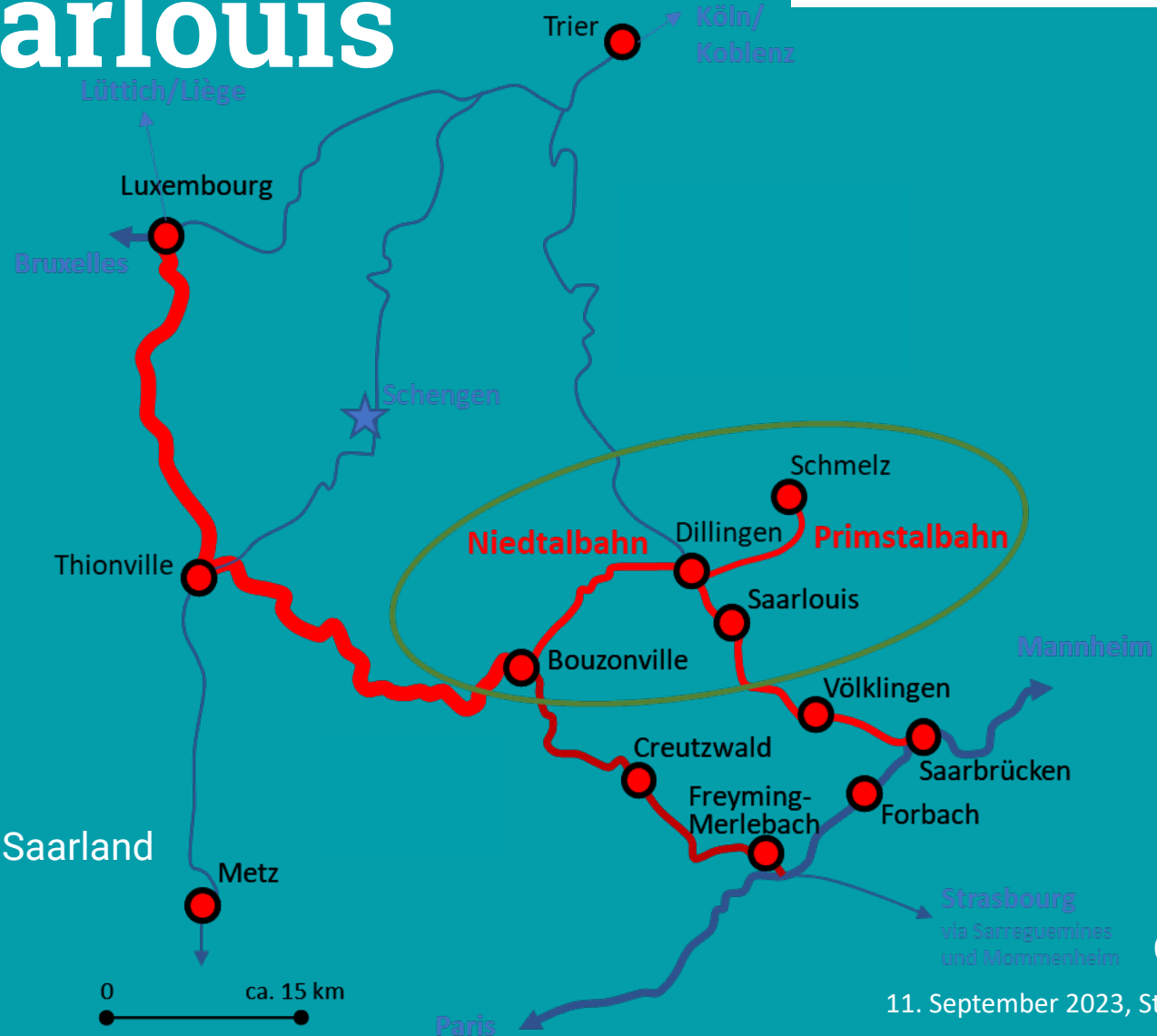


Bahn mit Zukunft Dillingen-Saarlouis



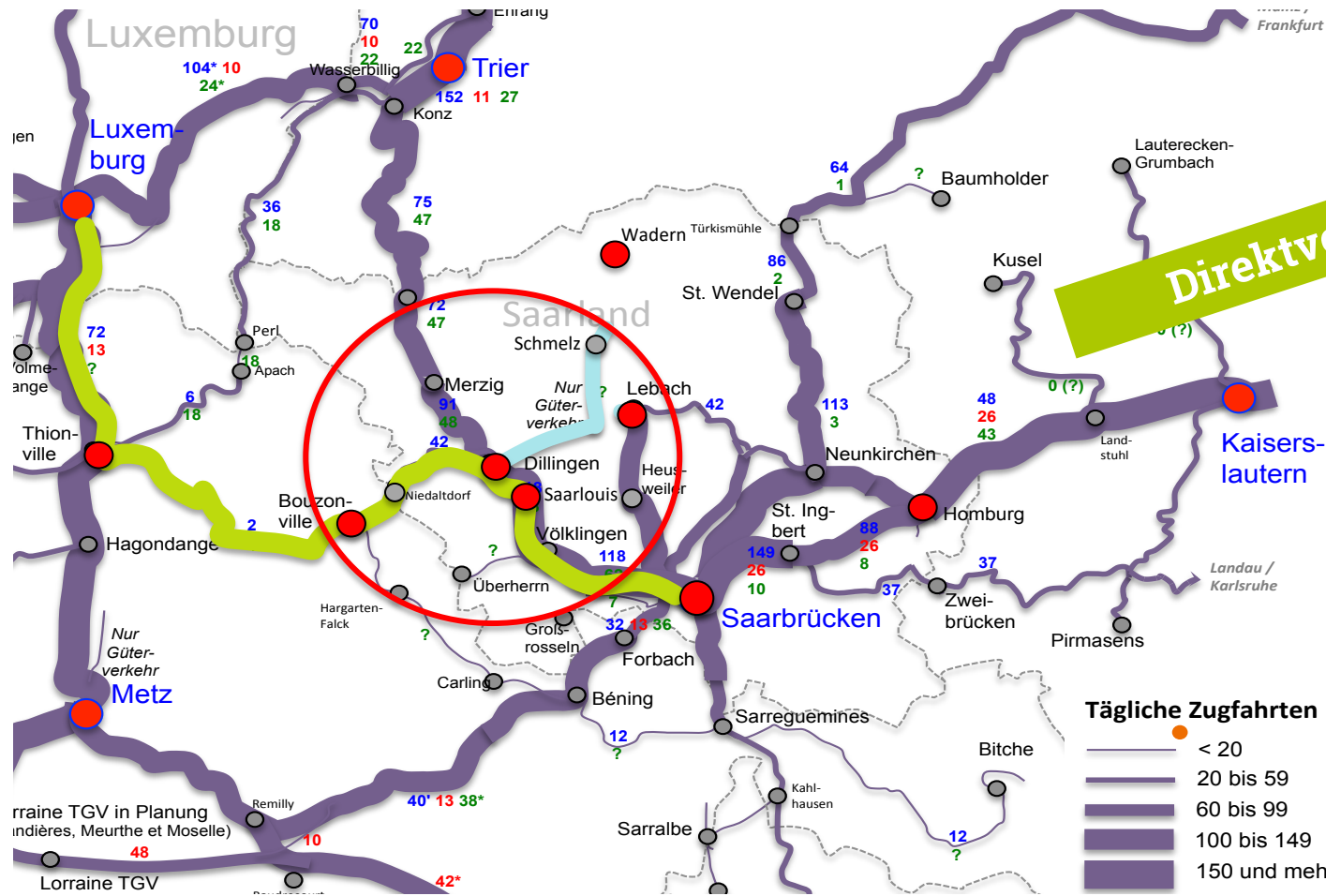
Ein Impuls von **Werner Ried**

Verkehrsclub Deutschland (VCD), e.V. LV Saarland



OV Dillingen

11. September 2023, Stadthalle Dillingen



Direktverbindung Saar-Mosel Luxemburg

Lebach / Primsbahn: gekappt, verstümmelt, minder genutzt

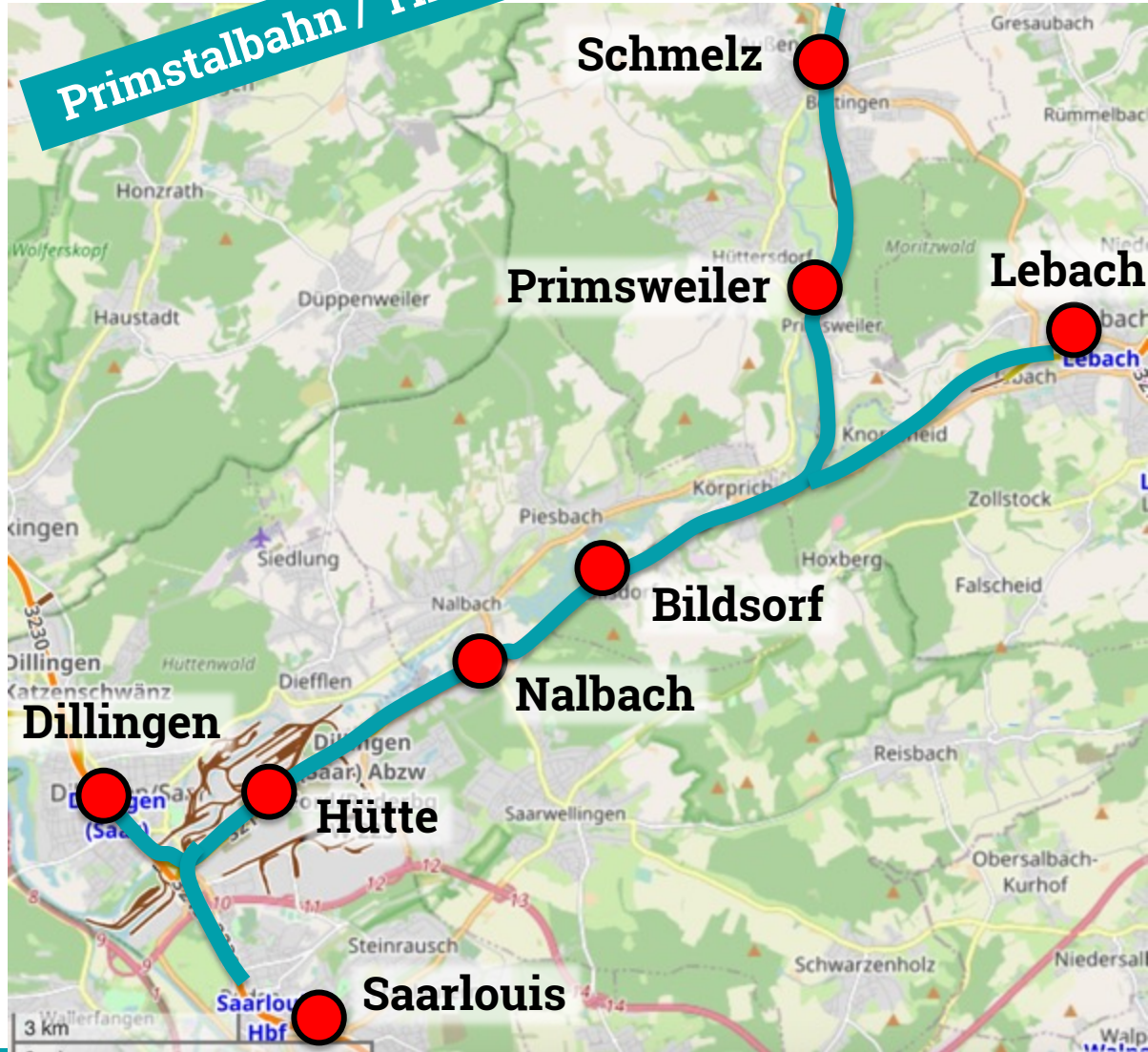
Wadern: Mittelzentrum ohne Bahnanschluss

Quelle: Ried 2014

Zwei große Chancen: Bahnen entlang von Nied und Prims

Primstalbahn / Theelstrecke

Niedtalbahn



Wo stehen wir?

→ Verrottete Bahninfrastruktur, museale Technik, drohende Kappung



Wo wollen wir hin?

- Direktverbindung im **Personenverkehr**: Luxemburg, Lebach, Mannheim
- Mehr Kapazität / Bypass-Strecke im **Güterverkehr**



Kalkzug Verdun - Dillinger Hütte

Schneller nach Luxemburg!

Güter auf die direkte Bahn!



Container-Projekt Bouzonville

Wo wollen wir hin?

- Wiederaufnahme Personenverkehr nach Schmelz und Lebach
- Neues Angebotskonzept Prims-Nied

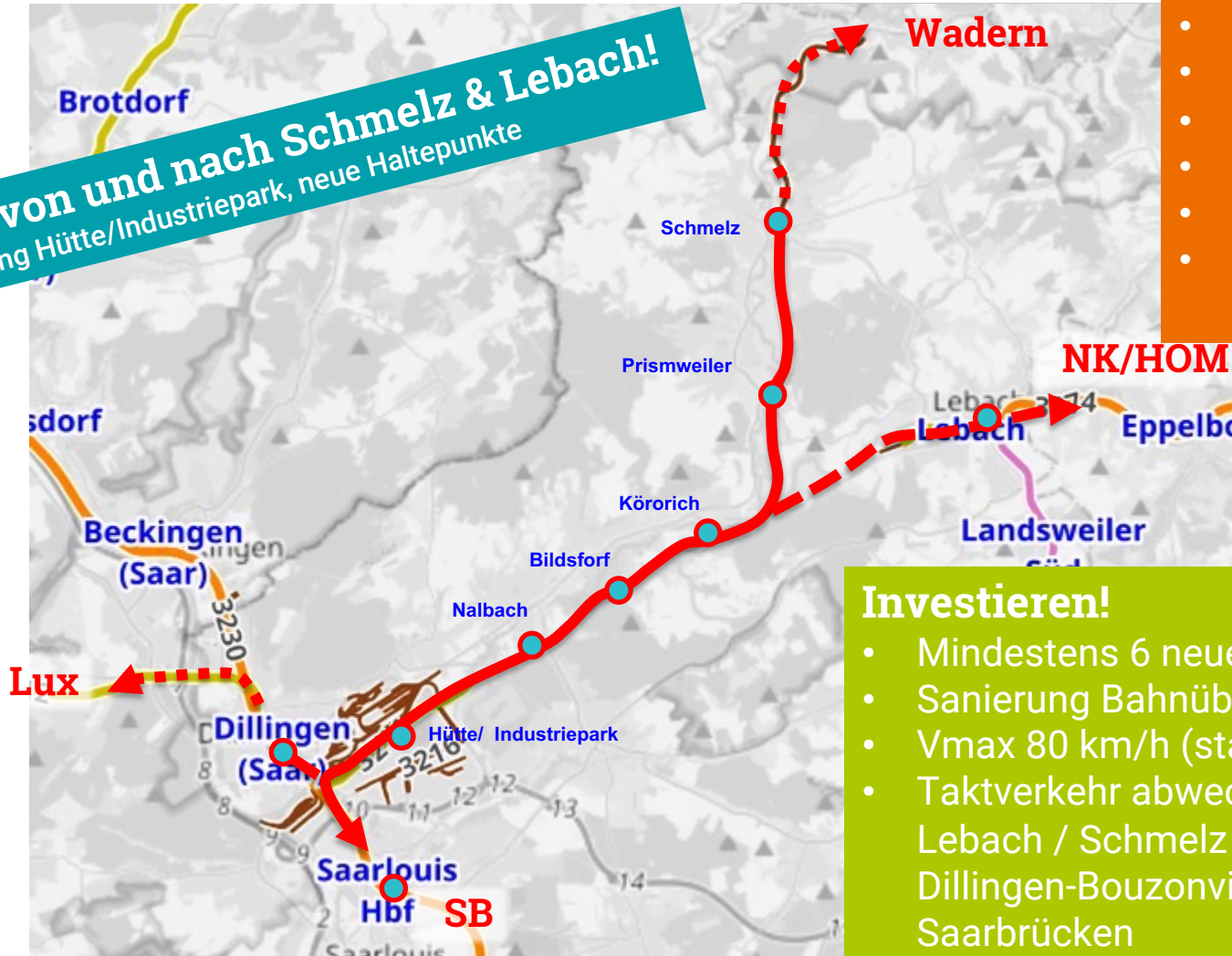
sehen dem Saartal und dem Raum Lebach/Ittal, die durch eine attraktive Bahnverbindung im Taktverkehr aufgefangen werden könnte und nicht nur durch die Autobahn A 8.



Abb. 35: Dank der vorhandenen Bahninfrastruktur zwischen Dillingen und Lebach könnten Pendler ihre Arbeitsplätze Saarlouis/Dillingen (Fordwerke/Dillinger Hütte) umweltfreundlich erreichen. Es fehlen nur noch ein Zugangebot und entsprechende Haltepunkte (Skizze: W. Ried).

Was ist zu tun?

Taktverkehr von und nach Schmelz & Lebach!
Anbindung Hütte/Industriepark, neue Haltepunkte



Prismatabahn:

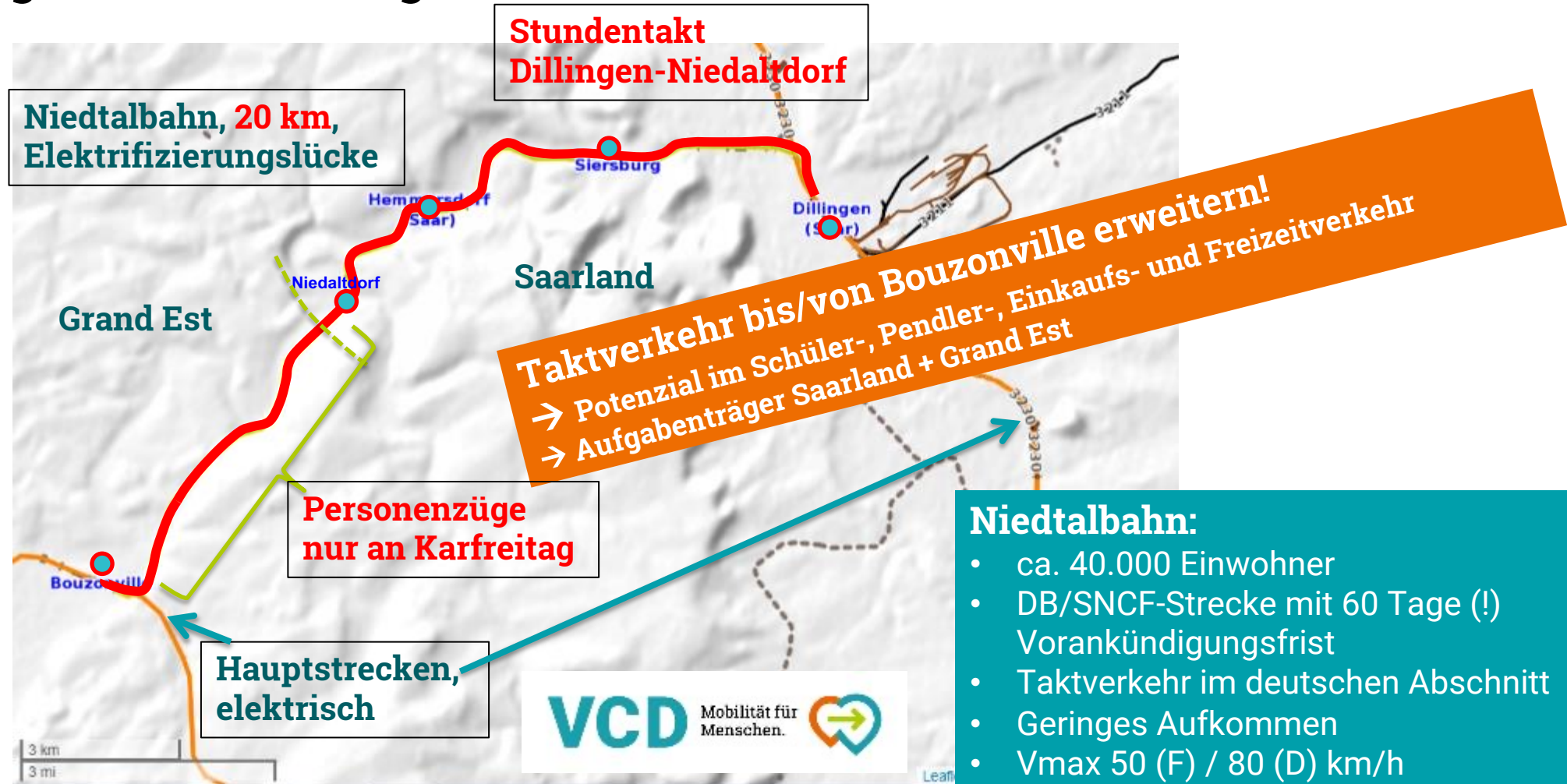
- ca. 80. 000 Einwohner betroffen
- Zurzeit in Privatbesitz (Meiser/Bahnlog)
- 18 km mit werktäglichem Güterverkehr
- Dringlicher Sanierungsbedarf
- Vmax stellenweise 10 km/h
- Museale Bahnübergänge (Schmelz)
- Lücke nach Lebach
- Extrem hoher Nutzen-Kosten-Effekt (3,6) laut VEP

Investieren!

- Mindestens 6 neue Verkehrsstationen
- Sanierung Bahnübergänge
- Vmax 80 km/h (statt 50)
- Taktverkehr abwechselnd von Lebach / Schmelz nach Dillingen-Bouzonville / Saarlouis-Saarbrücken

Was ist zu tun?

2. Regionalverkehr grenzüberschreitend stärken!



Was ist zu tun?

Elektrifizierungslücken (2 x 20 km) schließen!



Bouzonville:
Abweig nach Dillingen
ohne Oberleitung

**20 km Elektrifizierungslücke
verhindert Verkehr – ändern!**

Fehlender Fahrdrabt:

- macht ständige Lokwechsel notwendig
- nicht nur daher teuer
- verhindert Verkehr
- zwingt zu Lärm und Diesel-Abgase

Foto: Ried 2019

**Benchmark Elektrifizierung:
Ahrtalbahn in 2,5 Jahren!**
zu ca. 1,4 Mio. € /km (inkl. Tunnel)

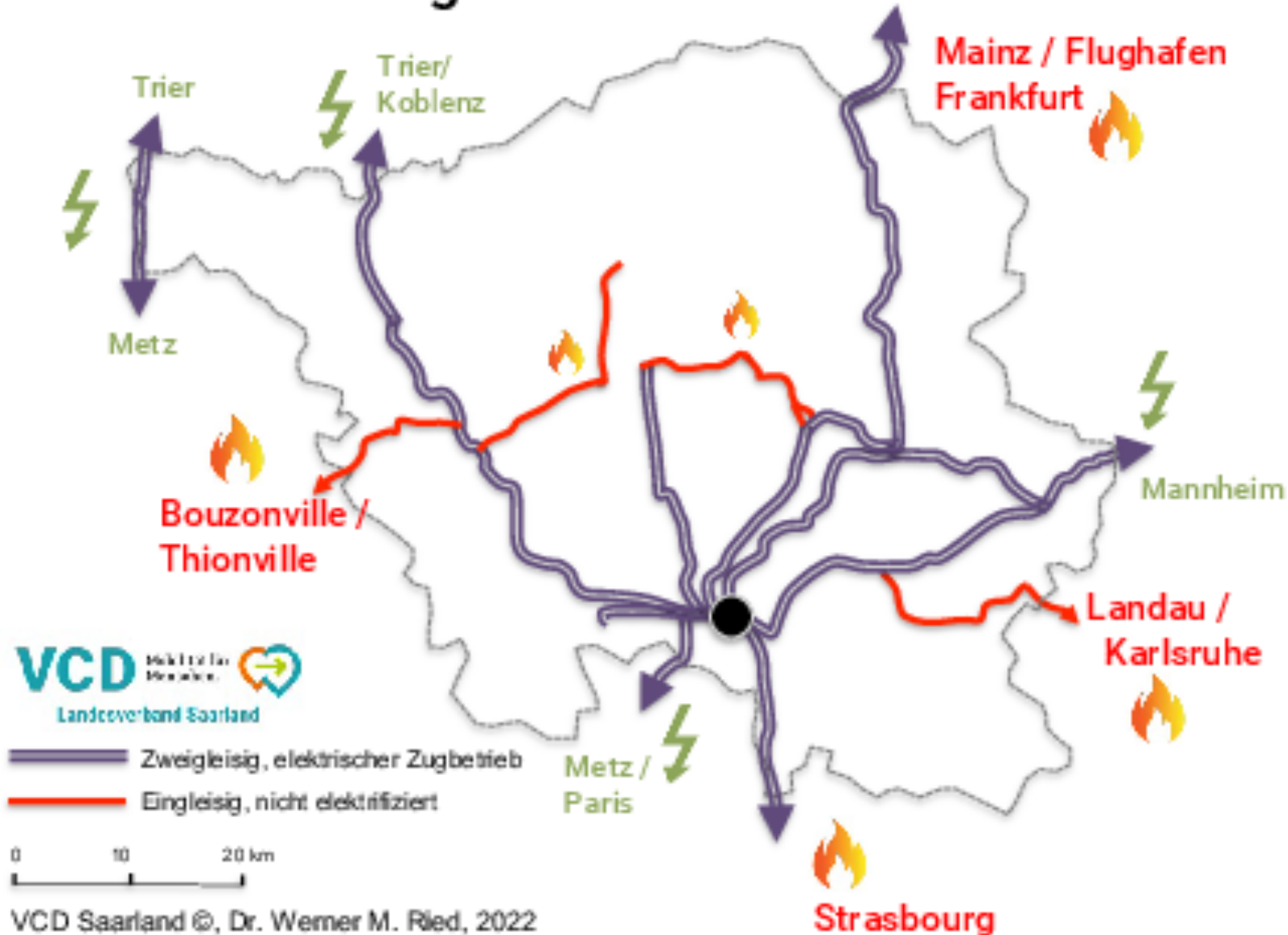
→ ca. 55 Mio. € für elektrischen
Zugbetrieb Lebach-Bouzonville

Das ist grün.

Unterwegs mit
Ökostrom.

Nr. 01

Saarland: Elektrifizierungslücken und viele Bahn-Anbindungen noch ohne Elektromobilität

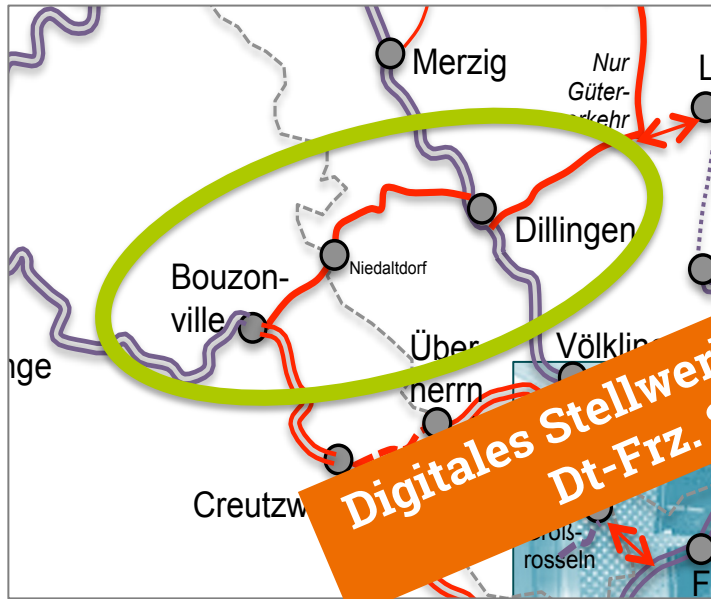


Saarland:

- zwar 81 % der Strecken elektrifiziert,
- aber nur 74 % des bestellten Verkehrs verkehren elektrisch!

Was ist noch zu tun?

Betriebssteuerung modernisieren !

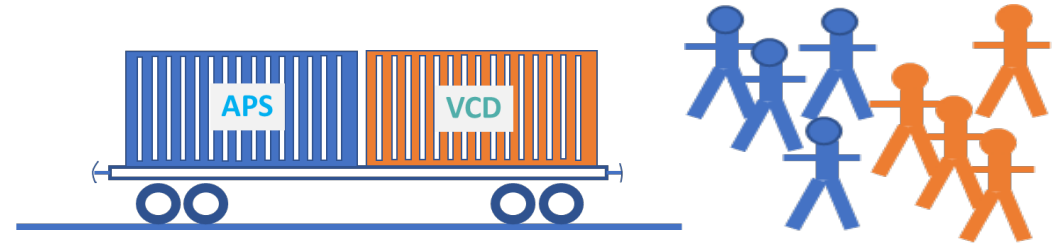
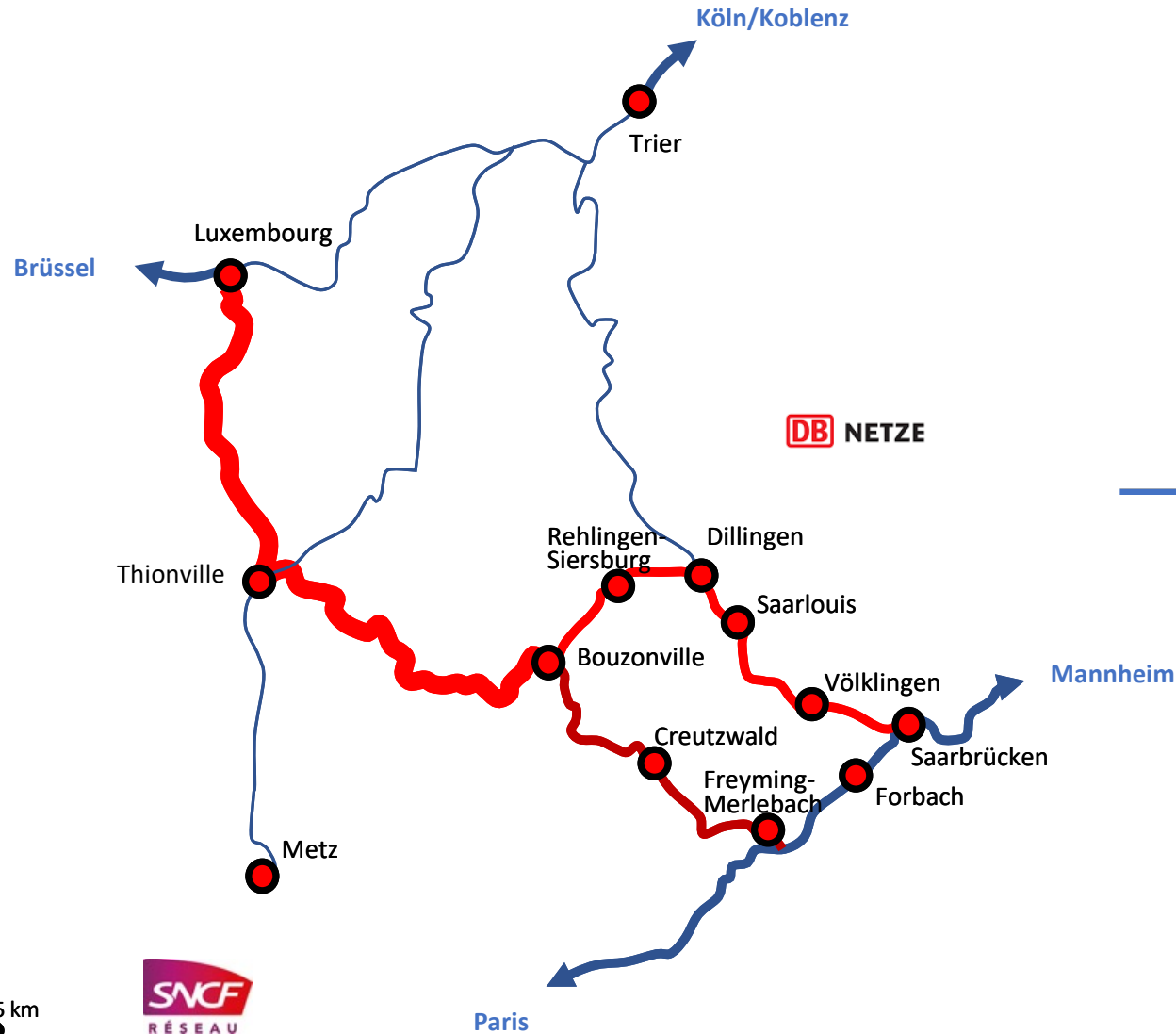


**Digitales Stellwerk, Leit- und Sicherungstechnik mit ETCS L 2 ohne Signale
Dt-Frz. Steuerung der Gesamtstrecke von einer Stelle aus**

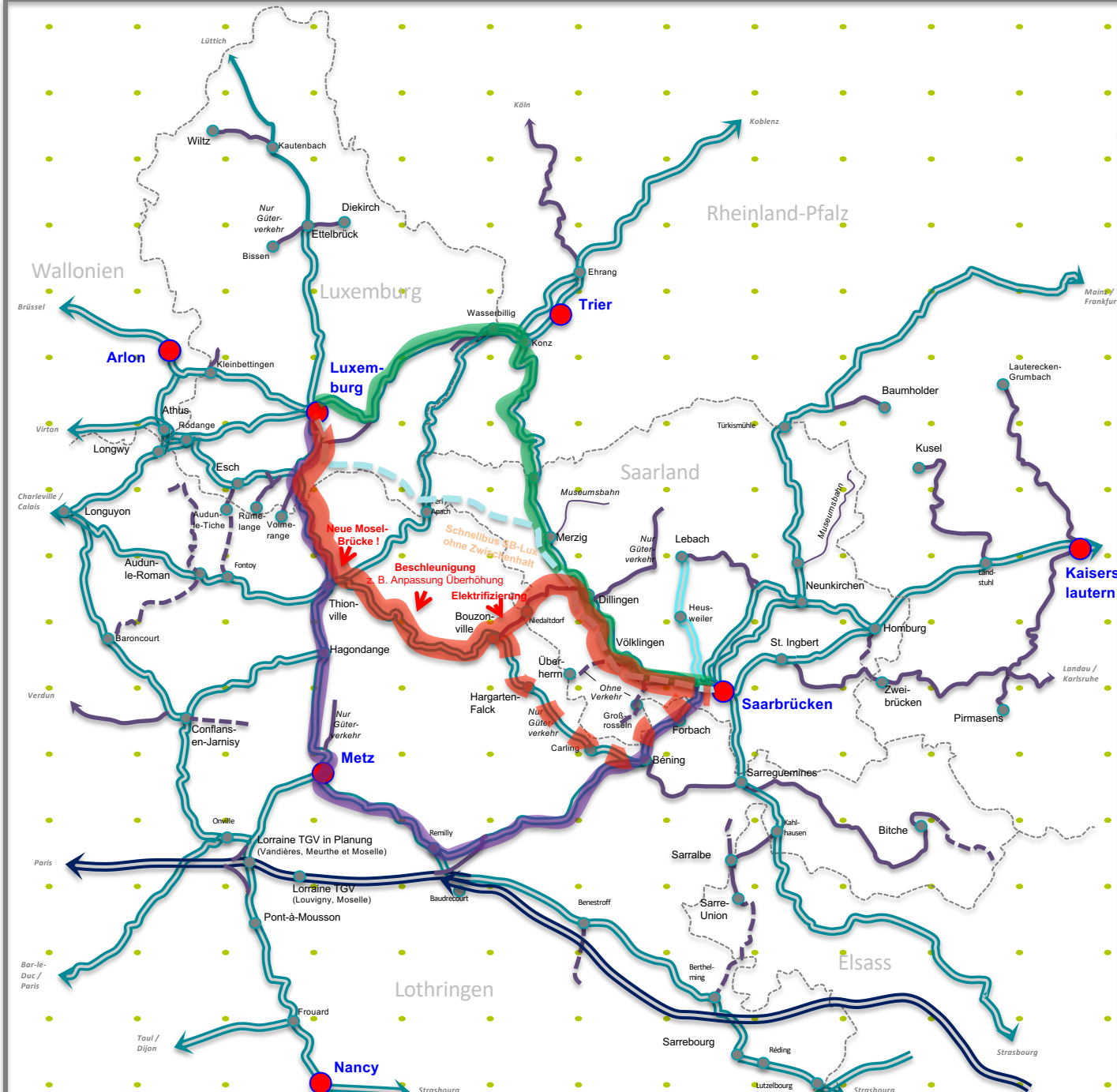


Luxemburg...

... Express Saar-Mosel-Lux realisieren! → „SaMoLux“








**Vorteile für Güter-
UND
Personenverkehr**






SAARLAND-LUXEMBURG Überblick Streckennetz mit Vorschlag Verkehrsclub Deutschland (VCD)

LEGENDE




Situation Bahn zwischen Saar und Luxemburg:

-  **VCD-Vorzugsvariante via Bouzonville ca. 1h30:**
Positiv-Effekt für Personen- und Güterverkehr:
 - Neuerschließung & Aufwertung von 10 Gemeinden
 - Neu: Intermodaler Railport Bouzonville → Container
 - Beschleunigung & Entlastung im europ. Güterverkehr
 - Steigerung Netz-Resilienz → neue Ausweichstrecken
 - Pilotanwendung für deutsch-französische Musterstrecke ETCS L 2 o. Signale (EULYNX)
 Voraussetzung: Sanierung, Beschleunigung und Elektrifizierung zwischen Dillingen und Bouzonville sowie Neubau einer Moselbrücke bei Thionville
-  **Ergänzungsroute „Moselle Est“:**
Wiederaufnahme Personenverkehr via Freyming
-  **Via Metz:** ca. 2h = zu langsam/Umweg, aber interessant für Ringzug Qlntracity
-  **Via Konz:** ca. 1 3/4h = zu langsam/Umweg, aber interessant für Ringzug Qlntracity
-  **Direktbus:** ca. 80 Minuten = schnellste und günstigste Variante → kein Zeitaufwand für Parkplatzsuche!

Streckensituation:

-  zweigleisig
-  eingleisig
-  eingleisig, zur Zeit ohne Verkehr

Sonstige Elemente:

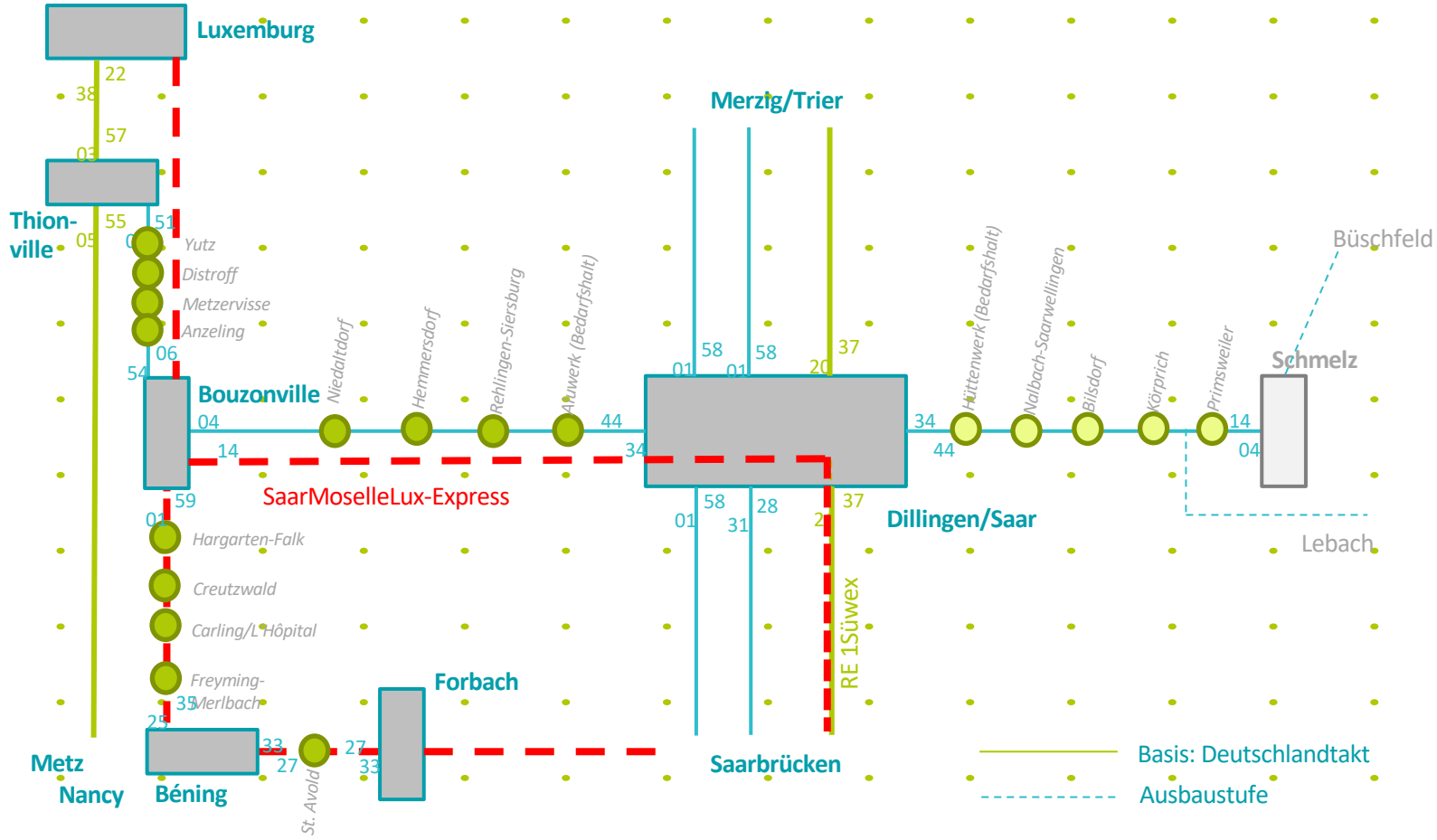
-  Staats-, Bundesland-, Regionengrenze
-  Hauptort/Oberzentrum
-  Sonstiger Ort/Endpunkt einer Bahnstrecke



Quelle: Diss. Ried 2014: „Infrastruktur und Entwicklungspotenzial der Bahnen im SaarLorLux-Raum, Uni Trier“

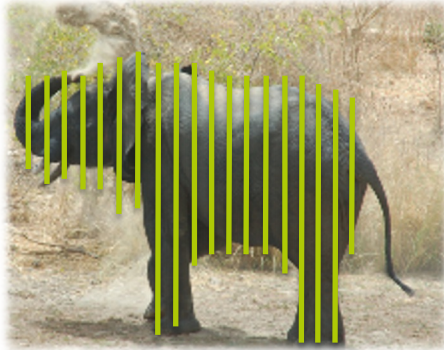
Kartographie: Dr. Werner M. Ried, St. Ingbert 2023

Fahrplanstudie Saar-Moselle-Lux-Express



Keine Zusatztrasse notwendig!
 Einfädeln in vorhandene Fahrplantrasse Thionville-Luxenburg

Wie machen wir das?



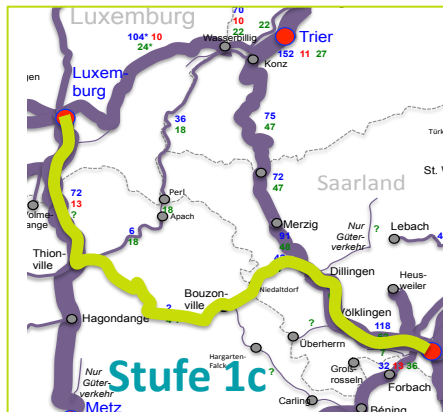
Stufe 1

Grenzüberschreitend: Personenverkehr Bouzonville-Dillingen-Schmelz:

- a) Spitzenzeiten und Wochende- ab 2024, testweise
- b) Ausweitung Taktverkehr & Schmelz ab 2025
- c) durchgängiger Zugverkehr Saar-Mosel-Lux
→ Förderfähigkeit nutzen, Erfahrungen sammeln

& Güterverkehr, z. B.

- a) Kalkzug Duny-Dillingen,
- b) Containerzug Mainz-Bouzonville>
- c)



Digitale Leit- und Sicherungstechnik

Stufe 2

Co-Administration DB/SNCF , Aufbau ETCS-Referenzstrecke
Reduktion Aufwand → Bedienung Bahnhof Bouzonville
durch Fahrdienstleiter Dillingen) ab 2025 / ESTW Dillingen

Elektrischer Zugbetrieb / E- Lücke geschlossen

Stufe 3

kostspielige Lokwechsel/Diesel überwinden
→ leiser, sauberer, kostengünstiger - ab 2026

Moselbrücke & Bahnhof Thionville Ost und Wiederaufbau Lebach

Stufe 4

→ Reisezeit Saar-Lux deutlich verkürzt – ab 2028

Was sind die nächsten Schritte?

1. **Machbarkeitsstudien auf den Tisch, entscheiden und umsetzen!**

und bitte nicht noch weitere Studien oder Pläne, sondern machen entscheiden und umsetzen!

Die Geduld der Bürger ist am Ende!

2. **Formale Beauftragung / Bestellung von Personenverkehr**

nach Luxemburg:

→ Elektrifizierung und Aufnahme Bahnbetrieb nach Stufenplan

nach Schmelz:

→ Sanierung Strecke / Bahnsteigkanten

nach Lebach:

→ Wiederaufbau bis Lebach mit Elektrifizierung Prims-/Theelstrecke

3. **Akteure arbeiten zusammen und**

definieren gemeinsames Ziel: MUKMAV / Grand Est / Luxemburg + DB + MEISER/BAHNLOG

4. **Klärung der Finanzierung:**

Anträge auf Fördermitteln (EU / Bund)

5. **Zeitplan/Ziel:**

Zugfahrten im Personenverkehr

- nach Bouzonville ab Dezember 2024

- nach Schmelz ab Dezember 2025

- nach Luxemburg ab Dezember 2026

Danke

für Ihre Aufmerksamkeit!

Steckbrief Werner Ried

- geboren 318.87 ppm CO₂ = 1965 heute: 419.05 ppm, + 31.4 % (!)
- Deutsch-Französischer Geograph, Dr. phil.
- 4 Kinder
- Hauptberuflich Eisenbahner, Fachgebiet Europäische Harmonisierung
- Seit 40 Teil der Umweltbewegung: u. a. BUND, VCD, Velobuc
- Saarland-, Bahn- und Grenzraum-Experte
- Spitzenkandidat von bunt.saar zur saarländischen Landtagswahl 2022
- Aktiver Karateka

