



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Auswahl zentraler Maßnahmen zur Verdopplung des ÖPNV bis 2030

Erste Einschätzung des Ministeriums für Verkehr zu den Empfehlungen der ÖPNV-Zukunftskommission

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

Stuttgart, 28. Januar 2021



Inhalt

Einleitung	3
1. Handlungsfeld Leistungsangebot: jederzeit und überall	3
2. Handlungsfeld Vernetzte Mobilität: optimal verbunden	4
3. Handlungsfeld Vorrang für den ÖPNV: eine attraktive Alternative zum Auto	4
4. Handlungsfeld Infrastruktur: leistungsfähig und zukunfts- orientiert	5
5. Handlungsfeld Betrieb, Qualität und Fahrzeuge: komfortabel und klimafreundlich	6
6. Handlungsfeld Tarif und Vertrieb: günstig und verständlich	7
7. Handlungsfeld Kommunikation und Mobilitätskultur: verlässlich und sympathisch	7
8. Handlungsfeld Rechts- und Finanzierungsrahmen: gesetzlich gestärkt, nachhaltig finanziert und personell gut ausgestattet	8
9. Handlungsfeld Organisation und Strukturen: effizient und maßgeschneidert, landesweit und regional	9
10. Monitoring und Evaluation: eng begleitet und zukunftssicher aufgestellt	9



Einleitung



Mit der ÖPNV-Strategie 2030 will die Landesregierung Baden-Württemberg die Nachfrage im öffentlichen Nahverkehr bis 2030 verdoppeln¹ und so die Verkehrswende erfolgreich meistern. Grundvoraussetzung dafür ist eine neue „Mobilitätskultur“: Die Menschen sollen den öffentlichen Verkehr als flächendeckend funktionierendes und verlässliches System wahrnehmen, in dem sie sich auch abseits von Routinestrecken selbstverständlich bewegen.

Um dieses übergeordnete Ziel zu erreichen, hat das Ministerium für Verkehr eine Zukunftskommission mit hochrangigen Expertinnen und Experten allen relevanten Feldern der Branche einberufen. Die Kommission hat sich seit Juli 2020 intensiv mit den zentralen Handlungsfeldern für den ÖPNV 2030 auseinandergesetzt und konkrete Teilziele und Maßnahmenempfehlungen abgestimmt.

Auf dieser Basis hat das Ministerium für Verkehr nun eine erste Einschätzung vorgenommen und die aus seiner Sicht verkehrspolitisch besonders relevanten Maßnahmen identifiziert. Im Folgenden werden daher je Handlungsfeld die Teilziele und die hervorgehobenen Maßnahmen beschrieben. Diese erste Auswahl bildet einen weiteren Baustein auf dem Weg zur Entwicklung der umfassenden ÖPNV-Strategie 2030, die in der zweiten Jahreshälfte 2021 vorliegen soll.

1. Handlungsfeld Leistungsangebot: jederzeit und überall



Einordnung und Teilziele

Nur bei einem attraktiven, verlässlichen Angebot aus einem Guss werden mehr Menschen auf Busse und Bahnen umsteigen. Folgende Teilziele werden hierbei verfolgt:

- Landesweite, räumlich differenzierte Standardisierung des ÖV-Angebots
- Verbesserung und Verdichtung des ÖV-Angebots (auch am Wochenende und in Randzeiten)
- Bevorrechtigung des ÖV-Angebots (schneller, pünktlicher, zuverlässiger)

Zentrale Maßnahmen

Entwicklung und Einführung eindeutiger, landesweiter Mindestbedienstandards als Leitlinie für den ÖPNV (SPNV, ÖSPV bis hin zu flexiblen Bedienformen), differenziert

¹ Im Vergleich zum Basisjahr 2010 und ausgedrückt in Pkm (Personenkilometern).



Zentrale Maßnahmen

nach verschiedenen Raumkategorien und Tageszeiten. Zu den gängigen Verkehrszeiten wird als fachliche Zielsetzung in den Verdichtungsräumen ein 15-Minuten-Takt und in der Fläche ein 30-Minuten-Takt angestrebt.

Deutlicher Ausbau des Fahrplanangebots/Taktverdichtung im SPNV und ÖSPV, insbesondere auch an Wochenenden (Taktichte und Betriebszeiten), mindestens gemäß definiertem landesweiten Mindestbedienstandard/-leitlinie

2. Handlungsfeld Vernetzte Mobilität: optimal verbunden



Einordnung und Teilziele

Ein wichtiger Faktor für einen erfolgreichen ÖV ist dessen nahtlose Integration in die Gesamtreisekette der Nutzer/-innen. Die Teilziele im Handlungsfeld vernetzte Mobilität umfassen daher:

- Systematische Verknüpfung von ÖV und Fahrrad
- Systematische Verknüpfung von ÖV und weiteren Mobilitätsangeboten
- Sinnvolle Verknüpfung von ÖV und motorisiertem Individualverkehr

Zentrale Maßnahmen

Systematische angebotsseitige, tarifliche, vertriebliche und infrastrukturelle Integration von weiteren Mobilitätsangeboten in den ÖPNV (z. B. verschiedene Sharing-Angebote, On-demand-Angebote, Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge)

3. Handlungsfeld Vorrang für den ÖPNV: eine attraktive Alternative zum Auto



Einordnung und Teilziele

Eine bewusste und aktive Steuerung des Straßenverkehrs hebt Wettbewerbsnachteile des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem Autoverkehr auf. Folgende Teilziele wurden daher in diesem Handlungsfeld identifiziert:

- Intensivierung des Parkraummanagements
- Erhöhung der PKW-Nutzungskosten zur Stärkung des ÖPNV
- Beschleunigung des ÖPNV durch Neuverteilung des Straßenraums
- Geschwindigkeitsbegrenzungen für den motorisierten Individualverkehr



Zentrale Maßnahmen

Konsequente Beschleunigung des ÖPNV durch Umverteilung des Straßenraums z. B. durch Einrichtung von Bus-/Umweltspuren und Reduktion von Kfz-Fahrspuren, Drosselung der Freigabezeiten an Knotenpunkten, Einrichtung von Pförtnerampeln zur Beschleunigung und Bevorrechtigung des ÖPNV; Wo Busspuren zusätzlich und auf längeren Strecken eingeführt werden, sollte zumindest zeitlich begrenzt die Öffnung für weitere umweltfreundliche Kfz (z. B. elektrisch und/oder mehrfach besetzt) geprüft werden

4. Handlungsfeld Infrastruktur: leistungsfähig und zukunftsorientiert



Einordnung und Teilziele

Die Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr ist so auszubauen, dass Bus und Bahn leistungsfähig und zukunftsorientiert aufgestellt und die erforderlichen Kapazitäten für eine Verdopplung der Nachfrage vorhanden sind. Die Teilziele hierbei sind daher:

- Verkürzung der Reisezeiten
- Erhöhung der Kapazität der Infrastruktur
- Attraktivitätssteigerung von Haltestellen und Stationen

Zentrale Maßnahmen

Beschleunigung des Schienenverkehrs insbesondere durch Streckenbegradigungen, schneller befahrbare Weichen und/oder Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik, Elektrifizierung und Reaktivierung) sowie des Busverkehrs insbesondere durch Bevorrechtigung und separate Busspuren

Vorhalten von Redundanzen: Bedarfsgerechter Bau von Infrastrukturgänzungen zur Reduzierung der Auswirkungen in Störungsfällen (z. B. zusätzliche Kreuzungsbahnhöfe, Einrichtung von Gleiswechselbetrieb, Überleitverbindungen, Überhol- und Puffergleise, Wendemöglichkeiten); Dazu wird eine Bestandsaufnahme (differenziert nach Zeit, Räumen, Kosten) durchgeführt und Redundanzen-Maßnahmen daraus abgeleitet; Die erforderlichen Rahmenbedingungen werden vom Land vorgegeben und die Schaffung von Redundanzen gefördert

Flächendeckend attraktive und sichere (Um-)Gestaltung von Haltestellen und Stationen gemäß den funktionalen Anforderungen sowie Gestaltungsrichtlinien zur Schaf-



Zentrale Maßnahmen

fung einer hohen Aufenthaltsqualität; Damit sollen die Zugangsstellen des ÖPNV einladend gestaltet sein und den Nutzeranforderungen entsprechen; Auch Unterführungen sind insbesondere unter Aspekten der sozialen Sicherheit entsprechend zu gestalten

5. Handlungsfeld Betrieb, Qualität und Fahrzeuge: komfortabel und klimafreundlich



Einordnung und Teilziele

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

- Erhöhung der Pünktlichkeit und der Anschlusssicherheit im Betrieb
- Klimaneutrale Antriebe als neuer Standard
- Erhöhung und Gewährleistung des Komforts/Kapazität der Fahrzeuge

Zentrale Maßnahmen

„Digitale Anschlusssicherung“: Erarbeitung einer unternehmens- und verkehrsträgerübergreifenden Anschlusssicherung zwischen allen Verkehrsmitteln, d. h. Bus, Straßenbahn, Bahn (z. B. mit Festlegung von festen Wartezeiten, Information des Fahrpersonals und der Fahrgäste, auch über bwegt-App, Anpassung des/Einführung eines Pönsystems); Auch die Fahrpläne (Bus & Bahn) sollten entsprechende Fahrzeitreisen für das Abwarten von Anschlüssen aufweisen; Bestehende Strukturen zur Anschlusssicherung dürfen nicht aufgegeben werden oder müssen mindestens gleichwertig ersetzt werden

Schneller Hochlauf einer Busflotte mit klimaneutralem und leisem Antrieb mit entsprechender Ausstattung der Betriebshöfe sowie der Lade-/Tankinfrastruktur; Neben dem Beitrag zum Klimaschutz wird dadurch ein Beitrag zur Lärmvermeidung und zur Erhöhung des Fahrkomforts geleistet



6. Handlungsfeld Tarif und Vertrieb: günstig und verständlich



Einordnung und Teilziele

Fahrgäste sollen sich künftig keine Gedanken mehr um den korrekten Fahrschein machen. Folgende Teilziele werden daher verfolgt:

- Integrierte, einfache und verständliche Tarife
- Preiswerte und flexible Tarife
- Einfacher Zugang zum ÖV-System

Zentrale Maßnahmen

Verbesserung des Preis-Leistungsverhältnisses, insbesondere durch Ausbau des ÖPNV-Angebots und Beibehaltung eines attraktiven Preisniveaus; Nach Möglichkeit soll zusätzlich durch preisgünstige Abo-Angebote die Nutzung des ÖPNV insbesondere für Neukunden attraktiver gemacht werden

Weiterentwicklung der Vertriebssysteme: Landesweiter Ausbau von Check-in/Check-out-Systemen: keine Tarifkenntnis mehr erforderlich, um von A nach B zu kommen (Stufe 1); Aufbau von Check-in/Be-out-Systemen mit optionaler Komfortfunktion Be-in/Be-out: keine aktive Handlung mehr erforderlich, um von A nach B zu kommen, „einfach einsteigen“ (Stufe 2)

7. Handlungsfeld Kommunikation und Mobilitätskultur: verlässlich und sympathisch



Einordnung und Teilziele

Dem öffentlichen Verkehr soll ein grundlegender Imagewandel gelingen. Dies soll mit den folgenden Teilzielen erreicht werden:

- Intensivierung des koordinierten ÖV-Marketings
- Ausbau der Kundeninformation
- Stärkung der Kundenrechte
- Ausbau der Mobilitätsdaten-Architektur

Zentrale Maßnahmen

Deutlicher Ausbau und Vernetzung einer emotionalisierten Marketingkommunikation als elementares Instrument für den Imagewandel und Fahrgast(rück)gewinnung („ÖPNV-Kultur“ à la RadKULTUR BW); Umsetzung parallel zum Angebotsausbau mit



Zentrale Maßnahmen

Fokus auf Vermittlung eines *Lebensgefühls* – mit mehr Mut, Kreativität und positiven Botschaften

8. Handlungsfeld Rechts- und Finanzierungsrahmen: gesetzlich gestärkt, nachhaltig finanziert und personell gut ausgestattet

Einordnung und Teilziele

Der rechtliche und finanzielle Rahmen ist so auszugestalten, dass die Sicherstellung eines quantitativ und qualitativ hochwertigen ÖPNV gewährleistet ist. Folgende Teilziele werden hierfür verfolgt:

- Verbindliche Verankerung einer attraktiven ÖV-Erschließung in Gesetzen und Vorgaben
- Solide Finanzierung des ÖPNV
- Attraktive Arbeitsbedingungen für mehr und motiviertes Personal

Zentrale Maßnahmen

Leitfadenerstellung und Schaffung landesgesetzlicher Regelungen zur Stärkung der Nahverkehrspläne (NVP) als konzeptionelle Grundlage zur Weiterentwicklung und Angebotsverbesserung des ÖPNV; In den NVP werden die Zielwerte des „Landesnahverkehrsplans“ (LNVP) zum Modal-Split, zu den definierten ÖPNV-Mindeststandards sowie die planerischen Leitplanken ausgeformt und ausgestaltet und weitere eigene konkrete Ziele und korrespondierende Maßnahmen zu den relevanten Aspekten der ÖPNV-Strategie 2030 in den NVPs definiert; Dabei werden auch verkehrliche Verflechtungsräume über das Aufgabenträgergebiet hinaus sowie regionalplanerische Aspekte berücksichtigt

Ermächtigung der Kommunen zur Einführung eines Mobilitätspasses als Beitrag oder Abgabe zur Finanzierung eines verbesserten ÖPNV-Angebots; Dabei leisten unter Berücksichtigung sozialer Aspekte alle Einwohner/-innen, Kfz-Halter/-innen oder Kfz-Nutzer/-innen einen Beitrag, für den sie im Gegenzug ein Mobilitätsguthaben erhalten; Mit dem Beitrag soll eine ambitionierte Verbesserung des ÖPNV-Angebots kommunal gegenfinanziert werden



9. Handlungsfeld Organisation und Strukturen: effizient und maßgeschneidert, landesweit und regional



Einordnung und Teilziele

Sachgerechte und effektive Organisation und Strukturen tragen maßgeblich dazu bei, dass der ÖPNV bis 2030 verdoppelt werden kann und landesweit zu einer vollwertigen Alternative zum privaten Pkw wird. Die Teilziele in diesem Handlungsfeld umfassen folglich:

- Effiziente und maßgeschneiderte Organisation und Strukturen, die den verkehrlichen Herausforderungen gerecht werden
- Systematische Unterstützung und Vernetzung der Akteure vor Ort

Zentrale Maßnahmen

Die Herausforderungen an leistungsfähige Organisationsstrukturen wachsen durch die vielfältigen Bedürfnisse der Fahrgäste, die verschiedenen Anforderungen zur Steigerung der ÖPNV-Attraktivität, die zunehmenden räumlichen Verkehrsverflechtungen, die Fortentwicklung der Tarifverbünde zu integrierten Verkehrs- und Mobilitätsverbänden und die Digitalisierung von Vertrieb und Fahrgastinformation; Daher steht eine Fortentwicklung der Verbündelandschaft zu noch leistungsfähigeren Einheiten in einem landesweiten Netzwerk auf der Agenda

10. Monitoring und Evaluation: eng begleitet und zukunftssicher aufgestellt



Einordnung und Teilziele

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. Die Teilziele in diesem Handlungsfeld umfassen somit:

- Monitoring und Evaluation der umzusetzenden Maßnahmen
- Analyse und weitere Erforschung relevanter Rahmenbedingungen und Technologien zur laufenden Kalibrierung der Maßnahmen



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Zentrale Maßnahmen

Weitere gezielte Forschungsförderung zu relevanten gesellschaftlichen und technologischen Trends (z. B. zu Veränderungen der Arbeits- und Mobilitätsmuster infolge von Digitalisierung bzw. Corona und zum autonomen/automatisierten Fahren), um deren Folgen für den ÖPNV bewerten, Chancen zu nutzen und entsprechende Maßnahmen konsequent und zügig umzusetzen