

# Mobilitätswende – JETZT!

Landtagswahlen im Saarland: Erwartungen und Forderungen des VDV für die Legislaturperiode 2022 – 2027



---

# Vorwort

Die Mobilitätswende ist für die Erreichung der breit im gesellschaftlichen Konsens vereinbarten Ziele Klimaschutz, Luftreinhaltung, Barrierefreiheit und der Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse in Stadt und Land unabdingbar.

Nur mit einem gut ausgebauten öffentlichen Verkehrssystem sind die gesetzten Vorgaben zu erreichen. Dafür benötigt es mutige Entscheidungen seitens der Politik im Saarland und ein klares Bekenntnis für den Ausbau und die Förderung von Bussen und Bahnen. Die Mitgliedsunternehmen des VDV sorgen mit ihren Leistungen und Kompetenzen für eine zukunftsfähige Mobilität und repräsentieren circa 250 Millionen Fahrgäste. Nur mit einem intelligenten Zusammenspiel aller Verkehrsträger wird die Mobilitätswende gelingen und werden die Klimaschutzziele erreicht. Mit dem vorliegenden Forderungspapier der VDV-Landesgruppe Südwest halten Sie die aus unserer Sicht **wichtigsten Themen** für die 17. Legislaturperiode im Verkehrsbereich zusammengefasst auf einen Blick in der Hand. Die Checkliste zeigt Ihnen übersichtlich, welche Handlungsfelder sich im nächsten Koalitionsvertrag finden sollten.

Ganz nach dem Motto: „**Großes entsteht immer im Kleinen**“, würde das Saarland mit diesen Themen die Mobilitätswende als Vorreiter und Vorbild umsetzen.

Uwe Hiltmann  
Vorsitzender der VDV-Landesgruppe Südwest

Marie-Theres Wölki  
Geschäftsführerin der VDV-Landesgruppe Südwest

# Unsere Forderungen und Erwartungen für die 17. Legislaturperiode im Saarland auf einen Blick

- > Die Verluste der Verkehrsunternehmen durch die Covid-19-Pandemie über das Jahr 2021 hinaus ausgleichen > Seite 5
- > Vorhaben im Verkehrsentwicklungsplan (VEP) zügig umsetzen > Seiten 6–7
- > Umsetzung und Finanzierung des im VEP aufgeführten dritten Szenarios „ÖPNV-Vorrang“ > Seiten 6–7
- > Deutlicher Ausbau und Steigerung des Angebotes und der Marktanteile > Seite 9
- > Finanzierung des ÖPNV auf der Straße und der Schiene mit deutlich mehr Landesmitteln, um einen kundenorientierteren, zukunftsfähigeren und klimafreundlicheren öffentlichen Nahverkehr im Saarland anbieten zu können > Seite 10
- > Fördermittel für die Umsetzung der Clean Vehicle Directive (CVD) im Land bereitstellen und aufstocken. Die Fahrzeugflotte muss verjüngt und erneuert werden > Seite 11
- > Vorrang für den ÖPNV – in der Politik durch finanzielle Unterstützung und Planungen, sowie auf den Verkehrswegen durch intelligente Ampelschaltungen > Seiten 12–13
- > Schienenpersonennahverkehr ausbauen und als Rückgrat des ÖPNV stärken. Kundenerlebnisse mit einer hohen Aufenthaltsqualität an barrierefreien Bahnhöfen und schnelle und sichere Umstiegsmöglichkeiten schaffen > Seite 15
- > Reaktivierungen von Bahnstrecken, um so die Standortattraktivität zu steigern und mehr Menschen zum Umstieg auf den ÖPNV zu bewegen > Seite 15
- > Harmonisierte und vereinfachte Vorgehensweise für Grenzübertritte insbesondere im Schienengüterverkehr > Seite 16
- > Klare Positionierung mit Zielsetzung zukünftige Industriegebiete direkt mit Gleisanschlüssen zu versehen und bereits bestehende Gleisanschlüsse wieder zu aktivieren oder auszubauen > Seite 16
- > Unterstützung der saarländischen Regierung zur Entwicklung eines Kompetenzzentrums für Schienenfahrzeuginstandhaltung > Seite 16
- > Verbundtarife weiterentwickeln und an die veränderten Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden anpassen > Seite 19
- > Schaffung Mobilitätsplattform: Verbindung unterschiedlicher Verkehrsmittel bei Planung, Buchung, Bezahlung > Seite 19
- > Aktuelle Strukturen des ÖPNV weiterentwickeln bzw. vereinfachen > Seite 20



---

# Der Beweis wurde erbracht – auf den Nahverkehr ist auch in Krisenzeiten Verlass

Die Corona-Krise hat alle auf eine harte Probe gestellt und die saarländische Verkehrsbranche stark getroffen. So verzeichnete der Nahverkehr im März, April und Mai 2020 vielerorts einen Fahrgastrückgang von bis zu 90 Prozent. Gleichzeitig hat der öffentliche Personenverkehr als systemrelevanter Mobilitätsanbieter zu jedem Zeitpunkt ein Angebot für Alle die auf ihn angewiesen waren, aufrechterhalten.

Damit die Fahrgäste auch in Coronazeiten sicher mit Bussen und Bahnen unterwegs sind, haben die öffentlichen Verkehrsunternehmen in kürzester Zeit und im laufenden Betrieb aufwendige Hygienekonzepte entwickelt und umgesetzt: zum Schutz ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und ihrer Fahrgäste.

Auch jetzt liegt das Fahrgastaufkommen noch unter dem Vorpandemieniveau und verursacht so ein großes Loch in den Portemonnaies der Verkehrsunternehmen. Die Pandemie klingt langsam ab, dennoch werden die Auswirkungen noch länger zu spüren sein.

Es ist von großer Bedeutung, dass auch die Verluste der Eisenbahn- und ÖPNV-Unternehmen durch die Covid-19-Pandemie in den nächsten Jahren aufgefangen werden, damit diese nachhaltigen Verkehrsträger – mit Blick auf die angestrebte Verkehrs- und Klimawende – zukünftig leistungsstark bleiben. Die Verkehrsbranche ist ausgesprochen margenschwach oder defizitär. Das Saarland und die Bundesregierung haben mit ihrem ÖPNV-Rettungsschirm diesbezüglich rasch und richtig gehandelt und einen Kahlschlag des Angebots verhindert.

» **Wir fordern**, dass einzelne Elemente des Rettungsschirms über das Jahr 2021 hinaus verlängert werden und auch für die Folgejahre die Verluste durch die Landesregierung abgedeckt werden.

# Der Verkehrsentwicklungsplan geht in die Umsetzung – die Finanzierung für das Szenario

Das Saarland braucht einen attraktiven Nahverkehr. Das bestehende Angebot ist in manchen Bereichen gut und soll sich durch die Maßnahmen des verabschiedeten Verkehrsentwicklungsplans (VEP) zukünftig noch merklich verbessern.

Der Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV im Saarland, welcher mit einer breiten Beteiligung erstellt und Mitte 2021 verabschiedet wurde, ist ein großer Meilenstein für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Saarland. Zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur, des Tarifsystems, des Angebotes und der Qualität wurden definiert und aufgenommen. Die VDV-Landesgruppe begrüßt die vorbildliche Erstellung des VEP und die Ambitionen, welche dem VEP zu entnehmen sind.

Die Strategie für die Weiterentwicklung des ÖPNV im Saarland ist hiermit beschrieben worden. Nun gilt es, die Ideen, Maßnahmen und Planungen in die Tat umzusetzen. Der erste Schritt mit der Tarifreform wurde getan. Doch nun muss dringend der

nächste Schritt, also der Ausbau des Angebotes, folgen, damit die Tarifreform nicht ins Leere läuft. Ohne ein wirklich attraktives Angebot für die Saarländerinnen und Saarländer wird der Umstieg vom Auto auf den ÖPNV nicht gelingen. Damit das erweiterte ÖPNV-Angebot auch auf die Straße und die Schiene gebracht werden kann, benötigt es unbedingt eine auskömmliche Finanzierung des ÖPNV-Systems, denn daran scheitert es gemeinsam auf dem Weg zur Mobilitätswende. Der VEP hat hier drei Szenarien der Finanzierung aufgeführt, welche deutlich machen, welche Mittelhöhe es bedarf, um eine sinnvolle ÖPNV-Vorrangentwicklung und eine wirkungsvolle CO<sub>2</sub>-Einsparung erzielen zu können.

» Die VDV-Landesgruppe Südwest erwartet von der neuen Landesregierung, dass für die Erreichung der Klimaschutzziele und der Mobilitätswende mindestens das Finanzierungsmodell des dritten Szenarios „ÖPNV-Vorrang“ umgesetzt und die notwendigen Mittel dafür bereitgestellt werden.



	ÖPNV-Optimierung bei Status-quo-Finanzierung	ÖPNV-Offensive mit erhöhtem Finanzbedarf	ÖPNV-Vorrang mit hohem Finanzbedarf
	<ul style="list-style-type: none"> <li>– keine investiven Maßnahmen im Bereich der Fahrweginfrastruktur</li> <li>– Umsetzung investiver Maßnahmen im Bahnhofsentwicklungsprogramm</li> <li>– Angebotsausweitungen SPNV vor allem im grenzüberschreitenden Verkehr</li> <li>– Einführung der S-Bahn-Saarland zunächst vorwiegend durch Fahrplanoptimierung</li> <li>– Optimierung und Neustrukturierung des Landesbusnetzes nach den neuen Planungsgrundlagen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– investive Maßnahmen mit moderatem Planungs-/ Umsetzungsaufwand und möglichst hohem Nutzen</li> <li>– Einrichtung zusätzlicher Haltepunkte</li> <li>– Erweiterung des SPNV-Angebotes insbesondere im Kernbereich der S-Bahn Saarland</li> <li>– Anpassung des Landesbusnetzes an neues SPNV-Angebot</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– alle Strecken mit positiver Bewertung werden für den SPNV reaktiviert bzw. neu gebaut</li> <li>– S-Bahn Saarland in nahezu allen Landesteilen als Rückgrat der Mobilität</li> <li>– weitere Anpassung des Landesbusnetzes an neues SPNV-Angebot</li> </ul>
<b>Notwendige Investitionskosten</b>	20 Mio. Euro	145 Mio. Euro	355 Mio. Euro
<b>Jährliche Betriebskosten</b>	8 Mio. Euro/Jahr	17 Mio. Euro/Jahr	25 Mio. Euro/Jahr
<b>Zu erwartende Neufahrgäste</b>	6 400 Fahrgäste/Werktag	13 500 Fahrgäste/Werktag	20 000 Fahrgäste/Werktag
<b>Gesamtreiseweite</b>	54 Mio. Personen-km/Jahr	94 Mio. Personen-km/Jahr	125 Mio. Personen-km/Jahr
<b>CO<sub>2</sub>-Einsparungen</b>	3 800 Tonnen/Jahr	8 000 Tonnen/Jahr	10 000 Tonnen/Jahr





# Angebote und Marktanteile deutlich steigern

Die große Herausforderung für Branche und Politik wird es sein, in der kommenden Legislaturperiode die verschärften EU-Klimaziele durch Umsetzung geeigneter Maßnahmen zu erreichen. Vor dem Hintergrund leerer Kassen stellt dies eine besondere Herausforderung für alle Akteure dar, welche durch die Corona-Pandemie in den letzten beiden Jahren noch zusätzlich verstärkt wurde. Das kann nur gelingen, wenn der öffentliche Verkehr als zentraler Baustein der Mobilitätswende deutlich gestärkt wird. Parteiübergreifend wird das Ziel verfolgt, den **Marktanteil des Schienengüterverkehrs** am gesamten Güterverkehr bis 2030 **auf mindestens 25 Prozent** zu steigern.

Auch im **Personenverkehr** sollen Angebote und Marktanteile deutlich ausgebaut und bis 2030 sollen die Fahrgastzahlen im öffentlichen Verkehr **verdoppelt** werden. Insbesondere die – aufgrund der Corona-Pandemie – zwischenzeitlich verminderte Anzahl der Fahrgäste gilt es, möglichst rasch wieder zu steigern und neue Kundinnen und Kunden zu gewinnen. Der Wiedereinstieg in eine Fahrzeugfinanzierung für Bus und Stadtbahnen ist zur Zielerreichung ein elementarer Baustein damit die Verkehrsbetriebe diese Aufgaben stemmen können.

Alternative Antriebsformen, das Fortschreiten der Digitalisierung, das Fehlen von Fachkräften, das Anspruchsdenken der Kundinnen und Kunden und nicht zuletzt der demografische Wandel, der im Saarland in den nächsten Jahren besonders spürbar sein wird, sind herausfordernde Rahmenbedingungen für alle Beteiligten in den nächsten Jahren.

Überdies verlangen die Fahrgäste eine Mobilität, die über den klassischen ÖPNV hinausgeht. Dazu müssen für die erste und letzte Meile attraktive Angebote geschaffen und mit dem klassischen ÖPNV vernetzt/verknüpft werden, damit die Kundinnen und Kunden vom Auto auf die öffentlichen Verkehrsmittel umsteigen. Für diese Angebote ist die Zusammenarbeit mit Car-Sharing-Anbietern, E-Bike-Verleihern, Rufbusvereinen, etc. wichtig. Nur so kann die gesamte Beförderungskette von der Haustür bis zu Schule oder Betrieb und zurück abgebildet werden.

» **Der VDV Südwest erwartet**, dass das Angebot und die Infrastruktur deutlich ausgebaut werden und so die Marktanteile des ÖPNV und des Schienengüterverkehrs im Saarland wachsen können.

# Finanzierung – Förderung und Landesmittel

## **Finanzierung und Förderung der Angebotsausweitung**

Nach der Tarifreform, die von Anfang an ein Erfolg zu sein scheint, wird es notwendig, auch deutlich in den Ausbau der einzelnen Verkehre zu investieren. Wenn der Umstieg in den Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) geschafft werden soll, geht das nur mit einer deutlichen Verbesserung des Angebots vor allem in der Fläche.

Hier dürfen die Aufgabenträger nicht im Regen stehen gelassen werden. Die saarländischen Landkreise und Kommunen werden nicht in der Lage sein, Angebots- und Qualitätsverbesserungen allein finanzieren zu können, damit die angestrebten Klimaziele in erreichbare Nähe rücken.

## **Finanzierung des ÖPNV mit deutlich mehr Landesmittel**

Ein kundenorientierter, zukunftsfähiger und klimafreundlicher ÖPNV braucht eine dauerhaft auskömmliche Finanzierung.

Zum Aufbau eines verbesserten ÖPNV wird es nicht reichen, nur die zugewiesenen Bundesmittel zu verwenden. Es wird auch nötig sein, eigene Landesmittel zur Verfügung zu stellen. Wenn die im landesweiten Verkehrsentwicklungsplan (VEP) angestrebten und vom VDV Südwest begrüßten Verbesserungen erreicht werden sollen, werden die zur Verfügung gestellten Bundesmittel nicht ausreichen.

Um die Ziele aus dem Verkehrsentwicklungsplan umsetzen zu können, muss das Land die Bundesmittel um eigene Landesgelder ergänzen.

Für die Erreichung der Klimaziele wird dieser Ausbau dringend notwendig sein. Nur so können in einem typischen Autofahrer-Bundesland die Menschen dazu bewegt werden, statt des eigenen Fahrzeugs den ÖPNV zu nutzen.



# Busförderung gemäß der Clean Vehicle Directive (CVD) umsetzen

Wie in anderen Bundesländern bereits üblich, ist es notwendig, dass das Land die Beschaffung von Fahrzeugen zum Erhalt, zur Einrichtung oder zur Verbesserung von Linienverkehren finanziell unterstützt. Zurzeit besitzt das Saarland die drittälteste Busflotte bundesweit.

## » Die Ziele der Busförderung müssen sein:

- Erhöhung des Anteils von im ÖPNV eingesetzten Kraftomnibussen mit Antrieben aus erneuerbaren Energien als Beitrag zur europäischen Strategie für emissionsarme Mobilität (lokal emissionsfreie Fahrzeuge)
- Unterstützung der Flottenerneuerung durch die Finanzierung emissionsärmerer Fahrzeuge

- Erhalt und allgemeine Verbesserung des ÖPNV-Angebots
- Unbürokratische Unterstützung der Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger bei der Anwendung von Förderprogrammen

Des Weiteren ist es notwendig, dass neben der bestehenden Bundesförderprogramme für die Infrastruktur, ergänzende Förderungen bis zur Höhe von 80 Prozent bei den Infrastrukturvollkosten vorgenommen werden. Mit den bestehenden Bundesförderprogrammen (Förderung bis 40 Prozent der Investitionsvollkosten) für Infrastrukturmaßnahmen wird es vielen Verkehrsbetrieben nicht möglich sein ihren Fuhrpark auf erneuerbare Antriebe umzustellen.



# Vorrang für den ÖPNV – in der Politik und auf den Verkehrswegen

Jeder möchte und muss heute mobil sein. Die beste Lösung dafür ist der Umweltverbund aus Fuß- und Radverkehr und dem ÖPNV. In den Städten und Verdichtungsräumen kommt dem ÖPNV mit seiner Netzeigenschaft, Leistungsfähigkeit und im Vergleich dazu geringem Flächenbedarf eine große Bedeutung zu. Er bildet das Rückgrat der multimodalen Mobilität und muss sowohl im Interesse der Bürgerinnen und Bürger als auch zur Reduzierung der Umweltbelastungen nachhaltig gestärkt werden.

Ein attraktiver ÖPNV, der zum Umsteigen bewegt, muss eine hohe Reisegeschwindigkeit und Verlässlichkeit aufweisen. Die Fahrgäste wollen mit dem ÖPNV sicher, schnell, pünktlich und zuverlässig unterwegs sein und ihre weiteren Anschlüsse erreichen. Dafür ist ein **Vorrang des ÖPNV bei der Verkehrsplanung**, vor allem aber auch beim täglichen Verkehrsmanagement im Stadtverkehr erforderlich. Hierzu gehören neben dem Ausbau von vom Individualverkehr unabhängigen Busspuren auch die intelligente Lichtsignalbeeinflussung. Hier besteht noch ein deutliches Verbesserungspotenzial. Eine äußerst effiziente Maßnahme ist eine **intelligente Ampelschaltung**, denn von geringen Warte- und Verlustzeiten profitieren nicht nur Fahrgäste, sondern auch die Verkehrsunternehmen bzw. die Aufgabenträger. Bei einer Reduzierung der Verlustzeiten können Fahrzeuge und Kosten eingespart oder in verbesserte Verkehrsangebote umgesetzt werden. Durch die Vorrangschaltung steigt die Leistungsfähigkeit des gesamten Verkehrssystems. In einer Grünphase von 7 Sekunden können ein Bus oder eine Straßenbahn mit 100 bzw. 200 Fahrgästen oder 4 Pkw mit durchschnittlich 5 Insassen eine Kreuzung überqueren.



2021 haben VDV und die Unternehmensberatung Roland Berger gemeinsam ein Leistungskostengutachten „Verkehrswende gestalten – leistungsstark und nachhaltig“ erstellt. Die Ergebnisse dieses Gutachtens wurden am 29. Juni 2021 von allen Länder-Verkehrsministern einstimmig unterstützt. In diesem Gutachten wird explizit darauf hingewiesen, dass die Beschleunigung des Busverkehrs um 5 Prozent eine Rahmenbedingung zur Erzielung der Klimaziele durch Deutschland ist.

Neben dem täglichen Verkehrsmanagement ist zukünftig jedoch auch besonders der **Vorrang des ÖPNV auf allen politischen Ebenen** einzuräumen. Neben den üblichen technischen Maßnahmen zur Bevorrechtigung des ÖPNV gehört auch ein einheitliches und effektives Vorgehen bei Falschparkern, welche die Fahrzeuge an der Weiterfahrt behindern.

Das saarländische ÖPNV Gesetz sieht dazu in § 3 Abs. 6 vor, dass dem ÖPNV bei Ausbau und Finanzierung Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr (MIV) eingeräumt werden soll. Dieses „soll“ ist durch ein „muss“ zu ersetzen. Die Erreichung der Klimaziele in Deutschland verlangen die Klarstellung im Netz. Darüber hinaus muss dieser Vorrang auch „gelebt“ werden. Das heißt, bei allen Planungen, die sich mit der angemessenen Anbindung der Wohngebiete an Arbeitsstätten, Versorgungs- und Dienstleistungszentren, sozialen und kulturellen Einrichtungen sowie Erholungsgebieten durch den ÖPNV befassen, muss der ÖPNV Vorrang bekommen. Das bedeutet auch, dass der ÖPNV mindestens genauso nah ans Reiseziel gelangen muss. Gerade für Menschen, die nicht mehr sehr lange Strecken Zuzußgehen

können ist dies ein ausschlaggebender Grund bei der Verkehrsmittelwahl. Auch bei der Planung und Einrichtung von Baustellen auf öffentlichen Straßen muss der ÖPNV gegenüber dem MIV bevorteilt werden (beispielsweise bei der Schaltung von Baustellenampeln) oder bei Freihalten einer Spur nur für den ÖPNV.

» **Wir fordern die zukünftige Landesregierung auf,** dem umweltfreundlichen Öffentlichen Personennahverkehr Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr zu gewähren. Maßnahmen wie die Sicherstellung der Finanzierung solcher Vorrangsysteme und die Initiierung der Gründung von ÖPNV-Beschleunigungskommissionen in den Kommunen und auch im Landesbetrieb für Straßenbau sind dafür erste wichtige Schritte.





---

# Schienenpersonennahverkehr ist das Rückgrat des ÖPNV im Saarland

Nur mit einer starken Schiene kann die Mobilitäts- und Klimawende umgesetzt werden. Soll der Individualverkehr verringert werden, kann dies nur über eine kundenorientierte und abgestimmte Verknüpfung des Schienenverkehrs mit dem regionalen Busverkehr gelingen. Der umfangreiche und detaillierte Verkehrsentwicklungsplan (VEP) der Landesregierung nimmt sich viel vor. Um die hochgesteckten Ziele zu erreichen, begrüßt der VDV, möglichst viele Punkte davon umzusetzen.

Die Verknüpfung von Schiene und dem straßengebunden ÖPNV spielt dabei eine tragende Rolle, um das System attraktiv für die Bürgerinnen und Bürger zu gestalten. Denn: Grundsätzlich lässt sich ein attraktiver ÖV nur mit mehr Bus und Bahn sowie einem aufeinander abgestimmten Verkehrsangebot umsetzen. Die unterschiedlichen Stärken der Verkehrsträger müssen optimal in einem Verkehrsmittelmix miteinander kombiniert werden, um so den höchsten Verlagerungseffekt zu erzielen. Eisenbahn, Bus und flexible Bedienungsformen sollten dabei ihre individuellen Vorteile ausspielen können. Dann kann auch der Schienenpersonennahverkehr im Saarland seine Vorteile ausspielen, wie sie heute bereits in vielen Ballungsräumen Standard sind.

Grundlegende Voraussetzung für einen attraktiven ÖV ist die Schaffung von infrastrukturellen Ressourcen. Dazu gehören eine zeitgemäße Gestaltung der Bahnhöfe und Haltestellen und barrierefreie Zugänge zum und im Bahnhof. Aber auch der schnelle und komfortable Übergang zwischen den Verkehrsträgern spielt hier eine wichtige Rolle. Ziel sollte es sein, Fahrgästen einen nahtlosen ÖV zu bieten.

Die volkswirtschaftlich sinnvolle Reaktivierung von Bahnstrecken stellt einen wichtigen Beitrag zur Mobilitätswende dar. Eine essenzielle Voraussetzung für attraktive Wohn- und Wirtschaftsstandorte ist die Erreichbarkeit auch für Personen, die nicht am Individualverkehr teilnehmen wollen oder können. Deshalb ist die Anbindung an das Eisenbahnnetz lückenlos zu gestalten, um so die Standortattraktivität zu steigern. Denn dies fällt bei vielen Bürgerinnen und Bürgern bei der Wahl des Wohnsitzes, auch bei Autofahrerinnen und -fahrern, ins Gewicht.

Die Schiene unterstützt den Klimaschutz, bringt Sicherheit in die tägliche Mobilität, schafft Lebensqualität und ist ein wichtiger Standortfaktor auch für das Umland. Um Kundinnen und Kunden für den Umstieg auf den ÖPNV zu gewinnen, muss der SPNV im Bereich der Digitalisierung einen Schritt nach vorne gehen. Dies gelingt beispielsweise mit der Ausrüstung der Bestandsfahrzeuge mit Repeatern, frequenzdurchlässigen Scheiben oder WLAN-Routern, die in der heutigen digitalen Welt Standard ist.

Damit die Verkehrswende und die damit einhergehende Entlastung unserer Umwelt vom Papier auf die Schiene bzw. Straße kommt, müssen die notwendigen Mittel dafür bereitgestellt werden und die Prioritäten im Landeshaushalt über die Regionalisierungsmittel hinaus zu Gunsten der Schiene und des ÖPNV verschoben werden.

# Güterverkehr vorantreiben und langfristig entwickeln

## **Harmonisierung und Vereinfachung der Grenzübertritte**

Obwohl wir einen einheitlichen europäischen Binnenmarkt haben, bleibt der Schienenverkehr aufgrund der unterschiedlichen Strom-, Sicherungssysteme und verschiedenen Regelwerke ein Flickenteppich. Hinzu kommt die Anforderung, dass Lokführer die jeweilige Landessprache auf hohem Niveau (Mindestens B1) beherrschen müssen.

Dies führt dazu, dass im grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr insbesondere von und nach Deutschland/Frankreich, immer noch sehr hoher Nachholbedarf besteht. Denn derzeit finden immer noch die meisten Güterverkehre zwischen beiden Ländern über die Straße statt.

Wir benötigen daher eine harmonisierte und insbesondere vereinfachte Vorgehensweise für Grenzübertritte insbesondere im saarländischen Schienengüterverkehr. Ein Beispiel hierfür wäre die Anerkennung der beiden Sprachen.

Während jedes Unternehmen im Saarland standardmäßig ans Straßennetz angeschlossen ist, verfügt nur ein Bruchteil von Unternehmen über einen Zugang zum Schienennetz via eines Gleisanschlusses.

Hinzu kommt, dass die Kosten für die Realisierung und/oder Betriebskosten des Anschlusses durch die jeweiligen Unternehmen zu tragen sind. Unternehmen erhalten in der Regel entsprechend kostenlosen Zugang zum Straßennetz, sollen aber den Anschluss ans Schienennetz finanzieren (mindestens 50 Prozent der Gesamtkosten). Zudem kommt der Aspekt, dass bei Kofinanzierung oder Subventionen

die Unternehmen Verpflichtungen über mehrere Jahre zur Verkehrsverlagerung eingehen müssen. Der Schienengüterverkehr wird hierdurch im Vergleich zum straßengebundenen Güterverkehr benachteiligt und so die Verkehrswende ausgebremst.

Diese Auflagen und Kosten führen dazu, dass sich Unternehmen, die eigentlich Güter auf der Schiene transportieren wollen bzw. könnten, gegen einen Gleisanschluss entscheiden und ihre Güter mit anderen Verkehrsträgern wie dem Lkw realisieren. Wir benötigen hierbei eine klare Positionierung der Landungsregierung mit Zielsetzung, zukünftige Industriegebiete direkt mit Gleisanschlüssen zu versehen und bereits bestehende Gleisanschlüsse wieder zu aktivieren oder auszubauen, damit der Güterverkehr langfristig entwickelt wird.

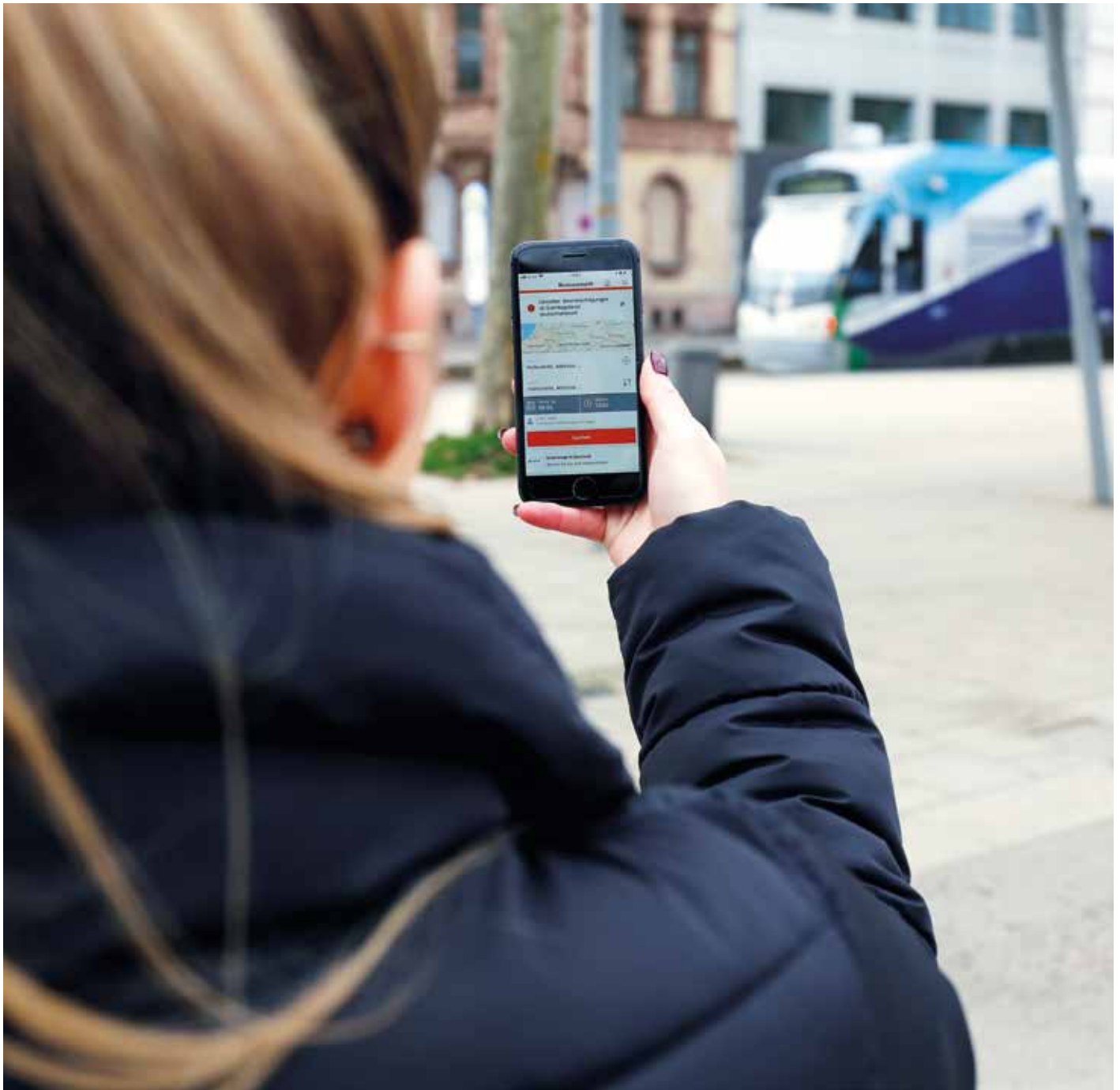
## **Entwicklung eines Kompetenzzentrums für Schienenfahrzeuginstandhaltung**

Zwecks Stärkung der saarländischen Region auf europäischer Ebene, sowie die Notwendigkeit des strukturellen Wandels, sehen wir die Möglichkeit zukunftsorientiert eine neue Branche im Segment der Instandhaltung an der Saar zu etablieren. Das Saarland verfügt über sämtliche Voraussetzungen die hierfür notwendig wären, wie zum Beispiel die Hochschule für Technik und Wirtschaft (HTW), Infrastruktur, Frauenhofer Institut sowie neue Energieunternehmen wie Svolt.

» **Wir benötigen** hierbei die Unterstützung der saarländischen Regierung einerseits zwecks Etablierung der jeweiligen Studiengänge und andererseits zur Unterstützung der interessierten Unternehmen mit Fördermitteln.







---

# Verbundtarife weiterentwickeln und Mobilitätsdienstleistungen verknüpfen

Der ÖPNV als systemrelevanter Bestandteil der Mobilität war auch in der Corona-Krise für die Menschen unverzichtbar. Gleichzeitig haben in allen gesellschaftlichen Bereichen technische Innovationen Einzug gehalten und die Arbeitswelt kontinuierlich verändert. Dieser Trend wird sich infolge der schnellen Entwicklungen im Rahmen der Digitalisierung fortsetzen. Zukunftsorientierte digitale Module werden den Saarländischen Verkehrsverbund (saarVV) reformieren, multimodale Buchungsplattformen die heutigen Fahrplanauskunftssysteme weiterentwickeln.

Die Differenzierung des Mobilitätsverhaltens in verschiedenen Nutzerinnen- und Nutzergruppen durch veränderte Lebens- und Arbeitswelten, wie z. B. das Homeoffice oder flexible Arbeitszeiten, nimmt zu. Mobilitätsansprüche werden vielschichtiger. Die Ansprüche der Menschen werden vielfältiger und fordern immer mehr individualisierte Leistungsangebote. So soll die Digitalisierung vor allem dazu beitragen, den ÖPNV zu stärken. Mit Hilfe von neuen digitalen Mobilitätsangeboten soll eine echte Alternative zum Individualverkehr geschaffen werden.

Das Saarland hat am 1. Juli 2021 eine umfassende Tarifreform gestartet, die sehr vielen Fahrgästen erhebliche Ersparnisse bringt. **Es gilt nun in der kommenden Legislaturperiode diesen begonnenen Weg fortzusetzen.** Eine Möglichkeit wäre hierbei die Einführung eines flexiblen Home-Office-Tickets. Das Home-Office-Ticket als persönliche digitale und flexible Alternative zur Tageskarte oder dem Monatsticket, könnte z. B. als 10er-Tagesticket via Handy erworben werden. Gültig ab Kauf bzw. erster Entwertung. Damit ist der Zeitraum wie bei

einer flexiblen Monatskarte frei wählbar. Am Wochenende gelten die Mitnahmeregelungen analog den Monatskarten im Abonnement. Dieses flexibel einsetzbare Ticket soll einen tariflichen Anreiz bieten, den ÖPNV zu nutzen.

## **Vernetzung von Mobilitätsdienstleistungen**

Ziel der kommenden Legislaturperiode muss die Schaffung einer (MaaS) Plattform für die Verbindung unterschiedlicher Verkehrsmittel zu einer inter- bzw. multimodalen Reisekette sein. Die Saarfahrplan-App soll hierzu in eine landesweite Mobilitätsplattform weiterentwickelt werden, um den Fahrgästen die beste Kombination aus Transportmitteln für ihre Reise anbieten zu können und ihnen so den Zugang zu einer „Tür-zu-Tür“-Reisekette zu erleichtern. Diese **landesweite Mobilitätsplattform** führt alle Angebote des ÖPNV, Bedarfsverkehre und Sharing-Systeme (z.B. Pkw, Rad) zusammen. Es wird eine einheitliche Buchungsmöglichkeit für den Fahrgast geschaffen.

Ein Schwerpunkt sind frühzeitige Informationen zur Zuverlässigkeit von Verbindungen und Umstiegen, das Buchen und die Bezahlung der Angebote, das barrierefreie Routing im ÖPNV sowie die Bereitstellung eines Mobilitätspools mit ergänzenden Bausteinen für die Nutzung von Taxi sowie Sharing-Angeboten.

Ergänzt mit Stellflächen an Bahnhöfen oder an wichtigen Verknüpfungshaltestellen für Park-and-Ride und Bike-and-Ride, soll die neue Mobilitätsplattform Zugangshemmnisse zum ÖPNV abbauen und möglichst viele Alternativen zur Nutzung des eigenen Autos aufzeigen.

# Struktur des ÖPNV im Saarland anpassen

Der saarländische Nahverkehr ist durch eine sehr kleinteilige und komplexe Struktur geprägt. Alle Verwaltungsebenen, vom Land über die Kreise bis zu den Gemeinden, sind bei Fragen zum Thema ÖPNV beteiligt. Für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist das Land zuständig, das sich wiederum dem Zweckverband Personennahverkehr Saarland (ZPS), bedient. Für den straßengebundenen Personennahverkehr (ÖSPNV) sind die Landkreise, z.T. die Kommunen, aber auch zwei Zweckverbände zuständig. Sie bilden in Summe die Aufgabenträger.

Die Vielzahl von Akteuren und Zuständigkeiten und die uneinheitliche Wahrnehmung der politischen Verantwortung im Nahverkehr machen es den Bürgerinnen und Bürgern oft schwer, den oder die jeweils Zuständige(n) zu finden. Darüber hinaus sind die Umsetzungen von Entscheidungen oft schwerfällig und langwierig.

Die Finanzierung des Nahverkehrs erfolgt im Wesentlichen über das Land, das über Bundesgesetz Mittel vom Bund erhält. Diese Mittel fließen bislang zum größten Teil in den Schienennahverkehrsverbund (der sie wiederum an die beteiligten Verkehrsunternehmen weiterleitet), an die Kommunen, die Landkreise und auch direkt an die Verkehrsunternehmen.

» **Damit die Komplexität im Bereich der Mobilität nicht weiter steigt, ist es geboten**, die aktuellen Strukturen des ÖPNV weiter zu entwickeln bzw. zu vereinfachen.

Der ÖPNV im Saarland benötigt für die Zukunft eine mit den Kommunen und dem Land abgestimmte und mutige Strategie, die gleichzeitig auch fehlertolerant ist. Nur so können neue Wege, abseits der ausgetretenen Pfade, beschritten werden, die letztlich den Bürgerinnen und Bürgern innerhalb kurzer Zeit zugutekommen.

Auch die Unternehmen im Bereich „Nahverkehr“, ganz gleich, ob private oder kommunale Verkehrsbetriebe, ob Schienen- oder Busbetriebe, ob Car-Sharing-Betreiber oder Rufbusvereine, sind gefordert, an diesen Strukturen mitzuarbeiten, damit letztlich die Wertschöpfung im Saarland erhalten bleibt.

Abseits der zukünftigen Herausforderungen besitzt das Saarland aber auch Vorteile, die das kleinste Flächenland in der Bundesrepublik zum „Versuchslabor“ für ganz Deutschland werden lassen können: das Saarland besitzt mit dem saarVV nur einen Verbund, somit sind tarifliche Maßnahmen landesweit leichter umsetzbar. Die „kurzen Wege“ im Saarland aufgrund fehlender Zwischenhierarchien im politischen Bereich (z.B. keine Regierungspräsidien) ermöglichen es dem Bundesland, Planungen im ÖPNV/SPNV-Bereich schneller umzusetzen.



---

# Das Saarland als Vorreiter: Digitalisierung beschleunigen und den Technologiesprung wagen

Digitalisierung und technische Innovationen sind entscheidende Instrumente auf dem Weg zu einer besser vernetzten sowie klima- und nutzerfreundlichen Mobilität. Sie machen den öffentlichen Verkehr zuverlässiger und leistungsfähiger. Die Branche arbeitet an der Entwicklung und Umsetzung solcher Lösungen, ist dabei aber auf die Unterstützung der Politik angewiesen. Das Saarland hat im VEP ÖPNV mit dem Handlungsfeld Digitalisierung bereits einige Maßnahmen definiert und mit der Gründung eines Kompetenzcenters Digitalisierung einen wichtigen Meilenstein definiert.

Das Kompetenzzentrum sollte u. a. folgende Themen voranbringen:

- flächendeckendes digitale Ticketing,
- fairer Datenaustausch,
- zeitgemäßes Reisen mit 5G-Standard,
- Umsetzung des einheitlichen Zugbeeinflussungssystems (ETCS),
- Verbesserung der Verknüpfung P+R mit dem ÖPNV,
- weiterer Ausbau von Maßnahmen zur barrierefreien Nutzung des ÖPNV (z. B. Umsetzung des Projekts INTROS, Ausrüstung der Haltepunkte mit dynamischen Fahrgastanzeigern mit Text-TO-Speech-Funktionalität, ...)
- Verknüpfung des ÖPNV mit Ridepooling-Diensten,
- Förderung der Umstellung der Busflotten auf alternative Antriebe,
- Weiterentwicklung des autonomen Fahrens im ÖPNV.

Digitalisierung im ÖPNV bedeutet auch, von reiner Beförderung nach Fahrplan zu einer individuellen Transportlösung zu kommen, in der verschiedene Verkehrsmittel wie Fahrrad, Bus, Bahn, On-Demand-Shuttle und Car-Sharing geschickt miteinander verbunden und aus einem Guss angeboten werden. Durch solche Lösungen wird das eigene Auto überflüssig und Verkehrsstaus und Parkplatzprobleme können gelöst werden. Die hierfür notwendige Digitalisierung muss mit allen Akteuren gemeinsam vorangetrieben werden. Hier liegt es auch an der Politik und der öffentlichen Hand eine diskriminierungsfreie Plattformlösung aufzubauen, zu finanzieren und durch die ÖPNV-Unternehmen betreiben zu lassen.

# Impressum und Bildquellen

## © Herausgeber

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

## Verantwortlich

Marie-Theres Wölki  
Geschäftsführerin VDV Südwest  
Mozartstraße 8 · 55118 Mainz · T 06131 126861 · woelki@vdv.de  
www.vdv.de/suedwest

Erschienen im November 2021



@DieVerkehrsunternehmen



@VDV\_Verband



die-verkehrsunternehmen



app.vdv.de

## Bildquellen

Titelseite saarVV-SNS Saarländische Nahverkehrs-Service GmbH  
Seite 4 vlexx GmbH  
Seite 6 KVS GmbH  
Seite 8 KVS GmbH  
Seite 10 vlexx GmbH (links), Thithawat\_s | istockphoto.com (rechts)  
Seite 11 Saarbahn HmbH  
Seite 13 Völklinger Verkehrsbetriebe GmbH  
Seite 14 vlexx GmbH  
Seite 17 Rhenus Rail  
Seite 18 saarVV-SNS Saarländische Nahverkehrs-Service GmbH  
Seite 21 saarVV-SNS Saarländische Nahverkehrs-Service GmbH

---

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV)

Landesgruppe Südwest

Mozartstraße 8 · 55118 Mainz

T 06131 12-6861 · F 06131 12-6080

woelki@vdv.de · [www.vdv.de/suedwest](http://www.vdv.de/suedwest)

---

**PARTNER DER INITIATIVE**

Zeit für neues Denken und Handeln.



[deutschland-mobil-2030.de](http://deutschland-mobil-2030.de)