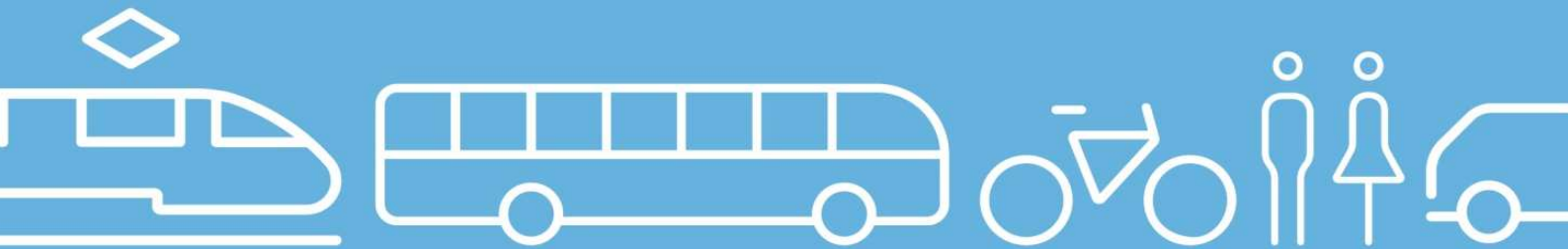


Tätigkeitsbericht 2014

der NVBW - Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH



Inhalt

1	Qualität der SPNV-Leistungen 2014	4
1.1	Methodik der Erfassung	4
1.2	Generalvertrag	4
1.3	Schwarzwaldbahn	8
1.4	Seehas	12
2	Entwicklung der Verkehrsangebote	15
2.1	Schwarzwaldbahn	15
2.2	Ortenau-S-Bahn	15
2.3	Inbetriebnahme RE-Netz-Südwest	15
2.4	Stadtbahn Heilbronn Nord und Frankenbahn Würzburg - Stuttgart	16
2.5	Stadtbahn Karlsruhe	16
2.6	Krebsbachtal Neckarbischofsheim Nord - Hüffenhardt	16
2.7	Stuttgart – Karlsruhe	16
2.8	Donautalbahn	17
2.9	Schwäbische Albbahn	17
2.10	Neukonzeption Gäubahn	17
2.11	Neuordnung Verkehre im Kanton Schaffhausen	17
2.12	Rahmenverträge	17
2.13	Großbaustellen	18
2.14	Stuttgart 21	18
2.15	Inbetriebnahme Instandhaltungswerk Ulm (FIBA)	18
2.16	3-Löwen-Takt Rad-Expresse	18
2.17	Begleitung von Großveranstaltungen	19
2.18	Fahrgastbeteiligung	19
2.19	Begleitung der Ausschreibungskonzeption	20
2.20	Kursbuch 2014	20
3	Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur	20
3.1	Einzelstrecken	20
3.1.1	Freudenstadt Hbf. – Eutingen im Gäu	20
3.1.2	Breisgau-S-Bahn 2018 neu	20
3.1.3	Stadtbahn Heilbronn - Nord	21
3.1.4	Heilbronn - Würzburg	21
3.1.5	Tauberbahn	21
3.2	Mittel- bis langfristige Projekte	22
3.2.1	Elektrifizierung der Strecke Basel - Singen	22
3.2.2	Bahnhofs- und Haltepunktmodernisierungen in Baden-Württemberg	22
3.2.3	Ausbau der S-Bahn Rhein-Neckar	23
3.2.4	Ausbau der Südbahn	23
3.2.5	Bodenseegürtelbahn	24
3.2.6	Elektrifizierung der Strecke Lindau – Memmingen – Geltendorf	24
3.2.7	Knoten Lindau	24
3.2.8	RegionalStadtBahn Neckar-Alb	24
3.2.9	Regio-S-Bahn Donau-Iller	25
3.2.10	Verkehrsbereich Nordwürttemberg	25
3.2.11	Pönaleprogramm	26
3.2.12	Zielkonzept 2025 für den SPNV in Baden-Württemberg	26
3.2.13	Stuttgart 21 und NBS Wendlingen – Ulm	26
4	Ausschreibungen von SPNV-Leistungen	27
4.1	Ausschreibungsnetze	27
4.2	S-Bahn Rhein-Neckar	27
4.3	Rhein-Main-Neckar-Express	28
4.4	Breisgau-S-Bahn	28
4.5	Ortenau-S-Bahn	28
5	Fahrzeuge	29
5.1	Innovative Fahrzeugkonzepte	29
5.2	Konventionelle Fahrzeuge	29
5.3	Fahrzeugdesign	29
5.4	Musterlastenheft Fahrzeuge	29

6	Fahrgastinformation/Auskunftssysteme.....	29
6.1	Elektronische Fahrplanauskunft EFA-BW.....	29
6.2	Fahrplanauskünfte auf www.efa-bw.de	30
6.3	Fahrplanauskunft für Dritte.....	31
6.4	Auskunft für mobile Endgeräte.....	31
6.5	Modernisierung der EFA-Programme und Echtzeit-Auskunft.....	32
6.6	Tarifauskunft/Tarifservice für Touch and Travel.....	33
6.7	Stationsdatenbank.....	33
7	Marketing und Kundenbeziehungen.....	34
7.1	Kampagnen.....	34
7.2	Einzelmaßnahmen.....	34
7.3	Ausschreibung von Marketingleistungen.....	37
8	Landestarif.....	37
9	Elektronisches Fahrgeldmanagement.....	37
9.1	E-Ticket Deutschland.....	37
9.2	Verbundintegrationsplattform Baden-Württemberg – VIP-BW.....	37
9.3	Touch&Travel.....	38
10	Fahrgastbeirat.....	38
11	Fachtechnische GVFG-Prüfung.....	38
11.1.	Stand der fachtechnischen Prüfung (gem. § 3 GVFG).....	38
11.2	Bearbeitete GVFG-Zuwendungsmaßnahmen im Zeitraum v. Jan. 2014 – Dez. 2014.....	39
11.3	Vorhaben im GVFG - Bundesprogramm.....	39
11.4	Projektbegleitende Kostenkontrolle (Drittaufträge).....	40
11.5	Sonstiges.....	40
12	Umweltverbund.....	40
12.1	Umweltverbund allgemein.....	40
12.1.1	Stellungnahmen zu Nahverkehrsplänen.....	40
12.1.2	Neubürgermarketing.....	40
12.1.3	Sonderseminarreihe Straßenverkehrsordnung für Baden-Württemberg.....	41
12.2	Umweltverbund – Fußverkehr.....	41
12.3	Umweltverbund – Radverkehr.....	42
12.3.1	Radroutenplaner Baden-Württemberg.....	42
12.3.2	Fahrradportal www.fahrradland-bw.de und Newsletter RadReport.....	43
12.3.3	Mitarbeit im Landesbündnis Pro Rad.....	43
12.3.4	Begleitforschung zur Initiative RadKULTUR.....	44
12.3.5	Wirkungskontrolle zur Radverkehrsförderung Baden-Württemberg.....	44
12.3.6	Landesradfernwege: Qualitätssicherung der Beschilderung und Klassifizierung.....	45
12.3.7	Erweitertes Pilotprojekt Radschulwegplan.....	45
12.4	Umweltverbund - Geschäftsstelle AGFK-BW.....	46
12.4.1	Aufgaben der Geschäftsstelle.....	46
12.4.2	Vereinsführung.....	46
12.4.3	Projekt(beg)leitung.....	46
13	Durchführung von Ausschreibungen für das MVI und Dritte.....	47
14	Entwicklung der Anrufzahlen im Call Center.....	47

1 Qualität der SPNV-Leistungen 2014

1.1 Methodik der Erfassung

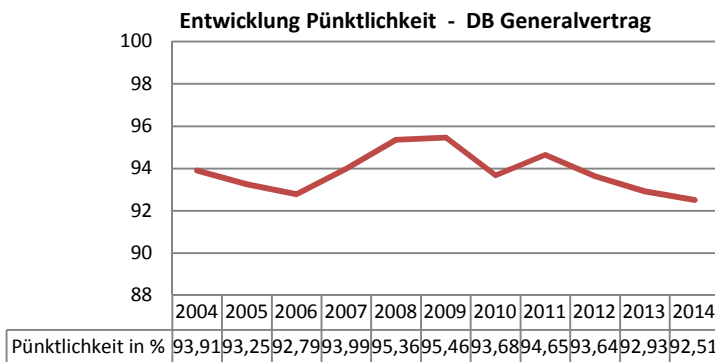
Im **Generalvertrag** mit der DB Regio AG wurden im Berichtszeitraum die objektiven Kriterien in zehn Erhebungswellen in 1.180 Zügen (2013: 1.180 Züge) erfasst. Die subjektiven Kriterien (Kundenbefragungen) wurden in vier Befragungswellen mit insgesamt 1.260 Befragungen (2008 bis 2014: 1.260 Befragungen) erfasst.

Bei den Verträgen zur **Schwarzwaldbahn** und zum **Seehas** wurden im Berichtszeitraum die objektiven Kriterien in zehn Erhebungswellen in insgesamt 500 Zügen erfasst. Die subjektiven Kriterien (Kundenbefragungen) wurden in vier Befragungswellen mit insgesamt 1240 Befragungen erfasst.

1.2 Generalvertrag

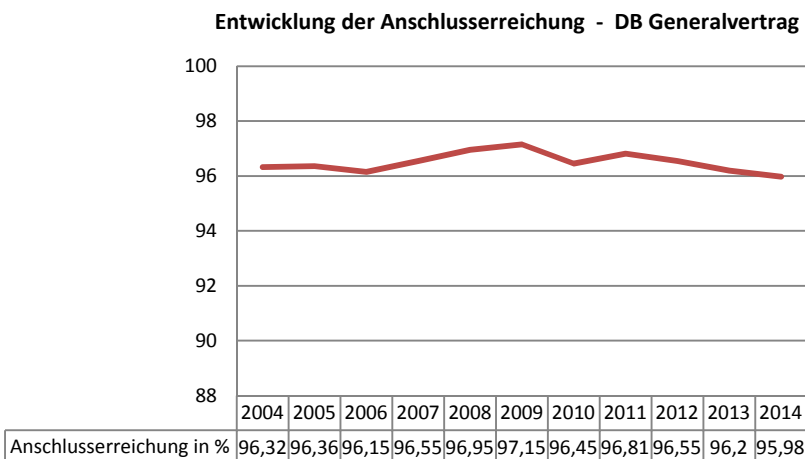
1.2.1 Objektive Kriterien

a) Pünktlichkeit



Die Pünktlichkeit hat sich gegenüber den Vorjahren weiter verschlechtert. Sie liegt zwar unterhalb des Zielwerts, aber noch innerhalb des Toleranzfeldes.

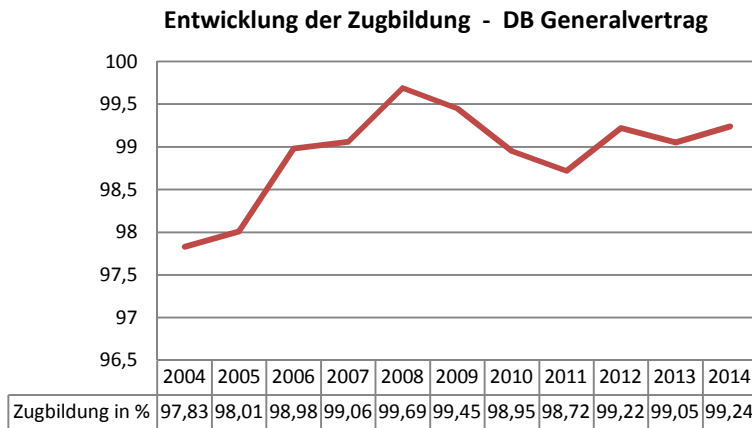
b) Entwicklung der Anchlusserreichung



Die Anchlusserreichung entwickelte sich wie die Pünktlichkeit 2014 schlechter als in den Vorjahren. Trotzdem befindet sich der Wert auf einem höheren Niveau als die Pünktlichkeit.

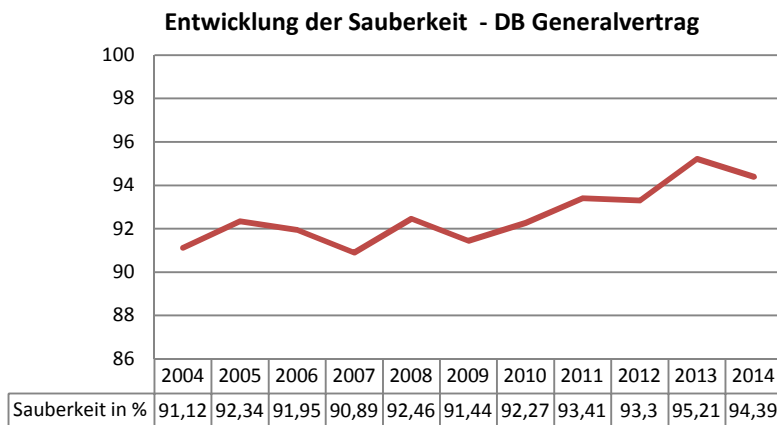
Differenzierte Wartezeitregelungen sorgen dafür, dass eine Zugunpünktlichkeit nicht immer zu einem Anschlussverlust führt. Allerdings lässt sich aus der Grafik erkennen, dass sich der Grad der Anchlusserrreichung auf einem sinkenden Pfad befindet.

c) Zugbildung



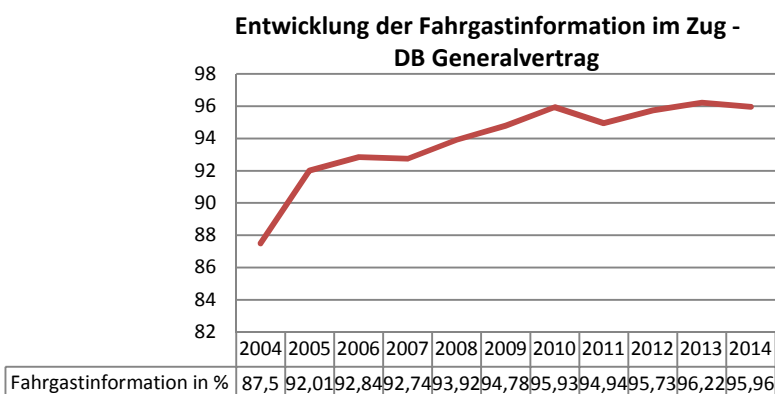
Bei den Stichproben wurden fast immer die vorgesehenen Sitzplatzanzahlen festgestellt. Das Zugbildungsergebnis hat sich gegenüber den Vorjahren verbessert und liegt auf einem sehr hohen Niveau.

d) Sauberkeit



Das vergleichsweise hohe Niveau der vergangenen Jahre konnte im Jahre 2014 nicht ganz gehalten werden. Es ist eine leichtere Verschlechterung gegenüber dem Jahr 2013 zu sehen. Trotzdem befindet sich der Grad der Sauberkeit auf einem hohem Niveau.

e) Fahrgastinformation im Zug

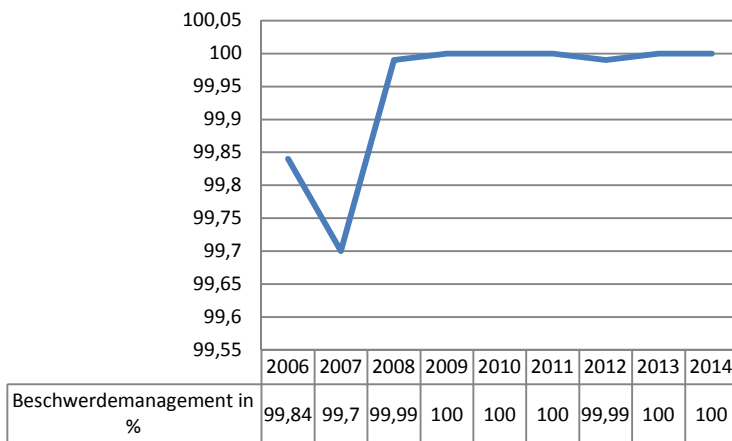


Die Fahrgastinformation ist gegenüber 2013 leicht schlechter geworden und liegt mit über 95% trotzdem im oberen guten Bereich.

Die deutliche Verbesserung bei der Fahrgastinformation gegenüber den ersten Jahren führen wir neben einem verstärkten Einsatz von modernen Fahrzeugen auch auf die Anreizwirkungen des Qualitätssystem zurück.

f) Beschwerdemanagement

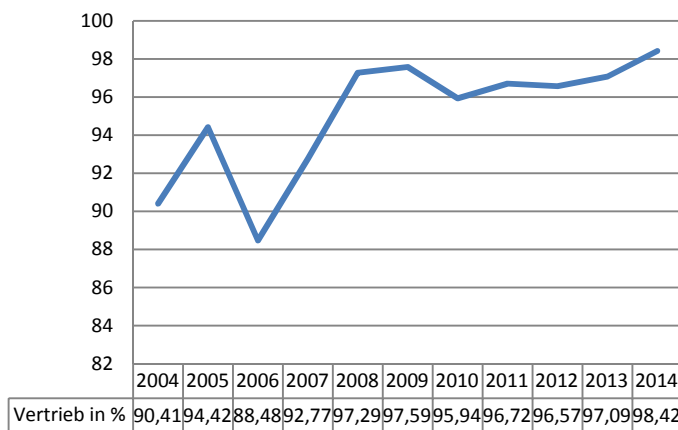
Entwicklung des Beschwerdemanagements - DB Generalvertrag



Auch im Jahr 2014 konnten wieder alle Beschwerden spätestens nach 30 Tagen abschließend beantwortet werden.

g) Vertrieb

Entwicklung des Vertriebes - DB Generalvertrag

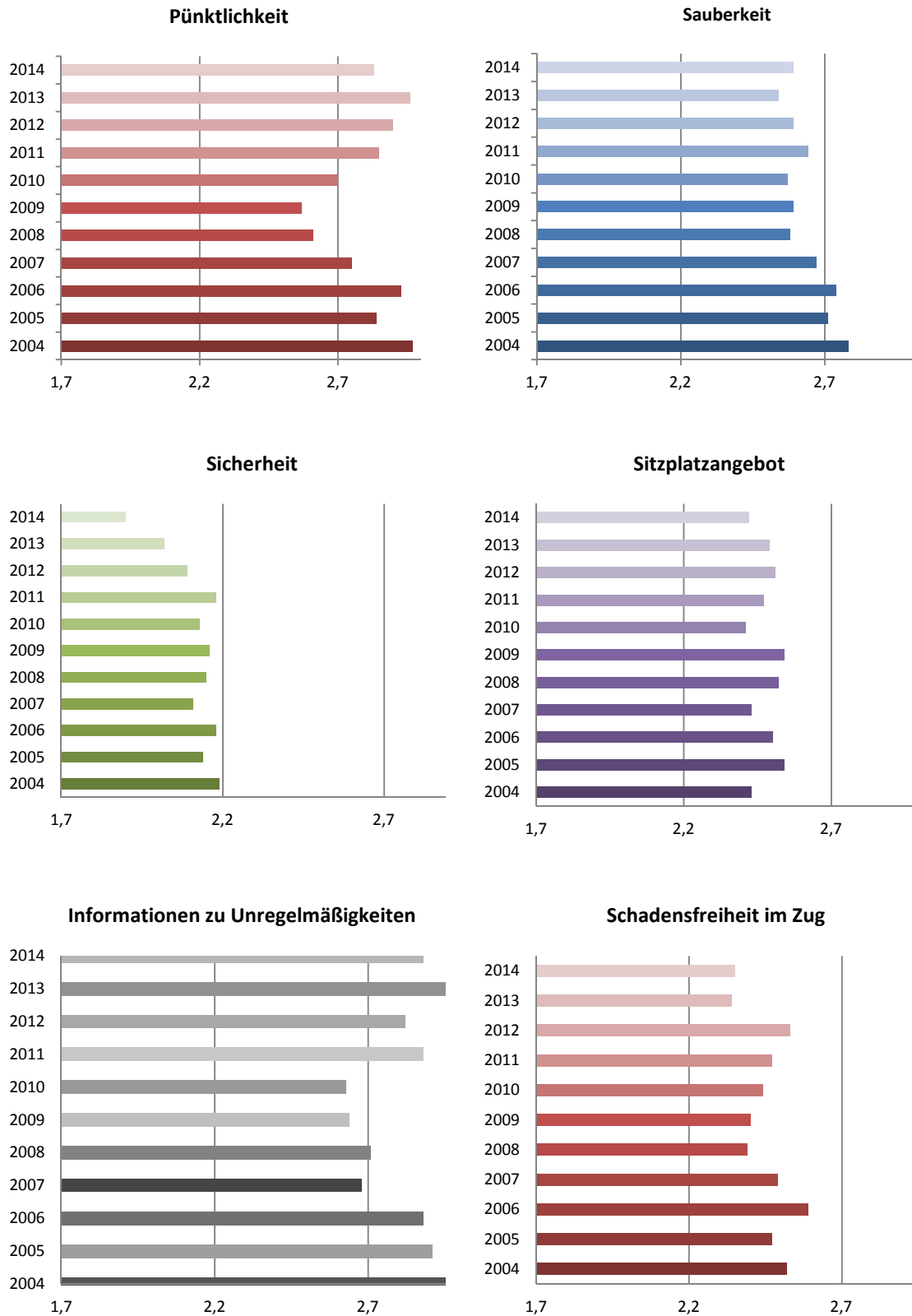


Seit der flächendeckenden Einführung der modernen Touchscreen-Fahrausweis-Automaten weisen die Fahrausweisautomaten eine konstant hohe Verfügbarkeit auf.

Subjektive Kriterien

Die Ergebnisse der subjektiven Kriterien fließen mit in die Bonus-/Malus-Berechnung ein.

Dabei wird ein Malus ab der Note 2,7 fällig. Die Bewertung erfolgt in Schulnoten.



Fazit:

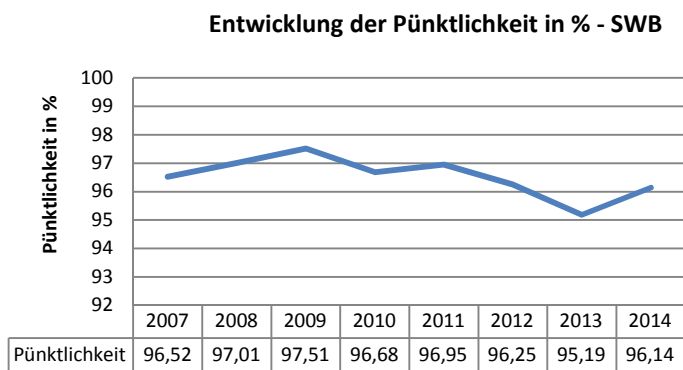
Im Jahre 2014 wurde die beste Bewertung für das objektive Kriterium die Schadensfreiheit im Zug seit 2004 erzielt, dieser Wert konnte jedoch durch das subjektive Kriterium der Schadensfreiheit nicht erreicht werden und wurde aus Sicht des Fahrgastes schlechter bewertet als im Vorjahr. Dem gegenüber entwickelten sich die Pünktlichkeit und die Anslusserreichung objektiv schlechter, hingegen bewerteten die Fahrgäste die Pünktlichkeit besser als im Vorjahr.

Der beste Wert seit 2004 wurde 2014 bei dem subjektiven Kriterium Sicherheit erreicht.

1.3 Schwarzwaldbahn

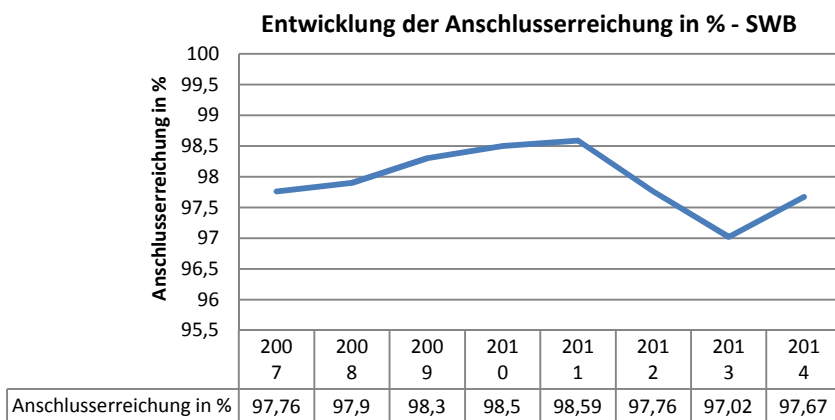
Objektive Kriterien

a) Pünktlichkeit



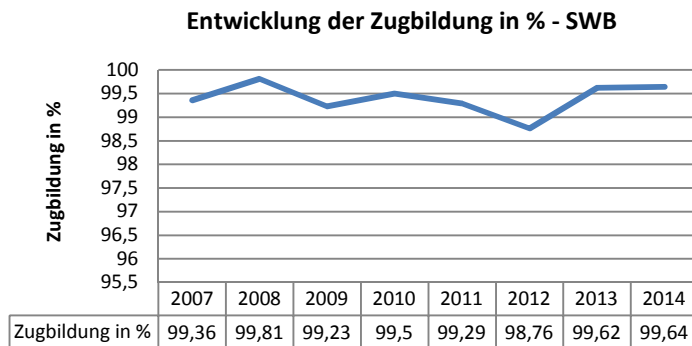
Die Pünktlichkeit hat sich gegenüber dem Vorjahr verbessert und konnte über 96 % erreichen.

b) Anslusserreichung



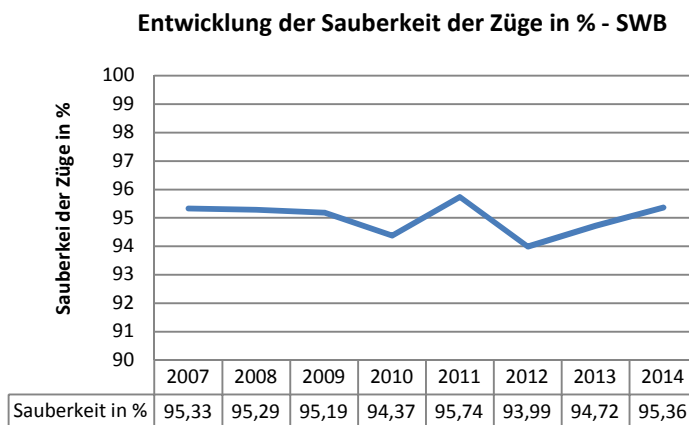
Parallel zur Pünktlichkeitsentwicklung ging auch die Quote der Anslusserreichung 2014 wieder hoch.

c) Zugbildung



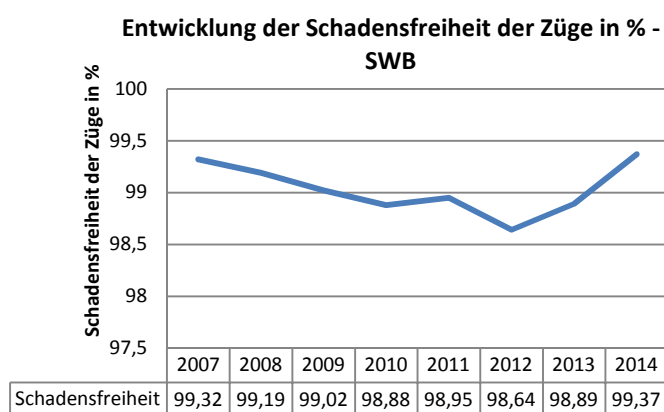
Die vereinbarten Sitzplätze konnten 2014 wieder fast vollständig angeboten werden. Dies führte dazu, dass der Wert der Zugbildung im Jahre 2014 wieder angestiegen ist und nur knapp unter dem bisher höchsten Wert aus dem Jahr 2008 liegt.

d) Sauberkeit



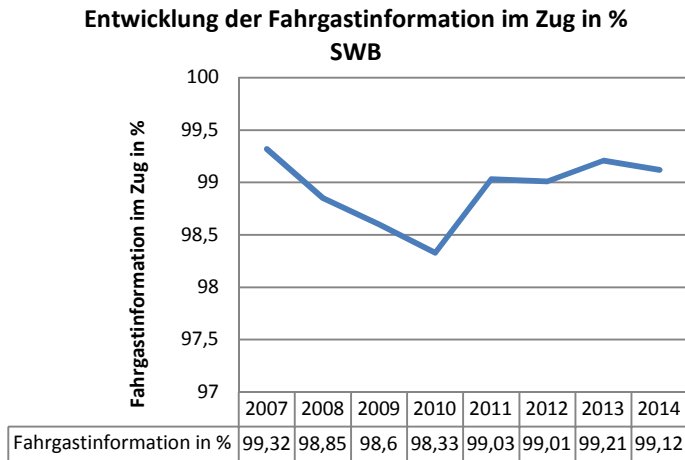
Die Sauberkeit fiel im Jahre 2014 deutlich besser aus als in den Vorjahren. Die Entwicklung der Sauberkeit im Jahre 2014 zeigt einen positiven Trend nach oben.

e) Schadensfreiheit



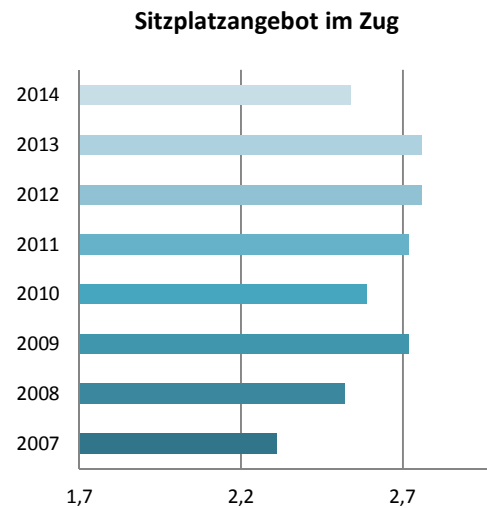
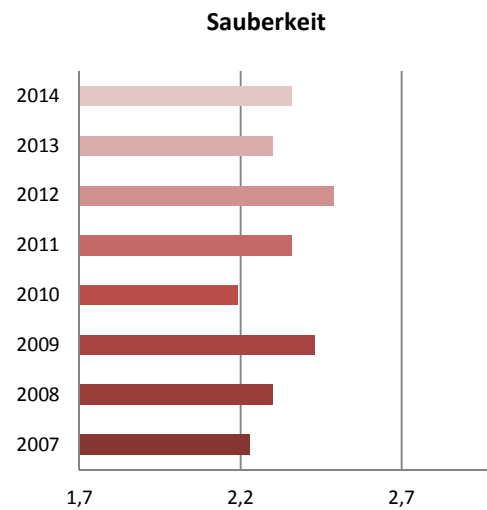
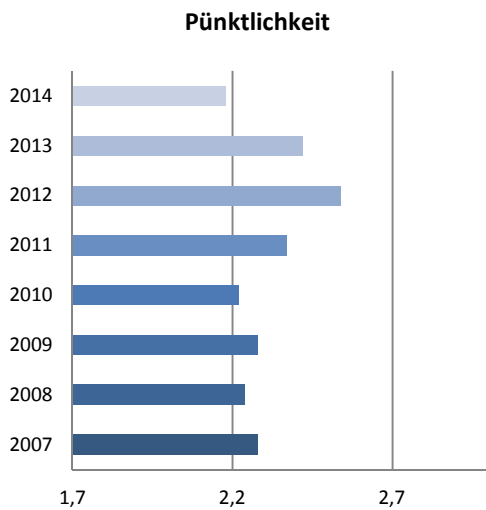
Die Entwicklung der Schadensfreiheit zeigt über die Jahre bis zum Jahr 2012 hinweg eine kontinuierliche Verschlechterung. Ab dem Jahr 2013 zeigt die Grafik einen Anstieg und eine leichte Verbesserung, welche den seit Jahren sinkenden Trend abwendet. Im Jahr 2014 wurde der beste Wert, seit Beginn der Aufzeichnung erreicht.

f) Fahrgastinformation

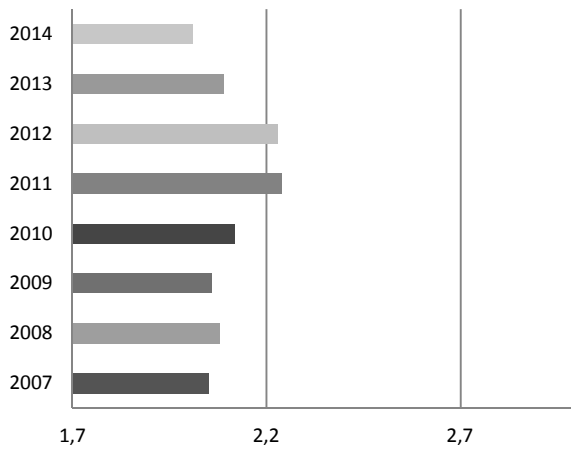


Die Fahrgastinformation im Zug blieb auf konstant hohem Niveau im Vergleich zu Vorjahren.

Subjektive Kriterien (Schwarzwaldbahn)



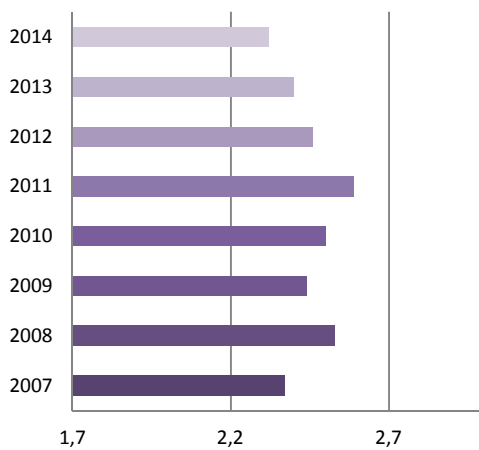
Information im Regelfall



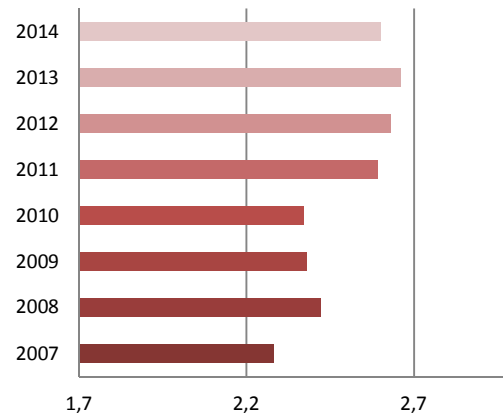
Schadensfreiheit im Zug



Vertrieb der Fahrausweise



Informationen zu Unregelmäßigkeiten



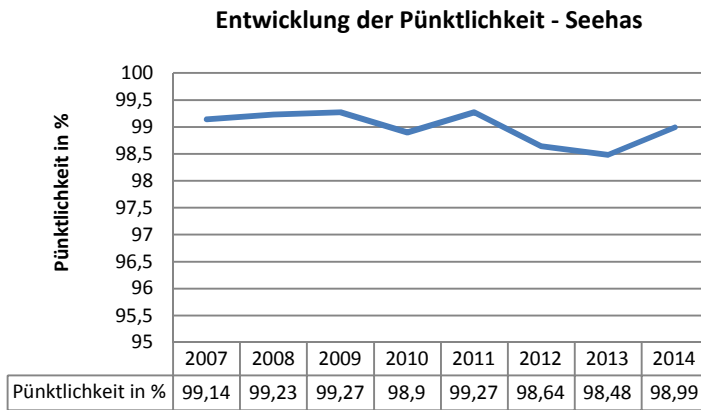
Fazit

Fast alle objektiven Kriterien, bis auf das Kriterium Fahrgastinformation im Zug, weisen eine Verbesserung gegenüber dem Vorjahr aus. Dieser positive Trend zeigt sich auch in dem guten Ergebnissen bei den subjektiven Kriterien, welche ebenfalls besser als in den Vorjahren bewertet wurden.

1.4 Seehas

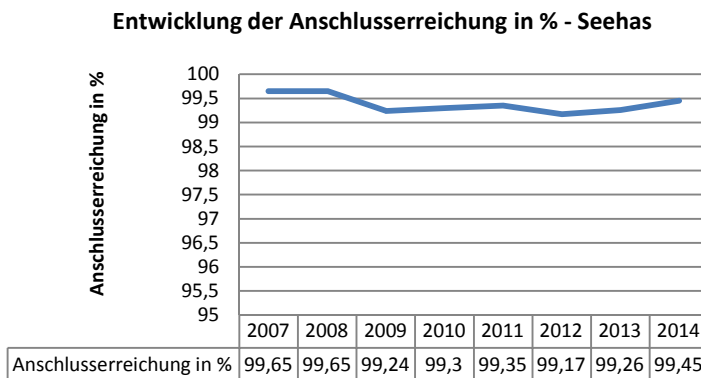
Objektive Kriterien

a) Pünktlichkeit



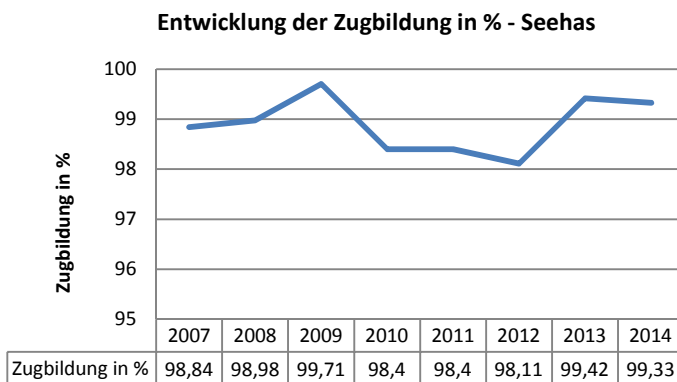
Die Pünktlichkeit liegt auch im Jahr 2014 auf einem sehr hohen Niveau und konnte gegenüber dem Vorjahr verbessert werden.

b) Anslusserreichung



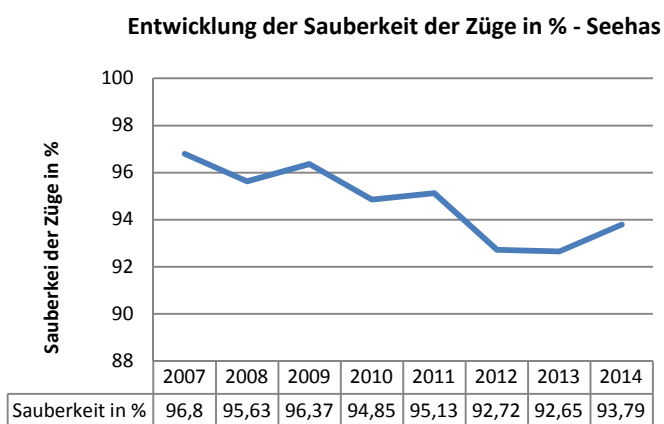
Die Anslusserreichung lag beim Seehas 2014 auf einem ähnlich hohen Niveau wie in den Vorjahren.

c) Zugbildung



Die Zugbildung ist wie in den vergangenen Jahren auf einem hohen Niveau, es wurde fast immer die vorgesehene Fahrzeuganzahl eingehalten. Im Jahre 2014 wurde der drittbeste Wert seit Vertragsbeginn erreicht.

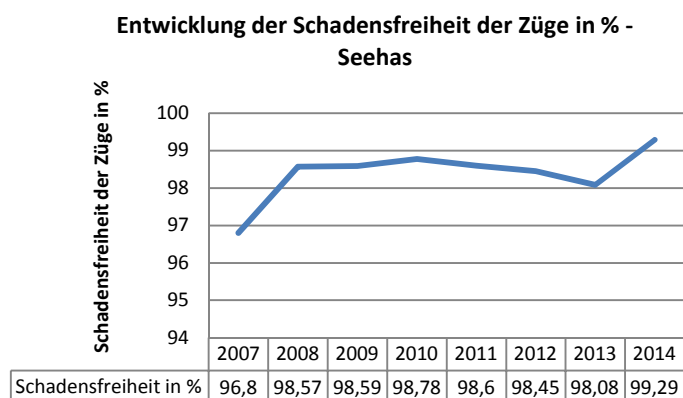
d) Sauberkeit



Die Sauberkeit hat sich in den letzten Jahren kontinuierlich verschlechtert. Die SBB hat reagiert und beschäftigt seit 2013 eine neue Reinigungsfirma.

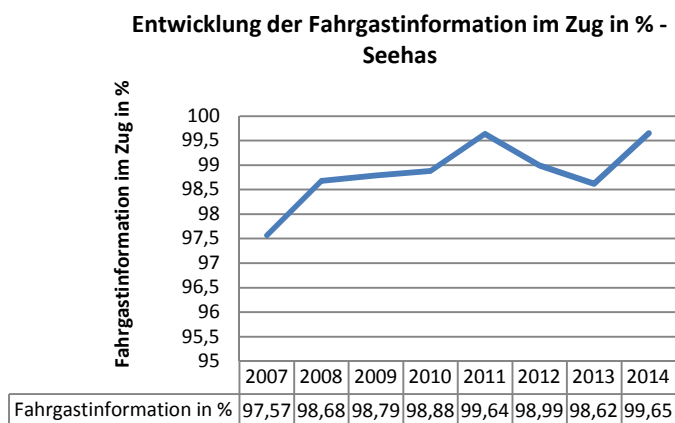
Aufgrund der unternommenen Maßnahmen konnte die Sauberkeit der Züge zwar verbessert werden, befindet sich jedoch immer noch auf einem nicht zufriedenstellenden Niveau.

e) Schadensfreiheit



Die Schadensfreiheit konnte in den vergangenen Jahren seit 2008 auf einem gleichbleibenden Niveau gehalten werden. Im Jahre 2014 wurde der beste Wert seit Vertragsbeginn erreicht.

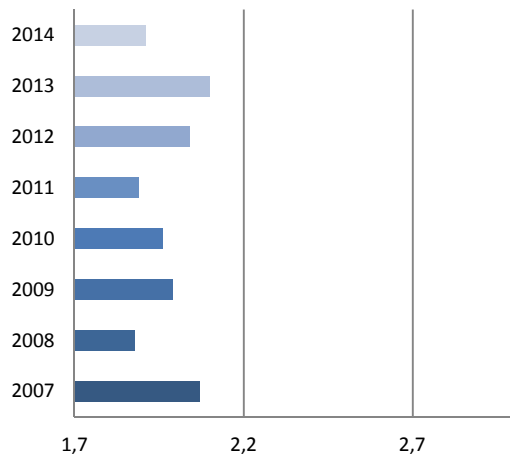
f) Fahrgastinformation



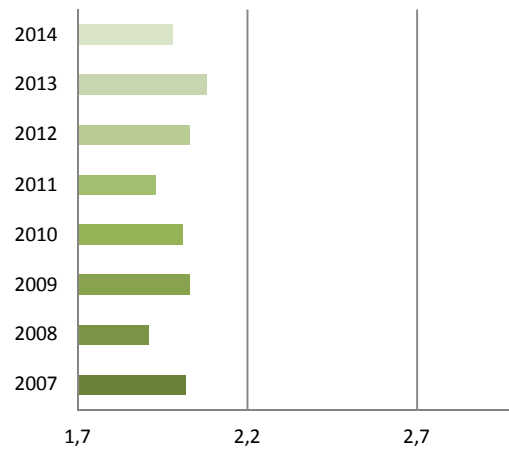
Die Fahrgastinformation im Zug erreichte den höchsten Wert seit 2007 und beträgt 99,65 % im Jahre 2014.

Subjektive Kriterien Seehas

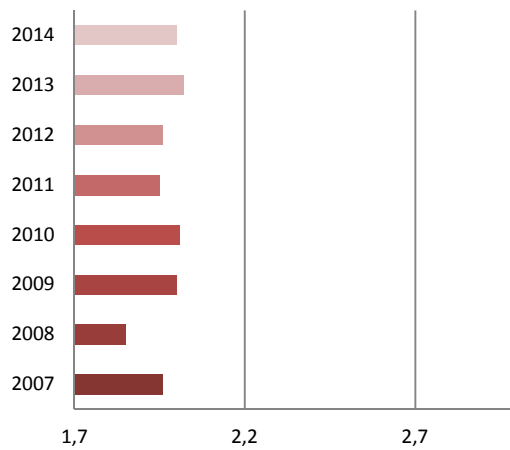
Pünktlichkeit



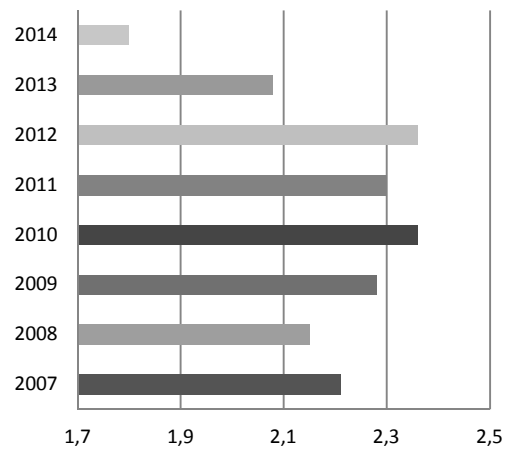
Sauberkeit der Züge



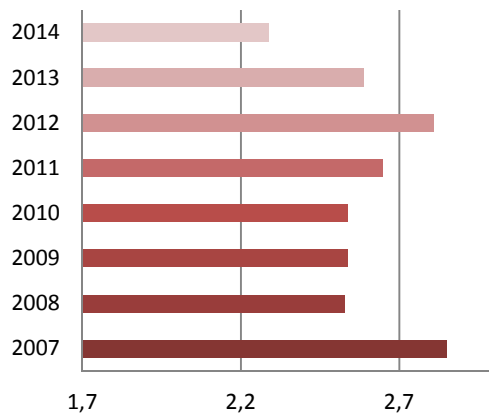
Sicherheit im Zug



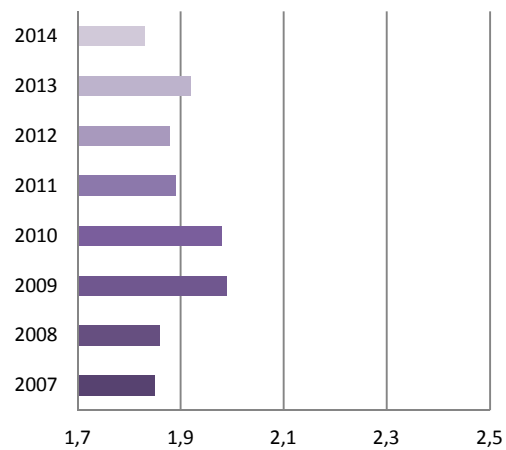
Information im Regelfall

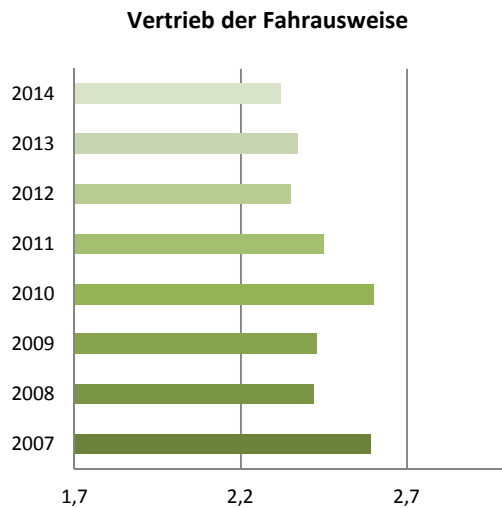


Informationen zu Unregelmäßigkeiten



Schadensfreiheit im Zug





Fazit

Alle objektiven Ergebnisse, bis auf das Kriterium der Zugbildung, konnten gegenüber dem Vorjahr verbessert werden. Alle Ergebnisse befinden sich auf einem hohen Niveau, mit der Ausnahme der Sauberkeit im Zug. Diese liegt bei 93,79%. Die ansonsten guten Werte bei den objektiven Kriterien spiegeln sich auch in den subjektiv gemessenen Daten wieder. Die Fahrgäste bewerten die Kriterien im Vergleich zum Vorjahr alle besser.

2 Entwicklung der Verkehrsangebote

2.1 Schwarzwaldbahn

Nach der Streichung der täglichen IC-Verbindung Hamburg – Karlsruhe – Konstanz durch DB Fernverkehr, gelang es gemeinsam sehr kurzfristig mit dem MVI und der DB Regio AG die noch bestehende Taktlücke durch ein zusätzliches Zugpaar aufzufüllen.

2.2 Ortenau-S-Bahn

Die Vorbereitung, Begleitung und Umsetzung des Vergabeverfahrens „Ortenau“ zum Fahrplanwechsel am 14.12.2014 erfolgte durch die NVBW. Die bisher eigenwirtschaftlich betriebenen Stammstrecken der SWEG (Achern – Ottenhöfen und Biberach (Baden) – Oberharmersbach-Riersbach) gingen zu diesem Zeitpunkt in die finanzielle und planerische Verantwortung des Landes Baden-Württemberg über. Im Zuge dieser Vergabe wurde der Haltepunkt Gutach Freilichtmuseum eröffnet und wird durch neue Flügelzüge Hausach – Hornberg bedient.

2.3 Inbetriebnahme RE-Netz-Südwest

Durch die Inbetriebnahme des Südwestexpress (SÜWEX) von DB Regio mit Neufahrzeugen (Stadler Flirt) wurden die bestehenden RE – Verbindungen deutlich verbessert und erweitert. In der Region RheinNeckar betrifft dies insbesondere die neue Linie RE 1 Mannheim – Kaiserlautern – Saarbrücken – Trier - Koblenz, sowie die neue Linie RE 14 Mannheim –

Worms – Mainz, die beide im Zweistundentakt verkehren. Auf der Linie RE 4 Karlsruhe – Graben-Neudorf – Germersheim - Speyer – Worms – Mainz wurde der durchgängige Zweistundentakt auch am Wochenende bestellt.

2.4 Stadtbahn Heilbronn Nord und Frankenbahn Würzburg - Stuttgart

Die Stadtbahn Heilbronn Nord wurde in einer ersten Betriebsstufe bis Mosbach in Betrieb genommen. Die neuen Stadtbahnfahrzeuge erhielten ihre Zulassung auch für den Eisenbahnbetrieb, alltäglich Störungen waren hingegen unvermeidlich. Leider wurde die Brücke in Bad Wimpfen nicht zum Fahrplanwechsel fertiggestellt, daher waren weiter Schienenersatzverkehre erforderlich. Es wurden die Haltepunkte Neckarsulm Mitte und Neckarsulm Nord in Betrieb genommen. Darüber hinaus wurden fast alle übrigen Haltepunkte auf der Strecke modernisiert.

Die bisher nach Neckarelz verkehrenden Doppelstockzüge aus Stuttgart enden nunmehr in Neckarsulm oder verkehren als Regionalbahn nach Osterburken. Damit werden bereits die Fahrplanstrukturen des zukünftigen Ausschreibungsfahrplans vorgegeben. Der Umsteigeverkehr zwischen Regionalbahn und Stadtbahn in Neckarsulm muss betrieblich noch optimiert werden.

2.5 Stadtbahn Karlsruhe

Auf der S 31/32 erfolgte die Neuinbetriebnahme des Haltepunktes Muggensturm Badeseen. Dieser wird alternierend mit dem vor einem Jahr in Betrieb genommenen Haltepunkt Malsch-Süd bedient.

2.6 Krebsbachtal Neckarbischofsheim Nord - Hüffenhardt

Nach der Streckenübernahme durch die ENAG konnten ersten LEFG-Mittel zur Sicherung der Infrastruktur verbaut werden. Das differenzierte Fahrtenangebot im Freizeitverkehr wurde erweitert durch einen gut angenommenen Mittwochsverkehr, an jedem zweiten Mittwoch im Monat. Ergänzend gab es Oster-, Advents- und Nikolausverkehre. Erstmals wurde dabei auch ein Dampfzug eingesetzt. Der jahrelange in Aufarbeitung befindliche Esslinger Triebwagen wurde pünktlich zum Saisonbeginn am 1. Mai eingesetzt.

2.7 Stuttgart – Karlsruhe

Am Nachmittag gibt es ein neues IRE-Zugpaar von Pforzheim ab 17.08 Uhr nach Stuttgart und von Stuttgart ab 17.38 Uhr nach Pforzheim. Dies gilt für Montag bis Donnerstag. Damit

sollen Kapazitätsengpässe bei schon bestehenden Leistungen behoben werden. Im Gegenzug entfällt ein schwach genutztes Zugpaar am Vormittag.

2.8 Donautalbahn

Der Bahnhof Rottenacker wurde zum Fahrplanwechsel reaktiviert und in das Bedienungskonzept der Regionalbahn Ulm – Munderkingen integriert.

2.9 Schwäbische Albahn

Der überraschende Ausfall des Triebwagenzuges „Ulmer Spatz“ erforderte in kürzester Zeit eine Ersatzlösung. Der Verein Schwäbische Albahn beschaffte ältere Triebwagen der Baureihe NE81 und ertüchtigte diese für den Fahrradverkehr. Das Fahrplankonzept wurde auf Start und Ziel Münsingen umgestellt und für das Jahr 2015 durch eine frühere Rückkehr nach Ulm optimiert.

2.10 Neukonzeption Gäubahn

In enger Abstimmung mit DB Fernverkehr konnte die Neukonzeption der Gäubahn planerisch abgeschlossen werden. Damit war der Weg frei zur Unterzeichnung eines Kooperationsvertrages zwischen DB Fernverkehr und dem Land Baden-Württemberg. Ab Dezember 2017 wird es ein integriertes Fahrplankonzept auf der Gäubahn geben, mit einem stündlichen IC-Angebot nach Zürich und einer Anerkennung der Nahverkehrsfahrausweise in den IC-Zügen. Ein Vorlaufkonzept mit Fahrplananpassungen ohne Anerkennung des Nahverkehrstarifes geht bereits im Dezember 2015 in Betrieb.

2.11 Neuordnung Verkehre im Kanton Schaffhausen

Im Kanton Schaffhausen wurde ein S-Bahn-Verkehr eingeführt. Im Zuge der staatsvertraglichen Verpflichtungen des Landes Baden-Württemberg wurde das Verkehrsangebot angepasst und ein elektrischer S-Bahn-Taktverkehr zwischen Schaffhausen und Erzingen ermöglicht. Weiterhin erfolgte mit allen Beteiligten eine Abstimmung zwischen der S-Bahn-Linie von Schaffhausen und Erzingen sowie der IRE-Linie von Ulm nach Basel.

2.12 Rahmenverträge

Zur Trassensicherung des Regionalverkehrs wurden erstmalig durch das Land Baden-Württemberg eigenständig Rahmenvertragskapazitäten bestellt. Mit einer Laufzeit von fünf Jahren wurde, so für den Zeitraum von 2016 bis 2020, unabhängig von den künftigen Be-

treibern (EVU) der Regionalverkehr gesichert. Mit erheblichem Zeitaufwand wurden diverse Konfliktlösungen mit anderen EVUs und der DB Netz AG erarbeitet.

2.13 Großbaustellen

Die Serie der Großbaustellen setzte sich im Jahre 2014 unvermindert fort. Mit erheblichem Planungsaufwand mussten Ersatz- und Umleiterverkehre organisiert werden:

- o Jan. bis Dez.: Sinsheim/Bad Rappenau - Neckarsulm
- o Mai bis Jun.: Plochingen – Wendlingen
- o April bis Aug.: Schliengen - Basel
- o Juni bis Sep.: S-Bad Cannstatt – Waiblingen
- o Juni bis Sep.: Grötzingen – Karlsruhe Durlach
- o Juli bis Sep.: Graben-Neudorf - Karlsruhe
- o Okt.: Ulm Hbf – Laupheim West
- o Nov.: Gengenbach – Hausach

2.14 Stuttgart 21

Ein weiterer arbeitsintensiver Planungsschwerpunkt waren auch im Jahre 2014 die Umbauarbeiten zu Stuttgart 21. Unterjährig mussten unterschiedliche Betriebszustände geplant und in den Fahrplan integriert werden. Im Laufe des Jahres 2014 dauerten die Bauarbeiten in Stg.-Untertürkheim und Feuerbach mit der Sperrung von jeweils zwei Gleisen an Wochenenden an. Die durch die Entgleisungen im Jahre 2012 entstandenen Restriktionen an Gleis 8 und 10 im Stuttgarter Hauptbahnhof konnten leider nicht beseitigt werden.

2.15 Inbetriebnahme Instandhaltungswerk Ulm (FIBA)

Auch im Jahr 2014 war die Bereitstellung von Fahrzeugen aus der Instandhaltung oft verspätet. Dies führte zu Zugausfällen und massiven Verzögerungen im Betriebsablauf, insbesondere auf der RE-Linie Ulm – Stuttgart. Auch die Anpassung der Infrastruktur in Ulm Hbf zur schnelleren Betriebsabwicklung in Richtung FIBA konnte in 2014 nicht fertiggestellt werden. Derzeitiger Termin für die Fertigstellung ist Mai 2015.

2.16 3-Löwen-Takt Rad-Expresse

Im Jahr 2014 wurden folgende Rad-Expresse in der Zeit von Mai bis Oktober geplant und durchgeführt sowie mit Sonderaktionen begleitet:

- 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

Die Radexpress-Züge wurden teilweise bewirtschaftet. Im Jahre 2015 wird die schwäbische Albahn in das Radexpress-Netz integriert.

2.17 Begleitung von Großveranstaltungen

Auch 2014 wurden zahlreiche Großveranstaltungen in ganz Baden-Württemberg durch die NVBW begleitet. Entlastungsmaßnahmen und Zusatzzüge wurden u.a. für die folgenden Veranstaltungen erbracht:

- o Maimarkt Mannheim
- o Pilgerzug zur St.-Anna-Wallfahrt
- o Hessentag in Bensheim
- o Verschiedene Fahrradzüge Tour de Ländle
- o Sonderverkehre zu Brauchtumsveranstaltungen der Narrenzünfte
- o Zusatzzüge für den Fußball-Fan-Verkehr zwischen den baden-württembergischen Bundesligisten
- o Zusatzzüge zu Konzerten (Schwerpunkt Southside-Festival bei Tuttlingen, Hockenheimring)
- o Cannstatter Volksfest: erstmalig kam es am 3.10.2014 zu einer Sperrung des Festgeländes durch Überfüllung. Die Bedienung des Bahnhofes Cannstatt musste dadurch eingestellt werden, da die Menschenmenge nicht mehr auf das Festgelände gelangen konnten.

2.18 Fahrgastbeteiligung

Zum zweiten Mal bestand im Jahre 2014 die Möglichkeit für Fahrgäste und potenzielle Kunden, sich über Anregungen, Wünsche und Vorschläge in die Fahrplangestaltung einzubringen. Dafür wurden die Fahrplanentwürfe für das Jahr 2015 vorab online gestellt. Die NVBW richtete dafür ein Online-Formular ein, welches durch die Planungsabteilung ausgewertet wurde. Insgesamt gingen rund 180 Einsendungen ein und wurden individuell beantwortet.

2.19 Begleitung der Ausschreibungskonzeption

In verschiedenen Workshops wurden die Konzeptionen der verschiedenen Netze erarbeitet. Besondere Sorgfalt musste verwendet werden bei der Abstimmung zwischen den Jahresfahrplänen 2015/16 und den Ausschreibungsfahrplänen für die Übergangsnetze.

2.20 Kursbuch 2014

Das Kursbuch enthält das Zugangebot in Baden-Württemberg und ist gerade für regelmäßige Bahnfahrer eine unverzichtbare Alternative zur Online-Fahrplanauskunft. Die Produktionskosten für das Kursbuch 2014 konnten erheblich reduziert werden. Durch Anzeigenakquise konnte die Wirtschaftlichkeit stabilisiert werden. Weiterhin erfolgten verkaufsfördernde Maßnahmen wie etwa durch Thekenaufsteller an den Fahrkartenausgaben der Deutschen Bahn AG.

3 Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur

3.1 Einzelstrecken

3.1.1 Freudenstadt Hbf – Eutingen im Gäu

Mit Ausnahme der beiden Haltepunkte in Dornstetten und dem gewünschten Haltepunkt in Eutingen-Nord konnten alle geplanten Haltepunkte entlang der Strecke spätestens im Jahr 2013 in Betrieb gehen. In Dornstetten ist im Laufe des Jahres 2014 auch die Entscheidung der Gemeinde für die Lage der beiden neuen Haltepunkte in Dornstetten gefallen und eine Prüfung der DB Netz AG – unter Berücksichtigung des Interimskonzeptes auf der Gäubahn – brachte auch das Ergebnis, dass der geplante Haltepunkt in Eutingen-Nord mit den Elektrotriebwagen der DB Regio AG zumindest alle 2 Stunden bedient werden kann. Eine Bedienung mit den Stadtbahnwagen ist aus Gründen der Fahrzeit leider nicht möglich. Eine stündliche Bedienung ist daher nur möglich, wenn die Stadtbahnlinie Eutingen im Gäu – Freudenstadt – Rastatt – Karlsruhe Hbf auf Vollbahnfahrzeuge umgestellt würde.

3.1.2 Breisgau-S-Bahn 2018 neu

Auch bei den Planungen zur Breisgau-S-Bahn konnten im Jahr 2014 einige offene Punkte geklärt werden. So konnten die Planungen nach HOAI Phase 3 und 4 aufgenommen werden, nachdem sich das Land bereiterklärt hatte, ein „Memorandum of Understanding“ zu unterzeichnen. Bei einem Termin des Lenkungskeises Ende September 2014 wurde vereinbart, dass die DB Projektbau GmbH bis Ende Februar 2015 eine erste Planung zu den Streckensperrungen vorzubereiten, die für den Ausbau der Strecken notwendig sind. Diese

Baubetriebsplanung ist Grundlage für die Planung der Busersatzverkehre während der Bauzeit durch die NVBW, Region Freiburg und die DB Regio AG.

3.1.3 Stadtbahn Heilbronn - Nord

Nachdem der Streckenabschnitt von Neckarsulm Hbf – Mosbach zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 in Betrieb genommen werden konnte, gab es beim Abschnitt Bad Friedrichshall-Jagstfeld – Sinsheim (Elsenz) eine weitere Verzögerung. Aufgrund unerwarteter Probleme mit der Beschaffenheit des Baugrundes, musste beim zweigleisigen Ausbau des Viadukts im Bad Wimpfen ein anderes Bauverfahren angewendet werden, was zu einer weiteren Verzögerung führte. Als Fertigstellungstermin ist nun Ende April 2015 von der DB Netz AG genannt worden.

3.1.4 Heilbronn - Würzburg

Es besteht weiterhin die Zielstellung, auf dieser Strecke die Voraussetzungen für eine nachhaltige Verbesserung der Angebotsqualität, die partielle Beschleunigung des RE-Verkehrs (frühere Ankunft in Würzburg zur Sicherung des Überganges zum Fernverkehr) sowie Angebotserweiterungen zu schaffen. Nach umfangreichen Prüfungsprozessen, verursacht durch deutliche Kostensteigerungen gegenüber den ursprünglichen Annahmen, konnten zu Beginn des Jahres 2014 die Planungen der Leistungsphasen (Lph) 3 und 4 aufgenommen werden. Die Inbetriebnahme der neuen Anlagen soll in Züttlingen im Dezember 2017 und in Möckmühl im Dezember 2019 erfolgen.

Auf verschiedenen Streckenabschnitten wurden im Rahmen dieser Streckenertüchtigung Überhöhungsanpassungen bereits umgesetzt, weitere werden im Zeitraum von 2015 bis 2018 folgen.

Für die im Streckenabschnitt Würzburg – Lauda im Zusammenhang mit der Prüfung von Ausschreibungsfahrplänen festgestellten infrastrukturellen Restriktionen wurden durch DB Netz Lösungsansätze zur Reduzierung/Beseitigung dieser Kapazitätsengpässe vorgestellt, deren Realisierung aber erst im Zeitraum 2018 bis 2022 möglich sein wird.

3.1.5 Tauberbahn

Die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH (Westfrankenbahn) – hier das organisatorisch verantwortliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen – setzt sukzessive Planungen zur Ausrüstung dieser Strecke mit moderner Leit- und Sicherungstechnik fort. Im April 2014 wurde der in diesem Zusammenhang umgebaute und umfassend modernisierte Bahnhof Tauberbischofsheim in Betrieb genommen.

3.2 Mittel- bis langfristige Projekte

3.2.1 Elektrifizierung der Strecke Basel - Singen

Die Planungen nach HOAI Phase 1 und 2 liegen vor. 2015 werden die HOAI Phasen 3 und 4 sowie eine Standardisierte Bewertung vorbereitet. Die weiteren Planungsschritte für HOAI 3 und 4 sollen dann wieder aktiviert werden, wenn im Rahmen des INTERREG V Programms eine Förderung über 5 Mio. Euro erfolgt. Eine diesbezügliche Grundsatzentscheidung wird bis Mitte Juli 2015 erwartet. Ausgehend von 10 Mio. Euro für geschätzte Planungskosten wollen das Land, der Kanton Basel und die Landkreise Lörrach und Waldshut die weiteren Planungsmittel aufbringen.

3.2.2 Bahnhofs- und Haltepunktmodernisierungen in Baden-Württemberg

Nach einem längeren Abstimmungsprozess zu den Finanzierungsanteilen konnte das bereits im Jahr 2007 entwickelte Bahnstationsmodernisierungsprogramm durch die Unterzeichnung einer entsprechenden Rahmenvereinbarung im Mai 2009 gestartet werden. Es umfasst die Bausteine

- Knotenbahnhöfe: barrierefreier Ausbau, Bahnsteige incl. Dächern und Zugängen, Empfangsgebäude, Umfeld,
- streckenbezogene Maßnahmen: Neubau von Bahnsteigen incl. Ausstattung für die betrachteten Gesamtstrecken,
- betriebliche Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung: Einzelmaßnahmen zur Verbesserung der Betriebsqualität und Pünktlichkeit,
- Reisendeninformation: Ausstattung kleinerer Stationen mit dynamischen Schriftanzeigen.

Die Umsetzung dieses Programmes gestaltet sich weiterhin langwieriger als ursprünglich angenommen. Es wurde deutlich, dass die ursprünglich unterstellten Planungszeiträume zu optimistisch bemessen waren, so dass es zu z.T. deutlichen Verzögerungen bei der Umsetzung der vorgesehenen Maßnahmen kommt. Weitere Erschwernisse ergeben sich durch zum Teil deutliche Kostenerhöhungen, die auch nach mehrfachen Maßnahmen zur Gegensteuerung nicht mehr handhabbar sind. Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur musste unter diesen Randbedingungen im Jahr 2014 eine Priorisierung der Maßnahmen vornehmen.

Die DB Station & Service AG hat in 2014 eine große Anzahl von Realisierungs- und Finanzierungsverträgen (RuFV) an die betreffenden Kommunen versandt, in welchen die Details der Finanzierung der Planungs- und Baukosten geregelt werden. Leider sind die geschätzten Baukosten sehr stark angestiegen, so dass das Land derzeit nicht mehr alle geplanten Maß-

nahmen – insbesondere bei den betrieblichen Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung – finanzieren kann, da der Kostenrahmen von 32 Mio. € eingehalten werden muss.

3.2.3 Ausbau der S-Bahn Rhein-Neckar

Die Planungen zum Ausbau der weiteren Strecken der S-Bahn Rhein-Neckar Biblis - Mannheim, Bensheim – Mannheim, Mannheim – Schwetzingen – Karlsruhe konnten im vergangenen Jahr 2014 weiter vorangetrieben werden. Mittlerweile konnten die Realisierungsverträge für die nachfolgend aufgeführten Streckenabschnitte unterzeichnet werden:

- Mannheim – Biblis
- Mannheim – Bensheim
- Mannheim – Schwetzingen – Karlsruhe

Für die Verlängerung der Bahnsteige im Streckenabschnitt Heidelberg – Bruchsal – Karlsruhe und den Neubau einer Station in Ubstadt-Weiher Stettfeld befindet sich der RuFV in der Endabstimmung.

3.2.4 Ausbau der Südbahn

Die Planungen zum Ausbau dieser Strecke (Elektrifizierung und abschnittsweise Ertüchtigung für 160 km/h) wurden im Jahr 2014 fortgesetzt. Für vier der insgesamt fünf Planfeststellungsabschnitte (PFA) konnten die Verfahren soweit vorangebracht werden, dass die Anhörungsberichte dem Eisenbahnbundesamt übergeben wurden. Die Anhörung für den PFA 5 (Landkreis Lindau bis Aeschach) wird erst zu Beginn des Jahres 2015 abgeschlossen werden können.

Bzgl. der vertraglichen Regelungen zur Finanzierung befinden sich Bund, Land und DB noch in Abstimmung. Es wird angestrebt, nach Vorlage aller Planfeststellungsbeschlüsse im Jahr 2015 die erforderlichen Finanzierungsvereinbarungen zu unterzeichnen. Die Fertigstellung der Maßnahme wird für Ende 2020 angestrebt.

Im Jahr 2014 wurde der Abstimmungsprozess mit der Region zum künftigen Angebotskonzept für die elektrifizierte Südbahn fortgesetzt. Auf Basis des zwischenzeitlich durch das Land Baden-Württemberg entwickelte Zielkonzept 2025 (Angebotsstandards für den landesbestellten SPNV) konnten die Intensionen der Region sehr weitgehend aufgenommen werden. Die Vorlage eines abgestimmten Angebotskonzeptes wird bis Ende des ersten Quartals 2015 angestrebt.

3.2.5 Bodenseegürtelbahn

Die vom Bodenseekreis und unter Beteiligung des Regionalverbandes Bodensee-Oberschwaben im Jahr 2011 beauftragte Untersuchung für eine mögliche Optimierung der IRE- und RB-Verkehre auf der Bodenseegürtelbahn wurde im Jahr 2014 um eine weitere Untersuchung ergänzt. Ausgehend von Verbesserungen mit moderaten Infrastrukturausbauten werden darin auch langfristige Konzepte mit einem höheren Ausbaubedarf beschrieben. Die Studie bildet eine gute Grundlage für die auch in diesem Bereich notwendige Weiterentwicklung des bislang vorliegenden Angebotskonzeptes unter den Maßgaben des Zielkonzeptes 2025 des Landes.

3.2.6 Elektrifizierung der Strecke Lindau – Memmingen – Geltendorf

Die Vorplanung für dieses Projekt wurde abgeschlossen; die bislang vorliegenden Kostenschätzungen von 210 Mio. € mussten auf einen Wert von 310 Mio. € korrigiert werden. Die Planungen der Leistungsphasen 3 und 4 wurden aufgenommen. Im württembergischen Allgäu sind in diesem Zusammenhang neben der Streckenelektrifizierung die Errichtung eines niveaufreien Bahnsteigzuganges in Kißlegg sowie die Anpassung diverser Bahnübergänge vorgesehen. Es wird von einer Inbetriebnahme zum Ende des Jahres 2020 ausgegangen. Ein konkretes Angebotskonzept für den Zeitraum ab der Elektrifizierung dieser Strecke ist zwischen Bayern und Baden-Württemberg noch abzustimmen.

3.2.7 Knoten Lindau

Wenngleich sich der Knoten Lindau im Freistaat Bayern befindet, so ist er auch für Baden-Württemberg sowie weitere Anlieger von besonderer Bedeutung. Eine gute Verknüpfung der Angebotslinien aus/in Richtung Baden-Württemberg, Bayern und Vorarlberg war bislang immer ein wesentliches Ziel aller Beteiligten, das in der Vergangenheit auch gemeinsam (z.B. im Rahmen des Arbeitskreises SPNV Östlicher Bodensee) verfolgt wurde.

Die bayerische Seite entschied sich im Jahr 2014 für die Umsetzung der sog. „Zwei-Bahnhofs-Lösung“. Ein zwischen Bayern, Baden-Württemberg und Vorarlberg abgestimmtes Angebotskonzept liegt für dieses Infrastrukturszenario bislang noch nicht vor. Derzeit ist noch nicht abzusehen, in welcher Form die aus baden-württembergischer Sicht bestehenden verkehrlichen Anforderungen zur Einbindung der Linien aus/in Richtung Friedrichshafen und Kißlegg unter den nunmehr gesetzten infrastrukturellen Randbedingungen erfüllt werden können.

3.2.8 RegionalStadtBahn Neckar-Alb

Die Regionalstadtbahn (RSB) Neckar-Alb ist ein Zweissystem-Stadtbahnssystem, das nach dem „Karlsruher Modell“ die Oberzentren Reutlingen und Tübingen mit schnellen und umsteigefreien RSB-Verbindungen mit dem Umland verbinden soll. Es beinhaltet in beiden

Städten neue Innenstadtstrecken im Straßenbahnbetrieb sowie die Mitnutzung des derzeit zum großen Teil nicht elektrifizierten Eisenbahn-Schienennetzes in der Region.

Da das Gesamtprojekt aufgrund seiner Größe und Komplexität nicht vollständig bis zum Jahr 2018 umgesetzt und bis 2019 abgerechnet werden kann (Auslaufen des Bundes-GVFG im Jahr 2019), wurde ein 1. RSB-Modul entwickelt, das nach Beurteilung der Gutachter bis 2018 gebaut und bis 2019 vollständig abgerechnet werden kann und für sich gesehen einen eigenständigen Verkehrswert besitzt (NKI >1). Zu diesem ersten Modul wurden im Jahr 2014 die vorliegenden Infrastrukturplanungen vertieft und weitere Untersuchungen zur Validierung des bislang ermittelten NKI vorgenommen bzw. für das Jahr 2015 angestoßen.

Durch die NVBW erfolgt eine enge fachliche Begleitung dieser Planungen in Bezug auf die Kompatibilität der Angebotsstrukturen dieses ersten Moduls zum landesweiten Fahrplanangebot unter verschiedenen Randbedingungen.

Unabhängig davon sollen aber auch für weitere Teile des Gesamtprojekts die Planungen vorangetrieben werden bzw. werden diese bereits durchgeführt (insbesondere Zollernbahn), um diese nach Vorlage eines entsprechenden Finanzierungsrahmens möglichst schnell realisieren zu können.

3.2.9 Regio-S-Bahn Donau-Iller

Unter der Federführung des Regionalverbandes Donau-Iller wurden Ende des Jahres 2009 konkrete Aktivitäten zur Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs in der Region Donau-Iller aufgenommen. In diesem Rahmen wurden die Inhalte und der Umfang einer S-Bahn-ähnlichen Verkehrskonzeption in diesem Ländergrenzen überschreitenden Raum ermittelt und ein unter Nutzen-Kosten-Sicht tragfähiges Angebots- und Infrastrukturkonzept entwickelt. In der ersten Hälfte des Jahres 2014 erfolgte ein erster Austausch zu den Ergebnissen einer Angebots- und Betriebsstudie zwischen den beteiligten Ländern und der Region; die Vorlage eines endgültigen Abschlussberichts steht noch aus. Zwischenzeitlich nahm die regionale Seite weitere Prüfungsschritte auf, deren Ergebnisse in Form eines regionalen Zielkonzeptes nunmehr im Jahr 2015 den SPNV-Aufgabenträgern übergeben werden sollen.

Der im Herbst 2014 von der Interessengemeinschaft Brenzbahn (gegründet im Frühjahr 2014) zur Brenzbahn angestoßene Konsolidierungsprozess der bislang vorliegenden Ergebnisse aus der Angebots- und Betriebsstudie zur Regio-S-Bahn Donau-Iller wird durch die NVBW unterstützt.

3.2.10 Verkehrsbereich Nordwürttemberg

Für die Strecke Lauda – Crailsheim erarbeitet die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH (Westfrankenbahn) ein Gesamtkonzept zur Ausrüstung dieser Strecke mit einer modernen Leit-

und Sicherungstechnik. Erste Überlegungen wurden mit der NVBW im Jahr 2014 abgestimmt. Dieser enge Abstimmungsprozess wird fortgesetzt, um diese Planungen zur Infrastruktur an den verkehrlichen Anforderungen/Zielsetzungen zu spiegeln.

3.2.11 Pönaleprogramm

Nach einem längeren Abstimmungsprozess konnte Mitte des Jahres 2014 ein Planungs-, Realisierungs- und Finanzierungsvertrag für Maßnahmen zur Verwendung von Pönalemitteln zwischen dem Land Baden-Württemberg und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen DB Netz AG und DB Station&Service AG abgeschlossen werden. Als erste Maßnahme aus diesem Programm wurden die Bahnsteiganlagen in Rottenacker umfassend instandgesetzt. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2014 wird diese Station wieder regelmäßig im SPNV bedient.

3.2.12 Zielkonzept 2025 für den SPNV in Baden-Württemberg

Auf Basis der bestehenden sowie der prognostizierten Nachfrage wurden im Jahr 2014 Angebotsstandards für den landesbestellten SPNV entwickelt. Die inhaltliche Diskussion wurde über einige Monate intensiv zwischen NVBW und dem Ministerium für Verkehr und Infrastruktur geführt; die abschließenden Festlegungen wurden letztlich durch das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur getroffen. Die Umsetzung dieser Zielstellungen in konkrete Angebote erfolgt für den Zeithorizont bis zur Inbetriebnahme von Stuttgart 21 und der NBS Wendlingen – Ulm – unter Beachtung des verfügbaren finanziellen und infrastrukturellen Rahmens – im Zusammenhang mit den aktuellen Ausschreibungen. Für den anschließenden Zeithorizont wurden umfassende konzeptionelle Planungen angestoßen (s. nachfolgender Punkt).

3.2.13 Stuttgart 21 und NBS Wendlingen – Ulm

- Konzeptionelle Planungen

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur wurden von der NVBW im Herbst 2014 mit gutachterlicher Unterstützung die konzeptionellen Planungen für diesen Zeithorizont für das Zielkonzept 2025 für den SPNV in Baden-Württemberg aufgenommen. Für die im Zielkonzept 2025 festgelegten Angebotsstandards für den landesbestellten SPNV sind konkrete Angebotsstrukturen (in einem ersten Schritt für alle Linien, die Stuttgart berühren und – darauf aufbauend – in einem zweiten Schritt für das gesamte Land) zu entwickeln. Ergebnisse dieses komplexen Prüfungsprozesses werden im Jahr 2015 erwartet.

- Prüfungsprozesse zu Teilbereichen

Die NVBW unterstützt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur insbesondere bei der betrieblichen Bewertung veränderter Planungen zu den Planfeststellungsabschnitten 1.6

(Abstellbahnhof) und 1.3 (Filderbereich) als eine der Grundlagen für die in diesen Bereichen zu treffenden Entscheidungen zur tatsächlichen Ausgestaltung der Infrastruktur.

- **Merklingen**

Zu dem von regionaler Seite vorgetragenem Wunsch nach der Einrichtung eines Regionalverkehrsbahnhofs an der NBS Wendlingen – Ulm wurde im Jahr 2014 eine erste gutachterliche Abschätzung durchgeführt, die unter gewissen Randbedingungen die Realisierung dieses Haltes als möglich erachtet. Auf dieser Basis sollen im Jahr 2015 vertiefte Untersuchungen, insbesondere zur Infrastruktur durchgeführt werden, um eine belastbare Entscheidungsgrundlage für Land und Region zu erhalten.

4 Ausschreibungen von SPNV-Leistungen

4.1 Ausschreibungsnetze

Die Ausschreibungsnetze und der Ausschreibungsfahrplan wurden im Jahr 2014 durch die NVBW zusammen mit dem MVI und dessen Berater KCW weiter fortgeschrieben. Abstimmungen mit benachbarten Aufgabenträgern und weiteren Beteiligten erfolgten parallel und werden auch in 2014 noch weiter andauern. Die NVBW war in den Prüf- und Abstimmungsprozess zeitlich und personell sehr stark eingebunden.

Im Jahr 2014 wurden folgende Ausschreibungen im Supplement zum Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht:

- | | | | |
|---|------------|------------------|-----------------------|
| • | 15.07.2014 | Übergangsvertrag | Verhandlungsverfahren |
| • | 02.07.2014 | Netz 1 | Verhandlungsverfahren |
| • | 27.12.2014 | Netz 2 | Verhandlungsverfahren |
| • | 27.12.2014 | Netz 3 | Verhandlungsverfahren |
| • | 27.12.2014 | Netz 5 | Verhandlungsverfahren |
| • | 30.12.2014 | Netz 9a | Verhandlungsverfahren |

4.2 S-Bahn Rhein-Neckar

Die Ausschreibung der 1.Stufe S-Bahn Rhein-Neckar konnte im Jahr 2014 abgeschlossen werden; am 15.01.2015 wurde der Zuschlag erteilt. Damit wurde die DB Regio AG für weitere 17 Jahre mit den Verkehrsleistungen beauftragt.

Im Jahr 2015 laufen die Abstimmungen der Ausschreibung der zweiten Stufe. Da hierbei die vom Land Baden-Württemberg entwickelten und vorgeschlagenen Instrumente zur Fahr-

zeugfinanzierung noch nicht von den Partnern endverhandelt sind und die Inbetriebnahmestufen für die Teilabschnitte auch noch nicht klar definiert werden konnten, ist noch kein Zeitpunkt für den Ausschreibungsbeginn festgelegt.

4.3 Rhein-Main-Neckar-Express

Schon im Frühjahr 2014 konnten die Leistungen der Main-Neckar-Ried (bisher: „Rhein-Main-Neckar“) vergeben werden. Im Vergabeverfahren hatte sich die DB Regio AG gegen einen weiteren Mitbewerber durchsetzen können.

4.4 Breisgau-S-Bahn

Die Überprüfung der Vergabernetze und die zeitliche Verschiebung des Infrastrukturausbaus machte auch eine Überarbeitung der Ausschreibung der Breisgau-S-Bahn notwendig. Die Überprüfung und Abstimmung der Inhalte (insbesondere Leistungsumfang, Finanzierung und Infrastrukturausbau) und die Festlegung zum weiteren Vorgehen mit allen Beteiligten hat nahezu das gesamte Jahr 2014 andauert.

Der Teilnahmewettbewerb zum Verhandlungsverfahren für die Strecken:

- Freiburg (Breisgau) – Neustadt (Schwarzwald) – Donaueschingen
- Donaueschingen - Villingen
- Titisee – Seebrugg
- Freiburg (Breisgau) – Breisach
- Endingen – Riegel - Gottenheim

wurde am 30.12.2014 im Supplement zum Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht. Die Teilnahmeanträge mussten bis zum 05. Februar 2015 bei der NVBW abgegeben werden.

Die Maßnahmen des Infrastrukturausbaus sind beziffert und bilden die Grundlage für den genehmigten Rahmen-GVFG-Antrag, der vom Bund in der Zwischenzeit in Kat. B eingestuft wurde.

4.5 Ortenau-S-Bahn

Die Vergabe der Leistungen zur Ortenau-S-Bahn wurde am 24.12.2014 im Supplement zum Amtsblatt der Europäischen Union bekanntgemacht. Das Vergabeverfahren konnte damit abgeschlossen werden.

5 Fahrzeuge

5.1 Innovative Fahrzeugkonzepte

Das Land Baden-Württemberg beteiligt sich an der Entwicklung eines Fahrzeugs mit dem alternativen Antriebskonzept „Brennstoffzelle“; erste Arbeiten zum Einsatzfeld und zur erforderlichen Infrastruktur wurden im Sommer 2014 begonnen, mit dem Einsatz der ersten Fahrzeuge in Baden – Württemberg ist ab dem Jahr 2019 zu rechnen.

5.2 Konventionelle Fahrzeuge

Die NVBW ist Mitglied der Arbeitsgruppe „Fahrzeuge“ der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger (BAG-SPNV). Die bereits in der 2. Auflage vorliegenden „Empfehlungen für Anforderungen an Fahrzeuge in Vergabeverfahren“ der BAG-SPNV sollen aktualisiert werden, die dazu erforderlichen Abstimmungen in der Arbeitsgruppe und mit der Fahrzeugindustrie wurden weitergeführt, die Veröffentlichung der 3. Auflage ist Mitte 2015 vorgesehen.

5.3 Fahrzeugdesign

Es wurden weitere Fahrzeuge (VT 612 DB Regio / RS 1 SWEG) mit dem Außendesign des Landes ausgestattet, weitere Arbeitsfelder in diesem Thema sind die Verbesserung der Kennzeichnung der Einstiegsbereiche für Rollstühle und Fahrradfahrer.

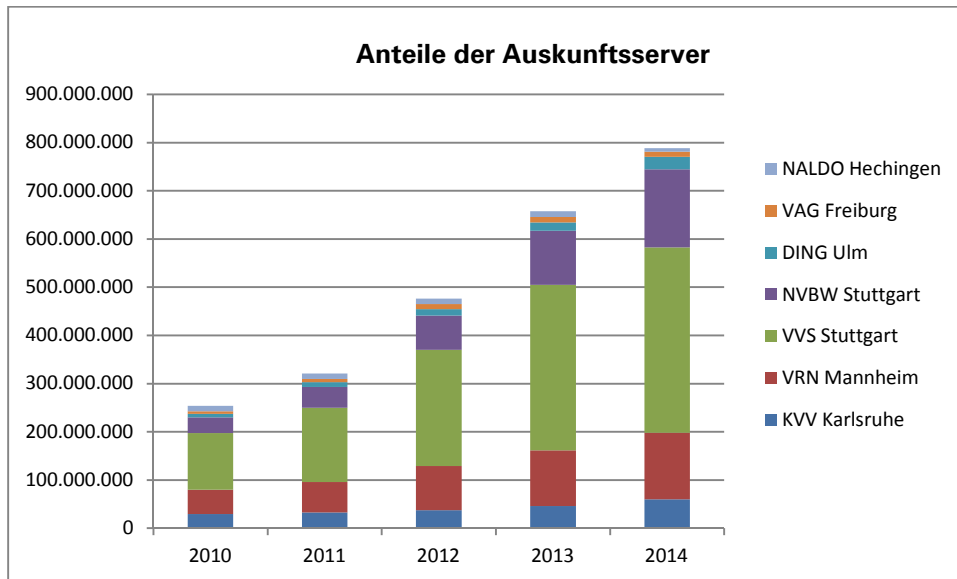
5.4 Musterlastenheft Fahrzeuge

Das Musterlastenheft Fahrzeuge für die kommenden Ausschreibungsverfahren wurde fertiggestellt und im Verbund mit dem Design Manual auf der Homepage der NVBW veröffentlicht.

6 Fahrgastinformation/Auskunftssysteme

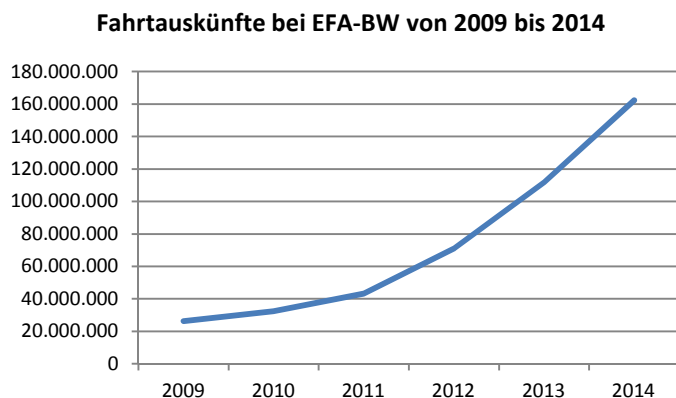
6.1 Elektronische Fahrplanauskunft EFA-BW

Auch im Jahr 2014 setzte sich die Nachfrage nach Fahrplanauskünften im Internet deutlich fort. Von allen Auskunftsservern im Land (EFA-BW, KVV, VVS, VRN, DING, VAG/Freiburg und NALDO) wurden insgesamt mehr als 788.000.000 Fahrten gerechnet, etwa 17 % mehr als im Jahr 2013. Für das Jahr 2015 ist mit einem weiteren Anstieg der Zahl der gerechneten Fahrten in dieser Größenordnung zu rechnen.



Den größten relativen Zuwachs mit +45% mehr gerechnete Fahrten als im Vorjahr hatten die Auskunftsserver der NVBW (www.efa-bw.de) und des DING (www.ding.eu) zu verbuchen. Das größte absolute Wachstum der gerechneten Fahrten hatte ebenfalls der Auskunftsserver der NVBW zu verbuchen mit einem Plus von 50.353.876 Fahrten.

6.2 Fahrplanauskünfte auf www.efa-bw.de



Die Fahrplanauskunft EFA-BW hat im Jahr 2014 insgesamt 162.256.567 Fahrten berechnet. Dies sind 45 % mehr als im Vorjahreszeitraum.

Bereits Ende Oktober 2014 wurde die Zahl der insgesamt im Jahr 2012 gerechneten Fahrtauskünfte übertroffen! Den größten Anstieg im Vergleich zum Vorjahresmonat gab es im November, als etwa 59 % mehr gerechnete Fahrten als im Vorjahresmonat anfielen. Eine der Ursachen für diesen Zuwachs ist die Tatsache, dass seit September 2014 der Verkehrsverbund Naldo seine Fahrtauskünfte auf den Rechnern der NVBW rechnen lässt.

6.3 Fahrplanauskunft für Dritte

a) Fahrplanauskünfte Mecklenburg-Vorpommern

Die NVBW betreibt als Unterauftragnehmer für die Fa. Mentz (München) einen Fahrplanauskunftsserver für das Land Mecklenburg-Vorpommern. Der entsprechende Aufwand wird vom Land Mecklenburg-Vorpommern vergütet. Im Jahr 2014 wurden auf dem Fahrplanauskunftsserver für das Land Mecklenburg-Vorpommern 18.117.158 Fahrten berechnet.

b) Baseler Verkehrsbetriebe (BVB)

Seit Mai 2011 wird die Internet-Fahrplanauskunft der Baseler Verkehrsbetriebe BVB auf den EFA-BW-Servern berechnet. Zirka 5,7 % der von EFA-BW gerechneten Fahrten wurden von der BVB abgefragt (davon etwa 2/3 von den mobilen Anwendungen der BVB). Ein großer Teil der von der BVB-Internet-Seite angeforderten Fahrtberechnungen betreffen grenzüberschreitende Fahrten zwischen Deutschland und der Schweiz.

c) Naldo

Seit September 2014 werden die Fahrten, die man in der Internet-Seite des Naldo-Verkehrsverbands berechnen lassen kann, auf den Servern der NVBW gerechnet. Der Anteil der Fahrten, die seitdem für den Naldo gerechnet wurde, beträgt etwa 6 % aller von den NVBW-Servern gerechneten Fahrten.

d) Weitere Virtuelle Auskunftsserver

Weitere "virtuelle Auskunftsserver", die ihre Fahrtauskünfte von den EFA-BW-Servern berechnen lassen, sind für den Verkehrsverbund BODO (1,8 % der angeforderten Fahrtberechnungen), dem Filmland Mobilitätsverbund (0,6 % der angeforderten Fahrtberechnungen) und die Bodensee-Oberschwaben-Bahn (0,18 % der Fahrtberechnungen) bei der NVBW eingerichtet.

Desweiteren werden die ÖV-Anteile der beim Landesradroutenplaners angefragten Fahrradrouten auf den EFA-BW-Servern gerechnet (37.277 Fahrten im Jahr 2014).

6.4 Auskunft für mobile Endgeräte

Die NVBW bietet auch eine Auskunft für mobile Geräte (Fahrplanauskunft im „mobilen Internet“) für Handies unter www.efamobil.de und Smartphones der Betriebssysteme Android und iOS („iPhone“, „iPad“) unter dem App „Bus&Bahn“ an. Auch die mobilen Auskünfte

von KVV, BODO, HNVs, VAG/Freiburg, NALDO/Hechingen, VPE sowie der BVB/Basel werden auf den EFA-BW-Servern gerechnet.

Im Jahr 2014 wurden im "mobilen Internet" 108.278.511 Fahrten berechnet; das entspricht einem Anteil von 66,7 % an der Gesamtzahl der gerechneten Fahrtauskünfte. Im selben Vorjahreszeitraum wurden noch etwa 57 % der Fahrten im „mobilen Internet“ gerechnet. Die meisten der von mobilen Geräten angeforderten Fahrplanauskünfte (zirka 94,3 %) wurden von Smartphones, auf denen die Fahrplanauskunfts-App „Bus & Bahn“ für iPhones oder Android bzw. die entsprechenden Apps der anderen Verbünde installiert sind, angefordert.

Angesichts der weiterhin zunehmenden Verbreitung von Smartphones ist zu erwarten, dass der Anteil der von derartigen Geräten angeforderten Fahrtberechnungen gegenüber den Anforderungen aus dem „mobilen Internet“ weiterhin zunehmen wird. Während im Januar 2011 etwa 5,5 % der Fahrplanauskünfte von mobilen Geräten von Auskunftsasss angefordert wurden, stieg dieser Anteil bis Ende 2014 auf mehr als 97 %.

Die Downloadzahlen der Smartphone-Apps betragen 2013 für das Android-System 13.645 und für iPhone 30.483.

6.5 Modernisierung der EFA-Programme und Echtzeit-Auskunft

Die angestrebte Echtzeitauskunft erfordert die Einführung der Programmversion DIVA 4 und EFA 10 für EFA-BW. 2011/12 wurden erstmals DIVA4 Daten von VVS und KVV geliefert. Der VRN kam im Laufe des Jahres 2013 hinzu. Im Laufe des Jahres 2014 wurde die interne Verarbeitung der Fahrplandaten und das Auskunftssystem komplett auf DIVA4 und EFA10 umgestellt. Die vorhandenen DIVA3 Systeme werden jedoch weiterhin zum Datenaustausch benötigt.

Zum Austausch von Echtzeitdaten nach VDV 454 und VDV 453 wurde eine Echtzeit-Datendrehscheibe beschafft. Während Echtzeitdaten des VVS schon seit Anfang 2012 verfügbar sind konnte die Einbindung der DB-RIS Daten erst Ende 2013 weitgehend abgeschlossen werden. RIS liefert dabei auch Daten der Unternehmen VIAS (Frankfurt), Hzl und BOB.

2014 wurde die Einbindung der Daten von VAG Freiburg abgeschlossen. Die Anbindung der SWSH (Stadtwerke Schaffhausen) erfolgte zur Versorgung von DFI Anzeigern. Die Anbindungsprojekte zu VSB und VPE wurden aufgesetzt, ebenso die Anbindung der Bahnbusdaten. Zahlreiche Unternehmen und Verbünde haben Interesse an einer Anbindung bekundet. Die Einbindung weiterer Datenlieferanten wird Anfang 2015 fortgeführt. Die Aufnahme der Echtzeitauskünfte in den Regelbetrieb der elektronischen Fahrplanauskunft erfolgte mit der kompletten Umstellung auf EFA10 Anfang 2014.

6.6 Tarifauskunft/Tarifservice für Touch and Travel

2014 wurde die Tarifauskunft für Filsland freigeschaltet. Damit ist die Tarifauskunft in EFA-BW nunmehr für 21 Verbundtarife verfügbar.

Die an Touch and Travel der DB AG teilnehmenden Verbände (HNV, KVSH, NALDO, KVV, DING, HTV, VGC, VPE, VGF, VRN, VVS, TGO, RVL, Filsland, WTV) benötigen zur Berechnung des Verbundpreisanteils an Touch and Travel einen Webservice, der für die Fahrten eines Nutzers die jeweils gültigen Tickets berechnet und - sofern zulässig - Tickets für mehrere Fahrten zusammenfasst. Dieser Webservice wird für den Großteil der Teilnehmer von EFA-BW bereitgestellt. Dazu wurde die Tarifberechnung in EFA-BW ergänzt und eine Schnittstelle definiert.

Die wachsende Bedeutung der Tarifauskunft hat in mehreren Verbundgebieten zu einer generellen Überprüfung, der Behebung von Fehlern und zu zahlreichen Verbesserungen der Abläufe geführt. Unvermeidlich steigt durch die erhöhten Anforderungen an Aktualität und Genauigkeit auch der Pflegeaufwand sowohl auf Seiten der Verbundpartner wie auf Seiten der NVBW.

6.7 Stationsdatenbank

Die App für die Nutzung der Stationsdatenbank auf Mobilfunkgeräten (IOS, Android) wurde Ende des Jahres 2014 fertiggestellt, die Veröffentlichung der App erfolgte im Januar 2015.

7 Marketing und Kundenbeziehungen

7.1 Kampagnen

Plakatkampagne für die Zielgruppe der Senioren

Im Herbst 2014 wurde in Bahnhöfen und an Haltestellen eine Werbekampagne „Mobilität zum Mitnehmen“ im Land geschaltet. Diese Kampagne richtete sich an primär an die Zielgruppe der Senioren in Verbindung mit den neuen Medien.

3-Löwen-Quiz-App

Informationen unterhaltsam vermitteln – dazu diente u.a. die 3-Löwen-Quiz-App, die sich Nutzer drei Wochen lang – vom 20.10. bis 07.11.2014 kostenlos auf ihr Handy laden konnten. Für genau 30.362 Haltestellen im Land sind auf der App aus dem Bereich ÖPNV/SPNV und Allgemeinwissen hinterlegt. Das Ergebnis waren mehr als 20.000 gespielte Quizze, also durchschnittlich mehr als 1.400 Quizze pro Tag. Nicht nur der Unterhaltungswert von Bus- und Bahnfahrten wurde so gesteigert, ganz nebenbei erhielten die Nutzer vielfältige Informationen zu den Serviceleistungen des 3-Löwen-Takts.

7.2 Einzelmaßnahmen

Online-Marketing

Im Bereich Werbung nimmt die zunehmende Dominanz der digitalen Medien zu. Laut Zentralverband für die deutsche Werbewirtschaft (ZAW) für das Jahr 2013 macht dieser Bereich neben dem Fernsehen (28,4%) einen Anteil am Nettowerbekuchen von 25,5 % aus. Die NVBW berücksichtigt diesen Trend. Kampagnen für die Mobilitätsplattform, die Stationsdatenbank und das Haltestellen-Quiz wurden im Jahr 2014 geschaltet. Rund 631.000 Personen konnten so erreicht werden.

Internet/Social Media

Das Internet ist unverändert das zweitstärkste Medium im Marketing-Mix. Mit der Homepage „3-Löwen-Takt“, den monatlichen Newslettern und der Präsenz in den „Social-Media-Kanälen“ verbindet die NVBW Informationen und Service sowie Interaktion und Dialog mit ihren Kunden.

Im Bereich von Facebook konnte die NVBW die Anzahl der Fans von März 2014 bis heute von 1.100 Fans auf knapp 11.000 Fans erhöhen. Die Homepage „3-Löwen-Takt“ wird im

Monat zwischen 20.000 und 30.000 Usern besucht. Rund 12.000 Kunden erhalten monatlich den Newsletter des 3-Löwen-Takt – die Löwen-Mail.

Kundenmagazin

Damit werden Menschen in Baden-Württemberg über aktuelle Themen im Bereich des ÖPNV aus Baden-Württemberg wie z.B. über die Gründung eines landesweiten Fahrgastbeirats, einem Blick hinter die Kulissen des Systems Nahverkehr oder Mobilitäts-Tipps wie z.B. Veranstaltungen, die mit Bussen, Bahnen zu erreichen sind, informiert. Verschiedene Verkehrsverbände nutzen das Kundenmagazin als „Mantel“ und informieren über einen Beihefter ihre Kunden vor Ort. Die Auflage des Kundenmagazins beträgt ca. 40.000 Exemplare.

Publikationen

Durch die zahlreichen Broschüren des 3-Löwen-Taktes wird jährlich eine breite Öffentlichkeit über die Möglichkeiten der Freizeitgestaltung mit dem ÖPNV informiert, sowie über die Angebote und Servicedienstleistungen des 3-Löwen-Takts, die auch bei der täglichen Nutzung des ÖPNV/SPNV nützlich sind. Unter dem Motto „Historie trifft Neuzeit“ ist die Museumsbahnen-Streckenkarte 2015 ganz neu erschienen. Mit rund 30.000 verteilten Exemplaren ist die Museumsbahnen-Streckenkarte 2015 bereits im ersten Jahr ein voller Erfolg. Auch die praktischen Radexpress-Flyer im Hosentaschenformat wurden neu aufgelegt. Zahlreiche neue Radtouren und Einkehrtipps entlang der Strecken komplettieren den nützlichen Flyer für alle, die gern mit den Radexpress-Zügen des 3-Löwen-Takts unterwegs sind.

Intermodale Mobilitätsplattform

Die von der NVBW entwickelte Mobilitätsplattform mit über 35.000 Angeboten zur einfachen Planung individueller Mobilitätsbedürfnisse ging 2014 an den Start und ist ein weiterer Servicebaustein mit der die Landesmarke „3-Löwen-Takt“ für die Nutzung von Bussen und Bahnen und einer Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel wirbt.

Diese Mobilitätsplattform berücksichtigt die sich verändernde Mobilitätsstruktur im Land und soll den Menschen helfen, verschiedene Möglichkeiten der Mobilität in einem ersten Schritt kennen zu lernen. Die intermodale Mobilitätsplattform informiert über das klassische, öffentliche Verkehrsangebot hinaus und macht auf Angebote wie Fahrradverleih und Carsharing-Angebote aufmerksam.

Mehrere Ziele werden mit dem Angebot verfolgt. Die Menschen werden über die Vielfalt der Möglichkeiten im Bereich der Mobilität informiert und gleichzeitig sensibilisiert, ihr Mobilitätsverhalten in Richtung der vernetzten Mobilität neu zu gestalten. Das Angebot richtet

sich somit an Menschen, die „flexibel mobil“ sein wollen und das jeweils für ihre Bedürfnisse passende Mobilitätsangebot nutzen möchten.

3-Löwen-Cup

Rund 15.000 Grundschüler der dritten und vierten Klasse nehmen jährlich aktiv am 3-Löwen-Cup teil, der von der NVBW in Zusammenarbeit mit dem Ministerium für Kultus, Jugend und Sport veranstaltet wird. Nicht nur die Kinder, auch Eltern, Geschwister, Lehrer und Institutionen werden mit den umfangreichen Marketingmaßnahmen rund um den Cup erreicht und somit für umweltgerechte Mobilitätsformen und ihren Beitrag zum Klima- und Umweltschutz sensibilisiert. Der Bogen wird dabei vom 3-Löwen-Cup selbst, über den ÖPNV hin zu umweltgerechten Mobilitätsformen gespannt. Auf rund 80 Veranstaltungen wird vor Ort über die Vielfalt der Mobilität informiert sowie Service- und Informationsdienstleistungen des 3-Löwen-Takts kommuniziert. Aber auch die regelmäßige Auslage von Informationsmaterialien, die Präsenz in elektronischen Medien, ein kontinuierlicher Kontakt zu den Schulen und eine breite Presse- und Öffentlichkeitsarbeit machen den 3-Löwen-Cup zum festen Bestandteil der Mobilitätspädagogik. Seinen Höhepunkt feiert der Cup alljährlich beim Kinder- und Jugendfestival der Stadt Stuttgart, der mit 70.000 bis 90.000 Besuchern jede Menge Interessierte auf den Schlossplatz lockt.

Landeskinderturnfest

Große Aufmerksamkeit erreichte der 3-Löwen-Takt beim dreitägigen Landeskinderturnfest des Schwäbischen Turnerbundes in Heidenheim. Die rund 4.500 Turner und insgesamt ca. 20.000 Besucher wurden am Infostand des 3-Löwen-Taktes über die Serviceangebote informiert und zu Mitmach-Aktionen, wie der 3-Löwen-Jagd eingeladen.

Kooperationen mit Verkehrsverbänden

Schon seit Jahren bietet die NVBW als zentraler Dienstleister verschiedene Angebote gegenüber den Verkehrsverbänden an. So ermöglicht die NVBW Verkehrsverbänden sich an regionalen Messen mit einem Besucheraufkommen von mind. 80 – 100.000 Gästen zu beteiligen. Gemeinsam wurden in der Vergangenheit Broschüren erstellt, die das Layout des „3-Löwen-Takts“ tragen und inhaltlich die Verkehrsverbände bei der Realisierung ihrer Ziele unterstützen.

Alle zentralen Dienstleistungen der NVBW im Bereich Marketing sind nun in einer Broschüre „Starker Partner“ zusammengefasst. Konkrete Leistungen wie z.B. im Bereich des „social-media“, im Bereich von Kampagnen, als Lizenzgeber für verschiedene Widgets oder durch

Rahmenverträge garantierte Rabattstaffeln unterstützen die Kooperationen mit weiteren Partnern und helfen dabei, Menschen hin zu einer zukunftsfähigen Mobilität zu bewegen.

7.3 Ausschreibung von Marketingleistungen

Die NVBW hat im Jahr 2014 die „Weiterentwicklung der Marketingkonzeption des 3-Löwen-Taktes“ europaweit ausgeschrieben.

8 Landestarif

Die NVBW unterstützt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur bei der Konzeption und der Einführung eines Landestarifs für Verkehrsverbundgrenzen überschreitende Verkehre in Baden-Württemberg. Der Landestarif soll 2018 am Markt eingeführt werden und ist seit 2014 auch im Rahmen der SPNV-Ausschreibungen zu berücksichtigen.

Nach den im Jahr 2014 erfolgten konzeptionellen Vorarbeiten unter Einbeziehung der relevanten Akteure wird ab 2015 ein „Kompetenzzentrum Landestarif“ bei der NVBW eingerichtet, in dem die Organisation für den Landestarif schrittweise bis 2018 aufgebaut wird.

9 Elektronisches Fahrgeldmanagement

9.1 E-Ticket Deutschland

Die NVBW unterstützt die Verkehrsverbünde sowohl bei der Einführung elektronischer Fahrausweise als auch bei der landesweiten Einführung eines intelligenten Vertriebssystems auf Basis interoperabler elektronischer Fahrausweise. Mit der Einführung elektronischer Tickets soll ein landesweiter Durchbruch interoperabler Bezahlssysteme erreicht werden. Die Gespräche mit interessierten Verkehrsverbänden wurden 2014 fortgesetzt. Dabei standen insbesondere die fachliche Beratung und Unterstützung der Verbände bei der Realisierung ihrer Projekte im Vordergrund.

9.2 Verbundintegrationsplattform Baden-Württemberg – VIP-BW

Die VIP-BW ist ein Hintergrundsystem, mit dem die Systeme verschiedener Verkehrsverbände vernetzt werden und es damit möglich gemacht wird, mit einem E-Ticket auch über Verbundgrenzen hinweg zu reisen.

Im Jahr 2014 wurden die Grundlagen für eine Erweiterung der Funktionalität und den Betrieb ab 2016 gelegt. Das ist die Voraussetzung zur Ausweitung der VIP-BW auf weitere Verkehrsverbünde in Baden-Württemberg.

9.3 Touch&Travel

Die Einführung von Touch&Travel – einem Produkt der DB AG im Bereich des elektronischen Fahrgeldmanagements – schreitet in Baden-Württemberg voran. Der Großteil der Verbünde haben Touch&Travel bereits eingeführt oder haben dies für 2015 geplant.

10 Fahrgastbeirat

Die NVBW betreut den Fahrgastbeirat seit Oktober 2012 organisatorisch. Der Fahrgastbeirat als unabhängiges, beratendes Gremium stellt das Bindeglied zwischen den Fahrgästen und dem Land Baden-Württemberg als Aufgabenträger für den SPNV dar. 26 Personen - interessierte Fahrgäste sowie Vertreter von Verbänden -, geben Anregungen und Vorschläge gegenüber dem Land, um die Akzeptanz des SPNV zu verbessern und seine Attraktivität zu erhöhen. Im Jahr 2014 konstituierte sich das Gremium erstmals neu und ging in eine zweite Amtszeit, welche bis 2016 andauern wird. Im Mai des Jahres stand neben einer Abschieds- und Willkommensveranstaltung, die alle Mitglieder beider Amtszeiten umfasste, am 23.5.2014 die konstituierende Sitzung des FGB-BWs statt.

Im Sommer 2014 beschäftigte sich der FGB-BW schwerpunktmäßig mit dem Thema „Ausschreibungen“ und dem Zielkonzept 2025. In der Sitzung im Herbst standen der Kundendialog der DB Regio sowie die Ombudsstelle Baden-Württemberg im Zentrum der Diskussionen.

11 Fachtechnische GVFG-Prüfung

Im Auftrag des MVI führt die NVBW die fachtechnische Prüfung der vom Ministerium nach dem GVFG geförderten Projekte durch. Daneben erstellt die NVBW für das MVI Kostenstatistiken und Preisdokumentationen im Bereich Bauvorhaben und gibt zu laufenden Vorhaben Stellungnahmen ab.

11.1. Stand der fachtechnischen Prüfung (gem. § 3 GVFG)

zur Bearbeitung eingegangene Anträge	Prüfung / Antragsbearbeitung abgeschlossen (03/1997 - 12/2014)	noch zu bearbeitende Anträge
--------------------------------------	--	------------------------------

GVFG-Zuwendungsanträge (Erstanträge)	459	452	7
Ergänzungs- / Änderungsanträge	153	148	5
Schlussverwendungsnachweise	470	431	39
Gesamtanzahl	<u>1.082</u>	<u>1.031</u>	<u>51</u>

Anmerkung:

- 7 ungeprüfte GVFG-Anträge:
Bei 5 Maßnahmen ist das Genehmigungsverfahren noch nicht eingeleitet bzw. durch den Erörterungstermin die Überarbeitung des GVFG-Antrages noch nicht abgeschlossen. Daher ruht hier die fachtechnische Prüfung.
- 5 ungeprüfte Ergänzungs- / Änderungsanträge:
2 Maßnahmen werden im Rahmen der Schlussverwendungsnachweise bearbeitet.
- 39 ungeprüfte Schlussverwendungsnachweise:
Bei 2 Maßnahmen der Stuttgarter Straßenbahnen befindet sich der Prüfvermerk noch in der Abstimmung mit dem MVI bzgl. einer Grundsatzentscheidung mit Wirkung auf anderweitige Maßnahmen
Bei 10 Maßnahmen der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (Vorhabensträger i.A. der MVV Verkehr GmbH u. HSB) soll nach Möglichkeit die fachtechnische Prüfung bis Mitte 2015 abgeschlossen werden.
Bei 6 Maßnahmen der AVG/VBK fehlen bislang noch Unterlagen. Die Maßnahmenprüfung soll ggfs. mit weiteren baulich bzw. verkehrlich zusammenhängenden Vorhaben abgewickelt werden.

11.2 Bearbeitete GVFG-Zuwendungsmaßnahmen im Zeitraum v. Jan. 2014 – Dez. 2014

	Neuzugänge (01/2014 - 12/2014)	Prüfung / Antragsbearbeitung abgeschlossen (01/2014 - 12/2014)
GVFG-Zuwendungsanträge (Erstanträge)	4	20
Ergänzungs- / Änderungsanträge	2	4
Schlussverwendungsnachweise	17	30
Gesamtanzahl	23	54

11.3 Vorhaben im GVFG - Bundesprogramm

(Fachtechnische Prüfung durch die NVBW im Auftrag des MVI)

Auswahl von laufenden ÖPNV-Maßnahmen in Baden-Württemberg:

- Mobilitätsnetz Heidelberg (Vorhabensträger: RNV / HSB)
- Verkehrsprojekt Kombilösung Karlsruhe (Vorhabensträger: KASIG)

- Stadtbahn Heilbronn-Nord (Vorhabensträger: Stadtwerke Heilbronn)
- Stadtbahn Mannheim-Nord (Vorhabensträger: RNV)
- Straßenbahn Linie 2 (Kuhberg – Wissenschaftststadt) in Ulm (Vorhabensträger: SWU)
- Stadtbahn Linie U 12 in Stuttgart (Vorhabensträger: SSB)
- Stadtbahn `Vauban` und `Neue Messe` in Freiburg (Vorhabensträger: VAG)
- Straßenbahn Tramlinie D v. Straßburg nach Kehl (Vorhabensträger: Stadt Kehl u. CTS)

11.4 Projektbegleitende Kostenkontrolle (Drittaufträge)

- Stadtbahn Mannheim (RNV):
 - Neckarauer Übergang, Brücke über DB-Strecke
=> laufende Prüfung / Kostenkontrolle (i.A. MVV Verkehr GmbH)
- S-Bahn Rhein-Neckar
 - 2. Baustufe (Elektrifizierung u. Ausbau im Elsenzthal u. Schwarzbachtal)
=> laufende Kostenbegleitung (i.A. MVI)

11.5 Sonstiges

- Erstellung v. Kostenstatistik / Preisdokumentation
- Stellungnahmen an MVI (Referat 32 / 34) zu laufenden Vorhaben

12 Umweltverbund

12.1 Umweltverbund allgemein

12.1.1 Stellungnahmen zu Nahverkehrsplänen

Zu von den ÖPNV-Aufgabenträgern übergebenen Entwürfen von Nahverkehrsplänen erarbeitet der Bereich Umweltverbund Beiträge zu Stellungnahmen der NVBW und des MVI mit dem Ziel, dass die Verknüpfung der Verkehrsträger des Umweltverbundes forciert und die relevanten Schnittstellen und Überlappungsbereiche zum Fuß- und Radverkehr dort adäquat abgebildet werden. Im Jahr 2014 wurden sieben Stellungnahmen verfasst, hinzu kamen zwei Stellungnahmen zu Änderungen von Regionalplänen.

12.1.2 Neubürgermarketing

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur hat die NVBW ein Konzept zur Erstellung und Durchführung eines Förderprogramms zum Neubürgermarketing in Baden-Württemberg entwickelt. Nach Auftragserteilung zur Umsetzung des Konzepts durch das

Ministerium wurde bei der NVBW in einem ersten Schritt ein Förderprogramm zum Neubürgermarketing erstellt.

12.1.3 Sonderseminarreihe Straßenverkehrsordnung für Baden-Württemberg

2014 hat die NVBW die organisatorische Betreuung der Länderseminare der Fahrradakademie des Bundes in Mannheim und Ulm übernommen.

12.2 Umweltverbund – Fußverkehr

Baden-Württemberg entwickelt sich zur Pionierregion für nachhaltige Mobilität. Auch der Fußverkehr als die natürlichste und nachhaltigste Art der Fortbewegung spielt dabei eine wichtige Rolle. Um die Fußverkehrsförderung im Land systematisch zu entwickeln und zu pflegen, hat das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur eigens zu diesem Thema bei der NVBW eine Personalstelle geschaffen. Seit Mai 2014 ist die Stelle besetzt. Bislang standen die folgenden Tätigkeiten im Vordergrund:

In einem ersten Schritt galt es, die Fußverkehrsförderung des Landes auf eine konzeptionelle Basis zu stellen. Gemeinsam mit Referat 55 des MVI wurden das Oberziel und die vier Handlungsfelder der Fußverkehrsförderung in Baden-Württemberg festgelegt, die wichtigsten Akteure wurden identifiziert und ein Zeitplan für die kommenden Monate entwickelt.

Parallel wurde von Beginn an der direkte Austausch mit den Kommunen gesucht. Im Zuge dessen wurden in den größten Kommunen des Landes Experteninterviews zum Fußverkehr durchgeführt und ausgewertet. Zusätzlich fand mit kommunalen Vertretern ein ganztägiger Workshop zum Thema statt. Erörtert wurden dabei der Status quo in der kommunalen Fußverkehrsförderung sowie die Wünsche und Anforderungen der Kommunen an die Fußverkehrsförderung des Landes.

Des Weiteren wurde die konzeptionelle und operative Planung der Auftaktveranstaltung zur Fußverkehrsförderung des Landes Baden-Württemberg vorangetrieben. Die Veranstaltung findet als ganztägige Fachkonferenz im Februar 2015 in Stuttgart statt. Geladen sind alle Kommunen und die mit dem Thema befassten Institutionen des Landes. Eröffnet wird die Veranstaltung von Minister Hermann.

Im Frühjahr 2015 ist die Durchführung von Fußverkehrs-Checks in ausgewählten Kommunen Baden-Württembergs vorgesehen.

12.3 Umweltverbund – Radverkehr

12.3.1 Radroutenplaner Baden-Württemberg

Radroutenplaner – Internetversion

Seit Sommer 2011 steht der Radroutenplaner Baden-Württemberg für die Öffentlichkeit zur Verfügung. Da der Vertrag über die technische Dienstleistung zum Betrieb und zur Systempflege im Herbst 2014 auslief, hat die NVBW die technische Dienstleistung im Wege einer öffentlichen Ausschreibung im Jahr 2014 neu vergeben. Im Juni 2014 konnte die Ausschreibung erfolgreich abgeschlossen werden. Den Zuschlag erhielt die Fa. Mentz Datenverarbeitung GmbH. Diese ist mit Betrieb und Systempflege bis Herbst 2019 beauftragt. Im Rahmen der Neuausschreibung wurde auch eine Neuausrichtung und Weiterentwicklung des bekannten Systems beauftragt, um den Ansprüchen der Nutzerschaft noch besser gerecht werden zu können. Der Übergang des Betriebs zwischen den Dienstleistern erfolgte zum 01. Oktober 2014.

Neben der Ausschreibung wurde auch der Radroutenplaner laufend durch die NVBW betreut. Schwerpunkte lagen auf der kontinuierlichen Abstimmung mit dem technischen Dienstleister und mit der LUBW Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg zur dauerhaften Pflege der Radroutennetzdaten. Hierzu fand auch 2014 eine Informationsveranstaltung für die Ansprechpartner in den Kreisen und Akteure aus dem touristischen Bereich bei der LUBW statt.

Der Radroutenplaner wurde der Bevölkerung wie der Fachöffentlichkeit zu verschiedenen Anlässen präsentiert.

Mobile Anwendungen für Smartphones

Die Apps zum Radroutenplaner erfreuen sich großer Beliebtheit. Da auch diese vom Dienstleisterwechsel betroffen sind, konnten ab Oktober 2014 vorübergehend keine mobilen Anwendungen angeboten werden. Diese stehen vsl. zu Beginn der Radsaison 2015 wieder zur Verfügung.

Datenbank zum landesweiten Radverkehrsnetz (Web-GIS)

Die in Zusammenarbeit mit der LUBW aufgebaute Datenbank zum landesweiten Radverkehrsnetz wurde weiterbetrieben. Sie stellt auch nach dem Wechsel des Dienstleisters die Grundlage für das hinterlegte Straßen- und Wegenetz in Baden-Württemberg dar, auch beim Ansatz zur dezentralen Datenpflege durch die Stadt- und Landkreise gibt es keine Veränderung.

VeRa – Verknüpfung von Radroutenplanern

Acht Bundesländer arbeiten im bundesweiten Projekt „Verknüpfung von Radroutenplanern“ an einem länderübergreifenden Routing. Die NVBW vertritt das Land Baden-Württemberg in diesem Projekt und nimmt an den Arbeitssitzungen und Veranstaltungen teil. Ein Anschluss Baden-Württembergs an das VeRa-Auskunftssystem ist Bestandteil der Neuausschreibung und wird im Jahr 2015 umgesetzt.

12.3.2 Fahrradportal www.fahrradland-bw.de und Newsletter RadReport

Nach vier Jahren erfolgreichem Betrieb hat das Informationsportal zur Radverkehrsförderung Baden-Württemberg im Frühjahr 2014 einen Relaunch erfahren. Dies war verbunden mit der Neuvergabe des Vertrags zur redaktionellen und technischen Betreuung der Website. Ziel war, das Internetangebot optisch, technisch und inhaltlich auf den Stand der Technik zu bringen.

In Ihrer Funktion erfüllt die Website stärker als bisher eine Service- und Unterstützungsfunktion für Multiplikatoren der Radverkehrsförderung, um diese bei Ihrer Arbeit vor Ort zu unterstützen. Auf dieser neuen Basis wird das Fahrradportal seit dem Relaunch kontinuierlich gepflegt und um Inhalte ergänzt.

Der Newsletter „RadReport“ erscheint einmal im Quartal und informiert über Neuigkeiten aller Akteure der Radverkehrsförderung. 2014 wurden zusätzlich Sondernewsletter zum RadNETZ Baden-Württemberg über den RadReport abgewickelt. Der Abonnenntenkreis des Newsletters hat sich 2014 verdoppelt. Dies wird zum einen auf das verbesserte Webangebot und zum anderen auf die verstärkten Aktivitäten der Radverkehrsförderung im Land insgesamt zurückgeführt.

12.3.3 Mitarbeit im Landesbündnis Pro Rad

Landesauszeichnung „Fahrradfreundliche Kommune“

Seit 2011 verleiht das Ministerium die Landesauszeichnung „Fahrradfreundliche Kommune“. Der Bereich Umweltverbund ist in der Prüfkommision des Landes vertreten und wirkt jährlich bei der Prüfung der Fahrradfreundlichkeit der einzelnen Kommunen mit.

Landesauszeichnung „Fahrradfreundliche Schule“

Die NVBW hat in der Arbeitsgruppe unter Federführung des Kultusministeriums an der Entwicklung der neuen Landesauszeichnung Fahrradfreundliche Schule mitgearbeitet.

12.3.4 Begleitforschung zur Initiative RadKULTUR

Im Auftrag des MVI führte die NVBW federführend die Evaluation der Initiative RadKULTUR durch. Die Begleitforschung wurde Ende des Jahres 2014 erfolgreich abgeschlossen. Ziele der Begleitforschung waren:

- Gewinnung von Erkenntnissen zur Wahrnehmung und Wirksamkeit der Initiative RadKULTUR in der Bevölkerung der Modellkommunen
- Gewinnung von Erkenntnissen zur Wahrnehmung und Wirksamkeit sowie zur fachlichen Beurteilung der Initiative RadKULTUR bei Akteuren/ Entscheidungsträgern der Landesebene und der Modellkommunen
- Durchführung der Medienbeobachtung und Analysen zur Medienpräsenz und Medienwirksamkeit der Initiative RadKULTUR auf Landesebene und in den Modellkommunen
- Ableitung von Optimierungs- und Weiterentwicklungsmöglichkeiten aus den Untersuchungsergebnissen für das RadKULTUR-Programm.

12.3.5 Wirkungskontrolle zur Radverkehrsförderung Baden-Württemberg

Im Sinne eines Qualitätsmanagements wurde die Wirkungskontrolle zur Radverkehrsförderung 2009 als fester Bestandteil des Fahrradmanagements eingeführt. Nach der Durchführung der sogenannten Nullanalyse und Feststellung des Status Quo bzw. des Vorherzustands im Jahr 2009/2010 sieht das Untersuchungsdesign vor, die Wirkung der Radverkehrsförderung alle 5 Jahre zu überprüfen.

Die NVBW führt die Wirkungskontrolle federführend durch. Zur Durchführung der ersten Wirkungskontrolle 2014/2015 fanden 2014 folgende Arbeiten statt:

- Ausschreibung und Vergabe der wissenschaftlichen Arbeiten zur Durchführung der ersten Wirkungskontrolle
- Auswahl der Untersuchungskommunen
- Startveranstaltung mit Kommunen, MVI und Auftragnehmer
- Betreuung des Dienstleisters und Begleitung der Erhebungen.

2014 wurden verschiedene Erhebungen in den Untersuchungskommunen überwiegend abgeschlossen. Dazu zählen Radverkehrszählungen, Befahrungen ausgewählter Routen, Besichtigung ausgewählter Abstellanlagen, qualitative Befragung der Kommunen und eine quantitative telefonische Bevölkerungsbefragung. Im Jahr 2015 sind witterungsbedingt vereinzelte Nacherhebungen geplant. Auswertungen, Analysen und Berichterstellung erfolgen im Jahr 2015.

12.3.6 Landesradfernwege: Qualitätssicherung der Beschilderung und Klassifizierung

Die NVBW ist seit dem Jahr 2013 im Auftrag des MVI für die regelmäßige Qualitätssicherung der wegweisenden Beschilderung entlang aller Landesradfernwege und die Vorbereitung der Klassifizierung von ausgewählten Landesradfernwegen als ADFC-Qualitätsradrouten (gutachterlicher Teil) zuständig.

Die Arbeiten, die für das Jahr 2013 beauftragt waren, konnten teilweise erst in 2014 abgeschlossen werden. Mit Beginn der Fahrradsaison 2014 war die Überprüfung der Beschilderung inkl. Behebung der gefundenen Mängel beendet, die Erstklassifizierung des Kocher-Jagst-Radweges als ADFC-Qualitätsradroute konnte im Mai, jene des Neckartal-Radweges im November abgeschlossen werden. Jeweils wurde eine 4-Sterne-Wertung erzielt (maximal 5 Sterne möglich).

Für die Durchführung der Arbeiten erfolgte für Jahre 2014 und 2015 die Ausschreibung und Vergabe der Leistungen. Die Prüfung der Beschilderung und die Vorbereitung der Klassifizierung wurden in einer Ausschreibung, jedoch in separaten Losen vergeben.

Als Dienstleister für Los 1 (Prüfung Beschilderung) wurde die Firma AUbE Tourismusberatung GmbH aus Bielefeld, für Los 2 (Klassifizierung) der Allgemeine Deutsche Fahrradclub Baden-Württemberg e. V. (ADFC-BW) ermittelt.

Im Jahr 2014 wurden rund 1.725 Kilometer Landesradfernwege befahren und die Beschilderung auf Vollständigkeit, inhaltliche Richtigkeit und Lesbarkeit geprüft. Die Erstklassifizierung wurde bei drei Wegen eingeleitet.

12.3.7 Erweitertes Pilotprojekt Radschulwegplan

Basierend auf dem 2011 gestarteten Radschulweg-Projekt in Bietigheim-Bissingen haben Partner aus dem Landesbündnis ProRad (IM, KM/LIS, MLR/LGL und MVI/NVBW) gemeinsam mit der AGFK-BW als Praxispartner 2013 ein erweitertes Pilotvorhaben zu Radschulwegplänen gestartet. Die Projektleitung liegt bei der NVBW/AGFK-Geschäftsstelle.

Folgende Aufgaben wurden dabei insbesondere übernommen:

- Gesamtprojektleitung
- Steuerung der Arbeitsgruppe innerhalb des Landesbündnisses ProRad
- Steuerung der kommunalen Arbeitsgruppe innerhalb der AGFK-BW
- Betreuung der Projektteilnehmer und Bearbeitung von Anfragen
- Zusammenarbeit mit dem technischen Projektpartner LGL und Mitwirkung an der Entwicklung der Begleitmaterialien zum Projekt
- Zusammenarbeit mit dem Service-Center Schule
- Beantwortung von Anfragen zum WebGIS und zur Radschulwegplanung allgemein.

12.4 Umweltverbund - Geschäftsstelle AGFK-BW

12.4.1 Aufgaben der Geschäftsstelle

Die Geschäftsstelle der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V. (AGFK-BW) wird in Personalunion von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Bereichs Umweltverbund der NVBW betreut. Die Finanzierung der Geschäftsstelle übernimmt das Land Baden-Württemberg, vertreten durch das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur.

Die Geschäftsstelle hat folgende laufende Aufgaben:

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

2014 hat das Interesse der Kommunen im Land an einer Mitgliedschaft in der AGFK-BW sehr stark zugenommen. Die Anzahl der Neumitglieder war 2014 so hoch wie nie zuvor. Der Verein beendet das Jahr mit 48 Mitgliedern und deckt damit rund 50% der Bevölkerung Baden-Württembergs ab. Auf Grund dieser auch im bundesweiten Vergleich hohen Dynamik hat das Arbeitsvolumen in der Geschäftsstelle bei der NVBW weiter zugenommen.

12.4.2 Vereinsführung

Neben der Begleitung und Koordination der Projekte übernimmt die Geschäftsstelle auch die Vor- und Nachbereitung der Sitzungen der Mitgliederversammlung, des Vorstandes, des Facharbeitskreises sowie der Arbeitsgruppen und die Ausführung der jeweiligen Beschlüsse. Weitere Aufgaben liegen im Bereich der Führung der laufenden Geschäfte des Vereins und der Vereinsorganisation (Aufnahme neuer Mitglieder, Buchführung und Steuer, Mitgliedsbeiträge, Fördermittelakquise u.v.m.). 2014 wurden elf Neumitglieder aufgenommen.

12.4.3 Projekt(beg)leitung

2014 hat die Geschäftsstelle verschiedene Projekte begleitet und geleitet. Dazu zählen:

- AGFK-Weiterbildungsprogramm
- Landesweite Brötchentütenaktion
- Entwicklung von Kommunikationsmaterialien zur Eröffnung von Fahrradstraßen

- Entwicklung von Kommunikationsmaterialien zur Einführung von Schutzstreifen
- Umsetzungsleitfaden und Arbeitsmaterial „Die SchulRadler“

Kampagne „Klingelt’s“.

13 Durchführung von Ausschreibungen für das MVI und Dritte

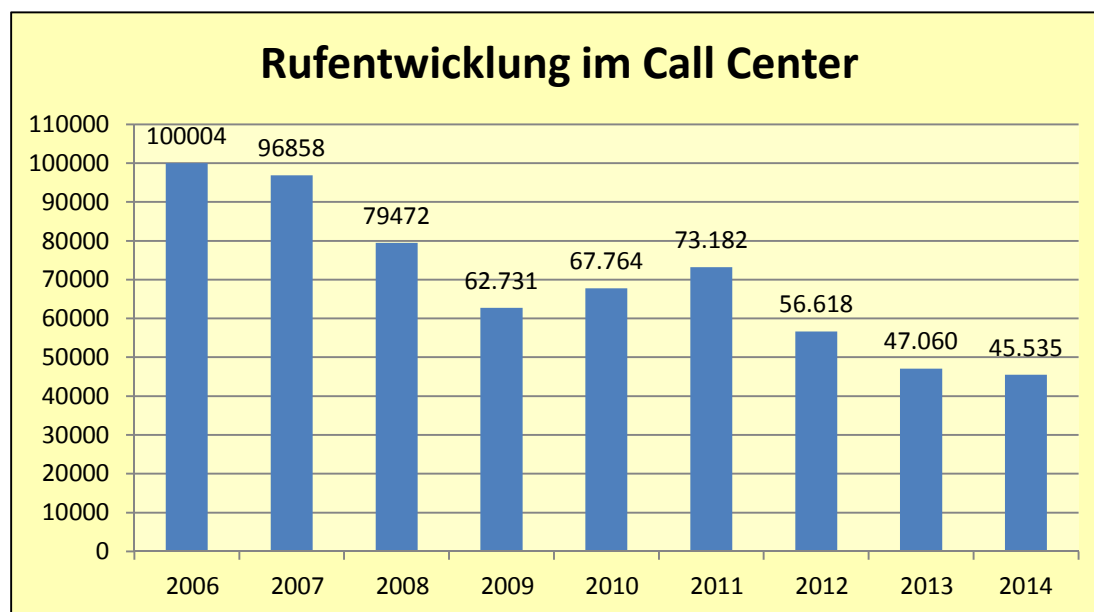
Die NVBW begleitete einige nationale und europäische Ausschreibungen des MVI (Abteilungen 3 und 5) beratend und war für die ordnungsgemäße Durchführung zuständig.

Die NVBW begleitete die Beschaffung von Fahrzeugen durch den Zweckverband Schönbuchbahn als Bietergemeinschaft mit ZugPOOL.

Darüber hinaus wurde im Auftrag des Landkreises Calw die Ausschreibung eines Projektsteuerers für die „Herrmann-Hesse-Bahn“, sowie für einen Generalplaner für die „Herrmann-Hesse-Bahn“ durchgeführt .

14 Entwicklung der Anrufrufen im Call Center

Die NVBW betreibt im Auftrag der Verbünde eine telefonische Fahrplanauskunft. Der negative Entwicklungstrend bei den Anruferzahlen setzt sich zwar auch im Jahre 2014 weiter fort, jedoch wird auch deutlich, dass in besonderen Situationen und für immernoch viele Fahrgäste das Call Center als erste Anlaufstelle für schnelle Informationen dient. Das Nachfragevolumen ist gegenüber dem Vorjahr um 3,2% auf 45.535 Anfragen gesunken. Der Rückgang ist damit deutlich geringer als in den Jahren zuvor ausgefallen. Ein Sondereffekt dürften hierbei die Streiks der GDL im Jahr 2014 sein. Daneben wurden 230 E-Mail-Anfragen vom Call Center beantwortet bzw. an die richtige Stelle weitergeleitet. Das sind 92 weniger als 2013.



Ab 10/2010 sind in den Zahlen auch beantwortete E-Mails und über die Fahrplanauskunft verrechnete Sonderaufträge der Verbünde enthalten.