MOBILITÄT BRAUCHT VERNETZUNG!

Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR

2. Mobilitätskongress

Mobilität braucht Vernetzung:
Ländliche Räume im Fokus der Verkehrswende

Bus und Bahn als Motor der Verkehrswende in ländlichen Räumen

Gerd Hickmann

Leiter Abteilung Öffentlicher Verkehr, VM BW

Stuttgart, 30. September 2022

1. Wo stehen wir?

Verdopplung der Nachfrage im öffentlichen Verkehr bis 2030

Im Koalitionsvertrag 2021-2026 verankert

Verdopplung des öffentlichen Verkehrs

Jedes **zweite** Auto fährt klimaneutral

Jede **zweite** Tonne fährt klimaneutral

Verkehrs-wende 2030

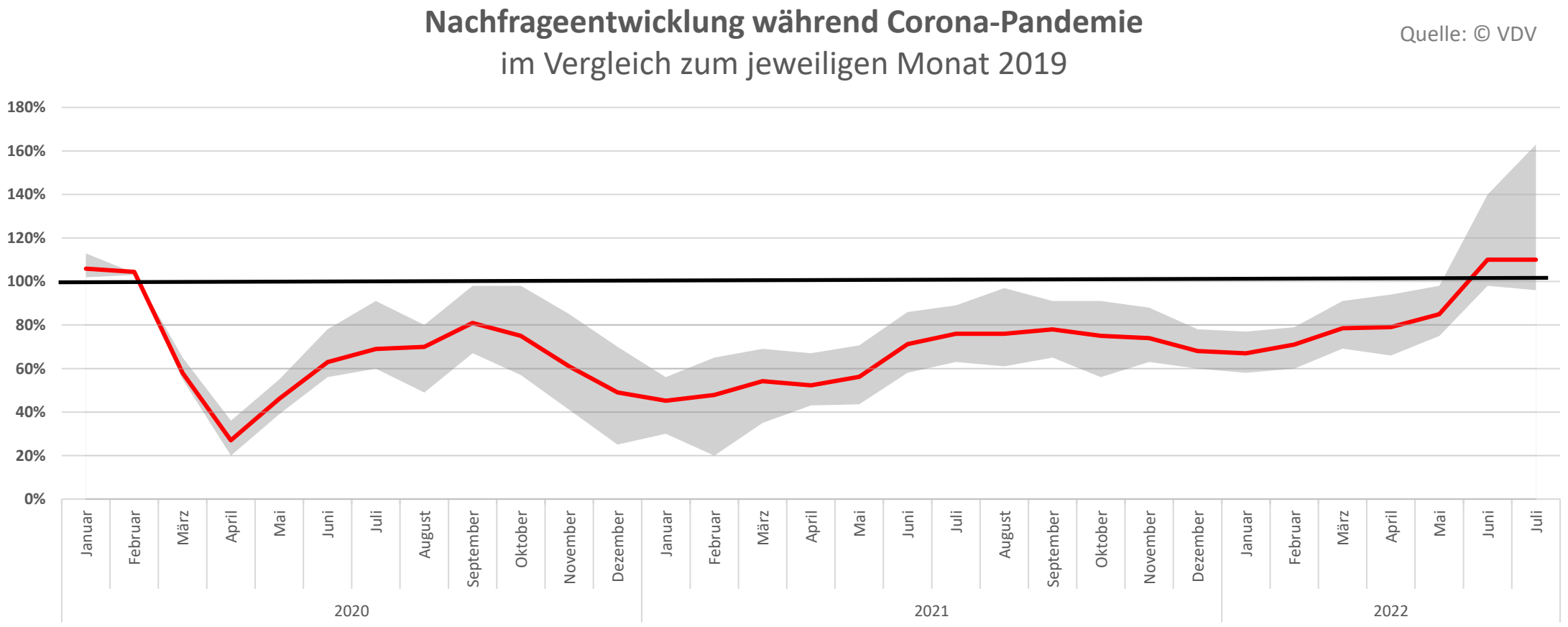
-55% CO_2

Ein **Fünftel** weniger KFZ-Verkehr in Stadt und Land

Jeder **zweite Weg** selbstaktiv zu Fuß oder mit dem Rad

1. Wo stehen wir?

Nachfrageentwicklung während der Corona-Pandemie



1. Einleitung: Wo stehen wir?

Bilanz des 9-Euro-Tickets

Nutzung & Reichweite

52 Mio.

verkaufte 9-Euro-Tickets in drei Monaten

Neukunden

jeder 5te

Käufer ist Neukunde

Umsteiger

17%

Umsteiger von anderen Verkehrs-mitteln auf ÖPNV

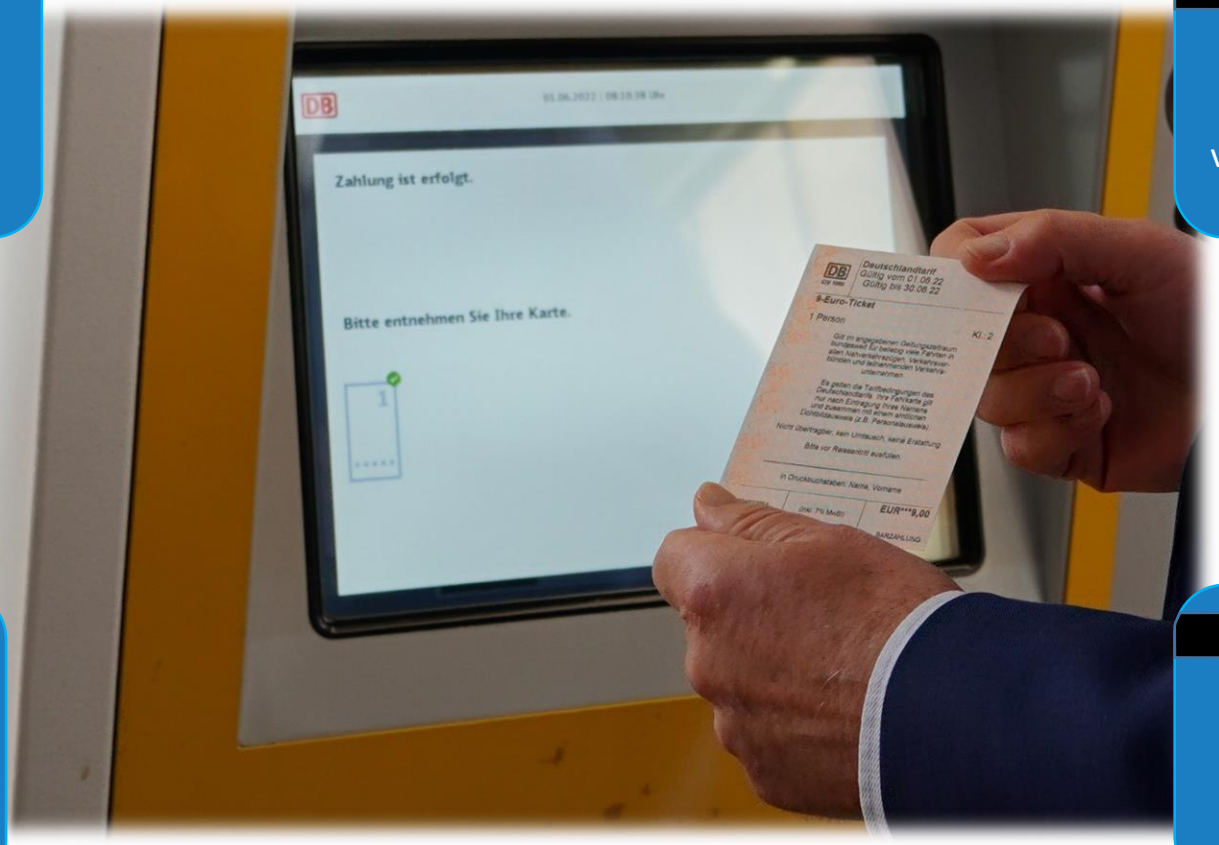


Bild: Ministerium für Verkehr BW

Weniger Pkw-Fahrten

10%

der Käufer verzichten auf mind. 1 tägliche Fahrt

Pkw-Verzicht

43%

der Käufer geben als Kaufgrund: „Verzicht auf Autofahrt“ an

Nutzerzufriedenheit

88%

der Käufer sind mindestens zufrieden

Datenquelle: VDV – Bilanz 9-Euro-Ticket

1. Einleitung: Wo stehen wir?

Bilanz des 9-Euro-Tickets: SPNV stößt an seine Grenzen

Nutzung & Reichweite

52 Mio.

verkaufte 9-Euro-Tickets in drei Monaten

Neukunden

jeder 5te

Käufer ist Neukunde

Umsteiger

17%

Umsteiger von anderen Verkehrs-mitteln auf ÖPNV

Bild: Ministerium für Verkehr BW

Weniger Pkw-Fahrten

10%

der Käufer verzichten auf mind. 1 tägliche Fahrt

Pkw-Verzicht

43%

der Käufer geben als Kaufgrund: „Verzicht auf Autofahrt“ an

Nutzerzufriedenheit

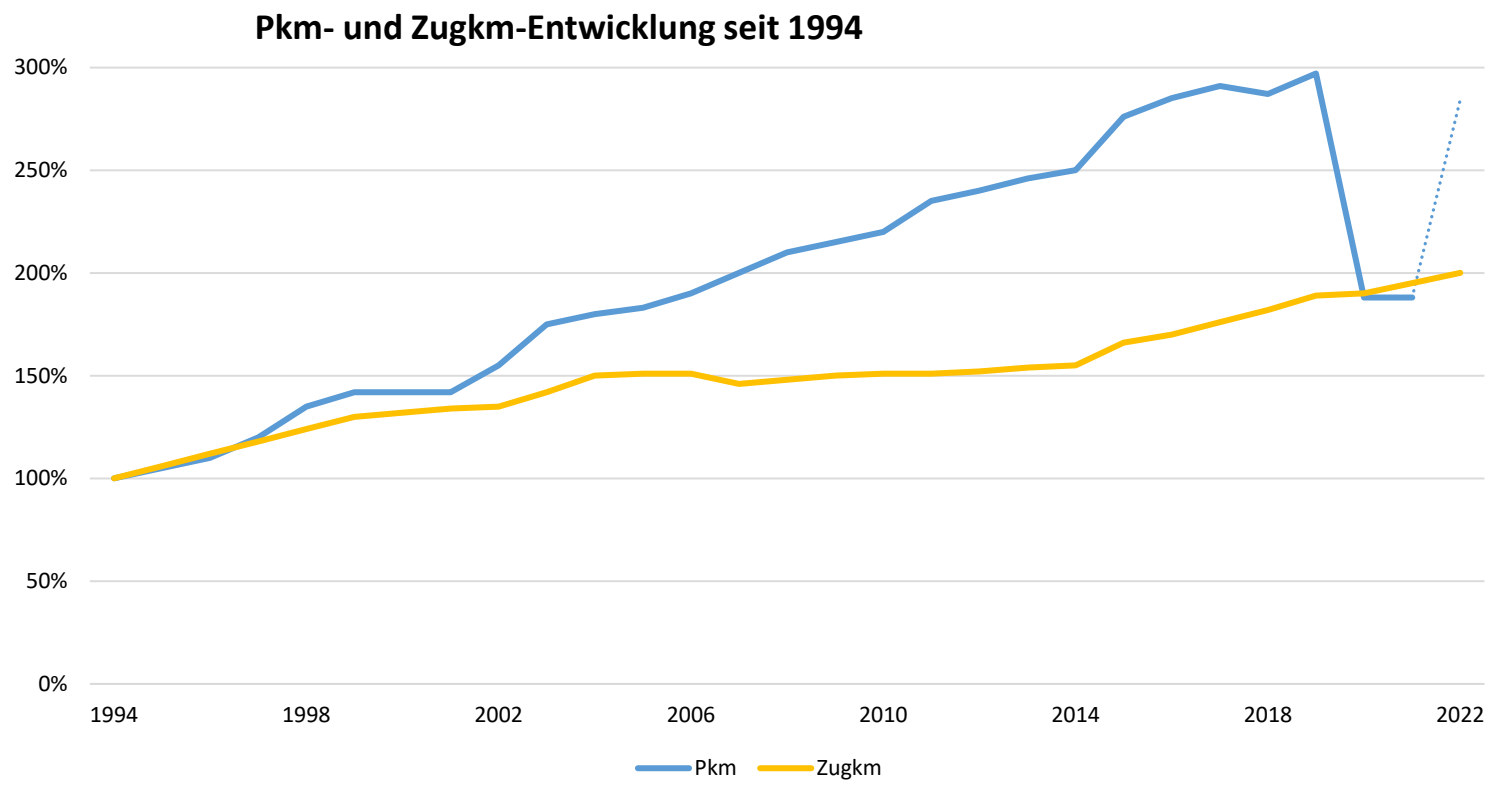
88%

der Käufer sind mindestens zufrieden

Datenquelle: VDV – Bilanz 9-Euro-Ticket

1. Wo stehen wir?

Angebots- und Nachfrageentwicklung im SPNV in Baden-Württemberg



Boom im SPNV

- Das **Zugangebot** (in Zugkm) wurde von 1994 bis 2019 fast verdoppelt (+189%)
- Die **Fahrgastnachfrage** (in Pkm) hat sich von fast verdreifacht (+297%)!

2. ÖPNV-Offensive im ländlichen Raum

Bedeutung der ländlichen Räume

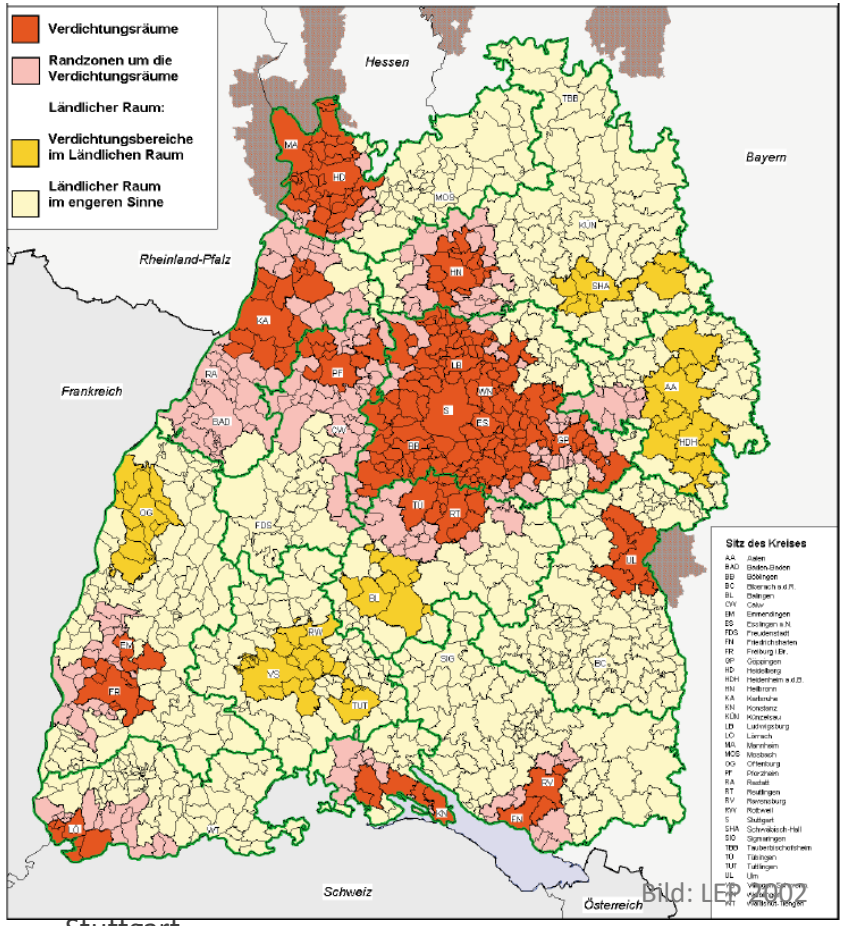


Bild: LEP 2002

Ländliche Raum umfasst

- 70 % der Landesfläche
- 35 % der Bevölkerung
- 30 % der Beschäftigten
- 28 % der gesamten Bruttowertschöpfung von BW (im Jahr 2016)
- 40-50 % der Wege tangieren den ländlichen Raum

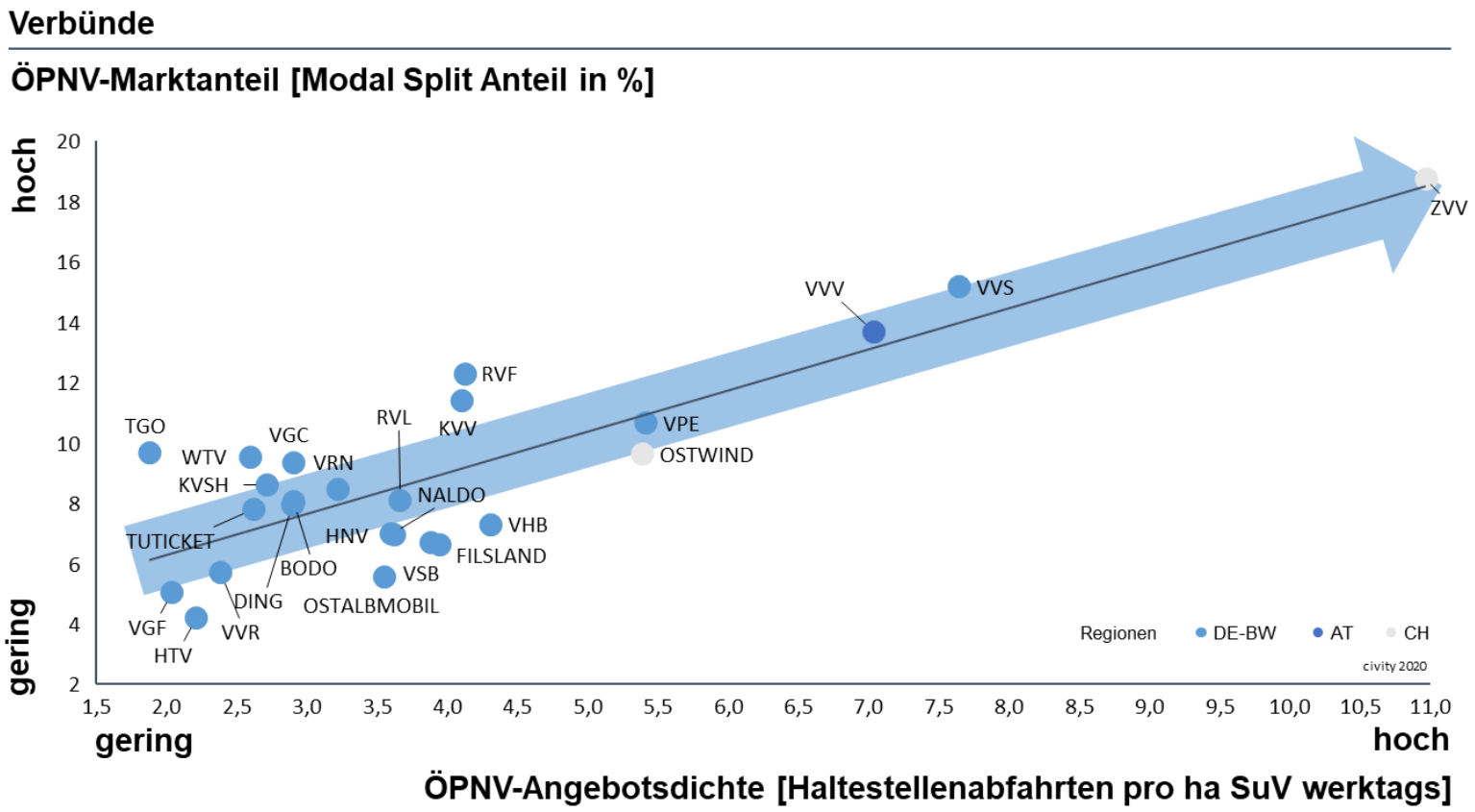
2. ÖPNV-Offensive im ländlichen Raum

Warum „Mobilitätsgarantie“? Das Beispiel Schweiz

Beispiel Schweiz: *Der ÖPNV ist als landesweit verlässliches System in den Köpfen - doppelt so viele ÖV-Fahrten je Einwohner wie in Deutschland*

3. Guter ÖPNV im ländlichen Raum ist möglich!

Erkenntnisse aus dem ÖPNV Report



Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), Modal Split Werte (MiD 2017, KONTIV 2017, MZMV 2015)
Hinweis: Modal Split Werte für deutsche Regionen basierend auf Mobilität in Deutschland (MiD 2017, Bewohnerkonzept). Abweichungen zu lokalen Erhebungen aufgrund unterschiedlicher Methodik möglich.

Je höher die ÖPNV-Angebotsdichte, desto höher der Marktanteil des ÖPNV.

3. Guter ÖPNV im ländlichen Raum ist möglich!

Erkenntnisse des ÖPNV Reports: Das Beispiel Vorarlberg

Vergleich
zwischen *Vorarlberg (VVV) und vergleichbar dicht besiedelten Verbünden in Baden-Württemberg*:

Angebotsdichte:
VVV **über 240% dichteres Angebot**

ÖPNV-Marktanteil im Modal Split :
VVV 13,7% vs. **BW ca. 8 %**

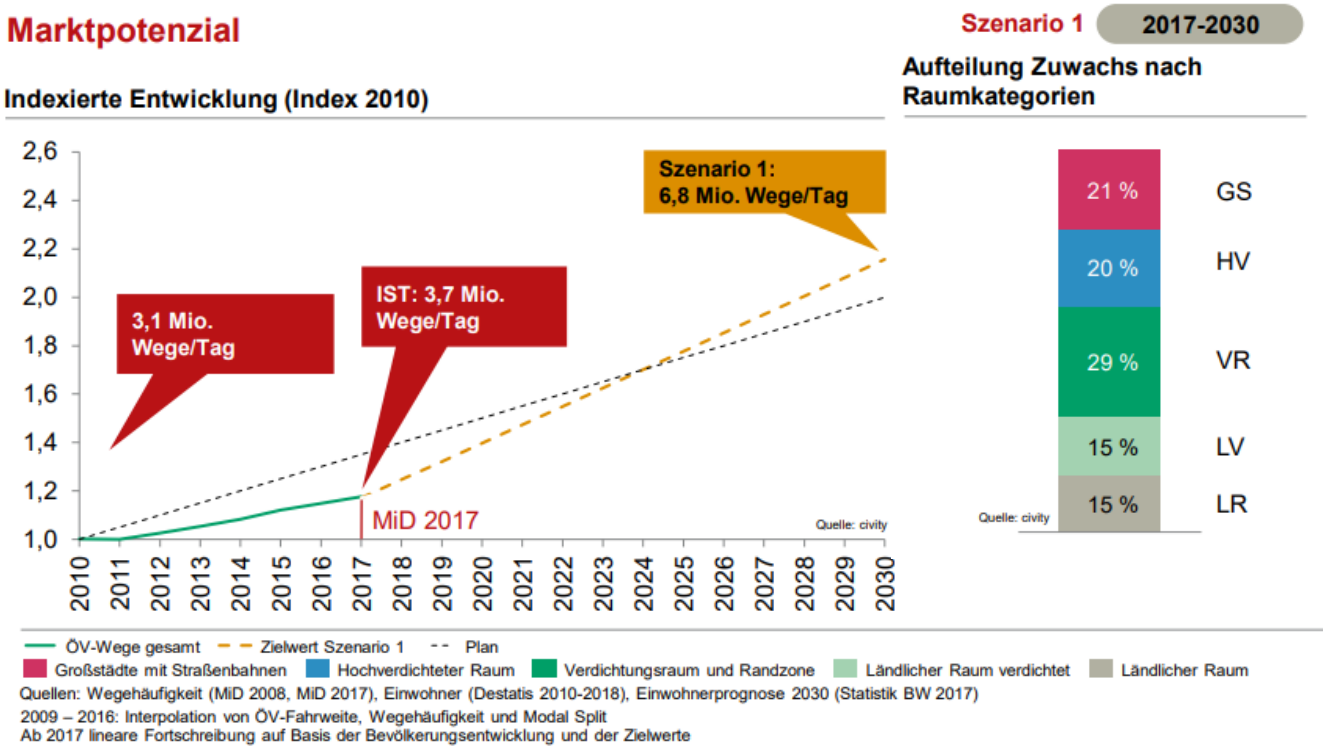
Verkehrsanteil über 70% höher in Vorarlberg!

3. Guter ÖPNV im ländlichen Raum ist möglich!

Erkenntnisse aus dem ÖPNV Report

Erreichung der Verdopplung der Nachfrage im ÖPNV in BW bis 2030 möglich!

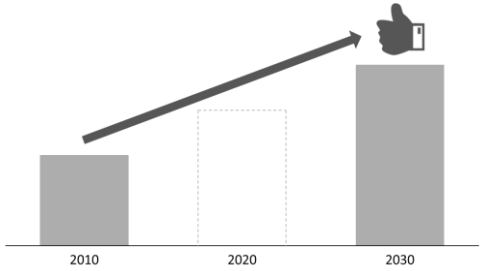
Unterschiedliche Räume tragen unterschiedlich dazu bei!



3. Guter ÖPNV im ländlichen Raum ist möglich!

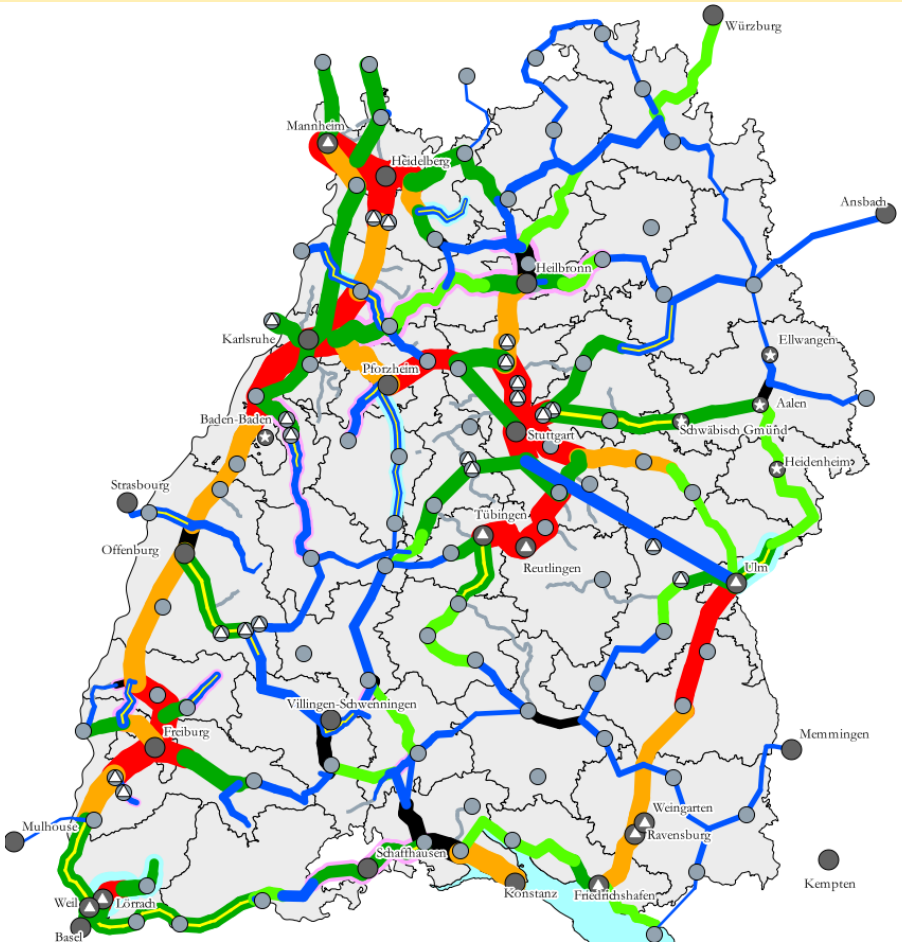
Erkenntnisse aus dem ÖPNV Report

Erreichung der Verdopplung der Nachfrage im ÖPNV in BW bis 2030 möglich!



- **Gemeinsame** Kraftanstrengung und Einbeziehung aller relevanten Akteure
- Deutliche **Taktverdichtung** in allen Regionen, Netzdichte ist schon gut
- Verbesserung des **Preis-Leistungs-Verhältnisses**
- **Flexible Bedienformen** als wichtige Ergänzung in Zeiten/ Räumen schwacher Nachfrage

4. Bisherige Projekte für den ÖPNV im ländlichen Raum:
SPNV-Zielkonzept 2025



Bisheriges Leitbild:
Mindestens 1-Stunden-Takt von 5 bis 24 Uhr für alle Schienenstrecken im Land

Einteilung

- keine Aufgabenträgerschaft des Landes
- 1 Zug pro Stunde
- 2 Züge pro Stunde wegen Express
- 2 Züge pro Stunde
- 3 Züge pro Stunde
- 4 und mehr Züge pro Stunde
- zusätzliche Verdichterzüge zur Hauptverkehrszeit
- Angebot ergibt sich aus den Zulaufstrecken
- Angebot durch kommunale Finanzierung signifikant größer
- Bestandsgarantie für das Status Quo Angebot über 2020 hinaus, soweit die Nachfrage für die Angebotsklasse erreicht wird

Zentren

- Oberzentrum
- Teil eines Mehrfachoberzentrums
- Mittelzentrum mit oberzentralen Teilfunktionen
- Mittelzentrum
- Teil eines Mehrfachmittelzentrums

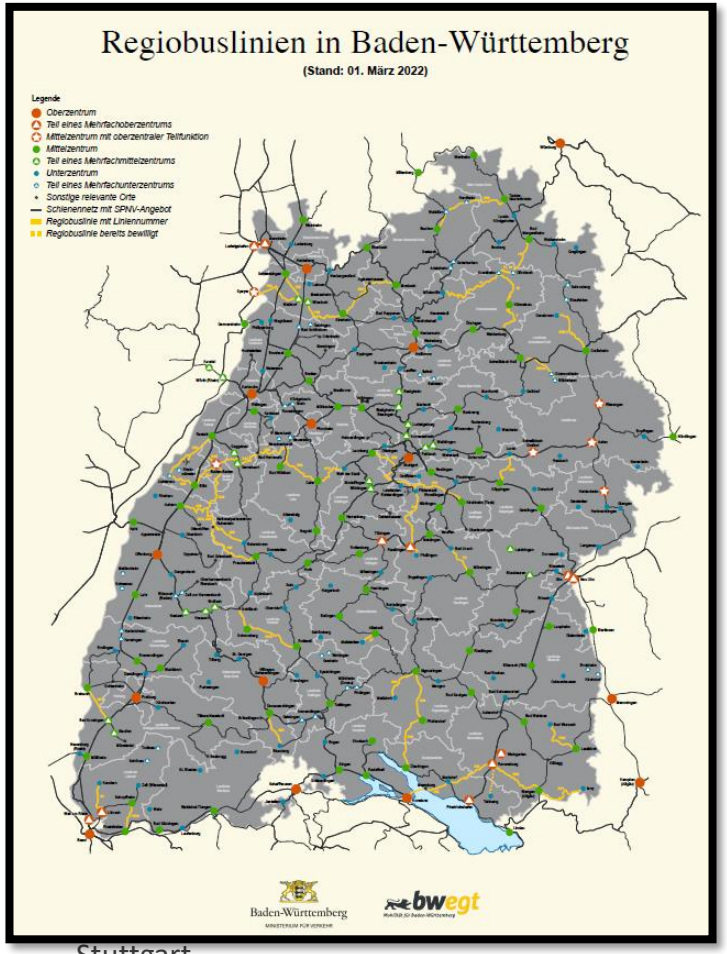
4. Bisherige Projekte für den ÖPNV im ländlichen Raum:
Regiobusse für Baden-Württemberg

Zielsetzung:
Aufbau eines flächendeckenden Netzes von Regiobuslinien als Ergänzung zur Schiene, landesweit im Stundentakt von 5- 24 Uhr.

Anbindung von Mittelzentren, Unterzentren, ohne derzeit regelmäßigen Anschluss an den SPNV.

Schließen räumlicher Lücken im Netz des SPNV zwischen Ober-, Mittelzentren und Verkehrsflughäfen.

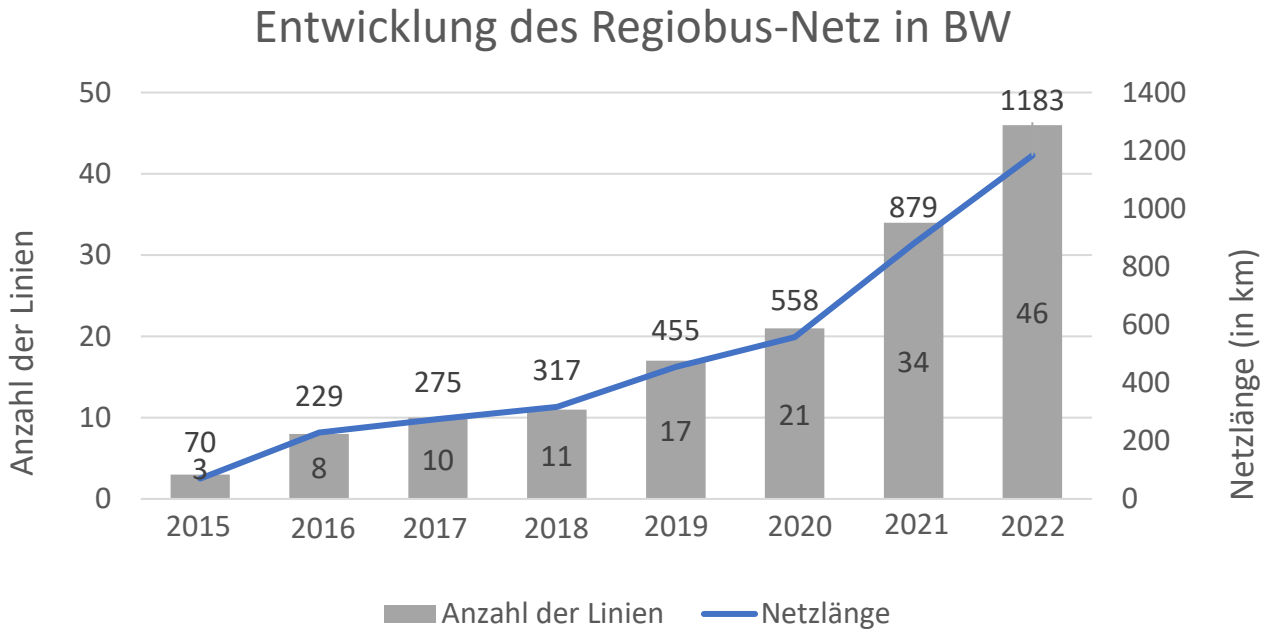
4. Bisherige Projekte für den ÖPNV im ländlichen Raum:
Regiobusse in Baden-Württemberg



Das Regiobusprogramm ist eine Erfolgsgeschichte!

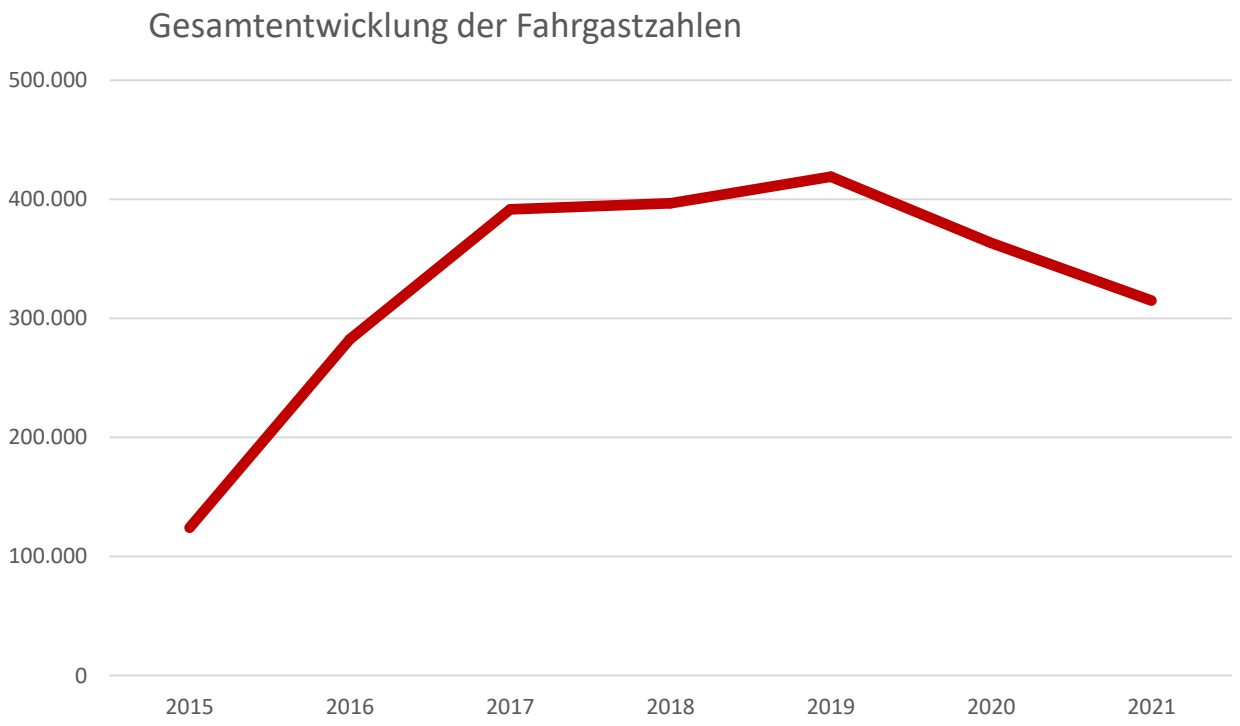
Ende 2021 schon 36 Linien bewilligt.

Nachfrage weiter steigend, 10 neue Linien im Antragsverfahren.



4. Bisherige Projekte für den ÖPNV im ländlichen Raum:
Gutes Beispiel: Regiobuslinie Sigmaringen nach Überlingen

Linienlänge 48 km, 31 Haltestellen, Fahrtzeit 64 Minuten



2015: 124.041 Fahrgäste der zwei Bestandslinien

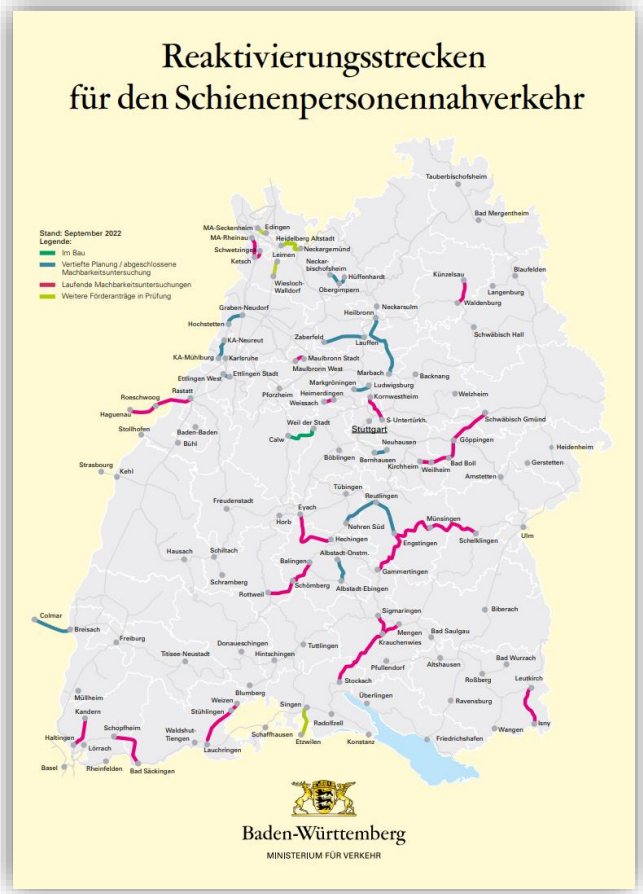
2016: Steigerung um 128 % (282.000 Fahrgäste)

2017: Verdreifachung (391.000 Fahrgäste)

2019: Rd. 420.000 Fahrgäste

2020 und 2021: Leichter Einbruch der Fahrgastzahlen aufgrund der Pandemie.

4. Bisherige Projekte für den ÖPNV im ländlichen Raum:
Landeskonzeption zur Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken



2020: Landesweite Potenzialuntersuchung für Reaktivierungsstrecken

Ergebnisse der Potenzialanalyse:

42 Strecken wurden untersucht. Über 30 Strecken haben ein relevantes Fahrgastpotenzial .

Aktuell: vertiefte Machbarkeitsuntersuchungen

Im Auftrag der Landkreise werden rd. 20 vom Land mitfinanzierte Machbarkeitsuntersuchungen durchgeführt.

Gute Aussichten:

Die **Prognosen** sehen auch vor dem Hintergrund der neuen Verfahrensanleitung zur standardisierten Bewertung für diese Strecken sehr gut aus.

4. Bisherige Projekte für den ÖPNV im ländlichen Raum: *On-Demand-Verkehre*

Förderprogramm Innovationsoffensive – ÖPNV-Offensive im Ländlichen Raum

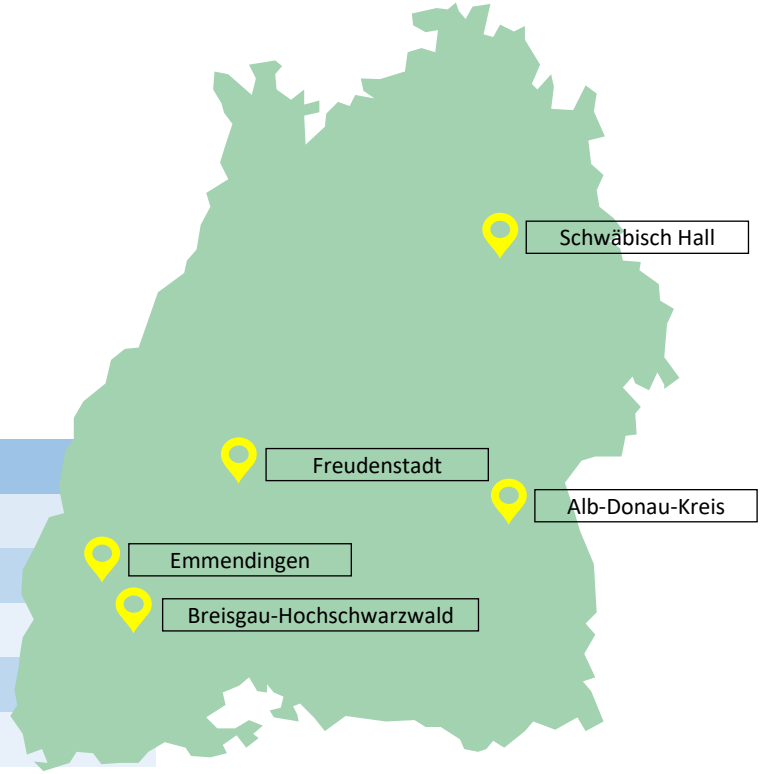
Gesamtkonzepte aus Kombination: ***Bedarfs- & Linienverkehren***

Erschließung eines überwiegend ***ländlichen Mittelbereichs***

werktags von ***5 – 24 Uhr*** *(am Wochenende ab 7 Uhr)*

Anbindung Mittelzentrum/ Verknüpfung mit ***SPNV/ Regiobus***

Basics	
Ausschreibung	Sommer 2020
Finanzierung	Fehlbedarfsfinanzierung
Projektzahl	5x Projekte
Projektlaufzeit	mind. 8 Jahre
Fördersumme	max. 1,8 Mio. € pro Projekt

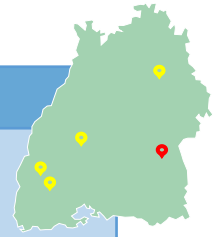


4. Bisherige Projekte für den ÖPNV im ländlichen Raum:
On-Demand-Verkehre

Das Pilotprojekt ADKflex im Alb-Donau-Kreis

ADKflex

Bild: Landratsamt Alb-Donau-Kreis

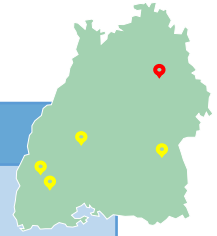


Basics	
• ***ADKflex*** *als Ergänzung zum bestehenden Linienverkehr* • *Ausrichtung auf die Bahnhöfe in Ehingen & Munderkingen sowie zum Oberzentrum Ulm*	
Projekt	Flexible Bedienformen „ADKflex“
Betriebsbeginn	Juli 2022
Betriebszeiten	Mo-Fr: 06:00 – 24:00 Uhr Sa, So: 07:00 – 24:00 Uhr
Betriebsgebiet	Raum Ehingen/ Munderkingen
Flotte	3 Fahrzeuge
Buchung	Web/App/Telefon
Förderung	~0,9 Mio. €

4. Bisherige Projekte für den ÖPNV im ländlichen Raum:
On-Demand-Verkehre

Das RufBus-Projekt im Landkreis Schwäbisch Hall

RufBus



Basics	

• ***RufBus*** *als Ergänzung zum bestehenden Linienverkehr*
• *Inhalt:*
  • *Ausweitung RufBus-Angebot*
  • *Kreisweiter Ausbau der stündlichen Busverbindungen*	

Projekt	RufBus
Betriebsbeginn	April 2022
Betriebszeiten	Mo-Fr ab 5:30 (morgens im 1h-Takt)
Betriebsgebiet	Kreßberg, Fichtenau, Stimpfach & Frankenhardt (später gesamter LK)
Buchung	Web/App/Telefon
Förderung	1,8 Mio. €

Bilder: KreisVerkehr Schwäbisch Hall GmbH

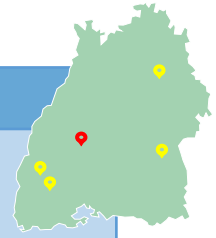
4. Bisherige Projekte für den ÖPNV im ländlichen Raum: *On-Demand-Verkehre*

Das Projekt „Mobil(er)leben“ des Landkreis Freudenstadt

ÖPNV-Taxi

Bild: Landratsamt Freudenstadt

Mobilitätsgarantie

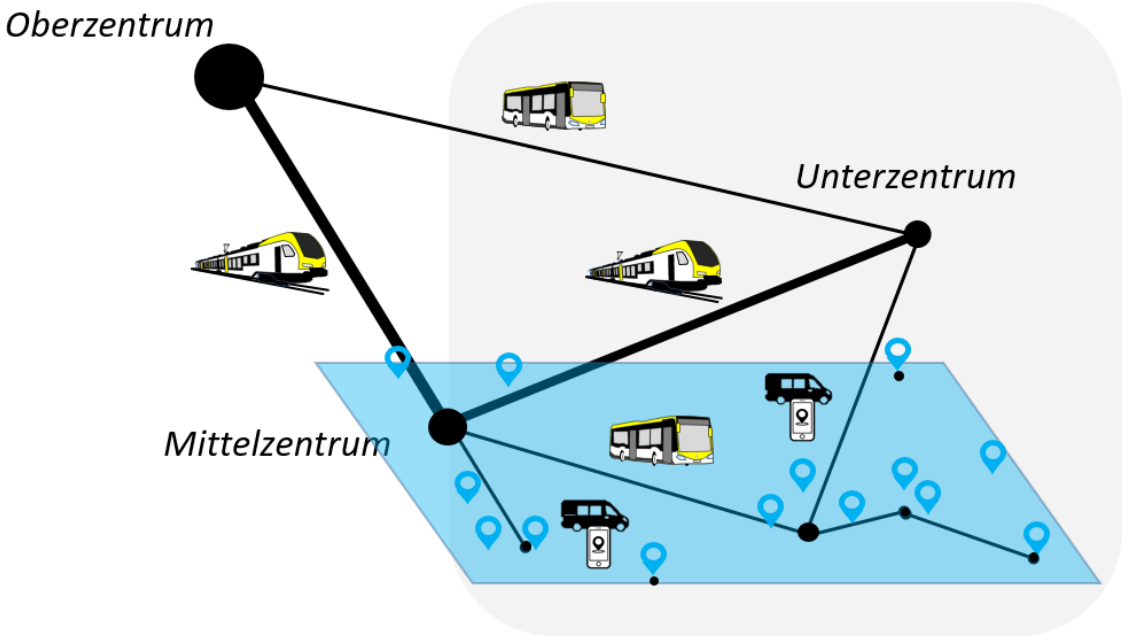


Basics

- *Fahrzeugbuchung als Taxis oder günstige **ÖPNV-Taxis***
- *<u>Voraussetzung</u>: kein alternatives ÖPNV-Angebot innerhalb einer Stunde*

Projekt	ÖPNV-Taxi
Betriebsbeginn	September 2022
Betriebszeiten	Mo-Fr: 05:00 – 24:00 Uhr Sa, So: 07:00 – 01:00 Uhr
Betriebsgebiet	Freudenstadt & Horb (später gesamter LK)
Flotte	Aktuell 3 Fahrzeuge
Buchung	App/Telefon
Förderung	1,8 Mio. €

4. Bisherige Projekte für den ÖPNV im ländlichen Raum: *On-Demand-Verkehre*

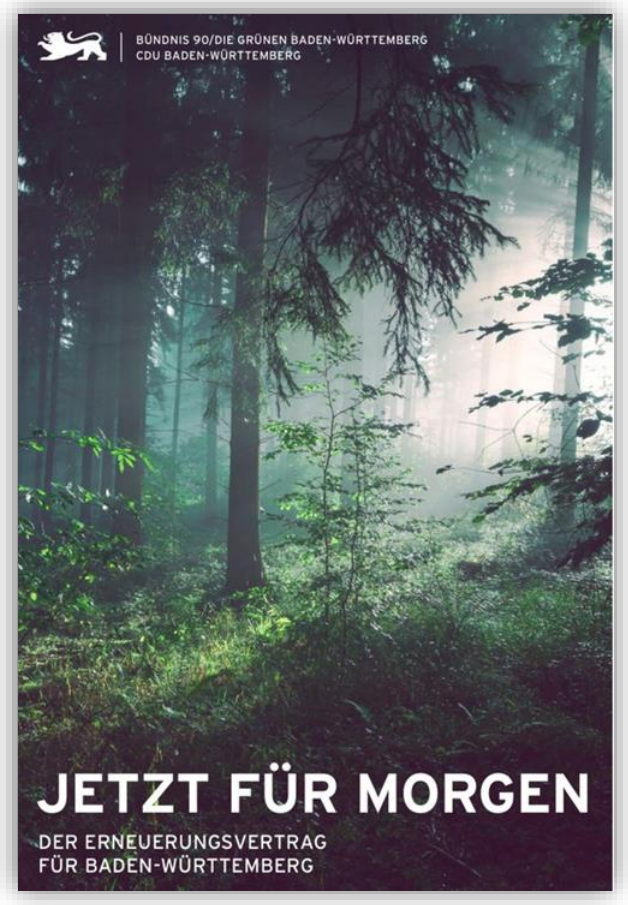


Neues Förderprogramm On-Demand Verkehre

- Förderaufruf im August 2022 veröffentlicht; Gesamtbudget 25 Mio. Euro; **Antragsfrist 14. Oktober 2022**
- **Ansatz: Mobilitätsgarantie in die Fläche bringen.** Jedes Projekt kann mit **max. je 2,5 Mio. Euro** gefördert werden.
- daher Erschließung eines überwiegenden Teil eines Mittelbereichs! Ausrichtung auf Anbindung an Schiene und Regiobusse.
- **Mehrjährige, abschmelzende Förderung** von Linienbedarfsverkehren (50% der Betriebskosten im ersten Jahr, 25% im zweiten und dritten Jahr)

4. Bisherige Projekte für den ÖPNV im ländlichen Raum

Landesweites Jugendticket

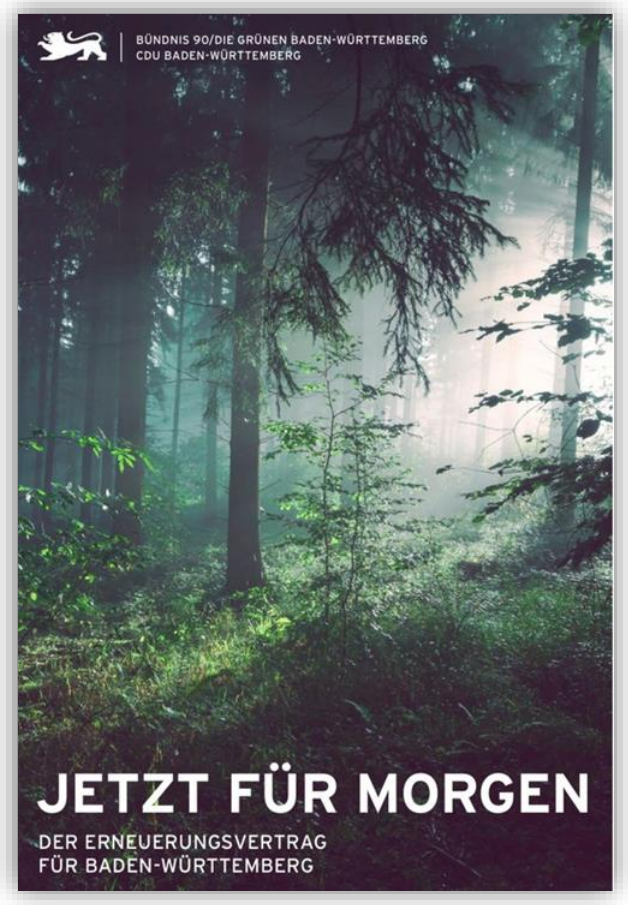


Vorgabe aus dem Koalitionsvertrag

„In einem ersten Schritt werden wir mit finanzieller Unterstützung des Landes die Einführung eines attraktiven Schüler-, Auszubildenden-, Studierenden- und Jugendtickets zum Preis von 365 Euro pro Jahr mit landesweiter Fahrtmöglichkeit anstreben.“ (S. 127)

4. Bisherige Projekte für den ÖPNV im ländlichen Raum

Landesweites Jugendticket



Ziele

- Dauerhafte und nachhaltige Nachfragesteigerung im ÖPNV
- Beitrag zum Klimaschutz
- Finanzielle Entlastung für Familien und junge Erwachsene in Ausbildung und Studium

Für den ländlichen Raum: Fahrtmöglichkeiten in die großen Städte sind ohne Aufpreis möglich

4. Bisherige Projekte für den ÖPNV im ländlichen Raum

Landesweites Jugendticket

Eckpunkte Landesweites Jugendticket
• Alle Jugendlichen bis zum **21. Lebensjahr,** in Ausbildung/Studium bis zum **27. Lebensjahrs**
Verkaufspreis: einheitlich 365 € pro Jahr
Ausgestaltet als **Jahres-Abo** (keine Monats-/Wochenkarte)
Gilt landesweit ohne Ausschlusszeiten **in allen Verkehrsmitteln des ÖPNV.**
Wird jeweils als Ticket des jeweiligen Wohnsitz-Verbundes ausgegeben.

Zuschussmodell: Land fördert das Ticket mit 70% der Kosten; Zuschuss 100 Mio. Euro p.a.

Vereinbarter Start in allen verbünden: 1.3.2023

5. Neue Ziele für den ÖPNV-Ausbau
Die ÖPNV-Strategie 2030

ÖPNV-Strategie 2030

- In breitem **Beteiligungsprozess** erarbeitet (2020-22); Vor-Ort-Gespräche zur Umsetzung ab Herbst 2022
- **5 Schwerpunktthemen**
  10 Handlungsfelder
  über 130 Maßnahmen
- **Kabinettsbeschluss** der grün-schwarzen Landesregierung Mai 2022
- **Ziel: Verdopplung der Nachfrage** im Öffentlichen Verkehr bis 2030

5. Neue Ziele für den ÖPNV-Ausbau

Fünf Schwerpunktthemen der ÖPNV-Strategie 2030

Quelle: Pixaby

5. Neue Ziele für den ÖPNV-Ausbau
Leuchtturmprojekt 1: Mobilitätsgarantie

Mobilitätsgarantie im ÖPNV

Verlässliche Anbindung aller Ortschaften (geschlossene Orte) zu gängigen Verkehrszeiten:

- **Ballungsraum mind. 15-Minuten-Takt,**
- **Ländlicher Raum 30-Minuten-Takt**

In Räumen und zu Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage: **mit *On-Demand-Angeboten***

Stufe 1:
Realisierung in Hauptverkehrszeit landesweit; außerhalb HVZ: 30- bzw. 60-Minuten-Takt

5. Neue Ziele für den ÖPNV-Ausbau
Leuchtturmprojekt 2: Mobilitätspass

Mobilitätspass als Finanzierungs- und Lenkungs-instrument bei ambitionierten ÖPNV-Vorhaben

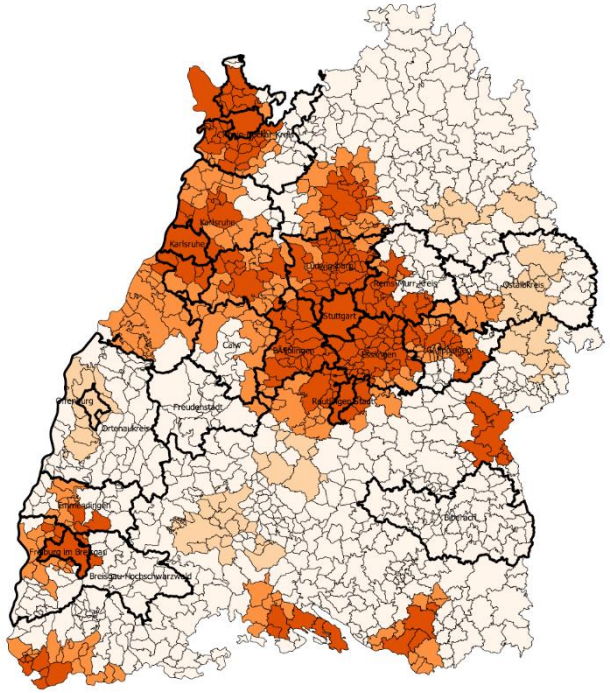
- **Beitrag[1] bzw. Gebühr[2]** von:
  Einwohnern, Pkw-Haltern, Pkw-Nutzern oder Arbeitgebern
- Im Gegenzug persönliches **ÖPNV-Guthaben** zur Einlösung in gleicher Höhe beim Kauf von ÖPNV-Zeitkarten
- **Zweckbindung:** Einnahmen aus Mobilitätspass für ÖPNV-Angebot, Tarifmaßnahmen oder Infrastruktur
- Regelung als Landesgesetz als Angebot an kommunale Ebene: **Einführung und Modell** kann frei gewählt werden

Quelle: fotolia.com/226462799

[1] Mobilitätspass für Einwohner oder Kfz-Halter: Beitrag
[2] Mobilitätspass für Kfz-Nutzer als (Straßennutzungs-) Gebühr

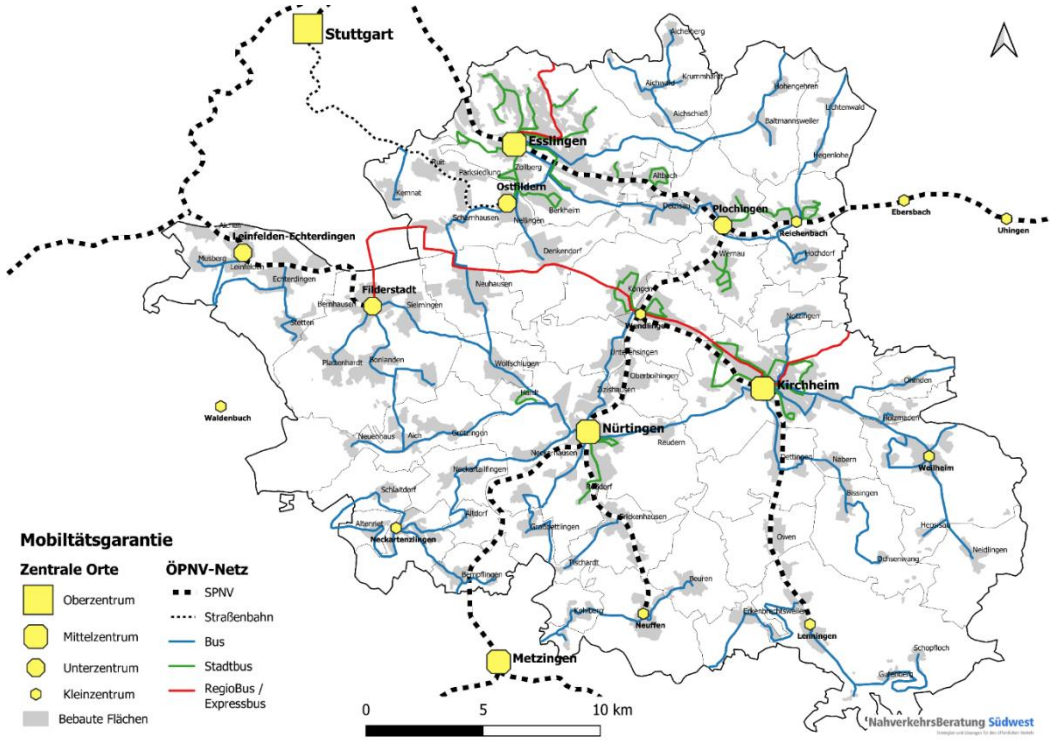
5. Neue Ziele für den ÖPNV-Ausbau
Mobilitätsgarantie & Mobilitätspass

21 Pilotpartner (15 Landkreise, 6 Stadtkreise und Städte) beteiligen sich an Modellrechnungen für ÖPNV-Mobilitätsgarantie und Mobilitätspass



Auch Partner aus dem ländlichen Raum beteiligen sich daran!

5. Neue Ziele für den ÖPNV-Ausbau
Laufende Kostenermittlung für die Mobilitätsgarantie



Basisnetz Mobilitätsgarantie: Beispiel LK Esslingen

Verlässliche Anbindung aller Ortschaften (geschlossene Orte) 5- 24 Uhr

Modellrechnung:
Umsetzung der Mobilitätsgarantie für ein ÖPNV-Grundnetz:
Ortschaft -> Gemeindehauptort -> Mittelzentrum -> Oberzentrum

- **Ballungsraum mind. 15-Minuten-Takt,**
- **Ländlicher Raum 30-Minuten-Takt**

Differenzierter Anteil von On-Demand-Verkehr

6. Ausblick

Große Herausforderungen der ÖV-Finanzierung

günstige Fahrpreise

Nachfolge 9 Euro-Ticket

Deutschlandtakt Elektrifizierungen

Investitionen Verkehrswege

Angebotsausbau + Zuverlässigkeit

Fahrplanangebot/ Qualität

6. Politischer Ausblick

Herausforderung: Finanzierungskonzeption

Aktuelle Verhandlungen der Länder mit dem Bund:

- **kurzfristige Aufstockung der Regionalisierungsmittel zur Absicherung des bestehenden Angebots (Energiepreise, Kostensteigerungen)**
- **Ausbau- und Modernisierungspakt für den ÖPNV: Ausbau des Angebots**
- **Klimaticket / Nachfolge 9-Euro-Ticket**

Ohne finanzielle Absicherung keine ÖPNV-Offensive!

MOBILITÄT BRAUCHT VERNETZUNG!

Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Danke für Ihre Aufmerksamkeit

Gerd Hickmann

Leiter der Abteilung Öffentlicher Verkehr
Ministerium für Verkehr BW

Dorotheenstraße 8

70173 Stuttgart

https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/

Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR