

■ Saarland

## Saarland muss leider Defizite des Fernverkehrs ausgleichen

aus SIGNAL 02/2010 (Mai 2010), Seite 22 (Artikel-Nr: 10000516)  
Deutscher Bahnkunden-Verband

**Interview mit Dr. Simone Peter,  
Ministerin für Umwelt, Energie und Verkehr des Saarlandes**

**DBV: Das Saarland hat in den vergangenen 20 Jahren eine starke Verschlechterung in der Bahnanbindung erfahren. Wie gedenken Sie, Frau Ministerin, diesen Zustand zu verbessern und wieder zu den Standards der späten 80er und 90er Jahre des vergangenen Jahrhunderts zu gelangen?**

Ministerin Dr. Peter: Mit der Streichung der Interregios vor etwa 10 Jahren hat die Deutsche Bahn ohne Not ein attraktives und gut ausgelastetes Fernverkehrsangebot abgeschafft mit der von Ihnen beschriebenen Folge, dass die Fernverkehrsangebote ins Saarland sich deutlich verschlechtert haben. Wir werden uns bemühen, hierüber noch mal ins Gespräch mit der Deutschen Bahn zu kommen. Insbesondere wollen wir erreichen, dass die Wirtschaftlichkeitsberechnungen, die zur Streichung der o.a. Verkehre geführt haben, noch mal überprüft werden. Unabhängig davon haben wir gemeinsam mit Rheinland-Pfalz ein Fahrplankonzept 2015 entwickelt, in dem ein stündlicher durchgehender Regionalexpress von Koblenz über Trier und Saarbrücken nach Kaiserslautern verkehrt, der in den Taktlücken des Fernverkehrs bis Mannheim durchgebunden werden soll. Auf der Pfalzstrecke sollen diese Züge nur noch die früheren Interregio-Halte bedienen und damit annähernd gleiche Fahrzeiten erreichen wie der Fernverkehr. Natürlich müssen wir zum Ausgleich auf der nächsten Bedienungsebene der Regionalbahn ein zusätzliches Angebot für die beim RE wegfallenden Halte schaffen. Unterm Strich bedeutet das, dass das Saarland und Rheinland-Pfalz mit teurem Geld die Defizite des Fernverkehrs ausgleichen müssen.

**Mit jahrelanger Verzögerung erreichte die Saarbahn über Riegelsberg hinaus den Ort Walpertshofen. Wann ist mit der Fertigstellung der Strecke nach Lebach zu rechnen? Gibt es Pläne, diese über Lebach hinaus eventuell nach Wadern zu führen gemeinsam mit einer Reaktivierung der Bahnstrecke dorthin?**

Der Streckenabschnitt zwischen Walpershofen und Lebach ist derzeit im Bau. Nach dem Stand der Planungen soll Heusweiler Markt in 2011 und Lebach in 2013 erreicht werden. Eine Verlängerung darüber hinaus bis Wadern steht derzeit nicht zur Disposition. Die Planungen einer Ausschleifung der Saarbahn Richtung Völklingen mussten nach der Kürzung der Regionalisierungsmittel 2006 zurückgestellt werden, da die Finanzierung nicht mehr sichergestellt werden konnte. Die eventuelle Anbindung der Universität an die Saarbahn bleibt eine langfristige Option.

**Wann können wir die besonders von Rheinland-Pfalz angestrebte Wiederbelebung der Bahnstrecke Zweibrücken-- Homburg/Saar feiern? In diesem Zusammenhang: Welche andere Bahnstrecken- Reaktivierungspläne gibt es im Saarland noch?**

Die Reaktivierung von stillgelegten Schienenstrecken kann ein geeigneter Ansatz sein,



Dr. Simone Peter, Bündnis 90/Die Grünen, seit November 2009 Ministerin für Umwelt, Energie und Verkehr des Saarlandes. (Foto: Pressestelle)



Die Saarbahn in der Saarbrücker Altstadt. Die Verlängerung nach Heusweiler ist für 2011 und nach Lebach für 2013 geplant. (Foto: Florian Müller)

den SPNV attraktiver zu machen und neue Fahrgäste zu gewinnen. Mit dem Weiterbau der Saarbahn nach Lebach ist derzeit ein solches Projekt, nämlich die Reaktivierung der Köllertalbahn in der Realisierung. Reaktivierungsentscheidungen müssen sorgfältig abgewogen werden. Schienenverkehr ist im Betrieb deutlich teurer als der Bus. In der Regel müssen erhebliche Investitionen getätigt werden, um die stillgelegten Schienenstrecken wieder instandzusetzen. Schienenverkehr ist außerdem deutlich energieintensiver, auch was den CO<sub>2</sub>-Ausstoß betrifft, als Busverkehr. Daher gilt grundsätzlich: Reaktivierungen stillgelegter Schienenstrecken sind dort verkehrspolitisch und ökologisch sinnvoll, wo relativ große Fahrgastpotenziale auch gegenüber der Alternative Bus erschlossen werden können und entsprechende Auslastungen erreicht werden. Wir werden anhand dieser Kriterien die mögliche Reaktivierung von weiteren Schienenstrecken, darunter auch Homburg--Zweibrücken, überprüfen. Was die zuletzt genannte Strecke betrifft, so liegen bereits Untersuchungsergebnisse vor, die ein relativ geringes Fahrgastpotenzial von weniger als 700 pro Tag, davon 300 Übersteiger von der bisherigen Busverbindung, prognostizieren. Ob diese vergleichsweise geringen Potenziale den erheblichen investiven und Betriebskostenaufwand einer Schienenverbindung rechtfertigen, muss anhand der genannten Kriterien erneut abgewogen werden.

### **Wie kann Luxemburg besser in das saarländische ÖPNV-Angebot integriert werden?**

Zwischen dem Saarland und dem Großherzogtum Luxemburg existiert keine direkte Schienenverbindung. Die Fahrzeit zwischen Saarbrücken und Luxemburg-Stadt auf der Schiene beträgt über 2 Stunden und ist damit keine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr, weder für saarländische Pendler nach Luxemburg noch für Fernreisende aus Luxemburg, die mit dem ICE ab Saarbrücken reisen. Vor diesem Hintergrund haben das Saarland und das Großherzogtum erstmalig in 2000 sowie erneut in 2009/10 die Möglichkeiten der Einrichtung von Direktverbindungen untersucht. Als Ergebnis der Untersuchung von 2000 wurde der Saarbrücken-Luxemburg-Express- Bus eingerichtet, der die Hauptbahnhöfe von Saarbrücken und Luxemburg-Stadt in einer Fahrzeit von 1:15 Stunden verbindet, die Fahrtenzahl wurde zwischenzeitlich auf 26 Verbindungen/Tag aufgestockt. Die aktuelle Potenzialstudie schlägt die Einrichtung eines Express-Busses zwischen Merzig und Luxemburg-Stadt vor. Des Weiteren wird eine vertiefte Betrachtung einer schnellen Zugverbindung zwischen Saarbrücken und Luxemburg-Stadt auf der bestehenden Trasse über Konz (unter Umfahrung von Trier) angeregt. Wir werden mit unseren Partnern in Luxemburg und in Rheinland-Pfalz das weitere Vorgehen besprechen.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000516>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten