

# Der „Tram-Train“ hat Zukunft

Franzosen rechnen mit großer Nachfrage für eine grenzüberschreitende Saarbahn nach Forbach

Während bei uns Stadt Saarbrücken und die Landesregierung uneins sind, ob eine Saarbahn-Linie nach Forbach Sinn macht, sind unsere französischen Nachbarn Feuer und Flamme für das Projekt und haben große Pläne.

Von SZ-Mitarbeiterin  
Silvia Buss

**Saarbrücken/Forbach.** Der Plan des Eurodistricts SaarMoselle, die Saarbahn-Linie von Saarbrücken bis 2018 nach Forbach auszubauen, scheidet im Saarland die Geister. Nicht so dagegen in Lothringen. Hier stehe man voll und ganz hinter diesem Projekt, sagt Paul Fellingner (Foto: Becker & Bredel). Er ist



**Paul Fellingner**

nicht nur Bürgermeister von Schoeneck, sondern auch Präsident des Gemeindeverbands Forbach und des SCoT Val de Roselle, des Zweckverbands der 47 lothringischen Rosseltal-Kommunen. „Der Ausbau des Öffentlichen Personen-Nahverkehrs ist für uns eines der Leitprojekte, um das ehemalige Kohlebecken zukunftsfähig zu entwickeln“, betont Fellingner.

Der Stadtbahn haben die Rosseltaler dabei eine zentrale Rolle



Grenzenloser öffentlicher Nahverkehr? Über eine Saarbahn-Verbindung nach Forbach wird derzeit auf beiden Seiten der Grenze diskutiert. FOTO: SAARBahn

le zugeordnet. Denn ihr ÖPNV-Konzept sieht vor, im Laufe der nächsten 15 Jahre einen „Tram-Train“, eine Stadtbahn, auf der Hauptverkehrsachse von Forbach über Freyming-Merlebach bis St. Avold zu installieren. Hinzu kommen soll eine Nebenlinie von St. Avold nach Creutzwald und vielleicht sogar bis Saarlouis. „Eine zweite Trasse soll von Freyming nach Saargemünd führen, so dass wir den Anschluss nach Saarbrücken hätten“, erklärt Fellingner.

Das alles seien natürlich langfristige Pläne, doch ohne die Saarbahn-Linie Forbach-Saarbrücken machen sie keinen Sinn. Die Einschätzung des Saar-Wirtschaftsministeriums, es gebe angesichts existierender Bahn- und Busverbindungen auf dieser Strecke für eine Saarbahn „keinen Bedarf“, verwundert Fellingner. Denn die große Verkehrsstudie, die im Auftrag des Eurodistrict für das ganze Gebiet erstellt und im Februar 2012 vorgelegt wurde,

kommt zum gegenteiligen Ergebnis. Das bestätigt auch Maxime Fourmann, Projektleiter beim Eurodistrict in Saarbrücken.

Für die Studie habe man unter anderem alle grenzüberschreitenden Verkehrsteilnehmer, nicht nur die ÖPNV-Nutzer, gezählt und befragt, auch Gespräche mit allen Verantwortlichen des ÖPNV geführt. Für eine Saarbahn von Saarbrücken nach Forbach sähen die Forscher danach eine ausrei-

chende Nachfrage, und zwar ein viertel so großes Fahrgastpotenzial wie für die Linie nach Saargemünd.

Es gebe einen großen Bedarf, deshalb sei ja auch der Schnellbus Saarbrücken-Forbach so erfolgreich, sagt Fellingner. „Die Linie 30 macht kein Defizit, sondern Gewinn“. Die Bus- und die Regionalbahn-Verbindung sei jedoch lückenhaft. Mit einer Stadtbahn, die im 30-Minuten-Takt zwischen den Bahnhöfen Saarbrücken und Forbach verkehrt, könnte man noch mehr Kunden gewinnen, ist Fellingner überzeugt. Nicht nur Grenzgänger, auch Nutzer des ICE Frankfurt-Paris. Auf französischer Seite könne man für die Stadtbahnnetz-Erweiterung mit der finanziellen Unterstützung durch die Region und den Staat rechnen. Und da es um ein grenzüberschreitendes Projekt gehe, beteilige sich sicherlich auch die EU, sagt Fellingner.

Doch noch stelle sich die Frage der Finanzierung gar nicht. Erstmals müsse sich der Eurodistrict einigen, die Machbarkeitsstudie für den Abschnitt Saarbrücken-Forbach auf den Weg zu bringen, betonen Fellingner und Fourmann. Aufgabe dieser Studie sei es ja, all diese Fragen zu klären, welche Trasse die beste ist, wie man die Investitions- und Betriebskosten finanziert und wer die Strecke später betreiben soll.