

Verlässlich, zukunftsfähig, bürgernah – Verkehr und Infrastruktur im Saarland neu denken.

*Einstimmiger Beschluss von Landesvorstand und Landtagsfraktion der CDU Saar
Merzig, 17. August 2025*

Wir als CDU im Saarland stehen für eine Verkehrs-, Infrastruktur- und Wirtschaftspolitik, die alle technologischen Potenziale nutzt, die Bedürfnisse der Menschen ernst nimmt und dabei sowohl die wirtschaftlichen als auch die ökologischen Herausforderungen unserer Zeit annimmt. Wir wollen keine Politik der Verbote und ideologischen Festlegungen, sondern eine Politik der Möglichkeiten, die den Bürgerinnen und Bürgern echte Wahlfreiheit bei ihrer Mobilität gibt. Dafür brauchen wir auch den passenden infrastrukturellen und wirtschaftlichen Rahmen.

Für uns steht fest, dass eine moderne Infrastruktur, eine starke Wirtschaft und nachhaltiger Klimaschutz keine Gegensätze sind, sondern einander bedingen. Es ist die Aufgabe der Politik, den Rahmen so zu setzen, dass Klimaschutz und Wachstum möglich sind. Wir setzen dabei auf Technologieoffenheit, auch um die Transformation kosteneffizienter zu gestalten.

Die CO₂-Bepreisung als marktwirtschaftliches Instrument ist für uns das zentrale Steuerinstrument, um die Klimaziele zu erreichen – flankiert um einen funktionierenden sozialen Ausgleich sowie um wirksame und verlässliche Förderprogramme. Ohne die Akzeptanz der Menschen wird die Klimaneutralität nicht zu erreichen sein. Deshalb legen wir Wert darauf, dass – nach den bereits eingeleiteten Entlastungen bei den Energiekosten – in einem zweiten Schritt auch die im Koalitionsvertrag vereinbarte Absenkung der Stromsteuer auf das europäische Mindestmaß für alle Unternehmen sowie alle Verbraucherinnen und Verbraucher noch in dieser Legislaturperiode umgesetzt wird.

Nach über 13 Jahren SPD-Verantwortung im saarländischen Verkehrs- sowie Wirtschaftsministerium ist es notwendig, die seither aufgelaufenen Versäumnisse und Fehlentwicklungen klar zu benennen. Unser Ziel ist es, bessere Konzepte und Lösungen zu entwickeln und Mobilität und Infrastruktur in unserem Land zukunftsfähig zu machen. Von grundlegender Bedeutung hierfür sind ein effizienter öffentlicher Nahverkehr, eine starke Position im europäischen Schienennetz, technologieoffene Lösungen für klimafreundliche Mobilität, eine Infrastruktur, die sowohl den städtischen als auch den ländlichen Raum bestmöglich erschließt, sowie eine stärkere Unterstützung unserer Kommunen, um Investitionsrückstände aufzuholen.

Mit den folgenden wirtschafts- und verkehrspolitischen Maßnahmen definieren wir hierzu grundlegende Ziele für die Gestaltung unseres Landes, die wir weiterverfolgen werden und zur Umsetzung bringen wollen.

1. Das Saarland muss Autoland bleiben.

- Die Automobil- und Zulieferindustrie, einschließlich dem zugehörigen Mittelstand, ist der bedeutendste Wirtschaftszweig im Saarland. Auch aufgrund dieser Branchenkonzentration ist das Saarland wie kein anderes Bundesland von dem notwendigen Umbau von Industrie und industriellem Mittelstand hin zur Klimaneutralität betroffen. Auf diesem Weg haben die rot-grünen Fehlentscheidungen der vergangenen Jahre das Saarland überdurchschnittlich getroffen und belastet. Die Deindustrialisierung schlägt gerade hier bei uns voll zu. Produktionsverlagerungen, Standortschließungen und Arbeitsplatzabbau gefährden die industrielle Substanz des Landes und sorgen zunehmend für Zukunftsängste der Menschen.
- Eine zentrale Ursache für die Krise der Automobilindustrie ist die ideologisch verengte, einseitige Fixierung auf einzelne, politisch definierte Technologien. Während sowohl Arbeitgeber als auch Arbeitnehmer in der Autoindustrie für Technologieoffenheit plädieren, hat die SPD im Bund und in der EU das Verbrennerverbot durchgesetzt. Das war Politik gegen die Interessen der saarländischen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer. Das Verbot des Verbrennungsmotors gefährdet die herausragende Stellung des Saarlandes unter den europäischen Automobilstandorten. Dabei sind moderne Verbrennungsmotoren eine deutsche Spitzentechnologie mit Zukunft. Es wäre fahrlässig, diese Technologie sehenden Auges in andere Regionen der Welt abwandern zu lassen.

Deshalb unterstützen wir den Vorschlag des VDA sowie jüngst auch des Mercedes-Chefs: Das Verbot des Verbrennungsmotors ab 2035 muss aufgehoben werden. Denn dieses Verbot ist Ausdruck einer ideologischen, rot-grün geprägten Energie- und Klimapolitik. Wir können die Klimaziele erreichen, aber dies muss gelingen, ohne dass wir Deutschland deindustrialisieren. Das Verbrennerverbot kam überstürzt, war wenig durchdacht und ignoriert pragmatischere Lösungsansätze. Deshalb setzt sich die EVP-Fraktion im Europäischen Parlament für die Rücknahme des Verbots ein. Wir erwarten, dass die Bundesregierung diese Position im Europäischen Rat aktiv unterstützt. Deutschland muss hier eine führende Rolle einnehmen – andernfalls riskieren wir, die deutsche Automobilindustrie aus Europa zu vertreiben, ohne dass dies dem Klima tatsächlich nutzt. Im Koalitionsvertrag ist klar die Technologieoffenheit vereinbart worden – dieser Grundsatz muss sich jetzt auch in der europäischen Politik

widerspiegeln. Auch mögliche Pläne der EU-Kommission, ab 2030 nur noch vollelektrische Miet- und Unternehmensflotten zuzulassen, müssen vor diesem Hintergrund umgehend gestoppt werden.

- Bei der E-Mobilität ist durch den abrupten Stopp von Förderprogrammen unter der Ampel-Regierung große Verunsicherung entstanden. Unternehmen verdienen belastbare Perspektiven und Planungssicherheit, die nicht durch kurzfristige politische Kurswechsel oder einseitige Regulierungen untergraben wird. Kundinnen und Kunden verdienen Verlässlichkeit, u.a. durch verbindliche Förderprogramme. Ein weiterer wichtiger Beitrag zur Sicherung der Arbeitsplätze in der Autoindustrie ist es daher, die im Koalitionsvertrag vereinbarte Förderung der E-Mobilität, einschließlich Plug-in-Hybridfahrzeugen, durch gezielte Kaufanreize sowie den konsequenten Ausbau der Ladeinfrastruktur umzusetzen. Im Saarland – das bundesweit Schlusslicht bei der Anzahl öffentlicher Ladepunkte ist – besteht hier großer Aufholbedarf.
- Vor dem Hintergrund der aktuellen wirtschaftlich schwierigen Rahmenbedingungen ist die Einhaltung der europäischen CO₂-Flottengrenzwerte nicht in der ursprünglich vorgesehenen Form machbar. Die Flottenregulierung wurde im Jahr 2012 u.a. unter Annahmen einer günstigen Energieversorgung und hohen Absatzzahlen in China eingeführt. Insbesondere seit Beginn des russischen Angriffskriegs auf die Ukraine Anfang 2022 haben sich diese Grundlagen massiv verändert. Spätestens die nun auf europäischer Ebene vereinbarten Zölle auf deutsche Autoexporte in die USA machen es notwendig, Flottengrenzwerte umgehend auf den Prüfstand zu stellen, nicht erst Ende 2025 bzw. 2026. Das muss Brüssel jetzt vorziehen. Die Bundesregierung muss auch hier Verantwortung übernehmen und sich in der EU dafür einsetzen, dass die Flottengrenzwerte pragmatisch angepasst werden. Denn die jetzige Regelung birgt ein hohes Risiko für Arbeitsplatzverluste in Deutschland.
- Zugleich müssen auch die Regulierungsgrundlagen angepasst werden. Die CO₂-Emissionen dürfen nicht nur am Auspuff eines Autos gemessen werden, sondern es muss für den CO₂-Fußabdruck eine Life-Cycle-Analyse geben: Statt einer die CO₂-Bilanz verschleiernenden Betrachtung nur von der Tank- oder Ladesäule bis zum Rad sollte eine umfassendere Betrachtung von der Rohstoffgewinnung bis zur Entsorgung am Ende des Produktlebenszyklus herangezogen werden. Dadurch würde etwa auch der Einsatz von grünem Stahl beim Autobau eine massive Aufwertung erfahren.
- Gerade im Autoland Saarland darf das Auto nicht verteufelt werden. Der politische Feldzug der SPD-Alleinregierung gegen das Auto muss gestoppt werden. Es ist nicht hinnehmbar, dass die SPD das Auto zum Feind erklärt, während Tausende Arbeitsplätze im Saarland von der Automobilindustrie abhängen. Wer auf das Auto angewiesen ist,

weil er im ländlichen Raum lebt, den will sie mit Verboten oder Verteuerungen gängeln. Die Menschen mit sogenannten Push-Maßnahmen, wie teureren Parkgebühren, zu vergrämen, ist ein Irrweg. Dies ist auch deshalb inakzeptabel, da der ÖPNV auch nach 13 Jahren SPD-Verantwortung im saarländischen Verkehrsministerium nicht richtig in die Gänge kommt – weder innerhalb des Saarlandes, noch bei der Anbindung an das übrige Bundesgebiet sowie nach Luxemburg und Frankreich.

2. Stärkere Verzahnung mit der Verteidigungsindustrie als Chance.

- Angesichts der Herausforderungen in der Automobil- und Stahlindustrie liegen in einer stärkeren Verzahnung mit der Verteidigungsindustrie neue Chancen für das Saarland. Zahlreiche Autozulieferer im Saarland verfügen über exzellentes Know-how in hochpräziser Fertigung, bei Zulieferteilen oder auch in Bereichen wie Sensorik und Elektronik – Kompetenzen, die sich nicht nur in der E-Mobilität, sondern ebenso in der Wehrtechnik einsetzen lassen. Wenn es gelingt, diese Fähigkeiten gezielt auch für Aufträge aus dem Bereich der Sicherheits- und Verteidigungsindustrie zu nutzen, können wir Arbeitsplätze sichern, Wertschöpfung im Land halten und gleichzeitig dazu beitragen, dass Deutschland seiner sicherheitspolitischen Verantwortung gerecht wird.
- Die Transformation kleiner und mittlerer Unternehmen – die bislang in der Zuliefererkette der Automobilindustrie arbeiten – hin zur Verteidigungsindustrie birgt gerade für den saarländischen Mittelstand große Chancen, für manche die einzige Überlebenschance in einem schwierigen Marktumfeld. Hindernisse für kleine und mittlere Unternehmen sind vielfältig. Eine davon ist die zusätzliche Regulatorik, die Unternehmen in der Verteidigungsindustrie zu schultern haben. Die Landespolitik ist aufgefordert, diese Transformation aktiv zu begleiten, administrative Verfahren zu beschleunigen und insbesondere mit Beratung bei der zusätzlichen Komplexität der bürokratischen Anforderungen die kleinen und mittleren Unternehmen zu unterstützen.
- Der Koalitionsvertrag der Bundesregierung greift dieses Thema auf. Wichtig ist es nun, schnell die im Koalitionsvertrag vereinbarte Prüfung durchzuführen, wie die Umrüstung und Ertüchtigung vorhandener Werke für die Bedarfe der Verteidigungsindustrie unterstützt werden können. Die Landesregierung agiert hier jedoch viel zu unambitioniert. Es braucht strategische Ansiedlungsgespräche mit deutschen und europäischen Verteidigungsunternehmen, ein durchdachtes Standort- und Ansiedlungskonzept für verteidigungsrelevante Industrie und vor allem einen engagierten Einsatz auf Bundesebene, damit unsere Region bei Verteidigungsinvestitionen stärker berücksichtigt wird. Dies gilt ebenso für den Aufbau

bestehender und die Ansiedlung neuer Standorte der Bundeswehr, die einen positiven wirtschaftspolitischen Effekt für das Land haben können.

3. Strategische Neuausrichtung des Schienenverkehrs – Überregionale Perspektiven entwickeln und umsetzen – Saarland durch Nord-Süd-Anbindung massiv aufwerten.

- Die schienenbezogene Verkehrspolitik im Saarland ist völlig unambitioniert und beschränkt sich derzeit auf die viel zu zögerliche Reaktivierung lokaler Nebenstrecken. Überregionale, strategische Analysen fehlen jedoch völlig. Seit über 13 Jahren ist die SPD in der Ressortverantwortung für die Verkehrspolitik, doch weder bei der Sicherung der Strecke Saarbrücken-Paris noch hinsichtlich einer Bahnverbindung nach Luxemburg kommt die Landesregierung voran. Die Gespräche der Landesregierung mit der Deutschen Bahn verlaufen wiederholt unbefriedigend und enttäuschend, wenn es um die Verbesserung der bahnstrukturellen Anbindung des Saarlandes an das überregionale Verkehrsnetz geht.

- Ein zentrales Problem besteht in der Anbindung Saarbrückens: Die saarländische Landeshauptstadt stellt keinen Eisenbahnknoten im überregionalen, strategischen Netz dar. Saarbrücken fungiert hier lediglich als Haltepunkt auf der vorherrschenden Ost-West-Ausrichtung des Netzes zwischen Frankfurt, Mannheim und Paris. Was nahezu völlig fehlt, ist eine Nord-Süd-Betrachtung möglicher überregionaler Verbindungen.

Es existiert jedoch eine völlig unbeachtete alternative Streckenführung, die quasi parallel zur Rheinstrecke verläuft: Koblenz – Trier – Saarbrücken – Sarreguemines – Strasbourg – Appenweier. Eine Aufwertung dieser Strecke zu einer weiteren Nord-Süd-Verbindung in der Mitte Europas ließe erhebliche strukturpolitische Effekte erwarten. Dies wäre realisierbar, im Wesentlichen müsste ein Teil der französischen Strecke elektrifiziert werden. Ein solches Projekt könnte zu einem deutsch-französischen infrastrukturellen Musterprojekt mit europäischem Anspruch werden. Ein linksrheinischer ICE oder EC Basel – Strasbourg – Saarbrücken – Trier – Koblenz – Köln könnte entstehen, in Trier könnte eine Abzweigung nach Luxemburg und Brüssel erfolgen. Saarbrücken würde durch diese Lösung zu einem echten Eisenbahnknotenpunkt werden. Diese Maßnahme wäre ein Durchbruch für die Verbesserung der Schienenanbindung des Saarlandes. Deshalb setzen wir uns hierfür weiter ein.

- Die Großregion SaarLorLux ist einer der bedeutendsten grenzüberschreitenden Lebens-, Arbeits- und Wirtschaftsräume Europas. Allein aus dem Saarland pendeln

täglich mehrere Tausend Menschen nach Luxemburg. Trotz dieser Entwicklung existiert keine durchgehende Schnellverbindung per Zug zwischen Saarbrücken und Luxemburg-Stadt. Derzeitige Verbindungen sind langsam, unzuverlässig und häufig mit Umstiegen verbunden. Die Fahrzeit liegt oft bei zwei bis zweieinhalb Stunden auf einer Strecke von rund 100 Kilometern.

Wir fordern die Schaffung einer direkten, schnellen und durchgehenden Bahnverbindung zwischen Saarbrücken und Luxemburg-Stadt, mit einer Fahrzeit deutlich unter zwei Stunden, perspektivisch 60 Minuten, einem regelmäßigen Takt von mindestens stündlich, perspektivisch halbstündlich, sowie durchgehende Direktverbindung ohne Umstieg. Wir halten grundsätzlich die Realisierung einer Schnellverbindung Saarbrücken – Luxemburg bis spätestens für 2030 für machbar. Eine wichtige Grundlage hierfür ist die umgehende Fertigstellung einer laufenden Machbarkeitsstudie, die allerspätestens bis Ende des Jahres erfolgen muss.

In Ergänzung hierzu muss die Anbindung an den Flughafen Frankfurt verbessert werden. Dies könnte einfach erreicht werden, indem die gut getaktete und bestehende Verbindung RE 1 („SÜWEX“) Koblenz – Saarbrücken – Mannheim bis Frankfurt Hbf und Frankfurt Flughafen verlängert wird. Zusätzlich müsste die Nahetalstrecke (Saarbrücken – Neunkirchen – St. Wendel – Idar-Oberstein) getaktet zum Flughafen fahren.

- Eine weitere deutliche Verbesserung sollte zudem dadurch erfolgen, dass ab Saarbrücken künftig auch nächtliche Fahrten zu entfernteren Städten mit Zielankunft am Morgen möglich sind, wie dies von anderen größeren Bahnhöfen längst der Fall ist.

Darüber hinaus könnten neue Verbindungen, die nicht in Saarbrücken starten oder enden, mehr Fernverkehrsverbindungen eröffnen. Eine direkte Verbindung über Saarbrücken zwischen Frankfurt Flughafen und Paris Flughafen Charles de Gaulle würde die beiden Flughäfen bestens anbinden. Unabhängig davon müssen alle Zeitreserven auf dem Nordast der Verbindung Frankfurt-Paris schnellstmöglich gehoben werden. Überdies sollten die konkreten Planungen verschiedener europäischer Bahngesellschaften (z.B. Schweizerische Bundesbahnen) zum Anlass genommen werden, dass die geplante Anfahrt von London durch den Eurotunnel über Saarbrücken führt und somit weitere Fernverkehrsverbindungen über das Saarland führen.

- Auch wer innerhalb des Saarlandes den Schienenverkehr stärken will, muss mehr tun als die SPD-Alleinregierung. Die Machbarkeitsstudien für Primstalbahn, Messebahnhof und Rosseltalbahn bescheinigen ein klares Potenzial. Dass Verkehrsministerin Berg

allein für die Beauftragung und Durchführung der Streckenplanung sowie der Planfeststellung mindestens sieben Jahre veranschlagt, ist enttäuschend und nicht vermittelbar. Gerade bei der Primstalbahn mit ihrem herausragenden Kosten-Nutzen-Faktor von 3,8 sind solche Zeithorizonte nicht akzeptabel.

Die Primstalbahn bietet nicht nur einen Spitzenwert beim Nutzen-Kosten-Faktor, sondern auch grenzüberschreitendes Potenzial mit Blick auf eine mögliche Verlängerung ins französische Bouzonville sowie – in Kombination mit einer Elektrifizierung der Illtal-Strecke – als Entlastungsstrecke für die Saar-Schiene. Auch die Rosseltalbahn wurde positiv bewertet.

Der Messebahnhof Saarbrücken sollte als erster Schritt kurzfristig reaktiviert werden, um eine Anbindung des neu entwickelten Stadtteils „Schanzenberg“ der Landeshauptstadt anzubinden.

- Wir setzen uns für zukunftsfähige, fair finanzierte Bahnunterführungen ein: Die Deutsche Bahn plant voraussichtlich 2028/2029 eine umfassende Sanierung der Strecke Mannheim–Saarbrücken, inklusive der Bahnunterführungen. Nach aktueller Rechtslage (§ 12 Eisenbahnkreuzungsgesetz) werden diese jedoch nur im historischen „Bestand“ der Kaiserzeit erneuert, sodass selbst Unterführungen aus der Kaiserzeit nach damaligen Dimensionen wiederaufgebaut würden – ohne Rücksicht auf heutige Verkehrsbedarfe. Kurz: Geplant wird für die Kutsche des 19. Jahrhunderts, nicht für den Bus oder den Pkw des 21. Jahrhunderts. Wollen Kommunen zeitgemäße Anpassungen wie breitere Geh- und Radwege, müssen sie die erheblichen Mehrkosten von leicht über 20 Mio. Euro selbst tragen. Um dies zu ändern, regen wir eine gemeinsame politische und gesetzliche Initiative an, damit die historische Sanierung solcher Strecken sich an den heutigen Verkehrsrealitäten orientiert, ohne die Kommunen finanziell zu überlasten.

4. Ein Land, ein Verkehrsverbund – attraktiver ÖPNV als Alternative, nicht als Zwang.

- Eine lebenswerte Heimat und attraktive Wohnregionen brauchen gerade auch im ländlichen Raum eine gute Anbindung über den öffentlichen Nahverkehr. Der ÖPNV ist zudem ein wichtiger Faktor in Sachen Klimaschutz. Gleichwertige Lebensverhältnisse bedingen auch eine gute verkehrstechnische Anbindung an Infrastrukturen, die es leider in unseren Dörfern zum Teil nicht mehr gibt. Aufgrund fehlender Alternativen ist das Mobilitätsverhalten der meisten Saarländerinnen und Saarländer deshalb momentan stark durch das Auto geprägt. Auch aus Sorge um den Klimaschutz ist jedoch bei vielen das Bewusstsein für das eigene ökologische Mobilitätsverhalten

gewachsen. Es besteht die Bereitschaft, vom Individualverkehr zumindest teilweise auf den klimaschonenderen öffentlichen Nahverkehr umzusteigen – wenn es erreichbare, bezahlbare und bedarfsgerechte Angebote gibt. Dies ist momentan jedoch bei Weitem nicht der Fall. Auch deshalb wehren wir uns entschieden gegen politische Konzepte, die die Menschen umerziehen wollen. Ein attraktiver ÖPNV darf nicht in Gegnerschaft zum Auto entwickelt werden.

- Die im Saarland vorhandenen Strukturen und Zuständigkeiten erweisen sich in zunehmendem Maße als ineffizient und als Hemmnis für eine sinnvolle Weiterentwicklung des ÖPNV. Eine unzureichende Abstimmung der kleinteiligen Wabenstruktur sorgt dafür, dass viele Ziele nur mit mehreren Umstiegen zu erreichen sind. Fahrgäste müssen heute mitunter einen enormen Zeitaufwand in Kauf nehmen, um beispielsweise von kleineren Ortschaften im ländlichen Raum zur nächstgrößeren Stadt zu gelangen. Zum Teil ist dies gar durch fehlende Anbindungen nahezu unmöglich. Eine überdimensionierte Organisationsstruktur mit 14 kommunalen und privaten Verkehrsbetrieben ist eine wesentliche Ursache hierfür. Über die Bündelung bei zukünftig nur noch einem Aufgabenträger bzw. einem einzigen, einheitlichen Verkehrsverbund können lähmende Zwischenschritte entfallen. Gerade Strecken, die Kreisgrenzen überschreiten, können so besser aufeinander abgestimmt und umfassender geplant werden.
- Wir wollen verlässliche Mindeststandards für die Anbindung jedes Ortsteils an die Mittelzentren der Kreise einführen, die eine gleichmäßige Anbindung des ländlichen Raums sicherstellen und somit auch im Land für gleichwertige Mobilitätsqualität sorgen. Zukünftig soll es im Saarland höchstens drei Verkehrsringe geben, die um Saarbrücken gelegt werden: einen Innenring um Saarbrücken, einen mittleren Ring um Homburg, Neunkirchen und Saarlouis sowie einen äußeren Ring um St. Wendel und Merzig.
- Besondere Aufmerksamkeit verdient die Vernetzung der Verkehrsmittel und die Lösung für die letzte Meile. Die Kombination von Bahn, Bus, Bürgerbussen, Sammeltaxen, Fahrrädern, Pedelecs und E-Scootern sowie die Etablierung nachfrageorientierter Konzepte sind dabei zentral. Ausreichend PKW-Parkplätze an Bahnhöfen, gute Anbindung an Radwege, sichere Fahrradstellplätze, Ladestationen für Pedelecs und barrierefreie Einstiege gehören ebenso dazu wie der Ausbau von Radschnellverbindungen und die Verbesserung des Radwegenetzes. Außerdem müssen die Potenziale der Digitalisierung für einen zugangsfreundlichen ÖPNV weiter ausgeschöpft werden, etwa hinsichtlich Routenfindung, Buchung und Bezahlung aus einer Hand. Zur Zugangsfreundlichkeit gehört aber auch, die Bedürfnisse älterer Menschen angemessen zu berücksichtigen und weiterhin auch für sie gut zugängliche

Nutzungsangebote vorzuhalten (z.B. Bezahlung nicht ausschließlich per App; gut lesbare Fahrpläne).

5. Funktionierender Zukunftsplan für den Flughafen Saarbrücken ist überfällig.

- Der Flughafen Saarbrücken-Ensheim ist für das Saarland heute ein unverzichtbarer Standortfaktor – sowohl für die Erreichbarkeit unserer Region als auch für Wirtschaft, Tourismus und die Bundeswehr. Während die Sicherheit am Flughafen stetig weiter verbessert wird, liegen die Passagierzahlen jedoch seit Jahren auf deutlich unterdurchschnittlichem Niveau. Der aktuelle DLR-Touristik-Report zeigt, dass sich der touristische Luftverkehr bundesweit erholt und spürbar wächst. Besonders kleinere Flughäfen profitieren von dieser Entwicklung, die am Flughafen Saarbrücken allerdings vorbeigeht.
- Der Saarbrücker Flughafen ist einer von 15 internationalen Verkehrsflughäfen in Deutschland, das ist grundsätzlich ein besonderer Standortvorteil für das Saarland. Der Flughafen hat ein großes Potenzial beim Frachtverkehr und ist, neben dem Urlaubsverkehr, auch für Geschäftsreisende sehr wichtig. Für die Saarländerinnen und Saarländer wie für die Saar-Wirtschaft könnten neue Flugziele und eine Ausweitung des Frachtaufkommens enorme Vorteile bringen. Überlegungen, künftig auch sogenannte Billig-Airlines unter fairen Bedingungen ins Angebot aufzunehmen, können ein Schritt in die richtige Richtung sein – aber nur, wenn den Überlegungen endlich auch Taten folgen.
- In den letzten zehn Jahren hat der Flughafen Saarbrücken über 20 Millionen Euro an Betriebsbeihilfen erhalten, um operative Verluste auszugleichen. Auch für die kommenden Jahre rechnet die Landesregierung mit weiterem Defizit und dem Bedarf an Zuschüssen. Es kann nicht sein, dass Jahr für Jahr Millionen an Steuergeldern in den Betrieb fließen, ohne dass eine echte Perspektive erkennbar ist, wie diese Zuschüsse mittelfristig sinken sollen. Wir bekennen uns zu unserem saarländischen Flughafen, jedoch muss die Landesregierung schnell ein schlüssiges Konzept vorlegen, um den Flughafen zu sichern und die große Abhängigkeit von staatlichen Subventionen zu verringern. Das bisherige Agieren der SPD gibt Anlass zu großer Sorge, denn es zeigt sich, dass die bisherigen Aussagen der Landesregierung zur Entwicklung des Flughafens lediglich Beruhigungsspielen waren. Mehrfach in den vergangenen Jahren hat Wirtschaftsminister und Flughafen-Aufsichtsratschef Barke erklärt, dass der Flughafen ohne Beihilfen auskommt – alle Fristen und Ankündigungen hat Barke dann jedoch nicht erreicht. Wir fordern die Landesregierung auf, zügig ein Konzept vorzulegen und darzustellen, wie sie den Betrieb des Flughafens zukünftig beihilfekonform

sicherstellen will. Es braucht Planungssicherheit, deshalb erwarten wir konkrete Schritte und klare, nachprüfbare Zahlen.

6. Die Moselschleusen zukunftsfest machen.

- Mehrere Unfälle an den Moselschleusen in den letzten Monaten zeigen einen dringenden Handlungsbedarf. Die damit verbundenen Unterbrechungen des Schiffsverkehrs hatten schwerwiegende Folgen für Transportketten, Zeitpläne und wirtschaftliche Abläufe. Deshalb ist es von besonderer Bedeutung, die Mosel als zentrale Verkehrsader für Wirtschaft und Industrie auch im Saarland zukunftssicher zu machen. Hierzu braucht es den zeitnahen Ausbau der Moselschleusen. Das Infrastruktur-Sondervermögen der Bundesregierung bietet die finanzielle Grundlage, um gezielt auch in zukunftsfähige Wasserstraßen zu investieren. Die Moselschleusen müssen hier eine besondere Priorität erhalten.

7. Rückenwind für Fahrradinfrastruktur

- Das Fahrrad ist ein Schlüssel für klimafreundliche und alltagstaugliche Mobilität, auch im Saarland. Wir wollen unser Land zu einer Radverkehrsregion entwickeln, in der der ländliche Raum durch attraktive Radwege mit den Mittelzentren und dem Oberzentrum Saarbrücken verbunden sind. Dazu gehören Radschnellwege auf zentralen Achsen, etwa Saarbrücken – Völklingen – Saarlouis, Saarbrücken – St. Ingbert – Homburg und Saarbrücken – Merzig – Trier. Diese Achsen sollen sowohl Berufspendlerinnen und -pendler als auch Freizeit- und Tourismusverkehre bedienen.

Wir setzen auf eine durchgängige Vernetzung: sichere Radwege bis in die Ortsteile, Abstell- und Lademöglichkeiten an Bahnhöfen sowie digitale Angebote, die Rad, Bus und Bahn über eine gemeinsame Plattform verbinden. Das Saarland kann so ein Modell für kompakte, grenzüberschreitende Radverkehrsnetze in Europa werden – mit direkter Anbindung an Luxemburg und Frankreich.

8. Investitionsrückstände aufholen – 100 Prozent der Bundes-Infrastrukturmittel für die kommunale Ebene.

- Die saarländischen Kommunen gehören zu den finanzschwächsten in ganz Deutschland, gleichzeitig tragen sie die Hauptlast bei der Unterhaltung der öffentlichen Infrastruktur, etwa für kommunale Straßen und Brücken. Mit dem

Transformationsfonds hat die Landesregierung zudem ein milliardenschweres Sondervermögen geschaffen, mit dem sie unter anderem in die Landes-Infrastruktur investieren will. Unsere Kommunen verdienen daher einen besonderen Fokus, denn sie dürfen nicht weiter abgehängt werden.

- Wir bekräftigen deshalb unsere Position als CDU im Saarland: Die 1,2 Milliarden Euro für das Saarland aus dem Infrastrukturpaket des Bundes müssen zu 100 Prozent an die kommunale Ebene weitergegeben werden, damit sie dort auch für die kommunale Verkehrsinfrastruktur genutzt werden können. Auch die kommunale Familie im Saarland erhebt diese Forderung – parteiübergreifend. Zudem haben zahlreiche Stadt- und Gemeinderäte sowie Kreistage entsprechende Resolutionen beschlossen.
- Das von der Bundesregierung vorgelegte „Gesetz zur Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen von Ländern und Kommunen (LUKIFG)“ stellt klar: Die Bundesländer müssen die konkrete Höhe des Anteils festlegen, der aus dem Infrastrukturpaket für die kommunale Infrastruktur verwendet wird. Die Landesregierung muss also den genauen Anteil festlegen, wie viele der Gelder aus dem Infrastrukturpaket an die kommunale Infrastruktur geht. Bloße Projektförderungen, wie die SPD-Alleinregierung es will, sind eine unzulässige Bevormundung. Es bedarf stattdessen einer verbindlichen, eindeutig bezifferten Mittelzuweisung an die kommunale Ebene, gerade auch um den Kommunen frühzeitig Planungssicherheit zu geben. Jetzt kommt es darauf an, die kommunalen Spitzenverbände umgehend in die Mittelverteilungspläne einzubeziehen. Die SPD darf dieses Thema nicht auf die lange Bank schieben.