



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR



ÖPNV-Strategie 2030

Gemeinsam die Fahrgastzahlen im ÖPNV verdoppeln



Mobilität und Lebensqualität.
Für Stadt und Land. 



Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR

ÖPNV-Strategie 2030

Gemeinsam die Fahrgastzahlen im ÖPNV verdoppeln



Vorwort

Mobilität ist und bleibt ein Schlüsselthema für die Lebensqualität und Nachhaltigkeit unserer Gesellschaft. Sie ist eine Grundvoraussetzung dafür, dass wir uns im privaten wie im beruflichen Leben bewegen und verwirklichen können. Doch die in einer modernen Welt zunehmende individuelle Mobilität hat auch ihren Preis – nicht nur direkt beim Kauf einer Fahrkarte oder beim Bezahlen einer Tankfüllung, sondern auch indirekt im Sinne des höheren Emissionsausstoßes sowie Ressourcen- und Flächenverbrauchs.

Die Schaffung und Sicherung einer klimaverträglichen und umweltfreundlichen Mobilität ist daher ein wesentlicher Baustein für eine erfolgreiche Klimawende und eines der zentralen politischen Anliegen der Landesregierung. Denn eines müssen wir uns klarmachen: Das bereits angebrochene Jahrzehnt wird entscheidend dafür sein, ob es gelingt, den Klimawandel und dessen

drastische Folgen zu mindern, um deutlich höhere Folgekosten zu vermeiden. Insbesondere der Verkehrsbereich muss hierzu einen wesentlichen Beitrag leisten.

Ein leistungsstarker und attraktiver ÖPNV bildet das Herzstück einer erfolgreichen Verkehrswende. Die Landesregierung hat sich daher das ehrgeizige Ziel gesetzt, die Nachfrage im öffentlichen Nahverkehr bis 2030 im Vergleich zu 2010 zu verdoppeln. Auf dem Weg zur Klimaneutralität im Jahr 2040 ist dies ein wichtiges Etappenziel. Und mit der ÖPNV-Strategie 2030 setzen wir nun ein klares Zeichen: Wir gehen diese gesellschaftliche Herausforderung mit der Umsetzung konkreter Maßnahmen gemeinsam und entschlossen an.

Besonders freue ich mich, dass wir die wesentliche inhaltliche Grundlage der ÖPNV-Strategie 2030 in einem breiten Konsens in der hochrangig besetzten ÖPNV-Zukunfts-

kommission entwickeln und in einem breiten Beteiligungsprozess mit vielen weiteren Expertinnen und Experten aus der öffentlichen Verkehrsbranche weiterentwickeln konnten. Denn für die erfolgreiche Umsetzung der Verkehrswende müssen wir alle an einem Strang ziehen – in den Verkehrsunternehmen und Verbänden ebenso wie in Politik, Verwaltung und Wissenschaft, in den Städten ebenso wie in der Fläche.

Dank unserer ambitionierten Ziele und Maßnahmen nimmt Baden-Württemberg eine Vorreiterrolle für die umweltfreundliche Mobilität in Deutschland ein. Dabei soll uns die ÖPNV-Strategie als Kompass für ein zukunftssicher aufgestelltes Mobilitätssystem dienen. Mit der gemeinsamen und konsequenten Umsetzung der ÖPNV-Strategie 2030 bringen wir den ÖPNV ganzheitlich und wesentlich voran und setzen damit neue Standards für unsere aktuellen sowie für zukünftige Fahrgäste.

Ich danke herzlich allen Beteiligten, die sich mit uns für die Verkehrswende einsetzen und den ÖPNV vor Ort stark machen. Dank Ihres Engagements und unserer gemeinsamen Anstrengungen bin ich überzeugt davon, dass wir die Verkehrswende erfolgreich meistern.

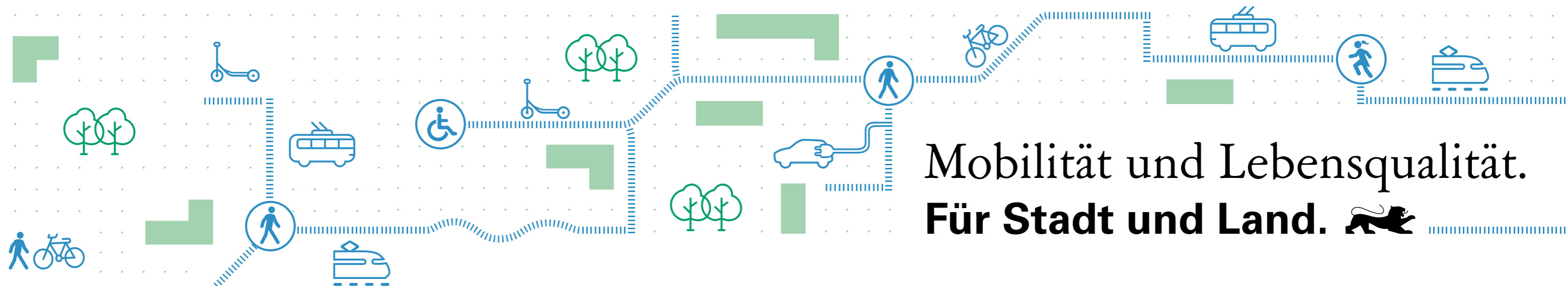
A handwritten signature in black ink, reading "Winfried Hermann". The signature is fluid and cursive.

Ihr Winfried Hermann MdL
Minister für Verkehr des
Landes Baden-Württemberg

Inhaltsverzeichnis

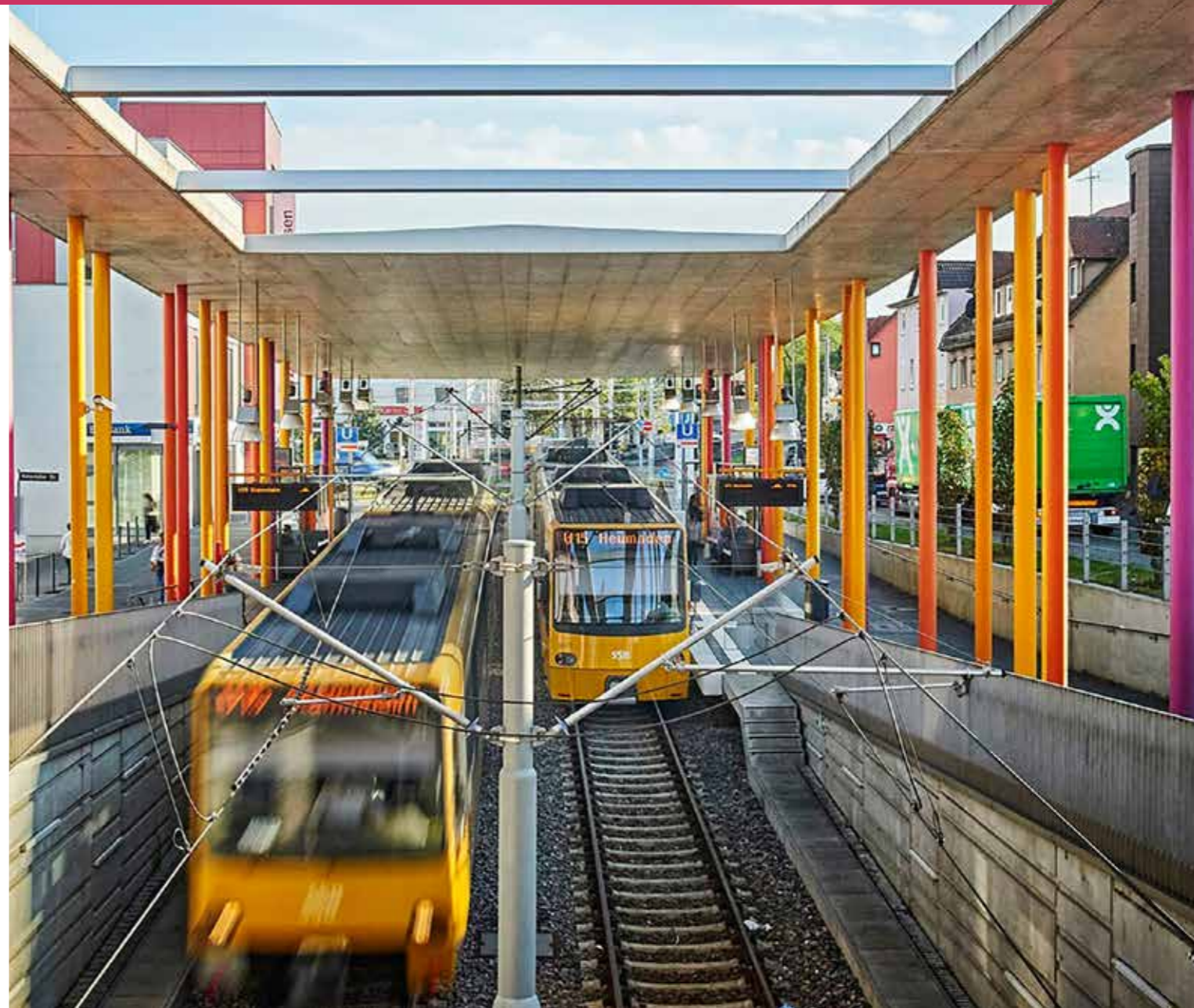
1. Einleitung	8
2. Handlungsfelder der ÖPNV-Strategie 2030	20
Leistungsangebot: Öffentlicher Verkehr – allzeit mobil im ganzen Land	22
Vernetzte Mobilität: Optimal verbunden	26
Vorrang für den ÖPNV: Eine attraktive Alternative zum Auto	32
Infrastruktur: Leistungsfähig und zukunftsorientiert	36
Betrieb, Qualität und Fahrzeuge: Komfortabel und klimafreundlich	44
Tarif und Vertrieb: Günstig und verständlich	50
Kommunikation und Mobilitätskultur: Verlässlich und sympathisch	56
Rechts- und Finanzierungsrahmen: Gesetzlich gestärkt, nachhaltig finanziert und personell gut ausgestattet	62
Organisation und Strukturen: Effizient und maßgeschneidert, landesweit und regional	70
Forschung, Monitoring und Evaluation: Eng begleitet und zukunftssicher	74
3. Ausblick: Umsetzung der ÖPNV-Strategie 2030	78
4. Rückblick: Erstellung der ÖPNV-Strategie 2030	84

5. Anhang: Detaillierter Maßnahmenkatalog	88
Leistungsangebot: Öffentlicher Verkehr – allzeit mobil im ganzen Land	92
Vernetzte Mobilität: Optimal verbunden	95
Vorrang für den ÖPNV: Eine attraktive Alternative zum Auto	98
Infrastruktur: Leistungsfähig und zukunftsorientiert	100
Betrieb, Qualität und Fahrzeuge: Komfortabel und klimafreundlich	105
Tarif und Vertrieb: Günstig und verständlich	109
Kommunikation und Mobilitätskultur: Verlässlich und sympathisch	112
Rechts- und Finanzierungsrahmen: Gesetzlich gestärkt, nachhaltig finanziert und personell gut ausgestattet	117
Organisation und Strukturen: Effizient und maßgeschneidert, landesweit und regional	121
Forschung, Monitoring und Evaluation: Eng begleitet und zukunftssicher	124
Abkürzungsverzeichnis	126
Abbildungsverzeichnis	127
Impressum	129



Mobilität und Lebensqualität.
Für Stadt und Land. 

01 Einleitung



Hintergrund

Der ÖPNV steht im Mittelpunkt einer gerechten Mobilitätspolitik, mit der wir allen Bürgerinnen und Bürgern die Teilhabe am sozialen und ökonomischen Leben ermöglichen wollen. Gleichzeitig ist die erfolgreiche Umsetzung der Verkehrswende 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 verursacht in Baden-Württemberg etwa ein Drittel aller klimaschädlichen Emissionen¹. Daher hat er hierbei eine besondere Relevanz. Der Mobilitätssektor steht in der Verantwortung, sowohl den Anteil des Umweltverbunds im Modal-Split zu erhöhen (Mobilitätswende) als auch die eigenen Emissionen zu senken (Antriebswende).

Wie groß der Handlungsdruck in diesem Bereich ist, zeigen auch die verschärften CO₂-Reduktionsziele der Europäischen Kommission (–55% statt –40% bis 2030

ggü. 1990) und das im Klimaschutzgesetz verankerte Ziel der Landesregierung, bis 2040 volle Klimaneutralität in Baden-Württemberg zu erlangen. Um diese ehrgeizigen Klimaziele zu erreichen, muss u. a. die Nachfrage im öffentlichen Nahverkehr bis 2030 verdoppelt werden (gemessen am Bezugsjahr 2010)². Dazu bedarf es klarer strategischer Maßnahmen sowie der Bereitschaft aller Beteiligten, die notwendigen Veränderungen entschlossen und mit klarem Kompass anzugehen.

Hierzu hat die Landesregierung einen breit angelegten Dialogprozess für die Erstellung und Umsetzung der ÖPNV-Strategie 2030 initiiert: Dabei haben zahlreiche Expertinnen und Experten aus allen Bereichen der Branche im Rahmen einer Zukunftskommission und einer frühzeitigen Online-Beteiligung Ziele und Maßnahmen in allen relevanten Handlungsfeldern des ÖV in Baden-Württemberg entwickelt.



Beim Kampf gegen den Klimawandel kommt dem öffentlichen Nahverkehr eine entscheidende Rolle zu. Wenn wir unsere verkehrs- und klimapolitischen Ziele erreichen wollen, müssen wir die Verkehrswende schneller vorantreiben.

Dr. Alexander Pischon

Mitglied der ÖPNV-Zukunftskommission, Vorsitzender Landesgruppe Baden-Württemberg, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen

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

2) Grundlage für das Verdopplungsziel der Nachfrage bis 2030 sind die Personenkilometer (Pkm) aus dem Jahr 2010 (ca. 12,7 Mrd. Pkm von Unternehmen mit mindestens 250.000 Fahrgästen) sowie weitere Kennzahlen (insbesondere Modal-Split-Anteil des ÖPNV).

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg: Statistisches Monatsheft Dezember 2012.

Einordnung der Strategie

Die ÖPNV-Strategie 2030 zählt auf das übergeordnete Ziel ein, die hohe Lebensqualität in unserer Gesellschaft zu gewährleisten und nachhaltig zu sichern. Sie ist somit als ein weiterer zentraler Baustein der Landesregierung zur Erreichung dieses Ziels zu verstehen – gemeinsam mit etwa der RadSTRATEGIE, der Nachhaltigkeitsstrategie, dem Integrierten Energie- und Klimaschutzkonzept und dem Klimaszenario 2030.

Die ÖPNV-Strategie formuliert konkrete Ziele, die wir gemeinsam in allen zentralen Handlungsfeldern bis 2030 erreichen wollen, um eine Verdopplung der Nachfrage im öffentlichen Verkehr zu ermöglichen. Hierbei wird der ÖPNV nicht isoliert als Erbringer von Verkehrsleistungen betrachtet, sondern im Gesamtsystem einer öffentlichen, nachhaltigen Mobilität verstanden. Damit das ÖPNV-Verdopplungsziel erreicht werden und seinen Beitrag zur Senkung der CO₂-Emissionen in Baden-Württemberg leisten kann, müssen noch deutlich mehr Menschen davon überzeugt werden, ihre alltäglichen Wege häufiger oder ganz nachhaltig mit dem ÖPNV (bzw. dem Fahrrad oder zu Fuß) anstatt dem eigenen Auto zurückzulegen. Hierfür braucht es einen leistungsfähigen und attraktiven ÖPNV und gleichzeitig verkehrslenkende Maßnahmen und Anreize.

Um die ehrgeizigen Ziele zu erreichen, wurden gemeinsam mit den Expertinnen und Experten der ÖPNV-Zukunftskommission effektive Maßnahmen in allen Handlungsfeldern identifiziert, die auf den Begebenheiten, und insbesondere den Potenzialen und Lücken, vor Ort aufsetzen. Diese Maßnahmen sollen den Akteurinnen und Akteuren in Baden-Württemberg praktische Instrumente im Sinne von eigenen Handlungsmöglichkeiten und Hilfestellungen (z. B. der Verbesserung des Rechts- und Finanzierungsrahmens oder der Koordination landesweiter Initiativen) an die Hand geben, um den ÖPNV in ihrem Bereich weiter auszubauen. Da die konsequente Umsetzung der in der Strategie formulierten Maßnahmen unstrittig eine adäquate finanzielle Ausstattung des SPNV und ÖPNV erfordert, umfasst die ÖPNV-Strategie auch einen Ausblick auf die Finanzierungsstrategie.



Wir haben uns immer für ein Gesamtkonzept zum Ausbau nachhaltiger Mobilitätsangebote ausgesprochen. Diesen Ansatz hat die Landesregierung im Koalitionsvertrag jetzt aufgegriffen. Die ÖPNV-Strategie bildet hier einen zentralen Baustein und wird für die Land- und Stadtkreise als kommunale Aufgabenträger wichtige Impulse im Hinblick auf die Verkehrswende setzen.

Prof. Dr. Alexis von Komorowski

Mitglied der ÖPNV-Zukunftskommission, Hauptgeschäftsführer Landkreistag Baden-Württemberg

Auswirkungen der Corona-Pandemie

Der aktuelle Fokus von Politik und ÖPNV-Branche liegt mit zahlreichen **kurzfristigen** und dringlichen Maßnahmen auf der Sicherung eines leistungsstarken ÖPNV trotz der erheblichen Einschnitte durch die Corona-Pandemie. Die Strategie 2030 dagegen nimmt bewusst die **mittel- und langfristigen** verkehrspolitischen Ziele in den Blick. Damit soll der ÖPNV dauerhaft noch attraktiver für die Fahrgäste ausgestaltet und für die gesellschaftlichen und technologischen Entwicklungen im Rahmen der

Digitalisierung gerüstet werden. Dennoch sind die aktuell vorherrschenden Nachfrageentwicklungen Richtung ÖPNV-Verdopplungsziel durch die Corona-Pandemie nun deutlich verändert und die langfristigen Auswirkungen der pandemiebedingten Fahrgastrückgänge und der damit einhergehende Vertrauensverlust in den ÖPNV noch nicht absehbar.

Ausgangslage

Der ÖPNV in Baden-Württemberg ist trotz der intensiven Bemühungen und spürbaren Verbesserungen der vergangenen Jahre heute für die Nutzerinnen und Nutzer in weiten Teilen noch nicht attraktiv und leistungsstark genug.

Der Handlungsbedarf wird beispielsweise anhand des **ÖPNV-Reports Baden-Württemberg** deutlich, der die ÖPNV-Qualität auf der Ebene von Verkehrsverbänden, Stadt- und Landkreisen bis teilweise hin zur kommunalen Ebene umfassend analysiert hat. Die Ergebnisse sind eindeutig und zeigen, an welchen **Stellschrauben** insbesondere im Handlungsfeld Leistungsangebot gedreht werden muss: Je besser das Angebot und insbesondere die Fahrplandichte, desto attraktiver ist der ÖPNV aus Sicht der Fahrgäste, und desto höher sind entsprechend auch dessen Marktanteil und damit die Fahrgastzahlen. Die **Netzdichte** in Baden-Württemberg ist vergleichsweise hoch, und ein Großteil der Bevölkerung ist

räumlich gut erschlossen (85% aller Einwohner erreichen eine ÖPNV-Haltestelle in weniger als fünf Minuten Fußweg)³.

Jedoch ist die **Fahrplandichte** in nahezu allen Regionen heute noch nicht ausreichend – oder anders formuliert: das Netz ist da, jedoch muss noch mehr gefahren werden, damit die Fahrgäste auch häufiger einsteigen. Auch die vielerorts übliche drastische Reduktion des Fahrtenangebots am Wochenende trägt dazu bei, dass der ÖPNV aktuell häufig noch keine echte Alternative zum eigenen Pkw darstellt – gerade auch bei Freizeitaktivitäten. Und zur attraktiven Versorgung in Tagesrandlagen und in dünn besiedelten Gebieten kommen flexible Bedienformen zwar zunehmend, aber noch zu zögerlich zum Einsatz.

Aus Sicht der Fahrgäste ist somit auch das Preis-Leistungsverhältnis vielerorts noch unbefriedigend, obwohl die Nutzung des ÖPNV grundsätzlich preislich deutlich



³) Quelle: ÖPNV-Report Baden-Württemberg 2020 – Ergebnisbericht – Kurzfassung, Seite 11; abrufbar auf der Homepage des Verkehrsministeriums.

günstiger als die Anschaffung und Unterhaltung eines eigenen Pkw ist, wenn man auch dessen „versteckte“ Kosten berücksichtigt (wie etwa Reparaturen, Versicherungen, Steuern, Parkgebühren etc.). Qualitative Schlüsselfaktoren für ein aus Sicht der Kundinnen und Kunden attraktives Preis-Leistungsverhältnis sind dabei vor allem eine möglichst kurze Fahrzeit, ein pünktlicher ÖPNV und möglichst viele umsteigefreie Verbindungen.

Neben dem deutlichen Ausbau des Leistungsangebots fehlt es aber auch in anderen Bereichen häufig noch an innovativen Lösungen und Tempo bei deren Umsetzung. So hat beispielsweise die konsequente **Vernetzung der Verkehrsmittel** im Umweltverbund gerade erst begonnen: Fahrgäste finden Sharing-Angebote an Haltestellen des ÖV bisher fast ausschließlich im urbanen Raum vor – obwohl sie in ländlichen Räumen aufgrund des in der Regel geringeren Angebots noch dringender benötigt werden. Bei **Tarif und Vertrieb** sind flexible, an die neuen Bedürfnisse der Fahrgäste angepasste Modelle wie eTarife mit streckengenauer Abrechnung oder Flex-Abonnements für Homeoffice- und Teilzeitbeschäftigte noch nicht flächendeckend verfügbar. Die zur Steigerung des Buchungs- und Reisekomforts wichtige Digitalisierung der Vertriebswege hebt längst noch nicht alle möglichen Potenziale, wenn auch die angelaufene Einführung landesweit verfügbarer digitaler Check-in/Check-out-Systeme einen wichtigen Schritt in die richtige Richtung bedeutet.

Mit meist eher rational ausgerichteten Kommunikationskampagnen kommt der für das Gelingen der Verkehrswende so wichtige **positive Imagewandel** des ÖPNV in den Köpfen der Fahrgäste zudem nur langsam voran. Und trotz einer konsequenten Investitionsoffensive der Landesregierung bleibt die **Finanzierung** der für eine Verdopplung der Nachfrage erforderlichen Maßnahmen weiterhin ein erheblicher Kraftakt. Erschwerend hinzu kommt die Herausforderung, die in der Coronapandemie verlorenen Fahrgäste wieder zurückzugewinnen. Gerade in diesem Zusammenhang ist die nachhaltige Kommunikation positiver ÖPNV-Botschaften schon kurzfristig unabdingbar.

Fazit: Der ÖPNV steht vor großen Aufgaben und Umbrüchen. In vielen Regionen wird bereits tatkräftig an Lösungen gearbeitet – zahlreiche Menschen und Organisationen bringen sich hier mit guten Ideen und Konzepten ein. In anderen Landesteilen dagegen bleibt der ÖPNV noch stark auf den Schülerverkehr beschränkt. Die Ergebnisse des ÖPNV-Reports für Baden-Württemberg stimmen aber insgesamt zuversichtlich: das Verdopplungsziel kann bis 2030 erreicht werden, wenn alle Akteurinnen und Akteure den ÖPNV groß und neu denken, und dabei aktiv, zielgerichtet und engagiert mit anpacken!

Zielbild 2030

Ziel der ÖPNV-Politik des Landes ist die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs bis 2030 zu einem flächendeckend attraktiven System, auf das sich die Menschen in ihrer täglichen Mobilität verlassen können und in dem sie sich auch abseits von Routinestrecken selbstverständlich bewegen. Gemeinsam mit den zahlreichen Akteurinnen und Akteuren der Branche und den Fahrgästen will das Land eine soziale, umweltfreundliche Mobilitätskultur in der Gesellschaft etablieren.

Damit die Umsetzung der Verkehrswende gelingt, braucht es die partnerschaftliche, enge Zusammenarbeit aller zuständigen

Akteurinnen und Akteure (insbesondere Land, Aufgabenträger, Kommunen, Verbände und Verkehrsunternehmen), um die notwendige Kraftanstrengung gemeinsam zu meistern. Dafür werden im Rahmen dieser Strategie **mehr als 130 konkrete Maßnahmen** beschrieben, die sich an **zehn inhaltlichen Handlungsfeldern** orientieren (vgl. Abbildung 1)⁴. Diese sind als breite, thematisch zusammenhängende Ansatzpunkte für die Akteurinnen und Akteure in ganz Baden-Württemberg zu verstehen, mit denen Ausbau und Stärkung des ÖPNV vor Ort weiter konkretisiert und intensiviert werden sollen.

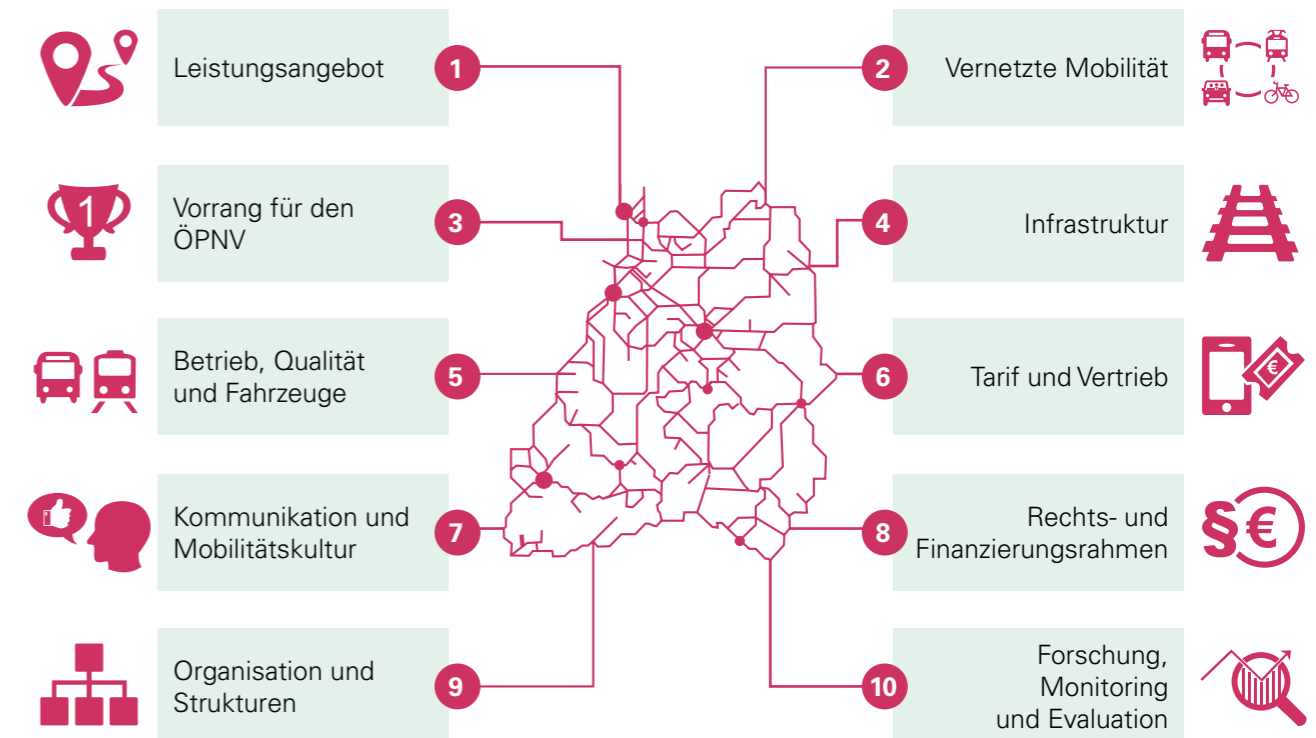


Abbildung 1: Übersicht Handlungsfelder ÖPNV-Strategie 2030

4) Abgebildet in der Reihenfolge, in der sie in der Strategie dargestellt werden.



Wichtig ist, dass zukünftig Busse und Bahnen für alle Bevölkerungsgruppen ein wertgeschätztes Mobilitätsangebot bieten. Die Bedürfnisse der Fahrgäste frühzeitig und stärker als bislang in die Planungen einzubeziehen, ist deshalb für den Erfolg des ÖPNV als wichtiger Bestandteil einer nachhaltigen Mobilität entscheidend.

Matthias Lieb

Mitglied der ÖPNV-Zukunftskommission, Vorsitzender Fahrgastbeirat Baden-Württemberg

Aufbau der Strategie

Die vorliegende ÖPNV-Strategie 2030 ist in vier Kapitel gegliedert. Das zentrale Kapitel „**Handlungsfelder der ÖPNV-Strategie 2030**“ geht für jedes Handlungsfeld auf folgende Punkte im Detail ein:

- **Zielbild:** Wie soll der ÖPNV bis 2030 aufgestellt sein?
- **Ausgangslage:** Wie sieht die Lage aktuell aus?
- **Ansatzpunkte:** Woran kann konkret angeknüpft, worauf aufgesetzt werden?
- **Teilziele und Maßnahmen:** Welche konkreten Ziele setzen wir uns, und welche Aufgaben sind umzusetzen?

Jedes Handlungsfeld behandelt damit einen bestimmten thematischen Aspekt. Die Ausgangslage und Ansatzpunkte können sich in jedem Handlungsfeld jeweils regional unterscheiden. Eine Priorisierung einzelner Maßnahmen erfolgt daher im Rahmen der Umsetzung der Strategie regional differenziert und individuell.

Die **Digitalisierung im ÖPNV** wird als umfassendes Querschnittsthema bei allen Handlungsfeldern direkt mitabgebildet. Beispiele für Maßnahmen, die einen besonderen Digitalisierungsfokus haben, sind solche zur Vernetzung, Flexibilisierung und Vereinfachung der Nutzung von Mobilitätsangeboten⁵ oder zur optimierten Nutzung der Infrastruktur⁶.

Ein weiteres wesentliches Querschnittsthema, welches über die Handlungsfelder hinweg Berücksichtigung findet, ist die konsequente Stärkung der **Barrierefreiheit**⁷. Gerade Maßnahmen in den Bereichen Infrastruktur, Betrieb und vernetzte Mobilität spielen hierfür eine wesentliche Rolle. Mobilitätsangebote müssen allen zur Verfügung stehen – nur so wird der ÖPNV seiner gesetzlichen Rolle im Sinne der Daseinsvorsorge gerecht.

5) Vgl. hierfür unter anderem die Maßnahmen 19, 20, 71, 77, 78, 82.

6) Vgl. hierfür unter anderem die Maßnahmen 36, 39, 49, 56, 57.

7) Vgl. hierfür unter anderem die Maßnahmen 19, 20, 45, 47, 48, 54, 63, 66, 67.

Schwerpunktt Themen

Auf Basis der oben beschriebenen Ausgangslage und des Zielbildes lassen sich fünf Schwerpunktt Themen identifizieren, die einen besonderen Hebel zur Erreichung des ÖPNV-Verdopplungsziels darstellen und deren Umsetzung somit zentral für

den Gesamterfolg der Strategie sein wird. Als übergeordnete Themenkomplexe vereinen die folgenden Schwerpunktt Themen verschiedene Teilziele in sich:

Schwerpunktt Thema	U. a. abgedeckt durch folgende Teilziele
Angebotsausbau/ Mobilitätsgarantie	1.1 Landesweite, räumlich differenzierte Standardisierung des ÖV-Angebots
	1.2 Verbesserung und Verdichtung des ÖV-Angebots (auch am Wochenende und in Randzeiten)
	4.2 Erhöhung der Kapazität der Infrastruktur
Stärkung der Zuverlässigkeit (Pünktlichkeit, Anschlusssicherung)	8.1 Verbindlichere Verankerung einer attraktiven ÖV-Erschließung in Gesetzen und Vorgaben
	5.1 Erhöhung der Pünktlichkeit und der Anschlusssicherung im Betrieb
	5.3 Erhöhung und Gewährleistung von Komfort und Kapazität der Fahrzeuge
Beschleunigung (Bevorrechtigung, Infrastrukturausbau)	7.4 Ausbau der Mobilitätsdaten-Architektur
	1.3 Bevorrechtigung des ÖV-Angebots (schneller, pünktlicher, zuverlässiger)
	3.3 Beschleunigung des ÖPNV durch Neuverteilung des Straßenraums
Einfache, verständliche und attraktive Tarife und Bezahlssysteme	4.1 Verkürzung der Reisezeiten
	6.1 Integrierte, einfache und verständliche Tarife
	6.2 Preiswerte und flexible Tarife
	6.3 Einfacher Zugang zum ÖV-System

Schwerpunktthema	U. a. abgedeckt durch folgende Teilziele	
Stärkung einer positiven ÖPNV-Kultur	4.3	Attraktivitätssteigerung von Haltestellen und Stationen
	5.3	Erhöhung und Gewährleistung von Komfort und Kapazität der Fahrzeuge
	7.1	Intensivierung des koordinierten ÖV-Marketings

Die Reihenfolge der Schwerpunktthemen stellt keine Rangfolge dar. Alle fünf Themen können gleichermaßen eine Orientierung zum Einstieg in den Priorisierungsprozess zur Umsetzung regional differenzierter Maßnahmenbündel bieten.

Bei der Umsetzung der ÖPNV-Strategie übernimmt das Land Baden-Württemberg eine wichtige Rolle: bei etwa jeder zweiten der mehr als 130 Maßnahmen liegt die Hauptverantwortung für deren erfolgreiche Umsetzung beim Land. Die übrigen Hauptverantwortlichkeiten verteilen sich auf die weiteren Akteurinnen und Akteure im ÖPNV, wobei hier insbesondere auch die Aufgabenträger maßgeblich beteiligt sind.

Die Verdopplung der Nachfrage im öffentlichen Verkehr wird aber flächendeckend nur dann ein Erfolg, wenn hierbei wirklich alle zuständigen Akteurinnen und Akteure gemeinsam und zielgerichtet an einem Strang ziehen. Im **Kapitel „Umsetzung der ÖPNV-Strategie 2030“** werden daher die hierfür relevanten Prozesse aufgeführt. Auch die Finanzierung der Maßnahmen wird dort thematisiert.

Das **abschließende Kapitel** widmet sich dem gemeinschaftlichen **Erarbeitungs- und Beteiligungsprozess der ÖPNV-Strategie 2030**.

Im **Anhang** sind alle Maßnahmen der Strategie auf einen Blick zusammengestellt und mit weiteren Informationen zum zeitlichen Umsetzungshorizont und den jeweils beteiligten Akteursgruppen versehen, inklusive Benennung der Hauptverantwortlichen.





02 Handlungsfelder der ÖPNV-Strategie 2030





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 Viertelstundentakt die Regel. In der Fläche kommt man zu diesen Tageszeiten mit dem ÖPNV grundsätzlich im Halbstundentakt nahezu überall hin. Die bedarfsgesteuerten Angebotsformen spielen hierbei eine wichtige Rolle. Gerade in Räumen und zu

Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage können diese Verkehre den klassischen ÖPNV wirtschaftlich tragfähig und ökologisch sinnvoll ergänzen.

Auf diese Weise wird die landesweit eingeführte Mobilitätsgarantie im Öffentlichen Verkehr flächendeckend gesichert. Mit dem ÖPNV kommt man schnell, pünktlich und zuverlässig ans Ziel.

Ausgangslage

Bereits seit Jahren arbeiten Landesregierung und Akteurinnen und Akteure vor Ort intensiv daran, den ÖPNV auszubauen, um dadurch aktiv und mit Nachdruck auf die Verkehrswende hinzuwirken. Dies erfolgt im Rahmen der individuellen Möglichkeiten aktuell jedoch noch unterschiedlich intensiv, so dass Fahrgäste noch längst nicht flächendeckend das notwendige attraktive Angebot erhalten, um sie als dauerhafte ÖPNV-Nutzerinnen und -Nutzer gewinnen zu können.

Die Netzdichte in Baden-Württemberg ist zwar bereits überwiegend hoch, so dass Strecken und Haltepunkte größtenteils vorhanden sind. Die Fahrplandichte hingegen hat, gerade in der Fläche, insgesamt noch starkes Ausbaupotenzial, was sich besonders im Vergleich mit raumstrukturell ähnlichen, nahegelegenen Regionen in Österreich und der Schweiz zeigt

(vgl. Ergebnisse des ÖPNV-Reports BW): Der ÖPNV fährt bei uns noch nicht häufig genug und wird an Wochenenden und zu Tagesrandzeiten vielerorts zudem stark reduziert. Das Angebot ist häufig noch zu langsam und nicht verlässlich genug. Auch sind die verschiedenen Verkehrsmittel oft noch nicht oder nicht verlässlich genug aufeinander abgestimmt, z. B. der Zubringerbus zum Bahnhof und der Regionalzug.

Daher ist für viele Menschen der öffentliche Verkehr gerade in ländlichen Räumen noch keine selbstverständliche Verkehrsmittelwahl für Alltags- und Freizeitwege – Bus und Bahn sind dort noch längst keine attraktive, verlässliche und in den Köpfen präsente Alternative zum eigenen Auto. Es fehlt oft an durchgehenden, aufeinander abgestimmten sowie anschlussgesicherten Verkehrsangeboten, die durchgehende Reiseketten ergeben.

Ansatzpunkte

Nur bei einem attraktiven, verlässlichen, vertakteten und leicht zugänglichen Angebot werden deutlich 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.

Dank einer Bevorzugung des ÖV gegenüber anderen Verkehrsträgern im städtischen Raum soll der öffentliche Nahverkehr zum zentralen Verkehrsmittel einer schnellen, pünktlichen, zuverlässigen, integrierten und nachhaltigen Mobilität weiterentwickelt werden.



„Landbus Unterland“ (Österreich)

Der „Landbus Unterland“ ist Teil des Verkehrsverbunds Vorarlberg und betreibt mehr als 30 Linien in ländlichen Räumen, die insgesamt 24 Gemeinden in Österreich sowie einige in Deutschland (Lindau, Scheidegg, Niederstaufer) und der Schweiz (Heerbrugg) miteinander verbinden. Auf den meisten dieser Linien wird unter der Woche tagsüber ein 30-Minuten-Takt angeboten, der eng mit den Fahrplänen von anderen Regionalbussen, Stadtbussen und Bahnlinien verzahnt ist. Zwischen 2000 und 2018 wurde das Angebot kontinuierlich von 2,6 Mio. auf 5,6 Mio. Jahres-km ausgebaut. Die Nachfrage

ist dabei dem verbesserten Angebot gefolgt: im selben Zeitraum haben sich die Fahrgastzahlen mehr als verdoppelt und erreichten 2018 den neuen Höchststand von 14,6 Mio. Fahrgästen. Zur Beliebtheit des „Landbusses Unterland“ trägt neben dem attraktiven Angebot auch ein modernes Image bei. Alle einheitlich gestalteten Fahrzeuge sind mit kostenlosem WLAN ausgestattet, und seit Anfang 2020 können die Anrufbusse auch per mobiler App gebucht werden.

<https://www.landbusunterland.at/startseite/>





Teilziele und Maßnahmen

Im Folgenden werden Teilziele und konkrete Maßnahmen beschrieben, mit denen das ÖPNV-Zielbild 2030 im Bereich Leistungsangebot erreicht werden soll. Der Zeithorizont gibt dabei jeweils an, bis zu welchem Zeitpunkt die Maßnahme umgesetzt sein soll.

1.1 Landesweite, räumlich differenzierte Standardisierung des ÖV-Angebots

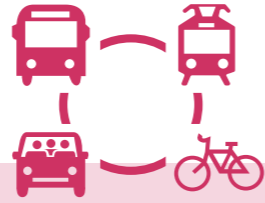
Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Zieljahr
1	Entwicklung und Abstimmung eindeutiger, landesweiter Mindestbedienstandards für den ÖPNV (SPNV, ÖSPV einschließlich flexibler Bedienformen) als Mobilitätsgarantie, differenziert nach verschiedenen Raumkategorien und Tageszeiten. Zu den gängigen Verkehrszeiten sollen als Mobilitätsgarantie alle Orte (geschlossene Ortschaften) in den Verdichtungsräumen im mindestens 15-Minuten-Takt und in ländlichen Räumen im 30-Minuten-Takt verlässlich angebunden werden.	2024
2	Für den SPNV wird dazu ein Zielkonzept 2030 mit einem Mindeststandard eines 15-Minuten-Takts im Verdichtungsraum und eines 30 Minuten-Takts in ländlichen Räumen entwickelt.	2024
3	Gerade für Gebiete und Zeiten, in denen der klassische ÖV allein diese Zielsetzung nicht erreichen kann, sollen neue Angebotsformen, wie Ridepooling, flexible Bedienformen und nachfragegesteuerte On-demand-Angebote, als ganzheitlich in den ÖV integrierte Ergänzungen einen Qualitätssprung bringen. Um Hürden für die Nutzung der neuen Angebote abzubauen, sollen dazu landesweite Rahmenstandards entwickelt und umgesetzt werden.	2024
4	Entwicklung und Umsetzung einer landesweiten Leitlinie/Konzeption sowie regionaler Konzepte zur Netzhierarchie als Planungsgrundlage mit Definition der unterschiedlichen und aufeinander abgestimmten Bussysteme (Expressbus/Metropolbus, Regiobus, Stadt- und Ortsbusse/Quartierbusse sowie flexible Bedienformen/On-demand-Angebote). Darauf aufbauende Optimierung der Busnetze in allen Teilräumen des Landes zur Schaffung möglichst direkter, straffer sowie gleichbleibender Linienführungen und entsprechende Berücksichtigung in den Nahverkehrsplänen.	2024
5	Staffelung von Schulanfangszeiten sowie Systematisierung des Schülerverkehrs zur möglichst weitgehenden und kapazitätsverträglichen Abwicklung im regulären ÖV.	2026

1.2 Verbesserung und Verdichtung des ÖV-Angebots (auch am Wochenende und in Randzeiten)

Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Zieljahr
6	Deutlicher Ausbau des Fahrplanangebots/Taktverdichtung im SPNV und ÖSPV, insbes. auch an Wochenenden (Taktichte und Betriebszeiten), mindestens gemäß definiertem landesweiten Mindestbedienstandard im Sinne der Mobilitätsgarantie. In einer ersten Stufe soll dieser Takt bis 2026 in den Hauptverkehrszeiten des Berufsverkehrs erreicht sein, zu den übrigen Zeiten jeweils mindestens ein Stunden-takt in ländlichen Räumen und in den Ballungsräumen ein 30-Minuten-Takt.	2030
7	Planung und Umsetzung des ÖV (Bahn, Stadt- und Straßenbahnen sowie Bus) landesweit nach den Prinzipien des integralen Taktfahrplans (ITF) zur systematischen Verknüpfung aller öffentlichen Verkehrsmittel in BW; Aufbau von ITF-Knoten an geeigneten Bahnhöfen und Busknoten zur Herstellung kurzer Übergänge und Schaffung systematischer Anschlussverknüpfungen zwischen Bus und Schiene.	2028
8	Konsequente, durchgängige, ganztägige Vertaktung aller regelmäßig verkehrenden Buslinien, mindestens gemäß dem definierten Landesstandard.	2028
9	Identifikation von neuen potenzialträchtigen Haltepunkten (z. B. Reaktivierung/Neubau von Haltepunkten des SPNV bei potenzialträchtigen Siedlungsgebieten oder Linienenerweiterungen). Dabei ist auch eine enge Abstimmung zwischen Siedlungs- und Verkehrsplanung erforderlich.	2024

1.3 Bevorrechtigung des ÖV-Angebots (schneller, pünktlicher, zuverlässiger)

Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Zieljahr
10	Bevorrechtigung des ÖV gegenüber dem Kfz-Verkehr z. B. an Ampeln, bei Flächenkonflikten im Straßenraum etc.; Einrichtung von Busspuren, Haltestellenkaps, Pfortnerampeln; standardisierte Planung des ÖV nach dem Grundsatz „der ÖV hält möglichst nur noch an der Haltestelle und dort möglichst kurz“; Erstellung eines Landesleitfadens zur Schaffung von Klarheit für die Umsetzung für ÖV-Aufgabenträger und Straßenverkehrsbehörden bis 2024.	2028
11	Realisierung von neuen Direktverbindungen auf potenzialträchtigen Relationen (u. a. auch Anbindung zentraler Orte abseits der Schiene), kurz- und mittelfristig als Schnellbuslinien (inkl. Regiobuslinien). Diese sollen wie in anderen europäischen Ländern (z. B. Norwegen, Spanien, Schottland) bei entsprechender Frequenz auch auf Kraftfahrstraßen eigene Fahrspuren erhalten.	2026
12	Anpassung und Umsetzung der Angebotsgrundsätze in den Verdichtungsräumen zur Ermöglichung von mehr beschleunigten Produkten (z. B. Express-S-Bahnen, Express-Busse, Express-Straßenbahn).	2030



2 Vernetzte Mobilität

Optimal verbunden

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. Vielfältigkeit und einfache Nutzbarkeit des vernetzten Angebotes machen für viele Bürgerinnen und Bürger den Besitz eines eigenen Pkw oder Zweitwagens überflüssig. Durch die neuen Technologien, welche die Datengenerierung und deren Austausch ermöglichen, sind die

Verkehrsmittel des ÖPNV 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 Fahrgästen den bequemen Zugang zum ÖV-System und sorgt für eine landesweit zeitlich sowie räumlich hohe Erschließungsqualität.

Ausgangslage

Die infrastrukturelle (bauliche) und tariflich-vertriebliche (digitale) Vernetzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes hat in einigen Teilen des Landes zwar begonnen, steht jedoch insgesamt und v. a. aus der Nutzerperspektive betrachtet noch am Anfang.

Auf der infrastrukturellen Ebene finden sich an den wichtigen ÖV-Haltestellen beispielsweise aktuell oftmals noch viel zu wenige und häufig nicht den Anforderungen der Nutzerinnen und Nutzern genügende Fahrradabstellanlagen. Sharing-Angebote an Haltestellen des ÖV sind bisher überwiegend auf den urbanen Raum beschränkt, und insbesondere Mobilitätsstationen, die

eine Vielzahl an Verkehrsmitteln bündeln, sind nur punktuell vorzufinden.

Auch zur tariflichen und vertrieblichen Integration der verschiedenen Verkehrsmittel über den ÖPNV hinaus sind Lösungen oft noch im Entwicklungsstadium oder nur auf regionaler Ebene vorhanden. Ein systematischer, flächendeckender Ansatz zur Integration der Mobilitätsangebote steht somit insgesamt noch aus. Dies ist beispielsweise im Sinne einer digitalen Fahrgastinformation zur gesamten intermodalen Reisekette der Fall, da (noch) kein stringenter Datenaustausch stattfindet.

Ansatzpunkte

Ein wichtiger Faktor für einen erfolgreichen ÖPNV ist dessen nahtlose Integration in die Gesamtreisekette der Nutzerinnen und Nutzer. Für die Vernetzung zwischen Bus und Bahn, Fußwegen, Fahrrad, Car-Sharing, On-demand-Angeboten und P+R sollen die ÖV-Stationen entsprechend ihrer Umstiegsfunktion(en) zu multimodalen Knoten ausgebaut werden. Der Ausbau von Fahrradabstellanlagen und Mobilitätsstationen (auch für die erste und letzte Meile) als Schnittstellen zwischen ÖV und v. a. Radverkehr und Carsharing soll daher konsequent flächendeckend betrieben und

weitere Mobilitätsangebote wo immer möglich informativ, tariflich und vertrieblich mit dem ÖPNV vernetzt werden. So soll die Flexibilität des Systems ÖV insgesamt und damit auch die Attraktivität der Nutzung von Bussen und Bahnen als Rückgrat der nachhaltigen Mobilität gestärkt werden. Die besondere geografische Lage Baden-Württembergs und die daraus resultierende enge Verflechtung von Verkehren mit anderen Ländern und Bundesländern erfordert zudem eine verstärkte und perspektivisch noch intensivere grenzüberschreitende Abstimmung des Angebots.



„Einfach mobil“ in Offenburg

Mit dem 2015 gestarteten Projekt wird das gesamte Nahverkehrsangebot der Stadt Offenburg auf der zentralen Plattform „Einfach mobil“ gebündelt. Im Zentrum stehen dabei Mobilstationen, die an wichtigen Verkehrspunkten den Busverkehr sowie Car- und Bike-Sharing miteinander vernetzen. Auf der zugehörigen Webseite können sich Nutzerinnen und Nutzer über alle Mobilitätsangebote informieren und erhalten über die „Einfach mobil“-Karte

vergünstigte Konditionen für Car- und Bike-Sharing (zur Verfügung stehen insgesamt elf Autos und 95 Fahrräder/Pedelecs). Perspektivisch wird die Mobilitätskarte auch als Busticket einsetzbar sein, so dass durch „Einfach Mobil“ die Nutzung der multimodalen Mobilitätsangebote in Offenburg weiter vereinfacht wird.

<https://mobil-in-offenburg.de/>



Teilziele und Maßnahmen



Im Folgenden werden Teilziele und konkrete Maßnahmen beschrieben, mit denen das ÖPNV-Zielbild 2030 im Bereich vernetzte Mobilität erreicht werden soll. Die Jahreszahl gibt dabei jeweils an, bis zu welchem Zeitpunkt die Maßnahme umgesetzt sein soll.

2.1 Systematische Verknüpfung von ÖV und Fahrrad

Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Zieljahr
13	Systematischer Ausbau sicherer und attraktiver Fahrradabstellanlagen an allen Haltepunkten des öffentlichen Verkehrs gemäß den Standards des Bike+Ride-Leitfadens des Landes (Fahrradbügel an Haltestellen in ländlichen Räumen bis Fahrradstationen an Bahnhöfen); Verdopplung der Anzahl der B+R-Stellplätze. Dazu sind auch die Zuständigkeiten zu prüfen und zu definieren.	2026
14	Prüfung eines Landesprogramms Fahrradstationen gemäß B+R-Leitfaden des Landes.	kurzfristig
15	Konzeption und Umsetzung von Projekten zur systematischen Förderung von Pedelecs als Zubringer zum öffentlichen Verkehr (gesicherte B+R-Plätze an den Haltestellen kombiniert mit gezielten Marketingmaßnahmen, ggf. Mietpedelecs oder vergünstigte Pedelecs).	2024
16	Abschließende Harmonisierung der Regelungen zur Fahrradmitnahme im SPNV: Finalisierung der Harmonisierung der tariflichen und zeitlichen Regelungen zur Fahrradmitnahme in sämtlichen Verbundtarifen/Verkehrsverbänden des Landes sowie bei verbundübergreifenden Fahrten.	kurzfristig
17	Erhöhung der Mitnahmemöglichkeiten im SPNV im Rahmen der wirtschaftlichen Machbarkeit im Zuge von Ausschreibungen von SPNV-Netzen; Prüfung weiterer Kapazitätserweiterungen – z. B. durch saisonale Umrüstung von Sitzplätzen zu Mehrzweckbereichen oder zu reinen Fahrradbereichen unter betrieblichen, fahrzeugtechnischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten. Die Mitnahme von Rollstühlen, Rollatoren und Kinderwägen muss weiterhin gewährleistet sein.	kontinuierlich
18	Schaffung von mehr Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme auch im straßengebundenen ÖPNV durch maßgeschneiderte Konzepte.	2026

2.2 Systematische Verknüpfung von ÖV und weiteren Mobilitätsangeboten

Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Zieljahr
19	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) im Sinne eines integrierten Mobilitätskonzepts als Rahmen für klimafreundlichen Verkehr. Unkomplizierte Zusammenfassung und digitale Buchungsmöglichkeit des gesamten Mobilitätsangebots für die Bürgerinnen und Bürger in leicht zugänglichen Mobilitäts-Apps unter Ermöglichung barrierefreier Buchungsmöglichkeiten.	2024
20	Ausbau von Echtzeit-Informationen sowie Auskünften zu barrierefreien Reiseketten; Aufbau einer Multiplattform als Backendsystem für Frontendsysteme sowie Erweiterung der Datendrehscheibe ÖPNV um Daten ergänzender Mobilitätsangebote (Carsharing, Taxi, Mietwagen, Bikesharing) unter Nutzung der landesweiten Mobilitätsdatenplattform MobiData BW (www.mobidata-bw.de); Verknüpfung von ÖPNV-Daten aus Baden-Württemberg mit weiteren digitalen Mobilitätsinformationen auf Landes-, Bundes- und EU-Ebene (u. a. Mobilitätsdatenplattform des Bundes und Datenraum Mobilität der Wirtschaft); zentrales und neutrales Identitäts-Management; faire Daten-Governance nach dem Open-Data-Prinzip mit breiter Lizenzregelung sowie einheitlichen Datenschnittstellen, auch um neue Felder für Geschäftsmodelle zu eröffnen und Datenmissbrauch zu vermeiden.	2026
21	Entwicklung und Umsetzung eindeutiger, landesweiter Standards für „Mobilitätsstationen“ und systematischer Ausbau dezentraler Mobilitätsstationen (und größerer Mobilitätszentralen) als Schnittstellen zwischen öffentlichem Verkehr und schwerpunktmäßig Radverkehr sowie Carsharing unter Berücksichtigung bereits existierender lokaler Gestaltungs- und Ausstattungsmerkmale; einheitliche Kennzeichnung von Mobilitätsstationen mit Mobilitätssäulen.	2024
22	Deutlicher Ausbau von Carsharing-Angeboten u. a. durch Benutzervorteile beim Parken und Förderung privilegierter Stellplätze. Im Carsharing soll das Angebot über die heute 200 angeschlossenen Orte hinaus mit weiteren Anreizen für Anbieter, Städte und Gemeinden weiter in die Fläche wachsen. Bis 2030 sollen in Baden-Württemberg insgesamt 50.000 Carsharing-Fahrzeuge zur Verfügung stehen.	2026
23	Deutlicher Ausbau von Pooling-Angeboten in allen Oberzentren und schrittweise wachsend auch in Mittelzentren, wobei eine enge Verzahnung von Ridepooling mit dem ÖPNV-Angebot anzustreben ist. Hierbei spielt auch die Nutzung der Möglichkeiten des novellierten PBefG (Verweis insb. auf §49 zu Mietwagenverkehr) und der damit geschaffenen Rechtsgrundlage eine wichtige Rolle.	2026

2.3 Sinnvolle Verknüpfung von ÖV und motorisiertem Individualverkehr

Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Zieljahr
24	Sinnvoller Ausbau der P+R-Infrastruktur, insbesondere an Haltestellen und Stationen leistungsfähiger Schienenverkehrslinien, die über entsprechende Flächenkapazitäten verfügen. Die P+R-Infrastruktur soll dabei so kundenfreundlich wie möglich ausgestaltet werden, um intermodale Reiseketten gerade in ländlichen Räumen zu stärken, z. B. durch Beschränkung auf ÖPNV-Nutzer/-innen, Rabatte bei Buchung eines P+R-Platzes in Verbindung mit einem ÖPNV-Fahrschein oder eine Echtzeit-Auslastungsanzeige per Mobilitäts-App.	2030



3 Vorrang für den ÖPNV

Eine attraktive Alternative zum Auto



Zielbild 2030

Eine bewusste und aktive Steuerung des Straßenverkehrs hebt einige 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, systematische Parkraumbewirtschaftung (insbe-

sondere in den verdichteten Räumen) sowie die Aufwertung von Straßenräumen zur vorrangigen Nutzung durch den Umweltverbund nutzen die Menschen selbstverständlich den ÖPNV, fahren Rad, gehen zu Fuß und wollen die neu gewonnene Lebensqualität in den Städten, Ortsmitten und Gemeinden nicht mehr missen.

Ausgangslage

Die deutsche Verkehrspolitik der vergangenen Jahrzehnte war in nahezu allen Bereichen auf die Belange des motorisierten Individualverkehrs (MIV) ausgerichtet. So waren die Kostensteigerungen für die nutzungsabhängigen Kosten des MIV in den letzten Jahrzehnten regelmäßig geringer als die für Fahrkarten im öffentlichen Verkehr. Zudem sind die Parkgebühren für Pkw im Vergleich zu deren Platzverbrauch und der daraus resultierenden Einschränkung der Flächenverfügbarkeit und Aufenthaltsqualität vielfach noch deutlich zu niedrig. All dies verstärkt den Anreiz, den eigenen Pkw gegenüber dem ÖPNV zu bevorzugen. Auch ist Parken weiterhin fast überall erlaubt, oft genug zu Lasten der Verkehrsträger im Umweltverbund sowie der unmittelbar dadurch betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner. Denn wo Autos parken, ist weniger Platz für Fußgängerinnen und

Fußgänger, Fahrradfahrerinnen und -fahrer oder Grünflächen. Weil dem öffentlichen Verkehr auch auf den Straßen oft zu wenig Raum zur Verfügung steht, führen die daraus resultierenden Behinderungen durch andere Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer zu niedrigen Durchschnittsgeschwindigkeiten der Busse und Straßenbahnen.

Als Ergebnis sind Staus im Straßenraum die Regel, verbunden mit hoher Flächeninanspruchnahme und Einschränkungen für die Aufenthalts- und Lebensqualität der Menschen. Für den ÖPNV bedeutet dies gleichzeitig weniger Fläche, geringe Bevorzugung und längere Fahrtzeiten.

Ansatzpunkte

Die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs ist von zentraler Bedeutung – sowohl als Anreiz zur Nutzung (Reisezeitvorteile, Pünktlichkeit und Verlässlichkeit) als auch zur Minimierung der Betriebskosten (effizientere Umläufe). Der öffentliche Verkehr soll daher gestärkt werden, indem zusätzliche Mittel für den Ausbau des Angebots durch die Intensivierung des Parkraummanagements und die Einführung kommunaler Mobilitätspässe generiert werden.

Zugleich können damit verstärkt Anreize für eine Verkehrsverlagerung gesetzt werden. Darüber hinaus soll mehr Platz für den ÖPNV geschaffen werden, indem der Straßenraum neu aufgeteilt wird. Damit und mit weiteren Maßnahmen, wie intelligenter Verkehrssteuerung und Zuflussdosierung, soll der ÖPNV gestärkt und für mehr Lebens- und Aufenthaltsqualität in den Städten und Gemeinden gesorgt werden.



Umwandlung von Auto- in Busspuren in Ludwigsburg

Die Stadt Ludwigsburg hat 2020 entschieden, ihre ersten zwei Busspuren einzuführen. Auf einer Länge von ca. 1,3 km werden Autospuren für den ausschließlichen Busverkehr umgewidmet, der dadurch wesentlich beschleunigt wird. Im Falle von erhöhtem Stauaufkommen durch die fehlende Autospur soll eine neue digitale Ampeltechnik zur effizienteren Verkehrssteuerung eingeführt werden. Einzig Radfahrenden

ist die Nutzung der Busspur auf einem begrenzten Abschnitt erlaubt, an dem es keinen ausgewiesenen Radweg gibt. Die neuen Busspuren sollen kurzfristig und kosteneffizient umgesetzt werden: aufgrund der Umwidmung des Straßenraums wird mit einem geringen Aufwand und Kosten von lediglich 20.000 Euro gerechnet. Und weitere Busspuren sollen folgen.





Teilziele und Maßnahmen

Im Folgenden werden Teilziele und konkrete Maßnahmen beschrieben, mit denen das ÖPNV-Zielbild 2030 im Bereich Vorrang für den ÖPNV erreicht werden soll. Die Jahreszahl gibt dabei jeweils an, bis zu welchem Zeitpunkt die Maßnahme umgesetzt sein soll.

3.1 Intensivierung des Parkraummanagements

Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Zieljahr
25	Deutliche Intensivierung des Parkraummanagements in allen Teilräumen des Landes und Zweckbindung/Zuführung der Netto-Einnahmen für den Umweltverbund und die Verkehrssicherheit (Deckelung und Reduktion der Stellplatzanzahl, Ausweitung der bewirtschafteten Flächen, Ausweitung Bewohnerparken, Ausweitung der Bewirtschaftungszeiten, angemessene Parkgebühren, Erhöhung des Kontrollgrads), denn Parken im öffentlichen Raum und auf öffentlich zugänglichen Parkplätzen soll kostendeckend erfolgen. Nutzung des im Rahmen der Verordnung der Landesregierung zur Erhebung von Parkgebühren (ParkgebVO) eingeräumten größeren Handlungsspielraums durch die unteren Straßenverkehrsbehörden bei der Erhebung von Parkgebühren und insbesondere Bewohnerparkgebühren. Die unteren Straßenverkehrsbehörden können künftig durch Nutzung dieses Handlungsspielraums und eine angemessene Bepreisung des Parkens Straßenraum aufwerten. Die Einnahmen der Gebühren können zum Ausbau nachhaltiger Mobilität, wie der Stärkung des ÖPNV, genutzt werden.	2026

3.2 Erhöhung der Pkw-Nutzungskosten zur Stärkung des ÖPNV

Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Zieljahr
26	Ermächtigung für Kommunen per Landesgesetz zur Einführung eines Mobilitätspasses zur Finanzierung von Angebotsausbau und günstigen Tarifen im ÖPNV. Der Mobilitätspass gewährt den Zugang zur Mobilität durch ein persönliches ÖPNV-Guthaben in Höhe des Abgabebetrags, das beim Kauf von ÖPNV-Zeitkarten eingelöst werden kann. Ziel ist auch, eine faire Kostenvergleichbarkeit zwischen ÖPNV und Autonutzung zu schaffen. So soll mit dem Instrument Mobilitätspass der ÖPNV gestärkt und das Mobilitätsverhalten geändert werden.	kurzfristig

3.3 Beschleunigung des ÖPNV durch Neuverteilung des Straßenraums

Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Zieljahr
27	Konsequente Beschleunigung des ÖPNV durch Umverteilung des Straßenraums, z. B. durch Einrichtung von Bus-/Umweltspuren und Reduktion von Kfz-Fahrspuren und -Parkplätzen, Drosselung der Freigabezeiten an Knotenpunkten, Einrichtung von Pfortnerampeln zur Beschleunigung und Bevorrechtigung des ÖPNV. Für Regio- und Schnellbusse bedarf es im überlasteten Straßennetz auch außerorts Beschleunigungsmaßnahmen und ggf. Busspuren. 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. Hierbei sind die Anforderungen des mitnutzenden Radverkehrs zu berücksichtigen. Diese Maßnahmen sollen grundsätzlich durch eine Kommunikation der Beweggründe begleitet werden.	2030

3.4 Stadtverträglicher motorisierter Individualverkehr

Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Zieljahr
28	Umbau von Straßen durch Neuaufteilung des Verkehrsraums zugunsten von Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr, Grünflächen und Aufenthaltsbereichen mit dem Ziel höherer Lebens- und Aufenthaltsqualität und besserer Verkehrssicherheit im Sinne von mehr lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitten in Gemeinden, Städten, Stadtteilen und Teilorten.	kontinuierlich
29	Stadtverträgliche Anpassung des Kfz-Verkehrs u. a. durch intelligente Verkehrssteuerung, sicherheitsorientierte Temporegulierung und Zuflusdosierungen; Maßnahmen für ÖV-Trassen sind dabei zu prüfen.	kontinuierlich

4 Infrastruktur

Leistungsfähig und zukunftsorientiert



Zielbild 2030

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

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

Ausgangslage

Die Reisezeit ist ein entscheidender Faktor bei der Wahl des jeweiligen Verkehrsmittels. Auf vielen Relationen ist der ÖPNV heute im Vergleich zum Auto immer noch viel zu langsam. Dies liegt oft an der mangelhaft ausgebauten oder sogar gänzlich fehlenden Infrastruktur.

In Störungs- und Verspätungsfällen sind zudem gerade im Schienenpersonennahverkehr keine oder ungenügend Redundanzen vorhanden, wodurch sich Verspätungen häufig auch auf weitere Züge übertragen. Für eine bedarfsgerechte Ausweitung des Verkehrsangebots ist die Infrastruktur aktuell vielerorts unzureichend ausgestaltet: Für den Einsatz von mehr Zügen fehlen

entsprechende Kapazitäten im Netz, und eine Verlängerung der vorhandenen Züge scheitert in vielen Fällen an zu kurzen Bahnsteigen. Haltestellen und Stationen schließlich stellen häufig noch keine attraktiven Visitenkarten für den ÖPNV dar: Statt den Reisenden Komfort mit ansprechenden Serviceangeboten zu bieten, sind selbst vorhandene Fahrscheinautomaten oder Aufzüge oft nicht verlässlich oder nur eingeschränkt funktionstüchtig und nutzbar. Etliche Bushaltestellen lassen die Fahrgäste buchstäblich im Regen stehen und wirken wenig einladend bei fehlendem oder verunreinigtem Witterungsschutz.

Ansatzpunkte

Der öffentliche Verkehr soll gestärkt werden, indem durch Optimierung und gezielten Ausbau der Infrastruktur kürzere Reisezeiten, mehr Kapazität, mehr Robustheit des Systems im Störfall sowie attraktivere Stationen und Haltestellen geschaffen werden. Mit einer Beschleunigung von Schienenwegen und einer 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. Ein weiterer wichtiger Ansatzpunkt ist die optimale und komfortable Schnittstellengestaltung, besonders zwischen SPNV und ÖPNV.

Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsprozessen

Planungs- und Genehmigungsprozessen für Verkehrsinfrastruktur dauern aufgrund der Komplexität der Vorhaben und zahlreicher zu beachtender Vorschriften mittlerweile sehr lange. Dies betrifft den Neubau, aber auch den Aus- oder Umbau von Infrastruktur. Dieser Umstand ist eine große Herausforderung für die Erreichung der Ziele für den ÖPNV-Ausbau und damit einen effektiveren Klimaschutz.

Die Landesregierung wird sich daher weiterhin dafür einsetzen, dass die Dauer von Planungs- und Genehmigungsverfahren für Projekte der Verkehrsinfrastruktur reduziert werden kann. Sie wird auch im eigenen Zuständigkeitsbereich Beschleunigungspotenziale ermitteln und entsprechende Vorschläge erarbeiten und umsetzen.



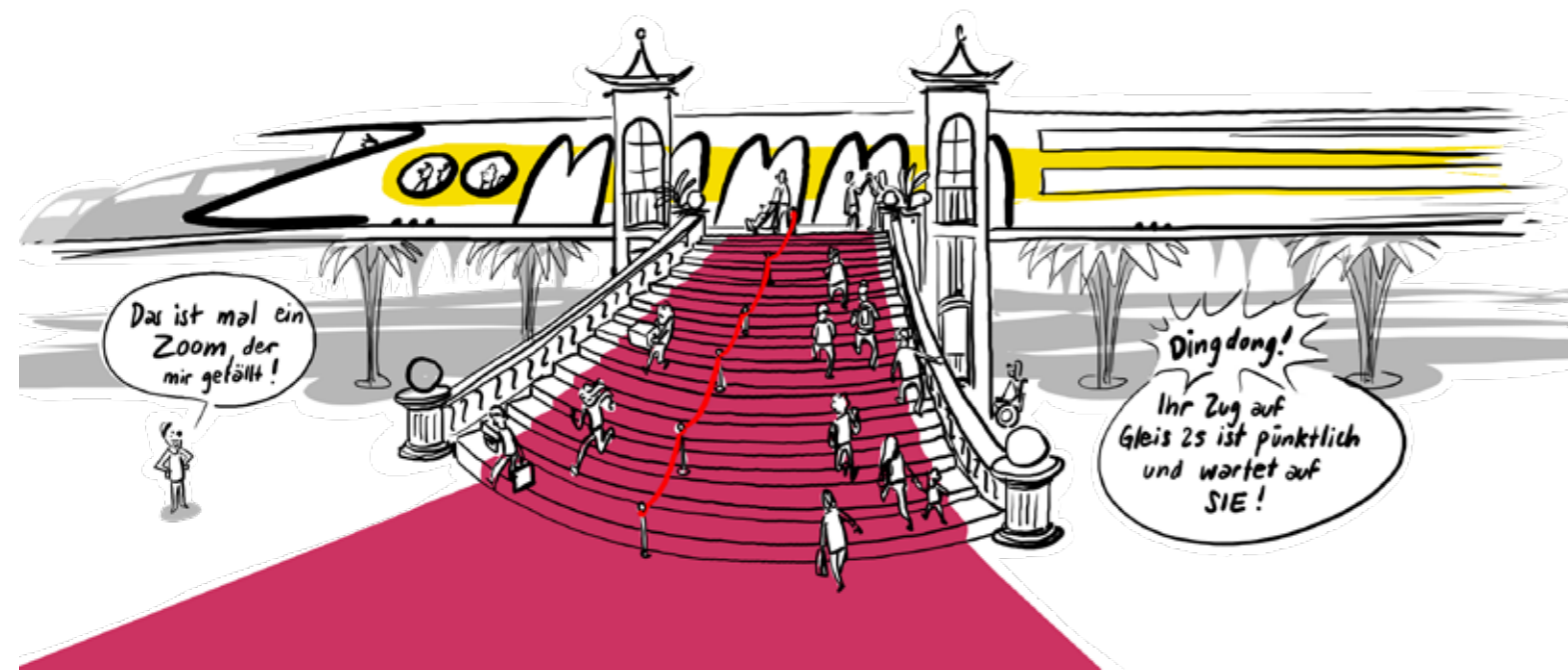
„Digitaler Knoten Stuttgart“

Der „Digitale Knoten Stuttgart“, als Pilotprojekt der Digitalen Schiene Deutschland (DSD), setzt grundlegende Maßstäbe für die Digitalisierung der Eisenbahn in Deutschland. Erstmals wird ein großer deutscher Eisenbahnknoten mit modernster digitaler Technik ausgerüstet. Zunächst werden bis 2025 rund 125 Streckenkilometer mit dem Europäischen Zugbeeinflussungssystem (ETCS Level 2) und Digitalen Stellwerken (DSTW) ausgerüstet. Nachgelagert bis 2030 folgen weitere innovative Technologien, wie ein hochautomatisierter Fahrbetrieb (ATO GoA 2), eine intelligente Verkehrssteuerung (CTMS) sowie die Nutzung eines Future Railway Mobile Communication Systems (FRMCS), welches auf 5G-Technologie basiert und eine bessere Datenübertragung ermöglicht.

Der „Digitale Knoten Stuttgart“ mit einem Investitionsvolumen von ca. 2 Milliarden Euro soll im idealen Zusammenspiel aller Systeme die maximale Leistungsfähigkeit des hochbelasteten Streckennetzes sicherstellen. Durch einen optimierten Betriebsablauf werden in Hauptverkehrszeiten Verspätungen und in Nebenverkehrszeiten der Energieverbrauch reduziert. Darüber hinaus ermöglicht das CTMS ein

automatisiertes Störungsmanagement, welches dem Anspruch einer kundenfreundlichen Fahrgastinformation gerecht wird. Die Erfahrungen aus dem „Digitalen Knoten Stuttgart“ werden die weitere geplante Digitalisierung des Eisenbahnnetzes bis zum Jahr 2035 in Baden-Württemberg sowie bundesweit wesentlich bereichern und maßgeblich prägen. Das Land Baden-Württemberg wird dabei weiterhin eine Führungsrolle beim bundesweiten Rollout der „Digitalen Schiene Deutschland“ einnehmen bzw. diese weiter ausbauen und beabsichtigt infolgedessen, landesweit die Fahrzeugbeschaffungen sowie den Infrastrukturausbau darauf auszurichten.

[Homepage Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, Schlagwort: Digitaler Knoten Stuttgart](#)





Teilziele und Maßnahmen

Im Folgenden werden Teilziele und konkrete Maßnahmen beschrieben, mit denen das ÖPNV-Zielbild 2030 im Bereich Infrastruktur erreicht werden soll. Die Jahreszahl gibt dabei jeweils an, bis zu welchem Zeitpunkt die Maßnahme umgesetzt sein soll.

4.1 Verkürzung der Reisezeiten

Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Zieljahr
30	Beschleunigung des Schienenverkehrs auf den Hauptachsen und in der Fläche (insbesondere durch Trassenoptimierungen, wie Streckenbegradigungen, schneller befahrbare Weichen und/oder Anpassung und Digitalisierung der Leit- und Sicherungstechnik, Elektrifizierung und Reaktivierung).	2030+
31	Beschleunigung des Busverkehrs, insbesondere durch Bevorrechtigung und separate Busspuren. Gezielte Nutzung innerhalb der bestehenden Infrastruktur durch elektronische Reservierung von Fahrspuren für Busse, z. B. in der Hauptverkehrszeit nach Fahrtrichtung (analog B37 Heidelberg–Schlierbach, UK: „Bus Lanes“), Schaffung von „elektronischen Busspuren“ (z. B. Nutzung der Gegenfahrbahn bei Zuflussdosierung) mit Hilfe einer elektronischen Fahrspursignalisierung.	2028
32	Durch die systematische Reaktivierung sowie den Neubau von Haltepunkten werden im Rahmen einer Stationsoffensive zahlreiche Gebiete besser erschlossen. Dies verkürzt die Reisezeiten der Fahrgäste.	2030+
33	Durch die systematische Reaktivierung sowie auch den Neubau von Stadt-, Straßen- und Eisenbahnstrecken werden Fahrzeiten im ÖV verkürzt und Städte, Stadtteile und Gemeinden an den Schienenverkehr (wieder) angeschlossen. Insbesondere in ländlichen Räumen wird damit auch ein Beitrag zur Stärkung der regionalen Struktur und Wirtschaft geleistet. Das Land unterstützt die kommunalen Initiativen zur Umsetzung von Reaktivierungsvorhaben. Das Land prüft zudem, inwiefern ein landeseigenes Eisenbahninfrastrukturunternehmen aufgebaut bzw. nicht bundeseigene Eisenbahninfrastrukturunternehmen gestärkt werden können.	2030+
34	Bevorrechtigung des ÖV gegenüber dem Kfz-Verkehr z. B. an Ampeln und bei Flächenkonflikten im Straßenraum; Einrichtung von Busspuren, Haltestellenkaps, Pfortnerampeln; standardisierte Planung des ÖV nach dem Grundsatz „Der ÖV hält möglichst nur noch an der Haltestelle und dort möglichst kurz“; Erstellung eines Landesleitfadens für ÖV-Aufgabenträger und Straßenverkehrsbehörden bis 2024 (Maßnahme bereits in Handlungsfeld Angebot behandelt).	2028

4.2 Erhöhung der Kapazität der Infrastruktur

Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Zieljahr
35	Jede Infrastrukturmaßnahme wird fahrplanbasiert in Abhängigkeit vom gewünschten Angebot abgeleitet (bezüglich Halten, Ausbau von Strecken-, Überhol- (Schiene-güterverkehr) und Bahnhofsgleisen). Hierzu findet eine enge Abstimmung zwischen dem Aufgabenträger und den jeweiligen Infrastrukturbetreibern statt.	kontinuierlich
36	„Digitale Schiene Deutschland“: Die strecken- und fahrzeugseitige Ausstattung mit einem europäischen Zugbeeinflussungssystem (ETCS) und digitaler Stellwerkstechnologie (DSTW) ERTMS ersetzen in Kombination mit einem hochautomatisierten Fahrbetriebs (ATO GoA 2) und einer kapazitätssteigernden Verkehrsleittechnik (CTMS) die konventionelle Signaltechnik. Dies trägt auch in Baden-Württemberg bei Ausbau-, Neubau- und Reaktivierungsvorhaben zur Leistungsfähigkeit der Schiene bei.	kontinuierlich
37	Festlegung von Streckenstandards/Teilnetzstandards für die Bahnsteiglängen unter Berücksichtigung des bundesweiten Kontexts, so dass der Einsatz optimaler Fahrzeuglängen im Hinblick auf die Bereitstellung einer maximalen Kapazität für die Reisenden möglich ist.	2026
38	Einführung von BRT (Bus Rapid Transit)-Trassen/Systemen bei starken Verkehrsströmen und nicht adäquat mit ÖPNV angeschlossenen großen Siedlungsräumen, wenn schienengebundene Verkehrsmittel nicht vorhanden sind bzw. wirtschaftlich oder technisch nicht hergestellt werden können.	2030+
39	Vorhalten von Redundanzen: Bedarfsgerechter Bau von Infrastrukturergänzungen zur Reduzierung der Auswirkungen in Störungsfällen (z. B. zusätzliche Kreuzungsbahnhöfe, Einrichtung von Gleiswechselbetrieb, Überleitverbindungen, Überhol- und Puffergleise, Wendemöglichkeiten/-schleifen). Die streckenseitige Implementierung einer kapazitätssteigernden Verkehrsleittechnik (CTMS) ermöglicht ein modernes Störungsmanagement mittels künstlicher Intelligenz. Dazu wird eine Bestandsaufnahme (differenziert nach Zeit, Räumen, Kosten) durchgeführt und Redundanz-Maßnahmen daraus abgeleitet; die erforderlichen Rahmenbedingungen werden vom Land vorgegeben und die Schaffung von Redundanzen gefördert. Dazu müssen auch die bestehenden Fördermodalitäten in Bezug auf Wirtschaftlichkeitsnachweise geändert oder erweitert werden. Das Land setzt sich auch beim Bund für die Förderung von Redundanzmaßnahmen und entsprechende Nachweisanforderungen ein.	kontinuierlich
40	Bau von Infrastrukturergänzungen (ggf. auch nur kurzfristig) zur Reduzierung der Auswirkungen von Baustellen (z. B. Bau-/Kletterweichen, Einrichtung von Gleiswechselbetrieb, Überleitverbindungen, Überholgleise).	kontinuierlich
41	Umsetzung einer aktiven Flächenpolitik zur langfristigen Sicherung von Flächen für den Ausbau von Verkehrs- und Betriebsflächen (z. B. für zusätzliche Streckengleise, Fläche für Werkstatt, Betriebshof, Abstellanlagen) für den ÖV, in Abhängigkeit zukünftiger, fahrplanbasiert abgeleiteter Ausbaubedarfe (Schwerpunkt beim schienengebundenen Verkehr).	2028

Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Zieljahr
42	Erstellung eines priorisierten Schienenausbauplans Baden-Württemberg und einer dazugehörigen Kommunikationsstrategie.	2026
43	Die Landesregierung wird sich weiterhin dafür einsetzen, dass die Dauer von Planungs- und Genehmigungsverfahren für Projekte der Verkehrsinfrastruktur reduziert werden können. Sie wird auch im eigenen Zuständigkeitsbereich Beschleunigungspotenziale ermitteln und entsprechende Vorschläge erarbeiten und umsetzen.	kontinuierlich
44	Der Eisenbahnknoten Stuttgart soll in einem ständigen Prozess für die Anforderungen weiterer Angebotssteigerungen in künftigen Jahrzehnten (z. B. auch über die für das Jahr 2030 angestrebte Verdoppelung der Fahrgastzahlen im Schienenverkehr hinaus) zukunftsfähig gemacht werden. Im Rahmen der Initiative „Eisenbahnknoten Stuttgart 2040“ setzt sich die Landesregierung dabei insbesondere für Infrastrukturmaßnahmen ein, die die Kapazitäten von Regionalverkehr und S-Bahn einschließlich verbesserter Robustheit bei Störfällen erweitern.	2030+

Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Zieljahr
47	Festlegung von Gestaltungsrichtlinien für barrierefreie Stations- und Haltestellenanlagen mit hoher Nutzer- und Aufenthaltsqualität in Abhängigkeit von Funktion und Reisendenzahl (z. B. intermodale Verknüpfung, Wetterschutz, Fahrgastinformation, WLAN, Automaten/Verkaufsstellen für Fahrkarten, Aufenthaltsmöglichkeiten, überdachte Sitzmöglichkeiten, Dienstleistungen, Gastronomie, Toilettenanlagen) unter Beteiligung von relevanten Akteurinnen und Akteuren.	2024
48	Erreichung größtmöglicher Barrierefreiheit für die gesamte Reisekette.	kontinuierlich

4.3 Attraktivitätssteigerung von Haltestellen und Stationen

Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Zieljahr
45	Flächendeckend attraktive und sichere (Um-)Gestaltung von Haltestellen und Stationen inkl. der Zuwege gemäß den funktionalen Anforderungen sowie Gestaltungsrichtlinien zur Schaffung von Barrierefreiheit und einer hohen Aufenthaltsqualität. Ebenfalls zu berücksichtigen sind die leichte Zugänglichkeit für den Fußverkehr, etwa durch die Vermeidung umwegiger Wegeführungen zu Stationen und Haltestellen. 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. Dazu baut das Land das Programm „Bahnhof der Zukunft“ weiter aus und ergänzt dieses um eine Offensive zur Neuanlage von SPNV-Haltestellen. Durch ergänzende Programme zur ganzheitlichen Aufwertung von ÖPNV-Haltestellen zu intermodalen Schnittstellen sollen kommunale Akteurinnen und Akteure unterstützt werden.	kontinuierlich
46	Einrichtung einer Agentur für Stationsentwicklung beim Land inkl. enger Abstimmung über die Kompetenzen und Zuständigkeiten aller involvierten Akteurinnen und Akteure. Bei der Agentur laufen alle Informationen hinsichtlich der Stationsentwicklung zusammen. Somit kann sie die Entwicklungen wirksam koordinieren, Empfehlungen ausarbeiten und alle Beteiligten optimal unterstützen.	2026



5 Betrieb, Qualität und Fahrzeuge

Komfortabel und klimafreundlich

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.

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

Ausgangslage

Bereits eher geringe Zugverspätungen im Bereich von 5 Minuten führen bei einem gut abgestimmten Übergang auf einen Bus zum Anschlussverlust. Die daraus resultierenden langen Wartezeiten und damit verbundenen negativen Reiseerfahrungen für die Fahrgäste stellen nach wie vor ein Haupthindernis für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs und somit eine Präferenz für den eigenen Pkw dar.

fortgesetzter Einsatz auch zu einem nicht mehr zeitgemäßen Komfort: Die Fahrzeuge genügen nicht mehr den sich wandelnden Ansprüchen bezüglich Innenraumgestaltung, Optik und technischer Ausstattung, wie etwa WLAN-Verfügbarkeit, Bereitstellung von Echtzeitinformationen während der Fahrt sowie ausreichend USB-Ladestellen. Hier sind die Erwartungen der Nutzer und Nutzerinnen in den letzten Jahren merklich gestiegen. Diesen Ansprüchen an die Ausstattung der Fahrzeuge ist zur Kundengewinnung Rechnung zu tragen.

Zwar sind insbesondere im Bereich der Schiene Echtzeitinformationen zu Verspätungen vorhanden. Diese werden aber wegen der erforderlichen technischen Schnittstellen, fehlender Regelungen oder mangelnder Kommunikation nur sehr selten zur Sicherstellung der Anschlüsse genutzt. Eine Information der Fahrgäste bezüglich der Erreichung von Anschlüssen erfolgt ggf. noch innerhalb eines Verkehrsunternehmens, unternehmens- oder gar verkehrsträgerübergreifend ist dies dagegen nahezu unmöglich und somit aktuell nicht vorhanden. Neben der Störunganfälligkeit der alten Fahrzeuge führt deren

Nicht nur das Auto, sondern auch der öffentliche Verkehr belastet mit seinen Emissionen die Luft und das Klima. Ein im Hinblick auf die Ziele zur Luftreinhaltung und des Klimaschutzes noch deutlich zu hoher Anteil an Fahrzeugen, insbesondere im Bus-, aber auch im Bahnbereich, wird zudem nach wie vor mit fossilen Brennstoffen betrieben – Elektroantrieb ist gerade bei Bussen trotz sichtbarer Fortschritte in den vergangenen Jahren weiterhin die Ausnahme und (noch) nicht die Regel.

Ansatzpunkte

Mit modernen, komfortablen und zuverlässigen Fahrzeugen, die klimaneutral sind und eine hohe Kapazität bieten, soll der Grundstein dafür gelegt werden, dass die Fahrgäste angenehm mobil sein 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 sollen die Fahrgäste

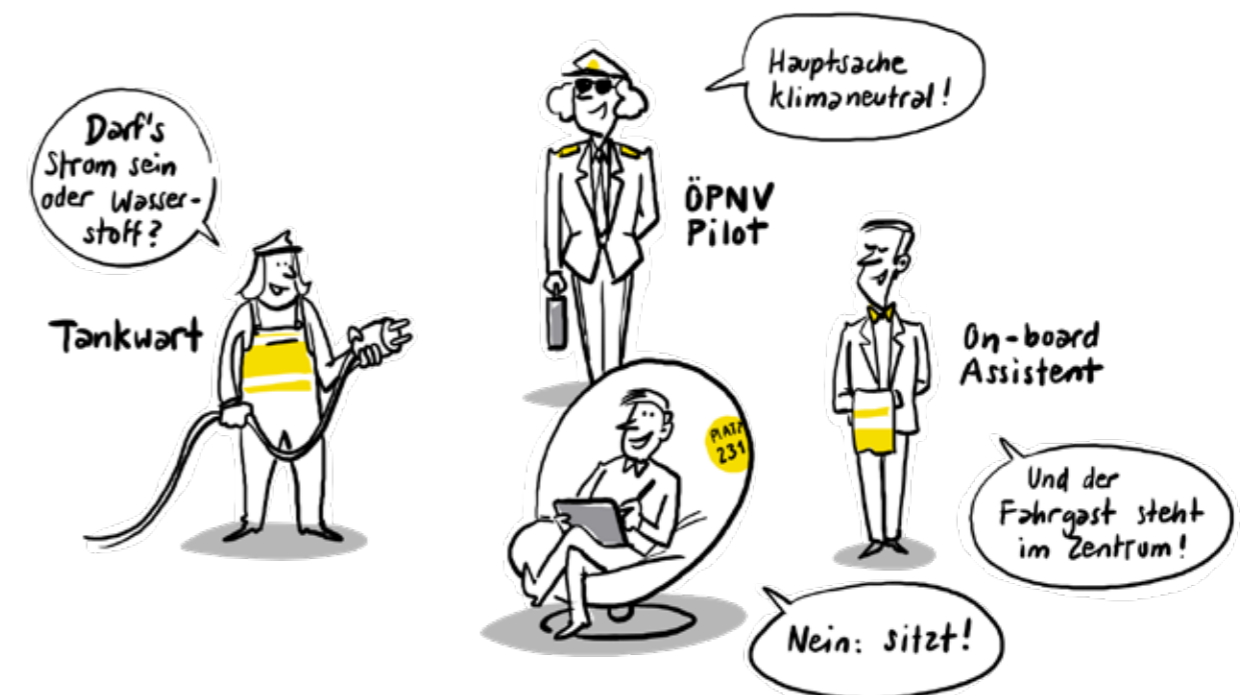
Planungssicherheit erhalten. Die Reiseketten sollen dank enger, digitaler Abstimmung zwischen den beteiligten ÖPNV-Akteurinnen und Akteuren auch im Verspätungsfall möglichst sichergestellt werden. Nicht zuletzt soll bei Fahrzeugstandards auf eine weiter optimierte Klimaverträglichkeit des öffentlichen Verkehrs gesetzt werden. Hierzu sind fossil angetriebene Fahrzeuge schnell durch Fahrzeuge mit alternativen Antrieben zu ersetzen.



Emissionsarme Busse in Heidelberg

Bereits heute werden auf der Linie 20 des Rhein-Neckar-Verkehrs (rnv) durch Heidelberg fast ausschließlich Elektrobusse eingesetzt. Und der rnv hat ambitionierte Pläne bezüglich der weiteren Flottenumstellung: bis zum Jahr 2030 sollen alle Dieselfahrzeuge durch Fahrzeuge mit emissionsarmen Antrieben ersetzt werden. Durch eine Förderung des Bundesumweltministeriums von 10 Mio. Euro sollen schon bis 2022 weitere 20 Elektrobusse bestellt werden. Für

längere Buslinien setzt der rnv auf Wasserstoffbusse, die ebenfalls von Bund und Land mit jeweils 20 Mio. Euro gefördert werden. Dadurch können für Heidelberg 27 Wasserstoffbusse bestellt und ein neuer Betriebshof samt Wasserstofftankstellen errichtet werden. Lieferung und Baubeginn sind für 2022 vorgesehen.





Teilziele und Maßnahmen

Im Folgenden werden Teilziele und konkrete Maßnahmen beschrieben, mit denen das ÖPNV-Zielbild 2030 im Bereich Betrieb, Qualität und Fahrzeuge erreicht werden soll. Die Jahreszahl gibt dabei jeweils an, bis zu welchem Zeitpunkt die Maßnahme umgesetzt sein soll.

5.1 Erhöhung der Pünktlichkeit und der Anschlusssicherheit im Betrieb

Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Zieljahr
49	„Digitale Anschlusssicherung“: Erarbeitung und Umsetzung eines Qualitätskonzepts für eine unternehmens- und verkehrsträgerübergreifende 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 und Nutzung einer kapazitätssteigernden Verkehrsleittechnik (CTMS). Auch die Fahrpläne (Bus & Bahn) sollten entsprechende Fahrzeitreserven für das Abwarten von Anschlüssen aufweisen. Bestehende Strukturen zur Anschlusssicherung dürfen nicht aufgegeben oder müssen mindestens gleichwertig ersetzt werden. Die Fahrzeuge im SPNV sind zur Nutzung einer kapazitätssteigernden Verkehrsleittechnik (CTMS) mindestens mit dem hochautomatisierten Fahrbetrieb (ATO GoA 2) auszurüsten.	kontinuierlich
50	Senkung des Energieverbrauchs auf Nebenbahnen durch das Abfahren von optimierten Fahrprofilen mittels Nutzung eines hochautomatisierten Fahrbetriebs (ATO GoA 2). Die Fahrprofile ermöglichen eine höhere Pünktlichkeit und reduzieren die Streuung der Fahrweise. Daneben senkt das Zusammenspiel zwischen einer kapazitätssteigernden Verkehrsleittechnik (CTMS) und einem hochautomatisierten Fahrbetrieb (ATO GoA 2) in stärker belasteten Streckenabschnitten auch den Energieverbrauch, da der optimierte Fahrfluss intelligenter gesteuert Züge unnötige Halte vermeidet und die optimale Einfahrt in gleiche Streckenabschnitte ermöglicht.	kontinuierlich
51	Verstärkung der präventiven Instandhaltung sowohl im Infrastruktur- als auch im Fahrzeugbereich (z. B. Verkürzung von Wartungs- und/oder Kontrollintervallen bei allen Fahrzeugen des ÖPNV, Signalen, Weichen, Ladeeinrichtungen für Elektrobusse; umfassenderer Freischnitt von Strecken, früherer Austausch von Gleisen).	kontinuierlich
52	Erhöhung der operativen Fahrzeugreserven durch Vorgaben in den Ausschreibungen für die Verkehrsunternehmen; strategisch sinnvolle Positionierung der Reservefahrzeuge (Bus & Bahn) im Netz zum schnellen Einsatz bei Ausfall von anderen Fahrzeugen; ggf. Aufbau eines strategischen Fahrzeugpools der Aufgabenträger.	2030
53	Erhöhung der Personalreserven mit Vorgaben der Aufgabenträger bei den Ausschreibungen (z. B. Fahrberechtigung für Werkstatt- oder Büropersonal) oder unternehmensübergreifend einsetzbarem Personal.	2028

Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Zieljahr
54	Erstellung von Baustellenfahrplänen mit Fokus auf die möglichst barrierefreie Sicherstellung der vorhandenen Reiseketten zur Minimierung der Folgen von Baumaßnahmen. Wo möglich, sollte unter „rollendem Rad“ gebaut werden.	kontinuierlich
55	Erarbeitung von Störfallkonzepten (auch unter Einbeziehung SEV-Kapazität) im Zusammenspiel zwischen ÖPNV und SPNV sowie schneller Umsetzung im Betrieb.	kontinuierlich
56	Optimierung der Fahrgastwechselzeiten (Crowd-Management) durch eine optimierte Steuerung von Fahrgastströmen am Bahnsteig mittels der Nutzung gesammelter Daten einer kapazitätssteigernden Verkehrsleittechnik (CTMS).	kontinuierlich
57	Optimierung der Zugfahrt unter Beachtung der Streckenauslastung und dem Fahrgastaufkommen mit einer Echtzeitortung. Die Pünktlichkeit im Betrieb wird durch das Einfahren der Züge in die Bahnhöfe im Reisverschlussverkehr sowie den dichteren Zugfolgezeiten verbessert.	kontinuierlich

5.2 Klimaneutrale Antriebe als neuer Standard

Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Zieljahr
58	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.	2026
59	Damit der Hochlauf koordiniert zwischen Land, Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen verläuft, ist eine ambitionierte Strategie zur Erreichung einer klimaneutralen Fahrzeugflotte weitgehend bis zum Jahr 2035 erforderlich. Unter einen klimaneutralen Antrieb fallen Busse, die vollelektrisch mit grünem Strom, mit einer Brennstoffzelle und grünem Wasserstoff oder mit durch erneuerbaren Energien erzeugten synthetischen Kraftstoffen (reFuels) betrieben werden; Bei der Formulierung dieses Ziels sollen der Mittelbedarf der Verkehrsunternehmen und der Aufgabenträger sowie ein Finanzierungsrahmen für mögliche Förderprogramme bis 2030 berücksichtigt werden.	kurzfristig
60	Die europaweit vorgegebenen Ziele der EU-Clean-Vehicles-Directive sind mit dem „Saubere Fahrzeuge“-Beschaffungsgesetz in Deutschland umzusetzen. Es soll daher zu einer Neuausrichtung der Busförderung im Dialog mit den Unternehmen kommen. Dabei werden neben der Förderung emissionsfreier Busse die besondere Struktur des Busverkehrs in ländlichen Räumen berücksichtigt und auch weiterhin Busse mit konventionellen, sauberen Antrieben gefördert. Im Busverkehr sollen Elektrobusse, Brennstoffzellenfahrzeuge und reFuels eingesetzt werden. Die erforderliche Infrastruktur wird über das Landesgemeindevkehrsfinanzierungsgesetz gefördert.	2026



Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Zieljahr
61	Dringende Empfehlung, mit der Planung für den Ausbau und die Anpassung der Betriebshöfe sowie der Lade-/Tankinfrastruktur landesweit im Jahr 2021 zu beginnen und diese in den Nahverkehrsplanungen zu berücksichtigen.	2026
62	Sukzessive Reduzierung des Einsatzes von Dieseltriebwagen und Ersatz durch Elektro-Triebwagen (mit begleitender Elektrifizierung). Wo die Elektrifizierung der Schiene nicht wirtschaftlich oder nicht zeitnah umsetzbar ist, sollen klimaneutral fahrende Schienenfahrzeuge mit Brennstoffzellen, Batterien oder reFuels zum Einsatz gebracht werden.	2030

5.3 Erhöhung und Gewährleistung von Komfort und Kapazität der Fahrzeuge

Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Zieljahr
63	Einsatz längerer und/oder mehr doppelstöckiger Züge sowie ausreichend dimensionierter Fahrzeugflotten auch für die Hauptverkehrszeit und unter Beachtung des Pendler- und Schülerverkehrs; Fortentwicklung der Kapazitätsrichtlinien für den SPNV unter Abwägung von Komfort, Wirtschaftlichkeit und Barrierefreiheit; Schaffung ausreichender Kapazität in Busnetzen (z. B. durch Busse mit Anhängern).	2030
64	Verbesserung des Wohlbefindens und der Sicherheit für die Nutzung des Schienenverkehrs durch ein gemeinsames Sicherheitskonzept des Verkehrsministeriums und des Innenministeriums. Ein Element soll dabei der Einsatz zusätzlicher Sicherheitskräfte in Zügen sein.	2024
65	Durchgehende Versorgung der Fahrgastbereiche von Bussen und Zügen mit Mobilfunk/WLAN in definierter Qualität.	2026
66	Kontinuierliche Überprüfung und Weiterentwicklung des Landesstandards für die Ausstattung, Zugänglichkeit und die Sauberkeit der Fahrzeuge des SPNV (z. B. Stellplätze für Kinderwagen, Rollstühle, Rollatoren, Fahrräder, Pedelecs und Elektrokleinfahrzeuge, Barrierefreiheit, Toiletten, Steckdosen, Fahrgastinformation, WLAN, Kameraüberwachung, Lärm, Branding, Sicherungstechnik, wertige Innengestaltung zur Steigerung der Aufenthaltsqualität).	kontinuierlich
67	Prüfung der Entwicklung eines differenzierten Landesstandards für Fahrzeuge des ÖSPV (z. B. Stellplätze für Kinderwagen/Rollatoren etc., Barrierefreiheit, Fahrgastinformation, WLAN, Kameraüberwachung, Lärm, Branding).	2026



6 Tarif und Vertrieb

Günstig und verständlich

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 darüber hinausgehende Fahrten und für Gelegenheitskundinnen und -kunden sind die Tarife landesweit günstig, intuitiv verständlich und vertriebslich 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. Weitere Verkehrsformen sind in die ÖV-Tarife integriert, etwa Mietfahräder oder Carsharing Angebote.

Ausgangslage

Die Tariflandschaft in Baden-Württemberg ist durch die vielen Verkehrsverbünde vielfältig. Mit dem landesweit geltenden bwtarif wurde ein Meilenstein in der Vereinfachung und Integration der Tariflandschaft erreicht. Auch werden stellenweise flexible, auf die sich ändernden Fahrgastbedürfnisse angepasste Tarife entwickelt und getestet, jedoch längst noch nicht in allen Teilen des Landes. Als Konsequenz sehen sich v. a. mit dem System (noch) nicht vertraute Neukundinnen und -kunden vielerorts mit einer Herausforderung aus Zonen, Waben und unterschiedlichen Beförderungsbedingungen konfrontiert – sicherlich ein erhebliches Zugangshemmnis zum System ÖPNV. Mit dem Aufbau eines landesweiten

Check-in/Check-out-/Be-out-Vertriebssystems wird nun eine wichtige Voraussetzung für eine flexiblere und für die Fahrgäste einfache Tarifierung (Tages-Best-Preis) geschaffen.

Das Preis-Leistungsverhältnis der ÖPNV-Tickets gilt gerade in der Fläche aufgrund des häufig geringeren Verkehrsangebots als unvorteilhaft. Die Integration weiterer Mobilitätsangebote (z. B. von Sharingdiensten) in den ÖPNV-Tarif ist sowohl vertraglich als auch tariflich noch in der Entwicklungsphase und bietet den Fahrgästen daher bis auf einige Pilotprojekte noch kaum einen nennenswerten Mehrwert.

Ansatzpunkte

Integrierte, einfache und für die Fahrgäste verständliche Tarife sollen im öffentlichen Verkehr gestärkt und weitere Mobilitätsangebote in den ÖPNV-Tarif integriert werden (z. B. Sharing-Angebote). Das Preis-Leistungsverhältnis soll aus Fahrgastsicht durch den Ausbau des ÖPNV-Angebots und unter Beibehaltung eines attraktiven Ticket-Preisniveaus oder durch eine Senkung verbessert werden. Gleichzeitig sollen flexible digitale Rabatt- und Tarifmodelle für neue Arbeitszeitmodelle den ÖPNV für treue Stammkundinnen und -kunden weiterhin attraktiv halten und auch Gelegenheits- und Neukundinnen und -kunden verstärkt für den ÖPNV gewinnen.

Zudem sollen die Kommunen u. a. zur Finanzierung günstiger Tarife die rechtliche Grundlage erhalten, auch mit einem Mobilitätspass Einnahmen zu erzielen. Mit dem landesweiten Ausbau digitaler Vertriebssysteme soll der Zugang zum ÖPNV für die Fahrgäste noch komfortabler und einfacher ausgestaltet werden. Das Land strebt zudem an, die bestehenden Verbundtarife, den bwtarif, Landestarife der Nachbarländer und den Deutschlandtarif zu einem konsistenten Tarifsystem zu entwickeln und dabei im internationalen Verkehr durch Kooperation mit den Tarifen anderer Länder sinnvolle Tarifangebote zu schaffen.

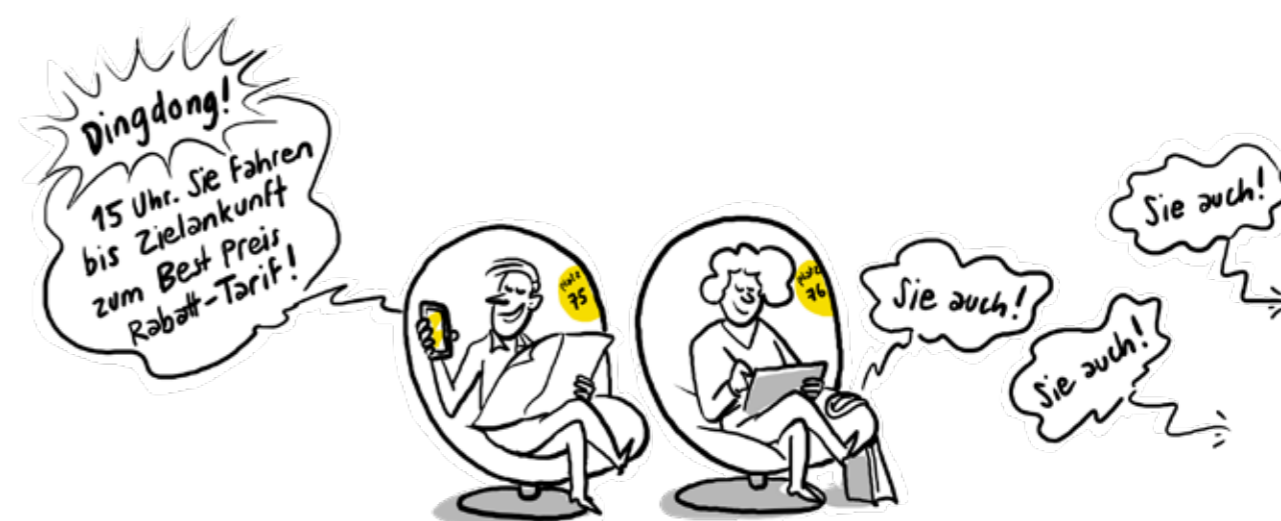


Der bwtarif vereinfacht verbundübergreifende Fahrten

Ein Ziel, ein Ticket. Landesweit. Dieses Prinzip gilt mit dem bwtarif und dem System der 21 Verbundtarife in ganz Baden-Württemberg seit Ende 2018. Sobald Fahrgäste eine Fahrt durch das Gebiet mehrerer baden-württembergischer Verbünde lösen, erhalten sie automatisch den bwtarif und können damit auch am Start- und Zielort der Fahrt den ÖPNV nutzen, ohne hierfür wie zuvor zusätzliche Tickets erwerben zu müssen. Seit Ende 2019 sind neben Einzel- und

Tagestickets auch Zeitkarten im bwtarif erhältlich, so dass Vielfahrer/-innen bei verbundübergreifenden Fahrten ebenfalls von dessen Vorteilen profitieren können. Der bwtarif macht Fahrten über Verbundgrenzen hinweg damit deutlich einfacher und günstiger und leistet einen wichtigen Beitrag dazu, die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs in Baden-Württemberg zu erhöhen.

www.bwtarif.info



Teilziele und Maßnahmen



Im Folgenden werden Teilziele und konkrete Maßnahmen beschrieben, mit denen das ÖPNV-Zielbild 2030 im Bereich Tarif und Vertrieb erreicht werden soll. Die Jahreszahl gibt dabei jeweils an, bis zu welchem Zeitpunkt die Maßnahme umgesetzt sein soll.

6.1 Integrierte, einfache und verständliche Tarife

Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Zieljahr
68	Erarbeitung einer Tarifstrategie für Baden-Württemberg zur Festlegung der wesentlichen Stoßrichtungen und Eckpunkte für die Weiterentwicklung des Landestarifs sowie von Empfehlungen für Verbundtarife. Die Beibehaltung lokaler, durch jeweilige Aufgabenträger bezuschusster Tarife bleibt dabei möglich.	kurzfristig
69	Vereinfachung der heterogenen Tariflandschaft zur Schaffung noch fahrgastfreundlicherer Gesamtstrukturen durch Reduzierung der Anzahl an Tarifzonen, Tarife und Verbänden. Grundprinzip: Innerhalb eines Verbundes gilt in BW der Verbundtarif, darüber hinaus immer der bwtarif.	2024
70	Harmonisierung der Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen der Verbände und Verkehrsunternehmen in BW.	2026
71	Systematische tarifliche und vertriebliche Integration weiterer Mobilitätsangebote in den ÖPNV (z. B. Paketangebote mit zusätzlicher Nutzung von Sharing, Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge, Fahrradparken) (bereits im Handlungsfeld „Vernetzte Mobilität“ behandelt und hier leicht gekürzt).	2030
72	Schaffung einer ÖV-Jahreskarte für ganz BW sowie Ausweitung der Bahn-Card-Familie auf gesamten ÖPNV in BW.	2030

6.2 Preiswerte und flexible Tarife

Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Zieljahr
73	Verbesserung des Preis-Leistungsverhältnisses, vorrangig durch Ausbau des ÖPNV-Angebots und Beibehaltung eines attraktiven Preisniveaus.	2028

Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Zieljahr
74	Prüfung von flächendeckend attraktiveren und digital verfügbaren Tarifangeboten im ÖPNV für alle Kundengruppen in Verbänden und im bwtarif. Ein Ziel dabei ist die Einführung landesweit günstiger Tickets, wie z. B. das 1-2-3-Ticket. Bindung bestehender und Gewinnung zusätzlicher Abokund/-innen durch attraktive Abos und damit Stärkung der Kundenbindung und Gewährleistung der Planungssicherheit für die Branche.	2026 kontinuierlich
75	Ausbau von Preisvergünstigungen für Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene, als Anreiz für die Entwicklung nachhaltiger Mobilitätsmuster und eine dauerhafte Nutzung des ÖPNV. Mit finanzieller Unterstützung des Landes wird die Einführung eines attraktiven Schüler-, Auszubildenden-, Studierenden-, und Jugendtickets zum Preis von 365 Euro pro Jahr mit landesweiter Fahrtrmöglichkeit angestrebt.	kurzfristig
76	Durchführung von Modellvorhaben für einen drittnutzerfinanzierten ÖPNV (z. B. deutliche Tarifabsenkung oder preislich gestaffelte Flatrates mit niedrigerem Nutzerfinanzierungsanteil). Damit sowie unter Berücksichtigung bereits laufender Vorhaben sollen Erkenntnisse bzgl. Auslastung und Nutzerverhalten (geänderte Verkehrsmittelwahl) sowie Finanzierungsmöglichkeiten und Preisgestaltung gewonnen werden.	2026
77	Schaffung räumlich und zeitlich flexiblerer und dadurch preislich attraktiverer Tarife, die veränderte Mobilitätsmuster berücksichtigen und einen Anreiz zur Entzerrung der Verkehrssysteme in den Spitzenstunden der Nachfrage geben (z. B. neue Arbeitszeitmodelle, Multimodalität inkl. Sharing-Angeboten, Anfangszeitenmanagement) und ggf. ein gewünschtes Fahrverhalten anreizen (z. B. in Neben- statt Hauptverkehrszeit).	2026
78	Stärkung und Weiterentwicklung digitaler, flexibler Rabattmodelle für Gelegenheitskund/-innen, z. B. mit automatischer Rabattierung/Kappung der Maximalkosten pro (Zeit-)Raum (aber oberhalb des Preisniveaus des jeweiligen Abotarifs, um dessen Kannibalisierung zu vermeiden).	2026
79	Ausbau von Preisvergünstigungen für finanziell Bedürftige, um finanzielle Nutzungsbarrieren weiter zu verringern sowie als Beitrag zur gesellschaftlichen Teilhabe.	2024
80	Ausweitung vom Arbeitgeber und/oder der öffentlichen Hand bezuschusster Jobtickets als Beitrag zum betrieblichen Mobilitätsmanagement.	2026

6.3 Einfacher Zugang zum ÖV-System

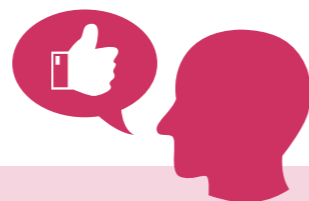
Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Zieljahr
81	Erarbeitung einer gesamthaften Vertriebsstrategie durch das Land, die alle kunden- seitig relevanten Vertriebskanäle und -akteursgruppen und die für die Umsetzung nötigen Vertragsbeziehungen mit diesen betrachtet (als Weiterentwicklung be- stehender Konzepte der regionalen Akteurinnen und Akteure bzw. des SPNV-Ver- triebskonzepts).	kurz- fristig
82	Weiterentwicklung der Vertriebssysteme: Landesweiter Ausbau von Check-in/ Check-out-/Be-out-Systemen: keine Tarifkenntnis mehr erforderlich, um von A nach B zu kommen (Stufe 1). Aufbau von Check-in/Be-out-Systemen mit optionaler Kom- fortfunktion Be-in/Be-out: keine aktive Handlung mehr erforderlich, um von A nach B zu kommen, „einfach einsteigen“ (Stufe 2).	2026 ⁸⁾
83	Ausbau des verbundübergreifenden Vertriebs von Tickets anderer Verbände bzw. des bwtarif.	2026

8) Für Stufe 1.



7 Kommunikation und Mobilitätskultur

Verlässlich und sympathisch



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.

Ausgangslage

Marketing und Kommunikation für den ÖPNV in Baden-Württemberg erfolgen zu einem Großteil durch die Verkehrsunternehmen und -verbände, ergänzt durch die landesweite Dachmarke *bwegt*. Die bisherigen Kommunikationskonzepte haben aber noch keinen nachhaltigen Imagewandel des ÖPNV als kundenorientiert, zuverlässig und modern erzielen können. Dies liegt zum Teil daran, dass die entsprechenden Voraussetzungen bei Angebot und Qualität noch nicht geschaffen wurden (vgl. vorherige Handlungsfelder), häufig ist die Kommunikation aber auch noch zu „technisch-rational“, zu wenig emotional und zu wenig mutig.

Für eine Verdopplung der Nachfrage im öffentlichen Verkehr bedarf es einer deutlich gesteigerten positiven öffentlichen Wahrnehmung – im Sinne einer neuen „Mobilitätskultur“. Die aktuellen Kampagnen sind

gemessen an diesem Anspruch allerdings überwiegend noch nicht nah genug an den Interessen der Zielgruppen. Zwar hat der ÖPNV mit der landesweiten Mobilitätsmarke „*bwegt*“ in Baden-Württemberg an Sichtbarkeit und Wiedererkennungswert gewonnen, jedoch mangelt es darüber hinaus oft noch an Koordination unter den Akteurinnen und Akteuren, so dass der ÖPNV als „starke Marke“ für zeitgemäße Mobilität landesweit gesehen und verstanden wird. Auch bei Fahrgastinformationen und -rechten besteht vielerorts noch deutliches Potenzial für kundenfreundlichere und einheitlichere Standards. Gleiches gilt für die wettbewerbsneutrale Bereitstellung relevanter Mobilitätsdaten vieler Verkehrsmittel, für die mit der Plattform *MobiData* BW und der ÖPNV-Multiplattform für Frontend-Systeme nun eine tragfähige Grundlage geschaffen wurde bzw. wird.

Ansatzpunkte

Durch eine landesweit deutliche Intensivierung eines positiven und emotionalisierenden Marketings und der Fahrgastkommunikation sowie mitgestärkten Fahrgastrechten und guter Mobilitätsdienstleistung soll ein Imagewandel des öffentlichen Verkehrs herbeigeführt werden. Dabei soll auf aufeinander abgestimmte, emotionalisierende 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 im Vorfeld und während der Nutzung des ÖV 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 Servicegarantie im ÖPNV gestärkt werden, die bei nicht erfüllten Mindeststandards – bezogen auf Pünktlichkeit und Anschlusssicherung – 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 wie auch grenzüberschreitend zur Verfügung stehen.



BVG-Kampagne #weilwirdichlieben

Die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) riefen ihre Kundinnen und Kunden im Jahr 2015 mit der Kampagne #weilwirdichlieben dazu auf, ihre schönsten BVG-Momente zu teilen. Aufgrund von Unmut wegen u. a. hoher Verspätungsquoten fiel die Reaktion auf diese Kampagne in den sozialen Netzwerken jedoch sehr negativ aus. Dies nahm die BVG zum Anlass, die Kommunikationsstrategie der Kampagne grundlegend zu ändern: statt Schönmalerei zeigte sich fortan ein hohes Maß an Ehrlichkeit, Reflektion, Humor und Selbstironie. Posts wie „Mut zur Lücke – Bitte Abstand halten.“ während der Corona-Pandemie sind zum Markenzeichen der Kampagne geworden und kommen bei den

Berlinerinnen und Berlinern sehr gut an. Auch wenn die Berliner Tonalität sicher nicht auf jede Region übertragbar ist, so verdeutlicht die Entwicklung dieser Kampagne dennoch wesentliche Erfolgsfaktoren von erfolgreicher Fahrgastkommunikation: entscheidend ist die Auseinandersetzung mit den echten Wünschen und Bedürfnissen der Kundinnen und Kunden sowie eine reflektierte und selbstkritische Kommunikation, mit der man den Fahrgästen auf Augenhöhe begegnet.

https://twitter.com/BVG_Kampagne



Teilziele und Maßnahmen

Im Folgenden werden Teilziele und konkrete Maßnahmen beschrieben, mit denen das ÖPNV-Zielbild 2030 im Bereich Kommunikation und Mobilitätskultur erreicht werden soll. Die Jahreszahl gibt dabei jeweils an, bis zu welchem Zeitpunkt die Maßnahme umgesetzt sein soll.

Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Zieljahr
90	Ansprache von Institutionen/Firmen, die für Reiseanlässe stehen (z. B. Kinos, Museen, Shoppingcenter), damit diese ihren Kundinnen und Kunden die ÖPNV-Nutzung erleichtern (Anreiseinformationen, Kombitickets u. ä.) (Stoßrichtung Bartarif).	2026

7.1 Intensivierung des koordinierten ÖV-Marketings

Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Zieljahr
84	Erarbeitung eines übergreifenden ÖPNV-Kommunikationskonzepts BW (inkl. Ziel, Zielgruppen, Botschaften und Social-Media-Kanälen sowie Markenhierarchie) unter Zuhilfenahme professioneller Agenturen und unter Berücksichtigung der Strukturen und Aufgaben von Land, Verbänden, Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen.	2024
85	Zur Erreichung qualitativ hochwertiger, landesweit abgestimmter und integrierter Kommunikations- und Marketingkampagnen werden durch die Akteurinnen und Akteure entsprechende finanzielle und personelle Ressourcen bereitgestellt.	2028
86	Deutlicher Ausbau und Vernetzung einer emotionalisierten Marketingkommunikation als elementares Instrument für Imagewandel und Fahrgast(rück)gewinnung („ÖPNV-Kultur“ à la RadKULTUR BW). Umsetzung parallel zum Angebotsausbau mit Fokus auf Vermittlung eines Lebensgefühls – mit mehr Mut, Kreativität und positiven Botschaften.	2024
87	Ausbau gezielter Werbemaßnahmen im ÖPNV, z. B. entlang neuer Linien und Strecken mit verbessertem Angebot sowie ggü. Personen, bei denen sich aufgrund veränderter Lebenssituationen das Mobilitätsverhalten verändern könnte (inkl. Direktansprache der priorisierten Zielgruppen, z. B. Pendler/-innen; kostenlose Schnuppermonatskarte für Neubürger/-innen).	kontinuierlich
88	Gestaltung aller regelmäßig im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge mit einem mindestens in den Verbänden abgestimmten Corporate Design, wobei die Markenhierarchie (Expressbus, Regionalbus, Stadtbus etc.) auch bei lokal eigenständiger Gestaltung (z. B. stadt spezifische Gestaltung / Farben) weiterhin erkennbar sein muss, um das Produkt ÖPNV im Straßenraum klar erkennbar zu machen und den Kundinnen und Kunden eine schnelle Orientierung zu geben. Um ein hochwertiges Produktimage aufzubauen, soll dabei auf Außenwerbung möglichst verzichtet oder diese zumindest sehr stark auf einen Anteil der Flotte sowie auf wenige, klar definierte Flächen reduziert werden.	2026
89	Gezielte Ansprache von Unternehmen und Institutionen mit Standorten in BW, v. a. bei Verbesserungen des ÖPNV-Angebots (Stoßrichtung Jobtickets) als integraler Bestandteil des betrieblichen Mobilitätsmanagements zur Stärkung des ÖV im Pendlerverkehr.	2026

7.2 Ausbau der Kundeninformation

Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Zieljahr
91	Erster Schritt: Schaffung eines landesweiten attraktiven Mindeststandards für die Erreichbarkeit (telefonisch und online) der Kundendienste von Verkehrsunternehmen, Verbänden und Vertriebsdienstleistern.	2024
92	Zweiter Schritt: Einrichtung einer landesweit beworbenen zentralen ÖPNV-Schnittstelle für Kundenanliegen innerhalb von bwegt (Telefon, Mail, Social Media) nach dem Vorbild der Schlaun Nummer NRW); Kundendienste von Verbänden und VU bleiben dahinter bestehen.	2026
93	Erarbeitung eines gemeinsamen Konzepts zur optimalen Verwendung aktueller Verspätungsdaten für Betriebsplanung und Fahrgastinformation in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen. Nach flächendeckender, durch das Land geförderter Einführung der Technik betrifft dies auch die Auswertungsmöglichkeiten von AFZS-Daten (Automatische Fahrgastzählssysteme) sowie von Daten aus alternativen vergleichbaren Zählsystemen.	2024
94	Flächendeckender Ausbau von Echtzeit-Informationssystemen (Abfahrten, Umsteigeverbindungen und Betriebslage (Dynamische Fahrgastinformation)) an frequenzstarken Haltestellen und Stationen sowie in Fahrzeugen (erste Stufe: alle schienengebundenen Verkehre; zweite Stufe: alle Busse; dritte Stufe: Einbindung der Echtzeitinformationen in Apps).	2026
95	Ausbau der Infotainmentsysteme an frequenzstarken Haltestellen und in Fahrzeugen durch attraktive Angebote mit Zusatznutzen für Kundinnen und Kunden, wie z. B. Nachrichten, Hinweis auf Geschäfte entlang der Strecke oder Unterhaltungsclips.	2026
96	Etablierung standardisierter ÖPNV-Informationssysteme (z. B. Infoscreen in Eingangshalle mit relevanten ÖPNV-Echtzeitinformationen) in größeren Firmen und Institutionen.	2026
97	Sicherstellung von barrierefreien Informationen über die gesamte Reisekette (vgl. Maßnahme 48 „Erreichung größtmöglicher Barrierefreiheit für die gesamte Reisekette“).	kontinuierlich

7.3 Stärkung der Kundenrechte

Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Zieljahr
98	Einführung einer landesweiten Kundengarantie für ÖPNV-Nutzer/-innen (verbundintern wie verbundübergreifend), die bei nicht erfüllten Mindeststandards bezogen auf Pünktlichkeit und Anschlussicherung geeignete, unbürokratische Entschädigungsmaßnahmen für die Kundinnen und Kunden vorsieht (Gelegenheits- und Stammkund/-innen).	2028
99	Bei den Aufgabenträgern oder den Verbänden sollen Fahrgastbeiräte eingerichtet werden, damit die Interessen der Fahrgäste frühzeitig in die Planung und Gestaltung des ÖPNV eingebracht werden können. Fahrplanentwürfe werden frühzeitig veröffentlicht, so dass eine Fahrgastbeteiligung erfolgen kann.	2026
100	„Digitale Anschlussicherung“: Erarbeitung und Umsetzung eines Qualitätskonzepts für eine unternehmens- und verkehrsträgerübergreifende Anschlussicherung 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 und Nutzung einer kapazitätssteigernden Verkehrsleittechnik (CTMS) (vergleiche Maßnahme 49, hier gekürzt).	2026

7.4 Ausbau der Mobilitätsdaten-Architektur

Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Zieljahr
101	Ausbau der zentralen, diskriminierungsfreien Plattform MobiData BW für Verkehrsdaten (ÖV Fahrplandaten, Echtzeitdaten, Floating Car Data, MIV-Daten etc.), Mobilitäts-Multi-Plattform für Frontend-Systeme, kommunale Informationen (Feinstaubalarm, verkehrsberuhigte Zonen etc.), Ereignis- (Baustellen, Veranstaltungen etc.) und serviceorientierte Daten (P+R-/B+R-Stellplätze, Sharing-Dienste, Parkhäuser etc.) in enger Abstimmung mit bundesweiten und internationalen Datenplattformen.	2024
102	Verkehrsträgerübergreifende Ertüchtigung der digitalen Infrastrukturen zur flächendeckenden Verbesserung der Echtzeitdaten, so dass diese eine Verknüpfung bestehender Plattformen (wie z. B. Reisenden-Informationssystem für den SPNV) mit weiteren Datendreh scheiben ermöglichen. Alle Datenplattformen sind dabei wettbewerbsneutral ausgestaltet.	2028



*Individuelle Fahrgast Ziel-Erreichungs-Einheit



8 Rechts- und Finanzierungsrahmen

Gesetzlich gestärkt, nachhaltig finanziert und personell gut ausgestattet

Zielbild 2030

Der rechtliche und finanzielle Rahmen ist 2030 so ausgestaltet, dass ein quantitativ sowie qualitativ hochwertiger ÖPNV gewährleistet ist. Flächendeckend ist eine Mobilitätsgarantie zur verlässlichen Anbindung aller Orte in Baden-Württemberg umgesetzt. Mit attraktiven Arbeitsbedingungen und Tarifbindung ist der ÖPNV für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer eine beliebte Branche.

In einem Rahmenplan des Landes („Landesnahverkehrsplan“) sind differenzierte Zielwerte u. a. für ÖPNV-Anteile im

Modal-Split, klare ÖPNV-Bedienungsstandards im Sinne der Mobilitätsgarantie und 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 ÖPNV-Mindeststandards als Mobilitätsgarantie ist gesichert. Die Kommunen haben die Möglichkeit, sich zusätzliche verkehrsbezogene Finanzierungsquellen zu erschließen, um damit ambitioniertere ÖPNV-Ausbaukonzepte zu finanzieren.

Ausgangslage

Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV ist Bestandteil der Daseinsvorsorge und ein wichtiger Aspekt für die soziale und ökonomische Teilhabe. Die Sicherstellung eines angemessenen öffentlichen Verkehrs in Baden-Württemberg ist im Gegensatz bspw. zur neuen kommunalen Pflicht der Kindertagesbetreuung derzeit noch als freiwillige Aufgabe der Kommunen definiert. Der Betrieb und Ausbau des öffentlichen Verkehrs ist demzufolge in starkem Maße vom politischen Willen und den finanziellen Möglichkeiten der lokalen Akteurinnen und Akteure abhängig und

variiert zwischen den Aufgabenträgern mitunter beträchtlich: In manchen Regionen besteht ein verlässliches und gut vertaktes Angebot von Bus und Bahn. In anderen Regionen beschränkt sich das ÖPNV-Angebot weitgehend auf den Schülerverkehr. Damit lässt sich die Verdopplung der Nachfrage bis 2030 nicht erreichen. Und die bestehenden Finanzmittel von Bund, Land und Kommunen reichen für den erforderlichen Ausbau des ÖPNV bei weitem nicht aus.

Die Definition von Standards für die ÖPNV-Bedienung erfolgt gegenwärtig durch die

jeweiligen Aufgabenträger. Eine landesweite Rahmenplanung von Leitplanken und Mindeststandards, (die dennoch ausreichend Spielräume für regionale Möglichkeiten, Besonderheiten und Bedürfnisse lässt), z. B. in Form eines „Landesnahverkehrsplans“, existiert aktuell nicht. Dies erschwert eine in sich stimmige und auf das Verdopplungsziel ausgerichtete Angebotsplanung und -steuerung.

Eine weitere Herausforderung für die Stärkung des ÖPNV bildet der vorherrschende

Mangel an qualifiziertem Personal, sowohl im Bereich des operativen Betriebspersonals wie auch im planerisch-konzeptionellen Bereich (Ingenieurinnen und Ingenieure). Hier sind die Arbeitsbedingungen oft noch nicht attraktiv genug, um stark umworbene Fachkräfte zu rekrutieren und dann auch nachhaltig zu binden. Auch der Bereich der laufenden Weiterbildung und Qualifizierung gewinnt angesichts des zunehmenden Digitalisierungstempos im öffentlichen Verkehr weiter an Bedeutung.

Ansatzpunkte

Angesichts des Bedeutungszuwachses des öffentlichen Verkehrs für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung ist eine höhere Verbindlichkeit für den Ausbau des ÖPNV das Ziel. Daher soll ein landesweit verlässliches, konsistentes und attraktives ÖPNV-System mit definierten Mindeststandards mit Hilfe einer ÖPNV-Mobilitätsgarantie sichergestellt werden. Damit steht eine Klärung an, ob und mit welcher Konkretisierung die Aufgabe mittelfristig in eine kommunale Pflichtaufgabe überführt werden soll.

Für eine abgestimmte Ausbaustrategie sollen landesweite, jedoch räumlich differenzierte Zielwerte und planerische Leitplanken 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.

Der gewünschte Angebotssprung im ÖV 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 der Nachfrage im ÖPNV wahrnehmen zu können, sollen auch die personellen Voraussetzungen und attraktive Arbeitsbedingungen bei den jeweils zuständigen Akteurinnen und Akteuren geschaffen werden.



Instrumente zur Drittnutzerfinanzierung

Die Verkehrswende ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe, die das Leben aller Menschen positiv beeinflussen wird. Der unmittelbare Nutzen liegt in der Entlastung der Straßen vom Autoverkehr durch Bündelung im ÖPNV, Emissionsreduktion durch weniger Autoverkehr, weniger Staus und eine unbeschwertere Fortbewegung aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer im öffentlichen Raum. Um den zur klimafreundlichen Verkehrswende erforderlichen Ausbau öffentlicher Verkehrsangebote zu bewerkstelligen, bedarf es neuer und langfristig tragfähiger Finanzierungsinstrumente. Neben dem Ausbau der klimafreundlichen Mobilitätsangebote sind gleichzeitig auch finanzielle Anreize erforderlich, damit die Menschen weniger Auto fahren und stattdessen auf den ÖPNV und andere klimafreundliche Verkehrsmittel umsteigen. Damit wird ein aktiver Beitrag zum Klimaschutz und zu lebenswerteren Städten und Gemeinden geleistet.

Im Koalitionsvertrag 2021–2026 für Baden-Württemberg wurde daher die Schaffung einer gesetzlichen Grundlage auf Landesebene für einen Mobilitätspass vereinbart, nachdem dieser seit 2019 in vier Modellkommunen (Bad Säckingen, Mannheim/Heidelberg, Tübingen und Stuttgart) diskutiert und dessen Effekte kürzlich durch ein Fachgutachten bewertet wurden. Das Konzept sieht vor, dass die kommunale Ebene die Erhebung einer Abgabe/eines Beitrags beschließen kann, die zu einer vergünstigten oder kostenfreien Nutzung des ÖPNV berechtigt bzw. dessen Ausbau mitfinanziert. Mit dem Mobilitätspass sollen die Nutzerinnen und Nutzer

entsprechend der Höhe der Gebühr ein ÖPNV-Guthaben erhalten, das in gleicher Höhe beim Kauf von ÖPNV-Zeitkarten eingelöst werden kann. Vier Instrumente kommen dabei infrage: das Bürgerticket für alle erwachsenen Einwohnerinnen und Einwohner, die Nahverkehrsabgabe für alle Kfz-Halterinnen und -Halter, die Straßennutzungsgebühr für alle Pkw-Nutzerinnen und -Nutzer sowie eine Arbeitgeberabgabe.

Wie wichtig und hilfreich solche Instrumente der sog. Drittnutzerfinanzierung für den ÖPNV sein können, zeigen erfolgreiche Umsetzungsbeispiele im internationalen Kontext: die in Wien umgesetzte Dienstgeberabgabe sowie das französische Modell des Versement transport. Während in Wien jeder Arbeitgeber für die auf dem Gebiet der Stadt Wien beschäftigten Arbeitnehmer/-innen pro angefangene Woche eines Arbeitsverhältnisses eine Abgabe in Höhe von 2,00 € entrichtet, wird mit dem französischen Versement transport den Kommunen die Möglichkeit gegeben, eine Abgabe zu erheben, die einen festzusetzenden Prozentsatz der Lohnsumme des Arbeitgebers beträgt. Die generierten Mittel werden von den Kommunen zweckgebunden für die Förderung des ÖPNV genutzt.





Teilziele und Maßnahmen

Im Folgenden werden Teilziele und konkrete Maßnahmen beschrieben, mit denen das ÖPNV-Zielbild 2030 im Bereich Rechts- und Finanzierungsrahmen erreicht werden soll. Die Jahreszahl gibt dabei jeweils an, bis zu welchem Zeitpunkt die Maßnahme umgesetzt sein soll.

8.1 Verbindlichere Verankerung einer attraktiven ÖV-Erschließung in Gesetzen und Vorgaben

Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Zieljahr
103	Verankerung eindeutiger, landesweiter Zielwerte sowie Mindestbedienstandards für den ÖPNV (SPNV, ÖSPV bis hin zu flexiblen Bedienformen) als Mobilitätsgarantie im Öffentlichen Verkehr zur Anbindung aller Orte (geschlossene Ortschaften), differenziert nach verschiedenen Raumkategorien und Tageszeiten. Zu den gängigen Verkehrszeiten (5 bis 24 Uhr) sollen alle Orte (geschlossene Ortschaften) in Verdichtungsräumen mindestens im Viertelstundentakt und in ländlichen Räumen im Halbstundentakt angebunden werden (vgl. Handlungsfeld Angebot).	2024
104	Angesichts des Bedeutungszuwachses des Öffentlichen Verkehrs für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung ist eine höhere Verbindlichkeit für den Ausbau des ÖPNV das Ziel. Dafür soll die Mobilitätsgarantie im Öffentlichen Verkehr umgesetzt werden. Die Überführung des ÖPNV in eine gesetzlich definierte kommunale Pflichtaufgabe ist zu klären.	2024
105	In diesem Zusammenhang werden im Vorfeld in gemeinsamer Abstimmung zwischen Land und kommunalen Aufgabenträgern sowie weiteren relevanten Akteurinnen und Akteuren die Mindeststandards sowie die Kosten und die Finanzierungsmöglichkeiten der Mobilitätsgarantie ermittelt.	kurzfristig
106	Im Rahmen der Vorbereitungen zur Mobilitätsgarantie auch Prüfung und ggf. Anpassung der rechtlichen Rahmenbedingungen zur kommunalen Erschließung von Wohn-, Gewerbe- und Handelsstandorten sowie wichtiger Infrastrukturen (z. B. Krankenhäuser) und sonstiger gängiger alltäglicher Ziele (z. B. Freizeitverkehr) mit attraktivem ÖPNV-Angebot im Rahmen des definierten Mindeststandards.	2026
107	In einem neu zu schaffenden „Landesnahverkehrsplan“ sollen die räumlich differenzierten Zielwerte für den ÖPNV-Anteil im Modal-Split sowie sicherzustellende Mindeststandards in den Verdichtungsräumen genauso wie in ländlichen Räumen zur Erreichung eines konsequenten und verlässlichen Ausbaus definiert und verankert werden.	2026

Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Zieljahr
108	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-Standards 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 NVP definiert. Dabei werden auch verkehrliche Verflechtungsräume über das Aufgabenträgergebiet hinaus sowie regionalplanerische Aspekte berücksichtigt.	2026
109	Einsatz des Landes für die Weiterentwicklung des Bundesrechts im Bereich des Straßenverkehrsrechts mit der Zielsetzung einer Ausweitung der kommunalen Entscheidungshoheit zur Privilegierung des ÖV und zu verkehrslenkenden Maßnahmen (z. B. digitale Busspur in Gegenrichtung, zulässige Höchstgeschwindigkeiten, Anpassung möglicher Parkgebühren).	2028

8.2 Solide Finanzierung des ÖPNV

Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Zieljahr
110	Bund, Land und Kommunen sind aufgefordert, eine solide und langfristige Finanzierungsbasis für die großen Herausforderungen der ÖPNV-Offensive zur Verdopplung der ÖPNV-Nachfrage bis 2030 zu schaffen. Handlungsbedarf besteht insbesondere im Bereich der laufenden Betriebskosten sowie im Zusammenhang mit der Elektrifizierung des straßengebundenen ÖPNV auch bei den Investitionskosten für die Fahrzeuge, Betriebshöfe etc.; neben dieser Basisfinanzierung sind spezielle Instrumente für besondere, ambitioniertere Konzepte erforderlich.	2024
111	Ermächtigung der Kommunen per Landesgesetz 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 in gleicher Höhe erhalten, das beim Kauf von ÖPNV-Zeitkarten eingelöst werden kann; mit dem Beitrag soll eine ambitionierte Verbesserung des ÖPNV-Angebots gegenfinanziert und das Mobilitätsverhalten geändert werden.	kurzfristig
112	Intensivierung der Aktivitäten zur Gewinnung von Bundes- und EU-Mitteln für den öffentlichen Verkehr in BW, v. a. über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV), Bundes- und EU-Fördermittelprogramme (auch bei nicht explizit auf den ÖPNV bezogenen Programmen, wie z. B. Maßnahmen zur Emissionsreduktion). Zum Ausbau der kommunalen ÖPNV-Infrastruktur wird das Land zusätzliche Finanzmittel einbringen, damit kein Bundes-GVFG-Projekt an der fehlenden Kofinanzierung des Landes scheitert.	2026

Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Zieljahr
113	Verstärkte Kopplung der landesseitigen ÖPNV-Fördermaßnahmen vor allem an angebots- und nachfrageorientierte Kennzahlen als Anreiz für Angebotsausbau und/oder Nachfragesteigerung im ÖPNV unter Berücksichtigung der jeweiligen raumstrukturellen Voraussetzungen.	2024
114	Nutzung des im Rahmen der Verordnung der Landesregierung zur Erhebung von Parkgebühren (ParkgebVO) eingeräumten größeren Handlungsspielraums durch die unteren Straßenverkehrsbehörden bei der Erhebung von Parkgebühren und insbesondere Bewohnerparkgebühren. Die unteren Straßenverkehrsbehörden können künftig durch Nutzung dieses Handlungsspielraums und eine angemessene Bepreisung des Parkens Straßenraum aufwerten. Die Einnahmen der Gebühren können zum Ausbau nachhaltiger Mobilität, wie der Stärkung des ÖPNV, genutzt werden (vergleiche Maßnahme 25, hier gekürzt).	2026
115	Prüfung der Systematisierung und räumlichen Ausweitung der bestehenden Tourismus- bzw. Gästeabgaben zur Finanzierung des ÖPNV, v. a. von spezifisch touristischen ÖPNV-Angeboten.	2028

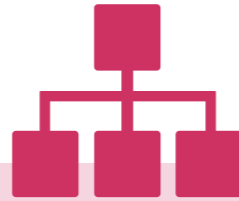
8.3 Attraktive Arbeitsbedingungen für mehr und motiviertes Personal

Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Zieljahr
116	Sicherstellung der benötigten personellen Voraussetzungen (Kapazitäten, Qualifikationen, Ausbildungsplätze etc.) für die Umsetzung der ÖPNV-Strategie bei den jeweils zuständigen Akteurinnen und Akteuren, insbesondere bei den Verkehrsunternehmen, aber auch bei den Verbänden und Aufgabenträgern.	kontinuierlich
117	Aufwertung ÖPNV-relevanter Berufe durch attraktive Beschäftigungsbedingungen, z. B. durch Tarifbindung und familienfreundliche Schichtplangestaltung, aber auch durch Qualifizierung und Weiterbildung des Personals.	kontinuierlich
118	Schaffung eines gezielten landesweiten Fortbildungsangebots für die Qualifizierung und Weiterbildung der zuständigen Personen (insbes. auf kommunaler Ebene, bei Verbänden und Land) sowie deren regelmäßige Schulung.	2024
119	Aktive Bewerbung der Berufe der Verkehrsbranche und gesamthafte Imageverbesserung der Branche durch Kampagnen, Informationsveranstaltungen und Kooperation mit Stellenportalen.	2028



9 Organisation und Strukturen

Effizient und maßgeschneidert,
landesweit und regional



Zielbild 2030

Sachgerechte und effektive Organisation und Strukturen, die den verkehrlichen Herausforderungen gerecht werden, tragen maßgeblich dazu bei, dass die Nachfrage im ÖPNV bis 2030 verdoppelt werden konnte und dieser landesweit zu einer vollwertigen Alternative zum privaten Pkw geworden ist. In diesen systematisch weiterentwickelten Strukturen haben sich die Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbände zu starken Mobilitätsdienstleistern und die Aufgabenträger zu kompetenten Steuerungs-

einheiten 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 ist die Festlegung übergeordneter Ziele und inhaltlicher wie planerischer Leitplanken. Daneben sind zentrale Strukturen des Landes zur Unterstützung der regionalen Akteurinnen und Akteure sowie bei landesweit einheitlichen Aufgaben eingerichtet.

Ausgangslage

Der ÖPNV in Baden-Württemberg wird getragen von einer Vielzahl an Akteurinnen und Akteuren. Dies sind v. a. 44 Aufgabenträger, 21 Verkehrsverbände und viele Verkehrsunternehmen. Historisch sind dabei Strukturen gewachsen, die große Fortschritte waren, aber den neuen Herausforderungen des Klimaschutzes, der Digitalisierung oder der intermodalen Vernetzung sowie sich verändernder Mobilitätsströme und Fahrgasterwartungen teils nicht mehr effektiv und effizient gerecht werden können. Auch fehlt es an landesweit abgestimmten Planungsgrundlagen, einer gemeinsamen Datenstrategie und Möglichkeiten zur geschützten Entwicklung und Erprobung von akteursübergreifenden Innovationen zur

Durchführung und Unterstützung von öffentlichen Mobilitätsangeboten.

Die heutigen teilweise sehr kleinteiligen Strukturen erschweren daher häufig die Entwicklung von neuen, technisch anspruchsvollen oder groß angelegten Ansätzen. Und auch die Effizienz der Zusammenarbeit zwischen allen Beteiligten lässt sich noch weiter ausbauen, etwa durch Schaffung geeigneter Austauschformate, aber auch durch die klare Zuordnung und somit auch Abgrenzung der Verantwortlichkeiten zwischen den verschiedenen Ebenen und Organisationen. Die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) soll nach den Zielen des Koalitionsvertrags

2021 zur fachlichen Unterstützung der Akteurinnen und Akteure vor Ort in Fragen des ÖPNV durch themenspezifische Kompetenzcenter ausgebaut werden. Um den

starken Angebotsausbau schnell und effizient voranzutreiben, braucht es jedoch weitere zentrale Unterstützungsleistungen.

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 weiterentwickelt werden. Verkehrsunternehmen, Verbände und Aufgabenträger sollen dabei unterstützt werden, ambitionierte Projekte voranzutreiben und innovative Ansätze und expansive Projekte zur Stärkung des ÖPNV umzusetzen.

Die Hilfestellung für kommunale Aufgabenträger und die weiteren regionalen und lokalen Beteiligten soll – wo sinnvoll – durch Angebote bei der Planung und Umsetzung des ÖPNV-Ausbaus noch stärker ausgebaut werden. Fortbildungsangebote und Netzwerke können dabei eine ständige Weiterbildung der Akteurinnen und Akteure sowie deren regelmäßigen Austausch untereinander stärken.



Mobilität aus einer Hand

Um den Kundinnen und Kunden Mobilität aus einer Hand bieten zu können, entwickeln sich die Verkehrsverbände von ihrer früheren Rolle als Tarifgemeinschaften hin zu Mobilitätsverbänden, die ihr Serviceangebot erweitern und entsprechend den räumlichen Gegebenheiten mit anderen Mobilitätsanbietern kooperieren. Diese Ausweitung bis hin zur Integration verbessert aus Kundensicht die Umstiegsmöglichkeiten, Beauskunftung oder tarifliche Aspekte.

Für diese Evolution lassen sich bereits im ganzen Land Beispiele von Kooperationen für intermodale Mobilität zwischen dem klassischen ÖV, Carsharing-, Leihfahrrad- und sogar Elektrotretroller-Anbietern finden. Um verschiedene Mobilitätsangebote zentral zu beauskunften, zu buchen und abzurechnen, koordiniert z. B. der Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) im Modellprojekt regiomove den Zusammenschluss öffentlicher und privater Mobilitätsanbieter. Das Netzwerk der Mobilitätspartner KVV, nextbike und stadtmobil ermöglicht damit ÖPNV-Kundinnen und -Kunden eine digitale und lückenlose Routenplanung, Buchung und Bezahlung

aus einer Hand. Ab Oktober 2021 entstehen erste Mobilitäts-Ports, an denen ein unkomplizierter Wechsel zwischen den Verkehrsträgern möglich ist. Der Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) kooperiert ebenfalls mit dem stationsbasierten Leihfahrrad-Anbieter nextbike. Diese Kooperation enthält auch eine tarifliche Komponente, Abokundinnen und -kunden einer VRN-Halbjahres- oder Jahreskarte erhalten einen Vorzugspreis bei Abschluss einer nextbike-Flatrate und profitieren davon, dass sie die Leihfahrräder innerhalb des VRN-Gebietes städteübergreifend zurückgeben können. Im Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) kann mit der polygo-Card nicht nur das VVS-Abo als eTicket hinterlegt werden, sondern die Karte dient auch als Schlüssel für E-Ladesäulen, Leihfahrräder an RegioRad-Stationen und Carsharing-Angebote. Zudem erhalten Karten-Inhaber/-innen ebenfalls Vergünstigungen bei der Nutzung von Angeboten der Mobilitätspartner.

<https://www.regiomove.de/> ;
<https://www.vrnnextbike.de/> ;
<https://www.mypolygo.de/>

Teilziele und Maßnahmen



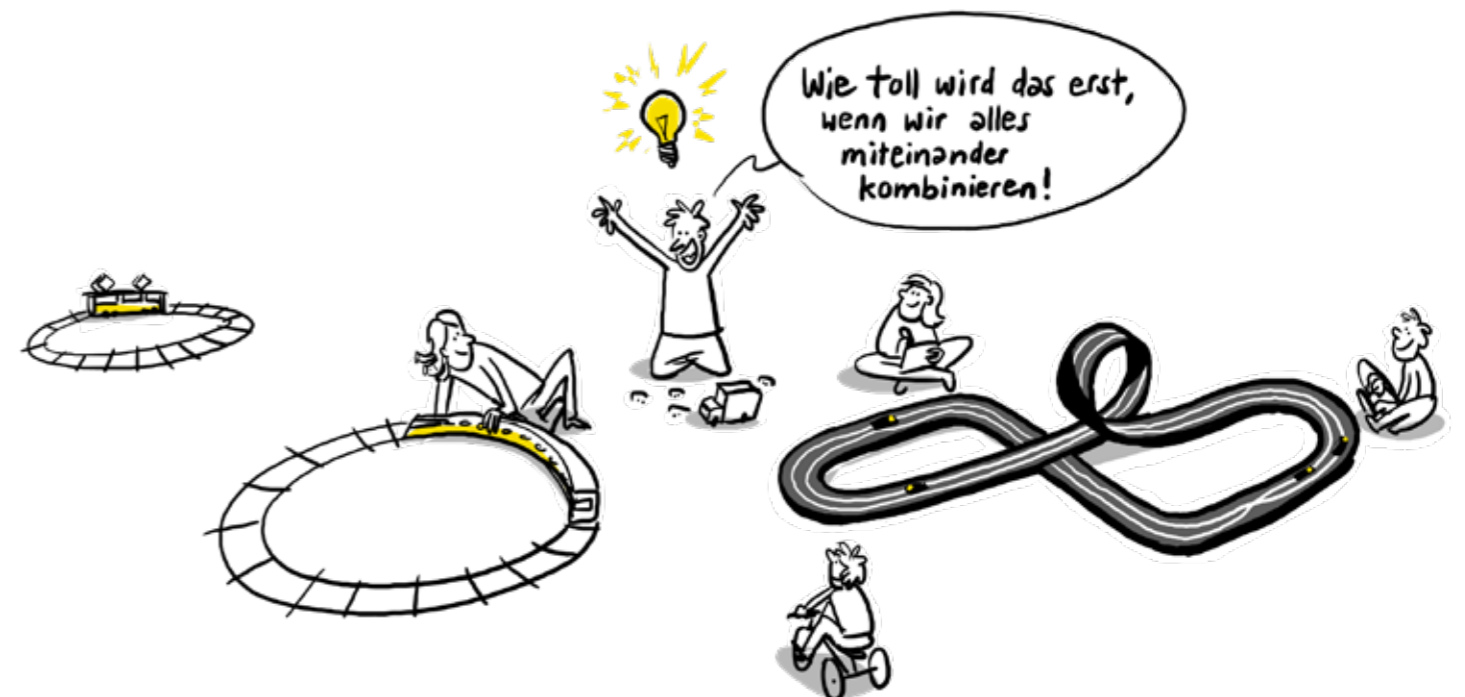
Im Folgenden werden Teilziele und konkrete Maßnahmen beschrieben, mit denen das ÖPNV-Zielbild 2030 im Bereich Organisation und Strukturen erreicht werden soll. Die Jahreszahl gibt dabei jeweils an, bis zu welchem Zeitpunkt die Maßnahme umgesetzt sein soll.

9.1 Effiziente und maßgeschneiderte Organisation und Strukturen, die den verkehrlichen Herausforderungen gerecht werden

Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Zieljahr
120	Die Bereitschaft von Verkehrsunternehmen, Verbänden und Aufgabenträgern, noch stärker ambitioniert, mutig und neu zu denken und innovative Ansätze und Geschäftsmodelle zur Stärkung des ÖPNV umzusetzen, wird durch Randbedingungen der politischen und finanziellen Absicherung durch die Aufgabenträger und das Land unterstützt.	2028
121	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 Tarifverbände zu integrierten Verkehrs- und Mobilitätsverbänden und die Digitalisierung von Vertrieb und Fahrgastinformation. Daher stehen eine Fortentwicklung der Verbündelandschaft zu noch leistungsfähigeren Einheiten durch eine Verringerung der Anzahl der Verkehrsverbände sowie eine Dynamisierung der Verbundförderung des Landes auf der Agenda. Die Initiativen dafür müssen vor Ort entstehen. Das Land fördert entsprechende Vorhaben.	kontinuierlich
122	Nach dem Vorbild in einigen Regionen (z. B. VVS oder VRN) prüfen kommunale Aufgabenträger, ob manche operative Aufgaben aus Kompetenz- und Effizienzgründen von anderen Organisationseinheiten (z. B. Verkehrs-/Mobilitätsverbände) sinnvoll übernommen werden können. Denkbare Aufgaben sind bspw. die Vorbereitung von Ausschreibungen von Verkehrsleistungen, die fachliche Erstellung der Nahverkehrspläne, Muster für Verkehrsverträge oder die Zuständigkeit für ÖSPV-Haltestelleninfrastruktur.	2028
123	Prüfung der Zuständigkeitsübertragung für Bau und Unterhalt der ÖSPV-Haltestelleninfrastruktur auf die Ebene z. B. der Aufgabenträger oder Verbände als ÖSPV-Infrastrukturbetreiber oder durch regionale Infrastrukturgesellschaften. Damit soll eine einheitliche und hohe Qualität der Haltestellen erreicht werden, die den Nutzeransprüchen flächendeckend gerecht wird; zudem Prüfung und Einrichtung regionaler Infrastrukturorganisationen, z. B. zur Umsetzung von Mindeststandards an Bahnhöfen, wie Bike+Ride-Infrastruktur, neuen ergänzenden Mobilitätsangeboten oder Angeboten zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität.	2028
124	Einrichtung einer (oder mehrerer) Koordinationsstellen, welche die Stärkung eines attraktiven grenzüberschreitenden ÖPNV (insbes. SPNV) unterstützen. Durch grenzüberschreitende Kooperationen werden Durchbindungen der Verkehre zwischen derzeitigen Linienendpunkten gewährleistet sowie attraktive Tarife etabliert.	2026

9.2 Systematische Unterstützung und Vernetzung der Akteurinnen und Akteure vor Ort

Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Zieljahr
125	Präzisierung und Optimierung der Verantwortungsstrukturen für den ÖPNV bei Land, Aufgabenträgern, Verbänden, Verkehrsunternehmen und Kommunen.	2024
126	Ausbau des NVBW-Kompetenzcenters zur fakultativen Unterstützung der regionalen und lokalen Akteurinnen und Akteure, damit flächendeckend die Planung und Umsetzung des forcierten Ausbaus des ÖPNV-Angebots schneller und effizienter erfolgen kann. Sinnvolle Unterstützungsangebote sind u. a. die Erarbeitung von Leitfäden oder Hinweisen zur Unterstützung bei der Planung, der Aufbau eines landesweiten Fortbildungsangebots (vgl. Handlungsfeld Rechts- und Finanzierungsrahmen) sowie der Ausbau des Zukunftsnetzwerks ÖPNV zu einer interaktiven Informations- und Austauschplattform zur Unterstützung der Mitglieder bei speziellen Fragestellungen.	kurzfristig
127	Erarbeitung einer landesweiten ÖPNV-Datenstrategie zur Festlegung von Lieferpflichten, Nutzungsbedingungen, Verfügbarkeit per Open-Data-Plattform sowie der Zugriffsrechte, v. a. mit dem Ziel der Vernetzung und Zugänglichkeit von Daten der Kommunen, Aufgabenträger und Verbände (via Projekt MobiData BW).	2024
128	Verbesserung der Planungsdatengrundlagen durch Entwicklung eines Landesverkehrsmodells (LVM) durch das Land zur Nutzung durch alle Aufgabenträger, Verbände, Kommunen und Dritte. Damit soll ein landesweites Verkehrsmodell erarbeitet werden, so dass überregionale und regionale Berechnungen zur Verkehrsprognose und zur konkreten Verkehrsplanung erfolgen können und die Basis für lokale Verfeinerungen angeboten ist.	2024





10 Forschung, Monitoring und Evaluation

Eng begleitet und zukunftsicher aufgestellt

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 Akteurinnen und 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 und Hochlauf neuer Technologien im ÖPNV gesichert. Der öffentliche Verkehr in Baden-Württemberg ist somit sowohl kurzfristig als auch über 2030 hinaus zukunftsicher aufgestellt.

Ausgangslage

Bisher ist in Baden-Württemberg noch kein landesweites System etabliert, das den Status quo und den Fortschritt des ÖPNV über alle Handlungsfelder hinweg analysiert. Dies erschwert zum einen die Ableitung von passgenauen Strategien und Lösungen für die Beteiligten. Zum anderen bedeutet dies eine lückenhafte Datengrundlage für Entscheidungen zugunsten von ÖPNV-Vorhaben und deren Finanzierung.

Neue gesellschaftliche und technologische Entwicklungen (z. B. zu Veränderungen der Arbeits- und Mobilitätsmuster infolge von Digitalisierung bzw. der Corona-Pandemie und deren Folgen und zum autonomen/automatisierten Fahren) sind zwar allen Beteiligten bewusst, jedoch finden aktuell

Pilotprojekte zu Innovationen im ÖPNV vor allem als lokale Versuche mit begrenztem Umfang statt. Daher ist auch die Zahl der geförderten Forschungsvorhaben noch ausbaufähig, um Erkenntnisse für die Weiterentwicklung des ÖV gewinnen und neue Lösungen in der Praxis erproben und im nächsten Schritt skalieren zu können. Im Sinne eines ambitionierten Ausbaus des ÖPNV fehlt es vor allem an größer angelegten, flächenwirksamen Versuchen.

Ansatzpunkte

Die Effektivität der Maßnahmen soll mit geeigneten Controlling- bzw. Evaluationsinstrumenten landesweit und mit den regionalen Akteurinnen und Akteuren abgestimmt bewertet werden, so dass Ausbaupotenziale mit Hinblick auf das Verdopplungsziel der Nachfrage rasch identifiziert und genutzt werden können. Ein hochrangig besetztes Landesgremium mit Vertreterinnen und Vertretern aller relevanter Akteurinnen und Akteure soll die

Umsetzung der ÖPNV-Strategie 2030 begleiten, wobei dessen Mitglieder als Multiplikatoren in ihren jeweiligen Strukturen wirken. Gesellschaftliche und technologische Trends sollen etwa mit der Durchführung größer angelegter, flächenwirksamer Reallabore bzw. Testfelder gezielt erforscht, deren Auswirkungen auch für den ÖPNV bewertet und entsprechende Maßnahmen entwickelt und umgesetzt werden.



Autonomes Fahren im ÖPNV

Das automatisierte, autonome und vernetzte Fahren soll so gestaltet werden, dass die Sicherheit, Funktionsfähigkeit, Zuverlässigkeit und Akzeptanz des Verkehrssystems gesteigert wird. Damit von diesen technologischen Innovationen auch der ÖPNV als wesentlicher Bestandteil des Gesamtverkehrssystems profitiert, braucht es einen geeigneten ordnungspolitischen und Anreiz-Rahmen.

Im Rahmen des Strategiedialoges Automobilwirtschaft (SDA) (Themenfeld 5: Verkehrslösungen) hat die Arbeitsgruppe „autonomes Fahren im ÖPNV“, bestehend aus Mitgliedern aus Forschung, Beratung, Verbänden, Verkehrsunternehmen, Automobil- und Zuliefererindustrie, Kommunen und Verwaltung, ein Empfehlungspapier ausgearbeitet. Darin wird konkretisiert, wie diese Entwicklung in BW vorangebracht werden sollte, z. B. durch Reallabore mit Fahrgastbetrieb, gesellschaftliche Dialoge und die Abschätzung der Wirkungen, des Nutzens und des Infrastrukturbedarfs.

Im Status quo ist das autonome Fahren in der Entwicklungsphase nun bei Erprobungen in Reallaboren angelangt. Dies wird beispielsweise durch die Innovationslandkarte des VDV

illustriert – diese reichen von der Verknüpfung und Integration von automatisierten, bedarfsgesteuerten Kleinbussen in das bestehende ÖPNV-System für die Letzte Meile bis hin zum Erprobungsbetrieb von autonomen (On-demand-)Shuttlediensten im Misch- und Überlandverkehr sowie im städtischen ÖPNV. Das im Rahmen des SDA entwickelte fachliche Zielbild sowie die hierin priorisierten sechs Handlungsfelder (Kundenwunsch, Rechtsrahmen, Technologie, Wirtschaftlichkeit, Verkehrsnachfrage, Stadtgestaltung) skizzieren die weiteren notwendigen Entwicklungsschritte für das autonome Fahren im ÖPNV in Baden-Württemberg bis 2030: „Ein Verkehrssystem aus kleineren Bus-Shuttles mit räumlich flexiblen (virtuellen) Ein- und Aussteigepunkten im Ride-Pooling-Ganztagesbetrieb kann und soll mittelfristig durch Dritte dem Grunde nach im öffentlichen Auftrag betrieben und zu einem bedeutsamen zusätzlichen Verkehrsmittel heranwachsen.“

[SDA-Ergebnisse: Ministerium für Verkehr](#)

[Baden-Württemberg](#)

vm-baden-wuerttemberg.de

[VDV: Innovationslandkarte | VDV – Die Verkehrsunternehmen](#)



Teilziele und Maßnahmen

Im Folgenden werden Teilziele und konkrete Maßnahmen beschrieben, mit denen das ÖPNV-Zielbild 2030 im Bereich Forschung, Monitoring und Evaluation erreicht werden soll. Die Jahreszahl gibt dabei jeweils an, bis zu welchem Zeitpunkt die Maßnahme umgesetzt sein soll.

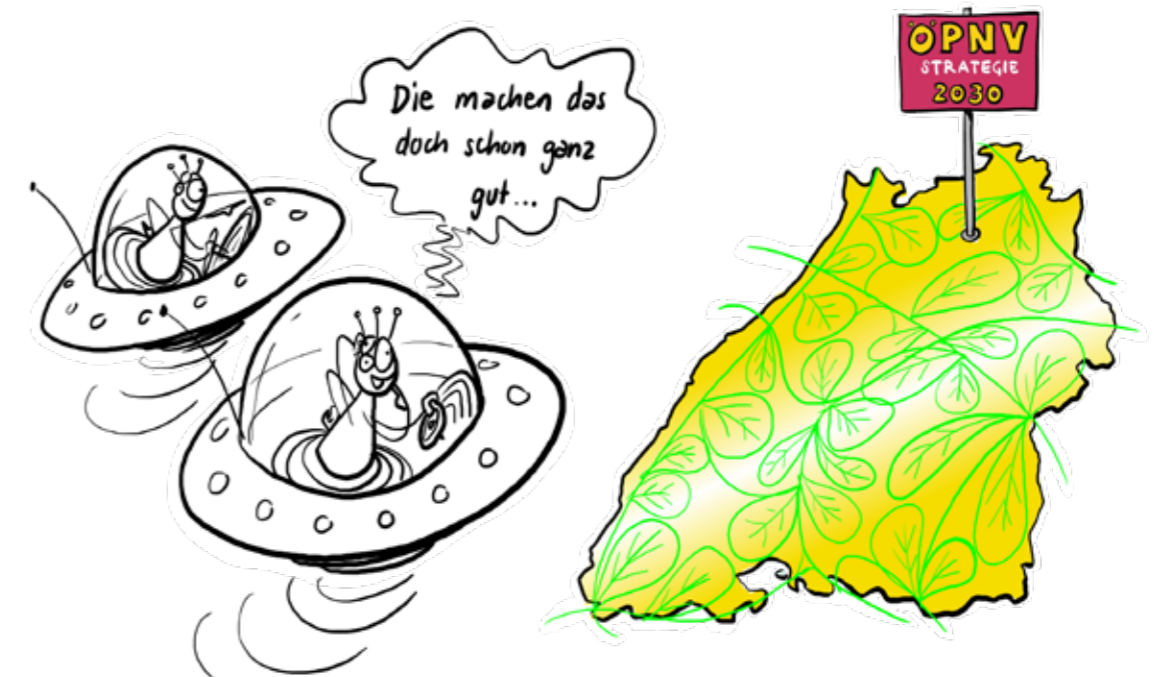
10.1 Monitoring und Evaluation der umzusetzenden Maßnahmen

Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Zieljahr
129	Entwicklung eines begleitenden Monitoring- und Evaluierungskonzepts inklusive der Klimawirkungen für die Maßnahmen im Rahmen der ÖPNV-Strategie 2030, einschließlich der Festlegung, ob einzelne Maßnahmen ggf. durch wissenschaftliche Untersuchungen begleitet werden.	2024
130	Fokussierung der Ausgestaltung des Monitorings bzw. der Evaluation auf die Effizienz, Anwendbarkeit und Übertragbarkeit der Maßnahmen sowie deren längerfristige Wirkungsbeurteilung im zeitlichen Verlauf und/oder in Kombination mit weiteren Maßnahmen.	2024
131	Weiterentwicklung des ÖPNV-Reports zu einem landesweiten strategischen Controlling-Instrument mit einheitlichen Kennzahlen zur Identifizierung quantitativer und qualitativer Ausbaupotenziale.	2024
132	Einrichtung eines hochrangig und fachkundig besetzten Landesgremiums mit Vertreter/-innen aller relevanten Akteure, das die Umsetzung der ÖPNV-Strategie 2030 begleitet und kontrolliert und dessen Mitglieder als Multiplikator/-innen in ihren jeweiligen Strukturen wirken.	kurzfristig

10.2 Analyse und weitere Erforschung relevanter Rahmenbedingungen und Technologien zur laufenden Kalibrierung der Maßnahmen

Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Zieljahr
133	Weitere gezielte Forschungsförderung zu relevanten gesellschaftlichen und technologischen Trends (z. B. zu Veränderungen der Arbeits- und Mobilitätsmuster infolge von Digitalisierung bzw. Corona, zum autonomen/automatisierten Fahren und zur Wasserstofftechnik), um deren Folgen für den ÖPNV bewerten, Chancen zu nutzen und entsprechende Maßnahmen konsequent und zügig umzusetzen.	2024

Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Zieljahr
134	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-Standards 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.	2026
135	Einsatz des Landes für die Weiterentwicklung des Bundesrechts im Bereich des Straßenverkehrsrechts mit der Zielsetzung einer Ausweitung der kommunalen Entscheidungshoheit zur Privilegierung des ÖV und zu verkehrslenkenden Maßnahmen (z. B. digitale Busspur in Gegenrichtung, zulässige Höchstgeschwindigkeiten, Anpassung möglicher Parkgebühren).	2030





03

Ausblick: Umsetzung der
ÖPNV-Strategie 2030

Umsetzung der ÖPNV-Strategie 2030

Das Ziel der ÖPNV-Strategie, die Verdoppelung der Nachfrage im baden-württembergischen ÖPNV bis 2030 zu erreichen, ist ambitioniert und gleichzeitig aus Klimaschutzgründen dringend erforderlich. Wenn die beschriebenen zielgerichteten und umfassenden Maßnahmen von den jeweils zuständigen Akteurinnen und Akteuren umgesetzt werden, kann das Ziel erreicht werden. Deswegen ist die ÖPNV-Strategie und ihr gesamter Aufstellungs- und Beteiligungsprozess von Beginn an klar auf eine erfolgreiche Umsetzung ausgerichtet.

Zur Umsetzung der Strategie bedarf es in jedem Fall eines gemeinsamen Kraftakts

aller Akteurinnen und Akteure von Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbänden, Verbänden, Aufgabenträgern, Wissenschaft, Politik und Verwaltung. Entscheidend hierbei sind Motivation, effektive Zusammenarbeit und finanzielle sowie personelle Ausstattung der zuständigen Organisationen sowie eine kontinuierliche Erfolgskontrolle. Die ÖPNV-Strategie 2030 ist als klarer Maßnahmenplan angelegt. Zur Umsetzung bietet das Land geeignete Anreiz- und Unterstützungsangebote an. Gelingen kann die Umsetzung aber nur dann, wenn alle Beteiligten an einem Strang ziehen und die Maßnahmen auch engagiert angehen.

Dialog zur Umsetzung in der Fläche (Phase C)

Im ersten Schritt wird die ÖPNV-Strategie 2030 daher ab Sommer 2022 in einem **landesweiten Dialogprozess** mit Vor-Ort-Terminen den relevanten Akteurinnen und Akteuren in den Kreisen und kreisfreien Städten vorgestellt (vgl. Abbildung 2, S. 87, Phase C). Mit ihnen wird auch diskutiert,

wo sie besondere Umsetzungspotenziale in ihren jeweiligen Regionen sehen und wie die Maßnahmen zielgerichtet umgesetzt werden können sowie welche Hilfestellung sie zu deren Realisierung gegebenenfalls benötigen.

Nachhaltige Unterstützung

Das Land fördert die Umsetzung der ÖPNV-Strategie 2030 kontinuierlich und auf vielfältige Art und Weise:

- Das Ministerium für Verkehr und die ihm zugeordnete Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) stellen den ÖPNV-Gestalterinnen und -gestaltern im Land nach dem Aufbau der notwendigen Strukturen schrittweise umfangreiche, **praxisorientier-**

te Ressourcen und Informationen zu den verschiedenen Handlungsfeldern zur Verfügung, etwa in Form von Leitfäden, Checklisten, Rahmenkonzepten und Best-Practice-Beispielen.

- Die Komplexität vieler Maßnahmen erfordert eine enge **Koordination und Vernetzung** der relevanten Akteurinnen und Akteure auf allen Ebenen. Das Ministerium für Verkehr und die NVBW

fungieren daher als Gesamtkoordinator der Strategie und schaffen bzw. unterstützen im Sinne des Netzwerks geeignete Formate und Plattformen für einen intensiven Austausch der Beteiligten untereinander.

- Schließlich fördert das Land konkrete Maßnahmen, Projekte und Akteurinnen und Akteure über zahlreiche Programme und Initiativen auch **finanziell**.

Eine stets aktuelle Übersicht über das vielfältige Unterstützungsangebot des Landes für das Erreichen des Verdopplungsziels der Nachfrage im ÖPNV bis 2030 finden Sie auf der Homepage des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg: www.vm.baden-wuerttemberg.de.

Erfolgskontrolle

Zur planmäßigen Umsetzung der Strategie sind kontinuierliches Monitoring und regelmäßige Evaluation essenziell. Neben der Entwicklung eines effizienten Controllings für die Maßnahmen in allen Handlungsfeldern wird die Landesregierung ein hoch-

rangig besetztes Landesgremium berufen, welches den Fortschritt und die Effektivität der Maßnahmen regelmäßig überwacht und auf deren Umsetzung hinwirkt.

Wissenschaft und Forschung können insbesondere neue und innovative Maßnahmen, wie z. B. die Einführung eines kommunalen Mobilitätspasses oder die Umsetzung neuartiger On-demand-Angebote durch Modell- und Pilotprojekte wissenschaftlich begleiten, auf deren Wirkungen hin evaluieren und für die Umsetzung in großem Maßstab weiterentwickeln.

Prof. Dr. Ulrike Reutter

Mitglied der ÖPNV-Zukunftskommission, Öffentliche Verkehrssysteme und Mobilitätsmanagement, Bergische Universität Wuppertal



Finanzierung der ÖPNV-Offensive als strategische Herausforderung

Die Umsetzung des ambitionierten Zielbilds einer Verdopplung der Nachfrage im Öffentlichen Verkehr bis zum Jahr 2030 ist ein **herausforderndes strategisches Ziel**. Umso mehr, als die Corona-Pandemie den Wachstumspfad des Jahres 2019 jäh unterbrochen hat. Wir wissen im Jahr 2021 noch nicht, wann das Nachfrageniveau vor der Pandemie wieder erreicht sein wird und wie sich die Rahmenbedingungen, nicht zuletzt auch der öffentlichen Finanzen in den kommenden Jahren erholen und entwickeln werden.

Um angesichts der großen Herausforderungen und der geringen verbleibenden Zeiträume dennoch zügig ein fachliches Zielbild der Ausbaustrategie zu konkretisieren, mit den Akteurinnen und Akteuren im Land zu konsentieren und damit eine vereinbarte inhaltlich-fachliche Orientierung zu geben, hat sich die Landesregierung entschlossen, auch unter diesen im Fluss befindlichen Bedingungen die Ausbaustrategie auf den Weg zu bringen.

Die direkten Wirkungen der einzelnen Maßnahmen sind abhängig von den gebildeten Paketen. Sie sind auch nicht isoliert für sich bestimmbar, sondern abhängig vom Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen der Mobilitätspolitik außerhalb des ÖPNV. Das Land beabsichtigt daher, die Wirkungen, insbesondere die Klimawirkungen, im Kontext und im Zuge der Erstellung des übergeordneten Landesmobilitätskonzepts zu ermitteln.

Unstrittig ist, dass der ambitionierte Ausbau des Öffentlichen Verkehrs, wie er in dieser Strategie beschrieben ist, eine

grundlegend verbesserte finanzielle Ausstattung des SPNV und ÖPNV erfordert. Im Bereich der **Infrastrukturfinanzierung** wurden bereits vor der Corona-Pandemie die dazu notwendigen Weichen gestellt. Bundes-Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und Landes-GVFG als die zentralen Förderinstrumente wurden inhaltlich ausgeweitet, in den Fördersätzen verbessert und vor allem finanziell erheblich besser ausgestattet.

Im Bereich der **Finanzierung des laufenden Betriebs** sind die notwendigen Voraussetzungen in den kommenden Jahren noch zu schaffen. Die genauen Kosten, die Mindestbedienstandards und die Finanzierung insbesondere der Mobilitätsgarantie werden im Jahr 2022 zunächst gemeinsam mit den kommunalen Landesverbänden und ausgewählten Modellkommunen ermittelt und diskutiert. Klar ist jetzt schon, dass die Finanzierung der aus Klimaschutzgründen dringend erforderlichen erheblichen Angebotsausweitung nur als gemeinsame Kraftanstrengung aller verantwortlichen Akteurinnen und Akteure – Bund, Land und Kommunen – gelingen wird.

Das Land setzt sich daher gegenüber dem Bund für eine deutliche Erhöhung der **Regionalisierungsmittel** ein und fordert diese, wie im Rahmen von Verkehrsministerkonferenzen einstimmig beschlossen. Auch bekennt sich die Landesregierung im Koalitionsvertrag dazu, sich vorbehaltlich finanzieller Spielräume an der Finanzierung der ÖPNV-Offensive durch zusätzliche Landesmittel zu beteiligen. Erste Schritte hat der Haushaltsgesetzgeber bereits mit der Verankerung des neuen Haushalts-

titels „ÖPNV-Offensive und ÖPNV-Garantie“ geschaffen. Eine weitere Erhöhung der Landesmittel steht aufgrund der angespannten Haushaltssituation unter Haushaltsvorbehalt.

Auch ein Beitrag der kommunalen Aufgabenträger wird für die Finanzierung der ÖPNV-Offensive notwendig sein. Daher plant das Land ergänzend auch das Instrument des **Mobilitätspasses** anzubieten, welches den Kommunen ermöglichen soll, zusätzliche Einnahmen für den Ausbau des Nahverkehrs oder für Tarifmaßnahmen zu generieren.

Die **notwendigen Ansatzpunkte** sind daher identifiziert:

- eine umfassende Erhöhung der Regionalisierungsmittel des Bundes, wie sie die Länder im Sommer 2021 übereinstimmend gefordert und adressiert haben;
- eine verbesserte Finanzierung aus zusätzlichen Mitteln des Landes;
- eine verbesserte Finanzierung aus zusätzlichen Mitteln der Kommunen;
- die Einführung zusätzlicher, zweckgebundener Finanzierungsinstrumente, die zugleich auch eine Lenkungsfunction haben. Dazu zählen der im Koalitionsvertrag 2021 auf Landesebene vereinbarte Mobilitätspass oder auch erhöhte Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung.

Der erforderliche Umfang und das Zusammenwirken dieser Finanzierungsquellen ist in den kommenden Jahren in Abhängigkeit von der Entwicklung der öffentlichen Finanzen zu entwickeln und zu justieren.

Auch wenn hinsichtlich der Rahmenbedingungen noch einige Klärungen herbeizuführen sind, so ist auch dies ein wichtiger Bestandteil der Konkretisierung der Strategie. Dieses schrittweise Vorgehen ist auch deshalb möglich, da von der Bundesebene bis zur kommunalen Ebene inzwischen ein sehr breiter Konsens über die Ziele der ÖPNV-Offensive besteht und eine politische Bereitschaft vorhanden ist, hier in den kommenden Jahren einen verkehrspolitischen Schwerpunkt zu setzen.

A photograph of a person from behind, wearing a brown jacket and a black backpack, looking out a train window. The background is blurred, showing a green landscape and a blue sky. The person is wearing a dark red scarf. The image is split into two horizontal sections by a magenta bar.

04

Rückblick: Erstellung
der ÖPNV-Strategie 2030

Erstellung der ÖPNV-Strategie 2030

Die Erstellung der ÖPNV-Strategie 2030 folgte von Beginn an einem partizipativen Ansatz. Denn das Ziel der Landesregierung, die Nachfrage im öffentlichen Nahverkehr bis 2030 im Vergleich zum Bezugsjahr 2010 zu verdoppeln, ist ambitioniert. Damit der ÖPNV diesen Beitrag zur Verkehrswende und zum Klimaschutz leisten kann, bedarf es gemeinsamer Kraftanstrengungen und der Zusammenarbeit aller relevanten Akteurinnen und Akteure des öffentlichen Nahverkehrs. Im Sommer 2020 hat das Ministerium für Verkehr für die Erstellung und Umsetzung der ÖPNV-Strategie 2030

daher einen breit angelegten Dialogprozess mit ÖPNV-Expertinnen und Experten sowie der regionalen und lokalen Fachöffentlichkeit in Baden-Württemberg ins Leben gerufen.

Der gesamte Prozess wurde im Auftrag des Ministeriums für Verkehr von einem Beraterteam begleitet: civity Management Consultants und SMA und Partner berieten fachlich bei der Entwicklung der ÖPNV-Strategie, die Beteiligungsagentur Zebra-log führte die zugehörigen Dialogprozesse durch.

i Die ÖPNV-Zukunftskommission Baden-Württemberg

Gemeinsam mit der ÖPNV-Zukunftskommission – einem Fachgremium bestehend aus rund 20 Vertreter/-innen von Aufgabenträgern, Stadt- und Landkreisen, Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbänden, Fahrgastverband, Gewerkschaften und Wissenschaft – wurden die umfassenden Empfehlungen erarbeitet, die die Grundlage für die vorliegende Textfassung der Strategie bildeten. Bemerkenswert: Trotz der Corona-Pandemie wurden die sechs ganztägigen Arbeitssitzungen und die Abschluss-

veranstaltung ohne Verzögerungen und nahezu vollständig digital durchgeführt. Dank des großen Engagements aller Teilnehmenden ist es so gelungen, eine gemeinschaftlich getragene Basis für die Stärkung des ÖPNV in Baden-Württemberg zu legen.

<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/bus-und-bahn/oepnv-strategie-2030/>

Gemeinschaftliche Strategieerstellung (Phasen A & B)

Die inhaltlichen Grundlagen für die Strategie wurden in einem kooperativen Prozess mit wichtigen Akteurinnen und Akteuren des öffentlichen Verkehrs in Baden-Württemberg geschaffen. Im Rahmen einer ÖPNV-Zukunftskommission wurden in sechs intensiven Arbeitssitzungen ein detaillierter, praxisorientierter Ziel- und Maßnahmenkatalog und ein Leitbild erarbeitet, das den angestrebten Zielzustand des ÖPNV in Baden-Württemberg im Jahr 2030 abbildet. Die Mitglieder der Kommission haben diese Ergebnisse konsensual entwickelt und damit einen wichtigen Impuls für die Ausarbeitung sowie für die partnerschaftliche Umsetzung der Strategie gesetzt. Weitere lokale Vertreterinnen und Vertreter des ÖPNV waren eingeladen, in einer Online-Umfrage den erarbeiteten Ziel- und Maßnahmenkatalog zu bewerten.

Aufbauend auf den Ausarbeitungen der ÖPNV-Zukunftskommission hat das Ministerium für Verkehr mit Unterstützung der Beratungen die ÖPNV-Strategie ausgearbeitet. Dabei ist der Großteil der Vorarbeiten mit nur wenigen Änderungen direkt in die ÖPNV-Strategie eingeflossen.

Im Rahmen eines Anhörungsverfahrens wurde dieser Entwurf der ÖPNV-Strategie 2030 in den Regierungsbezirken vorgestellt, und die Fachöffentlichkeit hatte anschließend die Möglichkeit, sich im Rahmen eines schriftlichen Anhörungsverfahrens mit eigenen Stellungnahmen an der Ausgestaltung der Strategie zu beteiligen.

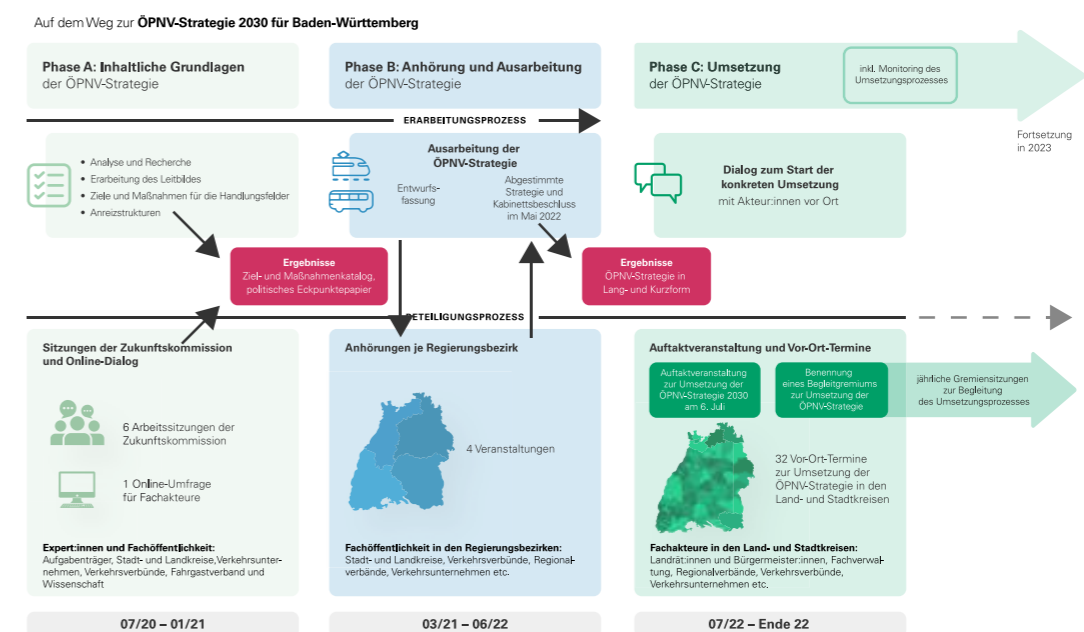


Abbildung 2: Übersicht Handlungsfelder ÖPNV-Strategie 2030

05 Anhang: Detaillierter Maßnahmenkatalog



Übersicht

Der Anhang enthält den vollständigen Ziel- und Maßnahmenkatalog der ÖPNV-Strategie 2030 auf einen Blick, mit weiterführenden Informationen zum Zeithorizont und den Zuständigkeiten.

Zeithorizont	Umfasst das Zieljahr der Umsetzung
Zuständigkeiten	Definieren jeweils Hauptverantwortung und beteiligte Organisationen Hauptverantwortung (gekennzeichnet durch ein x)
Land	Ministerien und weitere Behörden der Landesregierung
Aufgabenträger	Träger der Aufgaben für den ÖPNV (Stadt- und Landkreise) bzw. den SPNV (Land, VRS)
Infrastrukturbetreiber	Infrastrukturbetreiber
Kommunen	Städte und Gemeinden, Stadt- und Landkreise, kommunale Zusammenschlüsse/Zweckverbände
Verbünde	Verkehrsverbünde
VU	Verkehrsunternehmen (ÖSPV und SPNV)
Sonstige	Weitere relevante Akteurinnen und Akteure

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



Teilziel 1.1: Landesweite, räumlich differenzierte Standardisierung des ÖV-Angebots

Nr.	Maßnahme	Zeit-horizont	Zuständigkeiten (x = Hauptverantwortung)						
			Aufgabenträger (ÖSPV & SPNV)	Land	Infrastruktur- betreiber	Kommunen	Verkehrs- verbünde	Verkehrs- unternehmen	Sonstige
	Beschreibung	Zieljahr							
1	Entwicklung und Abstimmung eindeutiger, landesweiter Mindestbedienstandards für den ÖPNV (SPNV, ÖSPV einschließlich flexibler Bedienformen) als Mobilitätsgarantie, differenziert nach verschiedenen Raumkategorien und Tageszeiten. Zu den gängigen Verkehrszeiten sollen als Mobilitätsgarantie alle Orte (geschlossene Ortschaften) in den Verdichtungsräumen im mindestens 15-Minuten-Takt und in ländlichen Räumen im 30-Minuten-Takt verlässlich angebunden werden.	2024	x	x		x	x	x	
2	Für den SPNV wird dazu ein Zielkonzept 2030 mit einem Mindeststandard eines 15-Minuten-Takts im Verdichtungsraum und eines 30 Minuten-Takts in ländlichen Räumen entwickelt.	2024	x	x					
3	Gerade für Gebiete und Zeiten, in denen der klassische ÖV allein diese Zielsetzung nicht erreichen kann, sollen neue Angebotsformen, wie Ridepooling, flexible Bedienformen und nachfragegesteuerte On-demand-Angebote, als ganzheitlich in den ÖV integrierte Ergänzungen einen Qualitätssprung bringen. Um Hürden für die Nutzung der neuen Angebote abzubauen, sollen dazu landesweite Rahmenstandards entwickelt und umgesetzt werden.	2024	x	x		x	x	x	Digitale Dienstleister
4	Entwicklung und Umsetzung einer landesweiten Leitlinie/Konzeption sowie regionaler Konzepte zur Netzhierarchie als Planungsgrundlage mit Definition der unterschiedlichen und aufeinander abgestimmten Bussysteme (Expressbus/Metropolbus, Regio-bus, Stadt- und Ortsbusse/Quartierbusse sowie flexible Bedienformen/On-demand-Angebote). Darauf aufbauende Optimierung der Busnetze in allen Teilräumen des Landes zur Schaffung möglichst direkter, straffer sowie gleichbleibender Linienführungen und entsprechende Berücksichtigung in den Nahverkehrsplänen.	2024	x	x			x	x	

Nr.	Maßnahme	Zeit-horizont	Zuständigkeiten (x = Hauptverantwortung)						
			Aufgabenträger (ÖSPV & SPNV)	Land	Infrastruktur- betreiber	Kommunen	Verkehrs- verbünde	Verkehrs- unternehmen	Sonstige
	Beschreibung	Zieljahr							
5	Staffelung von Schulanfangszeiten sowie Systematisierung des Schülerverkehrs zur möglichst weitgehenden und kapazitätsverträglichen Abwicklung im regulären ÖV.	2026	x	x		x			Land: auch Kultusministerium

Teilziel 1.2: Verbesserung und Verdichtung des ÖV-Angebots (auch am Wochenende und in Randzeiten)

6	Deutlicher Ausbau des Fahrplanangebots/Taktverdichtung im SPNV und ÖSPV, insbes. auch an Wochenenden (Taktichte und Betriebszeiten), mindestens gemäß definiertem landesweiten Mindestbedienstandard im Sinne der Mobilitätsgarantie. In einer ersten Stufe soll dieser Takt bis 2026 in den Hauptverkehrszeiten des Berufsverkehrs erreicht sein, zu den übrigen Zeiten jeweils mindestens ein Stundentakt in ländlichen Räumen und in den Ballungsräumen ein 30-Minuten-Takt.	2030	x	x		x	x	x	
7	Planung und Umsetzung des ÖV (Bahn, Stadt- und Straßenbahnen sowie Bus) landesweit nach den Prinzipien des integralen Taktfahrplans (ITF) zur systematischen Veknüpung aller öffentlichen Verkehrsmittel in BW; Aufbau von ITF-Knoten an geeigneten Bahnhöfen und Busknoten zur Herstellung kurzer Übergänge und Schaffung systematischer Anschlussverknüpfungen zwischen Bus und Schiene.	2028	x	x			x	x	
8	Konsequente, durchgängige, ganztägige Vertaktung aller regelmäßig verkehrenden Buslinien, mindestens gemäß dem definierten Landesstandard.	2028	x				x	x	
9	Identifikation von neuen potenzialträchtigen Haltepunkten (z. B. Reaktivierung/Neubau von Haltepunkten des SPNV bei potenzialträchtigen Siedlungsgebieten oder Linienweiterungen). Dabei ist auch eine enge Abstimmung zwischen Siedlungs- und Verkehrsplanung erforderlich.	2024	x	x	x	x			

Teilziel 1.3: Bevorrechtigung des ÖV-Angebots (schneller, pünktlicher, zuverlässiger)

Nr.	Maßnahme	Zeit-horizont	Zuständigkeiten (x = Hauptverantwortung)							
			Zieljahr	Aufgabenträger (ÖSPV & SPNV)	Land	Infrastruktur-betreiber	Kommunen	Verkehrs-verbünde	Verkehrs-unternehmen	Sonstige
10	Bevorrechtigung des ÖV gegenüber dem Kfz-Verkehr z. B. an Ampeln, bei Flächenkonflikten im Straßenraum etc.; Einrichtung von Busspuren, Haltestellenkaps, Pflörtnerampeln; standardisierte Planung des ÖV nach dem Grundsatz „der ÖV hält möglichst nur noch an der Haltestelle und dort möglichst kurz“; Erstellung eines Landesleitfadens zur Schaffung von Klarheit für die Umsetzung für ÖV-Aufgabenträger und Straßenverkehrsbehörden bis 2024.	2028	x	x			x			
11	Realisierung von neuen Direktverbindungen auf potenzialträchtigen Relationen (u. a. auch Anbindung zentraler Orte abseits der Schiene), kurz- und mittelfristig als Schnellbuslinien (inkl. Regiobuslinien). Diese sollen wie in anderen europäischen Ländern (z. B. Norwegen, Spanien, Schottland) bei entsprechender Frequenz auch auf Kraftfahrstraßen eigene Fahrspuren erhalten.	2026	x	x				x	x	
12	Anpassung und Umsetzung der Angebotsgrundsätze in den Verdichtungsräumen zur Ermöglichung von mehr beschleunigten Produkten (z. B. Express-S-Bahnen, Express-Busse, Express-Straßenbahn).	2030	x					x	x	

2. Handlungsfeld Vernetzte Mobilität: Optimal verbunden



Teilziel 2.1: Systematische Verknüpfung von ÖV und Fahrrad

Nr.	Maßnahme	Zeit-horizont	Zuständigkeiten (x = Hauptverantwortung)							
			Zieljahr	Aufgabenträger (ÖSPV & SPNV)	Land	Infrastruktur-betreiber	Kommunen	Verkehrs-verbünde	Verkehrs-unternehmen	Sonstige
13	Systematischer Ausbau sicherer und attraktiver Fahrradabstellanlagen an allen Haltepunkten des öffentlichen Verkehrs gemäß den Standards des Bike+Ride-Leitfadens des Landes (Fahrradbügel an Haltestellen in ländlichen Räumen bis Fahrradstationen an Bahnhöfen); Verdopplung der Anzahl der B+R-Stellplätze. Dazu sind auch die Zuständigkeiten zu prüfen und zu definieren.	2026	x	x			x	x		
14	Prüfung eines Landesprogramms Fahrradstationen gemäß B+R-Leitfaden des Landes.	kurzfristig	x	x	x	x	x	x		
15	Konzeption und Umsetzung von Projekten zur systematischen Förderung von Pedelecs als Zubringer zum öffentlichen Verkehr (gesicherte B+R-Plätze an den Haltestellen kombiniert mit gezielten Marketingmaßnahmen, ggf. Mietpedelecs oder vergünstigte Pedelecs).	2024		x	x	x	x			
16	Abschließende Harmonisierung der Regelungen zur Fahrradmitnahme im SPNV: Finalisierung der Harmonisierung der tariflichen und zeitlichen Regelungen zur Fahrradmitnahme in sämtlichen Verbundtarifen/Verkehrsverbänden des Landes sowie bei verbundübergreifenden Fahrten.	kurzfristig	x	x				x	x	
17	Erhöhung der Mitnahmemöglichkeiten im SPNV im Rahmen der wirtschaftlichen Machbarkeit im Zuge von Ausschreibungen von SPNV-Netzen; Prüfung weiterer Kapazitätserweiterungen – z. B. durch saisonale Umrüstung von Sitzplätzen zu Mehrzweckbereichen oder zu reinen Fahrradbereichen unter betrieblichen, fahrzeugtechnischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten. Die Mitnahme von Rollstühlen, Rollatoren und Kinderwägen muss weiterhin gewährleistet sein.	kontinuierlich	x	x				x	x	
18	Schaffung von mehr Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme auch im straßengebundenen ÖPNV durch maßgeschneiderte Konzepte.	2026	x					x	x	x

Touristiker

Teilziel 2.2: Systematische Verknüpfung von ÖV und weiteren Mobilitätsangeboten

Nr.	Maßnahme	Zeit-horizont	Zuständigkeiten (x = Hauptverantwortung)						
			Zieljahr	Aufgabenträger (ÖSPV & SPNV)	Land	Infrastruktur- betreiber	Kommunen	Verkehrs- verbünde	Verkehrs- unternehmen
19	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) im Sinne eines integrierten Mobilitätskonzepts als Rahmen für klimafreundlichen Verkehr. Unkomplizierte Zusammenfassung und digitale Buchungsmöglichkeit des gesamten Mobilitätsangebots für die Bürgerinnen und Bürger in leicht zugänglichen Mobilitäts-Apps unter Ermöglichung barrierefreier Buchungsmöglichkeiten.	2024	x	x	x	x	x	x	weitere Mobilitätsanbieter
20	Ausbau von Echtzeit-Informationen sowie Auskünften zu barrierefreien Reiseketten; Aufbau einer Multiplattform als Backendsystem für Frontendsysteme sowie Erweiterung der Datendrehscheibe ÖPNV um Daten ergänzender Mobilitätsangebote (Carsharing, Taxi, Mietwagen, Bikesharing) unter Nutzung der landesweiten Mobilitätsdatenplattform MobiData BW (www.mobidata-bw.de); Verknüpfung von ÖPNV-Daten aus Baden-Württemberg mit weiteren digitalen Mobilitätsinformationen auf Landes-, Bundes- und EU-Ebene (u. a. Mobilitätsdatenplattform des Bundes und Datenraum Mobilität der Wirtschaft); zentrales und neutrales Identitäts-Management; faire Daten-Governance nach dem Open-Data-Prinzip mit breiter Lizenzregelung sowie einheitlichen Datenschnittstellen, auch um neue Felder für Geschäftsmodelle zu eröffnen und Datenmissbrauch zu vermeiden.	2026	x	x		x	x	x	
21	Entwicklung und Umsetzung eindeutiger, landesweiter Standards für „Mobilitätsstationen“ und systematischer Ausbau dezentraler Mobilitätsstationen (und größerer Mobilitätszentralen) als Schnittstellen zwischen öffentlichem Verkehr und schwerpunktmäßig Radverkehr sowie Carsharing unter Berücksichtigung bereits existierender lokaler Gestaltungs- und Ausstattungsmerkmale; einheitliche Kennzeichnung von Mobilitätsstationen mit Mobilitätssäulen.	2024	x	x	x	x	x	x	

Nr.	Maßnahme	Zeit-horizont	Zuständigkeiten (x = Hauptverantwortung)						
			Zieljahr	Aufgabenträger (ÖSPV & SPNV)	Land	Infrastruktur- betreiber	Kommunen	Verkehrs- verbünde	Verkehrs- unternehmen
22	Deutlicher Ausbau von Carsharing-Angeboten u. a. durch Benutzervorteile beim Parken und Förderung privilegierter Stellplätze. Im Carsharing soll das Angebot über die heute 200 angeschlossenen Orte hinaus mit weiteren Anreizen für Anbieter, Städte und Gemeinden weiter in die Fläche wachsen. Bis 2030 sollen in Baden-Württemberg insgesamt 50.000 Carsharing-Fahrzeuge zur Verfügung stehen.	2026			x		x		Sharing-Anbieter
23	Deutlicher Ausbau von Pooling-Angeboten in allen Oberzentren und schrittweise wachsend auch in Mittelzentren, wobei eine enge Verzahnung von Ridepooling mit dem ÖPNV-Angebot anzustreben ist. Hierbei spielt auch die Nutzung der Möglichkeiten des novellierten PBefG (Verweis insb. auf §49 zu Mietwagenverkehr) und der damit geschaffenen Rechtsgrundlage eine wichtige Rolle.	2026		x			x		Pooling-Anbieter

Teilziel 2.3: Sinnvolle Verknüpfung von ÖV und motorisiertem Individualverkehr

24	Sinnvoller Ausbau der P+R-Infrastruktur, insbesondere an Haltestellen und Stationen leistungsfähiger Schienenverkehrslinien, die über entsprechende Flächenkapazitäten verfügen. Die P+R-Infrastruktur soll dabei so kundenfreundlich wie möglich ausgestaltet werden, um intermodale Reiseketten gerade in ländlichen Räumen zu stärken, z. B. durch Beschränkung auf ÖPNV-Nutzer/-innen, Rabatte bei Buchung eines P+R-Platzes in Verbindung mit einem ÖPNV-Fahrschein oder eine Echtzeit-Auslastungsanzeige per Mobilitäts-App.	2030	x	x	x	x	x		
----	--	------	---	---	---	---	---	--	--

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



Teilziel 3.1: Intensivierung des Parkraummanagements

Nr.	Maßnahme	Zeit-horizont	Zuständigkeiten (x = Hauptverantwortung)						
			Aufgabenträger (ÖSPV & SPNV)	Land	Infrastruktur- betreiber	Kommunen	Verkehrs- verbünde	Verkehrs- unternehmen	Sonstige
	Beschreibung	Zieljahr							
25	<p>Deutliche Intensivierung des Parkraummanagements in allen Teilräumen des Landes und Zweckbindung/Zuführung der Netto-Einnahmen für den Umweltverbund und die Verkehrssicherheit (Deckelung und Reduktion der Stellplatzanzahl, Ausweitung der bewirtschafteten Flächen, Ausweitung Bewohnerparken, Ausweitung der Bewirtschaftungszeiten, angemessene Parkgebühren, Erhöhung des Kontrollgrads), denn Parken im öffentlichen Raum und auf öffentlich zugänglichen Parkplätzen soll kostendeckend erfolgen.</p> <p>Nutzung des im Rahmen der Verordnung der Landesregierung zur Erhebung von Parkgebühren (ParkgebVO) eingeräumten größeren Handlungsspielraums durch die unteren Straßenverkehrsbehörden bei der Erhebung von Parkgebühren und insbesondere Bewohnerparkgebühren. Die unteren Straßenverkehrsbehörden können künftig durch Nutzung dieses Handlungsspielraums und eine angemessene Bepreisung des Parkens Straßenraum aufwerten. Die Einnahmen der Gebühren können zum Ausbau nachhaltiger Mobilität, wie der Stärkung des ÖPNV, genutzt werden.</p>	2026	x	x			x		
26	<p>Ermächtigung für Kommunen per Landesgesetz zur Einführung eines Mobilitätspasses zur Finanzierung von Angebotsausbau und günstigen Tarifen im ÖPNV. Der Mobilitätspass gewährt den Zugang zur Mobilität durch ein persönliches ÖPNV-Guthaben in Höhe des Abgabebetrags, das beim Kauf von ÖPNV-Zeitkarten eingelöst werden kann. Ziel ist auch, eine faire Kostenvergleichbarkeit zwischen ÖPNV und Autonutzung zu schaffen. So soll mit dem Instrument Mobilitätspass der ÖPNV gestärkt und das Mobilitätsverhalten geändert werden.</p>	kurzfristig		x			x		

Teilziel 3.2: Erhöhung der Pkw-Nutzungskosten zur Stärkung des ÖPNV

Teilziel 3.3: Beschleunigung des ÖPNV durch Neuverteilung des Straßenraums

Nr.	Maßnahme	Zeit-horizont	Zuständigkeiten (x = Hauptverantwortung)						
			Aufgabenträger (ÖSPV & SPNV)	Land	Infrastruktur- betreiber	Kommunen	Verkehrs- verbünde	Verkehrs- unternehmen	Sonstige
	Beschreibung	Zieljahr							
27	<p>Konsequente Beschleunigung des ÖPNV durch Umverteilung des Straßenraums, z. B. durch Einrichtung von Bus-/Umweltspuren und Reduktion von Kfz-Fahrspuren und Parkplätzen, Drosselung der Freigabezeiten an Knotenpunkten, Einrichtung von Pfortnerampeln zur Beschleunigung und Bevorrechtigung des ÖPNV. Für Regio- und Schnellbusse bedarf es im überlasteten Straßennetz auch außerorts Beschleunigungsmaßnahmen und ggf. Busspuren. 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. Hierbei sind die Anforderungen des mitnutzenden Radverkehrs zu berücksichtigen. Diese Maßnahmen sollen grundsätzlich durch eine Kommunikation der Beweggründe begleitet werden.</p>	2030		x			x		
28	<p>Umbau von Straßen durch Neuaufteilung des Verkehrsraums zugunsten von Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr, Grünflächen und Aufenthaltsbereichen mit dem Ziel höherer Lebens- und Aufenthaltsqualität und besserer Verkehrssicherheit im Sinne von mehr lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitten in Gemeinden, Städten, Stadtteilen und Teilorten.</p>	kontinuierlich		x			x		
29	<p>Stadtverträgliche Anpassung des Kfz-Verkehrs u. a. durch intelligente Verkehrssteuerung, sicherheitsorientierte Temporegulierung und Zuflussdosierungen; Ausnahmen für ÖV-Trassen sind dabei zu prüfen.</p>	kontinuierlich		x			x		

Teilziel 3.4: Geschwindigkeitsbegrenzungen für den motorisierten Individualverkehr

4. Handlungsfeld Infrastruktur: Leistungsfähig und zukunftsorientiert



Teilziel 4.1: Verkürzung der Reisezeiten

Nr.	Maßnahme	Zeit-horizont	Zuständigkeiten (x = Hauptverantwortung)						
			Aufgabenträger (ÖSPV & SPNV)	Land	Infrastruktur- betreiber	Kommunen	Verkehrs- verbünde	Verkehrs- unternehmen	Sonstige
	Beschreibung	Zieljahr							
30	Beschleunigung des Schienenverkehrs auf den Hauptachsen und in der Fläche (insbesondere durch Trassenoptimierungen, wie Streckenbegradigungen, schneller befahrbare Weichen und/oder Anpassung und Digitalisierung der Leit- und Sicherungstechnik, Elektrifizierung und Reaktivierung).	2030+	x	x	x	x			
31	Beschleunigung des Busverkehrs, insbesondere durch Bevorrechtigung und separate Busspuren. Gezielte Nutzung innerhalb der bestehenden Infrastruktur durch elektronische Reservierung von Fahrspuren für Busse, z. B. in der Hauptverkehrszeit nach Fahrtrichtung (analog B37 Heidelberg–Schlierbach, UK: „Bus Lanes“), Schaffung von „elektronischen Busspuren“ (z. B. Nutzung der Gegenfahrbahn bei Zuflusdosierung) mit Hilfe einer elektronischen Fahrspursignalisierung.	2028	x	x		x			
32	Durch die systematische Reaktivierung sowie den Neubau von Haltepunkten werden im Rahmen einer Stationsoffensive zahlreiche Gebiete besser erschlossen. Dies verkürzt die Reisezeiten der Fahrgäste.	2030+	x	x	x	x			
33	Durch die systematische Reaktivierung sowie auch den Neubau von Stadt-, Straßen- und Eisenbahnstrecken werden Fahrzeiten im ÖV verkürzt und Städte, Stadtteile und Gemeinden an den Schienenverkehr (wieder) angeschlossen. Insbesondere in ländlichen Räumen wird damit auch ein Beitrag zur Stärkung der regionalen Struktur und Wirtschaft geleistet. Das Land unterstützt die kommunalen Initiativen zur Umsetzung von Reaktivierungsvorhaben. Das Land prüft zudem, inwiefern ein landeseigenes Eisenbahninfrastrukturunternehmen aufgebaut bzw. nicht bundeseigene Eisenbahninfrastrukturunternehmen gestärkt werden können.	2030+	x	x	x	x			

Nr.	Maßnahme	Zeit-horizont	Zuständigkeiten (x = Hauptverantwortung)						
			Aufgabenträger (ÖSPV & SPNV)	Land	Infrastruktur- betreiber	Kommunen	Verkehrs- verbünde	Verkehrs- unternehmen	Sonstige
	Beschreibung	Zieljahr							
34	Bevorrechtigung des ÖV gegenüber dem Kfz-Verkehr z. B. an Ampeln und bei Flächenkonflikten im Straßenraum; Einrichtung von Busspuren, Haltestellenkaps, Pfortnerampeln; standardisierte Planung des ÖV nach dem Grundsatz „Der ÖV hält möglichst nur noch an der Haltestelle und dort möglichst kurz“; Erstellung eines Landesleitfadens für ÖV-Aufgabenträger und Straßenverkehrsbehörden bis 2024 (Maßnahme bereits in Handlungsfeld Angebot behandelt).	2028	x	x		x			
35	Jede Infrastrukturmaßnahme wird fahrplanbasiert in Abhängigkeit vom gewünschten Angebot abgeleitet (bezüglich Halten, Ausbau von Strecken-, Überhol- (Schienengüterverkehr) und Bahnhofsgleisen). Hierzu findet eine enge Abstimmung zwischen dem Aufgabenträger und den jeweiligen Infrastrukturbetreibern statt.	kontinuierlich	x	x	x				
36	„Digitale Schiene Deutschland“: Die strecken- und fahrzeugseitige Ausstattung mit einem europäischen Zugbeeinflussungssystem (ETCS) und digitaler Stellwerkstechnologie (DSTW) ERTMS ersetzen in Kombination mit einem hochautomatisierten Fahrbetriebs (ATO GoA 2) und einer kapazitätssteigernden Verkehrsleittechnik (CTMS) die konventionelle Signaltechnik. Dies trägt auch in Baden-Württemberg bei Ausbau-, Neubau- und Reaktivierungsvorhaben zur Leistungsfähigkeit der Schiene bei.	kontinuierlich	x	x	x	x		x	EBA, Digitale Schiene Deutschland (DSD), Deutsches Zentrum für Schienenforschung (DZSF)
37	Festlegung von Streckenstandards/Teilnetzstandards für die Bahnsteiglängen unter Berücksichtigung des bundesweiten Kontexts, so dass der Einsatz optimaler Fahrzeuglängen im Hinblick auf die Bereitstellung einer maximalen Kapazität für die Reisenden möglich ist.	2026	x	x	x				

Nr.	Maßnahme	Zeit- hori- zont	Zuständigkeiten (x = Hauptverantwortung)						Sonstige
			Zieljahr	Aufgabenträger (ÖSPV & SPNV)	Land	Infrastruktur- betreiber	Kommunen	Verkehrs- verbünde	
38	Einführung von BRT (Bus Rapid Transit)-Trassen/ Systemen bei starken Verkehrsströmen und nicht adäquat mit ÖPNV angeschlossenen großen Siedlungsräumen, wenn schienengebundene Verkehrsmittel nicht vorhanden sind bzw. wirtschaftlich oder technisch nicht hergestellt werden können.	2030+	x	x		x			
39	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/-schleifen). Die streckenseitige Implementierung einer kapazitätssteigernden Verkehrsleittechnik (CTMS) ermöglicht ein modernes Störungsmanagement mittels künstlicher Intelligenz. Dazu wird eine Bestandsaufnahme (differenziert nach Zeit, Räumen, Kosten) durchgeführt und Redundanz-Maßnahmen daraus abgeleitet; die erforderlichen Rahmenbedingungen werden vom Land vorgegeben und die Schaffung von Redundanzen gefördert. Dazu müssen auch die bestehenden Fördermodalitäten in Bezug auf Wirtschaftlichkeitsnachweise geändert oder erweitert werden. Das Land setzt sich auch beim Bund für die Förderung von Redundanzmaßnahmen und entsprechende Nachweisanforderungen ein.	kontinuierlich	x	x	x	x		x	Digitale Schiene Deutschland (DSD)
40	Bau von Infrastrukturgänzungen (ggf. auch nur kurzfristig) zur Reduzierung der Auswirkungen von Baustellen (z. B. Bau-/Kletterweichen, Einrichtung von Gleiswechselbetrieb, Überleitverbindungen, Überholgleise).	kontinuierlich	x		x				
41	Umsetzung einer aktiven Flächenpolitik zur langfristigen Sicherung von Flächen für den Ausbau von Verkehrs- und Betriebsflächen (z. B. für zusätzliche Streckengleise, Fläche für Werkstatt, Betriebshof, Abstellanlagen) für den ÖV, in Abhängigkeit zukünftiger, fahrplanbasiert abgeleiteter Ausbaubedarfe (Schwerpunkt beim schienengebundenen Verkehr).	2028	x	x	x	x			

Nr.	Maßnahme	Zeit- hori- zont	Zieljahr	Aufgabenträger (ÖSPV & SPNV)	Land	Infrastruktur- betreiber	Kommunen	Verkehrs- verbünde	Verkehrs- unternehmen	Sonstige
43	Die Landesregierung wird sich weiterhin dafür einsetzen, dass die Dauer von Planungs- und Genehmigungsverfahren für Projekte der Verkehrsinfrastruktur reduziert werden können. Sie wird auch im eigenen Zuständigkeitsbereich Beschleunigungspotenziale ermitteln und entsprechende Vorschläge erarbeiten und umsetzen.	kontinuierlich			x	x	x			Bund
44	Der Eisenbahnknoten Stuttgart soll in einem ständigen Prozess für die Anforderungen weiterer Angebotssteigerungen in künftigen Jahrzehnten (z. B. auch über die für das Jahr 2030 angestrebte Verdoppelung der Fahrgastzahlen im Schienenverkehr hinaus) zukunftsfähig gemacht werden. Im Rahmen der Initiative „Eisenbahnknoten Stuttgart 2040“ setzt sich die Landesregierung dabei insbesondere für Infrastrukturmaßnahmen ein, die die Kapazitäten von Regionalverkehr und S-Bahn einschließlich verbesserter Robustheit bei Störfällen erweitern.	2030+			x	x				

Teilziel 4.3: Attraktivitätssteigerung von Haltestellen und Stationen

Nr.	Maßnahme	Zeit-horizont	Zuständigkeiten (x = Hauptverantwortung)						
			Zieljahr	Aufgabenträger (ÖSPV & SPNV)	Land	Infrastruktur- betreiber	Kommunen	Verkehrs- verbünde	Verkehrs- unternehmen
45	Flächendeckend attraktive und sichere (Um-)Gestaltung von Haltestellen und Stationen inkl. der Zuwege gemäß den funktionalen Anforderungen sowie Gestaltungsrichtlinien zur Schaffung von Barrierefreiheit und einer hohen Aufenthaltsqualität. Ebenfalls zu berücksichtigen sind die leichte Zugänglichkeit für den Fußverkehr, etwa durch die Vermeidung umwegiger Wegeführungen zu Stationen und Haltestellen. 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. Dazu baut das Land das Programm „Bahnhof der Zukunft“ weiter aus und ergänzt dieses um eine Offensive zur Neuanlage von SPNV-Haltestellen. Durch ergänzende Programme zur ganzheitlichen Aufwertung von ÖPNV-Haltestellen zu intermodalen Schnittstellen sollen kommunale Akteurinnen und Akteure unterstützt werden.	kontinuierlich	x	x	x	x			
46	Einrichtung einer Agentur für Stationsentwicklung beim Land inkl. enger Abstimmung über die Kompetenzen und Zuständigkeiten aller involvierten Akteurinnen und Akteure. Bei der Agentur laufen alle Informationen hinsichtlich der Stationsentwicklung zusammen. Somit kann sie die Entwicklungen wirksam koordinieren, Empfehlungen ausarbeiten und alle Beteiligten optimal unterstützen.	2026	x	x	x	x			
47	Festlegung von Gestaltungsrichtlinien für barrierefreie Stations- und Haltestellenanlagen mit hoher Nutzer- und Aufenthaltsqualität in Abhängigkeit von Funktion und Reisendenzahl (z. B. intermodale Verknüpfung, Wetterschutz, Fahrgastinformation, WLAN, Automaten/Verkaufsstellen für Fahrkarten, Aufenthaltsmöglichkeiten, überdachte Sitzmöglichkeiten, Dienstleistungen, Gastronomie, Toilettenanlagen) unter Beteiligung von relevanten Akteurinnen und Akteuren.	2024	x	x	x	x	x	x	
48	Erreichung größtmöglicher Barrierefreiheit für die gesamte Reisekette.	kontinuierlich	x		x	x		x	

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



Teilziel 5.1: Erhöhung der Pünktlichkeit und der Anschlusssicherheit im Betrieb

Nr.	Maßnahme	Zeit-horizont	Zuständigkeiten (x = Hauptverantwortung)						
			Zieljahr	Aufgabenträger (ÖSPV & SPNV)	Land	Infrastruktur- betreiber	Kommunen	Verkehrs- verbünde	Verkehrs- unternehmen
49	„Digitale Anschlusssicherung“: Erarbeitung und Umsetzung eines Qualitätskonzepts für eine unternehmens- und verkehrsträgerübergreifende 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 und Nutzung einer kapazitätssteigernden Verkehrsleittechnik (CTMS). Auch die Fahrpläne (Bus & Bahn) sollten entsprechende Fahrzeitreserven für das Abwarten von Anschlüssen aufweisen. Bestehende Strukturen zur Anschlusssicherung dürfen nicht aufgegeben oder müssen mindestens gleichwertig ersetzt werden. Die Fahrzeuge im SPNV sind zur Nutzung einer kapazitätssteigernden Verkehrsleittechnik (CTMS) mindestens mit dem hochautomatisierten Fahrbetrieb (ATO GoA 2) auszurüsten.	kontinuierlich	x	x	x		x	x	
50	Senkung des Energieverbrauchs auf Nebenbahnen durch das Abfahren von optimierten Fahrprofilen mittels Nutzung eines hochautomatisierten Fahrbetriebs (ATO GoA 2). Die Fahrempfehlungen ermöglichen eine höhere Pünktlichkeit und reduzieren die Streuung der Fahrweise. Daneben senkt das Zusammenspiel zwischen einer kapazitätssteigernden Verkehrsleittechnik (CTMS) und einem hochautomatisierten Fahrbetrieb (ATO GoA 2) in stärker belasteten Streckenabschnitten auch den Energieverbrauch, da der optimierte Fahrfluss intelligent gesteuert Züge unnötige Halte vermeidet und die optimale Einfahrt in gleiche Streckenabschnitte ermöglicht.	kontinuierlich	x	x	x			x	
51	Verstärkung der präventiven Instandhaltung sowohl im Infrastruktur- als auch im Fahrzeugbereich (z. B. Verkürzung von Wartungs- und/oder Kontrollintervallen bei allen Fahrzeugen des ÖPNV, Signalen, Weichen, Ladeeinrichtungen für Elektrobusse; umfassenderer Freischnitt von Strecken, früherer Austausch von Gleisen).	kontinuierlich	x	x	x			x	

Nr.	Maßnahme	Zeit-horizont	Zuständigkeiten (x = Hauptverantwortung)						
			Zieljahr	Aufgabenträger (ÖSPV & SPNV)	Land	Infrastruktur- betreiber	Kommunen	Verkehrs- verbünde	Verkehrs- unternehmen
52	Erhöhung der operativen Fahrzeugreserven durch Vorgaben in den Ausschreibungen für die Verkehrsunternehmen; strategisch sinnvolle Positionierung der Reservefahrzeuge (Bus & Bahn) im Netz zum schnellen Einsatz bei Ausfall von anderen Fahrzeugen; ggf. Aufbau eines strategischen Fahrzeugpools der Aufgabenträger.	2030	x	x				x	
53	Erhöhung der Personalreserven mit Vorgaben der Aufgabenträger bei den Ausschreibungen (z. B. Fahrberechtigung für Werkstatt- oder Büropersonal) oder unternehmensübergreifend einsetzbarem Personal.	2028	x					x	
54	Erstellung von Baustellenfahrplänen mit Fokus auf die möglichst barrierefreie Sicherstellung der vorhandenen Reiseketten zur Minimierung der Folgen von Baumaßnahmen. Wo möglich, sollte unter „rollendem Rad“ gebaut werden.	kontinuierlich	x	x	x			x	Bund
55	Erarbeitung von Störfallkonzepten (auch unter Einbeziehung SEV-Kapazität) im Zusammenspiel zwischen ÖPNV und SPNV sowie schneller Umsetzung im Betrieb.	kontinuierlich	x		x			x	
56	Optimierung der Fahrgastwechselzeiten (Crowd-Management) durch eine optimierte Steuerung von Fahrgastströmen am Bahnsteig mittels der Nutzung gesammelter Daten einer kapazitätssteigernden Verkehrsleittechnik (CTMS).	kontinuierlich	x	x	x			x	
57	Optimierung der Zugfahrt unter Beachtung der Streckenauslastung und dem Fahrgastaufkommen mit einer Echtzeitortung. Die Pünktlichkeit im Betrieb wird durch das Einfahren der Züge in die Bahnhöfe im Reisverschlussverkehr sowie den dichteren Zugfolgezeiten verbessert.	kontinuierlich	x	x	x			x	

Teilziel 5.2: Klimaneutrale Antriebe als neuer Standard

Nr.	Maßnahme	Zeit-horizont	Zuständigkeiten (x = Hauptverantwortung)						
			Zieljahr	Aufgabenträger (ÖSPV & SPNV)	Land	Infrastruktur- betreiber	Kommunen	Verkehrs- verbünde	Verkehrs- unternehmen
58	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.	2026	x		x			x	
59	Damit der Hochlauf koordiniert zwischen Land, Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen verläuft, ist eine ambitionierte Strategie zur Erreichung einer klimaneutralen Fahrzeugflotte weitgehend bis zum Jahr 2035 erforderlich. Unter einen klimaneutralen Antrieb fallen Busse, die vollelektrisch mit grünem Strom, mit einer Brennstoffzelle und grünem Wasserstoff oder mit durch erneuerbaren Energien erzeugten synthetischen Kraftstoffen (reFuels) betrieben werden; Bei der Formulierung dieses Ziels sollen der Mittelbedarf der Verkehrsunternehmen und der Aufgabenträger sowie ein Finanzierungsrahmen für mögliche Förderprogramme bis 2030 berücksichtigt werden.	kurzfristig	x	x				x	
60	Die europaweit vorgegebenen Ziele der EU-Clean-Vehicles-Directive sind mit dem "Saubere Fahrzeuge"-Beschaffungsgesetz in Deutschland umzusetzen. Es soll daher zu einer Neuausrichtung der Busförderung im Dialog mit den Unternehmen kommen. Dabei werden neben der Förderung emissionsfreier Busse die besondere Struktur des Busverkehrs in ländlichen Räumen berücksichtigt und auch weiterhin Busse mit konventionellen, sauberen Antrieben gefördert. Im Busverkehr sollen Elektrobusse, Brennstoffzellenfahrzeuge und reFuels eingesetzt werden. Die erforderliche Infrastruktur wird über das Landesgemeindevkehrsfinanzierungsgesetz gefördert.	2026	x	x				x	
61	Dringende Empfehlung, mit der Planung für den Ausbau und die Anpassung der Betriebshöfe sowie der Lade-/Tankinfrastruktur landesweit im Jahr 2021 zu beginnen und diese in den Nahverkehrsplanungen zu berücksichtigen.	2026	x	x	x			x	

Nr.	Maßnahme	Zeit-horizont	Zuständigkeiten (x = Hauptverantwortung)						Sonstige
			Zieljahr	Aufgabenträger (ÖSPV & SPNV)	Land	Infrastruktur- betreiber	Kommunen	Verkehrs- verbünde	
62	Sukzessive Reduzierung des Einsatzes von Dieseltriebwagen und Ersatz durch Elektro-Triebwagen (mit begleitender Elektrifizierung). Wo die Elektrifizierung der Schiene nicht wirtschaftlich oder nicht zeitnah umsetzbar ist, sollen klimaneutral fahrende Schienenfahrzeuge mit Brennstoffzellen, Batterien oder reFuels zum Einsatz gebracht werden.	2030	x	x	x			x	

Teilziel 5.3: Erhöhung und Gewährleistung von Komfort und Kapazität der Fahrzeuge

63	Einsatz längerer und/oder mehr doppelstöckiger Züge sowie ausreichend dimensionierter Fahrzeugflotten auch für die Hauptverkehrszeit und unter Beachtung des Pendler- und Schülerverkehrs; Fortentwicklung der Kapazitätsrichtlinien für den SPNV unter Abwägung von Komfort, Wirtschaftlichkeit und Barrierefreiheit; Schaffung ausreichender Kapazität in Busnetzen (z. B. durch Busse mit Anhängern).	2030	x					x	
64	Verbesserung des Wohlbefindens und der Sicherheit für die Nutzung des Schienenverkehrs durch ein gemeinsames Sicherheitskonzept des Verkehrsministeriums und des Innenministeriums. Ein Element soll dabei der Einsatz zusätzlicher Sicherheitskräfte in Zügen sein.	2024	x	x	x				Land: Innenministerium
65	Durchgehende Versorgung der Fahrgastbereiche von Bussen und Zügen mit Mobilfunk/WLAN in definierter Qualität.	2026	x					x	
66	Kontinuierliche Überprüfung und Weiterentwicklung des Landesstandards für die Ausstattung, Zugänglichkeit und die Sauberkeit der Fahrzeuge des SPNV (z. B. Stellplätze für Kinderwagen, Rollstühle, Rollatoren, Fahrräder, Pedelecs und Elektrofahrräder, Barrierefreiheit, Toiletten, Steckdosen, Fahrgastinformation, WLAN, Kameraüberwachung, Lärm, Branding, Sicherungstechnik, wertige Innengestaltung zur Steigerung der Aufenthaltsqualität).	kontinuierlich	x					x	
67	Prüfung der Entwicklung eines differenzierten Landesstandards für Fahrzeuge des ÖSPV (z. B. Stellplätze für Kinderwagen/Rollatoren etc., Barrierefreiheit, Fahrgastinformation, WLAN, Kameraüberwachung, Lärm, Branding).	2026	x	x				x	

6. Handlungsfeld Tarif und Vertrieb: Günstig und verständlich



Teilziel 6.1: Integrierte, einfache und verständliche Tarife

Nr.	Maßnahme	Zeit-horizont	Zuständigkeiten (x = Hauptverantwortung)						Sonstige
			Zieljahr	Aufgabenträger (ÖSPV & SPNV)	Land	Infrastruktur- betreiber	Kommunen	Verkehrs- verbünde	
68	Erarbeitung einer Tarifstrategie für Baden-Württemberg zur Festlegung der wesentlichen Stoßrichtungen und Eckpunkte für die Weiterentwicklung des Landstarifs sowie von Empfehlungen für Verbundtarife. Die Beibehaltung lokaler, durch jeweilige Aufgabenträger bezuschusster Tarife bleibt dabei möglich.	kurzfristig	x	x			x	x	
69	Vereinfachung der heterogenen Tariflandschaft zur Schaffung noch fahrgastfreundlicherer Gesamtstrukturen durch Reduzierung der Anzahl an Tarifzonen, Tarife und Verbänden. Grundprinzip: Innerhalb eines Verbundes gilt in BW der Verbundtarif, darüber hinaus immer der bwtarif.	2024	x	x			x	x	
70	Harmonisierung der Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen der Verbünde und Verkehrsunternehmen in BW.	2026	x	x			x	x	
71	Systematische tarifliche und vertriebliche Integration weiterer Mobilitätsangebote in den ÖPNV (z. B. Paketangebote mit zusätzlicher Nutzung von Sharing, Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge, Fahrradparken) (bereits im Handlungsfeld „Vernetzte Mobilität“ behandelt und hier leicht gekürzt).	2030	x				x	x	
72	Schaffung einer ÖV-Jahreskarte für ganz BW sowie Ausweitung der BahnCard-Familie auf gesamten ÖPNV in BW.	2030	x	x			x	x	

Teilziel 6.2: Preiswerte und flexible Tarife

Nr.	Maßnahme	Zeit-horizont	Zuständigkeiten (x = Hauptverantwortung)						
			Aufgabenträger (ÖSPV & SPNV)	Land	Infrastruktur- betreiber	Kommunen	Verkehrs- verbände	Verkehrs- unternehmen	Sonstige
	Beschreibung	Zieljahr							
73	Verbesserung des Preis-Leistungsverhältnisses, vorrangig durch Ausbau des ÖPNV-Angebots und Beibehaltung eines attraktiven Preisniveaus.	2028	x	x	x		x	x	
74	Prüfung von flächendeckend attraktiveren und digital verfügbaren Tarifangeboten im ÖPNV für alle Kundengruppen in Verbänden und im bwtarif. Ein Ziel dabei ist die Einführung landesweit günstiger Tickets, wie z. B. das 1-2-3-Ticket.	2026	x	x			x	x	
	Bindung bestehender und Gewinnung zusätzlicher Abokund/-innen durch attraktive Abos und damit Stärkung der Kundenbindung und Gewährleistung der Planungssicherheit für die Branche.	kontinuierlich	x				x	x	
75	Ausbau von Preisvergünstigungen für Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene, als Anreiz für die Entwicklung nachhaltiger Mobilitätsmuster und eine dauerhafte Nutzung des ÖPNV. Mit finanzieller Unterstützung des Landes wird die Einführung eines attraktiven Schüler-, Auszubildenden-, Studierenden-, und Jugendtickets zum Preis von 365 Euro pro Jahr mit landesweiter Fahrtmöglichkeit angestrebt.	kurzfristig	x	x			x	x	
76	Durchführung von Modellvorhaben für einen drittnutzerfinanzierten ÖPNV (z. B. deutliche Tarifabsenkung oder preislich gestaffelte Flatrates mit niedrigerem Nutzerfinanzierungsanteil). Damit sowie unter Berücksichtigung bereits laufender Vorhaben sollen Erkenntnisse bzgl. Auslastung und Nutzerverhalten (geänderte Verkehrsmittelwahl) sowie Finanzierungsmöglichkeiten und Preisgestaltung gewonnen werden.	2026	x	x		x	x	x	
77	Schaffung räumlich und zeitlich flexiblerer und dadurch preislich attraktiverer Tarife, die veränderte Mobilitätsmuster berücksichtigen und einen Anreiz zur Entzerrung der Verkehrssysteme in den Spitzenstunden der Nachfrage geben (z. B. neue Arbeitszeitmodelle, Multimodalität inkl. Sharing-Angeboten, Anfangszeitenmanagement) und ggf. ein gewünschtes Fahrverhalten anreizen (z. B. in Neben- statt Hauptverkehrszeit).	2026	x				x	x	

Nr.	Maßnahme	Zeit-horizont	Zuständigkeiten (x = Hauptverantwortung)						
			Aufgabenträger (ÖSPV & SPNV)	Land	Infrastruktur- betreiber	Kommunen	Verkehrs- verbände	Verkehrs- unternehmen	Sonstige
	Beschreibung	Zieljahr							
78	Stärkung und Weiterentwicklung digitaler, flexibler Rabattmodelle für Gelegenheitskund/-innen, z. B. mit automatischer Rabattierung/Kappung der Maximalkosten pro (Zeit-)Raum (aber oberhalb des Preisniveaus des jeweiligen Abotarifs, um dessen Kannibalisierung zu vermeiden).	2026	x				x	x	
79	Ausbau von Preisvergünstigungen für finanziell Bedürftige, um finanzielle Nutzungsbarrieren weiter zu verringern sowie als Beitrag zur gesellschaftlichen Teilhabe.	2024	x	x		x	x	x	
80	Ausweitung vom Arbeitgeber und/oder der öffentlichen Hand bezuschusster Jobtickets als Beitrag zum betrieblichen Mobilitätsmanagement.	2026	x	x			x	x	

Teilziel 6.3: Einfacher Zugang zum ÖV-System

81	Erarbeitung einer gesamthaften Vertriebsstrategie durch das Land, die alle kundenseitig relevanten Vertriebskanäle und-akteursgruppen und die für die Umsetzung nötigen Vertragsbeziehungen mit diesen betrachtet (als Weiterentwicklung bestehender Konzepte der regionalen Akteurinnen und Akteure bzw. des SPNV-Vertriebskonzepts).	kurzfristig	x	x			x	x	
82	Weiterentwicklung der Vertriebssysteme: Landesweiter Ausbau von Check-in/Check-out-/Be-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).	2026 ⁹	x	x			x	x	
83	Ausbau des verbundübergreifenden Vertriebs von Tickets anderer Verbände bzw. des bwtarif.	2026	x	x			x	x	

9) Für Stufe 1.

7. Handlungsfeld Kommunikation und Mobilitätskultur: Verlässlich und sympathisch



Teilziel 7.1: Intensivierung des koordinierten ÖV-Marketings

Nr.	Maßnahme	Zeit-horizont	Zuständigkeiten (x = Hauptverantwortung)						
			Aufgabenträger (ÖSPV & SPNV)	Land	Infrastruktur- betreiber	Kommunen	Verkehrs- verbünde	Verkehrs- unternehmen	Sonstige
	Beschreibung	Zieljahr							
84	Erarbeitung eines übergreifenden ÖPNV-Kommunikationskonzepts BW (inkl. Ziel, Zielgruppen, Botschaften und Social-Media-Kanälen sowie Markenhierarchie) unter Zuhilfenahme professioneller Agenturen und unter Berücksichtigung der Strukturen und Aufgaben von Land, Verbänden, Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen.	2024	x	x			x	x	
85	Zur Erreichung qualitativ hochwertiger, landesweit abgestimmter und integrierter Kommunikations- und Marketingkampagnen werden durch die Akteurinnen und Akteure entsprechende finanzielle und personelle Ressourcen bereitgestellt.	2028	x	x			x	x	
86	Deutlicher Ausbau und Vernetzung einer emotionalisierten Marketingkommunikation als elementares Instrument für Imagewandel und Fahrgast(rück)gewinnung („ÖPNV-Kultur“ à la RadKULTUR BW). Umsetzung parallel zum Angebotsausbau mit Fokus auf Vermittlung eines Lebensgefühls – mit mehr Mut, Kreativität und positiven Botschaften.	2024	x	x			x	x	
87	Ausbau gezielter Werbemaßnahmen im ÖPNV, z. B. entlang neuer Linien und Strecken mit verbessertem Angebot sowie ggü. Personen, bei denen sich aufgrund veränderter Lebenssituationen das Mobilitätsverhalten verändern könnte (inkl. Direktansprache der priorisierten Zielgruppen, z. B. Pendler/-innen; kostenlose Schnuppermonatskarte für Neubürger/-innen).	kontinuierlich	x	x		x	x	x	

Nr.	Maßnahme	Zeit-horizont	Zuständigkeiten (x = Hauptverantwortung)						
			Aufgabenträger (ÖSPV & SPNV)	Land	Infrastruktur- betreiber	Kommunen	Verkehrs- verbünde	Verkehrs- unternehmen	Sonstige
	Beschreibung	Zieljahr							
88	Gestaltung aller regelmäßig im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge mit einem mindestens in den Verbänden abgestimmten Corporate Design, wobei die Markenhierarchie (Expressbus, Regionalbus, Stadtbuss etc.) auch bei lokal eigenständiger Gestaltung (z. B. stadtspezifische Gestaltung/Farben) weiterhin erkennbar sein muss, um das Produkt ÖPNV im Straßenraum klar erkennbar zu machen und den Kundinnen und Kunden eine schnelle Orientierung zu geben. Um ein hochwertiges Produktimage aufzubauen, soll dabei auf Außenwerbung möglichst verzichtet oder diese zumindest sehr stark auf einen Anteil der Flotte sowie auf wenige, klar definierte Flächen reduziert werden.	2026	x	x			x	x	
89	Gezielte Ansprache von Unternehmen und Institutionen mit Standorten in BW, v. a. bei Verbesserungen des ÖPNV-Angebots (Stoßrichtung Jobtickets) als integraler Bestandteil des betrieblichen Mobilitätsmanagements zur Stärkung des ÖV im Pendlerverkehr.	2026		x			x	x	
90	Ansprache von Institutionen/Firmen, die für Reiseanlässe stehen (z. B. Kinos, Museen, Shoppingcenter), damit diese ihren Kundinnen und Kunden die ÖPNV-Nutzung erleichtern (Anreiseinformationen, Kombitickets u. ä.) (Stoßrichtung Bartarif).	2026					x	x	

Teilziel 7.2: Ausbau der Kundeninformation

91	Erster Schritt: Schaffung eines landesweiten attraktiven Mindeststandards für die Erreichbarkeit (telefonisch und online) der Kundendienste von Verkehrsunternehmen, Verbänden und Vertriebsdienstleistern.	2024	x	x			x	x	
92	Zweiter Schritt: Einrichtung einer landesweit beworbenen zentralen ÖPNV-Schnittstelle für Kundenanliegen innerhalb von bwegt (Telefon, Mail, Social Media) nach dem Vorbild der Schläuen Nummer NRW); Kundendienste von Verbänden und VU bleiben dahinter bestehen.	2026	x	x			x	x	

Nr.	Maßnahme	Zeit- hor- zont	Zuständigkeiten (x = Hauptverantwortung)						
			Beschreibung	Zieljahr	Aufgabenträger (ÖSPV & SPNV)	Land	Infrastruktur- betreiber	Kommunen	Verkehrs- verbände
93	Erarbeitung eines gemeinsamen Konzepts zur optimalen Verwendung aktueller Verspätungsdaten für Betriebsplanung und Fahrgastinformation in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen. Nach flächendeckender, durch das Land geförderter Einführung der Technik betrifft dies auch die Auswertungsmöglichkeiten von AFZS-Daten (Automatische Fahrgastzählssysteme) sowie von Daten aus alternativen vergleichbaren Zählsystemen.	2024	x	x			x	x	
94	Flächendeckender Ausbau von Echtzeit-Informationssystemen (Abfahrten, Umsteigeverbindungen und Betriebslage (Dynamische Fahrgastinformation)) an frequenzstarken Haltestellen und Stationen sowie in Fahrzeugen (erste Stufe: alle schienengebundenen Verkehre; zweite Stufe: alle Busse; dritte Stufe: Einbindung der Echtzeitinformationen in Apps).	2026	x	x			x	x	
95	Ausbau der Infotainmentsysteme an frequenzstarken Haltestellen und in Fahrzeugen durch attraktive Angebote mit Zusatznutzen für Kundinnen und Kunden, wie z. B. Nachrichten, Hinweis auf Geschäfte entlang der Strecke oder Unterhaltungsclips.	2026	x	x			x	x	
96	Etablierung standardisierter ÖPNV-Informationssysteme (z. B. Infoscreen in Eingangshalle mit relevanten ÖPNV-Echtzeitinformationen) in größeren Firmen und Institutionen.	2026		x		x	x	x	
97	Sicherstellung von barrierefreien Informationen über die gesamte Reisekette (vgl. Maßnahme 48 „Erreichung größtmöglicher Barrierefreiheit für die gesamte Reisekette“).	kontinuierlich	x		x	x		x	

Teilziel 7.3: Stärkung der Kundenrechte

Nr.	Maßnahme	Zeit- hor- zont	Zuständigkeiten (x = Hauptverantwortung)						
			Beschreibung	Zieljahr	Aufgabenträger (ÖSPV & SPNV)	Land	Infrastruktur- betreiber	Kommunen	Verkehrs- verbände
98	Einführung einer landesweiten Kundengarantie für ÖPNV-Nutzer/-innen (verbundintern wie verbundübergreifend), die bei nicht erfüllten Mindeststandards bezogen auf Pünktlichkeit und Anschlusssicherung geeignete, unbürokratische Entschädigungsmaßnahmen für die Kundinnen und Kunden vorsieht (Gelegenheits- und Stammkund/-innen).	2028	x	x			x	x	
99	Bei den Aufgabenträgern oder den Verbänden sollen Fahrgastbeiräte eingerichtet werden, damit die Interessen der Fahrgäste frühzeitig in die Planung und Gestaltung des ÖPNV eingebracht werden können. Fahrplanentwürfe werden frühzeitig veröffentlicht, so dass eine Fahrgastbeteiligung erfolgen kann.	2026	x				x	x	Fahrgäste
100	„Digitale Anschlusssicherung“: Erarbeitung und Umsetzung eines Qualitätskonzepts für eine unternehmens- und verkehrsträgerübergreifende 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 und Nutzung einer kapazitätssteigernden Verkehrsleittechnik (CTMS) (vergleiche Maßnahme 49, hier gekürzt).	2026	x	x	x		x	x	

Teilziel 7.4: Ausbau der Mobilitätsdaten-Architektur

Nr.	Maßnahme	Zeit-horizont	Zuständigkeiten (x = Hauptverantwortung)						Sonstige
			Aufgabenträger (ÖSPV & SPNV)	Land	Infrastruktur- betreiber	Kommunen	Verkehrs- verbände	Verkehrs- unternehmen	
	Beschreibung	Zieljahr							
101	Ausbau der zentralen, diskriminierungsfreien Plattform MobiData BW für Verkehrsdaten (ÖV Fahrplandaten, Echtzeitdaten, Floating Car Data, MIV-Daten etc.), Mobilitäts-Multi-Plattform für Frontend-Systeme, kommunale Informationen (Feinstaubalarm, verkehrsberuhigte Zonen etc.), Ereignis- (Baustellen, Veranstaltungen etc.) und serviceorientierte Daten (P+R-/B+R-Stellplätze, Sharing-Dienste, Parkhäuser etc.) in enger Abstimmung mit bundesweiten und internationalen Datenplattformen.	2024	x	x	x	x	x	x	
102	Verkehrsträgerübergreifende Ertüchtigung der digitalen Infrastrukturen zur flächendeckenden Verbesserung der Echtzeitdaten, so dass diese eine Verknüpfung bestehender Plattformen (wie z. B. Reisenden-Informationssystem für den SPNV) mit weiteren Datendrehscheiben ermöglichen. Alle Datenplattformen sind dabei wettbewerbsneutral ausgestaltet.	2028	x	x			x	x	

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



Teilziel 8.1: Verbindlichere Verankerung einer attraktiven ÖV-Erschließung in Gesetzen und Vorgaben

Nr.	Maßnahme	Zeit-horizont	Zuständigkeiten (x = Hauptverantwortung)						Sonstige
			Aufgabenträger (ÖSPV & SPNV)	Land	Infrastruktur- betreiber	Kommunen	Verkehrs- verbände	Verkehrs- unternehmen	
	Beschreibung	Zieljahr							
103	Verankerung eindeutiger, landesweiter Zielwerte sowie Mindestbedienstandards für den ÖPNV (SPNV, ÖSPV bis hin zu flexiblen Bedienformen) als Mobilitätsgarantie im Öffentlichen Verkehr zur Anbindung aller Orte (geschlossene Ortschaften), differenziert nach verschiedenen Raumkategorien und Tageszeiten. Zu den gängigen Verkehrszeiten (5 bis 24 Uhr) sollen alle Orte (geschlossene Ortschaften) in Verdichtungsräumen mindestens im Viertelstundentakt und in ländlichen Räumen im Halbstundentakt angebonden werden (vgl. Handlungsfeld Angebot).	2024	x	x		x	x	x	
104	Angesichts des Bedeutungszuwachses des Öffentlichen Verkehrs für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung ist eine höhere Verbindlichkeit für den Ausbau des ÖPNV das Ziel. Dafür soll die Mobilitätsgarantie im Öffentlichen Verkehr umgesetzt werden. Die Überführung des ÖPNV in eine gesetzlich definierte kommunale Pflichtaufgabe ist zu klären.	2024	x	x		x	x	x	
105	In diesem Zusammenhang werden im Vorfeld in gemeinsamer Abstimmung zwischen Land und kommunalen Aufgabenträgern sowie weiteren relevanten Akteurinnen und Akteuren die Mindeststandards sowie die Kosten und die Finanzierungsmöglichkeiten der Mobilitätsgarantie ermittelt.	kurzfristig	x	x		x	x	x	
106	Im Rahmen der Vorbereitungen zur Mobilitätsgarantie auch Prüfung und ggf. Anpassung der rechtlichen Rahmenbedingungen zur kommunalen Erschließung von Wohn-, Gewerbe- und Handelsstandorten sowie wichtiger Infrastrukturen (z. B. Krankenhäuser) und sonstiger gängiger alltäglicher Ziele (z. B. Freizeitverkehr) mit attraktivem ÖPNV-Angebot im Rahmen des definierten Mindeststandards.	2026	x	x		x	x	x	

Nr.	Maßnahme	Zeit- hor- zont	Zuständigkeiten (x = Hauptverantwortung)						Sonstige
			Aufgabenträger (ÖSPV & SPNV)	Land	Infrastruktur- betreiber	Kommunen	Verkehrs- verbände	Verkehrs- unternehmen	
	Beschreibung	Zieljahr							
107	In einem neu zu schaffenden „Landesnahverkehrsplan“ sollen die räumlich differenzierten Zielwerte für den ÖPNV-Anteil im Modal-Split sowie sicherzustellende Mindeststandards in den Verdichtungsräumen genauso wie in ländlichen Räumen zur Erreichung eines konsequenten und verlässlichen Ausbaus definiert und verankert werden.	2026	x	x		x	x		
108	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-Standards 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 NVP definiert. Dabei werden auch verkehrliche Verflechtungsräume über das Aufgabenträgergebiet hinaus sowie regionalplanerische Aspekte berücksichtigt.	2026	x	x		x	x		
109	Einsatz des Landes für die Weiterentwicklung des Bundesrechts im Bereich des Straßenverkehrsrechts mit der Zielsetzung einer Ausweitung der kommunalen Entscheidungshoheit zur Privilegierung des ÖV und zu verkehrslenkenden Maßnahmen (z. B. digitale Busspur in Gegenrichtung, zulässige Höchstgeschwindigkeiten, Anpassung möglicher Parkgebühren).	2028		x		x			

Teilziel 8.2: Solide Finanzierung des ÖPNV

Nr.	Maßnahme	Zeit- hor- zont	Zuständigkeiten (x = Hauptverantwortung)						Sonstige
			Aufgabenträger (ÖSPV & SPNV)	Land	Infrastruktur- betreiber	Kommunen	Verkehrs- verbände	Verkehrs- unternehmen	
	Beschreibung	Zieljahr							
110	Bund, Land und Kommunen sind aufgefordert, eine solide und langfristige Finanzierungsbasis für die großen Herausforderungen der ÖPNV-Offensive zur Verdopplung der ÖPNV-Nachfrage bis 2030 zu schaffen. Handlungsbedarf besteht insbesondere im Bereich der laufenden Betriebskosten sowie im Zusammenhang mit der Elektrifizierung des straßengebundenen ÖPNV auch bei den Investitionskosten für die Fahrzeuge, Betriebshöfe etc.; neben dieser Basisfinanzierung sind spezielle Instrumente für besondere, ambitioniertere Konzepte erforderlich.	2024	x	x		x			
111	Ermächtigung der Kommunen per Landesgesetz 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 in gleicher Höhe erhalten, das beim Kauf von ÖPNV-Zeitkarten eingelöst werden kann; mit dem Beitrag soll eine ambitionierte Verbesserung des ÖPNV-Angebots gegenfinanziert und das Mobilitätsverhalten geändert werden.	kurz- fristig	x	x		x			
112	Intensivierung der Aktivitäten zur Gewinnung von Bundes- und EU-Mitteln für den öffentlichen Verkehr in BW, v. a. über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV), Bundes- und EU-Fördermittelpprogramme (auch bei nicht explizit auf den ÖPNV bezogenen Programmen, wie z. B. Maßnahmen zur Emissionsreduktion). Zum Ausbau der kommunalen ÖPNV-Infrastruktur wird das Land zusätzliche Finanzmittel einbringen, damit kein Bundes-GVFG-Projekt an der fehlenden Kofinanzierung des Landes scheitert.	2026	x	x	x	x		x	

Nr.	Maßnahme	Zeit-horizont	Zuständigkeiten (x = Hauptverantwortung)						
			Aufgabenträger (ÖSPV & SPNV)	Land	Infrastruktur- betreiber	Kommunen	Verkehrs- verbände	Verkehrs- unternehmen	Sonstige
	Beschreibung	Zieljahr							
113	Verstärkte Kopplung der landesseitigen ÖPNV-Fördermaßnahmen vor allem an angebots- und nachfrageorientierte Kennzahlen als Anreiz für Angebotsausbau und/oder Nachfragesteigerung im ÖPNV unter Berücksichtigung der jeweiligen raumstrukturellen Voraussetzungen.	2024	x	x			x	x	
114	Nutzung des im Rahmen der Verordnung der Landesregierung zur Erhebung von Parkgebühren (ParkgebVO) eingeräumten größeren Handlungsspielraums durch die unteren Straßenverkehrsbehörden bei der Erhebung von Parkgebühren und insbesondere Bewohnerparkgebühren. Die unteren Straßenverkehrsbehörden können künftig durch Nutzung dieses Handlungsspielraums und eine angemessene Bepreisung des Parkens Straßenraum aufwerten. Die Einnahmen der Gebühren können zum Ausbau nachhaltiger Mobilität, wie der Stärkung des ÖPNV genutzt werden (vergleiche Maßnahme 25, hier gekürzt).	2026	x	x		x			
115	Prüfung der Systematisierung und räumlichen Ausweitung der bestehenden Tourismus- bzw. Gästeabgaben zur Finanzierung des ÖPNV, v. a. von spezifisch touristischen ÖPNV-Angeboten.	2028		x		x			

Teilziel 8.3: Attraktive Arbeitsbedingungen für mehr und motiviertes Personal

116	Sicherstellung der benötigten personellen Voraussetzungen (Kapazitäten, Qualifikationen, Ausbildungsplätze etc.) für die Umsetzung der ÖPNV-Strategie bei den jeweils zuständigen Akteurinnen und Akteuren, insbesondere bei den Verkehrsunternehmen, aber auch bei den Verbänden und Aufgabenträgern.	kontinuierlich	x	x	x	x	x	x
117	Aufwertung ÖPNV-relevanter Berufe durch attraktive Beschäftigungsbedingungen, z. B. durch Tarifbindung und familienfreundliche Schichtplangestaltung, aber auch durch Qualifizierung und Weiterbildung des Personals.	kontinuierlich	x	x			x	x

Nr.	Maßnahme	Zeit-horizont	Zuständigkeiten (x = Hauptverantwortung)						
			Aufgabenträger (ÖSPV & SPNV)	Land	Infrastruktur- betreiber	Kommunen	Verkehrs- verbände	Verkehrs- unternehmen	Sonstige
	Beschreibung	Zieljahr							
118	Schaffung eines gezielten landesweiten Fortbildungsangebots für die Qualifizierung und Weiterbildung der zuständigen Personen (insbes. auf kommunaler Ebene, bei Verbänden und Land) sowie deren regelmäßige Schulung.	2024	x	x			x	x	
119	Aktive Bewerbung der Berufe der Verkehrsbranche und gesamthafte Imageverbesserung der Branche durch Kampagnen, Informationsveranstaltungen und Kooperation mit Stellenportalen.	2028	x	x			x	x	

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



Teilziel 9.1: Effiziente und maßgeschneiderte Organisation und Strukturen, die den verkehrlichen Herausforderungen gerecht werden

120	Die Bereitschaft von Verkehrsunternehmen, Verbänden und Aufgabenträgern, noch stärker ambitioniert, mutig und neu zu denken und innovative Ansätze und Geschäftsmodelle zur Stärkung des ÖPNV umzusetzen, wird durch Randbedingungen der politischen und finanziellen Absicherung durch die Aufgabenträger und das Land unterstützt.	2028	x	x			x	x
121	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 Tarifverbände zu integrierten Verkehrs- und Mobilitätsverbänden und die Digitalisierung von Vertrieb und Fahrgastinformation. Daher stehen eine Fortentwicklung der Verbundlandschaft zu noch leistungsfähigeren Einheiten durch eine Verringerung der Anzahl der Verkehrsverbände sowie eine Dynamisierung der Verbundförderung des Landes auf der Agenda. Die Initiativen dafür müssen vor Ort entstehen. Das Land fördert entsprechende Vorhaben.	kontinuierlich	x	x			x	

Nr.	Maßnahme	Zeit-horizont	Zuständigkeiten (x = Hauptverantwortung)						
			Aufgabenträger (ÖSPV & SPNV)	Land	Infrastruktur- betreiber	Kommunen	Verkehrs- verbände	Verkehrs- unternehmen	Sonstige
	Beschreibung	Zieljahr							
122	Nach dem Vorbild in einigen Regionen (z. B. VVS oder VRN) prüfen kommunale Aufgabenträger, ob manche operative Aufgaben aus Kompetenz- und Effizienzgründen von anderen Organisationseinheiten (z. B. Verkehrs-/Mobilitätsverbände) sinnvoll übernommen werden können. Denkbare Aufgaben sind bspw. die Vorbereitung von Ausschreibungen von Verkehrsleistungen, die fachliche Erstellung der Nahverkehrspläne, Muster für Verkehrsverträge oder die Zuständigkeit für ÖSPV-Haltestelleninfrastruktur.	2028	x	x			x		
123	Prüfung der Zuständigkeitsübertragung für Bau und Unterhalt der ÖSPV-Haltestelleninfrastruktur auf die Ebene z. B. der Aufgabenträger oder Verbände als ÖSPV-Infrastrukturbetreiber oder durch regionale Infrastrukturgesellschaften. Damit soll eine einheitliche und hohe Qualität der Haltestellen erreicht werden, die den Nutzeransprüchen flächendeckend gerecht wird; zudem Prüfung und Einrichtung regionaler Infrastrukturorganisationen, z. B. zur Umsetzung von Mindeststandards an Bahnhöfen, wie Bike+Ride-Infrastruktur, neuen ergänzenden Mobilitätsangeboten oder Angeboten zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität.	2028	x	x	x	x	x		
124	Einrichtung einer (oder mehrerer) Koordinationsstellen, welche die Stärkung eines attraktiven grenzüberschreitenden ÖPNV (insbes. SPNV) unterstützen. Durch grenzüberschreitende Kooperationen werden Durchbindungen der Verkehre zwischen derzeitigen Linienendpunkten gewährleistet sowie attraktive Tarife etabliert.	2026	x	x	x	x	x	x	

Teilziel 9.2: Systematische Unterstützung und Vernetzung der Akteurinnen und Akteure vor Ort

125	Präzisierung und Optimierung der Verantwortungsstrukturen für den ÖPNV bei Land, Aufgabenträgern, Verbänden, Verkehrsunternehmen und Kommunen.	2024	x	x	x	x	x	x
-----	--	------	---	---	---	---	---	---

Nr.	Maßnahme	Zeit-horizont	Zuständigkeiten (x = Hauptverantwortung)						
			Aufgabenträger (ÖSPV & SPNV)	Land	Infrastruktur- betreiber	Kommunen	Verkehrs- verbände	Verkehrs- unternehmen	Sonstige
	Beschreibung	Zieljahr							
126	Ausbau des NVBW-Kompetenzcenters zur fakultativen Unterstützung der regionalen und lokalen Akteurinnen und Akteure, damit flächendeckend die Planung und Umsetzung des forcierten Ausbaus des ÖPNV-Angebots schneller und effizienter erfolgen kann. Sinnvolle Unterstützungsangebote sind u. a. die Erarbeitung von Leitfäden oder Hinweisen zur Unterstützung bei der Planung, der Aufbau eines landesweiten Fortbildungsangebots (vgl. Handlungsfeld Rechts- und Finanzierungsrahmen) sowie der Ausbau des Zukunftsnetzwerks ÖPNV zu einer interaktiven Informations- und Austauschplattform zur Unterstützung der Mitglieder bei speziellen Fragestellungen.	kurzfristig		x					
127	Erarbeitung einer landesweiten ÖPNV-Datenstrategie zur Festlegung von Lieferpflichten, Nutzungsbedingungen, Verfügbarkeit per Open-Data-Plattform sowie der Zugriffsrechte, v. a. mit dem Ziel der Vernetzung und Zugänglichkeit von Daten der Kommunen, Aufgabenträger und Verbände (via Projekt MobiData BW).	2024	x	x			x	x	
128	Verbesserung der Planungsdatengrundlagen durch Entwicklung eines Landesverkehrsmodells (LVM) durch das Land zur Nutzung durch alle Aufgabenträger, Verbände, Kommunen und Dritte. Damit soll ein landesweites Verkehrsmodell erarbeitet werden, so dass überregionale und regionale Berechnungen zur Verkehrsprognose und zur konkreten Verkehrsplanung erfolgen können und die Basis für lokale Verfeinerungen angeboten ist.	2024	x	x		x	x	x	

10. Handlungsfeld Forschung, Monitoring und Evaluation: Eng begleitet und zukunftssicher aufgestellt



Teilziel 10.1: Monitoring und Evaluation der umzusetzenden Maßnahmen

Nr.	Maßnahme	Zeit-horizont	Zuständigkeiten (x = Hauptverantwortung)						
			Aufgabenträger (ÖSPV & SPNV)	Land	Infrastruktur- betreiber	Kommunen	Verkehrs- verbünde	Verkehrs- unternehmen	Sonstige
	Beschreibung	Zieljahr							
129	Entwicklung eines begleitenden Monitoring- und Evaluierungskonzepts inklusive der Klimawirkungen für die Maßnahmen im Rahmen der ÖPNV-Strategie 2030, einschließlich der Festlegung, ob einzelne Maßnahmen ggf. durch wissenschaftliche Untersuchungen begleitet werden.	2024		x					
130	Fokussierung der Ausgestaltung des Monitorings bzw. der Evaluation auf die Effizienz, Anwendbarkeit und Übertragbarkeit der Maßnahmen sowie deren längerfristige Wirkungsbeurteilung im zeitlichen Verlauf und/oder in Kombination mit weiteren Maßnahmen.	2024		x					
131	Weiterentwicklung des ÖPNV-Reports zu einem landesweiten strategischen Controlling-Instrument mit einheitlichen Kennzahlen zur Identifizierung quantitativer und qualitativer Ausbaupotenziale.	2024		x					
132	Einrichtung eines hochrangig und fachkundig besetzten Landesgremiums mit Vertreter/-innen aller relevanten Akteure, das die Umsetzung der ÖPNV-Strategie 2030 begleitet und kontrolliert und dessen Mitglieder als Multiplikator/-innen in ihren jeweiligen Strukturen wirken.	kurz- fristig	x	x	x	x	x		Wissenschaft

Teilziel 10.2: Analyse und weitere Erforschung relevanter Rahmenbedingungen und Technologien zur laufenden Kalibrierung der Maßnahmen

Nr.	Maßnahme	Zeit-horizont	Zuständigkeiten (x = Hauptverantwortung)						
			Aufgabenträger (ÖSPV & SPNV)	Land	Infrastruktur- betreiber	Kommunen	Verkehrs- verbünde	Verkehrs- unternehmen	Sonstige
	Beschreibung	Zieljahr							
133	Weitere gezielte Forschungsförderung zu relevanten gesellschaftlichen und technologischen Trends (z. B. zu Veränderungen der Arbeits- und Mobilitätsmuster infolge von Digitalisierung bzw. Corona, zum autonomen/automatisierten Fahren und zur Wasserstofftechnik), um deren Folgen für den ÖPNV bewerten, Chancen zu nutzen und entsprechende Maßnahmen konsequent und zügig umzusetzen.	2024	x	x	x	x	x		Forschungseinrichtungen
134	Durchführung von Reallaboren bzw. Testfeldern, um aktuelle und künftige technische, verkehrskonzeptionelle Entwicklungen für eine neue Form eines individualisierten ÖPNV schnell und praxisnah zu erproben und anzuwenden; etwa zum Einsatz selbstfahrender Busse oder Taxis („Robotaxi“). Dabei geht es vor allem um größer angelegte, flächenhafte Erprobungen. Zur Qualitätssicherung sollte eine Abstimmung mit den Erkenntnissen des Testfeldes autonomes Fahren und anderer Reallabore sowie mit der e-mobil BW erfolgen.	2026	x	x	x	x	x		Forschungseinrichtungen
135	Ergänzung der vorhandenen Maßnahmen im ÖPNV durch ein erweitertes Angebot mit autonom fahrenden Shuttle-Fahrzeugen, sobald die technischen, wirtschaftlichen und rechtlichen Voraussetzungen dazu bestehen. Dabei sollen Verkehrsunternehmen eine aktive Rolle einnehmen, Geschäftsmodelle entwickeln und eine Integration weiterer Anbieter in ein attraktives Gesamtangebot leisten. Daher werden Modellprojekte für autonomes Fahren weiterhin unterstützt und die Erfahrungen genutzt, um den Ausbau in der Fläche voranzutreiben. Baden-Württemberg soll bundesweit Vorreiter bei Entwicklung, Erprobung und Einführung von autonomem Fahren, insbesondere beim ÖPNV werden.	2030	x	x		x	x	x	

Abkürzungsverzeichnis

AFZS	Automatisches Fahrgastzählsystem
ATO GoA2	Automatic Train Operation Grade of Operation 2
B+R	Bike and Ride
BRT	Bus Rapid Transit
BVG	Berliner Verkehrsbetriebe
BW	Baden-Württemberg
CTMS	Capacity Traffic Management System
CVD	Clean Vehicles Directive
DSD	Digitale Schiene Deutschland
DSTW	Digitales Stellwerk
ETCS	European Train Control System
FRMCS	Future Railway Mobile Communication Systems
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
ITF	Integraler Taktfahrplan
Kfz	Kraftfahrzeug
KVV	Karlsruher Verkehrsverbund
LNVP	Landesnahverkehrsplan
LuFV	Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NRW	Nordrhein-Westfalen
NVBW	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park and Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
rnv	Rhein-Neckar-Verkehr
SDA	Strategiedialog Automobilwirtschaft
SEV	Schienenersatzverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
VDV	Verbund Deutscher Verkehrsunternehmen
VO	Verordnung
VRN	Verkehrsverbund Rhein-Neckar
VRS	Verband Region Stuttgart
VU	Verkehrsunternehmen
VVS	Verkehrsverbund Stuttgart

Abbildungsverzeichnis

Alle Cartoons in der Strategie wurden von Jonas Raeber (joonas.ch) erstellt.

Nr.	Titel/Quelle	Seite
1	Kleines Mädchen im öffentlichen Busverkehr Quelle: www.gettyimages.de, Fotograf: miljko	Titel- bild
2	Stadtbahnen in Stuttgart Quelle: VVS / Dirk Kittelberger	9
3	Frau im öffentlichen Busverkehr mit Maske Quelle: pixabay.com	13
4	Abbildung 1: Übersicht Handlungsfelder ÖPNV-Strategie 2030	16
5	Straßenbahn Freudenstadt Hbf Quelle: pixabay.com	19
6	Zug bewegt Quelle: bwegt	21
7	Frau im öffentlichen Busverkehr mit Kopfhörern Quelle: pixabay.com	31
8	Bahnhof Lichter eines Zuges Quelle: pixabay.com	39
9	Kinder im öffentlichen Busverkehr Quelle: pixabay.com	49
10	Mann Im Braunen Kapuzenpulli, Der Vor Zugbahn Steht Quelle: pexels.com, Fotograf: Clem Onojeghuo	55
11	Zug bewegt Quelle: bwegt	65
12	Freiburg im Breisgau, Stadt, Sommertag Quelle: www.istockphoto.com, Fotograf: Endrik Baublies	69
13	Mutter mit Sohn auf Dembahnhof beobachtet den ankommenden Zug Quelle: www.istockphoto.com, Fotograf: Imgorthand	79
14	Mann mit einfahrendem Zug Quelle: Kwan Fung (via Unsplash)	85
15	Abbildung 2: Übersicht Handlungsfelder ÖPNV-Strategie 2030	87
16	Bus an der Haltestelle Hessental/Fassfabrik Quelle: Dieter Albrecht	89



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

Dorotheenstraße 8 • 70173 Stuttgart

www.vm.baden-wuerttemberg.de

Impressum

Herausgeber

Ministerium für Verkehr

Baden-Württemberg

Dorotheenstraße 8

70173 Stuttgart

www.vm.baden-wuerttemberg.de

poststelle@vm.bwl.de

Telefon: 0711/89686-0

Stand Juni 2022

Erstellung und Redaktion:

civity Management Consultants, SMA und Partner,
Zebralog

Gestaltung und Produktion:

civity Management Consultants, Zebralog



