

Stellungnahme zum Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes für den ÖPNV des Saarlandes

Anhörung zum Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes für den ÖPNV des Saarlandes beim Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr des Saarlandes, 30. April 2021

Sehr geehrte Frau Klug,

die Arbeitskammer bedankt sich für die Möglichkeit zum Verkehrsentwicklungsplan für den ÖPNV des Saarlandes Stellung zu nehmen und nimmt gerne die Gelegenheit wahr. Die Arbeitskammer nimmt wie folgt Stellung:

Im Allgemeinen:

Um die Herausforderungen im Klimaschutz, aber auch bei der Reduktion von Lärm und Abgasen oder bei der Gestaltung von gleichwertigen Lebensbedingungen zu bewältigen, braucht es ein leistungsfähiges und nachhaltiges Verkehrskonzept. Das bedeutet, die Emissionen im Straßenverkehr zu minimieren, den öffentlichen Personennahverkehr zu stärken, Rad und Fußverkehr zu fördern und den Umstieg zwischen den umweltfreundlicheren Verkehrsträgern zu erleichtern.

Die Neufassung des VEP ÖPNV war mit Blick auf das Erscheinungsjahr 1998 des vorherigen VEP ÖPNV längst überfällig. Als wichtiger Baustein liefert er nun ein breites Maßnahmenpaket für eine nachhaltigere Mobilitätsgestaltung und die öffentliche Daseinsvorsorge, welches eine fundierte Grundlage für die Weiterentwicklung des Nahverkehrs bildet.

Die Arbeitskammer begrüßt ausdrücklich den neuen Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV Saarland und sieht ihn als wichtig und richtungsweisend für den öffentlichen Personennahverkehr im Saarland an. Mit ihm kann es bei zügiger und weitreichender Umsetzung gelingen, Mobilität zu attraktiven Bedingungen zu ermöglichen und bietet eine echte Chance bestehende Defizite zu überwinden.

Im Besonderen:

Auf eine detaillierte Bezugnahme zu allen Einzelmaßnahmen wird im Rahmen der Stellungnahme zur Anhörung vor dem Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr verzichtet, da die Arbeitskammer im Beteiligungsverfahren zum VEP ÖPNV für sie wichtige Themen eingebracht hat und bereits viele Punkte im VEP ÖPNV aufgenommen wurden. Im Folgenden werden einige zentrale Aspekte hervorgehoben:

- Die Arbeitskammer sieht, die durch den VEP ÖPNV erbrachte, grundlegende Bestandsanalyse als essentiellen Bestandteil zukünftiger Verkehrsplanung. Die

Analyse der aktuellen Ausgangslage zeigt viele Stärken, deckt aber auch vielfältige Schwächen auf. Die in den gebildeten Handlungsfeldern offenbarten Schwächen, wie beispielsweise Defizite im baulichen Zustand oder im Umfeld von Stationen, ein fehlendes landesweites Konzept zur Vernetzung von Mobilitätsangeboten oder der vergleichsweise geringe Anteil von Abo-Kunden, können durch Grundlage des VEP ÖPNV nun zielgenau adressiert werden.

- Hinsichtlich der im VEP ÖPNV festgelegten Standards und zu erreichenden Vorgaben begrüßt die Arbeitskammer ausdrücklich, dass die Landesregierung soziale Standards für das Landesnetz Saarland definiert. Insbesondere, die über die Pflichten des Saarländischen Tariftreuegesetzes (STTG) hinausgehende Maßnahmen sowie die Anwendung zur Sicherung der Sozialstandards entsprechend der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007) bei Verkehren in Aufgabenträgerschaft des Landes oder des Zweckverbandes Personennahverkehr Saarland, sind hervorzuheben. Eine Ausweitung dieser Regelung auf die kommunalen Aufgabenträger ist aus Sicht der Arbeitskammer anzustreben.
- Das entwickelte Zielsystem des VEP ÖPNV beinhaltet wichtige Aspekte moderner öffentlicher Nahverkehrspolitik und benennt Oberziele zur Definition grundsätzlicher Anforderungen (Einfacher Systemzugang, Gleichberechtigte Teilhabe, Vernetzter Umweltverbund, Hohe Umweltqualität, Hohe Sicherheit, Gute Erreichbarkeit, Positives Image, Effizienter Ressourceneinsatz, Hohe Nutzerzufriedenheit) sowie Teilziele zur Verknüpfung der Oberziele mit der Maßnahmenebene. Die nahverkehrsrelevanten Zielsetzungen werden durch Kriterien/Indikatoren definiert, die möglichst eine Quantifizierung erlauben sollen und künftig die Entwicklung des ÖPNVs bzw. der Umsetzung des VEP ÖPNV messen sollen.

Aus Sicht der Arbeitskammer sind Kriterien und quantifizierbare Indikatoren maßgeblich für eine zielgerichtete Verkehrspolitik, bleiben jedoch im Rahmen des VEP ÖPNV insbesondere bei der Zieldefinition vage. Konkrete Maßzahlen, wie etwa Preise, Effekte (z.B. für den Klimaschutz), Anteile am Modal-Split und die Anteile zurückgelegter Personenkilometer nach Verkehrsträgern oder den CO₂-Emissionen ermöglichen einen differenzierten Blick. Die Arbeitskammer sieht die Notwendigkeit im Rahmen des VEP ÖPNV für die Einzelindikatoren, Teilziele und Oberziele konkrete, quantifizierbare Zielmarken zu definieren, anhand verbindlicher Datenerhebungen und Evaluierungen, verbindliche Informationen bereitzustellen, um den Umsetzungsstand zu dokumentieren und gegebenenfalls bei Nichterreicherung der Ziele reagieren zu können.

- Das im Rahmen des VEP ÖPNV definierte Handlungskonzept sowie die darin explizit genannten zehn Handlungsfelder sind nach Auffassung der Arbeitskammer Meilensteine für die Weiterentwicklung des saarländischen Nahverkehrs. Ein wesentlicher Punkt ist die strategisch abgestimmte Weiterentwicklung des Landesnetzes Saarland, welche Maßnahmensteckbriefe für ein S-Bahn-Netz Saarland, Maßnahmen im Saarbahn-Netz, die Reaktivierung von Strecken für den SPNV, Maßnahmen auf bestehenden Eisenbahnstrecken sowie Maßnahmen im Landesbusnetz enthält. Hervorzuheben ist die Bedeutung von Streckenreaktivierungen für die Umsetzung eines S-Bahn-Konzeptes und die resultierenden Wirkungen für die Landesentwicklung.

- Die Arbeitskammer begrüßt insbesondere die angestrebte S-Bahn-Konzeption. Durch die sukzessive Aufwertung des bestehenden Regionalbahn-Netzes, einheitlichen Takt und Taktverdichtungen und die Erweiterung durch neue Haltepunkte und Streckennetzerweiterung mit Einbeziehung der Saarbahn unter das Dach-Markenzeichen S-Bahn, können vielfältige Aspekte für einen guten öffentlichen Nahverkehr subsummiert werden.
- Haltepunkte und Stationen sind Aushängeschilder des ÖPNV. Als solche benötigen sie neben der Herstellung eines modernen und gepflegten Erscheinungsbilds sowohl die Herstellung eines barrierefreien Zugangs zum Bahnsteig als auch die Anpassung der Bahnsteighöhe. Die Adressierung dieser wichtigen Aspekte im Rahmen des VEP ÖPNV als Maßnahmenpakete begrüßt die Arbeitskammer und weist zugleich auf die erheblichen Anstrengungen hin, die damit verbunden sein werden, da sich viele Haltepunkte, Bahnhaltepunkte und Bahnhöfe im Saarland aktuell in keinem guten Zustand befinden. Verlegung und Neubau einzelner Haltepunkte im Zuge der S-Bahn Saarland sind als sinnvoll zu werten. Durch bessere Erreichbarkeit, Anbindung dichter Siedlungsstrukturen und bessere Anbindung an den restlichen ÖPNV sind die gemachten Vorschläge aus Sicht der Arbeitskammer unterstützenswert. Eine Anbindung von Industrie- und Gewerbegebieten sollte im Rahmen des VEP Berücksichtigung finden.
- Das landesweite Busnetz soll anhand zweier neuer Produkte weiterentwickelt werden. Die Arbeitskammer begrüßt, dass die Produkte Plus Bus und Express Bus immer dann zur Anwendung kommen, wenn die Kriterien erfüllt sind und nicht in Abhängigkeit der Aufgabenträgerschaft oder der Finanzierungszuständigkeit. So können einerseits Grund-, Mittel-, und Oberzentren miteinander verbunden werden und andererseits schnelle Verbindungen mit konkurrenzfähigen Reisezeiten zum Pkw etabliert werden.
- Die sich aus den Handlungsfeldern Vernetzte Mobilität und Digitalisierung ergebenden Maßnahmen sind aus Sicht der Arbeitskammer für eine zukunftsfähige Ausgestaltung der Nahmobilität unerlässlich. Durch die explizite Förderung von Multimodalität und Weiterentwicklung digitaler Dienste können Fahrgastpotenziale erschlossen werden und den vernetzten Umweltverbund nachhaltig stärken. Dabei ist das Angebot so zu gestalten, dass es zu weniger Verkehr auf der Straße kommt. On-Demand Verkehre dürfen nicht in Konkurrenz zum ÖPNV stehen, sondern gelten als ergänzendes Angebot, das Beschäftigungsstandards im Sinne „Guter Arbeit“ wahrt und keine Schlechterstellung gegenüber Tarifbeschäftigten vorsieht.
- Die im Handlungsfeld Klima und Umwelt entwickelten Maßnahmensteckbriefe, wie ausschließlicher Einsatz von Fahrzeugen mit elektrischen Antrieben und die Untersuchung geeigneter Antriebsformen für die Linie RE 3 ergeben nach Meinung der Arbeitskammer hinsichtlich der bereits 82 Prozent elektrifizierter Strecken Sinn. Besonders hervorzuheben ist die explizite Erwähnung von Förderungen für den Einsatz von Fahrzeugen mit Brennstoffzelle, wie aus dem Maßnahmensteckbrief für ein Förderprogramm für lokal emissionsfreie Antriebe im Busverkehr hervorgeht. Die Arbeitskammer unterstützt insbesondere vor dem

Hintergrund des massiven Strukturwandels in der Region verstärkende Maßnahmen der Modellregion Wasserstoff Saarland.

- Die Arbeitskammer begrüßt die Reform des Tarifsystems ausdrücklich. Die Arbeitskammer sieht in den Reformvorschlägen zur Umgestaltung der Tariflandschaft im Saarland einen bedeutenden Schritt für die Attraktivitätssteigerung des ÖPNV. Günstige Tagestickets, Mobilitätstickets ab 09.00 Uhr, Azubi-Tickets und Sozialtickets bieten attraktive Preise, haben das Potenzial mehr ÖPNV-Nutzer zu gewinnen und sind wichtige Voraussetzung für eine gerechte Teilhabe. Insbesondere für Vielfahrer und bei Fahrten auf langen Strecken sind Verbesserungen zu erwarten.

Fazit und Anmerkungen

Der in den vergangenen knapp fünf Jahren durch ein breites Beteiligungsverfahren erstellte VEP ÖPNV gilt als langfristige Planungsgrundlage mit einem Planungshorizont von 20 Jahren und ist nach dem ÖPNVG alle 10 Jahre fortzuschreiben. Diese Zeiträume sind insbesondere für mittelfristige und kurzfristige Maßnahmen zu lang. Dieser Umstand wird im VEP ÖPNV auch adressiert. Der VEP ÖPNV benötigt kontinuierliche Evaluierung und weiterhin die Beteiligung der Öffentlichkeit. Wie sich aus den Ausführungen oben ergibt, sind eine Konkretisierung der Zielvorgaben und eine Quantifizierung anhand von Kennzahlen und Indikatoren unerlässlich für eine qualifizierte Evaluierung. Von Seiten der Politik braucht es konkrete Umsetzungsschritte und Zielvorstellungen. Um die Wirkung von Maßnahmen auf saarländischer Ebene zu verfolgen braucht es konkrete Zielvorgaben und ein explizites Monitoring. Aus diesem Grund schlägt die Arbeitskammer insbesondere die Orientierung der Zielvorgaben an messbaren Größen, wie etwa dem Modal-Split, sowie transparente Evaluierungsschritte vor. So können Stakeholder in die Lage versetzt werden, den Prozess zu begleiten und sich kontinuierlich einbringen.

Der VEP ÖPNV ist, neben dem ÖPNVG und den kommunalen Nahverkehrsplänen, ein wichtiger Baustein für die Etablierung eines guten öffentlichen Nahverkehrs im Saarland. Diese Bausteine bedingen sich gegenseitig und müssen als komplementär anerkannt werden. Der VEP ÖPNV und die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen können nur dann eine vollständige Wirkung entfalten, wenn sie bei den Bürgerinnen und Bürgern in der Fläche ankommen. Hierzu sind alle Akteure des saarländischen Nahverkehrs gefordert, an einem Strang zu ziehen. Für einen Nahverkehr aus einem Guss braucht es alle Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen, das Land allein wird die Herausforderungen nicht bewältigen können. Inwiefern die bestehenden Strukturen und ein ÖPNV-Pakt ausreichen, um den Nahverkehr entsprechend aufzustellen, oder ob die Etablierung eines Verkehrs- /Aufgabenträgerverbundes zur Erreichung der Ziele zuträglicher ist, wird zu prüfen sein. Die Arbeitskammer erachtet das Klein-Klein der Zuständigkeiten für die Größe des Saarlandes als nicht zuträglich für einen abgestimmten ÖPNV und spricht sich für klarere Strukturen im saarländischen Nahverkehr, etwa durch einen Aufgabenträgerverbund, aus.

Auch wenn der VEP ÖPNV den Fokus auf die saarländischen Verkehre richtet, werden für das Saarland als Grenzregion wichtige grenzüberschreitende Verkehre adressiert. Bei der Bewertung neuer oder zu aktivierender SPNV Strecken sollten nach

Auffassung der Arbeitskammer ebenfalls die Potenziale und Begebenheiten jenseits der Grenze verstärkt in die Untersuchungen einfließen. Ähnliches gilt für die Betrachtung von Synergieeffekten von Güter- und Personenverkehren auf bestehenden Trassen, die sich bei Wirtschaftlichkeitsberechnungen möglicherweise positiv auswirken können.

Der ÖPNV braucht langfristige, kontinuierliche Finanzierung, um seiner Aufgabe gerecht zu werden. Die im Zukunftspaket Saarland zugebilligten 50 Mio. Euro bis 2022 können einen wichtigen Impuls bei der Finanzierung längst nötiger Investitionen bieten. Diese Mittel sollen teils in die Reaktivierung von Schienenstrecken, aber auch in eine Reform des Tarifsystems fließen, was aus Arbeitskammersicht sehr zu begrüßen ist. Es müssen aber auch über diesen Zeitraum hinaus gesicherte Investitionen in den Nahverkehr fließen. Das Land ist einerseits gefordert, die guten Vorarbeiten aus dem VEP ÖPNV zu nutzen, um konkrete Projekte in die Umsetzung zu bringen und dabei mögliche EU- und Bundesmittel abzugreifen und andererseits im Rahmen seiner Tätigkeit im Bundesrat darauf hinzuwirken neben den bestehenden Finanzierungsinstrumente weitere Finanzquellen zu erschließen.

Eines wird durch die Erhebung des VEP ÖPNV deutlich, es besteht Luft nach oben für den saarländischen Nahverkehr. Jetzt heißt es die bestehenden Chancen zu nutzen, Maßnahmen umzusetzen und langfristig, auch finanziell, abzusichern.

Als wichtiger Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge braucht es einen funktionierenden ÖPNV. Die Landesregierung hat mit dem vorliegenden VEP ÖPNV eine fundierte Planungsgrundlage geschaffen. Jetzt ist es an der Zeit die Chance zu ergreifen und die Priorisierung des Umweltverbundes voranzutreiben und als Rückgrat einer nachhaltigen Mobilitätsgestaltung zu etablieren. Es gilt mit vorhandenen Mittel in Bund und Land konkrete Projekte und Maßnahmen umzusetzen. Der Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV bietet hierfür eine geeignete Grundlage.



Thomas Otto
Hauptgeschäftsführer