

Einladung zur Jahresmitgliederversammlung

des VCD Saarland am 11. März 2015 ab 18:00 Uhr. Unsere Mitgliederversammlung findet statt im Haus der Umwelt ev. Kirchstr.8 in Saarbrücken im Versammlungsraum Erste Etage statt.

Tagesordnung

1. Begrüßung
2. Feststellung der Beschlussfähigkeit
3. Wahl Versammlungsleiter(in) und Protokollführer(in)
4. Genehmigung der Tagesordnung
5. Genehmigung Protokoll JMV 2014
7. Bericht des Vorstands
8. Kassenbericht
9. Bericht der Kassenprüfer
10. Aussprache zu den Berichten
11. Entlastung des Vorstandes für das Geschäftsjahr 2014
12. Programmpunkte in 2015
13. Verabschiedung Haushalt 2015
14. Anträge/Resolutionen
15. Schlusswort

Anträge sind bis zum 01. März 2014 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 JMV ist auf unserer Internetseite veröffentlicht. Das vollständige Protokoll liegt bei der Versammlung aus und kann vorab auf Anforderung Mitgliedern zugesandt werden.

Vom 01. bis 21. März

AUTOFASTEN

findet wieder die ökumenische Aktion Autofasten unter dem Motto KLIMA SCHÜTZEN! Für uns und die nachkommenden Generationen im Saarland statt. Der VCD zählt zu den Unterstützern dieser Aktion der christlichen Kirchen. Wer sich bis zum 24. Februar 2015 im Internet unter www.autofasten.de anmeldet kann Freifahrtscheine des SaarVV und Sachpreise gewinnen. (PT)

RE hält nun auch in Mettlach

Eines der touristischen Anziehungspunkte des Saarlandes ist anerkanntermaßen die Saarschleife bei Mettlach. Dieser Ort ist dabei, sich touristisch zu entwickeln und hat viel zu bieten. So beginnen und enden dort Rundfahrten auf der Saar, die ehemalige Abtei mit altem Turm und Park sind bauliche Kleinode und Villeroy & Boch hat mit der Keravision einen attraktiven touristischen Anziehungspunkt geschaffen. Vergessen werden sollen nicht die Radwanderer die gerne die Saarschleife umrunden und die Kammermusiktage sowie die Burg Monclair. Mettlach ist mit dem Weltunternehmen Villeroy & Boch auch ein bedeutender Wirtschaftsstandort.

Mettlach wird so von vielen Auto- und Bustouristen angefahren. Der VCD hatte deshalb im Rundbrief 1-2012 gefordert, dass auch die Regionalexpresszüge in Mettlach halten, damit das lästige Umsteigen in Merzig oder Saarburg für Bahntouristen entfällt. Mit dem Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2014 wurde erfreulicherweise der VCD Vorschlag erfüllt. Nun ist es an Tourismuszentrale, saarVV, Stadt Mettlach und Bahn dies auch zu bewerben. So wäre eine Infotafel am Bahnhof hilfreich und auch gegebenenfalls die Zusatzbenennung „Mettlach –Saarschleife“. (KHJ)



Mit dem Südwestexpress ist Mettlach auch gut per Bahn zu erreichen.

Liebe Mitglieder, liebe Freundinnen und Freunde des VCD

Mit dem Regionalexpress auf der Strecke von Koblenz nach Mannheim hat sich der Zugang zum Fernverkehr erheblich verbessert. Der süwex bietet eine schnelle und für viele Nutzer umsteigefreie Verbindung nach Mannheim. Das haben wir als VCD ausdrücklich begrüßt und hoffen, dass die technischen Schwierigkeiten, die in den letzten Monaten oft für Verspätungen gesorgt haben, bald behoben sind.

2014 war ein zähes Jahr für uns. Trotz vieler Gespräche mit Vertretern der Politik sind wir in wichtigen Punkten nicht weitergekommen. Immer noch ist kein Entwurf für ein neues ÖPNV Gesetz veröffentlicht und wir befürchten, dass der große Wurf nicht gelingt, dass letztlich nur kleinere Korrekturen und Ergänzungen vorgenommen werden. Auch mit unserem Vorschlag zur Schieneninfrastruktursicherung stoßen wir auf taube Ohren. Bei der Trassensicherung geht Rheinland-Pfalz voran, das Saarland wartet ab. Auf zwei gut besuchten Themenabenden haben wir mit der interessierten Öffentlichkeit über grenzüberschreitenden Verkehr und die Hochwald- und Hunsrückbahn diskutieren können. Auch hier bleiben wir dran.

Diskutieren wollen wir mit Ihnen über Perspektiven und Schwerpunkte in 2015 und laden Sie herzlich zu unserer Jahresmitgliederversammlung am 11. März im Haus der Umwelt in Saarbrücken ein.

Andrea Schrickel Landesvorsitzende

Niedtalbahn

Auf den ersten Blick bietet der neue Fahrplan der Bahnstrecke Dillingen - Niedaltdorf nichts Neues. Weiterhin besteht zumindest werktags ein Stundentakt bei einer Fahrzeit von 13 Minuten. Schaut man genauer hin, erkennt man, dass in Dillingen die Anschlüsse von und nach Saarbrücken angegeben sind und dass diese hervorragend sind. Nur wenige Minuten dauert es, bis man in den neuen Südwestexpress (Süwex) umsteigen kann. Das hat es lange nicht gegeben, und das war ein Grund dafür, dass die Fahrgastzahlen auf der Niedtalstrecke zurück gegangen waren. In rund 30 Minuten kann man jetzt beispielsweise von Siersburg nach Saarbrücken fahren. Hinzu kommen besser abgestimmte Busfahrpläne. Der Niedgaubus bringt die Fahrgäste aus den kleinen Gemeinden zu den Haltepunkten. In Dillingen besteht Anschluss zur Linie R5 von Lebach nach Saarlouis.

Die kurzen Übergangszeiten zu den Zügen in Dillingen können bei Verspätungen allerdings problematisch sein. Es bleibt abzuwarten, ob die Kinderkrankheiten des Süwex bald abgestellt sind. Zu überlegen ist, ob mit der Neuausschreibung der Strecke für die Zeit von 2018 bis 2023 Verbesserungen bezüglich der Anschlusssicherung möglich sind. Das könnten andere Fahrzeuge mit besserer Beschleunigung sein. Auch eine Verlängerung der Linie bis Saarlouis Hbf würde den Übergang erleichtern. Die Abfahrt Richtung Dillingen wäre dann am gleichen Bahnsteig, und Saarlouis wäre ohne Umsteigen erreichbar.

Was jetzt noch fehlt, sind viele neue Fahrgäste, damit Überlegungen zur Stilllegung der Strecke endgültig der Wind aus den Segeln genommen werden kann. Die Qualitäten der Niedtalbahn müssen den Bewohnern im Einzugsgebiet auch vermittelt werden. Unbedingt erforderlich ist es auch, die großen Betriebe in Dillingen anzusprechen - Stichwort „betriebliches Mobilitätsmanagement“. Immer größere Parkplätze können nicht die Lösung sein. Nicht zu vergessen sind die zahlreichen Wander- und Radwege, die leicht von den Haltepunkten aus erreicht werden können. Wir vom VCD werden jedenfalls demnächst einen Ausflug dorthin machen.

Mittelfristig bietet die Strecke durch das Niedtal interessante Entwicklungsmöglichkeiten. Dazu gehört die Verlängerung einerseits ins Primstal und andererseits nach Bouzonville. Hier ist unbedingt eine Zusammenarbeit mit den Partnern in Lothringen erforderlich.

Mit einer Elektrifizierung könnte die Strecke schließlich wieder zu einer wichtigen Querverbindung im europäischen Güterverkehr entwickelt werden. (GS)



Sonderzug am Karfreitag 2014 nach Bouzonville bei Siersburg. Foto: Erhard Pitzius

ÖPNV Finanzierung

Eine nachhaltige Verkehrspolitik ist ohne den ÖV nicht denkbar. Daher muss er gestärkt und attraktiver werden, damit mehr Menschen ihn nutzen. Grundvoraussetzung dafür ist eine auskömmliche und langfristig gesicherte Finanzierung.

Der Öffentliche Verkehr steht vor großen finanziellen Herausforderungen. Dabei sind sowohl die Finanzierung des Betriebs als auch der Infrastruktur betroffen. Durch versäumte Instandhaltungsmaßnahmen bei der Infrastruktur in den letzten Jahren hat sich ein immenser finanzieller Nachholbedarf gebildet. Dies bindet heute Mittel, die für einen erforderlichen Ausbau notwendig wären..

Um die Finanzierung des ÖV sicher zu stellen, fordert der VCD unter anderem:

Die Beibehaltung der Regionalisierungsmittel in jetziger Höhe und deren jährliche Dynamisierung.

Festschreibung der Entflechtungsmittel in voller Höhe mit verkehrlicher Zweckbindung: mind. 50% für den ÖPNV

Vereinbarung eines ganzheitlichen Finanzierungskonzeptes zwischen Bund und Ländern für eine langfristige Sicherung des ÖV.

Der VCD hat zum ÖPNV eine Studie in Auftrag gegeben die zu dem Ergebnis kommt, dass nur ein kommunaler ÖV Beitrag der Bürger und Unternehmen dauerhaft die Finanzierung sichert. Die Studie kann unter nachfolgendem Direktlink aus dem Internet geladen werden: http://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/redakteure_2010/themen/nahverkehr/Finanzierung/141126_Studie_VCD_%C3%96PNV-Finanzierung.pdf (KHJ)

Fahrplansalat

Vor dem Saar VV , in Zeiten der saarländischen ÖPNV Kleinstaaterei, gab es jeweils für die vier kommunalen Verkehrsbetriebe, für DB- Bahn und DB- Bahnbus jeweils getrennte Fahrplanhefte, bzw Kursbücher. Wer über den Bereich des Verkehrsunternehmens hinausfuhr, musste mehrere Fahrplanhefte mit sich führen. Das war übrigens überall so, bis es dann in Deutschland immer mehr Verkehrsverbünde gab. Diese gaben Fahrplanhefte heraus, in denen nach Linien geordnet , sämtliche Bahnen und Busse aller Anbieter verzeichnet sind.

Wer nun erwartet hatte, dass dies auch mit der Gründung des saarVV im Saarland geschieht, musste bitter enttäuscht werden. Hierzulande galt schon als Fortschritt, als die Kreisverkehrsbetriebe Saarlouis und der Regionalbus Saar-Pfalz (später Saar Pfalz Bus) ein gemeinsames Fahrplanheft mit den Buslinien im Kreis Saarlouis herausbrachten, wobei heute immer noch die Unternehmen ihre Linien getrennt aufführen. Ja, die Situation hat sich noch verschlimmert. Gibt es einen Betreiberwechsel einer Buslinie, erscheint dann , wie jetzt im neuen Fahrplan von Saarbahn und Bus bei der Linie 132 (Dudweiler- Quierschied) geschehen, der lapidare Hinweis , dass diese Linie nicht mehr im Heft von Saarbahn und Bus verzeichnet werde. Auch die Linien 145 (Heusweiler-Holz), die nun von der NVG übernommen wurde und nun als Linie 301 nach Neunkirchen weiterfährt, ist zB aus dem Fahrplanheft der von Saarbahn und Bus verschwunden und taucht im Verzeichnis der NVG auf. Zum Fahrplanwechsel 2013 informierte die Saar -Pfalz- Bus an der Bushaltestelle vor dem Bahnhof St. Wendel, dass die Linie 601 (St. Wendel- Freisen) und noch andere Linien nunmehr von der Firma Behles betrieben werden und dass der geneigte Fahrgast sich seinen Fahrplan dort besorgen soll. In den Kreisfahrplänen des Unternehmens werden mit wenigen Ausnahmen (zB die Linie R 14) die Fahrpläne der Linien, die die Saar-Pfalz-Bus aufgrund einer Ausschreibung verloren hat, nicht mehr abgedruckt. Vollends Pech hat der Fahrgast, wenn der Gewinner der Ausschreibung kein Unternehmen in öffentlicher Hand, sondern ein privates saarländisches Busunternehmen ist. Da diese bei der Ausschreibung der jeweiligen Linien von den Kreisen nicht verpflichtet worden sind, ihre Fahrpläne in gedruckten Printmedien zu veröffentlichen, tun sie ihrer Publizierungspflicht Genüge, wenn sie die Abfahrtszeiten einfach auf ihrer Internetseite veröffentlichen (so beispielsweise das Busunternehmen Lay). Immer wieder wird man von Vertretern der Verkehrsunternehmen aber auch vom Saar-VV und der VGS mit dem Hinweis auf die Internetseite abgespeist, auf der man sich in der Reisekette jede mögliche Verbindung innerhalb des Saarlandes ansehen und ausdrucken lassen kann. Nur- es gibt immer noch viele Saarländer, die keinen Computer zu Hause haben und viele legen aus verschiedenen Gründen auf einen gedruckten Fahrplan wert.

Es ist Zeit, endlich das Kirchturmdenken der Unternehmen bei den Fahrplanmedien im Saarland zu beenden. Es muss eine Stelle geben (infrage kommen der VGS oder der Saar-VV), die alle Bahn-und Buslinien in einem Fahrplanheft veröffentlichten. Falls dieses zu umfangreich sein sollte, könnte man Kreisfahrpläne herausgeben. Die Mindestanforderungen: Alle

VCD will den Kaiserradweg

Die Regionalgruppe St. Ingbert&Biosphäre Bliesgau hat vorgeschlagen, das Flickwerk an Radinfrastruktur auf der Kaiserstraße zwischen St. Ingbert und Homburg zum „Kaiserradweg“ aufzuwerten. Vorhandene Teilstücke dieser wichtigen Alltags- und touristischen Radfernverbindung über Kirkel und Rohrbach könnten dadurch entlang der Regeln saniert werden und ins Bewusstsein der Verantwortlichen rücken.

Zurzeit erschweren vielerlei Schikanen das Radeln insbesondere in Kirkel: Im Ortsteil Neuhäusel vereitelt die Benutzungspflicht des Trottoirs gemeinsam mit den Fußgängern, dass die Straße von Radlern befahren werden kann. Dramatisch wird es donnerstags, wenn neben den Parksündern auch noch Mülltonnen die Radwege zum Hindernisparcours umgestalten.

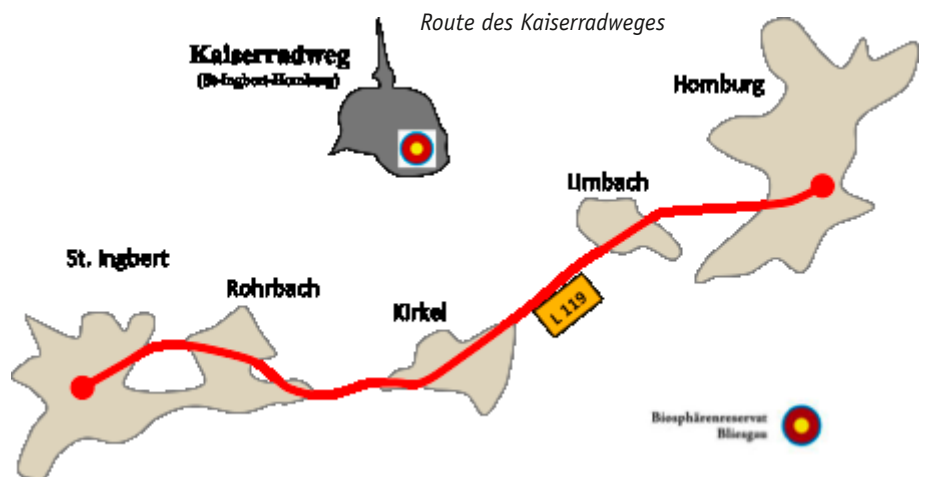
Der VCD hat daher zusammen mit dem ADFC bei der zuständigen Kommission des Landkreises beantragt, dass auch hier die Beschilderung der Fußwege mit dem Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ erfolgt. Dann können Radler selbst entscheiden, ob sie die Landstraße oder den Fußweg nutzen wollen. Besonders unverfroren waren die kommunalen Schilder-Aufsteller mit einem Baustellenschild von zweifelhaftem Nutzwert (siehe Foto). Nach Intervention des VCD wurde es jetzt wenige Zentimeter zur Seite gerückt. (WMR)



Rad-/Fußweg in Kirkel-Neuhäusel im Nov. 2014



Unverfroren: Schild auf dem Fuß-Radweg in Limbach



Bahn- und Buslinien (auch die in den jeweiligen Kreis und den Regionalverband ein- und ausbrechenden) sollen, nach Liniennummer geordnet , verzeichnet werden. Es müsste im Heft eine kartographische Darstellung der Linien geben. Außerdem sollte das Fahrplanheft eine Tabelle der Stationen und Haltestellen mit Informationen über Barrierefreiheit ver-

zeichnen. Weitere Symbole wie Serviceleistungen , Fahrradabstellplätze, Taxi, Mietwagen wären wünschenswert. Das Fahrplanheft sollte die Fahrkartenvorverkaufsstellen sämtlicher Unternehmen mit den entsprechenden Öffnungszeiten und den Standort der Fahrkartensautomaten veröffentlichen. (KHH)

Reaktivierung des Netzwerks Mobilität Saar

Auf Initiative der Verbraucherzentrale Saar wurde erstmals 2009 das Netzwerk Mobilität ins Leben gerufen, das seine Aufgabe, wegen Auslaufens der Finanzierung, im Jahr 2011 einstellen musste. Schwerpunkte der Arbeit bildeten damals die Beratung der Universität des Saarlandes und der Cosmos-Versicherungen, sowie die Durchführung mehrerer Workshops. Bereits damals beteiligte sich der VCD Saar an dem Projekt.

Unter Federführung der Verbraucherzentrale wird derzeit versucht, das Netzwerk zu reaktivieren. VCD Saar, Allgemeiner deutscher Fahrradclub Saar, Arbeitskammer des Saarlandes, Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland Saar, Industrie und Handelskammer Saar, Landeshauptstadt Saarbrücken und Umweltzentrum der Handwerkskammer beteiligen sich derzeit am Reaktivierungsprozess. Schwerpunkt soll diesmal die Aufgabe sein, Berufspendler die Nutzung des ÖPNV und des Fahrrades nahezubringen. Der VCD Saar hofft, dass die Finanzierung der Neuaufgabe des Netzwerkes Mobilität gelingt und es seine Aufgabe erfolgreich erfüllen kann. (PT)

Klimaverträglich mobil 60+ - Rückblick und Ausblick

Im Projekt „Klimaverträglich mobil 60 plus“ ist im Jahr 2014 viel passiert. Im Rahmen von Vorträgen, Informationsveranstaltungen oder Aktionstagen wurden Menschen ab 60 Jahren für eine umweltfreundliche Verkehrsmittelwahl sensibilisiert.

Neben Infotischen auf (Senioren)messen und Vorträgen in Vereinen gab es auch einige Aktivitäten, bei der klimaverträgliche Mobilität direkt erfahren werden konnte. Dazu zählen zum Beispiel Pedelectouren, die in Kooperation mit dem ADFC Saar veranstaltet wurden. Bei einer Tour wurden sogar 80 km gefahren.

Dreimal organisierte Eva Maschino, Regionalkoordinatorin im Saarland einen Ausflug mit dem ÖPNV. Dabei erhielten die Teilnehmer/-innen von einem Experten der Saarbahn GmbH bzw. der Mobilitätszentrale St. Ingbert eine Automaten-schulung und viele weitere Informationen zur sicheren und preisgünstigen Fahrt mit Bus- und Bahn.

Auch das Thema Zu Fuß gehen kam nicht zu kurz. Im vergangenen Herbst konnten die Marktbesucher in Heusweiler am Projektstand in Kooperation mit der Brunnenapotheke Heusweiler ihre Beinvenen messen lassen. Und in Kinkel-Limbach gab es einen 3000-Schritte Spaziergang. Viel Beachtung fand die Aktion „Nimm Platz“ in St. Ingbert, bei der 17 Geschäfte während der Schnäppchentag älteren Menschen eine zusätzliche Sitzgelegenheit anboten.

Auch in 2015 wird es wieder ähnliche Aktionen geben. Es bleibt noch Zeit bis Ende Juni, dann läuft das Projekt (leider) aus. (EM)

Kontakt: Eva Maschino, Telefon: 0681/46720, Email: mobil60plus.saar@vcd.org, Sprechzeiten: Di, Mi, Do 11:00 – 13:30 Uhr und nach Vereinbarung.



Aktion Leerer Stuhl in St. Ingbert.



Automatenschulung in Heusweiler

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 :
Eva Maschino (EM)
Karl Heinz Janson (KHJ)
Peter Thomas (PT)
Manuel Schauer (MS)
Dr. Werner Mathias Ried (WMR)
Andrea Schrickel (AS)
Gerhard Stengel (GS)
Alexander Roé (AR)
Erhard Pitzius (EP)
Karl Heinz Huppert (KHH)
Redaktion: Karl Heinz Janson
Satz und Druck:
Pirrot Digitaldruck Dudweiler



Pedelectour im Bliesgau.

Trasse der Hochwaldbahn erhalten

Die Hochwaldbahn von Türkismühle nach Hermeskeil ist nach dem Rückzug des privaten Betreibers von dem Aus und damit ggf von dem Abriss und Aufgabe der Trasse bzw Umwidmung zum Fahrradweg bedroht. Der VCD plädiert dafür die Trasse zumindest zu sichern, um sie für eine möglich spätere touristische Nutzung zu vorzuhalten.



Sonderzug auf dem Nonnweiler Viadukt.

Das Infrastrukturministerium (ISIM) des Landes Rheinland-Pfalz hat dazu inzwischen die DB Netz AG mit dem Ziel angeschrieben, den rheinland-pfälzischen Teil der derzeit stillgelegten Hunsrückbahnen Büchenbeuren – Hermeskeil (- Landesgrenze) über den Rahmenvertrag des Landes mit der DB Netz aufzunehmen und somit mindestens bis Ende 2017 (Auslaufen des Rahmenvertrages) zu sichern. Außerdem hat das ISIM das Saarland angeschrieben und auf die Aktivitäten zur Trassensicherung in RLP im Bezug auch zum Nationalpark hingewiesen. Gleichzeitig hat das ISIM das Saarland um Mitteilung gebeten, welche Planungen für den saarländischen Teil der Hunsrückbahnen derzeit bestehen, auch mit Blick auf den Nationalpark und eine potentielle Verknüpfung in Türkismühle. (EP)

Wabenübergreifende Kurzstreckenkarte

Nach Ansicht des VCD fehlt im Saarland eine Strategie Anreize zu schaffen, dass mehr Bürger den Umstieg auf den Öffentlichen Personennahverkehr schaffen. Vor allem der Kurzstreckenverkehr ist viel zu teuer. Mit Ausnahme der Stadt Saarbrücken fehlt eine preiswerte Kurzstreckenkarte für bis zu fünf innerörtliche Haltepunkte. Gerade Kurzstrecken, die mit dem Auto zurückgelegt werden belasten in besonderem Maße die Umwelt und in vielen Kommunen fehlt eine Infrastruktur, die den Alltagsradverkehr fördert (Siehe weiteren Beitrag). Die Kurzstreckenkarte müsste unbedingt wabenübergreifend gelten, da mehrfach Ortsteile durch Wabengrenzen voneinander getrennt sind. Wer z.B. in Heusweiler vom Ortsteil Eiweler ins Zentrum fahren will, muss für die maximal vier Stationen zwei Waben bezahlen. Noch besser fände es der VCD, wenn die Wabenstruktur so verändert würde, dass es keine innerörtlichen Wabengrenzen gäbe. Damit würde auch der Sachverhalt korrigiert, dass die Wabengrößen im Saarland bedeutend kleiner ausfallen als in anderen Tarifgebieten. Noch gravierender sind die Probleme mit den sogenannten Zählwaben. Eine solche findet sich z.B. zwischen Püttlingen und Völklingen. Wer von Püttlingen Kapelle (Ortsende Püttlingen), eine Station in Sichtweite voneinander, nach Völklingen Wildpark fährt muss drei Waben (3,40 €) bezahlen.

Solche und ähnliche Sachverhalte erfordern unbedingt die Einführung einer wabenübergreifenden Kurzstreckenkarte im Saarland.(PT)



Busknoten Dudoplatz

Eine der zentralen Umsteigepunkte im ÖPNV in Dudweiler befindet sich am Dudoplatz. Er wird auch entsprechend stark frequentiert. Doch sind nach Ansicht des VCD dringend Verbesserungen nötig. So müssten die Bussteige mit Hochbord ausgerüstet werden zum bessern Ein und Ausstieg. Im Bereich der Abfahrten herrscht oft eine Durcheinander von Auto und Bussen. Das hat zur Folge, dass Busse nicht richtig an die Haltestelle fahren können. Hier sollte eine Trennung von Autoverkehr und Bus erfolgen oder die Trierer Straße an die Durchgangsstraße mit nur Rechtsabbiegen angebunden werden. Angebracht wäre an diesem zentralen Busknoten auch eine dynamische Anzeige der Abfahrten mit Info von Verspätungen. (KHJ)

Infrastruktur zerfällt

Bahnhöfe waren früher ein Aushängeschild für die Kommunen. Entsprechend repräsentativ wurden sie gebaut. Oft lagen sie auch in der Nähe der Arbeitsstellen wie Gruben und Hütten. Mit dem Anstieg des Individualverkehrs, dem Bau vieler neuer Firmen auf der grünen Wiese sowie dem Niedergang der alten Industrien verloren die Bahnhöfe Fahrgäste und Funktion. Viele, wie zum Beispiel das Bahnhofsgebäude in Friedrichsthal, einst aufwändig erbaut für den Bedarf dort dortigen Glashütten, wurden dem langsamen Verfall preisgegeben, andere durch schmucklose Zweckbauten ersetzt. Es ist schade, dass Bahn und Kommunen nicht in der Lage sind durch entsprechende Umnutzung diese Gebäude zu erhalten. (KHJ)



Alltagsradverkehr

Radfahren liegt im Trend. Im Fokus der Verkehrsplanung und -forschung stehen dabei häufig die Großstädte. Dabei kommt dem Radverkehr auch in kleinen und mittleren Städten sowie allgemein im ländlichen Raum eine hohe Bedeutung, sowohl für die Alltagsmobilität als auch für den Tourismus, zu.

Städte und Gemeinden stehen vor der Herausforderung, wie vorhandene Potenziale so genutzt werden können, dass das Fahrrad insbesondere auf kurzen Wegen eine attraktive und sichere Alternative zum Auto wird. Ziel muss es sein, ein positives Image für das Radfahren zu schaffen. Zu loben ist es, dass im SaarVV-Tarifgebiet Fahrräder kosten los befördert werden können.

Leider wird das Radfahren im Saarland nur im touristischen Bereich landesweit gefördert. Aber auch dort entsprechen innerörtliche Trassen oft nicht den notwendigen Anforderungen an das Sicherheitsgefühl von Radlern. Innerorts gehört der Radverkehr aus Sicherheitsgründen in der Regel auf die Fahrbahn. Auf Straßen, die mehr als 30 km/Std. für Kraftfahrzeuge zulassen, sind zumindest Schutzstreifen auf der Fahrbahn, eventuell ohne Mittelstreifen, vorzusehen und an Kreuzungsampeln vorgezogene Aufstellflächen für Radfahrer. Solche einfachen Maßnahmen können weitgehend kostenneutral durchgeführt werden, wenn eine Neumarkierung der Fahrbahn ansteht und Belasten den Haushalt der Gemeinden auf Durchgangsstraßen (Land-/Bundesstraßen) überhaupt nicht. Wichtig sind auch qualitativ gute Abstellanlagen (keine „Felgenkiller“; für alle Fahrradtypen, mindestes Rahmen anschließbar) in ausreichender Anzahl und Sicherheit an den jeweiligen Zielen.

Da der Alltagsradverkehr meist keine Lobby in den Gemeinderäten besitzt, muss das Thema sicherer Radverkehr immer wieder an die Kommunen herangetragen werden. Die Regionalgruppe Köllertal im VCD hat sich bereits an diese mühsame Aufgabe gemacht, wäre aber für Mitstreiter dankbar.

Ende Januar dieses Jahres hat dankenswerterweise Wirtschaftsministerin Rehlinger eine Initiative zur Förderung des Alltagsradverkehrs im Saarland angekündigt. Wir hoffen, dass es nicht bei einer Ankündigung und Situationserhebung bleibt, sondern die Initiative in den Kommunen von Erfolg gekrönt wird. (PT)



ÖPNV Anbindung realisieren

Der ehemalige Grubenstandort Reeden wurde von der Industriekultur Saar für neuen Ansiedlungen und Arbeitsplätze sowie Tourismus entwickelt. In den Gebäuden wurden verschiedene Behörden wie Landesdenkmalamt und Oberbergamt, geologische Sammlung, Institut für Landeskunde u.ä. untergebracht. Im Gelände hat sich der Freizeitpark Gondwana angesiedelt, es gibt den Wassergarten und auf der Halde gibt es die Alm. Weitere Ansiedlungen sind vorgesehen. Man hat für diese großzügige Parkplätze schon angelegt. Vorgesehen war auch eine Fußgängerbrücke zum Bahnhof Landweiler-Reeden. Doch deren Realisierung ist lässt auf sich warten.

Wiederholt macht man im Saarland weiterhin den Fehler, bei Infrastruktur-investitionen alleine den Individualverkehr zu bedienen und die ÖPNV Anbindung zu vernachlässigen, statt diese gleichwertig in der Planung und Realisierung zu berücksichtigen. Der VCD Saarland fordert für Reeden unbedingt die ÖPNV Anbindung mittels der angedachten Fußgängerbrücke zu realisieren.

Mit dieser Verbindung ließe sich auch auf dem ehemaligen Grubengelände ein PR Platz für Bahnkunden anlegen. Das dazu Bedarf besteht zeigen die rund um den Bahnhof zugewinkelten Straßen und Flächen. (KHJ)



Neuer Schienen-Containerverkehr zwischen Seehäfen und Saarland

Der VCD begrüßt die saarländisch-rheinland-pfälzisch Firmenkooperation zur umweltfreundlichen Schienenanbindung des Saarlandes an die Seehäfen Antwerpen und Rotterdam. Seit November 2014 pendeln drei Mal wöchentlich moderne Containerzüge mit Flüsterbremse zwischen dem Binnenhafen Mainz und dem intermodalen Umschlagpunkt am Gleisbauhof Homburg. Zahlreiche LKW-Fahrten werden dadurch vermieden.

Die Partner BahnLog GmbH als saarländisches Eisenbahnunternehmen und die Spedition Frankenbach aus Mainz bieten dank ihrer Kooperation ein attraktives und umweltfreundliches Angebot im Containerverkehr im kombinierten Verkehr Straße/Schiene. Sie bezeichnen es selbst als „Straßenersatzverkehr“.

Beispielsweise werden so die regelmäßigen Kautschuk-Lieferungen an das Michelin-Reifenwerk in Homburg wieder überwiegend auf der Schiene statt per LKW ins Saarland transportiert. In Gegenrichtung bieten sich die Container für das Übersee-Exportgeschäft der Unternehmen im gesamten Raum Saarland-Westpfalz an, darunter die Karlsbergbrauerei mit Biersendungen bis Japan. Die Container werden „intermodal“ per Binnenschiff, auf der Schiene und auf der Straße befördert. Dabei werden die jeweiligen Stärken der drei Verkehrsträger genutzt. Das Containerterminal von Mainz erhält so eine Verlängerung per Schiene bis in die Region Saarland-Westpfalz.

Als VCD begrüßen wir, dass nach dem Rückbau zahlreicher Güterbahnhöfe im Saarland wieder ein solches Angebot möglich ist. Leistungsfähige Umschlagstellen im kombinierten Verkehr von Straße und Schiene sind notwendig, um die Wettbewerbsfähigkeit der saarländischen Unternehmen zu sichern und nachhaltige Transportlösungen zu ermöglichen. (WMR)



Containerzug am Standort der BahnLog GmbH; Betriebsstelle Gleisbauhof Homburg (Foto: VCD Saar wmr)

Erste Bahnreaktivierung im Saarland

Bis in die achtziger Jahre fand auch im Saarland das Nebenbahnsterben statt. Grund war einerseits der Ausbau des Straßennetzes aber auch die Krisen bei Kohle und Stahl. Während meistens die Stilllegungen ohne große Proteste über die Bühne gingen, war es bei der Köllertalbahn von Völklingen nach Lebach anders. Es gründete sich ein Arbeitskreis Köllertalbahn aus Mitgliedern von BUND, Naturfreunden, ÖDP und Jungsozialisten der statt Stilllegung und geplanter Nutzung der Trasse für eine Umgehungsstraße für einen S-Bahn ähnlichen Betrieb nach Saarbrücken votierte.

Die Stilllegung 1985 ließ sich nicht verhindern, doch schaffte es die Initiative mit vier Triebwagen ihr Konzept einen ganzen Sonntag lang zu präsentieren. Der Zuspruch der Bevölkerung mit ca. 4000 Teilnehmern zu diesen Fahrten war riesig und die Idee eine Reaktivierung der Strecke war geboren. Bevor die Gleise 1993 ganz abgebaut wurden ließ man einen letzten Zug unter dem Motto „Die Köllertalbahn geht die Stadtbahn kommt“ fahren, womit die Nutzung eines Großteils der Strecke für die Saarbahn gemeint war. Und man konnte mit Gründung eine Ökologischen Liste im Heusweiler Rat 1989 die Verwendung von großen Teilen der Bahntrasse für eine Schnellstraße verhindern.

Was damals als Spinnerei von der Lokalpolitik abgetan wurde, hat am 5. Oktober 2014 mit der Einfahrt der Saarbahn in Lebach seinen Abschluss gefunden. Mit einem Volksfest und ca. 10.000 Besuchern und viel Politikprominenz wurde die Einweihung, und damit die erste Reaktivierung einer stillgelegten Bahnstrecke im Saarland gefeiert. Auch der VCD war mit einem Stand des Projektes mobil 60+ und der Regionalgruppe in der Eventzone vertreten und VCD Bundesvorsitzender Michael Ziesak kam zu Besuch. Zudem gab es eine historische Bilderausstellung zur alten Köllertalbahn, Sonderpostkarte, Sonderbriefmarke und eine Festschrift zum Ereignis. VCD Mitglied Karl Heinz Janson, der mit der Initiative und VCD Regionalgruppe rund 30 Jahre für dieses Projekt gekämpft, knipste zum Dank als „Schaffner“ an dem Tag viele Sonderfahrkarten der ca. 8.000 Fahrgäste zu deren Freude ab. (KHJ)



Saarbahn auf dem Eweiler Viadukt.



Großer Andrang bei der Inbetriebnahme.

Viel Neues auf der Schiene: Fahrplanwechsel im Dezember 2014

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2014 verkehren auf den Schienen Züge, die nicht nur durch ihr Design auffallen: Neu ist der SÜWEX (Südwest-Express) genannte Zug, der von DB Regio betrieben wird. Dieser Zug verkehrt stündlich zwischen Koblenz – Trier – Saarbrücken und etwa zweistündlich weiter über Kaiserslautern nach Mannheim. Durch diesen Zug werden Direktverbindungen von vielen saarländischen Städten und Gemeinden – Mettlach, Merzig, Dillingen, Saarlouis, Völklingen, Saarbrücken, St. Ingbert und Homburg – nach Koblenz oder Mannheim geschaffen. Dies stellt ein dickes Plus für Bahnreisende im Saarland dar, dem nur wenige Nachteile (Wegfall des bisherigen zweistündlichen RE-Halts in Bous, teilweise Parallelverkehr zum InterCity zwischen Saarbrücken und Mannheim) gegenüberstehen. Die Verdichtung zu einem Stundentakt zwischen Saarbrücken und Mannheim (zu festen Taktzeiten) in der Zukunft ist wünschenswert – selbst wenn dies der Deutsche Bahn - Fernverkehrssparte als Vorwand dienen sollte, die bisherigen Intercity-Züge zwischen Saarbrücken – Mannheim – Stuttgart bzw. Frankfurt zu streichen (Fernverkehr ist vor allem dann attraktiv, wenn Fahrgäste aus Saarbrücken ohne Umsteigen über Stuttgart nach München oder über Frankfurt nach Leipzig/Berlin fahren können).

Die vlexx (Vier-Länder-Express) genannten Züge auf der Strecke Saarbrücken – Neunkirchen – Bad Kreuznach – Mainz – Frankfurt werden von einem neuen Unternehmen betrieben, das nicht zur Deutschen Bahn gehört. Das Unternehmen fiel prompt durch Fehler beim Betriebsstart auf, die - nach Meinung altgedienter Eisenbahner - „bei der Bundesbahn nie passiert wären“. Zu kritisieren ist eine (offenbar) zu geringe Qualitätssicherung durch das Unternehmen und die Aufgabenträger, die dieses Unternehmen beauftragt haben: Ist genügend Personal, sind genügend Fahrzeuge vorhanden, funktionieren die Ansagen? Im Vergleich zu früher fallen die neuen Fahrzeuge, die eine Fahrradmitnahme erlauben, sowie die stündliche Durchbindung von Mainz nach Frankfurt zur Hauptverkehrszeit positiv auf. Negativ ist der Wegfall des bisherigen (zweistündlichen) Halts in Sulzbach.

Der VCD Saarland bemüht sich, in Gesprächen mit dem Ministerium und der Verkehrsgesellschaft Saar (VGS) Verbesserungen zu erreichen. Dazu gehören verständliche(re) Durchsagen, ein einprägsamer Takt, die Anwesenheit von Zugbegleitern im Zug bei den Fahrgästen und nicht in der Lokführerkabine, bessere Gepäckablagemöglichkeiten. (MS)