

Grenzüberschreitende Raumplanung: Herausforderungen im Eurodistrict SaarMoselle am Beispiel des grenzüberschreitenden ÖPNV

PRIANON Isabelle

www.saarmoselle.org / info@saarmoselle.org / 0049(0)681/506-8010

Der Eurodistrict SaarMoselle hat sich zum Ziel gesetzt, eine funktionierende grenzüberschreitende Agglomeration zu entwickeln. Der Raum SaarMoselle wird sich jedoch nur weiterentwickeln können, wenn die Hindernisse, die auf Grund der Grenze in verschiedenen Bereichen noch existieren, überwunden werden. Zu den Problembereichen oder Herausforderungen gehört das Thema grenzüberschreitender ÖPNV. Es ist nämlich festzustellen, dass der ÖPNV auf grenzüberschreitender Ebene nur sehr geringfügig genutzt wird. Der Vortrag beleuchtet einen Teil der Gründe für die aktuelle Situation, stellt aber auch die Errungenschaften des grenzüberschreitenden ÖPNV sowie zwei Projekte mit großer Tragweite vor.

1) Allgemeiner Kontext der grenzüberschreitenden Kooperation in der Agglomeration SaarMoselle

Im Raum SaarMoselle gibt es eine strukturierte grenzüberschreitende Kooperation seit 1997; zuerst mit dem Verein Zukunft SaarMoselle Avenir, dann ab 2010 mit dem Europäischen Verbund für Territoriale Zusammenarbeit (EVTZ) Eurodistrict SaarMoselle. Der Eurodistrict SaarMoselle ist ein Zusammenschluss von 10 Gemeindeverbänden und Kreisen (8 Mitglieder, 2 assoziierte Partner), die eine Agglomeration von 800.000 Einwohnern (2/3 im Saarland, 1/3 in der Moselle) darstellen.

Auf dem Gebiet des Eurodistricts gibt es keine natürliche Grenze zwischen Deutschland und Frankreich, aber eine gemeinsame kulturelle und industrielle Geschichte, sowie den gemeinsamen fränkisch-mosellanischen Dialekt. Sie prägen die saarländischen-mosellanischen Beziehungen. Der EVTZ darf in den gemeinsamen Kompetenzbereichen seiner Mitglieder tätig werden:

1



Projet cofinancé par le Fonds européen de développement régional dans le cadre du programme INTERREG IVA Grande Région
L'Union européenne investit dans votre avenir.

Gefördert durch den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung im Rahmen des Programms INTERREG IVA Großregion
Die Europäische Union investiert in Ihre Zukunft.



- Raumplanung,
- ÖPNV,
- Standortmarketing bzw. Wirtschaftsförderung,
- Energie,
- Tourismus und Kultur,
- Soziales (Kleinkinderbetreuung, gesundheitliche Prävention...).

Aufgrund der restriktiven Auslegung der Verordnung (EG) n°1082/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Juli 2006 über den Europäischen Verbund für territoriale Zusammenarbeit durch den französischen Staat ist eine Übertragung der Kompetenzen der Mitglieder an den Eurodistrict nicht möglich. Deshalb übernimmt der Eurodistrict bisher lediglich nur die „Aufgaben“, die er von seinen Partner beauftragt bekommt. Die gemeinsame Struktur soll insbesondere die Interessen seiner kommunalen Mitglieder gegenüber höheren Gebietskörperschaftsebenen wahren, Projekte auf dem Gebiet des EVTZ initiieren, unterstützen oder selbst durchführen.

Der Eurodistrict finanziert seine Aktivitäten dank Eigenmitteln (Beitrag der Mitglieder in Höhe von 80 Cent pro Einwohner), EFRE-Mitteln sowie regionalen und nationalen Mitteln.

2) Rahmenbedingungen des ÖPNV in der grenzüberschreitenden Agglomeration SaarMoselle

2.1) Der rechtliche und institutionelle Rahmen

„Linienverkehre im Personenlandverkehr bedürfen einer staatlichen Genehmigung. Grundlage sind jeweils nationale Gesetze. In der Bundesrepublik Deutschland ist dies das Personenbeförderungsgesetz (PBefG). Die Bestimmungen der jeweiligen regionalen Genehmigungsbehörden ist Angelegenheit der Länder. Im Saarland wurde durch öffentlich-rechtliche Beleihungsurkunden der Landesregierung der Verkehrsmanagement-Gesellschaft Saar mbH (VGS) die Funktion der staatlichen Genehmigungsbehörde zugewiesen. In Anwendung des PBefG ist im Saarland auch das Verwaltungsverfahrensgesetz des Saarlandes für das Verwaltungsverfahren zur Erteilung oder Ablehnung einer Genehmigung Rechtsgrundlage. Für Staatsgrenzen übergreifende Genehmigungen im Personenlandverkehr ist zudem die VO (EG) 1073/2009 anzuwenden. Auf französischer Seite wird, so auch im Departement Moselle, die Funktion der staatlichen Genehmigungsbehörde von der Direction Regionale de l'Équipement de la Lorraine in Metz nach französischem Recht bei Staatsgrenzen übergreifenden Genehmigungsverfahren auch die VO (EG) 1073/2009 wahrgenommen.

(...)

Örtlich zuständige Behörden sind in der VO (EG) 1370/2007 rechtsbestimmt. Diese Verordnung ist unmittelbar geltendes Recht in allen Mitgliedsstaaten der EU.

Zweck dieser Verordnung ist es, festzulegen, wie die zuständigen Behörden unter Einhaltung des Gemeinschaftsrechts im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs tätig werden können, um die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse zu gewährleisten, die u. a. zahlreicher, sicherer, höherwertiger oder preisgünstiger sind als

diejenigen, die das freie Spiel des Marktes ermöglicht hätte. Die VO gilt somit für nicht kommerziell zu erbringende Verkehre, die von zuständigen Behörden bestellt und bezuschusst werden.

Die Bestimmung der örtlich zuständigen Behörden richtet sich in der Bundesrepublik Deutschland nach Landesrecht auf der Basis des Regionalisierungsgesetzes (gültig ab dem 01.01.1996).

Die saarländischen Aufgabenträger, nach der Definition der VO (EG) 1370/2007 als „örtlich zuständige Behörden“ benannt, sind:

- das Land für den Schienenpersonennahverkehr
- die Landkreise St. Wendel, Merzig-Wadern, Saarlouis, der Saarpfalz-Kreis, der Zweckverband Personennahverkehr Saarland, der Zweckverband Personennahverkehr auf dem Gebiet des Regionalverbandes Saarbrücken, die Landeshauptstadt Saarbrücken, die Mittelstadt Völklingen und die Kreisstadt Neunkirchen für den übrigen öffentlichen Personennahverkehr außer dem Schienenpersonennahverkehr.“¹

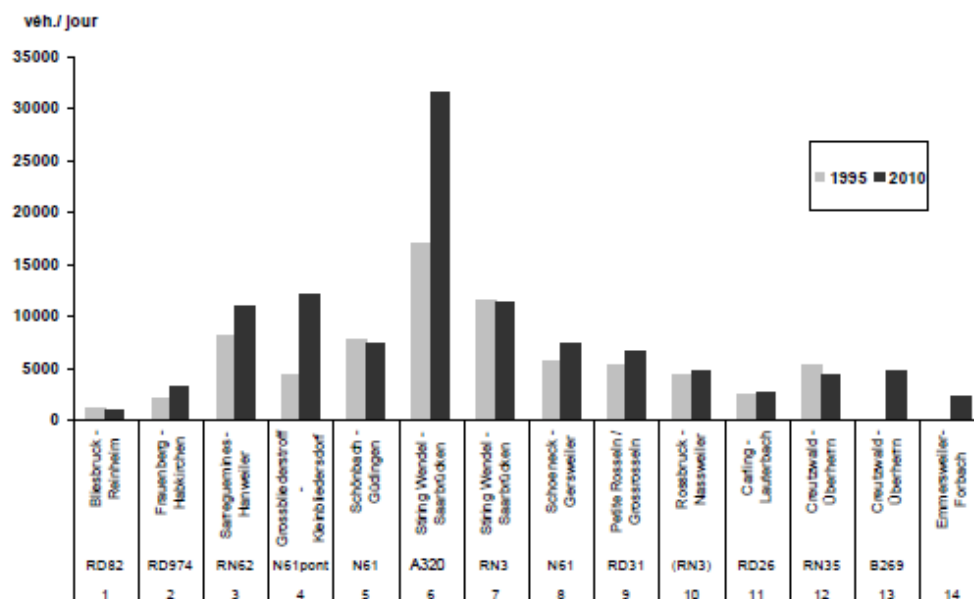
Die örtlich zuständigen Behörden auf französischer Seite für den Schienenpersonennahverkehr sind der Regionalrat Lothringen, für den interurbanen Busverkehr im Departement Moselle der Generalrat der Mosel, für den urbanen Busverkehr die Gemeindeverbände, wenn sie die Kompetenz durch Beschluss übernommen haben und für den staatsgrenzen übergreifenden Personenlandverkehr der Staat; dieser vertreten durch die bereits genannte staatliche Stelle in Metz.

2.2) Verkehrsanalyse und grenzüberschreitender Verkehrsplan für den Raum SaarMoselle

Dank einer grenzüberschreitenden Kordonenerhebung im mIV und ÖV konnte der grenzüberschreitende Verkehr analysiert werden. Diese Erhebung wurde

- ▶ an 14 Grenzposten (Interviews + Befragungen) zwischen Creutzwald und Überherrn im Westen und Bliesbruck – Reinheim im Osten
- ▶ in allen grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrsmitteln durchgeführt.

1 Raimund LINXWEILER, Vermerk vom 9.3.2012 zum Thema Grenzüberschreitende Buslinien St. Avold - Forbach - Saarbrücken



Remarque : Cette figure compare les données de l'enquête cordon de 1995 et de l'enquête cordon actuelle. En 1995, les comptages comprenaient 12 postes tandis que 14 postes ont été analysés en 2010 : Emmersweiler-Forbach n'a pas été pris en compte en 1995 et le détournement de Creutzwald est en service seulement depuis novembre 2009.

Entwicklung des Verkehrs seit 1995

An den 14 Grenzposten wurden insgesamt 109.000 Fahrzeuge pro Tag gezählt, davon 100.000 Pkw (Besetzungsgrad 1,3). 1995 wurden 74.300 Fahrzeuge pro Tag registriert. Dies entspricht einem Wachstum von 47% oder einem jährlichen Wachstum von 2,6%.

Die Entwicklung war besonders stark auf den Achsen Forbach – Saarbrücken, Sarreguemines / Saarbrücken / (Saint Avold) – Creutzwald – Überherrn – (Saarlouis). Der Anstieg des Verkehrsaufkommens geht auf Wege zum Einkaufen und zur Freizeit zurück. Die Zahl der grenzüberschreitenden Berufspendler ist relativ konstant.

Alle Linien im ÖV zusammen befördern täglich ungefähr 1.200 Fahrgäste, in beiden Richtungen zusammen. Die Entwicklung im ÖV ist somit stärker als im MIV.

Der Anteil des ÖV liegt aber trotzdem nur bei 1%.

99% aller ÖV-Fahrgäste werden in den Korridoren Saarbrücken - Forbach und Saarbrücken – Sarreguemines angetroffen.

Von diesen Autofahrern in diesen Korridoren haben schon 6% daran gedacht, den öffentlichen Verkehr für eine grenzüberschreitende Fahrt zu nutzen. Weitere 8% haben eine mehrheitlich positive Meinung zum öffentlichen Verkehr.

Daraus ergibt sich ein Potenzial von 4.000 täglichen Fahrten, drei Mal mehr als die tatsächliche Nachfrage im ÖV.

Nur 1% der grenzüberschreitenden Verkehrsbewegungen wurde mit dem ÖPNV zurückgelegt. In einer Agglomeration der Größe von SaarMoselle werden normalerweise ca. 15% der Verkehrsbewegungen mit dem ÖPNV zurückgelegt.

Unter anderem können folgende Gründe diesen extrem geringen Prozentsatz der Verkehrsbewegungen mit dem ÖPNV erklären:

- Das Angebot war bis zum Zeitpunkt der Studie unübersichtlich (mehrere Verkehrsbehörden, keine abgestimmten Fahrpläne, keine abgestimmten Preise).
- Das Angebot war nicht ausreichend.

Aufgrund der Verkehrsanalyse sind folgende Empfehlungen gemacht worden:²

Der grenzüberschreitende ÖPNV im Raum SaarMoselle

- ▶ braucht „sichtbare“ Angebote wie die Saarbahn in Sarreguemines, um an Aufmerksamkeit und Attraktivität zu gewinnen,
- ▶ muss sich auf nachfragestarke Achsen konzentrieren,
- ▶ muss gut mit den städtischen Verkehren und dem Fernverkehr vernetzt sein, aber auch mit den individuellen Verkehrsmitteln (B+R, P+R).

Es wird empfohlen, die zweite grenzüberschreitende Stadtbahnlinie des Eurodistricts im Korridor Saarbrücken – Forbach aufzubauen:

- ▶ Die Verbindung ist diejenige mit dem größten Potenzial im Eurodistrict.
- ▶ Die Stadtbahn kann in Saarbrücken in das Stadtbahnnetz einschleifen.
- ▶ Die genaue Linienführung und zusätzliche Haltepunkte sind zu prüfen.
- ▶ Die detaillierte Untersuchung des Stadtbahnkorridors wird empfohlen.
- ▶ Die übrigen Verkehrsangebote sind entsprechend auf das neue Stadtbahnangebot auszurichten.

Der Eurodistrict SaarMoselle und seine Partner orientieren nun ihre Aktionen im Bereich „grenzüberschreitender ÖPNV“ nach den Empfehlungen der durchgeführten Studie.

Zum einen sind sie tätig gewesen, um die Buslinie zwischen Saarbrücken und Saint-Avold (also auf der Strecke mit dem größten Potenzial) zu retten.

Zum anderen haben sie die nächsten notwendigen Schritte in Richtung „Aufbau der Saarbahn zwischen Saarbrücken und Forbach“ gemacht.

3) Grenzüberschreitende ÖPNV-Projekte des Eurodistricts und seiner Partner

3.1) Die grenzüberschreitende Buslinie zwischen Saarbrücken und Saint-Avold

Was die lokalen (Saint-Avold / Forbach / Saarbrücken) Fahrten angeht, werden täglich 15.800 Fahrten mit dem Auto und 650 Fahrten mit ÖV zurückgelegt.

Der Anteil des ÖV für den Bereich liegt bei ungefähr 4%.

Von den Autofahrern interessieren sich 1.300 Personen für den ÖV. Das entspricht ungefähr 2 Mal der aktuellen Nachfrage.

Aufgrund des guten Nachfragepotenzials ist eine grenzüberschreitende Buslinie zwischen Saarbrücken und Saint-Avold eingerichtet worden. Diese hat mehrere Jahre von einer EFRE-Förderung profitiert. Nach dem Ende der Förderzeit hat einer der Ko-Finanzierer die Bezahlung eines höheren Beitrags zum Ausgleich des Defizits abgelehnt. Infolgedessen hat das Saarland das Defizit allein übernommen.

² PTV France / PTV AG, 01/2012, ÖPNV in der Metropole Saarbrücken-Moselle Est

Kurze Zeit danach gab es aber einen Verweis des Rechnungsprüfungshofs, der darauf hingewiesen hat, dass das Saarland nur ein Teil des Defizits übernehmen darf, da nur ein Teil der Strecke über das Saarland führt. Ende 2011 drohte der Linie deshalb das Aus.

Das Saarland und das betroffene Verkehrsunternehmen wendeten sich dann an den Eurodistrict, um eine Lösung für die Finanzierung der Linie zu finden.

Es fanden dann einjährige Verhandlungen mit den französischen Körperschaften; dem Departement Moselle und den drei betroffenen französischen Gemeindeverbänden, statt. Anfang 2013 wurde das Konzept der Linie geändert: Änderung der gefahrenen Strecke und der Haltestellen, höhere Taktung, Abstimmung der Fahrpläne (unter den Busgesellschaften und den Verkehrsbehörden, aber auch mit großen Firmen und Schulzentren entlang der Strecke), transparentere Preise, bessere Kommunikation.

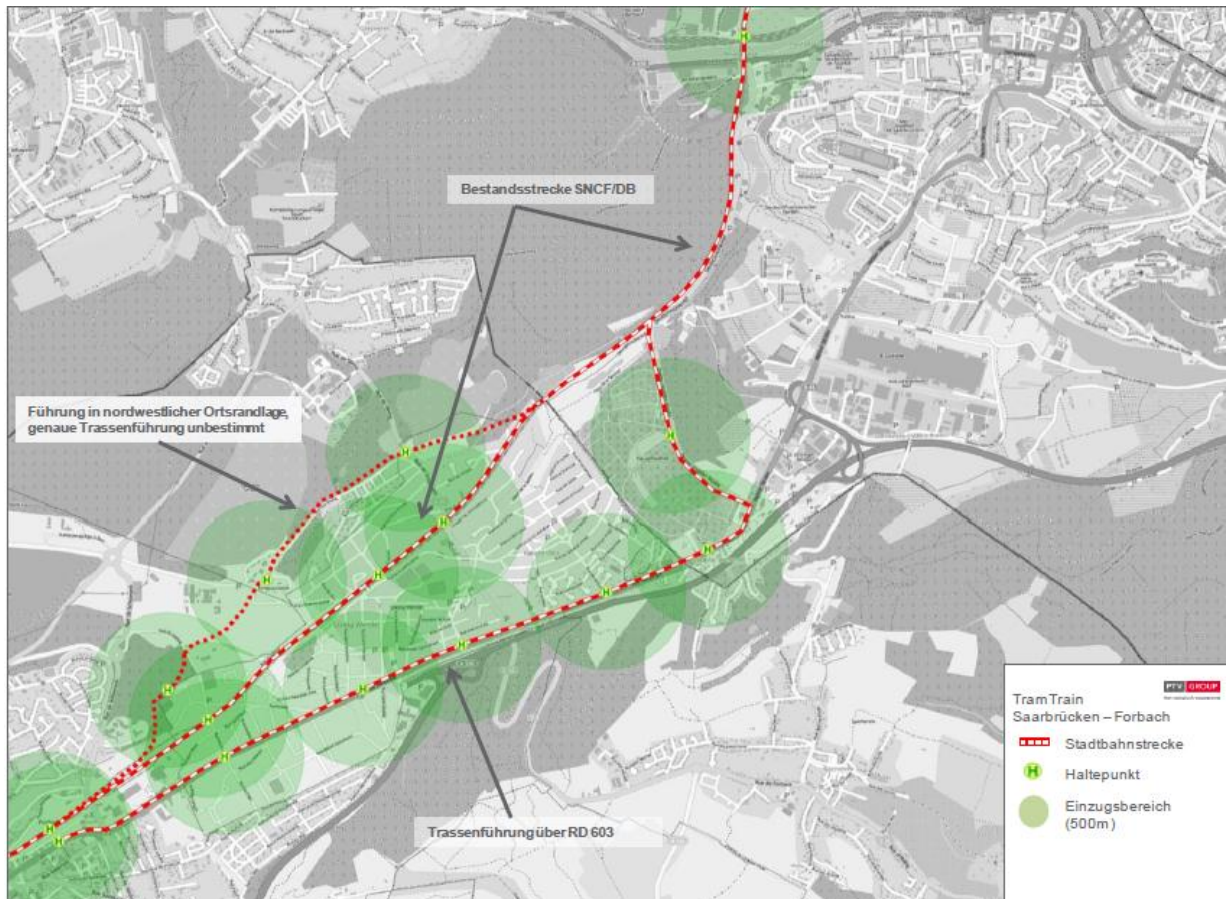
Es ist damit zu rechnen, dass durch diese Änderung das Defizit zunächst größer werden wird (höhere Taktung = mehr gefahrene Kilometer = höheres Defizit). Mittelfristig soll sich aber das Defizit durch höhere Einnahmen reduzieren.

Vor dem neuen Konzept fuhren ca. 70.000 Fahrgäste pro Jahr mit der Linie, nach einem Betriebsjahr sollen es 100.000 sein. 2013, nach 2/3 des Betriebsjahres waren schon 75% der Zielvorgabe erreicht. Das neue Konzept scheint also zu greifen. Die Partner des Projektes haben sich ca. drei Jahre Zeit gegeben, um eine endgültige Entscheidung über die Fortführung ihrer Unterstützung zu treffen.

3.2) Machbarkeitsstudie bezüglich der Erweiterung der Saarbahn Richtung Forbach

Aufgrund der Empfehlungen der Studie „ÖPNV in der Metropole Saarbrücken-Moselle Est“ haben der Eurodistrict und die Partner aus Saarbrücken sowie Forbach ihre Überlegungen bezüglich einer Erweiterung der Saarbahn Richtung Forbach fortgeführt.

Zunächst wurden Trassenvarianten untersucht, die über die vorhandene Strecke der DB und der SNCF und/oder über neue Strecken verlaufen würden.



Plan zur Potenzialuntersuchung Stadtbahnkorridor Saarbrücken – Forbach

Bewertungskriterium	Bestands-strecke	Trassenführung über RD603	Trasse in NW Ortsrandlage
Strecken-km Forbach Bf. - SB Hbf.	10,0	11,4	10,0
Strecken-km Neubau	0,0	6,4	4,1
Anzahl Haltepunkte Forbach Bf. - Messe	5	8	5
Einwohner im fußläufigen Einzugsbereich	12.300	11.700	8.700
Fahrzeit bis SB Hbf., einfach [min]	12	16	14
Technische Machbarkeit	-	-	---
Eingriffe mIV	o	--	-
Baukostenschätzung [Mio.€]	20-30	70-80	50-60
Betriebskosten Bus [T€/Jahr]	-599	-655	-449
Laufleistung Bus [Tkm/Jahr]	-200	-218	-150
Betriebskosten Stadtbahn [T€/Jahr]	1.217	1.384	1.213
Prognostizierter Fahrgastgewinn	1.200	1.200	1.000
gesamt	++	o	-

Bewertungstableau

Nach dieser Untersuchung stellte sich die Bestandstrasse im Vergleich mit den Neubautrassen besser dar. Allerdings wies die Bestandsstrecke wegen der häufigen Systemwechsel gegenüber den Neubautrassen Nachteile auf. Auch die Betriebskosten wären aufgrund der französischen Steuer (IFER) über die Bahnstrecken und der „Haltegebühren“ so hoch, dass die Linie keine Chance hätte nachhaltig zu bestehen.

Andererseits wurde nach Gesprächen mit dem Verkehrsministerium des Saarlandes schnell klar, dass die Investitionskosten für den Aufbau einer komplett neuen Strecke viel zu hoch wären, um mittelfristig finanziert zu werden.

Deshalb soll die Machbarkeitsstudie nun einen anderen Orientierungsansatz haben: es soll untersucht werden, inwieweit alte Strecken, die früher von Unternehmen der Montanindustrie benutzt wurden, wieder reaktiviert bzw. wie diese mit neuen Teilstrecken kombiniert werden könnten.

Die Machbarkeitsstudie soll im ersten Semester 2014 beginnen.