

ÖPNV – Exkursion

Kehl – Strasbourg – Saarbrücken

im April 2014



Bergische Universität Wuppertal

**Lehr- und Forschungsgebiet
Öffentliche Verkehrs- und Transportsysteme**



Das Programm

Mittwoch, 02.04.2014 – Kehl und Strasbourg

- 7:45 Uhr Treffen am Busbahnhof Köln, Rückseite Köln Hbf
8:00 Uhr Abfahrt Köln mit MeinFernbus, Linie 010 Richtung Freiburg
13:00 Uhr Ankunft Strasbourg, Weiterfahrt nach Kehl (auf der anderen Rheinseite)
15:00 Uhr Termin im Rathaus der Stadt Kehl, Stadtplanungsamt:
Vorstellung des grenzüberschreitenden Straßenbahnprojektes Strasbourg – Kehl mit neuer Rheinbrücke, anschließend Begehung der zukünftigen Trasse (erster Spatenstich war im Februar 2014)
19:00 Uhr Check-in im Hotel in Strasbourg

Donnerstag, 03.04.2014 – Strasbourg

- Netzerkundung der Straßenbahn mit Georges Muller (Planungschef i.R.)
Ortsbesichtigungen der Buslinie G auf Eigentrasse (eröffnet im Dez. 2013) und des Hauptbahnhofs (Gare Centrale, anlässlich der Einführung des TGV Hochgeschwindigkeitsverkehrs 2006/07 großzügig modernisiert).
Gemeinsames Abendessen

Freitag, 04.04.2014 – Saarbrücken

- 7:30 Uhr: Abmarsch Hotel, Fahrt zum Busbahnhof Strasbourg, Place de l'Étoile
8:30 Uhr: Abfahrt Strasbourg mit MeinFernbus, Linie 010 Richtung Düsseldorf
10:10 Uhr: Ankunft Saarbrücken, Parkplatz Roonstraße
10:30 Uhr: Besuch der Stadtbahn Saar GmbH, Begrüßung: Geschäftsführer P. Edlinger
10:45 Uhr: Projektbericht des Projektleiters Weiterbau, D. Bürtel
12:30 Uhr: Fahrt mit dem Bus zu einzelnen Projekten auf der Neubaustrecke zwischen Heusweiler Markt und Lebach/Jabach (Inbetriebnahme Herbst 2014)
16:01 Uhr: Abfahrt Saarbrücken Hbf mit RE, Umstiege in Trier und Koblenz
20:22 Uhr: Ankunft Köln Hbf

Exkursionsleitung

Dr.-Ing. Christoph Groneck; Dr.-Ing. Volker Albrecht

Teilnehmer

Alexandra Appelhans; Milad Moharekpour; Pia Dölling; Alina Ulrich; Tim Holthaus;
Waldemar Kneib; Jan Ork; Daniel Buth; Marko Sonder; Behnam Bazregari; Alexander Prieß



Referenten

KORA HERRMANN, Leiterin der Abteilung Stadtplanung, Stadt Kehl

MATTHIAS KAUFHOLD, Abteilung Stadtplanung, Stadt Kehl

GEORGES MULLER, ehemaliger Planungschef, Compagnie des Transports Strasbourgeois

ASS. JUR. PETER EDLINGER, Geschäftsführer, Stadtbahn Saar GmbH

DIPL.-ING. DANIEL BÜRTEL, Stabstelle Projektsteuerung, Stadtbahn Saar GmbH

Mittwoch 2. April

Anreise

Pünktlich um 7:45 Uhr trafen sich alle Teilnehmer der Exkursion am Busbahnhof in Köln. Von dort sollte es mit dem Fernbus um 8 Uhr in Richtung Kehl gehen. Die meisten Exkursionsteilnehmer nutzten die lange Fahrt, um den versäumten Schlaf der letzten Nacht nachzuholen. Auf dem Weg nach Kehl machten wir Halt in Saarbrücken und Strasbourg. Während der Fahrt fand an einer Raststätte ein Fahrerwechsel statt. Es stellte sich dann heraus, dass unsere neue Busfahrerin sehr auf das Einhalten ihrer Lenkzeit bedacht ist. Immer wieder wies sie uns darauf hin, und die Pausen an den Zwischenhalten wurden gekürzt. Als wir in Saarbrücken einfuhren, staute sich der Verkehr. Auch hier griff unsere Busfahrerin wieder zum Mikro und fragte, ob sich jemand in Saarbrücken auskennen würde. Diese Frage wurde von vielen Fahrgästen missinterpretiert – sie dachten, die Busfahrerin hätte sich tatsächlich verfahren. Jedoch wollte sie lediglich den Stau umfahren. Den-

noch darf eine solche Maßnahme als zweifelhaft angesehen werden, denn nicht jeder Weg wird auch für Busse geeignet sein. Letztendlich kamen wir mit moderaten 20 Minuten Verspätung in Kehl an. Die Stadt grenzt unmittelbar an Strasbourg, nur durch den Rhein und die deutsch-französische Staatsgrenze getrennt.



Einstieg in den Fernbus am Kölner Hauptbahnhof

Kehl

In Kehl angekommen, blieb uns ein wenig Zeit, um die Stadt zu erkunden. Für ein Städtchen mit 34.000 Einwohnern war die Fußgängerzone von erstaunlicher Größe. Um 15 Uhr fanden wir uns dann am Rathaus der Stadt Kehl ein, wo uns Frau Kora Herrmann, Leiterin der Stadtplanung, und Herr Matthias Kaufhold, Mitarbeiter im Bereich Stadtplanung, in Empfang nahmen. Zweck unseres Besuches war eine ausführliche Informationsveranstaltung zum geplanten Straßenbahnprojekt, welches die Städte Kehl und Strasbourg zukünftig verbinden soll.



Fußgängerzone Kehl

Frau Herrmann und Herr Kaufhold baten uns in einem Seminarraum Platz zu nehmen, wo sie ihren Vortrag mit dem Titel „Verlängerung der Stadtbahnlinie D Strasbourg-Kehl“ hielten. Zunächst ging Frau Herrmann auf die Ausgangssituation für das Projekt ein. Eine Straßenbahnverbindung zwischen Strasbourg und Kehl gab es schon einmal. 1898 verkehrte die erste Dampfbahnlinie zwischen Kehl und Strasbourg. Nachdem Deutschland den Ersten Weltkrieg verloren hatte und Strasbourg französisch geworden war, wurde die Straßenbahngesellschaft in die heute noch bestehende *Compagnie des Transports Strasbourgeois* (CTS) umgewandelt. Die rechtsrheinischen Strecken wurden 1923 in die Verwaltung des Landes übernommen. Ein grenzüberschreitender Straßenbahnverkehr wurde nie wieder aufgenommen. Erst 1960 beschloss der Kehler Gemeinderat, sich an der Buslinie 21 der Strasbourger CTS zu beteiligen. Fortan verbindet diese französische Buslinie die Städte Kehl und Strasbourg und endet an der Haltestelle *Kehl-Stadthalle*. Seit August 2007 verbindet die Buslinie allerdings nicht mehr die beiden Stadtzentren, sondern endet auf französischer Seite an der Straßenbahn-Endhaltestelle *Aristide Briand*.

ÖPNV – Exkursion April 2014



Frau Herrmann und Herr Kaufhold im Rathaus Kehl

Wie in anderen Städten auch durchlebte der ÖPNV in Strasbourg große Wandlungen. Der Betrieb der Tram wurde 1960 eingestellt und es fand ein vollständiger Rückbau der Infrastruktur statt. Dies wurde jedoch keine 30 Jahre später bedauert, so dass 1994 die erste Tramlinie in Strasbourg wiedereröffnet wurde.

Seit Mitte der 1990er Jahre steht die Überlegung eines grenzüberschreitenden Straßenbahnverkehrs zwischen Strasbourg und Kehl wieder im Raum. Eine im Jahr 2000 durchgeführte Machbarkeitsstudie hat Möglichkeiten gezeigt, wie die Tram den Rhein überqueren kann. 2009 unterzeichneten der Kehler Oberbürgermeister Günther Petry und der Präsident der Strasbourger Stadtgemeinschaft Jacques Bigot den Vertrag über die Finanzierung der Entwurfsplanung für die gemeinsame Tramstrecke über den Rhein.

Die Idee für eine Tramverbindung über den Rhein kommt nicht von ungefähr. 36.000 Fahrzeuge überqueren an Wochentagen täglich die so genannte Europabrücke, an Samstagen sind es gar 42.000. Verkehrszählungen und Befragungen der Pkw- und Lkw-Fahrer ergaben, dass rund 65% dieses Verkehrsaufkommens aus Verkehrsteilnehmern besteht, die sich im Ballungsraum Strasbourg-Kehl bewegen.

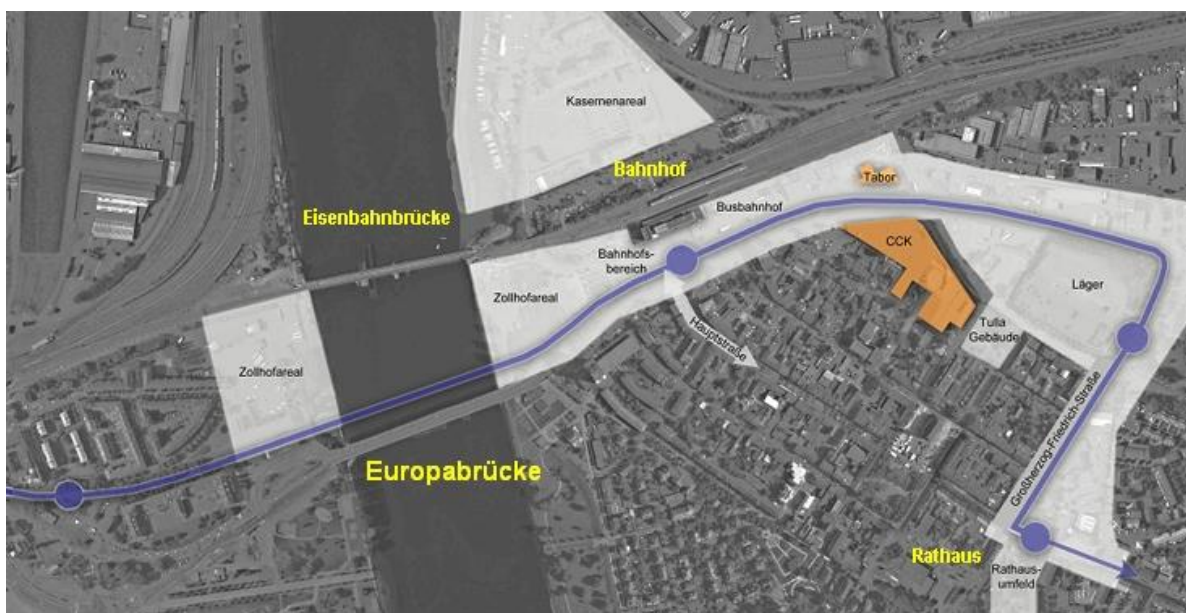
Wenn man davon ausgeht, dass der durchschnittliche Besetzungsgrad eines Pkw 1,3 Personen beträgt und 20 % der Verkehrsteilnehmer auf die Tram umsteigen würden, ergibt sich ein Potenzial von mindestens 6000 Fahrgästen täglich. Zusammen mit den 2100 Menschen, die heute schon täglich mit der Buslinie 21 den Rhein überqueren, ergibt dies ein beträchtliches Potenzial, das sich durch ein attraktives Angebot sogar noch steigern lässt. Die Tram soll künftig im 12-Minuten-Takt verkehren, ruhen soll der Betrieb nur zwischen ein Uhr nachts bis fünf Uhr morgens. Nur an Sonn- und Feiertagen wird das Angebot ausgedünnt.

Trassenführung

Von der jetzigen Endhaltestelle *Aristide Briand* soll die Tram auf die Halbinsel *Môle de la Citadelle* weitergeführt werden. Die Erschließung dieser Halbinsel geht einher mit weiteren baulichen Projekten, wie beispielsweise Stadtwohnungen und Yachthafen. Die Linie D wird auf Strasbourger Seite um die Haltestellen *Citadelle*, *Starlette* und *Port du Rhin* erweitert.

Den Rhein wird die Tram über eine eigens zu erbauende Brücke überqueren. Eine deutsch-französisch besetzte Jury entschied sich einstimmig für die Bogenbrücke des Konzerns *Bouygues*. Bei dieser Brücke handelt es sich um eine „Doppel-Bowstring-Konstruktion“. Ähnlich wie die Europa- und die nördlich davon gelegene Eisenbahnbrücke wird die Trambrücke in Mittellage durch einen Pfeiler gestützt werden.

Nach der Rheinquerung gelangt die Tram an den Kehler Bahnhof und hält im Verlauf noch einmal an der Haltestelle *Hochschule*, danach wird die Endsta-



Künftige Trassenführung der Stadtbahn in Kehl

ÖPNV – Exkursion April 2014

tion vor dem Kehler Rathaus erreicht. Bei der Planung wurde darauf geachtet, dass keinerlei Behinderungen im Verkehrsfluss durch das Einbinden der Tram in den Straßenverkehr stattfinden. Daher verkehrt die Tram zwischen *Hochschule* und dem Kehler Rathaus nur eingleisig.

Zwar steht in Strasbourg Wagenmaterial zur Verfügung, jedoch muss dieses zusätzlich zu den französischen auch den deutschen Anforderungen (technische Anforderungen, BOStrab etc.) gerecht werden. Daher wurde die Anschaffung neuer Wagen bereits ausgeschrieben.

Finanzielle Grundlagen

Bei der Finanzierung des Bauvorhabens gilt: Geteiltes Leid ist halbes Leid. Somit bezahlen jeweils beide Städte die entstehenden Kosten auf ihrer Seite. Die Kosten der Brücke teilen sich beide Städte. Für den Bau der Brücke erhalten die beiden Städte rund zwei Millionen Euro aus dem Interreg-Programm der EU. Vom Bund und dem Land Baden-Württemberg erhält die Stadt Kehl eine Förderung in Höhe von 25,2 Millionen Euro, resultierend aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Rechnerisch verbleiben somit für die Stadt rund 17,4 Millionen Euro als Eigenfinanzierungsanteil, abzüglich dem Zuschuss der EU. Trotz des Wegfalls der Buslinie 21 entsteht durch die Betriebskosten sowie die Unterhaltskosten für die Brücke zudem ein jährliches Defizit von 310.000 Euro. Dieses Defizit gedenkt die Stadt mit Hilfe eines steuerlichen Querverbundes zu decken.

Ein Großteil der Einnahmen soll aus dem Ticketvertrieb hervorgehen. Hierbei gestaltet sich die Höhe der Tarife jedoch äußerst problematisch. Denn diese sind in Deutschland und Frankreich sehr unterschiedlich. Den französischen Verkehrsunternehmen ist es durch hohe Subventionen möglich, wesentlich günstigere Tickets anzubieten.

Rundgang

Nach einer ausführlichen Fragestunde begleitete uns Herr Kaufhold zu einer kleinen Besichtigungstour. Ziel war der Ort, an dem später Strasbourg und Kehl miteinander durch die Straßenbahnbrücke verbunden werden sollen, also das Ufer des Rheins. Auf der gegenüberliegenden Seite konnte man erkennen, dass der Brückenbau schon begonnen wurde. Herr Kaufhold geht davon aus, dass auf deutscher Seite erst nach der Fußballweltmeisterschaft mit den Bauarbeiten begonnen wird. Das betroffene Areal wird zurzeit noch als Beachclub genutzt, der zur WM sicherlich die Spiele übertragen will.

Herr Kaufhold verabschiedete uns am Bahnhof, wir stiegen in die bereits erwähnte Buslinie 21 nach Strasbourg und fuhren zur Endhaltestelle *Aristide Briand*. Jeder Teilnehmer der Exkursion erhielt zwei 24-Stunden-Tickets, die vor und nach jeder Fahrt entwertet werden mussten. Ein Prinzip, dass man sonst nur aus U-Bahnen großer Städte wie London oder New York kennt. Nach einer Fahrt, die uns einmal quer durch die Stadt und vorbei am historischen Zentrum führte, gelangten wir an unser Hotel. Dort bezogen wir jeweils zu dritt unsere Zimmer. Der Rest des Abends stand zur freien Verfügung.

Donnerstag, 3. April

Strasbourg

An jenem Morgen nahm uns nach dem Frühstück Herr Georges Muller vor unserem Hotel in Empfang. Georges Muller war circa 20 Jahre lang Planungschef bei der *Compagnie des Transports Strasbourgeois* (CTS) und kennt sich daher bestens mit dem öffentlichen Verkehrssystem in Strasbourg aus. Anfängliche Befürchtungen, dass wir einem französisch-sprachigen Vortrag lauschen müssen,

wurden schnell ausgeräumt, als Herr Muller uns in tadellosem Deutsch begrüßte. Herr Muller war gekommen, um zusammen mit uns das Strasbourger Tramnetz zu besichtigen und uns unterwegs alle Fragen dazu zu beantworten. Er warnte uns jedoch, dass ein Tag nicht ausreichen würde, um alles zu besichtigen – dafür sei das System in Strasbourg bereits zu schnell und groß gewachsen.

ÖPNV – Exkursion April 2014

In Strasbourg leben rund 280.000 Menschen im Stadtbereich, in der Agglomeration sind es 640.000 Menschen. Die Stadt ist nicht nur bekannt für ihre zahlreichen europäischen Einrichtungen wie den Europarat, das Europaparlament und den europäischen Gerichtshof, sondern inzwischen eben auch für ihr öffentliches Verkehrssystem. Unsere Besichtigungstour begannen wir an der Endhaltestelle *Po-teries*, die sich fußläufig von unserem Hotel entfernt befand.



Eurotram Strasbourg

Zunächst berichtete Herr Muller uns von dem Niedergang der Straßenbahn in Strasbourg. Ab 1930 verzeichnete die Straßenbahn sinkende Fahrgastzahlen. Gründe hierfür waren die Einführung von Buslinien und der zunehmende Individualverkehr. Nach Ende des Krieges fehlten der Stadt zudem die finanziellen Mittel, um die notwendigen Modernisierungen durchzuführen. All diese Faktoren führten zu der Entscheidung, den gesamten Straßenbahnbetrieb in Strasbourg einzustellen. Stattdessen stellte fortan der Dieselbus das einzige Nahverkehrsmittel in der Stadt dar. Wir stiegen aus an der Haltestelle Jean Jaurès, und wechselten dort von Linie D in die Linie C, wo Herr Muller seine Erläuterungen fortsetzte. Auf die Frage, warum wir trotz des Niedergangs der Straßenbahn jetzt doch wieder in einer sitzen, informierte uns Herr Muller über die Renaissance der Stadtbahnen in 1990er Jahren.

Mit fortschreitender Motorisierung und dem Einstellen des Straßenbahnverkehrs sank die Reisegeschwindigkeit in der Stadt sehr schnell auf 10-15 km/h. Die Stadt versank damit im Verkehrschaos. Bereits 1970 kamen erste Diskussionen zur Wiedereinführung des Trambetriebs auf. Man sah in der Straßenbahn eine Möglichkeit die Stadt lebensfähiger und attraktiver zu gestalten. Ähnliche Ansätze wurden auch in Grenoble verfolgt. Es dauerte aber noch bis 1994, ehe die erste Strecke in Betrieb ging.

Wir gelangten an die Haltestelle *République*. Dort stiegen wir in die Linie B ein, um zur Endhaltestelle *Hoenheim* zu fahren. Während der Fahrt berichtete Herr Muller von den eigens entworfenen Fahrzeugen. Zielvorgabe bei der Gestaltung der Fahrzeuge war neben der vollständigen Niederflrigkeit ein individuelles Design. In Zusammenarbeit zwischen einem italienischen Unternehmen und der CTS entstand die *Eurotram*, die mit ihrem unverwechselbaren Design bis heute das Stadtbild prägt. Das italienische Unternehmen meldete jedoch nach der Auslieferung der ersten Fahrzeuge Konkurs an, weitere Fahrzeuge wurden daher in einer Kooperation zwischen einem englischen und einem kanadischen Unternehmen gebaut. Den Fahrzeugen liegt ein Aluminiumskelett zugrunde. Die Fronten werden mit einer Art Klettverschluss an diesem angebracht. Somit können die einzelnen Teile bei Beschädigungen leicht ausgetauscht werden. Auf der Linie A verkehren mit 43 m die längsten Züge in Strasbourg. In Frankreich liegt die maximal zulässige Länge bei etwa 60 m. Herr Muller schob jedoch ein, dass es sich hierbei bloß um eine Empfehlung handele.

Als wir an der Endhaltestelle *Hoenheim* ankamen, machte Herr Muller uns sofort auf die Architektur aufmerksam. Entworfen wurde die Haltestelle von Zaha Hadid, einer aus dem Irak stammenden Architektin. Herr Muller erklärte, dass wenn Kunst in solche Bauten eingebunden werde, der Staat diese besonders bezuschusse. Er merkte außerdem an, dass die Haltestellen in Strasbourg nachts dermaßen beleuchtet seien, dass man sie sogar vom Flugzeug aus sehen könne.



Ticketentwertung vor und nach der Fahrt

ÖPNV – Exkursion April 2014

Von *Hoenheim* fahren wir zurück bis zur Haltestelle *Gare*. Auf der Fahrt dorthin erklärte uns Herr Muller, dass in Strasbourg der motorisierte Individualverkehr gegenüber dem ÖPNV benachteiligt wird. Der ÖPNV wird somit in seiner Attraktivität gesteigert, so dass immer mehr Einwohner auf ihr Auto verzichten und in die Straßenbahn einsteigen. So fährt die Tram meist auf ihrer eigenen Trasse, die sich nur an Kreuzungen den Verkehrsraum mit den Autos teilt. Zusätzlich beschleunigt man die Straßenbahn durch Signalisierungsmaßnahmen: Fordert eine Straßenbahn eine Freigabezeit an, wird diese unverzüglich gewährt. Ziel war und ist es immer noch, den Autoverkehr stark zu reduzieren. Vor der Einführung der Straßenbahn lag der ÖPNV-Anteil in Strasbourg bei ca. 9 %, nach Einführung der Tram wuchs er auf etwa 30 % an. Die Erschließung der Innenstadt mit der Straßenbahn gab Anlass, diese für den gesamten Durchgangsverkehr zu sperren. Der zentrale *Place Kléber*, der zuvor von 50.000 Fahrzeugen pro Tag frequentiert wurde, konnte zur Fußgängerzone umgebaut werden. Die Parkmöglichkeiten im Stadtzentrum wurden erheblich reduziert, dafür wurden aber Park-and-Ride Parkplätze an den Endhaltestellen der Straßenbahn eingerichtet.



Zentraler Verknüpfungspunkt *Homme de Fer*

An der Haltestelle *Gare* angekommen, stiegen wir erneut in die Linie B, um zurück zur Haltestelle *République* zu fahren, in deren Nähe wir in einer Art Kantine der gehobenen Art gemeinsam zu Mittag aßen. Die Rechnung ging dankenswerterweise auf den Lehrstuhl. Nach dem Essen und einer weiteren Stunde Vortrag und Gespräch in einem Seminarraum verabschiedeten wir uns von Herrn Muller und machten uns auf den Weg zum Strاسبouger Bahnhof. Dieser besticht durch eine beein-

druckende Architektur. Das ursprüngliche Empfangsgebäude des Bahnhofes steht unter Denkmalschutz. Im Zuge des Anschlusses an den TGV-Verkehr wurde der Bahnhof 2006 jedoch in ungewöhnlicher Weise umgebaut: Mit einer vor das Empfangsgebäude gesetzten Glaswand, die oben gewölbt ist und an die Fassade des Gebäudes anschließt, wurde ein neuer Vorraum geschaffen. Somit wird heutzutage das ursprüngliche Bahnhofsgebäude von einer Glaskuppel umgeben.



Glas-Vorbau und Fassade des Bahnhofs

Direkt vor dem Bahnhofsgebäude beginnt die Linie G. Bei dieser Linie handelt es sich jedoch – trotz ihrer Bezeichnung mit einem Buchstaben (die Buslinien haben Nummern) – nicht um eine Straßenbahn, sondern um eine Buslinie auf Eigentrasse, so dass ein schnelles Vorankommen gewährleistet ist. Der Ticketkauf beim Fahrer ist, ebenso wie bei den Straßenbahnen, nicht möglich, was ebenfalls zur Beschleunigung beitragen soll. Auch die Optik der Fahrzeuge ist der Straßenbahn nachempfunden, indem beispielsweise die Räder der Busse verkleidet sind. Der Bus fährt von der Haltestelle *Gare* bis zur Haltestelle *Espace Européen de l'Entreprise*. Wir fahren die gesamte Strecke einmal auf und ab.



Eigenständige Bustrasse für die Linie G

ÖPNV – Exkursion April 2014

Nachdem wir wieder am Bahnhof ankamen, standen uns einige Stunden zur freien Verfügung. Diese nutzten wir, um die Stadt individuell zu erkunden. Einige konzentrierten sich aufs Shoppen, andere auf die Sehenswürdigkeiten, und die besonders Strebsamen fuhren weitere Linienwege von Bus und Tram ab. Abends trafen wir uns zum gemeinsamen Abendessen in der Altstadt in Strasbourg. Wir kehrten in ein uriges Restaurant ein, wo wir als stilechtes regionales Produkt Flammkuchen aßen.



Die Exkursionsgruppe macht die Altstadt unsicher

Freitag, 4. April Saarbrücken

Um 7:30 Uhr Aufstehen und um 8:30 Abfahrt mit dem Fernbus nach Saarbrücken – so lautete der Fahrplan für diesen Morgen. Der Busbahnhof am *Place de l'Étoile* war zwar von seiner Form her erkennbar, ließ aber jegliche Fahrgastinformationen vermissen. Daher waren wir froh, als wir den Bus zur Abfahrtszeit tatsächlich einfahren sahen. Um 10:10 Uhr kamen wir pünktlich in Saarbrücken an. Der Busbahnhof dort war eine seltsame Kombination aus Haltestelle und hoch frequentiertem Pkw-Parkplatz. Kurzum, es war chaotisch. Zumindest hatte der Busbahnhof aber den Vorteil, dass er nur wenige Meter von unserem nächsten Ziel entfernt lag, nämlich der *Stadtbahn Saar GmbH*.

Herr Edlinger, Geschäftsführer der Stadtbahn Saar GmbH, nahm uns in einem großen Konferenzraum (4 Leinwände!) in Empfang. Dort stand schon ein wirklich großzügiges zweites Frühstück für uns bereit. Während wir aßen, gab uns Herr Edlinger einen kurzen Überblick über das Unternehmen und reichte dann das Wort weiter an Herrn Bürtel, den Projektleiter zum Weiterbau der Saarbahn-Strecke. Bei der Saarbahn handelt es sich um ein Regionalstadtbahn-System mit (nur) einer Linie, die weit über die Stadtgrenzen von Saarbrücken hinaus reicht. Vorbild ist das Karlsruher Modell, bei dem die Bahnen mit Zweisystemtechnik ausgestattet sind und sowohl nach Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) als auch nach straßenbahntechnischem Regelwerk (BOStrab) verkehren können. Im Süden

führt die Saarbahn in das französische Städtchen Sarreguemines. In den Außenbereichen nutzt die Saarbahn teilweise Eisenbahn-Infrastruktur der Deutschen Bahn, während sie innerhalb der Stadt im Straßenraum verkehrt.



Vortrag von Herrn Edlinger

In seinem Vortrag bezog sich Herr Bürtel auf die Neubaustrecke zwischen *Heusweiler Markt* und *Lebach/Jabach*. Um vermehrt Pendlerströme von der Straße auf die Schiene zu ziehen, wurde die Saarbahn sukzessive erweitert, und nun steht diese Erweiterung am nördlichen Ende der Saarbahn-Strecke unmittelbar vor der Fertigstellung. Herr Bürtel stellte uns die Besonderheiten und Schwierigkeiten des Ausbaus dar.

ÖPNV – Exkursion April 2014



Die Saarbahn im Einsatz

Entlang des Abschnitts, der eigentlich schon bis 1965 befahren und dann aber zurückgebaut wurde, befinden sich einige anspruchsvolle Erd- und Brückenbauwerke. Diese mussten vorab entsprechend den gültigen Vorschriften hinsichtlich der ausreichenden Tragfähigkeit geprüft werden. Als besondere Herausforderung galten die Sanierungsarbeiten im knapp 500 m langen *Spitzeichtunnel*. Der Tunnel wurde von 1909 bis 1911 erbaut. Die Sanierungsarbeiten beinhalteten Ausbrucharbeiten der alten Tunnelschale, Sicherungsarbeiten sowie die Errichtung der neuen Außenschale des Tunnels. Der Tunnel ist mit ca. 6,3 Millionen Euro das teuerste Einzelbauwerk auf der gesamten Strecke von Sarreguemines nach Lebach.

Das zweite besonders aufwändige Sanierungsprojekt war das *Eiweiler Viadukt*. Das Eiweiler Viadukt ist eine 120 Meter lange, denkmalgeschützte Talbrücke. Während des Zweiten Weltkrieges wurde sie beschädigt und 1947 als Provisorium wieder aufgebaut. Die Brücke wurde unter Vorgaben der Landesdenkmalbehörde saniert und erstrahlt nun im neuen Glanz.



Das Eiweiler Viadukt

Nachdem uns Herr Bürtel einen ausführlichen Einblick in die Bauarbeiten entlang der Strecke gegeben hat, lud er uns ein diese mit ihm zu besichtigen. In einem eigens für uns bereitgestellten Bus ließen wir uns zu den einzelnen Projekten auf der Neubaustrasse fahren. So erreichten wir auf unserer Ex-

kursion auch noch ländliche Winkel des Saarlandes. Bezüglich der großflächigen Außenwerbung mit Fensterbeklebung scheint man in Saarbrücken schmerzfrei zu sein. Nicht nur unser Bus, sondern die meisten anderen Busse und Straßenbahnen, an denen wir vorbeikamen, waren vollständig beklebt.



Ein Bus nur für uns

Im Bereich des inzwischen fertig sanierten Viaduktes begannen wir einen längeren Spaziergang. Da dort noch keine Züge verkehren, durften wir den Bahnkörper betreten und ein Stück auf dem Viadukt gehen. Nachdem wir wieder alle im Bus waren, fuhren wir zum Spitzeichtunnel. Auch hier waren die Sanierungsarbeiten bereits abgeschlossen, sodass wir direkt in den Tunnel gehen konnten – für uns alle ein außergewöhnliches Erlebnis! Am Ende unserer Besichtigung fuhren wir zur späteren Endhaltestelle in Lebach, wo es eine Verknüpfung mit dem Regionalbahnverkehr geben wird.



Auf dem (Saar-)Lande

Herr Bürtel begleitete uns mit dem Sonderbus noch zum Hauptbahnhof in Saarbrücken, von wo aus wir unsere Heimreise antraten. Herr Groneck und Herr Albrecht besorgten Quer-durchs-Land-Tickets und mit Umsteigen in Trier, Koblenz und Köln erreichten wir in den späten Abendstunden wieder Wuppertal.