



Saar-Lor-Lux-Internationale

Verkehrskonferenz der Großregion

am 19. Februar 2011 ab 9 Uhr 30

Resolution Bitburg (Entwurf)

Für eine gemeinsame Verkehrspolitik in der Großregion SaarLorLux unterstützt die SaarLorLux-Internationale (Konferenz am 19. 2. 2011 in Bitburg) folgende Grundsätze und Vorschläge:

A

Die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur in SaarLorLux muss sich an den Prinzipien des nachhaltigen Verkehrs (Transport vert, sustainable transport) orientieren.

- Gewährleistung dauerhaft umweltgerechter Mobilität
- Förderung nachhaltiger Raum- und Siedlungsstrukturen
- Schaffung fairer und vergleichbarer Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger
- Verbesserung der Verkehrssicherheit für Verkehrsteilnehmer und Allgemeinheit,
- Verringerung der Inanspruchnahme von Natur, Landschaft und nicht erneuerbaren Ressourcen
- Reduktion der Emissionen von Lärm, Schadstoffen und Klimagasen (vor allem CO²)
- Energie-Effizienz

B

Die Verkehrsinfrastruktur ist für den engeren Verflechtungsraum der Großregion SaarLorLux in mehrfacher Hinsicht von zentraler Bedeutung:

- Um die privilegierte Lage in der Mitte zwischen den großen Prosperitätszonen zu nutzen, braucht die Region bestmögliche Verbindungen zu den Kultur- und Wirtschaftszentren in ihrer Nachbarschaft. Sie gewinnt damit den Anschluss an die internationalen und weltweiten Verkehrsflüsse. („Scharnierstelle zwischen Ost- und Westeuropa wie auch zwischen Nord- und Südeuropa“ heißt es im „Zukunftsbild“).
- Um die eigene Kraft, die in ca. dreieinhalb Millionen Einwohnern im engeren Verflechtungsraum der Großregion schlummert, optimal zu nutzen, müssen nicht nur die politischen Grenzen mehr und mehr eingeebnet werden, sondern auch die internen Kommunikationsstrukturen verbessert werden. Wir müssen erreichen, dass wir uns wechselseitig Publikum und Kunden werden und Partnerschaften mit Leben erfüllen. Wir brauchen sowohl Wettbewerb als auch Koordination. Das setzt aber Erreichbarkeit, Kommunikation und Vernetzung voraus.
- Für SaarLorLux stellt sich zuerst die Frage, nach der schnellen Erreichbarkeit der in Schwerpunktbereichen gewachsenen Arbeitsplätze. Das betrifft sowohl den augenblicklichen Wachstumschampion Luxemburg, verbunden mit Trier als auch die Verdichtungsräume um Metz, Nancy und Saarbrücken.

- Die Kooperation der Bildungseinrichtungen kann nur dann fruchtbar werden, wenn die wechselseitige Erreichbarkeit unkompliziert und stetig ist.
- Kulturelle und sportliche Highlights oder diversifiziertes Einkaufen brauchen ebenfalls eine leistungsfähige Infrastruktur.

C

Mit Flughäfen ist die engere Region überversorgt oder für die Optimisten: besser ausgestattet als vergleichbare Landstriche. Metz/Nancy, Luxemburg, Hahn, Zweibrücken und Saarbrücken sowie Bitburg in Lauerstellung. Das sind fünf Flughäfen auf engstem Raum, die aber, bis auf Luxemburg und im wachsenden Maße Hahn, über ihre regionale Bedeutung nicht hinauskommen und auf Grund der unzureichenden Nahbereichsverbindungen auch nur bedingt kooperieren können, wenn sie es denn wollten.

Der Traum vom interregionalen Großflughafen scheint ausgeträumt, obwohl ein solcher im „Zukunftsbild“ als Wettbewerber für Paris, Brüssel und Frankfurt genannt wird. Insofern wird es nur darum gehen, die gängigen Linien in Kooperation zu bedienen und ansonsten die schnellen Schienenverbindungen zu den Drehkreuzen – Frankfurt, München und Paris – weiter auszubauen.

D

Die spät realisierte Schiffbarmachung von Saar und Mosel bietet einen stark genutzten Wasserstraßenanschluss nach Osten und Norden. Die SLLI fordert einen beschleunigten Ausbau der Moselschleusen, um der gestiegenen Nachfrage gerecht zu werden.

Auf der Wunschliste steht der Mosel-Saône-Kanal. Er brächte eine durchgehende Verbindung von der Nordsee bis ins Mittelmeer, sowohl über die Maas als auch über den Rhein.

E

Der Verflechtungsraum ist von einem engen Autobahnnetz überzogen. Von Luxemburg aus sind alle Städte mit dem Auto leicht zu erreichen. Für Nancy sollte die Verbindung nach Saarbrücken und damit auch nach Kaiserslautern verbessert, außerdem die Autobahnquerspange B 269 Saarlouis - St. Avold fertig gestellt werden.

Die Fernverbindungen sind ebenfalls ausgezeichnet. Es fehlt noch der Lückenschluss der A 1 in der Eifel und der Ausbau der B 10 – ursprünglich zur A 8 gehörig – bis Landau. Der Ausbau der B 50 ist wegen des Hochmoselübergangs umstritten, hat aber als Verbindung in das Rhein Maingebiet große Bedeutung

Die SLLI hält folgende Projekte weiterhin für notwendig

- Nordumfahrung Trier
- Ausbau der A 31 zwischen Thionville und Nancy
- Abschnitt Micheville/Belval-Ouest
- Die Straßenquerverbindung St. Vith – Bastogne
- Sechsstreifiger Ausbau der BAB 6 zwischen Autobahnkreuz Landstuhl und dem Autobahndreieck Kaiserslautern-Ost
-

F

Der Ausbau der Schieneninfrastruktur und die Optimierung der in ihr steckenden Möglichkeiten ist die eigentliche Herausforderung für die Zukunftsfähigkeit der Region.

- Verbesserung der Fernverbindungen
- Verbesserung der Interoperabilität und fortschreitende technische Harmonisierung

- Schließung von Elektrifizierungslücken
- Reaktivierung von stillgelegten Strecken
- Harmonisierung von Nah- und Fernverkehrsanschlüssen
- Gemeinsame Bestellerorganisation
- Gemeinsames Informationssystem

G

Mit dem Start des Hochgeschwindigkeitsverkehrs mit ICE und TGV am 10. Juni 2007 hat die Großregion eine besonders attraktive Anbindung an den Großraum Paris erhalten. Luxemburg und Saarbrücken sind kaum mehr zwei Stunden von Paris entfernt, Nancy und Metz kaum mehr als eineinhalb Stunden. Die Reisezeit von Saarbrücken nach Frankfurt konnte unter zwei Stunden gedrückt werden.

Als nächste Maßnahme zur Verbesserung dieser Fernverkehrsverbindung steht die Ausrüstung der Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge und der Strecken mit dem europäischen Zugsicherungssystem ETCS (European Train Control System) an.

Weitere technische Verbesserungen und Ausbaumaßnahmen sind notwendig, um den Nordost über SB und Kaiserslautern gegenüber dem demnächst ausgebauten Südost über Straßburg wettbewerbsfähig zu halten:

- Ausbau von Teilstücken der Strecke Saarbrücken Mannheim für eine Geschwindigkeit 230 km/h..
- Trassenausbau bei Homburg und Bruchmühlbach
- Optimierung der Ein- und Ausfahrt Saarbrücken Hauptbahnhof
- Ausbau des Abschnitts zwischen Herry bei Baudrecourt und der deutsch-französischen Landesgrenze.

Der Ausbau der Nordsüdverbindung zwischen Brüssel und Strassburg (Eurocaprail) muss unverzüglich weitergeführt werden.

Um den TGV-Est und Eurocaprail auf kürzestem Wege mit dem TGV Rhein-Rhone zu verbinden hat die Elektrifizierung der Strecke zwischen Epinal und Belfort höchste Bedeutung.

Die Verbindungen nach Nordosten sind extrem zeitaufwändig. Folgende Maßnahmen sind notwendig:

- Ausbau der Moselstrecke (Luxemburg)-Trier-Koblenz für höhere Geschwindigkeiten.
- Zweigleisiger Ausbau zwischen Igel und Wasserbillig, Ertüchtigung der Konzer Moselbrücke
- Wiederherstellung der zweigleisigen Einfahrt Koblenz (Brückenbau)
- Möglichkeiten zur Wiederbelebung der Eifelbahn als Fernverkehrslinie zwischen Trier und Köln sollten geprüft werden.

Zusätzliche Kapazitäten können durch den Lückeschluss bei der Elektrifizierung wichtiger Strecken geschaffen werden.

- Elektrifizierung der Nahestrecke zwischen Türkismühle und Gau-Algesheim
- Elektrifizierung der Strecke Saarbrücken-Straßburg zwischen Sarreguemines und Mommenheim

H

Zu den bedeutenden Aufgaben zur Vermeidung des sich auf den Strassen abzeichnenden Verkehrsinfarkts und für einen besseren Zusammenhalt der Region gehören die intraregionalen Nahverkehrsverbindungen. Die möglichen Synergien durch geeignete Maßnahmen müssen gehoben werden.

- Verbesserte Koordination des bestehenden Netzes von Bussen und Bahnen
- Revitalisierung stillgelegter Strecken
- Neubau von Strecken, um geänderten Siedlungsstrukturen Rechnung zu tragen.

Ausgehend vom Status quo sind folgende Maßnahmen, wie bereits vom WSAGR vorgeschlagen, notwendig:

- Einführung eines grenzüberschreitenden elektronischen Fahrplan- und Preisinformationssystems
- Gestaltung attraktiver und aufeinander abgestimmter Fahrpläne
- Schaffung eines harmonisierten Tarfsystems für die Großregion
- Schaffung einer gemeinsamen ÖPNV – Struktur mit einer grenzüberschreitenden Marke und Marketingstrategie
- Mittelfristiges Ziel ist die Schaffung einer gemeinsamen Besteller-Organisation

Die SLLI begrüßt den Vorschlag eines Ringverkehrs, der die Städte der Quattropole vernetzt miteinander verknüpft. (Quintracity)

Die Reaktivierung der Strecken Winden-Wissenbourg, Wörth-Lauterbourg in der Südpfalz und der belgisch-luxemburgischen Strecke Virton-Athus können Vorbilder für weitere Projekte sein:

- Ausbau der Moselstrecke von Nancy über Metz, Apach, Perl und Trier nach Koblenz
- Reaktivierung der Bahnstrecke von Bouzonville nach Dillingen und Prüfung der Weiterführung nach Lebach, Neunkirchen, Homburg und Zweibrücken. (Für die Finanzierung der Strecke Homburg-Zweibrücken müssen Saarland und Rheinland-Pfalz eine Lösung finden).
- Reaktivierung der Bahnstrecke Audun-le-Tiche nach Fontoy, um die Linie von Esch-Alzette weiterzuführen
- Ausbau der Saar-Bahn zur Saar-Moselle-Bahn u. a. mit Ringverkehr Saar-Rossel-Bist
- Ausbau/Bau/Inbetriebnahme einer direkten Eisenbahnverbindung zwischen Luxemburg und Saarbrücken.

I

Das Fahrrad ist neben seiner touristischen und sportlichen Nutzung wieder zu einem wichtigen Verkehrsträger geworden. Mit den Elektrofahrrädern (Pedelec) wird die Nutzung zunehmen. Die SLLI fordert:

- die Infrastruktur für Fahrradfahrer in der Region auszubauen und grenzüberschreitend zu koordinieren.
- das Leihräderangebot – speziell an den Bahnhöfen – zu erweitern.

K

Shared space

Die SLLI ermutigt Städte und Gemeinden der Großregion, das Prinzip Shared Space zu erproben.