



Das grüne Bahnkonzept

Ankoppeln statt abkoppeln: Für eine attraktive Bahnanbindung des Saarlandes

Eine attraktive, gut vertaktete und funktionierende Bahnanbindung ist für die Zukunft des Saarlandes von entscheidender Bedeutung. Gute Erreichbarkeit auf der Schiene ist nicht nur ökonomisch ein wichtiger Standortfaktor, sondern auch ökologisch und sozial. Gerade um negative Auswirkungen des demografischen Wandels zu begrenzen ist ein gutes und verlässliches Mobilitätsangebot auf der Schiene dringend notwendig. Trotzdem wurde das Saarland in den vergangenen Jahren immer mehr vom Fernverkehr der Bahn abgekoppelt. Die Landesregierung hat sich allenfalls halbherzig und am Ende erfolglos bei der Bahn und dem Eigentümer, dem Bund, gegen einen Abbau der Fernverkehrsverbindungen eingesetzt

FERNVERKEHRSKONZEPT DER BAHN KOMMT FÜR DAS SAARLAND ZU SPÄT

Mobilität wird sich in den kommenden Jahren deutlich verändern. Dabei werden nicht nur neue Formen des Individualverkehrs wie E-Mobilität eine wichtige Rolle spielen, sondern auch schienengebundene Verkehre. Die Bahn hat den Trend zwar erkannt und versucht mit einem Fernverkehrskonzept, dem Trend zur Fernbusnutzung entgegenzuwirken. Für das Saarland wird dieses Fernverkehrskonzept, das wir grundsätzlich begrüßen, allerdings erst 2029 nach dem Ende der bestehenden Nahverkehrsverträge zum Tragen kommen. Dann wird allerdings für das Saarland – im wahrsten Sinne des Wortes – bereits der Zug abgefahren sein.

SCHNELLSTMÖGLICH ZU KONKRETEN VERBESSERUNGEN

Die saarländischen Grünen verlangen deshalb eine bessere Erreichbarkeit des Saarlandes mit Zügen des Fern- aber auch des Nahverkehrs. Entgegen den Behauptungen von Bahn und Landesregierung gibt es Möglichkeiten, hier zu konkreten Verbesserungen zu kommen. Die saarländischen Grünen haben deshalb kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmenbündel erarbeitet, mit denen die Anbindung des Saarlandes signifikant verbessert werden kann.

UNSERE FORDERUNGEN KURZ ZUSAMMENGEFASST

Um eine zeitgemäße und nachhaltige Anbindung des Saarlandes an das deutsche und europäische Eisenbahnnetz sicherzustellen fordern die saarländischen Grünen:

- mindestens stündliche Anbindung an den Bahnknoten Mannheim unter Berücksichtigung optimaler Anschlüsse im Saarland und in Mannheim Hbf,
- jeweils zumindest zweistündliche Fernverkehrsanbindung an die Metropolen Paris, Frankfurt und Stuttgart,
- mehrfach, jedenfalls 2x täglich Verlängerungen dieser Fernzugläufe als direkte Fernverkehrsanbindung an Berlin und München unbeschadet der Aufrechterhaltung bisheriger Direktverbindungen nach Graz und Dresden,
- eine zumindest zweistündliche Fernverkehrsanbindung des Saarlandes über Trier und Koblenz an Köln, das Rheinland und weitere Ziele in Nordwestdeutschland,
- schnelle und anschlussichere Anbindung des Saarlandes durch – teils das Fernzugangebot ergänzende - Regionalexpresszüge von Saarbrücken nach Koblenz, Mainz-Frankfurt (Nahestrecke), Mannheim, Landau-Karlsruhe (Südpfalzstrecke), Straßburg-Offenburg und Metz.
- Mobilität lässt sich heute am besten im Verbund organisieren. Deshalb setzen wir nicht nur auf das Saarland, sondern wollen die Interessen und Bedürfnisse der benachbarten Regionen Rheinland-Pfalz, Luxemburg und dem grenznahen Frankreich mitdenken und in unsere Konzepte integrieren. So lassen sich mit unseren Vorschlägen Synergieeffekte erzielen, die eine Realisierbarkeit auch kostenintensiverer Maßnahmen ermöglichen.

UNSERE VORSCHLÄGE IM EINZELNEN

1. STRECKE PARIS-SAARBRÜCKEN-FRANKFURT:

Kurzfristig:

- weiterer Ausbau der Strecke auf französischer und deutscher Seite gemäß des bereits vorliegenden Gutachtens zur Herstellung einer gleich schnellen Fahrzeit zwischen Paris und Mannheim verglichen mit dem POS-Südast über Straßburg
- Einrichtung eines täglichen Zweistudentakts mit ICE-/TGV-Verbindungen in der Relation Frankfurt-Saarbrücken-Paris
- an Werktagen: Angebot eines zusätzlichen Zuges, der von Saarbrücken aus kommend Paris vor 9 Uhr erreicht (erhebliche Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Saarland; gleichartige Forderungen aus dem lothringischen Grenzgebiet; weitere Halte dieses Zuges etwa in Forbach und St. Avold)
- Durchbindung einzelner Züge nach Berlin und anderen Zielen (Dresden, Hamburg?) - ggfs. zwischen Frankfurt und Berlin als Sprinter-Züge zur Schaffung einer möglichst attraktiven Gesamtreisezeit zwischen Paris und Berlin

Mittel- bis langfristig:

Bau einer Neubaustrecke zwischen Kaiserslautern und dem Rhein-Main-Gebiet mit dem Ziel einer Fahrzeit Saarbrücken-Frankfurt von einer Stunde sowie Paris-Frankfurt von deutlich unter 3 Stunden. Hierdurch soll der Anteil des Bahnverkehrs am Gesamtaufkommen auf beiden Relationen drastisch zulasten der Verkehrsträger PKW und Flugzeug ausgeweitet werden und ein Stundentakt auf der Gesamtstrecke eingeführt werden.

Die Neubaustrecke kann über eine Anbindung von Alzey (-Mainz) auch dem Regionalverkehr auf mit der Bahn bislang unzureichend erschlossenen rheinland-pfälzischen Relationen (z.B. Kaiserslautern-Alzey/Mainz) dienen. Mit einer Gesamtreisezeit Frankfurt-Paris von unter drei Stunden rücken auch direkte Verbindungen in andere französische Regionen in greifbare Nähe (etwa Frankfurt-Bordeaux in etwa fünf Stunden unter Umfahrung von Paris).

Die Neubaustrecke wird dem demografischen Wandel, der insbesondere das Saarland hart treffen wird, entgegenwirken: Der Großraum Saarbrücken rückt in echte Pendlerdistanz zu Frankfurt und wird dadurch als Wirtschaftsstandort enorm aufgewertet. Die jetzt schon überlastete Bestandsstrecke zwischen Kaiserslautern und Mannheim kann besser für den Regionalverkehr und den über Mannheim laufenden Fernverkehr genutzt werden.

2. ANBINDUNG AN STUTT GART UND SÜDDEUTSCHLAND:

Die saarländischen Grünen begrüßen ausdrücklich die im Fernverkehrskonzept der Bahn enthaltene zweistündliche Anbindung des Saarlandes an Stuttgart, Ulm und Lindau. Allerdings fordern die saarländischen Grünen ein deutliches früheres Inkrafttreten des Konzeptes für das Saarland als der vorgesehene Zeitpunkt Ende 2029. Daher muss das Land in Verhandlungen mit Bund und Bahn treten, wie die geplanten Verbesserungen zeitnah verwirklicht werden können.

Wichtig – unabhängig vom Zeitpunkt des Inkrafttretens – sind:

- der Einsatz von komfortablen Zügen, die echten Fernverkehrsstandard gewährleisten (Raumangebot, Gastronomie, Platz für Gepäck etc.)
- der Einsatz von schnellen Zügen und die Nutzung vorhandener Hochgeschwindigkeitsstrecken, so dass eine Fahrzeit Saarbrücken-Ulm von unter 2 ½ Stunden erreicht wird
- die Verbesserung der Anbindung des Saarlandes an den süddeutschen Raum über die Relation Stuttgart-Ulm-Lindau hinaus: Einzelne Züge sollen statt nach Lindau nach München (-Österreich) und Nürnberg (-Dresden) geführt werden. In der Relation Saarbrücken-München sind mindestens zwei durchgehende Zugpaare erforderlich, um die Bahn – die dann fahrzeitmäßig eine echte Alternative zu anderen Verkehrsmitteln ist – wirklich attraktiv zu machen.

3. ANBINDUNG AN KÖLN, DAS RHEINLAND UND NORDWESTDEUTSCHLAND:

Als saarländische Grüne wollen wir nicht hinnehmen, dass das Rheinland und Nordwestdeutschland vom Saarland aus nicht mit direkten und schnellen Zügen erreichbar sind. Dies wiegt insbesondere im Fall von Köln schwer, der – neben Brüssel – nächstgelegenen Millionenmetropole.

Wir fordern deshalb eine direkte Fernverkehrsanbindung des Saarlandes an Köln, das Ruhrgebiet und darüber hinaus.

Bereits das Fernverkehrskonzept der Deutschen Bahn sieht neben der IC-Linie Saarbrücken-Lindau eine weitere Linie Trier-Köln-Norddeich vor. Die Grünen fordern eine Zusammenbindung dieser Linien zu einer Linie Norddeich-Köln-Trier-Saarbrücken-Stuttgart-Lindau.

Hierdurch werden

- eine umsteigefreie Anbindung des Saarlandes an Köln und Nordwestdeutschland hergestellt,
- das westliche Saarland (Saarlouis, Merzig) überhaupt wieder an das Fernverkehrsnetz angebunden und umsteigefrei mit Nordwest- und Süddeutschland verbunden,
- erhebliche Fahrgastpotenziale erschlossen, da Saarland und Pfalz eine Direktanbindung nach Norden und der Trierer Raum eine Direktanbindung nach Süden erhalten, und
- unwirtschaftliche Standzeiten der Züge im Hauptbahnhof Saarbrücken vermieden.

Darüber hinaus fordern die saarländischen Grünen, die im Fernverkehrskonzept der Bahn vorgesehene IC-Linie sowie die bereit jetzt existierende RE-Linie Koblenz-Saarbrücken-Mannheim („Süwex“) abwechselnd verkehren zu lassen, sodass sich zwischen Mannheim, Saarbrücken, Trier und Koblenz bereits hieraus ein Stundentakt ergibt. Die ICE-Züge auf der Linie Frankfurt-Saarbrücken-Paris sollen dazu in etwa halbstündlich versetzt geführt werden, um weitere Anschlüsse zu ermöglichen und die Anschlusssituation in Frankfurt Hbf zu verbessern.

4. ANBINDUNG AN MAINZ (NAHESTRECKE):

Derzeit ist das Angebot auf der Nahestrecke überwiegend auf den Regionalverkehr ausgerichtet und für den Fernverkehrskunden nicht attraktiv (häufige Halte, lange Fahrzeiten, reine Nahverkehrsfahrzeuge).

Die saarländischen Grünen fordern daher:

- die Wiedereinführung der Neigetechnik, wodurch die Fahrzeit deutlich verkürzt und die Züge wieder in den Taktknoten in Saarbrücken eingebunden werden (derzeit werden die Anschlusszüge von und nach Paris knapp verpasst, was sich auf das Fahrgastpotential des Saarbrücker ICE-Haltes negativ auswirkt),
- ein auch für Fernverkehrsreisende angemessenes Rollmaterial mit ausreichendem Platz für Gepäck, attraktivem Erste-Klasse-Standard und einem gastronomischen Angebot und
- die Überprüfung der Haltepolitik im Hinblick auf eine Fahrzeitverkürzung durch weniger Halte unter Bereitstellung eines Ersatzkonzepts im Regionalverkehr.

5. ANBINDUNG AN KARLSRUHE:

Die Südpfalzstrecke Saarbrücken-Landau über Zweibrücken und Pirmasens Nord ist mit dem derzeitigen Zugangebot bei Weitem nicht in der Lage, ihr Fahrgastpotenzial abzuschöpfen, während parallel eine stark belastete Straßenverkehrsachse (A 8 / B 10) verläuft. Derzeit verkehren stündlich langsame Regionalbahnen; eine Fahrt Saarbrücken-Karlsruhe über diese Strecke erfordert zweimaliges Umsteigen und dauert 2 Stunden und 46 Minuten. Auch Teilrelationen (etwa Saarbrücken-Pirmasens oder Saarbrücken-Landau) sind gegenüber dem Auto zeitlich nicht konkurrenzfähig. Wir fordern daher die Einführung einer Regionalexpress-Linie Saarbrücken-Karlsruhe zumindest im Zweistudentakt unter Beibehaltung des derzeitigen Regionalbahn-Angebots.

Unter Nutzung von Neigetechnik ist – bei moderaten Ausbaumaßnahmen für die Südpfalzstrecke und Bedienung nur der wichtigsten Halte – eine Fahrzeitverkürzung auf etwa 100 bis 105 Minuten machbar („Südpfalz-Pendolino“). Über eine Flügelung mit der bestehenden Regionalexpress-Linie Kaiserslautern-Karlsruhe in Landau Hbf lassen sich Synergieeffekte herstellen.

6. ANBINDUNG AN STRASSBURG:

Auch in dieser Relation ist das Angebot derzeit mit nur einzelnen durchgehenden und langsamen Zügen unattraktiv. Aufgrund von Änderungen im Fahrzeugeinsatz, die nicht zwischen den saarländischen und französischen Verantwortlichen abgestimmt wurden, hat sich die Zahl der Direktverbindungen erst kürzlich weiter reduziert. Umsteigeverbindungen unter Nutzung der Saarbahn zwischen Saarbrücken und Saargemünd sind wegen tariflicher Schwierigkeiten und einer noch längeren Fahrzeit wenig attraktiv. Dabei handelt es sich bei Saarbrücken und Straßburg um zwei kaum mehr als 100 Kilometer voneinander entfernte europäische Großstädte!

Die saarländischen Grünen fordern deshalb:

- die Einführung eines zumindest zweistündlichen Taktverkehrs in der durchgehenden Relation Saarbrücken-Straßburg. Diese Züge sind, wie in der Vergangenheit vereinzelt geschehen, weiter nach Offenburg zu führen, um attraktive Umsteigeverbindungen etwa nach Freiburg oder in die Schweiz zu schaffen.
- eine grenzüberschreitende Fahrplanabstimmung unter Einbindung in die Taktknoten Saarbrücken und Offenburg sowie unter Berücksichtigung der Anschlusssituation in Straßburg
- eine verbesserte tarifliche Einbindung: Insoweit sollen nationale Abonnements (BahnCard, abonnement fréquence etc.) anerkannt und Sparpreistickets in innerdeutschen Korridorrelationen (etwa Saarbrücken-Freiburg) angeboten werden - auf anderen Korridorverbindungen (beispielsweise Freiburg-Waldshut über Basel) ist dies auch möglich.
- In Bezug auf den Fahrzeugeinsatz ist dringend eine Abstimmung mit den französischen Verantwortlichen anzustreben: Dies gilt für die Zulassung französischer Hybridfahrzeuge in Deutschland ebenso wie für den Einsatz von Neigetechnikfahrzeugen zur Verkürzung der Fahrzeit. Zwischen Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg sowie den zuständigen französischen Stellen wurde unlängst eine Zusammenarbeit auf diesem Sektor vereinbart. Auch das Saarland muss dringend handeln!

7. ANBINDUNG AN METZ:

Auch zwischen den Nachbarstädten Saarbrücken und Metz ist das Schienenverkehrsangebot derzeit nicht angemessen: Fast immer ist ein Umstieg in Forbach erforderlich, das Tarifangebot ist unübersichtlich und Anschlüsse ergeben sich eher zufällig.

Die saarländischen Grünen fordern deshalb:

- einen Stundentakt durchgehender Züge (zumindest) der Relation Saarbrücken-Metz,
- den Einsatz attraktiver und geeigneter Fahrzeuge – auch hier fehlt es aufgrund mangelnder Kooperation zwischen den deutschen und französischen Verantwortlichen an grenzüberschreitend einsetzbaren Elektrotriebfahrzeugen,
- eine optimale Takteinbindung in Saarbrücken und Metz sowie
- eine attraktive Tarifeinbindung (etwa Europa-Spezial, PREM, attraktive Gruppen- und Tagesticketangebote).

8. ANBINDUNG AN LUXEMBURG:

Auch die Erreichbarkeit des Großherzogtums Luxemburg ist mit öffentlichen Verkehrsmitteln derzeit unattraktiv. Es besteht nahezu ausschließlich ein Busangebot, Zugverbindungen erfordern einen Umweg über Trier: Dort ergeben sich zwar gute Anschlüsse, die Gesamtfahrzeit ist aber zu lang. Denkbare Zugverbindungen über Metz existieren vereinzelt und nur infolge zufälliger Anschlüsse. Kürzere Strecken über Béning, Überherrn-Creutzwald oder Dillingen-Bouzonville werden im Personenverkehr derzeit nicht durchgehend bedient.

Es besteht jedoch ein großes Fahrgastpotential: Stark entwickelte und weiter wachsende Pendlerströme zwischen dem Saarland und Luxemburg sowie der Wohnungsmarkt Saarland für in Luxemburg arbeitende Personen tragen hierzu ebenso bei wie vielfältige Beziehungen über Luxemburg-Stadt hinaus, z. B. Richtung Brüssel oder zum Flughafen in Findel. Für die Anbindung des Saarlandes an die europäische Millionenmetropole Brüssel spielt die Bahn deshalb nahezu keine Rolle.

Das Großherzogtum Luxemburg selbst hat ein starkes politisches Interesse an einer attraktiven Fernverkehrsanbindung in Richtung Deutschland, welches das Saarland sich zu Nutze machen muss. Auch für die Fernverkehrsanbindung des Saarlandes an das übrige Deutschland, insbesondere in Richtung Frankfurt und Süddeutschland, ergeben sich hieraus erhebliche und wichtige Synergieeffekte.

Die saarländischen Grünen sehen folgende Möglichkeiten zur Realisierung einer durchgehenden Bahnverbindung zwischen Saarbrücken und Luxemburg:

- eine Neubaustrecke zwischen Merzig und Luxemburg (Vorteil: Anbindung auch von Merzig und Perl, kürzeste erzielbare Reisezeit; Nachteil: erheblicher Investitionsaufwand),
- die Reaktivierung der Niedtalbahn für einen durchgehenden Verkehr über Dillingen, Bouzonville und Thionville (Vorteil: leicht realisierbar, da Strecke durchgehend vorhanden, noch vertretbar direkter Weg mit ausreichend attraktiver Gesamtfahrzeit, Anbindung auch von Saarlouis und Thionville; Nachteil: kein guter Ausbauzustand, keine Anbindung von Merzig und Perl),

- durchgehende Züge über Überherrn, Creutzwald und Thionville unter Reaktivierung der Strecke Völklingen-Überherrn-Bouzonville (Vorteil: leicht realisierbar, da Strecke durchgehend vorhanden; Nachteil: keine Anbindung von Saarlouis und Merzig),
- durchgehende Züge über Béning, Creutzwald und Thionville (Vorteil: Strecke in durchgehend zweigleisigem und elektrifiziertem Zustand vorhanden; Nachteil: deutlicher Umweg, keine weitere Anbindung saarländischer Orte außer Saarbrücken),
- durchgehende Züge über Metz und Thionville (Vorteil: Strecke durchgehend in akzeptablem Ausbaurzustand vorhanden und auch bereits im Personenverkehr bedient, Anbindung sowohl von Metz als auch Thionville; Nachteil: deutlicher Umweg, keine weitere Anbindung saarländischer Orte außer Saarbrücken),
- durchgehende Züge über die Verbindungskurve Konz (Vorteil: Strecke durchgehend in gutem Ausbaurzustand vorhanden und befahren, Anbindung des gesamten Saartals; Nachteil: großer Umweg mit langer Fahrzeit, schwierige Integration in Fahrplankonzept).

Zur eingehenden Bewertung der verschiedenen Optionen ist die Beauftragung einer entsprechenden Studie zeitnah erforderlich. Hierbei bedarf es einer engen politischen Kooperation mit Luxemburg und Frankreich.

Von besonderer Bedeutung ist, dass ein attraktives Schienenverkehrsangebot zwischen Saarbrücken und Luxemburg erhebliche Synergieeffekte mit den übrigen Forderungen ergibt. Die Aussicht auf eine Fahrzeit zwischen Frankfurt und Luxemburg von etwa zwei Stunden würde auch luxemburgischen Interessen Rechnung tragen. Als Fahrplankonzeption ist dann für den Fernverkehr sogar vorstellbar, die stündlich verkehrenden Hochgeschwindigkeitszüge der Relation Frankfurt-Paris in Saarbrücken mit einem Zugteil von bzw. nach Luxemburg zu flügeln. Das Saarland würde dann endlich eine echte Vorreiterrolle in der Vernetzung der politisch vielzitierten Großregion einnehmen.

ZEITLICHE DIMENSION

Die saarländischen Grünen drängen im Interesse des Umweltschutzes, der Attraktivität des Saarlandes und des Wirtschaftsstandorts auf eine zügige Verbesserung der Anbindung des Saarlandes. Wir nehmen nicht hin, dass das Saarland derzeit nur durch wenige direkte Fernverkehrszüge, die zudem in Richtung Deutschland fast alle einen Umstieg spätestens in Frankfurt erfordern, überregional angebunden ist, und der Fernverkehr im Übrigen mittels Regionalverkehrszubringern erreicht werden muss.

Da einige der geforderten Verbesserungen die Umsetzung von Neu- und Ausbaumaßnahmen mit sich bringen, ist eine koordinierte Planung und frühzeitige Beauftragung entsprechender Studien unabdingbar, um rasch die Weichen richtig zu stellen.

Die saarländische Landesregierung, aber auch Bund und Bahn, sind gefordert, die zwingend erforderliche Kooperation mit unseren unmittelbar angrenzenden Nachbarn, welche bislang völlig vernachlässigt worden ist, in die Wege zu leiten. Das Saarland als zentrale Region im Herzen Europas muss dabei seine Chance nutzen, sich als Vorreiter einer grenzüberschreitenden, nachhaltigen und attraktiven Mobilität an die Spitze der Bewegung zur Verbesserung des Schienenverkehrs zu setzen!