Verkehrswende

Frage 1: Verkehrswende:
Werden die politischen Ziele des Landes Baden-Württemberg (z.B. ein Drittel weniger Kfz-Verkehr in den Städten) eins zu eins an alle Landkreise und Kommunen zur Umsetzung weitergegeben, sodass diese ihren Kfz-Anteil auch um ein Drittel senken müssen? Oder gilt das Ziel allgemein für Baden-Württemberg, sodass "gute" Städte den "schlechten" aushelfen können, falls sich der Kfz-Verkehr nicht reduziert?

Antwort:
Die Frage wurde bereits in der Veranstaltung beantwortet. Generell handelt es sich um eine politische Zielsetzung, bei der das Verkehrsministerium auf die Mitwirkung der Kommunen angewiesen ist. Da es sich nicht um eine rechtlich verbindliche Vorgabe handelt, die vom Land gemeindescharf überprüft werden kann, stellt sich die Frage der gemeindeübergreifenden Kompensation daher nicht.

Frage 2: Personalbedarf ÖPNV:
Wie lautet die Strategie, ausreichend Personal für das zusätzliche Angebot sicherzustellen?

Antwort:
Die ÖPNV-Strategie 2030 erkennt an, dass die Stärkung des ÖPNV die Herausforderung des bereits jetzt festzustellenden Personalmangels in Betrieb und Planung aktiv angehen muss. Die ÖPNV-Strategie 2030 definiert im Handlungsfeld „Rechts- und Finanzierungsrahmen“ die kontinuierliche Aufgabe, der Aufwertung ÖPNV-relevanter Berufe durch attraktive Beschäftigungsbedingungen (z.B. Tarifbindung und familienfreundliche Schichtplangestaltung, Qualifizierung durch Weiterbildung). Verkehrsunternehmen, Aufgabenträger und das Land stehen hier in der Pflicht.

Kurzfristig soll ein gezieltes landesweites Fortbildungsangebot für die Qualifizierung und Weiterbildung der zuständigen Personen (insbes. auf kommunaler Ebene, bei Verbünden und Land) sowie deren regelmäßige Schulung geschaffen werden.

Infrastruktur

Straßennetz und Wohnungsbau

Frage 3: Wohnraumverdichtung:
Wie kann es sein, dass immer mehr Wohnraum geschaffen wird (eigentlich sehr gut) aber die PKWs dann massenhaft in den Straßen stehen. Wo sind an der Stelle die landesweiten Parkgebühren, die den ÖPNV finanzieren könnten?

Antwort:
In Quartieren, in denen hoher Parkdruck herrscht, können die Kommunen Parkraummanagement einführen, um die Nachfrage nach Parkplätzen zu steuern und Anwohnende gegenüber Fremdparkern zu privilegieren. In Baden-Württemberg können die Kommunen zudem die Höhe der Gebühren für das Bewohnerparken selbstständig festlegen. Durch eine höhere Bepreisung fließen den städtischen Haushalten zusätzliche Mittel zu. Weiterhin ist eine höhere Bepreisung des Parkens ein Mittel, das helfen kann, den Besitz eines privaten Autos zu überdenken und damit auch den Parkdruck zu reduzieren.

Haltestellen & Barrierefreiheit

Frage 4: Haltestelleninfrastruktur
Nie angesprochen, aber (nicht nur) für alte Menschen ein großes Problem: überall ein Anschluss und nirgends Toiletten ... Welche Ansätze gibt es, die Haltestelleninfrastruktur allgemein zu verbessern, um den ÖPNV angenehmer zu gestalten?

Antwort:
Der Bau, Aus- und Umbau von Haltestellen wird über verschiedene Programme gefördert. In Betracht kommt eine Förderung nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) und dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Bundes (GVFG). Über das LGVFG und das Bahnhofsmodernisierungsprogramm II erfolgt zudem eine Förderung von sogenannten multimodalen Knoten. Dabei handelt es sich um Einrichtungen, die der Vernetzung verschiedener Mobilitätsformen dienen. Als Baustein eines solchen multimodalen Knotens werden öffentliche Toilettenanlagen, auch in Verbindung mit geschlossenen und beheizten Wartemöglichkeiten, gefördert. Der barrierefreie Umbau von Haltestellen ist über das LGVFG ebenfalls förderfähig (siehe dazu auch Frage 6).

Frage 5: Servicestellen
Welche Ziele gibt es in Bezug auf die Einrichtung von Video-Reisezentren an den Bahnhöfen ohne Servicestellen?

Antwort:
Video-Reisezentren sind und bleiben künftig ein integraler Bestandteil des Vertriebskonzepts des Landes. Dabei werden sie nicht nur an Standorten ohne Servicestellen eingesetzt, sondern auch in Verbindung mit personenbedienten Schaltern, um reguläre Öffnungszeiten zu erweitern.

Frage 6: Barrierefreiheit
Viele Kommunen haben erst zehn Prozent der Haltestellen ausgebaut. Nicht alle ÖPNV Nutzer haben die Möglichkeit alles zu nutzen. Wie sieht es daher beim barrierefreien Haltestellenausbau aus?

Antwort:
Die Errichtung und der barrierefreie Umbau von Haltestellen wird über verschiedene Programme gefördert (siehe bereits Frage 4). Alle Fördertatbestände des LGVFG und des GVFG setzen voraus, dass die Belange von Menschen mit Behinderungen oder Mobilitätseinschränkungen berücksichtigt werden. Zudem erfolgt eine Förderung von Maßnahmen der Barrierefreiheit über die Bahnhofsmodernisierungsprogramme I und II. Gefördert werden insbesondere barrierefreie Bahnsteige und Zugänge zum Bahnhof.

Finanzierung

Nahverkehrsabgabe

Frage 7: Nahverkehrsabgabe
Brauchen wir jetzt eigentlich ein Landesgesetz zur Nahverkehrsabgabe oder nicht? Und wann kommt es? In einem früheren Gutachten des Verkehrsministeriums wurde ausgeführt, dass die Kommunen schon jetzt genug rechtliche Möglichkeiten haben (Hamburg-Institut (2016-10) Grundlagenuntersuchung "Instrumente zur Drittnutzerfinanzierung für den ÖPNV in Baden-Württemberg", Endbericht für das Ministerium für Verkehr BaWü).

Antwort:
Ziel ist es, den Gesetzgebungsprozess in der ersten Jahreshälfte 2022 zu starten. Eine genaue zeitliche Fixierung der Umsetzung des geplanten Gesetzgebungsverfahrens ist zu diesem Zeitpunkt noch nicht möglich. Allgemein sind für Gesetzgebungsprozesse von diesem Format ein bis eineinhalb Jahre zu veranschlagen.

Frage 8: Landesweiter Mobilitätspass
Ist ein landesweiter Mobilitätspass bzw. eine landesweite Nahverkehrsabgabe vorstellbar? Sind die Modelle kombinierbar (z.B. 2. und 3.?) Die Modelle des Mobilitätspasses für Kommunen

Antwort:
Mit dem Mobilitätspass wollen wir mit unserer Gesetzgebungskompetenz den Kommunen die Möglichkeit bieten, zusätzliche Mittel für den massiven Ausbau des ÖPNV zu generieren und Anreize zu setzen, die Straßen in den Städten und Gemeinden vom Autoverkehr zu entlasten. Die gesetzliche Grundlage wird entsprechend landesweit gelten und soll regional unterschiedliche Gestaltungsspielräume auf kommunaler Ebene bieten. Die Einführung eines Mobilitätspasses soll den Kommunen freigestellt sein und wird nicht zwangsläufig sein.

Die konkrete gesetzliche Ausgestaltung bedarf noch einer gründlichen fachlichen Prüfung. Dabei werden auch die Kombinierbarkeit unterschiedlicher Modelle erörtert.

Finanzierung allgemein

Frage 9: Umnutzung von Geldern
Die zahlreichen schwach genutzten Kreisverbindungsstraßen im Landkreis sind ein finanzieller Klotz am Bein von Kommunen und Kreis. Wären das nicht Gelder für andere Mobilitätskonzepte?

Antwort:
Gerade den Ausbau und die Sanierungen von Kreis- und Landesstraßen sollte man im Ländlichen Raum nicht von der Frequentierung abhängig machen. Das wird dem Thema Erreichbarkeit im Ländlichen Raum nicht gerecht. Jedoch stimmen wir Ihnen zu, dass auch in alternative Mobilitätskonzepte investiert werden muss. Dies aber getreu dem Motto: das eine tun und das andere nicht lassen.

Frage 10: Effektivität von Förderungen
Viele Gelder werden für die Förderung von Planungen und Konzeptionen ausgegeben, die pappt sich die Gemeinde dann ans Ortsschild. Umgesetzt wird nichts, das Fördergeld geht verloren. Hat die fördernde Verwaltung die notwendigen Werkzeuge, um eine Umsetzung zu kotrollieren und gegebenenfalls, wenn die Förderungen nicht adäquat umgesetzt wurden, Gelder wieder zurückzufordern?

Antwort:
Die Landesverwaltung ist bei der Erteilung von Zuwendungen an die gesetzlichen Vorgaben des Landeshaushaltsrechts gebunden. Im Rahmen des Haushaltsrechts sind Monitoring- und Erfolgskontrollen vorgesehen und im Zuwendungsbescheid festgesetzt. Gemäß den gesetzlichen Bestimmungen besteht die Möglichkeit des Widerrufes des Verwaltungsaktes und der Rückforderung von Zuwendungen.

Frage 11: Bürgerbeteiligung
99% der Entscheider (Kreistag, Gemeinderat) fahren weder regelmäßig Bahn, geschweige denn Bus. Aber diese Leute entscheiden über Nahverkehrspläne, Busverbindungen, barrierefreie Bushaltestellen, etc.). Deshalb die Forderung nach Bürgerbeteiligung, Workshops mit Fahrgästen, Bürgerforen. Wäre es möglich künftig nur vom VM Zuschüsse zu zahlen, wenn die Kommunen echte Bürgerbeteiligung nachweisen?

Antwort:
Dem Verkehrsministerium ist zivilgesellschaftliches Engagement und Bürgerbeteiligung wichtig. Wir nehmen Partizipation ernst, fördern und unterstützen sie wo möglich und sinnvoll, bitten jedoch auch um Verständnis für die vielen Zwangspunkte gerade im ländlichen ÖPNV.

Mit Hilfe des Fahrgastbeirats – welcher als beratendes Gremium das Bindeglied zwischen den Fahrgästen und dem Land Baden-Württemberg als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) darstellt – soll das Angebot im SPNV noch besser auf die Wünsche der Kunden abstimmen (https://www.bwegt.de/bwegt/partner/fahrgastbeirat).

Ferne fördert das Land auch Initiativen im Ländlichen Raum, die aus der Bürgerschaft entstehen, so auch Bürgerbusse und Bürgerrufautos. Über das Kompetenzzentrum Neue ÖPNV-Angebotsformen bei der NVBW können engagierte Bürgerinnen und Bürger Unterstützung bei der Entwicklung von Bürgerbussen und ähnlichen Angeboten bekommen. Weitere Informationen finden Sie unter www.buergerbus-bw.de.

Zur Stärkung des partizipativen Ansatzes kooperieren das Verkehrsministerium und das Ministerium Ländlicher Raum im Rahmen des Förderprogramms „Gut Beraten" mit der Allianz für Beteiligung. Das Förderprogramm „Gut Beraten!" unterstützt zivilgesellschaftliche Initiativen und ihre Ansätze, Beteiligungsprojekte zur Verbesserung der Infrastruktur sowie des gesellschaftlichen, sozialen und kulturellen Miteinander im Ländlichen Raum zu bearbeiten. Engagierte Bürger haben die Möglichkeit, sich zu Fragen der Projektentwicklung, Projektorganisation und Projektdurchführung beraten zu lassen. Weitere Hinweise und konkrete Informationen unter: https://allianz-fuer-beteiligung.de/foerderprogramme/gut-beraten/#

Mobilitätskonzepte

Bürgerbus

Frage 12: Breisgau S-Bahn:
Warum darf die Stadt Waldkirch einen Bürgerbus etablieren, der nicht einen Pendler berücksichtigt. Was hat das mit multimodalen Reiseketten zu tun? Viel Geld für die Breisgau S- Bahn und die Stadt Waldkirch hat das Gesamtkonzept leider nicht verstanden!

Antwort:
Die Stadt Waldkirch ist nach der grundgesetzlich verankerten Maßgabe der kommunalen Selbstverwaltung und dem ÖPNV-Gesetz des Landes in eigener Verantwortung für ihren Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zuständig.

Frage 13: Zuständigkeit
Wer ist zuständig für die Koordination eines ehrenamtlich-getragenen Mobilitätsangebotes als Ergänzung zu den vorhandenen ÖPNV-Linien-Konzessionen?

Antwort:
Die wesentlichen Beteiligten bei der Bürgerbusentwicklung sind die aktiven Bürgerinnen und Bürger, Fahrkräfte und andere Mitwirkende, Kommune(n), Verkehrsunternehmen und Kreise. Die Aufgabenverteilung zwischen diesen Gruppen unterscheidet sich zum einen nach der formalen Angebotsform, vor allem was die Rolle des Verkehrsunternehmens angeht und zum anderen nach den örtlichen Möglichkeiten und Interessen. Um ein solches Projekt zu koordinieren, braucht es immer Kümmerinnen und Kümmerer. Diese können ehrenamtliche Bürgerinnen und Bürger aber auch hauptamtliches Personal sein.

Mehr zu diesem Thema finden Sie in den FAQs der Bürgerbuswebseite https://www.buergerbus-bw.de/faq/ehrenamtliche-fahrerinnen-gewinnen/#accordion-52 oder in dem Bürgerbusleitfaden https://www.buergerbus-bw.de/fileadmin/nvbw/user_upload/PDF_Downloads/Broschuere_Buergerbus_2020_Web.pdf.

Regiobusförderung

Frage 14: Grenzüberschreitende Busse
Die Förderung von Regiobuslinien sollte auf der gesamten Strecke auch über Landesgrenzen hinweg möglich sein. Warum ist es nicht möglich die Regiobuslinienförderung nach Strasbourg anzuwenden?

Antwort:
Die Frage wurde bereits in der Veranstaltung beantwortet. Im Rahmen der Regiobusförderung sind auch Landes- bzw. Bundesgrenzen überschreitende Regiobuslinien grundsätzlich möglich. Zur Einrichtung Landes- bzw. Bundesgrenzen überschreitender Regiobuslinien müssen sich die jeweils zuständigen Aufgabenträger ins Benehmen setzen.

On-Demand-Verkehre

Frage 15: Open-Data
Sind alle On-Demand Verkehre mit Pflicht zu Open Data und Real-Time Daten?

Antwort:
Die Ausgestaltung der On-Demand Verkehre obliegt den kommunalen Aufgabenträgern im Rahmen

ihrer kommunalen Selbstverwaltung. Bei der Ausgestaltung der kommenden Förderkulisse für On-Demand Verkehre werden wir uns für eine stärkere Digitalisierung solcher Verkehre einsetzen.

Frage 16: Gemeinwirtschaftliche Fahrten
Sind auch gemeinwirtschaftliche On-Demand-Angebote ("Linienbedarfsverkehr" § 44 PBefG) denkbar/möglich, die nicht zum ÖPNV-Tarif verkehren?

Antwort:
Für die Linienbedarfsverkehre gelten die Rechte und Pflichten aus dem Linienverkehr, insbesondere die Vorgaben zur Barrierefreiheit. Der Aufgabenträger kann gegenüber dem Linienverkehr-Tarif Zuschläge erheben.

Frage 17: Ökologischer Nutzen
Da beim On-Demand Verkehr davon auszugehen ist, dass überwiegend Einzelfahrten gebucht werden, stellt sich mir die Frage nach dem ökologischen Nutzen. Wo kommt der her?

Antwort:
Der flächendeckende und massive Ausbau des ÖPNV-Angebots durch signifikante Fahrplan- und Taktverdichtungen ist ein wesentlicher Hebel zur Verdopplung des ÖPNV. Dieser ambitionierte Ausbau lässt sich in Räumen und zu Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage wirtschaftlich tragfähig und ökologisch sinnvoll nur mit flexiblen und nachfragegesteuerten On-Demand-Angeboten realisieren.

*Der **Linienbedarfsverkehr** soll es Verkehrsunternehmen ermöglichen, zusätzlich zum klassischen ÖPNV auch benutzer- und bedarfsorientierte Mobilitätsangebote anzubieten, um bislang schwach ausgelastete Linien effizienter bedienen zu können.*

*Bei den **gebündelten Bedarfsverkehren**, worunter kommerzielle Ridepooling-Angebote außerhalb des ÖPNV fallen, müssen die Genehmigungsbehörden künftig eine sogenannte Bündelungsquote festlegen, d.h. eine Quote für den Anteil an gebündelten Beförderungsaufträgen, die in einem bestimmten Zeitraum innerhalb des Verkehrsgebiets zu erreichen ist.*

Überregionale Zusammenarbeit

Frage 18: Netzwerkförderung
Im Ländlichen Raum kann das gemeinsame Vorgehen von Städten und Gemeinden ein Erfolgsfaktor für die Effizienz der Mobilitätswende sein, z.B. gemeinsame Sharing-Angebote, koordinierte On-Demand-Verkehre etc. Diese sind für die Nutzer attraktiver und im Betrieb wirtschaftlicher. Es entsteht aber ein Aufwand für die übergemeindliche Vernetzung / Koordinierung. Inwiefern wird dies in der Förderkulisse abgebildet? Könnte hier ein ergänzendes Angebot geschaffen werden, damit der Anreiz steigt, auf diese Weise im ländlichen Raum zusammenzuarbeiten?

Antwort:
Die Ausgestaltung der Förderkulisse für On-Demand Verkehre befindet sich zurzeit noch in der Planungs- und Konzeptionsphase. Ähnlich wie beim Regiobusprogramm wird sich die geplante Förderkulisse insbesondere an die kommunalen Aufgabenträger, sprich die Stadt- und Landkreise, als Adressaten richten. Hierdurch wird auch der gemeindeübergreifende Einsatz von On-Demand Verkehren sichergestellt.

Klimaschutz

Frage 19: Kostensenkung durch Klimaschutz
Gibt es Berechnungen, in welchem Umfang die Kosten für Klimaschäden sinken würden, wenn die Fahrzeughaltung im privaten Bereich tatsächlich in großem Umfang reduziert würde?

Antwort:
Zum Umfang der reduzierten Kosten für Klimaschäden lassen sich nur schwer Aussagen treffen, da die Kosten zumeist nicht direkt zugerechnet werden können. Beim Verlagerungspotenzial vom Motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den Umweltverbund wurden verschiedene Szenarien berechnet. Auf Strecken unter 50 km lassen sich durch Verlagerung Treibhausgaseinsparungen von bis zu 16 % erreichen (Quelle: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/MKS/studie-verlagerungspotenzial-alltagsmobilitaet.pdf?__blob=publicationFile S. 70).

Sonstiges

Frage 20: github repro
Wo finden wir den Source Code zu den BW Software Projekten?

Antwort:
Diese Frage wurde im Zusammenhang mit dem MLR-Projekt Erreichbarkeitssicherung im Ländlichen Raum gestellt. Im Rahmen einer Studie wurde im Landkreis Calw ein Planungswerkzeug entwickelt, mit dem sich Erreichbarkeitssimulationen durchführen lassen. Dieses wird aktuell in den Landkreisen Tuttlingen, Sigmaringen und dem Zollernalbkreis einem Praxistest unterzogen und weiterentwickelt. Diesem Planungswerkzeug liegt eine Fachsoftware zugrunde, daher kann hierzu kein Source Code zur Verfügung gestellt werden. Jedoch wird eine Webversion entwickelt, die kommunalen Nutzern einen Zugang mittels Browser ermöglichen wird.