

Einladung zur Jahreshauptversammlung

Unsere Mitgliederversammlung 2013 werden wir dieses Jahr im Präsidial-Sitzungssaal im Gebäude der ehemaligen Bahndirektion Saarbrücken, Am Hauptbahnhof 4 (Eingang „Bundespolizei“), durchführen.

Termin: 7. März 2013
Beginn: 18:00 Uhr

Tagesordnung

1. Begrüßung durch den Vorstand
2. Begrüßung durch Beatrice Leloup, Geschäftsführer Alleo GmbH mit Kurzinfo zu „5 Jahre deutsch-französischer Hochgeschwindigkeitsverkehr“
3. Kurzreferat von Adalbert Ott, Stellv. Geschäftsführer VGS: „Der Schienen-Nahverkehr im Saarland in fünf Jahren“
4. Diskussion mit den Referenten
5. Feststellung der Beschlussfähigkeit
6. Genehmigung der Tagesordnung
7. Wahl des Versammlungsleiters und des Protokollführers
8. Genehmigung Protokoll JHV 2012
9. Bericht des Vorstands, des Schatzmeisters und der Kassenprüfer
10. Aussprache zu Punkt 9
11. Entlastung des Vorstandes für das Jahr 2012
12. Arbeitsschwerpunkte 2013
13. Verabschiedung des Haushaltsplans 2013
14. Anträge
15. Verschiedenes
 Ende: 20h15

Anträge sind bis zum 22. Februar per Post oder e-mail (saarland@vcd.org) an den Vorstand zu senden, über die Zulassung von kurzfristigeren Anträgen beschließt die Mitgliederversammlung. Das Kurzprotokoll der letzten JHV ist auf unserer Internetseite veröffentlicht. Das vollständige Protokoll liegt bei der Versammlung aus und kann auch vorab auf Anforderung Mitgliedern zugeschickt werden.

Regionalgruppe in St. Ingbert aktiv

Mehr als zwei Jahre hat es gedauert, bis der Wunsch der Grundschüler in Erfüllung ging: Sie hatten im Rahmen der VCD-Aktion „Zu Fuß zur Schule“ 2010 eine Querungshilfe für die Rischbachstraße in St. Ingbert gefordert. Seit kurz vor Weihnachten ist diese jetzt als Zebrastrifen realisiert. Sie sichert einen Hauptweg des Sanften Verkehrs zwischen Wohnvierteln und Innenstadt ab. Unterdessen ist auch 2012 die Kampagne „Zu Fuß zur Schule“ mit Schwerpunkt St. Ingbert und Rohrbach im Herbst gelaufen. Eine Luftballonaktion hat auf Mängel am Schulweg aufmerksam gemacht. Neue Haltestellen als Bodentattoos werben seither für den Laufbus für Schulkinder.



Die „Stadt für alle“ ist das Motto eines Zusammenschlusses von Bürgern, Polizei und Vereinen, darunter Handel und Gewerbe und VCD in St. Ingbert (Regionalgruppe St. Ingbert und Biosphäre Bliesgau). Ziel des gemeinsamen Vorschlages ist, die Aufenthaltsqualität der Innenstadt zu erhöhen und den Bus-, Fuß- und Radverkehr zu stärken. In einem ersten Schritt soll die Poststraße von einer zweispurigen Einbahnstraßen-Rennbahn in einen verkehrsberuhigten Bereich mit Begegnungszonen umgewandelt werden. (WMR)

Autofasten 2013

Auch in diesem Jahr rufen die Kirchen im Südwesten Deutschlands und in Luxemburg in der Zeit vom 25.2 bis 24.3. wieder zum Autofasten auf. Sie wollen damit zum überlegten Gebrauch des Autos anregen.



Durch weniger Fahrten, und vor allem den Verzicht auf Kurzstreckenfahrten, wird der Schadstoff- und CO₂-Ausstoß reduziert. Die Aktion will den Umstieg auf den ÖPNV, die Nutzung von Fahrgemeinschaften und CarSharing nahe

legen, sowie, auf kurzen Strecken, zur Nutzung des Fahrrades und zum Zu-Fuß-Gehen animieren. Letzteres bietet auch gesundheitliche Vorteile.

Der VCD Saarland bittet seine Mitglieder bei der Aktion Autofasten mitzumachen. Anmeldungen sind möglich per Mail unter autofasten@bistum-trier.de oder per Post an die Adresse: Autofasten Hinter dem Dom 6 in 54290 Trier. Nebenbei sind, bei Anmeldung bis zum 18. Februar, zahlreiche Sachpreise und Freifahrtscheine zu gewinnen. (PT)

Liebe Mitglieder und Freunde des VCD Saarland.

Überall in der Republik regt sich Widerstand gegen die nicht enden wollende Zubetonierung der Landschaft, gegen die Unwirtlichkeit der Städte, gegen die Gefahren mit denen Kinder, Fußgänger und Radfahrer im Straßenverkehr konfrontiert sind, gegen die Zumutungen des öffentlichen Verkehrs. Auch im Saarland haben sich Menschen zusammengefunden, die sich nicht damit abfinden wollen, dass Stadtplanung und Verkehrspolitik zur Politik für das Auto verkommen sind. Wir schreiben das Jahr 1988. Der VCD Landesverband Saarland wird gegründet.

Nach 25 Jahren können wir auf einiges Erreichte zurückblicken, das schon fast selbstverständlich geworden ist, aber viele Baustellen sind noch offen und jedes Jahr kommen neue Herausforderungen dazu. Aus diesem Anlass planen wir für dieses Jahr eine Jubiläumsveranstaltung. Anregungen und Ideen dazu sind willkommen.

Auch sonst erwarten wir ein spannendes Jahr. ÖPNV Gesetz, die Neuordnung des saarVV, der Verkehrsentwicklungsplan stehen auf der Agenda der Landesregierung und werden von uns aufmerksam begleitet. Thema bleiben weiterhin die Nordsaarlandstraße, der Flughafen und die Bahnreaktivierung Homburg Zweibrücken.

Über diese und weitere Arbeitsschwerpunkte werden wir am 7. März auf unserer Mitgliederversammlung diskutieren, zu der wir Euch herzlich einladen.

Andrea Schrickel

Zehn Millionen € in die Luft geblasen

Mehr als 10 Millionen Euro aus der saarländischen Landeskasse sind bereits 2011 in den Flughafen Ensheim geflossen. Für 2012 deutet sich keine Besserung an. Das bedeutet angesichts der jährlich rund 450 000 Fluggäste, dass jedes Flugticket mit rund 22 Euro aus Steuergeldern bezuschusst wird! Das Geld fehlt entsprechend für andere Maßnahmen. Und gerade im öffentlichen Nahverkehr, Sanierung von Bahnhöfen oder für den Ausbau des sanften Verkehrs (Fuß- und Radverkehr) könnte im Saarland mit 10 zehn Millionen jährlich viel bewegt werden.

Der VCD hat daher vorgeschlagen, anstelle einer Belastung des Landeshaushaltes, die Kosten sozial gerecht auf die tatsächlichen Nutzer umzulegen. Jeder Fluggast sollte selbst diesen Beitrag von rund 25 Euro bezahlen und damit unter Beweis stellen, was ihm der Flughafen vor der Haustür wert ist. Die Linienflieger z. B. nach Berlin, darunter viele Entscheidungsträger aus der Saarregierung, aber auch die Ferienflieger, haben es dann in der Hand, den Fortbestand des Flughafens selbst zu sichern. Mit dieser Idee hatte der geschäftsführende Landesvorstand des VCD Saar Ende Oktober auch den zuständigen Staatssekretär Jürgen Barke im saarländischen Wirtschafts- und Verkehrsministerium konfrontiert.

Die Groteske um den Flughafen Saarbrücken – er liegt übrigens in einem Trinkwasserschutzgebiet – dauert indes weiter an: Die Hoffnung auf den neuen Anbieter OLT hat sich schnell zerschlagen. Nach gerade mal drei Monaten hat in Saarbrücken neu gestartete Fluggesellschaft OLT Express drei von vier Strecken (München, Wien, London, Hamburg) gestrichen. Auch die Kooperation mit dem zwanzig Kilometer entfernten Nachbarflughafen Zweibrücken kommt nicht voran. Besonders bemerkenswert und unsäglich ist das Luxair-Angebot ab Saarbrücken nach Luxemburg und Mannheim. Der VCD rät, sich auf einen der fünf SaarLorLux-Flughäfen im Umkreis von 150 km zu einigen. Wie denken Sie als Mitglied oder noch nicht Mitglied über den saarländischen Flughafen? Wir freuen uns auf Ihre Zuschriften: saarland@vcd.org (WMR)



Bahnsteighöhe 76 cm!

Erfreulicherweise hat sich im Laufe der Jahre doch einiges an den saarländischen Bahn-Haltepunkten getan. So wurde zuletzt der neue Haltepunkt Burbach-Mitte eröffnet. Die beiden Außenbahnsteige sind stufenlos zu erreichen. Aber dort endet leider auch schon der barrierefreie Zugang. Bei der Bahnsteighöhe von 55 cm sehen sich die Fahrgäste beim Einsteigen einer Stufe gegenüber.

Warum wird im Saarland bei Um- oder Neubauten nicht die Bahnsteighöhe von 76 cm, gemessen von der Schienenoberkante, eingerichtet? Stattdessen gibt es eine bunte Mischung von Bahnsteigen mit 38, 55 und 76 cm (und noch einigen kleinen Abweichungen davon).

76 cm Bahnsteighöhe, das ist nicht nur eine Forderung des VCD, nachzulesen schon in unserem Test saarländischer Bahnhöfe aus dem Jahr 2008. Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) fordert in § 13 „Bei Neubauten oder umfassenden Umbauten von Personenbahnsteigen sollen in der Regel die Bahnsteigkanten auf eine Höhe von 0,76 m über Schienenoberkante gelegt werden...“

Das hat natürlich seine Geschichte. In der Entwicklung des Eisenbahnverkehrs waren Fahrzeuge zunächst dafür konzipiert, auch auf freier Strecke zu halten, so dass die standardisierten Bahnsteighöhen niedrig blieben und in der Regel mehrere Trittstufen am Fahrzeug vorhanden waren. Man erinnere sich an Bilder der Eisenbahnen in alten Wildwestfilmen. Bei modernen Systemen versucht man dagegen, Bahnsteig- und Fahrzeugbodenhöhe weitestgehend anzugleichen. Die bei S- und Regionalbahnen eingesetzten Fahrzeuge der Baureihen 425/426 haben eine Bodenhöhe von 78 cm.

Die im Saarland eingesetzten Fahrzeuge haben eine Trittstufe etwa auf Höhe 55 cm. Bei 38 cm-Bahnsteigen ist auch diese noch zu hoch. Bei 76 cm-Bahnsteigen muss eine Lücke von etwa 50 cm überwunden werden. Es passt also eigentlich nie.

Da die Haltepunkte in Rheinland-Pfalz inzwischen fast durchweg auf 76 cm ausgelegt sind, können die Fahrzeuge dort ohne Trittstufe auskommen (zu beobachten an Gleis 1 in Homburg). Der verbleibende schmale Spalt erfordert auch bei Rollstühlen nur ein leichtes Anheben der Vorderräder. Die im Saarland eingebauten teuren, mit viel Zeitaufwand zu bedienenden und nur an Zugsanfang und -ende vorhandenen Rollstuhlhublifte können entfallen.

Von Vorteil ist der höhengleiche Zugang natürlich nicht nur für Menschen im Rollstuhl sondern auch für Reisende mit Gehhilfen, Kinderwagen, großem Gepäck, Gipsbein, Fahrrad – eigentlich für alle, denn Ein- und Aussteigen geht dann einfach schneller.

Mit Höhe 76 cm erreicht man natürlich nicht überall den perfekten Einstieg. Unterschiedliche Fahrzeughöhen und gebogene Bahnsteige bleiben. Das Ziel sollte aber sein, wenigstens einen Faktor zu vereinheitlichen. Umso mehr erstaunt es, dass auch bei Neu- und Umbauten keine Veränderung vorgenommen wird. Erinnert seien an Kirkel, Limbach und Rohrbach. In Scheidt hat man gar einen 38 cm Bahnsteig mit einem neuen Belag versehen (siehe Rundbrief 2/2011). Kurios ist die Situation in St. Ingbert: Bahnsteig 2 und 3 haben 76 cm Höhe und sind über einen Aufzug zu erreichen. Der Hausbahnsteig 1 hat 55 cm. Dort halten die Züge nach Dillingen.

Was die Kosten betrifft, so wirkt sich die Höhe bei Neu- und Umbauten nicht wesentlich aus. Wenn man aber die Höhe nachträglich ändern möchte, dann wird es richtig teuer. Dann muss alles geändert werden: Sockel von Automaten, Beleuchtung, Wartehäuschen, Treppen, Aufzüge, Zugänge.

Zur Zeit sind Bauarbeiten in Saarbrücken-Burbach zu beobachten, also der alte Haltepunkt, den man vielleicht zur besseren Unterscheidung „Burbach-Saarterrassen“ nennen sollte. Der Belag wird erneuert, aber die alte Höhe bleibt. Was ist mit dem katastrophalen Zustand der Unterführung? Wann wird endlich die Treppe zu der neuen Fußgängerbrücke gebaut? Ohne diese Treppe gibt die Brücke als Zugang zum Bahnhof keinen Sinn. Erinnert sei daran, dass diese Brücke mit Mitteln aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz gebaut wurde.

Die Allianz pro Schiene hat die Anzahl der stufenfreien Bahnhöfe in den Bundesländern verglichen. Das Saarland ist Schlusslicht. Dieser unrühmliche Platz wird teuer erkaufte. (GS)



VCD im Internet

Das Internet wird immer mehr als Mittel zur Information genutzt. Auch der VCD Saarland hat schon länger unter www.vcd.org/saarland eine Seite. Dort gibt es Informationen über unsere Arbeit, aktuelle Themen zum Verkehr, Termine unserer Sitzungen sowie interessante Veranstaltungen zum Thema Verkehr.

Ergänzt wird die VCD Seite mit Bildern aus dem Saarland zu verschiedensten Verkehrsthemen sowie ein Rubrik mit Artikeln der Leser. Wir würden uns freuen wenn auch Sie ab und zu unsere Seite besuchen oder auch Beiträge beisteuern.

Dort gibt es auch einen Link zur Anmeldung zu unserem e-Mail-Verteiler, über den wir unsere „Aktiven“ anschreiben und mit Neuigkeiten versorgen. (KHJ)

Mit dem Bus zur Moulin de la Blies

Saargemünd war im 19. Jahrhundert ein Zentrum der Steingut-Herstellung. Die ehemalige Wackenmühle am Ufer der Blies war spezialisiert auf die Herstellung der Steingut- und Porzellanmasse. Heute beherbergt die Bliesmühle das Museum für Steingut-Technik. Auf drei Ebenen werden die Produktionsphasen von der Aufbereitung der Rohstoffe über das Brennen bis zur künstlerischen Gestaltung des Steinguts dargestellt. Die Funktion zahlreicher Original-Maschinen wird in Modellen anschaulich erklärt.

Nicht weniger lohnend als das Museum selbst ist der Besuch des Außenbereichs. Dazu gehört der Ruinen-Garten. In einem Labyrinth von Ruinen ehemaliger Werkstätten hat sich die Natur wieder ausgebreitet. Daran an schließt sich eine Gartenanlage, der Jardin des Faïnciers mit einer sehr interessanten Pflanzenwelt, die eine Symbiose mit Resten der Keramikherstellung eingegangen ist. Dazu gehört beispielsweise der „Kleine Keramikscherbenwald“, einem Wäldchen, das sich auf einem Hügel von Keramikscherben angesiedelt hat. Alte Werkslokomotiven machen den Besuch schließlich auch für Freunde der Schienenfahrzeuge interessant. Alles in allem ein sehr empfehlenswertes Ausflugsziel. Aber wie kommt man hin? Mit dem Auto ist es natürlich kein Problem. Auch der Radweg von Gräfinthal über Bliesguersviller führt direkt an dem Gelände vorbei. Es gibt zudem eine Fußgängerbrücke über die Blies Richtung Sitterswald. Schwieriger wird es mit dem ÖPNV. Aus Richtung Saarbrücken bietet sich natürlich die Saarbahn an. Dann kommen aber noch knapp 30 Minuten Fußweg durch die Avenue de la Blies. Vom Bliesgau aus gibt es eine recht gute Busverbindung, nämlich die Linie MS3 von Homburg über Blieskastel und Aßweiler. Von St. Ingbert aus kommt man mit der Linie 507 bis Aßweiler, wo man am Busbahnhof bequem umsteigen kann (am Wochenende als Anrufsammeltaxi).

Diese Verbindung ist vergleichsweise schnell und führt durch die schöne Landschaft des Bliesgaus, ist aber leider wenig bekannt. Der Bus hält in Saargemünd von Frauenberg kommend nur an der Haltestelle Lamy Cora bevor er zum Bahnhof fährt. Von dieser Haltestelle ist die Bliesmühle in etwa 20 Minuten Fußweg zu erreichen. Aber wehe, man verläuft sich einmal, wie es dem Autor dieser Zeilen erging. Dann ist man verloren in einer Wüste von Supermärkten, Parkplätzen, Strassen und Kreisverkehren, zugeparkten oder nicht vorhandenen Bürgersteigen. Keinerlei Beschilderung. Lost in Sarreguemines.

Der richtige Weg: Von der Haltestelle Lamy Cora aus entgegen der Fahrtrichtung des Busses gehen in Richtung Hotel, dann durch die Rue de Bitche am Friedhof vorbei, die Rue de 2 Ponts überqueren, weiter durch die Rue des Romains. Diese mündet in die Avenue de la Blies auf Höhe der Bliesmühle.

Wenn Berufstätige und Schüler am Ziel sind, sind die Busse nur noch wenig besetzt. Mit besseren Informationen könnten in dieser Zeit Ausflügler als Fahrgäste gewonnen werden. (GS)

Das Museum ist täglich außer Montag geöffnet, der Jardin des Faïnciers erst wieder ab 1. April.

<http://www.sarreguemines-museum.com/musees/mtf.asp>



Kaum zu glauben aber wahr: Hier hält pünktlich der Bus nach Homburg über Aßweiler und Blieskastel.

Aus für Nordsaarlandstraße

Im Sommer erhielt der VCD Saar das zurückgehaltene Gutachten zur Nordsaarlandstraße zur Kenntnis. Das Gutachten zeigt auf, dass der Straßenneubau weder notwendig, noch wirtschaftlich vertretbar ist und schon gar nicht ökologisch machbar ist. In einer Podiumsdiskussion mit Beteiligung des VCD im November wurde denn auch deutlich, dass lokale Politiker nicht die verkehrliche Wirkung sondern eine strukturpolitische Wirkung im Vordergrund sehen. Alternativen bleiben weiter im Raum Merzig unterentwickelt. Der Landkreis ist Schlusslicht im ÖV-Angebot. Pikant ist, dass der Straßenneubau nun quer durch das Übungsgelände der Bundeswehr führen soll. Diese könnte sich dann vom Standort Merzig verabschieden – Strukturpolitik? (WMR)



Zum Schaumberg mit dem Bus

Der Schaumberg bei Tholey erhebt sich mit 566 m aus der umgebenden Landschaft. Er war und ist eine beliebtes Ausflugsziel. Derzeit wird der Aussichtsturm noch renoviert, aber für die Besucher gibt es mit der Schaumbergalm ein neues Ausflugslokal mit Fernsicht. Nun kann man das Schaumbergplateau auch mit dem Bus von Tholey aus erreichen. Dazu wurde eine neue Haltestelle mit Warthalle und Wendeschleife auf dem Plateau angelegt. Auch Sonntags wird die Haltestelle Schaumberg mehrfach angefahren. Der VCD hofft, dass das Busangebot genutzt wird, und dem Berg und seiner Natur dadurch eine Anzahl Autofahrten erspart bleiben. (KHJ)



Impressum

VCD Landesverband Saarland
Ev. Kirchstraße 8
(im Haus der Umwelt)
66111 Saarbrücken
Mail: Saarland@vcd.org
Tel: 0681-9679440
Vorsitzende Andrea Schrickel
(v.i.S.d.P.)
Die Artikel in diesem Rundbrief
stammen von :
Karl Heinz Janson (KHJ)
Peter Thomas (PT)
Manuel Schauer (MS)
Werner Matias Ried (WMR)
Gerhard Stengel (GS)
Redaktion: Karl Heinz Janson
Satz und Druck:
Pirrot Digitaldruck Dudweiler

Mehr Bahnhaltepunkte

Die Landeshauptstadt Saarbrücken hat den VCD Saarland zur Beteiligung am Nahverkehrsplan gebeten. Unsere erste Stellungnahme regt an, im Plan über die Bus-Planungskompetenz der Stadt hinaus auch Schnittstellen zum Schienenverkehr, Fahrradverkehr zu definieren und den Bedarf mit Blick auf die seit Jahren ausstehende Verkehrsentwicklungsplanung des Landes zu nutzen (siehe www.vcd.org/saarland). Der VCD hat dazu zahlreiche zusätzliche Haltepunkte im Schienenverkehr vorgeschlagen. (WMR)

Foto: Der Herzogplatz mit Rathaus und Museum ist keine 10 Gehminuten vom Zweibrücker Bahnhof entfernt.



Bahnstrecke Homburg – Zweibrücken

Zweimal erster Platz in Folge, das ist gewöhnlich ein Grund zum Feiern. Nicht so beim Sieger der aktuellen Umfrage der Rheinpfalz (Zweibrücker Rundschau) zum Thema des Jahres 2012. Die Reaktivierung der Bahnstrecke von Homburg nach Zweibrücken ist nicht vorangekommen. Deshalb steht dieses Thema für die Menschen in der Region immer noch ganz oben. Mit dem jahrelangen Hinauszögern von Entscheidungen lassen sie sich nicht abspeisen.

Die Aktivitäten gehen jedenfalls weiter. „Eine Region – eine Bahn“ unter diesem Titel hielt Heiner Monheim, Verkehrswissenschaftler an der Universität Trier, Ende November einen Vortrag im Zweibrücker Herzogsaal. Eingeladen hatten der „Verein zur Förderung des Schienenverkehrs in und um Zweibrücken“, das „Bündnis der Zweibrücker Wirtschaft“, der Verein „Zukunftsregion Westpfalz“ sowie die Tageszeitung Rheinpfalz.

Monheim kam in seinem Vortrag zu dem Schluss: „Es gibt keinen sinnvollen Grund, der gegen eine Reaktivierung spricht.“ Und: „Es wäre nicht nachvollziehbar, sollte ein so kleines und sinnvolles Projekt nicht umgesetzt werden.“ Bemerkenswert, ja geradezu untypisch, fand er aber auch den breiten Konsens in der Bevölkerung für die Reaktivierung. „Bisher habe ich noch kein Projekt gesehen, das so viele Unterstützer aus dem bürgerlichen Lager hatte wie hier in Zweibrücken“, sagte er.

In der Tat, die lauwarne Aussitzerei hat man inzwischen satt. Wolfgang Staedtler vom Förderverein, sonst eher bekannt für diplomatische Worte, zur Einschätzung der saarländischen Landespolitik: „Dort wird das Projekt verzögert und verschleppt. Da steigt schon Wut und Zorn auf.“ Die Saarpfalz-Region muss attraktiv sein für junge, gut ausgebildete Menschen, erklärte der Unternehmer Dieter Weber vom Bündnis der Zweibrücker Wirtschaft. Dazu gehört unbedingt eine moderne Verkehrsinfrastruktur mit einer guten Bahnanbindung. Das Gutachten sollte inzwischen fertig gestellt sein. Die Bürger werden dafür sorgen, dass es nicht in Schubladen verschwindet.

Gelegentlich hört man die Meinung, der Buslinie R7 würde die Bahn die Fahrgäste wegnehmen. Wer einmal diese Linie genutzt hat, der sieht, dass sie gut genutzt wird zwischen den Ortschaften an der Strecke, aber als Zubringer zum Bahnhof Homburg nur ein Notbehelf ist. Es geht nicht darum, einer guten Buslinie Konkurrenz zu machen, es geht darum, den Autoverkehr zu reduzieren. Die Erfahrung zeigt, dass eine Bahnlinie von 40% der Autofahrer genutzt wird, während es beim Bus nur 5% sind. Diese Zahlen nannte Dieter Ludwig, der „Erfinder“ der Karlsruher Stadtbahn während einer Sonderfahrt mit dem VCD. Es gibt Vorschläge, die Linienführung des Busses zu modifizieren, z.B. eine Anbindung der Uni-Klinik. Und wie wäre es mit einer Busverbindung von Zweibrücken Hbf nach Bitche via Flughafen? Aktuelle Fahrzeiten mit dem ÖPNV betragen 4 und 6 Stunden. (GS) www.zw-rail.de

Radmitnahme wird besser

Die Mitnahme von Fahrrädern auf der Nahestrecke hat sich in letzter Zeit sehr zum Ärger der Radtouristen entwickelt. Es gab häufige Beschwerden. Durch Anordnung des Eisenbahnbundesamtes sind in den RE der DB nur mehr vier Fahrräder je Triebwagen zugelassen. ADFC und VCD wurden deshalb bei der VGS vorstellig. Kurzfristig ist zwar keine Besserung möglich, aber mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2014 wird sich die Situation deutlich verbessern. Der dann neue Betreiber der Strecke setzt neue Triebfahrzeuge ein die pro Triebwagen 12 Fahrradplätze bieten. Da meist in Doppeltraktion gefahren wird, stehen somit 24 Plätze zur Verfügung. (MS)

Bundsvorsitzender kommt!

Im Herbst 2012 wurde Michael Ziesak als Bundsvorsitzender des VCD für weitere zwei Jahre bestätigt. Er hat sich vorgenommen wieder die einzelnen Landesverbände vor Ort zu besuchen und wird deshalb im Rahmen unserer JHV auch nach Saarbrücken kommen.

Engagement am Fahrkartenschalter

In den letzten Jahren sind viele Fahrkartenschalter in saarländischen Bahnhöfen geschlossen worden. Nur in wenigen Bahnhöfen werden Kunden noch an einem Schalter wie im Bahnhof Merzig durch einen kompetenten Verkäufer oder einen kompetente Verkäuferin beraten. Der VCD hat dem im Bahnhof Merzig tätigen und mehrfach ausgezeichneten Verkäufer Dietmar Dußing für seine engagierte und kompetente Beratung beim Fahrkartenverkauf gedankt. „Eine gute Beratung ist für die Wahl der Bahn als Verkehrsmittel nicht zu unterschätzen. Dies gilt umso mehr, als sich durch den Kauf einer Fahrkarte zum Sparpreis im Vergleich zum Normalpreis viel Geld sparen lässt; Gelegenheitsfahrer können aber eine Sparpreis-Fahrkarte nicht ohne Beratung kaufen“ so das Vorstandsmitglied Manuel Schauer. Und Karl-Heinz Janson ergänzt: „Vor allem ältere Leute haben Scheu, eine Fahrkarte am Automaten zu kaufen und verfügen nicht über einen Internet-Zugang.“ (MS)

PR wird gut angenommen

Der Park und Ride Platz an der Saarbahn Haltestelle „Heusweiler Schulzentrum“ wird erfreulich gut angenommen. Häufig sind aber die vorhandenen 64 Stellplätze von PKW überbelegt, so dass bereits im Wendebereich geparkt werden muss.

Dass Autofahrer auf den ÖPNV, hier die Saarbahn, umsteigen ist sehr zu begrüßen. Schlecht ist es aber, wenn man keinen freien Stellplatz mehr findet. Deshalb hat die VCD Regionalgruppe Köllertal gemeinsam mit BUND und der Nahverkehrsinitiative Köllertal die Gemeinde Heusweiler aufgefordert, mittelfristig die Anzahl der PR Plätze zu erhöhen. Hierzu könnten auch freie GSVG Mittel des Saarlandes zur Finanzierung abgerufen werden. (KHJ)



Fernbusse in Vorbereitung

Seit 1. Januar 2013 besteht für Unternehmen die Möglichkeit auf Strecken die bis dato nur die DB bedienen konnte Fernbusse einzusetzen. Im Saarland gibt es derzeit quasi eine Linie, die aber vornehmlich dem Bergarbeiterverkehr nach Ibbenbüren dient. Nach Auskunft des Landesverbandes des Verkehrsgewerbe im Saarland denkt man über Fernbusse nach, es gibt aber noch keine konkreten Planungen. Denkbar wäre eine Linie Saarbrücken-Trier-Köln, doch ist nur eine isolierte Linie im Betrieb wenig attraktiv. Mehr Chancen haben die Bestrebungen eine zusammenhängendes Fernbusnetz in Deutschland aufzubauen, was vermutlich aber noch ca. zwei bis drei Jahre dauern wird. Fernbusse werden sicher eine preiswerte Mobilitätsalternative werden zur Bahn bei etwa gleicher ökologischer Bilanz. Sie werden vor allem Jüngeren Anreiz sein zum Umsteigen vom Auto auf Bus. (KHJ)



Mobile Senioren und Seniorinnen



Der Anteil älterer Menschen in unserer Gesellschaft steigt durch den sogenannten demographischen Wandel stetig an. Da im Saarland viele Jüngere berufsbedingt wegziehen macht sich der Wandel im Saarland besonders stark bemerkbar. Gleichzeitig sind ältere Menschen heute wesentlich mobiler wie früher und möchten am gesellschaftlichen Leben teilnehmen. Die meisten besitzen heute eine Führerschein und auch einen eigenen PKW. Doch kommt aber auch die Zeit bei der man aus vielerlei Gründen auf Autofahren wohl verzichten muss.

Um mehr Senioren für die Nutzung von Bus und Bahn zu gewinnen hat die Saarbahn mit weiteren Partnern in Saarbrücken das Projekt MOBIA gestartet. Geplant sind elektronische Hilfen und Lotsen. Das Projekt befindet sich derzeit in einer Erprobungsphase. Schon länger hat der VCD einen eigenen Arbeitskreis Seniorenmobilität gegründet bei dem Vorstands-

mitglied K. H. Janson mitarbeitet. Forderungen des Arbeitskreises für Senioren und Seniorinnen im ÖPNV sind zum Beispiel möglichst Taktverkehre mit immer gleicher Abfahrtszeit die man sich leicht merken kann, oder der Halt von Lokalbusse auf Wunsch von Senioren wo verkehrlich möglich auch außerhalb Haltestellen.

Gleichzeitig hat der VCD Bundesverband den Auftrag erhalten ein Projekt „Mobil 60 +“ zur Seniorenmobilität durchzuführen. In dessen Rahmen hat der VCD Landesverband Saarland beantragt eine der Koordinatorenstellen für die Dauer von zwei Jahren vor Ort zu erhalten. (KHJ)

VCD fordert Saarbahn für ZF

Eine Südumfahrung in Saarbrücken kann sich der VCD nur als Stadtbahntrasse vorstellen. Diese könnte dann z. B. den tausenden von Pendlern von ZF im Saarbrücker Südraum ein umweltfreundlicheres Erreichen ihres Arbeitsplatzes ermöglichen. (WMR)

Neuer Haltepunkt Burbach Mitte

An der Bahnstrecke Saarbrücken-Trier gibt es einen neuen Haltpunkt "Burbach Mitte". Nach rund 18-monatiger Bauzeit wurden die beiden 140 m langen Seitenbahnsteige am 09. Dezember 2012 in Betrieb genommen. Auf der Seite zum Burbacher Zentrum war das Anlegen eines Bahnsteigs bautechnisch schwierig, weshalb die Baukosten insgesamt rund 2,9 Mio. € betragen.

Die Bahn hofft, dass insbesondere die im IT-Park Burbach Beschäftigten den ca. fünf Gehminuten entfernten Haltepunkt nutzen werden. Man rechnet mit ca. 900 Fahrgästen täglich, davon eine ordentliche Anzahl Umsteiger vom Auto auf den ÖPNV. Der VCD begrüßt die Errichtung dieses Haltepunktes und hofft, dass dieser auch angenommen wird.

Nach Ansicht des VCD gibt es jedoch auch Dinge, die man besser machen könnte. So fehlt die Anbindung per Fußweg an den nur einen Steinwurf entfernten Burbacher Markt, diese hätte man zweckmäßig per Unterführung herstellen können.

Unverständlich ist auch das Aufstellen der Fahrkartenautomaten im Freien, statt diese 5 m weiter in der Wartehalle im Trockenen zu platzieren. Leider wurde auch bei der Bahnsteighöhe wieder nur die Höhe von 55 cm gewählt, statt die Höhe dem Wagenboden der Regionalbahnen, die 76 cm beträgt, anzupassen.

Der Wechsel des Bahnsteiges erfolgt beschwerlich über einen langen Fußweg, über Rampen und die nahegelegene Straßenbrücke. (KHJ)

