Heilbronner Verkehrsgespräche

Medienpartner

Moderation

Prof. Dr. Jens Hujer

Hochschule Heilbronn

Medienpartner

Grußwort

Prof. Dr.-Ing. Ullrich Martin

Vorsitzender der Bezirksvereinigung
Württemberg der DVWG

Medienpartner

Podiumsrunde „Modernisierung, Individualisierung, Kommunalisierung – Wohin steuert der ÖPNV?“

Prof. Dr. Jens Hujer, Hochschule Heilbronn

Thomas J. Mager, Leiter Referat ÖPNV, Verkehrsverbünde & Tarife, Digitalisierung, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

Prof. Dr. Jochen Allgeier, Hochschule Heilbronn

Ingrid Kühnel, Geschäftsführerin Kreisverkehr Schwäbisch Hall

Dr. Witgar Weber, WBO-Geschäftsführer

Prof. Dr. Tobias Bernecker, Geschäftsführer Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

Medienpartner NaNa Brief DER NAHVERKEHR

Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Die Zukunft des ÖPNV in 2030 - Strategie für BW

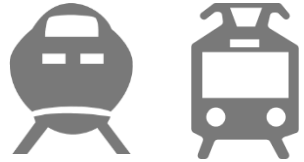
Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

Thomas J. Mager, Leiter Referat 34 - Öffentlicher Verkehr

bus2go Heilbronn, 25. Oktober 2021

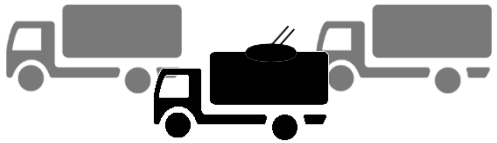
Wie schaffen wir die Verkehrswende?

Unsere Ziele für klimafreundliche Mobilität 2030



Verdopplung des öffentlichen Verkehrs

Jedes **dritte** Auto fährt klimaneutral



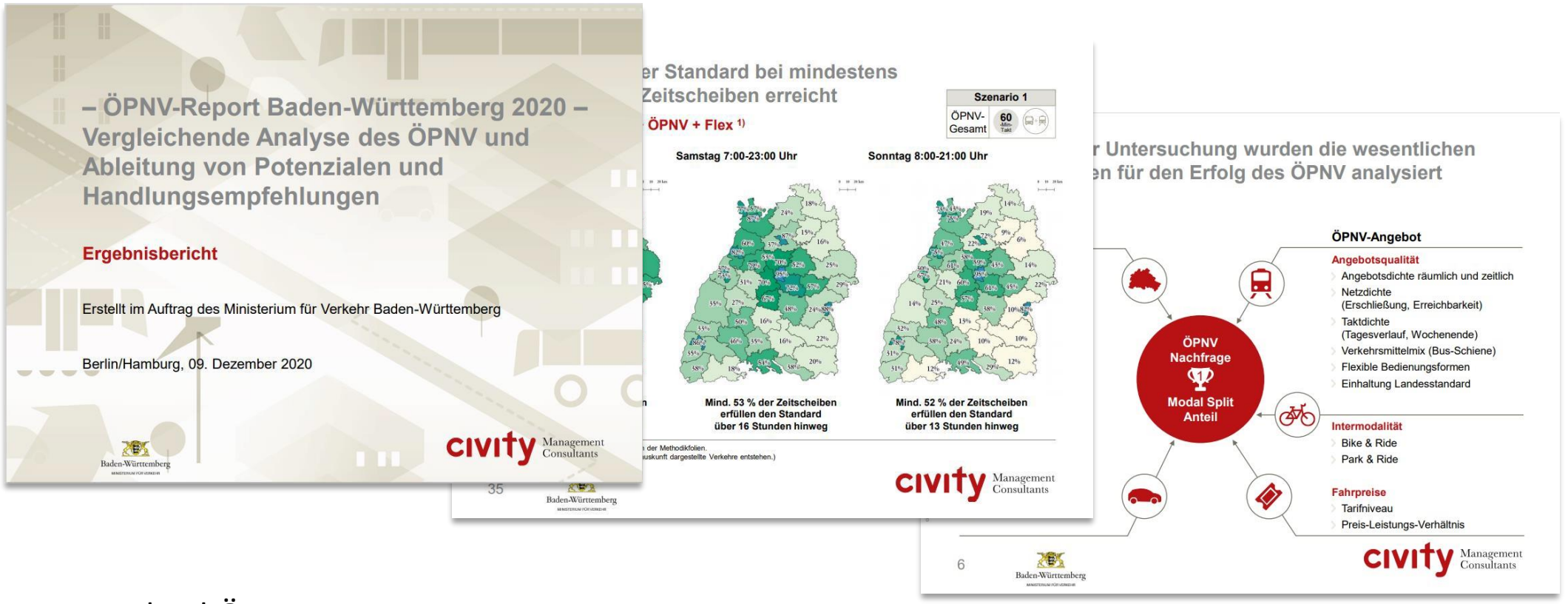
Jede **dritte** Tonne fährt klimaneutral

Verkehrs-wende 2030

Ein **Drittel** weniger KFZ-Verkehr in den Städten

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

ÖPNV-Report Baden-Württemberg



Download ÖPNV-Report:

[ÖPNV-Report Baden-Württemberg: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (baden-wuerttemberg.de)]

→ Bericht steht in unterschiedlichen Version (S-XL) unten im Downloadbereich zur Verfügung

Baden-Württemberg

Empfehlungen der ÖPNV-Zukunftskommission

- Download ÖPNV-Strategie 2030:

[ÖPNV-Strategie 2030: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (baden-wuerttemberg.de)]

10 Handlungsfelder der ÖPNV-Strategie 2030

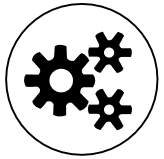
Angebot

Infrastruktur

Betrieb, Qualität, Fahrzeuge

Tarif & Vertrieb

Monitoring

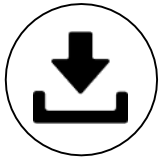


Vernetzte Mobilität

Kommunikation

Rahmen (Recht, Finanzen und Personal)

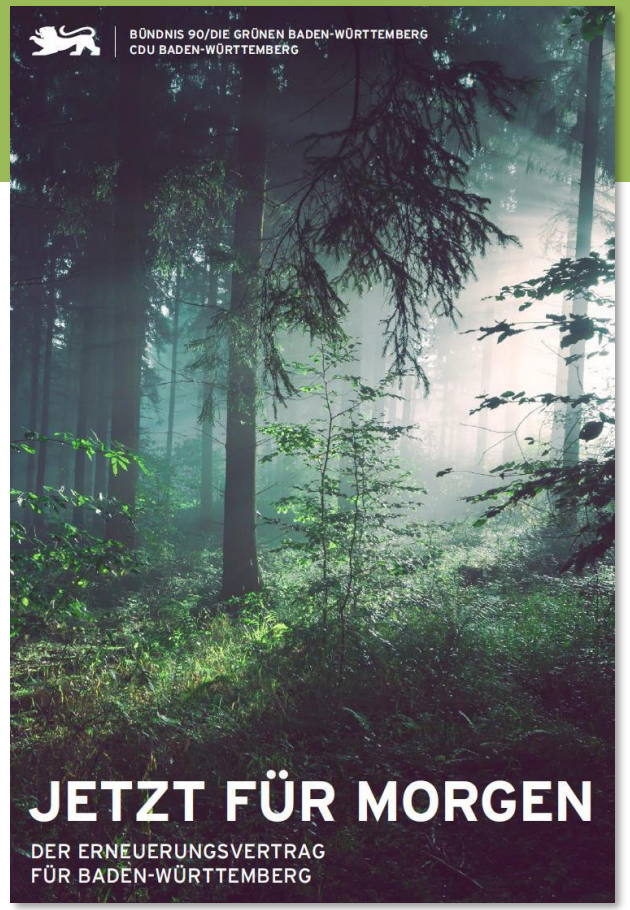
Organisation & Strukturen



Steuerung des Straßenverkehrs

Koalitionsvertrag 2021 – „Jetzt für morgen“

Zielsetzung: Verdopplung der Fahrgastzahlen bis 2030



<u>Fünf Maßnahmen für eine ÖPNV-Offensive</u>

1. SPNV-Zielkonzept 2030
2. Antriebswende im Bus- und Bahnverkehr (Clean-Vehicle-Directive)
3. Mobilitätsgarantie im ÖPNV!
4. Mobilitätspass für Kommunen
5. Attraktive Tarifangebote

Ziele der Mobilitätsgarantie im ÖPNV

- **Verlässliche Anbindung aller Ortschaften** (geschlossene Orte), zu gängigen Verkehrszeiten in dichtem Takt:
  - **Ballungsraum mind. 15-Minuten-Takt,**
  - **Ländlicher Raum 30-Minuten-Takt**
- **Bis 2026:** Realisierung in Hauptverkehrszeit landesweit (Stufe 1)
- In Räumen und zu Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage mit **On-Demand-Angeboten**
- Einführung der Mobilitätsgarantie **im Dialog mit Kommunen**

Illustration: Jonas Raeber

Verkehrswende braucht Förderung!

Regiobusse

Bürgerbusse

On-Demand-Verkehre

On-Demand Verkehre

Weitere Maßnahmen geplant!

- Stärkere **Vernetzung** der Aufgabenträger
- **Förderkulisse** für On-Demand-Verkehre aufbauen
- Schaffung von **Rahmenstandards** für neue Angebotsformen
- **Beratungsleistungen** und Information

Vielen Dank!

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

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

Telefon: 0711 231-5830
Fax: 0711 231-5899

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

HOCHSCHULE HEILBRONN

HEILBRONNER VERKEHRSGESPRÄCHE 2021

Prof. Dr. Jochen Allgeier | 25.10.2021

Kostenloser ÖPNV ?

HOCHSCHULE HEILBRONN

Ziele / Argumente pro:

- Mehr Fahrgäste – weniger MIV
- Mobilität ist Grundrecht – kein Ausschluss von der Teilhabe w. Geldmangel
- Vertriebskosten entfallen und FAPs werden überflüssig
- Andere Finanzierungsformen sind möglich

Kostenloser ÖPNV ?

HOCHSCHULE HEILBRONN

Aber :

- „Kostenlos“ heißt nur: jemand anderes zahlt
- ÖPNV braucht Geld aus allen Quellen
- Kapazitätsprobleme
- Keine Auslastungssteuerung über Fahrpreise mehr möglich
- (Kontroll-)Personal wird nicht eingespart
- Kannibalisierung innerhalb des Umweltverbundes

Kostenloser ÖPNV ?

HOCHSCHULE HEILBRONN

- Eigenwirtschaftlichkeit?
- Geogr. Grenzen der kostenlosen Nutzung ?
- ÖPNV kann Verkehrsprobleme lösen – aber nicht gesellschaftliche
- Nulltarif lässt Nachteile des ÖV nicht verschwinden
- Wir (ÖPNV) bringen gute Leistung
- Was nix kostet is‘ nix wert (*süddeutsche Volksweisheit*)

Die Zukunft der digitalen Tarife

Ingrid Kühnel, KreisVerkehr

Schwäbisch Hall GmbH

Heilbronn, 25.10.2021

Tarif – oder was ein Tarif alles können soll

Er soll einfach sein.
Er soll günstig sein.
Er soll sozial sein.
Er soll ergiebig sein.
Er soll gerecht sein.
Er soll flexibel sein.
Er soll gar nichts kosten (Nulltarif).
Er soll rabattfähig sein.
Er soll einfach zu erhalten sein.
Er soll eine Flatrate sein. Und da könnte man noch ewig weiter ergänzen.

Verbundtarife
Bahntarife
Landestarife
Übergangstarife
Haustarife
Vielfalt

Das leidige Thema Vertrieb

- Eigentlich soll der Taif Einnahmen generieren.
- Zunächst haben wir aber mal Vertriebskosten, die es zu verringern gilt.
- Bargeld in den Fahrzeugen und an den Automaten ist eigentlich ein no go.
- Zu den bestehenden Vertriebswegen sind über die Jahre immer neue hinzugekommen ohne dass wir „alte“ abschaffen konnten.
- Kontrollinfrastruktur ist (noch) nicht überall ausreichend aufgebaut.

Neue digitale Vertriebswege sind:

elektronisches Ticket, App, CiCo, CiBo, BiBo,

Der digitale Tarif

Er muss einfach zu erhalten sein. Einmal anmelden und das war es.

Er muss für den Kunden einfach zu verstehen sein bzw. der Kunde muss ihn gar nicht verstehen, weil er sicher sein kann, dass das für ihn günstigste Ticket berechnet wird.

Er muss über längere Zeit eine Bestpreis-Abrechnung bieten.

Er muss für Dauer- wie auch Gelegenheitsnutzer geeignet sein.

Er muss verbundübergreifend funktionieren.

Er muss ergänzende Angebote (Sharing, Parken, …) umfassen.

Dr. Witgar Weber

WBO-Geschäftsführer

On Demand: Was bislang geschah

Eine wachsende Zahl an Verkehrsunternehmen nutzt schon bislang **flexible Angebote,** um ihr konventionelles Verkehrsangebot zu erweitern. Nur heißen die nicht so.

AST-Verkehre (Anrufsammeltaxi), Rufbus klingen nicht so sexy.

Viele Verkehrsunternehmen stellen ihre eigenen Angebote unter den Scheffel („Das macht der Kollege Taxi-Soundso..“).

Beschränkt sich auf **Schwachlastzeiten** (abends, am Wochenende).

Koalitionsvertrag: Jetzt für morgen

Erreichbarkeit von früh bis spät – garantiert: Alle Orte (geschlossenen Ortschaften) im Land werden von fünf Uhr früh bis Mitternacht mit dem öffentlichen Nahverkehr erreichbar sein.

Dieser ambitionierte Ausbau lasst sich in *ländlichen* Räumen und zu Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage wirtschaftlich tragfähig und ökologisch sinnvoll nur **mit flexiblen und nachfragegesteuerten On-Demand-Angeboten** realisieren. Hier helfen uns in besonderer Weise digitale Technologien.

Wo dies ohne finanzielle Beteiligung von Land und Kommunen möglich ist, setzen wir auf **eigenwirtschaftliche Pooling-Angebote**.

Die Zukunft: New Mobility

On Demand ist ein Teil der sog. **Neuen Mobilität**

- Shuttle-Verkehre
- Ridesharing/**Pooling**
- Tür zu Tür (Door2Door = Name ist Programm)
- **MaaS** (mobility as a service) = neues Geschäftsfeld für die Autoindustrie
- **Disruption**
- **autonome Fahrzeuge**… und… und
- Engagementsbasierte Mobilitätsangebote, Bürgerbus, Nachbarschaftsbus

Da wären noch einige Fragen

Wer macht / fährt das?

- Busunternehmen oder Taxiunternehmen?
- Mit welchem Personal?
- ODV darf den heutigen ÖV nicht ersetzen – oder doch? Linienbus auf dem Land als Auslaufmodell. Weil Personal fehlt oder weil es den ohnehin nicht braucht?

Was kostet das?

- Kosten pro Platz-km im Linienbedarfsverkehr sind weit höher als im klassischen Linienverkehr.
- Pooling: „Konkurrenz an den Subventionstöpfen“

Was bringt das (wirklich)?

- Flickenteppich ist absehbar durch Förderprogramme.
- Viele bunte Apps, kein einheitliches Gesicht.

LANDKREIS REUTLINGEN | Landkreis Tübingen | Zollernalbkreis | Reutlingen | Tübingen Universitätsstadt | Regionalverband Neckar-Alb | Regional-Stadtbahn Neckar-Alb Zweckverband

Stadtbahn und Robotaxi – (k)ein Widerspruch!

Heilbronner Verkehrsgespräche 2021 | 25.10.2021 | Prof. Dr. Tobias Bernecker

Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

- rund 200 km Netzlänge
- mehr als 110 Haltestellen
- Inbetriebnahme „Modul 1“ Ende 2022

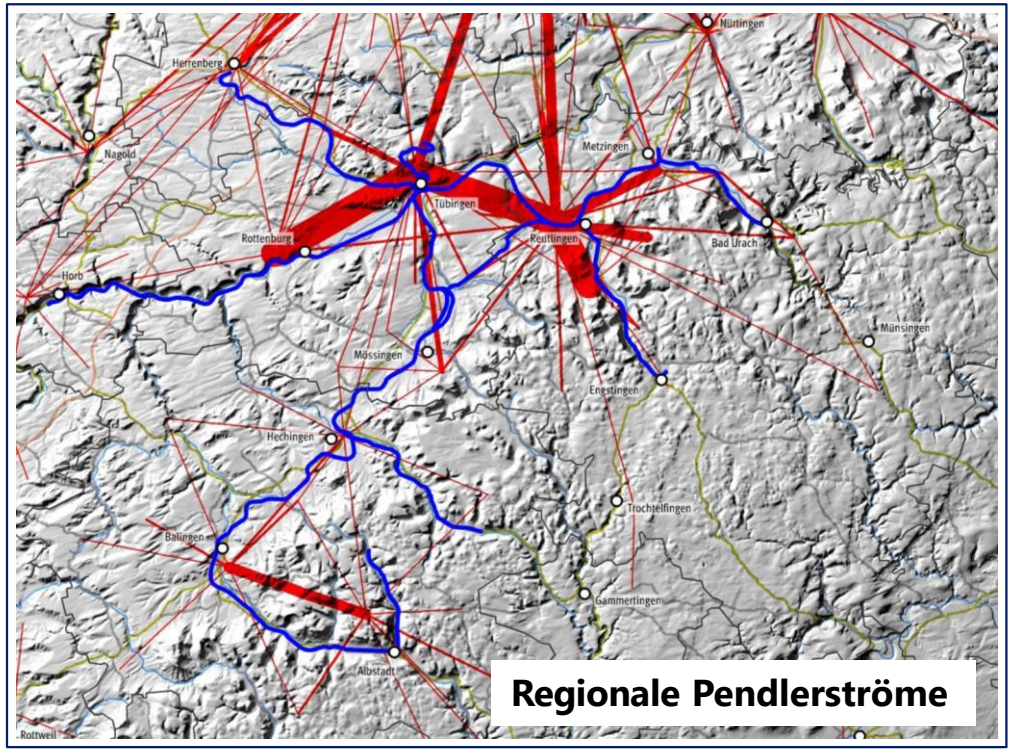
Zweckverbandsaufgaben gem. § 2 ZVS

- rahmengebende Koordination
- grundlegende Planungen
- fachplanerische Begleitung der Mitglieder
- Vertretung nach außen
- Öffentlichkeitsarbeit
- Fördermittelverwaltung
- Vorbereitung des Betriebs (Fahrzeuge, Werkstatt, Instandhaltung)

Stadtbahn und Robotaxi – (k)ein Widerspruch!

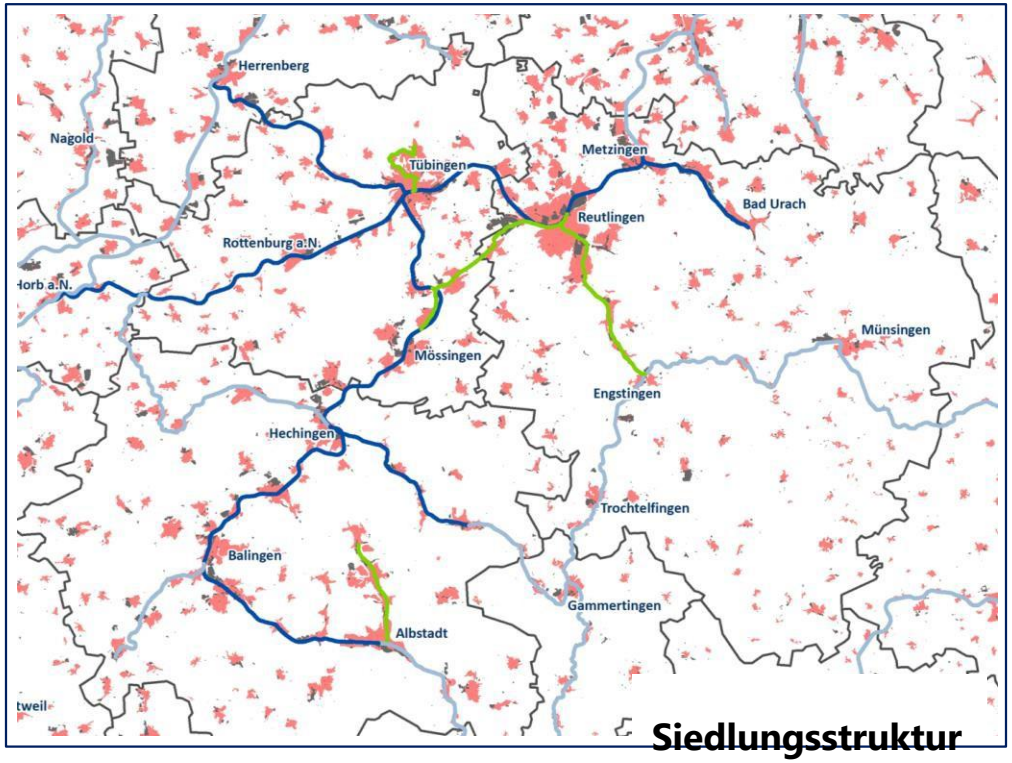
Regional-Stadtbahn Neckar-Alb
Zweckverband

- Haltestelle zu Haltestelle *oder* Haus zu Haus?



Regionale Pendlerströme

Quelle: RVNA



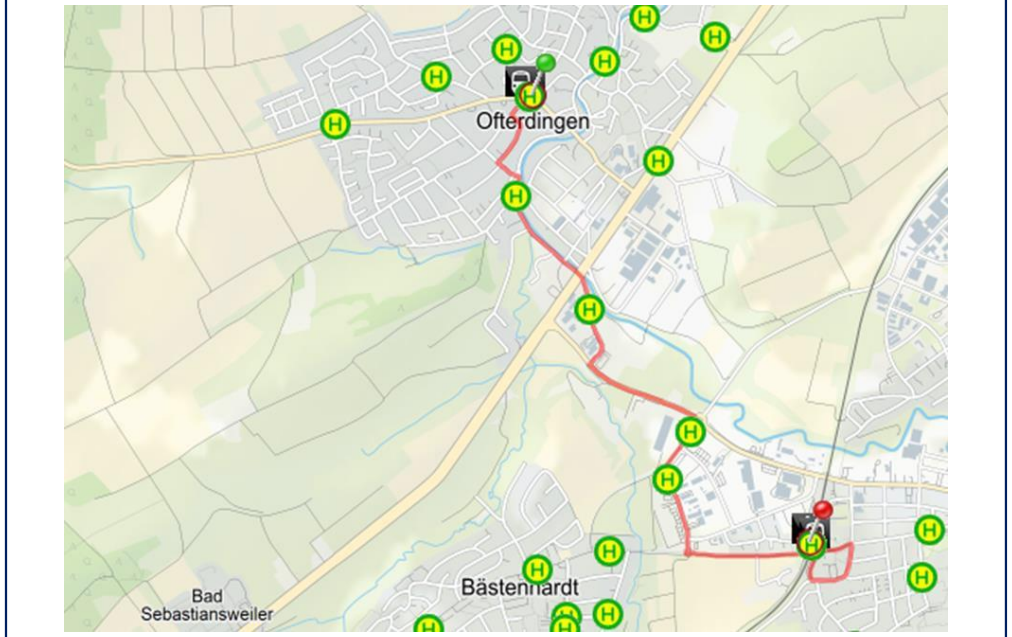
Siedlungsstruktur

Quelle: RVNA

Stadtbahn und Robotaxi – (k)ein Widerspruch!

- Haltestelle zu Haltestelle *oder* Haus zu Haus?
- Straße oder Schiene *oder* Straße ergänzt Schiene?

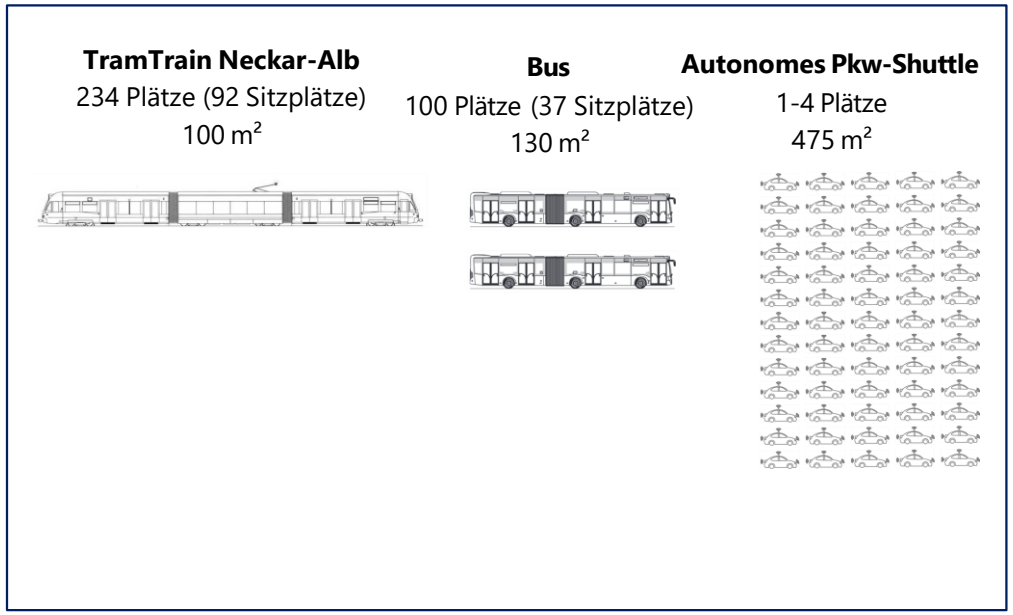
Quelle: Gemeinde Ofterdingen / Brenner Ingenieure



Quelle: naldo

Stadtbahn und Robotaxi – (k)ein Widerspruch!

- Haltestelle zu Haltestelle *oder* Haus zu Haus?
- Straße oder Schiene *oder* Straße ergänzt Schiene?
- Individuell oder kollektiv *oder* individuell und kollektiv?



Stadtbahn und Robotaxi – (k)ein Widerspruch!

Regional-Stadtbahn Neckar-Alb
Zweckverband

- Haltestelle zu Haltestelle *oder* Haus zu Haus?
- Straße oder Schiene *oder* Straße ergänzt Schiene?
- Individuell oder kollektiv *oder* individuell und kollektiv?

„Die Stadtbahn als Kernbaustein für die Mobilität der Zukunft“ (Bürgerrat zur RSBNA)

… ein Baustein alleine macht aber aus Nutzersicht noch kein komplettes Mobilitätssystem aus.

Vielen Dank!

HERZLICHEN DANK FÜR IHRE KONGRESSTEILNAHME

Medienpartner