

1 **Verkehr**

2 Wir wollen erreichen, dass das Mobilitätsbedürfnis der Menschen und der Wirtschaft so
3 gestaltet werden kann, dass negative Folgen für Mensch und Umwelt minimiert, die wirt-
4 schaftliche Entwicklung gesichert und eine soziale Teilhabe für alle gewährleistet werden
5 kann. Eine moderne Straßenverkehrsinfrastruktur ist nach wie vor von entscheidender
6 Bedeutung für die Zukunftsfähigkeit einer Region. Uns ist bewusst: Da die Infrastruktur
7 im Straßennah- und -fernverkehr in den letzten Jahren bedeutend ausgebaut wurde, sind
8 in Zukunft - neben Instandhaltungsmaßnahmen - nur noch einzelne Ergänzungen not-
9 wendig. Der nächste Schritt auf dem Weg zu einer wirtschaftlich wie ökologisch nachhal-
10 tigen Verkehrspolitik ist daher der verstärkte Ausbau des Öffentlichen Personennahver-
11 kehrs (ÖPNV). Unser Ziel ist es, das Saarland und langfristig den Großraum Saar-Lor-
12 Lux zu einer Modellregion für nachhaltige Mobilität zu machen.

13

14 **Masterplan Mobilität**

- 15 • Ein Masterplan nachhaltige Mobilität ist zur Stärkung des Umweltverbundes zu erar-
16 beiten (Zielhorizont: Verabschiedung 2011). Dabei ist die Reaktivierung von stillge-
17 legten Schienenstrecken zu überprüfen. Der weitere Ausbau der Saarbahn (über den
18 Ausbau nach Lebach hinaus) ist ebenfalls im Masterplan zu prüfen. Die Schaffung
19 neuer Bahnhaltedpunkte und Aufwertung der Verknüpfungspunkte ist festzulegen.
20 Unwirtschaftliche Parallelverkehre sind zu vermeiden.
- 21 • Auf Grund der hohen Bevölkerungsdichte, des gut ausgebauten Straßennetzes und
22 der zahlreichen Betriebe des Fahrzeugbaus eignet sich das Saarland als Modell- und
23 Testregion für den Einsatz moderner Antriebstechnologien (z.B. Erdgasantriebe, E-
24 lektromotoren und Hybridfahrzeuge). Mit einem eigenständigen Mobilitätsprogramm
25 für das Saarland wollen wir Möglichkeiten ausloten und Perspektiven aufzeigen.

26

27 **ÖPNV-Vorrangpolitik**

- 28 • Nachdem der Tarifverbund umgesetzt ist, ist es nun unser vorrangiges Ziel auch ei-
29 nen echten Verkehrsverbund umzusetzen, der die Attraktivität des ÖPNV deutlich er-
30 höhen wird. Zur Stärkung des ÖPNV werden wir die GVFG-Mittel zu 60% in den
31 Umweltverbund lenken. Die Begrenzung auf eine Förderhöhe von 75% soll bei Pro-
32 jekten von besonderer Bedeutung bis auf 100% erhöht werden. Dazu ist eine Geset-
33 zesänderung (§4 GVFG Gesetz des Landes) nötig. Die neue Schienenschnellver-
34 kehrsverbindung von Frankfurt über Saarbrücken nach Paris (POS-Nordast = Paris-
35 Ostfrankreich-Südwestdeutschland) gehört hierbei zu den Projekten, die in jüngerer
36 Zeit von besonderer Bedeutung waren. Um die Fahrzeit nach Mannheim und Frank-
37 furt zu verkürzen, streben wir die Stärkung des POS-Nordastes an. Wir wollen die
38 diesbezüglich notwendigen Maßnahmen, wie sie etwa in der „Erklärung von Baudre-
39 court“ aufgeführt sind, konsequent umsetzen. Darüber hinaus wollen wir den An-
40 schluss des Saarlandes an das überregionale Schienennetz weiter verbessern.

- 1 • Wir haben Verständnis für die spezifischen wirtschaftlichen Probleme des saarländi-
2 schen Güterkraftverkehrsgewerbes und wollen gemeinsam mit den betroffenen Un-
3 ternehmen nach Lösungen suchen, wie die Wettbewerbsfähigkeit der saarländischen
4 Logistikwirtschaft sichergestellt und in Zukunft verbessert werden kann.
- 5 • Die Kapazität der Moselschleusen zwischen Koblenz und Trier muss weiter ausge-
6 baut werden. Wir unterstützen daher entsprechende Initiativen und bereits erfolgte
7 Vereinbarungen zwischen dem Saarland, Rheinland-Pfalz und dem Großherzogtum
8 Luxemburg, um eine Beschleunigung der im Bundesverkehrswegeplan vorgesehe-
9 nen Baumaßnahmen zu erreichen.
- 10 • Die im „Arbeitskreis Verkehrsmanagement Saar“ begonnenen und geplanten Projek-
11 te, wie beispielsweise der Aufbau eines verkehrsrelevanten Meldungsmanagements
12 für das Saarland, wollen wir fortführen und gemeinsam mit den Arbeitskreispartnern
13 neue zukunftsweisende Projekte entwickeln.
- 14 • Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist für uns ein elementarer Bestandteil ei-
15 nes attraktiven ÖPNV-Angebotes im Saarland. Bei den anstehenden Ausschreibun-
16 gen der Regionalverbindungen werden wir daher auf Grundlage des gemeinsam mit
17 Rheinland-Pfalz erarbeiteten Fahrplankonzepts 2015 die Fahrplanangebote weiter
18 verbessern. Zur Umsetzung des Fahrplankonzepts 2015 werden wir die dafür erfor-
19 derlichen investiven Maßnahmen in die Schieneninfrastruktur durchführen. Zur Erhö-
20 hung von Servicequalität und Sicherheitsempfinden für die Fahrgäste ist es unser
21 Ziel, deutlich mehr Zugbegleiter einzusetzen, insbesondere zu den Zeiten, in denen
22 ein erhöhtes Sicherheitsbedürfnis besteht.
- 23 • Zur Reduzierung des Güterverkehrs auf der Straße werden wir eine stärkere Verlage-
24 rung auf die Schiene und Wasserstraßen unterstützen. Dazu notwendige Gleisan-
25 schlüsse z.B. zur Anbindung von Gewerbegebieten und Güter-Umschlagplätzen wol-
26 len wir planerisch und finanziell unterstützen.
- 27 • Wir werden die gegenwärtigen Landeszuschüsse in Höhe von 2,5 Mio. Euro jährlich
28 an den Träger der Regionalbuslinien, den Zweckverband Personennahverkehr Saar-
29 land (ZPS), in gleicher Höhe fortsetzen. Soweit es gelingt, die Wirtschaftlichkeit der
30 vorhandenen Regionalbuslinien weiter zu verbessern, befürworten wir die Einrichtung
31 neuer Regionalbuslinien seitens des ZPS im Rahmen des vorgegebenen Plafonds.
- 32 • Angesichts des intensiven Austauschs auf dem Arbeitsmarkt der Großregion sowie
33 der Freizeitverkehre wollen wir weitere Verbesserungen, die im grenzüberschreiten-
34 den ÖPNV über die bereits umgesetzten Tarifmodelle und Linienverbesserungen auf
35 der Schiene und der Straße hinaus gehen. Unser mittelfristiges Ziel ist ein Verkehrs-
36 verbund in der Großregion SaarLorLux. Ein wichtiger Schritt dorthin ist die Einrich-
37 tung eines gemeinsamen Fahrplan- und Preisinformationssystems.
- 38 • Zu einem nutzerfreundlichen ÖPNV gehört auch die Einführung eines attraktiven
39 Nachtverkehrsnetzes. Wir wollen, dass auch am Wochenende Busse und Bahnen auf
40 den wichtigsten überörtlichen Strecken im Saarland wie auf den größeren Strecken

1 auch nachts fahren. So wird der ÖPNV, insbesondere für Jugendliche, aber nicht nur
2 für diese, zur wirklichen Alternative zum Auto.

4 **Verkehrsinfrastruktur**

- 5 • Da das saarländische Straßennetz mittlerweile gut ausgebaut ist, gewinnt die ord-
6 nungsgemäße Erhaltung der vorhandenen Straßen in einem verkehrssicheren und
7 leistungsfähigen Zustand an Bedeutung. Hierzu werden wir auf modernste Messme-
8 thoden zurückgreifen als Grundlage einer Erhaltungsstrategie. Noch anstehende
9 Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen an saarländischen Straßen (Landes- und Bun-
10 desstraßen) sollen in Abstimmung mit dem Landesbetrieb für Straßenbau (LfS) auf
11 Grundlage eines Bewertungsverfahrens erfolgen, das eine Dringlichkeitsreihung an-
12 hand diverser Indikatoren (z.B. Umweltbeeinträchtigung, verkehrliche Auswirkung,
13 Kosten, Sicherheitsaspekte, Wirtschaftsförderung) vorsieht. Dies gilt im Besonderen
14 für Ortsumgehungsstraßen. Die im Jahr 2008 gestartete Telematik-Offensive Saar
15 werden wir gemeinsam mit dem Bund fortführen und gegebenenfalls ausbauen.
- 16 • Wir werden die Zahl der Stellplätze für Fahrzeuge entlang der saarländischen Auto-
17 bahnen erhöhen, um dem gestiegenen Bedarf auf Grund des stetigen Zuwachses
18 des europäischen Güterkraftverkehrs gerecht zu werden und den LKW-Fahrern so
19 die Einhaltung der ihnen auferlegten Ruhezeiten zu erleichtern.
- 20 • Die bereits eingeleiteten Reformprozesse des LfS von einer Behörde zu einem wirt-
21 schaftlich optimierten Dienstleistungsunternehmen werden wir fortführen.
- 22 • Wir wollen das Saarland fahrrad- und fußgängerfreundlicher machen. Mit dem Rad-
23 wegeverkehrsplan Saarland werden wir einen Gesamtüberblick zur Koordinierung
24 des Handlungsbedarfs über vorhandene und noch erforderliche Rad- und Gehwege
25 im Saarland aufstellen. Da das derzeitige Radwegenetz schwerpunktmäßig auf den
26 touristischen Radverkehr ausgerichtet ist, werden wir dieses mit einer neuen Netz-
27 konzeption weiter verdichten und gleichzeitig die Belange des Alltagsradverkehrs
28 stärker integrieren sowie Fahrradinfrastrukturen im innerörtlichen Bereich koordinie-
29 ren.
- 30 • Der Flughafen Saarbrücken ist für uns ein unverzichtbarer regionalwirtschaftlicher
31 Standortfaktor, den wir bedarfsgerecht ausbauen. Dies umfasst sowohl weitere Inves-
32 titionen in die direkte Flughafeninfrastruktur als auch Investitionen in die umliegende
33 Infrastruktur, u.a. verstärkte Kooperation mit der HTW unter Einbeziehung des
34 Standortes Göttelborn sowie Unterstützung privater Initiativen und Investitionen im
35 Sinne der Entwicklung eines Kompetenzzentrums für Luftfahrt am Flughafen. Wichtig
36 ist uns die Anbindung des Flughafens an weitere Destinationen im Linien- und Char-
37 terverkehr. Um die Zukunftschancen unseres Flughafens gegenüber benachbarten
38 Großflughäfen zu verbessern, wollen wir auch Kooperationsmöglichkeiten mit ande-
39 ren Flughäfen in der SaarLorLux-Region prüfen.

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40

Verkehrspolitische Einzelprojekte

- Zur Stärkung des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs werden wir eine Machbarkeitsstudie für eine Bahnverbindung zwischen dem Saarland und Luxemburg in Auftrag geben. Basis hierfür sind die Ergebnisse der vom Saarland, dem Großherzogtum Luxemburg, dem Landkreis Merzig-Wadern und der Stadt Merzig in Auftrag gegebenen Potenzialuntersuchung zu den Verkehrsströmen auf der Schiene zwischen dem Saarland und Luxemburg bis ins Jahr 2020.
- Prüfen werden wir ebenfalls eine erneute Beteiligung an der Finanzierung von Schienenfahrzeugen auf der Strecke Saarbrücken-Metz sowie Möglichkeiten zur Aufrechterhaltung einer attraktiven Verbindung auf der Strecke Saarbrücken-Saargemünd-Straßburg und die Wiederbelebung stillgelegter Bahnstrecken, z.B. zwischen Homburg-Zweibrücken, Völklingen-Überherrn sowie Merzig-Losheim.
- Die Koalitionspartner bekennen sich grundsätzlich zum Projekt Stadtmitte am Fluss und den vorgesehenen infrastrukturellen Maßnahmen, wenn diese finanzierbar sind und die verkehrspolitischen Ziele erfüllen. Die Vereinbarung zwischen dem Saarland und der Landeshauptstadt Saarbrücken im Rahmen des Memorandum of Understanding vom Juni 2009 wird nicht in Frage gestellt. Danach steht die Realisierung des Projektes unter dem Vorbehalt einer positiven EU-Entscheidung über den Großprojektantrag und des Zuflusses der entsprechenden EU-Mittel. Nach der Entscheidung der EU ist eine Evaluierung und Neubewertung des Gesamtprojektes und der einzelnen Teilprojekte geboten. Die Koalitionspartner werden sich dabei auf eine gemeinsame Position für die Beratungen der Lenkungsgruppe verständigen und sicherstellen, dass bereitgestellte EU-Mittel nicht verfallen.
- Die bereits begonnenen Ausbaumaßnahmen der Saarbahn Richtung Heusweiler und Lebach werden von uns weiterhin unterstützt. Darüber hinaus werden wir weitere Ausbaumöglichkeiten, z. B. Richtung Völklingen, St. Ingbert und der Universität (UdS) prüfen. Das Bahnhofsentwicklungsprogramm zur Erneuerung und Weiterentwicklung der Bahnhöfe und Haltepunkte im Saarland werden wir daher ebenso bedarfsgerecht fortführen wie die Einrichtung neuer Park&Ride-Stellplätze.
- Wegen der grundlegenden Bedeutung eines attraktiven ÖPNV für die ökologische und ökonomische Entwicklung des Saarlandes wollen wir – nach sorgsamer Prüfung jedes Projekts – die haushaltsrechtlichen Voraussetzungen zu Realisierung dieser Maßnahmen schaffen. In diesem Zusammenhang werden wir uns auf Bundesebene dafür einsetzen, dass das Saarland – wie andere Bundesländer – weiterhin im entsprechenden Umfang Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung des ÖPNV bzw. zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden erhält.
- Schließlich wollen wir ein regionales „Leuchtturmprojekt“ Elektromobilität in Kooperation mit Batterie- und Fahrzeugherstellern sowie Energiedienstleistern auf den Weg bringen.