

Baden-Württemberg-Tarif Jahresbericht 2021

Ein Ziel, ein Ticket. Landesweit.




bwtarif
bwegt durchs ganze Land

Inhalt

Einführung	5
1 Ein Dachtarif für Baden-Württemberg	6
2 Das Jahr im Rückblick	12
3 Die Jahre 2020 und 2021 im Vergleich	22
4 Saisonalität der Pauschalpreistickets	26
5 Regionale Betrachtung	30
6 Anhang	38



Das
bwEINFACH
Einzelticket*

**1 Ziel, 1 Ticket.
Landesweit.**

Einfach zeitgemäß.  **bwtarif**



*Und noch günstiger für alle mit BahnCard.

Einführung

Das Jahr 2021 stand erneut unter dem spürbaren Einfluss der Corona-Pandemie. Auch der Öffentliche Personennahverkehr war davon nicht ausgenommen. Dennoch fällt die Bilanz für den bwtarif positiv aus. Gerade zum Jahresbeginn machten sich zwar die hohen Corona-Fallzahlen und die Einschränkungen des öffentlichen Lebens in den Umsatzzahlen bemerkbar. Doch während 2020 der Umsatz im zweiten Quartal einbrach, stabilisierten sich im Berichtsjahr die Werte ab dem Frühjahr. Der positive Trend setzte sich anschließend über das gesamte Jahr fort – die Vorjahresergebnisse wurden durchgehend und meist deutlich übertroffen und erreichten zwischenzeitlich annähernd die Werte aus dem Einführungsjahr 2019. Dabei spiegelt sich die Entwicklung der Pandemie nicht nur in Umsatz und Fahrgastaufkommen wider, sondern auch in der Nachfrage nach bestimmten Ticketsegmenten und in den von den Kund:innen bevorzugten Vertriebskanälen.

Ein besonderes Augenmerk wird in diesem Bericht auf die Pauschalpreistickets gelegt. Detailbetrachtungen zur saisonalen Nachfrage geben Hinweise darauf, für welche Zwecke die Fahrgäste auf die Tagedickets zurückgreifen.

Tariflich war das Jahr 2021 geprägt von der Einführung der Zeitkarten. Das Jedermann-Angebot war im Dezember 2020 gestartet, ab Juni wurde das Sortiment um Monatsfahrkarten und Abonnements für Auszubildende, Studierende und Schüler:innen ergänzt.

Mit der Einführung der Tageskarten ohne Ausschlusszeit wurde zudem ein neues Angebot geschaffen. Wie die Fahrgäste das Angebot annehmen, wird der Jahresbericht für das Jahr 2022 zeigen.

Ein Dachtarif für Baden-Württemberg

1

Der landesweite Baden-Württemberg-Tarif (kurz: bwtarif) gilt für alle Fahrten in Nahverkehrszügen (inklusive S-Bahnen) und Regiobussen in Baden-Württemberg, die über die Grenzen eines Verkehrsverbunds hinausgehen. Auch einzelne Strecken in benachbarte Bundesländer sind im bwtarif enthalten.



Die Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) am Start- und Zielort ist in Fahrten mit dem bwtarif bereits integriert. Separate Ticketkäufe oder Kenntnisse über die jeweiligen Verbundtarife vor Ort sind nicht mehr erforderlich.

Seit der bwtarif eingeführt wurde, gilt in Baden-Württemberg daher bei jeder Fahrt im Nahverkehr aus Kundensicht das einfache Prinzip **„Ein Ziel, ein Ticket. Landesweit“**.

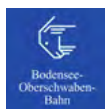
Die BW-Tarif GmbH

Verantwortlich für den Betrieb und die Weiterentwicklung des bwtarif ist die BW-Tarif GmbH, die von den beiden SPNV-Aufgabenträgern (Land Baden-Württemberg und Verband Region Stuttgart) sowie den Eisenbahn-

verkehrsunternehmen getragen wird, die derzeit im Nahverkehr in Baden-Württemberg fahren. Die 21 Verkehrsverbünde sind über einen eigenen Vertrag zur Anschlussmobilität in den bwtarif eingebunden.



Die Gesellschafter des bwtarif (Stand 2021)





Das Sortiment des bwtarif (Stand 2021)

RELATIONSBEZOGENE FAHRAUSWEISE

Die Fahrscheine berechtigen zur einmaligen Fahrt oder zur Hin- und Rückfahrt auf einer festgelegten verbundgrenzenüberschreitenden Relation. Am Start- und Zielort können die Verbundverkehrsmittel einmalig genutzt werden.

- **bwEINFACH** und **bwHIN UND ZURÜCK** gelten für eine einzelne Fahrt bzw. für eine Hin- und Rückfahrt auf der gewählten Verbindung.
- **bwEINFACH ABO** und **bwHIN UND ZURÜCK ABO** können Inhaber:innen der Zeitkarten bwABO, bwJAHR und bwJOB erwerben. Sie bieten einen Rabatt von 50 % auf den Preis der Einzeltickets.
- **bwGRUPPE EINFACH** und **bwGRUPPE HIN UND ZURÜCK** gelten für Gruppen ab sechs Personen und sind 50 % günstiger als die normalen Fahrausweise.
- **bwWEITERFAHRT EINFACH** und **bwWEITERFAHRT HIN UND ZURÜCK** können mit bwtarif-Zeitkarten und Zeitkarten der Verbünde kombiniert werden, um über den Geltungsbereich des jeweiligen Tickets hinauszufahren.

ZEITFAHRAUSWEISE

Zeitfahrausweise ermöglichen für einen Monat oder ein Jahr Fahrten auf einer festgelegten verbundgrenzenüberschreitenden Strecke. Am Start- und Zielort können die Verkehrsmittel der Verbünde im Geltungszeitraum beliebig oft genutzt werden. Im Dezember 2020 wurden die Zeitkarten für Jedermann eingeführt und im August 2021 die Ausbildungszeitkarten.

- **bwMONAT** ist eine streckengebundene Zeitkarte für einen Monat.
- **bwMONAT AUSBILDUNG** ermöglicht es Schüler:innen, Studierenden und Auszubildenden, einen Monat verbundüberschreitend auf einer festgelegten Strecke zu fahren.
- **bwJAHR** gilt in 12 aufeinanderfolgenden Monaten und ist im Vergleich zum Kauf von 12 einzelnen Monatstickets 20 % günstiger.
- **bwABO** ist die Jahreskarte im Abonnement und 20 % günstiger als 12 einzelne Monatskarten.
- **bwABO AUSBILDUNG** ist die Jahreskarte im Abonnement (12 Monate) und 25 % günstiger als 12 einzelne Monatskarten für Schüler:innen und Auszubildende.
- **bwJOB** kann ab einer Mindestabnahmemenge von 20 Stück mit einem Rabatt von 5 % erworben werden. Beteiligt sich zusätzlich der Arbeitgeber oder die Arbeitgeberin an den Fahrtkosten, werden insgesamt 10 % Rabatt gewährt. Das Ticket wird vom Arbeitgeber abgeschlossen.
- **bwFAHRRAD** berechtigt als pauschale Fahrradkarte in Verbindung mit einem Fahrschein im bwtarif zur Mitnahme eines Fahrrads.

TAGESTICKETS

Tagestickets ermöglichen die unbegrenzte Nutzung von ÖPNV-Angeboten im jeweiligen Geltungsbereich. Zum 12. Dezember 2021 wurde das Sortiment um Tageskarten ohne Abschlusszeit erweitert (im Folgenden kursiv dargestellt).



- **Baden-Württemberg-Ticket / bwTAG** für landesweite Fahrten
- **MetropolTagesTicket / MetropolTagesTicket PLUS** für Fahrten in den acht Verkehrsverbünden rund um Stuttgart
- **RegioXTicket / RegioXTicket PLUS** gilt in den vier Verbünden rund um Karlsruhe

KOMBITICKETS & WEITERE FAHRSCHEINE

Kombitickets berechtigen Fahrgäste zur An- und Abreise mit dem Regional- und Nahverkehr innerhalb Baden-Württembergs (sowie auf ausgewählten Eisenbahnstrecken außerhalb des Bundeslandes). Der Eintritt auf das Gelände des Kooperationspartners ist bereits enthalten.

- **Europa-Park Rust**
- **Insel Mainau** (2021 nicht verkauft)
- **Landesmesse Stuttgart** (2021 nicht verkauft)
- **Schüler-Ferien-Ticket** (während der Sommerferien in Baden-Württemberg für alle Vollzeitschüler:innen unter 23 Jahren)

Vertrieb

Die Einzelfahrscheine im bw-tarif sind an nahezu allen Fahrkartenautomaten und Verkaufsstellen der Eisenbahnverkehrsunternehmen erhältlich, die Tageskarten Baden-Württemberg-Ticket bzw. bwTAG, MetropolTages-Ticket (PLUS) und RegioXTicket (PLUS) wie schon vor Einführung des bw-tarif zudem an den meisten Verkaufsstellen, an Stadt- und Straßenbahnhaltstellen sowie im Bus.

Eine Ausweitung des Einzelticketverkaufs auf weitere Vertriebskanäle, z. B. die Verkaufsstellen der Verkehrsverbünde, ist für die nächste Ausbaustufe des bw-tarif geplant. In Heidelberg und Mannheim sind Einzeltickets bereits an Automaten im Stadtverkehr erhältlich. Der Vertrieb von E-Tickets ist über ein offenes Lizenzierungsverfahren für jeden qualifizierten Anbieter freigegeben. Die nicht ausschließliche Vertriebslizenz können Unternehmen zunächst bis 2023 erhalten. Folgende Anbieter vertreiben auf dieser Grundlage E-Tickets im bw-tarif (Stand: 31. Dezember 2021):

- O-TON GmbH (bwApp)
- DB Vertrieb (bahn.de, Navigator App)
- DB Regio Alb-Bodensee (bw-ticket.de)
- FAIRTIQ (Check-in / Check-out zwischen VPE und VVS) – Test im Jahr 2021
- KVSH
- Eigenbetrieb Nahverkehr Hohenlohekreis (NVH)
- Verbund bodo für Fahrten nach Konstanz
- Darüber hinaus Verkauf durch Eisenbahn- und ausgewählte Busunternehmen

Digitale Vertriebskanäle erfreuen sich bei den Fahrgästen weiterhin zunehmender Beliebtheit: Im Jahr 2021 wurden bereits 38 % aller Fahrscheine des bw-tarif als E-Ticket erworben (mehr dazu in Kapitel 2).





Das Jahr im Rückblick

2

Das Jahr 2021 war weiterhin von der Corona-Pandemie geprägt – allerdings in geringerem Maße als das Vorjahr. Das machte sich auch bei der Nutzung des bwtarif bemerkbar. Mit einer Erholung der Fahrgastzahlen und einem Umsatz von 84,9 Mio. Euro zeigte sich eine deutlich positive Tendenz gegenüber dem Jahr 2020. Im Berichtszeitraum wurden zudem erstmals vollständig die Verkaufszahlen der Zeitkarten berücksichtigt.

Gesamtentwicklung im Jahr 2021

Das Jahr startete mit einem Umsatz, der auf ähnlich niedrigem Niveau lag wie zum Jahresende 2020. Im Januar und Februar wurden jeweils rund 4 Mio. Euro eingenommen. Doch schon ab März konnte der Umsatz kontinuierlich gesteigert werden und erreichte im Juli mit knapp 10 Mio. Euro einen ersten Höchstwert – erklärbar auch mit einer zunehmenden Entspannung der Pandemie-Situation und dem sommerlichen Wetter, das zu Ausflügen und einer verstärkten Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs einlud. Der steigende Absatz von Pauschalpreistickets in diesem Zeitraum bestätigt die Annahme.

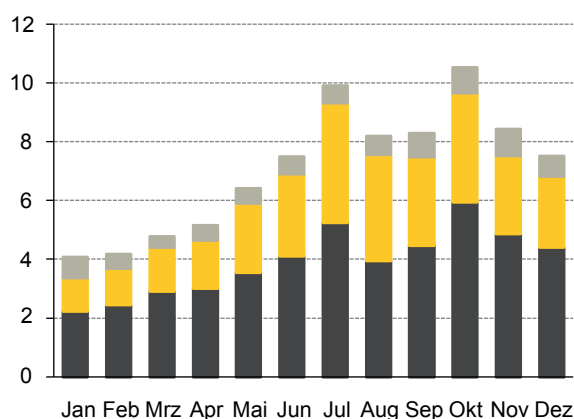
Während sich auch die Monate August und September auf einem hohen Niveau bewegten, wurde im Oktober der stärkste Monat des Jahres verzeichnet: Es wurden 10,5 Mio. Euro umgesetzt. Insgesamt wurden 84,9 Mio. Euro im Jahr 2021 erwirtschaftet.

Analog zum Umsatz im bwtarif stieg auch die Zahl der Fahrten im Jahresverlauf deutlich. Von 0,5 Mio. im Januar und Februar kletterte der Wert auf fast 1,3 Mio. Fahrten im Juli. Die meisten Reisen wurden im Oktober unternommen: Rund 1,4 Mio. Mal nutzten Fahrgäste den bwtarif, um im Land unterwegs zu sein. Zum Jahresende sank die Zahl der Fahrten auch aufgrund der wieder steigenden Corona-Fallzahlen und der damit einhergehenden geringeren Mobilität in Folge von Homeoffice und Einschränkungen des öffentlichen Lebens.

Ein Blick auf die zurückgelegten Kilometer zeigt: Im Berichtszeitraum entfiel von 1 Mrd. Personenkilometern mehr als die Hälfte, nämlich 561,2 Mio. auf die Pauschalpreistickets, die vor allem im Sommer und Herbst gekauft wurden. Auch hier zeigen sich die Auswirkungen der Corona-Pandemie.

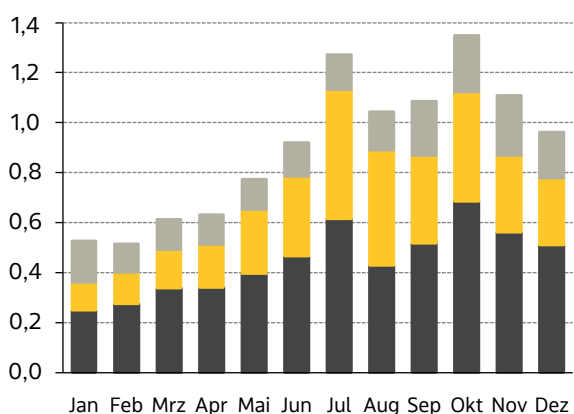
UMSATZ

in Mio. €



FAHRTEN

in Mio.



PERSONENKILOMETER

in Mio.

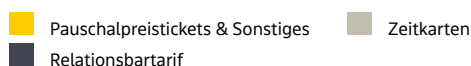
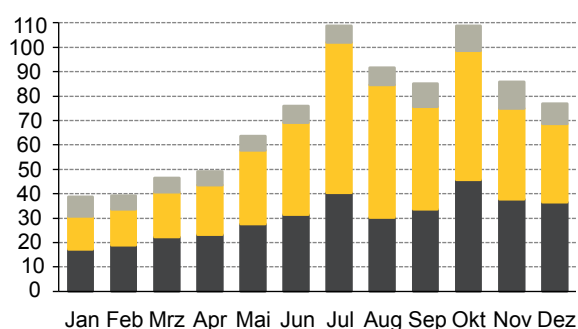


Abb. 1: Umsatz, Fahrten und Personenkilometer (2021)

Fahrten

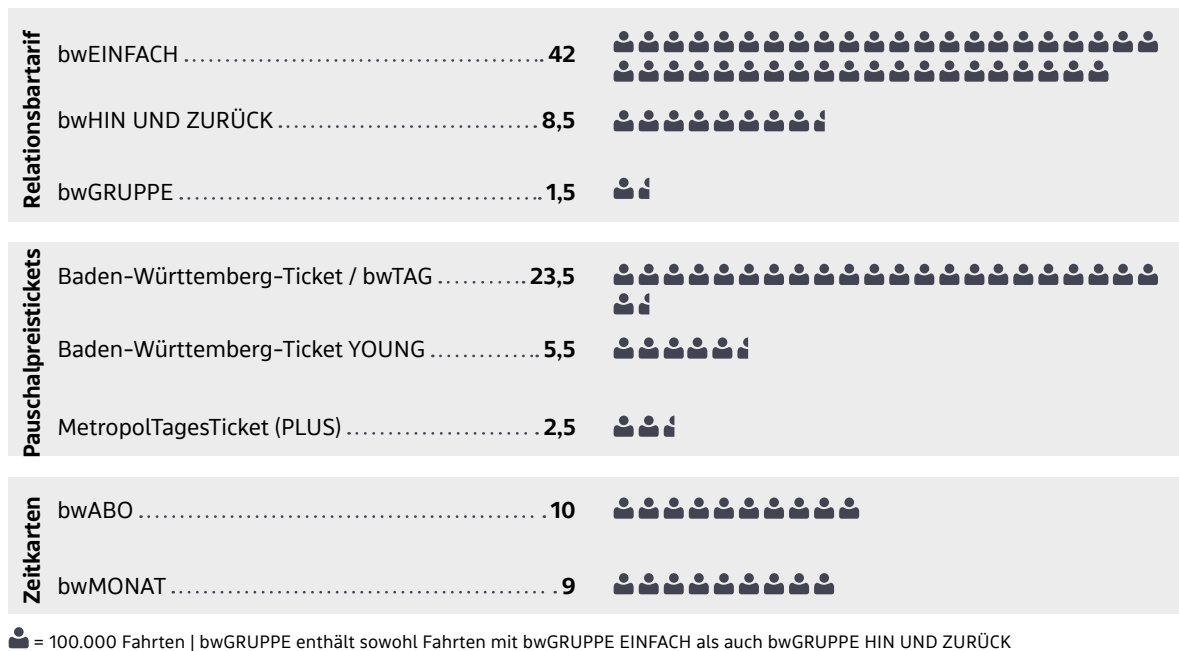


Abb. 2: Anzahl der Fahrten mit ausgewählten Tarifprodukten (2021)

Bei der Anzahl der unternommenen Fahrten sind das Einzelticket bwEINFACH und das Baden-Württemberg-Ticket (inkl. bwTAG) erneut unangefochtene Spitzenreiter: Mit bwEINFACH waren Fahrgäste im Berichtsjahr 4,2 Mio. Mal unterwegs. Damit machte das Ticket 77,8 % der 5,4 Mio. Fahrten im Relationsbartarif aus bzw. 38,9 % der 10,8 Mio. Fahrten im gesamten bwtarif. Für bwHIN UND ZURÜCK wurden

rund 0,8 Mio. Fahrten verzeichnet. Die übrigen Tickets im Relationsbartarif spielten eine untergeordnete Rolle. Das beliebteste Tagesticket war das Baden-Württemberg-Ticket (inkl. bwTAG) mit 2,4 Mio. der 3,5 Mio. Fahrten. Das Baden-Württemberg-Ticket YOUNG war 2021 mit 0,6 Mio. Reisen und einem Anteil von 17,1 % das am zweithäufigsten genutzte Pauschalpreisticket. Betrachtet man die einzelnen Quartale, zeigt sich, dass durchgehend mit dem Relationsbartarif die meisten Fahrten unternommen wurden. Ihr Anteil an den Gesamtfahrten stieg im Jahresverlauf kontinuierlich. Auch der Anteil der Pauschalpreistickets nahm parallel zum Ausflugs geschehen bis zum dritten Quartal stetig zu, ging im Quartal 4 jedoch wieder zurück. Mit den Zeitkarten wurden – bedingt durch die Einführung der Angebote für Auszubildende – vor allem in der zweiten Jahreshälfte mehr Fahrten unternommen. Insgesamt wurden die Zeitkarten mehr als 1,9 Mio. Mal für Reisen in Baden-Württemberg genutzt (bwABO: 1 Mio., bwMONAT: 0,9 Mio.).

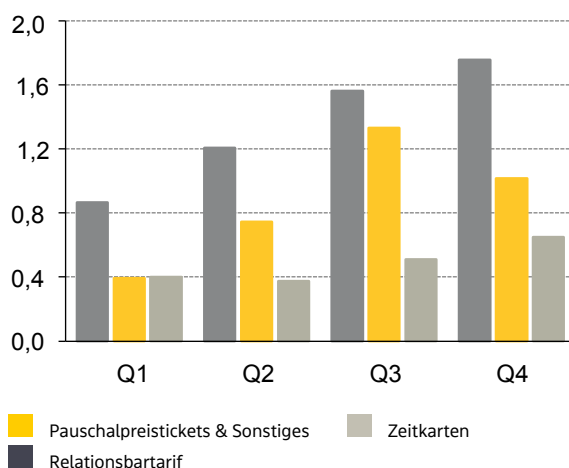


Abb. 3: Fahrten je Quartal (2021) in Mio.



Merkmale der bwtarif-Fahrgäste



Relationsbartarif vs. Pauschalpreistickets vs. Zeitkarten



E-Ticket vs. Konventioneller Vertrieb



Erwachsene vs. Kinder

2021 war die Hälfte der Fahrgäste im bwtarif mit einem Relationsfahrchein unterwegs. Weitere 32 % reisten mit einem Pauschalpreisticket oder einem sonstigen Ticket. Erstmals waren außerdem 18 von 100 Fahrgästen im Nahverkehr im Besitz einer bwtarif-Zeitkarte. Die meisten dieser Personen sind als ehemalige Besitzer:innen von Zeitkarten der Deutschen Bahn neu in den bwtarif gekommen.

Fahrscheine wurden 2021 mit 62 % überwiegend am Fahrkartenautomaten und im personenbedienten Verkauf am Schalter erworben. 38 % der Fahrgäste kauften elektronische Fahrausweise. Der Trend zum digitalen Ticket, der seit Einführung des bwtarif zu beobachten ist, setzte sich also auch 2021 fort.

98 % der Fahrgäste im Relationsbartarif waren Erwachsene, 2 % Kinder. Allerdings fahren Kinder bis einschließlich 14 Jahren kostenlos bei ihren Eltern oder Großeltern mit und werden in diesen Fällen nicht erfasst. Bei den BahnCard-Varianten zeigt sich, dass 58 % der Personen keine Rabattkarte besaßen. Unter den BahnCard-Besitzer:innen hatten 24 % eine BahnCard 50, eine BahnCard 25 besaßen 17 %. Weitere 2,3 % waren mit einem Gruppenticket unterwegs und nur 0,9 % der Fahrgäste reisten in der 1. Klasse.



Ohne BahnCard vs. BahnCard 25 vs. BahnCard 50



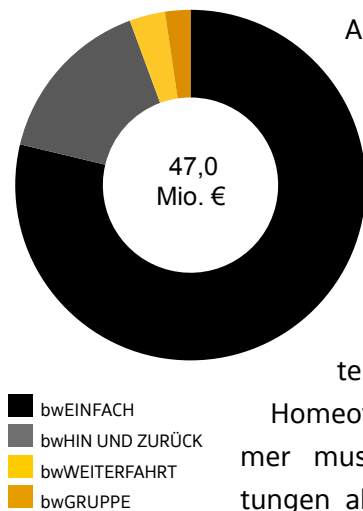
Einzelticket vs. Gruppenticket (im Relationsbartarif)



2. Klasse vs. 1. Klasse

Abb. 4: Merkmale der bwtarif-Fahrgäste (2021)

Umsatz



Auch im Jahr 2021 stand der bwtarif unter dem Eindruck der Corona-Pandemie. Die Menschen arbeiteten weiterhin häufig im Homeoffice, noch immer mussten Veranstaltungen abgesagt werden.

nen für die Hin- und Rückfahrt waren es im Mittel 7,92 Euro pro Fahrt. Die deutliche Differenz zeigt, dass mit bwHIN UND ZURÜCK in der Regel kürzere Strecken zurückgelegt wurden als mit dem Fahrschein bwEINFACH. Die Auswertung der Reiseweiten (s. Abb. 7) bestätigt dies. Mit 3,78 Euro und 3,77 Euro Umsatz wurde mit bwWEITERFAHRT und bwGRUPPE der geringste Betrag pro Fahrt erwirtschaftet. Da es sich bei der Weiterfahrt um ein Anschlussticket handelt, das nur für Fahrten innerhalb eines Verbundes verwendet werden kann, werden damit deutlich kürzere Strecken zurückgelegt und es wird weniger Umsatz erzielt.

Dennoch entwickelte sich der Umsatz 2021 gegenüber dem ersten Jahr der Pandemie sehr positiv. Wurden im Vorjahr 70,8 Mio. Euro erwirtschaftet, waren es 2021 bereits 84,9 Mio. Euro – ein Plus von 19,9 %. Ein Großteil der positiven Umsatzentwicklung ist dabei auf den Verkauf der neu eingeführten Zeitkarten zurückzuführen.

RELATIONSbartarif

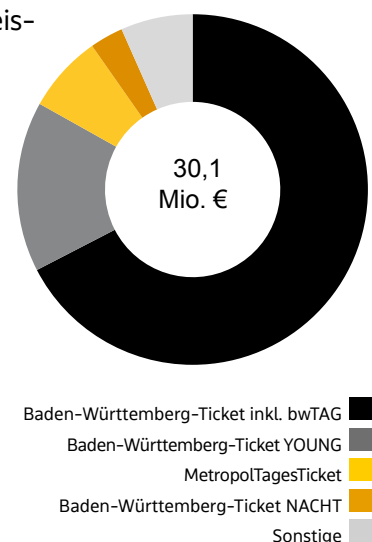
Den größten Anteil am Umsatz machten die Einzeltickets im Relationsbartarif aus. Mit ihnen wurden 47 Mio. Euro eingenommen (55,4 %). Obwohl im Dezember 2020 die Zeitkarten eingeführt worden waren, ist das ein Zuwachs von 5,4 Mio. Euro in diesem Fahrscheinsegment. Der größte Anteil entfiel mit 39,2 Mio. Euro auf das Einzelticket bwEINFACH (83,4 %). Am zweithäufigsten wurde bwHIN UND ZURÜCK nachgefragt. Es machte 6,7 Mio. Euro und damit 14,3 % des Umsatzes im Relationsbartarif aus. Die übrigen Ticketarten spielten nur eine sehr untergeordnete Rolle.

Die Fahrt mit bwEINFACH generierte 2021 durchschnittlich einen Umsatz von 9,25 Euro pro Fahrschein (s. Abb. 6). Bei den Fahrschein-

PAUSCHALPREISTICKETS

Im Dezember 2021 waren die Tagestickets ohne Ausschlusszeit eingeführt worden. Mit bwTAG, MetropolTagesTicket PLUS und RegioXTicket PLUS sind unter der Woche Fahrten am jeweiligen Geltungstag schon ab 0 Uhr möglich. Der Grundpreis liegt bei bwTAG und RegioXTicket PLUS 8 Euro über dem der zeitlich begrenzten Varianten, beim Tagesticket für die Region Stuttgart sind es 7 Euro.

Mit Pauschalpreistickets wurden 30,1 Mio. Euro erwirtschaftet. Den Großteil der Einnahmen trug das Baden-Württemberg-Ticket inkl. bwTAG mit 21,6 Mio. Euro bei.



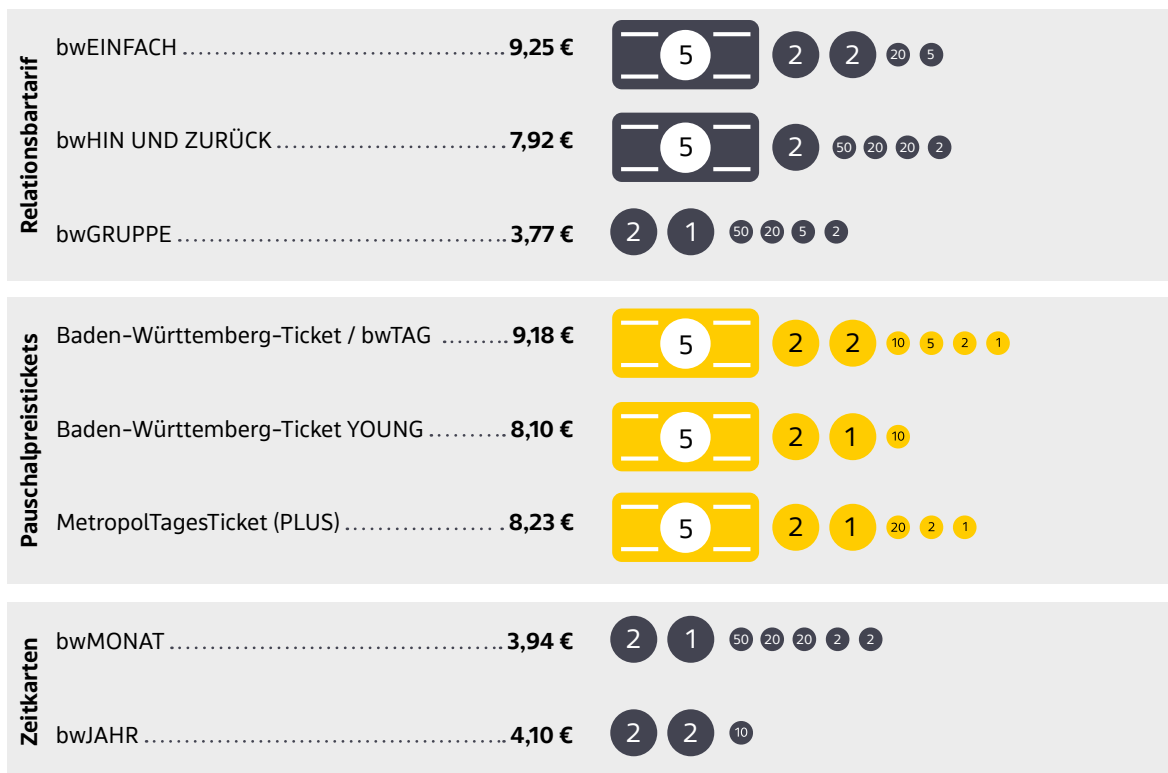


Abb. 6: Durchschnittlicher Umsatz pro Fahrt ausgewählter Tarifprodukte (2021)

Damit entfielen in dem Segment 71,8 % des Umsatzes auf diese beiden Tickets. Gefragt war auch das Baden-Württemberg-Ticket YOUNG mit einem Umsatz von 4,4 Mio. Euro und einem Anteil von 14,6 %. Mit dem MetropolTagesTicket (PLUS) wurden 2 Mio. Euro eingenommen (6,6 %).

Neben dem Gesamtumsatz, der mit den Pauschalpreistickets erwirtschaftet wurde, wurde auch der durchschnittliche Umsatz pro Fahrt ermittelt.

Mit dem Baden-Württemberg-Ticket inklusive bwTAG wurden im Schnitt 9,18 Euro pro Fahrt eingenommen. Wie bei allen Pauschalpreistickets muss berücksichtigt werden, dass sich der Umsatz pro Person reduziert, je mehr Reisende gemeinsam mit dem Ticket fahren. Außerdem darf ein Eltern- oder Großelternanteil beliebig viele eigene Kinder bzw. Enkelkinder mitnehmen. Am wenigsten wurde mit 2,94 Euro pro Fahrt

mit dem Schüler-Ferien-Ticket umgesetzt. Das Ticket gilt während der gesamten Sommerferien im ganzen Land für beliebig viele Fahrten.

ZEITKARTEN

Mit den erstmals ganzjährig erfassten Zeitkarten bwABO, bwJAHR und bwMONAT (inklusive der Angebote für Auszubildende und Schüler: innen) wurde ein Umsatz von 7,8 Mio. Euro erzielt. bwABO machte dabei mit 4,1 Mio. Euro oder 52,6 % einen etwas größeren Anteil am Zeitkarten-Segment aus als bwMONAT mit 3,5 Mio. Euro (45,5 %).

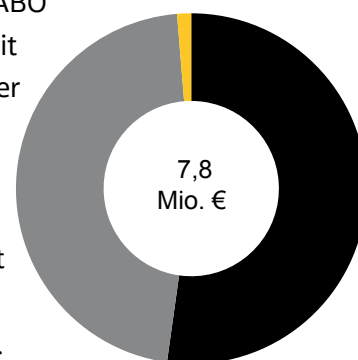


Abb. 5: Aufteilung Umsätze nach Tarifprodukten (2021)

■ bwABO
■ bwMONAT
■ bwJAHR

Die Jahreskarte wurde nur vereinzelt verkauft. Im Zeitkarten-Segment lagen die Umsätze je Fahrt bei den verschiedenen Produkten auf ähnlichem Niveau: zwischen 3,94 Euro (bwMONAT) und 4,10 Euro (bwJAHR).

Der verhältnismäßig geringe Betrag ergibt sich aus den geringeren Distanzen, die mit den Zeitkarten zurückgelegt werden und aus der hohen Anzahl der Fahrten pro Ticket.

Reiseweiten

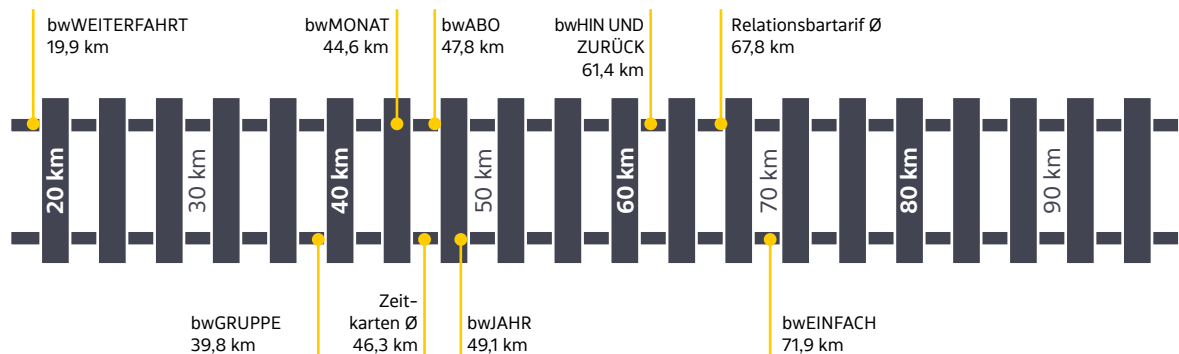


Abb. 7: Durchschnittliche Reiseweite im Relationsbartarif und mit Zeitkarten (2021)

Im Hinblick auf die Entfernungen, die mit dem bwtarif zurückgelegt wurden, unterscheiden sich die einzelnen Tickets teils erheblich. 2021 betrug die durchschnittliche Reiseweite 67,8 Kilometer. Interessant ist besonders die Betrachtung des Medians der Reiseweiten im Bartarif: Die Hälfte der Strecken war 60 Kilometer lang oder kürzer. Bei knapp einem Fünftel (17 %) der Fahrten wurden dagegen 100 Kilometer oder mehr zurückgelegt. Die durchschnittliche Reiseweite

wurde also durch wenige sehr weite Fahrten in die Höhe getrieben. Der Großteil der Fahrten war deutlich kürzer.

Die Zeitkarten wurden für noch deutlich kürzere Strecken genutzt als die Einzeltickets: im Schnitt 46,3 Kilometer. Pendlerstrecken sind damit kürzer als einzelne Fahrten z. B. im Rahmen von Ausflügen oder Dienstreisen. Innerhalb des Zeitkarten-Segments lagen die Reiseweiten zwischen 44,6 Kilometern (bwMONAT) und 49,1 Kilometern (bwJAHR).

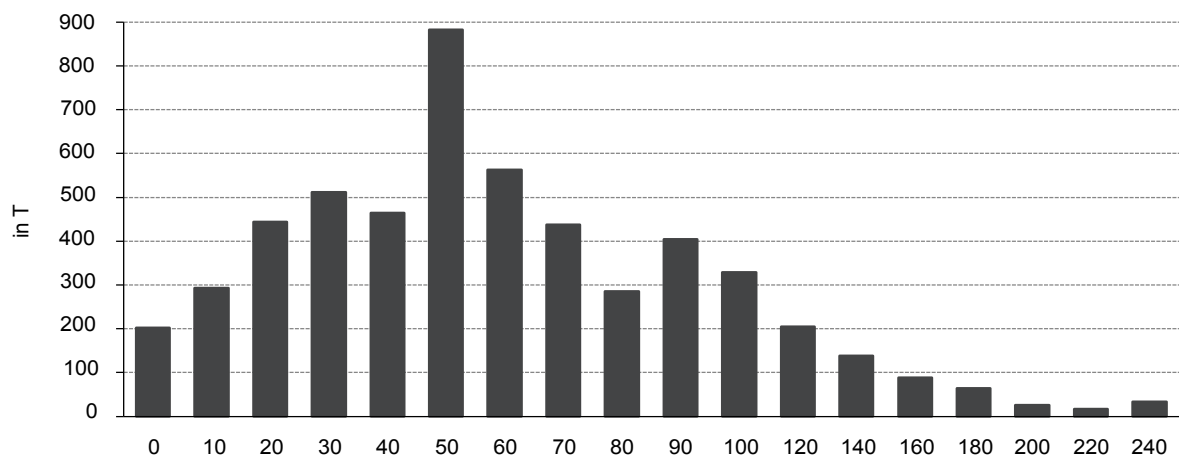


Abb. 8: Verteilung der Reiseweiten mit dem bwtarif im Relationsbartarif (2021)

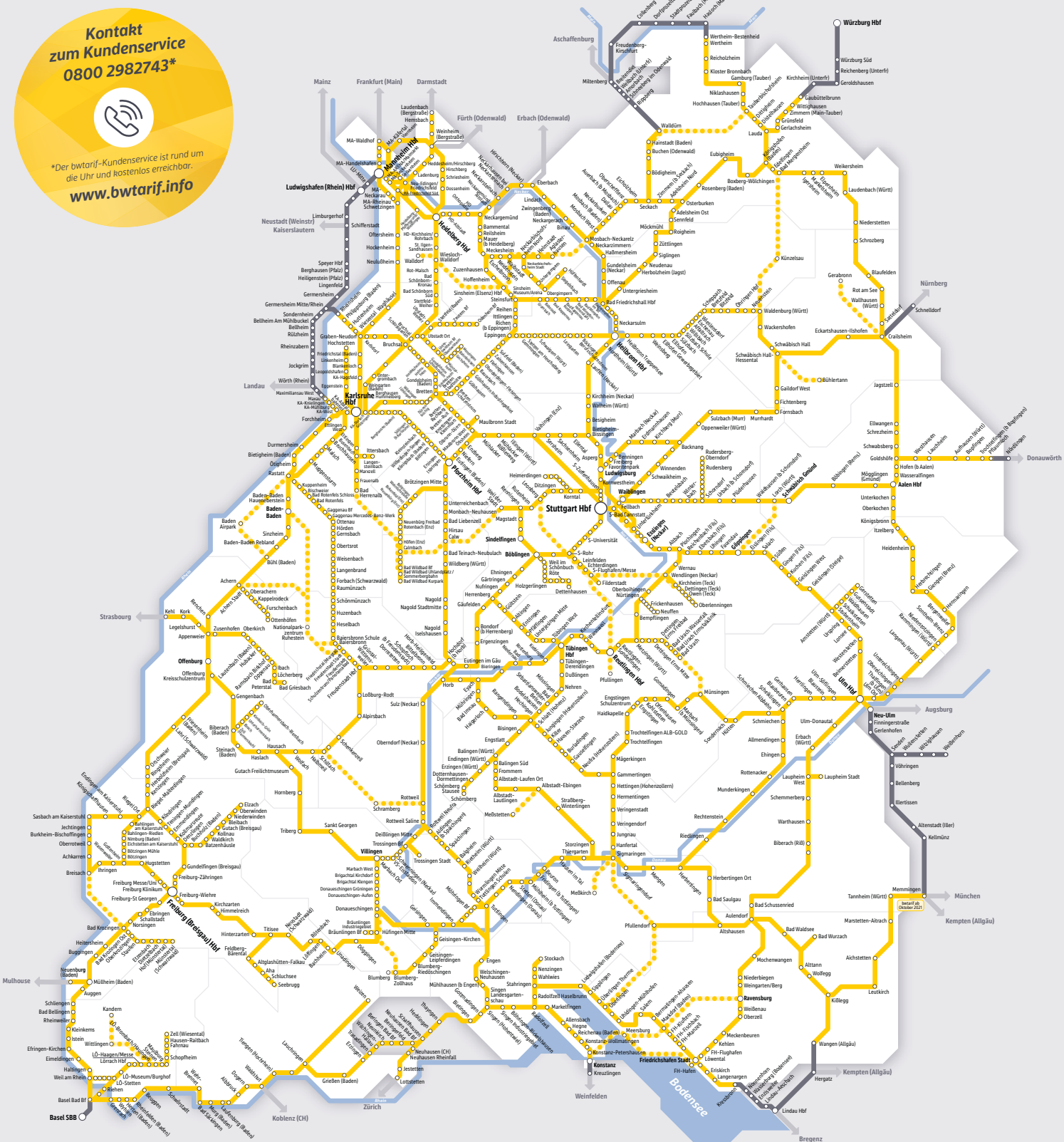


Ein Ziel, ein Ticket. Landesweit:

Kontakt
zum Kundenservice
0800 2982743*



*Der bwtarif-Kundenservice ist rund um
die Uhr und kostenlos erreichbar.
www.bwtarif.info



Streckennetz

- Haltepunkt
- Eisenbahn
- RegioBus

Im S-Bahn- und RegioBusnetz sowie auf Nebenbahnen sind nicht alle Halte abgebildet.

Geltungsbereich

- Baden-Württemberg-Ticket/bwtarif:
gelten innerhalb Baden-Württembergs auch in Stadtbahnen,
Straßenbahnen und Bussen (Strecken nicht abgebildet)
- Baden-Württemberg-Ticket:
gilt außerhalb Baden-Württembergs nur im Schienennetz
- Verkehrsverbundgrenze

Herausgeber

Baden-Württemberg-Tarif GmbH
Stockholmer Platz 1
70173 Stuttgart
www.bwtarif.de

Stand: Juli 2021



BahnCard-Nutzung

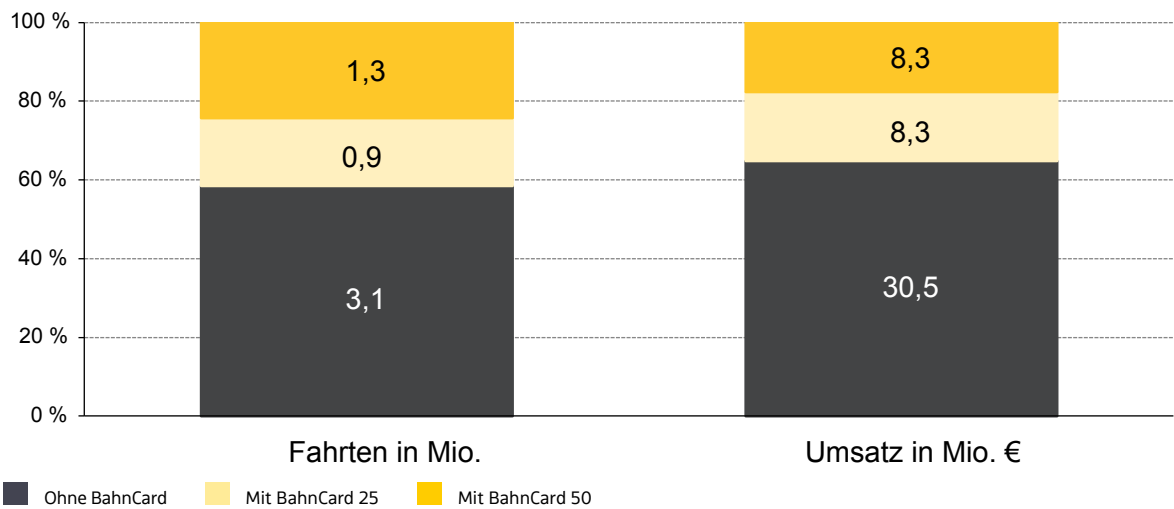


Abb. 9: Anteilige BahnCard-Nutzung bei Fahrten und Umsatz (2021)

Die Analyse der BahnCard-Nutzung zeigt, dass im Jahr 2021 bei 41 % der Fahrten im bwtarif ein Rabatt geltend gemacht wurde. Es wurden insgesamt mehr Fahrten mit Rabatt unternommen als im Vorjahr (2020: 2,1 Mio., 2021: 2,2 Mio.). Da die Fahrgäste aber insgesamt häufiger unterwegs waren, stieg die Zahl der Fahrten, bei denen keine BahnCard genutzt wurde, von 2,6 auf 3,1 Mio.

Während 2020 noch bei 55 % der Fahrten keine BahnCard genutzt worden war, waren es im Folgejahr 58,4 % – sicherlich auch eine

Konsequenz der weiterhin unsicheren Coronasituation und des hohen Homeoffice-Anteils. Der Umsatz verteilte sich mit jeweils 8,3 Mio. Euro identisch auf Fahrkarten mit BahnCard 50 und BahnCard 25.

Mit der Länge der zurückgelegten Strecke nahm die BahnCard-Nutzung zu. Das liegt auch daran, dass für Fahrgäste ohne BahnCard mit zunehmender Entfernung Pauschalpreistickets wegen der Preisdeckelung immer attraktiver werden.

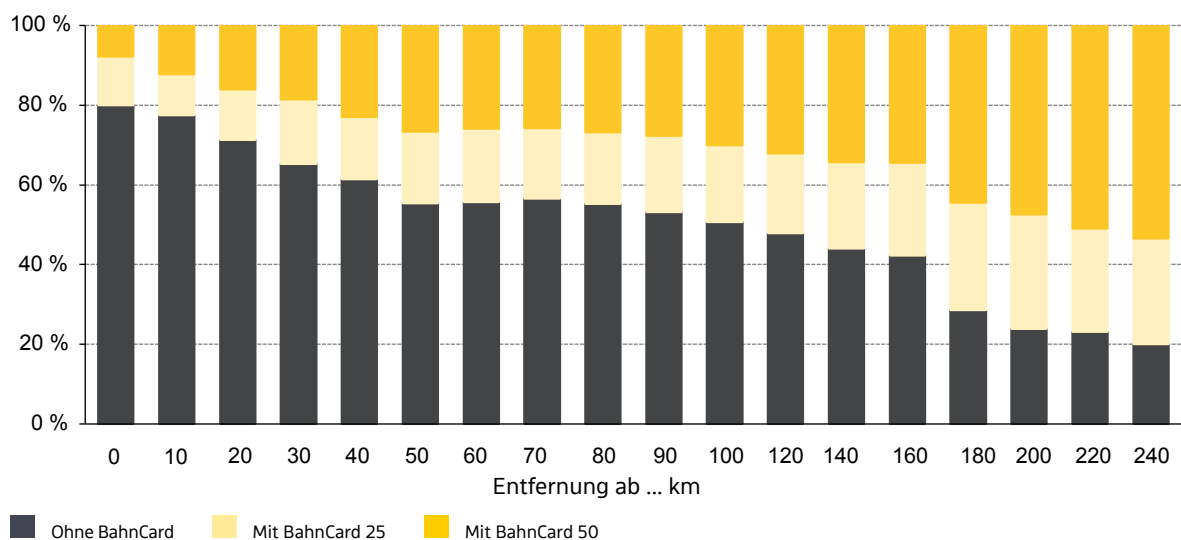


Abb. 10: BahnCard-Nutzung (Fahrten) nach zurückgelegter Entfernung (2021)

Vertrieb

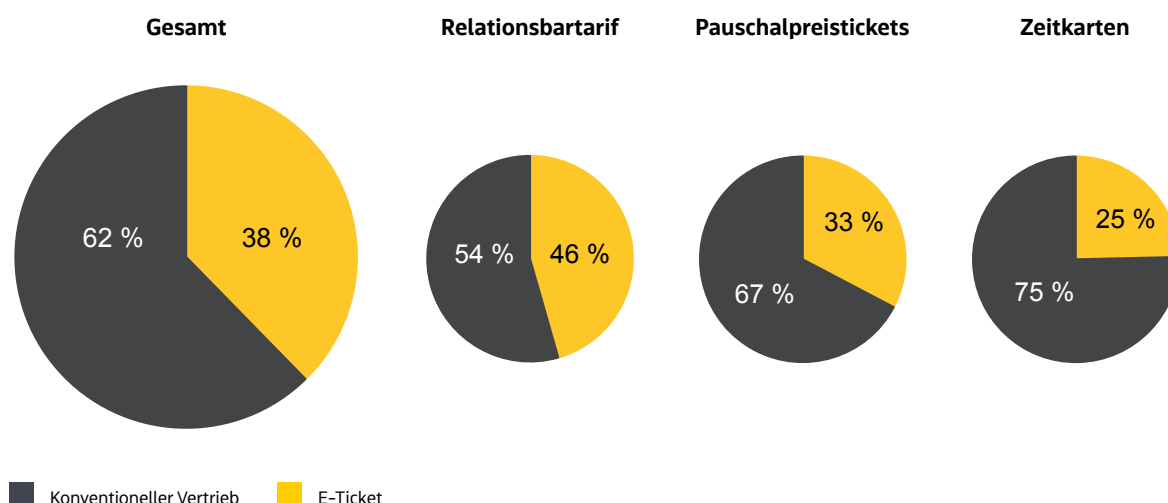


Abb. 11: Verkaufsanteile nach Vertriebswegen (2021)

Seit der Einführung des bwtarif setzt die Gesellschaft beim Vertrieb auf ein Open-House-Verfahren. Die Vielzahl elektronischer Vertriebswege trägt dazu bei, Zugangshürden zu reduzieren. Dass dieses Konzept aufgeht, zeigt der stetig wachsende Anteil der ausgegebenen E-Tickets. Wurden 2019 noch 28 % der Fahrscheine über digitale Kanäle verkauft, waren es 2021 bereits 38 % der Tickets, die bei einem der vier Lizenznehmer (s. Abb. 11) erworben wurden. Den größten Anteil machten die Einzelfahrscheine mit 46 % aus – gegenüber dem Vor-

jahr ein Zuwachs um 9,5 %. Fast jedes zweite bwEINFACH wurde bereits als E-Ticket verkauft.

Bei den Pauschalpreistickets lag der Anteil digitaler Fahrscheine bei 33 %. Hier sticht das Baden-Württemberg-Ticket NACHT hervor mit einem E-Ticket-Anteil von 56 %.

Zeitkarten wurden größtenteils (75 %) noch im konventionellen Vertrieb verkauft. Von den elektronisch verkauften Zeitkarten war fast jede zweite ein bwJAHR.

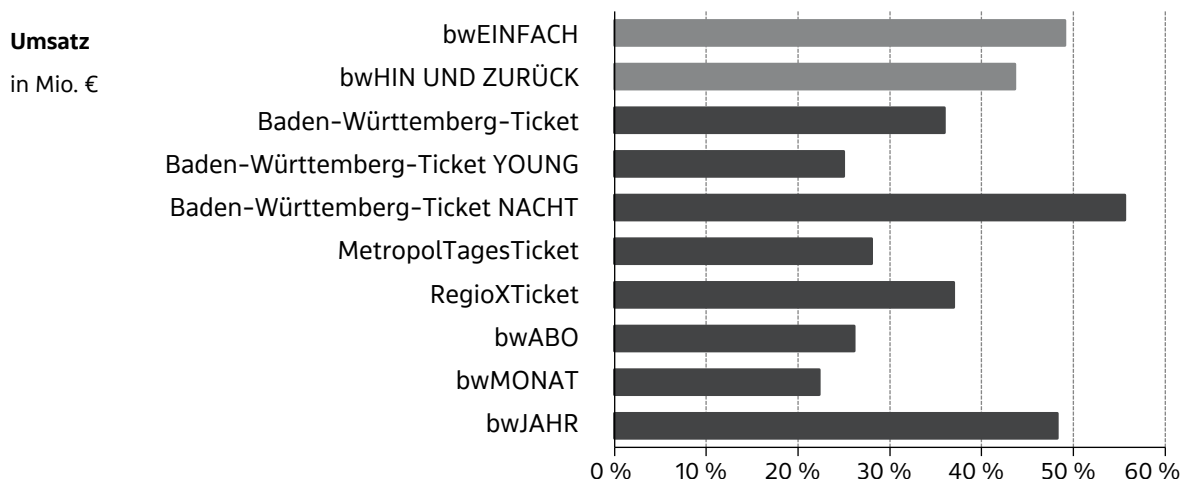


Abb. 12: E-Ticket-Anteil ausgewählter Tarifprodukte (2021)

Die Jahre 2020 und 2021 im Vergleich

3

Das Jahr 2021 hielt für den bwtarif mehr Licht als Schatten bereit. Zwar konnten bei Umsatz und Fahrten noch nicht die guten Werte aus dem Einführungsjahr 2019 erreicht werden. Im Vergleich zum ersten Pandemie-Jahr 2020 wurden aber deutlich positivere Ergebnisse erzielt. Der ÖPNV erfuhr wieder mehr Zuspruch, was sich auch in den Fahrgeldeinnahmen des bwtarif zeigte.

Übersicht der Veränderungen

Während das erste Jahr der Pandemie noch von sehr strengen Maßnahmen geprägt war, konnten im Berichtsjahr zeitweise wieder Veranstaltungen stattfinden und Urlaubsreisen unternommen werden. Schulunterricht fand hauptsächlich vor Ort statt. Der Vergleich der Ergebnisse aus den Jahren 2020 und 2021 ist daher im Kontext unterschiedlicher Rahmenbedingungen zu bewerten.

Im Hinblick auf den Tarif herrschten nahezu identische Voraussetzungen wie 2020: Eine Tarifanpassung in Höhe von 1,9 % erfolgte erst im Dezember 2021 und wirkte sich auf das Gesamtjahr nicht aus. Im Berichtszeitraum wurden zudem erstmals durchgehend die Verkaufszahlen der Zeitkarten berücksichtigt, die mit dem Jedermann-Sortiment zum Dezember 2020 eingeführt worden waren.

Umsatz

Im Jahr 2021 wurden mit dem landesweiten bwtarif 84,9 Mio. Euro eingenommen – trotz der für den ÖPNV weiterhin schwierigen Bedingungen ein Plus von fast 20 % im Vergleich zum Vorjahresergebnis von 70,8 Mio. Euro. Dabei bilden die Umsätze in den einzelnen Monaten deutlich das Pandemie-Geschehen ab. Im Januar 2021 wurden mit

4 Mio. Euro noch weniger als 44,2 % der Vorjahreseinnahmen generiert. Auch im Februar wurde nur die Hälfte des Vorjahres-Umsatzes erwirtschaftet. Hintergrund: In Deutschland hatte es 2020 erst im März Einschränkungen durch die Pandemie gegeben. Doch bereits im März 2021, als die Pandemie-Situation weniger kritisch war als im Vorjahreszeitraum und

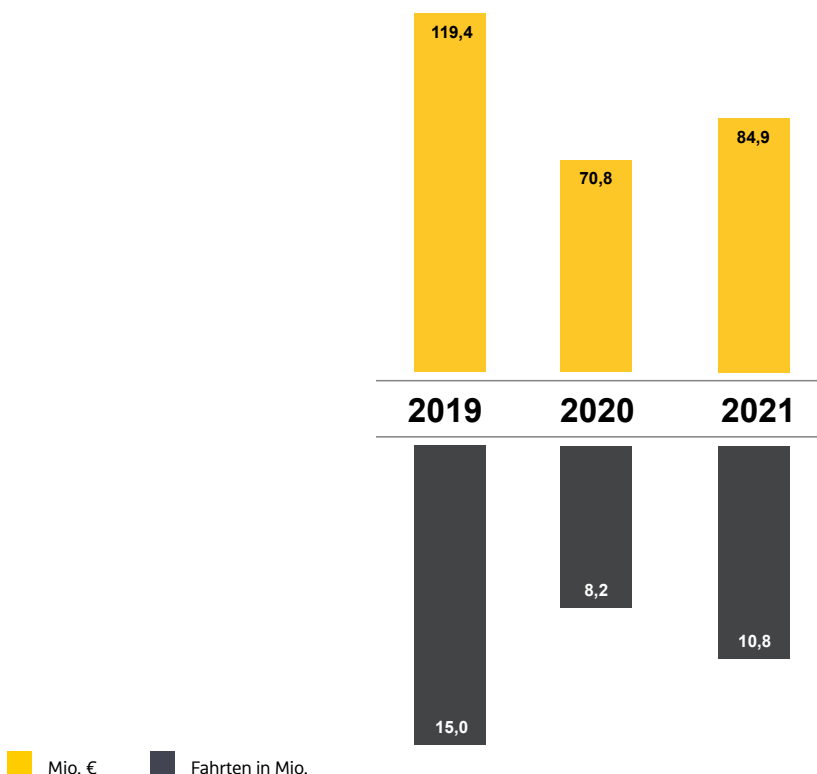


Abb. 13: Bruttofahrgeldeinnahmen und Fahrten im Jahresvergleich (2020/2021)

erste Lockerungen Wirkung zeigten, waren die Fahrgeldeinnahmen höher als im Vorjahresmonat. Der positive Trend setzte sich anschließend über das gesamte Jahr fort. Auch wenn teilweise wieder strengere Beschränkungen umgesetzt wurden – die Vorjahresergebnisse wurden durchgehend und meist deutlich übertroffen.

Dabei stechen die Monate April und Mai sowie das 4. Quartal 2021 hervor. Im April lagen die Bruttofahrgeldeinnahmen im Gesamtjahresvergleich 2021 noch auf mittlerem Niveau. Der Zugewinn gegenüber dem Vorjahresmonat war mit sehr deutlichen 312 % im April jedoch am höchsten. Ebenfalls sehr hohe Zuwächse sind im November (87,8 %) und Dezember (79 %) zu beobachten.

Der deutliche Positiv-Trend schwächte sich lediglich im August und September ab, als der Umsatz aus den Vergleichsmonaten nur geringfügig übertroffen werden konnte. Zurückzuführen ist das vor allem auf die geringere Nachfrage nach Pauschalpreistickets. Eine wichtige Rolle spielten auch die Kundenbindungsmaßnahmen bwAboSommer und die VDV-Aktion im September 2021. Der Umsatz aus dieser Ticketkategorie fiel in beiden Monaten unter das Vorjahresniveau. Im Sommer 2020 hatte es weniger Einschränkungen gegeben, sodass in Bezug auf die Pandemie

ähnliche Voraussetzungen geherrscht hatten wie im Sommer des Berichtszeitraums. Schon im Oktober konnte wieder eine deutliche Umsatzsteigerung gegenüber dem Vorjahr von 53,9 % verzeichnet werden. Mit Bruttofahrgeldeinnahmen von 10,5 Mio. Euro war der Oktober schließlich auch der umsatzstärkste Monat und erreichte eine vergleichbare Größenordnung wie der Vorkrisen-Oktober 2019 (11,7 Mio.).

Bei der Verteilung der Ticketeinnahmen je Ticketsegment zeigt sich in den beiden umsatzschwachen Monaten Januar und Februar ein interessantes Detail: So waren die Einbußen bei den Produkten im Relationsbartarif noch deutlicher als bei den Pauschalpreistickets. Im Dezember 2020, als die Pandemie-Bedingungen recht ähnlich gewesen waren, war der Umsatzrückgang hingegen am deutlichsten bei den Pauschalpreistickets zu beobachten gewesen. So wurden im Januar 2021 nur 54,7 % der Einnahmen im Relationsbartarif erwirtschaftet. Gegenüber dem Dezember 2020 mit 65,5 % ein Rückgang um 16,5 %.

Im weiteren Jahresverlauf wurden die größten Zugewinne gegenüber dem Vorjahr jedoch durchgehend mit den Fahrscheinen im Relationsbartarif erzielt. Im April wurden in diesem Segment 2,2 Mio. Euro mehr umgesetzt als im Vorjahreszeitraum (+ 275 %).

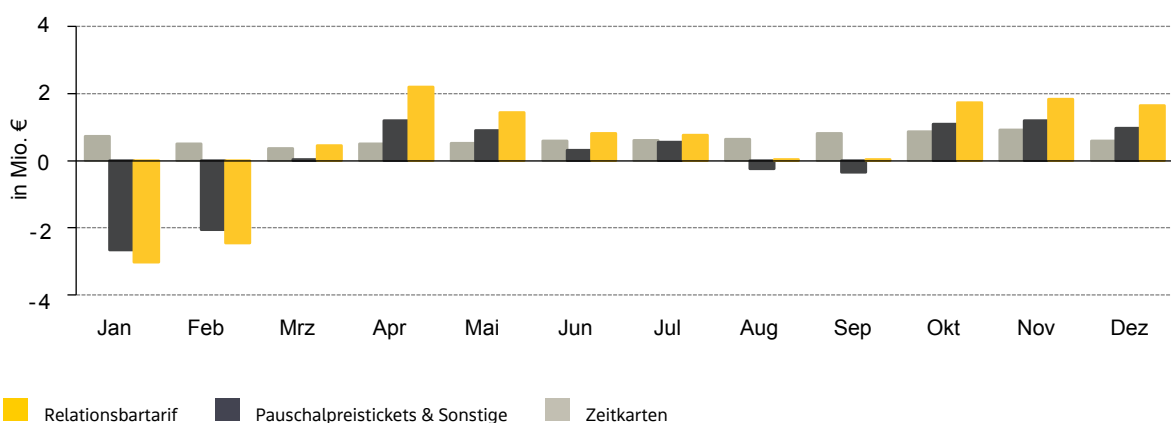


Abb. 14: Veränderung des Umsatzes bei Relationsbartarif, Pauschalpreistickets und Zeitkarten (2021)

Im Juli war das Umsatzplus bei Einzel- und Pauschalpreistickets ähnlich hoch. Im Sommer ist eine Annäherung an das Vorjahresniveau und damit ein geringeres Wachstum in allen Ticketfamilien erkennbar. Im Herbst und Winter konnte schließlich vor allem der Relationsbartarif wieder hinzugewinnen und die Umsatzzugewinne aus den Pauschalpreistickets im gesamten dritten Quartal deutlich übertreffen.

Die Zeitkarten im bwtarif wurden im Dezember 2020 eingeführt. Ein Vergleich zum Vorjahr ist

daher in diesem Bericht noch nicht möglich. Das Jahr startete mit einem Zeitkarten-Umsatz von 0,7 Mio. Euro und damit mit den vierthöchsten Einnahmen des Jahres. In den folgenden Monaten ging der Umsatz leicht zurück und verteilte sich in der ersten Jahreshälfte recht gleichmäßig. Ab Juni – dem Verkaufsstart der Ausbildungszeitkarten – zeigt sich ein deutlicher und in der gesamten zweiten Jahreshälfte ansteigender Zuwachs. Der höchste Umsatz wurde im Oktober und November mit je 0,9 Mio. Euro erzielt.

Fahrten

Die insgesamt positive Entwicklung zeigt sich auch in der Anzahl der zurückgelegten Fahrten. 10,8 Mio. Mal waren die Menschen mit dem bwtarif im Land unterwegs – gegenüber dem Jahr 2020 mit 8,2 Mio. Fahrten ein Plus von 31,7 %. Besonders deutlich fiel der Zuwachs beim Gruppenticket aus (+ 160 %). Mit bwEINFACH wurden 14,1 % mehr Fahrten unternommen. Das beliebteste Pauschalpreisticket, das Baden-Württemberg-Ticket (inkl. bwTAG), wurde für 2,4 Mio. Fahrten im Land genutzt und damit 0,9 Mio. Mal mehr als 2020. Damit stieg die Zahl der Personenfahrten deutlich stärker als der Umsatz (20 %). Der Effekt ist vor allem auf die Zeitkarten

zurückzuführen, mit denen mehr Fahrten vor allem über kürzere Distanzen zurückgelegt wurden. Die Anzahl der monatlichen Fahrten bildet dabei weitgehend die Entwicklung des Umsatzes ab. Monate, in denen ein deutliches Umsatz-Plus erzielt wurde, waren auch Monate, in denen mehr Fahrten unternommen wurden. Bemerkenswert ist dabei, dass im Oktober und November das Umsatz-Plus im Relationsbartarif deutlich größer war als bei den Pauschalpreistickets, der Zuwachs bei den Fahrten sich jedoch weniger stark unterschied. Das lässt darauf schließen, dass mit den Einzeltickets in diesem Zeitraum weitere Strecken zurückgelegt wurden.

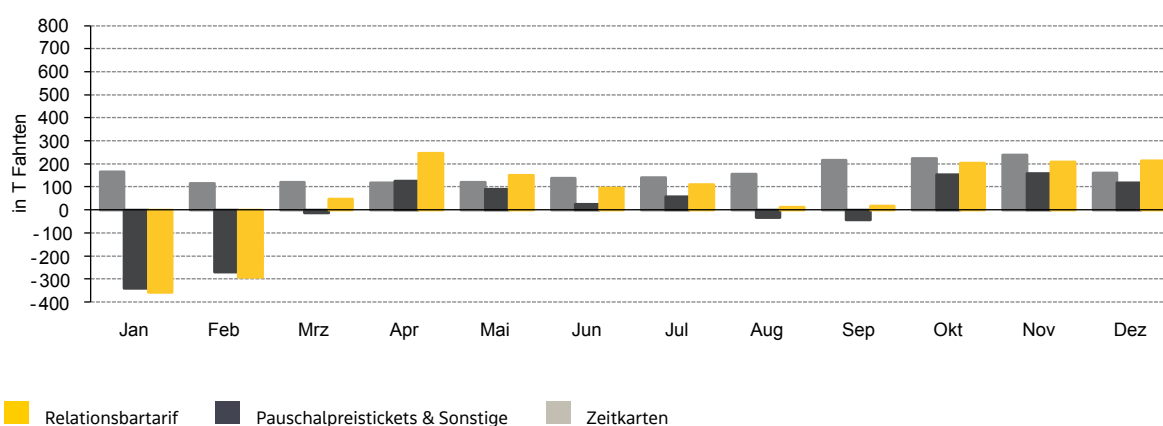


Abb. 15: Vergleich der Fahrtenanzahl je Monat in den Jahren 2020 und 2021

Saisonalität der Pauschalpreistickets

4

Bei der Betrachtung der Umsätze zeigt sich, dass die Nachfrage nach den Pauschalpreistickets größeren Schwankungen unterlag als die nach den Tickets im Relationsbartarif. Nicht nur im Vergleich der Jahre 2020 und 2021, auch innerhalb des Berichtsjahres selbst variierte der Absatz der Pauschalpreistickets. Dieses Kapitel beschäftigt sich mit den Details dieser Schwankungen.

Sowohl bei den Pauschalpreistickets als auch im Bartarif waren die Phasen mit dem höchsten Umsatz die Sommermonate sowie der Oktober. Die Spannweiten zwischen dem Monat mit dem höchsten und mit dem niedrigsten Umsatz unterscheiden sich bei diesen Tickets hingegen deutlich (s. Abb. 17). Auch innerhalb der Ticketfamilie der Pauschalpreistickets lässt sich eine unterschiedlich ausgeprägte Saisonalität erkennen.

Am stärksten fällt der Faktor Saisonalität beim MetropolTagesTicket ins Gewicht. Hier lagen zwischen Januar – dem Monat mit dem niedrigsten Umsatz – und Oktober – dem Monat mit dem höchsten Umsatz – 364 %. Auch beim RegioXTicket gab es deutliche Umsatzunterschiede von bis zu 266 %. Die geringsten saisonalen Effekte sind beim Kulturbahnticket erkennbar. Das Ticket weist als einziges der betrachteten Tickets neben dem

Umsatz-Hoch in den Sommermonaten keine zusätzliche Spitze im Oktober auf. Dennoch gab es auch bei diesem Ticket eine Umsatzspannweite von 154 %. Es fällt dabei auf, dass jedes der Tagestickets größeren saisonalen Schwankungen unterworfen war als die Fahr-scheine im Relationsbartarif. Dort wichen die Ergebnisse zwischen dem schwächsten und dem stärksten Monat lediglich um 132 % voneinander ab.

Die im Jahresverlauf unterschiedlich hohe Nachfrage nach Pauschalpreistickets spiegelt sich auch im Anteil der Pauschalpreistickets am Gesamtumsatz wider. Er lag zwischen 28 % im Januar und dem Höchstwert von 42 % im August – dem einzigen vollständigen Sommerferien-Monat in Baden-Württemberg. Der August eignet sich daher besonders gut für Ausflüge.

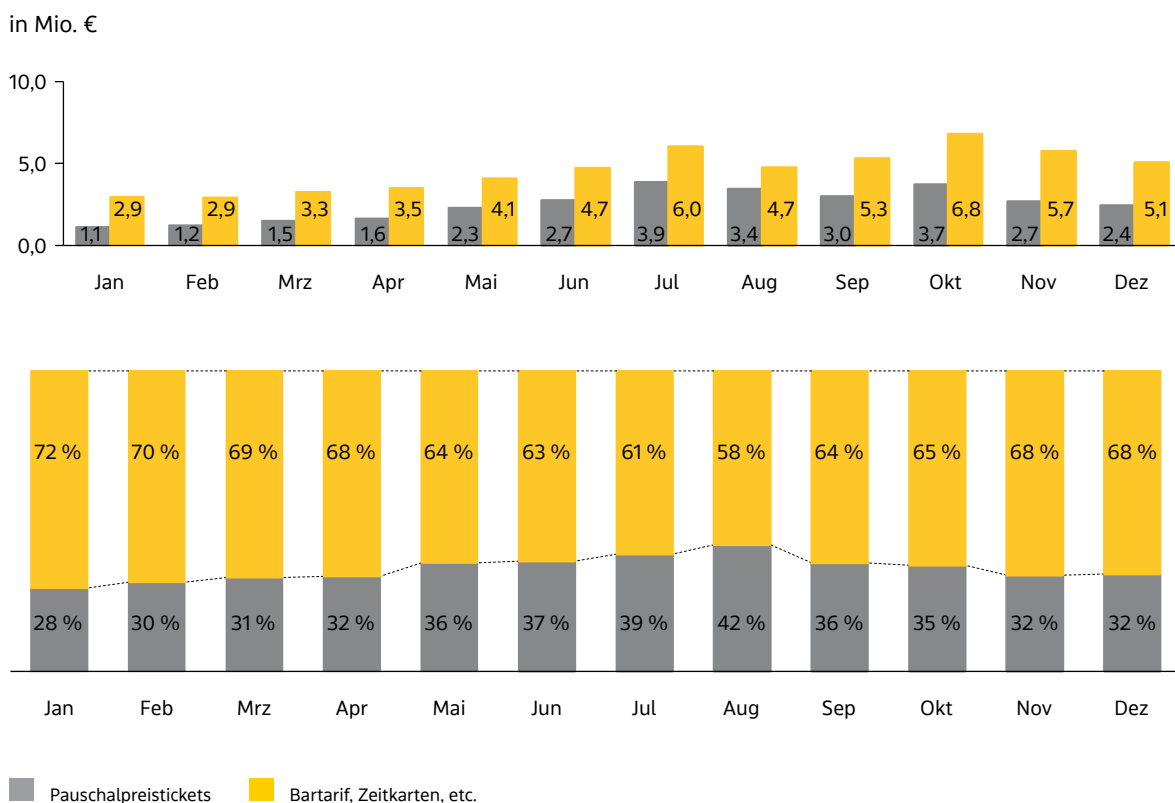


Abb. 16: Vergleich des Umsatzes je Monat zwischen Pauschalpreistickets und sonstigen Angeboten (2021)

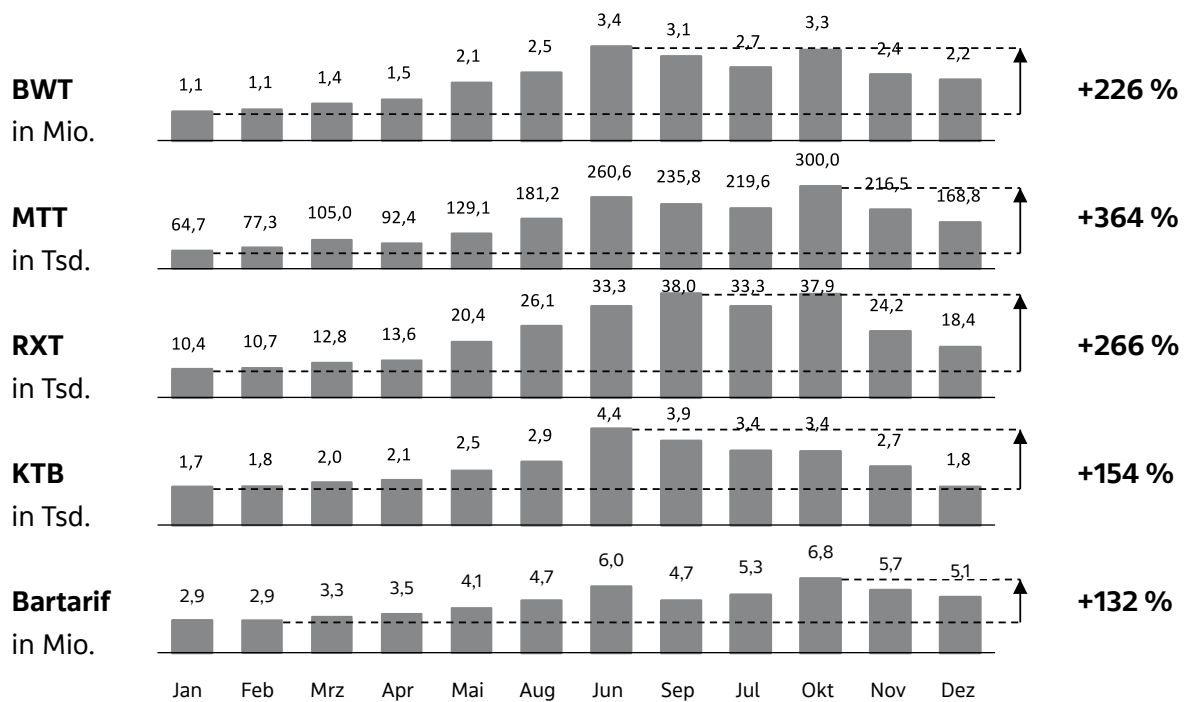


Abb. 17: Vergleich der Saisonalität zwischen Bartarif und Pauschalpreistickets (Min. / Max. Delta in Prozent) (2021)

MONATLICHE VERTEILUNG DER TICKET-VARIANTEN

Dass Ausflüge gerade im Sommer ein relevantes Thema sind, zeigt die Abbildung 18. Es wird dargestellt, wie viele Baden-Württemberg-Tickets monatlich verkauft wurden und wie viele Personen diese Tickets genutzt

haben. In den ersten Monaten des Jahres 2021 fuhr mit dem landweiten Tagesticket in rund 70 % der Fälle nur eine Person. Nur 20 % der Baden-Württemberg-Tickets wurden von zwei Personen genutzt. Bei den Ticketvarianten für 3 bis 5 Personen waren die Anteile marginal.

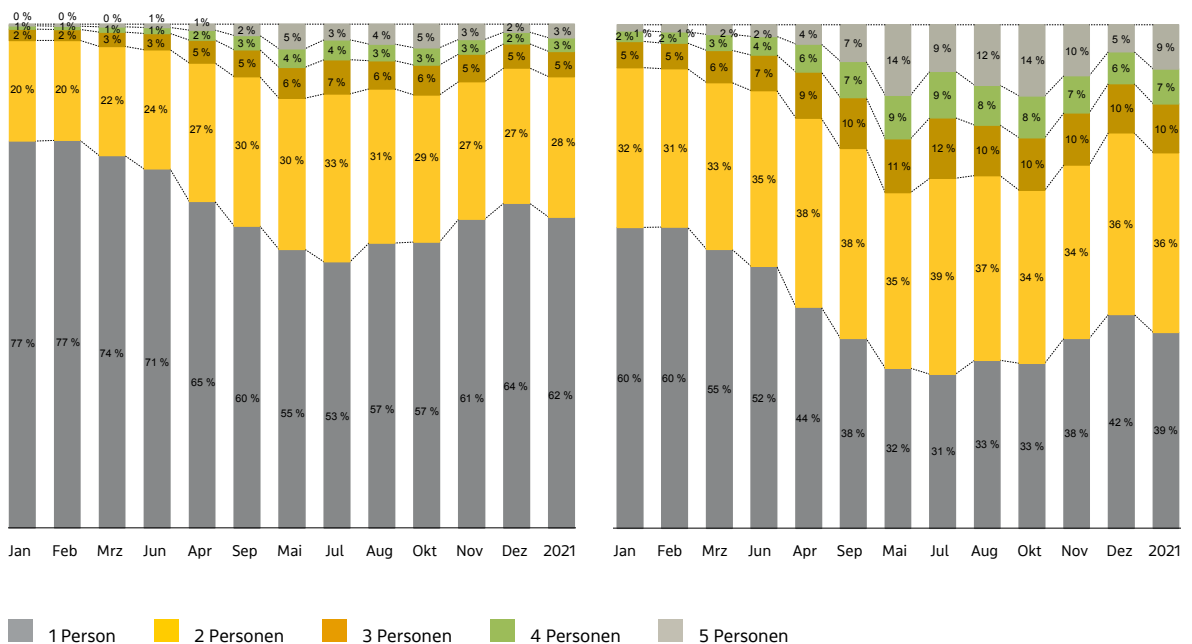


Abb. 18: Anteile der Verkäufe (links) und der Fahrten nach Personenvarianten (2021)

Ab Mai ging der Anteil der Personen, die das Ticket allein und damit vermutlich als Preisdeckel für weite Entfernungen nutzten, deutlich zurück. Die Fahrgäste erwarben vermehrt Tickets für zwei und mehr Personen. Im August war jedes dritte Baden-Württemberg-Ticket für zwei Personen gültig. Auch der Anteil der Fahrscheine für drei, vier und fünf Personen war in den Sommermonaten am höchsten. Im Juli und Oktober lag der Anteil der Ticketvariante für 5 Personen mit 5 % am höchsten. Diese saisonale Verteilung spiegelt sich auch in Abbildung 18 (rechts) wider, die den Anteil der Fahrten nach den Personen-Varianten darstellt. In Summe wurden die meisten Fahrten von Fahrgästen unternommen, die ein Baden-Württemberg-Ticket für eine Person besaßen. Der Anteil dieser Fahrten ging in den Sommermonaten zugunsten vor allem der Fahrscheine für zwei Personen zurück. Diese Zahlen lassen vermuten, dass die Grundlast bei den Pauschalpreistickets überwiegend Einzelreisende darstellen, die Fahrten auf längeren Distanzen zurücklegen. Sie nutzen die Pauschalpreistickets, um die Kosten ihres jeweiligen Mobilitätsverhaltens

zu optimieren. Der klassische Ausflugsverkehr ist erst in den Sommermonaten erkennbar, wenn die Nutzung der Mehrpersonenvarianten überproportional ansteigt.

VERTEILUNG AUF DIE WOCHENTAGE

Eine unterschiedlich starke Nachfrage nach dem Baden-Württemberg-Ticket mit seinen Varianten zeigte sich nicht nur über das Jahr. Auch an den einzelnen Wochentagen wurden die Fahrscheine unterschiedlich häufig gekauft (s. Abb. 19 links). Zwar wurden Fahrscheine für eine Person im Jahr 2021 an sämtlichen Wochentagen am meisten genutzt, zum Wochenende hin nahm der Anteil der Mehrpersonen-Tickets jedoch zu. An Samstagen wurde fast die Hälfte der Tickets für zwei oder mehr Personen verkauft (0,1 Mio. vs. 0,09 Mio.). Als klassisches Ausflugsticket scheinen die Fahrgäste das landesweit gültige Tagesticket also vor allem an Samstagen genutzt zu haben (s. Abb. 19 rechts). An den übrigen Wochentagen waren jeweils fast zwei Drittel der Fahrten mit dem Baden-Württemberg-Ticket solche von Einzelpersonen.

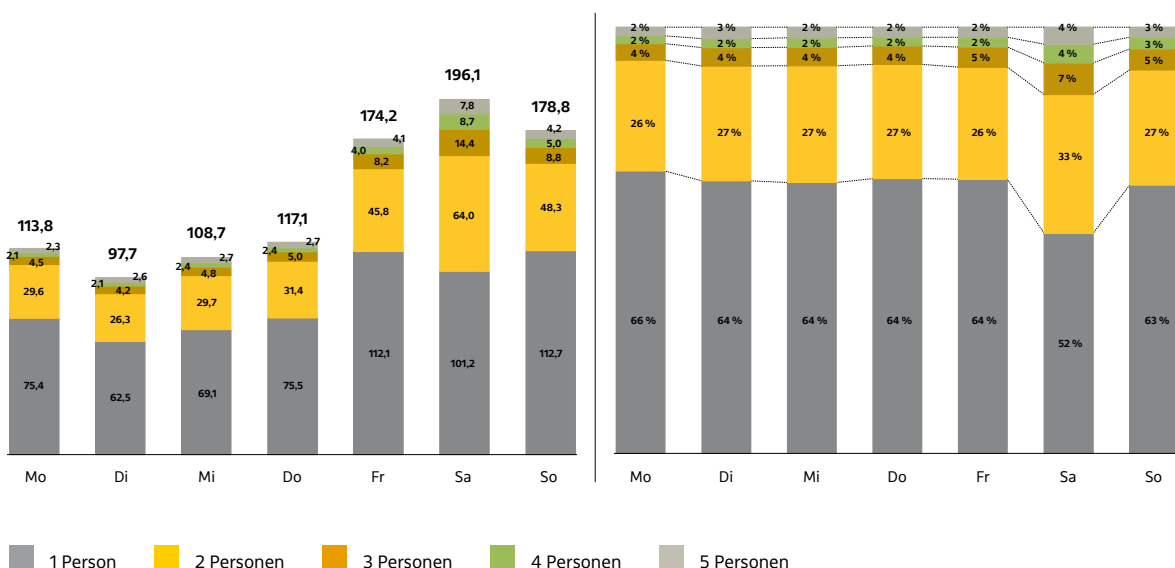


Abb. 19: Anzahl der verkauften Tickets sowie Anzahl der Fahrten, je nach Personen (2021)

Regionale Betrachtung

5

Die Nachfrage nach dem bwtarif unterscheidet sich in den zwölf Raumordnungsregionen des Landes deutlich. Besonders gefragt war der Tarif in der Region Stuttgart. Sie liegt mit weitem Abstand vor den übrigen Landesteilen, sowohl beim Umsatz als auch bei den zurückgelegten Zugkilometern und den Fahrten.

Die Planungsregionen

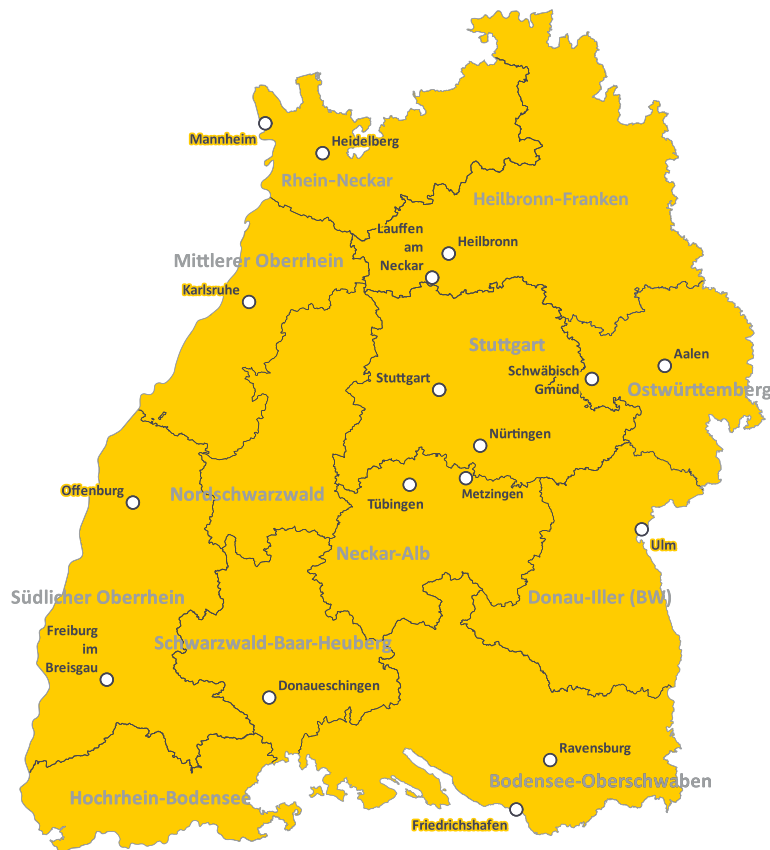


Abb. 20: Übersicht der Raumordnungsregionen in Baden-Württemberg

Die ÖPNV-Landschaft in Baden-Württemberg setzt sich aus 21 Verkehrsverbünden zusammen. Um einen Überblick über die Nachfrage nach dem verbundüberschreitenden Tarif zu erhalten, eignet sich jedoch eine Aufteilung des Landes in Raumordnungsregionen. Die Zuordnung einer Fahrt zur jeweiligen Region erfolgt nach dem Verkaufsort der Reise. Die Reisstrecke selbst wird bei der regionalen Betrachtung nicht berücksichtigt.

Da die Voraussetzungen für die Nutzung des ÖPNV in den einzelnen Regionen sehr unterschiedlich sein können, ist ein direk-

ter Vergleich der Raumordnungseinheiten nicht möglich. Denn nicht nur Bevölkerungsgröße und räumliche Gegebenheiten können sich auf die Ergebnisse auswirken. Auch die Größe und Anzahl der Verbünde können die Nachfrage nach dem bwtarif wesentlich beeinflussen.

Vielmehr erlaubt die Auswertung Rückschlüsse auf die einzelnen Regionen als Einheit. Regionale Besonderheiten können identifiziert und regionale Veränderungen über die Jahre verglichen werden.

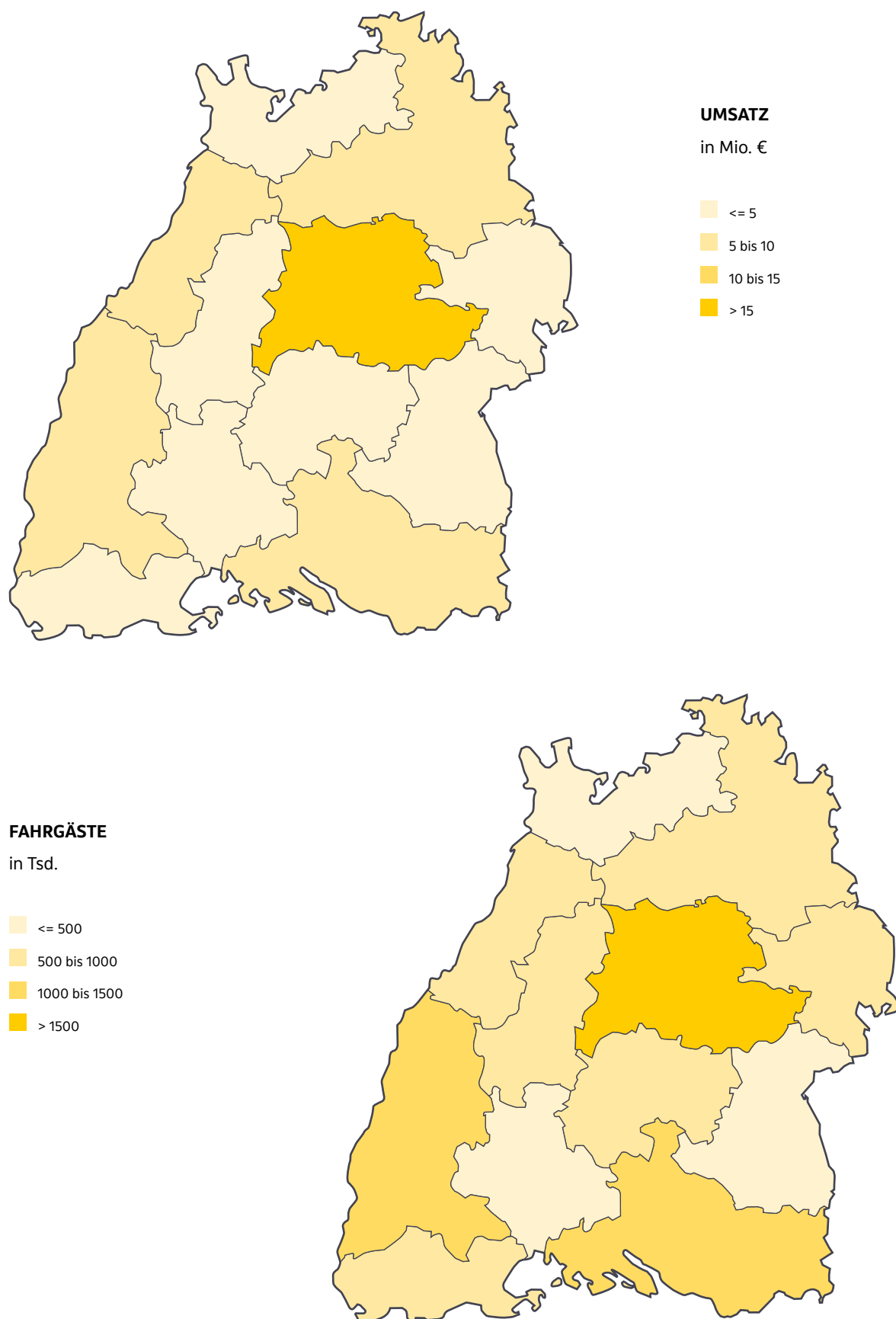


Abb. 21: Anteil von Umsatz und Fahrgästen je Raumplanungsregion (2021)

Nutzung des bwtarif in Baden-Württemberg

Seit der Einführung des bwtarif im Dezember 2018 ist es möglich, landesweit mit nur einem Ticket im baden-württembergischen Regional- und Nahverkehr zu reisen. Seitdem wurde das Angebot erweitert – unter anderem um Zeitkarten –, um den Bedürfnissen

verschiedener Nutzer:innengruppen gerecht zu werden. Die Nachfrage nach den Ticketangeboten ist in den Raumordnungsregionen jedoch unterschiedlich ausgeprägt. Dies wirkt sich auf die Fahrgastzahlen und den Umsatz in den jeweiligen Regionen aus.

Räumliche Verteilung der Nachfrage

Von Anfang an spielte die Region Stuttgart für den wirtschaftlichen Erfolg des bwtarif eine wichtige Rolle. Diese Schlüsselrolle bestätigte sich im Berichtsjahr (s. Abb. 21). In der Region rund um die Landeshauptstadt wurde mit 21,5 Mio. Euro jeder vierte Euro des Gesamtumsatzes von 84,9 Mio. Euro erwirtschaftet. Gegenüber dem Vorjahr mit einem Umsatz von 15 Mio. Euro bedeutet das eine Steigerung um 43,3 %.

(s. Abb. 21). 27 % der Fahrten begannen dort, 3,1 Mio. Fahrgäste kamen aus dieser Region – gegenüber dem Vorjahr mit 1,7 Mio. in Stuttgart gestarteten Fahrten ein deutlicher Anstieg. 15 % der Fahrten hatten die Region Mittlerer Oberrhein als Ausgangspunkt, 10 % der Fahrgäste begannen ihre Reise am Südlichen Oberrhein. Die wenigsten Fahrten weisen die Regionen Unterer Neckar, Schwarzwald-Baar-Heuberg und Donau-Iller auf.

Die Regionen Bodensee-Oberschwaben und Südlicher Oberrhein weisen jeweils einen Anteil von rund 11 % (2020: 9 %) am Umsatz aus. Mit 9,7 Mio. Euro in der südöstlichen Region (2020: 8,8 Mio. Euro) und 9,5 Mio. Euro am südlichen Oberrhein (2020: 8,2 Mio. Euro) tragen sie ebenfalls erheblich zum wirtschaftlichen Erfolg des Tarifs bei. Die Top-3-Regionen blieben im Berichtsjahr damit gegenüber dem Jahr 2020 unverändert. Die geringsten Umsätze im bwtarif wurden erneut in den Regionen Unterer Neckar, Schwarzwald-Baar-Heuberg und Donau-Iller erwirtschaftet: Zwischen 3,4 und 4 Mio. Euro. Diese Regionen liegen entweder am Rand des Landes Baden-Württemberg oder sind teils ländlich geprägt.

Wie bekannt oder beliebt der bwtarif in den jeweiligen Regionen war, lässt sich aus dem Umsatz und der Anzahl der Fahrten nur bedingt ableiten. Eine größere Rolle spielen Faktoren wie die Einwohnerzahl, das Angebot, die Fläche der jeweiligen Region sowie die Anzahl der Verbünde und die geografische Lage. In der Region Unterer Neckar liegt mit dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) ein großer Verbund, der auf einem großen Gebiet verbundinterne Fahrten ermöglicht und der zudem an der Landesgrenze liegt.

Auch beim Anteil der Fahrgäste in den Regionen belegt Stuttgart den Spitzenplatz

Die hohen Nachfragewerte rund um Stuttgart wiederum lassen sich unter anderem auf die hohe Bevölkerungsdichte in der Region zurückführen und auf die zentrale Lage, die verbundüberschreitende Fahrten in alle Teile des Landes ermöglicht.

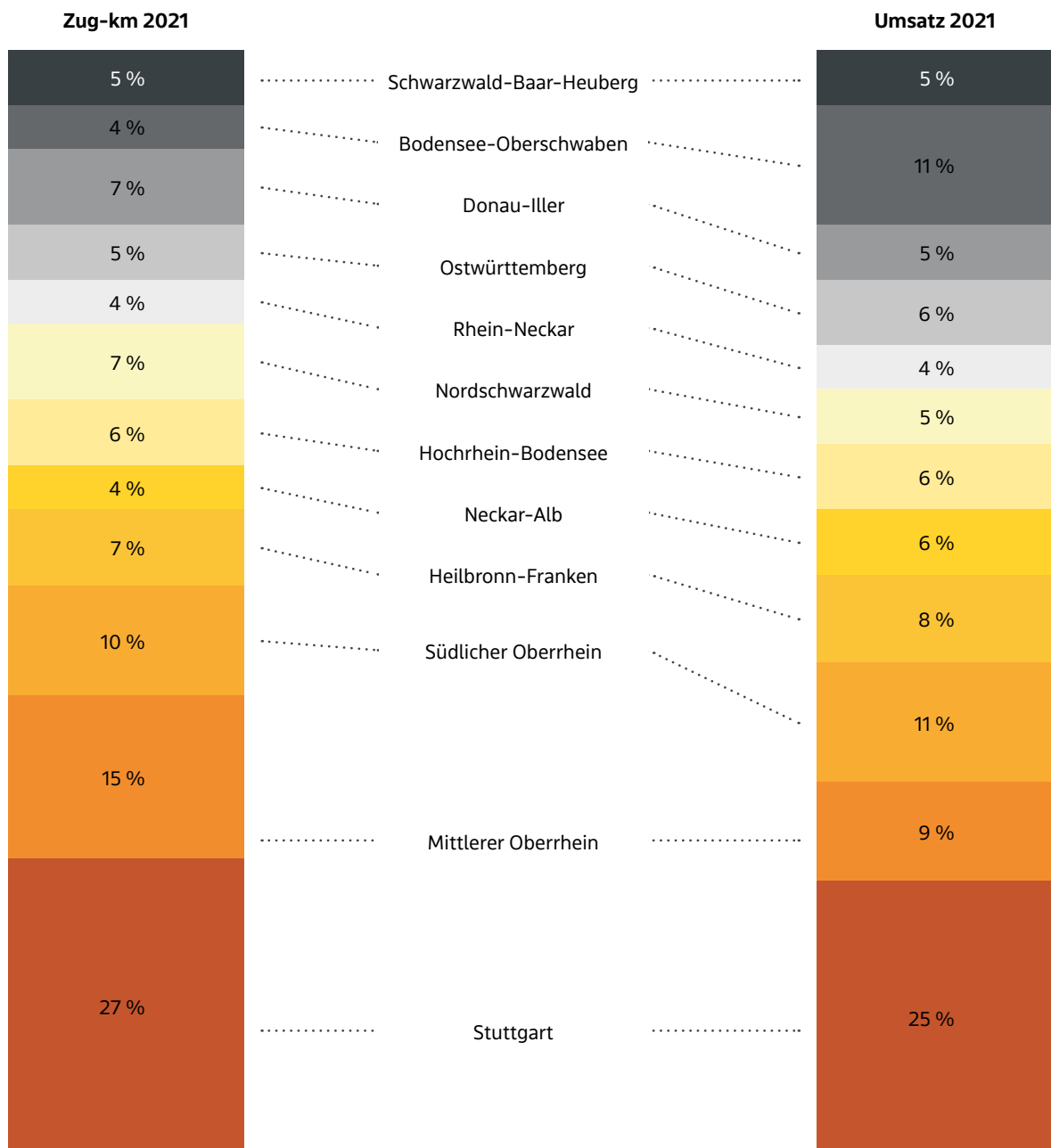


Abb. 22 : Gegenüberstellung des regionalen Anteils an Umsatz und Zug-km (2021)

Dass sich aus dem regionalen Angebot nicht direkt die Nachfrage und damit der Umsatz ableiten lassen, zeigt Abbildung 22.

Während in der Raumordnungsregion Stuttgart der Anteil der Zug-Kilometer am Gesamtangebot (27 %) und der Beitrag zum Gesamtumsatz (25 %) nah beieinander lagen, drifteten in anderen Regionen beide Werte deutlich auseinander – so etwa in Bodensee-Oberschwaben, wo mit nur 4 % des Strecken-

angebotes 11 % des Umsatzes erwirtschaftet wurden. An der Region Mittlerer Oberrhein zeigt sich hingegen, dass viele Zugkilometer nicht zwangsläufig zu einem hohen Umsatz führen. Hier lag das Verhältnis bei 15 % zu 9 %. In der Regel waren allerdings Regionen mit einem geringeren Zugangebot auch solche mit einem geringeren Umsatz.

Abbildung 20 stellt die Nachfragestärke für ausgewählte Strecken im Jahr 2021 dar.

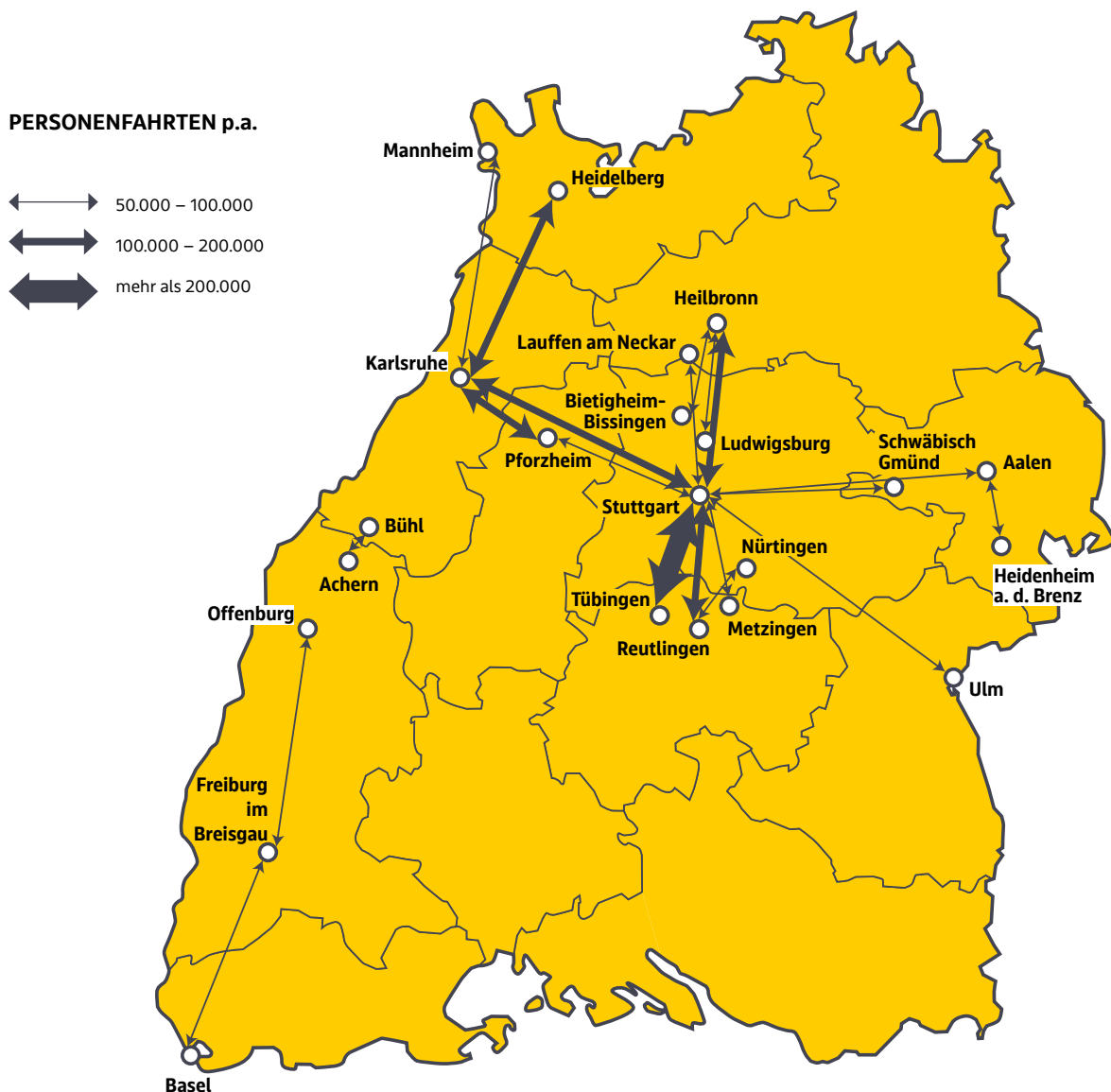


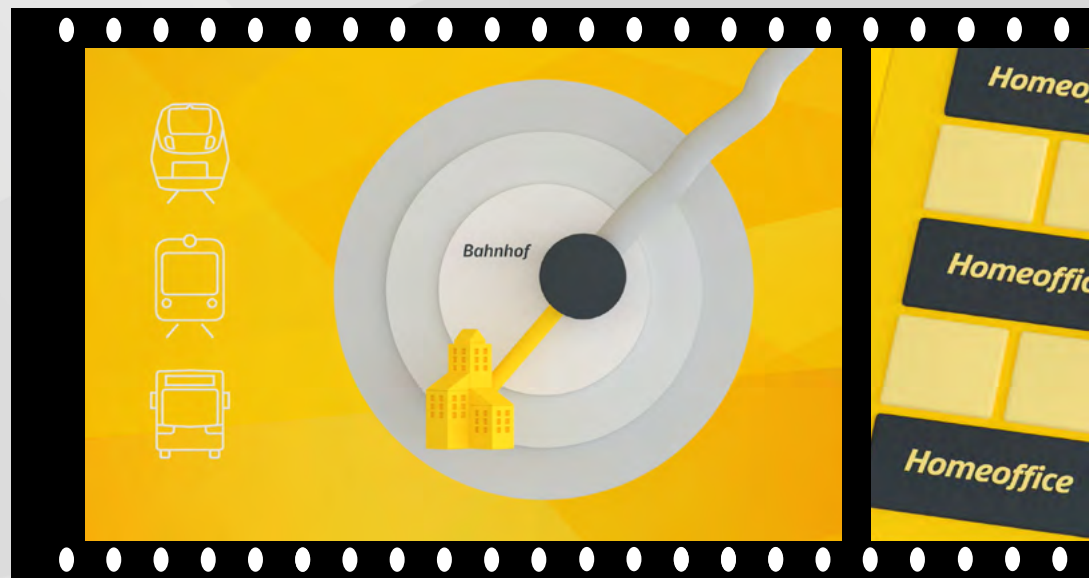
Abb. 23: Nachfragestärke (Relationsbartarif und Zeitkarten) für ausgewählte Strecken in Pkm (2021)

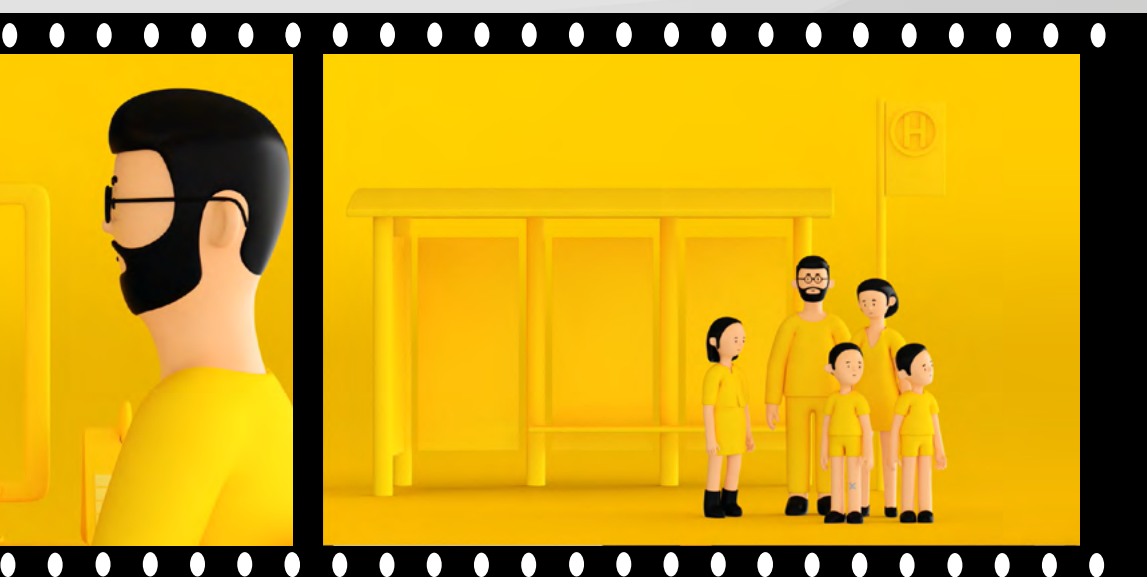
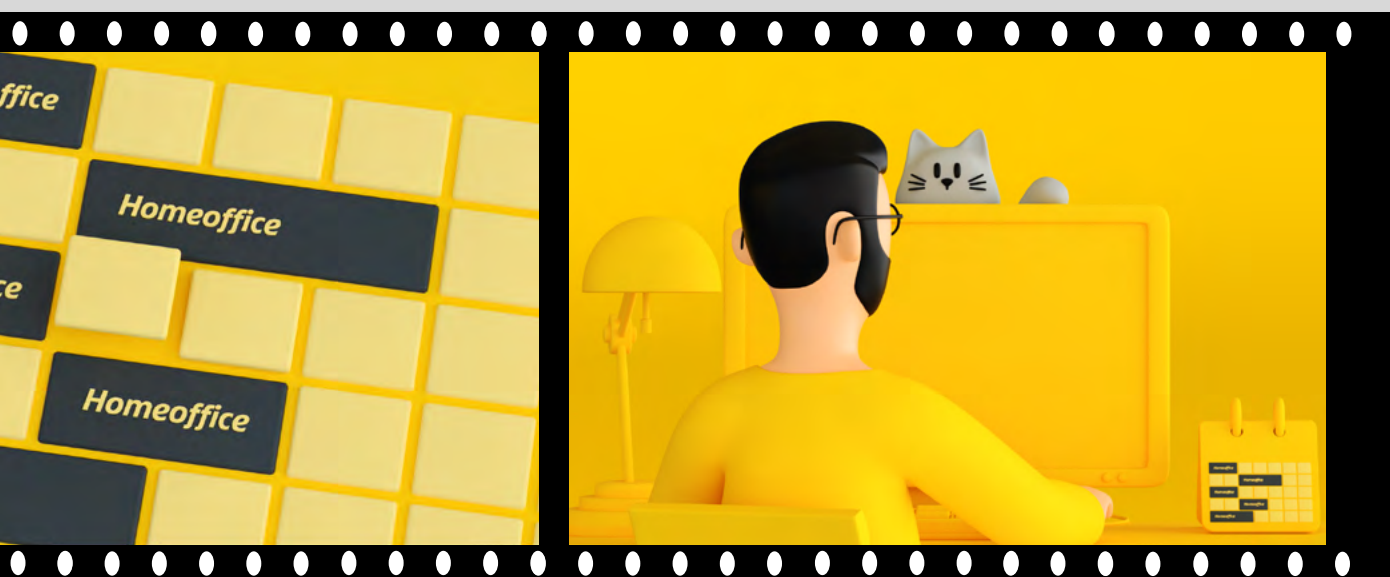
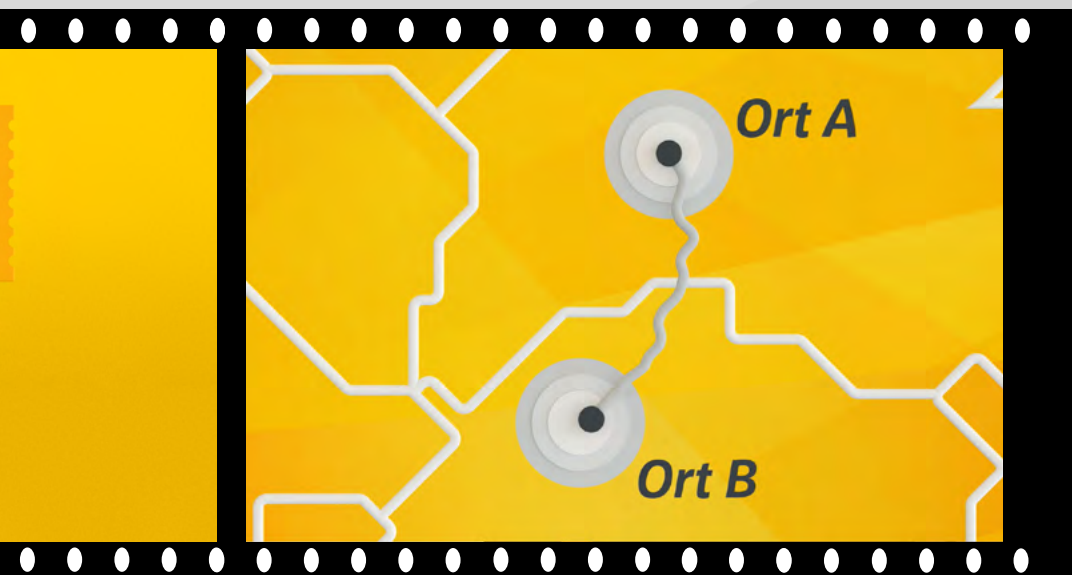
Besonders Verbindungen rund um die Landeshauptstadt sowie in der Region Karlsruhe waren gefragt.

Den Spitzenplatz belegte wie im Vorjahr die Relation Stuttgart-Tübingen mit 212.000 Personenfahrten (2020: 143.400). Am zweithäufigsten befahren wurde im Berichtsjahr die Verbindung Stuttgart – Reutlingen mit 164.000 Fahrten (2020: 88.000, Platz 4). Sie tauschte mit der Verbindung Karlsruhe –

Stuttgart den Rang: 127.000 Fahrten wurden für die Verbindung auf Platz 4 verzeichnet (2020: 109.000, Platz 2).

Die Auswertung zeigt, dass die Regionen mit der stärksten Nachfrage weitgehend unverändert geblieben sind. Auch bei den Strecken mit der größten Nachfrage gab es im zweiten Coronajahr nur wenige Veränderungen gegenüber dem Jahr 2020.





Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Umsatz, Fahrten und Personenkilometer (2021)	13
Abbildung 2: Anzahl der Fahrten mit ausgewählten Tarifprodukten (2021)	14
Abbildung 3: Fahrten je Quartal (2021)	14
Abbildung 4: Merkmale der bwtarif-Fahrgäste (2021)	15
Abbildung 5: Aufteilung Umsätze nach Tarifprodukten (2021)	17
Abbildung 6: Durchschnittlicher Umsatz pro Fahrt ausgewählter Tarifprodukte (2021)	17
Abbildung 7: Durchschnittliche Reiseweite im Relationsbartarif und mit Zeitkarten (2021)	18
Abbildung 8: Verteilung der Reiseweiten mit dem bwtarif im Relationsbartarif (2021)	18
Abbildung 9: Anteilige BahnCard-Nutzung bei Fahrten und Umsatz (2021)	20
Abbildung 10: BahnCard-Nutzug (Fahrten) nach zurückgelegter Entfernung (2021)	20
Abbildung 11: Verkaufszahlen nach Vertriebswegen (2021)	21
Abbildung 12: E-Ticket Anteil ausgewählter Tarifprodukte (2020)	21
Abbildung 13: Bruttofahrgeldeinnahmen und Fahrten im Jahresvergleich (2020/2021)	23
Abbildung 14: Veränderung des Umsatzes (2021)	24
Abbildung 15: Vergleich der Fahrtenanzahl je Monat in den Jahren 2020 und 2021	25
Abbildung 16: Vergleich des Umsatzes je Monat (2021)	27
Abbildung 17: Vergleich der Saisonalität zwischen Bartarif und Pauschalpreistickets (2021)	28
Abbildung 18: Anteile der Verkäufe und der Fahrten nach Personenvarianten (2021)	28
Abbildung 19: Anzahl der verkauften Tickets sowie Anzahl der Fahrten, je nach Personen (2021)	29
Abbildung 20: Übersicht der Raumordnungsregionen in Baden-Württemberg	31
Abbildung 21: Anteil von Umsatz und Fahrgästen je Raumplanungsregion (2021)	32
Abbildung 22: Gegenüberstellung des regionalen Anteils an Umsatz und Zug-km (2021)	34
Abbildung 23: Nachfragestärke (in Pkm) für ausgewählte Strecken (2021)	35

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Umsatz je Quartal und Tarifprodukt

Tabelle 2: Fahrten je Quartal und Tarifprodukt

Tabelle 3: Umsatz je Monat

Tabelle 4: Fahrten je Monat

Tabelle 5: BahnCard-Nutzung Umsatz je Quartal

Tabelle 6: BahnCard-Nutzung Fahrten je Quartal

Tabelle 7: Fahrtenanteil je Quartal und Tarifprodukt

Tabelle 8: 1. Klasse-Nutzung Umsatz

Tabelle 9: 1. Klasse-Nutzung Fahrten

Hinweis:

In den Werten der Zeitkarten sind ab Quartal 2 auch die Zeitkarten für Studierende, Auszubildende und Schüler:innen enthalten. Die Werte wurden auf 10.000 gerundet. Werte unter 5.000 werden daher als 0 angegeben. Abweichungen bei den Summen sind rundungsbedingt.

Umsatz bwtarif 2021

in €/Jahr

	Quartal				Jahr
	I	II	III	IV	
Relationsbartarif					
bwEINFACH	6.430.000	9.030.000	11.200.000	12.560.000	39.230.000
bwGRUPPE	-	40.000	290.000	150.000	470.000
bwHIN UND ZURÜCK	1.020.000	1.400.000	1.980.000	2.270.000	6.670.000
bwWEITERFAHRT	130.000	170.000	160.000	210.000	670.000
Zwischensumme	7.580.000	10.640.000	13.630.000	15.190.000	47.040.000
Pauschalpreistickets					
AlbCard	-	-	-	20.000	20.000
Baden-Württemberg-Ticket inkl. bwTAG	2.750.000	4.890.000	7.570.000	6.340.000	21.550.000
Baden-Württemberg-Ticket NACHT	100.000	210.000	300.000	310.000	920.000
Baden-Württemberg-Ticket YOUNG	710.000	1.060.000	1.340.000	1.330.000	4.440.000
bwFAHRRAD	20.000	100.000	160.000	40.000	333.000
Kombiticket Europa-Park Rust	-	60.000	260.000	70.000	400.000
Kulturbahn-Ticket	10.000	10.000	10.000	10.000	30.000
MetropolTagesTicket (PLUS)	250.000	400.000	720.000	690.000	2.050.000
RegioXTicket (PLUS)	30.000	60.000	100.000	80.000	280.000
Schüler-Ferien-Ticket	-	10.000	310.000	-	320.000
Pauschalstorno	- 20.000	- 20.000	- 70.000	- 90.000	- 200.000
Zwischensumme	3.850.000	6.780.000	10.710.000	880.000	30.130.000
Zeitkarten					
bwABO	1.030.00	910.000	1.000.000	1.170.000	4.110.000
bwMONAT	540.00	700.000	1.040.000	1.270.000	3.540.000
bwJAHR	30.000	10.000	10.000	50.000	10.000
Zwischensumme	1.590.000	1.620.000	2.050.000	2.480.000	7.750.000
Alle Ticketkategorien					
Gesamtsumme	13.020.000	19.040.000	26.400.000	26.470.000	84.920.000

Verkehrsaufkommen bwtarif 2021

Anzahl Personenfahrten/Jahr

	Quartal				Jahr
	I	II	III	IV	
Relationsbartarif					
bwEINFACH	700.000	970.000	1.200.000	1.370.000	4.240.000
bwGRUPPE	-	10.000	80.000	40.000	130.000
bwHIN UND ZURÜCK	130.000	180.000	240.000	290.000	840.000
bwWEITERFAHRT	30.000	50.000	40.000	60.000	180.000
Zwischensumme	860.000	1.200.000	1.560.000	1.760.000	5.390.000
Pauschalpreistickets					
AlbCard	-	-	-	-	-
Baden-Württemberg-Ticket inkl. bwTAG	270.000	520.000	860.000	700.000	2.350.000
Baden-Württemberg-Ticket NACHT	10.000	20.000	40.000	40.000	110.000
Baden-Württemberg-Ticket YOUNG	80.000	130.000	180.000	170.000	550.000
bwFAHRRAD	-	20.000	30.000	10.000	60.000
Kombiticket Europa-Park Rust	-	-	10.000	-	10.000
Kulturbahn-Ticket	-	-	-	-	10.000
MetropolTagesTicket (PLUS)	30.000	50.000	90.000	90.000	250.000
RegioXTicket (PLUS)	-	10.000	20.000	10.000	40.000
Schüler-Ferien-Ticket	-	-	110.000	-	110.000
Pauschalstorno	-	-	-	-	-
Zwischensumme	390.000	750.000	1.330.000	1.020.000	3.480.000
Zeitkarten					
bwABO	270.000	210.000	240.000	300.000	1.010.000
bwJAHR	10.000	-	-	10.000	30.000
bwMONAT	130.000	160.000	270.000	340.000	900.000
Zwischensumme	400.000	370.000	510.000	650.000	1.930.000
Alle Ticketkategorien					
Gesamtsumme	1.660.000	2.320.000	3.400.000	3.420.000	10.800.000

Umsatz bwtarif 2021

€/Jahr in 1.000

	Monat												Jahr
	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	
Relations- bartarif & Zeitkarten	2.230	2.430	2.910	3.000	3.550	4.100	5.240	3.940	4.460	5.940	4.850	4.400	47.040
Pauschal- preis- tickets & Sonstige	1.120	1.240	1.490	1.640	2.340	2.790	4.070	3.620	3.010	3.710	2.660	2.420	30.130
Zeitkarten	720	500	370	510	520	600	600	630	820	870	920	700	7.750
Gesamt- summe	4.080	4.170	4.770	5.150	6.410	7.490	9.910	8.190	8.290	10.510	8.430	7.520	84.920

Verkehrsaufkommen bwtarif 2021

Anzahl Personenfahrten/Jahr in 1.000

	Monat												Jahr
	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	
Relations- bartarif & Zeitkarten	250	280	340	340	400	470	610	430	520	680	560	510	5.390
Pauschal- preis- tickets & Sonstige	110	120	150	170	260	320	520	460	350	440	310	270	3.480
Zeitkarten	160	110	120	120	120	140	140	150	220	220	240	180	1.930
Gesamt- summe	530	520	610	630	770	920	1.270	1.040	1.090	1.350	1.100	960	10.800

BahnCard-Nutzung bwtarif 2021

Umsatz in €/Jahr

Relationsbartarif	Quartal				Jahr
	I	II	III	IV	
ohne BahnCard	4.830.000	6.800.000	9.090.000	9.700.000	30.490.000
mit BahnCard 25	1.360.000	1.970.000	2.390.000	2.560.000	8.280.000
mit BahnCard 50	1.390.000	1.870.000	2.610.000	2.860.000	8.270.000
Gesamt	7.580.000	10.640.000	13.630.000	15.190.000	47.040.000
ohne BahnCard	64 %	64 %	67 %	64 %	65 %
mit BahnCard 25	18 %	19 %	18 %	17 %	18 %
mit BahnCard 50	18 %	18 %	16 %	19 %	18 %

BahnCard-Nutzung bwtarif 2021

Anzahl Personenfahrten/Jahr

Relationsbartarif	Quartal				Jahr
	I	II	III	IV	
ohne BahnCard	490.000	690.000	950.000	1.020.000	3.150.000
mit BahnCard 25	150.000	220.000	260.000	290.000	930.000
mit BahnCard 50	220.000	300.000	340.000	450.000	1.310.000
Gesamt	860.000	1.200.000	1.560.000	1.760.000	5.390.000
ohne BahnCard	57 %	58 %	61 %	58 %	58 %
mit BahnCard 25	17 %	18 %	17 %	16 %	17 %
mit BahnCard 50	26 %	25 %	22 %	26 %	24 %

Fahrtenanteile bwtarif 2021

nach Personenfahrten/Jahr

	Quartal				Jahr
	I	II	III	IV	
Anteil an Gesamtverkäufen					
bwEINFACH	42 %	42 %	35 %	40 %	39 %
bwGRUPPE	0 %	0 %	2 %	1 %	1 %
bwHIN UND ZURÜCK	8 %	8 %	7 %	8 %	8 %
bwWEITERFAHRT	2 %	2 %	1 %	2 %	2 %
Anteil Bartarif	52 %	52 %	46 %	51 %	50 %
AlbCard					
Baden-Württemberg-Ticket inkl. bwTAG	16 %	22 %	25 %	21 %	22 %
Baden-Württemberg-Ticket NACHT	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %
Baden-Württemberg-Ticket YOUNG	5 %	5 %	5 %	5 %	5 %
bwFAHRRAD	0 %	1 %	1 %	0 %	1 %
Kombiticket Europa-Park Rust	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Kulturbahn-Ticket	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
MetropolTagesTicket (PLUS)	2 %	2 %	3 %	3 %	2 %
RegioXTicket (PLUS)	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Schüler-Ferien-Ticket	0 %	0 %	3 %	0 %	0 %
Pauschalstorno	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Anteil Pauschalpreistickets	24 %	32 %	39 %	30 %	32 %
bwABO	16 %	9 %	7 %	9 %	9 %
bwJAHR	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
bwMONAT	8 %	7 %	8 %	10 %	8 %
Anteil Zeitkarten	24 %	16 %	15 %	19 %	18 %
Gesamtsumme	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

1. Klasse-Nutzung bwtarif 2021

in €/Jahr

Relationsbartarif	Quartal				Jahr
	I	II	III	IV	
1. Klasse	310.000	460.000	710.000	700.000	
2. Klasse	12.710.000	18.580.000	25.690.000	25.760.000	
Gesamt	13.020.000	19.040.000	26.400.000	26.470.000	
1. Klasse	2 %	2 %	3 %	3 %	
2. Klasse	98 %	98 %	97 %	97 %	

1. Klasse-Nutzung bwtarif 2021

Anzahl Personenfahrten/Jahr

Relationsbartarif	Quartal				Jahr
	I	II	III	IV	
1. Klasse	20.000	30.000	50.000	50.000	160.000
2. Klasse	1.630.000	2.290.000	3.350.000	3.370.000	10.640.000
Gesamt	1.650.000	2.320.000	3.400.000	3.420.000	10.800.000
1. Klasse	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %
2. Klasse	99 %	99 %	99 %	99 %	99 %

Impressum

Baden-Württemberg-Tarif GmbH
Stockholmer Platz 1
70173 Stuttgart

Änderungen vorbehalten
Einzelangaben ohne Gewähr
Stand 2021

www.bwtarif.info