



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Rede von
Minister Winfried Herrmann
anlässlich der Eröffnung des
9. ÖPNV-Innovationskongresses
am 12. März 2019
im Konzerthaus Freiburg

- Es gilt das gesprochene Wort -

Begrüßung

Herzlichen Dank Herr Brock, dass Sie mich und uns alle so freundlich begrüßt haben.

Ich will mich gleich dafür bedanken, dass Sie uns auf diesem Kongress jetzt schon so oft begleitet haben. Es ist mir eine große Freude, wenn ein Moderator bei uns ist, der über ein großes Fachwissen über die Kongressthemen hat und der nicht alles ablesen muss, weil er sonst nichts versteht. Sie machen das großartig und es freut mich, dass Sie dieses Mal wieder dabei sind.

Ja, es ist tatsächlich 16 Jahre her, dass wir mit diesem Kongress gestartet sind und jetzt den 9. Kongress veranstalten. Ich habe mich gefragt, kommen eigentlich die Leute immer wieder? Gibt es eigentlich Menschen, die bei allen Kongressen dabei waren? Können die sich mal melden? Ja dann begrüße ich die Dauergäste mal ganz besonders und Sie meine sehr verehrten Damen und Herren, ich würde mal sagen Freundinnen und Freunde des innovativen öffentlichen Personennahverkehrs, herzlich willkommen hier in Freiburg und das zum neunten Mal.

Das Thema ist immer Innovation; man könnte ja meinen, dass einem beim neunten Mal nichts mehr einfällt. Aber die Tatsachen, dass Sie immer wieder kommen, zeigt, dass es uns immer wieder gelungen ist, das Thema Innovation weiterzutreiben, mit neuen Unterthemen, mit neuen Spezialthemen. Ich glaube, das haben wir auch einem Menschen zu verdanken, der das Thema seit vielen, vielen Jahren betreibt, Herr Hakius, dem ich gleich zu Beginn ganz herzlich Dankeschön sagen möchte. Er arbeitet immer über zwei Jahre daran, dass alles wieder gut klappt und wir immer gute Referentinnen und Referenten aufbieten können. Man kann schon sagen, er hat es auch dieses Mal wieder geschafft ein, unglaubliches breites Programm zusammenzustellen. Herzlichen Dank Herr Hakius.

Ja, vor 16 Jahren war das Jahrhundert noch frisch. Jetzt reden wir bald von den 20er Jahren. Die Zeit geht ziemlich schnell dahin und es ändert sich doch einiges. Dieser



Treff ist im Laufe dieser Zeit sicherlich zu einem bekannten Branchentreffen geworden. Ich bin immer wieder überrascht, wie viele sagen, dass dies praktisch der einzige Kongress dieser Art in Deutschland ist. Schön ist, dass sich unsere Nachbarn aus der Schweiz und Österreich auch immer mit angesprochen fühlen. Das freut uns, dass wir sehr frühzeitig eine Lücke entdeckt und ein Format gefunden haben, um über Innovationen im Nahverkehr zu sprechen.

Baden-Württemberg hat eigentlich das Image, ein Autoland zu sein.

Sie haben schon gemerkt, ich arbeite hart daran, dass wir zu einem **Mobilitätsland** werden, denn Mobilität ist mehr als Auto und bei Mobilität spielt natürlich auch der öffentliche Verkehr eine große Rolle und deswegen ist es gut und wichtig, dass wir die großen Themen, die eigentlich hinter der Mobilitätsdiskussion insgesamt nicht nur bei uns, sondern global vorkommen, dass wir die auch hier mitreinnehmen in die Diskussion der Zukunft des ÖPNVs.

Freiburg ist ja auch schon selbst ein idealer Ort für diesen Kongress. Nicht nur weil die Räumlichkeiten für uns sehr passend sind und wir hier ein optimales Verkehrsangebot antreffen – der Bahnhof ist von hier aus in weniger als fünf Minuten zu erreichen, aber, weil Freiburg natürlich auch schon sehr früh angefangen hat, den ÖPNV systematisch auszubauen. Es ist fast 40 Jahre her, als man entschieden hat, wir wollen die Straßenbahn in Freiburg nicht abbauen, sondern wir wollen sie ausbauen. Inzwischen sind 20 von 28 Stadtteilen mit einem leistungsfähigen Verkehrsnetz an die Schiene angebunden. Man kann sagen, mit Freiburg hat auch die Renaissance des Straßenschienenverkehrs in Baden-Württemberg wieder begonnen und heute sind wir dabei, dass wir den letzten Ballungsraum auch auf die Schiene setzen, das ist dann der Zollernalbkreis, aber ansonsten haben wir Freiburg, Karlsruhe, Mannheim, Stuttgart, Ulm und dann noch Zollernalb, also Reutlingen und Tübingen d.h. alle Ballungsräume haben wieder eine Straßenschiene und eine große Schiene. Da ist Freiburg wiederum auch der Mittelpunkt. Der Ausbau der Stadtbahn ist das eine und die Breisgau S-Bahn ist das andere.



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

In einem weiten Netz kann man zukünftig von Freiburg bis nach Donaueschingen fahren und praktisch auch an die französische Grenze. Das ganze Netz wird gerade elektrifiziert und am kommenden Samstag werden wir ein weiteres Stück Stadtbahn/Straßenbahn in Betrieb nehmen. Auf einer Stadtautobahn, auf einer ehemaligen Stadtautobahn, auch das ist mutig, dass die Stadt, der Gemeinderat das so entschieden hat und da gut vorangekommen ist.

Freiburg und die Region hat auch vorgemacht, wie man mehr Kundinnen und Kunden gewinnen kann – indem man den ÖPNV nicht immer teurer macht. Das Ticket darf nicht kompliziert sein, sondern es sollte möglichst ein umfassendes Ticket sein, eben hier ein Regio-Ticket, das einfach zu haben ist, dazu noch relativ preiswert. Das war ein Teil des Schlüssels zum Erfolg, des ganzen Projektes hier in der Region. Die Region, die Städte und der Landkreis haben viel Geld in den Nahverkehr investiert. Das war nur möglich, weil auch dieser Verbund beliebt ist und das Angebot ebenso. Anderswo müssen die Kreisräte lange kämpfen, bis sie überhaupt Geld kriegen, um das erste Modul irgendeines Projekts zu schaffen.

Verbesserungen im ÖPNV in Baden-Württemberg

Baden-Württemberg hat sich im Nahverkehr auch entwickelt. Sie haben das vielleicht wahrgenommen, wenn Sie in Baden-Württemberg sind, auf jeden Fall. Wenn Sie nicht aus Baden-Württemberg sind, haben Sie es vielleicht schon gehört, dass wir seit Dezember 2018 ein **Baden-Württemberg-Tarif** haben. In unserer wunderbar vielfältigen Tariflandschaft von 22 Verbänden haben wir einen Tarif geschaffen, der verbundübergreifend gilt und ich möchte sagen, die Grenzen ein Stück weit einreißt und trotzdem die Verbände bestehen lässt. Letztlich führt das neue Angebot eben zu mehr Kooperation im Sinne von Kundinnen und Kunden. Soweit wir das bisher schon überblicken können, bekommen wir eine ziemlich positive Resonanz.

Es gibt auch einen anderen Verbund, der viel dazu gelernt hat und einen ganz großen Schritt nach vorne macht. Es ist der größte in Baden-Württemberg, es ist der VVS in Stuttgart. 40 % aller Kundinnen und Kunden im öffentlichen Verkehr sind in diesem Verbund und der VVS wird im April dieses Jahrs mit einem völlig neuen System starten. Es werden **52 Sektoren und Zonen abgeschafft** zugunsten von 5 Ringen. Im



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

ganzen Stuttgarter Stadtgebiet gibt es nur noch eine Tarifzone. Das ist ein grandioser Fortschritt und die Überschrift lautet: Einfach und preiswert. Deswegen umweltfreundlich und deswegen schafft es neue Kundinnen und Kunden und wir setzen sehr darauf, einen Teil der Autofahrerinnen und Autofahrer zum Umsteigen zu bewegen, damit wir nicht nur die Stauprobleme in Stuttgart besser in den Griff kriegen, sondern auch die Luftqualitätsprobleme damit lösen können. Insofern haben wir da, glaube ich, eine gute Lösung vorbereitet. Ich glaube, ein Stück weit war Freiburg und diese Region ein Anstoßgeber für diese Reform, die meines Erachtens ein großartiger Schritt ist.

Zu einem guten ÖPNV gehört meines Erachtens auch eine vorsorgende, sozusagen Mobilität denkende Stadtplanungs- und Stadtentwicklungspolitik. Auch hier ist Freiburg ein Stück weit vorbildlich, weil man neue Stadtteile, die man hier geplant hat, auch immer ÖPNV-orientiert geplant hat. So geplant hat, dass man auch ohne Auto eben sich dort wohl fühlen kann, dass die Stadtteile zum Teil autofrei sind. Auf jeden Fall wurden fußgänger- und menschenfreundliche Quartiere mit guter ÖPNV-Anbindung geschaffen. Auch das ist beispielgebend. Solche Konzepte brauchen wir auch zukünftig mehr - die Diskussion um die Verschränkung von Stadtentwicklung und Verkehrsentwicklung. Wir werden heute, morgen und übermorgen auf dieser Tagung über solche Themen reden, aber uns natürlich auch sehr stark mit der Frage der innovativen Technologien befassen, über die neuen Antriebstechnologien, über die neuen Fahrzeugtypen, Fahrzeugmöglichkeiten, über Fahrgastinformationssysteme und Bezahlssysteme informieren. All das wird heute, morgen und übermorgen hier zu sehen und zu hören sein und wir werden natürlich auch gerade heute Abend einmal ausführlich darüber reden, wie wir es mit der Finanzierung von all dem halten? Wird es sich alles irgendwie von selber tragen, weil es so kostengünstig, so billig ist, weil es so viel verspricht?

Brauchen wir nicht weiterführende Konzepte der Finanzierung?



Neue Finanzierungskonzepte

Aus meiner Sicht kann man sagen, es zeichnet sich ab, dass die Finanzierung im ÖPNV insgesamt besser wird. Vor einigen Jahren waren wir sicherlich in einer sehr schwierigen Phase, als unklar war, wie geht es weiter mit den Regionalisierungsmitteln; als unklar war, wird es überhaupt noch ein GVFG geben; als wir noch nicht wussten, wie geht es im Land weiter? Diese Punkte sind alle Gott sei Dank positiv entschieden. Da ist ein Ruck durch die Gesellschaft gegangen und man hat erkannt, dass es nicht ausreicht, über Jahre hinweg den Status Quo finanziell zu bewahren und zu hoffen, dass alles besser wird.

Klar ist, wenn man mehr ÖPNV, besseren, attraktiveren ÖPNV will, dann braucht man auch modernere Konzepte, modernere Fahrzeuge und das wird nicht kostenlos sein. Deswegen haben wir als Verkehrsministerium immer wieder gesagt, lass uns darüber reden, welche Finanzierungsinstrumente wir noch entwickeln können, nachdem die bisherigen Instrumente über Jahre hinweg nicht auskömmlich waren und selbst mit den besseren Angeboten, die wir heute haben, würde ich mal sagen, werden wir den Durchbruch nicht schaffen.

Die Ausbau-, die Modernisierungs- und die Sanierungsmaßnahmen, die wir alle vor der Brust haben - alles zu finanzieren - das wird nicht leicht sein. Deswegen glaube ich, dass gerade Kommunen auch eine Möglichkeit haben müssen, selber dazu beizutragen, dass ihre Finanzierung für den ÖPNV verbessert wird. Dazu später mehr.

Jedenfalls freue ich mich, dass heute Herr Lehmann vom Mitteldeutscher Verkehrsverbund, dem MDV bei uns ist. Er hat nämlich verschiedene Finanzierungsmodelle sondiert, diskutiert und teilweise erprobt. Die ganze Palette wird er heute vorstellen und das ist auch der Zweck seines Vortrags, dass wir da einen Anstoß bekommen, uns da ein bisschen öffnen für verschiedene neue Finanzierungsformen. Als Minister muss ich immer wieder feststellen, bestimmte Themen sind ziemlich schnell tabu. In Deutschland gehört die Finanzierung von Verkehr auch dazu. Ob das jetzt das Auto oder ÖPNV ist, da ist ziemlich schnell Schluss mit der netten Debatte. Aber ich glaube, wir kommen nicht darum herum, dass wir mal offen darüber reden, wie man das machen könnte. Das muss nicht alles böse sein, es könnte auch vernünftig und



hilfreich sein. Wir werden dann heute anschließend darüber diskutieren und Sie können dann im Laufe des Tages und auch morgen noch weitere Informationen dazu bekommen.

Vielleicht noch an dieser Stelle ein bisschen was zu unserem Programm, zu unserem Ablauf. Wir laden Sie heute im Anschluss an die Podiumsdiskussion zum gemütlichen Beisammensein vor dem Runden Saal herzlich ein. Morgen Abend laden wir zum Empfang der Landesregierung ein. Am Donnerstag werden wir wieder den ÖPNV-Innovationspreises verleihen, dieses Mal wieder mit interessanten Preisträgern, das kann ich schon sagen. Es wird auch eine Stadtrundfahrt mit der Straßenbahn geben und einen Stadtrundgang in Freiburg, damit Sie auch hier ein bisschen davon mitbekommen was ich gerade so angetextet habe.

Ich will jetzt in meinem Beitrag das Thema der Finanzierung etwas konkretisieren. Das kann ich natürlich heute Abend nicht vertiefen. Es ist ja auch der Auftakt, ein Denkanstoß, damit Sie sehen, was wir hier im Lande machen. Wir haben ja versucht, wenn ich sage wir, dann muss ich an der Stelle sagen, wir als Grüne haben in den beiden Koalitionsregierungen, die wir jetzt führen/geführt haben und jetzt führen, jeweils schon bei den Koalitionsverhandlungen versucht, die Nahverkehrsabgabe als ein zusätzliches Finanzierungsmodell in das Programm der Koalition einzubringen. Wir sind da beides mal gescheitert. Übriggeblieben ist der Ansatz, darüber zu diskutieren, mehr aber nicht. Und immer, wenn wir das Thema ansprechen, wird es vom Koalitionspartner auch sofort beendet. Es war jedes Mal das gleiche. Wir haben uns dann als Ministerium gesagt, das Denken lassen wir uns aber nicht verbieten und deswegen haben wir eine umfangreiche Studie in Auftrag gegeben: Was gibt es eigentlich für Drittfinanzierungskonzepte in Deutschland und Europa? Wie funktionieren die? Was bringen die, was kosten sie auch? Wie belastend sind sie und können sie auch politisch durchgesetzt werden?

Modellansätze alternativer Finanzierungsformen in Baden-Württemberg

Aus diesem große Gutachten haben wir dann in dieser Legislaturperiode etwas kleineres, sehr viel Praktischeres gemacht. Wir haben gesagt, wir loben aus, dass



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Städte, die Interesse haben an so etwas Ähnlichem wie einer Drittnutzerfinanzierung, Nahverkehrsabgabe oder Bürgerticket und dies ausprobieren wollen, sich bei uns bewerben können und wir mit denen sozusagen eine virtuelle Nahverkehrsabgabe oder ein Bürgerticket testen. D.h., die Kommunen geben uns die Daten und wir bezahlen das Rechnen von verschiedenen Modellen und stoßen somit eine reale und realistische Diskussion an. Wir haben im Prinzip drei Modelle ausgemacht. Es gibt natürlich zahlreiche andere, aber wir haben zugespitzt auf drei unterschiedliche Modelle. Das wird dann in diesen verschiedenen Kommunen auch ausprobiert. Das Modell des Bürgertickets, das ist das Modell, das alle Bürgerinnen und Bürger an der Finanzierung beteiligt, weil sozusagen alle ein Vorteil haben, selbst die Autofahrer haben Vorteile, wenn die anderen den ÖPNV nutzen, aber die ÖPNV-Nutzer auch. Man bezahlt etwas, aber bekommt auch was dafür. Das zweite Modell, betrifft die Autofahrer, konkreter eine halterfinanzierte Form und das dritte wäre, dass wir nur die Nutzer in Betracht ziehen, also eine Art Mautfinanzierung. Das sind die verschiedenen Formen, die wir auf der Basis von Modellrechnungen auch diskutieren wollen. Ich denke, dies sind wichtige, weiterführende Modelle, die wir angehen wollen.

Aber ich will vielleicht auch noch ein, zwei Schritte zurückgehen und uns noch einmal bewusstmachen, wo stehen wir eigentlich, warum sind Finanzierungsfragen so dringlich? Ich meine, man könnte ja sagen, wir haben das GVFG, die Regionalisierungsmittel, was soll das Ganze noch?

Wenn man sich anschaut, dass wir kontinuierliche Kostensteigerungen im Betrieb haben, dass wir regelmäßig auch tarifbedingte Kostensteigerungen beim Personal haben, das wird sich auch nicht ändern, dass wir alle die Kapazitäten verbessern müssen, modernisieren und ausbauen wollen, dass wir eben auch immense Ausbauprojekte haben, die viel kosten, gerade bei der Schieneninfrastruktur, dann kommen wir mit den gegenwärtigen Finanzmitteln nicht weit. All das Ganze wird nicht funktionieren, wenn man so im herkömmlichen Stil weitermacht. Ich glaube, einer der größten Fehler war, sicherlich gezwungenermaßen begangen, dass der ÖPNV in den letzten Jahren und Jahrzehnten mit steter Regelmäßigkeit jedes oder jedes zweite Jahr zum



Januar eine Preiserhöhung verkündet hat. Das ist sozusagen die beste Werbung, die man für so ein Konzept machen kann. Zum Ende des Jahres heißt es, es wird übrigens teurer. Wir machen zwar nicht mehr, aber es wird teurer. Abschreckend. Deswegen glaube ich, es muss Schluss sein mit dieser Methode den ÖPNV immer teurer zu machen, weil man damit keine Kunden gewinnt. Und das Ergebnis, das auf diese Weise entstanden ist, das ist beeindruckend, wenn man das mal zusammenrechnet. Wir haben mal die Preisentwicklung der letzten 20 Jahre im ÖPNV zusammengerechnet: plus 100 %. Im Bereich PKW plus 40 %, Verbraucherpreise plus 35 %. Das heißt, der ÖPNV ist überproportional teurer geworden. Der Anteil der Nutzerfinanzierung ist immer größer geworden und da kommt man dann irgendwann zu dem Punkt, an dem eben viele sagen, das ist uns zu teuer. Das haben wir gerade in Stuttgart gemerkt, dass viele gesagt haben, es ist uns zu teuer, mit dem ÖPNV von A nach B zu fahren oder um in die Stadt zu kommen. Seit wir jetzt dieses neue System haben, können wir sagen, das ist jetzt in vielen Relationen nur noch halb so teuer. Im Großen und Ganzen 20-40 % günstiger. Das ist dann auch eine Einladung, umzusteigen und das wird, glaube ich, auch so angenommen. Also runter von komplizierten Tarifen, runter von den ständigen Verteuerungen.

Aber wenn das so ist, was haben wir dann um das zu finanzieren?

Für den Verkehrsverbund Stuttgart haben wir ein neues Tarif- bzw. Finanzierungskonzept entwickelt. Die Beteiligten zahlen sozusagen in Jahresscheiben für 6 Jahren ein definiertes Defizit - das Land, die Stadt Stuttgart und die Landkreise leisten ihren Beitrag. Die öffentliche Hand bezuschusst also aus Steuermitteln. Ich glaube, das ist es wert und es ist auch sinnvoll. Wir haben gesagt, wir machen das nicht nur in Stuttgart, sondern bieten das Modell auch anderen Verbänden im Land an, aber sie müssen auch immer einen Eigenbeitrag bringen. Die in den Kommunen Verantwortlichen müssen in ihren kommunalen Gremien dafür sorgen, dass man anerkennt, man muss in den ÖPNV mehr investieren. Es kann nicht sein, dass die Meinung entsteht, dass wir jetzt 20 Jahre lang mit denselben Zuschüssen glauben, dass wir einen immer besseren Verkehr machen können, bei eben den entsprechenden Preissteigerungen wie wir sie in allen Bereichen haben.



ÖPNV-Finanzreform in Baden-Württemberg

Wir haben als Land auch die ÖPNV-Finanzreform vorangetrieben. Das ist ein anderes Finanzierungssystem. Vor allem geht es um die Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV. ÖPNV war lange Zeit eine Bezuschussung der Busgesellschaften, die das Geld für die Verbilligung von Schülertarifen bekommen haben. Die Gelder flossen dann direkt an die Unternehmen. Mit unserer ÖPNV-Finanzreform geben wir das Geld direkt an die Landkreise oder an kreisfreie Städte und die müssen die Gelder jetzt weiterreichen an die Unternehmen, mit denen sie zusammenarbeiten. Auch das ist eine neue Art zu finanzieren.

Die kommunale Ebene hat jetzt die Chance, den ÖPNV vor Ort auf der Straße zu gestalten – nicht nur eigenwirtschaftliche Fahrpläne aufzustellen, die oft historisch bedingt oder nach dem Zufallsprinzip entstanden sind, sondern neue Fahrpläne zu machen, die kundenorientiert sind. Dazu haben wir die Voraussetzung geschaffen. Wir sind aber mit der Neuausrichtung noch nicht am Ende. Jetzt müssen noch die kommunale Seite, die Unternehmen und wir uns darauf verständigen, wie wir künftig die Gelder nach Merkmalen, die raumstrukturelle und angebotsorientierte Kriterien berücksichtigen, verteilen. An diesem neuen Verteilsystem arbeiten wir. Wir wollen das aber im Zusammenhang mit allen hinbekommen. Wir wollen damit aber auch neue Anreize setzen, in dem wir insgesamt das System von 200 Millionen auf 250 Millionen erhöhen, sodass es bei der Veränderung auch keine Verlierer geben soll. Denn eins ist klar, wenn du was veränderst und es gibt Verlierer, dann hast du auch schon verloren. Man muss also auch irgendwie dafür sorgen, dass es wenigstens nicht schlechter wird für die, die dann einer neuen Zeit entgegengehen.

Alles in allem glauben wir, man muss nachdenken über die **neuen Finanzierungsformen** und es gibt ja auch Städte, die von sich aus schon die Thematik angesprochen haben. Es gibt eine Stadt in Baden-Württemberg, die fast penetrant danach schreit, einen Nulltarif einzuführen: Tübingen. Allerdings schaffen es Tübingen auch nicht alleine, sondern sie wollen vom Bund und vom Land Geld und erst dann funktioniert das Modell. Aber immerhin hat es die Stadt geschafft, dass samstags die Leute umsonst fahren können, das ist schon einmal was. Aber ich denke, wir brauchen auch



solche Modelle, um auszuprobieren, was kommt bei den Leuten an, was wünschen sich die Menschen.

Ich persönlich glaube, dass der Preis eine Rolle spielt, im Sinne von, wenn es zu teuer ist, wirkt es abschreckend. Das Ticket spielt eine Rolle, wenn es nicht transparent ist, wenn es kompliziert ist. Der Automat ist ein Abschreckungsmodell wenn man ihn nicht versteht. Deswegen: einfache Form, einfache Zugänge. Ich sage immer, mein Kampf gilt mit den Zonen, Waben und Automaten. Da kriege ich immer viel Beifall von den Kundinnen und Kunden und von den Betreibern und Verbänden immer böse Blicke. Ich glaube, wir kommen nicht umhin, ich habe heute schon bei meinem Rundgang gesehen, die neuen Techniken werden das Problem einfach lösen. Die Schreien da sozusagen um die Grenzen rum und das wird dann einfacher werden. Wir müssen solche Sachen ausprobieren und wir brauchen auch innovative Kommunen, die das ausprobieren. Aber was ich sagen wollte, der ÖPNV muss nicht kostenlos sein. Er muss kostengünstig sein. Die Leute müssen das Gefühl haben, ich komme damit schnell gut voran und es ist preiswert. Dann zahlt man auch gern. Ich bin der Überzeugung, wir brauchen die Einnahmen, wir brauchen aber eben auch andere Einnahmen.

Heute und morgen werden wir darüber diskutieren. Sie sehen, es gibt einiges zu diskutieren, es gibt einiges zu tun.

Schluss

Dieser Kongress ist immer wieder ein guter Ort, über neue Konzepte zu sprechen und für mich macht es auch Freude, immer wieder hier zu sein. Hier treffe ich ein Publikum, das wirklich bereit ist für neue Konzepte, für neue Ideen und im wahrsten Sinne des Wortes das Motto unseres Kongresses, Innovation beherzigt, es immer wieder mit Leben füllt mit Ihren Beiträgen, mit Ihren Vorträgen, mit Ihren Diskussionsbeiträgen und einfach mit Ihrer Aufmerksamkeit. Wenn Sie dann nach Hause gehen und Neues in Ihrem Bereich gleich umsetzen, dann umso besser.

Vielen Dank.



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR