



## KOMMENTAR |

## Die Mobilität nachhaltig gestalten

Mobilität und Verkehr stehen mehr denn je im Fokus. Starkes Verkehrsaufkommen, geänderte Rahmenbedingungen durch die Corona-Pandemie, Klimaschutzanforderungen, veränderte Antriebe, neue digitale Möglichkeiten – in kaum einem anderen Sektor treffen die Herausforderungen einer sozial-ökologischen Transformation stärker aufeinander. Doch die Rahmenbedingungen bleiben schwierig. Der Boom des motorisierten Individualverkehrs scheint ungebrochen. Alternativen existieren, werden jedoch (noch) zu selten genutzt. Insbesondere der Umweltverbund, bestehend aus ÖPNV, Fahrrad und Fußverkehr, hat das Potenzial, Mobilität nachhaltig zu gestalten. Mit eindeutigen Verbesserungen für Lebensqualität, Gesundheit, Klima und Sicherheit. Mit guten Arbeitsbedingungen für die Beschäftigten im Verkehrssektor, einem guten ÖPNV als Rückgrat einer nachhaltigen Mobilität und einer Verbesserung des Angebots kann sich der öffentliche Verkehr etablieren und neue Kunden hinzugewinnen. Hierfür braucht es den politischen Willen, eine auskömmliche Finanzierung und ein Miteinander aller Beteiligten. Die politischen Parteien tun gut daran, in diesem zentralen Bereich die Herausforderungen anzunehmen und geeignete Konzepte vorzulegen.

Thomas Otto

AK-Hauptgeschäftsführer

Ein verändertes Mobilitätsverhalten führt auch zu signifikanten CO<sub>2</sub>-Einsparungen, weniger Verkehrsbelastung und damit zu mehr Lebensqualität.

### DIE VERKEHRSKONZEPTE DER PARTEIEN ZUR LANDTAGSWAHL 2022 |

# Will das Saarland die Mobilitätswende?

• Von Christian Ott

Viele Bürgerinnen und Bürger stehen, je nach Gelegenheit, vor einer Verkehrsmittelwahl. Zumeist fällt diese im Saarland beim Weg zur Arbeit, zum Einkaufen oder zur Freizeitgestaltung auf das Auto. Das lässt sich auch in Zahlen festmachen: Mit 651 Personenkraftwagen je 1.000 Einwohner hat das Saarland die höchste Autodichte Deutschlands. Zu Fuß, mit dem Rad oder auch mit dem öffentlichen Verkehr wurden vor der Pandemie gerade einmal 27 Prozent aller Wege zurückgelegt.

Die Ursachen hierfür sind vielfältig und bedingen sich teils gegenseitig. Zu nennen sind hier einerseits sicherlich die Siedlungsstruktur, wie etwa hier langgezogene Straßendörfer, ländliche Räume und dort einige Ober- und Mittelzentren. Andererseits sind es sicherlich auch die negative Wahrnehmung des bestehenden Angebots, das tatsächliche Angebot oder die vermeintlich fehlende Flexibilität, die viele zum Auto greifen lassen.

Zeitgleich leistet der Verkehr einen entscheidenden Beitrag zur Emission von Treibhausgasen in

Deutschland. Und genau dieser Verkehrssektor konnte in den vergangenen Jahren nicht die geforderten Treibhausgasreduktionen liefern.

Was kann also getan werden, um die Befriedigung des Mobilitätsbedürfnisses und Klimaschutz gleichzeitig zu erreichen? Das Nahverkehrsangebot im Saarland – insbesondere in den Verdichtungsräumen entlang der Hauptverkehrsachsen – bietet schon heute eine gute Alternative zum motorisierten Individualverkehr. Hier gilt klar: Der Nahverkehr ist besser als sein Ruf! Dennoch ist auch festzuhalten: Im Nahverkehr sind, entgegen des bundesdeutschen Trends, seit zehn Jahren immer weniger Menschen mit Bus und Bahn im kleinsten deutschen Flächenland unterwegs.

### Mit klaren Zielvorstellungen die günstigen Rahmenbedingungen nutzen!

Die Tarifreform des Jahres 2021, Entwicklungen rund um den Mitte 2021 verabschiedeten Verkehrsentwicklungsplan Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), der in der Entstehung befindliche Radverkehrsplan oder das vor der

Verabschiedung stehende Verkehrssicherheitsprogramm stimmen zuversichtlich, dass sich an der saarländischen Mobilitätsgestaltung etwas ändern mag. Doch ohne klare Zielvorstellungen, auskömmliche Finanzierung und Umsetzungswillen werden die zarten Pflänzchen eines Umweltverbundes, welcher die Herausforderungen der Digitalisierung, Dekarbonisierung und Daseinsvorsorge meistert, kaum kräftigen Wuchs erfahren.

Die Arbeitskammer stellt gemeinsam mit der Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di), der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG), dem Landesjugendring und dem Verkehrsclub Deutschland (VCD) in diesem AK-aktuell daher zehn denkbare Zielsetzungen für einen Mobilitätswende und ihre Umsetzungsmöglichkeiten vor. Damit einher gehen die klaren Fragen an die politischen Parteien: Will das Saarland die Mobilitätswende? Wie könnte diese am Ende erreicht werden?

Christian Ott ist Referatsleiter Umwelt- und Verkehrspolitik.

Nr.	Rubrik	zu erreichen bis 2030	in Legislaturperiode zu erreichen:	
			nach 1 Jahr = 2023	am Ende = 2027
1	<b>Modal Split</b> aller Wege im Saarland	<ul style="list-style-type: none"> <li>● MIV 40 %</li> <li>● ÖPNV 25 %</li> <li>● Rad/Fuß 35 %</li> </ul> <p>Bisher (2017) liegen die Werte bei 71 % Pkw (inkl. Mitfahrende), 8 % ÖPNV, 19 % Fußverkehr, 2 % Radverkehr</p>	Ist-Analyse und Maßnahmenkatalog in Arbeit, Stoßrichtung klar erkennbar	Ziel & Maßnahmen parlamentarisch abgestimmt und in Umsetzung
2	<b>Energiewende</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ÖPNV (Bus) 100 % dieselfrei</li> <li>● Schiene 100 % elektrifiziert, ausgenommen Stichstrecken &amp; Anschlussbahnen</li> <li>● Wasserstoff als Option für Schwerlastverkehr</li> </ul>	Maßnahmenkatalog erarbeitet, erste Förderanträge Elektrifizierung gestellt, Koordinierte Standortplanung von Werkstätten	50 % Antrieb emissionsfrei, Elektrifizierung von Strecken hat begonnen
3	<b>Qualität</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Mobilitätsgarantie</li> <li>● Information &amp; Auftritt einheitlich</li> <li>● Mobilitätsverbund mit Qualitätsmonitoring</li> <li>● Attraktive Arbeitsplätze: Qualitätsstandards an und für Beschäftigte</li> <li>● Barrierefreiheit</li> <li>● Fahrgastbeirat (§ 7 Abs. 1 Nr. 8 ÖPNVG)</li> <li>● Jährliche Kundenzufriedenheitsbefragungen</li> <li>● Sicherheit für Fahrgäste und Beschäftigte</li> <li>● Attraktive Arbeitsplätze: bei Betreiberwechsel müssen die Mitarbeiter samt Besitzstand übernommen werden.</li> </ul>	Mobilitätsgarantie organisiert, soziale Standards für Mitarbeiter definiert	100 % ÖPNV klimatisiert, Beschaffung der Busse gefördert, Halte zu 75 % barrierefrei (Bus 50 %)
4	<b>Fahrplan und Angebot</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Saar-Gesamtfahrplan als integraler Taktfahrplan koordiniert und abgestimmt: Deutschlandtakt &amp; Nachbarn</li> <li>● Basisangebot 6–22 Uhr + Zusatzangebot für Wochenende &amp; Events</li> <li>● S-Bahn Saar</li> <li>● Bahnstrecken aus VEP reaktiviert (Bew. &gt; 1)</li> <li>● Fahrzeugbeschaffung koordiniert, Anforderungen: Platz für Gepäck/Rad/WLAN/WC</li> <li>● Ergänzung durch Projekte mit autonomem Fahren und On-Demand-Verkehre</li> <li>● Professionelles &amp; effizientes Marketing</li> </ul>	Zielkonzeption Bus & Bahn (Rückgrat) ist beauftragt, Angebotslücken geschlossen, Konzept Wochenende/Events liegt vor, S-Bahn Saar beauftragt gemäß VEP, erste Plusbuslinien und Expressbuslinien umgesetzt, regelmäßige Evaluierung VEP	systematischer Taktfahrplan realisiert, Streckenreaktivierung zu 50 % vollendet, VEP-Umsetzung in vollem Gang
5	<b>Organisation &amp; Governance</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Bündelung aller Aufgabenträger ÖPNV &amp; SPNV inklusive Kompetenz Infrastruktur und Güterverkehr; Strukturen vereinfachen</li> <li>● Marktbeobachtung aufgebaut</li> <li>● Strategische Zusammenarbeit regional als EVTZ institutionalisiert</li> </ul>	Abstimmung Nachbarn zu EVTZ gestartet, Bedarf Fachkräfte geklärt und ausgeschrieben, Re-Organisation ist angedenken	EVTZ arbeitet bei Fahrplan und Fzg.-Beschaffung, Konsens hergestellt für Fusion und Mittelverwaltung

Nr.	Rubrik	zu erreichen bis 2030	in Legislaturperiode zu erreichen:	
			nach 1 Jahr = 2023	am Ende = 2027
6	<b>Straßenraum &amp; Radverkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Vorrang für ÖPNV, Fuß- und Radverkehr bei Ansiedlungspolitik (Industrie/Gewerbe/Wohnen)</li> <li>● Neuaufteilung Straßenraum zugunsten Umweltverbund (Busspuren)</li> <li>● Systematische Parkraumbewirtschaftung zur Finanzierung Umweltverbund</li> <li>● Park&amp;Ride-Möglichkeiten</li> </ul>	Pop-Up-Radwege, mehr Flächen für Rad-, Fuß- und Busverkehr, Verabschiedung Rad-Entwicklungsplan Koordination Baustellenmanagement	Landesbauordnung & Stellplatzverordnung angepasst, ruhender Verkehr deutlich reduziert
7	<b>Fahrpreise &amp; Tarif</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Tarifreform fortgeführt: Waben überwunden, einfache Tickets, Optionen „fahrtscheinfrei“, Bestprice-Berechnung bewertet und entschieden</li> <li>● Kooperationstarife mit Nachbarregionen (z. B. Euregio-Tickets für die Großregion)</li> <li>● Nutzung des Nachtbus-Angebotes ohne Zuzahlung für Abo- und Zeitkarten-Inhaber</li> <li>● Attraktive Tickets für Kinder- und Jugendliche bis 27 Jahre</li> </ul>	Neukonzeption fachlich untersucht, Radmitnahme vor 9 Uhr etabliert, Prüfung „Homeoffice-Tarif“, Stärken und Schwächen der Tarifreform vom 01.07.2021 analysiert & erste Schwächen abgestellt	
8	<b>Gütertransport</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Verantwortung für Infrastruktur landesweit gebündelt</li> <li>● Gleisanschlüsse, Güterbahnhöfe &amp; Railports ausgeweitet, Strecken reaktiviert</li> <li>● Ausbau Schienennetz in Synergie SPNV &amp; Güterverkehr</li> <li>● Quantifizierung/Zieldefinition für ModalSplit im Güterverkehr</li> </ul>	Primstalbahn saniert, E-Lücken bewertet, Ladestellen- und Gleisanschlusskonzept beauftragt, Anforderungen GV-Akteure gebündelt	Landesregierung ist Treiber der Infrastrukturentwicklung im Güterverkehr
9	<b>Flug- und Fernverkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Zukunftsfähigkeit Saarbrücken-Ensheim nach Entfall Beihilfen geklärt</li> <li>● Klärung Infrastrukturausbau für Schienenfernverkehr (technisch und Ziele, insbesondere Karlsruhe/Mannheim/Luxemburg-Brüssel)</li> </ul>	Nachhaltige Situationsanalyse und Lösungsvorschläge beauftragt, Ausbaukonzept FV nach Karlsruhe, Optimierung Strecken	Lösung angestoßen
10	<b>Digitalisierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Navigation verkehrsträgerübergreifend „von Tür zu Tür“, auch für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen</li> <li>● E-Ticket-Abrechnung</li> </ul>	Fahrzeugauslastung per Handy (zugänglich für Kunden) Open-Data	

Legende:

EVTZ    Europäischer Verbund  
für territoriale Zusammenarbeit

FV      Fernverkehr

GV      Güterverkehr

MIV    Motorisierter Individualverkehr

ÖPNV   Öffentlicher Personennahverkehr

ÖPNVG   Gesetz über den Öffentlichen  
Personennahverkehr

SPNV   Schienenpersonennahverkehr

VEP    Verkehrsentwicklungsplan



Der Öffentliche Personennahverkehr ist besser als sein Ruf. Wichtig für Pendler sind übersichtliche, günstige Tarife, wie zum Beispiel das Jobticket, und dass auch der ländliche Raum zuverlässig bedient wird.

VERKEHRSEXPERTIN UND VERKEHRSEXPERTEN SIND SICH EINIG |

# „Wir erwarten nach der Wahl einen Booster für einen nachhaltigen Verkehr im Land!“

• Von Christian Ott

Die Rahmenbedingungen haben sich trotz Pandemie für den Nahverkehr verbessert, es sind mehr Regionalisierungsmittel von Seiten des Bundes vorgesehen, das Land hat einen guten Verkehrsentwicklungsplan und ein Verkehrssicherheitsprogramm vorgelegt, die Tarifreform umgesetzt. Es scheint fast so, als ob einem modernen leistungsfähigen Verkehrskonzept nichts mehr im Wege stehen würde.

„Ja, das stimmt, es scheint so,“ sagt Christian Umlauf, Verkehrs-Gewerkschaftssekretär bei der Dienstleistungsgewerkschaft ver.di im Saarland. Weiter sagt er: „Aber mit Rahmenbedingungen, Plänen und Programmen allein werden die immensen Herausforderungen nur schwer zu bewältigen sein. Nur konkrete Maßnahmen, wie etwa die Tarifreform, werden am Ende auch messbare Ergebnisse erzielen können, Fahrgäste wieder zurückgewinnen oder Autofahrer auf das Fahrrad oder den ÖPNV umsteigen lassen.“

Werner Ried, Landesvize des Verkehrsclubs Deutschland (VCD), ergänzt hierzu: „Man muss auch mal sehen, wo wir her-

## Der Radfahreranteil ist weiterhin gering

kommen. Seit der Einführung der Saarbahn 1997 und des saarVV 2005 ist die Verkehrswende noch nicht spürbar. Die Fahrgastzahlen im Nahverkehr stagnieren, der Radfahreranteil ist weiterhin gering und im Land der kurzen Wege passiert verkehrspolitisch zu wenig. Angesichts der Potenziale, insbesondere bei der Reaktivierung von Bahnstrecken, brauchen wir einen Kurswechsel“, so der Verkehrsexperte weiter.

Im Rahmen der Veranstaltung werden in zehn Rubriken (siehe Seite 2 und 3) konkrete Vorschläge gemacht, die einen Weg aufzeigen, an welchen Meilensteinen sich die Politik orientieren kann. „Diese möglichen Szenarien für die nächsten fünf Jahre können als wichtige

Richtschnur in der Verkehrspolitik im Land dienen. Für mich zählen diese Stellschrauben zu den entscheidenden, wenn es darum geht, eine erfolgreiche Mobilitätswende zu gestalten. Wir erwarten von der Politik klare Aussagen zu den Vorschlägen und auch Umsetzungswillen bei den Maßnahmen“, so Ralf Damde, Mitglied im Landes- und Bundesvorstand der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft. Es zähle hierbei nicht nur der Wille, etwa beim Beispiel Ausbildungsverkehr. „Es gibt nun zwar akzeptable Tickets für Azubis und junge Menschen, doch im Land braucht es auch entsprechende Infrastruktur, sicheren Verkehrsraum und eine geeignete Taktung im Nahverkehr, um als junger und älterer Mensch auch ohne eigenes Auto mobil zu sein.“, fügt Hannah Meuler, Vorsitzende des Landesjugendrings Saarland, ergänzend hierzu.

*Christian Ott ist Referatsleiter Umwelt- und Verkehrspolitik.*

## IMPRESSUM |

**Verleger:** Arbeitskammer des Saarlandes, Fritz-Dobisch-Straße 6-8, 66111 Saarbrücken; **Kontakt:** Telefon (0681) 4005-430, E-Mail: redaktion@arbeitskammer.de; **Herausgeber:** Jörg Caspar, Thomas Otto (V.i.S.d.P.); **Redaktion:** Peter Jacob (Chefredakteur), Simone Hien, Alexander Stallmann. **Hinweis:** Aus Gründen der besseren Lesbarkeit verzichtet die Redaktion überwiegend auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen. Alle Personenbezeichnungen gelten gleichwohl für beide Geschlechter.