

Kurzpapier ÖPNV

ÖPNV im Saarland

IZES gGmbH (Institut für ZukunftsEnergieSysteme)
InnovationsCampus Saar, Gebäude A1
Altenkesseler Str. 17
66115 Saarbrücken

Arbeitsfeld: Energiemärkte

Autor: Guillem Tänzer

Tel.: 0681-9762-855

E-Mail: taenzer@izes.de

Version: 1.0

Saarbrücken, den 11. Oktober 2016

Vorwort

„*Mobilität bedeutet gesellschaftliche Teilhabe und Freiheit*“ – dieser Aspekt zeigt, wie wichtig es ist Bürgerinnen und Bürger attraktive und nutzbare Mobilitätsangebote anzubieten, auch als ein Teil einer Daseinsversorgung für alle Menschen.

Dem gegenüber steht ein ernstzunehmender ausgeprägter demografischer Wandel insbesondere im Saarland mit Annahmen einer Bevölkerungsminderung von bis zu 11,5 % (2009-2030)¹ und einer Steigerung des Medianalters (jeder zweite Bürger im Durchschnitt) auf über 51,5 Jahren. Hinzu kommt die Nothaushaltslage des Saarlandes, welche es kaum erlaubt, zusätzliche ordinäre ÖPNV-Mitteln bereitzustellen, Pendlerströme aus ländlichen Räumen in Mittel- und Oberzentren sowie ein (u.a. daraus ableitbare) ausgeprägte Mobilitätskultur hinsichtlich des Pkws. Vor dem Hintergrund der energie- und klimapolitischen Ziele auf europäischer- und nationaler Ebene soll in Zukunft (bis 2050)² in Deutschland im Verkehrssektor eine Reduktion von 40 % des Endenergieverbrauch (Basisjahr 2005) erzielt werden - ein abzuwägender Baustein hierzu wäre eine stärkere Nutzung des Umweltverbunds, der praktikablen Nutzung intermodaler Wegeketten in Verbindung mit einem attraktiven ÖPNV.

All diese Herausforderungen müssen letztendlich gemeistert werden - Ziel ist es gemeinsam Lösungsvorschläge und Perspektiven zu erarbeiten, welche auch mit Hilfe moderner und altersgerechter Informationssysteme und deren Vernetzung Attraktivität und Mehrwert generieren und so die Akzeptanz und Nutzung des Saarländischen ÖPNVs (wieder) erhöht.

Akteure und Strukturen³

Der Saarländische öffentliche Personenverkehr ist geprägt von historisch gewachsen Strukturen. Waren in der Vergangenheit Verkehrsunternehmen primär in kommunaler Hand und größtenteils in ihren Landkreisen zuständig bzw. wurde der Schienenverkehr zentral auf Bundesebene organisiert, sind in den letzten zwanzig Jahren deutliche Veränderungen eingetreten:

- Mit der Bahnreform aus dem Jahr 1994 wurde die Deutsche Bundesbahn, als Staatsbetrieb, in mehreren zeitlich versetzten Etappen, in eine privatrechtliche Organisation umstrukturiert mit unterschiedlichen Geschäftsbereichen. Dabei musste, basierend auf die EG-Richtlinie 91/440/EWG, auch ein freier Zugang für Eisenbahnunternehmen zum Schienennetz gewährt werden zur Schaffung eines Verkehrsmarktes. Zusätzlich erfolgte eine Regionalisierung des schienengebundenen Nahverkehrs mit der Änderung der Zuständigkeiten vom Bund auf die einzelnen Bundesländer.
- Seit Inkrafttreten der EU-Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 aus dem Jahr 2007⁴ müssen alle Personenverkehrsleistungen öffentlich ausgeschrieben werden (mit Ausnahmen bzgl. Direktvergaben für kommunale Verkehrsunternehmen).

¹ Deutschland im demographischen Wandel 2030 ; Datenreport Saarland ; Bertelsmann Stiftung ; Internet: <http://www.wegweiser-kommune.de/documents/10184/10646/L%C3%A4nderbericht+Saarland/f5a706df-f048-4810-abd4-567304fc6837> ; 06.10.2016

² Vgl. Weißbuch für Verkehr der EU, Energiekonzept der Bundesregierung

³ Vgl. AK Texte ; Der Nahverkehr im Saarland ; Arbeitskammer ; Internet: <https://www.arbeitskammer.de/publikationen/online-broschueren-ak-texte/ak-texte-der-nahverkehr-im-saarland.html> ; 10.10.2016

⁴ in Kraft getreten im Jahr 2009, Bestandsschutz für laufende Verträge bis Ende 2019

Mit der Gründung des Saarländischen Verkehrsverbundes (saarVV) im Jahr 2005 konnte ein wichtiger Schritt erzielt werden – ein saarlandweiter Tarifverbund. Damit wurde für die Endkunden aus den vielen lokalen Einzeltarifen, Karten und Abonnements eine einheitliche Tarifstruktur geschaffen. Bezüglich der Zuständigkeiten unterscheidet man in Aufgabenträger, Zweckverbände, Aufgabenträgergesellschaften und Verkehrsverbände (mit den Verkehrsunternehmen als Mitglieder), den Rahmen gibt das Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr im Saarland (ÖPNVG) aus dem Jahr 1997 vor.

Im Saarländischen ÖPNV sind für den Schienenpersonenverkehr (SPNV) Aufgabenträger das Saarland mit dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr (MWAEV) gemeinsam mit der Verkehrsmanagementgesellschaft mbH (VGS), welche die entsprechenden schienengebundenen Nahverkehrsleistungen ausschreiben. Zusätzlich fungiert die VGS als Genehmigungsbehörde und betreut das Fahrplanauskunftssystem⁵ „Saarfahrplan“.

Für den Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) sind unterschiedliche Aufgabenträger zu benennen, der Zweckverband Personennahverkehr Saarland (ZPS) mit der Verantwortung saarlandweiter Buslinien (Regionalbuslinien), der Zweckverband öffentlicher Personennahverkehr für den Regionalverband Saarbrücken, die fünf Landkreise (Neunkirchen, Merzig-Wadern, Saarlouis, St. Wendel, Saarpfalz-Kreis) sowie die Landeshauptstadt Saarbrücken und die Städte Neunkirchen und die Mittelstadt Völklingen. Zusätzlich existieren „kleine“ Verkehre (bspw. Stadtbusse), welche direkt von Kommunen beauftragt werden.

Die Aufgabenträger müssen neue Verkehrsleistungen jeweils ausschreiben und greifen teilweise, im Rahmen einer Beauftragung, auf die Erfahrungen der VGS zurück.

Auf der Seite der Verkehrsunternehmen unterscheidet man in Schienenverkehrsunternehmen (national- und international⁶), kommunale Verkehrsunternehmen und private Verkehrsunternehmen (national- und international). Alle zusammen bilden im Saarland eine Tarif- und Interessensgemeinschaft als saarVV. Verwaltet wird der Verkehrsverbund über die Nahverkehrs-Service GmbH (SNS) wo u.a. Tarifausgestaltung, Clearing und Marketing geregelt werden. Aufgrund öffentlicher Ausschreibungen ist der Verkehrsverbund mit seinen Mitgliedern einem kontinuierlichen Wandel unterzogen mit unterschiedlichen Akteurszu- und Abgängen.

Die beschriebene Gemengelage zeigt, dass die Strukturen im überschaubaren Saarland von Aufgabenträgerseite und Anbieterseite durchaus komplex ist. Dies ist auch auf die Finanzmittel übertragbar. Der größte Teil des ÖPNVs wird mit Mitteln des Bundes⁷ finanziert (~50 %), verwaltet von Seiten des MWAEV, der zweitgrößte Teil über die Fahrgeldeinnahmen (~33 %), die restlichen Mittel stammen (als ordinäre Mittel) von Seiten des Saarlandes und der Landkreise (~17 %). Insgesamt werden etwa ~240,5 Mio. €/a (Jahr 2014) für den Saarländischen ÖPNV aufgebracht. Hier steht man vor der Herausforderung, für eine zukünftige Gestaltung des ÖPNVs, weitere Bundesmittel⁸ zu akquirieren und, trotz angespannter Haushaltslage, ordinäre Mittel des Saarlandes nicht zu kürzen.

⁵ „Saarland in Time“ ; Internetplattform und Smartphone-App: Saarfahrplan : Internet: <http://www.saarfahrplan.de/>

⁶ für grenzüberschreitende Verkehre

⁷ Regionalisierungsgesetz, Entflechtungsgesetz, GVFG Großvorhaben, §148 SGB IX

⁸ Vgl. „Kieler Schlüssel“ für die Regionalisierungsmittel

Herausforderungen und Perspektiven⁹

In der Vergangenheit gab es, seit dem Jahr 2008 einen rückläufigen Trend bei der Entwicklung der Fahrgastzahlen von 78,6 Mio. Fahrgästen im Jahr 2008 auf 73 Mio. Fahrgäste im Jahr 2014. Dieser Trend ist ein Grund zur Sorge, zeigt er doch, dass der ÖPNV an Relevanz bei den Bürger verliert – insbesondere der Busverkehr im ländlichen Raum ist hiervon betroffen. Parallel haben sich die Einnahmen der SNS GmbH in den Jahren 2009 bis 2014 um 21,6 % verbessert, dies ist zurückzuführen auf jährliche Preiserhöhungen der Fahrkarten. Hier zeigen sich die Nachteile eines Verbundes der Verkehrsunternehmen, welche die Preise letztendlich vorgeben können.

Hinzu kommt eine Tarifstruktur, welche auf einem saarlandweiten Wabensystem basiert¹⁰. Das Wabensystem ist von seiner Struktur nicht immer nachvollziehbar, für den Kunden komplex und teuer und es liegt die Vermutung nahe, dass die jeweiligen Wabengrenzen- und Anzahl (aus Einnahmensicht) zu Gunsten der Verkehrsunternehmen gestaltet wurden.

Mit der Einführung des Fahrplanauskunftssystems¹¹ „Saarfahrplan“ konnte eine zeitgemäße Auskunftsplattform auch als Smartphone-App geschaffen werden, welche eine breite Resonanz genießt. Im Zuge der Digitalisierung gilt es diese auszubauen bspw. bzgl. seiner Echtzeitauskunft für Busse (GPS) und eines elektronischen Tickets. Hier gilt es auch eine bessere (grenzüberschreitende) Fahrplan- und „Echt-Zeit“-Abstimmung¹² zwischen den einzelnen Verkehrsunternehmen zu erreichen um Kunden Anschlüsse und Wegeketten besser zu garantieren.

Auch die Verbesserung der Barrierefreiheit an Haltestellen und Fahrzeugen ist weiter auszubauen. Im Rahmen des von Seiten des BMUB geförderten Projekts¹³ „mobisaar“ existiert ein Lotsenangebot, welche die Nutzung von Bus und Bahn für mobilitätseingeschränkten Menschen unterstützen und so einen wichtigen Beitrag dazu leisten, die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben, auch in ländlichen Gegenden im Saarland, zu sichern.

Vor dem Hintergrund grenzüberschreitender Pendlerströme in der Großregion sind auch diese ÖPNV-Angebote auf ihre Praktikabilität und Attraktivität zu überprüfen.

Letztendlich braucht es einer saarlandweiten übergeordneten kurz-, mittel- und langfristigen Verkehrsplanung um einen grenzüberschreitenden, integrierten und attraktiven ÖPNV anbieten zu können, hier sollte für die Zukunft über einen Aufgabenträgerverbund (inkl. Verschmelzung Aufgabenträger, Verkehrsplanung sowie Gestaltung und Vermarktung Verbundtarif) nachgedacht werden.

Mit der Novellierung des Saarländischen ÖPNV-Gesetzes¹⁴ im Sommer 2016 gibt es neue Gestaltungsmöglichkeiten, welche die Chance bergen, die Attraktivität des ÖPNV zu steigern.

⁹ Vgl. AK Texte ; Der Nahverkehr im Saarland ; Arbeitskammer ; Internet: <https://www.arbeitskammer.de/publikationen/online-broschueren-ak-texte/ak-texte-der-nahverkehr-im-saarland.html> ; 10.10.2016

¹⁰ Als „diplomatischer Kompromiss zwischen den Verkehrsunternehmen“ bei der Gründung des saaVV

¹¹ Internet: <http://www.saarfahrplan.de/>

¹² Vgl. INTERREG IVA Forschungsprojekt mobiregio ; Internet: <http://www.mobiregio.net/de/>

¹³ Siehe Internet: <http://www.mobiregio.net/de/> ; 10.10.2016

¹⁴ Im parlamentarischen Verfahren

Laut Pressemeldung¹⁵ des MWAEV (Auszüge) wird die VGS im Zweckverband Personennahverkehr Saarland (ZPS) eingegliedert, sollen Verbesserungen bzgl. der Barrierefreiheit (Fahrzeuge, Infrastruktur und die Fahrgastinformationssysteme) entstehen, die Tarifstruktur überschaubar und allgemein verständlich sein in Verbindung mit einem Höchsttarif und gemeinsamen Tarifangeboten mit benachbarten Räumen, soll der grenzüberschreitende Verkehr in der Großregion abgestimmt werden, soll es ermäßigten Fahrpreisen für Schüler und Auszubildende geben sowie ein elektronischer Fahrausweise zum Einsatz kommen.

Diese Maßnahmen kündigen eine grundsätzliche Verbesserung im Saarländischen ÖPNV an.

Zusammenfassung

Der ÖPNV ist und bleibt eine wichtige, zukunftsfähig, umweltfreundliche und ausbaufähige Komponente in der Alltagsmobilität – dessen größte Herausforderung ist grundsätzlich dessen Finanzierung.

Aber auch die Schaffung zeitgemäßer Strukturen hilft, dessen Komplexität zu vermindern und dessen Attraktivität gebündelt zu verbessern. Die digitale Vernetzung mit Hilfe von intelligenten Informationssystemen ist heutzutage in der Lage viele Probleme zu lösen und kann so den Bürgerinnen und Bürgern Routing, Echtzeitinformation, Zugang, „Best-Price“-Tarifierung, Bezahlung, Service, Support unkompliziert und zuverlässig „aus einer Hand“ bereitstellen – dies ist heute eine Chance welche in Zukunft zur Selbstverständlichkeit werden wird.

Ein besonderer Fokus sollte in der Stärkung intermodaler Wegeketten gesehen werden, indem ein Verkehrsträgerumstieg an Bahnhöfen und Haltestellen (an ÖPNV-Hauptachsen)¹⁶ bspw. durch attraktive Pkw-Parkplätze und sichere Fahrradabstellstationen erleichtert wird. Im Zusammenhang mit der Stärkung wichtiger Verkehrsachsen¹⁷ bspw. mit der Hilfe von Schnellbussverbindungen oder hohen Taktraten im Schienenverkehr können hier neue Kunden gewonnen werden. Hinzukommt eine möglichst gute Anbindung zu den (großen) Arbeitgebern¹⁸. Parallel gilt es im ländlichen Raum, aufgrund des demografischen Wandels, innovative, alternative und bedarfsgerechte Angebote zu etablieren.

Letztendlich bietet das kommende neue Saarländische ÖPNV Gesetz neue Gestaltungsmöglichkeiten an, welche hoffentlich für die Zukunft wahrgenommen werden können für ein deutlich attraktiveres des ÖPNVs.

Wichtige Quelle zu Akteuren und Strukturen im Saarländischen ÖPNV:

- AK Texte ; Der Nahverkehr im Saarland ; Arbeitskammer ; Internet:
<https://www.arbeitskammer.de/publikationen/online-broschueren-ak-texte/ak-texte-der-nahverkehr-im-saarland.html>

¹⁵ MWAEV ; vom 03.05.2016 ; Internet: <http://www.saarland.de/208928.htm> ; 10.10.2016

¹⁶ Attraktiveres des Umstiegs nach der „ersten Meile“

¹⁷ Inkl. grenzüberschreitender Verbindungen

¹⁸ Attraktiveres der „letzten Meile“