

# **Zukunftspakt Mobilität Region Stuttgart**

## **Positionspapier**

**Arbeitsgruppe Öffentlicher Verkehr, SPNV**

November 2020

### **Teilnehmerinnen und Teilnehmer (angemeldet)**

<b>Name</b>	<b>Institution/Organisation</b>
Ulrich Weber	VDV
Werner Schüle	Landesseniorenrat
Bernd Ebert	Landesseniorenrat
Dr. Dirk Rothenstein	DB Regio AG - S-Bahn Stuttgart
Gerhard Müller	Landesnaturausschussverband AK Ludwigsburg
Jörg-Michael Wienecke	LK Göppingen
Dr. Peter Zaar	LK Rems-Murr
Philipp Rauffmann	LK Rems-Murr
Klaus Neckernuß	LK Esslingen
Axel Meier	LK Ludwigsburg
Melanie Niemann	LK Ludwigsburg
Alexander Koschke	LK Böblingen
Nicolas Hanninger	LK Böblingen
Dr. Jürgen Wurmthaler	Verband Region Stuttgart
Thomas Hachenberger	VVS
Dr. Jan Neidhardt	VVS
Thomas Knöller	VVS
Dr. Witgar Weber	WBO
Kerstin Sander-Zuck	WBO
Ulrich Steimer	LH Stuttgart
Roland Krause	SSB AG
Sascha Behnsen	Stadt Ludwigsburg

### **Vorbemerkung:**

Das vorliegende Positionspapier beeinflusst nicht die Ergebnisse des ÖPNV-Paktes hinsichtlich der Finanzierungsmechanismen und die unmittelbare Verantwortung zur Finanzierung der Maßnahmen. Die Zuständigkeiten zwischen dem Verband Region Stuttgart und den Verbundlandkreisen werden nicht verändert. Nachfolgende Ergebnissicherung der AG soll als Ideensammlung und Impulsgeber dienen, um die inhaltliche Ausrichtung einer Weiterentwicklung des ÖPNV-Paktes in der Region Stuttgart zu beeinflussen.

### **1 Zukunftspakt Mobilität Region Stuttgart**

Der Zukunftspakt Mobilität Region Stuttgart nimmt Bezug auf die im Anschluss an den Mobilitätsgipfel Region Stuttgart 2015 formulierte Abschlusserklärung. In dieser wurden die gemeinsamen Ziele wie die Erhöhung der Zuverlässigkeit und Zukunftsfähigkeit der Mobilität sowie die Einhaltung der Grenzwerte für Luftreinhaltung und der Lärm- und Klimaschutzziele definiert. Die Ziele des 2019 initiierten Zukunftspaktes Mobilität Region Stuttgart sind es, einen Beitrag zur Verkehrswende in der Region Stuttgart zu leisten sowie das Engagement der beteiligten Akteure ebenso wie laufende und künftige Prozesse sichtbar zu machen.

Hierzu formulieren fünf thematische Arbeitsgruppen des Zukunftspaktes jeweils individuelle Leitmaßnahmen für die Mobilitätsentwicklung in der Region, die einen Beitrag zur Erreichung

der Ziele der Verkehrswende 2030 leisten können. Das Positionspapier gibt das mehrheitlich zugestimmte Ergebnis der Arbeitsgruppe und nicht notwendigerweise die politische Zustimmung der beteiligten Leitungsebenen wider.

## 2 Ziele der Arbeitsgruppe Öffentlicher Verkehr/SPNV

Die Arbeitsgruppe befasst sich mit den Themen Öffentlicher Verkehr, SPNV.

Ziel dieser Arbeitsgruppe ist es, Instrumente und Maßnahmen für die Region Stuttgart zu entwickeln, die Qualität des Öffentlichen Verkehrs zu stärken sowie den konzeptionellen Rahmen für eine zukunftsfähige und klimafreundliche Mobilität zu schaffen.

## 3 Leitmaßnahmen

Neben den Zielen, die CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2030 zu reduzieren, ist es die Aufgabe dieser Arbeitsgruppe, Maßnahmen und Instrumente im Themenbereich ÖV zu identifizieren. Die Arbeitsgruppe Öffentlicher Verkehr hat für die Region Stuttgart daher Leitmaßnahmen mit dem Zielhorizont 2030 entwickelt, um den Herausforderungen einer zukunftsfähigen und klimafreundlichen Verkehrswende zu begegnen. Dabei fanden nicht alle Maßnahmen eine vollumfängliche Zustimmung in der Arbeitsgruppe. Dissenspunkte und Diskussionsansätze sind unter Kapitel 4 zu finden.

### 3.1 Leitmaßnahme: Neue Wege in der Finanzierung der ÖPNV-Offensive

#### Begründung der Auswahl

Dieser Maßnahme liegt die Annahme zugrunde, dass ein attraktiver Tarif im ÖPNV sowie eine Investitionsoffensive durch die Einführung eines umlagefinanzierten ÖPNV einen erheblichen Beitrag zu einer weiteren Nachfragesteigerung des ÖPNV in der Region Stuttgart leisten kann. Gleichzeitig ist sich die AG einig, dass neue Finanzierungsmechanismen für den Nahverkehr einer weiteren differenzierten Betrachtung bedürfen, um ein Finanzierungsinstrument (Mobilitäts-pass, Pkw-Steuer, Grundsteuer, City-Maut u. ä.) verlässlich bewerten oder empfehlen zu können und negative Effekte auf soziale, wirtschaftliche und Belange der Siedlungsentwicklung daraus zu vermeiden sind.

#### Handlungsschritte

Die Arbeitsgruppe ÖV/SPNV schlägt hierzu folgende Handlungsschritte bis 2030 vor:

Maßnahmen/Handlungsschritte	kurz- fristig*	Mittel- fristig*	langfris- tig*
Mobilität muss finanzierbar bleiben		dauerhaft	
Prüfung und Schaffung ergänzender Finanzierungsinstrumente		●	
Erarbeitung einer überregionalen Lösung unter Berücksichtigung der Zuständigkeiten und Finanzverantwortungen		●	●

## Herausforderungen

Geeignete Maßnahmen der regionalen und interkommunalen Verkehrssteuerung identifizieren

Soziale Verträglichkeit muss gewährleistet sein

Kommunale Ebene sollte über Instrument zur Steuerung verfügen

Mobilitätspass sollte über kommunale Grenzen hinweg gelten – **kein Konsens in der AG**

Die Leitmaßnahme wirkt wie folgt auf die Bewertungskriterien:

Reduktion CO2-Emissionen**	Verkehrsverlagerung**	Verkehrsvermeidung**	Verkehrsoptimierung**
●	●	●	

### 3.2 Leitmaßnahme: Schaffung bedarfsgerechter Siedlungs- und Infrastrukturen für den ÖPNV

#### Begründung der Auswahl

Der Ausbau des Verkehrsangebots und der dazu erforderlichen ÖPNV-Infrastruktur (Regionalzug, S-Bahn, Stadtbahn, Bus) soll in der Region Stuttgart dem realistischen Nachfragepotenzial entsprechend vorangetrieben werden.

#### Handlungsschritte

Die Arbeitsgruppe ÖV/SPNV schlägt hierzu folgende Handlungsschritte bis 2030 vor:

Maßnahmen/Handlungsschritte	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Ausbau der Businfrastruktur (eigene Trassen für Expressbusse und Bahn)		●	●
Angebotsverdichtung (Taktverdichtung, Wochenende etc. )		●	
Expressbuslinien als Tangenten zum S-Bahnnetz		●	
Barrierefreiheit			●
Schnelle und unkomplizierte Kompensation von Fahrtausfällen		●	
Übergeordnetes ÖPNV-Konzept mit Netz und Produkthierarchien	●	(●)	

## Herausforderungen

Platzangebot auf Straßen

Dekarbonisierung des MIV und des ÖV

Festlegung der Aufgabenträgerschaft für neue Expressbuslinien

Die Wirkung der Leitmaßnahme wird wie folgt bewertet:

Reduktion CO2-Emissionen	Verkehrsverlagerung	Verkehrsvermeidung	Verkehrsoptimierung
●	●		●

### 3.3 Leitmaßnahme: Qualitätssicherung der Pünktlichkeit und Reisekette

#### Begründung der Auswahl

Mit dieser Maßnahme ist es das Ziel der Arbeitsgruppe, alle potentialträchtigen Ortslagen mit einer hohen Bevölkerungsdichte bevorzugt mindestens mit einem 15 Minutentakt im Nahverkehrsangebot in der Zeit von 6 bis 22 Uhr an Werktagen zu versorgen. Die Umsetzung kann auch durch On-Demand-Angebote erfolgen.

#### Handlungsschritte

Die Arbeitsgruppe ÖV/SPNV schlägt hierzu folgende Handlungsschritte bis 2030 vor:

Maßnahmen/Handlungsschritte	kurz-fristig	mittel-fristig	lang-fristig
Herstellung von Verlässlichkeit/Pünktlichkeit, einheitliches LSA: Kommunen	(●)	●	
Vertaktung mindestens im 15-Minuten-Takt		●	
Sicherstellung des Informationsflusses in Echtzeit	●		
Angebotslücken mit flexiblen Bedienformen schließen		●	
Konzepterstellung (Einbeziehung aller am ÖPNV beteiligten Akteure unter Berücksichtigung der Zuständigkeiten und Finanzverantwortung)	●		
Klarer struktureller Aufbau des ÖPNV in unterschiedlichen Netzkategorien		●	

#### Herausforderungen

Punkt-zu-Punkt-Verbindungen bei festem Linienweg schwierig umzusetzen

Handhabbarkeit und praktische Umsetzung

Die Leitmaßnahme wirkt wie folgt auf die Bewertungskriterien:

Reduktion CO2-Emissionen	Verkehrsverlagerung	Verkehrsvermeidung	Verkehrsoptimierung
	●		●

### 3.4 Leitmaßnahme: Vernetzung mit den Verkehrsträgern des Umweltverbunds

#### Begründung der Auswahl

Neue Fahrgäste bzw. neu akquirierte Fahrgastgruppen können durch eine bessere Verknüpfung der Verkehrsträger des Umweltverbunds (insbesondere durch Bike+Ride) sowie die Individualisierung des ÖPNV mittels Ausbau und vertrieblicher Integration von Sharing-Angeboten gewonnen werden. Dabei sollten individuelle Sharing-Angebote nicht in Konkurrenz zum bestehenden ÖPNV stehen.

#### Handlungsschritte

Die Arbeitsgruppe ÖV/SPNV schlägt hierzu folgende Handlungsschritte bis 2030 vor:

Maßnahmen/Handlungsschritte	kurz- fristig	mittel- fristig	lang- fristig
Integration Bus/Bahn/Sharing/Taxi	●		
Vereinfachung von Tarifen, Angebot für Home-Office (FlexAbo)	●		
Erleichterung von Information und Buchung		●	
Betriebliches Mobilitätsmanagement	laufend		
Ausbau von Bike & Ride Stationen (inkl. Radstationen)	●		
Einrichtung zusätzlicher Mobilitätstationen	(●)	●	

#### Herausforderungen

Suburbanisierung und disperse Siedlungsstrukturen
Rahmenvorgaben für flexible Bedienformen

Die Leitmaßnahme wirkt wie folgt auf die Bewertungskriterien:

Reduktion CO2- Emissionen	Verkehrsverlagerung	Verkehrsvermeidung	Verkehrsoptimierung
●	●		●

### 3.5 Leitmaßnahme: Mehr Komfort im ÖPNV

#### Begründung der Auswahl

Während der Corona-Pandemie haben niedrige Nutzungszahlen im ÖPNV die Reise mit Bus und Bahn komfortabler gemacht für die verbliebenen Fahrgäste. Der ÖPNV muss ein Massenverkehrsmittel bleiben.

#### Handlungsschritte

Die Arbeitsgruppe ÖV/SPNV schlägt hierzu folgende Handlungsschritte bis 2030 vor:

Maßnahmen/Handlungsschritte	kurz- fristig	mittel- fristig	lang- fristig
Qualitative Steigerung des Reiseerlebnisses im ÖPNV		●	
Erweiterung der Kapazität durch Taktverdichtung		●	

#### Herausforderungen

Disruption der Branche als Chance verstehen
Klärung der Finanzierung bei niedriger Nachfrage
Keine Steigerung der Wirtschaftlichkeit

Die Leitmaßnahme wirkt wie folgt auf die Bewertungskriterien:

Reduktion CO2- Emissionen	Verkehrsverlagerung	Verkehrsvermeidung	Verkehrsoptimierung
	●		

## 4 Dissenspunkte und Diskussionsansätze

- Landesnaturausschutzverband AK Ludwigsburg:
  - Sollte die politische Entscheidung zu den Leitmaßnahmen 2021 erfolgen, empfiehlt sich bei den Tabellen zu den Handlungsschritten die Formulierung „bis spätestens 2030“ statt „bis 2030“

**Anmerkung:** Die Verbundlandkreise haben eine aufeinander abgestimmte Stellungnahme abgegeben.

- Rems-Murr-Kreis, LK Esslingen, LK Böblingen, LK Ludwigsburg, LK Böblingen:
  - Zu Punkt 3.1:
    - Eine weitere Absenkung des VVS-Ticketpreises sind für die Verbundlandkreise nur denkbar, wenn das Land die daraus resultierenden erheblichen dauerhaften Zusatzbelastungen vollumfänglich trägt. Eine

anteilige Kompensierung der Einnahmeausfälle u. a. durch die Verbundlandkreise ist finanziell nicht darstellbar

- Zu Punkt 3.2:
  - Eigene Trassen beschränkt auf Expressbusse werden für nicht sinnvoll und zielführend gehalten
  - Aufgabenträgerschaft für neue Expressbuslinien soll nicht die übrigen Schnellverbindungen in der Aufgabenträgerschaft der Verbundlandkreise betreffen
  - Ausdrückliche Vermeidung der im ÖPNV-Pakt abgeschlossenen Zuständigkeitsdiskussionen
  - Hinsichtlich Barrierefreiheit besteht bereits die grundsätzliche gesetzliche Verpflichtung zur Umsetzung zum 01.01.2022. Es ist hier zu beachten, dass zumindest die Verbundlandkreise selbst aufgrund einer untergeordneten Zahl an Fällen der Baulastträgerschaft nur einen begrenzten Einfluss auf die Umsetzung nehmen können.

- Verband Region Stuttgart:

- Zu Punkt 3.1:

Mobilitätspass ist ungeeignet, weil Verkehr überregional nicht erschwert werden soll. Nationale oder (besser) europäische Lösungen sind erforderlich

- VVS:

- zu Punkt 2: „Ziel dieser Arbeitsgruppe ist es, Instrumente und Maßnahmen für die Region Stuttgart zu entwickeln, die Qualität des Öffentlichen Verkehrs zu verdoppeln und zu stärken sowie den konzeptionellen Rahmen für eine zukunftsfähige und klimafreundliche Mobilität zu schaffen.“
- Zu Punkt 3: Die CO<sub>2</sub>-Emissionen sind bis 2030 ebenso wie die Lärm- und Schadstoffbelastung sowie der Flächenverbrauch für eine höhere Lebensqualität zu reduzieren.
- zu Punkt 3.3: Den Eindruck einer geschlossenen Reisekette vermittelt die verkehrsmittelübergreifende Fahrgastinformation, die Mobilitätsgarantie und das einheitliche Ticket des VVS bereits heute. Hier geht es darum, dass die Anbieter der „niedrig hierarchisierten Verkehre“ auch noch die „letzte Meile“ mit organisieren sollen. Inhaltlich gehört es eher zum Punkt 3.4.

Der ursprünglich unter Leitmaßnahme 3.5 genannte Handlungsschritt „Hohe Sauberkeit in Bus und Bahn“ ist bereits heute ein Ziel der Aufgabenträger. Die explizite Aufführung dieses Themas im Positionspapier wird im Hinblick auf die aktuellen Entwicklungen rund um Corona für äußerst kritisch gehalten, da sich hier der Verdacht aufdrängen könnte, dass die Verkehrsunternehmen und die Aufgabenträger nicht ihren Hygiene-Ansprüchen nachkommen würden.

## **5 Erläuterungen**

*\* Zeithorizont, in dem die Handlungsschritte umgesetzt werden können:*

*kurzfristig: 0-2 Jahre; mittelfristig: 3-6 Jahre, langfristig: 7-10 Jahre oder länger*

*\*\*Erläuterungen:*

### Reduktion CO<sub>2</sub>-Emissionen:

*Eine Emissionsminderung ist zu erreichen, indem Verkehrsmittel über eine höhere technische Effizienz und einen geringeren CO<sub>2</sub>-Ausstoß verfügen. Zudem kann sich das individuelle Fahrverhalten positiv auf den CO<sub>2</sub>-Ausstoß auswirken. Ökonomische Anreize oder bessere Informationen über CO<sub>2</sub>-sparsames Verhalten unterstützen die Emissionsminderung*

### Verkehrsverlagerung:

*Durch eine Verlagerung von höher emittierenden Verkehrsmitteln (Lkw, Pkw, Flugzeug) auf weniger stark emittierende Verkehrsmittel (Bahn, Bus, Fahrrad, Gehen) lässt sich eine CO<sub>2</sub>-Reduktion erreichen.*

### Verkehrsvermeidung:

*Eine Verringerung des Verkehrsaufwandes als Vermeidungsmaßnahme lässt sich z. B. durch eine geänderte Raumordnung erreichen. Siedlungs- und Infrastrukturen, die kurze Wege zulassen und weniger Verkehr induzieren.*

### Verkehrsoptimierung:

*Verkehrsoptimierung umfasst z. B. die bessere (höhere) Auslastung von Fahrzeugen. Zudem effiziente Routenplanung, Bündelung von Verkehren, Vermeidung von Leerfahrten, Anpassung der Transportfahrzeuge an die Gütermenge. Die Rückwirkung auf die Verkehrsnachfrage sollte dabei beachtet bleiben.*