

Rede von
Herrn Prof. Dr. Jürgen Pätzold,
Abteilungsleiter Verkehr
im Innenministerium Baden-Württemberg
in Vertretung von
Herrn Staatssekretär
Rudolf Köberle MdL
auf dem
4. ÖPNV-Innovationskongress
am 10. März 2009
in Freiburg

Gliederung:

1. Einleitung
2. Künftige Rahmenbedingungen
3. Umweltfreundlicher ÖPNV
4. Kundenorientierung
5. Schlusswort

Anrede,

[1. Einleitung]

Der ÖPNV steht vor großen Herausforderungen. Die Finanz- und Wirtschaftskrise haben die schwierige Ausgangssituation noch verschärft. Umso wichtiger ist es, die Zukunftsaufgaben im ÖPNV weiterhin entschlossen anzugehen.

Gerade in schwierigen Zeiten sind neue Herangehensweisen, innovative Ideen gefragt, die neue Chancen und Möglichkeiten eröffnen können. Das gilt nicht nur für die Wirtschaft, sondern auch für den ÖPNV.

Wir müssen das Kunststück fertig bringen, mit zumindest nicht mehr Geld einen attraktiven ÖPNV bei möglichst gleichbleibender Angebotsqualität zu gestalten. Ohne eine effizientere Verkehrsbedienung wird das kaum zu machen sein.

Es liegt auf der Hand, dass wir hierzu in einem hohen Maße die Phantasie, Kreativität und die Innovationskraft aller Verantwortlichen brauchen. Neue Ideen und Konzepte sind notwendig, um den ÖPNV attraktiv, kundengerecht, effizient und zukunftsfähig zu gestalten. Nur so kann er im Wettbewerb mit anderen Verkehrsmitteln bestehen.

[2. Künftige Rahmenbedingungen]

Tiefgreifende Veränderungen in den Strukturen des ÖPNV werden zum einen die neuen rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen mit sich bringen, zum anderen aber auch die demografische Entwicklung.

Durch die EU-Verordnung 1370 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße wird der Bestellermarkt für Verkehrsleistungen erhebliche Veränderungen erfahren.

Umso wichtiger ist es, dass der Bund bei der Umsetzung in nationales Recht endlich Klarheit schafft. Erst dann sind die Länder ihrerseits in der Lage, dar-

auf aufbauend die notwendigen Anpassungen im Landesrecht vorzunehmen. Die Fülle der zu klärenden Fragen erlaubt keinen weiteren Zeitaufschub.

Eine gewaltige Herausforderung finanzieller Art stellt das Auslaufen der bisherigen GVFG-Förderung dar. Der massive Ausbau des ÖPNV hat zu starken Verlagerungen weg vom Individualverkehr hin zum ÖPNV geführt. Dieser wäre ohne den Einsatz von GVFG-Mitteln nicht möglich gewesen.

Die Verkehrsunternehmen und die Kommunen können Neubauvorhaben oder sonstige erhebliche Infrastrukturinvestitionen nicht alleine stemmen. Sie werden auch in Zukunft viel Geld benötigen. Neben dem erforderlichen weiteren Ausbau des ÖPNV wird die Grunderneuerung der in die Jahre kommenden Anlagen einen immer höheren Stellenwert einnehmen.

Auch in Zukunft muss daher der weitere Ausbau der Verkehrsinfrastruktur gewährleistet sein. Nur so können wir ein attraktives ÖPNV-Angebot aufrecht erhalten, das der gesteigerten Nachfrage auch entspricht.

Unser Ziel ist es, ein Landes-GVFG zu schaffen, damit wir das erfolgreiche ÖPNV-System dauerhaft sicherstellen, die Verkehrsprobleme in den Ballungsräumen in den Griff bekommen und die Mobilität auch im ländlichen Raum gewährleisten können.

Nicht nur die rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen stellen uns vor Probleme, sondern auch die Bevölkerungsentwicklung. Die Bevölkerung in Deutschland wird schrumpfen, wenn auch in den einzelnen Ländern in unterschiedlichem Umfang und mit unterschiedlicher Geschwindigkeit.

Baden-Württemberg wird dabei Gott sei Dank glimpflich davonkommen. Die Bevölkerungszahl wird sich in den kommenden Jahrzehnten in etwa auf dem heutigen Niveau halten. Mit einer „Entvölkerung“ einzelner Gebiete ist hier nicht zu rechnen.

Trotz der Verschiebung der Altersstruktur mit einer geringeren Geburtenrate und einer höheren Lebenserwartung wird nach der Verkehrsprognose des

Bundes der Verkehr weiter wachsen. Die Zahl der durchschnittlich zurückgelegten Kilometer pro Person und Tag soll in Baden-Württemberg von 33 Kilometern im Jahr 2005 auf voraussichtlich bis zu 41 Kilometer im Jahr 2050 steigen.

Das Phänomen der alternden Gesellschaft hat gleichwohl Auswirkungen: In vielen Regionen werden die Fahrgäste weniger - und sie werden älter. Das hat Konsequenzen für die Finanzierung wie auch für die Gestaltung der Verkehrsangebote. Darauf gilt es sich frühzeitig einzustellen.

Schon heute lässt sich deutlich erkennen, dass der ländliche Raum stärker betroffen sein wird als die Ballungsräume. Der ländliche Raum lebt vom Schülerverkehr. Bei zurückgehenden Fahrschülern wird die Wirtschaftlichkeit verstärkt auf dem Prüfstand stehen. Dennoch wollen, können und werden wir den ländlichen Raum bei den Überlegungen zum ÖPNV der Zukunft keinesfalls aus dem Blickfeld verlieren. Unser Augenmerk darf nicht nur auf die Ballungsräume, sondern muss auch auf den ländlichen Raum gerichtet bleiben. Alternative und flexible Bedienungsformen können hier das Mittel der Wahl sein.

Ältere Menschen haben andere Verkehrsbedürfnisse als jüngere Leute. Ein bequemer und problemloser Einstieg in Busse und Bahnen wird noch wichtiger als bisher. Der öffentliche Verkehrsraum wurde in der Vergangenheit oft ausschließlich nach den Bedürfnissen und Fähigkeiten von erwachsenen, gesunden Menschen gestaltet. Das schafft heute die großen und teuren Probleme des barrierefreien Nachrüstens.

Wir wollen dieses Thema mit einem Bahnstationsmodernisierungsprogramm angehen, das wir gemeinsam mit der DB Station&Service AG entwickelt haben. Stark frequentierte Bahnhöfe in Baden-Württemberg wollen wir zeitlich vorgezogen modernisieren.

Inhalt dieses Programm ist

- der barrierefreie Ausbau der Stationen,
- die Anpassung und Erneuerung der Bahnsteige,

- Ausbauten und Neuerungen im Bereich der Bahnsteigzugänge und der Empfangsgebäude sowie des Bahnhofsumfeldes.

Daneben sollen die Qualität und die Pünktlichkeit erhöht und die Reisenden besser informiert und versorgt werden. Ich hoffe, dass wir die Vereinbarung mit der Bahn in den nächsten Wochen abschließen können. Das Land steht jedenfalls schon in den Startlöchern.

[3. Umweltfreundlicher ÖPNV]

Mobilität ist ein gesellschaftliches Grundbedürfnis. Verkehr und Mobilität sind wesentliche Voraussetzungen für Beschäftigung und wirtschaftlichen Wohlstand. Das Bedürfnis nach Mobilität erzeugt aber hohes Verkehrsaufkommen mit all seinen Schattenseiten.

Unser Ziel ist es daher, eine wirtschaftlich, sozial und ökologisch verträgliche Verkehrswelt zu gestalten. Demgemäß schreiben wir den Generalverkehrsplan des Landes unter dem Leitmotiv „nachhaltige Verkehrsentwicklung - Mobilität sichern -, fort.

Der ÖPNV ist gemeinhin mit dem Attribut eines besonders umweltverträglichen Verkehrsträgers versehen - durchaus zu Recht. Ein Selbstläufer ist dies allerdings nicht. Für den Pkw wurden in den letzten Jahren bereits erfolgreich moderne Abgasreinigungstechnologien eingeführt und emissionsärmere Motoren entwickelt. Als Folge der gegenwärtigen Absatzkrise und der Klimaschutzauflagen wird die Automobilindustrie ihre Anstrengungen nochmals deutlich forcieren, um den Kunden sparsamere und umweltfreundlichere Wagen anbieten zu können.

Busse und Bahnen müssen auch hier Schritt halten. Ansatzpunkte für Verbesserungen gibt es sowohl beim Energieverbrauch als auch beim Schadstoffausstoß. Die Diskussion über Klimawandel, Luftreinhaltung, Feinstäube und Fahrverbote ist für den ÖPNV Chance aber auch Verpflichtung.

Das Niveau der Kraftstoffpreise und die Erfordernisse des Umwelt- und Klimaschutzes bieten dem Nahverkehr den Steilpass, sich als umweltschonende Alternative zum Individualverkehr zu positionieren. Ein besseres Argument als Kosten zu sparen und die Umwelt zu schonen lässt sich kaum finden.

Gleichwohl wissen wir alle aus Erfahrung: Der Umstieg vom Auto auf den ÖPNV ist nicht leicht. Nur mit attraktiven Angeboten schaffen wir es, die Zahl der Reisenden in Bussen und Bahnen weiter zu steigern. Neue Ideen halten den ÖPNV zukunfts- und wettbewerbsfähig.

Der Radverkehr war gestern Abend Thema der Auftaktveranstaltung: „Umweltfreundlich unterwegs - neue Akzente für eine Partnerschaft von ÖPNV und Fahrrad“. Und in der Tat leistet der Radverkehr ebenfalls einen wichtigen Beitrag zu umweltfreundlicher, nachhaltiger Verkehrsbewältigung.

Eine Partnerschaft zwischen Radverkehr und ÖPNV bietet sich daher an. Mit der befristeten Förderung der kostenlosen Fahrradmitnahme im Nahverkehr haben wir erreicht, dass sich mittlerweile die weit überwiegende Zahl der Verkehrsverbünde zu einer kostenlosen Fahrradmitnahme bereit erklärt hat. Durch ein Sonderprogramm zur Förderung von Bike & Ride-Anlagen haben wir die Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV wesentlich verbessern können.

Der von Herrn Staatssekretär Köberle ins Leben gerufene „Runde Tisch Radverkehr“ hat viele Ideen und Anregungen entwickelt, die wir weiter verfolgen wollen. Den ersten Schritt haben wir getan. Im September 2008 wurde ein „Fahrradmanagement“ beim Innenministerium und bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg eingerichtet.

Als nächsten Schritt wollen wir im Mai das Landesbündnis ProRad gründen. Die darin vereinten gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und politischen Akteure sollen dem Thema „Fahrradmobilität“ mehr Gewicht verleihen und es voranbringen.

Ein weiterer zentraler Baustein des Fahrradmanagements ist die Gründung einer „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen“ in Baden-

Württemberg. Wir wollen damit einen intensiven Informationsaustausch in Gang setzen und innovative Modellprojekte anstoßen.

[4. Kundenorientierung]

Es ist offenkundig, dass die Bedürfnisse der Fahrgäste steigen. Nahverkehr ist nur dann erfolgreich, wenn er den Kunden möglichst weit entgegenkommt, unkompliziert zu benutzen ist und eine sichere, zuverlässige und möglichst komfortable Beförderung verspricht. Dies alles zu optimieren bedeutet zweifellos eine Daueraufgabe.

Erhebliche Auswirkungen wird die EU-Verordnung 1371 mit sich bringen, die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr festlegt und das Verhältnis Fahrgast - Verkehrsunternehmen auf eine neue Grundlage stellt. Die EU-Kommission will ferner auch die Fahrgastrechte im Bus- und Schiffsverkehr stärken.

In Baden-Württemberg verfolgen wir gemeinsam mit den Verbänden den Ansatz einer Mobilitätsgarantie weiter. Wichtig ist uns eine möglichst einheitliche Handhabung im Land.

Von großem Interesse für den Kunden sind selbstverständlich auch und gerade die Themen Sicherheit und Sauberkeit. Sachbeschädigungen, Graffiti, Beleidigungen, Körperverletzungen und Pöbeleien sind Straftaten oder Ordnungsstörungen, welche auch in Einrichtungen des ÖPNV immer wieder vorkommen.

Gerade die Wahrnehmung solcher Negativerscheinungen im ÖPNV wirkt sich aber massiv auf das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste und der Bürger aus. Kriminalitätsfurcht führt zu Vermeidungsstrategien wie beispielsweise der Verzicht auf die Nutzung von Einrichtungen des ÖPNV zur Nachtzeit und dadurch zu einer Beeinträchtigung der individuellen Lebensqualität.

Die Zusammenarbeit von Bundespolizei, Landespolizei und dem Sicherheitspersonal der Bahn- und Verkehrsbetriebe ist dabei nur ein wichtiger Baustein für die Sicherheit im ÖPNV.

Ein weiterer Baustein sind spezielle Präventionsprojekte. Als besonders innovativ hervorheben möchte ich Projekte, bei denen Schüler zu Schulbusbegleitern ausgebildet werden. Dadurch ist es möglich, das subjektive Sicherheitsempfinden in den Schulbussen bei den mitfahrenden Schülern zu stärken und Konflikte, Streitereien sowie Straftaten wie Körperverletzungen und Sachbeschädigungen zu reduzieren.

Auch der Einsatz technischer Hilfsmittel wird immer stärker nachgefragt. Dem Einsatz von Videokameras in Fahrzeugen und an Haltepunkten kommt sowohl zur Abschreckung aber auch zur beweiskräftigen Strafverfolgung eine immer wichtigere Rolle zu.

Im vergangenen Jahr wurden über 130 Bahnhöfe, Omnibusbahnhöfe, Züge und Busse durch private Betreiber oder Sicherheitsfirmen videoüberwacht. Neben der abschreckenden Wirkung auf mögliche Straftäter hat die Polizei dadurch die Möglichkeit, auf die gefertigten Aufzeichnungen der ungefähr 800 dort installierten Kameras zuzugreifen.

Zur Kundenorientierung gehört an aller erster Stelle ein komfortabler Zugang zum ÖPNV. Besonders ältere Menschen haben damit ihre Probleme.

Unverständlich ist es daher für mich, dass die Bahn sich aus dem Schalterverkauf immer mehr zurückzieht. Eine gute Beratung und der persönliche Fahrkartenverkauf auch am Wochenende gehören aus meiner Sicht unabdingbar zu einem attraktiven ÖPNV-Angebot in unserem Land.

Wegweisende neue Vertriebsformen mit elektronischen Fahrgeldmanagementsystemen wurden dagegen in einigen Verkehrsverbänden des Landes Baden-Württemberg eingeführt, sei es auf Basis einer Chipkarte oder über das Handy.

Unsere Vision ist dabei die unkomplizierte Nutzung eines Vertriebssystems über die bestehenden Tarifverbundsgrenzen hinweg. Die Fahrgäste können

damit künftig mit Bussen und Bahnen fahren, ohne vorher lästige Tarifstudien betreiben zu müssen.

Sobald die Abrechnung mit dem Fahrgast erfolgt ist, können die Nutzungsdaten anonymisiert zur betrieblichen Optimierung verwendet werden, denn es findet sozusagen eine permanente Verkehrszählung statt. Aus gegebenem Anlass betone ich aber besonders die Bedeutung der anonymisierten Erfassung. Die Nutzungsdaten werden dabei sorgfältig von den personenbezogenen Daten getrennt. Mit dem elektronischen Fahrausweis schließt sich gewissermaßen wieder der Kreis: denn er erleichtert bedarfsgerechte Verkehrsangebote, auf die wir in Zukunft verstärkt zurückgreifen müssen.

[5. Schlusswort]

Aus meinen Ausführungen wird deutlich: Alle am ÖPNV Beteiligten sind gefordert, ihre Praxis, Konzepte und Strategien permanent zu hinterfragen und sich immer wieder neu auszurichten. Wer stehen bleibt, fällt im Wettbewerb sofort zurück. Innovative Ideen sind selbstredend immer gefragt. Oft ist aber auch schon viel gewonnen, wenn andernorts erfolgreiche Lösungsansätze übernommen, der eigenen Situation angepasst und so genutzt werden können.

Jetzt wünsche ich uns noch anregende Vorträge und viele Entdeckungen in der Ausstellung. Ihre Teilnahme am Innovationskongress und Ihr Engagement sind ein ermutigendes Zeichen, dass der ÖPNV sich den Herausforderungen stellt. Unsere gemeinsamen Anstrengungen werden die Voraussetzungen für einen noch effizienteres und attraktiveres Verkehrsangebot in der Zukunft schaffen.