



## „Man muss etwas dafür tun“

In Baden-Württemberg erleben SPNV und ÖPNV einen großen Aufschwung. Ein Gespräch unseres Redakteurs Julian Krischan mit Winfried Hermann, Minister für Verkehr des Landes Baden-Württemberg (Bündnis 90/Die Grünen):

*Bis nach Berlin ist es gedrungen, dass in Baden-Württemberg durch die Erstausschreibung der Netze im Schienenpersonennahverkehr erhebliche Kosten eingespart werden konnten. Gleichzeitig steigen die vom Bund zugewiesenen Regionalisierungsmittel für Baden-Württemberg deutlich an – um mehr als 50 Prozent über 15 Jahre. Kann man sagen, dass Sie sich hier als Verkehrsminister in einer glücklichen Lage befinden?*

Man kann sagen, dass wir inzwischen Handlungsspielräume haben, die wir uns bei der Novellierung der Regionalisierungsmittel erkämpft haben. Fast 60 Jahre lang war das Land von Ministerpräsidenten der CDU re-

giert worden, bevor wir im Jahr 2011 die Regierungsverantwortung übernommen haben. Unter dem Motto „Der Wechsel beginnt“ haben wir ein Zielkonzept für die Zukunft des Nahverkehrs auf der Schiene erarbeitet. Verdoppelt werden sollen die damals bestehenden Fahrgastzahlen. Diese Grundsätze bestanden bereits, als auf Bundesebene die Entscheidung zum Umgang mit den Regionalisierungsmitteln für die kommenden Jahre getroffen wurde. Unser Zielkonzept sieht bis zum Jahr 2025 vor, dass im Land auf der Schiene von 5 bis 24 Uhr ein Grundangebot des Nahverkehrs im Stundentakt bestehen soll. Weitere Züge werden nach dem Kriterium der Nachfrage der Fahrgäste bestellt: Ab 5.000 Fahrgästen am Tag gibt es einen zweiten Zug pro Stunde, ab 10.000 Fahrgästen einen dritten. Darüber hinaus gibt es weitere Zugleistungen, wenn sich die Kommunen finanziell daran beteiligen. An manchen Stellen kommt es sicher zu Produktüberlagerungen mit DB Fernverkehr, an anderen Stellen wird das Zugangebot durch die Infrastruktur begrenzt. Im Kern folgt die Bestellung von Zügen des Nahverkehrs im Land aber einheitlichen, transparenten Kriterien.

*Ist Wettbewerb im Schienenpersonennahverkehr Ihrer Ansicht nach ein Erfolg?*

Der Wettbewerb im Schienenpersonennahverkehr läuft bei uns exzellent, weil wir Rahmenbedingungen für einen richtigen

und fairen Wettbewerb geschaffen haben. Unsere anfänglichen Erwartungen wurden längst übertroffen: Wir haben günstigere Angebote bei einer besseren Qualität und einem starken Aufwuchs an Verkehrsleistungen erhalten. An manchen Stellen ist der Kilometerpreis um die Hälfte gesunken. Schon bei den ersten Ausschreibungen im Anschluss an den Großen Verkehrsvertrag mit der Deutschen Bahn haben wir die Fahrzeugfinanzierung durch das Land übernommen und so aus dem Wettbewerb herausgenommen. Auf diese Weise haben auch kleinere und mittelgroße Unternehmen bei den Ausschreibungen eine Chance. Die Fahrzeuge werden von den Anbietern im Namen des Landes beschafft, finanziert durch gleiche und günstige Darlehenskonditionen bei den Landesbanken. Anschließend werden sie von einer Anstalt des Landes an die Betreiber für die Vertragslaufzeiten verpachtet. Bis zum Jahr 2025 werden wir über insgesamt circa 250 landeseigene Fahrzeuge verfügen. Diese werden ausschließlich Single-Deck-Fahrzeuge sein, um schnelle Fahrgastwechsel zu ermöglichen. Barrierefreie Toiletten und Mehrzweckbereiche sowie WLAN, Klimaanlage, Steckdosen und Mobilfunkverstärker verbessern außerdem die Qualität für die Fahrgäste. Früher waren wir in Baden-Württemberg die „Altmaterialsenke“ der Deutschen Bahn: alte, zum Teil ausgemusterte Modelle aus anderen Bundesländern

bedienten bei uns die Strecken – oder auch schlecht gewartete Gebrauchtfahrzeuge. Diese Zeit ist zum Glück bald vorbei. Wir haben im Land das Monopol im Schienenpersonennahverkehr beendet.

*Werden die Regionalisierungsmittel auch für andere Zwecke als den Schienenpersonennahverkehr verwendet?*

Die Regionalisierungsmittel verwenden wir gesetzeskonform für den SPNV, genauer für die Bestellung von Betriebsleistungen auf der Schiene. Nur zu einem geringen Teil verwenden wir diese Mittel auch für Investitionen, wenn sie für den SPNV nötig sind. Wenn zum Beispiel Schienen fehlen aufgrund früherer Stilllegungen, dann fördern wir auch Busverkehre zum Bahnanschluss. Hierzu haben wir ein Förderprogramm für Regiobuslinien aufgelegt, hier gelten dieselben Standards wie für den Nahverkehr auf der Schiene. Das Defizit dieser Regiobuslinien übernehmen wir als Land während des Förderzeitraums zur Hälfte. Man sieht bereits, dass sich solche Buslinien bei gestiegener Fahrgastnachfrage von selbst tragen. Die neue Regiobuslinie von Sigmaringen nach Überlingen läuft zum Beispiel sehr gut. Bei den drei Buslinien im Großraum Stuttgart ist es noch nicht ganz so gut. Diese Linien sorgen zwar für neue Tangentialverbindungen zwischen wichtigen Oberzentren beziehungsweise zwei davon für direkte und schnellere Anbindungen zum Flughafen. Die Fahrgastnachfrage hat aber noch Potenzial nach oben. Wir haben daher dem Verband Region Stuttgart als Aufgabenträger aufgetragen, mehr Werbung zu machen.

*Da wir damit beim ÖPNV auf der Straße sind: Wie sieht die Landesregierung hier ihre Rolle?*

Die Aufgabenträger für den ÖPNV auf der Straße sind die Stadt- und Landkreise. Sie regeln diese Angelegenheit erst einmal in eigener Verantwortung. Wir als Land haben im Zuge der zweiten ÖPNV-Finanzierungsreform die Finanzströme hier neu geordnet. Dies war aufgrund von europarechtlichen Vorgaben für Wettbewerb und Beihilfen unter anderem für die Schüler- und Ausbildungsverkehre notwendig geworden. Seitdem gibt es keinen Ausgleichsanspruch der Verkehrsunternehmen mehr gegen uns als Land, sondern wir weisen den Aufgabenträgern Finanzierungspauschalen zu. Unser Ziel ist schon, dass der ÖPNV auf der Straße nach ähnlichen Standards wie der Schienenpersonennahverkehr geplant, ausgedehnt und ausgebaut wird. Wir wollen, dass auch

in kleineren Orten nicht nur morgens und nachmittags Schülerverkehre stattfinden, sondern dass es ein ganztägiges Angebot mit verlässlichen und vertakteten Anschlüssen zur Bahn gibt. Hier sagen wir ganz klar: Dafür müssen die Landkreise und Kommunen vor Ort etwas tun. Wir als Land unterstützen das, indem wir die Gesamtsumme unserer ÖPNV-Finanzzuweisungen schrittweise von 200 Millionen Euro auf 250 Millionen Euro erhöhen. Gleichzeitig werden wir zusammen mit der kommunalen Seite für die Mittelverteilung an die Aufgabenträger Leistungskriterien einführen. Wir wollen Anreize für einen guten ÖPNV schaffen.

*Wollen Sie als Land erreichen, dass es auch zu Ausschreibungswettbewerben im ÖPNV auf der Straße kommt?*

Wir wollen mehr Wettbewerb, um Effizienzpotenziale zu heben. Zugleich wollen wir, dass der Wettbewerb mit klaren Vorgaben für Qualität und Quantität des Angebots wie auch sozialen und ökologischen Kriterien ausgestaltet wird. Der Markt regelt sich nämlich nicht von allein. Mit Vertretern der kommunalen Seite wollen wir zudem einen „Pakt für den Mittelstand“ schließen. Die Unternehmen, die vor Ort sind, sollen weiterhin die Leistungserstellung für den ÖPNV übernehmen können.

*Für Fahrgäste ist auch das Thema Fahrpreise sehr wichtig. Ist zu befürchten, dass es angesichts von Projekten wie dem „bwtarif“ zu Fahrpreiserhöhungen kommen kann?*

Fahrgäste brauchen ein preiswertes und einfach verständliches Angebot. Andernfalls ist der öffentliche Verkehr für sie nicht attraktiv. Im Land haben wir 22 Verbände. Der bwtarif sorgt dafür, dass verbundübergreifende Fahrkarten nicht nur im Zug, sondern auch in den ÖPNV-Verkehrsmitteln am jeweiligen Start- und Zielort der Fahrt gelten. Ab Ende dieses Jahres gilt dies zunächst für den Zielort, ab voraussichtlich 2021 auch für den Startort. Dieses „Add-on“ in Form der sogenannten Anschlussmobilität in den Verbänden finanzieren wir als Land. Der Fahrgast erhält damit mehr Leistung zum gleichbleibenden Preis. An anderen Stellen tragen wir als Land zu Tarifsenkungen bei: Im Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart werden wir eine beispiellose Vereinfachung der Tarifzonen erleben. Für die Fahrgäste werden Fahrkarten dadurch verbilligt. Am Ausgleich des dadurch entstehenden Defizits bei den Fahrgeldeinnahmen beteiligten wir uns als Land über sechs Jahre mit 25 Prozent. Auch anderen Verbänden werden wir solche Lösungen anbieten, wenn die jeweiligen Partner bereit sind, das anfängliche Defizit mitzutragen.

*Die neuen Betreiber im Schienenpersonennahverkehr sollen als Gesellschafter in die Verkehrsverbände eingebunden werden. In einer Veröffentlichung heißt es, dass das Land in den Verbänden eine nachfrageorientierte Zusage der Einnahmen an die Eisenbahnverkehrsunternehmen erreichen möchte. Was ist damit konkret*

Das Angebot von Bahn und Bus dynamisch verbessern - Angebotsentwicklung am Beispiel Winnenden

### ► Zugzahlen Bahnhof Winnenden

|      | S3 S-Bahn     |              | R Regionalexpress |         | Insgesamt |
|------|---------------|--------------|-------------------|---------|-----------|
|      | Ri. Stuttgart | Ri. Backnang | Ri. Stuttgart     | Ri. SHA |           |
| 1939 | -             | -            | 17                | 18      | 35        |
| 1980 | 23*           | 24*          | 10                | 12      | 69        |
| 1991 | 41            | 43           | 11                | 11      | 106       |
| 2014 | 51            | 52           | 19                | 19      | 141       |
| 2018 | 55            | 58           | 32                | 31      | 176       |
| 2021 | ca. 68        | ca. 71       | ca. 32            | ca. 31  | ca. 202   |

\* S-Bahn Vorlaufbetrieb

Schiene personennahverkehr auf Erfolgskurs: Am Bahnhof von Winnenden zeigt sich beispielhaft, wie die Anzahl an Zugabfahrten von Montag bis Freitag durch Zubestellungen erheblich gesteigert wird. Auch ein knappes Jahr nach Einführung eines Halbstundentaktes auf der Murrbahn sind die zusätzlichen Regionalbahnen („Metropolexpress“) schon jetzt so voll, dass die Fahrgäste oft nur stehen können. Auch für andere Ballungszentren in Baden-Württemberg sind Steigerungen des SPNV-Angebotes vorgesehen: In der Region um Freiburg im Breisgau soll das fahrplanmäßige Angebot der Breisgau S-Bahn in den kommenden Jahren um 40 Prozent aufgestockt werden.



**gemeint, welches Ziel wird damit verfolgt? Sind die neuen Verkehrsverträge mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen als Brutto- oder Nettoverträge ausgestaltet?**

Bei den neuen SPNV-Ausschreibungen konnten private Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Vielzahl von (Teil-)Netzen und damit Verkehrsleistungen gewinnen. Die zwischen dem Land als Aufgabenträger mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen abgeschlossenen Verkehrsverträge verlangen, dass ein Eisenbahnverkehrsunternehmen Gesellschafter eines Verkehrsverbundes wird oder mit diesem mindestens einen Kooperationsvertrag abschließt. Eine Mitwirkung der Eisenbahnverkehrsunternehmen in den Gremien der Verkehrsverbünde stellt sicher, dass dort die Interessen des Aufgabenträgers sowie der Eisenbahnverkehrsunternehmen angemessen vertreten werden. Es geht nicht um eine Schwächung einzelner Eisenbahnverkehrsunternehmen, sondern darum, dass die Beteiligungsverhältnisse in den Verbänden die reale Verteilung der Verkehrsleistungserbringung spiegeln. Die Ausgestaltung der Verträge, ob brutto oder netto, ist unterschiedlich. In

der Regel sind wir als Land an den Einnahmen beteiligt.

**Zusammenfassend sind das alles sehr viele Innovationen, die wir im öffentlichen Verkehr in Baden-Württemberg auf Schiene und Straße erleben. Da Ihr Ministerium im kommenden Frühjahr einen ÖPNV-Innovationskongress in Freiburg veranstaltet: Auf welche Projekte, die dort präsentiert werden, sind Sie besonders stolz?**

Der ÖPNV-Innovationskongress des Landes Baden-Württemberg findet im kommenden Jahr zum neunten Mal statt. Traditionell greifen wir dabei innovative Ideen oder Projekte auf, die einen Beitrag dazu leisten können, den ÖPNV attraktiver zu gestalten. Wir erleben aktuell einen Umbruch unseres gesamten Verkehrssystems. Digitale Technologien ermöglichen uns ganz neue Möglichkeiten, Verkehre effektiver und auch kundenfreundlicher zu gestalten. Mit einer der großen Herausforderungen für die Verkehrspolitik ist die Luftreinhaltung. Hier ist der ÖPNV im Moment vor allem in den größeren Städten beziehungsweise Ballungsräumen als Löser der Verkehrsprobleme

mehr als bisher gefragt. Die Elektrifizierung der Busflotten und damit die Möglichkeit, lokal emissionsfrei Verkehrsleistungen zu erbringen, gewinnt vor diesem Hintergrund erfreulich an Dynamik. Die genannten Themenfelder werden sich als Schwerpunkt in unserem Kongressprogramm wiederfinden, ebenso wie Bereiche, die auch mir persönlich besonders am Herzen liegen. Ich denke dabei an bedarfsorientierte, auch autonom verkehrende Busse oder aber an die bereits erwähnte Elektrifizierung, um zwei Themen aufzugreifen. Mit autonom und möglichst elektrisch fahrenden Fahrzeugen haben wir eine herausragende Möglichkeit, auch dünn besiedelte Regionen wirtschaftlich zu erschließen, und auch auf der „letzten Meile“ können wir unseren Kunden mehr Service, mehr Bedienqualität bieten und so die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem Auto steigern.

**Vielen Dank für das sehr ausführliche Interview.**

Ich weiß doch, was ich an PRO BAHN hab.



**GO-AHEAD KOMMT NACH DEUTSCHLAND:**

# Präsentation des ersten Stadler FLIRTs für den Einsatz in Baden-Württemberg



werden, soll dies im Vorfeld medial inszeniert werden – so, wie es die Automobilindustrie macht, selbst wenn Fahrzeuge noch gar nicht auf dem Markt sind. Mit diesen Aktionen möchte Minister Hermann für die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs werben. Imageschädigende und negative Wirkungen hätte es, wenn zu Betriebsbeginn nicht alle Fahrzeuge zur Verfügung stünden (diese Situation hatte es vor Jahren in Berlin-Brandenburg gegeben, als die ODEG mit dem Stadler KISS den Betrieb auf einigen

Linien aufnehmen sollte). „Wenn's klemmt, machen Sie eben Überstunden“, konnte der Appell von Verkehrsminister Winfried Hermann an die Belegschaft von Stadler in diesem Zusammenhang nicht verwundern. Am 05. September war es endlich so weit: In Velten (Brandenburg) wurden im Rahmen eines „Rollouts“ die ersten Fahrzeuge des Typs Stadler FLIRT für Baden-Württemberg

vorgestellt. Für den Betrieb in diesen Netzen beschafft Go-Ahead insgesamt 66 Triebfahrzeuge dieses Typs. Die in der Bestellung enthaltenen drei-, vier-, fünf- und sechsteiligen Ausführungen dieses Fahrzeuges können gekuppelt und damit die Kapazität der Nachfrage auf den einzelnen Strecken angepasst werden. Laut Go-Ahead sind im Einsatz bis zu Dreifachtraktionen geplant. Über eine Finanzierungsvereinbarung werden diese Fahrzeuge durch das Land Baden-Württemberg beschafft, für die Betriebszeit werden sie an Go-Ahead zurückverpachtet.

Erfreulicherweise waren der Fahrgastverband PRO BAHN wie auch der Landesfahrgastbeirat im Vorfeld teilweise in Gespräche zur Gestaltung der Fahrzeuge einbezogen worden – sowohl von der Seite von Go-Ahead als auch vonseiten des Landes. Viel Arbeit dieses Beirats floss in Stellungnahmen zu Ausstattungsmerkmalen der neuen Fahrzeuge. So zeigte sich in Velten, dass dem mehrfach erhobenen Wunsch nach großzügigen Mehrzweckbereichen



Blick ins Innere eines der neuen Fahrzeuge des Typs STADLER FLIRT für Baden-Württemberg: Nicht ganz glücklich ist der Fahrgastverband PRO BAHN über die mehrfachen und großen Mehrzweckbereiche an allen Türen. Primär sind sie jeweils nur mit einem großen Fahrradsymbol gekennzeichnet. Selbst in der sechsteiligen Fahrzeugvariante gibt es nur einen einzigen

explizit ausgewiesenen Kinderwagenstellplatz. Ein Klappsitzanteil von ca. 25 Prozent aller Sitzplätze im Fahrzeug ist darüber hinaus nicht optimal: Es wird saisonale Zeiten und Fahrgastaufkommen geben, bei denen Pendlerinnen und Pendler ohne Fahrräder auf den Klappsitzen Platz nehmen. Bei längeren Reisezeiten wird die Fahrt so sehr unbequem.

entsprochen worden ist: In allen Einstiegsbereichen befinden sich beidseitig solche Mehrzweckbereiche für Kinderwagen und Fahrräder. Die Praxis wird zeigen, ob die Verteilung dieser Mehrzweckbereiche über den ganzen Zug wirklich das Ein- und Aussteigen beschleunigt. Diese Mehrzweckbereiche sind lediglich mit jeweils einem großen Fahrradsymbol auf dem Fußboden gekennzeichnet. „Das könnte zu Konflikten führen“, äußerte sich dazu Karl-Peter Naumann, Ehrenvorsitzender des Fahrgastverbandes PRO BAHN. Einseitig kann diese politisch gewollte Ausrichtung der Mehrzweckbereiche auf Passagiere mit Fahrrädern erscheinen. Nur ganz klein befindet sich für diese Flächen zusätzlich das Symbol des Kinderwagens an der Wand. Daneben gibt es im ganzen Fahrzeug nur einen weiteren explizit ausgewiesenen Kinderwagenplatz. Im Rahmen einer Antwort auf eine Anfrage eines Landtagsabgeordneten hatte die Landesregierung zuletzt betont, dass die Beförderung von mobilitätseingeschränk-

ten Fahrgästen und von allen Fahrgästen Vorrang vor der Fahrradbeförderung habe. Ersichtlich wird das an den neuen Fahrzeugen nicht. Wenn es voll ist, dürften die für längere Fahrten unbequemen Klappsitze zudem von Passagieren ohne Fahrräder belegt werden. Ein Klappsitzanteil von 25 Prozent pro Fahrzeug ist außerdem einfach zu hoch, wenn an die Sitzplatzbedürfnisse der Pendlerinnen und Pendler zur Hauptverkehrszeit gedacht wird. Vorstellen könnte sich Naumann auch, dass man in Zukunft Transportplätze für Fahrräder und vollwertige Sitzplätze möglichst schnell ineinander umwandeln kann.

Eine Kritik des Ehrenvorsitzenden geht auch in die Richtung der ersten Klasse in den neuen Fahrzeugen, die nur über Stufen erreichbar ist. Gerade für weniger mobile Menschen mit Gepäck ist das eine deutliche Komforteinschränkung. Eine erste Klasse für stark mobilitätseingeschränkte Fahrgäste wie zum Beispiel mit Rollstuhlplätzen gibt es in Deutschland bislang nicht. Schwierig

zu vermitteln dürfte es Fahrgästen der ersten Klasse sein, wenn deren Bedürfnisse scheinbar an zweiter Stelle stehen: Lediglich wenige Sitzplätze befinden sich im Abteil für die erste Klasse hinter dem Führerstand. Da hier augenscheinlich mit Bestuhlungsbreiten aus der zweiten Klasse gearbeitet wurde, könnte die geringe Sitzplatzanzahl zur Herstellung von Standards der ersten Klasse als Sofortmaßnahme weiter reduziert werden.



Karte unten: Die Briten kommen! Im Lauf des Jahres 2019 übernimmt die britische Firma „Go-Ahead“ mit ihrer deutschen Tochtergesellschaft mehrere Regionalexpresslinien von und nach Stuttgart. Die Zusammenarbeit von STADLER und „Go-Ahead“ wird mit der Übergabe der neuen Fahrzeuge nicht beendet sein: Für die Wartung am neuen Werksstandort in Essingen (Ostalbkreis) hat „Go-Ahead“ einen Vertrag mit STADLER abgeschlossen. Über diese Synergie freut sich Minister Hermann: Gut ist es, wenn ein Hersteller eines Fahrzeugs auch für die spätere Wartung während der Betriebszeit zuständig ist.



