



**Abschlussbericht verabschiedet vom Koordinierungsausschuss und der Vollversammlung am 19.11.2024 in Trier**

## **Arbeitsgruppe 3 (AG3)**

### **„Verkehr“ des WSAGR**

## **Abschlussbericht 2023 – 2024**

**unter der Präsidentschaft von Rheinland-Pfalz**

**Vorsitz der AG3: René BIRGEN (Luxemburg)**

## **Nachhaltige Mobilität für die Großregion: Herausforderungen und Lösungsansätze**

### **I. Einleitung**

Mobilität ist eines der Schlagwörter der letzten Jahre geworden. Ihr Zeitaufwand im Alltag ist bei einigen gering, andere müssen mehrere Stunden für sie pro Tag in Kauf nehmen, sei es für die Arbeit oder die Ausbildung, sei es für den Einkauf, für Arztbesuche oder andere Freizeitaktivitäten.

Wären nicht so viele Menschen in der gleichen Lage zur gleichen Zeit, wäre die Mobilität nicht ein Problem in dem Ausmaß, das wir heute kennen und für das es gilt, Lösungen zu finden. Diese werden gesucht und debattiert, vom Biertisch über Expertenrunden bis hin zu allen politischen Gremien, aber eine Abhilfe, welche alle zufrieden stellt, ist bislang noch nicht gefunden worden.

Und auch die Arbeitsgruppe 3 Verkehr des WSAGR maßt sich nicht an, diese Lösungen zu finden. Mobilität zukunftsfest zu gestalten ist eine wichtige Aufgabe. Deshalb hat sich die AG 3 auch mit „best practices“ aus der Großregion auseinandergesetzt und leitet Denkanstöße, welche von ihren Mitgliedern kommen, an die Verantwortlichen weiter um die alltägliche Mobilität des Einzelnen zu erleichtern und zu verbessern.

## **II. Etwas Geschichte**

Wie bereits erwähnt ist die Mobilität heute nicht nur bei Personen, sondern auch bei Gütern ein wichtiger Bestandteil des Alltags geworden. Lebten die meisten Menschen bis zum Anfang des 19. Jahrhunderts größtenteils autark in ihren Dörfern und kamen selten mehr im Umkreis von einer oder zwei Stunden davon entfernt, hat sich dies mit dem Beginn der Industrialisierung geändert.

Neue Standorte brauchten, genau wie heute immer noch, Arbeitskräfte, welche sie im Umland ihrer Produktionsstätten suchten und fanden. Erzielten anfangs noch Städte einen bedeutenden Anstieg an Einwohnern, welche in die Nähe ihrer Arbeit zogen, so kam es dann auch bald zu einem Pendeln zwischen Wohnort und Arbeitsplatz. Das damals neue Verkehrsmittel Eisenbahn ermöglichte es sowohl den Arbeitern zwischen ihren Wohnorten und dem jeweiligen Industriestandort zu pendeln; auch der Transport von Rohstoffen und Waren über weitere Strecken wurde durch die Schiene ermöglicht.

Aber nicht nur die Arbeitskräfte wurden mobiler. Und wenn man damals noch nicht von Freizeitverkehren sprach, so ermöglichte die durch die Eisenbahn gewonnene Mobilität auch die Besuche von höheren Schulen für junge Menschen, welche sonst oft keine Möglichkeit zur Weiterbildung gehabt hätten.

Der Personenverkehr auf der Schiene blieb aber lange für den Großteil der Bevölkerung auf die dringend notwendigen Fahrten begrenzt, da Fahrscheine für viele unerschwinglich waren. Der große Aufschwung der Eisenbahnen im Ferienverkehr zeigte sich erst bei der Einführung des bezahlten Urlaubes Mitte der dreißiger Jahre, an den zahlreiche Fotos von Familien mit Gepäck an Bahnhöfen aus dieser Zeit erinnern.

**Regionales Beispiel der Eisenbahn im Freizeitverkehr: Heute überquert nur an Samstagen, Sonntagen und einzelnen Feiertagen ein Personenzug den Grenzübergang Perl – Apach, doch ab 2026 soll es wieder Regelverkehr zwischen Thionville und Trier geben. Die AG Verkehr begrüßt diese Maßnahme zu besseren Verbindungen in der Grossregion.**



Ab den fünfziger Jahren wurde der Grundstein für den Großteil der heutigen Verkehrsprobleme gelegt. Der Wirtschaftsaufschwung ermöglichte immer mehr Familien den Traum vom eigenen Auto und die Politik unterstützte stolz diese Entwicklung. Meinte nicht Altkanzler Helmut Schmidt noch in den sechziger Jahren, dass seine Regierung es den Menschen erlaubt hat, sich ein Auto anzuschaffen und nun ist es an ihre Pflicht sei, den Bürgern auch die Straßen dazu zu bauen. Parallel dazu begann das Eisenbahnsterben in der Fläche und viele Bahnlinien, welche heute von Bedeutung wären, wurden aus reinen Rentabilitätsgründen abgeschafft oder mussten dem Ausbau des Straßenwesens weichen.

Bedingt durch den Irrglauben alle Verkehrsprobleme zum größten Teil mit dem Auto lösen zu können, begann auch die Zersiedlung der Landschaft. Neue Wohnanlagen entstanden außerhalb der Ortschaften und machen damals wie heute oft den Rückgriff auf den eigenen Wagen für alle Alltagsaktivitäten, sei es zum Arbeiten, zur Schule, zum Einkaufen, zum Arztbesuch oder zum Sport, nötig.

Das gleiche Phänomen wiederholte sich bei Gewerbeflächen und Einkaufszentren. Auch sie entstanden auf der grünen Wiese, oft ohne Anschluss an den öffentlichen Transport und tragen auch so noch heute ihren Teil zur Verstärkung des Verkehrsaufkommens bei.

Die Arbeitsgruppe 3 „Verkehr“ ist sich bewusst, dass sie das Rad der Geschichte auf dem Gebiet der Verkehrsentwicklung nicht zurückdrehen kann; sie versucht aber, durch ihre Anregungen und Denkanstöße den politischen Verantwortlichen in der Großregion Ideen zu unterbreiten wie man der Problematik sicherlich nicht Herr werden, sie aber etwas entschärfen kann indem man durch gezielte Maßnahmen im öffentlichen Personennahverkehr und gezielte Bauvorhaben das Verkehrsvolumen auf den Straßen verringert respektiv flüssiger gestaltet.

Das Abhängen von ganzen Landstrecken von der Schiene und die alleinige Fokussierung auf die Rentabilität haben übrigens nicht nur den Personenverkehr betroffen; auch im Güterverkehr macht dies sich bemerkbar. Der immer stärker ansteigende Güterverkehr, welcher heute oft notgedrungen zu mehr als 80 % über die Straße abgewickelt werden muss, trägt seinen Anteil zu Lärm und Co<sup>2</sup>-Ausstoss bei und somit zur Beeinträchtigung der Lebensqualität der Anwohner. Der Bau von Gewerbe- und Industriezonen auf dem freien Feld, ohne Anschluss an die Bahn, muss hier zweifelsohne als Fehler angesehen werden.

***Lokale Bahnverbindungen: So sieht es leider oft auf Nebenstrecken der Bahn aus. Von ehemaligen Strecke bleibt nur die Trasse übrig, im besten Fall erinnert ein Fahrradweg daran, dass hier einmal Züge fuhren.***



### **III. Diskussionen und Vorschläge allgemein**

Die Arbeitsgruppe 3 „Verkehr“ befasste sich jeweils am Anfang jeder Sitzung mit den neuesten Entwicklungen im Bereich Verkehr in der jeweiligen Region. Auch wenn einzelne Punkte wegen vielleicht unterschiedlicher Rechtslage nicht eins zu eins von einem Land in das andere zu übernehmen sind, so können sie doch Denkansätze für eine Verbesserung im Verkehrsbereich darstellen. Und oft sind es sogar nur einfache Anpassungen, welche doch zu einer Erleichterung für die Benutzer der öffentlichen Verkehrsmittel beitragen und den Umstieg erleichtern.

In allen Diskussionsrunden bestimmten oft zwei große Themen die Tagesordnung, nämlich die interregionale Informationsmöglichkeiten über bestehende Angebote und die Schaffung von durchgehenden leicht verständlichen Tarifangeboten.

In punkto Information würde die Arbeitsgruppe 3 eine Wiederbelebung von Mobiregio begrüßen. Auch nach zig Jahren ist es immer noch nicht möglich alle Verbindungen in der Region abzurufen. Anfragen vom saarländischen Saarbrücken Hauptbahnhof nach dem luxemburgischen Remich können auch heute auf diesem Portal genau so wenig abgefragt werden wie eine Verbindung vom lothringischen Longwy nach dem belgischen Arlon. Und dabei handelt es sich bei allen Orten nicht um kleinere Dörfer, sondern um regionale Groß-

und Mittelorte. Hier gibt es noch zu tun und anzupacken; auch wenn der Arbeitsaufwand sicherlich hoch ist, ist er doch notwendig, will man die Menschen zum Umsteigen auf Bus und Bahn bewegen. Denn die erste Voraussetzung ist ja, dass derjenige, der umsteigen will, auch erfährt, dass seine Fahrt überhaupt möglich ist.

Inzwischen findet man sicherlich auf verschiedenen Internetseiten von Anbietern aus der Großregion schon eine Anzahl von Informationen, aber wohl kaum einer macht sich die Mühe für eine Fahrt von A nach B die Portale sämtlicher Verkehrsverbände abzurufen um dann festzustellen, dass er schlussendlich wegen nichtexistierenden Verbindungen doch auf sein Auto zurückgreifen muss.

Die Arbeitsgruppe Verkehr spricht deshalb für die Wiederbelebung des Projektes Mobiregio mit dem Ziel, ein einziges Fahrplanauskunftssystem für die Großregion zu schaffen, aus. Dabei darf sich aber nicht nur auf elektronische Information beschränkt werden; nicht jeder verfügt über ein modernes Smartphone, sei es, weil er in seinem Alter den Nutzen einer Anschaffung eines solchen Gerätes nicht mehr einsieht, sei es, weil ihm einfach die finanziellen Mittel fehlen um sich eins zuzulegen. Gedruckte Fahrplaninformationen sollen immer noch bereitgestellt werden können und auf Anfrage ausgegeben werden können.

Ein weiteres Problem für die Benutzer des öffentlichen Transportes stellt die Tarifstruktur in der Großregion dar. Hier geht die Palette von gratis in Luxemburg bis zum Deutschlandticket für (noch) 49 €. Dazwischen gibt es noch eine ganze Reihe von Fahrscheinen und Abonnements mit den phantasievollsten Namen. Diese haben jedoch den Nachteil, dass sie für Pendler, welche eine Grenze überqueren, nicht durchgängig gelöst werden können. Und meistens sind diese Fahrscheine auch noch auf den Anbieter begrenzt und eine Benutzung von Bus oder Bahn je nach Bedarf ist nicht möglich, da beide Gesellschaften eine völlig andere Tarifstruktur haben. (siehe die Angebote von SNCB und TEC in Belgien).

In diesem Zusammenhang erscheint es ebenfalls befremdend, dass nicht alle Regionalbusse überall benutzt werden dürfen. So darf man z.B. die luxemburgischen RGTR – Busse, welche über die deutsche oder die französische Grenze fahren, auf ausländischem Gebiet für eine jeweilige Inlandverbindung nicht benutzen; das gleiche gilt auch die Busse des belgischen TEC, welche auf luxemburgischem Gebiet wohl Reisende nach Belgien aufnehmen dürfen, solche, welche nur in Luxemburg mitfahren wollen, stehen lassen müssen. Hier muss auch dringend Abhilfe geschaffen werden, auch im Interesse der lokalen deutschen oder französischen Benutzer, zumal wenn der luxemburgische Bus öfter fährt als der nationale.

**Regionales Beispiel einer Politik gegen den öffentlichen Transport: Ein luxemburgischer Bus unterwegs zu seinem Endpunkt „Mairie“ im französischen Grenzort Rédange.**

**Ab den lokalen Haltestellen „Douane“ und „rue de Belvaux“ im Ort ist keine Mitfahrt möglich.**



Hier muss erwähnt werden, dass es an Haltestellen, welche von RGTR- und TEC-Bussen im Ausland bedient werden, keine Informationen an den jeweiligen Haltestellen befinden. Die Arbeitsgruppe „Verkehr“ fordert deshalb, alle Busse, welche eine Haltestelle im Grenzgebiet bedienen, allen Benutzern, seien sie nun Pendler oder Einheimische im Ausland, zugänglich zu machen und diese an den jeweiligen Haltepunkten entsprechend zu informieren. In diesem Zusammenhang wird die Arbeitsgruppe ein entsprechendes Schreiben an die jeweils **politischen** Verantwortlichen für den öffentlichen Transport in ihrer Region schreiben und sie darum bitten, alle Busse, egal von welchem Betreiber, egal an welcher Haltestelle, allen zugänglich zu machen und die jeweiligen Fahrpläne übersichtlich und korrekt zur Verfügung zu stellen.

In diesem Sinne begrüßt die Arbeitsgruppe „Verkehr“ die Bestrebungen nach der Möglichkeit der Anerkennung des Deutschland-Tickets in den Regionalbussen des luxemburgischen RGTR, welche grenzüberschreitend ins Saarland und nach Rheinland-Pfalz fahren. Es würde auch Bus und Schiene in Punkto Fahrkosten gleichstellen, da das Deutschland-Ticket auf der Schiene zwischen Trier bis zur Grenze gültig ist, wird jedoch der Bus des luxemburgischen RGTR zwischen Trier und Luxemburg benutzt (Linien 302 oder 303 z.B.), so ist ein zusätzlicher Fahrschein erforderlich, auch wenn der Benutzer ein Deutschland-Ticket besitzt und der ÖPNV in Luxemburg gratis ist. Harmonisierung sieht anders aus und hier muss dringend eine Lösung gefunden werden.

Die Initiative von einzelnen Arbeitgebern, z. B. in Belgien und im Saarland, ihre Angestellten beim Kauf eines Abos für Bahn und Bus zur Fahrt zur Arbeit finanziell zu unterstützen, findet die volle Zustimmung der Arbeitsgruppe „Verkehr“, auch wenn der Gratistransport wie in Luxemburg in der gesamten Großregion erstrebenswert, aber sicher noch lange nicht umsetzbar ist.

Auskunft und Erstellen von Fahrscheinen sind eng mit einander verbunden. Die Bahn hat sich in allen Teilen der Großregion von der Fläche zurückgezogen und empfängt den Kunden, oder



soll man hier doch den Benutzer sagen, oft an Bahnsteigen, welche nur ein Minimum an Infrastruktur bieten und ein regendichter Unterstand schon ein Luxus ist. Informationen gibt es kaum und wenn nur von den Fahrplänen, Fahrscheine muss man am Automaten lösen oder man erstet sie, oft mit Aufpreis, beim Zugbegleiter. Das Angebot im Automaten ist meistens begrenzt und endet in der nächsten Großstadt. Wer weiterfahren möchte, vielleicht in den Urlaub an die See oder in die Berge, und seine Fahrkarten nicht über Internet buchen kann, der bleibt auf der Strecke und muss schauen wie er ans Ziel kommt.

In seiner vorletzten Sitzung hat sich die Arbeitsgruppe Verkehr wie bereits erwähnt mit sogenannten „best practices“ in der Großregion befasst und in diesem Zusammenhang soll eine Initiative aus dem wallonischen Halanzy hervorgehoben werden. Nachdem der örtliche Bahnhof von der belgischen Eisenbahngesellschaft SNCB aufgegeben wurde und Teile seiner Räumlichkeiten zum Teil an Eisenbahnferventen als Vereinslokal überlassen wurden, hat der Verein, die „Amis du Rail de Halanzy“ dort den Fahrkartenschalter wieder aktiviert. An einzelnen Wochentagen bieten von der Bahn geschulte Freiwillige alle Arten von Fahrscheinen an, welche an einem normalen Schalter der belgischen Bahn auch angeboten werden. Ein gutes Beispiel, wie dank einer privaten Initiative der Dienst am Kunden, wie er von den Anbietern eigentlich erbracht werden müsste, im ländlichen Raum wieder entstanden ist.

***Regionales Beispiel einer privaten Initiative im Interesse der Benutzer der Bahn: Im belgischen Bahnhof Halanzy, von der SNCB nicht mehr genutzt und aufgegeben, verkaufen geschulte Freiwillige der Amis du Rail de Halanzy an einzelnen Wochentagen Fahrkarten wie an jedem anderen Schalter der belgischen Bahn.***



#### **IV. Regionale Vorschläge**

Wie bereits erwähnt macht sich die Arbeitsgruppe bei ihren Treffen auch Gedanken über fehlende Infrastrukturen in der Großregion. Hierbei kann es sich um noch bestehende Schienenstrecken handeln, welche für den Personenverkehr reaktiviert werden könnten, um fehlende Straßenverbindungen oder um den Ausbau der Wasserstraßen.

##### **1) Wasserstraßen**

Beginnen wir mit letzterem. Die Verlagerung von Güterverkehren, bei denen es nicht auf die Schnelligkeit ankommt, auf die regionalen Wasserwege, besonders auf Saar und Mosel, kann zu einer deutlichen Entlastung auf den Straßen und Autobahnen führen. Diese Verkehre dürfen jedoch nicht wegen Staus vor den Schleusen unnötig verlängert werden; deshalb unterstützt die Arbeitsgruppe „Verkehr“ die Bemühungen der Wirtschaft zur Verlängerung bestehender Schleusenammern auf der Mosel zwischen Trier und Koblenz.

Diskutiert wurde im Bereich „Wassertransport“ auch die Umsetzung des seit Jahrhunderten geplanten Baus eines großräumigen Kanals zwischen Mosel und Saône um somit die Großregion vom Rhein über die Mosel und die Rhone direkt mit dem Mittelmeer zu verbinden. Die Arbeitsgruppe „Verkehr“ ist sich jedoch bewusst, dass wohl kaum eines seiner jetzigen Mitglieder an der Einweihungsfeier teilnehmen wird.

***Der Güterverkehr auf der Mosel, hier bei Schengen unter der Autobahnbrücke A13/A8, soll durch die Modernisierung und die Verlängerung der bestehenden Schleusenammern gefördert werden.***



## **2) Bustransporte**

Die Schaffung neuer überregionaler Buslinien in der Großregion ist in den Augen der Arbeitsgruppe „Verkehr“ wichtig um so viele Pendler wie möglich so nah wie möglich von zuhause abzuholen und sie dann zu ihrem jeweiligen Arbeitsplatz zu bringen. In diesem Zusammenhang sei die geplante Schaffung einer neuen Linie zwischen Luxemburg und Forbach und die Verstärkung der Linie 30 zwischen Saarbrücken und Forbach erwähnt.

Im Bereich der Schienenverbindungen begrüßt die Arbeitsgruppe „Verkehr“ die geplante Neueröffnung der Trierer Weststrecke, welche ab Mitte Dezember 2024 unter der Bezeichnung RB 83 Luxemburg mit Wittlich über die linke Moselseite verbinden wird und so zusätzlichen Pendlern nach Luxemburg die Möglichkeit bietet auf die Bahn umzusteigen.

Auch der Ausbau der Straßenbahn in Luxemburg und die sich im Bau befindliche neue Bahnlinie zwischen Luxemburg-Stadt und Bettemburg werden ihren Beitrag zur Steigerung



und zur Pünktlichkeit und somit zur Verbesserung des Angebotes im öffentlichen Transport beitragen.

### 3) **Schieneverkehr**

Die Arbeitsgruppe „Verkehr“ unterstützt weiterhin alle Bemühungen zur Reaktivierung von Bahnstrecken in der Großregion. Besonders wichtig erscheint ihr in diesem Zusammenhang die Verbindung zwischen dem saarländischen Dillingen und dem lothringischen Bouzonville, welche neben ihrer Bedeutung für den regionalen Güterverkehr auch eine schnelle Direktverbindung zwischen Luxemburg und Saarbrücken darstellen könnte.

***Ein regionales Beispiel einer Forderung zur Wiedereröffnung von Bahnverbindungen stellt die Strecke von Dillingen (Saarland) nach Bouzonville (Lothringen) dar. Bis auf Sonderfahrten zum Karfreitagmarkt in Bouzonville ruht der Verkehr dort 364 Tage im Jahr. Hier überquert der Sonderzug die deutsch-französische Grenze bei Niedaltdorf.***



Die Idee von direkten Bahnverbindungen zwischen Luxemburg und Mannheim, einem wichtigen Knotenpunkt im Bahnverkehr im Südwesten, muss weiter untersucht und umgesetzt werden. Die Gebietskörperschaften entlang der Strecke haben sich schon positiv zu diesem Projekt geäußert.

Im Bereich Fernverkehr unterstreicht die Arbeitsgruppe „Verkehr“ die Wichtigkeit des Anschlusses der Großregion an das internationale Hochgeschwindigkeitsnetz, welches nicht nur ab Luxemburg mit den TGV – Verbindungen nach Paris und Südfrankreich besteht, sondern ebenfalls auch Saarbrücken und Kaiserslautern mit Paris und Frankfurt verbindet. Besonders letztes wird immer wieder in Frage gestellt zugunsten einer südlicheren Verbindung über Strasbourg und Karlsruhe.

Begrüßt wird im Bereich Fernverkehr auch die zweite tägliche ICE – Verbindung zwischen Saarbrücken und Berlin ab Dezember 2024.

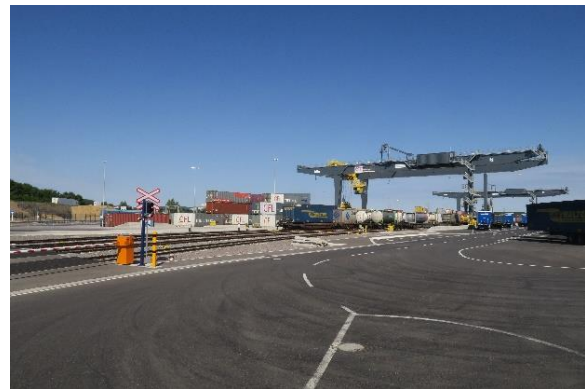
### 4) **Gütertransport**

Die Arbeitsgruppe „Verkehr“ hat sich auch mit dem Thema Güterverkehr befasst. Dieser wird zu mehr als 80 % über die Straße abgewickelt mit all den Problemen, die bekannt sind: Stau,

Lärm, Umweltbelastung durch CO<sup>2</sup> – Ausstoß, Unfälle usw. Deshalb unterstützt die Arbeitsgruppe „Verkehr“ alle Möglichkeiten zur Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf die Schiene. Neue Möglichkeiten erweisen sich hier im kombinierten Verkehr, welcher alle Transportwege mit einbezieht: Wasser, Straße und Schiene.

Der Transport per Container, welcher jeweils einen Teil seiner Reise auf dem bestmöglichen Transportmittel zurücklegen kann, muss gefördert werden. Dem Verladen von Sattelauflegern und deren Beförderung auf der Schiene über lange Strecken, wie es schon ab einigen Umschlagplätzen in der Großregion angeboten wird, muss die Zukunft gehören. Durch eine verstärkte Nutzung von solchen Umschlagplätzen in der Großregion werden nicht nur Warentransporte umweltfreundlicher, sondern auch der Wirtschaftsstandort Großregion wird dadurch gestärkt werden.

***Der Güterverkehr kann durch die Kombination verschiedener Verkehrsträger seinen Einfluss auf Stau und Umweltbelastung verringern. Dem multimodalen Verkehr Schiene auf langer Distanz und LKW als Zubringer gehört die Zukunft und muss ausgebaut werden.***



In diesem Zusammenhang besuchten Mitglieder der Arbeitsgruppe „Verkehr“ im März dieses Jahres den Umschlagplatz der „CFL-Multimodal“ in Bettemburg um sich so vor Ort ein Bild über die Möglichkeiten des kombinierten Transportes zu machen.

## **5) Straßenausbau**

Auch das Straßennetz in der Grossregion muss ständig unterhalten und wo nötig, auch ausgebaut werden. Die Arbeitsgruppe „Verkehr“ hat in diesem Zusammenhang aber darauf verzichtet sich konkret mit allen Projekten zu befassen, da dies den zeitlichen Rahmen der Versammlungen sprengen würde.

## **IV. Negative Beispiele in punkto Mobilität**

### **1) Aufgabe der Verbindung Thionville – Longwy über den Standpunkt Belval**

Dass die Arbeitsgruppe „Verkehr“ mit ihren Anregungen auch manchmal kein Gehör bei den politischen Verantwortlichen findet, musste sie dieses Jahr in Bezug auf ihre Anregung wieder Personenzüge zwischen Thionville und Longwy über die neue Wissens- und Handelsplattform

Belval verkehren zu lassen erfahren. Diese Verbindungen wurden ab 2009 geschaffen und verkehrten bis 2015 mit stets steigender Fahrgastzahl. Nutznießer waren französische Pendler aus den Regionen Thionville und Longwy, welche in Belval arbeiteten und mittels dieser Züge umsteigefrei zu letzteren Bahnhöfen fahren konnten.

Als im Laufe des Jahres 2015 der Wunsch nach einem verstärkten Angebot zwischen Luxemburg und Nancy entstand, mussten die auf der Strecke Thionville – Belval – Longwy eingesetzten Fahrzeuge von dort abgezogen werden um über genügend geeignetes Material zu verfügen. Den Pendlern bietet man seither eine Umsteigemöglichkeit in Pétange und in Bettemburg an, wobei besonders letztere den Missmut der französischen Pendler hervorruft. Abgesehen von der Pünktlichkeit müssen sie in bereits ab Luxemburg überfüllte Züge einsteigen, was nicht gerade zum Umsteigen auf die Bahn motiviert.

In diesem Sinn hat die Arbeitsgruppe „Verkehr“ am 22. April 2024 einen Brief an die luxemburgische Transportministerin Yuriko Backes geschrieben, in dem sie diese bittet, die Züge Thionville – Longwy über den Standpunkt Belval wieder einzuführen. In ihrem Antwortschreiben vom 31. Mai teilte die Ministerin mit, dass sie nach Gesprächen mit den Verantwortlichen die Wiedereinführung dieser Verbindung wegen fehlender Trassen und Materialmangel ablehnen muss und die Pendler in Richtung Thionville leider weiterhin in Bettemburg in volle Züge umsteigen müssen. Diese Lage wird sich ihrem Schreiben nach entspannen, wenn 2028 die Neubaustrecke zwischen Luxemburg und Bettemburg fertiggestellt ist und dann zusätzliche Züge in Richtung Metz und Nancy verkehren können. Ein schwacher Trost für die Pendler.

***Knapp sechs Jahre überlebte die Bahnverbindung Thionville – Longwy über den neuen Wirtschaftsstandpunkt Belval. Nachdem die Benutzerzahl angestiegen war, wurde sie abgeschafft um über mehr Material zu verfügen um das Angebot zwischen Luxemburg, Metz und Nancy zu steigern. Pendler ab Belval in Richtung Metz müssen nun in Bettemburg in bereits überfüllte Züge einsteigen.***



## **2) Geplante Mautpflicht auf der A31 auf dem Abschnitt Thionville luxemburgische Grenze**

Befasst hat sich die Arbeitsgruppe „Verkehr“ aber mit den Plänen Frankreichs, auf dem Abschnitt Thionville – Grenze zu Luxemburg eine Maut einzuführen., mit der die Umgehungsautobahn von Thionville finanziert werden soll. Dieser Grenzabschnitt gehört heute sicherlich zu einem der meistbenutzten Autobahnabschnitten Europas, wird er doch nicht nur vom LKW – Verkehr im Transit zwischen dem Süden und den belgischen und niederländischen Nordseehäfen benutzt, sondern auch von etwa 55.000 Fahrzeugen der französischen Pendler, welche aus Lothringen tagtäglich nach Luxemburg zur Arbeit fahren.

Geht man davon aus, dass im Falle der Einführung einer solchen Mautgebühr sicherlich ein kleiner Teil der täglichen Benutzer diese entrichten werden, da sie sich dadurch weniger Stau und ein schnelleres Vorankommen versprechen und andere doch eher notgedrungen aus finanziellen Gründen als durch Überzeugung auf Busse und Bahn umsteigen werden, so wird doch ein Großteil der Wege von daheim und zurück mit dem eigenen Auto zurückgelegt werden. Und diese Fahrzeuge werden sich sowohl auf französischem als auch auf luxemburgischem Gebiet auf den National- und Landstraßen wiederfinden und sich sehr zum Ärger der lokalen Anwohner auf beiden Seiten der Grenze durch Ortschaften durchquälen, welche heut schon unter dem stets steigenden Verkehr zu leiden haben, weil sie lange als Schleichwege galten, welche sie heute schon längst nicht mehr sind.

***Blick auf die A3 / A31 in Bettemburg kurz vor der Grenze. Der Ausbau auf 2 X 3 Spuren wird für die französischen Pendlern sicherlich nur eine kurzfristige Erleichterung schaffen. Sollten die Mautpläne für den französischen Teil Realität werden, wird sich sicherlich der größte Teil dieser Autolawine auf die Landstraßen durch die Ortschaften entlang Grenze verlagern.***



In diesem Zusammenhang darf man nicht die Forderungen nach der Schließung von kleinen Grenzübergängen für den Transitverkehr, wie jetzt zwischen dem französischen Rédange/Moselle und dem luxemburgischen Belval, als anti-europäische Haltung der Anrainer verstehen, sondern als Protest gegen den Verfall ihrer Lebensqualität durch Autolärm und Abgase und durch die Angst vor Unfällen vor ihrer Haustür. In diesem Sinne und im Sinn der freien Beweglichkeit fordert die Arbeitsgruppe „Verkehr“ die Verantwortlichen im Grand-Est auf, das Vorhaben einer Mauterhebung auf dem Grenzabschnitt der A31 nicht weiter zu verfolgen um somit die kleinen Grenzübergänge und ihre Anwohner entlang der Zufahrtsstrecken beidseitig der Grenze nicht durch ein hohes Verkehrsaufkommen zu belasten

und letztendlich vielleicht ausländer- und europafeindliche Ressentiments aufkommen zu lassen.

### **3) Neue Kontrollen an den Grenzen in der Grossregion**

Als wenn die täglichen Pendlerbewegungen von und nach Rheinland-Pfalz und von und nach dem Saarland nicht genügen würden um für Zählfluss an den Grenzübergängen nach Lothringen und Luxemburg zu sorgen hat sich die Bundesregierung im fernen Berlin noch etwas Zusätzliches einfallen lassen: erneute stichprobenartige Personenkontrollen an und hinter der Grenze. Begründet werden diese Maßnahmen durch Kontrollen zur Verhinderung von illegaler Migration. Erwischen tut es die wenigsten, behindern und nerven aber die meisten Grenzgänger, welche es jahrelang gewohnt waren, ohne Kontrolle an der Grenze von einem Land des Schengenraums in ein anderes zu fahren.

Ab dem 1. November will nun auch Frankreich wieder verstärkt auf Kontrollen an der Grenze zurückgreifen.

Die Arbeitsgruppe „Verkehr“ kann den Ärger der betroffenen unbescholtenen Bürger nachvollziehen, zumal selbst die Polizei zugeben muss, dass die Erfolge doch mehr als dürftig sind und in keinem Verhältnis zum betriebenen Aufwand stehen. Der Arbeitsmarkt und die Wirtschaft der Grossregion basiert auf der uneingeschränkten Bewegungsmöglichkeit von Personen und Waren; kultureller Austausch über die Grenzen hinaus kann nur entstehen, wenn diese Grenzen nicht mehr als solche wahrgenommen werden.

In diesem Zusammenhang wird die Arbeitsgruppe „Verkehr“ ein Schreiben an die Verantwortlichen auf deutscher Seite richten und sie auf die besondere Lage hier in unserer Region, welche heute stark zusammengewachsen ist und in der ein reger Austausch auf dem Gebiet der Arbeitskräfte, der Wirtschaft, der Kultur und der grenzenlosen Freundschaft entstanden ist, hinweisen. Auf längere Sicht werden diese Kontrollen negative Folgen für die Menschen in unserer Grossregion haben und einen Rückfall der Mentalitäten in die Vor-Schengen-Ära mit sich bringen. Gegen diese Entwicklung müssen sich alle Kräfte, welche sich für ein freies Europa mit freier Bewegungsmöglichkeit für alle Bürger einsetzen, zur Wehr setzen.

## **V. Schlussfolgerung**

In einer dynamischen Wirtschaftsregion wie der unseren spielt die Mobilität von Menschen und Gütern eine wichtige Rolle. Damit diese garantiert ist, müssen die erforderlichen



Infrastrukturen bereitstehen. Das gilt genauso für den Bau und die Planung neuer Verkehrswege wie der Unterhalt des bestehenden Netzes, welches in einzelnen Teilen der Grossregion bereits als marode bezeichnet wird.

Gefördert müssen neben dem Individualverkehr sowohl der öffentliche Transport, der Fahrradverkehr als auch andere Methoden der Verkehrsvermeidung. Hier kann man das „Home-Office“ als Chance zur Verminderung von Verkehren ansehen; es muss deshalb unbedingt erhalten bleiben, auch wenn einzelne Firmen es wieder abschaffen möchten und ihre Mitarbeiter lieber an allen Tagen vor Ort (und vorher im Stau oder überfüllten Bussen und Bahnen) haben möchten. Hier ist neben der Arbeitsgruppe „Verkehr“ auch die Arbeitsgruppe „Arbeit und Soziales“ gefordert um diese doch bei vielen Arbeitnehmern beliebte Arbeitsform zu verteidigen.

Gefordert sind aber auch die jeweiligen Planungsbehörden, welche endlich damit aufhören müssen neue Industrie- und Gewerbegebiete, aber auch neue Wohnflächen „wild“ in die Landschaft zu setzen ohne groß zu überlegen wie denn nun die Menschen dorthin kommen oder wie sie von dort zur Arbeit, zur Schule, zu Einkäufen und Freizeitaktivitäten kommen.

Gefordert sind aber letztendlich wir alle; wir sind ein Teil der Mobilitäts- und Verkehrsprobleme nicht nur in der Grossregion, sondern in allen industrialisierten Ländern dieser Welt. Wenn wir uns öfter mal Fragen wie:

- muss es heute das Auto sein für meine Freizeitaktivität?
- könnte ich nicht doch die Bahn oder den Bus zur Arbeit nehmen?
- muss mein Jogurt wirklich aus Südfrankreich kommen oder schmeckt der aus der regionalen Molkerei nicht genau so gut?

dann wäre doch auch schon ein kleiner Teil unserer Verkehrsprobleme gelöst. Denn nur die Verkehre, die nicht entstehen, verursachen keine Probleme und verlangen nach keinen Lösungen.





Ein Teil der Arbeitsgruppe 3 „Verkehr“ nach ihrem Besuch im Containerumschlagplatz  
Bettemburg im März 2024.

René Birgen  
Vorsitzender

## VI. Anhänge

- Brief des WSAGR und Antwort der luxemburgischen Transportministerin Yuriko Backes betreffend die Wiedereinführung der Bahnverbindung Thionville – Longwy über Belval
- Beschluss betreffend die deutschen und französischen Grenzkontrollen



**Comité économique et social  
de la Grande Région (CESGR)  
Wirtschafts- und  
Sozialausschuss der  
Großregion (WSAGR)**

**Maison de la  
Grande Région  
Haus der Großregion**  
11, boulevard J.F. Kennedy  
L-4170 Esch-sur-Alzette

**T +352 247 80 116  
christiane.weidenhaupt@cesgr.etat.lu  
[www.granderegion.net](http://www.granderegion.net)  
[www.grossregion.net](http://www.grossregion.net)**



**Frau Yuriko BACKES**

**Ministerin für Mobilität**

**und öffentliche Bauten**

**4, place de l'Europe**

**L - 2450 Luxemburg**

Luxemburg, den 23. April 2024

**Betreff** : Wiederinbetriebnahme der Regionalzüge zwischen Thionville und Longwy

Sehr geehrte Frau Ministerin,

Die Arbeitsgruppe "Verkehr" des Wirtschafts- und Sozialausschusses der Großregion wendet sich an Sie, um Ihnen ihre Forderung nach der Wiederinbetriebnahme der grenzüberschreitenden Eisenbahnverbindung Thionville - Esch - Belval - Rodange - Longwy zu unterbreiten.

Diese Verbindung, die an Werktagen täglich vier Zugpaare anbietet, wurde am 14. Dezember 2009 in Betrieb genommen und verkehrte bis Mitte 2015. Gerade als die Aktivitäten am Standort Belval begonnen hatten, immer mehr Grenzgänger anzuziehen, wurde dieses Angebot zugunsten der Entscheidung, das Angebot auf der lothringischen Trasse Luxemburg - Metz - Nancy zu verstärken, eingestellt, was den in Belval arbeitenden Personen ein Umsteigen in Bettemburg abverlangte.

Bei Bauarbeiten mit Sperrung der Bahnstrecke zwischen Luxemburg und Bettemburg während der Karnevalsferien 2018 wurde die Verbindung Thionville - Longwy über Belval für eine Woche wiederbelebt.

Das damalige Argument für die Einstellung der in den Fahrplandokumenten der CFL als "Linie 80" bezeichneten Linie war, wie bereits oben erwähnt, der Wunsch, das Angebot auf der Achse Luxemburg - Metz - Nancy zu erhöhen, was die Notwendigkeit der Ausmusterung von CFL- und SNCF-Material auf Kosten dieser Relation nach sich zog.

Frau Ministerin, der Standort Belval schafft zunehmend Arbeitsplätze für Lothringen. Angestellte großer Bank- und Handelsunternehmen, aber auch zahlreiche Lehrkräfte, Verwaltungspersonal und Studenten der Universität Luxemburg wollen diese direkte Bahnverbindung unbedingt wieder haben. Diese zahlreichen Pendler beschwerten sich nämlich darüber, dass sie in Bettemburg umsteigen müssen, was entweder zu einem schnellen Anschlusszug oder zu überfüllten Zügen aus Luxemburg-Stadt führt, in die sie nicht einsteigen können, oder zu langen Wartezeiten, die abschreckend wirken.

Die Arbeitsgruppe "Verkehr" des Wirtschafts- und Sozialausschusses der Großregion bittet Sie, gemeinsam mit den CFL und der SNCF zu prüfen, ob die Relation Thionville - Longwy über Belval wieder auf die Schiene gebracht werden kann. Der Zeitraum vom 15. Juli bis zum 15. September 2024, in dem der Zugverkehr zwischen Luxemburg und Bettemburg aufgrund des Wiederaufbaus der Brücke über den Bahnhof von Bettemburg und verschiedener Arbeiten auf der Strecke vollständig unterbrochen ist, erscheint uns als ideale Gelegenheit. Diese Unterbrechung sollte auf jeden Fall das Argument des Materialmangels und der fehlenden Zugtrassen in unseren Augen unglaubwürdig machen.

In der Hoffnung, dass Sie unserem Schreiben im Interesse der lothringischen Grenzgänger, die in Belval arbeiten und uns diese Anregung unterbreitet haben, eine positive Antwort zukommen lassen wollen, bitten wir Sie, Frau Ministerin, um den Ausdruck unseres tiefen Respekts.

Hochachtungsvoll,

**René BIRGEN**

Präsident der AG3 « Verkehr » des WSAGR

**Rudi MÜLLER**

Präsident des WSAGR

**Laurence BALL**

Geschäftsführerin der EuRegio SaarLorLux +



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère de la Mobilité  
et des Travaux publics

Département de la mobilité  
et des transports

Réf. : TR-CF-2024-00326

**Madame Laurence Ball**  
Directrice d'EuRegio SaarLorLux +  
**Monsieur René Birgen**  
Président du GT 3 "Transport" du CESGR  
**Monsieur Rudi Müller**  
Président du CESGR

Maison de la Grande Région  
11, Boulevard J.F. Kennedy  
L-4170 Esch-sur-Alzette

Luxembourg, le 31 MAI 2024

**Concerne : Remise en service des trains régionaux entre Thionville et Longwy**

Madame la Directrice,  
Messieurs les Présidents,

En me référant à votre courrier datant du 23 avril 2024 et traitant du sujet cité en exergue, je vous confirme ma compréhension pour vos inquiétudes par rapport à cette situation.

À la suite d'une consultation des CFL par mes services, je suis au regret de devoir vous informer que la contrainte en capacité du réseau ferroviaire nous oblige à faire un choix en termes de priorisation des différentes liaisons ferroviaires offertes pour éviter de subir des conséquences négatives importantes sur le sillon lorrain et sur notre réseau national. Après analyse, ce choix consiste en la priorisation d'une offre dense et lisible sur les axes principaux Thionville-Luxembourg et Esch/Belval-Luxembourg. En comparaison avec ces deux axes principaux, les plus fréquentés du pays, la liaison Thionville-Esch/Belval doit être considérée comme axe secondaire. Tenant compte de ce choix, un changement de train à Bettembourg pour les voyageurs en provenance de Thionville et en direction d'Esch/Belval (ou vice-versa) reste la meilleure option si on considère le bon fonctionnement du réseau ferroviaire dans son ensemble. En effet, avec la mise en place d'une offre cadencée sur le réseau national et plus particulièrement sur le sillon lorrain, le changement de train à Bettembourg est facilité avec un temps d'attente inférieur à quinze minutes.

R:\Raccordements ferroviaires internationaux\Grande Région\2024\00326.docx rz/pg

4, place de l'Europe  
L-1499 Luxembourg

Tél.: (+352) 247-84400  
Fax : (+352) 22 85 68

Adresse postale  
L-2938 Luxembourg

e-mail: transports@tr.etat.lu  
www.transports.public.lu

Comme déjà évoqué, je suis bien consciente que cette offre ne répond à l'attente des frontaliers travaillant à Esch/Belval et c'est pourquoi les CFL, ensemble avec la SNCF et sous la coordination de mes services et ceux de la région française Grand Est, travaillent actuellement sur des possibilités d'un allongement progressif des trains en vue de pouvoir accueillir à partir de 2026, un plus grand nombre de voyageurs sur ces liaisons ferroviaires saturées et ainsi garantir que les navetteurs en provenance d'Esch/Belval puissent avoir la garantie d'une place assise lors de leur voyage retour en soirée.

La mise en place de liaisons ferroviaires provisoires lors de chantiers et spécialement en période de congés ne sont pas des solutions envisageables pour les CFL et la SNCF.

Ma direction Chemin de fer se tient à votre disposition.

Veillez agréer, Madame la Directrice et Messieurs les Présidents, l'expression de mes salutations les meilleures.

La Ministre de la Mobilité  
et des Travaux publics



Yuriko Backes

**DIE REGIERUNG  
DES GROSSHERZOGTUMS LUXEMBURG**  
Ministerium für Mobilität und öffentliche Arbeiten  
Abteilung für Mobilität und Transport

**Zeichen: TR-CF-2024-00326**

**Frau Laurence Ball**  
Geschäftsführerin von EuRegio SaarLorLux+  
**Herrn René Birgen**  
Vorsitzender der AG3 „Transport“ des WSAGR  
**Herrn Rudi Müller**  
Präsident des WSAGR

Haus der Großregion  
11 Boulevard J. F. Kennedy  
L-4170 Esch-sur-Alzette

Luxemburg, den 31. Mai 2024

**(Deutsche Übersetzung)**

**Betrifft: Wiederinbetriebnahme der Regionalzüge zwischen Thionville und Longwy**

Sehr geehrte Frau Ball,  
sehr geehrter Herr Birgen,  
sehr geehrter Herr Müller,

ich nehme Bezug auf Ihr Schreiben vom 23. April 2024 zu der o. g. Angelegenheit und versichere Ihnen, dass ich Ihre Besorgnis angesichts dieser Situation verstehe.

Nach Konsultation der *Chemins de Fer Luxembourgeois* (CFL) durch meine Abteilung bedaure ich Ihnen mitteilen zu müssen, dass die beschränkten Kapazitäten des Schienennetzes uns dazu zwingen, eine Priorisierung der angebotenen Schienenverkehrsverbindungen vorzunehmen, um erhebliche negative Auswirkungen für das *Sillon lorrain* (Städteachse Thionville, Metz, Nancy und Epinal) und unser nationales Netz zu vermeiden. Nach einer entsprechenden Analyse haben wir uns dafür entschieden, einem dichten und klaren Angebot auf den Hauptverkehrsachsen Thionville-Luxemburg und Esch/Belval-Luxemburg Vorrang einzuräumen. Im Vergleich zu diesen beiden Hauptverkehrsachsen, den meist frequentierten des Landes, ist die Verbindung Thionville-Esch/Belval als sekundär einzustufen. Angesichts dieser Entscheidung bleibt für die Fahrgäste aus Thionville und in Richtung Esch/Belval (bzw. in die umgekehrte Richtung) ein Umstieg in Bettembourg die beste Option, betrachtet man den reibungslosen Betrieb des Schienenverkehrsnetzes insgesamt. Durch die Einführung eines Taktfahrplans im nationalen Netz und insbesondere im *Sillon Lorrain* wird dieser Umstieg in Bettembourg mit einer Wartezeit von unter fünfzehn Minuten noch fahrgastfreundlicher.

4, Place de l'Europe  
[transports@tr.etat.lu](mailto:transports@tr.etat.lu)  
L-1499 Luxemburg

Tel.: (+352) 247-84400  
Fax: (+352) 22 85 68

Postanschrift:  
L-2938 Luxemburg

E-Mail:  
[www.transports.public.lu](http://www.transports.public.lu)



Wie bereits eingangs erwähnt, ist mir sehr bewusst, dass dieses Angebot nicht den Erwartungen der in Esch/Belval tätigen Grenzgänger entspricht. Aus diesem Grund arbeiten die CFL, gemeinsam mit der SNCF und unter Koordination meiner Dienststellen und denen der französischen Region Grand Est, derzeit an Möglichkeiten für eine schrittweise Verlängerung der Züge, um ab 2026 auf diesen überlasteten Schienenverkehrsverbindungen mehr Fahrgäste befördern zu können und damit den Pendlern aus Esch/Belval bei ihrer Rückfahrt am Abend einen Sitzplatz garantieren zu können.

Die Einrichtung provisorischer Schienenverkehrsverbindungen während Baumaßnahmen und insbesondere in den Ferienzeiten stellt für die CFL und die SNCF keine denkbare Lösung dar.

Meine Abteilung „Chemin de fer“ (Schienenverkehr) steht Ihnen für weitere Informationen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Die Ministerin für Mobilität  
und öffentliche Arbeiten  
[Unterschrift]  
Yuriko Backes



**Comité économique et social  
de la Grande Région (CESGR)**  
**Wirtschafts- und  
Sozialausschuss der  
Großregion (WSAGR)**

Maison de la  
Grande Région  
Haus der Großregion  
11, boulevard J.F. Kennedy  
L-4170 Esch-sur-Alzette

**T** +352 247 80 116  
christiane.weidenhaupt@cesgr.etat.  
[www.granderegion.net](http://www.granderegion.net)  
[www.grossregion.net](http://www.grossregion.net)

Esch-sur-Alzette, den 18. November 2024

## **Beschluss des Wirtschafts- und Sozialausschusses der Großregion (WSAGR)**

### **Grenzkontrollen: Negative Auswirkungen auf den Grenzverkehr müssen vermieden werden!**

Stichprobenartige Kontrollen an den deutschen und französischen Außengrenzen sollen helfen, unerwünschte Migration und Kriminalität zu bremsen. Deshalb kommt es nun an den Grenzen zu Deutschland Frankreich, Luxemburg und Belgien zu Kontrollstopps. Nicht nur Reisende und Pendler, sondern auch grenzüberschreitend tätige Unternehmen müssen damit rechnen, von der Bundespolizei oder der französischen Grenzpolizei vor Ort angehalten zu werden.

Beide Länder, Deutschland und Frankreich, haben zugesagt, die Kontrollen so zu gestalten, dass sie sich auf die Pendler und die Wirtschaft so gering wie möglich auswirken. Der WSAGR drängt darauf, dass diese Zusage auch eingehalten wird.

Der Wohlstand der gesamten Großregion und das gute Miteinander der Menschen hängen entscheidend von offenen Grenzen ab. Daher setzt sich der WSAGR dafür ein, dass der freie Wirtschafts- und Personenverkehr nicht unnötig eingeschränkt wird.

Der freie Verkehr von Personen, Waren und Dienstleistungen zwischen den Mitgliedsländern gehört zu den grundlegenden Freiheiten der Europäischen Union. Sie sind in den EU-Verträgen verankert. Der WSAGR fordert, dass es hier keine dauerhaften Einschränkungen geben darf. Schlagbäume widersprechen dem europäischen Geist. Sie müssen der Vergangenheit angehören.

Die Freundschaft zwischen den Teilregionen bedeutet dem WSAGR sehr viel. Das Zusammenleben der Menschen in der Großregion darf durch neue Grenzbarrieren nicht gefährdet werden.

Der WSAGR arbeitet daran, dass die Großregion immer mehr zu einer großen Gemeinschaft wird.  
Und das geht nur mit offenen Grenzen!

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'R. Müller', written in a cursive style.

**Rudi MÜLLER**  
Präsident des Wirtschafts- und Sozialausschusses der  
Großregion (WSAGR)