



## Verkehrswende jetzt

Bevorstehender Regierungswechsel im Saarland ermöglicht  
verkehrspolitische Kurskorrektur

Mit großer Sorge beobachten die Mitglieder des ökologischen Verkehrsclubs (VCD) die Entwicklung im saarländischen Verkehrswesen: Es sind weder ernsthafte Maßnahmen erkennbar, um die ökologische Verkehrswende auch im Saarland einzuleiten, noch kommt ein attraktives, bezahlbares und grenzüberschreitendes Angebot im öffentlichen Personennahverkehr zu Stande. Der Paradigmenwechsel in der Mobilität zugunsten des sanften Verkehrs und mit der Verlagerung von größeren Teilen des Personen- und Güterverkehrs auf Bahn und Bus steht an der Saar noch aus. Die statistischen Zahlen dokumentieren auf erschreckende Weise, wie stark hierzulande eine Fixierung auf den Straßenkraftverkehr fortbesteht, während in den Nachbarregionen längst neue Wege beschritten wurden.

Mit Blick auf die Herausforderungen angesichts des Klimawandels und PeakOil schlagen die Mitglieder des VCD Saar vor, dass die neue Landesregierung die Chance zur Kurskorrektur in der Verkehrspolitik ergreift. Konkret sind dazu nach Meinung des VCD Saar die folgenden Maßnahmen zügig auf den Weg zu bringen:

1. Das Saarland besitzt eine Reihe von Bahnstrecken, die zur Zeit nicht genutzt werden. Dieses Kapital sollte aktiviert werden, um das Schienennetz im Vergleich zu Neubaumaßnahmen mit geringen Kosten aufzuwerten. Leicht zu realisieren sind insbesondere die **Reaktivierungen der Strecken von Homburg nach Zweibrücken, von Saarbrücken nach Überherrn bzw in den Warndt** und die Erweiterung der **Niedtalbahn bis Bouzonville**.
2. Ja, zur **Saarbahn nach Völklingen, aber links der Saar!** Damit wird die vorhandene Strecke genutzt und es besteht die Option einer Erweiterung nach Großrosseln und Wadgassen/Überherrn. Ein neuer Haltepunkt „Saarbrücken West“ (Messe, Calypso, DFG, Alt-Saarbrücken) könnte zusätzlich die Linie nach Forbach aufwerten. Eine spätere Fortsetzung als Metro-Saarlor nach Lothringen ist ins Auge zu fassen
3. Definition eines **Zieles für den Anteil der Verkehrsträger** (Modal Split) vergleichbar dem Großherzogtum Luxemburg: Auch im Saarland sind bis 2020 die technischen und kommunikativen Voraussetzungen zu schaffen, damit *ein Viertel aller Wege ohne Straßen-Kraftverkehr* zurück gelegt werden wird.
4. Umwandlung des derzeitigen Landesbetriebes für Straßenbau in eine moderne **Landesbehörde für Mobilität** mit Fachkompetenz auch für die Verkehrsträger Schiene und sanften Verkehr, also Zu Fuß gehen und Rad fahren.

5. Ernsthafter Dialog und kontinuierliche **Abstimmung mit den Nachbarregionen**, insbesondere mit Lothringen, zur Gestaltung von attraktiven Angeboten im regionalen Bus- und Schienenverkehr. Mit dem **Ringzug Q\_Intracity** wurde dazu bereits ein Konzept vorgestellt, das zumindest im Bereich Luxemburg – Metz – Saarbrücken vorangebracht werden sollte.
6. **Novellierung des saarländischen ÖPNV-Gesetzes** unter Integration der überfälligen Aktualisierung gemäß EU-Vorgaben sowie zur
  - **Reform des saarländischen Verkehrsverbundes** saarVV unter Integration der Besteller, Bürger und Aufgabenträger
  - Vereinfachung und **Verschlankung der komplizierten Trägerschaft** im saarländischen, öffentlichen Nahverkehr mit seiner Vielfalt an Zweckverbänden und Managementgesellschaften: Es bedarf einer *einheitlichen* landesweiten Abstimmung mit fachlicher Planungs-kompetenz und abgestimmter Vergabepraxis für alle öffentlichen Verkehre.
  - **Beteiligung der Bürger und Kunden** im Vorfeld von Ausschreibungen und der Vergabe von Verkehrsleistungen an Verkehrsunternehmen.
7. **Optimierung der Tarifstruktur im saarVV** unter Anpassung der Wabenstruktur: Einführung von wabenübergreifenden Kurzstreckenkarten und Rückführung auf ein Preisniveau, das steigende Fahrgastzahlen ermöglicht.
8. Konsequente Weiterentwicklung der eingeleiteten Kooperation der **Flughäfen der Großregion** wie z.B. Ensheim und Zweibrücken mit dem Ziel einer deutlichen Reduktion der saarländischen Subvention von jährlich 8 Millionen Euro
9. konsequenter Ausbau der Radinfrastruktur in den Orten zur Nutzung für den Alltagsverkehr auch auf kurzen Strecken
10. Rückgewinnung von Verkehrsflächen in den Orten für Fußgänger bzw Anwohner

\*Beschlossen auf der Landesmitgliederversammlung des VCD Saar am 2. Februar 2012 in Saarbrücken