

A N T W O R T

zu der

Anfrage des Abgeordneten Michael Neyses (PIRATEN)

betr.: Weiterentwicklung des saarländischen Verkehrsentwicklungsplans

Vorbemerkung des Fragestellers:

„Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) ist das maßgebliche Instrument zur Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Saarland. Er hat zentrale Bedeutung bei der Aufstellung von kommunalen Nahverkehrsplänen der jeweiligen Aufgabenträger, da eine nachhaltige Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs nur im Kontext der allgemeinen Verkehrsentwicklung betrachtet werden kann.

Die Entscheidung für den VEP fällt im Parlament des Saarlandes. Nach Ablauf von jeweils 5 Jahren prüft das zuständige Ministerium, ob der VEP anzupassen ist (§ 8 Abs. 1 ÖPNVG).

Die erste Verabschiedung eines VEP datiert aus den Jahren 1994/1997, der in drei Teilen gegliedert war. Im Teil I (1994) wurden die bis dahin vorliegenden Arbeiten zur Verkehrsentwicklung dargestellt und die Anforderungen an das zukünftige Verkehrssystem, mit dem Schwerpunkt Saarbahn, formuliert. In Teil II wurde die Realisierung und Wirkung der Stadtbahn in der ersten Umsetzungsstufe beschrieben. Mit Teil III wurde 1997 ein Konzept für die zukünftige Verkehrsentwicklung in Saarbrücken entworfen.

Mit dem VEP 2000 sollte eine weitere Fortschreibung begonnen werden. 2005 wurde im „Umweltportal“ das damalige Ministerium für Umwelt und Verbraucherschutz des Saarlandes zitiert, dass im zukünftigen VEP, unter Berücksichtigung des Umweltverbundes und im Kontext der allgemeinen Verkehrsentwicklung, ein spezielles Verkehrsmodell für das Saarland entwickelt werden würde.

Bis dato 2012 ist keine Überprüfung des VEP vorgenommen worden, ob der bisherige VEP den bisherigen ÖPNV-Entwicklungen anzupassen ist.“

Vorbemerkung der Landesregierung:

Nach § 8 Abs. 1 des Gesetzes über den Öffentlichen Personennahverkehr im Saarland (ÖPNVG) vom 29. November 1995, zuletzt geändert durch das Gesetz vom 28. Oktober 2008 (Amtsbl. 2009 S. 3)¹, stellt das zuständige Ministerium nach Anhörung des Landtages, der Landkreise und des Regionalverbandes Saarbrücken einen Verkehrsentwicklungsplan für den ÖPNV auf, der den SPNV und andere bedeutsame Maßnahmen des ÖPNV, insbesondere im Busverkehr, umfasst. Im Januar 1998 wurde dieser „Verkehrsentwicklungsplan Öffentlicher Personennahverkehr Saarland“ (VEP) veröffentlicht. Dieser definiert insbesondere den Zielzustand des landesweiten ÖPNV-Netzes auf der Schiene und der Straße einschließlich einer Verbesserung des grenzüberschreitenden Verkehrs, ein Angebotskonzept und Bedienungsstandards, Verknüpfungspunkte sowie Maßnahmen für weitere Investitionen in Infrastruktur und Rollmaterial zur Erreichung des Zielzustandes.

Nach § 8 Abs. 1 Satz 3 ist nach Ablauf von jeweils 5 Jahren zu prüfen, ob der VEP anzupassen ist. Wie im VEP zugrunde gelegt, sieht die Planung ein stufenweises Vorgehen vor, das über mehrere Zwischenstufen zum angestrebten Zielzustand führt. Dabei wurde die Realisierung dieses Stufenplans unter den Vorbehalt der Finanzierbarkeit sowie der wirtschaftlichsten Lösung gestellt. Ein festgelegtes Datum, wann der Zielzustand erreicht sein wird, enthält der VEP nicht. Die Aufgabenträger nach § 5 ÖPNV-Gesetz haben im Rahmen ihrer Zuständigkeiten die Vorgaben des VEP kontinuierlich verfolgt und wichtige Verbesserungen erreicht, wie etwa den Bau der Wemetsweiler Kurve, Angebotsverbesserungen im SPNV, Fortführung des Saarbahnbaus, Bau und Modernisierung von Haltepunkten und Bahnhöfen, die Inbetriebnahme eines Systems von Kreisgrenzen überschreitenden Regionalbuslinien und insbesondere die Einführung eines einheitlichen Tarifes im Rahmen des Verkehrsverbundes „saarVV“.

¹ **ÖPNVG - § 8 Verkehrsentwicklungsplan und Investitionsplan Saarland**

(1) Unter Beachtung der Ziele der Raumordnung und unter Berücksichtigung der Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung sowie unter Berücksichtigung der Verkehrsentwicklung, des Umweltschutzes und des Städtebaus stellt das Ministerium für Wirtschaft und Arbeit nach Anhörung des Landtages, der Landkreise und des Regionalverbandes Saarbrücken für den Öffentlichen Personennahverkehr einen Verkehrsentwicklungsplan auf. Er umfasst die Planungen für den Schienenpersonennahverkehr und andere bedeutsame Maßnahmen des Öffentlichen Personennahverkehrs, insbesondere im Busverkehr. Nach Ablauf von jeweils fünf Jahren prüft das Ministerium für Wirtschaft und Arbeit, ob der Verkehrsentwicklungsplan anzupassen ist. Die Notwendigkeit und Durchführung einer strategischen Umweltprüfung der Planung richtet sich nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Saarland vom 30. Oktober 2002 (Amtsbl. S. 2494), zuletzt geändert durch Artikel 3 Abs. 2 des Gesetzes vom 12. September 2007 (Amtsbl. S. 2026).

Was beabsichtigt die Landesregierung zu tun im Hinblick auf die überfällige Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans?

Bis wann können Gebietskörperschaften, Bürger und Verkehrsunternehmen auf die Vorlage eines aktualisierten Verkehrsentwicklungsplans zählen?

Wann wird die Überprüfung, ob der VEP an die neueren Verkehrsentwicklung anzupassen ist, vorgenommen?

In welcher Zeit wird eine solche Überprüfung abgeschlossen sein?

Zu den Fragen 1, 2, 9 und 11:

Die Fragen 1, 2, 9 und 11 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Im Hinblick darauf, ob der VEP anzupassen ist, schreibt das ÖPNV-Gesetz eine regelmäßige Überprüfung durch das zuständige Ministerium vor. Eine zwingende Fortschreibung des VEP ergibt sich aus dieser Vorgabe nicht. Vielmehr ist im VEP ausgeführt, dass er ein flexibles Planungsinstrument ist, das vor dem Hintergrund der im Zuge der Umsetzung jeweils gewonnenen Erfahrungen offen sein muss für Anpassungen sowohl im Angebotskonzept als auch bei den Investitionsmaßnahmen. Eine derartige interne Bewertung erfolgt kontinuierlich im Rahmen der Investitionsplanungen der Aufgabenträger im Bereich Schiene und Straße. Die Maßnahmen zur Umsetzung des VEP werden durch Beratung und Beschlüsse im Zweckverband Personennahverkehr Saarland ZPS, vertragliche Regelungen mit den Verkehrsunternehmen und Investitionsentscheidungen in die Infrastruktur überprüft und realisiert.

Da die Maßnahmen des VEP in absehbarer Zeit mit der Ankunft der Saarbahn in Lebach überwiegend verwirklicht werden konnten, zeitgleich jedoch die finanziellen Rahmenbedingungen im Bereich Regionalisierungs- und Entflechtungsmittel sowie Bundes-GVFG neu verhandelt werden, plant die Landesregierung in dieser Legislaturperiode die Erarbeitung eines neuen Verkehrsentwicklungsplanes, der aufgrund der demografischen Entwicklung und der künftigen finanziellen Möglichkeiten die erforderlichen infrastrukturellen Maßnahmen und Angebotskonzepte definiert.

In welchem Umfang wurden die Inhalte des letzten saarländischen Verkehrsentwicklungsplans umgesetzt?

Welche der dort gesetzten Ziele wurden bisher erreicht?

Zu den Fragen 3 und 4:

Die Fragen 3 und 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die Schienenpersonennahverkehrsleistung hat sich durch eine effiziente Vertaktung und Bestellung zusätzlicher Verkehrsleistungen von 5,2 Mio. Zugkilometern auf 7,2 Mio. Zugkilometer erhöht. Ein Integraler Taktfahrplan (auch digital und als App verfügbar) ist entstanden.

Mit der Inbetriebnahme der Innenstadtstrecke der Saarbahn und damit des Verkehrs zwischen Saargemünd und Saarbrücken Ludwigstraße am 24.10.1997 wurde ein wichtiges Projekt des VEP begonnen. Die Eröffnung des Streckenabschnittes Etzenhofen – Heusweiler erfolgte am 30.10.2011. Die folgende Teilstrecke Heusweiler Markt bis Lebach soll in 2013 fertig gestellt werden.

Die Inbetriebnahme des grenzüberschreitenden Verkehrs galt als besonderes Beispiel der Kooperation mit Frankreich. Die Saarbahn befördert auf dem Streckenabschnitt Saargemünd bis Saarbrücken etwa 2 Mio. Fahrgäste pro Jahr. In der Innenstadt von Saarbrücken sind es ca. 40.000 Fahrgäste am Tag.

Im Zuge der Saarbahnstrecke wurden P&R-Anlagen angelegt und vom Land gefördert. So soll das Umsteigen vom MIV (motorisierter individual Verkehr) auf den ÖPNV erleichtert werden. Gefördert wurden bisher Anlagen in Brebach, Heinrichshaus, Heusweiler, Riegelsberg-Süd und Etzenhofen. In Lebach ist bereits an der künftigen Haltestelle Landsweiler-Süd eine weitere Anlage in Planung.

Neben der Saarbahn wurde im Schienenverkehr Richtung Straßburg das Angebot um ein Zugpaar aufgestockt, so dass nun werktags sechs Zugpaare zwischen Saarbrücken und Straßburg verkehren. Außerdem wurde das Tarifangebot des „Saar-Elsass-Ticket“ erweitert. Es gilt nun nicht mehr nur von Saarbrücken aus, sondern von jedem Bahnhof im Saarland.

Seit Ende der 90er Jahre sind 14 Regionalbuslinien und 2 Radbuslinien entstanden. Die Mosel-Saar-Linien (Linien MS1 Saarbrücken - St. Avold, MS2 Saarlouis - St. Avold und MS3 Homburg – Saargemünd) fahren in regelmäßigem Takt. Sowohl nach Rheinland-Pfalz (R 7 Homburg-Zweibrücken, R 8 Homburg-Kusel, R 200 Türkismühle-Trier) als auch nach Luxemburg (SaarLuxBus, Luxemburg-Saarbrücken-Express) bestehen grenzüberschreitende Buslinienverbindungen; sie sind seit Jahren ein wichtiger Bestandteil für Berufs- und Einkaufspendler.

Seit der Regionalisierung des SPNV zum 1. Januar 1996 sind im Saarland alle Investitionsmaßnahmen in diesem Bereich unter dem Aspekt des barrierefreien Ausbaus realisiert worden. Zwischenzeitlich sind fast 700 Niederflurbusse gefördert worden; das sind fast 75 % der rund 920 im Einsatz befindlichen Linienbusse. Seit 1992 sind rund 1.000 Haltepunkte landesweit barrierefrei um- oder neu gebaut worden. Das sind rund 12 % aller Haltestellen.

Seit Mitte der 90er Jahre verfolgt die saarländische Landesregierung das Programm einer sukzessiven Erneuerung und Verbesserung der Bahnhofsinfrastruktur. Inzwischen konnte bereits das 24. Bahnprojekts in Betrieb genommen werden (6 Neubauprojekte, 4 Verlegungen und 14 Umbaumaßnahmen). Zurzeit im Bau sind die Projekte Saarbrücken IT-Park, Dillingen und Völklingen. Für die Bahnhöfe Neunkirchen, Merzig, Sulzbach, Quirschied und Türkismühle sind die Planungsvereinbarungen mit DB Station&Service abgeschlossen. Ein behindertengerechter Ausbau erfolgt bei entsprechenden Nutzerzahlen.

Insgesamt sind noch 12 weitere Projekte (Neubau, Umbau, Ausbau) in der Ausführung bzw. in Planung. Das Land hat zu den Bahnhofsmaßnahmen (ohne P&R/B&R Anlagen) als Landesanteil in den letzten Jahren rund 38 Mio. € zum Bahnhofs-Entwicklungsprogramm beigesteuert.

Mit der Einführung des Saarlandtarifes im „saarVV“ zum 01. August 2005 als neuer einheitlicher Tarif für das gesamte Land konnten die Vorgaben des VEP im Tarifbereich und beim einheitlichen Erscheinungsbild umgesetzt werden.

Fehlende Informationen können eine starke Zugangsbarriere zum ÖPNV sein. Personen mit Zugang zu modernen Medien - wie Internet und Handy - profitieren vom bereits erfolgten Ausbau der regionalen elektronischen Fahrplanauskunft des Saarlandes im Internet mit deutschlandweiter adressengenaue Auskunft und barrierefreier Information für sehbehinderte und blinde Menschen, einer Preisauskunft innerhalb des Saarlandes sowie einer Fahrplanauskunft über internetfähige Handys.

Mit dem „Saarfahrplan“, auf den über die Homepage des Verbundes zugegriffen werden kann, besteht eine Tür-zu-Tür-ÖPNV-Auskunft nicht nur im Saarland, sondern durch „Delphi“² auch deutschlandweit. Durch das EU-Spirit-Netzwerk, ein europäisches Reiseinformationssystem, wird eine verteilte Verbindungssuche zwischen europäischen Städten oder Regionen angeboten. Die Technologie bietet Zugang zu einer europäischen Tür-zu-Tür-Reisekette einschließlich Flugverbindungen der Teilnehmerregionen.

Mit dem Projekt „Saarland in Time“, das im April 2011 in Betrieb genommen wurde, wird auf die Minute genau Auskunft darüber gegeben, ob Bus und Bahn pünktlich abfahren oder mit welcher Verspätung zu rechnen ist. Ziel des Projektes ist, eine zukunftsfähige Fahrgastinformation zu realisieren und eine zuverlässige Anschlusssicherung im öffentlichen Nahverkehr einzurichten. Dieser Datenaustausch ermöglicht es, neben der Echtzeitauskunft, eine unternehmensübergreifende automatisierte Anschlusssicherung einzurichten, zum Beispiel vom Zug auf den Bus. Der Bus erhält dann wegen eines verspäteten Zuges eine automatische Warteanweisung.

Damit stehen den Fahrgästen zuverlässige Abfahrtsinformationen bei der Planung der Fahrt im Internet und vor Ort auf Anzeigetafeln sowie auch über Handy und Smartphone zur Verfügung. Präzise Daten und Anschlusssicherung verbessern die Akzeptanz des ÖPNV und erschließen neue Kunden.

Welchen Anteil am Gesamtverkehr hat inzwischen der „sanfte Verkehr“ (Fuß- und Radverkehr)?

Welchen Anteil am Gesamtverkehr hat inzwischen der ÖPNV?

Zu den Fragen 5 und 6:

Die Fragen 5 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Gemäß einer Studie zur Mobilität in Deutschland (Deutsches Institut für Wirtschaft - Jahr 2002) sind folgende Anteile für den Fuß- und Radverkehr im Saarland gemessen worden: 3% Radverkehr, 22% Fußgängerverkehr, 8% ÖPNV.

² Verknüpfung mehrerer regionaler Fahrplandaten deutschlandweit

Welche zukünftige Strategien zur Verbesserung der ÖPNV-Verhältnisse im ländlichen Raum verfolgt die Landesregierung auch ohne VEP?

Zu Frage 7:

Die Anbindung des ländlichen Raumes an den ÖPNV, insbesondere unter den Auswirkungen der demografischen Entwicklung, wird durch alternative Bedienformen im Rahmen des Personenbeförderungsrechtes ermöglicht. Aufgabenträger für den ÖPNV auf der Straße sind nach ÖPNVG Saarland die Landkreise/der Regionalverband Saarbrücken. Bei alternativen Bedienformen handelt es sich um ÖPNV-Angebote, die sich vom klassischen fahrplan- und linienfixierten Angebot abgrenzen und sich somit insbesondere für den Einsatz in Gebieten mit geringem bzw. unregelmäßigem Fahrgastaufkommen eignen. Flexibilisierungen können in räumlicher und zeitlicher Hinsicht stattfinden. Die räumliche Flexibilisierung geht von einem Bedarfslinienverkehr (Haltestellen werden nur bei Bedarf angefahren) über einen Richtungsbandverkehr (Abweichungen und Ausweitungen der normalen Linie) bis hin zum Flächenbetrieb ohne feste Punkte. Die zeitliche Flexibilisierung bezieht sich auf die Bindung an einen Fahrplan. Zudem besteht auch die Möglichkeit der Flexibilisierung durch Kombination etwa von Personen- und Güterverkehr oder Krankentransport mit normalem Personenverkehr.

Mit dem Modellprojekt „e-Mobil Saar“ erfolgt zudem eine Vernetzung von Elektrofahrzeugen mit dem Saarländischen Verkehrsverbund (saarVV). Geplant ist, Elektrofahrzeuge gezielt an den Schnittstellen des ÖPNV einzusetzen, um eine reibungslose und flexible Mobilität im Saarland zu ermöglichen. Auf diese Weise kann das Angebot des ÖPNV gestärkt, flexibilisiert und an individuelle Mobilitätsbedürfnisse angepasst und gleichzeitig der Verkehr insgesamt entlastet werden. Für die Nutzer des ÖPNV bedeutet diese erweiterte Form der Mobilität, dass z.B. ein flexibler Umstieg von Regionalbahn, Saarbahn (Straßenbahn) oder Bus auf ein Elektrofahrzeug möglich wird. Mit einer „Mobilitätskarte“ und einer Smart-Phone-Applikation sollen schließlich Zugang, Bezahlung und Abrechnung unkompliziert aus einer Hand erfolgen.

In wie weit werden Bürgerinteressen bzw. Fahrgastinteressen bei einer Überarbeitung des VEP einfließen?

Nach welchen Kriterien findet eine solche Überprüfung statt?

Zu den Fragen 8 und 10:

Die Fragen 8 und 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die Beteiligung gesellschaftlicher Gruppen außerhalb des gesetzlich vorgegebenen Verfahrens sowie Kriterien für die Überprüfung des VEP werden im Rahmen der vorgesehenen Fortschreibung definiert.