

# Tätigkeitsbericht

## 2019

NVBW - NAHVERKEHRSGESELLSCHAFT BADEN-WÜRTTEMBERG mbH



Nahverkehrsgesellschaft  
Baden-Württemberg mbH 

# Inhalt

<b>Planung und Förderprogramme .....</b>	<b>3</b>
1. Planung.....	3
2. Förderprogramme / LGVFG .....	7
3. Kompetenzzentrum Neue ÖPNV-Angebotsformen .....	9
<b>Recht, Wirtschaft und Vertragsmanagement.....</b>	<b>12</b>
4. Ausschreibungen im SPNV .....	12
5. Begleitung von Ausschreibungen der NVBW und Ausschreibungen für Dritte..	13
6. Nachtragsmanagement .....	14
7. Vertragscontrolling .....	15
<b>Marketing, Erlöse, Qualität .....</b>	<b>16</b>
8. Marketing .....	16
9. Erlösmanagement.....	20
10. Qualität.....	21
11. Vertrieb - Vorbereitungen für vertriebliches Zielkonzept .....	25
<b>Neue Mobilität .....</b>	<b>27</b>
12. Radverkehr.....	28
13. Fußverkehr .....	32
14. Digitale Mobilität.....	33
15. Kompetenznetz Klima Mobil.....	38
<b>Sonstige Tätigkeiten .....</b>	<b>40</b>
16. Unternehmenskommunikation.....	40
17. Fahrgastbeirat .....	41



# 01 >

## Planung und Förderprogramme

---

### 1. Planung

#### 1.1 Inbetriebnahmen, Ersatzkonzepte / Redundanzflotte

##### **Inbetriebnahme Abellio**

Im Juni 2019 nahm das Unternehmen Abellio den Betrieb auf der Achse Stuttgart - Mühlacker - Bruchsal und Mühlacker - Pforzheim (- Bad Wildbad) sowie Stuttgart - Heilbronn - Osterburken der „Stuttgarter Netze“ auf. Im Dezember 2019 folgten die RE-Verkehre zwischen Mannheim, Heidelberg und Heilbronn. Auf diesen Strecken war geplant, mit Talent-Triebwagen der Firma Bombardier zu fahren. Eine massiv verzögerte Auslieferung der Fahrzeuge führte dazu, dass Großteile der Leistungen durch Ersatzfahrzeuge erfolgten. Dieser Ersatzverkehr lief jedoch recht stabil.

##### **Inbetriebnahme Go-Ahead**

Zum Juni 2019 nahm das Unternehmen Go-Ahead auf der Achse Karlsruhe - Stuttgart - Aalen - Crailsheim den Betrieb auf. Zum Einsatz kamen Flirt-Triebwagen. Im Dezember folgten Einsätze auf den Strecken Stuttgart - Würzburg, Stuttgart - Nürnberg und Stuttgart - Ulm. Der Betriebsübergang von der DB zu Go-Ahead verlief nicht reibungslos, so dass es immer wieder zu Zugausfällen, verkürzten Zügen oder massiven Verspätungen kam.

##### **Inbetriebnahme „Ulmer Stern“**

Der Verkehrsbetrieb Hohenzollerische Landesbahn (HzL) der SWEG übernahm zum Juni 2019 den Nahverkehr auf der Brenzbahn Aalen - Ulm sowie zwischen Ulm und Munderkingen. Mit neuen

Lint-Dieseltriebwagen erfolgte eine reibungslose Betriebsübernahme, Störungen und Ausfälle gab es nur in seltenen Fällen.

### **Inbetriebnahme Albbahn**

Im Juni 2019 erhielt die Schwäbische Alb-Bahn einen Verkehrsvertrag für die KBS 759 (Ulm –) Schelklingen – Münsingen – Engstingen. Über etwa 10 Jahre wird auf dieser ehemals eingestellten Strecke ein Schienenpersonennahverkehr (SPNV) Grundangebot erbracht. Zum Einsatz kommen zumeist modernisierte NE81-Triebwagen. Zudem wird an Wochenenden die Strecke Amstetten – Gerstetten befahren. Der Verkehr lief von Beginn nahezu ohne Störungen und Ausfälle. Zum Dezember 2019 wurde der Verkehr über die HzL-Strecke nach Gammertingen verlängert und diese damit nach knapp 50 Jahren für den regelmäßigen Nahverkehr reaktiviert.

### **Reaktivierung Strecke Neu Edingen – Friedrichsfeld**

Nach über 50 Jahren verkehren wieder Nahverkehrszüge zwischen Schwetzingen und Neu-Edingen – Friedrichsfeld. Die bisher nur von Güterzügen befahrene Strecke wird für den Reisezugverkehr reaktiviert. Alle 2 Stunden verkehren direkte RB Züge von Frankfurt nach Schwetzingen und zurück. Erstmals gibt es dabei eine Direktverbindung von Heidelberg nach Schwetzingen/Hockenheim und zurück im Frühverkehr.

### **Inbetriebnahme S-Bahn Freiburg Ost-West**

Nach massiven Infrastrukturausbauten nahm die DB Regio AG zum Dezember 2019 den S-Bahn-Verkehr auf der Achse Villingen / Seebrugg – Titisee – Freiburg – Gottenheim – Breisach / – Endingen auf. Zum Einsatz gelangten Lirex-Triebwagen der Firma Alstom, die rechtzeitig geliefert wurden. Das sehr anspruchsvolle Betriebskonzept mit zahlreichen Stärkungs- und Schwächungsvorgängen litt von Beginn an unter Instabilität und wurde im Februar 2020 mit einem neuen Fahrplan entspannt.

### **Inbetriebnahme S-Bahn „Freiburger Y“**

Auf den Strecken im Münstertal sowie am Kaiserstuhl nahm die SWEG zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 den S-Bahn-Verkehr auf. Von den vorgesehenen Elektrotriebwagen des Typs Talent von Bombardier stand jedoch kein einziges Fahrzeug zur Verfügung. Die SWEG setzte daher Ersatzfahrzeuge verschiedener Typen ein. Von Beginn an lief der Betrieb auf hoher Qualität und nahezu ohne Störungen.

### **Inbetriebnahme Netz 11 „Hohenlohe – Franken – Untermain“**

Mit der Inbetriebnahme des Netz 11 und dem Betreiber Westfrankenbahn kamen modernisierte, barrierefreie Fahrzeuge auf den Strecken Aschaffenburg – Miltenberg – Wertheim – Crailsheim, Miltenberg – Seckach und Heilbronn – Crailsheim zum Einsatz.

### **Inbetriebnahme „Probetrieb“ Osterburken – Lauda**

Gemeinsam mit dem Land Baden-Württemberg, dem Neckar-Odenwald-Kreis und dem Main-Tauber-Kreis wurde auf der Strecke Osterburken – Lauda unter der Woche ein stündliches Regionalbahnangebot mit Halt an allen Stationen angeboten. Das Angebot ermöglicht eine

Durchbindung nach Würzburg und eine Einbindung in die Knoten Osterburken und Lauda mit Anschlüssen auf weitere Züge.

## **1.2 Angebotsverbesserungen**

### **Kapazitätsoffensive Zollernbahn**

Mit Unterstützung des VM nahmen NVBW und HzL auf der Strecke Tübingen - Hechingen - Albstadt - Ebingen zu Beginn des Jahres 2019 eine Kapazitätsoffensive vor: Durch einen effizienteren Fahrzeugeinsatz ohne Ressourcenmehrung und nur wenigen zusätzlichen Zugkilometern konnten mehrere Hundert zusätzliche Sitzplätze zur Verfügung gestellt werden. Dies betraf vor allem den Zulauf auf Tübingen. Die Beschwerden über volle Züge gingen danach auf nahezu Null zurück.

### **Neuordnung Ringzug**

Der Ringzug der HzL in der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg übernahm zum Dezember 2019 die RE-Verkehre Rottweil - Ulm. Zudem erfolgte gemeinsam mit der HzL und den Landkreisen eine komplette Überarbeitung des seit 2003 bestehenden Fahrplans. Die Umstellung verlief reibungslos.

### **Grundangebot SPNV im Unteren Wutachtal**

Der in den vergangenen Jahren sukzessive entwickelte Schülerverkehr auf der Unteren Wutachtalbahn (Landkreis Waldshut) wurde zum Dezember 2019 auf vier Zugpaare ausgeweitet, welche alle bis in den Hauptort des Tals, Stühlingen, durchlaufen. Der im Tal von allen Seiten unterstützen Rückkehr der Eisenbahn gingen Bahnsteigneubauten und Infrastruktur-Ertüchtigungen voraus.

### **Netz 11 „Hohenlohe - Franken - Untermain“**

Die Verkehre im Zulauf auf Heilbronn und Aschaffenburg wurden ausgeweitet. Auf allen Strecken im Netz 11 wurden mehr Fahrten angeboten. Zudem wurde der RE Aschaffenburg - Crailsheim vertaktet.

### **Angebotsverdichtungen Region Rhein-Neckar**

Die Leistungen des RE 60 (Frankfurt - Mannheim) wurden verdoppelt, damit verkehrt dieser künftig im Stundentakt. Auch bei der S 6 zwischen Mannheim und Bensheim wurden Lücken im Fahrplan aufgefüllt.

### **S-Bahn Karlsruhe**

Das Linienkonzept wurde neu geordnet und klar strukturiert. Die S 51 wird die stündliche Grundtaktlinie mit täglich gleichen Fahrzeiten und Bedienung aller Halte zwischen Germersheim und Wörth. Die S 52 fährt als Eilzug direkt zum Altbahnhof und über den Vorplatz des Karlsruher Hbf in die Innenstadt. Dadurch ist sie 10 bis 15 Minuten schneller als vorher („Fliegender Pfälzer“) und es besteht direkter Anschluss an den ICE-Knoten in Karlsruhe.

### 1.3 BUGA-Verkehre

Die NVBW plante und bestellte zusammen mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) während der Bundesgartenschau in Heilbronn Zusatzzüge bzw. erhöhte die Kapazitäten der Züge mit dem Ziel, dass mindestens die Hälfte der Besucher mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) anreist. Auch das Kombi-Ticket zur BUGA Heilbronn machte die Anreise mit dem ÖPNV attraktiv – Hin- und Rückfahrt aus ganz Baden-Württemberg sowie der Eintritt in die BUGA waren hier inbegriffen. Dieses Verkehrskonzept ergänzten Direktbusse (BUGA-Busse) ab Würzburg und zeitweise auch ab Mannheim, um die Anreise aus diesen Richtungen, die durch Baustellen erschwert wurde, zu erleichtern.

### 1.4 Streckensperrungen

Größere Ersatz- und Umleiterverkehre mussten auf folgenden Strecken organisiert werden:

- Im Korridor Mannheim – Stuttgart (Sperrung der Schnellfahrstrecke im Jahr 2020)
- Südbahn (zwei Zeitscheiben)
- Allgäubahn
- Hohenlohebahn
- Gäubahn
- Singen – Welschingen
- Anbindung der Neubaustrecke in Ulm
- Freiburg – Basel
- Stuttgart 21 (Anbindung Feuerbach und Untertürkheim)

#### Ausblick Planung 2020

- GVFG-Novelle Land und Investitionsoffensive Bund
- Sperrung der Schnellfahrstrecke Stuttgart-Mannheim
- Betriebskonzept S21 und neue Fahrzeuge

### 1.5 Jugendnahverkehrstag

Die NVBW engagierte sich wie in den Jahren zuvor wieder beim Jugendnahverkehrstag der Stadt Horb am Neckar. Bei dieser Veranstaltung machen zehn Grundschulklassen erste Erfahrungen mit dem ÖPNV, indem sie verschiedene Stationen auf dem Jugendnahverkehrstag besuchen. Die NVBW bietet hier eine Zugfahrt, eine Lokbesichtigung, Einblicke in den Fahrplan und die Fahrkarte sowie ein ÖPNV-Quiz am bewegt-Stand an. Nach 30 bis 45 Minuten geht es zum nächsten Stand, so dass ein abwechslungsreicher Vormittag für die Schülergruppen garantiert ist.

### 1.6 Regiobusse

Die Regiobuslinien sind schnelle und für die Fahrgäste komfortable Busse, die im Stundentakt Bus und Bahn verknüpfen. Das Konzept der Regiobuslinien steht in Baden-Württemberg für landesbedeutsame Buslinien und ist in die Gesamtstrategie Öffentlicher Verkehr (ÖV) eingebettet. Ziel ist ein landesweit flächendeckendes, attraktives Grundnetz des öffentlichen Verkehrs in Ergänzung zum Schienenverkehr.

Das Förderprogramm Regiobuslinien ist auf Dauer angelegt, die Einzelbewilligungen erfolgen jeweils für einen befristeten Zeitraum. Entscheidend ist die einheitliche Angebotsqualität dieser Premiumlinien.

Regiobuslinien müssen u. a. folgende Angebotskriterien erfüllen:

- Schnelle Verbindungsfunktion zwischen Oberzentren, Mittelzentren, Unterzentren und Verkehrsflughäfen
- Ausreichende Erschließung der dazwischenliegenden nachfragestarken Orte, soweit die Verbindungsfunktion dadurch nicht wesentlich beeinträchtigt wird
- Angebotsorientierte Fahrplangestaltung, grundsätzlich im Stunden-Takt
- Betriebszeiten analog zum SPNV-Zielkonzept 2025 des Landes
- Mindestanforderungen an eingesetzte Fahrzeuge wie Überlandbestuhlung, kostenloses WLAN, Klimatisierung, Mehrzweckfläche, Niederfluranteil sowie USB-Steckdosen in jeder Sitzreihe
- Einbindung in den bwtarif

Es wurden für 2020 sechs neue und fünf Folgeanträge genehmigt, die zunächst für drei bzw. fünf Jahre gefördert werden.

## 1.7 Busergänzungsverkehr

Auf einzelnen Nebenstrecken ist der vom Land angestrebte Standard von einem Zug pro Stunde (Stundentakt) nicht wirtschaftlich darstellbar. In einem Modellprojekt plant das Land, Busergänzungsverkehre als Zu- und Abbringer zu den Knotenbahnhöfen einzusetzen. Pilotprojekt ist hier die Tauberbahn mit Inbetriebnahme Netz 11 (Hohenlohe - Franken - Untermain), auf der in den Tagesrandlagen zwischen Wertheim und Crailsheim Busse die Züge ergänzen, um Fahrgäste auch abseits nach der Bedienung des letzten Zuges mit öffentlichen Verkehrsmitteln an ihr Ziel zu befördern. Startschuss für diese fünfjährige Testphase war zum Fahrplanwechsel 2019 bzw. zum 1. Februar 2020.

## 2. Förderprogramme / LGVFG

### Mobilitätsnetz Heidelberg

Das Mobilitätsnetz Heidelberg betrifft ca. 11 km des neu-/ bzw. auszubauenden Streckennetzes der Heidelberger Straßen- und Bergbahn AG. Hierbei ist das gesamte westliche Streckennetz - also der Straßenbahn- und der Bussektor betroffen.

Das Gesamtprojekt ist in acht Teilprojekte unterteilt:

- Universitätslinie Straßenbahn Neuenheimer Feld; Neubau:  
Der Planfeststellungsbeschluss wurde erfolgreich beklagt; derzeit kein Bau in Sicht
- Kurfürsten-Anlage (Ost); Aus- und Umbau:  
Seitens NVBW mit Prüfvermerk vom 13.09.2018 fachtechnisch abgeschlossen
- Pfaffengrund (Aus- und Umbau):  
Im Jahr 2019 erfolgte die fachtechnische Prüfung dieses Teilprojektes. Fachtechnischer Abschluss mit Prüfvermerk der NVBW

- **Bahnstadt (Neubau):**  
Bau einer ca. 2.2 km langen Stadtbahnstrecke südlich des Hauptbahnhofs zur Erschließung des neuen Stadtteils „Bahnstadt“. Drei neue behindertengerechte Haltestellen sind vorgesehen.
- **Hauptbahnhof und Kurfürsten-Anlage West (Aus- und Umbau):**  
Verkehrliche Neuordnung des Bahnhofsvorplatzes
- **Brücke BAB A5 (Aus- und Umbau):**  
Das bestehende Brückenbauwerk über die Bundesautobahn BAB A5 muss in Folge des geplanten 3-streifigen Ausbaus der A5 abgebrochen werden. Im Zuge des Neubaus wird die Strecke in diesem Bereich zweigleisig aus- und umgebaut.
- **Eppelheim - Schwetzingen (Neubau):**  
Teilprojekt wurde 2014 durch Bürgerentscheid gestoppt, bislang keine Realisierung absehbar
- **Erschließung der Altstadt Heidelberg (Neubau):**  
Derzeit keine Realisierung absehbar

### **Zweigleisiger Ausbau der OEG-Strecke Weinheim - Schriesheim**

Die Investitionen wurden in zwei Teilabschnitten (TA) bzw. Realisierungsstufen umgesetzt:

- Verlegung der Haltestelle Luisenstraße auf die Brücke der Mannheimer Straße über die Anlagen des DB-Bahnhofes Weinheim (2. Realisierungsstufe); fachtechnischer Abschluss vom Ergänzungsantrag seitens NVBW mit Prüfvermerk vom 25.07.2018
- zweigleisiger Ausbau des OEG-Streckenabschnittes Bahnhof Weinheim - Schriesheim/Nord (1. Realisierungsstufe)

Fachtechnischer Abschluss eines Teil-Schlussverwendungsnachweises mit Prüfvermerk der NVBW vom 05.03.2019

### **Murgtalbahn**

Diese Großmaßnahme gliedert sich in drei Stufen:

Stufe 1: Rastatt - Forbach

Stufe 2: Forbach - Freudenstadt

Stufe 3: Karlsruhe - Ettlingen - Rastatt

Fachtechnischer Abschluss eines Schlussverwendungsnachweises der Stufe 2; Teil 2 „Elektrifizierung + Um- / Neubau Infrastruktur“ mit Prüfvermerk der NVBW vom 21.01.2019

### **Ausblick Einreichung GVFG-Anträge (Großprojekte) 2020**

Das GVFG-Team rechnet im Jahr 2020 mit der Einreichung und Bearbeitung von u. g. Zuwendungsanträgen

- S-Bahn Verlängerung von Filderstadt-Bernhausen nach Neuhausen
- Konversionsnetz Mannheim mit den Teilprojekten
  - Hauptbahnhof
  - Stadtbahn Benjamin Franklin Village
  - Barrierefreier Ausbau der Haltestelle Karlsplatz



## Ausblick Einreichung Schlussverwendungsnachweise (Großprojekte) 2020

Das GVFG-Team rechnet im Jahr 2020 mit der Einreichung von u. g. Schlussverwendungsnachweisen

- Mobilitätsnetz Heidelberg
  - TP 4: Bahnstadt
  - TP 6: Brücke BAB A5 (Aus- und Umbau)
- Stadtbahn Stuttgart U12
  - TP 3 und 4 (TP 3: Hallschlag - Auabrücke und TP 4: Bahnsteigverlängerung Wagrainstraße - Brückenstraße)
- Erste Ausbaustufe des Stadtbahnnetzes Heilbronn mit der Strecke Eppingen - Heilbronn - Öhringen

## 3. Kompetenzzentrum Neue ÖPNV-Angebotsformen

### 3.1 Gemeinschaftsverkehre

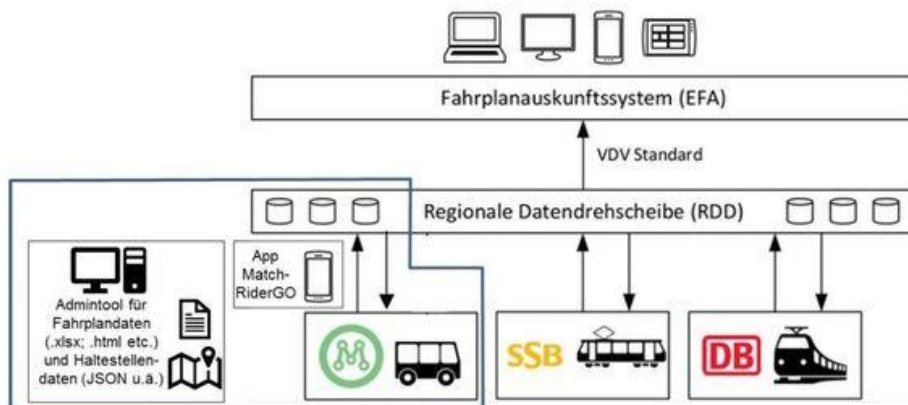
Das Kompetenzzentrum hat umfangreiche Beratungsarbeit für Gemeinschaftsverkehrs-Initiativen geleistet. Dazu zählten verschiedene Außentermine wie die bewährten Seminare der Akademie ländlicher Raum. Die Betreuung des Förderprogramms Verwaltungskostenpauschale für das VM gehörte ebenso zu den Aufgaben wie die Überarbeitung des Leitfadens zum Thema Bürgerbusse, der Anfang 2020 erschienen ist.

### 3.2 Fahrplan- und Echtzeitdaten für ehrenamtlich organisierte Verkehre (FEeV)

Für ehrenamtliche Bürgerbusverkehre war es bisher schwierig, Fahrpläne und Echtzeitdaten per App bereitzustellen. Mit dem Projekt FEeV wurde ein IT-Tool in Zusammenarbeit mit der Universität Stuttgart und der Match Rider UG entwickelt. Um auch das Angebot von Bürgerbussen in digitale Auskunftsmedien mit aufzunehmen, galt es, sowohl eine technische Lösung als auch organisatorische Abläufe zu schaffen. Die Entwicklung wird 2020 abgeschlossen.

## Auskunftssysteme und Datenflüsse

Ehrenamtlich organisierte Verkehre in dynamischen Auskunftssystemen



Quelle: Match Rider UG

Die Smartphone-App „MatchRiderGO“ bietet die notwendigen technischen Anforderungen. Hier können tägliche feste Wege, beispielsweise der Arbeitsweg, wie in einen Fahrplan eingetragen werden. Wer mitfahren möchte, kann sich über die App bei der Fahrerin oder dem Fahrer melden.

In der ersten Ausbaustufe wird die Einbindung von Fahrplandaten der Bürgerbusverkehre über die bestehenden Schnittstellen in die regionale Datendrehscheibe der NVBW realisiert.

Die Fahrplandaten sollen über die bestehenden Schnittstellen der NVBW als Open Data in eine Cloud geladen werden, auf die die App zugreifen und sie darstellen kann. In Zukunft sollen dann auch Echtzeitdaten folgen.

### 3.3 Flexverkehre

Das Kompetenzzentrum hat zwei Studien zum Ist-Zustand von Flexverkehren betreut, die zur Vorbereitung des „Landesweiten Stundentakts“ Baden-Württemberg dienen. Im Koalitionsvertrag hat sich die Landesregierung zu einer „Mobilitätsoffensive“ verpflichtet, die sich ausdrücklich auch auf ländliche Räume bezieht. Ziel dieser Offensive ist es, dass alle Ortschaften im Land entsprechend der für den SPNV und die Regiobuslinien geltenden Standards, an allen Tagen bis abends im Stundentakt mit dem ÖPNV erreichbar sind. Das kann nur gelingen, wenn der ÖPNV geeignete „Werkzeuge“ für die Bedienung ländlicher Räume mit kleineren und dispersen Verkehrsströmen zur Verfügung hat. Ein Ausbau der Leistungen besonders in nachfrageschwachen Räumen und Zeiten, für die sich Flexible Bedienformen (FBF) wie Rufbus, Anruf-Sammeltaxi o.ä. besonders anbieten, ist dafür erforderlich.

FBF werden (allerdings in sehr unterschiedlicher Form) in den meisten Regionen bereits eingesetzt. Die Fahrleistungen werden meist durch örtliche Taxi- oder Mietwagenunternehmen (TMU) erbracht.

Die erste Studie untersucht, welche Präsenz von TMU in den unterschiedlichen Raumtypen im Land, sowie Art und Umfang der von den TMU bereitgestellten Kapazitäten („Versorgungsgrad“) vorhanden ist und wie die Strukturen, Arbeitsweisen und Ressourcen der Branche sind.

Die zweite Studie soll eine detaillierte Bestandsaufnahme der ÖPNV-Leistungen im Land erbringen. Dabei ging es um die Themenkomplexe

- Umfang des ÖPNV-Angebots (angebotene Fahrplanleistungen derzeit) und für das Erreichen der o.g. Zielvorstellungen nötige Zusatzleistungen
- Umfang, Ausgestaltung und Qualität der Angebote im Bereich flexibler Bedienformen

### **3.4 FGSV-Arbeitskreis 1.6.1 - "Verkehrliche Anforderungen an Ridepooling-Systeme"**

Der Begriff „Ridepooling“ bezeichnet eine neue Generation flexibler Verkehrsangebote, die besonders auf kurzfristige Verfügbarkeit, Fahrplanfreiheit und digitale Prozesse setzen. Bei der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen wurde 2018 der Arbeitskreis "Verkehrliche Anforderungen an Ridepooling-Systeme" gegründet. Dieser besteht aus einer Gruppe von ca. 25 Personen aus unterschiedlichen Bereichen von Verkehrsplanung, Wissenschaft, Betreiber und Verwaltung. Die NVBW ist Mitglied des Arbeitskreises.

Ziel der Arbeit ist es, einen planerischen Unterbau für den Umgang mit den neuen flexiblen Verkehren zu entwickeln. Insbesondere sinnvolle Kriterien und Messgrößen für die Planung und Beurteilung von Genehmigungsanträgen, Ausschreibungen etc. sollen geschaffen werden. Das soll dazu führen, auf einheitliche und aussagefähige Parameter zurückzugreifen, anstatt sich auf Angaben der Anbieter verlassen zu müssen. Die Ergebnisse sollen im "FGSV-Wissensdokument" als Stand der Dinge mit Praxisempfehlungen festgehalten und veröffentlicht werden.

#### **Ausblick Neue ÖPNV-Angebotsformen 2020**

- Abschluss des Projekts KOMOBIL 2035 mit Veröffentlichung der Ergebnisse (u.a. Erweiterung der Webseite [www.buergerbus-bw.de](http://www.buergerbus-bw.de))
- Abschluss des Projekts FEeov mit Ausrollen des Tools zur Erfassung von Bürgerbusfahrplänen in den Praxisbetrieb
- Fortführung der Beratungsarbeit im Rahmen der Möglichkeiten
- Abschluss der Studien zum Status flexibler Verkehrsangebote und zum Taxi- und Mietwagen-gewerbe



02 > 

# Recht, Wirtschaft und Vertragsmanagement

---

## 4. Ausschreibungen im SPNV

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

Die Ausschreibungsnetze und der Ausschreibungsfahrplan bzw. Vergabekalender wurden im Jahr 2019 weiter fortgeschrieben. Abstimmungen mit benachbarten Aufgabenträgern und weiteren Beteiligten erfolgten parallel und werden auch in 2020 weiter andauern. Voraussichtlich im zweiten Quartal 2020 soll ein aktualisierter Vergabekalender erstellt und veröffentlicht werden.

Im Jahr 2019 wurden folgende Ausschreibungen im Supplement zum Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht:

- 29.01.2019: Veröffentlichung der geplanten Direktvergabe Ortenau (Netz 8)
- 21.02.2019: Auftragsbekanntmachung „Verkehrsdienstleistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) – Zollernalbbahn“ (Netz 57)
- 12.06.2019: Auftragsbekanntmachung „Verkehrsdienstleistungen im Schienenpersonennahverkehr auf der Ermstal- und Ammertalbahn“ (Netz 18)
- 09.07.2019: Auftragsbekanntmachung „Aufbau und Vorhaltung eines Triebfahrzeugführer-Personalpools für das Land Baden-Württemberg“

Für das Netz „E-Netz Main-Franken“ wurden die Angebote, nach Abschluss des Vergabeverfahrens, gemeinsam mit dem federführenden Auftraggeber Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) geprüft, ausgewertet und der Zuschlag erteilt.

## **Leistungen im Raum Karlsruhe**

Fristgerecht sind bei der Vergabestelle Teilnahmeanträge eingegangen. Nach Prüfung und Auswertung der Teilnahmeanträge begann das Verhandlungsverfahren mit den ausgewählten Bietern. Am 17.07.2019 sind die letztverbindlichen Angebote eingegangen. Der Zuschlag wurde am 10.10.2019 für die Lose 1 und 2 an die DB Regio AG erteilt. Die Betriebsaufnahme erfolgt in beiden Losen im Dezember 2022 mit Neufahrzeugen. Der Leistungsumfang beträgt in beiden Losen im Zielzustand zusammen rund 4,4 Mio. Zugkilometer pro Jahr, der Verkehrsvertrag beider Lose hat eine Laufzeit bis Dezember 2035.

## **Krebsbachtal**

Der Zuschlag für die Saisonverkehre (rund 9.000 Zugkilometer pro Jahr) ist am 08.04.2019 für zwei Jahre (2019 und 2020) an die DB Regio im Rahmen einer Unterschwellenvergabe erfolgt.

## **Schwäbische Albbahn**

Der Zuschlag ist am 18.04.2019 an die SAB Schwäbische Alb-Bahn GmbH erfolgt. Die Betriebsaufnahme erfolgte im Juni 2019. Der Vertrag hat eine Laufzeit bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2028 und einen Leistungsumfang von knapp 230.000 Zugkilometern pro Jahr.

## **4.2 SPNV-Ausschreibungen anderer Aufgabenträger**

Neben den Ausschreibungen im SPNV in Baden-Württemberg hat die NVBW die Vorbereitung und Durchführung von Ausschreibungen benachbarter Aufgabenträger mit vorbereitet, begleitet und umgesetzt.

### **Ausblick Ausschreibungen 2020**

In 2020 stehen weitere Ausschreibungen an bzw. werden laufende Ausschreibungen fortgesetzt. Hierzu zählen insbesondere

- Netz 7a: Stadtbahn Karlsruhe – Vergabe der Leistungen durch die Gruppe der Behörden
- Netz 18: Ermstal- und Ammertalbahn – Vergabe der SPNV-Leistungen gemeinsam mit dem ZÖA
- Netz 35: E-Netz Südost (Fahrzeugbeschaffung durch die SFBW sowie Vorbereitung der Ausschreibung der SPNV-Leistungen)
- Netz 59: Vorlaufbetrieb auf der Neubaustrecke

## **5. Begleitung von Ausschreibungen der NVBW und Ausschreibungen für Dritte**

### **5.1 Ausschreibungen der NVBW**

Wir haben eine Vielzahl an Ausschreibungen aus verschiedenen Bereichen wie Marketing, Fuß- und Radverkehr, Unternehmenskommunikation, Controlling und der Selbstverwaltung durchgeführt.

## 5.2 Ausschreibungen für Dritte

### Ausschreibungen für das VM

Ebenso begleiteten wir rund 15 beschränkte, nationale und europäische Ausschreibungen des VM (Abteilungen 3 und 4) beratend und waren für die ordnungsgemäße Durchführung zuständig.

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

Die Fahrzeugausschreibung „NETZ Ortenau-Modell“ für die Herstellung und Lieferung von Triebzügen einschließlich Instandhaltung, langfristiger Sicherstellung der Verfügbarkeit und Energieversorgung wurde in 2019 fortgesetzt. Vor Zuschlagserteilung wurde durch einen Bieter ein Nachprüfungsverfahren eingeleitet, welches auch ein Verfahren vor dem Oberlandesgericht Karlsruhe nach sich zog. Eine Entscheidung wird erst in 2020 erfolgen.

Am 18.12.2018 wurde im Supplement zum Amtsblatt der Europäischen Union die Ausschreibung (Verhandlungsverfahren mit vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb) „Herstellung und Lieferung von dieselbetriebenen Schienenfahrzeugen“ veröffentlicht. Nach Auswertung der Teilnahmeanträge und Abschluss des Verhandlungsverfahrens wurden letztverbindliche Angebote eingereicht. Der Zuschlag wurde am 29.05.2019 an die Alstom Transportation Deutschland GmbH erteilt.

Im Auftrag der SFBW und in enger Abstimmung mit dem VM wurde im Supplement zum Amtsblatt der Europäischen Union am 22.08.2019 die Ausschreibung (Verhandlungsverfahren) „Beratungsleistungen (fachliche Beratung) zur ETCS-/ATO-Nachrüstung von Regionalfahrzeugen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)“ für Beratungsleistungen, die im Zusammenhang mit der Vergabe und Vertragsdurchführung der ETCS-/ATO-Nachrüstung von Fahrzeugen stehen, veröffentlicht. Nach Auswertung der Teilnahmeanträge und Durchführung des Verhandlungsverfahrens wurden die Angebote im Dezember eingereicht. Der Zuschlag ist im ersten Quartal 2020 vorgesehen.

Im Auftrag der SFBW und in enger Abstimmung mit dem VM wurde im Supplement zum Amtsblatt der Europäischen Union am 05.12.2019 die Vorinformation „Markterkundung zur Beschaffung von elektrischen Schienenfahrzeugen für den zukünftigen Einsatz in Baden-Württemberg“ veröffentlicht. Interessierte Unternehmen wurden aufgefordert, bis 19.12.2019 ihr Interesse an den Gesprächen zu bekunden. Die weitere Umsetzung erfolgt in 2020.

## 6. Nachtragsmanagement

Die in den letzten Jahren durchgeführten Ausschreibungen haben zu einer Vielzahl neuer Verkehrs-, Fahrzeuglieferungs- und Pachtverträgen mit neuen Vertragspartnern geführt. Um hier nachträglich auf unvorhersehbare Veränderungen und Spezifizierungen eingehen zu können, wurde bei der NVBW das Nachtragsmanagement aufgebaut. Dieses hat aktuell und wird auch in den kommenden Jahren einen großen Stellenwert bei der praktischen Umsetzung der Vertragsinhalte haben.

## 7. Vertragscontrolling

Das zentrale Steuerungswerkzeug ist das Controlling-Tool, das für automatisiert durchgeführte Abrechnungen genutzt wird. Im Jahr 2019 ist das Controlling-Tool um einige Funktionen erweitert worden. Es verknüpft das von der Angebotsplanung bestellte SPNV-Leistungsvolumen mit der Vertragskalkulation. So kann die finanzielle Auswirkung jederzeit bestimmt und dargestellt werden. Eine erste automatisierte Abschlagszahlung konnte bereits mit dem Controlling-Tool durchgeführt werden.

Auch die Erlöse aus den Brutto-Verkehrsverträgen spielen für die Bestimmung der finanziellen Last für das Land eine immer wichtigere Rolle. Vor diesem Hintergrund war es notwendig, die bis dato separat erstellte Erlösprognose in das Controlling-Tool zu integrieren und so den Budgetmittelbedarf bis zum Jahr 2040 noch aktueller zu halten.

Das Zusammenführen von wichtigen Kennzahlen im Controlling-Tool, bietet der NVBW und dem VM die Möglichkeit, sehr realitätsnahe Szenarien zu entwickeln und zu implementieren. So werden für auslaufende Verträge quasi Neuverträge mit fortgeschriebenem Leistungsvolumen, Kosten- und Erlösschätzungen hinterlegt. Vertragsscharf ist das Zielkonzept 2025 derzeit hinterlegt. Die Implementierung der Fortschreibung des Zielkonzeptes 2030 ist in der Umsetzung.

Neben der Anwendung des Controlling-Tools für die Abrechnung der Neuverträge, konnte im Jahr 2019 auch die „Altlast“ der Abrechnungen der Altverträge abgearbeitet werden. Insgesamt wurden ca. 25 Verkehrsverträge mit einem Volumen von ca. 235 Mio. € abgerechnet. Im Jahr 2020 liegt der Fokus v.a. auf der kontinuierlichen Abrechnung der Verkehrsverträge und der bedarfsorientierten Weiterentwicklung des Controlling-Tools.



## 03 > 📍

# Marketing, Erlöse, Qualität

---

## 8. Marketing

### 8.1 Weiterentwicklung der Marke bwegt

Die Markenarchitektur von bwegt und bwetarif wurde in einem gemeinsamen Prozess mit der Baden-Württemberg-Tarif GmbH überarbeitet. bwegt ist seit April 2020 die Dachmarke, als Folge musste ein neues Corporate Design entwickelt und darüber abgestimmt werden.

Durch die im bwegt-Design gestalteten neuen Züge, Verkaufsstellen und Automaten wird die Marke mehr und mehr im ganzen Land sichtbar.

Im November und Dezember fanden die Planungen für das Jahr 2020 statt. Eine neue Dachkampagne, mit dem Ziel, übergeordnet und vor allem unabhängig von Problemen im Betrieb kommunizieren zu können, wurde entwickelt.

Die Motive der Image-Ebene sollen unter dem Motto „Gemeinsam mehr bewegen“ stehen. Die Motive der Leistungsebene sollen den Kunden und die Mitarbeiter der Verkehrsunternehmen in den Mittelpunkt rücken. Mögliche Motive sind Zugbegleiter, Lokführer, Mitarbeiter in einer Werkstatt und Einbeziehung eines Busfahrers sowie die Themen Klimafreundlichkeit, bwetarif (Ein Ziel, ein Ticket. Landesweit.) und die Vorteile im Innenraum der neuen Züge.

Aus den bereits bestehenden Content-Themen

- beweg(t) dich
- Botschafter bessere Zukunft,
- Secret Places in Baden-Württemberg
- ÖPNV „kinderleicht erklärt“
- Innovationen/Trends im ÖPNV



wurden im Dezember erste Umsetzungsideen entwickelt und diskutiert. Außerdem wurden fünf Personas für bwegt entwickelt: Fritzi Freizeit, Noah Native, Carl Columna, Anton Auto und Peter Pendler.

### **Veranstaltungen im Rahmen von Inbetriebnahmen**

- Zugtaufe in Heidenheim - SWEG
- 25.05.2019 Bürgerfest Schwäbisch Gmünd mit Go Ahead
- Westfrankenbahn: kleines Auftaktevent zum Fahrplanwechsel im Dezember (Verteilung Give-Aways, Glühwein etc.)
- 15.12.2019 Inbetriebnahmefest Engstingen - Gammertingen (SAB)
- Inbetriebnahmefahrt/-feier inkl. Zugtaufe am 14.12.2019 bei der Breisgau S-Bahn

### **Veranstaltungen und Aktionen mit bwegt**

- bwegt-Stand bei den Tagen der offenen Baustelle 04.-06.01.2019
- bwegt-Stand auf der CMT 12.-20.01.2019
- Sternlauf am 06.04.2019 mit Joey Kelly, Martin Schedler, Steffi Saul, Norman Bücher, Daniel Unger
- bwegt-Container bei der Bundesgartenschau Heilbronn 17.04.-06.10.2019 inkl. Stand und Aktionen im Rahmen der Mobilitätswoche (01.-11.08.2019)
- Stand zusammen mit der RadKULTUR beim autofreien Sonntag in Stuttgart (22.09.2019)
- KW 38/39: Haushaltsverteilung zum bwtarif



BUGA-Stand 2019

## **bwegt- und bwtarif-Kampagnen**

- bwtarif Sagenhaft-Kampagne, Februar 2019
- BUGA-Kombiticket (Störer auf BUGA-Plakaten und Bewerbung auf digitalen und SocialMedia-Kanälen)
- BWT Scheibengesichter, 23.04.-17.05.2019
- Kampagne Inbetriebnahmen 2019 auf folgenden Strecken:
  - DB Strecken 3b und 9a, 12.11.-12.12.2019
  - SWEG Strecke Netz 12, 12.11.-12.12.2019
  - Grundrauschen bewegt: Website, SEO, SEA, SocialMedia



Kombiticket BUGA 2019

## **Kampagnen in Kooperation mit den EVU**

- Virals 01.11.-13.12.2019
- Media-Präsenz DB/bwegt bei DasFEST in Karlsruhe (19.-21.07.2019)
- 1. Flight der DB: BWT Freunde, Verwandte besuchen (20.05.-16.06.2019)
- 2. Flight der DB: BWT Freunde, Verwandte besuchen (01.08.-30.08.2019)
- 3. Flight DB: bwEINFACH Freunde, Verwandte besuchen (18.11.-13.12.2019)
- Weitere DB-Fahrgastmarketingaktionen wie Promo beim wfv-Fußballfinale, Stand beim SWR3-NewPop-Festival
- 15. Dezember 2019 Weihnachtspromo (Go Ahead)
- drei Komfort-Aktionen in Ersatzzügen (Promo mit Nackenkissen und Taschenventilatoren) im Juli/August 2019 (Abellio)
- Netz 1 Los 1: Zugpromos mit Mini-Adventskalender (28.&29.11.), Weihnachtsmänner (06.12.) und Wärmekissen (19.-20.12.)
- Netz 1 Los 1: Weihnachtsmarktpromos (Eiskratzer) in Heilbronn (07.12.), Mannheim (14.12.) und Möckmühl (15.12.)

- Weihnachtsmarktaktion /-promo (Ausstecher + Metzungen-“Gutschein“) in Ulm, Münsterplatz (10.-11.12), Heidenheim, Fußgängerzone (12.-13.12) und Ehingen, Weihnachtsmarkt (14.-15.12)
- Adventpromo (Floating Pens, Zimtmandeln) in Villingen (07.12.2019), Freiburg (07.12.2019), Freiburg (14.12.2019), Endingen (15.12.2019) und Ravenna-Schlucht (15.12.2019)

## 8.2 Prozess Bündelung Budget bei NVBW aus Verkehrsverträgen mit Ausschreibung Agentur

Das VM, die NVBW und die EVU haben vereinbart, die Abwicklung, Steuerung und Abrechnung der Marketingbudgets, insbesondere in den Bruttoverträgen, ab 2020 effizienter auszugestalten.

Dafür wurden vorbereitend Ergänzungsvereinbarungen zur Anlage Marketing der jeweiligen Verkehrsverträge abgestimmt, das Verfahren mit den jeweiligen Marketingverantwortlichen der EVU besprochen sowie Ausschreibungen für Agenturen für das bei der NVBW zusammengeführte Marketing-Budget durchgeführt.

Da die Aufgabenträger bezüglich der Bruttoverträge die wirtschaftliche Verantwortung für die Entwicklung der Erlöse und Nachfrage tragen, haben sie ein besonderes Interesse, unmittelbar auf Marktentwicklungen zu reagieren und Marketingmaßnahmen zielgerichtet einsetzen zu können.

Die bisherigen Verantwortlichkeiten, Prozesse und die vertragliche Ausgestaltung in Bezug auf das Marketingbudget, haben hohe Reibungsverluste im Marketing für die Marken bwegt, bwtarif und das Fahrgastmarketing verursacht. Dies betraf besonders die aufwendige Berechnung des Marketingbudgets, das Auseinanderfallen von Beauftragung und Steuerung der Agentur für das Aufgabenträgermarketing sowie Abstimmungsprozesse und Freigaben im Fahrgastmarketing.

Daher wird ab 2020 der für das Aufgabenträgermarketing bestimmte Teil (75 %) des Marketingbudgets verkehrsvertragsübergreifend bei der NVBW gebündelt. Die NVBW handelt dabei als Dienstleister für die EVU. Dies bietet den Vorteil, dass die Steuerung der Agenturen aus einer Hand durch NVBW/VM erfolgt. Durch den Gesamtüberblick über alle Marketingmaßnahmen wird die enge Verzahnung von Aufgabenträgermarketing für bwegt und bwtarif sowie dem Fahrgastmarketing deutlich einfacher.

Das Fahrgastmarketing entlang der Strecken führen die EVU weiterhin eigenständig in Abstimmung mit der NVBW durch. Wichtig ist, dass die Ziele für das Fahrgastmarketing auf die übergeordneten Marketingziele der Marke bwegt einzahlen. Die Marke bwegt wird hier stets mitgetragen.

So ist gewährleistet, dass das Marketing für bwegt auf das übergeordnete Ziel – einen attraktiven SPNV zu schaffen – ausgerichtet ist.

### Ausblick Marketing 2020

- Bekanntheit bwegt weiter steigern (von 33 % auf 45 % – Basis MaFo 2019)
- Steigerung Umsatz im bwtarif um 5% über alle Tarife 2,5% - hierzu muss Marketing einen Beitrag leisten
- Effektive und effiziente Steuerung der Zusammenarbeit der Agenturen, beteiligten Partner und Auftraggeber; Herstellen und Sichern Kostentransparenz zu Marketingmaßnahmen

## **9. Erlösmanagement**

### **9.1 Steuerung sowie einheitliche Befragungen und Zählungen im SPNV**

In Abstimmung mit den EVU konnte auch 2019 vor dem Hintergrund betrieblicher Herausforderungen sowie von Fahrzeug-Ersatzkonzepten durch manuelle Ersatzzählungen eine nahtlose Erfassung der Fahrgastnachfrage gewährleistet werden.

Seit Juni 2019 erfolgten zudem landesweit Fahrgastbefragungen im SPNV nach einheitlicher Systematik, um Einnahmen aus relationslosen Fahrscheinen aufzuteilen. Der Erhebungsaufwand hat sich dadurch in Summe reduziert, gleichzeitig stehen dem Land nun in den neuen Netzen einheitliche Erhebungsdaten auch für weitere Fragestellungen zur Verfügung, insbesondere für ein detaillierteres Controlling sowie für verkehrsplanerische Themen.

### **9.2 Nutzung von Verkaufsdaten in der Einnahmearteilung von DB- und BW-Tarif**

Mit der Einführung des bwtarif im Dezember 2018 sind zahlreiche verbundüberschreitende Fahrten nun dieser Tarifsystematik zugeordnet. Bei Fahrten über die Landesgrenze sowie Nahverkehrsanteilen von Fernverkehrsfahrscheinen kommen jedoch weiterhin die Tarife nach Beförderungsbedingungen der DB zum Einsatz (BB DB). Aus Wirtschaftlichkeitsgründen haben Land und EVU ein Projekt unter Federführung der NVBW 2018 initiiert, um Vertriebsdaten in die Einnahmearteilung zu integrieren und für die verbleibenden Erhebungen eine gemeinsame Datengrundlage zu schaffen. Dieses Projekt konnte 2019 erfolgreich abgeschlossen werden.

Nachdem seit Dezember 2018 die Einnahmearteilung relationsscharfer Fahrscheine im bwtarif auf Basis von Vertriebsdaten erfolgt, konnte dies im Juni 2019 landesweit auch für relations-scharfe Fahrscheine nach BB DB umgesetzt werden. Der modellbasierte Einsatz von Vertriebsdaten ermöglicht eine leistungsgerechte, effiziente und verlässliche Einnahmearteilung. Baden-Württemberg ist damit Vorreiter in einem innovativen Verfahren, das vergleichbar auch für den Deutschlandtarif geplant ist.

### **9.3 Integration neue EVU in die Tarifierwendungen/EAV der Verbände**

Im Rahmen der Inbetriebnahmen der Netze 1, 12 und 50 im Juni 2019 mussten die EVU Abellio, Go-Ahead, SWEG und SAB als neue Partner in die betroffenen Verkehrsverbände aufgenommen werden. Hierbei gab es erheblichen Abstimmungsbedarf hinsichtlich der inhaltlichen Ausgestaltung der Verträge zwischen EVU und Verbund sowie der Festlegung der Regelungen zur Ermittlung des Einnahmeanteils der neuen EVU in den Verbänden.

Die Berechnung oder Herleitung des Einnahmeanteils erfolgte mit Daten des Verbundes oder des bisherigen Betreibers DB Regio. Die Beteiligten führten intensive Verhandlungen und Abstimmungen darüber. Die Herleitung des Einnahmeanteils war wegen des Erlösrisikos des Landes über die Bruttoverträge überwiegend Aufgabe der NVBW in Abstimmung mit dem Verbund. Die Verträge zwischen Verbund und EVU wurden von den EVU größtenteils selbst ausgehandelt, die endgültige Freigabe erfolgte durch die NVBW und das VM.

Aufgrund einer angespannten Personalsituation bei der SAB GmbH unterstützte die NVBW hier besonders intensiv beim Beitritt in die Verbände DING und naldo. Die NVBW verhandelte alle Verträge zwischen den Verbänden und der SAB bis zur Unterschriftsreife und stimmte den Einnahmeanspruch ab.

Der Prozess der Einbindung der EVU in die Verbünde setzt sich 2020 fort, da mit weiteren Inbetriebnahmen auch weitere Verbünde von den neuen EVU befahren werden.

#### **9.4 Gegenseitige Anerkennung Mitarbeiterfahrten im SPNV**

Das Land Baden-Württemberg und die EVU wollen gleichwertige Bedingungen für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Eisenbahnverkehr schaffen und gleichzeitig die Attraktivität des Berufsbilds „Eisenbahner“ stärken. Ein wesentlicher Bestandteil davon ist die gegenseitige Anerkennung von Mitarbeiterfahrten.

„Beschäftigte der Deutschen Bahn haben derzeit die Möglichkeit, stark rabattierte Fahrkarten zu erwerben und diese auf Strecken, auf denen die DB verkehrt, zu nutzen. Für Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsort sowie für geschäftliche Fahrten besteht diese Möglichkeit seit Juni 2019 auch auf Strecken im Land, welche von Mitbewerbern gefahren werden.

Die Beschäftigten der privaten Bahnunternehmen im Land erhalten ebenfalls die Möglichkeit, vergünstigte Fahrkarten für Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsort zu erwerben, um landesweit die Eisenbahnen im Regional- und Fernverkehr zu nutzen.“ (Auszug Pressemitteilung VM 05.06.2020)

Die NVBW hat diese bisher bundesweit einmalige Lösung maßgeblich vorbereitet und den Umsetzungsprozess begleitet.

#### **Ausblick Erlösmanagement 2020**

- Erstellung und Pflege einer vertragsscharfen Erlösübersicht (IST/ Prognose); halbjährliche Vorlage zu den vereinbarten Terminen (Prozess Budgetplanung) und Integration der aktuellen/ prognostizierten Erlösdaten in das Controllingtool im ersten Quartal 2020
- Vergabe Verkehrserhebungen und Steuerung Erhebungsdienstleister vor Start des Auftrages
- Verhandlung und (Begleitung) vertragliche Fixierung vertragscharfe Einnahmeaufteilungen der SPNV-Anteile in den Verkehrsverbänden
- Schließung Daten- und Dokumentationslücken: Zählraten, Einnahmemeldungen, Testate Einnahmen und Erlöse (gemeinsam mit Team SPNV-Qualität)
- Begleitung und Abschluss Verhandlungen zu nachfrageorientierten EAV in den Verbänden RVL, VSB, VHB, HNV und Deutschlandtarif

## **10. Qualität**

### **10.1 Begleitung Inbetriebnahmen neue Netze mit allen Herausforderungen**

Im Juni 2019 startete die erste Inbetriebnahmestufe der drei Lose der Stuttgarter Netze. Die beiden neuen Betreiber Abellio und Go-Ahead hatten von Beginn an mit massiven Schwierigkeiten zu kämpfen. Abellio startete fast vollständig mit angemieteten Ersatzfahrzeugen; eine größere Charge der bestellten Bombardier-Neubautriebwagen kam ab Mitte September zum Einsatz. Dies führte zunächst zu einem massiven Anstieg von Verspätungen und Zugausfällen. Zeitweise gab es auch Zugausfälle durch fehlendes Personal.

Auch Go-Ahead startete in seinen beiden Losen mit großen Problemen. Die Stadler-Neufahrzeuge wurden z.T. erst kurz vor Betriebsaufnahme zugelassen und konnten nicht mehr ausreichend auf den zu befahrenden Strecken erprobt werden. Es kam zu vielen fahrzeugbedingten Störungen, Kapazitätseinschränkungen und Ausfällen. Dazu nahmen auch personalbedingte Ausfälle zu.

Die wöchentlichen Qualitätsbesprechungen mit der DB Regio unter Leitung von Herrn Ministerialdirektor Prof. Lahl wurden daher mit einem erweiterten Teilnehmerkreis durchgeführt: Seit Sommer nahmen auch Vertreter von Abellio, Go-Ahead und der SWEG daran teil. Die Unternehmen wurden zu einem erweiterten Reporting verpflichtet, die NVBW wertet die Wochenberichte jeweils vor den Besprechungen aus und kommentiert sie.

Ebenfalls im Juni ging das Netz 12 (Regionalbahnen um Ulm im Donau- und Brenztal) der SWEG an den Start. Es zeichnet sich im Gegensatz zu den anderen neuen Netzen nach gewissen Problemen in den ersten Wochen durch eine hohe Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit aus.

Auch die zweite Inbetriebnahmestufe der Stuttgarter Netze im Dezember 2019 verlief holprig. Bei Abellio fehlte nach wie vor die Mehrzahl der bestellten Neufahrzeuge. Der Betrieb wurde seit Mitte Dezember aber (weiterhin überwiegend mit angemieteten Fahrzeugen) zuverlässiger erbracht als im ersten halben Jahr.

Bei Go-Ahead war das Hauptproblem in der zweiten Inbetriebnahmestufe zunächst Züge mit reduzierter Kapazität (v.a. im Filstal und auf der Remsbahn) und personalbedingte Zugausfälle insbesondere beim RE 8 nach Würzburg.

Ebenfalls mit massiven Problemen startete DB Regio im Breisgau mit dem Netz 9a (Ost-West). Das ambitionierte Fahrplankonzept mit z.T. mehrfachen Flügelungen und Stärken/Schwächen führte zunächst zu hohen Verspätungen und vielen Ausfällen. Zwischenzeitlich wurde es temporär durch ein weniger komplexes Konzept mit weniger Direktverbindungen ersetzt.

Ebenfalls im Dezember 2019 nahm auch das Netz 9b im Breisgau den Betrieb auf; da kein einziges Bombardier-Neufahrzeug geliefert war, wurde mit den vorhandenen Dieseltriebwagen der SWEG ohne Auffälligkeiten weitergefahren.

Das intensive Reporting und die hohe Anzahl wöchentlicher Gespräche mit den EVU wurden auch über den Fahrplanwechsel im Dezember hinaus fortgesetzt.

## **10.2 SPNV-Qualität**

Auch 2019 entsprach die Qualität der SPNV-Leistungen in vielen Bereichen nicht unseren Zielvorstellungen. Probleme gab es v.a. in folgenden Bereichen:

### **Mangel an Fahrpersonal**

Die Triebfahrzeugführer der DB Regio sind bei Ausschreibungsverlusten kaum dazu bereit, zum Nachfolge-EVU zu wechseln. Dies führt bei neu am Markt erscheinenden EVU zu massiven Problemen, ausreichend Fahrpersonal zu gewinnen. Insbesondere bei Go-Ahead führte dies zu gehäuften Fahrtausfällen. Aber auch bei DB Regio gab es an einigen Standorten im Jahr 2019 viele personalbedingte Ausfälle, insbesondere im Raum Tübingen und im Nagoldtal.

## **Fahrzeugprobleme**

Auch 2019 machten die Neufahrzeuge (Talent-Triebwagen von Bombardier als auch der Flirt von Stadler) die überwiegenden Probleme aus. Ebenfalls die Coradia-Fahrzeuge von Alstom im Breisgau-Netz funktionierten anfänglich nicht problemlos. Weitgehend zuverlässig liefen nur die LINT 54-Dieseltriebwagen von Alstom bei der SWEG im Netz 12. Aber auch bei Bestandsfahrzeugen gab es z.T. massive Verfügbarkeitsprobleme, v.a. durch Probleme mit der Instandhaltung. Dies betraf besonders die RS 1-Dieseltriebwagen der RAB in Tübingen und Ulm. Dagegen hat sich die Verfügbarkeit der Neigetechnik-Triebwagen der Baureihe 612 im Jahresverlauf 2019 spürbar verbessert.

## **Steigende Überlastung von Knotenbahnhöfen**

Mit steigenden Zugzahlen im Nah- und Fernverkehr nimmt auch das Problem einer tendenziellen Überlastung der Knotenbahnhöfe zu. Besonders in Stuttgart Hbf hat sich die Ankunfts- und auch die Abfahrtspünktlichkeit in den letzten Jahren kontinuierlich verschlechtert. Diese Tendenz hat sich mit der Betriebsaufnahme durch Abellio und Go-Ahead im Juni 2019 noch verstärkt. Neben der damit einhergehenden Taktverdichtung dürften allerdings auch Fahrzeugstörungen eine Rolle spielen.

## **Defizite bei der Infrastrukturinstandhaltung**

Baden-Württemberg ist zwar im Bereich der DB Netz kein Problemschwerpunkt bei Langsamfahrstellen o.ä., es kam jedoch auch 2019 in einzelnen Fällen zu nicht nachvollziehbaren Problemen aufgrund unterlassener Instandhaltung bzw. Erneuerung. So musste im Sommer für mehrere Wochen auf der Donautalbahn zwischen Ulm und Sigmaringen ein Notfahrplan mit gekürzten Zugleistungen gefahren werden, da die Kreuzungsgleise in Rottenacker und Munderkingen gesperrt waren. Nur durch massive Intervention des Aufgabenträgers konnten die notwendigen Oberbauarbeiten bis Anfang September und nicht erst im Jahr 2020 abgeschlossen werden.

Auf der Bodenseegürtelbahn wird die Pünktlichkeit schon seit 2018 durch neue betriebliche Regelungen zur Abwicklung von Zugkreuzungen im Bahnhof Markdorf stark beeinträchtigt. DB Netz und DB Station & Service ist es bisher nicht gelungen, eine geringe Investition zur Sicherung des höhengleichen Zugangs zum Mittelbahnsteig umzusetzen, mit der sich das Problem weitgehend beseitigen ließe.

Auch die landeseigene SWEG Schienenwege GmbH fiel 2019 durch gehäufte Langsamfahrstellen auf der alten HzL-Stammstrecke Hechingen - Gammertingen - Sigmaringen auf, die zu sehr schlechten Pünktlichkeitswerten der Linie ZAB 2 führten. Ein Teil der Langsamfahrstellen wurde nach Thematisierung des Problems durch den Aufgabenträger in den Sommerferien 2019 beseitigt.

## **10.3 Ausschreibung Fahrgastzahlensoftware / Inbetriebnahme automatische Fahrgastzählsysteme**

In immer mehr Verkehrsverträgen ist eine Erhebung von Fahrgastzahlen mittels automatischer Fahrgastzählsysteme (AFZS) vorgesehen oder bereits umgesetzt. Großer Vorteil dieser AFZS ist, dass sich die Datenbasis im Vergleich zu den manuellen Fahrgastzählungen immens vergrößert.

Dadurch ergeben sich umfassendere Nutzungsmöglichkeiten für die Angebotsplanung und -überwachung, das Monitoring von Nachfragentwicklungen und die Gestaltung einer nachfrageorientierten Einnahmeaufteilung.

Die neue Auswertungssoftware ist auf die Verarbeitung von AFZS-Daten spezialisiert und bringt neue Analysemöglichkeiten der Fahrgastzahlen mit sich: beispielsweise soll sie Auswertungen nach geographischen Gebieten mit Kartendarstellungen ermöglichen. Darüber hinaus umfasst die neue Software die Hochrechnung von Zähldaten und soll langfristig Nachfrage- und Pünktlichkeitsdaten für die Bestimmung der Reisendenpünktlichkeit miteinander verbinden.

Die Software soll mit den Hauptmodulen Anfang 2021 in Betrieb gehen. Einzelne weitere Auswertungen kommen bis Mitte 2021 noch dazu.

#### **10.4 Vorbereitungen Qualitätsranking**

Die Betriebsqualität ist neben der Angebotsplanung der entscheidende Ansatzpunkt zur Steigerung der Nachfrage im SPNV. Ein Qualitätsranking kann hier passende Anreize für Qualitätssteigerungen liefern und sorgt für Vergleichbarkeit und Transparenz der durch die EVU erzielten Leistungen.

Das zukünftige Qualitätsranking wird die Betriebsqualität der Eisenbahnverkehrsunternehmen in ihren Netzen (Verkehrsverträgen) miteinander vergleichen. Grundlage für die Bewertung sind die Zielwerte aus den Verkehrsverträgen. Bei einer Erfüllung der Zielwerte erhält das EVU eine hohe Punktzahl, bei einer Verfehlung der Zielwerte bzw. bei Resultaten, die eine Pönale (=Vertragsstrafe) nach sich ziehen, erhält das EVU wenige oder gar keine Punkte.

Die Gesamtnote für jeden Verkehrsvertrag soll sich aus sechs Einzeldimensionen zusammensetzen: Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit (=Zugausfallquote), Zugbildung (=Kapazitäten), Sauberkeit, Zufriedenheit der Fahrgäste mit der Sicherheit im Zug sowie die Zufriedenheit mit der Information bei Verspätungen bzw. Unregelmäßigkeiten. Das Ranking beinhaltet damit objektive Qualitätsfaktoren (bewertet auf Grundlage automatisierter Datenlieferungen, wie z.B. Pünktlichkeit, oder mittels Qualitätserfassungen durch Profitester im Zug, z.B. Sauberkeit) und subjektive Qualitätsfaktoren (Fahrgastzufriedenheit), die mittels ganzjährig durchgeführter Kundenbefragungen bestimmt werden.

Ein erster Entwurf wurde bereits im Januar in der Arbeitsgruppe Qualität mit allen EVU vorgestellt und diskutiert. Einige EVU haben Rückmeldungen und Optimierungsvorschläge gegeben, über deren Einbeziehung diskutiert wird.

Für das Jahr 2020 soll ein erstes Qualitätsranking veröffentlicht werden.

#### **Ausblick Qualität 2020**

- Systematische, aufbereitete Berichterstattung zu den vereinbarten halbjährlichen Terminen (Inhalt: Entwicklung der Qualität, der Fahrgastnachfrage (Basis Zielkonzept 2025))
- Qualitätsranking: Umsetzung und regelmäßige aktive Berichterstattung
- Turnusgemäße Durchführung der Kontrollerhebungen zur Schwarzfahrerquote in den einzelnen Verkehrsverträgen.



- Enge Begleitung und Controlling der Betreiber bei Inbetriebnahmen neuer Verkehrsverträge zur möglichst reibungslose Betriebsaufnahme.
- Weiterentwicklung und Konsolidierung des Qualitätsmonitorings und -managements; Jährliches Qualitätsranking; Etablierung eines Regelprozesses zur Vorbereitung der Qualitätsgespräche; Bestellung eines Qualitätsbeauftragten mit Beistellung entsprechender Ressourcen

## 11. Vertrieb - Vorbereitungen für vertriebliches Zielkonzept

Die Vertriebslandschaft im SPNV ist seit vielen Jahren im Umbruch, was immer deutlicher wird. An den meisten Standorten des personenbedienten Vertriebs ist seit vielen Jahren ein stetiger Rückgang der Verkäufe zu beobachten; die Umsätze verlagerten sich zunächst auf die Automaten und seit einigen Jahren auf Online- und mobile Tickets. Es ist zu erwarten, dass diese Entwicklung weitergeht. Zugleich nimmt der Anteil an reinen Beratungs-, Informations- oder Beschwerdevorgängen jedoch zu. Aus Sicht des VM als zuständiger Aufgabenträger für den SPNV, haben personenbediente Vertriebsstellen auch künftig eine wichtige Bedeutung, z.B. vor dem Hintergrund des wachsenden Anteils älterer Bahnkunden.

Die verkehrspolitische Zielsetzung ist eine Verdopplung der Fahrgastzahlen bis 2030. Auch deshalb sollen Personen, die wenig mit dem oft nicht selbsterklärenden öffentlichen Nahverkehr vertraut sind, die Möglichkeit zur persönlichen Rücksprache nutzen können. Es ist sinnvoll, diese Funktionen mit weiteren am Bahnhof anzusiedelnden Funktionen zu bündeln. Das VM verfolgt das Konzept sogenannter Mobilitätsdrehkreise. Hier sollen an geeigneten Stationen neben Verkauf und Beratung auch Tickets und Informationen zum Busverkehr, zu Fahrradabstell- und -ausleihmöglichkeiten, Carsharingangeboten usw. angeboten werden. Diese Entwicklungen erfordern die Erarbeitung einer umfassenden längerfristigen Vertriebskonzeption.

Für die Erarbeitung dieser Vertriebskonzeption für den SPNV wird sich die NVBW externe Unterstützung holen. Dabei soll auch geprüft werden, ob die Vertriebsleistungen nicht Bestandteil der SPNV-Leistungen bleiben, sondern separat vergeben werden könnten. In den Jahren 2012/13 waren hierzu schon einmal konzeptionelle Vorarbeiten erfolgt, letztlich aber angesichts der parallel anstehenden komplexen SPNV-Vergabeverfahren doch verworfen worden. Zwischenzeitlich ist das Modell einer separaten Vergabe der Vertriebsleistungen im SPNV neben dem Nahverkehr Rheinland (NVR) als Pionier auch von weiteren größeren SPNV-Aufgabenträgern erprobt worden (RMV, VRR, NWL). Im wettbewerblichen Umfeld sind viele aktuelle Entwicklungen in Baden-Württemberg im Vertriebsbereich nicht zufriedenstellend: Parallelstrukturen im personenbedienten Verkauf und z.T. unattraktive Standorte außerhalb der Empfangsgebäude stoßen vielfach auf Unverständnis.

Der Fokus der Untersuchung zu den vertrieblichen Zielkonzepten liegt dabei im südlichen Baden-Württemberg. Dort laufen die SPNV-Vergaben überwiegend in den Jahren 2023-2025 aus. Die Verkehre sollen dann (auch im Hinblick auf die Elektrifizierung der Südbahn Ulm - Friedrichshafen - Lindau und die Inbetriebnahme der Neubaustrecke Stuttgart - Ulm) neu geordnet werden. Bestandteil des Aufgabenkatalogs ist auch die Durchführung von Workshops mit regionalen Stakeholdern vor Ort.

Die Ausschreibungsunterlagen wurden 2019 abgestimmt und weitgehend fertiggestellt. Das Vergabeverfahren wurde in Form einer beschränkten Ausschreibung im Frühjahr 2020 gestartet.

#### **Ausblick Vertrieb 2020**

- Ableitung und Abstimmung vertriebliches Zielkonzept für den SPNV in Baden-Württemberg
- Inbetriebnahme erste Stufe Fahrgastzahlauswertungssystem und Integration erster Zähl-  
daten



## 04 >

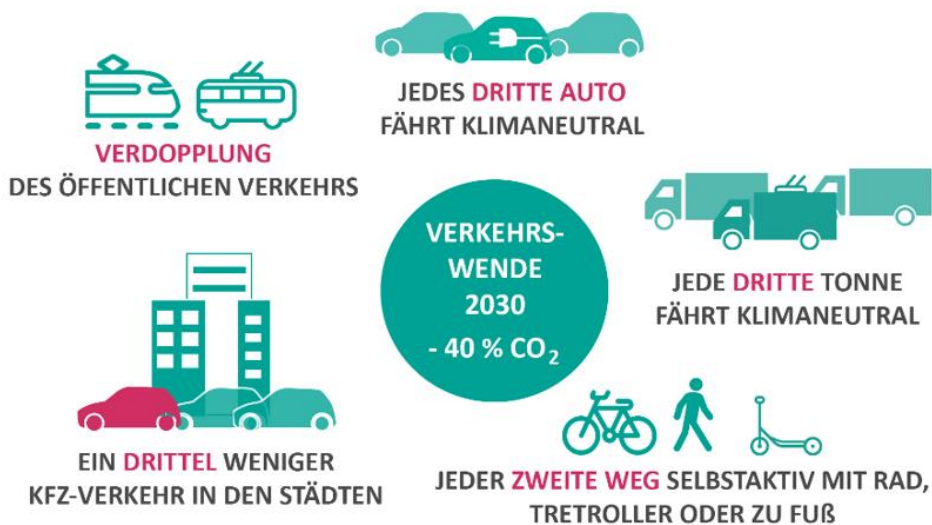
# Neue Mobilität

---

### Neue Mobilität

Der Bereich Neue Mobilität gliedert sich in die Handlungsfelder Fuß- und Radverkehr, Digitale Mobilität und Klimaschutz im Verkehr – zentrale Themen der nachhaltigen Mobilität, die systematisch bearbeitet und umgesetzt werden sollen.

Grundlage dafür sind die 5 Klimaziele:



Quelle: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

Monika Burkard hat am 01.09.2019 den Bereich mit mehr als 20 Mitarbeitern/-innen in drei Teams übernommen. Ziel ist es, den Bereich Neue Mobilität inhaltlich und strategisch weiterzuentwickeln. Dies geschieht durch den Austausch mit Akteuren auf Bundesebene, bspw. beim Nationalen Kompetenznetzwerk für nachhaltige urbane Mobilität (NaKoMo). Die nachhaltige Mobilität wird Experten und der Öffentlichkeit bspw. im Rahmen der Veranstaltungsreihe MobilitätsIMPULSE, die durch das VM organisiert wird, nähergebracht.

Der Bereich Neue Mobilität soll als Ideengeber und Netzwerkknoten für nachhaltige Mobilität in BW fungieren sowie den Prozess hin zu einer nachhaltigen Mobilität in BW aktiv mitgestalten.

### **Ausblick Neue Mobilität 2020**

- Bundesweite Vernetzung auf Länderebene im Rahmen von NaKoMo – Nationales Kompetenznetzwerk für nachhaltige urbane Mobilität

## **12. Radverkehr**

### **12.1 Schulwegplaner BW**

Der vorhandene Radschulwegplaner wurde überarbeitet. Es gibt nun ein neues WebGIS-Werkzeug, eine leichter bedienbare neue Oberfläche und Gehschulwege können berücksichtigt werden, weswegen der Radschulwegeplaner jetzt Schulwegplaner BW heißt ([www.schulwegplaner-bw.de](http://www.schulwegplaner-bw.de)). Der Schulwegplaner BW wurde im Januar 2020 vom VM im Rahmen einer Pressemeldung vorgestellt.

Der Schulwegplaner BW beruht auf dem Erlass Sicherer Schulweg, an dem vier Ministerien des Landes Baden-Württemberg beteiligt sind. Eines davon ist das VM, das hierbei von der NVBW unterstützt wird.

### **12.2 Bike+Ride-Leitfaden**

Die NVBW betreut die Erstellung eines Konzepts für Bike+Ride in Baden-Württemberg. Mit Hilfe von Experten, in Workshops mit weiterer externer Expertise und Vertretern von Organisationen, Verbänden und Kommunen, wurde das Konzept unter der Beteiligung der NVBW und des VM entwickelt.

Der Bike+Ride-Leitfaden liefert einen Überblick zum Thema Bike+Ride und wurde zum RadKONGRESS am 25.11.2019 in Kornwestheim veröffentlicht ([www.fahrradland-bw.de/b+r](http://www.fahrradland-bw.de/b+r)). Er unterstützt bei der bedarfsgerechten Planung und beim nutzerorientierten Betrieb von Bike+Ride-Anlagen. Die Kommunen sind aufgefordert, Bike+Ride-Anlagen mit Hilfe des Landes massiv auszubauen.

### **12.3 RadNETZ**

Die Umsetzung des RadNETZ Baden-Württemberg, insbesondere der wegweisenden Beschilderung, schreitet voran. Der Beratungsaufwand für den bei der NVBW angesiedelten RadNETZ-Administrator ist deutlich gestiegen. Neben Wegweisern und Bodenpiktogrammen werden als drittes Element der Sichtbarkeitsmachung des RadNETZ Infotafeln aufgestellt. Die Vorbereitungen hierfür sind 2019 erfolgt, die Aufstellung ist für 2020 geplant.

Die Pflege und Wartung der wegweisenden Beschilderung ist nun vollständig vergeben, es wurde eine erneute Ausschreibung mit angepassten Rahmenbedingungen durchgeführt und der Zuschlag im August 2019 erteilt.

Die Klassifizierung von Landesradfernwegen als Qualitätsradrouten des Allgemeinen Deutschen Fahrrad Clubs (ADFC) lief auch 2019 weiter. Gemeinsam mit der Tourismus Marketing GmbH Baden-Württemberg (TMBW) sowie dem Verkehrs- und Justizministerium wird eine Qualitätsoffensive Landesradfernwege vorbereitet, die im Januar 2020 vorgestellt werden soll.

Die NVBW ist an der Konzeption der Radverkehrsinfrastrukturdatenbank RadVIS beteiligt, die Federführung liegt bei der Landesstelle für Straßentechnik (LST).

#### **12.4 RadKULTUR**

Die Initiative RadKULTUR des VM soll Bürgerinnen und Bürgern in Baden-Württemberg die Vorteile des Radfahrens im Alltag näher bringen 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 und Kooperationsunternehmen, können sich Kommunen und Unternehmen an den Modulen der RadKULTUR (RadSERVICE-Punkte, RadCHECKs, RadINFO, PedelecTESTFLOTTE) beteiligen. Die Module richten sich sowohl an Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter als auch an Bürgerinnen und Bürger.

Die NVBW unterstützte das VM operativ bei der RadKULTUR 2019, indem sie die Netzwerk-Veranstaltung für RadKULTUR-Förderkommunen durchgeführt hat. Auch die Netzwerk-Veranstaltung für Unternehmen mit dem Fokus auf Angeboten der RadKULTUR zur Förderung der nachhaltigen Mitarbeitermobilität war Aufgabe der NVBW. Sie hat das VM außerdem beim Auswahlprozess der Förderkommunen 2020 begleitet. Da die RadKULTUR ab 2020 von der NVBW betreut wird, hat diese EU-weite Ausschreibung bzw. das Vergabeverfahren für die Kampagnenlaufzeit 2020–2023 durchgeführt.

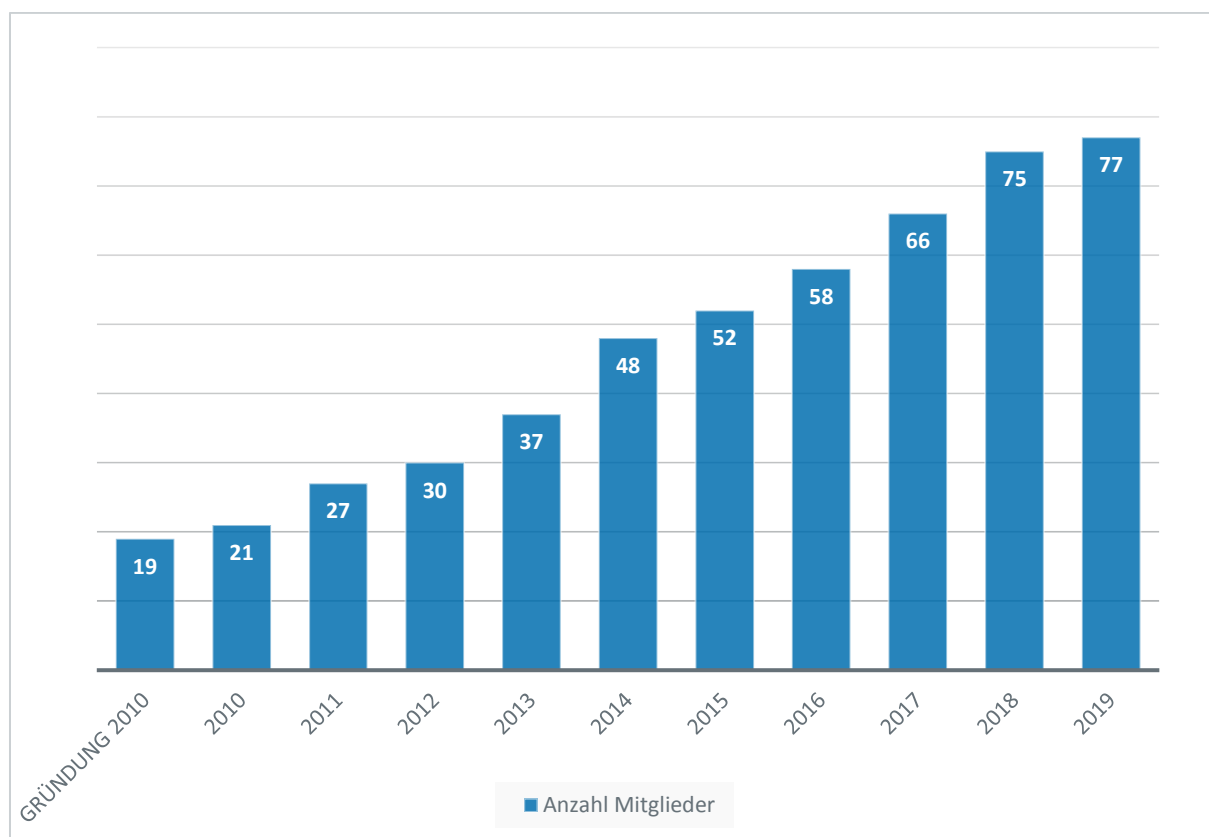
#### **12.5 AGFK-BW**

Die Geschäftsstelle der Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e.V. (AGFK-BW) wird vom Team Fuß- und Radverkehr betreut. Die Finanzierung der Geschäftsstelle übernimmt das Land Baden-Württemberg, vertreten durch das VM. Die Geschäftsstelle hat folgende laufende Aufgaben:

- Führung der laufenden Geschäfte des Vereins
- Vorbereitung und Ausführung der Beschlüsse der Mitgliederversammlung, des Vorstandes und der Arbeitskreise
- Verwaltung der Finanzen
- Erstellung eines Jahresberichtes
- Vertretung des Vereins in Arbeitskreisen und ähnlichen Gremien
- Pressearbeit

## Mitgliedskommunen

Das Interesse der Kommunen im Land an der AGFK-Mitgliedschaft wächst weiter. Der Verein beendete das Jahr 2019 mit 77 Mitgliedern, davon drei Gemeinden, 52 Städte, alle acht Stadt- und 14 Landkreise. 69% der Bevölkerung leben in einer AGFK-Kommune und alle baden-württembergischen Städte mit mehr als 45.000 Einwohnern sind AGFK-Mitglieder. Ziel ist, alle Landkreise als Mitglieder zu gewinnen.



AGFK Entwicklung der Mitglieder

## Förderung

Im Jahr 2019 wurde bei der AGFK ein Meilenstein erreicht: Zum zweiten Mal wurde zwischen Verein und VM eine mehrjährige Förderung vereinbart. Für die Förderperiode 2019-2023 wurden die Fördermittel für die AGFK verdoppelt.

## Gründung „Förderkreis Wirtschaft, Politik & Gesellschaft“

Die AGFK-BW hat im Jahr 2019 auf der internationalen Fahrradmesse Eurobike in Friedrichshafen den „Förderkreis Wirtschaft, Politik & Gesellschaft“ gegründet. Durch den Förderkreis soll über die Zukunft der Mobilität zwischen Wirtschaft, Institutionen sowie Politik und Verwaltung in Baden-Württemberg diskutiert und Förderungen herausgearbeitet werden. Dadurch soll eine aktive Fahrrad- und Fußgängerpolitik in den Städten vorangetrieben und somit Luftwerte und das Klima verbessert werden.



Förderkreis Wirtschaft, Politik & Gesellschaft

Um ein möglichst großes Spektrum der Rad- und Fußverkehrsförderung abzudecken, können Unternehmen und Institutionen verschiedenster Bereiche dem neuen Wirtschaftskreis zur Förderung innovativer und nachhaltiger Mobilität beitreten (Wirtschaftsverbände, Verkehrsplanungsbüros, Krankenkassen, Fahrrad- und Fahrradzubehörindustrie, Anbieter von Sport- und Outdoorbekleidung etc.). Die Gründungsmitglieder des Förderkreises sind:

- Robert Bosch GmbH (Bosch eBike Systems), Reutlingen
- JobRad GmbH, Freiburg
- Otto Nußbaum GmbH & Co. KG, Kehl
- Paul Lange & Co. OHG, Stuttgart
- Velotraum GmbH & Co. KG, Weil der Stadt
- Verbund Service und Fahrrad e. V. (VSF), Berlin
- zedler-Gruppe, Ludwigsburg
- Zweirad-Industrie-Verband e. V. (ZIV), Bad Soden am Taunus

### **Leitfaden Markierungslösungen**

Sicherer Radfahren – das ist das Ziel des Leitfadens Markierungslösungen der AGFK-BW. Markierungslösungen schließen Lücken in bestehenden Radverkehrsnetzen und gelten als schnelle, kostengünstige Maßnahme zur Verkehrssicherheit.

Verkehrsplanerinnen und –planern soll der Leitfaden eine Übersicht zu den wichtigsten Führungsformen des Radverkehrs, Fördermöglichkeiten und begleitenden Kommunikationsmaßnahmen liefern.

## 13. Fußverkehr

### 13.1 Aktionsprogramm Sichere Straßenquerung – 1.000 Zebrastreifen für Baden-Württemberg

Begleitet von der Koordinierungsstelle des Landes zur Fußverkehrsförderung bei der NVBW, unterstützt das VM sechs Kommunen dabei, mehr sichere Fußgängerüberwege einzurichten. Mit Hilfe eines externen Dienstleisters wird ein Konzept entwickelt, wie Zebrastreifen vor Ort sinnvoll umgesetzt werden können. Verschiedene Beteiligungsbausteine, die gemeinsam mit der Kommune ausgewählt werden, ermöglichen es, gemeinsam mit Bürgerinnen und Bürgern, Politik, Verwaltung sowie weiteren Akteuren, Möglichkeiten für zusätzliche Zebrastreifen zu diskutieren und abzustimmen.

So wird eine neue Geh-Kultur gefördert, die sich positiv auf die Lebensqualität in der Kommune auswirkt. Besonderheit des Aktionsprogramms ist, dass die Kommunen aktiv unterstützt werden, das Queren durch zusätzliche Zebrastreifen sicherer zu gestalten und dadurch dem Fußverkehr Vorrang zu geben.

Das Interesse am Aktionsprogramm war groß: Insgesamt haben sich 68 Kommunen um die Teilnahme beworben. Durch eine Fachjury wurden sechs Modellkommunen ausgewählt:

Bad Rippoldsau-Schapbach, Erligheim, Langenargen, Leonberg, Pforzheim und Schramberg.

Die Bekanntgabe erfolgte im Rahmen einer Auftaktveranstaltung mit Verkehrsminister Winfried Hermann MdL am 5. Dezember 2019 in Stuttgart.



Aktionsprogramm Sichere Straßenquerung, Foto: Martin Stollberg



## Ausblick Fuß- und Radverkehr 2020

- Ausbau des Teams Fuß- und Radverkehrs: von 6 auf 10 Stellen, neue Themen entwickeln und umsetzen: Intermodalität, Ortsmitten im Rahmen des Interministeriellen Arbeitsprogramms für den Gesellschaftlichen Zusammenhalt

## 14. Digitale Mobilität

### 14.1 Fahrplanauskunft

Seit Jahresanfang läuft EFA-BW auf fünf Servern. Die Anfragen werden dabei mittels eines Last-Verteilers („Load-Balancer“) gleichmäßig auf die fünf Server verteilt.

Seit Mai 2019 wird das Großherzogtum Luxemburg adressscharf in EFA-BW beauskunftet. Im Mai 2019 nahm die VAG-Freiburg ihre multimodale Auskunftsplattform in Betrieb.

Neben der „traditionellen Fahrplanauskunft“ werden auch die Fahrräder des Fahrrad-Verleihsystems "Frelö" beauskunftet. Für diese Auskunft sowie das zu erwartenden Interesse weiterer Verbände wurden zwei weitere Auskunftsserver bereitgestellt.

### Elektronische Fahrplanauskunft EFA-BW

Die NVBW betreibt seit dem Jahr 1997 die „Landesweite Fahrplanauskunft für Busse und Bahnen“, welche im Internet unter [www.efa-bw.de](http://www.efa-bw.de) bzw. [www.bwegt.de](http://www.bwegt.de) erreichbar ist. Zusätzlich wird eine für die Bedürfnisse des „mobilen Internets“ optimierte Version angeboten ([www.efamobil.de](http://www.efamobil.de)). Unter der Bezeichnung „Bus & Bahn“ werden spezielle Anwendungen für Smartphones („Apps“) bereitgestellt.

EFA-BW bietet eine adressscharfe Fahrplanauskunft für ganz Deutschland, der gesamten Schweiz, dem Großraum Strasbourg in Frankreich sowie seit Mai 2019 dem Großherzogtum Luxemburg.

Im Jahr 2019 wurden etwa 429 Mio. Fahrten auf den Servern der NVBW gerechnet; dies ist ein leichter Anstieg gegenüber dem Jahr 2018.

Etwa drei Viertel aller angeforderten Fahrtberechnungen hatten ihren Ausgangspunkt und ihr Ziel in Baden-Württemberg. 2,7 % der Fahrten wurden zwischen Baden-Württemberg und den anderen deutschen Bundesländern gerechnet, und knapp 4 % der Fahrten fanden in Deutschland – aber außerhalb Baden-Württembergs – statt.

Ein weiterer Schwerpunkt der Fahrtberechnungen für die Baseler Verkehrsbetriebe: mehr als 16 % aller gerechneten Fahrten waren „Binnen-Fahrten“ in der Schweiz.

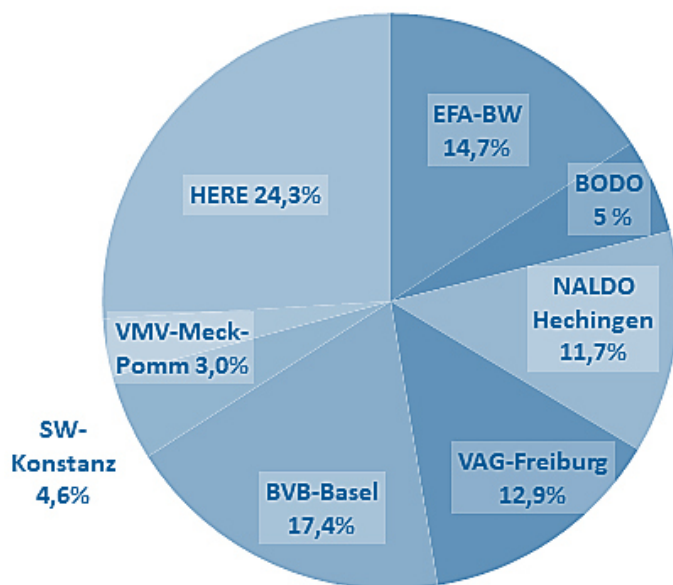
Neben der eigenen Fahrplanauskunft bieten wir Verkehrsverbänden bzw. Verkehrsunternehmen die Möglichkeit, ihre Fahrplanauskünfte über den Auskunftsserver der NVBW berechnen zu lassen und gleichzeitig einen eigenen Internet-Auftritt beizubehalten. Nach diesem externen Fahrplanauskunftssystem verfahren unter anderem die Stadtwerke Konstanz, die Baseler Verkehrsbetriebe (BVB), der Verkehrsverbund naldo, die Verkehrsbetriebe-Freiburg (VAG) und der Verkehrsverbund bodo. Die Fahrtberechnungen erfolgen dabei auf derselben Plattform wie die der Fahrplanauskunft EFA-BW, so dass jedem Unternehmen, das bei der NVBW rechnen lässt,

auch eine deutschland- und Schweiz- und Luxemburg-weite Fahrplanauskunft zur Verfügung steht.

Darüber hinaus lassen einige Verkehrsverbünde (bspw. der KVV, VAG, bodo, VPE oder die BVB) ihre angepassten Fahrplanauskünfte für mobile Geräte (sowohl als Smartphone-Apps für Apple- oder Android-Geräte als auch „mobiles Internet“) bei der NVBW rechnen.

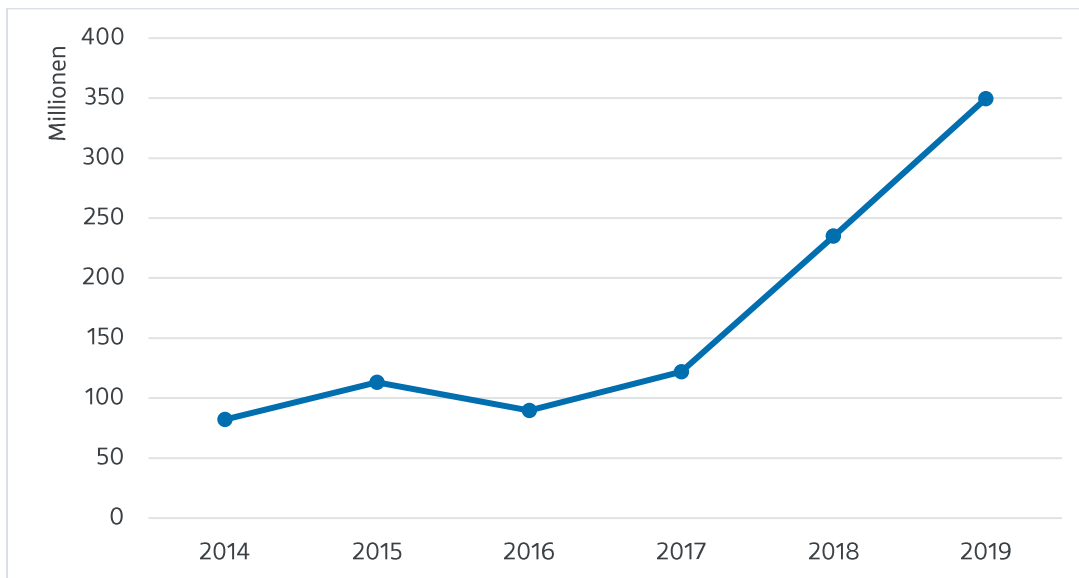
Auf den Servern der NVBW wird auch die Landes-Fahrplanauskunft für das Bundesland Mecklenburg-Vorpommern betrieben. Der entsprechende Aufwand wird vom Land Mecklenburg-Vorpommern vergütet. Die Nachfrage von der Fahrplanauskunft Mecklenburg-Vorpommern macht ungefähr 3 % der Gesamtnutzung der NVBW-Fahrplanauskunft aus.

Seit dem Jahr 2015 lässt der internet-basierte Kartendienst HERE Fahrten mit dem öffentlichen Personenverkehr durch die NVBW-Server berechnen, sofern sich sowohl der Startpunkt als auch der Zielpunkt in Baden-Württemberg befindet. Etwa 24 % aller Fahrtberechnungen werden durch HERE angefordert.



Anteil der Fahrtauskunftsberechnungen nach anfordernden Portalen

Wie bereits in den vergangenen Jahren ist die Zahl der gerechneten Abfahrtstafeln (also der Auflistung der nächsten Abfahrten an einer bestimmten Haltestelle) überproportional angestiegen: mit fast 350 Mio. Abfahrtstafeln wurde die Zahl des Vorjahres um etwa 49 % übertroffen. Grund hierfür ist die noch immer zunehmende Zahl der mobilen Endgeräte (Smartphones, etc.); aber auch immer mehr dynamische Fahrgast-Informationsanzeiger an Bahnhöfen oder Bushaltestellen werden durch EFA-BW mit Abfahrtsinformationen versorgt.

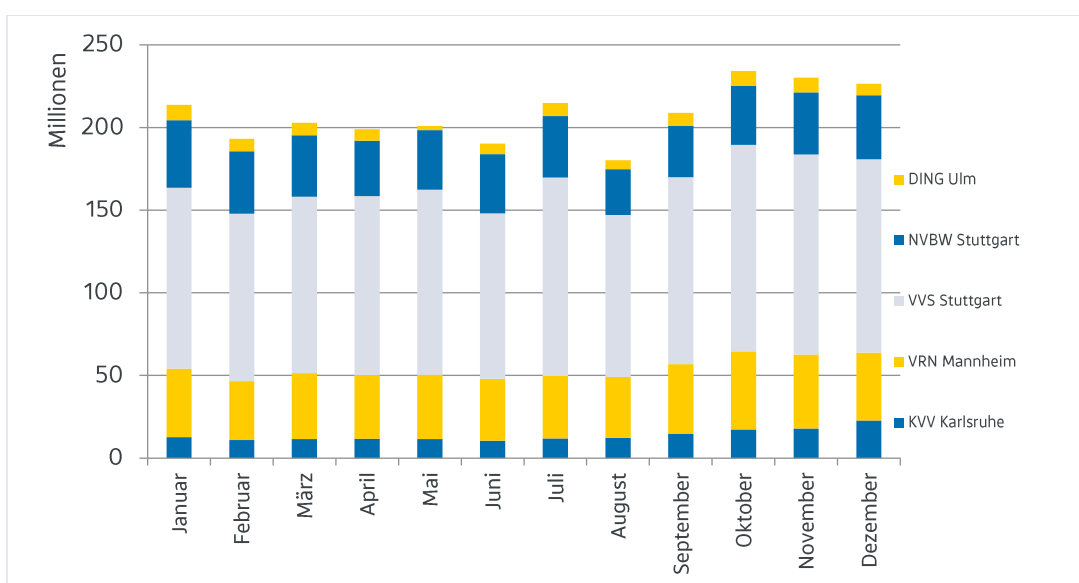


Gerechnete Abfahrtsmonitore pro Jahr (2014 bis 2019)

### Elektronische Fahrplanauskunftssysteme im Land Baden-Württemberg

Neben der von der NVBW betriebenen elektronischen Fahrplanauskunft gibt es im Land weitere Fahrplanauskunftssysteme, die auf derselben Datengrundlage wie die NVBW-Fahrplanauskunft basieren. Dies waren im Jahr 2019 die Fahrplanauskunftssysteme des KVV (Karlsruhe), des VRN (Mannheim) sowie des DING (Ulm). Hinzu kommt das Fahrplanauskunftssystem des VVS (Stuttgart), welches allerdings auf den VVS-Verbundbereich begrenzt ist.

Auch im Jahr 2019 setzte sich der Trend hin zu einer stärkeren Nachfrage nach Fahrplanauskünften fort: von allen Auskunftsservern im Land (NVBW, VVS, KVV, VRN und DING) wurden insgesamt etwa 2,5 Mrd. Verbindungen gerechnet; dies sind etwa 15 % mehr als im Vorjahr. Für das Jahr 2020 ist mit einem weiteren, wenn auch etwas gedämpfterem Anstieg zu rechnen.



Fahrtberechnungen auf allen EFA-Servern im Land 2019

## 14.2 Open Data

Die NVBW stellt auf ihrer Webseite landesweite Infrastrukturdaten und Fahrplandaten zum regionalen Schienenverkehr und zum öffentlichen Nahverkehr zur Verfügung. Damit sind Nutzer in der Lage, die Daten im Rahmen eigener Projekte unter Anwendung unserer Lizenzbestimmungen zu verwenden.

Eine landesweite Liste von Haltestellen (ca. 32.000) wird seit Juni 2019 veröffentlicht und ca. alle acht Wochen aktualisiert

Darüber hinaus stellt die NVBW Soll-Fahrplandaten für 15 Verkehrsverbünde bereit, die kein eigenes Open-Data Angebot haben. Auch Fahrplandaten von sechs Verkehrsbetrieben, die für mehrere Verkehrsverbünde Leistungen anbieten, werden bereitgestellt.

Die Fahrplandaten werden im Industrieformat "General Transit Feed Specification" (GTFS) bereitgestellt, so dass Nutzer problemlos damit arbeiten können. Auch diese Daten werden ca. alle acht Wochen aktualisiert.

Zur Integration in eigene Apps, Webseiten oder Projekte wird darüber hinaus der Zugang zu einer API-Schnittstelle mit Echtzeitinformationen angeboten. Auf diese Weise können ÖPNV- und SPNV-Fahrtauskünfte sowie Verbindungsinformationen zu Haltestellen (Abfahrts- und Ankunftsmonitore) angefragt werden.

## 14.3 Barrierefreie Reisekette

Der Ausbau einer barrierefreien Reiseinfrastruktur für in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkte Menschen, ist durch die für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr zuständigen Behörden (Aufgabenträger) im Personenbeförderungsrecht gesetzlich normiert.

Darüber hinaus ist auch eine zuverlässige Auskunft darüber, welche Routen Reisende mit spezifischen Mobilitätsanforderungen nutzen können, im Sinne einer vollständigen Barrierefreiheit erforderlich. Die Roadmap zur Beauskunftung barrierefreier Reiseketten des DELFI-Vereins sieht eine Verbesserung der Erfassung von Haltestellen hinsichtlich ihrer Barrierefreiheit vor. Sie wurde durch die Verkehrsministerkonferenz und damit auch durch das Land am 18. Oktober 2018 zustimmend zur Kenntnis genommen. Mit der KV Digitalisierung und nachhaltige Mobilität vom November 2019 hat der Ministerrat beschlossen, die Roadmap zu unterstützen und Mittel für ihre Umsetzung bereit zu stellen. Das Ziel der Roadmap ist es, bis zum Ende des Jahres 2021 in den Fahrgastinformationssystemen Informationen zu barrierefreien Wegen, im Optimalfall inklusive Umleitungen im Störfall, bereitzustellen. Hierzu ist eine vollständige Erfassung aller ÖPNV-Haltestellen im Land hinsichtlich ihrer baulichen Situation erforderlich. Das VM hat die NVBW beauftragt, die Umsetzung der barrierefreien Reisekette für mobilitätseingeschränkte Personen entsprechend des Handbuchs Barrierefreie Reiseketten in der Fahrgastinformation des DELFI e.V. zu unterstützen.

Im Einzelnen ergeben sich daraus für die NVBW folgende Aufgaben:

- Unterstützung der Aufgabenträger durch die Bereitstellung einer App, damit die ÖPNV-Haltestellen hinsichtlich barrierefreier Nutzbarkeit einheitlich erfasst werden

- Da der Aufgabenträger im SPNV-Bereich das VM ist, wird die NVBW die landesweite Erfassung der Bahnhöfe und –halte beauftragen
- Anpassung der Fahrplansysteme, damit die dazu notwendigen Informationen zu den Haltestellen und Fahrzeugen verwaltet werden können
- Erweiterung der elektronischen Fahrplanauskunft (EFA-BW), damit Personen Fahrtauskünfte passend zu ihrer eingeschränkten Mobilität erhalten

In 2019 wurden zunächst die technischen Anforderungen geklärt, ein Konzept erstellt und notwendige Software- und Dienstleistungsbeschaffungen durchgeführt.

#### **14.4 e-Ticketing**

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

Das VM hat das Förderprogramm LETS go! ins Leben gerufen, mit dem eine landesweite Kontrollinfrastruktur für e-Tickets im Baden-Württemberg-Tarif (BW-Tarif) geschaffen werden soll. Auch die Unterstützung bei der Ausgabe von E-Tickets und die Einführung von e-Ticket-Systemen gehören zu den Inhalten von LETS go!. Die NVBW begleitet das Förderprogramm und wirkt bei der Planung eines landesweiten e-Tickets über CheckIn-CheckOut Systeme mit.

Auch die technischen Maßnahmen für die Tarifauskunft als Basis für Produkt- und Kontroll-Module (PKM) gehören zum Förderprogramm. Die Verbünde HNV, VRN, VVS, KVV, VPE und naldo haben die PKM für Fahrkartenautomaten bereits erstellt. Diese Module werden im Bahnverkehr bei Abellio bereits eingesetzt.

#### **14.5 MobiData BW / moveBW**

Für eine flexible, nachhaltige und intelligent vernetzte Mobilität ist auch die Zusammenführung und Bereitstellung von mobilitätsrelevanten Daten des Straßenverkehrs wesentlich, um Mobilitätsdaten zu einer Basis für die Erreichung kommunaler Verkehrs- und Klimaschutzziele werden zu lassen.

Das Land förderte bis April 2019 das Entwicklungsprojekt moveBW, aus dem sich MobiData BW als Idee einer Dateninfrastruktur aus einem Meldeclient für Kommunen zu Verkehrsstörungen und –strategien entwickelt hat.

Die Datenbündelung in öffentlicher Hand soll gleichzeitig als Rahmen und Infrastruktur für eine nachhaltige, intelligent vernetzte Mobilität in Baden-Württemberg dienen. Nach dem Open-Data Gedanken stellt MobiData BW als ein gemeinwohlorientiertes und diskriminierungsfreies Portal sämtliche Arten von Mobilitätsdaten (ÖV Fahrplandaten / Echtzeitdaten, Floating Car Data, kommunale Informationen und Strategien, Ereignisdaten, serviceorientierte Daten) über offene Schnittstellen bereit.

MobiData BW bringt alle relevanten Informationen der regionalen Partner zur Verkehrssteuerung zusammen – darunter öffentliche Partner wie Kommunen, Betriebe im Umfeld der öffentlichen

Hand, aber auch private Mobilitätsdienstleister. Neben Daten zum landesweiten Verkehrsgeschehen auf Rad- und Fußwegen, Schienen und Straßen, sollen auf diese Weise auch intermodale Routinginformationen sowie kommunale Verkehrsstrategien und mobilitätsrelevante Ereignismeldungen in die Plattform integriert werden. Der Datenaustausch erfolgt über offene Schnittstellen. Im Jahr 2019 nahm das Team an diversen Veranstaltungen und Kongressen aus dem Umfeld Mobilität und Digitalisierung teil.

#### Ausblick Digitale Mobilität 2020

- Ausbau des Teams Digitale Mobilität: Verstärkung des Partner- und Innovationsmanagements, Start der Plattform für Mobilitätsdaten aus Baden-Württemberg: MobiData BW

### 15. Kompetenznetz Klima Mobil

Das Kompetenznetz Klima Mobil berät, unterstützt und vernetzt Kommunen in Baden-Württemberg, die hochwirksame Maßnahmen zum Klimaschutz im Verkehr umsetzen wollen. Über die Projektlaufzeit (September 2019 bis August 2022) entwickelt das Team des Kompetenznetzes Beratungsangebote und ein Verfahren, mit dem hochwirksame Maßnahmen zum Klimaschutz im Verkehr gesetzt werden sollen. Das Kompetenznetz berät auch zu Finanzierungsmöglichkeiten, wie etwa durch das novellierte Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG). Das Kompetenznetz Klima Mobil wird durch das Bundesumweltministerium und das Landesverkehrsministerium gefördert.



Auftaktveranstaltung Kompetenznetz Klima Mobil

## 15.1 Projektstart

Das Kompetenznetz Klima Mobil ist mit acht Mitarbeitern bei der NVBW und einer Mitarbeiterin bei Klimaschutz- und Energieagentur BW tätig. Vier der NVBW-Kollegen sitzen in den Regierungsbezirken Stuttgart, Karlsruhe, Freiburg und Tübingen. Zwecks Abstimmung der Arbeitspakete und –aufgaben trifft sich das Team alle zwei Wochen in Stuttgart.

Der Aufbau von Kosten- und Projektmanagementstrukturen ist abgeschlossen worden.

Das Kompetenznetz betreut bis zu 15 noch auszuwählende Modellkommunen in BW bei der Entwicklung und Umsetzung von ambitionierten restriktiven Maßnahmen im Verkehrssektor, die Ausarbeitung der Beteiligungsmodalitäten wurden begonnen, ebenso die Ausarbeitung der Beratungs- und Veranstaltungskonzepte.

Das Kompetenznetz gründet und betreut darüber hinaus ein Mobilitätsnetzwerk für Kommunen als Plattform zum Austausch und zur Vernetzung.

## 15.2 Expertenbeirat

Das Kompetenznetz wird fachlich/wissenschaftlich von einem 35-köpfigen Expertenbeirat beraten. Der Input des Expertenbeirats fließt regelmäßig in die Evaluierung der Ausrichtung der Arbeit ein und zeigt neue Perspektiven auf. Mitglieder sind u.a. Forschungsinstitutionen, Landesinstitutionen, Kommunen und deren Verbände.

Die erste Beiratssitzung fand am 29. November 2019 statt. Dabei wurden 15 hochwirksame Klimaschutzmaßnahmen im Verkehr in einem diskursiven Verfahren und drei übergeordneten Handlungsfeldern zugeordnet. Die Ausarbeitung der Maßnahmen auf Faktenblättern als Unterstützungsangebot für Kommunen wurde begonnen.

Die Experten begrüßen das Vorhaben Kompetenznetz Klima Mobil sehr. Beim Expertenbeirat wurden gemeinsam die Grundlagen für die weitere fachliche Zusammenarbeit im Rahmen des Projektes geschaffen.

### Ausblick Kompetenznetz Klima Mobil 2020

- Auftaktveranstaltung, Bewerbungsaufruf für Modellkommunen



## 05 >

# Sonstige Tätigkeiten

---

## 16. Unternehmenskommunikation

### 16.1 Mitarbeitermarktplatz

Die NVBW wurde in der letzten Zeit durch schnelles Unternehmenswachstum und die Neu-Organisation verschiedener Bereiche vor besondere Herausforderungen gestellt.

Die Unternehmenskommunikation hat in diesem Zuge für November 2019 einen Mitarbeitermarktplatz organisiert, bei dem sich die verschiedenen Teams der fünf Unternehmensbereiche untereinander präsentiert haben. Die Mitarbeiter der NVBW haben sich dafür kreative Präsentationen einfallen lassen: Es gab Quizze, interaktive Präsentationen, Vorstellungen mithilfe unterschiedlichster Alltagsgegenstände, welche die Arbeit der Teams repräsentiert haben und vieles mehr. Die interessanten Einblicke in die Arbeitsbereiche der NVBW sollten auch dem VM nicht verborgen bleiben, so haben auch unterschiedliche Vertreter des VM den Mitarbeitermarktplatz besucht und Einblicke in die Arbeit und die Organisationsstrukturen der NVBW erhalten.

### 16.2 Mitarbeiterbefragung

Im Jahr 2017 hat die erste Mitarbeiterbefragung der NVBW stattgefunden. Diese wurde noch intern organisiert und mit ausgedruckten Fragebögen durchgeführt. Das hat die NVBW im Jahr 2019 professionalisiert und an eine Agentur vergeben, die einen Großteil der 2017er Fragen übernommen hat, diese aber online abgefragt und durch weitere Fragen ergänzt hat. Mithilfe der Ergebnisse werden im Jahr 2020 unterschiedliche Handlungsmaßnahmen definiert und durchgeführt. Hier arbeiten Geschäftsführung, Betriebsrat, Bereichsleitung, Personal und Unternehmenskommunikation eng miteinander im Sinne der Mitarbeiter.

### Ausblick Unternehmenskommunikation 2020

- Entschlacken der Berichtsformate in der Unternehmenskommunikation



## 17. Fahrgastbeirat

Im Mai 2019 wurden die neuen Mitglieder des Fahrgastbeirats Baden-Württemberg (FGB) für die vierte Amtsperiode (2019-2022) konstituiert. Als Vorsitzender wurde Matthias Lieb wiedergewählt, Stellvertreterin ist SPNV-Nutzerin Sandy Jeschke aus Karlsruhe (KVV).

Im November wurden die Themenschwerpunkte für die Amtsperiode von den Mitgliedern gewählt:

- Streckenelektrifizierungen
- Bahnhofsmmodernisierungen
- Zukunft der Gäubahn
- ETCS
- Deutschlandtakt und Streckenreaktivierungen

Beim 5. bundesweiten Netzwerktreffen der Fahrgastbeiräte in Darmstadt im September 2019 wurde entschieden, dass das 6. Treffen in Stuttgart im September 2020 stattfinden soll. Der landesweite FGB wird Gastgeber sein und ist mit Unterstützung der NVBW in die Organisation und Planungen gegangen.

### Ausblick Fahrgastbeirat 2020

Steigerung der Eigenständigkeit Fahrgastbeirat, Erfolgreiche Organisation des Netzwerktreffens der deutschen Fahrgastbeiräte.

## Impressum

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

Tel.: 0711 / 23991-0  
Fax: 0711 / 23991-23  
E-Mail: [info@nvbw.de](mailto:info@nvbw.de)

Geschäftsführer  
Volker M. Heepen

Vorsitzender des Aufsichtsrats  
Minister Winfried Hermann MdL

Bildnachweis: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (bwegt), pixabay.com

Text: NVBW