

# Bahnen und Busse für Baden-Württemberg



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR



# Bahnen und Busse für Baden-Württemberg

Baden-Württemberg auf dem Weg zur Mobilitätsgarantie



## Inhaltsverzeichnis

1. Bahnen und Busse für Baden-Württemberg .....	6
2. Leitbild Mobilitätsgarantie .....	9
3. Die großen Schienenachsen .....	10
4. Schienenausbau auf den Magistralen und auch für die Fläche: das Konzept des Landes für den Bundesverkehrswegeplan 2015 .....	14
5. S-Bahnen und Stadtbahnen für die nachhaltige urbane Mobilität: die Projekte in den Verdichtungsräumen des Landes .....	16
6. Baden-Württemberg engagiert sich für die Flächenbahn .....	18
7. Investitionsförderung des Landes für Bahnen und Busse .....	21
8. ÖPNV-Ausbau braucht gesicherte Finanzierung .....	22
9. Die Renaissance des Nahverkehrs auf der Schiene: eine Erfolgsgeschichte .....	23
10. Zielkonzept 2025: Schienenpersonennahverkehr weiter ausbauen .....	26
11. SPNV-Ausbau benötigt finanzielle Absicherung .....	28
12. Landesweites Grundnetz des öffentlichen Verkehrs: Regiobuslinien als Ergänzung zur Schiene .....	30
13. Nachhaltig mobil: ÖPNV-Pakt 2025 für die Region Stuttgart .....	32
14. Busverkehr im ländlichen Raum: Wege zur Mobilitätsgarantie – Modellvorhaben zum flächendeckenden Stundentakt .....	34
15. Bürgerbusse für Baden-Württemberg .....	36
16. Modernisierung der ÖPNV-Finanzierung: Grundversorgung verbessern – Anreize für den Angebotsausbau .....	38
17. Barrierefreiheit im ÖPNV .....	39
18. Mit einem Ticket durch ganz Baden-Württemberg: Der Landestarif kommt .....	40
19. Digital unterwegs: Neue Chancen für den ÖPNV .....	42

## Vorwort

Sehr geehrte Damen und Herren,  
liebe Bürgerinnen und Bürger,

„Wir wollen Baden-Württemberg zu einem  
Pionierland für nachhaltige Mobilität machen“ –  
das ist das Ziel der Landesregierung.

Dazu bedarf es einer breiten Gesamtkonzeption:  
von neuen Antriebstechniken, über nachhaltig  
gestaltete Fahrzeuge, eine nachhaltige Infrastruk-  
turpolitik, eine stärkere intermodale Vernetzung  
bis hin zu einer neuen Mobilitätskultur, die die  
Umwelt schonen und zugleich einen Gewinn an  
Lebensqualität bringen kann. Im Rahmen dieser  
Gesamtstrategie spielt der Ausbau von Bahn-  
und Busverkehren eine wichtige Rolle.

Zahlreiche Beteiligte arbeiten im Land stetig  
an einer Verbesserung von Bahnen und Bussen.  
Große wie kleine Verkehrsunternehmen auf  
Schiene und Straße, die Landkreise, Städte und  
Gemeinden, die 22 Verkehrsverbände im Land,  
die Fahrgastverbände mit ihrem ehrenamtlichen  
Engagement – und natürlich die Fahrgäste, die  
in immer größerer Zahl auf die „Öffentlichen“  
umsteigen. Die Landesregierung ist auf diese  
vielfältigen Anstrengungen angewiesen, denn  
ohne sie gibt es keinen Erfolg.

Die Aktivitäten des Landes für den Ausbau des  
öffentlichen Verkehrs mit Bahnen und Bussen



fügen sich ein in eine Gesamtstrategie. Unser  
Leitbild, verankert im integrierten Energie- und  
Klimaschutzkonzept der Landesregierung, ist  
die Verdopplung der Fahrgastzahl im öffent-  
lichen Verkehr bis zum Jahr 2030. Dies ist ein  
ambitioniertes Ziel und eine große Herausfor-  
derung. Dazu ist es nötig, die Infrastruktur aus-  
zubauen und die Angebote schrittweise zu ver-  
bessern. All dies benötigt einen langen Atem.  
Im Verkehrs- und Infrastrukturbereich gibt es  
keine schnellen Veränderungen und Erfolge.

Umso wichtiger ist Beharrlichkeit und ein klares  
Ziel. In dieser Broschüre möchten wir Ihnen  
einen aktuellen Gesamtüberblick über die Akti-  
vitäten der Landesregierung und des Ministe-  
riums für Verkehr und Infrastruktur für den  
Ausbau von Bahnen und Bussen in und für  
Baden-Württemberg geben.

Ihr

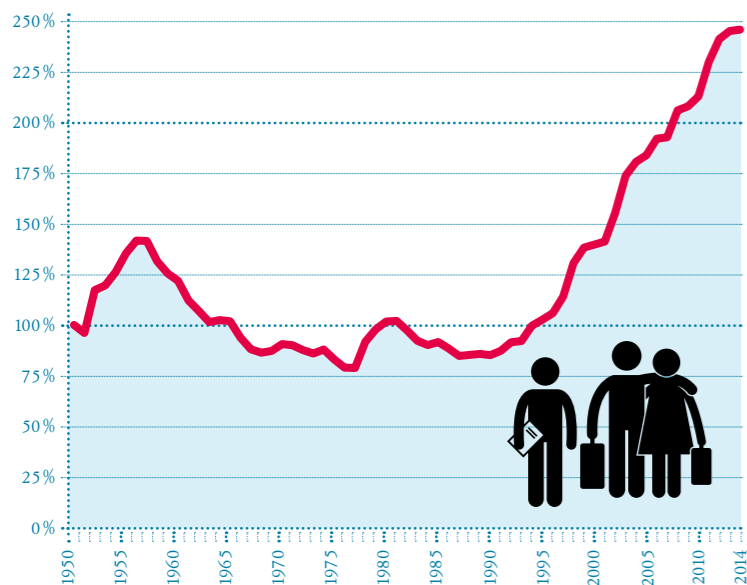
Winfried Hermann  
Minister für Verkehr und Infrastruktur  
Baden-Württemberg

# 1 Bahnen und Busse für Baden-Württemberg



Für den weiteren Ausbau von Bahnen und Bussen hat sich die Landesregierung im integrierten Energie- und Klimaschutzkonzept das Ziel gesetzt, die Fahrgastnachfrage im öffentlichen Verkehr bis zum Jahr 2030 zu verdoppeln. Dieses Ziel ist ambitioniert, doch unser Nachbarland Schweiz zeigt, dass es durchaus erreichbar ist. Denn dort befindet sich das Fahrgastaufkommen bereits heute etwa auf diesem Niveau.

## NUTZUNG DES SPNV – ENTWICKLUNG VON 1950 BIS 2014



Dargestellt ist die Entwicklung der Beförderungsleistung (= Anzahl Fahrgäste mal mittlere Reiseweite) seit 1950 (= 100 %)

Auch in Baden-Württemberg gibt es eine ganze Reihe von Beispielen, wo durch eine konsequente Verbesserung des Angebots beachtliche Steigerungsraten in der Nutzung von Bahnen oder Bussen erreicht werden konnten.

Diese Beispiele sollen Schule machen und sich schrittweise zu einer landesweiten ÖPNV-Offensive ausweiten. Die Landesregierung möchte dazu ihren Teil beitragen. Beim Infrastrukturausbau, als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und durch Förderkonzepte für den Nahverkehr der kommunalen Ebene.

## SCHIENENNAHVERKEHR IN BADEN-WÜRTTEMBERG

Die Entwicklung des SPNV ist seit 1996 – mit der Aufgabenübertragung an die Länder (Regionalisierung) als Folge der Bahnreform – insgesamt eine Erfolgsgeschichte. Das Angebot konnte erheblich verbessert werden und die Nutzung ist seit 1996 um fast 150 Prozent angewachsen. Allein in den zehn Jahren von 2002 bis 2012 hat sich die Zahl der Fahrgäste je Zug im Land um 75 Prozent gesteigert. Dort, wo grundlegende Angebotsausweitungen stattfanden, ist der Erfolg meist noch deutlich größer.



## REGIONALSTADTBahn KARLSRUHE

Das Karlsruher Regionalstadtbahnssystem mit durchgehenden Zügen zwischen dem Umland und der Karlsruher Innenstadt mit Fußgängerzone ist bekannt und sehr erfolgreich. Auf vielen Strecken hat sich dadurch die Zahl der Fahrgäste vervielfacht. Zum Beispiel auf der Kraichgaubahn zwischen Karlsruhe und Bretten: Hier haben sich die Fahrgastzahlen seit dem Stadtbahnausbau im Jahr 1992 vervierfacht.

## WIESENTALBAHN

Seit 2004 wurde das Fahrplanangebot auf der Wiesentalbahn von Basel über Lörrach nach Zell mit modernen Elektrozügen vertaktet und um 40 Prozent ausgeweitet. Die Fahrgastzahlen sind seitdem um 80 Prozent gestiegen.



## SCHÖNBUCHBAHN

Im Dezember 1996 wurde die lange zuvor stillgelegte Schönbuchbahn zwischen Böblingen und Dettenhausen reaktiviert. Seit die Züge wieder rollen, und dies im Halbstundentakt, haben sich die Fahrgastzahlen von rund 2.200 Fahrgäste auf heute rund 9.000 Fahrgäste am Tag vervierfacht.

## STADTBUS TÜBINGEN

Seit 1985 wurde das Angebot des Stadtbusverkehrs der Universitätsstadt Tübingen systematisch ausgebaut, neue Linien geschaffen, das Semesterticket umgesetzt, Nachtbuslinien eingeführt und vieles mehr. Die Fahrgastzahlen haben sich seitdem auf 20 Mio. pro Jahr vervierfacht. Heute werden an Werktagen in der 85.000 Einwohner-Stadt rund 70.000 Fahrten im Stadtbusnetz gezählt.





## 2

## Leitbild Mobilitätsgarantie

Beliebtheit und Akzeptanz öffentlicher Verkehrssysteme bei den Fahrgästen steigen, wenn dies als verlässliches Gesamtsystem wahrgenommen wird, das einen nicht im Stich lässt. In der Schweiz ist dieses Image bereits seit langem in den Köpfen: „Bahnen und Busse bringen mich zuverlässig und mit guten Anschlüssen überall hin, auch in den letzten Winkel des Landes“. Ein System, auf das man sich verlassen kann.

Auch in Baden-Württemberg haben sich die Verbindungen in den vergangenen Jahrzehnten deutlich verbessert. Doch hierzulande hat der öffentliche Verkehr noch zu oft das Image, nicht zu funktionieren – gerade im ländlichen Raum.

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur arbeitet weiter an neuen Qualitäten des öffentlichen Nahverkehrs und einem neuen Bild der Verlässlichkeit in den Köpfen der Menschen. Deshalb wurde das Leitbild eines flächendeckenden und ganztägigen Basisangebots im ganzen

Land im Stunden-Takt von 5 bis 24 Uhr entwickelt: vom ICE über die Regionalzüge, den Busverkehr bis zum Rufbus und Anmelde-taxi in ländlichen Räumen. Sozusagen eine „Mobilitätsgarantie“ dafür, dass man mit den öffentlichen Verkehrsmitteln immer vorankommt.

Dieses flächendeckende und ganztägige Angebot lässt sich natürlich nur schrittweise umsetzen. Dafür braucht es viele Innovationen und es sind viele Partner gefragt. Im Schienenverkehr ist dieses Ziel schon auf vielen Strecken erreicht.

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur hat verschiedene Initiativen gestartet, um den Gedanken der Mobilitätsgarantie im Stunden-takt in die Fläche zu tragen: vom SPNV-Zielkonzept 2025 über das Förderprogramm Regiobusse bis zu Modellvorhaben für flexible Rufbussysteme im ländliche Raum. Mehr dazu erfahren Sie in dieser Broschüre.



S-Bahn



Linienbus/Stadtbahn



Regionalzug



ICE



Rufbus/Taxi



Bus

## 3

## Die großen Schienenachsen

Beim Schienennetz besteht in Baden-Württemberg noch erheblicher Ausbaubedarf, auch bei den geräumigen Verbindungen. Nur wenn dieser Ausbau vorankommt, kann deutlich mehr Personen- und Güterverkehr über die Schiene rollen. Der Ausbau des Schienennetzes der Deutschen Bahn AG ist Aufgabe des Bundes. Dennoch engagiert sich das Land Baden-Württemberg freiwillig in vielfältiger Weise und mit hohen Beträgen wie kein anderes Bundesland, um die Schienenprojekte voranzubringen.

**RHEINTALBAHN**

Eine der zentralen Verkehrsachsen in Europa, von Rotterdam nach Genua, führt in Baden-Württemberg durch das Rheintal zwischen Mannheim und Basel. Das Land unterstützt die Politik des Nachbarlandes Schweiz, die Güter im alpenquerenden Verkehr konsequent auf die Schiene zu verlagern. Während der Gottard-Basistunnel im Jahr 2016 in Betrieb gehen wird, hinkt der Ausbau der Rheintalbahn zwischen Offenburg und Basel zeitlich erheblich hinterher. Der durchgehende viergleisige Ausbau ist nötig, um den Zuwachs im Güterverkehr zu bewältigen und auch den Personenverkehr auf der Rheintalachse endlich verbessern zu können.

Der Ausbau der Infrastruktur für den wachsenden Güterverkehr auf der Schiene braucht die Akzeptanz in der Region. In einem mehrjährigen Beteiligungsprozess wurde die ursprüngliche Antragstrasse der Deutschen Bahn zu einer umwelt- und menschenverträglichen Trassierung fortentwickelt: Offenburg erhält einen Güterzugtunnel, südlich anschließend wird die Güterzugstrecke aus den Städten und Orten heraus an die Autobahn verlegt. Die Güterzugumfahrung Freiburg und die Trassierung im Markgräflerland wurden verbessert und auch zwischen Müllheim und Auggen wird optimaler Lärmschutz sicher-

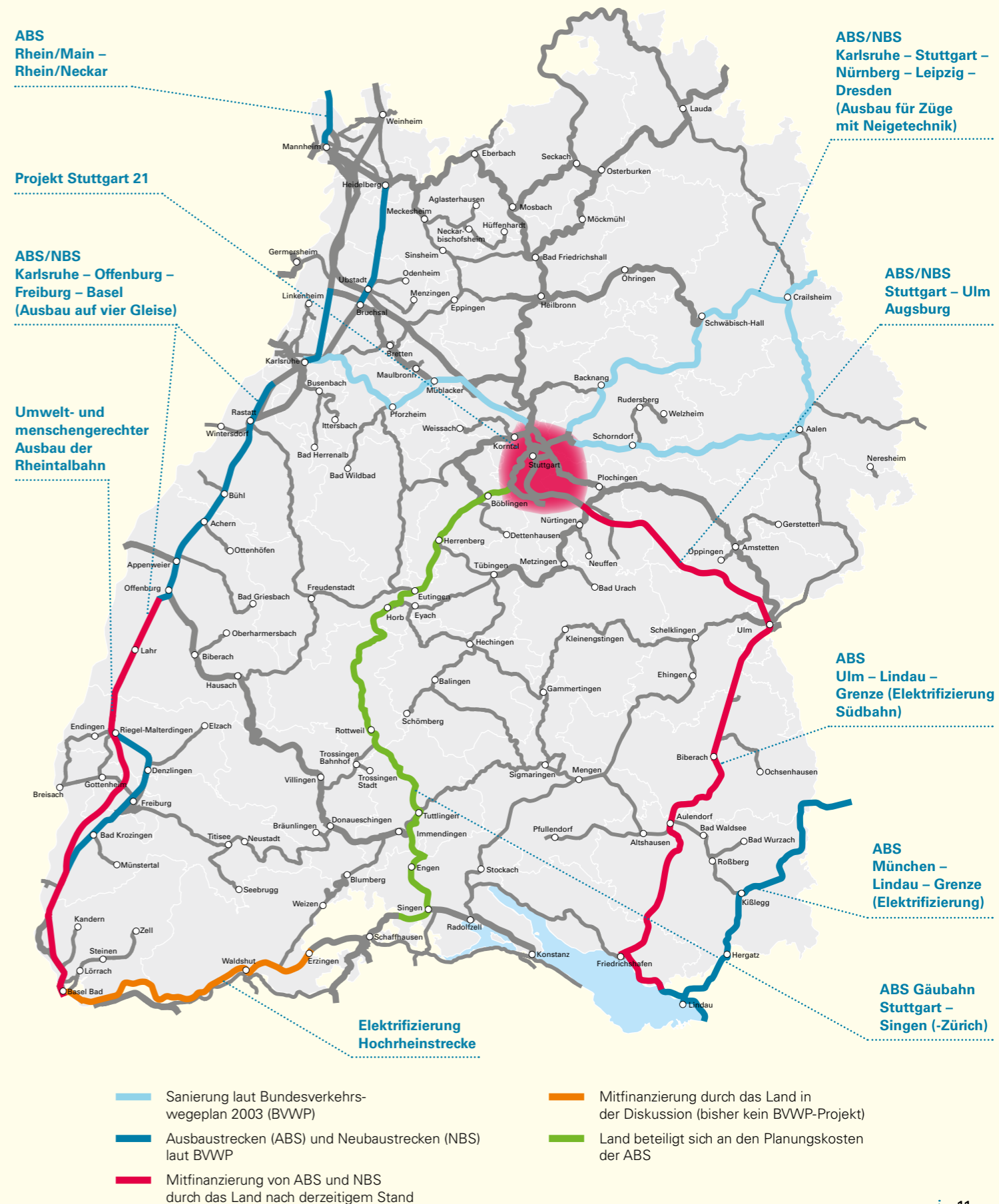
gestellt. Darüber hinaus wird der Knoten Hülgelheim kreuzungsfrei umgesetzt. Damit ist die Basis für eine Akzeptanz in der Region Südbaden und für eine zügige Umsetzung geschaffen. An den Mehrkosten dieser Lösung beteiligt sich das Land mit insgesamt rund 400 Mio. Euro. Noch erforderlich sind die Finanzierungsbeschlüsse des Bundestages und des Landtages.

**NEUBAUSTRECKE – MANNHEIM – FRANKFURT**

Von großer Bedeutung für die Kapazitäten im Schienenverkehr ist auch die nördliche Fortsetzung dieser europäischen Achse mit der Neubaustrecke zwischen Mannheim und Frankfurt. Für die Landesregierung ist die vollwertige Einbindung des Personenverkehrsknotens Mannheim, wie von der Region gefordert, unverzichtbar.

**STUTTART 21 UND NEUBAUSTRECKE WENDLINGEN – ULM**

Die Neubaustrecke (Stuttgart-)Wendlingen-Ulm wird zusammen mit dem Projekt Stuttgart 21 den Stuttgarter Flughafen an den Regional- und Fernverkehr anbinden und die Fahrzeiten zwischen Stuttgart Hauptbahnhof und Ulm um knapp eine halbe Stunde verkürzen. Das Projekt Stuttgart 21 ist insbesondere aufgrund der sehr hohen Kosten und Zweifel an der Leistungsfähigkeit umstritten. In der Volksabstimmung im November 2011 hat sich eine deutliche Mehrheit der baden-württembergischen Bevölkerung gegen eine Beendigung des Projekts ausgesprochen. Das Projekt befindet sich in der Umsetzung. Das Land beteiligt sich an Stuttgart 21 mit 931 Mio. Euro und an der Neubaustrecke mit einem Zuschuss von 950 Mio. Euro aus Landesmitteln. Die Landesregierung hat bereits vor der Volksabstimmung 2011 festgelegt, dass sich das Land darüber hinaus nicht an Kostensteigerungen beteiligen wird und hält daran fest.

**BAHNSTRECKEN IN BADEN-WÜRTTEMBERG – MITFINANZIERUNG DES LANDES AN INTERNATIONALEN-, BUNDES- UND DB AG-PROJEKTEN (OHNE NAHVERKEHRSPROJEKTE)**

Im Konsens mit den Projektpartnern konnten im Frühjahr 2015 einvernehmlich Verbesserungen für die Kapazitätsengpässe im Filderbereich (3. Gleis am Flughafen, beidseitig kreuzungsfreie Rohrer Kurve) vereinbart werden.

#### **ELEKTRIFIZIERUNG DER SÜDBAHN**

Seit vielen Jahrzehnten verfolgt das Land das Ziel einer Elektrifizierung der Südbahn zwischen Ulm, Friedrichshafen und Lindau. Die Elektrifizierung ist auch notwendig, damit nach der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Stuttgart – Ulm schnelle umsteigefreie Züge vom Bodensee bis nach Stuttgart fahren können. Um den Bund zur raschen Umsetzung zu bewegen, hatte das Land angeboten, sich in erheblichem Umfang bis maximal zur Hälfte an den Kosten der Elektrifizierung zu beteiligen. Die Mittel stehen im Landeshaushalt bereit. Das Land strebt an, noch im Jahr 2015 eine Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund zu unterzeichnen.

#### **AUSBAU DER GÄUBAHN STUTTGART – ZÜRICH**

Das Land Baden-Württemberg verfolgt das Ziel eines Ausbaus der Gäubahn zwischen Stuttgart und Zürich. Es beteiligt sich an den Planungskosten für eine Beschleunigung und den abschnittweisen Doppelspurausbau.

Durch den aus technischen Gründen erfolgten Abzug der Neigetechnikzüge der Deutschen Bahn hat die Strecke in den vergangenen Jahren im Fernverkehrsangebot sehr gelitten. Das Land hat zusammen mit der Deutschen Bahn ein Interims-Konzept für die Zeit bis zur Umsetzung des Ausbaus entwickelt und vertraglich vereinbart: Ab 2017 wird es stündliche Intercityzüge zwischen Stuttgart und Zürich geben, die in Baden-Württemberg auch zum Nahverkehrstarif genutzt werden können.

#### **ELEKTRIFIZIERUNG DER HOCHRHEINBAHN**

Ein weiteres wichtiges Anliegen des Landes und der benachbarten Schweiz ist die Elektrifizierung der Hochrheinbahn entlang der Grenze zwischen Basel und Schaffhausen. Diese Strecke, die teilweise über schweizerisches Gebiet führt, ist sowohl für Baden-Württemberg, als auch für einige innerschweizerische Verbindungen von Bedeutung.

Das Projekt ist kein Vorhaben des Bundesverkehrswegeplans 2003. Entsprechend der Interessenlage kann eine gemeinschaftliche grenzüberschreitende Finanzierung schneller zum Ziel führen. Die Landesregierung arbeitet zusammen mit den Landkreisen am Hochrhein und den Schweizer Partnern an einer Finanzierungslösung.

#### **ELEKTRIFIZIERUNG DER STRECKE (ZÜRICH-) LINDAU – MÜNCHEN**

Die geplante Elektrifizierung der Allgäubahn zwischen Lindau, Memmingen und München wird den Fernverkehr zwischen Zürich und München verbessern. Der Schweizerische Bund finanziert die Elektrifizierung auf deutschem Gebiet mit. Die Strecke führt auch durch Baden-Württemberg (über Wangen im Allgäu und Leutkirch).



## 4 Schienenausbau auf den Magistralen und auch für die Fläche – Das Konzept des Landes für den Bundesverkehrswegeplan 2015

### NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar

Zweigleisiger Neubau mit voller Einbindung Mannheim Hbf.

### Knoten Mannheim

Ausbau der S-Bahn Rhein-Neckar, 2. Baustufe; 3. oder 4. Gleis zwischen Mannheim Hbf und Heidelberg Hbf.

### Großknotenbereiche Mannheim und Stuttgart

Bereits im BVWP 2003

### ABS Graben-Neudorf/Heidelberg – Karlsruhe

Viergleisiger Ausbau

### Große Knoten in Heilbronn, Karlsruhe, Offenburg, Freiburg, Basel und Ulm

Bereits im BVWP 2003

### Rastatt – Roeschwoog – (Vendenheim)

Wiederinbetriebnahme der Rheinbrücke

### ABS Kehl – Appenweiler

Beschleunigung der Achse Stuttgart – Karlsruhe – Strasbourg – Paris

### Rheintalbahn

Viergleisiger Neu- bzw. Ausbau

### Gäubahn

Ausbau/Bau von Doppelspurabschnitten

### Eltalbahn

Elektrifizierung; Erhöhung der Angebotsqualität des Schienenpersonennahverkehrs

### (Freiburg –) Breisach – Neuf Brisach – Colmar

Wiederaufbau der Rheinbrücke

### Breisacher Bahn

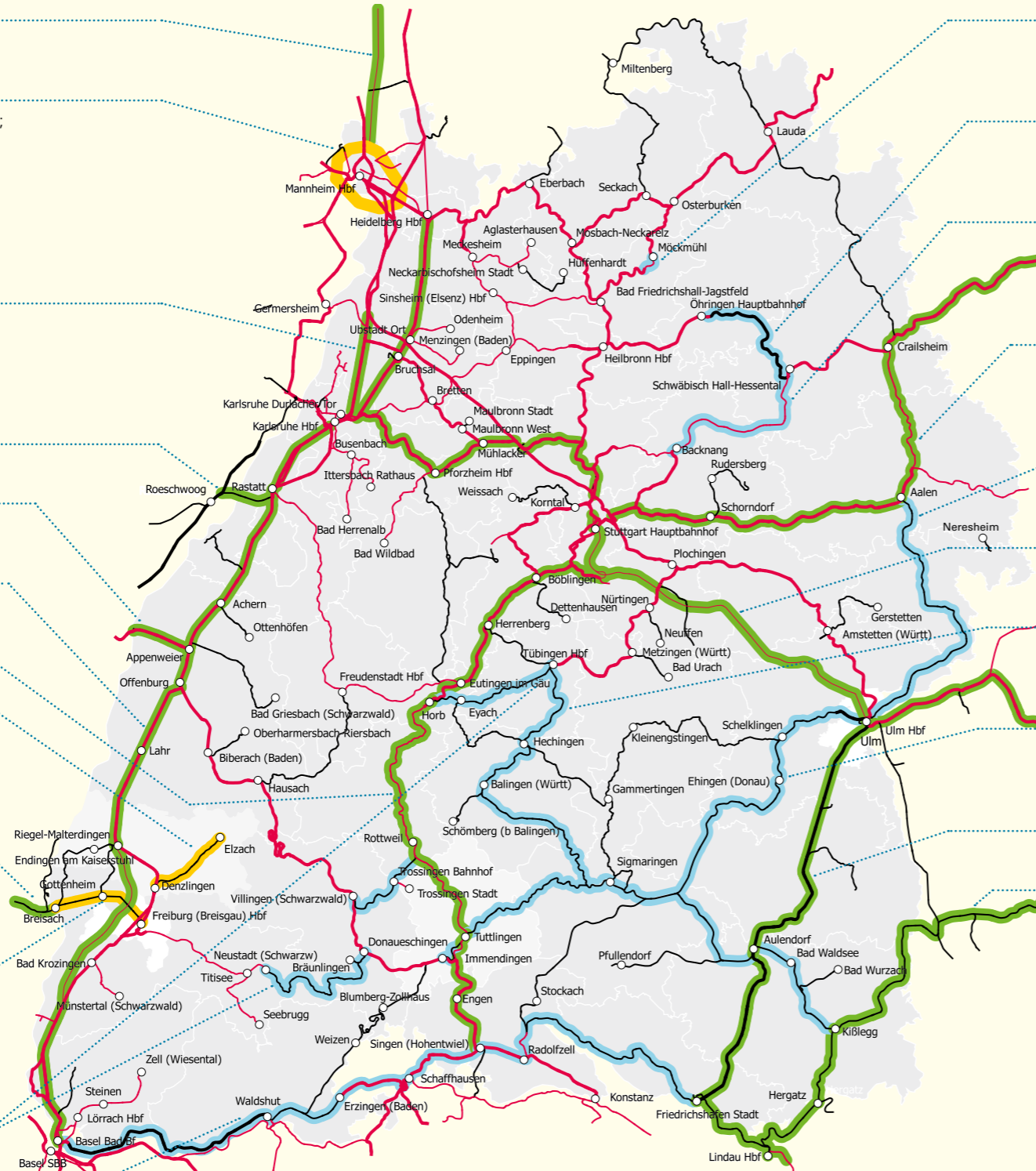
Elektrifizierung und partieller Doppelspurausbau; Erhöhung der Angebotsqualität des Schienenpersonennahverkehrs

### ABS Freiburg – Neustadt – Donaueschingen, Villingen – Rottweil, Horb – Tübingen

Elektrifizierung

### Hochrheinbahn und Bodensee-gürtelbahn

Elektrifizierung der Strecke nebst partiellem Doppelspurausbau



### Frankenbahn

Zweigleisiger Ausbau des eingleisigen Streckenabschnitts zwischen Züttlingen und Möckmühl

### Hohenlohebahn

Elektrifizierung und Ausbau der Strecke zwischen Öhringen-Cappel und Schwäbisch Hall-Hessental

### Murrbahn

Zweigleisiger Ausbau (optional mit Neigtechnikrüstung) und Elektrifizierung des zweiten Gleises von Backnang bis Schwäbisch Hall-Hessental

### Residenz- und Remsbahn

Ausbau zur Beschleunigung der Strecke, optional durch Neigtechnikrüstung; zweigleisiger Ausbau des Streckenabschnitts Crailsheim – Goldshöfe

### Brenzbahn

Elektrifizierung und partieller zweigleisiger Ausbau

### ABS/NBS Stuttgart – Ulm – Augsburg

Neubaustrecke Stuttgart – Wendlingen – Ulm, Ausbaustrecke Ulm – Augsburg

### Zollernbahn

Elektrifizierung der Gesamtstrecke und partieller Doppelspurausbau zwischen Tübingen und Albstadt

### Donaubahn

Elektrifizierung zwischen Immendingen und Ulm sowie partieller Doppelspurausbau

### Südbahn

Ausbau und Elektrifizierung

### Allgäubahn

Ausbau und Elektrifizierung

### Bahnstrecken:

- elektrifizierte Strecke
- nicht elektrifizierte Strecke (Sehr dünn: in Planung oder Bau, schmal: eingleisige Strecke, breit: zwei- oder mehrgleisige Strecke)

### Ausbauplanungen:

- Gruppe 1: Transeuropäisches Eisenbahnnetz und übrige internationale Strecken
- Gruppe 2: Achsen zwischen Oberzentren/Engpassbeseitigung
- Gruppe 3: Regionaler Verkehr (Ersatzmeldung zu GVFG)

Die Bundesregierung bereitet die Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) vor. Er legt die Investitionsschwerpunkte des Bundes bei Straße, Schienen und Wasserwegen in den kommenden 15 Jahren fest.

Die Landesregierung hat im April 2013 dem Bund ihr Konzept für den Ausbau des Schienennetzes in Baden-Württemberg übermittelt. Zu diesem Konzept zählen die Umsetzung der Projekte auf den großen Verkehrsachsen im Rheintal zwischen Mannheim und Basel, zwischen Stuttgart, Ulm und München, zwischen Mannheim und Frankfurt sowie die Gäubahn Stuttgart – Zürich, die Südbahn Ulm – Bodensee und die Achse Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg.

Das Schienennetz muss aber auch in der Fläche ausgebaut werden. Deshalb erinnert das Land den Bund daran, dass er laut Grundgesetz für den Ausbau des gesamten Schienennetzes der Deutschen Bahn zuständig ist, und nicht nur für die großen Magistralen. Das Land hat daher mit seinem Landeskonzept für den Bundesverkehrswegeplan Schiene auch eine Reihe weiterer Ausbaustrecken angemeldet, welche die Verbindungen zwischen den Oberzentren des Landes herstellen. Dort besteht an vielen Stellen Modernisierungs- und Ausbaubedarf. Auch die Elektrifizierungen müssen schrittweise vorangetrieben werden.

Aufgrund der großen Unklarheiten bei der Finanzierung von S-Bahn-Vorhaben nach dem Bundes-GVFG, die in den vergangenen Jahren herrschte, wurden im Jahr 2013 hilfsweise auch einige Nahverkehrsmaßnahmen, zum Beispiel der Ausbau der Breisgau-S-Bahn, in die Anmeldung zum BVWP aufgenommen.



## 5 S-Bahnen und Stadtbahnen für die nachhaltige urbane Mobilität – Die Projekte in den Verdichtungs-räumen des Landes

Baden-Württemberg ist ein dicht besiedeltes Flächenland mit zahlreichen dezentralen Verdichtungsräumen und einer nach wie vor positiven Bevölkerungsentwicklung. Die Landesregierung will den Schienenverkehr in allen Räumen weiter deutlich steigern und unterstützt daher die zahlreichen kommunalen und regionalen Ausbauprojekte des Schienenverkehrs auf vielfache Weise.

### DIE LAUFENDEN VORHABEN

In keinem anderen Bundesland befinden sich so viele S-Bahn- und Stadtbahnprojekte in der Umsetzung oder in der konkreten Vorbereitung. Dazu zählen die S-Bahn Rhein-Neckar, die Breisgau-S-Bahn und die erste Stufe der Regionalstadtbahn Neckar-Alb sowie die Nahverkehrsteile von Stuttgart 21. Bei den Stadtbahnen werden die Netze in Stuttgart, Karlsruhe, Heilbronn, Mannheim, Heidelberg, Freiburg und Ulm mit neuen Linien ausgebaut. Gänzlich neu eingeführt wurden bzw. werden aktuell die Tramverlängerungen in Weil am Rhein (nach LGVFG) und Kehl.

All diese wichtigen, aber auch finanzschweren Projekte, werden über das zentrale Förderprogramm mit dem sperrigen Namen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) des Bundes finanziert. Dabei übernimmt der Bund bis zu 60 Prozent, das Land bis zu 20 Prozent der zuwendungsfähig anerkannten Kosten und die Kommunen den Rest inklusive der nicht-zuwendungsfähigen Kosten (z.B. Planungskosten). Dank der zahlreichen kommunalen Projekte und der erheblichen Anstrengungen des Landes bei der Kofinanzierung konnten in den vergangenen Jahren sehr hohe Anteile des GVFG-Bundesprogramms für Projekte in unserem Land gewonnen werden. Die Landesregierung hat dazu in den vergangenen Jahren im Haushalt Vorsorge getroffen.

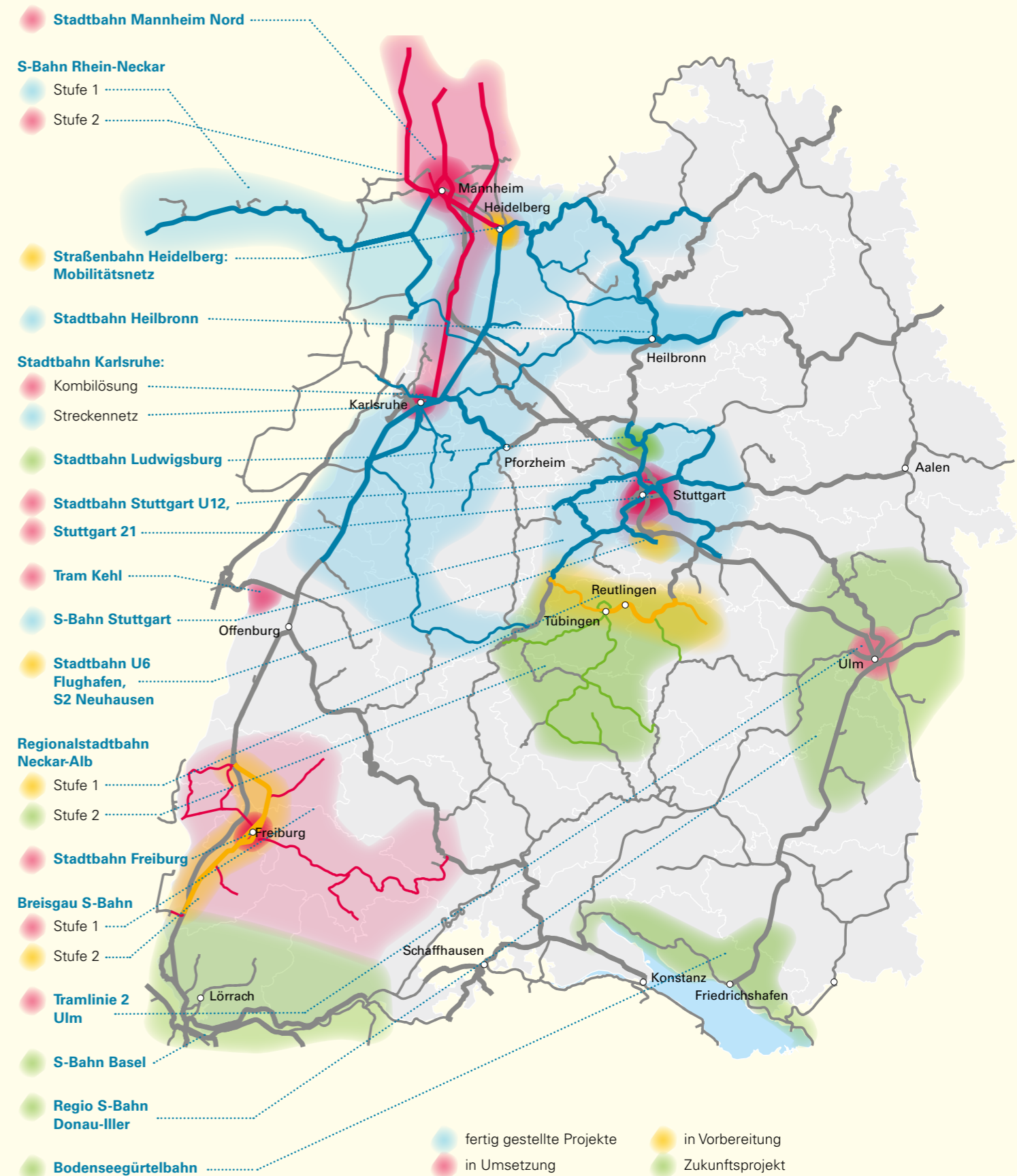
### DER AUSBAU MUSS WEITER GEHEN: ZUKUNFTSPROJEKTE

Die Landesregierung will diese ÖPNV-Ausbaustrategie fortsetzen. Für eine ganze Reihe weiterer Vorhaben gibt es bereits Planungen. Dazu zählen beispielsweise die Vervollständigung der Regionalstadtbahn Neckar-Alb mit den Innenstadtbahnen in Reutlingen und Tübingen, die Stadtbahn Ludwigsburg, die Komplettierung des Mobilitätsnetzes Heidelberg, die Regio-S-Bahn Ulm, oder ein zukünftiges grenzüberschreitendes S-Bahn-System in der Region Basel.

### FINANZIERUNGSPERSPEKTIVEN

Es laufen aktuell erfreulich viele Projekte im Land. Doch die Landesregierung wie auch die Kommunen in Baden-Württemberg sehen in den kommenden Jahrzehnten noch erheblichen weiteren Ausbaubedarf bei diesen Schienenprojekten. Dafür wurde erst vor kurzem eine Finanzierungsperspektive geschaffen. Denn Bund und Länder haben am 24. September 2015 vereinbart, das GVFG, das Grundlage für die Förderung ist, unverändert über 2019 hinaus fortzuführen. Zuvor mussten das Land wie die kommunalen Vorhabenträger von einem Auslaufen des GVFG mit dem Jahr 2019 ausgehen. Aufgrund der langen Realisierungszeiten waren dadurch bereits eine ganze Reihe von Projekten ins Stocken geraten. Durch den Schulterschluss der Landesregierung mit den anderen Ländern und den Kommunen ist es schlussendlich doch gelungen, mit dem Bund eine Nachfolgeregelung zu vereinbaren, sodass nun der Ausbau des ÖPNV im Land weiter gehen kann. Die von den Ländern für notwendig erachtete Aufstockung der Mittel – nach 20 Jahren Stagnation – ließ sich jedoch leider nicht durchsetzen.

## GROSSE ÖPNV-PROJEKTE NACH DEM GVFG-BUNDESPROGRAMM (PROJEKTE > 50 MIO. EURO)



## 6 Baden-Württemberg engagiert sich für die Flächenbahn



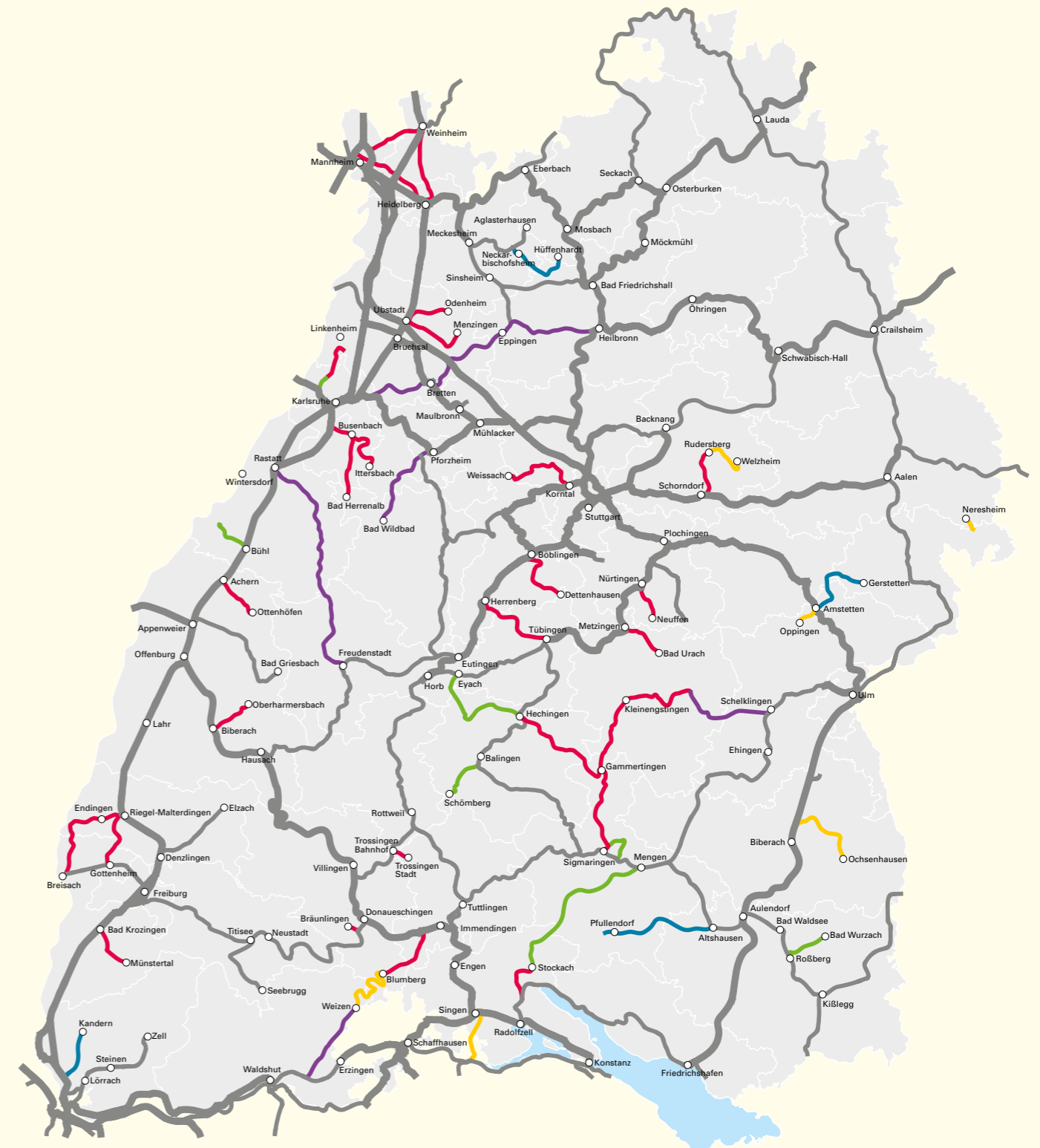
In einem vergleichsweise dicht besiedelten Bundesland wie Baden-Württemberg muss die Schiene auch in der Fläche präsent sein. Dies hat in Baden-Württemberg Tradition. Im Vergleich zu anderen Bundesländern wurde hier ein dichtes Schienennetz vor den Streckenstilllegungen in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts bewahrt.

### ERFOLGREICHE REAKTIVIERUNGEN

Seit den 1990er Jahren wurden – wie in keinem anderen Bundesland – eine ganze Reihe von Bahnen in regionaler Trägerschaft, und unter-

stützt vom Land, mit großem Erfolg im Personenverkehr reaktiviert. Solche Reaktivierungsbahnen wie beispielsweise die Schönbuchbahn oder die Ammertalbahn konnten die Fahrgastzahlen gegenüber den vorherigen Busbedienungen innerhalb weniger Jahre vervielfachen und sind zu echten Erfolgsprojekten geworden.

## SCHIENENNETZ DER NICHTBUNDESEIGENEN EISENBAHNEN (NE) IN BADEN-WÜRTTEMBERG



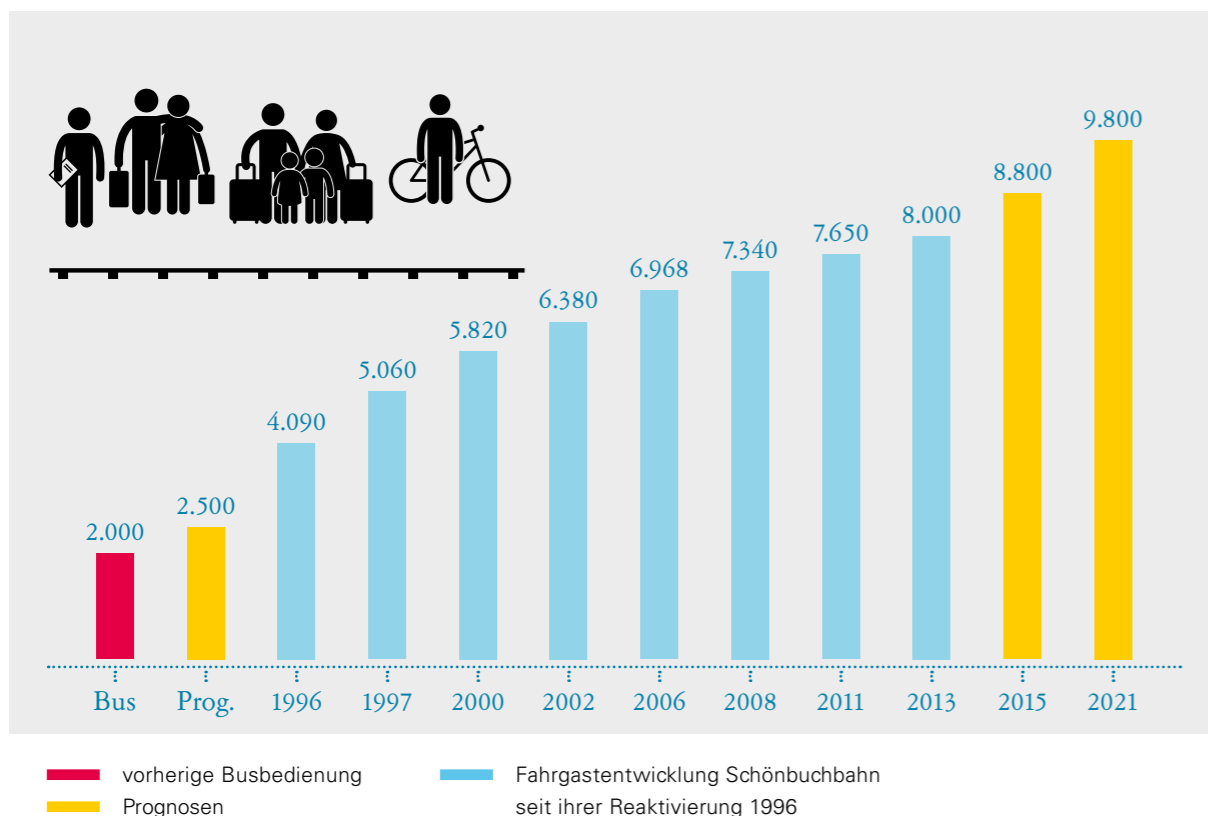
- Strecken der DB Netz AG
- SPNV auf von DB gepachteten Strecken
- SPNV auf NE-Strecken
- Güterverkehr auf NE-Strecke
- Entwicklungsstrecke
- nur Museumsbahn-Betrieb

**DAS LAND ENGAGIERT SICH FINANZIELL**

Der Erhalt und Ausbau von Strecken der landeseigenen und kommunalen Bahnen ist für die Landesregierung ein wichtiges Thema. Eine bedeutende Rolle spielen dabei die landeseigenen Unternehmen Südwestdeutsche Verkehrs AG (SWEG) und Hohenzollerische Landesbahn (HzL). Über das Landeseisenbahnfinanzierungsgesetz (LEFG) stellt das Land erhebliche Mittel für den Infrastrukturerhalt dieser Eisenbahnstrecken zur Verfügung. Im Doppelhaushalt 2015/2016 wurden im Rahmen eines Sanierungsprogramms die dafür verfügbaren Mittel auf 20 Mio. Euro pro Jahr verdoppelt, um Strecken und Haltestellen zu sanieren und zu modernisieren.

**SICHERUNG VON ZUKUNFTSOPTIONEN: ENTWICKLUNGSTRECKEN**

Die Erfahrungen mit zahlreichen Streckenreaktivierungen zeigen, dass vermeintlich nutzlos gewordene Eisenbahninfrastruktur durchaus wieder eine große Zukunft haben kann. Deshalb hat das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur eine Reihe von Schienenstrecken mit Zukunftspotenzial als „Entwicklungstrecken“ definiert, auch wenn sie derzeit weder im Personen- noch im Güterverkehr regelmäßig genutzt werden. Diese Strecken erhalten ebenfalls Fördermittel für den Erhalt. Damit wird Vorsorge für die weiter wachsende Bedeutung des Schienenverkehrs getroffen.

**FAHRGASTENWICKLUNG SCHÖNBUCHBAHN**

## 7 Investitionsförderung des Landes für Bahnen und Busse



Das Land fördert den Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur für Bahnen und Busse über das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG). Dieses speist sich seit der Förderalismusreform zwischen Bund und Ländern aus den sogenannten Entflechtungsmitteln des Bundes. Gefördert werden damit Eisenbahn- und Stadtbahnstrecken (soweit sie nicht als Großprojekte mit über 50 Mio. Euro an zuwendungsfähigen Kosten aus dem Bundes-GVFG finanziert werden), Busverkehrsinfrastruktur, Betriebshöfe, Haltestellen und auch Linienbusse.

Die Mittelzuweisungen vom Bund haben sich seit 1996 leider nicht erhöht, so dass durch die Inflation die Spielräume real immer kleiner geworden sind. Bereits vor Jahren musste daher die Förderung von Schienenfahrzeugen eingestellt werden. Die Landesregierung hat den Fördersatz auf 50 Prozent abgesenkt, um aus der Vielzahl der Anträge weiterhin eine möglichst große Anzahl an Projekten fördern und damit anschieben zu können.

In der Mittelverteilung hat die Landesregierung die Weichen neu gestellt: seit 2012 wurde das Verhältnis der Mittel zwischen den Förderzwecken Straßenbau und ÖPNV von 60:40 auf neu 40:60 zu Gunsten des ÖPNV/Radverkehrs schrittweise umgekehrt. Davon profitiert der ÖPNV, für den nun 84 Mio. Euro pro Jahr

zur Verfügung stehen. Mit dieser Verstärkung der Mittel können mehr wichtige Projekte auf den Weg gebracht werden, wie beispielsweise die Reaktivierung der Strecke Calw – Weil der Stadt (Hermann-Hesse-Bahn) oder der Ausbau und die Elektrifizierung der Schönbuchbahn.

Auch bei den Fahrzeugen hat die Landesregierung die Förderung modernisiert. So werden seit 2012 nur noch barrierefreie Niederflerbusse gefördert.

Mit einer Gesetzesnovelle des LGVFG im Jahr 2015 werden neue Fördermöglichkeiten für den ÖPNV der Zukunft eingeführt, beispielsweise für den barrierefreien Ausbau, für Echtzeitinformation, für E-Ticketing, für Metrobusysteme oder den Bau von flächensparenden Straßenbahnen. Dabei wurde das Programm der Landesregierung gleichzeitig zu Gunsten einer kleinteiligeren Förderung von Projekten ausgerichtet, von denen auch und besonders der ländliche Raum profitieren kann.

Mit diesen Reformen hat die Landesregierung die Investitionsförderung modernisiert und eine Förderung möglichst vieler Vorhaben sichergestellt. Die Absicherung einer zukunftsfähigen ÖPNV-Finanzierung in den Ländern durch den Bund steht aber noch aus. Denn nach heutigem Stand laufen die Entflechtungsmittel im Jahr 2019 aus.

## 8 ÖPNV-Ausbau braucht gesicherte Finanzierung

Baden-Württemberg engagiert sich auf Bundesebene seit langem für eine zukunftsfähige ÖPNV-Finanzierung. Verkehrsminister Winfried Hermann hat sich in den Kommissionen zur zukünftigen Verkehrsinfrastrukturfinanzierung (Daehre- und Bodewig-Kommission) mit hohem Einsatz eingebracht.

Ohne eine auskömmliche und gesicherte Finanzierungsperspektive gerät der Ausbau von Bahnen und Bussen ins Stocken. Neben der Finanzierung des laufenden Betriebs spielen auch der Ausbau und der Erhalt der ÖPNV-Infrastruktur eine zentrale Rolle. Eine ernst gemeinte ÖPNV-Offensive kann ohne auskömmliche Finanzierung nicht gelingen.

Die Fördermittel, die für ÖPNV-Investitionen bereit stehen, stagnieren seit 20 Jahren. Auch wenn nun klar ist, dass das Bundesprogramm nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) über das Jahr 2019 hinaus verlängert wird, so werden die Fördermittel in Folge der Preissteigerung in Bälde nur noch rund die Hälfte der ursprünglichen Kaufkraft haben. Gemeinsam mit Bayern und Nordrhein-Westfalen hatte Baden-Württemberg im Jahr 2013 eine Bundesratsinitiative auf den Weg gebracht und eine Auf-

stockung des GVFG auf 500 Mio. Euro gefordert. Diesem Bundesratsbeschluss ist der Bund nicht gefolgt und hält die Mittel weiter bei 333 Mio. Euro eingefroren.

Bei den Entflechtungsmitteln, die Grundlage für das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) sind, steht eine Entscheidung über die Verlängerung weiter aus. Um die Förderung im LGVFG überhaupt noch sinnvoll umsetzen und das Verhältnis von Anträgen und Fördermöglichkeiten in Einklang bringen zu können, musste schon vor Jahren die Förderung von Schienenfahrzeugen ausgesetzt und zuletzt der Fördersatz insgesamt auf 50 Prozent abgesenkt werden.

Neben der staatlichen Investitionsförderung müssen mittelfristig aber auch ergänzende kommunale Finanzierungsinstrumente (z. B. Nahverkehrsabgaben) geprüft werden wie sie andere Länder (z. B. Frankreich, Österreich) erfolgreich anwenden. Damit könnten kommunal und regional ambitionierte ÖPNV-Vorhaben leichter vorangetrieben werden. Bundesweite Regelungen wären hier sinnvoll. Die Landesregierung hat eine entsprechende Grundlagenuntersuchung zu Möglichkeiten auf Landesebene veranlasst.

## 9 Die Renaissance des Nahverkehrs auf der Schiene: eine Erfolgsgeschichte

Seit der Regionalisierung 1996 hat sich die systematische Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs zu einer Erfolgsgeschichte entwickelt. Damals ging mit Wirkung 1996 die Zuständigkeit für die Organisation, Bestellung und Finanzierung des Nahverkehrs auf der Schiene vom Bund auf die Länder über. Verbunden hiermit war eine auskömmliche Finanzausstattung, die einen echten Neustart und Angebotsausweitungen ermöglichte. Gleichzeitig wurde die Erbringung der von den Ländern bestellten Zugverkehrsleistungen für den Wettbewerb geöffnet.

Seit 1994 hat sich das Zugangebot in Menge und Qualität deutlich verbessert. In Baden-Württemberg wurde das Angebot in besonderer Weise ausgeweitet, von rund 60 Mio. Zugkilometern auf heute 85 Mio. Zugkilometer. Es wurden Strecken reaktiviert, Takte verdichtet und neue Expresslinien eingeführt. Vorbildliche Projekte wie das Karlsruher System mit Zweisystemstadtbahnen auf Eisenbahnstrecken bis weit ins Umland (siehe Abbildung), der Ringzug Schwarzwald-Baar-Heuberg als kleine „S-Bahn“ im ländlichen Raum oder der „Seehas“ als S-Bahn am Bodensee wurden aufs Gleis gesetzt. Auch das Netz der Stuttgarter S-Bahn wurde unter Regie der Region Stuttgart ausgeweitet.

AUSWEITUNG DES AVG STADTBAHNNETZES 1989 BIS 2015

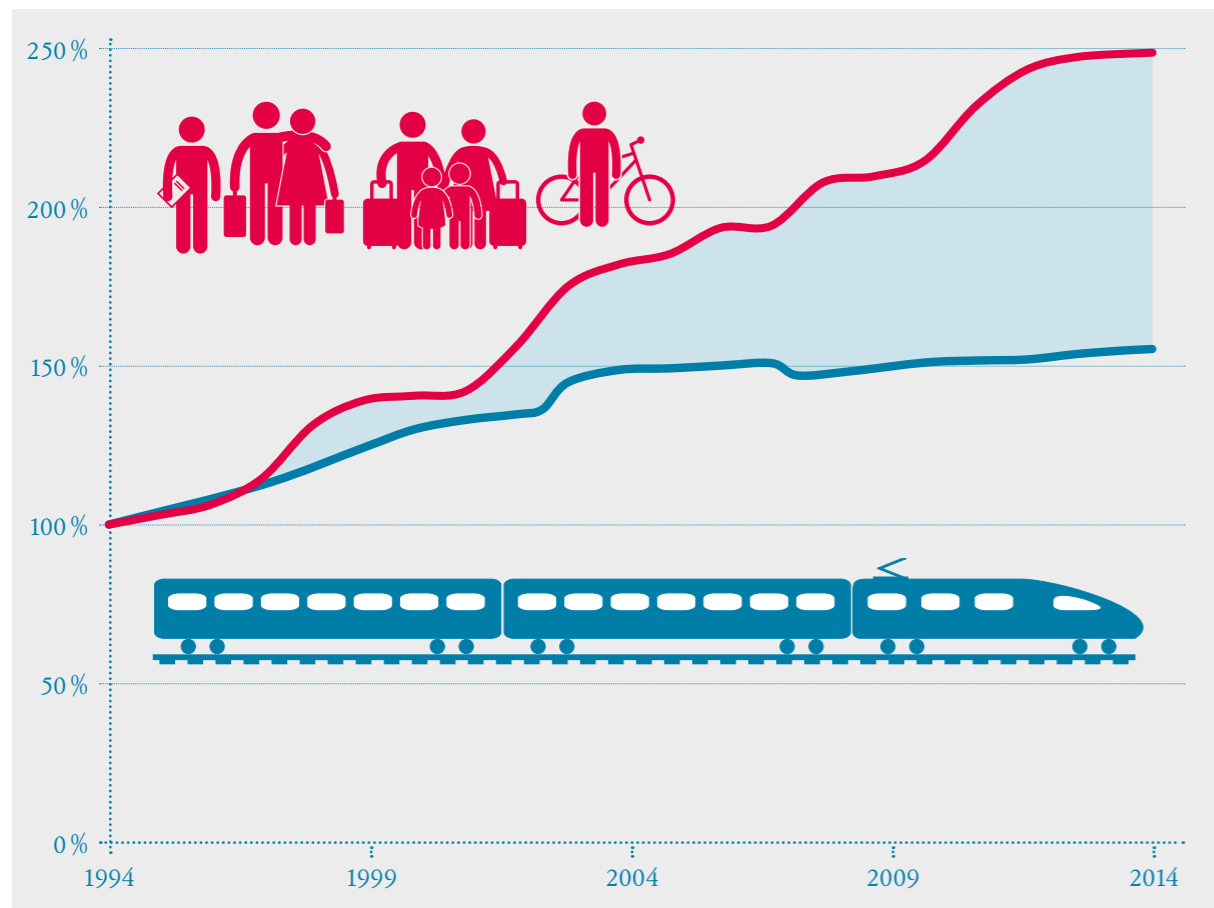


Baden-Württemberg war bei den Angebotsausweitungen im Vergleich der Bundesländer besonders vorbildlich – was aber auch viele Finanzmittel bindet und in der Folge inzwischen zu deutlich gesunkenen finanziellen Spielräumen für weitere Angebotsausweitungen geführt hat. Insgesamt wurden seit 1990 im Land rund 320 neue Haltestellen an Schienenstrecken neu gebaut oder reaktiviert – ein Zuwachs von fast 50 Prozent.

Durch die verbesserten Angebote sind die Fahrgastzahlen erheblich gestiegen. Seit 1994 stieg die Nutzung im SPNV im Land von 230 Mio. auf 535 Mio. Personenkilometer. Auch die Auslastung der Züge stieg, allein im Zeitraum 2002 bis 2012, um 75 Prozent. Die Effizienz der eingesetzten Mittel ist deutlich gestiegen.

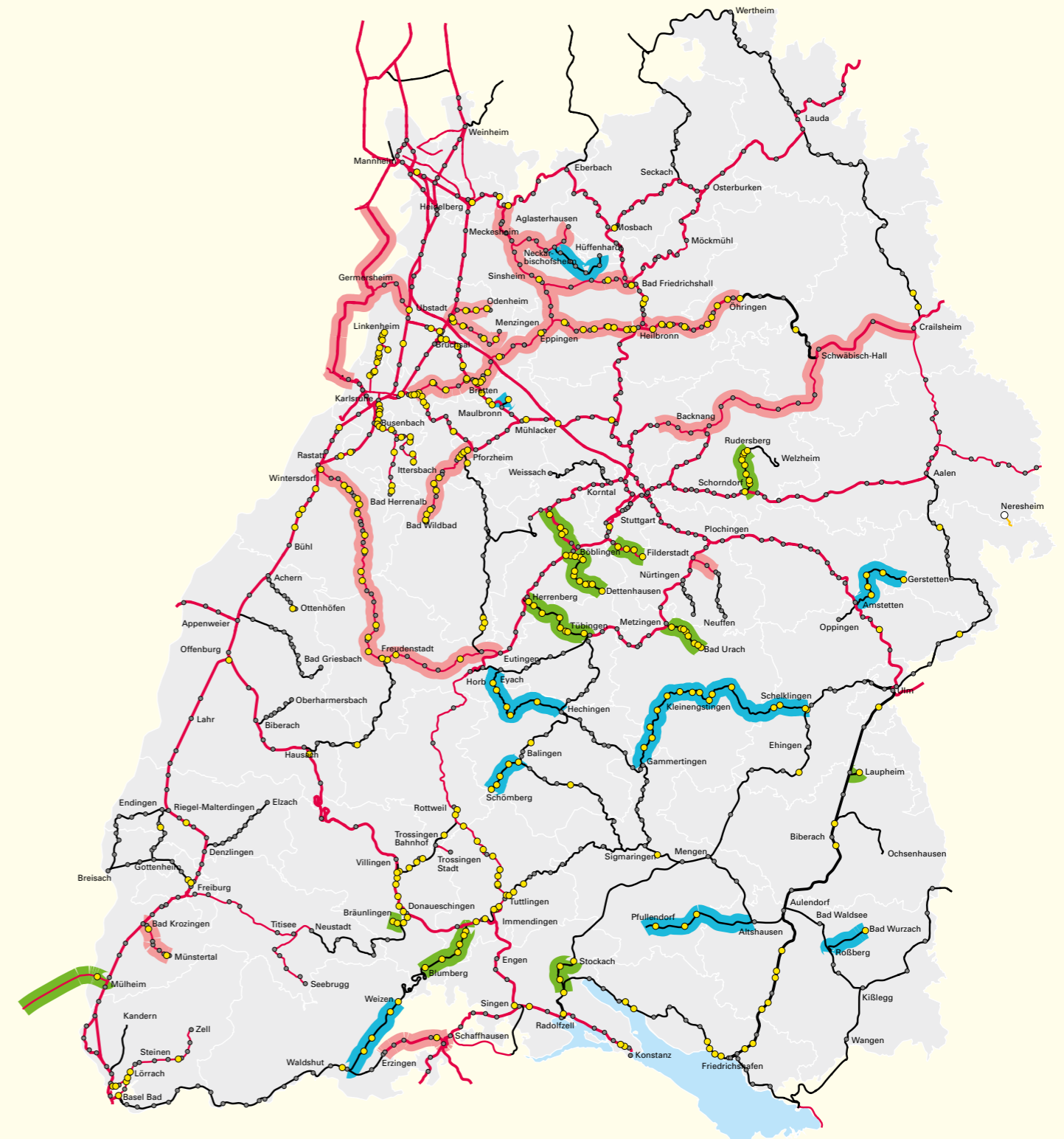
Mit dieser Trendwende konnte eine Entwicklung zu mehr Nachhaltigkeit im Verkehr eingeleitet werden. Dies gilt es in der Zukunft fortzusetzen.

**ANGEBOT UND NACHFRAGE IM SPNV VON DER REGIONALISIERUNG IN BADEN-WÜRTTEMBERG BIS 2014**



■ Zugangebot in Zugkilometer (durch das Land Baden-Württemberg bestellter SPNV)  
■ Fahrgastnachfrage in Personenkilometer

**AUSBAU DER SPNV-INFRASTRUKTUR 1990 – 2014 IN BADEN-WÜRTTEMBERG: ELEKTRIFIZIERUNGEN, REAKTIVIERUNGEN, NEUE HALTESTELLEN**



● Stationsbestand vor 1990  
● Neue Stationen seit 1990  
— elektrifizierte Strecke  
— nicht elektrifizierte Strecke  
— Strecke im SPNV Taktverkehr reaktiviert  
— Strecke für Freizeit- oder Schülerverkehr reaktiviert  
— Strecke wurde elektrifiziert

# 10 Zielkonzept 2025: Schienenpersonennahverkehr weiter ausbauen

Das Land Baden-Württemberg hat die feste Absicht, die Erfolgsgeschichte des Schienenverkehrs (SPNV) fortzusetzen. Das Wachstum soll weiter vorangetrieben werden. Konzeptionell besteht das Leitbild einer Verdopplung der Nachfrage im öffentlichen Verkehr – vergleichbar mit dem heutigen Niveau in der Schweiz.

Um dieses Ziel zu erreichen, hat die Landesregierung im Juli 2014 das Zielkonzept 2025 für den SPNV in Baden-Württemberg verabschiedet. Das Zielkonzept baut auf drei Hauptsäulen auf:

**Flächendeckender Stundentakt als landesweites Grundangebot:** alle Strecken und Haltestellen im Land mit regelmäßigem Verkehr sollen ganztägig von 5 bis 24 Uhr mindestens stündlich bedient werden. Auf sehr schwach nachgefragten Strecken kann dies zu Zeiten mit geringer Nachfrage auch ein Busverkehr sein. Damit ist der SPNV Rückgrat des Leitbilds eines landesweiten, verlässlichen Grundangebots im Stundentakt im öffentlichen Verkehr.

**Taktverdichtungen entsprechend Nachfragepotenzial:** Die Taktverdichtungen über den Stundentakt hinaus werden nach einem landesweit einheitlichen Maßstab entsprechend der Fahrgastnachfrage vorgenommen. Sofern die kommunale Seite über diesen landesfinanzierten Standard hinaus weitere Verbesserungen/Taktverdichtungen wünscht, sind diese von den Kommunen zu finanzieren.

Ein landesweites Expressnetz soll alle Oberzentren untereinander im Stundentakt verbinden.

Daneben legt das Zielkonzept 2025 verschiedene Qualitäten des Zugangebots fest, wie beispielsweise den maximalen Stehplatzanteil in den Stoßzeiten.

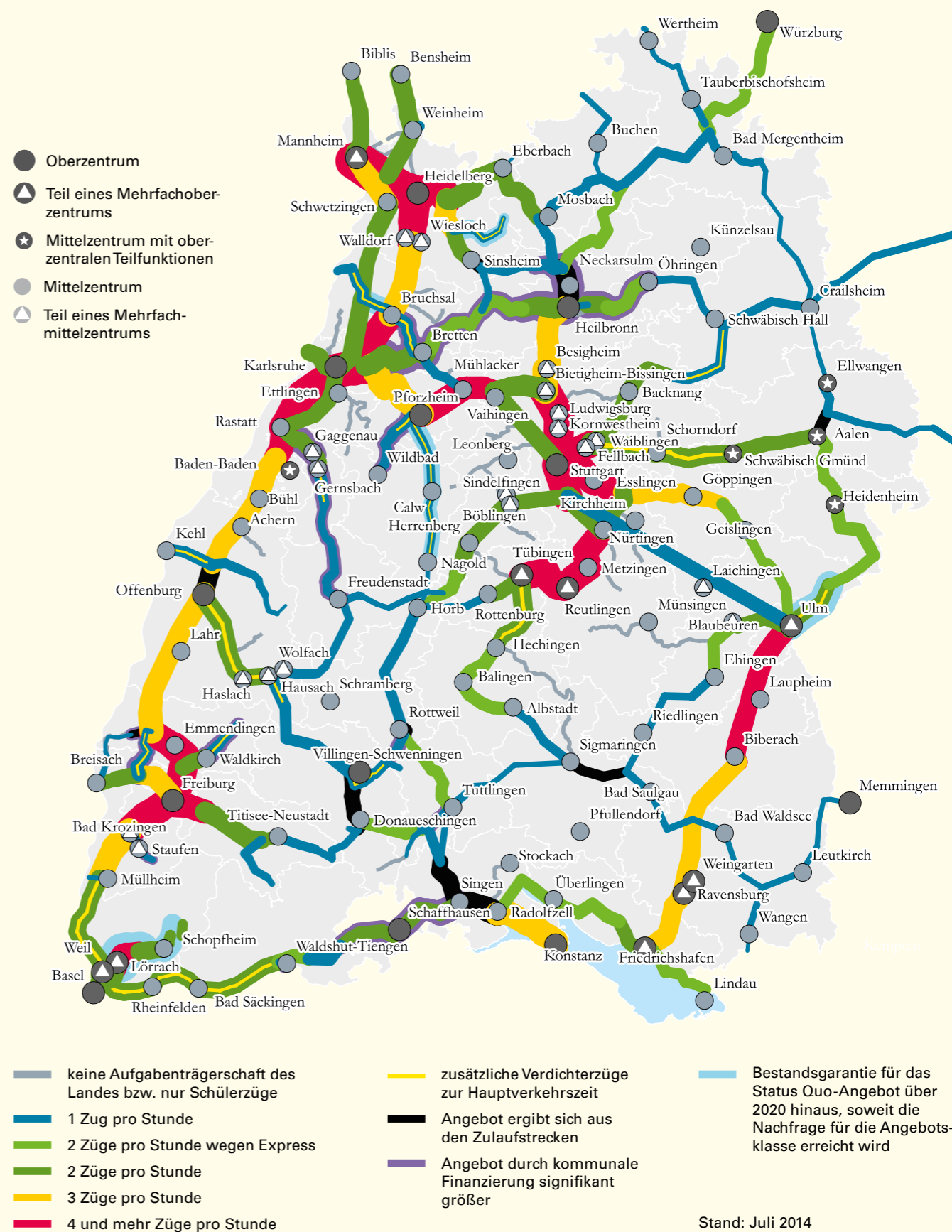
Mit dem Zielkonzept 2025 hat die Landesregierung eine Doppelstrategie für das Flächenland Baden-Württemberg verankert, um den Schienenverkehr in Stadt und Land voranzubringen: einerseits ein nachfrageunabhängiges, vollwertiges Grundangebot für den ländlichen Raum auf hohem Niveau im Sinne einer „Mobilitätsgarantie“, andererseits ein effizienzorientierter Mitteleinsatz durch Konzentration der Ressourcen entsprechend des Nachfragepotenzials.

Am Ende sollen die Fahrgäste nicht nur von einem verlässlichen Angebot profitieren, sondern auch von einem hohen Komfort und Wiedererkennungswert des SPNV. Die Anforderungen an Barrierefreiheit werden unter anderem mit großen Toilettenräumen und einem Zwei-Sinne-Informationssystem erfüllt. Moderne Schienenfahrzeuge im Landesdesign mit ausreichend Platz für Gepäck und großzügigen Mehrzweckbereichen für die Fahrradmitnahme, für Kinderwagen und für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste werden für einen neuen Standard sorgen.

Das gesamte Zielkonzept 2025 für den Schienenpersonennahverkehr in Baden-Württemberg ist in einer gesonderten Broschüre oder unter [www.mvi.baden-wuerttemberg.de/publikationen](http://www.mvi.baden-wuerttemberg.de/publikationen) veröffentlicht.



## SPNV-ZIELKONZEPT 2025 – STRECKENABSCHNITTE NACH ANGEBOTSKLASSEN



## SPNV-Ausbau benötigt finanzielle Absicherung

Die Verbesserungen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) seit den 1990er Jahren hingen eng mit der ausreichenden finanziellen Ausstattung infolge der Bahnreform zusammen. Diese hatte sich in den vergangenen zehn Jahren schrittweise dramatisch verschlechtert. Nach massiven Mittelkürzungen im Jahr 2007 von Seiten des Bundes und der Kürzung der jährlichen Zuwachsrate der Mittel auf 1,5 Prozent – deutlich unter der Steigerung der Kosten – ist der SPNV in den vergangenen Jahren in schwere Bedrängnis gekommen. Kombiniert mit Strukturveränderungen bei den Trassenpreisen zu Lasten Baden-Württembergs und dem teuren großen Verkehrsvertrag zwischen Land und Deutscher Bahn aus dem Jahr 2003, muss das Land derzeit jährlich rund 100 Mio. Euro aus Landesmitteln zuschießen, allein um überhaupt das bestehende SPNV-Angebot halten zu können und Zugstreichungen zu vermeiden. Dies ist eine bundesweit einmalige Situation, die aktuell viel zu wenig Spielräume für Verbesserungen lässt.

### WETTBEWERBLICHE VERGABEVERFAHREN

Die Landesregierung arbeitet daher auf Zuschussenkungen durch wettbewerbliche Verfahren bei der Neuvergabe der SPNV-Verträge im Land hin. Um den Wettbewerb zu intensivieren und gute Preise zu erzielen, setzt die Landesregierung auf Losbildung in überschaubare Netze, auf Fahrzeugfinanzierungsmodelle zur Weitergabe günstiger Zinssätze an die Bieter sowie auf weitere Instrumente zur Verminderung von Kalkulationsrisiken (z.B. Bruttoverträge ohne Kalkulationsrisiko der vorhandenen Einnahmen).

### REGIONALISIERUNGSMITTEL

Um den SPNV-Ausbau fortsetzen zu können, war eine Lösung bei den Regionalisierungsmitteln überfällig. Die Länder haben den Bedarf für eine Anhebung der Regionalisierungsmittel um rund 1 Mrd. Euro auf 8,5 Mrd. Euro pro Jahr nachgewiesen und sich unter intensiver Beteiligung Baden-Württembergs auf einen neuen Verteilungsschlüssel geeinigt, mit dem die Mehrbedarfsländer mit wachsendem Schienenverkehr deutlich mehr Mittel als bislang erhalten sollen („Kieler Schlüssel“). Davon profitiert Baden-Württemberg, dessen Anteil danach von bislang 10,4 auf zukünftig 12,3 Prozent der vom Bund zugewiesene Regionalisierungsmittel steigen wird.

Bei der zwischen Bund und Ländern im September 2015 getroffenen Vereinbarung zu den Regionalisierungsmitteln sollen die Länder künftig 8,0 Mrd. Euro pro Jahr für die Bestellung von Zügen im SPNV erhalten. Diese Mittel werden in den Folgejahren mit 1,8 Prozent dynamisiert. Gleichzeitig soll der Anstieg der Trassenpreise begrenzt werden. Damit wurden die Forderungen der Länder nicht erfüllt, aber zumindest ein Kompromiss erzielt, der nun für die nächsten Jahre Planungssicherheit gibt.

Welche Handlungsmöglichkeiten sich für die von der Landesregierung gewünschte Schienenverkehrsoffensive künftig bieten werden, hängt damit nun entscheidend vom weiteren Verlauf der wettbewerblichen Neuvergaben der SPNV-Leistungen im Land ab.



# 12 Landesweites Grundnetz des öffentlichen Verkehrs – Regiobuslinien als Ergänzung zur Schiene



Bei der Umsetzung eines landesweiten Stundentakts sieht sich die Landesregierung zunächst bei den überörtlichen Verbindungen mit landesweiter Bedeutung gefragt. Dazu strebt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur ein Grundnetz mit der Anbindung sämtlicher Mittel- und Unterzentren an. Nicht alle dieser Verbindungen werden mit dem Schienenverkehr abgedeckt. Mittelzentren wie Schramberg, Künzelsau oder Pfullendorf sind nicht an die Schiene angebunden, ebenso zahlreiche Unterzentren. An manchen Stellen sind zwischen benachbarten Mittelzentren Lücken im Schienennetz, die große Umwegfahrten erfordern. Hier bestehen noch große Aufgaben, um ein zuverlässiges und attraktives landesweites Angebot auszubauen.

Daher hat sich das Land entschlossen, den Aufbau eines Netzes von Regiobuslinien zu fördern. Die Regiobuslinien sollen die abseits liegenden Mittel- und Unterzentren an das Schienennetz anbinden sowie Lücken im Schienennetz zwischen benachbarten Ober- und Mittelzentren schließen. Sie sollen analog zum SPNV-Ziel-

konzept ebenfalls mindestens stündlich von 5 bis 24 Uhr verkehren, sich durch eine direkte und schnelle Linienführung auszeichnen und mit qualitativ hochwertigen Bussen verkehren. Gute und fahrgastfreundliche Anschlüsse zur Schiene einschließlich einer zuverlässigen Anschlussicherung sind weitere Qualitätskriterien. Im Endzustand kann das Netz etwa 60 Regiobuslinien umfassen.

Aufgabenträger für den Busverkehr sind in Baden-Württemberg die Stadt- und Landkreise. Daher wird das Land nicht selbst tätig bei der Umsetzung der Regiobuslinien, sondern beteiligt sich finanziell an solchen neu geschaffenen oder verbesserten Linien, wenn sie den vom Land erstellten Kriterienkatalog erfüllen. Im Jahr 2015 wurde ein entsprechendes Förderprogramm aufgelegt, wonach sich das Land mit der Hälfte an der Kostenunterdeckung der Regiobuslinien beteiligt. Nun sind die kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger aufgerufen, attraktive Regiobusverbindungen zu initiieren. Im Dezember 2015 werden die ersten Linien in Betrieb gehen.

REGIOBUSLINIEN IN BADEN-WÜRTTEMBERG (VORSCHLAGSNETZ DES LANDES\*)





## 13

## Nachhaltig mobil: ÖPNV-Pakt 2025 für die Region Stuttgart

Im Februar 2014 haben sich das Land, der Verband Region Stuttgart, die Landeshauptstadt Stuttgart und die vier Verbundlandkreise als die maßgeblichen ÖPNV-Akteure in der Region Stuttgart auf einen ÖPNV-Pakt verständigt. Der ÖPNV-Pakt grenzt die Zuständigkeiten neu ab und benennt Ziele für die Weiterentwicklung von Bahnen und Bussen bis zum Jahr 2025. Vorangegangen war ein jahrelanger Kompetenzstreit in der Region über Zuständigkeiten bei Organisation und Finanzierung des ÖPNV.

Die Partner des ÖPNV-Pakts haben sich auf einen weiteren Ausbau des ÖPNV in der Region Stuttgart verständigt, um die Verkehrsprobleme zu lösen, Mobilität zu sichern und die Umweltziele, insbesondere auch bei der Luftreinhaltung zu erreichen. Die bereits hohen Fahrgastzahlen sollen bis zum Jahr 2025 um mindestens 20 Prozent gesteigert werden.

Die Zuständigkeiten beim Busverkehr wurden neu abgegrenzt: Der Verband Region Stuttgart (VRS) ist für die Festlegung und die Finanzierung des Verbundtarifs im ÖPNV zuständig und regelt dies über eine allgemeine Vorschrift, während die Landkreise und die Landeshauptstadt die Planung und das Fahrplanangebot beim (Stadtbahn- und) Busverkehr regeln. Der VRS erhält die neue Aufgabe, regionale Expressbuslinien aufzubauen, um Lücken im S-Bahn-Netz in hoher Qualität zu schließen.

Alle Seiten haben sich für ihren Aufgabenbereich auf Ausbauziele verpflichtet. Das Land wird den regionalen Schienenverkehr der Regionalexpresszüge zu einem neuen vertakteten System „Metropolexpress“ fortentwickeln. Die Metropolexpress-Linien werden räumlich den Pendlerströmen entsprechend über das S-Bahn-Netz hinausreichen und die Verbindungen innerhalb der Metropolregion Stuttgart bis nach Heilbronn, Schwäbisch Hall, Aalen, Geislin-

gen, Tübingen, Horb und Pforzheim abdecken und zumindest im Kernraum grundsätzlich im 30-Minuten-Takt verkehren. Außerhalb des S-Bahn-Netzes halten die Metropolexpress-Züge an allen Stationen, innerhalb nur an den großen Bahnhöfen. Damit werden auch die Gebiete außerhalb des S-Bahn-Netzes attraktiv an die Landeshauptstadt angebunden. Zugleich kann das S-Bahn-Netz entlastet werden. In einer ersten Ausbaustufe wird das Metropolexpressnetz bereits in den kommenden Jahren stufenweise in Betrieb gehen. Eine weitere Stufe erfolgt mit der Inbetriebnahme von Stuttgart 21.

Der VRS wird den S-Bahn-Verkehr weiter verbessern und sich bemühen, die Verspätungsanfälligkeit des Systems zu verringern. Er wird stufenweise das Expressbusnetz aufbauen. Der Start der ersten drei Pilotlinien Kirchheim – Flughafen/Messe, Leonberg – Universität – Flughafen/Messe sowie Waiblingen – Esslingen ist für Dezember 2016 geplant. Zudem erhält der VRS die Aufgabe des regionalen Verkehrsmanagements.

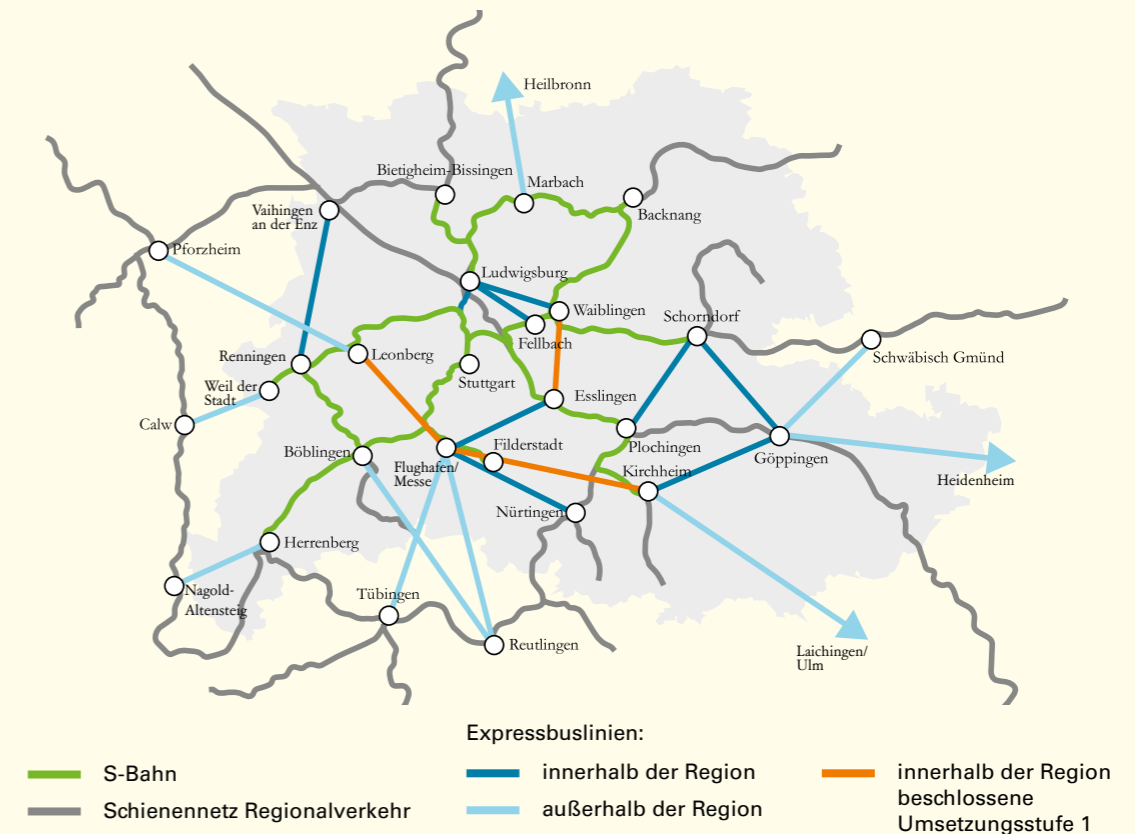
Die Verbundlandkreise und die Landeshauptstadt haben sich verpflichtet, die Buslinien im Zubringerverkehr zum S-Bahn-Netz auszubauen und konsequent zu vertakten, um das attraktive S-Bahn-Angebot auch in die Fläche fortzusetzen. An Werktagen sollen alle Linien im 30-Minuten-Takt verkehren, abends und am Wochenende mindestens stündlich.

Mit dem ÖPNV-Pakt, der Klärung von Zuständigkeiten und den gemeinsamen Zielen wurden wichtige Weichen für einen weiteren Ausbau von Bahnen und Bussen im größten Verdichtungsraum des Landes gestellt.

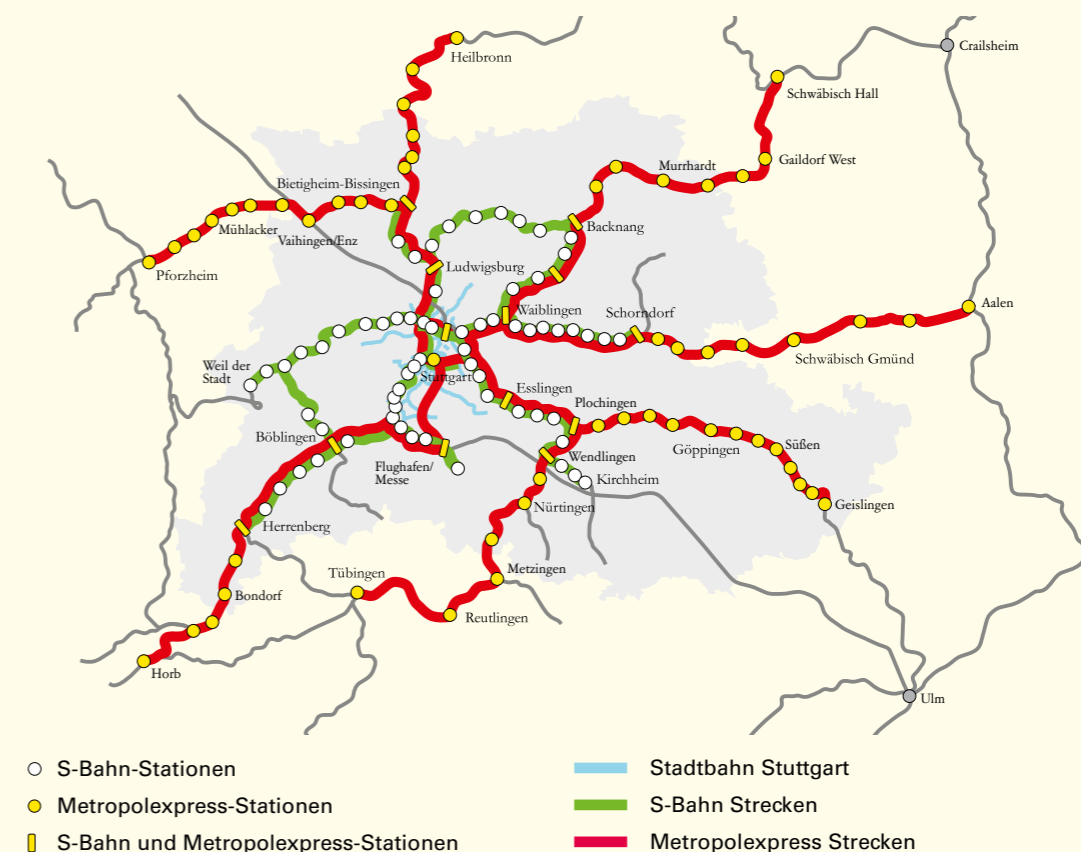
Mehr Informationen:

[www.mvi.baden-wuerttemberg.de/öpnv](http://www.mvi.baden-wuerttemberg.de/öpnv)

### MÖGLICHE EXPRESSBUSLINIEN IN DER METROPOLREGION STUTTART



### KONZEPT DER METROPOLEXPRESSE IM GROSSRAUM STUTTART



## 14

## Busverkehr im ländlichen Raum: Wege zur Mobilitätsgarantie – Modellvorhaben zum flächendeckenden Stundentakt



Das Land verfolgt das Leitbild eines flächendeckend funktionierenden öffentlichen Nahverkehrs im Stundentakt von 5 bis 24 Uhr. Dieser ist auch im ländlichen Raum von hoher Bedeutung. Nur so können Bahnen und Busse ihr Profil als zuverlässiges und landesweites funktionierendes Gesamtsystem schärfen. Nur mit funktionierenden Busverkehren, Mobilitätschancen und Sicherung gesellschaftlicher Teilhabe kann der ländliche Raum auf Dauer als attraktiver Wohn- und Lebensraum gesichert werden.

Mit dem Zielkonzept 2025 für den Schienenpersonennahverkehr hat die Landesregierung dies für seinen Zuständigkeitsbereich festgeschrieben.

Für den Busverkehr in der Fläche sind die Landkreise zuständig. Viele Kreise haben die Notwendigkeit für einen besseren ÖPNV erkannt und sich auf den Weg gemacht. Eine Reihe von Landkreisen, auch im ländlichen Raum, hat das Ziel eines flächendeckenden Stundentakts als Mindestangebot bereits in ihren Nahverkehrsplänen verankert.

Ein solch ambitioniertes Konzept im Sinne einer „Mobilitätsgarantie“ lässt sich im ländlichen Raum nur mit neuen Konzepten jenseits des klassischen Linienverkehrs umsetzen. Auf den Achsen zwischen den größeren Orten kann der Busverkehr auch in der Fläche mit guter Vertaktung höhere Nachfrage schaffen. In ländlichen Räumen und zu Zeiten schwacher Verkehrs-

nachfrage sind hingegen bedarfsgesteuerte Systeme gefragt, wie Rufbusse oder Anmeldetaxis, die nur auf Anforderung verkehren und ohne festen Linienweg verschiedene Fahrtwünsche kombinieren können.

An vielen Stellen des Landes sind solche flexiblen ÖPNV-Lösungen bereits seit einigen Jahren erprobt. Nun kommt es darauf an, sie zu flächendeckenden Systemen mit einer Standardisierung, leichter Nutzbarkeit und landesweiter Kommunizierbarkeit fortzuentwickeln. Dazu gibt es gute Ansätze. So bietet der Landkreis Rottweil mit dem Anrufsammelbus ein landkreisweites System, das sämtliche Ortschaften im Freizeitverkehr abends bis Mitternacht sowie am Wochenende stündlich anbindet – jedoch nur auf Anmeldung. Im Landkreis Calw geht man mit dem Rufbussystem „Centro“ auch für den normalen Tagesverkehr in Räumen mit dünner Besiedlung neue Wege. Von 8.30 bis 18.30 Uhr kommt der Rufbus ohne festen Fahrplan auf Anforderung, das Netz der Haltestellen wurde wesentlich verdichtet.

Neue Kommunikationstechniken bieten die Chance, schrittweise auch private Mitfahrangebote in dieses System der bedarfsgesteuerten ÖPNV-Angebote einzubauen. Dadurch können die Kosten dieser Systeme weiter gesenkt werden.

### DAS LAND WILL DIE LANDKREISE BEI IHRER AUFGABE UNTERSTÜTZEN

Mit der anteiligen Finanzierung der Regiobuslinien (vgl. Kapitel 12) finanziert das Land direkt die Schließung von Lücken im Schienennetz zur Anbindung aller Mittel- und Unterzentren an diesen Standard mit.

Zum Aufbau bedarfsgesteuerter ÖPNV-Systeme hat das Land bei der landeseigenen Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) ein „Kompetenzzentrum innovative Angebotsformen im ÖPNV“ eingerichtet, das Impulse setzt und die Landkreise und Verkehrsunternehmen bei der Umsetzung unterstützt.

Ab 2016 fördert das Land mit rund 2 Mio. Euro zwei Modellvorhaben. Die Modellvorhaben sollen einen ganzen Landkreis oder ein größeres zusammenhängendes Gebiet die Umsetzung eines flächendeckenden Stundentakts mit Hilfe flexibler Angebotsformen erproben und demonstrieren.

## 15

## Bürgerbusse für Baden-Württemberg



Baden-Württemberg hat bundesweit einen Spitzenplatz im bürgerschaftlichen Engagement inne – über 40 Prozent der Bevölkerung engagieren sich ehrenamtlich in Vereinen, Bürgerinitiativen und anderen Formen zu Themen aller Art. Davon profitiert auch die Mobilität: In fast allen Landesteilen finden sich inzwischen ergänzende, ehrenamtlich getragene Mobilitätsangebote. Das Land begrüßt diese Aktivitäten und hat seit 2012 verschiedene Unterstützungsangebote aufgebaut.

**WAS IST EIN BÜRGERBUS?**

Das Grundprinzip lautet „Bürger fahren für Bürger“. Ein Bürgerbus wird von ehrenamtlichen Fahrern geplant und betrieben. Bürgerbusse verkehren dort, wo es genügend Freiwillige für diese Aufgabe gibt und wo eine Lücke im Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) besteht. Als weitere Merkmale von Bürgerbussen gelten:

- **Öffentlichkeit:** Es handelt sich um ein Verkehrsangebot für die Allgemeinheit.
- **Ortkenntnis und Nähe:** Die Aktiven haben engen Kontakt zu Fahrgästen und den anderen Akteuren vor Ort.
- **Es werden kleine Fahrzeuge (maximal acht Fahrgastplätze) eingesetzt, die mit Pkw-Führerschein gefahren werden können.**

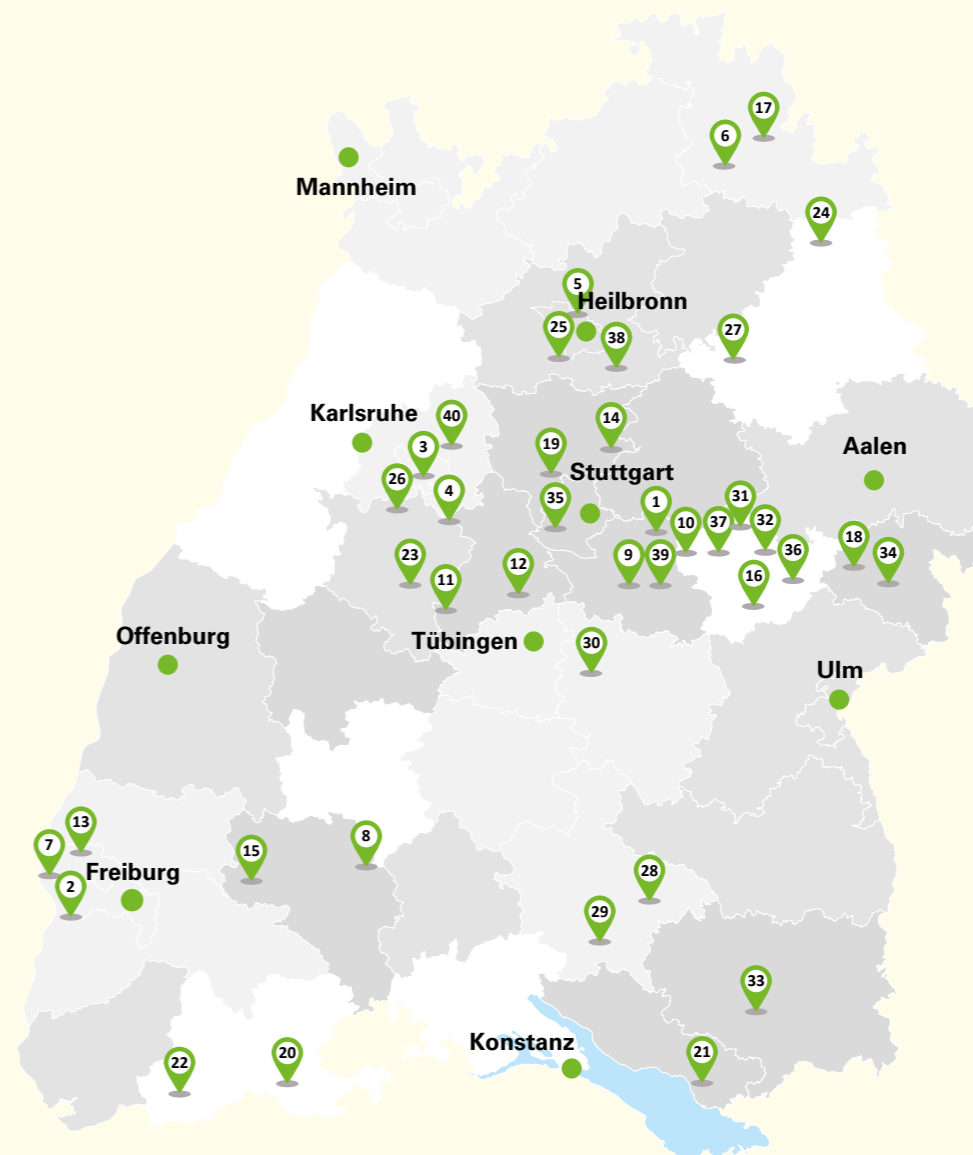
Legt man diese Definition zugrunde, so gibt es derzeit in Baden-Württemberg gut 30 Bürgerbusverkehre. Daneben sind in etwa einem Dutzend Gemeinden – zuerst in Bad Liebenzell und Oberreichenbach – Bürgerrufautos entstanden. Der Unterschied: beim Bürgerbus handelt es sich um einen Kleinbus auf einer festen Fahrtroute. Das Bürgerrufauto ist dagegen ein Pkw oder Kleinbus, der auf Vorbestellung in einem bestimmten Gebiet und Zeitraum verkehrt.

Die Strecken und Fahrplankonzepte werden vor Ort entwickelt und orientieren sich an den Bedürfnissen und Möglichkeiten. Dabei gibt es allerdings einige Muster und Grundprinzipien, die an vielen Stellen zu sehen sind: Bürgerbusse und Bürgerrufautos werden meist im Nahbereich innerhalb einer Ortschaft oder für die Verbindung zwischen benachbarten Gemeinden eingesetzt. In manchen Orten (z.B. Uhingen, Wendlingen, Bad Wimpfen oder Bad Krozingen) übernimmt der Bürgerbus die Aufgabe des Stadtbusses, der die verschiedenen Wohngebiete erschließt und mit dem Zentrum und dem Bahnhof verbindet. Dabei spielt auch die Abstimmung mit dem sonstigen Busangebot eine wichtige Rolle. Meist sind die Fahrpläne auf Einkaufs- und Erledigungswege sowie Freizeitfahrten unter der Woche ausgerichtet. Die

Bürgerbusse haben neben der Verkehrsfunktion auch eine große soziale Bedeutung: Seniorinnen und Senioren sind eine wichtige Kundengruppe – oft gibt es Hilfe beim Ein- und Ausstieg gratis dazu.

Das Land fördert Bürgerbusse seit 2012 aus Landesmitteln und bietet einen Zuschuss zu den Fahrzeugkosten von derzeit 22.500 Euro an. Seit 2015 werden auch die Kosten für den Führerschein zur Fahrgastbeförderung über-

nommen. Zusammen mit der NVBW wurde eine Reihe von Informationsangeboten wie beispielsweise die Plattform [www.buergerbus-bw.de](http://www.buergerbus-bw.de) eingerichtet. Auch im Rahmen des Wettbewerbs „E-Mobilität für den ländlichen Raum“ und des Namoreg-Projekts „E-Bürgerbus“ wird ehrenamtlich getragene Mobilität gefördert. In den kommenden Jahren sollen diese Angebote verstetigt und weiterentwickelt werden, um den besonderen Randbedingungen solcher Angebote möglichst gut gerecht zu werden.

**BÜRGERBUSSE UND BÜRGERRUFAUTOS IN BADEN-WÜRTTEMBERG**

**Liste der Verkehre**

- 1 Aichwald
- 2 Bad Krozingen
- 3 Bad Liebenzell
- 4 Bad Teinach-Zavelstein
- 5 Bad Wimpfen
- 6 Boxberg
- 7 Breisach
- 8 Dauchingen, Deißlingen
- 9 Denkendorf
- 10 Ebersbach an der Fils
- 11 Ebhausen
- 12 Ehningen
- 13 Edingen
- 14 Freiberg a.N.
- 15 Furtwangen
- 16 Heiningen
- 17 Igersheim
- 18 Königsbronn
- 19 Korntal-Münchingen
- 20 Lauchringen
- 21 Meckenbeuren
- 22 Murg
- 23 Neubulach
- 24 Niederstetten
- 25 Nordheim
- 26 Oberreichenbach
- 27 Obersulm
- 28 Ostrach
- 29 Pfullendorf
- 30 Pfullingen
- 31 Rechberghausen
- 32 Salach
- 33 Schlier
- 34 Steinheim am Albuch
- 35 Stuttgart-Botnang
- 36 Süßen
- 37 Uhingen
- 38 Untergruppenbach
- 39 Wendlingen
- 40 Wiernsheim

Stand: 2015

## Modernisierung der ÖPNV-Finanzierung – Grundversorgung verbessern – Anreize für den Angebotsausbau



Der ÖPNV mit Bussen ist eine kommunale Aufgabe. Zuständig sind die Landkreise und kreisfreien Städte, die sich – gerade in den Verdichtungsräumen – bereits in großem Umfang und mit erheblichen Finanzmitteln für seinen Ausbau engagieren.

Dennoch braucht der Busverkehr auch eine zuverlässige und auskömmliche staatliche Finanzierung. In der Vergangenheit haben sich die Ausgleichszahlungen des Landes für den Schülerverkehr zu einer wesentlichen Stütze der ÖPNV-Finanzierung entwickelt. Mit jährlich rund 200 Mio. Euro landesweit fließt in Baden-Württemberg deutlich mehr Geld als in vielen vergleichbaren Bundesländern. Diese Förderung hat sich zu einer wichtigen Basisfinanzierung des ÖPNV entwickelt. Dadurch konnte ein überdurchschnittliches Angebotsniveau im ÖPNV weit über den Schülerverkehr hinaus entstehen.

Allerdings stagnieren die Mittel in ihrer Höhe seit vielen Jahren. Durch die Kopplung der

Mittel an die Zahl der Schülerzeitkarten ist diese Art der Finanzierung bei deutlich rückläufigen Schülerzahlen in manchen Landesteilen nicht demografiefest.

Die Landesregierung bereitet für die kommenden Jahre eine Modernisierung der ÖPNV-Finanzierung vor. Ziel ist es, die reine Schülerverkehrsförderung auf eine Basisfinanzierung des ÖPNV umzustellen. Bei der Mittelverteilung sollen zukünftig neben einer nachfrageunabhängigen Grundfinanzierung in der Fläche auch gute Verkehrsangebote sowie Erfolge am Fahrgastmarkt honoriert werden. Hierdurch entstehen stärkere Anreize den ÖPNV-Ausbau voranzutreiben.

Ein intensiver Beteiligungsprozess mit den Verbänden der Kommunen, den Verbänden der Verkehrsunternehmen, den Verkehrsverbänden und den Fahrgastverbänden wurde bereits durchgeführt. Ein Konsens zwischen allen Beteiligten über die genaue Ausformulierung der zukünftigen Finanzierung ist noch zu erarbeiten.

## Barrierefreiheit im ÖPNV

Mobilität gehört zu den Grundbedürfnissen der Menschen und ist entscheidend für die gesellschaftliche Teilhabe. Die Herstellung von Barrierefreiheit im ÖPNV umfasst viele Aspekte: Neben dem barrierefreien Zugang zu Haltestellen gehört auch der Einsatz von entsprechenden Fahrzeugen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und Omnibuslinienverkehr dazu. Hinzu kommen Maßnahmen an Haltestellen wie zum Beispiel behindertengerechte Automaten, sowie optische und akustische Fahrgastinformationen nach dem Zwei-Sinne-Prinzip. Barrierefreiheit trägt zu einer wachsenden Attraktivität und Qualitätssteigerung im ÖPNV für alle Fahrgäste bei.

Der barrierefreie Zugang zum ÖPNV ist ein erklärtes Ziel der Landesregierung, das auch im Landesbehindertengleichstellungsgesetz verankert ist. Neu- und Ausbauprojekte werden seit 2011 von der Landesregierung nur dann gefördert, wenn sie barrierefrei sind. Inzwischen gibt auch das ÖPNV-Recht des Bundes die Herstellung der Barrierefreiheit bis zum Jahr 2022 vor.

Das Landesgemeinerverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) legt fest, dass Verkehrsmittel und Anlagen für Menschen mit Behinderung in allgemein üblicher Weise, ohne besondere Erschwernisse und grundsätzlich ohne fremde Hilfe nutzbar und zugänglich sein müssen. Mit der aktuellen Gesetzesnovelle wird ein eigener Fördertatbestand „Barrierefreiheit“ geschaffen. Voraussichtlich bis 2018 werden im Rahmen des sogenannten Bahnhofsmo- dernisierungsprogramms 45 Bahnhöfe in Baden-Württemberg vollständig barrierefrei ausgebaut. Die Deutsche Bahn, das Land und die Kommunen investieren in dieses Modernisierungsprogramm insgesamt 124 Mio. Euro.

Das Förderprogramm des Landes zur Beschaffung von Bussen wurde komplett auf Barrierefreiheit umgestellt. Damit sollen sich die Niederflurbusse, die für alle mobilitätseingeschränkten Menschen unabdingbar sind, auch im ländlichen Raum weiter verbreiten. Das MVI hat ein Förderprogramm für den barrierefreien Umbau von Bushaltestellen aufgelegt. Im Haushalt 2015/2016 stehen dafür 5 Mio. Euro zur Verfügung. Bei allen Neuvergaben im SPNV achtet das Land umfassend auf die Herstellung von Barrierefreiheit am Fahrzeug.

In Baden-Württemberg sind Investitionen im Umfang eines mittleren dreistelligen Millionenbetrags zur Herstellung von Barrierefreiheit im ÖPNV bei Bussen, Straßenbahnen, Stadtbahnen, U-Bahnen notwendig. Die zuständigen Kommunen werden diese Investitionskosten nicht alleine tragen können. Während beim Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Bundes durch die aktuelle Vereinbarung über eine Fortführung des Programms die Grundlagen hierfür endlich geschaffen wurden, steht eine Klärung bei den Entflechtungsmitteln, aus denen sich die Förderung nach LGVFG speist, noch aus.



# 18 Mit einem Ticket durch ganz Baden-Württemberg – Der Landestarif kommt



Für eine attraktive Mobilität mit Bahnen und Bussen müssen nicht nur die Transportketten funktionieren und die Anschlüsse passen. Auch die Fahrtscheinangebote müssen stimmen. „Eine Fahrt = ein Fahrschein“, auch wenn man zwischen den Verkehrsmitteln von Bahn zu Bus oder umgekehrt umsteigen muss: Das ist der Erfolg der Verkehrsverbünde, wie sie in den vergangenen Jahrzehnten entstanden sind, und auch in Baden-Württemberg sehr erfolgreich die Fahrgäste gewonnen haben.

Die große Anzahl der in Baden-Württemberg entstandenen Verkehrsverbünde – 22 an der Zahl – hat zur Folge, dass bei längeren Fahrten über die Grenzen der Verbünde hinaus meistens mehrere Fahrscheine erforderlich werden, wenn von der Bahn auf Busse oder Straßen-/ Stadtbahnen umgestiegen werden muss.

Hier möchte das Land mit dem Landestarif nach dem Vorbild von Niedersachsen oder Nord-

rhein-Westfalen zukünftig eine Lösung bieten. Grenzenlose Mobilität auch in Punkto Fahrschein wird es damit über die Verbundgrenzen hinweg geben, im Zielzustand zwischen allen Haltestellen des Landes. Neben bereits heute bestehenden Pauschalangeboten wie dem Baden-Württemberg-Ticket wird es dann Einzelfahrscheine und Angebote im Zeitkartenbereich über die Verbundgrenzen hinweg geben. Innerhalb der 22 Verbünde bleiben die jeweiligen Tarifsysteme bestehen.

Die Vorbereitungen für den Landestarif laufen intensiv. Die stufenweise Einführung beginnt ab 2018. In einer ersten Stufe ersetzt der Landestarif den Schienentarif und bietet an allen Bahnhöfen und Haltepunkten eine integrierte Zielanschlussmobilität mit den anschließenden Buslinien oder Stadtbahnen. Die komplette landesweite Umsetzung soll 2021 abgeschlossen sein.

## VERKEHRSVERBÜNDE IN BADEN-WÜRTTEMBERG



## 19 Digital unterwegs: Neue Chancen für den ÖPNV

Neue Informations- und Kommunikationstechniken können die Nutzung von Bahnen und Bussen wesentlich erleichtern. Denn gerade im öffentlichen Verkehr ist man vielfältig auf Informationen angewiesen: Wann und wo fährt der nächste Bus ab? Kommt er pünktlich? Ist mein Anschluss gesichert? Was wird die Fahrt kosten, und wie komme ich an mein Ticket?

Die elektronische Fahrplanauskunft von Punkt zu Punkt ist längst zum Standard geworden. Der nächste Schritt, der sich in Umsetzung befindet, ist die echtzeitbasierte intermodale Verkehrsauskunft: Mit welchem Verkehrsmittel benötige ich für die geplante Fahrt aktuell wie lange?

Das Land arbeitet dazu an der flächendeckenden Einführung von Echtzeitinformationen im öffentlichen Verkehr. Damit sind die Fahrgäste immer zuverlässig über Verspätungen informiert. In der Region Stuttgart wurde dies durch die Landesförderung aus dem Programm „Nachhaltige Mobilitätsregion Stuttgart“ bereits flächendeckend eingeführt.

Die Echtzeitdaten sind zugleich Voraussetzung für die Anschlussicherung: So weiß der Anschlussbus, wie lange er auf einen verspäteten

Zug warten muss. Die Transportketten werden dadurch verlässlicher und verpasste Anschlüsse seltener.

Elektronisches Ticketing kann das Reisen mit Bahnen und Bussen wesentlich erleichtern, Zugangsbarrieren abbauen und die Abrechnung z. B. nach dem Bestpreissystem ermöglichen.

Das Land fördert diese neuen technischen Möglichkeiten im ÖPNV. Die Landesregierung modernisiert das LGVFG (Landesgemeinerverkehrsfinanzierungsgesetz) und wird somit Echtzeit- und E-Ticketing-Lösungen zukünftig verstärkt fördern.

Ein wesentlicher Vorteil des Reisens in Bahnen und Bussen ist, dass die Zeit unterwegs sinnvoll genutzt werden kann. In der heutigen Zeit gehören dazu natürlich auch Handys, Tablets und Co. Das Land wird daher bei zukünftigen Neuvergaben von Zugleistungen grundsätzlich eine WLAN-Versorgung im Nahverkehr vorsehen. Auch bei den vom Land geförderten Regiobuslinien ist dies als Standard verankert.



## Impressum

**Herausgeber:**  
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg  
Hauptstätter Straße 67, 70178 Stuttgart  
www.mvi.baden-wuerttemberg.de  
poststelle@mvi.bwl.de  
Telefon 0711 231-4

**Redaktion:**  
Gerd Hickmann, Markus Gericke, Hauke Juranek, Friederike Schönthal  
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur

**Bildnachweis:**  
Titel: Juergen G., CC-BY-SA-2.0-DE, RVR GmbH/fotodesign Jürgen Gocke, Centro Bus, Bahnstatistik.de; Seite 2: Bombardier/SWEG, Peter Mesenholl/STG; Seite 6: Manfred Grohe; Seite 7: Karlsruher Verkehrsverband (Regionalstadtbahn Karlsruhe), Wladyslav, CC-BY-SA-2.0-DE (Wiesentalbahn), Zweckverband Schönbuchbahn (Schönbuchbahn), Stefan Baguette, CC-BY-SA-2.0-DE (Stadtverkehr Tübingen); Seite 8, 13, 21, 30, 39, 42: Deutsche Bahn AG; Seite 8 (S-Bahn), 22, 40: VVS; Seite 8: Breisgau S-Bahn GmbH (Regionalzug), Beck + Schubert (Bus), SSB (Linienbus/Stadtbahn); Seite 8 (Rufbus/Taxi), 34: Centro Bus; Seite 18: Zweckverband Ringzug/Ralf Graner; Seite 29: M. Buschmann/SBB, SWEG/Guido Gegg; Seite 38: Daimler AG

Stand: September 2015

**Gesamtherstellung:**  
Druckfrisch Verlag für umweltfreundliche Druckprodukte, Stuttgart  
Gestaltung: AD Rainer Haas, Stuttgart  
Ökologische und nachhaltige Druckproduktion auf Circle Silk Premium White, 100 % Recyclingpapier – spart Rohstoffe und vermindert die Abgasemissionen, FSC® zertifiziert und mit EU Eco-Label ausgezeichnet.



Auf 100 % Recyclingpapier gedruckt



Ökodruckfarben auf Basis nachwachsender Rohstoffe



Energie-Effizienz-Produktionskonzept



Klimaneutral und emissionsarm gedruckt



Für diese Druckproduktion wird ein Baum gepflanzt



# Für Menschen, Mobilität und Lebensqualität



Baden-Württemberg

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg  
Hauptstätter Straße 67 · 70178 Stuttgart · [www.mvi.baden-wuerttemberg.de](http://www.mvi.baden-wuerttemberg.de)