

# **Nachhaltig mobil: Für einen zukunftsorientierten ÖPNV in der Region Stuttgart**

**Gemeinsame Erklärung der Vertreter der ÖPNV-Partner**

**Land Baden-Württemberg**

**Verband Region Stuttgart**

**Landeshauptstadt Stuttgart**

**Verbundlandkreise in der Region Stuttgart**

Unter der Moderation des Landesverkehrsministers Winfried Hermann verständigen sich die Vertreter der für den Öffentlichen Verkehr in der Region Stuttgart verantwortlichen Partner Land, Region, Landeshauptstadt und Verbundlandkreise auf Ziele und Eckpunkte für die weitere Entwicklung des öffentlichen Verkehrs. Diese politische Verständigung ist Grundlage für die zukünftige Zusammenarbeit und Basis für die anstehenden gesetzlichen Änderungen.

Die ÖPNV-Partner vereinbaren einen ÖPNV-Pakt 2025, der einen strategischen Plan enthält, und erklären, bis dahin die neue Kompetenzverteilung zu akzeptieren. Im Jahr 2020 sollen die geplanten Maßnahmen und Zuständigkeiten evaluiert und gegebenenfalls nachjustiert werden.

Die gemeinsame Erklärung steht insgesamt unter Gremienvorbehalt.

Die Vertreter von Land, Region, Landeshauptstadt und Verbundlandkreisen verpflichten sich, gemeinsam an den Landtag zu appellieren, im Sinne des gemeinsam erarbeiteten ÖPNV-Pakets die notwendigen Gesetzesänderungen herbeizuführen und in ihren jeweiligen Gremien (Gemeinderat, Kreistag, Regionalversammlung) um Zustimmung zu werben.

## 1. Ziele für die Entwicklung des ÖPNV in der Region Stuttgart

Das gemeinsame Anliegen ist die Lösung von Verkehrsproblemen in der Region Stuttgart. Wie kaum eine andere Metropolregion ist die Region Stuttgart mit Staus belastet. Die Möglichkeiten des weiteren Ausbaus des Straßennetzes sind begrenzt. Den wesentlichen Beitrag für eine wirtschaftlich und ökologisch nachhaltige Verkehrsentwicklung müssen zukünftig verstärkt intermodale und vernetzte Lösungsansätze leisten.

Neben der Stärkung des Fahrrad- und Fußverkehrs im lokalen Verkehr und der Erhöhung der Besetzungsgrade im Straßenverkehr (Mitfahrer) stehen dabei der Ausbau und die Weiterentwicklung des ÖPNV und seine bessere intermodale Vernetzung mit dem PKW-Verkehr im Fokus. Es sollen zukünftig noch mehr Menschen umwelt- und klimafreundlich, schnell und sicher unterwegs sein.

Ein funktionierendes und optimales ÖPNV-Angebot ist eine wichtige Grundlage unseres Wohlstands und unserer wirtschaftlichen Prosperität. Es bedeutet vor allem aber auch mehr Lebensqualität und weniger Umweltbelastung.

In den vergangenen Jahrzehnten konnte der ÖPNV in der Region als Gemeinschaftleistung aller Beteiligten deutlich verbessert werden. Die ÖPNV-Nachfrage hat im heutigen Kerngebiet des VVS seit dem Verbundstart 1978 um ca. 33 % zugenommen. Der VVS zählte in 2012 im gesamten Verbundgebiet mehr als 338 Mio. Fahrten p.a. Gleichzeitig ist allerdings auch der gesamte motorisierte Verkehr angewachsen. Der Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehr (Modal Split) konnte nur leicht gesteigert werden, wobei der ÖPNV-Anteil in der Landeshauptstadt mit 26 % an allen Wegen bundesweit vorzeigbar ist.

Zur Bewältigung der Probleme und Herausforderungen im Ballungsraum Stuttgart sowie zur weiteren Verbesserung der Mobilitätsangebote bedarf es der weiteren gemeinsamen Anstrengung aller: der Landeshauptstadt, der Landkreise, der Städte und Gemeinden, des Verbands Region Stuttgart und des Landes. Unsere Partner sind die Verkehrsunternehmen und der VVS. Unser gemeinsames Ziel heißt nachhaltige Mobilität.

Die Partner im Verkehrsverbund Stuttgart haben in den vergangenen Dekaden bereits sehr viel in den ÖPNV investiert und erreicht. In den Verkehrsstrukturen vergleichbare Räume zeigen uns jedoch, dass die ÖPNV-Nutzung noch wesentlich intensiviert werden kann.

Die ÖPNV-Partner entwickeln gemeinsam eine planerisch fundierte Zukunftsstrategie unter dem Dach des VVS für eine ambitionierte ÖPNV-Entwicklung in der Region Stuttgart. Dazu werden die Partner gemeinsam einen Masterplan ÖPNV erarbeiten, der ambitionierte, aber erreichbare Verbesserungs- und Ausbauziele beinhaltet. Als Ziel wird angestrebt, den Modal Split zugunsten des Umweltverbunds spürbar zu verschieben. Gemeinsam wollen wir bis zum Jahr 2025 die Zahl der Fahrgäste im ÖPNV um mindestens 20 Prozent erhöhen.

Dies bedeutet Herausforderungen für den ÖPNV, die unter schwieriger gewordenen finanziellen Rahmenbedingungen zu meistern sind. Die Beteiligten setzen sich für eine nachhaltige und auskömmliche Finanzierung des Öffentlichen Verkehrs ein, denn eine deutliche Verbesserung des ÖPNV-Angebots ist nur mit entsprechenden finanziellen Mitteln zu erreichen. Hierzu müssen zunächst die Bundesmittel gesichert, verstetigt und angehoben werden. Die Fortsetzung und kostenorientierte Aufstockung von GVFG-Mitteln, Entflechtungsmitteln und Regionalisierungsmitteln, wie sie die Verkehrsministerkonferenz am 2. Oktober 2013 beschlossen hat, sind eine zentrale Voraussetzung.

Die ÖPNV-Partner werden sich auf allen Ebenen, insbesondere auf den jeweils eigenen, bemühen, die für einen ambitionierten ÖPNV-Ausbau verfügbaren Finanzierungsmittel zu sichern und zu erweitern. Dabei sind sich alle Beteiligten einig, dass neben den Bundesmitteln auch eigene Mittel für den Ausbau einzusetzen sind. Die Umsetzbarkeit ist für alle ÖPNV-Partner ein Kraftakt und wird ganz wesentlich von der zukünftigen Haushalts- und Wirtschaftsentwicklung abhängig sein<sup>1</sup>. Die Umsetzung steht aus diesem Grund für alle ÖPNV-Partner unter Haushaltsvorbehalt.

Die ÖPNV-Partner haben gemeinsam die Herausforderungen analysiert und sich im ersten Schritt auf ein gemeinsames Arbeitsprogramm und eine Aufgabenteilung verständigt.

---

<sup>1</sup>Für das Land hängt dies insbesondere von der Entwicklung der Regionalisierungsmittel des Bundes nach der Revision in den Jahren 2014 ff. sowie der Entwicklung der Entflechtungs- und GVFG-Mittel (Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) ab.

## 2. Herausforderungen beim Ausbau des ÖPNV

Die ÖPNV-Partner in der Region Stuttgart sehen folgende Herausforderungen für eine ambitionierte ÖPNV-Ausbaustrategie:

- Die S-Bahn Stuttgart ist das Rückgrat des ÖPNV in der Region. Die Zuverlässigkeit des Systems S-Bahn muss wieder hergestellt und dauerhaft gesichert werden.
- Die S-Bahn stößt durch die Fahrgastzuwächse der Vergangenheit in den zentralen Abschnitten des Netzes zunehmend an ihre Kapazitätsgrenzen. Insbesondere auf der Innenstadt-Stammstrecke zwischen Hauptbahnhof und Schwabstraße bestehen nur noch begrenzte Erweiterungsmöglichkeiten der Kapazitäten.
- Die Verkehrsströme in der Metropolregion reichen über die S-Bahn-Äste hinaus. Weitere Räume im Randbereich der Region und darüber hinaus drängen auf einen Anschluss an die S-Bahn als hochwertiges Verkehrssystem. Das System S-Bahn stößt bei weiteren Verlängerungen aber an Grenzen: Die Reisezeiten werden auf den langen Distanzen bis Stuttgart aufgrund der häufigen Stopps zu lang. Und weitere Fahrgastströme sollten eigentlich nicht auf das im Kernraum bereits überlastete System gelenkt werden.
- Das S-Bahn-Netz ist im Wesentlichen radial auf die Landeshauptstadt ausgerichtet. Die Region Stuttgart ist aber polyzentrisch strukturiert. Es fehlen hochwertige, direkte und schnelle tangentielle Verkehrsangebote zwischen den Mittelzentren und Verkehrsknoten. Dadurch ist der ÖPNV auf vielen Relationen in der Reisezeit nicht konkurrenzfähig und verschenkt Nachfragepotenziale. Zugleich werden damit unnötig viele Nachfrageströme auf das radiale S-Bahn-Netz und die Innenstadtstrecke gebündelt.
- Rückblickend betrachtet kam es in der Startzeit der S-Bahn darauf an, das aufwändige, neu errichtete System in den vorhandenen ÖPNV zu integrieren und die Nachfrageströme auf dieses Rückgrat zu bündeln, z.B. durch konsequentes Brechen der Zubringer an den S-Bahn-Stationen im Außenbereich oder durch Konzentration des Verkehrs auf das radiale Netz. Heute ist die Herausforderung eine andere: bei der S-Bahn durch gezielte Entlastungsmaßnahmen freie Kapazitäten für zusätzliche ÖV-Nachfrage zu schaffen. Daher muss das ÖV-System in der Region Stuttgart im Rahmen einer Offensivstrategie an manchen Stellen neu ausgerichtet werden.
- Für die offensive intermodale Vernetzung der S-Bahn, des übrigen SPNV, der Stadtbahnen und Busverkehre mit anderen Verkehrsträgern wie Auto, Fahrrad und dem

Gehen zu Fuß, braucht es einen integrierten Ansatz. Einzelne Gemeinden an den S-Bahn-Stationen betreiben die Umsteigeeinrichtungen (z.B. Park & Ride), die auch Pendler aus anderen Gemeinden nutzen, zu unterschiedlichen Konditionen. Es fehlt jedoch ein systematischer Ansatz, um Umsteigeeinrichtungen für Pendler aus anderen Gemeinden zu finanzieren.

- Es fehlt ein intermodales Verkehrsmanagement aus einem Guss, um die Verkehrsströme und die Mobilitätsstrukturen in der Region zu steuern und fortzuentwickeln.
- Die Finanzierungsstrukturen des ÖPNV in der Region haben sich historisch entwickelt und stellen nun ein komplexes und wenig transparentes System dar. Es bedarf einer Neujustierung, um klarere Verantwortlichkeiten zu schaffen und eine neue Dynamik anzustoßen. Dazu zählt – neben der unbedingt erforderlichen Fortentwicklung der Einnahmenaufteilung im VVS in Richtung Nachfrageorientierung – auch, dass die Finanzierungsverantwortung der Aufgabenverantwortung eindeutig folgt.

### 3. Arbeitsprogramm

Die ÖPNV-Partner verständigen sich auf folgendes Arbeitsprogramm und auf die jeweilige Zuordnung der Aufgabenwahrnehmung.

#### (1) Zuverlässige Schieneninfrastruktur

Die Fortentwicklung einer zuverlässigen Schieneninfrastruktur im Eisenbahnnetz der Region Stuttgart und den angrenzenden Räumen ist von zentraler Bedeutung für die Weiterentwicklung eines leistungsfähigen Schienenpersonennahverkehrs in der Region. Dies ist unabhängig von der Umsetzung des Projekts Stuttgart 21, da die S-Bahn-Infrastruktur davon kaum tangiert ist.

Es gilt, akute Schwachstellen und Unzulänglichkeiten sowie Störungsanfälligkeiten zu analysieren und schnellstmöglich zu beheben sowie zukünftigen Ausbaubedarf zu identifizieren.

Die Partner gehen aktiv auf die DB Netz AG und die DB Station & Service AG zu, um zeitnah eine Verbesserung in der Infrastruktur und eine Ertüchtigung der Infrastruktur (Weichen, Signale, Beschleunigungsstrecken, Verkehrsstationen) zu erwirken.

Hierzu setzen die für die jeweiligen Teilbereiche des SPNV zuständigen ÖPNV-Partner eine Expertenkommission „Schieneninfrastruktur“ ein, die innerhalb eines Jahres einen Bericht und Vorschläge vorlegen soll.

Das Land als Aufgabenträger für den übergeordneten SPNV wie auch als Finanzierungspartner bei S 21 muss dabei seinen Einfluss, insbesondere auf die Deutsche Bahn AG, zur Verbesserung der Situation einbringen.

**Aufgabe: Land, VRS, VVS**

#### (2) Stabilisierung der S-Bahn Stuttgart als Rückgrat des ÖPNV

Die S-Bahn ist das Rückgrat des Nahverkehrs in der Region. Sie ist mit Anschlussverbindungen eng vernetzt. Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit sind für den weiteren Erfolg von zentraler Bedeutung.

Kurzfristig werden alle Maßnahmen zur Stabilisierung des Betriebs und zur Erhöhung der Pünktlichkeit ergriffen (Zugbildung, Fahrgaststeuerung, Fahrgastwechsel, Zugabfertigung, neue Justierung des Fahrplans usw.), damit vor allem auch die Anschlüsse zu

den Bussen und Zügen der weiterführenden Strecken wieder erreicht werden. Große Bedeutung hat hierbei insbesondere die Einhaltung der 2-Minuten-Pünktlichkeit, d.h. eine maximale Verspätung von 2:59 Minuten.

Die Schwachstellen auf der S-Bahn-Stammstrecke müssen offen analysiert werden und schnellstmöglich behoben werden. Alle Möglichkeiten zur Erhöhung der Kapazitätsgrenzen sind zu prüfen (Betriebsabläufe, Modernisierung der Zugsicherung usw.).

**Aufgabe: VRS**

**(3) Aufbau einer Metropol-Express-Bahn für die Metropolregion Stuttgart**

Damit in absehbarer Zeit neue Kunden die S-Bahn nutzen können, bedarf es alternativer Entlastungsmaßnahmen, die zugleich neue, passgenaue ÖPNV-Angebote für andere Fahrgastgruppen darstellen.

Der Regionalexpressverkehr in der Region Stuttgart hat im Gegensatz zur S-Bahn noch Kapazitätsreserven, die mit einem vergleichsweise geringen Infrastrukturausbau genutzt werden können, insbesondere durch eine durchgängig noch mögliche Verlängerung der Züge. Eine weitere Verdichtung über den 30-Min.-Takt hinaus ist nicht vorgesehen, da dies die betriebliche Situation auf den Mischverkehrsstrecken mit der S-Bahn teilweise weiter anspannen würde. Bei der Konzeption und Planung ist ein hohes Augenmerk auf die Betriebsstabilität des Gesamtsystems Eisenbahn zu legen.

Der Regionalexpressverkehr soll zu einem Metropol-Express-System mit folgenden Merkmalen fortentwickelt werden:

- Das Verkehrsnetz reicht analog den Pendlerströmen über die S-Bahn-Endpunkte hinaus bis in die benachbarten Oberzentren bzw. Mittelzentren [*Heilbronn, Schwäbisch Hall, Aalen, Geislingen/Ulm, Tübingen, Horb, Pforzheim*].
- Haltepolitik/Reisegeschwindigkeit zwischen S-Bahn und den schnellen Interregio-Express-Zügen: außerhalb des S-Bahn-Bereichs geringer Halteabstand, im S-Bahn-Bereich Halt nur in den Mittelzentren sowie im Stadtgebiet Stuttgart an den wichtigen Verkehrsknotenpunkten (Hauptbahnhof, Bad Cannstatt, S-Vaihingen<sup>2</sup>).
- Durchmesserlinien durch Stuttgart (ab der Inbetriebnahme von S 21 ist dies ohnehin vorgesehen).

---

<sup>2</sup> Ein wünschenswerter Halt in S-Zuffenhausen oder S-Feuerbach ist aus Kapazitätsgründen der Infrastruktur absehbar technisch nicht realisierbar

- Erkennbares, zuverlässiges System mit ganztägigem konsequentem 30-Min.-Takt (5-24 Uhr) und ausreichenden Kapazitäten.
- Im Rahmen der jeweiligen technischen Umsetzbarkeit wird Barrierefreiheit bis zum Jahr 2025 angestrebt.
- Ziel muss es sein, eine bei den Fahrgästen hoch im Kurs stehende „Marke“ wie die S-Bahn zu schaffen.

Der Metropol-Express kann an den Außenästen aufgrund der kürzeren Fahrzeiten eine Alternative zur Verlängerung von S-Bahn-Linien sein. Im Kernbereich der Region kann der Metropol-Express das S-Bahn-System entlasten und dort neue Kapazitäten schaffen.

Das Land wird die Umsetzung näher untersuchen. Eine Vorstufe kann ab 2017 im Zuge der (laufenden) Neuvergabe der SPNV-Leistungen durch das Land realisiert werden. Eine vollständige Umsetzung wird mit der Fertigstellung von S 21 erfolgen. Für die Finanzierung des Metropol-Express-Systems ist das Land als Aufgabenträger für den überregionalen SPNV verantwortlich.

***Aufgabe und Zuständigkeit: Land***

#### **(4) Expressbusse - Ergänzung des S-Bahn-Systems**

Durch die polyzentrische Struktur der Metropolregion Stuttgart bestehen neben starken radialen weitere disperse Verkehrsströme, während das Netz der S-Bahn und der Schienenverkehre generell weitgehend nur radial ausgerichtet ist (Ausnahme S 60, S4 Marbach-Backnang). Aus vielfältigen Gründen können fehlende schnelle Verbindungen aber auch zukünftig nicht generell mit Schienenstrecken versorgt werden (Kosten, Nachfragemenge, Topografie).

Diese Angebotslücken im S-Bahn-Netz sollen durch qualitativ hochwertige Expressbuslinien geschlossen werden, die zügig und zu deutlich günstigeren Kosten realisiert werden können.



Merkmale solcher „Expressbuslinien“<sup>3</sup>:

- Schnelle Verbindungen zwischen den Mittelzentren und besonderen Verkehrsknotenpunkten innerhalb der Region (zentrale Umsteigepunkte zum S-Bahn-/ Schienenverkehr, Flughafen, regional bedeutsame Arbeitsplatz-/ Ausbildungsschwerpunkte) und zu den Ober- und Mittelzentren der benachbarten Bereiche der Metropolregion Stuttgart als Ersatz für fehlende Schienenverbindungen.
- Expressbusse sollen ein neues Angebot schaffen; eine Konkurrenz zu vorhandenen Buslinien soll vermieden bzw. minimiert werden. Sie unterscheiden sich durch besondere Merkmale vom übrigen Busverkehr (großräumige Verbindungsstruktur und hohe durchschnittliche Reisegeschwindigkeit).
- In der Regel sind dies tangentielle und die Kreisgrenzen überschreitende Verbindungen. Sie werden nicht parallel zu bestehenden S-Bahn-Linien geführt.
- Dort wo Schienenstrecken fehlen, kommen einzelne radiale Linien über die Regionsgrenze hinzu.
- Klare Vertaktung, an der Nachfrage und dem Bedarf orientiert (möglichst 30 Min.-Takt), Verbindungen auch am Abend und am Wochenende, hochwertiges Busmaterial; Schaffung einer attraktiven „Marke“.
- Eigene Infrastruktur an neuralgischen staugeprägten Punkten (Vorrangschaltungen an Ampeln, Busspuren auf staubelasteten Strecken, hochwertige Stationen). Die Zuständigkeiten der Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörden bleiben unberührt.

Bei der Einrichtung der Buslinien werden Nachfrage und Wirtschaftlichkeit geprüft.

Vorläufig verständigen sich die ÖPNV-Partner auf den in der Anlage genannten Katalog an Linien. Zunächst sollen davon fünf beispielhafte Linien vom Verband Region Stuttgart ausgewählt, entwickelt und umgesetzt werden. Nach drei Jahren evaluiert der Verband Region Stuttgart die Linien und berichtet über die verkehrliche Wirkung. Anschließend entscheidet der Verband Region Stuttgart über die Einrichtung weiterer Linien. Im Konsens der ÖPNV-Partner können über die in der Anlage genannten Linien hinaus weitere Linien ergänzt werden.

---

<sup>3</sup> Weitere Einzelheiten ergeben sich aus der Anlage.

Rechtlich-formal erhält der Verband Region Stuttgart gesetzlich die Zuständigkeit für die Festlegung und Finanzierung der Expressbuslinien im Regionalverkehrsplan unter Beachtung der eindeutigen Definition (vgl. Anlage), in Abstimmung mit den örtlichen Busverkehrsnetzen und im Einvernehmen mit den Aufgabenträgern. Bei einem nicht ausräumbaren Dissens zwischen VRS und den Landkreisen über die Einrichtung oder Abgrenzung einer Expressbuslinie entscheidet das MVI anhand der hier festgelegten Kriterien, die ins Gesetz Eingang finden sollen.

Für die Finanzierung von evtl. erforderlichen Beschleunigungsmaßnahmen auf dem Fahrweg der Expressbuslinien (z.B. Vorrangschaltungen, Busspuren) ist der VRS zuständig. Die Finanzierung dieser Infrastrukturmaßnahmen erfolgt über die Verkehrsumlage. Bei den Infrastrukturmaßnahmen sind die nutznießenden Gemeinden zu beteiligen. Bestehende Förderprogramme sind vorrangig zu nutzen. Der Betrieb der Expressbuslinien wird über die Verkehrsumlage des VRS finanziert.

***Aufgabe und Zuständigkeit: VRS***

**(5) Busverkehr: Einheitliche Standards für die S-Bahn-Zubringer**

Die Landkreise und die Landeshauptstadt bleiben Aufgabenträger für den Busverkehr und die Stadtbahnen (mit Ausnahme der Expressbuslinien).

Die ÖPNV-Partner verständigen sich auf folgende Standards für alle Buslinien im Zubringerverkehr zur S-Bahn:

- Mindestens halbstündliche Bedienung während der Hauptverkehrs- und Normalverkehrszeiten (Tagesverkehr Montag-Freitag 6 - 20 Uhr).
- Mindestens stündliche Bedienung in den übrigen Verkehrszeiten (Abend 20 - 24 Uhr, Samstag, Sonntag), Anbindung aller Nacht-S-Bahnen.
- Die Umsetzung der durchgängigen halbstündlichen Bedienung auf allen Linien am Samstag ist einer gesonderte Prüfung vorbehalten.
- In Gebieten des ländlichen Raums sowie in begründeten Fällen nachfrageschwacher Linien sind auch andere Takte möglich.
- In Räumen und zu Zeiten sehr schwacher Verkehrsnachfrage sind Rufbusse/-taxis möglich, die Voranmeldezeit beträgt nicht über 60 Minuten.

- Alle Verbindungen verkehren zum VVS-Tarif; dies gilt auch für die Rufbusse/-taxis (Ausnahme: Beförderung bis vor die Haustüre).
- Auf allen Linien werden Systeme der Anschlusssicherung auf der Basis von Echtzeitdaten eingerichtet.

Die Landkreise und die Landeshauptstadt werden die Standards stufenweise jeweils spätestens mit dem Abschluss neuer Verkehrsverträge mit den Verkehrsunternehmern umsetzen. Die Umsetzung soll spätestens im Jahr 2019 abgeschlossen sein.

Die ÖPNV-Partner erwarten, dass sich auch die Städte mit eigenen Stadtverkehren sowie die anderen Städte und Gemeinden entsprechend der jeweils kreiseigenen Mitfinanzierungsregelungen einbringen.

***Aufgabe und Zuständigkeit: Landkreise/LHS***

**(6) Nebenbahnen und S-Bahn-Ergänzungs-/ Zubringerbahnen**

Die Zuständigkeiten für die Nebenbahnen und die S-Bahn-Ergänzungs-/ Zubringerbahnen sollen unverändert im Rahmen der bereits bestehenden rechtlichen Regelungen bleiben.

**(7) Regionales Verkehrsmanagement und intermodale Vernetzung der Verkehrsträger**

Gesellschaft und Wirtschaft in der Region Stuttgart sind in hohem Maße auf Mobilität angewiesen. Prognosen lassen erwarten, dass die Nachfrage nach Mobilität in der Region weiter ansteigt. Gleichzeitig stoßen aber die Erweiterungsmöglichkeiten der Infrastruktur für den ÖV (Öffentlichen Verkehr) wie den IV (Individualverkehr) an ökonomische Grenzen und in vielen Bereichen in der Region auch an die Grenzen der Raumverträglichkeit. Darüber hinaus werden die Folgen der motorisierten Mobilität auf Klima und Gesundheit zunehmend als problematisch erkannt.

Um unter diesen Voraussetzungen zukünftige Mobilitätsbedürfnisse erfüllen zu können, muss verstärkt die Effizienz unserer Mobilitätssysteme gesteigert werden. Dazu müssen vorhandene Angebote besser, das heißt effizienter, genutzt werden. Alle Möglichkeiten zur Effizienzsteigerung sollen dabei genutzt werden.

Die nachfolgend genannten Aufgaben der Koordination und Förderung werden auf regionaler Ebene gebündelt und dem VRS als freiwillige Aufgabe zugeordnet. Für die ope-

rative Umsetzung sollen insbesondere der VVS, aber auch andere Partner wie die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) oder die Integrierte Verkehrsleitzentrale (IVLZ) genutzt werden. Die Finanzierung der genannten Aufgaben des VRS erfolgt über die Verkehrsumlage. Die Städte und Gemeinden sind anteilig zu beteiligen.

#### **Effizienzsteigerung durch geändertes Nutzerverhalten:**

- Mitfahrmöglichkeiten vermitteln.
- Betriebliches Mobilitätsmanagement unterstützen.
- Fußwege- und Radverkehrsberatung (für Endnutzer sowie kleine und mittlere Kommunen).
- Elektronische Radroutenplanung.
- Intermodale Verkehrsinformation zu langfristigen und spontanen Mobilitätsalternativen.

#### **Effizienzsteigerung durch Förderung von intermodalen Umstiegspunkten:**

- Verbesserung und Ausbau der Park & Ride (P+R) sowie Bike & Ride (B+R) Möglichkeiten in Abstimmung mit den Kommunen, insbesondere durch eine regionale P+R/B+R-Konzeption und ein darauf aufbauendes Förderprogramm.
- Anpassung und Ausgleich von Nutzungskonditionen und -kosten (z.B. im Rahmen von P+R-Parkraummanagement entlang von Schienenstrecken).
- Verbesserung der Möglichkeiten des Parken & Mitfahren (P+M), insbesondere durch eine regionale P+M Konzeption und ein darauf aufbauendes Förderprogramm.
- Entwicklung und Förderung von Carsharing-Angeboten sowie Fahrrad- und Pedelecverleihsystemen an Schnittstellen mit dem ÖPNV.
- Regionale Konzeption zur Steuerung von Fernbushaltepunkten in Abstimmung mit den übrigen Aufgabenträgern des ÖPNV und darauf abgestimmte Fördermöglichkeiten.

#### **Effizienzsteigerung durch verkehrslenkende Maßnahmen:**

- Entwicklung, Abstimmung und Vereinbarung von intermodalen Verkehrslenkungsstrategien zwischen den verschiedenen Institutionen mit Verkehrslenkungs-kompetenz und den ÖV-Aufgabenträgern in der Region.

- Finanzielle Förderung von Instrumenten der intermodalen Verkehrslenkungsstrategien.

### **Effizienzsteigerung durch abgestimmte Verkehrsentwicklung:**

- Der VRS erstellt wie bislang den Regionalverkehrsplan.
- Entwicklung, Abstimmung und Vereinbarung von langfristigen intermodalen Verkehrsentwicklungsstrategien zwischen den verschiedenen Institutionen mit Verkehrskompetenz, insbesondere hinsichtlich der Abstimmung von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen des MIV und des ÖV.
- Ausweisung von Vorrangbereichen für intermodale Umstiegspunkte für den Personenverkehr vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf ÖV und von intermodalen Umladeeinrichtungen des Güterverkehrs von Straße auf Schiene oder Wasserstraße.

Im Regionalverkehrsplan werden die Möglichkeiten zur Effizienzsteigerung bei der regionalen Mobilität analysiert und dargestellt. Aufbauend auf diese Analyse wird eine ganzheitliche Strategie für regionales Verkehrsmanagement und die intermodale Vernetzung der Verkehrsträger entwickelt. Zusätzlich zum Regionalverkehrsplan kann der VRS zur Umsetzung dieser Aufgabe unter Durchführung eines Beteiligungsverfahrens der betroffenen Stellen Förderprogramme entwickeln und umsetzen.

Die operative Umsetzung der Maßnahmen erfolgt durch die bisherigen Verantwortlichen der öffentlichen Hand, durch die Förderung kommunaler Initiativen und Vorhaben sowie durch die wettbewerbliche Vergabe von Fördermitteln an privatwirtschaftliche Einrichtungen wie Carsharinganbieter, Radverleiher, Parkraumbetreiber, Informationsanbieter etc. Zudem ist es dem Verband Region Stuttgart möglich, mit privaten wie öffentlichen Institutionen in neuen Gesellschaftsformen die aufgeführten Aufgaben umzusetzen.

### ***Aufgabe und Zuständigkeit: VRS***

#### **(8) Klare Aufgabenzuweisung, eindeutige Zuständigkeiten**

Um den Ausbau des ÖPNV in der Region Stuttgart effektiv vorantreiben zu können, müssen die Ziele gemeinsam vereinbart werden, zugleich aber die Umsetzungskompetenzen und Zuständigkeiten zukünftig eindeutig geregelt sein.

Dazu werden folgende Festlegungen getroffen:

Die Landkreise und die Landeshauptstadt Stuttgart haben die klare alleinige Zuständigkeit (Aufgabenträgerschaft) und die unmittelbare direkte Finanzierungsverantwortung für folgende Aufgaben:

- Aufgabenträgerschaft für die ausreichende Verkehrsbedienung im Bus- und Stadt-  
bahnverkehr (mit Ausnahme der Expressbuslinien). Dies umfasst auch die Zustän-  
digkeit für die Stadtbahnverlängerungen über die Stuttgarter Stadtgrenze hinaus ab-  
seits der Expressbuslinien. Das Recht der kreisangehörigen Städte und Gemeinden,  
die Zuständigkeit für ihren innerörtlichen ÖPNV wahrzunehmen, bleibt – wie bisher –  
unberührt.
- Beteiligung an Entscheidungen zum Einnahmezuscheidungsvertrag (vgl. S. 15 f.)
- Aufgabenträgerschaft für die Nebenbahnen

Der Verband Region Stuttgart hat die Zuständigkeit (Aufgabenträgerschaft) und unmit-  
telbare Finanzierungsverantwortung für folgende Aufgaben:

- Aufgabenträgerschaft gemäß § 5 ÖPNVG für den S-Bahn-Verkehr mit Ausgangs-  
und Endpunkt innerhalb des Verbandsgebietes.
- Aufgabenträgerschaft für den S-Bahn-Verkehr mit Endpunkt außerhalb des Ver-  
bandsgebietes bis zur Grenze des Verbandsgebietes. Die außerhalb des Verbands-  
gebietes gelegenen Teilstrecken bleiben in der Aufgabenträgerschaft der dortigen  
Gebietskörperschaft, die auch Investition und Betrieb für diese Teilstrecke vollum-  
fänglich zu finanzieren hat.
- Expressbuslinien im straßengebundenen ÖPNV:  
regional bedeutsame Schnellverbindungen entsprechend den Anlagen als Ersatz für  
fehlende S-Bahnverbindungen zwischen den Mittelzentren, S-Bahn-Knotenpunkten,  
dem Flughafen sowie besonderen großen Verkehrserzeugern innerhalb der Region.
- Die Zuständigkeit erstreckt sich auch auf Expressbuslinien zu benachbarten Ober-  
/Mittelzentren in der Metropolregion in Zusammenarbeit mit den dort jeweils zustän-  
digen ÖPNV-Aufgabenträgern. Die außerhalb des Verbandsgebiets gelegenen Teil-  
strecken sind in Investition und Betrieb von den dortigen Gebietskörperschaften zu  
finanzieren.
- Die tarifliche Integration des Busverkehrs der Verbundstufe 2 durch Erlass einer All-  
gemeinen Vorschrift über die Anwendung des VVS-Tarifs im Einvernehmen mit den  
Landkreisen und dem Land. Damit verbunden ist die Zuständigkeit für den damit

verbundenen finanziellen Ausgleich der verbundbedingten Mindereinnahmen. Die entsprechende tarifliche Integration der Schienenaußenstrecken in der Aufgabenträgerschaft des Landes ist ab dem Jahr 2019 nach Abschluss eines neuen Verbundfördervertrages vorgesehen.

- Regionales Verkehrsmanagement gemäß den Festlegungen in Ziffer 7.

### **Regelungen zum Einnahmezuscheidungsvertrag und zur Einnahmenaufteilung**

Hierzu werden folgende Eckpunkte vereinbart:

- Partner des Einnahmezuscheidungsvertrags, also der Aufteilung der Verbundeinnahmen zwischen den Verbundstufen 1 und 2, ist auf Seiten der Verbundstufe 2 der Verband Region Stuttgart. Der Verband nimmt seine Rechte aus dem Vertragsverhältnis nur nach vorheriger Einigung mit den Landkreisen und dem Land wahr. Bei Entscheidungen zwischen diesen Partnern gilt ein Stimmverhältnis von jeweils 10 % für einen Landkreis, 20 % für das Land und 40 % für den Verband Region Stuttgart.

Landkreise und Land erhalten ab dem Zeitpunkt des gemeinsamen Vorgehens alle Unterlagen aus dem Vertragsverhältnis und können mit einem Vertreter der Landkreise und einem Vertreter des Landes an allen Sitzungen und Besprechungen zum EZV teilnehmen.

- Es besteht künftig ein unmittelbarer Anspruch der Verkehrsunternehmen in der Verbundstufe 2 gegenüber dem Verband Region Stuttgart auf Auskehrung der Einnahmen entsprechend den Durchführungsvorschriften über die Einnahmenverteilung in der Allgemeinen Vorschrift sowie die ergänzenden Ausgleichsleistungen. Bei Bruttoverträgen können sich die Aufgabenträger diesen Anspruch von den Verkehrsunternehmen abtreten lassen.
- Die Regelungen für die Einnahmenaufteilung innerhalb der Verbundstufe 2 werden im Rahmen der Allgemeinen Vorschrift getroffen.

### **Regelungen für die Allgemeine Vorschrift zur Anwendung des VVS-Tarifs in der Verbundstufe 2**

Hierzu werden folgende Eckpunkte vereinbart:

- Zuständig für den Erlass der Allgemeinen Vorschrift ist der VRS.
- Der VRS erlässt die Allgemeine Vorschrift und ist Finanzierungsträger für den damit verbundenen finanziellen Ausgleich an die Verkehrsunternehmen.

- Die Allgemeine Vorschrift regelt die Höhe der Ausgleichszahlungen an die Verkehrsunternehmen sowie die Durchführungsvorschriften für die Aufteilung der Einnahmen der Verbundstufe 2. Zu diesen Durchführungsvorschriften zählen die Regelungen der Einnahmearbeitung, Regelungen zu Vertriebsprovisionen und maximalen Schwarzfahrerquoten. In der Allgemeinen Vorschrift können auch Regelungen zum Ausgleich verbundbedingter Lasten der Verbundstufe 2 wie z.B. Zuschüsse zu Vertriebsstrukturen oder automatischen Fahrgastzählssystemen getroffen werden.
- Das Land regelt gesetzlich diese Regelungskompetenzen der Allgemeinen Vorschrift in Abgrenzung zu den übrigen Zuständigkeiten der verschiedenen Aufgabenträger.
- Der VRS erlässt die Allgemeine Vorschrift in enger Zusammenarbeit und im Einvernehmen mit den Landkreisen und dem Land als weiteren Aufgabenträgern für die weiteren Verkehrsmittel der Verbundstufe 2. Diese Regelung gilt auch bei Änderungen der Allgemeinen Vorschrift.
- Das Einvernehmen kann seitens der Landkreise nur einstimmig verweigert werden.
- Das Land formuliert im Rahmen der Verbundförderung den Anspruch, dass die Schienenstrecken ab 2019 bei dem Ausgleich für verbundbedingte Lasten gleichberechtigt einbezogen werden.

### **Klare Zuständigkeiten und Kooperationsgebot**

Diese neu geordneten Zuständigkeiten werden gesetzlich eindeutig geregelt. Die Finanzierung dieser Aufgaben erfolgt grundsätzlich über die bestehenden Finanzierungsinstrumente.

Unabhängig von einer eindeutigen Festlegung der politischen Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten der einzelnen Partner gilt das Gebot der positiven Kooperation der Partner.

Operative Aufgaben können und sollen nach Möglichkeit beim VVS gebündelt werden, soweit sie nicht sinnvollerweise von anderen Institutionen wahrgenommen werden müssen.

### **(9) Neuordnung der ÖPNV-Finanzierung in der Region**

Die durch die zahlreichen Entwicklungsstufen des ÖPNV und Verbundtarifs in der Region Stuttgart historisch gewachsenen Finanzierungsströme sind hoch komplex und für



die politische Steuerungsebene wenig transparent. Die ÖPNV-Partner streben eine Entflechtung mit einer klaren Aufgabenzuständigkeit und entsprechend folgenden Finanzierungsverantwortung an, ohne dabei jedoch die bestehende Verbundstruktur zu ändern.

Die ÖPNV-Partner einigen sich über die bereits oben festgelegten Zuständigkeiten hinaus auf das Ziel einer Neuordnung mit folgenden Eckpunkten:

- Klare Verantwortlichkeiten der einzelnen Ebenen.
- Es gilt der Grundsatz: Die Finanzierungszuständigkeit folgt der Aufgabenzuständigkeit.
- Transparente Finanzierungsströme.
- Abbau gegenseitiger Abhängigkeiten der Finanzierungsströme, um dynamische Entwicklungen zu vereinfachen.

Die ÖPNV-Partner setzen sich für die Umsetzung einer leistungsgerechten, grundsätzlich nachfragebasierten Einnahmenaufteilung zwischen sämtlichen beteiligten Verkehrsunternehmen und über beide Verbundstufen hinweg ein. Fahrgaststeigerungen sollen sich für die einzelnen Unternehmen/Linien auch in höheren Einnahmenscheidungen niederschlagen. Dies soll sowohl alle Verkehrsunternehmen wie auch alle Aufgabenträger für noch mehr fahrgastorientiertes Verhalten motivieren<sup>4</sup>. Das Land erwartet eine solche Umstellung als Voraussetzung für eine Verbundförderung über das Jahr 2019 hinaus.

Die ÖPNV-Partner einigen sich auf die Einsetzung einer Expertenkommission, Finanzierung unter dem Vorsitz einer unabhängigen allseits akzeptierten Persönlichkeit und unter fachlicher Begleitung, die auf Basis dieser Eckpunkte innerhalb eines Jahres einen Vorschlag für die Neuordnung der öffentlichen ÖPNV-Finanzierung und der Einnahmenaufteilung vorlegt.

---

<sup>4</sup> In diesem Sinne soll die Umstellung der Einnahmenaufteilung im eingeschwungenen Zustand zu einer Effizienz- und Effektivitätssteigerung im ÖPNV führen. Insofern ist in Summe aller öffentlichen Haushalte eine Zusatzbelastung der öffentlichen Hand in der Region Stuttgart durch die Einführung einer nachfrageorientierten Einnahmenaufteilung zwingend zu vermeiden.

Unterzeichnung vorbehaltlich der Zustimmung der zuständigen Gremien:

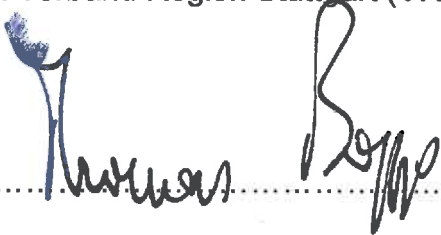
Stuttgart, 13. Februar 2014

Für das Land Baden-Württemberg



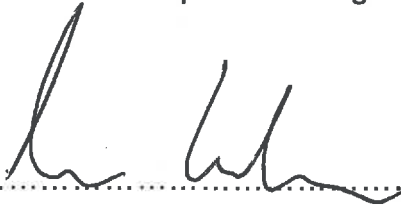
.....

Für den Verband Region Stuttgart (VRS)



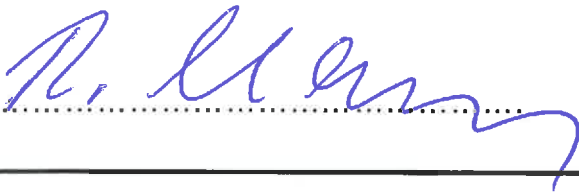
.....

Für die Landeshauptstadt Stuttgart



.....

Für die Verbundlandkreise Ludwigsburg, Esslingen, Böblingen, Rems-Murr-Kreis



.....

---

**Anlage:****Definition von Expressbus-Linien in der Metropolregion Stuttgart****Räumliche Voraussetzungen:**

- Expressbuslinien sind in der Regel Kreisgrenzen überschreitende Verbindungen (Ausnahme: Flughafen Stuttgart) zwischen Mittelzentren, wichtigen Knotenpunkte der S-Bahn (Endpunkte, Zwischenendpunkte, Verzweigungsbahnhöfe), dem Flughafen Stuttgart sowie großen Nachfrageschwerpunkten (Universitäten, große Arbeitsplatzschwerpunkte) innerhalb der Region und benachbarter Bereiche der Metropolregion untereinander.
- Parallelverbindungen zu bestehenden Schienenstrecken sind ausgeschlossen.

**Hohe Reisegeschwindigkeit:**

- Expressbuslinien müssen entweder einen relevanten Reisezeitvorteil gegenüber den regulären Verbindungen der gleichen Relation zwischen den Knotenpunkten (Mittelzentren, Knotenpunkten der S-Bahn usw.) von mindestens 20 % oder eine Durchschnittsgeschwindigkeit 35 km/h erreichen.
- Expressbuslinien sind gekennzeichnet durch eine direkte Linienführung und geringe Zahl von Haltestellen (je zusammenhängendem Siedlungsbereich i.d.R. nur ein Mal).
- Expressbuslinien sollen an kritischen Stellen mit Behinderungen im MIV über eine eigene Infrastruktur verfügen (Vorrangschaltung an Ampeln, Busspuren auf staubelasteten Strecken).

**Qualitative Voraussetzungen:**

- Mindestbedienung: Mo-Fr: 5.00 – 22.00 Uhr
- Mindestfahrplandichte 60 Minuten-Takt
- Durchtarifierung auf Anschlussverkehrsmittel
- Hochwertige Fahrzeuge und Stationen

**Infrastruktur:**

Eigene Infrastruktur an neuralgischen Punkten (Vorrangschaltungen an Ampeln, Busspuren auf staubelasteten Strecken, hochwertige Stationen). Die Maßnahme muss dabei nach dem LGVFG förderfähig sein. Die Zuständigkeiten der Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörden bleiben unberührt.

**Wirtschaftlichkeit:**

Zur Sicherstellung der Wirtschaftlichkeit ist das Fahrtenangebot an der Fahrgastnachfrage zu messen.

## Mögliche Expressbus-Linien in der Metropolregion Stuttgart

### 1. Verbindungen innerhalb der Region Stuttgart

Von	Nach	Bemerkungen
Vaihingen/Enz	Renningen	über Porsche Weissach, Bosch Malmshheim
Ludwigsburg	Waiblingen	bereits vorhanden
Leonberg	Flughafen/Messe	über S-Vaihingen
Kirchheim/Teck	Flughafen/Messe	tangential, innerhalb Lkr. ES
Nürtingen	Flughafen/Messe	tangential, innerhalb Lkr. ES
Kirchheim/Teck	Göppingen	
Plochingen	Schorndorf	
Esslingen	Flughafen/Messe	tangential, innerhalb Lkr. ES
Waiblingen	Esslingen	
Fellbach	Ludwigsburg	
Schorndorf	Göppingen	

Durchbindungen zwischen den Linien sollen umgesetzt werden, soweit eine Nachfrage erkennbar ist und dies betrieblich möglich ist.

### 2. Verbindungen zu Oberzentren / Mittelzentren außerhalb der Region Stuttgart

Von	Nach	Bemerkungen
Leonberg	Pforzheim	
Weil der Stadt	Calw	<i>falls die Reaktivierung der Hesse-Bahn nicht erfolgt</i>
Herrenberg	Nagold – Altensteig	<i>Planungen der Landkreise zur Realisierung laufen bereits; geht mittelfristig auf den VRS über</i>
Flughafen/Messe	Tübingen	<i>über B 27, ggf. zeitweise Verlängerung Uni Hohenheim</i>
Flughafen/Messe	Reutlingen	<i>über B 27, bereits vorhanden</i>
Kirchheim/Teck	Laichingen/Ulm	
Göppingen	Heidenheim	
Göppingen	Schwäbisch Gmünd	
Marbach	Heilbronn	
Böblingen	Reutlingen	

Die Finanzierungszuständigkeit außerhalb der Region Stuttgart liegt beim dortigen Aufgabenträger.