

Die deutsch-französische Zukunftsachse - für einen leistungsfähigen europäischen Schienenverkehr

Paris – Saarbrücken - Kaiserslautern –
Mannheim – Frankfurt/Main - Berlin

von

Christian Specht, Oberbürgermeister Mannheim,
Beate Kimmel, Oberbürgermeisterin Kaiserslautern
Uwe Conradt, Oberbürgermeister Saarbrücken

1. Warum dieses Projekt jetzt?

Europa befindet sich in einer Phase tiefgreifender geopolitischer und wirtschaftlicher Neuordnung. Infrastruktur ist dabei längst nicht mehr allein ein verkehrspolitisches Thema, sondern ein strategischer Faktor für Wettbewerbsfähigkeit, Resilienz, Sicherheit und europäische Integration.

Die Leistungsfähigkeit grenzüberschreitender Schienenachsen entscheidet über die Intensität wirtschaftlicher Verflechtungen, über die Mobilität von Fachkräften und über die Sicherheit in der Europäischen Union.

Die Erstellung einer Hochgeschwindigkeitsverbindung Paris – Saarbrücken – Kaiserslautern – Mannheim - Frankfurt/Main – Berlin steht exemplarisch für diese neue Qualität von Infrastrukturpolitik.

2. Historische Verpflichtung und strategische Einbettung

Mit dem Vertrag von La Rochelle (1992) wurde die Weiterentwicklung der Hochgeschwindigkeitsachse Paris–Ostfrankreich–Südwestdeutschland (POS) vereinbart. Frankreich hat mit der LGV Est bis Baudrecourt Hochgeschwindigkeitsstandard bis 320 km/h realisiert. Baudrecourt markiert heute den Übergang vom französischen Hochgeschwindigkeitsnetz zur konventionellen Strecke in Richtung Saarbrücken und damit den Beginn des infrastrukturellen Engpasses im deutsch-französischen Korridor. Die qualitative Weiterentwicklung des anschließenden deutschen Abschnitts ist Bestandteil dieser bilateralen Verantwortung.

Die Achse ist Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-T) auf dem Atlantik-Korridor sowie in der besseren Verzahnung des neu geschaffenen Nordsee – Rhein-Mittelmeer-Korridors. Sie gewinnt zudem durch die europäische Fokussierung auf Military Mobility insbesondere auf der wichtigen Ost-West-Achse zusätzliche strategische Bedeutung.

3. Ausgangslage des Korridors

Zwischen Paris und Baudrecourt besteht ein durchgehender Hochgeschwindigkeitsstandard mit einer Streckengeschwindigkeit von bis zu 320 km/h. Ab Baudrecourt endet die LGV Est; auf dem anschließenden grenzüberschreitenden Abschnitt nach Saarbrücken werden heute lediglich Geschwindigkeiten zwischen 110 und 150 km/h erreicht. Hier entsteht der erste wesentliche Geschwindigkeitsbruch des gesamten Korridors. Zwischen Saarbrücken und Kaiserslautern wurde durch den Streckenausbau die Voraussetzung für eine Geschwindigkeit von 200 km/h geschaffen. Zwischen Kaiserslautern und Mannheim begrenzen historische Trassenführung, Mischverkehr und topographische Gegebenheiten die Leistungsfähigkeit. Insbesondere der Abschnitt durch den Pfälzerwald stellt einen strukturellen Engpass dar. Es werden Geschwindigkeiten zwischen 90 und 160 km/h realisiert. Die geplante Einführung von

ETCS Level 2 schafft die digitale Grundlage für höhere Kapazitäten und Interoperabilität, ersetzt jedoch keine geometrischen Einschränkungen der Bestandsstrecke. Gleichzeitig bestehen im Schienenknoten Mannheim massive Kapazitätsengpässe, die den Verkehr verlangsamen sowie verspätungsanfällig machen. Der Schienenknoten Saarbrücken wird durch mehrere Verbindungen nach Metz und Straßburg gestärkt und soll perspektivisch auch an Luxemburg angebunden werden.

Die rechtsrheinische Bestandsstrecke zwischen Mannheim und Frankfurt (Riedbahn) wurde modernisiert und kann abschnittsweise mit Geschwindigkeiten bis 200 km/h befahren werden. Sie ist dennoch weiterhin mit einer Auslastung von 144% weit über der Kapazitätsgrenze. Mit der geplanten Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim soll ein Hochgeschwindigkeitsstandard bis 300 km/h realisiert werden. Die Umsetzung ist aktuell jedoch nicht gesichert, ebenso wenig wie die Auflösung der massiven Engpässe innerhalb der Schienenknoten Mannheim/Rhein-Neckar sowie Frankfurt.

4. Vision 2040

Ziel ist ein durchgehend leistungsfähiger deutsch-französischer Hochgeschwindigkeitskorridor mit einer Geschwindigkeit von 200–320 km/h bis 2040. Dabei muss die derzeitige Bedienung mit vier Fahrtenpaaren zwischen Frankfurt und Paris beibehalten oder sogar ausgebaut werden.

Die Umsetzung erfolgt in Stufen:

- die vollständige ETCS-Ausstattung, digitale Stellwerkstechnik und betriebliche Optimierungen
- Wiederaufnahme der Planung von strukturellen Beschleunigungsmaßnahmen zwischen Baudrecourt und Mannheim, ebenso wie den Kapazitätsausbau in den Knoten Mannheim und Saarbrücken
- Variantenprüfung für einen Basistunnel durch den Pfälzerwald oder anderer Alternativen
- Realisierung eines zukunftssicheren Ausbaus des Knoten Mannheims / Rhein-Neckar

- Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim mit Hochgeschwindigkeitsstandard bis 300 km/Umsetzung von strukturellen Beschleunigungsmaßnahmen und Neubaustrecken mit dem Ziel einer Durchgängigkeit von 200 bis 320 km/h

5. Deutsch-französische, militärische und europäische Relevanz

5.1 Verbindung zentraler europäischer Wirtschaftsräume

Der Korridor Paris – Saarbrücken – Mannheim – Frankfurt verbindet mehrere der leistungsstärksten Wirtschaftsregionen Europas:

- Île-de-France als größter Wirtschaftsraum Frankreichs
- Eurometropole Saarbrücken mit Anbindung an Metz und Trier
- Kaiserslautern mit Anbindung an Nato Stützpunkt und US Air Base Ramstein
- Mannheim mit Metropolregion Rhein-Neckar, dem zweitgrößten Rangierbahnhof Europas, einer Anbindung an die wichtigen Binnenhäfen Mannheim und Ludwigshafen mit trimodalen Terminals sowie die Bahnstrecken in Richtung Stuttgart/München sowie Karlsruhe/Basel/Mailand
- Frankfurt am Main mit Rhein-Main-Metropolraum und Internationalem Luftdrehkreuz

Gemeinsam repräsentieren diese Räume Wirtschaftsleistungen in Billionenhöhe. Aus Deutsch-französischer Perspektive bedeutet eine leistungsfähige Achse:

- Stärkung des deutsch-französischen Wirtschaftsstandorts,
- engere Integration deutsch-französischer Wertschöpfungsketten,
- erhöhte Attraktivität für internationale Investoren,
- verbesserte Rahmenbedingungen für Unternehmensansiedlungen,
- bessere Voraussetzungen für Fachkräftezuwanderung,
- Intensivierung grenzüberschreitender Innovationskooperationen.
- Reisezeitverkürzung wirkt unmittelbar auf wirtschaftliche Standortentscheidungen.

5.2 Militärische Relevanz

Seit 2022 wird Infrastruktur verstärkt unter dem Gesichtspunkt strategischer Mobilität bewertet. Die Europäische Union hat TEN-T explizit mit dem Thema **Military Mobility** verknüpft. Ziel ist die Sicherstellung robuster, interoperabler und belastbarer Verkehrsachsen.

Eine leistungsfähige Ost-West-Schienenverbindung:

- erhöht strategische Verlegefähigkeit,
- stärkt Versorgungssicherheit,
- verbessert NATO-Kompatibilität,
- reduziert Abhängigkeit von straßenbasierter Logistik,
- schafft Redundanz im Krisenfall,
- Die Anbindung von Kaiserslautern verleiht dieser Achse zusätzliche sicherheitspolitische Relevanz.

5.3 Europäische Relevanz

Ein leistungsfähiger Korridor Paris – Saarbrücken - Kaiserslautern – Mannheim – Frankfurt wirkt weit über diese Regionen hinaus. Er beschleunigt die zentrale europäisch Metropolverbindungen wie **Paris–Berlin**, indem er eine stabile und hochleistungsfähige West-Ost-Achse durch Deutschland stärkt. Damit rücken politische Hauptstädte, wirtschaftliche Zentren und Innovationsräume enger zusammen. Die Europäische Kommission hat hier im November 2025 mit dem High-speed rail plan bereits eine wichtige strategische Grundlage geschaffen.

Zugleich entsteht über Paris eine leistungsfähige Anbindung aller angebundenen deutschen und mitteleuropäischen Metropolräume an **London**. Selbst bei erforderlichlichem Umstieg bildet sich faktisch ein zusammenhängender Hochgeschwindigkeitsraum von London über Paris bis nach Berlin, München und Wien. Der Lückenschluss stärkt somit die Integration der großen europäischen Metropolen und trägt zur Herausbildung eines vernetzten, klimafreundlichen und geopolitisch stabilen Hochgeschwindigkeitsraums bei.

6. Klimaschutz und Verkehrswende

Die Achse besitzt erhebliches Verlagerungspotenzial vom Luft- und Straßenverkehr auf die Schiene. Insbesondere auf der Relation Paris–Frankfurt kann eine leistungsfähige Verbindung Kurzstreckenflüge substanziell reduzieren. Ebenso stärkt die Achse den Güterverkehr über die Anbindung an den zweitgrößten Rangierbahnhof Europas in Mannheim.

Damit leistet die Zukunftsachse einen messbaren Beitrag zu europäischen Klimazielen und stärkt nachhaltige Mobilität als Wettbewerbsfaktor.

7. Netzlogik und Deutschlandtakt

Der Knoten Mannheim ist systemrelevant für den Deutschlandtakt, aktuell jedoch weit über seine Kapazitätsgrenze. Ein leistungsfähiger Ausbau mit einer starken Westanbindung stabilisiert Anschlussbeziehungen und erhöht Netzrobustheit.

ETCS ermöglicht dichtere Zugfolgen und Interoperabilität. Kapazitätsgewinne wirken sich auch positiv auf den Güterverkehr im Rahmen des 740-m-Netzes aus.

8. Strategische Partner und Governance

Zentrale Akteure sind Bund und französische Regierung, DB InfraGO und SNCF Réseau, die Länder Saarland und Rheinland-Pfalz (sowie im weiteren Verlauf ggf. Hessen und Baden-Württemberg), die Metropolregionen (Rhein-Neckar, Frankfurt) sowie die Europäische Kommission im Rahmen von TEN-T und CEF.

9. Politische Forderungen und Handlungsagenda

Erforderlich sind eine deutsch-französische Regierungsinitiative „HGV-Korridor 2040“, eine verbindliche ETCS-Roadmap, eine Machbarkeitsstudie für strukturelle Beschleunigungsoptionen im Pfälzerwald, ein Ausbau der Knoten Mannheim und Saarbrücken, TEN-T-Priorisierung mit EU-Kofinanzierung sowie die Einrichtung einer bilateralen Steuerungsgruppe.

10. Fazit / Geopolitische Relevanz und strategische Einordnung

Europa steht vor der Aufgabe, seine strategische Autonomie zu stärken, Wertschöpfungsketten zu sichern und internationale Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten. Leistungsfähige, interoperable Infrastruktur ist dabei eine Voraussetzung. Die Europäische Kommission hat im November 2025 mit der Veröffentlichung des High-speed rail plan eine wichtige strategische Grundlage für einen besseren europäischen Hochgeschwindigkeitsverkehr gelegt. Nun ist es wichtig hieraus Taten folgen zu lassen.

Die Zukunftsachse einer Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Paris, Saarbrücken, Mannheim und Frankfurt/Main schafft eine direkte Achse zwischen politischen und wirtschaftlichen Zentren. Sie ist weit mehr als ein Infrastrukturprojekt. Sie ist ein geopolitisches Signal. In einer Zeit zunehmender globaler Spannungen, wachsender wirtschaftlicher Konkurrenz und strategischer Neuorientierung Europas gewinnt die physische Verbindung zentraler Metropolräume neue Bedeutung.

Die Achse Paris – Saarbrücken – Kaiserslautern – Mannheim – Frankfurt/Main - Berlin:

- verbindet die beiden größten Volkswirtschaften der Europäischen Union,
- stärkt die Handlungsfähigkeit des deutsch-französischen Motors Europas,
- erhöht die Resilienz kritischer Infrastruktur,
- unterstützt militärische Mobilität im europäischen Kontext,
- fördert wirtschaftliche Integration und technologische Kooperation.
- Zahlt auf den High-speed rail plan sowie die Ziele zur Klimaneutralität der EU ein.

Kaiserslautern, Mannheim, Saarbrücken, den 01.09.2026