

Mehr Bahn an der Saar ...

... für die Menschen und eine ökologische Verkehrswende

Positionspapier der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft Landesverband Saar

Saarbrücken im Mai 2019



Die Eisenbahnverkehrsgewerkschaft (EVG) hat im Februar 2019 ihr umfassendes Positionspapier für das System Schiene in Deutschland vorgelegt.

Hierin wird dem System Schiene ein schlechter Zustand attestiert.

Diese zutreffende Analyse trifft auch in besonderer Deutlichkeit auf das Saarland zu!

Die wichtigsten Aspekte - bezogen auf das Saarland - möchte der Landesverband Saar der EVG in diesem Papier darstellen. Es soll ein Kurzaufriß der bestehenden Situation sein, obwohl sich ohne Schwierigkeiten wohl auch ein Buch darüber schreiben ließe:

Bahnstrecken wurden stillgelegt und abgebaut, ohne dass ihr Potential im Zusammenhang mit dem zu erwartenden wachsenden Verkehrsaufkommen oder Fördermöglichkeiten überprüft wird. Seit Beginn der Bahnreform wurden im **Streckennetz** im Saarland nicht weniger als 137,5 Kilometer Streckengleise zurückgebaut. Im gesamten Bundesgebiet sind es sogar 5147,6 Kilometer. Zurzeit haben wir in der Produktionsdurchführung Saarbrücken, welche von Saarhölzbach/Saarland) bis nach Hochspeicher/Pfalz reicht, noch 785 km Gleise, 1346 Weichen, 450 Brücken und 76 Bahnübergänge. Es werden immer weniger!

Dabei ist festzustellen: die DB Netz AG baut nicht aus Lust und Laune heraus Streckengleise ab. Sie macht dies nach den Vorgaben des Eigentümers!

Außerdem herrscht auch an den Bahnhöfen und Haltepunkten Investitionsstau. Viele davon müssten weiter renoviert und modernisiert werden. Sie sind neben den Zügen Aushängeschild und Visitenkarte der Eisenbahnverkehrsunternehmen gegenüber dem Kunden. Neben den absolut notwendigen Renovierungen ist es außerdem unerlässlich, bei zukünftigen Vorhaben Notwendigkeiten wie z.B. „Barrierefreiheit“ weiter zu berücksichtigen.

Dabei drängt sich unweigerlich die Frage auf, wo denn der „Mehr-Verkehr“ auf der Schiene fahren soll, wenn die dringend benötigte Infrastruktur kontinuierlich abgebaut und Bahngelände veräußert wurden und werden?

Es ist Fakt, dass

- Keine ausreichende Finanzierung der LuFV III Mittel gegeben ist,
- der Bundesverkehrswegeplan unterfinanziert ist (2030),
- der Flächenrollout für ETCS nicht finanziert ist,
- die Entlastung der Korridore und Knoten noch nicht finanziert ist,
- die Elektrifizierung der Strecken noch nicht entschieden oder finanziert ist.

Wenn es also den verantwortlichen Politikern wirklich ernst ist mit dem Mehr-Verkehr auf der Schiene, sollten sie sich nun ihrer Verantwortung stellen.

Beispielhaft geht hier Baden-Württemberg voran, welches alte Bahnstrecken reaktiviert und dort wieder Züge fahren lässt, um insbesondere ländliche Gebiete anzubinden und einem damit auch die Verkehrswende mit zu gestalten.

### Die EVG Saar fordert:

- ✓ Die Politik muss ihrer Verantwortung gerecht werden.
- ✓ Strecken müssen reaktiviert werden.
- ✓ Der Investitions- und Modernisierungsstau muss aufgelöst werden. Bahnhöfe und Haltepunkte sind das Aushängeschild gegenüber den Kunden.

Auch im **Schiengüterverkehr** erfolgt ein kontinuierlicher Rückbau von Gleisanschlüssen in den ans Gleisnetz angeschlossenen Unternehmen.

Das Stückgutgeschäft wurde aufgegeben und im Wesentlichen auf die Straße verlagert – Güterbahnhöfe /Güterverteilzentren wurden geschlossen.

Im Güterverkehr gibt es kein nennenswertes Angebot für Einzelanschießer, obwohl es mit DB Cargo und RST/BahnLog neben anderen zwei Unternehmen gibt, die hier Interesse und Wille haben zur Durchführung von Einzelwagenverkehr und somit regional Arbeitsplätze schaffen wollen. So hat beispielsweise das Unternehmen Hörmann Interesse, Verkehr auf die Schiene zu verlagern. Entlang der Strecke Dillingen – Limbach sowie in Lebach gibt es weiteres Potential, welches aber nicht ausgeschöpft wird, weil die Betriebe die hohen Kosten eines Anschlusses für sich sehen, den Straßenanschluss aber kostenlos bekommen. Zwar gibt es eine Förderung durch das Eisenbahnbundesamt in Höhe von bis zu 50% sowie weitere Fördermittel des Bundes, allerdings ist hierfür ein aufwendiges Verfahren und sehr viel Eigeninitiative der Betriebe notwendig (für die Förderung muss beispielsweise ein Vertrag mit einem Eisenbahnverkehrsunternehmen vorgelegt werden, in dem die transportierte Menge sowie die Entfernung quantifiziert wird, was für privatwirtschaftlich agierende Unternehmen auf dynamischen Märkten sehr schwer bis unmöglich ist; der LKW ist hier deutlich flexibler, verursacht aber bei der Straßen- und Brückenunterhaltung immense Kosten und die Zahl der in der Region vorhandenen Arbeitsplätze im Speditionsgewerbe nimmt ab.

Bestehende Potenziale für mehr Güterverkehr im Saarland werden somit nicht ausgeschöpft.

Zudem erhöhen weitere Streckenstilllegungen auch verschiedene Risiken. So wäre beispielsweise die Saarstahl AG bei einer Havarie auf der Strecke Dillingen nach Völklingen von den Roheisenlieferungen der Dillinger Hütte abgeschnitten. Die Strecke 3212 Dillingen/ Bouzonville wäre in diesem Falle die einzige Strecke auf der der Flüssigeisenverkehr noch umgeleitet werden könnte.

## Die EVG Saar fordert:

- ✓ Die Energiewende gelingt auch nur mit einer Verkehrswende. Um hier einen Beitrag zu leisten, müssen wieder mehr Güter auf die Schiene verlagert werden.
- ✓ Das Saarland braucht einen Container-Umschlag-Bahnhof für einen kombinierten Ladungsverkehr.

Auch im **Nahverkehr** zeigt sich ein ernüchterndes Bild. Im Saarland fehlt ein abgestimmtes und schlüssiges Mobilitätskonzept für den ÖPNV. Es gibt nur ein unflexibles und überteuertes Preissystem. Eine seit 2016 angedachte Korrektur im Preis-/Wabensystem wurde bis heute nicht entwickelt, geschweige denn umgesetzt.

Die Interessen von Kunden und Arbeitnehmern werden bei der Ausschreibung von Verkehrsdienstleistungen von den Aufgabenträgern oft nicht ausreichend berücksichtigt. Dazu gehört insbesondere, dass Personal und Fahrzeuge in ausreichendem Maße bestellt werden und vorhanden sind. Dies gewährleistet einen stabilen Verkehr, weniger Zugausfälle, ordentlich gewartete und gereinigte Züge und stellt damit eine deutliche Qualitätsmehrung für den Kunden dar.

Außerdem steigt die Zahl der Übergriffe auf Mitarbeiter und Kunden stetig. Das Sicherheitsgefühl der Kunden sinkt Jahr für Jahr. Der oftmals desolate Zustand durch Vermüllung und Vandalismus auf Bahnhöfen und in Zügen verstärken dieses Gefühl. Hier bedarf es dringend eines ganzheitlichen Konzepts um Abhilfe zu schaffen und muss auch durch entsprechende Vorgaben in zukünftigen Ausschreibungen von Verkehrsdienstleistungen berücksichtigt werden.

Für viele Menschen ist eine vermehrte Nutzung des Nahverkehrs nicht ausreichend attraktiv, da entweder zu umständlich, zeitaufwendig und / oder zu teuer. Insbesondere die Möglichkeiten zum Bahnhof/Haltepunkt und zum Zielort ohne ein eigenes Kfz zu gelangen („erste und letzte Meile“) müssen durch innovative und kundenfreundliche Konzepte geschaffen und erweitert werden. Hier braucht es klare Anreize und Perspektiven, denn es geht auch um die gesellschaftspolitische Aufgabe insbesondere die Menschen in den ländlichen Gebieten an den sozialen und kulturellen Angeboten im Saarland teilhaben zu lassen.

Außerdem leidet die touristische Attraktivität des Saarlandes: wer unser schönes Bundeland mit seinen zahlreichen Sehenswürdigkeiten und seine Natur erfahrbar machen will, kann dabei nicht vor allem auf das Auto setzen, sondern muss mit der Eisenbahn Touristen eine Möglichkeit bieten können, umweltfreundlich und bequem ihr Reiseziel im Saarland zu erreichen.

Weiter gehören auch Möglichkeiten dazu, den grenzüberschreitenden Nahverkehr nach Frankreich und Luxemburg für Kunden und insbesondere Berufspendler deutlich zu verbessern. Die EVG muss feststellen, dass das Saarland beispielsweise bisher kein Projekt für das EU-Programm „Missing Links“ angemeldet hat, während gleichzeitig mit bi- und multinationalen Verträgen mehr grenzüberschreitender Schienenpersonennahverkehr gefordert wird. Für die Anbindung an die Städte Luxemburg, Metz, Saarbrücken und Trier sind dabei zwei Perspektiven zu beachten: direkte und möglichst getaktete Verbindungen zwischen den Städten spielen eine große Rolle im Alltagsleben der Bewohner. Weiterhin gilt es, die

Anbindung an externe Wachstumszentren wie Paris, Frankfurt und Brüssel sicherzustellen. Hier muss die Politik über die Reaktivierung und den Ausbau grenzüberschreitender Strecken nachdenken und die notwendigen Entscheidungen treffen. Damit kann auch der Anschluss an den europäischen Fernverkehr über Frankreich und Luxemburg gesichert werden.

So bleibt die Idee von der Großregion und des Quattropole Städtenetzes Luxemburg, Metz, Saarbrücken und Trier für viele Menschen nicht nur abstrakt, sondern wird erlebbar.

#### **Die EVG Saar fordert:**

- ✓ Das Saarland braucht ein kundenfreundliches und ganzheitliches Mobilitätskonzept für den ÖPNV mit einem attraktiven Preissystem für alle Bürger – insbesondere auch im ländlichen Raum.
- ✓ Die Möglichkeiten der EU-Verordnung 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße insb. hinsichtlich der Sicherung von Sozialstandards wie z.B. Personalübergang, etc. müssen von den Aufgabenträgern konsequenter umgesetzt werden.
- ✓ Die Ausschreibungen von Verkehrsdienstleistungen müssen das Vorhandensein ausreichender Ressourcen von Personal und Material sicherstellen.
- ✓ Ein ganzheitliches Sicherheitskonzept mit den Verkehrsunternehmen, Land, Bund und Aufgabenträger muss dringend entwickelt und schnellstens umgesetzt werden.

In den vergangenen Jahren wurden die **Fernverkehrsverbindungen** ins und aus dem Saarland - über den Hauptbahnhof der Landeshauptstadt Saarbrücken – heraus, verstärkt abgebaut. Das Saarland verliert den Anschluss an den Rest der Republik und verliert damit deutlich an Attraktivität nicht nur für potentielle Investoren und Unternehmer, welche eine Standortentscheidung zugunsten des Saarlandes treffen könnten, sondern auch für Privatreisende, welche sich das Saarland und die Großregion touristisch erschließen wollen.

Beispielhaft kann hier an die Reaktivierung der Fernverkehrsverbindung Richtung Köln/Bonn und das Ruhrgebiet gedacht werden.

#### **Die EVG Saar fordert:**

- ✓ Das Saarland braucht wieder mehr Fernverkehrsverbindungen.

**Fazit:**

*Gerade wir hier im Herzen von Europa brauchen eine schnelle und zuverlässige Verbindung aus dem Saarland, ins Saarland und vor allem auch im Saarland. Die Gelegenheit ergibt sich schon alleine aus den Vereinbarungen des Vertrags von Aachen vom 22. Januar 2019.*

*Weniger Bahn bedeutet einen Standortnachteil für das Saarland und behindert wirtschaftlichen Aufschwung.*

*Die Bürger müssen am kulturellen, sportlichen und gesellschaftlichen Leben teilhaben können und das Saarland muss als Teil der Großregion und der Quattropole angeschlossen und erlebbar gemacht werden.*

*Bahnfahren ist ökologisch und leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Verkehrs- und Energiewende*

*Damit ist die Bahn Rückgrat der Mobilitätskonzepte der Zukunft.*

*Mit mehr Bahn wird das Saarland attraktiver.*

*Was Politisch gewollt ist, dafür ist auch Geld da!*