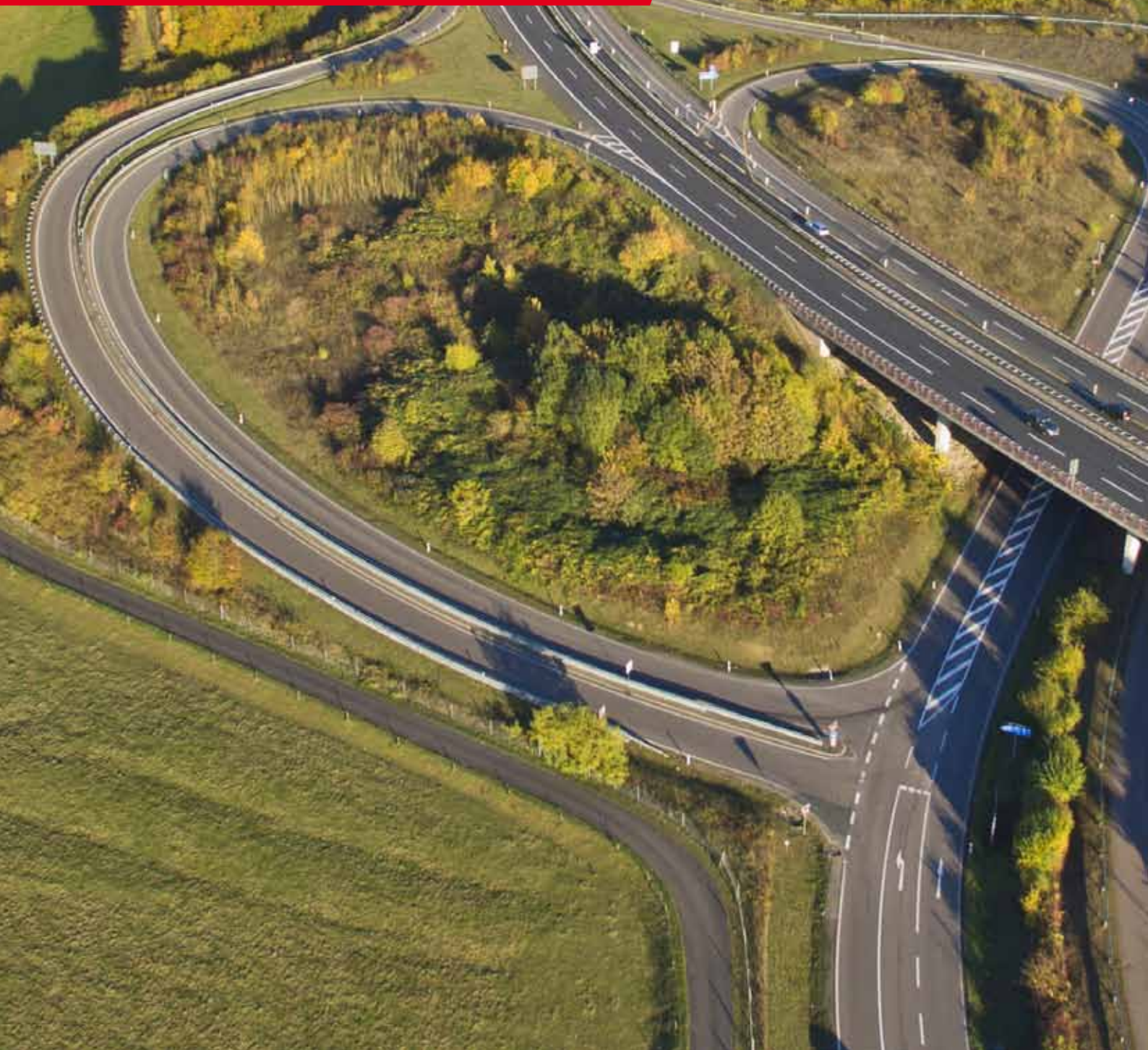


Verkehrspolitische Forderungen des ACE Auto Club Europa

Mobilität im Saarland



Mobilität im Saarland

Am 26. März 2017 wird im Saarland ein neuer Landtag gewählt. Durch seine frühe und intensive Industrialisierung verfügt das Land über eine gute Verkehrsinfrastruktur. Die in weiten Teilen des Landes kleinräumige Gliederung hat dazu geführt, dass das Saarland die höchste Kfz-Dichte Deutschlands aufweist. Die Pendlerwege, die zumeist mit dem Auto zurückgelegt werden, sind aufgrund der Größe des Bundeslandes eher kurz. Blickt man allerdings auf die Großregion, in die das Saarland eingebettet ist, sind auch die beruflichen Pendelverkehre zwischen Luxemburg, Metz, Thionville, Trier und Saarbrücken zu beachten.

Für die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Saarland ist die Qualität der Verkehrsanbindung entscheidend. Aus der zentraleuropäischen Lage des Landes ergeben sich Vorteile, die allerdings erst dann wirksam werden, wenn sie sich in kurzen Reisezeiten niederschlagen. Es ist deshalb für das Saarland wichtig, gut in die europäischen und nationalen Verkehrsnetze eingebunden zu sein. Pendler und Wirtschaft im Saarland – und im Großraum Saarland – sind auf eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur angewiesen. Die Wirtschaft braucht verlässliche Rahmenbedingungen für den Transport von Waren und Gütern. Gut ausgebaute Verkehrswege und eine Öffnung gegenüber multimodalen Mobilitätskonzepten sind die Voraussetzung für die Mobilität der Menschen und eine funktionierende Wirtschaft.

Die Parteien werden wir deshalb daran messen,

- wie sie die Infrastrukturfinanzierung mit dem Ziel „Erhalt vor Neubau“ weiter sichern wollen, um das Vermögen des Landes nachhaltig zu erhalten;
- welche Konzepte sie für einen umwelt- und sozialverträglichen Personen- und Gütertransport entwickeln;
- welche Maßnahmen sie zur Förderung von multimodaler Mobilität und Elektromobilität umsetzen wollen;
- wie sie Mobilität zu erschwinglichen Preisen fördern wollen;
- welche Maßnahmen sie politisch anpacken wollen, um die Zahl der Verkehrstoten und -verletzten weiter zu senken und
- für welche verkehrspolitischen Vorhaben sie sich vor Ort in ihrem Wahlkreis stark machen wollen.

Mit unserem Diskussions- und Analysepapier wollen der ACE-Regionalvorstand Mitte und der ACE-Kreis Saarland den Landtagswahlkampf begleiten und die Verkehrspolitik der nächsten Legislaturperiode diskutieren. Für eine bessere, sicherere und umweltschonendere Verkehrswelt.



Daniel Fischer
ACE Auto Club Europa
Vorsitzender
ACE-Kreis Saarland



Peter Pilger
ACE Auto Club Europa
Vorsitzender
Regionalvorstand Mitte

Unsere Forderungen in Kürze

1. Erhalt vor Neubau

Straßen

Der mit Abstand wichtigste Verkehrsträger im Saarland bleibt die Straße. Das Saarland verfügt über ein Straßennetz von rund 2.000 Kilometern Länge, wovon 240 Kilometer Autobahnen und 320 Kilometer Bundesstraßen sind. Die Länge der saarländischen Landesstraßen beträgt fast 1.350 Kilometer. Kreisstraßen gibt es hier keine.

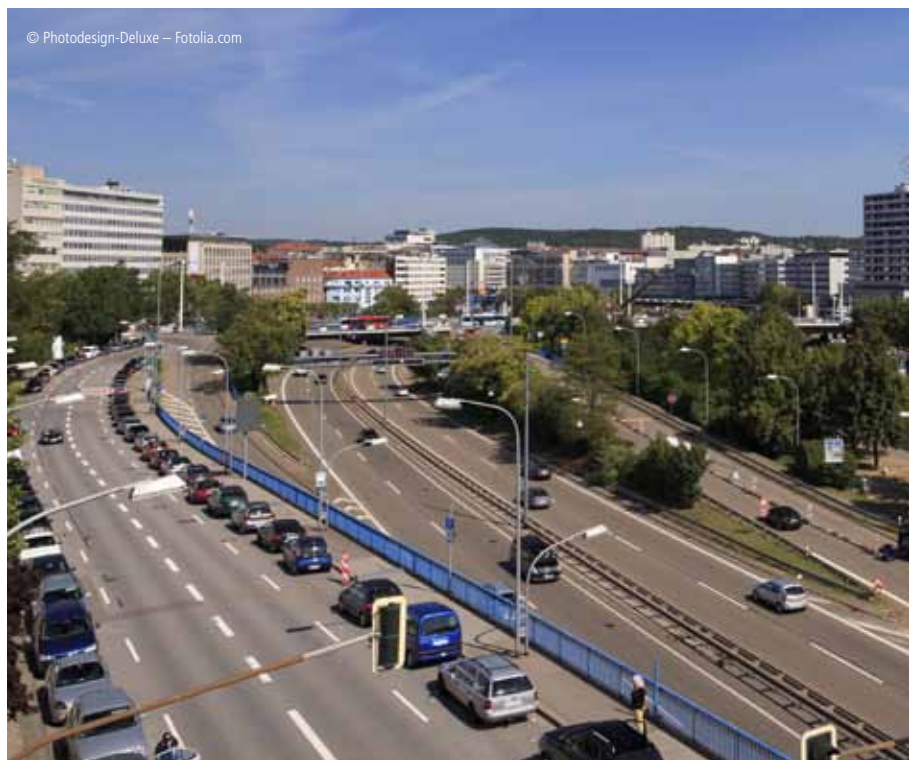
Grundsätzlich gilt für den ACE im Straßenbau das Prinzip „Erhalt vor Neubau“. Das Saarland verfügt über eine gute Infrastruktur, Instandsetzungs- und Erweiterungsinvestitionen sind aber dringend notwendig. Einige Bundesfern- und auch Landesstraßen beeinträchtigen durch unzureichenden Ausbau, fehlende Lückenschlüsse, Fahrbahn- und Brückenschäden den Verkehr. Hinzu kommt im Saarland die große Herausforderung der Projektplanung. Hier ist in der Vergangenheit wenig Zeit und Geld investiert worden, worunter die Landesinfrastruktur heute leidet. Um die zur Verfügung stehenden Bundesmittel überhaupt abrufen zu können, müssen die Planungskapazitäten im Saarland erhöht werden. Gerade mit Blick auf die anstehenden Straßen- und Brückensanierungen im Land werden die aktuellen Planungskapazitäten des Landesbetriebes für Straßenwesen nicht ausreichen. Die Folge sind Verzögerungen des Baubeginns und nicht abgerufene Bundesmittel.

Im Bereich des Baustellenmanagements im Saarland fordert der ACE den zuständigen Landesbetrieb für Straßenbau auf, die Planung von Einzelmaßnahmen unter dem Aspekt der Verkehrsverträglichkeit koordiniert und gebündelt zu organisieren, um das Verkehrsnetz so wenig wie möglich einzuschränken. Tagesbaustellen sind während der Hauptverkehrszeiten zu vermeiden. Der ACE fordert, dass die Durchführung einer Baustelle grundsätzlich bereits vor Beginn und während der Maßnahmen über alle zur Verfügung stehenden Kommunikationskanäle bekannt gemacht wird: Angebote insbesondere für das mobile Internet auf Landes- und kommunaler Ebene, Presse und Rundfunk, straßenseitige Beschilderung, LED-Vorwarntafeln und Hinweise darauf, wie lang die Baustelle noch ist.

Brücken

Im Saarland sind von insgesamt 624 Brückenbauwerken an Bundesfernstraßen zehn in einem „ungenügenden Zustand“.¹ Bei diesen Brücken sind die Standsicherheit und/oder die Verkehrssicherheit erheblich beeinträchtigt oder nicht mehr gegeben. Weitere 43 Brücken an Bundesfernstraßen sind im Saarland in „nicht ausreichendem Zustand“. An diesen Brücken müsste in „näherer Zukunft“ eine Instandsetzungsmaßnahme geplant werden.

So hat die amtierende Landesverkehrsministerin im März 2016 angekündigt, bis 2025 mindestens 200 Mio. Euro in die Sanierung von Brücken zu investieren. Immerhin vier Bauwerke wurden zu diesem Zeitpunkt im „Sonderprogramm Brückenertüchtigung“ des Bundes berücksichtigt²: der Ersatzneubau der Illtalbrücke bei Eppelborn, die Ad-hoc-Instandsetzung der Talbrücke Großenbruch, der Ersatzneubau der Brücke über den Schwarzbach bei Einöd und die Ad-hoc-Instand-



1 Vgl. <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/058/1805827.pdf>

2 In das „Sonderprogramm Brückenmodernisierung“ werden Maßnahmen aufgenommen, die jeweils mehr als fünf Millionen Euro kosten. Die Zuordnung erfolgt auf Grundlage der Meldungen der Länder. Es wird fortlaufend aktualisiert und erweitert. Es können jederzeit Projekte aufgenommen werden. Voraussetzung ist die Baureife der Maßnahmen, also die planerischen Vorleistungen der Länder, insbesondere Erlangung des Baurechts.



setzung der Ellbachtalbrücke bei Saarwellingen.³ Die Fechinger Talbrücke galt Anfang März 2016 noch als „wichtiges Projekt“ – neben Brücken am Autobahndreieck Saarlouis bei Roden, im Bereich von Neunkirchen, der Grumbachtalbrücke bei Sengscheid und Bauwerken bei Homburg. Wenige Tage später kam es zu ihrer Vollsperrung.

Fechinger Talbrücke

Am 24. März 2016 veranlasste die saarländische Straßenbauverwaltung die Vollsperrung der Bundesautobahn 6 zwischen St. Ingbert und Saarbrücken. Grund dafür war der negative Befund einer statischen Prüfung an der Fechinger Talbrücke, deren dünne Stahlträger den Schwerlastverkehr nicht mehr tragen konnten und einzuknicken drohten. Schon im Dezember 2015 war an einer der Brückenstützen ein „reduziertes Sicherheitsniveau“ festgestellt worden. Allerdings waren die daraufhin eingeleiteten Sofortmaßnahmen (Absperrung des Seitenstreifens, Überholverbote und Abstandsgebote für Lkw) nicht ausreichend, so dass die Vollsperrung im März 2016 nicht mehr verhindert werden konnte. Dies führte, bei einer normalen täglichen Auslastung von 50.000 Fahrzeugen, zu einem Verkehrschaos. Parallel zur Vollsperrung wurden Gutachter mit der vollständigen Untersuchung der Brücke beauftragt. Ziel war eine provisorische Instandsetzung, um sie schnellstmöglich wieder in Betrieb nehmen

zu können. Dies erfolgte schließlich im Mai 2016 zumindest teilweise. Während Fahrzeuge bis zu einem Gesamtgewicht von 3,5 Tonnen und mit einer maximalen Breite von 2,10 Metern die Fechinger Talbrücke wieder benutzen dürfen, mussten Lkw bis zum 31. Oktober 2016 ab dem Neukircher Kreuz die weiträumige Umfahrung über die A8 nutzen. Seit dem 1. November 2016 können nun auch Lkw die Brücke wieder befahren. Für Lkw wurden ein Abstandsgebot von 50 Metern (mit Zusatzschild „auch im Stau“) sowie ein Überholverbot eingerichtet. Zusätzlich gilt ein Tempolimit von 100 km/h. Damit wurde der frühere Zustand nach etwas mehr als sieben Monaten wesentlich schneller erreicht, als es zunächst möglich schien. Dabei wurden zehn Stahlstützen verstärkt: 840 Doppelwinkel wurden an die bestehenden Stahlstreifen angebracht. Zusätzlich wurden 22 Querschotte in sieben Brückenpfeiler eingebaut. Insgesamt wurden rund 130 Tonnen Bau Stahl eingesetzt. Die Fechinger Talbrücke soll längerfristig durch einen Neubau ersetzt werden.

Dass hier für die nächsten acht bis zehn Jahre der Verkehr über ein Provisorium rollen soll, findet der ACE wenig vertrauenerweckend. Eine dauerhafte, sichere Sanierung der Fechinger Talbrücke ist laut Landesbetrieb für Straßenbau (Lfs) nicht möglich, vielmehr muss die Brücke komplett neu gebaut werden. Es wird derzeit von einer Planungsdauer von acht Jahren ausgegangen. Hinzu kommt die Bauzeit. Die amtierende Landesregierung bemüht sich darum, die Verfahren zu beschleunigen, beispielsweise durch die Einschränkung oder Verkürzung verschiedener Rechtswege. Das BMVI hat die Möglichkeit, den Klageweg auf eine Instanz zu verkürzen.⁴ Dadurch kann wertvolle Zeit von einem bis eineinhalb Jahren gewonnen werden. Die künftige Landesregierung fordern wir auf, diese Bemühungen fortzusetzen. Ziel sollte es darüber hinaus sein, das Projekt im „Sonderprogramm Brückenertüchtigung“ der Bundesregierung unterzubringen. Hierzu besteht allerdings erst dann eine Chance, wenn das Land seine planerischen Vorleistungen erbracht und Baurecht erlangt hat. Am hierfür nötigen Fachpersonal und an Ingenieuren darf nicht gespart werden.

Der ACE begrüßt, dass eine Fachgruppe Verkehrslenkung sich damit befasst, wie man die Hauptumleitungsstrecke L 108 entlasten kann. Die Belastung der Anwohner dort ist extrem. Wir fordern, dass hier zügig eine tragbare Lösung gefunden wird.

3 Vgl. http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Strasse/aktuelle-bauwerksliste-zum-sonderprogramm.pdf?__blob=publicationFile, Stand: April 2016

4 Vgl. <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/brueckenmodernisierung.html>

Radwege

Die Saarländer legen nur rund zwei Prozent der täglichen Wege mit dem Fahrrad zurück. In keinem anderen Bundesland ist der Anteil des Alltagsradverkehrs so gering. Auch bei der Anzahl der Fahrräder je Haushalt liegt das Saarland im bundesweiten Vergleich auf einem der hinteren Plätze. Dahingegen sind hier mit durchschnittlich 704 Kraftfahrzeugen pro 1000 Einwohner die meisten Pkw im Verhältnis zur Bevölkerungszahl in einem deutschen Flächenland zugelassen. Wie es scheint, ist das Saarland ein „Autofahrerland“, in dem die Kultur des Radfahrens kaum existiert. Ganz anders sieht es allerdings aus, wenn man sich den Radtourismus im Saarland anschaut. Seit dem Jahr 2000 ist in ein touristisches Radroutennetz investiert worden, so dass dieses mit einer Länge von mehr als 700 Kilometern als gut entwickelt bezeichnet werden kann.

Grund für den nicht existierenden Alltagsradverkehr ist neben der Topografie des Saarlandes das ungenügend ausgebaute Radwegenetz. Der ACE fordert die zukünftige Landesregierung auf, den Anteil des Alltagsradverkehrs zu erhöhen. Durch eine Verbesserung der Qualität der Radwege kann ein Anreiz geschaffen werden, dass mehr Menschen für ihren Weg zur Arbeit und Schule, aber auch für den Einkauf und andere Erledigungen auf das Fahrrad umsteigen. Hierfür werden Instandsetzungsarbeiten und neue Radwege entlang der Landstraßen unabdingbar sein – auch, um die Sicherheit des Verkehrsmittels Fahrrad zu gewährleisten. Grundsätzlich sollten bei der Sanierung von Landes- und Kreisstraßen, wenn noch nicht vorhanden, Radwege am Fahrbahnrand eingeplant werden. Die amtierende Landesregierung hat bereits 2015 eine Arbeitsgruppe eingerichtet, um sich ein Gesamtbild über die Situation der Radwege aus kommunaler Perspektive zu verschaffen. Dies kann allerdings nur der Anfang sein, das Thema Alltagsradverkehr in das Bewusstsein der Öffentlichkeit und der Verkehrsplaner zu bringen.

Neben der Instandsetzung und dem Ausbau des Radwegenetzes fordert der ACE das Erleichtern der Kombination von Rad und öffentlichem Verkehr. Hier sehen wir erhebliches Potenzial für eine vermehrte Nutzung des Fahrrads.

Schienerverkehr

Für das Saarland ist es ein entscheidender Standortfaktor, gut an den nationalen und internationa-

len Fernverkehr angebunden zu sein. Der ACE fordert die zukünftige Landesregierung auf, sich weiterhin für die Aufrechterhaltung der Fernverkehrsverbindungen über Saarbrücken einzusetzen. Denn zu einem modernen und attraktiven Wirtschafts- und Wissenschaftsstandort gehört eine gute Fernverkehrsanbindung dazu.

Ebenso wichtig ist der grenzüberschreitende Nahverkehr zwischen dem Saarland, Rheinland-Pfalz und den jeweiligen Nachbarländern. Hier wäre nach Ansicht des ACE eine direkte Schienenverbindung zwischen Saarbrücken und Luxemburg erstrebenswert. Bisher ist ein Umstieg in Metz Ville erforderlich. Eine direkte Verbindung gibt es aktuell nur mit dem Bus.



© Kara – Fotolia.com



© olaser – istockphoto.com

ÖPNV

In Bezug auf die Saarbahn fordert der ACE zur Entlastung des innerstädtischen Verkehrs in Saarbrücken, die bisher in Richtung Nord-Süd verlaufende Streckenführung durch eine Ost-West-Verbindung zu ergänzen. Der momentan nicht weiter verfolgte Ausbau in Richtung Universität muss ebenfalls weiter vorangebracht werden.

Der ACE begrüßt die Verabschiedung des ÖPNV-Gesetzes im Landtag am 30. November 2016. Der Landtag hat damit die Grundlage für eine Neuausrichtung des öffentlichen Personennahverkehrs im Saarland geschaffen. Land, Kreise und Kommunen sind künftig gemeinsam für die Vergabe von Strecken an Bus- und Bahnunternehmen verantwortlich. Durch diese gemeinsame Verantwortung ergeben sich neue Möglichkeiten, Linienführungen zu optimieren. Dabei sollen soziale Standards eingehalten werden.

2. Mobilität modern gestalten

Auf einer Fläche von 2.600 Quadratkilometern leben im Saarland aktuell 996.000 Menschen. Diese Zahl wird bis zum Jahr 2030 um 78.000 Einwohner schrumpfen. Hinzu kommt, dass 2030 die Hälfte der Bürger älter als 57 Jahre sein wird. Die Zahl der Hochbetagten über 80 Jahre steigt im Saarland bis 2030 um 32 Prozent auf 79.500⁵, während die Zahl der jüngeren Menschen sinkt. Die örtliche Infrastruktur nimmt aufgrund der so sinkenden Wirtschaftskraft ab. Der „klassische“ ÖV wird zurückgefahren – in manchen Gebieten ist er schon heute ausschließlich auf den Schülerverkehr reduziert, der ebenfalls rückläufig ist.

Die Zahl älterer Menschen, die länger mobil bleiben, wächst. Ältere und mobilitätseingeschränkte Verkehrsteilnehmer fordern verstärkt eine andere Gestaltung der Mobilität (Barrierefreiheit, Fahrzeiten). Gerade für diese wachsende Gruppe, die zudem zunehmend der modernen Technik abgeschlossen gegenübersteht, müssen neue Angebote geschaffen werden, um ihre gesellschaftliche Teilhabe zu gewährleisten.

– Mitfahrdienste, Rufbussysteme und Anrufsammeltaxen als Ergänzung zum ÖPNV

Diese Angebote müssen die Möglichkeiten der neuen vernetzten Mobilität ausschöpfen: Wie in sozialen Netzwerken sollen Angebot und Nachfrage von Mobilität zueinanderfinden. Intelligente, bedarfsgerecht gesteuerte Mobilitätsdienstleistungen wie Mitfahrdienste, Rufbussysteme und Anrufsammeltaxen sollen den klassischen ÖPNV in der Fläche ergänzen und somit attraktive, barrierefreie Komplettangebote schaffen. Das ist insbesondere für klassische Nahverkehrsbetriebe eine neue Herausforderung, der sie sich nach Ansicht des ACE unbedingt stellen sollten.

– Schnellbuslinien, Park&Ride- und Mitfahrer-Parkplätze

In Gegenden, die nicht vom Bahnverkehr abgedeckt werden, sollten Schnellbuslinien eingerichtet werden. Für Pendler kann dies eine gute Alternative oder Ergänzung zum Pkw sein. Die Kosten für ihren Arbeitsweg könnten reduziert und die Notwendigkeit eines Umzugs in die Nähe des Arbeitsplatzes hinfällig werden.

Im Saarland gibt es bereits eine Vielzahl von Park&Ride-Parkplätzen an diversen Bahnhöfen und Haltepunkten.⁶ Dies ist eine echte Erleichterung für Pendler, die ihre Fahrzeuge sicher abstellen und in die Bahn umsteigen können. Davon sollte es mehr geben.

Der Landesbetrieb für Straßenbau des Saarlandes hat bereits einige Mitfahrerparkplätze angelegt. Sie liegen an den Auffahrten zu den Autobahnen oder an wichtigen Kreuzungen von Bundesstraßen. Einige befinden sich direkt am Stadtrand, andere etwas außerhalb. Dort kann man sein Auto problemlos und zudem gebührenfrei abstellen.⁷ Im Rahmen des Pendlerportals⁸ können Berufspendler Fahrgemeinschaften gründen und damit Kosten und Emissionen sparen. Die zukünftige Landesregierung fordern wir auf, weitere Angebote zu schaffen und diese innerhalb der Bevölkerung bekannter zu machen.

⁵ Vgl. https://www.bertelsmann-stiftung.de/fileadmin/files/BSSt/Presse/imported/downloads/Bevoelkerungsprognose_Saarland.pdf

⁶ Vgl. <http://www.saarland.de/1867.htm>

⁷ Vgl. <http://www.saarland.de/44309.htm>

⁸ Vgl. <http://www.saarland-mitfahren.de/>

– **Bezahlbarkeit multimodaler Mobilität**

Unser Anspruch, dass möglichst alle Mobilitätsangebote bezahlbar und damit für alle Teile der Bevölkerung nutzbar sein sollen, gilt. Die Chance der gesellschaftlichen Teilhabe muss für jeden Menschen gewährleistet sein. Auch die Möglichkeiten der multimodalen Mobilität dürfen nicht den besser verdienenden Mitgliedern unserer Gesellschaft vorbehalten sein. In diesem Zusammenhang fordert der ACE, den viel zu teuren ÖPNV zumindest so zu vergünstigen, dass die Menschen im Saarland nicht mehr aus Kostengründen davon absehen, ihn zu nutzen. So könnte auch die dringend benötigte neue Kundschaft erschlossen werden.

Ein umfassender, gut kommunizierender Mobilitätsverbund von Bussen und Bahnen, Carsharing, Taxen, Fahrradverleihsystemen, Mitfahrgelegenheiten und anderen Dienstleistungen könnte die Mobilität der Bürger nicht nur vereinfachen und verbessern. Er könnte die vielen unabhängig voneinander bestehenden Angebote gebündelt allen Verkehrsteilnehmern zugänglich machen. In einem solchen System wären die einzelnen Angebote keine Nischenprodukte mehr, bekämen ein höheres Nutzerpotenzial und könnten so zu einem Preis vorgehalten werden, der für alle Verkehrsteilnehmer bezahlbar ist. Damit wird der Verkehrsverbund „saarVV“ vor neue existenzielle Aufgaben gestellt: ein Netz, ein Fahrplan, ein Tarif. Gerade angesichts der Tatsache, dass bei der ÖPNV-Nutzung im Saarland noch viel Luft nach oben ist, sollte sich der „saarVV“ unbedingt kundenorientierter aufstellen. Eine überschaubarere Tarifstruktur und gemeinsame Tarifangebote mit benachbarten Räumen sind hier das Mindeste. Angesichts der Größe des Landes sollte dies aber kein Problem sein.

– **Betriebliches Mobilitätsmanagement**

In den Betrieben im Land sollte betriebliches Mobilitätsmanagement angeregt und unterstützt werden, um die Arbeits- und Dienstwege der Beschäftigten effizienter und nachhaltiger zu gestalten. Die Rahmenbedingungen zur Nutzung von Fahrgemeinschaften, ÖV und Fahrrädern sollten verbessert werden, wodurch Beschäftigte Geld und Zeit sparen und Betriebe ihre Attraktivität erhöhen.

Im Rahmen seines Projektes „Gute Wege zur guten Arbeit“ (<http://www.gute-wege.de>), das vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau

und Reaktorsicherheit (BMUB) gefördert wird, bietet der ACE Unterstützung in diesem Themenfeld an.

Der ACE begrüßt die Bestrebungen der amtierenden Landesregierung, in Zusammenarbeit mit ortsansässigen Unternehmen das bereits existierende Jobticket zu vereinfachen, den Zugang dazu zu erleichtern und einen Mehrwert für die Unternehmen zu schaffen. Hier sollte man möglichst bald zu Ergebnissen kommen.

– **Elektromobilität fördern**

Im Bundesvergleich schwächelt das Saarland in Sachen Elektromobilität. Im Januar 2016 waren dort nur 220 Pkw mit Elektroantrieb zugelassen.⁹ Gründe hierfür sind die lückenhafte Ladeinfrastruktur und die hohen Anschaffungskosten. Dabei ist das Saarland ein Land der kurzen Wege und daher gerade für den Einsatz der Elektromobilität prädestiniert. Viele administrative Vorgänge können zügig durchgeführt werden, da der Verwaltungsaufwand eines Bundeslands mit schlanker Organisationsstruktur und einer Einwohnerzahl von gut einer Million überschaubar ist. Der Abstimmungsaufwand ist weitaus geringer als in anderen Bundesländern, weil Zwischenebenen, z.B. Regierungsbezirke, entfallen. Darüber hinaus können Entscheidungen schnell getroffen werden, da die relevanten Themen Energie, Verkehr und Wirtschaft in einem Ministerium gebündelt sind. Zum anderen handelt es sich um einen größtenteils dicht besiedelten Raum mit hervorragender Verkehrsinfrastruktur. Hinzu kommen die Kompetenzen eines „Auto-“ und „Energielandes“: Der wichtigste Arbeitgeber im Saarland ist die Automobilbranche.

Um Leitanbieter für Elektromobilität zu sein und den Heimatmarkt auszubauen, sind weitere Investitionen in die Forschung und Entwicklung der dazugehörigen Technologien erforderlich. Hier ist auch die Automobilindustrie gefordert. Das Thema Elektromobilität wird zusammen mit der Digitalisierung über die Zukunft der Stellung der Automobilindustrie auf dem Weltmarkt entscheiden.

Auch die steigenden Anforderungen an den Klimaschutz und die Luftreinhaltung müssen im Zusammenhang mit der Förderung der Elektromobilität gesehen werden. Deutsche Städte haben mit einer zunehmenden Feinstaubbelastung zu kämpfen. Die Europäische Kommission hat gegen 31 deutsche Städte ein Vertragsverletzungsverfahren

⁹ Vgl. http://www.kba.de/SharedDocs/Publikationen/DE/Statistik/Fahrzeuge/FZ/2016/fz13_2016_pdf.pdf?__blob=publicationFile&v=2

eingeleitet, weil sie die Europäische Luftqualitäts-Richtlinie nicht einhalten. Um diesem Problem zu begegnen, könnten Fahrverbote zukünftig zur Regel werden und der öffentliche Nahverkehr wird dem dann stark anwachsenden Fahrgastaufkommen kaum gerecht werden. Langfristig bedarf es also sauberer Autos auf deutschen Straßen. Da Elektrofahrzeuge nur so sauber sind wie der Strom, mit dem sie fahren, fordern wir die Bundesregierung zudem auf, ihre Bemühungen um einen grünen Strommix in Deutschland zu verstärken.

Wir finden es wichtig, mehr Angebote in den niedrigeren Preissegmenten zu schaffen, damit der Kauf eines Elektrofahrzeugs nicht nur denjenigen vorbehalten ist, die ein relativ hohes Einkommen haben und sich lediglich beim Kauf des Zweitwagens für ein Elektrofahrzeug entscheiden.¹⁰

Die zukünftige Landesregierung fordern wir auf, sich mehr im Bereich Elektromobilität zu engagieren und eine Gesamtstrategie zu erarbeiten. Auch wenn es in der Vergangenheit bereits erste Ansätze gab, die zumindest gezeigt haben, dass es in manchen Bereichen Ansatzpunkte und Potenzial gibt, ist die Haltung der amtierenden Landesregierung eher zurückhaltend. Auch das Marketing und die Öffentlichkeitsarbeit in diesem Bereich sind zu verstärken. Gerade auch im Bereich der Elektrofahrräder gibt es angesichts der aktuellen

Marktentwicklung, der wachsenden Bekanntheit und Verbreitung von Elektrofahrrädern und der saarländischen Topografie ein großes Potenzial, das durch effiziente Fördermöglichkeiten genutzt werden sollte.

Der ACE begrüßt, dass die amtierende Landesregierung seit Jahren die Elektromobilität im ÖPNV fördert. Das vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur geförderte Forschungsprojekt „e-Mobil Saar“ wurde im Mai 2014 erfolgreich abgeschlossen. Mit insgesamt 34 Ladestationen konnte eine Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge geschaffen werden, bei der mittlerweile jedes Elektrofahrzeug nachgeladen werden kann. Parken und Strombezug sind hier kostenlos.

3. Verkehrssicherheit konkret und erfolgreich umsetzen

Das Ziel der EU zur Verkehrssicherheit sieht eine Halbierung der Verkehrstoten bis 2020 im Vergleich zu 2010 vor. „Keiner kommt um. Alle kommen an.“ Diese Beschreibung der Vision Zero fordert die Politik heraus, die Verkehrssicherheit ganzheitlich zu betrachten. Verkehrssicherheit ist ein Thema, das im Mobilitätsland Deutschland in der Mitte der Gesellschaft stehen muss.

Wichtig ist dabei eine grundlegende Orientierung auf die „Vision Zero“ als gesellschaftspolitischen Ansatz zur Vermeidung von Verkehrsunfällen. Die gesellschaftliche und politische Diskussion darüber sollte beispielsweise auch die Forderungen nach einem Alkoholkonsumverbot vor und während der Fahrt mit einem Kfz einbeziehen. Auch das Thema Medikamente und ihre Auswirkungen auf die Fahrtauglichkeit muss in Anbetracht der Folgen des demografischen Wandels verstärkt behandelt werden. Zudem sind bei der Umsetzung des Programms neben der Verkehrspolitik auch andere Ressorts einzubeziehen, etwa Arbeit, Soziales und Gesundheit. Um die insgesamt erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland weiter auszubauen, muss eine am wachsenden Bedarf orientierte Finanzierung von etablierten Trägern der Verkehrssicherheit gewährleistet werden. Nur so können etwa der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) und die Deutsche Verkehrswacht (DVW) ihre Arbeit auf hohem Niveau fortführen, in der sich auch viele Ehrenamtliche engagieren. Mittelzuweisungen, die lediglich die Inflationsrate ausgleichen, reichen dafür nicht aus.



¹⁰ Vgl. Frenzel, I. / Jarass, J. / Trommer, S. / Lenz, B. (2015): Erstinutzer von Elektrofahrzeugen in Deutschland. Nutzerprofile, Anschaffung, Fahrzeugnutzung. Berlin: Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. (DLR)



An der Verkehrssicherheitsarbeit im Saarland sind viele Akteure beteiligt. In enger Zusammenarbeit mit der Landesverkehrswacht Saar und den örtlichen Verkehrswachten richtet sich die Verkehrssicherheitsarbeit an die am meisten gefährdeten Verkehrsteilnehmer – Kinder im Vor- und Grundschulalter, Radfahrer und junge Erwachsene mit Führerschein. Das Ziel der zukünftigen Landesregierung muss es sein, sicherzustellen, dass diese Arbeit durch ausreichende finanzielle Mittel gewährleistet und erfolgreich weitergeführt werden kann.

Für eine aktive Verkehrssicherheitspolitik fordert der ACE:

▀ **Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Bundes- und Landesstraßen**

Der ACE fordert, die Möglichkeiten, die das intelligente Management von Verkehrsflüssen und die Vernetzung zwischen Verkehrssystemen, -trägern und -teilnehmern bieten, verstärkt zur Unfallvermeidung und zur energieeffizienten Steuerung des Verkehrs zu nutzen. Besonders in Ballungsräumen können sie zudem für eine Entlastung des Verkehrs sorgen. Hierzu gehört, dass die Ergebnisse behördlicher Unfallstreckenanalysen grundsätzlich öffentlich zugänglich gemacht und im Zuge der Vernetzung von Autos („Car-to-Car“-Kommunikation und „Car-to-Infrastructure“-Kommunikation) zwecks wirksamer Unfallverhütung auch einer praktischen Nutzung zugeführt werden.

Unfallschwerpunkte sind zügig zu entschärfen; entsprechende Maßnahmen sind – gemessen an deren Wirksamkeit – zu priorisieren. Als wirksa-

mer Beitrag für mehr Sicherheit und im Sinne eines günstigen Kosten-Nutzen-Verhältnisses ist unter anderem der dreistreifige Ausbau von Landesstraßen mit wechselnden Überholspuren vorzusehen.

▀ **Tempo 30**

Der ACE ist gegen ein generelles innerstädtisches Tempolimit von 30 Stundenkilometern. Dort, wo es Argumente für einen langsameren Verkehr gibt, sollten die Kommunen gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort über ein entsprechendes Limit entscheiden. Wir unterstützen die neue Verordnung für die StVO, die unter anderem die Anordnung von Tempo 30 auf innerörtlichen Hauptstraßen vor Schulen, Kindergärten, Kitas und Senioreneinrichtungen erleichtert.

▀ **Kreisverkehre statt Ampelanlagen**

Der ACE fordert, wo es sich anbietet, Kreisverkehren vor Ampelanlagen den Vorzug zu geben. Kreisverkehre sind sicherer: sie sind übersichtlicher, die Fahrzeuge fahren mit einer niedrigeren Geschwindigkeit und Unfälle werden vermieden oder laufen zumindest glimpflicher ab. Die Anzahl der Konfliktpunkte in einem Kreisverkehr ist weit aus geringer als an einer gewöhnlichen Kreuzung. Der Verkehrsfluss wird erhöht, weil die Durchlassgeschwindigkeit oft größer ist als bei einer vorfahrts- oder signalgesteuerten Kreuzung. Gut geplante, großflächig angelegte Kreisverkehre können sehr hohe Verkehrsaufkommen mit einem Minimum an Stau sehr effizient bewältigen. Sie sind wirtschaftlicher als Ampelanlagen, da keine Strom- und Wartungskosten anfallen. Zudem verursachen sie weniger Abgase und Lärm.



Der ACE fordert bereits seit einigen Jahren einen Kreisverkehr an der Einmündung Kreisstraße/Straße Am Bergwerk Reden. Angesichts des hier steigenden Verkehrsaufkommens ist diese Maßnahme zur Vermeidung von Unfällen dringend erforderlich.

– Lkw-Stellplätze an Rastanlagen

Nicht zuletzt die Zunahme des Straßengüterverkehrs erfordert besondere Anstrengungen auf dem Gebiet der Unfallverhütung. Dabei spielt eine durch gesetzliche Vorgaben beschleunigte Einführung moderner, unfallverhütender Fahrerassistenzsysteme eine wichtige Rolle. Parkplatzmanagement, ausreichendes Personal zur Kontrolle der Fahrzeuge sowie der Lenk- und Ruhezeiten sind ebenso Maßnahmen, die ihre Wirksamkeit dann voll entfalten, wenn sie intensiviert und verstetigt werden.

Die Vorgabe des Bundesverkehrsministeriums, sowohl die Quantität als auch die Qualität von Parken und Rasten auf den Rastanlagen der Bundesautobahnen für alle Verkehrsteilnehmer weiter zu verbessern, ist für das Autobahnnetz des Saarlandes wegen seiner zentralen Lage in Europa und

der nationalen Randlage im Dreiländereck eine besondere Herausforderung. Die saarländischen Strecken sind zum einen Hauptverbindung zwischen den Beneluxstaaten und Südeuropa. Zum anderen dienen sie in Ost-West-Richtung als kürzeste Route für den transeuropäischen Schwerlastverkehr. Dessen Anteil beträgt auf einigen Streckenabschnitten bis zu 13 %. Insbesondere an Feiertagen in den Nachbarstaaten mit Lkw-Fahrverbot wird deutlich, dass die Kapazitäten der Park- und Rastanlagen im Saarland nicht ausreichen. Die Lkw-Fahrer suchen Parkraum, um die im Interesse der Verkehrssicherheit gesetzlich vorgeschriebenen Lenkzeitunterbrechungen und Ruhepausen einzuhalten. Sie finden in Abhängigkeit von Uhrzeit und Strecke aber nicht überall ausreichend Parkraum vor. In der Konsequenz kommt es zu gefährlichen Situationen, wenn Fahrer ihre Lenkzeiten nicht einhalten können, die Fahrzeuge sich gegenseitig blockieren oder auf den Standspuren an der Ein- oder Ausfahrt der Rastanlage abgestellt werden.

Der ACE fordert, die Kapazitäten der Rastanlagen entlang der Autobahnen im Saarland dem aktuellen und dem künftigen Verkehrsaufkommen durch Lkws anzupassen. Es müssen ausreichend Rastplätze und sanitäre Anlagen für die Fahrer zur Verfügung gestellt werden. Mittelfristiges Ziel muss es sein, besonders stark betroffene Autobahnabschnitte mit telematischen Systemen auszurüsten. Die so gewonnenen Daten sollen für die Nutzung im Internet und in Navigationsgeräten zur Verfügung stehen. Die Information über die Belegung der Lkw-Parkflächen auf seiner Strecke – nicht nur die auf dem nächstgelegenen Rastplatz – sollte dem Fahrer direkt ins Fahrerhaus geschickt werden.

– Breitere Parkplätze

Der ACE im Saarland fordert die Änderung der Garagenverordnung. Die Mindestbreite der Parkplätze soll, zumindest bei neu gebauten Stellflächen, 2,50 Meter betragen. Angesichts immer größer und breiter werdender Fahrzeuge müssen auch die Stellplatzbreiten angepasst werden. Andernfalls ist ein bequemes Ein- und Aussteigen kaum möglich, ohne nebenstehende Autos zu beschädigen.

4. Bürgerbeteiligung

Der ACE begrüßt, dass die amtierende Landesregierung im Saarland der Beteiligung der Bürgerin-

nen und Bürger bei verkehrlichen Infrastrukturprojekten einen hohen Stellenwert beimisst. Sie stärker in die Entscheidungsfindung und die Planung mit einzubinden, ist in den letzten Jahren ein anerkanntes Politikziel und im Rahmen zahlreicher Projekte umgesetzt worden.

Von der zukünftigen Landesregierung erwartet der ACE, dass sie diesen Weg weitergeht. Für eine moderne Infrastruktur brauchen wir einen gesellschaftlichen Konsens. Dieser wird nur erreicht, wenn Bürgerinnen und Bürger in die Planung von Vorhaben von Anfang an einbezogen werden. Wenn für sie erkennbar ist, dass die Projekte, mit denen sie vor Ort konfrontiert sind, Teil einer gut begründeten, strategisch ausgerichteten Infrastrukturpolitik sind, steigert das deren Akzeptanz. Folglich müssen die Bürgerinnen und Bürger nicht erst im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens, sondern bereits an den Vorplanungen beteiligt werden, die dem Planfeststellungsverfahren zum Neubau von Verkehrswegen vorausgehen. Dies betrifft insbesondere die Prüfung und Auswahl alternativer Ausführungsvarianten.

5. Finanzierung der Straßeninfrastruktur

Der ACE setzt sich für die Gründung einer nutzerfinanzierten Bundesfernstraßenfinanzierungsgesellschaft ein. Der Bau, die Erhaltung und der Be-

trieb von Bundesfernstraßen wären dann unabhängig von öffentlichen Haushalten und politischen Prozessen und im Wesentlichen aus Nutzergebühren finanziert.

Öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP) als Finanzierungsinstrument lehnen wir ab. Über 33 Mrd. Euro hat der Staat 2013 an Mineralölsteuern eingenommen, darüber hinaus gab es Einnahmen aus der Umsatzsteuer auf Kraftstoffe, Kfz-Steuer-einnahmen und Mittel aus der Lkw-Maut. Die Finanzmittel für den Straßenbau sind also aufkommensseitig vorhanden und die Bodewig-Kommission hat ein hervorragendes Konzept für eine nachhaltige Infrastrukturfinanzierung erarbeitet. Die Politik sollte dieses Konzept konsequent umsetzen. Der Straßenerhalt als Staatsaufgabe und die Renditeerwartungen von Unternehmen bilden keine zukunftsträchtige Basis für eine Partnerschaft. Bisherige Projekte haben gezeigt, dass in solchen Partnerschaften für anfallende Probleme der Staat zuständig ist, während die Unternehmen gewinnorientiert sind. Das kann kein Zukunftsmodell für Deutschland sein. Sollten ÖPP-Projekte doch auf den Weg gebracht werden, dann sollten die Vorbehalte hinsichtlich ihrer Kosten-Nutzen-Bilanz durch unabhängige Untersuchungen überzeugend ausgeräumt worden sein. Der ACE fordert Transparenz über alle Annahmen und Rahmenbedingungen der Wirtschaftlichkeit.



Impressum

Herausgeber: ACE-Vorstand, Stefan Heimlich, Karlheinz Stockfisch, Schmidener Str. 227, 70374 Stuttgart
Redaktion: Julia Collingro, Matthias Knobloch, Abteilung Verkehrspolitik – Hauptstadtbüro
Bildnachweis: © Saarcopier – Fotolia.com (1) bzw. Quellenangabe am Bild. Stand: Dezember 2016

ACE Auto Club Europa e.V.

Verkehrspolitik – Hauptstadtbüro
Märkisches Ufer 28, 10179 Berlin
Tel. 030 278725-0, Fax 030 278725-5
E-Mail: verkehrspolitik@ace.de
www.ace.de

Daniel Fischer

Tel. 0681 30717
fischer@fuisting-klein.de

Peter Pilger

Tel. 0152 29567418
peter.pilger@online.de