

SCHWERPUNKT

# Stärkung des ÖPNV



**EDITORIAL** 3

**SCHWERPUNKT: STÄRKUNG DES ÖPNV**

Zukunftsfähige Mobilität  
**Stärkung des ÖPNV in Baden-Württemberg** 5

---

Deutschlandticket  
**Die Länder sind jetzt gefordert** 7

---

Stärkung des ÖPNV in Baden-Württemberg  
**„Ein guter ÖPNV braucht ein stabiles finanzielles Fundament“** 9

---

Wettbewerb und Mittelstand  
**Schaffung mittelstandsfreundlicher Marktbedingungen durch die Landkreise** 12

---

On-Demand-Busverkehre im Alb-Donau-Kreis  
**Mit ADKflex auch ohne Auto garantiert mobil** 15

---

Innovative Mobilitätsgarantie im ländlichen Raum  
**ÖPNV-Taxi schafft im Landkreis Freudenstadt zusätzliche Alternativen zum eigenen Auto** 17

---

Der ÖPNV wird nachhaltiger und leistungsfähiger  
**Die eigene Ladeinfrastruktur bringt E-Mobilität im Landkreis voran** 18

---

KREISBUS – Der Bringer!  
**ÖPNV-Offensive im Landkreis Tübingen** 20

---

Nachts und am Wochenende flexibel unterwegs  
**Mit einem Klick bis vor die Haustür** 22

---

Möglichkeiten im Ländlichen Raum  
**Die Stärkung des ÖPNV in der Fläche braucht mehrerlei Ansätze** 23

---

Verkehrsprojekte im Landkreis Lörrach  
**Entwicklung hin zum starken ÖPNV und zum klimaverträglichen Verkehr** 25

---

**WEITERE THEMEN**

Fachgespräch auf europäischer Ebene  
**Kommunale Landesverbände im Dialog in Brüssel zu Asyl und Migration** 28

---

Vorbild auf Bundesebene  
**Resilienzzentrum Ostalbkreis stellt sich in Berlin vor** 29

---

Ein Grund zum Feiern  
**Abschlussveranstaltung „Regionalkoordination Quartiersentwicklung im Regierungsbezirk Tübingen“** 30

---

Alle Artikel und vieles mehr finden Sie auf  
unserer digitalen Informationsplattform

**landkreisnachrichten.de**

# ÖPNV unter Druck

Wie die anderen Aufgaben der Daseinsvorsorge steht auch der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) aktuell unter gewaltigem Druck. Als ÖPNV-Aufgabenträger sehen sich die Landkreise hier mit immensen Herausforderungen konfrontiert.

Von Prof. Dr. Alexis von Komorowski  
Landkreistag Baden-Württemberg



© Landkreistag Baden-Württemberg

Es gibt also allen Grund, in diesem letzten Schwerpunkt der Landkreisnachrichten im Jahr 2023 den Fokus auf die Stärkung des ÖPNV, auf seine Stabilisierung und seinen Ausbau zu richten. Doch gerade weil die Zeiten in sehr umfassender Weise herausfordernd, um nicht zu sagen krisenhaft sind, spricht einiges dafür, unser Thema zunächst in größere Zusammenhänge zu stellen. Denn es ist ebenso auffällig wie falsch, dass gerade dann, wenn die Schwierigkeiten größer werden, sich der Blickwinkel häufig verengt und bald nur noch die kleine Stellschraube betrachtet wird – offenbar in der Hoffnung, so zu retten, was gerade noch rettbar erscheint. Richtig freilich ist der genau entgegengesetzte Ansatz. Gerade dann, wenn die See rauer und das Gelände unübersichtlicher wird, muss der Blick sich weiten und müssen Themenstellungen wie eben etwa die des ÖPNV ganz bewusst und sehr gezielt – neudeutsch – kontextualisiert werden. Hierzu nur zwei Anmerkungen.

## ÖPNV und Nachhaltige Mobilität

Erstens: Unser Thema muss im Kontext nachhaltiger Mobilität betrachtet und bewertet werden, die ihrerseits weit über den ÖPNV hinausreicht. Wenn man sich an dieser Stelle vereinfachend auf die ökologische der drei Nachhaltigkeitsdimensionen beschränkt, gibt es in Sachen Mobilität einen nicht hintergehbaren Ausgangspunkt: Rund ein Fünftel der Treibhausgasemissionen hierzulande werden durch den Verkehr verursacht. Nach dem aktuell gültigen und rechtlich verbindlichen Klimaschutz- und Klimaanpassungsgesetz des Landes Baden-Württemberg müsste infolgedessen der Verkehrssektor sowohl in der Perspektive 2030 als auch bis 2040 von allen Sektoren die höchsten Treibhausgasminderungsbeiträge erbringen. Davon freilich sind wir, um im Mobilitätsbild zu bleiben, meilenweit entfernt. Der vom Land eingesetzte Klima-Sachverständigenrat geht davon aus, dass das Emissionsniveau im baden-württembergischen Verkehrssektor weiter ansteigen wird und sich hier – im Gegensatz zu anderen Sektoren wie etwa der Energieerzeugung oder dem Gebäudesektor – eine Trendwende nicht einmal andeutet.

## Landesmobilitätskonzept

Angesichts dieses Ausgangsbefunds wird klar, dass nachhaltige Mobilität einen weitreichenden, aufeinander abgestimmten und wirkungsvollen Mix von Maßnahmen voraussetzt, wenn die Rechnung aufgehen soll, die der Gesetzgeber im Klimaschutz- und Klimaanpassungsgesetz gemacht hat. Dies darf in der wichtigen und notwendigen Debatte um eine Stärkung des ÖPNV keinesfalls aus dem Blick geraten. Es geht längst nicht mehr nur um eine andere, umweltverträglichere Verteilung des Verkehrs auf die einzelnen Verkehrsmittel, also die Ökologisierung des so genannten „Modal Split“. Es geht um Vorfahrt für neue Technologien im Bereich von Fahrzeugen sowie Infrastruktur und um smarte Mobilität. Und natürlich ist auch die Siedlungsplanung zwingend mitzudenken. Die Fortschreibung des Landesentwicklungsplans bietet hierfür eine echte Chance.

Genau deshalb hat sich der Landkreistag bereits 2021 in seinem Forderungskatalog für die aktuell laufende Legislaturperiode des Landtags für ein Landesmobilitätskonzept ausgesprochen, das die einzelnen Maßnahmen zur Stärkung nachhaltiger Mobilität zusammenführt, die zur Umsetzung der einzelnen Maßnahmen jeweils Verantwortlichen benennt und eine entsprechende Finanzausstattung vorausplant. Die Landesregierung hat inzwischen immerhin, aber eben auch nur Eckpunkte zum Landeskonzept Mobilität und Klima vorgelegt.

Dass bei alledem auch die Bevölkerung mitgenommen und für Akzeptanz gesorgt werden muss, ist zwar eine demokratische Binse, sei aber ausdrücklich erwähnt. Denn im Echoraum der ÖPNV-Community sind gesellschaftliche Störgeräusche nicht immer so ganz hör- und vernehmbar.

## ÖPNV und Ressourcenfrage

Zweitens: Wer über die Stärkung des ÖPNV sprechen will, muss vorneweg auf die Ressourcenfrage eingehen. Woher sollen die finanziellen und – fast mehr noch – die personellen Ressourcen kommen, um den ÖPNV voranzubringen? So wird allein das Deutschlandticket bereits im kommenden

Jahr eine Finanzierungslücke von mindestens 400 Millionen Euro reißen. Wie diese geschlossen werden soll, ist derzeit völlig offen. Dass Verkehrsleistungen im großen Stil abgestellt werden, dürfte eher unwahrscheinlich sein. Das wäre dann doch zu viel Absurdistan. Es bliebe daher womöglich bei der Alternative, entweder den Preis unterjährig auf beispielsweise 59 Euro zu erhöhen oder aber dem Deutschlandticket den Gnadestoß zu versetzen. Ersteres hätte Abokündigungen zur Folge und würde zu weiteren Mindereinnahmen führen, letzteres würde das Vertrauen in Politik weiter erschüttern. Es wäre die Wahl zwischen Pest und Cholera, zwischen Skylla und Charybdis.

Hinzu kommt, dass die ungeklärte Finanzsituation um das Deutschlandticket nur die Spitze des Eisbergs ist. Denn der ÖPNV ist chronisch unterfinanziert. Um Infrastruktur und Betrieb zu sichern und fortzuentwickeln, müssten in den kommenden Jahren erhebliche Finanzmittel in den ÖPNV fließen. Insoweit trifft sich die Diskussion um die Stärkung des ÖPNV mit der um die Zukunft der Staatsfinanzen. Diese wurde nicht erst durch das Urteil des Bundesverfassungsgerichts zur Nichtigkeit des Zweiten Nachtragshaushaltsgesetzes 2021 ausgelöst, hat hierdurch aber nochmals an Dynamik und auch Dramatik gewonnen.

### **Aufgaben- und Standardkritik als Mittel der Wahl**

Dem Grunde nach dürfte dabei ein breiter Konsens darüber bestehen, dass die vorhandenen und mobilisierbaren Finanzressourcen auf zukunftsweisende Themen und insbesondere auf solche der nachhaltigen Transformation konzentriert werden müssen. So steht es sinngemäß übrigens auch in der Gründungsakte der sogenannten Entlastungsallianz, auf die sich in Baden-Württemberg das Land, die drei Kommunalen Landesverbände sowie fünf namhafte Spitzenverbände aus dem Wirtschafts- und Bankensektor verständigt haben. Und auch der Weg, der zu einer solchen Priorisierung von Zukunftsthemen führt, findet sich in der Vereinbarung zur Entlastungsallianz formuliert. Erreicht wird dies mit „einer konsequenten Aufgabenkritik und der gezielten und strukturierten Überprüfung bestehender Standards und Regulierungen, aber auch mit konkreten Maßnahmen zum Bürokratieabbau und zur Verwaltungsmodernisierung“.

Dieser Ansatz würde auch dazu beitragen, das andere Ressourcenproblem zwar nicht zu lösen, aber ein Stück weit zu entschärfen, das nicht nur den ÖPNV, sondern Staat, Wirtschaft und Gesellschaft insgesamt aktuell massiv unter Druck bringt. Gemeint ist der Fach- und Arbeitskräftemangel. Nach Zahlen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen werden jährlich bis zu 8.000 Bus- und Straßenbahnfahrerinnen und -fahrer benötigt, um das Ausscheiden der in den Ruhestand tretenden Babyboomer-Generation zu kompensieren. Und da ist der Personalzuwachs noch nicht mitgerechnet, der für eine gelingende Verkehrswende erforderlich ist. Auch dieses Ressourcenproblem wird sich letztlich ohne konsequente Aufgaben- und Standardkritik nicht meistern lassen. Unbenommen ist, dass es daneben noch weiterer Maßnahmen bedarf – von der Senkung des Min-

destalters für Busfahrerinnen und -fahrer bis zur erleichterten Anerkennung ausländischer Führerscheine.

### **Potemkin und die Mobilitätsgarantie**

Nun sind die übergreifenden Kontexte, in die es den ÖPNV und seine Stärkung sinnvollerweise einzuordnen gilt, das eine. Das andere sind die landespolitischen Debatten, in denen um den richtigen Weg bei der Stärkung des ÖPNV gerungen wird und an denen sich die Landkreise wie auch der Landkreistag engagiert beteiligen. Drei in diesem Zusammenhang relevante Schlüsselbegriffe seien an dieser Stelle kurz kommentiert.

Erstens: die Mobilitätsgarantie. Damit ist ein flächendeckendes ÖPNV-Angebot durch Anbindung aller geschlossenen Ortschaften an allen Wochentagen in einem bestimmten Takt gemeint. Dem grün-schwarzen Koalitionsvertrag zufolge soll im Ballungsraum mindestens ein 15-Minuten-Takt, im Ländlichen Raum ein 30-Minuten-Takt sichergestellt werden. Dabei soll dieser Takt in einer ersten Stufe bis 2026 in den Hauptverkehrszeiten des Berufsverkehrs erreicht werden, wohingegen zu den übrigen Zeiten jeweils mindestens ein Stundentakt im Ländlichen Raum und in den Ballungsräumen ein 30-Minuten-Takt greifen soll.

Eine solche Mobilitätsgarantie kann den ÖPNV attraktiver machen. Sie darf aber kein Potemkinsches Dorf, vulgo: keine Mogelpackung sein. Daher muss die Mobilitätsgarantie gesetzlich fixiert werden und – gemäß dem landesverfassungsrechtlich verbürgten Konnexitätsprinzip – mit entsprechenden finanziellen Ausgleichsansprüchen der Kreise als ÖPNV-Aufgabenträgern verknüpft sein. Nur so lässt sich eine attraktive ÖPNV-Taktung in allen Raumschaften des Landes realisieren und die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse gewährleisten.

Die Mobilitätsgarantie zu einem bloßen Leitbild downzugraden, wie wiederholt von Landesseite verlautbart, wäre daher nicht nur begriffsklitternd, sondern auch inhaltlich enttäuschend, weil dadurch einer nachhaltigen ÖPNV-Strategie die Basis geraubt würde. Insofern geht der aktuelle Ansatz des Verkehrsministeriums in die durchaus richtige Richtung, die Standards der Mobilitätsgarantie – Taktung, Verkehrszeiten etc. – nochmals auf den Prüfstand zu stellen, um im Zuge dessen auch den Finanzbedarf zur stufenweisen Umsetzung der Mobilitätsgarantie am Leist- und Machbaren auszurichten.

### **Mobilitätspass und demokratischer Steuerstaat**

Zweitens: der Mobilitätspass. Hierbei handelt es sich der Sache nach um eine Nahverkehrsabgabe, die künftig von Kommunen erhoben werden können soll, um den ÖPNV zu finanzieren. Dies soll in verschiedenen Ausgestaltungen möglich sein – als Abgabe für Kfz-Nutzerinnen und -Nutzer, für Einwohnerinnen und Einwohner, Kfz-Halterinnen und -Halter sowie für Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber.

Aus Sicht der Landkreise darf die Nahverkehrsabgabe als nichtsteuerliche Abgabe auf keinen Fall zur Finanzierung

der ÖPNV-Grundversorgung herangezogen und daher auch nicht zur Gegenfinanzierung der Mobilitätsgarantie eingesetzt werden, die ihrerseits Ausdruck und Ausfluss des ÖPNV-Grundangebots ist. Denn die ÖPNV-Grundversorgung gehört zu den allgemeinen Staatsaufgaben und ist daher aus ordnungspolitischen Gründen, mit Blick auf die Prinzipien des demokratischen Steuerstaats – außer aus Nutzerinnen- und Nutzerentgelten – allein aus dem allgemeinen Steuerertrag zu finanzieren. Die Nahverkehrsabgabe darf allenfalls als Finanzierungsbeitrag für darüber hinausgehende ÖPNV-Zusatzangebote dienen. Diese aus Kreissicht wichtige Maßgabe hat inzwischen immerhin in das Eckpunktepapier zum Landeskonzzept Mobilität und Klima Eingang gefunden, wo es heißt, dass „der geplante Mobilitätspass (...) ein wichtiger Baustein für die Mitfinanzierung des ÖPNV über die geplante Mobilitätsgarantie hinaus“ sei.

### Montesquieu und das Landesmobilitätsgesetz

Drittens: das Landesmobilitätsgesetz. Von niemand Geringerem als dem großen Staatsphilosophen des Aufklärungszeitalters Montesquieu stammt sinngemäß das vielzitierte Diktum, dass wenn es nicht notwendig sei, ein Gesetz zu erlassen, es dann notwendig sei, kein Gesetz zu erlassen. Im Falle des Landesmobilitätsgesetzes fehlt es an einer solchen legislativen Notwendigkeit.

Denn soweit dadurch das Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge verschärft werden soll, das der Bundesgesetzgeber in Umsetzung der europäischen Clean Vehicles Directive erlassen hat, handelt es sich um astreines „Goldplating“, also die Verschärfung europäischer Vorgaben. Dies widerspricht nicht nur dem Geist und den Zielset-

zungen der für Baden-Württemberg eingegangenen, bereits erwähnten Entlastungsallianz. Dieses Draufsatteln steht auch im Widerspruch dazu, dass sich die Landesregierung tragenden Parteien in ihrem Koalitionsvertrag zur grundsätzlichen 1:1-Umsetzung europäischen Rechts bekannt haben.

Soweit im Landesmobilitätsgesetz die Rechtsgrundlage für die Nahverkehrsabgabe gelegt werden soll, könnte dies genauso gut in einem bereits bestehenden Gesetz erfolgen, nämlich im ÖPNV-Gesetz. Ein neues Gesetz braucht es definitiv nicht. Ohnehin sind wir alle der Symbolgesetzgebung mehr als überdrüssig. Auch für den Gesetzgeber sollte gelten: weniger Worte, mehr Taten.

### Zum Jahresende hin

Mir bleibt an dieser Stelle noch, mich zum Jahresende – auch im Namen des Präsidenten des Landkreistags Baden-Württemberg, Landrat Joachim Walter – bei den Landratsämtern, Kreiseinrichtungen sowie allen unseren Partnerinnen und Partnern in Staat und Verwaltung, Wirtschaft und Gesellschaft für die auch in diesem herausfordernden Jahr 2023 erneut fruchtbare Zusammenarbeit und das gute Miteinander zu bedanken. Bleiben Sie dem Landkreistag auch im kommenden Jahr verbunden und gewogen.

Ihnen, liebe Leserinnen und Leser der Landkreisnachrichten, wünsche ich trotz aller Sorgen auch um das Weltgeschehen ein frohes, gesegnetes Weihnachtsfest und alles Gute für ein hoffentlich friedvolleres, glückliches Jahr 2024.

Prof. Dr. Alexis von Komorowski leitet als Hauptgeschäftsführer die Geschäftsstelle des Landkreistags Baden-Württemberg

## ZUKUNFTSFÄHIGE MOBILITÄT

# Stärkung des ÖPNV in Baden-Württemberg

Das Land Baden-Württemberg setzt sich für einen starken Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ein. Dieser ist ein zentraler Baustein, damit die Klimawende im Verkehr gelingt. Dafür muss der ÖPNV öfter fahren, einfacher, flexibler und verlässlicher werden. Die Landkreise und Städte, die für den ÖPNV auf der Straße zuständig sind, brauchen wir dabei als starke Partner.

Von Winfried Hermann MdL · Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

Die verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen müssen bis 2030 um mindestens 55 Prozent gegenüber 1990 sinken, wie im Klimaschutzgesetz vorgesehen. Die Landesregierung hat sich deshalb unter anderem das Ziel gesetzt, die Nachfrage im öffentlichen Nahverkehr bis 2030 im Vergleich zu 2010 zu verdoppeln. Die ÖPNV-Strategie 2030 beinhaltet 130 konkrete Maßnahmen in zehn Handlungsfeldern, um dies zu

gewährleisten. Dazu gehört zum Beispiel, dass der ÖPNV Vorrang vor anderen Verkehrsmitteln auf der Straße erhält, damit Mobilität auch ohne Pkw attraktiv ist. Ebenso gehört eine leistungsfähige und zukunftsorientierte Infrastruktur durch ausreichende Kapazitäten dazu, sowie günstige Tickets mit einer verständlichen Tarifstruktur. Einer der Schwerpunkte der ÖPNV-Strategie 2030 ist die Entwicklung

der Mobilitätsgarantie. Denn ein zentraler Hebel für einen starken ÖPNV liegt in einem deutlich dichteren Fahrplanangebot. Der öffentliche Verkehr muss zukünftig ein noch besseres Angebot und mehr Kapazitäten aufweisen. Neben der Zuverlässigkeit und Beschleunigung von Bahnen und Bussen soll ein erheblicher Ausbau des Angebots durch Fahrplan- und Taktverdichtungen in allen Räumen – auch in Randzeiten und am Wochenende – mittels einer Mobilitätsgarantie von 5 bis 24 Uhr ein verlässliches Angebot bieten. Mit dem Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs, vor allem mit Metropol- und Regioexpresslinien, haben wir das Schienenangebot erheblich verbessert.

Regiobussen kommt in diesem Zusammenhang eine besondere Bedeutung zu. Sie schließen Lücken im Schienenpersonennahverkehr. Wo keine Schienen liegen, verbinden sie Städte und Gemeinden miteinander und bringen Fahrgäste an sieben Tagen die Woche im Stundentakt an ihr Ziel oder an einen Bahnhof. Auf den Linien fahren schnelle und komfortable Fahrzeuge. Verantwortlich für den Busverkehr sind in Baden-Württemberg die Stadt- und Landkreise sowie größere Städte. Das Land beteiligt sich finanziell mit einem Förderprogramm daran. Seit Beginn des Regiobusprogramms im Jahr 2015 wurden rund 50 Regiobuslinien in ganz Baden-Württemberg eingeführt. Zukünftig sollen es noch mehr werden.

Ein weiteres Angebot für Regionen mit weniger öffentlichem Verkehr sowie in Randzeiten sind flexible und nachfragegesteuerte On-Demand-Verkehre, die den öffentlichen Verkehr ergänzen. Solche bedarfsorientierten Angebote schließen Lücken im öffentlichen Nahverkehrsnetz und sind ein wichtiger Beitrag zur Mobilitätsgarantie und für die Verkehrswende. Deshalb hat das Land die Förderung solcher Angebote für interessierte Stadt- und Landkreise dieses Jahr neu aufgelegt, um mehr Flexibilität zu bieten. Kommunale Aufgabenträger können jeweils mit bis zu zwei Millionen Euro bei der Einrichtung und dem Betrieb flexibler und bedarfsorientierter Angebote unterstützt werden.

Die Fahrgäste sollen sich außerdem darauf verlassen können, dass sie pünktlich und wie geplant am Zielort ankommen. Deshalb dienen zahlreiche Maßnahmen dazu, die Zuverlässigkeit zu stärken, etwa durch die Erarbeitung eines Qualitätskonzepts. Kürzere Wartungsintervalle, sowohl bei der Infrastruktur, als auch bei den Fahrzeugen sorgen für eine gesteigerte präventive Instandhaltung – und damit für weniger Ausfälle. Letztendlich geht es aber auch um kürzere Reisezeiten. Hier kann beispielsweise durch Ampelschaltungen dem ÖPNV Vorfahrt gewährt werden. Zentrale Orte abseits der Schiene können mit Schnellbuslinien über neue Direktverbindungen angebunden werden.

Aber wie gelingt es, dass künftig mehr Menschen den ÖPNV in ihrem Alltag nutzen? Einen wesentlichen Beitrag sehen wir hier in einfachen und günstigen Tarifen. Baden-Württemberg ist seit Jahren Vorreiter und hat 2018 mit dem bwtarif das landesweite Fahren über Verbundgrenzen hinaus nicht nur vereinfacht, sondern auch günstiger gemacht.

Diesen Weg haben Land und kommunale Aufgabenträger im März 2023 mit der Einführung des JugendticketBW



Verkehrsminister Winfried Hermann MdL © Sebastian Berger

fortgesetzt. Ziel des JugendticketBW ist es, junge Menschen in einer für die Mobilitätswahl prägenden Lebensphase den Einstieg in den ÖPNV zu erleichtern und Familien mit Kindern und junge Erwachsene finanziell zu entlasten. Der Nachfragezuwachs im Ausbildungsverkehr gegenüber dem Vor-Corona-Niveau liegt im Oktober 2023 bei gut acht Prozent – dies ist ein gutes halbes Jahr nach dem Start des JugendticketBW ein guter, gemeinsamer Erfolg.

Vor diesem Hintergrund war auch die Einführung des Deutschlandtickets zum Mai 2023 der nächste konsequente Schritt. Und die Zahlen aus den ersten Monaten zeigen: Das Deutschlandticket leistet einen deutlichen Beitrag zur erforderlichen Mobilitätswende. Es zieht Neukunden im ÖPNV an und veranlasst die Bürgerinnen und Bürger dazu, ihr Auto seltener zu nutzen. Dies zeigt sich auch an der Nachfrage im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) des Landes Baden-Württemberg. In einigen Netzen wurden im Juli die Fahrgastzahlen sowohl aus dem 9-Euro-Ticket-Zeitraum als auch aus dem Vor-Corona-Jahr 2019 wieder überschritten. Auf attraktiven SPNV-Strecken stieg die Nachfrage zwischen April und Juli 2023 um 30 bis 50 Prozent. Die zwischen Land und kommunalen Aufgabenträgern vereinbarte Ablösung des JugendticketBW durch das Deutschlandticket JugendBW führt diesen Weg fort, weil sie den Nutzen für junge Menschen zusätzlich erhöht und zugleich die Tariflandschaft weiter vereinfacht.

Damit Tarife auf Dauer einfach und günstig bleiben können, bedarf es einer soliden und dauerhaften Finanzierung. Für das JugendticketBW hat das Land von Beginn an Verantwortung übernommen und trägt 70 Prozent der Kosten – auch nach der Ablösung durch das D-Ticket JugendBW. Für den Zeitraum nach 2025 streben wir die Überführung in eine gesetzliche Regelung an. Auch für das Deutschlandticket hat Baden-Württemberg deutlich gemacht, dass wir unseren Teil der Verantwortung tragen und bereit sind, die Hälfte der Kosten auf Dauer zu finanzieren. Zugleich sehen wir den Bund in der Verantwortung, seinen Anteil an der Finanzierungsverantwortung dauerhaft abzusichern. Dass

eine solide Finanzierung auch die Möglichkeit einer Preisfortschreibung umfassen muss, haben die Ministerpräsidenten und der Kanzler Anfang November in ihrem Beschluss zum Deutschlandticket klargemacht. Baden-Württemberg gehört zu den Treibern einer dauerhaften Entscheidungs- und Governance-Struktur im Deutschlandticket. Zugleich sind wir im engen Austausch mit den kommunalen Spitzenverbänden über die konkrete Umsetzung in Baden-Württemberg. Unser gemeinsames Ziel muss es sein die Finanzierung des Deutschlandtickets und des D-Ticket JugendBW langfristig zu sichern.

Aber wir stehen auch vor großen Herausforderungen. Etwa durch Störungen und Sperrungen auf der Schiene. Diese fordern die Busunternehmen in den Regionen heraus. Für einen besseren Schienenersatzverkehr brauchen wir fahrgastorientierte Buskonzepte. Und wir suchen den Schulterabschluss mit den Dachorganisationen der Busunternehmer, um das Betätigungsfeld in einem leergefegten Markt zu be-

werben. Gleichzeitig fordern wir von den Infrastrukturbetreibern, bei Bauarbeiten auch die „Fahrgastbrille“ aufzusetzen und den Ärger auf das absolut Notwendige zu beschränken. Auch wir werden nochmals verstärkt den Blickwinkel der Fahrgäste einnehmen: mit Qualitätsscouts, die Kontrollen durchführen, und mit einem neuen Qualitätsanwalt, der für die Interessen der Fahrgäste eintritt.

Ich bin mir bewusst, dass für all diese Ziele mehr Personal nötig ist. Über die SPNV-Dachmarke „bwegt“ entsteht deshalb auch gerade eine Personalkampagne, mit der wir mehr Menschen für die Branche begeistern wollen. Wir setzen in Baden-Württemberg alles in Bewegung, um das System Schiene und den ÖPNV insgesamt wieder zu einem Vorzeigeprojekt zu machen und bauen darauf, dass auch alle anderen Beteiligten sich dafür einsetzen.

Winfried Hermann MdL ist Minister für Verkehr des Landes Baden-Württemberg

## DEUTSCHLANDTICKET

# Die Länder sind jetzt gefordert

Das Deutschlandticket startete zum 1. 5. 2023, ohne dass seine Ausfinanzierung dauerhaft sichergestellt wurde.

Von Matthias Wohltmann und Dr. Markus Brohm  
Deutscher Landkreistag

Geregelt ist lediglich, dass Bund und Länder bis 2026 jeweils 1,5 Mrd. €, also 3 Mrd. € pro Jahr, für den Ausgleich der Mindereinnahmen aus dem Deutschlandticket zur Verfügung. Lediglich für 2023 wurde eine Nachschusszusage gegeben, falls der Ausgleich nicht ausreicht, was allerdings von vornherein mit Blick auf den nahezu zur Jahresmitte verschobenen Starttermin recht unwahrscheinlich war. Nachdem der Bundesminister für Digitales und Verkehr sich beharrlich weigerte, eine Ausfinanzierung des von ihm angeschobenen Deutschlandtickets auch für die Folgejahre zuzusichern, blickte man gespannt auf die Zusammenkunft der Ministerpräsidentenkonferenz mit dem Bundeskanzler am 6. 11. 2023. Die Hoffnungen wurden insoweit jedoch enttäuscht, als die Deckelung des Ausgleichs zementiert wurde und somit die Tarifgestaltung das einzig offene Ventil zum Schließen etwaiger Deckungslücken bleibt. Die Länder müssen nun einen entsprechenden Tarif für 2024 feststellen und einen Mechanismus zur Fortschreibung finden, der zusammen mit den Zuschüssen dauerhaft eine Ausfinanzierung der Mindereinnahmen gewährleistet. Sie müssen zudem durch einen



© Adobe Stock

Anwendungsbefehl sicherstellen, dass das Deutschlandticket auch in den kommenden Jahren tatsächlich deutschlandweit nutzbar ist. Ist eine deutschlandweite Nutzung nicht mehr gegeben, entfällt sonst die Voraussetzung für den Bundeszuschuss i. H. v. bis zu 1,5 Mrd. € p. a.

## Beschluss der Länder und des Bundes vom 6. 11. 2023

Nach dem Beschluss der Ministerpräsidenten und des Bundeskanzlers vom 6. 11. 2023 ist vereinbart, dass es für 2024 und die Folgejahre bei der Deckelung bleibt und es keinen Nachschuss des Bundes und der Länder über die zugesagten 3 Mrd. € hinaus gibt. Allerdings sollen etwaig verbleibende Ausgleichsmittel aus 2023, die sich nach den derzeitigen Schätzungen des VDV auf 700 Mio. € belaufen könnten, 2024 zusätzlich zu den bestehenden 3 Mrd. € bereitgestellt werden. Im Idealfall stünden damit für 2024 3,7 Mrd. € zur Verfügung. Da sich der Ausgleichsbedarf in 2024 nach Schätzungen des VDV allerdings auf 4,1 Mrd. € beläuft, bestünde damit allerdings weiterhin eine Finanzierungslücke von ca.

400 Mio. €. Da sowohl die angenommenen Restmittel aus 2023 als auch der Finanzierungsbedarf für 2024 auf Schätzungen beruhen, kann die Finanzierungslücke tatsächlich kleiner oder auch größer als 400 Mio. € sein.

2025 stehen nach dem Beschluss und derzeitiger Rechtslage weiterhin nur bis zu 3 Mrd. € an Ausgleichsmitteln zur Verfügung stehen. Ein höherer Ausgleich ist zwar im Beschluss nicht ausgeschlossen worden (wie ausdrücklich für 2024). Er wurde aber auch nicht vereinbart, so dass es eines erneuten Beschlusses von Bund und Ländern bedürfte, um einen solchen zu ermöglichen. Ab 2026 ist die Finanzierung weiterhin vollkommen offen.

Die Verkehrsministerkonferenz ist durch den Beschluss vom 6.11.2023 aufgefordert, rechtzeitig vor dem 1. 5. 2024 ein Konzept zur Durchführung des Deutschlandtickets ab dem Jahr 2024 vorzulegen. Dabei ist der Tarif so festzusetzen, dass die für 2024 zu erwartende Finanzierungslücke vollständig (d. h. nicht nur ab dem 1. 5. 2024) geschlossen wird. Es soll dem Beschluss zufolge zudem auch für die Folgejahre eine Verständigung über die Finanzierung des Deutschlandtickets einschließlich eines Mechanismus zur Fortschreibung des Ticketpreises erfolgen.

### **Die nächsten Schritte**

Die Muster-Erstattungsrichtlinien, die Bund und Länder am 16. 11. 2023 zum Ausgleich der Mindereinnahmen aus dem Deutschlandticket im sog. Koordinierungsrat beschlossen haben, sehen nun vor, das Deutschlandticket zunächst bis zum 30. 4. 2024 als 49€-Ticket fortzusetzen. Zum 1. 1. 2024 soll noch keine Preiserhöhung erfolgen. Die anstehende Anhebung des Preises zum 1. 5. 2024 müsste dann allerdings umso höher ausfallen, um in den verbleibenden acht Monaten die Finanzierungslücke für das Gesamtjahr 2024 noch schließen zu können.

Allerdings gibt es schon heute Stimmen, die selbst 49€ für „zu hoch“ halten. Es besteht daher die reale Gefahr, dass jede Änderung des Preises des Deutschlandtickets durch Bund und Länder nicht nur durch die Absicht, es auszufinanzieren, geprägt sein wird und stattdessen auch andere politische Erwägungen einfließen werden. Hier wird es darum gehen müssen, beide Prozesse so weit wie möglich voneinander zu trennen, damit es möglich wird, die vom Ausfinanzierungspreis abweichenden „politischen“ Tarifänderungen mit einem Preisschild zu versehen und von den Verursachern bezahlen zu lassen.

Auch wenn dies gelingt, wird sich jede Neu-Kalkulation jedoch letztlich auf Prognosen und Markteinschätzungen stützen müssen. Im Ergebnis besteht für die kommunale Ebene keine absolute Sicherheit, dass die bestehenden Finanzierungslücken in 2024 durch eine Anpassung des Preises und ggf. der Tarifbestimmungen verlässlich geschlossen werden. Aus kommunaler Sicht ist die Ausfinanzierung des Deutschlandtickets für das Gesamtjahr 2024 auch bei Anpassung des Tarifs daher nicht vollends gesichert und zwar unabhängig davon, ob das Deutschlandticket nun ganzjährig oder nur bis einem bestimmten Zeit-

punkt angewandt wird. Die Idee, das Deutschlandticket anzuwenden, bis der Ausgleichtopf leer ist und dann auszuweichen, funktioniert nicht. Dazu muss man sich vergegenwärtigen, dass die Muster-Erstattungsrichtlinien ausdrücklich unter Haushaltsvorbehalt gestellt sind und zunächst nur Abschlagszahlungen geleistet werden. Allein maßgeblich ist am Ende jedoch die endgültige Abrechnung des Gesamtjahrs 2024.

### **Notwendige gesetzliche Umsetzungsschritte / Weichenstellungen der Länder**

Über die notwendigen Tarifmaßnahmen hinaus sind die Länder dringlich gefordert, nach dem Muster des Landes Thüringen in ihren ÖPNV-Gesetzen sehr kurzfristig gesetzliche Regelungen zur Umsetzung des Deutschlandtickets zu verankern. Die kommunalen Spitzenverbände weisen bereits seit einem Jahr gebetsmühenhaft darauf hin, dass es ohne dies nicht gehen wird. Geschieht dies nicht, ist ein Flickenteppich nicht zu vermeiden und eine flächendeckende Umsetzung des Deutschlandtickets nicht mehr sicherzustellen. Damit stünde aber auch der Bundeszuschuss von 1,5 Mrd. € in Frage.

Nur ein gesetzlicher Anwendungsbefehl der Länder stellt verlässlich sicher, dass der Tarif und die gegenseitige Anerkennung des Deutschlandtickets gegenüber den Verkehrsunternehmen bundesweit flächendeckend vorgegeben werden. Nur so lässt sich sicherstellen, dass alle Unternehmen wirksam verpflichtet werden, an einem Einnahmeaufteilungsverfahren teilzunehmen, verkaufte Tickets zu melden und überschüssige Einnahmen aus dem Deutschlandticket wieder in den Einnahmenpool abzuführen. Hieran müssen die Länder ein vorrangiges Interesse haben.

Es führt für die Länder daher kein Weg daran vorbei, die kommunalen Aufgabenträger durch einen Anwendungsbefehl dazu zu verpflichten, als zuständige Behörden im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 das Deutschlandticket als Höchsttarif gegenüber den Verkehrsunternehmen anzuordnen und auszugleichen. Die Adressierung an die Kommunen ist wichtig, da der Ausgleich der Fahrgeldmindereinnahmen infolge des Deutschlandtickets gegenüber den Verkehrsunternehmen beihilfe- und vergaberechtskonform nur im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 durch die „zuständigen Behörden“ erfolgen kann; das sind für den straßengebundenen ÖPNV (sowie in Teilen auch für den SPNV) die Landkreise und Städte, die vor Ort als ÖPNV-Aufgabenträger das Angebot planen, organisieren und finanzieren.

Eine gesetzliche Verpflichtung der kommunalen Aufgabenträger haben die Länder bislang aufgrund befürchteter Mehrbelastungsausgleichspflichten aufgrund der landesverfassungsrechtlichen Konnexität gescheut. Tatsächlich haben es die Länder aber selbst in der Hand, ihre entsprechenden finanziellen Risiken durch eine belastbare und ehrliche „kaufmännische Kalkulation“ des Tarifs auf ein Minimum zu reduzieren und unter Hinzunahme der von Bund und Ländern bereitgestellten 3 Mrd. € für eine auskömmliche Finanzierung Sorge zu tragen.



Die Länder müssen schließlich zur Ausgestaltung des „Deutschlandtickets“ durch einen Staatsvertrag gemeinsame Strukturen, Gremien und Verfahren schaffen und legitimieren, wie der Tarif, die Tarifbestimmungen, die Einnahmenaufteilung etc. künftig fortgeschrieben werden sollen, damit der gesetzliche Anwendungsbefehl der Länder und die Tarifanordnungen der Aufgabenträger sich hierauf beziehen können.

### Finanzielle Perspektive für ÖPNV-Angebot schaffen

Gerade für die ländliche Räume und die Fläche ist mit dem Deutschlandticket allein allerdings nur wenig gewonnen, wenn nicht auch das Angebot verbessert werden kann. Die Bundesregierung muss ihrer Ankündigung im Koalitionsvertrag endlich Taten folgen lassen, mit einem Ausbau- und

Modernisierungspakt die finanziellen Grundlagen für einen alltagstauglichen ÖPNV in Stadt und Land zu legen. Bisher erreicht das Deutschlandticket zum überwiegenden Teil nur diejenigen, die schon bisher den ÖPNV genutzt haben (Abo-Bestandskunden und Bartarifnutzer); nur ca. 7 bis 8% (700.000 bis 800.000 Nutzer) sind tatsächliche Neukunden, die neu in das System ÖPNV wechseln. Das kann nicht überraschen. Ein günstiger Tarif allein überzeugt die Menschen nicht. Die Wirkung des Deutschlandtickets verpufft damit, wo kein alltagstaugliches Verkehrsangebot geschaffen werden kann.

Matthias Wohltmann ist Beigeordneter für Öffentliche Finanzen, Sparkassen und Daseinsvorsorge des Deutschen Landkreistages, Dr. Markus Brohm ist Referent für Ländliche Räume, Verkehr, Wirtschaftsförderung und Vergaberecht beim Deutschen Landkreistag

#### STÄRKUNG DES ÖPNV IN BADEN-WÜRTTEMBERG

## „Ein guter ÖPNV braucht ein stabiles finanzielles Fundament“

Ein sehr gutes Nahverkehrsangebot in Baden-Württemberg ist ein unverzichtbarer Faktor, um beim dringend notwendigen Klimaschutz schneller voranzukommen und das Gelingen der Verkehrswende zu sichern. Doch der ÖPNV im Südwesten kann nur dann auf Dauer attraktiv bleiben, wenn dessen notwendige Finanzierung klar geregelt ist.

Von Prof. Dr. Alexander Pischon  
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) –  
Landesgruppe Baden-Württemberg

Wer die drängenden gesamtgesellschaftlichen Herausforderungen unserer Zeit erfolgreich meistern will, kommt am öffentlichen Nahverkehr und den Unternehmen, die diesen in Baden-Württemberg täglich auf die Schiene und auf die Straße bringen, nicht vorbei. Für einen wirksameren Klimaschutz in den kommenden Jahren müssen deutlich mehr Bürger\*innen als bisher vom Umstieg vom eigenen Pkw auf Bus und Bahn überzeugt werden.

Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit und hohe Qualitätsstandards sind für unser Nahverkehrsangebot Pflicht, um in der täglichen Konkurrenz mit dem privaten Auto „das Rennen zu machen“. Doch um den ÖPNV so attraktiv wie möglich zu gestalten, darf unsere Branche nicht beim Status quo verharren. Wir haben in den vergangenen Jahrzehnten bereits viele richtige Weichen gestellt und können mit Recht stolz darauf sein, auf welches Angebot unsere Kund\*innen bereits



© Christian Ernst

heute auf ihrem Weg zur Arbeit, zur Schule oder in ihrer Freizeit zurückgreifen können. Doch es braucht den klaren politischen Willen, die Attraktivitätssteigerung noch weiter oben auf der Agenda anzusiedeln und mit den erforderlichen finanziellen Mitteln zu unterfüttern.

Es muss weiterhin massiv in den Ausbau und den Betrieb des Nahverkehrs im Land investiert werden. Verkehrsminister Winfried Hermann hat zu Recht die Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030 als konkretes politisches Ziel ausgerufen. Auf diesem vom Verkehrsministerium skizzierten Weg müssen wir weiter konsequent voranschreiten.

In diesem Zusammenhang war die Entscheidung zur Einführung des beliebten Deutschlandtickets durch Bund und Länder im ersten Schritt sicherlich eine gute Idee – vor allem unter dem Aspekt, mehr Menschen durch einen günstigen Preis und ein einfaches Ticket über Tarif- und Verbund-



Ein zuverlässiges Nahverkehrsangebot ist von großer Bedeutung, um die Ziele der Verkehrswende zu erreichen. Das Foto zeigt eine Stadtbahn der Albtal-Verkehrsgesellschaft (AVG) auf der Murgtalstrecke. © KVV, Paul Gärtner

grenzen hinweg von der Nutzung des Nahverkehrs zu überzeugen.

Doch leider müssen wir feststellen, dass es mit der Entscheidung für ein solches günstiges Ticket allein noch lange nicht getan ist. Das Ticket ist noch keineswegs der Endpunkt einer notwendigen Entwicklung – auch wenn es schon heute einen attraktiven Anreiz für Millionen von Fahrgästen bietet. Denn das Deutschlandticket brachte leider auch den Effekt mit sich, dass die Erträge aus den Fahrkarten in ganz Deutschland deutlich geringer ausfallen als bisher.

Dies führt dazu, dass die finanziellen Lasten auf der kommunalen Ebene bei unseren Städten und Gemeinden deutlich ansteigen werden. Somit wirkt sich das vermeintlich positive Mittel des neuen Tickets auf der finanziellen Seite auch negativ auf lokaler Ebene aus. Hinzu kommt, dass der disruptive Prozess der Einführung durch den Bund auch zahlreiche Verwerfungen bei Verbänden und Verkehrsunternehmen mit sich gebracht hat. Die Finanzierung des Deutschland-Tickets ist aktuell nicht einmal für das Jahr 2024 gesichert. Mit steigenden Kosten in vielen Bereichen geht auch eine steigende Zuschusspflicht einher, die vom Land und den Kommunen in Baden-Württemberg geschultert werden muss. Wenn sich der Bund wie angekündigt ab 2026 aus der Finanzierung des Tickets zurückzieht, stehen spätestens dann das Land und die Kommunen mit enorm gestiegenen Kosten allein da.

Wenn es darum geht, dass man den Nahverkehr eigentlich politisch stärken will, muss man klar konstatieren: Die

beschriebenen Einnahmeausfälle sind für das Erreichen dieses zentralen Ziels kontraproduktiv. Wir werden auch in Zukunft einen sehr großen Finanzbedarf für den Erhalt des heutigen ÖPNV-Angebots, als auch für dessen weiteren Ausbau haben. Zur Erinnerung: Die Bundesregierung hat sich selbst einen ambitionierten Ausbau- und Modernisierungspakt für den ÖPNV zwischen Bund, Ländern und kommunalen Spitzenverbänden vorgenommen. Allein für die daraus resultierenden Maßnahmen besteht bundesweit künftig ein enormer Finanzierungsbedarf. Bislang sind aber noch keinerlei Mittel für diesen Pakt vorgesehen.

Erschwerend kommt leider die problematische Gesamtsituation hinzu, dass alle Kommunen und Nahverkehrsunternehmen aufgrund der hohen Inflation, stetig steigender Material- und Energiepreise und den daraus resultierenden hohen Lohnforderungen der Gewerkschaften unter enormem finanziellen Druck stehen. Die Kommunen drohen angesichts dieses Bündels an Problemen auf einem hohen Berg an betrieblichen Kosten rund um ihren ÖPNV sitzen zu bleiben – wenn das Land und der Bund keine zusätzliche Unterstützung bereitstellen.

Worin besteht nun die Lösung, um den Nahverkehr in Baden-Württemberg nachhaltig und dauerhaft zu stärken? Wir vom VDV fordern sowohl bundesweit als auch bei uns auf Landesebene, dass ein großer Anteil der verfügbaren Regionalisierungsmittel künftig auch deutlich stärker als bisher in die Kommunen fließen muss. Das ist unabdingbar, um die Kommunen in ihrer schwierigen Lage nicht allein zu



Klimafreundlich und elektrisch: Für einen attraktiven Nahverkehr kommen – wie hier bei den Verkehrsbetrieben Karlsruhe – im ganzen Land sukzessive mehr E-Busse zum Einsatz und machen den Nahverkehr für die Fahrgäste noch attraktiver. © KVV, Paul Gärtner



Damit mehr Menschen im Land auf Bus und Bahn umsteigen, ist eine ausreichende Finanzierung des ÖPNV unabdingbar. Das Symbolbild zeigt den stark frequentierten Karlsruher Stadtbahntunnel. © KVV, Paul Gärtner

lassen und dadurch zugleich die Attraktivität des ÖPNV dauerhaft zu erhalten. Bei diesem Thema vertritt der VDV gegenüber dem Land inhaltlich vergleichbare Positionen wie der Städtetag oder der Landkreistag, die diesen finanziellen Bedarf ebenfalls erkannt und deutlich benannt haben.

Nun ist die Politik am Zug, um die Stärkung des Nahverkehrs im Land zu gewährleisten. Aus eigener Kraft kann dies in der aktuellen Krisensituation weder den Städten und Gemeinden noch den einzelnen Unternehmen und Verbänden gelingen.

Das Deutschlandticket ist ein gutes Beispiel, um zu veranschaulichen, dass die Politik die großen Weichen nun dringend richtig stellen muss. Nach letzten VDV-Schätzungen erfordert das Ticket rund 4,2 Milliarden Euro jährlich durch Bund und Länder, um die Einnahmeausfälle zu kompensieren, die durch das neue Ticket vor Ort erst entstanden sind. Die Besteller, der Bund und die Länder, können oder wollen diese Mittel aber nun nach der Entscheidung in der Ministerpräsidenten-Konferenz am 6. November gar nicht in voller Höhe aufbringen. Die Bereitstellung an Ausgleichsmitteln führt gleichzeitig dazu, dass für den dringend benötigten Ausbau des ÖPNV-Angebots kein zusätzliches Geld mehr vorhanden ist. Der VDV hat im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket deshalb nicht umsonst darauf hingewiesen, dass für dessen Erfolg auch ein Deutschlandangebot im ÖPNV erforderlich ist. Auch seitens des Landes wurden ursprünglich für die Mobilitätsgarantie eingeplante Finanzmittel nun zur Finanzierung des Deutschlandtickets herangezogen.

Ein Teil der künftigen ÖPNV-Finanzierung ist darüber hinaus durch das jüngste Urteil des Bundesverfassungsgerichts gefährdet. Es gibt dadurch nun große Unklarheit, ob bereits für die Umstellung der Busflotten auf emissionsfreien Betrieb oder die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur reservierte Mittel im Klima- und Transformationsfonds überhaupt noch zur Verfügung stehen. Eine Möglichkeit, dieses gravierende Problem in den Griff zu bekommen, bestünde darin, klimaschädliche Subventionen in Milliarden-

höhe in Deutschland abzubauen und die frei werdenden Gelder dem ÖPNV-Ausbau zukommen zu lassen.

Ohne die Bereitstellung der notwendigen Mittel bleibt der ÖPNV aber beim Status quo „stehen“ und kann keinen effektiven Beitrag zu mehr Klimaschutz oder der Verkehrswende leisten.

Selbstverständlich sind auch die Verkehrsverbünde und kommunalen Nahverkehrsunternehmen dazu bereit, ihren Beitrag zur Gesamthematik zu leisten. In diesem Zusammenhang ist es sinnvoll, auch über den Zusammenschluss einzelner Verkehrsverbünde nachzudenken. In unserer Region steht die mögliche Fusion des VPE mit dem KVV sowohl in Pforzheim als auch in Karlsruhe weit oben auf der politischen Agenda und wird bereits breit öffentlich diskutiert.

Wenn von politischer Seite über das Thema Synergieeffekte und Effizienz gesprochen wird, darf aber auch nicht vergessen werden, dass gerade heutzutage – angesichts des Fachkräftemangels und im Wettbewerb um die besten Köpfe – ein Personalabbau bzw. Einsparungen im ÖPNV das völlig falsche Signal wären. Vielmehr brauchen wir das Engagement und die Erfahrung all derer, die auch bereits heute unseren Nahverkehr im Land am Laufen halten. Ein guter ÖPNV braucht engagierte und motivierte Expert\*innen sowie ein stabiles finanzielles Fundament. Wenn unser ÖPNV in dieser Weise nachhaltig von der Politik gestärkt wird, dann kann es uns gemeinsam gelingen, die vielfältigen Herausforderungen zu meistern.

Prof. Dr. Alexander Pischon ist Vorsitzender der baden-württembergischen Landesgruppe des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und Geschäftsführer des Karlsruher Verkehrsverbunds (KVV)

# Schaffung mittelstandsfreundlicher Marktbedingungen durch die Landkreise

Der ÖPNV in Baden-Württemberg ist geprägt durch eine Vielzahl von kleinen und mittelständischen Unternehmen. Die Verbundlandkreise Böblingen, Esslingen, Göppingen, Ludwigsburg und der Rems-Murr-Kreis haben sich den Erhalt dieser Unternehmensstruktur und der bei den Unternehmen vorhandenen Expertise zum Ziel gesetzt.

Von Daniel Rebmann · Verbundlandkreise des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart (VVS)

## Ausgangssituation

Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 regelt die Vergabe und Finanzierung von im öffentlichen Interesse liegenden Personenverkehrsleistungen, die durch die Verkehrsunternehmen nicht eigenwirtschaftlich erbracht werden können. Sie trat am 3. Dezember 2009 in Kraft und gilt für den gesamten öffentlichen Personenverkehr auf der Schiene und auf der Straße.

Die Verordnung legt fest, dass öffentliche Dienstleistungsaufträge für den öffentlichen Personenverkehr in der Regel durch ein Vergabeverfahren vergeben werden müssen. Das Vergabeverfahren muss dabei den Grundsätzen der Transparenz, Nichtdiskriminierung, Gleichbehandlung und Proportionalität entsprechen. Darüber hinaus besteht in bestimmten Fällen auch die Möglichkeit Verkehrsleistungen im Wege von Direktvergaben, d. h. ohne Durchführung eines vorherigen wettbewerblichen Vergabeverfahrens zu beauftragen.

Ausgangspunkt für alle Vergabeverfahren ist der Nahverkehrsplan (NVP) des zuständigen Aufgabenträgers sowie die Vorabkennzeichnung (VAB) im EU-Amtsblatt. Frühestens 27 Monate vor Betriebsbeginn muss EU-weit über die Absicht der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags informiert werden. Bleibt ein eigenwirtschaftlicher Antrag aus, schließt sich ein wettbewerbliches Verfahren an.

## Erfahrungen aus der ersten Vergaberunde (2016 – 2023)

In den Alt-Verbundlandkreisen wurden im Rahmen der ersten Vergaberunde erstmals alle Verkehrsleistungen im Rahmen von wettbewerblichen Vergabeverfahren ausgeschrieben, im Landkreis Göppingen stehen diese in den kommenden Jahren an. Die einzelnen Linien wurden im Regelfall zu Linienbündeln zusammengefasst und im Rahmen der Vergabeverfahren teilweise gesamt, teilweise in Losen vergeben. Schon die Ausschreibungsunterlagen der ersten Vergaberunde wiesen im Verbundraum Stuttgart viele Merkmale auf, die im Jahr 2020 zwischen dem Land, den Kommunalen Landesverbänden und dem Verband Baden-

Württembergischer Omnibusunternehmen e.V. als Branchenverband im sog. „Bündnis für den Mittelstand“ verankert wurden.

Insgesamt wurden über 56 Verfahren per VAB bekannt gegeben, wobei 22 Vergabeverfahren aufgrund von eigenwirtschaftlichen Anträgen der Verkehrsunternehmen nicht durchgeführt wurden. Von den übrigen Vergaben wurden 16 Linienbündel im Rahmen von Direktvergaben (Nettoverkehrsvertrag) und 18 Linienbündel im Rahmen von offenen Verfahren (Bruttoverkehrsvertrag) vergeben.

### DIE LINIENBÜNDEL VERTEILTEN SICH WIE FOLGT AUF DIE VERBUNDLANDKREISE

Böblingen: 13, Esslingen: 11, Ludwigsburg: 13, Rems-Murr-Kreis: 13, Göppingen (VVS-Vollmitglied seit 01.01.2021): 10

Durch die Corona-Pandemie ab 2020 und die Energiekrise 2022, ausgelöst durch den Angriffskrieg auf die Ukraine, wurden umfangreiche Stützungsmaßnahmen zum Erhalt der ausreichenden Verkehrsbedienungs notwendig. Dabei sind die Verbundlandkreise bereits frühzeitig auf die Verkehrsunternehmen zugegangen und haben ihre Unterstützung angekündigt, auch und insbesondere für die Fälle, in denen Bund und Länder nicht oder nicht rechtzeitig Maßnahmen zur Stabilisierung und zur Kompensation umsetzen würden.

In diesem Zusammenhang wurden auch die Dynamisierungsregelungen der bereits abgeschlossenen Verkehrsverträge angepasst und die Anwendung des BW-Index ÖPNV Straße, der ebenfalls Bestandteil des Bündnisses für den Mittelstand ist, vereinbart. Dadurch war es möglich, kurzfristig auf die teilweise extremen Kostensteigerungen zu reagieren.

Neben dieser Anpassung haben die Verbundlandkreise die Liquidität der Verkehrsunternehmen durch vorgezogene Abschlagszahlungen (insb. der Ausgleichsmittel für die rabattierte Beförderung im Ausbildungsverkehr) sichergestellt und Gremienbeschlüsse zur Aufspannung eines sog. Kreisrettungsschirms sowie zum Ausgleich der gestiegenen

Energiekosten eingeholt. Somit konnten nicht nur die Unternehmen mit Bruttoverträgen, sondern auch Verkehrsunternehmen mit Erlörisiko (also eigenwirtschaftliche Verkehre und Verkehre mit Nettoverkehrsvertrag) gestützt werden.

**ZUKÜNFTIG WERDEN FOLGENDE VIER WERTUNGSKRITERIEN BEI DER VERGABE VON BUSVERKEHREN ANGEWENDET**

70 % Preis, 30 % Qualität, darunter: 5 % Verkehrliche Mehrleistungen, 10 % Eigenerbringungsquote, 15 % Fahrzeugumwelteigenschaften

## Zu den neuen Wertungskriterien im Detail

**Wertungskriterium 1 — Angebotspreis (inkl. Zubestellszenario):** In diesem Kriterium können maximal 70 von 100 Punkten der Gesamtbewertung erreicht werden. Ein Angebot, das 30 % oder mehr über dem günstigsten Angebotspreis liegt, erhält 0 Punkte. Innerhalb dieser Bandbreite werden die verschiedenen Angebotspreise interpoliert, wodurch sich eine transparente Wertungsmatrix ergibt. Zudem wurde der Angebotspreis um ein Zubestellszenario ergänzt. Dabei wird unterstellt, dass sich während der Vertragslaufzeit Zubestellungen in einem festgelegten Volumen (= Szenario) ergeben. Für diese fiktive Zubestellung, die in Form von Stunden, Kilometern und Fahrzeugen genau beschrieben ist, muss das Busunternehmen separate Preise angeben. Dabei muss es sich nicht um die Preise handeln, die dem Hauptangebot zugrunde liegen. Das Korrektiv, kostendeckende, aber keine überhöhten Kostensätze für Zubestellungen anzugeben, liegt darin, dass das Zubestellszenario in die Wertung des Angebotspreises einfließt.

**Wertungskriterium 2 — Verkehrliche Mehrleistungen:** Die Busunternehmen können künftig auch im Vergabeverfahren verkehrliche Mehrleistungen wie Taktverdichtungen oder Verlängerungen der Betriebszeit anbieten. Bislang war das nur im Genehmigungswettbewerb bei eigenwirtschaftlichen Verkehren möglich. Damit bietet sich insbesondere den eingesessenen Unternehmen die Möglichkeit, aus ihrer Kenntnis des Verkehrsraums sinnvolle und kreative verkehrliche Mehrleistungen im Interesse der Fahrgäste anzubieten. Hier befinden sich die Verbundlandkreise aktuell in der finalen Abstimmung des Bewertungsrasters. Ziel ist es, die angebotenen Mehrleistungen in einem festgelegten, angemessenen Verhältnis zur jeweiligen Grundleistung mit einer maximalen Punktzahl von bis zu 5 Punkten zu bewerten.

**Wertungskriterium 3 — Eigenerbringungsquote:** Beim Einsatz von Subunternehmen zur Erbringung der Verkehrsleistung entstehen im Abstimmungsprozess weitere Schnittstellen. Oft sind die Ansprechpartner der Auftragnehmer nicht direkt auskunftsfähig, weil sie sich erst mit ihren Subunternehmen abstimmen müssen. Auch sind Qualitätsmaßstäbe beim Einsatz von Subunternehmen schwieriger durchzusetzen. Eine höhere Eigenerbringungsquote wird



© VVS

daher künftig mit mehr Punkten belohnt. Die Einhaltung der vorgegebenen Minimalquote von 50 % fließt in die Wertung mit 0 Punkten ein. Die maximale Punktzahl von 10 Punkten erhält derjenige, der eine Eigenerbringungsquote von 75 % zusichert.

**Wertungskriterium 4 — Fahrzeugumwelteigenschaften:** Wer über die in den Ausschreibungsunterlagen vorgegebenen Quoten emissionsfreier oder emissionsarmer (sauberer) Fahrzeuge hinaus weitere entsprechende Fahrzeuge einsetzt, kann in der Angebotsbewertung maximal 15 Punkte erzielen. Sind sämtliche für die Bewirtschaftung des Linienbündels angebotenen Fahrzeuge „emissionsfrei“ wird das Angebot mit der maximalen Punktzahl von 15 Punkten bewertet. Dazwischen wird interpoliert. „Saubere Fahrzeuge“ werden mit der halben Punktzahl eines „emissionsfreien“ Fahrzeugs gewertet. Neben diesen Wertungskriterien haben die Verbundlandkreise auch noch weitere mögliche Wertungskriterien geprüft, wie beispielsweise die Nähe des Betriebssitzes zum Verkehrsraum. Hierbei stellten sich jedoch verschiedene rechtliche Hürden, welche dem Ziel der Verbundlandkreise, rechtssichere Vergabeunterlagen zu schaffen, entgegenstanden.

## Neuerungen für die zweite Vergaberunde (ab 2023)

Nach Abschluss der ersten Vergaberunde haben sich die Verbundlandkreise unter Beteiligung des VVS und der Fachberater an eine Evaluation und Überarbeitung der bisherigen Vergabeunterlagen gemacht. Dabei sind die Erfahrungen aus den eigenen Vergabeverfahren, aber auch Erkenntnisse aus den Vergabeverfahren anderer Verkehrsverbünde eingeflossen.

Bewährte Regelungen aus der ersten Vergaberunde wurden beibehalten. Dazu zählt die Aufteilung der Linienbündel in Lose oder auch die Entzerrung der Vergabezeitpunkte der Linienbündel. Beides dient dazu, die Chancen kleiner und mittelständischer Unternehmen in den wettbewerblichen Verfahren zu erhalten.

Auch das Instrument der Direktvergabe, das sich in der ersten Vergaberunde bewährt hat, soll weiter zur Anwendung kommen. Man darf allerdings nicht verschweigen,

dass die Übernahme eines Erlörisikos durch die Unternehmen – was eine unabdingbare Voraussetzung für die Direktvergabe darstellt – unter den aktuellen Rahmenbedingungen problematisch ist. Die Unklarheiten, z. B. beim Deutschlandticket oder der Preisentwicklung im Energiesektor, sowie der sehr volatilen Entwicklung auf dem Fahrzeugmarkt mit alternativen Antriebsarten, machen verlässliche Kalkulationen sehr schwierig.

Neu eingeflossen ist das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz (SaubFahrzeugBeschG) zur Umsetzung der europäischen Clean-Vehicles-Directive (CVD). Damit werden erstmals verbindliche Mindestziele für die Beschaffung emissionsarmer und -freier Busse im ÖPNV vorgegeben. Die Verbundlandkreise haben sich zunächst dafür entschieden, dass in den anstehenden Verfahren die gesetzlichen Quoten weitestgehend technologieoffen vorgegeben werden. Nur wo die entsprechende Infrastruktur bereits vom Landkreis bereitgestellt wird, wie in einem Pilotprojekt einer Wasserstofftankstelle im Rems-Murr-Kreis, können, ohne den Mittelstand zu stark zu belasten, Vorgaben zur Antriebsart gemacht werden.

Die Beschaffung der emissionsfreien Fahrzeuge stellt die Unternehmen vor große Herausforderungen. Trotz des Hochlaufens der Produktion entsprechender Fahrzeuge bleiben die Preise stabil auf hohem Niveau. Gleichzeitig stellt sich die Förderkulisse in Baden-Württemberg so dar, dass bei der Kalkulation von Angeboten nicht bekannt ist, ob bei der tatsächlichen Beschaffung der Fahrzeuge Fördermittel in ausreichendem Umfang zur Verfügung stehen. Für die kleinen und mittleren Unternehmen stellt dies einen gravierenden Nachteil im Vergleich zu Unternehmen dar, die z. B. größeren Unternehmensverbänden angehören.

Die Verbundlandkreise haben sich daher verständigt, dass alle Angebote so kalkuliert werden, wie wenn es keine Fördermittel geben würde. Gleichzeitig werden die Unternehmen vertraglich verpflichtet, alle Fördermöglichkeiten auszuschöpfen und die entsprechenden Anträge zu stellen. Bewilligte Fördermittel fließen dann den Landkreisen zu. Auch in dieser Maßnahme sehen wir eine deutliche Stützung des Mittelstands.

Die Vertragsanpassungen, welche während der Energiekrise vorgenommen wurden (insb. die Anpassung der Dynamisierung auf den Baden-Württemberg Index sowie die Möglichkeit unterjährig die Dynamisierung anzupassen) wurden ebenfalls in die neuen Vertragsunterlagen aufgenommen.

Eine hohe Qualität ist neben einem guten Verkehrsangebot ein wichtiger Baustein für die Stärkung des ÖPNV als echte, nachhaltige Alternative zum Individualverkehr. Die Verbundlandkreise haben daher ein großes Augenmerk darauf gelegt, die Qualität der Verkehre im Rahmen der Vergabeverfahren stärker in den Mittelpunkt zu rücken. Dazu wurden neue Wertungskriterien aufgenommen, während die bisherigen Vergaben nur den Preis als alleiniges Wertungskriterium enthielten.

Die zusätzlichen Wertungskriterien wurden dabei so gewählt, dass bei ähnlich hohen Angebotspreisen die Qualität

ausschlaggebend sein kann, ohne den Preis als Hauptkriterium zu entwerfen.

## Zusammenfassung und Fazit

Die Vergabe von ÖPNV-Verkehrsleistungen kann zu einer wirtschaftlicheren Leistungserbringung beitragen. Um allerdings keine Einbußen in der Qualität hinnehmen zu müssen, ist es notwendig sich von einem reinen Preiswettbewerb zu lösen. Dieser ist insbesondere für die kleinen und mittelständischen Unternehmen nachteilig und kann dazu führen, dass diese Unternehmen aus dem Markt ausscheiden.

Die Verbundlandkreise im VVS haben sich daher zum Ziel gesetzt, die Vergaben im ÖPNV mittelstandsfreundlich zu gestalten, um auch weiterhin das Knowhow dieser Unternehmen nutzen zu können und qualitativ hochwertige Verkehrsleistungen im gesamten VVS-Verkehrsgebiet anbieten zu können.

Hierzu haben die Verbundlandkreise eine Evaluation der ersten Vergaberunde durchgeführt. Die neuen Vergabeunterlagen sind klarer und präziser formuliert. Neue gesetzliche Anforderungen, wie der zwingende Einsatz von Fahrzeugen mit sauberem und emissionsfreiem Antrieb, wurden in die Unterlagen integriert. Darüber hinaus wurden Anpassungen an bereits vorhandenen Regelungen wie bspw. der Dynamisierung vorgenommen. Die bisherige Dynamisierung nach bundesweiten Indizes wurde durch den Baden-Württemberg Index ÖPNV Straße (BW-Index ÖPNV Straße) ersetzt.

Eine wesentliche Änderung ist, dass bei den Vergabeverfahren zukünftig neben dem Preis die Qualität eine höhere Beachtung findet. Daher wurde das Wertungskriterium Angebotspreis um drei neue Qualitätskriterien ergänzt. Bei ähnlichen Angebotspreisen soll die Qualität zukünftig den letzten Ausschlag geben, welches Verkehrsunternehmen den Zuschlag erhält.

Diese Maßnahmen der Verbundlandkreise sollen in Summe dazu beitragen, in einem rechtlich sicheren Rahmen mittelstandsfreundlichere Marktbedingungen zu schaffen.

Daniel Rebmann ist Leiter der Nahverkehrsplanung in der Stabsstelle Nachhaltige Mobilität im Landratsamt Böblingen

# Mit ADKflex auch ohne Auto garantiert mobil

Der Alb-Donau-Kreis liegt im Süden von Baden-Württemberg und grenzt an die Stadt Ulm an. Mit insgesamt 55 Gemeinden ist der Kreis vor allem ländlich geprägt. Dabei ist der Südwesten des Alb-Donau-Kreises mit 136 Einwohnern je km<sup>2</sup> sehr dünn besiedelt. Um auch in diesem Teil des Kreisgebietes die Mobilität weiter zu verbessern, startete zum 1. Juli 2022 das Modellprojekt „ADKflex“. Es sichert allen Orten mit mehr als 100 Einwohnern eine stündliche Anbindung über On-Demand-Busverkehre von frühmorgens bis Mitternacht.

Von Daniela Baumann und Dr. Kathrin Schmidtke · Alb-Donau-Kreis

Mit der U-Bahn, dem Lastenrad oder einem Sharing-Roller zum Einkaufen oder zur Arbeit: Bewohner größerer Städte haben mehrere Möglichkeiten, um auch ohne eigenes Auto ihren Alltag zu bewältigen. Im Alb-Donau-Kreis hat sich das ÖPNV-Angebot, insbesondere mit der Inbetriebnahme des Bahnhofes „Merklingen – Schwäbische Alb“ am 11. Dezember 2022, einer der modernsten Regionalbahnhöfe Deutschlands, stark verbessert. Die Verbesserungen sind jedoch nicht allein durch die neue Zuganbindung, sondern auch durch einen massiven Ausbau des Buslinienverkehrs, den der Alb-Donau-Kreis leistet, entstanden. Es wurde ein neues Verkehrskonzept mit insgesamt 16 neuen Buslinien entwickelt, das verlässliche Verbindungen zum Bahnhof Merklingen sowie zu den Bahnhöfen in Bad Urach, Geislingen, Münsingen, Blaubeuren, Schelklingen und Herrlingen herstellt. Dadurch entsteht unter der Woche flächendeckend ein weitgehender Stundentakt. Am Bahnhof Merklingen werden täglich alle Zugabfahrten bzw. -ankünfte zwischen fünf und 24 Uhr angebunden. Zwei neue Regiobuslinien ergänzen das ÖPNV-Angebot rund um den Bahnhof Merklingen. Damit bestehen für den Nord-Westen des Alb-Donau-Kreises bereits attraktive ÖPNV-Angebote, mit welchen regionale und überregionale Ziele auch ohne Auto erreicht werden können.

Anders stellte sich die Situation im dünnbesiedelten Raum dar: Die Region im Alb-Donau-Kreis rund um Ehingen, Munderkingen, Schelklingen und Allmendingen ist geprägt durch viele kleine Gemeinden. Während Ehingen mit rund 27.300 Einwohnerinnen und Einwohner die größte Stadt im Alb-Donau-Kreis ist, zählen die Gemeinden Emeringen mit 168 Einwohner und Unterwachingen mit 198 Bürgerinnen und Bürger zu den kleinsten Kommunen in Baden-Württemberg. Die landschaftlich schön gelegene Gegend im Donautal und den Flusstälern von Lauter und Schmiech ist ideal zum Wandern oder Fahrradfahren.

Doch wer in dieser Region kein Auto besitzt oder fahren kann, der hat es schwer. In vielen Haushalten gibt es zwei oder mehr angemeldete Fahrzeuge. Auch die Menschen auf



Horst Bottenschein, dessen Busunternehmen unter anderem die ADKflex-Rufbusse fährt, und Dr. Kathrin Schmidtke, Leiterin des Fachdienstes Verkehr und Mobilität im Landratsamt, stellen die neue Beklebung der Busse vor.

© Landratsamt Alb-Donau-Kreis, Katrin Frauenlob

dem Land wollen mobil sein, um ihre Lebensbedürfnisse zu erfüllen und suchen sich das Verkehrsmittel aus, welches diese Bedürfnisse am einfachsten befriedigt. Das Auto ist unkompliziert, es steht vor der Haustür oder in der Garage. Und diese Unkompliziertheit hat der ÖPNV auf dem Land oftmals nicht. Genau hier setzt das Angebot des Modellprojekts „ADKflex“ an. Mit dem „ADKflex“ kann man auch ohne Auto die Natur entdecken, zur Arbeit pendeln oder zum Einkaufen fahren. Das innovative Rufbusssystem schafft in den bislang unterversorgten, sehr ländlich geprägten Teilen des Kreises ein attraktives ÖPNV-Angebot. Das Modellprojekt ist auf acht Jahre angelegt und soll Lücken im bisherigen Angebot schließen, den Nahverkehr verdichten und die Fahrtmöglichkeiten in der breiten Fläche nachhaltig erhöhen.

Die flexiblen Bedienformen sind dabei in den Verbund integriert, das heißt in den DING-Fahrplan, die Fahrplanauskunft, die Tarife und die Buchung. Im Unterschied zum Linienbus steuert der Rufbus nur die Haltestellen an, für die sich jemand angemeldet hat – bei Bedarf allerdings auch solche, die normalerweise nicht abgedeckt werden. Dafür wurden im Gebiet des „ADKflex“ 28 zusätzliche Haltestellen verkehrsrechtlich angeordnet, sodass der Zugang zu diesen



Anfang Juni weihte Verkehrsminister Winfried Hermann zusammen mit Landrat Heiner Scheffold und dem Laichinger Bürgermeister Klaus Kaufmann die beiden Regiobuslinien am Merklinger Bahnhof offiziell ein.

© Landratsamt Alb-Donau-Kreis, Daniela Baumann



Mit „ADKflex“ gut erreichbar: Das auch bei Touristen beliebte malerische Dörfchen Rechtenstein. © Landratsamt Alb-Donau-Kreis, Daniela Baumann

Mobilitätsangeboten in allen Orten auf einen Fußweg von weniger als 250 m verkürzt wird. Diese sehr kürzeren Wege erhöhen die Attraktivität der Nutzung des neuen ÖPNV-Angebots erheblich und leisten einen wichtigen Beitrag dazu, dass der „ADKflex“ eine echte Alternative zum PKW vor der Haustüre wird. Selbst in kleinen Ortschaften kann jede Haltestelle, die sonst gar nicht angefahren werden würde, mit aufgenommen werden und den Bedarf bedienen. Der Fahrgast muss hierzu seinen Fahrtwunsch spätestens eine Stunde vor der gewünschten Abfahrt telefonisch oder online über die App oder die Homepage des DING-Verbundes anmelden. Bei Bedarf kann ein Fahrschein auch im Bus erworben werden. Damit sind die Angebote des „ADKflex“ nicht nur für Pendlerinnen und Pendler, sondern auch für Urlauber attraktiv.

Mit Elektrofahrzeugen mit acht Fahrgastsitzplätzen bringt der Alb-Donau-Kreis ein flexibles Angebot in die breite - vor allen Dingen dünnbesiedelte - Fläche, mit dem sich deutlich mehr Menschen für den ÖPNV gewinnen lassen. Das Modellprojekt sichert an allen Orten mit mehr als 100 Einwohnerinnen und Einwohnern eine stündliche Anbindung über On-Demand-Busverkehre an Werktagen in der Zeit von sechs bis 23 Uhr, an Samstagen von sechs bis 24 Uhr sowie sonntags von sieben bis 24 Uhr. Dazu werden alle Fahrtwünsche in drei Richtungsbändern gebündelt, die auf die zentralen Orte Ehingen und Munderkingen und deren Bahnhöfe ausgerichtet sind. Das ermöglicht im Bedienungsbereich einerseits ein Angebot für Verbindungen zwischen den kleinen, ländlichen Teilorten, die sonst nicht bzw. nur mit erheblich längeren Fahrtzeiten und mehreren Umstiegen erreicht werden könnten. Andererseits können auch größere Städte und Gemeinden wie Ehingen und Munderkingen erreicht werden, um dort beispielsweise Einkäufe zu erledigen. Dies ist ein wichtiger Beitrag zur Daseinsvorsorge im ländlichen Raum. Darüber hinaus wird mit dem Rufbussystem auch eine Anbindung der kleinen Gemeinden an die umliegenden Bahnhöfe sichergestellt, die eine Weiterfahrt mit dem Nah- und Fernverkehr gewährleisten, sodass beispielsweise Städte wie Ulm oder Stuttgart erreicht werden

können. Somit ermöglicht der „ADKflex“ beispielsweise Reisetketten mit dem ÖPNV zwischen den kleinsten Gemeinden Baden-Württembergs und der Landeshauptstadt Stuttgart. Damit sind alle Bürgerinnen und Bürger im ländlichen Raum auch ohne Auto permanent und überregional mobil.

Gleichzeitig leistet der Einsatz von elektrisch betriebenen Kleinbussen einen Beitrag zur Emissionsreduktion. Um den Fahrzeugeinsatz optimal zu gestalten, fasst eine Software die Fahrtwünsche der Gäste zusammen und legt die Routen individuell fest, um kosteneffizient und umweltfreundlich zu sein. Damit soll der Spagat zwischen verlässlicher Mobilität in allen Teilen des Kreisgebietes und der dauerhaften Finanzierbarkeit dieses Systems gelingen. Die Kosten für diese innovativen Nahverkehrskonzepte sind allerdings nicht unerheblich. Für den Projektzeitraum von acht Jahren werden Gesamtkosten von rund 4,5 Millionen Euro erwartet, wobei das Land Baden-Württemberg das Modellprojekt mit ca. 900.000 Euro bezuschusst. Durch diese erheblichen Investitionen entspricht die ÖPNV-Bedienung durch den „ADKflex“ selbst in der dünnbesiedelten Fläche bereits jetzt der im Koalitionsvertrag der baden-württembergischen Landesregierung formulierten Mobilitätsgarantie. Ein attraktives, gutes ÖPNV-Angebot an Busverkehren gehört zu den zentralen Zielen der Kreispolitik, um überall im Kreis die gleichen guten Lebensverhältnisse zu schaffen. Dafür wurde in den vergangenen Jahren seitens des Landratsamtes viel Geld investiert. Doch dies ist notwendig, um den Alb-Donau-Kreis in allen Regionen zu einem attraktiven und lebenswerten Kreis zu machen.

Gutes spricht sich herum - aber bis sich das Angebot in den Köpfen der Kundinnen und Kunden verankert hat, dauert es eine Weile und die Aufgabenträger brauchen einen langen Atem. Wichtig ist daher vor allem eine gute Informationskampagne, um einerseits das Angebot bekannt zu machen, andererseits aber auch Unsicherheiten in Bezug auf die Buchung und Nutzung des Systems zu reduzieren. Gerade das Erfordernis der vorherigen Bestellung, die Andersartigkeit des Fahrplanes und die Bedienung der Haltestellen führt vor allem bei älteren Menschen zu Hemmnissen.



Umso mehr ist daher eine zielgruppenorientierte Marketingstrategie notwendig.

Die Erhebung der Fahrgastzahlen zeigt eine steigende Nachfrage. Das Rufbusprojekt „ADKflex“ wird bei Einheimischen, aber auch Urlaubsgästen immer bekannter. Die Buchungszahlen zeigen nahezu eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen binnen eines Jahres. Die stärkste Nachfrage ist dabei samstags und sonntags zu verzeichnen, da in diesen Zeiten oftmals keine Linienverkehre angeboten werden. Zudem ist die größte Auslastung in den Abendstunden zwischen 19 Uhr und 23 Uhr zu verzeichnen. Die Zahlen zeigen deutlich, dass der „ADKflex“ seiner Rolle als Ergänzung der Regional- und Linienbusse gerecht werden kann. Das neue Mobilitätsangebot wird für verschiedene Zwecke genutzt, darunter Arbeitswege und Versorgungsfahrten, aber vor allem in der Freizeit.

Damit das Projekte kein Selbstzweck bleibt, wird es im Hinblick auf die Übertragbarkeit auf andere Verkehrsräume evaluiert. Bei einer weiterhin positiven Resonanz wird das Angebot nicht nur beibehalten, sondern auf andere Teile des Kreises ausgeweitet werden. Da Fahrtwünsche der Gäste individuell in kleineren Fahrzeugen gebündelt und Fahrwege im Einzelfall festgelegt werden können, besteht die Möglichkeit gerade außerhalb der Hauptverkehrszeit Linienbusse einzusparen und durch emissionsfreie Kleinbusse zu ersetzen. Damit gewinnt nicht nur die Bevölkerung im ländlichen Raum ein flächendeckendes Mobilitätsangebot, sondern es können auch Kosten für den Kreishaushalt eingespart werden. Zudem ist dies in Anbetracht des Fahrpersonalmangels auch für die Verkehrsunternehmen attraktiv. Und zuletzt profitiert die Umwelt von emissionsfreien, ausgelasteten Kleinbussen, anstelle von leeren Dieseln.

Daniela Baumann ist Referentin für Öffentlichkeitsarbeit im Landratsamt Alb-Donau-Kreis, Dr. Kathrin Schmidtke ist Fachdienstleiterin Verkehr und Mobilität im Landratsamt Alb-Donau-Kreis

## ÖPNV-Taxi schafft im Landkreis Freudenstadt zusätzliche Alternativen zum eigenen Auto

Die Zeiten, in denen man nach dem letzten Bus abends nicht mehr nach Hause kommt, sind nun in vielen Landkreiskommunen im Landkreis Freudenstadt vorüber – zum Glück!

Oliver Valha · Landkreis Freudenstadt

Vor gut einem Jahr startete der Landkreis Freudenstadt in den beiden Großen Kreisstädten Freudenstadt und Horb am Neckar das ÖPNV-Taxi als Pilotprojekt. In der Zwischenzeit ist die Nutzung von anfänglich ca. 1 bis 2 Fahrten pro Tag auf ca. 100 Fahrten pro Tag angestiegen, weshalb der Kreistag auch nicht lange überlegen musste und im Mai 2023 die Erweiterung auf den restlichen Landkreis beschloss. Bereits im Juli konnte das Angebot auf die Gemeinden Eutingen im Gäu und Empfingen ausgeweitet werden und seit Ende August 2023 sind auch die Gemeinden Baiersbronn, Dornstetten, Grömbach, Loßburg und Pfalzgrafenweiler im Bediengebiet. Gegen Ende des Jahres wird dann die Lücke zwischen dem „Großraum Horb“ und dem „Großraum Freudenstadt“ mit der Ausweitung des ÖPNV-Taxis auf die Gemeinden Waldachtal, Schopfloch und Glatten geschlossen.

Die ÖPNV-Taxis ergänzen das Fahrtangebot von Bus und Bahn. Dabei gilt eine bisher im Land einmalige Regel: Fahrgäste, deren Fahrtwunsch nicht innerhalb einer Stunde durch reguläre Bus- und/oder Bahnverbindungen bedient wird, können ein ÖPNV-Taxi über die App-Lösung „Mobilerleben“ zu sehr günstigen Fahrpreisen bestellen. Dadurch soll verschiedensten Nutzergruppen auch in dünn besiedelten Gebieten mit unzureichenden Bus- und Bahnverbindungen eine attraktive Alternative zum privaten Pkw geboten werden. Das ÖPNV-Taxi bedient dabei die regulären Bus- und Bahnhofhaltepunkte; bei Bedarf werden auch virtuelle Haltestellen gesetzt.

Durch die Kombination von Bahn, Bus und ÖPNV-Taxi schaffen das Landratsamt und seine Partner so eine eigene Mobilitätsgarantie für den Landkreis Freudenstadt und seine Bürger. Damit wird sowohl den Einwohnerinnen und Einwohnern als auch den Gästen innerhalb einer Stunde ein attraktives ÖPNV-Angebot ermöglicht. Mit 1,8 Millionen Euro wird dies vom Verkehrsministerium des Landes Baden-Württemberg im Rahmen des Förderprogramms „Innovationsoffensive Öffentliche Mobilität“ unterstützt.

### Was kostet die Fahrt im ÖPNV-Taxi?

Die Fahrt mit dem ÖPNV-Taxi ist preislich sehr attraktiv. Je



Landesverkehrsminister Winfried Hermann und Landrat Dr. Klaus Michael Rückert beim offiziellen Startschuss für das ÖPNV-Taxi im Landkreis Freudenstadt © Landratsamt Freudenstadt

Fahrt und Person wird lediglich ein Zuschlag von 2 Euro (unter 18 Jahren 1 Euro) zum normalen vgf-Tarif (Bus / Bahn) erhoben. Mit einer vgf-Zeitkarte Erwachsene zahlt man je Fahrt und Person im ÖPNV-Taxi so beispielsweise nur 2 Euro. Mit einer vgf-Zeitkarte unter 18 Jahre kostet die Fahrt im ÖPNV-Taxi sogar nur 1 Euro. Inhaber einer KONUS-Gästekarte zahlen je Fahrt und Person mit dem ÖPNV-Taxi 3 Euro (unter 18 Jahren 2 Euro). Für den Service der Haustürbedienung wird ein weiterer Zuschlag von 5 Euro berechnet. Die Bezahlung ist sowohl bar, als auch online (Kreditkarte) möglich.

### Wie kann man das ÖPNV-Taxi bestellen?

Für die Buchung des ÖPNV-Taxis stehen eine einfach zu bedienende, kostenlose Mobilitäts-App oder eine Hotline bei der vgf-Mobilitätszentrale unter 07443 247-888 zur Verfügung. Die Fahrt im ÖPNV-Taxi kann bereits mehrere Tage im Voraus gebucht werden, jedoch spätestens 45 Minuten vor dem gewünschten Fahrtbeginn.

Fragen oder Anregungen können gerne an [mobilerleben@kreis-fds.de](mailto:mobilerleben@kreis-fds.de) gerichtet werden. Alle aktuellen Informationen sowie ein Informationsflyer sind auf der Homepage der vgf im Bereich ÖPNV-Taxi zu finden ([www.vgf-info.de/oepnv-taxi](http://www.vgf-info.de/oepnv-taxi)).

Oliver Valha ist Leiter der Stabsstelle Mobilität und Nachhaltigkeit im Landratsamt Freudenstadt

## Die eigene Ladeinfrastruktur bringt E-Mobilität im Landkreis voran

Der Landkreis Karlsruhe bietet Busunternehmen des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) an, die eigens aufgebaute Infrastruktur zum Laden von elektrisch betriebenen Fahrzeugen zu nutzen. Das stärkt den ÖPNV als Ganzen und bringt Vorteile für die Fahrgäste.

Von Janina Keller-Raviol · Landkreis Karlsruhe

Der ÖPNV der Zukunft ist leise, emissionsfrei und verlässlich. Besonders in ländlichen Gebieten ist die Schiene oft keine Option. Wer das Angebot ausbauen will, muss auf den Linienbusverkehr setzen. Nachhaltig wird dieser vor allem durch die Umstellung auf E-Mobilität. Der Landkreis Karlsruhe hat beschlossen, diesem Wandel vorzubauen und Busunternehmen dabei zu unterstützen, ihren Kernaufgaben nachzukommen. Daher baut der Landkreis eine eigene Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge auf, die von den für den Linienverkehr beauftragten Unternehmen genutzt werden kann.

Ein erster zentraler Standort mit Ladeinfrastruktur ist vom Landkreis Karlsruhe in Ettlingen bereits eingerichtet. Von dort aus sind im naheliegenden Linienbündel Ettlingen I sowie Pfinztal/Albtal zehn Elektrobusse im Linienverkehr unterwegs. Der Landkreis strebt an, weitere Ladeinfrastrukturen zu errichten und diesen den Verkehrsunternehmen kostenfrei zur Verfügung zu stellen. Dadurch soll sichergestellt werden, dass auch kleinere und mittelständische Unternehmen im Ausschreibungsverfahren für Linienbündel eine Chance erhalten. Denn der Einsatz von E-Fahrzeugen ist inzwischen Pflicht.

### Der Einsatz von fünf Elektrobussen ist verpflichtend

Im Mai 2019 entschied der Kreistag, im ÖPNV schrittweise auf Elektroantrieb umzusteigen. Der Beschluss fiel damit noch vor der Änderung der Clean Vehicles Directive. In den darauffolgenden beiden Ausschreibungen für Busverkehrsleistungen wurde der Einsatz von jeweils fünf Elektrobussen vorgeschrieben. Da in Busflotten der meisten Unternehmen bisher aber keine solche Fahrzeuge vorhanden waren und bereits lange Lieferzeiten hierfür bestanden, wurde diesen mehr Zeit eingeräumt und der Einsatz erst ab dem zweiten Betriebsjahr verpflichtend festgelegt.

Mit Forderung der Elektrobusse wurde auch die Frage der elektrischen Aufladung aufgeworfen. Die notwendige Infrastruktur führt zu langfristigen Investitionen mit hohen Kosten und viel Verwaltungsaufwand. Das sollte nicht zum Hindernis werden – vor allem für kleinere Verkehrsunter-

nehmen, die sich gegenüber großen Verkehrsbetrieben behaupten müssen. Der Zeitraum, der für Verkehrsunternehmen nötig wäre, um nach Beauftragung eine eigene Ladeinfrastruktur zu errichten und die Kosten dafür abzuschreiben, ist schlicht zu knapp. Von einem besseren Wettbewerb und nachhaltig aufgebauter Infrastruktur profitiert letztlich auf das Angebot des ÖPNV.

### Der Landkreis gibt Starthilfe

Man hätte sich auf den Standpunkt stellen können, dass die Ladeinfrastruktur Sache der Unternehmen ist – schließlich werden azcg keine Tankstellen für Diesel-Fahrzeuge bereitgestellt. Bei dieser neuen Anforderung stand für den Landkreis jedoch im Mittelpunkt, dass auf die Ausschreibungen Busunternehmen auch reagieren und den Auftrag tatsächlich erfüllen können. Denn nur so kann der Umstieg auf E-Mobilität und die Stärkung des ÖPNV vorangehen. Die so wieso schon hohen Ansprüche, die Ausschreibungen mit sich bringen, sind durch die Forderung nach Elektrobusen noch komplexer geworden.

Standardmäßig werden im Landkreis bereits seit mehreren Jahren beispielsweise zusätzlich On-Demand-Leistungen ausgeschrieben, die die Verkehrsunternehmen fordern. Dass sich der Landkreis also einbringt und die Rahmenbedingungen erleichtert, vergrößert am Ende die Chance, dass der technologische Umstieg auch wie gewünscht gelingt. Den Strom für die Ladestation müssen die Verkehrsunternehmen jedoch selbst regeln: Dieser muss zu 100 Prozent aus regenerativen Energien stammen.

### Für zehn Busse braucht es 1.800 Quadratmeter

Für die Infrastruktur muss der Landkreis bestimmte Vorgaben erfüllen. Allein die Suche nach einem geeigneten Grundstück führt zu Herausforderungen. Eine zentrale Lage zu den Linienbündeln und damit kurze Anfahrtswege für die Elektrobusse sind wichtig. Eine ausreichende Größe zum Abstellen und Rangieren kommt hinzu – für zehn Busse sind das etwa 1.800 Quadratmeter. Technische Voraussetzungen, wie zum Beispiel ein Mittelspannungs- und ein Löschwasseranschluss sind unabdingbar. Für den ersten Standort konnte der Landkreis schließlich das ehemalige Firmengelände der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft am Bahnhof Ettlingen West anmieten.

### Der Betrieb läuft seit zwei Jahren

Als der Landkreis den Aufbau der Ladeinfrastruktur startete, war er Pionier. Dennoch gelang das Vorhaben mit Gesamtkosten von circa 1,1 Millionen Euro. Das Land Baden-Württemberg förderte das Projekt zu 70 Prozent. Auf dem Gelände stehen eine Trafostation mit einer Leistung von 1.000 Kilovoltampere, sechs Schnellladestationen mit einer Leistung von jeweils 180 Kilowatt, vier Doppelladesäulen und zwei Einzelladesäule. Je Busunternehmen stehen fünf Ladepunkte für die jeweils fünf E-Busse zur Verfügung. Eine



Der Landkreis stellt den Busunternehmen eine Trafostation, sechs Schnellladestationen, vier Doppelladesäulen und zwei Einzelladesäulen zur Verfügung.  
© Landratsamt Karlsruhe, Janina Keller-Raviol

Vollladung der Busse ist in 4,5 Stunden möglich. Anfänglich traten noch technische Schwierigkeiten bei der Verbindung der Ladesäule mit den Elektrobusen auf. Diese wurden aber durch gezielte Verbesserungsmaßnahmen behoben. Der Lade- und Fahrbetrieb verläuft seit nunmehr fast zwei Jahren weitgehend problemlos.

### Emissionsfreier Busverkehr bringt Vorteile

Das Verkehrsunternehmen Friedrich Müller Omnibusunternehmen GmbH nutzt den Standort in Ettlingen und betreibt von dort seit Ende des Jahres 2021 fünf Elektrobusse. Der Fahrbetrieb mit den E-Bussen steht dem der Dieselbusse in Nichts nach. Viel eher können die Fahrgäste Vorteile der emissionsfreien Beförderung direkt wahrnehmen: Der Geräuschpegel im und um das Fahrzeug ist deutlich reduziert. Davon profitieren nicht nur die Kundinnen und Kunden im Bus oder das Fahrpersonal, sondern auch Anwohnerinnen und Anwohner viel befahrener Strecken. Die Reichweite der E-Fahrzeuge hat sich für die Umläufe als ausreichend erwiesen. Durch Zwischenladen als Teil der Betriebsabläufe wird garantiert, dass auch an Tagen mit extremen Temperaturen genug Leistung vorhanden ist.

### E-Mobilität ist eine Chance für den ÖPNV

„Die Umstellung auf E-Mobilität nimmt der Landkreis Karlsruhe als Chance wahr, den ÖPNV zukunftsfähig und attraktiv zu gestalten. Je besser und angenehmer Angebote von Fahrgästen empfunden werden, desto größer ist deren Akzeptanz und somit auch die Nutzung“, fasst Landrat Dr. Christoph Schnaudigel zusammen. Denn um die Mobilitätswende im ländlichen Raum ohne Schieneninfrastruktur zu schaffen, braucht es genau das: Klimaneutrale Busverkehre, entlastete Busunternehmen, die mit den freigewordenen Kapazitäten das Angebot sicherstellen können, und zufriedene Fahrgäste.

Janina Keller-Raviol arbeitet im Büro des Landrats des Landratsamts Karlsruhe

# ÖPNV-Offensive im Landkreis Tübingen

Ende 2020 beschloss der Kreistag des Landkreises Tübingen eine „ÖPNV-Offensive“ für den Regionalbusverkehr.

Von Gabriel Wehle · Landkreis Tübingen



Der „neue Kreisbus“ fährt im Landkreis Tübingen unter dem Motto „Der Bringer!“. Damit möchte der Landkreis Tübingen auf sein verbessertes ÖPNV-Angebot aufmerksam machen. © rbw Werbeagentur

Dabei wurde als Zielkonzept ein ÖPNV-Angebot entwickelt, das sich an den Überlegungen in der ÖPNV-Zukunftskommission des Landes orientiert, indem es zu den Hauptverkehrszeiten in den Verdichtungsräumen einen Viertelstundentakt und in der Fläche einen Halbstundentakt vorsieht. Damit einher gingen neben der reinen Angebotsverbesserung im Rahmen einer „ÖPNV-Offensive“ insbesondere auch die Entwicklung einer Marketingstrategie sowie weitere Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des Regionalbusverkehrs. Das Projekt befindet sich aktuell mitten in der Umsetzungsphase.

## Einheitliches Design – verbessertes ÖPNV-Angebot

Gemeinsam mit einem Fachbüro wurde der Slogan „KREISBUS – Der Bringer!“ und ein einheitliches Bus-Design entwickelt. Darüber hinaus wirbt der Landkreis Tübingen im Rahmen der „KREISBUS-Kampagne“ auf Plakaten, Stelen, Anzeigen, auf Social Media, Veranstaltungen und sonstigen Kanälen für das verbesserte KREISBUS-Angebot.

Der Landkreis hebt mit den neuen Bedienstandards sein künftiges ÖPNV-Angebot auf ein neues Niveau. Mit entsprechender Vorarbeit in einer Projektgruppe bestehend aus Vertreterinnen und Vertretern von Kreistag und Verwaltung wurde ein Zielkonzept entwickelt, welches grundsätzlich eine Umstellung vom bisherigen 60/30-Raster auf ein 30/15-Raster (Fläche/Verdichtungsräume) vorsieht. Um im

Bedarfsfall künftig weiterhin auf wirtschaftliche Negativeentwicklungen reagieren zu können, entschied sich der Kreistag zudem neben diesem Zielkonzept für verbindliche Mindeststandards, die in der Fläche zu den Hauptverkehrszeiten einen Halbstundentakt vorsehen, am Wochenende und zu den Randzeiten jedoch ein etwas ausgedünntes Angebot.

Zielkonzept des ÖPNV-Angebots gemäß Nahverkehrsplan:

Tag	Zeitraum	Stadtverkehr	Grundnetz		Grundnetz Verdichtungsraum	Ergänzungszusatznetz	
			Takt				
Mo-Fr	05:00 - 06:00	Gesonderte städtische Standards	30		30	Nachfrageorientierung	
	06:00 - 09:00		30	V*	15		
	09:00 - 15:00		30		15		
	15:00 - 19:00		30	V*	15		
	19:00 - 21:00		30		15		
	21:00 - 00:00		30	⌚	30		
	00:00 - 01:00		60	⌚	30		
Sa	05:00 - 07:00		60	⌚	30		
	07:00 - 19:00		30		15		
	19:00 - 00:00		30	⌚	30		
	00:00 - 01:00		60	⌚	30		
So/Fei	05:00 - 07:00		60	⌚	30		⌚
	07:00 - 00:00		30	⌚	30		
	00:00 - 01:00		60	⌚	30		

**Erläuterung:**

V\* Taktverdichtung bei entsprechender Nachfrage, ab Zeithorizont Umsetzung Regionalstadt

⌚ bei schwacher Nachfrage Anrufverkehr

Auf dieser Grundlage wird der Landkreis Tübingen nun in den kommenden Jahren den Regionalbusverkehr sukzessive stärken und weiter ausbauen. Bei einer Umsetzung des oben dargestellten Zielkonzepts in allen Linienbündeln in Aufgabenträgerschaft des Landkreises rechnet die Verwaltung Stand heute ohne Berücksichtigung künftig erwartbarer Kostensteigerungen mit jährlichen Mehrkosten von rund 6 Mio. €. Der Landkreis Tübingen investiert damit mittelfristig jährlich einen zweistelligen Millionenbetrag allein in seinen Regionalbusverkehr und leistet damit einen zentralen Beitrag zur Verkehrswende.

### **Weitere Maßnahmen in der ÖPNV-Infrastruktur**

Der Schwerpunkt der eingeleiteten „ÖPNV-Offensive“ liegt bislang im Ausbau des Angebots, da hierin der unmittelbarste Nutzen für den Fahrgast liegt. Mit dem Ziel der Verkehrswende vor Augen soll im Landkreis Tübingen auch künftig ein klarer Fokus auf dem Ausbau des Verkehrsangebots und seine qualitative Sicherung gelegt werden. Dabei soll aber selbstverständlich ein ganzheitlicher Ansatz verfolgt werden, der insbesondere auch die ÖPNV-Infrastruktur nicht aus den Augen verliert. Bereits im Jahr 2013 setzte der Kreistag damals in Vorreiterrolle ein Förderprogramm auf, um den barrierefreien Ausbau von Haltestellen in den Gemeinden mit bis zu 10.000 € pro Bussteig zu bezuschussen. Seither wurde eine Vielzahl an Haltestellen barrierefrei umgebaut und der Landkreis förderte allein in den letzten 5 Jahren rund 60 Bussteige mit einem Fördervolumen von knapp 600.000 €.

Künftig soll nun der weitere Feinschliff in Sachen Haltestelleninfrastruktur im Sinne der vom Kreistag beschlossenen „ÖPNV-Offensive“ erfolgen. Dabei werden auch die fahrgastfreundliche und barrierefreie Gestaltung und Ausstattung der Haltestellen eine verstärkte Rolle einnehmen. Mit der teilweisen Erneuerung der Haltestellenbeschilderung wurde hierfür bereits ein erster Schritt gemacht. Eine gute Handlungsgrundlage bietet hierfür im Weiteren die kürzlich abgeschlossene umfassende Datenerfassung nach einheitlichen Kriterien im Rahmen des Landes-Förderprogramms „Haltestellenerfassung“. In Zeiten von Fachkräftemangel und knapper öffentlicher Kassen wird die Kunst dabei sein, in der Fläche Infrastruktur-Standards zu definieren, die personell und wirtschaftlich darstellbar sind und dabei das Verhältnis zwischen Nutzen und Kosten in einem ausgewogenen Maß halten. Gleichzeitig gilt es die Städte und Gemeinde als entscheidende Akteure vor Ort eng zu beteiligen und nicht mit Vorgaben zu überfordern bzw. in ihrer kommunalen Selbstverwaltung zu beschneiden.

### **Zukunftsperspektive Regional-Stadtbahn**

Neben dem erheblichen Ausbau des Regionalbusverkehrs wird künftig auch das bereits in der Umsetzung befindliche Schienenverkehrsprojekt „Regional-Stadtbahn Neckar-Alb“ einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrswende nicht nur im Landkreis Tübingen, sondern in der gesamten umliegenden

Region leisten. Dabei sollen die Städte und Gemeinden der Region Neckar-Alb miteinander verbunden und attraktive Verbindungen in die Zentren Tübingen und Reutlingen geschaffen werden. Hierzu werden die im Umland bereits bestehenden Eisenbahnstrecken ausgebaut und mit den Innenstadtbereichen über neu zu bauende Straßenbahnstrecken verbunden, die dort die Feinerschließung sicherstellen.

Zur Attraktivität und Zukunftsfähigkeit dieses neuen Mobilitätsangebots tragen eine enge Taktichte von mindestens 30 Minuten und der Einsatz moderner elektrischer Fahrzeuge bei. Diese sogenannten „Zweissystem-Fahrzeuge“ verkehren dabei sowohl auf den Eisenbahnstrecken im Umland, als auch auf den neugebauten Straßenbahnstrecken. Hierdurch kombiniert die Regional-Stadtbahn die Vorteile der Eisenbahn im Umlandverkehr (schnelle Beförderung, eigenes Streckennetz) mit den Vorteilen einer Straßenbahn (dichte Erschließung der innerörtlichen Bereiche, flexible Streckenführung). Das geplante Streckennetz beläuft sich auf insgesamt 200 km. Etwa 137 km bestehende Eisenbahnstrecken werden elektrifiziert und einzelne Abschnitte erhalten zur Steigerung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit ein zweites Gleis. Zusätzlich werden 38 km Strecke neu gebaut/reaktiviert und im Gesamtnetz entstehen 55 neue Haltepunkte. Kurzum: Die Regional-Stadtbahn ist ein echter Gewinn für die Region und ermöglicht eine klimafreundliche und zeitgemäße Mobilität. Die geschätzten Investitionskosten von rund 2,1 Mrd. € mit einem kommunalen Anteil von ca. 300 Mio. € (Preisstand 2021) stellen dabei die Projektpartner (Landkreise Zollernalb, Reutlingen und Tübingen sowie Städte Reutlingen und Tübingen) vor große Herausforderungen.

Um das riesige Potenzial des Projekts für die Einwohnerinnen und Einwohner des Landkreises Tübingen voll auszuschöpfen, gilt es auch weiterhin, den Regionalbusverkehr eng auf den Schienenverkehr abzustimmen, bestehende Zubringersysteme weiterzuentwickeln und gegenseitige Synergien effizient zu nutzen. Auf diese Weise sollen bald KREISBUS und Regional-Stadtbahn Hand in Hand gehen und vor allem auch für die tausenden täglichen Pendlerinnen und Pendler mehr als nur eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellen.

Gabriel Wehle ist Leiter der Abteilung Verkehr und Straßen im Landratsamt Tübingen

# Mit einem Klick bis vor die Haustür

Im Anschluss an den Linienverkehr fährt im Landkreis Rottweil der Anrufbus – jeden Abend, und am Wochenende sogar den ganzen Tag. Das Besondere an diesem Angebot: Die Kleinbusse fahren nur, wenn sie vorher gebucht wurden. Ein flexibles und umweltfreundliches Prinzip.

Andrea Schmider · Landkreis Rottweil ·

Die Anrufbusse verkehren im Stundentakt im Landkreis Rottweil, nach einem festen Fahrplan. Er bringt die Fahrgäste im gesamten Kreis Rottweil von A nach B – insgesamt in 77 Städte, Gemeinden und Teilorte mit mehr als 500 Haltestellen. Zusätzlich bietet der Anrufbus einen ganz besonderen Service: Wer nicht weiter als eineinhalb Kilometer Straßentfernung von einer Haltestelle wohnt, kann sich gegen einen Aufpreis ab 20 Uhr abends direkt vor die Haustür fahren lassen.

Diese App wurde aus dem Topf „Innovationsoffensive Öffentliche Mobilität“ des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg gefördert. Im Rahmen dieses Programms sollten ausschließlich innovative Pilotprojekte finanziell unterstützt werden. Das Nahverkehrsamt des Landkreises Rottweil hatte die Chance ergriffen und einen Förderantrag gestellt – und fast 75.000 Euro Förderung erhalten.

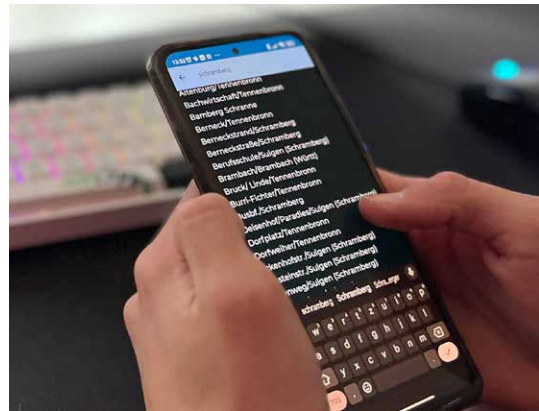
Dabei ist die App mehr als ein reines Buchungstool: Sie dient gleichzeitig als Fahrplanauskunft und verfügt über eine Ortungsfunktion, die den Fahrgast mit Echtzeitinformationen zu seiner bestellten Fahrt versorgt. Start- und Zielhaltestelle werden auf der Karte visualisiert. Außerdem kann ab 15 Minuten vor Fahrtbeginn der Standort des Fahrzeugs angezeigt werden.

Die App steht in den gängigen App-Stores zum kostenlosen Download zur Verfügung; umfassende Informationen zum Anrufbus und den Link zur App finden Interessierte auch auf der Webseite des Landkreises unter [www.landkreis-rottweil.de/anrufbus](http://www.landkreis-rottweil.de/anrufbus) sowie auf der Webseite des Verkehrsverbundes Schwarzwald-Baar-Heuberg unter [www.mein-move.de](http://www.mein-move.de).

## Gefragtes Verkehrsmittel

Das Prinzip Anrufbus ist ein echtes Erfolgsmodell, wie ein Blick auf die Fahrgastzahlen zeigt. Im Jahr 2022 haben die Anrufbusse im Landkreis Rottweil 40.046 Fahrgäste transportiert. Für 2023 ist ein weiterer Anstieg zu verzeichnen: Bis zu 6.000 Fahrgäste buchen den Anrufbus monatlich. Die Anrufbuslinien sind im move-Tarif integriert, wer also eine move-Karte hat, kann den Anrufbus kostenlos nutzen.

Andrea Schmider ist Pressesprecherin im Landratsamt Rottweil



## GANZ EINFACH BUCHEN: PER TELEFON ODER APP

Wer den Anrufbus des Landkreises Rottweil nutzen möchte, muss mindestens eine Stunde vorher buchen. Am Wochenende wird empfohlen, die Buchung früher zu erledigen, denn besonders am Freitagabend und am Samstagabend sind die zehn Kleinbusse, die die Linien bedienen, sehr gefragt.

Gruppenfahrten von mehr als zehn Personen müssen mindestens zehn Werktage im Voraus angemeldet werden, damit dies eingeplant werden kann. Als Werktage gelten hierbei Montag bis Freitag. Auch Rollstuhlfahrten müssen zwei Tage im Voraus angemeldet werden.

Die Buchung funktioniert ganz einfach: Entweder telefonisch unter 01806 777 272 oder, ganz neu seit diesem Jahr, mit einer eigens entwickelten App.

## DIESE TICKETS GELTEN IM ANRUFBUS

- Baden-Württemberg-Ticket der Deutschen Bahn
- Tickets im bwtarif
- Deutschlandticket
- Landesweites Jugendticket
- KONUS-Karte

© Landratsamt Rottweil



Die Regiobuslinie 11 verbindet die Gemeinde Dörzbach mit dem Möckmühler Bahnhof. Die Wegstrecke führt am ehemalige Zisterzienserklöster in Schöntal vorbei.  
© Nahverkehr Hohenlohekreis

#### MÖGLICHKEITEN IM LÄNDLICHEN RAUM

## Die Stärkung des ÖPNV in der Fläche braucht mehrerlei Ansätze

Der Hohenlohekreis ist der Landkreis mit den geringsten Einwohnerzahlen in Baden-Württemberg, gleichzeitig stellt die disperse Siedlungsstruktur mit vielen kleinen Wohnplätzen eine enorme Herausforderung für die Erschließung aller Orte durch den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) dar.

Von Alexander Wolf · Hohenlohekreis

In Zeiten knapper Kassen wurde das Angebot vor ungefähr 10 Jahren deutlich reduziert: Fahrten am Wochenende und am Abend wurden gestrichen, den meisten Linien – bis auf wenige Hauptachsen – wurde eine „Betriebsruhe“ am Vormittag verordnet. Zeit für eine Trendwende!

### Regiobuslinien als Rückgrat des ÖPNV

Der Hohenlohekreis ist mit nur einer Schienenstrecke – der Hohenlohebahn von Heilbronn nach Schwäbisch Hall – im Gegensatz zu anderen ländlichen Kreisen deutlich unterversorgt, was das Angebot auf der Schiene angeht. Der Busverkehr spielt somit auch auf den überörtlichen Achsen eine zentrale Rolle.

Durch das Förderprogramm des Landes wurde bereits im Jahr 2016 die Chance wahrgenommen, gleich zwei der Hauptlinien auf den Standard der landesweit bedeutsamen „Regiobuslinien“ aufzuwerten. Die Kreisstadt Künzelsau, eine der wenigen Kreisstädte in Baden-Württemberg ohne eigenen Gleisanschluss, sollte damit besser an den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) angebunden werden.

Stündliche Fahrten von früh bis spät, einheitliche Takte und Linienführungen haben ein Angebot geschaffen, das von den Fahrgästen als spürbare Verbesserung wahrgenommen und genutzt wird. Die sowieso schon modernen, klimatisierten Niederflerbusse des Eigenbetriebs Nahverkehr Hohenlohekreis (NVH), der die Linien betreibt, passten zu den Förderbedingungen. Ein positiver Nebeneffekt für alle Fahrgäste war, dass seither alle Fahrzeuge mit dem geforderten kostenfreien WLAN ausgerüstet sind.

Das Mittelzentrum Künzelsau wurde so noch besser an die nahe gelegene Hohenlohebahn angebunden. Am Waldenburger Bahnhof erfolgt der Umstieg bequem und schnell von der Linie 7 zur Bahn in Richtung Heilbronn oder Schwäbisch Hall. In Richtung Norden passiert die Linie 19 drei Täler (Kocher, Jagst und Tauber) bevor die Tauberbahn in Bad Mergentheim erreicht wird.

Das Konzept kommt bei der Bevölkerung gut an: die Fahrgastzuwächse liegen teils im hohen zweistelligen Bereich. Dabei stiegen die Fahrgastzahlen am Wochenende wie auch unter der Woche.

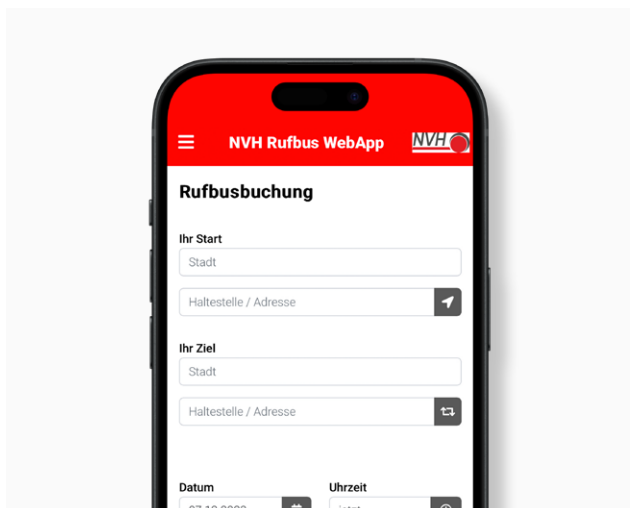
Beide Verbindungen werden schon in der zweiten Runde gefördert, der Kreistag hat im November 2023 beschlossen, die Förderung für die nächsten fünf Jahre zu beantragen. Nicht nur das Konzept hat hierbei überzeugt: seit Einführung sind die Fahrgastzahlen um ca. 25 % unter der Woche und um ca. 70 bis 80 % am Wochenende gestiegen.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 kam die dritte geförderte Linie im Landkreis dazu: Die Linie 11 verkehrt zwischen Dörzbach und Möckmühl und erschließt entlang der ehemaligen Trassenführung der Jagsttalbahn das Jagsttal in Ost-West-Richtung, um in Möckmühl den Anschluss an die Frankenbahn zu erreichen.

Alle drei Linien bestanden schon vor der Förderung, haben aber durch die Taktverdichtung und -verlängerung durch die Förderung deutlich an Fahrgästen zugewonnen. Die verlässlichen Fahrzeiten sind attraktiv für Berufspendler, Schülerinnen und Schüler sowie Studierende, aber auch für Gelegenheitsfahrgäste sowie Freizeitpendler.

### Rufbus als Ergänzung zum Regelangebot

Zum Jahresbeginn 2023 wurde mit Einführung eines Rufbus-Verkehrs im südlichen Landkreis ein weiterer Schritt in Richtung Angebotsausbau unternommen. Die Städte und Gemeinden Öhringen, Bretzfeld, Pfedelbach, Neuenstein und Zweiflingen werden seither auch außerhalb der regulären Bedienzeiten durch den ÖPNV angebunden. Der südliche Landkreis, der zwar an die Schienenstrecke angebunden ist und mit der S4 (Öhringen-Cappel - Heilbronn - Karlsruhe) einen echten Standortfaktor vorweisen kann, war bisher benachteiligt, was den Busverkehr betrifft. Abends und am Wochenende gab es nur wenige oder gar keine Fahrten, um die „letzte Meile“ zurücklegen zu können.



In der „NVH Rufbus WebApp“ können Nutzerinnen und Nutzer einen Rufbus zur gewünschten Zeit und Fahrstrecke buchen. © Buchungsplattform T.DiMo

Der Kreistag stimmte einer dreijährigen Erprobungsphase zu, in welcher das System auf seine Praxistauglichkeit und im Hinblick auf die Akzeptanz durch die Bevölkerung getestet werden soll. Fünf Linien binden die umliegenden Gemeinden nun an die Große Kreisstadt Öhringen und an die

S-Bahn an. Der Rufbus verkehrt nach einem festen Fahrplan, die Fahrtwünsche können bis maximal eine Stunde vor der jeweiligen Abfahrtszeit mittels WebApp oder telefonisch gebucht werden. Je nach Tageszeit und Fahrgastaufkommen werden unterschiedliche Fahrzeuggrößen eingesetzt. Fahrten, die unter der Woche nach den regulären Fahrzeiten angeboten werden, werden oftmals auch mit dem „großen“ Linienbus durchgeführt, wenn Fahrzeugumläufe zu geringen Kosten erweitert werden können. Fahrten mit mittlerem oder nicht immer planbarem Fahrgastaufkommen werden mit Kleinbussen durchgeführt, die auch tagsüber auf nachfrageschwachen Linien oder im Schülerverkehr zum Einsatz kommen. Diese verfügen über einen barrierefreien Einstieg, Rollstuhlrampe und vollständiger Vertriebsstechnik. In den späten Abendstunden am Wochenende werden Fahrten mit Taxis durchgeführt, da sich hier die Bereitstellung von Omnibusfahrern wirtschaftlich gesehen nicht rechnet.

#### ZAHLEN, DATEN, FAKTEN

- Seit Jahresbeginn wurden bereits knapp 4.000 Fahrgäste befördert
- Die durchschnittliche Belegung liegt bei 1,3 Fahrgästen je Fahrt
- Die Buchung erfolgt zu gleichen Teilen telefonisch und online
- Anbindung an die S-Bahn wurde durch die Rufbusse ausgebaut

Die Nachfrage stieg seit Einführung des Angebots stetig an. In den ersten zehn Monaten des Jahres konnten knapp 4.000 Fahrgäste gezählt werden. Die Fahrten sind im Durchschnitt mit 1,3 Fahrgästen besetzt. Was sich sehr schnell zeigte: Der Rufbus wird auch in der Praxis als Ergänzung zum Regelangebot wahrgenommen und entsprechend genutzt. Alexander Wolf, Werkleiter des NVH, stellt fest: „Auf den Linien, bei denen es tagsüber schon ein gutes Angebot gibt, ist die Nachfrage in den Tagesrandlagen und am Wochenende auch entsprechend vorhanden. Auf den Achsen mit nur wenigen Verbindungen tagsüber zielt auch ein Angebot mit Spätfahrten bisher ins Leere.“

Das Angebot wird ebenso von Berufspendlern wie von Gelegenheitsfahrgästen genutzt. Der Anteil der telefonischen Buchungen liegt nahezu gleich auf wie die Bestellungen per WebApp. Es zeigt sich aber, dass die Mehrzahl der Fahrgäste bereits einen gültigen Fahrschein, oft im Abo, besitzt, die Verkäufe von Einzel- und Tagesfahrscheinen auf den Rufbus-Linien sind marginal.

### Aufhebung der Betriebsruhe am Vormittag

So gut die genannten Einzelmaßnahmen sind, so wichtig sind auch Verbesserungen im gesamten Liniennetz. Vor über zehn Jahren fasste der Kreistag aus Spargründen den Beschluss, die Verkehre am Vormittag außerhalb des Schülerverkehrs auf den meisten Linien ruhen zu lassen. Ausge-



nommen waren nur wenige Hauptachsen. Diese „Betriebsruhe“ ist zum diesjährigen Fahrplanwechsel ab 10. Dezember 2023 aufgehoben worden.

Öffentlicher Nahverkehr ist auch im ländlichen Raum weitaus mehr als bloße Schülerbeförderung, wenngleich diese Kundengruppe den Großteil der Fahrgäste ausmacht. Nicht nur zu Corona-Zeiten wurde der Bedarf an Fahrten außerhalb der gewohnten Spitzenzeiten spürbar. Die Flexibilisierung von Arbeits- und Schulzeiten macht eine Ausdehnung der Betriebszeiten ebenso erforderlich wie das Verlangen nach einer „echten“ Alternative zum Auto, wenn die Mobilitätswende konsequent gelingen soll. Letztlich profitiert auch das System an sich, wenn sich die Nachfrage auf einen größeren Zeitraum am Vormittag verteilt.

### Einheitliches Erscheinungsbild

Schon seit vielen Jahren sind die Fahrzeuge im Hohenlohekreis in einem einheitlichen Design unterwegs, welches kürzlich überarbeitet wurde. Ein einheitliches äußeres Er-

scheinungsbild soll dem Fahrgast einen genauso hohen Wiedererkennungswert bieten wie das Interieur: eine einheitliche Farbgebung, einheitliche Sitzpolster sowie die einheitliche Fahrgastinfo- und Verkaufsinfrastruktur zeigen dem Fahrgast, dass man sich in einem Fahrzeug des kreiseigenen Verkehrsbetriebs befindet – unabhängig davon, welcher der 16 Auftragsunternehmen die Fahrt durchführt.

Auch an der Haltestelle ist sofort sichtbar, wer den Verkehr betreibt: Im ganzen Landkreis gibt es schon seit mehreren Jahrzehnten einheitliche Haltestellenschilder.

Alexander Wolf ist Betriebsleiter des Eigenbetriebes Nahverkehr Hohenlohekreis sowie Dezernent für Mobilität und Straßenbau im Landratsamt Hohenlohekreis

## VERKEHRSPROJEKTE IM LANDKREIS LÖRRACH

# Entwicklung hin zum starken ÖPNV und zum klimaverträglichen Verkehr

Mobilität ist eines der Grundbedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger. Sie bedeutet individuelle Freiheit und Teilhabe. Mobilität begleitet uns auf dem Weg zur Arbeit und in der Freizeit. Sie ist notwendig für die Funktionalität einer Region als Wirtschafts- und Tourismusstandort. Gleichzeitig steht die Mobilität in direktem Zusammenhang mit der Herausforderung des 21. Jahrhunderts, dem Klimawandel.

Von Jakob Jochum, Philipp Günther und Jessica Mörsdorf · Landkreis Lörrach

Vor dem Hintergrund dieser verschiedenen Aspekte hat sich der Landkreis Lörrach zum Ziel gesetzt, die Mobilität sozial, ökonomisch und ökologisch nachhaltig zu gestalten. In diesem Sinne arbeitet er aktiv und in allen Bereichen an der Verkehrswende mit. Die folgenden Punkte sollen einen kleinen Einblick darüber geben, wie der Landkreis die Entwicklung hin zu einem klimaverträglichen Verkehr und einem starken ÖPNV vorantreibt.

### Starker ÖPNV: Stetige Entwicklung des Busnetzes im Landkreis „Sausenberger“ und „Schopfheimer“ sorgen für attraktive Verbindungen

Das Engagement des Landkreises im Bereich des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) besteht vor allem aus Planungs- und Konzeptionsaufgaben sowie Aspekten der Steuerung. Als Aufgabenträger im straßengebundenen ÖPNV

setzt sich der Landkreis für einen bedarfsgerechten, klimafreundlichen und komfortablen öffentlichen Nahverkehr ein, wobei insbesondere auch auf eine gleichwertige Versorgung des ländlichen Raums Wert gelegt wird. Seit der vollständigen Neufassung des Nahverkehrsplans 2016 baut der Landkreis sein ÖPNV-Netz sukzessive und nachhaltig aus. So wurde zum Fahrplanwechsel 2017/2018 mithilfe des Landesförderprogramms die erste Regiobuslinie, der „Sausenberger“ in Betrieb genommen. Sie bietet seitdem an sieben Tagen in der Woche eine schnelle hochattraktive Verbindung zwischen dem Unterzentrum Kandern und der Bahn-Anschlussstelle Lörrach-Brombach – und das im Stundentakt.

Aufgrund des Erfolgs entschied sich der Landkreis 2021, eine weitere Buslinie zu einer Regiobuslinie umzugestalten. Seit Dezember 2021 bringt der „Schopfheimer“ Fahrgäste von Schopfheim im Wiesental über den Dinkelberg an den



Regiobus „Schopzheimer“ auf seiner Fahrt im Landkreis Lörrach. © Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

Hochrhein nach Rheinfelden. Rund 550 Fahrgäste werden hier pro Tag befördert.

Eine weitere angebotsorientierte Regiobuslinie ist bereits für 2024 in Planung. Zum Fahrplanwechsel soll eine Linie das Oberzentrum Lörrach mit der Saint-Louis Agglomération und dem EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg verbinden. Die Linie wird eine Lücke im Busnetz schließen und in Zusammenarbeit mit dem Trinationalen Euro-District Basel, der Saint-Louis Agglomération und dem Département du Haut-Rhin realisiert werden. Somit entsteht im Landkreis die erste direkte Busverbindung zwischen Deutschland und Frankreich.

Ebenfalls zum Fahrplanwechsel 2024 wird das Linienbündel Wiesental den Betrieb aufnehmen. Um die Attraktivität des ÖPNV zu steigern und wirtschaftlichen und ökologischen Gesichtspunkten Rechnung zu tragen, wurde für die Angebotskonzeption dieses Bündels eine Kombination aus klassischem Linienverkehr nach § 42 PBefG und einem „ON Demand Verkehr“ (Linienbedarfsverkehr § 44 PBefG) konzipiert, um Randzeiten im ländlichen Raum besser und wirtschaftlicher zu bedienen.

Ein schönes Beispiel für die ganzheitliche Entwicklung des Verkehrs im Landkreis ist die Reihe von Untersuchungen im Kandertal. Was zunächst als Raumkonzept startete, konnte anschließend in der Verkehrsstudie Kandertal vertieft werden. Unmittelbarer Output des Raumkonzepts war die Gründung des Mobilitätsnetzwerks Kandertal.

In der Verkehrsstudie wurde die bedarfsgerechte und moderne Erschließung des Raums untersucht, sowohl durch Busverkehr, als auch aufbauend darauf die Reaktivierung der Kandertalstrecke für den S-Bahn-Betrieb. Bereits ab 2026 soll der Landkreis von dem neuen Buskonzept aus dieser Studie profitieren. Der Fokus liegt dabei auf einer hohen Angebotsorientierung (Vertaktete Linien und gute Umstiege).

### **Starker Regionalbahnverkehr: Aufwertung der Hauptachsen für die Herausforderungen der Zukunft**

Der Schienenpersonennahverkehr spielt auf den Hauptachsen eine überragende Rolle im Bereich der nachhaltigen Mobilität. Auch im Landkreis Lörrach sind die Rheintalbahn, die Hochrheinbahn sowie die Garten- und Wiesentalbahn unverzichtbar für den Pendler-, Tourismus- und Freizeitverkehr. Vor diesem Hintergrund beteiligt sich der Landkreis an den Projekten „Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn“ sowie „Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn“. Beide Strecken sind Teil der trinationalen S-Bahn Basel und damit der Entwicklung des zusammenhängenden S-Bahn-Netztes der gesamten Region.

Mit dem Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn soll ein neuer Haltepunkt für das sich noch im Bau befindliche neue Klinikum erschlossen und ein moderner 15-Minuten-Takt zwischen Lörrach Hauptbahnhof und Basel eingeführt werden. Zudem soll die Erschließung des Wiesentals durch eine Aufwertung der Linie S5 erheblich verbessert werden. Die Inbetriebnahme ist für 2035 angestrebt.

Während der Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn zwar stetig voranschreitet, befindet sich das Projekt gleichwohl noch in den Anfangsphasen. Im Gegensatz dazu rückt die Elektrifizierung der Hochrheinbahn mit einem Baustart in 2025 und der Inbetriebnahme Ende 2027 in vergleichsweise greifbare Nähe. Bei diesem Projekt soll die längst nicht mehr zeitgemäße „Dieselinsel“ beseitigt werden. Das hat nicht nur positive Auswirkungen im Bereich Klimaschutz, hierdurch wird auch die Einbindung in das elektrifizierte Gesamtnetz, sowohl von Deutschland als auch der Schweiz, ermöglicht. Als Beispiel für die hierdurch geschaffenen Durchbindungsmöglichkeiten ist der Hochrhein-Bodensee-Express, der auf der Strecke Herisau – St. Gallen – Kons-

tanz – Basel Badischer Bahnhof die bestehende schnelle Verbindung ergänzt.

Mit der Aufwertung der gesamten Region und über die Landesgrenze hinweg leistet das Projekt einen relevanten Beitrag zur Stärkung des ÖPNV und zur Entwicklung hin zu einem klimaverträglichen Verkehr.

### **Starke Partnerschaft, große Bandbreite: Mobilitätsnetzwerk Kandertal und Kompetenznetzwerk Mobilitätspunkte**

Speziell kleine ländliche Kommunen benötigen vor dem Hintergrund der großen Aufgaben im Bereich der nachhaltigen Mobilität neue Lösungen und eine stärkere Verbindung untereinander. Doch nicht nur die Menschen in ländlichen Räumen, sondern auch in den urbanen Zentren, profitieren von einer über Gemarkungsgrenzen hinweg abgestimmten Mobilität und neuen Mobilitätsformen.

Um in diesen Themen gemeinschaftlich voranzukommen, haben sich zehn Kommunen aus dem Kandertal und vom Oberrhein zusammengeschlossen, gemeinsam mit dem Landkreis Lörrach, der Agglomeration Basel und dem Regionalverband Hochrhein-Bodensee. Das kommunale Initiativprojekt konnte im April 2023 unter dem Namen „Netzwerk für nachhaltige Mobilität Kandertal | Oberrhein“ (NEMO) seine Arbeit aufnehmen. Die dreijährige Förderung im Rahmen der Nationalen Klimaschutzrichtlinie vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz wird durch Strukturförderungsmittel des Landkreises und Mittel der Agglomeration Basel ergänzt. Fachlich wird das Netzwerk zudem vom Regionalverband Hochrhein-Bodensee unterstützt.

Der Hauptfokus liegt auf der sogenannten ersten und letzten Meile. Daher arbeiten die Teilnehmenden aktuell an einem gemeinsamen Vorgehen zum Ausbau der Ladeinfrastruktur und des Carsharings. Rad- und Fußverkehr, Mobilitätsstationen und Ortsmitten.

Das Vorgehen im Verbund bietet insbesondere den kleinen Kommunen im ländlichen Raum große Vorteile: Es ermöglicht eine bessere Verhandlungsposition in Gesprächen mit Dienstleistungsunternehmen und schont die personellen Ressourcen. Neben den Treffen mit den Netzwerkkommunen und -partnern beinhaltet die Förderung zudem auch die gemeindespezifische Unterstützung durch das Netzwerkmanagement, unter Leitung der Energieagentur Südwest, in Form von Beratungsleistungen. Hier können kleinräumige Themen bearbeitet oder die konkrete Umsetzung der gemeinsamen Projekte unterstützt werden.

Um den Vernetzungsgedanken des NEMO auch landkreisweit aufzunehmen, baut der Landkreis mit allen Städten und Gemeinden zusätzlich das „Kompetenznetzwerk Mobilitätspunkte im Landkreis Lörrach“ (KOMO) auf. Das Netzwerkmanagement übernimmt in diesem Zusammenschluss der Landkreis, der die Stelle über die Personalkostenförderung Nachhaltige Mobilität in Baden-Württemberg abbildet.

Neben der landkreisweiten Zusammenarbeit möchte das Netzwerk insbesondere den Aufbau eines bedarfsge rechten Sharing-Angebotes sowie eines Netzes aus Mobili-



Seit Dezember 2021 bringt der „Schopfrheiner“ Fahrgäste von Schopfheim im Wiesental über den Dinkelberg an den Hochrhein nach Rheinfelden.

© Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

tätspunkten unterstützen. Die Mobilitätspunkte sollen dazu beitragen, das Verständnis der öffentlichen Mobilität über eine Bushaltestelle oder einen Bahnhof hinaus zu öffnen. Es sind Orte, welche eine oder mehrere Formen öffentlich zugänglicher Mobilität anbieten und vorhandene Angebote sowie die Verkehrsmittel der ersten und letzten Meile miteinander verknüpfen.

Die Kommunen arbeiten hierfür in thematischen Arbeitsgruppen, jeweils bestehend aus einer kleinen Anzahl an Kommunen. Dadurch ist gewährleistet, dass jede Stadt und jede Gemeinde für sich Schwerpunkte setzen kann und trotzdem von der gemeinschaftlichen Arbeit aus den anderen Themenfeldern profitiert.

Als Teil der Dreilandregion bestehen starke wirtschaftliche, verkehrliche und gesellschaftliche Verbindungen zwischen dem Landkreis Lörrach und den Partnerregionen in der Schweiz und Frankreich. In der Konsequenz findet das Vorgehen in enger Abstimmung mit der Agglomeration Basel statt und auch der Austausch mit den Nachbarlandkreisen und dem Land Baden-Württemberg bildet einen essentiellen Bestandteil der Netzwerkarbeit.

Jakob Jochum ist stellvertretender Leiter Dezernat III Mobilität, Umwelt & Strukturpolitik, Philipp Günther ist Nahverkehrsplaner, Jessica Mörsdorf ist Koordinatorin Mobilitätsstationen im Landratsamt Lörrach

# Kommunale Landesverbände im Dialog in Brüssel zu Asyl und Migration

Während der heißen Phase der Verhandlungen zu wegweisenden Inhalten des europäischen Asyl- und Migrationspakets haben sich Vertreterinnen und Vertreter der Kommunalen Landes- und Spitzenverbände aus Baden-Württemberg, Bayern und Sachsen zu intensiven Terminen in Brüssel getroffen.

Von Patrick Wegener · Europabüro der baden-württembergischen Kommunen

Gesprächspartnerinnen und Gesprächspartner waren neben den Abgeordneten aus Baden-Württemberg, Bayern und Sachsen, ein tiefgehendes Fachgespräch mit Beate Gminder, stellvertretende Generaldirektorin der Generaldirektion Inneres der EU-Kommission und Wolfgang Hammer, Referatsleiter Innenpolitik in der Ständigen Vertretung der Bundesrepublik Deutschland in Brüssel. Dabei haben die kommunalen Vertreterinnen und Vertreter eindringlich die Situation der Gemeinden, Städte und Landkreise geschildert. Der Handlungsbedarf bestehe jetzt im Hinblick auf eine Entlastung der Kommunen bei dieser gemeinsamen Kraftanstrengung. Zudem müsse europäisch eine langfristige Strategie, die mit dem Asyl- und Migrationspaket der Kommission beabsichtigt werden, für nachhaltige Lösungen sorgen. Durch die Gespräche vor Ort konnte der Einblick in die unterschiedlichen Interessenlagen innerhalb Europas gewonnen werden.

Der zweitägige Besuch in Brüssel ermöglichte einen intensiven Austausch zwischen den kommunalen Landesverbänden und den politischen Entscheidungsträgern auf europäischer Ebene. Die Teilnehmer zogen positive Bilanz und unterstrichen die Bedeutung solcher Dialoge, um praxisnahe Lösungen für die aktuellen Herausforderungen in der Asyl- und Migrationspolitik zu finden.

Grundlage für das Engagement der Kommunen sind die Positionen zur Migrations- und Asylpolitik der EU und umfassen folgende Punkte: Die zügige Verabschiedung und Umsetzung des Migrations- und Asylpakets, die Sicherung der EU-Außengrenzen und die Beschleunigung von Asylverfahren, die gerechte Lastenverteilung unter den EU-Mitgliedstaaten, die Harmonisierung von Asylverfahrens- und Rückkehrregelungen, die Europaweite Harmonisierung von Integrations- und Sozialleistungen, die Wahrung der Menschenrechte und Solidarität mit Geflüchteten, insbesondere aus der Ukraine, und die Stärkung der legalen Migrationswege, insbesondere für Fachkräfte aus Drittstaaten. Es wird betont, dass diese Maßnahmen die Aufnahme und Integration von Geflüchteten besser steuern und gleichzeitig die Solidarität und Menschenrechte wahren sollen.

Die Kommunalen Landesverbände und das Europabüro der baden-württembergischen Kommunen begleiten die Verhandlungen weiter und werden über neue Entwicklungen berichten. Zudem findet im Dezember ein weiterer Aus-



Prof. Dr. Alexis v. Komerowski, Hauptgeschäftsführer des Landkreistags Baden-Württemberg, und Patrick Wegener, Leiter des Europabüros der baden-württembergischen Kommunen, im Gespräch mit Beate Gminder, stv. Generaldirektorin der Generaldirektion Migration und Inneres, und Wolfgang Hammer, Referatsleiter Innenpolitik der Ständigen Vertretung Deutschlands bei der EU. © Europabüro der baden-württembergischen Kommunen

## KERNFORDERUNGEN AUS DEM POSITIONSPAPIER:

- Das Migrations- und Asylpaket der EU muss zügig verabschiedet und umgesetzt werden
- Sicherung der EU-Außengrenzen
- Gerechte Lastenverteilung
- Harmonisierung der Asylverfahrens- und Rückkehrregelungen in der EU
- Europaweite Harmonisierung von Integrations- und Sozialleistungen
- Menschenrechte wahren und EU-weite Solidarität mit Geflüchteten aus der Ukraine fortführen
- Formen legaler Migration stärken.

tausch mit Mitgliedern des Europa-Pools der Kommunalen Landesverbände und der EU-Kommission statt. Denn nur gemeinsam mit den Kommunen, Stuttgart, Berlin und Brüssel, kann es zu einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Asyl- und Migrationspolitik in Europa kommen.

Patrick Wegener ist Leiter des Europabüros der baden-württembergischen Kommunen in Brüssel

# Resilienzzentrum Ostalbkreis stellt sich in Berlin vor

Wie kann Kommunikation in Krisenzeiten gelingen? Darum ging es bei dem Parlamentarischen Abend, den das Bundesinstitut für Risikobewertung (BfR), das Bundesamt für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe (BBK) und das Deutsche Komitee Katstrophenvorsorge (DKKV) gemeinsam am 12. Oktober 2023, dem Vorabend des Internationalen Tages der Katastrophenvorbeugung, veranstaltet haben.

Von Petra Weber · Ostalbkreis



(V.l.n.r.) Prof. Andreas Hensel, Präsident Bundesinstitut für Risikobewertung (BfR), Prof. Dr. Gaby-Fleur Böl; Petra Weber, Leiterin Resilienzzentrum Ostalbkreis; Ralph Tiesler, Präsident Bundesamt für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe (BBK)

© Bundesfoto, Laurin Schmid

Als Best Practice zu einer gelungenen Risikokommunikation und als einziger Fachvortrag hat die Leiterin des Resilienzzentrums Ostalbkreis, Petra Weber, den geladenen Gästen aus Politik, Verwaltung, Wissenschaft und Bevölkerungsschutz den Ostalbkreis sowie das Pilotprojekt Resilienzzentrum vorstellen können. „Eine gute Krisenkommunikation kann nur gelingen, wenn man bereits in Friedenszeiten darüber spricht. Deshalb ist es uns wichtig, mit allen Akteuren und insbesondere mit der Bevölkerung jetzt ins Gespräch zu kommen, denn Risikokommunikation muss vor der Krise stattfinden, um die Chance auf Anpassung noch nutzen zu können“, so Weber, die damit die Notwendigkeit, Vorsorge als gesamtgesellschaftliche Aufgabe zu handhaben, unterstreicht.

Auch BBK Präsidenten Ralph Tiesler weist darauf hin, wie wichtig eine geeignete Risiko- und Krisenkommunikation ist: „Wir müssen die Menschen noch stärker mitnehmen, damit sie sich in Krisen nicht ausgeliefert fühlen, sondern handlungsfähig bleiben.“ Er verweist auf die ersten Ergebnisse des Forschungsprojektes MIRKKOMM, das Fragen einer geeigneten Weitergabe von Wissen durch Kommunikation im Rahmen der Corona-Pandemie untersucht hat.

Neben der Verleihung des DKKV Förderpreises und der Vorstellung eines Planspieles fanden intensive Gespräche zwischen den Expertinnen und Experten statt. Das Interesse an dem in Deutschland einzigen derartigen Resilienzzentrum war unter den Teilnehmenden sehr groß, sodass Weber viele Fragen zum Aufbau und zur Vorgehensweise innerhalb des Zentrums beantworten musste. Auch wenn erste Ergebnisse aus dem Resilienzzentrum erst am Ende des Förderzeitraumes zu erwarten sind, konnte Weber aus den bisherigen Erfahrungen berichten. „Das persönliche Gespräch mit den Menschen, zuhören, Beziehungen aufbauen, wegen fehlender Zuständigkeit Gespräche nicht ablehnen und auf Augenhöhe kommunizieren, das sind die Ansätze einer gelungenen Risikokommunikation“, so Weber. Dass der Ostalbkreis eine Vorreiterrolle für das Machen und Handeln einnimmt, wurde besonders honoriert, weshalb viele Interessierte fragten, wie sie in ihren eigenen Ländern, Wahlkreisen oder Städten und Gemeinden ein Resilienzzentrum umsetzen könnten.

Konkret werden zudem in Praxisprojekten Ideen entwickelt, um verschiedenen Bevölkerungsgruppen Angebote zu



(V. l. n. r.) Ralph Tiesler, Präsident des Bundesamtes für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe (BBK); Petra Weber, Leiterin Resilienz-Zentrum Ostalbkreis; Leon Eckert, Vorsitzender Deutsches Komitee für Katastrophenvorsorge (DKKV) © Landratsamt Ostalbkreis

machen, sich mit Krisen und Notfällen auseinanderzusetzen. Dies wird neben der Entwicklung eines Kartenspiels für Kinder auch eine Checkliste zum richtigen Verhalten in Not-situationen sein. Für Kindergartenkinder werden Ideen zum Thema Hitzeschutz erarbeitet und für Erwachsene wird eine Möglichkeit entwickelt, die wichtigsten gesundheitlichen Daten im Notfall bereit zu haben.

Für 2024 stehen auch wieder einige Veranstaltungen an, die aktuell geplant werden. Neben einer eigenen Veranstaltung für Bürgerinnen und Bürger des Landkreises wird das Resilienz-Zentrum auch wieder an Veranstaltungen in verschiedenen Städten und Gemeinden teilnehmen.

Diese und alle anderen Tätigkeiten werden Anfang 2024 auf der neuen Internetseite des Resilienz-Zentrums veröffentlicht. Bis dahin werden auf der Internetseite des Landratsamts die laufenden Maßnahmen auf [www.resilienz-zentrum.ostalbkreis.de](http://www.resilienz-zentrum.ostalbkreis.de) unter „Aktuelles“ zu finden sein.

Petra Weber ist Leiterin des Resilienz-Zentrums Ostalbkreis im Landratsamt Ostalbkreis

Ein Grund zum Feiern

## Abschlussveranstaltung „Regionalkoordination Quartiersentwicklung im Regierungsbezirk Tübingen“

Am 14. November 2023 fand im Stadthaus Ulm unter der Überschrift „So vielfältig wie die 35 Landkreise“ die Abschlussveranstaltung des Pilotprojekts „Regionalkoordination Quartiersentwicklung“ statt.

Von Daniel Werthwein · Landkreistag Baden-Württemberg

Die Veranstaltung diente der gegenseitigen Vernetzung sowie dem fachlichen Austausch zwischen den Projektteilnehmern und interessierten Fach- und Führungskräften aus dem ganzen Land. Die Tagung wurde vom Landkreistag Baden-Württemberg veranstaltet und forderte u. a. durch differenzierte Informationen zum zweijährigen Projektverlauf und den unterschiedlichen Sichtweisen auf das Politikfeld Quartiersentwicklung zu einem konstruktiven Dialog auf. Das Pilotprojekt „Regionalkoordination Quartiersentwicklung“ wird finanziert vom Ministerium für Soziales, Gesundheit und Integration aus Landesmitteln, die der Landtag von Baden-Württemberg beschlossen hat.

Die Sozialdezernentin des Alb-Donau-Kreises, Dr. Michelle Flohr, betonte in ihrem Grußwort, dass die Hauptaufgabe der Landkreise darin liegt, neben der Erarbeitung und Umsetzung einer landkreisweiten Sozialplanung, den Aufbau von Strukturen und Netzwerken zu forcieren und zu unterstützen: „Die Quartiersentwicklung und der Kontakt zu Vereinen, Kirchen und zivilgesellschaftlichen Organisationen ist von großer Bedeutung und befördert die Standortattraktivität.“

Martin Ruoff, Leiter des Referats Quartiersentwicklung beim Ministerium für Soziales, Gesundheit und Integration, hatte viel Lob für die Landkreise und deren großes Engagement seit Anbeginn der Landesstrategie; damals mit dem Ideenwettbewerb zum Auftakt der Landesstrategie „Quartier 2020 – Gemeinsam.Gestalten.“ im Jahr 2017. Er wies außerdem darauf hin, dass die Landesregierung sich deutlich zu dem engen Verbund mit den Kommunalen Landesverbänden bekennt und deshalb mit einer zeitlich unbefristeten Vereinbarung ab 2024 die Fachberatungsstelle beim Landkreistag fördert. Dipl. Psych. Iren Steiner moderierte die Veranstaltung mit viel Esprit und fachlicher Expertise.

Als Referentin konnte Prof.in Dr. Nadine Konopik, Professorin für Pflegewissenschaft und Studiengangleitung Angewandte Pflegewissenschaft von der Katholischen Hochschule Freiburg, gewonnen werden. Sie führte in ihrem



Gruppenfoto der Projektteilnehmerinnen und -teilnehmer: Vertretungen der Landkreise im Regierungsbezirk erhielten einen Moderationskoffer samt Ausstattung.  
© Landkreistag Baden-Württemberg

halbstündigen Vortrag „Altern gemeinsam verantworten – Konzepte und Befunde zu zukunftsorientierten Sorgestrukturen im Quartier“ aus, warum aus ihrer Sicht Kommunen in tragende Quartiersstrukturen investieren müssen. Im Nachgang entwickelte sich ein konstruktiver Austausch zu möglichen Dialogformaten und der Zusammenarbeit vor Ort.

Für die Tagungsteilnehmer war es besonders wertvoll, dass die Referentin aus wissenschaftlicher Sicht eine Bewertung von Erkenntnissen und Erfahrungen vornehmen konnte und Hintergrundinformationen zum Projekt AQuiLa – Aufbau von Quartiersansätzen für stationäre Einrichtungen der Langzeitpflege beisteuern konnte. Die Teilnehmer nutzten die Abschlussveranstaltung zum intensiven Austausch mit den Kolleginnen und Kollegen und beteiligten sich rege beim „Blick zurück“ mit den Projektpartnerinnen Annerose Knäpple, aku GmbH sowie Prof. Dr. Andrea Helmer-Denzel und Prof. Dr. Ursula Weber, beide Duale Hochschule Baden-Württemberg. Neben der Teilnahme der Vorgenannten waren Vertretungen des Referats Pflege im Sozialministerium, der Allianz für Beteiligung, des KVJS, der Agentur Pflege engagiert, des Landeskompetenzzentrums Pflege & Digitalisierung Baden-Württemberg und vom Projekt D-Care Lab zu Gast.

Beim Tagungsfeedback dankte Daniel Werthwein den beteiligten Landkreisen und Akteuren. Als besondere Highlights beschrieb er die Informationsveranstaltungen zu den Ergebnissen der thematischen Unterarbeitsgruppen „Tageweise Rund-um-die-Uhr-Versorgung in Haushalten von Pflegebedürftigen als Entlastungsangebot für pflegende Angehörige“ und „Übergänge von der Klinik in die Kurzzeitpflege, in die Häuslichkeit durch ehrenamtliches Engagement besser gestalten“ am 1. August bzw. 2. November 2023.

Bei beiden Veranstaltungen waren jeweils über 60 Personen dabei. Aus seiner Sicht war die landkreisübergreifende Zusammenarbeit und der gemeinsame Innovationsgeist bemerkenswert: „Auf den Ergebnissen lässt sich für die Zukunft aufbauen. Der Weg hin zu den sorgenden Gemeinschaften führt schon heute vielerorts über die Landkreise.“

Daniel Werthwein ist Referent für Pflege, Integration und soziale Sicherung beim Landkreistag Baden-Württemberg

**Herausgeber**

Landkreistag Baden-Württemberg  
Panoramastraße 37, 70174 Stuttgart  
Telefon 07 11 / 224620  
Telefax 07 11 / 2 2462-23  
[www.landkreistag-bw.de](http://www.landkreistag-bw.de)  
[posteingang@landkreistag-bw.de](mailto:posteingang@landkreistag-bw.de)

**Redaktion**

Michael Schlichenmaier und  
Nadine Steck

**Ständige Mitarbeit**

Pressestellen der Landratsämter  
in Baden-Württemberg

**Titelbild**

Landratsamt Göppingen

**Layout**

[zumkuckuck.com](http://zumkuckuck.com)

**Druck**

Offizin Scheufele Druck und Medien  
Tränkestraße 17, 70597 Stuttgart

**Vertretungsberechtigter**

Hauptgeschäftsführer  
Prof. Dr. Alexis v. Komorowski