

Verkehrswende Saarland. Jetzt!

Resolution der Verbände ADFC, BUND, NABU, VCD vom Oktober 2018



Viele Gründe sprechen für eine Verkehrswende im Saarland:

- Mehr als zwanzig Prozent der Klimagase stammen aus dem Verkehr – keine Energiewende ohne eine Verkehrswende.
 - Das Saarland hat den niedrigsten Radverkehrsanteil aller Bundesländer.
 - Saarländer und Saarländerinnen haben vergleichsweise wenig Zuspruch für den öffentlichen Verkehr und nehmen ihn als zu teuer wahr
 - Dieselsegale und die E-Mobilität werden in den kommenden Jahren zu einem massiven Strukturwandel in der Automobilindustrie führen mit dem Trend zu emissionsfreien Fahrzeugen
- Das Bündnis „Verkehrswende Saarland. Jetzt!“ aus saarländischen Umwelt- und Verkehrsverbänden fordert deshalb die Landesregierung zum Handeln auf.

Wo stehen wir?

Seit langem belegen viele Indikatoren die *Dominanz des motorisierten Verkehrs* im Saarland. Hieran hat sich trotz einzelner Bemühungen von Landesregierungen und anderen Akteure in den letzten 30 Jahren wenig geändert. Manchen Verbesserungen, wie die Wiedereinführung einer Stadtbahnlinie oder der Ausbau des touristischen Radwegenetzes, stehen ein Stillstand *und unzureichender Gestaltungswille in der Verkehrspolitik* gegenüber: Die Reaktivierung, technische Modernisierung oder Elektrifizierung von Bahnstrecken erleben sogar Rückschritte. Der Stopp der Elektrifizierungsplanung Illtalbahn/Wemmetweiler Kurve, die Stilllegung der grenzüberschreitenden Niedtalbahn und der Abbau überregionaler Direkt-Bahnverbindungen z. B. nach Metz und Strasbourg können kaum dazu beitragen, diese Dominanz des Autos zu reduzieren. Nach wie vor werden Umgehungsstraßen teuer geplant und auch – noch teurer – gebaut. Eine Koordinierung der Verkehrsträger und von Fahrplänen fehlt, planerisch existieren bestenfalls Teilpläne, wie der VEP Schiene oder der Radverkehrsplan Saarland. Fußverkehr ist kein Thema für die Landesregierung, innovative Güterverkehrskonzepte gleichfalls nicht.

Wo wollen wir hin?

Um das Saarland als *attraktiven Wirtschaftsstandort* zu erhalten, um im Verkehrsbereich die notwendigen Voraussetzungen für die Bewältigung des drohenden nächsten *Strukturwandels in der Automobilindustrie* zu schaffen, um das Saarland für seine Bewohner und Gäste als Region mit hoher *Lebensqualität* weiterzuentwickeln, um das Negativimage als Saarland-Autoland und abgehängtes Schlusslicht der Verkehrsstatistiken zu verlieren und nicht zuletzt aus umwelt- und klimapolitischen Gründen halten wir es für nötig, im Saarland die Verkehrswende einzuleiten. Einen wirksamen Klimaschutz kann es nur mit einer Verkehrswende im Saarland geben. Der unlängst veröffentlichte Klimareport mahnt uns, weitreichende Maßnahmen zu ergreifen, wenn wir die Auswirkungen des Klimawandels halbwegs begrenzen wollen.

Was ist nötig?

Eine solche Verkehrswende ist ein Prozess. Viele Akteure müssen eingebunden, die Bevölkerung beteiligt, die nötigen personellen und finanziellen Ressourcen bereitgestellt werden. Eine Verkehrswende wird für manche Menschen eine Umstellung nach sich ziehen, für die große Mehrheit

wird sie ein Gewinn sein. Wir – Umwelt-, Verbraucher-, Verkehrs- und Fahrgastverbände im Saarland – sehen einen dringenden Bedarf, folgende Maßnahmen zu realisieren:

Übergeordnet:

- Verankern des *Zielbildes* der Verkehrswende in den Gremien von Land (Landtag), Kreisen und Kommunen nach dem Vorbild von Luxemburg (Strategie für den sanften Verkehr von 2012) und Berlin (Mobilitätsgesetz). Dazu gehören eine Bestandsaufnahme und eine Zieldefinition für die *Anteile der jeweiligen Verkehrsmittel* (Modal Split).
- Straßenneubau und Subventionen des Flugverkehrs gehören der Vergangenheit an.
- Freiwerdende Mittel fließen in die Verkehrswende, um Alltagsradverkehr, Zufußgehen und öffentlichen Verkehr sowie die Vernetzung der Verkehrsträger konsequent zu fördern.

Drei Phasen mit Maßnahmen konkretisieren das Leitbild „Verkehrswende Saarland. Jetzt!“:

Kurzfrist-Phase (ab sofort und 2019)

- Testweise und ganzjährig 2019: Rund um die Uhr kostenfreie Fahrradmitnahme (also auch werktags vor 9 Uhr) auf saarländischen Schienenstrecken (VLEXX, DB Regio, Saarbahn)
- Verwenden von Überschüssen aus Regionalisierungsmitteln, um das Angebot im saarländischen Schienennahverkehr auszuweiten (Flügel-Süwex nach Neunkirchen, Regionalbahn-Verlängerung bis Bouzonville; Zugverkehr auf der linken Saarseite) und zu verdichten (Süwex zu Spitzenzeiten)
- Programm zur E-Mobilität auf der Schiene mit Förderantrag an Bund und EU für Wemmetsweiler Kurve, Illtalbahn, Niedtalbahn, Flughafenbahn (Nahetal) und Biosphärenbahn (Rohrbach-Einöd)
- Umsetzen des Radverkehrsplans mit vorrangiger Schließung von Lücken im Wegenetz
- Ersetzen des Wabensystems im saarländischen Verkehrsverbund durch eine nutzerfreundliche und transparente - und dank Kostenreduktion - attraktive Fahrpreisberechnung
- Förderprogramm zur Einstellung und Qualifizierung kommunaler Fachpersonale für Straßenraumgestaltung und Verkehrsplanung
- Aufbau von Fachpersonal im MWAEV, um Fördergelder von EU und Bund für Radverkehrs- und Schienenverkehrsinfrastruktur zu akquirieren (Programme CEF der EU, Elektrifizierungs- und Nebenstreckenförderprogramm des Bundes, Radschnellwegeprogramm des Bundes, ...)

Mittelfrist-Phase (2019-2024)

- Schließen der Elektrifizierungslücke auf der Nahe-Strecke, gefördert mit Bundes- und EU-Mitteln
- Definieren eines überregionalen Angebotskonzeptes mit Bahn-Direktverbindungen nach Metz, Strasbourg, Köln, Frankfurt (-Berlin), Stuttgart (-München) gemeinsam mit den Partnern in Rheinland-Pfalz und Frankreich; Integrieren des Saarlandes in den Deutschlandtakt
- Erarbeiten und Umsetzen eines Umschlagkonzeptes Straße-Schiene für den Güterverkehr und Aufbau innovativer Verteiler mit Lastenfahrrädern in den Innenstädten
- Verwirklichen einer gut ausgebauten und sehr sicheren Radschnellverbindung zwischen Völklingen, Saarbrücken, Universität und St. Ingbert
- Novellieren der Landesgesetze unter dem Blickwinkel ihrer Verträglichkeit mit den Erfordernissen einer Verkehrswende

Langfrist-Phase (2024-2030)

- Umsetzen der Planungen aus den vorgenannten Phasen
- Verlagern des Verkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsmittel unter Einsatz technischer Neuerungen bei der Energieerzeugung
- Vermeiden von Verkehr als weiterem Arbeitsfeld der Verkehrswende
- Vernetzen von Landes- und Verkehrsplanung mit adäquatem Umbau der Siedlungsstruktur: Innenverdichtung und Erhalt statt Neubau