

Fahrplan

Block 1:

Wo stehen wir heute?



Zentrale **Vorab-Ergebnisse** aus dem **ÖPNV-Report** + Zwischenbilanz **ÖPNV-Ausbau**

Block 2:

- a.) Wo wollen wir hin?
- b.) Wie wollen wir das



erreichen?



Gesamtprozess der

ÖPNV-Strategie 2030



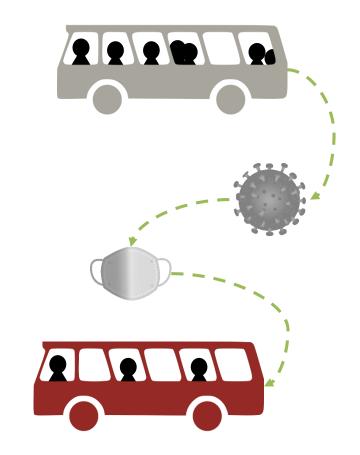
Verdopplung der Nachfrage im Öffentlichen Verkehr als Teil der Klimaschutzstrategie





Aktuelle Corona-Situation

- Einbruch Fahrgastzahlen, Wegfall Schülerbeförderung. des Unibetriebs usw. während Lockdown
- Allmähliche Erholung
- Notwendigkeit Rettungsschirm ÖPNV!
- Langfristige Wirkung?
 Imageschaden und Vertrauensverlust in ÖV?
 Mehr Homeoffice und Home-Schooling?
 Neuer Aufbruch für den öffentlichen Verkehr?





ÖPNV in Baden-Württemberg – Wo stehen wir heute?

Bestandsaufnahme durch den ÖPNV-Report Baden-Württemberg

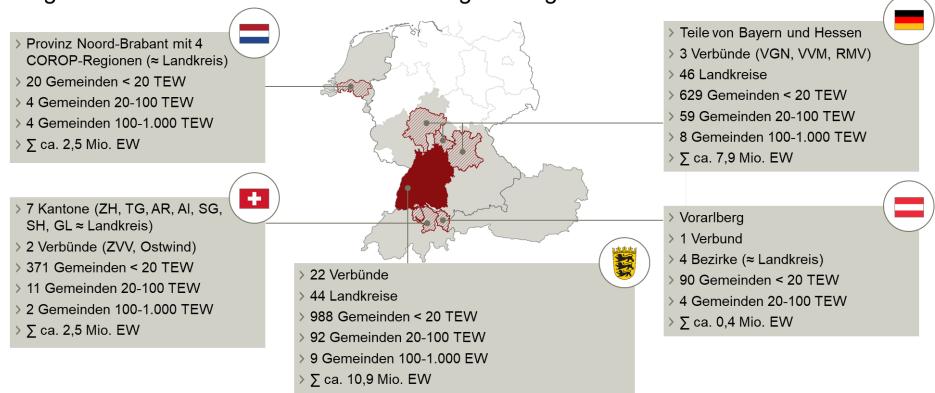
Ein Blick in die Werkstatt

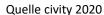


Vergleichsräume des ÖPNV-Report

Quervergleich

Für den Quervergleich wurden deutsche und internationale Regionen mit vergleichbaren strukturellen Voraussetzungen ausgewählt

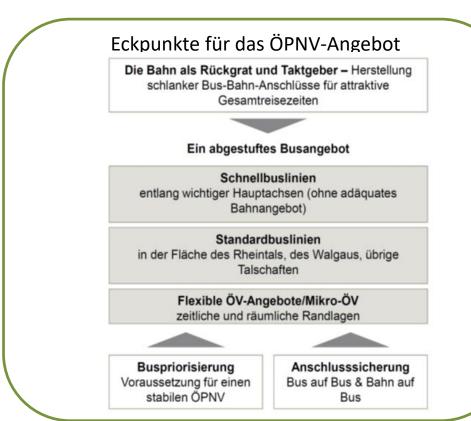




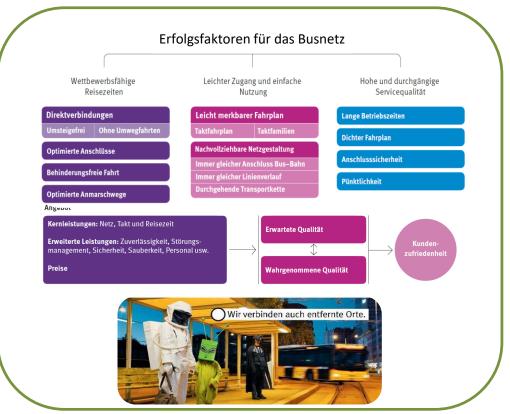


Besonders erfolgreich am Fahrgastmarkt: Verkehrsverbünde in der Schweiz und in Vorarlberg





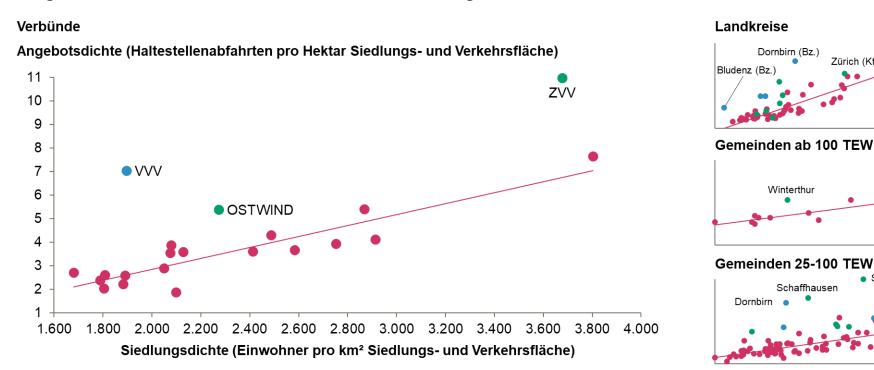




Internationaler Benchmark BW-AT-CH

Angebotsdichte und Siedlungsdichte

Die Angebotsdichte in den österreichischen und schweizerischen Regionen ist abgesehen von einzelnen Ausnahmen - signifikant besser als in Baden-Württemberg



Quelle civity 2020

Zürich

St. Gallen



Daten: Hst.-Abfahrten, werktags, geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018, Statistik Austria 2019, BFS 2017, CBS Statline 2019)

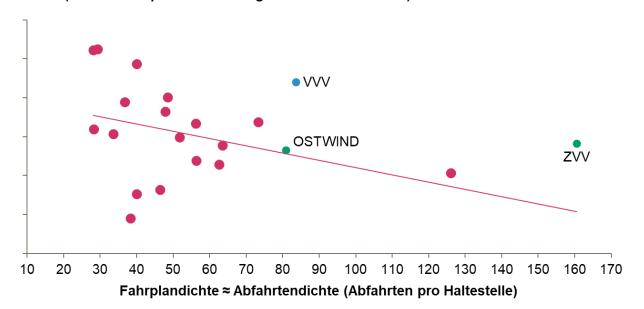
Internationaler Benchmark BW-AT-CH

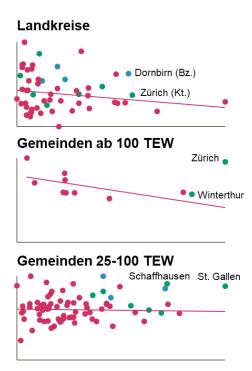
Differenzierung nach Netz- und Fahrplandichte

Die Best-Practice-Regionen kombinieren tendenziell eine hohe Netzdichte mit einer hohen Fahrplandichte - der Fokus liegt auf einer höheren Fahrplandichte

Verbünde

Netzdichte (Haltestellen pro km² Siedlungs- und Verkehrsfläche)





Quelle civity 2020



Daten: Hst.-Abfahrten, werktags, geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

Internationaler Benchmark BW-AT-CH

Tagesganglinie des ÖPNV-Angebots

In den Tagesganglinien des ÖPNV-Angebots zeigt sich in allen Raumtypen und für alle Wochentage das signifikant bessere Angebot in der Schweiz und in Österreich

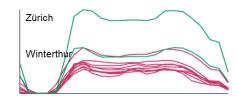
Verbünde Angebotsdichte (Haltestellenabfahrten pro Hektar Siedlungs- und Verkehrsfläche) 0,8 0,7 0,6 0,5 0,4 0,3 0,2 0,1

Regionen • DE-BW • AT • CH

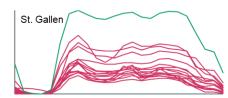


Daten: Hst.-Abfahrten, werktags, geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

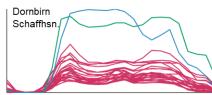
Gemeinden > 100 TEW



Gemeinden 50-100 TEW



Gemeinden 35-50 TEW



Quelle civity 2020

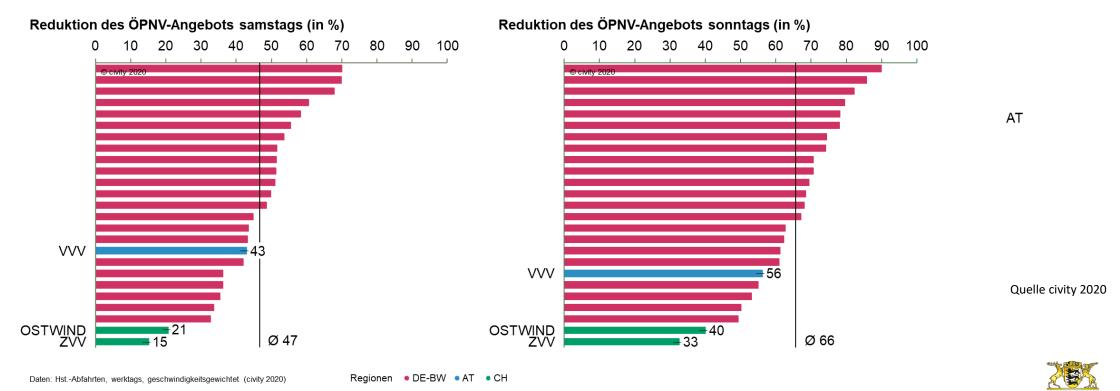


0,0

Internationaler Benchmark BW-AT-CH

Reduktion des ÖPNV-Angebots am Samstag und Sonntag

Insbesondere in der Schweiz, wird das (signifikant höhere) Angebotsniveau des Werktags auch am Wochenende beibehalten - ÖPNV als echte Alternative zum Pkw

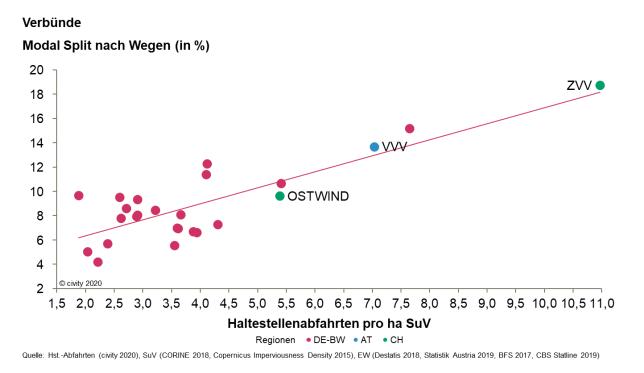


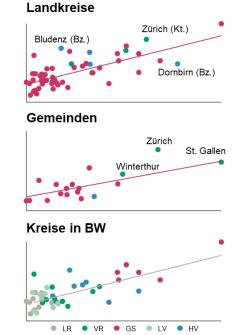
Baden-Württemberg

Internationaler Benchmark BW-AT-CH

Zusammenhang zwischen ÖPNV-Angebot und Modal-Split-Anteil des ÖPNV

Bei allen räumlichen Betrachtungsebenen zeigt sich ein klarer Zusammenhang: je besser das ÖPNV-Angebot, desto höher der Modal-Split-Anteil des ÖPNV





Quelle civity 2020



Vorstellung der finalen Ergebnisse des ÖPNV-Reports noch im Herbst - auch auf Landkreisebene vor Ort



Angebot: Vorstellung der Ergebnisse



- vor-Ort Termine in bis zu 25 Stadtund Landkreisen ab Q4 2020
- Zugeschnitten, aufbereitete Ergebnisse des Reports
- Diskussion und Austausch aller relevanten Akteure



ÖPNV in Baden-Württemberg wo wollen wir hin?

Erste Einschätzungen



ÖPNV in BW – Wo wollen wir hin?

Erste Ableitungen der Gutachter aus den Ergebnissen des ÖPNV-Reports

Erste Empfehlungen ÖPNV-Angebot

Aus den Analysen und dem Quervergleich lassen sich erste Empfehlungen für die künftige Gestaltung des ÖPNV-Angebots ableiten



Ausbau des ÖPNV-Angebots in allen Landkreisen und Gemeinden auf das jeweilige Best-Practice-Niveau, abgeleitet aus den Vergleichsräumen.



Deutliche Erhöhung der Taktfrequenzen über den ganzen Tag hinweg, bei gleichzeitiger Überplanung und ggf. Straffung der Liniennetze. Etablierung / Ausbau von **Direktverbindungen** auf nachfragestarken Relationen.



Deutlicher Ausbau des Angebots an den Wochenenden, um den ÖPNV als Alternative zum eigenen Pkw zu etablieren.



Überarbeitung und Konkretisierung der Landesstandards für die Angebotsgestaltung unter Einbeziehung von ÖPNV und flexiblen Bedienungsformen.

Quelle civity 2020



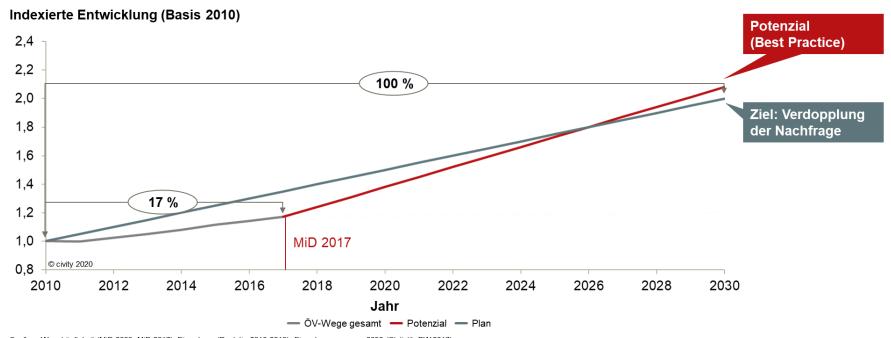
ÖPNV in BW – Wo wollen wir hin?

Verdopplung ist ambitioniert – aber erreichbar

Verdoppelung der ÖPNV-Nachfrage

Das Verdoppelungsziel kann erreicht werden sofern die Kreise und Gemeinden den Modal-Split Anteil des ÖPNV auf Best-Practice Niveau steigern

Baden-Württemberg



Quelle civity 2020



Quellen: Wegehäufigkeit (MiD 2008, MiD 2017), Einwohner (Destatis 2010-2018), Einwohnerprognose 2030 (Statistik BW 2017)
2009 – 2016: Interpolation von ÖV-Fahrweite, Wegehäufigkeit und Modal Split; Ab 2017 lineare Fortschreibung auf Basis der Bevölkerungsentwicklung und der Zielwerte

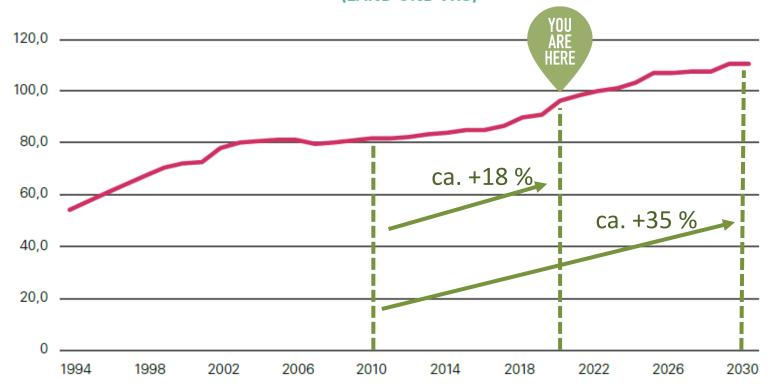
ÖPNV-Offensive in Baden-Württemberg

Was ist bereits auf den Weg gebracht?



Ausbau des SPNV nach dem Zielkonzept 2025

ENTWICKLUNG DER IM LAND BESTELLTEN ZUGKILOMETER IN MIO. ZUGKILOMETER (LAND UND VRS)

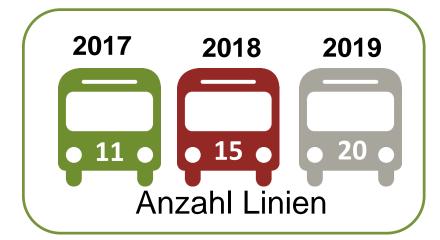


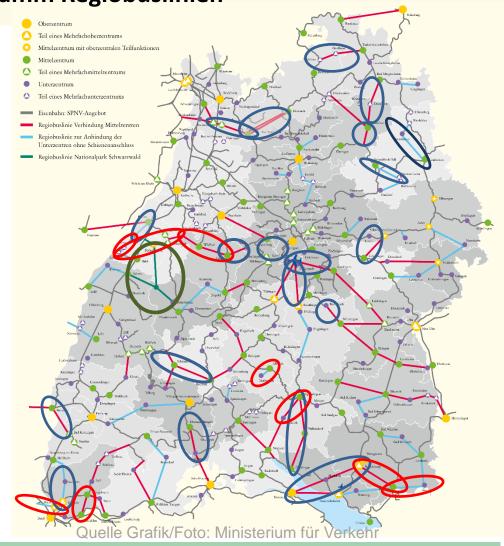


Förderprogramm Regiobuslinien

Ausblick für 2020/2021

- bestehende Förderungen
- zukünftige Förderung Nationalpark
- Anträge zur Förderung für 13 neue Linien im Jahr 2020







Baden-Württemberg-Tarif

Meilenstein bei der Weiterentwicklung der ÖV-Tariflandschaft in Baden-Württemberg



- gilt für Fahrten im Verbundgrenzen überschreitenden Verkehr landesweit im SPNV und ÖSPV
- attraktives Tarifniveau (rd. 25 30 % unter C-Tarif)
 → wird vom Land mit rd. 20 Mio. Euro p.a. gefördert
- Innovatives Lizenzierungsverfahren beim E-Ticket-Vertrieb
- Erfolgreiche Einführung der 1. Stufe am 09.12.2018
- aktuell: Umsetzung der Stufe 2
 - 12/2020: Einführung BW-Tarif-Zeitkarten
 - bis 12/2021: Integration Verbundgrenzen überschreitender ÖSPV-Linien
 - bedarfsorientierte Ausdehnung des Vertriebs auf den ÖSPV



Baden-Württemberg-Tarif

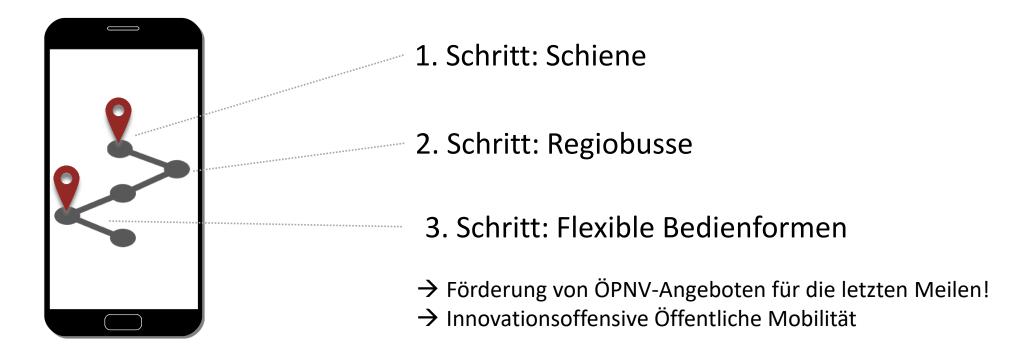
	bis 08.12.2018 C-Tarif ohne ÖPNV-Nutzung am Start- und Zielort	seit 09.12.2018 bwtarif mit ÖPNV-Nutzung am Start- und Zielort mit BC 50	
Karlsruhe – Stuttgart	21,30 €	13,90 €	7,95 €
Heilbronn - Tauberbischofsheim	21,50 €	14, €	7, €
Freiburg – Offenburg	14,80 €	10,90 €	5,45 €
Tuttlingen - Stuttgart	30,10 €	18,60 €	9,30 €
Ulm - Friedrichshafen	23,70 €	15,50 €	7,75 €
Schwäb. Gmünd - Enzklösterle	33, € (Gesamtpreis der zwei erforderlichen Tickets)	19,90 €	9,95 €

Tarifabsenkung hat zu attraktiven Ticketpreisen geführt – alle Einzeltickets sind günstiger als das landesweite Tagesticket



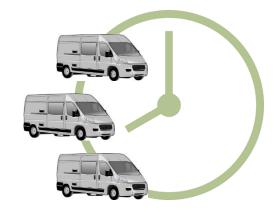
Unterstützung bei Stundentakt im ÖPNV – Bus als Grundangebot

d.) Stundentakt im ÖPNV – Bus

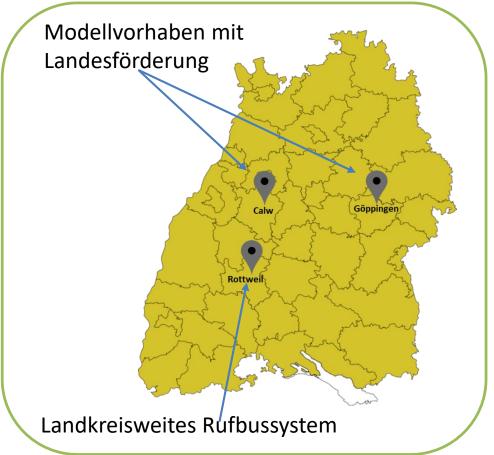


Stundentakt im ÖPNV - Bus

Verlässliches Grundangebot in der Fläche



Leitbild Stundentakt im ländlichen Raum nur mit bedarfsgesteuerten Angeboten möglich





Weitere Initiativen des Landes

ÖPNV-Finanzreform:
Aufstockung der
Mittel + neuer
Verteilschlüssel

LGVFG: Verdopplung und Erhöhung der Förderquoten Innovationsförderung:
Flächendeckender
Stundentakt
Mobilitätszentralen
Digitalisierung

Bundes-GVFG:
Erhöhung der
Förderquoten
+
neue
Fördertatbestände



ÖPNV-Offensive in Baden-Württemberg

Erarbeitung einer ÖPNV-Ausbaustrategie 2030 durch Zukunftskommission und Beteiligung



ÖPNV-Offensive für BW Wie stellt sich das Ministerium für Verkehr auf?

Referat 31: Ausbaustrategie Öffentliche Mobilität (Grundsatz, Klimaschutz, Haushalt, Koordination)



NEU

ÖPNV in BW – Wie wollen wir das erreichen?

Gesamtstrategie nötig: Diskussion von zehn Handlungsfelder der ÖPNV-Strategie 2030







Betrieb, Qualität, Fahrzeuge



Tarif & Vertrieb



Digitalisierung



Intermodalität /
Gesamtangebot /
neue Anbieter



Kommunikation



Rahmen (Recht, Finanzen und Personal)



Organisation & Strukturen



Push-Faktoren



ÖPNV in BW – Wie wollen wir das erreichen?

Drei ausgewählte Eingangsthesen



15-Minuten-Takt in Verdichtungsräumen die Regel

Grundsätzlich 30-Minuten-Takt in der Fläche

• Flexible Bedienformen in zentraler Ergänzungsrolle

Angebot

• Landesweit wird ausgerollter Standard flächendeckend gesichert



Ausbau, dass Bus und Bahn attraktive und verlässliche Alternative sind

Erforderliche Kapazitäten für Nachfrageverdopplung bereitgestellt

• Ausreichend Redundanzen im Schienennetz für stabilen Betrieb

Infrastruktur

Vorrang f
ür Busse vor Pkw im Straßenverkehr



Ausgestaltung Rechtsrahmen in 2030 für hochwertigen ÖPNV;
 landesweite Mindeststandards verbindlich finanziert

Landesweiter Rahmenplan formuliert Modal-Split Zielwerte

• Kommunen haben Möglichkeit, Pkw-Verkehre zu bepreisen

Rahmen (Recht, Finanzen und Personal)



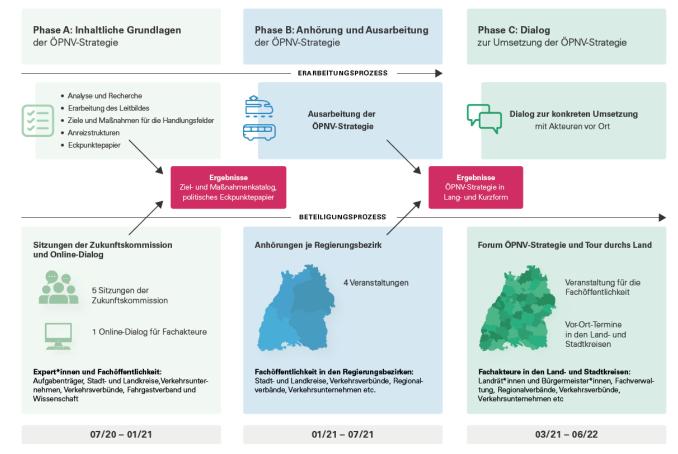
ÖPNV-Offensive für BW – Wie kann dies erreicht werden?

Geplanter Ablauf zur Erstellung und Umsetzung der ÖPNV-Gesamtstrategie 2030

Phase A Juli 2020 – Januar 2021: Erarbeitung Eckpunkte durch die Zukunftskommission

Phase B Januar – Juli 2021:
Anhörung der Eckpunkte
Ausarbeitung und Finalisierung bis Mitte
2021

<u>Phase C ab Mitte 2021:</u>
Umsetzung der Strategie, Dialoge mit den Akteuren





Vielen Dank!

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

Dorotheenstraße 8 • 70173 Stuttgart Postfach 10 34 52 • 70029 Stuttgart

Telefon: 0711 231-5830

Fax: 0711 231-5899

poststelle@vm.bwl.de www.vm.baden-wuerttemberg.de

