



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

**Rede von
Herrn Abteilungsleiter Hickmann
anlässlich der Verleihung des ÖPNV-
Innovationspreises
am 14. März 2019
im Konzerthaus Freiburg**

- Es gilt das gesprochene Wort -

Dorotheenstraße 8, 70173 Stuttgart,
Telefon +49 (0) 711 / 2315723,
E-Mail: poststelle@vm.bwl.de,
Internet: www.vm.baden-wuerttemberg.de

Meine sehr verehrten Damen und Herren,

ich freue mich sehr, Sie heute anlässlich der Verleihung des Innovationspreises ÖPNV begrüßen zu dürfen.

Ich darf Ihnen die besten Grüße von Minister Hermann übermitteln, er kann heute Vormittag leider nicht hier sein.

Vor zwei Jahren bildete die Verleihung des Preises den Auftakt des Kongresses, in diesem Jahr setzen wir damit **fast** den Schlusspunkt. Erstmals verzichten wir in diesem Jahr auf die zusammenfassenden Berichte der Moderator/innen. Mit zwei zusätzlichen Plenumsvorträgen wollen wir Ihnen noch mehr an Inhaltlichem bieten. Ich hoffe, wir liegen damit richtig. An dieser Stelle Ihnen, Herr Wortmann, ganz herzlichen Dank für Ihren Vortrag zu den Herausforderungen der ÖPNV-Branche heute am frühen Morgen und auch Ihnen Herr Prof. Köhler ein herzliches Dankeschön dafür, dass Sie Ihr angestammtes Metier „Handel“ für uns verlassen und einen kritischen Blick auf die Nahverkehrsbranche geworfen haben. Der Blick von außen ist bekanntermaßen doch immer wieder erfrischend.

Mich haben die beiden Vorträge sehr beeindruckt. Die Quintessenz lässt sich für mich in einem Satz zusammenfassen:



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

**Wir brauchen ein attraktives Angebot
und
wir müssen dieses Angebot gut am Markt
platzieren.**

So können wir auch in Zukunft erfolgreich sein. Was der Nahverkehr leistet, zeigt die ÖPNV-Bilanz des VDV für 2018: 10,4 Mrd. Kunden sorgen im 21. Jahr in Folge für ein Rekordergebnis.

Meine Damen und Herren, darauf dürfen Sie zu Recht stolz sein!

Selten ist dem ÖPNV so viel Aufmerksamkeit zu Teil geworden, wie in den letzten Wochen und Monaten. Plötzlich wird der ÖPNV zum Problemlöser und soll richten, was in der Automobilindustrie bei der Schadstoffreduktion falsch gelaufen ist. Lassen Sie uns diesen Rückenwind nutzen, um die Ausbauoffensive zu starten, die wir dringend brauchen.

Dabei brauchen wir nicht nur Investitionen, sondern auch die auf unserem Kongress viel diskutierten Innovationen, wenn wir uns mit unseren Angeboten im härter werdenden Wettbewerb behaupten wollen.

Damit komme ich zurück zu unserem Programmpunkt, dem ÖPNV-Innovationspreis.

Bei der Gestaltung des Kongressprogramms haben wir ganz bewusst den Blick über den eigenen Tellerrand hinaus gerichtet und den Focus auf Innovationen bundesweit im Nahverkehr gelenkt,



aber auch interessante Konzepte aus unseren Nachbarländern Schweiz, Österreich und den Niederlanden präsentiert.

Beim Innovationspreis konzentrieren wir uns ausschließlich **auf Baden-Württemberg**.

Innovationen sind kein Selbstzweck. Wir brauchen die permanente Weiterentwicklung unseres Systems ÖPNV, wenn wir mithalten wollen bei der rasanten Veränderung unseres Mobilitätsmarktes. Die moderne Informations- und Kommunikationstechnologie befeuert diesen Prozess in einem bisher kaum gekannten Ausmaß. „**Digitalisierung**“ ist das Schlüssel- und Modewort. Die Entwicklung stellt den Nahverkehr vor große Herausforderungen, sie bieten aber auch beträchtliche Chancen.

Auf unserem Kongress wurde deutlich: Wir müssen vor allem flexibler werden **und** wir müssen dabei sein, bei der immer stärker in den Vordergrund tretenden Vernetzung der Verkehrsträger.

Moderne Techniken ermöglichen viel; noch wichtiger aber sind die **kreativen Köpfe**, die die Möglichkeiten nutzen und daraus **innovative Konzepte** machen. Und wir brauchen auch den **unternehmerischen Mut, Neues zu wagen!**

Wir können und müssen das Rad nicht neu erfinden, aber wir müssen das Rad des Fortschritts weiterdrehen, umso die Mobilität von morgen mit gestalten zu können.



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Die Chancen dafür waren noch nie so günstig!

Mit dem Wettbewerb **ÖPNV-Innovationspreis** wollen wir einen Anreiz geben, über neue Elemente für den öffentlichen Nahverkehr in Baden-Württemberg nachzudenken und wir wollen die besten Ideen auch angemessen würdigen.

Die Preisauslobung stand wieder unter dem Motto

„Innovative Ideen für ein zukunftsweisendes öffentliches Verkehrsangebot“

Wir haben **25 Bewerbungen** erhalten, ein Spitzenwert. Und noch ein Superlativ: Die Bewerbungen waren gekennzeichnet von einer hohen Qualität, viele waren preisverdächtig. Die Bandbreite reichte von Verkehrs- bzw. Unternehmenskonzepten, flexiblen Bedienformen, die Vernetzung der Verkehrsträger, Freizeitverkehr, neue Ideen zu Tarif und Vertrieb bis hin zur Umsetzung des barrierefreien ÖPNV.

Wir sind sehr stolz auf eine engagierte und kreative ÖPNV-Branche im Land, aber auch auf Kommunen oder Aufgabenträger, die



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

nach eigenen Lösungen für die Mobilitätsbedürfnisse vor Ort suchen. Insofern bietet dieser Wettbewerb einen Einblick in das Innovationslabor des baden-württembergischen Nahverkehrs.

Ein breites Teilnehmerfeld mit preiswürdigen Projekten hat uns die Kür der Preisträger nicht leichtgemacht.

Dem „Sieger-Trio“ dicht auf den Fersen war ein Projekt das wir nicht leer ausgehen lassen wollten.

Deshalb vergeben wir auch einen Sonderpreis!



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Preisverleihung

Wer sind nun die Preisträger des ÖPNV-Innovationspreises 2019?

Wir beginnen mit unserem Sonderpreis.

Wir würdigen damit das besondere Engagement der Stadt Pfullendorf und der Bodensee-Oberschwaben Verbundgesellschaft mbH mit dem Projekt

Räuberbahn

Wiederbelebung einer Bahnstrecke

für den Freizeitverkehr

Ein innovatives Gesamtkonzept für Infrastruktur, Marketing und Verkehr lädt Fahrgäste dazu ein, von diesem neuen Verkehrsangebot auf der ehemals stillgelegten Bahnstrecke **Altshausen - Ostrach - Pfullendorf** Gebrauch zu machen. Für die nicht so Ortskundigen: die Strecke liegt im Hinterland des Bodensees, 30 km nördlich von Friedrichshafen.

In einem großen Kraftakt haben die Anliegerkommunen die Trasse gesichert, die Strecke reaktiviert und betreiben sie jetzt als kommunale Eisenbahn. Seit 2011 wird ein Freizeitverkehr angeboten.



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

2016 haben sich die regionale öffentliche Bahn der Stadt Pfullendorf als kommunales Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen mit den Anliegerkommunen, dem Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund und der Tourismusorganisation „Nördlicher Bodensee“ zusammengeschlossen, um ein verkehrliches Gesamtkonzept zu erstellen und 2017/18 umzusetzen. Eine schlanke Organisationsstruktur, Kreativität, Kooperation mit Partnern und viel ehrenamtliches Engagement ließen mit einem nur mittleren fünfstelligen Betrag ein neues verkehrliches Gesamtkonzept entstehen.

Seit Mai 2018 fahren von Mai bis Oktober drei Ausflugs-Zugpaare an Sonn- und Feiertagen.

Das Ziel: Mehr Fahrgäste in die Züge zu bringen und den Tourismus im oberschwäbischen Hinterland beleben.

Zunächst galt es, eine Wort-Bild Marke zu kreieren, die der Bahnstrecke einen Namen, ein Gesicht gibt. Verbindendes Element in der durchfahrenen Umgebung waren Räuberbanden, die in der Gegend im 18. Jahrhundert ihr Unwesen trieben. So entstanden die „**Räuberbahn**“ und ein passendes Logo.

Tragendes Element des Verkehrsangebotes ist eine innovative Infrastruktur entlang der Bahn und darüber hinaus. Die Haltepunkte wurden neu gestaltet. Ein ansprechendes Umfeld wurde geschaffen und **eigene** Fahrgastunterstände entworfen. Sitzgelegenheiten und Wetterschutz bieten eine hohe



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Aufenthaltsqualität. Das Informationsangebot bietet mehr als Fahrpläne und Tarife: Freizeittipps, eine Umgebungskarte ergänzt um touristische Kontaktdaten bieten umfassende Orientierung. Wir sind in „Oberschwaben“. Preisgünstig versteht sich von selbst!

Touristen wollen angesprochen und eingeladen werden, die Gegend zu erkunden. Deshalb wurde eine neuartige Streckenkarte erstellt, die neugierig macht und zur Entdeckung der zahlreichen Ausflugsziele anregt. An jedem Haltepunkt gibt es Wissenswertes zur Umgebung oder zu Ausflugsmöglichkeiten – natürlich auch digital!

Auch unterwegs ist das Angebot der Räuberbahn präsent: Dezentral an touristischen Einrichtungen machen **selbst gestaltete Informationsstelen** auf das Bahnangebot aufmerksam.

Information wird groß geschrieben bei der Räuberbahn. Die dynamische Fahrgastinformation soll ab diesem Jahr entlang der Strecke angeboten werden. Neuartige, preisgünstige DFI Anzeiger betrieben mit Solar- oder Batterieenergie sollen via UMTS im Bedarfsfall Verspätungen anzeigen.

Um erfolgreich zu sein, muss die Räuberbahn auch vermarktet werden. Eine zentrale Rolle nimmt dabei die Webseite ein. Der Schwerpunkt liegt auf einem umfassenden Freizeitangebot, besonderen Ausflugstipps oder Sonderveranstaltungen. Zum Freizeitverkehr gehören auch Aktivitäts- und Touren-Portale wie „outdooractive“. In der neuen Saison soll die Kooperation intensiviert werden, um noch mehr Ausflügler zu erreichen.



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Gerne nutzt die Räuberbahn auch die Kooperation mit den Kommunen, um die Bahn bei lokalen Events mit einzubinden und so eine stressfreie An- oder Abreise ohne Parkplatzsorgen anbieten zu können.

Was wäre eine Räuberbahn ohne Räuber?

An ausgewählten Terminen ist ein Räuberhauptmann mit an Bord und verzaubert die insbesondere jüngeren Fahrgäste mit spannenden Räuber geschichten.



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Unsere Wertung:

Im Freizeitverkehr hat der ÖPNV bekanntermaßen noch viel Potenzial. Die Räuberbahn hat begonnen, dieses Potenzial zu erschließen. Mit einem vergleichsweise bescheidenen Budget ist es gelungen, ein modernes Tourismusangebot auf die Schiene und auch in die Region zu bringen. Davon profitieren kurz gesagt alle!

Wegbereiter sind drei Kommunen, die die Strecke gesichert und reaktiviert haben. Heute wird sie als kommunale Eisenbahn betrieben. Maßgeblichen Anteil daran, das Verkehrsangebot mit Leben zu erfüllen, hat auch der Bodensee-Oberschwaben-Verkehrsverbund und auch die Tourismusorganisation „Nördlicher Bodensee“. Schließlich sind zahlreiche Ehrenamtliche hervorzuheben, die mit viel Herzblut dabei sind, den Fahrgästen der Räuberbahn ein interessantes Freizeiterlebnis zu bieten.



In der **Kategorie Betrieb/Verkehrsplanung, Barrierefreiheit**

geht die Auszeichnung an den Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF) und den Regio-Verkehrsverbund Freiburg sowie die kobra Nahverkehrsservice GmbH für die gemeinsame Bewerbung

**Systematische Vorbereitung von barrierefreiem
Haltestellenausbau
„Standard 22“**

Vorweg eine kurze Standortbestimmung: Der ADAC hat vor wenigen Wochen unter der Überschrift „Zugang für alle?“ Ergebnisse eines Tests über barrierefreie Zugänge zu Einrichtungen des täglichen Lebens in 10 deutschen Städten veröffentlicht. U.a. wird ausgeführt, dass Barrierefreiheit keineswegs ein Minderheitenproblem ist. Knapp acht Millionen Deutsche sind als schwerbehindert registriert. Auch Bus- und Bahnhaltestellen wurden untersucht. Das Fazit: Gut drei Viertel der ÖPNV-Ticket-Automaten sind von Rollstuhlfahrern kaum zu erreichen. An jeder 2. Haltestelle fehlen Sicherheitsstreifen mit tastbarem Profil, um Sehbehinderte vor einfahrenden Bussen und Bahnen zu schützen. Fahrgastinfos per Ansage gab's nur bei einem Drittel der Haltestellen. Ich denke, diese Zahlen sprechen für sich.



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Sie alle wissen um die gesetzliche Vorgabe, nach der der Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen hat, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die Regelung stellt alle Beteiligten vor große Herausforderungen.

Was unter einer vollständigen Barrierefreiheit zu verstehen ist, muss erst gemeinsam definiert werden. Die Zuständigkeiten überlagern sich: Die Aufgabenträger sind für die Aufstellung des Nahverkehrsplanes zuständig, zu finanzieren sind die Baumaßnahmen dann von den Straßenbaulastträgern, den Verkehrsunternehmen oder den Verkehrsverbänden.

Um hier zügig voranzukommen, bedarf es einer systematischen Umsetzungstrategie.

ZRF und RVF haben basierend auf der Konzeptidee „Standard 22“ unter Einbeziehung aller Beteiligten sämtliche Haltestellen im Verbandsgebiet digital kategorisiert, Ausbaustandards festgelegt, die Maßnahmen priorisiert und eine Umsetzungs- und Finanzplanung erstellt.

Wie sehen die Details aus?

- Rund 1400 Haltestellen mit in aller Regel zwei Haltestellenpositionen (je Fahrtrichtung) wurden systematisch in einem Haltestellenkataster per App digital erfasst



- Konkretisierung „vollständige Barrierefreiheit“ mit Straßenbaulastträgern, Betroffenenverbänden, Verbund und Verkehrsunternehmen
- Kategorisierung der Haltestellen nach ihrer Bedeutung in vier Kategorien
- Festlegung von einheitlichen und auf den Fahrzeugeinsatz abgestimmten detaillierten Standards
- Priorisierung z. B: unter verkehrsplanerischen Aspekten nach Linienbelegung und Fahrgastzahlen oder regional dahingehend, dass pro Siedlungsschwerpunkt mindestens eine Haltestelle vorhanden ist, die die häufigsten Einschränkungen berücksichtigt.

Das Gesamtkonzept „Haltestellenkataster“ schafft so eine Grundlage, die Planung des barrierefreien Ausbaus mit allen zur Vorbereitung notwendigen Daten den Beteiligten unkompliziert zur Verfügung zu stellen. Zusammen mit kategorisierten Ausbaustandards bekommen Aufgabenträger, Straßenbaulastträger und Verkehrsunternehmen sämtliche notwendigen Daten, um einen Ausbau zielgerichtet und effizient angehen zu können.



Die bisherigen Erfahrungen haben gezeigt, dass viele Kommunen dankbar auf das Datenmaterial sowie die Ausbaustandards zurückgreifen und die Baumaßnahmen sich so **wesentlich zügiger** und letztendlich auch **günstiger** realisieren lassen.



Unsere Wertung:

Der ÖPNV versteht sich als Teil der Daseinsvorsorge. Menschen die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, sind oft auf den ÖPNV angewiesen, um mobil sein zu können.

Barrieren, welche die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel einschränken, müssen wir so schnell wie möglich beseitigen. Bei den Fahrzeugen ist eine barrierefreie Nutzung erfreulicherweise schon weit vorangekommen. (Große) Defizite haben wir dagegen bei den zentralen Anlaufstellen für den Nahverkehr, den Haltestellen.

Das Haltestellenkataster des ZRF schafft die Basis, den Ausbau zielgerichtet anzugehen und noch wichtiger, es liefert einheitliche bautechnische Standards zum Um- und Ausbau der unterschiedlichen Haltestellen. Die Initiative von ZRF und RVF leistet einen wichtigen Beitrag das Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit bis zum Jahr 2022 auch zu erreichen.

Zu guter Letzt:

Barrierefreiheit nützt allen Menschen – ob mit Kinderwagen, großem Reisegepäck oder mit Rollator.



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

In der **Kategorie Betrieb/Verkehrsplanung, Angebotsausbau im ländlichen Raum**

geht die Auszeichnung an die Verkehrsgesellschaft Main-Tauber für die Bewerbung

RufTaxi mit Korridorbedienung im Main-Tauber-Kreis

Seit Januar 2018 wird im Main-Tauber-Kreis ein **flächendeckendes RufTaxi System** in Form einer Korridorbedienung angeboten.

Der Main-Tauber-Kreis im Nordosten von Baden-Württemberg, angrenzend an Bayern, zählt flächenmäßig zu den großen Landkreisen in Baden-Württemberg. Mit 101 Einwohnern/qkm weist er allerdings die geringste Siedlungsdichte auf. Ein attraktives öffentliches Verkehrsangebot lässt sich mit vertretbarem finanziellen Aufwand nach klassischen Maßstäben nicht darstellen.

Wie lassen sich Bedienqualität/Standards, Mitteleinsatz und eine akzeptable Nutzungsquote unter einen Hut bringen?

Das RufTaxi erweitert das bestehende Bahn- und Linienbus-Angebot. An Schultagen werden mit dem RufTaxi in den Schwachverkehrszeiten bzw. in den Tagesrandlagen ergänzende Fahrten angeboten. Während der Schulferien verkehrt jetzt das RufTaxi nach Fahrplan und bedient



ausgewählte Haltestellen. So konnte ein **verbindliches ganzjähriges Mobilitätsangebot** realisiert werden.

Doch nun zu den Details:

- Aufteilung des Landkreises in 21 RufTaxi Korridore
- Zwei Korridore bilden eine Einheit; ein Korridor wird zur geraden, einer zur ungeraden Stunde angefahren
- 2 Stunden Takt von morgens bis abends während den Schulferien sowie an Sonn- und Feiertagen.
- 76.000 Fahrten waren 2018 abrufbereit. Tatsächlich abgerufen wurden 9.200 Fahrten (=12,1%). Angestrebt werden 25%.
- Bedienung im Flächenbetrieb
- Zu- und Abbringer-Funktion zum SPNV
- Zentrale Orte Prinzip. Am stärksten nachgefragt waren Bad Mergentheim, Lauda-Königshofen und Wertheim
- Verbindungen zwischen allen Orten innerhalb eines Korridors; so lassen sich auch schwer bündelbare Mobilitätsbedürfnisse bedienen
- Dank Korridorbedienung schnelle Mobilität mit kürzesten Wegstrecken, natürlich mit Bündelungsfunktion
- Anbindung von Orten, die bisher in den Schulferien, Wochenenden und Feiertagen **keine** ÖPNV Verbindung hatten.



Vergütung der Unternehmen

Die Vergütung teilt sich auf in 40% Bereitstellungskosten und 60% an variablen (Fahrt)Kosten. Bei den Bereitstellungskosten wird zusätzlich differenziert zwischen Zeiten mit Schulbetrieb bzw. der Ferienzeit.

Disposition und Tarif; Nachfrage

Die Disposition erfolgt nach üblichen Standards. Es gilt der Verbundtarif.

Im ersten Betriebsjahr haben 13.000 Fahrgäste das RufTaxi genutzt. Nachfragestärkster Monat war der Dezember mit 1.328 Fahrgästen. Der durchschnittliche Besetzungsgrad liegt bei 1,4 Personen/Fahrt. Bezogen auf das Bediengebiet ist dies ein recht zufriedenstellender Wert. Die erfreuliche hohe Akzeptanz kommt nicht von ungefähr: Ein großer Strauß an PR-Aktivitäten hat das Angebot zu den Kunden gebracht. Flyer, Plakate, Infostände und vieles mehr wurde eingesetzt, um die Bevölkerung zu informieren. Große Resonanz erzielten Infoveranstaltungen in den Kommunen.

Das noch recht junge Angebot soll weiter verbessert werden. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 wurden Fahrpläne angepasst und das Haltestellennetz ausgeweitet, um mit kürzeren Fußwegen zu den Haltestellen die Akzeptanz zu verbessern. Dort wo das Angebot noch zurückhaltend genutzt wird, ist die Verkehrsgesellschaft bereits



unterwegs, um vor Ort das RufTaxi vorzustellen und lädt die Bevölkerung zu Nutzung ein.

Auch bei der Online-Abrufquote sieht die VGMT noch Steigerungsmöglichkeiten. Von derzeit rd. 11% soll die Quote 2019 auf 15% ansteigen. Mittelfristig werden 25% angestrebt.



Unsere Wertung:

Nahverkehr in der Fläche bedarfsgerecht abzubilden, ist für die Aufgabenträger schon immer eine große Herausforderung gewesen. Im Spannungsfeld zwischen wirtschaftlich Vertretbarem und verkehrlich Gebotenen hat der Main-Tauber-Kreis ein ausgewogenes Angebot geschaffen.

Kreisweit konnte so ein **verbindliches Grundangebot** realisiert werden. Besonders hervorzuheben ist das **Zentrale Orte Prinzip**: Die Linien enden bzw. beginnen in Mittel oder Unterzentren. Dort besteht die Möglichkeit zum Einkaufen, medizinische Versorgung wird angeboten, das Taxi Mama zur Musikschule ersetzt oder es kann dort umgestiegen werden auf die Bahn oder den Linienbus. Dass das Angebot ankommt, zeigt eine kontinuierlich steigende Nachfrage.



In der **Kategorie Umweltverbund,**

„Nachhaltige Mobilität“

geht die Auszeichnung an die Stadt Offenburg für die Bewerbung

„EinfachMobil“

Offenburg ist das politische und wirtschaftliche Zentrum der Ortenau, ca. 50 km nördlich von Freiburg in unmittelbarer Nachbarschaft zu Straßburg. Die Kreisstadt mit 60.000 Einwohnern hat sich zum Ziel gesetzt, die Verkehrsmittel des Umweltverbundes eng miteinander zu verzahnen.

Basis ist ein Integriertes Verkehrs- und Klimaschutzkonzept.

Das Angebot unter der neu konzipierten Marke **EinfachMobil** zielt auf eine spürbare Reduzierung der umweltbelastenden Auswirkungen beim Verkehr.

Mobilität nutzen, ohne sie zu besitzen, lautet der Leitsatz. Die all-täglich zurückzulegenden Wege der Bevölkerung und der Pendler sollen als Wegekette wahrgenommen werden, die je nach Entfernung oder Mobilitätszweck mit dem geeignetsten Fortbewegungsmittel bewältigt werden sollen.



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Wichtiges Element der Marke EinfachMobil ist ein attraktiver innerstädtischer Nahverkehr. Nach einer europaweiten Ausschreibung ging das neue Netz im November 2017 an den Start. Aus sieben wurden neun Linien. Das Ergebnis kann sich sehen lassen: auf zentralen Innenstadt-Strecken **wird jetzt ein Viertelstundentakt** angeboten und die Anschlüsse an den Regionalverkehr konnten deutlich verbessert werden. Davon profitieren vor allem die Pendler, die wesentlichen Anteil am Verkehrsgeschehen haben. Nach Angaben der Stadt hat Offenburg mittlerweile die gleiche Einpendlerdichte wie Stuttgart oder Frankfurt. Offenburg zeichnet sich aber auch durch ein hervorragend ausgebauten Radewegenetz aus, das sich großer Beliebtheit erfreut. Leihräder lassen sich ebenso wie elektronische Sharing Fahrzeuge mit der Mobilitätskarte „EinfachMobil“ buchen. Neben einzelnen Leihstationen steht das Angebot auch gebündelt an vier hochmodernen, schicken **Mobilitätsstationen** bereit. Das Angebot wird rege genutzt. Nach einer Evaluation auf Akzeptanz und Nutzung durch die TU München hat die Stadt sich dazu entschlossen, weitere Mobilitätsstationen zu bauen.

Dass diese zukunftsweisende Form der Mobilität auch wahrgenommen wird, dafür sorgt der Farbton „Klimaschutzgrün“, der überall im Offenburger Stadtbild förmlich ins Auge springt.

Ein echter Hingucker sind die Stadtbusse in hellgrünem Design, die in diesem Outfit Markenbotschafter für eine neue Mobilität werden.



Der Stadt ist es ernst damit, eine verantwortungsvolle Mobilität mit zu gestalten. Anfang letzten Jahres wurde eine **Stabsstelle „Mobilität der Zukunft“** eingerichtet.

Mobilität wird in Offenburg weiträumig gedacht: das Konzept **EinfachMobil** geht in die Fläche.

Zehn Städte und Gemeinden starten im April 2019 das **Mobilitätsnetzwerk Ortenau**. Nach Einwohnern gerechnet erreicht das Mobilitätsnetzwerk dann fast den halben Landkreis! Die beteiligten Kommunen möchten so künftig gemeinsam Lösungen suchen und Synergieeffekte nutzen. Auf einander abgestimmt sollen die verschiedenen Nahverkehrsangebote künftig noch besser ineinandergreifen. Mobilitätsstationen nach Offenburger Muster sollen in diesem interkommunalen Verbund entstehen, gemeindeübergreifende Radverkehrsnetze aufgebaut, eine E-Infrastruktur für Pedelcs oder E-Bikes geschaffen und sämtliche Angebote unter einer App vernetzt werden.

In der Stadt selbst laufen die Planungen für eine Mobilitätszentrale als Anlaufstelle für die Bewohner. So sollen noch mehr Menschen über die Vorzüge der Mobilitätsangebote von EinfachMobil informiert werden.



Unsere Wertung:

Die Verkehrswende wird vielfach diskutiert und gefordert. **In Offen-
burg ist sie zu sehen**, sie prägt das Stadtbild mit!

Die Stadt geht konsequent und schlüssig ihren Weg, das lokale Nahmobilitätsangebot auszubauen und vor allem die Verkehrsmittel des Umweltverbundes attraktiv zu machen. Die Marke **EinfachMobil** und die dahinterstehenden Produkte werden ansprechend präsentiert und die Bewohner im besten Sinne des Wortes eingeladen, das Angebot zu nutzen und so einen Beitrag dazu zu leisten, die umweltbelastenden Auswirkungen des Verkehrs zu reduzieren. Das hinter EinfachMobil stehende Konzept ist kein kurzfristiger Aktionismus, sondern langfristig angelegt. Eine moderne Mobilität ist der Stadt auch etwas Wert, wie die Investitionen in das **Radhaus** oder auch die Mobilstationen zeigen. Die neue Stabsstelle „Mobilität der Zukunft“ unterstreicht dies nochmals deutlich.

Noch etwas ist an diesem Konzept bemerkenswert: Offenburg trägt dem realen Verkehrsgeschehen Rechnung, das naturgemäß oft über das Stadtgebiet hinausgeht. Die Kooperation mit weiteren Kommunen setzt neue Maßstäbe. Von dem neuen Mobilitätsnetzwerk profitiert die Bevölkerung und auch unsere Umwelt.



Schluss und Ausblick

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 Frühsommer nächsten Jahres den Innovationspreis ÖPNV wieder ausschreiben werden!

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

