

# Tätigkeitsbericht

## 2020

NVBW - NAHVERKEHRSGESELLSCHAFT BADEN-WÜRTTEMBERG mbH



Nahverkehrsgesellschaft  
Baden-Württemberg mbH



# Vorwort

Im Jubiläumsjahr 2020 lag die Gründung der NVBW ganze 25 Jahre zurück, und doch gab es in dieser Zeit kein Jahr, das je so herausfordernd gewesen ist, wie jenes. Trotz Corona hat sich in der NVBW vieles bewegt: Projekte sind flexibel neu geplant und umgesetzt worden, Veranstaltungen haben stattgefunden - nur eben anders, nämlich digital - und durch unermüdlischen Einsatz hat die NVBW Maßstäbe in der Krisenbewältigung gesetzt.

Als zum ersten Lockdown im Frühjahr die Fahrpläne im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) reduziert worden sind, haben wir mit den Verkehrsunternehmen alles dafür getan, dass kurzfristig ein neues Fahrplankonzept umgesetzt werden konnte - und das im ganzen Bundesland.

Unser Bereich „Neue Mobilität“ hat erfolgreich zahlreiche Veranstaltungen durchgeführt und Themen wie Rad- und Fußverkehr, digitale Mobilität, lebenswerte Ortmitten und den Klimaschutz in Kommunen vorangetrieben.

bwegt, die Dachmarke des Nahverkehrs in Baden-Württemberg, konnte ihre Bekanntheit auf 41% steigern. Viele Kunden haben gerade im Jahr 2020 bewegt kennengelernt - egal, ob sie Informationen zu ihren Verbindungen gesucht haben, den bwtarif genutzt oder in den Sommerferien mit dem „bwAboSommer“ kostenfrei in Baden-Württemberg unterwegs gewesen sind, bewegt hat sie immer begleitet.

Im zweiten Halbjahr hat die NVBW die Gespräche zur Umsetzung des ÖPNV-Rettungsschirms in Baden-Württemberg in der Branche koordiniert.

Wir gestalten heute die Mobilität der Zukunft in Baden-Württemberg und blicken weiteren Aufgaben und Projekten entgegen. Die Herausforderungen des letzten Jahres haben wir angenommen und durch Flexibilität und Engagement weiter unseren Weg beschritten. Denn wir sind



Es grüßt Sie herzlich

Volker M. Heepen

# Inhalt

01	Planung und Förderprogramme .....	4
	Angebotsplanung .....	4
	Infrastrukturplanung .....	7
	Kompetenzzentrum Neue ÖPNV-Angebotsformen .....	10
02	Recht und Wirtschaft .....	11
	Ausschreibungen im SPNV .....	11
	Begleitung weiterer Ausschreibungen .....	13
03	Marketing, Qualität, Erlöse .....	16
	Marketing.....	16
	Qualität.....	18
	Erlöse.....	18
04	Neue Mobilität .....	20
	Fußverkehr.....	21
	Radverkehr .....	23
	Digitale Mobilität.....	27
	Kompetenznetz Klima Mobil .....	30
05	Sonstiges / Organisatorisches .....	31
	Personalentwicklung.....	31
	25 Jahre NVBW .....	31
	Anerkennung für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter .....	31
	Fahrgastbeirat .....	32



## 01 >

# Planung und Förderprogramme

---

## Angebotsplanung

### Angebotsanpassungen an Corona

Die Corona-Pandemie hat auch den SPNV in Baden-Württemberg unerwartet getroffen. Um ein eventuell drohendes Chaos im SPNV durch coronabedingt ausgefallene Triebfahrzeugführer zu vermeiden, haben alle Beteiligten in kürzester Zeit die Mammutaufgabe erledigt, ein Fahrplan-konzept mit einem reduzierten Grundangebot zu erstellen. In Abstimmung mit dem Land Baden-Württemberg konnte somit ein zuverlässiges SPNV-Angebot während des Lockdowns im Frühjahr 2020 gewährleistet werden. Je nach Strecke sind in dieser Zeit die Fahrgastzahlen um 30-50% eingebrochen, auf die Personalverfügbarkeit bei den Triebfahrzeugführern hatte die Corona-Pandemie jedoch keine großen Auswirkungen.

Nach den Erfahrungen aus diesem ersten Lockdown ist ein „Lessons Learned Paper“ erstellt worden, welches die Anforderungen und Rahmenbedingungen für eventuelle zukünftige Angebotseinschränkungen definiert.

Um Schulbusse und stark frequentierte Züge zu entlasten, hat das Land zwei Förderprogramme umgesetzt. Durch die enge Zusammenarbeit aller Beteiligten, waren im Jahr 2020 zahlreiche Entlastungsbusse im Einsatz, die dafür gesorgt haben, dass die Anzahl der gleichzeitig beförderten Personen in Schulbussen und im SPNV entzerrt werden konnte.

## Reibungslose Schnellfahrstreckensanierung

Vom 10. April bis 31. Oktober 2020 wurde die Schnellfahrstrecke Mannheim - Stuttgart wegen der Streckensanierung komplett gesperrt. Die Züge wurden über die Altstrecke (Bietigheim-Bissingen - Ludwigsburg) mit Fahrzeitverlängerungen von 15 bis 60 Minuten für die Nah- und Fernverkehrszüge umgeleitet.

Den Verkehr auf den Umleitungsstrecken hat die NVBW in Fahrplanbesprechungen mit DB Netz, DB Fernverkehr, dem Güterverkehr und allen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) des Nahverkehrs abgestimmt, koordiniert und neu geplant. Der Umleitungsverkehr lief in der Bauphase reibungslos, und die sanierte Schnellfahrstrecke konnte pünktlich zum 1. November 2020 wieder in Betrieb genommen werden.



Abb.: Deutsche Bahn

## Regiobusnetz wächst weiter an

Die Regiobuslinien sind schnelle und für Fahrgäste komfortable Busse, die im Stundentakt Bus und Bahn verknüpfen. Somit soll ein landesweit flächendeckendes, attraktives Grundnetz im öffentlichen Verkehr geschaffen werden, welches eine Ergänzung zur Schiene darstellt. Das Förderprogramm ist auf Dauer angelegt. Die einzelnen Bewilligungen erfolgen jeweils für einen befristeten Zeitraum.

Im Jahr 2020 gingen insgesamt drei neue Regiobuslinien in Betrieb. Drei weitere Regiobuslinien konnten ihre Verkehre im Rahmen des Regiobusprogramms, aufgrund einer Förderverlängerung, fortsetzen.

Seit Beginn des Förderprogramms (im Jahr 2015) nimmt die Anzahl der Regiobuslinien stetig zu. Im Jahr 2020 förderte das Land Baden-Württemberg insgesamt 25 Linien. Bewilligungen, Neuanträge und Inbetriebnahmen für weitere Regiobuslinien sind in Planung.

Die NVBW unterstützt das Verkehrsministerium (VM) bei der Umsetzung des Förderprogramms und steht den Antragsstellern als Ansprechpartner zur Verfügung.

## Betriebsaufnahmen

Rheintal (Netz 4)

Das neue Fahrplankonzept der Rheintalbahn wurde zum Juni 2020 ausschreibungsgemäß von der DB Regio AG umgesetzt. Zum Einsatz kommen Züge vom Typ Desiro HC (auch „Kamel“ genannt, wegen der beiden Doppelstock-Abteile) im RE-Verkehr und vom Typ Mireo im RB-

Verkehr. Zunächst wurden im RB-Bereich einzelne Zugleistungen mit den bisherigen Doppelstock-Zügen gefahren, da sich u.a. die Ausbildung der Lokführer auf den Fahrzeugen coronabedingt verzögerte.

Die Verbesserungen auf der Rheintalbahn liegen auf der Hand: Es verkehren mehr Züge als zuvor, die Reisezeiten verkürzen sich auf vielen Relationen und es werden mehr Plätze angeboten. Auch gibt es dabei eine deutlichere Trennung zwischen den Produkten. Vor allem in Tagesrandlagen kommt es zu deutlichen Angebotsausweitungen. Im Kernbereich von Freiburg verkehren zusätzliche Verstärkerzüge, die wiederum auch die ins weitere Umland fahrenden Kurse entlasten. Insbesondere im Berufsverkehr entfallen für einige Stationen jedoch auch gewohnte Abfahrten. Während die „Kamel-Züge“ von Beginn an vergleichsweise störungsfrei fuhren, traten bei den neuentwickelten Single Decks mitunter Kinderkrankheiten auf, die zu Störungen und Zugausfällen führten.



Abb.: bwegt

#### S-Bahn Rhein-Neckar (Netz 6b)

Der Verkehrsvertrag umfasst insgesamt rund 6 Mio. Zugkilometer. Der neue Verkehrsvertrag hat gegenüber den verschiedenen Altverträgen höhere Anforderungen an die Qualität der Leistungserbringung. Beispielsweise sind die Vorgaben zur Pünktlichkeit oder zur Sauberkeit in den Zügen verschärft worden.

Auf den S-Bahn-Linien im Kraichgau und in Südhessen sowie zwischen Karlsruhe und Mannheim werden Fahrzeuge vom Typ Mireo eingesetzt.

Fünf Mehrzweckbereiche im Fahrzeug bieten großzügige Stellflächen z. B. für Rollstühle und Kinderwagen. Darüber hinaus gibt es pro Zügeinheit bis zu 26 Fahrradabstellplätze und einen kostenfreien WLAN-Zugang.

Die Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg (SFBW) hat insgesamt 57 Triebfahrzeuge erworben, die dem Betreiber, der DB Regio AG Region Mitte während der Vertragslaufzeit zur Verfügung gestellt werden.

Das Land Baden-Württemberg hat 37 Mio. EUR in den barrierefreien Ausbau der Stationen investiert.

#### Neues Fahrplankonzept Zollernbahn

Zum Dezember 2020 werden auf der Zollernbahn Neufahrzeuge von LINT eingesetzt, die die bisherigen Altfahrzeuge (Regio Shuttle) ersetzen. Durch die schlechtere Fahrdynamik der LINT-Triebzüge und das zeitintensive Ein-/Ausfahren der Trittstufen mussten die Fahrzeiten auf der Zollernbahn verlängert werden. Das wurde zum Anlass für zahlreiche Verbesserungen genommen: etwa das Angebot insbesondere im Berufsverkehr mit zusätzlichen Fahrten aufzustocken und die Kapazitäten deutlich auszuweiten. Hechingen wurde zum Nullknoten herausgebildet, im Berufsverkehr - vor allem Richtung Tübingen - werden in den Morgenstunden mehrere Hundert



zusätzliche Sitzplätze angeboten. Lediglich im Einzelfall führen die eingangs geschilderten längeren Fahrzeiten dazu, dass Anschlüsse verloren gehen, so etwa in Sigmaringen der zweistündliche Übergang zwischen dem HzL-Zug und der Regionalbahn nach Bad Saulgau - Aulendorf.

Insgesamt hat sich das neue Konzept bewährt. Es läuft deutlich stabiler als der vorherige Fahrplan, bietet mehr Anschluss-Korrespondenzen und ist zudem deutlich schneller in der Lage, sich bei eingeschleppten Verspätungen durch die IRE-Züge aus Stuttgart selbst zu heilen.

### Stabilisierung des Betriebs in Netz 9a

Als Reaktion auf die Pünktlichkeitsprobleme im neuen Freiburger S-Bahn-Netz an Werktagen, erfolgte zum Fahrplan 2021 die Einführung eines stabiler fahrbaren Konzeptes. Es wird wieder alle 30 min eine Fahrmöglichkeit zwischen Schwarzwald und Kaiserstuhl angeboten. Durch Pufferzeiten in Freiburg Hbf wird die Übertragung von Verspätungen verhindert. Außerdem können den stark nachgefragten Zügen während der Standzeit in Freiburg zur Hauptverkehrszeit zusätzliche Fahrzeuge beigestellt werden. Weiterhin gibt es auf dem stark nachgefragten Abschnitt im Dreisamtal zwischen Freiburg und Kirchtal zusätzliche Fahrten. Im Oberen Höllental wird die bisherige Leistung der Hohenzollerischen Landesbahn am Morgen durch die S-Bahn übernommen.

### Fahrradzüge im Sommer

Nach dem Erfolg der im Sommer 2020 kurzfristig eingeführten Fahrradzüge von Stuttgart und



Fahrradzug

Bild: Heiko Focken

Ulm an den Bodensee sowie der Umstellung des Haupt-Fahrradzuges im Donautal auf eine lokbespannte Doppelstock-Garnitur mit rund 50 Radstellplätzen, wird dieses Konzept auch 2021 fortgesetzt, nun jedoch im Rahmen der ganzjährigen Bestellung. Vor allem der Fahrradzug auf der Gäubahn hatte an schönen Tagen von Anbeginn dreistellige Besetzungszahlen.

## Infrastrukturplanung

### Südbahn-Elektrifizierung in vollem Gange

Die Südbahn ist seit Herbst 2018 von Baumaßnahmen aufgrund der Streckenelektrifizierung betroffen. Die letzten Arbeiten erfolgen im Jahr 2021, ab Dezember 2021 soll der elektrische Betrieb aufgenommen werden.

Im Jahr 2020 hat die NVBW zusammen mit den Betreibern DB Regionalverkehr Alb-Bodensee (RAB) und der Bodensee-Oberschwaben-Bahn (BOB) ein umfangreiches Schienenersatzkonzept geplant und umgesetzt.

Neben der Südbahn war auch das württembergische Allgäu von Baumaßnahmen aufgrund der Streckenelektrifizierung betroffen, was in den Jahren 2019 und 2020 zu größeren Einschränkungen zwischen Memmingen - Kißlegg - Lindau führte. Wie auch auf der Südbahn wurde hier ein aufwändiges Schienenersatzverkehrskonzept geplant und umgesetzt. Der elektrische Betrieb startete im Dezember 2020 mit der Einführung des ECE 88 (München - Zürich). Zwischen München und Zürich soll langfristig die Fahrzeit von bisher über vier Stunden auf 3:30 Stunden verkürzt und die Fahrtenanzahl auf 12 Zugfahrten täglich verdoppelt werden. Die bisher eingesetzten Fahrzeuge mit Lok-Wagenzügen werden durch moderne elektrische Fahrzeuge mit ICE-Komfort umgestellt. Die Vorbereitungen für die Umstellung im Regionalverkehr liefen bereits im Jahr 2020, die Umstellung erfolgt allerdings erst mit der Inbetriebnahme des E-Netzes Allgäu durch den neuen Betreiber Go-Ahead Bayern im Abschnitt München - Memmingen - Lindau im Dezember 2021.

## Rahmen für weiteren Infrastrukturausbau gesteckt: Die Finanzierungstöpfe

### LuFV III

Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III - LuFV III - umfasst insgesamt 63 Mrd. EUR an Bundesmitteln für Ersatzinvestitionen in das bundeseigene Schienennetz für die Jahre 2020-2029. Ein kleiner Teil der LuFV III-Mittel - 325 Mio. EUR - soll für Investitionen zur Verbesserung des SPNV in Baden-Württemberg aufgewendet werden. Über diese Projekte entscheiden die DB und das Land Baden-Württemberg.

Wichtige, bereits beschlossene Projekte sind:

- Zweigleisiger Ausbau Herbertingen - Mengen
- Bahnsteigverlängerungen an zahlreichen Bahnhöfen für den Einsatz längerer Züge und damit eine Erhöhung der Sitzplatzqualität
- Signaltechnische Anpassungen an Strecken und Kreuzungsbahnhöfen zur Verbesserung der Betriebsqualität
- Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf verschiedenen Strecken (u.a. Tauberbahn, Neckar-Alb-Bahn)

Die NVBW erarbeitet zusammen mit dem Ministerium und der Deutschen Bahn die Projektinhalte und stellt die Kompatibilität zu den zukünftigen SPNV-Zielkonzepten sicher.

### BMP II

Im aktuellen Koalitionsvertrag enthalten ist die **Landesinitiative „Bahnhof der Zukunft“**, also das Bahnhofsmodernisierungsprogramm II (BMP II). Dabei geht es im Wesentlichen um den Ausbau des Stationsumfelds zur Mobilitätsdrehscheibe und eine Verbesserung von Nutzung und Aufenthaltsqualität innerhalb der Bahnhöfe.

Das BMP II besteht aus drei Teilprogrammen (Modulen), welche in den Jahren 2020 bis 2029 umgesetzt werden sollen:

- **Modul I „Barrierefreie Haltestelle“** umfasst den barrierefreien Umbau von Bahnsteigen und deren Zugängen, die Sanierung von Bahnsteiganlagen und die Verbesserung von DB Stationsgebäuden.
- **Modul II „Stationsumfeld / Mobilitätsknoten“** unterstützt die Verknüpfung verschiedener Mobilitätsformen im Umfeld der Station (z.B. Park&Ride, Bike&Ride, Bushaltestellen, Echtzeit-Informationsanzeiger, E-Ladestationen etc.).



- **Mithilfe von Modul III „Kommunale Stationsgebäude“ unterstützt das Land die Sanierung und dauerhafte Bereitstellung von Räumen zur Nutzung im Zusammenhang mit dem SPNV/ÖPNV in Stationsgebäuden, die von der Bahn veräußert wurden oder in den nächsten Jahren noch werden.**

Die Teilprogramme können jeweils auch getrennt in Anspruch genommen werden.

Der Bedarf in Baden-Württemberg ist sehr groß, rund 400 Stationen sind noch teilweise oder vollständig barrierefrei umzubauen. Mithilfe des Programms können in den nächsten zehn Jahren voraussichtlich rund 50 Stationen umgebaut werden. Die dafür erforderlichen Mittel von rund 430 Mio. EUR teilen sich die Bahn (200 Mio. EUR), das Land (150 Mio. EUR) und die Kommunen (80 Mio. EUR).

Sämtliche Stationen wurden in enger Abstimmung zwischen Bahn und Land nach einheitlichen und transparenten Kriterien (z.B. Zahl der Reisenden, Knotenfunktion, technischer Sanierungsbedarf, etc.) bewertet und sollen nun entsprechend ihrer Priorität modernisiert werden.

Die NVBW hat bei der Priorisierung der teilnehmenden Stationen mitgewirkt und achtet nun in den weiteren Detailplanungen zu den einzelnen Stationen auf die Achtung aller Belange des Regionalverkehrs. Dies beinhaltet unter anderem die Sicherstellung der vom Regionalverkehr benötigten Bahnsteiglänge und Bahnsteighöhe und weiterer betrieblicher Aspekte.

#### GVFG-Novelle: Neue Perspektiven für Förderprojekte

Die NVBW führt im Auftrag des Ministeriums und der Regierungspräsidien die fachtechnische Prüfung der Projekte durch, die auf der Grundlage des GVFG (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) gefördert werden. Mit dem GVFG stellt der Bund den Ländern Bundesmittel zur Förderung von ÖPNV-Projekten zur Verfügung - und diese werden in Zukunft enorm erhöht. Die GVFG-Novelle soll die Attraktivität des ÖPNV erhöhen. Die Mittel sollen schnell in sinnvolle Projekte fließen, damit die Fahrgäste direkt davon profitieren können. Der Bund fördert in diesem **Gesetz auch „Umsteigeanlagen“ und „Grunderneuerungsvorhaben“ mit Fördersätzen von 60 beziehungsweise 50% der zuwendungsfähigen Kosten (befristet bis 2030).**

Aufgrund der Beschlüsse zum Klimaschutzprogramm werden die Bundesfinanzhilfen des GVFG aufgestockt, von derzeit 332 Mio. EUR auf etwa 665 Mio. EUR und ab 2021 auf eine Milliarde EUR jährlich. Ab dem Jahr 2025 werden die Mittel zwei Mrd. EUR jährlich betragen.

Neben Neu- und Ausbauprojekten dürfen die GVFG-Mittel künftig auch für Grunderneuerung genutzt werden.

Beispielhafte kommunale Vorhaben, die mit Mitteln des GVFG gefördert werden, sind die Stadtbahn Karlsruhe, Kombilösung 1 und 2 sowie die Straßenbahn Ulm.

# Kompetenzzentrum Neue ÖPNV- Angebotsformen

## Studie „Das Taxi- und Mietwagengewerbe in Baden-Württemberg“

Taxi- und Mietwagenunternehmen bilden in vielen Regionen eine wichtige Ergänzung des ÖPNV; unter anderem sind sie oft als Unterauftragnehmer der Busunternehmen für die Durchführung von flexiblen Verkehrsangeboten verantwortlich. Wo keine geeigneten Unternehmen verfügbar sind, ist daher auch der Ausbau von Anruf-Sammeltaxen oder Rufbussen nur schwer möglich.

Um die Defizite herauszuarbeiten, sind Genehmigungsbehörden, Unternehmen und weitere Akteure befragt worden. Ergebnis war, dass es seit dem Jahr 2000 ein Flottenwachstum um 40% gegeben hat. Von den rund 3.500 Betrieben sind fast die Hälfte Taxiunternehmen, fast tausend Mietwagenbetriebe und fast 700 Mischkonzessionsbetriebe. Dabei fällt auf, dass in den Städten eher kleinere Taxiunternehmen vertreten sind und in den Kreisen eher größere Mietwagenunternehmen. Die einzelnen Betriebe weisen deutliche Unterschiede im Portfolio auf.

Baden-Württemberg hat im Bundesvergleich eine unterdurchschnittliche Versorgung von Taxi- und Mietwagenunternehmen. Dabei fallen erhebliche Stadt-Land-Unterschiede auf. Fast 500 Kommunen in Baden-Württemberg haben kein eigenes Taxi- und Mietwagenunternehmen, das betrifft fast 1,5 Mio. Einwohner. Neben diesen quantitativen Erkenntnissen zeigt die Studie Handlungsbedarf und Möglichkeiten zur Weiterentwicklung der Angebote auf. Die Ergebnisse gewinnen angesichts der Reform des Personenbeförderungsgesetzes und den Auswirkungen der Corona-Pandemie besondere Bedeutung.

## Erschließungsstudie

In der Untersuchung „Flächendeckendes Nahverkehrsangebot - Sachstand und Perspektiven flexibler Bedienformen im ÖPNV in Baden-Württemberg“ analysierte das Verkehrswissenschaftliche Institut (VWI) den Handlungsbedarf, um für alle Siedlungsbereiche im Land ein stündliches ÖPNV-Angebot an allen Wochentagen - vergleichbar dem „Regiobus-Standard“ - bereitzustellen. Die Ergebnisse zeigen landesweit und über detaillierte kartografische Darstellungen für einzelne Ortslagen den Umfang des Handlungsbedarfs auf. Zusammen mit der Analyse der zeitlichen Verteilung von Angebotslücken, lassen sich typische Problemlagen identifizieren, räumlich verorten und grundsätzliche Lösungsvorschläge erarbeiten.

Zweiter Themenschwerpunkt der Studie war der Umfang und die Ausgestaltung flexibler Bedienformen. Über eine Befragung der Landkreise wurden entsprechende Angebote ermittelt. Demnach kommen landesweit auf über 800 Linien - in mehr oder weniger großem Umfang - bedarfsgesteuerte Angebote zum Einsatz, die sehr unterschiedlich organisiert sind. Die Ergebnisse dieser Erhebung dienen, neben der Identifikation von Harmonisierungsmöglichkeiten, auch dem Schließen von Lücken in der elektronischen Fahrplanauskunft.



## 02 >

# Recht und Wirtschaft

---

## Ausschreibungen im SPNV

### SPNV-Ausschreibungsnetze (Federführung Baden-Württemberg)

Die Ausschreibungsnetze und der Ausschreibungsfahrplan wurden im Jahr 2020 durch die NVBW zusammen mit dem Ministerium weiter fortgeschrieben. Abstimmungen mit benachbarten Aufgabenträgern und weiteren Beteiligten erfolgten parallel und werden auch in 2021 weiter andauern.

Im Jahr 2020 wurden unter anderem folgende Ausschreibungen gestartet und im Supplement zum Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht:

- 28.02.2020 - 2020/S 042-100419 - Veröffentlichung gemäß Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EG) 1370/2007 vom 23.10.2007 über die beabsichtigte Direktvergabe nach Artikel 5 Absatz 2 der Verordnung (EG) 1370/2007 vom 23.10.2007 von Verkehrsleistungen im schienegebundenen Nahverkehr durch die Karlsruher Gruppe von Behörden (bestehend aus dem Land Baden-Württemberg, Landkreis Karlsruhe, Landkreis Germersheim, Stadt Karlsruhe, Stadt Heilbronn und Zweckverband SPNV-Süd) mit einem Leistungsumfang von bis zu 10,8 Mio. Zugkilometern pro Jahr auf den Strecken:
  - S1/11: Hochstetten - Karlsruhe - Bad Herrenalb/Ittersbach,
  - S2: Stutensee-Spöck - Karlsruhe - Rheinstetten-Mörsch,
  - S4: Karlsruhe-Durlach Bf - Heilbronn - Öhringen,
  - S5: Pforzheim - Karlsruhe-Durlach Bf (- Karlsruhe Marktplatz - Wörth),
  - S6: Pforzheim - Bad Wildbad,
  - S7: Karlsruhe Albtalbahnhof - Rastatt - Baden-Baden - Achern,
  - S71 Karlsruhe Hauptbahnhof- Rastatt - Baden-Baden - Achern,

- S8 Karlsruhe Albtalbahnhof - Rastatt - Forbach - Freudenstadt - Bondorf,
- S81: Karlsruhe Hauptbahnhof - Rastatt - Forbach - Freudenstadt - Bondorf,
- S31/S32: Menzingen/Odenheim - Bruchsal - Karlsruhe Hbf.

Die Betriebsaufnahme gliedert sich ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2022 in mehrere Stufen. Die Laufzeit des Verkehrsvertrages (Bruttovertrag) beträgt 13 Jahre.

- 26.03.2020 - 2020/S 061-146364 - Auftragsbekanntmachung (Verhandlungsverfahren mit vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb) „Verkehrsdienstleistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) - Netz 18 Ermstal- und Ammertalbahnhof“. Der Leistungsumfang in E-Traktion beträgt auf den Strecken Herrenberg - Entringen - Pfäffingen - Tübingen Hbf - Reutlingen Hbf - Metzingen (Württ) - Bad Urach rund 1,5 Mio. Zugkilometer pro Jahr. Die Betriebsaufnahme ist im Dezember 2022 vorgesehen. Die Vertragslaufzeit beträgt voraussichtlich maximal 8 Jahre mit einer vorzeitigen Kündigungsmöglichkeit, wenn die Bauarbeiten der Stadtbahn in den Städten Reutlingen und/ oder Tübingen erfolgreich abgeschlossen sind oder zumindest entsprechende Zweisystemfahrzeuge verfügbar sind. Auftraggeber ist neben dem Land der Zweckverband ÖPNV im Ammertal (ZÖA).
- 02.10.2020 - 2020/S 192-463227 - Auftragsbekanntmachung (Verhandlungsverfahren mit vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb) „Verkehrsdienstleistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Netz 59 - Vorlaufbetrieb Neubaustrecke (Stuttgart-) Wendlingen - Ulm (NBS)“.

Ausgeschrieben sind Verkehrsleistungen im SPNV im Netz 59, auf der Neubaustrecke (Stuttgart -) Wendlingen - Merklingen - Ulm (NBS). Der Leistungsumfang beträgt in der IBN-Stufe 1 voraussichtlich rund 600.000 Zugkilometer pro Jahr und in der IBN Stufe 2 voraussichtlich rund 800.000 Zugkilometer pro Jahr. Die Betriebsaufnahme ist im Dezember 2022 vorgesehen. Die Vertragslaufzeit beträgt insgesamt voraussichtlich 5 Jahre, wobei eine vorzeitige Kündigung möglich ist.

Für die Leistungserbringung sind Gebrauchtfahrzeuge zugelassen. An die Fahrzeuge bestehen insbesondere folgende technische Anforderungen:

- Geschwindigkeit 200 km/h
- Klimatisierte Fahrzeuge
- Die Fahrzeuge müssen zweirichtungsfähig sein. Der Richtungswechsel ist jeweils ohne Rangiertätigkeiten zu ermöglichen.
- Technischer Netzzugang für HGV-Strecken ist zu beachten (Druckdichtigkeit, geschlossene Toilettensysteme, etc.).
- Die konstruktive Festigkeit des Fahrzeugs muss von einer Streckenhöchstgeschwindigkeit von 250 km/h ausgehen.
- Die Fahrzeuge müssen ausreichend Traktionsreserven für das Befahren von Streckensteigungen von 31 bis 35 Promille haben.
- Die NBS hat Tunnel von einer Länge größer als 5 km. Das Fahrzeug muss daher einen ausreichenden Brandschutz nachweisen.

- Fahrzeuge müssen die Bedingungen des technischen Netzzugangs bezüglich ETCS erfüllen und müssen mit einer ETCS-Ausrüstung BL3 MR1 (SRS 3.4.0) oder höher ausgerüstet sein.

### SPNV-Ausschreibungen anderer Aufgabenträger

Die NVBW hat die Vorbereitung und Durchführung von Ausschreibungen benachbarter Aufgabenträger mit vorbereitet, begleitet und umgesetzt. Dies sind insbesondere:

- Vergabeverfahren Pfalznetz  
Das Vergabeverfahren wird federführend durch den ZSPNV-Süd durchgeführt. Baden-Württemberg ist Juniorpartner (Anteil von knapp 6% im Zielzustand) im Abschnitt Karlsruhe - Landesgrenze Rheinland-Pfalz bei den Leistungen des RE 6/ der RB 51 (Kaiserslautern-) Neustadt - Landau - Karlsruhe. Die Betriebsaufnahme der baden-württembergischen Leistungen startet zum Dezember 2025, die Laufzeit des Verkehrsvertrages beträgt 15 Jahre. Vorgesehen sind Neufahrzeuge mit alternativer Antriebstechnik (BEMU).
- Grand-Est  
Gemeinsame Ausschreibung des Landes Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Saarland sowie der Region Grand Est, der grenzüberschreitenden Verkehrsleistungen zwischen Frankreich und Deutschland auf den Strecken
  - Neustadt - Wissembourg - Haguenau - Strasbourg,
  - Müllheim-Mulhouse,
  - Offenburg-Strasbourg,
  - Offenburg - Freiburg - Müllheim (Einzelne Zugfahrten),
  - Wörth - Speyer - Mannheim (Einzelne Zugfahrten),
  - Karlsruhe - Wörth - Lauterbourg - Strasbourg,
  - Saarbrücken - Strasbourg,
  - Saarbrücken - Forbach - Metz,
  - Trier - Perl – Metz.

Die Inbetriebnahme ist ab Dezember 2024 vorgesehen, der Leistungsumfang beträgt rund 6,4 Mio. Zugkilometer; davon ca. 2,1 Mio. Zugkilometer auf deutschem Gebiet. Der Vertrag hat eine Laufzeit von 15 Jahren. Zum Einsatz kommen 30 Fahrzeuge vom Typ Coradia Polyvalent des Herstellers Alstom.

## Begleitung weiterer Ausschreibungen

### Ausschreibungen der NVBW

Im Jahr 2020 wurde eine Vielzahl an Ausschreibungen für die Bereiche des Marketings der Marke „**bwegt**“, der Förderung des Fuß- und Radverkehrs, des Erlöscontrollings, der Unternehmenskommunikation und der Selbstverwaltung begleitet. Für das Kompetenznetzwerk Klima Mobil wurde ein Rahmenvertrag in vier Losen zur Unterstützung und Durchführung von hochwirksamen Maßnahmen abgeschlossen, dazu wurde ein Verhandlungsverfahren durchgeführt.



## Ausschreibungen für Dritte

Ausschreibungen für das VM

Die NVBW hat eine Vielzahl von beschränkten, nationalen und europäischen Ausschreibungen des VM (Abteilungen 3 und 4) beratend begleitet und durchgeführt.

Dazu zählten mehrjährige Kampagnen zur Verkehrssicherheit und zur E-Zweiradförderung sowie die Neuausrichtung einer Kampagne zur Neuen Mobilität, bei der in einem zweistufigen Verfahren ein Vertragskonstrukt erörtert und eingeführt wurde.

Zur Umsetzung neuer Strategien im ÖPNV und SPNV hat die NVBW bei der Ausschreibung einer ÖPNV-Strategie in einem EU-weiten Verfahren mitgewirkt. Die Umsetzung sogenannter „Mobilitätssäulen“ sowie die Durchführung von Rahmenverträgen bei Klimawirkungsberechnungen und Verkehrsrechtsfragen rundeten die umfassende Unterstützung ab.

## Ausschreibungen für die Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg (SFBW)

- Die SFBW wurde auch im Jahr 2020 im Bereich „Technisches Controlling für Eisenbahnfahrzeuge“ für Netz 7b in zwei Losen bei der Ausschreibung begleitet.
- In Zusammenarbeit mit einem externen Berater erfolgt derzeit die Ausschreibung der Ausrüstung von rund 120 elektrischen Bestandstriebzügen mit ETCS und ATO GoA 2. Gegenstand der Vergabe ist ein Auftrag über die Entwicklung, Herstellung und den selbstständigen Einbau der Fahrzeugausrüstungen in die elektrischen Triebzüge sowie - im Rahmen einer Innovationskooperation mit dem ausgewählten Auftragnehmer - die betriebsfertige Entwicklung und Integration technischer Lösungen. Im Rahmen des DSD-Starterpaket-Pilotprojekts „Digitaler Knoten Stuttgart“ (DKS) wird - erstmals in Deutschland - auch die modellhafte Förderung der Ausrüstung von Schienenfahrzeugen mit ETCS und den neuen Technologien vorgenommen.
- In 2020 wurde das Vergabeverfahren über die „Lieferung von Elektro-Triebzügen zur langfristigen Sicherstellung ihrer Verfügbarkeit während des Betriebs (LCC-Modell) zum Einsatz im E-Netz Stuttgart - Bodensee und weiterer Netze in Baden-Württemberg“ gestartet. Der Einsatz der Fahrzeuge ist spätestens zur Inbetriebnahme von Stuttgart 21 vorgesehen. Die Fahrzeuge werden überwiegend auf den Strecken des Starterpaket-Pilotprojekts „Digitaler Knoten Stuttgart“ eingesetzt. Gegenstand der Ausschreibung ist die integrierte, über den Lebenszyklus möglichst wirtschaftliche Herstellung und Lieferung von umweltfreundlichen und sicheren Elektro-Triebzügen. Der Hersteller soll nicht nur für die Fahrzeuglieferung und den Energieverbrauch verantwortlich sein, sondern auch die dauerhafte Verfügbarkeit der Fahrzeuge für einen Zeitraum von 30 Jahren schulden. In einem ersten Schritt werden 130 Fahrzeuge beschafft.

## Allgemeines zu Verkehrsverträgen und Nachtragsmanagement

Verkehrsverträge

Die Umstrukturierung der Verkehrsnetze im Raum Stuttgart aufgrund des Bahnprojekts Stuttgart 21 sowie die zeitlichen Verzögerungen bei Baumaßnahmen und Inbetriebnahmen der Schieneninfrastruktur in Baden-Württemberg erfordern eine Verlängerung verschiedener Verkehrsverträge. Ziel ist es, laufende bzw. neue Verkehrsverträge so zu gestalten, dass wir flexibel



auf eventuelle Verschiebungen reagieren können und die Verkehrsunternehmen das Risiko nicht zu hoch einkalkulieren.

#### Nachtragsmanagement

Wie im vergangenen Jahr nimmt der Aufwand für das Nachtragsmanagement zu. Dies ist nicht nur den zahlreichen und umfangreichen Verkehrsverträgen geschuldet, sondern auch der zunehmenden Komplexität und den sich ändernden Rahmenbedingungen wie z. B. Einzelereignissen (langfristige Sperrung der Schnellfahrstrecke oder zunehmende Zahl von Baumaßnahmen im Vorfeld von Stuttgart 21), bundesweit zunehmender Bautätigkeit, Personalmangel oder zusätzlicher Forderung seitens des Aufgabenträgers, Corona-Pandemie etc.



## 03 > 📍

# Marketing, Qualität, Erlöse

---

## Marketing

### Zusammenführung der Kommunikationsbudgets für bwegt und bwtarif

Seit dem 1. Januar 2020 bündelt die NVBW die Kommunikationsbudgets der Marken bwegt und bwtarif. Dadurch wird eine integrierte Kommunikation sowie die Budget- und Agentursteuerung aus einer Hand gewährleistet. Die Kommunikationsbudgets stammen unter anderem aus den Verkehrsverträgen und der Baden-Württemberg-Tarif GmbH.

Durch die zusätzliche Budgetsteuerung war eine Ausschreibung für weitere Kommunikationsleistungen erforderlich. Drei neue Agenturen erhielten den Zuschlag und arbeiten seitdem in den Bereichen Public Relations/ Social Media, Produktkommunikation und Medialeistungen für unsere Marken. Die neuen Dienstleister galt es untereinander und mit der Leadagentur für die Dachmarke bwegt zu verzahnen.

In enger Abstimmung mit den Stakeholdern entstanden Kampagnen zur Personalgewinnung für den SPNV in Baden-Württemberg, zum Thema Nachhaltigkeit, zum „bwAboSommer“ sowie zur Einführung der neuen bwtarif-Zeitkarten.

### Bekanntheit von bwegt und bwtarif gesteigert

Die kontinuierliche und durch Corona noch intensivere Kommunikation über die bwegt-Kanäle sowie die aufmerksamkeitsstarken Kampagnen schlugen sich in sehr guten Marktforschungsergebnissen nieder.

So konnte die gestützte Bekanntheit der Marke bwegt im Vergleich zum Vorjahr von 32 auf 41% gesteigert werden. Die gestützte Bekanntheit der noch deutlich jüngeren Marke bwtarif stieg ebenfalls - von 22 auf 26%.

Die Imagewerte des ÖPNV in Baden-Württemberg insgesamt lagen weiterhin auf dem bereits sehr guten Niveau der Vorjahre - eine Entwicklung, die angesichts von Corona-Lockdowns, in der Presse häufig behandelten Sicherheitsbedenken der Nutzung von Bahnen und Bussen sowie zeitweise gekürzten Fahrplänen nicht unbedingt zu erwarten war.

## SPNV/ÖPNV in der Corona-Krise

### Kommunikation

Mit Beginn der Corona-Krise im März hat die NVBW die bewegt-Kommunikation sehr schnell umgestellt und an die Gegebenheiten angepasst. Das hieß: von der bisherigen Imagekommunikation mit Reiseanlässen und der Bewerbung von konkreten Tickets, hin zu einer schnellen, direkten und der Corona-Krise angepassten Kommunikation.

Die NVBW hat unter anderem eine Website rund um Corona und dem Nahverkehr in Baden-Württemberg erstellt und regelmäßig aktualisiert. Die Fahrgäste konnten sich dort über geänderte Fahrpläne, Hygieneregeln in Bussen und Bahnen sowie viele weitere FAQs informieren. Zudem war es notwendig, die Frequenz der Kommunikation über die Social-Media-Kanäle deutlich zu erhöhen - nicht nur informativ, sondern auch emotional - um unseren Zielgruppen zu zeigen, dass wir für sie da sind.

### bwAboSommer

Die Kundentreue der Inhaber eines ÖPNV-Jahres-Abos sollte in der Corona-Krise belohnt werden, denn die Abonnenten nutzten das Ticket für Bus und Bahn seltener als in der Zeit vor der Pandemie. Das Land Baden-Württemberg hat deshalb in den Sommerferien gemeinsam mit den Verbänden und den Verkehrsunternehmen den „bwAboSommer“ ins Leben gerufen.

Diese Sonderaktion galt für alle Jahresabonnements und Jahrestickets aller Tarifgattungen in allen Verkehrsverbänden in Baden-Württemberg sowie in allen grenzüberschreitenden Verbänden des bwtarifs. Die Nutzung aller Nahverkehrszüge, Stadt- und Straßenbahnen sowie aller Busse war inbegriffen - und Kinder bis 14 Jahre fuhren in Begleitung von Eltern oder Großeltern kostenfrei mit. Der „bwAboSommer“ wurde durch eine breit angelegte Kampagne als das „Längste



Festival aller Zeiten“ sowohl über die Marke bewegt, als auch durch die Verbände und Unternehmen kommuniziert. Eine anschließend durchgeführte Marktforschung hat gezeigt: Rund die Hälfte aller Jahreskarteninhaber nutzte diese Aktion. Aufgrund des sehr positiven Feedbacks der Fahrgäste und der weiter andauernden Einschränkungen durch die Corona-Pandemie ist geplant, den „bwAboSommer“ 2021 erneut durchzuführen.

Abb.: bewegt

# Qualität

## Qualitätsmonitoring der Leistungsanpassungen

Die NVBW betreibt ein Monitoring der SPNV-Betriebsqualität. Sowohl langfristige Entwicklungen, als auch die tagesaktuelle, kurzfristige Betriebslage werden geprüft. Dies geschieht über verschiedene Quellen und Methoden:

Tägliche/ tagesaktuelle Prüfung:

- Störungsmeldungen der EVU, die bei hohen Verspätungen, Zugausfällen und Großstörungen von den Leitstellen in Echtzeit verschickt werden (primäre Datenquelle)
- Überprüfen der Abfahrtstafeln in der Online-Fahrplanauskunft, Prüfung auf Zugausfälle, Minderkapazitäten/abweichenden Fahrzeugeinsatz, Verspätungen und deren Ursache, dabei Schwerpunkt auf Strecken/ Unternehmen mit auffälligen Qualitätsproblemen
- Bei Großstörungen: Prüfung der Fahrgastinformation und Kommunikation in den bekannten Auskunftsmedien (DB Navigator/ bahn.de, EFA BW, Homepage der EVU)
- In Einzelfällen, bei Bedarf: Prüfung der Qualität vor Ort

Wöchentliche Prüfung:

- EVU erstellen Wochenberichte zur Betriebsqualität, die ausgewertet und durch eigene Beobachtungen ergänzt werden

Die Beobachtungen der NVBW und die Berichte der EVU sind die Grundlage für einen **regelmäßigen Austausch zwischen den Akteuren**. Die „Task Force Qualität“ für **übergeordnete Themen** fand mit dem Ministerium, der NVBW und den Geschäftsführern aller EVU statt. Außerdem gibt es einen regelmäßigen separaten Austausch des Teams Qualität mit Go-Ahead, Abellio und DB Regio, um Fragen zum Betrieb im Detail näher zu besprechen und Lösungen zu erarbeiten. Für übergeordnete Themen findet quartalsweise die AG Qualität mit allen EVU statt.

# Erlöse

## Koordination des Corona-Rettungsschirms für den ÖPNV in Baden-Württemberg

Der Einbruch der Nachfrage durch die Corona-Pandemie bedeutete 2020 für den ÖPNV einen großen finanziellen Verlust, da das verkehrliche Angebot weitgehend aufrecht erhalten blieb. Der coronabedingte Schaden betrug allein in Baden-Württemberg über 320 Mio. EUR. Bund und Land haben Mittel zur Verfügung gestellt, um den überwiegenden Teil dieser Schäden zu kompensieren und die Rolle des ÖPNV als Teil der Daseinsvorsorge auch in Krisenzeiten zu stärken.

Baden-Württemberg beschränkte sich nicht nur auf den Schadensausgleich, sondern stellte darüber hinaus auch Mittel für die proaktive Kundenbindung und die Neukundengewinnung zur Verfügung. Ein Beispiel dafür ist der „bwAboSommer“, bei dem alle Abokunden aller Verbände in den baden-württembergischen Sommerferien den landesweiten ÖPNV kostenfrei nutzen konnten.

Im Jahr 2021 werden der bwTreue-bonus, der bwWillkommensbonus sowie der erneute „bwAbo-Sommer“ folgen. Ziel dieser Maßnahmen ist es, Anreize für ein Neuentdecken des ÖPNV zu setzen.



Im Auftrag des Landes koordinierte die NVBW die Aufstellung und Abstimmung des Förderprogramms. Wir haben uns aktiv in die bundesweite Konzeption des Verfahrens einbracht, die Anträge geprüft und konzipiert bzw. die gemeinsamen Kundenbindungs- und Neugewinnungsaktionen vermarktet.

Abb.: bwegt





## 04 >

# Neue Mobilität

---

Der Bereich Neue Mobilität konnte seine Struktur und sein Personal erfolgreich aufbauen und die Vernetzung auf Landes- und Bundesebenen ausbauen. Treiber dafür ist die inhaltliche und strategische Weiterentwicklung als Ideengeber und Netzwerkknoten für nachhaltige Mobilität in Baden-Württemberg. So hat der Bereich die Voraussetzungen für den weiteren Ausbau des Fuß- und Radverkehrs gelegt, das Kompetenznetz Klima Mobil etabliert sowie aktiv bei der Zusammenarbeit der Landesinstitutionen zur nachhaltigen Mobilität mitgewirkt. Hier fand vor allem mit der Mobilitätszentrale Baden-Württemberg (ehemals Landesstelle für Straßentechnik) ein enger Austausch zu den Themen Radverkehr und Mobilitätsdaten statt.

Der Bereich ist in diesem Jahr stark gewachsen und konnte 11 von 12 ausgeschriebenen Stellen erfolgreich besetzen.

Um den Austausch - auch unter den eingeschränkten Möglichkeiten der Pandemie - voranzutreiben, entwickelte die Neue Mobilität neben virtuellen auch neue analoge Formate wie zum Beispiel „**Neue Mobilität unterwegs**“.

Bei mehreren Veranstaltungen wie dem Strategiedialog Automobilwirtschaft, der zweiten Jahreskonferenz des Nationalen Kompetenznetzwerkes für nachhaltige Mobilität (NaKoMo), der Agora Verkehrswende sowie der IT-TRANS haben wir Beiträge geleistet. Ebenso wurde die Moderation beim Zukunftspakt Mobilität Region Stuttgart sowie die Teilnahme an der Jury des Wettbewerbs „**Wir machen Mobilitätswende!**“ wurden von der Bereichsleiterin übernommen.

Die NVBW wirkt darüber hinaus als Kompetenzstelle des Landes Baden-Württemberg zum Nationalen Kompetenznetzwerk für nachhaltige Mobilität (NaKoMo) sowie zu dem bundesweiten Vorhaben „**Verbesserung der Mobilität in ländlichen Räumen zur Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse**“ (MogLeb) und bringt sich im bundesweiten Austausch mit Länderinstitutionen und -netzwerken ein.



## Entwicklung des Nationalen Kompetenznetzwerkes für nachhaltige Mobilität - NaKoMo

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie das Saarland als Landesvertreter und der Deutsche Städtetag haben im Jahr 2019 NaKoMo gegründet.

Das Netzwerk dient der Vernetzung derer, die nachhaltige Mobilität vor Ort planen (Vertreter von Kommunen und aus Unternehmen in kommunaler Hand, Vertreter von Bundesorganisationen, Projektträgern, Landesinitiativen und kommunalen Verbänden). Digital und auf Workshops bzw. Konferenzen findet der Ideenaustausch statt, um den Wissenstransfer auszubauen und innovative wie nachhaltige Lösungen zu schaffen.

Themen sind z.B. Daten, Vernetzung und Digitalisierung; Inter- und Multimobilität; Mobilität zwischen Stadt und Land; Planungs- und Umsetzungsprozesse.

# Fußverkehr

## Fußverkehrskongress (FUKO) 2020

„Jetzt Straßen für alle schaffen!“ war das Motto des 3. Deutschen Fußverkehrskongresses, der am 21. Oktober 2020 als digitale Konferenz von Stuttgart aus stattgefunden hat. Mit dem Ziel, den Fußverkehr stärker in den Mittelpunkt der Verkehrspolitik zu rücken und einen besonderen Fokus auf die Belange von Kindern und Jugendlichen zu legen, waren hier Bund, Länder und Kommunen gleichermaßen angesprochen.

Gastgeber des Kongresses war das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und das Verkehrsministerium Baden-Württemberg. So fand die Begrüßung durch Ministerpräsident Kretschmann und den Stuttgarter Oberbürgermeister Fritz Kuhn statt. Verkehrsminister Winfried Hermann und Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer hielten Grundsatzreden für den Fußverkehr - und für den gibt es viele gute Gründe: Belebte, attraktive Straßen und Plätze, gesunde und umweltfreundliche Fortbewegung sowie positive Effekte für die lokale Wirtschaft sind nur die wesentlichsten Punkte.

Die bis zu 1.100 Teilnehmer haben in zwölf Foren aktuelle Projekte und Themen der Fußverkehrsförderung kennengelernt und sich bei den Keynotes mit den Konzeptionen der „Healthy Street“ bzw. der pro-duktiven Einbeziehung von Menschen in Planungsprozesse vertraut gemacht. Der international renommierte Choreograph Eric Gauthier sorgte in den Pausen für Bewegungsimpulse direkt von der zugeschalteten Theaterbühne Stuttgart aus.



Animation FUKO

Das Ministerium verfolgt bis zum Jahr 2030 das Ziel, den Fußverkehrsanteil auf 30% der zurückgelegten Wege zu erhöhen. Neben der Steigerung der Lebensqualität steht dabei auch die Sicherheit der Fußgänger im Vordergrund.

### aktivmobil BW - das neue Fachportal zur Rad- und Fußverkehrsförderung

Das Landesportal aktivmobil BW ([www.aktivmobil-bw.de](http://www.aktivmobil-bw.de)) hat sich aus dem seit 2010 von der NVBW betriebenen Portal Fahrradland BW entwickelt. Das Portal soll das gesamte Spektrum der selbstaktiven Mobilität abdecken. Dazu sind, neben dem Rad-, nun auch der Fußverkehr und die lebenswerten Ortsmitten auf der Webseite präsent. Neben Fachwissen und Fördermittelübersichten kann der Nutzer sich auch zu neusten Entwicklungen im Fuß- und Radverkehr im Land sowie über wichtige Veranstaltungen informieren. Ein Newsletter bringt Neuigkeiten direkt in die Mailpostfächer interessierter Akteure.



### Lebenswerte Ortsmitten

Das Projekt „Lebenswerte Ortsmitten“ ist Teil des ressortübergreifenden Impulsprogramms für den gesellschaftlichen Zusammenhalt der Landesregierung und liefert einen richtungsweisenden Beitrag dazu, bis 2030 insgesamt 500 lebendige und verkehrs-beruhigte Ortsmitten in Baden-Württemberg zu schaffen.

Daran beteiligt sind das Verkehrsministerium, das Ministerium für Soziales und Integration sowie das Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucher-schutz. Das Projekt wird auf Landesebene von der NVBW koordiniert.

In 20 Modellkommunen werden gemeinsam mit der Verwaltung, der Politik, der Zivilgesellschaft sowie der Bürgerschaft Planungsleitbilder für eine lebenswerte und barrierefreie Gestaltung von Ortsmitten erarbeitet.



Abb.: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

Alle Städte und Gemeinden in Baden-Württemberg waren aufgefordert, am Bewerbungsauftrag für das Projekt teilzunehmen. Das Interesse am Projekt war groß: Insgesamt sind 73 Bewerbungen von 69 Kommunen in Baden-Württemberg eingegangen. Eine Fachjury wählte die 20 Modellkommunen aus, die als Wegweiser für weitere Kommunen dienen sollen. Die offizielle Bekanntgabe der ausgewählten Kommunen erfolgte im Rahmen einer digitalen interministeriellen Landesauftaktveranstaltung am 23. November 2020.

Ausgewählt wurden: Aalen, Allensbach, Bad Saulgau, Crailsheim, Denkendorf, Hechingen, Kehl, Kelttern, Laichingen, Langenburg, Limbach, Münsingen, Neuler, Nürtingen, Oppenweiler, Pfinztal, Radolfzell am Bodensee, Remchingen, Titisee-Neustadt und Weinstadt.

## Radverkehr

### RadNETZ

Die Umsetzung des RadNETZ Baden-Württemberg, insbesondere der wegweisenden Beschilderung, schreitet voran. Der Beratungsaufwand ist dadurch deutlich gestiegen. Neben Wegweisern und Bodenpiktogrammen werden als drittes Element der Sichtbarmachung des RadNETZ mehr als 150 Infotafeln aufgestellt. Die erste Tafel wurde gemeinsam mit Verkehrsminister Winfried Hermann im September 2020 enthüllt, die noch fehlenden Tafeln werden im Laufe des Jahres 2021 aufgestellt.

Im Zuge der Klassifizierung von Landesradfernwegen (LRFW) als Qualitätsradrouten des Allgemeinen Deutschen Fahrrad Clubs (ADFC) konnten bislang 16 LRFW mit mindestens 3 Sternen zertifiziert werden. Die Qualitätsoffensive LRFW ist Anfang 2020 von der NVBW und der Tourismus Marketing GmbH Baden-Württemberg (TMBW) ins Leben gerufen worden. Durch die Offensive sollen die bislang noch nicht zertifizierten Radfernwege so weiterentwickelt werden, dass sie erfolgreich zertifiziert werden können und gleichzeitig bereits zertifizierte Radfernwege in das Netz der LRFW und somit in das RadNETZ Baden-Württemberg aufgenommen werden.



Neckartal-Radweg

Bild: Markus Belz

Die NVBW ist an der Konzeption der Radverkehrsinfrastrukturdatenbank RadVIS beteiligt, die im Jahr 2021 an den Start gehen soll. Die Federführung liegt bei der Mobilitätszentrale Baden-Württemberg.

## RadKULTUR

Die Initiative RadKULTUR soll Bürgerinnen und Bürgern in Baden-Württemberg die Vorteile des Radfahrens im Alltag näherbringen und damit zu einem Umdenken im Mobilitätsverhalten verhelfen. Sie bietet mit Wettbewerben, Veranstaltungen, Mitmach-Aktionen und nützlichen Service-Angeboten ein vielfältiges Programm rund ums Rad. Neben den individuellen Programmen in den Förderkommunen können sich Kommunen und Arbeitgeber an den Modulen der RadKULTUR (RadService-Punkte, RadChecks, RadInfo, PedelecTestflotte, RadBingo) beteiligen. Die Module richten sich sowohl an Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter als auch an Bürgerinnen und Bürger.

Die NVBW betreut die RadKULTUR seit 2020 eigenständig, jedoch in enger Abstimmung mit dem Fachministerium. Zu den Aufgaben der RadKULTUR zählten im Jahr 2020:

- Steuerung der Dienstleister
- Beratung und Umsetzung von Mitmach-Aktionen sowie Service-Angeboten in 12 Förderkommunen
- Beratung und Umsetzung von zwei Arbeitgeberkooperationen
- Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
- Einrichtung und Betreuung einer Servicestelle für verschiedene Stakeholder der Initiative
- Kommunikative Begleitung des STADTRADELN in Baden-Württemberg
- Vertretung der Initiative bei Seminaren und Workshops



Abb.: Initiative RadKULTUR



## AGFK-BW-Geschäftsstelle

### Die AGFK-BW in Zahlen



Mitglieder AGFK-BW

Abb.: AGFK-BW

Die AGFK-BW ist eines der größten Netzwerke zur Förderung der aktiven Mobilität in Deutschland. Bis Ende des Jahres waren 81 Kommunen Mitglied der AGFK-BW, davon drei Gemeinden, 54 Städte sowie alle 9 Stadt- und 15 Landkreise - rund 70% der Bevölkerung Baden-Württembergs lebt damit in einer AGFK-Kommune. Alle baden-württembergischen Städte mit mehr als 45.000 Einwohnern sind AGFK-Mitglieder. Ziel für die Zukunft ist es, alle Landkreise und mehr große Kreisstädte als Mitglieder zu gewinnen.

### Modellprojekte Schutzstreifen

Die AGFK-BW untersucht in zwei Modellprojekten auf etwa 40 Pilotstrecken im ganzen Land verschiedene Varianten von neuartigen Radschutzstreifen. Es handelt sich um das bisher größte derartige Vorhaben in Deutschland.

Dort, wo es nicht möglich ist, einen eigenständigen Radweg anzulegen, können Schutzstreifen den Radverkehr sichtbarer und sicherer machen und bislang bestehende Lücken im Radroutennetz schließen. Unter welchen Rahmenbedingungen Schutzstreifen auch außerorts sowie auf schmalen Straßen innerorts den Radverkehr sicherer und attraktiver machen können, wurde bislang nicht abschließend untersucht. Dies erfolgt nun durch die Modellprojekte der AGFK-BW.

Die Modellprojekte werden vom Land gefördert und erstrecken sich über einen Zeitraum von drei Jahren. Gestartet sind sie bereits 2019, sichtbar wurden sie ab Frühjahr 2020, nachdem die



Radschutzstreifen innerorts

Bild: Stadt Konstanz

Schutzstreifen in den Kommunen nach und nach markiert wurden. Circa 30 Kommunen beteiligen sich am Modellvorhaben.

Die Maßnahmen werden von unterschiedlichen Baulastträgern ausgeführt, die wissenschaftliche Begleitung übernehmen zwei Planungsbüros. Die Maßnahmen werden im Jahr 2021 ausgewertet.

Erste AGFK-Planungswerkstatt durchgeführt

Mit dem neuen Veranstaltungsformat „Planungswerkstatt“ sucht die AGFK-BW nach innovativen Lösungen für knifflige Planungsfragen. Ziel ist es, unterschiedliche Denkansätze und Erfahrungen aus unterschiedlichen Kommunen mit interdisziplinärem Expertenwissen und viel Spaß am Experimentieren zu kombinieren, und so aus vermeintlich unlösbaren Planungsfällen innovative Beispiele und neue Lösungsansätze für Baden-Württemberg zu entwickeln. Denn nicht immer liegen die Lösungen auf der Hand, bei der Lösung von Interessenskonflikten und Problemen jenseits der üblichen verkehrlichen Platzverteilung ist manchmal besondere Kreativität und ein Blick über den Tellerrand gefragt.



Planungswerkstatt Neckarsulm

Bild: AGFK-BW

Lokale Akteure aus neun Städten und Landkreisen hatten am 28./29. Januar 2020 in Neckarsulm die Möglichkeit, sich mit Verkehrsplanern, Architekten und Vertretern der Regierungspräsidien zu ihrem jeweiligen Planungsfall auszutauschen. Die gemeinsam entwickelten Lösungsansätze wurden im Nachgang dokumentiert und können nun vor Ort genutzt werden.

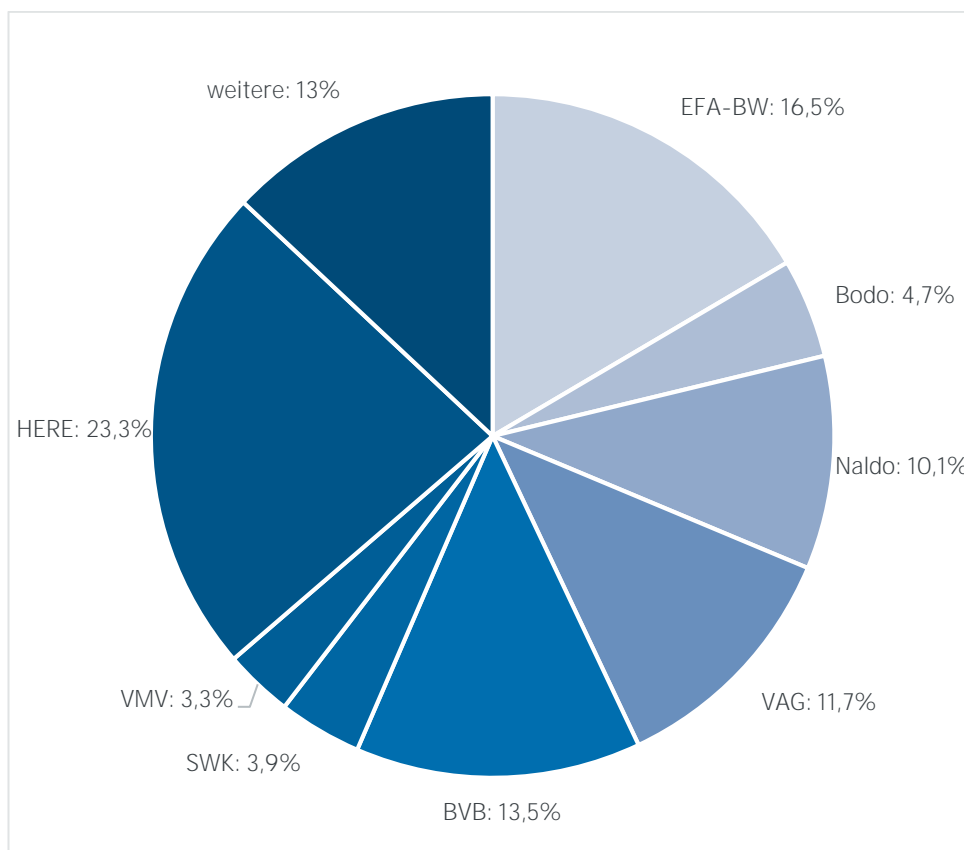


# Digitale Mobilität

## Elektronische Fahrplanauskunft EFA-BW

Das Jahr 2020 war geprägt von der Corona-Pandemie mit dem einhergehenden zeitweiligen „Herunterfahren“ des öffentlichen Lebens, der Aufforderungen, wenn möglich von zuhause aus zu arbeiten, die öffentlichen Verkehrsmittel zu meiden und auf „unnötige Kontakte“ und Reisen zu verzichten. In Baden-Württemberg kamen die Schließung der Grenzen zur Schweiz und nach Frankreich im Frühjahr sowie seit Anfang Dezember die nochmalige „de-facto“-Grenzschließung und die landesweiten Ausgangssperren hinzu. Dadurch wurde nicht nur insgesamt weniger gereist, auch die Nutzung der Fahrplanauskunftsmedien ist deutlich geringer als in den Jahren zuvor. So wurden über das ganze Jahr 2020 gesehen knapp ein Drittel weniger Fahrten von EFA-BW gerechnet als im Jahr 2019 (2020: etwa 319 Mio. Fahrten; Vorjahr: rund 430 Mio. Fahrten). Besonders in den Lockdown-Monaten März bis Mai und November/Dezember ging die Nutzung der Fahrplanauskunftsmedien im Vergleich zum Vorjahr um ca. die Hälfte zurück.

Mehr als ein Dutzend Portale (in der Regel von Verkehrsverbänden und Verkehrsbetrieben in Baden-Württemberg, aber auch die Baseler Verkehrsbetriebe, die Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern oder der Kartendienst HERE) ihre Fahrtauskünfte bei der NVBW rechnen.



Anteil der Fahrtauskunftsrechnungen nach anfordernden Portalen - EFA-BW: Elektronische Fahrplanauskunft Baden-Württemberg; Bodo: Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund; Naldo: Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau; VAG: Freiburger Verkehrs AG; BVB: Basler Verkehrs-Betriebe; SWK: Stadtwerke Konstanz; VMV: Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern; HERE: Kartendienst

Etwa 16% der Fahrtberechnungen wurden von der EFA-BW-Auskunft (also [www.efa-bw.de](http://www.efa-bw.de) sowie die zugehörige App für Android & iOS) angefordert.

Die Fahrplanauskunft von Mecklenburg-Vorpommern forderte etwa 3,3% aller Fahrtberechnungen an. Die übrigen Fahrten wurden hauptsächlich von den baden-württembergischen Verkehrsverbänden, die bei der NVBW rechnen lassen, den Baseler Verkehrsbetrieben sowie vom Kartendienst HERE angefordert (wobei für HERE nur Fahrten gerechnet werden, deren Start und Ziel sich in Baden-Württemberg befinden).

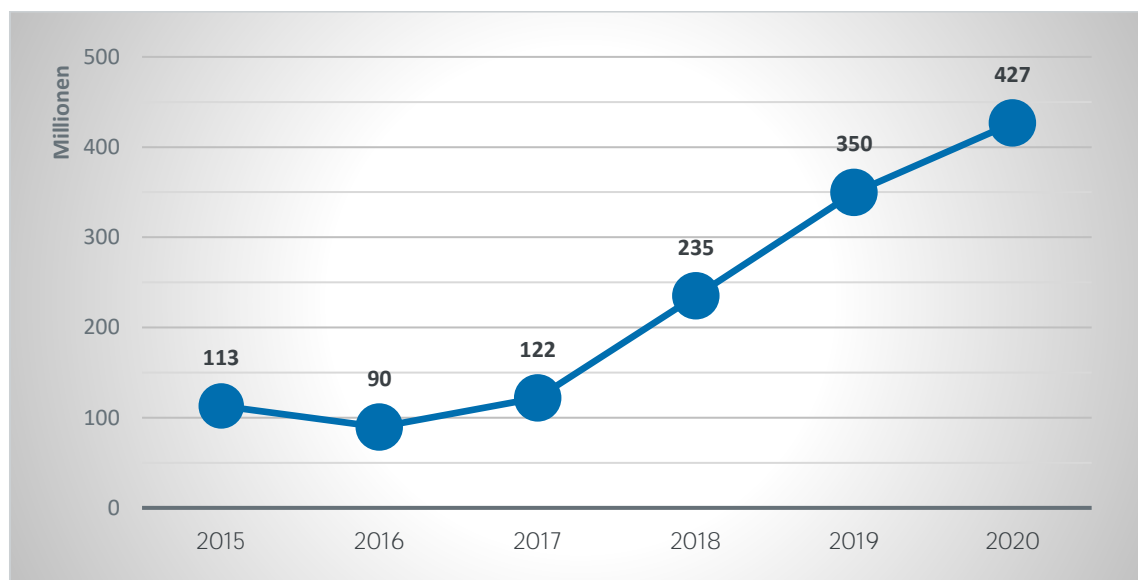
Bei EFA-BW werden für alle gerechneten Fahrten einige Informationen protokolliert, aus denen Schlüsse zur Nutzung des Fahrplanauskunftssystems gezogen werden können.

Für das Jahr 2020 ergibt sich folgendes Bild:

- Etwa 76% (242 Mio. Fahrten) aller gerechneten Fahrten fanden innerhalb von Baden-Württemberg statt.
- Etwa 10,3 Mio. aller gerechneten Fahrten fanden zwischen Baden-Württemberg und den anderen Bundesländern statt.
- Etwa 14 Mio. der gerechneten Fahrten hatten sowohl Start als auch Ziel in Deutschland ohne Baden-Württemberg.

#### Abfahrtstafeln

Im Gegensatz zur Zahl der gerechneten Fahrten hat die Zahl der gerechneten Abfahrtstafeln wie in den vergangenen Jahren zugenommen; das liegt vor allem daran, dass immer mehr Dynamische Fahrtanzeiger (DFI) an Haltestellen im Land ihre Anzeigen bei der NVBW rechnen lassen; diese Teile fordern Fahrtberechnungen in regelmäßigen Abständen an, unabhängig von den tatsächlich stattfindenden Fahrten oder der Zahl der Reisende.



Vergleich der gerechneten Abfahrtstafeln pro Jahr von 2015 bis 2020

#### e-Ticketing

Die NVBW unterstützt die Verkehrs- und Tarifverbände bei der Einführung von landesweiten e-Ticket-Anwendungen. Die elektronischen Fahrausweise dienen der Attraktivitätssteigerung und sollen den Zugang zum ÖPNV erleichtern.

Das Verkehrsministerium hat das Förderprogramm „LETS go!“ ins Leben gerufen, mit dem eine landesweite Kontrollinfrastruktur für e-Tickets im BW-Tarif geschaffen werden soll. Zu den Inhalten von „LETS go!“ gehören auch die Unterstützung bei der Ausgabe von E-Tickets und die Einführung von e-Ticketing-Systemen. Die NVBW begleitet das Förderprogramm.

Das Projekt CiCo-BW wird maßgeblich durch die NVBW unterstützt. Hierbei werden die Hintergrundsysteme für die Tarifberechnung und das digitale Austauschformat für Tarifdaten (PKM) bereitgestellt.

Auch die technischen Maßnahmen für die Tarifauskunft als Basis für Produkt- und Kontroll-Module (PKM) gehören zum Förderprogramm. Die baden-württembergische Verbünde HNV, VRN, VVS, KVV, VPE und naldo haben die PKM für Fahrkartenautomaten bereits erstellt. Diese Module werden im Bahnverkehr bei Abellio auch eingesetzt. Des Weiteren wird auch das Tarifmodul für den BW-Tarif in die elektronische Fahrplanauskunft integriert.

## MobiData BW

Launch [mobidata-bw.de](http://mobidata-bw.de)

Am 14. September 2020 ist MobiData BW ([www.mobidata-bw.de](http://www.mobidata-bw.de)) als Landesmarke und -plattform online gegangen. Auf der Plattform werden verkehrsträgerübergreifend frei verfügbare Mobilitätsdaten gebündelt, um innovative und nachhaltige Anwendungen zu ermöglichen. Zum Start standen 44 offene Datensätze zum ÖPNV, zu Car-/ Bikesharing sowie den Themen Parken, Radverkehr und motorisiertem Individualverkehr bereit. Das Angebot unter der Datenlizenz Deutschland Version 2.0 ist deutschlandweit einmalig und hat Pilotcharakter.

Durch Beratung, Unterstützung und Vernetzung von öffentlichen und privaten Akteuren sollen mit frei verfügbaren Mobilitätsdaten neue digitale Mobilitätslösungen entwickelt werden, um klimafreundlicher von A nach B zu kommen. Gemeinsam mit Akteuren werden Projekte initiiert, um nachhaltige Mobilitätslösungen und innovative Informationsangebote für eine klimafreundliche Mobilität umzusetzen. Hinter dem Webauftritt steht seit 2020 ein fünfköpfiges Team, dass sich neben der Plattform auch um Partner- und Innovationsmanagement kümmert.

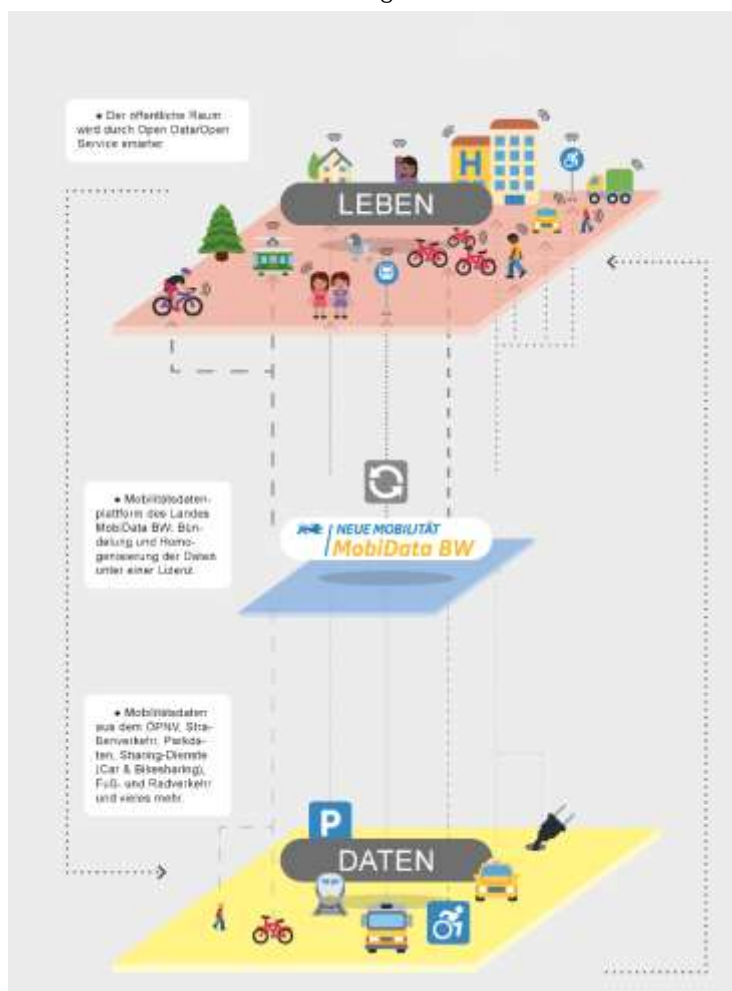


Abb.: [digital-bw.de](http://digital-bw.de), Magazin ElfNullEins, Januarausgabe 2021

# Kompetenznetz Klima Mobil

## Modellkommunen

Das Kompetenznetz Klima Mobil hat die Auftaktgespräche mit allen 15 Kommunen geführt. Die Modulauswahl für die konkreten Beratungsleistungen ist fertiggestellt und einzelne Module sind bereits umgesetzt worden. Mit den Modellkommunen fand der Abschluss der Kooperationsvereinbarungen statt, so dass die konkreten Beratungen anlaufen konnten. Die Modellkommunen sind in der Zeitschrift „Die:Gemeinde“, die an alle kommunalen Vertreter Baden-Württembergs geht, vorgestellt worden.

## Kommunennetzwerk

Das Kommunennetzwerk umfasst inzwischen über 70 Mitglieder (Gemeinden, Städte, Landkreise). Fünf Arbeitsgruppen sind im Netzwerk erfolgreich gestartet. Ein Veranstaltungskalender mit zahlreichen zentralen und dezentralen Veranstaltungen konnte fertiggestellt werden.

Für das Netzwerk hat das Kompetenznetz Klima Mobil eine Kommunikationskampagne ausgeschrieben, die im Sommer 2021 beginnt. Die Kampagne soll Mitglieder befähigen, die Themen und Anliegen zum Klimaschutz im Verkehr in Kommunen eigenständig zu kommunizieren.



Bild: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, Fotograf: Wolfram Scheible

## Beratungsmaterial

Interessierte Kommunen finden auf der Webseite [www.klimaschutz-bewegt.de](http://www.klimaschutz-bewegt.de) umfangreiches Beratungsmaterial wie Steckbriefe, die Checkliste „Klimafit im Verkehr?“, Beratungsunterlagen, Förderhinweise, Good-Practice-Beispiele und Infoflyer.

Der Newsletter mit aktuellen Informationen aus dem Netzwerk und zum Kompetenznetz Klima Mobil erscheint vierteljährlich.



## 05 > 📍

# Sonstiges / Organisatorisches

---

### Personalentwicklung

In den letzten fünf Jahren hat sich die Anzahl der Mitarbeitenden bei der NVBW nahezu verdoppelt. Zahlreiche neue Aufgaben und Projekte sowie die Neustrukturierung des Unternehmens haben dazu beigetragen, dass die NVBW von gut 50 Mitarbeitenden im Jahr 2015 auf rund hundert im Jahr 2020 angewachsen ist. Besonders der Bereich Neue Mobilität hat dazu beigetragen, aber auch in den anderen Bereichen fand ein steter Mitarbeiterzuwachs statt. Jedoch konnten nicht alle offenen Stellen besetzt und häufig müssen Stellen mehrmals ausgeschrieben werden. Weitere Stellen sind in Planung, so dass dieser Aufwärtstrend auch im Jahr 2021 weiter anhalten wird.

### 25 Jahre NVBW

Die NVBW konnte im Jahr 2020 ihr 25jähriges Firmenjubiläum feiern. Da die Feierlichkeiten coronabedingt ausfallen mussten, hat die NVBW stattdessen eine Imagebroschüre für ihre Partner und Geschäftskunden herausgebracht.

### Anerkennung für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Die Geschäftsführung hat sich bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die - trotz veränderten Rahmenbedingungen und zusätzlichen Belastungen, vor allem für die Eltern von Schulkindern - erfolgreichen Projektarbeiten mit einem kleinen Präsent bedankt.



## Fahrgastbeirat

Der FGB-BW hat gemeinsam mit der NVBW das bundesweite Netzwerktreffen der Fahrgastbeiräte am 18. und 19. September 2020 ausgeführt. Aufgrund der Corona-Pandemie fand das **Treffen online statt. der Diskussionsschwerpunkt lag auf „Corona und ÖPNV“**, wozu in vier Arbeitsgruppen zu unterschiedlichen Themen (z.B. Homeoffice und flexible Ticketsysteme, Hygiene- und Sicherheitsmaßnahmen) diskutiert wurden.

Am Ende der Veranstaltung gab es eine gemeinsame Pressemitteilung der bundesweiten Fahrgastbeiräte (z.B. aus Berlin, Frankfurt, Bremen).

## Impressum

NVBW - Nahverkehrsgesellschaft  
Baden-Württemberg mbH  
Wilhelmsplatz 11  
D-70182 Stuttgart

Tel.: 0711 / 23991-0  
Fax: 0711 / 23991-23  
E-Mail: info@nvbw.de

Geschäftsführer  
Volker M. Heepen

Vorsitzender des Aufsichtsrats  
Minister Winfried Hermann MdL

Bild- und Abbildungsnachweis: Deutsche Bahn, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (bewegt, Wolfram Scheible), Heiko Focken, Markus Belz, Initiative RadKULTUR, AGFK-BW, Stadt Konstanz, Magazin ElfNullEins, pixabay.com

Text: NVBW



**1995** Für alle in Bewegung. **2020**