
Das Saarland wählt Busse und Bahnen

Erwartungen und Forderungen des VDV für die Legislaturperiode 2017–2022



Neue Chancen für den ÖPNV im „Autoland Saarland“

Nach Zahlen des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) verfügt das Saarland mit 622 Autos pro 1.000 Einwohner über die höchste Pkw-Dichte aller Bundesländer. Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) im Saarland spielt im Bewusstsein der Menschen und leider auch in der Politik nur eine Nebenrolle.



Der ÖPNV ist kein Naturereignis. Er ist eine politische Aufgabe! Die saarländische Politik braucht eine klare Vorstellung davon, welche Ziele mit dem ÖPNV verfolgt werden und wie diese erreicht werden sollen. Die aktuell gestartete Diskussion um den Verkehrsentwicklungsplan des Landes bietet eine einmalige Chance, neue und konkrete Ziele zu definieren. Diese können jedoch nur realistisch umgesetzt werden, wenn dahinter auch ein echter politischer Gestaltungswille steht und die notwendigen finanziellen Mittel bereitgestellt werden.

Ein globaler Trend eröffnet eine weitere Chance für den Nahverkehr: Das Auto dient jungen Menschen heute nicht mehr als Statussymbol. Stattdessen wird stärker rational entschieden, welches Verkehrsmittel gerade das richtige ist. Deshalb gibt es in der Verkehrsmittelwahl einen spektakulären Trendbruch: Deutschlandweit geht die Pkw-Nutzung der jungen Menschen seit einigen Jahren spürbar zurück. Dieser Wertewandel macht sich besonders in den Städten bemerkbar. Dort nimmt der Autobesitz ab, immer mehr Haushalte sind sogar autofrei. Gleichzeitig wird Carsharing immer beliebter. Auf die richtige Mischung kommt es also an. Höchste Zeit, dass auch die saarländische Verkehrspolitik auf diesen Wertewandel reagiert!

Sicher wird das Auto – gerade in den ländlichen Räumen – weiterhin eine große Bedeutung haben. Aber die Menschen sind offener für Alternativen und Kombinationen. Diese Entwicklung sollte die Politik darin bestärken, mutige Entscheidungen zugunsten eines attraktiven Nahverkehrs im Saarland zu fällen!

» Der richtige Verkehrsmittelmix für das Saarland muss neu definiert werden. Die Menschen wollen mehr Busse und Bahnen!

ÖPNV sorgt für Lebensqualität



Wer in der Stadt wohnt oder arbeitet, der weiß es zu schätzen, dass es nicht weit ist bis zur nächsten Haltestelle und dass auch nach dem Konzertbesuch noch ein Bus fährt. Der öffentliche Verkehr sorgt sowohl für Lebens- als auch für Umweltqualität: Mehr Fahrgäste im Öffentlichen Personennahverkehr bedeuten weniger Stau, weniger Lärm, weniger Luftverschmutzung.

Zu einem attraktiven Lebensraum gehört ein attraktiver ÖPNV. Insbesondere die Landeshauptstadt Saarbrücken weist extrem hohe Pendler-

ströme auf, die nur durch einen attraktiven Nahverkehr umweltverträglich bewältigt werden können. Bereits heute stehen die Pendler ständig im Stau, weil das Straßensystem an seine Grenzen stößt. Möchte die Politik hier weitere positive Veränderungen zugunsten des ÖPNV erreichen, sind weitere Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des Nahverkehrs zwischen Umland und Landeshauptstadt notwendig. Dies können die Kommunen nicht alleine stemmen, denn die Verkehrsbeziehungen gehen über deren Einflussgebiete hinaus. Das Land ist hier in der Pflicht!

Der ländliche Raum als besondere Herausforderung

Die Bevölkerungszahlen im Saarland sind rückläufig. Dies ist besonders im ländlichen Raum spürbar. Es gibt immer mehr ältere Menschen und immer weniger Schüler. Dabei ist der Schülerverkehr das Rückgrat des Nahverkehrs. Doch der ÖPNV ist auch jenseits der Schüler unverzichtbar für die Mobilität der Menschen. Sei es für die Fahrt zur Arbeit, zum Einkaufen, zum Arzt, zur Apotheke oder einfach für die Freizeit. Es ist der öffentliche Verkehr, der auf dem Land die Mobilität für alle sichern muss! Wenn es so weitergeht wie bisher, sind große Teile der Busverkehre in ihrer Existenz bedroht – und damit auch die Lebensfähigkeit der betroffenen Gebiete. Denn der ÖPNV ist für junge Familien ein zentraler Standortfaktor und mindestens so wichtig wie ein Breitbandanschluss. Die Politik ist aufgerufen, neue und innovative Wege zur Aufrechterhaltung des ÖPNV in der Fläche zu unterstützen.



» Der ÖPNV im ländlichen Raum braucht eine gesicherte Finanzierung. Denn das heutige Angebot muss ausgebaut werden, um eine gute Anbindung an die Städte und eine sinnvolle Vernetzung mit der Schiene zu gewährleisten – und dies nicht nur während der Schulzeit!

Förderung grenzüberschreitender Verkehre

Die Zukunft des Saarlandes ist stark mit der Weiterentwicklung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit verbunden. Dies spiegelt sich in der Frankreichstrategie des Saarlandes wider. Eine klare Strategie zur Stärkung des grenzüberschreitenden Nahverkehrs fehlt dabei bisher jedoch. Hier ist das Land gefordert. Eine Förderung des Betriebs der Saarbahn nach Saargemünd durch öffentliche Zuschüsse wäre ein erster wichtiger Schritt.

ÖPNV braucht eine verlässliche Finanzierung



Die Verkehrsunternehmen benötigen verlässliche Unterstützung bei wichtigen Investitionen in neue Fahrzeuge, Streckenausbauten oder Informationstechnologien. Die Einstellung der Landesförderung zur Fahrzeugbeschaffung war ein Fehler und muss rückgängig gemacht werden! Das bisherige Förderprogramm hat die Verjüngung der Fahrzeugflotte vorangetrieben und Verbesserungen bei den Umweltstandards und Ausstattungen der Fahrzeuge ermöglicht. Ohne eine anhaltende Förderung werden Erneuerungsinvestitionen künftig öfter ausbleiben. Eine Fahrzeugförderung bietet der Politik auch die Möglichkeit, Erprobungen alternativer Antriebe zu unterstützen und deren Einführung zu forcieren.

Nach 2019 wird es die Entflechtungsmittel, aus denen jahrzehntelang erfolgreich Um- und Ausbaumaßnahmen im kommunalen Verkehr finanziert wurden, in ihrer heutigen Form nicht mehr geben. Dies ist ein Ergebnis der Neuordnung der Finanzbeziehungen zwischen Bund und Ländern. Die jährlich vom Bund an die Länder gezahlten rund 1,3 Mrd. Euro werden ab 2020 nicht mehr konkret für die Verbesserung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur gezahlt, sondern nur noch im Rahmen von allgemeinen Zahlungen aus dem Umsatzaufkommen an die Länder ausgeschüttet.

Wir fordern die Politik im Saarland auf, die Gelder, die nun anstelle der Entflechtungsmittel über das allgemeine Umsatzaufkommen in den Landeshaushalt fließen, weiterhin für verkehrliche Investitionen in den Kommunen zu verwenden. Dies sicherzustellen gelingt am besten über ein Landesgesetz zur Zweckbindung der Gelder mindestens in der Höhe der bisherigen Entflechtungsmittel.



Barrierefreiheit umsetzen: Reingehen statt Einsteigen!

Mit neuen Fahrzeugen und moderner Infrastruktur gehen auch Verbesserungen für mobilitätseingeschränkte Menschen einher. Dank Niederflertechnik, Aufzügen oder Hochbahnsteigen kommt man mit Kinderwagen, Rollstuhl und Gehhilfen viel leichter in den Bus oder in die Bahn. Die Qualität des Nahverkehrssystems ist aber nur so gut wie das schwächste Glied in der Kette. Zwar wurde in den letzten Jahren schon sehr viel geschafft – aber es bleibt auch noch viel zu tun!

Je älter die Menschen werden, desto wichtiger wird ein flächendeckender und barrierefreier Nahverkehr. **Nicht nur auf die Verkehrsunternehmen, sondern auch auf die Kommunen kommen enorme Aufgaben zu, denn auch die Haltestellen unterliegen der gesetzlichen Forderung nach einer vollständigen Barrierefreiheit bis 2022.**



» Der VDV begrüßt die Entscheidung des Landes, den Städten und Gemeinden sowie Landkreisen weitreichende Mittel zur Umsetzung der Barrierefreiheit zur Verfügung zu stellen. Kommunen können über ein Sonderprogramm 90 Prozent der zuzuschussfähigen Kosten abdecken. Wichtig ist nun, dass sie davon auch Gebrauch machen!

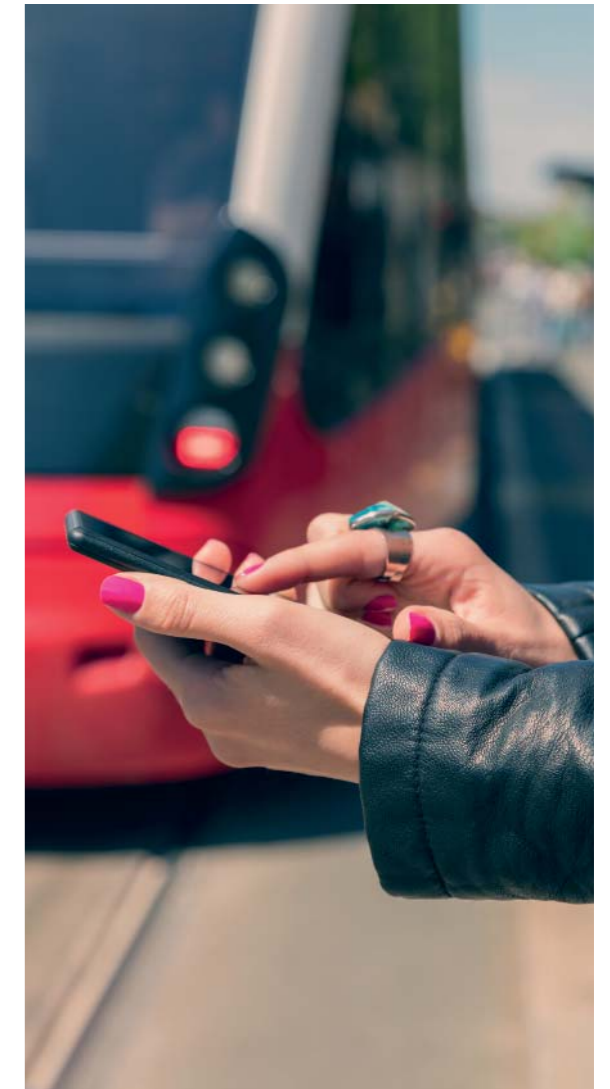
» Die Bereitstellung von Mitteln für die Barrierefreiheit darf nicht dazu führen, dass in anderen wichtigen Bereichen des Nahverkehrs Gelder gekürzt werden!

Digitalisierung als Chance für den ÖPNV

Die Digitalisierung ist für den ÖPNV eine echte Chance, um dauerhaft für neue Kundengruppen attraktiv zu werden. Fahrgäste wünschen Echtzeitinformationen sowie zuverlässige und lückenlose Reiseketten – unabhängig davon, mit welchem Verkehrsunternehmen und auf welchem Verkehrsträger (Bahn, Bus, Tram etc.) sie unterwegs sind. Gerade dort, wo das Nahverkehrsangebot dünn ist und eine geringe Taktdichte herrscht, sind verlässliche Kundeninformationen zu Anschlüssen und Verbindungen enorm wichtig. Eine digitale Vernetzung aller Informationen zu Nahverkehrsangeboten ist daher erforderlich – saarlandweit und darüber hinaus.

Die Bereitstellung von Echtzeitinformationen muss bei künftigen Ausschreibungen von Nahverkehrsleistungen durch die Aufgabenträger zum Standard werden. Verkehrsunternehmen, die heute noch kein Intermodal Transport Control System (ITCS) anbieten, müssen dazu verpflichtet werden. Das Land muss, wenn nötig unterstützen. Schwerpunkt der digitalen Weiterentwicklung des ÖPNV muss künftig auf der durchgängigen digitalen Buchungsfähigkeit liegen. Das flächendeckende Handyticket ist die nächste Stufe.

Autonomes Fahren wird die Mobilität und auch den ÖPNV grundsätzlich verändern und ist gerade für den ländlichen Raum eine echte Chance, um das Angebot zu verbessern – beispielsweise durch autonom fahrende Shuttles auf der letzten Meile außerhalb der Hauptverkehrsadern. Das Land ist gefordert, Projektmittel für Pilotprojekte und Praxistests bereitzustellen.



Eigenwirtschaftlicher Vorrang ja, aber zu fairen Bedingungen!

Der Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit ist bereits seit Jahren im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) verankert. Dennoch stellen eigenwirtschaftliche Anträge als Alternative und Konkurrenz zu Direktvergaben in der ÖPNV-Praxis eine neuartige Entwicklung dar, die die Branche auch im Saarland beschäftigt.

Für uns steht fest, dass Wettbewerb nicht auf Kosten von Beschäftigten erfolgen darf. Es ist eine Wettbewerbsverzerrung, wenn im Rahmen einer kommunalen Direktvergabe Landestariftreugesetze beachtet werden müssen, während diese für konkurrierende eigenwirtschaftliche Anträge nicht gelten.

Wir setzen uns darüber hinaus dafür ein, dass auch im Rahmen eigenwirtschaftlicher Anträge der Verkehr so erbracht werden muss, wie es im Nahverkehrsplan und in der Vorabkennzeichnung gefordert wird. Nach der heutigen Regelung gilt, dass gewisse Abweichungen bei eigenwirtschaftlichen Anträgen akzeptiert werden müssen.

Konkret tritt der VDV für eine Präzisierung des PBefG an zwei Stellen noch in dieser Legislaturperiode des Bundestages ein:

- » 1. Aufnahme von sozialen Standards in die Vorabkennzeichnung für eine geplante Direktvergabe der kommunalen ÖPNV-Leistung
- » 2. Konkretisierung der Begrifflichkeiten in der Vorabkennzeichnung für die zu erbringenden Verkehre

Wir fordern die saarländische Politik auf, diese Forderungen auf Bundesebene zu unterstützen!



Schienengüterverkehr stärken



Um die Wettbewerbsfähigkeit seiner Unternehmen zu erhalten, ist das Saarland auf eine leistungsfähige Infrastruktur angewiesen. Auch im Saarland wird die Verkehrsbelastung bis zum Jahr 2030 weiter steigen – insbesondere auf der Straße. Das tut weder der Straßeninfrastruktur gut noch der Umwelt. Die Landesverkehrspolitik muss die Güterverkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene nachhaltig und effizient fördern, denn der Gütertransport auf der Schiene ist im Vergleich zur Straße deutlich umweltfreundlicher, verbraucht weniger Energie und Fläche und lässt sich sicherer und emissionsärmer gestalten.

Nicht alle Güter lassen sich ausschließlich auf der Schiene oder der Wasserstraße befördern. Der konsequente Ausbau des kombinierten Verkehrs ist daher die effizienteste und schnellste Möglichkeit, um große Mengen weg von der Straße zu bringen.

VDV unterstützt Verbot lauter Güterwagen

Egal, mit welchem Verkehrsmittel Güter befördert werden: Ihr Transport verläuft nie ganz geräuschlos. Unsere Mitgliedsunternehmen nehmen die Lärmproblematik sehr ernst und sind heute schon Vorreiter etwa bei der Bahnwagenumrüstung auf leisere Bremssohlen. Wir unterstützen konstruktive Lösungsvorschläge wie Schallschutzmaßnahmen und lärmindernde Schienenbeschichtungen. Um eine Halbierung des Schienenlärms bis 2020 zu erreichen, unterstützen wir auch die Pläne des Bundes für ein Verbot lauter Güterwagen ab diesem Zeitpunkt. Wichtig ist aber, dass von ordnungspolitischen Maßnahmen nicht der ganze Zug betroffen ist, sondern nur der einzelne – nicht lärmsanierte – Wagen. Ein komplettes Verbot lauter Güterwagen ist daher nur konsequent, Geschwindigkeitsreduzierungen dagegen sind kontraproduktiv, denn sie führen zu Kapazitätsverlusten und haben negative Auswirkungen auf den gesamten Eisenbahnverkehr!



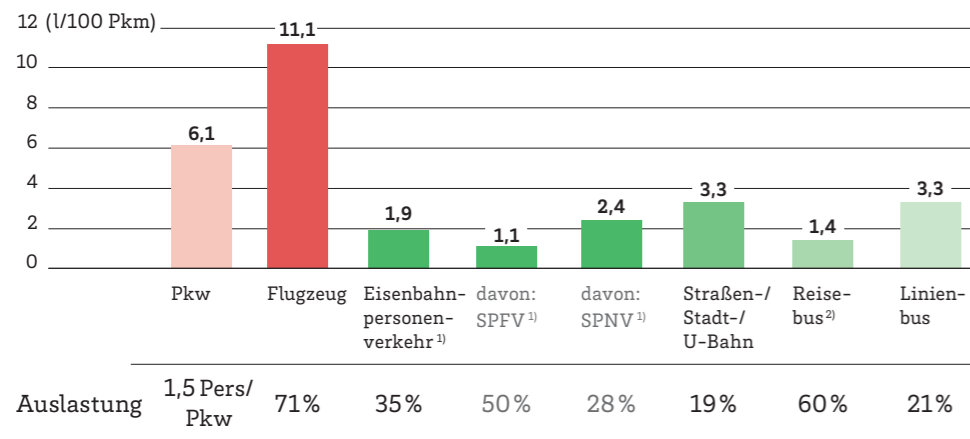
Busse und Bahnen sind aktive Klimaschützer

Die zentrale Zukunftsaufgabe Klimaschutz lässt sich nur mit einer umweltfreundlicheren Mobilität lösen. ÖPNV und Schienengüterverkehr (SGV) leisten dabei einen bedeutenden Beitrag, denn Busse und Bahnen verbrauchen im Vergleich zum Auto nur halb so viel Energie pro Personenkilometer (Pkm). Güterbahnen benötigen pro Tonne und Kilometer weniger als ein Viertel der Energie eines Lkw. Wer das Klima schützen will, kommt um den SGV und den ÖPNV nicht herum! Die Verkehrsverlagerung auf den ÖPNV bzw. von Gütern auf die Schiene muss wesentlicher Bestandteil der Verkehrspolitik und der Klimaschutzstrategie des Saarlands sein. Hierzu müssen konkrete Ziele für den Anteil des SGV und des ÖPNV am Verkehrsträgermix formuliert und deren konsequente Umsetzung von der Landespolitik unterstützt und gefördert werden.

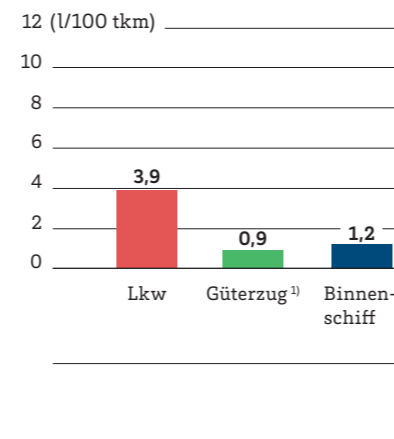


Energieverbrauch in Benzin- bzw. Dieseläquivalent nach Verkehrsträgern 2014

Personenverkehr



Güterverkehr



© VDV | Quelle: Allianz pro Schiene, VDB, VDV auf Basis der Berechnung des Umweltbundesamtes und des Bahnstrommixes 2014. | ¹⁾ Die ausgewiesenen Werte basieren auf dem tatsächlichen Bahnstrommix in Deutschland 2014. ²⁾ Busse im Gelegenheitsverkehr (z. B. Klassen- und Kaffeefahrten) sowie Fernlinienbusse.

Impressum

© Herausgeber

Verband Deutscher
Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)
Landesgruppe Südwest

Verantwortlich

Christian Hoffmann
Geschäftsführer VDV Südwest
Mozartstraße 8
55118 Mainz
T 06131 12-6861
F 06131 12-6080
christian.hoffmann@vdv.de
www.vdv.de/suedwest

Gestaltung und Satz

Maren Clauberg, Melanie Fischer, VDV

Herstellung

Buch- und Offsetdruckerei Häuser KG, Köln

Erschienen im Januar 2017

Bildquellen

Alle Bilder von links nach rechts:

Titelseite: Saarbahn GmbH
Seite 2: disq, Fotolia.com
Seite 3: Monkey Business, Fotolia.com | Saarbahn GmbH
Seite 4: bofotolux, Fotolia.com
Seite 5: beide Saarbahn GmbH
Seite 6: Kzenon, Fotolia.com | Saarbahn GmbH

Seite 7: astrosystem, Fotolia.com
Seite 8: vege, Fotolia.com
Seite 9: Marc-Oliver Schulz, Hamburger HOCHBAHN AG | Erwin Wodicka, Fotolia.com
Seite 10: Saarbahn GmbH | Podvysotskiy Roman, Fotolia.com

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)
Landesgruppe Südwest
Mozartstraße 8 · 55118 Mainz
T 06131 12-6861 · F 06131 12-6080
christian.hoffmann@vdv.de · www.vdv.de/suedwest
