

Antrag

der Fraktion GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

ÖPNV-Strategie 2030

Antrag

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

1. welche Zielsetzungen sie mit der ÖPNV-Strategie 2030 verbindet;
2. inwiefern Stakeholder und Aufgabenträger (z. B. in der ÖPNV-Zukunftskommission) bei der Entwicklung der ÖPNV-Strategie eingebunden waren und wie sie dieses Verfahren bewertet;
3. welche Handlungsfelder und verantwortlichen Akteure in der ÖPNV-Strategie definiert werden;
4. welche Maßnahmen sie umgesetzt hat, umsetzt oder plant, um das Angebot im ÖPNV auf der Schiene und Straße zu verbessern und somit die Fahrgastnachfrage im ÖPNV bis zum Jahre 2030 zu verdoppeln;
5. welche Weiterentwicklung des BW-Tarifs im Rahmen der ÖPNV-Strategie geplant ist;
6. welche Maßnahmen zur Milderung der Folgen der Coronapandemie im Rahmen der ÖPNV-Strategie vorgesehen sind;
7. welche Maßnahmen von der Landesregierung geplant sind, um die Finanzierung der Mobilitätsgarantie zu sichern;
8. wie hoch sie die entstehenden Kosten der Mobilitätsgarantie einschätzt;

9. welche innovativen Finanzierungsinstrumente sie entwickelt hat, prüft und einführen will, um die Finanzierung des ÖPNV zu sichern und auszuweiten;
10. welcher Änderungsbedarf im Rahmen der ÖPNV-Strategie für die Organisationsstrukturen im Land gesehen wird, um den Anforderungen an einen integrierte, zukunfts- und leistungsfähige Mobilitätsverbundlandschaft gerecht zu werden.

31.5.2022

Andreas Schwarz, Gericke
und Fraktion

Begründung

Im Koalitionsvertrag „Jetzt für morgen!“ haben die Regierungsparteien die Öffentlicher Personennahverkehrs (ÖPNV)-Strategie 2030 verankert, um die Klimaschutzziele des Landes Baden-Württemberg bis zum Jahre 2040 zu erreichen und den Verkehrssektor bis dahin klimaneutral zu gestalten. Durch den Kabinettsbeschluss am 10. Mai 2022 wurden die ÖPNV-Strategie 2030 sowie die Verkehrswende als klares Ziel der Landesregierung definiert.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 3. August 2022 Nr. VM3-0141.5-19/55/1 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Finanzen zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

1. welche Zielsetzungen sie mit der ÖPNV-Strategie 2030 verbindet;

Die ÖPNV-Strategie 2030 verfolgt das Ziel, eine umsetzungsorientierte Konzeption mit klar benannten (Haupt-)verantwortlichen sowie Zieljahren für die Einzelmaßnahmen zu benennen, die allesamt darauf ausgerichtet sind, das Ziel der Verdopplung der Fahrgastzahlen im ÖPNV bis 2030 zu erreichen. Die Verdopplung des ÖPNV ist eins der fünf Klimaziele¹, die im Verkehrssektor erreicht werden sollen, um die für die Klimawende notwendige CO₂-Reduktion bis 2030 zu erreichen und Bestandteil des Koalitionsvertrags von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Baden-Württemberg und der CDU Baden-Württemberg für die Legislaturperiode 2021 bis 2026.

*) Nach Ablauf der Drei-Wochen-Frist eingegangen.

¹ Die 5 Klimaziele sind: Verdopplung des ÖPNV, jedes zweite Auto fährt klimaneutral, jede zweite Tonne fährt klimaneutral, jeder zweite Weg selbstaktiv zu Fuß oder mit dem Rad, ein Fünftel weniger Kfz-Verkehr in Stadt und Land.

Mit fünf Schwerpunktthemen zeigt die ÖPNV-Strategie 2030 auf, wie das Verdopplungsziel gelingen kann:

(1) Angebotsausbau und Mobilitätsgarantie

Ein starker ÖPNV benötigt ein deutlich dichteres Fahrplangebot. Das zeigt auch der ÖPNV-Report, der Baden-Württemberg mit Regionen in der Schweiz und Voralberg vergleicht. In diesen im ÖPNV-Bereich vorbildlichen Regionen herrscht sowohl in städtischen als auch in ländlichen Räumen ein durchgehend dichtes Fahrplanangebot. Deswegen ist die Mobilitätsgarantie in der ÖPNV-Strategie wie auch im Koalitionsvertrag verankert: Alle Ortschaften sollen von 5 bis 24 Uhr mindestens alle 15 Minuten in städtischen und alle 30 Minuten in ländlichen Räumen mit dem ÖPNV angebunden sein, um eine echte Alternative zum Pkw zu bieten. Ein dichtes Grundangebot, in Randzeiten und -lagen ggfs. mit On-Demand-Verkehren gefahren, ist die zentrale Voraussetzung, dass auch die Fahrgastzahlen steigen.

(2) Stärkung der Zuverlässigkeit (Pünktlichkeit, Anschlusssicherung)

Ein attraktiver ÖPNV muss als Gesamtsystems zuverlässig funktionieren. Umsteigeverbindungen müssen zuverlässig sein, damit Fahrgäste Planungssicherheit haben. Hierzu müssen Echtzeitinformationen vor und während der Fahrt zur Verfügung stehen. Auch der Ausbau und die Modernisierung der Infrastruktur – v. a. der Schiene – tragen zur Stärkung der Zuverlässigkeit des Gesamtsystems erheblich bei. Ebenso muss die digitale Vernetzung von Betrieb, Infrastruktur, Beauskunftung und Fahrgästen noch verstärkter ausgebaut werden.

(3) Beschleunigung (Bevorrechtigung, Infrastrukturausbau)

Ein entscheidender Faktor bei der Wahl des jeweiligen Verkehrsmittels ist die Reisezeit. Vor allem durch hohe Taktichte und ein pünktliches Ankommen und Abfahren an den Haltestellen können Reisezeiten im ÖPNV verkürzt werden, was gerade in Städten mit geteiltem Straßenraum eine Herausforderung darstellt. Hier braucht es künftig z. B. spezielle Vorrangampelschaltungen oder auch eine Neuaufteilung des Straßenraums, um eigene ÖPNV-Spuren oder -Trassen zu ermöglichen. Wer für sich im ÖPNV Reisezeitvorteile erkennt und erfahren hat, wird eher nachhaltig umsteigen und somit die Fahrgastzahlen steigern.

(4) Einfache, verständliche und attraktive Tarife und Bezahlsysteme

ÖPNV-Kund/-innen wollen in Bus und Bahn einsteigen und losfahren. Komplexe Tarifsysteme und Bezahloptionen stellen Zugangshürden zum ÖPNV dar, die es weiter abzubauen gilt. Attraktive Abos oder flexible digitale Tarifoptionen werden künftig die Nutzung des ÖPNV auch für Gelegenheitsfahrer/-innen spürbar erleichtern. Dabei soll das Preis-Leistungs-Verhältnis noch einmal verbessert werden, vorrangig durch den deutlichen Ausbau des Angebots und unter Beibehaltung eines attraktiven Preisniveaus. Finanziell aus Kundensicht erschwingliche und in der Abwicklung simple Tarife senken effektiv die Zugangshürde zum ÖPNV und bilden somit einen direkten Anreiz zum Umstieg und somit zu einer Erhöhung der Fahrgastzahlen.

(5) Stärkung einer positiven ÖPNV-Kultur

Die Kund/-innen sollen bei der Nutzung von Bus und Bahn Komfort und eine hohe Qualität im wahrsten Sinne des Wortes „erfahren“ können, sei es durch moderne barrierefreie Fahrzeuge, ansprechende Stationen und Haltestellen oder einen hohen Sicherheitsstandard. Eine positive ÖPNV-Kultur kann durch Marketing angestoßen und etabliert werden. Insofern spielt professionelles Marketing eine wichtige begleitende Rolle in der Nachfragesteigerung, da es zum Umdenken und Umstieg anregt und beim individuellen Mobilitätsverhalten ansetzt.

2. inwiefern Stakeholder und Aufgabenträger (z. B. in der ÖPNV-Zukunftskommission) bei der Entwicklung der ÖPNV-Strategie eingebunden waren und wie sie dieses Verfahren bewertet;

Die inhaltlichen Grundlagen für die ÖPNV-Strategie wurden in einem kooperativen Prozess mit wichtigen Akteur/-innen des öffentlichen Verkehrs in Baden-Württemberg geschaffen. Die ÖPNV-Zukunftskommission hat als ausgewiesenes Expertengremium bestehend aus Vertreter/-innen der Aufgabenträger, Stadt- und Landkreisen, Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbänden, des Fahrgastverbandes, der Gewerkschaften und Wissenschaft in sechs intensiven Arbeitssitzungen die wesentlichen Grundlagen für die ÖPNV-Strategie 2030 erarbeitet. Entstanden ist der Ziel- und Maßnahmenkatalog mit ca. 130 Maßnahmenempfehlungen in den unter Punkt 3 genannten zehn Handlungsfeldern. Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurden auch weitere Akteur/-innen aus der Gruppe der Aufgabenträger mittels schriftlicher Stellungnahme eingebunden. Vorangestellt fanden regionale Informationstermine zum Anhörungsprozess statt.

In allen partizipativen Prozessen konnte ein gemeinsames Verständnis für Ziel und Zweck der ÖPNV-Strategie 2030 erlangt werden. Insgesamt bewertet das Ministerium für Verkehr alle eingesetzten dialogischen Verfahren als äußerst wertvoll, da der gemeinsame Entstehungsprozess der Strategie für die spätere partnerschaftliche Umsetzung auf die konsensuale Vorgehensweise aufbauen und für erhöhte Akzeptanz sorgt.

3. welche Handlungsfelder und verantwortlichen Akteure in der ÖPNV-Strategie definiert werden;

Die ÖPNV-Strategie 2030 gliedert die Maßnahmen in zehn Handlungsfelder:

1. Leistungsangebot: Öffentlicher Verkehr – allzeit mobil im ganzen Land
2. Vernetzte Mobilität: Optimal verbunden
3. Vorrang für den ÖPNV: Eine attraktive Alternative zum Auto
4. Infrastruktur: Leistungsfähig und zukunftsorientiert
5. Betrieb, Qualität und Fahrzeuge: Komfortabel und klimafreundlich
6. Tarif und Vertrieb: Günstig und verständlich
7. Kommunikation und Mobilitätskultur: Verlässlich und sympathisch
8. Rechts- und Finanzierungsrahmen: Gesetzlich gestärkt, nachhaltig finanziert und personell gut ausgestattet
9. Organisation und Strukturen: Effizient und maßgeschneidert, landesweit und regional
10. Forschung, Monitoring und Evaluation: Eng begleitet und zukunftsicher aufgestellt

Die ÖPNV-Strategie 2030 benennt folgende Akteursgruppen für die erfolgreiche Umsetzung der Maßnahmen, wobei zu beachten ist, dass für eine Vielzahl an Maßnahmen jeweils mehrere Gruppen gefordert sind. Es sind dies:

1. Aufgabenträger (ÖSPV & SPNV)
2. Land
3. Infrastrukturbetreiber
4. Kommunen
5. Verkehrsverbände
6. Verkehrsunternehmen
7. Sonstige (z. B. Eisenbahnbundesamt, Bund, weitere Ministerien)

4. welche Maßnahmen sie umgesetzt hat, umsetzt oder plant, um das Angebot im ÖPNV auf der Schiene und Straße zu verbessern und somit die Fahrgastnachfrage im ÖPNV bis zum Jahre 2030 zu verdoppeln;

Im Wesentlichen – jedoch nicht ausschließlich – sei hier auf die Maßnahmen in der Zuständigkeit des Landes aus dem Handlungsfeld „Leistungsangebot“ der ÖPNV-Strategie 2030 verwiesen. Hier spielt vor allem die auch im Koalitionsvertrag verankerte Mobilitätsgarantie eine wesentliche Rolle. Der flächendeckende und massive Ausbau des ÖPNV-Angebots durch signifikante Fahrplan- und Taktverdichtungen ist ein wesentlicher Hebel zur Verdopplung des ÖPNV. Die geplante Mobilitätsgarantie soll als Leitbild für ein verlässliches Angebot im öffentlichen Verkehr von 5 bis 24 Uhr in der Stadt wie auf dem Land den ÖPNV als attraktives Angebot aufwerten und damit einen deutlichen Anreiz zum Umstieg vom Auto auf Bus und Bahn setzen. Alle Orte sollen zu den gängigen Verkehrszeiten im Ballungsraum mindestens alle 15 Minuten und im ländlichen Raum alle 30 Minuten angebunden sein. Im Koalitionsvertrag haben sich die Koalitionsparteien darauf verständigt, dass diese geplante Mobilitätsgarantie in einer ersten Stufe innerhalb der beruflichen Hauptverkehrszeit bis 2026 erreicht sein soll. Hierzu laufen aktuell in enger Zusammenarbeit mit Modellkommunen vorbereitende Arbeiten zur Mobilitätsgarantie.

Im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) erarbeitet das Verkehrsministerium aktuell das SPNV-Zielkonzept 2030 als Weiterentwicklung des SPNV-Zielkonzepts 2025. Damit soll zur Erfüllung der geplanten Mobilitätsgarantie ebenfalls im Verdichtungsraum der 15 Minuten-Takt und im ländlichen Raum der 30 Minuten-Takt umgesetzt werden. Ebenfalls ein wichtiger Beitrag zur Verdopplung der Fahrgastzahlen im SPNV ist die Anschaffung von 130 neuen und hochmodernen Doppelstocktriebzügen. Um die notwendigen Kapazitäten zu schaffen, besteht die Option zur Beschaffung von weiteren 100 Doppelstocktriebzügen; deren Finanzierung bzw. Betrieb kann jedoch nur bei einer Erhöhung der Regionalisierungsmittel des Bundes sichergestellt werden.

Das Ministerium für Verkehr stellt zudem eine Vielzahl an Unterstützungsmöglichkeiten für die kommunalen Aufgabenträger zur Verfügung, um das Nahverkehrsangebot in der Fläche zu stärken. So wurde bspw. mit dem bereits im Jahr 2015 veröffentlichten Förderprogramm „Regiobuslinien“ ein attraktives Förderangebot geschaffen. Die Regiobuslinien sollen die abseits liegenden Mittel- und Unterebenen an das Schienennetz anbinden sowie Lücken im Schienennetz zwischen benachbarten Ober- und Mittelzentren schließen.

Um eine nachhaltige Mobilität in ländlichen Räumen auch flächendeckend sicherzustellen, bedarf es auch neuer Mobilitätsformen, die auf die Bedürfnisse der Bürger/-innen zugeschnitten, wirtschaftlich tragbar und ökologisch sinnvoll sind. Das Ministerium für Verkehr wird deshalb auch den Einsatz von flexiblen und nachfragegesteuerten On-Demand-Verkehren unterstützen. Hierfür soll vom Ministerium für Verkehr zeitnah eine neue Förderkulisse veröffentlicht werden, die die kommunalen Aufgabenträger bei der Errichtung neuer bedarfsorientierter Angebote finanziell unterstützen soll.

5. welche Weiterentwicklung des BW-Tarifs im Rahmen der ÖPNV-Strategie geplant ist;

Das Handlungsfeld „Tarif und Vertrieb“ der ÖPNV-Strategie 2030 ist sowohl auf den BW-Tarif als auch auf die Verbundtarife ausgerichtet. Ziel ist es, BW-Tarif und Verbundtarife gemeinsam mit den kommunalen Aufgabenträgern und Verkehrsverbänden so weiter zu entwickeln, dass ein landesweit schlüssiges Tarifsystem entsteht, das einfach, verständlich und günstig ist. Daher stehen zunächst nicht tarifliche Einzelmaßnahmen im Vordergrund, sondern die Abstimmung einer Tarifstrategie, aus der die Einzelmaßnahmen abgeleitet werden. Im Rahmen der Tarifstrategie zu entwickelnde Themen sind beispielsweise die Reduzierung von Preissprüngen zwischen unterschiedlichen Verbundtarifen und dem BW-Tarif, die Definition von Zielgruppen, Nachfragewirkung und Funktion von Pauschalpreistickets und Stadttarifen im Gesamt-Tarifgefüge, sowie der Weiter-

entwicklung des Vertriebs, insbesondere hinsichtlich digitaler Vertriebskanäle und E-Ticketing sowie landesweit durchgängiger Buchbarkeit. Über die Weiterentwicklung des BW-Tarifs entscheidet dabei – wie auch in anderen Verbundgesellschaften – nicht die Landesregierung alleine, sondern die Gesellschafter der BW-Tarif GmbH (BWTG).

6. welche Maßnahmen zur Milderung der Folgen der Coronapandemie im Rahmen der ÖPNV-Strategie vorgesehen sind;

Die ÖPNV-Strategie zielt darauf ab, den ÖPNV langfristig zu stärken und weiterzuentwickeln. Die Corona-Pandemie stellt unabhängig von dieser Strategie die Branche bis heute vor große Herausforderungen. Grundvoraussetzung für die Umsetzung der ÖPNV-Strategie ist der Fortbestand und der Erhalt der Leistungsfähigkeit der ÖPNV-Branche in Baden-Württemberg. Aus diesem Grund hat sich die Landesregierung zeitnah nach Ausbruch der Pandemie beim Bund dafür stark gemacht, dass Bund und Länder gemeinsam einen Rettungsschirm aufspannen. Dies ist für die Jahre 2020, 2021 und 2022 erfolgt. Dieser hat dafür gesorgt, dass die Einnahmeverluste für die Verkehrsunternehmen weitgehend ausgeglichen und der ÖPNV in seiner Substanz und in seinem Angebot weitgehend aufrechterhalten werden konnte. Ohne den finanziellen Ausgleich der fehlenden Einnahmen durch die öffentliche Hand wären erhebliche Betriebseinschränkungen im Fahrplanangebot, drastische Fahrpreiserhöhungen sowie Betriebsinsolvenzen der ÖPNV- und SPNV-Unternehmen die zwingende Folge gewesen.

Für die Rettungsschirme 2020 und 2021 wurden bisher Landesmittel in Höhe von 359,65 Mio. Euro sowie eine Vorfinanzierung aus LGVFG-Haushaltsresten von rund 13,75 Mio. Euro zur Verfügung gestellt. Die Beteiligung des Bundes an den Rettungsschirmen 2020 und 2021 beläuft sich derzeit auf rund 345,9 Mio. Euro. Mit den Landes- und Bundesmitteln konnte für das Jahr 2020 ein voller Schadensausgleich ermöglicht werden. Im Jahr 2021 konnten die Schäden bisher nur zu 85 Prozent ausgeglichen werden. Dem Land wurden im Rahmen des horizontalen Länderausgleichs unlängst Mittel in Höhe von 36 Millionen Euro zur Verfügung gestellt, die nun zeitnah zur Erhöhung des Fördersatzes für den Rettungsschirm 2021 auf rechnerisch 93,7 Prozent verwendet werden. Für einen vollen Schadensausgleich im Jahr 2021 müssen dann zu einem späteren Zeitpunkt weitere Landesmittel zur Verfügung gestellt werden. Der Bund hat den vollen Schadensausgleich für 2021 bereits zugesagt.

Auch im Jahr 2022 setzten sich infolge des Pandemieverlaufs die Nachfragezurückhaltung der Fahrgäste und die Einnahmeverluste im ÖPNV aufgrund des Effekts der Omikron-Variante fort. Daher hat sich der Bund für eine Fortsetzung des gemeinsamen Rettungsschirms für das Jahr 2022 bereit erklärt und beteiligt sich hieran mit weiteren 140,9 Mio. Euro (Anteil für das Land Baden-Württemberg). Aufgrund der hälftigen Beteiligung des Bundes am Ausgleich der pandemiebedingten Einnahmeausfälle des Jahres 2022 hat das Land für die Fortsetzung des Rettungsschirms im Jahr 2022 ebenfalls bereits bis zu 140,9 Mio. Euro zur Verfügung gestellt.

7. welche Maßnahmen von der Landesregierung geplant sind, um die Finanzierung der Mobilitätsgarantie zu sichern;

8. wie hoch sie die entstehenden Kosten der Mobilitätsgarantie einschätzt;

Die Fragen 7 und 8 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Finanzierung der aus Klimaschutzgründen dringend erforderlichen massiven Angebotsausweitung kann nur als gemeinsame Kraftanstrengung aller verantwortlichen Akteure – Bund, Land und Kommunen – gelingen. Das Land setzt sich daher gegenüber dem Bund für eine deutliche Erhöhung der Regionalisierungsmittel ein. Die Verkehrsministerkonferenz fordert einstimmig den Bund auf, bis 2030 jährlich zusätzlich 1,5 Mrd. Euro für den Ausbau des ÖPNV bereitzustellen.

Im Koalitionsvertrag wurde zudem das Ziel festgelegt, dass sich das Land an der Finanzierung der ÖPNV-Offensive mit zusätzlichen Landesmitteln beteiligen wird.

Nach aktuellen Kostenschätzungen des Ministeriums für Verkehr werden die Mehrkosten für die im Koalitionsvertrag verankerte Mobilitätsgarantie im kommunalen ÖPNV in der ersten Stufe (Zielhorizont laut Koalitionsvertrag 2026) unter der Annahme von verschiedenen Parametern, z. B. unter Berücksichtigung von Mehreinnahmen, auf rund 300 bis 400 Mio. Euro pro Jahr belaufen; dabei soll der Mittelbedarf aufwachsend in mehreren Stufen anfallen. Kosten für das Zielkonzept 2030 im SPNV in Aufgabenträgerschaft des Landes sind darin nicht enthalten. Die genauen Kosten, die Mindestbedienstandards und die Finanzierung der Mobilitätsgarantie im ÖPNV sollen gemeinsam mit den Kommunalen Landesverbänden und den Modellkommunen anhand weiterer Modellrechnungen präzisiert und diskutiert werden.

9. welche innovativen Finanzierungsinstrumente sie entwickelt hat, prüft und einführen will, um die Finanzierung des ÖPNV zu sichern und auszuweiten;

Parallel zur geplanten Finanzierung der Mobilitätsgarantie sollen die Kommunen in der Lage versetzt werden, zusätzliche Mittel für den ÖPNV über den Mobilitätspass zu generieren. Ziel ist es, durch zusätzliche Mittel ambitionierte Projekte beim Ausbau des ÖPNV (Angebotsausbau, Tarifmaßnahmen, Infrastrukturausbau) umzusetzen und damit Anreize zu setzen, die Straßen in den Städten und Gemeinden vom Autoverkehr zu entlasten. Das Ministerium für Verkehr hat dazu einen Prozess mit Beteiligung von 21 Modellkommunen zu Beginn dieses Jahres angestoßen, um die unterschiedlichen Varianten des Mobilitätspasses zu untersuchen: Ein Mobilitätspass für Einwohner/-innen („Bürgerticket“), für Kfz-Halter/-innen („Nahverkehrsabgabe“) sowie für Kfz-Nutzer/-innen („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. Als kommunales Prüfanliegen wird zudem die sogenannte Arbeitgeberabgabe als vierte Variante betrachtet. Als Vorbild dient hier die in Wien umgesetzte Dienstgeberabgabe sowie das französische Modell „Versement transport“.

Im Rahmen der verschiedenen Modelle sollen die Bürger/-innen bei allen Varianten als Gegenleistung ein persönliches ÖPNV-Guthaben in gleicher Höhe erhalten, welches beim Kauf von ÖPNV-Zeitkarten eingelöst werden kann. Doppelzahlungen für Pendler/-innen sollen ausgeschlossen werden. Auch soziale Gesichtspunkte werden berücksichtigt. So sollen Ausnahmen bspw. für Azubis, Studierende oder ALG II-Empfänger/-innen möglich sein. Schlussendlich werde die generierten Mittel von den Kommunen zweckgebunden für den Ausbau und die Entwicklung des ÖPNV genutzt.

10. welcher Änderungsbedarf im Rahmen der ÖPNV-Strategie für die Organisationsstrukturen im Land gesehen wird, um den Anforderungen an einen integrierte, zukunfts- und leistungsfähige Mobilitätsverbündelandschaft gerecht zu werden.

Die Landesregierung erkennt an, dass die aktuelle ÖPNV-Landschaft mit 44 Aufgabenträgern, 21 Verkehrsverbänden und vielen Verkehrsunternehmen vielschichtig und zum Teil auch kleinteilig organisiert ist. Um die heutigen ÖPNV-Anbieter zu Mobilitätsdienstleistern weiterzuentwickeln, bedarf es gewisser Anpassungen. Nicht zuletzt, um den Herausforderungen des Klimaschutzes, der Digitalisierung oder der intermodalen Vernetzung sowie der sich verändernder Mobilitätsströme und Fahrgasterwartungen gerecht zu werden. Hier sei auf die Maßnahmen aus dem Handlungsfeld „Organisation und Strukturen“ verwiesen.

Die Verbände der Zukunft müssen die verschiedensten Anforderungen der Fahrgäste und der öffentlichen Hand erfüllen. Für die Kund/-innen soll der Verbund ein einheitlicher Ansprechpartner werden, der Antworten auf ihre Fragen und Be-

dürfnisse bietet, integrierte Mobilitätsdienstleistungen zusammenführt und dabei das Ziel verfolgt, Fahrgäste langfristig an den ÖPNV zu binden.

Zentrale Bestandteile einer einheitlichen und leicht verständlichen Integration von Leistungen ist die Einbindung verschiedener Anbieter, die Planung von Reiseketten, Infrastrukturbewirtschaftung, Barrierefreiheit und die Vereinheitlichung von Tarif- und Beförderungsbedingungen. Dies setzt voraus, dass Verkehrsverbünde kooperieren, Best-Practice-Methoden entwickeln und umsetzen, in die Vereinheitlichung von Leistungen, Tarifen, Systemen, Organisationsformen und Digitalisierung investieren und sich nicht zuletzt auch zusammenschließen, wo dies ökonomisch und verkehrlich sinnvoll ist.

Für die öffentliche Hand können Mobilitätsverbünde Mehrwert generieren, in dem sie Aufgaben der Verkehrsplanung wirtschaftlich effizient umsetzen oder Vergabeverfahren durchführen.

Das Land unterstützt die Verbünde finanziell mit der gesetzlich festgelegten Verbundförderung und mit zusätzlichen Fördermaßnahmen zur Weiterentwicklung zu Mobilitätsverbänden. Darüber hinaus sollen Verbesserungsmaßnahmen wie Tarifvereinfachungen, -absenkungen und Verbundfusionen auch in den nächsten Jahren weiterhin gefördert werden. Das Land versteht sich in seiner Rolle als SPNV-Aufgabenträger als integraler Bestandteil der Aufgabenträger-Landschaft und sieht sich in der Verantwortung, die Verbünde auch als Gesellschafter im Interesse der Fahrgäste mitzugestalten.

In Vertretung

Frieß

Ministerialdirektor