

## Einladung zur Jahresmitgliederversammlung

8. März 2017, ab 18:00 Uhr  
 Haus der Umwelt  
 Versammlungsraum 1. Stock  
 Ev. Kirchstr. 8, 66111 Saarbrücken

### Tagesordnung

1. Begrüßung
2. Feststellung der Beschlussfähigkeit
3. Wahl Versammlungsleiter(in) und Protokollführer(in)
4. Genehmigung der Tagesordnung
5. Genehmigung des Protokolls der JMV 2016
6. Bericht des Vorstands
7. Kassenbericht
8. Bericht der Kassenprüfer
9. Aussprache zu den Berichten
10. Entlastung Vorstand für 2016
11. Nachwahl von 2 Beisitzern
12. Wahl weiterer Ersatzdelegierter BDV
13. Ausblick auf 2017
14. Verabschiedung Haushalt 2017
15. Anträge, Resolutionen
16. Schlusswort

Anträge sind bis zum 21. Februar 2017 per Post oder E-Mail ([saarland@vcd.org](mailto:saarland@vcd.org)) an den Vorstand zu senden. Über die Zulassung von kurzfristigeren Anträgen entscheidet die Mitgliederversammlung. Das Kurzprotokoll der letzten JMV ist auf unserer Homepage veröffentlicht. Das vollständige Protokoll liegt bei der Versammlung aus und kann auf Anforderung Mitgliedern vorab zugeschickt werden.

## Aktion Autofasten



Vom 01. März bis zum 16.04.2017 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 im Internet unter [www.autofasten.de](http://www.autofasten.de) anmeldet kann Freifahrtscheine des Saar-VV und Sachpreise gewinnen. (PT)

## ÖPNV-Anschlüsse müssen funktionieren!

Es ist für einen Fahrgast besonders ärgerlich, wenn ein laut Fahrplan zugesicherter ÖPNV-Anschluss nicht eingehalten wird und man möglicherweise bis zu einer Stunde auf den nächsten Bus oder die Bahn warten muss. Leider steckt das vor Jahren angekündigte Projekt „Saarland in Time“ immer noch in den Startlöchern.

Deshalb hat der VCD Anfang 2016 in einem Schreiben an die Ministerin Rehlinger ein Konzept gefordert, das Folgendes enthalten sollte:



- a. Festlegung der Übergangszeiten bei Anschlüssen
- b. Festlegung der Wartezeiten bei Verspätungen
- c. Kommunikation der Verkehrsunternehmen zur Sicherung der Anschlüsse
- d. Regelung Entschädigungen nicht eingehaltener Anschlüsse z. B. Taxikosten
- e. Telefon/Internetadresse für diesbezügliche Beschwerden
- f. Ein Beschwerdemanagement mit Statistik und Verbesserungszielen

In seiner Antwort wies das Ministerium darauf hin, dass die ursprüngliche Software nicht zufriedenstellend arbeitet und man daher dabei sei, eine neue zu installieren. Stand Anfang 2017 steht aber leider weder ein Konzept noch funktioniert im „digitalen Saarland“ die Software zur Kommunikation der Verkehrsunternehmen untereinander. (KHJ)

## Liebe Mitglieder, liebe Freundinnen und Freunde.



Es ist Jahresanfang, der VCD Rundbrief flattert ins Haus und das kann nur eines bedeuten: die nächste Mitgliederversammlung steht bevor. Dazu laden wir herzlich ein und freuen uns über Euer Erscheinen am 8. März. Das letzte Jahr war geprägt von der Arbeit in Beiräten und Arbeitsgruppen. Nach außen wenig spektakulär, aber effektiv und erfolgreich. Zum Beispiel haben wir in der AG Alltagsradverkehr des Wirtschaftsministeriums an einem Änderungsentwurf für die Landesbauordnung mitgearbeitet, um das Thema Abstellplätze für Fahrräder in und an Gebäuden für Bewohner und Besucher neu zu fassen. Die Rahmenbedingungen für einen höheren Radverkehrsanteil zu verbessern gelingt leider nur in zähem Ringen und braucht langen Atem.

Im Busverkehr steht in den nächsten Wochen eine wichtige Entscheidung an. In Saarlouis ist die Direktvergabe an die KVS gescheitert. Hier haben Saar-Mobil und auch die KVS einen Antrag gestellt, den Buslinienverkehr eigenwirtschaftlich zu betreiben. Das Verkehrsministerium muss nun zwischen den konkurrierenden Anträgen entscheiden. Unabhängig vom Ausgang, werden die Auswirkungen auf den saarländischen öffentlichen Verkehr nicht unerheblich sein. Wir werden, die Interessen der Fahrgäste im Blick, die Entwicklung genauestens verfolgen. Der Rundbrief gibt einen kleinen Einblick in unsere Arbeit. Ich wünsche viel Spaß beim Lesen. **Andrea Schrickel**

Den brauchten wir auch in unserem Engagement für die Reaktivierung der Bahnstrecke Homburg-Zweibrücken. Wir freuen uns, dass Rheinland-Pfalz und das Saarland sich jetzt verständigt haben und die Entwurfsplanung gemeinsam voranbringen wollen. Ein schöner Erfolg unserer Arbeit.

# Arbeitskreis Bahn gegründet

Mitglieder des VCD Landesverband Saar haben am 13. April 2016 den Arbeitskreis Bahn gegründet. Weitere Treffen haben 11. Mai, am 9. Juni, am 13. Juni, am 28. September, am 19. Oktober und am 12. November 2016 stattgefunden.



## Forderung nach Direktverbindung Mannheim – Neunkirchen/Illingen (SÜWEX-Flügel)

Auf Einladung des Verkehrsvereins Neunkirchen hat das Treffen am 11. Mai 2016 in Neunkirchen stattgefunden: Otto Dietz hat – in Anwesenheit eines Vertreters der Verkehrsmanagement-Gesellschaft Saar (VGS) – über die Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit einer direkten Zugverbindung zwischen der Kreisstadt Neunkirchen und dem ICE-Bahnhof Mannheim referiert. Dem vom AK Bahn vorgeschlagenen Konzept einer Flügelung des Regionalexpress-Zugs Koblenz – Trier – Saarbrücken – Mannheim (SÜWEX) in Homburg/Saar hat der Landesvorstand zugestimmt: Ein Zugteil fährt – wie bisher – aus Koblenz, Trier, Saarbrücken, St. Ingbert und wird – neu – mit einem Zugteil aus Illingen und Neunkirchen in Homburg verbunden („geflügelt“), beide Zugteile fahren gemeinsam nach Mannheim; aus Richtung Mannheim werden beide Zugteile in Homburg entkoppelt, wobei ein Zugteil über St. Ingbert nach Saarbrücken und weiter nach Trier und Koblenz fährt, während der andere Zugteil nach Neunkirchen und Illingen fährt. Das Konzept ist auf einer Pressekonferenz der Öffentlichkeit vorgeschlagen worden. Trotz einer ablehnenden Äußerung durch das saarländische Ministerium für Wirtschaft soll das Konzept weiterverfolgt werden.

haftigkeit einer direkten Zugverbindung zwischen der Kreisstadt Neunkirchen und dem ICE-Bahnhof Mannheim referiert. Dem vom AK Bahn vorgeschlagenen Konzept einer Flügelung des Regionalexpress-Zugs Koblenz – Trier – Saarbrücken – Mannheim (SÜWEX) in Homburg/Saar hat der Landesvorstand zugestimmt: Ein Zugteil fährt – wie bisher – aus Koblenz, Trier, Saarbrücken, St. Ingbert und wird – neu – mit einem Zugteil aus Illingen und Neunkirchen in Homburg verbunden („geflügelt“), beide Zugteile fahren gemeinsam nach Mannheim; aus Richtung Mannheim werden beide Zugteile in Homburg entkoppelt, wobei ein Zugteil über St. Ingbert nach Saarbrücken und weiter nach Trier und Koblenz fährt, während der andere Zugteil nach Neunkirchen und Illingen fährt. Das Konzept ist auf einer Pressekonferenz der Öffentlichkeit vorgeschlagen worden. Trotz einer ablehnenden Äußerung durch das saarländische Ministerium für Wirtschaft soll das Konzept weiterverfolgt werden.

## Gespräch mit der Verkehrsmanagement-Gesellschaft Saar (VGS)

Am 13. Juni 2016 hat ein Gespräch mit dem Geschäftsführer der VGS, Herrn Ott, in den Räumen der VGS am Hauptbahnhof in Saarbrücken stattgefunden. Herr Ott hat über das Ausschreibungsverfahren informiert, das den elektrischen Regionalbahnverkehr im Saarland ab Dezember 2019 bestimmen wird.

## Vorstellung IG Warndt/Rosseltal-Initiative

Konrad Kuntz hat am 12. November die Vorschläge der IG Warndt/Rosseltal-Initiative vorgestellt. Eine Regionalbahn auf der linken Saarseite von Saarbrücken Hbf. nach Fürstenthaus, mit Flügelung Richtung Dorf im Warndt bzw. Überherrn soll eingerichtet werden.

## Grenzüberschreitender Regionalverkehr nach Metz, Straßburg sowie Bouzonville/Thionville

Karl-Heinz Huppert hat anlässlich der Einführung des Taktverkehrs auf der Strecke Forbach – Metz sowie Strasbourg – Sarreguemines an einem Treffen in Frankreich teilgenommen und den Abbau der grenzüberschreitenden Verbindungen nach Saarbrücken beklagt. Der Arbeitskreis hat in einer Pressemitteilung die Verlängerung der Züge aus Strasbourg bzw. Metz nach Saarbrücken gefordert und Informationen zum grenzüberschreitenden Tarif angemahnt. Der Arbeitskreis befürwortet die Einführung einer Regionalbahn von Dillingen über Niedaltdorf hinaus nach Bouzonville und Thionville, von wo aus Anschluss nach Luxemburg besteht; seit dem vergangenen Jahr ist der Personenverkehr zwischen Bouzonville und Thionville komplett eingestellt worden. Wünschenswert wäre die Schaffung einer Regionalexpresslinie Offenburg – Strasbourg – Sarreguemines – Saarbrücken – Dillingen – Niedaltdorf – Bouzonville – Thionville – Luxemburg.

## Zielkonzept SPNV 2020/2030

Die im Arbeitskreis diskutierten Vorschläge sollen in ein Zielkonzept einfließen, das in Kürze der Öffentlichkeit vorgestellt wird. Das Zielkonzept beschreibt wünschenswerte und machbare Verbesserungen im Schienenpersonennahverkehr bis zum Jahr 2020 bzw. 2030. Neben den hier genannten handelt es sich in erster Linie um die S-Bahn-Verlängerung Homburg – Zweibrücken sowie einen Tram-train zwischen Forbach, Stiring-Wendel und Saarbrücken. (MS)

# Selbstfahrendes Auto

## Autonomes Fahren

## E-Mobilität

In den letzten Wochen fanden in Saarbrücken zwei Veranstaltungen zum Thema neue E-Mobilität (Auto) und autonomes Fahren statt.

### Die erste Veranstaltung

fand in den Räumen der IHK des Saarlandes statt und entpuppte sich sogleich als Lobbyveranstaltung der Automobil- und Automobilzulieferindustrie.

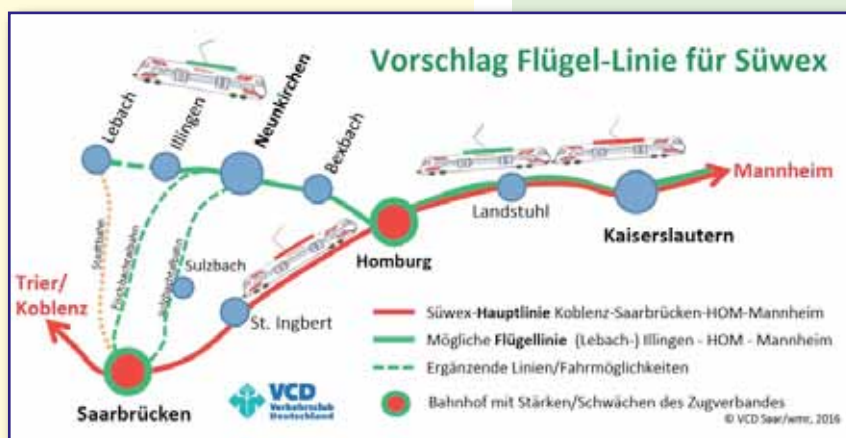
Den Hauptvortrag hielt eine Mitarbeiterin von BMW in München: Zwar sei die E-Mobilität das Ziel der Zukunft, zuerst wolle man aber mit der Hybridtechnik Brücken schlagen. Der BMW i8 wurde vorgestellt – ein Fahrzeug, das sich kein Normalbürger leisten kann.

Armin Gehl, Geschäftsführer des Vereins „Autoregion“ wandte sich selbstbewusst an die Anwesenden: „Wir Autobauer und Autozulieferer brauchen die Politik nur dafür, dass die Politik uns die Rahmenbedingungen so setzt, wie wir es für richtig halten“!

### Die zweite Veranstaltung,

zu dem das Ministerium für Umwelt und Verbraucherschutz eingeladen hatte, widmete sich dem Thema „Autonomes Fahren“.

Den Teilnehmern wurde bewusst, dass längst noch nicht alle technischen, ethischen und rechtlichen Probleme gelöst





*Der BMW i8 wurde vorgestellt, ein Fahrzeug, das sich kein Normalbürger leisten können. (Foto Hans De Rond)*

sind, sondern viele Fragen offen bleiben: Wer haftet bei Unfällen, was passiert mit den Daten und lassen sich diese riesigen Datenmengen von tausenden Fahrzeugen überhaupt übertragen? Schafft es die Technik (Hard- und Software) überhaupt und wenn ja, wann, auf allen Straßen eine autonome Fahrweise zu erreichen?

Sind unsere Städte überhaupt so autogerecht, dass sich ein Fahrzeug automatisch darin zurechtfindet? Welche Einflüsse haben Witterung (Nebel, Eis, Schnee), Sonnenstand (Blendungen) auf die autonomen Systeme? Wie lange gibt es einen Mischverkehr - manuelle Autos, unterstützende Systeme bis hin zum Auto ohne Lenkrad? Wie sieht das Fahrzeug eines Handwerkes (Dachdecker, Installateur) in der Zukunft aus? Welche rechtlichen Probleme gibt es bei der Personenbeförderung (Bus, Taxi)? Besteht das Problem der „elektromagnetischen Verträglichkeit“?

### **Kommentar**

Es blieben mehr Fragen als Antworten – die Automobilindustrie will am Auto festhalten.

Die deutschen Automobilhersteller verharren im Modellbereich der großen Fahrzeuge, der Statussymbole. Kleinere E-Autos werden als Zweit- oder Drittwagen behandelt.

Die Politik ist – nach wie vor – dem „Autoland Saarland“ verfallen. Wegen der behaupteten 50.000 Arbeitsplätze im Saarland, die von der Automobilindustrie abhängen, ist ein kritischer Abstand der Politik zur Automobilbranche im Saarland nicht zu erkennen. Die Verkehrswende spielt keine Rolle. (EP)

## **VEP Saarbrücken: eine Vision für 2030.**

Mit ihrem neuen Verkehrsentwicklungsplan öffnet sich die Landeshauptstadt modernen Konzepten des Stadtverkehrs. Neben einer geplanten Erhöhung des Radverkehrsanteils auf mindestens 10% und der Stärkung des ÖPNV wurden auch erfreulich viele langjährige VCD-Forderungen aufgegriffen.

Das ist kein Zufall. Im Rahmen der Bürgerbeteiligung, über den VEP Beirat und andere Fachgremien konnten Mitglieder und Aktive zu Wort kommen und konnten vielerorts überzeugen. Wichtige Anregungen lieferte nicht zuletzt unsere Internetseite mit vielen Hintergründen und den Positionspapieren aus den letzten Jahren.

So findet sich zum Beispiel im VEP ein S-Bahn-Konzept, das in weiten Teilen unserem S-Bahnkonzept „Saarlandbahn“ von 2003 entspricht einschließlich der empfohlenen neuen Haltepunkte, um die Stadtteile besser anzubinden. Auch der Tram Train nach Forbach findet Einzug in den VEP, sowie unsere Forderung nach einem grenzüberschreitenden Zweckverband. Natürlich geht hier ohne das Land gar nichts. Dass auch das Land an einem VEP arbeitet und sich für das gleiche Planungskonsortium wie die Stadt entschieden hat, werten wir als ermutigendes Zeichen.

Der Blick von außen hat der Stadt gutgetan. Viele Vorschläge im Bereich Radverkehr und ÖPNV, wie Radschnellwege und Metrobusse gibt es andersorts bereits. Auch die leidigen Themen ruhender Verkehr und Parkgebühren wird mutig angepackt. Die Öffentlichkeit hat das Konzept einer kleinen Innenstadtaufahrung vom Meerwiesertalweg bis zum Bahnhofstunnel am meisten elektrisiert. Nach den Modellrechnungen reduziert sie den Verkehr in der Innenstadt, insbesondere in der Dudweiler- und der Betzenstraße erheblich. Betzenstraße, Stephanstraße, der Platz zwischen Rathaus und Johanniskirche könnten bei Umsetzung des Innenstadtkonzepts vollständig vom motorisierten Individualverkehr befreit werden.

Für jede der ca. 170 untersuchten Maßnahmen gibt es einen Steckbrief mit Bewertung von Kosten, Wirkung und eine Umsetzungsfrist. Und hier liegt der Hase im Pfeffer. Auch wenn der Stadtrat dem Plan als Ganzem zugestimmt hat, muss jede Einzelmaßnahme vor ihrer Verwirklichung die städtischen Gremien passieren und könnte an den Kosten oder mangelndem politischem Willen scheitern. Zumindest fällt es schwer sich vorzustellen, dass in dieser Stadt eine Erhöhung der Parkgebühren im öffentlichen Raum auf mindestens Parkhausniveau eine Mehrheit findet.

Die Maßnahmensteckbriefe und viel Interessantes aus dem Beteiligungsprozess sind auf der Webseite der Stadt Saarbrücken zu finden: [www.vep.saarbruecken.de](http://www.vep.saarbruecken.de) (AS)

## **VEP Saarland: (k)eine Vision für ?**

Am 10. 10. 2016 fand die konstituierende Sitzung des VEP Beirates statt. Das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr hatte dazu eingeladen. Für den VCD Landesverband Saarland ist Vorstandsmitglied Erhard Pitzius Teilnehmer im Projektbeirat. Zu Beginn gab es zwei Überraschungen, die erste war, dass weder die Ministerin Anke Rehlinger, noch Staatssekretär Barke die Teilnehmer begrüßten. Ob man daran den Stellenwert des ÖPNV im Saarland erkennen kann?

Die zweite Überraschung war inhaltlich, denn obwohl es Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV heißt, wurde den Anwesenden mitgeteilt, dass es nur um den SPNV und die Regionalbuslinien gehen wird.

Der letzte Verkehrsentwicklungsplan stammt aus dem Jahr 1997/1998 und nach 20 Jahren wurde die „Planersocietät“ in Dortmund damit beauftragt in Zusammenarbeit mit dem Stadtentwicklungsbüro „Gertz – Gutsche – Rümenapp“ und dem Projektbeirat einen neuen Verkehrsentwicklungsplan zu erarbeiten. Im Projektbeirat sitzen Vertreter von VGS, SaarVV, IHK, Arbeitskammer, Saarbahn, Betreiber der Regionalbuslinien, VLEXX, DB Regio, das Umweltministerium, MWAEV, die Landkreise, der Fahrgastbeirat Saarbahn, sowie der VCD. Politische Parteien sind im Projektbeirat nicht vertreten.

Im März 2018 soll das fertige „Produkt“ der Öffentlichkeit vorgestellt werden. Zur Zeit wird eine Bestandsaufnahme des SPNV und der Regionalbuslinien durchgeführt. Zum jetzigen Zeitpunkt (Jahreswechsel 2016/2017) lässt sich noch nicht einschätzen wo die Reise im saarländischen SPNV hingehet. Dazu im Frühjahr 2017 mehr, der VCD hält die Interessierten auf dem Stand des Geschehens.

Für den VCD stellt sich die Frage kommt es zum Ausbau oder Stillstand des ÖPNV im Saarland. (EP)



## Preisträger gesucht!

Als VCD Saar wollen wir unsere Prämierung von Saar-Kommunen für verkehrspolitisches Engagement fortsetzen. 2016 erhielt die Stadt St. Ingbert die „Starre Pedale“ als Auszeichnung für das Radler- und Fußgänger-„Mobbing“ in der Mittelstadt. Die Landeshauptstadt Saarbrücken durfte hingegen die „Goldene Klingel“ in Anerkennung der Bürgerbeteiligung beim Verkehrsentwicklungsplan entgegen nehmen.

Auch für 2017 suchen wir ein Positiv-Beispiel zur Würdigung mit der Goldenen Klingel; und natürlich wollen wir auch anhand eines Negativ-Beispiels Handlungsbedarf aufzeigen. Vorschläge, Hinweise und gerne auch Bewerbungen aus den Kommunen nehmen wir gerne unter [saarland@vcd.org](mailto:saarland@vcd.org) entgegen. (WMR)



## Zukunftsorientiert statt planlos, ziellos, visionsfrei: VCD fordert RESET für die Saar-Verkehrspolitik!

Vorrangig erinnern wir uns bei der **Bilanz** zur Tätigkeit der saarländischen Verkehrsministerin an das Krisenmanagement zur Fechinger Talbrücke. Ohne Vorwarnung erfolgte ihre Sperrung und fast genauso überraschend war die Verbindung wieder hergestellt. Es steht nicht gut um **saarländische Straßen** und erst recht nicht gut um **Brücken**. Schon 2014 attestierten Fachleute in den Tagesmedien dem Saarland den letzten Platz im Ranking der Bundesländer zur Straßenqualität. Gravierend ist, dass keinerlei Anträge zur Sanierung an den Bund gestellt wurden. Es fehlen Ressourcen für die Planung. Der Todesstoß für die saarländischen Straßen folgt jetzt durch die positive Haltung des Ministeriums zu den sogenannten „Gigalinern“. Diese überschweren und überlangen „**Monstertrucks**“ sollen nun auch im Saarland verkehren.

Bei der **Prioritätensetzung im Haushaltsplan** für den Bereich Verkehr erstaunt der Saarbrücker **Flughafen**. Er erhält weiterhin Betriebskostenzuschüsse aus der Landeskasse in Millionenhöhe. Sein Flugbetrieb ist trotz Schließung des Flughafens Zweibrücken nicht wirtschaftlich. Ohne die Steuervorteile des Flugverkehrs (keine Kraftstoff- und -international- keine Mehrwertsteuer) wäre das Defizit noch größer. Ökologische und sicherheitstechnische Fragen sowie die Nebelprobleme sind noch gar nicht berücksichtigt. Jedes Flugticket ab Saarbrücken Ensheim wird weiterhin mit 7,05 € aus der saarländischen Landeskasse bezuschusst. Sieht so ein Beitrag zum Klimaschutz und der Zielerreichung gemäß Paris- und Marrakesch-Vereinbarung aus?

**Radinfrastruktur?** Immerhin hat das Ministerium sich 2016 der Initiative „Stadttra-

deln“ angenommen und damit den Saar-Kommunen einen Weckruf verpasst. Mit vergleichsweise geringem Aufwand konnte das Radfahren damit ein wenig ins Bewusstsein gerückt werden. Trotz nationalem Radverkehrsplan und auch saarländischer Planungen kommt die Infrastruktur für den Radverkehr im Saarland kaum voran. Es fehlt insbesondere bei der Würdigung und Förderung des Fahrrades zur Bewältigung der Alltagsmobilität. Andere Bundesländer wie BaWü und NRW haben uns mit Radschnellwegen, kommunalen Planungshilfen, neuer Landesbauordnung längst abgehängt. Das Saarland verpasst gerade den Anschluss an die europäischen Trends im Radverkehr.

Beim **ÖPNV** ließ sich das Ministerium zum Jagen tragen: Drei Entwürfe für die Novelle des ÖPNV-Gesetzes mussten die Oppositionsfraktion im Landtag einbringen bis endlich – in den letzten Monaten ihrer Legislaturperiode – die Landesregierung nicht nur alles abgelehnt sondern einen eigenen Entwurf durchgebracht hat (siehe Beitrag von Manuel Schauer).

### **Kein Referat für den Schienenverkehr**

- Entsprechend gibt es auf Initiative der jetzigen Regierung weder neue Haltepunkte noch neue Angebotskonzepte. Beschämend ist aus Sicht des VCD die fehlende Sicherung oder Sanierung von Schienenwegen (Hochwaldbahn, Bisttalbahn) und der fehlende Ausbau von Um Schlagstellen. Die Erreichbarkeit des Saarlandes im Schienenverkehr hat sich weiter verschlechtert: Weniger Verbindungen von und nach Paris, weniger Fernverkehr und – ganz bitter – die quasi Einstellung der Direktverbindungen nach Metz und Strasbourg. Ist das die Frankreichstrategie der Landesregierung? Völlig unbearbeitet blieb die Koalitionsvereinbarung von 2013 zur durchgehenden Elektrifizierung der Nahetalbahn. Auch bei der Untersuchung der Stadtbahn-Erweiterung nach Forbach hat das Ministerium den Eurodistrikt SaarMoselle im Stich gelassen (Es war der VCD, der dem Eurodistrikt den Kontakt zu Sintropher vermittelte, um die ergänzenden EU-Mittel für eine Studie zu erhalten). Das Ministerium hat aber wohl einige Verkehrsgutachten begleitet, zumindest ko-finanziert. Das Resultat wurde aber nie kommuniziert.

### **Mangelnde Transparenz der Verkehrsstudien der saarländischen Verkehrsministerien**

- 2014: Schnellverbindung zwischen Baudrecourt und Mannheim mit Ziel besserer Reisezeiten über Saarbrücken im Vergleich zur Führung Frankfurt-Paris via Strasbourg.

- 2015: Reaktivierung der Strecke Homburg-Zweibrücken mit S-Bahnbetrieb zwischen Rhein-Neckar-Raum und Saarland inklusive positiver Wirtschaftlichkeitsbetrachtung

- 2016: „Mosolf-Gutachten“ zur Reaktivierung des grenzüberschreitenden Betriebes des Bisttalstrecke (Völklingen-Lothringen via Überherrn) mit Aufbau eines Umschlagzentrums

**Die Webseite des Ministeriums** bleibt nicht nur dazu inhaltsarm. Die Nachbarn, z. B. in Rheinland-Pfalz machen es ganz anders: Die Webseite des Mainzer Ministeriums bietet Gutachten und auch die Anmeldung zum Bundesverkehrswegeplan als Download an. In Lothringen bzw. der neuen Region „Grand-Est“ stehen Termine für Bürgeranhörungen und deren Protokolle jedermann zur Verfügung. Bürgeranhörungen gibt es im Saarland gar nicht erst.

Im **Güterverkehr** fehlen im Saarland moderne Anlagen für den Umschlag zwischen Straße und Schiene gerade beim Containerverkehr. Eine umweltorientierte Wirtschaftsförderung sollte aus Sicht des VCD lokale Initiativen, z. B. in Kirkel-Limbach aufgreifen bevor sich die enga-

gierten Privat-Unternehmer es sich anders überlegen und in der Nachbarregion investieren. Gerade dafür und für grenzüberschreitende Projekte gibt es große Fördertöpfe auf europäischer Ebene. Leider konnte der VCD keine Projekte identifizieren, bei denen das saarländische Verkehrsministerium entsprechende Förderträge zur Umsetzung gestellt hat.

**Zähe Standortförderung des Saarlandes bei Reaktivierung Homburg-Zweibrücken:** Trotz des weitreichenden Angebotes zur Kostenübernahme für Bau und Betrieb, trotz der Förderung durch den Bund und trotz der einmaligen Voraussetzungen (Zug schon vorhanden, Lokführer schon vorhanden) verschmähen die saarländischen Landesregierungen seit Jahren die – auf dem Silbertablett servierte – S-Bahnanbindung des Bliesgaus an den Rhein-Neckar-Raum. Zwischenzeitlich sind die Regionalisierungsmittel fürs Saarland auf ungeahnte Höhen gewachsen und gleichzeitig die Betriebskosten im Schienenverkehr dank Wettbewerbsrenditen zurückgegangen. Die Haltung des Saarlandes zur Reaktivierung der Strecke Homburg-Zweibrücken löst Kopfschütteln und Unverständnis aus nicht nur in den

Nachbarregionen und in Fachkreisen. Ein Lichtblick war ein vorweihnachtliches Treffen der Verkehrsminister und Staatssekretäre aus Mainz und Saarbrücken. Die Planungen sollen weiterlaufen.

Für die Zukunft brauchen wir ein Verkehrsministerium, das die Chancen (Hom-Zw, EU-Fördergelder, Stadtbahnerweiterung) und Zeichen der Zeit wie Verkehrswende, Klimawandel, Kommunikationsfähigkeit erkennt. Dazu gehört eine gesamtheitliche Verkehrsplanung nach Vorbild des Verkehrsentwicklungsplans der Landeshauptstadt inklusive Bürgerbeteiligung. Das neue Ministerium sollte dabei die Landesplanung integrieren. Im Kontext dieses Zusammenspiels darf es sich gerne die Frage stellen, welche Zukunft das „Autoland Saar“ als monostrukturierter Automobil-Standort mit seinen über 15 000 „Auto-Arbeitsplätzen“ hat. Dies erst recht, wenn in zehn bis 15 Jahren der E-Antrieb zum Standard wird. Schaltgetriebe von ZF und Explosionsmotoren von Ford brauchen wir dann kaum mehr. Der Standort Saar ist auch in diesem Kontext kurz davor, abgehängt zu werden. (WMR)

## Niedtalbahn

Bei der im - Vorfeld einer möglichen Stilllegung - ausgeschriebenen Grenzstrecke bei Niedaltdorf sieht der VCD die Landesregierung in der Pflicht. Wenn Flughafen und Ralleystrecken gefördert werden, so muss Bahninfrastruktur als Zukunftsvorsorge und Standortfaktor für die Saarländische Wirtschaft umso mehr auf eine Unterstützung im Sinne der Daseinsfürsorge zählen können. Auch die sogenannte Frankreichstrategie des Saarlandes und jüngste Initiativen der DB für eine Luxemburgverbindung machen sonst keinen Sinn. (WMR)



Karfreitag-Sonderzug auf dem Viadukt bei Niedaltdorf.

## Geldsegen für Saar Schienenverkehr

Unerwartet hoch ist der Überschuss an Finanzmitteln für den Schienenpersonennahverkehr im Saarland. Nach der Aufstockung der Regionalisierungsmittel vom Bund von 96 auf 106 Millionen jährlich ergibt die kostenoptimierte Vergabe im Nahverkehr an Vlexx und DB Regio zusätzliche Mittel. Der VCD empfiehlt der Aufgabenträgerin, Frau Ministerin Rehlinger, diese Mittel in die Angebotsausweitung (S-Bahn Homburg-Zweibrücken, Süwex-Flügel Neunkirchen) und Sicherung der Infrastruktur-Sicherung (grenzüberschreitende Niedtalbahn, Güterverkehr Bisttalbahn, Trassenerhalt Hochwaldbahn) zu investieren. (WMR)



## Neues ÖPNV-Gesetz

Am 1. Januar 2017 trat das (neue) Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr im Saarland (ÖPNVG) in Kraft. Das ÖPNV-Gesetz vom 30. November 2016 (Amtsblatt des Saarlandes vom 15. Dezember 2016) tritt an die Stelle des (alten) ÖPNV-Gesetzes vom 29. Januar 1995. Der VCD-Landesverband hat sowohl im Rahmen der vom Ministerium durchgeführten (schriftlichen) Anhörung als auch im Rahmen der vom Landtag des Saarlandes durchgeführten (mündlichen) Anhörung eine Stellungnahme abgegeben.

Das (neue) Gesetz ist umfangreich (fast sieben Druckseiten Text im Amtsblatt) und komplex, es enthält viele Verweise auf andere Gesetze und Verordnungen der Europäischen Union, außerdem enthält es „Öffnungsklauseln“, eindeutige Vorgaben fehlen. Beispiel: Von zentraler Bedeutung für einen guten ÖPNV ist die Frage, wer hierfür zuständig, wer „Aufgabenträger“ ist. Nach § 5 Abs. 1 ÖPNVG ist für die Eisenbahn das Land zuständig, für den Straßenbahnverkehr (Saarbahn innerorts) jedoch nicht; durch Rechtsverordnung kann zudem die Übertragung auf einen anderen Aufgabenträger erfolgen. Nach § 5 Abs. 2 ÖPNVG sind für Busse und Straßenbahnen (innerorts) die Landkreise und der Regionalverband Saarbrücken zuständig; Kommunen mit eigenen Verkehrsbetrieben ist jedoch auf deren Verlangen hin die Aufgabenträgerschaft zu übertragen. Der Gesetzgeber hat die Chance versäumt, für eine klare (Zentral-)Struktur zu sorgen; in diesem kleinen Land stehen viele Kirchtürme, es herrschen viele kleine Könige, deren Köche eigene Süppchen kochen.

Immerhin hat der Gesetzgeber an den Verbund der Verkehrsunternehmen („SaarVV“) den Auftrag formuliert, nicht



nur einen gemeinsamen Verbundtarif anzubieten, sondern auch ein gemeinsames Call- und Abo-Center zu betreiben, Fahrpläne aufeinander abzustimmen, einen Fahrgastbeirat einzuberufen sowie die Außendarstellung und Vermarktung des Verbunds zu vereinheitlichen (§ 7 ÖPNVG). Hier werden wir auf die Einhaltung dieser Soll-Vorgaben drängen! Unsere Forderungen, die Integration des SaarVV in einen anderen Verkehrsverbund, beispielsweise den Verkehrsverbund Rhein-Neckar, zu ermöglichen, und die Öffentlichkeit vor Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags zu beteiligen, sind nicht aufgegriffen worden. Eine (eingeschränkte) Öffentlichkeitsbeteiligung findet nur im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung statt (siehe den Artikel in diesem Rundbrief).

Die Finanzierung regelt das ÖPNV-Gesetz widersprüchlich: Einerseits schreibt es im Einklang mit dem (Bundes-)Regionalisierungsgesetz vor, dass die „Regionalisierungsmittel“, d. h. die Mittel, die das Land vom Bund erhält, „insbesondere“ für den Eisenbahnverkehr zu verwenden sind (§ 12 ÖPNVG); andererseits erlaubt das ÖPNV-Gesetz die Finanzierung von Regionalbuslinien mit Regionalisierungsmitteln (§ 13

## Alltagsradverkehr im Saarland fördern

Mit knapp 2% Radverkehrsanteil bildet das Saarland das Schlusslicht unter den Bundesländern. Erstrebenswert wäre ein Anteil von mindestens 10%. Bezüglich touristischer Radwege außerorts ist das Saarland zwar gut aufgestellt, die innerörtliche Infrastruktur ist aber meist mangelhaft.

Das saarländische „Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr“ (MWAEV) hat sich daher 2015 vorgenommen, den Anteil des Alltagsradverkehrs zu verbessern. Auftaktveranstaltung war im Juni 2015 in Saarbrücken ein Kongress der Fahrradakademie. Im September 2015 wurde ein Arbeitskreis Alltagsradverkehr mit drei Unterarbeitskreisen (Radverkehrsförderung, Recht und Sicherheit im Radverkehr, Fortschreibung des Radverkehrsplans) ins Leben gerufen.

Der VCD Landesverband ist in allen Arbeitsgruppen regelmäßig vertreten. Leider ist die so wichtige Mitarbeit von Seiten der Kommunen, vor allem in den Unterarbeitskreisen, völlig unzureichend. Wünschenswert wäre die Bildung eines Arbeitskreises „Fahrradfreundliche Kommunen“, wie es in vielen Bundesländern der Fall ist. 17 der 52 Kommunen im Saarland haben sich jedoch 2016 an der vom MWAEV gesponserten Aktion Stadtradeln beteiligt, dabei wurden 322.000 km von den Teams erradelt. Das von Volker Wieland betreute Team „Haus der Umwelt“ errang dabei einen dritten Platz und ein Preisgeld von 100.- €. Außerdem belegte dieses Team beim Stadtradeln Saarbrücken in der Kategorie „Größtes Team“ den ersten Platz und wurde am 14. Dezember mit einem Sachpreis geehrt.

In 2017 organisiert das MWAEV nochmals die Aktion Stadtradeln und übernimmt für die beteiligten Landkreise/Kommunen die Kosten. Es wird erwartet, dass sich an der Aktion ab Mai 2017 weitere Kommunen beteiligen werden.

Erfreulich ist zu vermelden, dass im September 2016 der Landtag einem Antrag der Fraktion „Die Grünen“ betreffend „Bedingungen für den Alltagsradverkehr verbessern“ zugestimmt hat. Darin stellt der Landtag des Saarlandes zahlreiche Forderungen an die Landesregierung. Diese können unter [https://www.landtag-saar.de/Drucksache/Ag15\\_1936-neu3.pdf](https://www.landtag-saar.de/Drucksache/Ag15_1936-neu3.pdf) im Internet eingesehen werden. Wir hoffen, dass die Vorschläge der Arbeitskreise des MWAEV und die Forderungen des Landtages Früchte zeigen werden. Der VCD wird den Prozess weiter aktiv begleiten und bittet seine Mitglieder, sich an der Aktion Stadtradeln 2017 zu beteiligen. Weitere Informationen unter <http://www.stadtradeln.de/2478.html> oder auf <https://saarland.vcd.org/themen/>. (PT)



Abs. 1 Nr. 3 ÖPNVG), obwohl dies durch die Zweckverwendungsklausel des Regionalisierungsgesetzes nicht gedeckt ist. Da ab dem Jahr 2016 die Verwendung der Mittel dem Bund nachzuweisen ist, ist zu befürchten, dass der Bund zweckwidrig verwendete Mittel vom Land zurückfordern wird. Unsere Aufgabe wird es sein, Vorschläge für die sinnvolle Verwendung der Regionalisierungsmittel zu machen (S-Bahn Homburg – Zweibrücken, stündlicher SÜWEX von/nach Mannheim mit Flügelung in Homburg nach Neunkirchen/Illingen, Regionalbahn auf linker Saarseite, Tram-Train nach Forbach, ...). (MS)

# Ende des Güterverkehrs auf der Bisttalbahn

Im Jahr 2003 hatte MOSOLF die Strecke (Fürstenhausen) Hostenbach – Überherrn von DB Netz gepachtet und als nicht öffentliche Anschlussbahn betrieben. Damit ist seit dem 01.08. 2016 Schluss! Im Normalfall wurde ein Ganzzug in Fürstenhausen von Rhenus Rail (Wincanton/Unisped) übernommen und zur Entladung nach Überherrn gebracht, anschließend ging der Leerzug zurück nach Fürstenhausen. Durch Mängel am Oberbau und wegen zwei sanierungsbedürftiger Brücken sperrte das EBA die Strecke ab August 2016 betrieblich. Die Firma Mosolf wollte schon zwei Jahre vorher ein neues Konzept für die Strecke initiieren, auch mit dem Hintergrund, nicht alleine für die Sanierung der Strecke aufkommen zu müssen. Man gab mit Unterstützung des Saarlandes (MWAEV) und Scot Rosselle eine Studie zur verbesserten Nutzung der Strecke in Auftrag.

Die Firma Transcare in Wiesbaden führte die Untersuchung aus und am **03. 09. 2015 war das Gutachten fertig**. Der ehemalige Gütergrenzbahnhof Überherrn sollte zu einem KV Terminal (Kombinierter Ladungsverkehr) umgebaut werden, auch mit einer Reaktivierung der Strecke nach Frankreich, ebenfalls war eine Reaktivierung im SPNV vorgesehen, der ebenfalls eine grenzüberschreitende Perspektive beinhaltete. Transcare und die Firma MOSOLF gingen nun davon aus, dass das Ministerium für Verkehr das Gutachten sehr ernst nimmt und weitere Schritte einleiten würde. Aber weit gefehlt, das Ministerium von Anke Rehlinger hielt sich sehr bedeckt und gab zu verstehen, dass man als Ministerium keine Gelder für das Projekt zur Verfügung stellen wolle. Das Gutachten wurde auch nie einer breiten Öffentlichkeit vorgestellt, Landes-, Kreis- und Kommunalpolitik gingen äußerst zögerlich mit dem Gutachten um. Das MWAEV wollte auch keinen Zuschuss (ca. 1,5 Millionen) für die Streckensanierung zum Weiterbetreiben als nicht öffentliche Anschlussbahn zugestehen.

Ca. 32.000 LKW-Fahrten hätte man mit dem KLV Terminal einsparen können, so werden es wohl bis zu 6.000 LKW Fahrten im Jahr mehr werden, wenn die MOSOLF Transporte von der Schiene auf die Straße verlagert sind. Mosolf verlädt zur Zeit in Saarbrücken (Containerbahnhof) die Fahrzeuge auf LKW und führt die Straßentransporte durch Saarbrücken und die A 620 nach Überherrn. Die Firma Mosolf hatte mit dem Gutachter Transcare, sowie DB Netz Gespräche mit dem MWAEV, die aber zu keinem positiven Ergebnis führten. Neuere Aussagen von Mosolf und Transcare lassen Schlimmes befürchten, es liegt sogar eine Aufgabe des Standortes Überherrn in der Luft. Der öffentliche Teil des Gutachtens kann von der Homepage des VCD Landesverband Saarland heruntergeladen werden. (EP)



## Umsteigen in Völklingen

Nicht einfach ist es in Völklingen, vom Bus auf die Bahn umzusteigen. Statt einer direkten Straßenüberquerung von der Haltestelle zum Bahnhof geht's zuerst über eine Zufahrt zum Parkplatz und dann über eine Fußgängerampel. Diese hat eine besonders „bescheuerte“ Steuerung. Erstmals dauert es ziemlich lange, bis grün für den Fußgänger kommt, dann aber nur für eine Straßenhälfte.

Man muss immer - egal wie man überquert - auf der Mittelinsel warten, weil just der andere Teil gerade rot wird. Das machen aber mehr als 50 % der Fußgänger nicht, wie bei einem Ortstermin der VCD beobachten konnte. Besonders Kinder sehen das Grün der anderen Seite und sind geneigt loszugehen. Dabei ist der Überweg von den Autos in einer Richtung nicht gut einzusehen und wird auch noch mit erhöhter Geschwindigkeit befahren. Hier wäre eine 30 km/h-Begrenzung dringend nötig. Die Regionalgruppe Köllertal wird demnächst die Problematik im Rathaus Völklingen vorbringen. (KHJ)



## Impressum

VCD Landesverband Saarland  
Ev. Kirchstraße 8 (im Haus der Umwelt)  
66111 Saarbrücken  
Mail: [Saarland@vcd.org](mailto:Saarland@vcd.org)  
Tel.: 0681-46720  
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 Matthias Ried (WMR)  
Andrea Schrickel (AS)  
Erhard Pitzius (EP)  
Redaktion: Karl Heinz Janson  
Satz und Druck:  
Pirrot Digitaldruck Dudweiler

Für den Inhalt der einzelnen Beiträge sind die jeweiligen Autoren(innen) verantwortlich.



## Gegen Fahrradklau: Fahrradcodierung und Fahrradpass



Fahrrad codieren macht Dieben das Leben schwer. Denn ohne Eigentumsnachweis kommen sie mit dem zweirädrigen Diebesgut nicht weit: Die Codierung zeigt sofort, wer der Eigentümer des gestohlenen Rads ist. Sie kann nachweislich die Zahl der Diebstähle deutlich senken und die Aufklärungsquote erhöhen.

Das Codierungsverfahren ist einfach: Eine Graviermaschine verewigt auf dem Rahmen des Fahrrads einen verschlüsselten personenbezogenen Code, der sich aus Autokennzeichen, Gemeindecodex des Wohnortes, einer fünfstelligen Zahl für die Straße, der Hausnummer, sowie den Eigentümer-Initialen zusammensetzt.

Polizei oder Fundbüro erkennen anhand des Codes ohne Rückgriff auf Datenbanken sofort den Eigentümer. Die Rahmennummer allein gibt nicht genügend Informationen. 90 Prozent aller aufgefundenen Räder finden trotz Rahmennummer nicht mehr zu ihrem Eigentümer zurück, weil dieser sein Rad nicht eindeutig beschreiben kann. Hier

schaft die Fahrradcodierung Abhilfe – am besten in Verbindung mit einem bundeseinheitlichen Fahrradpass.

### Die folgenden Dinge sind zu einer Fahrradcodierung mitzubringen:

- Das eigene Fahrrad.
- Ein Eigentumsnachweis (Kaufvertrag, Rechnung, Quittung). Kassenbon reicht nicht aus!
- Ein Identitätsnachweis (Personalausweis oder Reisepass).

Störende Anbauteile sind vorher zu entfernen, damit die Codierung (Dauer 10-15 Minuten) zügig erfolgen kann.

### Wo kann ich im Saarland mein Rad kodieren lassen?

Das ist, nach unseren Recherchen, kostenlos nur zweimal im Jahr bei einer Codierungs-Aktion der Polizeiinspektion in Homburg auf dem Christian-Weber-Platz der Fall. Die Termine für 2017 stehen derzeit noch nicht fest. Der nächste Termin soll zu Beginn der Fahrradsaison kurzfristig in der Presse mitgeteilt werden. Der VCD-Saarland wird sich darum bemühen die Termine frühzeitig auf seiner Homepage zu veröffentlichen.

Für 45.- € kann man sein Rad aber auch, unter vorhergehender Terminvereinbarung, beim Fahrradladen in Saarbrücken, Nauwieserstraße 19, codieren lassen. Voraussetzung bei Rädern mit Alurahmen: der Hersteller hat dazu vorher seine Erlaubnis gegeben. Nach einem Gutachten der Technischen Universität Aachen stellt eine Gravurtiefe von bis zu 0,2 mm aber keine Beeinträchtigung für die Rahmenstabilität dar. Bei manchen E-Bikes/ Pedelecs mit Mittelmotor kann oft das Gravurgerät nicht an einer passenden Stelle angesetzt werden.

Weitere Infos auf dem Faltblatt der Polizei: [http://www.polizei-beratung.de/fileadmin/upload/Polizei-Beratung/Germany/Medienportal/Medien/Faltblaetter/FB\\_Fahrrad-diebstahl\\_2015-10.pdf](http://www.polizei-beratung.de/fileadmin/upload/Polizei-Beratung/Germany/Medienportal/Medien/Faltblaetter/FB_Fahrrad-diebstahl_2015-10.pdf) (PT)

## Näher am Kunden

Wir möchten besser werden, so Andreas Winter, Geschäftsführer der Saarbahn, bei der Eröffnung des neuen „Saarbahn Service Centers“ am 2. Juli in Saarbrücken. So soll die Nutzung des ÖPNV von derzeit 17 % auf 20 % gesteigert und die Kundenzufriedenheit von derzeit 2,9 auf den Wert 2,5 verbessert werden.

Dazu hat man nun ein neues Kundenbüro nahe bei der zentralen Haltestelle Johanniskirche eingerichtet.

Dessen Leiterin, Frau Kathrin Wobido, möchte mit den ÖPNV Kunden im ständigen Dialog stehen. So ist in dem barrierefrei eingerichteten Büro neben dem Verkauf von Fahrkarten ebenso die Beratung von Kunden vorgesehen sowie das Beschwerdemanagement. Vorhanden ist auch ein Ruheraum für die Bus- und Bahnfahrer des Unternehmens.

Der VCD begrüßt die Einrichtung des Service Centers und die vorgesehene bessere Orientierung am Kunden. Nötig wäre noch ein Hinweis an den Haltestellen Rathaus und Johanniskirche wo sich das Büro befindet, da es von diesen nicht direkt einsehbar ist. (KHJ)



## Bahn und Gepäck

Längst vorbei sind die Zeiten in denen man am Bahnhof seinen Koffer aufgeben konnte und ihn am Zielbahnhof wieder erhalten hat. So etwas gibt es nur noch an den Flughäfen.



Für die Bahn ist Gepäck scheinbar kein großes Thema mehr, dafür umso mehr für die Reisenden. Leider sind gerade neue Fahrzeuggenerationen wie der Süwex, Vlexx oder der Doppelstock TGV geradezu gepäckunfreundlich.

Will heißen, man weiss oft nicht, wohin mit den Koffern oder Taschen. Das führt dann wie beim TGV zu minutenlangen Wartezeiten, bis das Gepäck aus dem Zug gezerrt ist und die Fahrgäste mit Gepäck wieder eingestiegen sind und einen Platz fürs Gepäck gefunden haben. Ähnliches lässt sich oft am Regionalbahnsteig des Frankfurter Flughafens beobachten.

Vermutlich reisen die Konstrukteure und Verantwortlichen dieser Fahrzeuggenerationen entweder mit Flugzeug oder Dienstwagen. Auch die Besteller solcher Zugleistungen haben wohl zum Gepäck nichts ins Lastenheft geschrieben. (KHJ)

## VCD-Tipp: Reise unbeschwert

Für Bahnreisen die Koffer vorab per Post zustellen. So bestimmst du selbst, wann du den Koffer im Postamt oder in der Packstation abgibst. Bis 31 kg à 14,99 €, Maxi-Maße 120 x 60 x 60 cm. Auch postlagernd ist möglich. Grenzüberschreitend wird es hingegen teuer. Die DB bietet in Kooperation mit einem Versandanbieter den Abholservice an: Ab 17,50 € für Normalgepäck innerhalb Deutschlands. (WMR)

