NVBW
Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH

TÄTIGKEITSBERICHT 2017

DER NVBW - NAHVERKEHRSGESELLSCHAFT BADEN-WÜRTTEMBERG mbH

Bild: Tricon AG

KAPITEL 1: SCHIENENPERSONENNAHVERKEHR

1. Verkehrsangebot in Baden-Württemberg

1.1 Weiterentwicklung des Verkehrsangebotes 2017

1.2 Inbetriebnahmen verschiedener Netze

1.3 Kooperationen im Rahmen von Verkehrskonzeptionen

1.4 Flexible Verkehrssteuerung 2017

2. Qualität der SPNV-Leistungen 2017

2.1 Zugausfälle

2.2 Verkürzte Zugbildungen

2.3 Entwicklung der Pünktlichkeit seit 2010

2.4 Pünktlichkeit der einzelnen Lose des Übergangsvertrags

2.5 Weitere objektive Qualitätskriterien

2.6 Subjektive Qualitätskriterien

3. Eisenbahninfrastruktur in Baden-Württemberg

3.1 Bundesverkehrswegeplan (BVWP)

3.2 Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV)

3.3 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

3.4 Bahnhofsmodernisierungsprogramm (BMP)

4. Fahrzeuge

4.1 Innovative Fahrzeugkonzepte

4.2 Fahrzeugdesign und Baubegleitung Neufahrzeuge

5. Vertragscontrolling

6. Fachtechnische Prüfung nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

6.1 Anzahl bearbeiteter GVFG-Zuwendungsmaßnahmen (einschließlich RP-Maßnahmen) im Jahr 2017

6.2 Projektbegleitende Kostenkontrolle (Drittaufträge)

KAPITEL 2: UMWELTVERBUND

7. Radverkehr in Baden-Württemberg

7.1 Radroutenplaner Baden-Württemberg

7.2 Mitarbeit im Landesbündnis ProRad

7.3 RadNETZ

7.4 Weiterentwicklung des Radschulwegplaners (RSWP)

7.5 Fahrradmitnahme im SPNV und Verknüpfung

7.6 Geschäftsstelle AGFK-BW

8. Fußverkehr in Baden-Württemberg

9. Klimaschutz im Verkehr

KAPITEL 3: INNOVATIVE BEDIENFORMEN

10. Kompetenzzentrum neue ÖPNV-Angebotsformen

10.1 Bürgerbusse und Gemeinschaftsverkehre

10.2 Projektarbeit

KAPITEL 4: TARIF UND ERLÖSE

11. Erlössicherung

12. Verbünde

13. Tarife

KAPITEL 5: AUSSCHREIBUNGEN

14. Ausschreibungen von SPNV-Leistungen

14.1 Ausschreibungsnetze

12.2 Vorbereitung Betriebsaufnahmen

15. Begleitung von Ausschreibungen der NVBW

16. Ausschreibungen für Dritte

KAPITEL 6: KONTAKT ZUM BÜRGER UND ZUR BRANCHE

17. Fahrgastinformation und Auskunftssysteme

17.1 Verschiedene Auskunftsarten

17.2 Auskunft über mobile Endgeräte

17.3 Telefonische Fahrplanauskunft
17.4 Multimodale Auskunft
17.5 Stationsdatenbank

18. Marketing

18.1 Einführung der neuen Dachmarke „bwegt“
18.2 Kommunikationsmaßnahmen
18.3 Aktionskampagnen

19. Neubürgermarketing

20. Fahrgastbeirat für den vom Land bestellten SPNV

21. Unternehmenskommunikation der NVBW

21.1 Ausschreibung Corporate Branding der NVBW und der SFBW
21.2 Projekt Fahrradfreundlicher Arbeitgeber

KAPITEL 1: SCHIENENPERSONENNAHVERKEHR

1. Verkehrsangebot in Baden-Württemberg

1.1 Weiterentwicklung des Verkehrsangebotes 2017

„Integrationsmodell Gäubahn“

Die Fahrplanexperten der NVBW strukturierten das Zugangebot der Gäubahn völlig neu. Dies betraf sowohl das Zugmateriel und die Taktlage, als auch die Anerkennung von Fahrkarten. Seit dem Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2017 werden auf der Gäubahn zwischen Stuttgart Hauptbahnhof und Singen bzw. Konstanz neue Doppelstock-IC-Züge eingesetzt. Leider sind diese Züge noch nicht mit dem in der Schweiz vorgeschriebenen Zugsicherungssystem (ETCS Level 2) ausgerüstet, so dass derzeit noch in Singen auf Fahrzeugmaterial der Schweizerischen Bundesbahn (SBB) umgestiegen werden muss.

Die Fahrplaner führten zusammen mit den neuen Zügen zwei alternierende 2-Stundentakt-Systeme ein. In der ersten Taktlage werden die bisherigen IC-Systemhalte bedient, in der zweiten Taktlage sieht das Konzept zusätzliche Haltepunkte vor.

In den IC-Verbindungen zwischen Stuttgart und Singen/Konstanz werden zudem die Fahrscheine des Nahverkehrs anerkannt.

„Lokal emissionsfreie Fahrzeuge“ für das Ausschreibungsnetz Ortenau

Neben der Ausschreibungsvorbereitung zahlreicher weiterer Vergabenetze erfolgte die fachliche Begleitung des künftigen Netzes 8 „Ortenau“. Auf den zum Teil nicht elektrifizierten Strecken zwischen Schwarzwald und Rhein sollen Fahrzeuge zum Einsatz gelangen, welche mit alternativen Antriebstechnologien lokal emissionsfrei verkehren. Deren Spezifika bzgl. Fahrdynamik und Energieversorgung machte eine grundhafte Neuplanung des gesamten Zugverkehrs auf den zu befahrenen Strecken erforderlich.

1.2 Inbetriebnahmen verschiedener Netze

Inbetriebnahme Netz 3b (Gäu-Murr), Prototyp „Metropol-Express“
Zum Fahrplanwechsel ging das Ausschreibungsnetz 3b (Gäu-Murr) in Betrieb. Es umfasst die RE-Leistungen auf den Strecken von Stuttgart nach Rottweil mit einzelnen Weiterführungen bis Freudenstadt und Konstanz sowie auf der Murrbahn nach Crailsheim. Es kommen neue Triebwagen vom Typ „Talent 2“ zum Einsatz. Auf der Murrbahn wurde ein neues, erheblich verdichtetes Fahrplanangebot im Halbstundentakt eingeführt, welches den Prototypen für das künftige „Metropol-Express“-Konzept darstellt. Auch auf der Gäubahn erfolgten in der Hauptverkehrszeit erhebliche Angebotsausweitungen. Nachtverkehre ergänzen das Angebot an den Wochenenden.
In das Netz integriert ist der neue „Radexpress Bodensee“ von Stuttgart nach Konstanz, welcher in Tuttlingen mit dem „Naturpark-Express“ ins Donautal vernetzt ist.

Inbetriebnahme der Netze 16a bis 16d
Es erfolgte durch die NVBW die Begleitung der Betriebsaufnahmen der Netze 16a und 16b (Oberschwaben, DB Regio), 16c (Hochrhein, DB Regio) und 16d (Klettgau, SBB GmbH). Die Inbetriebnahme erfolgte termingerecht zum Fahrplanwechsel. Der NVBW oblag im Zuge der jeweiligen Projektleitung die Koordination der Beteiligten bei den Verkehrsunternehmen und beteiligten Aufgabenträgern, aber auch von den Vertriebspartnern, Marketingaktivitäten und Tarifdiskussionen.

Inbetriebnahme Main-Neckar-Ried-Express
Mit Neufahrzeugen vom Typ Twindexx (Baureihe 446) ging das Ausschreibungsnetz Main-Neckar-Ried (DB Regio) zwischen Frankfurt am Main, Mannheim, Heidelberg und Wiesloch-Walldorf im Dezember 2017 in Betrieb. Da zum Zeitpunkt der Betriebsaufnahme noch nicht alle der neuen Doppelstock-Elektrotriebzüge zur Verfügung standen, erstellte die NVBW mit ihren Partnern ein funktionierendes Übergangskonzept mit Gebrauchtfahrzeugen, welches mit Blick auf den Zulauf neuer Twindexxe aufwärtskompatibel gestaltet ist.

Inbetriebnahme Netz 19
Innerhalb von wenigen Monaten zwischen Zuschlag und Inbetriebnahme erfolgte die Betriebsaufnahme des internationalen Ausschreibungsnetzes 19 zwischen Singen und dem Schweizerischen Schaffhausen. Den Zuschlag hat die DB Regio AG erhalten. Dabei musste als Besonderheit eine Einbindung des Schweizer Partners sowohl bei der Finanzierung der Verkehrsleistung, der Berücksichtigung verkehrlicher Vorgaben, aber auch bei der Umsetzung des betrieblichen Regelwerkes und juristischer Besonderheiten berücksichtigt werden.

Vorbereitung der Betriebsaufnahme in Netz 1 (Lose 1-3), 3a, 6b, 7a, 7b, 11 und Albbahn
Analog zu den vorstehend genannten Betriebsaufnahmen erfolgte durch die NVBW die fachliche Begleitung weiterer Ausschreibungsnetze, welche in den kommenden Jahren den Betrieb aufnehmen. Die Spannweite der Netz-Charakteristika reicht von den drei Losen des „Stuttgarter Netzes“ mit mehreren Millionen Zugkilometern und Neufahrzeugen bis zu ländlich geprägten Verkehren mit wenigen Hunderttausend Zugkilometern und Gebrauchtfahrzeugen auf der Schwäbischen Alb.

1.3 Kooperationen im Rahmen von Verkehrskonzeptionen

Mitarbeit beim Mobilitätspakt Heilbronn-Neckarsulm

Herr Minister Hermann MdL hat eine Projektgruppe mit Vertretern des Regierungspräsidiums Stuttgart, des Landratsamts Heilbronn, der NVBW, der Städte Heilbronn und Neckarsulm, der Firmen AUDI AG und Schwarz-Gruppe sowie von Ingenieurbüros 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. In mehreren Projektgruppensitzungen wurden die verkehrlichen Herausforderungen im Raum Heilbronn/Neckarsulm identifiziert sowie mit Maßnahmen und Arbeitsprogrammen hinterlegt. Die Projektgruppe hat sich auf einen umfangreichen Mobilitätspakt für den Wirtschaftsraum Heilbronn - Neckarsulm geeinigt. Der Mobilitätspakt listet eine umfängliche Reihe von Einzelmaßnahmen auf, welche die Verkehrsträger Schiene und Straße umfassen. Außerdem benennt er auch ein Arbeitsprogramm zur Verbesserung des Radverkehrs und des betrieblichen Mobilitätsmanagements.

1.4 Flexible Verkehrssteuerung 2017

Großbaustellen und Schienenersatzverkehre

Die Serie der Großbaustellen setzte sich im Jahre 2017 unvermindert fort. Mit erheblichem Planungsaufwand mussten Ersatz- und Umleiterverkehre organisiert werden:

- Weinheim - Laudenbach
- Bad Friedrichshall - Eubigheim
- Wiesloch-Walldorf - Bruchsal
- Uhingen - Göppingen
- Böblingen- Herrenberg
- Hornberg – Offenburg
- Ulm - Einsingen

Stuttgart 21

Die Umbauarbeiten zu Stuttgart 21 stellten auch im Jahr 2017 einen arbeitsintensiven Planungsschwerpunkt dar. Unterjährig mussten unterschiedliche Betriebszustände geplant und in den Fahrplan integriert werden. Im Laufe des Jahres dauerten die Bauarbeiten in Stuttgart-Untertürkheim und Feuerbach mit der Sperrung von jeweils zwei Gleisen an Wochenenden an.

3-Löwen-Takt Radexpresse

In der Zeit von Mai bis Oktober plante die NVBW die landesweiten Radexpresse. Dabei wurden Züge – zum Teil mit speziellen Fahrzeugen – neu eingeführt oder bei bestehenden Angeboten der Verkehrszeitraum ausgeweitet. Für 2018 wurde das Programm mit folgenden Radexpressen aufgestellt:

- 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 Albbahn zwischen Ulm, Schelklingen, Münsingen und Engstingen.
- Krebsbachtäler von Neckarbischofsheim Nord nach Hüffenhardt
- Neckartäler von Stuttgart über Eberbach nach Heidelberg/Mannheim
- **Neu:** Radexpress Bodensee von Stuttgart nach Konstanz
- **Neu:** Radexpress Donautal von Ulm nach Donaueschingen

Begleitung von Großveranstaltungen

Auch 2017 wurden zahlreiche Großveranstaltungen in ganz Baden-Württemberg begleitet. Entlastungsmaßnahmen und Zusatzzüge wurden u.a. für die folgenden Veranstaltungen erbracht:

- Taizé-Treffen Basel/Lörrach über den Jahreswechsel 2017/2018
- Narrenverkehre insbes. entlang der Hochrheinstrecke
- Maimarkt Mannheim
- Lebendiger Neckar

2. Qualität der SPNV-Leistungen 2017

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 auch im Jahr 2017 die Wahrnehmung des Regionalverkehrs insbesondere im Großraum Stuttgart. Besonders betroffen war das Los 2 des Übergangsvertrags (Regionalbahnen Stuttgart – Neckarsulm (Osterburken), aber auch die Remsbahn Stuttgart – Aalen, die Filstalbahn und Leistungen Richtung Mühlacker. Ursachen sind teilweise massive Fahrzeugprobleme, aber auch 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. Eine systematische Auswertung in Relation zu den gefahrenen Leistungen erfolgte bisher nicht; dies erscheint in Zukunft angebracht.

2.2 Verkürzte Zugbildungen

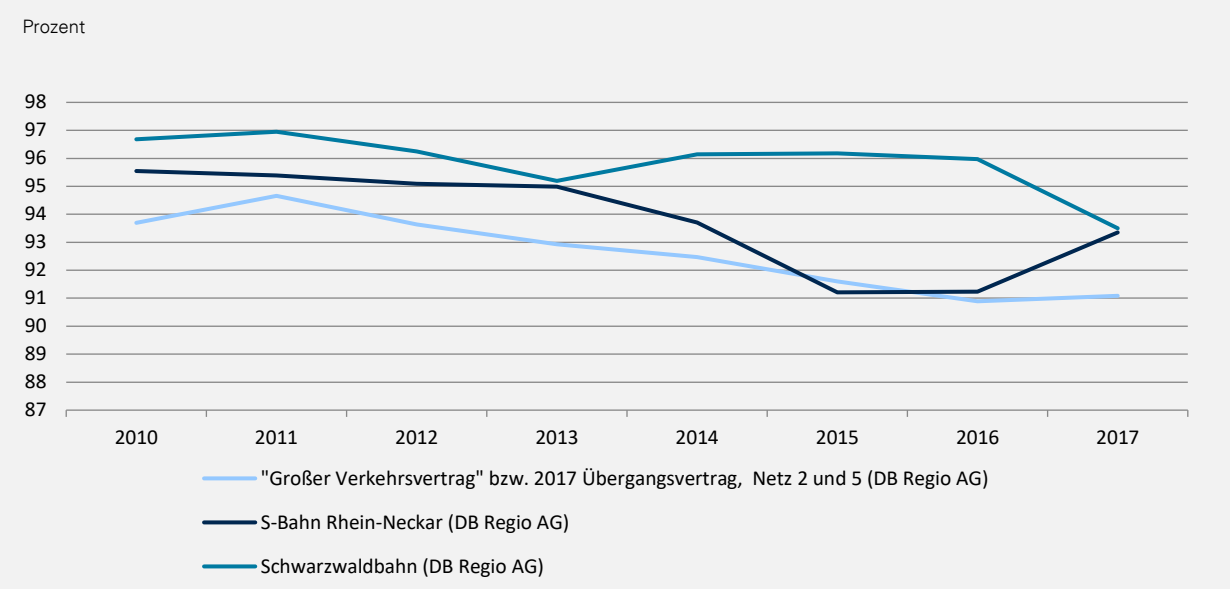
Zeitweise kam es 2017 auf einigen Strecken der Übergangsverträge gehäuft zu Abweichungen von der planmäßigen Zugbildung aufgrund von Instandhaltungsproblemen im Fahrzeugbereich. Schwerpunkte waren die RB-Leistungen auf der Bodenseegürtelbahn (Radolfzell – Friedrichshafen Stadt), bei den Regionalbahnen zwischen Tübingen und Wendlingen und im Großraum Ulm sowie IRE-Leistungen der Linie Ulm – Singen – Basel. In verschiedenen Fällen konnten Fahrgäste nicht mehr mitgenommen werden. Insbesondere am Bodensee und im

Raum Ulm führte dies zu erheblichem medialen Aufsehen und Aktivitäten im politischen Bereich. Die Instandhaltungsprobleme bei den in Ulm gewarteten Dieseltriebwagen der DB Regio sind bislang nicht gelöst.

2.3 Entwicklung der Pünktlichkeit seit 2010

Zur Messung der Pünktlichkeit sind diejenigen Eisenbahnverkehrsunternehmen 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 Abfahrtspünktlichkeit gewertet. Die nachfolgende Grafik zeigt die Entwicklung für drei Verkehrsverträge der DB Regio seit 2010. Für 2017 wurde der Wert des „Großen Verkehrsvertrags“ mit den Ergebnissen der 16 Lose der Übergangsverträge sowie der beiden Netze 2 (IRE Stuttgart – Bodensee) und 5 (Neigetechnik-Netz) nach derselben Berechnungsmethodik fortgeschrieben. Die Grafik zeigt, dass die Übergangsverträge 2017 bei der Pünktlichkeit auf einem ähnlichen Niveau wie beim „Großen Verkehrsvertrag“ 2016 lagen. Bei der S-Bahn Rhein-Neckar hat sich die Pünktlichkeit gegenüber 2016 deutlich verbessert, bei der Schwarzwaldbahn hingegen drastisch verschlechtert. Insgesamt liegen die Werte aber deutlich unter denen von Anfang des Jahrzehnts.

ENTWICKLUNG PÜNKTLICHKEIT SEIT 2010

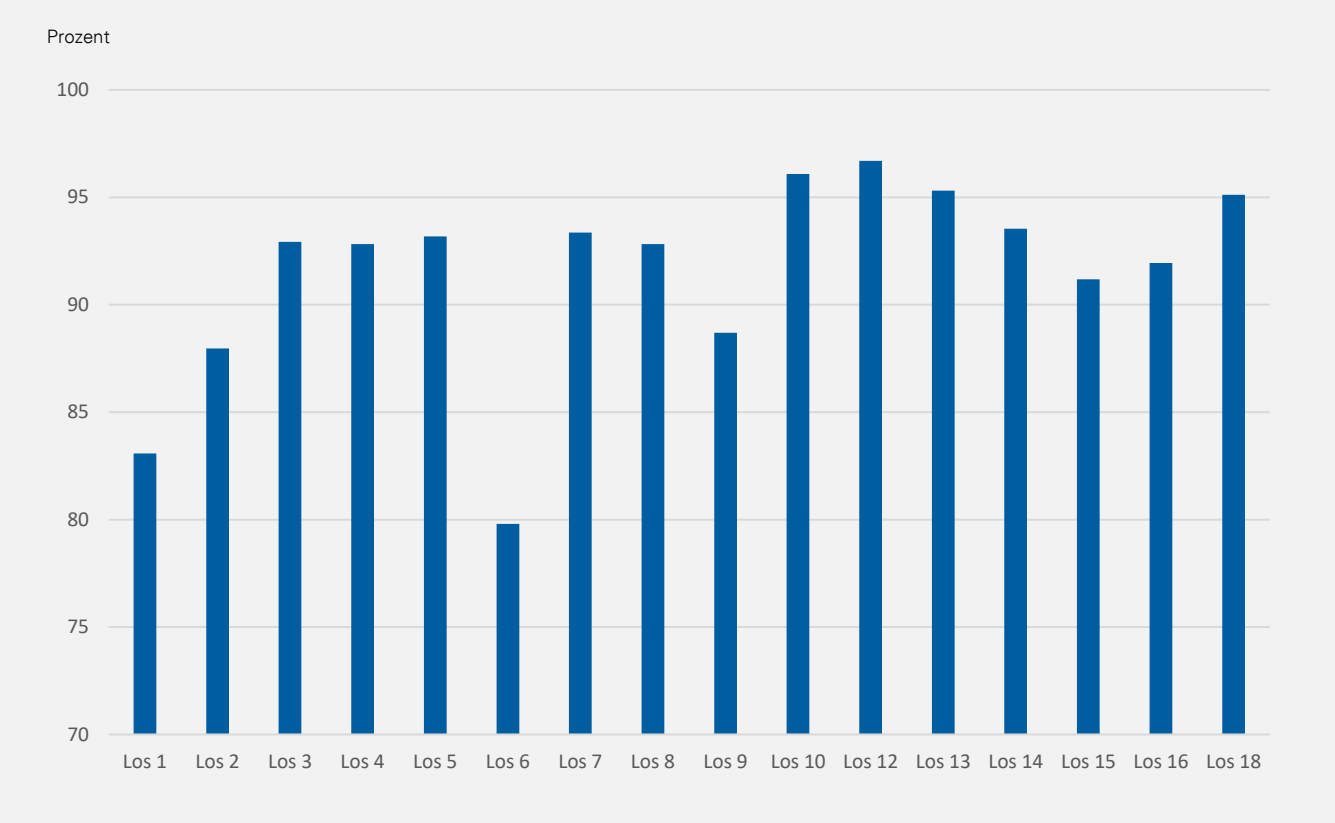


2.4 Pünktlichkeit der einzelnen Lose des Übergangsvertrags

In einer detaillierten Betrachtung wird deutlich, dass die Pünktlichkeit der einzelnen Lose des Übergangsvertrags der DB Regio, die 2017 zusammen nach wie vor ca. 50% der vom Land bestellten Regionalverkehrsleistungen ausmachten, stark unterschiedlich ausfällt. Dargestellt ist die vertraglich relevante Ankunftspünktlichkeit bei einer Pünktlichkeitsgrenze von 5:59 Mi-

nuten. Gute Ergebnisse mit über 95% erzielt die Westfrankenbahn in den Losen 12 (RE Heilbronn – Crailsheim) und 18 (Crailsheim – Lauda – Wertheim/Würzburg und Seckach – Miltenberg), DB Regio in Südbaden auf der Höllentalbahn und Dreiseenbahn (Los 10) und die RAB im Los 13 (Regionalbahnen Ulm – Munderkingen und Ulm – Langenau). Die schlechtesten Werte weisen die Regionalbahnen im Filstal (Los 6) mit knapp 80% und die RE-Leistungen Stuttgart – Würzburg (Los 1) mit ca. 83% auf.

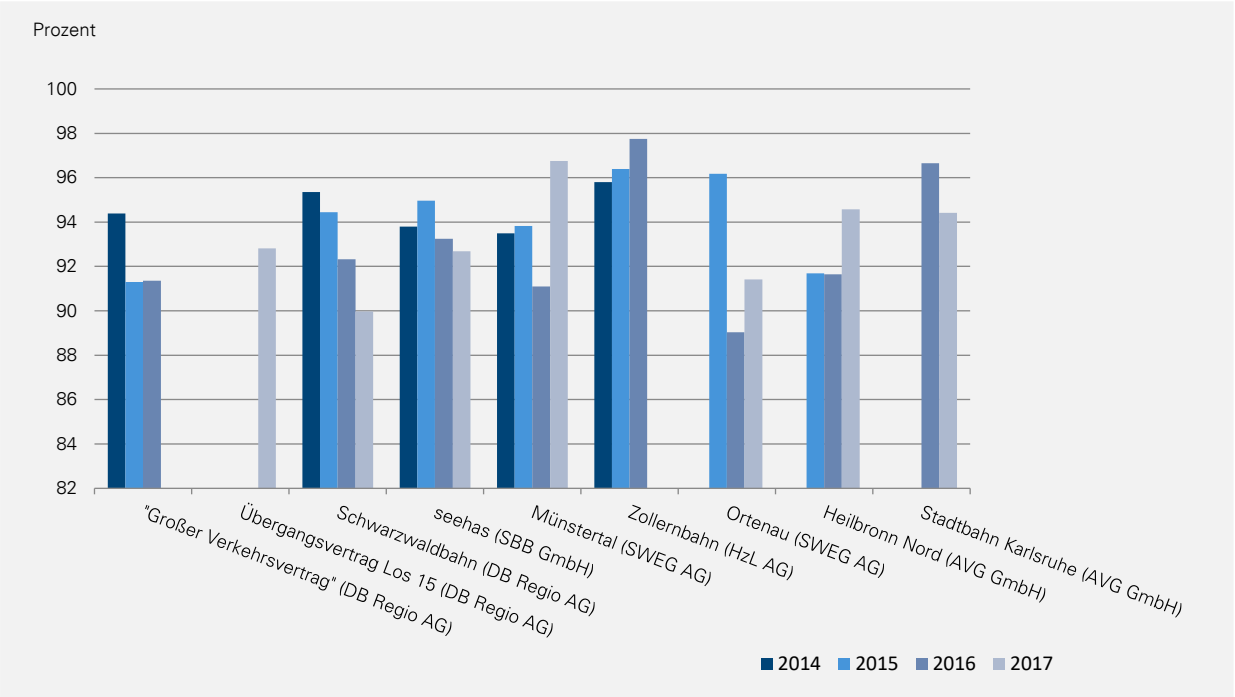
PÜNKTLICHKEIT NACH LOSEN



2.5 Weitere objektive Qualitätskriterien

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.

ENTWICKLUNG SAUBERKEIT



Bei der Sauberkeit gab es bei den betrachteten Verkehrsunternehmen gegenüber dem Vorjahr erhebliche Veränderungen. Die Ergebnisse für das große Los 15 des Übergangsvertrags von DB Regio sind besser als die Werte des landesweiten „Großen Verkehrsvertrags“ 2015 und 2016. Als einziges der hier betrachteten Verkehrsunternehmen hält die SWEG im Münstertal die relativ strengen Zielvorgaben ein. Auffällig ist die kontinuierliche Verschlechterung der Ergebnisse bei der Schwarzwaldbahn, die 2017 das schlechteste Ergebnis der sieben dargestellten Verträge erzielte.

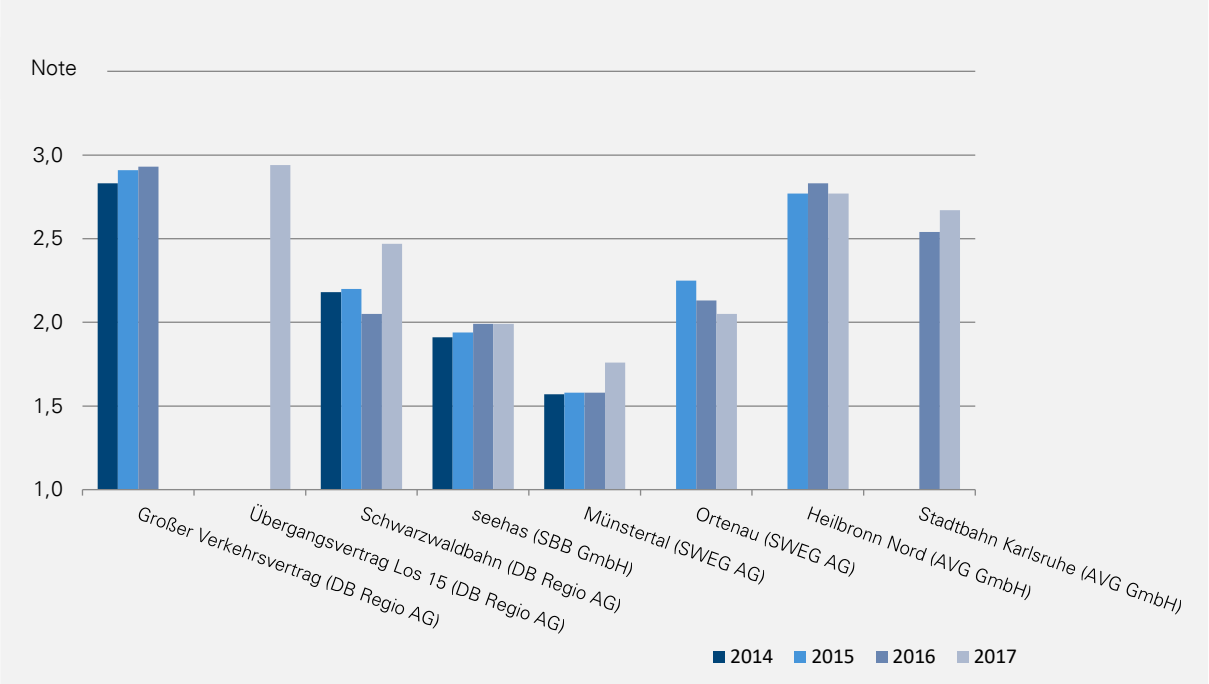
2.6 Subjektive Qualitätskriterien

Neben den Erfassungen der objektiven Kriterien durch Stichprobenkontrollen wird im Rahmen des Qualitätsmesssystems auch die Zufriedenheit der Fahrgäste unter verschiedenen Aspekten abgefragt. 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.

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. Einbezogen in die Kundenzufriedenheitsuntersuchungen sind dieselben Verträge wie bei den objektiven Kriterien.

Kundenzufriedenheit bei Pünktlichkeit

KUNDENZUFRIEDENHEIT 1: PÜNKTLICHKEIT

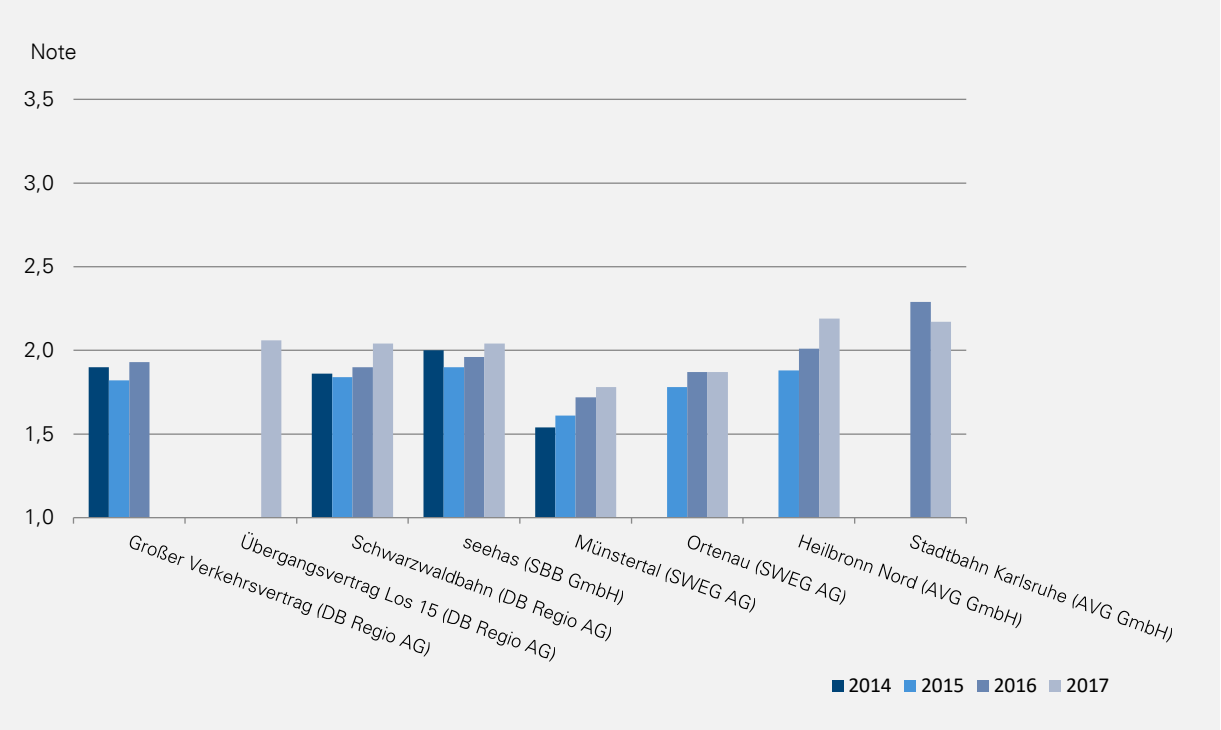


Die Bewertung der Pünktlichkeit differiert stark zwischen den einzelnen Verträgen. Sie korreliert deutlich mit den gemessenen Pünktlichkeitswerten. Weiterhin am besten schneidet die SWEG auf der kurzen Strecke im Münstertal ab, wo es keine anderen Verkehre gibt. Den schlechtesten Wert erzielt die DB Regio AG, die im Los 15 des Übergangsvertrags auf ähnliche Werte wie bis 2016 im „Großen Verkehrsvertrag" kommt. Drastisch schlechter als in den Vorjahren wurde die Pünktlichkeit der Schwarzwaldbahn von ihren Fahrgästen bewertet. Die Stadtbahn Heilbronn Nord wird wie in den Vorjahren trotz leichter Verbesserung schlechter bewertet als die „Stadtbahn Karlsruhe" (beide AVG GmbH), obwohl die objektiven Pünktlichkeitswerte bei der Stadtbahn Heilbronn Nord besser sind. Dies deutet auf ein weiterhin bestehendes Imageproblem hin.

Kundenzufriedenheit bei Sicherheit im Zug

Insbesondere im Zusammenhang mit einzelnen Gewalttaten in Zügen oder auf Stationen wird immer wieder befürchtet, dass das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste Schaden nehmen und die Attraktivität des SPNV insgesamt leiden könnte. 2017 wurde das Thema Sicherheit im öffentlichen Raum, z.T. im Zusammenhang mit auffälligen Flüchtlingsgruppen, immer wieder diskutiert. Das Sicherheitsgefühl im Zug befindet sich glücklicherweise nach wie vor auf einem guten Niveau. Allerdings war wie im Vorjahr in den meisten Fällen eine leichte Verschlechterung festzustellen. Das gilt besonders für die Stadtbahn Heilbronn Nord und die Schwarzwaldbahn, obwohl bei der letztgenannten alle Züge mit Zugbegleitern besetzt sind.

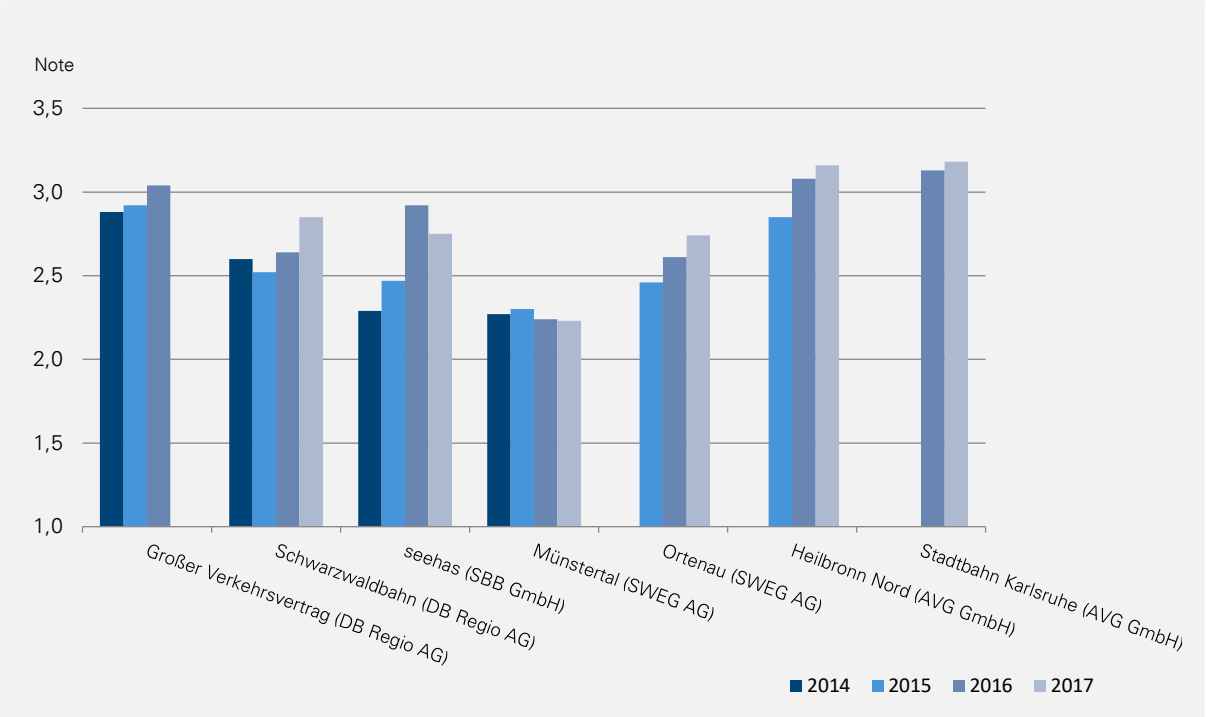
KUNDENZUFRIEDENHEIT 2: SICHERHEIT IM ZUG



Kundenzufriedenheit bei Informationen zu Verspätungen und Unregelmäßigkeiten

Kritisch gesehen wird oft die Fahrgastinformation bei Verspätungen und Unregelmäßigkeiten. Wirklich gute Werte werden hier kaum erzielt, wobei die Ergebnisse deutlich von den erzielten Pünktlichkeitswerten abhängen. Zum Teil fließt sicherlich auch die Zufriedenheit mit der erlebten Fahrgastinformation an den Stationen mit in die Bewertung ein, die die EVU nicht immer beeinflussen können. Es gibt deutliche Unterschiede zwischen den einzelnen Verträgen. Am besten schneidet schon seit 2014 die SWEG im Münstertal ab, die dort an den Stationen ein modernes Echtzeit-Informationssystem betreibt. Die schlechtesten Werte erhielt auch 2017 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. Möglicherweise beeinflusst hier der Inhalt der Information (häufige Zugausfälle wegen Personalmangel) auch die Bewertung der verärgerten Fahrgäste.

KUNDENZUFRIEDENHEIT 3: INFORMATION ZU UNREGELMÄSSIGKEITEN



Die Qualität insgesamt hat sich auch 2017 leider wieder nicht zufriedenstellend entwickelt. Die Probleme mit den Zugausfällen und verkürzten Zugbildungen bei der DB Regio AG sind im Moment immer noch nicht abgestellt und stellen seit Ende 2016 das Hauptarbeitsfeld im Qualitätsbereich dar.

3. Eisenbahninfrastruktur in Baden-Württemberg

3.1 Bundesverkehrswegeplan (BVWP)

Elektrifizierung der Strecke Basel – Singen

2017 wurde die Planungsvereinbarung für die Elektrifizierung der Strecke Basel – Singen zwischen den Projektpartnern in Laufenburg unterzeichnet. Derzeit läuft eine Studie, in welcher der optimale Infrastrukturausbau für den 30-Minuten-Takt des IRE im Abschnitt zwischen Waldshut und Schaffhausen definiert werden soll.

Bodenseegürtelbahn

Die NVBW setzte auch 2017 den Abstimmungsprozess mit der Region zum zukünftigen Angebotskonzept auf dieser Strecke fort. Die Region favorisiert nunmehr ein Konzept, das im Gegensatz zum Zielkonzept 2025 des Landes neben der stündlichen IRE-Verbindung nicht nur eine stündliche, sondern sogar eine halbstündliche RB-Verbindung beinhaltet. Auf dieser Basis fanden weitere Abstimmungen zwischen der Region und dem Land bezüglich der Finanzierung (Infrastruktur, Betriebskosten) statt. Die DB Netz AG erhielt im Spätherbst 2017 einen Auftrag, verschiedene Angebotskonzepte zu prüfen und die dazu notwendigen infrastrukturellen Voraussetzungen zu definieren.

3.2 Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV)

Heilbronn - Würzburg
Der Ausbau der Station Züttlingen konnte im Jahr 2017 abgeschlossen werden, die Inbetriebnahme der ausgebauten Station Möckmühl ist für Dezember 2019 geplant.
Auf verschiedenen Streckenabschnitten wurden im Rahmen dieser Streckenertüchtigung Überhöhungsanpassungen bereits umgesetzt und hierdurch kleinere Fahrzeitgewinne realisiert, weitere Überhöhungsanpassungen werden im Zeitraum bis 2018 folgen.

3.3 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

Breisgau-S-Bahn
Bei den Planungen zur Breisgau-S-Bahn konnten im laufenden Jahr weitere Punkte geklärt werden. Bis zum Jahreswechsel 2016/2017 konnten für die Höllentalbahn die Erörterungstermine im Rahmen der Planfeststellung durchgeführt werden. Derzeit laufen die Bauarbeiten auf der Kaiserstuhlbahn. Der Erörterungstermin für die Elztalbahn fand am 27. und 28. September 2017 in Oberwinden statt.

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 auch im Jahr 2017 weiter vorangetrieben werden, sodass in der Zwischenzeit für nahezu alle Stationen Planrecht vorliegt und viele Stationen in 2017 ausgebaut werden konnten.

Regio-S-Bahn Donau-Iller
Im Jahr 2017 wurde eine Arbeitsgruppe vom Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, der NVBW und dem Regio-S-Bahn Donau-Iller-Verein gegründet, in welcher seither das weitere Vorgehen und die Finanzierungsmöglichkeiten zum Projekt Regio-S-Bahn Donau-Iller erarbeitet werden.

Für die **Brenzbahn** wurden durch die NVBW in enger Abstimmung mit dem Verein Betriebsprogrammstudien vorbereitet, im April 2017 bei der DB Netz AG in Auftrag gegeben und der Prüfungsprozess seither eng begleitet. Auf Grundlage der hier zu ermittelnden Ergebnisse sollen die bislang vorliegenden Infrastrukturplanungen konkretisiert und planerisch vertieft werden.

Die fachliche Begleitung der gemeinsam mit der Region 2016 in Auftrag gegebenen Studie zur **Donaubahn** wurde 2017 fortgesetzt. Die Studie liegt seit Ende 2017 vor.
Gleichzeitig wird seitens des Netzbetreibers die Einführung eines elektronischen Stellwerks für den Abschnitt Ulm – Sigmaringen vorbereitet. Hier erfolgt seit 2016 eine kontinuierliche Abstimmung zwischen der NVBW und der DB Netz AG (Regionalnetz Schwäbische Alb) zu den Anforderungen an die LST-Infrastruktur.

3.4 Bahnhofsmodernisierungsprogramm (BMP)

Das Bahnhofsmodernisierungsprogramm startete im Mai 2009 und umfasst die folgenden Bausteine:

- *Knotenbahnhöfe:* Barrierefreier Ausbau, Bahnsteige inklusive Dächern und Zugängen, Empfangsgebäude, Umfeld.
- *Streckenbezogene Maßnahmen:* Neubau von Bahnsteigen inklusive Ausstattung für die betrachteten Gesamtstrecken.
- *Betriebliche Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung:* Einzelmaßnahmen zur Verbesserung der Betriebsqualität und Pünktlichkeit.
- *Reisendeninformation:* Ausstattung kleinerer Stationen mit dynamischen Schriftanzeigen.

Im Jahr 2017 konnten weitere Projekte aus den Bereichen Knotenbahnhöfe und betriebliche Maßnahmen in Betrieb genommen bzw. entsprechende Baumaßnahmen aufgenommen werden.

Insgesamt gestaltet sich die Umsetzung dieses Programmes allerdings zeitintensiver als ursprünglich angenommen. Die unterstellten Planungszeiträume wurden zu optimistisch bemessen. Es kam zudem zu deutlichen Kostenerhöhungen. Es können daher voraussichtlich nicht alle bislang vorgesehenen Maßnahmen in diesem Rahmen umgesetzt werden. Außerdem kommt erschwerend dazu, dass durch die restriktive Haltung von Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und DB Station & Service AG zu den Bahnsteighöhen, derzeit viele Maßnahmen nicht mit der nötigen Konsequenz angegangen werden. So ist es aus Sicht des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg und der NVBW nicht vermittelbar, dass die Stationen St. Georgen und Donaueschingen mit einer Bahnsteighöhe von 55 cm über Schienenoberkante für die Fahrzeuge des Nahverkehrs behindertengerecht ausgebaut wurden, gleichzeitig aber die Ausschreibung bei der dazwischen liegenden Station Villingen gestoppt wurde und die Planung nun auf eine Bahnsteighöhe von 76 angepasst werden soll. Auch bei der Strecke Singen – Konstanz wurden im Jahr 2017 insgesamt fünf „Seehas-Haltepunkte“ auf eine Höhe von 55 cm über Schienenoberkante behindertengerecht ausgebaut und die restlichen vier Haltepunkt sollen nun auf 76 cm über Schienenoberkante ausgebaut werden. Diesem Thema haben sich mittlerweile – auf Initiative des Landes Baden-Württemberg – die Verkehrsminister der Länder angenommen. In Abstimmung mit dem Bund sollen nun Separierungslösungen für einzelne Bahnhöfe erarbeitet werden.

Im Jahr 2017 fanden zwischen dem Land und der DB Station & Service AG weitere Gespräche zur Entwicklung eines Nachfolgeprogrammes „Bahnhofsmodernisierungsprogramm 2.0“ statt. Ein wichtiger Punkt ist der Ausbau von sogenannten „Bahnhöfen der Zukunft“. Dies geht weit über die Herstellung der Barrierefreiheit hinaus. Es soll ein besonderer Schwerpunkt auf Attraktivität und Aufenthaltsqualität gelegt werden. So sollen bei Modernisierungsmaßnahmen zukünftig auch das Umfeld und die Empfangsgebäude mit betrachtet werden.

4. Fahrzeuge

4.1 Innovative Fahrzeugkonzepte

Emissionsfreie Fahrzeuge
Das Fachteam Fahrzeuge begleitete im Jahr 2017 die Erstellung der Vergabeunterlagen für Netz 8, in welchem der Betrieb mit lokal emissionsfreien Fahrzeugen geplant ist. Unterschiedliche Lösungsansätze verschiedener Fahrzeughersteller wurden in diesem Zusammenhang erörtert. Die Durchführung der Vergabe ist im Jahr 2018 vorgesehen.

4.2 Fahrzeugdesign und Baubegleitung Neufahrzeuge

Fahrzeugdesign
2017 brachte die neue Dachmarke „bwegt" neue Vorgaben für das Fahrzeug-Design. Das Corporate Design von „bwegt" wurde in das Design Manual der Fahrzeuge und das flankierende Farb- und Materialkonzept eingearbeitet.

Baubegleitung Neufahrzeuge
Die NVBW führte in 2017 regelmäßige Baufortschrittsgespräche und eine Baubegleitung im Auftrag der Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden Württemberg (SFBW) durch. Diese fanden mit den Herstellern Alstom, Bombardier, Siemens und Stadler für folgende Netze statt:

- Netz 1 (Stuttgarter Netz Los 1 und 2)
- Netz 3a (RE Stuttgart-Nürnberg)
- Netz 4 (Rheintal, Los 1 und 2)
- Netz 9a (S-Bahn Breisgau), Netz 9b (Freiburger Y)
- Netz 12 (Ulmer Stern)

Die gesamte Baubegleitung und -betreuung umfasste insgesamt über 260 Fahrzeuge.
Im Zuge dessen konnten die Fahrzeuge für das Netz 3b (Gäu-Murr) zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 termingerecht ausgeliefert und in Betrieb genommen werden.

5. Vertragscontrolling

Die Implementierung und Inbetriebnahme des Controlling-Tools erfolgte bereits mit den im Herbst 2016 beginnenden neuen Verkehrsverträgen. Die Schnittstelle ermöglicht einen schnellen Datenaustausch mit den EVU. Innerhalb der NVBW konnten die übermittelten Daten je Verkehrsvertrag effizient geprüft werden und dienten nach Freigabe automatisiert als aggregiert dargestellte und zu Kennzahlen zusammenfasste Informationsquelle für das Verkehrsministerium sowie für die Führungsebene der NVBW. Dadurch konnte das Berichtswesen standardisiert werden. Dies betraf vor allem die monatlichen Meldungen in den Statusberichten (z.B. Zugausfälle, Schienenersatzverkehre) und Erlösmeldungen. Dank des Tools konnte die große Anzahl an Verkehrsverträgen und die damit verbundene enorme Datenmenge sowie deren Auswertungen zeitnah erstellt werden. Ein weiterer Vorteil durch die zeitliche Ersparnis

ergab sich bei der Abrechnung. Beide Berichte wurden bereits im laufenden Jahr abgestimmt und lagen ausgewertet zur Jahresabrechnung fertig standardisiert vor. Durch das Hochladen der Berichte je Verkehrsvertrag durch das EVU konnte das Controlling-Tool sämtliche Berechnungen automatisiert vornehmen, so dass die NVBW die Jahresabrechnung automatisiert erstellen konnte. Ein anschließender Abgleich mit der Jahresabrechnung des EVU im Controlling-Tool erfolgte ebenfalls durch das System.

Neben der Inbetriebnahme des Controlling-Tools ist die nächste Herausforderung das Tool kontinuierlich weiter zu entwickeln und so parallel die Erweiterung und Optimierung im Auge zu behalten. Sämtliche Hochrechnungen und Kosten je Verkehrsvertrag sollten und werden ab dem Jahr 2018 ebenfalls durch das Controlling-Tool übernommen, die Weichen hierfür wurden im Jahre 2017 gestellt.

6. Fachtechnische Prüfung nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

6.1 Anzahl bearbeiteter GVFG-Zuwendungsmaßnahmen (einschließlich RP-Maßnahmen) im Jahr 2017

	Neuzugänge 2017	**Prüfung/Antragsbearbeitung abgeschlossen 2017**
GVFG-Zuwendungsanträge (Erstanträge)	32	30
Ergänzungs-/Änderungsanträge	3	3
Schlussverwendungsnachweise	12	18
Gesamtanzahl	47	51

6.2 Projektbegleitende Kostenkontrolle (Drittaufträge)

Die Überprüfung der Kosten mittels der baubegleitenden Kostenkontrolle wurde 2017 für die zwei folgenden Projekte durchgeführt:

- Stadtwerke Ulm im Projekt Neubau Straßenbahn-Linie 2
- Stadtbahn Mannheim (RNV): Neckarauer Übergang, Brücke über DB-Strecke

KAPITEL 2: UMWELTVERBUND

Der Umweltverbund der NVBW beteiligte sich an der Erstellung der Nahverkehrspläne mit Stellungnahmen zu Fuß- und Radverkehr. Im Jahr 2017 wurden acht Stellungnahmen verfasst.

In der Umsetzungsphase der RadSTRATEGIE und des RadNETZ Baden-Württemberg unterstützte der Bereich Radverkehr des Umweltverbunds das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg 2017 fortwährend mit den nachfolgend aufgeführten Aktivitäten.

7. Radverkehr in Baden-Württemberg

7.1 Radroutenplaner Baden-Württemberg

Die NVBW baute 2017 den Funktionsumfang des Radroutenplaners weiter aus und optimierte die gesamte Anwendung. Dazu zählt beispielsweise die Integration touristischer Tourenvorschlägen, welche den Nutzen für Freizeitradler erhöht und gleichzeitig Ziele der Tourismusmarketing GmbH Baden-Württemberg unterstützt.

Von Frühjahr bis Herbst 2017 führte die NVBW zudem eine Nutzerbefragung durch, um die Nutzer und deren Bedürfnisse besser kennenzulernen bzw. um Weiterentwicklungsbedarf und Defizite aus Nutzersicht identifizieren zu können. Mit endgültigen Ergebnissen der Befragung ist Anfang 2018 zu rechnen.

Die Zusammenarbeit mit der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg (LUBW) endet laut Ankündigung der LUBW in 2018. 2017 begann die NVBW daher mit dem Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg Optionen für eine Nachfolgelösung zu prüfen.

Das bundesländerübergreifende Projekt Radroutenplaner Deutschland (RRP-D) wurde 2017 in Zusammenarbeit mit allen Partnern und dem Bund weiterentwickelt. Baden-Württemberg betreut federführend ein technisches Arbeitspaket, das sich mit der Spezifikation, Implementierung und dem Test einer Schnittstelle für Dritte befasst.

7.2 Mitarbeit im Landesbündnis ProRad

Vorbemerkung: Das Landesbündnis ProRad wurde seitens des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg 2017 zu einem Expertenbeirat „Umsetzung RadSTRATEGIE“ umgebildet und weiterentwickelt.

Landesauszeichnung „Fahrradfreundliche Kommune“
Seit 2011 verleiht das Land Baden-Württemberg die Landesauszeichnung „Fahrradfreundliche Kommune“. In den Anfangsjahren wurde die Auszeichnung vom Verkehrsministerium betreut. Seit 2017 koordiniert die NVBW im Auftrag des Verkehrsministeriums die Landesauszeichnung. Der Umweltverbund ist Ansprechpartner für das Verfahren und hat die Leitung der Prüfkommission inne. 2017 wurden drei kommunale Rezertifizierungsanträge und zwei Erstanträge bearbeitet.

Landesauszeichnung „Fahrradfreundliche Schule“
Die NVBW ist in der Arbeitsgruppe unter Federführung des Kultusministeriums zur Bewertung der Anträge und zur Entscheidung über die Auszeichnung von Schulen beteiligt.

7.3 RadNETZ

2017 begann das Ministerium für Verkehr gemeinsam mit der NVBW und weiteren Partnern mit der Umsetzung des RadNETZ Baden-Württemberg. Der Beratungsbedarf Dritter durch den RadNETZ-Administrator ist gestiegen. Konzeptionell-organisatorische Überlegungen standen dabei im Vordergrund.

Die Klassifizierung von Landesradfernwegen als Qualitätsradrouten des Allgemeinen Deutschen Fahrrad Clubs (ADFC) lief auch 2017 weiter. Eine erneute Ausschreibung wurde durchgeführt und mit einer Laufzeit bis Herbst 2021 vergeben. Auf diese Weise sollen alle bis einschließlich 2017 klassifizierten Landesradfernwege einmal nachklassifiziert und die verbleibenden möglichst erstklassifiziert werden können.

2017 konnten folgende Qualitätsradrouten ausgezeichnet werden:

- Heidelberg-Schwarzwald-Bodensee-Radweg (3 von maximal 5 möglichen Sternen)
- Kocher-Jagst-Radweg (4 Sterne, erste Nachklassifizierung)
- Neckartal-Radweg (4 Sterne, erste Nachklassifizierung)

7.4 Weiterentwicklung des Radschulwegplaners (RSWP)

Die NVBW koordiniert die technische Weiterentwicklung des Radschulwegplaners (RSWP) und berät Kommunen und Schulen bei Verfahrensfragen. Das landesweite Verfahren zur Erstellung von Radschulwegplänen geht 2018 in die nächste Entwicklungsstufe. In 2017 wurden - gemeinsam mit den beteiligten Ministerien - die Vorbereitungen zur technischen Weiterentwicklung des Planungstools getroffen. Die Weiterentwicklung geht mit einer sogenannten Frischzellenkur für den Radschulwegplaner einher und wird vom Ministerium für Verkehr finanziert. Bei einer Frischzellenkur wird die Nutzeroberfläche modernisiert, um die Bedienung des Planungstools insgesamt intuitiver zu gestalten. Weiterhin wurden in 2017 Lösungen für wichtige Herausforderungen gesucht: So ist zum Beispiel zum Schuljahresende 2016/17 der First-Level-Support ausgelaufen. Hier handelt es sich um eine Hotline, bei der Nutzer anrufen können und technische Erstberatung erhalten.
Weiterhin wurden Strategien entwickelt, um die Bekanntheit des Radschulwegplaners zu steigern, die sukzessive umgesetzt werden sollen.

7.5 Fahrradmitnahme im SPNV und Verknüpfung

Die NVBW führte die Kommunikation der Fahrradmitnahme 2017 fort. Dazu wurde die Faltkarte zur Fahrradmitnahme in Zügen des Nahverkehrs unter Berücksichtigung der Änderungen, die sich durch die Ausweitung der kostenlosen Fahrradmitnahme ab 30. April 2017 ergeben haben, neu aufgelegt. Sie erfreute sich weiterhin großer Beliebtheit und wurde den Fahrgästen auf verschiedenen Wegen online und in Papierform zugänglich gemacht.

Anfang 2017 wurde der Auftrag zur Erstellung des Bike+Ride Konzepts an externe Dienstleister vergeben. Im Laufe des Jahres wurden wichtige Arbeitspakete und die methodischen Grundlagen erarbeitet. Weiterhin wurde durch die Einbindung der Abteilung 3 - Öffentlicher Verkehr - im Ministerium für Verkehr eine ressortübergreifende Lenkungsgruppe konsolidiert, die für eine erfolgreiche Projektarbeit unabdingbar ist.

7.6 Geschäftsstelle AGFK-BW

Das Interesse der Kommunen im Land an einer Mitgliedschaft in der AGFK-BW wächst weiter. Der Verein beendet das Jahr 2017 mit 66 Mitgliedern. 2017 wurden acht Neumitglieder aufgenommen.

Projektleitung und Projektbegleitung
Auch 2017 hat die Geschäftsstelle neben der Vereinsführung verschiedene weitere Projekte begleitet und geleitet. Dazu zählen:

- AGFK-Weiterbildungsprogramm (Umsetzung und konzeptionelle Weiterentwicklung),
- Kampagne „Finde dein Rad“ zum 200. Geburtstag des Fahrrads („Fahrradjubiläum“),

- Fachkommunikation (Auswahl): Verschiedene Materialien (Argumentationshilfe, Faktenblatt),
- Bürgerkommunikation (Auswahl): Wiederholung der Nikolausaktion zur Fahrradbeleuchtung aus der Verkehrssicherheitskampagne, „Finde dein Rad“, Vorbereitung Duftherzaktion.

8. Fußverkehr in Baden-Württemberg

Die Fußverkehrs-Checks als landesweite Maßnahme der Fußverkehrsförderung gingen 2017 in ihre dritte Runde. 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. 2017 nahmen neun Kommunen an der Maßnahme teil.
Im Juni 2017 fand im Rahmen der Fußverkehrsförderung des Landes die zweite Fachveranstaltung statt. Unter dem Titel „Städte und Gemeinden für Kinder – sicher zu Fuß unterwegs!“ widmete sie sich ganztägig der Kindermobilität. Rund 50 kommunale Fachvertreter und Experten nahmen an dem Fachseminar mit begleitender Stadtbegehung teil.
Unter Mitwirkung eines Expertengremiums ist ferner ein Grundlagendokument zur Fußverkehrsförderung erstellt worden. Es trägt den Titel „Fußverkehr – sozial und sicher. Ein Gewinn für alle“ und informiert rund um den Fußverkehr und seine Förderung. Es bietet prägnante Wissensbausteine mit Zahlen, Fakten und Argumenten, stellt die Fußverkehrsförderung des Landes vor und schließt mit acht guten Beispielen aus baden-württembergischen Kommunen.
Im Oktober 2017 fand die 2. Fußverkehrskonferenz des Landes Baden-Württemberg statt. Unter dem Motto „Weiter geht’s! Auf sicheren und bequemen Wegen“ kamen in Stuttgart rund 200 Fachvertreter und Politiker zusammen, um sich zu ausgewählten Themen der Fußverkehrsförderung zu informieren und auszutauschen.
Die Arbeit an einem Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen ist aufgenommen worden.
Im Rahmen der kommunalen Netzwerkarbeit zum Fußverkehr fanden innerhalb der AGFK-BW zwei weitere Sitzungen der AG Fußverkehr statt. Die Projektgruppe, die sich speziell mit der Integration des Fußverkehrs in die AGFK-BW befasst, hat ihre Arbeit aufgenommen und erste strukturelle Anpassungsvorschläge entwickelt.

9. Klimaschutz im Verkehr

Im Jahr 2017 hat die NVBW gemeinsam mit weiteren auf den Klimaschutz spezialisierten Akteuren ihre Aktivitäten im Bereich Klimaschutz im Verkehr intensiviert. Angetrieben wird diese Entwicklung durch die Tatsache, dass der CO2-Ausstoß im Verkehr in den letzten Jahren weiterhin zugenommen hat. Dabei ist der Straßenverkehr für über 90% des CO2-Ausstoßes verantwortlich, hiervon der PKW-Verkehr für mehr als zwei Drittel. Aufgrund der Kompetenzen im öffentlichen Personennahverkehr, sowie speziell im Umweltverbund, bestehen gute Rahmenbedingungen und ein hohes Potential, das Thema in der NVBW voranzutreiben.

KAPITEL 3: INNOVATIVE BEDIENFORMEN

10. Kompetenzzentrum neue ÖPNV-Angebotsformen

10.1 Bürgerbusse und Gemeinschaftsverkehre

Informationsmaterial
2017 erschien eine aktualisierte Fassung des Bürgerbusleitfaden mit neuen Inhalten und einer deutlichen Zunahme der im Leitfaden dokumentierten Bürgerbus- und Bürgerrufautoverkehre Der Leitfaden ist in gedruckter Form bei der NVBW und dem Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg sowie als PDF auf der Homepage *www.buergerbus-bw.de* sowie einigen weiteren Seiten erhältlich. Die Webseite stellt außerdem weitere Materialien, Links zu den einzelnen Verkehrsangeboten sowie Nachrichten zum Thema bereit.

Nach einer Neuausschreibung wurde die Betreuung zum Jahresende 2017 neu vergeben und einige Änderungen im Design zur besseren Nutzbarkeit durchgeführt.

Fördermaßnahmen
Das Kompetenzzentrum unterstützte das Ministerium außerdem bei der Neufassung der Förderrichtlinien zur finanziellen Landesförderung für Bürgerbusprojekte für das Jahr 2018.

Das Planungstool „S.RufMobil“
Neben dem liniengebundenen Bürgerbus haben sich in vielen Orten bedarfsgesteuerte Verkehrsangebote auf ehrenamtlicher Basis etabliert - Bürgerrufautos und Bürgerfahrdienste. Der flexible Betrieb mit weitgehender Tür-zu-Tür-Beförderung ist besonders für ältere Fahrgäste attraktiv. Für die mit einem bedarfsgesteuerten Verkehr verbundenen Organisations- und Planungsaufgaben gab es bisher jedoch keine geeignete Softwarelösung.
Als „Sachleistung“ zur Unterstützung solcher Verkehre wurde daher im Auftrag von der NVBW und dem Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg ein Planungstool entwickelt, das auf die Anforderungen kleiner, bürgerschaftlicher Anbieter zugeschnitten ist. Es unterstützt bei dem Zusammenlegen von Fahrtwünschen zu Touren, prüft zur Vermeidung von

Konkurrenz parallele ÖPNV-Verbindungen, erstellt Fahrtenbücher und Statistiken. Initiativen aus Baden-Württemberg können die Software gegen eine geringe Gebühr selbständig nutzen. Das Tool wurde auf dem ÖPNV-Innovationskongress im März am Stand der NVBW dem Fachpublikum vorgestellt und im Sommer der Allgemeinheit zur Verfügung gestellt.

10.2 Projektarbeit

KOMOBIL_2035

Im Sommer 2017 begann das bis Anfang 2020 dauernde Projekt „Koordinierung von Haupt- und Ehrenamt in ländlichen Räumen am Beispiel der Koproduktion von Mobilitätsdienstleistungen“ (KOMOBIL_2035). Dieses ist eines von 30 durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) geförderten Vorhaben des Programms „Kommunen Innovativ“. In diesem thematisch sehr breiten Programm sollen kommunale Akteure gemeinsam mit wissenschaftlichen Partnern Instrumente zur Förderung nachhaltiger Entwicklung erarbeiten und erproben.

Die NVBW ist Teil des vom Regionalverband Ostwürttemberg geleiteten Projektverbunds, der sich mit der Zukunft des bürgerschaftlichen Engagements in der Daseinsvorsorge befasst. Leitfrage ist, wie das derzeit in vielen Orten erfreulich hohe Engagement auch mittelfristig erhalten werden kann. Dazu werden empirische Untersuchungen durchgeführt, Szenarien entwickelt sowie Konzepte und Werkzeuge für die Arbeit mit Engagierten erarbeitet. Die Aufgaben der NVBW liegen in der Analyse organisatorischer und formaler Randbedingungen, der Informationsvermittlung und Verstetigung der Projektergebnisse. Zur Durchführung der Arbeiten wurde eine Teilzeitstelle ausgeschrieben und im November besetzt.

Landesmodellvorhaben „ÖPNV in der Fläche“

Die beiden vom Verkehrsministerium geförderten Modellvorhaben für den ÖPNV in der Fläche wurden 2017 fortgeführt. Im Kreis Calw wurden im April und September die ersten Ausbaustufen der neuen Rufbusleistungen eingeführt. Das Kompetenzzentrum der NVBW begleitet die beiden Regionen bei der Umsetzung.

Ideenschmiede digitale Mobilität

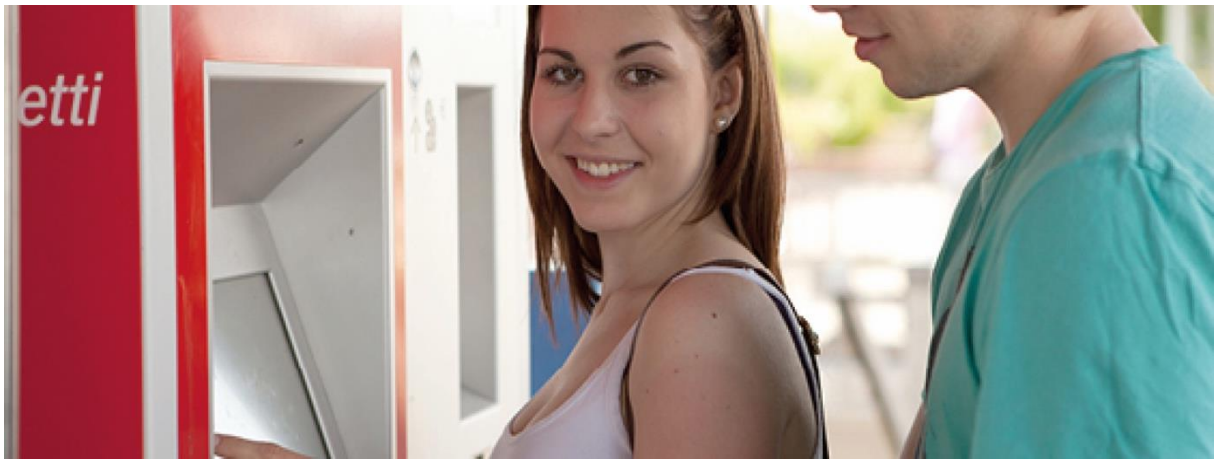
Als Teil der Landesaktivitäten im Bereich der Digitalisierung hat das Verkehrsministerium im September die „Ideenschmiede digitale Mobilität“ eingerichtet. In diesem breit gefächerten Forum werden bis Mitte 2018 die Facetten des Themas diskutiert, Dienstleistungen, Produkte und politische Maßnahmen erarbeitet. Über das Kompetenzzentrum ist auch die NVBW in diesem Kreis vertreten.

Überregionale Vernetzung

Auch im Jahr 2017 war das Kompetenzzentrum auf mehreren überregionalen Veranstaltungen mit Vorträgen und Materialien vertreten. So wurde etwa auf Tagung des BMVI zum Thema „Mobilität und Daseinsvorsorge“ sowie auf der Deutschen Konferenz für Mobilitätsmanagement (DECOMM) über die bisherige Arbeit berichtet. Mitte November gab es außerdem ein erstes bundesweites Vernetzungstreffen der mit ländlichem Mobilitätsmanagement befassten Personen.

Abschlussarbeiten

Im Jahr 2017 wurden insgesamt vier vom Kompetenzzentrum mit betreute studentische Abschlussarbeiten erfolgreich abgeschlossen, die sich u.a. mit der Angebotsentwicklung im ÖPNV und der Frage „Bestellzwang flexibler Verkehrsangebote als Nutzungshemmnis?“ befassten. Für 2018 sind neue Themen in der Vorbereitung.



KAPITEL 4: TARIF UND ERLÖSE

Baden-Württemberg hat Ende 2016 eine einschneidende Veränderung bei der ökonomischen Gestaltung der Verkehrsverträge im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) erlebt: Zuvor wurden die Verkehrsverträge auf sogenannter Netto-Basis ausgeschrieben: In diesen behält das beauftragte Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) die Fahrgelderlöse und trägt somit das Erlösrisiko.

Mit den sogenannten Übergangsverträgen ab Ende 2016 sind nun erstmalig in Baden-Württemberg auch im SPNV im größeren Umfang Brutto-Verträge zum Tragen gekommen: Hier erhält das Land die Erlösansprüche und trägt somit das Erlösrisiko selbst.

Verschiedenste Entscheidungen in den Verbünden, verbundüberschreitenden Tarifen und künftig auch im Baden-Württemberg-Tarif wirken sich somit auf die Erlösansprüche des Landes und dadurch mittelbar auch auf den Landeshaushalt aus. Zudem müssen nun erstmalig Controlling- und Organisationsstrukturen geschaffen werden, damit das Land seine Erlösinteressen geeignet wahrnehmen und steuern kann. Diese Herausforderungen werden in Zukunft noch wachsen, da weitere große Brutto-Verträge in Betrieb gehen: Seit Ende 2017 läuft das Netz 3b als Brutto-Vertrag auf der Gäu- und Murrbahn, 2019 steht das umfangreiche Netz 1 ebenfalls als Brutto-Vertrag in den Startlöchern. In einigen dieser künftigen Brutto-Verträge werden EVUs beauftragt, die bisher in Baden-Württemberg noch keine Leistungen erbracht haben.

11. Erlössicherung

Mit dem Übergang der Erlösverantwortung auf das Land muss dort gleichzeitig ein umfangreiches Erlöscontrolling aufgebaut werden. Zu klären sind dabei unter anderem die folgenden Fragestellungen: Wie melden die EVUs die Einnahmen und Erlöse in den verschiedensten Detaillierungen, zum Beispiel Verbundanteile, Ermäßigungen und öffentliche Transfer- und Subventionszahlungen? Wie können diese Daten geeignet aufbereitet und durch effiziente Steuerungsverfahren mit Prognosen und Trendentwicklungen im Sinne eines zeitgemäßen

Controllings abgeglichen werden? Wie können qualifizierte Prüfungen der gemeldeten Daten erfolgen?

Zu diesen Fragestellungen hat die NVBW im Jahr 2017 umfangreiche Abstimmungen mit den EVUs, dem Verkehrsministerium und den Verbünden durchgeführt. Dabei wurde eine Systematik für die monatliche und jährliche Meldung der Einnahmen und Erlöse durch das EVU entwickelt, außerdem ein Controlling- und Meldeverfahren an das Verkehrsministerium. Diese Verfahren befinden sich in einem kontinuierlichen Feedback- und Weiterentwicklungsprozess. 2017 fielen dabei erstmalig Monatsmeldungen über ein gesamtes Jahr an, zudem fiel in dieses Jahr die erste Jahresabrechnung, welche das letzte Quartal 2016 seit Inbetriebnahme der Bruttoverträge umfasst.

Ein weiterer zentraler Aspekt der Erlössicherung ist die Fragestellung, wie Erlöse zwischen den einzelnen Verkehrsverträgen aufgeteilt und zugeschieden werden, insbesondere zwischen Brutto- und Nettoverträgen. Dies betrifft die Zuscheidung relationsscharfer (z.B. Einzelfahrscheine) und relationsloser Tickets (z.B. Baden-Württemberg-Ticket), von Spezialangeboten, Kombitickets, Bahncard-Ausgleich sowie Transfer- und Subventionszahlungen. Zu diesen Themen hat die NVBW im Jahr 2017 umfangreiche Verhandlungen geführt, diese Aufgaben werden sich auch in den kommenden Jahren fortsetzen.

12. Verbünde

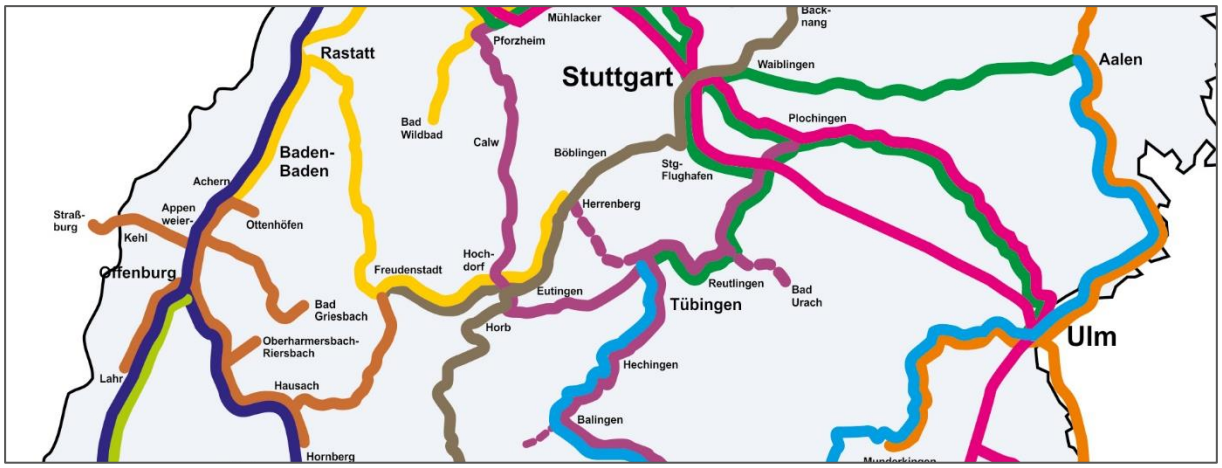
Von 22 der baden-württembergischen Verbünde sind gegenwärtig 17 von den neuen Bruttoverträgen betroffen. Durch die Übernahme der Erlösverantwortung in diesen Brutto-Verträgen hat das Land erstmalig ein Interesse daran, einen angemessenen Teil der Verbundeinnahmen für die erbrachten Leistungen in den Brutto-Verträgen zugeschieden zu bekommen. Gleichzeitig muss das Land nun auch auf eine geeignete Interessenvertretung in den Tarifgremien der Verkehrsverbünde achten, die von Brutto-Verträgen betroffen sind. Dies erfordert teilweise erhebliche organisatorische Änderungen in den Verbünden, um eine derartige Interessenvertretung zu ermöglichen. Da einige der Verbünde als sogenannte Unternehmer- oder Mischverbünde organisiert sind, ist dies oft nur über eine geeignete Kooperation mit den EVUs zu bewerkstelligen.

Die NVBW hat in dieser Sache im Jahr 2017 zahlreiche Verhandlungen geführt, welche auch in den kommenden Jahren anstehen, nicht zuletzt durch die Inbetriebnahme weiterer Brutto-Verträge. Zudem nimmt die NVBW im Interesse des Aufgabenträgers nun in einigen Verbünden regelmäßig an deren Tarifgremien teil, dies wird auch in Zukunft eine kontinuierliche Aufgabe darstellen. Daneben sind mit den Verbünden Abstimmungen für weitere Fragestellungen erforderlich, etwa über die Zusammenstellung von Unterlagen für die Ausschreibungsverfahren.

13. Tarife

Darüber hinaus erfolgt ein Monitoring der Tarife und der Tarifentwicklungen in den von den Bruttoverträgen betroffenen 17 Verkehrsverbünden, sowie der verbundübergreifenden Nahverkehrstarife und auch vorhandener Haustarife. 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. Mit der geplanten Einführung des Baden-Württemberg-Tarifs Ende 2018 entstehen zudem neue Fragestellungen, welche die Erlösverantwortung des Landes in den Brutto-Verträgen betreffen.

Die NVBW hat im Jahr 2017 diese Interessen in zahlreichen Arbeitskreisen der Verkehrsverbünde vertreten und gesichert. Weiterhin hat die NVBW hat im Jahr 2017 auch an den Terminen zum TBNE (Tarifverband der Bundeseigenen und Nichtbundeseigenen Eisenbahnen in Deutschland) und der Überführung in einen Deutschlandtarif teilgenommen und auch dort ihre Interessen eingebracht.



KAPITEL 5: AUSSCHREIBUNGEN

14. Ausschreibungen von SPNV-Leistungen

14.1 Ausschreibungsnetze

Die Ausschreibungsnetze und der Ausschreibungsfahrplan wurden im Jahr 2017 durch die NVBW zusammen mit dem Ministerium für Verkehr weiter fortgeschrieben. Abstimmungen mit benachbarten Aufgabenträgern und weiteren Beteiligten erfolgten parallel und werden auch in 2018 noch weiter andauern. Die NVBW war in den Prüf- und Abstimmungsprozess zeitlich und personell stark eingebunden.
Im Jahr 2017 wurden folgende Ausschreibungen im Supplement zum Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht:

- 14. November 2017 Netz 12a Schwäbische Albbahn und Amstetten – Gerstetten; Direktvergabe ohne Aufruf zum Wettbewerb, Laufzeit 9,5 Jahre
- 23. Dezember 2017 Netz 7b EBO-Leistungen im Raum Karlsruhe: Verhandlungsverfahren

Für die Netze 3a, 4, 6b, 9b, 12 und 19 wurden die Angebote geprüft, ausgewertet und der Zuschlag erteilt.

Netz 3a: Murrbahn
Fristgerecht sind bei der Vergabestelle am 11. Mai 2017 letztverbindliche Angebote eingegangen. Am 19. Juni 2017 wurde der Vergabestelle die Eröffnung eines Vergabenachprüfungsverfahrens durch die Vergabekammer Karlsruhe mitgeteilt. Mit Beschluss vom 15. August 2017 hat die Vergabekammer Karlsruhe den Antrag zurückgewiesen. Am 4.0 September 2017 wurde der Zuschlag an den obsiegenden Bieter (Go-Ahead) durch das Ministerium für Verkehr und der Bayerischen Eisenbahngesellschaft BEG erteilt. Die Betriebsaufnahme erfolgt im Dezember 2019 mit Neufahrzeugen.

Netz 4: Rheintal
Die Angebotsfrist der letztverbindlichen Angebote für das Netz 4 endete am 16. Dezember 2016. Fristgerecht haben vier Bieter Angebote für die ausgeschriebenen Leistungen eingereicht. Das Vergabeverfahren wurde mit dem Zuschlag am 6. Februar 2017 für die Lose 1 und 2 an DB Regio AG abgeschlossen. Die Betriebsaufnahme erfolgt im Juni 2020 mit Neufahrzeugen.

Netz 6b: S-Bahn Rhein-Neckar Los 2
Fristgerecht haben bei der Vergabestelle am 24. April 2017 drei Bieter letztverbindliche Angebote für die ausgeschriebenen Leistungen eingereicht. Das Vergabeverfahren wurde mit dem Zuschlag der beteiligten Aufgabenträger am 14. Juni 2017 an die DB Regio AG abgeschlossen. Die Betriebsaufnahme erfolgt ab Dezember 2020 mit Neufahrzeugen.

Netz 9b: Freiburger Y
Fristgerecht haben bei der Vergabestelle am 07. April 2017 zwei Bieter letztverbindliche Angebote für die ausgeschriebenen Leistungen eingereicht. Am 9. Juni 2017 wurde der Vergabestelle die Eröffnung eines Vergabenachprüfungsverfahrens durch die Vergabekammer Karlsruhe mitgeteilt. Mit Beschluss vom 6. Juli 2017 hat die Vergabekammer mitgeteilt, dass der Nachprüfungsantrag zurückgenommen wurde. Das Vergabeverfahren wurde mit dem Zuschlag am 12. Juli 2017 an die SWEG abgeschlossen. Die Betriebsaufnahme erfolgt ab Dezember 2019 mit Neufahrzeugen.

Netz 11: Hohenlohe – Franken-Untermain
Fristgerecht sind bei der Vergabestelle am 7. Oktober 2016 letztverbindliche Angebote von zwei Bietern eingegangen. Im Anschluss erfolgte die Prüfung und Auswertung der Angebote. Das Vergabeverfahren wurde mit dem Zuschlag durch das Ministerium für Verkehr und der Bayerischen Eisenbahngesellschaft BEG am 9. Januar 2017 an die DB RegioNetz Verkehrs GmbH abgeschlossen. Die Betriebsaufnahme erfolgt im Dezember 2019 mit Gebrauchtfahrzeugen.

Netz 12: Ulmer Stern
Fristgerecht sind bei der Vergabestelle am 20. Januar 2017 letztverbindliche Angebote von vier Bietern eingegangen. Das Vergabeverfahren wurde mit dem Zuschlag am 24. April 2017 an die HzL Hohenzollerische Landesbahn AG abgeschlossen. Die Betriebsaufnahme erfolgt im Juni 2019 mit Neufahrzeugen.

Netz 16d: Aulendorfer Kreuz
Der Zuschlag für Netz 16d ist am 2. Januar 2017 an die SBB GmbH erfolgt. Die Betriebsaufnahme erfolgte im Dezember 2017 mit Gebrauchtfahrzeugen.

Netz 19: Singen – Schaffhausen
Fristgerecht sind bei der Vergabestelle am 4. August 2017 letztverbindliche Angebote von zwei Bietern eingegangen. Das Vergabeverfahren wurde mit dem Zuschlag am 11. September 2017 an die DB Regio AG abgeschlossen. Die Betriebsaufnahme erfolgte im Dezember 2017 mit Gebrauchtfahrzeugen.

12.2 Vorbereitung Betriebsaufnahmen

Nach erfolgter Zuschlagserteilung in den einzelnen Netzen begann die NVBW mit der Vorbereitung der Betriebsaufnahmen. Hierunter fallen detaillierte Abstimmungen mit dem Aufgabenträger, den Fahrzeugherstellern im Auftrag der SFBW (Landesanstalt für Schienenfahrzeuge) und den einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen zu den vertraglichen Regelungen und Informationspflichten.

15. Begleitung von Ausschreibungen der NVBW

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

Das Justiziariat begleitete im Jahr 2017 eine Vielzahl an Ausschreibungen der NVBW in verschiedenen Bereichen wie Marketing, Umweltverbund, Kompetenzzentrum Landestarif, Neubürgermarketing, Selbstverwaltung, Unternehmenskommunikation und Controlling. Weitere Informationen finden Sie in der Beschreibung der einzelnen Fachbereiche.

16. Ausschreibungen für Dritte

Durchführung von Ausschreibungen für das Ministerium für Verkehr
Die NVBW begleitete einige nationale und europäische Ausschreibungen des Ministeriums für Verkehr (Abteilungen 3 und 4) beratend und war für die ordnungsgemäße Durchführung zuständig.

Durchführung von Ausschreibungen für die SFBW
Darüber hinaus begleitete die NVBW europaweite Ausschreibungen im Auftrag der Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg (SFBW) insbesondere zum Technischen Controlling der Fahrzeuge.
Am 28. Januar 2017 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. Die Ausschreibung wird von der NVBW als Vergabestelle auch in 2018 für die SFBW begleitet.

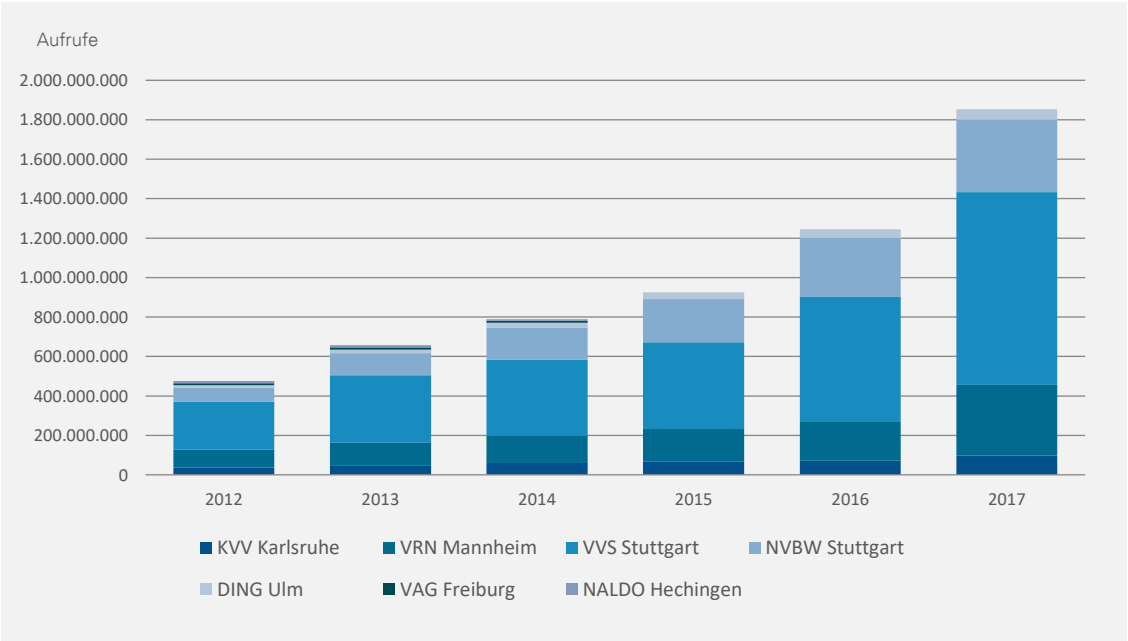
Durchführung von Ausschreibungen für Dritte
Die NVBW begleitete die Beschaffung von Fahrzeugen durch den Zweckverband Schönbuchbahn als Bietergemeinschaft mit ZugPOOL.

KAPITEL 6: KONTAKT ZUM BÜRGER UND ZUR BRANCHE

17. Fahrgastinformation und Auskunftssysteme

Auch im Jahr 2017 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 ca. 1,8 Mrd. Verbindungen gerechnet; dies sind etwa 35% mehr als im Vorjahr. Für das Jahr 2018 ist mit einem weiteren Anstieg zu rechnen.

FAHRTBERECHNUNGEN AUF ALLEN EFA-SERVERN IN DEN JAHREN 2012 BIS 2016

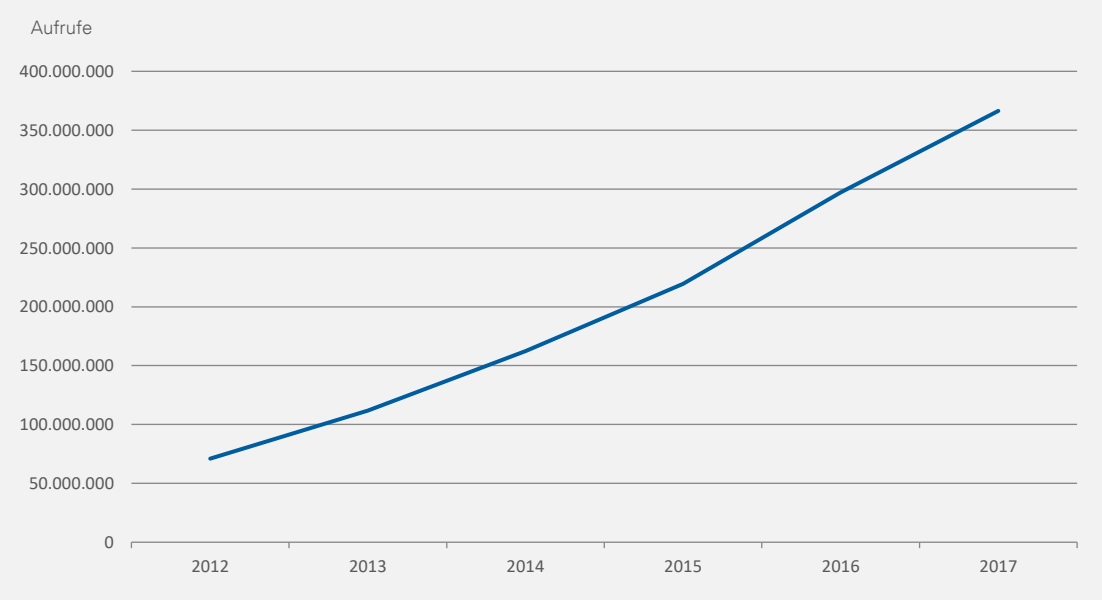


Den größten relativen Zuwachs mit 84% mehr gerechneten Fahrten als im Vorjahr hatten die Auskunftsserver des VRN (www.vrn.de), gefolgt von den Servern des VVS (www.vvs.de) mit

53% mehr gerechneten Fahrten. Der Zuwachs an gerechneten Fahrten im Vergleich zum Vorjahr betrug bei der NVBW (www.efa-bw.de) etwa 24%. Das größte absolute Wachstum der gerechneten Fahrten hatte der Auskunftsserver des VVS zu verbuchen mit einem Plus von rund 340 Mio. gerechneten Fahrten.

Von den Auskunftsrechnern der NVBW wurden im Jahr 2017 insgesamt rund 366 Mio. Fahrten (also Verbindungen von einem Ort zu einem anderen) berechnet. Dies bedeutet eine Zunahme von knapp einem Viertel gegenüber 2016.

FAHRTAUSKÜNFTE BEI EFA-BW VON 2012 BIS 2017



17.1 Verschiedene Auskunftsarten

Abfahrtsmonitore
Die Abfahrtsmonitore zeigen an, welche Linien ab einer bestimmten Uhrzeit an einer bestimmten Haltestelle starten. Im Vergleich zum Jahr 2016 hat sich die Zahl der gerechneten Abfahrts- bzw. Ankunftsmonitore im Jahr 2017 um 35,9% erhöht.

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. Die zunehmende Verfügbarkeit von Fahrplanauskunftssystemen auch jenseits des festen PCs z.B. mittels Smartphones lässt die Notwendigkeit, sich im Voraus einen Persönlichen Fahrplan erstellen zu lassen, abnehmen. Daher ist der Anstieg der angeforderten Persönlichen Fahrpläne im Jahr 2017 nur gering.

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; dies liegt vermutlich

daran, dass die Nutzer des „mobilen Internets“ sowie der Apps für mobile Geräte sich jederzeit den Abfahrtsmonitor für die gewünschte Haltestelle anzeigen lassen können und somit nicht mehr auf die traditionellen Aushangfahrpläne angewiesen sind.

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.

Die Zahl der gerechneten Karten nimmt seit Ende 2011 tendenziell ab. Dies ist auf den erhöhten Anteil der Fahrtberechnungen, die von mobilen Geräten angefordert werden, zurückzuführen. Da die von diesen Geräten angeforderten Karten nicht gezählt werden und die Zahl der von diesen Geräten angeforderten Berechnungen anteilmäßig sehr stark zugenommen hat (von 13,6% zum Anfang des Jahres 2012 auf 63% im Jahresdurchschnitt 2016), werden langfristig weniger Umgebungskarten gerechnet.

Insgesamt wurden 490.882 Stadt- und Umgebungskarten im Jahr 2017 gerechnet, was eine leichte Zunahme (+ 6,5%) verglichen mit der Zahl des Jahres 2016 bedeutet.

17.2 Auskunft über mobile Endgeräte

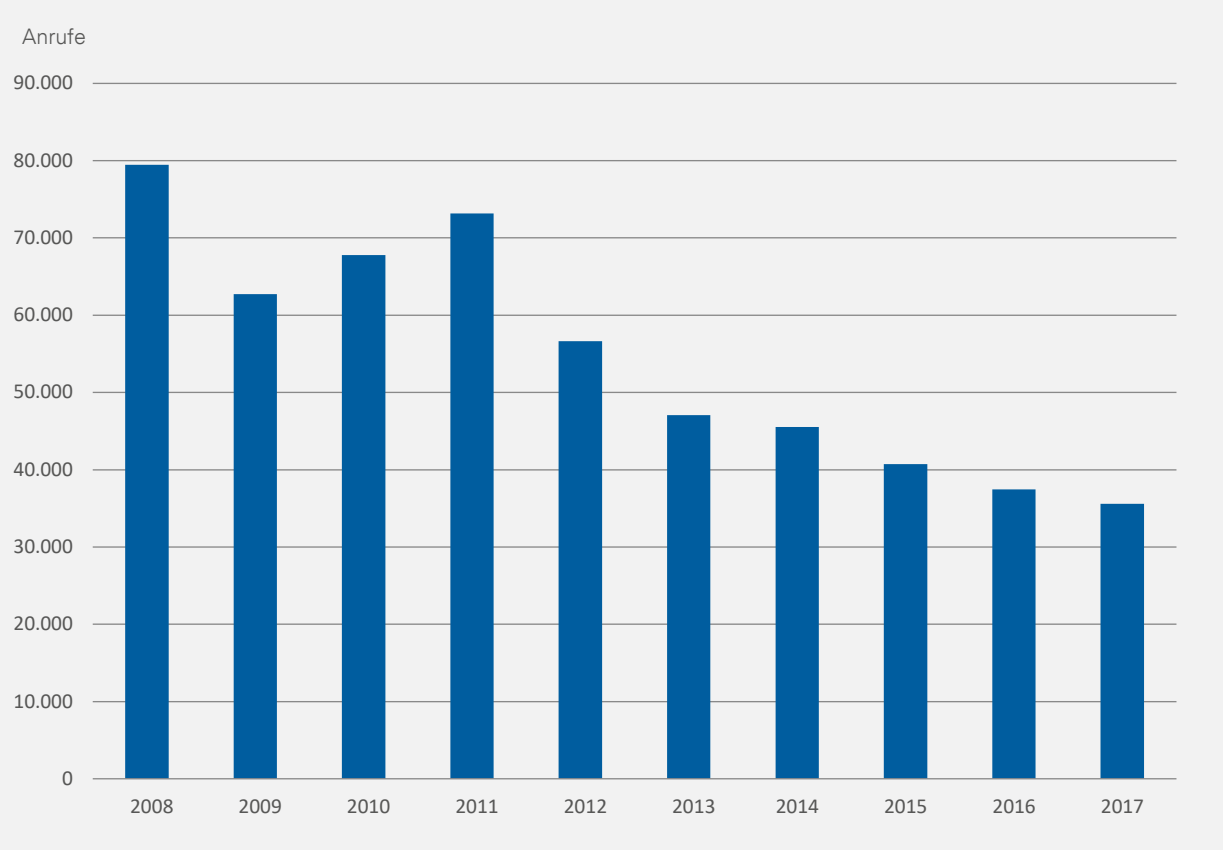
Im Jahr 2017 wurden insgesamt 45.203 Apps für mobile Endgeräte (Smartphones, Tablet-PCs) heruntergeladen (24.523 für das Android-Betriebssystem und 20.680 für das Apple-Betriebssystem iOS).

17.3 Telefonische Fahrplanauskunft

Die NVBW betreibt im Auftrag der baden-württembergischen Verkehrsverbünde eine landesweite telefonische Fahrplanauskunft. Wie in den Vorjahren waren auch im Jahr 2017 die Anrufzahlen rückläufig. Die durchschnittliche Anrufhäufigkeit pro Monat liegt derzeit bei rund 3.000 Anrufen. Dies entspricht knapp 100 Anrufen pro Tag. Insgesamt wurden 35.597 Anrufe registriert, das sind fünf Prozent weniger als im Jahr 2016. Der nachfragestärkste Monat war der September, während im Februar 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 eine leichte Zunahme im Vergleich zum Vorjahr feststellen. Die Anfragen stiegen von 122 im Jahr 2016 auf 143 im vergangenen Jahr.

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

RUFENTWICKLUNG IM CALLCENTER



17.4 Multimodale Auskunft

Das Multimodale Auskunftsportal bietet Echtzeitrouting für öffentlichen Verkehr und 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 Downloadzahlen der Apps haben sich im Jahr 2017 im Vergleich zum Vorjahr auf etwa 8.000 fast verdoppelt.

17.5 Stationsdatenbank

Die Stationsdatenbank der NVBW wurde 2017 komplett überarbeitet und datentechnisch neu aufgesetzt. Dies hat den Vorteil, dass die Stationsdatenbank nun von den Suchmaschinen wesentlich besser gefunden werden kann. Ende des Jahre 2017 wurden viele Verkehrsstationen neu erhoben, bei denen in den vergangenen Jahren Umbaumaßnahmen stattgefunden

hatten. Der Relaunch der Stationsdatenbank wird in den kommenden Wochen auf der Homepage der NVBW bereitgestellt werden.

18. Marketing

18.1 Einführung der neuen Dachmarke „bwegt“

Die Aktivitäten und Maßnahmen zum 3-Löwen-Takt (u.a. Publikationen, Kundenmagazin, Internet/Social Media und Newsletter) wurden in der ersten Jahreshälfte 2017 fortgesetzt. Der Schwerpunkt lag jedoch auf der Entwicklung und Neukonzeptionierung einer neuen Dachmarke für den ÖPNV in Baden-Württemberg. Nach 20 Jahren wurde damit der 3-Löwen-Takt durch die neue Mobilitätsmarke „bwegt“ abgelöst. Offizieller Startschuss für die Kampagne war am 19. Oktober 2017 mit der Vorstellung der neuen Dachmarke am Stuttgarter Hauptbahnhof. „bwegt“ versteht sich als Landesinitiative, die den Nahverkehr mit ihren neuen Services stärken und attraktiver gestalten soll. Sie steht für den Start in eine neue, moderne Ära der nachhaltigen Mobilität und bündelt alle künftigen Maßnahmen, die für noch mehr Nachhaltigkeit und Attraktivität im ÖPNV sorgen werden.

18.2 Kommunikationsmaßnahmen

Zur Einführung der neuen Dachmarke „bwegt“ gehört eine überregionale Kampagne, um die Menschen für den neuen Auftritt zu sensibilisieren und mit Informationen zu versorgen. Ziel dieses landesweiten Aufgabenträgermarketings ist es, die übergreifenden Themen wie Dachmarke und Image mit den inhaltlichen Schwerpunkten wie Ausbau des Angebotes, Serviceleistungen und Verbesserungen der Qualität zu verbinden. Um die Bekanntheit bei allen Zielgruppen zu erhöhen, wurden zahlreiche Kommunikationsmaßnahmen durchgeführt: Es wurden zum einen Großflächen und City-Light Plakate mit verschiedenen Motiven in ganz Baden-Württemberg geschaltet. Zum anderen gab es Funkspots, Online-Banner und Anzeigen in Tageszeitungen.

Zum Start der Kampagne gingen des Weiteren die neue Dachmarken-Website bwegt.de und der Facebook-Auftritt online.

18.3 Aktionskampagnen

Die Netzeinführungen mit neuen Zügen im einheitlichen Landesdesign sollen zusätzlich durch passgenaue kommunikative Maßnahmen auf regionaler Ebene begleitet werden. So fanden im November und Dezember Zugtaufen unter anderem in Crailsheim und Horb mit Festakt statt, um den Fahrgästen die Services der neuen Züge zu vermitteln. Zum Fahrplanwechsel im Dezember testete Verkehrsminister Winfried Hermann MdL die neuen Züge auf der Gäu- und Murrbahn. Zusammen mit Pressevertretern, Mitgliedern des Landtages, BürgermeisterInnen und Eric Gauthier, dem Tänzer, Choreografen und „Bewegungsbotschafter" von „bwegt", ging es im Zug vom Typ Talent 2 von Stuttgart nach Sulz am Neckar. Durch eine ergänzende Promotion-Aktion wurden die Fahrgäste mit Infomaterialien und Werbemitteln auf die neue Marke aufmerksam gemacht sowie über Taktverdichtungen und Verbesserungen informiert. Mit einem zusätzlichen Gewinnspiel konnten neue Newsletter-Anmeldungen generiert und Besucher auf die Website aufmerksam gemacht werden.

19. Neubürgermarketing

Das Förderprogramm „Nachhaltige Mobilität bewegt Neubürgerinnen und Neubürger" wird bis Ende 2018 von zehn Fördernehmern umgesetzt. Hierzu erfolgte im November 2017 eine Austauschrunde mit allen Beteiligten, um sich über den derzeitigen Stand zu informieren. Die NVBW unterstützt die Antragssteller bei der Umsetzung und bei den Abrechnungen der Fördermittel. Darüber hinaus betreut die NVBW die Evaluation des Förderprogramms, welche im Jahr 2017 startete.

20. Fahrgastbeirat für den vom Land bestellten SPNV

Der Fahrgastbeirat für den vom Land Baden-Württemberg bestellten Schienenpersonennahverkehr arbeitete 2017 in seiner dritten Amtsperiode. Das im Jahr 2016 neu zusammengesetzte Gremium setzte seine Arbeit in diesem Jahr fort. An den acht Sitzungen diskutierten die Mitglieder über folgende Themenschwerpunkte:

- Qualität im SPNV, Pünktlichkeit, Zugausfälle und die österreichische Entschädigungsregelung
- Barrierefreiheit an Bahnhöfen und Standardisierung von Bahnsteighöhen
- SPNV-Ausschreibungen
- Neue Verkehrsunternehmen, Vorstellung von Abellio GmbH und Go-Ahead Verkehrsgesellschaft Deutschland GmbH
- Planung und Organisation von Schienenersatzverkehr bei Bauarbeiten
- Reisebegleitung der Bahnhofsmissionen
- Design- und Bedienerführung von Fahrkartenautomaten im Regionalverkehr
- Neuer Baden-Württemberg-Tarif

- Neue Dachmarke „bwegt“

Darüber hinaus arbeiteten die Mitglieder an einem Forderungskatalog, für dessen Umsetzung sie sich engagieren wollen. Die Arbeit am Forderungskatalog wird 2018 fortgesetzt.

Die Geschäftsstelle organsierte mehrere Veranstaltungen für die Mitglieder. Im Frühjahr fand eine Sitzprobe für Netz 4 mit dem Fahrzeughersteller Siemens statt. Einige Mitglieder nahmen am ÖPNV-Innovationskongress in Freiburg teil. Im Sommer fand eine Exkursion in die Betriebsleitzentrale von DB Netz in Karlsruhe statt. Der Vorsitzende nahm an einigen Vertragsunterzeichnungen von Verkehrsverträgen teil. Im Herbst 2017 besuchten zwei Mitglieder das bundesweite Netzwerk-Treffen der Fahrgastbeiräte in Kiel.

21. Unternehmenskommunikation der NVBW

Die Unternehmenskommunikation arbeitete 2017 kontinuierlich an der Pflege und Weiterentwicklung der bestehenden Kommunikationskanäle. Dazu zählen beispielsweise digitale Plattformen, wie die NVBW-Website und das Intranet. Das Erstellen von Kommunikationsmaterialien, wie Visitenkarten, Briefpapier, Organigramme und Flyer. Die Betreuung des Info-Postfachs. Veranstaltungsmanagement und Pressearbeit. Die im Folgenden aufgeführten Projekte standen 2017 besonders im Fokus der externen Kommunikation.

21.1 Ausschreibung Corporate Branding der NVBW und der SFBW

Verändertes Aufgabenspektrum der NVBW, Neugründung der SFBW und nicht zuletzt die neue Dachmarke „bwegt“ für Mobilität in Baden-Württemberg machen die Systematisierung von Kommunikationsmitteln sowie die Anforderung an ein konsistenten Erscheinungsbild der NVBW und der SFBW notwendig.
Die Unternehmenskommunikation erarbeitete daher 2017 die Ausschreibungsunterlagen für einen Corporate Branding Prozess der NVBW und SFBW. Mit einem schlüssigen und umfassenden Gesamtauftritt von NVBW und SFBW mit Hilfe eines einheitlichen Corporate Designs sollen die unternehmerischen Ziele überzeugend visualisiert und gleichzeitig die Verbindungen zur Dachmarke des ÖPNV sowie zum landeseinheitlichen Fahrzeugdesign grafisch geschaffen werden. Damit einher geht die Positionierung der NVBW und ihrer neu gegründeten Schwesterorganisation SFBW mit einem klaren Image am Markt.
Der Zuschlag erfolgt im Frühjahr 2018.

21.2 Projekt Fahrradfreundlicher Arbeitgeber

Zusammen mit dem Umweltverbund und dem Gesundheitsmanagement arbeitete die Unternehmenskommunikation an der ADFC-Zertifizierung der NVBW als fahrradfreundlichen Arbeitgeber. Die beteiligten Fachbereiche entwickelten eine Kommunikationsstrategie und ein vielfältiges Maßnahmenpaket, um die Voraussetzungen zu erfüllen. Neben dem Einsatz eines

Fahrrad- und Mobilitätskoordinators, Informationsmaterialien im Intranet, einem Radler-Frühstücks oder das Fahrradmentor-Programm sind nur einige Beispiele. Im Dezember 2017 erhielt die NVBW das Zertifikat „Silber“. Die öffentliche Kommunikation erfolgt im Frühjahr 2018 zu Beginn der Radsaison mit offizieller Überreichen des Zertifikats und einem RadCHECK auf dem Wilhelmsplatz.