

Bericht

ELEC'TRA

Achse Saarbrücken – Forbach – Saargemünd

Dezember 2014

Autoren: Jana Hölscher, Robert Follmer

infas Institut für angewandte
Sozialwissenschaft GmbH

Friedrich-Wilhelm-Straße 18
D-53113 Bonn
Tel. +49 (0)228/38 22-0
Fax +49 (0)228/31 00 71
info@infas.de
www.infas.de

Bericht an

IZES gGmbH
Altenkesseler Str. 17, Geb. A1
66115 Saarbrücken

Projekt

5263
Bonn, Dezember 2014
Ha, Fr

Vorgelegt von

infas Institut für angewandte
Sozialwissenschaft GmbH
Friedrich-Wilhelm-Straße 18
53113 Bonn

Kontakt

Jana Hölscher
Markt-und Verkehrsforschung

Tel. +49 (0)228/38 22-569
Fax +49 (0)228/310071
E-Mail j.hoelscher@infas.de

Autoren

Jana Hölscher, Robert Follmer

Der Inhalt dieses Berichts darf ganz oder teilweise nur mit unserer schriftlichen Genehmigung veröffentlicht, vervielfältigt, gedruckt oder in Informations- und Dokumentationssystemen (information storage and retrieval systems) gespeichert, verarbeitet oder ausgegeben werden.

Vorbemerkung

Im Rahmen des Projekts „ELEC'TRA“ (Grenzüberschreitendes Mobilitätskonzept zur Reduzierung des Individualverkehrs der Pendler in der Großregion durch die Förderung von Elektromobilitätslösungen als Ergänzung zu den öffentlichen Verkehrsmitteln) hat infas im Auftrag des Ministeriums für nachhaltige Entwicklung und Infrastrukturen (MDDI) in Luxemburg im Oktober 2014 eine quantitative Befragung (online und telefonisch) von Grenzpendlern aus Frankreich und Deutschland nach Luxemburg sowie eine Befragung von in Luxemburg ansässigen Betrieben (telefonisch) durchgeführt.

Eine möglichst methodenidentische Erhebung war zunächst auch für die ebenfalls im Rahmen des ELEC'TRA-Projekts zu untersuchende Achse Saarbrücken–Forbach–Saargemünd geplant, konnte jedoch aufgrund des fehlenden Stichprobenzugangs nicht in dieser Form realisiert werden.

In Abstimmung mit dem IZES Institut für ZukunftsEnergieSysteme als Auftraggeber wurde daher für die genannte Achse ein qualitatives Studiendesign gewählt. Dies hat den Vorteil, dass vertiefende Fragestellungen erfasst und Indikatoren beleuchtet werden können, die aufgrund zeitlicher Restriktionen nicht in die quantitativen Erhebungen der Luxemburg-Achsen mit einbezogen werden konnten. Die Methode sowie die Ergebnisse aus den von Oktober bis Dezember 2014 durchgeführten Interviews sollen im folgenden Bericht vorgestellt werden.

infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH

Inhaltsverzeichnis

1	Grenzpendler im Großraum Saarbrücken	5
2	Studiendesign	7
2.1	Experteninterviews	8
3	Ergebnisse	9
3.1	Experteninterviews aus dem Bereich Wirtschaft	10
3.1.1	Betriebliche Regelungen und Maßnahmen	10
3.1.2	Verkehr und Rahmenbedingungen am Standort Saarbrücken	11
3.1.3	Elektromobilität	13
3.1.4	Zukünftige Entwicklungen	13
3.2	Experteninterviews aus dem Bereich Verkehr	14
3.2.1	Rahmenbedingungen und Herausforderungen im grenzübergreifenden Verkehr zwischen Frankreich und dem Raum Saarbrücken	14
3.2.2	Elektromobilität im Saarland – Potenziale und Grenzen	15
3.2.3	Bewertung des e-Hub-Konzepts	17
	Anhang	19

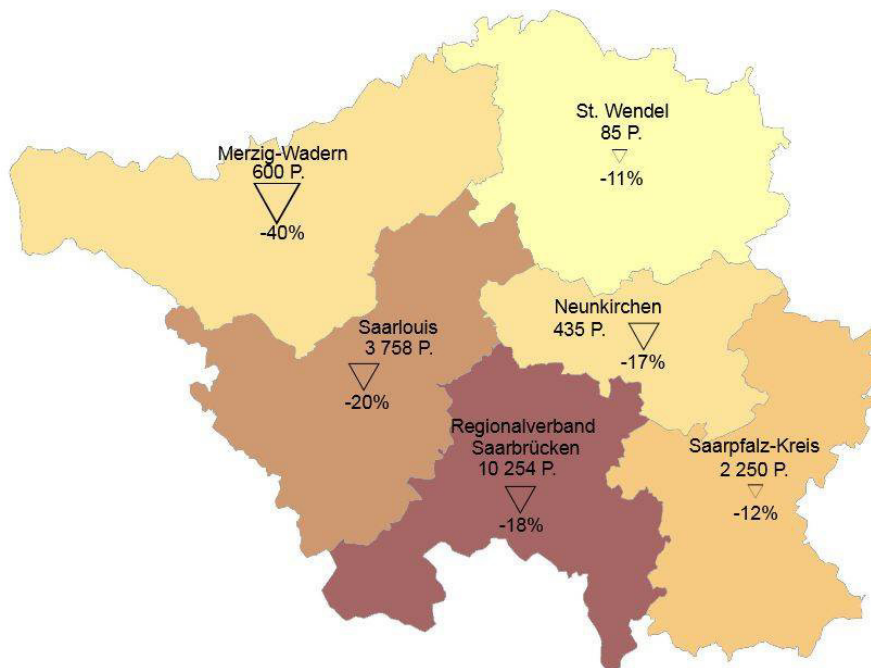
Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Grenzgänger aus Frankreich zum Arbeitsort (2003-2013)	6
Abbildung 2	Studiensteckbrief	7
Abbildung 3	Aussagen der Experten zum Thema Verkehr	12
Abbildung 4	Einschätzung zu zukünftigen Entwicklungen im Unternehmen	13
Abbildung 5	Aussagen der Verkehrsexperten	17
Abbildung 6	e-Hub-Konzept	17

1 Grenzpendler im Großraum Saarbrücken

Die Großregion Saar-Lor-Lux bildet einen gemeinsamen Arbeitsmarkt und ist infolgedessen von einer hohen grenzüberschreitenden beruflichen Mobilität geprägt. Doch während sich die luxemburgischen Grenzgängerzahlen in den letzten 20 Jahren versechsfacht haben, ist der Grenzgängerstrom aus Frankreich ins Saarland rückläufig. Wie Abbildung 1 zeigt, arbeiten die meisten Grenzgänger (58 Prozent) im Regionalverband Saarbrücken. Dies sind jedoch rund 18 Prozent weniger als noch im Jahr 2003. Abgeschwächt wird der Rückgang durch einen Zuwachs an atypischen Pendlern – deutsche Staatsbürger, die auf französischer Seite der Grenze wohnen, aber weiter in ihrem Heimatland arbeiten. Ein Drittel der Grenzpendler im Saarland und in Rheinland-Pfalz besitzt die deutsche Staatsangehörigkeit.

Abbildung 1 Grenzgänger aus Frankreich zum Arbeitsort (2003-2013)



Quelle: EuroRegionalMap v3.0 – 2010; IBA /OIE 2014, Bundesagentur für Arbeit 2013

Knapp die Hälfte der im Saarland tätigen Grenzpendler ist in der verarbeitenden Industrie, insbesondere im Automobilsektor, tätig. In den letzten Jahren findet jedoch eine leichte Verschiebung zugunsten des Dienstleistungssektors statt.

Etwa sechs Prozent der Einpendler ins Saarland verfügen über einen Hochschulabschluss. Im Vergleich zu anderen Bildungsabschlüssen ist dieser Anteil bei den Pendlern nach Luxemburg deutlich stärker ausgeprägt. Allerdings ist die Anzahl der Hochschulabsolventen bei den Grenzpendlern ins Saarland gestiegen, wäh-

rend der Anteil der Grenzpendler ohne Bildungsabschluss deutlich zurückgegangen ist.¹

2 Studiendesign

Zwischen Ende Oktober und Anfang Dezember 2014 wurden insgesamt neun Experteninterviews mit Ansprechpartnern aus Unternehmen im Raum Saarbrücken, die Grenzpendler beschäftigen, durchgeführt. Teilnahmebereite Experten in den Unternehmen zu finden, stellte sich als relativ (zeit-) aufwendig dar. Insgesamt wurden auf Basis einer Firmenliste der IHK Saarland etwa 55 Unternehmen im Raum Saarbrücken telefonisch von infas kontaktiert und auf Anfrage zusätzlich eine Einladung mit Informationen zum Experteninterview per E-Mail verschickt (siehe Anhang). Dabei wurden zunächst solche Unternehmen prioritär angesprochen, die eine hohe Mitarbeiteranzahl am Standort Saarbrücken haben. Der Fokus wurde dann im Verlauf der Feldzeit erweitert, um die geplante Fallzahl von acht Interviews zu erreichen. Die Ausfallgründe bei den kontaktierten Unternehmen lassen sich wie folgt zusammenfassen: 1. Keine Grenzpendler im Unternehmen beschäftigt, 2. Geeignete/r Ansprechpartner/in hatte keine Zeit, 3. Ansprechpartner/in war in Feldzeit nicht zu erreichen, 4. Kein Interesse an der Studie.

Abbildung 2 Studiensteckbrief

Experten in Unternehmen in Saarbrücken	Verkehrsexperten
<p>Feldzeit: 21.10.2014 – 03.12.2014</p>  <p>Zielgruppe: Ansprechpartner in Unternehmen mit Pendlern aus Frankreich, die etwas zur Mitarbeiterstruktur und den Rahmenbedingungen vor Ort sagen können</p> <p>Fallzahl: 9 Interviews</p> <p>Branchen: Industrie (Kfz-)Handel Logistik/Spedition Forschungseinrichtung Unterhaltungsbranche/Gastronomie</p> <p>Unternehmensgrößen (Standort Saarbrücken): > 1.000 Mitarbeiter: 2 Unternehmen ~ 300 Mitarbeiter: 1 ~ 200 Mitarbeiter: 4 < 200 Mitarbeiter: 2</p>	<p>Feldzeit: 04.12.2014 – 15.12.2014</p>  <p>Zielgruppe: Verkehrsexperten für den Raum Saarbrücken</p> <p>Fallzahl: 5 Interviews</p> <p>Unternehmen/Institutionen, in denen die Ansprechpartner tätig sind: Arbeitskammer des Saarlandes Industrie- und Handelskammer Saarland (IHK) Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) Saarländischer Verkehrsverbund (saarVV) Verkehrsclub (VCD) Landesverband Saarland</p>

¹ Geoportal Großregion GIS-GR, abrufbar unter: <http://www.gis-gr.eu/portal/themen-und-karten/arbeitsmarkt/grenzpendler-2003-2013/im-saarland-und-rheinland-pfalz-beschaefigte-grenzgaenger-aus-frankreich-nach-arbeitsort-zum-30062013-und-veraenderung-2003-2013.html>, letzter Zugriff: 10.12.2014.

Schließlich konnten im Lauf der Feldzeit neun telefonische Interviews durchgeführt werden. Bei den teilnehmenden Experten auf Unternehmensseite handelte es sich vorwiegend um Verwaltungsdirektoren im Bereich Personal, Personalentwickler oder Personalfachkräfte. In Anbetracht der Fragen zu Mitarbeiterstruktur, Arbeitszeitmodellen oder Mitarbeiterangeboten war ein geeigneter Ansprechpartner für die Interviews zumeist innerhalb dieses Fachbereichs tätig. Wie in Abbildung 2 zu sehen, stellen die teilnehmenden Unternehmen einen guten Branchenquerschnitt dar. Die Größe der Unternehmen ist recht unterschiedlich, wobei das größte Unternehmen am Standort Saarbrücken knapp 9.500 Mitarbeiter, das kleinste rund 100 Mitarbeiter beschäftigt.

Die Rekrutierung von Verkehrsexperten stellte sich als wesentlich unproblematischer dar. Aus sechs Kontakten konnten fünf Interviewtermine vereinbart werden, von denen zwei persönlich in Saarbrücken stattfanden. Alle Ansprechpartner beschäftigen sich beruflich mit dem Thema Mobilität und Verkehr und sind entweder im Saarland ansässig oder haben sich bereits in verschiedenen Projekten mit dem Saarland beschäftigt.

2.1 Experteninterviews

Als qualitatives Instrument werden Expertenbefragungen häufig eingesetzt, um Dimensionen von Erfahrungen oder Entscheidungshintergründe zu erfassen und zu strukturieren. Im Vordergrund stehen die Personen mit ihren individuellen Erfahrungen und Einschätzungen.

Strukturiert werden Expertengespräche in der Regel mithilfe eines Leitfadens. Dieser gliedert die relevanten Themenblöcke und enthält Einstiegsfragen. Die Abfolge der Themenblöcke kann an die individuelle Gesprächssituation angepasst werden. Der Leitfaden stellt sicher, dass in allen Gesprächen die relevanten Inhalte thematisiert werden. Dadurch eröffnet sich die Möglichkeit, die individuellen Erfahrungen und Erwartungen in eigenen Worten auszudrücken und frei zu berichten. Der Interviewer kann durch Nachfragen ausgewählte Aspekte gezielt vertiefen. Der Gestaltungsspielraum und die offene Befragung von Spezialisten erfordern eine gründliche Einarbeitung und Vorbereitung der Interviewer im Rahmen des Projekts. Die Gespräche können telefonisch oder bei persönlichen Treffen durchgeführt werden. Für die Auswertung werden die Antworten zu den einzelnen Themenblöcken zusammengetragen und können sowohl fallweise – also für einzelne Experten – als auch themenweise ausgewertet werden. Dadurch eröffnet sich die Möglichkeit, Ergebnisse themenweise gegeneinander zu kontrastieren oder auch innerhalb des Kontextes eines Falls zu analysieren.

Für die Befragung von Experten in Unternehmen wurden als Gesprächspartner Personen ausgewählt, die einen guten Überblick zur Situation der Mitarbeiter im Unternehmen sowie zu den Rahmenbedingungen am Arbeitsstandort haben. Dadurch, dass die Unternehmen unterschiedlichen Branchen angehören und die Anzahl der Mitarbeiter variiert, wurde eine große Bandbreite unterschiedlicher Voraussetzungen und Expertisen mit einbezogen. Auch die Verkehrsexperten konnten aufgrund unterschiedlicher beruflicher Hintergründe und Schwerpunkte verschiedene Sichtweisen zu den einzelnen Themenblöcken mit einbringen.

3 Ergebnisse

Die Ergebnisse der Expertengespräche werden in den folgenden Kapiteln ausführlich dargestellt. Die wichtigsten Erkenntnisse lauten im Kurzüberblick:

1. Der grenzübergreifende Verkehr ist stark vom motorisierten Individualverkehr geprägt. Die Erreichbarkeit der Unternehmen im Raum Saarbücken wird aufgrund des dichten Straßennetzes als sehr gut wahrgenommen.
2. Da sich sowohl die Parkraumsituation als auch die Verkehrslage im Raum Saarbrücken als unproblematisch darstellt, gibt es auf Seiten der Grenzgänger wenig Bedarf für Veränderung.
3. Der öffentliche Verkehr in der Stadt Saarbrücken wird positiv bewertet, während das Angebot im ländlichen Raum sowohl auf deutscher als auch auf französischer Seite als unzureichend für den täglichen Arbeitsweg beurteilt wird. Die disperse Siedlungsstruktur in der Grenzregion wird als zusätzliche Erschwernis für den öffentlichen Verkehr dargestellt.
4. Die Verbindung zwischen Saarbrücken und Saargemünd durch die Saarbahn wird sehr positiv wahrgenommen. Der ÖPNV auf der Achse Forbach – Saarbrücken wird aufgrund der fehlenden Saarbahnanbindung und der geringen Taktung im Schienenverkehr weniger gut bewertet. Insgesamt fehlen direkte Verbindungen, zum Beispiel zwischen Metz und Saarbrücken, ohne Umsteigepunkte in Forbach oder Saarbrücken Hauptbahnhof. Der Zeitverlust durch „gebrochene“ Verkehre und die fehlenden Direktverbindungen zu großen Arbeitgebern im Raum Saarbrücken werden als größtes Hindernis für den ÖPNV bezeichnet.
5. Als größte Problematiken im öffentlichen Grenzverkehr werden vor allem die mangelnde Kommunikation zwischen deutschen und französischen Verkehrsunternehmen und Behörden, die fehlende gemeinsame strategische Ausrichtung, das komplizierte Tarifsysteem und zu hohe Kosten für den Nutzer bezeichnet.
6. Unternehmen lehnen das Thema Elektromobilität im Zusammenhang mit eigenen Betriebs- oder Dienstfahrzeugen nicht grundsätzlich ab, sehen konventionelle Fahrzeuge aber momentan noch im Vorteil. Die Hürden sind vor allem die geringe Reichweite, das fehlende Angebot und die lange Ladedauer.
7. Verkehrsexperten schätzen das Potenzial für private Elektrofahrzeuge als gering ein. Elektrofahrräder oder Elektrofahrzeuge im Zusammenhang mit Carsharing könnten jedoch in Zukunft verstärkt eine Rolle spielen.
8. Das e-Hub-Konzept wird insbesondere als Ergänzung zu bereits bestehender Infrastruktur verstanden. Für Pendler zwischen Frankreich und Saarbrücken wird das Konzept wegen der kurzen Anfahrtswege als wenig praktikabel bewertet. In Gewerbegebieten könnten e-Hubs das Mobilitätsangebot für Unternehmen sinnvoll ergänzen.

3.1 Experteninterviews aus dem Bereich Wirtschaft

3.1.1 Betriebliche Regelungen und Maßnahmen

Bei den Arbeitszeitmodellen kann grob zwischen Schichtdiensten und Zeitmodellen mit Kern- und Gleitzeiten unterschieden werden. In den großen Industriebetrieben wird traditionell im 3-Schicht-Modell gearbeitet, das heißt Frühschicht von etwa 6 bis 14 Uhr, Mittagsschicht von 14 bis 22 Uhr und Nachtschicht von 22 bis 6 Uhr. Da ein großer Teil der Grenzgänger im Saarland im verarbeitenden Gewerbe tätig ist, sind dies wichtige Zeitkorridore in Bezug auf den beruflichen Grenzverkehr. Auch bei dem Unternehmen im Einzelhandel, im Logistikbereich und dem Unternehmen der Unterhaltungsbranche sind die Mitarbeiter in unterschiedlichen Schichtmodellen organisiert.

Demgegenüber stehen die „klassischen“ Büroarbeitszeiten, die zwischen 8 und 9 Uhr beginnen und gegen 17 bis 18 Uhr enden. Diese sind meist in Form einer Kernarbeitszeit organisiert, in der die Mitarbeiter anwesend sein müssen. Davor und danach können sie oftmals Gleitzeiten in Anspruch nehmen. Eine Homeoffice-Regelung war bei keinem der neun Unternehmen betrieblich, also beispielsweise in einer Betriebsvereinbarung, festgelegt. Bei drei der Unternehmen gab es in Bezug auf wenige Mitarbeiter, z.B. aus dem Bereich Verwaltung oder IT, individuelle Regelungen zu einzelnen Homeoffice-Tagen. Bei einigen Unternehmen ist Homeoffice aufgrund der benötigten Arbeitsmaterialien und Geräte oder aufgrund der Tätigkeitsanforderungen des jeweiligen Berufs nicht möglich.

Das Thema Arbeitswege spielt in allen befragten Unternehmen nur eine marginale bis gar keine Rolle. Es gibt in keinem der Unternehmen eine Person, die sich konkret mit dem Thema des grenzübergreifenden Verkehrs beschäftigt. Wenn es um spezielle Fragestellungen oder Angebote für Grenzgänger geht, dann betrifft dies in erster Linie (steuer-) rechtliche Fragen oder Fragen der sozialen Sicherheit. Nach Einschätzung der Experten gibt es in Bezug auf den (grenzüberschreitenden) Arbeitsweg, beispielsweise zum Angebot des öffentlichen Verkehrs oder zur Verkehrsinfrastruktur, keine artikulierten Wünsche oder Problemstellungen auf Seiten der Mitarbeiter.

Bei den Unternehmen steht die Beteiligung an Fahrtkosten – sowohl in Bezug auf den öffentlichen Verkehr als auch bei Pkw-Kosten – nicht im Fokus. Nur eines der Unternehmen in der Stichprobe bezuschusst Jobtickets für den ÖPNV. Von Seiten der Unternehmen wird das Fehlen an Jobticketangeboten zum einen mit der fehlenden Nachfrage auf Mitarbeiterseite begründet, zum anderen mit fehlenden gesetzlichen Möglichkeiten oder, in den meisten Fällen, schlicht einer anders orientierten Unternehmenspolitik. Zwei Unternehmen beteiligen sich an den Pkw-Fahrtkosten ihrer Mitarbeiter: einmal in Form einer klassischen Kilometerpauschale, das andere Unternehmen in Form von Tankgutscheinen, die ebenfalls an der Entfernung der Wohnadresse des Mitarbeiters bemessen werden.

3.1.2 Verkehr und Rahmenbedingungen am Standort Saarbrücken

Im Vergleich zum eigentlichen Arbeitsweg, spielt nach Aussage der Experten einiger Unternehmen die An- und Abfahrt vom Betriebsgelände verbunden mit der Parkplatzsituation eine weitaus wichtigere Rolle aus Mitarbeitersicht. Dies ist vor allem auf die Tatsache zurückzuführen, dass die Anfahrt zur Arbeit mit dem eigenen Pkw im Gegensatz zur Anreise mit dem öffentlichen Verkehr klar dominiert. Bei drei der befragten Unternehmen liegt der Pkw-Anteil nach Schätzung der Experten bei fast 100 Prozent, bei zwei weiteren befragten Unternehmen kommen circa 80 Prozent der Mitarbeiter mit dem Auto. Auch bei den restlichen Unternehmen liegt der Autofahreranteil nach Schätzung der interviewten Experten bei mindestens 50 Prozent. „Die Mitarbeiter wollen mit dem Auto hierher kommen und einen Parkplatz vorfinden. Diesbezüglich haben wir an der einen oder anderen Stelle Anfragen. Es kamen weniger Anfragen, ob man den öffentlichen Nahverkehr günstiger gestalten könnte.“ Die von einem Experten beschriebene Situation scheint branchenübergreifend ähnlich zu sein, wobei der ÖV-Anteil bei Unternehmen in der Innenstadt von Saarbrücken oder in der Nähe von Wohngebieten insgesamt höher einzuschätzen ist. Der Anteil von Mitarbeitern, die mit dem Fahrrad kommen, ist in den meisten Unternehmen zu vernachlässigen. Nur bei den Unternehmen aus dem Bereich Forschung und Weiterbildung liegt der Fahrradfahreranteil insbesondere im Sommer schätzungsweise über zehn Prozent, wobei die Experten hier keine genauen Angaben machen konnten.

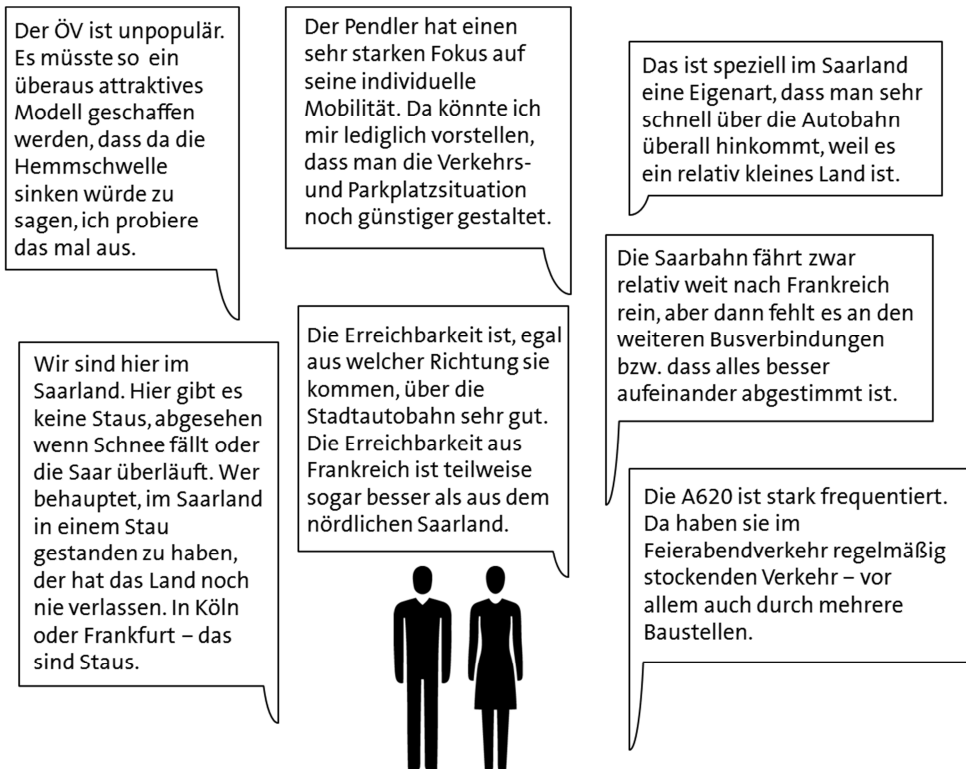
Insgesamt stellen acht der neun Unternehmen ihren Mitarbeitern kostenfreie Parkplätze zur Verfügung. Nur ein Unternehmen, welches direkt im Innenstadtbereich angesiedelt ist, bietet keine kostenfreien Parkplätze an. Bei sieben der neun Unternehmen wird die Parkplatzsituation als sehr gut beschrieben, das heißt es, gibt keine Engpässe. Bei einem Industriebetrieb, wo die Parkplatzsituation zu bestimmten Stoßzeiten schwierig ist, wird sich die Situation nach Einschätzung des Experten im nächsten Jahr durch eine interne Baumaßnahme entspannen. Die Bedeutung von Fahrgemeinschaften wird von den Experten unterschiedlich eingeschätzt. Gerade in den Industriebetrieben, die Schichtdienste haben, sind viele Mitarbeiter in privaten Fahrgemeinschaften organisiert. In Betrieben mit Gleitzeiten bzw. unregelmäßigen Arbeitszeiten spielen Fahrgemeinschaften keine entsprechende Rolle.

Die Dominanz des Autoverkehrs wird begünstigt durch die gute Straßeninfrastruktur im Raum Saarbrücken. Durch die Stadtautobahn A620, die mitten durch Saarbrücken führt, kann jeder Standpunkt im Raum Saarbrücken relativ schnell erreicht werden. Dabei spielt die Grenze für den MIV keine Rolle. „Sowohl aus Frankreich als auch aus dem Saarland kommt man wunderbar und zügig, meist ohne Staus, hier rein.“ Die gute Verkehrsanbindung wird von allen Experten gleichermaßen betont. Zu erwähnen ist ebenso, dass der Großteil der Mitarbeiter nach Schätzung der meisten Experten aus einem Umkreis von 20 km anreist, eher seltener ist eine weitere Anfahrt von 40 bis 50 km. Zu Verkehrsbehinderungen kommt es vermehrt zu den Stoßzeiten morgens zwischen 7 und 8 Uhr und zum Feierabendverkehr zwischen 16 und 17:30 Uhr auf der A620 (insbesondere Richtung Völklingen/Saarlouis). Die meisten Experten sprechen hier jedoch eher von stockendem Verkehr, bei dem sich der Zeitverlust mit 10 bis 20 Minuten noch in Grenzen hält. Vereinzelt werden die Bundesstraße 41 und die Landes-

straße 252 noch als Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen zu den benannten Stoßzeiten beschrieben. Insgesamt wird die Verkehrssituation, zum Beispiel im Vergleich zum Rhein-Main-Gebiet, aber als eher entspannt geschildert.

Beim öffentlichen Verkehr muss man stärker zwischen der Anreise aus dem Raum Saarbrücken, dem restlichen Saarland und der Anfahrt aus Frankreich differenzieren. Der öffentliche Verkehr im Raum Saarbrücken wird von den Experten, sowohl was das Angebot als auch die Taktung angeht, als gut bezeichnet. Sobald es jedoch über den Regionalverband hinaus in ländlichere Gebiete – als Beispiele werden hier Mandelbachtal oder Ensheim genannt – geht, wird das Angebot des ÖPNV insbesondere aufgrund der geringen Taktung und der fehlenden Schienenverbindungen als schlecht wahrgenommen. Bei der Anfahrt mit dem ÖV aus Frankreich wird insbesondere die direkte Verbindung nach Saargebünd mit der Saarbahn als positiv bewertet. Die Busverbindung nach Forbach, die werktags stündlich zum Hauptbahnhof fährt, ist nach Meinung der Experten viel zu unflexibel für den täglichen Pendlerverkehr. Insgesamt sind sich die Experten einig, dass der öffentliche Verkehr von Frankreich nach Saarbrücken aufgrund der mehrheitlich fehlenden Direktverbindungen vom Wohnort zum Arbeitsort zeitlich nicht mit dem MIV mithalten kann. Nach Aussage der Experten pendeln die Grenzgänger aus Frankreich daher alle mit dem eigenen Pkw.

Abbildung 3 Aussagen der Experten zum Thema Verkehr



3.1.3 Elektromobilität

Das Thema Elektromobilität spielt in Bezug auf eigene Betriebs-, Flotten- oder Dienstfahrzeuge in keinem der Unternehmen, in denen Experten befragt wurden, eine Rolle. Bei drei Unternehmen wurde zumindest in Erwägung gezogen, in Zukunft bestehende Betriebs- oder Poolfahrzeuge durch E-Autos auszutauschen. Dafür müssten jedoch die Anforderungen genauer definiert und die Wirtschaftlichkeit der Fahrzeuge berechnet werden. Nach Meinung der Experten kommen Elektroautos aufgrund der begrenzten Batterieleistung nur für kurze Strecken in Betracht, beispielsweise für Fahrten zwischen einzelnen innerstädtischen Filialen, Werken oder für kürzere Botenfahrten. Die Experten sind sich dahingehend einig, dass Elektrofahrzeuge als Dienstwagen ungeeignet sind, da diese auch privat und demnach für Langstrecken verwendet werden. Als Hürden für eine verstärkte Nutzung von Elektroautos auf Unternehmensseite werden in erster Linie die zu geringe Reichweite, die fehlende Angebotsvielfalt und die lange Ladedauer benannt. Auch die hohen Anschaffungskosten von Elektrofahrzeugen, die fehlende Infrastruktur oder steuerrechtliche Fragen im Hinblick auf Zugang zu Strom am Arbeitsplatz, sprechen momentan noch für die Nutzung von Fahrzeugen mit konventionellen Antrieben.

3.1.4 Zukünftige Entwicklungen

Die meisten der befragten Experten schätzen es als sehr unwahrscheinlich ein, dass sich ihr Unternehmen in Zukunft finanziell an Fahrtkosten für den ÖV oder den Pkw beteiligt. Während die Beteiligung an Pkw-Kosten eher grundlegend abgelehnt wird, wird das „Nicht-Angebot“ eines Jobtickets eher mit der fehlenden Nachfrage auf Mitarbeiterseite begründet.

Abbildung 4 Einschätzung zu zukünftigen Entwicklungen im Unternehmen

	Sehr wahrscheinlich	Eher wahrscheinlich	Eher nicht wahrscheinlich	Überhaupt nicht wahrscheinlich	Angebot bereits da	Trifft nicht zu
Finanzielle Beteiligung am ÖV						
Finanzielle Beteiligung an Pkw						
Vermittlung von Fahrgemeinschaften						
Fahrradstellplätze						
Ladestationen auf Betriebsgelände						
Elektroautos auf Betriebsgelände						
Elektroautos als Dienstfahrzeuge						
Parkplätze für Fahrgemeinschaften						
Dienstfahrzeuge teilen						
Vermittlung von Carsharing						

■ 1 bis 2 ■ 3 bis 4 ■ 5 bis 6 ■ 7 bis 8 Nennungen

Die professionelle Vermittlung von Fahrgemeinschaften von Unternehmensseite wird relativ unterschiedlich beurteilt. Während sich einige Experten dies als Angebot für ihre Mitarbeiter vorstellen können, ist es für die Mehrzahl der Unternehmen nicht relevant, da ihre Mitarbeiter individuell zur Arbeit fahren. Die meisten Unternehmen stellen ihren Mitarbeitern bereits überdachte Fahrradabstellplätze zur Verfügung. Die Unternehmen, die dies noch nicht anbieten, sehen keine Probleme, dies bei Bedarf zu ändern. Wie bereits zuvor beschrieben, sehen einige Experten es als wahrscheinlich an, dass in Zukunft Elektroautos auf dem Betriebsgelände bzw. für kürzere Strecken angeschafft werden. Die Installation einer eigenen Ladesäule auf dem Betriebsgelände wird von den Experten im selben Maß wie die Anschaffung von Elektroautos relativ unterschiedlich bewertet. Komplette unwahrscheinlich ist nach Meinung fast aller Experten die Bereitstellung von ausgewiesenen Parkplätzen für Fahrgemeinschaften, die Option Dienstfahrzeuge mit anderen Unternehmen zu teilen und die Vermittlung von Carsharing über das Unternehmen.

3.2 Experteninterviews aus dem Bereich Verkehr

3.2.1 Rahmenbedingungen und Herausforderungen im grenzübergreifenden Verkehr zwischen Frankreich und dem Raum Saarbrücken

Die Verkehrsexperten sind sich einig, dass das Saarland ein „Autoland“ ist. Als Gründe dafür werden sowohl strukturelle und institutionelle Rahmenbedingungen als auch Aspekte der Sozialisation angeführt. Aus struktureller Sicht wird in erster Linie betont, dass das Saarland im bundesdeutschen Vergleich das dichteste Autobahnnetz hat. Durch die relativ geringe Grundfläche des Landes kann man über die Autobahn innerhalb von weniger als einer halben Stunde fast jeden Standort erreichen, zudem wird Parkraum in vielen Gemeinden kostenfrei oder kostengünstig zur Verfügung gestellt. Außerdem hat das Land die höchste Eigenheimdichte in Deutschland, was gleichzeitig zu einer relativ hohen Kfz-Dichte (MiD 2008: 1,3 Autos pro Haushalt) führt. Auch der Güterverkehr spielt sich zum großen Teil auf der Straße ab. Um das Agglomerationszentrum Saarbrücken herum ist das Land – auch auf lothringischer Seite – von einer hohen Zersiedelung geprägt. Das heißt, die Siedlungsstruktur in der Grenzregion ist sehr dispers und einzelne Dörfer sind oftmals relativ weit von größeren Land- oder Nationalstraßen entfernt gelegen.

Nach Meinung einiger Experten trägt gleichzeitig die Sozialisation oder Mentalität innerhalb der saarländischen Gesellschaft dazu bei, dass dem öffentlichen Verkehr und auch dem Fahrradverkehr ein „Verlierer-Image“ anhaftet. So führt einer der Experten an, dass es sogar im studentischen Umfeld normal sei, mit dem Auto zur Uni zu fahren und die Universität dies mit dem Bereitstellen von großen Parkhäusern auch unterstütze. Die Affinität zum Auto sei auf französischer Seite ebenso stark ausgeprägt. Ein anderer Experte merkt an, dass die Saarländer eine sehr ausgeprägte Vereinskultur haben, deren Organisation eine hohe individuelle Mobilität erfordert.

Diese Voraussetzungen führen nach Ansicht aller befragten Verkehrsexperten zu erschwerten Bedingungen für den öffentlichen Nahverkehr in der Grenzregion, wobei dieser teilweise „besser als sein Ruf“ sei. Insbesondere in der Stadt Saarbrücken gäbe es bereits ein gutes Angebot. In allen Experteninterviews wird

jedoch deutlich, dass es gerade beim grenzübergreifenden Nahverkehr Verbesserungspotenzial gibt. Gleichzeitig bestehen aber besonders große Hürden, um Veränderungen umzusetzen. Insbesondere die fehlende Abstimmung und mangelnde Kommunikation zwischen deutschen und französischen Behörden und Verkehrsbetrieben – zusätzlich erschwert durch Sprachbarrieren – wird als Problem angeführt. Außerdem sind die Zuständigkeiten teilweise unklar und es fehlt an einer klaren gemeinsamen strategischen Ausrichtung. Der grenzübergreifende ÖV leidet nach Ansicht der Experten unter den unterschiedlichen Finanzierungs- und Organisationsstrukturen beider Länder. Zudem „fehlt die Offenheit und Flexibilität, um schneller auf den Markt zu reagieren“. So sei beispielsweise das Tarifsystem in großen Teilen nicht vereinheitlicht und unübersichtlich. Einer der Experten führt an, dass die geringe Nachfrage beim grenzübergreifenden öffentlichen Verkehr dazu führt, dass die knappen Mittel im Bereich Infrastruktur lieber in landesinterne ÖV-Projekte und stark befahrene Trassen investiert werden als in einen rückläufigen Grenzverkehr.

Die bestehenden Verbindungen, insbesondere zwischen Forbach und Saarbrücken, können aus Sicht der Experten zeitlich nicht mit dem MIV mithalten. Das größte Problem sei, dass es zu wenige direkte Verbindungen zwischen Wohnort und Arbeitsort gibt. Insbesondere die Umstiege, z.B. in Forbach oder Saarbrücken Hauptbahnhof, führen dazu, dass Pendler den ÖV nicht als Alternative zum Auto wahrnehmen. Die Experten führen einige Vorschläge an, wie der grenzübergreifende öffentliche Verkehr verbessert werden könnte. Dazu seien insbesondere eine simple und attraktive Preisgestaltung sowie flexible grenzübergreifende Tarife nötig. Aufgrund der knappen Ressourcen sollte man sich im öffentlichen Verkehr auf die „Hotspots“ konzentrieren, das heißt direkte Verbindungen zwischen größeren Wohngebieten und großen Arbeitgebern im Raum Saarbrücken schaffen. Die Infrastruktur sollte außerdem mit mehr grenzübergreifenden Fahrradwegen verbessert werden, um das Fahrradfahren attraktiver zu gestalten. Schließlich müsse auch von Seiten der Politik im Raum Saarbrücken der Wille zur multimodalen Verkehrsnutzung vorgelebt und vorangetrieben werden. Dazu könnte man beispielsweise in der Stadt Saarbrücken die Zugänglichkeit und Attraktivität für den MIV durch eine andere Parkraumbewirtschaftung verändern.

3.2.2 Elektromobilität im Saarland – Potenziale und Grenzen

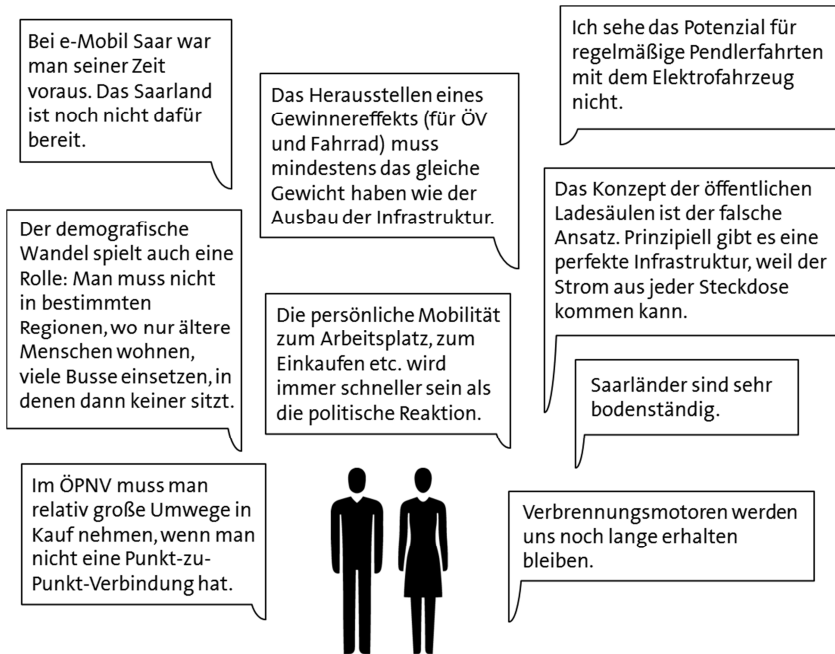
Die Meinung zum Thema Elektromobilität geht innerhalb der Expertengruppe auseinander. Einer der Experten bewertet Elektroautos als die beste Lösung, um die Lärmbelastung und Feinstaubbelastung innerhalb der Städte erheblich zu senken. Dieser Experte sieht es als sehr wahrscheinlich an, dass der Umstieg auf Elektromobilität angesichts knapper Ressourcen zeitnah eintreten wird und die technische Umsetzung dann auch kein Problem mehr darstellt. Seiner Ansicht nach sollte zum jetzigen Zeitpunkt kein Geld in eine öffentliche Ladeinfrastruktur investiert werden, da die „private“ Ladeinfrastruktur ausreiche. Insbesondere Unternehmen sollten verstärkt in die Förderung der Elektromobilität mit einsteigen, um langwierige bürokratische Prozesse zu vermeiden und das Elektroauto im öffentlichen Raum stärker zu verankern.

Die Mehrheit der befragten Verkehrsexperten schätzt den Erfolg von Elektromobilität weitaus skeptischer ein. Insbesondere das Potenzial von privaten Elektroautos wird aufgrund der hohen Kaufpreise und geringen Reichweiten der Autos in den nächsten Jahren als gering eingeschätzt. Nach Meinung eines Experten müssten Verbrennungsmotoren durch den Gesetzgeber reglementiert werden, um Elektromobilität weiter zu fördern. Wegen zu hoher Lärm- und Feinstaubbelastung könnten Stadtzentren beispielsweise für Autos mit konventionellen Antrieben verboten werden. Dies sei jedoch momentan ein unrealistisches Szenario.

Die Kombination von Carsharing mit Elektromobilität wird insgesamt positiv bewertet, da Elektroautos auf kurzen Strecken keinen Nachteil gegenüber konventionellen Fahrzeugen haben. Zwei der Experten sind überzeugt, dass sich anfängliche Vorbehalte von Nutzern durch Testfahrten reduzieren lassen. Bei Fahrten in der Stadt wäre sowohl die Reichweite kein Problem als auch das Fahrgefühl durchaus positiv. Aufgrund der Erfahrungen mit dem Projekt e-Mobil Saar, das allen Experten bekannt ist, wird das Potenzial für solche Konzepte im Raum Saarbrücken jedoch als begrenzt angesehen. Die Probleme bei e-Mobil Saar werden vor allem in der unzureichenden Kommunikation auf institutioneller Seite, der schleppenden technischen Umsetzung, der zu hohen Preise und der fehlenden Flexibilität für One-Way-Fahrten gesehen. Für die private Carsharing-Nutzung seien die Voraussetzungen im Saarland durch die breite Siedlungsstruktur und den hohen Anteil an eigenen Pkw erschwert. Durch den hohen Anteil an Industrie im Raum Saarbrücken wäre auch der Bedarf auf Unternehmensseite geringer als in Städten mit stärkeren Dienstleistungssektoren.

Zwei Experten sehen im Raum Saarbrücken und im grenzübergreifenden Verkehr insbesondere bei Elektrofahrrädern ein Potenzial, was noch nicht ausgeschöpft wurde. Dadurch könnten die Nachteile der Topografie ausgeglichen werden und der Nutzer könnte sich frei und flexibel mit dem Fahrrad bewegen. Mit Betonung auf den Vorteilen für Umwelt und Gesundheit sollten Elektrofahrräder stärker vermarktet werden.

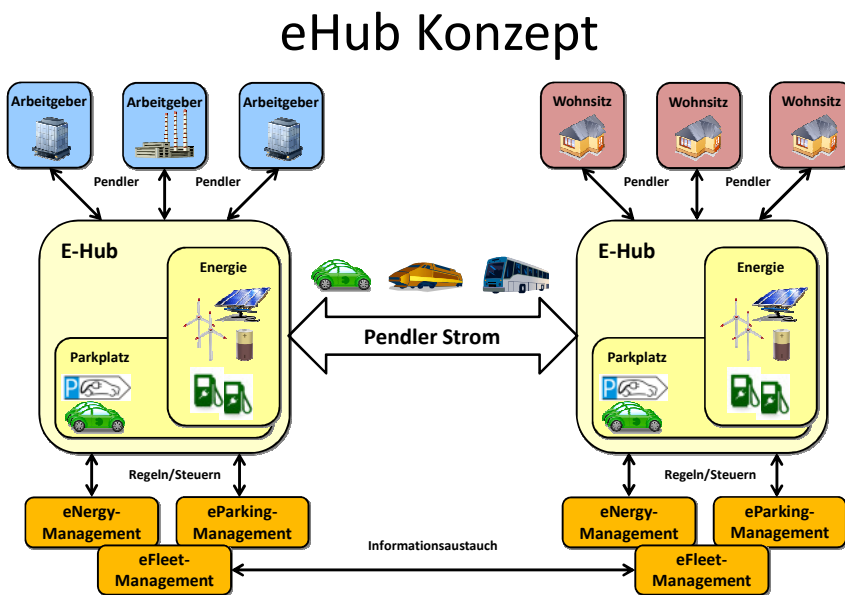
Abbildung 5 Aussagen der Verkehrsexperten



3.2.3 Bewertung des e-Hub-Konzepts

Die Meinungen der Experten zum e-Hub-Konzept sind zweigeteilt. Während nur ein Experte das Konzept als vollständig und umsetzbar bewertet, werden von anderen Experten Teilaspekte als sinnvoll erachtet, bis hin zu der Meinung, dass das Konzept insgesamt realitätsfern ist.

Abbildung 6 e-Hub-Konzept



Die Experten sind sich darin einig, dass es insgesamt sinnvoll und effizient ist, Verkehre intermodal zu gestalten. Ein e-Hub wird auf Grundlage der Darstellung als „integriertes multimodales System“, als „Knotenpunkt“ und als „Drehscheibe“ verstanden. Den e-Hub mit angeschlossenen Elektroautos für den Lastausgleich im Stromnetz zu verwenden, sei auf den ersten Blick „charmant“, aber andere Lösungswege zum Energiemanagement wahrscheinlicher. Vermisst wird bei der Darstellung das (Elektro-)Fahrrad als Verkehrsmittel. Aufgrund der relativ kurzen Anfahrtswege aus dem französischen Grenzgebiet und des hohen Anteils von privaten Pkw in der Region werden Grenzpendler aus Frankreich nicht in erster Linie als Zielgruppe für e-Hubs wahrgenommen. Die Darstellung mit zwei „zwischengelagerten“ e-Hubs auf dem Weg von zu Hause zur Arbeit wird als zu umständlich und wenig praktikabel eingeschätzt.

Grundsätzlich gehen die Experten davon aus, dass ein e-Hub sich an bereits bestehende Strukturen, wie beispielsweise Bahnhöfe, anschließen sollte und die bereits vorhandene Infrastruktur, wie Schienenverkehr oder vorhandenen Parkraum, mit seinen Funktionen erweitern könnte. Dass ein e-Hub an neuen Standorten installiert werden könnte, um die Verkehrsinfrastruktur umzugestalten, wird nur von einem Experten als mögliche Option gesehen. Die Nutzungserweiterung von e-Hubs durch angeschlossene Einkaufsmöglichkeiten etc. stehen bei keinem Experten im Mittelpunkt der Überlegungen.

Insgesamt ist die Mehrheit der Ansicht, dass strategische Standorte für e-Hubs eher in der Nähe von Arbeitsplätzen als in der Nähe von Wohnorten liegen. Im Saarland und in der Grenzregion zu Frankreich gäbe es wegen der dispersen Wohnstruktur zu wenige Bündelungsmöglichkeiten – wie zum Beispiel Park&Ride-Plätze – um genügend Nachfrage für ein multimodales Verkehrskonzept wie einen e-Hub zu gewinnen. Der beste Standort für e-Hubs seien daher Gewerbegebiete, wo insbesondere Dienstleistungsunternehmen angesiedelt sind. Dort sollten bestehende Infrastrukturen geschickt mit neuen Mobilitätsangeboten verknüpft werden. Ein e-Hub könnte mit seinen verschiedenen Verkehrsangeboten das Mobilitätsbedürfnis von Dienst- oder Geschäftsreisenden bedienen. Außerdem könnten sich Unternehmen Parkraum z.B. für eigene Betriebsfahrzeuge sparen, da ihnen der e-Hub ein ausreichendes Mobilitätsangebot bietet. Im Raum Saarbrücken werden unter anderem die Innenstadt, die Saarerassen oder der IT-Park als mögliche Standorte genannt. Die Voraussetzung für den Erfolg eines solchen Konzepts sehen die Experten vor allem in einem guten ÖV-Angebot als Basis der Identifikation von Standorten mit hohem Mobilitätsbedürfnis und ein attraktives Preis-Leistungs-Verhältnis.

Anhang

Leitfaden Experteninterviews Unternehmen

Leitfaden Interviews mit Verkehrsexperten

Expertengespräche

ELEC'TRA

Achse

Saarbrücken – Forbach- Saargemünd

IZES gGmbH

infas Institut für angewandte
Sozialwissenschaft GmbH

Friedrich-Wilhelm-Straße 18
D-53113 Bonn
Tel. +49 (0)228/38 22-0
Fax +49 (0)228/31 00 71
info@infas.de
www.infas.de

Zielgruppe Expertengespräche

- Personalbeauftragte, Entscheidungsträger oder Betriebsratsmitglieder im Unternehmen, die etwas zu den Aktivitäten des Unternehmens für seine Beschäftigten etwas sagen kann (wie z.B. Parkplatzsituation, ÖPNV-Anbindung, Unternehmensleitlinien)
- Gibt in Ihrem Unternehmen jemanden (Betriebsrat, Mobilitätsmanager), der sich speziell mit dem Thema Mobilität/Arbeitswegen befasst?

1. Hintergrund Person/Unternehmen

1.1

Wie sehen Ihre beruflichen Aufgaben aus? Welche Position haben Sie innerhalb des Unternehmens? Wie lange sind Sie schon für das Unternehmen tätig?

1.2

In welcher Branche ist Ihr Unternehmen tätig? Wie viele Mitarbeiter hat das Unternehmen insgesamt? Hat das Unternehmen mehrere Standorte? Wie viele Mitarbeiter sind an Ihrem Standort tätig?

1.3

Zu welchem Anteil kommen Ihre Mitarbeiter (u.a. als grenzüberschreitende Pendler) aus den Ländern Deutschland, Frankreich, Luxemburg und Belgien (jeweils Abschätzung in %)?

2. Betriebliche Regelungen und Maßnahmen

2.1

Gibt es in Ihrem Unternehmen (am relevanten Standort) Kernarbeitszeiten/Schichtdienst/ Gleitzeiten? (sofern zutreffend bitte um Konkretisierung der jeweilige Uhrzeiten)? Wann kommt der Großteil der Mitarbeiter bzw. macht Feierabend (jeweilige Uhrzeit)?

2.2

Gibt es für die Mitarbeiter die Möglichkeit von zu Hause zu arbeiten (Home Office)? Wenn ja, wird das häufig genutzt?

2.3

Beteiligt sich Ihr Unternehmen an den Fahrtkosten mit dem Öffentlichen Verkehr (bspw. das Jobticket)? Oder an den Fahrtkosten für die Hin- und Rückfahrt zum Arbeitsplatz mit dem Pkw? Wenn ja in welcher Höhe (€/Monat od. €/Jahr)?

2.4

Gibt es in Ihrem Unternehmen jemanden (Betriebsrat, Mobilitätsmanager), der sich speziell mit dem Thema Mobilität/Arbeitswegen befasst? Wenn ja, in welcher Weise geschieht dies (z.B. Informationsmaterialien zur Verkehrsmittelwahl etc.)?

2.5

Gibt es in Ihrem Unternehmen jemanden (Betriebsrat), der sich speziell um die Belange der Pendler kümmert? Wenn ja, in welcher Weise geschieht dies?

3. Verkehr und Rahmenbedingungen am Standort

3.1

Über wie viele Mitarbeiterparkplätze verfügt das Unternehmen an Ihrem Standort (Anzahl)? Sind diese Parkplätze ausreichend (Engpässe, Parkdruck)? Und sind diese Parkplätze für die Mitarbeiter kostenfrei (Firmenparkplatz od. bspw. öffentlicher Raum)? Existieren auch zusätzlich Fahrradabstellplätze für die Mitarbeiter (mit/ohne Überdachung)?

3.2

Wie bewerten Sie die Erreichbarkeit des Unternehmens mit dem Pkw mit Unterscheidung der Anfahrt aus dem Saarland sowie aus Frankreich? Ist auf dem Arbeits- und Nachhauseweg mit regelmäßigen Staus/Verkehrsbehinderungen zu rechnen? Wenn ja, wie viel Zeit (in Min.) verbringt man in Staus/ Verkehrsbehinderungen etwa am Tag (Hin- und Rückfahrt) und zu welchen Zeiten (jeweilige Uhrzeit)? Wo sind diese regelmäßigen Staus (Bereich Örtlichkeit/Bereich Straßenabschnitt)?

3.3

Ist Ihnen bekannt, ob die Mitarbeiter untereinander Fahrgemeinschaften bilden? Wenn ja, wie viele Fahrgemeinschaften schätzen Sie ab (Anzahl)? Sind diese Fahrgemeinschaften privat organisiert oder mit Unterstützung Ihres Unternehmens? (sofern mit Unterstützung des Unternehmens, Erläuterung der Form der Unterstützung)

3.4

Wie bewerten Sie die Erreichbarkeit des Unternehmens mit den Öffentlichen Verkehrsmitteln (bzw. Bahn, Saarbahn, Bus) mit Unterscheidung der Anfahrt aus dem Saarland sowie aus Frankreich? Wie weit ist der nächste ÖPNV-Haltepunkt von Ihrem Unternehmen entfernt (in m)? Reicht das Angebot/die Taktfrequenz als potentiell adäquate Alternative zum Auto aus?

3.5

Zu welchem Anteil (in %) kommen die Mitarbeiter in etwa mit dem Pkw, den Öffentlichen Verkehrsmitteln, mit dem Fahrrad oder zu Fuß?

4. Elektromobilität

4.1

Haben Sie sich in Ihrem Unternehmen schon einmal grundsätzlich mit dem Thema Elektromobilität befasst? Falls ja, in welchem Zusammenhang?

4.2 (falls nicht schon genannt)

Nutzt Ihr Unternehmen Elektrofahrzeuge (E-Pkw, Pedelec, o.ä.) als Flottenfahrzeuge/Dienstfahrzeuge? Wenn ja, bitte um kurze Beschreibung der Elektrofahrzeuge, deren Anzahl und deren Einsatzzweck.

4.3

Wissen Sie von Mitarbeitern, die ein Elektroauto fahren?

4.4

Gibt es in Ihrem Unternehmen Ladestationen für Elektroautos oder ist dies geplant? Wenn nein, glauben Sie, dass das grundsätzlich möglich wäre? Was sind die Hürden?

5. Zukünftige Entwicklungen

5.1

Ich würde Sie zum Schluss gerne um eine Einschätzung bitten, für wie wahrscheinlich Sie es halten, dass Ihr Unternehmen die folgenden Angebote in Zukunft anbieten wird?

Wie wahrscheinlich?	1=sehr wahrscheinlich	2=eher wahrscheinlich	3=eher nicht wahrscheinlich	4= sehr unwahrscheinlich
---------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------------	--------------------------

Interviewer: Bitte notieren Sie die Zahl und nutzen Sie die Felder für weitere Anmerkungen.

[a] Finanzielle Beteiligungen an Fahrten mit dem Öffentlichen Verkehr (bspw. Bahn, Saarbahn, Bus – bspw. Jobticket)	
[b] finanzielle Beteiligung an Fahrtkosten mit dem Auto	
[c] Vermittlung von Fahrgemeinschaften	
[d] Fahrradstellplätze	
[e] Ladestationen für Elektroautos auf dem Betriebsgelände	
[f] Anschaffung von Elektroautos auf dem Betriebsgelände	
[g] Anschaffung von Elektroautos als Dienstfahrzeuge?	
[h] für Fahrgemeinschaften reservierte Mitarbeiterparkplätze	
[i] ein Pool von Dienstfahrzeugen, das mit anderen Unternehmen am selben Standort geteilt wird	
[j] Vermittlung von Carsharing-Angeboten	

5.2

Gibt es noch weitere Entwicklungen oder Angebote, die Sie sich für die Zukunft vorstellen können? Speziell im Hinblick auf Ihre pendelnden Beschäftigten?

5.3

Wie bewerten Sie insgesamt die Mobilitätssituation der grenzüberschreitenden Pendler hier in der Großregion? Was würden Sie sich allgemein wünschen oder verbessern?

Expertengespräche

ELEC'TRA

Achse

Saarbrücken – Forbach- Saargemünd

IZES gGmbH

infas Institut für angewandte
Sozialwissenschaft GmbH

Friedrich-Wilhelm-Straße 18
D-53113 Bonn
Tel. +49 (0)228/38 22-0
Fax +49 (0)228/31 00 71
info@infas.de
www.infas.de

Zielgruppe Expertengespräche

- Verkehrsexperten im Raum Saarbrücken

1. Hintergrund Person/Unternehmen

1.1

Wie sehen Ihre beruflichen Aufgaben aus? Wie lange beschäftigen Sie sich schon mit dem Thema Mobilität/Verkehr/Infrastruktur bzw. sind im jeweiligen Unternehmen tätig?

2. Rahmenbedingungen am Standort Saarbrücken

2.1

Wie würden Sie die Verkehrssituation im Raum Saarbrücken bzw. die Achse Saarbrücken – Frankreich (Saargemünd, Forbach) beschreiben? Infrastruktur/Auslastung im PKW-Bereich? Infrastruktur/Auslastung im ÖPNV?

2.2

Was sind die grundlegenden Problematiken/Zukunftsthemen, was den Verkehr/die Infrastruktur im Saarland angeht?

2.3

Wie würden Sie die Verkehrssituation für Grenzpendler aus Frankreich bewerten? Mit dem Auto? Mit dem ÖPNV?

2.4

Das Saarland gilt als sehr auto-affin. Was sind die Ansatzpunkte, um den ÖV und andere multimodale Verkehrskonzepte zu fördern? Was wurde schon umgesetzt? Was sind überzeugende Argumente (im Saarland) gegen den individuellen PKW-Verkehr? Wie kann beispielsweise der geringe Fahrradfahreranteil erhöht werden (2% MiD 2008) oder auch die Nutzung von Fahrgemeinschaften gefördert werden?

3. Elektromobilität

3.1

Haben Sie sich schon mit Mobilitätskonzepten der Zukunft (zum Beispiel mit Elektromobilität) im Rahmen von konkreten Projekten (e-Mobil Saar) beschäftigt? In welchem Zusammenhang genau?

3.2

Wie schätzen Sie das allgemeine Potenzial von Elektromobilität ein? Anteil der Elektroautos in fünf Jahren/in zehn Jahren? Wie sieht es speziell im Saarland aus? Welche Unterschiede/Herausforderungen gibt es im Vergleich zu anderen Regionen in Deutschland?

3.3

Wie kann Elektromobilität von institutioneller Seite besser/anders gefördert werden, als es bisher vielleicht schon geschehen ist? (Wie bewerten Sie die Sinnhaftigkeit der Projekte?) Müssen beispielsweise Unternehmen stärker eingebunden werden? Muss der Bürger anders mit eingebunden werden?

3.4

Was kann man aus bisherigen Projekten zur Förderung von Elektromobilität (z.B. e-Mobil Saar) lernen? Was muss in Zukunft stärker in den Fokus rücken? (z.B. Image von Elektromobilität, Bekanntheit, technische Umsetzung etc.) Was sind besondere Hürden beim Thema Elektromobilität?

4. e-Hubs (multimodaler Umsteigepunkt mit Ladesäule)

4.1

Haben Sie schon einmal etwas von multimodaler Umsteigepunkten mit Ladesäule (eHubs) gehört?

Wenn ja, in welchem Zusammenhang? Wie bewerten Sie dieses Konzept?

Wenn nein, können Sie sich vorstellen, was gemeint sein könnte?

Input: Schema des e-Hubs zeigen

4.2 (auf das Schema bezogen): Überzeugt Sie die Konzeption? Was fällt Ihnen dazu ein? Fehlt etwas? Wie könnte ein solcher e-Hub vielleicht treffender/ verständlicher bezeichnet werden? Was sollte die Kernbotschaft an potenzielle Nutzer sein?

4.3

Was sind die größten Hindernisse für die Umsetzung eines solchen Konzepts? Wo sehen Sie am meisten Potenzial? Was sind für Sie die drei wichtigsten Elemente dieses Konzeptes und warum?

4.4

In welchem zeitlichen Rahmen wäre die Umsetzung eines e-Hubs für Sie denkbar?

4.5

Wo (auf der Achse Frankreich – Saarbrücken) würde Ihrer Meinung nach die Installation eines e-Hubs Sinn machen? Sind Grenzgänger überhaupt die richtige Zielgruppe für e-Hubs? Warum ja, warum nicht?

4.6 (falls nicht schon beantwortet)

An welchen strategischen Punkten würde ein e-Hub Sinn machen? Wo wäre diese Stellen in/um Saarbrücken?

5. Fazit

5. Wie ist Ihr persönliches Fazit zum Thema Elektromobilität im Saarland? Was würden Sie sich allgemein wünschen oder verbessern?
