



## Im Interview zur saarländischen Verkehrspolitik: Dieter Grünewald „Die Herausforderungen liegen in der Stärkung des Umweltverbundes“

**Mehr Mobilität und weniger Verkehr – unter diesem Motto setzt sich der BUND für eine intelligente und nachhaltige Verkehrspolitik ein. Dies ist bitter nötig, denn allein der Autoverkehr verursacht immense Gesundheits- und Umweltkosten. Die Weichen für eine neue und nachhaltige Verkehrspolitik müssen endlich gestellt werden. So auch im Saarland, wo das von den Grünen geführte Ministerium für Umwelt, Energie und Verkehr eine Verkehrswende einleiten will. Im Gespräch dazu: Staatssekretär Dieter Grünewald, zuständig für die Verkehrspolitik im Umweltministerium.**

**?** Vor welchen Herausforderungen stehen wir in der Verkehrspolitik im Saarland?

**!** Um die Frage zu beantworten ist es gut, die Ausgangsbasis zu betrachten. Folgendes Diagramm mag dabei helfen.

der Radverkehr die größten Potentiale.

Wir brauchen eine Verkehrspolitik zur Stärkung der schwächeren Verkehrsteilnehmer, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Minderung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes. Diese mündet

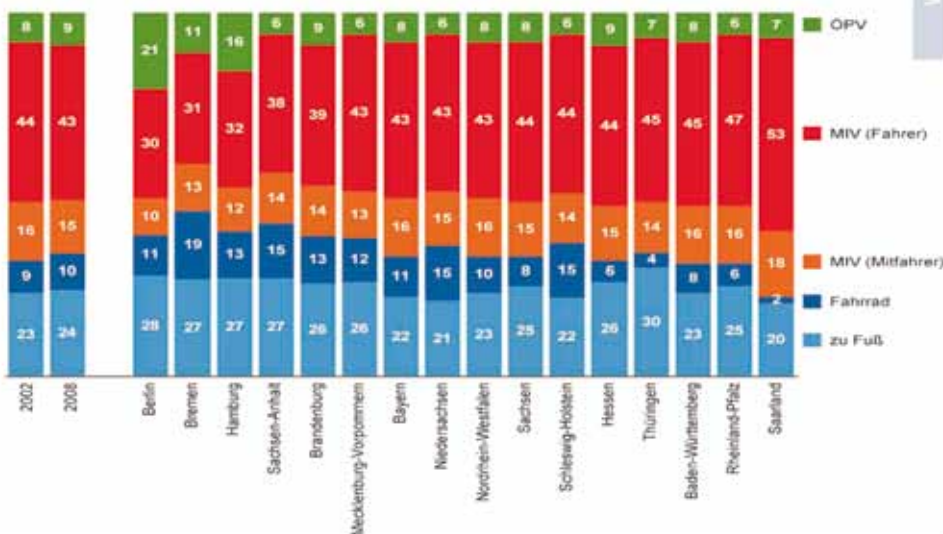
im zuständigen Landesbetrieb zu gewährleisten.

**?** Im Koalitionsvertrag wurde eine ÖPNV-Vorrangpolitik vereinbart. Wie sieht die konkret aus?

**!** Wir haben die Investitionen im Verkehrsbereich mit einem Schwerpunkt auf den Umweltverbund gelenkt. 60% der Mittel für Investitionen, die nach den Modalitäten des ehemaligen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes verausgabt werden, fließen in den Umweltverbund mit dem Schwerpunkt ÖPNV. Wir werden den Um-, Aus- und Neubau von Haltepunkten auf der Schiene weiterführen. Die Saarbahnstrecke wird nach Lebach weiter ausgebaut, eine Potentialstudie für die Reaktivierung der Strecke Merzig – Losheim ist beauftragt, ebenfalls die Untersuchung zu den Investitionskosten für eine Reaktivierung der Strecke Homburg – Zweibrücken. Ein möglicher Weiterbau der Saarbahn nach Völklingen wird von der Landesregierung positiv diskutiert, die entsprechenden Verhandlungen mit dem Bund werden dazu aufgenommen. Mögliche Reaktivierungen müssen sich rechnen und eine hinreichende Fahrgastnachfrage finden, sonst machen die Projekte keinen Sinn. Während in der Region Trier über die Auflösung des Verkehrsverbundes diskutiert wird, ist die Finanzierung des Verkehrsverbundes im Saarland trotz schwieriger Haushaltslage für die nächsten Jahre gesichert.

Die anstehenden Verhandlungen mit der Bundesregierung über die gesetzlichen Grundlagen zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur (Entflechtungsgesetz) und der Finanzierung des Schienenpersonennah-

Modal Split (Verkehrsaufkommen):  
gesamt 2002 und 2008 sowie nach Bundesländern 2008



in Prozent  
MID 2008 | Quelle: infas, DLR

Die saarländische Verkehrswirklichkeit ist von der stärksten Auto-nutzung im Bundesgebiet gekennzeichnet. Die Anteile der Füße und des Fahrrades sind schlecht, außerordentlich gering im Vergleich zum Bundesgebiet. Die ÖPNV-Nutzung ist nicht besonders gut, aber immerhin ein wenig besser als in Rheinland-Pfalz. Die Herausforderungen liegen in der Stärkung des Umweltverbundes (Bus und Bahn, Rad und Füße). Die knappe Haushaltslage der öffentlichen Hände erfordert eine Konzentration der einzusetzenden Haushaltsmittel. Dabei hat natürlich

in einer Stärkung der Radverkehre, der Stärkung der Fußwege und der Stärkung des ÖPNV. Eine nachhaltige Politik im Verkehr muss hier ihren Schwerpunkt haben.

Gleichzeitig steht der Straßenzustand immer stärker im Focus der Öffentlichkeit. Klare Priorität hat die Erhaltung vor Neubau. Mit der jetzigen Mittelausstattung gelingt es nur mit Nachtragshaushalten die Winterschäden im Griff zu behalten. Eine nachhaltige Instandhaltung ist mit den bestehenden Mitteln nur unter weiterer Prozessoptimierung

verkehrs (Regionalisierungsgesetz) schweben wie ein Damoklesschwert über der ÖPNV-Finanzierung. Der Bund will die Mittel deutlich reduzieren. Wenn es den Bundesländern nicht gelingt, hier zu einem fairen Verfahren mit der Bundesregierung zu gelangen, wird es Einschnitte in die Substanz, insbesondere bei der Schiene geben. Die Absage fest geplanter Reaktivierungen, z.B. in Rheinland-Pfalz, geben dazu schon mal einen ersten Vorgeschmack.

**?** *In welchen Bereichen will das Ministerium Schwerpunkte setzen?*

**!** Die Schwerpunkte liegen im Radverkehrsbereich und im ÖPNV. Der Radverkehrsplan für das Saarland ist ausgearbeitet. Eine entsprechende Handreichung wird den Kommunen und den Verbänden im Frühjahr zur Verfügung gestellt. Kontinuierliche Abstimmungen mit den Kommunen werden die Umsetzung dieses Radverkehrsplanes begleiten. Wir wollen zusammen mit den Schulen, den Kommunen und dem Bildungsministerium das Thema sicherer Schulweg mit dem Rad angehen. Eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit ist unerlässlich für den Erfolg der Projekte.

Der Weiterbau der Saarbahn, die Ausschreibungen im Schienenpersonennahverkehr und die Begleitung der Landkreise bei den Ausschreibungen im Busbereich werden die nächsten Jahre prägen. Der demographische Wandel mit dem Sinken der Schülerzahlen belastet die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV. Neue Angebote im Freizeitbereich sind notwendig. Da haben wir im Saarland einen deutlichen Nachholbedarf, aber auch große Chancen.

Einen weiteren Schwerpunkt setzen wir im Bereich der Elektromobilität. Hier darf es nicht nur um den Austausch des Antriebes gehen. Wir bauen auf der Plattform des ÖPNV mit einem Sharing-Modell auf. Alle Fahrzeugtypen sind zu integrieren, das Fahrrad, der Elektroroller, wie auch das Elektroauto. Eine gemeinsam mit dem Verkehrsverbund entwickelte Mobilitätskarte wird die Nutzung dieser Flotte ermöglichen. Gleichzeitig sehen wir die Einbindung der Elektrofahrzeuge in das Energiesystem. Die Nutzung der regenerativen Energien, wie auch die Einbindung in intelligente Netzstrukturen (Smart Grid) sind Bestandteil unseres Projektes. Unser

Vernetzungsmodell bedeutet eben keine Kannibalisierung des ÖPNV, sondern seine Stärkung und setzt auf die intelligente Einbindung der regenerativen Energien.

**?** *Nach dem Masterplan Energie soll auch ein Masterplan Mobilität entwickelt werden. Welche Schwerpunkte wird er haben und wie ist der Bearbeitungsstand?*

**!** Wir brauchen dringend eine Grundlage, die ausgehend von den Werten und den Zielen der Verkehrspolitik Maßnahmenbündel beschreibt, um diese Ziele auch zu erreichen. Die vom Verkehr z.T. stark beeinflussten Themen, wie Klimaveränderung, Lärm, Flächenverbrauch und Luftbelastung belasten die Menschen stark. Gleichzeitig ist der Verkehr Schlüsselfaktor in der Infrastruktur, auch für die Wirtschaft. Mobilität muss für die Menschen bezahlbar bleiben.

Einzelne Maßnahmen alleine bringen wenig zur Veränderung der Verkehrswirklichkeit, wenn sie nicht in eine nachhaltige, zielorientierte Strategie eingebunden sind.

Ein Beispiel: Das Saarland hat viel Geld in die touristische Fahrradinfrastruktur investiert. Diese ist vorbildlich, sie ist zu sichern und zu pflegen und stärkt den Touristikstandort. Aber zur Stärkung des Alltagsradverkehrs haben diese Investitionen wenig beigetragen. Ein Maßnahmenbündel zur Stärkung des Radverkehrs insgesamt muss im Verkehrsalltag anknüpfen und nicht nur in der Freizeit. Mit einem solchem Grundverständnis gehen wir an die einzelnen Themen heran, suchen die Diskussion mit den Verbänden, den Kommunen und den Kammern.

Wir erwarten im Laufe des nächsten Frühjahres Ergebnisse, um damit in der breiten Öffentlichkeit die Diskussion zu suchen.

**?** *Straßenneubaumaßnahmen stoßen nicht immer auf die Zustimmung der Umweltverbände. Vor allem dann nicht, wenn Ortsumfahrungen durch Natur und Landschaft führen wie beispielsweise bei der Nordumfahrung Merzig oder Südumgehung Riegelsberg. Wie ist da die Position des Umweltministeriums?*

**!** Dem bleibt nicht viel hinzuzufügen. Vielleicht noch neben den Eingriffen in Natur und Landschaft, müssen diese Projekte auch einen verkehrlichen Nutzen nachweisen und sie müssen bezahlbar sein.

Zum Beispiel bringt die Nordumfahrung Merzig nach den uns bisher vorliegenden Daten verkehrlich wenig, der Eingriff in Natur und Landschaft ist groß. Vielleicht ist das der Grund, warum CDU- wie auch SPD-geführte Landesregierungen dieses Projekt in der Vergangenheit nicht ernsthaft verfolgt haben. Das hält sie aber jetzt nicht davon ab, von einem grün geführten Ministerium das einzufordern, was sie selbst nicht voran gebracht haben. Nun, wir untersuchen zur Zeit den Eingriff in Natur und Landschaft und sorgen für Transparenz. Gleichzeitig gehen wir die Neugestaltung der Verkehrssituation in der Innenstadt Merzig gemeinsam mit der Kreisstadt an, um die infrastrukturell bedingten Ursachen der Verkehrsprobleme zu lösen. Darüber hinaus wäre es natürlich schön, wenn der Landkreis als Aufgabenträger für den Bus und die Kommunen für den Radverkehr was tun, wobei wir sie gerne unterstützen werden. Eine Potentialanalyse für die Reaktivierung der Schiene haben wir schon in Auftrag gegeben.

**?** *Der Fahrradverkehr im Alltag spielt im Saarland keine große Rolle, der Anteil ist deutschlandweit am geringsten. Was plant das Ministerium, um diesen Anteil zu erhöhen?*

**!** Das habe ich oben bereits erläutert. Hier sehen wir das größte Potential, die Entwicklung bei den Elektrofahrrädern wird uns hier helfen, topographisch bedingte Einschränkungen zu mindern.

**?** *Im Moment wird über eine Reaktivierung der Bahnstrecke von Homburg nach Zweibrücken diskutiert. Wie steht das Ministerium generell zu Reaktivierung alter Bahnstrecken?*

**!** Wir untersuchen die Potentiale, die Investitionskosten und mögliche Betriebskosten. Ergeben sich dabei bei der Nachfrage und der Wirtschaftlichkeit positive Effekte, ist eine Reaktivierung anzustreben. Beispiele habe ich oben genannt.

*Vielen Dank für das Gespräch.*