

Maas und Britz spielen Strecken-Poker

Es geht ums Geld: Land und Stadt schachern um die Verantwortlichkeit beim Saarbahn-Ausbau

Die Vision von Eurodistrict-Präsident Gilbert Schuh, die Saarbahn nach Forbach auszubauen, stößt beim Land und der Saarbahn auf wenig Zuspruch. Land und Stadt wollen möglichst wenig mit den Kosten zu tun haben.

Von SZ-Redakteur
Fabian Bosse

Saarbrücken. Gilbert Schuh hat eine Vision: Die Saarbahn soll nach Forbach fahren. Schuh ist Bürgermeister der französischen Gemeinde Morsbach und Präsident des Eurodistricts SaarMoselle, eines grenzüberschreitenden Zweckverbandes. In einem Gespräch mit der *Saarbrücker Zeitung* hat er Anfang Februar seine Vision mit einer Studie untermauert, die den Ausbau der Saarbahn nach Forbach skizzierte und drei mögliche Strecken mit unterschiedlichen Kosten vorschlägt. „Der Eurodistrict soll große Projekte bewegen“, sagte Gilbert Schuh.

Bewegt hat Schuh mit seinem Vorstoß bisher vor allem eines: die Gemüter im saarländischen

Wirtschaftsministerium und bei der Saarbahn. Die reagierten äußerst verkniffen: Aus dem Ministerium hieß es auf Nachfrage: „kein Bedarf“. Nach Forbach würden bereits Bahn und Busse fahren. Die Saarbahn ließ ausrichten, man werde sich zu den Forbach-Plänen nicht äußern. Dieses Thema würde zurzeit ausschließlich auf politischer Ebene besprochen.

Aktuell wird die Saarbahn von Heusweiler nach Lebach erweitert. Die Arbeiten dort gehören noch zur sogenannten „Ausbaustufe I“. Die sieht zwei weitere Strecken vor, Zuschüsse vom Bund sind dafür bereits in Aussicht gestellt. Einmal soll die Saarbahn Burbach anschließen, eine weitere Strecke soll vom Römerkastell bis Schafbrücke führen. Die Gespräche darüber stocken allerdings. Vor einem Jahr haben die Saarbahn-Geschäftsführer Peter Edlinger und Norbert Reuter gefordert, die Planungen zu konkretisieren, da Bundesmittel nur bis 2019 abgerufen werden könnten. Dann wurde im Saarland eine neue Regierung gewählt, alte



Land und Stadt mauern beim Saarbahn-Ausbau, solange nicht klar ist, wer bezahlen muss.
FOTO: LANDESHAUPTSTADT SAARBRÜCKEN

Absprachen müssen neu verhandelt werden.

Bei der Saarbahn heißt es, man befinde sich noch in intensiven Gesprächen mit der Landesregierung. Für einen Ausbau nach Burbach und Schafbrücke müssten neue Fahrzeuge angeschafft werden. Aus dem Hause von Heiko Maas ist die Antwort defensiver: „Die Ausbauplanungen der Saarbahn im Rahmen des GVFG-Bundesprogrammes (Anm.d.Red.: Gesetz über Fi-

nanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden) werden derzeit noch mit dem Unternehmen und dem Bundesverkehrsministerium abgestimmt. Vorrangig sind die Fertigstellung bis Lebach und die Betriebsaufnahme Anfang 2014.“

Heißt das: kein Burbach, kein Schafbrücke und auch kein Forbach? Seit der Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs im Jahre 1996 kümmern sich die Bundesländer um den Nahverkehr. Im Saarland gibt es extra dafür eine eigene Gesellschaft, die VGS (Verkehrsmanagement-Gesellschaft Saar mbH). Die sieht, so heißt es in einer Mitteilung aus dem Wirtschaftsministerium, keinen weiteren Bedarf an zusätzlichen Verbindungen nach Forbach. Zudem würden ab 2014 alle 28 Saarbahn-Fahrzeuge für die vorhandene Strecke gebraucht. Man habe für zusätzliche „Verkehre bei den Regionalisierungsmitteln“ keine Spielräume. Wenn allerdings eine eigene Trasse nach der Bau- und Betriebsordnung für Stra-

ßenbahnen vorgesehen sei, falle sie in die Aufgabenträgerschaft der Stadt Saarbrücken.

Die Aussagen aus dem Wirtschaftsministerium machen deutlich, dass es ums Geld geht. Das zeigt auch die schnelle Reaktion der Rathauschefin Charlotte Britz: „Ich empfehle, die von Schuh skizzierten Optionen eines Ausbaus ernsthaft zu prüfen.“ Britz ist Vizepräsidentin des Eurodistricts SaarMoselle- und Aufsichtsratsvorsitzende des städtischen VVS-Konzerns, zu dessen Tochtergesellschaften die Saarbahn gehört.

„Im Koalitionsvertrag haben SPD und CDU sich die Förderung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit sowie die Fortentwicklung der Elektromobilität zum Ziel gesetzt“, erklärte Britz und fügte an, man schlage damit quasi zwei Fliegen mit einer Klappe.

In diesem Fall profitiert aber besonders Britz. Soll die Strecke eine vom Land geförderte Freundschaftsverbindung nach Frankreich sein, müsste das Land auch die Hauptlast bei der Finanzierung tragen.