. Durch die wettbewerblichen Ausschreibungen konnten weitere Eisenbahnverkehrsunternehmen in den SPNV-Markt eintreten. So wurden große Netze in kleinere aufgeteilt. Zusätzlich stellte Baden-Württemberg über die SFBW eigene Fahrzeuge für den Betrieb bereit. Dadurch haben sich die Anteile der Eisenbahnverkehrsunternehmen an den bestellten Zugkilometern zwischen 2010 und 2024 verschoben. DB Regio, deren Anteil von 76 Prozent im Jahr 2010 auf 53 Prozent 2024 gesunken ist, erbringt nach wie vor die meisten Zugkilometer im landesbestellten SPNV. Den zweiten Rang belegt 2024 Arverio – bis Juli 2024 „Go-Ahead Baden-Württemberg“ – mit einem Anteil von 13 Prozent. Die Albtal-Verkehrsgesellschaft (AVG) gab im Zeitraum 2019 bis

2024 Expresslinien ab, während Arverio diverse Verbindungen mit dem Metropolexpress (MEX) in Betrieb nahm. Die Verkehrsanteile der Südwestdeutsche Landesverkehrs-GmbH (SWEG), SWEG-Bahn Stuttgart GmbH (SBS), Schweizerischen Bundesbahnen Deutschland GmbH (SBB) und weiterer Eisenbahnverkehrsunternehmen, wie zum Beispiel der Bodensee-Oberschwaben Bahn GmbH & Co. KG (BOB) blieben hingegen unverändert. Gleiches gilt für den Anteil von DB Fernverkehr, die den Gäubahn-Intercity (Gäubahn-IC) betreibt, der durch eine Sonderregelung mit Nahverkehrstickets wie dem Deutschlandticket genutzt werden kann (Tarifintegration).

II. Die SPNV-Netze

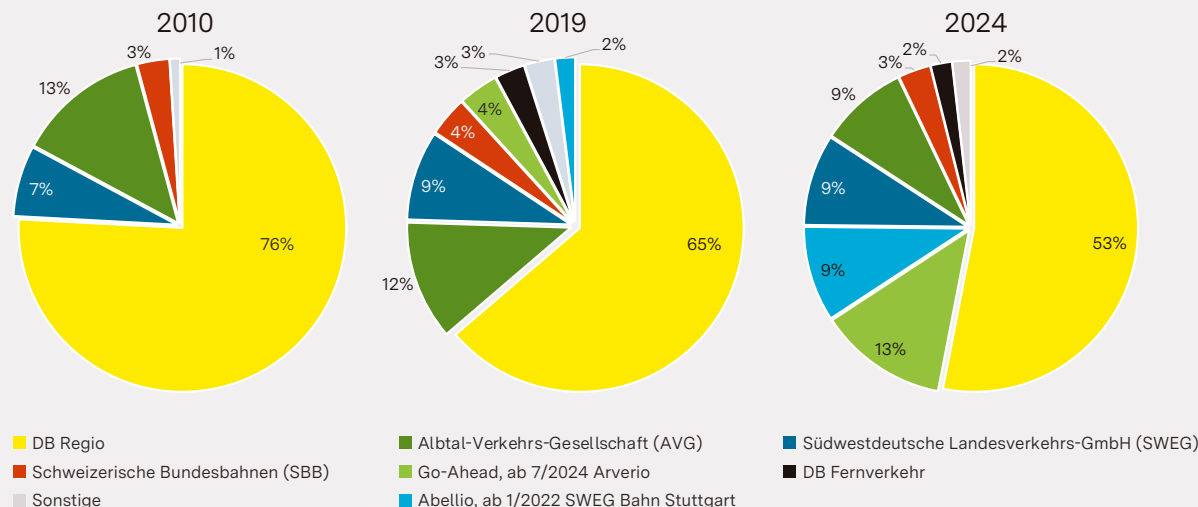
Die vergebenen Leistungen in Baden-Württemberg sind in mehrere Netze aufgeteilt. Für jedes Netz existiert ein Verkehrsvertrag. Größere Netze sind noch einmal in kleinere Teilnetze, die sogenannten Lose gegliedert: Ein Netz besteht aus Linien, die auf unterschiedlichen Strecken verkehren. Häufig fahren auf einem Streckenabschnitt mehrere Linien gleichzeitig, die von verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen betrieben werden können. Ein Beispiel hierfür sind die Linien RE 5 (DB Regio) und MEX 16 (Arverio), die zwischen Stuttgart und Geislingen/Ulm parallel

fahren. Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen kann zudem mehrere Netze befahren. So bedient DB Regio beispielsweise unter anderem den Regionalexpress auf der Strecke Stuttgart-Ulm-Bodensee (Netz 2), das Netz Gäu-Murr (Netz 3b) und das Netz Donau-Ostalb (Netz 5) u.a.m. Die dargestellte Netzkarte bildet den aktuellen Stand vom Juli 2025 des SPNV-Netzes in Baden-Württemberg ab. Jedes Netz ist dabei mit einer eigenen Farbe versehen.

Zurzeit bestehen insgesamt 53 aktive Netze inklusive der Fernverkehrsintegration (Gäubahn-IC). Bei bundesländerübergreifenden Netzen hat Baden-Württemberg teilweise nur eine Nebenrolle als Juniorpartner inne. Die Federführung liegt dann beim benachbarten Aufgabenträger. Die Netzkarte zeigt, dass die Bereiche rund um die Oberzentren wie etwa Stuttgart, Karlsruhe oder Heilbronn von einer höheren Anzahl an Linien bedient werden. Dadurch soll sichergestellt werden, dass öffentliche Infrastrukturen – zum Beispiel Schulen, Krankenhäuser oder Ämter – und Gewerbegebiete in der Umgebung rund um die Oberzentren mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sind. Nähere Informationen zu den verschiedenen Raumkategorien sind nachzulesen unter: [Raumkategorien: Ministerium für Landesentwicklung und Wohnen Baden-Württemberg](#).

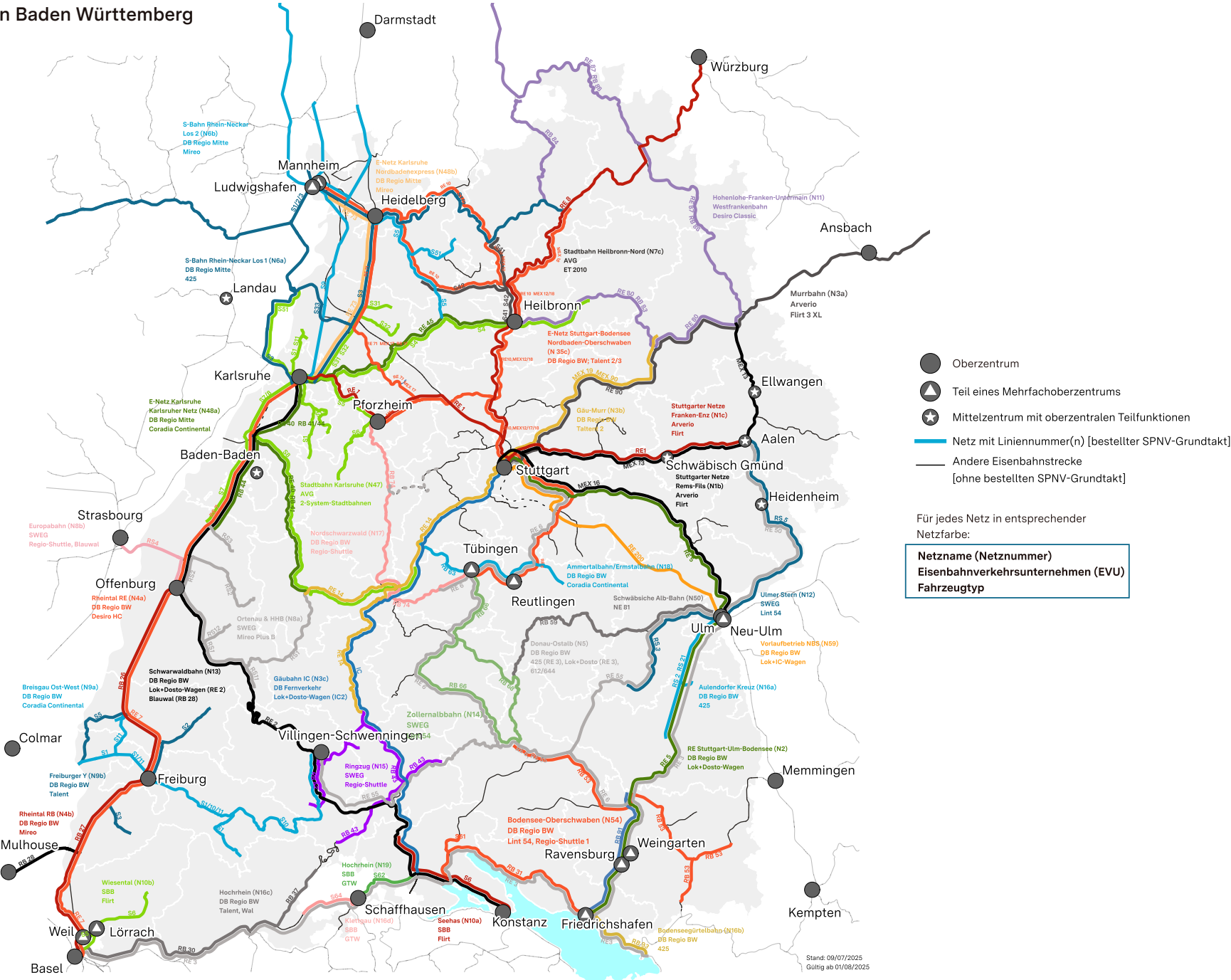
Informationen zu derzeit laufenden Vergabeverfahren im SPNV in Baden-Württemberg finden sich unter: [Vergabekalender » Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH](#)

Entwicklung der Eisenbahnverkehrsunternehmen-Anteile an bestellten Zugkilometer



In Baden-Württemberg erbringen derzeit 16 Eisenbahnverkehrsunternehmen den SPNV. Davon fahren zwölf Eisenbahnverkehrsunternehmen im direkten Auftrag des Landes. Details zu allen Streckenbetreibern finden sich unter: [Eisenbahnverkehrsunternehmen BW: Ein Überblick/bwegt.de](#).

SPNV-Netze in Baden Württemberg



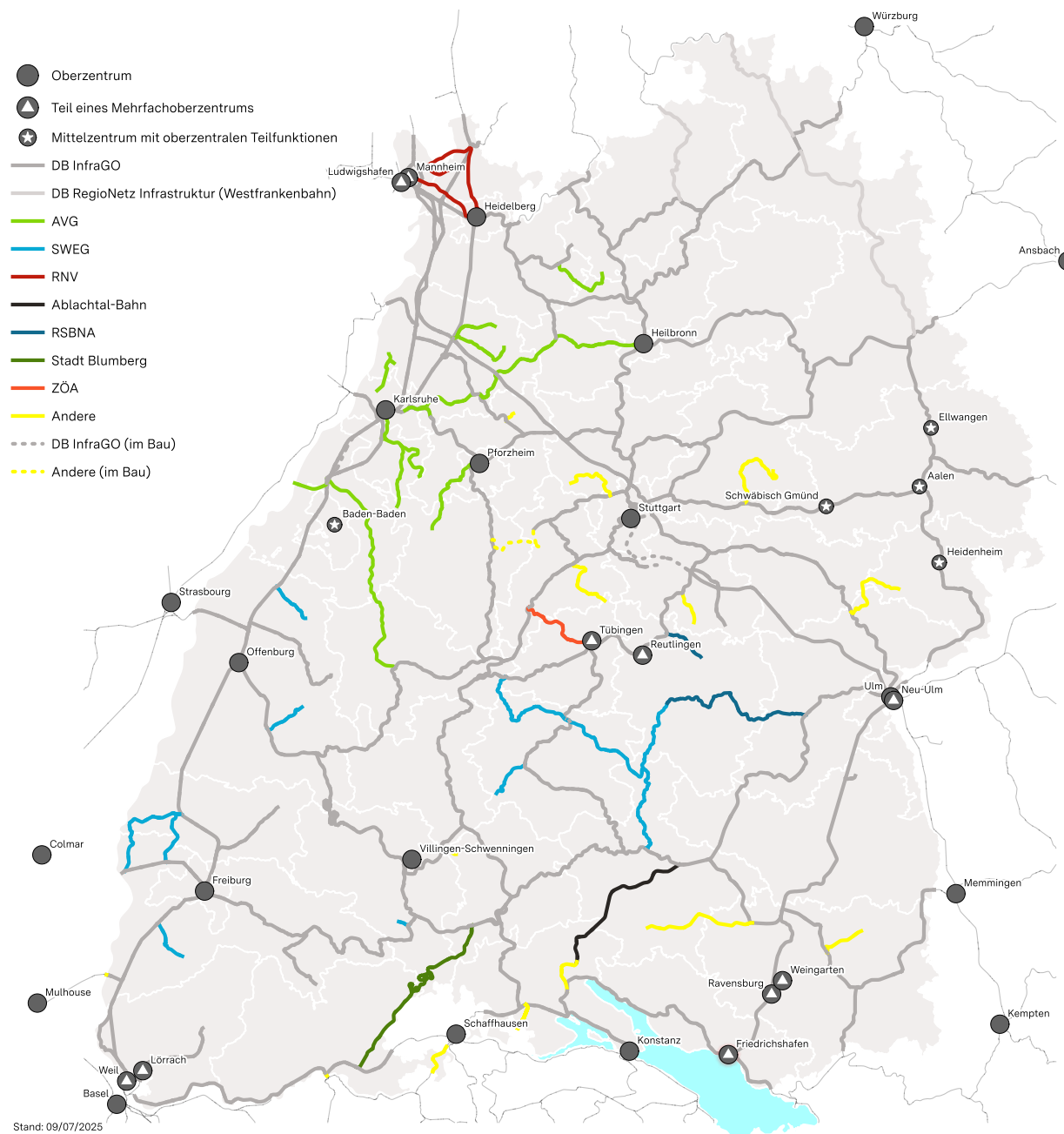
III. Das Schienennetz

Das betriebene Schienennetz in ganz Baden-Württemberg umfasst rund 4.400 Kilometer. Davon wird regelmäßig auf 3.800 Kilometern SPNV betrieben. Die nachfolgende Karte zeigt, welche Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Land aktiv sind. Das Schienennetz ist überwiegend im Besitz der DB InfraGO (graue Strecken).

Nichtbundeseigene Eisenbahnstrecken: Bahnstrecken, die nicht die bundeseigene DB InfraGO betreibt, werden als nichtbundeseigene Eisenbahnen (NE-Bahnen) bezeichnet. Im Jahr 2024 wurden fast neun Prozent des gesamten SPNV-Angebots auf NE-Bahnen erbracht. Bahnstrecken mit vergleichsweise langer Streckenlänge gehören der AVG (305 Kilometer Streckenlänge) und der SWEG (210 Kilometer Streckenlänge). Daneben gibt es kürzere Strecken der Erms-Neckar-Bahn Schieneninfrastruktur (RSBNA) (52 Kilometer), weiterer kommunaler Zweckverbände und der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft (WEG). Die NE-Bahnen zeigen die Vielfalt des Streckennetzes im Land. Beispielsweise fährt die DB Regio auf der Linie von Herrenberg nach Bad Urach auf der Strecke des Zweckverbands Öffentlicher Verkehr im Ammertal (ZÖA), auf der Strecke der DB InfraGO von Tübingen bis Metzingen und auf der Strecke der RSBNA im Ermstal. Der Betrieb ist dabei also vom Besitz der Strecke getrennt. Auf den meisten dieser Strecken bestellt das Land den SPNV.

Elektrifizierung: Mit fast 2.700 Streckenkilometer sind im Jahr 2024 rund 70 Prozent der Strecken in Baden-Württemberg, auf denen regelmäßiger SPNV fährt, elektrifiziert. Im Jahr 2010 waren

Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) in Baden-Württemberg



es nur 61 Prozent. Seitdem wuchs das elektrifizierte Streckennetz um fast 500 Kilometer. Die Elektrifizierung wird in den kommenden Jahren schrittweise fortgesetzt, wobei das Land einen hohen Anteil der Kosten übernimmt. Bis zum Jahr 2040 sollen in Baden-Württemberg Dieselfahrzeuge vollständig durch elektrisch betriebene

Fahrzeuge abgelöst werden. Dies gelingt, indem batterieelektrische Fahrzeuge auf nicht elektrifizierten Strecken eingesetzt werden. Für den SPNV-Nutzer und die Nutzerin ist eine Elektrifizierung von Vorteil. Elektrisch betriebene Fahrzeuge können schneller beschleunigen und so kürzere Reisezeiten ermöglichen. Die Umstellung

entlastet Umwelt und Klima, indem weniger Schadstoffe in die Luft gelangen. Die Verwendung von erneuerbarem Strom (Ökostrom) macht den SPNV auch auf diesen Strecken klimaneutral.

IV. Die Fahrzeuge

Das Land Baden-Württemberg fordert von den Eisenbahnverkehrsunternehmen bei neu ausgeschrieben Strecken in der Regel den Einsatz moderner Neufahrzeuge. Um die Finanzierungs-

kosten zu senken und um Chancengleichheit für die verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen herzustellen und damit den Wettbewerb zu fördern, hat das Land begonnen selbst Schienenfahrzeuge zu beschaffen. Hierzu wurde im Jahr 2015 die Landesanstalt Schienenfahrzeuge

Baden-Württemberg (SFBW) gegründet. Ihre Kernaufgabe besteht in der Finanzierung von Zügen und deren Verpachtung an Eisenbahnverkehrsunternehmen. Hierfür bietet die SFBW das „Baden-Württemberg“ (BW)-Modell oder das „Life Cycle Costing“ (LCC)-Modell an.

Landeseigene Fahrzeuge



Der Coradia Continental.

Der Coradia Continental (Alstom) ist seit Dezember 2019 bei der S-Bahn Breisgau und seit Dezember 2022 im Karlsruher Netz nach Heilbronn, Freudenstadt oder Achern unterwegs. Es gibt 233 Sitzplätze.



Der Lint 54.

Der Lint 54 (Alstom) hat insgesamt 150 Sitze und kommt auf im Ulmer Stern, der Zollern-Alb-Bahn und der Bodenseegürtelbahn zum Einsatz.



Der Desiro HC.

Der Siemens Desiro HC schafft als Regionalexpress über die Rheintalbahn eine umsteigefreie Verbindung von Karlsruhe bis nach Basel. Das Fahrzeug umfasst durch seine beiden doppelstöckigen Mittelwagen 410 Sitzplätze sowie zusätzlich 41 Fahrradstellplätze, die auf den gesamten Zug verteilt sind. Davon leitet sich auch der Fahrzeugname ab: „HC“ steht für „high capacity“.



Der Talent.

Der Elektrotriebwagen Talent (ehemals Bombardier) bietet bis zu 273 Sitze (Fünfteiler). Er ist seit 2017 auf den Strecken der Gäu- und Murrbahn und seit Mitte 2019 im Neckartal bzw. ab Dezember 2020 im Netz „Freiburger Y“ unterwegs.



Der Flirt.

Der Flirt (Stadler) ist im Rems- und im Filstal unterwegs sowie auf der Frankenbahn, der Enztalbahn und der Murrbahn. Vollständig ausgelastet, bietet er maximal 329 Sitzplätze (Sechsteiler).



Der Mireo.

Im Rheintal von Offenburg nach Basel (220 Sitzplätze) und zwischen Karlsruhe und Mannheim (200 Sitzplätze) ist das Siemens-Fahrzeug im Einsatz. Weitere Fahrzeuge – jedoch mit einem vom baden-württembergischen Landesdesign abweichenden Fahrzeugdesign – fahren seit Dezember 2020 auch auf den S-Bahnlinien im Raum Rhein-Neckar (200 Sitzplätze). In der Ortenau fährt der Mireo seit April 2024 auch als batterieelektrisches Fahrzeug („Mireo Plus B“) mit 120 Sitzplätzen.

Im BW-Modell tritt die SFBW an die Stelle des Leasinggebers und verpachtet die Züge an das jeweilige Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die Verantwortung für die Fahrzeugauswahl, -beschaffung und -instandhaltung liegt beim Eisenbahnverkehrsunternehmen. Dieses kann damit die günstigen Kreditkonditionen des Landes erschließen und muss nicht das Restwertrisiko für neue Fahrzeuge tragen. Im LCC-Modell hingegen übernimmt das Land neben der Finanzierung der Züge auch die Verantwortung für die Auswahl, Beschaffung und Instandhaltung der Fahrzeuge.

Ist ein Verkehrsvertrag ausgelaufen, können die Fahrzeuge an das Eisenbahnverkehrsunternehmen, das die Folgeausschreibung gewinnt, weiterverpachtet werden. Über die Pachtzahlungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen kann sich die SFBW eigenständig finanzieren. Aktuell werden SFBW-Fahrzeuge in 15 Netzen mit insgesamt 358 Fahrzeugen eingesetzt. Das Land plant den Anteil der landeseigenen Fahrzeuge in Baden-Württemberg langfristig zu steigern. Bis zum Jahr 2035 sollen 1000 Fahrzeuge in Landeshand sein. Mehr zur SFBW unter: [SFBW: Startseite](#).

Zusatzfahrzeuge für die neue digitale Leittechnik European Train Control System (ETCS)

Mit Einsatz der neuen digitalen Leittechnik European Train Control System (ETCS) können mehrere Züge dichter hintereinanderfahren, wodurch die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur verbessert wird. ETCS soll zunächst auf den Raum Stuttgart angewendet werden (siehe hierzu: [Digitaler Schienenknoten Stuttgart: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg](#)).

Dafür werden Fahrzeuge benötigt, die die Voraussetzungen besitzen, diese neue Leittechnik anzuwenden. Dementsprechend erhöht sich der Bedarf an neuen und geeigneten Fahrzeugen.

Exkurs: Neue Doppelstockzüge Typ Coradia Max ab 2026

2022 bestellte das Land 130 neue Doppelstockzüge vom Typ Coradia Max der Firma Alstom im „bwegt-Design“ des Landes Baden-Württemberg. Sie sollen Ende 2026 erstmals zum Einsatz kommen. Diese neuen Coradia-Max-Züge bieten verschiedene Vorzüge. Fahrgäste können mit ihnen komfortabler, schneller und häufiger durch Baden-Württemberg reisen. 380 Sitzplätze pro Zug und ein hoher Standard bei der Innenausstattung setzen dann im regionalen Bahnverkehr neue Maßstäbe. Alle Züge sind mit druckdichten, extrabreiten Türen sowie mit der neuen digitalen Leittechnik European Train Control System (ETCS) und Automatic Train Operation (ATO) ausgestattet. Mit einer Geschwindigkeit von bis zu 200 Kilometern pro Stunde werden die High-Speed-Regionalzüge u. a. auf der neuen Schnellfahrstrecke Stuttgart – Ulm und weiter nach Karlsruhe fahren. Neben den bestellten Zügen werden die Bestandsfahrzeuge der SFBW auf den neuesten Standard für ETCS und ATO gebracht, damit sie auch zukünftig nach Inbetriebnahme des Digitalen Knotens Stuttgart eingesetzt werden können.

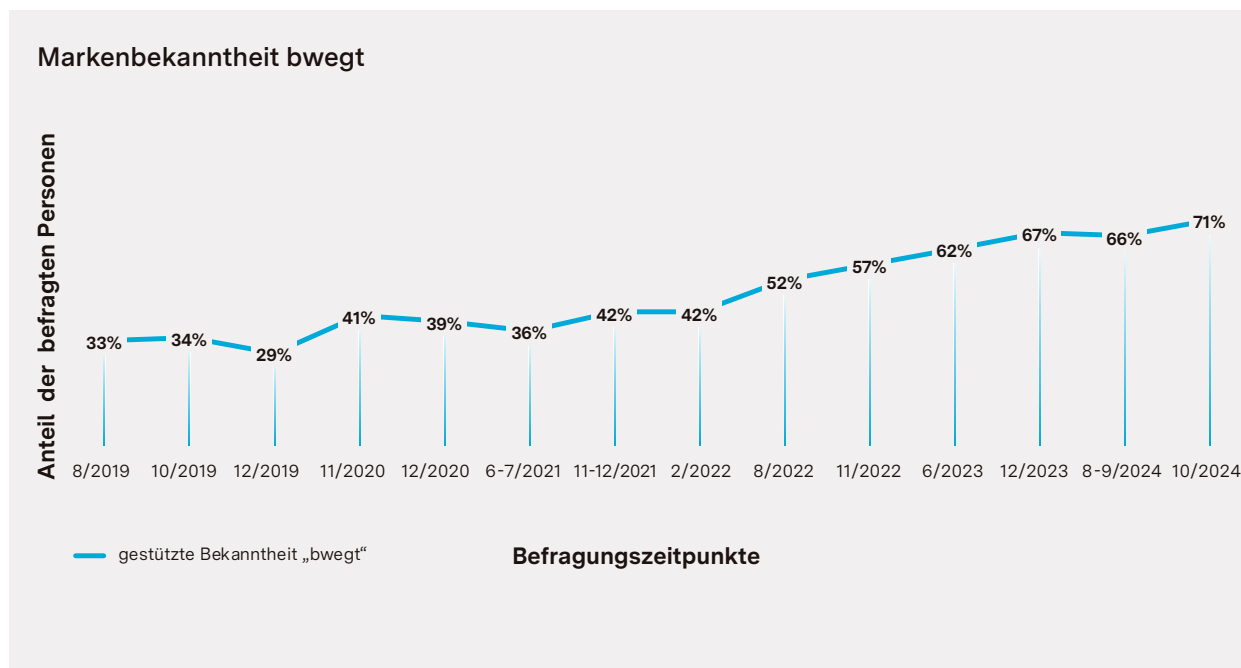
IV. Die Vermarktung – Unterwegs mit „bwegt“

bwegt ist die übergreifende Landesinitiative des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg für nachhaltige Mobilität. Mit bewegt wird die Kommunikation zu Angeboten im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gebündelt. Dies gilt für den schienenungebundenen Regionalverkehr, die Regiobusse und die On-Demand-Verkehre sowie Vertriebsangebote wie CiCoBW (Check-in-Check-out Baden-Württemberg) und die bewegt-App. **Mit der im Juni 2025 veröffentlichten neuen bewegt-App wird die Grundlage für landesweit einheitliche und nutzerfreundliche Mobilitätsinformationen auch auf dem Smartphone ausgebaut.** Die Nutzerinnen und Nutzer der bewegt-App bekommen auf einen Blick alle Informationen, die sie benötigen. Sie können ihre Verbindungsfavoriten „zur Arbeit“ oder „nach Hause“ festlegen und direkt den einfachsten Weg dorthin finden. Auf der Startseite und bei den Verbindungsseiten erscheinen zudem, sofern verfügbar, aktuelle Meldungen zu Fahrplanänderungen und ebenso Neuigkeiten aus dem bewegt-Kosmos mit Service-Informationen oder Ausflugstipps. Auf einer interaktiven Karte finden die Fahrgäste die nächsten Haltestellen und Bahnhöfe mit Abfahrtszeiten. Ebenso werden Positionen von Bussen und Bahnen in Echtzeit angezeigt und auf Fahrradstellplätze oder Sharing-Angebote hingewiesen. Mit der neuen bewegt-App können Fahrgäste nun auch auf das digitale System Check-in-Check-out Baden-Württemberg (CiCoBW) des Landes zugreifen. Mit CiCoBW können Fahrgäste einfach, landesweit und ohne Tarifkenntnisse mit einem Wisch beim Einstieg einchecken. Die App erkennt

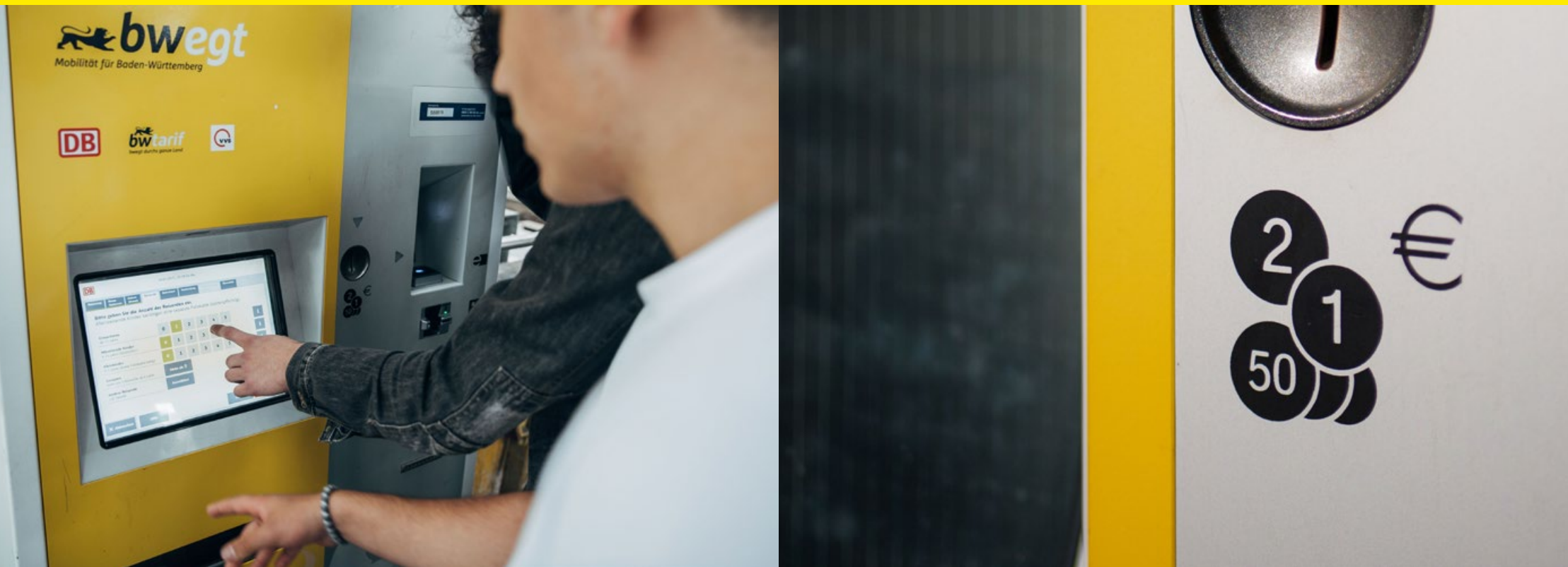
automatisch, wenn die Fahrt beendet wurde und übernimmt den Check-out. Alternativ ist auch ein manueller Check-out möglich. Werden mehrere Fahrten gebucht, wird am Ende des Tages der Tagesbestpreis abgerechnet. In 2026 soll für CiCoBW ein Monatsdeckel mit einem Preisabstand von 9 Euro zum Deutschlandticket (derzeit folglich 67 Euro) eingeführt werden und insbesondere Neukunden und Gelegenheitsnutzende adressieren.

Seit 2017 sind landeseigene Züge im einheitlichen gelb-weiß-schwarzen bwegt-Design auf einer stetig zunehmenden Zahl von Strecken im Land unterwegs. Zusätzlich erleichtern seit 2018 Fahrkartenautomaten im bwegt-Design die Orientierung der Fahrgäste an den Bahnhöfen.

Die Landesinitiative soll die Menschen dazu bewegen und es ihnen einfacher machen, klimafreundlich mit Bus und Bahn zu reisen. Für dieses Ziel setzt bwegt viele Aktionen und Kampagnen um, ist auf Social-Media-Kanälen sowie bei Veranstaltungen im ganzen Land präsent und pflegt ein Partnerschaftsnetzwerk. Die Markenbekanntheit von bwegt steigt seit Dezember 2019 deutlich. Bei der letzten Befragung im Oktober 2024 gaben 71 Prozent der 700 befragten Personen an, die Marke bwegt zu kennen. Mehr zu bwegt: [bwegt – Mobilität für Baden-Württemberg/bwegt.de](https://bwegt.de)



2 | Wie wird der SPNV finanziert?



I. Finanzierung durch Zuschüsse

Für die Finanzierung des SPNV in Deutschland sind neben den Fahrgelderlösen (siehe Abschnitt Erlöse) auch Zuschüsse der öffentlichen Hand erforderlich. Das liegt vor allem daran, dass das Land als Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge ein umfassendes Verkehrsangebot von früh bis spät bestellt, und dies auch abseits der Ballungsräume. Des Weiteren fallen für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur hohe Kosten an (siehe Abschnitt Ausgaben). Die öffentliche Hand finanziert den SPNV mit Regionalisierungsmitteln auf der Basis des Grundgesetzes Paragraph 106a und des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (RegG). Baden-Württemberg erhielt im Jahr 2024 für diese Aufgabe insgesamt rund 1,3 Milliarden Euro vom Bund. Der Zuschuss für den landesbestellten SPNV in Baden-Württemberg in diesem Jahr 2024 betrug 1,1 Milliarden Euro. Daneben reichte das Land 132 Millionen Euro an den Verband Region Stuttgart (VRS) für die Bestellung der S-Bahn Stuttgart weiter und gab 155 Millionen Euro für sonstige Ausgaben aus.

Der Erfolg des SPNV lässt sich anhand der Verkehrsleistung, also den Personenkilometern (Pkm) messen. Ein Personenkilometer bedeutet, dass ein Fahrgast einen Kilometer mit dem Zug gereist ist. Je mehr Personenkilometer nachgefragt werden, desto größer ist der Nutzen des SPNV für die Fahrgäste. Der durchschnittliche Zuschuss je Personenkilometer ist daher ein sinnvoller Indikator für die ökonomische Bewertung des SPNV auf den jeweiligen Strecken. Die Entwicklung zeigt, dass sich die Zuschüsse

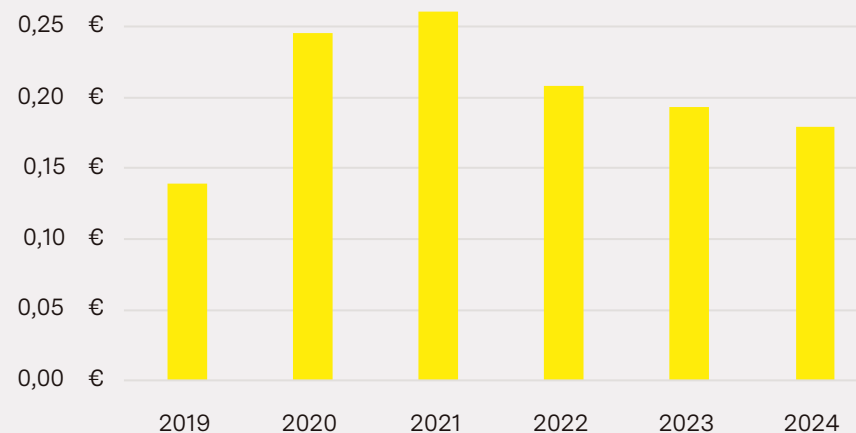
je Personenkilometer nach 2019 erhöht haben. Hierfür ist die Coronapandemie ursächlich, da in dieser Zeit die Personenkilometer stark zurückgingen, nicht aber die Kosten. Waren es 2019 noch 0,14 Euro pro Personenkilometer, stieg der Zuschuss pro Personenkilometer während der Pandemie auf durchschnittlich 0,29 Euro im Jahr 2021 an. Die Gründe hierfür waren der Nachfragerückgang zusammen mit einer lange geplanten Ausweitung des Angebots um mehr gefahrene Zugkilometer sowie Steigerungen bei den Energie- und Personalkosten. 2024 ging der Zuschuss aufgrund der steigenden Nachfrage durch das Deutschlandticket wieder auf durchschnittlich 0,18 Euro je Personenkilometer zurück. Das Land bezahlte demnach durchschnittlich 18 Cent für

jeden Kilometer, den ein Fahrgast im Zug zurücklegte.

II. Ausgaben im SPNV

Die Ausgaben in Höhe von 1,4 Milliarden Euro lagen im Jahr 2024 über den Zuweisungen des Bundes (Regionalisierungsmittel). Die Steigerung der Kosten lag in den vergangenen Jahren deutlich über der Anhebung der Regionalisierungsmittel in Höhe von drei Prozent pro Jahr. Die Zuweisungen des Bundes an die Länder reichen daher nicht mehr aus. Die Länder fordern seit Jahren eine Aufstockung der Mittel, weil sonst das Angebot dauerhaft nicht zu halten ist.

Zuschuss je Personenkilometer



Die zwei wesentlichen Kostenbestandteile im SPNV waren die Betriebs- und die Infrastrukturkosten. Die Infrastrukturkosten, also die Ausgaben für die Nutzung der Schiene und der Stationen, stiegen kontinuierlich an und betragen 599 Millionen Euro im Jahr 2024. Das entspricht 43 Prozent der Gesamtausgaben für den SPNV. Dieses Geld floss überwiegend an den Bund zurück, genauer an die bundeseigene DB InfraGO. Die Betriebskosten abzüglich der Erlöse belaufen sich auf 640 Millionen Euro. Sie erhöhten sich seit 2019 um 72 Prozent und damit gravierend stärker als die bestellte Leistungsmenge. Zu den sonstigen Ausgaben gehören Investitionen in die Infrastruktur, die Förderung von Verkehrsverbünden sowie Ausgaben für den kommunalen ÖPNV und das Management des SPNV durch die NVBW.

III. Finanzierung durch Erlöse

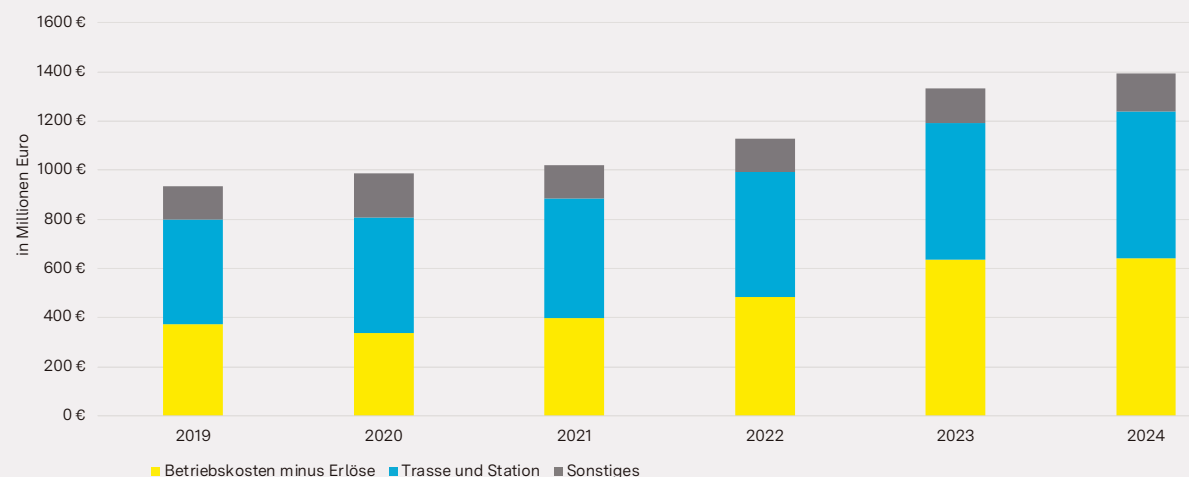
Erlöse vom Fahrgast sowie damit verbundene Ausgleichsmittel (z.B. für die kostenlose Fahrt von Schwerbehinderten oder für die Einnahmehausfälle durch das Deutschlandticket) mindern die Kosten und per Saldo den Zuschuss für die Verkehrsleistung. Je nach Art des Verkehrsvertrags liegt das Erlösrisko bzw. die Erlöschance beim Eisenbahnverkehrsunternehmen oder beim Aufgabenträger. In sogenannten Bruttoverkehrsverträgen stehen dem Aufgabenträger die Erlöse in voller Höhe zu. Bei Nettoverkehrsverträgen trägt das Eisenbahnverkehrsunternehmen das Erlösrisko: es erhält vom Aufgabenträger einen Zuschuss, der anhand von vorab kalkulierten Erlösen festgelegt wird, die tatsächlich erwirtschafteten Erlöse darf das Eisenbahnverkehrsunternehmen behalten.

Neue Verkehrsverträge werden in Baden-Württemberg in der Regel als Bruttoverkehrsverträge abgeschlossen. Aus diesem Grund nimmt das Land seit 2017 zunehmend Erlöse aus Bruttoverkehrsverträgen ein. Das war bei den disruptiven Entwicklungen seit der Coronapandemie und mit dem Deutschlandticket vorteilhaft.

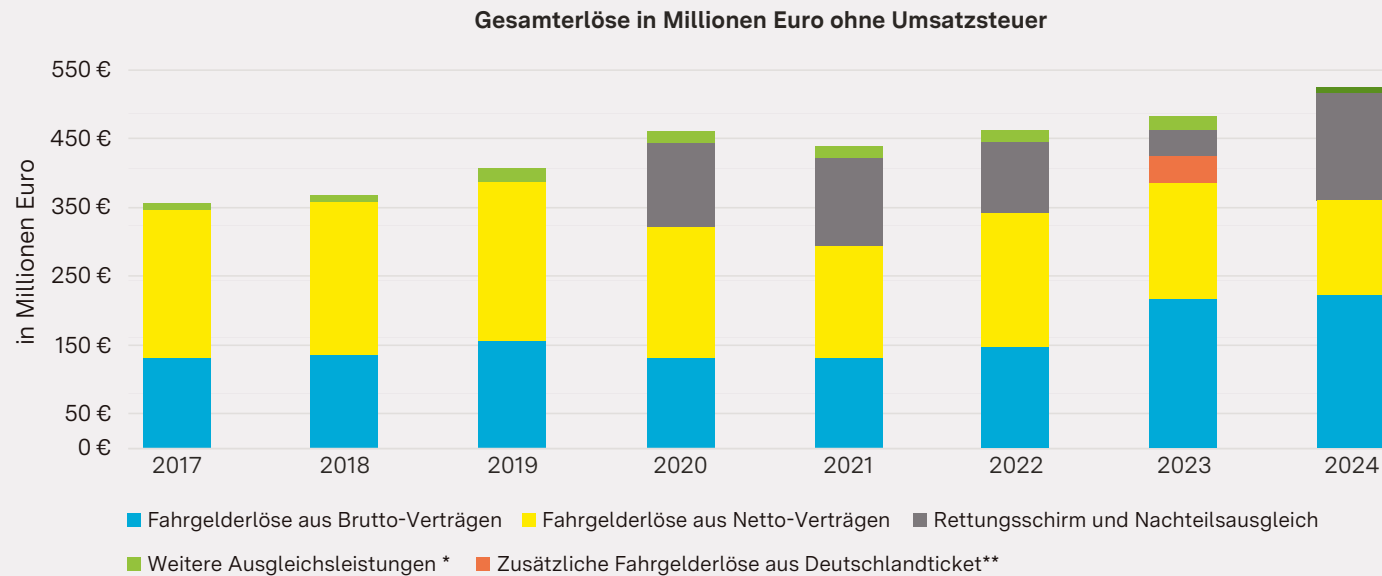
Die Gesamterlöse im SPNV setzen sich aus Fahrgelderlösen durch Ticketverkäufe sowie Ausgleichsleistungen zusammen. Ausgleichsleistungen decken den wirtschaftlichen Nachteil in den Erlösen ab, der durch die Einführung preisgünstiger Tickets gegenüber dem früheren Tarif entsteht. Zu den wesentlichen Ausgleichsleistungen zählt seit 2023 der Nachteilsausgleich für das gegenüber früheren Abonnements preisgünstige Deutschlandticket. Dieser Nachteilsausgleich wird von Bund und Ländern gemeinsam finanziert und sichert die Gesamterlöse auf einem gegenüber 2019 unter Berücksichtigung von Mehrleistungen und Tarifsteigerungen fortgeschriebenen Niveau. Für die Jahre 2020 bis 2022 wurden durch den Bund die 9-Euro-Ticket-bedingten Erlösrückgänge ausgeglichen (Corona-Rettungsschirm).

- **Die Gesamtjahreserlöse aus Brutto- und Nettoverkehrsverträgen** für das Jahr 2024 liegen bei **523,4 Millionen Euro** und damit etwa neun Prozent höher als im Vorjahr. Hiervon entfallen 329,8 Millionen Euro auf Bruttoverkehrsverträge und 193,6 Millionen Euro auf Nettoverkehrsverträge.
- **Die Fahrgelderlöse allein aus den Ticketverkäufen** belaufen sich 2024 insgesamt

Entwicklung der Ausgaben



SPNV-Gesamtjahreserlöse



* Weitere Ausgleichsleistungen: Nachteilsausgleich BW-Tarif (ab 2019) + SGB XI Ausgleichsleistungen (2017-2023)

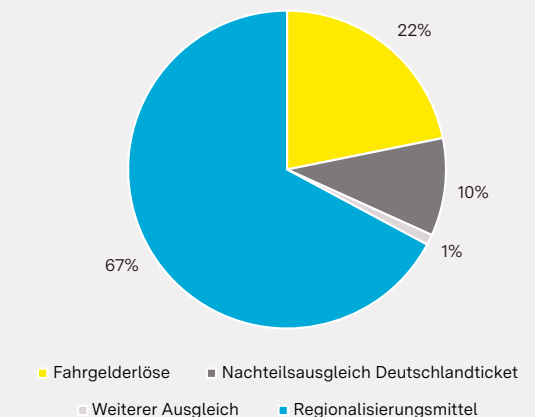
** keine Differenzierung nach Brutto- und Nettoverkehrsverträgen

auf **359,4 Millionen Euro**. Davon sind 222,8 Millionen Euro Fahrgelderlöse aus Bruttoverkehrsverträgen. Zusätzliche Erlöse aus dem Deutschlandticket fließen den Eisenbahnverkehrsunternehmen zeitverzögert als Fahrgelderlöse zu und reduzieren den erforderlichen Nachteilsausgleich nachträglich. Es handelt sich hierbei um Erlöse aus dem Deutschlandticket, die zwischen den Ländern verteilt werden. Auch 2024 wird es solche zusätzlichen Erlöse geben. Die Höhe dieser Erlöse ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht bekannt. 2023 liegen die Fahrgelderlöse inkl. zusätzliche Fahrgelderlöse aus dem Deutschlandticket aus Brutto- und

Nettoverkehrsverträgen erstmalig wieder über dem Niveau von 2019.

- Die Fahrgelderlöse und Ausgleichszahlungen deckten im Jahr 2024 bezogen auf SPNV-Bruttoverkehrsverträge in Baden-Württemberg **33 Prozent** der Kosten, 67 Prozent mussten durch Zuschüsse aus Regionalisierungsmitteln abgedeckt werden.

Finanzierung der Bruttoverträge 2024



3|Welche Angebotsziele verfolgt das Land im SPNV?



I. Das Zielkonzept 2025

Das Land Baden-Württemberg hat sich zum Ziel gesetzt, bis 2030 die Fahrgastnachfrage im öffentlichen Verkehr im Vergleich zu 2010 zu verdoppeln. Im Juli 2014 verabschiedete das Kabinett das Zielkonzept 2025: [Zielkonzept 2025 für den Schienenpersonennahverkehr \(SPNV\) in Baden-Württemberg: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg](#). Es ist seitdem das zentrale Konzept zur Ausweitung des SPNV-Angebots in Baden-Württemberg und legt folgende Hauptstrategien fest:

- Ein **landesweiter Stundentakt von 5 bis 24 Uhr** wird auf allen regelmäßig bedienten Strecken in allen Landesregionen als Grundangebot implementiert.
- Abhängig vom Fahrgastaufkommen wird das Angebot über das Grundangebot hinaus nach einheitlichen Maßstäben **verdichtet**.
- Das Angebot wird durch ein **systematisches Expresszugnetz** zwischen den Oberzentren komplettiert.

Die folgende Abbildung zeigt die Fortschritte bei der Realisierung des Zielkonzepts bis zum Jahr 2025. Im Jahr 2024 ist der Landesstandard bereits auf 85 Prozent der Strecken umgesetzt. Im Zusammenhang mit neuen Verkehrskonzepten sowie mit der Umsetzung von Stuttgart 21 und dem Metropolexpresskonzept in der Region Stuttgart ist der Zielwert auf einigen Strecken sogar übertroffen.

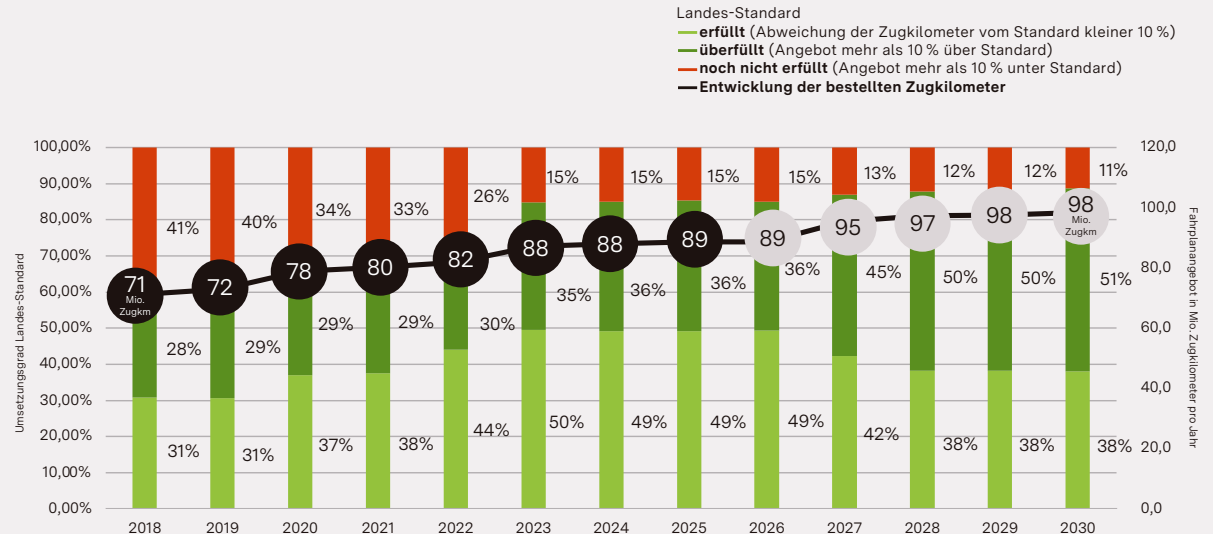
Auf anderen Strecken schränken die Infrastrukturfähigkeiten die Erfüllung des Landesstandards ein. Erst nach einem Ausbau der Infrastruktur können dann die Verkehrsleistungen bestellt werden, die dem Landesstandard entsprechen würden. Dies gilt auch für sehr nachfragestarke Strecken. Zum Beispiel wird es auf der hoch ausgelasteten Rheintalbahn zwischen Offenburg, Freiburg und Basel erst in den 2040er-Jahren möglich sein, den angestrebten Landesstandard zu realisieren. Denn erst dann wird der Streckenausbau abgeschlossen sein. Das Zielkonzept 2025 wird mit der Aufstellung des Zukunftsfahrplans fortgeschrieben.

II. Das Projekt Zukunftsfahrplan Baden-Württemberg

Unter Einbindung der Fachöffentlichkeit entwickelt Baden-Württemberg einen [Zukunftsfahrplan für den SPNV](#).

Dieser Zukunftsfahrplan ist das zentrale Konzept zur Weiterentwicklung des SPNV in Baden-Württemberg und steht für ein effizientes sowie robustes und qualitativ hochwertiges SPNV-Angebot der Zukunft. Beim Zukunftsfahrplan geht es zunächst darum, die Fahrplanstrukturen im Land an den Deutschlandtakt des Bundes anzupassen sowie mit robusteren Fahrplänen in der Zukunft wieder einen zuverlässigeren Eisenbahnbetrieb zu erreichen.

Umsetzungsgrad des Zielkonzepts 2025



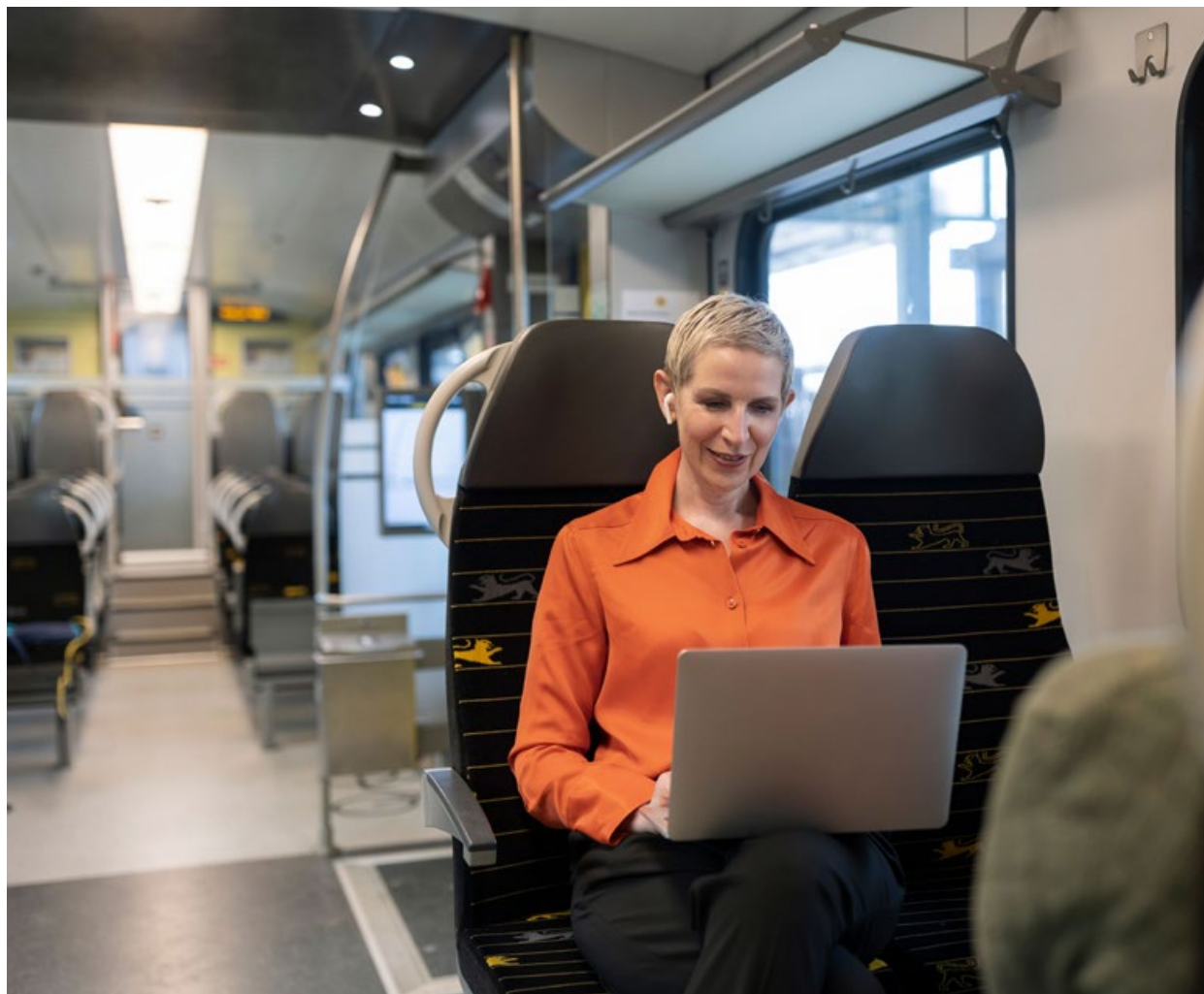
Zudem werden die Grundlagen gelegt, mit einem dichteren Takt das konzeptionelle Ziel der Mobilitätsgarantie auf der Schiene schrittweise umzusetzen. Laut Koalitionsvertrag der Landesregierung aus dem Jahr 2021 wird mit der Mobilitätsgarantie im ÖPNV die durchgängige und zuverlässige Erreichbarkeit von früh morgens bis spät abends angestrebt, sowohl in der Stadt als auch auf dem Land. Ziel ist im ländlichen Raum ein 60-Minuten-Takt (in der Hauptverkehrszeit auf 30-Minuten-Takt verdichtet) und im Verdichtungsraum ein 30-Minuten-Takt (Hauptverkehrszeit 15-Minuten-Takt) für alle Orte in Baden-Württemberg. Mit dem Zukunftsfahrplan legt das Land als Aufgabenträger für den SPNV die Basis für den Regionalverkehr auf der Schiene.

Da die zukünftige Mittelausstattung für den SPNV ungewiss ist, soll der Zukunftsfahrplan hinsichtlich der Fahrplanstrukturen fixiert, jedoch hinsichtlich der Angebotsmengen skalierbar gestaltet werden.

Der Zukunftsfahrplan folgt dem Prinzip der fahrplanbasierten Infrastrukturentwicklung. Die bestehende Schieneninfrastruktur und vorhandene Engpässe werden auf Basis der beschlossenen Angebots- und weiterer Qualitätsziele analysiert. So kann eine konkrete Infrastrukturbedarfsliste erarbeitet und die Finanzierungsbedarfe können belegbar dargestellt werden. Die Grundlagen und Entwürfe des Zukunftsfahrplans werden mit Akteuren aus der Region diskutiert. Die Umsetzung des Zukunftsfahrplans erfolgt in Etappen. Jede Etappe umfasst spezifische Maßnahmen, die innerhalb eines festgelegten Zeitrahmens umgesetzt werden. So kann die Mobili-

tätsgarantie, auch abhängig von der Finanzierung stufenweise realisiert werden. Die Angebotsplanung kann sich dadurch flexibel auf sich ändernde Rahmenbedingungen ausrichten, beispielsweise auf die Situation bei den für die Bestellung verfügbaren Regionalisierungsmitteln oder auf Verzögerungen bei Infrastrukturausbauten.

Das Angebotsziel für die Etappe 2028 beinhaltet die Inbetriebnahme von Stuttgart 21 und ist bereits abgestimmt. Ein Ausschnitt für einzelne Strecken kann eingesehen werden unter: <https://www.zukunftsfahrplan.de/etappe-2028>.





4 | In welchem Umfang wird der SPNV in Baden-Württemberg genutzt?



Methodische Anmerkungen

Die Nachfragedaten, die das Land Baden-Württemberg für die folgenden Analysen verwendet, stammen im Wesentlichen aus zwei Quellen: In vielen neu vergebenen SPNV-Netzen wurden in den vergangenen Jahren automatische Fahrgastzählsysteme (AFZS) in Betrieb genommen. Hier messen Sensoren an den Außentüren die Einsteiger-, Aussteigerzahlen und somit die Besetzung mit höchster Genauigkeit. Auf manchen Strecken sind jedoch noch ältere Fahrzeuge im Einsatz, die nicht mit automatischen Zählsystemen ausgestattet sind. In solchen Fällen erhebt externes Zählpersonal die Nachfragedaten nach einem bundesweit einheitlichen, statistisch abgesicherten System im Halbjahrestakt (Reisendenerfassungssystem RES). Die Referenzwerte in diesem Bericht, die sich meist auf das Jahr 2019 – also auf die Zeit vor der Coronapandemie beziehen, basieren größtenteils auf solchen manuellen Zählungen. Der Bericht umfasst Fahrgastzahlen aus dem gesamten landesbestellten SPNV. Grundlage für die Angebotskilometer (Zugkilometer) sind die Daten aus der jährlichen Fahrplanbestellung des Landes Baden-Württemberg.

Änderungen im Schienenpersonennahverkehr seit 2019

Ein umfassendes Fahrplanangebot macht es für Fahrgäste attraktiver, den öffentlichen Verkehr zu nutzen. Gleichzeitig haben die vergangenen Jahre auch gezeigt, wie weitere, äußere Faktoren tiefgreifende Auswirkungen auf die Nutzung des öffentlichen Verkehrs haben: Nach Jahren

mit kontinuierlich steigender Nachfrage ließen die Coronapandemie und die Maßnahmen zur Pandemiebekämpfung die Nachfrage rapide abnehmen. Zwar stabilisierte sich im Laufe der Pandemiezeit die Fahrgastnachfrage wieder auf niedrigerem Niveau, richtig Schwung in die Entwicklung brachten aber erst das 9-Euro-Ticket in den Sommermonaten 2022 sowie das Deutschlandticket ab Mai 2023. Seitdem ist der Nachfrageeinbruch der Pandemiejahre im SPNV überwunden.

In diesem Kapitel wird gezeigt, wie sich die Nachfrage im SPNV über die vergangenen Jahre entwickelt hat. Hierbei werden angebotene Zugkilometer mit Personenkilometern verglichen und in Relation gesetzt. Um besser erkennen zu können, in welchen Regionen sich das Verkehrsangebot und die Nachfrage verändert haben, werden über alle Streckenabschnitte Jahresvergleiche mit dem Zeitraum vor der Pandemie angestellt.

Dabei werden die verschiedenen Zugkategorien Regionalbahn (RB), Regionalexpress (RE) und der Metropolexpress (MEX) betrachtet. Die RB hält auf ihrer Linie grundsätzlich an jeder Station, während der RE als Expressverbindung die Zentren verbindet und kleinere Haltestellen überspringt, um schneller an seine Zielstation zu gelangen. Das Zielkonzept 2025 führte bereits im Jahr 2019 zu wesentlichen Veränderungen im SPNV-Angebot rund um Stuttgart. So wurde die Expresslinie RE 1 nach Karlsruhe auf einen 30-Minuten-Takt und der RE 8 auf der Frankenbahn nach Würzburg auf einen Stundentakt verdichtet. Auf der Remsbahn wurde der RE 1 nach Aalen wurde im 2-Stunden-Takt ganz neu

eingeführt. Der Metropolexpress (MEX) für die Metropolregion Stuttgart hat viele frühere RB in der Hauptstadtregion des Landes ersetzt. Ziel dieses Angebots ist es, Fahrzeiten nach Stuttgart deutlich durch den Einsatz direkter Züge zu verkürzen. Der MEX hält zunächst an allen Bahnhöfen und später im Gebiet des Verbands Region Stuttgart in den Orten mit der größten Nachfrage, während die S-Bahn Stuttgart das Grundangebot ist. Der MEX ist dadurch eine attraktive und schnelle Verbindung zwischen den entfernteren Gebieten der Region und der Landeshauptstadt. Das vorliegende Kapitel zeigt am Beispiel einiger Linien, wie sich die Fahrgastnachfrage seit der Einführung des MEX entwickelt hat.

I. Nachfrageentwicklung in Baden-Württemberg

Die Entwicklung der Zugkilometer

Seit der Bahnreform 1994 hat sich das Zugangebot im SPNV bis 2024 verdoppelt. Das Land hat bei der Ausschreibung neuer Verkehrsverträge das Angebot deutlich ausgeweitet. So wurden die Taktichte sowie die Anzahl der Zugverbindungen deutlich erhöht, und sogar einige neue Strecken in Betrieb genommen. 2024 wurden insgesamt 88 Millionen Zugkilometer bestellt. Das ist eine Steigerung um 34 Prozent gegenüber dem Jahr 2010 mit 65,2 Millionen Zugkilometern.

Die Entwicklung der Personenkilometer

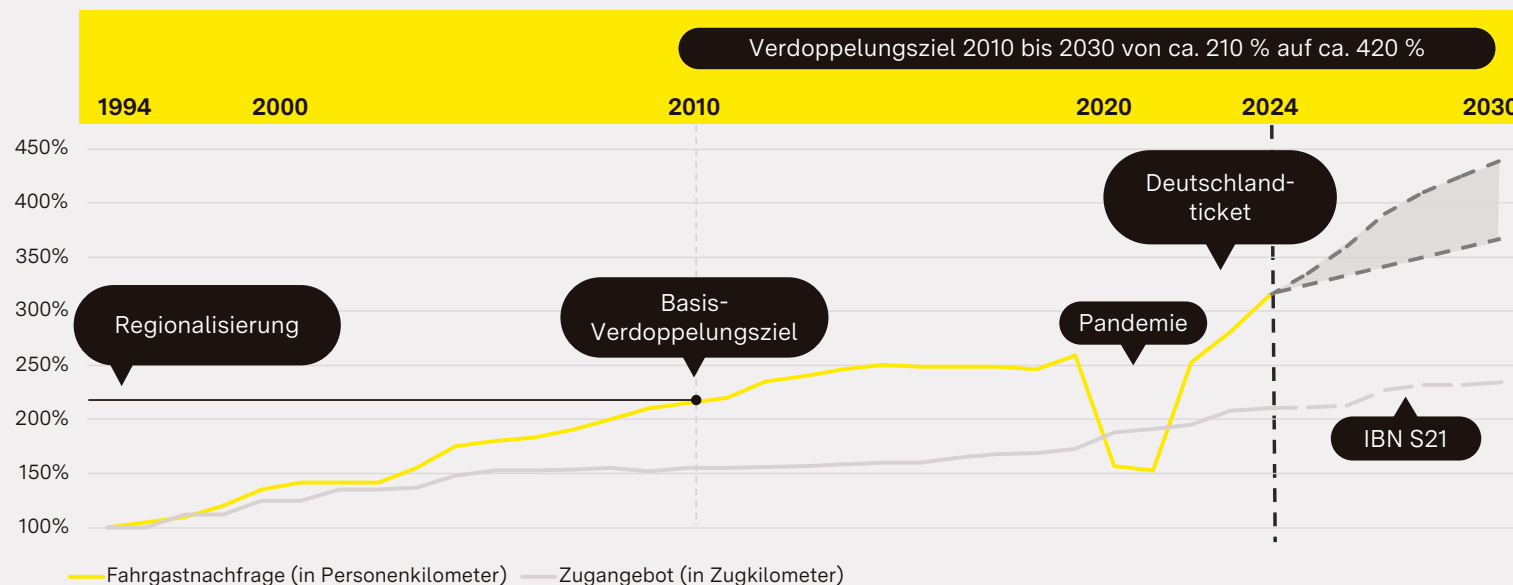
Im gleichen Zeitraum seit der Bahnreform hat sich die Fahrgastnachfrage (in Personenkilometer) insgesamt verdreifacht. Gegenüber dem Basisjahr des Verdopplungsziels, dem Jahr 2010, ist die Nachfrage um 43 Prozent gestiegen. Während der Pandemie sank der Personenkilometer-Wert allerdings drastisch aufgrund von Coronamaßnahmen und verstärkter Arbeit im Homeoffice. Seit 2022 entwickelt sich die Nachfrage im SPNV wieder deutlich positiv, zuletzt befeuert durch das Deutschlandticket, so dass 2024 bereits 6,2 Milliarden Personenkilometer nachgefragt wurden – ein Rekordwert seit 2010.

Damit befördern die Eisenbahnverkehrsunternehmen in Baden-Württemberg so viele Menschen wie noch nie zuvor und fahren dafür so viele Züge wie noch nie. Auf unterjährige Nachfrageerhöhungen reagiert das Land, indem höhere Kapazitäten bestellt werden. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen setzen dann längere Züge ein. Das verbesserte Angebot im SPNV – quasi als Rückgrat des ÖPNV – legte frühzeitig die Grundlage, für eine erfolgreiche Einführung des Jugendticket BW und des Deutschlandticket im Jahr 2023, die sich als wesentliche Pull-Faktoren für den SPNV entwickelten.

Deutschlandticket und Deutschlandticket JugendBW

Das Deutschlandticket wurde im Mai 2023 eingeführt. Mit diesem Nahverkehrsticket können Nutzerinnen und Nutzer bundesweit im ÖPNV, also im SPNV, Straßenbahnen, Stadtbahnen, U-Bahnen und Bussen des Nahverkehrs fahren. Zu Beginn kostete es 49 Euro pro Monat. Es ist damit wesentlich günstiger als andere Tarifangebote. Seit der Einführung haben sich die Verkaufszahlen verdoppelt. Hochgerechnet auf die gesamte Bevölkerung waren 2024 durchschnittlich in ganz Deutschland 14,2 Millionen Menschen im Besitz eines Deutschlandtickets. Eine Umfrage ergab, dass circa 22 Prozent der

Entwicklung der Personenkilometer und Zugkilometer des SPNV in Baden-Württemberg seit 1994

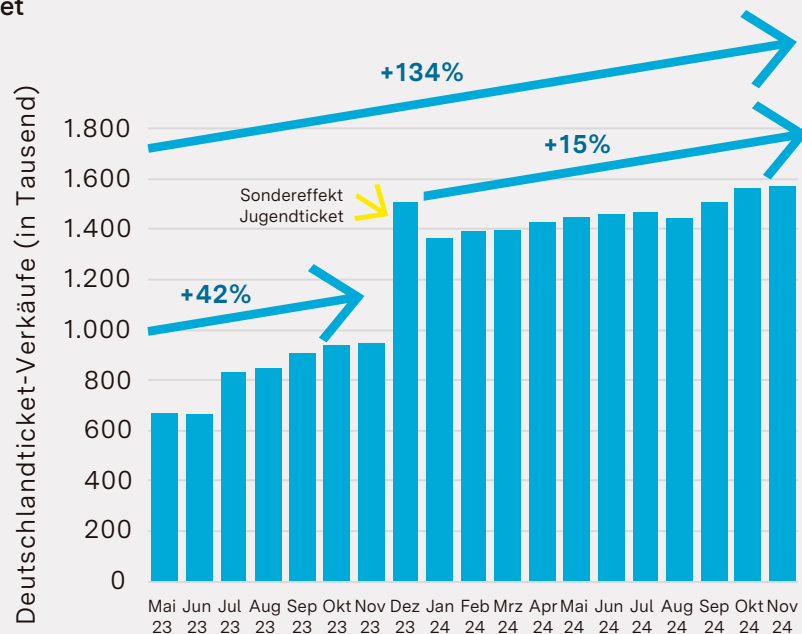


Menschen in Baden-Württemberg bereits ein Deutschlandticket besitzen. Das bedeutet, jeder Fünfte ist hier im Besitz eines solchen Tickets, Kinder oder gänzlich immobile Personen (zum Beispiel Pflegefälle) nicht mitgerechnet. Damit belegt Baden-Württemberg den vierten Rang im bundesweiten Vergleich und ist das Flächenland mit der höchsten Marktdurchdringung des Deutschlandtickets. Die vorderen Ränge nehmen die Stadtstaaten Hamburg mit 49,9 Prozent und Berlin mit 38,6 Prozent ein.

Im November 2023 wurde das ehemalige Jugendticket BW zum Preis von 365 Euro pro Jahr in das ebenso preisvergünstigte Deutschlandticket

JugendBW überführt. Es ermöglicht allen Menschen bis zum 21. Lebensjahr sowie SchülerInnen, Auszubildenden, Studierenden und Freiwilligendienstleistenden bis zur Vollendung des 27. Lebensjahrs bundesweit den ÖPNV zu einem im Vergleich zum regulären Deutschlandticket geringeren Jahresbetrag zu nutzen. Das Deutschlandticket JugendBW können nur Personen erwerben, die in Baden-Württemberg wohnen beziehungsweise zur Schule oder Hochschule gehen. Durch diese Umwandlung stieg der Verkauf des Deutschlandtickets im Dezember 2023 stärker an. Insgesamt erhöhte sich gegenüber dem vorherigen Jugendticket die Abonachfrage bei jungen Menschen um fast ein Drittel.

Deutschlandticket

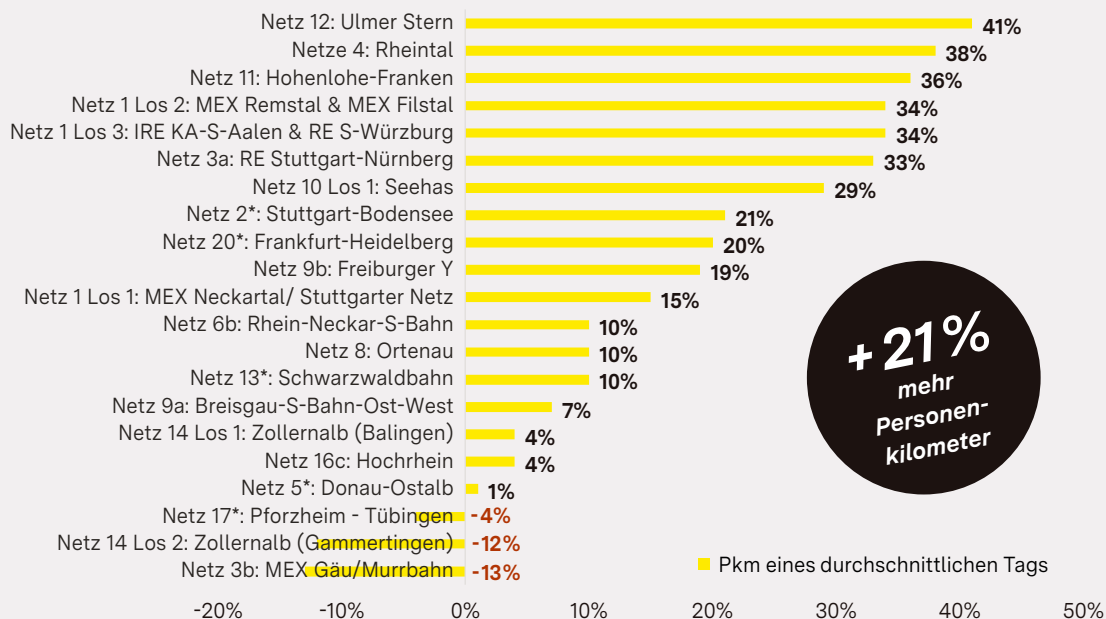


Quelle: Auswertung VM BW auf Basis Datenmeldungen Deutschlandticket Monitor, Datenstand 16.05.2025



Entwicklung der SPNV-Netze

Prozentuale Veränderung Pkm 2024 im Vergleich zu 2019 (Mo-So)



* Das Netz wurde auch 2024 nur mit RES-Daten gezählt. Bei anderen Netzen konnte 2024 automatisch gezählt werden.

Nachfrageentwicklung 2019 bis 2024 nach Netzen

Die oben abgebildete Grafik zeigt für die meisten Netze die prozentuale Entwicklung der Personenkilometer zwischen 2019 und 2024. Für den Vergleich wurden durchschnittliche Personenkilometer-Werte von Montag bis Sonntag herangezogen. Bei vielen Netzen ließ sich ein deutlicher Anstieg der Personenkilometer verzeichnen. Den größten Zuwachs erzielte mit rund 41 Prozent das Netz Ulmer Stern (Netz 12), das

die Brenzbahn und die Donaubahn umfasst. Dies ist unter anderem auf eine Angebotsausweitung und neue Fahrzeuge in diesem Netz zurückzuführen. Besonders hervorzuheben sind die Zuwächse von 36 Prozent im ländlichen Raum im Netz Hohenlohe-Franken (Netz 11), in dem die Westfrankenbahn u.a. die Hohenlohebahn, die Madonnenlandbahn und die Tauberbahn bedient.

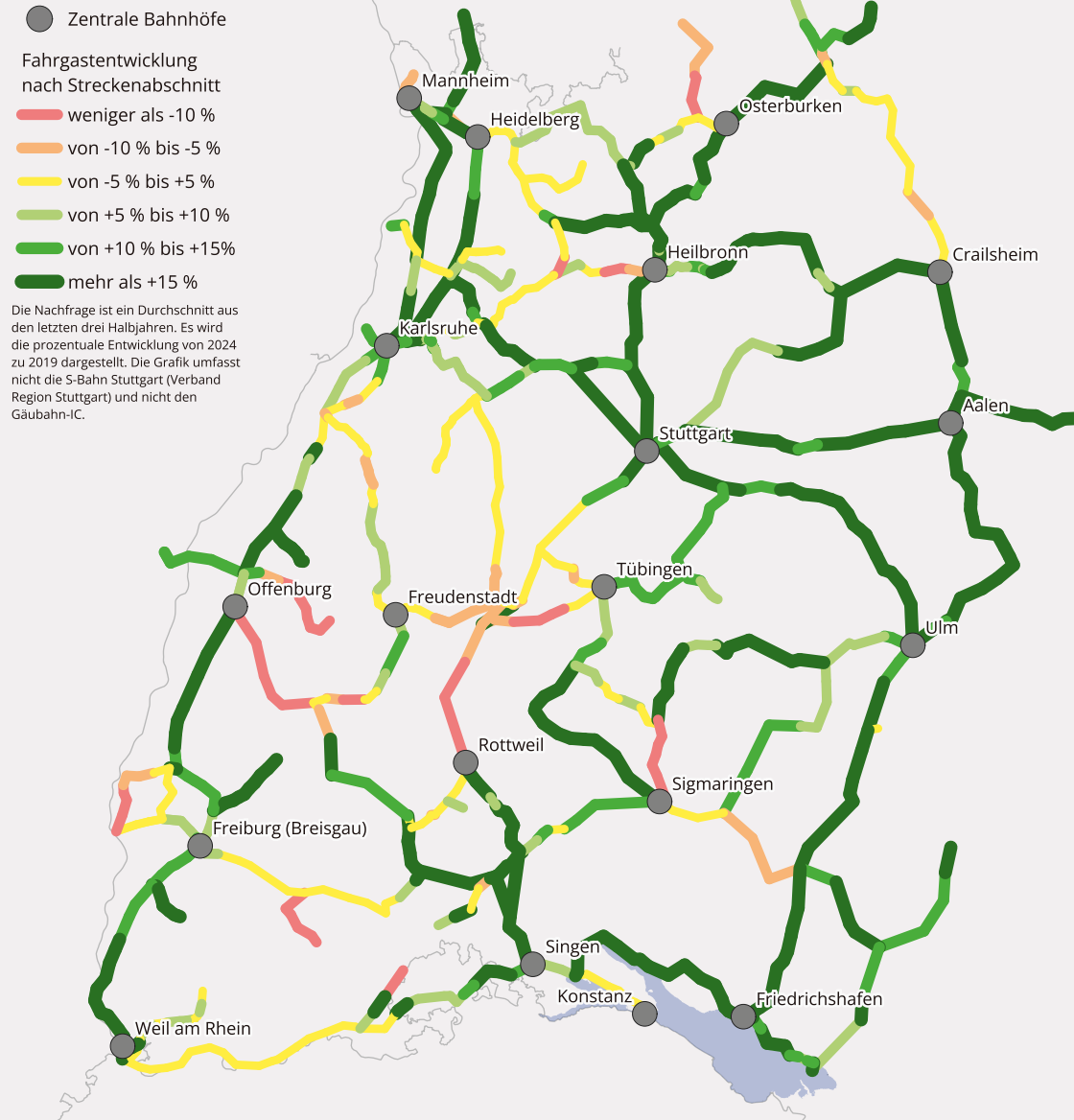
Die Stuttgarter MEX-Verkehre im Rems- und Filstal (Netz 1 Los 2) verzeichnen Zuwächse in Höhe von 34 Prozent und die Verkehre im

Rheintal (Netz 4) zwischen Karlsruhe und Basel können ein Plus von 38 Prozent verbuchen. Es fällt auf, dass sich deutliche Steigerungen bei den Personenkilometern nicht nur in Netzen im urbanen Raum zeigen, sondern auch die Netze im ländlichen Raum von Angebotsausweitungen stark profitieren. Dies ist insbesondere im Ulmer Stern (Netz 12) und Hohenlohe-Franken (Netz 11) der Fall. Die Nachfragerückgänge in den Netzen Nagoldtalbahn (Netz 17), Zollernalbbahn 2 (Netz 14 Los 2) und Gäu-Murr (Netz 3b) lassen sich durch längere Baustellenzeiträume erklären. Beispielsweise war 2024 die Gäubahn im Vergleich zu 2019 an deutlich mehr Tagen nicht durchgängig befahrbar. Darüber hinaus basieren einige Daten aus dem Jahr 2019 noch auf den Vorgängerverkehrsverträgen mit abweichendem Verkehrsangebot und anderem Netzzuschnitt. Die Inbetriebnahme neuer Verkehrsverträge bedeutete in vielen Fällen auch, dass sich die Taktfrequenzen erhöhten und die Fahrgastnachfrage sich teilweise in andere Netze verlagerte. Für besonders große Umstrukturierungen des Angebots sorgte die Inbetriebnahme des Stuttgarter Netzes in den Jahren 2019 und 2020, unter anderem zwischen Stuttgart und Karlsruhe mit dem RE 1. Um ein genaueres Bild der Nachfrageentwicklung zu erhalten, bietet sich daher neben der netzbezogenen Betrachtung zusätzlich ein streckenbezogener Vergleich an.

Nachfrageentwicklung auf Streckenabschnitten von 2019 bis 2024

Die Nachfrageentwicklung lässt sich auch über die Anzahl der Fahrgäste messen. Die Karte der Nachfrageentwicklung zeigt die Veränderung der

Nachfrageentwicklung auf Streckenabschnitten von 2019 bis 2024

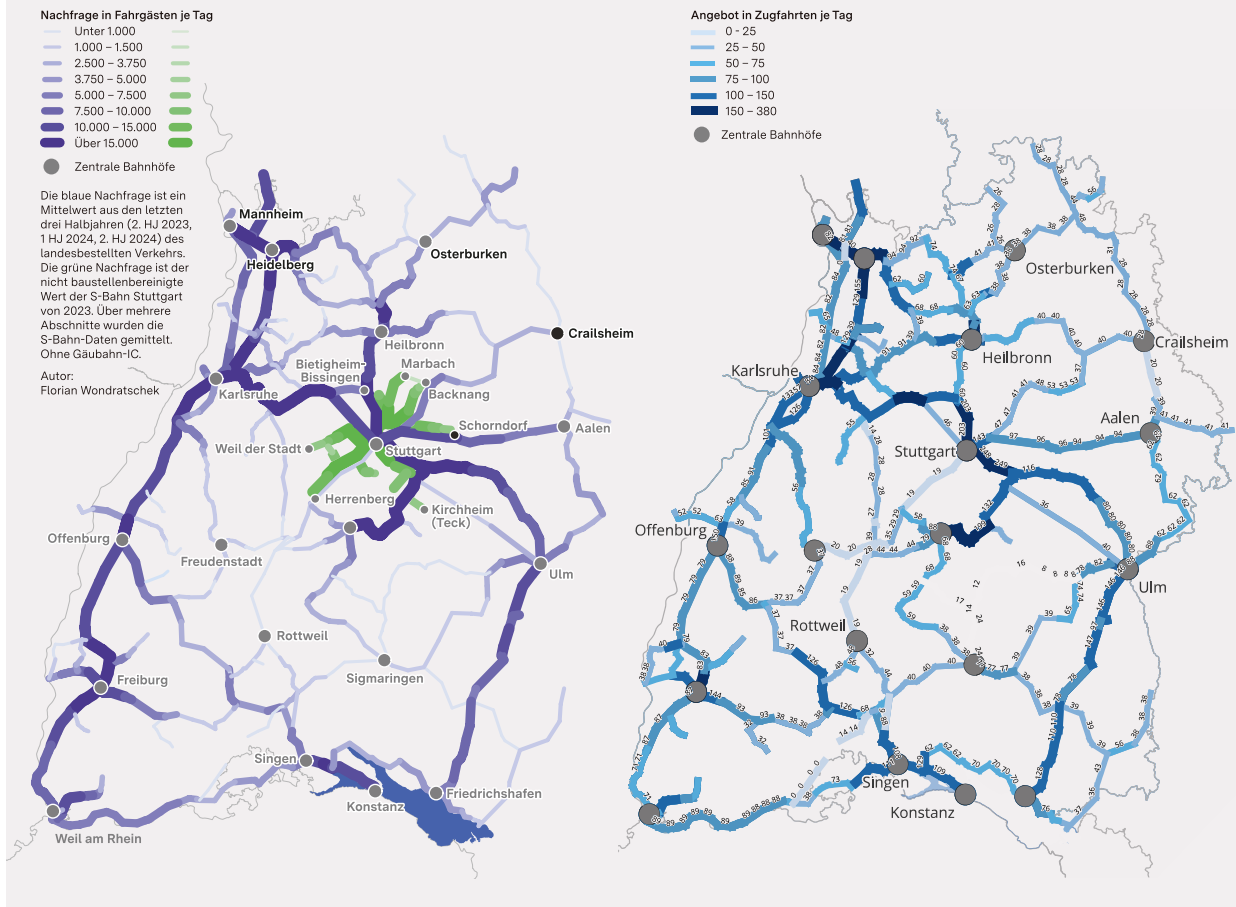


absoluten Anzahl an Fahrgästen auf den einzelnen Strecken für einen durchschnittlichen Schultag. Auf vielen Strecken erhöhte sich die Anzahl der Fahrgäste deutlich. Rund um Stuttgart wie etwa auf der Filstalbahn und der Neckar-Alb-Bahn ergaben sich aufgrund des verbesserten Angebots signifikante Zuwächse von 20 bis 30 Prozent. Gleiches gilt zum Beispiel für die RB-Leistungen auf der Brenzbahn (Ulm – Aalen), die mit der Inbetriebnahme des Netzes 12 im Juni 2019 ausgeweitet wurden. Knapp zwei Drittel der Streckenabschnitte erzielten Wachstumsraten von mindestens fünf Prozent. Beim verbleibenden Drittel blieben 22 Prozent der Streckenabschnitte etwa gleich (- 4 bis + 4 Prozent). Nur elf Prozent weisen mit mindestens fünf Prozent Rückgang eine sinkende Entwicklung auf, die teilweise auf Baustellen im Erhebungszeitraum zurückzuführen sind. Rückgänge konnten zudem auf benachbarten Strecken festgestellt werden. Bei allen betrachteten Streckenabschnitten lag der Zuwachs im Durchschnitt an einem Schultag bei circa elf Prozent. Da vor allem stark nachgefragte Strecken einen positiven Trend aufweisen, schwach nachgefragte Strecken eher negative Tendenzen aufweisen, ergibt sich in der Gesamtschau jedoch ein höheres Wachstum.

Das Deutschlandticket sorgte für einen deutlichen Nachfrageeffekt auf zahlreichen SPNV-Strecken. Dies lässt sich vor allem durch eine sichtlich gesteigerte Nachfrage von 20 Prozent in der zweiten Jahreshälfte 2023 im Vergleich zur ersten Jahreshälfte erkennen. (Einführung des Deutschlandtickets im Mai 2023).

¹ Der Zuwachs bezieht sich auf einen durchschnittlichen Schultag von Montag bis Freitag im Zeitraum zwischen Mitte 2023 und Ende 2024 im Vergleich zu durchschnittlichen Tageswerten der Jahre 2018 und 2019. Mehrere Jahre wurden einbezogen, um die Datengrundlage zu verbessern und bei größeren Baustellen auf andere Zählperioden zurückgreifen zu können.

Nachfrage und Angebot 2024



Nachfrageentwicklung 2024

Im Jahr 2024 wiesen insbesondere folgende Streckenabschnitte eine hohe Anzahl an Fahrgästen auf: Mannheim – Heidelberg, Karlsruhe – Stuttgart, Offenburg – Freiburg, Stuttgart – Tübingen, Stuttgart – Göppingen, Radolfzell –

Singen und Heilbronn – Neckarsulm. Das kann auf die höhere Taktdichte sowie eine hohe Bevölkerungsdichte zurückgeführt werden. Die in Grün dargestellte S-Bahn Stuttgart verzeichnete im SPNV-Binnenverkehr der Region Stuttgart trotz monatelanger Baustellen im Zuge des Digitalen Knotens weiterhin einen großen Anteil an

Fahrgästen. Da keine Nachfragedaten für den Intercity (IC) auf der Gäubahn vorliegen, ist die Nachfrage auf dieser Strecke zu niedrig dargestellt. Auf der zweiten Karte sind die Zugfahrten des landesbestellten SPNV pro Tag aufgeführt, und zwar montags bis freitags zu Schulzeiten. Dort wo die Anzahl der Fahrten hoch ist, lassen sich auch höhere Fahrgastzahlen erkennen.

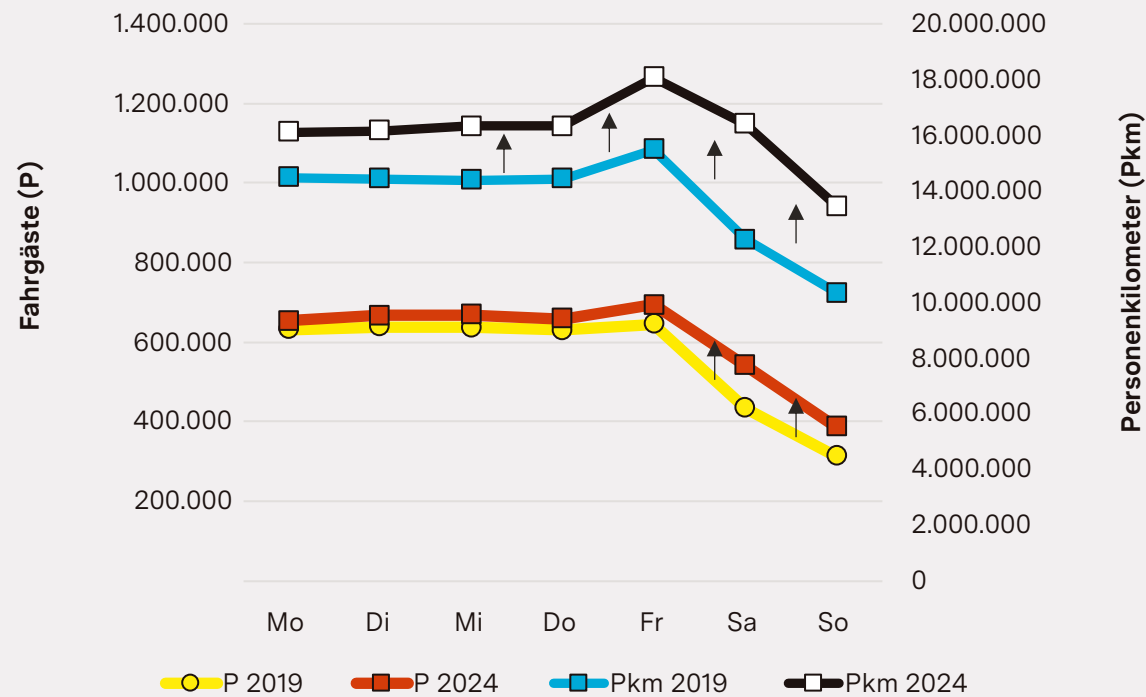
Wochengangentwicklung von 2019 bis 2024

Baden-Württemberg erlebte 2023 einen Anstieg der Nachfrage im Vergleich zu 2019, insbesondere mit Blick auf den Freizeitverkehr. Das gilt sowohl für die Anzahl der Fahrgäste, als auch für die daraus abgeleiteten Personenkilometer.

Freitag ist neuer Hauptreisetag

Besonders hervorzuheben ist die Entwicklung der Fahrgastnachfrage im Wochenverlauf. Während sich die Nachfrage vor der Coronapandemie im Jahr 2019 eher noch gleich von Montag bis Freitag über die Woche verteilte, wurde 2024 der Freitag eindeutig zum Hauptreisetag. Knapp 700.000 Fahrgäste nahmen durchschnittlich an Freitagen alleine den landesbestellten SPNV in Anspruch. Eine mögliche Ursache hierfür kann sein, dass der Freitag stärker für den Freizeitbeziehungsweise Reiseverkehr genutzt wurde. Dieser Effekt dürfte sich mit der Einführung des Deutschlandtickets verstärkt haben und die etwas niedrigere Nachfrage im Berufsverkehr durch das Homeoffice kompensieren.

Wochengangentwicklung von 2019 bis 2024



Hohe Zuwachsraten am Wochenende

Signifikante Entwicklungssprünge zeigten sich zudem an Samstagen und Sonntagen. Ein im Vergleich zu den Fahrgästen stärkerer Anstieg der Personenkilometer im Jahr 2024 deutet darauf hin, dass Fahrgäste mit dem SPNV längere Strecken zurücklegten als noch 2019. Insbesondere die schnelleren überregionalen Verkehre wie die RE waren deutlich stärker ausgelastet als noch

fünf Jahre zuvor. Aus diesem Grund musste auf vielen Strecken die Kapazität durch eine Verlängerung der Züge gesteigert werden.



Stationsentwicklung von 2019 bis 2024

Top 10-Stationen	Einwohner	Erschlossene	Fahrgäste 2019	Fahrgäste 2024
Stuttgart Hbf	633.000	10.994	33.830	 34.419
Freiburg (Breisgau) Hbf	233.000	24.546	 22.305	31.231
Mannheim Hbf	329.000	20.731	32.318	 27.818
Karlsruhe Hbf	309.000	16.828	 22.945	26.214
Ulm Hbf	129.000	15.854	13.849	 20.279
Heidelberg Hbf	160.000	13.794	19.860	 19.674
Tübingen Hbf	92.000	17.041	15.034	14.562
Offenburg	63.000	12.723	11.215	14.470
Karlsruhe – Durlach	309.000	13.138	9.034	10.993
Pforzheim Hbf	133.000	28.626	7.578	10.641
Singen (Hohentwiel)	48.000	12.099	7.782	9.917

Es handelt sich hier um die Top 10-Stationen in Baden-Württemberg, die in absoluten Zahlen die meisten Einsteigenden je Tag (Mo-Fr Schule) hatten. Nicht berücksichtigt werden hier Fernverkehr (auch IC Stuttgart - Zürich) und die Stuttgarter S-Bahn. Erschlossene meint Personen im fußläufig erreichbaren 1,5 km -Bereich einer SPNV-Station, dessen Datengrundlage der Zensus 2011 war.

Stationsentwicklung von 2019 bis 2024

Auch bei der Frequentierung der Bahnhöfe hat sich seit 2019 einiges getan. Der Stuttgarter Hauptbahnhof blieb weiterhin unangefochtener Spitzenreiter mit durchschnittlich 34.419 täglichen Einsteigenden im landesbestellten SPNV.

Die S-Bahn Stuttgart ist dabei nicht miteingerechnet, sie hat dort wesentlich höhere Werte. Allerdings erfolgte hier in den vergangenen Jahren nur noch ein überschaubarer Zuwachs. Dies lag unter anderem an diversen Baumaßnahmen für den Digitalen Knoten Stuttgart. Zudem konnten mittlerweile mehr direkte Durchbindungen

realisiert werden. Bei einer Durchbindung wird die Zugfahrt über ihre Zielstation hinaus fortgesetzt. Fahrgäste mussten daher weniger am Hauptbahnhof Stuttgart umsteigen.

Den zweiten Platz hat mittlerweile der Hauptbahnhof Freiburg eingenommen, der mit einem Zuwachs von rund 40 Prozent deutlich stärker frequentiert wurde als noch 2019. Dies ist darauf zurückzuführen, dass die Ausbaumaßnahmen der Breisgau-S-Bahn abgeschlossen sind und die baubedingten Einschränkungen wegfallen. Fahrgäste der damaligen Schienenersatzverkehre (SEV) sind in den hier dargestellten Werten nicht inbegriffen.

In Mannheim und Heidelberg machte sich 2024 die Riedbahn-Sperrung bemerkbar, die den Einbruch in Mannheim erklärt. Hauptsächlich spiegeln sich die erhöhten Fahrgastzahlen auch in der Stationsnutzung wider. Die Nachfrage im Ulmer Hauptbahnhof stieg deutlich an. Hier wirkte sich besonders der neue RE 200 aus, der über die Schnellfahrstrecke Wendlingen (Neckar) mit Ulm verbindet. Aber auch zwischen Ulm und München erhöhte sich die Nachfrage im Regionalverkehr.

Erschließung der Einwohner:innen

Um weitere Menschen von der Nutzung des SPNV zu überzeugen, bedarf es neben einem attraktiven und zuverlässigen Angebot auch einer ausreichenden Anbindung und einer guten Erschließung. Diese ermöglicht es den Menschen, ihre täglichen Wege umweltfreundlich und vermehrt ohne Auto zurückzulegen. Der vom

Ministerium für Verkehr herausgegebene ÖPNV-Report 2020 ([Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 – Gesamtbericht](#)) ergab, dass 40 Prozent der Einwohner:innen des Landes in maximal fünf Minuten mit dem Fahrrad zu einer SPNV-Haltestelle gelangen. Immerhin 68 Prozent der Bevölkerung schafften dies im Jahr 2020 in maximal 15 Minuten zu Fuß. Acht Prozent aller Einwohner:innen erreichten eine SPNV-Haltestelle in weniger als fünf Minuten zu Fuß.² Insgesamt ist das ÖPNV-Netz in Baden-Württemberg hinsichtlich der räumlichen Erschließung auch im Vergleich zu Best Practice Regionen aus Österreich und der Schweiz sehr gut ausgebaut.

Gleichwohl besteht noch Potenzial, die Erschließung durch den SPNV weiter auszuweiten. Das Land unterstützt die kommunalen Aufgabenträger mit verschiedenen Förderprogrammen darin, die Erreichbarkeit und den Anschluss an den SPNV zu verbessern. Hierzu zählen beispielsweise On-Demand-Verkehre, Bürger- und Regiobusse. Den Regiobussen ([Regiobus in Baden-Württemberg: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg](#)) kommt dabei die Funktion eines gezielten Lückenschlusses im Schienennetz zu. Seit dem Start im Jahr 2016 mit acht Linien und einem Streckennetz von rund 228 Kilometern ist das Regiobusnetz bis zum Jahr 2024 auf 47 Linien mit einer Streckenlänge von rund 1.300 Kilometern angewachsen. Damit hat sich das Regiobus-Streckennetz in den vergangenen zehn Jahren nahezu versechsfacht.

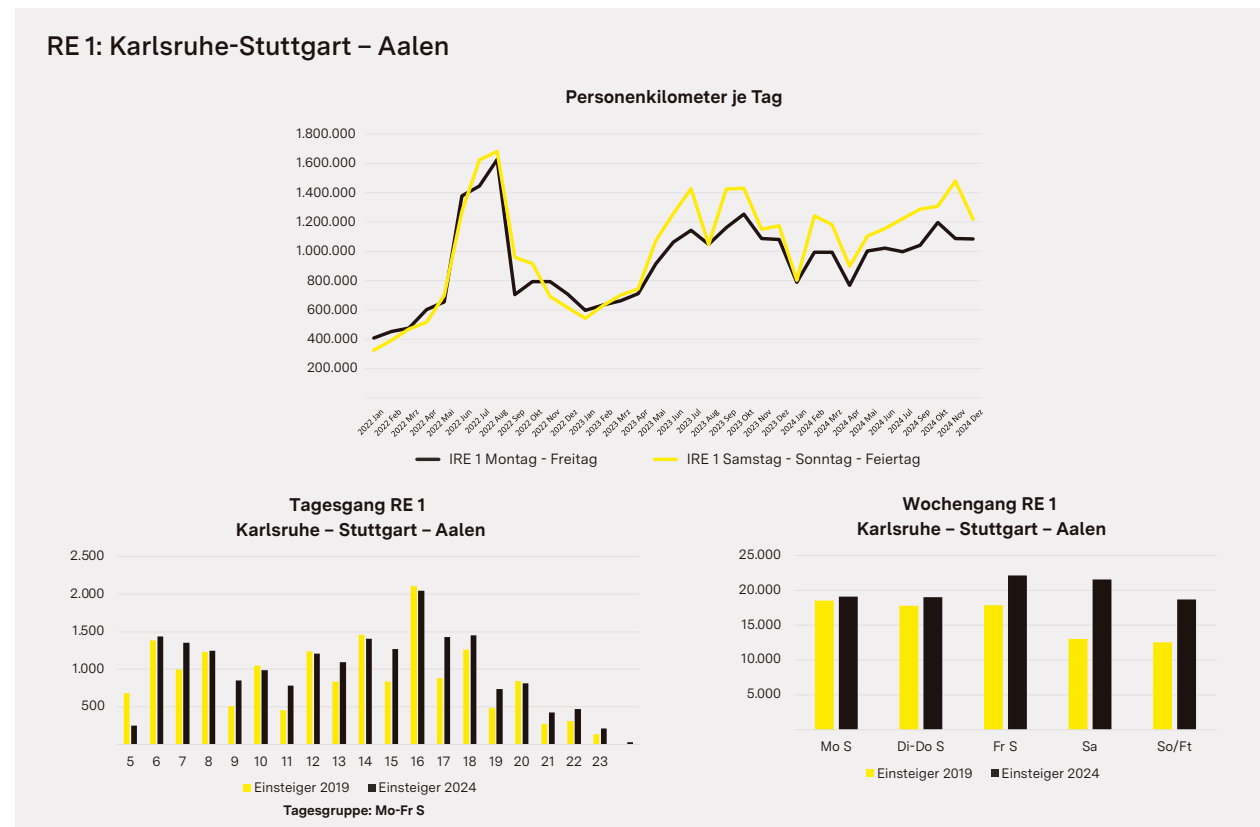
² Im Mai 2025 erschien der neue ÖPNV-Report 2024, in dem jedoch die Erreichbarkeit von SPNV-Haltestellen nicht mehr gesondert ermittelt wurde, da mit den ÖPNV-Güteklassen ein integriertes Instrument zur Bewertung der ÖPNV-Anbindung eingeführt wurde: [ÖPNV-Report BW: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg](#)

II. Nachfrageentwicklung durch Taktverdichtungen

Seit dem Frühjahr 2019 ist die neue Linie RE 1 (früher IRE 1) von Karlsruhe über Stuttgart nach Aalen in Betrieb. Die Züge werden zweistündlich im Stuttgarter Hauptbahnhof durchgebunden. Das ist ein wichtiger Bestandteil der Landesstrategie, mehr attraktive umsteigefreie Verbindungen anzubieten. Der RE 1 zählt zwischen Karlsruhe und Stuttgart zu den nachfragestärksten Schnellverbindungen im Land und fährt dreimal innerhalb von zwei Stunden. In seiner Taktlücke ist der Fernverkehrs-IC Karlsruhe – Stuttgart –

Nürnberg unterwegs. Zwischen Stuttgart und Aalen auf der Remsbahn verkehrt der RE 1 zweistündlich und ergänzt damit den zweistündlich fahrenden IC Stuttgart – Nürnberg zum Stundentakt.

Die neue Expresslinie hat sich bewährt. Seit der Einführung des Deutschlandtickets ist die Nachfrage, ausgedrückt in Personenkilometer auf der Linie deutlich angestiegen. Nach einer sehr hohen Nachfrage im Jahr 2023 lagen die erbrachten Personenkilometer im Jahr 2024 nochmals um zehn Prozent darüber. Der kurzfristige Anstieg im Sommer 2022 lässt sich auf den

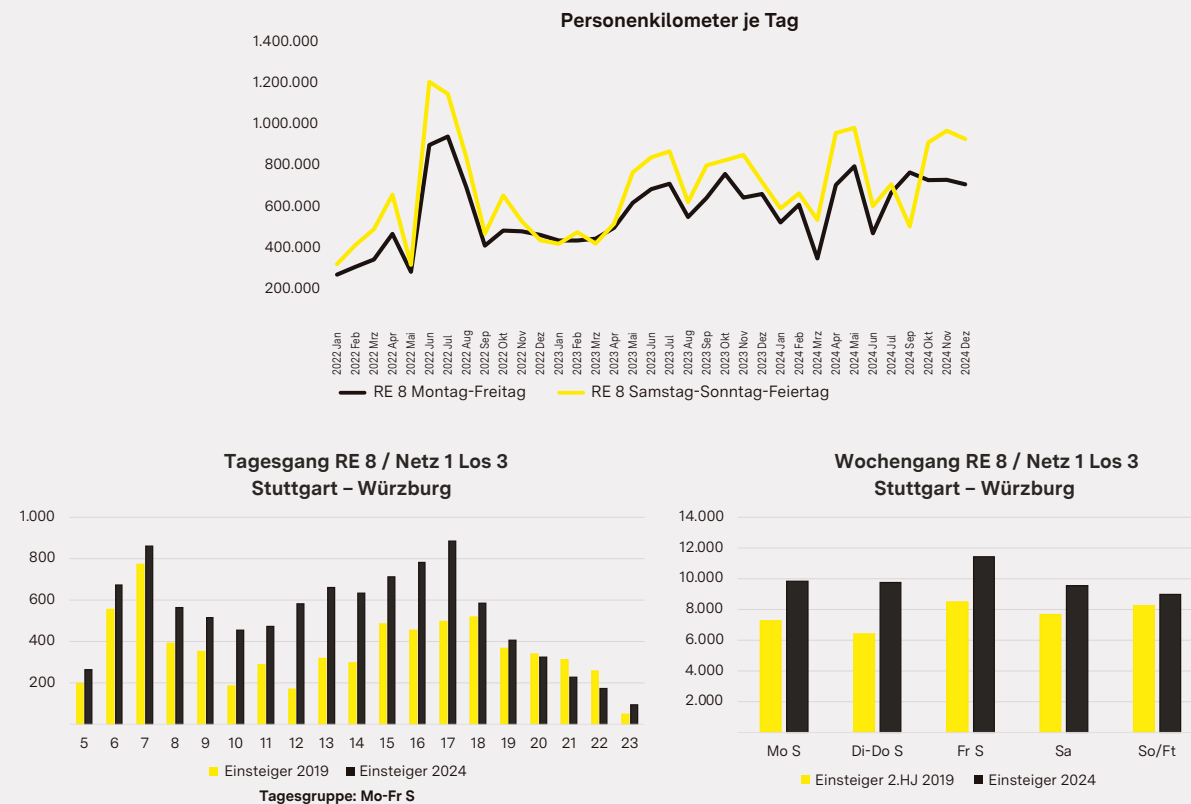


Vorgänger des Deutschlandtickets, das 9 Euro-Ticket zurückführen. Darüber hinaus hat der Freizeitverkehr am Wochenende beziehungsweise an Feiertagen auf dieser Linie stärker zugenommen als unter der Woche. Gerade an Samstagen sind die Fahrgastzahlen mit einem Zuwachs von bis zu 60 Prozent höher als vor der Coronapandemie. In Verbindung mit den längeren Strecken am Wochenende zeigt sich an Samstagen mittlerweile eine höhere Nachfrage in Personenkilometern als an den Wochentagen. Beim Tagesgang sind weiterhin die Verbindungen zur Hauptverkehrszeit am Nachmittag, insbesondere um 16 Uhr, am stärksten nachgefragt und bilden die Spitzenstunde auf dieser Linie. Insgesamt haben sich aber die früher vorhandenen zeitlichen Nachfragetäler stark aufgefüllt, was zu einer ausgeglichenen Nachfrageganglinie führt.

RE 8: Würzburg – Stuttgart

Seit Dezember 2019 fährt die Regionalzuglinie RE 8 auf der Frankenbahn von Würzburg nach Stuttgart durchgängig im Stundentakt. Gerade an Wochenenden hat sie auch durch das Deutschlandticket einen Fahrgastzuwachs erlebt, da nun bundesländerübergreifende Reisen kostengünstig möglich sind. Das fränkische Würzburg ist für Baden-Württemberg zu einem Fernverkehrsdrehkreuz geworden, das besonders während der Riedbahnsperre stark genutzt wurde. Im Nord-Süd-Verkehr bietet Würzburg sehr attraktive Verbindungen für den Norden von Baden-Württemberg. Am Wochenende erreichte die Linie im Jahr 2024 mit täglich 760.000 Personenkilometern einen neuen Höchstwert. An Samstagen gab es einen 60-prozentigen Anstieg im Vergleich zu

RE 8: Würzburg – Stuttgart



2019. Damit war der Samstag 2024 aufgrund der Beliebtheit der Achse nachfragestärker als der Zeitraum von Montag bis Donnerstag. Die Angebotsausweitung betrifft beim RE 8 im Besonderen das Wochenende, aber auch unter der Woche gibt es gegenüber der Zeit vor 2019 deutliche Verbesserungen durch die Komplettierung zum Stundentakt. Die Nachfrage und die Auslastung der Züge sind wochentags und am Wochenende gleichermaßen hoch.

Beim Tagesgang besteht ein hervorstechender 16 Uhr-Peak durch die nachmittägliche Hauptverkehrszeit. Zu weiteren Tageszeiten steigt es eher leicht. Unter der Woche ist der Pendelverkehr mit Schülerinnen und Schülern sowie Berufstätigen am wichtigsten. Rückgänge zu den Abendzeiten können dadurch erklärt werden, dass einzelne Fahrten am Abend als RB 8 verkehren und deshalb nicht in die Auswertung einbezogen sind.

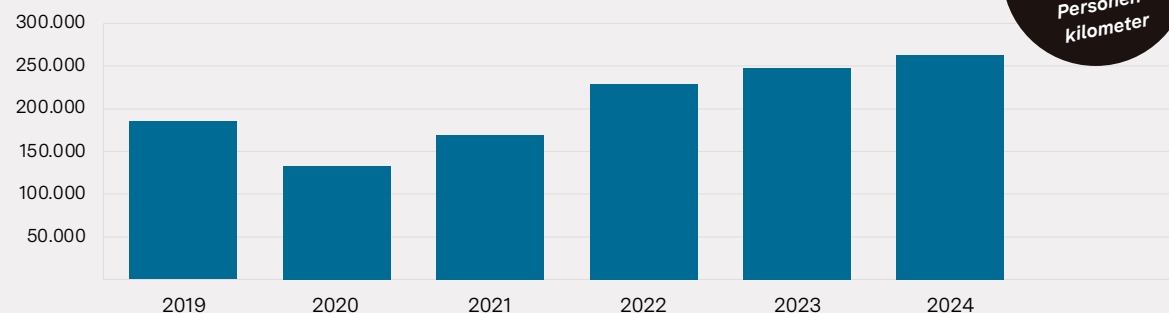
Im folgenden Abschnitt wird die Entwicklung der Personenkilometer seit 2019 für einige Strecken beispielhaft analysiert. Um eine einheitliche Datengrundlage zu gewährleisten, beziehen sich diese Auswertungen jeweils auf die zweite Hälfte des jeweiligen Jahres.

Streckenabschnitt: Aalen – Ulm

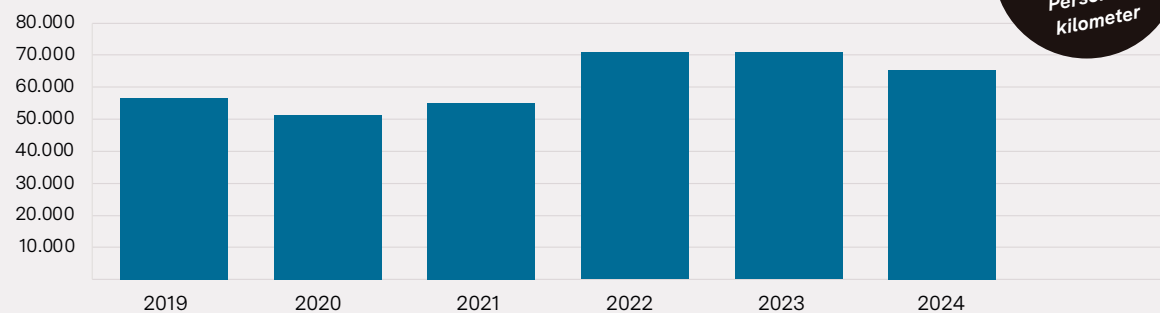
Die Nachfrageentwicklung auf der Brenzbahn zwischen Aalen und Ulm profitiert von einem gestiegenen Angebot an Zugkilometern, das einen dichteren und lückenlosen Takt ermöglicht.

Dadurch wurden im Vergleich zu 2019 42 Prozent mehr Personenkilometer nachgefragt. Der rasante Anstieg an Personenkilometern von 2021 bis 2024 ist auf eine Steigerung des angebotenen Verkehrs, eine gesteigerte Betriebsqualität und das neu eingeführte Deutschlandticket zurückzuführen. In den allermeisten Fällen konnte dennoch ein ausreichendes Sitzplatzangebot zur Verfügung gestellt werden.

Aalen – Ulm: Verkehrsleistung Personenkilometer je Tag (Mo-So)



Crailsheim – Wertheim: Verkehrsleistung Personenkilometer je Tag (Mo-So)



Streckenabschnitt: Crailsheim – Wertheim

Auf der Taubertalbahn zwischen Crailsheim und Wertheim konnte seit der Coronapandemie wieder Wachstum verzeichnet werden. Gegenüber dem Jahr 2019 ist die Nachfrage um 15 Prozent gestiegen. Nachdem sich 2022 (Effekte durch das 9-Euro-Ticket) und 2023 vorläufige Höchstwerte an Personenkilometern einstellten, kam es 2024 zu einem leichten Rückgang. Das ist auf mehr Baustellenzeiten zurückzuführen. Dadurch konnte 2024 in einigen Monaten das Vorjahresniveau nicht erreicht werden. Ausreichend Sitzplatzkapazitäten sind auf dieser Verbindung noch vorhanden.

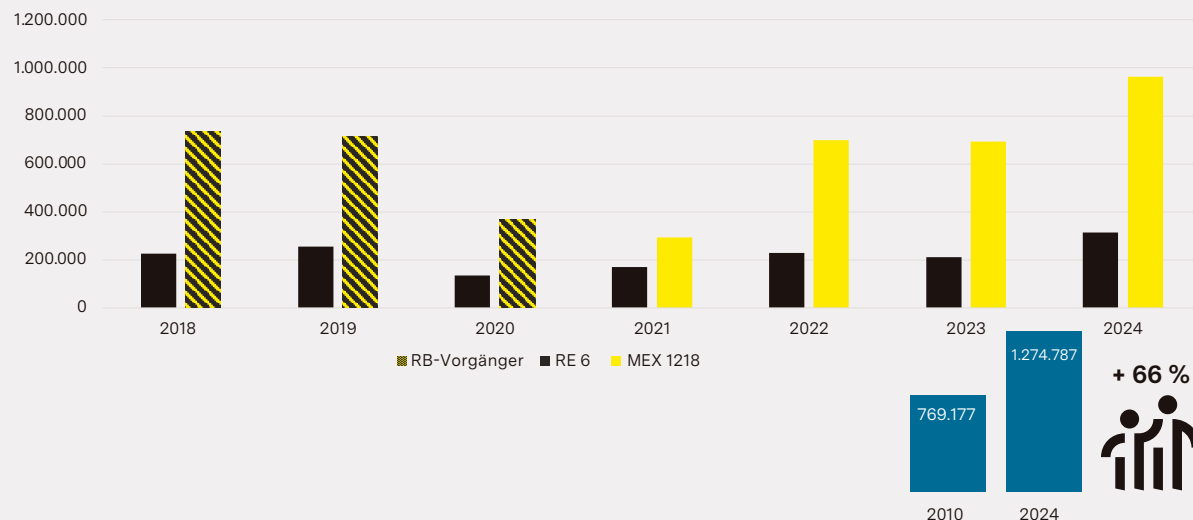
MEX Liniennetz



III. Nachfrageentwicklung im Metropolexpress

Baden-Württemberg hat im Juni 2021 den Metropolexpress (MEX) als neue Zuggattung eingeführt. Das MEX-Prinzip lautet: erst einsammeln, dann „express“ nach Stuttgart fahren. Im Umland halten die MEX-Züge regelmäßig an möglichst vielen Bahnhöfen. Innerhalb des Gebiets der S-Bahn Stuttgart fahren die MEX-Züge dann mit nur wenigen Haltepunkten in den Kreisstädten und Verkehrsdrehscheiben schnell nach Stuttgart. Die zentrale Neuerung gegenüber dem vorherigen Zugangebot: Es wird ein konsequenter Halbstundentakt von früh morgens bis Mitternacht angeboten, und dies inzwischen an allen Wochentagen. Es kommen auch neue Fahrzeuge zum Einsatz. Der Regionalverkehr wird durch diese S-Bahn-ähnliche Qualität zu einer guten Alternative zum Auto. Momentan kann der Stuttgarter Hauptbahnhof mit zehn MEX-Linien erreicht werden, die im Vorgriff auf den Bahnhof Stuttgart 21 bereits heute teilweise durchgebunden werden. Beispiele sind der MEX 12 von Tübingen über Stuttgart nach Heilbronn oder der MEX 18 von Tübingen über Stuttgart nach Osterburken. Weitere MEX-Linien sollen zukünftig in den Betrieb gehen, wie etwa der MEX 14 auf der Gäubahn Richtung Freudenstadt, aus der bislang der RE 14b nur zweistündig fährt. Weitere Informationen unter: [Der Metropolexpress für die Region Stuttgart: verbindet Stadt und Land/ bwg.de](https://www.bwgbw.de/der-metropolexpress-fuer-die-region-stuttgart-verbindet-stadt-und-land/).

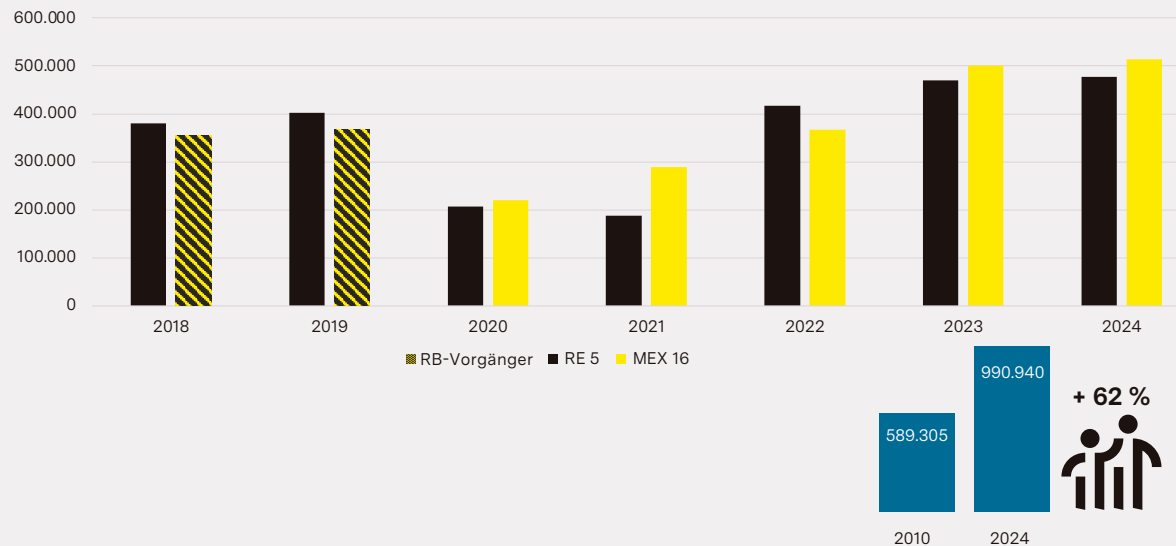
MEX 12/18 (Tübingen – Stuttgart): Verkehrsleistung Personenkilometer je Tag (Mo-So)



MEX 12/18: Tübingen – Stuttgart

Auf dieser Strecke bestand 2018 noch eine RE-Verbindung mit Doppelstockzügen. Kleine Haltestellen wie zum Beispiel Oberboihingen und

MEX 16 (Geislingen – Stuttgart): Verkehrsleistung Personenkilometer je Tag (Mo-So)



Inbetriebnahme der RB 16 im Dezember 2019 war das weiterhin der Fall. Seit Dezember 2022 fahren alle Züge des MEX 16 von beziehungsweise nach Stuttgart und setzen damit das MEX-Prinzip vollumfänglich um. Diese Angebotsverbesserung hat maßgeblich zur Nachfragesteigerung auf der Strecke beigetragen. Auffällig sind ebenfalls die hohen Nachfragewerte beim RE in den Jahren 2022 und 2023, wofür das 9-Euro-Ticket und das Deutschlandticket die maßgebliche Ursache waren. Sowohl der RE als auch der MEX liegen mittlerweile deutlich über dem Niveau von 2019. Im Vergleich zum Jahr 2010 wurden 62 Prozent mehr Personenkilometer zwischen Geislingen und Stuttgart nachgefragt.

Bempflingen wurden zu diesem Zeitpunkt nur von RB-Zügen zwischen Plochingen und Tübingen bedient. Erst mit dem MEX 12 gab es von diesen Haltestellen eine durchgängige Verbindung nach Stuttgart. In der Summe verkehren die MEX-Linien 12 und 18 konsequent halbstündlich. Die Personenkilometer sind seit 2018 im Vergleich zur vorherigen RB um 30 Prozent gestiegen. Zusätzlich gibt es mit dem stündlichen RE 6 ein attraktives Expressangebot zwischen Stuttgart und Tübingen. Beim RE 6 sind die Personenkilometer seit 2018 um 30 Prozent gewachsen, was mit der Angebotsausweitung zum Stundentakt

zusammenhängt. Die MEX-Verkehre haben jedoch nach wie vor deutlich mehr Fahrgäste als der RE 6. Im Vergleich zum Jahr 2010 werden aktuell insgesamt 66 Prozent mehr Personenkilometer auf dieser Strecke nachgefragt.

MEX 16: Geislingen – Stuttgart

Im Jahr 2019 fuhren im SPNV auf der Strecke Geislingen nach Stuttgart jeweils eine RE- und eine RB-Linie. Die RB endeten allerdings teilweise bereits in Plochingen, sodass die Reisenden mit Ziel Stuttgart hier umsteigen mussten. Mit der

IV. Nachfrageentwicklung durch Infrastrukturausbau: Elektrifizierung

Die auf elektrifizierten Strecken erbrachte Verkehrsleistung liegt deutlich höher: Nicht elektrifizierte Strecken sind im Wesentlichen eher Nebenstrecken mit geringer Taktdichte und Nachfrage. Es gibt hier jedoch Ausnahmen bei Hauptstrecken, die erst vor ein paar Jahren elektrifiziert wurden. Exemplarisch dafür steht die Südbahn zwischen Ulm, Friedrichshafen und Lindau mit einer Streckenlänge von 125 Kilometern. Dieseltriebwagen verfügen in der Regel über deutlich weniger Sitzplätze als Elektrotriebwagen.

**Folgende weitere Strecken wurden
seit 2021 elektrifiziert:**

Waldkirch – Elzach

(Elztalbahn, Teil der Breisgau-S-Bahn),
12 Kilometer

Metzingen – Bad Urach

(Ermstalbahn, Teil der Regionalstadtbahn
Neckar-Alb),
10 Kilometer

Tübingen – Herrenberg

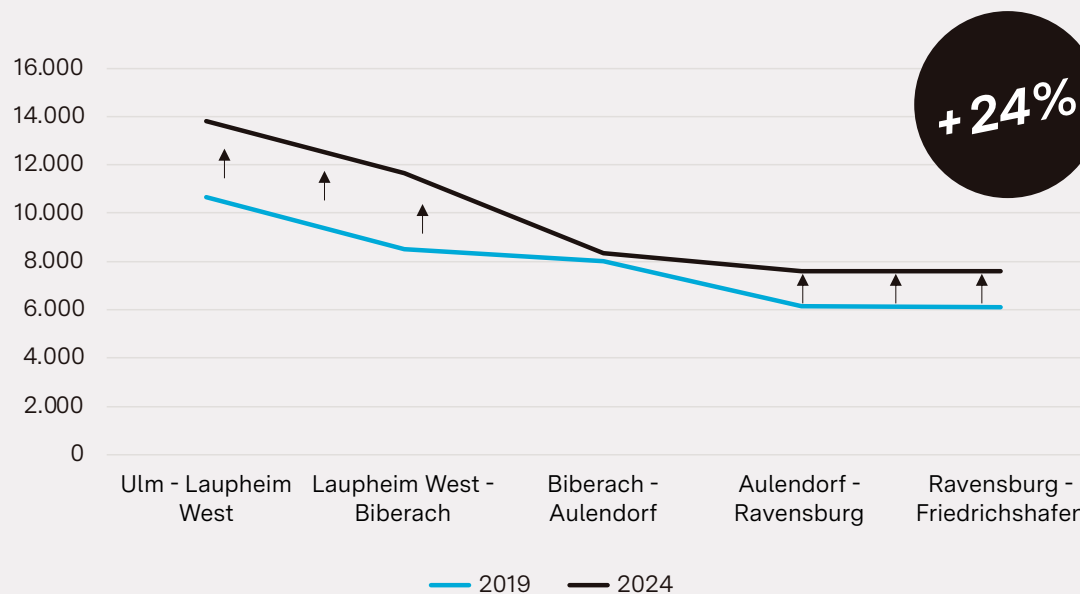
(Ammertalbahn, Teil der Regionalstadtbahn
Neckar-Alb)
21 Kilometer

Wendlingen – Ulm (Neubau)

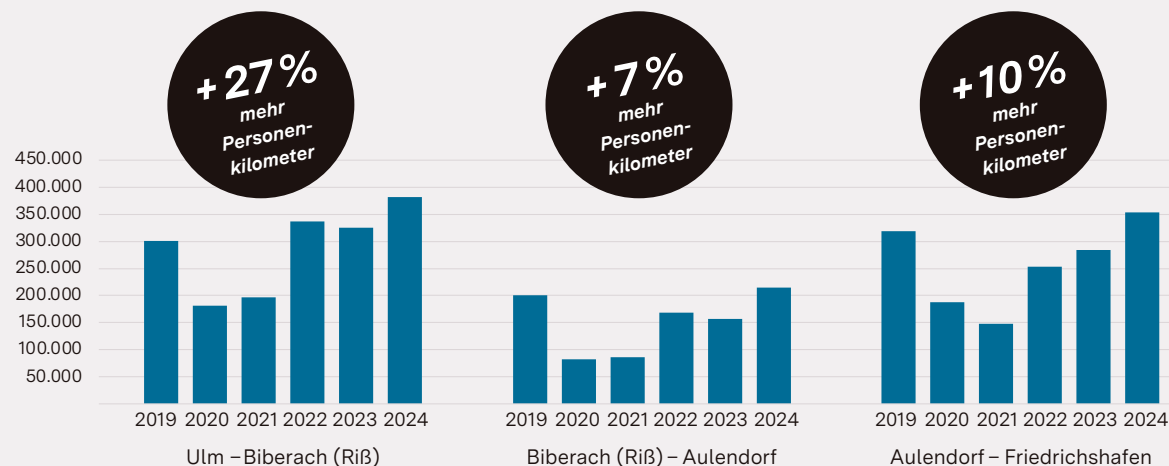
(Teil des Bahnprojekts Stuttgart – Ulm)
60 Kilometer



Ulm – Friedrichshafen / Südbahn: Fahrgäste (Mo-So)



Südbahn: Verkehrsleistung Personenkilometer je Tag (Mo-So)



Ulm – Friedrichshafen / Südbahn

Seit Dezember 2021 verkehren auf der Südbahn zwischen Ulm und Friedrichshafen elektrische Fahrzeuge im Regionalverkehr. Das Landweitete nach der pünktlich abgeschlossenen Elektrifizierung das Angebot aus, brachte mehr Kapazitäten in das System und ergriff Maßnahmen für eine höhere Betriebsqualität. Die Züge auf der Strecke können jetzt abschnittsweise eine Geschwindigkeit von bis zu 160 Kilometern pro Stunde erreichen. Seit der Elektrifizierung besteht beim Regionalexpress Ulm – Friedrichshafen mit den Linien RE 5 und RE 3 ein angenäherter 30-Minuten-Takt. Neue und umsteigefreie Verbindungen sorgen dafür, dass der Bodensee und Oberschwaben besser an das nationale und internationale Schienennetz angebunden sind. Zukünftig soll mit einer Direktverbindung nach Karlsruhe über die Neubaustrecke Stuttgart – Ulm die Strecke noch weiter gestärkt werden, damit die Reisezeiten im SPNV gegenüber dem Pkw-Verkehr konkurrenzfähig sind. Das stärkste Fahrgastwachstum wurde auf dem Streckenabschnitt zwischen Ulm und Biberach mit durchschnittlich 12.000 bis 14.000 Fahrgästen pro Tag verzeichnet. Hier gab es im Rahmen der Inbetriebnahme der Regio-S-Bahn Donau-Iller auch Angebotsausweitungen bei den langsamen Regionalverkehren. Der Zuwachs auf der Strecke von Biberach nach Aulendorf fiel etwas geringer aus. Über alle Fahrtabschnitte betrachtet, stieg die Nachfrage im Vergleich zu 2019 um 24 Prozent. Die Entwicklung der Personenkilometer ist auf den einzelnen Streckenabschnitten der württembergischen Südbahn eher ungleichmäßig verteilt. Ähnlich wie die Fahrgastzahlen nahmen die Personenkilometer zwischen Ulm und

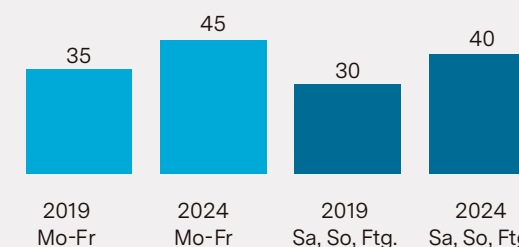
Biberach deutlich zu. Zwischen Biberach, Aulendorf und Friedrichshafen ist die Entwicklung leicht positiv. Zwischen 2020 und 2023 führten die Auswirkungen der Coronapandemie sowie kürzere Baumaßnahmen zu einer geringeren Nachfrage. Während der Sommermonate 2022 sorgte das 9-Euro-Ticket wiederum für einen Anstieg.

Memmingen – Lindau / Württembergische Allgäubahn: Mehr Durchbindungen

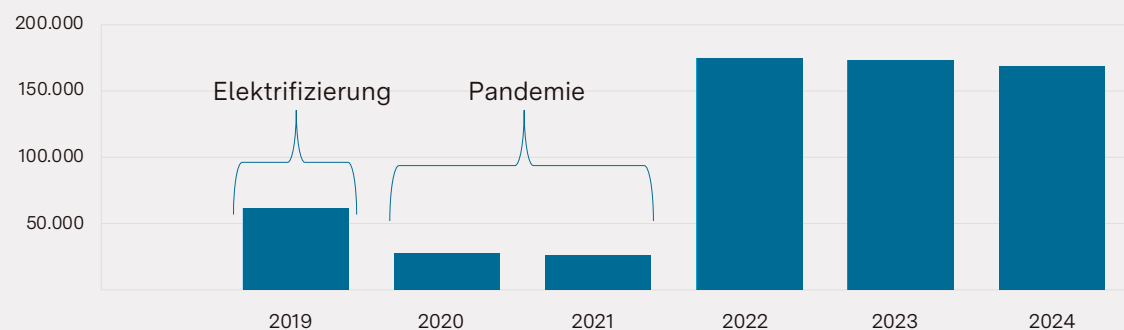
Im Dezember 2021 gab es im Zuge der Elektrifizierung eine Neuordnung auf der württembergischen Allgäubahn Memmingen – Leutkirch – Wangen – Hergatz – Lindau, die für deutlich mehr umsteigefreie Verbindungen sorgte und das Sitzplatzangebot erweiterte. Hierfür wurden provisorische Bahnsteigverlängerungen an den Stationen Tannheim, Marstetten-Aitrach, Aichstetten und Kißlegg angelegt, um die Kapazitätserweiterungen zu ermöglichen. Zusätzlich wurden im Vergleich zu 2019 sowohl werktags als auch

feiertags mehr Fahrten auf der Allgäubahn angeboten. Mit der Neustrukturierung bestehen jetzt neue stündliche Verbindungen zwischen Lindau und Memmingen über württembergisches Gebiet. Diese werden zweistündlich über Memmingen hinaus nach München durchgebunden. Der Taktverkehr wird im Vergleich zu 2019 kontinuierlich bis in den späten Abend und auch am Wochenende fortgeführt. Gemessen an der Anzahl der Abfahrten pro Tag, stieg das Angebot auf der

Memmingen – Lindau / Württembergische Allgäubahn: Anzahl der Abfahrten pro Tag (inkl. Umsteigeoption)



Memmingen – Lindau / Württembergische Allgäubahn: Verkehrsleistung Personenkilometer je Tag (Mo-So)



Württembergischen Allgäubahn sowohl unter der Woche als auch am Wochenende. Früher gab es keine Direktverbindungen zwischen Memmingen und Lindau. Umstiege waren weniger gut vertaktet, wodurch lange Umsteigezeiten entstanden. Längere Umwege waren notwendig, die nun nicht mehr nötig sind.

Die Datengrundlage auf dieser Strecke ist in den Jahren 2019 bis 2021 aufgrund von Baustellen, Elektrifizierung und Pandemie nur bedingt vergleichsfähig. Der Streckenabschnitt Lindau – Memmingen verzeichnet seit 2022 Höchstwerte. Die Personenkilometer haben sich im Zeitraum von 2019 bis 2024 mehr als verdoppelt. Die Strecke hat neben dem Pendlerverkehr besonders im Freizeitverkehr eine große Bedeutung bekommen. Am Wochenende werden mehr Personenkilometer erbracht als unter der Woche, was für die Attraktivität der Direktverbindungen aus beziehungsweise in Richtung Augsburg oder München spricht.

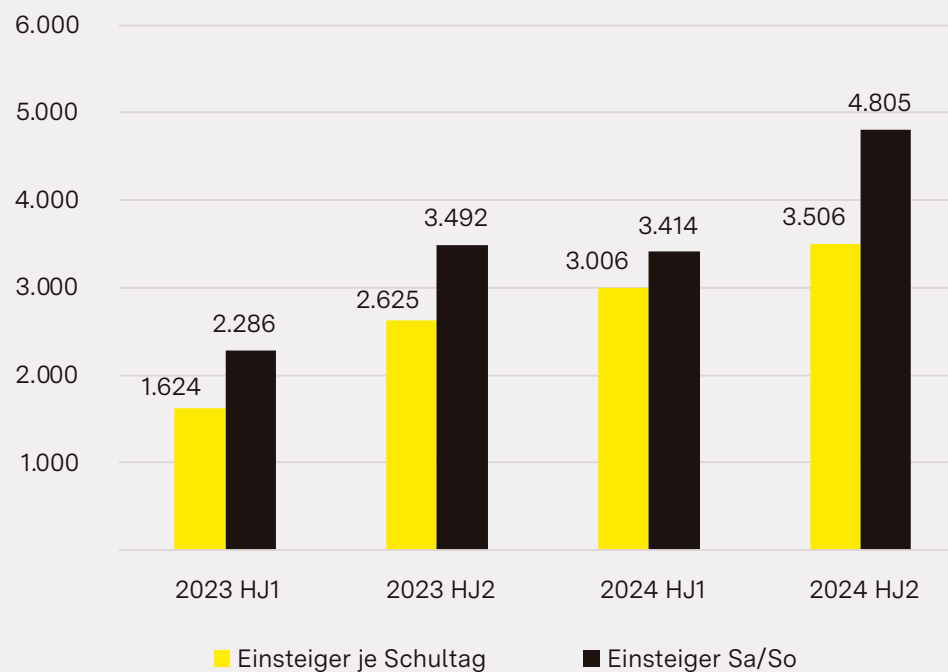
IV. Nachfrageentwicklung durch Infrastrukturausbau: Neue Bahnstrecke

Die DB InfraGO AG (damals DB Netz AG) hat die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm Ende 2022 in Betrieb genommen. Die Strecke verläuft auf rund 60 Kilometern entlang der Autobahn A8. Im Rahmen von Stuttgart 21 wird die Neubaustrecke über den Flughafen zum Stuttgarter Hauptbahnhof weitergeführt werden. Dadurch reduziert sich die künftige Reisezeit zwischen Stuttgart und Ulm von bislang einer Stunde auf eine halbe Stunde. Die Fernverkehrszüge können die Strecke mit Spitzengeschwindigkeiten von bis zu

250 Kilometern pro Stunde befahren. Durch die neue Bahnstrecke wird außerdem die bisherige Strecke zwischen Stuttgart und Ulm, die mit Personen- und Güterverkehr hoch ausgelastete Filstalbahn, deutlich entlastet. Die neue Strecke bringt auch für den SPNV Verbesserungen mit sich. Seit dem großen Fahrplanwechsel im Dezember 2022 gibt es als Vorlaufbetrieb den stündlich verkehrenden RE 200 (früher IRE 200). Er pendelt zwischen Wendlingen und Ulm mit Halt am neuen Regionalbahnhof Merklingen – Schwäbischen Alb.

Der neue RE 200 benötigt nur zwölf Minuten von Merklingen nach Ulm. Das ist mit dem Auto selbst auf der parallel verlaufenden Autobahn nicht zu schaffen. In Richtung Stuttgart werden die Vorteile erst nach der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 vollumfänglich spürbar. Dann werden die Regionalzüge lediglich eine halbe Stunde zum Stuttgarter Hauptbahnhof benötigen, mit Zwischenhalt am Flughafen. Bisher dauert die Fahrt mit einem Umstieg in Wendlingen noch circa 50 Minuten. Zukünftig werden Fahrgäste von Merklingen aus ohne Umsteigen neben Stuttgart und Ulm auch nach Karlsruhe und zum

RE 200 (Merklingen – Ulm): Tägliche Fahrgäste



Bodensee gelangen können. Zu erwarten ist, dass die Fahrgastzahlen mit der umsteigefreien Anbindung an den Flughafen und nach Stuttgart nochmal deutlich ansteigen werden.

RE 200: Merklingen – Ulm

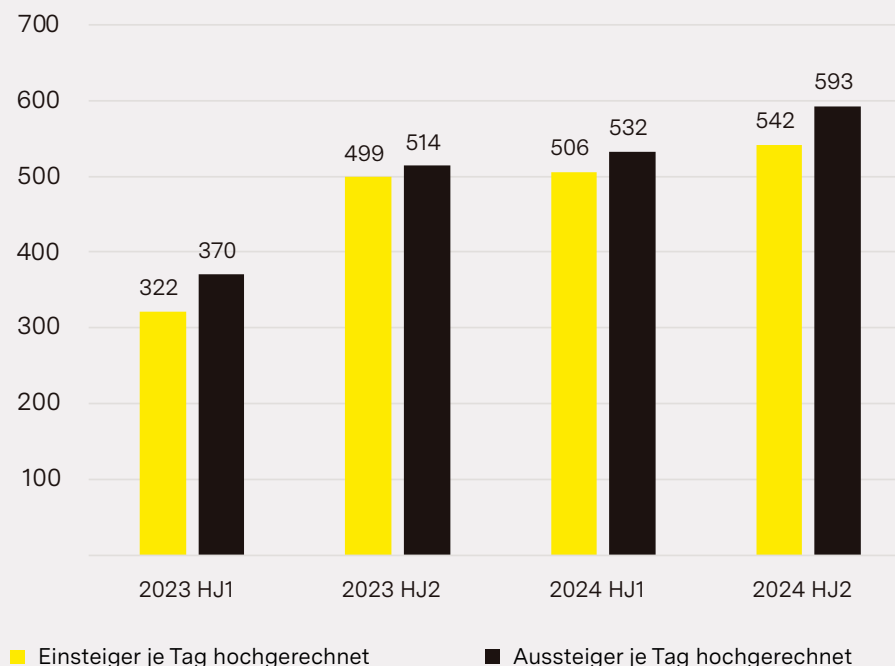
Die Fahrgastnachfrage des RE 200 hat sich seit der Inbetriebnahme eindrucksvoll entwickelt. So haben sich die Fahrgastzahlen in der zweiten Hälfte 2024 im Vergleich zum ersten Halbjahr 2023 bei gleichbleibendem Angebot mehr als verdoppelt. Allein unter der Woche nutzten insgesamt 115 Prozent mehr Fahrgäste den RE 200.

Die Linie weist im Unterschied zu zahlreichen anderen Verbindungen in Baden-Württemberg eine höhere Nachfrage am Wochenende als an den Wochentagen auf. Das unterstreicht die Bedeutung der neuen Linie für den Ausflugs- und Freizeitverkehr.

Neue Station Merklingen

Die Strecke Wendlingen – Ulm führt entlang der Autobahn A8 an Städten und Gemeinden auf der Schwäbischen Alb vorbei, die bisher nicht an das Schienennetz angeschlossen waren. Deshalb haben sich die Kommunen vor Ort für einen Regionalhalt im Bereich der Gemeinde Merklingen eingesetzt. Der Regionalhalt Merklingen war nicht Teil der ursprünglichen Planungen zur Neubaustrecke Wendlingen – Ulm. Erst deutlich später, als sich die Neubaustrecke bereits im Bau befunden hatte, wurde er ins Projekt mit aufgenommen. Die Finanzierung mussten das Land Baden-Württemberg und der Zweckverband

Merklingen: Einsteiger je Tag



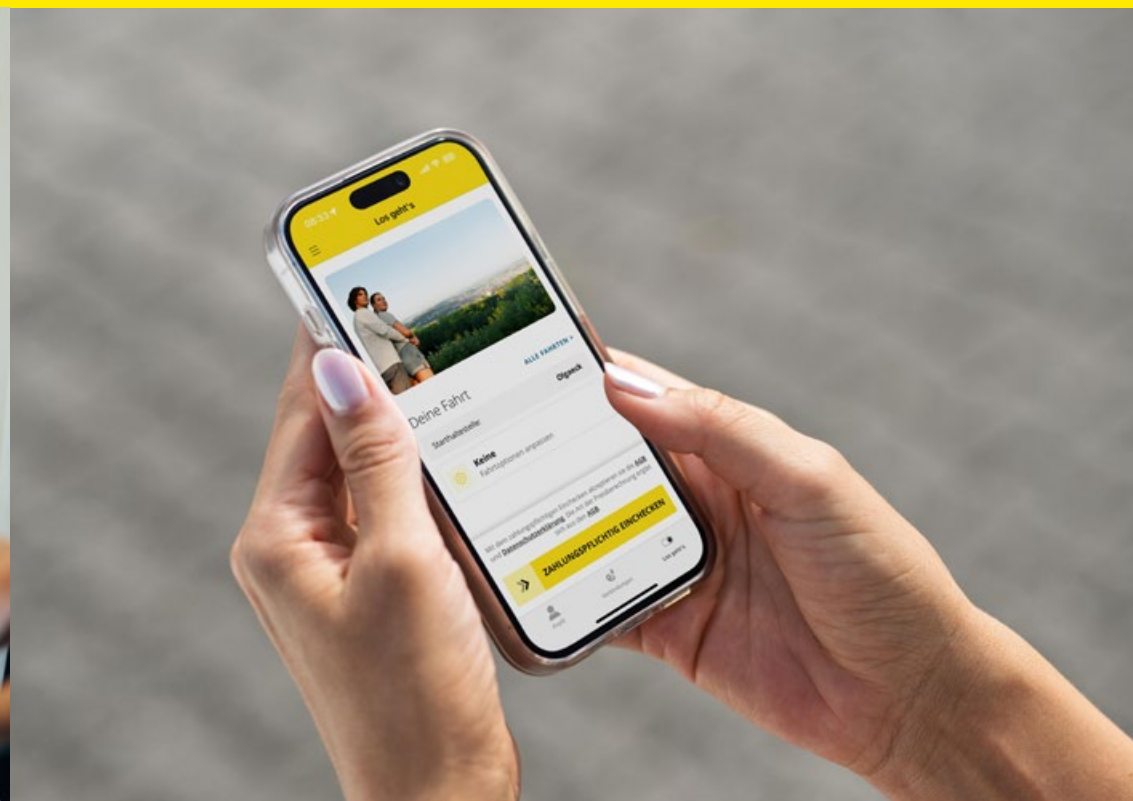
Region Schwäbische Alb mit 12 Mitgliedskommunen stemmen.

Im Umfeld des Bahnhofs sind weitere Maßnahmen hinzugekommen, um möglichst viele Umlandgemeinden mit zu erschließen. Neben neuen Straßenanbindungen entstanden eine große Park-and-Ride-Anlage mit knapp 260 Ladepunkten für E-Autos und neue Bushaltestellen. Das Buskonzept ist auf den neuen Bahnhof angepasst worden, sodass auch die umliegenden Gemeinden von der neuen Station profitieren. Die Busse fahren wochentags stündlich, in Randzeiten mit geringerer

Nachfrage werden sie durch On-Demand Angebote ergänzt.

Der neue Bahnhof in Merklingen ist ein voller Erfolg. Bereits zwei Jahre nach der Inbetriebnahme nutzen ihn mehr als 1.100 Ein- und Aussteiger:innen pro Tag. Im ersten Halbjahr nach Inbetriebnahme der Strecke waren es noch circa 700.

5|Wie entwickelt sich die Qualität im SPNV?



I. Ergebnis des Qualitätsrankings

Seit 2021 macht das Land im SPNV-Qualitätsranking die Betriebsqualität der Eisenbahnverkehrsunternehmen transparent. Die Gewinnernetze bzw. -unternehmen des jeweiligen Halbjahres werden durch die Ergebnisse folgender Kategorien ermittelt:

- Pünktlichkeit (25 Prozent),
- Zuverlässigkeit (25 Prozent),
- Zugkapazität (15 Prozent),
- Sauberkeit (10 Prozent),
- Gesamtzufriedenheit der Fahrgäste (25 Prozent).

Maximal können so 100 Punkte in der Gesamtwertung erreicht werden, bei Übererfüllung der verkehrsvertraglichen Vorgaben sind Bonuspunkte möglich.

Die Entwicklung der durchschnittlichen Gesamtergebnisse zeigt, dass die Qualität seit Beginn des Rankings 2021 abgenommen hat. Die Coronapandemie prägte noch relativ stark das Jahr 2021, was mit insgesamt weniger eingesetzten Fahrzeugen und vor allem weniger Fahrgästen einherging und einen Erklärungsansatz für das vergleichsweise hohe Ausgangsniveau bietet. Das rapide Absinken des Niveaus im weiteren Verlauf kann mit den angestiegenen Fahrgastzahlen erklärt werden, was die Pünktlichkeit und die Sauberkeit in den Zügen negativ beeinflusste. Hinzu kommen mehr

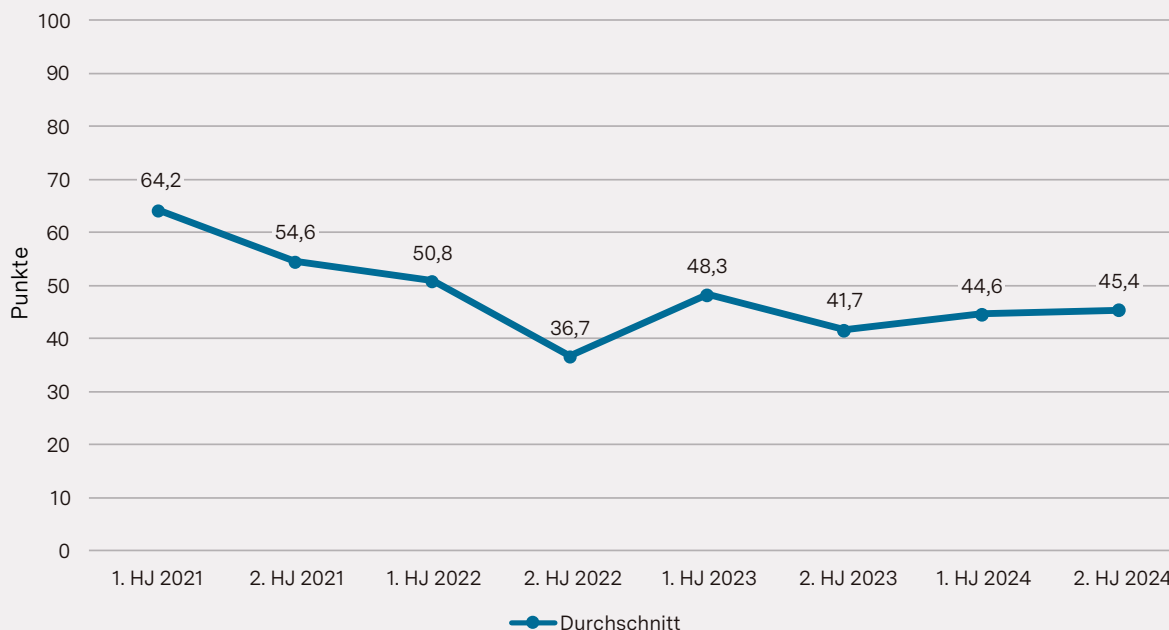
Baumaßnahmen und mehr fehlendes Personal. Die Entwicklung stabilisierte sich 2024. Das wird, mit Ausnahme der Sauberkeitsquote, auch bei der Analyse der Einzelkriterien deutlich. Die detaillierte Auswertung lässt sich im Halbjahresbericht zur Qualität nachvollziehen, der seit dem ersten Halbjahr 2024 begleitend zu den Rankingergebnissen veröffentlicht wird. Er liefert Hintergrundinformationen zu Entwicklungen in den Netzen und so weitere Erläuterungen sowie eine Einordnung der Zahlen. Abrufbar sind die Rankingergebnisse und Halbjahresberichte unter: [Das bwegt-Qualitätsranking/bwegt.de](https://das.bwegt-Qualitätsranking/bwegt.de).

Der jährlich veröffentlichte EU-Bericht über den SPNV in Baden-Württemberg enthält weitere Auswertungen zur Qualität im SPNV. Abrufbar ist er unter: [Bericht über Qualität und Leistungsumfang im SPNV: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg](#).

II. Entwicklung der Pünktlichkeit

In Baden-Württemberg gilt ein Zug laut den meisten Verkehrsverträgen als pünktlich, wenn er maximal 3:59 Minuten später ankommt, als durch den Fahrplan vorgegeben. Das wird an

Durchschnittliche Gesamtwertung im Qualitätsranking



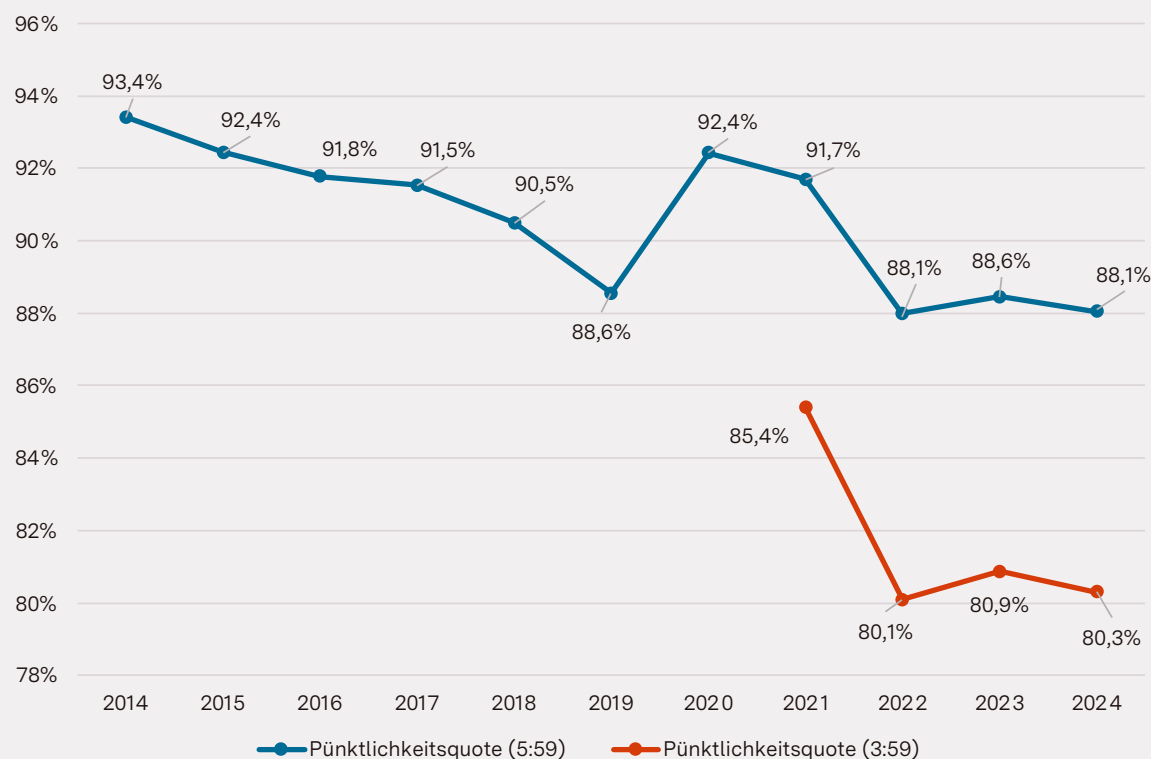
Messpunkten, genauer an bestimmten Bahnhöfen, gemessen und ist die Ankunftspünktlichkeit. Lange Zeit wurde jedoch auf die Pünktlichkeitsdefinition der DB zurückgegriffen, die mit 5:59 Minuten ein großzügigeres Zeitfenster einräumte. Nach diesem Maßstab konnte beobachtet werden, dass die Pünktlichkeitsquote seit 2014 stetig abfiel. Lediglich in Zeiten der Coronapandemie gab es etwas bessere Werte, was allerdings mit den stark veränderten Rahmenbedingungen zusammenhing.

Worin liegen die Gründe für Verspätungen?

Ein zentrales Problem ist die hohe Störanfälligkeit der veralteten Infrastruktur. Durch Defekte an Weichen, Oberleitungen, Signalen oder Stellwerken kommt es häufig zu Verzögerungen im Betriebsablauf, die das jeweilige Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht zu verantworten hat. Andererseits führen auch Störungen an Fahrzeugen oder fehlendes Personal immer wieder zu Verspätungen, wie zum Beispiel bei fehlendem Personal für das Kuppeln oder Entkuppeln von

Fahrzeugen oder wenn kurzfristig einspringendes Fahrpersonal erst zum Einsatzort kommen muss. Ein Großteil der Verspätungen sind sogenannte Zugfolgeverspätungen. Hier muss ein Zug warten, bis der vor ihm liegende Streckenabschnitt durch einen anderen verspäteten Zug wieder geräumt ist. Dabei gilt die Faustregel, dass eine Primärverspätung durchschnittlich etwa zwei Folgeverspätungen nach sich zieht. Auf stark ausgelasteten Abschnitten sowie auf eingleisigen Strecken ist dieses Verhältnis noch gravierender.

Entwicklung in der Pünktlichkeit



III. Entwicklung der Zuverlässigkeit

Die Zuverlässigkeitsquote gibt an, welchen Anteil der vom Aufgabenträger bestellten Zugkilometer das Verkehrsunternehmen tatsächlich erbracht hat. Streikbedingte Fahrtausfälle werden hierbei nicht berücksichtigt, ebenso die vorab aufgrund von Baustellen abgesagten Fahrten. Es zeigt sich ein deutliches Absinken seit dem Ende der Coronapandemie. Das zentrale Problem dabei ist die Leistung des Infrastrukturbetreibers DB InfraGO. Neben einer Vielzahl von Störungen der Bahnanlagen kommt es zu einer noch nie dagewesenen Menge an Baustellen. Aktuell gelingt es jedoch nicht, diese Menge an Baustellen verlässlich und fahrgastfreundlich abzuarbeiten: Die Baustellen sind nicht aufeinander abgestimmt und die notwendigen Informationen erreichen die Eisenbahnverkehrsunternehmen stark verspätet und teilweise fehlerhaft. Das erschwert es diesen im Vorfeld Ersatzkonzepte zu planen, die die Einschränkungen der Infrastruktur berücksichtigen. In der Folge kommt es vermehrt zu Ad-hoc-Ausfällen. Die eigen-

verantwortete Zuverlässigkeitsquote zeigt die vom Eisenbahnverkehrsunternehmen verschuldeten Zugausfälle. Die Hauptgründe dafür sind fehlendes Personal sowie fehlende Fahrzeuge. Ausfälle aufgrund externer Ursachen werden in dieser Betrachtung nicht berücksichtigt. Baden-Württemberg hat sich zuletzt auf den Ansatz fokussiert, vermehrt Anreize für die Eisenbahnverkehrsunternehmen zu schaffen, die Qualität im eigenen Verantwortungsbereich zu verbessern. Durch die einheitliche Weiterentwicklung der Verkehrsverträge im Land, den

sogenannten „Verkehrsvertrag 2.0“, wurde dies etabliert. Für das Jahr 2024 lässt sich hierbei eine erste positive Wirkung feststellen, während sich die Gesamtzuverlässigkeitsquote aufgrund der anhaltenden negativen Entwicklung beim Schienennetz weiter verschlechtert hat.

IV. Verbesserungen durch den Aktionsplan Qualität

Um die Qualität im SPNV nachhaltig zu erhöhen, hat das Ministerium für Verkehr zehn Maßnahmen

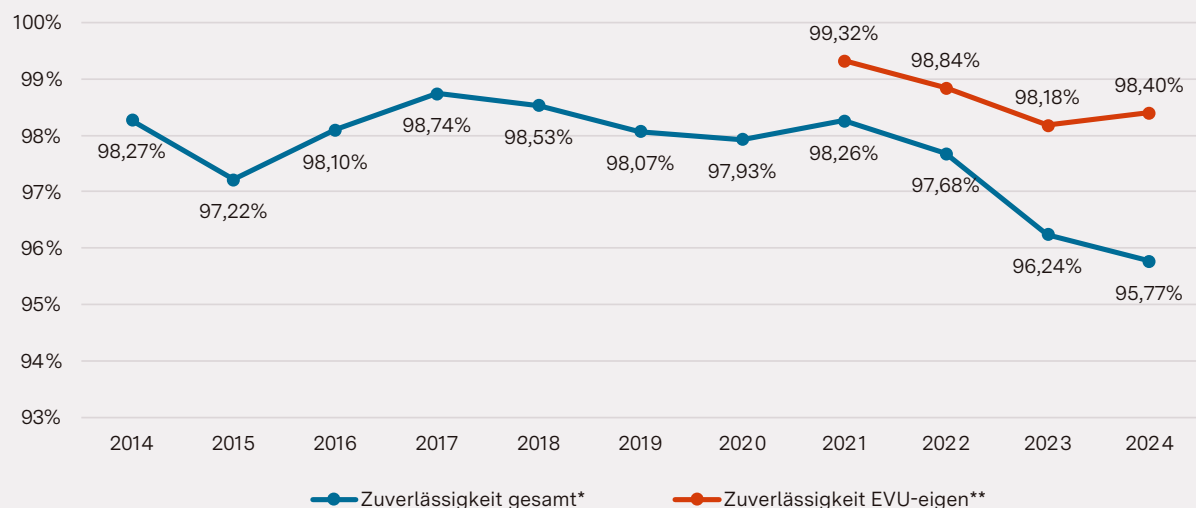
definiert und im Aktionsplan Qualität gebündelt. Dieser wurde im September 2023 veröffentlicht. Die Maßnahmen betreffen sowohl den Betrieb des SPNV als auch dessen Infrastruktur. Ziel ist es, den SPNV im Land wieder zuverlässiger zu machen. Dafür sind mehrere Ansatzpunkte nötig, da auch die Störeinflüsse vielfältig sind.

Sechs Maßnahmen zielen direkt auf den Eisenbahnbetrieb ab:

1 Weiterentwicklung der Verkehrsverträge im SPNV (Verkehrsvertrag 2.0)

Die Verkehrsverträge zwischen dem Land und den Eisenbahnverkehrsunternehmen wurden überarbeitet. Ein Großteil der Verkehrsverträge konnte Anfang 2025 bereits so angepasst werden, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen mehr Anreize haben Verantwortung in der eigenen Einflussphäre zu übernehmen. Bei extern verursachten Qualitätsmängeln wurden die Eisenbahnverkehrsunternehmen finanziell entlastet. Das betrifft Einschränkungen im Betrieb durch notwendige Infrastruktursanierungen. Im Gegenzug steigen die Zielvorgaben hinsichtlich der Qualität und ebenso die Strafzahlungen, wenn die Verfehlungen auf eigenes Verschulden zurückgehen. Durch die erhöhte Bautätigkeit werden auch vermehrt Schienenersatzverkehre (SEV) notwendig. Damit diese im Interesse der Fahrgäste gestaltet werden, fordert das Land die Erfüllung hoher Qualitätsstandards bei den Verkehrsunternehmen ein und stellt für die Durchführung mehr finanzielle Mittel als bislang zu Verfügung.

Entwicklung in der Zuverlässigkeit



* ohne Berücksichtigung von Streiks und geplanten Baustellen

** ohne Berücksichtigung von Streiks und geplanten Baustellen sowie fremdverschuldeten Ausfallkilometern

2 Qualitätssicherung

Das Qualitätsmanagement durch den Aufgabenträger wird personell und konzeptionell weiterentwickelt, um Probleme proaktiv anzugehen. So enthält der Verkehrsvertrag 2.0 beispielsweise Regelungen zu zusätzlichen Qualitätsprüfungen in den Zügen.

3 Anschlusssicherung und Fahrgastinformation

Durch die Weiterentwicklung der Verkehrsverträge sichert das Land den Eisenbahnverkehrsunternehmen finanzielle Mittel für zusätzliches Personal in ihren Leitstellen zu. Diese Mitarbeitenden werden exklusiv eingesetzt, um die Anschlusssicherung und die Fahrgastinformation zu bearbeiten. Zudem wird im Auftrag des Landes eine technische Lösung entwickelt, um die Sicherung von Anschlüssen für die beteiligten Akteure zu vereinfachen und so für die Fahrgäste zuverlässiger zu gestalten. Das System wird den Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen noch im Jahr 2025 bereitgestellt.

4 Robuste Fahrpläne

Die Fahrplaner:innen des SPNV in Baden-Württemberg legen Wert auf stabile Fahrpläne und planen Puffer zum Verspätungsabbau ein. Damit soll sichergestellt werden, dass die Züge pünktlicher werden.

5 Personalgewinnung

Die Personaloffensive zielt darauf ab, die Attraktivität von Berufen im ÖPNV zu steigern und Personal für alle Bereiche wie zum Beispiel Fahrpersonal, Werkstätten oder Service zu gewinnen. So soll ein stabiler Betrieb gewährleistet werden. Das Land unterstützt hierbei kommunikativ, organisatorisch und finanziell.

Auf Initiative des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg haben sich zahlreiche Verbände, Institutionen und Unternehmen im März 2024 zu einem Fachkräftebündnis für den öffentlichen Verkehr in Baden-Württemberg zusammengeschlossen. Ziel des Bündnisses ist, das Image der Branche zu verbessern und die Rahmenbedingungen in den Berufsfeldern weiter zu optimieren, um das für die Verkehrswende erforderliche Personal gewinnen und langfristig binden zu können.

6 Qualitätsanwalt für Fahrgäste im SPNV

Bereits seit Oktober 2023 berät und unterstützt der Qualitätsanwalt für die Fahrgäste im SPNV die NVBW, indem er unter anderem Fahrgastanfragen auf systematische Probleme hin auswertet und Verbesserungsmaßnahmen koordiniert.

Um den Zustand der Infrastruktur zu verbessern sind vier Maßnahmen im Aktionsplan festgehalten:

7 Ein robustes Schienennetz mit Redundanzen ist wichtig, damit auch im Fall von Unregelmäßigkeiten ein qualitativ hochwertiger Schienenverkehr möglich ist. Das Land engagiert sich deswegen sowohl bei Ausbauprojekten als auch bei Bestandsstrecken für die Finanzierung und Errichtung einer qualitätssteigernden Infrastruktur, wie zusätzlichen Weichenverbindungen und Begegnungsbahnhöfen. Insbesondere für das relativ große Netz der nichtbundeseigenen Eisenbahnen in Baden-Württemberg wird das Land über neue Finanzierungsansätze höhere Anreize zur qualitätsorientierten Modernisierung setzen.

8 Das Land setzt sich bei der DB InfraGO und dem Bund dafür ein, das Schienennetz in Baden-Württemberg rasch zu digitalisieren. Die Umstellung des Schienennetzes auf digitale Leit- und Sicherungstechnik statt der vorhandenen Signaltechnik kann die Leistungsfähigkeit und die Verlässlichkeit des gegebenen Streckennetzes erheblich verbessern. Die SFBW kümmert sich darum, die dazu notwendigen Fahrzeuge zu finanzieren und bereitzustellen.

9 Für den Ausbau und die Instandhaltung der bundeseigenen Schienenwege ist die DB InfraGO verantwortlich. Das Land setzt sich dafür ein, größeren Wert auf eine vorausschauende Instandhaltung der Anlagen zu legen. Dies betrifft auch den zügigen Abbau der zahlreichen

Langsamfahrstellen im Bestandsnetz. Denn zahlreiche alltägliche Störungen gehen darauf zurück, dass das Schienennetz nicht gewartet wird.

10 Ein weiterer Fokus liegt auf nutzerfreundlichen und gepflegten Stationen. Mit der Inbetriebnahme der Station Friedrichshafen Stadt wurde das Bahnstationsmodernisierungsprogramm I (BMP I) im Juni dieses Jahres abgeschlossen. Insgesamt 21 Stationen und zwei Teilstrecken mit 14 Stationen konnten mit dem BMP I ausgebaut und modernisiert werden. In die Bahnstationsinfrastruktur des Landes wurden seit 2009 rund 250 Millionen Euro investiert. Das Land finanziert zudem für kleinere und mittlere DB-Stationen ein landesweites Upgrade aller bisher geplanten zweizeiligen dynamischen Schriftanzeiger an Stationen auf die dreizeiligen Modelle sowie zusätzliche Anzeigen zur besseren Fahrgastinformation auf den Bahnsteigen. Mit einer Laufzeit von 2020 bis voraussichtlich 2034 werden im Rahmen des Folgeprogramms Bahnstationsmodernisierungsprogramm II (BMP II) insgesamt rund 430 Millionen Euro in die Modernisierung von Bahnhöfen und Stationen in Baden-Württemberg gemeinsam mit der DB AG und den entsprechenden Kommunen investiert. Das BMP II beinhaltet Maßnahmen zum barrierefreien Ausbau von Stationen, zum Stationsumfeld und zu kommunalen Stationsgebäuden.



6 | Bilanz



Bessere Taktverdichtungen und mehr Durchbindungen führen zu einer gesteigerten Nachfrage

Baden-Württemberg hat sein SPNV-Angebot massiv ausgebaut. Zwischen 2019 und 2024 sind die vom Land **bestellten Zugkilometer um 21 Prozent gestiegen**. Spürbar wurde das für die Fahrgäste durch eine **höhere Takt-dichte**, sowohl im urbanen als auch im ländlichen Raum. Auf Strecken mit erweitertem Angebot nahm die Nachfrage deutlich zu. Hierzu zählen zum Beispiel die Verbindung zwischen Ulm und Aalen im Netz Ulmer Stern (Netz 12) sowie das Angebot zwischen Tübingen und Stuttgart mit dem MEX 12 und dem MEX 18, parallel zum schnelleren RE 6. Zudem führte die Erweiterung der Expresszüge vor allem beim RE 1 Stuttgart – Karlsruhe und beim RE 8 Stuttgart – Heilbronn – Würzburg zu attraktiven Verbindungen, die im Berufs- und Freizeitverkehr mittlerweile sehr stark nachgefragt sind. Mit den neuen Metropol-express-Linien (MEX) wurde die Landeshauptstadt Stuttgart aus der Metropolregion besser erreichbar, einschließlich der Verbindungen in Tagesrandlagen. Die Fahrgäste nehmen die **MEX-Linien insgesamt gut an**. Fahrgaststeigerungen zeigen sich beispielsweise deutlich beim MEX 16, mit dessen Einführung das Angebot an Direktverbindungen zwischen Geislingen (Steige) und Stuttgart auf der Filsbahn deutlich gesteigert wurde. Trotz der Ausweitung

**Höhere
Takt-
dichte**

des SPNV-Angebots ist in Baden-Württemberg das Zielkonzept 2025 mit Stand 2024 noch nicht vollständig flächendeckend umgesetzt. Hierfür sind erst Infrastruktur Erweiterungen wie zum Beispiel mehr Gleise im Rheintal nötig, die zurzeit in Planung oder im Bau sind.

Es wird öfter mit dem SPNV gefahren und längere Strecken zurückgelegt

Mit der Einführung des Deutschlandtickets im Jahr 2023 stieg die Anzahl der SPNV-Nutzer:innen rapide, insbesondere im Vergleich zum Niveau während der Coronapandemie. 2019 nutzten 214 Millionen Fahrgäste den landesbestellten SPNV, **2024 waren es trotz vermehrtem Arbeiten im Homeoffice 239 Millionen**. Das ist ein Plus von zwölf Prozent. Die Nachfrage nahm sowohl unter der Woche montags bis freitags, als auch am Wochenende und an Feiertagen zu. Insbesondere samstags, sonntags, sowie an Feiertagen wurden die Angebote signifikant stark genutzt. Die Steigerungen liegen hier im Bereich von über 30 Prozent. Als Wochentag mit der stärksten Fahrgastnachfrage hat sich der Freitag etabliert. Darüber hinaus zeigt sich, dass die Fahrgäste im SPNV auch gerne längere Strecken fahren. Die durchschnittliche Reiseweite ist von 24 auf knapp 26 Kilometer angewachsen.

**30%
mehr
Fahrgäste**

**239
Millionen
Fahrgäste**

SPNV ist ein nachgefragtes Verkehrsmittel

Gegenüber dem Zeitpunkt der Bahnreform im Jahr 1994 hat sich die Fahrgastnachfrage im SPNV bis zum Jahr 2024 verdreifacht, obwohl die Voraussetzungen dafür nicht ausschließlich vielversprechend waren. Eine sehr große Anzahl an Baustellen hemmte 2024 die Nachfrageentwicklung auf einzelnen Strecken. Denn der Umstieg auf den Schienenersatzverkehr (SEV) verringert die Attraktivität einer Verbindung und damit auch die Nachfrage deutlich. Dennoch zeigt die Nachfrageentwicklung, dass der SPNV insgesamt ein beliebtes Verkehrsmittel geworden ist. Bis die in Personenkilometern gemessene Fahrgastnachfrage 2030 im Vergleich zum Bezugsjahr 2010 verdoppelt sein wird, werden jedoch noch wesentlich mehr Menschen im SPNV erwartet. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt beträgt die **Nachfragesteigerung im SPNV gegenüber dem Jahr 2010 43 Prozent**. Um den SPNV in Baden-Württemberg weiter zu verbessern und neue Fahrgäste zu gewinnen, verfolgt das Land mehrere Ansätze.

**Nachfrage
verdrei-
facht**

Für mehr Menschen wird ein schnellerer Zugang zum SPNV ermöglicht

Im Jahr 2020 erreichten 40 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner Baden-Württembergs in maximal 5 Minuten mit dem Fahrrad eine SPNV-Haltestelle. 68 Prozent der Bevölkerung

**68%
der Bevöl-
kerung**

schaften dies im Jahr 2020 in maximal 15 Minuten zu Fuß. Der ÖPNV-Report 2024 bestätigte eine allgemein gute ÖPNV-Netzabdeckung in der Fläche des Landes, auch im Busverkehr. Gleichzeitig stieg das Angebot bei Bahnen und Bussen (gemessen in Abfahrten) von 2020 auf 2024 durch Taktverdichtungen und längere Bedienzeiten um rund 15 Prozent an. Hinzu kommt ein wachsendes Angebot an flexiblen Bedienungsformen, für die das Land Fördermöglichkeiten bereitstellt. Für einen besseren SPNV-Zugang intensivierte das Land zudem die Förderung von Regiobussen, um Mittelzentren ohne direkte Schienenverbindung per Bus miteinander zu verbinden. Weiter werden einzelne **Strecken reaktiviert**. Ein aktuelles Beispiel ist die geplante Inbetriebnahme der Hermann-Hesse Bahn zwischen Calw und Weil der Stadt: [Reaktivierung Bahnstrecken: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg](#).

**15%
mehr
Abfahrten**

Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität im SPNV werden umgesetzt

Mit dem Aktionsplan Qualität schreitet das Land voran, um Zugausfälle zu vermeiden und die Pünktlichkeit zu verbessern. In den zentralen Bereichen wurde eine Trendwende erreicht, jedoch wirkt sich die zunehmende Zahl an Baustellen im Schienennetz negativ aus. Das Land wirkt massiv auf DB InfraGO ein, um das Baustel-

lenwesen kundenfreundlicher zu gestalten und die Auswirkungen auf den Eisenbahnbetrieb und die Fahrgäste zu verringern.

Baden-Württemberg treibt die klimafreundliche Transformation des SPNV weiter voran

In Baden-Württemberg sind bereits mehr als zwei Drittel des Schienennetzes elektrifiziert. Durch elektrischen statt Dieselbetrieb werden weniger Schadstoffe ausgestoßen, was zu einer Entlastung der Umwelt führt. Durch die Verwendung erneuerbarer Energien, also Strom aus regenerativen Quellen wie Sonne, Wasser oder Wind, wird zudem der Ausstoß von klimaschädlichem CO₂ verringert. Im SPNV Baden-Württembergs fahren die **elektrisch betriebenen Züge zu 100 Prozent mit Ökostrom**. Das Land Baden-Württemberg treibt zusätzlich die Elektrifizierung voran, indem es sich unter anderem an den **Infrastrukturkosten beteiligt**.

**100%
Ökostrom**

Zusammengefasst hat sich der SPNV in Baden-Württemberg über die letzten Jahre deutlich verbessert, was sich in einer höheren Anzahl an Zugkilometern, Fahrgästen und gefahrenen Personenkilometern widerspiegelt. Zur weiteren Stärkung der SPNV-Kultur und der Nachfrageentwicklung sorgt das Land dafür, dass die Menschen sich auch zukünftig auf den SPNV verlassen können.



Impressum

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, Dorotheenstraße 8, 70173 Stuttgart

www.vm.baden-wuerttemberg.de, poststelle@vm.bwl.de

Stand: Juli 2025

Gestaltung: AD Rainer Haas, Stuttgart

Ökologische und nachhaltige klimaneutrale Druckproduktion auf 100 Prozent

Recyclingpapier – ausgezeichnet mit den Umweltlabels FSC® und Blauer Engel.

Bildnachweise

Alle Bilder mit Ausnahme direkt am Foto gekennzeichnet:

© Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg



Baden-Württemberg
Ministerium für Verkehr

