



Saarbrücken. Zwanzig Jahre nach dem Start kommt wieder Bewegung in das Projekt. Forbach soll besser angebunden werden. Von Thomas Sponticcia

Schon vor dem Start der ersten Saarbahn-Verbindung im Jahr 1997, zunächst zwischen Saargemünd und der Saarbrücker-Ludwigstraße, ist die Euphorie groß. Die damals SPD-geführte Landesregierung lässt die damalige Stadtbahngesellschaft schon prüfen, ob diese auch die Bahnstrecke der Deutschen Bahn zwischen Saarbrücken und Merzig bedienen kann. Doch daraus wird nichts. Der Anfangs-Euphorie weicht schnell Ernüchterung, weil sich alleine die Bauarbeiten bis Lebach auch wegen schlechter Organisation um viel Jahre verzögern und zudem die Kosten aus dem Ruder laufen.

Doch genau 20 Jahre nach dem Start kommt wieder Bewegung in das Projekt. Einen Weiterbau der Saarbahn als Linie 2 zwischen Forbach und der Innenstadt von Saarbrücken will selbst der Chef der Saarbahn-Gesellschaft, Peter Edlinger, inzwischen im Gespräch mit unserer Zeitung nicht mehr ausschließen. „Die Verbindung hat ohne Weiteres Charme. Aber es muss finanzierbar sein. Ich bin ein Verfechter dafür, dass die Region weiter zusammenwächst“, sagt Edlinger. Sowohl für Saarbrücken als auch für Forbach seien positive Effekte zu erwarten. Eine Studie des „Eurodistrict SaarMoselle“ geht von bis zu 5800 zusätzlichen Arbeitsplätzen alleine für Saarbrücken aus, wenn es die Saarbahn-Anbindung gibt. Die Studie spricht von einer „vielversprechenden Investition“. Doch nach Ansicht von Edlinger sind noch Hürden zu überwinden. Allein an Planungszeit inklusive der Beantragung von Fördermitteln, auch der EU, sowie Bauanträgen müsse man bis zu zehn Jahren rechnen. Voraussetzung sei auch eine andere Aufteilung der Betriebsdefizite. Derzeit erbringen Saarbahn und Bus in Saarbrücken ein jährliches Defizit von 14 Millionen Euro. Die Saarbahn-Gesellschaft müsse wirtschaftlich arbeiten. Es müsse also eine andere Finanzierungsregelung her, möglichst in Absprache mit den Franzosen. Schon für die Nutzung des Streckenabschnittes zwischen der Landesgrenze und Saargemünd werden heute jährlich 200 000 Euro Gebühren fällig, wovon der französische Staat und die SNCF einen Teil übernehmen. Die Nutzung einer Bahntrasse von der Goldenen Bremm bis zum Bahnhof Forbach komme teuer. Dennoch sieht auch Edlinger Vorteile, besonders für Alt Saarbrücken, das sein Gesicht durch den Ausbau der Hochschule für Technik und Wirtschaft (HTW) und mehr Wohnmöglichkeiten stark verändere und wohl zu den künftigen Gewinnern in der Landeshauptstadt gehöre.

Für eine solche Saarbahn-Verbindung werden zwei Varianten diskutiert. Die kostengünstigere für 130 Millionen Euro würde von Forbach aus entlang des Hauptfriedhofes auf vorhandene Gleisen bis zur Josefsbrücke in Malstatt führen und dort in die bestehende Saarbahntrasse einmünden bis zum Hauptbahnhof.

Die bevorzugte Variante würde 170 Millionen Euro kosten und einen größeren Neubauanteil erfordern. Diese Achse verläuft über die Metzger Straße, bindet das ZF-Werk und das Industriegebiet Süd an, verläuft durch das Deutschmühlental und wird entlang dem Calypso über das Betriebshofgelände und die Heuduckstraße über die Wilhelm-Heinrich-Brücke bis zur Johanniskirche gebaut.

So könne man einen Rundkurs realisieren, der am Hauptbahnhof und ehemaligen Messegelände zurückführt nach Forbach. Grundlage sei ein erneutes Gutachten zur exakten Ermittlung der Betriebskosten. Über dieses Gutachten, das auch die Saarbahngesellschaft mit finanzieren will, steht die Entscheidung noch aus.

Die Saarbahn sei bereit, sich an Baukosten zu beteiligen. Jetzt müssten auch die Franzosen und das Land zeigen, ob eine Saarbahn-Anbindung zur Frankreich-Strategie gehört. Auf der Verbindung Saargemünd-Lebach seien jährlich über 13 Millionen Nutzer unterwegs. „Wir sind sehr zufrieden“, so Edlinger. Sein Fazit: „Wenn es das Projekt nicht gäbe, müsste man es erfinden.“