



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR
PRESSESTELLE

25. September 2023

Aktionsplan Qualität im Schienenpersonennahverkehr

Hintergrund und Zielsetzung des Aktionsplans

Das Land hat sich zum Ziel gesetzt, die Nachfrage im Öffentlichen Verkehr mit Bahnen und Bussen zu verdoppeln. Das ist ein wichtiger Baustein, um die Mobilität in Baden-Württemberg klimagerecht und nachhaltig zu gestalten. Das Ziel findet sich auch in der ÖPNV-Strategie 2030 sowie im Landeskonzept Mobilität und Klima – beides in 2022 vom Kabinett verabschiedete Grundlagendokumente.

In den vergangenen Jahren wurde das SPNV-Angebot erheblich verbessert sowohl hinsichtlich des Umfangs des Fahrplanangebots, also die Anzahl der angebotenen Zugverbindungen, als auch, was die Fahrzeugflotte betrifft, die weitgehend erneuert wurde.

Dieser erfolgreiche Ausbau des Angebots schafft die Voraussetzungen für eine höhere Fahrgastnachfrage, was in Zeiten des Deutschlandtickets auch dringend erforderlich ist.

Gleichzeitig ist aber diese Ausbaustrategie gefährdet durch große Herausforderungen, denen sich der Schienenverkehr gegenüber sieht:

- zunehmende Unpünktlichkeit durch Infrastrukturprobleme (mangelnde Instandhaltung, Überlastung, fehlender Ausbau, kritische

Baustellenplanung) und durch nachlassende Pünktlichkeit im Fernverkehr der Deutschen Bahn (DB)

- zu viele Zugausfälle insbesondere durch Personalmangel sowohl beim Fahrpersonal als auch in den Werkstätten, sowie bei den Infrastrukturunternehmen
- mangelhafte Anschlusssicherung zwischen den einzelnen Zügen
- ungenügende Fahrgastinformation und Fahrgastbetreuung

Das Angebotsvolumen hat zugenommen und fordert das Schienennetz zusätzlich. Gleichzeitig hat die Leistungsfähigkeit des Systems Schiene abgenommen. Inzwischen sind sich alle Expertinnen und Experten einig, dass es die wichtigste und dringlichste Aufgabe des kommenden Jahrzehnts ist, das Niveau von Zuverlässigkeit im Besonderen und von Qualität im Allgemeinen im Schienenverkehr wieder anzuheben. Es braucht Robustheit gegenüber jeder Art von Störungen (Wetter, Baustellen, Verspätungen ...). Daher ist das Thema „Stärkung der Zuverlässigkeit“ auch eines der fünf Schwerpunktthemen der ÖPNV-Strategie 2030 des Landes.

Wir wollen zu einem zuverlässigen System zurückkehren, wie es früher existierte („pünktlich wie die Eisenbahn“) und heute noch aus der Schweiz bekannt ist. Die Schiene muss mit Sicherheit, Qualität und Komfort punkten, um weiteren Fahrgäste gewinnen und in den Zug locken.

Maßnahmen im Aktionsplan Qualität

Das Ministerium für Verkehr wird einen auf mehrere Jahre angelegten „Aktionsplan Qualität im SPNV“ starten, um für den eigenen Verantwortungsbereich wie auch im Bündnis mit den übrigen Akteuren für die gesamte Branche die Voraussetzungen für eine Qualitätsoffensive zu schaffen.

1. Weiterentwicklung der Verkehrsverträge im SPNV

Die Musterverkehrsverträge des Landes mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen werden weiterentwickelt. Ziel ist es, einen

stärkeren Fokus auf mehr Qualität und Zuverlässigkeit zu legen. Ein wesentlicher Baustein wird dabei sein, eigenverschuldete Mängel bei Vertragsstrafen deutlich stärker zu gewichten und dafür fremdverschuldete Qualitätsprobleme geringer zu ahnden. Dadurch soll es für die Unternehmen einen stärkeren Anreiz geben, Maßnahmen an den Stellen zu ergreifen, die sie selbst beeinflussen können.

Hinzu kommen weitere Bausteine, die in den Verkehrsverträgen neu geregelt werden. Es soll ein neuer Index bei der Verrechnung der Kostenentwicklung beim Personal gelten. Die stark gestiegenen Personalkosten belasten die Unternehmen und waren oftmals nicht kalkuliert. Das verschärft die Probleme beim Personalmangel und führt zu einer Schieflage bei den Unternehmen.

Im Gegenzug sollen Anforderungen ambitionierter gesetzt werden z.B. bei der Anschlusssicherung, bei der Sauberkeit der Fahrzeuge oder bei Umfang und Qualität von Schienenersatzverkehren bei Zugausfällen durch Baustellen.

Bei künftigen neuen Ausschreibungen werden diese neuen Regelungen von Anfang an in den Vertragswerken berücksichtigt werden, sodass auch hier die Anreize für mehr Qualität wirken werden.

2. Robuste statt fahrzeitoptimierte Fahrpläne

Möglichst kurze Fahrzeiten nutzen den Fahrgästen nicht, wenn sie durch fehlende Puffer für Unregelmäßigkeiten nur auf dem Papier funktionieren und Verspätungen die tägliche Regel sind.

Das Verkehrsministerium und die NVBW werden daher die Strategie fortsetzen, bei der zukünftigen Fahrplanentwicklung ausreichend Qualitätspuffer einzubauen und damit auf mehr Stabilität und Pünktlichkeit zu setzen, auch wenn dies zu Lasten der Reisezeit geht oder zusätzliche Infrastrukturinvestitionen erfordert. Den Fahrgästen ist mit einem verlässlichen System mehr gedient als mit einem schnellen Fahrplan, der aber dieses Versprechen in der Realität nicht hält und vor allem durch verpasste Anschlüsse am Ende zu deutlich längeren Reisezeiten führt. Mit den Planungen für das zukünftige Fahrplankonzept für die Zeit ab der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 ist dies bereits eingeleitet worden.

Dazu gehört auch, dass zusätzliche Zughaltepunkte in angespannten Fahrplänen kaum mehr realisiert werden können. Dies wird im Normalfall nur bei grundlegenden Änderungen von Fahrplankonzepten oder zusätzlichen Investitionen in die Infrastruktur möglich sein. Angebotssteigerungen sollen in Zukunft dort vorgenommen werden, wo dies die Infrastruktur auch ohne größere Probleme umsetzen lässt. Ansonsten muss künftig der Ausbau der Infrastruktur Vorrang vor einem weiteren Ausbau des Angebotes haben.

3. Qualitätssicherung durch den Aufgabenträger

Das VM wird die Qualitätssicherung bei der laufenden Umsetzung der Verkehrsverträge stärken. Jede Region beziehungsweise jeder Verkehrsvertrag soll einen zuständigen Qualitätsmanager/Qualitätsmanagerin der NVBW erhalten, der oder die die realisierte Qualität im zuständigen Netz eng überwacht und sich um Schwachstellen kümmert. Zudem werden nebenamtliche Qualitätsscouts eingesetzt, welche in den Zügen unterwegs sind, strukturelle Qualitätsmängel identifizieren und diese melden.

Auch die ÖPNV-Strategie 2030 des Landes, die den konzeptionellen Rahmen darstellt, hält in ihrem Zielbild bis 2030 fest, dass Qualitätsmanagement einen zentralen Bestandteil der Leistungen der Mobilitätsanbieter darstellt – insbesondere im Hinblick auf die wichtigen Aspekte Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit, ausreichende Kapazitäten sowie Sauberkeit und Umweltfreundlichkeit.

4. Leitstellen für Anschlusssicherung und Fahrgastinformation

Die knapp besetzten Leitstellen der Eisenbahnverkehrsunternehmen konzentrieren sich heute in Störungsfällen auf die Regelung der betrieblichen Angelegenheiten. Darunter leidet die gerade in diesen Situationen besonders erforderliche Fahrgastinformation. Die Situation hat sich in den vergangenen Jahren erheblich verschlechtert, weil die DB Netz AG als Betreiberin des Schienennetzes ihre Aufgabe aufgekündigt hat, die Anschlusssicherung zwischen den Zügen direkt zu regeln, wie dies über hundert Jahre üblich war. Die Abstimmung zwischen den Leitstellen der Bahnunternehmen ist erheblich aufwändiger und noch nicht installiert. Dadurch funktioniert die Gewährleistung

von Zuganschlüssen heute auf breiter Front nicht mehr. Die Fahrgäste sind leider immer mehr aus dem Fokus geraten.

Das VM und NVBW haben begonnen Lösungen zu erarbeiten, wie durch unternehmensübergreifende integrierte Anschlusssicherungssysteme beziehungsweise Leitstellen sowie durch spezielle Leitstellen für Fahrgastkommunikation in Störfällen die Qualität für die Fahrgäste gesteigert werden kann.

Parallel wurde die Wiederaufnahme einer ergänzenden Koordinierungsfunktion durch die DB gegenüber dem Bund im Rahmen der Bahnstrukturreform zum 01.01.2024 angeregt. Eine Unterstützung bei der Anschlusssicherung für die Fahrgäste sollte zukünftig durchaus Teil der Gemeinwohlorientierung der neuen DB Infrastruktursparte sein.

5. Personalgewinnungsoffensive

Das Land ist bereit, Brancheninitiativen zur Personalgewinnung zu unterstützen, und zwar organisatorisch, kommunikativ oder auch finanziell. An dieser Stelle wird auf die in der ÖPNV-Strategie 2030 enthaltenen Maßnahmen unter dem Teilziel 8.3: „Attraktive Arbeitsbedingungen für mehr und motiviertes Personal“ hingewiesen.

Das Land wird Eisenbahnverkehrsunternehmen weiter bei der Ausbildung von neuem Personal unterstützen. Das ist auch Vorgabe in den Verkehrsverträgen. Die Ausbildung von Geflüchteten zu Lokführern wird unterstützt, indem Coaches finanziert werden, um die Geflüchteten bei Sprache und im Alltag zu unterstützen.

Im Rahmen der SPNV-Dachmarken-Kampagne „bwegt“ wird auch eine Image- und Personalkampagne aufgesetzt, die mehr Menschen bewegen soll, einen Beruf in der Branche zu ergreifen.

6. Anwalt für die Qualität im Schienenpersonennahverkehr

Das Ministerium bestellt einen Qualitätsanwalt für den SPNV. Er ist direkt bei der Geschäftsführung der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW)

verortet und fokussiert die Qualitätsfragen des SPNV aus Sicht der Nutzerinnen und Nutzer. Als „Anwalt für die Fahrgäste“ soll er bei allen Aufgaben der NVBW und des Ministeriums das Ziel im Blick behalten, gute Lösungen für mehr Qualität umzusetzen. Er soll ein authentischer Botschafter für das Thema Qualität im SPNV nach innen und nach außen sein – und Ansprechpartner für die Menschen bei allen Qualitätsthemen im SPNV.

Robuste und qualitätsorientierte Schieneninfrastruktur

Grundsatz: Nur mit einer modernen Infrastruktur zur Abwicklung aller Verkehre (Schienenpersonennahverkehr, Schienenpersonenfernverkehr und Güterverkehr) kann ein auf Qualität ausgerichteter SPNV erreicht werden. In gleicher Gewichtung zu den obigen betrieblichen Maßnahmen wird das VM die folgenden Schritte für die Infrastruktur im Land anstreben und in einem Konzept „Moderne Schiene Baden-Württemberg“ weiter konkretisieren.

1. Robustes Schienennetz mit Redundanzen

Ein hochbelastetes Schienennetz muss Rückfallebenen und Redundanzen besitzen, damit auch im Fall von Unregelmäßigkeiten ein qualitativ hochwertiger Schienenverkehr möglich ist.

Der Abbau von Begegnungsbahnhöfen und Weichenverbindungen auf Bestandsstrecken oder ein zu sparsamer Einbau von Infrastruktur bei Ausbauprojekten (z.B. der Breisgau-S-Bahn) haben sich als Irrweg erwiesen.

Das VM wird sich daher bei Ausbauprojekten wie auch bei Bestandsstrecken für die (Wieder-)Ausrüstung mit qualitätssteigernder Infrastruktur einsetzen. Es müssen auch Begegnungsstationen, Gleiswechsel, Blockstellen usw. eingerichtet und finanziert werden, die im Regelfahrplan nicht zwingend benötigt werden, aber im Störfall von hohem Wert sind.

Für den Ausbau und Instandhaltung der Schienenwege der Deutschen Bahn AG ist und bleibt der Bund alleine verantwortlich. Das Land Baden-Württemberg wird daher darauf drängen, dass der Bund der Aufgabe der Modernisierung der Strecken auch in den Nebennetzen vollumfänglich nachkommt.

Damit das in BW relativ große Netz der nichtbundeseigenen Eisenbahnen (SWEAG, Albtal-Verkehrs-Gesellschaft, Erms-Neckar-Bahn etc.) einen noch stärkeren Beitrag für das Verdoppelungsziel des ÖPNV leisten kann, werden wir über die GVFG-Finanzierung von Grundsanierung und Kapazitätsausbau sowie über ein novelliertes Landeseisenbahnfinanzierungsgesetz Anreize zur weiteren qualitätsorientierten Modernisierung der nichtbundeseigenen Bahnen setzen.

2. Digitalisierung des Schienennetzes vorantreiben

Die Umstellung des Schienennetzes auf digitale Leit- und Sicherungstechnik statt der vorhandenen Signaltechnik kann die Leistungsfähigkeit und die Verlässlichkeit des gegebenen Streckennetzes erheblich verbessern. Mit dem digitalen Knoten Stuttgart nimmt das Land Baden-Württemberg eine Pilotrolle in Deutschland ein. Das wollen wir fortsetzen und ausbauen. Das Land setzt sich, für eine möglichst rasche Digitalisierung des Schienennetzes in Baden-Württemberg ein (DB-Rollout-Plan) und ist bereit, seinen (auch finanziellen) Beitrag in Form der dazu notwendigen Ausrüstung der dort verkehrenden Schienenfahrzeuge zu leisten.

3. Vorausschauende Instandhaltung

Zahlreiche der alltäglichen Störungen im Schienennetz sind der fehlenden Instandhaltung zuzurechnen. Die zukünftige reformierte gemeinwohlorientierte Schieneninfrastrukturgesellschaft der DB muss im Interesse der Qualität und der Fahrgäste größeren Wert auf eine vorausschauende Instandhaltung der Anlagen legen. Dies betrifft auch den zügigen Abbau der zahlreichen Langsamfahrstellen im Bestandsnetz. Teilweise existieren diese schon über Jahrzehnte, was im überregionalen Straßennetz undenkbar wäre.

Auch im Bereich der nichtbundeseigenen Bahnen wird das Land nicht abwarten, bis auf Strecken der Betrieb eingestellt werden muss oder die Streckengeschwindigkeit aufgrund des Infrastrukturzustands immer mehr abgesenkt werden muss. Vielmehr wird es gezielt die Modernisierung des NE-Bahn-Netzes in BW über Bundesmittel (GVFG-Grundsanierung mit Landes-Kofinanzierung) oder das LEFG vorantreiben, wie bereits begonnen.

4. Nutzerfreundliche und gepflegte Stationen

Die Stationen sind die Visitenkarten des Schienenverkehrs. Ungepflegte Anlagen, verkommene Bahnhofsgebäude oder minimalistische Ausstattung machen das Bahnfahren nicht attraktiv.

Das Land will sich zukünftig noch stärker für attraktive Stationen einsetzen:

- mit der beschleunigten Umsetzung aller rund 50 Stationen im laufenden Bahnhofsmodernisierungsprogramm II, den Projektbündeln der Stuttgarter Netze sowie weiteren Modernisierungen über LGVFG und Bundesprogramme
- mit einer Modernisierungsinitiative auch für Stationen im Bahn-Netz der nichtbundeseigenen Eisenbahnen
- mit einem Programm zur Unterstützung der Kommunen bei der Übernahme und Sanierung von Bahnhofsgebäuden (Modul 3 im BMP III),
- durch großzügigere Förderregeln bei der Ausstattung von Stationen (Überdachungen, Fußgängerzugänge)
- durch die flächendeckende Verbesserung der Fahrgastinformationen an kleineren und mittleren SPNV-Stationen, möglichst über die bisher von der DB vorgeschlagenen Standards hinaus
- durch ein gemeinsam mit der DB Station & Service sowie kommunalen Partnern und den betroffenen Verkehrsverbänden aufgelegtes Programm zur Pflege der Stationen (Beseitigung von Schäden, Graffiti usw.). Hier wird aktuell ein Pilotprojekt mit dem VRN und den Kommunen vor Ort in Baden-Württemberg umgesetzt. Ein Ausrollen gemeinsam mit der DB ist in Vorbereitung.

Neben der baulichen Gestaltung und Pflege der Stationen als Zugangsstellen zur Bahn ist der Abbau von Zugangshürden in den Vertriebskanälen zu forcieren (siehe auch Ansatz des Deutschlandtickets). Die persönliche Beratung sowie der Verkauf von Fahrausweisen ist für das Land nach wie vor ein wichtiges

Instrument, um insbesondere auch neuen Zielgruppen den Zugang zum ÖPNV zu erleichtern. An relevanten Bahnhöfen (solche mit Umsteigemöglichkeiten, hohen Einsteigerzahlen, Mittel- oder Oberzentren) wird das Land daher auch zukünftig personenbediente Anlaufstellen für die Kunden vorsehen, Vorzugsweise als Mobilitätszentralen zusammen mit den Verkehrsverbänden. Schrittweise zur Einführung von immer mehr digitalen Tickets sollen auch die Stationen mit WLAN ausgestattet werden.