

Regionalverband Saarbrücken | Postfach 10 30 55 | 66030 Saarbrücken

Landkreistag Saarland
Obertorstraße 1

66111 Saarbrücken

Der Regionalverbandsdirektor
FD 60 –
Regionalentwicklung und Planung

Kontakt

Christian Schreiner, Baurat
Telefon: +49 681 506-6011
Fax: +49 681 506-6090
E-Mail: christian.schreiner@rvsbr.de
Schlossplatz 1-15
Saarbrücker Schloss - Südflügel,
1. Stock, Zimmer 177

AZ: LKT 127/2016

(Bitte bei Antwort immer angeben)

1. Juni 2016

**Entwurf eines Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr
(ÖPNVG)**

hier: Beitrag zur Landkreistag-Stellungnahme gem. Rundschreiben Nr.
127/2016 vom 23.05.2016

Guten Tag.

Mit dem Rundschreiben vom 23.05.2016 legt der Landkreistag einen Entwurf zum ÖPNV-Gesetz für das Saarland vor und bittet um Beteiligung an seiner Stellungnahme bis 01.06.2016.

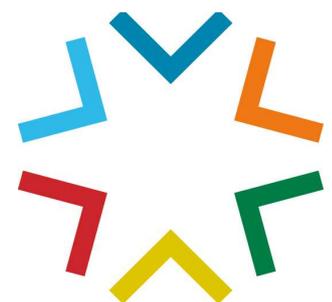
Nach Beschäftigung mit dem neuen ÖPNV Gesetz ist zu begrüßen, dass die Ausrichtung der Gesetzgebung konsequent auf einen gemeinsamen Verkehrsverbund im Saarland erfolgt. Gleichzeitig werden Vorgaben aus der EU-Verordnung zu öffentlichen Personenverkehrsdiensten umgesetzt.

Zu bemerken ist auch, dass die Gestaltung des Nahverkehrs an zeitgemäßen Grundsätzen erfolgen soll.

Nachfolgend erlaube ich mir folgende Anregungen und Hinweise zum Entwurf des ÖPNV-Gesetzes aus Sicht des Regionalverbandes Saarbrücken als bevölkerungsreichster Gemeindeverband und einziger Planungsverband des Saarlandes, der als Wirtschaftszentrum des Saarlandes gleichzeitig Teil des grenzüberschreitenden Eurodistrikts SaarMoselle mit seinen fast 700.000 Einwohnern ist.

**1. Besondere Anforderungen und Herausforderungen des Ballungsraums
Region Saarbrücken**

In den Zielsetzungen des § 3 nimmt das Gesetz wenig Rücksicht auf die Unterschiede in der Siedlungsstruktur des Saarlandes. Ein Verdichtungsraum wie der Regionalverband Saarbrücken mit dem Oberzentrum für das Saarland wird wenig berücksichtigt, wenn im Absatz 5 auf räumliche Zielsetzungen für den ÖPNV Bezug genommen wird. Der Verdichtungsraum sollte bevorzugt mit schienengebundenen Verkehrsangeboten oder Bussystemen mit eigener Fahrspur ausgestattet werden, um die Pendlerströme im motorisierten Individualverkehr und



Der Regionalverband.
Verbindet Städte,
Gemeinden und Menschen.

ausufernden Parkplatzbedarf von Einrichtungen mit landesweiter Bedeutung erfolgreich und zielführend eindämmen zu können. Gerade das wirtschaftliche Zentrum des Saarlandes ist besonders von den Folgen den motorisierten Individualverkehrs betroffen, so dass dieser Herausforderung eine besondere Berücksichtigung im ÖPNVG erfahren sollte.

In § 3 Abs. 7 wird zudem eine Zielsetzung zu einem Verkehrsangebot vermisst, dass den Radverkehr bewusst als Teil des Umweltverbundes und ökologische Schnittstelle des Individualverkehrs zum ÖPNV integriert, damit in Kombination ein wichtiger Beitrag für die Entlastung des Verdichtungsraums von Pendlerströmen im Individualverkehr erreicht werden kann.

2. Bessere Verknüpfung der Planwerke für mehr Qualität und Wirtschaftlichkeit

Die Planwerke VEP und Nahverkehrsplan, die wichtige Elemente im ÖPNV im Saarland getrennt behandeln, sollten stärker zusammengeführt werden, um Doppelarbeit und Kohärenzprobleme von Anfang an auszuschließen.

Ob hierfür insb. das in § 11 Abs. 5 ÖPNVG definierte Abstimmungsgebot "benachbarter Aufgabenträger" ausreichend ist, ist kritisch zu hinterfragen. Zu erklären bleibt, warum die Aufgabenträger Nahverkehrsplanung eigenständig betreiben sollen, wenn sie gleichzeitig bereits im Verkehrsverbund zusammengeschlossen sind. Gleichzeitig könnte ein VEP Saarland mit allen wichtigen Themen zur Verkehrsentwicklung und zum Nahverkehr auch im Planungsverband zwischen allen kommunalen Aufgabenträgern und zuständigem Ministerium erstellt werden. Hier sei darauf hingewiesen, dass Formen gemeinsamer städtebaulicher Planung bereits gesetzlich verankert sind und im Bundesgebiet auch in flächen- und bevölkerungsmäßig großen Regionen erfolgreich und wirtschaftlich angewandt werden, ohne dem Subsidiaritätsgrundsatz zu widersprechen.

Zudem sollte die strategische Bedeutung des Verkehrsentwicklungsplans für die Vorbereitung grenzüberschreitender Verkehrsangebote hervorgehoben werden, um deren Bedeutung gerecht zu werden. Dies betrifft einerseits die wichtigen Pendlerbeziehungen nach Luxemburg, aber auch die relevanten Verflechtungen im Berufs- Freizeit- und Ausbildungsverkehr auf der Nahverkehrsebene im Verdichtungsraum, der bekanntlich das grenzüberschreitende Gebiet des Eurodistrictes SaarMoselle umfasst.

3. Grenzüberschreitende Abstimmung und Kooperation

In diesem Themenfeld besteht die Besonderheit des Saarlandes allgemein und der Region Saarbrücken insbesondere, was durch die Frankreichstrategie des Saarlandes, die Großregion Saar-Lor-Lux aber insbesondere auch durch den Eurodistrikt SaarMoselle als grenzüberschreitenden Zweckverband zum Ausdruck kommt. An vielen dieser Stellen wird bereits seit Jahren eine grenzüberschreitende Mobilität auf dem Arbeits- und Ausbildungsmarkt, aber auch im Bereich der Hochschulen eingefordert

Dem Land bietet sich mit dem neuen ÖPNV-Gesetz die Möglichkeit, hier konsequent einen Schwerpunkt zu setzen und einen weiteren Baustein der Frankreichstrategie hinzuzufügen und sich auch von anderen Regionen positiv abzuheben.

Mit dem jetzigen Entwurf des ÖPNV-Gesetzes wird diese Chance bisher leider vertan.

Ich rege an, diesem Aspekt im ÖPNV-Gesetz einen eigenen Paragraphen zu widmen, der ein klares Gebot zur grenzüberschreitenden Abstimmung und Kooperation beinhaltet und entsprechend zu konkretisieren ist.

Das z.B. in §11 Abs. 5 für die Nahverkehrsplanung definierte Abstimmungsgebot kann diese Priorisierung und Profilierung nicht erfüllen. Neben einem separaten Paragraphen zum verpflichtenden Gebot der Abstimmung und Kooperation auf allen Planungs- und Umsetzungsebenen, sollte zudem die Auflistung der Inhalte von Nahverkehrsplänen in § 11 Abs. 2 des Entwurfes um die Belange des grenzüberschreitenden Freizeit-, Berufs- und Ausbildungsverkehrs ergänzt werden. Zudem sollten mögliche Verkehrsangebote zur Verbesserung dieser Belange als obligatorischer Baustein von Nahverkehrsplänen

vorgeschrieben werden. Aufgabenträger ohne nationalstaatliche Grenzen bzw. Verkehrsbeziehungen könnten hiervon mit Begründung ausgenommen werden.

Der in § 6 beschriebene Verkehrsverbund sollte zudem grundsätzlich auch offen für Mitglieder aus Frankreich sein und entsprechend flexibel in der Satzungsgestaltung reagieren können.

Integrierte Verkehrsgestaltung sollte dann auch im grenzüberschreitenden Verbund aufgebaut werden können, dort sollten jedoch nicht von vornherein alle, in § 6 Abs. 5 bzw. § 7 Abs. des Entwurfs genannte Aspekte von vornherein verbindlich sein. Befürchtet wird, dass dadurch die Eintrittshürden zu einfachen Lösungen im grenzüberschreitenden Verkehr zu hoch angelegt werden könnten.

Zudem sind bei den allgemeinen Anforderungen an den Taxenverkehr in § 4 auch von Bedeutung, dass und wie der grenzüberschreitende Taxenverkehr bürgerfreundlich geregelt wird.

Abschließend möchte ich anregen, dass diesen besonderen Anforderungen der Grenzregion auch im Rahmen der Finanzierungsgrundsätze und den Finanzhilfen dahingehend Rechnung getragen wird, dass

1. § 12 Abs. 5 um die Ausnahme ergänzt wird, dass auch der öffentliche Schienenpersonennahverkehr, der außerhalb des Allgemeinen Eisenbahngesetzes betrieben wird, über Regionalisierungsmittel finanziert werden kann, wenn es sich um grenzüberschreitende Angebote handelt.
2. der nicht abschließende Zweckbindungskatalog des § 13 um einen grenzüberschreitenden Aspekte im Sinne der o.g. Regelung ergänzt wird, um deklaratorisch die Bedeutung hervorzuheben.

Ich bitte den Landkreistag darum, die Belange des Regionalverbandes mit seinen strukturellen Besonderheiten in der eigenen Stellungnahme angemessen zu berücksichtigen und insbesondere die Anregungen und Empfehlungen zur grenzüberschreitenden Abstimmung und Kooperation mit aufzunehmen.

Viele Grüße,



Peter Gillo
Regionalverbandsdirektor