

Die deutsch-französische Zukunftsachse

für einen leistungsfähigen europäischen Schienenverkehr

LONDON • PARIS • SAARBRÜCKEN • KAISERSLAUTERN • MANNHEIM • FRANKFURT/MAIN • BERLIN



LONDON
(ÜBER PARIS)

PARIS

SAARBRÜCKEN

KAISERSLAUTERN

MANNHEIM

FRANKFURT/MAIN

BERLIN

STADTMANNHEIM²

K **L** STADT
KAISERSLAUTERN

Landeshauptstadt
**SAAR
BRÜ
CKEN**

Ludwigshafen
Stadt am Rhein

Eine Achse verbindet zentrale europäische Räume



Paris

Hauptstadtregion
Wirtschaft · Forschung

Saarbrücken

Eurometropole
deutsch-französisches Zentrum

Kaiserslautern

Innovation · Ramstein
Resilienzfunktion

Mannheim

Rhein-Neckar
Schienendrehscheibe

Frankfurt/Main

Rhein-Main
Finanzplatz · Flughafen

Berlin

Hauptstadtregion
Hochschulen Kultur

London ist Netzwirkung über Paris – der Ausbaukorridor bleibt Paris–Saarbrücken–Kaiserslautern–Mannheim–Frankfurt/Main–Berlin.

Ein europäischer Korridor mit einer entscheidenden Lücke

Frankreich hat bis Baudrecourt Hochgeschwindigkeitsstandard realisiert. Die Wirkung bis Rhein-Main und Berlin entscheidet sich im deutschen Lückenschluss.



Kernproblem

Aus einer europäischen Hochgeschwindigkeitsachse wird im Schlüsselabschnitt ein konventioneller Engpass.

Wo genau liegen die Engpässe?



1 Baudrecourt–Saarbrücken

erster Geschwindigkeitsbruch nach Ende der LGV Est: 110–150 km/h

2 Pfälzerwald

historische Trasse, Topographie und Mischverkehr: 90–160 km/h

3 Knoten Mannheim / Ludwigshafen

Kapazitätsengpass mit Wirkung auf Deutschlandtakt und Fernverkehr

4 Mannheim–Frankfurt

Riedbahn modernisiert, aber stark überlastet; NBS noch nicht gesichert

Zusatzpunkt: Der Knoten Saarbrücken muss als deutsch-französischer Bahnknoten mit Anbindungen nach Metz, Straßburg und perspektivisch Luxemburg mitgedacht werden.

Zielbild 2040: durchgängig leistungsfähig

200–320 km/h

als Zielkorridor Paris – Saarbrücken – Kaiserslautern – Mannheim – Frankfurt/Main – Berlin



Bedienung sichern und perspektivisch ausbauen

vier Fahrtenpaare Frankfurt–Paris
mindestens erhalten

Taktlogik ausbauen

verlässlichere Anschlüsse und robuste
Fahrpläne

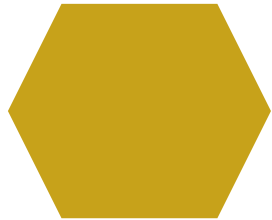
Interoperabilität erhöhen

ETCS/DSTW als digitale Grundlage

Warum dieses Projekt jetzt?

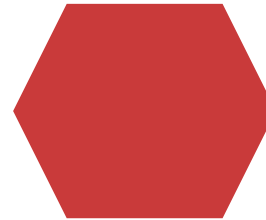
Infrastrukturpolitik ist strategische Politik.

Grenzüberschreitende Schienenachsen entscheiden nicht nur über Reisezeiten, sondern über Handlungsfähigkeit.



Wettbewerbsfähigkeit

bessere Verflechtung zentraler
Wertschöpfungsräume



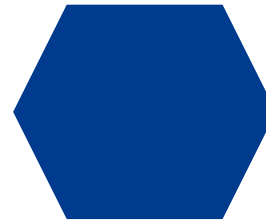
Resilienz & Sicherheit

robuste, interoperable Ost-West-Achse



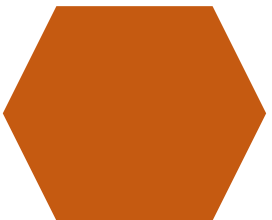
Klimawende

Verlagerungspotenzial von Flug und Straße
auf die Schiene



Europäische Integration

physische Verbindung politischer und
wirtschaftlicher Zentren



Netzlogik

Kapazität, Takt und Interoperabilität



Wer muss handeln? Governance des HGV-Korridors 2040

**Bund
Frankreich**

**DB InfraGO
SNCF Réseau**

HGV-Korridor 2040
bilaterale Steuerungsgruppe

**Saarland
Rheinland-Pfalz
Baden-
Württemberg**

**EU-Kommission
TEN-T · CEF**

**Metropolräume
Rhein-Neckar
Eurometropole SB
· Rhein-Main**

**Politischer Kern: Das Projekt braucht eine deutsch-französische Regierungsinitiative
– nicht nur regionale Interessenvertretung.**

Politische Forderungen und Handlungsagenda

1

Deutsch-französische Regierungsinitiative „HGV-Korridor 2040“

4

Ausbau der Knoten Saarbrücken und Mannheim/Rhein-Neckar

2

Verbindliche ETCS- und DSTW-Roadmap für den Korridor

5

TEN-T-Priorisierung mit CEF-/EU-Kofinanzierung vorbereiten

3

Machbarkeitsstudie für strukturelle Beschleunigungsoptionen im Pfälzerwald

6

Bilaterale Steuerungsgruppe mit Bund, Frankreich, Ländern, DB/SNCF und EU

Ziel: Aus einem Infrastrukturvorhaben wird ein gemeinsames europäisches Handlungsprojekt.

Europäische Einbettung: von La Rochelle bis CEF

1992

La Rochelle / POS

bilaterale Verpflichtung zur HGV-Achse Paris–Ostfrankreich–Südwestdeutschland

TEN-T

Netzlogik

Atlantik-Korridor und Verzahnung Nordsee–Rhein–Mittelmeer

2025

High-speed rail plan

strategischer Rahmen für leistungsfähigen europäischen HGV

MM

Military Mobility

robuste, interoperable und belastbare Verkehrsachsen

CEF

Finanzierung

TEN-T-Priorisierung und EU-Kofinanzierung

Die deutsch-französische Zukunftsachse

für einen leistungsfähigen europäischen Schienenverkehr

LONDON • PARIS • SAARBRÜCKEN • KAISERSLAUTERN • MANNHEIM • FRANKFURT/MAIN • BERLIN



STADTMANNHEIM²

K STADT
KAISERSLAUTERN

SAAR
BRÜ
CKEN

Ludwigshafen
Stadt am Rhein

Generalsanierung 2028/2029

Anlass

DB InfraGO plant die Generalsanierung Ludwigshafen–Kaiserslautern–Homburg–Saarbrücken–Forbach. OB-Schreiben vom 20.08.2026: frühe Prüfung der Bau- und Sperrkonzepte.

Bedeutung der Strecke

Zentrale Achse zum Fernverkehrsknoten Mannheim / Frankfurt und wesentliche Schienenverbindung Richtung Frankreich – relevant für Nah-, Fern-, Güter- und Grenzverkehr.

DB-Rückmeldung

Die Korridorsanierung wird gesamthaft evaluiert. Hinweise aus der Region sollen einfließen; Vorstellung des überarbeiteten Konzeptes voraussichtlich bis Ende September 2026.

Modernisierung ja – aber Erreichbarkeit sichern.

- Belastungen für Fahrgäste, Wirtschaft und Region minimieren
- Eurobahnhof, Fernverkehr und Paris-Anbindung sichern
- Stadt, Region und französische Partner früh einbinden

Anforderungen an DB InfraGO

1 Bauabschnitte

Verkehrlich sinnvolle Teilabschnitte statt langer Vollsperrung prüfen.

2 Erreichbarkeit

Erreichbarkeit muss während der Bauphasen sichergestellt werden

3 Bauverfahren

Eingleisigen Betrieb, abschnittsweises Bauen und Alternativen bewerten.

4 Leistungsfähiger Ersatzverkehr

SEV frühzeitig mit Ländern, Verbünden, Kommunen und französischen Partnern planen.

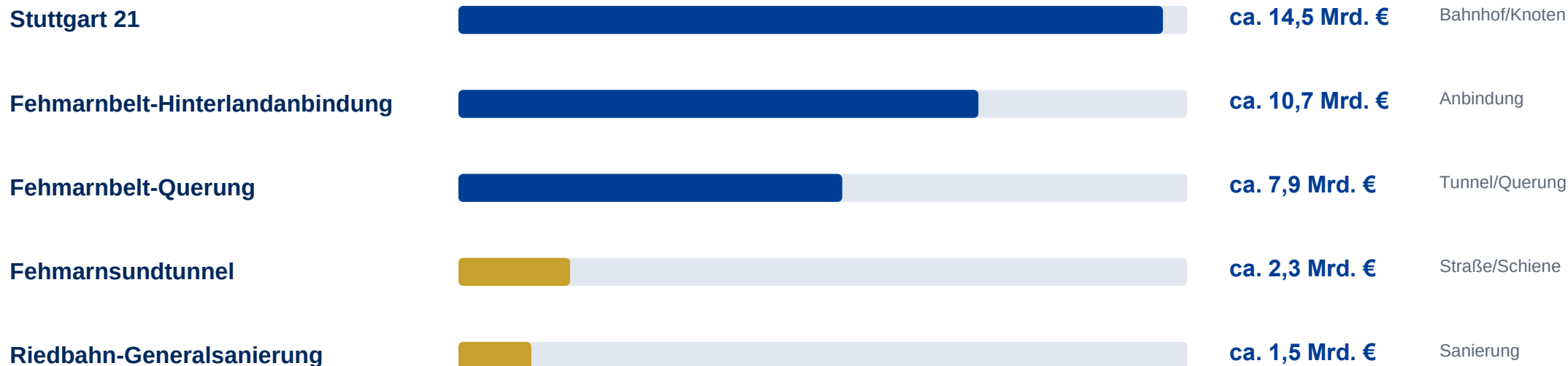
5 Finanzierung sichern

Auskömmliche Finanzierung des Ersatzverkehrs gemeinsam mit dem Saarland sicherstellen.

Weiteres Vorgehen DB-Konzept nach Vorlage prüfen · Auswirkungen bewerten · **Gremien informieren** · DB InfraGO zum Ausschuss einladen

Große Bahnprojekte: Einordnung der Größenordnung

Die Vergleichsprojekte zeigen: Korridore, Knoten und Tunnelprojekte bewegen sich regelmäßig im Milliardenmaßstab. Für die Zukunftsachse folgt daraus: europäische Priorisierung, Bündelung von Finanzierungsquellen und klare Governance.



Botschaft

Die Zukunftsachse darf nicht als regionaler Einzelwunsch erscheinen. Sie ist europäische Netz-, Klima- und Resilienzpolitik – und braucht einen Finanzierungsrahmen von Bund, Ländern, TEN-T/CEF und deutsch-französischer Governance.