



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR UMWELT, NATURSCHUTZ UND VERKEHR
PRESSESTELLE

23. Februar 2011

Sperrfrist: Beginn der Rede

Rede von
Frau Ministerin Tanja Gönner
anlässlich der Eröffnung des
5. Innovationskongresses ÖPNV
am 23.02.2011
in Freiburg/Breisgau

- ES GILT DAS GESPROCHENE WORT -

Anrede,

ich heiÙe Sie alle auf dem 5. ÖPNV-Innovationskongress des Landes Baden-Württemberg sehr herzlich willkommen.

„Der Kongress ist eine feste Größe im Terminkalender der Nahverkehrsbranche“. So wurde er Ende letzten Jahres in einer Fachzeitschrift beschrieben. Mich freut das sehr. Gerade im 125. Jubiläumsjahr der Erfindung des Automobils ist es mir ein Anliegen, den ÖPNV als unverzichtbaren Bestandteil moderner Mobilität einmal mehr in den Blickpunkt des öffentlichen Interesses zu rücken.

Wir brauchen den Öffentlichen Personenverkehr mehr denn je. Er ist eine tragende Säule nachhaltiger Mobilität.

Der ÖPNV ist in Baden-Württemberg eine Erfolgsgeschichte. Das soll auch so bleiben, wenn auch unter veränderten Rahmenbedingungen. Mit diesen setzt sich insbesondere auch der neue Generalverkehrsplan Baden-Württemberg auseinander, den die Landesregierung im Dezember des letzten Jahres beschlossen hat.

Die Rahmenbedingungen: Der neue Generalverkehrsplan 2010

Der Generalverkehrsplan hat in Baden-Württemberg eine lange Tradition. Der erste Plan entstand bereits 1955. Seitdem hat sich die Verkehrswelt stark verändert. Das Bedürfnis nach Mobilität ist unaufhaltsam gestiegen. Zunehmend hat sich aber auch das Bewusstsein verstärkt, dass sich vor dem Hintergrund der natürlichen und finanziellen Ressourcen sowie des Schutzes von Natur und Umwelt nicht mehr alle Erwartungen der Gesellschaft und der Wirtschaft in eine völlig freizügige Mobilität erfüllen lassen.

Das Leitmotiv des GVP „Nachhaltige Verkehrsentwicklung – Mobilität sichern“ kommt daher nicht von ungefähr. Es steht für den Anspruch des Landes Baden-Württembergs, wirtschaftliche Leistungsfähigkeit mit ökologischer Verantwortung und sozialer Gerechtigkeit bestmöglich in Einklang zu bringen. Auch für zukünftige Generationen sollen die Chancen auf ein Leben in Wohlstand, intakter Umwelt und sozialer Gerechtigkeit gewahrt bleiben.

Wir haben uns darauf einzustellen, dass im Personenverkehr sowohl das Personenverkehrsaufkommen, d.h. die Zahl der zurückgelegten Wege, als auch die Verkehrsleistung, d.h. die Menge der zurückgelegten Personenkilometer weiter steigen wer-

den. Gleichzeitig werden auch die durchschnittlichen Fahrt- bzw. Wegelängen zunehmen. Der Pkw-Verkehr wird seinen Anteil am Modal Split voraussichtlich auch in Zukunft nochmals leicht ausbauen und damit seine Rolle als wichtigstes Verkehrsmittel behaupten. Es darf aber auch erwartet werden, dass in Baden-Württemberg im Jahr 2025 über ein Drittel aller Wege umweltfreundlich mit Schienenfahrzeugen und Bussen, mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt werden.

Der Öffentliche Personenverkehr im Umbruch

Der öffentliche Personenverkehr befindet sich im Umbruch. So lautet die Ausgangsthese des folgenden Leitvortrags und so steht es als Motto über diesem Kongress.

Dies ist zunächst einmal nicht besonders überraschend, denn die Themen des demographischen Wandels und seine Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr oder die beschränkten Spielräume der öffentlichen Haushalte für die Finanzierung von Verkehrsleistungen und für den Bau und Erhalt der notwendigen Verkehrsinfrastruktur, sind Ihnen allen nur zu bekannt. Sie werden auch schon seit einigen Jahren diskutiert.

Die Finanzen

Bei der Finanzierung der dafür erforderlichen ÖPNV-Infrastruktur stehen wir vor grundlegenden Herausforderungen. Bisher wurden Baumaßnahmen durch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz gefördert. Der massive Ausbau des ÖPNVs in den letzten 15 Jahren wäre ohne den Einsatz der GVFG-Mittel nicht möglich gewesen. In Folge der Föderalismusreform läuft die bisherige GVFG-Förderung durch den Bund Ende 2019 aus. Im Land Baden-Württemberg entfallen jährlich rd. 65 Millionen Euro aus dem GVFG-Fördertopf auf die Infrastrukturförderung im ÖPNV.

Es wäre naiv zu glauben, bis dorthin - 2019 - sei die Verkehrsinfrastruktur quasi fertig. Nein, der Fördermittelbedarf wird weit über dieses Jahr hinaus bestehen bleiben. Die Finanzkraft der kommunalen Vorhabenträger wird aber andererseits nicht ausreichen, um dem notwendigen Aufbau- und Erhaltungsbedarf gerecht werden zu können.

Mit diesen Problemen können und wollen wir die Verkehrsunternehmen, aber auch die Kommunen nicht alleine lassen. Wir haben daher vor wenigen Wochen ein eigenes Landes-GVFG in Kraft gesetzt, das zum einen die verkehrliche Zweckbindung der Bundesmittel über das Jahr 2013 hinaus festschreibt und zum anderen die notwendige Planungs- und Finanzierungssicherheit über das Jahr 2019 hinaus für wichtige Infrastrukturvorhaben sicher stellen soll.

Wir sind damit bundesweit eines der ersten Länder, das diesen Schritt gegangen ist und damit ein klares Bekenntnis zum ÖPNV abgelegt hat.

Außerdem haben wir die Fördertatbestände überarbeitet, den neuen Verkehrsbedürfnissen angepasst und auch erweitert. Als Stichwort nenne ich hier

- die Förderung von Radwegen in kommunaler Baulast,
- die Förderung der Grunderneuerung von Verkehrswegen im ÖPNV oder
- die Unterstützung von Lärmschutzmaßnahmen im innerörtlichen Bereich.

Richtig ist aber auch, dass für große Infrastrukturvorhaben über 50 Mio. € Investitionsvolumen, die bislang nach dem Bundes-GVFG abgewickelt wurden, bislang keine Nachfolgeregelung in Sicht ist. Der Bund beharrt darauf, dass dieses Programm 2019 endet. Ich bin der Überzeugung, dass wir auch für diesen Bereich dringend eine Nachfolgeregelung brauchen. Deshalb werde ich mich bei den anstehenden Verhandlungen mit dem Bund zur Evaluierung des Entflechtungsgesetzes für eine Fortsetzung stark machen. Das „Nein“ des Bundes kann hier nicht das letzte Wort sein!

Eine weitere „Baustelle“ bei der Verkehrsfinanzierung betrifft die Regionalisierungsmittel des Bundes. Seit der Regionalisierung 1995 erhalten die Länder zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs Mittel aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes. Für 2011 beläuft sich der Betrag für Baden-Württemberg auf rund 720 Mio. €.

Auch hier steht 2014 eine Revision an. Wir müssen uns auf sehr schwierige Verhandlungen mit dem Bundesfinanzministerium einstellen. Die Herausforderung besteht darin, nicht nur den status quo zu verteidigen, sondern den unabweisbar notwendigen Mehrbedarf an Verkehrsleistungen finanzieren zu können. Nach den aktuellen Planungen gehen wir allein für Baden-Württemberg von einer erforderlichen Steigerung der Schienenverkehre um 30 % aus, um den Bürgerinnen und Bürgern einen attraktiven SPNV anbieten zu können.

In der Verkehrsministerkonferenz haben wir entschieden, durch ein Gutachten diesen notwendigen Finanzbedarf nachzuweisen. Nur mit einer ausreichenden Mittelausstattung können wir die Grundlage für reibungslose und nachhaltige Mobilität schaffen, damit die Wirtschaft prosperieren kann und wir gleichzeitig durch die Stärkung des öffentlichen Verkehrs unsere Klimaschutzziele erreichen.

Die Neuvergabe im SPNV – Chance für mehr Kundenorientierung

Wir wollen aber nicht nur die Finanzierung des ÖPNV langfristig auf eine sichere Grundlage stellen, sondern wir wollen auch seine Attraktivität und vor allem seine Wettbewerbsfähigkeit erhöhen.

Baden-Württemberg hat in den letzten 15 Jahren den Leistungsumfang im SPNV deutlich ausgeweitet. Mit dem Integralen Taktfahrplan bieten wir den Kunden leicht merkbare Abfahrtszeiten und gute Anschlussverbindungen. In Baden-Württemberg sind Streckenstilllegungen und Leistungseinschränkungen kein Thema. Es sind im Gegenteil die Kapazitätsengpässe im Bahnverkehr, die uns zunehmend zu schaffen machen.

Und wir werden den Erfolgsweg eines konsequenten Ausbaus des SPNV fortsetzen. So hat die Landesregierung grünes Licht für ein neues Zugverkehrskonzept gegeben. Momentan hat das Land in 23 Verträgen rund 64 Millionen Zugkilometer bestellt. Diese Verträge laufen alle in den kommenden 5 Jahren aus. Für die derzeit beginnende Neuvergabe haben wir insgesamt 15 Vergabernetze mit wettbewerbsfördernden Größen und regionalem Zuschnitt gebildet, die wir nach und nach in den Markt geben werden.

Bei der Neuvergabe der Nahverkehrsleistungen streben wir nicht nur günstigere Preise, sondern vor allem auch wesentliche Verbesserungen für die Kunden an. Ein wichtiger Aspekt ist dabei ein kundenfreundlicher Vertrieb. Der Verkaufsvorgang ist ja der erste und entscheidende Kontakt der Verkehrsunternehmen mit den Fahrgästen. Trotz vieler anderslautender Lippenbekenntnisse wurde diesem Bereich in der Vergangenheit nicht die notwendige Aufmerksamkeit geschenkt. Wenn es anders wäre, gäbe es heute keine Beschwerden mehr über unbegreifliche Tarifregeln und anspruchsvolle Fahrscheinautomaten.

Wir werden deshalb bei unserem Vergabefahrplan den Verkauf von Fahrausweisen vom Betrieb der Strecken entkoppeln. Wir werden die Vertriebsdienstleistungen in separaten Verträgen vergeben.

Gerade im ländlichen Raum wurde die Zahl der personenbedienten Verkaufsstellen in den letzten Jahren deutlich reduziert. Standorte wurden entweder ganz aufgegeben oder die Öffnungszeiten stark eingeschränkt. Diesem Trend wollen wir entgegen wirken und mit der Vergabe dieser Dienstleistungen im Wettbewerb dazu beitragen, Kundenfreundlichkeit im ÖPNV zurückzugewinnen.

Es ist für uns zudem wichtig, neue Vertriebsformen zu unterstützen. In den letzten Jahren ist der Umfang des Verkaufs über das Internet enorm gestiegen. Keine Handelskette kann es sich leisten, auf dieses Segment zu verzichten. Die Deutsche Bahn ist hier bereits weit voran geschritten. Der übrige öffentliche Nahverkehr scheint sich mit dem Internetvertrieb aber noch schwer zu tun. Ich freue mich deshalb, dass hier auf dem Kongress Lösungen auch für Verbände und mittelständische Unternehmen vorgestellt werden.

Auf früheren Innovationskongressen wurde hier in Freiburg bereits sehr ausführlich über die Anwendungsprojekte von elektronischen Fahrscheinen in Baden-Württemberg berichtet. Mittlerweile sind es nur noch sechs von 22 Verkehrsverbänden in Baden-Württemberg, in denen keine konkreten Umsetzungsprojekte anstehen oder verwirklicht wurden, sei es ein Check-in/Check-out Verfahren wie in Heilbronn und Schwäbisch Hall oder seien es berührungslose Chipkartensysteme, bei denen der Fahrschein auf die Chipkarte geladen wird, wie in Ulm und bis an den Bodensee oder seien es die Handyticketprojekte wie hier bei den südbadischen Verbänden, die sich zu den Fantastischen 5 (kurz: Fanta5) zusammengeschlossen haben. Allen gemeinsam ist, dass die Fahrgäste ihr Bezahlmedium (Chipkarte oder Handy) nicht nur in ihrem Heimatverbund, sondern auch in den Nachbarverbänden werden nutzen können. Sehr erfreulich ist, dass mittlerweile auch die DB AG sich vollständig in diese Verfahren integriert hat und aktiv bei deren Ausbau mitarbeitet.

Für den notwendigen Datenaustausch zwischen den Verbänden setzen wir auf die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg, damit die Verbände regional vor Ort kompetente Ansprechpartner haben.

Schließlich wäre es wünschenswert, wenn die Verbände nicht nur neue, eigene Chipkarten ihren Fahrgästen verteilen würden, sondern durch sinnvolle Kooperation mit anderen Chipkartenanbietern - den Banken zum Beispiel - dafür sorgen könnten, dass sich die Zahl der Karten im Geldbeutel nicht weiter erhöht, sondern eher verringert.

Novelle des Personenbeförderungsgesetzes

Ein Umbruch ganz anderer Art ergibt sich durch die Änderungen des rechtlichen Rahmens, in dem Verkehrsleistungen angeboten, genehmigt, vergeben und bezahlt werden.

Die europäische Verordnung Nr. 1370 von 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße ist seit dem 3. Dezember 2009 in Kraft. Sie regelt,

unter welchen Voraussetzungen Zuschüsse der öffentlichen Hand für Verkehrsleistungen im ÖPNV gewährt werden dürfen.

Als Folge muss das Personenbeförderungsgesetz an das europäische Recht angepasst werden. Dazu liegt seit letzter Woche ein Referentenentwurf des Bundesverkehrsministeriums vor.

Unsere Ausgangsposition dazu ist klar und unverändert:

Wir brauchen eine vernünftige Weiterentwicklung des Personenbeförderungsgesetzes, aber keinen grundlegenden Systemwechsel.

Ein ausschließlich aufgabenträgerinitiiertes ÖPNV-System würde den Interessen der privaten und kommunalen Verkehrsunternehmen, insbesondere des mittelständischen Busgewerbes in Baden-Württemberg, nicht gerecht werden.

Deshalb begrüße ich es, dass die Novelle um einen Ausgleich zwischen Busunternehmen und kommunalen Aufgabenträgern bemüht ist. Beispielhaft erwähne ich einige mir besonders wichtige Punkte:

- Es bleibt dabei, dass Verkehrsleistungen im ÖPNV vorrangig eigenwirtschaftlich erbracht werden.
- Durch die Einfügung einer Mittelstandsklausel für die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge werden die Belange der mittelständischen Busunternehmen in Baden-Württemberg gewahrt.
- Die von den Aufgabenträgern befürchtete „Rosinenpickerei“ kann untersagt werden, wenn eine beantragte Verkehrslinie keine ausreichende Verkehrsbedienung gewährleistet, weil dadurch einzelne ertragreiche Linien aus einem Teilnetz oder einem Linienbündel herausgelöst würden.
- Es bleibt auch dabei - und dies ist mir sehr wichtig - dass die unabhängigen staatlichen Genehmigungsbehörden als neutrale Instanz für die Erteilung der Linienverkehrsgenehmigung erhalten bleiben.

Bei einer ersten Bewertung möchte ich sagen, dass der Referentenentwurf eine gute Grundlage für die weitere Diskussion ist. Baden-Württemberg wird sich aktiv einbringen, gerade auch im Interesse unseres Mittelstands.

Modellprojekt „Nachhaltig mobile Region Stuttgart“

Im Auftrag der Landesregierung haben McKinsey und das Institut für Angewandte Wirtschaftsforschung in Tübingen das Gutachten „Technologien, Tüftler und Talente“

erstellt, das im Juli 2010 der Öffentlichkeit vorgestellt wurde. Dieses empfiehlt politische Aufmerksamkeit für den Bereich „Nachhaltige Mobilität“, weil unter anderem hier ein überdurchschnittliches, dauerhaftes Wachstumspotenzial zu erwarten ist.

Die Empfehlung ist deshalb Teil eines „7-Punkte-Programms der Landesregierung für die Zeit nach der Faktenschlichtung zu Stuttgart 21“. Danach soll die Region Stuttgart zu einer „Modellregion für nachhaltige Mobilität“ entwickelt werden.

In dem Modellprojekt „Nachhaltig mobile Region Stuttgart“ sollen gemeinsam mit Beteiligten aus Kommunen, Region, Wirtschaft, Wissenschaft, Verbänden sowie Bürgerinnen und Bürgern für die Region Stuttgart exemplarisch Handlungsoptionen für eine nachhaltige Mobilität entwickelt werden, die auf andere Regionen des Landes übertragen werden können.

Es geht dabei um die Frage, wie die Mobilitätskonzepte der Zukunft gerade in Ballungsräumen aussehen können.

Über einen rein technizistischen Ansatz, wie dem Einsatz moderner Verkehrssteuerungssysteme und Vernetzung der Verkehrsträger unter Einsatz von IT hinaus, sollen auch langfristige Fragen des Zusammenlebens in Städten und der Stadtgestaltung in das Modellprojekt mit einbezogen werden. Dies berührt Themen wie Stadt- und Regionalentwicklung, Klimaschutz und den demografischen Wandel. Außerdem müssen vorhandene Verkehrsinfrastrukturen und Verkehrsangebote intelligent genutzt werden.

Zum Beispiel sollen die Fahrgäste schnell und einfach über das aktuelle Verkehrsangebot in Echtzeit informiert werden können. Die vielfach schon vorhandenen Verkehrsdaten müssen dazu übergreifend vernetzt werden. Daraus können sich dann völlig neue nachhaltige Mobilitätssysteme und Geschäftsmodelle entwickeln.

Im Rahmen unseres 3. Innovationsprogramms ÖPNV fördern wir bereits modellhaft die Vernetzung von Echtzeitdaten verschiedener kleiner und großer Verkehrsunternehmen, damit Anschlüsse zwischen Bussen und Bahnen gehalten und die Fahrgäste über die aktuelle Verkehrslage informiert werden.

Dadurch lassen sich auch bedarfsorientierte Verkehrsdienste besser vernetzen und mit Fahrrädern, Elektromobilen (z. B. im Rahmen von Car2Go) und Anrufsammeltaxen verknüpfen.

Wer in einer Metropole lebt, soll künftig die Chance haben, in einem CO²-freien Stadtquartier zu wohnen und für seine Mobilitätsbedürfnisse jeweils das Verkehrsangebot zu nutzen, das im jeweiligen Moment das Günstigste, Einfachste und Bequemste ist. In der Regel werden das die Angebote des Umweltverbunds sein: ER oder SIE werden zu Fuß gehen, das Fahrrad nehmen oder den öffentlichen Nahverkehr nutzen.

Wie Sie sehen, haben wir damit ein ganzes Bündel von Ideen und Maßnahmen entwickelt. Ich bin zuversichtlich, dass wir damit einige Impulse geben können, um aus der Auseinandersetzung um Stuttgart 21 - weit über den Verkehrsbereich hinaus - die richtigen Lehren zu ziehen.

Die Modellregion soll übrigens nicht abschließend auf Stuttgart begrenzt bleiben. Einerseits sollen die dort erarbeiteten Ergebnisse auf andere Regionen des Landes übertragbar sein, andererseits werden wir uns nicht versperren, wenn aus anderen Regionen des Landes gute Ideen zu einer nachhaltigen Mobilität eingebracht werden können.

Schlussbemerkung

Meine geehrten Damen und Herren,
es waren ebenfalls Zeiten des Umbruchs als 1817 das Fahrrad erfunden wurde oder vor 125 Jahren das Automobil. Beide Erfindungen stammen aus Baden-Württemberg (aus Mannheim) und haben die Entwicklung der Mobilität weltweit geprägt.

Gestern Abend haben wir Projekte mit dem ÖPNV-Innovationspreis ausgezeichnet, die die Herausforderungen dieser Zeit des Umbruchs angenommen und mit viel Kreativität und Phantasie umgesetzt haben.

Heute Nachmittag werden in 5 Workshops innovative Projekte und Denkansätze vorgestellt.

Morgen Vormittag werden weitere Projekte präsentiert, die wir mit Mitteln unseres ÖPNV-Innovationsprogramms fördern. Projekte, die ebenfalls zukunftsweisend sind - und dies, verglichen mit den sonst im Verkehrsbereich üblichen Investitionssummen, relativ kostengünstig.

Es tut sich also sehr viel. Manche Projekte mögen klein und bescheiden erscheinen. Entscheidend ist aber, dass sich im öffentlichen Nahverkehr in Baden-Württemberg an allen Ecken und Enden etwas sichtbar rührt.

Mit der hierzulande typischen Bescheidenheit darf ich darauf hinweisen, dass wir in Baden-Württemberg vielleicht deshalb so viele Tüftler und Erfinder haben, weil wir bei der Bewältigung der Herausforderungen dieser Zeit aus Quellen schöpfen, die fast grenzenlos und kostenfrei zur Verfügung stehen: Phantasie und Kreativität!

Begreifen wir also den Umbruch als Aufruf zum Aufbruch. Lassen Sie Ihrer Phantasie freien Lauf.

Vielen Dank!