

Mit Bus und Bahn in den Bliesgau

Das Biosphärenreservat Bliesgau wird immer interessanter für Gäste und Touristen aus der Region und darüber hinaus. Damit sich diese klimafreundlich ohne Auto bewegen können, gibt es ein gutes Nahverkehrsangebot mit Bus- und Bahnlinien an allen Tagen der Woche. Nicht zuletzt deshalb wurde der Bliesgau bundesweit als Fahrtziel Natur von der DB und den Umweltverbänden BUND, VCD und NABU anerkannt und wird zurzeit intensiv beworben.

Der Saarpfalz-Kreis hat dieses Angebot auf einer Hauptachse quer durch das Reservat erweitert: Die Buslinie 501 wird an Sonn- und Feiertagen bis einschließlich 3. Oktober vom 2-Stunden- auf einen fast durchgehenden Stundentakt verstärkt. Damit erreichen Gäste und Einheimische viele Orte,



Sehenswürdigkeiten und Wanderrouten entlang des Bliestals zwischen Homburg, Blieskastel, Reinheim und Kleinblittersdorf noch häufiger. Ein neuer Faltfahrplan der Linie 501 informiert darüber.

Passend dazu hat die Mobilitätszentrale vom Saarpfalz-Kreis und der Saar-Pfalz-Bus GmbH gemeinsam mit der Saarpfalz-Touristik und dem Biosphärenzweckverband einen neuen Freizeitführer „Biosphäre erfahren“ herausgegeben. Dieser stellt dar, wie man sich im Bliesgau mit Bus und Bahn in der Freizeit bewegen kann. Sehenswürdigkeiten, Wandertouren, Einkehrmöglichkeiten und Kulinarisches sind ebenso dargestellt wie die Möglichkeit einer „Sightseeing“-Rundfahrt mit dem bestehenden Angebot an Linienbussen. Saarpfalz-Bus betont: „Auf der Grundlage unseres Linienverkehrs lassen sich viele Unternehmungen ganz unkompliziert reali-



sieren. Dazu gehört auch eine ca. 2-4stündige Überblicksrundfahrt, die wir in der Broschüre beispielhaft darstellen.“ Die kostenlose Broschüre und entsprechende Fahrpläne sind an den Infostellen der Mobilitätszentrale im Kreis erhältlich (z.B. in Rathäusern und Kliniken). Weitere Infos gibt es in der Mobilitätszentrale Saarpfalz-Kreis in St. Ingbert, Tel. 06894 / 13-123. Dort kann der neue Freizeitführer samt Fahrplänen auch bestellt werden. (MP)

Liebe Mitglieder und Unterstützer des VCD Saarland.

Auf der Mitgliederversammlung im Februar fanden Vorstandswahlen statt. Für die nächsten zwei Jahre wurde ich zur Vorsitzenden gewählt. Bestätigt wurden Werner Ried als Stellvertreter und Manuel Schauer als Schatzmeister. Karl-Heinz Janson bleibt dem VCD als Beisitzer und „Macher“ des Rundbriefs erhalten. Desweiteren gehören dem neuen Vorstand Reinhard Ardelt, Peter Thomas und Gerhard Stengel an. Auch in der Landespolitik wurden die Weichen neu gestellt. Mit Spannung haben wir auf den Koalitionsvertrag der neuen Regierung gewartet. Gleich zu Anfang des knapp gehaltenen Kapitels zur Verkehrspolitik steht das Bekenntnis zu neuen Straßenbauprojekten. Während anderswo schon über den Rückbau von Straßeninfrastruktur nachgedacht wird, will die saarländische Große Koalition dem demographischen Wandel die heile Autowelt entgegenhalten.

Eine alte Forderung des VCD Saarland spiegelt sich dagegen in der Aussage der Koalitionspartner wieder, den saarVV zu einem Verbund der Aufgabenträger weiterentwickeln zu wollen. Das werden wir aufmerksam begleiten. Ebenfalls begrüßen wir den Einsatz für eine durchgehende Elektrifizierung der Nahe Strecke. Ansonsten bleibt der Koalitionsvertrag in seinen Formulierungen eher vage, so dass der Finanzierungsvorbehalt des Weiterbaus der Saarbahn nach Völklingen und Scheidt direkt auffällt. Fahrradverkehr wird der Vollständigkeit halber erwähnt und in einem Satz abgehandelt. Hier, wie auch im Bereich der Elektromobilität, ist kein Engagement erkennbar. Zur Streckenreaktivierung Homburg – Zweibrücken kein Wort. Auch ein Verkehrsentwicklungsplan für das Saarland ist weiterhin nicht in Sicht.

Insgesamt haben wir den Eindruck, dass sich die neue Regierung keine ehrgeizigen Ziele im Verkehrsbereich gesetzt hat. Unsere Aufgabe wird es sein, die drängenden Punkte auf die Agenda zu setzen. Für September planen wir unseren nächsten Themenabend, diesmal zu dem Thema Fahrradmitnahme im SPNV, speziell auf der Nahe-Strecke. Weitere Themen sind in Vorbereitung.

Andrea Schrickel

Fünf-Jahre ICE/TGV-Verkehr Frankfurt – Saarbrücken – Paris



Seit fünf Jahren ist Saarbrücken perfekt an Paris angebunden: Bis zu fünf mal täglich fährt ein Zug von Saarbrücken nach Paris, der für die fast 400 km lange Strecke ca. 1 Stunde und 50 Minuten benötigt. Viermal wird ein in Deutschland hergestellter InterCityExpress (ICE)-Zug eingesetzt, einmal ein in Frankreich gebauter Train à Grande Vitesse (TGV), seit März als Doppelstockzug (Duplex). Das Verhältnis von Geschwindigkeit, Komfort und Preis ist sehr gut – so gut, dass die Züge überdurchschnittlich ausgelastet sind und die Reservierung bei Reisen nach Paris nicht nur vorgeschrieben, sondern auch sinnvoll ist. Technische Probleme mit den eingesetzten ICE-Zügen trüben die Bilanz; Abhilfe ist erst zu erwarten, wenn neue Züge ausgeliefert werden. Zum Geschäftstermin, zum Essen, zum Einkaufen oder zum Museumsbummel nach Paris und abends oder am nächsten Tag zurück ist für viele Saarländer möglich geworden. Das Angebot macht begehrt: Ein weiterer Zug, der in Saarbrücken um 6 Uhr startet und Paris um 8 Uhr erreicht, wäre für Geschäftsreisende und Tagestouristen wünschenswert. Züge, die an den Bahnhöfen in der Peripherie von Paris die Umsteigeverbindung nach London oder Nantes herstellen, wären denkbar ...

Doch die Richtung Paris ist nur die eine Seite; Richtung Frankfurt/Main und Mannheim fällt die Bilanz nüchtern aus: Die von Frankfurt/Main kommenden oder dorthin fahrenden Züge halten – anders als andere ICE oder InterCity-(IC-)Züge – nicht in Homburg, obwohl Homburg ein wichtiger Bahnhof ist: Viele Menschen wohnen und arbeiten in Homburg, von Homburg verkehren Züge nach Neunkirchen, St. Ingbert und hoffentlich bald wieder nach Zweibrücken. Trotz der weggefallenen Halte in Homburg und Neustadt/Weinstraße hat sich die Fahrzeit von Saarbrücken nach Mannheim oder Frankfurt/Main nicht reduziert. Eine Beschleunigung ist erst dann zu erwarten, wenn die – zwischen St. Ingbert und Rohrbach schleppend durchgeführten – Bauarbeiten abgeschlossen und die Strecke mit Signal-Fernüberwachung (ETCS) ausgerüstet ist, was eine Geschwindigkeit von 200 km/h statt 160 km/h erlauben würde; dann ist eine Fahrzeitverkürzung von 10 Minuten für alle Fernzüge zwischen Saarbrücken und Mannheim möglich. Mit Einführung des ICE-TGV-Verkehrs nach Paris ist auch eine Verschlechterung des Zugangebots von Saarbrücken nach Metz zu beklagen.

Die gemischte Bilanz – nach Paris Top, nach Mannheim/Frankfurt eher Flop – wird getrübt durch die Zukunftsaussichten: Der Bau der Schnellfahrstrecke von Paris nach Strasbourg schreitet voran, soeben ist der über vier km lange Tunnel bei Saverne fertig gestellt worden. Mit der für 2016 erwarteten Fertigstellung verkürzt sich die Fahrzeit von Paris nach Strasbourg um 30 Minuten – und dementsprechend auch die Fahrzeit von Paris nach Karlsruhe, Stuttgart und München. Da liegt der Gedanke nahe, dass Deutsche Bahn und Französische Bahn (SNCF) den in Frankfurt/Main startenden Paris-Zug über Mannheim, Karlsruhe und Strasbourg und nicht mehr über Saarbrücken führen werden. Frankfurt/Main – Paris über Karlsruhe und Strasbourg wird schneller und wegen des zu erwartenden Fahrgastaufkommens, welches die Kopplung zweier Züge („Doppeltraktion“) nahe legt, auch wirtschaftlicher sein als die Verbindung über Saarbrücken. Hier müssen Politik, Bürger, Verbände und Unternehmen sich für die Beschleunigung und Nutzung der Züge über Saarbrücken einsetzen, um die Schwächung oder gar den Verlust des ICE-TGV-Verkehrs von Frankfurt/Main nach Paris über Saarbrücken zu verhindern. (MS)

Die Bahn ist frei, wo bleibt die S-Bahn?



Am ersten Maiwochenende 2012 gab es endlich wieder Schienenverkehr auf der noch immer stillgelegten Bahnstrecke Homburg – Zweibrücken. Es war zwar noch immer nicht die S-Bahn, aber immerhin konnte man zwischen den Haltepunkten Schwarzenacker und Homburg-Beeden mit Draisinen fahren.

155 Jahre sind es her, dass diese Bahnstrecke eröffnet wurde. Dieses Jubiläum war Anlass für die Veranstaltung, mit der durch den Verein zur Förderung des Schienenverkehrs in und um Zweibrücken e.V. für die Wiedereröffnung geworben wurde. Viele Kommunal- und Landespolitiker aus der Region aus beiden Bundesländern waren gekommen und sprachen sich positiv für das Vorhaben aus.

Bevor die pedalgetriebenen Draisinen, die von der Glantalstrecke zur Verfügung gestellt wurden, fahren konnten, musste die Strecke von Bewuchs frei geschnitten werden. Die gesamte Trassen wurde danach von Fachleuten überprüft. Das Ergebnis: Soweit noch vorhanden, wäre die Strecke durchaus sofort nutzbar für den normalen Eisenbahnverkehr. Für die Inbetriebnahme müssen Weichen wieder eingebaut werden, moderne Signaltechnik installiert werden und natürlich die Elektrifizierung.

Die Zweibrücker fordern diese Strecke seit langem. Aber was haben die Saarländer davon? Antwort: Einmal bekäme der Bliesgau Zugang zu einer durchgehenden Bahnverbindung Richtung Kaiserslautern – Mannheim. Das gab es bei der alten Strecke nicht. Bedeutsam ist aber auch die andere Richtung: Touristen aus dem Rhein-Neckar-Raum kommen rasch und umweltschonend in das Biosphärenreservat Bliesgau, dem neuesten „Fahrtziel Natur“ der Deutschen Bahn. Der Haltepunkt Einöd ist bereits als „Tor zum Bliesgau“ einladend gestaltet worden. Ein gutes Netz von Radwegen und Buslinien ist für die Weiterfahrt vorhanden. Mehr unter www.zw-rail.de (GS)

Bahn-Auto-Vergleich

Wann lohnt es sich, auf die Bahn umzusteigen? Wann ist die Autofahrt günstiger? Am 11. Juni 2012 verglich SR-online bezüglich dieser Fragestellung vom Ausgangspunkt Saarbrücken aus sieben Ziele in alle Himmelsrichtungen. Bei der Reise mit dem Auto war eine Alleinfahrt die Grundlage sowie ein Kilometerpreis von 0,30 € (Entfernungspauschale), der sowohl Sprit- als auch Instandhaltungskosten berücksichtigt. Der Preis mit der Bahn entsprach dem Normalpreis für die jeweils schnellste verfügbare Strecke an diesem Tag. Drei Beispiele aus der Untersuchung seien angeführt:

Zusätzlich zu diesem Vergleich gibt es im Internet zum Thema die Metasuchmaschine www.verkehrsmittelvergleich.de, um schnell und günstig von A nach B zu kommen. Diese Suchmaschine bietet einen individuell anpassbaren Vergleich von Bahn, Flugzeug, Fernbus, PKW und Mitfahrgelegenheit einschließlich der Möglichkeit der Onlinebuchung. Fixkosten und Verbrauch des verwendeten PKWs können eingegeben werden. Der von SR-online angenommene Kilometerpreis entspricht nach Recherche des VCD etwa einem Fixkostenanteil von 15 Cent/km und einem Verbrauch von 7 Litern Super/100 km, also dem eines Wagens der unteren Mittelklasse. Die Suchmaschine ermöglicht außerdem die Festlegung des Reisezeitpunkts, die Berücksichtigung der Anzahl der Reisenden und ihr Alter, die Filterung nach Anzahl der Umstiege und der maximalen Reisedauer sowie der CO₂-Emission. Sogar die Möglichkeit des CO₂-Ausgleichs über www.atmosfair.de wird angeboten. Interessant auch, dass man per Bahn für 49.- € nach Paris, für 29.- € nach München und für 69.- € nach Berlin reisen kann. Diese Suchmaschine ist ein schnelles, individuell nutzbares und somit alltagstaugliches Informationsangebot. (PT)

Saarbrücken Hbf – Paris Est (341 km)

	Strecke	Dauer	Kosten
Auto	396 km	3:52 h	118,80 €
Bahn	k. A.	1:48 h	71,00 €

Saarbrücken Hbf – München Hbf (358 km)

	Strecke	Dauer	Kosten
Auto	428 km	4:27 h	128,40 €
Bahn	k. A.	4:29 h	98,00 €

Saarbrücken Hbf – Berlin Hbf (580 km)

	Strecke	Dauer	Kosten
Auto	725 km	6:56 h	217,50 €
Bahn	k. A.	6:27 h	135,00 €

Weiterbau Saarbahn

Mit Hochdruck laufen derzeit die Arbeiten an der Saarbahnstrecke Heusweiler bis Lebach. Die Sanierung des Spitzeichtunnels ist abgeschlossen und in Eiweiler der letzte Brückenbogen am Viadukt eingehoben. In Bälde beginnen die Gleisarbeiten und die Montage der Oberleitung. Die Inbetriebnahme dieser Streckenteils ist für Frühjahr 2014 vorgesehen.

Der erhebliche Aufwand zur Reaktivierung dieser ehemaligen Trasse der Köllertalbahn ergab sich durch die fast 20 Jahre währende Nichtnutzung der Strecke und die heute gültigen verschärften Bestimmungen zum Neubau. Zu der immer wieder dazu aus Reihen des VCD Saarland geübten Kritik muss darauf verwiesen werden, dass auch mit Hilfe von VCD-Mitgliedern vor Ort eine auf dem Teil der Bahntrasse vorgesehene große Umgehungsstrasse verhindert werden konnte mit dem Argument die Bahn wieder zu reaktivieren. Und die Gelder aus Berlin wurden für das Gesamtprojekt Saarbahn bis Lebach genehmigt und sind nicht anderweitig nutzbar. Die Entscheidung lautete damals, Geld für eine Umgehungsstrasse oder für die Saarbahn ausgeben. Die VCD Regionalgruppe Köllertal ist froh, dass die Entscheidung vor Jahren zugunsten des ÖPNV ausgefallen ist. (KHJ)



Vorbild Luxemburg: Konkrete Ziele für nachhaltigen Verkehr

Das Großherzogtum Luxemburg hat vorgemacht, wie eine konkrete Zielsetzung für die Verkehrspolitik aussehen kann. Bis 2020 soll der Anteil des nicht motorisierten Verkehrs (also Rad- und Fußverkehr) am Gesamtverkehr Luxemburgs 25 % betragen. Vom übrigen motorisierten Verkehr sollen wiederum 25 % mit öffentlichen Verkehrsmitteln bewältigt werden. In ihrer „Globalen Strategie für eine nachhaltige Mobilität“ (Nohalteg Mobilitéit) vom Frühjahr 2012 werden entsprechende Maßnahmen aufgezeigt. Im Saarland stehen konkrete Leitlinien zur Verkehrspolitik hingegen noch aus. Auch ist die Redaktion eines Landesentwicklungsplans überfällig. Möge die Initiative Luxemburgs doch die Saar-Politik inspirieren! (WMR)

Bitte halten!

Staus und Parkprobleme gehören seit Jahrzehnten zur Saarmesse – und oben fährt die Bahn vorbei. Warum kann nicht wenigstens der Zug zwischen Forbach und Saarbrücken an der Messe halten? Ein Haltepunkt wäre vergleichsweise einfach einzurichten. Ohne weitere Baumaßnahmen könnte dann auch die Saarbahn dorthin fahren. Ideal wäre dieser Haltepunkt natürlich auch, wenn die Gleise der stillgelegten Bahnstrecke links der Saar wieder genutzt würden, und natürlich für eine Anbindung Forbachs.

Dieser Haltepunkt an der Strecke Saarbrücken–Forbach würde im Gegensatz zum früheren Messebahnhof ganzjährig allen Veranstaltungen auf dem Messegelände zur Verfügung stehen, aber auch den Besuchern von DFG und Calypso-Bad und nicht zuletzt den Einwohnern von Alt-Saarbrücken. (GS)



RE-Halte auch in Mettlach

Eines der touristischen Vorzeigebjekte des Saarlandes ist anerkanntermaßen die Saarschleife bei Mettlach. Dieser Ort ist dabei, sich touristisch zu entwickeln und hat viel zu bieten. So beginnen und enden dort Rundfahrten auf der Saar, die ehemalige Abtei mit altem Turm und Park sind bauliche Kleinode und Villeroy & Boch hat mit der Keravision und dem darin enthaltenen Milchladen einen attraktiven touristischen Anziehungspunkt geschaffen. Vergessen werden sollen nicht die Radwanderer die gerne die Saarschleife umrunden und die Kammermusiktage. Mettlach ist mit dem Weltunternehmen Villeroy & Boch auch ein bedeutender Wirtschaftsstandort.



Was es in Mettlach allerdings bis dato nicht gibt, ist eine für einen aufstrebenden Tourismusort angemessene Bahnverbindung. Wer von der Mosel her oder aus der Pfalz mit einem Regionalexpress anreist, muss in eine Regionalbahn umsteigen, die nur alle Stunde in Mettlach hält, und hat teilweise längere Wartezeit auf den Umsteigebahnhöfen. Dabei wäre es nach Ansicht des VCD ein leichtes, und nicht mit allzu großen Kosten verbunden, den durchfahrenden Regionalexpress auch in Mettlach halten zu lassen, um Touristen das Umsteigen zu ersparen. Der VCD hatte sich nun in der Sache an den neuen auch für Verkehr im Saarland zuständigen Minister Maas gewandt. In einem Antwortschreiben begrüßte das Ministerium den Vorschlag des VCD und teilte mit, dass ab dem Fahrplanwechsel 2014/2015 alle RE in Mettlach halten.

Weiterhin bemängelt der VCD das Fehlen von Hinweisen am Bahnhof sowie einer Informationstafel, die es Touristen erleichtert, sich zu orientieren. Alles Dinge, die ohne große Kosten zu realisieren sind. (KHJ)

Impressum

VCD Landesverband Saarland
Ev. Kirchstraße 8
(im Haus der Umwelt)
66111 Saarbrücken
Mail: Saarland@vcd.org
Tel: 0681-9679440
Vorsitzende Andrea Schrickel
(v.i.S.d.P.)

Die Artikel in diesem Rundbrief stammen von :

Karl Heinz Janson (KHJ)
Peter Thomas (PT)
Manuel Schauer (MS)
Gerhard Stengel (GS)
Markus Phillip (MP)
Werner Matthias Ried (WMR)
Redaktion: Karl Heinz Janson
Satz und Druck:
Pirrot Digitaldruck Dudweiler



Zwei Fotos mal zum Schmunzeln!
Links: Kein Blick ins Wohnzimmer, sondern ein Blick in die Saarbahn.
Rechts: Als vor kurzem der Moskau-Paris-Express auf dem Abfahrtsbahnsteig des Zuges nach Lebach in Saarbrücken kurz stand, wunderte sich ein Fahrgast, seit wann denn dieser Zug nach Lebach fährt! (KHJ)

