

## Inhaltsverzeichnis

Vorwort / Préface	5
Danksagung / Remerciements	7
I. Das von der Politik zerschnittene Herz Europas	11
1.1 Welche Zukunft für SaarLorLux?	14
1.2 Eine Großregion regionaler Verflechtungen und Bündnisse	15
1.2.1 Die Quattropole	17
1.2.2 Lela+ Luxemburg-Esch-Longwy-Arlon	18
1.2.3 Der Eurodistrikt Saarbrücken-Moselle-Est	18
1.2.4 Die EuRegio SaarLorLuxRhein	20
1.3 Eine Architektur für die Großregion	20
1.4 Die Roadmap für 2020	22
1.5 Verkehrspolitik als zentrales Element im Zukunftsbild unserer Großregion	24
1.6 Die traurigen Rekorde einer automobilen Großregion – Ein Potenzial für die Schiene	29
1.7 Die Bahnreform als besondere Chance	41
1.8 Und der Güterverkehr?	46
1.8.1 Logistik als Standortfaktor	47
1.8.2 Grenzüberschreitende Güterverkehre und Logistikkoooperation	50
II. Operation Bypass – Die Angst der Großregion, im europäischen Schienenfernverkehr umfahren zu werden	51
2.1 Wahre Schienenländer: Belgien, SaarLorLux	51
2.2 Die Konkurrenz der Routen im deutsch-französischen Hochgeschwindigkeitsverkehr	54
2.3 Wirklich schneller zwischen Deutschland und Frankreich? Vom TGV Est «Non-Européen» und modernen Rübenbahnhöfen...	58
2.4 Ansatzpunkte für eine optimierte Einbindung der Großregion in den europäischen Schienenverkehr	65
2.4.1 Attraktiver Personenverkehr zwischen Saar-Pfalz und der Moselachse mit neuem Halt TGV Lorraine bei Vandières	65
2.4.2 Eurocaprail Brüssel-Metz-Straßburg	70
2.4.3 Beschleunigung und Attraktivitätssteigerung der POS NORD	71
2.4.4 Mehr Kapazität und mehr Flexibilität durch Elektrifizierung	75
2.4.5 Neue Angebotskonzepte	80
	9

III. Intra-Regio – ein neuer Schienenverkehr für die Großregion	81
3.1 Eine Besteller-Organisation für SaarLorLux!	81
3.2 Ein neuer, schneller Regioverkehr für unsere Großregion	82
3.2.1 „Q_Intracity“, der Ringzug für die Quattropole	83
3.2.2 Nancy-Moselle-Est-Saarbrücken – schneller nach Nancy und schneller nach „TGV Lorraine“ bei Vandières	94
3.2.3 Bouzonville-Béning und Béning-Saargemünd(-Mommenheim), aber bitte elektrisch!	96
3.2.4 Intraregionale Verknüpfung anstelle von kostspieligem Flickwerk	100
3.2.5 Der Ringzug Saar-Mosel-Rhein-Pfalz	103
3.2.6 Eine neue SaarBahn-Stadtbahn als Saar-Rossel-Bahn?	104
3.2.7 Luxemburg-Trier	108
3.2.8 Minette-Ringbahn Thionville-Belval-Longwy	109
3.2.9 Stadtbahn vom Typ SaarBahn oder vollwertige S-Bahn	111
3.3 Die neue Bahn bedarf eines Paradigmenwechsels im Urbanismus	115
3.3.1 Bahnhöfe der Großregion: Vom Schandfleck zur urbanen Visitenkarte	117
3.3.2 Verlegung und Neubau von Haltestellen und Bahnhöfen	121
3.3.3 Fahrgastinformation und Empfangskultur – Erfolgsgaranten für den nachhaltigen Umstieg	124
3.4 Regiobus und Fahrräder–Mehr als nur Ergänzung im neuen öffentlichen Verkehr von SaarLorLux	125
3.5 Eine „großregionale“ Bahn als Magnet der Tourismuswirtschaft	130
IV. Resümee	134
4.1 Ein Masterplan für die Schiene SaarLorLux	134
4.2 Ein gemeinsamer Aufgabenträger für den Regionalverkehr als EVTZ	136
4.3 Ideen und Angebotskonzepte	136
Französische Übersetzung	139-266
V. Anhang / Annexes	267
5.1 Literatur und Links / Littérature et liens	267
5.2 Die Autoren / Les auteurs	272