

## Einladung zur Jahresmitgliederversammlung

Einladung zur Jahresmitgliederversammlung am **16. März 2016**. Unsere Mitgliederversammlung findet statt im Haus der Umwelt ev. Kirchstr. 8 in Saarbrücken im Versammlungsraum erste Etage um 18:30 Uhr. Zu Gast: Sabine Keinath, Leiterin Referat Grundsatzfragen der Mobilität, Verkehrspolitik, Verkehrsrecht im Wirtschaftsministerium.

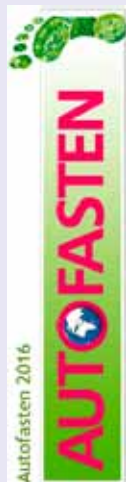
Tagesordnung

1. Begrüßung
2. Vorstellung der Arbeit ihres Referats durch Fr. Sabine Keinath
3. Grußwort des Bundesvorsitzenden
4. Feststellung der Beschlussfähigkeit
5. Wahl Versammlungsleiter/in und Protokollführer/in
6. Genehmigung der Tagesordnung
7. Genehmigung Protokoll MV 2015
8. Bericht des Vorstands, des Schatzmeisters und der Kassenprüfer
9. Aussprache
10. Entlastung des Vorstands
11. Vorstandswahlen
12. Wahl der Kassenprüfer/innen
13. Wahl der Delegierten und Ersatzdelegierten
14. Arbeitsschwerpunkte 2016
15. Anträge
16. Verabschiedung Haushaltsplan 2016
17. Preisverleihung TOP und FLOP
18. Verschiedenes

Anträge sind bis zum 1. März 2016 per Post oder E-Mail ([saarland@vcd.org](mailto: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 zugeschickt werden.

## Vom 20. Februar bis 21. März

Seit 1998 laden die Kirchen im Südwesten Deutschlands und in Luxemburg zu dieser Fastenaktion ein. Im Jahr 2016 findet die Aktion Autofasten vom 20. Februar bis 21. März statt. Die Anmeldung wird ab 4. Januar 2016 auf <http://www.autofasten.de> möglich sein. Im Jahr 2015 haben fast 2000 Menschen an der Aktion teilgenommen und statt des Autos andere Möglichkeiten der Mobilität ausprobiert. Nicht nur die Umwelt gewinnt bei der Aktion, sondern neben guten Erfahrungen können die Teilnehmer an der Aktion eine ganze Reihe von Sachpreisen und Vergünstigungen gewinnen. (PT)



## Neuer Busbahnhof Püttlingen

Nachdem Püttlingen 1985 vom Schienenverkehr abgehängt wurde, wird die Stadt seither mit Bussen im ÖPNV bedient. Die Haltestellen lagen bisher verstreut im Stadtzentrum und sind nun in einem neuen Busbahnhof zentral gebündelt worden. Dieser dient nun auch als zentraler Umsteigepunkt.



Staatssekretär Jürgen Barke eröffnete am Freitag, den 7. August 2015, gemeinsam mit Innenminister Klaus Bouillon und Bürgermeister Martin Speicher den neuen Omnibusbahnhof im Püttlinger Stadtzentrum. Der Omnibusbahnhof wurde nach heutigem Standard barrierefrei ausgebaut. Neben barrierefreien Haltestellen für Niederflrbusse gehören auch ein dynamisches Fahrgastinformationssysteme zur barrierefreien Gestaltung des Bahnhofs.

„Gerade für Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, ist der ÖPNV wichtig, um am öffentlichen Leben teilnehmen und größere Distanzen trotz körperlicher Einschränkungen überwinden zu können. Der barrierefreie Zugang zu Verkehrshaltepunkten sichert die Selbständigkeit von älteren Personen und Menschen mit Handicap. Barrierefreiheit stellt deshalb ein wichtiges Qualitätsmerkmal des ÖPNV dar“, lobte Innenminister Bouillon.

Der neuen Busbahnhof in Püttlingen kostete rund 1,4 Millionen Euro wovon das Land etwa 1,1 Millionen Euro beisteuerte. Die Baumaßnahmen dauerten von November 2014 bis August 2015. Da mit dem Busbahnhof Parkplätze wegfielen, sollen diese an anderer Stelle auf der ehemaligen Köllertalbahnttrasse entstehen. Bemängelt wurde von den Eröffnungsgästen warum keine öffentliche Toilette mit vorgesehen wurde. Die VCD Regionalgruppe Mobilität Köllertal begrüßt die Investition für den ÖPNV, bedauert aber, dass es für die Buslinien im Köllertal keinen gemeinsamen Taschenfahrplan gibt, ebenso kein gemeinsames preisgünstiges Köllertalticket. (KHJ)

## Liebe Mitglieder, liebe Freundinnen und Freunde des VCD

Nach monatelanger Uneinigkeit wurde im September so nebenbei die Einigung von Bund und Ländern zu den Regionalisierungsmitteln vermeldet. Zwar stellte sich heraus, dass die Einigung mit einer Schlechterstellung der neuen Bundesländer verbunden ist, aber die Richtung ist klar und Planungssicherheit hergestellt. Bemerkenswert ist, dass die zugesagten acht Milliarden Euro bei den ansonsten verhandelten Summen nur Peanuts darstellen.

Wie jedes Jahr hat der saarVV 2016 die Fahrpreise weiter erhöht. Bei sinkenden Treibstoffpreisen wurde dies begründet durch die Tarifsteigerungen, sowie den Rückgang an Fahrgästen. Während andernorts die Öffentlichen sich steigender Beliebtheit erfreuen, überzeugt das Angebot im Saarland immer weniger. Bei sinkende Kundenzahlen muss ein Unternehmen umsteuern und auch beim saarVV hat man gemerkt, dass bei den Preisen das Ende der Fahnenstange erreicht ist. Die Notwendigkeit das Angebot zu verbessern, wie zum Beispiel durch Einführung wabenübergreifender Kurzstreckenkarten, eine langjährige Forderung des VCD, ist erkannt. In seiner jetzigen Struktur und finanziellen Verfasstheit ist der saarVV jedoch nicht in der Lage einen attraktiven und kostengünstigen ÖPNV anzubieten. Eine Reform ist überfällig.

Zur Mitgliederversammlung am 16. März möchte Sie sie herzlich einladen. Wer Interesse hat sich aktiv in der Verkehrspolitik zu engagieren, sollte sich nicht scheuen für den Vorstand oder als Delegierter für die Bundesdelegiertenversammlung zu kandidieren. Oder als Kassenprüfer die Arbeit des VCD unterstützen. Aber es wird auch Zeit genug sein für spannende Diskussionen.

**Andrea Schrickel Landesvorsitzende**

## Ein Jahr SÜWEX, ein Jahr VLEXX: Viel Licht und etwas Schatten auf der Schiene

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2014 verkehren auf den Schienen in Saarland und Rheinland-Pfalz SÜWEX (abgeleitet von Südwest-Express) und VLEXX (abgeleitet von Vier-Länder-Express).

Der von DB Regio betriebene SÜWEX 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.

Neben den hierdurch geschaffenen Direktverbindungen sind das schicke Design und die Anzeigetafeln im Zug als Pluspunkte hervorzuheben. Durch die Beschleunigungsstärke des Fahrzeuges können Verspätungen, die zum Beispiel durch das Verbinden von zwei Zugteilen in Trier oder Saarbrücken entstehen, aufgeholt werden. Negativ sind die Ausstattung des 1. Klasse-Bereichs, der sich vom 2. Klasse-Bereich kaum unterscheidet, die schlechte Markierung der Rollstuhl-, Kinderwagen und Fahrradbereiche sowie die unregelmäßigen Band-Ansagen anzumerken. In Fahrtrichtung Mannheim wird der Zug im letzten Streckenabschnitt häufig von so vielen Fahrgästen genutzt, dass die Sitzplatzkapazität nicht ausreicht; Gleiches gilt in umgekehrter Fahrtrichtung nach der Abfahrt aus Mannheim. Hier ist darauf zu drängen, dass der Zug aus zwei Zugteilen besteht: Der zweite Zugteil könnte – und dies ist ein neuer Vorschlag – in Homburg vom ersten Zugteil getrennt und nach Neunkirchen (und weiter nach Illingen und – nach erfolgter Elektrifizierung – Lebach oder alternativ nach Saarbrücken mit Halt in Sulzbach) geführt werden; Neunkirchen und vielleicht sogar Illingen und Lebach erhielten dann eine durchgehende schnelle Verbindung nach Mannheim!

Der Vlexx verkehrt auf der Strecke Saarbrücken – Neunkirchen – Bad Kreuznach – Mainz – Frankfurt; er wird von Unternehmen betrieben, das nicht zum Deutsche Bahn – Konzern gehört. Positiv fallen die großzügigen und leisen Fahrzeuge mit Fahrgastinformationstafeln auf, negativ die wenigen Abstellmöglichkeiten für großes (Flug-)Gepäck. Das Zugbegleitpersonal ist nach meinem persönlichen Eindruck im Fahrgastbereich präsent und engagiert. Der Lokführermangel, der zu Zugausfällen auf anderen Strecken dieses Betreibers geführt hat, sollte hoffentlich Geschichte sein! Verspätungen treten vor allem auf dem Streckenteil zwischen Mainz und Frankfurt/Main auf, die auf eine hohe Streckenbelegung zurückzuführen sind. (MS)



Vierländerexpress VLEXX



Südwestexpress SÜWEX



## Letzter IC ab Saarbrücken

Am Samstag, den 12.12.2015 um 12:32 hat zum letzten Mal ein klassischer Intercity-Zug der DB den Saarbrücker Hauptbahnhof in Richtung Frankfurt verlassen. Die Anteilnahme aus der Bevölkerung und seitens der Eisenbahner am Gleis 5 im Saarbrücker Hauptbahnhof war überraschend groß. Die in Saarbrücken stationierten Lokführer der DB Fernverkehr AG verabschiedeten dabei „ihre“ Saarbrücker SaarLorLux-Lokomotive der BR 181.2, die nun nicht mehr planmäßig im Saarland zum Einsatz kommen wird. Sie schmückten das Fahrzeug mit Abschiedsgrüßen und einem Trauerkranz. Viele der Anwesenden, darunter der früherer Saarbrücker Fernverkehrschef Lindemann, Mitglieder aus dem VCD, Eisenbahner und Bürger haben jeweils ihre eigene Erinnerung und Geschichten zu dieser Ära und diesem Fahrzeug der Eisenbahn in Saarbrücken.

Die SaarLorLux-Lokomotive am letzten IC 2059 war ein besonderer Elektrolokomotiv-Typs, der dank Merhsystemtechnik grenzüberschreitend in Deutschland, Luxemburg und Frankreich zum Einsatz kommen kann. Sie wurde seit 1974 in Dienst gestellt und war überwiegend in Saarbrücken beheimatet. Die früheren Eurocity-Züge von und nach Paris waren regelmäßig zwischen Metz und Frankfurt damit bespannt. Für die DB wird sie nur noch wenige Jahre im Einsatz bleiben und laut Fahrplan vor allem den Moskau-Paris-Zug über die Grenze bei Kehl/Strasbourg befördern.

Ab dem Fahrplanwechsel am 13.12.2015 verkehren im Fernverkehr ab Saarbrücken keine konventionellen Intercity-Züge mehr, die aus Loks und Wagen gebildet sind mit Ausnahme eines Eurocity-Zugpaares zwischen Saarbrücken und Österreich. Alle anderen Fernverkehrszüge sind Triebwagen vom Typ ICE oder TGV.

Der VCD regt an, nach dem endgültigen Ausscheiden der besonderen SaarLorLux-Lokomotive (BR 181) ein Exemplar als Denkmal im Bereich des Eurobahnhofs aufzustellen. Es kann an die besondere Geschichte grenzüberschreitender Bahnverbindungen ab Saarbrücken und erinnern. (WMR)



## Endstation Grenze

Lautete der Titel unserer Veranstaltung in Zusammenarbeit mit der Volkshochschule Saarbrücken und SR 2 Kulturradio am 23.9.2015 am Saarbrücker Schlossplatz. Unter Moderation von Dr. Jürgen Albers vom SR diskutierten Michael Cramer (Ausschussvorsitzender EU-Parlament für Verkehr und Tourismus), Werner Schreiner (Beauftragter RLP für grenzüberschreitende Zusammenarbeit) und Doktor



Werner Ried vom VCD, wie dem Abbau grenzüberschreitender Angebote im öffentlichen Verkehr begegnet werden kann. Der SR hat einen Zusammenschritt am 16. Oktober gesendet und zum Nachhören als Podcast bereit gestellt ([www.sr2.de](http://www.sr2.de)) Einig waren sich die Diskutanten, dass die Zusammenarbeit von Aufgabenträger des Personenverkehrs forciert werden kann und muss hinsichtlich umsteigefreier, grenzüberschreitender Verbindungen - Notfalls bedarf es eines Regulativs auf EU-Ebene. Vorgeschlagen wurde auch ein grenzüberschreitender ÖPNV Zeckverband. (WMR)

### Endstation Grenze?

**Wie weiter im öffentlichen Verkehr über Ländergrenzen?**




**Diskussionsveranstaltung: Verkehrsclub Deutschland (VCD) mit Vertretern aus Europaparlament und Großregion**

**Mittwoch, 23. September 2015, 19:00-21:30 Uhr, VHS-Zentrum am Schlossplatz Saarbrücken, Großer Saal**

**Stabweise:**  
 Michael Cramer, Mitglied des Europäischen Parlamentes (SPP),  
 Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr und Tourismus (ITAVT)  
 Werner Schreiner, Historiker & Bauingenieur für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit des Landes Rheinland-Pfalz  
 Dr. Werner Ried, Experte für den internationalen Schienenbetrieb und stellv. Landesvorsitzender des Verkehrsclubs Deutschland (VCD)  
**Moderation:** Dr. Jürgen Albers, Saarländischer Rundfunk

Übersetzung im Rahmen der Sonderreihe Diskurs auf SR 2 - Kulturradio. 61032 914



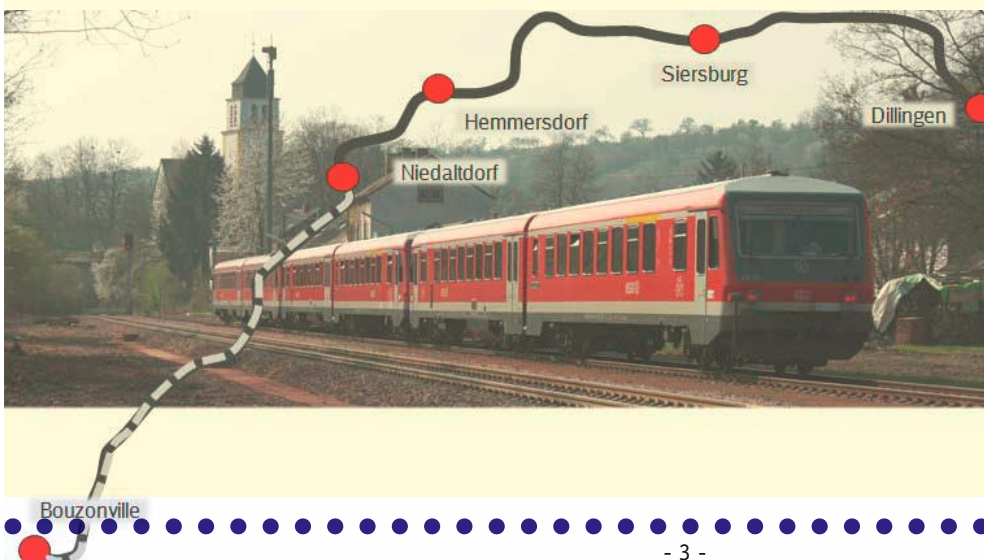


## „Need Rail“ im Niedtal

Die Niedtalbahn ist in Diskussion geraten wegen Entfalls grenzüberschreitender Güterverkehrsleistungen und angesichts stagnierender Reisendenzahlen. „Der Schienenpersonenverkehr zwischen Dillingen und Niedaltdorf ist jedoch gesichert“, so die Bekräftigung aus dem zuständigen Ministerium auf einem Gipfeltreffen der Akteure am 8. Juni 2015 auf Initiative von VCD und Gemeinde Rehlingen-Siersburg: Die Bestellung des Zugverkehrs ist über ein Ausschreibungsverfahren für den Zeitraum bis 2021 in Vorbereitung.

Über die Grenze bei Niedaltdorf weiter bis Bouzonville geht es aber vorerst nur am Karfreitag zum großen Wallfahrtsmarkt, so auch wieder am 25. März 2016 – Willkommen! Die Sonderzüge werden erneut zeigen, wie problemlos die vorhandenen Fahrzeuge grenzüberschreitend die jüngst renovierte Strecke befahren können. Technisch steht einem täglichen Regelbetrieb zwischen Bouzonville und Dillingen nichts im Weg. Er könnte sogar als Anschluss an die Züge zwischen Thionville und Bouzonville erfolgen und so die Reisemöglichkeit in Richtung Luxemburg eröffnen. Zudem erhielten Pendler aus Lothringen, darunter Schüler, Azubis und Mitarbeiter der Dillinger Industriebetriebe eine schnelle und umweltfreundliche Alternative zum Straßenkraftverkehr. Auch im Tourismus eröffnet die Weiterführung der Linie neue Potenziale.

Der VCD appelliert daher an die betroffenen Aufgabenträger, sich entsprechend abzustimmen und die jährlichen Betriebskosten von deutlich unter 500 000 Euro zu stemmen. Dabei sollte eine rein deutsche Finanzierung abgewogen werden. Der erste Schritt, das Interesse für Niedtalbahn zu steigern, ist ein Flyer zur Kommunikation des bestehenden schnellen Angebotes Niedtalbahn + Süwex mit Umstieg in Dillingen. Von Saarbrücken nach Siersburg sind es nur 29 Minuten Reisezeit, staufrei und umweltfreundlich. (WMR)



Der erste Schritt, das Interesse für Niedtalbahn zu steigern, ist ein Flyer zur Kommunikation des bestehenden schnellen Angebotes Niedtalbahn + Süwex mit Umstieg in Dillingen. Von Saarbrücken nach Siersburg sind es nur 29 Minuten Reisezeit, staufrei und umweltfreundlich. (WMR)

## Alltagsadverkehr

Unter Moderation von Frau Astrid Klug, Referatsleiterin D5 „Energie und Verkehr“ des Ministeriums für Wirtschaft, hat sich im Juni dieses Jahres, unter Beteiligung einiger Kommunen, des LfS, des ADFC und des VCD, eine Arbeitsgruppe Alltagsradverkehr eingerichtet. Ziel dieser AG ist es, das Thema Radfahren stärker ins Bewusstsein der Bürgerinnen und Bürger, aber auch der Kommunalpolitiker und anderer Entscheider zu rücken.

In Deutschland und gerade im Saarland besteht im Hinblick auf die Nutzung des umweltfreundlichen Fahrrades im Alltag ein gravierender Nachholbedarf. In anderen Bundesländern erfolgreiche Kampagnen wie „Stadtradeln“, „Mit dem Rad zur Arbeit“ sollen auch im Saarland umgesetzt werden. Frau Klug hat sich bereit erklärt, dass das Land für in 2016 teilnehmende Kommunen die Teilnahmegebühren für die Aktion „Stadtradeln“ übernehmen wird. Der VCD Saarland hofft, dass sich wie in Baden-Württemberg und in Nordrhein-Westfalen in den letzten Jahren geschehen, eine Arbeitsgemeinschaft „fahrradfreundliche Kommunen“ im Saarland bilden wird. Innerhalb der AG Alltagsradverkehr sind drei Unterarbeitsgruppen als Zuträger im Aufbau: „AK Radverkehrsplan“ unter Leitung des LfS, „AK Förderprogramme“ unter Leitung des Referats D5, sowie ein „AK Verkehrsrecht“ unter Leitung des Referats D3. Wir danken Frau Astrid Klug für dieses Engagement in Sachen Alltagsradverkehr und hoffen auf dauerhaften Erfolg. (PT)



## Wie fachkompetent sind Saar-Kommunen, Stadträte, Planer und LfS für die Verkehrswende?

Nach den Erfahrungen des VCD verstehen viele Akteure saarländischer Kommunen und beim LfS (Landesbetrieb für Straßenbau) unter „Verkehrsplanung“ immer noch und immer wieder eine Planung zur Optimierung des motorisierten Straßenkraftverkehrs. Sogenannte Verkehrserhebungen, darunter beispielsweise eine Zählung aus dem Jahr 2008 für St. Ingbert, sind fokussiert auf motorisierten Individualverkehr und Schwerverkehr mit LKW und Bussen. Daten zum sanften Verkehr mit Radlern und Fußgängern sind selten vorhanden oder dienen dazu, deren Nicht-Existenz zu untermauern. Gerade sie werden nicht selten zu unmöglichen Zeiten und Wetterverhältnissen erhoben, wenn kaum jemand unterwegs ist. Für die Dimensionierung des Bedarfes für den Kraftverkehr liegt immer die Zählung der Spitzenstunde mit maximalem Verkehrsaufkommen zu Grunde. Vielfach sind die kommunalen Räte überfordert, die Zahlentricks aus Verwaltungen und LfS zu durchschauen und den Verwaltungen Paroli zu bieten. Vom Gemeinde- oder Stadtrat darf man aber auch nicht erwarten, dass sie die fehlende Fachkompetenz in den Verwaltungen kompensieren.

Anstelle der global einsetzenden Verkehrswende praktiziert das Saarland daher weiterhin den Vorrang für das Auto. Besonders gravierend: Anstelle einer strategisch-planerischen Lenkung des Verkehrs, die durchaus Restriktionen für lästige Motorisierung gezielt anstrebt, wird den Zähldaten von einst unüberlegt hinterhergebaut. Und auch dies nur bestenfalls, denn viele Planungen für die Sanierung von Straßen im Saarland sind ins Stocken geraten. Der Effekt lässt sich an maroden und oft überdimensionierten Straßen, Wildwuchs von Ampelanlagen und dem Verlust an Aufenthaltsqualität in saarländischen Städten beobachten.

Ein Negativbeispiel ist die Schlachthofstraße von St. Ingbert mit Kappung einer jahrhundertealten Fuß- und Radwegebeziehung an Wendlings Eck und die Zementierung von Umwege-Parcours zwischen Bahnhof und Innenstadt für Fußgänger. Mitarbeiter vom beteiligten LfS selbst stellen in Frage, dass die vorhandene Fachkompetenz der Landesbehörde und Kommunen ausreicht, um beispielsweise die Normen für den Radwegbau zu beurteilen und umzusetzen.

Der VCD fordert Stadträte, die kommunalen und LfS-Planer auf, sich fortzubilden: Reisen in andere Städte, Seminare und die kommunalen Initiativen in NRW und BaWü erlauben Einblicke in Standards und Trends, die das Saarland gerade zu verpassen droht.

Ein Lichtblick sind die Aktivitäten in der Landeshauptstadt Saarbrücken, die mit der Datenerhebung und Bürgerbeteiligung zum Verkehrsentwicklungsplan saarlandweit Maßstäbe setzt. Mit der Rückeroberung von Straßenraum für Fußgänger und eine lebenswerte Stadt hat Saarbrücken zudem im Bereich Landwehrplatz und Rabbiner-Rülf-Platz vorbildliches geleistet. Der VCD lobt auch die Ausweitung von Infrastruktur für den Radverkehr durch Radspuren auf den Hauptstraßen wie der Dudweilerlandstraße oder Kaiserstraße in Scheidt. (WMR)



### Kommentar-Kasten

„Die Verkehrswende im Saarland scheidet vorrangig am Fehlen fachlich kompetenter Mitarbeiter beim LfS und den in den meisten kommunalen Räten und Verwaltungen. Dazu fehlen Zielvorgaben und Kreativität, die im Kontext Sicherheit und Verkehrs-Ökologie notwendiger sind denn je. Bei der Verkehrswende hinkt das Saarland den Entwicklungen weit hinterher.“, kommentiert Werner M. Ried, Vize-Vorsitzender des VCD Saar.

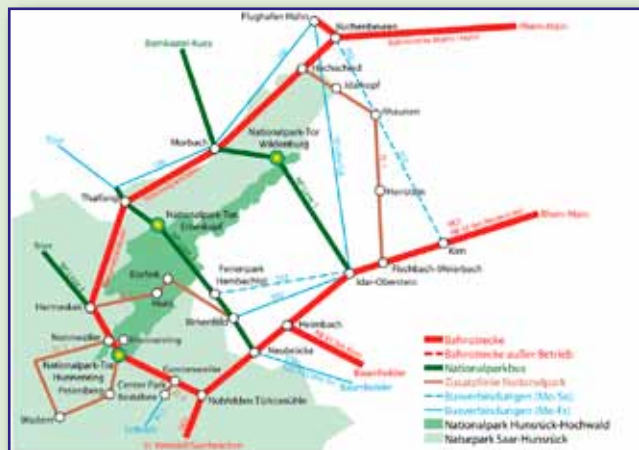
Das Saar-Motto lautet „Wir können nur Auto“.



# Quo vadis Hochwaldbahn?

Die Zukunft der Hochwald- und Hunsrückquerbahn ist weiterhin unsicher. Während das Land Rheinland-Pfalz die Trassen durch einen Trassensicherungsvertrag sichern möchte, hält sich das Saarland immer noch bedeckt. Klarheit sollte eine Mobilitätsstudie der Planersocietät aus Dortmund schaffen. Diese Studie wurde am 26.10.2015 am Umwelt-Campus Birkenfeld vorgestellt. Schon während der Vorstellung ging manch verwunderter Blick durch den Raum, in der abschließenden Diskussion im Anschluss kam schon die erste Kritik auf. Die Gemeinden auf Rheinland-Pfälzischer Seite übten auch im Nachhinein scharfe Kritik am Buskonzept in der Nationalparkregion. Man habe an den Einwohnern der Region vorbei geplant. Auch wurde von den Verbandsgemeinden Hermeskeil und Birkenfeld eine Einbeziehung der Hochwald- und Hunsrückquerbahn angeregt. Auch die Landkreise Trier-Saarburg und Bernkastel-Wittlich haben sich für die Bahnlinien im Hochwald und Hunsrück ausgesprochen.

Nur das Saarland, das offensichtlich die Eisenbahntrasse für einen Radweg opfern will, begrüßte die Studie. In der Zwischenzeit wurden auch neue Konzepte von den Initiativen zur Erhaltung der Bahnlinien entwickelt, die als Alternative zum Gutachten den Gemeinden vorgestellt wurden. (EP)



# Saarbrücken wird leiser

Saarbrücken hat jetzt den Lärmaktionsplan, 2. Stufe vorgelegt. Dazu verpflichtet ist die Stadt aufgrund der EU Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm aus dem Jahr 2002. Bereits 2008 hat Saarbrücken in der 1. Stufe Lärmkartierungen beauftragt und einen Aktionsplan beschlossen. Umgesetzt wurde der Einbau von lärmoptimierten Asphalt LOA in Teilen der Metzger- und der Dudweilerstraße, sowie der Saarbrückerstraße in Brebach. Damit konnte in den entsprechenden Straßenabschnitten der Verkehrslärm hörbar reduziert werden.

In Saarbrücken gibt es viele Straßen mit einer als gesundheitsgefährdend eingestuften Lärmbelastung. Deswegen sind kurzfristige Maßnahmen zunächst nur für Bereiche vorgesehen mit Lärmwerten von über 70 dB(A) in Tag-Abend-Nacht Gewichtung und über 60 dB(A) nachts, sowie zusätzlich mit einer hohen Zahl von betroffenen Anwohnern. Da der Einbau von lärmreduziertem Asphalt teuer und kurzfristig nicht überall möglich oder sinnvoll ist, kann eine Entlastung oft nur durch Geschwindigkeitsreduzierungen auf Tempo 30 erreicht werden. Zum Beispiel in der Lebacherstraße, in der Bergstraße, der Burbacher Straße, der Breiten Straße, der Paul-Marien-Straße oder der Richard-Wagner-Straße.

Schon regt sich Widerstand. Die Lärmreduzierung durch Tempo 30 wird infrage gestellt, ebenso wie die Methode der Lärmberechnung. Verkehrsberuhigung durch die Hintertür, ideologisch begründete Verkehrsverlangsamung, Autofeindlichkeit wird unterstellt. Deshalb bleibt abzuwarten, ob die Stadt das von Verwaltung und Stadtratsmehrheit als wichtig und richtig Erkannte auch im Einzelfall durchsetzen wird. Gerade weil es sich auch um Hauptverkehrsstraßen handelt wird es nicht einfach sein öffentliche Akzeptanz für ein Tempolimit herzustellen. Öffentlichkeitsarbeit, aber auch Geschwindigkeitskontrollen werden notwendig sein. Auch an Hauptverkehrsstraßen wohnen besonders viele Menschen und auch Familien mit Kindern, deswegen ist es wichtig, dass hier gehandelt wird. (AS)

# Parking Day

Zum ersten Mal wurde in Saarbrücken der internationale Parking Day begangen. Auch der VCD war dabei mit einem Stand



in der Försterstraße. Weitere Informationen und Bildergalerie auf unserer Webseite. (AS)

## Anschlüsse müssen klappen!

Es ist für einen Fahrgast im ÖPNV besonders ärgerlich, wenn ein laut Fahrplan zugesicherter Anschluss nicht eingehalten wird und man möglicherweise bis zu einer Stunde auf den nächsten Bus oder Bahn warten muss. Hier findet der VCD sind Regeln im Sinne der ÖPNV Kunden dringend nötig im Saarland.

Der VCD fordert gemäß Beschluss der letzten JMV von saarVV, VGS und Ministerium ein Konzept zur Anschlu\$\$sicherung im ÖPNV zu vereinbaren, welches mindestens folgende Punkte enthält:

- Festlegung der Übergangszeiten bei Anschlüssen
- Festlegung der Wartezeiten bei Verspätungen
- Regelung für Vergütungen nicht eingehaltener Anschlüsse z.B. Taxikosten
- Kommunikation der Verkehrsunternehmen bei Verspätung
- Telefon/Internetadresse für diesbezügliche Beschwerden
- Ein Beschwerdemanagement – Statistik und Verbesserungen



Ähnliche Regelungen gibt es bereits in anderen Regionen und bei der DB. Mit dem Projekt „Saarland in Time „ sollte es auch bei uns schon längst mit den Anschlüssen klappen. Leider klappt aber noch nicht einmal die Kommunikation zwischen den Anbietern im ÖPNV im Saarland.(KHJ)

## Saarbahn-Projekt „Mobia“ gewinnt Deutschen Alterspreis

Das Projekt „Mobia – Mobil bis ins Alter“ hat den mit 60.000 Euro dotierten ersten Platz gegenüber 200 weiteren Bewerbern beim Deutschen Alterspreis der Robert Bosch Stiftung belegt. Das Projekt Mobia zielte darauf ab, älteren und mobilitätseingeschränkten Menschen dabei zu helfen, Barrieren im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu überwinden. Der VCD Saarland hatte dieses Projekt im Rahmen des ähnlichen VCD Projektes mobil 60 + aktiv unterstützt und gratuliert der Saarbahn sowie den Projektmitarbeitern am Projekt, sowie freut sich mit über den Erfolg.



Das Saarland ist besonders stark vom demografischen Wandel betroffen. In einer immer älter werdenden Gesellschaft ist es wichtig, die Daseinsvorsorge zu sichern, zu der auch der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) gehört. Deshalb hatte sich die Saarbahn für eine Fortsetzung und Erweiterung des Projektes Mobia erfolgreich eingesetzt. Unter 187 Bewerbern hat das Bundesministerium für Bildung und Forschung nun beschlossen das Forschungsprojekt „MobiSaar“ in einer zweiten Stufe wieder mit 4,8 Mio € zu fördern. Mit dem neuen Projekt soll der „Mobia“-Service für Ältere und Behinderte ÖPNV Nutzer auf das ganze Saarland ausgedehnt werden. (KHJ)

## Jedes Jahr teurer?



Das waren noch Zeiten als eine Monatskarte 14 Franc kostete. Heute kostet beim saarVV je nach Waben eine einzige Hin- und Rückfahrt soviele in Euro. Jedes Jahr werden mit schöner Regelmäßigkeit die Preise erhöht. Nach Kenntnis des VCD gehört der saarVV zu den teuersten Verbänden. Nun haben die Verantwortlichen beim saarländischen Verkehrsverbund selbst erkannt, dass es so mit den Preisanhebungen nicht weitergeht, will man nicht noch mehr Fahrgäste verlieren.

Der VCD hatte diesmal bei der Ministerin gebeten auf die Preisanhebung zu verzichten. Weiterhin fordert der VCD eine Reform des Verbundes bei dem ggf auch ein Zusammenschluss mit dem VRN (Verkehrsverbund Rhein-Neckar ) mit seinen günstigeren Tarifen denkbar wäre. (KHJ)

## Umsteigepunkt Illingen

Nach Abriss des alten Bahnhofs vor Jahren, und dem Bau der Wemetsweiler Kurve, wurde das gesamte Bahnhofsgelände in Illingen neu gestaltet und die Regiobahnlinie von Homburg bis Illingen verlängert. Positiv ist an dem Umsteigepunkt, dass alles ebenerdig und damit barrierefrei geworden ist. Doch konnte der VCD bei einem Ortstermin auch eine Anzahl Mängel bzw. Verbesserungsmöglichkeiten feststellen. So führt zwischen neuem Service- und Wartengebäude und Bahnsteigen eine Straße durch, die nach Verkehrsberuhigung des Illinger Zentrums quasi als Umgehungsstraße dient. Entsprechend groß ist der Verkehr, weshalb hier ein Zebrastreifen vonnöten wäre. Schlecht sieht es auch für ortsunkundige Busnutzer aus. Kein Plan oder Hinweis gibt an welcher der sechs Buslinien wann wohin fährt. Hier wäre eine dynamische Anzeige für Bus und Bahn sinnvoll. Im Servicegebäude ist ein Kundenbüro der Neunkircher Verkehrs Gesellschaft (NVG) untergebracht. Doch die angezeigten Öffnungszeiten scheinen nicht mehr zu stimmen ! Schade, dass im ÖPNV mehr und mehr leider am Kundenservice gespart wird. (KHJ)

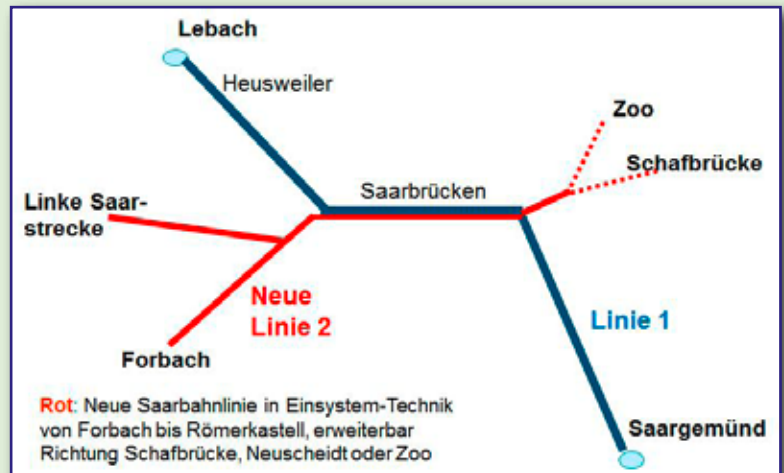




# Studie unterstreicht Machbarkeit der Stadtbahnerweiterung nach Forbach

Die vom Eurodistrict SaarMoselle beauftragte „Vertiefende Machbarkeitsstudie“ für eine Stadtbahn-/TramTrain-Verbindung zwischen Saarbrücken und Forbach bestätigt die Machbarkeit der Schienenverbindung einschließlich der vom VCD vorgeschlagenen Ringzugkonzepte (Klimmt/Ried 2010) über das Roseltal (kleine Schleife) und Bisttal (große Schleife).

Die ermittelte „Vorzugsvariante“ der Tram führt durch Alt-Saarbrücken und via Folsterhöhe und ermöglicht auch städtebaulich sowie sozio-ökonomisch eine positive Entwicklung. Zudem wurden jetzt auch die hohen Förderpotenziale des Projektes erkannt. Der VCD appelliert an die Landesregierung und die neue französische Regionalregierung, die Kommunen aktiv im Sinne einer raschen Realisierung zu unterstützen. Die Machbarkeitsstudie konnte dank der seitens VCD vermittelten Förderung durch SINTROPHER umfangreicher gestaltet werden. (WMR)



## Kurzmeldungen

**Saarbrücken:** Die Kooperation Allee von DB und SNCF im Hochgeschwindigkeitsverkehr hat Ende 2015 den Deutsch-Französischen Wirtschaftspreis im Bereich Personalmanagement gewonnen. Gewürdigt wurde das gelungene Zusammenspiel von deutschen und französischen Zugbegleitern. Die zugehörige Kooperationsgesellschaft Allee GmbH hat ihren operativen Firmensitz von Saarbrücken nach Straßburg verlagert. Der VCD vermag darin keine Vorteile für die Kunden zu erkennen. (WMR)

**Saarbrücken:** Die Landesregierung hat mit mehrjähriger Verzögerung nun doch einen Entwurf für ein neues ÖPNV-Gesetz vorgelegt. Die VCD-Forderung nach Bündelung von Kompetenzen, die Verankerung eines Verkehrsverbundes, die Fahrgastbeteiligung, mehr Transparenz der Mittel und grenzüberschreitende Kooperation sind darin jedoch nicht berücksichtigt. (WMR)

**St. Ingbert:** Seit kurzem steht den Fahrgästen quasi wieder ein Fahrkartenschalter zur Verfügung. Der Verkäufer wird jedoch nur bei Bedarf und als Videobild zugeschaltet. Reisende können sich so beraten lassen und brauchen keine Angst zu haben, in der nächsten „Verstehen Sie Spaß“-Sendung vorgeführt zu werden.“ (WMR)



**St. Ingbert:** Fehlplanung an Wendlings Eck/Schlachthofstraße: St. Ingbert hat die jahrhundertalte Wegebeziehung gekappt, um die Ampelschaltung für den Autoverkehr zu optimieren. Anstelle des Überweges nahe Bahnhof finden sich jetzt Plastikbarrieren und rote Verbundsteine. (WMR)

**Paris:** Das neue Schnellverkehrsangebot nach Paris verzögert sich infolge des TGV-Unglücks im Elsass vom 17. November. Die Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke zwischen Paris und Straßburg wird nicht wie geplant zum 3. April 2016 in Betrieb gehen können. Die Verzögerung beschert dem Saarland vorerst den Erhalt der fünf Zugpaare mit Paris. Nach der noch nicht absehbaren Inbetriebnahme werden es nur noch vier sein: Eines umfährt dann Saarbrücken und Kaiserslautern mit neuem Laufweg via Straßburg. (WMR)

**Holz:** In dem Heusweiler Ortsteil wurde aufwändig die Landstraße saniert. Die provisorische Überquerungshilfe am Markt wurde bei dieser Gelegenheit nicht als richtige Überquerungshilfe ausgebaut sondern das Plastikprovisorium wieder aufgenagelt. (KHJ)

## Verlängerung der S-Bahn Rhein-Neckar bis Zweibrücken

Das Projekt kommt voran, aber nur sehr langsam. Die im April 2015 vorgestellte Kosten-Nutzen-Analyse bescheinigt unter dem Strich einen volkswirtschaftlichen Nutzen. Damit kann das Projekt zu 60% durch Bundesmittel gefördert werden.

Im Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar müssen sich die Gebietskörperschaften und Kommunen an der Finanzierung beteiligen. Bis zum Dezember 2015 hatten alle beteiligten Gremien der Übernahme von Planungs- bzw. Baukosten zugestimmt, obwohl die meisten keinen direkten Nutzen haben, z.B. im Donnersbergkreis. Für die Buslinie R7 liegt inzwischen auch eine verbesserte Streckenführung unter Einbindung der Universitätskliniken vor.

Die inzwischen ebenfalls vorliegende detaillierte Entwurf- und Genehmigungsplanung von DB Netz stellt die Grundlage für die im Januar 2016 anstehende politische Einigung der beiden Landesregierungen. Die rheinland-pfälzische Ministerpräsidentin Malu Dreyer hat in einem Schreiben an den Zweckverband den hohen Stellenwert des Themas unterstrichen. Auf saarländischer Seite scheint man bislang nur

in Einöd zu sehen, dass es hier um das zukünftige Vorzeigeprojekt einer erfolgreichen Streckenreaktivierung geht.



Mehr Infos [www.zw-rail.de](http://www.zw-rail.de) (GS)

## Fahrplanwechsel bei der KVS

Ab 1. Januar 2016 übernehmen die Kreisverkehrsbetriebe Saarlouis (KVS) alle Regionalbuslinien von der Saar-Pfalz Bus weshalb dann erst der Fahrplanwechsel bei der KVS durchgeführt wird. Dann wird nach Jahrzehnten das Erscheinungsbild der Regiolinien im Kreis Saarlouis vorbei sein. Übernommen werden die Regionalbuslinien R5, (R4) und R3. Der Fahrplan wird ohne Änderungen weitergeführt, weil das Land der Aufgabenträger ist. Das KVS Superticket wird auf die neuen Regiolinien ausgeweitet, die Gültigkeit hört aber an der Kreisgrenze auf. In Lebach wird die KVS ein Kundencenter errichten. Neu wird die Möglichkeit des Zeitkartenverkaufs in den Bussen sein.



Bei den KVS Linien selbst werden die Fahrten im Niedgau (Biringen-Oberesch-Fürweiler-Gerlfangen) aus der Linie 462 herausgelöst und zur Linie 461 (Kleinbusfahrten) als Niedgauexpress zusammen gefasst und haben eine Verknüpfung in Siersburg und Dillingen auf die Bahn. Leider fahren viele Linien im Niedgau und Saarlouiser Gau an Wochenenden sehr ausgedünnt oder gar nicht! Die Direktverbindung aus dem Saarlouiser Gau der Linien 422/423 nach Dillingen/ Saarlouis entfällt. Die Linien werden in Wallerfangen gebrochen, sodass ein Umstieg auf die Linien 410/411 erfolgen muss. In Wallerfangen wird in Höhe des Rathauses ein verbesserter Busbereich zum Umsteigen geschaffen. Auch soll zum Fahrplanwechsel eine neue Internetpräsenz der KVS entstehen. (EP)

## Positive Bilanz des Ersten Jahres

Jahrelang gab es im Vorfeld Kritik selbst aus den Reihen von Umweltverbänden an der Reaktivierung der alten Köllertalbahnstrecke für die Saarbahn und deren Weiterbau nach Lebach. Die Regionalgruppe Mobilität Köllertal von BUND und VCD hielt dagegen das Projekt für nötig und sinnvoll als Alternative zu der ehemals geplanten Schnellstraße Richtung Saarbrücken über Teile der Trasse und durch die Natur.

Nach langem Rechtsstreit in Riegelsberg und fünfeinhalb Jahren Bauzeit befährt nun seit 5. Oktober 2014 die Saarbahn die Strecke bis nach Lebach. Zeit nach einem Jahr Betrieb für die Verantwortlichen eine erste Bilanz zu ziehen. Über 5.200 Fahrgäste fahren seither täglich im Durchschnitt auf der ehemaligen Köllertalbahnstrecke, mehr als von den Planern erwartet. Andreas Winter und Peter Edlinger, Geschäftsführer der Saarbahn GmbH, sind deshalb zufrieden mit dem Betrieb auf dem neuen Streckenabschnitt. Seither sind rund 1.570.000 Fahrgäste auf der Köllertalstrecke zwischen Etzenhofen und Lebach, gefahren. Damit liegt die Auslastung laut Saarbahn um rund 16 Prozent über den Erwartungen. Man hatte mit rund 1.353.000 Fahrgästen gerechnet. „Wir sind sehr zufrieden mit der Resonanz auf der neuen Saarbahnstrecke. Das Angebot wird gut angenommen, sogar noch besser, als wir vor der Inbetriebnahme erwartet hatten“, resümiert Geschäftsführer Peter Edlinger. Seit Inbetriebnahme seien auf dem neuen Streckenabschnitt auch keine sicherheitsrelevanten Vorfälle, die die Gewerke Gleis-, Tiefbau und Ingenieurbauwerke betreffen, eingetreten.

Die Regionalgruppe Mobilität von BUND und VCD begrüßt diese positive Fahrgastentwicklung. Betrachtet man die rund 500 Fahrgäste täglich im letzten Betriebsjahr 1985 der Köllertalbahn, so hat sich die Fahrgastzahl dazu verzehnfacht. Die Regionalgruppe sieht aber noch Luft nach oben bei den Fahrgastzahlen. So wäre es wünschenswert das gut angenommene Eventticket regelmäßig am Wochenende anzubieten. Beschleunigt werden müsste auch die Fahrzeit von Lebach bis Saarbrücken. Als Maßnahmen dazu sieht die Regionalgruppe die Einführung des Haltes auf Kundenwunsch an Schwachlasthaltestellen. Ähnliches konnte die Regionalgruppe bei der OEG (Oberrheinische Eisenbahngesellschaft) anlässlich einer Studienfahrt kürzlich erfolgreich besichtigen. Nötig ist auch eine Ampel-Vorfahrtregelung für die Saarbahn bei der Fahrt durch Riegelsberg und in Saarbrücken. Auch könnte es in Saarbrücken ähnlich der Vergütung beim Parken eine solche bei Vorlage einer Fahrkarte in den Geschäften geben.

Nicht vergessen werden sollte, dass der Autoverkehr rund 25 % der klimaschädlichen CO<sub>2</sub> Emissionen verursacht. Die Saarbahn ist dazu die immer wieder als Alternative zum Verbrennungsmotor ins Gespräch gebrachte Elektromobilität. Der wichtige Beitrag somit zum Klimaschutz müsste viel stärker noch herausgestellt und beworben werden. (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)  
Dr. Werner Mathias Ried (WMR)  
Andrea Schrickel (AS)  
Gerhard Stengel (GS)  
Erhard Pitzius (EP)  
Redaktion: Karl Heinz Janson  
Satz und Druck:  
Pirrot Digitaldruck Dudweiler

