



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

**Rede von
Minister Winfried Hermann
anlässlich der Eröffnung des
8. ÖPNV-Innovationskongresses
am 15. 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

Herzlichen Dank, Herr Bürgermeister Haag, für das herzliche Willkommen hier in Freiburg.

Ich will mich gleich zu Beginn dafür bedanken, dass wir jetzt zum 8. Mal hier in Freiburg zu Gast sein dürfen. Wir kommen gerne hier her, nicht nur, weil Freiburg wunderschön ist, sondern weil Freiburg in der Tat in vielerlei Hinsicht Pionierstadt ist, Vorbild für viele. Das Landesverkehrsministerium arbeitet gerne mit den Freiburgern zusammen. Manchmal treiben sie uns, manchmal ärgern sie uns, aber sie sind immer vorne mit dabei. Das gefällt mir.

Ich begrüße Sie alle sehr herzlich, meine Damen und Herren. Sie kommen ja von weit her, aus der ganzen Republik und wir haben Gäste aus Österreich und der Schweiz. Beim Blick auf die Teilnehmerliste habe ich mich sehr gefreut, weil wir Teilnehmer aus allen Bereichen der Branche in unterschiedlicher Verantwortung haben. Insofern glaube ich, ist es ein gut besetzter, gut besuchter Kongress hier im Konzerthaus. Das Konzerthaus liegt einfach ideal, ein gutes Beispiel für ein Kongresszentrum der kurzen Wege. Das Hotel direkt daneben oder direkt gegenüber, der Bahnhof kaum zweihundert Meter entfernt, also das passt hier alles richtig gut.

Willkommen in Freiburg, im schönen Baden-Württemberg und beinahe bin ich geneigt zu sagen, willkommen bei dieser schönen Landesregierung, aber das ginge dann doch zu weit. Jedenfalls heiße ich Sie auch im Namen der Landesregierung herzlich willkommen. Wir verstehen uns in vielen Bereichen und gerade auch im Bereich des Verkehrs als „Land der Innovationen“. Wir praktizieren seit einigen Jahren Konzepte für eine nachhaltige Mobilität, eine neue Mobilität. Klar ist natürlich, dass zu dieser



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

neuen Mobilität auch der ÖPNV dazugehört, gerade den Nahverkehr wollen wir voranbringen. Wir haben gestern Abend bei der Verleihung der Innovationspreise schöne Beispiele an innovativen Konzepten und Ideen gesehen. Das ist ein zentrales Element dieses Kongresses, gute Beispiele vor allem aus der unternehmerischen Praxis zu zeigen. Wir wollen motivieren, aber auch den Pionieren Danke sagen, die selber etwas unternommen und neugestaltet haben.



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

2. Mobilität 4.0 – Mehr als nur Technik

Das Motto des diesjährigen Kongresses ist mit „Mobilität 4.0“ nur vage umschrieben. Gemeint sind natürlich die neuen Informations- und Kommunikationstechnologien, die Digitalisierung, die sich in allen Lebensbereichen vollzieht. Diese Möglichkeiten beobachten wir und denken darüber nach, welche Konsequenzen sich daraus für den ÖPNV ergeben können. Was können wir nutzen? Wo können wir diese Technologien einsetzen und wie können wir diese integrieren?

Ich spreche gerne in diesem Zusammenhang von einer doppelten Vernetzung: Wir müssen alle Verkehrsträger besser miteinander vernetzen und all diese Verkehrsträger müssen im Netz vernetzt sein. Insofern glaube ich, dass genau dieser Aspekt zukünftig eine noch größere Rolle spielen wird. Wir wissen ja alle, die Anfänge sind überall schon gemacht, aber jetzt geht es konsequent und systematisch weiter. Wir verstehen diese Themen mit Mobilität 4.0 jetzt nicht nur technologisch, wie es etwa die Industrie versteht. Wir fassen den Begriff weiter. Bei Mobilität 4.0 denken wir zwar an die Digitalisierung, aber auch daran, dass die Entwicklung nachhaltig, kundenfreundlich und flexibel sein muss. Unser Ziel ist ein moderner und leistungsstarker ÖPNV, eingebettet in ein komplexes Mobilitätsszenario.

Es gibt einen netten Kurzfilm von Oscar Boyson über Mobilitätsprobleme in Städten. Unter anderem war er auch in Baden-Württemberg, in Mannheim unterwegs und seine Erkenntnis, die ich durchaus teile, ist, man kann Probleme zwar mit Technologie lösen, aber das alleine wird nicht reichen. Man muss auch nachdenken. Man muss kreativ sein. Man muss neue Lösungen finden. Insofern muss man sagen, es gibt diesen technologischen Trend der Digitalisierung, aber dieser bedarf zwingend einer gesellschaftlichen und auch einer politischen Begleitung und Steuerung.



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Nicht alles, was als technologischer Schnick-Schnack daherkommt, ist immer sinnvoll und braucht man wirklich. Wichtiger ist, sich darüber klar zu werden, was wir wollen und wofür wir diese Technologien einsetzen wollen. Nützen sie wirklich oder ist es nur viel Brimborium. Ich meine, all diese Technologien können zur Lösung vieler Probleme und vieler Herausforderungen einen wesentlichen Beitrag leisten. Aber wir müssen immer prüfen, welchen sinnvollen Beitrag sie wirklich leisten können.

Ich habe neulich in der Süddeutschen Zeitung einen Artikel unter der Überschrift: „In Dubai kommt ein Taxi geflogen“ gelesen. Dort soll ein kommerzieller Taxi-Betrieb in Form von Drohnen eingerichtet werden. Man bestellt mit seinem iPad das Taxi, das kommt dann dahergeflogen und transportiert einen wohin man will. Die Routen sind vorprogrammiert. High-Tech vom Feinsten. Jetzt stellen Sie sich vor, Dubai wäre die Welt oder Freiburg, dann würde ich sagen, das wird schwierig. Selbst dann, wenn wir nur den Taxiverkehr in die Luft verlagern würden, würde ich sagen, dass es als unangenehm empfunden werden würde. Dann ist Schluss mit der Freiburger Gemütlichkeit und mit den anderen Annehmlichkeiten in den Innenstädten. Dann wird man, sollte das die Zukunft sein, einst sagen, mein Gott war das noch gemütlich, als wir den Stau mit den Autos auf den Straßen hatten. Denn dieses Gesurre von vielen Drohnen in der Luft, das uns zwar auch in der Zukunft droht, glaube ich, das ist nicht das, was wir anstreben sollten.

Unser Ziel muss es eher sein, dass wir kundenfreundlich und orientiert an Lebensqualität diese Technologie nutzen, und zwar möglichst für Viele oder besser gesagt, möglichst für Alle – für die ganze Bevölkerung in Stadt und Land. Für die Reichen und die weniger Reichen. Dies gilt auch für die Technologien, die wir heute schon haben. Ziel muss es sein, möglichst einfach, möglichst benutzerfreundlich Angebote zu gestalten. Dazu können diese Technologien beitragen. Wir haben schöne Beispiele,



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

z.B. eines von der SBB, „MobileAPP“. Die haben ihre Anwendung kundenfreundlich, sehr einfach gestaltet, sodass es leicht möglich ist, ein Ticket zu buchen.

Warum erwähne ich das? Solche Anwendungen gibt es ja viele. Die Schweizer haben die App zusammen mit ihren Kunden entwickelt und ausprobiert. Ein umfangreiches und umfassendes Kunden-Feedback floss in die Optimierung des Produktes ein und am Ende kam eine besonders kundenfreundliche und einfache App zustande. Auch das ist ein schönes Beispiel, weil es zeigt, der öffentliche Verkehr ist sozusagen Gemeinschaftsverkehr und kann auch gemeinschaftliche Kreativität voranbringen. Vielleicht sollten wir uns das Konzept öfter zunutze machen.

Klar ist, die Serviceleistungen der Unternehmen müssen mittelfristig noch besser werden. All das, was wir heute anbieten, glaube ich, kann man auch nochmal unter diesem Gesichtspunkt überarbeiten: Ist das Angebot wirklich einfach oder ist es noch zu kompliziert oder zu technikverliebt und gar nicht so nutzerorientiert.

Kundenorientierung ist das eine. Aber ich habe die Erwartung, dass neue Technologien im ÖPNV auch einen Beitrag zu der großen Herausforderung des Klimaschutzes leisten. Wir müssen es leider immer wieder sagen: Baden-Württemberg ist in dieser Hinsicht negativer Spitzenreiter. Wir haben mit einem Anteil von über 30 % der Treibhausgase aus dem Verkehrssektor den höchsten Anteil dieser Quelle bei den Treibhausgasen in der ganzen Republik. Selbst weltweit liegen die Anteile eher bei 20 %, aber nicht bei über 30 %. Wir sind also auch im negativen Sinne „das“ Autoland. Es wird sehr viel Auto gefahren. All die Einspareffekte, die es in den letzten 25 Jahren in anderen Branchen gegeben hat, sind im Verkehrsbereich ausgeblieben. Auf das einzelne Fahrzeug gesehen gibt es Einsparungen. Dafür wird aber viel mehr gefahren und das nicht nur mit dem einen Verkehrsmittel, sondern auch mit den anderen und man fliegt. Alles in allem hat sich kaum etwas bewegt, wir haben keine Reduktion



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

erreicht. Aber in den nächsten Jahren müssen wir im Verkehrssektor eine deutliche Reduktion der Treibhausgase schaffen, sonst werden wir das 2-Grad-Ziel, das wir mit dem Pariser Klimaschutzabkommen unterschrieben und auch ratifiziert haben, krachend verfehlen.

Diese Herausforderung gilt übrigens nicht nur für Baden-Württemberg, sondern bundesweit. Auch international muss man den Verkehrssektor als Bereich wahrnehmen, der dringend im Sinne des Klimaschutzes umgebaut werden muss. Wir brauchen die Mobilitätswende, die Verkehrswende, damit wir die genannten Ziele erreichen. Ein wesentliches Element ist die Veränderung des Modal-Splits. Allein mit Elektroautos werden wir es nicht schaffen. Sondern wir müssen gerade in Städten, davon bin ich überzeugt, den Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsträger stärken: zu Fuß gehen, Rad fahren und den ÖPNV nutzen. Wir haben es schon gehört, der Anteil an umweltfreundlichen Verkehrsmitteln in Freiburg ist sehr hoch und der Anteil des Individualverkehrs konnte inzwischen auf 21 % zurückgedrängt werden. Das ist schon ziemlich gut. Wenn Sie sich aber andere Großstädte wie Stuttgart anschauen, dann hat der Individualverkehr immer noch einen Anteil von weit über 40 %. Entsprechend schlecht stellen sich die anderen Bereiche dar. Da gibt es noch viel zu tun.

Ich bin davon überzeugt, dass wir sowohl den ÖPNV weiterentwickeln müssen, als auch den Radverkehr und den Fußverkehr. Das ist für mich ein Verbund, der insgesamt gestärkt werden muss. Der ÖPNV-Anteil liegt in Freiburg bei 16 %, in Karlsruhe bei 17 %, in Bremen bei 16 %, in Münster bei 9 %, und in Tübingen bei 18 %. Ich meine, da ist noch viel Luft nach oben. Das ist mir deutlich zu wenig. Ich glaube, da kann man mehr rausholen, gerade auch mit neuen technologischen Entwicklungen.

Lassen Sie uns den Anteil des ÖPNVs in Städten mit eher hohen Werten des Umweltverbunds vergleichen.



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

3. Zielstellungen für den ÖPNV in Baden-Württemberg

Wir haben uns als Landesregierung vorgenommen, einen leistungsstarken ÖPNV nicht nur in der Stadt, sondern im ganzen Land, auch auf der Schiene voranzutreiben. Das ist im Koalitionsvertrag verankert. Wir sprechen von einer **Zukunfts-Offensive öffentlicher Verkehr**. Wir wissen sehr gut, wir müssen auf der einen Seite die klassische Hardware des öffentlichen Verkehrs entwickeln, aber wir brauchen jetzt auch die Software dazu, die neuen kundenfreundlichen Anwendungsformen. Wir haben als Land ein Schienenausbaukonzept entwickelt, um damit den Schienenverkehr zu stärken. Das Rheintal ist ein gutes Beispiel dafür oder die Südbahn.

Wir wollen aber auch auf anderen Sektoren der Mobilität Treiber und Vorbild sein, z.B. indem wir jetzt das Jobticket für alle Landesbedienstete eingeführt haben. Den eigenen Fuhrpark stellen wir um und Dienstfahräder sind inzwischen zur Selbstverständlichkeit geworden. Ich hoffe sehr, dass es uns gelingt, noch mehr Unternehmen dazu zu bringen, ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu ÖPNV-Nutzern zu machen. Wenn wir in die Großstädte der Welt schauen, dann sind wir manchmal überrascht, wie wenig der öffentliche Verkehr dort ausgebaut ist, dennoch ist der Anteil der Nutzer sehr viel höher als bei uns. Das liegt auch daran, dass dort Unternehmen das Jobticket als selbstverständlichen Baustein des Arbeitslohns anbieten. Davon sind wir noch weit entfernt. In Japan z. B. ist das in den Ballungsräumen üblich.



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Wir wollen in Baden-Württemberg insgesamt, nicht nur in den Städten, ein landesweites, verlässliches ÖPNV Grundangebot schaffen. Da schauen wir gerne einmal zu unseren Nachbarn in der Schweiz und stellen fest, dass dort viel mehr Menschen in Bussen und Bahnen unterwegs sind, doppelt so viele wie bei uns. Die Schweizer investieren auch mehr. Das werden wir so schnell nicht schaffen, aber wir werden unseren Beitrag dazu leisten.

Wir haben in den letzten Jahren sukzessive erstens die Mittel erhöht und zweitens gelernt, dass es nicht alleine damit getan ist, zu investieren und da und dort ein Modellprojekt zu fördern, sondern wir müssen auch dafür sorgen, dass sich unser Denken ändert. Die Mobilität ändert sich im Kopf, hin zu neuen Mobilitätsmustern, die wir fördern und unterstützen. Denn die neue Mobilität muss im Kopf beginnen, aber sie muss dann gelebt werden. Neue Mobilitätsmuster sind gefragt. Wir haben relativ konsequent in den letzten Jahren die Ausschreibungen im Schienenpersonennahverkehr vorangetrieben. Aus Baden-Württemberg, dem einstigen Monopol-Land der Deutschen Bahn, ist inzwischen ein Wettbewerbs-Markt geworden. Zu jeder Vergabe hat es eine Ausschreibung im Wettbewerb gegeben und wir bekommen jetzt von mehr Anbietern eine höhere Qualität geboten.



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

4. Verlässliches Grundangebot im ÖPNV

Unser Ziel ist es, ein Grundangebot auf der Schiene von morgens früh um 5 Uhr bis Mitternacht anzubieten und das konsequent und gut vertaktet. Wir werden den Schienenverkehr sukzessive verbessern. Flankierend setzen wir auf mittleren Entfernungen **Regiobusse** ein, die Lücken im Schienennetz schließen. Wir geben dafür künftig jährlich 10 Millionen Euro aus und teilen uns das Defizit mit den beteiligten Landkreisen. Qualitativ sollen diese Linien den Standard des Schienenverkehrs erreichen. Die Busse sind keine Konkurrenz zum Stadtverkehr, sie verkehren mit längeren Abständen zwischen den Haltestellen und verfügen über einen vergleichsweise hohen Komfort, selbst WLAN ist selbstverständlich. Neun Linien gibt es bereits, 60 streben wir an. So soll in Baden-Württemberg ein ergänzendes Netz entstehen, das zusammen mit den Schienenstrecken ein verlässliches Grundangebot im ÖPNV nahezu rund um die Uhr schafft.

Wir ergänzen dieses Vorhaben durch Modellprojekte, mit denen wir Erfahrungen sammeln wollen, um eben dann am Ende auch in anderen Regionen vergleichbare Angebote umsetzen zu können. Modellvorhaben in den Kreisen Calw und Göppingen zielen darauf ab, für den ländlichen Raum ein attraktives Angebot zu entwickeln. Wir wissen alle, dass es im Ballungsraum einfacher als im ländlichen Raum ist, ein gutes ÖPNV-Angebot zu bieten. Wie können Lösungen für dünner besiedelte Regionen aussehen? Letztendlich brauchen wir bedarfsgesteuerte Verkehre, die den Basisverkehr im Takt ergänzen. In Schorndorf gibt es beispielsweise ein Projekt des Wissenschaftsministeriums, ein Reallabor. Hier wird ÖPNV ohne Haltestellen ausprobiert. Das ist hoch interessant, weil wir viele Gegenden haben, wo sich ein solches Modell anbietet. Gerade durch die Nutzung neuer Technologien ergeben sich da ganz neue Möglichkeiten.



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Wir wollen die **Finanzierung des ÖPNV** zukunftsfest machen. Dazu streben wir ein schlüssiges Nachfolgesystem der Ausgleichszahlungen nach § 45a Personenbeförderungsgesetz an. Gemeinsam mit den kommunalen Spitzenverbänden, dem WBO (Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmer e.V.) und dem VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) haben wir uns in zähen Verhandlungen darauf verständigt, die Mittel zu kommunalisieren. Die Aufgabenträger des ÖPNV sollen so in die Lage versetzt werden, das ÖPNV-Angebot systematisch auszubauen. Ab dem Jahr 2021 sollen jährlich zusätzlich 50 Mio. Euro, je hälftig finanziert vom Land und den Kommunen, in den ÖPNV fließen.

Wir fördern seit langem die Busse im Nahverkehr. 2017 werden wir die Mittel für das Busprogramm um 50 % aufstocken. Und wir haben mit der **Förderung von Schienenfahrzeugen** begonnen. Es ist uns bewusst, welche großen Anstrengungen in den nächsten Jahren bei der Sanierung, der Erneuerung und Erweiterung der Flotten vor uns liegen und wie teuer das ist. Deshalb bin ich wirklich froh und dankbar, dass es dank der Initiative der Abgeordneten gelungen ist, diesen Schritt tun zu können. Wir müssen aber noch politisch daran arbeiten, die Förderung zu verstetigen. Ich bin der Überzeugung, dass wir den Kommunen gerade bei der Fahrzeugbeschaffung und Erneuerung helfen müssen, wenn wir mehr und besseren ÖPNV wollen.

Wir fördern Bürgerbusse und wir beraten Bürgerbusvereine oder Kommunen. Dazu haben wir bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg ein **Kompetenzzentrum „Innovative Angebotsformen im ÖPNV“** eingerichtet.

Auch beim Ticketing gehen wir neue Wege. Der Online-Vertrieb wird künftig zur tragenden Säule werden. Das hat für die Branche viele Vorteile. Zugangsbarrieren beim Erwerb von Fahrscheinen können abgebaut und langfristig teure konventionelle Vertriebskanäle wie Fahrkartenautomaten reduziert werden. Gegenwärtig konkurrieren



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

viele Systeme am Markt. In die Marktmechanismen wollen wir nicht eingreifen. Aber wir drängen darauf, Ordnung in die elektronische Ticketing-Landschaft zu bringen und die bestehenden Systeme landesweit nutzbar zu machen. Dafür haben wir das **Projekt „LETs go!“** eingerichtet. Damit wollen wir eine landesweit einheitliche Kontrollinfrastruktur für elektronische Tickets aufbauen, basierend auf einem Lizenzierungsverfahren von E-Tickets im Landestarif.

Eine weitere Baustelle ist unser neuer **landesweiter Baden-Württemberg-Tarif**, die neue Klammer über unsere 22 Verkehrsverbände. Der neue Tarif wird ab 2018 stufenweise in Betrieb gehen und durchgängige Fahrscheine im gesamten Land bieten. Die zweite Stufe folgt im Jahr 2021. Wir haben den Tarif jetzt in den Ausschreibungen im Schienenpersonennahverkehr verpflichtend zugrunde gelegt und damit auch den ersten, nicht mehr umkehrbaren Schritt vollzogen. Die erste Phase beinhaltet die Bahnfahrt plus ÖPNV-Anschlussmobilität am Ziel der Fahrt. Die zweite Phase bietet dann umfassende Anschlussmobilität auch am Startort. Das Ziel ist eindeutig, von jeder Haltestelle im Nahverkehr zu jeder anderen Haltestelle soll mit einem Fahrschein gefahren werden können.

Stichwort **autonomes Fahren**. Wir haben in Baden-Württemberg ein großes digitales Testfeld autonomes Fahren, angesiedelt beim KIT Karlsruhe. Das Straßennetz umfasst u.a. die Autobahnstrecke Karlsruhe-Stuttgart-Heilbronn und dann wieder über die A6 und die A5 zurück nach Karlsruhe. Das ist kein digitales Testfeld nur für private Pkws, sondern ein Element berücksichtigt auch autonome ÖPNV-Konzepte. Mit von der Partie ist der KVV. Hoch erfreut bin ich, dass die ersten kleinen Busse schon im Einsatz sind. Für den ÖPNV sehe ich darin eine große Chance, vor allem in schwach besiedelten Räumen mit weniger Kosten bedarfsgerechte Angebote machen zu können. Wie schnell das geht, ob die Technologie sich eignet, das werden wir alles herausfinden.



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Ich persönlich glaube nicht, dass zukünftig alle Fahrten autonom abgewickelt werden. Ob das wirklich immer wirtschaftlich oder sinnvoll ist, so wie manche Technik-Freaks sich das erhoffen, daran glaube ich noch nicht so richtig. Aber die Technologie wird in Zukunft eine Rolle spielen und wir werden die Chancen und Möglichkeiten testen und dabei auch prüfen, wie der ÖPNV profitieren kann. Wir denken beispielsweise über autonom fahrende Schienenfahrzeuge nach. Gerade gestern Abend haben wir darüber gesprochen. Es gibt da die eine oder andere Bahnstrecke, auf der man das ausprobieren kann. Der selbstfahrende Zug als gutes Angebot auf Strecken, auf denen sich ein normaler Zug eben nicht rechnen würde.

Wichtig ist mir, dass wir dabei immer dafür sorgen, dass die Menschen mitgenommen werden und diese neue ÖPNV-Offensive durch ihr eigenes Verhalten auch mittragen. Die Arbeitgeber können ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter motivieren und den Umstieg auf den ÖPNV unterstützen.

Wir vernetzen den öffentlichen Verkehr mit allen anderen Verkehrsträgern. Das Fahrrad ist nicht die Konkurrenz zur Bahn. Der Fußgänger steht nicht in Konkurrenz zum Bus, sondern man braucht die Füße, um zum Bus zu kommen und man muss sich darüber freuen, wenn Menschen noch zu Fuß gehen oder mit dem Fahrrad fahren. Denn Bewegung tut gut. Wer immer nur mit dem ÖPNV fährt, wird auch dick. Der Mensch kann sich selbst bewegen. Er braucht nicht immer künstliche Antriebe. Eine hohe Lebensqualität, eine moderne Mobilität in der Stadt macht genau das aus. Alle Formen der Bewegung sind möglich.

Als **Fazit** möchte ich mit Blick auf die Landespolitik sagen, wir haben in den letzten Jahren wirklich viel angestoßen. Wir sind in vielen Bereichen inzwischen so weit, dass man die Fortschritte schon sehen kann. Trotzdem haben wir noch viele Schritte vor uns. Manchmal ist die Arbeit hart, es sind oftmals die Kleinigkeiten, die einen



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

aufhalten, kleine Interessenskonflikte, die aber ein Projekt über Wochen oder Monate aufhalten und manche Mitarbeiter bei mir zur Verzweiflung bringen. Glücklicherweise schaffen wir es am Ende dann doch. Und das ist ja das Schöne an so einem Innovationskongress. Im Austausch erfährt man, anderswo hat es schon geklappt und man trifft die Menschen, die an dieser neuen Mobilität arbeiten.

Neue Technologien, verbunden mit einer **neuen Mobilitätskultur** – wir können diese multimodalen Bewegungsformen kultivieren und Technik mit Lebensqualität so verknüpfen, dass es selbstverständlicher Teil einer neuen Zeit wird, in der man sich eben das Auto teilt, auch das Fahrrad mal teilt und in der man selbstverständlich die neuen Möglichkeiten des öffentlichen Verkehrs nutzt. Dabei gibt es noch viele Aufgaben zu lösen.



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

5. Schluss

Der ganze Kongress, all die Workshops, die Vorträge sind zum einen Anstöße in bestimmten Bereichen weiterzudenken, aber auch Fragen zu stellen und gemeinsam zu diskutieren.

Ich glaube, wir haben ein gutes Programm für Sie zusammengestellt. Ich will an dieser Stelle noch einmal ganz herzlich meinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im Haus und ganz besonders Herrn Hakius danken, der den Kongress wie immer mit großer Professionalität vorbereitet hat.

Ich wünsche Ihnen dabei jetzt viel Vergnügen und vor allem viele neue Erkenntnisse.

Vielen Dank!