

25 Jahre VCD Saarland

25 Jahre

Engagement für eine nachhaltige Mobilität



Hier fahr' ich App!



Jetzt kostenlos downloaden.



Erhältlich im
App Store



ANDROID APP ON
Google play



Eine App für den Personennahverkehr im Saarland herausgegeben von der Verkehrsmanagement Gesellschaft Saar mbH (VGS), in Zusammenarbeit mit dem Saarländischen Verkehrsverbund (saarVV).

Liebe Mitglieder, liebe Freundinnen und Freunde des VCD Saarland

25 Jahre, das ist eine lange Zeit. Es ist der Zeitpunkt, einen Moment innezuhalten, sich noch einmal der Vision bewusst zu werden, die Grund unserer Motivation ist. Dem Rückblick auf das Erreichte hatten wir große Teile der Festschrift zum 20-jährigen Jubiläum gewidmet, nachzulesen auf unserer Internetseite. Jetzt richten wir den Blick nach vorne.



Da es in diesem Jahr eine Bundestagswahl gibt, haben wir uns entschlossen, unsere Jubiläumsveranstaltung am 4. September, zu der wir herzlich einladen, mit einer Podiumsdiskussion der saarländischen Bundestagskandidaten zur Zukunft des Verkehrs zu verknüpfen. Besonders interessieren uns die Vorstellungen der Kandidaten zur Finanzierung des Öffentlichen Verkehrs. Mit dem Wegfallen der GVFG-Mittel, dem Rückgang der Schülerzahlen und der Schuldenbremse stehen nicht nur im Saarland Politik und Verkehrsunternehmen vor großen Herausforderungen.

Ein Schwerpunkt unserer Arbeit ist in den nächsten zwei Jahren das Projekt "Klimaverträglich mobil 60+". Wir sind froh, dass sich der Bundesvorstand entschieden hat, eine der hauptamtlichen Stellen des vom Umweltbundesministerium geförderten Projekts im Saarland anzusiedeln und wir mit Eva Maschino eine engagierte Projektkoordinatorin gefunden haben. Alle Maßnahmen um Bus, Bahn, Fahrrad- und Fußgängerinfrastruktur seniorenfreundlicher zu gestalten, machen den Verkehr insgesamt umweltfreundlicher.

Positiver Nebeneffekt des Projektes ist, dass unsere Geschäftsstelle im Haus der Umwelt wieder belebt ist und es auch Öffnungszeiten tagsüber geben wird.

Eine interessante Lektüre wünscht

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'A. Schrickel'.

Andrea Schrickel
Landesvorsitzende VCD Saarland

Grußwort des saarländischen Verkehrsministers

Sehr geehrte Damen und Herren,

zum 25. Jubiläum möchte ich dem VCD Saarland recht herzlich gratulieren. Ein solches Jubiläum gilt es, gebührend zu würdigen und zu feiern.

Seit einem Vierteljahrhundert setzt sich der VCD Saarland für eine ökologisch nachhaltige Mobilität mit einem gut ausgebauten Angebot von Bus und Bahn und einer Stärkung des Radverkehrs ein und wirbt mit verschiedenen Aktionen und Kampagnen für seine Ziele. Beispielhaft zu nennen sind dabei u.a. die Aktionen „Bahnhofstest“ oder „Mobil ohne Auto“, die Einrichtung von Fahrgastbeiräten sowie verschiedene Projekte zur Verkehrssicherheit, insbesondere im Hinblick auf die Sicherheit von Kindern.



Der VCD bringt sich seit seiner Gründung im Saarland immer wieder, teilweise auch durchaus kritisch, in die Diskussionen zu aktuellen Themen der Verkehrspolitik ein. Dieses Engagement ist für eine aktive Bürgergesellschaft, in der über die Frage offen diskutiert werden muss, wie wir künftig zusammenleben wollen, ein unverzichtbarer Bestandteil. In Zeiten immer knapper werdender Ressourcen sowie steigender Benzinpreise und Umweltbelastungen zeigt der VCD Saarland zudem wichtige Alternativen für die Bürgerinnen und Bürger auf, um trotzdem ökologisch nachhaltig mobil zu sein.

Allen Beteiligten möchte ich daher für ihr jahrelanges Engagement Dank, Respekt und Anerkennung aussprechen. Dem VCD Saarland wünsche ich auch für die nächsten 25 Jahre alles erdenklich Gute und weiterhin ein reges Vereinsleben.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, which appears to be 'Heiko Maas'. The signature is fluid and cursive, written on a white background.

Heiko Maas
Minister für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr



Grußwort des VCD Bundesvorsitzenden

Ein Viertel Jahrhundert VCD Saarland - das sind 25 ereignisreiche Jahre stetigen Einsatzes für nachhaltige Mobilität. Wir als einziger ökologischer Verkehrsclub konnten bis heute an der Saar wie auch im Rest der Republik bereits sehr viel bewegen. Auch wenn wir in unserem engagierten Alltag nach wie vor die gewaltigen Herausforderungen sehen - wie mehr Klimaschutz, saubere Luft, mehr Ruhe, höhere Lebensqualität, Mobilität auch ohne (eigenes) Auto oder weniger Unfälle - so ist es doch auch mal gut, das schon Erreichte zu feiern.

Der VCD steht dabei nicht nur für seine Erfolge BahnCard 50, LKW-Maut, Fahrgastreue, Carsharing oder Abgasnachbehandlung und Energie-effizienz. Sehr viele (Angebots-) Verbesserungen für Radfahrende, zu Fuß Gehende und insbesondere für Bus- und Bahnnutzende konnten wir bundesweit wie im Saarland erzielen. Der öffentliche Verkehr brummt, die Fahrgastzahlen steigen fast überall kräftig an. Mensch steigt viel mehr auf das Rad um, die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger miteinander funktioniert immer besser. Diese Entwicklungen sind dabei keineswegs selbstverständlich, insbesondere nicht in einer so speziellen (wie schönen) Region. Denn noch immer hat das Saarland die höchste Autodichte Deutschlands. Die bahnseitige Anbindung nach Deutschland ist ungenügend. Ein guter ÖPNV aus einem Guss ohne Zuständigkeits- und Landesgrenzen bleibt vorerst Vision.

Die Positive Nachricht lautet: Wir haben das Saarland bewegt und wir können weiterhin einiges bewirken. Die kritische Anmerkung folgt: Wir brauchen einen langen Atem. Schließlich: Es gibt Unterstützung, denn immer mehr Menschen (insbesondere) in den Städten sind anders mobil. Der Führerschein mit 18 ist nicht mehr selbstverständlich, der Besitz eines eigenen Autos oftmals gar nicht mehr gewollt. Mensch ist mehr denn je multimodal unterwegs. Nicht nur, weil es theoretisch möglich ist, sondern auch, weil es zunehmend attraktiver geworden ist. Diese Trends gäbe es nicht, wenn es den VCD nicht gäbe. Es gibt auch morgen noch viel zu tun. Aber heute sage ich stellvertretend für den Bundesverband allen, die sich beim VCD Saarland in den ersten 25 Jahren für eine umwelt- und sozialverträgliche Mobilität stark gemacht haben, einen ganz herzlichen Dank.

Michael Ziesak
VCD-Bundesvorsitzender



Der Vorstand des VCD Saarland in Stichworten



Der Vorstand des VCD Saarland 2013: von rechts Werner Mathias Ried, Andrea Schrickel, Gerhard Stengel Peter Thomas und Karl Heinz Janson. Es fehlen Manuel Schauer und Reinhard Ardelt.

Name und Vorstandsamt	Arbeitsbereiche
Andrea Schrickel Vorsitzende	Verkehrspolitik im Saarland Verkehrsverbund, Tarife im ÖPNV
Werner Ried Stellvertretender Vorsitzender	Grenzüberschreitender Verkehr Mobilitätsplanung, Länderrat Bahnstreckenreaktivierung
Manuel Schauer Schatzmeister	Finanzen, Juristische Beratung Fernverkehr
Reinhard Ardelt Beisitzer	Fernverkehr Tourismus
Karl-Heinz Janson Beisitzer	Sprecher der Regionalgruppe Köllertal ÖPNV, Saarbahn/Busse, Länderrat Publikationen, AK Seniorenmobilität
Gerhard Stengel Beisitzer	Sprecher der Regionalgruppe St. Ingbert – Biosphäre Bliesgau Regionaler Bahnverkehr Fußgängerverkehr
Peter Thomas Beisitzer	Protokollführer Regionalgruppe Köllertal ÖPNV und Tourismus Rad- und Fußgängerverkehr

25 Jahre VCD Saarland – eine Kurzbilanz

Als der VCD 1988 auch im Saarland einen Landesverband gründete war die „autogerechte Stadt“ mit vielen Parkplätzen in den Orten noch das Thema. Der weitere Anstieg des Individualverkehrs führte jedoch bald die Grenzen dieser Art von Mobilität fast allen vor Augen. Der ÖPNV war zu dieser Zeit geprägt von Streckenstilllegungen, einer Vielfalt von Fahrscheinen und einem unübersichtlichen Netz von Buslinien. Nutzer des ÖPNV waren meist nur die fünf A (Arme, Alte, Azubis, Arbeitslose und Alternative) bzw. die sogenannten „Zwangskunden“, Personen die sich kein Auto leisten konnten.

Eine der ersten Aktivitäten des jungen VCD zielte daher darauf hin, den ÖPNV im Saarland zu verbessern durch:

- a. Bildung eines Verkehrsverbundes mit gemeinsamem Fahrschein**
- b. Einführung von Fahrgastbeiräten im Saarland**
- c. Aufwertung der teils sehr heruntergekommenen Bahnhöfe**

Bereits 1996 erreichte der VCD Saarland die Einrichtung von Fahrgastbeiräten. Die Bildung des Verkehrsverbundes im Saarland zog sich bis 2005 hin und zu den Bahnhöfen musste der VCD im Jahre 2008 mit einer Studie das Ministerium nochmals an deren teils beklagenswerten Zustand erinnern.

Als 1997 in Saarbrücken die Straßenbahn als Saarbahn wieder eingeführt wurde, unterstützte der VCD die Forderung der Nahverkehrsinitiative Köllertal, einen Teil der 1985 stillgelegten Köllertalbahn als Saarbahn zu reaktivieren und die Saarbahn grenzüberschreitend bis Saargemünd fahren zu lassen. Es dauerte bis 2011, ehe erstmals im Saarland mit der Inbetriebnahme der Saarbahn bis Heusweiler tatsächlich wieder ein Stück Bahnstrecke reaktiviert wurde. In gleicher Weise unterstützte der VCD lokale Initiativen zur Reaktivierung der Bahnstrecke in den Warndt sowie der ehemaligen Bahnverbindung von Homburg nach Zweibrücken.

Zwischenzeitlich hat der VCD mit BUND und Nahverkehrsinitiative Köllertal eine Regionalgruppe Köllertal gegründet und ebenso mit dem ADFC eine solche im Bereich St. Ingbert und Bliesgau. Zu letzteren konnte der VCD mit dazu beitragen, dass diese Region in das Programm „Fahrziel Natur“ aufgenommen wurde. (KHJ)

Saarland – nur Autoland ist zu wenig!

Wir Saarländer müssen weg von den Negativ-Rekorden im Verkehrssektor. Höchste Autodichte, höchste Autobahndichte, teuerste ÖPNV-Tarife, kleinste Tarifwaben, geringster Anteil barrierefreier Bahnhöfe, teuerste Bus- und Bahnbetreiber, maximales Durcheinander an Aufgabenträgern und ÖPNV-Zweckverbänden, höchster Anteil Automobilindustrie, ... Die Liste der Negativ-Rekorde des Saarlandes wird immer länger. Seine Zukunftsfähigkeit steht auf dem Spiel. Eine Verkehrswende ist jedoch nicht in Sicht. Munter wurschteln wir in der Verkehrspolitik weiter nach dem Motto planlos, ziellos, mittellos.

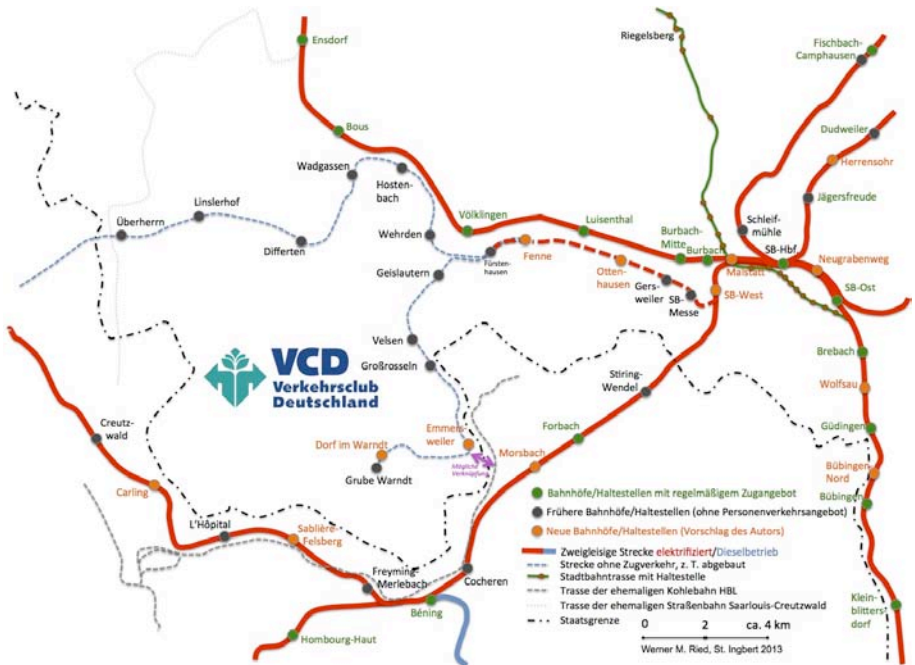
Unter diesem Motto steht auch unsere Jubiläumsveranstaltung. Aus Anlass des 25jährigen Bestehens des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) im Saarland baten wir die Spitzenkandidaten zur Bundestagswahl 2013 ins Podium. Mit Unterstützung des SR und der VHS wollen wir die Diskussion beleben, wie wir zukünftig unsere Mobilität bewältigen können. Denn es ist clever, heute darüber nachzudenken, wie der Verkehr der Zukunft aussieht: Die Folgen des Klimawandels und die zur Neige gehenden Rohölvorräte (PeakOil) werden uns keine Wahl lassen. Es ist klar, dass ein „weiter so“ nicht mehr lange möglich ist. Steigende Kraftstoffpreise haben längst auch die Eisenbahnen sowie Aufgabenträger und Besteller des Öffentlichen Nahverkehrs getroffen. So kostet ein Lok-Kilometer im Dieselmotrieb inzwischen fast das Doppelte im Vergleich zum Elektrischen Betrieb.



Die Elektromobilität auf der Schiene hat eine vergleichsweise lange Tradition und Erfolge. Das Saarland darf hier hingegen mal einen Positiv-Rekord vermelden: Fast alle lokalen Nahverkehrszüge werden schon komplett mit Strom aus regenerativer Energie gespeist. Und diese nachhaltige Gestaltung von Mobilität auf Schienen ist noch weiter ausbaufähig.

Die zahlreichen Schienenstränge und alten Bahntrassen aus der Zeit der Montanindustrie bescherten unserer Grenzregion eine hohe Netzdichte im

Eisenbahnverkehr. Viele Strecken sind heute jedoch minder genutzt oder gar stillgelegt. Eine Reaktivierung bietet sich an. Sie ist im Vergleich zum Neubau günstig zu haben. Dazu zählt prioritär die Verbindung Homburg-Zweibrücken. Auch die Bahnen auf der linken Saarseite bieten sich an, wieder besser für den Personenverkehr genutzt zu werden. Anstelle der täglichen Staus mit über 20.000 Pkw, die im Bereich Geislautern auf die Autobahn drängen, sollten die Rosselalbahn mit Großrosseln, die Bisttalbahn mit Wadgassen und Überherrn sowie die linke Saartalstrecke mit Gersweiler und Fürstenhausen wieder mit Personenzügen befahren werden. Ein Stadtbahnkonzept bietet sich an. Die bestehende Stadtbahn von Saarbrücken mit dem Betreiber „Saarbahn“ könnte hier ganz leicht und bei wesentlichen geringeren Investitionen ihr Netz erweitern. Bisher gibt es ja nur eine Linie. Im gleichen Zeitraum ist die Karlsruher Stadtbahn auf zehn Linien gewachsen. Der Anteil des Autos ist dort entsprechend zurück gegangen. Karlsruhe darf sich auch seiner Erfolge beim sanften Verkehr mit Fuß- und Fahrradverkehr erfreuen. (WMR)



Grenzüberschreitender ÖPNV: Viel Schatten – wenig Licht.

Gewiss gibt es Erfolge im ÖPNV vom Saarland nach Lothringen und Luxemburg. Zu nennen wäre hier die Buslinie Saarbrücken-Forbach (Linie 30), der Saar-Lux Bus zwischen Saarlouis-Merzig und Luxemburg und der von der Luxemburger Bahn CFL betriebene Schnellbus Saarbrücken-Luxemburg. Er fährt als einziger auch Sonn- und Feiertags vier mal und ist eine Erfolgsgeschichte hinsichtlich Fahrgastzuwächsen. Es gibt montags bis freitags 13 Fahrtenpaare und für Tagesausflügler nach Luxemburg Stadt wird eine günstige Tageskarte angeboten .

Im grenzüberschreitenden Schienenverkehr drohen aber alle Verbesserungen der letzten zehn Jahre verloren zu gehen. Auf der Strecke Saarbrücken-Saargemünd- Straßburg, verkehrten 1980 noch drei Schnellzugpaare, dann fuhr nur noch ein einziges durchgehendes Zugpaar mit einem betagten SNCF Triebwagen. Ansonsten gab es bei Umsteigeverbindungen in Saargemünd mangels Koordination zwischen DB und SNCF miserable Anschlüsse. Man musste viel früher fahren, wenn man nicht in Saargemünd in die davoneilenden Rücklichter des französischen Zuges blicken wollte. Zu dieser Situation hat sich dann in Straßburg ein Kreis von Fahrgastverbänden aus Rheinland-Pfalz/Saarland, Baden-Württemberg, dem Elsass, Lothringen und aus Luxemburg in Straßburg getroffen. Durch Veranstaltungen und im Falle der Nordvogesenstrecke Straßburg- Saarbrücken auch durch ein Memorandum wurde versucht, auf die Politik einzuwirken. Es konnte schließlich eine Verbesserung der Situation erreicht werden.

Ab dem Jahre 2003 gab es mit den von der Region Elsass finanzierten neuen Triebwagen, von der Bevölkerung liebevoll wegen der bauchigen Form „Balaine“ (Blauwal) genannt, vier- bis fünfmal täglich eine durchgehende Verbindung Saarbrücken- Straßburg. Durch besondere Ticketangebote ist diese Verbindung am Wochenende so lukrativ, dass oft in Dreifachtraktion gefahren werden muss. Seit Herbst 1997 fährt die Saarbahn nach Saargemünd und stellt immer dann, wenn der durchgehende Triebwagen nicht fährt, den Anschluss nach Straßburg her. Doch ist die Problematik der mangelnden Koordination von Fahrplänen geblieben. Es gibt Fälle von über fünfzig Minuten Wartezeit auf den französischen Anschlusszug und umgekehrt. Auch gibt es unterschiedliche Auffassungen zwischen der SNCF und dem saarVV hinsichtlich der Nutzung des Zuges mit einer Verbundfahrkarte.

Mehrfach gab es für die Saarbahn Schwierigkeiten bezüglich der Nutzung der kurzen Strecken von Hanweiler-Grenze bis Saargemünd Bahnhof. Hohe Trassengebühren, neue Sicherheitsanforderungen führten fast zum Aus der Verbindung. Nur Dank der Intervention des Saargemünder Bürgermeisters Lett konnte ein Moratorium erwirkt werden. Dauerhaft geklärt sind die Fragen aber immer noch nicht.

Die Region Elsass bestellte neue dreiteilige Dieseltriebwagen, die ab Ende 2014 auf der Strecke nach Straßburg fahren sollen, aber nicht die deutschen Sicherungseinrichtungen besitzen, so dass diese Züge in Saargemünd enden und

man auf die Saarbahn umsteigen muss. Im schlimmsten Fall, wenn die Saarbahn wegen der vorgenannten Problematiken nur mehr bis Hanweiler fahren darf, müssten dann Taxis die Verbindung nach Saargemünd bedienen. Die Politik hüben wie drüben schweigt sich über das drohende Problem aus. Ob überhaupt Gespräche zwischen Saarland und Elsass über die Problematik laufen, ist ungewiss.

Ein anderes Sorgenkind ist der Zugverkehr auf der Strecke Saarbrücken-Metz. Neben drei Eurocity-Zügen Frankfurt-Paris (Fernverkehr) fuhren in den 80'iger Jahren noch etwa zehn Regionalzüge mit jenem betagten rot-cremefarbenen Dieseltriebwagen (Spitzname: „Caravelle“) zwischen Metz und Saarbrücken. Da die Region Lothringen neue elektrische Triebwagen und Wendezuggarnituren anzuschaffen begann, musste man immer mehr in Forbach in den alten Triebwagen umsteigen, der dann nach Saarbrücken hin- und herpendelte. Die Regionalverbindung nach Metz wurde immer unattraktiver. 2003 beschaffte Lothringen acht „Blauwale“ mit deutschen Sicherungseinrichtungen, das Saarland steuerte zwei Züge bei. Die neuen Regionalzüge fuhren nun durchgehend und schneller als die alten Triebwagen nach Metz. Mit dem „Sarre- Moselle Ticket“ und dem „Saar-Lor-Lux Ticket“ gab es attraktive Fahrkartenangebote. Als durch eine Fahrpreisreform in Lothringen Einzelfahrscheine verbilligt wurden, gab einen enormen Fahrgastanstieg zwischen Metz und Forbach. Die „Blauwale“, auch in Doppeltraktion waren oft überfüllt. Lothringen beschaffte neue größere elektrische Triebwagen, die aber wegen unterschiedlichem Stromsystem nur bis Forbach verkehren können. Das führte dazu, dass nur noch vier von 13 werktäglichen Zugpaaren durchgehend zwischen Metz und Saarbrücken fahren. Bei allen anderen heißt es wieder (wie vor 2003) Umsteigen.

Der VCD Saar hat immer wieder Vorschläge zur Attraktivitätssteigerung der Verbindung gemacht, so zum Beispiel die Anschaffung eines Zweisystem-Triebwagens, um durchgehend nach Saarbrücken zu fahren. Mit dem Betriebskonzept „Q_Intracity“ schlugen Reinhard Klimmt und Werner Ried einen vertakteten Ringverkehr Saarbrücken-Metz-Luxemburg-Trier-Saarbrücken vor, ergänzt um eine Regionalexpressverbindung nach Nancy mit Anschluss in Vandiere an den TGV im Zwei-Stunden-Takt.

Auch das Projekt einer weiteren grenzüberschreitenden Saarbahnstrecke bis Forbach bzw. eine Ringverbindung in Richtung Warndt steht auf der Forderungsliste des VCD, gemeinsam mit Kommunalgremien in Lothringen und Initiativen im Warndt. (KHH)

*Umstieg vom „Blauwal“
in Forbach*



ADFC und VCD gemeinsam für mehr Radverkehr

Nachdem 2011 der ADFC Saar 20 Jahre bestand, feiert der VCD-LV nun sein 25-jähriges. Der ADFC gratuliert dazu und wünscht viel Erfolg beim gemeinsamen Kampf für eine umweltbewusstere Mobilität! In den 1980er Jahren war die Zeit reif, die „autogerechte Stadt“, infrage zu stellen. Die Saarbrücker Fahrradinitiative, Vorläufer des ADFC Saar sah sich mit einem stetig fallenden Radverkehrsanteil konfrontiert. Auch heute noch ist Saarbrücken die Stadt in Deutschland mit dem niedrigsten Radverkehrsanteil (2010 waren es nur ca. 3% im Modal Split, bundesweit immerhin 9 %). Beim 2012 von ADFC und BUND durchgeführten Fahrradklimatest landete Saarbrücken im letzten Drittel der deutschen Großstädte, weitere saarländische Städte schnitten noch schlechter ab. 1998 hatte Saarbrücken als Schlusslicht sogar noch die „Rostige Speiche“ erhalten, so dass sich mittlerweile einiges bezüglich Radverkehr zum Besseren gewendet hat.

Seit 2006 beteiligt sich dann das Saarland an der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“. Diese Aktion von ADFC und AOK gehört zu den „weichen“ Maßnahmen zur Förderung des Radfahrens, die fast noch wichtiger sind als die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur. Es ist eine erstaunliche Erfolgsgeschichte mit jährlich jeweils über 500 Teilnehmern. Einzelne Unternehmen konnten den Anteil von Mitarbeitern die mit dem Rad zum Arbeitsplatz fahren auf über 20% steigern. Die Radverkehrsförderung ist nicht zum Nulltarif zu haben, auch wenn diesbezügliche Maßnahmen meist ein unschlagbares Preis-Leistungsverhältnis aufweisen. Diese Erkenntnis ist zwischenzeitlich sogar in der Politik angekommen:

Zu einer modernen und leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur gehört auch ein gut ausgebautes Radnetz für Individualverkehr und Tourismus erkannte der ehemalige saarländische Wirtschaftsminister Dr. Hanspeter Georgi. Er setzte sich sehr für die Förderung des Radverkehrs ein und begründete die Initiative SaarRadLand, die immerhin ein beachtliches landesweites (touristisches) Radwegenetz von rund 750 km Länge und die fortschrittlichste Radrouten-Beschilderung in ganz Deutschland einbrachte. Auch in den Kommunen, allen voran in Saarbrücken, tat und tut sich etwas. So verfügt Saarbrücken mit Rainer Bier über einen hauptamtlichen Radverkehrsbeauftragten, womit nur wenige deutsche Städte aufwarten können. Vor Bier gab es mit Peter Teschner bereits einen nebenamtlichen Radverkehrsbeauftragten. In seiner Zeit wurden Einbahnstraßen erstmals für den Radverkehr per Ausnahmegenehmigung relativ flächendeckend in Gegenrichtung freigegeben, heute ist dies Teil der StVO. Mit der lokalen Agenda 21, wurde unter Führung des ADFCs ein Veloroutenkonzept erarbeitet für Saarbrücken. Vom Stadtrat beschlossen wurde und wird es nach und nach realisiert. So konnte von der Liste der wichtigen Alltagsradverbindungen 2010 die über die Dudweiler Straße bis auf kleine Restlücken realisiert werden. Leider ist es immer noch nicht gelungen, den wichtigen Lückenschluss im Leinpfad im Bereich der Burbacher Hütte zu realisieren. Wo Fußgänger und Radfahrer gleichermaßen betroffen sind, kommt es fast zwangsläufig zu Kooperationen. Neben dem vorgenannten Veloroutenkonzept sind aktuell die Aktionen zum Erhalt der Rampe Schifferstraße zu nennen, als barrierefreie Anbindung des Saarufers an die Saarbrücker Bahnhofstraße. Mit der Neugestaltung der Berliner Promenade droht diese wichtige Verbindung wegzufallen, was wir durch gemeinsame Eingaben zu verhindern versuchen.

Fahrrad und Bahn bleiben ein gemeinsames Sorgenkind. Seit 2010 ist z.B. die Fahrradmitnahme in den RE der Nahestrecke Saarbrücken-Mainz nicht mehr möglich. Ab 2014 soll es nach gemeinsamem Protest mit neuen Fahrzeugen dort wieder möglich sein. Die Einführung des ICE/TGV Frankfurt-Paris brachte für Radfahrer erhebliche Verschlechterungen, da diese jetzt auf unattraktive Nahverkehrs- oder Nachtverbindungen angewiesen sind. Gemeinsam konnten ADFC und VCD erreichen, dass am Saarbrücker Hauptbahnhof vom Land finanzierte Fahrradmietboxen von der Landeshauptstadt aufgestellt wurden und von der Deutschen Bahn bewirtschaftet werden. (ADFC)

Die Einbindung in den Schienenpersonenfernverkehr

Die Betrachtung zur Einbindung des Saarlandes in den Schienenpersonenfernverkehr soll positiv beginnen: Seit Juni 2007 ist **Saarbrücken an Paris** angebunden. Bis zu fünf mal täglich fährt ein Zug von Saarbrücken nach Paris, der für die fast 400 km ca. 1 h und 50 Min. benötigt. Viermal wird ein deutscher InterCityExpress (ICE)-Zug eingesetzt, einmal ein französischer Train à Grande Vitesse (TGV), seit März 2012 als Doppelstockzug (Duplex). Das Verhältnis von Geschwindigkeit, Komfort und Preis ist sehr gut – so gut, dass die Züge überdurchschnittlich ausgelastet sind und die Reservierung nach Paris vorgeschrieben und sinnvoll ist. Technische Probleme mit den ICE-Zügen trüben die Bilanz; Abhilfe ist erst zu erwarten, wenn neue Züge ausgeliefert werden. Allerdings ist mit Einführung des ICE-TGV-Verkehrs nach Paris eine Verschlechterung des Zugangebots von Saarbrücken nach Metz zu beklagen.

Richtung **Frankfurt/Main und Mannheim** fällt die Bilanz nüchtern aus: Die Frankfurt/Main - Paris-Züge halten – anders als andere ICE oder InterCity-(IC-) Züge - nicht in Homburg, obwohl Homburg ein wichtiger Bahnhof ist; viele Menschen wohnen und arbeiten in Homburg, von Homburg verkehren Züge nach Neunkirchen, St. Ingbert und - hoffentlich bald wieder - nach Zweibrücken. Trotz der wegge-fallenen Halte in Homburg und Neustadt/Weinstraße hat sich die Fahrzeit von Saarbrücken nach Mannheim oder Frankfurt/Main nicht reduziert. Lange vorbei sind die Zeiten, als auf der Strecke Saarbrücken – Mannheim stündlich IC-Züge bzw. Interregio- (IR-)Züge verkehrten, die von Saarbrücken mit Zwischenhalt in Homburg, Kaiserslautern und Neustadt/Weinstraße in 90 Minuten Mannheim erreichten. Die (zweistündlichen) IC-Züge fuhren weiter nach Frankfurt/Main, Erfurt, Leipzig und Dresden, die IR-Züge nach Stuttgart, Ulm und Friedrichshafen. Von Ausnahmen abgesehen sind neben den Paris-Zügen ein IC-Zug von Saarbrücken nach München und weiter nach Graz sowie ein ICE-Zug von Saarbrücken nach Dresden geblieben.

Der vor 25 Jahren eingeführte Interregio ermöglichte außerdem angenehmes Reisen im Zwei-Stunden-Takt von **Saarbrücken über Trier, Koblenz**, Köln nach Münster und weiter nach Norddeich Mole bzw. nach Greifswald. Im Dezember 2002 wurden die Züge eingestellt, seitdem verkehren zweistündlich Doppelstock-Regionalexpress-(RE-)Züge von Saarbrücken nach Koblenz.

Auf der Nahstrecke von **Saarbrücken** über Neunkirchen und St. Wendel verkehren RE-Züge nach **Mainz** im Stundentakt; zweistündlich werden diese Züge über den Flughafen nach Frankfurt/Main verlängert. Der frühere Anspruch, mittels Neigetechnik eine Fahrzeit zwischen Saarbrücken und Mainz von unter zwei Stunden zu erreichen und damit gute Anschlüsse sicherzustellen, ist schon lange aufgegeben. Hier kann nicht mehr von Schienenpersonenfernverkehr gesprochen werden.

Noch nüchterner fällt das Urteil für den Zugverkehr auf der Strecke von **Saarbrücken** über Saargemünd nach **Straßburg** aus: Von einem guten Zugangebot kann nicht gesprochen werden; sogar mit einer weiteren Einschränkung ist zu rechnen. (MS)

Mit sanftem Tourismus in den Bliesgau

Seit 2009 ist die Biosphärenregion Bliesgau in das Programm Fahrziel Natur aufgenommen. Wer mit der Bahn die Region erreichen will muss aber teilweise umständlich über Rohrbach oder Pirmasens einen Umweg machen. Dabei böte sich eine Reaktivierung der seit 12. Mai 1989 stillgelegten Bahnstrecke Homburg –Zweibrücken an. Sie ist im Vergleich zum Neubau günstig zu haben. Im Falle der Bliestalbahn zwischen Homburg und Zweibrücken stehen das Fahrzeug und der Lokführer tagtäglich schon abfahrtsbereit zur Weiterfahrt in Homburg.

So könnte zukünftig das Fahrziel der S- Bahn heißen.



Es fehlt jedoch die Elektrifizierung, Sanierung und einige Meter Gleis und Weichen zwischen Schwarzenacker und Einöd. Mit einer Einmalinvestition in Höhe der jährlichen Flughafeninvestitionen für Saarbrücken Ensheim könnte der Betrieb dieser Bahn wieder aufgenommen werden. Die Bahnhöfe von Beeden, Schwarzenacker und Einöd erhielten eine Direktverbindung nach Kaiserslautern und Mannheim.

Das Biosphärenreservat Bliesgau, inzwischen in Kooperation von DB AG und VCD zum „Fahrziel Natur“ aufgewertet, erhielt einen touristisch und wirtschaftlich hochinteressanten Direktanschluss in den Rhein-Neckar-Raum. Unverständlich, dass bis heute das Saarland hier keine Zusage zur rheinland-pfälzischen Initiative gibt, diese quasi auf dem Silbertablett angebotene Reaktivierung zu unterstützen und rasch zu realisieren. Aus Sicht des VCD bietet sich an, im Rahmen dieser Reaktivierung auch das verbliebene Streckenstück zwischen Rohrbach und Einöd gleich mit zu elektrifizieren. Die „Bliesgau-Biosphärenbahn“ wäre dann ökologisch zu betreiben, da auf teure Dieselizege verzichtet werden kann. (WMR)



Plan mit dem nötigen Lückenschluss zwischen Homburg und Zweibrücken



Teils von der Natur des Bliesgaus zurückerobert sind Trasse und Gleise der Bahnstrecke, hier am Haltepunkt Schwarzenacker.

VCD-Projekt „Klimaverträglich mobil 60+“

Mobilität verbinden ältere Menschen mit Selbstständigkeit, Freiheit und einem hohen Maß an Lebensqualität. Tatsächlich ist die Generation 60 plus heute so mobil wie nie zuvor – und sie wollen auch so lange wie möglich selbständig unterwegs sein, dabei steht das Auto meist im Mittelpunkt.

Der zunehmende Autoverkehr hat jedoch Nachteile für Umwelt, Klima und für die älteren Verkehrsteilnehmer selbst. Sich auf komplexe und neue Straßenverkehrssituationen einzustellen, wird im Alter nicht leichter. Alternative Mobilitätsangebote hingegen können Fitness und Selbstvertrauen stärken, die Selbstständigkeit länger erhalten und sind gut fürs Klima.

Um ältere Menschen zu unterstützen im Alltag und auf Reisen möglichst klimaschonend unterwegs zu sein, hat der VCD die Initiative *Klimaverträglich 60+* ins Leben gerufen, die im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative des Bundesumweltministeriums (BMU) durchgeführt wird. Partner des Verbundprojekts sind der Deutsche Mieterbund (DMB) und die Bundesarbeitsgemeinschaft der Senioren-Organisationen (BAGSO).

Zur Umsetzung des Projektes vor Ort sind im gesamten Bundesgebiet acht Regionalkoordinatoren tätig. Für das Saarland ist Frau Eva Maschino zuständig. Durch Aktionen, Info-Veranstaltungen und einer kostenlosen persönlichen Beratungsstunde erhalten Personen der Generation 60+ Informationen zu Bus und Bahn fahren, sowie Tipps rund um das Autoteilen, Spritsparen, Fahrrad oder Pedelec fahren.

Darüber hinaus wendet sich das Vorhaben an Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen im Bereich der häuslichen Versorgung für Seniorinnen und Senioren. Für diese werden u.a. im Rahmen von Workshops zum Flottenmanagement Tipps und Maßnahmen zur Effizienzsteigerung angeboten. (EM)

- Kontakt:

Eva Maschino

Telefon: 0681 – 46720

Email: mobil60plus@vcd.org

Sprechzeiten:

Di, Mi, Do 11:00-13:30 Uhr

und nach Vereinbarung

Internet: www.60plus.vcd.org



Kunde oder Beförderungsfall?

Laut Presseinformation hat sich die derzeitige saarländische Landesregierung, und insbesondere Verkehrsminister Heiko Maas, mehr Bürgerbeteiligung und eine stärkere Nutzung des ÖPNV zum Ziel gesetzt. Um dies zu erreichen ist jedoch zusätzlich eine bessere Beteiligung der Bürger, und besonders der ÖPNV Fahrgäste, vonnöten. Die Praxis sieht aber leider noch ganz anders aus. Änderungen und Entwicklungen im Nahverkehr werden meist nichtöffentlich zwischen den Zweckverbänden diskutiert in denen nur Kommunalpolitiker und Verkehrsunternehmen vertreten sind. Der eigentliche Kunde, sprich Fahrgast, hat so gut wie keine Mitwirkungsmöglichkeit. Vorschläge und Reklamationen werden nicht oder nur schleppend bearbeitet.

Das findet der VCD grotesk, da der ÖPNV doch ausschließlich dem Kunden dienen soll. Die teils zu geringe Nutzung des ÖPNV resultiert nach Ansicht des VCD auch daher, dass dieser oft nicht den Bedürfnissen des Kunden entspricht. Der VCD Saarland fordert daher ein Umdenken bei Politik und Unternehmen. Beiden muss endlich klar werden, dass der Fahrgast kein „Beförderungsfall“ ist, sondern ein „Kunde“ und so behandelt werden will und muss.

Für den VCD resultieren daraus folgende Forderungen:

- 1. Die als Kundenvertreter deklarierten Fahrgastbeiräte müssen aufgewertet und auch Vertretern von Verbänden und Initiativen die Mitarbeit gestattet werden.**
- 2. Nahverkehrspläne sind ähnlich den Bauplänen offen zu legen**
- 3. zum ÖPNV soll es eine zentrale Beschwerdestelle für Fahrgäste geben, die auch Antwort auf Beschwerden und Anregungen gibt.**
- 4. Bei Verspätungen größer einer Stunde soll der Fahrgast Anspruch auf eine Vergütung erhalten.**
- 5. Über Änderungen im ÖPNV muss zeitlich ausreichend im Voraus informiert werden.**

Die bessere Einbindungen und Beteiligung der Fahrgäste würde nach Ansicht des VCD manche Verkehrsleistung im ÖPNV besser und ggf. auch billiger machen. Dass dies nötig ist, hat selbst der Vorstandsvorsitzende Grube der DB-AG erkannt, wenn er fordert die „Menschen mitzunehmen“. (KHJ)

Von der Saarbahn zum Tramtrain Sarre-Rosselle

Das sogenannte Karlsruher Modell der Stadtbahn hat seit 1992 mit großem Erfolg und über zehn Linien die Stadt Karlsruhe und ihr Umland erschlossen. Im Saarland blicken wir nach fast zwanzig Jahren gerade einmal auf eine Linie: Saargemünd-Lebach, wobei sie nur im Bereich Brebach bis Saargemünd ihre teure Zweisystem-technik für die DB-Trasse zum Einsatz bringt. Die anderen Abschnitte sind Neubauabschnitte, wobei der Streckeneigentümer gleichzeitig der Tram-Betreiber ist.

Einzigartig ist hingegen, dass die Saarbrücker Stadtbahn grenzüberschreitend nach Frankreich verkehrt. Und das wollen unsere Nachbarn im Eurodistrikt gerne noch ausweiten und an viel mehr Linien sehen. So sieht der Entwicklungsplan „SCOT Rosselle“ für den Raum Rosseltal/Forbach vor, dass eine Stadtbahn, französisch „Tramtrain“ genannt, zum Rückgrat der Mobilität auch für den Stadtverband von Forbach wird. Sie soll mit der Saarbahn verknüpft werden. Eine solche Realisierung bescherte dem Eurodistrikt Saarbrücken/Forbach ein zukunftsweisendes Verkehrsangebot. Es wäre für das Zusammenwachsen an der Grenze nicht nur ein starkes Symbol sondern auch angesichts der vielen Pendler und Freizeitbeziehungen mit über 120000 grenzüberschreitenden Fahrten täglich eine umweltfreundliche Alternative zum dominierenden Straßenverkehr und nur 1 % ÖPNV Anteil.

Für die Planung einer solchen grenzüberschreitenden Stadtbahn sollten wir jedoch aus den Erfahrungen der vergleichsweise teuren Saarbahn lernen. Für den Saar-Rossel-Tramtrain muss daher auf zusätzliche Mehrsystemtechnik der Tramfahrzeuge für das französische Stromsystem verzichtet werden. Das ist möglich, wenn die Trassenführung ohne Berührung mit dem staatlichen Bahnnetz von Frankreich unter dem Betreiber von RFF erfolgen kann. Der VCD schlägt dazu vor, die grenzüberschreitende Verknüpfung mit der Saarbahn im Bereich des Messegeländes so zu gestalten, dass die eigenständige Tramtrasse talseitig neben den Hauptgleisen verläuft. Dies bietet Spielraum für eine kreuzungsfreie Führung der Neubautrasse im Raum Stiringen und Forbach. Ferner kann eine Saarbrücker „Südumfahrung“ ohne Kreuzungsprobleme mit der DB-Trasse den Raum Folsterhöhe und Industriegebiet von ZF, Post und SZ erschließen. Zusätzlich kann ohne Störung des Güter- und ICE-Verkehrs die linke Saartalstrecke in Richtung Gersweiler und weiter in Richtung Großrosseln, Wadgassen und Überherrn an das Saarbahnnetz angebunden werden. Viele neue Bahnhöfe bzw. Haltepunkte könnten entstehen und zur Entlastung auf der Saartalautobahn beitragen.

Möglich wird dies durch neue Stadtbahnangebote, wenn die Trassenführung der Hauptbahn zwischen Landesgrenze und Achterbrücke am Messegelände unter Nutzung einer stillgelegten Schlackenbahntrasse der ehemaligen Burbacher Hütte neu verteilt wird. Dies bietet sogar die Chance, die Anzahl notwendiger Gleise auf der Achterbrücke um eines zu reduzieren und damit weitere Kosten für den Unterhalt dieses komplizierten Bauwerkes zu sparen.

Als besonderen Trumpf zur Kostenreduktion kann die Agglomération de Forbach auf den Kauf des ehemaligen Gleisnetzes der lothringischen Kohlbahn

blicken. Diese Trassen können dem zukünftigen Tramtrain nützen. Trassengebühren braucht er dann nicht an den staatlichen Netzbetreiber zu bezahlen. Dieses Modell sollte auf deutscher Seite im Bereich des Warndt und für den Bereich der Bisttal- und linke Saartalbahn fortgesetzt werden. Die DB Netz AG sollte dazu ihre maroden Trassen endgültig an eine regionale Betreiberinstanz, z. B. eine „Saarländische Landesbahn“ oder eine andere zu gründende Infrastruktur- und Entwicklungsgesellschaft abtreten. Beide Netze zu verknüpfen, ergäbe dann die Ringlösung für die Tram Saar-Rosselle.

Es erstaunt, dass die saarländische Landesregierung bisher ablehnend auf die Initiative aus Lothringen reagiert hat. Der Eurodistrict und ein solches grenzüberschreitendes Projekt brauchen Unterstützung und eine ernsthafte Prüfung. Insofern ist eine engagierte Beteiligung aus dem Saarland an einer Machbarkeitsstudie für die Saar-Rosell-Stadtbahn notwendig und partnerschaftlich. Wir brauchen das grenzüberschreitende Stadtbahnnetz für den Eurodistrict. (WMR)



EINER für alle - statt 5 x Steuergeld in die Luft blasen

Mit Saarbrücken-Ensheim, Luxemburg-Findel, Zweibrücken, Metz-Nancy-Lorraine und Hahn bietet die Region SaarLorLux im Radius von 150 km eine zu hohe Flughafendichte. Sie geht weit über den Bedarf hinaus, wegen der Überkapazität schreibt jeder der Flughäfen rote Zahlen. Seit Jahren sind Subventionen in Millionen-höhe nötig fürs künstliche Überleben. Die täglich bedienten Flugziele beschränken sich auf europäische Hauptstädte wie Berlin, Hamburg und die einschlägigen touristischen Destinationen des Massentourismus, wie Palma de Mallorca und Antalya. Wer einen anderen Kontinent bereisen will, findet auf keinem der fünf regionalen Airports ein Angebot mit Direktflügen. Besonders grotesk ist die Flugmöglichkeit zwischen Luxemburg und Mannheim mit Zwischenlandung in Saarbrücken!

Das Fluggastaufkommen war in den letzten Jahren auf deutscher Seite rückläufig. Am Flughafen Hahn ging es um acht von 2009/2010 und um 17 Prozent von 2010 /2011 zurück. In Saarbrücken kam nach einem Zuwachs von 2009 auf 2010 um 4,5%, ein Rückgang von 8% von 2010 auf 2011. In Luxemburg und Metz-Nancy-Lorraine gab es von 2010 auf 2011 hingegen einen Zuwachs von jeweils fast 10 %.

Und jedes SaarLorLux-Flugticket wird weiter kräftig aus regionalen Steuermitteln bezuschusst. Zum Beispiel legt das Saarland für jedes Flugticket ab Ensheim durchschnittlich 22,40 € aus dem Haushalt dazu, wenn man die jährlichen rund 10 Millionen Subventionen für den Flughafen auf die rund 440 000 Fluggäste umlegt. Auch die vier anderen Standorte erhalten hohe Stützgelder, weshalb die EU Kommission bereits eine Prüfung der Zulässigkeit für Zweibrücken und Saarbrücken eingeleitet hat.. Ohne Subventionen wären sie nicht überlebensfähig.

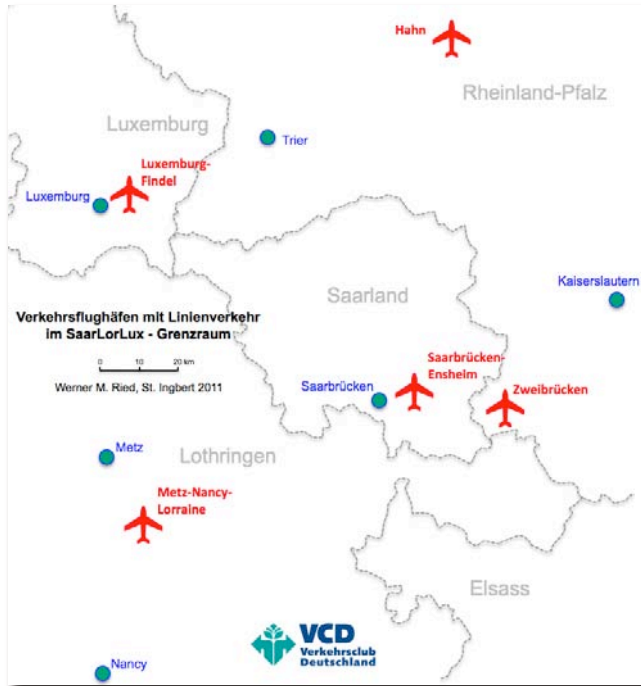
Ein Lösung wäre, sich auf *einen* gut ausgebauten Standort zu konzentrieren inklusive einer ökologisch akzeptablen Anbindung. Bereits 1978 empfahl dies die SaarLorLux-Regionalkommission zur wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung im Grenzraum.

„Die Alternative, innerhalb der Großregion einen zentralen Flughafen für den Flugverkehr im oberen Mittelstrecken- und Langstreckenbereich zu errichten, hätte auf lange Sicht möglicherweise große Vorteile, sowohl was die Kapazitätsauslastung, als auch was das Angebot an internationalen Flugverbindungen angeht.“

Die Anforderungen an den **SaarLorLux-Airport** aus Sicht des VCD sind:

- gemeinsame Nutzung für Passagier- und Frachtverkehr
- eine ausreichend lange Landebahn
- allseits gut erreichbar mit Anschluss im öffentlichen Nahverkehr
- ein attraktives Angebot im interkontinentalen Linien- und Charterverkehr
- Verzicht auf Linienflüge zu Destinationen unter 500 km Entfernung
- eigenwirtschaftlicher Betrieb ohne Subventionen aus der Steuerkasse
- Wenn Defizit, dann Ausgleich durch Umlage auf die Flugtickets
- Renditeorientierte Verwertung der frei werdenden Flächen der vier stillzulegenden Flughäfen, z. B. als Energieparks mit Wind- und Solaranlagen

Bisher verfügt übrigens keiner der Flughäfen über eine Anbindung im Schienenverkehr, wie sie sonst im Umfeld zur Normalität gehört, beispielsweise in Strasbourg, Brüssel, Düsseldorf, Paris, Frankfurt und Stuttgart. Das Projekt einer Reaktivierung der Eisenbahn zum Hahn ist wieder vom Tisch. Es war auch nicht nach SaarLorLux ausgerichtet sondern auf Rhein-Main. In Luxemburg ist hingegen die Anbindung per Trambahn in Aussicht. Der Flughafen von Luxemburg wäre damit als einziger in SaarLorLux ab voraussichtlich 2018 auf Schienen erreichbar und gut verknüpft mit den Bahnen und Bussen nach Metz, Nancy, Trier und Saarbrücken. (WMR)



Fünf Verkehrsflughäfen drängen sich in einem Radius von 150 Km im Grenzraum SaarLorLux und wetteifern um Fluggäste und Subventionen.

Impressum: Die Beiträge in diesem Heft stammen von Andrea Schrickel (AS), Peter Tomas (PT), Karl Heinz Janson (KHJ), Reinhard Ardelt (RA), Karl Heinz Huppert (KHH), Eva Maschino (EM), Manuel Schauer (MS), Werner Mathias Ried (WMR) und Gastbeitrag des ADFC.

Redaktion. Karl Heinz Janson

V.i.s.d. P : Andrea Schrickel VCD Landesvorsitzende

Saarbrücken 2013

Schlechte Karten für eine Verkehrswende an der Saar

Die Voraussetzungen für ein Umdenken in der Mobilität sind an der Saar denkbar schlecht. Mit Ausnahme des Landkreises Saar-Pfalz sind die als Aufgabenträger verantwortlichen Landkreise schlecht aufgestellt. Schlusslicht ist Merzig-Wadern, das trotz seiner Nähe zu Luxemburg den ÖPNV kaum fördert. Die Landesmittel für den ÖPNV verschwinden dort in der Wirtschaftsförderung. Auch auf Landesebene sieht es verkehrspolitisch mau aus. Nach der verkehrspolitischen Enttäuschung der Jamaika-Regierung (CDU/FDP/Grüne) hat die neue saarländische CDU/SPD-Landesregierung das Thema Verkehr ins „Superministerium“ für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr gepackt. Dort gibt es in der Abteilung Verkehr Referate für Binnenschifffahrt, Luftverkehr, Straßenbau und ÖPNV. Das Thema Schienenverkehr kommt nicht mehr vor. Experten sind im Ruhestand, Stellen gestrichen.

Unter diesen Voraussetzungen ist eine nachhaltige Ausgestaltung von Mobilität im Saarland nicht zu realisieren. Eine inhaltliche Auseinandersetzung mit Themen des Verkehrs findet nur unzureichend statt, da die Voraussetzungen, belastbare Zahlen und Fakten zum Verkehr fehlen, genau wie die Ausführung der gesetzlichen Verpflichtungen zur Verkehrsplanung. Der letzte Verkehrsentwicklungsplan stammt von 1995, seine Aussagen sind längst überholt. Insgesamt ist das Vorgehen zur Gestaltung des öffentlichen Verkehrs im Saarland derzeit intransparent, visionsfrei und ziellos, insbesondere im Schienenverkehr, bei den Regiobuslinien und im grenzüberschreitenden Bereich. Gerade grenzüberschreitend droht zunehmend die Isolierung beim ÖPNV.

Im Vergleich zu den Nachbarn Luxemburg mit seiner Strategie zur nachhaltigen Mobilität oder zu Rheinland-Pfalz mit seinem Taktverkehr und Streckenreaktivierungen hängt das Saarland hinterher. Seine Fachkompetenz im Bereich der Verkehrsplanung und Gestaltung von Mobilität blutet aus. Die strukturellen Defizite in Organisation und Verwaltung nehmen rasant zu, bis hin zum grotesken Versuch der Stadt Sulzbach, sich aus der Verantwortung für den ÖPNV heraus zu klagen.

Ein Negativbeispiel ist auch der saarländische Verkehrsverbund saarVV von- im wesentlichen- sieben saarländischen Verkehrsbetrieben. Man hat den Eindruck, als sei deren Hauptziel keinen anderen Transportunternehmer, vor allem keinen der günstiger fährt, am Kuchen teilhaben zu lassen. So haben wir einen der teuersten Nahverkehrsverbände. In Luxemburg kosten zwei Stunden unbeschränktes Fahren auf allen Bahn- und Buslinien zwei Euro (Kuerzzäitbilljee), die Monatskarte (Oekopass) nur 50,- €. Bei uns an der Saar kostet bereits eine Einzelfahrt in der Preisstufe 1 schon 2,10 € und bei Preisstufe 0 gar 2,50 €, das Bürgerticket monatlich 109,- €. Wir brauchen dringend auch im Saarland eine Verkehrswende. Weg vom Autoland, hin zur zukunftsfähigen Mobilität mit mehr sanftem Verkehr, Bussen und Bahnen sowie der Entkoppelung von Autofahren und Autobesitz (Carsharing). (WMR)

Mobilität im Saarland im Jahre 2038 – eine Vision

50 Jahre VCD-Arbeit liegen hinter uns, die Mobilität im Saarland hat sich auf positive Weise weiterentwickelt. Erinnern wir uns an die Probleme des Jahres 2013: als der VCD sein 25jähriges Jubiläum feierte, da hatte das Saarland im Vergleich mit anderen Bundesländern den Spitzenplatz bei der Autonutzung inne, den meisten Saarländern galt das Auto als unverzichtbar, mit hohen Kosten für öffentliche und private Haushalte, Belastungen für Stadtbild und Umwelt. Fahrradwege existierten nicht als Netz, sondern nur in Einzelstrecken. Der 2005 gegründete Verkehrsverbund saarVV hatte im ÖPNV überfällige Verbesserungen gebracht, aber in acht Jahren seines Bestehens waren seine "Kinderkrankheiten" überdeutlich geworden: zu kleinen Waben, Lücken im Fahrkartenangebot, die unpraktische Struktur des Verbunds. Das Saarland leistete sich trotz angespannter Finanzlage einen teuren Subventionswettbewerb zur Förderung von Regionalflughäfen, tat sich aber bei Reaktivierung von vorhandenen Schienenstrecken schwer.

Seither hat sich viel geändert. Die Erweiterung des ÖPNV-Angebots ist nach einigen Jahren zum Selbstläufer geworden. Verlässliche Taktzeiten mit Anschlussgarantien an wichtigen Umsteigepunkten und attraktive Preise haben Bus und Bahn zum bequemen Alltagsverkehrsmittel für alle gemacht. Als durchschlagende Erfolge erwiesen sich dabei die neuen Saarbahn-Linien zur Universität, nach Forbach und in den Warndt sowie die S-Bahn auf der reaktivierten Strecke Homburg-Zweibrücken. Die Strecke nach Forbach gilt als Musterbeispiel für gelungene grenzüberschreitende Zusammenarbeit; bei saarländischen wie lothringischen Entscheidungsträgern ist die gegenseitige Konsultation und Absprache in ÖPNV-Fragen zur Routine geworden.

Vierierorts hat sich das Stadtbild verändert. 2013 stand im Mittelpunkt der Verkehrsplanung oft noch die bequeme und sichere Führung des Autoverkehrs. Radspuren, Bürgersteige und Bushaltestellen wurden dann in einem zweiten Schritt "drumherum" drapiert. Seit jedoch Straßen und Kreuzungen regelmäßig von Architekten geplant werden, die selbst Busse nutzen, Rad fahren oder zu Fuß gehen, sind viele ärgerliche Umwege für Fußgänger und viele Lücken im Radwegenetz verschwunden. Dasselbe gilt für die unansehnlichen Mondlandschaften, die früher innerstädtische Parkplätze ganze Quartiere abwerteten (so früher der Saarbrücker Beethovenplatz).

Und die Bedeutung des Autos? Immer noch ist es für viele Saarländer unverzichtbar – und zwar als Lückenfüller für die letzten vom ÖPNV unerschlossenen meist ländlichen Räume und Zeiten (z. B. nachts). Die meisten haben allerdings längst aufgehört, exorbitante Beträge in den Besitz des eigenen Autos zu stecken, das stundenlang ungenutzt parkt. Viele nutzen Car-Sharing-Angebote, die es nun auch im ganzen Land gibt, oder die Taxis. Planung und Bau von Straßen geschieht im Land strikt nach nachgewiesenem Bedarf; nur mit Kopfschütteln erinnert man sich daran, dass 2013 Prestigefragen und eine unbelegte, vage Aussicht auf nicht näher definierte "Wirtschaftsförderung" noch als Argumente galten. In der Fachliteratur gilt die seinerzeit geplante Nordsaarlandstraße als abschreckendes Beispiel dafür. (RA)



Mo - Fr 8:30 - 12:00 Uhr
Mo - Do 12:30 - 17:00 Uhr
Fr Nachmittag geschlossen

Persönlich und kompetent – **Mobilitätszentrale** Saarpfalz-Kreis



**Informationen zur Mobilität und viele Freizeittipps
unter Tel. 0 68 94/13-123**

- Fahrplanauskunft
- Fahrkartenverkauf
- Tarifauskunft
- Fundsachen
- Anregungen und Kritik
- www.saarfahrplan.de

St. Ingbert, Rendezvous-Platz, Am Markt 9,
stadtbus-igb@saarpfalzbus.de

Mehr Infos unter www.saarpfalzbus.de

Saar-Pfalz-Bus