

Antrag

der Abg. Silke Gericke u. a. GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

ÖPNV-Offensive – Mobilitätsgarantie im öffentlichen Verkehr

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. was sie unter einer Mobilitätsgarantie im öffentlichen Verkehr versteht;
2. welche Vorschläge die ÖPNV-Zukunftskommission vorgelegt hat, die für eine Realisierung einer Mobilitätsgarantie im öffentlichen Verkehr in Baden-Württemberg von Relevanz sind;
3. welche erfolgreichen Regionen aus Mitteleuropa hier aus welchen Gründen für Baden-Württemberg ein Vorbild sein können;
4. welche Maßnahmen die Landesregierung umgesetzt hat und weiter ergreifen will, um die geplante Verdopplung der Fahrgastzahlen bis 2030 aktiv zu erwirken;
5. ob sie zur Erhöhung der Fahrgastzahlen für urbanen und ländlichen Raum jeweils spezifische Maßnahmen umgesetzt hat und umsetzen will;
6. welche Maßnahmen die Landesregierung umgesetzt hat und weiter ergreifen will, um die Mobilitätsgarantie im öffentlichen Verkehr im ländlichen Raum und im urbanen Raum zu gewährleisten;

7. wie weit das Angebot im öffentlichen Verkehr in den einzelnen Stadt- und Landkreisen Baden-Württembergs fortgeschritten ist (tabellarisch) und dem Ziel einer Mobilitätsgarantie entspricht.

9.8.2021

Gericke, Katzenstein, Braun, Hentschel, Holmberg,
Joukov-Schwelling, Marwein, Nüssle GRÜNE

Begründung

Die Regierungskoalition hat sich im Koalitionsvertrag „Jetzt für morgen“ zum Ziel gesetzt, die Fahrgastzahlen im öffentlichen Verkehr bis 2030 zu verdoppeln, damit auch im Sektor Verkehr die Klimaschutzziele erreicht werden können.

Als wesentliche Maßnahme zum Erreichen des Ziels ist vereinbart, eine Mobilitätsgarantie im öffentlichen Verkehr für die Bürgerinnen und Bürger Baden-Württembergs umzusetzen. Diese hat zum Ziel, alle geschlossenen Ortschaften in Baden-Württemberg von fünf Uhr früh bis Mitternacht mit dem öffentlichen Nahverkehr erreichbar zu machen.

Das Ministerium für Verkehr hat mit der ÖPNV-Zukunftskommission – einem Gremium, bestehend aus rund 20 Expertinnen und Experten der Aufgabenträger, der Stadt- und Landkreise, der Verkehrsunternehmen, der Verkehrsverbände, des Fahrgastverbands, der Gewerkschaften und der Wissenschaft – umfangreiche Vorarbeiten geleistet und Handlungsempfehlungen entwickelt und 2020 veröffentlicht.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 15. Oktober 2021 Nr. VM3-0141.5-4/78/5 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

1. was sie unter einer Mobilitätsgarantie im öffentlichen Verkehr versteht;

Unter Mobilitätsgarantie ist ein verlässlicher ÖPNV von früh bis spät, für Stadt und Land zu verstehen, welcher aufgrund seiner Attraktivität auch einen wichtigen Beitrag zu klimaschonender Mobilität leistet. Die Mobilitätsgarantie ist im Koalitionsvertrag 2021 bis 2026 (siehe S. 126) definiert und umfasst eine verlässliche ÖPNV-Bedienung aller Orte (geschlossene Ortschaften) in Baden-Württemberg zwischen 05:00–24:00 Uhr. Zu den gängigen Verkehrszeiten soll im Ballungsraum mindestens ein 15-Minuten-Takt, im ländlichen Raum ein 30-Minuten-Takt sichergestellt werden. In einer ersten Stufe bis 2026 soll der o. g. Takt in den Hauptverkehrszeiten des Berufsverkehrs erreicht werden und zu den übr-

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

gen Zeiten jeweils mind. ein Stundentakt im ländlichen Raum und ein 30' Takt in Ballungsräumen angeboten werden. Die Mobilitätsgarantie ist im Dialog mit kommunalen Partnern umzusetzen.

2. welche Vorschläge die ÖPNV-Zukunftskommission vorgelegt hat, die für eine Realisierung einer Mobilitätsgarantie im öffentlichen Verkehr in Baden-Württemberg von Relevanz sind;

Die ÖPNV-Zukunftskommission, bestehend aus ca. 20 Vertreterinnen und Vertretern der Aufgabenträger, der kommunalen Landesverbände sowie der Stadt- und Landkreise, der Verkehrsunternehmen, der Verkehrsverbände, des Fahrgastbeirats, der Gewerkschaften und der Wissenschaft, hat zur Vorbereitung der ÖPNV-Strategie 2030 zwischen Juli und Dezember 2020 konkrete Teilziele sowie vielfältige und weitreichende Maßnahmenempfehlungen in allen relevanten Handlungsfeldern des öffentlichen Verkehrs formuliert. Die Maßnahmenempfehlungen der ÖPNV-Zukunftskommission umfassen gut 130 Empfehlungen für Einzelvorhaben, welche sich über zehn für den öffentlichen Verkehr relevante Handlungsfelder erstrecken.

Bezüglich der Realisierung der Mobilitätsgarantie im öffentlichen Verkehr sind insbesondere folgende Maßnahmenempfehlungen der ÖPNV-Zukunftskommission relevant:

Handlungsfeld Leistungsangebot: allzeit mobil im ganzen Land:

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

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

- *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)*
- *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.*

- *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 sicherzustellen Mindeststandards definiert werden*
- *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*
- *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*
- *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*
- *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*

3. *welche erfolgreichen Regionen aus Mitteleuropa hier aus welchen Gründen für Baden-Württemberg ein Vorbild sein können;*

Als im Sinne des ÖPNV erfolgreich zu wertende Regionen werden jene gesehen, die durch ein qualitativ gut ausgebautes Angebot mit intuitiv verständlichen und aus Kundensicht erschwinglichen Tarifen ein ÖPNV-System unterhalten und hohe ÖPNV-Anteile am Modal Split aufweisen. Dabei ist entscheidend, dass die so gewählten Vorbildregionen räumlich ähnliche Strukturen (z. B. Wirtschaftsstärke, Demografische Merkmale, Siedlungsdichte und -struktur) aufweisen, um Vergleiche mit Baden-Württemberg zuzulassen.

Geeignet ist die Region des Verkehrsverbundes Vorarlberg (VVV) für den Vergleich zu ländlichen und halbverdichteten Räumen Baden-Württembergs¹. Für urbane und verdichtete Räume ist ein Vergleich mit dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) in der Schweiz aufschlussreich. Gründe für die Vorbildfunktion sind vielfältig. Aus den Erkenntnissen des ÖPNV-Reports seien an der Stelle einige genannt:

¹ Hierzu hat das Ministerium für Verkehr 2018 den ÖPNV-Report Baden-Württemberg in Auftrag gegeben und somit eine umfangreiche Benchmark-Analyse für die Angebotsqualität sowie daraus abgeleitete Empfehlungen zur Nachfragesteigerung im Sinne des bis 2030 zu erreichenden Ziels der Verdopplung im ÖPNV erhalten (*ÖPNV-Report Baden-Württemberg: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (baden-wuerttemberg.de)*)

- Die Angebotsdichte in diesen im Rahmen des ÖPNV-Reports untersuchten österreichischen und schweizerischen Regionen ist, abgesehen von einzelnen Ausnahmen, in allen Raumkategorien signifikant besser als in Baden-Württemberg – sowohl bezogen auf die Einwohnerzahl als auch auf die Siedlungsdichte in den jeweiligen Raumkategorien:
 - Das Angebot in Vorarlberg (VVO) ist über 240 % dichter als in vergleichbar dicht besiedelten Verbänden in Baden-Württemberg;
 - trotz einer leicht geringeren Siedlungsdichte ist das Fahrplanangebot im ZVV über 40 % dichter als im VVS;
- ein Mobilitätskonzept mit klar formulierten Eckpunkten für die Ausrichtung des ÖPNV-Angebots (Vorarlberg)
 - mit klar definierten Qualitätsstandards für die Bedienung der Bevölkerung mit dem ÖPNV und
 - mit Vorrang für vertaktete und priorisierte Linienverkehre.
- Klare und verbindliche Vorgaben für die weitere Siedlungsentwicklung und die erforderliche Erschließung mit dem öffentlichen Verkehr (ZVV)
- gutes Preis-Leistungsverhältnis: günstige Preise für Abonnements und
- hohe Modal-Split Anteile im ÖPNV und ehrgeizige Ziele für weitere Steigerungen;
 - z. B. weist der Verkehrsverbund Vorarlberg einen Modal-Split Anteil von 13,7 % auf – vergleichbar dicht besiedelte Verbände in BW ca. 8 %;
 - Trotz geringerer Siedlungsdichte ist der Modal-Split-Anteil des öffentlichen Verkehrs beim ZVV (18,7 %) rund 23 % höher als im VVS (15,2 %).

4. welche Maßnahmen die Landesregierung umgesetzt hat und weiter ergreifen will, um die geplante Verdopplung der Fahrgastzahlen bis 2030 aktiv zu erwirken;

Aus den Empfehlungen der ÖPNV-Zukunftskommission geht hervor, dass eine Vielzahl an Maßnahmen nicht nur direkt (durch dichtere Takte und flexible Bedienformen in Randlagen und -zeiten, durch attraktive und leicht verständliche Tarife), sondern auch indirekt (durch Kommunikation und begleitende Angebote wie Informationen und Buchungsoptionen) auf das Verdopplungsziel der Nachfrage bis 2030 einzahlen. Zur landesweiten, räumlich differenzierten Standardisierung des ÖV-Angebotes sowie zur Verbesserung und Verdichtung des ÖV-Angebots (auch am Wochenende und in Randzeiten) zählen die unter Frage 2 gelisteten Empfehlungen zur Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsgarantie.

Um den ÖPNV auch als Gesamtsystem schneller, pünktlicher und zuverlässiger zu machen, sind zudem Maßnahmen zur Bevorrechtigung des ÖV-Angebots erforderlich. Dies reicht im straßengebundenen ÖPNV bspw. von der Einrichtung von Busspuren, Haltestellenkaps und Pfortnerampeln über die Realisierung neuer Direktverbindungen auf potenzialträchtigen Routen bis hin zur Anpassung der Angebotsgrundsätze in Verdichtungsräumen, um mehr beschleunigte Produkte zu ermöglichen.

Im Bereich Schiene plant die Landesregierung bereits aktuell das Zugangebot um knapp 25 Prozent auszubauen. Damit werden gegen Ende des Jahrzehnts knapp 100 Mio. Zugkilometer durch die Landesregierung bestellt. Darüber hinaus ist mit der Fahrzeugausschreibung E-Netz Stuttgart–Bodensee abgesichert, dass ausreichend Kapazitäten für eine Verdopplung der Nachfrage zur Verfügung gestellt werden können. Die im Koalitionsvertrag genannten Angebotsziele würden den Angebotsausbau nochmals verstärken, sie sind aber bislang finanziell noch nicht abgesichert.

Die Landesregierung unterstützt den Ausbau und die Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken. Dadurch werden die Voraussetzungen geschaffen, das Zugangebot und die Kapazitäten auszuweiten, die Reisezeiten zu verkürzen, die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des Zugverkehrs zu erhöhen sowie Umsteigeverbindungen zu verbessern. Damit steigt die Attraktivität des Schienenpersonennahverkehrs insgesamt.

5. ob sie zur Erhöhung der Fahrgastzahlen für urbanen und ländlichen Raum jeweils spezifische Maßnahmen umgesetzt hat und umsetzen will;

Als spezifische Maßnahmen zur Erhöhung der Fahrgastzahlen im urbanen und im ländlichen Raum sind insbesondere folgende Maßnahmen vorgesehen bzw. bereits in Umsetzung:

Mobilitätsgarantie

Mit der Mobilitätsgarantie als verlässliches Angebot im öffentlichen Verkehr von 5 Uhr bis 24 Uhr will die Landesregierung sowohl im städtischen als auch im ländlichen Raum den ÖPNV als attraktives Angebot aufwerten und damit einen deutlichen Anreiz zum Umstieg vom Auto auf Bus und Bahn setzen. Die Taktung im Ballungsraum soll mindestens 15 Minuten und im ländlichen Raum mindestens 30 Minuten betragen. Dieser ambitionierte Ausbau lässt sich in z. B. im ländlichen Raum und zu Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage wirtschaftlich tragfähig und ökologisch sinnvoll nur mit flexiblen und nachfragegesteuerten On-Demand-Angeboten realisieren.

Mobilitätspass

Mit dem Mobilitätspass will die Landesregierung den Kommunen die Möglichkeit bieten, zusätzliche Mittel für anstehenden Ausbau des ÖPNV zu generieren und Anreize zu setzen, die Straßen in den Städten und Gemeinden vom Autoverkehr zu entlasten. In einem im Auftrag des Verkehrsministeriums erarbeiteten Gutachten wurden drei Varianten eines Mobilitätspasses untersucht: Ein Mobilitätspass für Einwohner („Bürgerticket“), für Kfz-Halter („Nahverkehrsabgabe“) sowie für Kfz-Nutzer („Straßennutzungsgebühr“).

Dabei müssen jeweils alle Einwohner/-innen einer Kommune, Kfz-Halter/-innen in einem festgelegten Gebiet oder Kfz-Nutzer/-innen auf definierten Straßen eine verpflichtende Abgabe (Gebühr bzw. Beitrag) leisten. Gleichzeitig erhalten die Bürgerinnen und Bürger eine Gegenleistung: ein persönliches ÖPNV-Guthaben in gleicher Höhe, welches beim Kauf von ÖPNV-Zeitkarten eingelöst werden kann. Untersucht wurden sowohl in Großstädten als auch im ländlichen Raum modellhaft die Einnahmepotenziale und die damit finanzierbaren Angebotsverbesserungen oder Tarifvergünstigungen im ÖPNV sowie die administrative Ausgestaltung. In einem nächsten Schritt sollen weitere Berechnungen auf Ebene der Landkreise und auf regionaler Ebene durchgeführt und die noch offenen Fragen geklärt werden. Zudem sollen Modellkommunen darin unterstützt werden, bereits heute ein konkretes Umsetzungsmodell zu entwickeln.

Förderprogramm: Regiobusse

Seit 2015 fördert das Ministerium attraktive Regiobuslinien, um abseits liegende Mittel- und Unterzentren mittels der Regiobusse an das Schienennetz anzubinden und die Lücken im öffentlichen Personennahverkehr zwischen benachbarten Ober- und Mittelzentren zu schließen. Auf den Regiobuslinien verkehren schnelle und für die Fahrgäste komfortable Busse, die mit Klimaanlage, Niederfluranteil, WLAN und USB-Steckdosen ausgestattet sind. Sie fahren in der Regel an Wochentagen in der Zeit von 5 Uhr bis 24 Uhr, an Samstagen von 6 Uhr bis 24 Uhr und an Sonntagen von 7 Uhr bis 24 Uhr im Stundentakt. Sichere Anbindungen an den Schienenverkehr und Wartezeit auf verspätete Züge sind gewährleistet. Bislang konnten insgesamt 35 Regiobuslinien gefördert werden. Die Nachfrage ist weiterhin hoch.

Förderprogramm: ÖPNV-Offensive im ländlichen Raum

Der Ausbau des ÖPNV lässt sich in Räumen und zu Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage wirtschaftlich tragfähig und ökologisch sinnvoll oftmals nur mit flexiblen und nachfragegesteuerten On-Demand-Angeboten realisieren. Das Verkehrsministerium hatte daher im Sommer 2020 den Förderaufruf Innovations-offensive Öffentliche Mobilität veröffentlicht, mit dem die kommunalen Aufgabenträger bei der Einrichtung neuer On-Demand Angebote unterstützt werden sollten. In den Landkreisen Breisgau-Hochschwarzwald, Emmendingen, Freudenstadt, Schwäbisch Hall sowie dem Alb-Donau-Kreis wird nun das bestehende Nahverkehrsangebot weiter ausgebaut. Die Förderbescheide wurden im Juli 2021 den Landkreisen übergeben. Künftig soll mit einer Kombination aus Linien- und Bedarfsverkehren ein attraktives Angebot im Stundentakt von frühmorgens bis spätabends sichergestellt werden. Dabei sollen auch neue Angebotsformen, wie Rufbusse und Sammeltaxis, zur Anwendung kommen.

Mit den bewilligten Pilotprojekten im Rahmen des Innovationsprogramms sollen weitere wertvolle Erfahrungen hinsichtlich der Integration von On-Demand-Verkehren in den klassischen ÖPNV gewonnen werden. Künftig sollen die Aufgabenträger stärker beim Aufbau von On-Demand-Verkehren unterstützt werden, indem u. a. Rahmenstandards für neue Angebotsformen geschaffen, eine stärkere Vernetzung der Aufgabenträger angestrebt und auch über die Ansatzpunkte für die Finanzierung von On-Demand-Systemen im Rahmen der Mobilitätsgarantie ermittelt werden.

Förderprogramm: Unterstützung von Bürgerbussen

Auch Bürgerbusvereine in Baden-Württemberg können seit einigen Jahren auf ein Unterstützungsangebot des Landes Baden-Württemberg zurückgreifen. Hierzu hat das Ministerium für Verkehr das Förderprogramm „Verwaltungskostenpauschale“ veröffentlicht. Zur Unterstützung lokal organisierter, ehrenamtlich betriebener Verkehrsangebote, die der Ergänzung des öffentlichen Personennahverkehrs dienen, bezuschusst das Ministerium für Verkehr die bei den Betreibern solcher Verkehre anfallenden Kosten für Verwaltungsausgaben pauschal mit 1.500 Euro.

Die bürgerschaftlichen Verkehrsangebote im Land nehmen auch während der Coronapandemie weiter zu. Über alle Angebotsformen hinweg sind inzwischen mehr als 250 Gemeinschaftsverkehre in Baden-Württemberg unterwegs. Die Pandemie hat aber auch hier ihre Spuren hinterlassen. Viele Betreiber von Bürgerbussen, Bürgerrufautos und Fahrdiensten haben aufgrund des Pandemiegeschehens den Betrieb vorübergehend eingestellt oder angepasst. Dadurch fielen Fahrgeldeinnahmen und andere Einkommensquellen weg. Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg hat diese Entwicklung beobachtet und daher im Frühjahr 2021 die Förderrichtlinie für die Unterstützung von ehrenamtlich getragenen Verkehrsangeboten im ÖPNV überarbeitet. Betreiber solcher Verkehre können nun additiv auch einen einmaligen Härtefallausgleich in Höhe von bis zu 2.000 Euro beantragen.

Förderprogramm: Tarifreformen und Verbundfusionen

Der ÖPNV gewinnt dann an Zuspruch, wenn seine Nutzung einfach und intuitiv funktioniert. Eine große Vielfalt an Tarifangeboten oder Tarifzonen kann dem zuwiderlaufen. Darum fördert das Verkehrsministerium Maßnahmen analog der VVS-Tarifzonenreform, mittels derer Verkehrsverbünde ihr Tarifsystem radikal vereinfachen. Die Förderung ist zeitlich begrenzt auf sechs Jahre und das Land übernimmt in diesem Zeitraum 1/6 der durch die Maßnahme entstehenden Einnahmehausfälle. So wurden etwa im ländlich geprägten Ortenaukreis die Tarifzonen zum 1. August 2021 auf nur sechs reduziert.

Außerdem sind vor allem im ländlichen Raum viele Verkehrsverbünde auf einen Landkreis beschränkt. In Zeiten, in denen die Pendlerdistanzen immer größer werden und immer mehr Menschen über Kreisgrenzen hinweg pendeln, ist auch dies reformbedürftig. Das Verkehrsministerium fördert darum die Fusion von

Verkehrsverbänden über zehn Jahre hinweg. Im ersten Jahr werden 50 % der entstehenden Einnahmeausfälle übernommen, danach schmilzt die Förderung schrittweise ab. Von dieser Förderung profitiert etwa der Landkreis Göppingen, der seit Anfang dieses Jahres dem VVS angehört.

Der BW-Tarif

Fahrten von einem Verkehrsverbund in den anderen waren bis 2018 in Baden-Württemberg nur umständlich abzubilden, vor allem wenn an Start- und Zielbahnhof noch umgestiegen werden musste. In diesen Fällen waren teilweise bis zu drei unterschiedliche Fahrscheine zu lösen, vom Ausgangsverbund, von der Deutschen Bahn und vom Verbund am Zielort. Der neue BW-Tarif ermöglicht es nun, solche verbundgrenzüberschreitenden Fahrten mit einer einzigen Fahrkarte zu erwerben. Ab 2018 wurde der BW-Tarif für Einzelfahrscheine eingeführt, ab 2020 auch für Zeitkarten. Im September 2021 folgen die Schülerzeitkarten. Im Vergleich zu den Preisen, wie sie früher im Regionaltarif der Deutschen Bahn verlangt wurden, wurde der BW-Tarif zudem um durchschnittlich 25 % abgesenkt. Vor allem auf mittellange Strecken im Regionalverkehr wird der ÖPNV dadurch deutlich attraktiver.

Landesfinanzierung des ÖPNV

Das Land leistet einen umfangreichen finanziellen Beitrag, um die Verkehre in kommunaler Trägerschaft mitzufinanzieren. Nach dem im vergangenen Jahr reformierten ÖPNV-Gesetz des Landes fließen ab 2023 50 Mio. Euro Verbundförderung und 250 Mio. Euro für Ausbildungszeitkarten und weitere Tarifmaßnahmen an die Stadt- und Landkreise in Baden-Württemberg. Durch die Aufstockung der Mittel nach § 15 ÖPNVG von 200 Mio. Euro auf 250 Mio. Euro und die Verankerung der Verbundförderung im Gesetz macht die Landesregierung deutlich, dass ihr die Stützung des kommunalen ÖPNV ein Anliegen ist. Beide Finanzierungsstränge spiegeln dabei die für den ÖPNV schwierigere Lage im ländlichen Raum wieder und fördern diesen bezogen auf die Bevölkerungszahl überproportional. Auch ist die Verteilungssystematik der ÖPNV-Finanzreform explizit darauf ausgerichtet, die Mittel für den ländlichen Raum zu sichern.

Innovative und vereinfachte Tarifmodelle

Sollen die Fahrgastzahlen weiter gesteigert werden, werden auch neue und innovative Tarifangebote an den Markt kommen müssen, die mehr Menschen als die bereits ÖV-Interessierten anzusprechen vermögen. Das Verkehrsministerium möchte hierfür in Zukunft den geeigneten Rahmen schaffen. So ist ein Förderprogramm geplant, bei dem gezielt neue Ideen für Abokunden jenseits der klassischen Jahreskarte gefördert werden sollen. Der Koalitionsvertrag fordert darüber hinaus dazu auf, das Potential von im Preis stark reduzierten Einheitstarifen auszuloten. Ein erster Schritt hierfür ist bspw. die Förderung eines landesweit gültigen Ticket für junge Menschen, das ab dem Schuljahr 2022 in den Verbänden eingeführt werden soll. Auf diese Weise könnte für junge Menschen die ÖV-Nutzung von Beginn an zur gelebten Normalität werden.

6. welche Maßnahmen die Landesregierung umgesetzt hat und weiter ergreifen will, um die Mobilitätsgarantie im öffentlichen Verkehr im ländlichen Raum und im urbanen Raum zu gewährleisten;

Bereits ergriffene Maßnahmen zur Unterstützung des ÖPNV im ländlichen sowie im urbanen Raum sind unter Frage 5 erörtert. Um den ÖPNV-Angebotsausbau im Sinne der Mobilitätsgarantie, wie sie auch im Koalitionsvertrag 2021 bis 2026 festgehalten ist (siehe Antwort zu Frage 1) umzusetzen, sieht die Landesregierung eine solide Finanzierung als Grundlage hierfür als zentral.

Nach einer ersten groben Kostenschätzung zur landesweiten Umsetzung der Mobilitätsgarantie, sieht die Landesregierung nun vor, bis Mitte 2022 detaillierte Kostenberechnungen für ausgewählte Modellregionen im Land und landesweit durchzuführen sowie noch offene inhaltliche und rechtliche Fragen zu klären. Ein

Aufruf zur Interessensbekundung von Kommunen mit einer Frist bis zum 31. Oktober 2021 ist bereits erfolgt. Anschließend erfolgt die Auswahl der Pilotkommunen mit dem Ziel, unterschiedliche Raumkategorien (ländlich bis großstädtisch) abzudecken. Der gesamte Prozess wird in enger Abstimmung mit den kommunalen Landesverbänden stattfinden. Mit der kommunalen Seite wurden und werden verschiedene vorbereitende Gespräche geführt.

Zur Finanzierung der für den Klimaschutz und für die gesellschaftliche Teilhabe dringend erforderlichen Mobilitätsgarantie setzt sich die Landesregierung zusammen mit allen anderen Ländern gegenüber dem Bund für eine deutliche Erhöhung der Regionalisierungsmittel ein. Zudem sieht der Koalitionsvertrag vor, sich an der ÖPNV-Offensive durch zusätzliche Landesmittel zu beteiligen. Dabei stehen alle Maßnahmen des Koalitionsvertrages unter einem Haushaltsvorbehalt. Auch die kommunalen Aufgabenträger sind mit dem Einsatz zusätzlicher Mittel gefordert.

7. wie weit das Angebot im öffentlichen Verkehr in den einzelnen Stadt- und Landkreisen Baden-Württembergs fortgeschritten ist (tabellarisch) und dem Ziel einer Mobilitätsgarantie entspricht.

Die Analyse der Angebotsstandards im ÖPNV im Status quo erfolgte detailliert und im Rahmen des ÖPNV-Reports für Baden-Württemberg² auf kartografischer Basis.

Im Zusammenhang mit Angebotsstandards wurde im Rahmen des ÖPNV-Reports der Stundentakt (05:00–24:00 wochentags, 07:00–24:00 Wochenende) auf seine aktuellen Erfüllungsgrade überprüft. Ferner wurden Erfüllungsgrade für 30' und 15' Takt (Ausgangslage Mobilitätsgarantie) im selben Zeitfenster ermittelt.

Die Aufschlüsselung je Stadt- und Landkreis ist dem Begleitband des öffentlich zugänglichen Ergebnisberichtes auf Seiten 61–69 zu entnehmen. (*Addendum Ergebnisbericht ÖPNV Report BW Erreichbarkeit und Bedienungsqualität_civity_final_20201203 [baden-wuerttemberg.de]*) und weist Unterschiede zwischen den städtisch und den ländlich geprägten Kreisen aus: Erstere erreichen tendenziell bereits jetzt höhere Erfüllungsgrade in ihrem ÖPNV-Angebot in Bezug auf die der Mobilitätsgarantie zugeordneten Taktungen (siehe Antwort unter Punkt 1).

Zusammengefasst wird festgestellt, dass landesweit im Durchschnitt aktuell folgende Erfüllungsquoten der Zeitscheiben (19 Stunden werktags, 17 Stunden Samstag/Sonntag) für den jeweiligen Standard bzw. Takt erreicht werden:

	Erfüllungsgrade ÖPNV-Gesamt (SPNV + ÖPNV + Flex)		
	Werktag (05:00–24:00)	Samstag (07:00–24:00)	Sonntag (07:00–24:00)
15' Takt	19 %	14 %	11 %
30' Takt	39 %	29 %	25 %
60' Takt	61 %	52 %	48 %

² Ergebnisse zu Erreichbarkeit und Bedienungsstandards sowie deren Erhebungsmethodik sind in der Gänze unter folgendem Link abrufbar: *Addendum Ergebnisbericht ÖPNV Report BW Erreichbarkeit und Bedienungsqualität_civity_final_20201203 (baden-wuerttemberg.de)*

Inwieweit das bestehende ÖPNV-Angebot der Mobilitätsgarantie entspricht, ist damit noch nicht ausgesagt. Bis Mitte 2022 sollen für ausgewählte Modellregionen und landesweit detailliert analysiert werden, inwieweit die noch zu definierenden Bedienstandards der Mobilitätsgarantie bereits erfüllt werden und wie groß der Handlungsbedarf ist.

In Vertretung

Frieß

Ministerialdirektor