



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Gemeinsam den ÖPNV bis 2030 verdoppeln

Ein Leitbild der
ÖPNV-Zukunftskommission
Baden-Württemberg

Stuttgart, Januar 2021

zebralog

sma+

civity Management
Consultants



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Mitglieder der ÖPNV-Zukunftskommission – Leitungsebene



| | |
|--------------------------------|---|
| Martin Gross | Landesbezirksleiter, ver.di Landesbezirk Baden-Württemberg |
| Thomas Hachenberger | Geschäftsführer, Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart |
| Volker Heepen | Geschäftsführer, Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg |
| Thorsten Krenz | Konzernbevollmächtigter, Deutsche Bahn |
| Prof. Dr. Alexis v. Komorowski | Hauptgeschäftsführer, Landkreistag Baden-Württemberg |
| OB Dr. Peter Kurz | Präsident, Städtetag Baden-Württemberg |
| Dr. Alexander Pischon | Vorsitzender, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen Baden-Württemberg |
| Klaus Sedelmeier | Vorstandsvorsitzender, Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmer |

Mitglieder der ÖPNV-Zukunftskommission – Arbeitsebene



| | |
|----------------------------|---|
| Dirk Andres | Verkehrsvertragsmanager Südbaden, DB Regio |
| Christoph Erdmenger | Leiter der Abteilung Nachhaltige Mobilität, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg |
| Torsten Fisch | Leiter der Abteilung Mobilität, Stadt Ulm |
| Ulrich Grosse | Freiberuflicher Nahverkehrsberater |
| Gerd Hickmann | Leiter der Abteilung Öffentlicher Verkehr, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg |
| Prof. Dr. Christoph Hupfer | Verkehrsplanung und Verkehrstechnik, Hochschule Karlsruhe Technik und Wirtschaft – Institut für Verkehr und Infrastruktur |



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

| | |
|--------------------------|---|
| Ingrid Kühnel | Geschäftsführerin, KreisVerkehr Schwäbisch Hall |
| Florian Kurt | Geschäftsführer, Regio-Verkehrsverbund Freiburg |
| Matthias Lieb | Vorsitzender, VCD Landesverband Baden-Württemberg / Fahrgastbeirat |
| Dietmar Maier | Leiter der Abteilung Planung und Förderprogramm, Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg |
| Nathalie Münz | Stellvertretende Hauptgeschäftsführerin, Landkreistag Baden-Württemberg |
| Dr. Jan Neidhardt | Leiter der Abteilung Betriebswirtschaft, Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart |
| Dr. Susanne Nusser | Stellvertretende Hauptgeschäftsführerin, Städte- tag Baden-Württemberg |
| Prof. Dr. Ulrike Reutter | Leiterin Öffentliche Verkehrssysteme und Mobili- tätsmanagement, Bergische Universität Wuppertal – Fakultät für Architektur und Bauingenieurwesen |
| Martin Röhrleef | Partner digital mobilities consultants (dmo), Leiter Mobilitätsinnovation ÜSTRA Hannoversche Ver- kehrsbetriebe |
| Andreas Schackert | Landesfachbereichsleiter Verkehr, ver.di Landes- bezirk Baden-Württemberg |
| Michael Stierle | Abteilungsleiter S-Bahn und ÖPNV, Landratsamt Calw |
| Ulrich Weber | Geschäftsführer, Verband Deutscher Verkehrsun- ternehmen Baden-Württemberg |
| Dr. Witgar Weber | Geschäftsführer, Verband Baden-Württembergi- scher Omnibusunternehmer |
| Jörg-Michael Wienecke | Amtsleiter Mobilität und Verkehrsinfrastruktur, Landratsamt Göppingen |



Inhalt

| | |
|--|----|
| Mitglieder der ÖPNV-Zukunftskommission Baden-Württemberg | 2 |
| Präambel: Gemeinsam den ÖPNV bis 2030 verdoppeln | 5 |
| 1. Leistungsangebot: Öffentlicher Verkehr – allzeit mobil im ganzen Land | 6 |
| 2. Vernetzte Mobilität: Ein öffentlicher Verkehr, der optimal vernetzt ist | 6 |
| 3. Vorrang für den ÖPNV: Ein öffentlicher Verkehr, der eine attraktive Alternative zum Auto ist | 7 |
| 4. Infrastruktur: Ein öffentlicher Verkehr, der eine leistungs- und zukunftsfähige Infrastruktur nutzen kann | 8 |
| 5. Betrieb, Qualität und Fahrzeuge: Ein öffentlicher Verkehr, der komfortable und klimafreundliche Qualitätsstandards bietet | 8 |
| 6. Tarif und Vertrieb: Ein öffentlicher Verkehr, der günstig und verständlich ist | 9 |
| 7. Kommunikation und Mobilitätskultur: Ein öffentlicher Verkehr, der verlässlich und sympatisch ist | 10 |
| 8. Rechts- und Finanzierungsrahmen: Ein öffentlicher Verkehr, der gesetzlich gestärkt, nachhaltig finanziert und personell gut ausgestattet wird | 11 |
| 9. Organisation und Strukturen: Ein öffentlicher Verkehr, der effizient und maßgeschneidert, landesweit und regional organisiert ist | 12 |
| 10. Monitoring und Evaluation: Ein öffentlicher Verkehr, der eng begleitet wird und zukunftssicher aufgestellt ist | 13 |



Präambel: Gemeinsam den ÖPNV bis 2030 verdoppeln



Die erfolgreiche Umsetzung der Verkehrswende ist ein wesentlicher Faktor dafür, dass wir gemeinsam die sich verschärfende Klimakrise meistern und so auch künftigen Generationen eine hohe und nachhaltige Lebensqualität sichern können. Der Verkehrssektor ist deshalb besonders relevant, weil er in Baden-Württemberg etwa ein Drittel aller klimaschädlichen Emissionen verursacht.¹ Dabei steht der Sektor in der Verantwortung, sowohl den Anteil des Umweltverbunds im Modal-Split zu erhöhen (Mobilitätswende) als auch die eigenen Emissionen zu senken (Antriebswende).

Um die Klimaziele zu erreichen, ist es erforderlich die **Nachfrage im öffentlichen Nahverkehr bis 2030 zu verdoppeln** (gemessen am Bezugsjahr 2010). Dazu bedarf es klarer strategischer Maßnahmen sowie der Bereitschaft aller beteiligten Akteure, die notwendigen Veränderungen entschlossen und mit klarem Kompass anzugehen. Daher hat die Landesregierung einen breit angelegten Dialogprozess für die Erstellung und Umsetzung einer **ÖPNV-Strategie 2030** ins Leben gerufen, bei dem gemeinsam mit den relevanten Akteuren im Rahmen der **ÖPNV-Zukunftskommission** Ziele und Maßnahmen in allen relevanten Handlungsfeldern des ÖV in Baden-Württemberg entwickelt werden.

Während der aktuelle Fokus von Politik und Branche mit zahlreichen kurzfristigen und dringlichen Maßnahmen auf der Sicherung eines leistungsstarken ÖPNV trotz der erheblichen Einschnitte durch Covid-19 liegt, nimmt die Strategie 2030 bewusst die langfristigen verkehrspolitischen Ziele in den Blick, um den ÖPNV dauerhaft noch attraktiver für die Kunden/-innen auszugestalten. Viele der von der Kommission empfohlenen Maßnahmen machen den ÖPNV zudem auch gegenüber unvorhergesehenen Entwicklungen resilienter und unterstützen somit dessen Erholung nach dem Ende der Pandemie.

Auf dieser Grundlage wollen wir den öffentlichen Verkehr bis 2030 als Zielbild zu einem flächendeckend attraktiven System weiterentwickeln, auf das sich die Menschen in ihrer täglichen Mobilität verlassen können und in dem sie sich auch abseits von Routinestrecken selbstverständlich bewegen.

Das folgende **Leitbild** soll als Orientierungshilfe dazu dienen, welche Ziele wir gemeinsam in allen zentralen Handlungsfeldern bis 2030 erreichen wollen, um eine Verdopplung der Nachfrage des ÖPNVs zu ermöglichen.

¹ Statistisches Landesamt Baden-Württemberg: Pressemitteilung 161/2020, 01.07.2020;
Statistisches Landesamt Baden-Württemberg: Pressemitteilung 88/2019, 17.04.2019



1. Leistungsangebot: Öffentlicher Verkehr – allzeit mobil im ganzen Land



Zielbild 2030

Das ÖPNV-Angebot ist landesweit substanziell ausgebaut und verdichtet. In den Verdichtungsräumen ist bei Bus und Bahn zu gängigen Verkehrszeiten mindestens ein 15-Minuten-Takt die Regel. Auch in der Fläche kommt man zu diesen Tageszeiten mit dem ÖPNV grundsätzlich im Halbstundentakt nahezu überall hin. Die flexiblen Bedienformen spielen hierbei eine wichtige Rolle. Sie bieten neue Qualitäten und ergänzen vor allem zu Zeiten und in Räumen schwacher Nachfrage die vertakteten, integrierten Fahrpläne des Linienverkehrs.

Auf diese Weise wird der landesweit ausgerollte Standard flächendeckend gesichert. Mit dem ÖPNV kommt man schnell, pünktlich und zuverlässig ans Ziel, da er gegenüber dem Pkw-Verkehr konsequent bevorzugt ist.

Die grundlegenden Ansatzpunkte

Nur bei einem attraktiven, verlässlichen und leicht zugänglichen Angebot werden mehr Menschen auf Busse und Bahnen umsteigen. Daher soll das Angebot im ÖV landesweit nach räumlich differenzierten, hochwertigen, auf die einzelnen Verkehrsträger zugeschnittenen Standards ausgestaltet werden. Für die Fahrgäste in den Ballungsräumen ebenso wie in der Fläche heißt dies wochentags und gerade auch am Wochenende deutlich dichtere Takte von Bussen und Bahnen sowie bessere Verbindungen nach den Prinzipien des integralen Taktfahrplans. Auch dank einer konsequenten Bevorzugung des ÖV-Angebots gegenüber anderen Verkehrsträgern im städtischen Raum soll der öffentliche Nahverkehr zum zentralen Verkehrsmittel einer schnellen, pünktlichen, zuverlässigen, integrierten und nachhaltigen Mobilität weiterentwickelt werden.

2. Vernetzte Mobilität: Ein öffentlicher Verkehr, der optimal vernetzt ist



Zielbild 2030

2030 ist der ÖPNV optimal mit den weiteren Verkehrsmitteln des Umweltverbunds verknüpft. Dabei bildet der öffentliche Verkehr das Rückgrat einer vernetzten Mobilität, und die heutigen ÖPNV-Anbieter haben sich zu Mobilitätsdienstleistern weiterentwickelt. Die Vielfältigkeit und einfache Nutzbarkeit des vernetzten Angebotes macht für viele Bürger den Besitz eines eigenen PKWs oder Zweitwagens überflüssig. Durch die neuen Technologien sind die Verkehrsmittel des ÖPNVs auch untereinander optimal vernetzt.



Auch sind die verschiedenen Mobilitätsangebote aufeinander abgestimmt und infrastrukturell optimal miteinander verzahnt. Die optimierte Verknüpfung von ÖV und weiteren Verkehrsmitteln des Umweltverbunds sichert den bequemen Zugang zum ÖV-System und sorgt für den zeitlichen sowie räumlichen Lückenschluss.

Die grundlegenden Ansatzpunkte

Ein wichtiger Faktor für einen erfolgreichen ÖPNV ist dessen nahtlose Integration in die Gesamtreisekette der Nutzer/-innen. Für die Vernetzung zwischen Bus und Bahn, Fahrrad, Car-Sharing, On-Demand-Angeboten und P+R sollen die ÖV-Stationen zu multimodalen Konten ausgebaut werden. Der Ausbau von Fahrradabstellanlagen und Mobilitätsstationen als Schnittstellen zwischen ÖV und v. a. Radverkehr und Carsharing soll daher konsequent betrieben und weitere Mobilitätsangebote wo immer möglich informativ, tariflich und vertrieblich in den ÖPNV integriert werden. So soll die Flexibilität des Systems ÖV insgesamt und damit auch die Attraktivität der Nutzung von Bussen und Bahnen gestärkt werden.

3. Vorrang für den ÖPNV: Ein öffentlicher Verkehr, der eine attraktive Alternative zum Auto ist



Zielbild 2030

Eine bewusste und aktive Steuerung des Straßenverkehrs hebt Wettbewerbsnachteile des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem Autoverkehr auf: Längere Fahrtzeiten, als höher wahrgenommene Fahrtkosten und die Randstellung im Straßenraum gehören der Vergangenheit an.

Durch kommunale Mobilitätspässe, flächendeckende Parkraumbewirtschaftung (insbesondere in den verdichteten Räumen) sowie den Umbau von Straßenräumen zur vorrangigen Nutzung durch den Umweltverbund nutzen die Menschen selbstverständlich den ÖPNV, fahren Rad und gehen zu Fuß, und wollen die neu gewonnene Lebensqualität in den Städten, Ortsmitten und Gemeinden nicht mehr missen.

Die grundlegenden Ansatzpunkte

Der öffentliche Verkehr soll gestärkt werden, indem zusätzliche Mittel für den Ausbau des Angebots durch die Intensivierung des Parkraummanagements und die Einführung kommunaler Mobilitätspässe generiert und die Weichen für eine angenehmere Reiseerfahrung mit dem ÖPNV gestellt werden. Darüber hinaus



soll mehr Platz für ÖPNV sowie Fuß- und Radverkehr geschaffen werden, indem der Straßenraum neu verteilt wird. Damit und mit Geschwindigkeitsbegrenzungen für den Kfz-Verkehr soll der ÖPNV gestärkt und für mehr Lebens- und Aufenthaltsqualität in den Städten und Gemeinden gesorgt werden.

4. Infrastruktur: Ein öffentlicher Verkehr, der eine leistungs- und zukunftsfähige Infrastruktur nutzen kann



Zielbild 2030

Die Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr ist so ausgebaut, dass Bus und Bahn eine attraktive und verlässliche Alternative sind und die erforderlichen Kapazitäten für eine Verdopplung der Nachfrage vorhanden sind.

Das Schienennetz bietet ausreichende Redundanzen für einen stabilen und verlässlichen Betrieb. Auf Straßen haben Busse Vorrang vor Pkw.

Die grundlegenden Ansatzpunkte

Der öffentliche Verkehr soll gestärkt werden, indem durch Optimierung und gezielten Ausbau der Infrastruktur kürzere Reisezeiten, mehr Kapazität sowie attraktivere Stationen und Haltestellen geschaffen werden. Mit einer Beschleunigung von Schienenwegen und einer konsequenten Bevorrechtigung des ÖPNV im Straßenraum – etwa durch Reservierung eigener Fahrspuren sowie Vorrangschaltungen – sollen Reisezeiten verkürzt werden. Hierfür sollen auch gesonderte Trassen für Schnellbusse eingerichtet und stillgelegte Bahnstrecken reaktiviert werden. Gleichzeitig soll die Kapazität der Infrastruktur erhöht werden, z. B. durch eine moderne und optimierte Signaltechnik sowie Ausbauten im Schienennetz. Das Reiseerlebnis der Fahrgäste soll angenehmer und sicherer gestaltet werden, indem für barrierefreie, saubere und komfortable Stationen und Haltepunkte mit einer hohen Aufenthaltsqualität gesorgt wird.

5. Betrieb, Qualität und Fahrzeuge: Ein öffentlicher Verkehr, der komfortable und klimafreundliche Qualitätsstandards bietet



Zielbild 2030

Qualitätsmanagement ist insbesondere im Hinblick auf die wichtigen Aspekte Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit, ausreichende Kapazitäten sowie Sauberkeit und Umweltfreundlichkeit ein zentraler Bestandteil der Leistungen der Mobilitätsanbieter.



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Der Anteil fossil angetriebener Fahrzeuge im ÖPNV ist zugunsten alternativer Antriebssysteme deutlich reduziert worden. Die Einführung erfolgte im Kontext der Clean Vehicles Directive (CVD).

Die grundlegenden Ansatzpunkte

Mit modernen, komfortablen und zuverlässigen Fahrzeugen – die bei ihren lokalen Emissionen klimaneutral sind und eine hohe Kapazität bieten – soll der Grundstein dafür gelegt werden, dass die Fahrgäste über die gesamte Betriebszeit angenehm reisen können. Dabei sollen sie sich u. a. auf eine attraktive Mobilfunkausstattung, saubere Fahrzeuge, Stationen und Haltepunkte sowie eine durchgehende Barrierefreiheit verlassen können. Durch eine hohe Pünktlichkeit im Betrieb soll den Fahrgästen eine Planungssicherheit ermöglicht werden. Die Reiseketten sollen dank enger, digitaler Abstimmung zwischen den beteiligten ÖPNV-Akteuren auch im Verspätungsfall möglichst sichergestellt werden können. Nicht zuletzt soll bei Fahrzeugstandards auf eine weiter optimierte Klimaverträglichkeit des öffentlichen Verkehrs gesetzt werden. Hierzu sollen fossil angetriebene Fahrzeuge schnell durch Fahrzeuge mit alternativen Antrieben ersetzt werden.

6. Tarif und Vertrieb: Ein öffentlicher Verkehr, der günstig und verständlich ist



Zielbild 2030

2030 müssen sich Fahrgäste keine Gedanken mehr um den korrekten Fahrschein machen. Die Mehrheit nutzt den ÖPNV in ihrem alltäglichen Mobilitätsradius flexibel mit einem Abo. Auch für darüberhinausgehende Fahrten und für Gelegenheitskunden/-innen sind die Tarife landesweit günstig, intuitiv verständlich und vertrieblich leicht zugänglich. Die modernen Tarife und Vertriebskanäle tragen maßgeblich zur Kundenfreundlichkeit bei.

Digitale Vertriebs- und Kontrollinfrastrukturen sichern die Umsetzung von Check-in/Be-out-Systemen (optional auch Be-in/Be-out) und nutzerorientierten dynamischen Preismodellen, z. B. Bestpreis oder Rabatte für Fahrten außerhalb der Hauptverkehrszeiten. Wo sinnvoll, sind weitere Verkehrsformen in die ÖV-Tarife integriert, etwa Mietfahrräder oder On-Demand-Verkehre.

Die grundlegenden Ansatzpunkte

Integrierte, einfache und für die Fahrgäste verständliche Tarife sollen im öffentlichen Verkehr gestärkt und weitere Mobilitätsangebote in den ÖPNV-Tarif inte-



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

griert werden (z. B. Sharing oder On-Demand-Angebote). Das Preis-Leistungs-Verhältnis soll aus Fahrgastsicht durch den Ausbau des ÖPNV-Angebots und unter Beibehaltung eines attraktiven Ticket-Preisniveaus oder eine Senkung verbessert werden. Gleichzeitig sollen attraktive Abos, Tarifmodelle für neue Arbeitszeitmodelle und flexible digitale Rabattmodelle entwickelt werden, mit denen noch mehr Abonnenten/-innen den ÖPNV als treue Stammkunden/-innen schätzen und auch Gelegenheits- und Neukunden/-innen sich verstärkt für diesen gewinnen lassen.

Zudem soll mit weiteren Modellvorhaben ausgelotet werden, wie durch Beteiligung von Drittnutzer/-innen an der Finanzierung bspw. ein Mobilitätspass, ein „kostenloser“ ÖPNV oder preislich gestaffelte Flatrates angeboten werden können und welche positiven Auswirkungen sich daraus ergeben. Mit dem landesweiten Ausbau digitaler Vertriebssysteme soll der Zugang zum ÖPNV für die Fahrgäste noch komfortabler und einfacher ausgestaltet werden.

7. Kommunikation und Mobilitätskultur: Ein öffentlicher Verkehr, der verlässlich und sympatisch ist



Zielbild 2030

Dem öffentlichen Verkehr ist ein grundlegender Imagewandel gelungen. Mit aufwändigen, emotionalisierenden Kampagnen ist er als Teil einer neuen und zukunftsorientierten Mobilitätskultur fest verankert und in allen gesellschaftlichen Bereichen positiv besetzt. Den öffentlichen Verkehr zu nutzen und zu fördern, ist selbstverständlich geworden.

Bei der Nutzung von Bus und Bahn erleben die Fahrgäste Wertschätzung und eine hohe Aufenthaltsqualität – an Haltestellen und in Fahrzeugen. Sie erhalten verlässliche Echtzeitinformationen zu ihren Verbindungen und werden entschädigt, wenn Verspätungen am Zielort einen bestimmten Wert überschreiten. Zudem werden sie innerhalb der von ihnen genutzten Kommunikationskanäle aktiv, kompetent, schnell und positiv-emotional über für sie relevante Angebote und Entwicklungen informiert.

Die grundlegenden Ansatzpunkte

Durch eine landesweit deutliche Intensivierung eines positiven und emotionalisierenden Marketings und der Fahrgastkommunikation sowie mit gestärkten Fahrgastrechten und guter Mobilitätsdienstleistung soll ein Imagewandel des öffentlichen Verkehrs herbeigeführt werden. Dabei soll auf integrierte, emotionali-



sierende Kampagnen gesetzt werden, die zum Ziel haben, die Menschen zu begeistern. Insgesamt soll auf diese Weise eine neue „ÖPNV-Kultur“ in Baden-Württemberg angestoßen und nachhaltige Veränderungen im Mobilitätsverhalten unterstützt werden. Die Fahrgastinformation soll ausgebaut werden, etwa mit landesweit verlässlichen Qualitätsstandards, Echtzeit-Informationssystemen und der Einrichtung einer zentralen Schnittstelle zwischen Fahrgästen und Anbietern.

Zudem sollen die Rechte der Fahrgäste durch eine landesweite Mobilitätsgarantie im ÖPNV gestärkt werden, die bei nicht erfüllten Mindeststandards geeignete Entschädigungsmaßnahmen vorsieht. Mit der diskriminierungsfreien Plattform MobiData BW soll schließlich die Mobilitätsdaten-Architektur zukunftsgerecht ausgebaut und dafür gesorgt werden, dass verlässliche Echtzeitdaten für Planung und Auskunft landesweit zur Verfügung stehen.

8. Rechts- und Finanzierungsrahmen: Ein öffentlicher Verkehr, der gesetzlich gestärkt, nachhaltig finanziert und personell gut ausgestattet wird



Zielbild 2030

Der rechtliche und finanzielle Rahmen ist 2030 so ausgestaltet, dass ein quantitativ sowie qualitativ hochwertiger ÖPNV gewährleistet ist. Mit attraktiven Arbeitsbedingungen und Tarifbindung ist der ÖPNV für Arbeitnehmer eine beliebte Branche.

In einem Rahmenplan des Landes („Landesnahverkehrsplan“) sind differenzierte Zielwerte u. a. für ÖPNV-Anteile im Modal-Split, ÖPNV-Mindeststandards unter Berücksichtigung raumstruktureller Unterschiede sowie zentrale Maßnahmen und übergeordnete planerische Leitplanken definiert. Korrespondierend werden die Anforderungen in den Nahverkehrsplänen der Kreise aufgegriffen. Die Finanzierung der Mindeststandards ist gesichert. Die Kommunen haben die Möglichkeit, sich zusätzliche verkehrsbezogenen Finanzierungsquellen zu erschließen, um damit ambitioniertere ÖPNV-Ausbaukonzepte zu finanzieren.

Die grundlegenden Ansatzpunkte

Für eine abgestimmte Ausbaustrategie sollen landesweite, jedoch räumlich differenzierte Zielwerte für den Ausbau des ÖPNV in einem Landesnahverkehrsplan definiert werden. Die Funktion der Nahverkehrspläne der Stadt- und Landkreise als konzeptionelle Grundlage zur ÖPNV-Weiterentwicklung und Angebotsverbesserung soll mit klaren Zielen und Maßnahmen gestärkt werden. Die



laufende Novellierung des Personenbeförderungsrechts soll genutzt werden, um einen klaren Rechtsrahmen für On-Demand-Verkehre innerhalb des ÖPNV zu schaffen.

Angesichts des Bedeutungszuwachses des öffentlichen Verkehrs für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung ist eine höhere Verbindlichkeit für den Ausbau des ÖPNV das Ziel. Damit steht das Thema auf der Agenda, inwieweit ein landesweit verlässliches, konsistentes und attraktives ÖPNV-System mit definierten Mindeststandards mit Hilfe der Definition des ÖPNV als kommunale Pflichtaufgabe sichergestellt werden kann. Das Thema Pflichtaufgabe ist dabei zwingend mit der Sicherung einer ausreichenden finanziellen Ausstattung verbunden.

Der gewünschte Angebotssprung im öffentlichen Verkehr wird erhebliche finanzielle Anstrengungen erfordern. Hier sind alle Ebenen gefordert: der Bund (über eine deutliche Erhöhung der Regionalisierungsmittel), das Land (über eine Aufstockung der ÖPNV-Zuweisungen) wie auch die Kommunen durch die Bereitstellung eigener Finanzmittel. Neben den regulären Haushaltsmitteln wird die Erschließung der zusätzlichen Finanzierungsmöglichkeiten entscheidend sein.

Um die vielschichtigen Aufgaben zur Verdopplung des ÖPNV wahrnehmen zu können, sollen auch die personellen Voraussetzungen und attraktive Arbeitsbedingungen bei den jeweils zuständigen Akteuren geschaffen werden.

9. Organisation und Strukturen: Ein öffentlicher Verkehr, der effizient und maßgeschneidert, landesweit und regional organisiert ist



Zielbild 2030

Sachgerechte und effektive Organisation und Strukturen, die den verkehrlichen Herausforderungen gerecht werden, tragen maßgeblich dazu bei, dass der ÖPNV bis 2030 verdoppelt werden konnte und landesweit zu einer vollwertigen Alternative zum privaten Pkw geworden ist.

In diesen systematisch weiterentwickelten Strukturen haben sich die Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbünde zu starken Mobilitätsdienstleistern und die Aufgabenträger zu kompetenten Steuerungseinheiten fortentwickelt, die mutig und innovativ ihre jeweiligen Aufgaben für die Verkehrswende angehen. Am sinnvollen Prinzip der dezentralen Aufgabenverantwortung wird dabei grundsätzlich festgehalten. Aufgabe des Landes sind die Festlegung übergeordneter Ziele und inhaltlicher wie planerischer Leitplanken. Daneben sind zentrale Strukturen



des Landes zur Unterstützung der regionalen Akteure sowie bei landesweit einheitlichen Aufgaben eingerichtet.

Die grundlegenden Ansatzpunkte

Um den wachsenden Herausforderungen an leistungsfähige und innovative Organisationsstrukturen zur Verdopplung des ÖPNV bis 2030 gerecht werden zu können, soll die Verbündelandschaft zu integrierten und leistungsfähigen Mobilitätsverbänden gestärkt werden. Verkehrsunternehmen, Verbände und Aufgabenträger sollen dabei unterstützt werden, groß und neu zu denken und innovative Geschäftsmodelle und neue Ansätze zur Stärkung des ÖPNV umzusetzen.

Die kommunalen Aufgabenträger und die weiteren regionalen und lokalen Akteure sollen – wo sinnvoll – durch Angebote bei der Planung und Umsetzung des ÖPNV-Ausbaus noch stärker unterstützt werden. Fortbildungsangebote und Netzwerke sollen bei allen Akteuren eine ständige Weiterbildung und den regelmäßigen Austausch miteinander sicherstellen. Durch ein übergeordnetes landesweites Controlling soll der Grad der Zielerreichung für den Ausbau des ÖPNV im Blick bleiben, damit zielgerichtete Nachsteuerungen möglich sind.

10. Monitoring und Evaluation: Ein öffentlicher Verkehr, der eng begleitet wird und zukunftssicher aufgestellt ist



Zielbild 2030

Die in der Strategie 2030 dargelegten Maßnahmen, Strukturen und Technologien zur Förderung der ÖPNV-Nutzung werden im Hinblick auf ihre Zielerreichung, Rahmenbedingungen und Einsatzbereiche laufend evaluiert. So steht eine wirksame Entscheidungshilfe für die situations- und ortsspezifische Umsetzung, Ergänzung und Optimierung zur Verfügung.

Der ÖPNV hat zudem seine Resilienz weiter gestärkt, da die verantwortlichen Akteure unter Einbeziehung der Hochschulen, Universitäten und weiterer Forschungseinrichtungen relevante gesellschaftliche wie technologische Trends und neue Instrumente und Technologien kontinuierlich auf deren Chancen und Risiken für die nachhaltige Mobilität hin analysieren und Strategie und Maßnahmen bei Bedarf entsprechend weiterentwickeln. Dank gezielter Förderung und Durchführung von Pilotapplikationen ist der schnelle Einsatz neuer Technologien im ÖPNV gesichert. Der öffentliche Verkehr in Baden-Württemberg ist somit sowohl kurzfristig als auch über 2030 hinaus zukunftssicher aufgestellt.



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Die grundlegenden Ansatzpunkte

Die Effektivität der Maßnahmen soll mit geeigneten Controlling- bzw. Evaluationinstrumenten landesweit bewertet werden, so dass Ausbaupotenziale rasch identifiziert und genutzt werden können. Ein hochrangig besetztes Landesgremium mit Vertreter/-innen aller relevanter Akteure soll die Umsetzung der ÖPNV-Strategie 2030 begleiten, wobei dessen Mitglieder als Multiplikatoren in ihren jeweiligen Strukturen wirken. Gesellschaftliche und technologische Trends (z. B. zu Veränderungen der Arbeits- und Mobilitätsmuster infolge von Digitalisierung bzw. Corona und zum autonomen/automatisierten Fahren) sollen etwa mit der Durchführung größer angelegter, flächenwirksamer Reallabore bzw. Testfelder gezielt erforscht, deren Auswirkungen auf für den ÖPNV bewertet und entsprechende Maßnahmen entwickelt und umgesetzt werden.