



**Baden-Württemberg**

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

**Rede von**

**Herrn Minister Winfried Hermann**

**anlässlich der Eröffnung des**

**6. ÖPNV - Innovationskongresses**

**am 12. März 2013**

**in Freiburg/Breisgau**

Hauptstätter Straße 67, 70182 Stuttgart,  
Telefon +49 (0) 711 / 231-5723,  
Fax +49 (0) 0711 / 231-5709  
E-Mail: [poststelle@mvi.bwl.de](mailto:poststelle@mvi.bwl.de),  
Internet: <http://www.mvi.baden-wuerttemberg.de>



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

## Gliederung

1. Einleitung und Begrüßung
2. Nachhaltige Mobilität aktiv gestalten - Baden-Württemberg als Pionierregion für nachhaltige Mobilität
3. Ausschreibungen im SPNV - veränderte Rahmenbedingungen bedingen neue Wege
4. Mit begrenzten Mitteln die Verkehrswende schaffen - ÖPNV-Finanzreform in Baden-Württemberg
5. Infrastrukturförderung - ohne Ausbau keine Verkehrswende
6. Im Mittelpunkt steht der Fahrgast - warum wir einen Landestarif schaffen wollen
7. Schluss und Dank

- Es gilt das gesprochene Wort -



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

## 1. Einleitung und Begrüßung

### Anrede:

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

vielen Dank für Ihre begrüßenden und einführenden Worte.

Freiburg hat sich traditionsgemäß zum Veranstaltungsort für den Innovationskongress des Landes Baden-Württemberg entwickelt.

Dieser ist nun schon der 6. Kongress und damit der erste, der von der neuen Landesregierung ausgerichtet wird.

Ich darf Sie noch einmal herzlich willkommen heißen - wir haben uns teilweise ja schon gestern Abend gesehen.

### **Freiburg als Veranstaltungsort für einen ÖPNV Kongress „passt“.**

Schon früh hat man sich hier der nachhaltigen Verkehrswende verschrieben und ist die bestehenden Probleme angegangen. In vielerlei Hinsicht ist die Stadt in Sachen „Nachhaltigkeit“ und ÖPNV vorbildlich. Dennoch ist die Verkehrswende auch hier noch nicht vollendet – es sind noch zahlreiche Stadtbahnvorhaben geplant.

Wer hier ankommt, bemerkt nicht nur ein dichtes Netz von Stadtbahnen und Bussen, sondern auch die Fahrradfreundlichkeit der Stadt, beides ist hier in besonderer Weise miteinander verknüpft und verbunden.

Der Kongress steht denn auch im Zeichen von „Mobilitätskonzepte für Bus und Bahn“.

Hauptstätter Straße 67, 70182 Stuttgart,  
Telefon +49 (0) 711 / 231-5723,  
Fax +49 (0) 0711 / 231-5709  
E-Mail: [poststelle@mvi.bwl.de](mailto:poststelle@mvi.bwl.de),  
Internet: <http://www.mvi.baden-wuerttemberg.de>



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

Wir erleben zahlreiche renommierte nationale und internationale Verkehrsexperten, die uns Impulse für die Mobilität von morgen geben sollen.

Besonders eindrucksvoll war gestern der Vortrag von Abteilungsdirektor Günter Burger aus der autonomen Provinz Bozen/Südtirol - er zeigte am Beispiel des „Südtirol-Passes“, **wie mit tariflichen Verbesserungen Kunden für den Nahverkehr gewonnen werden können.** Auch wir wollen hierfür in Baden-Württemberg wichtige Eckpunkte schaffen. Ich werde später noch darauf eingehen.

## 2. Nachhaltige Mobilität aktiv gestalten

Wir wollen unser Land zu einer Pionierregion für nachhaltige Mobilität machen - es bedeutet, dass wir unsere Mobilität ökologisch ausrichten wollen und dass unsere Politik ohne Verschiebung der Lasten auf künftige Generationen auskommt.

Neben der Energiewende kommt **daher auch der Verkehrswende zentrale Bedeutung zu.** Bisherige Mobilitätsvorstellungen und Mobilitätsgewohnheiten **müssen überdacht bzw. möglicherweise überwunden werden.**

Dies sind wir kommenden Generationen schuldig. Das Klimaschutzziel kann nur erreicht werden, wenn die Treibhausgase um 40 % und bis 2050 um 90 % gesenkt werden können - wir wollen daher durch aktive Gestaltung den Anteil **umweltverträglicher Verkehrsarten am Verkehrsaufkommen spürbar steigern. Dazu zähle ich den ÖPNV.**

**Der Umweltverbund muss einen anderen Stellenwert erhalten.** Dass wir kurze Wege zu Fuß gehen oder das Rad nutzen und auf mittleren/ längeren Strecken den ÖPNV benutzen, kann nur gelingen, wenn beides attraktiver gestaltet wird.



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

Im Kern stellt sich dies wie folgt dar:

**a: Motorisierten Verkehr ökologisch verträglicher gestalten**

**b: Verkehrsträger intelligent vernetzen**

**c: Verkehr auf ökologisch sinnvolle Verkehrsträger verlagern**

**d: Überflüssigen motorisierten Verkehr vermeiden**

**e: Vorbild sein und für eine neue Mobilität werben**

Sie sehen: Unser Ansatz geht über ein reines „ÖPNV Konzept“ hinaus - Nachhaltige Mobilität hat viele Aspekte und verlangt integrierte Lösungen. Exemplarisch ist beispielsweise die Vernetzung der Verkehrsträger.

Für mich sieht eine „ideale Stadt der Zukunft“ so aus, dass kurze Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad absolviert werden, für mittlere Reichweiten in der Stadt der ÖPNV genutzt werden kann und für individuelle Bedürfnisse Carsharing-Angebote unmittelbar zur Verfügung stehen. Und wir befinden uns in einigen Großräumen hier auf einem guten Weg!

Mit anderen Worten: Wir brauchen den passenden nachhaltigen Verkehrsträger für jedes Bedürfnis.

Im Großraum Stuttgart wird derzeit das mit 7 Mio. Euro dotierte Modellprojekt „Nachhaltige mobile Region“ umgesetzt.

Hier geht es beispielsweise auch um verkehrsträgerübergreifende Vernetzung von Verkehrsinformationen.



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

Die Informationen über die Nutzung verschiedener Verkehrsträger und Verkehrsmittel (also Schiene, Busse, Fahrrad und Auto) wird dabei verbunden und in einem sogenannten multimodalen Auskunftportal im Internet verfügbar gemacht – Sie können es hier im Ausstellungsbereich des Kongresses sehen. Bis April wird das Projekt abgeschlossen sein.

Auch wird der größte Verkehrsverbund in Baden-Württemberg hierbei bis 2014 flächenhaft mit einem System zur Echtzeit- und Anschlusssicherung ausgestattet. Wir haben diesbezüglich noch weitere Modellprojekte – der **Fahrgast wird dadurch vom Objekt zum Subjekt**. Er kann seine Reisekette selbstbestimmt wählen. Hier wollen wir noch weiter vorankommen, auch wenn die Mittelsituation **keine schnellen Lösungen ermöglicht**.

Meine Damen und Herren,

unmittelbar mit der Frage der Verkehrswende verbunden, ist auch die **demografische Entwicklung**. **Sind wir im ÖPNV schon auf die demographische Wende vorbereitet?**

Bis zum Jahr 2030 ist in Baden-Württemberg mit einem Rückgang der Bevölkerung um etwa 400.000 Menschen, das sind etwa 3,5 % der Ausgangsbevölkerung, zu rechnen. Der Rückgang wird dann anhalten.

Das Durchschnittsalter steigt. Die Zahl der Seniorinnen und Senioren nimmt zu - in 30 Jahren wird ein Drittel unserer Bevölkerung über 60 Jahre alt sein. Die Entwicklung verläuft regional sehr unterschiedlich.

Der ländliche Raum ist stärker vom Rückgang der Bevölkerung betroffen als die urbanen Räume. Die Tendenz zur Abwanderung junger Leute verstärkt dort die Verschiebung der Altersstruktur nach oben.

Hauptstätter Straße 67, 70182 Stuttgart,  
Telefon +49 (0) 711 / 231-5723,  
Fax +49 (0) 0711 / 231-5709  
E-Mail: [poststelle@mvi.bwl.de](mailto:poststelle@mvi.bwl.de),  
Internet: <http://www.mvi.baden-wuerttemberg.de>



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

**Durch die demografische Entwicklung und damit einhergehendem geringeren Schülerverkehr steht die Weiterentwicklung des ÖPNV insbesondere in Ländlichen Regionen vor schwierigen Aufgaben.**

Die Sicherung der Mobilität, insbesondere die Gewährleistung eines in die Fläche **ausreichenden ÖPNV-Angebots** ist für den Ländlichen Raum und für Mobilität der SeniorInnen dort von **entscheidender Bedeutung**.

Um ländliche Regionen an Oberzentren bei angemessenen Taktzeiten anzubinden, plant die Landesregierung mit den anstehenden Ausschreibungen für Schienenverkehrsleistungen ein Gesamtkonzept zu verwirklichen, das attraktive Verkehrsangebote und zügige Anbindungen an die Zentren auch für den Ländlichen Raum schafft.

**Ziel ist, auch für den ländlichen Raum Fahrzeitverkürzungen und Taktverdichtungen zu schaffen. Unser Leitbild ist eine mindestens stündliche Erreichbarkeit aller Ortschaften im Land.**

**Denn wir wollen keine entleerten Räume – wir wollen den Ländlichen Raum lebenswert erhalten! Das wird neue Konzepte mit mehr flexiblen Bedienungsweisen erfordern.**

Auch bei der beabsichtigten **Reform der ÖPNV-Finanzierung** wird die Landesregierung den Bedürfnissen des Ländlichen Raums neben der Prüfung eines europarechtsfesten Rechtsrahmens zentrale Bedeutung beimessen.

**Wir wollen die Aufgabenträger des ÖPNV, das sind die Stadt- und Landkreise in Baden-Württemberg, dazu ermutigen, sich selbst Gedanken zu machen und Lösungen zu finden.**



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

Und es müssen nicht immer die großen Lösungen sein. Es gibt viele Ansatzpunkte, noch kundenfreundlicher zu werden, noch mehr Menschen verschiedener Gruppen für den ÖPNV zu gewinnen. Uns sind etwa Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbünde bekannt, die Senioren Schulungen an Automaten anbieten, so dass ältere Menschen lernen, wie sie einen Fahrschein lösen können.

Auch suchen sie Seniorenwohnanlagen/Altenheime mit einen Bus auf, so dass die Bewohnerinnen und Bewohner, „üben“ können, wie sie, ggf. mit einem Rollator/Rollstuhl, in einen Bus einsteigen können.

**Gewiss, kleine Schritte, aber dennoch wichtig: So können und werden Hemmschwellen abgebaut und Senioren für den ÖPNV gewonnen.**

Auch frage ich: ist das Potential an Fahrgästen bei der Gruppe der Senioren schon ausgeschöpft? **Haben wir in allen Verkehrsverbänden die richtigen Angebote?**

Und ich meine hier ganz **bewusst auch die Tarif - Ergiebigkeit**. Ist es denn richtig, dass Senioren schon mit 60 Jahren in den Genuss von stark rabattierten Angeboten kommen, obwohl sich unsere Lebensarbeitszeit zunehmend Richtung 67 verschiebt?

Sind hier nicht noch Potentiale zu heben, die Mehreinnahmen generieren können?

Gelingt es uns denn ausreichend, Senioren als Zielgruppe an den ÖPNV heranzuführen?

Ich weiß, dass einzelne Verkehrsverbünde hierzu fachlichen Rat einholen und begrüße ausdrücklich, dass sich Verkehrsverbünde und Verkehrsunternehmen hierüber Gedanken machen und ermuntere Sie dazu.





# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

### 3. **Ausschreibungen im SPNV - veränderte Rahmenbedingungen bedingen neue Wege**

Von der gegenwärtigen **Landesregierung wird zu Recht erwartet, den öffentlichen Personennahverkehr deutlich zu verbessern und auszuweiten.**

Aus vielen Briefen und E-Mails wissen wir, dass die Erwartungen beim Schienenpersonennahverkehr, für den das Land die Aufgabenträgerschaft hat, besonders hoch sind.

Für den SPNV erhält das Land Baden-Württemberg jedes Jahr rund 740 Millionen Euro Regionalisierungsmittel vom Bund. **Mit diesem großen Betrag lässt sich Schienenverkehr gestalten.** Bereits im Koalitionsvertrag hat die Landesregierung festgehalten, den Schienenpersonennahverkehr in Quantität und Qualität spürbar verbessern zu wollen. **Es sollen also mehr Züge mit mehr Plätzen und einem höheren Komfortstandard verkehren.** Finanziert werden soll dieses durch Effizienzrenditen aus Wettbewerbsverfahren.

Das sagt sich einfach; zur Umsetzung müssen jedoch viele Hebel in Bewegung gesetzt werden.

Erschwert wird eine Ausweitung und weitere Modernisierung des Schienenpersonennahverkehrs durch unsichere Rahmenbedingungen:

**2014 steht die Revision der Regionalisierungsmittel an. Unklar ist, in welcher Höhe künftig Mittel zur Finanzierung des SPNV seitens des Bundes den Ländern zur Verfügung gestellt werden.** Das Land fordert gemeinsam mit anderen Bundesländern eine Dynamisierung von 2,5 Prozent für die Regionalisierungsmittel.

Ich frage Sie: Ist das nicht eigentlich eine Selbstverständlichkeit? Müssen die Länder, die hier quasi am Tropf des Bundes hängen, nicht wenigstens einen Inflationsausgleich erhalten, dafür, dass sie die Aufgabe übernommen haben? **Lassen Sie uns hier parteiübergreifend die Interessen des ÖPNV gegenüber dem Bund vertreten!**

Hauptstätter Straße 67, 70182 Stuttgart,  
Telefon +49 (0) 711 / 231-5723,  
Fax +49 (0) 0711 / 231-5709  
E-Mail: [poststelle@mvi.bwl.de](mailto:poststelle@mvi.bwl.de),  
Internet: <http://www.mvi.baden-wuerttemberg.de>



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

Immer stärker steigende Infrastrukturkosten beanspruchen unser Regionalisierungsmittelbudget. Hier fehlt eine schlagkräftige Regulierung des Monopols auf Schienennetz und Bahnhöfe. Über die Gewinnabführungsverträge innerhalb des Konzerns DB AG zusammen mit der Gewinnabführung an den Eigentümer Bund, holt sich der Bund Teile der Regionalisierungsmittel auf diesem Weg wieder zurück.

**Oder um es deutlicher zu sagen: dies ist eine Kürzung der Regionalisierungsmittel durch die Hintertür.** Baden-Württemberg ist hier rechnerisch mit an die 100 Mio. Euro per anno dabei! Dieser Mechanismus muss durchbrochen werden.

Ich halte es auch für zwingend, dass wir uns bei den Regionalisierungsmitteln wieder Freiräume schaffen. Es kann nicht alles in dauerhaften Verträgen gebunden sein, wie es aktuell der Fall ist. Gerade für Modellvorhaben und das Innovationsprogramm im ÖPNV muss **mittelfristig wieder ein finanzieller Korridor geschaffen werden!**

Aber, meine Damen und Herren, das Land hat **auch selbst Gestaltungsmöglichkeiten** und wir nutzen diese konsequent! **Veränderte Rahmenbedingungen bedingen neue Wege.**

Rund 15 Netze zwischen 2 und 12 Millionen Zugkilometer pro Jahr werden wir in den kommenden Jahren neu vergeben. In den größten Netzen werden pro Netz bis zu 170 Neufahrzeuge benötigt. Insgesamt handelt es sich um einen Bedarf an einigen hundert Fahrzeugen. Mir ist klar; das ist eine gewaltige Herausforderung und kein Selbstläufer. Dabei sind wir nicht nur auf erfolgreiche Vergabeverfahren angewiesen, um mit der erwarteten Effizienzrendite eine Verkehrsausweitung finanzieren zu können, sondern auch um unter anderem die steigenden Kosten bei der Nutzung der Infrastruktur kompensieren zu können. Daraus schließt sich automatisch die Frage an: Wie wollen wir erfolgreiche Vergabeverfahren durchführen?



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

**Die künftigen Verkehrsleistungen müssen nach geltendem Recht grundsätzlich in Wettbewerbsverfahren vergeben werden.**

Dabei ist für mich entscheidend, dass es auch wirklich **Wettbewerb** gibt und so das Land eine gute Leistung zu einem guten Preis erhält.

Das Land steht vor folgender Ausgangssituation:

**Die Wettbewerbssituation hat sich verschlechtert.** Bei den meisten Ausschreibungen von Verkehrsleistungen treten max. zwei Bieter auf. **Optimistische Wettbewerbsrenditen** mussten daher kritisch hinterfragt werden. Wir rechnen daher nur noch mit einer Ausweitung um 10 bis 15 Prozent gegenüber dem heutigen Fahrplan statt um 20 bis 30 Prozent wie sie bei den ursprünglichen Planungen für die Angebotskonzeption 2020 vorgesehen war. Wir liegen damit aber dann immer noch mit an der Spitze der deutschen Länder, was den Zuwachs an Zugangeboten gegenüber dem Zeitpunkt der Bahnreform anbelangt.

Größere Spielräume für Angebotsverbesserungen zum Ausbau des Schienenverkehrs in Baden-Württemberg lassen sich über Wettbewerbsrenditen bei Neuvergaben der Nahverkehrsleistungen **nur erreichen, wenn die Wettbewerbsverfahren attraktiv für die potenziellen Bieter sind, ein hoher Wettbewerbsdruck entsteht und gute Preise erzielt werden.**

Die Überprüfung der bisherigen Vergabevorbereitungen hat jedoch gezeigt, dass das Ziel „**guter Preise**“ für die heutige Marktlage **verschiedener grundlegender Änderungen in der Vergabekonzeption bedarf.**

So sind beispielsweise als Folge der Finanzmarktkrise innovativere Instrumente nötig, damit die Bieter die erheblichen Fahrzeuginvestitionen zu günstigen Konditionen stemmen können.



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

**Die Unterstützung bei der Finanzierung der Fahrzeuge ist dabei der entscheidende Baustein für eine erfolgreiche Ausschreibung.** Nur mit einer solchen Unterstützung ist überhaupt mit Wettbewerbern zu rechnen.

Deshalb hat sich das Land intensiv mit den möglichen Modellen zur Fahrzeugfinanzierung auseinandergesetzt.

**Im Ergebnis sollen den Verkehrsunternehmen wahlweise unterschiedliche Finanzierungsformen ermöglicht werden:**

1. Das Verkehrsunternehmen finanziert wie bisher die Fahrzeuge selbst.
2. Das Land gibt eine Kapitaldienstgarantie gegenüber der finanzierenden Bank ab. Eigentümer der Fahrzeuge ist eine Leasinggesellschaft.
3. Das Verkehrsunternehmen kauft die Fahrzeuge für das Land und pachtet die Fahrzeuge für die Dauer des Verkehrsvertrages vom Land; dies ist auch als VRR-Modell bekannt. (VRR = Verkehrsverbund Rhein-Ruhr)

**Die entsprechenden Garantie- und Verpflichtungsermächtigungen sollen in Kürze im Nachtragshaushalt des Landes beschlossen werden.**

Allein mit diesen 3 Möglichkeiten erhalten die Verkehrsunternehmen ähnliche Kreditkonditionen bei der Fahrzeugfinanzierung oder können vergleichbare Fahrzeugkosten angeben.

Ein weiteres entscheidendes Instrument zur Herstellung eines fairen Wettbewerbs **sind klare, nicht diskriminierende Verhältnisse bei der Aufteilung der Fahrgeldeinnahmen in den Verbänden und aus den Bahntarifen.**

In den nächsten Monaten beginnt dann die interessante Phase: Der Beginn der Vergabeverfahren für die Betriebsaufnahmen ab 2017. **Wir werden im Sommer mit den Vergaben der Breisgau S-Bahn und der Stuttgarter Netze starten.**



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

## 4. Mit begrenzten Mitteln die Verkehrswende schaffen - ÖPNV-Finanzreform in Baden-Württemberg

Meine Damen und Herren, vieles im Bereich ÖPNV in Baden-Württemberg erfolgt mittels vom Bund zugewiesener Finanzausstattung (nach GVFG und Regionalisierungsgesetz). Die finanzielle Zukunft des ÖPNV ist damit zentral davon abhängig, wie sich die Rahmenbedingungen dieser beiden Finanztöpfe entwickeln werden.

**Dies entbindet aber das Land nicht von eigenen Gestaltungsmöglichkeiten** – „eigene“ Haushaltsmittel setzt das Land vor allem im Bereich der **Ausgleichsleistungen für den Ausbildungsverkehr nach § 45a PBefG ein**.

Der Mittelrahmen für den ÖPNV wird nicht ohne Weiteres größer. Hierauf muss eine verantwortliche und vorausschauende Verkehrspolitik ausgerichtet sein.

Sie muss deshalb verstärkt darüber nachdenken und Handlungsoptionen entwickeln, **wie mehr ÖPNV für das gleiche Geld zu bekommen ist**.

**Wir wollen daher die Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG/§ 6a AEG neu aufstellen**. Es handelt sich immerhin um ein Volumen von über 200 Mio. Euro im Jahr und damit um eine tragende Finanzquelle des ÖPNV.

Unser Ziel ist es, Busse und Bahnen im ganzen Land zu stärken, um eine flächendeckende Mobilität zu gewährleisten. Die Notwendigkeit einer **Reform ergibt sich nicht nur aus dem formulierten politischen Gestaltungswillen, sondern auch aus der Notwendigkeit nach mehr Transparenz, Effizienz und Rechtssicherheit in diesem Förderbereich**.

Die beschriebenen Ausgleichsleistungen sind in Baden-Württemberg derzeit pauschaliert. Wir haben das gegenwärtige Verfahren rechtlich prüfen lassen: sowohl im Hinblick auf das EU-Beihilferecht, als auch das Bundesrecht bestehen rechtliche Bedenken gegenüber dem jetzt praktizierten Verfahren.



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

Eine Rückkehr aber zur direkten Anwendung des § 45a PBefG/§ 6 AEG in nicht pauschalierter Form **scheidet aus finanziellen Gründen aus**. Die entstehenden Mehrkosten kann das Land nicht tragen.

Seit 2007 bestehen Öffnungsklauseln, die den Ländern neue Gestaltungsmöglichkeiten bei der Erfüllung des gesetzlichen Anspruchs eröffnen. Viele Bundesländer haben inzwischen davon Gebrauch gemacht.

**Diese wollen auch wir nutzen!**

**In einem beispielgebenden Dialog mit den Beteiligten wollen wir eine schlüssige Reform der ÖPNV-Finanzierungsreform erarbeiten, die - schrittweise - die entsprechenden Fördermittel einbezieht.**

Dazu zählt mittelfristig auch die Verbundförderung; wie Sie wissen, laufen die Verträge Ende 2018 aus. Auch hier müssen wir uns Gedanken machen, wie es weiter geht.

Unter Berücksichtigung des Kongressmottos bedeutet „Innovation im ÖPNV“ also nicht nur Innovation im Angebot, Marketing oder in der Technik des ÖPNV, **sondern auch „Innovation in der Finanzierung“.**

Nicht nur für mich, sondern für die gesamte Koalition ist dabei klar: **Der Umfang der bisherigen Finanzmittel, die dem ÖPNV zukommen, muss im Rahmen einer Finanzierungsreform zumindest erhalten bleiben.**

Ziel des Landes ist es, die Funktionsfähigkeit und die Attraktivität des ÖPNV-Systems als Ganzes zu verbessern.

Dabei ist uns bewusst, dass die Ausgleichsleistungen eine bedeutende Finanzierungssäule des ÖPNV sind. Wir berücksichtigen, dass der erwähnte demografische Wandel den ÖPNV nicht nur im Ländlichen Raum vor besondere Herausforderungen stellt.

Hauptstätter Straße 67, 70182 Stuttgart,  
Telefon +49 (0) 711 / 231-5723,  
Fax +49 (0) 0711 / 231-5709  
E-Mail: [poststelle@mvi.bwl.de](mailto:poststelle@mvi.bwl.de),  
Internet: <http://www.mvi.baden-wuerttemberg.de>



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

Die Finanzierungsreform muss aus meiner Sicht **gleichzeitig Rahmenbedingungen schaffen und Anreize setzen. Nur so** können wir die sehr ehrgeizige Zielsetzung eines avisierten flächendeckend Studentaktes mit Zügen, Bussen und Sammeltaxis im Land einlösen. Dies wird nur gelingen, wenn **neue Kundengruppen für den ÖPNV erschlossen und Mehreinnahmen bei den Verkehrsunternehmen generiert werden können.**

Gerade deshalb wollen wir mit der Finanzierungsreform **die unternehmerische Verantwortung stärken und eine Zukunftsperspektive auch und gerade für die mittelständischen Verkehrsunternehmen sichern.** Wir wissen um die Sensibilität des Themas bei den Unternehmen.

Es ist das Ziel der Landesregierung, **die Rolle der kommunalen Aufgabenträger und deren Planungshoheit zu stärken.**

Angesichts der Komplexität der Aufgabe wird eine Finanzierungsreform kein einfaches Unterfangen sein. Es wird keine einseitigen belastenden Lösungen geben können, genauso wenig wie ein „weiter wie bisher“.

In einem **beispielhaften Beteiligungsprozess** werden wir die Interessen der Fahrgäste, der kommunalen Aufgabenträger, der Verbände und der Verkehrsunternehmen durch einen frühzeitigen Einbezug und eine aktive Mitgestaltung am Prozess sichern.

Schon vor der Vergabe von ersten Untersuchungen haben wir die Akteure eingebunden – **so sieht eine gute Politik des Gehörtwerdens aus!**

In einer Auftaktveranstaltung am 12. April werde ich hierüber mit allen Beteiligten sprechen. Wir werden mit Ihnen gemeinsam eine Lösung bis Jahresende erarbeiten. Bringen Sie sich bitte aktiv in den Beteiligungsprozess der ÖPNV-Finanzierungsreform ein - Ihre konstruktive Mitwirkung ist ausdrücklich erwünscht.

Hauptstätter Straße 67, 70182 Stuttgart,  
Telefon +49 (0) 711 / 231-5723,  
Fax +49 (0) 0711 / 231-5709  
E-Mail: [poststelle@mvi.bwl.de](mailto:poststelle@mvi.bwl.de),  
Internet: <http://www.mvi.baden-wuerttemberg.de>



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

Dabei ist aber auch klar: Wir werden die Argumente des Für und Wider mit- und gegeneinander abwägen. **Die Entscheidung, welches Modell das Beste für das Land ist, trifft aber die Landesregierung und trifft letztlich der Landtag.**

## 5.        **Infrastrukturförderung - ohne Ausbau keine Verkehrswende**

Es ist eine Binsenweisheit - aber ohne gute Infrastruktur kein guter ÖPNV. **Mit anderen Worten: ohne Infrastrukturausbau keine Verkehrswende!**

Kennen Sie ein Förderprogramm, das schon rund 7 Jahre vor seinem Auslaufen faktisch keine neuen Fördervorhaben mehr ermöglicht, obwohl noch Finanzmittel enthalten sind?

Oder anders: Das Auslaufen des Bundes-GVFG für die großen Infrastrukturvorhaben nach 2019 führt heute schon zu gravierenden Problemen. Der aktuelle Antragsstau im GVFG-Bundesprogramm und die Befristung des Programms bis Ende 2019 **gefährdet und behindert sogar laufende Maßnahmen.**

Schon jetzt tritt eine Art **Fallbeileffekt** ein, so dass ein Investitionsstopp für neue große ÖPNV- und SPNV-Infrastrukturvorhaben schon vor Auslaufen des Programms droht.

Unverzichtbar ist daher eine **schnelle Weichenstellung für eine sichere Finanzierungsperspektive ab 2020**. Notwendig ist entweder die Fortführung des Bundesprogramms über 2019 hinaus oder die Schaffung eines vergleichbaren Finanzierungsinstruments.

Die Verkehrsministerkonferenz hat im Oktober 2012 die Länder Bayern, Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen beauftragt, im Rahmen einer Bundesinitiative noch in dieser Legislaturperiode die rechtlichen Voraussetzungen für die Fortführung des Bundesprogramms zu schaffen. Ich wünsche mir möglichst viele Länder an unserer Seite!

Hauptstätter Straße 67, 70182 Stuttgart,  
Telefon +49 (0) 711 / 231-5723,  
Fax +49 (0) 0711 / 231-5709  
E-Mail: [poststelle@mvi.bwl.de](mailto:poststelle@mvi.bwl.de),  
Internet: <http://www.mvi.baden-wuerttemberg.de>





# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

Ich will noch einmal auf die Wirkung des auslaufenden Programms eingehen. Durch die gegenwärtige Ausgestaltung seines Programms **verlagert der Bund praktisch alle Risiken auf die Länder. Die Gesamtfinanzierung eines Vorhabens ist faktisch durch das Land sicherzustellen.**

Welche Folgen hat dies also für ein Bundesland wie Baden-Württemberg? Wir stehen faktisch vor der Entscheidung, **die Risiken bis hin zum denkbaren völligen Ausfall der Bundesfinanzierung übernehmen zu müssen oder auf die Realisierung dringend notwendiger Infrastrukturausbauten zu verzichten.**

Wir selbst haben reagiert und die Herausforderung angenommen!

Im Rahmen des Haushaltsplans 2013/2014 wurden die Voraussetzungen dafür geschaffen, dass das Land das laufende GVFG-Bundesprogramm in größtmöglichem Umfang ausschöpft und zahlreiche Infrastrukturprojekte im ÖPNV auf den Weg bringt.

Hier werden für den Zeitraum von 2013 bis 2019 insgesamt 450 Mio. Euro gesichert, mit denen das Land Projekte des Bundesprogramms mitfinanziert und einen möglichen Ausfall der Bundesförderung absichert. Davon entfallen vom kommenden Jahr an auf eine ganze Reihe von Projekten im ganzen Land rund 340 Mio. Euro und auf den Nahverkehrsanteil für Stuttgart 21 rund 112 Mio. Euro.

**Knapp die Hälfte der Mittel wird aus der kommunalen Finanzmasse aufgebracht.** Dafür danke ich ausdrücklich der kommunalen Seite, die die Dringlichkeit aus gesamtstaatlicher Verantwortung erkannt hat. Mit diesen Beschlüssen wären wir in der Lage, nahezu 40% der bundesweit bis 2019 verfügbaren Bundesfördermittel kofinanzieren zu können.



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

Mit diesem **Kraftakt** im Haushalt werden wir dem Anspruch des Koalitionsvertrages gerecht, den ÖPNV in Baden-Württemberg voranzubringen. Ich kann hier mit einem gewissen Stolz sagen:

Kein anderes Bundesland unterstützt so viele Projekte mit einem so hohen Betrag wie Baden-Württemberg. Nun ist aber der Bund gefordert, die unsichere Finanzierungssituation zu beseitigen und dem ÖPNV dauerhaft eine klare Perspektive zu geben.

Herr Oberbürgermeister Salomon, wir standen hier ja in ständigem Kontakt; auch hier in Freiburg wird unser gemeinsamer Erfolg sichtbar etwa in Gestalt der Stadtbahn „Neue Messe“, deren Finanzierung lange auf der Kippe stand.

Es kann nicht bei den nun ausgewählten Projekten bleiben. Der Bedarf in Baden-Württemberg und in anderen Ländern ist sehr groß. Ich werde im Bundesrat und in der Verkehrsministerkonferenz für eine auskömmliche und zukunftsfähige Finanzierung des ÖPNV kämpfen.

Wir wollen **die großen Verkehrsprojekte in Baden-Württemberg realisieren**. Ich denke, wenn ich hier in Freiburg bin, an die Breisgau-S-Bahn, aber auch an die S-Bahn Rhein-Neckar, sowie zahlreiche Stadt- und S-Bahn-Ausbauten im Raum Stuttgart, Mannheim, Freiburg und Ulm.

Ich denke aber auch an weitere wichtige Projekte, wie die Regionalstadtbahn Neckar-Alb, das grenzüberschreitende Projekt der Tramverlängerung von Straßburg nach Kehl oder die Überlegungen zur S-Bahn Donau-Iller, für die es derzeit, solange der Bund eine Verlängerung des GVFG-Bundesprogramms ablehnt, **keine Perspektive gibt. Wenn der Bund hier eine Neuregelung schafft, wird auch das Land sein Engagement fortsetzen und verstärken.**

Auch die sog. Entflechtungsgesetzmittel, die Mittel des Bundes für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden werden derzeit einer Revision mit Wirkung ab 2014 unterzogen. **Der Finanzierungsbedarf der Länder ist in**



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

**und durch Gutachten klar nachgewiesen worden.** Dennoch bewegt sich der Bund in den bisherigen Revisionsverhandlungen nicht wesentlich.

Die derzeitige Haltung des Bundes, die Kompensationsmittel bis zu ihrem endgültigen Auslaufen im Jahr 2019 schrittweise abzusenken, lehne ich ab. Dabei weiß ich die anderen Bundesländer an meiner Seite. Eine dauerhaft tragfähige Regelung fehlt aber immer noch, auch die vom Bund angebotene einjährige Fortschreibung für das Jahr 2014 bringt den Ländern keine Planungssicherheit, die bei Infrastrukturvorhaben mit ihrer langen Realisierungsdauer erforderlich wäre.

**Ich meine, dass wir hier einen Kompromiss finden müssen.** Denkbar wäre eine Fortschreibung der Mittel in bisheriger Höhe bis 2019. Schon dies wäre ein Erfolg, wenngleich man unter Berücksichtigung der Inflation ein „Minus“ von über 30% zugrunde legen müsste.

Meine Damen und Herren, die Mittel nach dem Entflechtungsgesetz stehen sowohl dem kommunalen Straßenbau, als auch dem ÖPNV zur Verfügung. Hier im Land hat von diesen Mitteln der Straßenbau in der Vergangenheit deutlich stärker profitiert. **Dies haben wir geändert. Wir haben die sprichwörtlichen Weichen neu gestellt,** die bisher praktizierte Verteilung der Mittel von 60% auf den Straßenbau und 40% für den Umweltverbund, der neben der Förderung von ÖPNV-Projekten auch Radverkehrsvorhaben ermöglicht, wird bis 2014 sukzessive umgekehrt.



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

## 6. Im Mittelpunkt steht der Fahrgast - warum wir einen Landestarif schaffen wollen

Meine Damen und Herren, wer von Ihnen hier in Freiburg (oder an anderer Stelle im Land) am Bahnhof angekommen ist und für die Weiterfahrt Bus und Stadtbahn nutzen möchte, muss ein Ticket lösen. Und ich gestehe ehrlich, es wird Ihnen vielleicht ebenfalls so gehen, dass es manchmal schwer fällt, regionale und lokale Besonderheiten des tariflichen Angebots, dazuhin an kompliziert zu bedienenden Automaten, zu verstehen und das wirklich günstigste Angebot auszuwählen.

Dabei gilt: **Für eine hohe Akzeptanz sind einfache und kundenfreundliche ÖPNV-Tarife eine wichtige Voraussetzung**, ja ich meine, komplizierte Tarife bilden geradezu eine **Hemmschwelle für die Nutzung der an sich guten Angebote**.

Wir haben seit 2010 flächendeckend Verkehrs- und Tarifverbünde in Baden-Württemberg. Damit verfolgen wir das Ziel, auf regionaler Ebene attraktive Angebots- und Tarifstrukturen herzustellen.

Wenngleich die überwiegende Zahl der Fahrgäste sich in einem Verbundgebiet bewegen, so sorgen insgesamt 22 Verkehrsverbünde im Land gerade im verbundüberschreitenden Verkehr zu einer vergleichsweise unübersichtlichen Tarifvielfalt.

Auch wenn es große Fortschritte gibt, die Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen weitestgehend zu harmonisieren und die Kooperationen mit den Nachbarverbänden deutlich verbessert wurden, **gibt es hier noch weiteren Verbesserungsbedarf**.



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

Ebenso wie es für Fahrgäste innerhalb eines Verbundes möglich ist, mit einem Fahrschein und einem Kaufvorgang von einer Stadt zur Zielhaltestelle zu kommen, muss dies **auch für alle Fahrten innerhalb Baden-Württembergs möglich sein - unabhängig davon, wann und wo der Fahrgast diese Fahrt durchführt. Dies ist jedenfalls unser mittelfristiges Ziel!**

Vor diesem Hintergrund wollen wir einen Landestarif einführen. Und, um Befürchtungen entgegenzutreten: Die Verkehrs- und Tarifverbünde werden auch weiterhin ein wichtiger, ja: der zentrale Bestandteil der Tariflandschaft im öffentlichen Nahverkehr des Landes sein.

Wir arbeiten intensiv an einem Konzept für den Landestarif und wollen uns hierzu auch externen Rates bedienen. Mein Haus betrachtet dabei auch Entwicklungen in anderen Bundesländern.

Ein Aspekt im Zusammenhang mit dem Landestarif wird auch das Thema Vertriebsstrukturen sein. Auch hier gilt es, Zugangshemmnisse abzubauen, wir haben deswegen im Land einige Modellprojekte des sog. elektronischen Fahrgeldmanagement-Systems in unterschiedlichen Ausprägungen.

Ausgangspunkt ist der Kauf eines Fahrscheins über das Handy oder die Anerkennung von Verbundchipkarten nicht nur im eigenen, sondern auch in Nachbarverbänden nach einem einheitlichen Standard. Hier haben auch einige Verkehrsverbünde Beispielhaftes auf den Weg gebracht. Auch hier wollen wir mittelfristig landesweit flächendeckende Lösungen.

Dies entbindet aber auch hier die Akteure vor Ort nicht, ohne Hilfe des Landes weitere Verbesserungen zu schaffen. Wir beobachten, dass das Engagement hier regional durchaus unterschiedlich ist. Ich will Sie dazu ermuntern, Verbesserungen zu schaffen.



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

## 7. Schluss und Dank

Meine Damen und Herren, der Vortrag gestern Abend über den „Südtirol Pass“, der landesweit für alle öffentlichen Verkehrsmittel anwendbar, flexibel und günstig ist und auf moderne technische Entwicklungen zurückgreift, zeigt, dass **wir im Bereich der vertrieblichen und tariflichen Gestaltung - aber auch generell im ÖPNV - Mut haben müssen. Mut uns von Gewohntem zu verabschieden und das Neue zu wagen.**

Vor diesem Hintergrund lade ich Sie ein, unseren Weg der Reformen im ÖPNV zu begleiten und zu unterstützen.

Lassen Sie sich inspirieren von den vielen Ideen und Anstößen dieses Innovationskongresses.