

Appell: Mehr Gestaltungswille und eine neue
Prioritätensetzung in der Verkehrspolitik!

Verkehrswende Saarland. Jetzt!

Zunehmende Dürre, Stürme, Starkregen: So extrem wie 2018 haben wir es in unseren Gärten, bei Fluten in Kleinblittersdorf/Bliesransbach und unterwegs mit blockierten Bahngleisen, Straßen und Flughäfen noch kaum erlebt. Emissionen aus dem Verkehr sind ein Treiber des Klimawandels, von Gesundheitsschäden und Überdüngung. Während außerhalb des Saarlandes die notwendige Verkehrswende eher ein Umsetzungs- als ein Erkenntnisproblem ist, müssen wir uns fragen, ob die saarländische Politik in Landtag und Landesregierung die Zeichen der Zeit erkannt hat.

Ein Zeichen setzten die Vorsitzenden von ADFC und VCD anlässlich des runden Tisches Mobilität im Oktober auch im Namen von BUND und NABU. Sie übergaben an Verkehrsministerin Anke Rehlinger die gemeinsame Verbände-Resolution Verkehrswende Saarland. Jetzt!. Als symbolisches Geschenk erhielt sie zusätzlich den „Verkehrswender“, ein modifizierter Pfannenwender mit der Botschaft: „Sie können es drehen und wenden...“.

Anlass dieser Klatsche für die Ministerin ist die Skepsis der Umwelt-, Fahrgast und Verkehrsverbänden zur politischen Ausrichtung der saarländischen Verkehrspolitik. Sie kritisieren die Fortschritte im Ausbau von Alternativen im Fuß- Rad- und öffentlichen Verkehr als unzureichend und bemängelnd das Festhalten am Mantra vom „Saarland-Autoland“. Dieser SPD-Slogan aus den 90er Jahren des letzten Jahrtausends steht für die umweltschädliche Ausprägung der saarländischen Verkehrspolitik mit einer Dominanz des Autos und weltrekordverdächtigen Negativzahlen. Nirgendwo sonst sind solche Peinlichkeiten zu beklagen wie eine Autodichte mit über 700 Kraftfahrzeugen/1000 Einwohnern, höchste Straßendichte, geringster Anteil barrierefreier Haltestellen bei Bus und Bahn, niedrigster Fahrradanteil aller Bundesländer und die entsprechenden Folgen bei Sicherheit, Aufenthaltsqualität in unseren Städten und Dörfern, Schadstoffen und Lärm, Klimawandel; Fußverkehr als marginale Restgröße,

Die große Mehrheit der Bürger wünscht sich Umfragen des Umweltbundesamtes zufolge lebenswerte Städte und Alternativen zum Auto. Anstelle handfester Gegenmaßnahmen im Sinne einer Verkehrswende subventioniert das zuständige Ministerium jedoch weiterhin genau jene Verkehrsträger und Industriebranchen, die die Umweltmisere verschärfen: Aus der Landeskasse fließen jährlich Millionenbeträge in den Flughafen Ensheim, um dessen fehlende Existenzgrundlage auszugleichen. Das entspricht rund 20 € Fördergeld je Fluggast (!) ab Saarbrücken. 1,5 Millionen erhält zusätzlich eine München-Fluglinie als Werbekostenzuschuss. Mehrere Millionen sollen aus der Landeskasse in eine touristische Haldenbergbahn an der Grube Reden fließen, während der Bau eines Fußgängerstegs zum nahen Bahn-Haltepunkt nicht vorankommt. Ende Oktober bot das Ministerium sogar eine Beteiligung bis zu 40 Millionen, um die Brebacher Gießerei am Leben zu halten. Letztere produziert nicht etwa Teile für emissionsfreie Verkehrsmittel, sondern Motorblöcke für Fahrzeuge mit Verbrennungsantrieb.... – Welche Zukunft haben solche und andere saarländische Industrieprodukte wie Schaltgetriebe und Dieseleinspritzpumpen?

Gäbe es eine Orientierung an Geboten nachhaltiger Wirtschaftspolitik und der Umweltvorsorge - allen voran die Klimaschutzziele von Paris -, so würde Frau Rehlinger die knappen Gelder aus der Landeskasse eher in Maßnahmen zum industriellen Umbau und zum Ausbau von Bus-, Bahn-, Fuß- und Fahrradinfrastruktur sowie entsprechender Angebote stecken. Eine solche Zielsetzung des Ministeriums oder des Landtags im Saarland ist jedoch nicht erkennbar.

Andere Regionen wie Luxemburg oder das Land Berlin haben längst eigenständige Strategien und sogar Gesetze verabschiedet, um die Verkehrswende mit klaren Zielen zu untermauern. Im Saarland kommt ein neuer Verkehrsentwicklungsplan nicht voran – und das schon seit Jahrzehnten. Es arbeitet weiterhin plan- und ziellos unter Billigung durch den verkehrspolitisch unauffälligen Landtag.



Das Saarland darf den Anschluss bei der Verkehrswende nicht verpassen!

Gerade beim Bahnverkehr tritt Rehlinger so unbedarft auf, als ob sie Verkehr nur aus der Perspektive der Windschutzscheibe kenne. Denn das, was Bahnfahrerinnen und Fernreisende vom und ins Saarland alltäglich angesichts überfüllter Züge, maroder und gar fehlender Bahnhöfe, dem Saarland als Schlusslicht in der Barrierefreiheit, Tarifchaos und Fahrplan-Defiziten durchmachen, scheint ihr ebenso wenig vertraut wie der hohe Handlungsbedarf im Güterverkehr.

Gleisanschlüsse für Industriebetriebe und Güterbahnhöfe sind quasi verschwunden. Mehr als 123 Kilometer saarländisches Bahnstreckennetz wurden seit 1994 stillgelegt. Weitere Eisenbahnstrecken verrotten, statt dass sie für neue Angebote genutzt werden, so zum Beispiel die linke Saartalstrecke. Jetzt steht auch noch die Schließung einer der drei verbliebenen Verbindungsstrecken nach Frankreich bevor. Im Grenzabschnitt von nur 900 Meter Länge steht der Strecke zwischen Dillingen und Bouzonville (-Thionville-Luxemburg) die Stilllegung bevor. Obgleich die Saar-Wirtschaft mit mehreren Unternehmen unmittelbar betroffen ist, engagiert sich das zuständige Ministerium gerade einmal mit einer „Trassensicherung“. Diese mag zwar den Abbau der Gleise verhindern; das Kappen des grenzüberschreitenden Betriebes käme aber doch. Gerade hier fehlt es an grenzüberschreitender Koordination für Zusammenarbeit und gemeinsame Investitionen insbesondere bei für eine moderne Betriebsausrüstung der Strecke. Ähnlich ist es auch bei den Direktverbindungen nach Metz und Strasbourg: Infolge unzureichender Absprachen mit den Nachbarn in Frankreich sind umsteigefreie Verbindungen nur noch sporadisch vorhanden. Ist das die Frankreich-Strategie des Saarlandes?

Dabei ist der finanzielle Handlungsspielraum entgegen aller Verlautbarungen der Ministerin so groß wie noch nie. Die jährlichen Zuwendungen des Bundes an das Saarland für den Schienenpersonenverkehr sind um 8 Prozent auf 105,6 Millionen im Jahr gestiegen. Nicht erkennbar ist, wozu das Saarland den Geldzuwachs verwenden möchte. Laut Bericht der Bundesregierung (Bundestagsdrucksache 19/3395) blieben 2016 sogar Restmittel in Höhe von 15 Millionen Euro übrig.

Mit diesem finanziellen Polster sollte es möglich sein einerseits, die grenzüberschreitende Niedertalbahn mit Züge bis Bouzonville attraktiv zu gestalten und den Betrieb sichern (ca. 0,5 Mio./Jahr). Auch neue Angebote wie Direktzüge zwischen Neunkirchen und Mannheim („Flügel-Süwex“) wären möglich. Letzteres käme über 100 000 Einwohnern im Raum Neunkirchen-Illingen-Ottweiler zugute, die dann nicht mehr um ihren Anschlusszug in Homburg bangen bräuchten.

Auch dem viel beklagten Waben-Fahrpreis-System des saarländischen Verkehrsverbundes darf mit Unterstützung aus den Bundes-Geldern eine Neugestaltung widerfahren. Die viel zu kleinen Tarif-Waben, darunter Schikane-Waben ohne Haltstellen, sollten endlich zumindest auf Gemeinde-Größe geändert werden oder zugunsten eines gerechteren, entfernungsabhängigen Prinzips à la Nachbar-Verkehrsverbund (VRN) ganz der Vergangenheit angehören. Vorbild sind 365-Euro-Tickets für Schüler nach dem Motto: „Ein Jahr, ein Land, ein Ticket“ und am besten gleich auch als Handy- bzw. Smartphone-Ticket verfügbar sein.

Die Erfolgsgeschichten aus den anderen Bundesländern und Nachbarregionen beim Rad- und Bahnverkehr zeigen es: Radschnellwege, reaktivierte Strecken, Elektromobilität gerade im ÖPNV und Zweiradbereich boomen europaweit. Zum Rad- und Bahnverkehr geben

die Verbände in ihrer Resolution der Ministerin daher einen Katalog von Maßnahmen an die Hand, um die Verkehrswende im Saarland merkbar zu gestalten.

Vorrangwege für den Alltagsradverkehr liegen z. B. in der Kompetenz des Landes mit seinem „Landesbetrieb für Straßenbau“. Er ist schon vom Namen her kein Symbol für die Verkehrswende oder den Neuanfang. Sein Image könnte er aber durch richtungsweisende Maßnahmen für attraktive Radwege leicht aufpolieren. Insbesondere zwischen den Ortschaften gibt es dazu unzweifelhaft Handlungsbedarf bei der Radinfrastruktur. Ein Engagement ist hier ebenso wichtig wie im kommunalen Rahmen zur Neuaufteilung des Straßenraumes.

Bisher wirkt das Interesse der Ministerin, die Zustände nachhaltig zu ändern, für uns Bürgerinnen und Bürger sehr verhalten. Ihre Botschaft, es sei ja alles zu teuer und niemand nutze es, gerade der Bahnverkehr, ist inakzeptabel. Das Saarland fährt den europäischen Trends und dem globalen Gebot angesichts Klimawandel mit angezogener Handbremse hinterher oder gar nicht erst richtig los. Vielversprechende Projekte werden gebremst, gestoppt oder bleiben ohne Unterstützung. Als Beispiele seien die Streckenreaktivierung Homburg-Zweibrücken genannt, das Stadtbahnprojekt des Eurodistricts Saarbrücken-Forbach, die Elektrifizierung der Illtal- und Nahetalbahn, die ewige Begutachtung von Tarifsystemen, der Kaiserradweg Homburg-Saarbrücken, der Umbau des saarVV vom Tarif- zum Mobilitätsverbund, ...



Ganz besonders ärgerlich ist, dass das Saarland die bei EU und Bund üppig vorhandenen Fördergelder in keiner Weise abgreift. Mittel für Elektrifizierung von Bahnstrecken, darunter die Lückenschlüsse auf der Niedertalbahn, auf der Nahetalbahn zum Flughafen Frankfurt, auf der Illtalbahn, stehen nur bereit, wenn es auch Anträge an die Geldgeber gibt. Da haben wir in unserem Land noch ein großes Potenzial, zumal zur Vergabe von EU-Mitteln seine Lage an der Grenze ein Trumpf ist.

Derweil staunen wir darüber, wie problemlos Straßenbauprojekte (Nordsaarlandstraße, Südumfahrung Riegelsberg, Homburg-Süd), die Flugverkehrsförderung, ja sogar eine touristische Haldenbergbahn oder gar Bürgschaften für marode Gießereien möglich sind. Die gleiche Schnelligkeit, Entscheidungsfreude und Finanzkraft wünschen wir uns von einer ehemaligen Umweltministerin für die Verkehrswende.

Die aktuelle Prioritätensetzung in der saarländischen Verkehrspolitik ist daher falsch. Anke Rehlinger muss sie ändern, gerade unter den Gesichtspunkten Klima- und Umweltvorsorge. Nähe Rehlinger den Volkswillen ernst, würde sie eine Neuausrichtung ihrer Politik anstoßen. Andernfalls wissen die Wähler in Kontinuität der Ergebnisse der Landtagswahlen von Bayern und Hessen mit ganz anderen Klatschen umzugehen.



VCD-Vorstandsvize Dr. Werner M. Ried

Foto: Ried

www.bund-saar.de/service/meldungen/detail/news/verkehrswende-saarland-jetzt/