



ÖPNV, der ankommt – auf dem Weg zur Mobilitätsgarantie

Bus und Bahn – Daseinsvorsorge & Klimaschutz

Mobilität ist eine der grundlegenden Voraussetzungen für Teilhabe, Selbstbestimmung und **Lebensqualität**. Wer morgens mit dem Bus zur Arbeit fährt, nachmittags die Kinder von der Schule abholt, mittendrin mal zum Arzt muss und abends noch ins Ehrenamt oder zum Sport will, braucht ein öffentliches Verkehrsangebot, das einfach funktioniert – zuverlässig, bezahlbar und ohne Umwege. Der öffentliche Nahverkehr ist Daseinsvorsorge im besten Sinne – für Stadt und Land, für Jung und Alt, reich oder arm, für jede und jeden.

Ein leistungsfähiger öffentlicher Verkehr ist aber auch unverzichtbarer Hebel für den Klimaschutz. Neben der Antriebswende ist ein **starker öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) wichtig**, um die Emissionen im Verkehrssektor nachhaltig zu senken. Deshalb haben wir uns zum Ziel gesetzt, die Fahrgastzahlen in Bussen und Bahnen bis 2030 zu verdoppeln. Angesichts der aktuellen Haushaltslage in den Kommunen und auch im Land rückt neben dem laufenden Ausbau auch der **Erhalt des bestehenden Bus- und Bahnangebots** in den Fokus. Mittel- und langfristig ist der Erhalt zur Daseinsvorsorge und für den Klimaschutz im Sektor Verkehr nicht ausreichend, sondern wir wollen den Ausbaupfad konsequent weiterverfolgen.¹

Was es dafür braucht, ist kein abstraktes Innovationsversprechen, sondern ein einfaches Prinzip: **Verlässlichkeit im Alltag**. Wer an der Haltestelle steht, muss wissen, dass der Bus kommt – und dass er sicher ankommt. Wer unterwegs ist, braucht klar verständliche Angebote, gute Anschlüsse, faire Preise und Barrierefreiheit.

ÖPNV für alle – Was haben wir erreicht?

Die Erfolge von 14 Jahren grüner Regierungsverantwortung sind messbar. Seit 2020 ist das **ÖPNV-Angebot um rund 15 Prozent gestiegen**.² Das bedeutet: mehr Busse, bessere Takte, neue Linien, echte Alternativen. Baden-Württemberg ist das Flächenland mit der besten **Erreichbarkeit des ÖPNV**. 95 Pro-

¹ Vgl. VDV: Deutschlandangebot 2040: <https://www.vdv.de/oepnv2040.aspx>

² Vgl. ÖPNV-Report 2024: <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/oepnv/oepnv-report-bw>

zent aller Bürgerinnen und Bürger leben weniger als 600 Metern entfernt von einer Bushaltestelle bzw. 1.200 Metern entfernt von einem Bahnhof.³

Mit dem **Regiobusprogramm** wurde Mobilität in ländliche Regionen gebracht, in denen es keine Schienenanbindung gibt – ob im Schwarzwald, auf der Schwäbischen Alb oder in Oberschwaben. Im Schienenverkehr wurden neue Verbindungen geschaffen und das Angebot auf bestehenden Strecken massiv ausgebaut – mit modernen Fahrzeugen, mehr Komfort und verlässlichen Takten

Mit dem Reaktivierungs- und dem Elektrifizierungskonzept entwickeln und stärken wir das Schienennetz im Land. Dazu gehören **Ausbau- und Elektrifizierungsprojekte wie die Hochrheinbahn, die Regio-S-Bahn Donau-Iller, die Regio-Stadtbahn Neckar-Alb, die Brenzbahn oder die Bodenseegürtelbahn.**

Auch bei der Antriebstechnik haben wir Tempo gemacht: Die **Elektrifizierung im Busverkehr treiben wir** durch ein starkes Landes-Busförderprogramm voran. Immer mehr Busse fahren heute leise, lokal emissionsfrei und zuverlässig im Linienbetrieb – vor allem dort, wo früher Diesel der Standard war.

Mit dem **D-Ticket Jugend BW** haben wir Hunderttausenden jungen Menschen erstmals bezahlbare Mobilität ermöglicht – für Schule, Ausbildung, Freizeit oder Ehrenamt. Das Ticket ist mehr als ein Produkt: Es ist ein politisches Versprechen an junge Menschen, unabhängig von Wohnort oder Geldbeutel mobil zu sein. Mit dem **bw-Tarif** und der App **CiCo BW** haben wir einfache und günstige Angebote für Gelegenheitsnutzer*innen eingeführt.

Gleichzeitig haben wir für **die ÖPNV-Finanzierung neue Möglichkeiten eröffnet**. Mit dem Mobilitätspass wurde eine innovative, dritte Finanzierungssäule im Landesmobilitätsgesetz verankert – als Ergänzung zu Ticketeinnahmen und Zuschüssen aus öffentlichen Haushalten. Diese Struktur stärkt vor allem die Kommunen, die eine gute Leistung im ÖPNV halten und ausbauen wollen. Und die Bürgerinnen und Bürger erhalten ein Guthaben für ihre Zeitkarten – sei es das Jobticket oder ein Deutschlandticket.

Die Gesamtmittel zur Finanzierung des ÖPNV in Baden-Württemberg sind zwischen 2018 und 2024 um ca. 70 Prozent auf 3,3 Milliarden Euro gestiegen. Heraus sticht hier der Anstieg der Mittel aus dem Landeshalt um mehr als 420 Prozent.⁴

Parallel haben wir die Strukturen weiterentwickelt: Mit dem **Fachkräftebündnis ÖPNV** reagieren wir auf den zunehmenden Bedarf an Fahrpersonal, Planungskapazität und technischem Know-how – mit konkreten Maßnahmen für Ausbildung, Gewinnung und Bindung.

Und wir haben das Finanzierungsregime des **Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG)** reformiert, sodass nun auch kommunale Träger deutlich bessere Bedingungen für Vorhaben erhalten – etwa bei Sanierungen, Modernisierung oder Reaktivierungen von Schienenstrecken.

³ Vgl. Analyse des Bundesinstituts für Bau, Stadt- und Raumforschung (BBSR):

<https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/startseite/topmeldungen/oev-anbindung-regionen.html>

⁴ Vgl. ÖPNV-Finanzierungsreport: <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/oePNV/oePNV-finanzierungsreport-bw>

Die nächsten Schritte auf dem Weg zur Mobilitätsgarantie

Für uns ist klar: **Wir wollen einen verbindlichen landesweiten ÖPNV-Standard mit einem 30-Minuten-Takt von früh morgens bis Mitternacht** – auch am Wochenende und auch in ländlichen Regionen. Das setzt eine deutliche Erhöhung der Regionalisierungsmittel voraus. On-Demand-Angebote werden sinnvoll ergänzen, wo Linienverkehre die Bedürfnisse der Menschen nicht angemessen abbilden oder schlicht zu teuer sind.

Zugleich müssen Preisstrukturen nachvollziehbar und gerecht sein. Das Deutschlandticket und das D-Ticket Jugend BW haben hier neue Maßstäbe gesetzt. Jetzt gilt es, diese Angebote dauerhaft zu sichern. **Unser Ziel bleibt klar: Ein Ticket, ein Preis – für ganz Baden-Württemberg und ganz Deutschland.**

Um auf dem Weg zur Mobilitätsgarantie weiter voranzukommen, braucht es eine gemeinsame Kraftanstrengung auf allen Ebenen. Das gilt sowohl organisatorisch als auch regulatorisch und vor allem finanziell. Bund, Land und die kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger dürfen auch in herausfordernden Zeiten, nicht nur die Sicherung des bestehenden Angebots im Blick haben.

- Für mehr Planungssicherheit wollen wir gemeinsam mit den Kommunen mittelfristig den **ÖPNV als kommunale Pflichtaufgabe** etablieren. Im ersten Schritt soll das derzeit bestehende Angebot abgesichert werden. Weitere Schritte sollen verschiedene Stufen der Mobilitätsgarantie abbilden. Über die Finanzierung der Stufen wollen wir gemeinsam mit den Kommunen in den Dialog gehen.
- Bestrebungen zur Verschlankung der **Verkehrsverbundstruktur** im Land werden wir weiter unterstützen.
- Wir wollen, dass die Bedeutung des ÖPNV für die Bevölkerung (Mobilität und Nachhaltigkeit) auch im neuen Landesentwicklungsplans (LEP) abgebildet wird.
- Die Einnahmenseite wollen wir durch zusätzliche Mobilitätspassvarianten im Landesmobilitätsgesetz stärken. Sowohl eine **Arbeitgeberabgabe** als auch eine **City-Maut** müssen möglich sein, wenn sie von Städten, Gemeinden oder Landkreisen als sinnvoll eingeschätzt werden.
- Zur Verbesserung der Qualität im ÖPNV und SPNV wollen wir **Qualitätsvergaben** etablieren, die neben dem Preis auch soziale und ökologische Aspekte zum Wohle sowohl der Beschäftigten als auch der Fahrgäste in den Blick nehmen.
- Die Erfahrungen aus den erfolgreichen Modellprojekten mit autonomen Bussen wollen wir nutzen und den nächsten Schritt gehen. Mit einem **autonomen Regelbetrieb** zur Einführung weiterer On-Demand-Angebote.

- Zur Steigerung der Zuverlässigkeit des ÖPNV werden wir Maßnahmen zur **Beschleunigung von Bussen** (Busspuren, Ampelbevorrechtigungen etc.) weiter umsetzen und fördern.
- Auf der Schiene gilt es die zahlreichen Infrastrukturprojekte umzusetzen und in Betrieb zu nehmen, damit der in Entwicklung befindliche **Zukunftsfahrplan im SPNV** darauf zuverlässig abgewickelt werden kann und zum Rückgrat der Mobilität wird.
- Die Erfolgsgeschichte **Regiobusse** wollen wir mit weiteren Linien fortschreiben, um die verbleibenden Lücken zwischen den Schienenstrecken zu schließen und ländliche Räume noch besser anzubinden.
- Verbleibende Lücken sollen durch **On-Demand-Verkehre** geschlossen werden.
- Potenziale der Digitalisierung wollen wir nutzen. Mit **Echtzeitdaten**, digitalen Buchungsmöglichkeiten und Anschlussgarantien. Aber nicht alle Menschen nutzen digitale Kanäle. Deshalb gilt: Digital, wo es hilft – analog, wo es gebraucht wird. Der Fahrplan am Mast ist kein Relikt, sondern ein Teil eines inklusiven Mobilitätsangebots.
- Die Initiativen zur **Fachkräftesicherung und -gewinnung** wollen wir intensivieren. Das beinhaltet Unterstützung des Bundes bei der Vereinfachung der Berufskraftfahrer-ausbildung beziehungsweise beim Erwerb des **Busführerscheins**. Dabei wollen wir **KI-basierte Systeme** zur aktiven Fahrgastkommunikation einsetzen.

Barrierefreiheit ist Standard – bei jedem neuen Fahrzeug, an jeder Haltestelle, in jeder Ausschreibung. Auch das **Sicherheitsgefühl** im ÖPNV ist entscheidend: Saubere Haltestellen, gute Beleuchtung, verlässliche Informationen und ansprechbares Personal stärken das Vertrauen. Die bewegt-Kultur kommt überall an. **Ein funktionierender ÖPNV braucht Menschen** – vor allem gut ausgebildete Fahrerinnen und Fahrer, Planerinnen und Planer sowie Servicekräfte. Deshalb werden wir gezielt in Kooperation mit den Dienstleistern in ihre Ausbildung und Personalbindung investieren. Gute Arbeit im ÖPNV ist ein Standortvorteil – für die Branche, aber auch für die Gesellschaft.

Auch der Bund ist in der Verantwortung. Wir erwarten, dass das Deutschlandticket dauerhaft finanziert und verlässlich abgesichert wird. Die **Regionalisierungsmittel** müssen deutlich erhöht werden. Das GVFG-Förderprogramm muss ausgeweitet werden – insbesondere für die Sanierung bestehender Infrastruktur, die Digitalisierung sowie den barrierefreien Ausbau. Und nicht zuletzt brauchen wir eine Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsverfahren – denn Infrastruktur darf nicht im Papier steckenbleiben. Die zugesagten großen Infrastrukturvorhaben wie der **Digitale Knoten Stuttgart** müssen so schnell wie möglich realisiert werden.

ÖPNV, der ankommt – Das ist keine abstrakte Idee, sondern eine Daueraufgabe. Die Interessen der Fahrgäste müssen auch im laufenden Betrieb und bei notwendigen Baumaßnahmen im Fokus stehen. Die Instandhaltung, Elektrifizierung und der Ausbau des Schienennetzes in Baden-Württemberg – insbesondere zur gestaffelten Inbetriebnahme des Bahnknotens Stuttgart – geht nicht ohne Belastungen durch **Baustellen** und **Streckensperrungen**. Diese müssen aber so kurz wie möglich gehalten und

rechtzeitig angekündigt werden. Ein leistungsfähiger Schienenersatzverkehr und vorausschauende Fahrgastkommunikation müssen selbstverständlich sein.

Mobilität ist kein Luxus, sondern Grundvoraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe. Wir wissen, wie viel Veränderung möglich ist, wenn politische Gestaltungskraft auf Realitätssinn trifft. Jetzt ist der richtige Zeitpunkt, um das Erreichte zu verstetigen, zu erweitern und konkret weiterzuentwickeln – für die Menschen, für das Klima, für Baden-Württemberg. Wir geben den Menschen in Baden-Württemberg die **Mobilitätsgarantie** fürs Leben. Sie steht für politische Verlässlichkeit, für ein Angebot, das trägt, und für ein klares Ziel: einen ÖPNV, der wirklich ankommt – im Alltag, am Ziel, bei den Menschen.