



Abschlussbericht verabschiedet vom Koordinierungsausschuss am 9.12.2022 und von der Vollversammlung am 12.01.2023

Arbeitsgruppe 3 (AG3)

„Verkehr“ des WSAGR

Abschlussbericht 2021 – 2022

unter französischer Präsidentschaft von Grand Est

Vorsitz der AG3: René Birgen (Luxemburg)

Nachhaltige Mobilität für die Großregion: Herausforderungen und Lösungsansätze

I. Einleitung

Die Arbeitsgruppe „Verkehr“ befasst sich seit ihrem Anfang mit den Bewegungen von Menschen und Gütern in der Großregion, sei es auf der Straße, auf der Schiene oder auf dem Wasserweg auf Mosel, Saar und Maas. Ziel der Arbeitsgruppe ist es, Denkanstöße zu formulieren, um fehlende Verbindungen und nötige Infrastrukturen aufzulisten, aber auch um in Zeiten des Klimawandels auf die Vermeidung unnötiger Verkehre hinzuweisen und nach umweltfreundlicheren Alternativen zu suchen.

Die Periode 2021 / 2022 ist gekennzeichnet durch die Corona-Pandemie, welche über Monate die Arbeitswelt und auch die Freizeit bestimmte. Ausgehverbote außer zum Arbeiten, zum

Einkaufen, zum Arztbesuch oder in dringenden Angelegenheiten waren an der Tagesordnung und haben bis heute bei den Menschen ihre Spuren hinterlassen. Bedingt durch diese Einschränkungen sank das Verkehrsaufkommen deutlich messbar; auch die so plötzlich möglich gewordene Heimarbeit hat ihren Beitrag zur Verkehrssenkung beigetragen.

Es darf aber auch nicht verschwiegen werden, dass auch die Nachfrage im öffentlichen Transport sank, sei es, weil die Pendler krank waren, auf Heimarbeit zurückgreifen konnten oder aus Ansteckungsangst Busse und Bahnen mieden.

Jetzt, wo es so scheint, dass wir in punkto Corona das Schlimmste hinter uns haben und wir gehofft haben, zum gewohnten Alltag zurückkehren zu können, trifft uns mit dem Konflikt zwischen der Ukraine und Russland ein neuer Schlag. Waren wir bislang gewohnt, Energie, d.h. Elektrizität, Benzin, Diesel, Erdöl und Gas einigermaßen billig zu beziehen, so stehen wir nun vor einer neuen Situation. Die hohen Energiepreise treffen nicht nur die Menschen beim Heizen, sondern auch den gesamten Mobilitätssektor in der Großregion, insbesondere die Pendler auf ihrem Arbeitsweg ins Nachbarland.

Betroffen sind neben den Pendlern auch die Anbieter im öffentlichen Transport, welche ebenfalls die gestiegenen Energiepreise zu spüren bekommen. Gleichzeitig können sie diese aber nicht einfach an die Kunden weitergeben. Durch höhere Beförderungstarife würde eine stärkere Verlagerung vom Individualverkehr auf den ÖPNV unattraktiv werden, in einer Zeit, in der doch immer mehr Menschen wegen der hohen Kraftstoffpreise und infolge eines gestärkten Klimabewusstseins mehr oder weniger freiwillig umsteigen wollen.

Betroffen sind auch die Speditionsfirmen, die unsere Region mit allen nötigen und leider oft unnötigen Dingen tagtäglich beliefern. Im Gegensatz zum ÖPNV kann diese Branche jedoch ihre Mehrkosten teilweise an die Kunden weitergeben, indem sie ihre gestiegenen Energiepreise über den Verkaufspreis der Produkte in den Geschäften abfedern kann.

Ein hoher Anteil des heutigen Verkehrsvolumens, welches viele Mitmenschen als lästig und störend empfinden, ist aber auch hausgemacht. Noch in den siebziger Jahren hatten die meisten Betriebe und Verwaltungen ihren Sitz in der Stadt oder in Ortsnähe. Dann entstand die bekannte Flucht auf die „grüne Wiese“. Industriezonen wuchsen zwischen den Ortschaften; die Anfahrt zur Arbeit oder zum Einkaufen war dem Zeitgeist gemäß nur mit dem Auto möglich und auch die erste Erdölkrise anfangs der siebziger Jahre änderte lange nichts an dieser Entwicklung. Die Frage, wie man denn mit öffentlichen Verkehrsmitteln in ein solches Gewerbegebiet kommen kann, wurde meistens nicht gestellt, da die Antwort ja klar war: mit dem Auto, wie denn sonst?

Die neuen Industriezonen waren und sind auch im Güterverkehr in der Regel auf die Straße hin orientiert. Neue Gewerbegebiete mit Gleisanschluss sind selten und bestehende Anschlüsse werden nicht mehr genutzt. Obwohl DB-Cargo werbeträchtige Aussagen wie „Güter gehören auf die Schiene“ (ein bekannter DB – Slogan) tätigt, schwindet die Diversität des Modal Split und immer mehr Transporte werden über den Straßenverkehr abgewickelt. Heute machen selbst einige nationale Bahngesellschaften mehr Umsatz auf der Straße als auf der Schiene. Der Anteil der Schiene am Verkehrsvolumen im Warentransport ist laut Eurostat zwischen 2010 und 2020 von 18 % auf 16,8 % zurückgegangen. Dieser Rückgang ist in den Ländern, denen die Großregion angehört, tendenziell nachvollziehbar:

- In Luxemburg ging der Anteil der Schiene von 11,6 % auf 6,6 % zurück, also um fast die Hälfte.
- In Frankreich blieb der Anteil der Schiene bei 9,9 % im Jahr 2010 und 9,5 % im Jahr 2020 am ehesten stabil.
- In der Bundesrepublik fiel der Anteil der Schiene zwischen 2010 und 2020 um rund 1% von 18,7 % auf 17,6 %.

- In Belgien blieb der Anteil der Schiene am Gütertransport mit 12 % im Jahr 2010 gegenüber 11,6 % im Jahr 2020 ebenfalls etwas stabiler.

Die tagtäglichen Staus auf den Autobahnen und Straßen der Großregion, welche durch stets wachsende Pendler- und Güterverkehre verursacht werden, betreffen nicht nur die Menschen, welche mehr oder weniger unfreiwillig auf ihr Auto für ihren Weg zur Arbeit zurückgreifen; auch Handwerksbetriebe, Speditionen und Lieferdienste müssen immer mehr Zeitverluste durch die Verkehrslage in ihren Angeboten berücksichtigen und somit auch indirekt Einnahmeverluste in Kauf nehmen.

Unter diesem Aspekt hat die Arbeitsgruppe 3 beschlossen, sich in Zukunft auch verstärkt mit der Thematik Güterverkehr zu befassen.

II. Zielsetzung der Arbeitsgruppe 3 Verkehr

Unter den gegebenen Rahmenbedingungen wird die Arbeitsgruppe 3 also weiterhin

- Vorschläge zum Ausbau bestehender Infrastrukturen sowohl im Straßen- als auch im Schienen- und Wasserstraßenbereich erarbeiten und eventuell neu zu schaffende Verbindungen diskutieren.
- für den Erhalt bestehender Verbindungen zwischen den Hauptorten und den Zentren der Großregion und denen der Nachbarregionen eintreten.
- die verstärkte Einbindung des Gratisangebotes in Luxemburg, welches seit März 2020 besteht, in die Tarifstruktur der Großregion propagieren sowie einen verbesserten Informationsaustausch in punkto Fahrpläne des ÖPNV fordern.

In den Regionen, in denen es noch keinen Tarifverbund für Bus und Bahn gibt (Lothringen und Wallonie) wäre es an der Zeit einen solchen einzuführen um dem Benutzer die Wahl seines Verkehrsmittels je nach seinen jeweiligen Bedürfnissen zu treffen ohne sich fragen zu müssen ob es denn nun in dem gewählten Transportmittel gültig ist oder nicht.

- die Trassensicherung bei bestehenden und augenblicklich nicht mehr genutzten Bahninfrastrukturen fordern um eine Reaktivierung bei Bedarf zu einem späteren Zeitpunkt nicht unmöglich zu machen.
- auf eine Stärkung des ÖPNV im Bereich sanfter Tourismus mit dem Vorteil einer Verbesserung des Angebotes ebenfalls für die Bevölkerung im ländlichen Raum pochen. Bestehende grenzüberschreitende Tourismusstrukturen müssen einbezogen werden.
- den multimodalen und auf den Umweltverbund ausgerichteten Verkehr auch vor dem Hintergrund des Klimaschutzes hervorheben.
- den multimodalen und auf den Umweltverbund ausgerichteten Verkehr auch vor dem Hintergrund des Klimaschutzes hervorheben.
- und sich ab jetzt auch mit dem Warentransport befassen.

Bestehende Einrichtungen in der Großregion müssten für ein besseres Transport- und Verkehrsmanagement vernetzt werden. Ein Beispiel bildet das Parkraummanagement an den Rändern der Ballungszentren der Großregion.

Wegen des Lockdowns bedingt durch die Corona-Pandemie musste die für den 07.05.2020 in Saarbrücken geplante Verkehrskonferenz des WSAGR verschoben werden. In einer nächsten Sitzung soll aber über eine Neuauflage diskutiert werden.

III. METHODIK

Das Ziel der Arbeitsgruppe besteht darin, möglichst konkrete Empfehlungen zur Verkehrsentwicklung in der Großregion auszusprechen. Schwerpunkte waren bislang die Bereiche ÖPNV und Infrastruktur. In der Sitzung vom 06. Oktober 2022 wurde beschlossen, auch den Güterverkehr in die Überlegungen miteinzubeziehen.

Die Arbeitsgruppe Verkehr kam insgesamt viermal in der Periode 2021 - 2022 im Sitz des luxemburgischen WSA auf dem Kirchberg respektive im Casino Syndical in Bonnevoie zusammen.

Termin	Behandelte Themen
10. Juni 2021	Konstituierende Sitzung, Bestandsaufnahme der bisherigen Arbeiten und Empfehlungen der WSAGR-Arbeitsgruppe
18. November 2021	Gratis ÖPNV in Luxemburg
06. Oktober 2022	Neubeginn nach der Corona-Pause; neuer Überblick über die Verkehrslage in den einzelnen Ländern der Großregion.
08. Dezember 2022	Vorstellung und Diskussionen über die Verkehrslage in den einzelnen Partnerländern der Großregion.

Die Empfehlungen zur Entwicklung des ÖPNV sowie zum Ausbau der Infrastruktur basieren auf den Ergebnissen der vorherigen Arbeitsgruppen „Verkehr“ des WSAGR, die laufend aktualisiert und ergänzt werden.

Dieser Bericht wird dieses Mal zuerst eine Bestandsaufnahme aus den einzelnen Teilregionen, welche unsere Großregion bilden, ausarbeiten. Während der Sitzung vom 06. Oktober 2022 wurde festgehalten, dass je ein (oder mehrere) Vertreter ihres jeweiligen Landes spezifisch ihre Vorschläge zu Projekten unterbreiten und sie dann im Kontext der überregionalen Bedeutung darstellen. Nicht jeder verfügt (leider) über die entsprechende Ortskenntnis beim Nachbarn und so sind Anregungen zur Verbesserung und Vorschläge eines Ausbaus der bestehenden Infrastruktur für diese Mitstreiter oft unergründlich (nicht jeder aus der Wallonie kennt die saarländische Primstalbahn und nicht jeder aus dem Grand-Est kann etwas mit der Vennbahn in den belgischen Ostkantonen anfangen) und werden mehr aus Solidarität als aus Kenntnis der Problematik mitgetragen.

Bereits bestehende strategische Forderungen bleiben gerade vor dem Hintergrund des Klimawandels und der Energiekrise als zentrale Elemente der Arbeiten der AG3 des WSAGR bestehen.

Zu diesen Forderungen zählen:

1. Mobiregio, gemeinsame Kommunikationsstrategie für den öffentlichen Personenverkehr und alternative Mobilitätsformen

Das Projekt *Mobiregio* hat eine Mobilitätsverlagerung auf öffentliche und alternative Mobilitätsformen als Zielsetzung. Es gilt, die Netzwerkbildung der Akteure der Grenzregion zu fördern.

Semestrielle Treffen der „*Communication Taskforce Mobiregio*“ sollen die Arbeitspakete definieren, so dass grenzübergreifende Aufklärungskampagnen bezüglich alternativer Verkehrsformen (ÖPNV, P+R, Mitfahrerparkplätze und –systeme, Sanfte Mobilität) eingeführt werden können.

Die „*IT-Taskforce Mobiregio*“ soll eine Weiterentwicklung des bestehenden Mobilitätsportals der Großregion *Mobiregio* analysieren. Die nächsten Schritte könnten die Integration der Tarifwelt sowie die multimodale Fahrplanauskunft und Integration alternativer Mobilitätsformen sein. Eine Verlinkung von *Mobiregio* auf Eventportalen könnte ebenfalls die nachhaltige Mobilität im Freizeitverkehr innerhalb der Großregion begünstigen.

Alle zwei Jahre sollte eine Konferenz mit dem Titel „*Nahverkehrstag der Großregion*“ organisiert werden und somit alle Akteure im Bereich alternativer Mobilität der Großregion zusammenführen. Themenforen, Fachvorträge und Diskussionsrunden sowie eine Fachmesse könnte diese Veranstaltung abrunden.

Mit allen Teilregionen sollte geprüft werden, ob die Schaffung eines EVTZ (Europäischer Verbund für territoriale Zusammenarbeit) die angemessene Struktur für die weitere Umsetzung der *Mobiregio*-Idee sein könnte.

1. Mobiles Arbeiten als ergänzende, flexible und familienfreundliche Arbeitsform

Die Arbeitsgruppe sieht durch die Digitale Revolution ein gewisses Potenzial im Themenfeld der mobilen Arbeit. Arbeitgeber sparen auf diese Weise Büroflächen und Mitarbeiter Arbeitswege. Flexible Arbeitsmodelle entzerren Pendlerströme und entlasten unsere Straßen sowie den ÖPNV. Die strikten Ausgangsbeschränkungen wegen der SARS-CoV-2-Pandemie hatten ab Mitte März des Jahres 2020 zur Folge, dass viele Arbeitnehmer regen Gebrauch vom Homeoffice gemacht haben.

Was der Umstellung auf mehr Homeoffice im Weg steht, das sind steuerliche Aspekte für Beschäftigte, in Luxemburg, die aber in benachbarten Ländern wohnen. So ist die Zahl von Arbeitstagen begrenzt, die außerhalb der Grenzen Luxemburgs geleistet werden. Für belgische Pendler und für französische Pendler gelten unter normalen Umständen 34 Arbeitstage im Homeoffice pro Jahr, für deutsche Pendler 19. Jeder weitere Arbeitstag über diese Toleranzschwelle wird im Wohnsitzland des Pendlers besteuert. So hat ein französischer Grenzgänger wohl die Möglichkeit bis 50 Tage im Homeoffice zu arbeiten; ab 34 Tagen werden alle Arbeitstage jedoch in Frankreich und nicht mehr in Luxemburg besteuert.

Während der Corona-Krise hatten sich Luxemburg und die Nachbarländer auf eine Lockerung der Toleranzschwelle geeinigt. So wurde eine Ausnahmebestimmung vereinbart, dass Telearbeitstage im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie bei der Bestimmung der für Grenzgänger geltenden Sozialversicherungsgesetzgebung nicht zu berücksichtigen sind.

Die Verständigungsvereinbarung zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Großherzogtum Luxemburg vom 07. Oktober 2020 wurde zum 30. Juni 2022 einvernehmlich gekündigt. Somit greift die „19-Tage-Regelung“ im zweiten Halbjahr 2022 wieder.

2. Stärkung der Fahrradkultur in der Großregion

Der WSAGR spricht sich für die Förderung des Radverkehrs in der Großregion aus. Mit Blick auf die Mobilitätswende kommt dem Fahrrad eine entscheidende Rolle zu, da es kostengünstig, umwelt- und klimafreundlich ist. Durch technische Innovationen wie Pedelecs

wird das Fahrrad auch auf längere Distanzen zunehmend zu einer nachhaltigeren Alternative zum motorisierten Individualverkehr.

Um das Fahrrad dauerhaft als Verkehrsmittel für den Alltag zu etablieren, bedarf es einer verkehrssicheren, flächendeckenden und komfortablen Infrastruktur für Radfahrende. Hierzu zählen zum Beispiel Fahrradabstellanlagen an wichtigen Quellen und Zielen der Radfahrenden, vor allem aber sichere Radwege. Hierfür ist eine enge und Baulastträger übergreifende Zusammenarbeit aller Akteurinnen und Akteure notwendig. Die Arbeitsgruppe begrüßt daher die unmittelbar vor dem Abschluss stehende Fortschreibung des Radverkehrsplans Saarland durch die saarländische Landesregierung, sowie die bevorstehende Gründung einer Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen im Saarland.

Aus Sicht des WSAGR braucht es verstärkt grenzüberschreitende enge Abstimmung der zuständigen Behörden, um durchgängig hohe Standards der Radverkehrsinfrastruktur zu gewährleisten.

4. Modal-Split zu Gunsten des Umweltverbundes verändern

Neben der Förderung des Umweltverbundes braucht es geeignete Komplementärmaßnahmen. Eine der effizientesten Stellschrauben für eine Senkung des Verkehrsaufkommens und damit von Lärm und Umweltbelastung ist die Parkraumbewirtschaftung. Selbstverständlich sollte auf ein Parkraummanagement, das eine wirtschaftlich tragbare Balance zwischen Erreichbarkeit und Attraktivität der Innenstädte ermöglicht, geachtet werden. Allgemein sollten grenzübergreifende Kriterien für eine ausgereifte Parkraummanagementstrategie ausgearbeitet werden.

Neue Wirtschaftsaktivitäten und neue Wohnsiedlungen sollten nur noch an Orten gefördert werden, wo eine gute ÖPNV-Anbindung bereits vorhanden ist. Für den Fall, wo noch gar keine Anbindung vorhanden ist, sollte zumindest von Anfang an die Möglichkeit einer adäquaten ÖPNV-Anbindung geplant und diese auch später umgesetzt werden. Bereits bestehende Gewerbegebiete sollten noch besser an das ÖPNV-Netz angebunden werden.

Die Arbeitsgruppe plädiert für einen intensiven grenzüberschreitenden Austausch über Best Practices bei der Reduktion von Schadstoffemissionen im Straßenverkehr. Hierbei sollten die Umweltaspekte (Luft- und Lärmbelastung) in den urbanen Zentren stärker berücksichtigt werden.

Ebenfalls interessant könnte eine Aufwandsentschädigung pro Kilometer (incentives, sprich direkte finanzielle Anreize) bei Nutzung des ÖPNV oder von aktiven Mobilitätsformen (Fahrrad; zu Fuß gehen) sein. Incentives könnten auch eine Förderung des Jobtickets im grenzüberschreitenden Verkehr sein.

5. Multimodale Mobilität voranbringen

Nach Einschätzung der Arbeitsgruppe Verkehr ist der multimodalen Mobilität eine besondere Bedeutung beizumessen und dementsprechend die Verknüpfung der öffentlichen Verkehrsmittel mit anderen Mobilitätsangeboten voranzutreiben und als Gesamtsystem zu optimieren. Für die Zukunft ist es wichtig, in Mobilitätsketten zu denken. Wichtig sollte sein, welche Anforderungen ich habe und wie sich die verschiedenen Verkehrsegmente ergänzen. Wie kann ich auf der Schiene, auf der Straße, zu Wasser und in der Luft Mobilitätsketten bilden, wie das Fahrrad und die Wege zu Fuß einbeziehen? Die Mobilität muss einfach

verständlich und zugänglich sein. Die Möglichkeiten der Digitalisierung unterstützen diese notwendige Vernetzung.

6. Grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Bereich Tarifprodukte

Die Großregion sollte untersuchen, inwieweit ein gemeinsames grenzüberschreitendes Tarifprodukt für die Großregion von Nutzen wäre. Hierbei sollte auf eine Vereinfachung der Vertriebs-, Clearing- und Kontrollwege geachtet werden.

Im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr sollten die Taxen, die beim Grenzübertritt erhoben werden, endlich der Vergangenheit angehören. Somit sollten beispielsweise regionale und nationale Angebote von SNCF, SNCB und DB bis zum ersten Haltebahnhof der CFL gelten.

Darüber hinaus schlägt die Arbeitsgruppe vor, dass eine verkehrsträgerübergreifende Anerkennung der grenzüberschreitenden Tarifkarten umgesetzt werden sollte. Somit könnte beispielsweise ein Inhaber eines Hin- und Rückfahrtscheines für den Bus von Luxemburg nach Trier auch mit dem Zug wieder zurückfahren. Ebenfalls wurde vorgeschlagen, dass eine harmonisierte Lösung für das Nutzen des Jobticketangebots im grenzüberschreitenden ÖPNV von allen Akteuren angestrebt werden sollte.

7. Chancen des autonomen Fahrens nutzen und Großregion zu einer Pilotregion entwickeln

Die AG Verkehr des WSAGR sieht große Chancen in der Automatisierung des Verkehrs für die Mobilität der Zukunft in der Großregion, da es sicherer ist und den Verkehr effizienter lenken kann. Dadurch werden Unfälle und Staus verhindert.

In der Region gibt es bereits ein grenzüberschreitendes Testfeld für automatisiertes Fahren, das wichtige Erkenntnisse über das Fahren in der Zukunft liefert. Im Rahmen des Projekts TERMINAL wurde untersucht, wie sich auch der ÖPNV grenzüberschreitend automatisieren lässt. Für die Etablierung einer Pilotregion für automatisiertes Fahren braucht es weitere Erprobungsvorhaben grenzüberschreitender automatisierter Verbindungen. Eine Harmonisierung und Standardisierung des Genehmigungsprozesses für automatisiertes Fahren, für die Anerkennung von Prüfverfahren sowie die Schaffung von transnationalen, einheitlichen Anforderungen an Aufsichtspersonal seien von zentraler Bedeutung für die Entwicklung des automatisierten Fahrens. Dabei könnten laut der TERMINAL-Forschungspartner insbesondere die Gründung kontrollierter und verkehrsfreier Teststrecken im Deutsch-Französischen-Luxemburgischen Testfeld die weitere technische Entwicklung unterstützen.

8. Verstärkter Rückgriff auf Fahrgemeinschaften

Ein einfaches Mittel zur Reduzierung der Anzahl der privaten Fahrzeuge auf den Straßen besteht darin, die Anzahl der Insassen zu erhöhen. In diesem Zusammenhang ist die Bildung von Fahrgemeinschaften von Menschen, welche im gleichen Ort oder entlang einer gleichen Strecke wohnen, zu ihrem Arbeitsplatz oder zu einer P&R – Anlage, wo bequem auf Bus oder Bahn für die letzte Etappe zum Arbeitsplatz umgestiegen werden kann, nicht nur aus ökologischen, sondern auch aus ökonomischen Ursachen durchaus sinnvoll.

In diesem Zusammenhang sollte mittel- bis langfristig darüber nachgedacht werden bestimmte Spuren für Fahrzeuge mit mehr als einer Person an Bord zu reservieren und ihnen so ein

schnelleres Weiterkommen zu ermöglichen. Ein entsprechendes Pilotprojekt läuft im Augenblick in der Wallonie auf der E411 zwischen Arlon und der luxemburgischen Grenze.

IV. Regionale Vorschläge

Um die Auflistung von Anregungen zur Verbesserung im Bereich Verkehr und Mobilität sowie die damit eventuell verbundenen baulichen Maßnahmen übersichtlich zu gestalten, werden diese nach Region aufgelistet.

Luxemburg

Beginnen wir mit Luxemburg, wohlwissend, dass fast alle baulichen und organisatorischen Maßnahmen im Zusammenhang mit der Großregion stehen.

Schieneverkehr

Verbindungen nach Lothringen

In Luxemburg bildet das Schienennetz das Rückgrat des öffentlichen Transportes und fast alle seine noch in Betrieb stehenden Strecken schließen an das benachbarte Ausland an. Bedingt durch die starken Pendlerströme aus Lothringen ist die Verbindung nach Thionville und Metz wohl die am meisten von Grenzgängern benutzte Bahnlinie mit zu Spitzenstunden fast einem Viertelstundentakt.

Bedingt durch diese Tatsache stößt die aktuelle Bahnstrecke zwischen Luxemburg und Bettemburg und weiter in Richtung Frankreich nicht mehr nur zu Spitzenstunden an ihre maximale Belastung. Die sich aktuell im Bau befindliche Neubaustrecke zwischen Luxemburg und Bettemburg, welche geplant ab 2025 in Betrieb gehen soll, wird hier zusammen mit den neugestalteten Gleisanlagen im Bahnhof Luxemburg eine deutliche Entspannung und eine höhere Pünktlichkeit der Züge das „sillon lorrain“ erlauben.

Zudem sollen dann auch die Züge der Antenne zwischen Bettemburg und dem französischen Volmerange-les-Mines nach Luxemburg verlängert werden und somit könnte der 2003 neu geschaffenen Haltepunkt an der luxemburgischen Grenze mit seiner P&R – Anlage für rund 160 Fahrzeuge mehr Pendler anziehen.

Eine Fehlentscheidung gilt es jedoch im Falle der Verbindung zwischen dem luxemburgischen Esch-s-Alzette und dem französischen Audun-le-Tiche abzuwenden. Durch den Einsatz der Gemeindeväter entlang der Grenze wurde 1992 die bestehende Bahnlinie zwischen den beiden Orten für den Personenverkehr eingeweiht; heute soll nach Plänen des luxemburgischen Transportministeriums dieser Verbindung auf der Schiene das Aus bis 2035 drohen. Ersetzt werden soll sie durch ein Bussystem, welches zum Teil die aktuelle Trasse der Bahn benutzen soll. Auch wenn durch den Bau einer Umgehungsstraße in Frankreich eine Wiederbelebung der Verbindung bis ins lothringische Hayange quasi unmöglich gemacht wurde (der WSAGR hatte vor Jahren auch die Neubelebung der Strecke für den Pendlerverkehr besonders in Richtung Belval gefordert), heißt es doch jetzt zu verhindern, dass eine gut funktionierende Schienenverbindung mittel- bis langfristig aufgegeben werden soll.

Verbindung nach Belgien

In Richtung Belgien bestehen auf zwei der drei bestehenden Bahnverbindungen immer noch die bekannten Probleme, auf die der WSAGR schon aufmerksam gemacht hat. Die Bauarbeiten entlang der Ligne du Luxembourg zwischen Luxemburg, Namur und Brüssel ist

immer noch nicht abgeschlossen; für die rund 220 Kilometer zwischen der luxemburgischen und der belgischen Hauptstadt braucht man immer noch fast drei Stunden und ein Datum für das Ende der Arbeiten muss immer wieder verschoben werden. Unter dieser Situation leiden nicht nur diejenigen, welche sich aus der Gegend um Arlon tagtäglich nach Namur oder Brüssel zur Arbeit begeben; auch die Pendler in Richtung Luxemburg, welche aus der Umgebung von Libramont und Arlon kommen, haben unter den Verspätungen zu leiden. Auch wenn die Arbeitsgruppe Transport des WSAGR kaum Einfluss auf die Arbeiten selbst nehmen kann, so ist es doch ihre Aufgabe, bei den politischen Instanzen in Luxemburg und in Belgien auf ein schnelles Ende der Arbeiten und eine dem 21. Jahrhundert angemessene Reisezeit zwischen Luxemburg und Brüssel zu drängen.

Auf der Strecke Luxemburg – Liège (Lüttich) hat sich das Angebot auch nach der Einführung eines Stundentaktes für die Pendler kaum verbessert. Der erste Zug aus der Gegend um Troispoints erreicht Luxemburg auch heute erst um 8.46, zu spät für einen normalen Arbeitsbeginn. Den Arbeitnehmern dieser Region bleibt weiterhin nur die Möglichkeit, entweder ganz mit dem Auto zu fahren oder bis Gouvy oder Troisvierges um dort umzusteigen. Auch hier muss nach Auffassung der Arbeitsgruppe Transport des WSAGR nachgebessert werden und endlich die nötigen zusätzlichen Verbindungen geschaffen werden, damit auch die Pendler in Richtung Luxemburg aus dieser Gegend schnell, bequem und umweltfreundlich mit der Bahn nach Luxemburg fahren können.

Verbindung nach Deutschland

In Richtung Deutschland besteht ein Stundentakt in Richtung Koblenz auf Regional Express-Niveau, dazu kommt von montags bis samstags eine stündliche Verbindung auf Regional Bahn-Niveau bis Wittlich. Letztere soll nach Fertigstellung der Weststrecke bei Trier als RB 83 über diese verkehren und die Vororte Euren und Zewen mit Luxemburg verbinden.

Noch zu bemerken sei, dass ein RE – Zugpaar bis Düsseldorf verlängert ist und zwischen Koblenz und der Hauptstadt von Nordrhein-Westfalen sogar als IC verkehrt.

Tarifpolitik

In punkto Tarife hält die Arbeitsgruppe Transport des WSAGR an ihrer Forderung fest, die luxemburgischen Gratistarif bis zum ersten ausländischen Grenzbahnhof (Hettange-Grande respektive Longwy in Richtung Frankreich, Arlon und Gouvy in Richtung Belgien sowie Igel in Richtung Deutschland) auszudehnen um das leidige Problem der vollen Parkplätze in den luxemburgischen Bahnhöfen an der jeweiligen Grenze zu lösen. Regelmäßige ÖPNV-Anbindungen zu den ausländischen Grenzbahnhöfen und attraktive „Pendler-Abos“ müssen allerdings gewährleistet werden, um das Problem der überfüllten Parkplätze nicht einfach auf die andere Seite der Landesgrenze zu verlagern.

Busverkehr

Das Angebot im Busverkehr in Richtung der Grenzregionen wird auf Luxemburger Seite immer noch ausgebaut. So sind hier im Rahmen der Neuordnung der RGTR – Linien neue Strecken sowohl nach Deutschland als auch nach Frankreich entstanden; zusätzliche neue Verbindungen verbunden mit der Schaffung von P&R – Anlagen werden untersucht und nach Möglichkeit geschaffen.

Wasserstraßen

Die Mosel ist die einzige schiffbare Wasserstraße Luxemburgs und wird sowohl im Güterverkehr als auch im Tourismus genutzt. Hier sind außer den Unterhaltarbeiten an den drei Schleusen keine zusätzlichen Ausbauarbeiten bekannt.

Straßenprojekte

In Luxemburg könnte man drei größere Projekte im Straßenbau erwähnen:

- den Ausbau auf 2 x 3 Spuren der Autobahn A3 zwischen der französischen Grenze bei Dudelange und dem Gaspericher Kreuz bei Luxemburg
- die geplante Umgehungsstraße von Bascharage, welche diesen Ort vom Durchgangsverkehr Luxemburg – Longwy/Athus entlasten soll. (diese Umgehungsstraße ist jedoch umstritten, da sie durch ein NATURA 2000 – Gebiet führen soll und wird von einer Bürgerinitiative bekämpft)
- der teilweise Ausbau der N7 auf teilweise 2 x 2 Spuren zwischen Ettelbrück und der belgischen Grenze in Richtung Gouvy/Sankt Vith.

Rheinland-Pfalz

Schienenverkehr

1. Ausbau der Strecke (Luxemburg) – Gerolstein – Köln

Die Eifelstrecke stellt die kürzeste Schienenverbindung zwischen Luxemburg und Köln dar. Allerdings leidet sie unter zahlreichen infrastrukturellen Mängeln, wie längere eingleisige Abschnitte und somit unzureichende Kreuzungsmöglichkeiten, fehlende Elektrifizierung, alte Stellwerkstechniken, geringe Streckengeschwindigkeiten. Ein attraktives Betriebsprogramm war damit nicht umsetzbar.

Das katastrophale Hochwasser im Juli 2021 hat nun die Voraussetzungen für den Wiederaufbau auch der Eifelstrecke erheblich geändert. Beide-SPNV-Besteller in NRW und RLP haben im Rahmen einer Fahrplanstudie verschiedene Stufen für attraktive Personen- und Güterverkehre entwickelt. DB Netz kann aus dem Hochwasserfonds des Bundes den Wiederaufbau mit moderner Leit- und Sicherungstechnik gestalten, die Elektrifizierung und den weitergehenden zweigleisigen Ausbau vorbereiten. In beiden Bundesländern wurden zwischen der DB und den Ländern ein Vertrag zur Elektrifizierung gezeichnet. Die durchgehende Elektrifizierung Ehrang – Hürth soll bis 2027 umgesetzt sein. Damit einher geht auch der Einsatz von elektrischen Fahrzeugen, welche auch dynamische Vorteile gegenüber den Dieselfahrzeugen bieten. Erst mit dem vollständigen zweigleisigen Ausbau und der Modernisierung der Bahnhöfe ist letzte Stufe erreichbar.

Bislang gehen die geplanten Maßnahmen nicht weit genug, um wirklich attraktiv Fahrzeiten über die Eifelstrecke zwischen Luxemburg – Trier und Köln zu erreichen.

Der WSAGR fordert deshalb schnellstens die Umsetzung der finalen Stufe des ausgearbeiteten Verkehrskonzeptes, damit eine direkte Regionalexpress-Verbindung Luxemburg – Trier – Köln einen ITF-Knoten in Trier schafft. So kann Luxemburg via Trier stündlich mit Koblenz und Köln verbunden bleiben, davon jeweils einmal ohne Umsteigen. Und auch Saarbrücken kann via Trier stündlich mit Koblenz und Köln verbunden werden, davon auch jeweils einmal ohne Umsteigen.

Saarland

Schienenverkehr

1. Hochgeschwindigkeitsverkehr LGV¹ Ost, POS² Nord-Ast

Diese Zugverbindung hält - von Frankfurt aus kommend - in Mannheim, Kaiserslautern, Saarbrücken, Forbach und dann in Paris. Der POS Nord-Ast steht in direkter Konkurrenz zum POS Süd-Ast via Straßburg. Der Neubau auf der Südstrecke zwischen Baudrecourt und Lothringen und in Straßburg bedeutet für den gut frequentierten Nord-Ast ein zukünftiges größeres Fahrzeitdelta. Fahrgäste aus Paris und Frankfurt könnten sich deshalb entscheiden, zukünftig über Straßburg, also den Süd-Ast, zu fahren. Dies würde dazu führen, dass weniger Fahrgäste über den Nord-Ast fahren würden, die Züge nicht so stark ausgelastet wären und mit einem Verlust an Verbindungen für die Großregion zu rechnen sei.

Für den dringend geforderten Ausbau des Nord-Astes spricht, dass es mehrere Staatsverträge zwischen Deutschland und Frankreich gibt, damit beide Strecken gleichwertig ausgebaut werden. Insbesondere der französische Streckenabschnitt zwischen der Landesgrenze bei Forbach und der Abzweigung Baudrecourt sollte dringend ausgebaut werden. Die Akteure aus der Region wie die Länder Rheinland-Pfalz und das Saarland, das Département Moselle und die Industrie- und Handelskammern Moselle, Saarland, Pfalz und Rhein-Neckar sowie der Verband Region Rhein-Neckar engagieren sich seit Jahren mit dem Ziel, die Strecke über Saarbrücken, Kaiserslautern und Forbach zu beschleunigen. Es gibt einen Arbeitskreis aus dem im Rahmen eines INTERREG Projektes eine Studie entstanden ist, um Maßnahmen zur Ertüchtigung und Beschleunigung des Nord-Astes zu ermitteln. Auf deutscher Seite haben die Länder Saarland und Rheinland-Pfalz diese Maßnahmen im sogenannten Bundesverkehrswegeplan angemeldet.

Der WSAGR spricht sich dafür aus, die POS Nord-Strecke zu stärken. Er appelliert an die Regierungen von Deutschland und Frankreich, die notwendigen finanziellen Mittel zur Beschleunigung der Strecke auf deutscher und französischer bereitzustellen. An die Bahngesellschaften Deutsche Bahn AG und SNCF appelliert er, die Betriebsvereinbarung zur Bedienung der Strecke mit täglich fünf Zugpaaren auch für die Zukunft zu sichern und Optionen für einen Ausbau bereitzustellen. Die Stärkung der POS Nord-Strecke kommt der gesamten Großregion zugute, da über die verschiedenen Umsteigepunkte wie Forbach, Saarbrücken und Kaiserslautern alle weiteren größeren Städte in Saar-Lor-Lux erreichbar sind.

Darüber hinaus spricht sich der WSAGR dafür aus, mehr und bessere Zug-Direktverbindungen der Großregion mit den zentralen Verkehrsknotenpunkten in Deutschland, Frankreich und Benelux herzustellen. Dazu zählt vor allem der Ausbau der direkten Hochgeschwindigkeitsverbindungen der Großregion nach Frankfurt, München, Berlin, ins Rheinland sowie nach Brüssel. Aus diesem Grund wird eine dringende Prüfung der Ergänzung der Streckenführung durch das Saarland mit einem Halt in der saarländischen Landeshauptstadt bei der geplanten Strecke Brüssel – Luxemburg – (Saarbrücken) – Straßburg (Eurocaprail) empfohlen.

Im Schienenverkehr sieht der WSAGR großes Potential in der Elektrifizierung von Strecken. Konkret sprechen wir uns für eine durchgängige Elektrifizierung und Sanierung der Nahetalstrecke zwischen Saarbrücken und Bingen bzw. Mainz und Flughafen Frankfurt aus. Während der Schienenstrang in Rheinhessen sowie im Saarland von der Landeshauptstadt bis an die Landesgrenze zu Rheinland-Pfalz bereits komplett elektrifiziert ist. Es fehlt noch ein Teilstück ab Neubrücke. Dies führt dazu, dass alle Züge zwischen Mainz und Saarbrücken mit kostspieliger und klimaschädlicher Dieseltraktion fahren müssen, obgleich ein Großteil der Strecke bereits elektrifiziert ist. Die Elektrifizierung des Lückenschlusses ist aus Sicht des WSAGR notwendig, weil Investitionen in die Elektrifizierung von Bahnstrecken die Umweltbilanz des Schienenverkehrs verbessern und ökonomisch sinnvoll sind. So werden durch die Einführung von Elektrotriebzügen Luft- und Lärmemissionen in Saarbrücken, Mainz und den anderen Gemeinden an der Strecke maßgeblich reduziert. Darüber hinaus steigert

die Elektrifizierung die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber anderen Verkehrsträgern wie etwa der Straße, die in unserer Region aufgrund des Verkehrsaufkommens bereits stark ausgelastet ist. Außerdem sind mit einer durchgängigen Elektrifizierung bei gleichzeitiger Ertüchtigung der Tunnelbauwerke höhere Fahrgeschwindigkeiten möglich. Diese Investitionen führen zu einer deutlichen Reduktion der Fahrzeiten, so dass der Verkehr auf der Schiene für Pendler und den Transport von Gütern in der Großregion attraktiver wird.

2. Ausbau der Moselstrecke Nancy – Metz – Apach – Perl – Trier - Koblenz

Nach der Wiedereinführung des Angebotes von Direktzügen zwischen Metz und Trier an Samstagen und Sonntagen (Trier-Lorraine-Express, RE16 Trier - Perl -Thionville – Metz) soll es nach Auffassung des WSAGR auch in der Woche wieder zu einem regelmäßigen grenzüberschreitenden Personenverkehr zwischen Trier und Thionville via Perl/Apach kommen. Die Obermoselstrecke stellt die kürzeste Verbindung zwischen Metz, Thionville und Trier dar; in den Bahnhöfen dieser Städte bestehen Anschlüsse an das jeweilige regionale und nationale Schienennetz.

Nach den Planungen zum Rheinland-Pfalz-Takt 2015 sollten alle RB ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2014 von Perl bis Thionville verlängert werden. Die Realisierung eines stündlichen grenzüberschreitenden Nahverkehrsangebotes ist mittlerweile in weite Ferne gerückt. In der Verbandsversammlung des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord hieß es, dass auf französischer Seite die Akzeptanz für die Durchbindung der RB 82 nach Thionville fehle. Außerdem müssten die dort verkehrenden Elektrotriebzüge erst entsprechend umgerüstet werden. Stattdessen wird das Ziel verfolgt, das Angebot der Linie RE 16 von derzeit zwei Zugpaaren am Wochenende auf einen täglichen Zwei-Stunden-Takt auszubauen. Hierzu werden „Coradia Polyvalent“-Mehrsystemfahrzeuge des Herstellers CAF beschafft.

Die Strecke von Trier nach Metz ist Teil eines Gesamtprojektes, um den grenzüberschreitenden Schienenverkehr von Deutschland nach Frankreich zu verbessern. Partner sind demnach die französische Region Grand-Est, das Saarland, Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg sowie die zuständigen Zweckverbände. Die französische Seite hat die Züge bestellt. Diese werden dann an den künftigen Betreiber der Strecken vermietet, der zurzeit mittels einer europaweiten Ausschreibung ermittelt wird. Nach derzeitigem Stand soll ab Dezember 2025 von Trier nach Metz ein Regional-Express im zwei-Stunden-Takt über die Obermoselstrecke verkehren. In diesem Kontext muss man hervorheben, dass es im Januar 2020 zur Vertragsunterzeichnung für einen grenzüberschreitenden Schienenpersonennahverkehr zwischen Deutschland und Frankreich kam. Bis Dezember 2026 werden die Partner auf beiden Landesseiten ein gemeinsames grenzüberschreitendes deutsch-französisches Nahverkehrsangebot an den Start bringen.

Mehr umsteigefreie Verbindungen im Nahverkehr zwischen Deutschland und Frankreich werden dann vor allem Pendlern ein besseres Mobilitätsangebot in der Grenzregion bieten.

Die Grundverträge für die entsprechenden Schienenstrecken – in Rheinland-Pfalz zwischen Neustadt an der Weinstraße und Straßburg beziehungsweise zwischen Wörth und Straßburg und zwischen Trier und Metz – wurden am 24. Januar von Vertretern aus beiden Partnerländern unterzeichnet. Auch die gemeinsamen Vorbereitungen für das Fahrplan- und Tarifkonzept, die im Bereich zwischen Rheinland-Pfalz und der Région Grand Est notwendigen Verbesserungen der Infrastruktur sowie die Vorbereitungen der Ausschreibungen für den Betrieb der neuen Linien schreiten voran. Weitere grenzüberschreitende Strecken im Saarland und in Baden-Württemberg sind Bestandteil des deutsch-französischen Konzeptes. Der WSAGR begrüßt und unterstützt diese positive Entwicklung.

3. Reaktivierung Zweibrücken – Homburg

Eine bessere Erreichbarkeit des südöstlichen Teilraums der Großregion ist eine langjährige Forderung des WSAGR. Dazu zählt die Reaktivierung der Bahnstrecke Zweibrücken - Homburg. Durch diese Reaktivierung würde die Westpfalz besser angebunden und zudem könnte der Knoten Homburg in seiner Bedeutung als wichtiger regionaler Verknüpfungspunkt auch bzgl. des Fernverkehrs gestärkt werden.

Eine Reaktivierung würde der Region die direkte Erreichbarkeit der Oberzentren Kaiserslautern und Ludwigshafen/Mannheim umsteigefrei ermöglichen. Auf saarländischem Gebiet verläuft der Großteil des zu reaktivierenden Streckenabschnittes. Dazu sind etwa sieben Kilometer zu reaktivieren und zu elektrifizieren - drei Kilometer sind Teil der bestehenden Schwarzbachtalbahn.

Die Planung für die Reaktivierung der S-Bahn-Strecke sowie das Anhörungsverfahren sind abgeschlossen, sodass mit dem Planfeststellungsbeschluss Ende 2023 gerechnet wird. Danach kann der GVFG-Antrag final an das Eisenbahnbundesamt (EBA) gestellt werden.

Vorabmaßnahmen sind bereits in 2023 und 2024 vorgesehen. Ein Baubeginn ist voraussichtlich Mitte 2025 und die Inbetriebnahme der Strecke Ende 2026 möglich.

Der WSAGR unterstützt weiterhin jegliche Bemühungen, die Strecke zu reaktivieren.

4. Machbarkeitsstudie Dillingen - Bouzonville

Der WSAGR forderte stets eine Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Bahnstrecke Dillingen über Niedtaldorf, weiter über Bouzonville nach Thionville, die vor allem dem Pendler- und Einkaufsverkehr Rechnung tragen könnte. Die Realisierbarkeit scheint gegeben, da die Deutsche Bahn AG bis Niedtaldorf zur Grenze fährt und die Infrastruktur auf französischer Seite auch noch regelmäßig im Güterverkehr genutzt wird. Ebenfalls verkehren im Niedtal jedes Jahr am Karfreitag Nahverkehrszüge, welche als Sonderfahrten deklariert sind. Grund hierfür ist die allseits beliebte „*grande braderie du vendredi saint*“ in Bouzonville.

Die Idee der Niedtalbahn ist interessant, da man über Thionville vergleichsweise schnell Luxemburg erreichen könnte. Auf französischer Seite bestehen aber bislang keinerlei Zusagen, das Stellwerk in Bouzonville für einen Weiterbetrieb der Strecke personell zu besetzen.

Vor diesem Hintergrund ist eine Reaktivierung sehr unwahrscheinlich. Aufgrund des Potentials auf dieser Strecke für eine mögliche Direktverbindung zwischen dem Saarland und Luxemburg sollte die Reaktivierung der Strecke dennoch weiterhin Anliegen des WSAGR sein.

Der WSAGR weist darauf hin, dass diese Strecke nicht nur nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu betrachten ist, sondern die Strecke müsse auch nach Kriterien des europäischen Zusammenwachsens beurteilt werden. Schlussendlich könnten schnelle Bahnverbindungen nach Luxemburg geschaffen werden und somit könnte die gesamte Großregion noch besser per Bahnverbindungen miteinander vernetzt werden. Dieses Projekt könnte auch beim EU-Förderprogramm „Missing Links“ angemeldet werden.

5. Laufende Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung von Schienenstrecken im Saarland

Im Saarland wird aktuell eine Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung folgender Eisenbahnstrecken durchgeführt:

- Rosseltalbahn (Saarbrücken – Fürstenhausen – Großrosseln)
- Bisttalbahn (Saarbrücken – Fürstenhausen / Völklingen – Überherrn [– Falck (F)])

Auch über die Bisttalbahn könnte eine Verbindung nach Luxemburg hergestellt werden. Die Verbindung ist kürzer und lässt streckentechnisch einen besseren Ausbau zu als die Niedtalstrecke.

Für den französischen Abschnitt von der Landesgrenze bis nach Falck und weiter über Bouzonville und Thionville nach Luxemburg müsste eine Machbarkeitsstudie von den französischen Partnern angefertigt werden.

Weitere Eisenbahnstrecken werden für eine Reaktivierung im Saarland untersucht:

- Eisenbahnstrecke Merzig – Losheim
- Primstalbahn (Saarlouis / Dillingen – Lebach / Schmelz – Wadern)
- Bliestalbahn (Homburg – Blieskastel-Lautzkirchen)
-

Mit Ergebnissen wird Mitte des Jahres 2023 gerechnet.

Busverkehr

Zwischen dem Saarland und Lothringen wurden – anfangs mit Interreg-Mitteln - ab 1999 mehrere Moselle-Saar-Linien (MS1 – MS4) eingerichtet. Wegen geringer Fahrgastnachfrage im grenzüberschreitenden Verkehr wurden diese Linien sukzessive wieder zurückgefahren. Es verblieben nur wenige Fahrten auf der MS2 zwischen Saarlouis und Creutzwald sowie die Linie MS von Saarbrücken nach Hombourg Haut.

Seit 2022 gibt es neue Initiativen zwischen dem Saarland und der Region Grand Est zur Wiederbelebung der MS-Linien. Seit dem 01.09.2022 fährt die Linie MS wieder regelmäßig von Saarbrücken verlängert bis nach St. Avold.

Darüber hinaus gibt es momentan eine Initiative der Aufgabenträger beiderseits der Grenze zum Ausbau der Linie MS2 zwischen Saarlouis und St. Avold. Mit dieser Linie sollen insbesondere auch die neuen Gewerbestandorte an der B269 neu (Lisdorfer Berg, Linslerfeld, u. a.) für die Berufspendler aus beiden Ländern mit dem ÖPNV erschlossen werden. Bis über 70% der Mitarbeiter einzelner Firmen am Lisdorfer Berg wohnen im angrenzenden Frankreich. Im Vorgriff auf die projektierte Linie startet ab Fahrplanwechsel Dezember 2022 die Anbindung des Lisdorfer Berges an den Hauptbahnhof Saarlouis. Der WSAGR unterstützt diese Initiative.

Das Saarland strebt an, die grenzüberschreitenden Busverkehre zum Großherzogtum Luxemburg verkehrlich und tariflich besser in das grenznahe ÖPNV-Angebot des Landes bzw. des Landkreises Merzig-Wadern zu integrieren. Dazu sollen – ggf. in einer gemeinsamen Studie – Fahrplankonzepte abgestimmt und das Angebot weiter optimiert werden.

Binnenschifffahrt

Der WSAGR spricht sich für den beschleunigten Ausbau der Moselschleusen aus. Der Bau zweiter Schleusen an den sieben Kammern zwischen Koblenz und Trier sichert langfristig die Versorgung der Großregion mit Roh- und Brennstoffen sowie den Schwerlastverkehr insbesondere für die Stahlwerke. Besonders hinzuweisen ist darauf, dass Binnenschiffe zur Entlastung anderer Verkehrsträger beitragen. So kann ein Binnenschiff rund 150 LKW-Transporte ersetzen. Der Ausbau der zweiten Schleusenammern sollte deutlich vor der anvisierten Zeitspanne 2035-2040 abgeschlossen sein. Aufgrund von Kürzungen des

Bundeshaushalts im Bereich der Bundeswasserstraßen wurden Baustopps für den Ausbau der Moselschleusen angekündigt. Ein zweites gemeinsames Schreiben der saarländischen und rheinland-pfälzischen Ministerpräsidentinnen zur Verhinderung dieser Stopps wurde auf den Weg gebracht.

Darüber hinaus spricht sich der WSAGR für ein sofortiges Ende der Schifffahrtsabgaben auf der Mosel ein. Fast im gesamten übrigen deutschen Wasserstraßennetz sind diese Abgaben bereits Anfang 2019 abgeschafft worden. Bei der Mosel kann der Bund dies nicht ohne Absprachen tun, weil sie ein internationaler Fluss ist. Deshalb muss die Bundesregierung die Verhandlungen mit den Regierungen Luxemburgs und Frankreichs zur Änderung des Moselvertrages beschleunigen, um die wettbewerbsverzerrende Abgabe auf der Mosel abzuschaffen.

Straßenverkehr

1. Umsetzung der Nordsaarlandstraße

Unter dem Infrastrukturprojekt „**Nordsaarlandstraße**“ versteht man die bauliche und verkehrliche Aufwertung eines vorhandenen Straßenzugs aus Bundes- und Landesstraßen zwischen der A8 bei Merzig und der A1 bei Nonnweiler, damit der ländliche Raum und insbesondere der Hochwald infrastrukturell gestärkt und besser an die Autobahnen A8 und die A1 angebunden werden.

Hierzu wurden in der Vergangenheit bereits etliche Verkehrsknotenpunkte auf dem gesamten Streckenabschnitt ertüchtigt und leistungsfähig ausgebaut.

Die verkehrlich stark belasteten Ortsdurchfahrten in Merzig, Mettlach, Brotdorf und Bachem stehen einer leistungsstarken lückenlosen Anbindung an die A8 und das Saar-Lor-Lux-Gebiet noch im Wege.

Durch einen Neubauabschnitt der Nordsaarlandstraße als ortsdurchfahrtsfreien Lückenschluss soll eine leistungsstärkere Anbindung gewährleistet werden. Das spart Zeit und Emissionen.

Das im Hinblick auf Natur und Umwelt sensible Umfeld und der vorhandene Standortübungsplatz der Bundeswehr standen bislang einer Realisierung dieses Neubauabschnittes entgegen.

Aktuell wird in einem neuen Anlauf durch eine Projektgruppe des Landes und der Bundeswehr geprüft, ob eine Sicherstellung der gegenseitigen Verträglichkeit zwischen dem Übungsbedarf der Bundeswehr und dem Bau und Betrieb einer Straßentrasse über den Standortübungsplatz möglich ist.

2. Forderungen des WSAGR in Bezug auf den Straßenverkehr der Großregion

- Schließen der Autobahnlücken in Rheinland-Pfalz auf der A 1 in der Eifel
- Komplettierung des vierstreifigen Ausbaus der B 10 durch den Pfälzer Wald (Lückenschluss A 8 zwischen Luxemburg und München) inklusive Aufhebung des LKW-Nachtfahrverbotes auf der überregionalen Fernstraße.

Grand-Est (Région Lothringen)

Schienenverkehr

Für die Region Grand-Est, Region Lothringen, sei erwähnt:

- die sehr bedeutenden finanziellen Anstrengungen der Region Grand Est für die Nord-Süd-Achse Nancy-Metz-Thionville zur Verbesserung und Stärkung des Schienenverkehrsangebots nach Luxemburg: Kauf von neuem Rollmaterial, Verlängerung der Bahnsteige, Verstärkung der elektrischen Bahnanlagen, Erhöhung der Taktfrequenz langfristig auf 8 Minuten auf der Bahnstrecke Thionville und Luxemburg.
- die Existenz der „Grenelle des mobilités en Lorraine“, die 2019 vom Präsidenten der Region Grand Est und dem Präsidenten des Europäischen Metropolpols Lothringen Sillon in Anwesenheit der Verkehrsministerin Madame Borne ins Leben gerufen wurde, sieht die Untersuchung eines künftigen „Metropolitan Express Network (REM)“ auf der „Sillon lorrain“ vor. Im Gegensatz zum Pariser RER und den derzeit in der Eurometropole Straßburg und in Bordeaux entstehenden REMs hat das lothringische Projekt die Eigenschaft, auf einem Korridor mit fast 1,5 Millionen Einwohnern linear zu sein.

Der Präsident der Französischen Republik hat kürzlich die Schaffung von 10 REM in Frankreich angekündigt, deren Liste in Kürze von der Regierung genehmigt werden soll. Wenn die Region Lothringen dabei auch zurückbehalten wird, könnte das für 2030-2035 geplante „Sillon Lorrain“ - REM-Projekt von einer spezifischen Finanzierung profitieren, welche seine Fertigstellung beschleunigen könnte.

- das Projekt eines neuen Verknüpfungsbahnhofes „Lorraine“ in Vandières am Schnittpunkt der LGV Est Européenne Paris-Straßburg und der regionalen Nord-Süd-Strecke Nancy-Metz-Thionville-Luxemburg.

Der aktuelle TGV-Bahnhof in Louvigny, bekannt als "Lorraine TGV", wurde auf offenem Feld in der offenen Landschaft ohne Verbindung an das bestehende Bahnnetz gebaut und ist nur mit dem Auto oder Bus erreichbar. Er ist nur eine vorübergehende Haltestelle, die bis zur Fertigstellung des erklärten Verbindungsbahnhofs Vandières von öffentlichen Versorgungsunternehmen (DUP) per Dekret vom 28. März 2011 gebaut wurde.

Von den Nutzern sehnsüchtig erwartet und umweltfreundlich, da der Rückgriff auf das Auto und die Überlastung der Autobahn A31 vermieden werden, wird dies eine bequemere und sicherere Zufahrt mit Hochgeschwindigkeitszügen für eine größere Zahl von Einwohnern Lothringens und auch für Bahnbenutzer aus Luxemburg und östlich der Saar ermöglichen. Es handelt sich in der Tat um ein Projekt mit deutlich grenzüberschreitendem Charakter, für dessen Finanzierung Gelder aus der TEN-V-Möglichkeiten „Connecting Europe“ (CEF) in Anspruch genommen werden sollten. Es sei darauf hingewiesen, dass bereits mehr als 23 Millionen Euro für die Arbeiten am Standort Vandières ausgegeben wurden.

Das Projekt Sillon Lorraine macht diese „tugendhafte“ Station noch offensichtlicher und notwendiger, da deren Bau eine treibende Rolle und Hebelwirkung für die wirtschaftliche Entwicklung der Moselachse haben soll. Die CESER Grand Est hat

zweimal nach Rücksprache entschieden, die Region Grand Est, die Auftraggeberin der Station, zu bitten, den raschen Bau der Station einzuleiten.

Es wird vorgeschlagen, dass der WSAGR in Fortführung seiner Stellungnahme vom 28. November 2018 seine Unterstützung für die Realisierung dieses wichtigen grenzüberschreitenden Projekts erneuert.

Darüber hinaus können mehrere Arbeitswege in Betracht gezogen werden, um den grenzüberschreitenden Verkehr zu verbessern und zu erleichtern:

- Verbesserung des Verkehrs zwischen Saarbrücken und Nancy durch Einrichtung einiger direkter Rundläufe zu Stoßzeiten unter Umgehung des Bahnhofs Metz durch die Umgehung nach Süden. Dies würde den Einwohnern Süd-Lothringens einen leichteren Zugang zu Verbindungen vom Bahnhof Saarbrücken und den Einwohnern des Saarlandes und Nutzern der Ost-Mosel eine direkte Verbindung nach Nancy und Verbindungen in den Süden der Region ermöglichen.
- Wiederaufnahme des Tram-Train-Projekts zwischen Saarbrücken und Forbach
- Untersuchung der Machbarkeit eines integrierten grenzüberschreitenden Übertragungsnetzes mit eigenem Tarifplan und gemeinsamer Leitungsnummerierung auf beiden Seiten der Grenze (Netzwerkeffekt)
- die Wiedereröffnung der Eisenbahnlinie Thionville-Bouzonville-Saarbrücken erwägen. (siehe Saarland)
- die Verbindung zwischen Metz und Nancy in Richtung Dijon und Mittelmeer über Toul ist seit Jahren gestrichen und verlangt von den Bahnreisenden einen längeren und teuren Umweg über Paris oder Strasburg. Der WSAGR, zusammen mit den Bahnbenutzern der Région Grand-Est und den Anliegergemeinden fordern deshalb sowohl die SNCF als auch den französischen Staat auf, diese wichtige Verkehrsverbindung im Personenverkehr wiederherzustellen.

Straßenverkehr

Der französische Staat, Auftraggeber für die Autobahn A31, die von der luxemburgischen Grenze nach Süden in Richtung Dijon und Lyon führt, hat eine öffentliche Konsultation zu einem Entwicklungsprojekt namens A31bis eingeleitet, das sich auf den Abschnitt bezieht, welcher sich von der Grenze im Norden nach Toul (Gye), aufgeteilt in drei Abschnitte, erstreckt: Nördlich der Grenze bis Metz, Zentrum von Metz in Bouxières-aux-Dames, südlich von Bouxières-aux-Dames bis Toul (Gye), die für drei Abschnitte vorgesehenen Planungen sind nicht jedoch gleich.

Besonders der geplante Bau einer neuen Autobahnraststätte im Ballungsraum Thionville im nördlichen Sektor, welcher mit dessen Konzessionierung und der Einführung einer Maut verbunden ist, ist auf heftigen lokalen Protest gestoßen.

Das vom französischen Staat für diesen Sektor eingeleitete Verfahren sollte am Ende der Konsultation zu einer öffentlichen Untersuchung des Projekts im Jahr 2023 führen, gefolgt von einer Erklärung des öffentlichen Nutzens.

Die Konsultation für den Bereich Center hat gerade begonnen. Für diesen Abschnitt und für den Abschnitt Süd ist kein Neubau eines Autobahnanschlusses mit Konzessions- und Mautpflicht vorgesehen, sondern umfangreiche Erschließungsarbeiten vor Ort.

Das Problem der Sättigung dieser Autobahn ist alt und wird seit vielen Jahren kontrovers diskutiert. Neben einem dichten Transitverkehr von Gütern und Autos hat sie mit einem erheblichen interregionalen Verkehr, einer unzureichenden Organisation der Überland- und Stadtverkehrsnetze und einer noch zu starken „Alles-Auto“-Kultur zu kämpfen.

Die Antwort, der Sättigung dieser wichtigen Achse durch eine neue Autobahninfrastruktur entgegenzuwirken, ist unzureichend. Nur eine multimodale Reaktion in Abstimmung mit den Mobilitätsbehörden (AOM) und den Nachbarregionen, die die gesamte Palette der Verkehrsträger, Schiene, Straße, Fluss, sanfte Verkehrsträger und attraktiven und effizienten öffentlichen Verkehr, kombiniert, kann es ermöglichen, den Strom zu verbessern Lage.

Vorsitzender: René Birgen