



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Ziele und Maßnahmen zur Verdopplung des ÖPNV 2030

Empfehlungen der
ÖPNV-Zukunftskommission
Baden-Württemberg

Stuttgart, Januar 2021



Mitglieder der ÖPNV-Zukunftskommission – Leitungsebene



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

Mitglieder der ÖPNV-Zukunftskommission – Arbeitsebene



Dirk Andres	Verkehrsvertragsmanager Südbaden, DB Regio
Christoph Erdmenger	Leiter der Abteilung Nachhaltige Mobilität, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
Torsten Fisch	Leiter der Abteilung Mobilität, Stadt Ulm
Ulrich Grosse	Freiberuflicher Nahverkehrsberater
Gerd Hickmann	Leiter der Abteilung Öffentlicher Verkehr, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
Prof. Dr. Christoph Hupfer	Verkehrsplanung und Verkehrstechnik, Hochschule Karlsruhe Technik und Wirtschaft – Institut für Verkehr und Infrastruktur
Ingrid Kühnel	Geschäftsführerin, KreisVerkehr Schwäbisch Hall
Florian Kurt	Geschäftsführer, Regio-Verkehrsverbund Freiburg
Matthias Lieb	Vorsitzender, VCD Landesverband Baden-Württemberg / Fahrgastbeirat



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Dietmar Maier	Leiter der Abteilung Planung und Förderprogramm, Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg
Nathalie Münz	Stellvertretende Hauptgeschäftsführerin, Landkreistag Baden-Württemberg
Dr. Jan Neidhardt	Leiter der Abteilung Betriebswirtschaft, Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart
Dr. Susanne Nusser	Stellvertretende Hauptgeschäftsführerin, Städtetag Baden-Württemberg
Prof. Dr. Ulrike Reutter	Leiterin Öffentliche Verkehrssysteme und Mobilitätsmanagement, Bergische Universität Wuppertal – Fakultät für Architektur und Bauingenieurwesen
Martin Röhrleef	Partner digital mobilities consultants (dmo), Leiter Mobilitätsinnovation ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe
Andreas Schackert	Landesfachbereichsleiter Verkehr, ver.di Landesbezirk Baden-Württemberg
Michael Stierle	Abteilungsleiter S-Bahn und ÖPNV, Landratsamt Calw
Ulrich Weber	Geschäftsführer, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen Baden-Württemberg
Dr. Witgar Weber	Geschäftsführer, Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmer
Jörg-Michael Wienecke	Amtsleiter Mobilität und Verkehrsinfrastruktur, Landratsamt Göppingen



Inhalt

Mitglieder der ÖPNV-Zukunftskommission Baden-Württemberg	2
1. Handlungsfeld Leistungsangebot: allzeit mobil im ganzen Land	7
Zielbild 2030	7
1.1 Teilziel: Landesweite, räumlich differenzierte Standardisierung des ÖV-Angebots	7
1.2 Teilziel: Verbesserung und Verdichtung des ÖV-Angebots (auch am Wochenende und in Randzeiten)	8
1.3 Teilziel: Bevorrechtigung des ÖV-Angebots (schneller, pünktlicher, zuverlässiger)	8
2. Handlungsfeld Vernetzte Mobilität: optimal verbunden	9
Zielbild 2030	9
2.1 Teilziel: Systematische Verknüpfung von ÖV und Fahrrad	9
2.2 Teilziel: Systematische Verknüpfung von ÖV und weiteren Mobilitätsangeboten	10
2.3 Teilziel: Sinnvolle Verknüpfung von ÖV und motorisiertem Individualverkehr	10
3. Handlungsfeld Vorrang für den ÖPNV: eine attraktive Alternative zum Auto	11
Zielbild 2030	11
3.1 Teilziel: Intensivierung des Parkraummanagements	11
3.2 Teilziel: Erhöhung der PKW-Nutzungskosten zur Stärkung des ÖPNV	11
3.3 Teilziel: Beschleunigung des ÖPNV durch Neuverteilung des Straßenraums	11
3.4 Teilziel: Geschwindigkeitsbegrenzungen für den motorisierten Individualverkehr	12
4. Handlungsfeld Infrastruktur: leistungsfähig und zukunftsorientiert	13



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Zielbild 2030	13
4.1 Teilziel: Verkürzung der Reisezeiten	13
4.2 Teilziel: Erhöhung der Kapazität der Infrastruktur	14
4.3 Teilziel: Attraktivitätssteigerung von Haltestellen und Stationen	15
5. Handlungsfeld Betrieb, Qualität und Fahrzeuge: komfortabel und klimafreundlich	16
Zielbild 2030	16
5.1 Teilziel: Erhöhung der Pünktlichkeit und der Anschlusssicherheit im Betrieb	16
5.2 Teilziel: Klimaneutrale Antriebe als neuer Standard	17
5.3 Teilziel: Erhöhung und Gewährleistung des Komforts/Kapazität der Fahrzeuge	18
6. Handlungsfeld Tarif und Vertrieb: günstig und verständlich	19
Zielbild 2030	19
6.1 Teilziel: Integrierte, einfache und verständliche Tarife	19
6.2 Teilziel: Preiswerte und flexible Tarife	19
6.3 Teilziel: Einfacher Zugang zum ÖV-System	20
7. Handlungsfeld Kommunikation und Mobilitätskultur: verlässlich und sympathisch	22
Zielbild 2030	22
7.1 Teilziel: Intensivierung des koordinierten ÖV-Marketings	22
7.2 Teilziel: Ausbau der Kundeninformation	23
7.3 Teilziel: Stärkung der Kundenrechte	24
7.4 Teilziel: Ausbau der Mobilitätsdaten-Architektur	24
8. Handlungsfeld Rechts- und Finanzierungsrahmen: gesetzlich gestärkt, nachhaltig finanziert und personell gut ausgestattet	25
Zielbild 2030	25



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

8.1	Teilziel: Verbindliche Verankerung einer attraktiven ÖV-Erschließung in Gesetzen und Vorgaben	25
8.2	Teilziel: Solide Finanzierung des ÖPNV	26
8.3	Teilziel: Attraktive Arbeitsbedingungen für mehr und motiviertes Personal	27
9.	Handlungsfeld Organisation und Strukturen: effizient und maßgeschneidert, landesweit und regional	29
	Zielbild 2030	29
9.1	Teilziel: Effiziente und maßgeschneiderte Organisation und Strukturen, die den verkehrlichen Herausforderungen gerecht werden	29
9.2	Teilziel: Systematische Unterstützung und Vernetzung der Akteure vor Ort	30
10.	Handlungsfeld Monitoring und Evaluation: eng begleitet und zukunftssicher aufgestellt	31
	Zielbild 2030	31
10.1	Teilziel: Monitoring und Evaluation der umzusetzenden Maßnahmen	31
10.2	Teilziel: Analyse und weitere Erforschung relevanter Rahmenbedingungen zur laufenden Kalibrierung der Maßnahmen	32



1. Handlungsfeld Leistungsangebot: allzeit mobil im ganzen Land



Zielbild 2030

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

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

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

1. Entwicklung und Einführung eindeutiger, landesweiter Mindestbedienstandards als Leitlinie für den ÖPNV (SPNV, ÖSPV bis hin zu flexiblen Bedienformen), differenziert nach verschiedenen Raumkategorien und Tageszeiten. Zu den gängigen Verkehrszeiten wird als fachliche Zielsetzung in den Verdichtungsräumen ein 15-Minuten-Takt und in der Fläche ein 30-Minuten-Takt angestrebt.
2. Gerade für Gebiete und Zeiten, in denen der klassische ÖV allein diese Zielsetzung nicht erreichen kann, sollen neue Angebote, wie Ridepooling, flexible Bedienformen und On-Demand-Angebote, als ganzheitlich in den ÖV integrierte Ergänzungen einen Qualitätssprung bringen. Dazu sollen landesweite Rahmenstandards entwickelt und umgesetzt werden, um Hürden für die Nutzung der neuen Angebote abzubauen.
3. 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, Verteilnetz, 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
4. Flexibilisierung von Schulanfangszeiten sowie Systematisierung des Schülerverkehrs zur möglichst weitgehenden und kapazitätsverträglichen Integration in den regulären ÖV



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

5. Deutlicher Ausbau des Fahrplanangebots/Taktverdichtung im SPNV und ÖSPV, insbes. auch an Wochenenden (Taktdichte und Betriebszeiten), mindestens gemäß definiertem landesweiten Mindestbedienstandard/-leitlinie
6. 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 & Schiene
7. Konsequente, ganztägige Vertaktung aller regelmäßig verkehrenden Buslinien, mindestens gemäß dem definierten Landesstandard
8. Identifikation von neuen potenzialträchtigen Haltepunkten (z. B. Reaktivierung/Neubau von Haltepunkten bei potenzialträchtigen Siedlungsgebieten oder Linienenerweiterungen)

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

9. Konsequente Bevorrechtigung des ÖV gegenüber dem übrigen Straßenverkehr 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 für ÖV-Aufgabenträger und Straßenverkehrsbehörden
10. Realisierung von neuen Direktverbindungen auf potenzialträchtigen Relationen, 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
11. Anpassung und Umsetzung der Angebotsgrundsätze in den Verdichtungsräumen zur Ermöglichung von mehr beschleunigten Produkten (z. B. Express-S-Bahnen, Express-Straßenbahn)



2. Handlungsfeld 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. Die Vielfältigkeit und einfache Nutzbarkeit des vernetzten Angebotes macht für viele Bürger den Besitz eines eigenen PKWs oder Zweitwagens überflüssig. Durch die neuen Technologien sind die Verkehrsmittel des 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 den bequemen Zugang zum ÖV-System und sorgt für den zeitlichen sowie räumlichen Lückenschluss.

1.4 Teilziel: Systematische Verknüpfung von ÖV und Fahrrad

12. Systematische Schaffung von standardgerechten Fahrradabstellanlagen an allen Haltepunkten des öffentlichen Verkehrs gemäß Bike+Ride-Leitfaden des Landes (Fahradbügel an Haltestelle im ländlichen Raum bis Fahrradstationen an Bahnhöfen). Dazu sind auch die Zuständigkeiten zu prüfen und zu definieren
13. Prüfung eines Landesprogramms Fahrradstationen gem. B+R-Leitfaden des Landes
14. Konzeption und Umsetzung von Projekten zur systematischen Förderung von E-Bikes/Pedelecs als Zubringer zum öffentlichen Verkehr (gesicherte B+R-Plätze an den Haltestellen kombiniert mit gezielten Marketingmaßnahmen, ggf. Mietpedelecs oder vergünstigte Pedelecs)
15. Abschließende Harmonisierung der Regelungen zur Fahrradmitnahme im SPNV: Fortsetzung der Harmonisierung der tariflichen und zeitlichen Regelungen zur Fahrradmitnahme in sämtlichen Verbundtarifen/Verkehrsverbänden des Landes sowie bei verbundübergreifenden Fahrten
16. Erhöhung der Mitnahmemöglichkeiten im SPNV im Rahmen der wirtschaftlichen Machbarkeit im Rahmen 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



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

1.5 Teilziel: Systematische Verknüpfung von ÖV und weiteren Mobilitätsangeboten

17. 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)
18. Ausbau von Echtzeit-Informationen sowie Auskünften zu barrierefreien Reiseketten; Erweiterung der Datendrehscheibe ÖPNV um Daten ergänzender Mobilitätsangebote (Carsharing, Taxi, Mietwagen, Bikesharing); zentrales und neutrales ID-Management; faire Daten-Governance („Open Data“) mit einheitlicher Datenschnittstelle, auch um Datenmissbrauch zu vermeiden
19. Entwicklung und Umsetzung eindeutiger, landesweiter Standards für „Mobilitätsstationen“ und systematischer Ausbau von dezentralen Mobilitätsstationen (und größerer Mobilitätszentralen) als Schnittstellen zwischen öffentlichem Verkehr und schwerpunktmäßig Radverkehr sowie Carsharing
20. Massiver Ausbau der Carsharing- und Ridesharing-Angebote in allen Ober- und Mittelzentren, schrittweise wachsend in Unterzentren u. a. durch Benutzervorteile beim Parken und Förderung privilegierter Stellplätze

1.6 Teilziel: Sinnvolle Verknüpfung von ÖV und motorisiertem Individualverkehr

21. Sinnvoller Ausbau der P+R-Infrastruktur an besonders frequenzstarken Haltestellen und Stationen



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



Zielbild 2030

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

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

1.7 Teilziel: Intensivierung des Parkraummanagements

22. Deutliche Intensivierung des Parkraummanagements in allen Teilräumen des Landes und Zweckbindung/Zuführung der Einnahmen für den Ausbau des ÖPNV (Deckelung und Reduktion der Stellplatzanzahl, Ausweitung der bewirtschafteten Flächen, Ausweitung Bewohnerparken, Ausweitung der Bewirtschaftungszeiten, Erhöhung der Parkgebühren, Erhöhung des Kontrollgrads)

1.8 Teilziel: Erhöhung der PKW-Nutzungskosten zur Stärkung des ÖPNV

23. Ermächtigung für Kommunen zur Einführung eines Mobilitätspasses, der Zugang zur Mobilität gewährt. Die Entscheidung für das Auto oder den öffentlichen Verkehr sollten die Nutzer möglichst ohne die finanzielle Hürde des Ticketpreises treffen. Damit ein Anreiz gesetzt wird, um Städte und Gemeinden vom Autoverkehr zu entlasten, sollte der Mobilitätspass für Kfz-Halter oder Kfz-Nutzern eingeführt werden. Da Zahl und Nutzung von Pkw stark von der Finanzkraft der Haushalte abhängt, wird so zudem ein sozialer Ausgleich hergestellt

1.9 Teilziel: Beschleunigung des ÖPNV durch Neuverteilung des Straßenraums

24. Konsequente Beschleunigung des ÖPNV durch Umverteilung des Straßenraums z. B. durch Einrichtung von Bus-/Umweltspuren und Reduktion von Kfz-Fahrspuren, Drosselung der Freigabezeiten an Knotenpunkten, Einrichtung von Pfortnerampeln zur Be-



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

schleunigung und Bevorrechtigung des ÖPNV. Wo Busspuren zusätzlich und auf längeren Strecken eingeführt werden, sollte zumindest zeitlich begrenzt die Öffnung für weitere umweltfreundliche Kfz (z. B. elektrisch und/oder mehrfach besetzt) geprüft werden

1.10 Teilziel: Geschwindigkeitsbegrenzungen für den motorisierten Individualverkehr

25. Umbau von Straßen durch Neuaufteilung des Verkehrsraums zugunsten von Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr, Grünflächen und Aufenthaltsbereichen mit dem Ziel höherer Lebensqualität und besserer Verkehrssicherheit. Zudem sind Verengung von Straßen, Verschwenkungen und die Anlage von Verkehrsinseln hilfreich
26. Verringerung der Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs durch Tempolimits; Ausnahmen für ÖV-Trassen sind dabei zu prüfen



4. Handlungsfeld Infrastruktur: leistungsfähig und zukunftsorientiert



Zielbild 2030

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

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

1.11 Teilziel: Verkürzung der Reisezeiten

27. Beschleunigung des Schienenverkehrs insbesondere durch Streckenbegradigungen, schneller befahrbare Weichen und/oder Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik, Elektrifizierung und Reaktivierung) sowie des Busverkehrs insbesondere durch Bevorrechtigung und separate Busspuren
28. 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
29. Durch die systematische Reaktivierung sowie Neubau von Haltepunkten werden zahlreiche Gebiete besser erschlossen
30. Durch die systematische Reaktivierung sowie auch den Neubau von Eisenbahnstrecken werden Fahrzeiten im ÖV verkürzt und Städte und Gemeinden an den Schienenverkehr (wieder) angeschlossen. Insbesondere im ländlichen Raum wird damit auch ein Beitrag zur Stärkung der regionalen Struktur und Wirtschaft geleistet. Das Land prüft hierzu, inwiefern Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Landes aufgebaut bzw. gestärkt werden können
31. Konsequente Bevorrechtigung des ÖV gegenüber dem übrigen Straßenverkehr 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 (*Maßnahme bereits in Handlungsfeld Angebot behandelt*)



1.12 Teilziel: Erhöhung der Kapazität der Infrastruktur

32. Jede Infrastrukturmaßnahme wird fahrplanbasiert in Abhängigkeit vom gewünschten Angebot abgeleitet (bezüglich Halten, Ausbau von Strecken-, Überhol- (Schienengüterverkehr) und Bahnhofsgleisen). Eine enge Abstimmung zwischen Aufgabenträgern und dem jeweiligen Infrastrukturbetreiber wird hierzu umgesetzt
33. „Digitale Schiene Baden-Württemberg“: Durch den bedarfsgerechten Ersatz alte Signaltechnik durch ETCS (European Train Control System) und gleichzeitig einer bedarfsgerechten Blockverdichtung und Optimierung der Signalstandorte werden Geschwindigkeit und Kapazität der Schiene erhöht
34. Festlegung von Streckenstandards/Teilnetzstandards für die Bahnsteiglängen, so dass der Einsatz optimaler Fahrzeuglängen im Hinblick auf die Bereitstellung einer maximalen Kapazität für die Reisenden möglich ist
35. 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
36. 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). Dazu wird eine Bestandsaufnahme (differenziert nach Zeit, Räumen, Kosten) durchgeführt und Redundanzen-Maßnahmen daraus abgeleitet; die erforderlichen Rahmenbedingungen werden vom Land vorgegeben und die Schaffung von Redundanzen gefördert
37. Bau von Infrastrukturergänzungen (ggf. auch nur kurzfristig) zur Reduzierung der Auswirkungen von Baustellen (z. B. Bauweichen, Einrichtung von Gleiswechselbetrieb, Überleitverbindungen, Überholgleise)
38. Umsetzung einer aktiven Flächenpolitik zur langfristigen Sicherung 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)
39. Erstellung eines priorisierten Schienenausbauplans Baden-Württemberg und einer dazugehörigen Kommunikationsstrategie
40. Entwicklung und Ausschöpfung von Möglichkeiten zur Verfahrensbeschleunigung bei Planung und Umsetzung von Infrastrukturvorhaben



1.13 Teilziel: Attraktivitätssteigerung von Haltestellen und Stationen

41. Einrichtung eines Gestaltungsbeirats und Festlegung von Gestaltungsrichtlinien für 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, Dienstleistungen, Gastronomie)
42. Einrichtung einer Agentur für Stationsentwicklung beim Land
43. Flächendeckend attraktive und sichere (Um-)Gestaltung von Haltestellen und Stationen gemäß den funktionalen Anforderungen sowie Gestaltungsrichtlinien zur Schaffung einer hohen Aufenthaltsqualität. Damit sollen die Zugangsstellen des ÖPNV einladend gestaltet sein und den Nutzeranforderungen entsprechen. Auch Unterführungen sind insbesondere unter Aspekten der sozialen Sicherheit entsprechend zu gestalten
44. Systematische Intensivierung der Schaffung von Barrierefreiheit für die gesamte Reisekette



5. Handlungsfeld 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 erfolgte im Kontext der Clean Vehicles Directive (CVD).

1.14 Teilziel: Erhöhung der Pünktlichkeit und der Anschlusssicherheit im Betrieb

45. „Digitale Anschlusssicherung“: Erarbeitung einer unternehmens- und verkehrsträgerübergreifenden Anschlusssicherung zwischen allen Verkehrsmitteln, d. h. Bus, Straßenbahn, Bahn (z. B. mit Festlegung von festen Wartezeiten, Information des Fahrpersonals und der Fahrgäste, auch über bwegt-App, Anpassung des/Einführung eines Pönalsystems). Auch die Fahrpläne (Bus & Bahn) sollten entsprechende Fahrzeitreisereisen für das Abwarten von Anschlüssen aufweisen. Bestehende Strukturen zur Anschlusssicherung dürfen nicht aufgegeben werden oder müssen mindestens gleichwertig ersetzt werden
46. 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)
47. 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
48. Erhöhung der Personalreserven mit Vorgaben der Aufgabenträger bei den Ausschreibungen (z. B. Fahrberechtigung für Werkstatt- oder Büropersonal) oder unternehmensübergreifend einsetzbarem Personal
49. Erstellung von Baustellenfahrplänen mit Fokus auf die Sicherstellung der vorhandenen Reiseketten zur Minimierung der Folgen von Baumaßnahmen. Wo möglich, sollte unter „rollendem Rad“ gebaut werden



50. Erarbeitung von Störfallkonzepten (auch unter Einbeziehung SEV-Kapazität) im Zusammenspiel zwischen ÖPNV und SPNV sowie schneller Umsetzung im Betrieb

1.15 Teilziel: Klimaneutrale Antriebe als neuer Standard

51. 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
52. Damit der Hochlauf koordiniert zwischen Land, Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen verläuft, ist ein ambitioniertes Ziel für den Anteil klimaneutraler Busse im ÖPNV bis 2030 erforderlich. Unter einen klimaneutralen Antrieb fallen Busse, die vollelektrisch mit grünem Strom, mit einer Brennstoffzelle und grünem Wasserstoff oder mit aus erneuerbaren Energien gewonnenen synthetischen Kraftstoffen betrieben werden; Bei der Formulierung dieses Ziels sollen der Mittelbedarf der Verkehrsunternehmen und der Aufgabenträger sowie ein Finanzierungsrahmen für mögliche Förderprogramme bis 2030 miteinbezogen werden. Eine gemeinsame Studie unter Federführung des Verbands der Baden-Württembergischen Omnibusunternehmen (WBO) zur Einführung emissionsfreier Busse im Kontext der Clean Vehicles Directive (CVD) soll die Formulierung dieses Ziels unterstützen. In Abhängigkeit mit den Ergebnissen der Studie kann das formulierte Ziel die Beschaffungsquoten der CVD übersteigen
53. Förderung von Fahrzeugen mit klimaneutralen Antrieben und der erforderlichen Infrastruktur sowie Prüfung, ob Busunternehmen als Anreiz entweder ein Schattenpreis für CO₂-Kosten erstattet werden soll oder bei der Förderung Redundanzkosten beachtet werden, wenn sie auf klimaneutrale Antriebe umrüsten. Die Förderung wird beihilferechtskonform und in Einklang mit den in der EU-Verordnung 1370/2007 vorgegebenen Zeitabläufen bei Vergabeverfahren ausgestaltet
54. Bildung einer Rücklage im Landeshaushalt für die langfristige Ausschreibung eines Kontingents synthetischer Kraftstoffe zur Sicherstellung der Klimaneutralität von Bussen mit Verbrennungsmotoren unter Federführung des Landes
55. 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
56. Sukzessive Reduzierung des Einsatzes von Dieseltriebwagen und Ersatz durch Elektro-Triebwagen (mit begleitender Elektrifizierung) oder Fahrzeuge mit neuen Antriebstechnologien (z. B. Battery Electric Multiple Unit (BEMU) und ggf. Teilelektrifizierungen)



1.16 Teilziel: Erhöhung und Gewährleistung des Komforts/Kapazität der Fahrzeuge

57. Einsatz längerer und/oder mehr doppelstöckiger Züge sowie ausreichend dimensionierter Fahrzeugflotten auch für die Hauptverkehrszeit und unter Beachtung des Schülerverkehrs; Fortentwicklung der Kapazitätsrichtlinien für den SPNV unter Abwägung Komfort/Wirtschaftlichkeit; ausreichend Kapazität in Busnetzen schaffen (z. B. durch Busse mit Anhängern)
58. Durchgehende Versorgung der Fahrgastbereiche von Bussen und Zügen mit Mobilfunk/WLAN in definierter Qualität
59. Kontinuierliche Überprüfung und Weiterentwicklung des Landesstandards für die Ausstattung und die Sauberkeit der Fahrzeuge des SPNV (z. B. Stellplätze für Kinderwagen, Rollstühle, Rollatoren und Fahrräder, Barrierefreiheit, Toiletten, Steckdosen, Fahrgastinformation, WLAN, Kameraüberwachung, Lärm, Branding, Sicherungstechnik, wertige Innengestaltung zur Steigerung der Aufenthaltsqualität)
60. Prüfung der Entwicklung eines differenzierten Landesstandards für Fahrzeuge des ÖSPV (z. B. Stellplätze für Kinderwagen/Rollatoren etc., Barrierefreiheit, Fahrgastinformation, WLAN, Kameraüberwachung, Lärm, Branding)



6. Handlungsfeld 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 darüberhinausgehende Fahrten und für Gelegenheitskunden sind die Tarife landesweit günstig, intuitiv verständlich und vertrieblich leicht zugänglich. Die modernen Tarife und Vertriebskanäle tragen maßgeblich zur Kundenfreundlichkeit bei.

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

1.17 Teilziel: Integrierte, einfache und verständliche Tarife

61. Erarbeitung einer Tarifstrategie für Baden-Württemberg zur Festlegung der wesentlichen Stoßrichtungen und Eckpunkte für die Weiterentwicklung des Landestarifs und der Verbundtarife. Die Beibehaltung lokaler, durch jeweilige Aufgabenträger bezuschusster Tarife bleibt dabei möglich
62. Vereinfachung der heterogenen Tariflandschaft auf Verbundebene durch Reduzierung von Übergangsregelungen. Grundprinzip: Innerhalb eines Verbundes gilt in BW der Verbundtarif, darüber hinaus immer der bwtarif
63. Harmonisierung der Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen der Verbünde und Verkehrsunternehmen in BW
64. Systematische tarifliche und vertriebliche Integration weiterer Mobilitätsangebote in den ÖPNV (z. B. Paketangebote mit zusätzlicher Nutzung von Sharing, On-Demand, Ladinfrastruktur für E-Fahrzeuge) (*bereits im Handlungsfeld „Vernetzte Mobilität“ behandelt und hier leicht gekürzt*)
65. Schaffung einer ÖV-Jahreskarte für ganz BW sowie Ausweitung der BahnCard-Familie auf gesamten ÖPNV in BW

1.18 Teilziel: Preiswerte und flexible Tarife

66. Verbesserung des Preis-Leistungsverhältnisses, insbesondere durch Ausbau des ÖPNV-Angebots und Beibehaltung eines attraktiven Preisniveaus. Nach Möglichkeit



soll zusätzlich durch preisgünstige Abo-Angebote die Nutzung des ÖPNV insbesondere für Neukunden attraktiver gemacht werden (vgl. auch Handlungsfeld „Angebot“)

67. Durchführung von Modellvorhaben für einen drittnutzerfinanzierten ÖPNV (z. B. Mobilitätspass, „kostenloser ÖPNV“ sowie 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
68. Bindung bestehender und Gewinnung zusätzlicher Abokunden durch attraktive Abos und damit Stärkung der Kundenbindung und Gewährleistung der Planungssicherheit für die Branche
69. Schaffung räumlich und zeitlich flexiblerer und dadurch preislich attraktiverer Tarife, die veränderte Mobilitätsmuster berücksichtigen (z. B. neue Arbeitszeitmodelle, Multimodalität inkl. Sharing-Angeboten) und ggf. ein gewünschtes Fahrverhalten anreizen (z. B. in Neben- statt Hauptverkehrszeit)
70. Stärkung und Weiterentwicklung digitaler, flexibler Rabattmodelle für Gelegenheitskunden, z. B. mit automatischer Rabattierung/Kappung der Maximalkosten pro (Zeit-)Raum (aber oberhalb des Preisniveaus des jeweiligen Abotarifs, um dessen Kannibalisierung zu vermeiden)
71. Ausbau von Preisvergünstigungen für Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene, als Anreiz für die Entwicklung nachhaltiger Mobilitätsmuster und eine dauerhafte Nutzung des ÖPNV
72. Ausbau von Preisvergünstigungen für finanziell Bedürftige, um finanzielle Nutzungsbarrieren weiter zu verringern sowie als Beitrag zur gesellschaftlichen Teilhabe
73. Ausweitung vom Arbeitgeber und/oder der öffentlichen Hand bezuschusster Jobtickets als Beitrag zum betrieblichen Mobilitätsmanagement; Prüfung einer gesetzlichen Zuschusspflicht für das Jobticket durch den Arbeitgeber

1.19 Teilziel: Einfacher Zugang zum ÖV-System

74. Erarbeitung einer gesamthaften Vertriebsstrategie durch das Land, die alle kundenseitig relevanten Vertriebskanäle und -akteure und die für die Umsetzung nötigen Vertragsbeziehungen mit diesen betrachtet (als Weiterentwicklung bestehender Konzepte der regionalen Akteure bzw. des SPNV-Vertriebskonzepts)
75. Weiterentwicklung der Vertriebssysteme: Landesweiter Ausbau von Check-in/Check-out-Systemen: *keine Tarifkenntnis* mehr erforderlich, um von A nach B zu kommen (Stufe 1); Aufbau von Check-in/Be-out-Systemen mit optionaler Komfortfunktion Be-



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

in/Be-out: *keine aktive Handlung* mehr erforderlich, um von A nach B zu kommen, „einfach einsteigen“ (Stufe 2)

76. Ausbau des verbundübergreifenden Vertriebs von Tickets anderer Verbände bzw. des bwtarif



7. Handlungsfeld 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.

1.20 Teilziel: Intensivierung des koordinierten ÖV-Marketings

77. Erarbeitung eines übergreifenden ÖPNV-Kommunikationskonzepts BW (inkl. Ziel, Zielgruppen, Botschaften und Kanälen sowie Markenhierarchie) unter Zuhilfenahme professioneller Agenturen und unter Berücksichtigung der Strukturen und Aufgaben von Land, Verbänden, Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen
78. Zur Erreichung qualitativ hochwertiger, landesweit abgestimmter und integrierter Kommunikations- und Marketingkampagnen werden durch die Akteure entsprechende finanzielle und personelle Ressourcen bereitgestellt
79. Deutlicher Ausbau und Vernetzung einer emotionalisierten Marketingkommunikation als elementares Instrument für den Imagewandel und Fahrgast(rück)gewinnung („ÖPNV-Kultur“ à la RadKULTUR BW); Umsetzung parallel zum Angebotsausbau mit Fokus auf Vermittlung eines *Lebensgefühls* – mit mehr Mut, Kreativität und positiven Botschaften
80. 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)
81. 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



82. Ansprache von Institutionen/Firmen, die für Reiseanlässe stehen (z. B. Kinos, Museen, Shoppingcenter), damit diese ihren Kunden die ÖPNV-Nutzung erleichtern (Anreiseinformationen, Kombitickets u. ä.) (*Stoßrichtung Bartarif*)

1.21 Teilziel: Ausbau der Kundeninformation

83. Schaffung eines landesweiten attraktiven Mindeststandards für die Erreichbarkeit (telefonisch und online) der Kundendienste von Verkehrsunternehmen, Verbänden und Vertriebsdienstleistern (erster Schritt)
84. Einrichtung einer landesweit beworbenen zentralen ÖPNV-Schnittstelle für Kundenanliegen innerhalb von *bwegt* (Telefon, Mail, Social Media) nach dem Vorbild der Schlaun Nummer NRW) (Zielzustand); Kundendienste von Verbänden und VU bleiben dahinter bestehen
85. 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 Fahrgastzählsysteme) sowie Daten aus alternativen vergleichbaren Zählsystemen
86. 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)
87. 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. stadtspezifische Gestaltung / Farben) weiterhin erkennbar sein muss, um das Produkt ÖPNV im Straßenraum klar erkennbar zu machen und den Kunden/-innen 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.
88. Ausbau der Infotainmentsysteme an frequenzstarken Haltestellen und in Fahrzeugen durch attraktive Angebote mit Zusatznutzen für Kunden, wie z. B. Nachrichten, Hinweis auf Geschäfte entlang der Strecke oder Unterhaltungsclips
89. Etablierung standardisierter ÖPNV-Informationssysteme (z. B. Infoscreen in Eingangshalle mit relevanten ÖPNV-Echtzeitinformationen) in größeren Firmen und Institutionen



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

90. Sicherstellung von barrierefreien Informationen über die gesamte Reisekette (*vgl. Maßnahme „Schaffung von barrierefreien Zugängen auch im Zusammenspiel mit dem Rollmaterial“ aus Handlungsfeld Betrieb, bereits behandelt in HF Betrieb, Qualität und Fahrzeuge*)

1.22 Teilziel: Stärkung der Kundenrechte

91. Einführung einer landesweiten Mobilitätsgarantie für ÖPNV-Nutzer (verbundintern wie verbundübergreifend), die bei nicht erfüllten Mindeststandards bezogen auf Pünktlichkeit und Anschlusssicherung geeignete Entschädigungsmaßnahmen für die Kunden vorsieht (Gelegenheits- und Stammkunden)
92. Bei den Aufgabenträgern oder den Verbänden werden Fahrgastbeiräte eingerichtet, damit die Interessen der Fahrgäste frühzeitig in die Planung und Gestaltung des ÖPNVs eingebracht werden können. Fahrplanentwürfe werden frühzeitig veröffentlicht, so dass eine Fahrgastbeteiligung erfolgen kann
93. „Digitale Anschlusssicherung“: Erarbeitung einer unternehmens- und verkehrsträgerübergreifenden Anschlusssicherung zwischen allen Verkehrsmitteln, d. h. Bus, Straßenbahn, Bahn (z. B. durch eigene Leitstelle, Festlegung von festen Wartezeiten, Information des Fahrpersonals und der Fahrgäste auch über alternative Reisemöglichkeiten (u. a. über *bwegt*-App), Anpassung des / Einführung eines Pönalensystems) (*bereits im HF Betrieb, Qualität und Fahrzeuge behandelt und hier leicht gekürzt*)

1.23 Teilziel: Ausbau der Mobilitätsdaten-Architektur

94. Ausbau der zentralen, diskriminierungsfreien Plattform MobiData BW für Verkehrsdaten (ÖV Fahrplandaten, Echtzeitdaten, Floating Car Data, MIV-Daten etc.), kommunale Informationen (Feinstaubalarm, verkehrsberuhigte Zonen etc.), Ereignis- (Baustellen, Veranstaltungen etc.) und serviceorientierte Daten (P+R-/B+R-Stellplätze, Sharing-Dienste, Parkhäuser etc.)
95. 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



8. Handlungsfeld 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. Mit attraktiven Arbeitsbedingungen und Tarifbindung ist der ÖPNV für Arbeitnehmer eine beliebte Branche.

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

1.24 Teilziel: Verbindliche Verankerung einer attraktiven ÖV-Erschließung in Gesetzen und Vorgaben

96. Verankerung eindeutiger, landesweiter Zielwerte sowie Mindestbedienstandards für den ÖPNV (SPNV, ÖSPV bis hin zu flexiblen Bedienformen), differenziert nach verschiedenen Raumkategorien (fachliche Zielsetzung: 15-Minuten-Takt in Verdichtungsräumen und Halbstundentakt in der Fläche) und Tageszeiten (vgl. Handlungsfeld Angebot)
97. Angesichts des Bedeutungszuwachses des öffentlichen Verkehrs für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung ist eine höhere Verbindlichkeit für den Ausbau des ÖPNV das Ziel. Damit steht das Thema auf der Agenda, inwieweit ein landesweit verlässliches, konsistentes und attraktives ÖPNV-System mit definierten Mindeststandards mit Hilfe der Definition des ÖPNV als kommunale Pflichtaufgabe sichergestellt werden kann. Das Thema Pflichtaufgabe ist dabei zwingend mit der Sicherung einer ausreichenden finanziellen Ausstattung verbunden.
98. In diesem Zusammenhang werden im Vorfeld in gemeinsamer Abstimmung zwischen Land und kommunalen Aufgabenträgern sowie weiteren relevanten Akteuren die Mindeststandards und die Finanzierungsmöglichkeiten ermittelt; in einem neu zu schaffenden „Landesnahverkehrsplan“ sollen die räumlich differenzierten Zielwerte für den ÖPNV-Anteil im Modal-Split sowie sicherzustellende Mindeststandards definiert werden



99. Im Rahmen der Prüfung der Pflichtaufgabe auch Prüfung und ggf. Einführung einer kommunalen Erschließungspflicht mit attraktivem ÖV-Angebot für Wohn-, Gewerbe- und Handelsstandorte im Rahmen des definierten Mindeststandards
100. Leitfadenerstellung und Schaffung landesgesetzlicher Regelungen zur Stärkung der Nahverkehrspläne (NVP) als konzeptionelle Grundlage zur Weiterentwicklung und Angebotsverbesserung des ÖPNV; in den NVP werden die Zielwerte des „Landesnahverkehrsplans“ (LNVP) zum Modal-Split, zu den definierten ÖPNV-Mindeststandards sowie die planerischen Leitplanken ausgeformt und ausgestaltet und weitere eigene konkrete Ziele und korrespondierende Maßnahmen zu den relevanten Aspekten der ÖPNV-Strategie 2030 in den NVPs definiert. Dabei werden auch verkehrliche Verflechtungsräume über das Aufgabenträgergebiet hinaus sowie regionalplanerische Aspekte berücksichtigt
101. 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)

1.25 Teilziel: Solide Finanzierung des ÖPNV

102. Bund, Länder und Kommunen sind aufgefordert, eine solide Finanzierungsbasis für die großen Herausforderungen des ÖPNV-Ausbaus 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
103. Im Falle der Weiterentwicklung der Sicherstellung eines ÖPNV-Angebots zu einer kommunalen Pflichtaufgabe mit gesetzlich vorgegebenen Mindeststandards ist bereits vor dem Hintergrund der Anforderungen des Konnexitätsprinzips die bestehende Finanzierungsausstattung der Kommunen für diese Aufgaben fortzuentwickeln; das Land, aber auch der Bund müssen die dazu erforderliche Finanzausstattung der kommunalen Aufgabenträger sicherstellen
104. Ermächtigung der Kommunen zur Einführung eines Mobilitätspasses als Beitrag oder Abgabe zur Finanzierung eines verbesserten ÖPNV-Angebots. Dabei leisten unter Berücksichtigung sozialer Aspekte alle Einwohner/-innen, Kfz-Halter/-innen oder Kfz-Nutzer/-innen einen Beitrag, für den sie im Gegenzug ein Mobilitätsguthaben erhalten; mit dem Beitrag soll eine ambitionierte Verbesserung des ÖPNV-Angebots kommunal gegenfinanziert werden



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

105. 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)
106. Verstärkte Kopplung der landesseitigen ÖPNV-Fördermaßnahmen an nachfrageorientierte Kennzahlen als Anreiz für Nachfragesteigerung im ÖPNV
107. Deutliche Intensivierung des Parkraummanagements in allen Teilräumen des Landes und Zweckbindung/Zuführung der Einnahmen für den Ausbau des ÖPNV (Deckelung und Reduktion der Stellplatzanzahl, Ausweitung der bewirtschafteten Flächen, Ausweitung Bewohnerparken, Ausweitung der Bewirtschaftungszeiten, Erhöhung der Parkgebühren, Erhöhung des Kontrollgrads) (vgl. Handlungsfeld Steuerung des Straßenverkehrs)
108. Prüfung und ggf. Zweckbindung der Erlöse der Stellplatzordnung zur Finanzierung des ÖPNV und des Umweltverbundes, z. B. durch Anpassung der Landesbauordnung
109. Ausweitung vom Arbeitgeber und/oder der öffentlichen Hand bezuschusster Jobtickets als Beitrag zum betrieblichen Mobilitätsmanagement; Prüfung einer gesetzlichen Zuschusspflicht für das Jobticket durch den Arbeitgeber (vgl. Handlungsfeld Tarif)
110. Prüfung der Einführung einer einmaligen oder fortlaufenden Erschließungsabgabe beim Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur zur angemessenen Partizipation von Boden- bzw. Immobilieneigentümern an steigenden Bodenwerten bzw. Immobilienpreisen zur Finanzierung des ÖPNV-Infrastrukturausbaus
111. Prüfung der Systematisierung einer Tourismus- bzw. Gästeabgabe zur Finanzierung des ÖPNV, v. a. von spezifisch touristischen ÖPNV-Angeboten

1.26 Teilziel: Attraktive Arbeitsbedingungen für mehr und motiviertes Personal

112. Sicherstellung der benötigten personellen Voraussetzungen (Kapazitäten, Qualifikationen etc.) für die Umsetzung der ÖPNV-Strategie bei den jeweils zuständigen Akteuren, insbesondere bei den Verkehrsunternehmen, aber auch bei den Verbänden, Aufgabenträgern auf verschiedenen Ebenen
113. Aufwertung der Stärkung ÖPNV-relevanter Berufe durch attraktive Beschäftigungsbedingungen, z. B. durch Tarifbindung und familienfreundliche Schichtplangestaltung, aber auch durch Qualifizierung und Weiterbildung des Personals
114. 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



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

115. Aktive Bewerbung der Verkehrsberufe und gesamthafte Imageverbesserung der Branche durch Kampagnen, Informationsveranstaltungen und Kooperation mit Stellenportalen



9. Handlungsfeld 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 der ÖPNV bis 2030 verdoppelt werden konnte und landesweit zu einer vollwertigen Alternative zum privaten Pkw geworden ist.

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

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

116. Die Bereitschaft von Verkehrsunternehmen, Verbänden und Aufgabenträgern, noch stärker groß und neu zu denken und innovative Ansätze und Geschäftsmodelle zur Stärkung des ÖPNV umzusetzen, wird durch eine Kultur des geschützten und gestützten Ausprobierens, auch mit öffentlicher finanzieller Förderung unterstützt
117. Die Herausforderungen an leistungsfähige Organisationsstrukturen wachsen durch die vielfältigen Bedürfnisse der Fahrgäste, die verschiedenen Anforderungen zur Steigerung der ÖPNV-Attraktivität, die zunehmenden räumlichen Verkehrsverflechtungen, die Fortentwicklung der Tarifverbünde zu integrierten Verkehrs- und Mobilitätsverbänden und die Digitalisierung von Vertrieb und Fahrgastinformation. Daher steht eine Fortentwicklung der Verbündelandschaft zu noch leistungsfähigeren Einheiten in einem landesweiten Netzwerk auf der Agenda
118. 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 NVPs, Muster für Verkehrsverträge oder die Zuständigkeit für ÖSPV-Haltestelleninfrastruktur



119. Prüfung der Zuständigkeitsübertragung für Bau und Unterhalt der ÖSPV-Haltestelleninfrastruktur auf die Ebene z. B. der Aufgabenträger oder Verbünde 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 Infrastrukturgesellschaften, z. B. zur Umsetzung von Mindeststandards an Bahnhöfen, wie Bike+Ride-Infrastruktur, von neuen Mobilitätsangeboten oder Angeboten zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität

1.28 Teilziel: Systematische Unterstützung und Vernetzung der Akteure vor Ort

120. Schaffung klarer und verbindlicher Verantwortungsstrukturen für den ÖPNV bei Land, Aufgabenträgern, Verbänden, Verkehrsunternehmen und Kommunen
121. Ausbau des NVBW-Kompetenzcenters zur fakultativen Unterstützung der regionalen und lokalen Akteure, damit flächendeckend die Planung und Umsetzung des starken 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 Rahmen) sowie die Weiterentwicklung des Zukunftsnetzwerks ÖPNV zur frühzeitigen, unmittelbaren Information, zum Austausch und zur Unterstützung der Mitglieder bei speziellen Fragestellungen
122. 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 Verbünde (via Projekt MobiData BW)
123. Verbesserung der Planungsdatengrundlage der regionalen Akteure durch Entwicklung eines Landesverkehrsmodells (LVM) durch das Land zur Nutzung durch 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



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

1.29 Teilziel: Monitoring und Evaluation der umzusetzenden Maßnahmen

124. Entwicklung eines begleitenden Monitoring- und Evaluierungskonzepts für die Maßnahmen im Rahmen der ÖPNV-Strategie 2030, einschließlich der Festlegung, ob einzelne Maßnahmen ggf. durch wissenschaftliche Untersuchungen begleitet werden
125. 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
126. Weiterentwicklung des ÖPNV-Reports zu einem landesweiten strategischen Controlling-Instrument mit einheitlichen Kennzahlen zur Identifizierung quantitativer und qualitativer Ausbaupotenziale
127. Einrichtung eines hochrangig besetzten Landesgremiums mit Vertreter/-innen aller relevanten Akteure, das die Umsetzung der ÖPNV-Strategie 2030 begleitet und kontrolliert und dessen Mitglieder als Multiplikatoren in ihren jeweiligen Strukturen wirken



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

128. Weitere gezielte Forschungsförderung zu relevanten gesellschaftlichen und technologischen Trends (z. B. zu Veränderungen der Arbeits- und Mobilitätsmuster infolge von Digitalisierung bzw. Corona und zum autonomen/automatisierten Fahren), um deren Folgen für den ÖPNV bewerten, Chancen zu nutzen und entsprechende Maßnahmen konsequent und zügig umzusetzen
129. Durchführung von Reallaboren bzw. Testfeldern, um aktuelle und künftige technische und konzeptionelle Entwicklungen für den ÖPNV schnell und praxisnah zu erproben und anzuwenden; etwa zum ergänzenden Einsatz selbstfahrender Taxis („Robotaxis“) im Rahmen der angestrebten Angebots- und Qualitätsoffensive des öffentlichen Verkehrs, zur intermodalen Digitalisierung in Planung, Betrieb und Nutzung des ÖPNV und zu Attraktivitätssteigerung von Fahrzeugen und Haltestellen. Dabei geht es vor allem um größer angelegte, flächenwirksame Versuche
130. 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