



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

**Rede von
Minister Winfried Hermann
anlässlich der Verleihung des
ÖPNV-Innovationspreises
am 14. März 2017
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@vm.bwl.de
Internet: <http://www.vm.baden-wuerttemberg.de>



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

1. Begrüßung

Meine sehr verehrten Damen und Herren,

ich grüße Sie alle herzlich und freue mich sehr, dass Sie heute in so großer Zahl hier sind – Experten von Verkehrsbetrieben, von Verbänden, von Kommunen, von Landkreisen von überall her. Ich habe mir nur einmal die Teilnehmerliste unter dem Buchstaben A angeschaut. Bonn, Göppingen, Dresden, Konstanz, Freiburg, Berlin, Stuttgart, Ludwigshafen, Furtwangen, Innsbruck, Zürich, Hamburg, Erfurt, Düsseldorf, Karlsruhe, Norderstedt usw. – nur die Namen unter A. Sie sehen also, man kann sagen, die ganze Republik ist vertreten und auch Österreich und die Schweiz.

Herzlich willkommen aus Österreich und der Schweiz und herzlich willkommen aus der ganzen Republik. Ich freue mich, dass ich Sie heute zum achten ÖPNV Innovationskongress begrüßen kann. Der heutige Abend dient der Einführung. Morgen sind dann die größeren Reden und die Workshops dran. Heute Abend steht die Vergabe der Innovationspreise im Mittelpunkt. Ich möchte gleich zu Beginn einmal ein dickes Lob an Herrn Hakius aussprechen, der den Kongress über viele Jahre hinweg unglaublich professionell und konsequent betreut, und dies mit großem Erfolg. Sie dürfen klatschen. Vielen Dank.

Die Preise und auch die Themen dieses ÖPNV-Kongresses spiegeln ein Stück weit die Entwicklung wider. Was ist in den letzten Jahren und im letzten Jahrzehnt passiert?

Herr Brock hat es angesprochen. Die Mobilität ist in Bewegung. Der Wandel ist spür- und sichtbar. Man könnte mit Bob Dylan sagen, „The Wind of Change“ ist offensichtlich



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

lich, man hört und spürt ihn. Man kann ihn auch sehen und wir sind in einer Stadt, in der in diesem Bereich in den letzten Jahren und Jahrzehnten einiges passiert ist. Man kann sagen, Freiburg ist auch immer der richtige Ort für den Innovationskongress gewesen. Freiburg ist auch die Stadt der innovativen Mobilitätsangeboten, ich fasse es ein bisschen breiter, auch des innovativen ÖPNV.

Zu Recht spricht man auch von „Green City“ und ich habe mir die aktuellen Zahlen der Stadt Freiburg geben lassen, wie der Modal-Split aktuell aussieht und wie er sich entwickelt hat. Sehr interessant ist, dass sich z.B. der Anteil des ÖPNV in 30 Jahren mühsam von 11 % auf 16 % hochgeschraubt hat, der Radverkehr von 15 % auf 34 % und der Individualverkehr von 39 % auf 21 % zurückgegangen ist. Das ist eine sichtbare und spürbare Veränderung. Wenn man andere Städte nimmt, beispielsweise Karlsruhe, die zweitgrößte Stadt in Baden-Württemberg, hat sich etwa in dem selben Zeitraum der Individualverkehr von 44 % auf 34 % reduziert. Der ÖPNV ist angestiegen auf 17 %, der Radverkehr auf 25 %.

Sie sehen an der Verteilung des Verkehrs, dass sich etwas bewegt. Das ist sicherlich auch ein Ergebnis von ambitionierter Kommunalpolitik. Wenn Politik etwas bewegen will und ein Konzept hat, dann kann Politik einiges bewegen. Und man kann sagen: Einiges wurde erreicht. Neben den beiden Städten, die ich genannt habe, gibt es viele andere Städte mit vergleichbaren Zahlen, nicht nur in Baden-Württemberg. Wir sind stolz, dass gerade in Baden-Württemberg viele innovative Kommunen, viele innovative Unternehmen, Verkehrsbetriebe und Verbände erfolgreich unterwegs sind und ich glaube, das ist auch notwendig. Denn es ändert sich ja nicht nur der ÖPNV, sondern die eigentlichen großen Veränderungen können wir gerade sehen, wenn wir auf die Straße blicken, uns die Autos anschauen und die Werbung der Automobilindustrie. Sie vollzieht gerade einen kompletten Wandel. Früher war der Anspruch „kräftig“ und „PS-stark“ zu sein. Heute ist man irgendwie ganz „innovativ“ und „elektrisch“



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

unterwegs. Sie müssen gar nicht mehr selber fahren. Da ist gerade ein richtiges Umdenken im Gange. Die Automobilindustrie investiert unglaubliche Summen. Alleine Daimler in den nächsten zwei Jahren 16 Milliarden Euro im Bereich der neuen Technologien. Was dort entwickelt wird, ist natürlich nicht nur für den Automobilverkehr von Interesse, sondern das ist einerseits in Konkurrenz zum ÖPNV von Interesse, andererseits sind es Technologien, die potenziell auch im ÖPNV nutzbar sind.

Ich bin froh, dass sich einiges bewegt, wenngleich die Veränderung bisher vor allem beim Auto stattfindet und noch nicht beim ÖPNV, beim Bus angekommen ist. Die Finanzkraft der Fahrzeughersteller, nicht nur Daimler, ist natürlich überhaupt nicht vergleichbar mit dem, was im ÖPNV möglich ist. Wenn Sie nochmal die Zahl rekapitulieren: 16 Milliarden Euro gibt Daimler in den nächsten zwei Jahren für Forschung und Entwicklung aus, der Umsatz im ÖPNV bundesweit liegt aktuell bei rund 12 Milliarden Euro. Das sind also ungleiche Brüder und Schwestern. Und es verdeutlicht eindrücklich, dass Innovationen im ÖPNV nicht klappen würden, wenn man nicht solche Technologien aus dem anderen Bereich holen würde. Trotzdem glaube ich, dass die ÖPNV-Branche dies nicht als Mangel sehen muss. Man kann und sollte es als Chance sehen, aus weniger mehr machen zu müssen. Man klotzt nicht mit dem Geld, sondern man muss sich anstrengen, man muss kreativ sein, man muss Ideen haben. Diese Kongresse haben in all den Jahren den Anspruch gehabt, Innovationen zu verbreiten, zu diskutieren, Anstöße zu geben und einen Blick in die Zukunft zu wagen.

Ich freue mich, dass es uns auch in diesem Jahr gelungen ist, gute Referentinnen und Referenten mit spannenden Themen zu gewinnen. Ich danke schon einmal vorab allen die gekommen sind, um uns morgen mit ihren Vorträgen zu bereichern. Herzlichen Dank an die Referentinnen und Referenten.



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Mein Dank gilt auch den Ausstellern, die hier ihre neuesten Produkte und Entwicklungen präsentieren. Bei meinem Ausstellungsrundgang war es für mich eine große Freude, zu sehen, was heute alles technologisch möglich ist. Ich habe heute wieder einige Ideen mitgenommen und ich hoffe auch, viele von Ihnen bekommen solche Anstöße und sehen, was sich alles in den letzten Jahren entwickelt hat.

In der Branche entwickelt sich viel auf der Basis neuer Technologien. Die Digitalisierung schreitet in allen Lebenslagen voran, auch im ÖPNV. Es ist gerade angesprochen worden: die neue Sharing-Economy. Sie kommt als Welle. Da, wo man sich wegduckt, ist man anschließend weg. Die Alternative ist, auf der Welle mitzusurfen. Im Grunde kann die Nahverkehrsbranche selbstbewusst sagen: der ÖPNV ist schon lange Sharing-Economy. Wir teilen uns die Omnibusse, die Straßenbahnen und nutzen sie gemeinsam. Das ist eigentlich ein durchaus modernes Phänomen, das aber vielleicht nochmal mit neuen Technologien wachgeküsst werden muss. Die alte Sharing-Economy mit neuen Sharing-Ideen gepaart wird sicherlich eine gute Zukunft haben. Und einige von Ihnen haben in Ihren Unternehmen auch schon begonnen. Das werden wir gleich bei der Preisverleihung sehen. Ich will nur ein Beispiel nennen: Die Südbadenbus GmbH, die nicht nur klassischen ÖPNV betreibt, sondern ergänzend Sharing von Autos mit übernimmt und dem Motto folgt: Chancen gehen nie verloren. Nur dann, wenn man sie versäumt. Nur: man muss sie nutzen. Das ist das Gebot der Stunde, dass man in all den Möglichkeiten nicht die Bedrohung sieht, sondern die Gelegenheit, daraus selbst etwas Gutes zu machen, das den ÖPNV nach vorne bringt.

Im Jahre 2003 haben wir unseren ersten Kongress veranstaltet. Eines der Themen war „Fahren ohne Fahrschein“. Was damals noch sehr visionär klang ist für viele, heute schon Realität. Jetzt sage ich schon, man könnte aber auch sagen: Es hat verdammt lange gedauert. Es hätte auch schneller gehen können. Auch beim ÖPNV



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

könnte manches schneller gehen und ich rate uns allen, dass wir in diesem Bereich mobil bleiben im Geiste, aber auch in den Unternehmen und mit passenden Angeboten die Dynamik dieser Entwicklung für den öffentlichen Verkehr aufnehmen.

Es gibt gute Beispiele für Frühstarter und Frühabbrecher z.B. beim E-Ticketing. Ich denke da an Touch&Travel der DB. Ein System das gut funktioniert hat, auch für den Nahverkehr, wird kurzerhand eingestellt. Nutzer wie den Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) stellte das mit seinem neuen, luftlinienbasierten Entfernungstarif vor große Probleme. Plötzlich fehlte das zugehörige Hintergrundsystem. Wiederum zeigte sich der Verbund als Innovator, indem er ein eigenes Nachfolgesystem entwickelte. Nebenbei bemerkt, wir sprechen hier von einem Verbundraum mit mehr als drei Millionen Einwohnern. Im Rhein-Neckar-Raum kann man jetzt (wieder) unkompliziert Bus und Bahn nutzen und zahlt nach elektronischem Tarif.

Mein Ziel ist jedenfalls klar. Das habe ich auch schon bei den letzten beiden Kongressen gesagt: Ich möchte gerne, dass der ÖPNV möglichst barrierefrei wird und zwar in jeder Hinsicht, für Menschen mit Behinderung zugänglich wird, aber auch „barrierefrei“ für Autofahrer, die das komplizierte System der Waben und Automaten nie begreifen werden und auch nicht wollen, sondern die einfach fahren wollen, z.B. mit einem modernen elektronischen Tarif.

Wir arbeiten hart und konsequent an einem Landestarif, sodass man von jedem Ort im Nahverkehr an jeden Ort im Nahverkehr kommt. Wir haben einen klaren Plan. 2021 ist es dann soweit und wir arbeiten auch an neuen Vertriebskonzepten. Wir wollen jedenfalls den E-Tarif und das E-Ticketing übers Handy vorantreiben und ich kann Ihnen sagen, was manchmal bei den Inhabern von Rechten nicht gelingt, nämlich eine Veränderung, mit neuen Technologien jedenfalls habe ich den Eindruck, lassen sich Grenzen überwinden - auch die eine oder andere Verbundgrenze.



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Wir arbeiten auch an der Idee eines degressiven Landestarifmodells, das wir vor vier Jahren hier vorgestellt haben: Das Beispiel Südtirol. Vielleicht können Sie sich noch daran erinnern. Sie sehen, das Land selbst greift Ideen des ÖPNV-Innovationskongresses auf. Wir schließen die Lücke zwischen dem zu teuren und umständlichen Einzelticket und der Jahreskarte mit diesen flexiblen Tarifen für die vielen, die es gerne öfters nutzen würden, aber vielleicht noch nicht richtig schaffen, es oft zu nutzen.

Je besser das Angebot, desto mehr Nutzerinnen und Nutzer. Das ist unser Ziel!

Ich möchte am Schluss meiner einleitenden Ausführungen noch auf Technologien zu sprechen kommen. Mit Macht werden gerade beim Pkw Elektro- oder Brennstoffzellenantriebe vorangetrieben, vor allem aber auch Hybridtechnologien. Diese Entwicklung kommt aus meiner Sicht im Bereich des ÖPNVs noch zu langsam voran. Deutlich möchte ich sagen: Wenn wir in Stuttgart per Gerichtsverfahren durch einen Luftreinhalteplan wegen der dauerhaften Verletzung von Grenzwerten Fahrverbote für Dieselfahrzeuge unterhalb Schadstoffklasse Euro 6 bekommen, kann es natürlich nicht sein, dass die Busse, die am meisten fahren, mit Euro 4 oder Euro 5 unterwegs sind. Da muss sich vieles tun und wir werden nicht nur in Stuttgart, wir werden auch in einer ganzen Reihe von Großstädten erleben, dass die öffentlichen Verkehrsunternehmen entsprechende Beschaffungen entweder selbst oder gemeinsam ausschreiben. Einige Unternehmen haben damit schon begonnen.

Positiv hervorheben möchte ich, dass es auch schon kleine E-Bus-Flotten gibt, sei es in Dresden, Mannheim oder Bonn, um nur einige zu erwähnen. Jedenfalls glaube ich, da wird sich in nächster Zeit einiges bewegen. Wir haben uns jedenfalls mit unserer Förderstrategie auch darauf eingerichtet, dass wir gerade die Hot-Spots der Umweltbelastung in besonderer Weise fördern, um dort Veränderungen zu erreichen.



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Meine Damen und Herren,

das Motto des diesjährigen Kongresses lautet Mobilität 4.0, angelehnt an Industrie 4.0, das Internet der Dinge. Ganz so weit sind wir noch nicht, dass wir die Dinge hin und her schieben im ÖPNV. Wir wollen noch bewusst wahrnehmen, dass wir Menschen transportieren, Kundinnen und Kunden und ein Kundenbewusstsein haben. Aber die neuen Technologien, insbesondere in den Bereichen Information und Kommunikation, müssen wir gezielt zum Wohle der Kundinnen und Kunden nutzen. Damit bin ich sozusagen auch beim Innovationspreis.

Das ist ja heute Abend der zentrale Programmpunkt. Natürlich fragen Sie, ja was sind das für Innovationen? Wie habt ihr das genau gemacht? Was waren die Kriterien? Das werden wir Ihnen jetzt kurz vorstellen. Dazu übergebe ich das Wort nun an unseren Moderator, an Herrn Markus Brock. Vielen Dank.



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

2. Preisverleihung

Lieber Herr Minister vielen Dank.

Meine Damen und Herren, Sie wissen ja, alle zwei Jahre werden die Innovationspreise ÖPNV vergeben und jetzt zum siebten Mal. 15 Bewerbungen sind eingegangen, zehn von Verkehrsunternehmen, drei von Verbänden und auch zwei Kommunen waren mit dabei. Der Schwerpunkt lag klar bei Verkehrs- bzw. Unternehmenskonzepten mit neun Einreichungen, gefolgt von Vertrieb und Marketing mit vier Bewerbungen, einer Bewerbung zur Barrierefreiheit und einer weiteren.

Herr Minister, Was erhoffen Sie sich vom dem Wettbewerb? Warum verleihen Sie alle zwei Jahre den Preis?

Minister Hermann: Der Schwerpunkt lag dieses Mal bei Beispielen, bei denen Unternehmen oder einzelne Menschen gesagt haben: wir wollen Pioniere oder Vorreiter sein. Nicht die Technik ist völlig neu, sondern die, die es im Alltag umgesetzt haben. Das ist die Pionierleistung, um die es im Wesentlichen geht.

Markus Brock: 15 Bewerbungen sind eingegangen. Worauf lag da der Fokus? Ist die Digitalisierung im ÖPNV in Baden-Württemberg angekommen? Haben Sie das bei den Bewerbungen gesehen oder gab es ein spezielles Wettbewerbsthema?

Minister Hermann: Also das war schon ein großes Thema, was ist erkennbar? Wie werden die Technologien genutzt? Aber wir waren nicht komplett festgelegt. Wir haben uns eine offene Suche geleistet und sind dann auch da und dort überrascht worden mit Angeboten, die wir so nicht auf dem Schirm hatten.



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Markus Brock: Sind Sie mit den Ergebnissen, mit dem Niveau der Einreichungen und damit mit den Preisträgern zufrieden?

Minister Hermann: Ja, es waren ja wie gesagt 15 Bewerbungen und sie lagen teilweise sehr nah beieinander. Den einen oder anderen Vorschlag hätten wir gerne noch mitgenommen, aber wir haben jetzt schon aus drei Preisen vier gemacht. Mehr ging nicht. Unabhängig davon möchte ich die gesamte Branche ermuntern, machen Sie mit! In zwei Jahren werden die Preise erneut verliehen. Wir freuen uns immer wieder, wenn wir gute Ideen, gute Projekte prämiieren können.

Markus Brock: Worauf dürfen wir uns jetzt freuen? Sie haben es schon gesagt, wir verleihen jetzt vier Preise.

Minister Hermann: Wir haben verschiedene Aspekte bedacht und berücksichtigt. Wir haben z.B. gefragt, was bringt es den Kunden? Denken sie an die Kunden? Wie machen sie das? Nutzen sie die neuen Technologien für die Kunden? Und vor allem: Wie kann sich der ÖPNV so zukunftsfähig entwickeln, dass er in der Konkurrenz zu den neuen Technologien des Mobilitätssektors sichtbar ist, seinen Platz findet und auch bei der jungen Generation Zuspruch findet. Gerade die jungen Leute müssen wir im System halten, auch dann, wenn sie auf ein eigenes Auto zugreifen können.

Markus Brock: Wir freuen uns jetzt auf vier Preise in drei Kategorien mit insgesamt 18.000 Euro Preisgeld und starten mit der Kategorie „Kundennutzen durch Digitalisierung“. Herr Minister bitteschön.



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Minister Hermann: In der Kategorie „**Kundennutzen durch Digitalisierung**“ haben wir zwei Preisträger mit jeweils 4.000 Euro.

Der Preis geht an die Südwestdeutsche Verkehrs AG, SWEG für das Projekt „**Kostenloses WLAN in Bus und Bahn**“. Man könnte auch sagen, für die ganze Flotte. Nun ist WLAN ja keine neue Erfindung. Und inzwischen bietet es ja schon die Deutsche Bahn an. Aber die SWEG war schneller und bietet WLAN in ihren Bussen und Bahnen an. Nicht in drei Bussen, sondern möglichst in allen Fahrzeugen und das Unternehmen ist schon zu 75 % fertig. 51 Millionen Fahrgäste transportiert die SWEG jährlich. Von Weil am Rhein an der Schweizer Grenze, am Oberrhein entlang bis hoch in den Nordosten von Baden-Württemberg, sozusagen bis an die bayerische Grenze ist die SWEG unterwegs. Der Verkehrsraum deckt schon fast ganz Baden ab.

Wie haben die das gemacht? Das ist natürlich nicht ganz so einfach. Hinzu kommt: das Angebot ist kostenlos.

Ein Provider stellt dem Unternehmen Netzkapazität in der Größenordnung von 10 Gigabyte je Bus und 30 Gigabyte pro Schienenfahrzeug zur Verfügung. So ist es möglich, dem Fahrgast ein Datenvolumen von 50 Megabyte/Tag zur Verfügung zu stellen. Damit lassen sich mehrere hundert Internet-Seiten herunterladen. Das Downloadvolumen wurde bewusst hoch gewählt, damit möglichst stabile Datenverbindungen möglich sind. Schließlich soll das Surfen im Netz ja Spaß machen bzw. das Arbeiten mit dem Rechner störungsfrei möglich sein und nicht wegen instabiler Verbindungen Frust bei den Kunden erzeugen.

Für den Fahrgast ist die Anmeldung denkbar einfach. Beim Aufrufen des Browsers erscheint automatisch eine Begrüßungsseite. Nach dem Bestätigen der Nutzungsbedingungen ist das Netz verfügbar. Auf das Erheben persönlicher Daten wird



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

verzichtet, ebenso erhält der Fahrgast keine Werbung. Der Provider übernimmt auch die Betreiberpflicht und stellt das Angebot rechtssicher zur Verfügung und schützt das Unternehmen vor der sogenannten Störer-Haftung. Bei zweckwidriger Verwendung haftet dann der Betreiber, nicht die SWEG.

Das neue Serviceangebot hat seinen Preis. Das Unternehmen hatte 175.000 Euro zu investieren. Hinzu kommen noch Betriebskosten für den Provider von 70.000 Euro jährlich. Die Entscheider der SWEG haben sich gesagt, wir nutzen unsere Chance, mehr Service zu bieten. Dann ist etwas Besonderes passiert. Es gab einen unerwarteten kollateralen Nutzen. Was meine ich? Weil jetzt alle im Netz sind, macht keiner mehr die Fahrzeuge kaputt, schmiert die Sitze voll oder sonst etwas. Die haben deutlich gemerkt, dass die Fahrzeuge sauberer bleiben. Das hatte man nicht auf der Rechnung, muss man aber einbeziehen als Einnahme oder nicht gemachte Ausgaben. Ein willkommener Nebeneffekt.

Wie ist unsere Wertung?

Es ist ersichtlich, dass viele Menschen nicht mehr ohne das Internet leben können. Bei mir geht es noch, was nicht heißt, dass ich es nicht nutze. Aber bin gerne auch mal „offline“ unterwegs. Aber es gibt junge Leute, die nicht mehr ohne Internetverbindung sein wollen. Vor allem auf diese Kundengruppe zielt das Angebot, aber auch auf Berufspendler, auf Menschen, die regelmäßig mit dem ÖPNV unterwegs sind und die Zeit nutzen wollen und nicht das Gefühl haben, ich bin jetzt eine Dreiviertelstunde gefahren, sondern sie haben während der Fahrt eine Dreiviertelstunde arbeiten können. Das ist das eigentliche Ziel. Wir sind der Überzeugung, dass dieses Angebot ein richtig gutes Pionierangebot ist und deshalb erhält die SWEG diesen Preis.

Herzlichen Glückwunsch.



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Eine weitere Auszeichnung, ebenfalls mit 4.000 Euro dotiert, in der Kategorie „**Kundennutzen durch Digitalisierung**“ geht an das Familienunternehmen Omnibus Groß aus Rottenburg.

Die Bewerbung ist überschrieben „**Mit digitalen Technologien die ÖPNV-Nutzung erleichtern**“. Die Firma Groß ist ein klassisches, mittelständisches Unternehmen, wie wir sie in Baden-Württemberg gut kennen. Rund 300 gibt es noch im Land, alle sehr engagiert. Mir ist es an dieser Stelle wichtig zu sagen, die Firma ist mir wohl bekannt. Ich komme ja aus Rottenburg und es ist mir eine besondere Freude, dass ich heute den Preis an einen ehemaligen Schulkameraden, seine Frau, seine Familie verleihen darf. Natürlich erhält das Unternehmen aber nicht deswegen die Auszeichnung, sondern weil die Idee einfach gut ist.

Die Firma Groß begreift sich selber nicht nur als Omnibusunternehmen, sondern als Mobilitätsdienstleister. Man möchte auf die Bedürfnisse der Kunden eingehen und möglichst kundenfreundliche Angebote bieten. Das Unternehmen ist in Rottenburg am Neckar unterwegs, aber auch zwischen Rottenburg und Tübingen und hat jetzt ein Servicepaket entwickelt, um damit Kundenwünsche besser erfüllen oder Kundenfragen besser beantworten zu können. Es gibt einen interaktiven Fahrplan, der dem Nutzer alle Informationen über die Fahrt selber gibt. Es gibt prägnante Icons, die hilfreiche Informationen z.B. zur Barrierefreiheit liefern. Es gibt eine Erinnerungsfunktion, „jetzt musst du los“, damit du deinen Bus noch kriegst. Dies alles lässt sich einstellen. Es gibt ein Fahrplan-Widget, das personalisiert ist und damit ein persönliches Fenster zur Nutzung darstellt. Einen WhatsApp Feed, mit dem der Fahrgast den aktuellen Standort des Busses auf seinem Smartphone sehen kann oder auch sehen kann, ob es irgendwo Streckenstörungen gibt oder ob der Bus Verspätung hat. Der Fahrgast ist so stets gut informiert. Und schließlich kann er sogar sehen, wie viele Fahrgäste schon im Bus sitzen, in den er einsteigen will: Mit einer Auslastungsanzeige.



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Wie funktioniert die? Über Infrarotlichtschranken werden an den Türen die Fahrgäste gezählt, die aus- bzw. einsteigen und die Daten an einen Server übermittelt. In Form eines Auslastungsdiagramms können die Kunden in Echtzeit sehen, was sie erwartet, wenn sie jetzt diesen Bus benutzen. Man hat auf diese Art und Weise natürlich auch Wahlmöglichkeiten. Wenn man mal reinsieht und merkt, dass der Bus schon ziemlich voll ist und noch etwas zu tun hat, dann kann man sich entscheiden, erst den nächsten Bus zu nehmen, der ist noch nicht so voll.

Sie sehen, die Kunden erhalten vielfältige und nützliche Informationen. Im Nahverkehr ist dies in diesem Umfang ungewöhnlich, vor allem dann, wenn dies ein vergleichsweise kleines Familienunternehmen für seine Busflotte anbietet. Die Firma Groß ist hier Pionier bei diesem kundenfreundlichen Informationsangebot. Deshalb zeichnen wir das Unternehmen aus und nicht, weil der Firmenchef mit mir in die Schule gegangen ist.



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Wir kommen zu unserem nächsten Preisträger, diesmal in der **Kategorie Umwelt/Technologie, Elektromobilität**.

Elektromobilität und Busse. Die Insider ahnen schon, wovon ich spreche. Es gibt eine Stadt in Baden-Württemberg, die letzte von dreien, die es in Deutschland noch gibt, die seit langem schon mit Bussen elektrisch unterwegs sind. Esslingen am Neckar. Beworben hat sich der Esslinger Stadtverkehr unter der Überschrift „**Einsatz emissionsfreier Elektro- und Hybridbusse im Esslinger Stadtverkehr**“.

Die ehemalige freie Reichsstadt Esslingen hat 92.000 Einwohner und liegt im unmittelbaren Umfeld der Landeshauptstadt Stuttgart. Esslingen hat sehr früh Oberleitungsbusse genutzt und im Unterschied zu allen anderen Städten, die das System aufgegeben haben, hat Esslingen am O-Bus festgehalten. Der Knackpunkt: mangels Nachfrage wurde das Buskonzept nicht mehr weiterentwickelt. Hier haben die Esslinger Stadtwerke angesetzt. Gerade jetzt in Zeiten der Elektrifizierung hatte sich das Unternehmen das Ziel gesetzt, den O-Bus zu modernisieren. Neue Oberleitungen sind nicht ganz billig, vor allem abseits von Hauptachsen. Daraus hat man Konsequenzen gezogen. Man hat sich überlegt, gibt es Möglichkeiten, das bestehende System mit neuer Technologie weiter zu entwickeln? Sie sehen jetzt diesen schönen Bus, den ich mit einweihen durfte, ein richtig innovatives Gefährt. Und was unterscheidet diesen Bus jetzt von den alten Oberleitungsbussen?

Wir sprechen von einem Hybridbus, aber nicht von einem Diesel-Hybrid Bus, sondern von einem elektrischen Hybridbus. Im Oberleitungsbetrieb lädt der Bus seine Batterien auf, die ihm abseits der Leitungstrassen einen Fahrbetrieb bis zu 10 km weit ermöglichen. Verwendet werden Lithium-Titan-Oxid-Traktionsbatterien, die eine Leistung von rund 240 kW haben und dem Bus eine hohe Flexibilität verleihen. Ich finde, das ist eine richtig gute Sache, auf diese Art und Weise das vorhandene O-Bus



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

System zu modernisieren und vor allem zu flexibilisieren. Der Bus schafft im Batteriebetrieb ca. 10 Kilometer und das bei einer Geschwindigkeit von 65 km/h. Eine Netzerweiterung ist so problemlos möglich. Schade ist nur, dass dieses innovative Konzept nur wenige Betriebe jetzt auch nutzen können. Aber an sich ist es eigentlich genial, aus dem alten System mit neuer Technologie ein zukunftsfähiges O-Bus Konzept zu machen.

Im April 2016, also vor gut einem Jahr gingen die Busse an den Start und haben sich seither im Einsatz bewährt. Die Busse können heute auch auf eine gute Zeit des Energiesparens zurückblicken. Allein auf einer Linie konnten rund 74.000 Liter Diesel pro Bus und Jahr eingespart werden, ebenso 79 Tonnen CO₂. Es ist ein echter Beitrag auch zum Energiesparen, wenn man das Konzept verstärkt nutzt. In Deutschland ist die Technologie bisher nicht so stark verbreitet, aber es gibt sie ja in vielen anderen Ländern, z.B. der Schweiz, Österreich, Ungarn, in Tschechien, oder auch Polen. In Deutschland haben sich die Verkehrsbetriebe in den 1970er Jahren fast kollektiv von dieser Technologie verabschiedet, was ich im Nachhinein bedauere. Von dem neuen Betriebskonzept profitiert die Umwelt, die Kunden profitieren und ich glaube, dass insgesamt die Verkehrsbetriebe in Esslingen damit nicht nur ein schönes Aushängeschild für einen modernen Betrieb haben, sondern eben auch eine Attraktion in Form eines modernen und klimafreundlichen Busses. Dies würdigen wir mit dem mit 5.000 Euro dotierten Innovationspreis.



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Und nun zu unserem vierten Preisträger, diesmal in der Kategorie **Betrieb/Verkehrsplanung, Ökologie im Nahverkehr.**

Der ebenfalls mit 5.000 Euro dotierte Innovationspreis geht an die Stuttgarter Straßenbahnen AG für das Konzept „**Lebensraum Stuttgarter Gleise. Höhere Akzeptanz für Bahninfrastruktur durch Mehrwert für Anwohner und für die Umwelt.**“

Die SSB ist das größte Verkehrsunternehmen Baden-Württemberg. Mit inzwischen 15 Stadtbahn- und 72 Buslinien sorgt es für die Mobilität von einer Million Einwohnern im Ballungsraum Stuttgart. Zentraler Bestandteil des Liniennetzes sind die Stadtbahnstrecken mit eigener Trasse. Immer wieder gab es Konflikte, ob die Trassen in das Stadtbild passen, ob das alles überhaupt ökologisch ist. Natürlich hat man schon vor Jahren mit der Gleisbegrünung begonnen. Was am Anfang als neues Grün daherkam, ist von Ökologen sehr schnell als Rasengrün ohne ökologischen Nutzen entlarvt worden. Trotzdem war es natürlich besser und schöner, und auch ein Stückchen leiser, als das klassische Schottergleis. Deshalb gab es Überlegungen, die Bepflanzung ökologisch und weniger arbeitsintensiv zu gestalten. Hinzu kommt, dass das regelmäßige Mähen in den dicht getakteten Betriebsablauf eingreift.

Gemeinsam mit der Naturschutzbehörde hat die SSB nach Alternativen gesucht. Dabei hat man sich darauf besonnen, den Bahnkörper standortgerechter zu bepflanzen. Der Raum zwischen den Gleisen wird jetzt nährstoffarm gestaltet. Auf eine Humusschicht wird verzichtet. Die Substratschicht wird verkleinert und mit darauf abgestimmten Arten bepflanzt. So entsteht eine Magerwiese, die blütenreicher ist und damit besser als der Versuch, einen englischen Rasen in das Gleisbett zu pflanzen. Also mehr Ökologie mit weniger Material und auch mit weniger Arbeitseinsatz. Am Ende kann man im echten Sinne des Wortes sagen, der Rasen ist mager geworden,



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

auch die Kosten. Es ist Lebensraum für Wildbienen und für Schmetterlinge entstanden.

Hier kann man von einem echten Mehrwert sprechen, auch im ökologischen Sinne. Sie wissen alle, dass man bei Infrastrukturprojekten auch einen ökologischen Ausgleich schaffen muss. Man kann Öko-Punkte erwerben oder man kann mit dem Magerwiesengleis selbst, d.h. mit der Baumaßnahme ganz oder teilweise, diesen Ausgleich herstellen. Auch insofern ein gutes Geschäft, nicht nur in ökologischer Hinsicht.

Diese Magerwiese auf dem Gleis ist eine richtig gute Idee. Sie funktioniert, sie ist ökologisch, sie ist ökonomisch. Sie vernetzt und schafft neue Lebensräume dort, wo eigentlich schon nichts mehr war und berücksichtigt auch, dass Menschen einen anderen Zugang zur Natur bekommen, wenn Sie sehen, dass mit Verkehrsinfrastruktur Natur nicht nur kaputt gemacht, sondern auch wieder Natur ermöglicht wird. Deshalb bin ich der Meinung, alles zusammengenommen ist die alte Idee des Grünen Gleises neu gedacht, ökologisch gedacht, was richtig Innovatives.

Herzlichen Glückwunsch zu diesem Preis.



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

3. Schlusswort

Markus Brock: Damit stehen die diesjährigen Gewinner des Innovationspreises ÖPNV fest. Es ist immer wieder spannend, zu sehen, welche neuen Entwicklungen und Anwendungen sich im Nahverkehr auftun. Bleiben Sie dran. Innovation ist eine Daueraufgabe und nach all dem, was wir heute Abend schon gehört haben, kann der ÖPNV angesichts der Herausforderungen gar nicht innovativ genug sein.

Denken Sie dran: Nicht alles klappt auf Anhieb. Woody Allen, bekanntermaßen ein sehr kreativer Kopf hat dazu mal formuliert:

„Wirklich innovativ ist man nur dann, wenn mal etwas danebengegangen ist“.

Minister Hermann: Herr Brock, vielen Dank für Ihre Schlussbetrachtungen.

Meine Damen und Herren,

Innovation ist eng verbunden mit dem Begriff der Erneuerung. Morgen und übermorgen werden Sie viel über Neuerungen oder gar die Erneuerung des ÖPNV hören. Ich möchte Sie heute Abend ermuntern, lassen Sie sich ein auf diesen Veränderungsprozess ganz im Sinne eines chinesischen Sprichwortes:

„Wenn der Wind der Erneuerung weht, bauen die einen Menschen Mauern, und die anderen Windmühlen.“

Mauern brauchen wir keine, dies lehrt uns die deutsche Geschichte. Lassen Sie uns den Wind der Erneuerung nutzen, den Nahverkehr zukunftsfest zu gestalten.



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

4. Ankündigung Wettbewerb 2019

Zum Schluss möchte ich mich ausdrücklich bei allen Bewerbern für ihre Teilnahme an der Ausschreibung des Innovationspreises ÖPNV sehr herzlich bedanken.

Diejenigen, die heute nicht ausgezeichnet werden konnten, bitte ich, sich nicht entmutigen zu lassen.

Nutzen Sie Ihre Chance erneut, wenn wir im Sommer nächsten Jahres den Innovationspreis ÖPNV wieder neu ausschreiben werden!

Es lohnt sich, mitzumachen. Die bisherigen Preisträger werden dies gerne bestätigen.