



# Infrastruktur und Angebot im ÖPNV

Bündnis „Verkehrswende in der Arbeitswelt“

Webinar am 22.10.2024



# Verantwortlichkeiten

## Aufgabenträgerschaften

Das ÖPNV-Gesetz des Landes Baden-Württemberg (ÖPNVG) definiert folgende Verantwortungsbereiche:

Aufgabenträger	Verantwortungsbereich
Land Baden-Württemberg (operativ: Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg [NVBW])	Regionalzugverkehr [EBO-Verkehre] (mit lokalen Ausnahmen)
Verband Region Stuttgart	S-Bahn Stuttgart [EBO-Verkehr] (+ einzelne Regionalbahnen und Expressbusse)
Stadt- und Landkreise	Stadtbahn-, Straßenbahn- und Busverkehre [PBefG-Verkehre] (+ eigeninitiierte Regionalbahnen)

EBO:  
Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung

PBefG:  
Personenbeförderungsgesetz

- Landkreise können die Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft auch punktuell an einzelne kreisangehörige Kommunen delegieren, wenn diese z. B. selbst Zugriff auf ein Verkehrsunternehmen haben.

# Verantwortlichkeiten

## Zuständigkeiten

Die Aufgabenträgerschaft greift allerdings nicht in die Eigentümerschaft bei Schienenwegen oder die kommunale Selbstverwaltung ein:

Institution	Zuständigkeit
Aufgabenträger	Festlegung des Verkehrsangebots Auswahl des Verkehrsunternehmens Regelung der Finanzierung des Betriebs
Eisenbahninfrastrukturunternehmen (z. B. DB InfraGo)	Bau und Unterhaltung von Schienenstrecken Bau und Unterhaltung von Bahnstationen Steuerung des Betriebs
Kommunen	Anordnung, Bau, Ausstattung und Unterhaltung von Haltestellen Bau und Unterhaltung der Fahrwege des Linienverkehrs

- Bei Stadtkreisen besteht die günstige Konstellation, dass Aufgabenträgerschaft und kommunale Selbstverwaltung zusammenfallen.

# Verantwortlichkeiten

## Zuständigkeiten

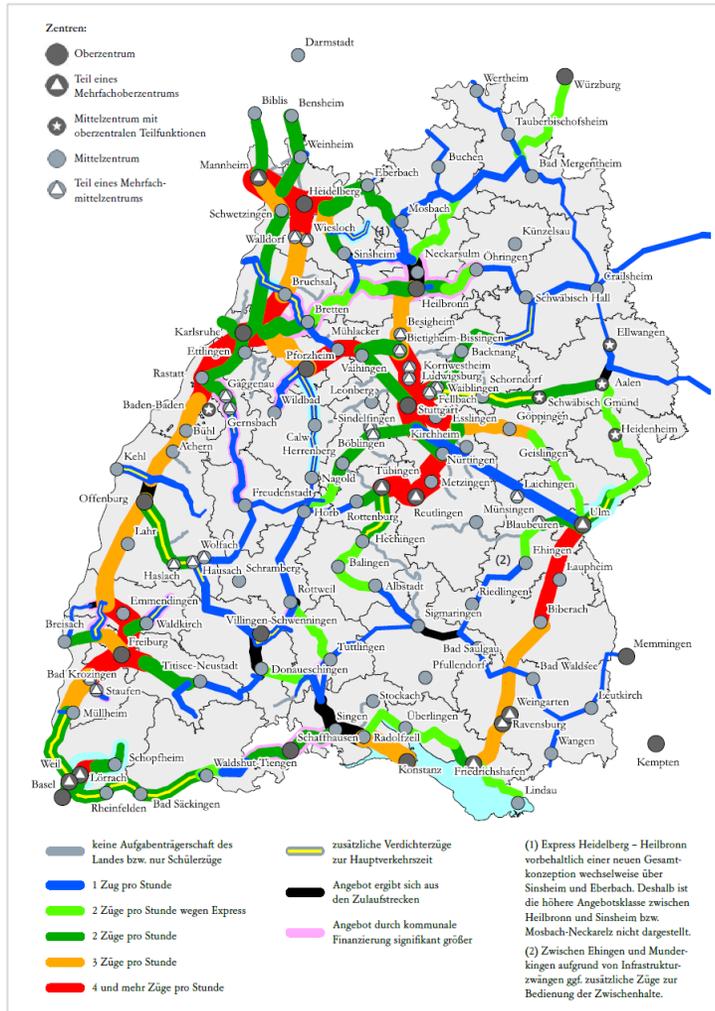
### Verkehrsunternehmen

- Verkehrsunternehmen sind zumeist im Auftrag der Aufgabenträger unterwegs. Ihre Aufgaben sind:
  - Erbringen der (bestellten) Fahrleistung
  - Sicherstellung ausreichender Kapazitäten
  - Vertrieb von Tickets
  - Pflege unternehmensnaher Elemente der Fahrgastinformation
  - Ansprechpartner für Fahrgäste für alltägliche Anliegen



# Gestaltung des Verkehrsangebots

## Rahmenpläne



Aufgabenträger für EBO-Verkehre sind in der Wahl ihrer Planungsinstrumente frei.

Das Land Baden-Württemberg beispielsweise hat im Vorfeld der letzten Vergaben ein Angebotskonzept (SPNV-Zielkonzept 2025) erarbeitet. Dieses baut auf Struktur- und Nachfrageparametern auf.

Klasse	Zahl der Fahrgäste/Tag auf dem Abschnitt	Zugangebot	Zugpaare /Woche	Anmerkung
Ia	bis 5.000	Stundentakt	129	
Ib	bis 5.000, dabei mind. 2.500 auf kurzen Distanzen <sup>1</sup>	Stundentakt mit HVZ-Verstärker	169	Hochstufung in Klasse II, wenn Strecke mit zusätzlichem Expresszug bedient wird
IIa	5.000 bis 10.000	2 Zugpaare pro Stunde (Halbstundentakt)	244	RB und ggf. alternierend dazu ein Express
IIb	5.000 bis 10.000, dabei mind. 2.500 auf kurzen Distanzen <sup>*</sup>	Express stündlich RB stündlich mit HVZ-Verstärker	284	
III	10.000 bis 15.000	3 Zugpaare pro Stunde	366	Produktdifferenzierung ist variabel
IV	> 15.000	4 oder im Einzelfall 5 Zugpaare pro Stunde	≥ 460	Infrastrukturelle/fiskalische Restriktionen sind im Besonderen zu beachten. Produktdifferenzierung ist variabel

<sup>\*</sup> besteht in einer der Nachfrageklassen I oder II lediglich ein langsames bzw. ein einziges Produkt pro Stunde (in der Regel eine alle Halte bedienende Regionalbahn RB) und reisen in diesem Produkt auf dem betrachteten Abschnitt nicht mehr als 2.500 Fahrgäste pro Tag auf kurzen Distanzen (in der Regel unter 50 km), so erhält die Regionalbahnlinie 8 Verstärkerzugpaare pro Tag zur Hauptverkehrszeit morgens und nachmittags von Montag bis Freitag (Klasse Ib bzw. IIb). Dies entspricht zusätzlich 40 Zugpaaren pro Woche.

# Gestaltung des Verkehrsangebots

## Nahverkehrspläne

Aufgabenträger für PBefG-Verkehre (Stadt- und Landkreise) sind gemäß PBefG und ÖPNVG verpflichtet, ihre geplante Angebotsgestaltung in einem Nahverkehrsplan niederzulegen. Dieser stellt auch einen Abstimmungsprozess mit Kommunen und Verkehrsunternehmen sowie mit anderen Stakeholdern (z. B. Verbände, IHK, RP,...) sicher.



In den Nahverkehrsplänen werden in der Regel Angebotsstandards definiert, wie z. B.

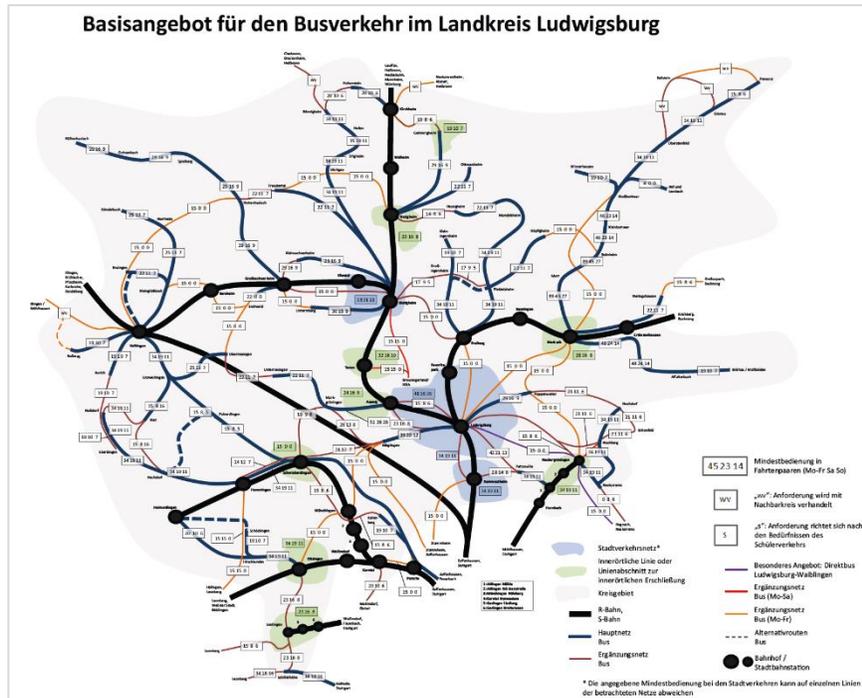
- Maximale Entfernung (von bebauten Flächen) zur nächstgelegenen Haltestelle
- Bedienungshäufigkeit von Linien/Haltestellen
- Bedienungszeiträume
- Linienwege
- Verknüpfungen mit weiterführenden Verkehrsmitteln
- Qualitative Anforderungen (Fahrzeugausstattung, Fahrgastinformation, Vertriebsthemen,...)

# Gestaltung des Verkehrsangebots

## Nahverkehrspläne

Die Formulierung der Standards kann je Aufgabenträger hinsichtlich der Maßzahlen, der Form und der Präzision variieren.

Auch hier sind Abhängigkeiten zur Raumstruktur und/oder Nachfrage möglich und üblich.



**Basisangebot - Strukturanforderung**

I. Verbindungsfunktion (Verbindung räumlich getrennter Orte)			
Ia. Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz = Hauptnetz (Verbindung zu <u>einem</u> Bahnhof / <u>einer</u> Station des Schienenverkehrs, d.h. S-Bahn, Regionalbahn oder Stadtbahn)			
Einwohner (Summe der Einwohnerzahlen, der an einer Achse liegenden räumlich getrennten Orte)	Fahrtenpaare Mo-Fr	Fahrtenpaare Sa	Fahrtenpaare So
200 - 400 Ew.	4	0	0
400 - 1.000 Ew.	15	8	6
1.000 - 2.000 Ew.	19	10	7
2.000 - 3.000 Ew.	22	11	7
3.000 - 4.000 Ew.	25	13	7
4.000 - 5.000 Ew.	29	16	9
> 5.000 Ew.	34	19	11

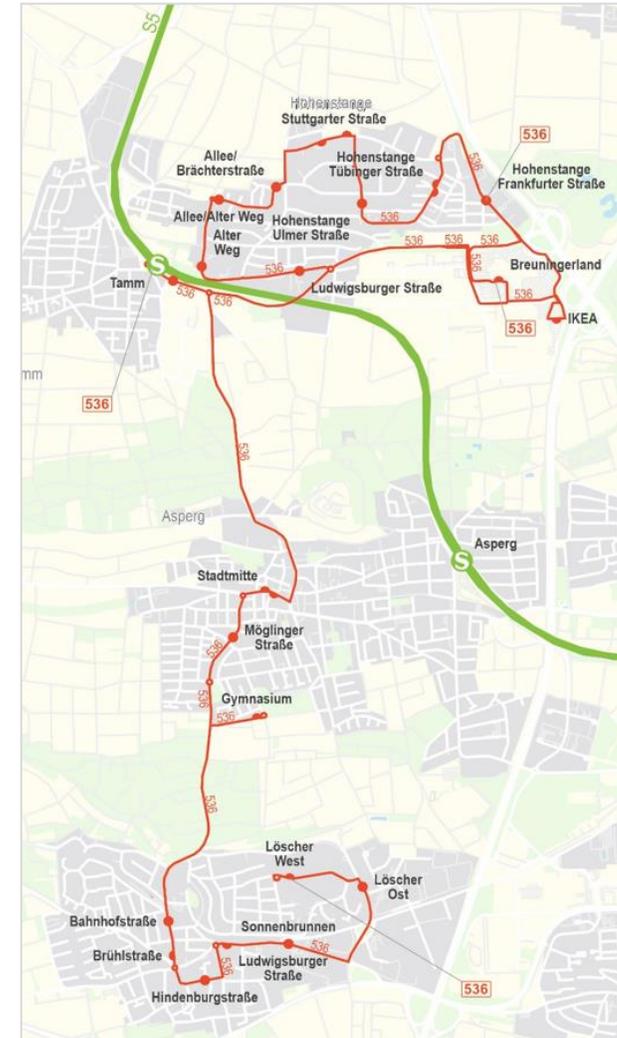
Ib. Weitere Verbindungen = Ergänzungsnetz (beispielsweise Verbindung zu einem weiteren Bahnhof / einer weiteren Station des Schienenverkehrs oder Verbindung zu einem nahegelegenen Mittelzentrum)			
	Fahrtenpaare Mo-Fr	Fahrtenpaare Sa	Fahrtenpaare So
Ergänzungsnetz (Mo-So)	15	8	6
Ergänzungsnetz (Mo-Fr) mit vorrangiger Bedeutung für den Berufsverkehr/Bahnzubringer	15	0	0
Ergänzungsnetz (Mo-Sa) mit vorrangiger Bedeutung für die Erschließung großer Einzelhandelsstandorte	15	15	0

# Gestaltung des Verkehrsangebots

## Nahverkehrspläne

Üblicherweise setzen die Aufgabenträger ihre Vorgaben spätestens bei der nächsten Neuvergabe der Verkehre um oder beauftragen ihre (eigenen) Verkehrsunternehmen zumindest während der NVP-Laufzeit.

Die Umsetzung von Angebotsverbesserungen steht aber zumeist auch unter Finanzierungsvorbehalt. Wird von Kommunen ein besseres Angebot gewünscht, als der Aufgabenträger Landkreis vorsieht, ist eine Kostenbeteiligung der Kommunen zumeist unumgänglich.



# Gestaltung der Infrastruktur

## Eisenbahninfrastrukturunternehmen

### Aufgaben

- Betrieb und Unterhaltung bestehender Infrastruktur
- Weiterentwicklung bestehender Infrastruktur zwecks Sicherstellung einer angestrebten Betriebsqualität bei gegebenem Fahrplan



Aber: kein Strecken- oder Haltepunktsneubau in Eigeninitiative. Erforderlich sind:

- Externe Finanzierung (Fördermittel, Baukostenzuschüsse)
- Nutzungszusage durch Aufgabenträger

# Gestaltung der Infrastruktur

## Kommunen

### Direkte Interaktion

- Haltestellen
  - Standort/verkehrsrechtliche Anordnung
  - Bauliche Herstellung
  - Ausstattung/Gestaltung [auch Barrierefreiheit]
  - Unterhaltung
  
- Fahrwege
  - Bauliche Herstellung [ggf. auch separate Fahrspuren]
  - LSA-Steuerung/Priorisierung
  - Überwachung
  - Unterhaltung

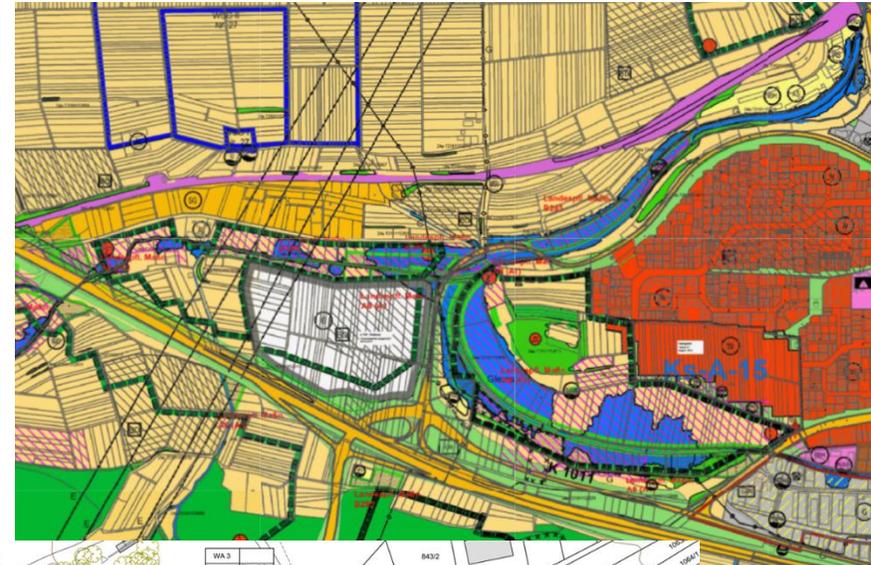


# Gestaltung der Infrastruktur

## Kommunen

### Indirekte Interaktion (I)

- Flächennutzungsplanung
  - Standorte/Siedlungsflächen in der Nähe oder fernab von (bestehenden) Haltestellen
  - Nutzungen und Dichte im Umkreis von (bestehenden) Haltestellen
- Bebauungsplanung
  - Dichte des Fußwegenetzes
  - Zuwegung zu Haltestellen
  - Breite von Straßenräumen



# Gestaltung der Infrastruktur

## Kommunen

### Indirekte Interaktion (II)

- Straßenbaulastträgerschaft
  - Breite von Gehwegen
  - Radwege koordiniert mit oder in Konkurrenz zum ÖPNV
  - Fahrbahnbreiten
  - Kurvenradien
  - Anordnung der Parkierung
  - Geschwindigkeitsbegrenzungen [u. a. Lärmaktionsplanungen]



# Gestaltung der Infrastruktur

## Kommunen

### Indirekte Interaktion (III)

- Offenheit gegenüber ergänzenden Mobilitätsangeboten
- Unterstützung bei Lade- und Betankungsinfrastruktur



# ÖPNV-Anbindung

## Angebot und Infrastruktur



Welche Möglichkeiten haben Arbeitgeber, die ÖPNV-Nutzung ihrer Mitarbeiter zu fördern?

Maßnahme	Ansprechpartner
Zusätzliche, nähergelegene Haltestelle	Aufgabenträger und Kommune
Besseres (dichter, zeitgerechter) Fahrplanangebot	Aufgabenträger (ggf. über Kommune)
Zusätzliche Verbindung	Aufgabenträger (ggf. über Kommune)
Zusätzliche Verbindung als Werksverkehr	Verkehrsunternehmen (Abst. mit AT)
Kürzere Fahrzeiten (Schnellbus, ggf. Busbeschleunigung)	Aufgabenträger (ggf. Kommune)
Zuwegung zur Haltestelle	Kommune (ggf. auch firmenintern)
Tarifsubventionierung (z. B. FirmenTicket)	Verkehrsverbund und firmenintern
Bepreisung Firmenparkplätze (z. B. Mobilitätsbudget)	firmenintern

Vielen Dank!

