

SR und SZ berichten schon seit Jahren über die Probleme mit Trassenentgelten und Stationsgebühren in Saargemünd.

Leider wird das Problem immer nur aus einer Sichtweise betrachtet aber die Thematik ist wesentlich komplexer.

Über die Höhe der Gebühren lässt sich trefflich streiten aber wichtiger ist die Frage, wer muss oder sollte die Gebühren bezahlen.

Außerdem entstehen diese (hohen) Gebühren auch dadurch, dass überwiegend ein Halbstundentakt gefahren wird. Durch diese hohe Frequenz entstehen auch höhere Gebühren.



Zwischen Brebach und Bundesgrenze (Saargemünd) wird nach EBO (Eisenbahnbetriebsordnung) gefahren, also die Saarbahn ist keine Straßenbahn, sondern eine Eisenbahn, also SPNV (Schienenpersonennahverkehr).

Für den SPNV sind im Saarland der ZPS und das Ministerium für Verkehr zuständig, auch was Bestellung und Bezahlung betrifft.

Also muss grundsätzlich der ZPS/MWAEV die Verkehre bestellen und aus den vom Bund übertragenen "Regionalisierungsmitteln" bezahlen.

Bleibt die Frage, in welchem Umfang das MWAEV Verkehre auf der Bahnstrecke Brebach - Bundesgrenze (Saargemünd) bestellt hat.

Zumindest muss ein Stundentakt bestellt worden sein (Rheinland-Pfalz/Saarland Takt).

Nun endet eigentlich die Zuständigkeit des MWAEV/ZPS an der Bundesgrenze/Landesgrenze (Territorialprinzip).

Es hindert aber nicht daran, dass sich das MWAEV bereit erklärt zumindest einen Anteil (Stundentakt) zwischen Bundesgrenze und Saargemünd zu übernehmen und zu finanzieren.

Das Land verfügt zur Zeit über genügend Regionalisierungsmittel um die Finanzierung durchzuführen.

Eine weitere Baustelle wird auch deutlich sichtbar.  
Der Bahnverkehr in Europa.

Vor 50 oder 30 Jahren war es wesentlich einfacher einen europäischen Bahnverkehr zu organisieren.

Die Grenzen für den Eisenbahnverkehr wurden nicht abgeschafft sondern eher erweitert, während der Straßen-, Schiffs-, und Luftverkehr freizügig fließen kann und darf.

Das Jahr 2021, als Jahr der europäischen Eisenbahnen, muss hier dringend Lösungen finden.

Dies ist auch eine Aufgabe für den Eurodistrikt Saar-Moselle den ÖPNV in der Grenzregion zu koordinieren.

Weiterhin verstärkt wird die Problematik dadurch, dass wir im Saarland keinen richtigen Verkehrsverbund haben.

Der SaarVV ist ein reiner Tarifverbund mit vielen (zu vielen) selbständigen Unternehmen.

Daher erscheinen relativ kleine Summen (168.000 € im Jahr) für einzelne Unternehmen als unüberwindbare Summe.

Obwohl, auch hier jammert die Stadt Saarbrücken auf hohem Niveau, **Millionenbeträge** werden und wurden für Prestigeprojekte ausgegeben (Ludwigsparkstadion - Neues Messekonzept), leider fehlt für den ÖPNV das **Kleingeld** und Reformen werden nicht angegangen.

*Bahnverkehr kostet Geld, in Frankreich (leider) etwas mehr als in Deutschland. Je Zugkilometer werden in Deutschland zwischen 8 und 12 € fällig, in Frankreich zwischen 18 und 24 Euro. Wer wie das Saarland eine Frankreichstrategie auf der Agenda stehen hat, der darf nicht meckern, sondern muss zuerst mal mit den Gegebenheiten umgehen. Das Land Rheinland-Pfalz zahlt nach Informationen der Plattform Mobilität zwischen Landesgrenze RLP und Wissembourg für einen Stundentakt 300.000 € im Jahr aus Regionalisierungsmitteln und hier wird nicht gemeckert, sondern zu Gunsten der Deutsch-Französischen Freundschaft gerne der Zugverkehr bestellt und bezahlt. Züge, die aus Frankreich nach Deutschland fahren müssen auch in Deutschland Trassenentgelte (Stationsentgelte) zahlen.*

Mit freundlichen Grüßen

Erhard Pitzius ( Vorsitzender &  
Pressesprecher )  
**Plattform Mobilität SaarLorLux e.V.**

