

Sehr geehrte Damen und Herren,

in den EU-NACHRICHTEN Nr. 21 vom 18.6.2009 hat die Europäische Kommission die Öffentlichkeit aufgerufen, Visionen für die Verkehrsströme der Zukunft zu entwickeln.

Deswegen möchte ich Ihnen einige kurze Gedanken zum grenzüberschreitenden Schienenverkehr mitteilen, von denen ich hoffe, dass Sie sie bei der Ausarbeitung von Konzepten mit aufnehmen werden können.

Im Rahmen der Leitlinien für das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN -Leitlinien) hat sich die EU unter anderem die Grenzüberschreitende Verbindungen, die Anbindung von Randregionen und optimale Nutzung der vorhandenen Kapazitäten zum Ziel gesetzt. Dabei ist mir als deutscher EU-Bürger, der über Jahre hinweg in Frankreich gelebt hat, aufgefallen, dass die schienengebundenen Nahverkehrssysteme dieser beiden benachbarten EU -Mitgliedsstaaten nicht aufeinander abgestimmt sind und meistens »an der Grenze« zum jeweiligen Nachbarstaat enden. Ich gehe dabei davon aus, dass es sich um ein Phänomen handelt, das auch an anderen EU -Binnengrenzen zu beobachten sein dürfte. Insofern sind meine folgenden Beobachtungen und Anmerkungen rein exemplarisch und nicht abschließend zu verstehen:

Die Regionalbahn Dillingen (Saar) – Niedaltdorf könnte über Bouzonville nach Thionville verlängert werden. Sowohl der Streckenabschnitt auf der deutschen, als auch auf der französischen Seite, wird jeweils bis zum letzten Bahnhof vor der Grenze im Personenverkehr bedient (der Schienenstrang verläuft durchgängig – aber auf ca. 8 km, grenzüberschreitend – findet derzeit keine Personenbeförderung statt); eventuell könnte die Strecke auf durchgängig bestehender Schienentrasse sogar von Saarbrücken Hbf über Dillingen, Thionville, bis nach Luxemburg verlängert werden. Dadurch könnten neue Fahrgäste gewonnen werden, Pendlern ins jeweilige Nachbarland neue Verbindungen angeboten werden, betrieblich Synergieeffekte erzielt, Kosten eingespart und die Auslastung der Nahverkehrszüge erhöht werden. Außerdem wäre es möglich, den parallel verkehrenden Bus (der in der Regel keine Fahrradmitnahme ermöglicht) der CFL zu ersetzen.

Die Regionalbahn Trier Hbf – Perl könnte über Apach ebenfalls nach Thionville verlängert werden. Sowohl der Streckenabschnitt auf der deutschen, als auch auf der französischen Seite, wird jeweils bis zum letzten Bahnhof vor der Grenze im Personenverkehr bedient (die Schienenstrecke verläuft durchgängig – aber auf ca. 3 km, grenzüberschreitend – keine Personenbeförderung, diese Maßnahme ist von Seiten der DB bereits für das vorletzte Jahr zur Realisierung vorgesehen gewesen, aber bisher nicht umgesetzt worden). Auch in diesem Falle könnten neue Fahrgäste gewonnen werden, Pendlern ins jeweilige Nachbarland neue Verbindungen angeboten werden, betrieblich Synergieeffekte erzielt, Kosten eingespart und die Auslastung der Nahverkehrszüge erhöht werden.

Auf der Achse Freiburg – Breisach – Colmar, bisher endet die Breisgau S -Bahn bisher an der Grenze in Breisach. Es fehlt hier an einer Schienenbrücke über den Rhein und an ca. 15km Fortführung der Strecke bis Colmar. Dies ist ein seit Jahren gewünschtes Projekt in der Region, aber es fehlt wohl an der politischen Durchsetzungskraft und der Bereitstellung der erforderlichen Finanzmittel.

Nach meiner Kenntnis bestehen noch viele weitere Schienenverbindungen, die in den beiden Weltkriegen unterbrochen und seitdem nicht mehr in Betrieb genommen wurden oder nie ausgebaut worden sind, obwohl auf beiden Seiten der Grenze Bedarf besteht:

Aber auch in anderen Grenzregionen gibt es Raum für Verbesserungen des Schienenpersonennahverkehrs, wie z. B. in der Euregio Maas -Rhein, wo noch an zahlreichen Stellen mit einem Lückenschluss Löcher im bestehenden Netz geflickt werden könnten.

Auch im Fernverkehr ermangelt es noch leistungstarker Nord -Süd-Verbindungen im Grenzraum zwischen Deutschland und seinen Nachbarstaaten:

Während die durch Deutschland, also rechtsrheinisch, verlaufende Schienenverbindung Mannheim – Karlsruhe – Freiburg – Basel stark ausgelastet ist und deswegen ausgebaut werden soll, gibt es bisher keine durchgehenden Zugverbindungen auf der linken Rheinseite, also Mainz – Ludwigshafen – Speyer – Straßburg – Mulhouse – Basel. In einem ersten Schritt könnte der Regionalexpress Mainz Hbf – Karlsruhe Hbf in Germersheim aufgeteilt werden: Eine Wageneinheit könnte – wie bisher – weiter nach Karlsruhe Hbf fahren, während die 2. Wageneinheit nach Straßburg fährt.

Die EuroCity-Züge Brüssel – Luxemburg – Metz – Straßburg – Basel könnten über Saarbrücken Hbf geführt werden, damit eine zusätzliche Anbindung an das Hochgeschwindigkeitsnetz in Ost - West-Richtung entsteht (Frankfurt – Mannheim – Paris).

Ich würde mich freuen, wenn Sie meine Anregungen aufgreifen würden und sie als Bestandteil eines grundsätzlichen Problems begreifen wollten: die Verbesserung der Schienenverkehrsverbindungen, vor allem im Nahverkehr, an den EU -Binnengrenzen.

Bei Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Gez. Christoph Kaupat