

KLAUS BEHRINGER

PLÄDOYER FÜR EINE SAARLÄNDISCHE S-BAHN

Teil 3.1¹⁾

Eine Stadtbahn für Saarbrücken

Das Thema S-Bahn im Saarland habe nicht ich aufgebracht, es ist 20 Jahre alt. Daß der sog. Individualverkehr in den zwangsläufigen motorischen Kollaps steuert, wußte man schon Ende der 60er Jahre, und es mutet beklemmend an, heute die richtigen Einsichten in alten Gutachten, Ausschußpapieren und vor allem: Glanzbroschüren der Propagandaabteilungen von Stadt & Land nachzulesen.

Alles verdrängt & vergessen. So heißt es z.B. 1972 in der Repräsentationsschrift »Saarbrücken, heute für morgen«:

»Die Großstadt war einst ein starker Anziehungspunkt für die Bevölkerung. Breite Geschäftstraßen mit eleganten Auslagen luden zu einem geruhsamen Schaufensterbummel ein. Im Straßencafé erfreute man sich bei Kuchen und Mokka am Auf und Ab des Publikums. Spaziergänge über Promenaden und Alleen oder eine Ruhepause auf einer Bank in den Grünanlagen brachten frische Luft und Entspannung. Theater, Kinos, Museen, Gaststätten boten Zerstreuung und Information.

Wie ist das heute?

Man kurvt mit dem Auto durch Neben- und Einbahnstraßen, um nach langem Suchen endlich weit ab vom Ziel einen Parkplatz zu finden. Wie der Nichtautofahrer eilt man dann über Ampeln und Zebrastreifen oder unter Lebensgefahr zwischen rasenden Fahrzeugen durch, bei Regenwetter bespritzt und verschmutzt, durch schädliche Abgase zu hastigem Einkauf, um so schnell wie möglich und ohne im Berufsverkehr endgültig stecken zu bleiben, die Stadt wieder zu verlassen. Die Grünanlagen verschwinden, das stille Genießen ist der Hetze zum Opfer gefallen. Trotz allen Geldaufwandes können die Straßen nicht endlos verbreitert und die Parkflächen nicht mehr geschaffen werden, um die restlose Verstopfung unserer Städte zu verhindern.

Gehört es wirklich zum technischen Fortschritt, daß das Leben in der städtischen Gemeinschaft für den Menschen immer unerträglicher wird?

Tatsächlich scheint alles seit Jahrzehnten dazuzugehören, was jeder sieht, hört & riecht, der noch mit unverstopften Sinnesorganen durch die Stadt geht - ich brauchs wohl nicht näher auszuführen. Der »Beirat für Wirtschafts- und Strukturfragen beim Ministerpräsidenten des Saarlandes« mußte schon 1973 erklären:

»In der Vergangenheit ist nicht nur der Anteil des Öffentlichen Personennahverkehrs an dem insgesamt kräftig steigenden Personennahverkehr rückläufig gewesen, sondern es ist sogar die absolute Zahl der Beförderungsfälle ständig gesunken. Für das Saarland wird im Gutachten zum Generalverkehrsplan ein weiterer absoluter Rückgang der Beförderungsfälle bis zum Jahre 1985 in Höhe von 6% beim Busverkehr und von 20% beim Schienenverkehr prognostiziert. Diese rückläufige Entwicklung würde eine Steigerung des Individualverkehrs bewirken, die die Steigerungsrate des gesamten Personennahverkehrs noch weit übertreffen müßte. Dieser Trend darf nicht zur Grundlage der öffentlichen Planungen gemacht werden; es müssen vielmehr alle Mittel eingesetzt werden, um diesen Trend zu brechen und umzukehren. Der organisatorische Verbund aller Verkehrsträger ist eines der Mittel dazu. Er erhöht die Attraktivität des Öffentlichen Personennahverkehrs, indem er die angebotenen Verkehrsleistungen übersichtlicher macht, Schwierigkeiten beim Übergang verringert und die Fahrpreisgestaltung vereinfacht.«

Der Stadtführer 1971 spricht von S-Bahn-Plänen, und 1969 schon erläutert Dr. Richard Berg, Vizepräsident der BD Saarbrücken, vor der Dt. Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft sein S-Bahn-Modell für den Ballungsraum Saar.

Die S-Bahn könnte schon 15 Jahre fahren.

Wir haben sie nicht bekommen und die Entwicklung verschlafen. Andere Städte haben die Zeit genutzt und einen attraktiven Nahverkehr geschaffen, hier aber haben die Politiker weiter aufs Auto gesetzt und allenfalls die Symptome der folgenden Stadtzerstörung übertüncht.

Die miserablen Verkehrsverhältnisse sind heute die gleichen wie 1970, und die Fremden, die nach Saarbrücken kommen, tröstet es nur wenig, wenn sie in den städtischen PR-Heftchen immer wieder lesen dürfen, bald werde es besser. Jetzt nur noch die Westspange und die Ostspange und die Nordtangente... Alles Prothesen für eine todkranke Infrastruktur. Man schämt sich ein wenig, weil Blechlawinen und bläuliche Abgasschwaden nicht mehr zum Bild einer modernen, menschengerechten Stadt passen wollen, macht aber deswegen noch keine bessere Verwaltung. Lang ehe das Recyclingpapier vergilbt ist, auf das die SPD Saarbrücken ihre verkehrspolitischen Grundsatzklärungen drucken läßt, hat sie deren fortschrittlichere Aspekte bereits mehrfach verraten. Da kann Lafontaines Fortschritt-90-Gruppe noch so laut die ökologische Umorientierung des Verkehrswesens verlangen, bis zur sog. kommunalen Ebene, bis auf diese platte Form herunter dringen ihre Forderungen nicht; wir werden froh sein müssen, wenn Jo Leinen zugibt, davon gehört zu haben.

Aber zurück zur Geschichte. Der Öffentliche Personennahverkehr hat seither viele Rückschläge erlebt, Fahrpläne magerten ab, Strecken vermoderten, der Anteil öffentlicher Transporte sank fortwährend. Erst sehr spät, nämlich 1986 und 1989, erschienen zwei flauere Hoffnungsschimmer:

- 1986 entstand die Verkehrsgemeinschaft Saar (VGS) als Arbeitsgemeinschaft aller saarländischen öffentlichen Verkehrsträger; sie soll, einbezogen in ein Modellprojekt des Bundesverkehrsministers, das ÖPNV-Angebot im Saarland koordiniert verbessern (Fahrplanabstimmung, Tarifverbund).
- 1989 führte die DB nach langen Verhandlungen mit der Landesregierung die City-Bahn-Saar mit Taktverkehr auf 4 Hauptstrecken und 25% mehr Zügen als bisher ein.

Die Verhandlungen der VGS-Unternehmen gestalten sich äußerst schwierig, man hat erst für einige Ortschaften (Quierschied, Sulzbach-Neuweiler, Universität) Fahrpläne erstellt, und bei diesem Arbeitstempo wird es noch einige Jahre bis zu einem Tarifverbund dauern, der nicht nur so tut, sondern auch einer ist. Die Autofahrer können in ihren Wagen recht gut darauf warten. Zu den Nachteilen der City-Bahn komme ich weiter unten.

Die verschiedenen Formen des Personennahverkehrs auf der Schiene

Auf dem Land treffen wir am häufigsten den konventionellen **Bahn-Nahverkehr** an (neuerdings auch **Regionalbahn** genannt), mit alten Schienenbussen (Bauart 797/798/998) aus den 50ern oder neuen Dieseltriebwagen (628/928); mit lokbespannten elektrischen oder Diesel-Pendelzügen, »Silberwagen«. Typische Strecken im Saarland sind z.B. Homburg-Reinheim (Dieseltraktion) oder Völklingen-Überherrn

(elektrisch). Die Fahrzeuge halten an jeder Station, mit Ausnahme vielleicht derer, zu denen die Siedlung fehlt (etwa: Neuhaus an der Fischbachtalstrecke). Die Triebwagen fahren untermotorisiert, daher langsam, es gibt keinen Taktverkehr, sondern nur sporadische Bedienung (z.B. auf der Strecke Dillingen-Niedaltdorf keine Züge zwischen 8 und 12 und keine zwischen 20 und 5 Uhr und keine am Wochenende. Schüler- und Güterverkehr stellen die letzten Aktivposten des hochdefizitären »bedarfsgerechten Angebots«.

In weniger stark verdichteten Ballungsräumen oder für Zubringerdienste bietet die DB mancherorts die **City-Bahn** an, eine Art aufgebesserten Nahverkehr im Stunden- oder Halbstundentakt mit renovierten lokbespannten Wendezügen (z.B. Köln-Gummersbach (Diesel), Großraum Hannover (elektrisch), im Saarland: Saarhölzbach - Saarbrücken - Homburg, Saarbrücken - Türkismühle und Neunkirchen - Homburg (elektrisch)). Die Züge bieten mehr Komfort als Nahverkehr und S-Bahn. Erfahrungen lehren: Bei Umstellung einer Strecke auf City-Bahn bleiben Lage und Zustand der Bahnhöfe weitgehend unverändert. Die Zuganschlüsse werden jedoch aufeinander abgestimmt.

Ausschließlich mit elektrischer Traktion fährt die **S-Bahn**, die ja hauptsächlich die hochverdichteten Kerne von Großstadttagglomerationen versorgt. Hier verwendet die DB überwiegend Zugkompositionen geschlossener Bauart, sog. Triebzüge, mit mehreren Motoren und mehreren angetriebenen Achsen. Das ermöglicht hohe Beschleunigungen und kurze Halte (30 Sekunden). In weit ausgedehnten Ballungsräumen setzt die DB auch lokbespannte Pendelzüge als S-Bahn ein (z.B. auf der 82 km langen Linie S8 Mönchengladbach-Düsseldorf-Hagen), so daß die Übergänge zur City-Bahn fließen. Gemeinsam sind den S-Bahnen - wie ihren unterirdischen Varianten, den U-Bahnen - Niederflurwagen mit breiten Türen zum schnellen Ein- und Aussteigen. Die Haltestellen liegen dichter als bei der City-Bahn, in den Zentren in ca. 500 m bis 1 km, außerhalb in 2 bis 3 km Abstand. Elektronische Überwachung und Regelung erlauben äußerst schnelle Zugfolge - in Berlin hatte man bereits in den 30er Jahren Taktzeiten von 90 Sekunden erreicht! Eine 2-gleisige Bahn kann bei dieser Zugfolge je Stunde und Richtung 50 000 Passagiere befördern (Die gleiche Transportleistung erbringt eine 300 m breite Straße mit 40 Fahrspuren. Die Stadtautobahn in Saarbrücken bewältigt derzeit maximal 90 000 Fahrzeuge - pro Tag!)

Die **Straßenbahn**, die klassische »Elektrische«, verkehrt im allgemeinen nicht auf eigener Trasse, sondern auf in den Straßenbelag eingepflasterten Schienen. Ihre Spurbreite entspricht nicht immer der 1435-mm-Normalspur; meistens wird sie mit Gleichspannung zwischen 500 und 1000 Volt gespeist. Bei ihren üblicherweise sehr kurzen Haltestellenabständen von einigen 100 m versorgt sie zwar die Innenstädte sehr gut, sie bleibt aber auch ein ziemlich langsames Verkehrsmittel, selbst wenn man sie bei Ampel- und Vorfahrtsregelungen bevorzugt.

Die meisten Städte haben ihre Straßenbahn in den 60er oder 70er Jahren abgeschafft und bereuen das bereits, zumal es anderen in der Zwischenzeit gelungen ist, ihre Tram in Richtung **Stadtbahn** zu modernisieren. Die Wagen sind größer, breiter, komfortabler geworden, man hat ihnen das Rattern und Quietschen abgewöhnt, die Normalspur aber beibehalten. Die Haltestellenabstände sind etwas gewachsen und die Trasse führt nun, wo Platz ist, abseits der Straße und vermeidet auf diese Weise Konflikte mit dem KFZ-Verkehr. Neben Stadtbahnfahrzeugen mit der elektrischen Ausrüstung der Straßenbahnen gibt es auch Mehrsystemwagen, die zusätzlich z.B. mit DB-Wechselspannung 15 kV fahren können. Bei der Stadtbahn handelt es sich also um eine moderne Kreuzung von Straßen- und S-Bahn.

S-Bahnen, U-Bahnen und Stadtbahnen faßt man unter dem Begriff **Stadtschnellbahn** zusammen.

Ballungsraum Saar - zu klein für ein S-Bahn-Netz?

Wir kommen zur Utopie, also zu den Hirngespinnsten. Ab und an hört man das Argument, das Verkehrsaufkommen in der Saar-Agglomeration sei zu gering für eine echte S-Bahn, das Schienennetz zu dünn. Überhaupt sei alles viel zu teuer. Andererseits sind sogar CDU-Stadträten bei einem Besuch der wieder partnerschaftlichen Stadt Nantes die Augen angesichts ihrer neuen Stadtbahn aufgegangen. (Nantes hatte ähnlich wie Saarbrücken um 1960 seine Straßenbahn völlig eliminiert, aber 1978-1984 eine neue, 13 km lange Stadtbahnlinie gebaut, auf der moderne Züge kostendeckend fahren.)

Ist der Ballungsraum Saar bei seiner Größe und Struktur überhaupt für eine Stadtschnellbahn geeignet?

Stadtschnellbahnen, schnell und umweltfreundlich für starken Personenverkehr, sind typische Verkehrsmittel für Großstadt-agglomerationen. Nach internationaler Definition liegen innerhalb der BRD 10 Ballungsräume: diese haben also mindestens 500 000 Einwohner und eine Bevölkerungsdichte von über 1000/km²

Ballungsraum Name	Einwohner (Mio.)	Wichtigste Städte (Kürzel)
Rhein-Ruhr	10,5	K, D, E, Do, Bn, Mg, W usw.
Rhein-Main	2,5	F, Of, Mz, Wi, Da, Hu
Stuttgart	2,1	S, Hn, Tü, Rt
Hamburg	2,0	Hh
München	1,6	M
Rhein-Neckar	1,1	Ma, Lh, Hd
Nürnberg	0,8	N, FÜ, Er
Hannover	0,7	H
Bremen	0,7	Hb
Saar	0,7	Sb, Vk, Nk, Sls

Faßt man das Einwohnerdichtekriterium nicht so streng, kann man folgende Gemeinden im Saarland zur Verstäderten Zone rechnen (in Klammern randliegende Kommunen):

Stadtverband Saarbrücken: Saarbrücken, Völklingen, Püttlingen, Großrosseln, Heusweiler, Riegelsberg, Sulzbach, Quierschied, Friedrichsthal, Kleinblittersdorf.

Kreis Saarlouis: Saarlouis, Dillingen, Schwalbach, Bous, Wadgassen, (Überherrn), (Saarwellingen),

Kreis Neunkirchen: Neunkirchen, Merchweiler, Illingen, Spiesen-Elversberg, (Ottweiler),

Saarpfalkreis: St.Ingbert, Bexbach, (Kirkel), (Homburg) (Beckingen), (Merzig), (St.Wendel), (Zweibrücken).

Wenn sich die Grenzen nach Frankreich in den nächsten Jahren öffnen, wird das ebenfalls verstäderte ostlothringische Kohlenrevier zum Saar-Ballungsraum hinzuzurechnen sein; das mit Saarbrücken fast zusammengewachsene Industriedreieck Forbach - Creutzwald - St.Avold und die Stadt Saargemünd bringen noch einmal rund 200 000 Einwohner ein, so daß man von einem Verdichtungsraum von ca. 1 Million Einwohnern und einer Bevölkerungsdichte von knapp unter 1000/km² ausgehen muß. In der BRD-Liste wäre das Rang 7.

Wo gibt es Stadtschnellbahnen?

Von den 10 BRD-Agglomerationen besitzen 7 Stadtschnellbahnen, und zwar:

Ballungsraum Name	Einwohner (Mio.)	City-Bahn	Stadtschnellbahnen		Straßenbahn	
			U-Bahn	S-Bahn	Stadtbahn	
Hamburg	2,0	X	X	X		
München	1,6		X	X		X
Rhein-Ruhr	10,5	X ¹⁾		X	X ⁴⁾	X ²⁾
Rhein-Main	2,5		X	X	X	X
Stuttgart	2,1		X	X	X	X
Nürnberg	0,8		X	X		X
Hannover	0,7	X			X	X

Von den dreien ohne Schnellbahn betreiben zwei wenigstens ausgedehnte Straßenbahnnetze:

Bremen	0,7					X
Rhein-Neckar	1,1					X ³⁾
Saar ⁵⁾	1,0	X				

Es gibt sogar noch eine kleinere Agglomeration, die sich eine Stadtbahn leistet, nämlich

Karlsruhe	0,3				X	X
-----------	-----	--	--	--	---	---

[Fußnoten in der Tabelle: 1) nur Köln-Gummersbach; 2) Düsseldorf, Köln, Essen, Bonn, Krefeld, Bochum-Gelsenkirchen, Dortmund, Duisburg; 3) Mannheim, Ludwigshafen, Heidelberg; 4) Bochum-Gelsenkirchen, Bonn, Dortmund, Düsseldorf, Duisburg, Essen, Mülheim, Wuppertal; 5) mit französischem Teil].

Die Saar-Region ist die einzige, die weder über eine Stadtschnellbahn noch über eine Straßenbahn verfügt. Macht man sich diesen Nachteil im Vergleich zu anderen Städten klar, ist die Autoflut schon leichter zu verstehen. Zahl und Verteilung der Einwohner verlangen eine angemessene Infrastruktur. Die erbärmliche Qualität unserer saarländischen (Nur-Auto-) Mobilität, ein großer Teil der Stadtverwüstung und Umweltzerstörung folgen unmittelbar aus diesem - fast unbewußten - Mangel und lassen sich kaum bekämpfen, wenn wir keine leistungsfähige Stadtschnellbahn bauen.

Noch ein paar Gründe? Bitte:

Tatsächlich haben wir im Großraum Saarbrücken bereits seit der Pionierzeit der Schwerindustrie ein sehr dichtes Schienennetz. Die DB bringt erheblichen Teil der 64 000 Pendler täglich in die Innenstadt von Saarbrücken; aus 8 Richtungen treffen zwischen 6 und 8 Uhr morgens 27 Nahverkehrs- und 8 Eilzüge im Hauptbahnhof ein. Wir haben eine City-Bahn. Die Stadt verfügt über ein erst im letzten Jahr neu geknüpftes Busliniennetz. Was könnte eine Schnellbahn zusätzlich leisten?

Die Mängel der bisherigen Systeme liegen auf der Hand.

Mängel der City-Bahn

1. Die City-Bahn verbindet immerhin die größeren saarländischen Bahnhöfe tagsüber im 20-Minuten-Takt. 25% mehr Züge brachten 1% mehr Fahrgäste. Das klingt deprimierend, aber die DB ist froh, daß der jahrzehntelange chronische Fahrgastenschwund überhaupt gestoppt werden konnte und hofft auf die Zugkraft der neuen City-Bahn-Wagen und des rollenden »Lyonerlädche/Kaffeeküch«-Angebots (Bistrowagen) ab Sommer 1990. Ob das den geplanten Zuwachs von 8% bringt? Es gibt spezifische »Altlasten«:

Bahnhöfe und Haltepunkte treffen wir noch an den gleichen Stellen an wie zu Kaiser Willems Zeiten, obwohl Umwälzungen der Sozial- und

Siedlungsstrukturen (dabei denke ich nicht nur an die beiden Weltkriege) ihre Akzeptanz inzwischen vermindert haben. Mit anderen Worten: Die Bahnhöfe liegen oft weit abseits der Siedlungskerne, z.B. SB-Burbach, SB-Dudweiler, IGB-Rentrisch.

Ein Beispiel: Der Bahnhof Burbach (- bald 150 Jahre alt) diente primär dem Umschlag von Gütern. Außerdem mußte er bei jedem Schichtwechsel einige Hundert Arbeiter durchschleusen zum 50 m entfernten Haupteingang des Stahlwerks (heute Industri ruine). Er ist so breit, daß man vom Ausgang gar nicht auf die andere Seite der Gleisanlagen gelangt, wo heute die Wohnviertel liegen. Die nächste Brücke über die Gleise: 700 m Umweg. Das eigentliche Zentrum von Burbach, der Burbacher Markt 1 km weiter westlich am Schienenstrang hat keinen eigenen Haltepunkt. Wer geht heute den Kilometer gern zu Fuß, an der in jeder Hinsicht widerwärtigen B 51 entlang?

2. Die Umstellung auf City-Bahn brachte einigen Bahnhöfen Nachteile, z.B. Bildstock, wo - besonders abends - nicht mehr so viele Züge halten wie vorher.

3. Ein Fortschritt: Die Strecke Saarbrücken-Saargemünd (KBS2) 639) wird morgens und nachmittags im Halbstundentakt befahren. Aber leider hat die Bahndirektion versäumt, sie mit der City-Bahn durchzubinden. Man könnte die Züge von Saargemünd über Saarbrücken nach Merzig, St. Wendel und Homburg führen, so daß das Umsteigen entfällt.

4. Die Zustimmung der DB zur City-Bahn erkaufte sich das Land, indem es auf die Bestandsgarantie für alle anderen Strecken verzichtete. Auf der Liquidationsliste stehen KBS 634 Völklingen - Überherrn und 686 Homburg - Reinheim³). Auch 645 Saarbrücken/Neunkirchen - Wemmetweiler - Lebach und 633 Dillingen-Niedaltdorf sind stilllegungsgefährdet. Es ist aber sinnvoll, diese Strecken zu erhalten, ja mehr: sie mit verbessertem Angebot ins City-Bahn-Netz aufzunehmen.

Wenn die Zweige verdorren, verdorrt auch der Baum. Die Auffassung von DB und Verkehrsministerium, nur ein Hauptstreckennetz sei rentabel, bleibt ein gefährlicher Irrtum und die jahrzehntelange Stilllegungspraxis blindwütige Puscherei. Amputierte Zubringerstrecken zur City-Bahn sollten daher reaktiviert werden, zum Beispiel Zweibrücken-Homburg (KBS 6854)) und die Köllertalstrecke Lebach-Völklingen, KBS 635. (Diese gibt ein Vorzeigebeispiel ab für vertrottelte Verkehrspolitik und mutwillige Zerstörung von Infrastrukturen, für die eine ganze Riege von Kommunalpolitikern mit dem Goldenen Auspufftopf ausgezeichnet werden sollte. Die Stadt Püttlingen⁵) hat schon Erfahrung im Anlegen von Schnellstraßen auf ruinierten Eisenbahntrassen).

5. Der Verkehrsverbund ist noch nicht so weit gediehen, daß Bahn und Bus sinnvoll kooperieren: Busse sollen nicht parallel zur Schiene verkehren, sondern Zubringerdienste leisten - eine ganz alte Erkenntnis der Verkehrsplaner, die im Saarland unbekannt zu sein scheint. Es fahren z.B. Schnellbusse parallel zu der (exzellenten) Bahnverbindung Saarbrücken - Völklingen und zu der (allerdings schlechten) Saarbrücken - Forbach.

6. Die Wagen werden erneuert, doch nichts hat die DB getan, um die Bahnhöfe attraktiver zu gestalten. Müssen Bahnhöfe und Haltepunkte unbedingt so häßlich sein? In anderen Städten sind sie kleine Dienstleistungszentren, hier ziehen die meisten bestenfalls Fotografen an, die den Niedergang der Schwerindustrie dokumentieren wollen. An die Haltestellen der City-Bahn gehören Telefone, Toiletten, kostenlose Gepäckaufbewahrung, einige Parkplätze, viele Fahrradständer, ausreichende Beleuchtung, Sitzplätze, behinderten- und kinderwagengerechte Zugänge, Kioske, Imbißbuden, gute Fahrplaninformationen, Uhren und nicht zu-

letzt: Fahrkartenverkauf! Die DB nutzt viele Chancen nicht, indem sie Service gezielt abbaut und auch von Kleinunternehmern nicht betreiben läßt.

7. Nun aber der für die Stadt Saarbrücken entscheidende Nachteil der City-Bahn: Sie bringt für den Innenstadtverkehr, dessen Quellen und Ziele innerhalb der Stadt liegen, überhaupt nichts! Es gibt in der Stadt ja fast keine Haltepunkte! Die City-Bahn ist für weitere Entfernungen gedacht, das unterscheidet sie eben von den Stadtschnellbahnen.

Wer z.B. von Malstatt nach Gündingen will (um etwa im dortigen »Verbrauchermarkt« einzukaufen), wird nicht die Bahn benutzen. Die fährt zwar durch Malstatt und Gündingen, hält aber dort nicht. Dabei wäre bei durchgebundenen Zügen (s.o.) oder perfektem Anschluß die Entfernung in ca. 12 Minuten zurückgelegt. Malstatter Markt und Gündinger Einkaufszentrum liegen von den nächsten Bahnhöfen ca. 1 km entfernt. Das läuft niemand mit vollen Tragetaschen. Der Bus braucht 25 Minuten nach Plan.

Damit ist einer der

Nachteile des Bussystems

schon angesprochen: es ist langsam. Nicht nur deshalb werden die Busse ihren schlechten Ruf nicht los: sie sind unbequem, leider immer noch unpünktlich, der Abendservice mit überfüllten, kleinen Wagen im Halbstunden- bzw. im Stundenktakt läßt sehr zu wünschen übrig, die Haltestellen sind die unfreundlichsten Aufenthaltsorte, die man sich denken kann:

Es ist abends kurz nach acht an der Haltestelle Hauptbahnhof-Trierer Straße. Es regnet. Der nächste Bus ins obere Malstatt, nach Riegelsberg oder Heusweiler (zusammen ca. 40 000 Einwohner) kommt in 20 Minuten - hoffentlich. Einige Hundert Autos schlingern währenddessen mit schmatzenden Reifen um die Ecke Bergwerksdirektion und beschleunigen sofort, 600 m gerader Strecke vor sich. Stellen Sie sich mal da hin! Ein Dutzend oder mehr Busse (Endstation Hauptbahnhof) überziehen Sie mit Dieselrußschwaden. Gegenüber Stop & Go an der Ampel. Jeder verständige Mensch empfindet diese Wartezeit als Folter, zu Recht.

Kaum ändern lassen sich die langen Fahrzeiten durch die Innenstadt, allenfalls, wenn man das Einbahnstraßensystem preisgibt. Auch die Einführung der Busspuren hat - entgegen allen Beteuerungen der VVS - die Busse nicht beschleunigt, wenigstens nicht laut Fahrplan: Eine Fahrt von der Feldmannstraße zum Rastpfehl etwa dauerte 1981 24 Minuten, heute auf gleicher Strecke 26 Minuten. Von Dudweiler zum Hauptbahnhof: Damals 17, heute 19 Minuten. Der Zug braucht 7.

Als Schüler war ich 40 Minuten mit dem Bus unterwegs vom Rastpfehl zum Gymnasium am Schloß. Heute fahre ich von meiner Wohnung in Saarbrücken zu meinem Arbeitsplatz in Trier 80 Minuten (mit Fahrrad und D-Zug). Für 5 km brauchte ich halb so lange wie für 90. Soviel zur real existierenden Mobilität in der Stadt.

Die Trägheit des Busverkehrs kommt nicht allein von der alle Straßen verstopfenden KFZ-Epidemie, sondern auch von den relativ langen Haltestellenaufhalten. Die Fahrgäste drängen sich an den Türen, müssen Fahrkarten kaufen. Man sehe sich zum Vergleich einen S-Bahn-Halt an: Selbst wenn 50 Leute ein- und aussteigen, in 30 Sekunden ist bei zahlreichen, breiten Türen und ebenem Einstieg alles abgewickelt.

Conclusio? - !

Die City-Bahn-Saar bildet - von einigen Fehlern abgesehen, mit ihren Nahverkehrs- und Eilzügen ein schnelles, grobmaschiges Trans-

portsystem für typische Entfernungen in der Größenordnung 20 bis 50 km. Das Busnetz eignet sich gut für feinmaschige Bedienung über typische Entfernungen von 2 bis 5 km. Zwischen beiden Angeboten klafft eine Lücke im Entfernungsbereich von ca. 3 bis 30 km, in dem die Busse zu langsam sind und die City-Bahn nicht alle kleinräumigen Ziele versorgen kann. Die Fahrgäste empfinden diese Lücke besonders schmerzhaft, weil beide Systeme nicht gut miteinander verknüpft sind und die VGS nicht leistet, was sie leisten sollte.

Genau in die erwähnte Lücke paßt aber - wie in anderen Ballungsräumen - die Stadtschnellbahn.

4 Thesen zur Stadtschnellbahn für Saarbrücken

- 1 Der Ballungsraum Saar ist groß genug und dicht genug bevölkert für einen S-Bahn-Betrieb.**
- 2 Der vorhandene, überdurchschnittlich dichte Streckenstern der Bundesbahn kann dazu die Grundlage bilden. Einige Zentren erreicht er aber nicht.**
- 3 Es sollten daher mindestens 2 Straßenbahnstrecken ergänzt werden.**
- 4 Weder eine reine S-Bahn auf DB-Gleisen noch eine traditionelle Straßenbahn können die Transportbedürfnisse ausreichend befriedigen, da sie nicht kompatibel sind, sondern nur eine Kombination beider: eine moderne Stadtbahn, die im Einzugsbereich von Saarbrücken die DB-Strecken mitbenutzt.**

Im nächsten Heft: Teil 3.2:

Eine Stadtbahn auf DB-Gleisen: das Beispiel
Karlsruhe

Ein Stadtbahnhof für Malstatt

Zwei neue Stadtbahnlinien oder wie kommen
die Schienen zur Uni?

Das Saarbrücker Schnellbahnnetz

Verknüpfung von City-Bahn und Stadtbahn

Park & Ride heute und wie mans richtig
macht

Fußnoten:

1) Teil 1 (Der Bliestalbahnhof-Report: »Mit e bißje Schwung würdema durchkomme«) veröffentlicht in »Stadtzeitung Saarbrücken«, Nr. 121, November 1988.

Teil 2 (Vom Absinken der Nebenbahnen in den Kitsch) siehe »Stadtzeitung Saarbrücken« Nr. 123, Januar 1989.

Teil 3.2 erscheint im nächsten STRECKENLÄUFER.

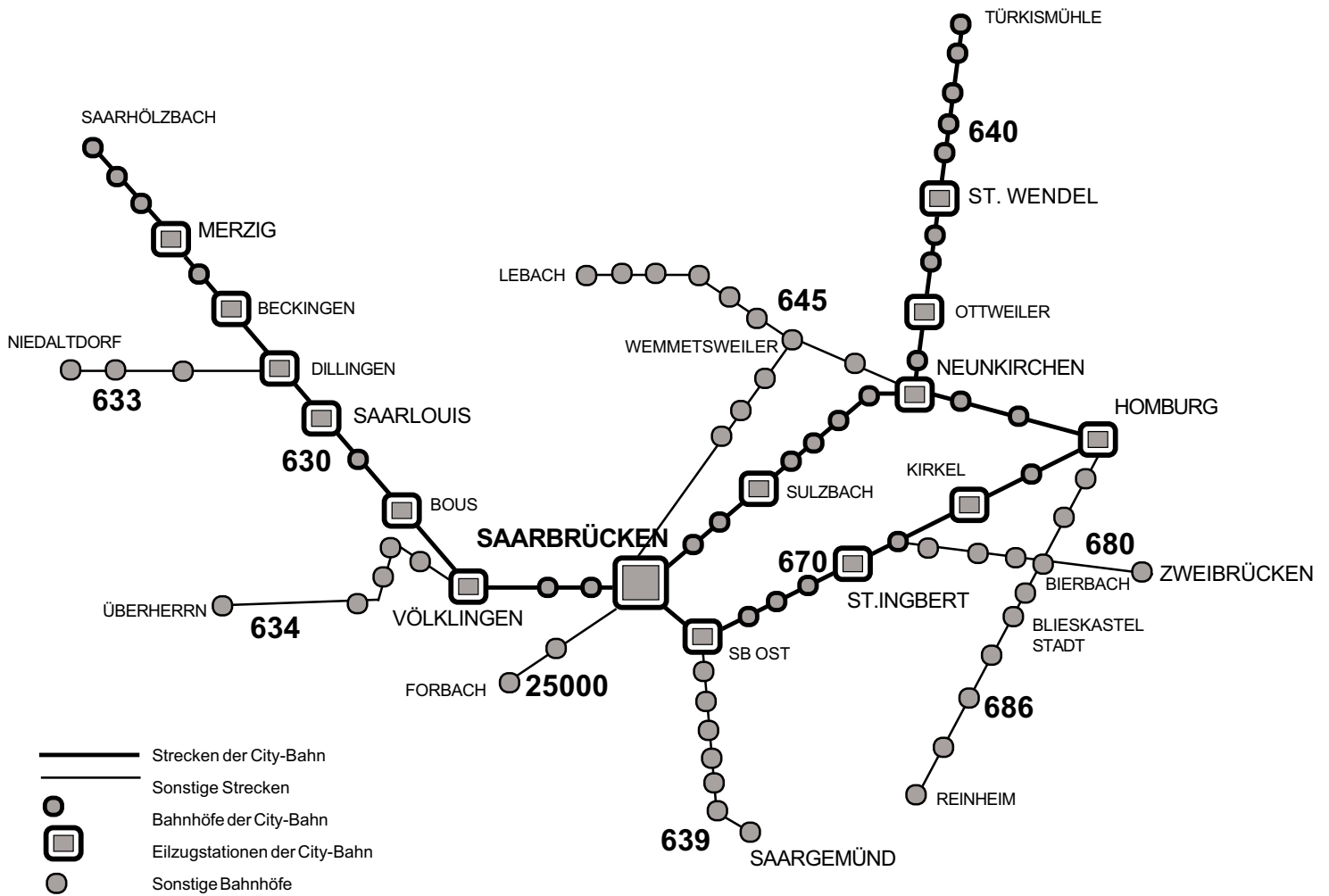
2) Numerierung der Strecken im DB-Kursbuch.

3) siehe Teil 1 des Plädoyers.

4) siehe Teil 1 des Plädoyers.

5) Dieses Trauerspiel ist einen eigenen Artikel wert, evtl.

Teil 4 des Plädoyers, mal sehen.



**SCHIENENNETZ FÜR
PERSONENVERKEHR IM
SAARLAND, 1990**



BAHNHOF PÜTTLINGEN, TEILWEISE DEMONTIERT & DEMOLIERT