Ev.-Kirch-Straße 8
66111 Saarbrücken

saarland@vcd.org

Frau Ministerin Anke Rehlinger,
Ministerium für Wirtschaft, Arbeit,
Energie und Verkehr des Saarlandes

Franz-Josef-Röder-Straße 17

66119 Saarbrücken

Saarbrücken, den 17. Januar 2020

Verkehrsentwicklungsplan des Saarlandes – Positionen des VCD

Sehr geehrte Frau Ministerin Rehlinger,

als VCD bedanken wir uns für die Beteiligung im VEP-Beirat und für die Veröffentlichung erster Studien für einen neuen Verkehrsentwicklungsplan.

Auf Basis der uns vorliegenden Unterlage sollte eine Entwicklung des saarländischen Eisenbahnwesens im Sinne der Verkehrswende möglich sein. Wir ermutigen Sie, diesen Weg mit höchstem Einsatz zu beschreiten und in diesem Jahr die grundlegenden Entscheidungen auch parlamentarisch zu untermauern.

Gerne unterstützen wir Sie hierbei. Beiliegend zu diesem Anschreiben folgen wir der Aufforderung ihrer Abteilungsleiterin Verkehr, Frau Astrid Klug, unsere Positionen in das VEP-Verfahren einzubringen. Zu den uns zugänglichen VEP-Unterlagen erlauben wir uns, folgende erste Stellungnahme und bitten um entsprechende Bearbeitung bzw. Rückmeldung.

Gerne vertiefen wir unsere Position in einem gemeinsamen Gespräch, sofern ein Termin im Tagesrand möglich ist, der unseren berufstätigen Mitarbeitern ihr ehrenamtliches Engagement zulässt.

Mit freundlichen Grüßen

VCD Saarland e. V.,

Andrea Schrickel
Landesvorsitzende

Dr. Werner Ried,
stellvertretender Landesvorsitzender

Stellungnahme VCD Saarland

zur Studie VEP (Unterlage vom 9.12.19)

VCD Landesverband Saarland

a) Inhaltliche Ausrichtung (Scope) der bisher einsehbaren Unterlagen

1. Integration europäischer und grenzüberschreitender Entwicklungsperspektiven

Das Saarland ist ebenso wie seine Nachbarn Lothringen und Luxemburg einerseits von der Lage im Herzen Europas geprägt; andererseits erschweren die Grenzen und die jeweilige Randlage die Planung und die Erschließung im Verkehrswesen. Dies betrifft in hohem Maße den öffentlichen Verkehr und insbesondere - aufgrund technisch-organisatorischer Hürden - den Schienenverkehr.

In diesem Kontext beantragen wir, den Verkehrsentwicklungsplan mit einer deutlichen Würdigung dieser Problematik voran zu treiben. Dazu zählen für uns unter anderem:

- im Rahmen der Planrechtfertigung die integrative Betrachtung der **Siedlungsentwicklung** im Saarland und in der Nachbarregion,
- die technisch-administrativen Besonderheiten bei der Organisation von **Verkehr über die Grenzen** hinweg sowie
- im politischen Umfeld die Konkretisierung der Zielsetzung aus dem **Vertrag von Aachen** sowie aus der **Frankreichstrategie**.

Selbstverständlich sollten die europäischen und nationalen Ziele im Rahmen des Klimaschutzes einschließlich der zeitlichen Horizonte (2030, 2050) als leitende Zielhierarchie gerade in einem Verkehrsentwicklungsplan mit einer **Konkretisierung für das Saarland** erkennbar sein. Dazu gehört die fachlich-integrative Würdigung zugehöriger Planungen der Nachbarländer. Dazu zählen die Strategie zur nachhaltigen Mobilität Luxemburgs von 2012/2018 sowie Leitpläne (schéma de cohérence territoriale) in der deutsch-französischen Grenzregion, z. B. der SCOT Roselle mit seinen Aussagen zu einem grenzüberschreitenden Stadtbahnangebot (https://scot-rosselle.com/).

Im Kontext Stadtbahn Saarbrücken erwarten wir, dass der VEP des Saarlandes seiner Rolle gerecht wird und grenzüberschreitende Aspekte des Schienenverkehrs im Rahmen der Kernkompetenz der Landesregierung würdigt und zugehörige Planungen berücksichtigt. Dazu zählt auch das Ergebnis der Untersuchungen im Auftrag von SaarMoselle zur grenzüberschreitenden Erweiterung der Saarbrücker Stadtbahn bzw. einer Tram einschließlich einer vertieften Bewertung von Ringlinien, die effizienter betrieben werden können als die bisher im VEP-Gutachten erwähnten Stichstrecken.

2. Synergetische Betrachtung von Personen- und Güterverkehr

Die standardisierte Bewertung von Bahnstrecken für den Personenverkehr reicht nicht aus, um deren Nutzwert zu bewerten. Angesichts der Umweltvorteile des Schienenverkehrs bedarf es der *gesamtheitlichen* Bewertung unter Integration von Logistik und Güterverkehr.

Die Entwicklung der letzten Jahre hat gezeigt, dass im Saarland ein hoher Bedarf an Schienengüterverkehr und insbesondere kombiniertem Verkehr besteht. So konnten privatwirtschaftliche Initiativen von Speditionen und lokalen Eisenbahnverkehrsunternehmen Verkehr wieder von der Straße auf die Schiene zurück verlagern, darunter die Kautschuk-Importe ins Saarland und dies trotz des Rückbaus der Gleisanschlüsse.

Der Rhein-Saar-Mosel-Container-Express und seine Entwicklung dokumentieren ebenso wie die regelmäßigen Lieferungen über die Primstalbahn, wie groß der Transportbedarf ist auch außerhalb klassischer Massengüter der Montanindustrie. Die Lage vieler Unternehmen in unmittelbarer Nähe zu Bahnstrecken erfordert, Gleis-Anschlüsse an den Schienenverkehr (wieder) zu errichten.

Wir beantragen daher, dieses Potenzial mit Hilfe moderner Methoden beispielsweise GIS-Analyse zu untersuchen und zu dokumentieren. Wir vermissen in der bisher vorgelegten VEP-Untersuchung die Integration von Ergebnissen aus früheren Gutachten im Auftrag bzw. unter Beteiligung des MWAEV (z. B. Mosolf-Gutachten). Wir regen an, dies entsprechend zu korrigieren.

Wir bedauern auch, dass einschlägig tätige Unternehmen, insbesondere die saarländischen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Speditionen des Güterverkehrs, darunter Puhl, BahnLog, Saarrail und Rhenus bezüglich ihrer Planungen und Initiativen offensichtlich nicht befragt oder beteiligt wurden. Gerade in der Stärkung solcher regional ansässiger Verkehrsprojekte, darunter zum Beispiel der Railport bei Homburg, sehen wir eine große Chance, den Wettbewerbsvorteil des Saarlandes dank seines dichten Schienennetzes auszuweiten.

Der Erhalt und die Sanierung von Bahninfrastruktur wird bei Nutzung durch Güter und Personenverkehr günstiger und wirtschaftlicher zu realisieren sein als bei ausschließlicher Betrachtung für den Personenverkehr, wie im VEP bisher geschehen. Einige Projekt, darunter die Niedtal- und Primstalbahn, können dadurch weitaus höhere NKV erreichen. Wir bitten Sie daher, alle bisher vorgelegten NKV-Bewertungen um den Effekt aus zu analysierenden Güterverkehrspotenzialen zu aktualisieren.

3. Aufnahme vorhandener Gleisinfrastruktur in Siedlungslage

Der Scope der bisherigen VEP-Untersuchung umfasst zwar ehemalige Bahnstrecken, deren Infrastruktur als solche verschwunden, bedeutungslos oder kaum mehr zu erkennen ist (u. a. Merzig-Metz, Zweibrücken-Brenschelbach, Homburg-Glan-Münchweiler). Hingegen fehlt in der VEP-Analyse die Betrachtung noch existierender und siedlungsnaher Gleisinfrastrukturen, denen aktuell eine Bedeutung zukommen könnte.

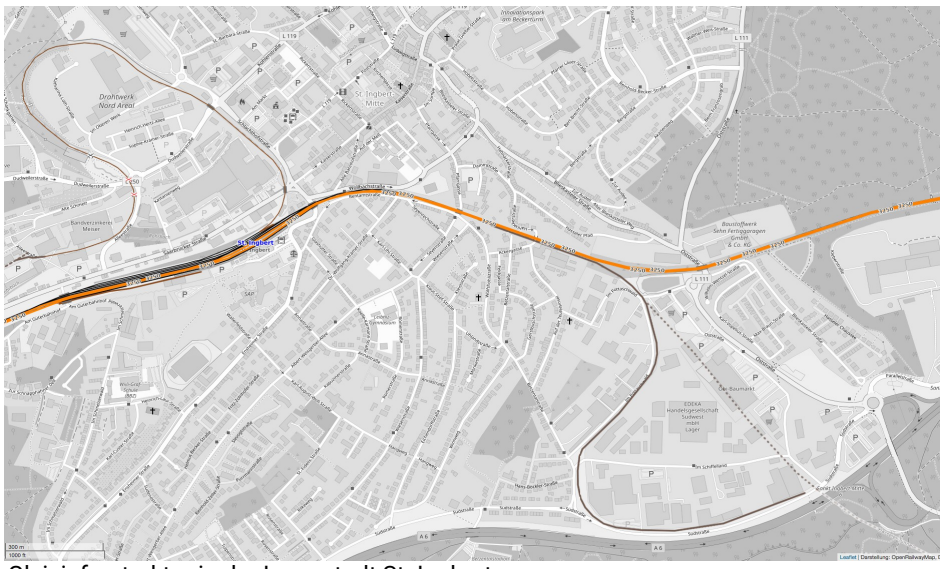
Wir beantragen daher, folgende Trassen in die Bewertung aufzunehmen und hier nicht genannte Infrastrukturen ähnlicher Potenziale systematisch zu integrieren, sowie den Bewertungsverfahren zu unterziehen:

- Elektrifizierter Anschluss in unmittelbarer Lage zur Siedlung Göttelborn mit **Hochschulstandort Göttelborn der HTW** (https://www.htwsaar.de/hochschule/-standorte_kontakt/campus-goettelborn):

  Angesichts täglicher Anreise Studierender sowie weiterer Pendler zu bedeutsamen Unternehmen im nahen Umfeld eines neuen Haltepunktes, darunter Nanogate SE, Hydac, Apolog erwarten wir ein deutlich hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis insbesondere für ein Stadtbahn- / Tram- Angebot - unabhängig von möglichem und zu untersuchendem Zusatznutzen im Güterverkehr.

Gleisinfrastruktur im Raum Merchweiler/Quierschied-Göttelborn
(Quelle: openrailwaymap.org)

- **Gleisinfrastruktur in St. Ingbert**
  Die einstigen Werkanschlüsse innerhalb des Stadtgebietes von St. Ingbert (Süd) sowie die regelmäßig genutzte Infrastruktur rund um das Drahtwerk Nord – Gelände / Alte Schmelz bieten neben Güterverkehrspotenzialen auch eine Anschlussmöglichkeit von Wohngebieten im SPNV. Im Kontext eines Stadtbahn-Angebotes von und nach Saarbrücken sollte der VEP daher bewerten, ob und mit welchem NKV derlei Ausstattungen mit Haltestellen und Angeboten beispielsweise aus dem Siedlungsgebiet Rischbach oder St. Ingbert Süd zu rechtfertigen sind.


Drahtwerk Nord Areal
St. Ingbert Mitte
St. Ingbert
Bahnhofstraße
Kirchenstraße
Kaiserstraße
Saarstraße
Saarbrücker Straße
Bahnhofstraße
Alte Schmelz
Bahnhofstraße
Bahnhofstraße
Bahnhofstraße

Gleisinfrastruktur im Raum Büschfeld (Prims) – MBE
(Quelle: openrailwaymap.org)

b) Methodik der Untersuchung

1. Kontext zu vorhandenen Studien und Plänen

Uns erschließt sich nicht, wie vorhandene Studien und Pläne in die Unterlagen zum VEP eingeflossen sind. Dies betrifft insbesondere die Nahverkehrspläne der Landkreise, die Planung zum VEP Saarbrücken sowie die Unterlagen zum Deutschlandtakt sowie grenzüberschreitende Analysen, z. B. das Schéma de Mobilité Transfrontalière SMOT mit dem Großherzogtum Luxemburg.

Wir bitten darum, uns darzulegen, wie diese Unterlagen eingeflossen sind und welche fahrplantechnische Gesamtkonzeption der bisherigen Studie zugrunde liegt.

2. Nachfrageanalyse und Modellbildung

In der Regel basieren übergreifende Planungen zur Verkehrsentwicklung auf Analysen zur Verkehrsverflechtung, entsprechenden Matrizen und Modellbildung. Bitte informieren Sie uns, ob und wie ein entsprechendes Verkehrsmodell der Studie zugrunde liegt und wie darin die Verkehrsbeziehungen zu den Nachbarregionen eingeflossen sind.

3. CO2-Bepreisung

Bezüglich der Bewertungsgrundlagen der aufgezeigten Nutzen-Kosten-Verhältnisse halten wir es für unabdingbar, die Ende 2019 vorgelegten VEP-Bewertung bezüglich der eingesparten CO2-Belastung anhand der neuen Preis-Setzung in Orientierung am Handel von Emissionszertifikate zu

aktualisieren. Maßgebend sollte mindestens der Zielzustand 2025 mit einem CO2-Preis von 55 Euro/Tonne sein, besser noch ein Wert, der für die Jahre danach realistisch ist.

c) Offene Fragen / Rückmeldung zu einzelnen Ergebnissen

1. S-Bahn-Konzeption

Wir begrüßen die grundsätzliche Stoßrichtung im vorgelegten Ergebnis, insbesondere bezüglich der angestrebten S-Bahn-Konzeption, wie sie die Deutsche Bundesbahn bereits 1971 und der VCD 2004 angeregt hatten.

Gerne möchten wir verstehen, woraus sich dabei die Definition des 15'-Taktes ableitet und warum diese auf den Abschnitt VK-IGB beschränkt ist.

- Welche Taktdichte ist dann für die Abschnitte (Merzig-)Dillingen-Rohrbach angedacht.
- Sind nicht Bahnhöfe mit abzweigenden Strecken dimensionierend für die Dichte aus sich überlagernden Angeboten?
- Warum ist das dicht besiedelte Sulzbachtal nicht für eine höhere Taktdichte einer S-Bahn vorgesehen?
- Hier regen wir an, sich überlagernde Takte aus Linien Saarbrücken-Sulzbachtal-Homburg und Saarbrücken-NK-St. Wendel (-Neubrücke) zu bewerten.

2. Konzeption und Verknüpfung Personenverkehrsangebot

- Wie verhalten sich vorgelegte Zielsetzungen und Angebotsvarianten bezüglich ihrer Verknüpfung im überregionalen SPNV-Angebot, insbesondere SÜWEX-Konzeption und Handlungsbedarf im Kontext einer Nachfrage-/Auslastungs-Analyse? Wie fließt die Zielhorizonte bestehender Verkehrsverträge und deren Auslauf (z. B. Jahr 2029) ein?
- Welche Anschlusskonzeption zwischen übergeordneten Linien (Achsen Trier-Mannheim versus Metz-Mainz) sieht der VEP vor?
- Wie wurde die seitens Gebietskörperschaft und VCD eingeforderte Flügelung der Süwex-Linie in Homburg/Saar mit zusätzlicher Direktverbindung zwischen Neunkirchen/Illingen und Mannheim im VEP berücksichtigt?
- Welchen Effekt misst der VEP Ringlinien versus Stichstrecken bei, insbesondere im Kontext SaarMoselle und Anbindung Losheim / Primstalbahn?

3. Planung zusätzlicher Bahnhöfe und Haltestellen

An verschiedenen Stellen äußerten DB AG und Experten Vorschläge, zusätzliche Haltepunkte im Saarland einzurichten.

- Wie fließen Vorschläge aus der Stationsoffensive der DB AG und aus anderen Nachfrageanalysen ein? Welchen Stellenwert haben Vorschläge für Saarbrücken-West, Völklingen Ost, etc.?
- Auf der Sulzbachtalstrecke sollte die Errichtung weiterer Haltepunkte in Herrensohr, Dudweiler Zentrum in fußläufiger Entfernung zum dortigen Rathaus, Sulzbach Mellinweg (Schulen in fußläufiger Entfernung / Wohnsiedlung), Sulzbach Hammersberg (Wohngebiet unmittelbar an der Bahntrasse) sowie ein weiterer Halt zwischen den Bahnhöfen in Landsweiler-Reden und Neunkirchen in dortiger Siedlungsnähe Teil der Bewertung im VEP sein.
- Für einige Standorte bietet sich an, die aktuelle Lage des Haltepunktes zu verschieben (Scheidt, Rentrisch, …) oder eine zusätzliche Anbindung einzurichten (Landsweiler-Reden). Wurden diese Aspekte berücksichtigt?

Der Vorschlag, den Haltepunkt Saarbrücken-Ost aufzugeben hat den VCD besonders überrascht:

- Wie wurde dessen Bedeutung bewertet, welche Analysen zur Angebotsentwicklung und Sanierung des Haltepunktes wurden durchgeführt?
- Wie wurde der Bedeutung des überregionalen Schulstandortes am Bahnhof Saarbrücken Ost mit einem von drei Deutsch-Französischen Gymnasien Rechnung getragen?
- Wie passt das zu den Erkenntnissen aus dem VEP der Landeshauptstadt Saarbrücken.

Aus Sicht des VCD ist es absolut unverzichtbar, den Halt in Saarbrücken Ost weiter bei zu behalten und auch -nach Jahrzehnten der Degradierung – städtebaulich zu integrieren (z. B. Durchbindung Fußgängertunnel bis Halbergstraße) und ihn angebotsseitig zu entwickeln.

4. Busverkehr

Es stellt sich uns die Frage, wie die vorhandenen Konzepte, Planungen und Analysen sowie Rücksprachen mit den Zweckverbänden in die VEP-Konzeption eingeflossen sind. Einige Linien sind angesichts der planerischen Hoheit/Aufgabenträgerschaft nur in Abstimmung mit den betroffenen Nachbarn zu bewerten. Der Entwurf zeigt hier Linien nach RLP. Nach Luxemburg fehlen Verbindungen (abgesehen vom Expressbus im Sinne eines Schienenersatzverkehrs).

Der Entwurf zum VEP enthält hoch bewertete Bahnstrecken für eine Reaktivierung, zum anderen dort parallel verlaufende Buslinien höherer Qualität. Wir gehen davon, dass ein solches Busangebot nur übergangsweise bis zur Betriebsaufnahme im Schienenverkehr angedacht ist.

Insgesamt überrascht den VCD die Planungstiefe und Details über das Busangebot und insbesondere darin der Verzicht bzw. die Änderung von R-Linien.

- Für uns ist nicht nachvollziehbar, warum die Linie R 10 und ihre Rolle als Flughafenzubringer entfallen ist.
- Ein gesondertes Angebot zum Flughafen als Shuttle-Lösung lehnen wir ab.
- Die Konzeption und Bewertung einer schnellen Bus-Verbindung zwischen einem Bahnhof im Saartal, z. B. Mettlach oder Merzig und zum Flughafen Luxemburg regen wir ausdrücklich an.
- Neuordnung Busverkehr im Sulzbachtal: Anstelle 15-Minuten-Takt zwischen Saarbrücken und dem Sulzbachtal parallel zur Bahntrasse mit Gelenkbussen sollten hier Quartierbusse in der erforderlichen Größe zum Einsatz kommen mit Anbindung an die Bahnhalte. Die bisher eingesetzten Gelenkbusse fahren außerhalb der Stadtgrenze SB größtenteils mit einer Auslastung von etwa 10 bis 20 Prozent.

5. Zielhierarchie: Qualität vor Finanzierung

Im finalen Ergebnis erwarten wir im VEP eine Prioritätensetzung basierend auf der Darstellung der Qualität eines zukünftigen (öffentlichen) Verkehrsangebotes. Erst nachrangig darf dessen Finanzierung zur Sprache kommen. Die uns bisher bekannten Unterlagen stellen hingegen das umgekehrte Verfahren und eine Bewertung nach „Kassenlage“ dar.

Die Notwendigkeit einer Nahverkehrs-Offensive muss sich aus Sicht des VCD jedoch vielmehr aus der Analyse klimaschutzpolitischer, wettbewerbspolitischer und nachfrage-orientierter Prämissen ableiten, zu denen uns die offizielle Zielsetzung des Saarlandes nach wie vor nicht bekannt ist. Eine rasche Klärung regen wir als VCD hiermit ausdrücklich an.

VCD Saarland e.V., 17. Januar 2020