



Foto links:
Der Bus nach
Luxemburg am
neuen Busbahn-
steig vor dem
Saarbrücker
Hauptbahnhof.

Broschüre –
Titel rechts:
Luxemburg
wirbt für die
Reise nach
Deutschland.

Schnellzug auf Gummireifen:

Der Luxemburg-Saarbrücken-Express

Der neue Schnellbus aus saarländischer Sicht

Von Karl-Heinz Huppert

➤ An einem Montag Ende September 2002, um 11 Uhr vor dem Saarbrücker Hauptbahnhof: Eine Saarbahn macht sich gerade auf den Weg nach „Riegelsberg Süd“. Aber das ist nicht der Grund, warum ein Fernseheteam des saarländischen Rundfunks am Bussteig der regionalen Bahnbus-tochter RSW seine Kamera aufbaut. Nein – im Mittelpunkt

steht „er“ – der Schnellbus der luxemburgischen Bahngesellschaft CFL, der in einer Viertelstunde nach Luxemburg fahren wird. In 95 Minuten wird er sein Ziel, den Luxemburger Hauptbahnhof, erreicht haben. Wie kann sich eine solche Busverbindung in das internationale Schienennetz einpassen?

Der Bus als Teil des europäischen Bahnfernverkehrs

Es handelt sich um einen weinroten Reisebus eines Luxemburger Busunternehmers mit der Sonderbeschriftung „Luxemburg-Saarbrücken-Express“ und dem Emblem der luxemburgischen Eisenbahn CFL am Heck. Viermal täglich pendelt er nonstop über die Autobahn zwischen den beiden Metropolen der Großregion. Wenn es eine gute Fahrgasteresonanz geben sollte, wird bei der CFL erwogen, die Häufigkeit der Verbindungen zu erhöhen.

Beim Busfahrer ist der „Fahrplan“ zu haben. Dabei handelt es sich um eine Hochglanzbroschüre mit dem Münchner Rathaus und der Frauenkirche auf dem Titelbild und dem Aufdruck „Reisen nach Deutschland“. Neben dem Busfahrplan und den Fahrpreisen gibt es umfangreiche Informationen über Fernverkehrsanschlüsse von Saarbrücken einschließlich Umsteigemöglichkeiten in Mannheim und Frankfurt nach Erfurt, Leipzig, Dresden, Mannheim, Stuttgart, München, Innsbruck, Würzburg, Nürnberg, Passau und Wien. Der Fahrpreis

für den Bus beträgt 12 Euro einfache Fahrt mit zwei Monaten Gültigkeit oder 12 Euro hin und zurück für Tagestouristen, die sich nur mal Saarbrücken oder Luxemburg ansehen wollen.

Ein kurzer Anruf bei der CFL-EV ASION in Luxemburg, die den „Luxemburg-Saarbrücken-Express“ konzipiert hat und betreut: Dort wird mir gesagt, dass ein Antrag der CFL, den Bus in das internationale Fahrpreissystem CIV einzupassen, zwar abgelehnt wurde, aber dass die Fahrscheine über das deutsche Vertriebssystem „Start“ im voraus gebucht werden können.

Der Bus als Teil der Verbindungen nach Süddeutschland

Aus dem Prospekt wird deutlich, dass der Bus aus Luxemburger Sicht mehr sein soll als die Verbindung zwischen zwei Metropolen in der Saar-Lor-Lux Region. Die CFL versucht, ihn als Teil einer Bahnfernreisekette von Luxemburg nach Berlin, Süd- und Mitteldeutschland, Österreich, Ungarn und Tschechien zu etablieren. So ist es nur logisch, dass er in Saarbrücken jeweils den Anschluss vom und zum ICE nach Dresden aufnimmt.

Die Einführung des Busses ist vor dem Hintergrund zu sehen, dass mit dem Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2002 die meisten deutschen Fernverbindungen von Köln nach Süddeutschland als ICE 3 über den Westerwald geführt werden (lediglich eine IC-Verbindung pro Stunde verbleibt auf der linken Rheinstraße). Umsteigen in Saarbrücken und Mannheim/Frankfurt ist kein Unterschied zu der jetzigen Situation, wo man in vielen Fällen in Trier und Koblenz den Zug wechseln muss. Eine durchgehende EC-Verbindung Luxemburg – Frankfurt kam aufgrund der zögerlichen Haltung von DB-Reise und Touristik zunächst nicht zustande, nun wird sie erstmals seit 15.12.2002 einmal täglich angeboten. Sie ist etwas schneller als der Busanschluss auf den ICE, muss aber aufgrund der Tarifpolitik der DB (Wegfall der Anerkennung von Verbundfahr-scheinen in Rheinland-Pfalz) als gefährdet angesehen werden.

Auch die Verbindung Saarbrücken – Brüssel wird mit vier Stunden Reisezeit attraktiv. Endpunkt des Busses ist Luxemburg Hauptbahnhof. Von dort kann es weitergehen mit den Schnellzügen der Belgischen Eisenbahnen nach Namur, Brüssel, Gent, Ostende und Antwerpen, es lohnt sich sogar, über Brüssel mit dem Eurostar nach London zu fahren. Natürlich profitiert auch, wer zu Zielen im Großherzogtum will, dank eines auf den Luxemburger Hauptbahnhof zulaufenden Taktverkehrs von der neuen Busverbindung. Wenn es durchgehende Fahrkarten gibt, wird diese Verbindung für die Saarländer noch attraktiver.

Leider wurde die Buslinie im Saarland als reine Luxemburger Angelegenheit angesehen. Erst mit Verspätung hat die Verkehrsverbund-Gesellschaft Saar (VGS) dann ein Faltblatt mit dem Fahrplan herausgebracht. Dementsprechend sehen bisher die saarländischen „Marketingmaßnahmen“ aus. Ende Oktober 2001 gab es eine Presseerklärung aus dem Wirtschaftsministerium, dass diese Buslinie geplant sei. Dann trat Funkstille ein und plötzlich war der Bus da. Wenn nicht das eingangs erwähnte Fernsehteam des saarländischen Rundfunks am ersten Betriebstag gefilmt und die schreibende Journalistenzunft einen Artikel in der „Saarbrücker Zeitung“ veröffentlicht hätte, wäre die neue Buslinie völlig unbeachtet geblieben.

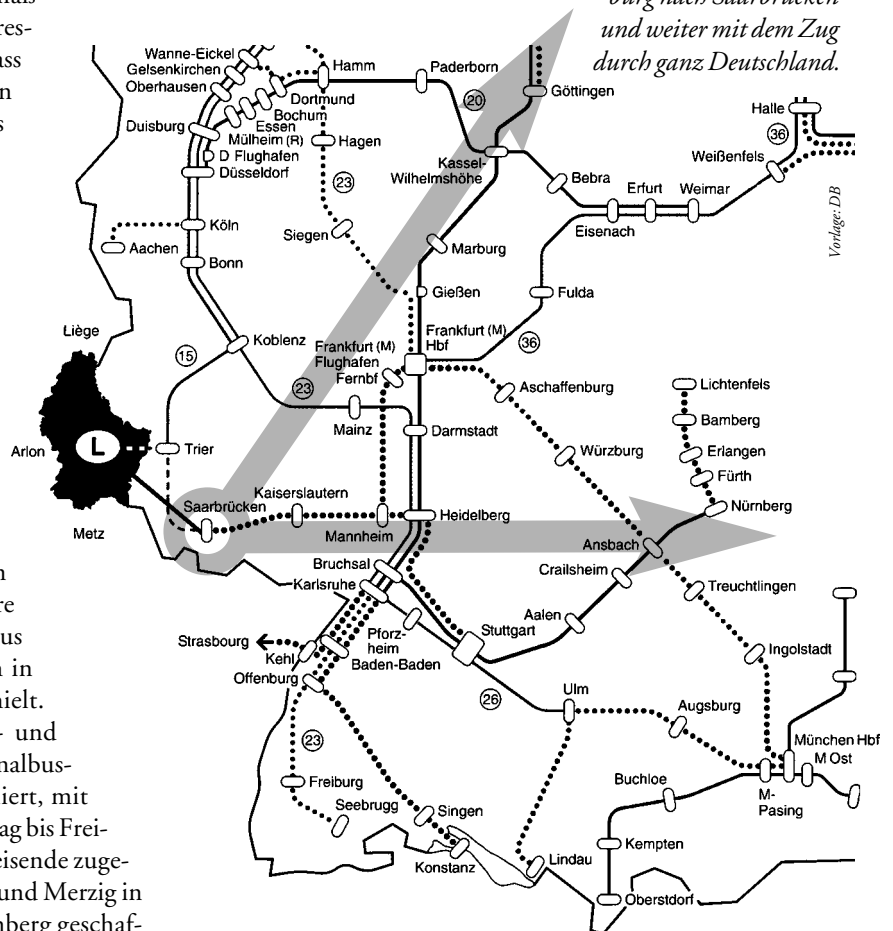
Über die Autobahn kein Problem

In der Vergangenheit hat es nicht an Versuchen gefehlt, eine durchgehende Schnellverbindung von Saarbrücken nach Luxemburg zu schaffen. Gleich nach Eröffnung der Autobahn 620 von Saarbrücken nach Dillingen Ende der 60er Jahre hat es schon einmal einen (deutschen) Bahnbus nach Luxemburg gegeben, der noch zusätzlich in Völklingen, Saarlouis, Dillingen und Merzig hielt. Nach einigen Jahren wurde diese Linie sang- und klanglos eingestellt. Die RSW, die jetzige Regionalbus-tochter der DB, hat, vom Saarland subventioniert, mit dem Saar-Lux-Bus eine von den Fahrtagen Montag bis Freitag her mehr auf Berufspendler und Geschäftsreisende zugeschnittene Busschnellverbindung von Saarlouis und Merzig in die Luxemburger Innenstadt und auf den Kirchberg geschaf-

fen. Neuerdings wurde diese Linie mit Fahrten am Samstag auch für Wochenendtagestouristen geöffnet. Es hat in letzter Zeit bei dem Busunternehmen immer wieder Überlegungen gegeben, den Saar-Lux-Bus bis Saarbrücken zu verlängern, um die Fahrgastresonanz zu vergrößern.

Die Deutsche Bundesbahn, Bundesdirektion Saarbrücken, machte in den 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts den Versuch, für Berufspendler aus dem Saarland ein Eilzugpaar einzurichten, das von Konz aus über eine Verbindungskurve direkt über Wasserbillig nach Luxemburg fahren sollte, ohne in Trier wenden zu müssen. Aber dieser Zug wurde nicht beworben und außerdem fuhr er in unmittelbarer Nähe eines Eilzugs nach und von Trier, sodass auch die Regionalreisenden nach Saarlouis oder Merzig ausblieben. Nach zwei Fahrplanperioden wurde der Zug wieder eingestellt. Danach war Sendepause. Dabei gibt es genug Saarländer, die nach Luxemburg fahren: Berufspendler aus dem Merziger Raum, Geschäftsreisende, Personen, die zu den europäischen Behörden auf den Kirchberg oder nach Brüssel wollen, Tagestouristen, Reisende mit Ziel Belgien und Niederlande. Das wickelt sich alles auf der Autobahn ab, die bald Luxemburg-Stadt erreicht haben wird. Konkurrenzlos schnell wäre nur eine Bahnstrecke, die von Merzig aus entlang der Autobahn nach Luxemburg führen würde. Einen solchen Vorschlag gab es von Alexander von Witzleben, der bei den europäischen Behörden in Luxemburg arbeitet. „Unrealistisch“, „zu teuer“ hieß es von allen Seiten. Der Bau einer Autobahn ist allerdings nicht zu teuer und wird als wichtiger Schritt zur Integration der Großregion betrachtet.

Mit dem Bus von Luxemburg nach Saarbrücken und weiter mit dem Zug durch ganz Deutschland.





Die modernen Luxusbusse fahren 4 Mal am Tag.

Einstweilen musste man über einen 60 Kilometer langen Umweg mit Umsteigen in Metz oder Trier nach Luxemburg reisen und brauchte dafür mindestens 120 Minuten. Kein Wunder, dass unter diesen Bedingungen fast jeder mit dem Pkw fährt.

Bewegung kam erst wieder in die verfahrenere Situation, als die drei Regionen Saarland, Luxemburg und Lothringen vor zwei Jahren von dem Consultingbüro Kocks Ingenieure in einem von der EU-Kommission finanzierten Gutachten Alternativen im Eisenbahnverkehr zur jetzigen Lösung untersuchen ließen. Untersucht wurden die Konzer Kurve und Linienführungen über Überherrn bzw. Niedaltdorf und Thionville. Die saarländische Entscheidung: Es soll über eine verbesserte Umsteigeverbindung über Metz nach Luxemburg gehen. Für alles andere sei kein Geld da. Dafür hätte man sich das Papier für das Gutachten sparen können.

Da aber das Großherzogtum Luxemburg und die luxemburgische Eisenbahn an einer besseren Verbindung nach Süddeutschland interessiert sind, war die neue Buslinie das Mittel, aus dem Stillstand herauszukommen.

Wie man die Buslinie verbessern könnte

Die Fahrt des Luxemburg-Saarbrücken-Express dauert 95 Minuten. Wenn erstmals die Autobahn nach Luxemburg geht, werden es knapp über 70 Minuten sein. Dies ist über das bestehende Schienennetz nicht zu schaffen. Auch wenn es im Allgemeinen bei der Bevölkerung eine größere Sympathie für neue schienengebundene Verkehrsmittel gibt, werden über den Weiterbau der Autobahn einfach Fakten gesetzt, die man nicht ignorieren kann. Ein ernst zu nehmender Einwand gegen die neue Busverbindung könnte sein, dass damit schienengebundene Lösungen (z.B. die Reaktivierung der Strecke Niedaltdorf – Bouzonville) auf den Sankt-Nimmerleins-Tag hinausgeschoben werden könnten. Eine Verlängerung des SPNV über die Niedaltdorf von Dillingen nach Thionville ist allerdings auch unabhängig von der Verbindung Saarbrücken – Luxemburg sinnvoll. Neben einigen Fahrgästen, die nach Luxemburg weiterreisen werden, würden diese Verbindung hauptsächlich lothringische Berufspendler, die in der Dillinger und Völklinger Hütte und den Ford-Werken in Saarlouis arbeiten, nutzen können.

Aus der Sicht von PRO BAHN im Saarland wäre die Integration des Saar-Lux-Busses in das Gesamtnetz sinnvoll, sodass ein überlagerndes System von schnellen Shuttle-Bussen und langsameren Regio-Eilbussen entsteht, die in den saarländischen Mittelzentren Völklingen, Saarlouis und Merzig halten. Bei CFL Evasion heißt es nur lapidar: Man sei in Gesprächen mit der RSW. Man darf gespannt sein.

Aus Sicht von PRO BAHN müsste im Bus auch das Saar-Lor-Lux-Ticket anerkannt werden und es sollten beim Fahrer Tagesfahrkarten für den Luxemburger Verkehrsverbund erhältlich sein.

Ansonsten wünscht PRO BAHN der neuen Linie „bon chance“.

Neues Angebot in Saar-Lor-Lux

Von Thomas Möbius

Am 24. Januar 2003 stellten die Deutsche Bahn, die französische SNCF, die Region Lorraine und das Saarland der Öffentlichkeit ein neues Tarifangebot zwischen Metz und Saarbrücken vor: Das Zugangebot ist von Juni an von 13 auf 23 Züge je Richtung erhöht.

In einer Studie wurde ermittelt, dass der Schienenanteil zwischen Saarbrücken und Metz/Nancy mit knapp 24.000 täglichen Grenzverkehrsbeziehungen gering ist. Der Anteil der Schiene liegt bei 1,65 %. Wenn die Verkehre über Homburg bis Kaiserslautern berücksichtigt werden, steigt die Anzahl auf 32.000, was aber einen Schienenanteil von nur 1,35 % beinhaltet. Saarlunds Ministerpräsident Müller und der lothringische Regionalratspräsident Longuet vereinbarten 2000 einen Ausbau des ÖPNV zwischen beiden Regionen.

Seit 1.2.2003 wird ein „Flex-Fahrt“-Ticket angeboten, eine Monatskarte. Sie gilt in allen Regionalzügen von DB und SNCF zwischen Saarbrücken und dem jeweiligen Ausgangs-

bzw. Zielbahnhof in Lothringen. Zudem gilt dieses Ticket in der Saarbahn, allerdings dort nur im Stadtgebiet Saarbrücken, und den Bussen des Regionalverkehrs Saar-Westpfalz bis zum Flugplatz Saarbrücken (Linie 10). In Lothringen können die Stadtbusse Forbach und St. Avold benutzt werden. In Metz gilt das Flex-Ticket in den Bussen des Stadtverkehrs. Ausgleichszahlungen, wie in deutschen Verkehrsverbänden üblich, werden nicht gezahlt. Die Verkehrsexperten erwarten, dass Mindereinnahmen durch Fahrgastzuwächse mehr als ausgeglichen werden.

Das „Flexway-Ticket“ wurde bereits zwischen Luxemburg und Metz eingeführt. Derzeit erfolgen täglich 16.000 Gesamtfahrten. Die Strecke führt von Metz über Thionville nach Luxemburg. Der Anteil der Bahn-Nutzer beläuft sich auf 4.750, das sind fast 30 %. Für die 62 Kilometer lange Strecke sind 98,40 € zu zahlen, die Strecke Saarbrücken – Metz kostet 157 €, beinhaltet aber zusätzlich die Nutzung von Stadtbussen.