



**Baden-Württemberg**

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

**Rede**  
**von**  
**Minister Winfried Hermann**  
**anlässlich**  
**der Eröffnung des**  
**7. ÖPNV Innovationskongresses**  
**am 10. März 2015**  
**im Konzerthaus Freiburg**

– Es gilt das gesprochene Wort –

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

## 1. Begrüßung

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Dr. Salomon,

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 7. Kongress und damit der zweite, der von der neuen Landesregierung ausgerichtet wird.

Sehr geehrte Damen und Herren,

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



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

## 2. Einführung – ÖPNV heute und in der Zukunft

Meine Damen und Herren,

**“Demografischer Wandel: Chancen und Herausforderungen“**,  
unter diesem Leitmotiv steht der 7. ÖPNV-Innovationskongress des Landes  
Baden-Württemberg.

Unter dieser Prämisse wollen wir über Mobilitätskonzepte für Bus und Bahn  
nachdenken.

**Schon heute leben in Deutschland mehr Menschen über 65** als Kinder und  
Jugendliche unter 20 Jahren. Die Folgen dieser demografischen Veränderung  
sind spürbar und wirken sich auch auf unsere Mobilität und unser Mobilitätsver-  
halten aus.

Gesellschaft, Wissenschaft, Wirtschaft, aber auch die politisch Verantwortlichen  
müssen sich diesen **Herausforderungen gemeinsam stellen und neue Ant-  
worten finden**.

Der ÖPNV-Innovationskongress ist traditionsgemäß das Forum des Landes  
Baden-Württemberg, auf dem wir **über die Zukunft nachdenken** möchten.  
Hierzu möchte ich Sie einladen und freue mich auf Ihre Beiträge.

Wir wollen **Impulsgeber** sein, Bisheriges zu überdenken, Herausforderungen  
gemeinsam definieren und neue Wege finden.

Unser gemeinsames Verständnis muss es sein, den **Nahverkehr fit und damit  
demografiefest für die Zukunft zu machen**.

Freiburg, Sie wissen es, ist traditionsgemäß unser Ausrichtungsort für den In-  
novationskongress.

Die Stadt ist **Schaufenster für nachhaltige Mobilität**.



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

Im letzten Jahr war ich mehrfach hier zu Gast, um Spatenstiche oder Freigaben von Stadtbahnen zu feiern (Neue Messe, Rotteckring). Hier in Freiburg hat man frühzeitig die Chancen des Wandels vom Individualverkehr zur nachhaltigen Mobilität erkannt.

Ich lade Sie daher ein, mit der Stadtbahn oder dem Rad oder zu Fuß durch die Stadt zu streifen, um auch das **Lebensgefühl der Menschen** in und mit der nachhaltigen Mobilität unmittelbar zu erleben.



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

## 3. Demografischer Wandel – Chancen und Herausforderungen

Der demografische Wandel ist Realität. Auch durch Zuwanderung werden wir ihn **nicht vollständig kompensieren** können.

Er ist ein **ressortübergreifendes Thema** und auch der Bereich Verkehr ist davon betroffen.

In seinem Leitvortrag beleuchtet Dr. Rembrandt Scholz vom Max-Planck-Institut für demografische Forschung Rostock die Auswirkungen des demografischen Wandels auf unsere Mobilität.

Die Mobilität im ländlichen Raum stellte gestern Abend Herr Peter Krämer aus dem Odenwaldkreis in den Mittelpunkt seines Vortrags.

Herr **Reinhard Schulte**, Leiter Nahverkehrsmanagement der Stadtwerke Münster, wird im Rahmen des Abschlussvortrags am Beispiel der Stadtwerke Münster ein interessantes und zukunftsfähiges Konzept vorstellen. Auch in den Vortragsreihen am Nachmittag werden wir verschiedene Aspekte beleuchten.

Ich freue mich insbesondere auf die sich unmittelbar anschließende Podiumsdiskussion.

Lassen Sie mich vorab einige Ideen zu den Chancen und Risiken der demografischen Veränderungen skizzieren.

Noch mehr ältere Menschen könnten den ÖPNV nutzen.

Von zentraler Bedeutung ist es daher, Menschen, die aus dem Arbeitsleben ausscheiden und den ÖPNV genutzt haben, auch **nach ihrer aktiven Tätigkeit in diesem System** zu halten.

Attraktive Tarifangebote, die auf die **Lebenssituation der Seniorinnen und Senioren** zugeschnitten sind, können hier ein Baustein sein.



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

Ältere Menschen haben andere Ansprüche an ihre Mobilität: wichtig sind die Wege zum Einkauf, zur ärztlichen Versorgung und zu Ausflugszielen.

Hier kann eine „win-win“-Situation entstehen. Da viele Seniorinnen und Senioren zu anderen Zeiten unterwegs sind, eher nach 09:00 Uhr fahren, der Freizeitbereich von höherer Bedeutung ist, können **interessante Auslastungseffekte und damit eine bessere Wertschöpfung für den ÖPNV** erreicht werden.

Wichtig ist dabei, dass Angebote so attraktiv sind, dass die Senioren darauf zugreifen wollen.

Lassen Sie uns auch über die **Hemmschwellen**, die ältere Menschen bei der Nutzung des ÖPNV haben, sprechen.

Die **Digitalisierung** kann hier eine große Chance sein, ich werde später noch darauf zurückkommen. Sehen wir uns erst einmal die konventionellen Möglichkeiten an.

Die ÖPNV-Branche hat das Potenzial erkannt und stellt sich auf die älter werdende Gesellschaft ein. Dazu gehören:

- Unterstützung beim Fahrkartenkauf, speziell an Automaten
- Probefahrten mit Bussen in Zusammenarbeit mit Seniorenheimen, um z. B. das Ein- und Aussteigen mit dem eigenen Rollator ausprobieren zu können.

Wir müssen dies in der Breite noch weiter ausbauen und verstetigen.



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

Die **Ausstattung von Fahrzeugen** für ältere Menschen muss deutlich verbessert werden.

Dazu gehören nicht nur niederflurige Busse, sondern auch **große Anzeigen und die konsequente Umsetzung des 2-Sinne-Prinzips**. Damit helfen wir älteren Menschen, deren **Sinnesleistung eingeschränkt sein kann**, das Verkehrsmittel sicher und ohne Ängste nutzen zu können.

Im Bereich Fahrzeuge gibt es teilweise noch erheblichen Verbesserungsbedarf.

Ich stelle die Frage: Müssen immer und überall große Fahrzeuge zum Einsatz kommen? Brauchen wir nicht passgenaue Lösungen?

Ziel sollte es sein, gerade im ländlichen Raum, der unter der Demografie-Falle besonders leidet, kostengünstigere und dennoch praxistaugliche Antworten zu finden.

Zur Pionierregion für nachhaltige Mobilität gehört ein starker ÖPNV – und zwar sowohl im ländlichen Raum, der durch den demografischen Wandel in seiner Entwicklungsfähigkeit beeinträchtigt wird, als auch in den Verdichtungsräumen, in denen der ÖPNV seine großen Fahrgastpotenziale hat.

Im **Nachbarland Schweiz** liegt die Nutzung von Bahnen und Bussen bei vergleichbaren Strukturen jeweils **rund doppelt so hoch** wie in Baden-Württemberg.

Grund hierfür ist dort neben der objektiv besseren Angebotsqualität auch der positive Gesamtauftritt und das in der Bevölkerung verankerte Bild eines flächendeckend zuverlässig funktionierenden Systems.

In **Baden-Württemberg** ist der **ÖPNV** – dank der Arbeit der Verkehrsunternehmen wie auch der Kommunen – **oft besser als sein Ruf**.

Zur Verbesserung der Akzeptanz muss der öffentliche Verkehr aber auch bei uns als flächendeckend funktionierendes System arbeiten.



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

Deshalb setzen wir mit dem „Zielkonzept 2025“ das im Koalitionsvertrag verankerte Ziel eines **flächendeckend ganztägigen Stundentakts als landesweites Grundangebot um.**

Ein solches Angebot im ÖPNV ist erforderlich, um angesichts der heutigen Mobilitätsanforderungen in Beruf, Bildung, Versorgung, Freizeit besonders im ländlichen Raum Mobilität und gesellschaftliche Teilhabe zu sichern.

Wir lassen die ländlichen Räume in Zeiten des demografischen Wandels nicht alleine, sondern stärken sie in ihrer Funktion als Wohn-, Arbeits- und Freizeitstandort. Hierzu gehört ganz wesentlich ein starker ÖPNV.

Hierbei müssen wir pragmatisch vorgehen, damit wir gute und bezahlbare Lösungen finden.

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI) wird deshalb künftig die **Einrichtung von „Regiobus-Linien“ fördern.**

**Nicht alle Mittel- und Unterzentren** in Baden-Württemberg sind heute an das Schienennetz im Land angebunden (z.B. Künzelsau, Münsingen, Schramberg).

Zudem bestehen **Lücken im Schienennetz. Regiobusse sollen** daher zügige Verbindungen zwischen benachbarten Mittelzentren ermöglichen. Beispiele:

- Sigmaringen – Stockach,
- Heidenheim – Geislingen,
- Balingen – Horb,
- Sigmaringen – Pfullendorf,
- Sinsheim – Wiesloch,
- Titisee-Neustadt – Waldshut-Tiengen





# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

Ein Neubau von **Schieneinfrastruktur** auf diesen Relationen würde **hohe Investitionen erfordern und ist auch mittelfristig nicht realisierbar**.

Ein landesweites Grundnetz von Regiobus-Linien soll deshalb als kostengünstige Alternative im Zielzustand alle zentralen Orte des Landes (Oberzentren, Mittelzentren, Unterzentren, festgelegt im Landesentwicklungsplan) hochwertig und mindestens stündlich miteinander verbinden.

Das gilt insbesondere, wenn es sich um **Kreisgrenzen übergreifende Verbindungen handelt**.

Gerade hier besteht ein hoher **Abstimmungsbedarf zwischen den Aufgabenträgern des ÖPNV**, den Stadt- und Landkreisen. Dieser Abstimmungsbedarf steht einem durchgängigen und hochwertigen Angebot häufig im Wege.

Die Regiobus-Linien sind ein **Baustein aktiver Daseinsvorsorge**, insbesondere für den ländlichen Raum mit seinem weniger dichten Schienennetz. Nach Einschätzung des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur könnten landesweit rund 60 Regiobus-Linien eingerichtet werden.

Da Busverkehre in der Aufgabenträgerschaft, also in der Planungs- und Finanzhoheit der Stadt- und Landkreise liegen, beabsichtigt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger bei der Umsetzung der Regiobus-Linien **finanziell zu unterstützen**.

Die Förderung ist als Ko-Finanzierung vorgesehen: Bei defizitären Linien kann das Land 50% der Kosten übernehmen.

**Im Doppelhaushalt 2015/2016 sind hierfür 4,5 Mio. Euro an Fördermitteln eingeplant.**

Der Entwurf des Förderprogramms wird zeitnah in die Verbandsanhörung gehen.



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

Anschließend können Anträge gestellt werden. Bei positivem Bescheid können dann zum Fahrplan-Wechsel 2015/16 die ersten Regiobus-Linien in Betrieb gehen.

Mit dem demografischen Wandel und der damit einhergehenden Änderung der Mobilitätsbedürfnisse wird es in ländlichen Räumen künftig zunehmend schwieriger, guten öffentlichen Nahverkehr anzubieten.

Die PKW-Dichte ist hoch, sodass die Fahrgastzahlen eher niedrig sind und Erlöse fehlen. Gleichzeitig sind **viele kleinteilige Verkehrsbeziehungen zu bedienen**, was oft nur zu hohen Kosten möglich ist.

Dennoch besteht **Bedarf an einer Alternative zum eigenen Auto**. Er wird in Zukunft durch die demografischen Veränderungen und den Wertewandel eher noch steigen.

Hierfür brauchen wir die passenden Lösungen.

Daher hat das Land Baden-Württemberg im vergangenen Jahr das **Kompetenzzentrum „Innovative Angebotsformen im ÖPNV“** eingerichtet.

Es berät und unterstützt die verschiedenen Akteure bei der Entwicklung neuer Konzepte und bietet Gelegenheit für Austausch und Zusammenarbeit.

Dieses Angebot richtet sich an **Kommunen und Kreise** (als Aufgabenträger für den ÖPNV), Verkehrsunternehmen und Verbände, aber darüber hinaus auch an alle anderen Akteure in der ländlichen Mobilität – etwa Bürgerbusvereine oder weitere Mobilitätsanbieter.



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

Viele Fragen der ländlichen Mobilität können auch für die Randgebiete der Verdichtungsräume von Interesse sein – daher ist das Zentrum gern auch Ansprechpartner für solche Regionen.

## **Aufgaben des Kompetenzzentrums:**

- in den geeigneten politischen und fachlichen Gremien über das Themenfeld ländliche Mobilität informieren und das Bewusstsein für die anstehenden Aufgaben wie auch Gestaltungsmöglichkeiten schaffen.
- gemeinsam mit Akteuren der Praxis neue Konzepte für den ÖPNV entwickeln und erproben (im Mittelpunkt stehen dabei Maßnahmen für die Fläche, für Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage und die weitere Differenzierung des Angebots).
- Vermittlung von Kontakten und Gelegenheit zum fachlichen Austausch zwischen den relevanten Akteuren.
- Begleitung von Forschungsvorhaben.

Gerade die alternativen Bedienformen werden in unserem Rechtsrahmen noch stiefmütterlich behandelt. Das Personenbeförderungsrecht als besonderes Gewerberecht wurde allerdings erst vor kurzen umfassend novelliert.

Ich prophezeie, dass die rasante Entwicklung, die wir derzeit erleben – ich nenne stellvertretend nur den Internetdienst UBER – sehr bald eine Anpassung erforderlich machen wird.

Viele stellen sich die Frage, ob wir nicht in Bezug auf Linien und Bedienungspflichten gerade in ländlichen Räumen **flexiblere Regelungen** brauchen werden, ob und wo wir uns von bisherigen Denkmustern lösen müssen. Auch hierzu möchte der Kongress Anstöße geben.



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

## 4. **Finanzielle Rahmenbedingungen und Schlussfolgerungen**

Pro Jahr fehlen in Deutschland rund 7,2 Milliarden Euro für die Sanierung und den Erhalt der bereits vorhandenen Infrastruktur.

Angesichts der bestehenden Herausforderungen ist es unabdingbar, eine auskömmliche und planbare Finanzierung zu sichern.

Dazu gehört insbesondere die längst überfällige Revision der Regionalisierungsmittel.

Wir können hierbei nicht einfach zur Tagesordnung übergehen. Wir müssen auch **über neue Wege der Finanzierung nachdenken** und dürfen uns keinen Denkmodellen verschließen.

Um den Kommunen weitere Finanzierungsquellen zu erschließen, **sollten wir Finanzierungsinstrumente zur Drittnutzerfinanzierung im ÖPNV vergleichen** bzw. zumindest einmal in Betracht ziehen. An entsprechenden Denkmodellen arbeitet mein Haus mit großem Nachdruck. Wir nutzen hierfür ein fach- und praxisorientiertes Beteiligungsverfahren.

Ich möchte hier **bewusst auch eine politische Aussage treffen: Verkehr muss uns etwas wert sein!**

Seitdem die Länder **die Zuständigkeit für die Bestellung des Schienenpersonennahverkehrs** übernommen haben, kann man ohne weiteres von einer **Erfolgsgeschichte** sprechen.

Die zur Verfügung stehenden Mittel sind auch wegen der exorbitanten Kostenentwicklung nicht mehr auskömmlich.



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

Drei Faktoren sind wesentlich:

- a) die Kosten für die Nutzung der Infrastruktur selbst wuchsen in den **letzten Jahren deutlich stärker als die mit nur 1,5 % dynamisierten Mittel**,
- b) der Bund nahm im Zuge von „Koch/Steinbrück“ globale Mittelkürzungen vor und
- c) – dies ist vor allem für Baden-Württemberg entscheidend –, **der verkehrliche Bedarf von SPNV-Leistungen ist überdurchschnittlich gestiegen**.

Die bisherige Mittelverteilung zwischen den Ländern orientiert sich allerdings **an den Verkehrsleistungen und der Bevölkerungszahl der 90er Jahre**.

Für ÖPNV-Wachstumsländer ist dieser Schlüssel nicht mehr angemessen. Die Mittelverteilung an die tatsächliche Entwicklung anzugleichen, das war eine **zentrale Herausforderung**, der sich die Länder stellen mussten.

**Anfang Oktober wurde ein Kompromiss gefunden**. Nach dem sog. „Kieler Schlüssel“ soll der Anteil Baden-Württembergs an den Regionalisierungsmitteln von bisher 10,44 % auf 12,37 % im Jahr 2030 steigen.

Dieser Kompromiss der Länder fußt allerdings darauf, dass die **berechtigten und gutachterlich belegten Forderungen** der Länder zukünftig vom Bund anerkannt und umgesetzt werden.

Der Bund allerdings **ignoriert den gefundenen Kompromiss**. Er hat im Haushaltplan von 2015 zunächst nur den Betrag für 2014 eingeplant, dann am 5. Dezember einen Gesetzentwurf eingebracht, der wenigstens eine Sicherstellung der Dynamisierung im Jahr 2015 bedeutet hätte.

Die Länder aber sind konsequent: **Wir haben am 6. Februar den Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Revision der Regionalisierungsmittel abgelehnt**.



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

Wir fordern vom Bund, den Gesetzentwurf der Bundesregierung durch unsere eigene Gesetzesinitiative vom 28. November 2014 zu ersetzen.

**Der Bund darf die Länder nicht im Regen stehen lassen.** Bei der Regionalisierung war klar, dass sich auch die **entsprechende Finanzierungsquelle an den Bedarf anpassen muss. 2015 ist nicht 1996!**

Ohne eine nachhaltige Finanzierung des SPNV werden wir in Baden-Württemberg die Erfolgsgeschichte nicht fortschreiben können.

Wir sollten sie aber fortschreiben: Im Vergleich zu 1996 wurden 2011 bundesweit rund 37 % mehr Fahrgäste befördert. In Baden-Württemberg ist dieser Trend noch viel ausgeprägter. Hier betrug **der Zuwachs der Fahrgastzahlen rund 60 %.**

Ähnlich verhält es sich bei einem Vergleich der **Betriebsleistung**. Diese ist bundesweit um rund 19 % angewachsen, in Baden-Württemberg aber **um rund 35 %.**

Dies schlägt sich dann auch deutlich in den finanziellen Aufwendungen nieder. **Der Anteil der Regionalisierungsmittel für die Bestellung von SPNV-Leistungen beträgt im Land inzwischen rund 98 Prozent.**

**Anderes, wie etwa die Verbundfinanzierung mit rund 50 Mio. Euro, bezahlen wir nahezu vollständig aus Landesmitteln.**

**Die Finanzierung von Infrastrukturvorhaben aus Regionalisierungsmitteln ist seit Jahren faktisch nicht mehr möglich.**



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

Ich bitte Sie daher alle, dass wir hier gemeinsam miteinander einstehen und den Bund in die Pflicht nehmen.

Lassen Sie mich noch ein paar Worte zu den **Ausschreibungen im SPNV** sagen. In den nächsten Jahren wird nahezu die **gesamte SPNV-Leistung im Land neu zu vergeben sein**.

Über marktgerecht zugeschnittene Netze, die zeitlich gestaffelt in den Wettbewerb gegeben werden, wollen wir einen echten wettbewerbsfairen und angemessenen Preis sicherstellen. **Das ist unser Betrag zur Finanzierbarkeit des SPNV.**

Ich sage aber auch: Alles steht unter Finanzierungsvorbehalt. Über allem hängt das Damoklesschwert fehlender Regionalisierungsmittel.

Zugleich erkennen wir aus **ersten Vergabeverfahren**, dass sich nicht immer alle prognostizierten (Erwartungs-)Werte für die entsprechenden Verkehre halten lassen.

**Auch bei den Verkehrsunternehmen sind die Kosten massiv gestiegen.** Wir müssen daher unser Vergabekonzept soweit wie möglich **flexibel an die schwierigen inneren und äußeren Rahmenbedingungen anpassen**.



## Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

### 5. Neue Strecken oder Sanierungsstau – ÖPNV-Ausbau am Abgrund

In manchen Bundesländern liegt der Schwerpunkt tatsächlich auf der **Aufrechterhaltung von Systemen**, die technisch und in ihrer Bauausführung in die Jahre gekommen sind.

**Baden-Württemberg** dagegen hat als **ÖPNV-Wachstumsland** neben einem von Jahr zu Jahr steigenden Sanierungsbedarf auch weiterhin einen **großen Bedarf an Neumaßnahmen**. Wir wollen auch neue Strecken bauen, stillgelegte Strecken reaktivieren oder Strecken modernisieren, wie hier in der Region mit der Breisgau-S-Bahn.

Hierzu sind wir, wie die anderen Länder, bei den großen Infrastrukturvorhaben über 50 Millionen Euro zuwendungsfähiger **Kosten auf das sog. Bundes-GVFG-Programm angewiesen**. Nach derzeitiger Rechtslage läuft das Programm Ende 2019 aus.

Auch auf Druck der Länder hat die gegenwärtige Bundesregierung **versprochen, eine Nachfolgeregelung herzustellen**.

(Koalitionsvertrag der Großen Koalition in Berlin: „Wir streben eine verlässliche Anschlussfinanzierung für das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz nach 2019 an. Wir werden diese Frage im Rahmen der Reform der Bund-Länder-Finanzbeziehungen beraten.“)

Unserem Drängen nach einer Entkopplung der Verhandlungen für dieses Programm von den Verhandlungen der Föderalismuskommission kommt die Bundesregierung nicht nach. **Sie setzt damit eine entscheidende Hürde für zahlreiche Projekte, nicht nur in Baden-Württemberg**.

Bis Klarheit herrscht, besteht die Gefahr, dass viele **S-Bahn- und Stadtbahnprojekte sterben**. Das sollten wir und das wollen wir nicht zulassen!





# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

Gemeinsam müssen wir beim Bundesfinanzminister für eine schnelle und sachgerechte Lösung sorgen.

Auch ein verhältnismäßig reiches Land wie Baden-Württemberg ist nicht in der Lage, den großen verkehrlichen Bedarf, der in den Wachstumsregionen noch vorhanden ist, allein zu befriedigen.

Wir benötigen des Weiteren **eine Lösung im Bereich der Entflechtungsgesetzmittel**. Wir im Land haben die verkehrliche Zweckbindung der entsprechenden Mittel in einem Landesgesetz sichergestellt.

Wir wollen dieses Fördergesetz (LGVFG) im Jahre 2015 zeitgemäß anpassen.

Mit einem Fördersatz von bis zu **50 % der zuwendungsfähigen Kosten und mit einer Festbetragsfinanzierung** wollen wir zum einen die künftige Finanzierung von Bus und Bahn sicherstellen und gleichzeitig mehr Projekte mit einer größeren Breitenwirkung erzielen. Zum anderen **wollen wir neue Tatbestände einer Förderung zugänglich machen**.

Ich denke dabei an den elektronischen Fahrschein und die Echtzeit- und Anschlussicherung, die wir flächenhaft im Land herstellen möchten. Und damit komme ich zurück auf das **Thema Digitalisierung**. Sie wird damit **einen entscheidenden Schritt vorankommen**.



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

Vorgesehen ist auch der Ausbau der **Rad- und Fußgängerverkehrsinfrastruktur**, die als Ergänzung zu Bus und Bahn für mich zwingend ist. Wie gut die Vernetzung funktionieren kann sehen wir hier in Freiburg.

Wir wollen auch den Umbau und Ausbau der bestehenden Infrastruktur fördern **hin zur vollständigen Barrierefreiheit wie im Personenbeförderungsgesetz ab 2022 festgelegt**.

Gerade unter demografischen Aspekten kommt diesem Fördertatbestand hohe Bedeutung zu: Damit helfen wir nicht nur mobilitätseingeschränkten und behinderten Menschen im Land, wir wollen auch einer älter werdenden Gesellschaft ideale Rahmenbedingungen im ÖPNV bieten.

Wir als Landesregierung machen also unsere Hausaufgaben.



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

## 6. Digitalisierung als Chance und Herausforderung des demografischen Wandels

Baden-Württemberg möchte die Chancen der digitalen Revolution nutzen. Herr Ministerpräsident hat hierzu vor kurzen eine Regierungserklärung abgegeben. Unter dem **Leitmotiv „Heimat, Hightech, Highspeed“** wollen wir die Digitalisierung in der gesamten Breite der Gesellschaft voranbringen. Dazu zählt auch der ÖPNV.

Baden-Württemberg hat die **Möglichkeiten der Digitalisierung im ÖPNV** schon früh erkannt und diese gefördert.

Es gilt nun, **den flächenhaften „Rollout“** im Land zu schaffen. Gerade der ländliche Raum, in dem die Taktungen größer sind, profitiert davon.

Lassen Sie mich dabei die Verbindung zwischen E-Ticketing und den Herausforderungen und Chancen des demografischen Wandels herstellen.

Wer **sich nicht um Tarife, Waben und Ringe kümmern** muss, sondern auch mit einer Karte oder einem Smartphone einen Fahrschein lösen kann, für den fällt **eine wesentliche Hemmschwelle bei der Nutzung des ÖPNV weg**.

Oder wie uns ein Landrat einmal gesagt hat: „Das E-Ticketing ist die einzige Chance für mich, jemals den ÖPNV nutzen zu können.“

Sicherlich deutliche Worte, aber sie zeigen eindrucksvoll die Problematik.

Der VDV hat mit seinem **Standard, der VDV-Kernapplikation**, hierzu einen bundesweiten Rahmen gesetzt. Wir müssen diesen Standard nun in ein praxistaugliches, für **jedermann leicht handhabbares System umwandeln**.



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

Ich begrüße insbesondere auch Bemühungen des VDV um die **Schnittstelle „IPSI“**. Ein kleiner, aber wichtiger Schritt. Damit soll es möglich sein, die unterschiedlichen, in Deutschland vorhandenen Handy-Ticketing-Systeme miteinander zu verbinden. Das **Smartphone wird damit zu einem wesentlichen Vertriebsbestandteil des ÖPNV**.

In jeder Stadt, in jeder Gemeinde können die Fahrgäste losgelöst vom jeweiligen System ein Ticket lösen. Ein wichtiger weiterer Schritt hin zur Vernetzung und damit zur Vereinfachung, die die Digitalisierung letztendlich bedeuten muss.

Man kann dem Smartphone als täglichem Begleiter kritisch gegenüber stehen – **aber es ist eine Realität und eine Chance der Digitalisierung**.

Im Übrigen dürfen wir älteren Menschen heute nicht mehr unterstellen, dass derartige Systeme ein Hemmnis für sie sind, **im Gegenteil – sie sind eine Chance**.

Wer einmal erkannt hat, wie leicht man ein Handyticket lösen kann, weiß, welches Potential gerade für Seniorinnen und Senioren darin liegt.

Auch im Bereich der Fahrplanauskunft bleibt noch viel zu tun. Die Bundesländer bemühen sich derzeit, das veraltete und immer noch statische **bundesweite Auskunftssystem DELFI** weiterzuentwickeln.

Fahrgäste erwarten heute nicht nur Echtzeitinformationen in Auskunftssystemen, nein, sie erwarten überdies **Informationen über den Zustand der Haltestellen**, über Wege **an Haltestellen** und die **Möglichkeit, aus der Fahrplanauskunft heraus ein Ticket lösen zu können**.

Das Beispiel DELFI zeigt, **welchen Nachholbedarf, aber auch welche Chancen** wir im Bereich der Digitalisierung für den ÖPNV noch haben.



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

**Intelligente Verkehrsmanagementsysteme, die Vernetzung von ÖPNV und Individualverkehr**, die Verbindung und bestmögliche Ausnutzung der einzelnen Verkehrsträger sind nur wenige Stichpunkte, die wir als Chance und Herausforderung betrachten sollten.

Die bestmögliche Ausnutzung unserer Verkehrssysteme wird nur durch eine intelligente, digitale Steuerung möglich sein. Vielleicht wird der Fahrschein dann in einer Nebenzeit viel günstiger sein als in der Hauptreisezeit, und wir schaffen endlich die erforderliche Entzerrung.

Dies erfordert allerdings auch einen **neuen Umgang mit der „Ware“ Daten im ÖPNV**. Diensteanbieter wie Google wollen selbstverständlich Fahrplandaten nutzen (sie bieten nicht nur eine Fahrplanauskunft, sondern sie vernetzen und vergleichen diese mit dem Fluss des Individualverkehrs).

App-Programmierer wollen eigene Apps für die Fahrplanauskunft programmieren, was freilich nur geht, wenn die Daten zur Verfügung gestellt werden.

Dass die Daten von Verkehrsunternehmen durchaus sensibel sein können, ist kein Geheimnis. Wir werden hier einen angemessenen Ausgleich zwischen den Grundsätzen des offenen Zugangs und dem Schutz von Geschäftsgeheimnissen finden müssen.

Sehen wir aber die Chancen:

- Wie lange werden wir noch Papierfahrpläne benötigen?  
Die Nutzung der elektronischen Systeme steigt seit Jahren ...
- Wie lange werden wir noch Call-Center für Fahrplanauskünfte benötigen?  
Die Zahlen gehen kontinuierlich zurück – Die Digitalisierung ist bei jedem von uns und damit im ÖPNV schon längst Realität.



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

Zahlreiche Unternehmen und Verbände nutzen auch völlig neue Wege der Kundenkommunikation.

Facebook und Twitter ermöglichen einen direkten Draht zwischen Dienstleister und Fahrgast.

Insofern kann Digitalisierung auch ein „Mehr“ an Partizipation bringen. Mit allen Stärken und Schwächen.

Die **Digitalisierung wirft also auch im ÖPNV** neue Fragen auf und wir müssen hierfür Antworten finden.

Lassen Sie mich in diesem Zusammenhang noch etwas zu einem besonderen Projekt sagen: **Wir brauchen auch einen intelligenten Tarif!**

Mit der Einführung des **Landestarifs** für verbundgrenzen-überschreitende Fahrten in Baden-Württemberg wird sowohl ein Ziel der Koalitionsvereinbarung umgesetzt als auch eine Empfehlung des Landesrechnungshofes aus dem Jahr 2009 aufgegriffen.



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

## **Der Landestarif ist aus drei Aspekten erforderlich:**

### a) Vereinfachung der Tariflandschaft im die Verbundgrenzen überschreitenden SPNV/ÖPNV in Baden-Württemberg

- **Motto: „Eine Reise, ein Ticket“.**
- Tariflandschaft derzeit sehr komplex und unübersichtlich:  
22 Verbundtarife, mehr als 50 Tarifangebote unterschiedlichster Ausprägung im Verbundgrenzen überschreitenden Verkehr sowie zahlreiche Haustarife => hohes Zugangshemmnis für Fahrgäste
- bestehende Verbundgrenzen überschreitende Tarifangebote beruhen zumeist nur auf bilateralen Vereinbarungen zwischen Verkehrsverbänden, die sich dabei auf einzelne Ticketarten und auf die Relationen zwischen einem Verbund und seinem Nachbarverbund beschränken.
- Mit dem Landestarif dagegen wird ein landesweit einheitliches Tarifangebot für alle Verbundgrenzen überschreitende Verkehre geschaffen.
- Das volle Tarifsortiment, d. h. Einzelfahrausweise (einfache Fahrt sowie Hin- und Rückfahrt), Zeitkarten und Abonnements angeboten. [Das Tarifangebot „Baden-Württemberg-Ticket“ der DB Regio AG, das den ÖSPV, wie im Landestarif vorgesehen, integriert und in allen Verbänden Baden-Württembergs anerkannt wird, ist dagegen nur ein Tagesticket und erst ab 9.00 Uhr gültig.]



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

- Dennoch die Frage: Braucht der Markt einen Landestarif?
  - Erfolg des Pauschalangebots „Baden-Württemberg-Ticket“ zeigt Bedarf nach einem konsistenten verbundgrenzüberschreitenden Tarifangebot.
  - Mit dem Landestarif wird auch für den Einzelticket- und Zeitkartenbereich ein derartiges Tarifangebot geschaffen.
  - Dieser Bereich betrifft heute mehr als 50% der Fahrten im verbundgrenzüberschreitenden Verkehr.
  - Somit zeigt bereits der Status-quo einen Bedarf für einen Landestarif.
  - Erfahrungen aus anderen (Bundes-)Ländern: Einführung eines Landestarifs führt zu spürbaren Nachfrage- und Einnahmensteigerungen.





# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

## b) Unternehmensneutrale Tarifstruktur für den SPNV-Wettbewerb

- Dominanz des C-Tarifs der Deutschen Bahn => monopolartiges Wirken eines Unternehmenstarifs beeinträchtigt die Wettbewerbsintensität auf dem SPNV-Bietermarkt stark.
- jedes neu in den Markt eintretende Unternehmen bringt seinen eigenen Haustarif mit → in der Folge kommt es zu einer weiteren, nicht gewünschten Stückelung der Tariflandschaft, wenn im Sinne des Wettbewerbs neben DB Regio auch andere Unternehmen künftig SPNV-Leistungen erbringen.
- Landestarif Baden-Württemberg schafft dagegen eine unternehmensneutrale Tarifstruktur im SPNV, die
  - den Bietermarkt hinsichtlich der Wettbewerbsintensität im SPNV attraktiver gestaltet,
  - eine transparente Einnahmenaufteilung ermöglicht und damit die Planungssicherheit im Bereich der Fahrgeldeinnahmen erhöht und
  - eine weitere Zersplitterung der Tariflandschaft verhindert.
- wenn die Verkehrsverträge als Bruttoverträge ausgestaltet sind, kommt das Land in seiner Funktion als SPNV-Aufgabenträger in die Rolle des Erlösverantwortlichen. Über einen unternehmensneutralen Landestarif kann das Land darauf Einfluss nehmen, wie sich die Erlöse entwickeln.



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

## c) Landestarif Baden-Württemberg als Wegbereiter für innovative Vertriebsformen.

- Im Vertrieb sind in den nächsten Jahren weitere Innovationen zu erwarten.
- E-Ticketing als auch andere smartphone-basierte Anwendungen können Zugangsbarrieren zum ÖPNV abbauen.
- Internetvertrieb sowohl stationär als auch mobil mit dem Smartphone soll beim Vertrieb des Landestarifs eine zentrale Rolle spielen.
- Allen Vertriebsdienstleistern soll beim Vertrieb freier Marktzugang mit Lizenzierung ermöglicht werden.
- Dadurch Entwicklung eines Innovationswettbewerbs um die attraktivsten Applikationen verbunden mit Sicherstellung der Einhaltung von Sicherheitsstandards.
- Das Land Baden-Württemberg kann mit einer derartigen Initiative bundesweit eine Vorreiterrolle einnehmen.
- Innerhalb dieses Modells können auch die in einigen Verkehrsverbänden bereits bestehenden E-Ticketing-Verfahren aufgenommen und räumlich weiter verbreitet werden → **Landestarif als Katalysator für E-Ticketing in den Verkehrsverbänden Baden-Württembergs.**



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

## 4. Schluss und Dank

Meine Damen und Herren,

vieles konnte ich nur anreißen. Die Themen **Demografie, Digitalisierung und ÖPNV** sind eine Herausforderung für uns alle, für Verkehrsunternehmen, Verbände, Aufgabenträger und das Land

Lassen Sie uns im Rahmen des Kongresses Antworten auf die Fragen finden.

Ich freue mich auf einen interessanten und anregenden Austausch und viele gute Ideen.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!