


Tätigkeitsbericht

2018

NVBW - NAHVERKEHRSGESELLSCHAFT BADEN-WÜRTTEMBERG mbH



Nahverkehrsgesellschaft
Baden-Württemberg mbH | 

Inhalt

Schienerpersonennahverkehr	3
1. Verkehrsangebot in Baden-Württemberg.....	3
2. Qualität der SPNV-Leistungen	9
3. Eisenbahninfrastruktur.....	16
4. Fahrzeuge	19
5. Vertragscontrolling	19
6. Fachtechnische Prüfung nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)	20
Umweltverbund	23
7. Radverkehr in Baden-Württemberg	23
8. Fußverkehr in Baden-Württemberg.....	26
9. Klimaschutz im Verkehr.....	27
10. Projekt moveBW - Mobilitätsinformationen und Verkehrssteuerung Baden- Württemberg	27
Innovative Bedienformen	28
11. Kompetenzzentrum neue ÖPNV-Angebotsformen	28
Tarife und Erlöse	30
12. Erlösmanagement	30
Ausschreibungen und Vergaben	33
13. SPNV-Ausschreibungen.....	33
14. Begleitung von Ausschreibungen der NVBW und Ausschreibungen für Dritte	34
Kontakt zum Bürger und zur Branche	35
15. Fahrgastinformation und Auskunftssysteme.....	35
16. Marketing.....	42
17. Neubürgermarketing.....	45
18. Fahrgastbeirat für den vom Land Baden-Württemberg bestellten Schienen- personennahverkehr.....	46
19. Unternehmenskommunikation.....	46
Sonstige Aktivitäten	48
20. Sonstiges	48



01 >

Schienenpersonennahverkehr

1. Verkehrsangebot in Baden-Württemberg

1.1 Weiterentwicklung des Verkehrsangebotes 2018

Kapazitätsoffensive Zollernbahn

Die Platzkapazitäten auf der Zollernbahn Tübingen - Sigmaringen (ZAB 1) wurden im Jahr 2018 ausgebaut, da die ursprünglich im Jahr 2014 ausgeschriebene Kapazitäten nicht ausgereicht haben. In enger Abstimmung mit der Hohenzollerischen Landesbahn konnten dabei nahezu alle in der Praxis aufgetretenen Kapazitätsengpässe durch Behängungserweiterungen beseitigt werden. Einzelne Taktlücken wurden, ohne Ressourcenmehrung bei Fahrzeugen und Personal, gemäß Landesstandards geschlossen.

Baubeginn Breisgau-S-Bahn / Ersatzkonzept

Schrittweise erfolgte 2018 eine Sperrung der Strecken Freiburg - Titisee - Donaueschingen, Titisee - Seebrugg und Bräunlingen - Donaueschingen, um diese für den künftigen Verkehr im Rahmen der Breisgau-S-Bahn zu ertüchtigen. Gemeinsam mit dem Zweckverband Regionahverkehr Freiburg (ZRF), der DB Regio AG und dem Südbadenbus wurde ein aufwändiges Schienenersatzverkehrskonzept entwickelt.

Mitarbeit beim Mobilitätspakt Heilbronn-Neckarsulm

Herr Minister Hermann hat eine Projektgruppe mit Vertretern des Regierungspräsidiums Stuttgart, der NVBW, des Landratsamts Heilbronn, der Städte Heilbronn und Neckarsulm, der Firmen AUDIAG und Schwarz-Gruppe sowie von Planungsbüros eingerichtet. Auftrag der Projektgruppe ist es, die Defizite der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur im Raum Heilbronn/Neckarsulm zu identifizieren und auf dieser Grundlage konkrete Lösungsvorschläge zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse zu definieren.

Im Rahmen dieses Mobilitätspaktes wird die Stadtbahn der Albtal-Verkehrsgesellschaft von Bad Rappenau bis nach Sinsheim verlängert. Sie verkehrt künftig täglich, zusätzlich wurden Fahrplanlücken am Abend und in der Nacht geschlossen. Diese Maßnahmen erfolgten in enger Abstimmung mit den Landkreisen und Kommunen, die sich auch an der Finanzierung beteiligt haben.

Wiederinbetriebnahme Untere Wutachtalbahn

Nach mehrmonatiger Sperrung wurde im Juli die infrastrukturell ertüchtigte „Untere Wutachtalbahn“ von Waldshut über Lauchringen nach Eggingen wiedereröffnet. In einem weiteren Schritt wurde zum September der Schülerverkehr von zuvor einem auf vier Zugpaare ausgeweitet. Diese Maßnahme erfolgte in unmittelbarer Abstimmung mit dem Landkreis Waldshut, dem Busunternehmen Südbadenbus und der DB Regio AG.

Neukonzeption Knoten Lauda

Durch die Betriebsaufnahmen im Netz 1 (Stuttgarter Netz) sowie des Netzes 11 (Hohenlohe - Franken - Untermain) um den Bahnknoten Lauda wurden Ende 2018 erste Veränderungen sichtbar. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember ist das so genannte „E-Netz Würzburg“ Übergang (Linie Würzburg - Lauda) in Betrieb gegangen. Hier wurden die bisherigen dieselbetriebenen Fahrzeuge der Baureihe 628 durch elektrische Triebwagen der Baureihe 425 ersetzt. Diese haben eine größere Kapazität, verkürzte Fahrzeiten und höheren Komfort, vor allem bei der Radbeförderung. Darüber hinaus wurde das Verkehrsangebot vom bisherigen Zweistundentakt unter der Woche zum Stundentakt ausgeweitet.

Digitale Fahrplanbestellung

Die 2016 begonnene Digitalisierung des Bestellprozesses, der Fahrplanarbeit und des Controllings wurde mit hohem Zeitaufwand erfolgreich fortgesetzt. Die Datenbank enthält die Infrastrukturdaten sowie die relevanten zugscharfen Leistungsdaten für die bestellten Fahrten (Verkehrstageregelung, Streckenzuordnung, Haltekonzeption, Stationskategorien, Kapazitätsklassen etc.). Die Bestellung für den Jahresfahrplan 2019 wurde dabei bis zum Fahrplanwechsel im Dezember erstmals nahezu vollständig digital hinterlegt und inhaltlich mit den Verkehrsunternehmen abgestimmt.

1.2 Flexible Verkehrssteuerung

Großbaustellen und Schienenersatzverkehre

Durch die NVBW erfolgte die unmittelbare Verkehrs- und Angebotsplanung bei zahlreichen Baufahrplänen und Schienenersatzverkehren zusammen mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU). Darüber hinaus übernahm die NVBW in verschiedenen Fällen eine Gesamtkoordination der Ersatzverkehre, um für den Fahrgast ein strukturiertes, ganzheitliches Angebot zu schaffen. Ein Beispiel dafür ist die Gäubahn, bei der die NVBW die Abstimmung der Fahrpläne für vier verschiedene Verkehrsunternehmen koordinierte.

Weitere größere Ersatz- und Umleiterverkehre wurden auf folgenden Strecken organisiert:

- Freiburg - Titisee - Donaueschingen
- Titisee - Neustadt
- Engen - Singen
- Offenburg - Hausach - Hornberg
- Heidelberg - Bruchsal
- Karlsruhe - Pforzheim - Mühlacker - Vaihingen (Enz)
- Mannheim Hbf - Mannheim-Friedrichsfeld Süd

Im Vorfeld der Sperrung des Streckenabschnitts von Lauda nach Kirchheim im Jahr 2019 und der Schnellfahrstrecke Mannheim - Stuttgart im Jahr 2020 haben die Vorplanungen begonnen.

Stuttgart 21

Die Umbauarbeiten zu Stuttgart 21 stellten einen arbeitsintensiven Planungsschwerpunkt dar. Unterjährig mussten unterschiedliche Betriebszustände geplant und in den Fahrplan integriert werden. Unter anderem wurde der Nordkopf des Ulmer Hbf für einen ca. zweiwöchigen Zeitraum gesperrt, wodurch eine Umleitung der Regionalzüge über den Ulmer Güterbahnhof nötig wurde.

Radexpresse

In der Zeit von Mai bis Oktober plante die NVBW die landesweiten Radexpresse. Dabei wurden Züge neu eingeführt oder bei bestehenden Angeboten der Verkehrszeitraum ausgeweitet. Es erfolgten die Abstimmungen für folgende Radexpresse im nächsten Jahr:

- Enztäler Radexpress von Stuttgart nach Bad Wildbad
- Eyachtäler Radexpress von Hechingen nach Eyach (bei Horb)
- Radexpress Oberschwaben von Aulendorf nach Bad Wurzach / Pfullendorf
- Murgtäler Radexpress von Ludwigshafen / Mannheim nach Freudenstadt
- Radexpress Schwäbische Alb von Ulm über Schelklingen / Münsingen nach Engstingen
- Krebsbachtäler von Neckarbischofsheim Nord nach Hüffenhardt
- Neckartäler von Stuttgart über Eberbach nach Heidelberg / Mannheim
- Radexpress Bodensee von Stuttgart nach Konstanz
- Radexpress Donautal von Ulm nach Donaueschingen

Kostenlos das Fahrrad mitnehmen und reizvolle Ausflugsregionen entdecken – das zeichnet die zehn Radexpresse aus. Die Züge sind von Mai bis Oktober in Baden-Württemberg unterwegs und bieten Platz für besonders viele Fahrräder. Einige der Radexpresse sind sogar historische Fahrzeuge. Die einzelnen Flyer zeigen nicht nur wo die Radexpresse in Baden-Württemberg überall fahren, sondern informieren auch über die Tarife, Abfahrtszeiten und die schönsten Radstrecken der Region.



Bei der „Tour de Murg“, initiiert vom Arbeitskreis Tourismus Freizeit Gaggenau und in Zusammenarbeit mit der Baiersbronn Touristik, können Fahrradbegeisterte an einer geführten Radwanderung teilnehmen. Dabei erfahren die Teilnehmer auch allerhand Wissenswertes über die Geschichte des Murgtals und können bei einer Radtour die Umgebung erkunden. Zur Bewerbung der Veranstaltungsreihe wurden Handzettel und Plakate in Zusammenarbeit mit DB Regio gestaltet und produziert.

Begleitung von Großveranstaltungen

Auch 2018 wurden zahlreiche Entlastungsverkehre für Großveranstaltungen in ganz Baden-Württemberg begleitet. Zusatzzüge wurden u.a. für die folgenden Veranstaltungen erbracht:

- Narrenverkehre entlang der Hochrheinstrecke
- Maimarkt Mannheim
- Peter-und-Paul-Fest in Bretten
- Bundesgartenschau Heilbronn 2019 (Vorplanungen)
- Remstal Gartenschau 2019 (Vorplanungen)

1.3 Vorbereitungen der Betriebsaufnahmen in verschiedenen Netzen

Netz 1 Stuttgarter Netz

Zum Juni 2019 starten die ersten Betriebsaufnahmen. In regelmäßigen Abständen fanden hierzu Abstimmungsgespräche mit den Verkehrsunternehmen, den Fahrzeugherstellern und DB Netz statt.

- Los 1 (Neckartal):
Strecken
 1. Stuttgart - Mühlacker - Bruchsal - Heidelberg / Pforzheim (Betriebsaufnahme Juni 2019)
 2. Stuttgart - Heilbronn - Mannheim / Osterburken (Betriebsaufnahme Dezember 2019)
 3. Stuttgart - Plochingen - Tübingen (Betriebsaufnahme Juni 2020)

Abellio übernimmt zum kleinen Fahrplanwechsel die RB-Leistungen mit Neufahrzeugen vom Typ Talent 2 (BOMBARDIER) auf den unter 1. genannten Strecken.

- Los 2 (Rems - Fils):
Strecken
 1. Stuttgart - Aalen - Crailsheim („Remsbahn“, Betriebsaufnahme Juni 2019)
 2. Stuttgart - Geislingen (Steige) - Ulm (Betriebsaufnahme Dezember 2019)

sowie Los 3 (Franken - Enz):

- Strecken
1. Stuttgart - Aalen (Betriebsaufnahme Juni 2019)
 2. Stuttgart - Karlsruhe („Residenzbahn“, Betriebsaufnahme Juni 2019)
 3. Stuttgart - Heilbronn - Lauda - Würzburg (Betriebsaufnahme Dezember 2019)

Go Ahead bedient die RB-Leistungen auf der Remsbahn im Halbstundentakt sowie, im Wechsel mit den bestehenden IC-Zügen, die zweistündlichen IRE-Züge, die von Aalen über Stuttgart auf die Residenzbahn nach Karlsruhe durchgebunden werden. Zwischen Stuttgart und Karlsruhe sind insgesamt drei IRE-Zugpaare pro zwei Stunden vorgesehen, die durch Überlagerung mit dem Fernverkehr einen Halbstundentakt bilden. Zum kleinen Fahrplanwechsel werden die in Los 2 unter 1. sowie Los 3 unter 1. und 2. genannten Leistungen übernommen.

Diese Leistungen werden mit Neufahrzeugen vom Typ Flirt (STADLER) erbracht

Netz 12 (Ulmer Stern)

Ebenfalls im Juni 2019 nimmt die SWEG den Betrieb im Netz 12 „Ulmer Stern“ mit Neufahrzeugen vom Typ Lint 54 (ALSTOM) auf den Strecken Ulm - Munderkingen und Ulm - Aalen auf. Auch hier erfolgte die fachliche Begleitung.

1.4 Regiobuslinien

1.4.1 Förderprogramm Regiobuslinien

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.

Kernpunkte des Förderprogramms

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

Regiobuslinien müssen 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
- Regionale Netzwirkung
- Angebotsorientierte Fahrplangestaltung, grundsätzlich im Stunden-Takt
- Betriebszeiten analog zum SPNV-Zielkonzept 2025 des Landes (Stundentakt an allen Wochentagen, 5-24 Uhr)
- Fahrgastfreundliche Umsteigezeiten vom/zum SPNV im Sinne eines integralen Taktfahrplans
- Systematische Anschlusssicherung (insbesondere durch Warten auf verspätete Züge)
- Mindestanforderungen an eingesetzte Fahrzeuge wie Überlandbestuhlung, kostenloses WLAN, Klimatisierung, Mehrzweckfläche, Niederfluranteil sowie USB-Steckdosen in jeder Sitzreihe
- Einbindung in den bwtarif analog zu den SPNV-Linien

Seit 2018 erfolgt die Beratung und Information zum Förderprogramm und zur Antragstellung durch die NVBW; Entscheidungs- und Bewilligungsbehörde ist das Ministerium für Verkehr (VM) Baden-Württemberg.

Es wurden für 2019 vier neue und zwei Folgeanträge genehmigt, die zunächst für drei bzw. fünf Jahre gefördert werden.

1.4.2 Fernbus

Mit der weitgehenden Freigabe des einstmals streng regulierten Fernbusverkehrs in Deutschland wurde zum Schutz des SPNV in das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ein neuer § 42a eingeführt:

- Bedienungsverbot wegen einer Entfernung von unter 50 km
- Bedienungsverbot wegen regelmäßiger SPNV-Angebote mit einer Fahrzeit von bis zu einer Stunde.

Die Führungen aller Linien müssen durch die zuständigen Aufsichtsbehörden genehmigt werden. In Baden-Württemberg sind die örtlichen Genehmigungsbehörden durch Erlass des VM dazu verpflichtet, diese Anträge zur Prüfung der Vorgaben an die NVBW weiterzuleiten.

Im Jahr 2018 erhielt die NVBW rund 230 Anträge zur Prüfung und Stellungnahme.

1.4.3 Expressbuslinien

In der Landeshauptstadt Stuttgart werden die Schadstoffgrenzwerte in der Atemluft überschritten. Diese Belastungen stehen teilweise in enger Verbindung mit dem hohen Aufkommen im motorisierten Individualverkehr (MIV). Daher wurde eine Machbarkeitsstudie durchgeführt, auf deren Grundlage die unmittelbare Umsetzung von mindestens fünf neuen Expressbuslinien geprüft werden soll. Um trotz der relativ langen Fahrstrecken noch attraktive Fahrzeiten anbieten zu können, erhalten solche Busverbindungen eine Schnellbuscharakteristik. Die Hochwertigkeit des Angebots wird durch ein dem Schienenverkehr vergleichbares Fahrplanangebot betont. Idealerweise werden durch die Einrichtung neuer Linien Umsteigezwänge im Netz abgebaut. Die Expressbuslinien sollen nach dem Pilotzeitraum in das Förderprogramm Regiobuslinien überführt werden.

1.4.4 BUGA Heilbronn

Die Bundesgartenschau 2019 findet zwischen dem 17. April und 4. Oktober 2019 in Heilbronn statt. Erste Vorbereitungen und Planungen wurden mit unseren Partnern (Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbund, Landratsamt und Stadt Heilbronn) besprochen und durchgeführt. Mit den Verkehrsunternehmen wurden Gespräche zu möglichen Angebotsverdichtungen während der Einlasszeiten geführt.

2. Qualität der SPNV-Leistungen

2.1 Zugausfälle

Bei der DB Regio AG hatten seit Inkrafttreten der Übergangsverträge am 1. Oktober 2016 gehäufte Zugausfälle auf einigen Strecken zu Schlagzeilen und massiven Kundenbeschwerden geführt. Diese Probleme dominierten noch die Wahrnehmung des Regionalverkehrs insbesondere im Großraum Stuttgart. Besonders betroffen waren das Los 2 des Übergangsvertrags (Regionalbahnen Stuttgart - Neckarsulm bzw. - Osterburken), aber auch die Remsbahn Stuttgart - Aalen (Los 5 des Übergangsvertrags) und die Regionalbahnen im Filstal Stuttgart - Ulm (Los 6 des Übergangsvertrags). Ursachen sind nach wie vor massive Fahrzeugprobleme und kurzfristige Krankmeldungen des Personals. Zugausfälle wegen fehlendem Personal sind bei der AVG leider schon seit Jahren ein gravierendes Problem; bei den anderen EVU tritt das Problem kaum auf. Die Ausfallquoten bei den genannten Linien lagen zwischen 2,2% (Remsbahn) und 2,7% der Zugkilometer (Filstal-RB). Geplante, baubedingte Ausfälle sind in diesen Werten nicht berücksichtigt. Die Werte bei den ebenfalls 2018 massiv in der öffentlichen Kritik stehenden Linien der Neigetechnik-Netz Donau-Ostalb und der Bodenseegürtelbahn lagen mit 1,6% bzw. 1% deutlich niedriger.

2.2 Verkürzte Zugbildungen

Die Instandhaltungsprobleme bei DB Regio im Fahrzeugbereich waren auch 2018 noch nicht gelöst. Auf einigen Strecken der Übergangsverträge kam es weiterhin zu Abweichungen von der planmäßigen Zugbildung. Negativer Spitzenreiter war die Remsbahn (Los 5 des Übergangsvertrags), wo gut 15% der Züge mit weniger Wagen als vereinbart gefahren wurden. Auch bei den Regionalbahnen im Filstal (Los 6) wurde bei fast 9% der Züge die vereinbarte Sitzplatzanzahl z.T. deutlich unterschritten. Im Neigetechnik-Netz betraf dies knapp 8% der Züge. Da hier häufig gleich 50% der Sitzplätze fehlten, wenn z.B. am Hochrhein ein IRE-Zug zwischen Singen und Basel nur mit einem statt zwei Triebwagen verkehrte, waren die Auswirkungen auf die Fahrgäste und das negative mediale Echo besonders stark. Zu massiven Protesten der Fahrgäste und Gebietskörperschaften kam es zu Jahresbeginn auch wieder bei den RB-Leistungen auf der Bodenseegürtelbahn (Radolfzell - Friedrichshafen Stadt). Nach verschiedenen Gegensteuerungsmaßnahmen konnte der Jahreswert der verkürzt gefahrenen Züge hier jedoch wenigstens auf ca. 4% begrenzt werden. Die Instandhaltungsprobleme bei den in Ulm gewarteten Dieseltriebwagen der DB Regio sind bislang jedoch immer noch nicht gelöst.

2.3 Entwicklung der Pünktlichkeit seit 2010

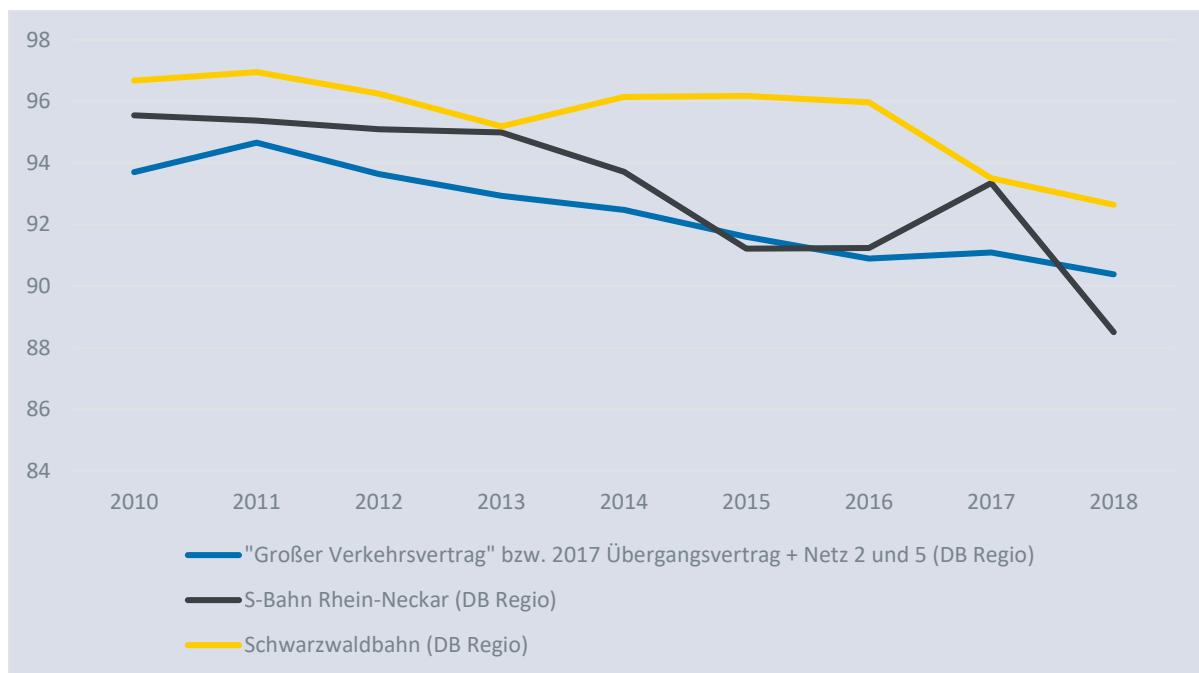


Abbildung 1: Pünktlichkeit seit 2010 in Prozent

Zur Messung der Pünktlichkeit sind diejenigen EVU verpflichtet, die auf Grundlage eines Vertrags mit dem Land Baden-Württemberg Verkehrsleistungen durchführen. In den älteren Verkehrsverträgen wurden entsprechend der Definition der DB diejenigen Züge als pünktlich gewertet, die mit weniger als sechs Minuten Verspätung gemessen wurden. Dabei wurde der Mittelwert aus Ankunfts- und Abfahrtpünktlichkeit ermittelt. Die nachfolgende Grafik zeigt die Entwicklung für drei Verkehrsverträge der DB Regio seit 2010. Für 2017 und 2018 wurde der Wert

des „Großen Verkehrsvertrags“ mit den Ergebnissen der Lose der Übergangsverträge fortgeschrieben. Zusätzlich ist die Pünktlichkeit der von DB Regio betriebenen Netze 2 (Bodenseeexpress Stuttgart-Ulm-Bodensee), 5 (Neigetechnik-Netz Donau-Ostalb) und für 2018 auch der Netze 16a (Aulendorfer Kreuz), 16b (Bodenseegürtelbahn) und 16c (Hochrhein) nach derselben Berechnungsmethodik erfasst. Die Pünktlichkeitsmessung bei der S-Bahn Rhein-Neckar erfolgt seit 2017 nach einem etwas veränderten Modus. Die Pünktlichkeitswerte sind gegenüber dem Vorjahr leicht gesunken und befinden sich auf dem schlechtesten Niveau seit 2010.

2.4 Pünktlichkeit der einzelnen Lose des Übergangsvertrags

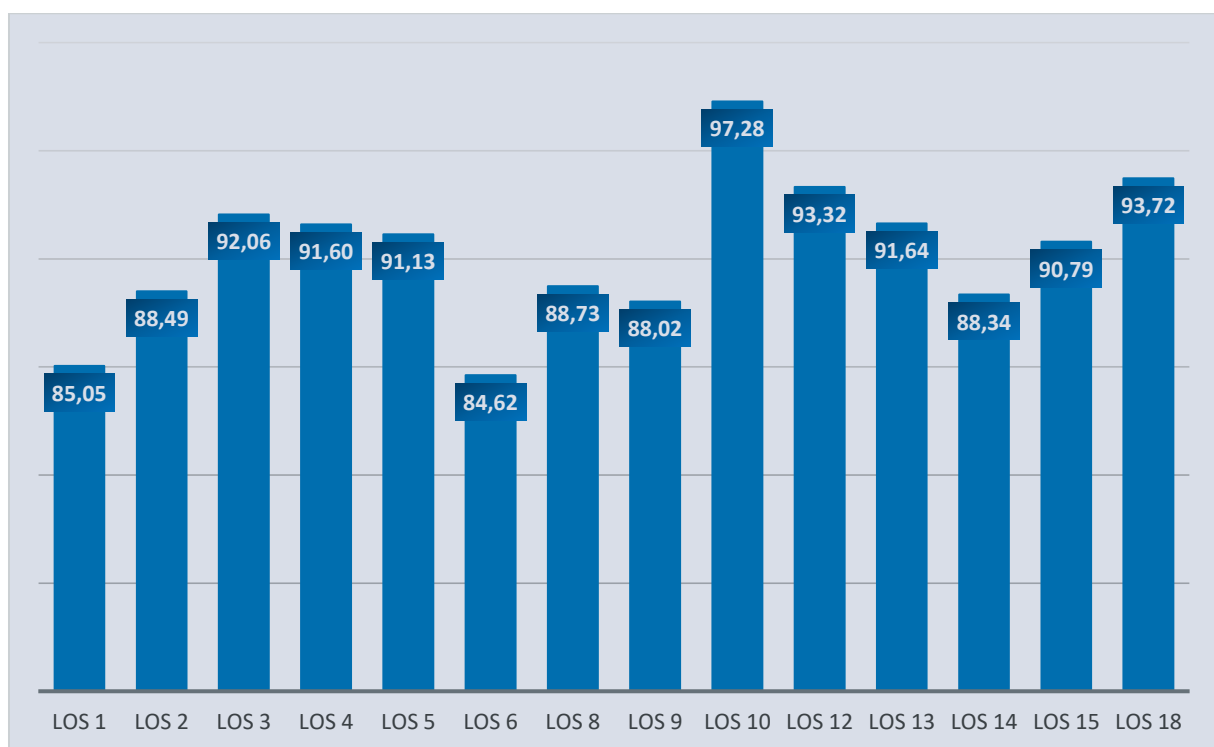


Abbildung 2: Pünktlichkeit im Übergangsvertrag in Prozent

Betrachtet man die Pünktlichkeit der einzelnen Lose des Übergangsvertrags, zeigen sich stark unterschiedliche Pünktlichkeitswerte. Dargestellt ist hier die vertraglich relevante Ankunftspünktlichkeit bei einer Pünktlichkeitsgrenze von 5:59 Minuten. Die besten Ergebnisse über das ganze Jahr hinweg erzielte die Westfrankenbahn auf den Linien RE Heilbronn-Crailsheim und Crailsheim - Lauda - Wertheim/Würzburg und Seckach-Miltenberg mit Werten von knapp unter 94%. Auch hier wurde der Zielwert gem. Verkehrsvertrag von 94% knapp nicht erreicht. (Der Höchstwert von über 97% im Los 10 ist nicht richtig vergleichbar, da die Strecke Freiburg - Titisee - Neustadt/Seebrugg über weite Teile des Jahres baubedingt gesperrt war.) Die schlechtesten Werte wiesen wie im Vorjahr die Regionalbahnen im Filstal (Los 6) und die Regionalexpress-Leistungen Stuttgart - Würzburg (Los 1) mit einer Pünktlichkeitsquote von knapp unter bzw. gerade 85% auf.

2.5 Weitere objektive Qualitätskriterien

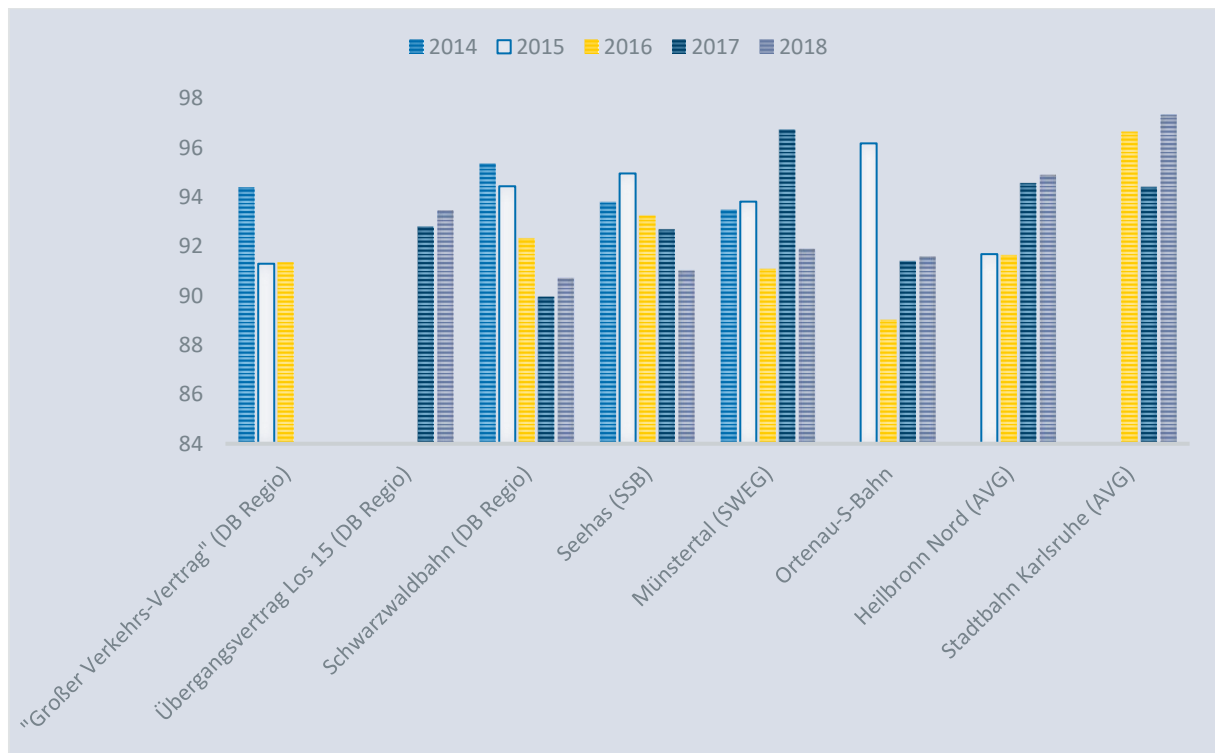


Abbildung 3: Sauberkeit in Prozent

Im „Großen Verkehrsvertrag“, bei der Schwarzwaldbahn (DB Regio AG) und beim „Seehas“ (SBB GmbH) werden bzw. wurden bereits seit 2004 bzw. 2007 im Rahmen eines integrierten Qualitätsmesssystems (QMS) von speziellem Erfassungspersonal in den Zügen stichprobenartig Überprüfungen verschiedener objektiver Kriterien vorgenommen (Sauberkeit, Schadensfreiheit, Zugbildung, Fahrgastinformation im Zug). Seit 2014 wird dieses QMS im Rahmen der Neuausschreibungen sukzessive auf alle Verträge ausgeweitet.

Bei der Sauberkeit sind einige Veränderungen im Vergleich zum Vorjahr zu beobachten. Hatte die SWEG auf der Münstertalbahn im Jahr 2017 noch den Spitzenplatz aller Verkehrsunternehmen belegt, sind die Werte für die Sauberkeit dort nun deutlich abgesunken. Bei etlichen Verkehrsunternehmen haben sich die Ergebnisse jedoch verbessert: Den besten Wert erreicht die AVG mit der Stadtbahn Karlsruhe. Auch das große Los 15 des Übergangsvertrags, die Schwarzwaldbahn (DB Regio), die SWEG mit der Ortenau-S-Bahn und die Stadtbahn Heilbronn-Nord (AVG) weisen bessere Ergebnisse als im Vorjahr auf.

2.6 Subjektive Qualitätskriterien

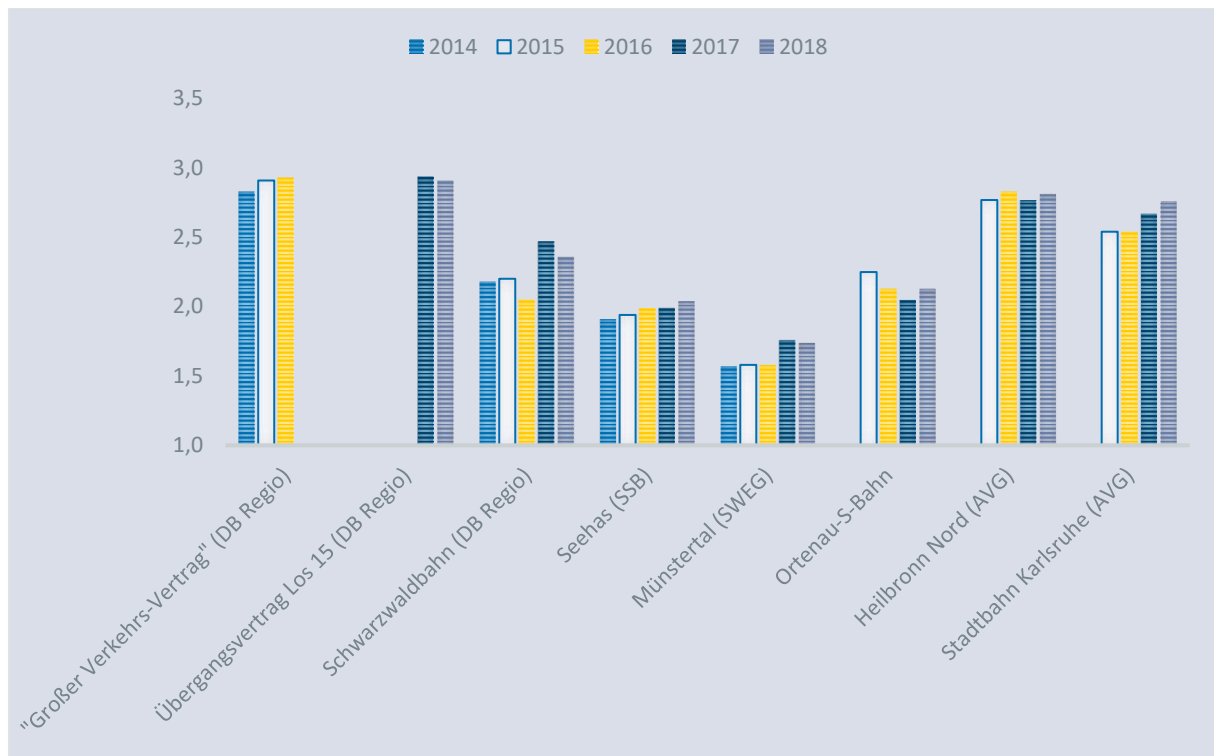


Abbildung 4: Pünktlichkeit (subjektiv) auf Schulnotenskala

Neben den Erfassungen der objektiven Kriterien durch Stichprobenkontrollen wird im Rahmen des Qualitätssystemes auch die Zufriedenheit der Fahrgäste unter verschiedenen Aspekten abgefragt. Die Ergebnisse der subjektiven Kriterien fließen mit in die Malus-Berechnung ein. Wird ein schlechterer Wert als 2,7 auf einer Schulnotenskala erreicht, führt das zu einer Zuschussminderung für das EVU.

Die Fahrgäste messen den Kriterien Pünktlichkeit, Sicherheit im Zug und Informationen zu Unregelmäßigkeiten und Verspätungen die größte Bedeutung bei. Deshalb werden die jüngsten Entwicklungen bei diesen Kriterien hier dargestellt. Außerdem wird die Entwicklung bei der gefühlten Sicherheit im Bahnhof diskutiert. Einbezogen in die Kundenzufriedenheits-Untersuchungen sind dieselben Verträge wie bei den objektiven Kriterien.

Kundenzufriedenheit bei Pünktlichkeit

Die Zufriedenheit mit der Pünktlichkeit unterscheidet sich deutlich zwischen den verschiedenen Verkehrsverträgen und korreliert mit den objektiv gemessenen Pünktlichkeitswerten. Die besten Ergebnisse erzielt weiterhin die SWEG auf der Münstertalbahn, wo es keine anderen Verkehre gibt. Die schlechtesten Zufriedenheitswerte erzielen die DB Regio im Los 15 des Übergangsvertrags und die AVG (Heilbronn Nord und Stadtbahn Karlsruhe). Die Fahrgäste der Schwarzwaldbahn bewerten die Pünktlichkeit der DB Regio auf dieser Strecke etwas besser als im Vorjahr. Insgesamt sind die Veränderungen zum Vorjahr aber eher gering.

Kundenzufriedenheit mit Sicherheit im Zug

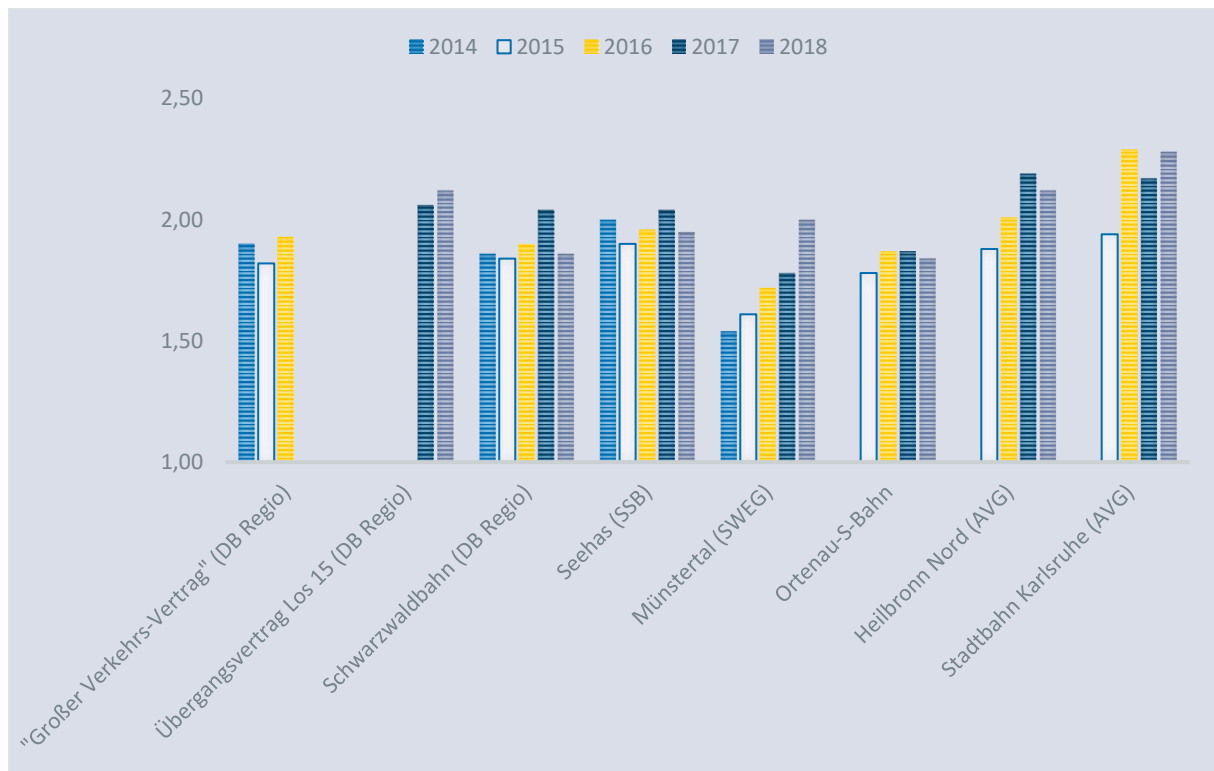


Abbildung 5: Sicherheit im Zug (subjektiv) auf Schulnotenskala

In Zusammenhang mit einzelnen Gewalttaten in Zügen oder an Stationen wird immer wieder befürchtet, dass das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste Schaden nehmen und die Attraktivität des SPNV insgesamt leiden könnte. Das Thema Sicherheit im öffentlichen Raum, z.T. im Zusammenhang mit auffälligen Flüchtlingsgruppen, wurde und wird in dieser Zeit immer wieder diskutiert. Das Sicherheitsgefühl im Zug befindet sich glücklicherweise auf einem guten Niveau. Besonders auf der Schwarzwaldbahn (DB Regio), bei der alle Züge mit Zugbegleitern besetzt sind, werden deutlich bessere Ergebnisse als im Vorjahr erzielt. Dagegen wird die Sicherheit im Zug im Übergangsvertrag Los 15 (DB Regio), bei der Stadtbahn Karlsruhe (AVG) und bei der Münstertalbahn (SWEG) teilweise deutlich kritischer bewertet als im Vorjahr. Ein eindeutiger Trend ist nicht festzustellen.

Kundenzufriedenheit mit Sicherheit im Bahnhof

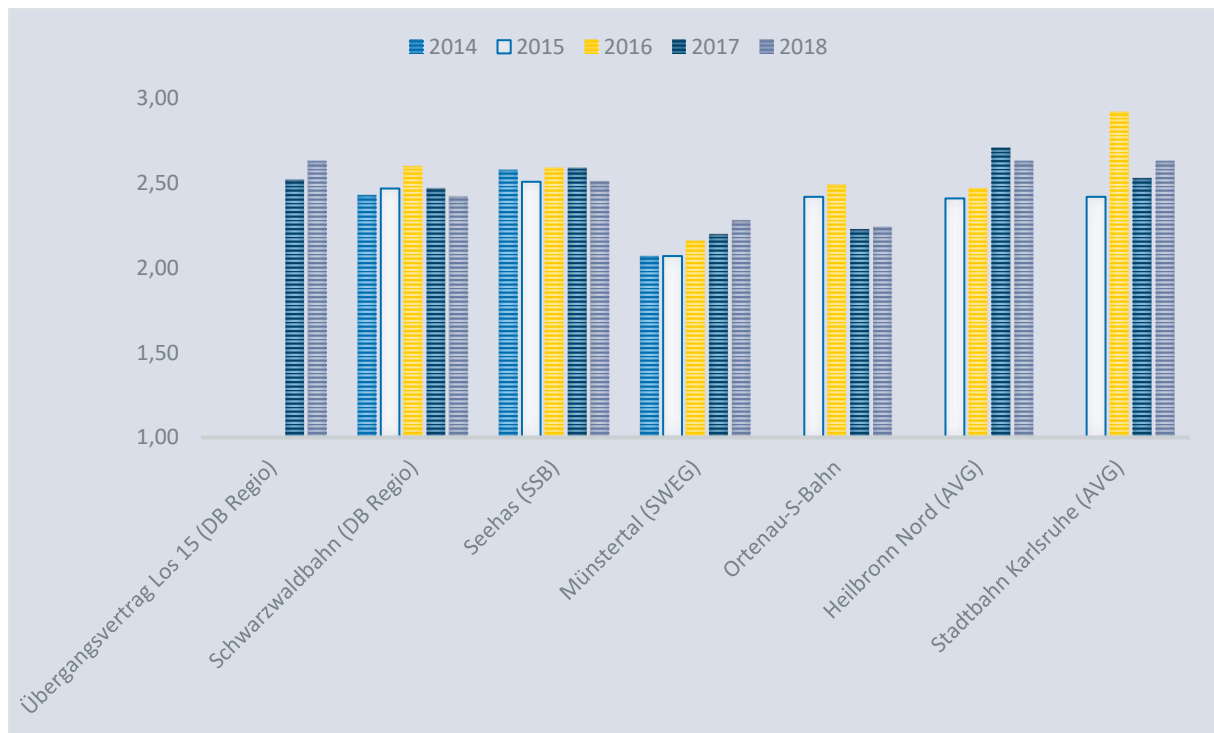


Abbildung 6: Sicherheit im Bahnhof (subjektiv) auf Schulnotenskala

Im Vergleich zur Sicherheit im Zug wird die Sicherheit im Bahnhof schlechter bewertet: Bahnhöfe sind mancherorts Treffpunkte für Personengruppen, die bei Reisenden Unsicherheitsgefühle auslösen, aber selbst die Züge oft gar nicht benutzen. Die Entwicklungen korrelieren mit den Zufriedenheitswerten mit der Sicherheit im Zug: Die Sicherheit an den Stationen wird im Los 15 des Übergangsvertrags, bei der Müntertalbahn sowie bei der Stadtbahn Karlsruhe schlechter beurteilt als im Vorjahr. In den anderen Verkehrsverträgen werden leichte Verbesserungen erzielt, auch hier zeigt sich ein positiver Trend bei der Schwarzwaldbahn. Ein insgesamt abnehmendes Sicherheitsgefühl im Betrachtungszeitraum lässt sich aus den Daten nicht ablesen.

Kundenzufriedenheit bei Informationen zu Verspätungen und Unregelmäßigkeiten

Die Informationen bei Verspätungen und Unregelmäßigkeiten werden über alle Verkehrsverträge hinweg relativ kritisch gesehen. Gute Werte werden bis auf wenige Ausnahmen kaum erreicht. Die Wahrnehmung der Fahrgäste zu diesem Thema spiegelt in den meisten Fällen die erzielten Pünktlichkeitswerte wider. Hieraus ergeben sich große Unterschiede zwischen den einzelnen Verträgen. Gute Werte erzielt die SWEG auf der Müntertalbahn, die dort an den Stationen ein modernes Echtzeit-Informationssystem betreibt. Die schlechtesten Werte erhielt wie schon im Vorjahr die AVG bei der Stadtbahn Heilbronn Nord und bei der Stadtbahn Karlsruhe, obwohl ein modernes rechnergestütztes Betriebsleitsystem (ITCS) eigentlich die Möglichkeit bietet, Fahrgäste an den Stationen und über mobile Endgeräte mit aktuellen Informationen zu versorgen. Im Gegensatz zum Vertrag Stadtbahn Karlsruhe sind die Pünktlichkeitswerte bei der Stadtbahn Heilbronn Nord eigentlich recht gut.

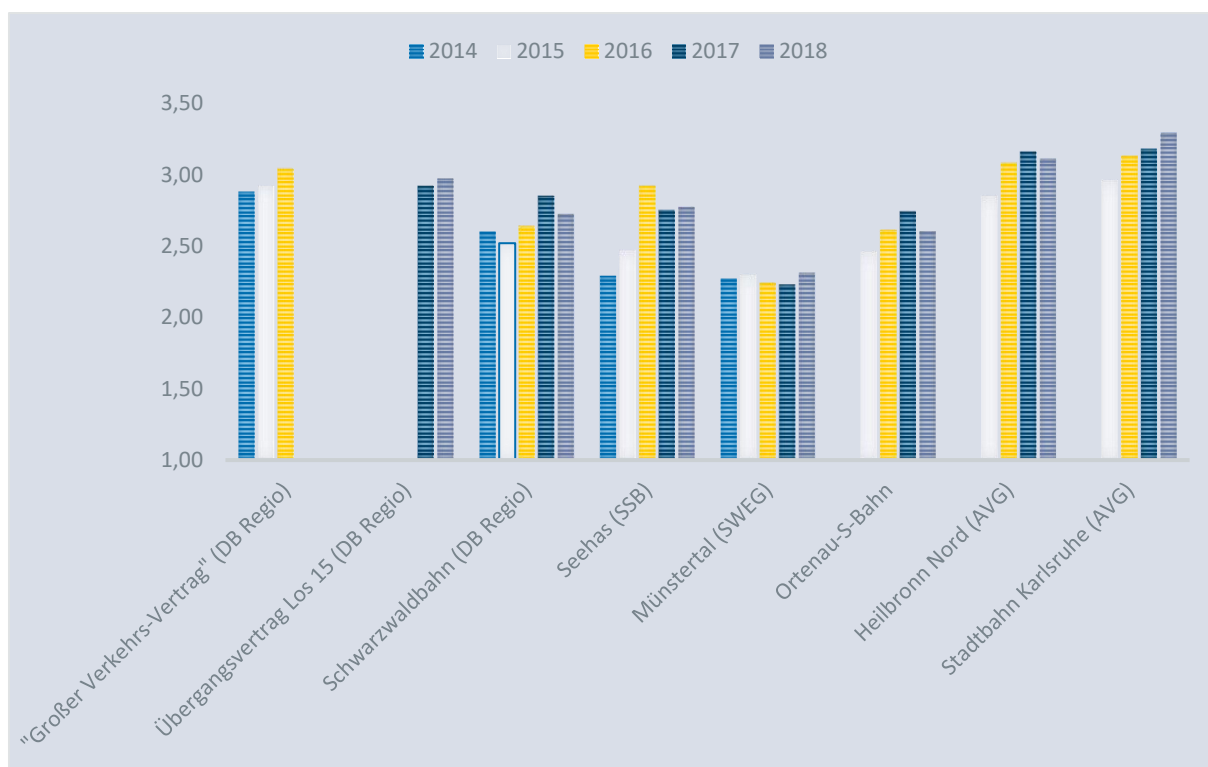


Abbildung 7: Informationen bei Unregelmäßigkeiten und Verspätungen (subjektiv) auf Schulnotenskala

3. Eisenbahninfrastruktur

3.1 Ausbau S-Bahn Rhein-Neckar

Der Ausbau der Infrastruktur für die S-Bahn Rhein-Neckar ist auf der Zielgeraden angekommen und umfasst die Strecken:

Streckenausbau

▪ Mannheim - Darmstadt

In diesem Abschnitt werden zehn Stationen ausgebaut. Bei acht Stationen erfolgte der Baubeginn. Die Maßnahmen werden bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 abgeschlossen. In Weinheim-Sulzbach ist der Baubeginn noch in 2019 geplant, und die Fertigstellung soll bis Dezember 2020 erfolgen. Im Bahnhof Hemsbach wurden Ende 2018 die Planungen zur barrierefreien Erschließung des Mittelbahnsteigs aufgenommen. Zur möglichen Inbetriebnahme ist derzeit noch keine Aussage möglich. Der Bau von Zugdeckungssignalen im Bahnhof Mannheim-Friedrichsfeld zur Trennung und Vereinigung der Züge der Relation Main-Neckar-Ried soll bis April 2019 abgeschlossen werden, so dass ab dem kleinen Fahrplanwechsel im Juni 2019 der betriebliche Nutzen gegeben ist.

▪ Mannheim - Biblis

In diesem Abschnitt werden acht Stationen ausgebaut. Fünf Stationen der westlichen Riedbahn wurden bereits fertiggestellt. Restarbeiten erfolgen noch bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019. Bei den drei Stationen an der östlichen Riedbahn wird das Planrecht bis Ende 2019 erwartet und der Ausbau soll im Jahr 2022 im Zeitraum des zweigleisigen Ausbaus der östlichen Riedbahn erfolgen.

▪ **Mannheim - Schwetzingen - Karlsruhe**

In diesem Abschnitt werden acht Stationen aus- und die zwei Stationen Schwetzingen-Hirschacker und Schwetzingen-Nordstadt neu gebaut. Sieben Stationen sind bereits fertiggestellt. Die beiden neuen Stationen sollen bis Ende 2021 in Betrieb gehen. Für die Station Mannheim-Neckarau konnten sich alle Beteiligten auf eine Variante verständigen. Der Ausbau soll bis Ende 2026 abgeschlossen sein.

▪ **Heidelberg - Bruchsal - Karlsruhe**

In diesem Abschnitt müssen die Bahnsteige der bestehenden sechs Stationen verlängert werden, um künftig im Schüler- und Berufsverkehr in Dreifachtraktion der gestiegenen Fahrgastnachfrage gerecht zu werden. Der Baubeginn erfolgt bis Mai 2019 an allen Stationen. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 sollen alle Stationen fertiggestellt sein. In Stettfeld-Weiher wird eine neue Station gebaut. Die Fertigstellung ist ebenfalls zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 geplant.

3.2 Ausbau S-Bahn Breisgau

Höllentalbahn

Der Abschnitt Freiburg - Titisee konnte Ende 2018 fristgerecht in Betrieb gehen. Im Abschnitt Titisee - Neustadt (Schwarzwald) - Donaueschingen laufen die Bauarbeiten termingerecht. Die Betriebsaufnahme mit elektrischen Fahrzeugen ist zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 geplant.

Kaiserstuhlbahn

Der Ausbau und die Elektrifizierung der Kaiserstuhlbahn konnten abgeschlossen werden.

Elztalbahn

Bei der Elztalbahn liegt noch kein Planrecht vor. Nachdem der Petitionsausschuss des Landtags Baden-Württemberg die eingegangene Petition teilweise zurückgewiesen hat, wurde der Bericht des Regierungspräsidiums Freiburg an das Eisenbahnbundesamt (EBA) Ende 2018 abgeschickt. Der Planfeststellungsbeschluss wird in der ersten Jahreshälfte 2019 erwartet, die Baumaßnahmen könnten dann bis Ende 2020 beendet werden.

Der Petitionsausschuss des Landtags Baden-Württemberg hat jedoch die Eingaben zum Gesamtprojekt (Sinnhaftigkeit der Gesamtmaßnahme, Grundsätze der Bewertung des volkswirtschaftlichen Nutzens) zuständigkeitshalber an den Petitionsausschuss des Bundestags weitergeleitet. Über den Stand ist der NVBW nichts bekannt.

Sollte der Planfeststellungsbeschluss bis Mitte 2019 eintreffen und eine sehr wahrscheinliche Klage von Anwohnern im Bereich des geplanten neuen Kreuzungsbahnhof Gutach keine aufschiebende Wirkung haben, könnte der Ausbau und die Elektrifizierung bis Ende 2020 abgeschlossen werden.

3.3 Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinstraße

Die DB Netz AG ist mit der Planung der HOAI Leistungsphasen 3 und 4 beauftragt und überplant auch die vor einigen Jahren schon abgeschlossenen Planungen der Leistungsphasen 1 und 2. Gleichzeitig laufen derzeit die Abstimmungen mit dem BMVI zur Aufnahme der Gesamtmaßnahme in das Bundes-GVFG.

Nach derzeitigem Rahmenplan der DB Netz AG soll die Strecke bis Ende 2027 umgebaut sein.

3.4 Bahnstationsmodernisierungsprogramm 2.0

Im Jahr 2017 fanden zwischen dem Land und der DB Station&Service AG erste Gespräche zur Entwicklung eines „Bahnstationsmodernisierungsprogramm 2.0“ statt. Es konnte eine Einigung über die Grundzüge dieses Programms erzielt werden. Es wurde in Abstimmung mit der DB Station&Service AG eine Liste von Stationen erstellt, die innerhalb dieses Programms ausgebaut und modernisiert werden sollen. Auch die möglichen Maßnahmencluster (Barrierefreier Ausbau, Mobilitätsknoten, kommunale Stationsgebäude) wurden 2018 vereinbart.

Derzeit finden zwischen Land und DB Station&Service AG Abstimmungen zur jeweiligen finanziellen Beteiligung statt, die im ersten Quartal 2019 zu einem Ergebnis führen sollen. Danach sollen die Abstimmungsgespräche mit den jeweiligen Gebietskörperschaften begonnen werden.

3.5 Neue Stationsoffensive des Landes

Der Grundgedanke der Deutschen Bahn, im Rahmen der Stationsoffensive ihr Stationsnetz deutlich auszubauen, wird positiv beurteilt. Bundesweit wurden tausende potenzielle neue Haltepunkte untersucht und ca. 350 Kandidaten ausgewählt. So sollten insbesondere Wohn- und Gewerbegebiete besser angebunden werden. 2015 begann die Prüfung der betrieblichen Realisierbarkeit in Baden-Württemberg und anderen Bundesländern. Nachdem die DB Station&Service AG nicht nachvollziehbare Forderungen bei der Verzinsung ihres Eigenanteils erhoben hatte, hat das Land eine Beteiligung abgesagt und plant derzeit eine eigene Stationsoffensive.

In den vergangenen Monaten wurden verschiedene Standorte (teilweise auch aus der geplanten Stationsoffensive der Deutschen Bahn) geprüft und aufgenommen. In einem nächsten Schritt müssen nun die möglichen Standorte auf deren fahrplantechnische Bedienbarkeit geprüft sowie die möglichen Kosten ermittelt werden. Andere bzw. ergänzende Finanzierungsmöglichkeiten werden darüber hinaus ebenfalls geprüft.

4. Fahrzeuge

4.1 Unterstützung der Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg (SFBW)

Im Auftrag der Landesanstalt Schienenfahrzeuge fand die Begleitung der Fertigung / Vorbereitung der Zulassung für die insgesamt über 260 Fahrzeuge in den Netzen 1 (Stuttgarter Netz, Lose 1, 2 und 3), 3a (RE Stuttgart-Nürnberg), 4 (Rheintal, Los 1 und 2), 6b (S-Bahn Rhein-Neckar, Los 2), 9a (Breisgau Ost-West), 9b (Freiburger Y) und 12 (Ulmer Stern) mit den Herstellern Alstom, Bombardier, Siemens und Stadler statt. Erste Werksprüfungen für die Betriebsstarts im Juni 2019 wurden erfolgreich durchgeführt.

4.2 ETCS-Ausrüstung Knoten Stuttgart

Der Knoten Stuttgart soll komplett mit dem Zugsicherungssystem ETCS ausgerüstet werden. Die NVBW hat die vom Ministerium eingerichtete Projektgruppe fachlich (Fahrzeugeinsatz, -verfügbarkeit, Finanzierung etc.) begleitet.

5. Vertragscontrolling

Das im Herbst 2016 in Betrieb genommene Controlling-Tool wurde weiterentwickelt und seine zentrale Stellung als intern sowie extern genutzte Datenbank für den SPNV weiter ausgebaut. Neben der Abrechnung und der Abbildung des IST-Zustandes sollte eine verlässliche und transparente Kostenprognose je Verkehrsvertrag aufgestellt werden. Die bereits im Controlling-Tool hinterlegten Stammdaten ermöglichten eine zügige und effiziente Umsetzung. Sämtliche Verkehrsverträge werden bis zum Jahr 2040 auf Basis der stets aktuellsten Werte und Ergebnisse hochgerechnet. Das Tool schafft Transparenz und eine zuverlässige Dokumentation.

Vielfältige Prämissen spielen eine Rolle bei der Entwicklung der diversen Kostenbestandteile der Verkehrsverträge. Daher ermöglicht das Controlling-Tool unter realistischen Annahmen auch ein Best-Case- und Worst-Case-Szenario. Darüber hinaus bietet es jedem User die Möglichkeit, sich selbst seine eigenen Szenarien anzulegen und so die Kostenprognose bis zum Jahr 2040 zu erstellen. Diese Entwicklung und die grenzenlose Flexibilität bei den Szenarien machen das Controlling-Tool zum zentralen Steuerungs- und Reportingwerkzeug.

Das Vertragscontrolling verwaltet und erzeugt viele Kennzahlen, daher ist auch eine Kommunikation nach außen von essenzieller Bedeutung. Denn nur dadurch werden die Zahlen zum „Leben“ erweckt. So wurde das Projekt „Veröffentlichung der aktuellsten Pünktlichkeitswerte“ gestartet. Es wurden automatisierte Berichte mit statischen Inhalten umgesetzt. So muss keine manuelle Arbeit mehr als Basis für die Erstellung sowie den Versand von monatlichen Pünktlichkeitsberichten dienen. Dies ermöglicht eine absolute Zuverlässigkeit und Unabhängigkeit dieser Berichte von jeglichen Restriktionen der Umwelt. Neben diesen statischen Berichten lag der Fokus auch auf der Interaktion mit den Adressaten. Die Pünktlichkeit der Nahverkehrszüge ist eine der zentralsten Kennzahlen. Viele individuelle Anfragen beziehen sich auf die Pünktlichkeitswerte und werden im Qualitätsmanagement bearbeitet. Für Transparenz sorgt die Veröffentlichung der Pünktlichkeit je Verkehrsvertrag auf der NVBW-Webseite. Die Werte werden wöchentlich aktualisiert und sind exportierbar. Dabei kann zwischen

persönlichen Strecken oder individuellen Start- und Zielbahnhöfen gewählt werden. Im nächsten Schritt soll ein Ranking-System der Verkehrsverträge auf der NVBW-Webseite etabliert werden. Zudem ist ein internes Management-Dashboard mit aggregierten Informationen aus allen Datenbanken und Applikationen der NVBW geplant.

INTERAKTIVE AUSWERTUNG DER PÜNTLICHKEITSWERTE

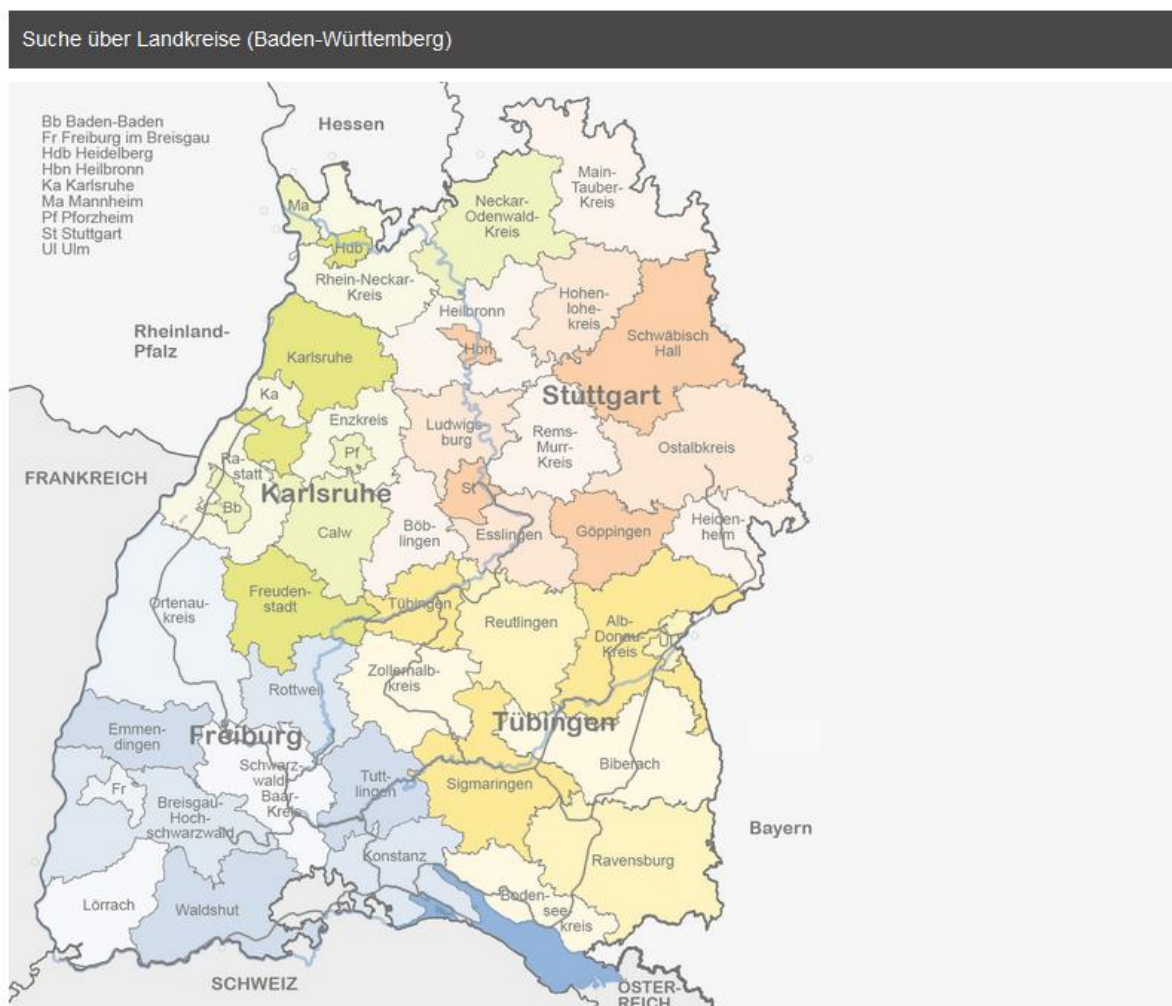


Abbildung 8: Interaktive Karte zur Auswertung der Pünktlichkeitswerte

6. Fachtechnische Prüfung nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

Die NVBW führt im Auftrag des VM sowie der Regierungspräsidien die fachtechnische Prüfung der ÖPNV-Projekte durch, die auf der Grundlage des Bundes-GVFG bzw. LGVFG gefördert werden. Des Weiteren sind wir beratend im Bereich der Projektplanungen sowie der Investitionskostenbewertungen tätig. Zusätzlich wurde in einzelnen Projekten eine baubegleitende Kostenüberwachung übernommen. Dazu zählt z.B. die Mitwirkung bei Ausschreibungen und Vergaben sowie die vergabe- und förderrechtliche Behandlung von Mehrkosten während der Bauabwicklung.

6.1 Stand der fachtechnischen Prüfung (gemäß Bundes- und Landes-LGVFG) sowie bearbeitete Zuwendungsmaßnahmen

	Eingegangene Anträge	Abgeschlossene Anträge	noch zu bearbeitende Anträge	Neuzugänge	Prüfung / Antragsbearbeitung abgeschlossen
GVFG-Zuwendungsanträge (Erstanträge)	575	533	42	46	29
Ergänzungs-/Änderungsanträge	166	162	4	7	6
Schlussverwendungsnachweise	581	547	34	35	24
Gesamtanzahl	<u>1.322</u>	<u>1.242</u>	<u>80</u>	<u>88</u>	<u>59</u>

Abbildung 9: Stand der fachtechnischen Prüfung

6.2 ÖPNV-Vorhaben in der Zuständigkeit der Regierungspräsidien

Von den vier Regierungspräsidien wurden im Zeitraum Januar 2018 – Dezember 2018 insgesamt 29 LGVFG - Zuwendungsanträge sowie 7 Verwendungsnachweise zur fachtechnischen Prüfung vorgelegt.

6.3 Vorhaben im GVFG - Bundesprogramm

Folgende Projekte wurden schwerpunktmäßig bearbeitet (Auswahl):

- Regional-Stadtbahn Neckar-Alb
- Mobilitätsnetz Heidelberg (Vorhabensträger: RNV / HSB)
- Verkehrsprojekt Kombilösung Karlsruhe (Vorhabensträger: KASIG)
- Straßenbahn Linie 2 (Kuhberg - Wissenschaftsstadt) in Ulm (Vorhabensträger: SWU)
- Stadtbahn Linie U12 und U15 in Stuttgart (Vorhabensträger: SSB)

6.4 Projektbegleitende Kostenkontrolle

Einzelne Verkehrsunternehmen (Mannheimer Verkehrsbetriebe, Stadtwerke Ulm) haben die NVBW mit der Kostenkontrolle beauftragt.

6.5 Sonstiges (Erstellung der Kostenstatistik/ Preisdokumentation)

Die NVBW plant seit einigen Jahren die Erstellung einer Kostenstatistik und Preisdokumentation für Investitionsmaßnahmen:

- Stellungnahmen an VM und Regierungspräsidien zu laufenden Vorhaben
- Fachtechnische Stellungnahmen der NVBW zu Anfragen des VM und der Regierungspräsidien, z.B. Stellungnahmen zu Planungs- und Kostenfragen, Vergabeverfahren nach VOB, Erteilung von Unbedenklichkeitsbescheinigungen, Wertermittlungsgutachten zum Grunderwerb



02 >

Umweltverbund

Der Umweltverbund übernimmt im Auftrag des VM verschiedene Aufgaben der Aktivmobilitätsförderung und bewegt sich an der Schnittstelle zwischen den Verkehrsträgern und der Landes- und kommunalen Ebene. Darüber hinaus führt das Team im Auftrag der Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundliche Kommunen in Baden-Württemberg e.V. (AGFK-BW) die Geschäftsstellentätigkeit des Vereins aus.

Im Entwicklungsprojekt moveBW hat die NVBW zudem 2018 die Rolle des Akteurs für eine mobilitätsträgerübergreifende Datenplattform mit der Ausrichtung auf deren Dauerbetrieb übernommen.

7. Radverkehr in Baden-Württemberg

7.1 Radverkehrsinfrastrukturdaten und Wirkungskontrolle

Bei der landesweiten Radverkehrsdatenbank konnte mit der Landesstelle für Straßentechnik im Spätsommer ein Umsetzungspartner auf Landesebene gewonnen werden. Ein lesender Zugriff auf die landesweiten Daten ist nun wieder möglich.

Im Sinne eines Qualitätsmanagements wurde die Wirkungskontrolle 2009 als fester Bestandteil der Radverkehrsförderung eingeführt. Nach der Durchführung der sogenannten Nullanalyse und Feststellung des Status quo bzw. des Vorher-Zustands im Jahr 2009/2010 fand 2015/2016 die erste Wirkungskontrolle statt. Nach Vorliegen der RadSTRATEGIE Baden-Württemberg besteht die aktuelle Aufgabe darin, die Wirkungskontrolle zu einer Evaluation der RadSTRATEGIE weiterzuentwickeln. Zur Vorbereitung der notwendigen Neukonzeption der Wirkungskontrolle führte die NVBW im Dezember 2018 gemeinsam mit dem VM einen Workshop durch und begann

anschließend mit der Erarbeitung der Ausschreibungsunterlagen zur Neukonzeption und Durchführung der Wirkungskontrolle zur RadSTRATEGIE BW.

7.2 Informations- und Auskunftssysteme

Die NVBW ist Herausgeber des Informationsportals zur Radverkehrsförderung des Landes www.fahrradland-bw.de und des zugehörigen ca. quartalsweise erscheinenden Newsletters „RadReport“. Zielgruppe sind Akteure der Radverkehrsförderung. Speziell zum hochfrequentierten Thema Radschnellverbindungen wurden viele zusätzliche Infos auf der Webseite bereitgestellt und das ganze Portal entsprechend der DSGVO-Vorgaben überarbeitet.

Der Funktionsumfang vom Radroutenplaner Baden-Württemberg wurde auch 2018 fortlaufend optimiert. U.a. wurde ein Algorithmus entwickelt, mit dem Strecken ausfindig gemacht werden konnten, um sie ggf. für das Routing an das übrige digitale Wegenetz anzubinden.

Das bundesländerübergreifende Projekt Radroutenplaner Deutschland (RRP-D) wird in Zusammenarbeit mit allen Partnern und dem Bund weiterentwickelt. Baden-Württemberg betreut ein technisches Arbeitspaket federführend, das sich mit der Spezifikation, Implementierung und dem Test einer Schnittstelle für Dritte befasst.

7.3 Radschulwegplan

Die NVBW koordiniert die technische Weiterentwicklung des Radschulwegplaners und unterstützt Kommunen und Schulen bei der Umsetzung. Die Weiterentwicklung geht mit einer Frischzellenkur für den Radschulwegplaner einher und wird vom VM finanziert. Dabei wird u.a. die Nutzeroberfläche optimiert und die Bedienung des Planungstools intuitiver. Die für 2019 geplante Weiterentwicklung des Radschulwegplaners wurde in 2018 vorbereitet. Dabei wurden unter anderem neuen Projektstrukturen geschaffen. Die NVBW hat seit November 2018 die Rolle der fachlichen Projektleitung übernommen. Weiterhin wurde in 2018 der First-Level-Support für Nutzeranfragen ausgeschrieben und ein Zuschlag erteilt. Damit sind wieder alle Voraussetzung für die landesweite Nutzung und die technische Weiterentwicklung des Radschulwegplaners erfüllt.

7.4 RadNETZ

Die Umsetzung des RadNETZ Baden-Württemberg, insbesondere der wegweisenden Beschilderung, schreitet voran. Die Bekanntheit und die Kommunikationsaktivitäten nach außen nehmen Fahrt auf.

Die Ausschreibung zur Pflege und Wartung der wegweisenden Beschilderung wurde durchgeführt. Für das Los „Montage“ wurde eine erneute Ausschreibung mit angepassten Rahmenbedingungen vorbereitet, die voraussichtlich im Februar 2019 veröffentlicht wird.

Die Klassifizierung von Landesradfernwegen als Qualitätsradrouten des Allgemeinen Deutschen Fahrrad Clubs (ADFC) lief auch 2018 weiter. Im November richtete die NVBW gemeinsam mit der

Tourismus Marketing GmbH Baden-Württemberg (TMBW) zum Thema ein Vernetzungstreffen der involvierten Akteure und Dienstleister in Stuttgart aus.

7.5 Landesauszeichnung Fahrradfreundliche Kommune

Seit 2011 verleiht das Land Baden-Württemberg die Landesauszeichnung „Fahradfreundliche Kommune“. Seit 2017 betreut die NVBW im Auftrag des VM das Prüfverfahren. 2018 wurden vier Anträge geprüft, zwei Kommunen haben sich erfolgreich rezertifiziert.

7.6 Verknüpfung von Fahrrad und SPNV

Die NVBW führte die Kommunikation der Fahrradmitnahme 2018 mit einer Neuauflage der Faltkarte fort. Die Streuung erfolgt über verschiedene Kanäle in enger Zusammenarbeit mit dem Marketing-Team.

In 2018 wurde das Bike+Ride-Konzept Baden-Württemberg unter Einbindung des VM weiterbearbeitet und wichtige Meilensteine umgesetzt. Einer davon waren Bike+Ride-Expertenworkshops mit allen relevanten Akteuren des Landes. Die nächsten wichtigen Schritte sind die Erarbeitung eines Bike+Ride-Leitfadens für Akteure vor Ort und die Durchführung eines weiteren Workshops zum Thema Fahrradstationen.

7.7 Geschäftsstelle AGFK-BW

Aufgaben der Geschäftsstelle

Die Geschäftsstelle der Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e.V. (AGFK-BW) wird vom Umweltverbund der NVBW 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 2018 mit 75 Mitgliedern, davon vier Gemeinden, 49 Städte, alle acht Stadt- und 14 Landkreise. 68% der Bevölkerung leben in einer AGFK-Kommune, und alle baden-württembergischen Städte mit mehr als 45.000 Einwohnern sind AGFK-Mitglieder. 2018 hat die NVBW das Aufnahmeverfahren von neun Neumitgliedern betreut.

Damit ist die AGFK Baden-Württemberg die zweitgrößte ihrer Art bundesweit (nach der bereits vor 25 Jahren gegründeten AGFS in Nordrhein-Westfalen). Auf Grund dieser im bundesweiten Vergleich hohen Dynamik ist das Arbeitsvolumen in der Geschäftsstelle auch 2018 gestiegen.

Gremienarbeit

Die Geschäftsstelle ist für die Vorbereitung, Durchführung und Nachbereitung der Gremien Vorstand, Mitgliederversammlung und Facharbeitskreis zuständig.

2018 wurden vier Gremiensitzungen betreut. Im Nachgang ist die Geschäftsstelle für die Ausführung der jeweiligen Beschlüsse zuständig.

Die fachliche Arbeit des Vereins erfolgt in Arbeitsgruppen. Die NVBW leitet die fünf Arbeitsgruppen Infrastruktur, Kommunikation, Fußverkehr, Landkreise und Interessenvertretung sowie die jeweils dazugehörigen Projektgruppen.

Integration Fußverkehr: Änderung der Vereinssatzung und des Vereinsnamens

Seit einigen Jahren arbeitet der Verein auch zum Thema Fußverkehr und hat 2018 durch eine Satzungsänderung auch die formalen Voraussetzungen dafür geschaffen. Seitdem führt der Verein den Namen „Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e.V. (AGFK-BW)“.

Fachliche Arbeit

2018 hat die NVBW folgende Projekte begleitet und geleitet:

- Umsetzung und konzeptionelle Weiterentwicklung des AGFK-Weiterbildungsprogramms (sechs Veranstaltungen)
- Fachexkursion mit den Zielen Straßburg und Offenburg
- Kampagne „Mein Weg. Meine Zeit.“ zur Ansprache der Schwerpunktzielgruppe „Pendler“
- Verkehrssicherheit: Aktionen zu den Themen Fahrradbeleuchtung, Schulterblick sowie Toter Winkel
- Erarbeitung einer Fachbroschüre zu Markierungslösungen
- Faktenblätter zu den Themen Schutzstreifen für den Radverkehr, Querungshilfen für den Fußverkehr sowie Hol- und Bringzonen im Schulumfeld
- Vorbereitung Modellprojekte Infrastruktur und Schulwegsicherheit

8. Fußverkehr in Baden-Württemberg

2018 sind die Fußverkehrs-Checks des Landes in ihre vierte Runde gestartet. Neun Kommunen nahmen an der Maßnahme teil. Bei den Fußverkehrs-Checks erörtern Bürgerschaft, Verwaltung und Politik in Begehungen und Workshops die Situation des Fußverkehrs vor Ort. Anschließend wird ein Maßnahmenplan zur Förderung des Fußverkehrs entwickelt.

Parallel zu den laufenden Fußverkehrs-Checks sind die Fußverkehrs-Checks aus den Jahren 2015 und 2016 evaluiert worden.

Im Juni 2018 fand im Rahmen der Fußverkehrsförderung des Landes die dritte Fachveranstaltung „Fußgängerfreundlich über die Straße“ statt. Rund hundert kommunale Fachvertreter und Experten nahmen an dem ganztägigen Fachseminar mit begleitender Stadtbegehung in Ulm teil.

Die Arbeit an einem Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen in Baden-Württemberg ist 2018 fortgesetzt worden. Der Leitfaden erweitert die Einsatzbereiche von Fußgängerüberwegen und erläutert, was zu beachten ist, damit sie sicher und komfortabel sind.

Der Entwurf eines Leitfadens zur kommunalen Fußverkehrsförderung ist begleitet worden.

Der Umweltverbund der NVBW äußert sich regelmäßig zur Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs in den Nahverkehrsplänen der Landkreise. 2018 wurde eine Stellungnahme abgegeben.

9. Klimaschutz im Verkehr

Im Auftrag des VM hat die NVBW im Jahr 2018 die bereits im Vorjahr aufgenommenen Arbeiten zum Thema Klimaschutz und Verkehr intensiviert. Kernaufgabe war ein Projektantrag im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI) des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit.

Der Antrag mit dem Titel „Modellland Klimaschutz im Verkehrssektor“ hat bereits die erste Stufe des insgesamt zweistufigen Verfahrens erfolgreich durchlaufen. Die Chancen für eine Bewilligung in 2019 stehen gut.

10. Projekt moveBW - Mobilitätsinformationen und Verkehrssteuerung Baden-Württemberg

Seit 2016 läuft das bis Anfang 2019 dauernde Projekt „Mobilitätsinformation und Verkehrssteuerung Baden-Württemberg“ (moveBW), das vom VM gefördert wird.

Für die Region Stuttgart entwickelt ein Industriekonsortium einen App-basierten Mobilitätsassistenten, der Pendler auf ihrem täglichen Weg unter Berücksichtigung öffentlicher Interessen unterstützt. Dazu werden im Hintergrund zahlreiche Mobilitätsdaten zusammengeführt und ausgewertet. Eine solche zentrale Haltung von Mobilitätsdaten wurde als ein wesentlicher Punkt für innovative Mobilitätslösungen identifiziert.

Im Projektjahr 2018 wurde vom Fördermittelgeber entschieden, dass die Datenhaltung für den auf das Projekt folgenden Betrieb in einer Landeseinrichtung liegen soll. Die Aufgabe wurde der NVBW zugeordnet. Seit 2018 ist die NVBW daher im Projekt moveBW engagiert und bereitet die landesweiten Mobilitätsdaten vor. In diesem Rahmen wurde im März eine neue Stelle besetzt und im Dezember drei weitere ausgeschrieben.



03 >

Innovative Bedienformen

11. Kompetenzzentrum neue ÖPNV-Angebotsformen

11.1 Jubiläum „Rufbus meets Mobility 4.0“

Zur Jahreswende 1977/78 nahm in Friedrichshafen das erste bedarfsgesteuerte ÖPNV-Angebot der Bundesrepublik seinen Betrieb auf. Auch wenn der Verkehr nach einigen Jahren wieder eingestellt wurde, konnten damals wichtige Erfahrungen gemacht werden. Das Thema ist dabei angesichts des landespolitischen Interesses und neuer Anbieter heute so aktuell wie damals. Daher würdigte die NVBW das „Jubiläum“ des Rufbusverkehrs mit einer Fachtagung, die am 13. und 14. Juni am Ort des historischen Tests in Friedrichshafen stattfand.

Die Tagung bot eine Mischung aus Rückblick, Zeitzugebeiträgen, aktuellem Stand und Ausblicken auf die Zukunft flexibler Verkehrsangebote. Durch das Format des Barcamps konnten die Gäste ihre Ideen und Beiträge in das Programm einbringen, was mit fast 20 Themen intensiv genutzt wurde. Die etwa 90 Gäste konnten außerdem historische Exponate und Infostände neuer Anbieter besuchen.

11.2 Projektaktivitäten

Das Mitte 2017 begonnene Projekt „Koordination von Haupt- und Ehrenamt in ländlichen Räumen am Beispiel der Koproduktion von Mobilitätsdienstleistungen“ (KOMOBIL_2035) erlaubt eine vertiefte Auseinandersetzung mit Aspekten bürgerschaftlicher Verkehrsangebote. Die Hauptthemen der NVBW waren hier die Randbedingungen des bürgerschaftlichen Engagements, Unterstützungsangebote sowie die Entwicklung ergänzender Informationsangebote zur Webseite www.buergerbus-bw.de. Als Zwischenergebnis wurde eine Reihe rechtlicher und

administrativer Einzelfragen identifiziert, für die im nächsten Jahr weitere Recherchen erfolgen und Handreichungen erarbeitet werden sollen.

Die NVBW begleitete die vom VM initiierten Modellvorhaben „ÖPNV in der Fläche“ und „Ideenschmiede digitale Mobilität“. Darüber hinaus wurden weitere Drittmittelprojekte vorbereitet, mit denen in den nächsten Jahren Impulse zur Weiterentwicklung der Verkehrsangebote gegeben werden können.

11.3 Mitwirkung bei Umsetzung des „Förderprogramms Verwaltungskostenpauschale“

Die als Teil der Bürgerbusförderung seit 2015 vom VM angebotene Kostenerstattung für den „Personenbeförderungsschein“ wurde durch das Förderprogramm Verwaltungskostenpauschale ersetzt. Die Antragsteller erhalten damit ein jährliches Budget von bis zu 1.500 Euro, das flexibel für unterschiedliche Verwaltungs- oder Sachkosten eingesetzt werden kann. Damit wurde u.a. eine Forderung des Landesverbands proBürgerbus BW aufgegriffen. Neu ist außerdem, dass diese Förderung auch für kleinere bürgerschaftliche Verkehrsangebote nutzbar ist, die nach dem Modell des Bürgerruffautos organisiert sind. Damit wurde bundesweites Neuland betreten. Das Kompetenzzentrum der NVBW wirkte bei der Programmgestaltung mit und übernahm die Annahme und Prüfung der über 40 Anträge, sowie die Beratung der Antragsteller. Die Erfahrungen fließen in die Fortschreibung des Programms ein.

11.4 Beratungs- und Informationsdienstleistungen im Bereich Gemeinschaftsverkehr

Die verschiedenen Teile des Beratungs- und Informationsangebots der NVBW zum Themenfeld der „Gemeinschaftsverkehre“ wurde auch 2018 rege in Anspruch genommen. Auf der Webseite www.buergerbus-bw.de sind regelmäßig Nachrichten zu den Initiativen im Land zu finden; ferner informiert die Seite über die bestehenden Verkehre, Angebotsformen, Termine und Fördermöglichkeiten. Mit der Akademie Ländlicher Raum Baden-Württemberg wurden zwei Praxisworkshops durchgeführt. Diese Angebote haben sicher dazu beigetragen, dass die Zahl der bürgerschaftlichen Mobilitätsangebote im Land zum Jahresende auf etwa 200 gestiegen ist.



04 >

Tarife und Erlöse

Seit Ende 2016, mit Beginn der Übergangsverträge, gibt es in Baden-Württemberg einige sogenannte Brutto-Verkehre, bei denen das Land die Fahrgelderlöse aus den jeweiligen Verträgen erhält und somit auch das Erlörisiko trägt. Im Dezember 2017 ging zudem das Netz 3b als Brutto-Vertrag in Betrieb. Verschiedene Entscheidungen in den Verbänden, bei verbundüberschreitenden Tarifen und auch im bwtarif wirken sich somit auf die Erlösansprüche des Landes und dadurch mittelbar auch auf den Landeshaushalt aus. Für das Jahr 2019 steht das umfangreiche Netz 1 ebenfalls als Brutto-Vertrag in den Startlöchern. In einigen dieser künftigen Brutto-Verträge werden EVU beauftragt, die bisher in Baden-Württemberg noch keine Leistungen erbracht haben.

12. Erlösmanagement

Durch die Erlösverantwortung des Landes, müssen die Erlösmeldungen, die die EVU dem Land übermitteln, detailliert geprüft werden. Hierfür wurden 2018 die monatlichen Meldungen, die über eine EDV-Schnittstelle eingingen, geprüft. Dazu hat die NVBW Quartals-Auswertungen für das VM erstellt. Zudem wurde Ende 2018 die Jahresabrechnung der Brutto-Verträge von 2017 geprüft und aufbereitet.

Ab Juni 2019 werden zwei neue EVU das Netz 1 betreiben. Hierzu gab es umfangreiche Abstimmungsrunden mit allen Partnern.

12.1 Erlösprognose 2019

Damit auch zukünftig eine Erlösprognose über die einzelnen Verkehrsverträge in die Haushaltsplanung des Landes einfließen kann, wurden für das Jahr 2019 erstmals durch die NVBW Planerlöswerte pro Verkehrsvertrag und Verbund erstellt. Hierfür wurde eine prozentuale Verteilung der Verbundmeldungen auf die einzelnen Brutto- und Nettoverkehre vorgenommen und mit verschiedenen Prämissen hinterlegt, wie sich die Erlöse in Zukunft entwickeln könnten.

12.2 Verbünde

Von den 22 baden-württembergischen Verbänden sind gegenwärtig 17 von den neuen Brutto-Verträgen betroffen. Durch die Übernahme der Erlösverantwortung in diesen Brutto-Verträgen hat das Land erstmalig ein Interesse daran, einen angemessenen Teil der Verbundeinnahmen für die erbrachten Leistungen in den Brutto-Verträgen zugeschrieben zu bekommen. Gleichzeitig muss das Land auch auf eine geeignete Interessenvertretung in den Tarifgremien der Verkehrsverbände achten. Dies erfordert teilweise erhebliche organisatorische Änderungen in den Verbänden. Da einige der Verbände als sogenannte Unternehmer- oder Mischverbände organisiert sind, ist dies oft nur über eine geeignete Kooperation mit den EVU zu bewerkstelligen. Zudem nimmt die NVBW im Interesse des Aufgabenträgers nun in einigen Verbänden regelmäßig an deren Tarifgremien teil.

Aus Landes- und Fahrgastsicht wird eine Vereinheitlichung der Tarifangebote angestrebt. Gleichzeitig muss sich das Land bei allen Tarifänderungen oder veränderten Fahrscheinangeboten stets auch mit der Frage auseinandersetzen, welche Auswirkungen auf die eigenen Erlösansprüche hierdurch zu erwarten sind. Dies betrifft Verbundtarife genauso wie verbundübergreifende Nahverkehrstarife und Spezialangebote. Als Bruttoaufgabenträger im Rahmen des bwtarifs nimmt die NVBW auch an Gremien der Baden-Württemberg-Tarif GmbH teil.

Darüber hinaus hat die NVBW an verschiedensten Terminen des TBNE (Tarifverband der Bundeseigenen und Nichtbundeseigenen Eisenbahnen in Deutschland) und der BAG-SPNV (Bundesarbeitsgemeinschaft Schienenpersonennahverkehr), welche sich derzeit mit der Überführung des TBNE in einen Deutschlandtarifverbund beschäftigt, teilgenommen und auch dort die Interessen des Landes Baden-Württemberg eingebracht.

12.3 Projekt zur Durchführung von landesweiten Erhebungen zur Erlösaufteilung je VV und zur Schaffung eines unternehmensneutralen Datenpools

Mit der Einführung des bwtarifs im Dezember 2018 sind zahlreiche verbundüberschreitenden Fahrten nun dieser Tarifsystematik zugeordnet. Bei Fahrten über die Landesgrenze sowie bei Nahverkehrsanteilen von Fernverkehrsfahrscheinen kommen jedoch weiterhin die Tarife nach den Beförderungsbedingungen der DB zum Einsatz. Aus Wirtschaftlichkeitsgründen streben Land und EVU an, für die Einnahmenaufteilung dieser beiden Tarifgruppen auf eine gemeinsame Datengrundlage zurückzugreifen.

Darüber hinaus werden ab Juni 2019 große Brutto-Verkehrsverträge in Betrieb gehen und dabei gleichzeitig EVU erstmalig in Baden-Württemberg Leistungen anbieten. Auch hier haben die beteiligten Parteien ein Interesse daran, dass die Einnahmeverteilung nach landesweit einheitlichen Standards erfolgt. Mit der Übernahme der Erlösverantwortung in den Brutto-Verträgen möchte das Land zudem ein systematisches Controlling aufbauen und benötigt hierfür entsprechende Daten. Die NVBW hat daher zusammen mit dem VM und den EVU im Herbst 2018 ein Projekt initiiert, in welchem diese Fragen adressiert werden sollen.



05 >

Ausschreibungen und Vergaben

13. SPNV-Ausschreibungen

13.1 SPNV-Ausschreibungsnetze (Federführung)

Die Ausschreibungsnetze und der Ausschreibungsfahrplan bzw. Vergabekalender wurden im Jahr 2018 durch die NVBW zusammen mit dem VM weiter fortgeschrieben. Abstimmungen mit benachbarten Aufgabenträgern und weiteren Beteiligten erfolgten parallel und werden auch in 2019 weiter andauern. In 2019 soll gemeinsam mit dem VM ein aktualisierter Vergabekalender erstellt und veröffentlicht werden.

Im Jahr 2018 wurden folgende Ausschreibungen im Supplement zum Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht:

- 17.05.2018 - 2018/S 093-212092: Vorinformation über die geplante Auftragsvergabe von Leistungen im Schienenpersonennahverkehr im Netz 8 Ortenau an die TRAPICO Schieneninnovations GmbH
- 15.06.2018 - 2018/S 113-257157: Vorinformation über die geplante Vergabe von Leistungen im Schienenpersonennahverkehr auf der Neufahrstrecke (Stuttgart Hbf - Plochingen - Wendlingen - Mercklingen - Ulm Hbf)

Für die Netze „Augsburger Netze Los 1“, „D-Netz Ulm“ und „E-Netz Allgäu“ wurden die Angebote 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 von sechs Bewerbern eingegangen. Nach Prüfung und Auswertung der Teilnahmeanträge begann das Verhandlungsverfahren mit den ausgewählten Bewerbern. Die Abgabe der letztverbindlichen Angebote sowie der Zuschlag sind für das erste Halbjahr 2019 vorgesehen. Die Betriebsaufnahme soll im Dezember 2022 mit Neufahrzeugen erfolgen.

Schwäbische Albbahn

Das Direktvergabeverfahren wurde in 2018 fortgesetzt. Der Zuschlag soll im ersten Quartal 2019 erfolgen, die Betriebsaufnahme erfolgt im Juni 2019.

13.2 Ausschreibung anderer Aufgabenträger

Neben den Ausschreibungen im Schienenpersonennahverkehr in Baden-Württemberg für das VM als Vergabestelle hat die NVBW die Vorbereitung und Durchführung von Ausschreibungen benachbarter Aufgabenträger als Juniorpartner mit vorbereitet, begleitet und umgesetzt.

14. Begleitung von Ausschreibungen der NVBW und Ausschreibungen für Dritte

14.1 Ausschreibungen der NVBW

Die Gesellschaft begleitete eine Vielzahl an Ausschreibungen der NVBW in verschiedenen Bereichen wie Marketing, Umweltverbund, Neubürgermarketing, Unternehmenskommunikation, Controlling und der Selbstverwaltung.

14.2 Ausschreibungen für Dritte

Ausschreibungen für das VM

Die NVBW begleitete einige nationale und europäische Ausschreibungen des VM (Abteilungen 3 und 4) beratend und war für die ordnungsgemäße Durchführung zuständig.

Ausschreibungen für die SFBW

Im Auftrag der Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg und in enger Abstimmung mit dem Ministerium wurde im Supplement zum Amtsblatt der Europäischen Union die Ausschreibung (Verhandlungsverfahren) „NETZ Ortenau-Modell“ für die Herstellung und Lieferung von Triebzügen einschließlich Instandhaltung, langfristiger Sicherstellung der Verfügbarkeit und Energieversorgung veröffentlicht. Das Verfahren wird auch in 2019 noch andauern. Die letztverbindliche Angebotsabgabe und der Zuschlag sind im ersten Halbjahr 2019 vorgesehen.

Die Gesellschaft bearbeitet federführend als Vergabestelle die Ausschreibung „Fahrzeuge für die Zollernbahn“. 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. Die Abgabe der Teilnahmeanträge wurde für den 18.01.2019 terminiert. Der Zuschlag soll im ersten Halbjahr 2019 erfolgen.



06 >

Kontakt zum Bürger und zur Branche

15. Fahrgastinformation und Auskunftssysteme

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

15.1 EFA-BW: Ausbau der Serverplattform

Die ständig zunehmende Nutzung von elektronischen Fahrplanauskunftssystemen zieht die Notwendigkeit einer stets leistungsfähiger werdenden Hardware nach sich. Da die NVBW auch im Rahmen der deutschlandweiten Fahrplan-Information DELFI das beauskunftete Gebiet stark ausgedehnt hat, musste sowohl die Zahl (von drei auf fünf) als auch die Leistungsfähigkeit der Auskunftsserver erhöht werden.

15.2 Umstellung der Datenbasis auf OSM

Um eine Tür-zu-Tür-Fahrplanauskunft rechnen zu können, wird eine digitale Karte benötigt. Damit kann sowohl der Weg vom gewählten Startpunkt zur Haltestelle oder zum Bahnhof als auch der Weg von dort aus zum Ziel der Reise errechnet werden. Zusätzlich wird die digitale Karte zum Berechnen der Umgebungspläne und zur Anzeige des Fahrwegs benötigt.

Aufgrund der hohen Genauigkeit sowie der großen Abdeckung im mitteleuropäischen Raum wurde die Grundlage, auf der die digitalen Karten erstellt werden, auf OSM (OpenStreetMap) umgestellt. Damit kann – nicht nur wie bisher – eine Tür-zu-Tür-Fahrtauskunft innerhalb Baden-Württembergs gerechnet werden, sondern auch innerhalb ganz Deutschlands, der Schweiz sowie in den grenznahen Bereichen Frankreichs und Luxemburgs.

15.3 EFA-BW als DELFI Knoten: Fahrpläne, adressscharfe Auskünfte und Umgebungspläne für ganz Deutschland

Im Rahmen der DELFI-Vereinbarungen zwischen den Bundesländern zur Schaffung einer deutschlandweiten Fahrplanauskunft wurde beschlossen, EFA-BW von einer regionalen Auskunftsplattform für den südwestdeutschen Raum zu einer deutschlandweiten Fahrplanauskunft auszubauen.

Dafür wurde in den Bundesländern eine Infrastruktur aufgebaut, die es erlaubt, Fahrplanänderungen in einem Bundesland innerhalb von 24 Stunden in allen Landes-Fahrplanauskunftssystemen zu beauskunften.

Um die Fahrplanauskunft EFA-BW zum Berechnen von Fahrten in ganz Deutschland zu ertüchtigen, waren sowohl organisatorische als auch technische Anpassungen bzw. Erweiterungen des Auskunftssystems nötig: So ist die Menge der Fahrplandaten, die Größe des digitalen Kartenmaterials und die Menge der Adressen, die das Auskunftssystem kennen muss, um ein Vielfaches gewachsen. Um diese Menge an Daten in einer annehmbaren Geschwindigkeit verarbeiten und beauskunften zu können, wurde die Serverplattform in erheblichen Maße ausgebaut.

Seit Juli 2018 werden in EFA-BW alle derzeit verfügbaren Fahrplandaten adressgenau beauskunftet. Nur die Fahrplandaten aus Schleswig-Holstein und Sachsen-Anhalt fehlen aus Qualitätsgründen noch. Sie werden aber aller Voraussicht nach noch im Laufe des ersten Quartals 2019 in EFA-BW integriert.

Obwohl die Ausdehnung des beauskunfteten Gebiets nicht in der Öffentlichkeit bekannt gemacht wurde, werden derzeit etwa dreieinhalb Millionen Fahrten in Gebieten gerechnet, die durch die Ausdehnung des Auskunftsbereiches auf ganz Deutschland hinzugekommen sind. Das entspricht knapp 9 % aller von EFA-BW gerechneten Fahrten.

15.4 Elektronische Fahrplanauskunftssysteme im Land Baden-Württemberg (EFA-BW)

Neben der von der NVBW betriebenen elektronischen Fahrplanauskunft gibt es im Land weitere Fahrplanauskunftssysteme, die auf derselben Datengrundlage basieren. Dies waren im Jahr 2017 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 2018 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 mehr als 2,1 Mrd. Verbindungen gerechnet; dies sind etwa 16% mehr als im Vorjahr. Für das Jahr 2019 ist mit einem weiteren Anstieg zu rechnen.

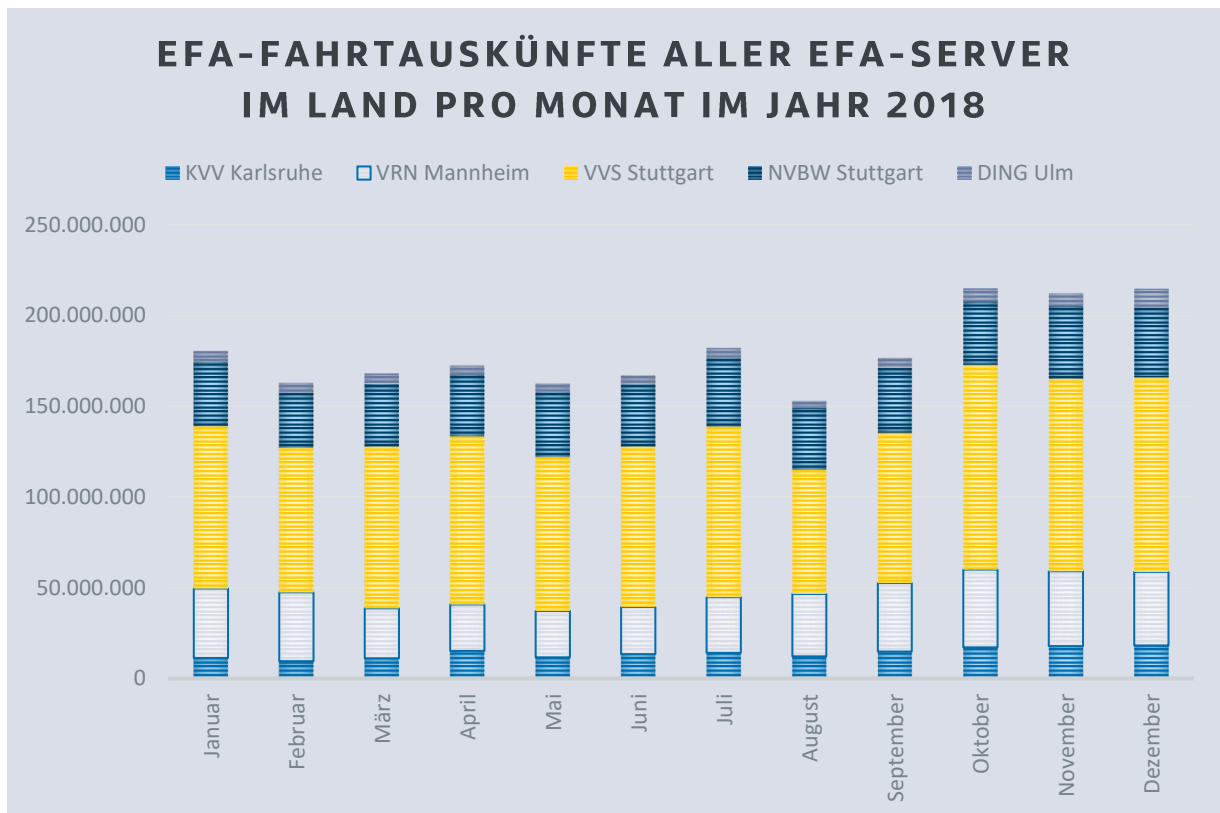


Abbildung 10: EFA-Fahrtauskünfte aller EFA-Server

Den größten relativen Zuwachs mit 71% mehr gerechneten Fahrten als im Vorjahr hatten die Auskunftsserver des KVV (www.kvv.de), gefolgt von den Servern des DING (www.ding.eu) mit 53% mehr gerechneten Fahrten. Der Zuwachs an gerechneten Fahrten im Vergleich zum Vorjahr betrug bei der NVBW (www.efa-bw.de) etwa 16%. Das größte absolute Wachstum der gerechneten Fahrten hatte der Auskunftsserver des VVS mit einem Plus von rund 120 Mio. gerechneten Fahrten.

15.5 Externe Fahrplanauskunftssysteme und Auskunftsarten

Externe Fahrplanauskunftssysteme

Die NVBW bietet Verkehrsverbänden bzw. Verkehrsunternehmen die Möglichkeit, ihre Fahrplanauskünfte über den Auskunftsserver der NVBW berechnen zu lassen und gleichzeitig einen eigenen Internet-Auftritt beizubehalten. Dieses Fahrplanauskunftssystem haben die Baseler Verkehrsbetriebe (BVB), der Verkehrsverbund naldo, die Freiburger Verkehrs AG (VAG) und der Verkehrsverbund bodo im Jahr 2018 genutzt.

Darüber hinaus lassen einige Verkehrsverbünde (beispielsweise 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.

Weitere „Virtuelle Auskunftsserver“

Weitere "virtuelle Auskunftsserver", die ihre Fahrtauskünfte von den EFA-BW-Servern berechnen lassen, sind für den Verkehrsverbund bodo (4,2% der angeforderten Fahrtberechnungen), für die Stadtwerke Konstanz (4,1% der Fahrtberechnungen) und für die Bodensee-Oberschwaben-Bahn (0,05% der Fahrtberechnungen) bei der NVBW eingerichtet.

Des Weiteren werden die ÖV-Anteile der beim Landesradroutenplaner angefragten Fahrradrouten auf den EFA-BW-Servern gerechnet.

Verschiedene Auskunftsarten

Fahrtauskünfte

Von den Auskunftrechnern der NVBW wurden im Jahr 2018 insgesamt rund 425 Mio. Fahrten - also Verbindungen von einem Ort zu einem anderen - berechnet. Dies bedeutet eine Zunahme von etwa 16% gegenüber 2017.

Diese vermehrte Nutzung von Fahrplanauskunftsdiensten spiegelt einen Trend wider, der schon seit vielen Jahren besteht und der sich auch bei allen anderen Fahrplanauskunftsbetreibern im Land feststellen lässt.

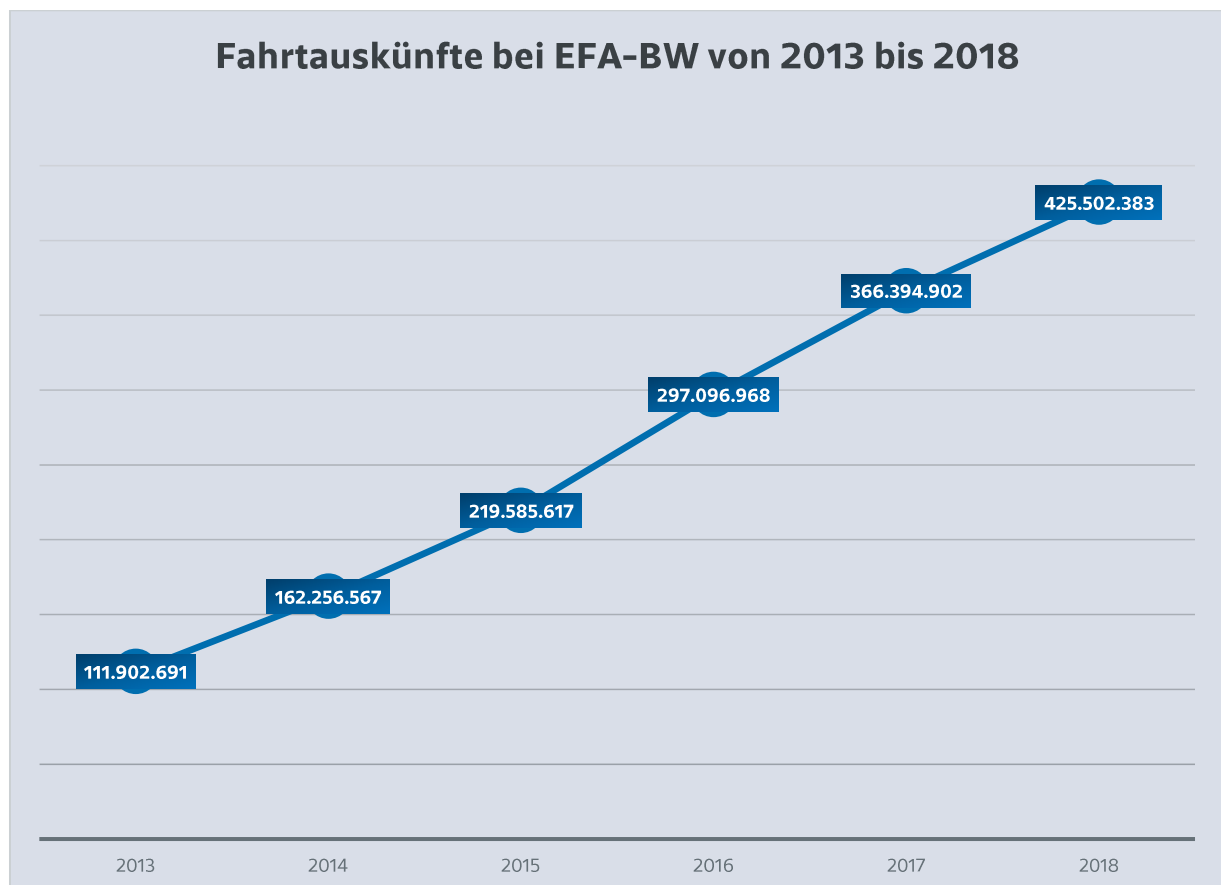


Abbildung 11: Fahrtauskünfte bei EFA-BW

Abfahrtsmonitore

Die Abfahrtsmonitore zeigen an, welche Linien ab einer bestimmten Uhrzeit an einer bestimmten Haltestelle starten. Neben den Abfahrtsmonitoren gibt es seit Anfang 2015 auch Anfahrtsmonitore, welche die Ankünfte an einer bestimmten Haltestelle anzeigen.

Im Vergleich zum Jahr 2017 hat sich die Zahl der gerechneten Abfahrts- bzw. Anfahrtsmonitore im Jahr 2018 um 95% erhöht.

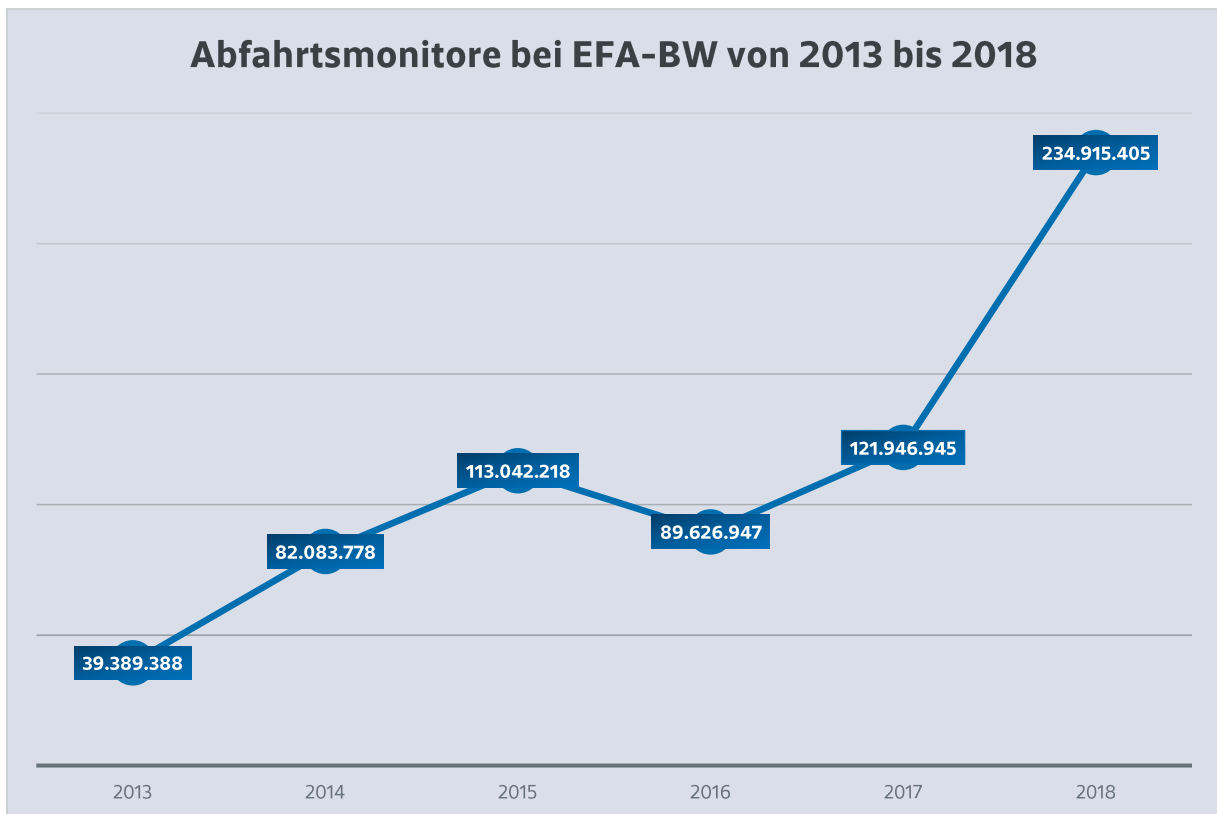


Abbildung 12: Abfahrtsmonitore bei EFA-BW

Persönlicher Fahrplan

Mit den „Persönlichen Fahrplänen“ können alle Verbindungen zwischen zwei Orten innerhalb eines Zeitfensters ermittelt werden, beispielsweise alle Fahrtmöglichkeiten zwischen dem Wohnort und der Arbeitsstelle morgens zwischen 7 und 9 Uhr. Aufgrund der immer häufiger genutzten mobilen Fahrplanauskunftssystemen hat die Zahl der angeforderten Persönlichen Fahrpläne im Jahr 2018 um etwa einem Viertel gegenüber der Zahl von 2017 abgenommen.

Aushangfahrpläne

Aushangfahrpläne können für jede Haltestelle in Baden-Württemberg erstellt werden. Der Reisende kann dabei die von ihm am häufigsten genutzte(n) Linie(n) wählen. Seit dem Jahr 2008 nimmt die Nachfrage nach Aushangfahrpläne tendenziell geringfügig ab.

Umgebungskarten

Reisende können sich neben dem Fahrplan auch Karten mit dem Streckenverlauf, Detailkarten der Start- und Zieladressen sowie der Zwischenstationen (Umgebungskarten) ausdrucken lassen. Diese Karten werden online gerechnet und rechnerisch erfasst.

Bei Karten, die von mobilen Geräten angefordert werden, handelt es sich um im Voraus gerechnete Karten („Kacheln“), auf denen der Fußweg oder die Fahrstrecke aufgezeichnet wird. Ebenso verhält es sich mit der „interaktiven Karte“, die in EFA-BW im Internet abrufbar ist. Da diese Kacheln nur einmal berechnet und dann immer wieder abgerufen werden, werden die Aufrufe dieser Karten derzeit nicht gezählt.

Die Zahl der gerechneten Karten nimmt seit Ende 2011 tendenziell ab. Dennoch wurden insgesamt 554.276 Stadt- und Umgebungskarten im Jahr 2018 gerechnet, was eine leichte Zunahme (+ 12,9%) verglichen mit der Zahl des Jahres 2017 bedeutet.

Fahrplanauskünfte Mecklenburg-Vorpommern

Die NVBW betreibt als Unterauftragnehmer für die Fa. Mentz GmbH (München) einen Fahrplanauskunftsserver für das Land Mecklenburg-Vorpommern. Die Fahrplandaten aus Mecklenburg-Vorpommern werden ebenfalls in die Daten für die NVBW-Fahrplanauskunft eingebunden, so dass der NVBW-Server auch als „Ausfall-Server“ für Mecklenburg-Vorpommern dienen kann.

Im Jahr 2018 wurden auf dem Fahrplanauskunftsserver für das Land Mecklenburg-Vorpommern rund 10,2 Mio. Fahrten berechnet.

15.6 Echtzeit-Daten-Drehscheibe

Zum Austausch von Echtzeitdaten nach VDV 454 und VDV 453 wird eine Echtzeit-Daten-Drehscheibe betrieben. Echtzeitdaten des SPNV liegen weitgehend flächendeckend vor. Im Bereich des Busverkehrs befinden sich mehrere Projekte in der Umsetzung. Abgeschlossen wurde u.a. die Anbindung des RNV Mannheim und der Stadtwerke Konstanz.

Zahlreiche Unternehmen und Verbände haben Interesse an einer Anbindung bekundet. Die Einbindung weiterer Datenlieferanten wird 2018 fortgeführt.

15.7 Auskunft über mobile Endgeräte

Im Jahr 2017 wurde die App für mobile Endgeräte (Smartphones, Tablet-PCs) insgesamt 45.203 Mal heruntergeladen (24.523 für das Android-Betriebssystem und 20.680 für das Apple-Betriebssystem iOS).

15.8 Telefonische Fahrplanauskunft

Die NVBW betreibt im Auftrag der baden-württembergischen Verkehrsverbände eine landesweite telefonische Fahrplanauskunft. Wie in den Vorjahren waren auch im Jahr 2018 die Anruftzahlen leicht rückläufig. Die durchschnittliche Anruhfrequenz pro Monat liegt derzeit bei rund 2.900 Anrufen. Dies entspricht knapp 95 Anrufen pro Tag. Insgesamt wurden 34.489 Anrufe registriert, das sind drei Prozent weniger als im Jahr 2017. Der nachfragestärkste Monat war - wie in den Vorjahren - der September, während im Mai die wenigsten Anrufe eingingen. Neben der Beantwortung von telefonischen Anfragen übernimmt das Callcenter ferner die Bearbeitung von E-Mail-Anfragen. In diesem Bereich lässt sich ein starker Rückgang im Vergleich zum Vorjahr feststellen. Die Anfragen sanken von 143 im Jahr 2017 auf 63 im vergangenen Jahr. Ende des Jahres 2018 wurde seitens des Landes der Prozess einer Neuausrichtung der landesweiten Hotline angestoßen. Ziel soll sein, ein erweitertes Leistungsspektrum anzubieten und dadurch höhere Anruftzahlen zu generieren. Die Wirtschaftlichkeit der Hotline soll dadurch wiederhergestellt werden.

Die nachfolgende Übersicht veranschaulicht die Entwicklung der Anruftzahlen in den letzten zehn Jahren.

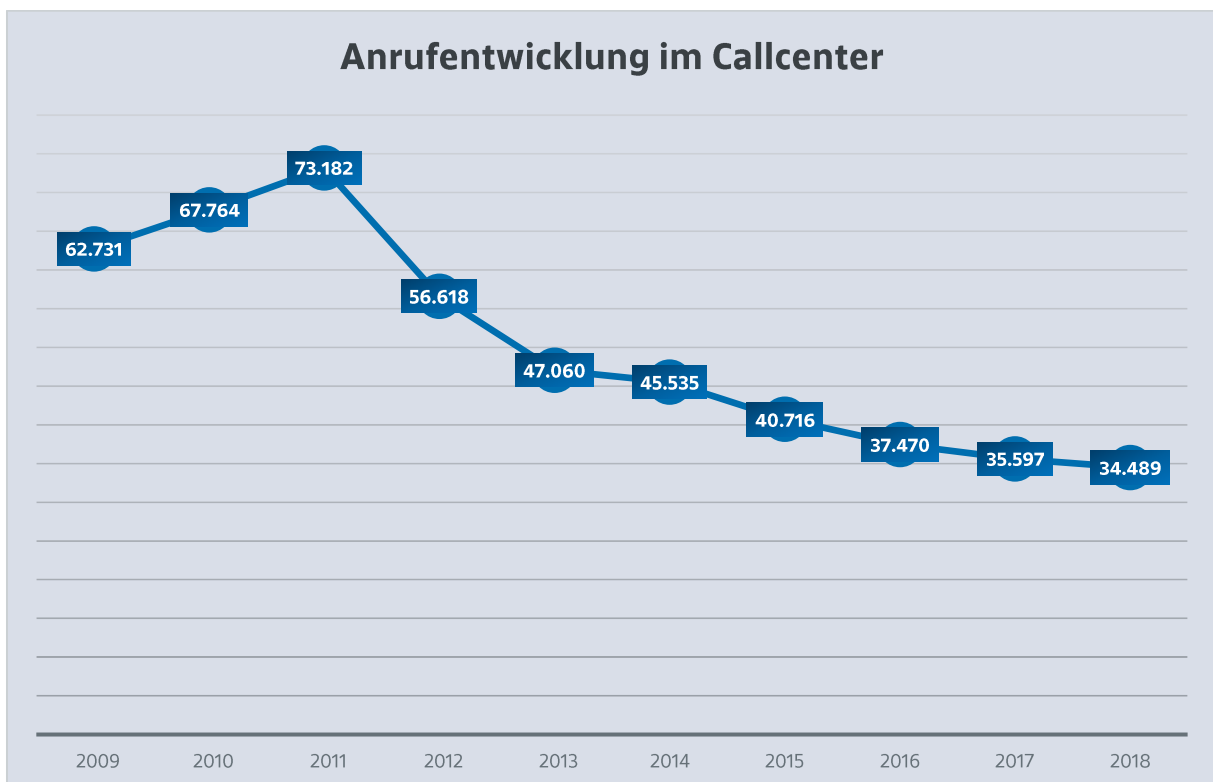


Abbildung 13: Anrufentwicklung im Callcenter

Seit Oktober 2010 sind in den Zahlen auch beantwortete E-Mails und über die Fahrplanauskunft verrechnete Sonderaufträge der Verbände enthalten.

15.9 Multimodale Auskunft

Das Multimodale Auskunftsportaal bietet Echtzeitrouting für den öffentlichen Verkehr und den Individualverkehr. Für Nutzer des Individualverkehrs werden zusätzlich und in Echtzeit Informationen zu Verkehrslage und zur Parksituation (nur in Stuttgart) bereitgestellt. Dies erleichtert Nutzern den Vergleich zwischen öffentlichem Verkehr und Individualverkehr unter Berücksichtigung der aktuellen Verkehrslage. Darüber hinaus bietet die multimodale Auskunft Hilfestellung zur Nutzung von Park and Ride und zeigt mögliche Alternativen mit Fahrrad und öffentlichem Verkehr auf.

Die Zahl der Installationen hat sich im Jahr 2018 um 5.500 auf etwa 13.500 erhöht.

15.10 Stationsdatenbank

Aufgrund der zahlreichen Baumaßnahmen bei den Verkehrsstationen (S-Bahn Rhein-Neckar, Breisgau-S-Bahn, Bahnhofsmodernisierungsprogramm) wurde im Jahr 2018 keine Erhebung durchgeführt. Ende 2019 soll eine Erhebung durchgeführt werden, bei der dann alle umgebauten Stationen neu erhoben werden. In 2018 haben wir den angestoßenen Relaunch der Stationsdatenbank weitergeführt. Hierbei müssen alle Stationspläne auf die neue Dachmarke bewegt umgestellt werden, was einen sehr großen Aufwand erfordert. Unser Ziel ist es, diesen Relaunch bis Ende 2019 zu realisieren. Zu diesem Zeitpunkt sollen auch die umgebauten Stationen aufgenommen sein.

16. Marketing

16.1 Weiterentwicklung Dachmarke bewegt

CD-Manual

In 2018 wurde die im Vorjahr eingeführte Dachmarke „bewegt“ weiterentwickelt. Dazu gehörte zum einen die Ausgestaltung der Marke in etlichen Maßnahmen und die Dokumentation im CD-Manual.

Webseite und Apps

Die Webseite www.bewegt.de wird kontinuierlich weiterentwickelt. So wurde unter anderem eine neue Startseite integriert, welche dem User den direkten Einstieg in die verschiedenen Themen der Webseite ermöglicht. Neben Teasern zu aktuellen Kampagnen (z. B. „Kampagne Netz 3b“) werden hier auch Angebote der bewegt-Partner platziert. Ein großer Meilenstein war die Integration der Freizeit- und Veranstaltungsdatenbank.

Außerdem wurde die Webseite um die Bereiche „Broschüren“ und „Zugbilder“ erweitert.

Für die kostenlosen Apps des ehemaligen 3-Löwen-Taktes wurden die Icons im bewegt-Design angepasst. Die Apps machen das Reisen in Baden-Württemberg einfacher und geben nützliche Tipps.

Ausbau bewegt Magazin

Im Jahr 2018 wurde das „bewegt-Magazin“ weiterentwickelt. Einmal wöchentlich wird ein Magazin-Beitrag mit entsprechendem Bild- und Videomaterial veröffentlicht. Die Formate reichen von News über Interviews hin zu umfangreichen (Reportage-)Berichten. Das Magazin

wendet sich an alle, die sich für bewegt aber auch für Themen rund um (nachhaltige) Mobilität, ÖPNV und Besonderheiten in Baden-Württemberg interessieren.

16.2 Einführungskampagne Gäubahn und Murrbahn

Im Jahr 2018 wurde eine Einführungskampagne für die neuen Fahrzeuge und das verbesserte Angebot im Netz 3b - der Gäubahn und der Murrbahn entwickelt.

Der Kampagnenzeitraum erstreckte sich von Anfang April bis Mitte Mai 2018. Um die Bekanntheit und Aufmerksamkeit bei allen Zielgruppen zu erhöhen, wurden zahlreiche Kommunikationsmaßnahmen durchgeführt: Es wurden zum einen Citylight-Plakate und Großflächen mit verschiedenen Motiven im Umkreis um die Haltepunkte der Gäubahn und Murrbahn geschaltet. Zum anderen gab es Tageszeitungsanzeigen, Radiospots in Online-Audio-Portalen sowie den punktuellen Einsatz eines Kampagnenvideos in McDonald's TV.

Gäubahn und Murrbahn: jetzt mehr Komfort erleben.

Ab sofort können Sie die Bewegung im Nahverkehr spüren. Denn die neuen vierteiligen Züge des Fahrzeugherstellers Bombardier vom Typ „Talent 2“ bieten nicht nur 215 Sitzplätze, sondern verfügen auch über zahlreiche neue Details und Komfortmerkmale:

Dazu gehören u. a.:

- Klimaanlage
- Klapptische
- Steckdosen
- Mobilfunkverstärker
- Internetzugang über WLAN
- Barrierefreiheit u. a. durch große Toilettenräume und ein Zwei-Sinne-Informationssystem
- Großzügige Sitzabstände
- 30 Fahrradstellplätze pro Fahrzeug

Übrigens haben die neuen Fahrzeuge wegen ihrer markanten Triebwagenköpfe schon einen Spitznamen: „Hamsterbacken“.



Ganz nach Wunsch: das neue Streckenprofil.

In den neuen Streckenplänen der Gäubahn und der Murrbahn haben wir Anregungen und Wünsche unserer Fahrgäste einfließen lassen, soweit das möglich war.

Legende Streckenprofil

- Unterwegshalte
- Anschluss Fernverkehr
- ◀ - Anschluss Nahverkehr
- ◀ - Fahrt bis Konstanz nur am Wochenende




Gäubahn und Murrbahn





Auf einen Sprung in die City.

Dank engerem Takt auf der neuen Gäubahn und Murrbahn.

Abbildung 14: Gäubahn und Murrbahn

Für die Online-Marketing-Maßnahmen wurden unter anderem auf Facebook, Instagram und YouTube Videos, animierte Banner und Textanzeigen geschaltet.

16.3 Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen (Fahrgast- und Aufgabenträgermarketing)

Mit zielgerichteten Marketingmaßnahmen wollen wir die Bürgerinnen und Bürger des Landes Baden-Württemberg über einen attraktiven Schienenpersonennahverkehr (SPNV) informieren. Wir wollen sie sensibilisieren und ihr Nutzungsverhalten nachhaltig hin zum SPNV und generell zu umweltgerechter Mobilität verändern. Diese Ziele sind in den Verkehrsverträgen festgeschrieben. Zur Umsetzung der Ziele werden für die Zusammenarbeit mit den EVU Marketingmaßnahmenpläne erstellt und deren Umsetzung in den Arbeitsgruppen Marketing besprochen. Dabei wird bei den Marketingmaßnahmen zwischen Fahrgastmarketing

(insbesondere Produkt- und Linienmarketing), dem überregionalen Aufgabenträger-Marketing (sog. Landesmarketing für die Marke bwegt), den eigenen Marketingmaßnahmen des EVU und den Maßnahmen der Verkehrsverbände unterschieden.

Diverse Maßnahmen wurden in 2018 z.B. in Kooperation mit der DB Regio AG durchgeführt. Für die Marke bwegt wurde eine Baden-Württemberg-weite Media-Kampagne gebucht, bei der die Gäubahn und Murrbahn mit den neuen Zügen im Mittelpunkt stand.

Bei den folgenden beispielhaften Maßnahmen war die DB bei der Umsetzung federführend: Bewerbung des Baden-Württemberg-Tickets und Schüler-Ferien-Tickets, Promo beim Finale des Württembergischen Fußball-Verbands sowie Fahrradmitnahme-Plakate für Züge und Bahnsteige.

Ein weiterer vertraglicher Baustein im Rahmen der Zusammenarbeit mit den EVU ist das Controlling der Verkehrsverträge. Pro Verkehrsvertrag werden die Rechnungen von den EVU zu den Marketingmaßnahmen zu vertraglich festgelegten Fristen eingereicht und geprüft.

16.4 CMT 2018

„bwegt“ präsentierte sich vom 13. bis 21. Januar 2018 mit einem Stand auf der CMT, der weltweit größten Publikumsmesse für Tourismus und Freizeit in Stuttgart.

Während der gesamten Zeit waren zwei Promotoren im Einsatz, die die Gäste über die neue Dachmarke und das neue Angebot informierten. Neben Aushändigung von Informationsmaterial zur Dachmarke, den Radexpress-Flyern und dem Kursbuch wurden auch Give-aways an die Besucher verteilt.

Weiter wurden über ein Glücksrad attraktive Preise verlost.



Wohin geht's dieses Jahr?

Abbildung 15: bwegt auf der CMT 2018

16.5 bwtarif-Kampagne

Mit dem Start des bwtarifs am 09.12.2018 wurden verschiedene Media-Flights sowie Promotion-Aktionen in der Weihnachtszeit umgesetzt. Ziel war die Bekanntheit des neuen bwtarifs mit seinen verschiedenen Produktangeboten zu erhöhen.

Der Ankündigungsflight und Einführungsflight im Herbst und Winter 2018 erfolgte online sowie auf Großflächen, City-Lights-Plakaten, Anzeigen in Tageszeitungen und Radiospots Baden-Württemberg-weit.

Zudem wurden verschiedene Flyer aufgesetzt, um die Kunden über die Neuerungen des bwtarifs und dessen Produkte zu informieren. Diese wurden an die EVU und weitere Verkaufsstellen versendet.

17. Neubürgermarketing

Das Förderprogramm „Nachhaltige Mobilität bewegt Neubürgerinnen und Neubürger“ wurde bis Ende 2018 von zehn Fördernehmern umgesetzt. Hierzu wurden seitens der NVBW alle Anträge abgerechnet und geprüft. Abschließend gab es ein Austauschgespräch mit den Fördernehmern, um ein Fazit aus den Projekten zu ziehen.

Darüber hinaus betreut die NVBW die Evaluation des Förderprogramms, welches im Jahr 2017 startete und voraussichtlich Anfang 2019 abgeschlossen sein wird.

Für das Projekt Neubürgermarketing wurde Ende 2018 ein Filmclip produziert, der den Fördernehmern für Ihre Neubürger/-innen zu Verfügung gestellt wird. Dieser Filmclip wird

voraussichtlich Anfang 2019 von der NVBW und dem VM an verschiedensten Stellen veröffentlicht werden.

18. Fahrgastbeirat für den vom Land Baden-Württemberg bestellten Schienenpersonennahverkehr

Der Fahrgastbeirat für den vom Land bestellten Schienenpersonennahverkehr arbeitete 2018 in seiner dritten Amtsperiode. Das im Jahr 2016 neu zusammengesetzte Gremium setzte seine Arbeit in diesem Jahr fort. In den acht Sitzungen diskutierten die Mitglieder über folgende Themenschwerpunkte:

- Qualität im SPNV, Pünktlichkeit, Entschädigungsregelung für Fahrgäste im Verspätungsfall
- Tarife
- Gegenseitige Anerkennung von Fahrkarten in den Verkehrsverträgen
- Landesweite Vernetzung
- Neuerungen in Vertrieb durch die neuen Ausschreibungsnetze
- Bwtarif

Die Arbeit am Forderungskatalog wurde 2018 beendet und der Katalog verabschiedet. Im Sommer fand eine Pressefahrt mit Minister Hermann statt, auf der dem Minister der Forderungskatalog des Fahrgastbeirats überreicht wurde.

Der Vorsitzende besuchte das bundesweite Netzwerk-Treffen der Fahrgastbeiräte in Berlin.

19. Unternehmenskommunikation

Die Unternehmenskommunikation arbeitete 2018 kontinuierlich an der Pflege und Weiterentwicklung der bestehenden Kommunikationskanäle. Dazu zählen das Intranet und die NVBW-Webseite sowie Kommunikationsmaterialien wie Geschäftsausstattung, Organigramm und Flyer. Die Organisation der Jahresauftaktveranstaltung und der Mobivision wurde ebenfalls von der Unternehmenskommunikation übernommen.

Das Intranet wurde 2018 um zahlreiche Inhalte und Informationen erweitert. Das Oster- und Weihnachtsquiz wurde gut angenommen und führte zur Erhöhung der Nutzerzahlen und hat dazu geführt, dass die Mitarbeiter sich tiefer ins Intranet eingelezen haben.

Die Webseite der NVBW wurde ebenfalls weiterentwickelt und an die neuen Aufgabengebiete angepasst. Wünsche der Mitarbeiter nach Landingpages, Loginbereichen, Anmeldeformularen für Veranstaltungen, Veranstaltungsinfos sowie Änderungen/Erweiterungen der einzelnen Seiten wurde nachgekommen.

Auch 2018 erreichten die NVBW zahlreiche Kundenanfragen über das Infopostfach und die Löwenline. Die elektronischen Anfragen bezogen sich meist auf die Qualität im SPNV, die Streckenplanung und Die Elektronische Fahrplanauskunft EFA-BW.

Die NVBW wurde von zahlreichen Journalisten kontaktiert. Die meisten Anfragen bezogen sich auf die neuen Verträge, neues Zugmaterial, Abfahrtszeiten und die Qualität im SPNV.

19.1 Mobivision IV

Am 25. Januar 2018 hat die NVBW bereits zum 4. Mal zur Mobivision eingeladen. Unter dem Motto „Neu bewegen: ökologisch, sozial, gesund und mit Engagement“ trafen sich Umsetzer, Planer und Strategen des öffentlichen Nahverkehrs in Baden-Württemberg im Kursaal Cannstatt und diskutierten über zahlreiche Fragestellungen rund um die Mobilität im ländlichen Raum und deren Organisationsstrukturen. Neben dem Engagement des Einzelnen, dem Gewinn der Gruppe und der Frage, wie Gemeinschaftsverkehre davon profitieren können, ging es auch um die sozialen und gesundheitsfördernden Aspekte der öffentlichen Mobilität mit den Fragen: Ist ÖPNV gesund? Und können wir mehr als fahren?

Darüber hinaus konnten die Experten bei der Mobivision IV die Dimension ihrer Arbeit und die Verantwortung, die sich daraus ableitet, tiefer ergründen und diskutieren, ob die Zukunft des Klimaschutzes (auch) am ÖPNV hängt.

19.2 Entwicklung/Umsetzung neues Corporate Branding NVBW



Abbildung 19: Neues Logo der NVBW

Die Unternehmenskommunikation führte Anfang 2018 eine Ausschreibung für ein Corporate Branding der NVBW durch. Durch ein schlüssiges, einheitliches Corporate Design sollte ein umfassender Gesamtauftritt von NVBW realisiert werden. Die unternehmerischen Ziele sollten dabei überzeugend visualisiert und gleichzeitig die Verbindungen zur Dachmarke des ÖPNV sowie zum landeseinheitlichen Fahrzeugdesign grafisch geschaffen werden. Damit einher geht die Positionierung der NVBW mit einem klaren Image am Markt und einer gestärkten Corporate Identity.

Im April erfolgte der Zuschlag und die Konzeption des neuen Corporate Designs. Bis Ende 2018 wurden erste Umsetzungen wie das neue Logo für die NVBW sowie die Geschäftsausstattung umgesetzt.



Sonstige Aktivitäten

20. Sonstiges

20.1 Mitwirkung in Beiräten

Das Kompetenzzentrum neue ÖPNV-Angebotsformen bringt seine Expertise im Rahmen der Kapazitäten auch in externe Projekte und Arbeitskreise ein. Im Jahr 2018 gehörte dazu das vom Wissenschaftsministerium finanzierte Projekt „Reallabor Schorndorf“, in dem ein Linienbusverkehr durch ein mit breiter Bürgerbeteiligung entwickeltes flexibles ÖV-Angebot ersetzt wurde. Weitere Tätigkeitsfelder waren das EU-Projekt „HiReach Innovative Lösungen zur Bewältigung von Mobilitätsarmut (Innovative mobility solutions to cope with transport poverty)“ und der Arbeitskreis 1.6.1 „Verkehrliche Anforderungen an Ridepooling Systeme“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV).

20.2 Mitarbeit in Arbeitsgruppen der BAG SPNV

Die Gesellschaft ist Mitglied im Verein „Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgaben...“ Zahlreiche Mitarbeiter sind in verschiedenen Arbeitsgruppen tätig, um einerseits Impuls für die Vereinsarbeit einzubringen und andererseits um den Ausrichtung des Vereins bundesweit mit zu gestalten.

In folgenden Arbeitsgruppen ist die Gesellschaft vertreten:

- Deutschlandtakt
- Fahrzeuge
- Tarife und Vertrieb
- Qualität
- Fahrplanauskunft

20.3 Betreuung und Begleitung von Abschlussarbeiten

Auch im Jahr 2018 gab es regelmäßige Kontakte zwischen der NVBW und der Wissenschaft. Herr Heepen betreute Arbeiten aus dem Arbeitsfeld Angebots- und Infrastrukturplanung. Herr Dr. Schiefelbusch (Kompetenzzentrum Neue ÖPNV-Angebotsformen bei der NVBW) betreute Arbeiten, die sich mit der Beschleunigung des Busverkehrs und dem Angebot an Mitfahrdiensten in Baden-Württemberg befassten.