

A N T W O R T

zu der

Interregionalen Anfrage des Abgeordneten Arnold Schmitt (CDU)

Mitglied des Landtages Rheinland-Pfalz
und

Mitglied des Interregionalen Parlamentarierrates (IPR)

*gemäß Artikel 13 Abschnitt 4 der Internen Geschäftsordnung des IPR
vom 17. Februar 1986,
zuletzt geändert durch Beschluss des Rates am 27. November 2009*

betr.: Grenzüberschreitende Verkehrspolitik

Vorbemerkung des Fragestellers:

„Die Europäische Einigung hat insbesondere den Wirtschaftsraum Europas zu einer Einheit werden lassen. Grenzüberschreitender Fluss von Waren und Dienstleistungen, aber auch von Arbeitskräften findet heute täglich statt. Offene Grenzen und europäische Warenströme führen aber auch zu höheren Belastungen durch grenzüberschreitenden Verkehr.“

Wie hoch sind die Verkehrsbelastungen auf den jeweiligen Grenzautobahnen?

Zu Frage 1:

Die Verkehrsbelastung in Richtung und Gegenrichtung beträgt (Stand 2005):

BAB 8 (von /nach Luxemburg): 15.210 Kfz/24 h (davon 2.710 LKW)

BAB 6 (von/nach Frankreich): 15.560 Kfz/24 h (davon 2.260 LKW)

Ausgegeben: 09.02.2011 (19.01.2010)

Wie stellt sich der Schienenverkehr über die Grenzen dar?

Zu Frage 2:

Das Saarland verfügt über direkte Schienenverbindungen in Richtung Metz, Saargemünd und Straßburg. In Richtung Luxemburg bestehen Verbindungen mit Umstieg in Trier bzw. in Metz.

Wie hoch sind die Anteile von Berufspendlern in den jeweiligen Ländern?

Zu Frage 3:

Laut den im Internet abrufbaren Daten der Interregionalen Arbeitsmarktbeobachtungsstelle von 2008 stellt sich der Anteil an Berufspendlern wie folgt dar:

Auspendler vom Saarland in Richtung

| | |
|-------------|-------|
| Frankreich: | 1.000 |
| Luxemburg: | 6.616 |
| Belgien: | ./. |

Einpendler in das Saarland aus Richtung

| | |
|-------------|--------|
| Frankreich: | 20.301 |
| Luxemburg: | 45 |
| Belgien: | 47 |

Wie hoch ist der Anteil der Berufspendler, die den Schienenverkehr nutzen?

Zu Frage 4:

Laut Auskunft der DB AG finden auf den beiden Strecken von/nach Frankreich keine Fahrgastbefragungen statt, da die Verweildauer der Reisenden im Zug zu kurz sei. Auf solchen Strecken verzichte die DB AG generell auf eine Erhebung.

Welche Angebote werden Berufspendlern als Alternative zur Pkw-Nutzung zur Verfügung gestellt?

Zu Frage 5:

Zwischen Saarbrücken und Metz verkehren 14 Zugpaare/Werktag, z.T. mit Umstieg in Forbach. Im Rahmen des „Saar-Lorraine-Tarifs“, eines Mischtarifs zwischen den Haustarifen von SNCF und DB AG, werden für diese Verbindung Wochen- und Monatskarten angeboten.

Auf der Strecke Riegelsberg-Saarbrücken-Saargemünd verkehrt die Saarbahn mit 33 Zugpaaren/Werktag. Der Bahnhof Saargemünd ist tariflich in den saarländischen Verkehrsverbund (SaarVV) eingebunden, d.h. hier gelten die Zeitkarten dieses Verbundes.

Zwischen Saarbrücken und Luxemburg-Stadt verkehrt der Saarbrücken-Luxemburg-Express mit 13 Fahrtenpaaren/Werktag. Die Busse fahren in Luxemburg-Stadt sowohl den Hauptbahnhof als auch das Geschäfts- und Bankenviertel Kirchberg an. Auch für diese Verbindung sind Monatskarten erhältlich, die im gesamten Großherzogtum gelten.

Des Weiteren verkehrt auf den Strecken Perl-Nennig-Luxemburg, Losheim-Orscholz-Nennig-Luxemburg und Saarlouis-Merzig-Nennig-Luxemburg der SaarLuxBus, der sowohl den Kirchberg als auch das Zentrum von Luxemburg-Stadt anfährt. Auf der am stärksten frequentierten Verbindung zwischen Merzig und Luxemburg verkehren 15 Busse/Werktag in Richtung Luxemburg sowie 11 Busse in Gegenrichtung. Für den SaarLuxBus werden ebenfalls Zeitkarten angeboten, die zur Nutzung aller Nahverkehrsangebote im Großherzogtum berechtigen.

Darüber hinaus verkehren drei Buslinien zwischen dem Saarland und dem Département Moselle. Die MS 1 verbindet Saarbrücken mit St. Avold mit sechs Fahrten/Werktag in Richtung St. Avold und acht Fahrten/Werktag in Gegenrichtung. Die MS 2 verkehrt mit drei Fahrtenpaaren/Werktag zwischen Saarlouis und Creutzwald, die MS 3 mit sieben Fahrtenpaaren/Werktag zwischen Homburg und Saargemünd. Für alle MS-Linien sind Zeitfahrkarten in Angleichung an den Tarif des SaarVV erhältlich.

Welche Alternativen würden darüber hinaus Wirkung zeigen?

Welche Schwerpunkte grenzüberschreitenden Verkehrs sieht man?

Welche Schwachstellen gibt es im grenzüberschreitenden Verkehr?

Welche Lösungsvorschläge zur Beseitigung dieser Schwachstellen sieht man?

Zu den Fragen 6 bis 9:

Die Fragen werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Grundsätzlich ist zu unterstellen, dass jede deutliche Angebotsverbesserung (insbesondere häufigere und schnellere Verbindungen) sowie eine spürbare Absenkung der Tarife in dem Sinne Wirkung zeitigen würden, dass Neukunden für den ÖPNV/SPNV gewonnen werden könnten. Die Zahl der Neukunden muss sich jedoch in einem vertretbaren Verhältnis zu den entstehenden Kosten der Angebots- und Tarifmaßnahmen bewegen.

Dies war in der Vergangenheit z.B. bei den Angeboten des SaarLuxBusses und des Saarbrücken-Luxemburg-Expresses der Fall, die in jüngster Zeit erheblich ausgeweitet wurden. Hintergrund ist insbesondere die steigende Zahl an Berufspendlern aus dem Saarland in Richtung Luxemburg.

Auf der Grundlage eines gemeinsamen Kabinettsbeschlusses der Regierungen des Saarlandes und Luxemburgs wurde eine Potenzialstudie über Schienendirektverbindung vom Saarland nach Luxemburg in Auftrag gegeben.

Die saarländische Landesregierung wird sich auch weiterhin - zusammen mit dem Großherzogtum Luxemburg - für adäquate und attraktive ÖPNV-Angebote für die grenzüberschreitend verkehrenden Berufspendler einsetzen.

Gegenläufig ist die Entwicklung der Pendlerzahlen von Lothringen in das Saarland. Hier ist seit einiger Zeit ein Rückgang zu verzeichnen. Während die Saarbahnverbindung nach Saargemünd großen Zuspruch verzeichnen kann, leidet die Attraktivität der Verbindung in Richtung Metz an der Notwendigkeit, aufgrund von Kapazitätsproblemen mit dem Fahrzeugmaterial, Verbindungen in Forbach zu brechen.

Die saarländische Landesregierung befindet sich im Kontakt mit dem SPNV-Aufgabenträger in Lothringen, um gemeinsam Optimierungsmöglichkeiten zu prüfen.

Zur Steigerung der Attraktivität des grenzüberschreitenden ÖPNV/SPNV ist aus saarländischer Sicht ein Fahrplanauskunftssystem für die Großregion von großer Bedeutung. Über das Fahrplanauskunftssystem EU-Spirit sind bislang bereits alle Verbindungen in Luxemburg, Rheinland-Pfalz und dem Saarland europaweit vernetzt und im Internet abrufbar.

Des Weiteren bieten grenzüberschreitend angelegte Pendlerportale im Internet die Möglichkeiten, durch Bildung von Fahrgemeinschaften zur Verminderung des motorisierten Individualverkehrs und der Fahrtkosten beizutragen. Derzeit verfügen das Saarland, Rheinland-Pfalz und Luxemburg über derartige Pendlerportale, die die Vermittlung grenzüberschreitender Mitfahrgelegenheiten anbieten.

Darüber hinaus soll auf Initiative des Wirtschafts- und Sozialausschusses der Großregion Mitte 2010 ein Expertentreffen stattfinden, das sich mit den Möglichkeiten der Verbesserung des ÖPNV in der Großregion beschäftigt. Hierbei soll es sowohl um die Realisierung eines gemeinsamen Fahrplaninformationssystems gehen als auch um die Möglichkeiten einer verbesserten grenzüberschreitenden Fahrplanabstimmung sowie einer optimierten Koordination und Vermarktung bestehender Verkehrsangebote in der Großregion. Diesbezüglich gibt es aus Sicht der Landesregierung noch Möglichkeiten, den grenzüberschreitenden ÖPNV attraktiver zu machen.