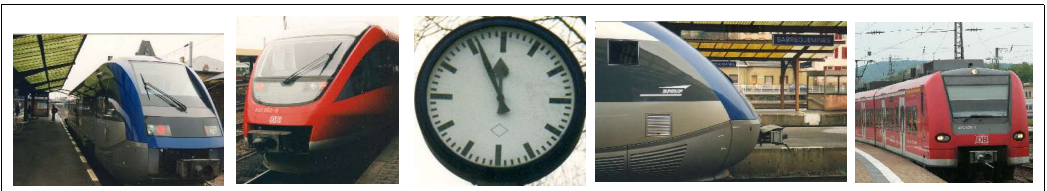


SaarKurier



Report

## Auf Achse mit der Bahn



### Verkehrspolitische Erkundungsfahrt durch Elsaß-Lothringen und Deutschlands Südwestzipfel



Auf Achse zur interregionalen Erkundungsfahrt

Von Petra Jung

**Angesichts rapide ansteigender Kraftstoffpreise und der bevorstehenden Bahnprivatisierung hatte das Regionalbüro Saarbrücken der Rosa Luxemburg Stiftung, zur verkehrspolitischen Rund und Erkundungsfahrt durch die Interregion Saarland, Lothringen, über die Europastadt Strasbourg, weiter durch die Rheinebene entlang der reizvollen Vogesenlandschaft und die Südwestpfalz, eingeladen. Ziel war es, das Interesse der Teilnehmerinnen und Teilnehmer auf die Verkehrs-Infrastrukturprobleme im Saarland und den angrenzenden Regionen zu lenken.**

Wer als Berufspendler auf das Auto zur Fahrt zu seinem Arbeitsplatz angewiesen ist, stellt immer wieder mit Entsetzen fest, dass die explodierenden Spritpreise an den Tankstellen das reale Lohneinkommen drastisch nach unten drücken. Die Unternehmer verlangen jedoch die unbedingte Flexibilität von ihren Beschäftigten. Die Streichung der Pendlerpauschale durch den Staat tut ein Übriges zur Schmälerung des Haushaltsbudgets. Ist der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) mit seinen Angeboten in der Lage hier, zumindest Linderung zu schaffen? Aber auch die Frage, ob für den Familienausflug am Wochenende Busse und Bahnen eine Alternative sind, den „Spritschlucker“ in der heimischen Garage stehen zu lassen, sollte unter anderen Fragen, während der insgesamt siebenstündigen Bahnreise, erkundet und debattiert werden.

Saarbrücken HBF, 10.24 Uhr am vergangenen Samstag. Der moderne Regionalexpress der französischen Staatsbahn SNCF verlässt die saarländische Hauptstadt mit Ziel Strasbourg. Über die Pont des Prusses (dt. Preußische Brücke) überquert der Regionalexpress die Saar und verlässt nach kurzer Fahrt das Saarland um gleich darauf einen ersten Stopp auf dem ehemaligen französischen Grenzbahnhof Sarreguemines (dt. Saargemünd) einzulaufen. Seine Aufgabe als Grenzbahnhof hat die Station längst eingebüßt, allerdings trauert hier niemand mehr den lästigen Fragen der Grenzer nach zollpflichtiger Ware und Reisedokumenten nach.

Vor allem die Strecke Saarbrücken-Strasbourg geht durch eine landschaftlich reizvolle Gegend Lothringens und des Elsass. Die Einrichtung dieser Bahnverbindung gilt als Meilenstein im grenzüberschreitenden Bahnverkehr, weil dies sehr benutzerfreundlich und unkompliziert geschehen ist.

Im Vorfeld wurde oft, von Deutscher Seite, laut über ein Stilllegung der Teilstrecke zwischen Saargemünd und Saarbrücken nachgedacht. Hier war der Güterverkehr fast zum Erliegen gekommen und als reine Nutzung für den Personenverkehr war die, vom Deutschen Kaiserreich einstmals zu militärischen Zwecken erbaute Strecke, nach Ansicht vieler deutscher Verkehrsexperten nicht mehr rentabel. Verhindert wurde die Stilllegung durch das klare Veto aus Paris. Die französische Regierung argumentierte ebenfalls mit militärischen Argumenten und erklärte immer wieder lapidar, man benötige die komplette Eisenbahnstrecke für den Nachschub der, in Südwestdeutschland stationierten Einheiten der französischen Armee. Für Militärtransporte wurde die Strecke jedoch eher selten genutzt, trotzdem musste sie Instand gehalten werden.

Mit der Aufnahme des Saarbahnverkehrs nach Saargemünd, eine der erfolgreichen Leitinvestitionen der ehemaligen Regierung Lafontaine, rückte die bereits abgeschriebene Eisenbahnstrecke wieder in den Fokus der Verkehrsplaner und verbindet heute, in zeitlich attraktiven Zeitfenstern, mit modernen Regionalexpresszügen der SNCF, die saarländische Hauptstadt Saarbrücken mit dem elsässischen Eisenbahndrehkreuz Strasbourg.

Nach 90minütiger Fahrt erreicht der Regionalexpress Strasbourg. Ein zweistündiger Aufenthalt gibt Gelegenheit zu einem Spaziergang entlang des romantischen Fließchens Ill. Am Zentralbahnhof Strasbourg endet allerdings auch das neue "Saar-Elsass-Ticket", zum Wochenend-Tages-Preis ab Saarbrücken und zurück von 29.00 EURO für fünf Personen. Das viel gepriesene Ticket hat weder Gültig in der weiteren Region des Elsaß, hier ist schon der Name "Saar-Elsass-Ticket" irreführend, noch gilt es für die Tram, die in Strasbourg ein europaweit herausragendes Beispiel für die Renaissance der Straßenbahn darstellt und mit einer Länge von 33 Kilometern auf fünf Linien Vorbild für die Verkehrsplaner zahlreicher andere Städte war und ist.

Die Tourist-Information am Strasbourger Hauptbahnhof war mit der Frage nach der Gültigkeit des "Saar-Elsass-Ticket" im städtischen Verkehrsverbund überfordert. „Darüber wissen wir nicht Bescheid“ so die ernüchternde Auskunft. Auch die Fahrer einiger Busse vor dem Bahnhof waren unterschiedlicher Auffassung zur Gültigkeit des "Saar-Elsass-Ticket". Von einem klaren „Ja, das Ticket gilt“, über ein schlichtes „Non“, bis hin zum „Weis nicht“, gingen die Meinungen auseinander. Für Klarheit sorgte dann ein Fahrdienstleiter. Das "Saar-Elsass-Ticket" endet am Gare Cental in Strasbourg. - Rien ne continue - Nichts geht weiter.



**Pont des Prusses (dt. Preußische Brücke)**



**Das Strasbourger Raumschiff – Der Gare Central**



**Spaziergang entlang des romantischen Fließchens Ill**



**Die Tram in Strasbourg – Ein Meilenstein moderner Verkehrsplanung**



Mit neuen Tickets versehen, ging die Reise weiter nach Wissemburg an die Grenze zu Rheinland Pfalz. Hier fiel besonders auf, dass Frankreichs Bahnhöfe, selbst auf den Nebenstrecken noch personell besetzt sind und die Reisenden sich nicht beim Fahrkartenkauf und bei Fahrplanauskünften mit Automaten begnügen müssen. Unterwegs stand die Debatte über die Privatisierung der Bahn im Vordergrund. Keine Zweifel darüber kamen auf, dass die neuen Bahninvestoren gerade bei den sogenannten unrentablen Nebenstrecken radikal den Rotstift ansetzen werden. „Streckenstilllegungen und Arbeitsplatzabbau im größten Ausmaß werden bevorstehen“, so die schlichte Erkenntnis der Verkehrserkunder. Das aus Steuergeldern teuer bezahlte Verkehrsnetz muss als öffentliche Daseinsvorsorge erhalten und sogar weiter ausgebaut werden, so die einhellige Meinung. Gerade das negative Beispiel in England zeige, was eine dem Profit unterworfenen Bahn letztendlich mit sich bringt,

Mit dem innereuropäischen Grenzübertritt vom elsässischen Wissenbourg nach Landau in Rheinland Pfalz mussten die dritten Tickets gekauft werden. Um so klarer wurde hier die Forderung nach einem grenzüberschreitenden Verkehrsverbund für die Großregion, mit einheitlichen Bahn und Verkehrsverbundkarten laut. Natürlich gehöre dazu auch die Verbesserung der ÖPNV-Anbindung von und nach Luxemburg, sowie die Reaktivierung anderer wichtiger Bahnstrecken in der Großregion. Die Bahn sei unerlässlich, Europas Regionen für seine Bürger in Zukunft erlebbar zu machen. Angesichts der rapide steigenden Treibstoffkosten haben die Eisenbahnen in Zukunft eine reelle Chance dem Individualverkehr auf der Straße Paroli zu bieten. Diese Chance dürfe nicht mit dem Kahlschlag weiterer Bahnlinien vertan werden, so das einhellige Fazit der Reisegruppe.



Regionalexpress der SNCF im Bahnhof von Wissembourg

Das Rheinland pfälzische Landau bot Gelegenheit zu einer verdienten Rast, ohne dass das Thema Schienenverkehr außer Acht geriet. Bei einer kleinen Malzeit wurde das Thema Güterverkehr in einer globalisierten Welt analysiert. Güter gehören auf die Bahn, um dies zu erkennen muss man kein linker Verkehrspolitiker sein, sondern nur Realist. Nicht nur in Deutschland ersticken die Autobahnen am jährlich steigenden Schwerlastverkehr. Zig Milliarden zur Instandsetzung der Fernstraßen und immer mehr schwere Unfälle, verursacht durch übermüdete Fernfahrer und einen immer ruinöser werdenden Wettbewerb im Speditionsgewerbe, fordern ein modernes Schienen-Logistikkonzept von den Verkehrsplanern. Klar ist hier die Forderung nach einem innovativen Konzept um beispielsweise Obst und Gemüse aus Andalusien per Schienen-Frigotransport in die Supermärkte Europas zu transportieren. Das gelte auch für die übrigen landwirtschaftlichen Produkte, vor allem jedoch für nichtverderbliche Güter. Das Beispiel der Autoindustrie zeige überdeutlich auf, das kein, an einem noch so fernen Standort gebauter PKW per LKW-Huckepack transportiert, um danach auf einem Zentrallager bis zu seinem Verkauf zwischengeparkt werden müsse. Diese Güter gehören sofort und zwingend auf die Bahn.



Verkehrspolitische Debatte vor rustikalem Hintergrund in Landau

Der Fahrplan drängte, die beiden letzten Etappen, der vom Regionalbüro Saarbrücken der Rosa Luxemburg Stiftung initiierten verkehrspolitischen Rund und Erkundungsfahrt unter die Schwellen und Weichen zu nehmen. Während der Fahrt über Pirmasens zurück zum Ausgangspunkt Saarbrücken, durch die reizvollen Täler und Burgenlandschaft der Pfalz, war auch Zeit mit dem Reiseleiter Thomas Lütze ein kurzes Resümee des „Learning by Doing (\"Lernen durch Tun\") zu ziehen. Verkehrspolitik beschränkt sich nicht alleine auf die ständige Debatte über ein Tempolimit auf Deutschlands Autobahnen und über die alltäglich länger werden Staumeldungen im Rundfunk. Verkehrspolitik ist ein wesentlich komplexeres Thema. Umweltschutz wird hier ebenso tangiert, wie Sozial, Fiskal und Wirtschaftspolitik. Verantwortungsvolle Verkehrspolitik muss die Weichen stellen für das zukünftige Miteinander der Menschen in den Regionen Europas. Hierzu müssen Investitionen in die Infrastruktur der Bahn Vorrang haben vor dem Bau immer neuer Fernstraßen.

Fotos: Saarkurier

Au, den 1. Juni 2008