

■ Saarland

Warndtstrecken erhalten!

aus SIGNAL 05/2006 (Oktober/November 2006), Seite 21-22 (Artikel-Nr: 10002969)
Südwestdeutscher Bahnkunden-Verband

Interessengemeinschaft hofft auf Betrieb mit der Saarbahn

Das Eisenbahnnetz im saarländischen Warndt, zwischen Völklingen und dem französischen Lothringen gelegen, zu erhalten, das hat sich die Interessengemeinschaft Warndt- und Rosseltalbahn (IG WRB) vorgenommen. Noch gibt es im Raum Völklingen/Warndt mehrere Bahnstrecken, doch ihre Zukunft steht auf der Kippe.

Derzeit bestehen in diesem Raum für den Schienenpersonenverkehr folgende Eisenbahn-Verbindungen:

- Saarbrücken--Völklingen--Saarlouis--Trier (elektrifiziert)
- Saarbrücken--Forbach--Rosbruck (F)--Hargarten-Falck (elektrifiziert)
- Forbach--Rosbruck--Hombourg Haut (HH)--St. Avold
- Rosbruck--Farebersviller-

Hinzu kommen derzeit die nur im Güterverkehr befahrenen Strecken

- Saarbrücken--SB-Messe--Fürstenhausen (FH)--Überherrn (ab Wehrden Gleisanschluss),
- Saarbrücken--Wehrden (elektrifiziert)

und

- Fürstenhausen--Wehrden--Großrosseln--Emmersweiler--Karlsbrunn (elektrifiziert, ein Gleis), die sogenannte Warndt-Kohlenbahn, die seit der Einstellung des Bergbaus 2005 nicht mehr befahren wird.

Doch die Warndtstrecken stehen langfristig wohl zur Stilllegung an. Die IG WRB fordert mit dem Bahnkunden-Verband, die Strecken zu erhalten. Dabei sollte das künftige Warndtnetz wie folgt aussehen:

Reaktivierung der Strecke Saarbrücken--Fürstenhausen--Wehrden--Großrosseln--ehem. Bergwerk Warndt und der Strecke Saarbrücken--Fürstenhausen--Wehrden--Überherrn (beide nach Saarbrücken auf der linken Saarseite) für den SPNV.

Zusätzliche könnte die Bedienung der Strecke Saarbrücken--Fürstenhausen--Wehrden--Bous--Völklingen--Saarbrücken im Ringverkehr erfolgen. Hierfür müsste ein neuer Übergang zwischen Wehrden und Bous zur Saarbrücke geschaffen werden.

Künftig Saarbahnbetrieb?

Den Personenverkehr könnte die Saarbahn übernehmen, die in Saarbrücken als

Straßenbahn fährt und im Umland auf Eisenbahnstrecken übergeht und dafür Zwei-System-Stadtbahnwagen einsetzt und bislang nur zwischen Riegelsberg und Saargemünd fährt.

Jedoch stehen nach Aussage des saarländischen Wirtschaftsministeriums diese Eisenbahnstrecken nicht auf der Prioritätenliste des Landes zum Ausbau der Saarbahn. Dabei könnte die Saarbahn neben der Linie Saarbrücken--Lebach (ab 2007 Endpunkt) die nächste geplante Verbindung nach St. Ingbert mit der Strecke Saarbrücken--Fürstenhausen verknüpfen. Dazu gibt es aber bei der Landesregierung allenfalls nur vage Überlegungen, zumal zu Kulturereignissen wie dem Warndtweekend eine Sonderlinie der Saarbahn als Linie 3 in den Warndt fährt.

Auch der Südwestdeutsche Bahnkunden-Verband fordert, die Saarbahnlinie von St. Ingbert nach Saarbrücken über Völklingen bis in den Warndt zu verlängern. Das Land verweist aber nur darauf, dass ländliche Regionen mit einem Bus besser angebunden sein würden. Dabei könnte als grenzüberschreitende Verbindung die Linie zwischen Emmersweiler (D) und Rosbruck (F) und Anbindung des SPNV sowie des Güterverkehrs über Großrosseln und Wehrden nach Saarbrücken kommen. Bei einer Neuerrichtung eines Abzweigsin Wehrden Richtung Wadgassen ließe sich auch eine Anbindung nach Bous/Saarlouis oder Überherrn nutzen.

Inzwischen sind die Pläne des Landes, die Saarbahnstrecke Richtung Völklingen und Scheidt--St. Ingbert zu verlängern, vom Wirtschaftsministerium auf Eis gelegt worden. Dort favorisiert man wieder eine Variante, die von Saarbrücken ausgehenden Strecken im S-Bahnverkehr zu bedienen. Auf allen elektrisch betriebenen Strecken an der Saar kommt schon heute im Regionalbahnverkehr der S-Bahntriebwagen ET 425 der Bahn AG zum Einsatz.

Güterverkehr statt Stilllegung als Zwischennutzung

Die IG und der Bahnkunden-Verband verweisen darauf, dass ein Stilllegungsprozess nicht einfach umzusetzen wäre. Auch ein Rückbau kostet Geld, so dass man trotz der derzeitigen Situation (kein Güterverkehr mehr nach Schließung des Bergwerks Warndt auf der Strecke der Warndt-Kohlenbahn ab Wehrden bis Schacht Warndt) um andere Lösungen bemüht ist.

Am 8. März fanden aussichtsreiche Vertragsverhandlungen über eine Pacht der zur Stilllegung geplanten Strecke mit der Deutsche Steinkohle AG statt, die die Strecke zur Abfuhr der in Velsen noch lagernden Steinkohle (rund 400.000 Tonnen) nutzen will.

Der Abtransport wird sich wohl über ein bis zwei Jahre erstrecken. Um die Kohle zu verladen, muss in Velsen aus technischen Gründen auf einem Teilstück die Oberleitung entfernt werden. Der Abtransport erfolgt mit Dieselloks. Das hätte aber zur Konsequenz, dass die Saarbahn die Saarbrücker Stadtbahn nicht mehr befahren könnte, wie es bei Sonderfahrten derzeit noch praktiziert wird. Dieser Sonderbetrieb sollte der Regelfall werden, sind sich IG WRB und Bahnkunden-Verband einig.

Wenn die im Besitz der DSK befindliche Gleisanlage an der Tagesanlage Warndt nicht mehr benötigt wird, ist davon auszugehen, dass die Gleise dort beseitigt werden

und das dortige DSK-eigene Stellwerk ebenfalls abgebaut wird. Die DB Netz AG ist jedoch bis zu einem bestimmten Übergabepunkt noch Eigentümer der Strecke, so dass diese zunächst unverändert bleiben wird.

Neben der DSK hat auch die Firma Mosolf, ein Autotransporteur aus Überherrn, Interesse an der Strecke geäußert. Das Unternehmen ist offenbar auch an einer Anbindung der Strecke Wehrden--Überherrn nach Frankreich interessiert. Mosolf hat den Plan, sein Unternehmen zu einem »Concentration Point Europa" zu entwickeln. Damit könnten vorerst im Güterverkehr die Strecken erhalten werden.

Um zu verhindern, dass mittelfristig doch ein unerwünschter Rückbau der Trasse erfolgt, sollte das Land einen Trassensicherungsvertrag abschließen. Dann würde auf jeden Fall verhindert, dass die Trasse, wie in Püttlingen geschehen, anderen Zwecken zugeführt wird. Damit könnte ein Automatismus vermieden werden, wenn etwa der Vertrag mit der DSK ausläuft und sich kein weiterer Interessent findet, so Prof. Harald H. Zimmermann, Vorsitzender der Interessengemeinschaft. (mkv)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002969>.

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