



Deutsche Bahn AG  
Herrn Vorstandsvorsitzender Dr. Richard Lutz  
Potsdamer Platz 2  
10785 Berlin

Vorsitzender: Dr. Jürgen Adam  
Geschäftsführer: Dr. Hans-Günther Clev  
Telefon: (0631) 205 601 - 10  
Telefax: (0631) 205 601 - 19  
E-Mail: info@zukunftsregion-westpfalz.de

Steuernummer: 19/672/28666  
USt-IdNr: DE284641233  
Bankverbindung: Kreissparkasse Kaiserslautern  
IBAN: DE 60 5405 0220 0000 5588 33  
BIC: MALADE51KLLK

Kaiserslautern, 20.08.2019

## Resolution zur Sicherstellung und Verbesserung der großräumigen Erreichbarkeit des Wirtschafts- und Wissenschaftsstandortes Kaiserslautern und der Westpfalz

Sehr geehrter Herr Dr. Lutz,

der Wirtschafts- und Forschungsstandort Kaiserslautern und der Westpfalz stehen vor großen Herausforderungen. Dies hat zuletzt die aktuelle Studie des Instituts der Deutschen Wirtschaft, Köln deutlich gemacht. Die internationale Erreichbarkeit mit der Bahn ist für die Zukunftsfähigkeit der Region von eminenter Bedeutung. Daher übersenden wir Ihnen die Resolution der Zukunftsregion Westpfalz, die sich für den Erhalt und die Stärkung des ICE/TGV-Halts in Kaiserslautern einsetzt. Die Defizite in der Infrastruktur sind mit eine Ursache für die bestehenden Probleme. Sie dürfen nicht dadurch verschärft werden, dass Kaiserslautern vom internationalen Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn abgeschnitten wird.

Unsere Resolution zeigt eine nahezu kostenneutrale Lösung auf. Das breite Spektrum der Akteure aus unserer Region, ob Politik, Wirtschaft, Wissenschaft oder Zivilgesellschaft, die die beigefügte Resolution unterstützen, unterstreicht die Bedeutung unseres Anliegens.

Für Ihre wohlwollende Unterstützung danken wir Ihnen im Voraus.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Jürgen Adam  
Vorstandsvorsitzender  
Geschäftsführer BorgWarner  
Turbo Systems GmbH

Dr. Gerhard Braun  
Vorsitzender des Kuratoriums  
Präsident der LVU  
Rheinland-Pfalz

Dr. Klaus Weichel  
Stellv. Vorstandsvorsitzender  
Oberbürgermeister der Stadt  
Kaiserslautern

## - Resolution -

### **Sicherstellung und Verbesserung der großräumigen Erreichbarkeit des Wirtschafts- und Wissenschaftsstandortes Kaiserslautern und der Westpfalz durch Attraktivierung und Sicherung des regionsweit bedeutenden ICE/TGV-Halts**

Die Unterzeichner fordern die Bundesregierung sowie den Deutschen Bundestag dazu auf, sich angesichts der Gefährdung der internationalen Erreichbarkeit des Wirtschafts- und Forschungsstandortes Kaiserslautern und der gesamten Region Westpfalz für den Erhalt und die Stärkung des ICE/TGV-Halts in Kaiserslautern einzusetzen. Insbesondere sind dazu die Fahrpläne der wichtigen ICE/TGV-Verbindungen so anzupassen, dass umsteigefreie Schnellverbindungen an den Flughafen Frankfurt eingerichtet werden.

Die Attraktivierung dieser Verbindung stärkt ihre Wirtschaftlichkeit und sichert die Europäische Einbindung des Landes Rheinland-Pfalz und die direkte Verknüpfung mit unserem wichtigen Nachbarn Frankreich. Die Landesregierung von Rheinland-Pfalz und der Landtag von Rheinland-Pfalz werden daher ersucht, dieses für die Zukunft der gesamten Region Westpfalz wichtige Anliegen nach Kräften politisch zu unterstützen.

Kaiserslautern, den 20.08.2019

Die Unterzeichner



**Dr. Gerhard F. Braun**  
Kuratoriumsvorsitzender  
des ZukunftsRegion Westpfalz e.V.

Präsident der Landesvereinigung Unter-  
nehmerverbände Rheinland-Pfalz e.V.



**Dr. Jürgen Adam**  
Vorstandsvorsitzender  
des ZukunftsRegion Westpfalz e.V.

Geschäftsführer  
BorgWarner Turbo Systems GmbH



**Prof. Dr.-Ing. Ulf Breuer**  
Geschäftsführer  
Institut für Verbundwerkstoffe GmbH



**René Chassein**  
Mitglied des Vorstandes  
Pfalzwerke AG



**Peter Förster**  
Geschäftsführer  
Westpfalz-Klinikum Kaiserslautern



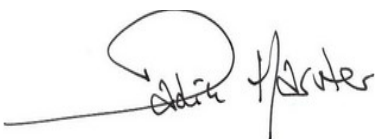
**Dr. Susanne Ganster**  
GeschäftsführerLandrätin  
Landkreis Südwestpfalz



**Dr. Knut Göke**  
Leiter Produktmanagement und Marketing  
Kömmerling Chemische Fabrik GmbH



**Rainer Guth**  
Landrat  
Landkreis Donnersbergkreis



**Dr. Patrice Harster**  
Geschäftsführer  
EVTZ Eurodistrikt PAMINA



**Sandra Heckenberger**  
Geschäftsführerin  
entra Regionalentwicklung GmbH



**Albrecht Hornbach**  
Präsident  
Industrie- und Handelskammer für die Pfalz



**Andreas Jacob**  
Geschäftsführender Gesellschafter  
FIRU mbH



**Michael Kraft**  
Geschäftsführer  
TOPdesk Deutschland GmbH



**Kai Landes**  
Vorstandsvorsitzender  
Kreissparkasse Kaiserslautern



**Ralf Leßmeister**  
Landrat  
Landkreis Kaiserslautern



**Prof. Dr. Liggesmeyer**  
Geschäftsführer  
fraunhofer institute IESE



**Ruth Marx**  
Abteilungsleiterin Kommunalentwicklung  
und Streitkräfte  
Ministerium des Innern und für Sport



**Dr. Till Mischler**  
Hauptgeschäftsführer  
Handwerkskammer der Pfalz



**Stefanie Niedermeier**  
Kaufmännische Direktorin  
Pfalztheater Kaiserslautern



**Michael Paulus**  
Geschäftsführer  
paulusresult GmbH



**Prof. Dr. Dieter Rombach**  
Vorstandsvorsitzender  
Science and Innovation Alliance  
Kaiserslautern



**Mark Schlick**  
Amtsleiter Wirtschaftsförderung & Liegen-  
schaften  
Stadt Pirmasens



**Prof. Dr.-Ing. Hans-Joachim Schmidt**  
Präsident  
Hochschule Kaiserslautern



**Prof. Dr. Helmut J. Schmidt**  
Präsident  
Technischen Universität Kaiserslautern



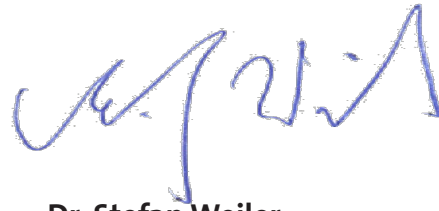
**Jaana Schnell**  
Leiterin Dienstleistungszentrum  
Pirmasens  
IHK Pfalz



**Prof. Dr. Anita Schöbel**  
Institutsleiterin  
Fraunhofer ITWM



**Dr. Klaus Weichel**  
Oberbürgermeister  
Stadt Kaiserslautern



**Dr. Stefan Weiler**  
Geschäftsführer  
Wirtschaftsförderungsgesellschaft Kai-  
serslautern Stadt und Landkreis mbH



**Michael Wenk**  
Geschäftsführer  
PRE GmbH



**Harald Westrich**  
Bürgermeister  
Verbandsgemeinde Otterbach-Otterberg



**Prof. Dr. Wosnitza**  
Oberbürgermeister  
Stadt Zweibrücken



**Thomas Zubiller**  
Human Resources Manager  
Corning GmbH

**Kuratorium der ZukunftsRegion Westpfalz**  
**Vorsitzender: Dr. Gerhard Braun, Präsident der LVU**  
**Stellv. Vorsitzender: Johannes Heger, Präsident Pfalzmetall**

## **Hintergrundinformationen zur beschlossenen Resolution**

### **Ausgangslage:**

Gemäß des Abkommens von La Rochelle sind der Nord- und der Süd-Ast der POS gleich zu behandeln, sprich mit ähnlich attraktiven Fahrzeiten und Bedienungshäufigkeiten zu versehen.

Durch die erheblichen Investitionen in den Süd-Ast in dem Abschnitt Baudrecourt-Straßburg, u.a. mit dem Streckenausbau und dem Tunnel unter den Vogesen ist der Süd-Ast deutlich beschleunigt worden. Die Subventionen der Stadt Straßburg und der Region Alsace bzw. Grand Est verbilligen zudem die Trassenpreise und damit die Fahrpreise. Im Ergebnis ist es billiger und schneller über Straßburg nach Frankfurt zu gelangen als über die Nordtrasse über (Forbach - ) Saarbrücken – Kaiserslautern – Mannheim - nach Frankfurt.

Die Ertüchtigung der Südtrasse hat bereits zur Verlagerung von 1 von 5 bisherigen Zugpaaren der Strecke über Kaiserslautern nun auf die Strecke über Straßburg geführt.

Die Nordtrasse wurde im Abschnitt Baudrecourt – Forbach nicht neu gebaut und es bestehen z.Zt. auch keine Absichten dies zu tun. Das in Aufstellung befindliche Entwicklungs- und Raumordnungskonzept für die neu gebildete Region Grand Est (SDRADDET) stellt den Nord-Ast nur noch als grenzüberschreitende Nebenstrecke dar (Durchschnittstempo ca. 80 km/h). Dies verdeutlicht die geringe Bedeutung, die französischerseits diesem Abschnitt neuerdings beigemessen wird.

Auf deutscher Seite wurden zwar die Abschnitte Saarbrücken – Kaiserslautern und Neustadt – Ludwigshafen ertüchtigt, der Trassenneubau beschränkt sich aber auf gerade einmal 6 km bei Schifferstadt. Ein Abschnitt, der nur mit geringerer Geschwindigkeit befahren werden kann, ist die kurvige Strecke durch die Täler des Pfälzerwaldes zwischen Kaiserslautern und Neustadt an der Weinstraße.

Hierfür wurde von einer Arbeitsgruppe unter der Leitung des Wirtschafts- und Verkehrsministeriums RLP (MWVLW) eine Lösung vorgeschlagen, welche die Begradigung der Trasse durch den Pfälzerwald, vorsah, was nach heutigem Stand aufgrund der sehr schwierigen Topographie mit Kosten von ca. 1,8 Mrd. € verbunden wäre. Der vermeintliche – theoretische - Zeitgewinn hätte indes nur 5 Minuten betragen, der sich allerdings durch das „Auflaufen“ auf den auf gleicher Trasse fahrenden Regional- und S-Bahnverkehr auf nur noch 2,5 Minuten reduziert hätte. Dennoch wurde diese Planung für den Bundesverkehrswegeplan angemeldet.

Anfang November 2018 fiel dieses Projekt bei der Prüfung der eingereichten Vorschläge durch das Bundesverkehrsministerium (erwartungsgemäß) durch und wurde ersatzlos gestrichen.

Damit besteht auch kein Druck auf die französische Seite, ihrerseits den Abschnitt Baudrecourt – Forbach neu zu bauen.

## **Risiken:**

Es besteht sowohl das Risiko, dass mit der Zeit weitere Zugpaare auf die schnellere und günstigere Strecke über Straßburg verlagert werden, als auch dass versucht wird, die Strecke entsprechend den Verträgen von La Rochelle auf eine Weise zu beschleunigen, die insbesondere für Kaiserslautern sehr negativ wäre: Der Einsatz von Sprintern, der von der DB immer öfter praktiziert wird (siehe auch die Neubaustrecke München – Berlin mit Zügen, die nicht einmal in der 500.000 Einwohner-Stadt Leipzig mehr anhält) droht auch hier.

Dabei ist Kaiserslautern (gemäß den Referenzstatistiken bei knapp unter 100.000 Ew. liegend und damit aus Sicht der Bahn eigentlich kein Fernverkehrshalt) besonders gefährdet: die anderen beiden Halte sind unentbehrlich bzw. für die Bahn strategisch wichtiger: der Doppelknoten Forbach – Saarbrücken dient nicht nur dem Personalwechsel der Zuggesellschaften, sondern sind auch Ein- und Aussteigepunkte für Zoll und Bundespolizei. Und der andere ist Mannheim, einer der wichtigen und am stärksten frequentierten Knotenpunkte im Südwesten Deutschlands.

Für Kaiserslautern wäre der (schleichende) Wegfall von attraktiven Verbindungen nach Paris, aber auch nach Frankfurt ein spürbarer Verlust, nicht nur für das Image, sondern auch für die **internationale Erreichbarkeit**, z.B. vom Frankfurter Flughafen aus. Letztere ist angesichts der Wissenschafts- und Forschungsstruktur, aber auch aufgrund der internationalen Verflechtung der westpfälzischen Unternehmen (USA, China, Japan etc.) aber besonders wichtig.

## **Was kann getan werden, was ist realistisch?**

Für eine Einflussnahme auf die weitere Ausgestaltung des Bundesverkehrswegeplans 2030 (Aufnahme in den vordringlichen oder in den weiteren Bedarf) sind die Voraussetzungen nunmehr denkbar schlecht. Die Einstufung als „kein Bedarf“ und die vernichtende Einstufung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses der vorgelegten Planung lässt keinen Spielraum für eine politische Beeinflussung. Die dafür nötige starke Lobby in Berlin ist auch nicht erkennbar. Dies bedeutet, dass trotz der ungewöhnlich guten Kassenlage in Berlin hier auf die nächsten Jahrzehnte hin nichts zu erwarten ist.

## **Ein neuer Ansatz**

### Rahmenbedingungen

Da die Gefahr eines sukzessiven Wegfalls des Halts in Kaiserslautern nicht unrealistisch ist und auch nicht erst in einigen Jahrzehnten droht, sind Maßnahmen gefragt, die diesen Haltepunkt und den gesamten Nord-Ast zeitnah stärken. Maßnahmen, die erst in 25 Jahren oder noch später greifen würden, kämen zu spät. Auch ist nach der Streichung des bisherigen

Ausbaukonzeptes aus dem Entwurf für den Bundesverkehrswegeplan keine Perspektive mehr für größere Investitionen in die Schiene zur Verbesserung dieser Trasse zu erwarten.



## Überlegung

Fakt ist, dass für zahlreiche Gäste aus Frankreich die Destination nicht die Stadt Frankfurt ist, sondern der Frankfurter Flughafen. Viele Franzosen fliegen ab Frankfurt oder über Frankfurt, weil die Fernflüge von dort meist deutlich günstiger sind als von Paris. Es würden wohl noch mehr Passagiere diese Möglichkeit nutzen, wenn es eine umsteigefreie Verbindung von Paris dorthin gäbe (Dauer ca. 3:20 h). Sie wäre zudem eine echte Alternative zu einer Flugverbindung (Umsteigezeit, Flugdauer, S-Bahn von CDG oder Orly von/nach Paris Zentrum ca. 3,5 Std.). Mit der Realisierung der im Bundesverkehrswegeplan 2030 als vordringlichem Bedarf eingestuften Neubaustrecke Mannheim-Frankfurt (95 km zu Kosten von 2 Mrd. € (Stand 2007), 6 Jahre Bauzeit), die auf 300 km/h ausgelegt wird, reduziert sich die Fahrzeit um weitere 10 Minuten.

Auch für Fahrgäste von und nach Saarbrücken wie auch von / nach Kaiserslautern ist die strategisch wichtigere Relation jene zum Frankfurter Flughafen, nicht primär die Stadt. Gerade für die High-Tech-Stadt Kaiserslautern, die Hochschulen und Institute ist die gute Anbindung an den Flughafen strategisch wichtig. Gerade für Fernreisende mit Gepäck ist es nicht nur wichtig, schnell von A nach B zu gelangen, sondern möglichst **umsteigefrei**. Das reduziert den Umstand mit Koffern beim Zugwechsel, aber v.a. minimiert es das Risiko, den Anschlusszug und damit womöglich das Flugzeug zu verpassen. Für Ausländer sind umsteigefreie Verbindungen, die das Risiko vermeiden, sich nicht zurecht zu finden oder in den falschen Zug einzusteigen, beliebt.

Mit der Erweiterung des Frankfurter Flughafens um einen Dritten Terminal wird seine Kapazität, die derzeit bei 70 Millionen Passagieren liegt, um 25 Millionen Passagiere erhöht. Die Bedeutung dieses viertgrößten europäischen Airports wird damit weiter zunehmen.

Bisher gibt es – anders als von Saarbrücken (über die Nahstrecke) - von Kaiserslautern **keine umsteigefreien Verbindungen** an den Frankfurter Flughafen. Das verringert ihre internationale Attraktivität und verlangsamt den Weg zum Flughafen, was gerade für international tätige Unternehmen ein wesentlicher Ansiedlungsfaktor ist (meist ist die Rede vom 1-Stunden-Radius). Mit der zunehmenden Übernahme von mittelständischen Betrieben in der Westpfalz durch US-amerikanische und chinesische Unternehmen sind gerade die Fernflüge und die Erreichbarkeit des Produktionsstandortes von Bedeutung. Die einzige Alternative sind bislang die Fernbusse (Flixbus), die allerdings eher von einigen europäischen Touristen, jungen Leuten oder preisbewussten Einheimischen genutzt werden. Zudem sind die zunehmenden (Diesel-) Busverkehre in Zeiten steigender Luftbelastung in den Innenstädten auch keine ideale Lösung.

Es wird daher vorgeschlagen, von den vier täglichen Zugpaaren, die auf der Strecke Paris – Saarbrücken – Kaiserslautern – Mannheim – Frankfurt zirkulieren, mindestens zwei mit einem zusätzlichen Halt am Frankfurter Flughafen zu versehen, bevor sie zum Frankfurter Hauptbahnhof weiterfahren bzw. wenn sie von dort kommen (in Richtung Paris). Der zusätzliche Stopp würde zwar 8 – 10 Minuten Zeit kosten, was bei der Ankunft am Frankfurter HBF ebenso wenig ausmacht wie bei der Ankunft in Paris. Beides sind Kopfbahnhöfe, wo die Züge ohnehin einen längeren Halt einlegen (min. 20 Minuten, meist aber Stunden). Für bestimmte Anschlüsse in Mannheim ist es aber bisweilen kritisch, wenn man umsteigen muss.

Eine solche Maßnahme würde die Fahrzeit von Paris, Saarbrücken oder Kaiserslautern an den Frankfurter Flughafen um zwischen 20 bis 30 Minuten verkürzen (Umsteigezeit in Mannheim, oder Umsteigen in FFM HBF und Fahrt mit der S-Bahn, ebenso über Bad Münster am Stein. Die Attraktivität würde aber v.a. durch eine umsteigefreie Verbindung gesteigert. Zum Beispiel wäre der TGV 9951 (Abfahrt Paris um 09:06 h), der in KL um 11:36 h abfährt, um 12:49 h, also nach 1Std. 13 Minuten am Flughafen.

Bei der Auswahl der in Betracht kommenden Zugverbindungen wären die üblichen Ankunftszeiten aus Amerika (morgens ca. 9.30 Uhr, Abflug JFK 19.40 h am Vortag) bzw. Abflugzeiten (morgens gegen 10.00 Uhr, Ankunft JFK 13.00 Uhr) und aus Asien (Ankunft aus Asien morgens gegen 6.00 Uhr + 2 Stunden für die Erledigung aller Wege und Formalitäten); Abflug vorzugsweise 14.30/15.00, dort Ankunft ca. 6.00 – 8.00 Uhr am Folgetag) zu berücksichtigen inkl. der Übergangszeiten und der Fahrt- und Ankunftszeit in Kaiserslautern bzw. Paris (Kriterien: rechtzeitige Ankunft für das Einchecken im Hotel (ab 13.00 Uhr) oder zur Nutzung der zweiten Tageshälfte für die Wahrnehmung von Terminen, Flüge vorzugsweise Nachts).

#### **Vorteile:**

- Keine Kosten in Infrastruktur
- Kein nennenswerter Vorlauf (nächster Fahrplanwechsel, nachdem die Entscheidung getroffen wurde)
- Mehr Fahrgäste auf der Strecke durch mehr Nutzer aus Frankreich, Saarbrücken und KL (Vorteile für die gemeinsame Betreibergesellschaft von DB und SNCF, höhere Wirtschaftlichkeit, Konkurrenz zum Flugzeug und zu Fernbussen. Höhere Attraktivität von kombinierten Rail & Fly-Angeboten.
- Mehr Ein- und Aussteiger in KL (Stabilisierung des Knotenpunktes). Auch mehr Nutzer aus dem Umfeld von KL durch risikoarme, umsteigefreie Verbindung (Alternative zum Auto).
- Stärkung der Attraktivität der Standorte KL und SB für ausländische Gäste und Investoren durch eine schnellere und einfachere Verbindung an den viertgrößten Flughafen Europas.
- Es kann die Unterstützung der Wirtschaftsverbände im Saarland gewonnen werden. Auch ergäben sich keine Nachteile für Mannheim (weitere direkte Verbindung an den Frankfurter Flughafen, bislang 8).
- Einseitige Lenkung der frz. Fahrgäste zum Flughafen aus Paris auf die POS Nord, da es dann einen Unterschied zur Strecke über Straßburg gibt (Kein Umsteigen, letztlich genauso schnell und unkomplizierter).
- der Ansatz ist flexibel: er kann zu jedem Fahrplanwechsel erweitert, verändert oder wieder eingestellt werden, da keinerlei bauliche Maßnahmen erforderlich sind.

Vor diesem Hintergrund werden die Adressaten ersucht, der eingangs formulierte Resolution im Rahmen ihrer Möglichkeiten nachhaltig zu unterstützen.