

Die Saarbahn soll bis Forbach fahren

Eurodistrict-Präsident Gilbert Schuh präsentiert drei mögliche Strecken und glaubt an den Erfolg

Die Vision soll Wirklichkeit werden, die Saarbahn nach Forbach fahren. Eurodistrict-Präsident Gilbert Schuh präsentierte der SZ erstmals die Ergebnisse einer Studie. Er hofft auf Zuschüsse unter anderem von der Europäischen Union, Berlin und Paris.

Von SZ-Redakteur
Markus Saefel

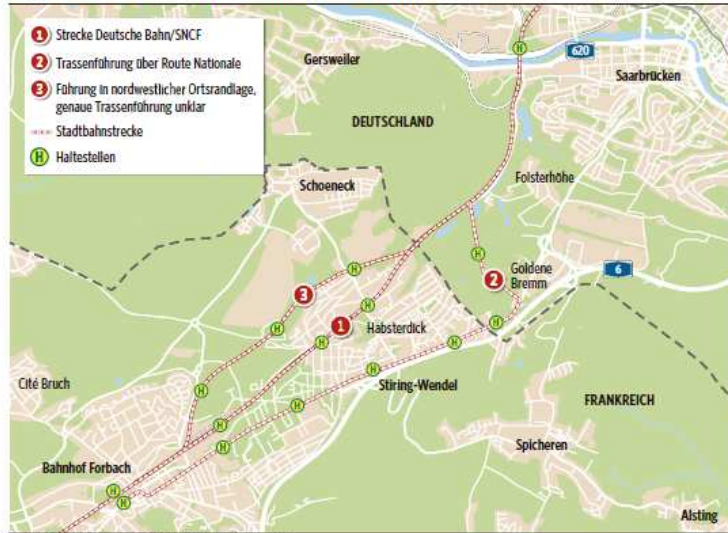
Saarbrücken. Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit soll in diesem Jahr vor allem in der Verkehrspolitik entscheidend vorankommen. „Die Saarbahn-Strecke nach Forbach wäre eine weitere Etappe“, sagt Gilbert Schuh, Bürgermeister der französischen Gemeinde Morsbach und Präsident des Eurodistricts SaarMoselle. Bisher war diese Strecke nur eine Vision. Schuh präsentierte im SZ-Gespräch nun die Ergebnisse einer Studie.

Danach sind drei Strecken im Gespräch: Die billigste Variante wäre, die Strecken der Deutschen Bahn und der französischen SNCF zu nutzen. Die Saarbahn wäre dann in zwölf Minuten vom Saarbrücker Hauptbahnhof am Forbacher Bahnhof, sagt Schuh. Kosten: 20 bis 30 Millionen Euro.

Denn für die Saarbahn müsste ein neues Gleis gebaut werden, weil die anderen Gleise Bahn und SNCF bräuchten, erklärt Schuh. Außerdem müssten fünf Haltestellen gebaut werden. Im 30-Minuten-Takt soll die Saarbahn künftig nach Forbach fahren.

Eine weitere Möglichkeit wäre, mit der Saarbahn-Trasse die Eurozone Forbach-Nord anzuschließen. Der Gemeindeverband Forbach unterstütze diesen Plan, erklärt Schuh. Hier wären die Fahrgäste von Saarbrücken aus 14 Minuten unter-

Mögliche Saarbahn-Trassen von Saarbrücken nach Forbach



SZ/INFORMATIK/THH/KÜLLE: PTV GROUP/SAARBAHN/KARTE: STEPMAP

wegs. Auch hier sind fünf Haltestellen geplant. Diese Strecke würde 50 bis 60 Millionen Euro kosten.

Die dritte Variante ist die teuerste, würde aber nach Angaben des Eurodistrict-Präsidenten auch die meisten Fahrgäste bringen: eine neue Strecke, die durch das Deutschmühlental über die Goldene Bremm und Stiring-Wendel nach Forbach führen würde.

Diese Trasse auf der Route Nationale soll 70 bis 80 Millionen Euro kosten, acht Haltestellen seien hier denkbar, meint Schuh. Fahrzeit von Saarbrücken nach Forbach: 16 Minuten.



Gilbert Schuh, Präsident des Eurodistricts und Bürgermeister von Morsbach. FOTO: IRIS MAURER

Im März soll nun die Versammlung des Eurodistricts entscheiden, wer den Zuschlag für eine Machbarkeitsstudie erhält, berichtet Schuh.

Die sei nötig, um zu klären, welche der Trassen wirtschaftlich machbar ist. Schuh drückt aufs Tempo: „Wir müssen uns noch in diesem Jahr entscheiden.“ Denn die neue Förderperiode des Interreg-Förderprogramms der Europäischen Union (EU) beginne 2014.

Neben der EU hofft er auf Zuschüsse von Bundesregierung, Saarland, dem Generalrat des Départements Moselle, dem Regionalrat Lothringen und der französischen Regierung. Dem-

nächst wolle er mit Verkehrsminister Heiko Maas (SPD) über das Saarbahn-Projekt sprechen. Schuh ist optimistisch: „Der Eurodistrict soll große Projekte bewegen. Jetzt haben wir eins.“

Schuh fordert von der Landesregierung, den Eurodistrict stärker finanziell zu unterstützen und mehr von den EU-Zuschüssen abzugeben, die das Saarland erhält. 2,2 Millionen Euro kann der Eurodistrict in diesem Jahr ausgeben, sagt Schuh.

Einerseits komme das Geld von sieben französischen Gemeindeverbänden in Lothringen und der Löwenanteil wegen der größeren Einwohnerzahl vom Regionalverband. Denn pro Einwohner fließen 80 Cent an den Eurodistrict. Daneben unterstützen aber auch die französische Regierung – auch in dem Metropolisprojekt für die Region – und der Generalrat den Eurodistrict. Derzeit habe die französische Seite also ein Übergewicht bei den Finanzen, meint Schuh.

Er freut sich aber, dass sich das Saarland, der Generalrat und drei französische Gemeindeverbände mit insgesamt 330 000 Euro für die Buslinie MS 1 Saarbrücken-St. Avold einsetzen. Sie bezahlen nach Angaben Schuhs das Defizit der Buslinie. „Das ist ein wichtiges Symbol der Einigkeit.“

Das Unternehmen Baron hatte Alarm geschlagen, dass die Linie zu hohe Verluste einfahre. Nun soll es mehr Haltestellen, zum Beispiel bei ZF, geben und der Bus ab April öfter, auch abends und samstags fahren. Auch das sei ein großer Erfolg der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit und des Eurodistricts: „Jeder muss seinen Egoismus zurückstellen. Das ist mit der MS 1 gelungen.“