

**Antrag**

**der Fraktion GRÜNE**

**und**

**Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr**

**Regiobusse – ein Erfolgsmodell für den ländlichen Raum**

Antrag

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

1. welche Ziele sie mit der Förderung von Regiobuslinien insbesondere im Hinblick auf die Daseinsvorsorge für die Menschen im Land und die Klimaschutzziele im Sektor Verkehr verfolgt;
2. wie viele Regiobuslinien durch das Land bisher gefördert wurden (Stand April 2023);
3. welche Regiobuslinien aktuell im Land betrieben werden;
4. welches Potenzial für Regiobuslinien sie in Summe und aktuell in ganz Baden-Württemberg sieht;
5. was das Land über die Jahre hinweg in das Förderprogramm investiert hat (tabellarische Übersicht);
6. welche weiteren, neuen Regiobuslinien nach ihrer Kenntnis geplant sind;
7. wie sie die Möglichkeit der Steigerung von dem jährlichen Ausschreibungsturnus auf einen halbjährlichen Turnus bewertet, um für die ÖPNV-Aufgabenträger flexibler und pro Jahr mehr Buslinien in Betrieb nehmen zu können;
8. welche Erfahrungen sie mit den Kriterien zur Förderfähigkeit von Regiobuslinien hat, wie zum Beispiel bei der Fahrradmitnahme, wie sich diese über die Zeit verändert haben und ob weitere Änderungen geplant sind;

9. welche Kenntnisse sie zur Entwicklung des Mobilitätsverhaltens der Bürgerinnen und Bürger durch die Einrichtung von Regiobuslinien hat und wie sie diese bewertet.

9.5.2023

Andreas Schwarz, Gericke  
und Fraktion

### Begründung

Die Regiobus-Förderung Baden-Württemberg ist ein Erfolgs-ÖPNV-Projekt, das seit dem Jahr 2015 vom Ministerium für Verkehr vorangetrieben wird. Mit diesen Buslinien wird der öffentliche Verkehr in ländlichen Regionen – insbesondere dort, wo es keine Schienenanbindung gibt – deutlich verbessert und Anbindung an Mittelzentren und Bahnanschlüsse geboten. Von Jahr zu Jahr kommen mehr Linien hinzu. Es wurde ein Potenzial von ca. 90 Regiobuslinien in Baden-Württemberg ermittelt, von denen 46 Regiobuslinien bis 2022 realisiert wurden.

Die Regiobusse sind seit ihrer Einführung in Baden-Württemberg sehr erfolgreich und werden einerseits von Pendlerinnen und Pendlern, wie auch von Touristen gerne genutzt. Der Antrag soll prüfen, ob man dieses Erfolgsmodell in Baden-Württemberg nicht noch stärker in den Fokus der Förderungen rücken sollte, indem man die Ausschreibung halbjährlich ermöglicht und das Projekt nicht finanziell besser ausstattet, damit das Netz schneller vollständig ist und auch die Rahmenbedingungen wie die Fahrradmitnahme etc. attraktiver wird. Schließlich dient der ÖPNV-Ausbau der Daseinsvorsorge für die Bürgerinnen und Bürger.

Und mit günstigen Tarifen, wie dem Jugendticket BW und dem Deutschlandticket für 49 Euro bietet ein erweitertes Regiobusnetz nicht nur eine gute Anbindung, sondern auch eine günstige Alternative zum motorisierten Individualverkehr.

### Stellungnahme

Mit Schreiben vom 1. Juni 2023 Nr. VM3-0141.5-29/60/3 nimmt das Ministerium für Verkehr in Abstimmung mit dem Ministerium für Ernährung, Ländlichen Raum und Verbraucherschutz zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

*1. welche Ziele sie mit der Förderung von Regiobuslinien insbesondere im Hinblick auf die Daseinsvorsorge für die Menschen im Land und die Klimaschutzziele im Sektor Verkehr verfolgt;*

Zur Erreichung der Klimaschutzziele des Landes müssen die Emissionen im Verkehrssektor im Vergleich zum Jahr 1990 um 55 Prozent bis 2030 reduziert werden. Für die hierfür notwendige Verkehrswende ist es erforderlich, in allen verkehrlichen Handlungsfeldern gleichzeitig und ehrgeizig voranzugehen. Als Verkehrswendeziel für den Öffentlichen Verkehr wurde hierbei die Verdopplung des Öffentlichen Verkehrs bis zum Jahr 2030 im Vergleich zum Jahr 2010 ausgege-

ben. Hierfür ist eine Verlagerung von Pkw-Verkehr auf den öffentlichen Verkehr erforderlich. Damit dies gelingt, soll das Angebot im Öffentliche Verkehr deutlich ausgebaut und mehr Kapazitäten geschaffen werden. Das entsprechende Vorgehen ist in der ÖPNV-Strategie 2030 ausgearbeitet: Es umfasst u. a. eine Mobilitäts-garantie für alle Orte von 5 bis 24 Uhr im Halbstundentakt. Dazu kommen ad-äquat dimensionierte Fahrzeuge und attraktive Tickets. Außerdem soll die Infra-struktur angepasst und ausgebaut werden. Flexible und bedarfsorientierte Ange-bote helfen in Schwachlastzeiten und -regionen eine Mobilitätsgarantie zu schaffen.

Die Förderung der Regiobuslinien zählt in das Ziel der Verdopplung des Öffent-lichen Verkehrs ein. Durch den stetigen Ausbau des Regiobusnetzes in ganz Baden-Württemberg wird das ÖPNV-Angebot vor Ort gestärkt. Ein verlässlicher Stundentakt und ein integraler Taktfahrplan gewährleistet die Anbindung an das Schienennetz und verbindet die zentralen Orte in der Region zuverlässig. Hinzu kommt, dass auf den Linien schnelle und für die Fahrgäste komfortable Busse verkehren, die mit Klimaanlage, Niederfluranteil, WLAN und USB-Steckdosen ausgestattet sind. Der Ausbau der Regiobuslinien sorgt dafür, dass mehr Bürger-innen und Bürger die Mobilitätsalternative Öffentlicher Verkehr nutzen können.

Durch eine Anbindung der Mittel- und Unterzentren an das Schienennetz sowie das Schließen von Lücken im SPNV durch Regiobuslinien dienen diese Linien aber insbesondere den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort. Die stündliche Verfüg-barkeit von frühmorgens bis spätabends stellt eine regelmäßige Anbindung der zentralen Orte sicher. Der Einsatz von modernen und komfortablen Fahrzeugen gewährleistet einerseits die Mobilität von Bürgerinnen und Bürgern, die in ihrer Bewegung eingeschränkt sind. Andererseits können Regiobusse zu Berufs- und privaten Zwecken genutzt werden. Die Regiobuslinien leisten damit einen wich-tigen Beitrag zur Daseinsvorsorge für alle Bürgerinnen und Bürger des Landes.

*2. wie viele Regiobuslinien durch das Land bisher gefördert wurden (Stand April 2023);*

Das Land hat seit Beginn des Förderprogramm insgesamt 46 Regiobuslinien be-willigt.

*3. welche Regiobuslinien aktuell im Land betrieben werden;*

Folgende Regiobuslinien werden derzeit im Land betrieben:

- Schiltach–Schramberg–Rottweil
- Künzelsau–Waldenburg
- Calw–Weil der Stadt
- Sigmaringen–Überlingen
- Bad Krozingen–Breisach
- Leonberg–Stuttgart/Flughafen
- Kirchheim/Teck–Stuttgart/Flughafen
- Reutlingen–Stuttgart/Flughafen
- Künzelsau–Bad Mergentheim
- Kandern–Lörrach
- Rastatt–Baden/Airpark–Bühl
- Mosbach–Sinsheim
- Buchen–Tauberbischofsheim
- Münsingen–Bad Urach
- Göppingen–Lorch
- Donaueschingen–Blumberg
- Walldorf–Sinsheim

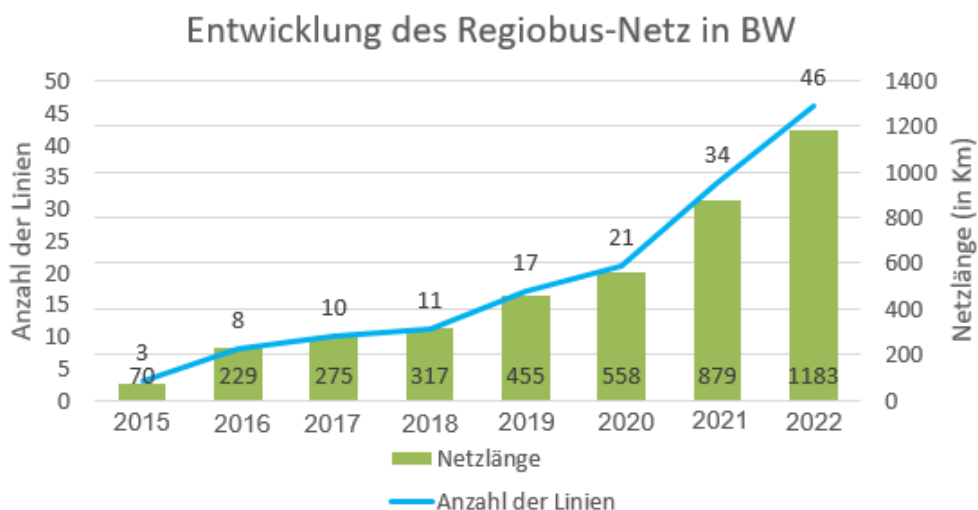
- Bühlertann–Schwäbisch Hall
- Gerabronn–Crailsheim
- Ravensburg–Konstanz
- Meßkirch–Sigmaringen
- Albstadt–Meßstetten
- Bad Herrenalb–Bad Wildbad–Calw
- Bad Herrenalb–Bühl
- Ravensburg–Wangen
- Baden-Baden-Oos–Ruhestein (Nationalpark Schwarzwald)
- Achern–Ruhestein (Nationalpark Schwarzwald)
- Baiersbronn–Ruhestein (Nationalpark Schwarzwald)
- Freudenstadt–Ruhestein (Nationalpark Schwarzwald)
- Wangen–Isny
- Schopfheim–Rheinfelden
- Dörzbach–Möckmühl
- Leutkirch–Bad Wurzach
- Tettnang–Meckenbeuren–(Ravensburg)
- Speyer–Wiesloch–Walldorf
- Schwetzingen–Wiesloch–Walldorf
- Bad Wildbad–Freudenstadt
- Bad Saulgau–Pfullendorf
- Bad Wurzach–Bad Waldsee
- Furtwangen–Villingen
- Laichingen–Bad Urach
- Laichingen–Blaubeuren
- Tettnang–Wangen

Somit sind aktuell 43 Regiobuslinien in Betrieb. Drei weitere bereits bewilligte Linien werden voraussichtlich im September 2023 in Betrieb gehen. Hierbei handelt es sich um folgende Linien:

- Erolzheim–Memmingen
- Biberach–Erolzheim
- Biberach–Riedlingen

*4. welches Potenzial für Regiobuslinien sie in Summe und aktuell in ganz Baden-Württemberg sieht;*

Durch die Regiobusförderung, die bereits seit 2015 existiert, wurde mittlerweile ein großes Netz an qualitativ hochwertigen Busverkehren in Baden-Württemberg aufgebaut. Insbesondere in den vergangenen drei Jahren wurden durch die Aufgabenträger eine Vielzahl von neuen Vorhaben zur Förderung beantragt, sodass die Anzahl der Regiobuslinien auf mittlerweile 46 angewachsen ist. Das Regiobusnetz umfasst damit zurzeit 1 182 Kilometer, was rund einem Drittel der Gesamtlänge des Schienennetzes Baden-Württembergs entspricht. Die nachfolgende Grafik verdeutlicht die anwachsende Entwicklung des Regiobusnetzes in Baden-Württemberg:



Damit verfügen mittlerweile sämtliche Mittelzentren in Baden-Württemberg sowie zahlreiche Unterzentren, sofern sie nicht sowieso direkt an den SPNV angeschlossen sind, mindestens über einen mittelbaren SPNV-Anschluss. Dies wurde nur durch den Einsatz von Regiobuslinien ermöglicht. Außerdem verkehren in nahezu allen hauptsächlich ländlich geprägten Landkreisen eine oder mehrere Regiobuslinien. Sie kommen insofern fast überall in Baden-Württemberg zum Einsatz.

Dennoch gibt es nach wie vor Regionen in Baden-Württemberg in denen bislang entweder nur wenige oder gar keine Regiobuslinien umgesetzt sind. Zumeist handelt es sich um Unterzentren, die keinen eigenen SPNV-Halt aufweisen und damit potenziell mit einem Regiobus an den SPNV angeschlossen werden könnten. Auch die Verbindung zweier Ober- bzw. Mittelzentren mit einer Regiobuslinie, um einen bestehenden Lücke im Schienennetz zu schließen, wurde noch nicht überall flächendeckend umgesetzt. Insofern besteht vereinzelt nach wie vor Potenzial zur Realisierung neuer Regiobuslinien. Die Aufgabenträgerschaft für den straßengebundenen ÖPNV und damit auch für die Regiobuslinien liegt bei den Stadt- und Landkreisen, das Land wirkt über ein attraktives Förderprogramm. Es obliegt daher den kommunalen Aufgabenträgern zu bewerten und entscheiden, ob die Einrichtung einer Regiobuslinie vor Ort gewünscht und tatsächlich möglich ist. Das Verkehrsministerium steht als Ansprechpartner zur Verfügung und unterstützt die Aufgabenträger bei ihren Bemühungen.

5. was das Land über die Jahre hinweg in das Förderprogramm investiert hat (tabellarische Übersicht);

Die Höhe der jährlichen Bewilligungen ergibt sich aus nachstehender tabellarischer Übersicht. Die Anträge werden jeweils für drei oder fünf Jahre bewilligt, Erlöse von den Fahrgästen sind dabei meist konservativ angesetzt. Die tatsächlich ausgezahlten jährlichen Aufwendungen für die hälftige Defizitabdeckung des Landes sind daher gesondert dargestellt.

Jahr	Neubewilligungen an Regiobuslinien	Verlängerung von bestehenden Regiobuslinien	Höhe der jährlichen Bewilligungen	Höhe der jährlichen Auszahlungen
2015	5	–	7 Mio. Euro	–
2016	4	–	5,1 Mio. Euro	0,9 Mio. Euro
2017	2	–	1,7 Mio. Euro	1,8 Mio. Euro
2018	4	2	7,2 Mio. Euro	2,9 Mio. Euro
2019	5	5	17,7 Mio. Euro	3,3 Mio. Euro
2020	6	2	19,7 Mio. Euro	4,7 Mio. Euro
2021	11	4	16,1 Mio. Euro	7,3 Mio. Euro
2022	10	3	26,6 Mio. Euro	10,9 Mio. Euro

6. welche weiteren, neuen Regiobuslinien nach ihrer Kenntnis geplant sind;

Zwar steht das Verkehrsministerium in regelmäßigem Kontakt mit den zuständigen Aufgabenträgern und berät diese bereits vor Antragstellung zu potenziell neuen Vorhaben. Informationen zu möglichen neuen Regiobuslinien können allerdings frühestens nach Antragstellung bekanntgegeben werden, da sie in der Planungs- und Organisationshoheit der kommunalen Selbstverwaltung liegen. Das Verkehrsministerium begrüßt jede Antragstellung, mit der die nachhaltige Mobilität gefördert und der Umweltverbund und damit zugleich die Mobilitätsalternativen gestärkt werden, ausdrücklich.

7. wie sie die Möglichkeit der Steigerung von dem jährlichen Ausschreibungsturnus auf einen halbjährlichen Turnus bewertet, um für die ÖPNV-Aufgabenträger flexibler und pro Jahr mehr Buslinien in Betrieb nehmen zu können;

Der Bedarf zur Ausweitung des jährlichen Ausschreibungsturnus auf einen halbjährigen Turnus wird derzeit durch das Verkehrsministerium nicht gesehen. Dies hat folgende Gründe: Die Mehrzahl der neuen Regiobuslinien geht zum großen Fahrplanwechsel im Dezember eines Jahres in Betrieb. Das Antrags- und Bewilligungsverfahren mit einer Antragsperiode im Frühjahr sowie der darauffolgenden Prüfungsphase im Sommer und der anschließenden Bewilligungsphase im Frühjahr eines Jahres ist somit zeitlich auf den mehrheitlichen Betriebsbeginn im Dezember ausgerichtet.

Ferner bedarf es zur Inbetriebnahme einer neuen Buslinie eine umfangreiche Planungs- und Vorbereitungsphase durch die kommunalen Aufgabenträger. So geht die Einrichtung von neuen Buslinien in der Regel mit aufwändigen Vergabeprozessen einher, die je nach konkretem Ausschreibungsverfahren bis zu zwei Jahre dauern können. Darüber hinaus sind Abstimmungs- und Beteiligungsprozesse mit den örtlichen Gremien oder mit anderen betroffenen Landkreisen vorzunehmen. Die Einrichtung neuer Regiobuslinien innerhalb kurzer Zeit ist den Aufgabenträgern somit oftmals gar nicht möglich. Auch aus Sicht der Aufgabenträger scheint dieser Bedarf nicht zu bestehen. So wurde gegenüber dem Verkehrsministerium weder in bilateralen Kontakten noch im Rahmen der regelmäßig stattfindenden Netzwerktreffen, die das Verkehrsministerium mit den Aufgabenträgern durchführt, bislang die Notwendigkeit einer Steigerung des Ausschreibungsturnus artikuliert. Insofern sieht das Verkehrsministerium derzeit keinen Bedarf, das Förderprogramm dahingehend anzupassen.

*8. welche Erfahrungen sie mit den Kriterien zur Förderfähigkeit von Regiobuslinien hat, wie zum Beispiel bei der Fahrradmitnahme, wie sich diese über die Zeit verändert haben und ob weitere Änderungen geplant sind;*

Das Förderprogramm für Regiobuslinien enthält seit dessen Beginn im Jahr 2015 im Wesentlichen zwei Fördertatbestände: die Anbindung von Mittel- und Unterzentren an den SPNV sowie der Lückenschluss im Schienennetz zwischen benachbarten Ober- und Mittelzentren. Jedoch wurden die diese beiden Fördertatbestände konkretisierenden Fördervoraussetzungen im Laufe der Jahre stetig überprüft und weiterentwickelt bzw. um neue Fördertatbestände ergänzt. Exemplarisch zu erwähnen ist hierbei die seit dem Jahr 2018 bestehende Möglichkeit der Anbindung von Mittelzentren an drei sowie von Unterzentren an zwei SPNV-Verknüpfungspunkte. Dies war zuvor nicht möglich. Seit dem Jahr 2020 können außerdem erstmals Regiobuslinien eingerichtet werden, die den Nationalpark Schwarzwald anbinden und seit dem Jahr 2022 ist auch die Förderung des Halbstundentaktes in der Hauptverkehrszeit möglich. Insofern entwickelt sich das Förderprogramm stetig weiter. Auch für die Zukunft wird das Verkehrsministerium vorsehen, Änderungen am Programm vorzunehmen. Eine Anhörung der Aufgabenträger bei größeren Änderungen ist hierbei stets eingeplant, sodass geprüft werden kann, inwiefern die Bedürfnisse der Aufgabenträger berücksichtigt werden können.

Im Hinblick auf die in der Frage erwähnte Fahrradmitnahme sieht das Verkehrsministerium keinen Regelungsbedarf. Zwar begrüßt das Land grundsätzlich auch die Fahrradmitnahme im ÖPNV, um den Umweltverbund weiter zu stärken und multimodale Reiseketten zu erleichtern. So müssen die auf der Regiobuslinie eingesetzten Fahrzeuge über einen niederflurigen Bodenanteil und eine Klapprampe verfügen, ebenso über eine Mehrzweckfläche, auf der Rollstühle, Fahrräder und Kinderwagen gesichert mitgeführt werden können.

Eine betriebliche Verpflichtung zur Fahrradmitnahme wurde anders als im Schienenpersonennahverkehr, für den das Land Aufgabenträger ist und einen entsprechenden Landesstandard festgesetzt hat, im Bereich der Regiobusförderung nicht eingeführt. Grund hierfür ist, dass die Stadt- und Landkreise, als zuständige Aufgabenträger für die Planung und Bestellung des Öffentlichen Personennahverkehrs, in eigener Verantwortung zu bewerten und entscheiden haben, ob eine Fahrradmitnahme betrieblich abbildbar ist und zugelassen werden kann. Dies ist aus Sicht des Verkehrsministeriums auch in der Sache richtig, da die Stadt- und Landkreise selbst am besten beurteilen können, wie bspw. die Auslastung der Linien ist. Denn die Zielsetzung des Förderprogramms, Unter- und Mittelzentren mit schnellen und direkt verkehrenden Bussen an den SPNV anzubinden, erfordert von den Aufgabenträgern einen engen Taktfahrplan, der eine Fahrradmitnahme leider nicht immer zulässt. Gleichwohl ist auf der deutlichen Mehrzahl der 46 geförderten Regiobuslinien eine Fahrradmitnahme entweder gänzlich oder zumindest zu bestimmten Betriebszeiten zugelassen.

*9. welche Kenntnisse sie zur Entwicklung des Mobilitätsverhaltens der Bürgerinnen und Bürger durch die Einrichtung von Regiobuslinien hat und wie sie diese bewertet.*

Mehr als zwei Drittel der 46 geförderten Regiobuslinien wurden erst in den vergangenen vier Jahren, zwischen 2019 und 2022, beantragt und bewilligt. Erfahrungsgemäß benötigt die Etablierung neuer Linien eine gewisse Zeit bis das Angebot und dessen Vorteile vor Ort bekannt sind. Hinzu kommt, dass diese Linien entweder kurz vor oder während der Coronapandemie eingerichtet wurden, deren Auswirkungen bekanntermaßen zu einem Einbruch bei den Fahrgastzahlen geführt hat. Daher liegen zu einer Vielzahl der Linien noch keine aussagekräftigen Zahlen zur Fahrgastentwicklung vor.

Dennoch lässt sich insbesondere aus den Regiobuslinien, die seit 2015 bzw. ab den folgenden Jahren gefördert werden, eine dahingehende Tendenz ableiten, dass sich diese Linien allesamt bewährt haben und von den Bürgerinnen und Bürgern angenommen wurden und werden. All diese Linien verzeichnen einen Fahrgast-

zuwachs, sodass daraus geschlossen werden kann, dass ein verdichtetes und vertaktetes Busangebot, das mit qualitativ hochwertigen Bussen betrieben wird, einen positiven Einfluss auf das Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürgern hin zu einer nachhaltigen Mobilitätskultur hat. Dies verdeutlicht auch die Tatsache, dass für alle Regiobuslinien, deren Förderperioden planmäßig abliefen, von den kommunalen Aufgabenträgern Folgeanträge gestellt wurden.

Hermann  
Minister für Verkehr