

Stellungnahme der Plattform Mobilität Saar-Lor-Lux zum VEP ÖPNV Saarland

Anhörung des Ausschusses für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr – Landtag des Saarlandes am 21.04.2021

Sehr geehrte Damen und Herren,

Wie im VEP Entwurf erwähnt stammt der letzte Verkehrsentwicklungsplan aus dem Jahr 1998.

Einige Vorschläge des alten VEP, z.B. zum Ausbau der Saarbahn, finden sich im aktuellen Entwurf ansatzweise wieder.

Die Plattform Mobilität sieht eine große Chance in der Umsetzung des VEP, der in manchen Dingen vielleicht etwas überambitioniert, in anderen Dingen etwas halbherzig erscheint. Die grundlegende Richtung aber stimmt.

Bemerkungen zu den einzelnen Themenfeldern:

1. Beteiligung

Die Plattform Mobilität hält eine Beteiligung von Verbänden und Bürgern für grundlegend.

Im VEP Projektbeirat waren viele Verbände vertreten, auch viele Aufgabenträger im Bereich ÖPNV. Leider setzte die Beteiligung der Bürger oder der Gemeinden, die keine Aufgabenträgerschaft im ÖPNV innehaben, erst sehr spät ein.

Zwei öffentliche Veranstaltungen in 4 ½ Jahren waren zu wenig, die Plattform Mobilität hätte sich zumindest im jedem Landkreis und im Regionalverband eine „Öffentliche Veranstaltung“ gewünscht.

2. Tarifsysteem

Die Plattform Mobilität begrüßt die Reformierung des Tarifsystems.

Übersichtliche Tarife sind ein Grundpfeiler für die Akzeptanz, natürlich auch günstige Fahrpreise aber wichtiger ist das Angebot im ÖPNV. Günstige Fahrpreise nützen dort nichts, wo es keine vernünftigen ÖPNV Angebote gibt (Wochenenden).

Leider bleibt die Tarifreform hinter den Erwartungen zurück, daran Schuld ist auch die Beibehaltung des sehr engmaschigen Wabensystems.

Im neuen Tarifsysteem profitieren die Vielfahrer und das auf längeren Strecken.

Positiv sind die günstigen Tagestickets zu bewerten, ebenso die Mobilitätstickets nach 09:00 Uhr, ebenso die Geschwisterrabatte.

Fahrten im Nahbereich und spontane Fahrten bleiben teuer.

3. Eine S-Bahn für das Saarland

Die Idee einer S-Bahn Saarland ist nicht neu, erste Initiativen gab es schon anfangs der 1970er Jahre von der Deutschen Bundesbahn, später wurde das in den 1990er Jahren

entwickelte Saarbahnkonzept wieder als Grundstock eines Saarländisches S-Bahn Betriebes genannt.

Für die Plattform Mobilität spielt es keine Rolle, ob das Konzept Saarland S-Bahn oder Saarland Regionalbahn oder Regionalstadtbahn heißt, wichtig ist das Angebot.

Ein neues „Corporate Identity“ ist immer mit erheblichen Kosten verbunden, da stellt sich die Frage, ob diese Gelder nicht besser in die Infrastruktur und die Angebote fließen.

Die Vision eines 15 Minutentaktes auf einigen Streckenabschnitten ist ein Blick in die Zukunft und im eigentlichen Sinn zu begrüßen, allerdings teilen wir die Bedenken mit DB Netz, dass ein 15 Minutentakt z.B. zwischen Saarbrücken und Saarlouis bei der vorhandenen Infrastruktur schwer umzusetzen ist, zusätzlich zu den S-Bahnen kommt noch der SÜWEX Verkehr hinzu.

Durch den auf der Strecke starken Güterverkehr oder zusätzlichen Verkehr bei Umleitungen, käme das S-Bahn Angebot aus dem Takt oder der Güterverkehr würde stark beeinträchtigt.

Daher hält die Plattform Mobilität einen Halbstundentakt (zusätzlich SÜWEX - VLEXX RE`s) auf den Magistralen für erstrebenswert (auch am Wochenende/Tourismus), zusätzlich kann der Takt in der HVZ (► Berufspendler) verdichtet werden.

Für Bahnen am Rande des Verdichtungsraumes ist ein Stundentakt mit Verdichtungen in der HVZ umsetzbar. (Wir geben zu bedenken, dass der untergeordnete Busverkehr den Bahnverkehr dementsprechend abbilden muss, sodass keine langen Wartezeiten entstehen)

Falls eine S-Bahn Saarland in der Zukunft nicht umgesetzt werden sollte, dann müssen zumindest die von der Plattform Mobilität vorgeschlagenen zu reaktivierenden Bahnstrecken ans Netz gehen und zumindest mit den Bahnknoten (Merzig – Dillingen/Saarlouis – Völklingen – Saarbrücken) verknüpft werden.

4. Neue Haltepunkte

Ein wichtiger Bestandteil des VEP Saarland sind neue Haltepunkte, dies wird von der Plattform Mobilität sehr begrüßt. Auch die Verlegung bestehender Haltepunkte wird von der Plattform Mobilität unterstützt, besonders wenn dadurch eine bessere Anbindung an den restlichen ÖPNV oder eine bessere fußläufige Erreichbarkeit erreicht werden kann. (Konkrete Vorschläge wurden auch schon von der Plattform Mobilität erarbeitet (► Ensdorf – Landsweiler-Reden – Dillingen Aluwerk/Niedtalbahn – Siersburg An der Windmühle/Niedtalbahn)

Die im VEP genannten neuen Haltepunkte sind überwiegend zweckmäßig, teilweise wird es aber Probleme mit der vorhandenen Infrastruktur geben. (Gleislage, Gleisbelegung, Anbindung). Hier muss eine sinnvolle Kosten/Nutzen Abwägung durchgeführt werden.

5. Reaktivierung von Eisenbahnstrecken

Für die Plattform Mobilität ist die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken (Nutzung als Saarbahn oder S-Bahn/Regionalbahn) die wichtigste Säule im Verkehrsentwicklungsplan und auch für die Landesentwicklung des Saarlandes.

Viele Strecken und Trassen sind noch vorhanden, diese können wesentlich dazu beitragen den Verkehr auf den Straßen zu entlasten, neben dem Personenverkehr auch im Güterverkehr.

Die Plattform Mobilität wird sich in ihrer Stellungnahme für das MWAEV noch detailliert dazu äußern.

Grundlegend müssen folgende Strecken wieder ans Netz:

Bisttalbahn (Überherrn – Völklingen)

Rosseltalbahn (Großrosseln – Fürstenhausen – Saarbrücken)

Primstalbahn (Wadern Dagstuhl – Primswweiler – Dillingen), zusätzlich der Lückenschluss Primswweiler/Körprich nach Lebach.

Bahnstrecke Merzig – Losheim – (Niederlosheim)

Die im VEP genannten Neubaustrecken, auch für die Saarbahn, haben durch eine vertiefende Planfeststellung eine längere Vorlaufzeit, **daher müssen die Reaktivierungen auf bestehenden und nicht entwidmeten Strecken (§23 AEG – Freistellung von Eisenbahnbetriebszwecken) priorisiert werden.**

Leider wurden im VEP die Ostertalbahn (Ottweiler – Schwarzerden) und die Köllertalbahn (Völklingen – Püttlingen – Etzenhofen) nicht berücksichtigt.

Die Plattform Mobilität sieht aber auch in diesen Strecken Potential für den Personenverkehr (teilweise Güterverkehr).

Im Bund ist eine Aktualisierung der „Standardisierten Bewertung“ in Arbeit, das bedeutet, dass die Nutzen-Kosten Analyse in Zukunft für einige Bahnstrecken (auch ländlicher Raum) besser ausfallen können.

Daher muss das MWAEV in der Forstschreibung des VEP Saarland besonders die Reaktivierung der Köllertalbahn (Völklingen – Püttlingen ► 1. Schritt / Püttlingen – Etzenhofen ► 2. Schritt) und die Reaktivierung der Ostertalbahn in den Fokus nehmen.

Allerdings darf der Zeitrahmen bei Reaktivierungen nicht in Richtung 20 Jahre gehen, der Horizont bei der Reaktivierung von Bahnstrecken sollte bei maximal 10 Jahren liegen.

6. Ausbau des Saarbahn-Netzes

Der Ausbau des Saarbahnnetzes wurde leider im Saarland in den letzten Jahrzehnten verschlafen.

Die Plattform Mobilität steht der Erweiterung des Saarbahnnetzes positiv gegenüber.

Die Erweiterung des Netzes kann über reaktivierte Bahnstrecken erfolgen (Betrieb nach EBO/Eisenbahnbetriebsordnung) oder über Neubaustrecken (Betrieb BOStrab/Betriebsordnung Straßenbahn) abgewickelt werden.

Bei Neubaustrecken, besonders innerorts, ist allerdings der Zeitrahmen sehr groß, die Planfeststellungsverfahren und Bauvorhaben laufen sehr lange (10-20 Jahre), bei Nutzung von (reaktivierten) Bahnstrecken liegt der Zeithorizont bei 5-10 Jahren.

Für einen Saarbahnbetrieb eignen sich besonders die Bisttalbahn und die Rosseltalbahn, diese Strecken haben zum Teil noch Fahrdrabt (Saarbrücken – Fürstenhausen und Völklingen - Wehrden).

Auf den Gesamtstrecken war schon mal Fahrdrabt vorhanden, sodass bei Neuverlegung des Fahrdrabtes ein komplett neues Planfeststellungsverfahren entfällt.

Auf diesen Strecken würde die Saarbahn nach EBO/Eisenbahnbetriebsordnung fahren.

7. Infrastrukturmaßnahmen VEP ÖPNV

Im Entwurf des VEP ÖPNV sind viele Infrastrukturmaßnahmen vorgesehen, darunter die Reaktivierung von Bahnstrecken als auch die Erweiterung und der Neubau von Strecken.

Für die Plattform Mobilität hat, wie schon erwähnt, die Reaktivierung von vorhandenen Bahnstrecken Vorrang.

Die Plattform Mobilität stellt fest, dass die Infrastrukturmaßnahmen nicht überall ausreichen, um einen 15 Minuten S-Bahn-Takt zu gewährleisten.

Zwischen Saarbrücken und Saarlouis sieht die Plattform Mobilität die Gefahr, dass die Streckenkapazität nicht ausreicht um den gewünschten S-Bahn Takt, plus SÜWEX, plus Güterverkehr zu verkraften.

Daher fordert die Plattform Mobilität einen Regionalbahn - Halbstundentakt auf den Magistralen (Kaiserslautern - Homburg – Trier / Saarbrücken – Neubrücke Nahe / Homburg – Illingen) auch an Wochenenden und Feiertagen. (Verdichtungen zum Berufsverkehr)

Die heutige RB 76 Saarbrücken – Wemmetsweiler – Neunkirchen – Homburg kann sofort im Stundentakt angeboten werden. **Dies kann schon zum Fahrplanwechsel Dezember 2021 oder 2022 erfolgen.**

Die „Nebenstrecken“ sollten einen Stundentakt (auch am Wochenende) plus Verdichtung im Berufsverkehr aufweisen.

Die Saarbahnstrecken, die als Eisenbahn betrieben werden (Rosseltalbahn/Bisttalbahn), sollen im Halbstundentakt bedient werden, Sonn- und Feiertags mindestens im Stundentakt.

8. Optimierung des Busnetzes

Im VEP Saarland sollen die heutigen R-Busse (Regionalbuslinien) in die neuen Produkte Plus Bus und X Bus aufgespalten werden.

Die Plattform Mobilität stellt sich auch hier die Frage, ob man die Kosten für ein neues „Corporate Identity“ nicht besser in die Bestellung von Verkehr, den Ausbau der (digitalen) Infrastruktur und für die Bewerbung des ÖPNV nutzen soll.

Im VEP Entwurf wird auf Plus-Bus Linien hingewiesen, die an Sonn- und Feiertagen im Zweistundentakt fahren sollen.

Die Plattform Mobilität fordert einen Stundentakt auch an Sonn- und Feiertagen, besonders in Bezug auf die Anbindung von Bahnstrecken und in Bezug auf den Freizeit- und Tourismusverkehr.

9. Visitenkarte der Haltepunkte - Barrierefreiheit

In Bezug auf die Ausgestaltung der Haltepunkte und deren Umfeld sieht die Plattform Mobilität noch erheblichen Handlungsbedarf.

Leider wird auch im Rahmen des Bahnhofsentwicklungsprogrammes von Seiten des Landes zu wenig getan, auch finanziell.

Viele Bahnhaltepunkte oder Bahnhöfe schrecken eher von der Nutzung des ÖPNV ab.

Leider haben auch viele Kommunen das Umfeld von Haltepunkten, ZOB's oder Haltestellen nicht im Blick, hier bedarf es dringend einer Qualitätsoffensive.

Eine große Anzahl von Haltestellen und Bahnhaltepunkten sind immer noch nicht barrierefrei oder sie sind nur teilweise oder „pseudo“ barrierefrei.

Auch hier bedarf es erheblicher Anstrengungen, allen Menschen eine Teilhabe am ÖPNV zu ermöglichen.

10. ÖPNV und Tourismus

Das Saarland bezeichnet sich als Tourismusland, leider ist die Anreise ins Saarland oder zu den Sehenswürdigkeiten immer noch zu sehr auf das Auto abgestimmt.

Besonders an Wochenenden und Feiertagen ist die Anbindung vieler saarländischer Tourismusziele schlecht oder sogar gar nicht gegeben.

Hier muss das MWAEV gemeinsam mit der Tourismuszentrale des Saarlandes Verbesserungen ausarbeiten.

In Verbindung mit einer Gästekarte muss saarlandweit die Nutzung des ÖPNV kostenlos werden.

Auch muss die ÖPNV Anbindung touristischer Ziele besser beworben werden.

Im Saarland gibt es selbst zwei Touristische Bahnen, die Ostertalbahn und die Bahnstrecke Merzig – Dellborner Mühle werden im Tourismus- bzw. Museumsbahnbetrieb befahren.

Auch hier zeigt die Tourismuszentrale des Saarlandes kein Interesse, diese Bahnstrecken zu fördern, sei es durch Werbung oder Vermarktung.

Auch im Gegensatz zu anderen Bundesländern gibt es im Saarland keine Förderungen durch das MWAEV, sei es für die Infrastruktur oder **für bestellte Tourismusverkehre.**

11. Schlussbemerkungen

Ein guter ÖPNV kostet Geld, ein Großteil der Gelder für die Verkehre, die vom Land bestellt werden, kommt aus Berlin (Regionalisierungsmittel).

Diese können in Zukunft ausreichen um die von der Plattform Mobilität geforderten Angebote im Bereich SPNV (Schienenpersonennahverkehr und Regionalbuslinien) durchzuführen.

Wie anfangs schon erwähnt muss aber die Ebene darunter, also die Kommunalebene und Landkreisebene mit dem VEP ÖPNV des Landes Schritt halten, damit die Vorteile des VEP Saarland in die Fläche gelangen. Hier wird das Land wohl auch verstärkt Landesmittel einsetzen müssen, um den Gesamt ÖPNV zu stärken, **die Schaffung eines „richtigen“ Verkehrsverbundes bietet sich an.**

Gelder für Digitalisierung und Marketing sind wichtige Investitionen in die Zukunft, der ÖPNV muss endlich in der Mitte der Gesellschaft ankommen und nicht nur rein als Nutzung durch die sozial Schwachen angesehen werden.

Klar, die Umsetzung wird Jahre dauern aber es darf keine Zeit verloren gehen, die Projekte müssen in die sofortige Umsetzung.

Zeiträume von 20 Jahren sind zu lang, der Hauptteil des VEP Saarland muss in 10 Jahren umgesetzt sein oder sich zumindest in der Umsetzung befinden.

Die Verträge für die Regionalbahnen laufen 2034 aus, die des SÜWEX im Jahr 2029, die des RE 3 von VLEXX im Jahr 2036. Bis dorthin muss das Haus VEP Saarland nicht nur das Fundament aufweisen, nein das Haus muss fertig gebaut sein, auch durch ständige Evaluierungen und Ergänzungen.

Die Plattform Mobilität wird weiter an der Verbesserung des saarländischen und grenzüberschreitenden ÖPNV arbeiten und in den Regionen und auf Landesebene mitwirken.

Noch ein Wort zur im VEP erwähnten Niedtalbahn:

Die Plattform Mobilität ist schon seit über einem Jahr irritiert und verärgert, dass von vielen Seiten immer von einer Reaktivierung der Niedtalbahn gesprochen und geschrieben wird.

Die Infrastruktur muss nicht reaktiviert werden, die Strecke ist vorhanden, betriebsbereit und befahrbar.

Einziger Knackpunkt ist zur Zeit der fehlende Fahrdienstleiter in Bouzonville.

Wir wundern uns auch, dass immer eine NKU (für eine Reaktivierung) angeführt wird, die eigentlich gar nicht nötig ist.

Die Talbrücke Niedaltdorf ist laut DB Netze noch mindestens 10 Jahre (plus X) befahrbar.

Dies bedeutet, was der Strecke aktuell fehlt ist allein der Verkehr.

Die Firma Europorte möchte gerne Verkehr über die Strecke abwickeln, auch Saarstahl hat schon Bereitschaft erkennen lassen, Güterzugtrassen über die Niedtalbahn zu bestellen. Dies scheitert aber zuerst **nur am fehlenden Fahrdienstleiter in Bouzonville.**

Auch der Personenverkehr kann sofort zumindest bis Bouzonville stattfinden, das Land (MWAEV) muss nur bereit und Willens sein, Verkehre bis Bouzonville zu bestellen, so wie es die Nachbarn in Rheinland-Pfalz auf der Strecke nach Wissembourg tun.

Bei einem regelmäßigen Personen- und Güterverkehr wird sich das Problem des Fahrdienstleiters lösen lassen (müssen).

Wenn die Strecke in den nächsten Jahren regelmäßig befahren wird und die DB AG sowie die SNCF Einnahmen generieren, ist die Bereitschaft wesentlich höher auch in die Strecke zu investieren.

Dies bedeutet, dass die Sanierung der Talbrücke Niedaltdorf (und andere Maßnahmen) aus Mitteln der DB saniert werden können (müssen), dazu bietet sich auch die LuFV III Förderung an, auch das Infrastrukturbeschleunigungsgesetz kann hier greifen, sowie auf deutscher Seite, das Schienengüterfernverkehrsförderungsgesetz.

Die Plattform Mobilität hat den Eindruck, dass von vielen Akteuren in Bezug auf die Niedtalbahn eher das Pferd von hinten aufgezäumt wird, anstatt aktiv nach Vorne zu denken.

Auch entsteht der Verdacht, dass von einigen Seiten auf Zeit gespielt wird, darunter auch die DB AG mit DB Netz und das MWAEV. Dies zeigt sich auch daran, dass hier die Strecke oft schlecht gerechnet wird.

Wenn der grenzüberschreitende Verkehr auf der Niedtalbahn nicht gewollt ist, dann sollte dies auch klar formuliert und der Öffentlichkeit mitgeteilt werden.

Wenn der Verkehr aber gewollt ist, dann muss man aktiv handeln und nicht lamentieren oder "herumzicken" und nicht immer die negativen Aspekte herauspicken, sondern die Dinge angehen welche schnell umsetzbar sind.

► Den Personenverkehr bestellen, auch evtl. als Probetrieb für einen gewissen Zeitrahmen.

Informationen gibt es garantiert bei den Kollegen in Rheinland-Pfalz (Werner Schreiner / Michael Heilmann / Fritz Engbarth)

Zur Zeit dürfen Fahrzeuge der Baureihen 628, 643 (DB Regio) und 620/622 (VLEXX) die Grenzbahnhöfe anfahren.

Das Saarland selbst hat noch ein Pfund in der Hand, laut Informationen der Plattform Mobilität hat das **Saarland vor Jahren zwei Fahrzeuge der Baureihe SNCF X73900 (DB Baureihe 641) finanziert.(X 73914 + 73915)**

Diese Fahrzeuge werden zur Zeit auf der Strecke Saarbrücken - Forbach (Metz) eingesetzt.

Diese Fahrzeuge haben sogar eine komplette Deutschland/Frankreichzulassung und könnten auch bis Thionville fahren.

Wenn zum Fahrplanwechsel Dezember 2024 die neuen Polyvalent/Regiolis Triebwagen auf den Strecken Saarbrücken - Metz und Saarbrücken Strasbourg eingesetzt werden, dann werden einige Triebwagen der BR X73900 (Baleine Bleu) mit den beiden vom Saarland finanzierten Fahrzeuge frei und deren Einsatz kann zwischen Dillingen und Bouzonville (Thionville) stattfinden.

https://de.wikipedia.org/wiki/Alstom_Coradia_A_TER#SNCF_X_73900

Anmerkungen:

Da der VEP Saarland nur das übergeordnete Gerüst für den restlichen ÖPNV vorgeben kann oder möchte, bestehen natürlich viele strukturelle Probleme im Unterbau weiter oder wurden durch das neue ÖPNV Gesetz aus dem 2016 noch fundamentierrt.

Ein verdichteter Takt im Landesnetz wirkt in die Fläche nur so gut, wenn er auch vor Ort umgesetzt wird.

Dies erscheint unter den heutigen Umständen sehr schwierig, **denn die ÖPNV Landschaft im Saarland, außerhalb der Verantwortung des Landes als Aufgabenträger, ist sehr zersplittert, kleinteilig und verschieden aufgestellt.**

Aufgabenträger sind Landkreise, Kommunen oder Regionalverbände und es gibt sogar „Eigenwirtschaftliche Verkehre“.

Die Zusammenarbeit der einzelnen ÖPNV Anbieter knirscht an allen Ecken und Kanten, oftmals wird auch gegeneinander gearbeitet und der Fahrgast bleibt Beiwerk.

Auf den ersten Blick sind einige Regionen sehr gut aufgestellt wie z.B. der Landkreis Saarlouis, der Raum Neunkirchen, die Kreise St. Wendel und Homburg.

Auch der ÖPNV der Stadt Saarbrücken mag auf den ersten Blick positiv wirken, bei genauer Betrachtung stellt man schnell Defizite fest.

Der Landkreis Merzig-Wadern selbst zeigt keine Ambitionen einen vernünftigen ÖPNV anzubieten, hier überlässt man den Privatbetreibern mit eigenwirtschaftlichen Verkehren das Feld.

Bevor der VEP Saarland also in die Fläche wirken kann, müssen die Defizite im Unterbau des ÖPNV beseitigt werden.

Bis auf wenige Regionalbuslinien enden viele Buslinien an den Kreis- oder Stadtgrenzen, wichtige Verknüpfungen zu anderen Linien im Bus-, Bahn- und Saarbahnbereich werden daher nicht hergestellt, riesige Umwege und Fahrzeitverluste entstehen, ebenso verteuert das kleinteilige Wabennetz diese Verkehre außerordentlich.

Die Tarifreform des VEP ist ein wichtiger Schritt, kann aber nur ein Anfang der Neuordnung im Saarländischen ÖPNV sein.

Die kleinteiligen Strukturen im Saarländischen ÖPNV waren vor Jahrzehnten vielleicht sogar ein Vorteil, die Verkehrsströme aber auch die Nutzer des ÖPNV haben sich verändert, die Zersiedelung ist fortgeschritten, der ÖPNV ist aber nie mitgewachsen oder hat sich angepasst.

Viele Wohn- und Gewerbegebiete sind immer noch nicht mit dem ÖPNV erschlossen!

Staatsgrenzen, Landesgrenzen, Landkreisgrenzen und kommunale Grenzen schränken die Durchlässigkeit des ÖPNV im Saarland stark ein.

Die Situation hat sich in den letzten Jahren sogar noch verschlechtert.

Während man in den 1960er Jahren z.B. von Großrosseln nach Püttlingen ohne Umstieg durchfahren konnte, so muss der ÖPNV Nutzer heutzutage zweimal umsteigen. (Geislautern + Völklingen)

In den 1970er Jahren gab es sogar eine durchgehende Verbindung für Schichtarbeiter von Völklingen nach Rammelfangen im Saarlouiser Gau.

Heute hat man schon Probleme den Ort Rammelfangen von Saarlouis aus zu erreichen.

Im Zusammenspiel mit den Öffentlichen Verkehrsunternehmen in den Landkreisen und im Stadtverband Saarbrücken sorgten Post- und Bahnbuslinien für die Anbindung in die Fläche und zur nächsten Bahnstation.

Die Kernstadt von Püttlingen wurde z.B. bis in die 1980er Jahre von 3 Buslinien und der Köllertalbahn von Völklingen ausgehend bedient.

Im Verkehr nach Frankreich gab es auch Rückschritte, die Buslinien MS1 und MS2 wurden in ihren Laufwegen eingekürzt (wer will schon am späten Abend in Hombourg-Haut landen) und sogar, was die MS2 betrifft, auf ein Minimum eingeschränkt.

Die Busse nach Luxemburg fahren entweder an den Menschen vorbei (Luxemburg Express Saarbrücken – Luxemburg **ohne Zwischenhalt** und **nicht barrierefrei**) oder lassen keinen Binnenverkehr im Saarland zu.

Wir haben im Saarland zwar einen Tarifverbund aber in Wirklichkeit **keinen Verkehrsverbund**, wie man ihn in anderen Regionen kennt.

Ja, auch Verkehrsverbände haben ihre Schwierigkeiten aber gerade im kleinen Saarland sind rund 15 Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen kontraproduktiv.

Wenn der VEP ÖPNV Saarland Erfolg haben will, dann müssen diese Strukturprobleme analysiert werden und schnellst möglich in eine neue Form gebracht werden.

Ohne diese Probleme zu lösen, läuft der VEP Saarland Gefahr in einigen Bereichen ein Überangebot zu generieren, an anderer Stelle wird der Mangel aber nicht behoben und so wird sich die Akzeptanz des ÖPNV Saarland nicht in der Fläche niederschlagen.

Solange Bushaltestellen keine aktuellen Fahrpläne und Liniennummern aufweisen (Kreis Merzig), solange Fahrgäste die den Bus verlassen auf einem Acker/Wiese stehen (Perl – Besch), solange 10-30 Treppenstufen die Bahnhaltepunkte für viele unerreichbar machen, solange die Wochenendverkehre nur spärlich oder gar nicht angeboten werden und solange man für eine **PKW Fahrstrecke von 10 Kilometern (Reisbach – Heusweiler) mit Bus und Bahn 42 Minuten braucht und durch viele Waben über Lebach in der Preisstufe 5 fahren muss**, solange es keine Kooperation (Übergangstarife) mit den Nachbarn in Rheinland-Pfalz gibt, solange wir unsere Freundschaft mit den französischen Nachbarn nicht wirklich leben, solange wird es weiter keine Mobilitätswende in der Region geben (können).

Leider verweigert sich das MWAEV der Thematik Güterverkehr per Bahn.

Es kann nicht sein, dass der Güterverkehr auf der Schiene für das MWAEV unbedeutend ist. Leider ist durch diese Haltung die Bisttalbahn schon vom Netz gegangen, die Transporte zu Mosolf finden nun über die Straße statt.

Das gleiche Problem droht auf der Primstalbahn, fehlende Zuschüsse können die Einstellung des Betriebes zu Firma Meiser bedeuten, 150.000 Tonnen würden dann über Land- und Ortsstraßen abgewickelt.

Daher muss das MWAEV auch das Augenmerk auf die Bahnstrecken legen, die in der Aufsicht des Landes (Landeseisenbahnaufsicht) liegen. Andere Bundesländer fördern ihre

NE Bahnen. (Nicht bundeseigene Eisenbahnen). Das Saarland ist selbst durch die Hafenbahn im Hafen Saarlouis/Dillingen Eisenbahninfrastrukturbetreiber. Hier könnte die SHS (Struktur Holding Saarland) die Förderung übernehmen.

Auch die sehr Straßenspeditionen bezogene IHK (Industrie- und Handelskammer) muss hier umdenken und den Güterverkehr auf der Schiene fördern.

Überherrn d. 06.04.2021

Mit freundlichen Grüßen

Plattform Mobilität SaarLorLux e.V.

Altforweilerstraße 18

66802 Überherrn

Erhard Pitzius - Pressesprecher

Kontakt Telefon: +49 (0) 6837 74140

E-Mail: plattform-mobilitaet@t-online.de / <https://plattform-mobilitaet.eu>

