



Eine Hauptverkehrsachse dank Saarbahn: die Strecke zwischen Lebach und Saargemünd.

5. BRANCHENTAG NAHVERKEHR | Konzepte für einen Nahverkehr abseits der großen Verkehrsachsen und Zentren

AK-Forum zur Mobilität hat ländlichen Raum im Blick

Von Christian Ott

Bereits heute bietet das Nahverkehrsangebot im Saarland – insbesondere in den Verdichtungsräumen entlang der Hauptverkehrsachsen – eine gute Alternative zum motorisierten Individualverkehr. Hier gilt klar: Der Nahverkehr ist besser als sein Ruf! Dennoch ist festzuhalten: Im Saarland sind im Nahverkehr entgegen dem bundesdeutschen Trend seit zehn Jahren immer weniger Menschen mit Bus und Bahn unterwegs.

Die Ursachen hierfür sind vielfältig und bedingen sich teils gegenseitig. Zu nennen sind hier einerseits die Siedlungsstruktur, wie etwa langgezogene Straßendörfer, ländliche Räume und die damit einhergehende hohe Autodichte. Andererseits sind es für viele Nutzer das unattraktive Angebot, das Tarifsystem selbst oder die teils fehlende Abstimmung einzelner Verkehre. Die Einführung des Jobtickets und eines Kurzstreckentarifs in 2017 waren erste zarte Angebotsverbesserungen, um den Nahverkehr für Alltagsfahrerinnen und -fahrer attraktiver zu gestalten, und erfreuen

sich einer guten Resonanz. Die aktuellen Vorschläge des Verkehrsministeriums gehen in eine ähnliche Richtung. Durch den Wegfall überkomplizierter Tarife und das Angebot sogenannter „Flatrate-Tickets“ werden angebotsseitig wichtige Schritte unternommen und müssen zeitnah umgesetzt werden. Doch ob das alleine zu einer entscheidenden Trendwende bei den Nutzerzahlen führen wird, ist fraglich. Gerade die „erste und die letzte Meile“ - von Wohnort zum System ÖPNV und vom System ÖPNV zum Zielort - sind entscheidend, um neue Kundengruppen zu erschließen. Hierfür existieren vielfältige Vorschläge, wie etwa vom autonomen Bussystem, Ridepooling, Verleihsystemen bis hin zum Rufbus. Welches System sich dabei durchsetzen wird, kann man heute noch nicht absehen. Doch anhand gut abgestimmter Verkehre, einem breiten Angebot zu attraktiven Preisen ist es möglich, den Mobilitäts- und Umweltverbund als echte Alternative zum Auto zu etablieren.

Christian Ott ist Referent für Umwelt- und Verkehrspolitik.

EDITORIAL |

Für ÖPNV aus einem Guss braucht es politischen Willen

Das jahrelang stiefmütterlich behandelte Thema Nahverkehr ist auf der politischen Agenda. Spätestens die Debatte um Dieselfahrverbote, Klimaschutz und alternative Antriebe hat es in den öffentlichen Diskurs gerückt. Die Landesregierung tut gut daran, mit verbessertem Angebot wieder mehr Fahrgäste für den Nahverkehr zu begeistern. Doch die Rahmenbedingungen bleiben schwierig. Für einen ÖPNV aus einem Guss braucht es den politischen Willen, eine auskömmliche Finanzierung und ein Miteinander aller Beteiligten. Hier sind vor allem die Aufgabenträger von Land, Landkreisen und Kommunen gefordert, landesweit für die gleichen Standards und Angebote zu sorgen. Nur ein Dreiklang aus guten Arbeitsbedingungen für die Beschäftigten, einer guten Tarifstruktur im ÖPNV und einer Verbesserung des Angebots wird künftig den Nahverkehr als Rückgrat einer nachhaltigen Mobilität etablieren können und neue Kunden hinzugewinnen.

**Beatrice Zeiger,
Geschäftsführerin der Arbeitskammer**

INHALT |

Was das Land so vor hat

Das Verkehrsministerium hat den ÖPNV zu einem Top-Thema gemacht. Wie geht es weiter? Was sind die Pläne?
[Seite 2](#)

Stärken und Schwächen des ÖPNV

Was läuft gut? Wo hakt es noch? Was ist zu tun? Das erzählt Sören Meng.
[Seite 3](#)

So kann es gehen

In nur vier Jahren hat der Altmarkkreis Salzwedel seine Fahrgastzahlen von 2.900 auf 80.000 gesteigert. Glauben Sie nicht? Ist aber so!
[Seite 4](#)



Fahrkartenkauf mit Hürden – ein einfacheres und übersichtlicheres Tarifsysteem soll diese Hürden bald abbauen.

LANDESREGIERUNG | Nachverkehrspläne des Verkehrsministeriums

Mehr Geld für Familien dank besserem ÖPNV

Von Jürgen Barke

Obwohl das Saarland über ein gutes Nahverkehrsnetz verfügt, setzen viele Saarländerinnen und Saarländer nach wie vor auf das Auto als Fortbewegungsmittel ihrer Wahl. Die sozial-ökologische Wende funktioniert aber nur, wenn auch der Verkehr und das Mobilitätsverhalten sich wandeln. Eins ist klar: Um mehr Menschen für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu gewinnen und so eine nachhaltige und umweltschonende Mobilität im Saarland zu erreichen, muss auch das Angebot stimmen. Die Zukunft der Mobilität, wie wir sie uns vorstellen, ist mit Klima und Familiengeldbeutel vereinbar. Die Weiterentwicklung des ÖPNV ist dazu der wichtigste Schritt in diese Zukunft. Es besteht kein Zweifel, dass der ÖPNV deutlich besser werden muss, damit mehr Saarländerinnen und Saarländer ihn nutzen. Dazu gehören die Verbindungen, der Takt, die Qualität, die Personalausstattung und das Tarifsysteem.

Das Verkehrsministerium hat nun eine Reihe sehr guter Vorschläge vorgelegt, zu deren Umsetzung wir nun mit den Bürgerinnen und Bürgern sowie den Verantwortlichen in die Debatte gehen. Unser Ziel ist es, mit günstigeren und einfachen Tarifen, Handytickets, Bürgerbussen und

verbesserter Barrierefreiheit den Nahverkehr im Saarland zu optimieren. Auch mit begrenzten finanziellen Mitteln lassen sich große Effekte erzielen. Durch ein saarlandweites Schüler-Ticket für 49 Euro im Monat und einen Geschwisterrabatt etwa, hätte eine Familie mit mehreren Kindern schnell eine dreistellige Summe im Jahr mehr in der Familienkasse. Dazu kommen natürlich auch die besseren Tickets, die nicht nur den Schulweg abdecken, sondern auch in der Freizeit und am Wochenende genutzt werden können.

Nun beginnen die Gespräche und Verhandlungen mit den Kommunen, Landkreisen, Verkehrsunternehmen, Arbeitgebern, Gewerkschaften, aber natürlich auch im Landtag und innerhalb der Landesregierung. Wie groß das „Preisschild“ am Ende sein wird, hängt davon ab, auf welche Instrumente man sich letztlich verständigen kann, wie offensiv die Preisgestaltung ausfällt und ob Partner für die Ko-Finanzierung gewonnen werden können. Es gilt, mit jedem verfügbaren Euro die maximale Wirkung für die Fahrgäste zu erreichen, um so den Nahverkehr für alle Saarländerinnen und Saarländer attraktiver zu machen.

Jürgen Barke ist Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr.

VER.DI

Runder Tisch ÖPNV startet im September

„Um einen besseren ÖPNV im Saarland auf den Weg zu bringen, der Qualitäts- und Umweltgedanken in den Vordergrund stellt, muss dringend ein besseres Finanzierungskonzept auf den Tisch. Wir fordern 30 Millionen Euro mehr“, sagt ver.di-Verkehrsexperte Christian Umlauf. Umlauf legt den Fokus auf drei Schwerpunkte: „Wir müssen die Personalsituation signifikant verbessern, den Nahverkehr ausbauen und die Fahrpreise senken!“ Um dieses 30 Millionen Euro teure Ziel für einen besseren ÖPNV zu erreichen, hat ver.di den „Runden Tisch zur Zukunft des ÖPNV im Saarland“ ins Leben gerufen, in Kooperation mit der Arbeitskammer des Saarlandes.

Auftakt ist am Donnerstag, 26. September, im Großen Saal der Arbeitskammer in Saarbrücken. Mit dabei sind neben den ver.di-Verkehrsexperten Christian Umlauf und Mira Ball, Verkehrsministerin Anke Rehlinger, Fridays for Future, Parteien, Zweckverbände, Arbeitgeberverbände, Interessengemeinschaften, Umweltverbände sowie saarländische Oberbürgermeister und Landräte und der saarländische Städte- und Landkreistag. Ziel ist es, eine gemeinsame Lösung für den chronisch unterfinanzierten ÖPNV in Saarland zu finden.

Besonders wichtig ist ver.di dabei die Situation der Beschäftigten. Im Saarland fehlen circa 100 Busfahrer. In den nächsten 10 bis 15 Jahren werden knapp 50 Prozent der Beschäftigten altersbedingt ausscheiden. Um mehr Personal zu finden und das jetzige zu binden, muss der Beruf attraktiver werden. Dazu zählt auch ein Lohn, von dem man leben kann. 2.800 Euro Einstiegslohn (aktuell 2.400 Euro) als Grundlohn sind dazu nötig. Bei ca. 2.000 Beschäftigten und steigender Tendenz vor allem bei einem Ausbau des ÖPNV sind allein dies knapp zehn Millionen Euro mehr im Jahr. Durch den Personalabbau und die Flexibilisierungen der Arbeitszeitregelungen in den vergangenen Jahren haben außerdem Arbeitsverdichtung, Belastung und Stress in den Nahverkehrsunternehmen zugenommen. Betroffen sind alle Bereiche: Verwaltung und Service, Werkstätten, Infrastruktur und in besonderem Maße der Fahrdienst. Auch darum wird es beim Runden Tisch ÖPNV gehen. **red**



Foto: Passivale D'Angiolillo/Jasmin Alt



Wie binden wir den ländlichen Raum im Saarland an den ÖPNV an? Eine Frage, die auch Landrat Sören Meng antreibt.

ZWECKVERBAND PERSONENNAHVERKEHR | Guter ÖPNV kostet Geld – da muss auch der Bund helfen

„Nahverkehr ist besser als sein Ruf!“

Welche Hemmnisse, welche Treiber gibt es im saarländischen Nahverkehr im ländlichen Raum? Darüber hat Sören Meng, Vorstandsvorsteher des Zweckverbandes Personennahverkehr Saarland (ZPS) und Landrat des Landkreises Neunkirchen, mit unserer Autorin Katja Sponholz gesprochen.

Wie bewerten Sie die Situation des Nahverkehrs im ländlichen Raum?

Der Nahverkehr ist besser als sein Ruf, auch im ländlichen Raum. Viele Linien in den dünner besiedelten Landesteilen fahren im Taktverkehr, auch abends und am Wochenende. Beispiele sind das Bliestal mit dem Biosphärenbus 501, das südliche Ostertal oder die Gegend um Illingen, Lebach und Schmelz.

Wo liegen seine besonderen Stärken?

Wir konnten an einigen Stellen das Angebot ausbauen, die Qualität verbessern. Es fahren fast nur noch moderne Niederflerbusse. Der Fahrgast fährt in aller Regel bequem und pünktlich, sofern uns Wetter oder Baustellen keinen Strich durch die Rechnung machen. Und vor allem ist er ein Mittel, klimafreundlich und nachhaltig mobil zu sein!

Was sind seine größten Schwächen?

Der Nahverkehr wird oft als teuer und unflexibel empfunden. Wir hoffen daher mit der derzeit geplanten Tarifreform durch attraktive und günstige Fahrkarten in der nächsten Zeit gegenzusteuern.

Und natürlich braucht ein Bus, der erst mal die Menschen einsammeln muss, auf längeren Strecken über Land länger als das Auto – aber das liegt in der Natur der Sache. Schnellbusse für Berufspendler könnten das Problem lösen.

Wo sehen Sie die besonderen Herausforderungen der Zukunft?

In der insgesamt angespannten Situation der öffentlichen Kassen müssen wir dafür sorgen, dass wir den Menschen dennoch ein sich ständig verbesserndes Nahverkehrsangebot bieten können. Nur so können wir den ÖPNV attraktiver machen. Und das kostet alle Aufgabenträger Geld.

Welche Rolle sollte die digitale Technik bei der künftigen Nahverkehrsnutzung spielen?

Die Digitalisierung des Nahverkehrs ist in vollem Gange. Handytickets, Echtzeitinformationen, dynamische Fahrgastinfos, all das ist auch im Saarland bereits Realität, aber noch nicht voll ausgebildet. Im ländlichen Raum haben wir oft das Problem der mangelhaften Netzabdeckung. Oft scheitern die Unternehmen an ganz praktischen Problemen.

Welche Maßnahmen sollten Vorrang haben und warum?

Die Maßnahme, die das Land jetzt verfolgt, ist eine Reform der Tarife im saarVV. Damit möchten wir viele Neukunden gewinnen. Aber wir müssen weiterhin auch

an der Verbesserung und Sicherung des Angebotes arbeiten und an der Qualität, etwa was Fahrgastinformationen, Haltestellen, Fahrzeuge und Fahrpersonal angeht. Das übernehmen dann die Städte und Landkreise und der ZPS als Aufgabenträger gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen.

Ist es Fluch oder Segen für den ÖPNV, dass das Saarland das kleinste Flächenland ist und hier die Wege – auch bei politischen Entscheidungen – als besonders kurz gelten?

Beides. Wir arbeiten in weiten Teilen gut und effizient zusammen, man kennt sich. Aber wie bei vielem gibt es hier und da eingefahrene Strukturen, die man noch aufbrechen und vereinfachen kann. Leider ist unser Land finanziell nicht auf Rosen gebettet. Mobilität ist für mich ein Grundbedürfnis, hier müsste der Bund finanziell nachlegen, auch im Hinblick auf die oft zitierten gleichwertigen Lebensverhältnisse.

Steht die Ausstattung des Nahverkehrs auf soliden finanziellen Füßen? Wer sollte über die Verteilung der Finanzmittel entscheiden?

Die Verteilung der Finanzmittel ist gesetzlich geregelt und wird teilweise politisch gesteuert. Natürlich wünschen wir uns eine bessere Finanzausstattung, aber da sind wir nicht alleine Herr des Geschehens. Finanziell ist noch Luft nach oben.

SALZWEDEL | Der Altmarkkreis verbucht beim Öffentlichen Personennahverkehr eine Erfolgsstory

Gefahren wird nur bei Bedarf

Es sind Zahlen, die unglaublich klingen. Innerhalb von vier Jahren hat es der ÖPNV im Altmarkkreis Salzwedel in Sachsen-Anhalt geschafft, die Zahl seiner Fahrgäste im Rufbusverkehr von knapp 2.900 auf 80.000 zu steigern. Wie das gelingen konnte, darüber berichtet Ronald Lehnecke (Foto), der Geschäftsführer der dortigen Personenverkehrsgesellschaft PVGS.

Von Katja Sponholz

Ein Geheimnis, so sagt er lachend, verberge sich hinter dieser Erfolgsstory nicht. „Wir haben uns mit allen Beteiligten zusammengesetzt, uns mit der Situation vor Ort beschäftigt und dann auf dieser Basis gesagt: Wir machen ein völlig neues Konzept!“ Dort, wo bislang hauptsächlich Schülerverkehr herrschte, entstand ein komplett anderes Busliniennetz, eine Kombination aus Haupt- und Nebenlinien, inklusive des flächendeckenden Rufbusverkehrs. Rufbusangebote habe es zwar vorher schon gegeben, jedoch seien diese nicht so engmaschig und oftmals nicht aufeinander abgestimmt gewesen, so Lehnecke. Mit dem neuen ÖPNV unter dem Motto „Gut verzahnt!“ wurde das anders: Der flächendeckende und unter Bahn/Bus, Bus/Bus einschließlich Rufbus vertaktete Fahrplan garantiert nun eine hohe Verfügbarkeit für alle 329 Orte im Altmarkkreis Salzwedel. Und das an allen Wochentagen im Zwei-Stundentakt von etwa 5 bis 22 Uhr. Wer den neuen Rufbus-Service nutzen will, muss nur eine Nummer kennen: Die 03901 304030. Dort meldet man sich für einen festen Zeitpunkt, der im Fahrplan ausgewiesen ist, für den Rufbus an. „Und dann kommt zu dieser Uhrzeit der Bus an der Haltestelle an!“ schildert Lehnecke. Wenn jedoch niemand anruft, wird diese Haltestelle auch nicht bedient. „Das ist das Geheimnis“, so der Geschäftsführer. „Wenn keiner anruft, braucht auch keiner zu fahren. Und das erspart uns das Fahren von gekühlter oder erwärmter Luft!“ Das habe nicht nur ökologische, sondern auch ökonomische Bedeutung.



Je nach Bestellungen, die tagsüber bis zu zwei Stunden vor dem gewünschten Termin eingegangen sein müssen, wird disponiert, welches Fahrzeug erforderlich ist.

Ob also die Kunden allein einsteigen können, ob ein Rollstuhl, Fahrrad oder Kinderwagen befördert werden muss. Dem entsprechend werden die Fahrzeuge auf den Weg geschickt – angefangen vom Kleinbus bis zum 18 Meter langen Gelenkbus. „Wichtig ist uns aber, dass der Fahrgast auch sieht, dass da wirklich ein Bus kommt – und dass da kein Polo mit Pappschild steht“, sagt Ronald Lehnecke. Wichtig für den Erfolg sind seiner Ansicht nach auch verlässliche Fahrzeiten: „Die Leute wollen einen Taktverkehr und ein Angebot, was gleichbleibend ist. Und sicherlich auch gutes Personal.“ Mit dem Rufbus geht es dann aus jedem Ort des Altmarkkreises zu den festen Hauptlinien. Dabei versuche man immer, dass die Fahrgäste bis zu ihrem Zielort nur einen Umstieg benötigen – wenn überhaupt. „Wir haben auch Fahrgäste, die nutzen den Rufbus nur, um zum Kaffeebränzchen zu fahren und nach zwei Stunden wieder zurück“, schildert der Ge-

schäftsführer. Das Konzept gibt der PVGS jedenfalls Recht. Die Zahl der Fahrgäste erhöhte sich von knapp 2.900 im Jahr 2007 nach der Umstellung des ÖPNV-Angebotes auf ca. 40.000 im Rufbusverkehr im Jahr 2009. Bis 2011 verdoppelten sie sich dann auf gar 80.000. Bis heute sei die Zahl mit jährlich rund 82.000 Fahrgästen stabil.

Doch für die PVGS ist damit noch nicht das Ende der Bemühungen erreicht. In der Zukunft soll vermehrt die Digitalisierung Einzug in das ÖPNV-Konzept halten und die Nutzung für die Fahrgäste noch einfacher machen. Etwa, indem Buchung, Disposition und Abrechnung der Rufbusaufträge auch per Smartphone möglich werden.

Ronald Lehnecke ist überzeugt, dass das Konzept aus Salzwedel auch auf andere ländliche Regionen übertragen werden könne. „Man muss bereit sein, das zu wollen, dafür Geld in die Hand zu nehmen und dem Personal auch eine entsprechende Perspektive zu geben“, sagt er. Bei der PVGS arbeiten über 130 Mitarbeiter. Vor allem von den Fahrern, die in den Rufbuslinien eingesetzt werden, werde viel Flexibilität verlangt. „Solch ein Konzept geht nur mit gutem Personal“, ist Lehnecke überzeugt. „Und dann macht es Spaß.“

Katja Sponholz ist freie Journalistin und lebt in Saarbrücken.



Der Kreiseniorenbeirat des Altmarkkreises ist von dem Angebot so überzeugt, dass er sich gemeinsam mit Fahrgästen für Werbeplakate ablichten ließ.

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; **Redaktion:** Peter Jacob (Chefredakteur), Dörte Grabbert, Simone Hien, Wulf Wein. **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.