

Absender:
Verkehrsclub Deutschland (VCD),
Landesverband Saarland
Ev.-Kirch-Straße 8

66111 Saarbrücken

Mail: vorstand@vcd-saar.org

Saarbrücken, den 25.10.2023

**Stellungnahme VCD
zum**

**LANDESENTWICKLUNGSPLAN SAARLAND 2030
1. ENTWURF vom 07.07.2023**

Der VCD begrüßt die Initiative für eine Neufassung des LEP. Der VCD unterstützt das Ziel des LEP zur dauerhaften Sicherung der natürlichen Lebensgrundlagen, zum umfassenden Schutz des Klimas, zur Vermeidung von Gesundheitsgefahren und darin insbesondere die Leitprinzipien Daseinsvorsorge, Nachhaltigkeit mit dem Flächensparziel.

Insbesondere unterstützt der VCD die Ausführungen des LEP-Entwurfs als Raumordnungsplan für das Saarland mit dem Ziel der nachhaltigen Entwicklung und Ordnung mit Integrations-, Koordinierungs- und Korrekturfunktionen in Bezug auf räumliche Nutzungs- Konkurrenzen, darunter die raumbeanspruchende Infrastruktur und der Verkehr.

Diesbezüglich sieht der VCD jedoch folgende Widersprüche und Korrekturbedarfe:

1. Modal Split

Der saarländische Modal Split liegt für den motorisierten Individualverkehr (MIV) in einem kritisch hohen Bereich von ca. 80% Anteil. Im Sinne der übergeordneten LEP-Zielsetzungen zur Nachhaltigkeit, Gesundheit und Daseinsvorsorge und insbesondere der Flächeninanspruchnahme muss ein LEP eine klare Minderung dieses Wertes einfordern bei gleichzeitiger Steigerung der umweltverträglichen Verkehrsträger, insbesondere Schienen- und Radverkehr.

Nachdem bereits der VEP eine Aussage zum Modal Split vermieden hat, muss zumindest der LEP sich auf eine Zielsetzung festlegen, die widerspiegelt, dass der Modal Split zugunsten umweltfreundlicherer Verkehre verändert werden muss.

Diese Veränderung ist angesichts der nach wie vor unverändert hohen Emissionen im Verkehrsbereich und der Gesetzeslage mit geforderter Klimaneutralität überfällig. Der Entwurf des LEP beschränkt sich allerdings nur auf einzelne punktuelle Maßnahmen bei der Förderung des Radverkehrs und des ÖPNV. Nach allen Erkenntnissen der Verkehrswissenschaft wird dies den Modal Split nicht signifikant verändern. Zahlreiche Straßen werden im Saarland aufgeführt, die ausgebaut und für die Zukunft des Saarlandes als wichtiges Element einer wirtschaftlichen Entwicklung herangezogen werden.

Mit 640 Autos je 1.000 Einwohner ist das Saarland aktuell Spitzenreiter in Deutschland bei gleichzeitig niedriger ÖPNV-Nutzung, selbst auf Kurzstrecken, wie zum Beispiel dem Weg zur Schule. Gleichzeitig haben wir eine der niedrigsten Quoten Deutschlands bei der Fahrradnutzung mit landesweit 2%. Grund sind vor Allem das Fehlen sicherer Radwege, insbesondere für Kinder- und Jugendliche. Dies wird im vorliegenden LEP nicht mit konkreten Planungen für die Zukunft berücksichtigt.

Die Annahme im vorliegenden LEP

„Autoverkehr = Wirtschaft = Sicherung der Zukunft (Arbeitsplätze) - und daher Straßenausbau“

ist veraltet und verhindert eine klimafreundliche Mobilität.

In anderen Regionen Deutschlands und Europas hat der notwendige Paradigmenwechsel eingesetzt und wirtschaftlich äußerst erfolgreiche Regionen unterstützt, wie zum Beispiel hier auf dem Foto in Frankfurt am Main (Innenstadt Sachsenhausen – Entfernung hunderter Parkplätze in Frankfurt und Umwidmung von Fahrspuren des MIV zu Radwegen).

Nach anfänglicher Skepsis sind die Gewerbetreibenden und Anwohner inzwischen von der neuen Attraktivität der Innenstadt überzeugt.

Arbeitsplätze gingen hier durch weniger Autoverkehr nicht verloren



(Foto: Ronald Maltha, VCD Saarland)

2. Luftverkehr

Der VCD beantragt, die Aussage auf S. 103 zu korrigieren. Dort heißt es *„Zur Überwindung der Nachteile aus der Randlage des Saarlandes im Bundesgebiet tragen in erheblichem Maße auch die Wasserstraßen und die Luftverkehrsverbindungen bei.“* Der VCD stellt dazu klar, dass Luftverkehrsverbindungen bezüglich Menge und Zielorte im Saarland eine untergeordnete bzw. keine (Frachtverkehr) Rolle spielen. Ferner sind diese Flugverbindungen überwiegend darauf ausgerichtet, Reisende aus dem Saarland in spezifische Urlaubsgebiete zu bringen und Kaufkraft aus dem Saarland abzuziehen. Dass dadurch Nachteile der Randlage überwunden werden und die auch noch in „erheblichem Maße“ ist aus Sicht des VCD falsch.

Zugleich beansprucht ein eigener Flughafen im Saarland Ressourcen und insbesondere Flächen, die im Rahmen der Raumordnung genauer zu untersuchen und zu bewerten sind: Sowohl die Einschränkungen für die Siedlungsentwicklung als auch für die Energiewirtschaft, z. B. die Windkraftnutzung durch den Flughafen muss der LEP benennen und in der Abwägung für die Zielsetzungen berücksichtigen.

Aus Sicht des VCD steht der Anspruch eines Flughafens nicht im Einklang mit den raumordnerischen Zielen der Nachhaltigkeit. Von daher muss der LEP die Flugplatznutzung kritisch würdigen und ggf. eine Nachfolgeregelung anstoßen sowie planerische Aussagen über die Nutzungskonkurrenz treffen. Als Korrektur beantragt der VCD, die Aussage auf Seite 103 ersatzlos zu streichen.

Ebenso ist der Grundsatz (G 76) „Der Internationale Verkehrsflughafen Saarbrücken soll für den Linien- und Charterverkehr sowie den Frachtverkehr gesichert werden.“ ersatzlos zu streichen. Diese Aussage dient weder der Nachhaltigkeit noch den übrigen Ansprüchen des LEP.

Bezüglich einer Argumentation im LEP, der Luftverkehr des Saarlandes soll laut LEP ausgebaut werden, um die wirtschaftliche Entwicklung des Saarlandes zu sichern gilt zudem das Gleiche wie beim MIV. Der VCD erinnert zudem an die Tatsache, dass der Flughafen Saarbrücken nur mit Subventionen in Millionenhöhe bestehen kann. Das ist mit den Nachhaltigkeitszielen des LEP nicht vereinbar. Der Entwurf des LEP fördert aus den o.g. veralteten Argumenten noch immer den Luftverkehr und den motorisierten Straßenverkehr. Dies gefährdet zudem den andernorts im LEP-Entwurf genannten *Vorrang* für den Schienenverkehr. Im Flugverkehr eingesparte Mittel sollten in den Ausbau und die Reaktivierung des landesweiten Schienennetzes sowie des ÖPNV investiert werden. Besonders wichtig wären hier auch mehr leistungsfähige, eng getaktete Fernverbindungen der Bahn zu den Metropolen Frankfurt, München und Berlin.

Der wirtschaftliche Erfolg des Standortes Saarland wird in Zukunft viel stärker von einer Verkehrsplanung abhängen, die mit Einschränkungen des MIV und des Luftverkehrs verbunden ist. Eine Verkehrsplanung, die die ökologischen und finanziellen Belastungen von MIV und Luftverkehr deutlich zurückfährt bzw. den Luftverkehr mit einem eigenen Flughafen Saarland komplett einstellt.

3. Wasserstraße

Die vorgenannten Aussagen des LEP bezüglich der Anbindung des Saarlandes auch über die Wasserstraße und deren Beitrag „von erheblichem Maße“ zur Kompensation der Randlage ist falsch: Sowohl die jährlichen Transportmengen auf der Wasserstraße als auch die Erschließungswirkung (Nutzbarkeit nur bis Dillingen) sind vielmehr marginal und bringen nur wenigen spezifischen Wirtschaftsbereichen einen Nutzen.

Als Korrektur schlägt der VCD vor, die Aussage auf Seite 103 ersatzlos zu streichen.

4. Siedlungsachsen und Prinzip der kurzen Wege

Gemäß bundesgesetzlicher Vorgabe ist der ländliche Raum ÖPNV-gerecht zu entwickeln. Siedlungen sind so zu planen, dass sie möglichst durch den Schienenverkehr erschlossen werden. Sofern das nicht möglich ist, sollte die Siedlungsentwicklung nur entlang von (Schnell-)Busachsen erfolgen, die sich – auf lange Sicht – so häufig bedienen lassen, dass allen Bürgerinnen und Bürgern ein gutes Mobilitätsangebot zugänglich ist.

Siedlungsentwicklung, soweit überhaupt erforderlich (Begrenzender Faktor ist der Flächenverbrauch!), sollte flächensparend nahe an den Haltepunkten und Haltestellen des Regionalverkehrs konzentriert werden. Leitend ist die Überlegung, dass im Saarland die Fahrgäste ihren Zugang zum ÖPNV in der Regel zu Fuß oder per Fahrrad erreichen. Flexible Bedienformen per PKW sollten nur ergänzend bzw. im Falle von Menschen mit eingeschränkter Bewegungsfähigkeit angeboten werden.

4) Im ländlichen Raum sollten sich die Versorgungsangebote (vor allem Geschäfte, Arztpraxen, Behörden, Kitas, Grundschulen) auf die Kerngemeinden und größeren Ortsteile beschränken, die gut durch den ÖPNV angeschlossen sind, um den durch diese Einrichtungen erzeugten Verkehr ohne MIV bewältigen zu können.

In vielen Orten sieht der LEP vor, Siedlungsgebiete zu erschließen, die abseits der Zugangspunkte des ÖPNV und abseits der Zentren der schon vorhandenen Orte und Ortsteile liegen. Solche Planungen sollten unterbunden werden. Sofern überhaupt aus Gründen zu erwartender Zunahme der Einwohnerzahlen neue Flächen bebaut/versiegelt werden, dann nur dort, wo eine gute ÖPNV-Erschließung sichergestellt ist.

Die demografischen Analysen und Projektionen für das Saarland zeigen jedoch im nahezu gesamten Bundesland einen deutlichen Rückgang der Bevölkerung. Allenfalls im Raum Saarbrücken könnte eine Stabilisierung auf einem Wert von knapp unter 200.000 möglich sein.

Zuwächse der Bevölkerung sind aber auch hier nicht zu erwarten.

Inzwischen wächst – in erfreulicher Weise – in vielen Städten das Bewusstsein, dass die für Siedlungszwecke in Anspruch genommene Fläche nicht mehr wachsen darf. Die Stadt Saarbrücken drängt zunehmend darauf, verdichtete Wohnformen zu schaffen. Der Bau von Einfamilienhäusern, selbst wenn er von Bürgerinnen und Bürgern gewünscht wird, steht dieser Zielsetzung entgegen. Solches Bauen ist aus Gründen der Flächensparsamkeit nicht mehr akzeptabel.

Der vorliegende Entwurf des Raumordnungsplans zeigt jedoch, dass für ländliche Gebiete die Erkenntnis, dass nur verdichtetes Bauen nachhaltig ist, noch nicht hinreichend in das Bewusstsein der verantwortlichen Politik-Treibenden gedrungen ist. An vielen Stellen sollen Flächen für Einfamilienhäuser ausgewiesen werden, die natürliche Räume zersiedeln. Mit solchen Planungen lässt sich das durch die Bundesregierung vorgegebene Ziel, den Flächenverbrauch auf 30 ha täglich zu begrenzen, keinesfalls erreichen. Zurzeit liegt der tägliche Flächenverbrauch in Deutschland bei 56 ha. Daher ist zu fordern, dass auch im ländlichen Raum nur verdichtetes Bauen vorgesehen wird. Damit würde auch vermieden, dass Menschen mit einem Wunsch nach einem großflächigen Einfamilienhaus dorthin siedeln, wo solches Bauen (noch) möglich ist und in der Folge wiederum dauerhafter zusätzlicher Verkehr zu Arbeitsplätzen und Freizeitaktivitäten generiert wird.

Beim Bau von Einfamilienhaussiedlungen ist nicht nur die pro Person in Anspruch genommene Grundstücksfläche unverantwortlich groß. Es wird auch, pro Kopf, erheblich mehr Fläche für den Bau von Verkehrswegen (vor allem Straßen) vernutzt. Auf diesen Verkehrsflächen finden, wenn sie versiegelt sind, zusätzliche Verkehre statt, die absehbar hauptsächlich durch motorisierten Individualverkehr erfolgen. Der LEP darf solche Fehlentwicklungen nicht unterstützen!

5. Schienenverkehr









Der VCD begrüßt das im LEP genannte *Vorrang-Prinzip für den Schienenverkehr*. Bei der Konkretisierung dieses Ziels weist der VEP jedoch Widersprüche und unausgeschöpfte Zielmöglichkeiten auf. Die betrifft insbesondere zu im Vergleich zu den Straßenverkehrsmaßnahmen und bezüglich des Konzepts der zentralen Orte und den entwickelnden Siedlungsachsen.

- Der VCD stellt fest, dass die **Stadt Wadern** als eines der wenigen Mittelzentren im Bundesgebiet nicht über eine Anbindung im Schienenverkehr verfügt. Dies sollte der LEP klar als zu korrigierender Mangel benennen!
- Auch die definierten **Siedlungsachsen 1. Und 2. Ordnung** müssen mit einer adäquaten Verkehrsinfrastruktur / Trassen bzw. Trassenvorsorge ausgestattet sein, dies betrifft insbesondere die als nachhaltig definierten Verkehrssysteme wie Rad- und Schienenverkehr.

Die Feststellung, dass jeweils solche Infrastrukturen fehlen und dies zu korrigieren ist, muss der LEP treffen!

Die folgende Übersicht des VCD zeigt, wo LEP-Zielsetzung und Realität noch nicht übereinstimmen bezüglich des Schienenverkehrs und auch Radverkehr (siehe auch Radverkehr 8.). Die definierten Siedlungsachsen 1. und 2. Ordnung müssen mit einer adäquaten Verkehrsinfrastruktur / Trassen bzw. Trassenvorsorge ausgestattet sein, dies betrifft insbesondere die als nachhaltig definierten Verkehrssysteme wie Rad- und Schienenverkehr.

Die Feststellung, dass jeweils solche Infrastrukturen fehlen und dies zu korrigieren ist, muss der LEP treffen.

Siedlungsachsen 2. Ordnung	Radvorrangroute n	Schienenweg
Rehlingen-Siersburg – Dillingen – Nalbach – Lebach – Eppelborn – Illingen – Neunkirchen – Homburg (– Zweibrücken/ Pirmasens)		
Saarbrücken – Riegelsberg – Heusweiler – Lebach		
St. Ingbert – Blieskastel (– Zweibrücken/ Pirmasens)		
(Metz/ Thionville –) Perl (– Trier)		

Die Begründung dafür liefert der LEP-Entwurf selbst: *“Die zentralen Orte sollen durch ein leistungsfähiges Nahschnellverkehrssystem im Taktverkehr erschlossen sein bzw. werden. Hierbei soll dem schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr Vorrang eingeräumt werden.”*

Wie der Vorrang für den Schienenverkehr zu konkretisieren ist, lässt der LEP bisher offen.

Angesichts explizit benannter Neubaumaßnahmen im Straßenverkehr und angesichts von Vorbehalten gegenüber möglichen Erweiterungen/Wiederaufbauten im saarländischen Schienenverkehr stellt der VCD hier einen Widerspruch fest, der zu beheben ist.

Als denkbarer Lösungsansatz schlägt der VCD folgende Punkte vor:

Die Qualität des Schienennetzes sollte im LEP dahingehend hervorgehoben werden, dass der LEP die Leistungsstärke, eine hohe Kapazität und Sicherheit definiert anhand von Ausbaustandards wie Zweigleisigkeit und moderne Zugsicherungssysteme, z. B. ETCS L 2 ohne Signale als Standard.

Gerade die Wiederherstellung von Zweigleisigkeit (Eingleisigkeit u. a. noch durch Reparationsleistungen nach dem zweiten Weltkrieg an Frankreich bzw. infolge Umbauten unter Sparzwang) muss der LEP im Sinne eines nachhaltigen Verkehrs einfordern.

Dazu gehört auch, den Anteil der Schienenstrecken für elektrischen Zugbetrieb zu maximieren. Der Lückenschluss zur Elektrifizierung sollte für folgende Strecken im LEP benannt sein:

- Illingen-Lebach(-Dillingen)

- Rohrbach-Zweibrücken(-Pirmasens-Karlsruhe)
- Dillingen-Bundesgrenze(-Bouzonville)
- Primstalstrecke

Bei der genannten Querverbindung Neunkirchen - Homburg beantragt der VCD gemäß der Zielsetzung des LEP („u. a. „verstärkter und schnellerer Leistungsaustausch mit benachbarten Oberzentren und den europäischen Metropolen“) sowie Vorrang/Ausbau Schienennetz zu ergänzen „Luxemburg - Dillingen“.

Aus Sicht des VCD muss der LEP die planerische Voraussetzung schaffen, damit ein Lückenschluss im tertiären Schienennetz zwischen folgenden Verbindungen nicht an landesplanerischen Vorgaben scheitert:

- Merzig – Losheim – Dellborner Mühle
- Dillingen/ Saarlouis – Lebach/Schmelz-Limbach

Es handelt sich hierbei um den Lückenschluss zwischen Dellborner Mühle und Schmelz-Limbach, wo Elemente der früheren Trasse noch verfügbar sind.

Die Verknüpfung beider Strecken birgt erhebliche Potenziale für eine bahnbetriebliche Vereinfachung und eine Steigerung von Angebot und Attraktivität sowohl im Güter- als auch Personenverkehr.

Dem VCD erschließt sich nicht, inwiefern das Saarland folgendes LEP- Ziel umsetzen kann. Welche Rechtfertigung hat diese Zielsetzung im LEP?: *„(G 72) Zu den Hochgeschwindigkeitszügen des europäischen Hochgeschwindigkeitsschienennetzes (TEN) auf der Strecke Paris – Saarbrücken – Mannheim sollen Anschlüsse an die überregionalen Verknüpfungspunkte Mannheim – Frankfurt (in Richtung Berlin), Mannheim – Stuttgart – München, Mannheim – Basel sowie Metz – Luxemburg – Brüssel gewährleistet werden. Die bestehenden Bahnhöfe sollen zu attraktiven und barrierefreien Bahnhöfen entwickelt werden.“*

Hier kann nicht weiter einseitig auf den Bahnverkehr zwischen Paris und Frankfurt mit Zwischenstation im Saarland gesetzt werden und den „Rest“ über Umsteigeverbindungen in Mannheim. Vielmehr brauchen wir im Saarland startende Fernzüge mit durchgehendem Zuglauf in die Metropolen. Hier muss sich auch das Saarland im eigenen Interesse gemeinsam mit der Bahn finanziell engagieren.

Auch die LEP-Differenzierung des saarländischen Schienennetzes (primär, sekundär, tertiär) erschließt sich dem VCD nicht. Vielmehr könnten Potenziale (insbesondere die Synergie von Güter- und Personenverkehr) und die Verantwortung im Sinne des bestellten Verkehrs (Nahverkehr durch Aufgabenträger), eigenverantwortliche Verkehr (Personen-Fernverkehr) und Güterverkehr aufgezeigt werden.

Für den Güterverkehr fehlt gegenwärtig jedes Verantwortungsbewusstsein bezüglich einer nachhaltigen Vorhaltung von Schieneninfrastruktur.

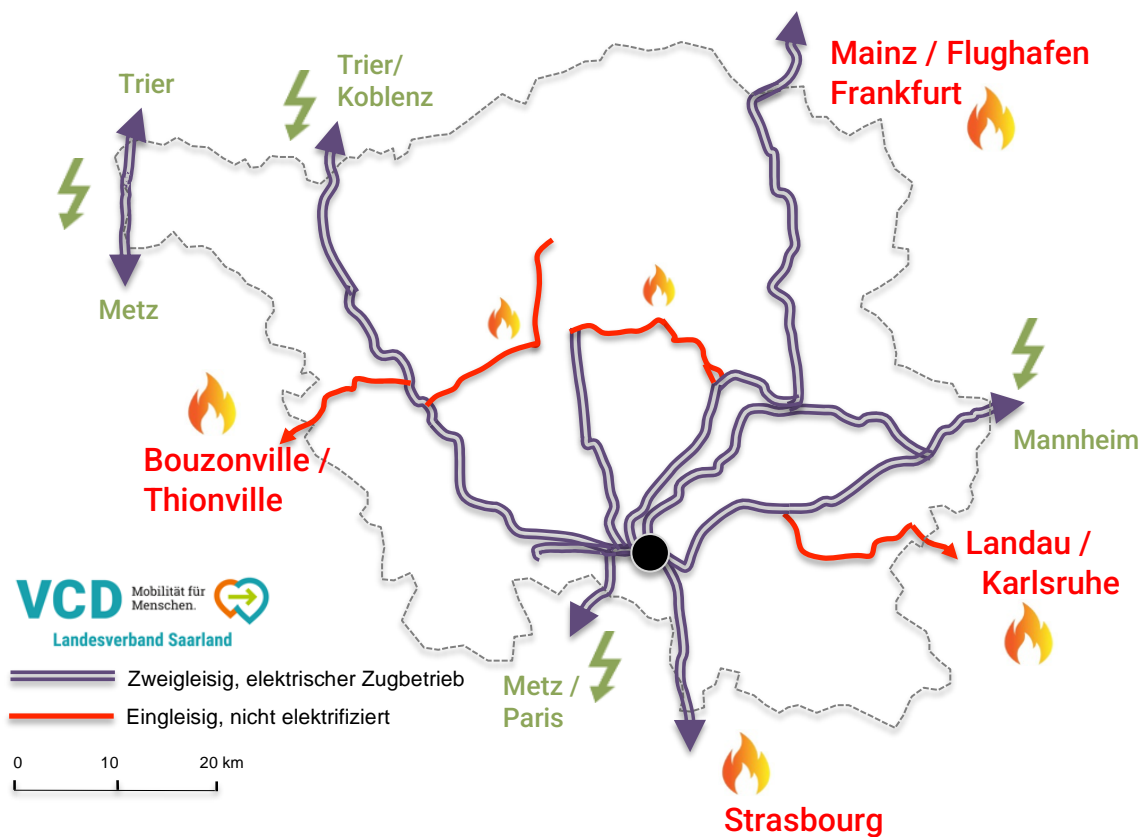
Der LEP lässt offen, was aus der Bisttalbahn werden soll. Deren technische Qualität (einst mit 160 km/h befahrbar) und die Verknüpfung mit der vorhandenen Infrastruktur in Lothringen könnte perspektivisch eine schnelle Anbindung zwischen Saartal und Moseltal mit Luxemburg/Belgien absichern. Der LEP sollte aus Sicht des VCD diese Infrastruktur in diesem Sinn sichern und benennen.

Als LEP – Raumordnungsplan für das Saarland erfolgt zwar eine Fokussierung auf das Gebiet des Bundeslandes selbst. Angesichts der Netzwirkung im Bahnverkehr muss der LEP aber auch Ableitungen seiner Zielsetzung über die Landesgrenzen hinaus treffen. Beim Schienenverkehr

gehört dazu, die fehlende Anbindungsqualität des Saarlandes in den Nachbarregionen zu thematisieren und Anpassungen auch außerhalb des Saarlandes einzufordern. Dazu gehörten folgende Aspekte:

Schließen von Elektrifizierungslücken:

- Elektrifizierung der *Nahetalbahn*: 85 km – Lückenschluss zwischen Neubrücke und Gau Algesheim
- Elektrifizierung der *Queichtalbahn*: Lückenschluss zwischen (Rohrbach-) Zweibrücken und Wörth via Landau (Projekt der Landesregierung RLP)
- Elektrifizierung der *Niedtalbahn*: 20 km-Lückenschluss zwischen Dillingen und Bouzonville
- Elektrifizierung der Lücke zwischen Sarreguemines und Mommenheim (-Strasbourg)



Verbesserungen der Linienführung/Geschwindigkeitserhöhungen

- Thionville-Bouzonville-Dillingen-Lebach-Neunkirchen-Homburg: Ausbau auf mindestens 100 km/h
- Infrastrukturelle Optimierung Saartalbahn (Trier-Saarbrücken) für Reisezeit unter einer Stunde (→ Voraussetzung für Taktknoten)
- Reisezeit Saarbrücken-Metz kleiner eine Stunde (→ Voraussetzung für Taktknoten)
-

Optimierung der Erreichbarkeit von Nachbarregionen

- Anstoß neue Deutschlandanbindung Nord via Enkenbach-Alsenborn / Zellertalbahn zur Riedbahn bzw. Neubaustrecke Riedbahn (→ Voraussetzung für Reisezeitreduktion nach Frankfurt/Berlin/Hamburg/Köln... um 30 Minuten)
- Ausbau einer Direktverbindung Saarland Luxemburg unter Nutzung vorhandener Schienenwege via Bouzonville (Bist- / Niedtalbahn)
- Anstoß Mosel-Brückenbau zur Umfahrung von Thionville (→ Voraussetzung für Reisezeitoptimierung Saarland-Luxemburg auf ca. 1,5 Stunden)



6. Standorte für den Güterverkehr

Der VCD begrüßt die Ausführungen zu „Standortbereichen für Kombinierten Verkehr BKV“. Es fehlen hingegen Aussagen zum übrigen Schienengüterverkehr mit Festlegungen zum Zugang zum Schienennetz für Gewerbe- und Industrie sowie in Form von Güterbahnhöfen (außerhalb Kombiniertes Verkehr). Prinzipien dafür müssen sein, dass der LEP Aussagen trifft zu

- Umschlagstellen für den Schienengüterverkehr . Der VCD beantrag, für jeden Bereich der Mittel- und Oberzentren mindestens eine Umschlagstelle/Güterbahnhof vorzuhalten
- Gleisanschlüsse für Gewerbegebiete . Der VCD fordert, dass der LEP den Gleisanschluss von Gewerbegebieten / großen Industriebetrieben verbindlich vorschreibt (und vorhandene Fördergelder des Bundes genutzt werden).

7. Straßenkraftverkehr

Beim Straßenbau weist der LEP noch Straßenneubauprojekte auf, deren Planrechtfertigung und auch weiteren Voraussetzungen nicht gegeben sind. Diese Projekte lassen sich auch nicht mit den LEP- Leitbildern zu Nachhaltigkeit und Klimaschutz vereinbaren. Aus diesem Grund sind die „B423 neu“, „L388neu“, „L136neu“, „L269neu“ sowie „A1-A623“ zu streichen. Der VCD beantragt hiermit explizit, Straßenneubauprojekte, für die absehbar weder eine Planrechtfertigung noch die finanziellen Möglichkeiten gegeben sind, mit der eindeutigen landesplanerischen Aussage der Streichung zu versehen.

Der LEP sollte nach Überzeugung des VCD eine richtungsweisend planerische Aussage treffen, wonach Straßenneubaumaßnahmen grundsätzlich unterbleiben müssen zugunsten von Erhalt und Sicherheit der vorhandenen Straßen.

Der LEP lässt zudem offen, wo Straßenraum nicht mehr benötigt wird, und Potenzial bietet, die Flächen anderwärtig zu nutzen. Dies betrifft insbesondere Raum für erneuerbare Energien. Der VCD benennt als Beispiel die immer noch vierstreifig in Betrieb befindliche A 1 zwischen Quierschied und Riegelsberg. Eine bedarfsgerechte Anpassung / Umwidmung zur zweistreifigen Bundesstraße erlaubt, die freiwerdende Fläche einem Windpark in bester Höhenlage zu widmen.

8. Parkraum / Flächen für das Abstellen von Kraftfahrzeugen

Bei der Verkehrsthematik muss sich der LEP auch der Frage widmen, wieviel Fläche in Zukunft noch für das Abstellen vom LKW und PKW zur Verfügung stehen soll. Gerade die Kommunen benötigen als Planrechtfertigung einer Vorgabe, wonach Übermaß und Dominanz des Straßenkraftverkehrs durch Rückbau von Parkplatzflächen begegnet werden darf. Der LEP muss aus Sicht des VCD dieser Problematik widmen und Ziele und Maßnahmen, z. B. der Parkraumbewirtschaftung benennen.

9. Radverkehr

Um die Bedeutung des Fußverkehrs und des Fahrradverkehrs als eigenständige Verkehrssysteme angemessen zu würdigen, beantragt der VCD folgende Ergänzung im LEP:

„Fuß- und Radverkehr werden im System des Straßenverkehrs mit MIV und ÖV als gleichwertige Verkehrssysteme angesehen und vorrangig gefördert und weiterentwickelt.“

Der saarländische Radverkehrsplan muss – analog zu den Planungen des Straßenausbaus – in den Regionalplan und seine Kartenwerke übernommen werden. Als VCD fordern wir insbesondere ein landesweites Streckennetz für den Alltagsradverkehr. Dazu schlägt der VCD vor, die Realisierung von Radvorrangrouten als Maßnahme im LEP für zumindest jede Siedlungsachse als Ziel zu definieren. Radvorrangrouten fehlen in den relevanten Siedlungsachsen des LEP:

Siedlungsachsen 1. Ordnung	Radvorrangroute
(Straßburg –) Saarbrücken – Völklingen – Saarlouis – Dillingen – Merzig (–Trier)	
(Metz –) Saarbrücken – St. Ingbert – Homburg (– Kaiserslautern/ Mannheim)	

Saarbrücken – Neunkirchen – St. Wendel (– Mainz)	✘
---	---

Siedlungsachsen 2. Ordnung	Radvorrangroute n
Rehlingen-Siersburg – Dillingen – Nalbach – Lebach – Eppelborn – Illingen – Neunkirchen – Homburg (– Zweibrücken/ Pirmasens)	✘
Saarbrücken – Riegelsberg – Heusweiler – Lebach	✘
St. Ingbert – Blieskastel (– Zweibrücken/ Pirmasens)	✘
(Metz/ Thionville –) Perl (– Trier)	✔

Ein Beispiel ist der vom VCD vorgeschlagene Kaiserradweg zwischen Homburg und Saarbrücken. Er sollte im LEP nicht fehlen und in die Raumnutzungskarte aufgenommen werden. Als Kaiserradweg ist dies eine innovative Radverkehrsanlage für den Alltagsradverkehr der hoch verdichteten Siedlungsachse zwischen Saarbrücken und Homburg. Sie baut auf vorhandener Radinfrastruktur auf und hat eine attraktive, weil kreuzungs- und hindernisfreie Streckenführung für Radfahrende zum Ziel. Aufgrund ihrer direkten Führung entlang der historischen Kaiserstraße heißt sie Kaiserradweg.

Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) hat für dieses Projekt die Mobilitäts-Bedürfnisse und Handlungsbedarf zwischen Saarbrücken und Homburg untersucht. Ziel war, den Alltags-Radverkehr in dieser Hauptsiedlungsachse zu fördern unter Nutzung bereits vorhandener Radinfrastruktur. Als Radvorrangroute - quasi ein Expressweg entlang der historischen Kaiserstraße - soll diese gut ausgebaute Radinfrastruktur zukünftig beitragen, dass mehr Menschen auf das Fahrrad umsteigen und sicher, umwelt- und klimafreundlich sowie gesundheitsfördernd ans Ziel kommen.



Das Aufkommen von E-Bike, Bikesharing und Bike-Mietstationen z. B. an ÖPNV-Haltestellen (welche derzeit im Saarland nicht existieren, allerdings ab Kaiserslautern flächendeckend im VRM – Tarifgebiet) unterstreicht, dass eine zukunftsweisende Verkehrsplanung mit gut ausgebauten, sicheren Radwegen überfällig ist und in der Raumordnung, bzw. im LEP Saarland, zu berücksichtigen ist.

Darüber hinaus regen wir an, Gemeindeverbindungsstraßen, die eine nur geringe Bedeutung für den Kfz-Verkehr haben, aber wichtige Fahrrad-Routen darstellen, als Fahrradstraßen umzuwidmen. Das kann Attraktivität und Sicherheit für den Radverkehr steigern (Vorrang für Radverkehr, Tempo 30,

Herausnahme aus Navi-Routen für Autoverkehr zur Verminderung von Kfz-Schleichverkehr) und entspricht den Zielen des LEP.

10.Fußverkehr

Das Potenzial des Fußverkehrs wird generell unterschätzt. Der LEP lässt den Punkt völlig aus. Die Aufwertung von Kommunen passiert mit der Schaffung von hochwertigen, öffentlichen Begegnungsräumen. Eine Netzkonzeption und Fördermittel des Landes für die Kommunen für den Fußverkehr schaffen hier eine gesunde Basismobilität. Dadurch werden Plätze als Anziehungspunkte wieder attraktiver. Breitere, sichere und barrierefreie Wege erleichtern das Fortkommen, die Erreichbarkeit im Nahbereich und den Umstieg in andere Verkehrsmittel.

Wir brauchen ein landesweites System von sicheren Schulwegen (Schulwegplanung), das bisher nicht existiert und den Schulen vor Ort überlassen bleibt. Eine landesweite Schulwegplanung und Förderungen dafür müssen daher ein Bestandteil des neuen LEP werden.

Ein sicherer Fußverkehr, besonders für Kinder, Senioren und mobilitätseingeschränkte Personen ist ein elementar wichtiger Baustein zur Entwicklung des Landes zu einem bürgerfreundlichen Mobilitätsland und einer Umsetzung der „Vision Zero“ des saarländischen Verkehrsministeriums (null Verkehrstote).

Daran arbeiten wir als VCD Saarland gerne mit,

Fazit:

Aus Sicht des VCD steht der LEP-Entwurf elementaren Zielen der Verkehrswende und Nachhaltigkeit noch entgegen!

Wir appellieren daher an die Autoren und die politischen Entscheidungsträger, den LEP in der vorgelegten Fassung nicht zu verabschieden, sondern den LEP in Bezug auf die Verkehrs- und Siedlungspolitik so zu korrigieren, dass eine Klimaneutralität und zukunftsweise Mobilität auch im Saarland baldmöglichst realisiert werden kann.

Wir beantragen, unsere Stellungnahme und Änderungswünsche entsprechend zu berücksichtigen. Bei Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung

Mit freundlichen Grüßen

Vorstand Verkehrsclub Deutschland (VCD),
Landesverband Saarland

Ronald Maltha

Dr. Werner Ried

Peter Thomas