

ANTWORT

zu der

Anfrage des Abgeordneten Michael Neyses (PIRATEN)

betr.: Bundesländerindex Mobilität 2012 zur nachhaltigen Mobilität

Vorbemerkung des Fragestellers:

„Allianz pro Schiene, ein Bündnis in Deutschland zur Förderung des umweltfreundlichen und sicheren Schienenverkehrs will in Zukunft regelmäßig die Bundesländer um Auskunft zur nachhaltigen Mobilität bitten. Im Mittelpunkt des Fragenkatalogs steht: „Gibt es Regierungen, die besonders ehrgeizig in Richtung 'nachhaltige Mobilität' unterwegs sind, während andere nur auf die üblichen Rezepte setzen und immer neue Straßen bauen?“ Das Verkehrsbündnis hat sich dazu der wissenschaftlichen Begleitung von Prof. Dr. Wolfgang Stölzle, Leiter des Lehrstuhls für Logistikmanagement an der Universität St. Gallen, versichert.

Der Fragebogen wurde im Zeitrahmen von Ende Dezember 2011 bis Ende April 2012 an alle 16 Bundesländer verschickt. Die Absichten der Allianz wurden nicht überall freundlich begrüßt, jedoch antworteten letztendlich 15 Bundesländer. Nur Sachsen-Anhalt blieb die Darlegung ihrer Verkehrspolitik schuldig.

Die Indikatoren sind aus den Zielen der Bundesregierung im Mobilitätsbereich abgeleitet worden. Um die politische Selbstdarstellung der jeweiligen Landesregierungen mit einer Fremdsicht zu spiegeln, ist zusätzlich eine Bewertung der Verbände aufgenommen worden. Außerdem flossen auch „obligatorische Ziele“ ein, über die jedes Bundesland aufgrund von Vorgaben der EU und des Bundes verfügt, um die ganze Bandbreite der Nachhaltigkeitsstrategie in jedem Länderporträt abzubilden.

Der Gesamtindex von 1,0 wird nicht erreicht. Im Ergebnis liegen das Flächenland NRW mit 0,63 und der Stadtstaat Berlin mit 0,62 vorne. Das Land Hessen bildet mit 0,30 das Schlusslicht. Das Saarland steht an viertletzter Stelle mit einem Nachhaltigkeitsindex von 0,35.

Bei einzelnen Einschätzungen wird die Qualität des öffentlichen Personenverkehrs als „mittelmäßig“ eingeschätzt. Kritisiert wird die mangelnde Erreichbarkeit der täglichen Ziele mit dem Umweltverbund. Würde die verbessert – so die Einschätzung in der Studie – würde auch das Land weiter nach vorne rücken. In Bezug auf den motorisierten Individualverkehr fahren im Saarland nur 0,7 % mit umweltfreundlichen Antriebsmitteln. Dadurch liegt das Saarland an letzter Stelle.

Als positiv wird die geringe Anzahl von Staus eingeschätzt (unter den ersten drei Bundesländer), außerdem, dass im SPNV mit Öko-Strom gefahren wird.“

Vorbemerkung der Landesregierung:

Der Index zur nachhaltigen Mobilität von „Allianz pro Schiene“ ruht auf zwei Säulen. Unter dem Standbein „Statistik-Index nachhaltige Mobilität“ wurden vor allem vorhandene und eigene quantitative Daten zusammengeführt. Für die meisten der neun Indikatoren dieses Feldes wurde Material aus verschiedenen Quellen zusammengetragen. Die in den Index übernommenen Indikatoren stammen – soweit sie Mobilität betreffen – von der Bundesregierung, dem Länderarbeitskreis Kernindikatoren oder dem Umweltbundesamt. Um die Bandbreite der statistischen Indikatoren zu vergrößern wurden auch eigene repräsentative Umfragen in Auftrag gegeben.

Die zweite Säule heißt „Politik-Index nachhaltige Mobilität“. Diese qualitativen Indikatoren wurden aus der Befragung der Landesregierungen und ausgewählter Verbände, die im Verhältnis 4:1 das andere Teilergebnis bilden, gewonnen. Der Status Quo und die Dynamik innerhalb des Statistik-Indexes sowie die im Politik-Index zusammengefassten Ziele und Transparenz der Verkehrspolitik gingen als Teilergebnisse zu jeweils 50 Prozent in das Gesamtergebnis ein.

Welche Motivation hatte die Landesregierung am Bundesländerindex Mobilität teilzunehmen?

Was erwartete die Landesregierung von einer Teilnahme am Bundesländerindex Mobilität?

Zu den Fragen 1 und 2

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

Die Sicherstellung einer bedarfsgerechten Mobilität ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Insbesondere die Angebote und Maßnahmen im ÖPNV werden den Nutzern und somit einer breiten Öffentlichkeit über verschiedene Medien und Internetplattformen kommuniziert, um zum Umstieg vom Individualverkehr auf öffentliche Verkehrsmittel anzuregen. Insofern ist es grundsätzlich Teil der Öffentlichkeitsarbeit der Landesregierung, Anfragen von Medien und Organisationen zur Mobilität zu beantworten. Vor allem aber ist die Landesregierung an einer Vergleichbarkeit mit anderen Ländern interessiert, da ein solcher Bundesländerindex Aspekte zu Tage fördern kann, die auch für das Saarland von Bedeutung sein könnten. Wenn ein solcher Index Verbesserungsmöglichkeiten für das Saarland aufzeigt, wollen wir diese auch prüfen.

Wie bewertet die Landesregierung die Ergebnisse
des Bundesländerindex Mobilität 2012?

Zu Frage 3:

Mit dem Bundesländerindex Mobilität beschreitet die „Allianz pro Schiene“ Neuland. Den Anspruch einer umfassenden Betrachtung aller Aspekte von nachhaltiger Mobilität kann und will sie (so ihre eigene Aussage im Bericht) im ersten Jahr des Erscheinens nicht erheben. So beschränkt sie sich bei dem Politik-Index auf die oberste Ebene der politischen Ziele. Die vielschichtigen und oft bemerkenswerten Einzelmaßnahmen fließen damit nur punktuell in die Porträts der Länder ein, um politische Glanzpunkte zu verdeutlichen.

Derzeit akzentuiert der Index auch stärker die Lasten der Mobilität als den Nutzen. Es wurde versucht, die in der Wissenschaft genannten Kategorien „Wertschöpfung des Verkehrssektors“ sowie „Zeit- und Kostenersparnisse“ mit allen auf Bundesländerebene zur Verfügung stehenden Einzelaspekten abzudecken. Dies sind die Indikatoren „Bruttowertschöpfung Verkehr und Nachrichtenübermittlung pro Erwerbstätigem“ sowie die Indikatoren „Entfernung nächste Bushaltestelle“, „Entfernung zur nächsten Bahnhofhaltestelle“ und „Erreichbarkeit täglicher Ziele mit dem Umweltverbund“. Auch hier sind die Korrekturmöglichkeiten wegen mangelnder Datenverfügbarkeit auf Länderebene noch begrenzt.

Aus den Ergebnissen des Statistik-Indexes kann keine unmittelbare Verantwortung der Landespolitik abgeleitet werden. Die Ergebnisse des Politik-Indexes können dagegen von der Landespolitik beeinflusst werden. Dabei kann jedoch nicht beurteilt werden, inwieweit die Rückäußerungen des Landes im Fragebogen von dem Gutachter den Tatsachen entsprechend verstanden und ausgewertet wurden.

Die nachrangige Platzierung des Saarlandes auf Platz 13 zeigt bei der Detailbetrachtung dennoch gute Einzelbewertungen. So wird dem Saarland bescheinigt, dass es viel Potential habe, um sich künftig weiter vorne zu platzieren. Bei einer Verbesserung der Erreichbarkeit der täglichen Ziele mit dem Umweltverbund könne das Land hier weiter nach vorne rücken. Die Aussage im Länderindex, dass der Vergleich zu anderen Bundesländern zeige, dass die Landesregierung bei den konkreten politischen Weichenstellungen im Hinblick auf nachhaltige Mobilität Nachholbedarf habe, kann nicht nachvollzogen werden. Hier müsste eine detailliertere Betrachtung erfolgen, was anhand des veröffentlichten Berichtes nicht möglich ist.

Welche Nachhaltigkeitsziele im Verkehrsbereich hat sich die Landesregierung gesetzt?

Zu Frage 4:

Die Landesregierung orientiert sich an den Nachhaltigkeitsstrategien der EU¹ (Umweltschutz, soziale Gerechtigkeit, wirtschaftlicher Wohlstand, Verantwortung nachkommen) und der Bundesrepublik Deutschland² (Generationengerechtigkeit, sozialer Zusammenhalt, Lebensqualität, internationale Verantwortung) und integriert bestehende regionale Nachhaltigkeitskonzepte bzw. Ansatzpunkte auf Ebene des Saarlandes und der Großregion. Die Werteziele einer nachhaltigen Mobilität im Saarland umfassen: ökonomische Nachhaltigkeit (Effizienzorientierung), ökologische Nachhaltigkeit (Umweltorientierung), soziale Nachhaltigkeit (Verteilungsorientierung) sowie deren Zusammenwirken auf räumlicher Ebene. Diese Werteziele und die (über)regionalen Zielvorstellungen geben die Entwicklungsrichtung der Werte- und Oberziele des Saarlandes vor. Die in der regionalen Studie „Zukunftsbild 2020 der Großregion“³ aufgezeigten Strategien, wie diese Werteziele im Saarland zu verankern sind, dienen als Handlungsempfehlung.

Wodurch will die Landesregierung die Erreichbarkeit von Nachhaltigkeitszielen mit dem Umweltverbund erreichen?

Zu Frage 5:

Zur Ausgestaltung der in der Antwort zu Frage 4 genannten Nachhaltigkeitsziele im Verkehrsbereich sollen ein weiterer Ausbau des ÖPNV und eine Stärkung des Umweltverbundes erfolgen, d.h. die vier Säulen des Umweltverbundes „Öffentlicher Personenverkehr auf Schiene und Straße, Radverkehr, Fußverkehr und Car-Sharing“ sind zu fördern. Dazu sind folgende Maßnahmen Grundlage der saarländischen Verkehrspolitik:

- Attraktivierung des Öffentlichen Personennahverkehrs:
Der Öffentliche Personennahverkehr im Saarland hat gute Voraussetzungen, eine Schlüsselrolle im nachhaltigen Mobilitätsangebot zu übernehmen. Das resultiert insbesondere aus dem bestehenden Angebotsstandard eines Integrierten Taktfahrplans auf Schiene und Regionalbuslinien und der Energieversorgung der Nahverkehrszüge mit Strom aus 100 % regenerativ erzeugter Energie.
- Multimodalität etablieren und Kostenvorteile schaffen:
Multimodalität erfordert ein funktionales und quantitativ wirksames Netz an intermodalen Schnittstellen, die das Umsteigen von einem Verkehrsmittel auf ein anderes verlässlich und routiniert möglich machen.
- Null-Emissions-Mobilität strategisch positionieren:
Es sind Schwerpunkträume im Sinne von Vorrangflächen für den Rad- und Fußverkehr zu definieren und in die Stadt- und Landesplanung zu integrieren. Des Weiteren ist die Einführung moderner Antriebstechnologien (z.B. Erdgasantriebe, Elektromotoren und Hybridfahrzeuge) zu unterstützen.

¹ EU-SDS: Sustainable Development Strategy

² Die Bundesregierung: Perspektiven für Deutschland; Unsere Strategie für eine nachhaltige Entwicklung, 2002

³ Jacques Santer: Zukunftsbild 2020 der Großregion, 2003

- Verkehrserzeugung minimieren:
Verkehr wird individuell (Haushalt) und kollektiv (Personen und Güter in Unternehmen, Bauleitplanung) erzeugt. Wie viel Verkehr erzeugt wird, ist generell auf verschiedenen Ebenen steuerbar. Die Minimierung der Verkehrserzeugung ist deshalb ein wichtiges Ziel einer nachhaltigen Mobilität.
- Mobilitätsstile und Mobilitätsplanungsstile verändern:
Mobilität wird erlernt, in Planungsprozessen geregelt, in Verhaltensmustern eingeübt, über Medien wahrgenommen und über Generationen hinweg reproduziert. Um nicht-nachhaltige Muster von Mobilitätsstilen und Mobilitätsplanungsstilen zu durchbrechen, sind Bürgern, Planern, öffentlicher Verwaltung und Unternehmen zielgerichtet Information, Unterstützung und Begleitung anzubieten.
- Grenzen mitdenken und überwinden:
Ein Teil des Alltags- und des Freizeitverkehrs hat seine Quellen nicht im Saarland selbst. Um Einfluss auf diesen Verkehr zu nehmen, sind strategische Allianzen einer nachhaltigen Mobilität aufzubauen.

In welchem Zeitrahmen gedenkt die Landesregierung solche Ziele umzusetzen?

Zu Frage 6:

Die Umsetzung dieser Ziele ist kontinuierlicher Bestandteil der saarländischen Verkehrspolitik und Grundlage ihres Handelns.

Werden explizit diesbezügliche Nachhaltigkeitsziele in der Fortschreibung des saarländischen Verkehrsentwicklungsplans (VEP) verankert?

Werden explizit diesbezügliche Nachhaltigkeitsziele bei der Novellierung des ÖPNVG verankert?

Zu den Fragen 7 und 8:

Die Fragen 7 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die Inhalte des VEP und des ÖPNVG auch hinsichtlich von Nachhaltigkeitszielen werden im Rahmen der vorgesehenen Fortschreibung des VEP bzw. der Novellierung des ÖPNVG festgelegt. Nachhaltigkeitsziele werden daher selbstverständlich eine Rolle spielen.

Wann will die Landesregierung die von der EU und dem Bund vorgegebenen Verkehrssicherheitsziele (Zielhorizont 2020) in einem Verkehrssicherheitsprogramm fest-schreiben?

Zu Frage 9:

Ein eigenes vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) abweichendes Verkehrssicherheitsprogramm ist nicht vorgesehen. Wir orientieren uns an den ambitionierten Zielen der EU und dem Verkehrssicherheitsprogramm 2011 des Bundes. Das MWAEV ist Mitglied am „Runden Tisch der Länder“ zum Thema Verkehrssicherheit. Am „Runden Tisch Verkehrssicherheit“ der Länder, bei dem der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) den Vorsitz innehat, sitzen das Bundesverkehrsministerium und die Länder mit weiteren Verbänden und Institutionen, die sich gemeinsam um die Verkehrssicherheit bemühen. Die Treffen sind ein wichtiger Bestandteil eines konstruktiven Erfahrungsaustausches seiner Mitglieder. Vorrangig ist hier die Vernetzung aller Akteure, um zu einem konzertierten Vorgehen von Bund und Ländern zu gelangen. Beispielhaft kann in diesem Zusammenhang die Beteiligung des Saarlandes an der bundesweiten Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas!“ genannt werden, die von den Mitgliedern des Runden Tisches mit initiiert wurde. Nur durch enge Kooperation der Akteure kann eine nachhaltige Verkehrssicherheitspolitik erreicht werden.

Welche konkreten Ziele setzt die Landesregierung um die Verkehrssicherheit im Saarland zu erhöhen?

Zu Frage 10:

Die Aufgabe der Verkehrssicherheit wird innerhalb der Landesregierung von unterschiedlichen Stellen wahrgenommen. Die Polizei ist u.a. für die Verkehrsüberwachung zuständig. Bei der Wahrnehmung dieser Aufgabe werden Sonderkontrollen durchgeführt, z. B. zu Schulbeginn, Alkoholschwerpunktkontrollen, Schulbuskontrollen. Ergänzend dazu finden mehrmals jährlich flächendeckend im Saarland mit hohem Personaleinsatz „Handy-, Gurt- und Kindersitz-Kontrollwochen“ statt. Darüber berichten die Print- und sonstigen Medien. Des Weiteren beteiligt sich die Polizei auch auf dem Gebiet der Prävention und unterstützt die Arbeit des Ministeriums für Bildung und Kultur in Bezug auf den Verkehrsunterricht/Verkehrserziehung und an Verkehrsschulen der Kommunen (hier stellt i.d.R. die Polizei das Personal).

Dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr (MWAEV) obliegt der Vorsitz der Verkehrsunfallkommission Saarland, und das MWAEV ist auch Controllingorgan der örtlichen Verkehrsunfallkommissionen im Land. Durch die Verkehrsunfallkommission Saarland werden für die Mitglieder in Verkehrsunfallkommissionen Fortbildungsangebote initiiert. Das MWAEV ist, wie bereits unter Frage 9 ausgeführt, vertreten beim Runden Tisch der Länder und arbeitet so auf Bundesebene an Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit mit und unterstützt diese durch eigene Aktionen. Im September 2012 wurde eine eigene Verkehrssicherheitsaktion als Beitrag zur Senkung der Wildunfälle gestartet. Dabei wurden an ausgesuchten, durch Wildunfälle stark belasteten Streckenabschnitten auf Bundes- und Landstraßen akustische und optische Wildwarner installiert. Ziel ist hierbei auch, einen Beitrag zur Senkung der Unfälle auf Landstraßen zu erzielen. Dies ist u.a. auch Bestandteil des nationalen Verkehrssicherheitsprogramms.

Im Saarland wurde im Jahre 2009 das Landesinstitut für Präventives Handeln (LPH) eingerichtet. Dort sind die Aufgabenbereiche „Pädagogische Prävention“ sowie „Polizeiliche und kommunale Kriminalprävention“ angesiedelt; das Institut hat zudem einen eigenen Verkehrssicherheitsbeauftragten. Besonders zu erwähnen sind die Präventionsprojekte des LPH „SAARBOB“ und „Gemeinschaftsinitiative Verkehrssicherheit – jetzt!“ als gezielte und wirksame Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Reduzierung insbesondere folgenschwerer Verkehrsunfälle in der Hauptrisikogruppe der „jungen Fahrer“.

Es ist ständige Aufgabe der genannten Stellen der Landesregierung, mit allen anderen Akteuren auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit zusammenzuarbeiten.

Welche Schritte plant die Landesregierung um den Anteil an alternativen Antrieben bei PKWs zu erhöhen, um die diesbezügliche „Rote Laterne“ im Bundesländerindex abzugeben?

Zu Frage 11:

Der „Bundesländerindex Mobilität“ der „Allianz pro Schiene“ kritisiert insbesondere, dass im Saarland nur etwa 0,7 % der Autos im Land mit alternativen Antrieben (Flüssiggas, Erdgas, Strom, Hybrid) fahren; auf dieses Nutzerverhalten hat die Landespolitik keinen direkten Einfluss. Sie unterstützt jedoch einen Wechsel im Mobilitätsverhalten mit dem im Sommer 2011 gemeinsam mit verschiedenen Partnern gestarteten und vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung BMVBS finanziell geförderten „Projekt „e-Mobil Saar“, mit dem das Saarland - und langfristig auch der Großraum Saar-Lor-Lux - zu einer Modellregion für nachhaltige, moderne und intelligente Mobilität weiterentwickelt werden soll. Das Projekt strebt eine intensive und schlüssige Vernetzung von Elektrofahrzeugen mit dem Saarländischen Verkehrsverbund (saarVV) an. Ziel ist, Elektrofahrzeuge (E-Pkws, Pedelecs) an den Schnittstellen des ÖPNV einzusetzen, um eine reibungslose und flexible multimodale 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.

Darüber hinaus werden für den Kunden im Öffentlichen Nahverkehr neue, zukunftsfähige Dienste entwickelt, so dass über mobile Endgeräte jederzeit umfangreiche Informationen über seine Wegekette mit aktuellen Fahrmöglichkeiten im ÖV, den Pünktlichkeitsstatus, die nächstmögliche Verfügbarkeit von Elektrofahrzeugen mit dem jeweiligen Ladezustand der Batterie sowie eine Fahrscheinidentifizierung und eine Abrechnungsfunktion zur Verfügung stehen. Dazu wird das bestehende elektronische Betriebsleit- und Fahrgastinformationssystem im saarländischen Verkehrsverbund „Saarland in time“ um entsprechende Funktionalitäten erweitert. Die tarifliche und technische Integration sieht vor, dass mit einem Zugangsmedium (Chipkarte oder Check-In-/Check-Out-Funktion via Handy bzw. Smartphone) alle Verkehrsträger genutzt werden können.

Dieses Projekt, das auch der „Bundesländerindex Mobilität“ der „Allianz pro Schiene“ positiv hervorhebt, ist Teil der Elektromobilitätsstrategie der Bundesrepublik Deutschland.