

Stellungnahme Verkehrsclub Deutschland (VCD) -Landesverband Saarland zum

Verkehrsentwicklungsplan VEP (Entwurf März 2021)

Als VCD begrüßen wir die vorgelegten Unterlagen zum VEP und loben das breite Spektrum der betrachteten Themen im Kontext ÖPNV! Auch die Detailtiefe einzelner Themen findet unseren Gefallen. Anregungen aus unserer ersten Stellungnahme von 2019 hat der nun vorgelegte Plan berücksichtigt, z. B. die Benennung von Fördermöglichkeiten. Gut und wichtig, dass trotz der Pandemie-Auswirkungen die VEP-Unterlage endlich vorankommt!

Bei folgenden Punkten (klick) beantragen wir, den VEP noch zu schärfen:

1. DIKTION	1
2. QUELLEN	1
3. BILANZ VORAUSGEHENDER VEP	2
4. ZIELHIERARCHIE	2
5. GRENZÜBERSCHREITENDE ÖPNV-MAßNAHMEN	2
6. MODALSPLIT	3
7. ELEKTRIFIZIERUNG	3
8. SYNERGIEPOTENZIAL IM GESAMTVERKEHR	5
9. KLIMASCHUTZZIELE	5
10. BÜRGER*INNEN-BETEILIGUNG BEI DER UMSETZUNG	6
11. MONITORING	7

Die Kapitel 10 und 11 entstanden in Abstimmung mit dem BUND und redaktioneller Mitarbeit durch Ronald Maltha.

1. Diktion

Selbst einfache, darunter lang bekannte und überfällige Maßnahmen (z. B. Verschieben von Haltepunkten näher in Siedlungslage), bleiben textlich im Konjunktiv. Solche Maßnahmen und neue planerische Idee erscheinen auf dem gleichen Level des Konjunktivs, so dass für uns als Leser die Orientierung und die Bewertung von Planmaßnahmen hinsichtlich ihrer Priorität und Innovationsgrad schwerfällt.

Wir fordern daher, für jede Maßnahme ein konkretes Ziel inkl. Zeithorizont zu definieren und die Diktion der Unverbindlichkeit zu überwinden.

2. Quellen

Der VEP zitiert an einzelnen Stellen andere Gutachten und Quellen. Eine Gesamtübersicht der genutzten Unterlagen im Sinne eines Quellenverzeichnis haben wir vermisst.

3. Bilanz Vorausgehender VEP

Offen geblieben ist eine Bilanz zum vorangegangenen VEP von 1998:

Was konnte die Landesregierung von den damaligen Planungen realisieren, was nicht und warum nicht? Eine solche Retrospektive bietet folgende Chancen:

- Übernahme der noch nicht umgesetzten Planungen in den neuen VEP, z.B. die zusätzlichen Saarbahn-Haltestellen in Bübingen und Güdingen
- Alternativ: Klären, warum sie nicht mehr umgesetzt werden sollen
- Beheben von Widersprüchen aus beiden Planungen
- Bilanz der Erfahrungen zur Planung- und Umsetzung im Sinne von „lessons learned“

4. Zielhierarchie

Wir möchten gerne besser verstehen, wie die Abfolge der Maßnahmen geplant ist und welche Bewertung und Priorisierung zugrunde liegt. Wie soll hier weiter vorgegangen werden?

Als VCD regen wir an, einen solchen Überblick anhand einer Matrix zu unterstützen. Diese Matrix sollte sortierbar sein anhand folgender Themen je VEP-Maßnahme:

- Effekte im Klimaschutz,
- Möglichkeiten der finanziellen Förderung
- Umfang des planungsrechtlichen Aufwands,
- QuickWin (schnelle Lösung)
- Systemwirkung
- Wachstumspotenzial für den ÖPNV/Umsteigewirkung
- Effekt auf den ModalSplit des ÖPNV (zumindest in Größenkategorien / T-Shirt-Sizes)
- Komplexität der Planungs-/Bauarbeiten
- Kosten-Größenordnung
- Zuständigkeit/Anzahl Akteure

Wir bitten ferner darum, aus dem VEP Maßnahmen herauszunehmen, deren Umsetzung bereits weit vorangeschritten ist und auf einer vorausgehenden Planung beruhen (z. B. Bahnsteige für Haltepunkt Güdingen). Das reduziert die Komplexität des VEP. Gerne können solche Maßnahmen nachrichtlich und entsprechend gekennzeichnet eine Erwähnung finden.

5. Grenzüberschreitende ÖPNV-Maßnahmen

5.1

Der vorliegenden VEP-Entwurf fokussiert und analysiert erwartungsgemäß die Situation im Bezugsraum des Saarlandes. Wir sind jedoch überzeugt, dass diese Analyse ohne Vernetzung mit den Nachbarregionen und Betrachtung zugehöriger Infrastruktur nicht mehr erfolgen kann.

Entsprechend bedauern wir, dass bei möglichen grenzüberschreitenden Angeboten und resultierenden Ausbaumaßnahmen der VEP vergleichsweise einsilbig, in jedem Fall zu knapp bleibt. Dies betrifft insbesondere den Umstand, dass eindeutige Aussagen zur Wirtschaftlichkeit aus vorliegenden Machbarkeitsstudien (z. B. zum TramTrain - Schleifenlösungen) und auch aus in ihrem Hause vorliegenden Bewertungen zur Luxemburganbindung (PROGTANS AG, SCHROEDER&ASSOCIÉS, 2010) keine Erwähnung finden.

Im Zusammenspiel mit den Nachbarregionen und dortigen Aufgabenträgern sehen wir ein Grundsatzproblem darin, dass die Landesregierung von den Nachbarn Initiative erwartet

anstelle ihrerseits für gemeinsame Lösungen nicht nur vorzusprechen, sondern auch zu kämpfen. Vorhandene Initiativen, wie das Projekt des Eurodistriktes SaarMoselle zur Ausweitung der Stadtbahn Saarbrücken nach Moselle-Est oder der Vorstoß des Départements Moselle zugunsten gemeinsamer grenzüberschreitender Angebote z. B. über die Niedtalbahn von und nach Luxemburg muss ein saarländischer VEP benennen.

Angesichts der gerade in Frankreich bevorstehenden Übergabe der Verantwortung für Nebenbahnen von SNCF-Réseau an die Regionen ergibt sich zudem ein ganz neuer Spielraum für gemeinsame und innovative Angebote. Dazu zählt insbesondere die Direktverbindung zwischen Saar und Mosel bzw. weiter von und nach Luxemburg.

Wir fordern, dass der VEP diese Chancen benennt.

5.2

Die VEP-Argumentation bei der Verbindung über die Niedtalbahn, die Reisezeit zwischen Luxemburg und Saarbrücken sei zu lang, ist aus Sicht des VCD unzulässig. Hier muss VEP den gleichen Maßstab ansetzen wie bei der offensichtlich im VEP favorisierten Angebotslösung via Konz. Es könnte der Eindruck entstehen, die Trassenkapazität zwischen Konz-Igel-Wasserbillig und Luxemburg sei weniger problematisch als zwischen Thionville und Luxemburg. Beide Linienführungen dienen jedoch nicht dem Punkt-Punkt-Verkehr zwischen Saarbrücken und Luxemburg, sondern vorrangig der Anbindung der Halte dazwischen mit Saarbrücken bzw. Luxemburg.

6. ModalSplit

Ein gängiger Planungs-Standard in der Verkehrspolitik ist die Analyse von Ist- und die Festlegung von Ziel-Werten für einzelne Verkehrsträger in ihrem jeweiligen Anteil am Gesamtverkehr. Ein VEP zum ÖPNV für das Saarland darf sich nach Überzeugung des VCD einer solchen Betrachtung nicht verschließen. Genau das ist beim jetzigen Entwurf noch der Fall. Das Wort ModalSplit erscheint nur in einer Tabelle. Die Ist-Situation des ÖPNV mit einer klaren Beschreibung anhand des ModalSplit-Wertes fehlt. Ein VEP benötigt eine Zielsetzung, wohin sich der ÖPNV beim ModalSplit entwickeln soll. Auf dieser Basis lassen sich einzelne Planungsmaßnahmen in ihrer Bedeutung bewerten und die Realisierungsplanung erhält eine zusätzliche Priorisierungs-Grundlage.

Ein Maßstab hat diesbezüglich für den VCD die Planung in Luxemburg erbracht: Die Strategie für den nachhaltigen Verkehr von 2012 und ihre Fortschreibung von 2018 zeigen anhand des ModalSplit, wie und warum die Verkehrsentwicklung im Großherzogtum ablaufen soll.

Auch der VEP von Saarbrücken ist bezüglich ModalSplit aussagekräftiger als der VEP für das Saarland. Die Methodik sollte aufeinander abgestimmt sein.

7. Elektrifizierung

Das Kapitel zur Elektrifizierung des Schienennetzes bedarf aus Sicht des VCD einer kompletten Neu-Bearbeitung. Die bisher getroffenen Aussagen sind unzureichend im Kontext des Kenntnisstands und der Bewertung von Zweikraft-Fahrzeugen und in der Netzwirkung elektrifizierter Strecken insgesamt.

Die jüngsten [Erkenntnisse](#) zur Thematik der Elektrifizierung zeigen auf, dass

- Die Komplexität und neu geschaffene Zwangspunkte durch Zweikraftfahrzeuge, insbesondere solche mit batterie-elektrischem Antrieb, enorm sind
- Flexibilität beim Fahrzeugeinsatz dadurch leidet

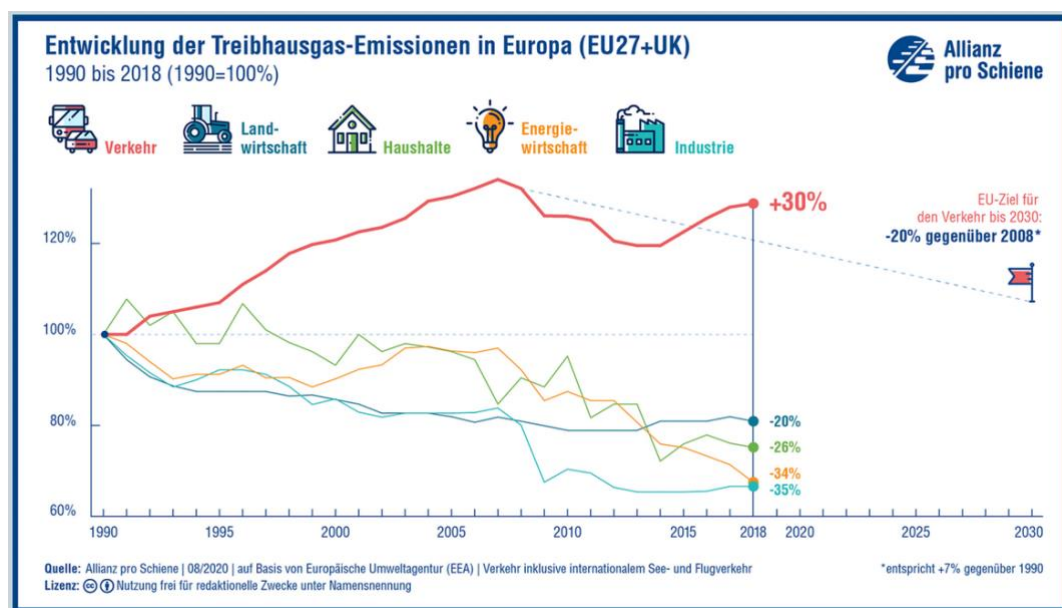
- Synergien im Güterverkehr dank durchgehender Elektrifizierung nicht gehoben werden, im Gegenteil: Der Einsatz von Zweikrafttechnik fördert das Fortbestehen von Elektrifizierungslücken, was gerade auch den Güterverkehr einschränkt
- Bis 100 km/h Streckengeschwindigkeit ganz neue und geringere Kosten möglich sind
- Die Vernetzung des elektrischen Netzes und durchgängige Elektrifizierung mit „Stopfen von Lücken“ mehr Vorteile bieten als vermeintliche Kostenersparnisse durch singuläre Beschaffung batterie-elektrischer Fahrzeuge

Der VCD fordert die Landesregierung daher auf, alle Elektrifizierungslücken zu schließen.

Die im Bundesvergleich überdurchschnittliche Elektrifizierungsquote von knapp über 80 % im Saarland darf nicht darüber hinwegtäuschen, dass (zu) viel Bahnverkehr mit Dieselantrieb trotz elektrifizierter Strecken abgewickelt werden muss. Nach VCD-Recherche verkehren nur rund drei Viertel der bestellten Zugfahrten tatsächlich elektrisch. Daraus muss der VEP ableiten, welche Strecken auch aus strategischer Sicht und im Gesamtkontext einer Elektrifizierung würdig sind. Die reine Fokussierung auf den ÖPNV reicht dazu nicht aus.

Aus diesem Grund müssen die VEP-Maßnahmen zur Elektrifizierung genauer darauf eingehen, was der emissionsfreie Antrieb dank Oberleitung in folgenden Tälern bringt (Abfolge der Nennung zugleich Priorisierung aus Sicht VCD):

- Lückenschluss im **Nahetal** (~80 km) zwischen Neubrücke und Gau-Algesheim, Maßnahme aus dem Koalitionsvertrag der aktuellen Landesregierung
- Lückenschluss **Würzbachtal** (Rohrbach-Einöd, ~14 km) mit potenzieller Neuorganisation des Angebotes Saarbrücken-Zweibrücken
- Lückenschluss **Illtalbahn** (Illingen-Lebach) im Kontext Theel- und Primstalbahn (Lebach-Dillingen)
- Grenzüberschreitender Lückenschluss **Niedtalbahn** (~20 km) mit besonders hohem Potenzial für den Güterverkehr und als Entlastungseffekt für hochbelastete Korridore – besonderer Handlungsbedarf im Kontext europäischer Verkehr und Treibhausgasentwicklung, siehe 9. und Grafik der Allianz-Pro-Schiene
- **Primstalbahn** (Stufenkonzept: Anschlussgrenze Fordwerk – Schmelz; Schmelz-Wadern)



8. Synergiepotenzial im Gesamtverkehr

Die Nutzen-Kosten-Analysen zur Reaktivierung von Bahnstrecken weisen im VEP beachtliche Werte aus, die sehr deutlich eine Wiederinbetriebnahme im Personenverkehr geradezu aufdrängen. Während die Wahl vereinfachter Betriebsformen, z. B. nach Betriebsregelwerk der BOStrab anstelle der EBO im VEP genannt sind, um die NKU noch weiter zu unterstreichen, bleibt anderes Zusatzpotenzial unerwähnt.

Dazu zählt allem voran der Güterverkehr. Unternehmen mit einstigem oder noch intaktem Gleisanschluss, weitere Anlieger-Unternehmen mit Potenzial dazu und neue Planungen können die Sinnhaftigkeit der Reaktivierung weiter steigern und die Kostenbilanz insgesamt sehr günstig beeinflussen.

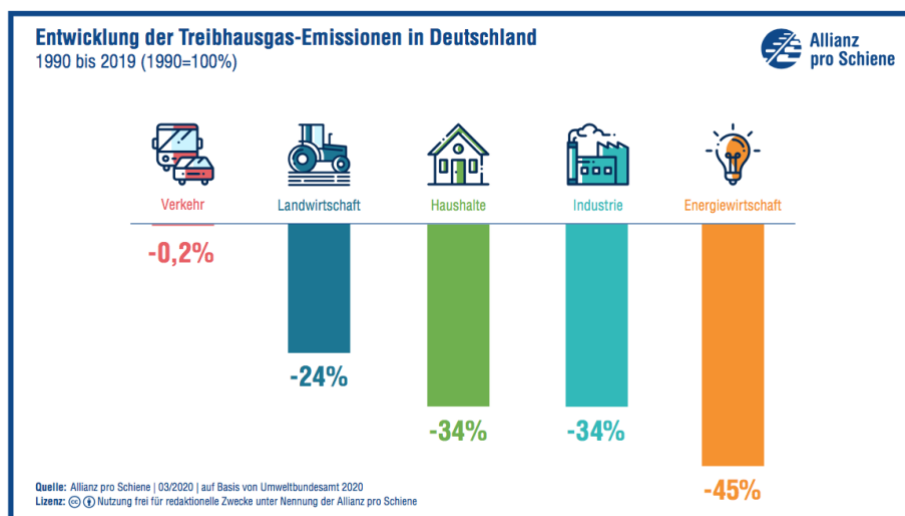
Wir sehen es als Pflicht des VEP, auf diese Chancen hinzuweisen. Bitte nehmen Sie als Minimum folgende Aspekte in den VEP auf:

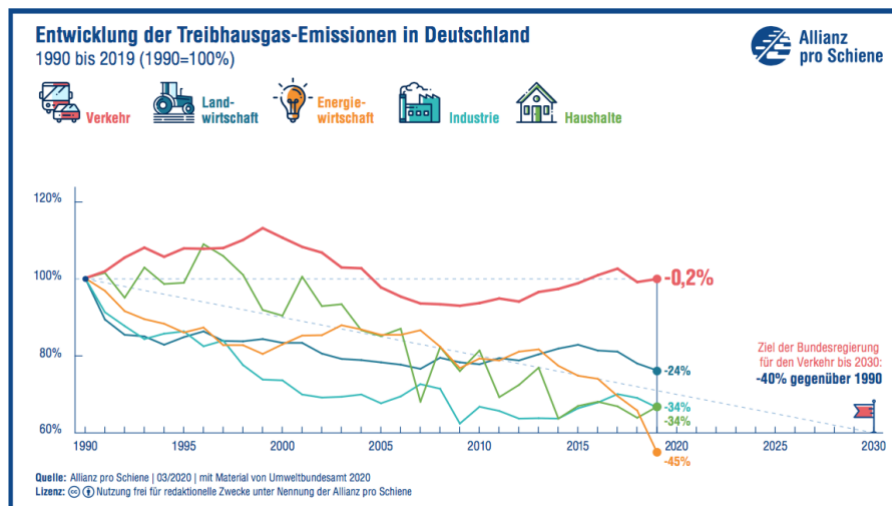
- Lebach-Püttlingen-Völklingen und Kontext SVolt-Werk in Eiweiler (Ziel Direktverbindung Eiweiler-VK-Überherrn)
- Bisttalbahn im Kontext Planung SVolt
- Niedtal- und Bisttalbahn im Kontext Anbindung Mosolf
- Niedtal- und Bisttalbahn im Kontext BahnLog-Projekt Bouzonville
- Primstalbahn im Kontext Fa. Meiser, Amprion, Basalt AG

9. Klimaschutzziele

Durch den zeitlichen Versatz zwischen Vorstellung im Jahr 2021 und letzten Arbeitstreffen des VEP-Beirates im Jahr 2019 konnten wichtige Entwicklungen der letzten zwei Jahre nicht mehr im Rahmen der Beteiligung berücksichtigt werden. Beispielhaft sind hier die neuesten Zahlen zu den Ursachen des Klimawandels.

Während in der Energiewirtschaft eine 45%-ige Einsparung von Treibhausgasen gegenüber dem Referenzjahr 1990 erreicht worden ist, sind im Verkehrsbereich seit 1990 lediglich 0,2% Treibhausgase eingespart worden (siehe Graphik der Allianz Pro Schiene), im europäischen Maßstab hat der Verkehr sogar extrem zugelegt mit einer Vermehrung des Ausstoßes von CO₂ um 30 % seit 1990 (siehe Graphiken).





Quelle/weitere Informationen : www.allianz-pro-schiene.de

Das Ausrufen des Klima-Notstands in Saarbrücken, die bundesweite Spitzenposition des Saarlandes beim PKW-Bestand pro 1000 Einwohner und der daraus folgende dringend erforderliche gesellschaftliche Wandel in Bezug auf Mobilität spiegeln sich in den unverbindlichen Formulierungen der aufgeführten Maßnahmen und sämtlicher Finanzierungs-vorbehalte des VEP Land nicht wider.

Ein Abgleich mit dem Einhalten des 1,5-Grad-Ziels, laut dem internationalen Pariser Klimaschutzabkommen von 2015, fehlt komplett in der Zielsetzung zur CO₂-Reduzierung. Eine berechnete Einsparung von 10 000 Tonnen CO₂ im besten der drei Szenarien ist nicht mehr als der „Tropfen auf den heißen Stein“ bei jährlich etwa 14 Millionen Tonnen CO₂ im Saarland und einem Verkehrsanteil von ca. 20% bzw. rund 3 Millionen Tonnen.

Wir schlagen daher dringend vor, die [verkehrlichen Maßnahmen auf Ihre Auswirkungen beim Klimaschutz zu überarbeiten](#) auch im Hinblick auf ein saarländisches Klimaschutzgesetz, das den Rahmen für die notwendigen Einsparungen im Verkehrsbereich jetzt setzen muss.

Daher fordern wir die Mittel in einen massiven Ausbau des ÖPNV zu investieren, z.B. auch im Wochenend-Verkehr mit flächendeckenden Stundentakten anstatt den geplanten 2-Stunden-Takten sowie die Einführung eines 365-Euro-Tickets für den gesamten ÖPNV im Saarland.

Für die Umsetzung des VEP wäre es auch zwingend notwendig, eindeutig klimaschädliche Pläne und Projekte im Verkehrsministerium wie den Bau von Ortsumgehungen oder einer Nordsaarlandstrasse zu stoppen.

Die dadurch freiwerdenden Planungskapazitäten in der Verwaltung werden bei der Planung des künftigen ÖPNV sowie Fuß- und Radverkehrswegen dringend benötigt. Zudem sollte der VEP auch über den aktuell gültigen Rechtsrahmen hinaus Ideen nennen, wie Mobilität zukünftig in den Städten und Gemeinden gestaltet werden soll (verbindliche Einrichtung von Tempo-30-Zonen, Erhöhung von Parkgebühren, Begrenzung von Parkzeiten, Wegfall von Parkraum und Schaffung neuer Lebensräume für die Bürger und Anwohner in Städten).

10. Bürger*Innen-Beteiligung bei der Umsetzung

Einen großen Mehrwert kann der VEP in Bezug auf Bürger*innenbeteiligung bringen. Hiervon ist im VEP Saarland in der Entscheidungs- und folgenden Umsetzungsphase keine Rede.

Für anstehende Projekte, die eine nachhaltige Verhaltens- und Nutzungsänderung bei der Wahl der Verkehrsmittel bewirken soll, halten wir das für ein sehr gutes Instrument zur Motivation statt lediglich Werbekampagnen mit Zeitungsanzeigen, Plakaten, Flyern und Pressemitteilungen einzuplanen.

Die Bürger*innenbeteiligung wäre hier nicht nur kostengünstiger, sondern vor allem auch effektiver und sollte in einem angemessenen Umfang zum Einbeziehen und Informieren der Bürger*innen und Anwohner*innen genutzt werden.

11. Monitoring

Wir beantragen, die Umsetzung des VEP jährlich in einem öffentlichen Termin unter Teilnahme der betroffenen Akteure und Bürger*Innen zu monitoren. Das bedeutet, die Zielerreichung gemeinsam mit den Bürgern zu überwachen und bei Bedarf, Gegenmaßnahmen oder Änderungen zu beschließen.

Bei Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Verkehrsclub Deutschland (VCD),
Landesverband Saarland



Der Landesvorstand, 10. April 2021

Kontakt: Dr. W. Ried (mobil: 0160 97454337)

Mail: info@vcd-saar.org