



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Kurzdokumentation der Informationstermine zu Beginn der Anhörung der ÖPNV-Strategie 2030

**Vier digitale Veranstaltungen zwischen dem 18. und 21. Oktober
2021**

Inhalt

| | |
|---|----------|
| 1. Kontext und Ziel der Veranstaltungen | 1 |
| 2. Allgemeine Rezeption der Strategie..... | 1 |
| 3. Inhaltsdokumentation der Informationsveranstaltungen | 1 |
| 3.1. Taktverdichtung und Infrastruktur..... | 1 |
| 3.2. Finanzierung der Mobilitätsgarantie und weiterer Maßnahmen | 1 |
| 3.3. Die Mobilitätsgarantie und der Mobilitätspass..... | 2 |
| 3.4. Evaluation der Maßnahmen und Ausgangslage..... | 2 |
| 3.5. Verknüpfung mit anderen Planungsinstrumenten | 2 |
| 3.6. Personal und Ressourcen | 3 |
| 3.7. Einbindung von Öffentlichkeit und lokaler Politik..... | 3 |
| 3.8. Verknüpfung ländlicher und urbaner Räume..... | 3 |
| 3.9. Bevorrechtigung des ÖPNV | 3 |
| 3.10. Radverkehr und Mobilitätsgarantie/Mobilitätspass | 3 |
| 3.11. Das „365-Euro-Ticket“ | 4 |
| 3.12. Grenzüberschreitende Tarife | 4 |
| 3.13. Koordination der verschiedenen Akteure | 4 |
| 3.14. Zeitachse der ÖPNV-Strategie und Anzahl der Maßnahmen..... | 4 |
| 3.15. Sonstige Themenfelder | 5 |

1. Kontext und Ziel der Veranstaltungen

Zu Beginn des schriftlichen Anhörungsverfahrens für die ÖPNV-Strategie 2030 wurden vier Informationsveranstaltungen in jedem der Regierungsbezirke des Landes durchgeführt. Sie fanden zwischen dem 18. und 21. Oktober 2021 statt. Ziel war es, die Akteure des ÖPNVs über den bisherigen Prozess und die bisherige Beteiligung zur Entstehung und die Inhalte der Strategie zu informieren und Feedback der Fachexpertinnen und Experten im Dialog einzuholen. In dieser Kurzdokumentation sind die diskutierten Gesprächspunkte als Übersicht zusammengefasst.

2. Allgemeine Rezeption der Strategie

Die grundsätzliche Konzeption und Zielvorstellung der ÖPNV-Strategie 2030 wurde von den allermeisten Teilnehmenden positiv bis sehr positiv bewertet. Das zeigte sich nicht nur direkt in dem dazu eingeholten Stimmungsbild bei den Veranstaltungen, sondern auch durch die im Wesentlichen konstruktiven Diskussionen und einige explizite Wortbeiträge. In den konstruktiv geführten Diskussionen wurde das Vorhaben der Strategie an keiner Stelle grundsätzlich abgelehnt. Die meisten Nachfragen oder Anmerkungen bezogen sich auf Teilaspekte und deren lokale Relevanz/Priorisierung bzw. die weitere Ausformulierung dieser Ziele und Maßnahmen. Im Folgenden finden Sie eine knappe Zusammenfassung der dabei hinterfragten und diskutierten Teilbereiche der Strategie, die neben den Stellungnahmen aus dem Anhörungsverfahren ebenfalls in die Abwägungen bei der Überarbeitung der ÖPNV-Strategie eingeflossen sind.

3. Inhaltsdokumentation der Informationsveranstaltungen

3.1. Taktverdichtung und Infrastruktur

Thematisiert wurden die Möglichkeiten der **Taktverdichtung auf bestehender Schienen-Infrastruktur** und stellenweisen Nadelöhren, die bis 2030 nicht alle zu beseitigen sind. Dabei wurde auch über Übergangslösungen gesprochen, mit denen durch kurzfristige Infrastrukturmaßnahmen und den nicht schienengebundenen ÖPNV bereits eine Takterhöhung und Angebotsverbesserung gelingen kann.

3.2. Finanzierung der Mobilitätsgarantie und weiterer Maßnahmen

Großen Gesprächsbedarf gab es auch zu der **Finanzierung der vorgesehenen Mobilitätsgarantie** und anderer Maßnahmen. Zentral war hier die Frage, inwieweit der geplante Mobilitätspass die Kosten decken kann und ob das Land bzw. der Bund die Aufgabenträger

bei der Angebotsausweitung unterstützt. Das Verkehrsministerium erklärte hierzu, dass der Mobilitätspass als zusätzliches Finanzierungsinstrument für Kommunen zu Angebotsverbesserungen oder für Tarifmaßnahmen vorgesehen ist. Insgesamt müssten alle politischen Ebenen – Bund, Land und Kommunen deutlich mehr Mittel für die ÖPNV-Offensive zur Verfügung stellen. Alle 16 Bundesländer haben dazu den Bund zur Erhöhung der Regionalisierungsmittel aufgefordert. Die Klärung der Finanzierung der Mobilitätsgarantie könne sinnvollerweise erst mit belastbareren Kostenschätzungen erfolgen. Anhand von Modellkommunen sollten im ersten Halbjahr 2022 die Kosten genauer ermittelt werden.

3.3. Die Mobilitätsgarantie und der Mobilitätspass

Daran anknüpfend diskutierten die Teilnehmenden, wie die **Mobilitätsgarantie in den unterschiedlichen Siedlungsräumen** zu verstehen sei, insbesondere wenn die Zielvorgaben bereits erreicht sind. Eng daran geknüpft war die Diskussion um den Mobilitätspass und wie diese Abgabe zu gestalten ist. Das Verkehrsministerium stellte hierzu fest, dass im Rahmen des geplanten Projekts mit den Modellkommunen die noch offenen inhaltlichen und rechtlichen Fragen geklärt, Erlösberechnungen vorgenommen und ein Umsetzungskonzept ausgearbeitet werden.

3.4. Evaluation der Maßnahmen und Ausgangslage

Wie der **Fortschritt gemessen** würde und wie präzise das Verdopplungsziel der Gesamtstrategie ist, beschäftigte einige der Teilnehmenden. Es wurde dabei über die zu betrachtenden Maßzahlen und den Status quo gesprochen und man war sich einig, dass die **Verschiebung des Modal Split** vom Autoverkehr auf den ÖPNV das oberste Ziel sein sollte. Das Verkehrsministerium nimmt die gemessenen Personenkilometer im Jahr 2010 als Ausgangspunkt für die Verdopplung der Fahrgastzahlen im ÖPNV bis 2030 und plant ein hochrangig besetztes **Expertengremium zur Begleitung der Umsetzung** der ÖPNV-Strategie einzurichten.

3.5. Verknüpfung mit anderen Planungsinstrumenten

An verschiedenen Stellen kamen Schnittstellen der ÖPNV-Strategie mit anderen Planungsinstrumenten auf. Genannt wurden hier neben kommunaler Planungszuständigkeit, dass **auch auf die Siedlungsplanung und andere Verkehrsplanungen eingewirkt werden** sollte, um Zersiedelung bzw. MIV-orientierte Planungen zu vermeiden, die den Klimazielen und dem Verdopplungsziel im Weg stehen könnten. Auch sollten mit den Kommunen lokale **Synergieeffekte im Umweltverbund** erörtert und Konflikte vermieden werden. Das Verkehrsministerium verwies darauf, dass die ÖPNV-Strategie als Sektorstrategie Teil übergeordneter Verkehrs- und Landesplanung ist.

3.6. Personal und Ressourcen

Der **Fachkräftemangel bei Fahrerinnen und Fahrer** wurde von vielen Teilnehmenden als mögliches Hindernis der Umsetzung der ÖPNV-Strategie identifiziert, genauso wie **mangelnde Dienstleister insbes. im ländlichen Raum** und zu geringe Ressourcen in den Kommunal- oder Regionalverwaltungen. Das Verkehrsministerium erklärte, dass auch hierzu Maßnahmen in der ÖPNV-Strategie enthalten sind und bereits an Lösungen gearbeitet wird.

3.7. Einbindung von Öffentlichkeit und lokaler Politik

Vielfach wurde die Frage diskutiert, wie **Politik und Öffentlichkeit** vor Ort bei der Umsetzung der Strategie eingebunden werden könnten. Letztere vor allem hinsichtlich der Akzeptanz bestimmter Maßnahmen. Dabei wurde auf die **Sensibilität für lokale Gegebenheiten** hingewiesen. Hierzu sind von Seiten des Verkehrsministeriums nach Fertigstellung der ÖPNV-Strategie gesonderte Vor-Ort-Termine auf Ebene der Stadt- und Landkreise zur Umsetzung der Strategie bereits eingeplant.

3.8. Verknüpfung ländlicher und urbaner Räume

Ein weiterer Punkt betraf das Thema der **städtischen und ländlichen Räume** und der **heterogenen Verkehrslandschaft** in Baden-Württemberg mit sehr unterschiedlich fortgeschrittenen Mobilitätskonzepten. Fortgeschrittene Konzepte sollten bei der Strategiemsetzung integriert werden. Zudem wurde angeregt, dass auch in den Maßnahmen der Strategie weiter **zwischen ländlichen und Verdichtungsräumen differenziert werden** müsse, um den Rahmenbedingungen und Anforderungen gerecht zu werden.

3.9. Bevorrechtigung des ÖPNV

Die Anwesenden vertraten die Auffassung, dass die Bevorrechtigung des ÖPNV ein wichtiges Mittel ist, um das Ziel der Verschiebung des Modal-Split zu erreichen. Die **Abwägung und Abstimmung von Push- und Pull Faktoren** waren hier zentrales Gesprächsthema, auch in Anlehnung an den politischen Rückhalt auf der lokalen Ebene. Hier sei ein **geschlossenes Auftreten** der Akteure und der verschiedenen politischen Ebenen sehr wichtig. Dafür ist eine klare und offensive **Kommunikation der Zielvorstellung** und des Zusammenhangs von Maßnahmen und Zielerreichung ein wichtiges Mittel.

3.10. Radverkehr und Mobilitätsgarantie/Mobilitätspass

Die Verknüpfung von ÖPNV mit dem Radverkehr lag vielen Teilnehmenden am Herzen. Sie betonten die Bedeutung von **Abstellstationen, Mitnahmemöglichkeiten und Sharing-Systemen**. Es wurde Unzufriedenheit geäußert, dass der **Radverkehr nur indirekt durch den relativen Preisanstieg des MIVs vom Mobilitätspass profitieren** soll. Das

Verkehrsministerium bestätigt diesbezüglich, dass die Einnahmen beim Mobilitätspass gemäß dem Koalitionsvertrag jedoch an die Angebots- und Tarifverbesserung im ÖPNV zweckgebunden seien.

3.11. Das „365-Euro-Ticket“

Zum 365-Euro-Ticket wurde von Teilnehmern befürchtet, dass es zu Lasten vieler **bestehender Abonnements gehen** und möglicherweise die bisherigen Einnahmen aus diesen nicht ersetzen könne. 30 Prozent Eigenanteil der Kommunen könnten einige finanziell überfordern. Das Verkehrsministerium stellte die Bedeutung des Jugendtickets heraus: ein erfolgreiches günstiges **Ticket für die Jugend könne langfristig das Mobilitätsverhalten prägen** und sei daher wichtig für die Verkehrswende.

3.12. Grenzüberschreitende Tarife

Mit Blick auf die Bundesland- und auch Staatsgrenzen überschreitenden Verkehre wurde auf **lokalspezifische Tarife** hingewiesen, die zum Teil **grenzüberschreitend** seien. Ein Umgang mit solchen speziellen Fällen müsse gefunden werden.

3.13. Koordination der verschiedenen Akteure

Durch die **Vielzahl von beteiligten Akteurinnen und Akteuren** wurde in den Informationsveranstaltungen die Wichtigkeit betont, diese auch gut zu vernetzen und **Zuständigkeiten der verschiedenen Ebenen klar zu benennen** und nicht zu feingliedrig aufzuteilen, um Konflikte durch Überschneidungen zu vermeiden. Dadurch könne auch die **Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger an Knotenpunkten** optimiert werden.

3.14. Zeitachse der ÖPNV-Strategie und Anzahl der Maßnahmen

Ein Kritikpunkt, der die gesamte Strategie betrifft, sind ihr Umfang und die mitunter sehr ambitionierten Zieljahre. Es wurde an verschiedenen Stellen angemerkt, dass die schiere **Anzahl von Maßnahmen** auf die beteiligten Stellen und Verantwortlichen demotivierend wirken könne. Um dem entgegenzuwirken, sollten Maßnahmen auf Basis ihres Nutzens zur Erreichung der Ziele priorisiert werden. Das Verkehrsministerium argumentierte, dass die **ambitionierten Zieljahre und auch die über alle Handlungsfelder Gesamtkonzeption der Dringlichkeit der Lage angesichts der Klimakrise erforderlich** seien. Ein Großteil der Maßnahmen sei in Hauptverantwortung des Landes. Alle Akteure müssten nun engagiert die Umsetzung angehen. Nur so und als gemeinsamer Kraftakt der Verkehrswende sei das Ziel der Verdopplung des ÖPNV bis 2030 erreichbar.

3.15. Sonstige Themenfelder

Rahmenbedingungen für Antriebssysteme

Planbarkeit im Bereich der Antriebssysteme wurde gefordert.

NVBW-Datendrehscheibe

Die EDC-Infrastruktur des ÖPNV sollte mit skaliert werden und zuverlässig arbeiten. Auch eine zentrale Buchungs-API wurde angeregt.

Marketing

Einerseits wurde der Ausbau einer landesweiten Marketing-Kampagne gefordert, ohne andererseits dabei lokale Initiativen und bestehende Kundenbindungen aus den Augen zu verlieren.

Wassergebundener ÖPNV

Bei den Verkehrsmitteln könnte in der Strategie auch der wassergebundene ÖPNV mit aufgenommen werden. In einzelnen Fällen habe dieser eine hohe Relevanz (z. B. Bodensee-raum).