



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Saar-Atlas

Overbeck, Hermann

Gotha, 1934

a) Der Eisenbahnpersonenverkehr um Saarbrücken (zu den Tafeln 32 u.
33 a)

[urn:nbn:de:hbz:466:1-95105](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-95105)

17. Zur Verkehrsstellung der Saarlande

Zu den Tafeln 32, 33, 38 und 39

Von Hermann Overbeck

Mit der Erörterung der Stellung der Saarlande im rheinischen Verkehrsnetz wird eine Kernfrage der Saarlwirtschaft behandelt. Denn das Saarproblem ist, wirtschaftlich gesehen, vor allem eine Verkehrsfrage. Für das Saarbergbau- und -industriegebiet, das heute wie der Aachener und der oberschlesische Bezirk am Rand des deutschen Wirtschaftskörpers liegt, müssen Mittel und Wege gefunden werden, um die Ungunst seiner peripherischen und zugleich meerfernen Lage zu mildern. — Die verkehrsgeographische Stellung der Saarlande findet ihre erste Erklärung aus den natürlichen Gegebenheiten des Raumes. Zwei sich überkreuzende Leitlinien bestimmen diesen, wie wir gesehen haben. In der Oberflächengestaltung herrscht (das ist die eine Grundtatsache) die nordost—südwestliche Richtung. Wir dürfen zwar dabei nicht vergessen, daß diese Anordnung der Bodenerhebungen westlich der Saar einer nord—südlichen Richtung weicht; das lothringische Stufenland ist in die gürtelförmig um das Pariser Becken angeordneten Landrücken eingegliedert. Die Leitlinie des Oberflächenbildes wird nun durchkreuzt durch eine zweite, eine südost—nordwestliche, die durch den Lauf der Saar charakterisiert ist. Der allgemeine Überblick über die Verkehrsstellung ist in dem einleitenden Text (Kapitel I, S. 14 f.) gegeben. Hier sollen die einzelnen Verkehrsarten, der Eisenbahnpersonenverkehr, der Flugverkehr, der Binnenschiffsverkehr und der Güterverkehr, untersucht werden.

a) Der Eisenbahnpersonenverkehr um Saarbrücken

Zu den Tafeln 32 und 33a

Zwischen der Rheinlinie im Osten, der Mosellinie im Norden und Westen und dem über die Zaberner Steige führenden alten Verkehrsweg von Straßburg nach Nancy hebt sich auf den Tafeln 32 und 33 ein Verkehrsgebiet von kreisähnlicher Form heraus, dessen wichtigste Stränge in Saarbrücken zusammengefaßt sind. Darin wird der Verkehrsraum um Saarbrücken zu einem guten Beispiel für das dem Eisenbahnverkehr eigentümliche Sammelprinzip. — Bei der Entwicklung des Eisenbahnnetzes um Saarbrücken (vgl. Tafel 32)¹⁾ spielen die natürlichen Raumgegebenheiten für eine Zusammenfassung von Verkehrslinien an der Saar sicherlich eine Rolle; vor allem gilt das für den Durchgangsverkehr. Aber ausschlaggebend für seine frühe Ausgestaltung war doch das Verkehrsbedürfnis dieses Bergbau- und Industriegebietes und die zwischen ihm und den Nachbargebieten bestehenden Verkehrsspannungen. Aus der Oberrheinischen Tiefebene, dem begünstigsten Verkehrsleiter innerhalb des deutschen Mittelgebirges, die schon in den 40er Jahren des vorigen Jahrhunderts auf der rechten Rheinseite eine durchgehende Eisenbahntrasse besaß, drang als erste Eisenbahn in unseren Raum die pfälzische Ludwigsbahn nach W bis an die preußisch-bayerische Grenze vor. Nach Überwindung des Buntsandsteinwaldgebirges der Haardt führt sie im Zug der alten Römerstraße und der späteren Kaiserstraße, einer von Napoleon aus strategischen Gründen erbauten Kunststraße, und benutzt gleich ihren Vorgängern die natürliche Verkehrsfläche der Kaiserlauterner Senke. Nachdem 1850 auch von W her ein französischer Verkehrsstrang bei Forbach bis unmittelbar an das Saarindustriegebiet herangeführt war, brauchte Preußen nur die Lücke zu schließen; und diese erste Bahnlinie im Saarrevier war zugleich auch die erste preußische Staatsbahn überhaupt. Der Weg durchs Sulzbachtal und über Neunkirchen wurde gewählt, um die dortigen wichtigen Kohlengruben an die Bahn anzuschließen. Eine Reihe von Grubenbahnen dienten der Hauptstrecke als Zubringer (so die Grubenbahnen für Altenwald und Dudweiler und die Zweigbahn nach der Grube v. d. Heydt im Burbachtal). Mit der Strecke Neunkirchen—Bingerbrück, die nach Überwindung der Wasserscheide zwischen Blies und Nahe dem Nahetal folgt, erhielt das Saarindustriegebiet eine zweite wichtige Verbindung mit der Rheinlinie. Auch diese folgt einer natürlichen Tiefenlinie, obwohl im oberen windungsreichen und engen Nahetal nicht geringe technische Schwierigkeiten zu überwinden waren. Die zentrale Stellung, die Saarbrücken schon in den Anfängen des Eisenbahnverkehrs einnehmen konnte, ist eine offenbare Anpassung des Verkehrsbildes an die frühe Industrialisierung der Saar. Die Bahnen waren gewissermaßen als „Kohlenbahnen“ gebaut worden. Wie stiefmütterlich wurde im Vergleich damit Trier, dieser alte städtische Mittelpunkt und wichtige Verwaltungs- und Bischofssitz, behandelt, das über 20 Jahre nur durch eine Stichbahn an die Hauptbahn angeschlossen

war. Ähnlich erging es auch Zweibrücken. Die 60er Jahre brachten die Verbindung mit Saargemünd und den Bau der offenbar aus strategischen Gründen angelegten Bahn längs der damaligen preußisch-bayerisch-französischen Grenze von Hagenau über Bitsch und Saargemünd nach Benningen und Karlingen. Dieser charakteristischen französischen Grenzgürtelbahn, die heute wieder ihre alte Bedeutung zurückerhalten hat (vgl. den zweigleisigen Ausbau der Strecke Saargemünd—Bitsch—Hagenau durch französisches Militär!), fehlte zu ihrer Vollendung nur das erst in deutscher Zeit fertiggestellte Stück zwischen Karlingen und Diedenhofen; denn die Fortsetzung Diedenhofen—Longuyon—Montmédy—Charleville—Mézières war im gleichen Zeitabschnitt gebaut worden. Außerdem erhielt das wichtige pfälzische Bergbau- und Industriegebiet um St. Ingbert seinen Bahnananschluß, ebenso auch der Bezirksamts-sitz Kusel, der einst im Netz der Poststraßen günstig gelegen war, jetzt aber erst verspätet von Landstuhl aus mit der Hauptstrecke verbunden wurde.

Die nächsten 20 Jahre brachten für das Saarindustriegebiet in einer folgerichtigen Anpassung an die weitere wirtschaftliche Entwicklung Neubauten, die im Zusammenhang mit der Erweiterung der Bergbauzone erfolgten, und verbesserte Verbindungen nach dem lothringischen Minettegebiet. 1872 wurden die Viktoriaschächte im unteren Kollertal mit Völklingen verbunden und 1879 zum Aufschluß der tieferen Steinkohlenlager nordwestlich der Schächte des Sulzbachtals durch das Fischbachtal eine Parallelbahn von Saarbrücken nach Neunkirchen gebaut. Außerdem wurde St. Ingbert mit Saarbrücken verbunden. Das Verkehrsnetz der Saar läßt zu diesem Zeitpunkt (um 1880), wenn wir von den nach außen führenden Durchgangsrouten absehen, deutlich die innere Bergbau- und Industriezone erkennen. In dem gleichen Zeitabschnitt wurde die untere Blietalbahn angelegt und erhielt Saarbrücken über Zweibrücken und durchs Queichtal nach Landau eine zweite wichtige Verbindung zum Oberrhein. — Die ausschließliche Bedeutung, die die lothringischen Minette für die Eisenindustrie der Saar erlangt hatten, machte kürzere Verbindungen zwischen der Saar und Lothringen notwendig. Dem trug schon die Strecke Kurzel—Teterchen—Hargarten—Falk Rechnung, die mit Bous und gleichzeitig durch eine Abzweigung in Wadgassen auch mit Völklingen verbunden wurde. Auf diese Weise wurde nicht nur der Kohlenversand nach Metz und zu den lothringischen Eisenhöfen verbilligt, sondern auch der Völklinger und der Dillinger Hütte der Erzbezug erleichtert. Eine weitere wesentliche Verbesserung in den Verkehrsbeziehungen zwischen Saar und Lothringen brachte dann der Ausbau der Strecke Karlingen—Diedenhofen, bei dem das Stück zwischen Hargarten—Falk und Teterchen benutzt werden konnte. Dieser Bahnbau, mit dem die früh geplante französische Grenzgürtelbahn ihre Vollendung fand, erfolgte jetzt aber vor allem aus wirtschaftlichen Gründen; denn das junge aufstrebende Bergbau- und Industriegebiet an der lothringisch-preußischen Grenze (Kreuzwald, Spittel, Merlenbach, Kl. Rosseln) sollte gefördert und zugleich auch den Saareisenhöfen eine unmittelbare Verbindung nach Diedenhofen verschafft werden. Die Saartalstrecke wurde mit dem angrenzenden Lothringen im Laufe der nächsten Jahrzehnte noch durch zwei weitere Bahnen verknüpft. 1901 kam die Niedtalbahn Dillingen—Busendorf in Betrieb, zu der die Dillinger Hütte größere Zuschüsse leistete, weil damit für sie eine erhebliche Verkürzung der Erztransporte aus der Diedenhofener Gegend verbunden war. Und während des Krieges wurde als nördlichste dieser Parallelbahnen noch von Merzig aus über Waldwiese nach Bettsdorf eine weitere Verbindungsstrecke zwischen Mosel und Saar vollendet. So entstand in jedem Zeitabschnitt, den unsere Karte unterscheidet, eine neue Eisenbahnverbindung zwischen Saar und Mosel. — Auf der rechten Saar verfolgte der Ausbau des Bahnnetzes wesentlich andere Absichten. Die neue Verbindung von Saargemünd in der Richtung Straßburg über Wingen und Obermodern wurde wichtig für den Kohlenverkehr von der Saar ins Elsaß, nach Baden, überhaupt nach Süddeutschland, aber auch nach der Schweiz und Italien. Denn diese war gegenüber der Linie über Rieding 24 km und der über Bitsch 21 km kürzer. Im übrigen handelte es sich bei den Strecken rechts der Saar vor allem darum, das landwirtschaftliche Hinterland des Industriereichs, das zugleich dessen wichtigstes Arbeiterwohngebiet war, so durch Eisenbahnen aufzuschließen, daß möglichst viele Arbeiter dieser Randgebiete ihren Wohnort in den Außenbezirken beibehalten konnten. Aus diesen Gründen entstanden vor allem die Verbindungen, die den Raum nördlich Saarbrücken aufschlossen, die Linie Wemmetsweiler—Nonnweiler, die Kollertal- und Primstalbahn

¹⁾ Verbesserung zu Tafel 32: Die Strecken Lebach—Primswiller, Neunkirchen—Illingen und Homburg—Friedrichsdorf müssen in gelben gebrochenen Linien (Baubabschnitt 1891—1914) statt in gelben vollen Linien, die Strecke Heideberg—Neckargemünd—Neckarsteinach in roter gebrochener Linie (Baubabschnitt 1861—70) statt in roter voller Linie dargestellt werden.

sowie die Kleinbahn Merzig—Büschfeld, die in den Hunsrück hineinführende Strecke Türkismühle—Nonnweiler—Hermeskeil. Von der geplanten Kurve St. Wendel—Tholey—Lebach, die ein wichtiges Arbeiterersatzgebiet der Saar aufschließen sollte, kam nur das Stück bis Tholey zur Vollendung (1915), und die schon lange geplante und dringend geforderte Ostertalbahn ist bis heute noch nicht in Angriff genommen. Die Glantalbahn, die auch aus strategischen Gründen gebaut worden war, brachte mit der Teilstrecke Homburg—Glan-Münchweiler für den östlichen Teil des Industriezuges eine sehr begrüßte Erweiterung des Arbeiterersatzgebietes.

In der Entwicklung des Eisenbahnnetzes um Saarbrücken macht sich dessen *Abhängigkeit von den Naturgegebenheiten* ebenso wie von den Kulturbedürfnissen bemerkbar. Deutlich tritt das Streben der Eisenbahn nach der natürlichen Tiefenlinie hervor; im Gegensatz zu dem Postverkehr auf den Landstraßen in der älteren Verkehrsperiode, die noch in vielen Fällen als typische Höhenstraßen angelegt waren und zum mindesten besonders verkehrsfeindliche Talabschnitte umgingen, wurde die Tiefenlinie jetzt fast ausschließlich ausgewählt. So scheute der Eisenbahnbau auch nicht vor den bis dahin in sehr vielen Fällen verkehrslosen Durchbruchstätern des Rheinischen Schiefergebirges und seiner Randgebiete zurück. Die Eisenbahnen waren daher nicht nur Straßennachfolger. Gleich dem unteren Mosel- und Kylltal wurde auch das obere Nahetal im Gebiete der Melaphyrdecken und Porphyrtöcke und das kaionartige Erosionstal der Saar in dem Orscholzer Quarzriegel, durch eine Eisenbahn aufgeschlossen. Die alte Moselstraße erreichte den natürlichen Verkehrsleiter an der mittleren Mosel, die Wittlicher Senke, von Koblenz aus über das Maifeld und über die Höhen der Voreifel; die wichtige Eifelstraße führte über die Rumpfflächen des Gebirges und mied das Kylltal. So ging auch der Verkehr von Saarbrücken nach Trier, soweit er nicht den Flußweg selbst wählte, quer über das Kohlengebirge (Strecke Schleifmühle—Riegelsberg—Dilsburg) und ebenso quer über den Hunsrück auf der Strecke Bettingen—Weiskirchen—Niederzief—Pellingen. Längs der Saartallinie mied eine zweite Straße zwischen Saarbrücken und Trier wenigstens die Engtalstrecke zwischen Saarburg und der Klöv und führte hier über den Saargau. Für den Landstraßenverkehr haben übrigens beide Straßenzüge bis heute ihre Bedeutung behalten. Durch die in den Anfängen des Eisenbahnbaues ganz ausschließliche Bevorzugung der Tiefenlinien²⁾ verschärfte sich der verkehrsgeographische Gegensatz zwischen den Gebirgen, den geomorphologischen Hemmungszonen für den Eisenbahnverkehr, und den Leitlinien (den Flußstätern oder kleinräumigen Hohlformen, wie die Kaiserslauterner oder die Wittlicher Senke) oder Leitflächen des Verkehrs (z. B. Oberrheinische Tiefebene). So wird auch auf unserer Karte die hemmende Wirkung des Hunsrücks und der Haardt in der Entwicklung des Verkehrsnetzes offenbar; diese bildeten noch lange Zeit geschlossene bahnlose Gebiete und treten auch in dem Eisenbahnverkehrsbild der Gegenwart durch ihre geringere Bahndichte heraus. — Eine offensbare Abweichung von diesen Grundsätzen liegt bei dem Bau der Verbindungsbahn zwischen Hagenau und Saargemünd vor. Hier wurde aus strategischen Gründen, um die Grenzfestung Bitsch an das Eisenbahnnetz anzuschließen, schon zu einem sehr frühen Zeitpunkt eine Höhenbahn angelegt. Auch sonst sind *politische Momente* in das Bild der Eisenbahnverteilung dadurch hineingeraten, daß die Führung der Bahnlängen durch die Staatsgrenzen bestimmt wurde. Ein interessantes Beispiel für einen solchen Einfluß der innerdeutschen Grenzen aus der Zeit vor der Reichsgründung bietet das preußisch-hessisch-bayerische Grenzgebiet im nördlichen Teil der Oberrheinischen Tiefebene, wo wegen der Kleinräumigkeit der Territorien die Linien nicht als große Fernbahnen, sondern nur als örtliche Planungen zustande kamen (vgl. z. B. die charakteristische hessische „Kurve“ Bingen-Alzey-Worms-Biblis-Goddelau-Darmstadt mit der Abzweigung nach Weinheim durch die Provinzen Starkenburg und Rheinhausen). Auch an der Saar läßt das preußisch-bayerische Übergangsgebiet solche Einflüsse erkennen; denn hier ist ein einheitliches und zweckentsprechendes Bahnnetz in dem Raum zwischen Saarbrücken, Homburg und Zweibrücken erst dadurch zustande gekommen, daß nacheinander in jedem Zeitabschnitt ein kleiner Baustein dazu geliefert wurde. — Aber diese Erörterungen betreffen doch nur die Ausnahmen. Im großen und ganzen ist das Bahnnetz unter Berücksichtigung der natürlichen Gegebenheiten aus *wirtschaftlichen Notwendigkeiten* zustande gekommen. Neben der Aufgabe, das Saarindustriegebiet in den Durchgangsverkehr

einzugliedern, sind von Anfang an Transportbedürfnisse (Absatz der Kohle und der Eisenindustrieerzeugnisse, sowie Bezug von Eisenerz), späterhin auch der Arbeiterersatz die Triebkräfte für den Ausbau des Eisenbahnnetzes um Saarbrücken gewesen.

Die Tafel 32 stellt gleichzeitig auch die *tägliche Belastung* der einzelnen Strecken mit *Personenzügen* aller Art dar, während aus Tafel 33a der beschleunigte Personenverkehr für sich getrennt abgelesen werden kann. Der Darstellung auf Tafel 32 liegt die Zahl der täglich an Wochentagen verkehrenden Züge zugrunde; die Ausnahmen im Fahrplan an Samstagen, Sonntagen und auch an Montagen sind nicht berücksichtigt. Über die Zahl der beförderten Personen ist nichts ausgesagt, ebenso wenig konnte die unterschiedliche Achsenzahl der einzelnen Züge ermittelt werden. Da aber im allgemeinen auf den weniger befahrenen Strecken auch kleinere Züge verkehren, so würden durch eine Berücksichtigung der Achsenzahl die Gesichtspunkte unserer Karte wohl nur noch verstärkt in Erscheinung treten. Auch der Verzicht auf eine zahlenmäßige Erfassung der beförderten Personen fällt nicht so schwer ins Gewicht. Denn im allgemeinen ist anzunehmen, daß der tatsächliche Verkehr dem Verkehrsbedürfnis angepaßt ist. So liegt in der Anzahl der auf einer Strecke täglich verkehrenden Züge ein wenn auch nicht idealer Maßstab zur Beurteilung der Verkehrsstärke. Dieser Maßstab hat vor allem auch den Vorteil, daß er da Vergleiche zuläßt, wo es sich um Gebiete verschiedener Staaten handelt, wie es auch auf unserer Karte der Fall ist. — Für die Tafel 33a sind alle beschleunigt verkehrenden Personenzüge gesondert zur Darstellung gekommen. Auf den deutschen Strecken kommen dabei die L-, FFD- und FD-Züge in Betracht, die eine Gruppe als besonders beschleunigte Züge bilden, und dann die übrigen, die D-, E- und BP-Züge (die letzteren werden in den Fahrplänen als solche zwar nicht mehr besonders hervorgehoben). Der ersten Gruppe entsprechen auf den französischen und belgischen Strecken ungefähr die *trains de luxe* und die *trains rapides* mit nur 1. und 2. Klasse; zur zweiten Gruppe rechnen die übrigen *trains rapides* und die *trains express*. Es sind alle Züge gezählt, die im Sommer 1931 regelmäßig verkehrten, auch die nur für einige Monate laufenden Sommerzüge. Da die Zahl der hin- und herfahrenden Züge nicht immer übereinstimmt, sind die Züge in beiden Richtungen festgestellt und die Gesamtzahl dargestellt worden.

Bei der *Zählung aller Personenzüge* tritt das Saarindustriegebiet als solches auf unserer Karte durch die große Zahl von hohen Verkehrsstärken auf seinen einzelnen Strecken „*flächenhaft*“ hervor. Eine ähnliche Bündelung von Verkehrsintensitäten wiederholt sich auf unserer Karte nur noch in dem Zentrum des rhein-mainischen Verkehrsgebietes um Frankfurt und Mainz und in dem Verkehrsgebiet von Rhein und Neckar zwischen Ludwigshafen, Mannheim und Heidelberg. Im übrigen treten solche Verkehrsstärken nur linienhaft auf und fallen zusammen mit den großen Durchgangslinien, wo Durchgangsverkehr und Lokalverkehr zusammen solch hohe Zugzahlen möglich machen. So fällt die Oberrheinische Tiefebene durch ihre durchlaufenden Bahnstrecken mit hoher Zugzahl als idealer Verkehrsleiter sofort ins Auge. In dem Teil nördlich der Neckarmündung besitzt sie sogar drei parallele Verkehrsstränge in nord-südlicher Richtung, so daß der Eindruck eines breiten Verkehrsbandes entsteht, das das rhein-mainische Gebiet mit dem Rhein-Neckar-Gebiet verbindet. Auf den anderen Linien mit großer täglicher Zugzahl (z. B. zwischen Straßburg und Nancy, Metz und Luxemburg) treten diese hohen Verkehrsstärken nicht einmal durchlaufend auf, sondern beschränken sich auf die Nachbarschaft der großen städtischen Zentren. Um so auffälliger wirkt das Gebiet um Saarbrücken, das sich sowohl durch die Engmaschigkeit seines Bahnnetzes als auch durch die Stärke des Personenzugverkehrs auszeichnet. In letzterem drückt sich vorwiegend der starke Vorortsverkehr des Industriegebietes aus, der die Folge einer für die Saar charakteristischen auffällig dezentralisierten Siedlungspolitik ist. Wie ganz anders ist das Bild im lothringischen Minettegebiet, wo bei gleichfalls hoher Dichte des Bahnnetzes die Verkehrsstärken nirgends 60 Züge täglich erreichen. Hier fehlt der lebhafteste Arbeiterpendelverkehr; die Arbeiter wohnen meist in Kolonien bei ihrer Grube. Als dichtbefahrenste Strecken (über 60 Züge täglich) treten im Saarindustriegebiet die Saartallinie zwischen Saarbrücken und Dillingen, der Streckenabschnitt bis St. Ingbert und die Linie Saarbrücken—Neunkirchen—St. Wendel hervor. Die Karte des Gesamtpersonenzugverkehrs läßt übrigens, und das ist ganz allgemein der Fall, bemerkenswerte Vergleiche zu mit einer Karte der Bevölkerungsverteilung. Dichte des Bahnnetzes, Stärke des Verkehrs und Bevölkerungsdichte laufen in sehr vielen Fällen parallel, und so ist es auch an der Saar. Die hervorragende Stellung, die das Saarindustriegebiet auf der Karte des Gesamtpersonenverkehrs einnimmt, ist die Folge eines starken örtlichen Verkehrsbedürfnisses.

Ganz andere Ursachen gelten dagegen für den *beschleunigten*

²⁾ Diese wurde vielfach ohne Rücksicht auf die Lage der größeren Siedlungen durchgeführt. So kamen bei dem Bau der Kylltalbahn zum Teil alle Kreisorte, so Daun, Prüm und Bitburg, abseits der Hauptstrecke zu liegen, ebenso Traben-Trarbach und Berncastel, da die Moselbahn zwischen Alf und Schweich die Wittlicher Senke benutzt.

Eisenbahnpersonenverkehr, und ganz unterschiedlich ist auch die Stellung, die Saarbrücken auf der Tafel 33a, die diesen darstellt, einnimmt. Die großen Verkehrssammler liegen an der Rheinlinie, im Norden Köln, in der Mitte Frankfurt a. M. und im Süden Basel; zwischen den beiden letzten beanspruchen noch Straßburg und Karlsruhe als wichtige Kreuzungspunkte zwischen dem Nord-Süd- und West-Ost-Verkehr innerhalb der Oberrheinischen Tiefebene besondere Erwähnung. Im Westen ist Paris das Sammelbecken fast der gesamten Eisenbahnrouden unserer Karte. Sehr eindrucksvoll ist die Anpassung des Bahnnetzes an die Oberflächengestaltung. Die Gebirge sind im Bilde des Durchgangsverkehrs wirklich noch weite bahnlose Räume. Als Verkehrsfläche hebt sich dagegen die Oberrheinische Tiefebene heraus, in der der wichtige Nord-Süd-Verkehr auf mehreren parallelen Linien bewältigt wird. Eng zusammengepreßt und auf eine linke und eine rechte Rheinlinie beschränkt, windet sich dann der Verkehr durch das Durchbruchstal des Rheines im Schiefergebirge zwischen Bingen und Rolandseck, wo er an die natürliche Tiefenlinie des Stromes gebunden ist. Die starke Verkehrsspannung zwischen Nieder Rheingebiet und Oberrhein, zugleich zwischen Nordwesteuropa und den Alpenländern sowie Italien, konnte ihren Ausgleich nur längs des Rheins finden; denn ein der Rheinlinie von Natur aus gleichwertiger Nord-Süd-Weg besteht nicht. Aber für den internationalen Durchgangsverkehr zwischen den nordwesteuropäischen Küstenhäfen (vor allem den westlich gelegenen) und der Schweiz und Italien brachte der Umweg, der durch die Umgehung des westlichen Flügels des Rheinischen Schiefergebirges notwendig ist, unliebsame Verzögerungen. Politische Kräfte unterstützten außerdem Bestrebungen, mit der Rheinlinie in Wettbewerb zu treten. Frankreich war vor dem Kriege von dem Verkehr innerhalb der Oberrheinischen Tiefebene ausgeschlossen, und es verlief deshalb die direkte Verbindung von seinen Kanalhäfen Calais und Boulogne, die Zubringer des englischen Verkehrs sind, nach der Schweiz über Amiens, Langres, Belfort und Delsberg (Umgehung des südlichen Elsass). Mit der Einverleibung Elsaß-Lothringens fiel nicht nur der Umweg über Delsberg weg, sondern es entstanden neue Verbindungen von den Kanalhäfen zum Oberrhein über Metz und Straßburg. Die französische geworden elsaß-lothringische „Rückenbahn“ Diedenhofen-Metz-Straßburg-Basel wurde dadurch zu einem wichtigen Instrument im Kampf gegen die Rheinlinie. Denn nicht nur mit den Kanalhäfen wurde sie über die französische Ostbahn neu verknüpft. Viel bedenklicher ist es, daß auch der belgische Nord-Süd-Verkehr und sogar der Hollandverkehr, die ebenfalls beide für den Fährdienst nach England wichtige Zubringer sind, immer mehr in die Gefahr gerät, völlig von der Rheinlinie abgelenkt zu werden. In bewußter Konkurrenz zu dem Rheingold-Zug läuft auf der Strecke Basel-Straßburg-Metz-Diedenhofen-Luxemburg über Arlon, Namur und Brüssel sogar ein besonders beschleunigtes Zugpaar, der Edelweiß-Expres, nach Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam neben den acht übrigen beschleunigten Zügen. Und die jüngsten Eisenbahnpläne der westlichen Anrainer des Deutschen Reichs sehen noch einen weiteren Wettbewerb vor. Diese neue internationale Zugverbindung benutzt die andere Ardennenstrecke Luxemburg-Uffingen-Lüttich und führt über Maastricht, Venlo, Nymwegen zu den holländischen Großhäfen. Sie ist eine Grenz-gürtelbahn längs der deutschen Grenze, aber auf fremdem Staatsgebiet. — *Das Industriegebiet an der Saar liegt zwischen den beiden nord-südlichen Hauptdurchgangsrouten*, zwischen der Rheintal- und der elsaß-lothringischen Rückenbahn, und die Saarbrücken berührende Nord-Süd-Verbindung ist nur von zweitrangiger Bedeutung. Heute verkehren sogar auf der Strecke Köln-Trier-Saarbrücken-Straßburg nicht einmal mehr durchgehende Züge. Die Strecke löst sich in zwei räumlich beschränkte Fernwege auf, die Saarbrücken jeweils mit Köln (4 Zugpaare) und mit Straßburg (3 Zugpaare) verbinden. Nicht technische Schwierigkeiten, d. h. die Überwindung eines Gebirges wie die Eifel, können dafür den Ausschlag geben; denn auch die beiden Ardennenbahnen Luxemburg-Namur und Luxemburg-Lüttich müssen über das Gebirge hinüber. Wohl aber haben die neuen politischen Grenzen den heutigen Zustand bestimmt. Der Nord-Süd-Verkehr bewegt sich entweder nur innerhalb der deutschen Reichsgrenzen; das gilt für die Rheinlinien, die deshalb auch alle vor der neuen französischen Grenze im nördlichen Elsaß auf die rechte Rheinseite geführt werden, oder aber sie meiden das deutsche Staatsgebiet vollständig, wie die Nord-Süd-Verbindungen westlich der Saar.

Günstiger ist die Stellung Saarbrückens im Ost-West-Verkehr. Auch bei diesem ist die Abhängigkeit von der Oberflächengestaltung sehr auffällig. Im Norden führt die Ost-West-Route auf der Strecke Köln-Lüttich am Nordrand der Mittelgebirgsschwelle entlang. Weiter südlich, wo die morphologische Hemmungszone der Gebirge nicht mehr umgangen werden kann, sind die natürlichen

Pfortenlandschaften, so die Burgundische Pforte und die Zaberner Steige, auch die Leitlinien des Eisenbahnverkehrs. Während die Bahnen dort in einem einzigen Verkehrsstrang zusammengefaßt sind, lösen sie sich im Mittelrheingebiet in mehrere Routen auf. Doch diese laufen alle in Saarbrücken zusammen. Diese Vielheit der Wege zum Rhein im mittleren Teil des Flußgebietes ist nicht nur als Anpassung an die offeneren Oberflächenformen des Saar-Nahe-Berglandes zu deuten. Sie ist vielmehr eine Folge des anders gearteten Verkehrs; denn dieser ist nicht in dem Maße wie auf den anderen Ost-West-Strecken Durchgangsverkehr, sondern muß den vielseitigen Ansprüchen des Saar-Industriegebietes Genüge leisten, das auf möglichst vielen Wegen durch einen beschleunigten Zugverkehr an die Rheinlinie angeschlossen sein will. So verteilen sich die nach O ausstrahlenden Linien auf drei Wege, auf die Nahetalbahn, auf die Strecke Kaiserslautern-Neustadt-Mannheim-Ludwigshafen und auf die südliche Linie über Zweibrücken und Landau. Auf allen drei Strecken laufen Kurswagen nach Frankfurt, das das Ziel der meisten Züge ist. Über die Queichtalstrecke wird der nach Süddeutschland, nach Karlsruhe, Stuttgart und München durchlaufende Verkehr geleitet; über die beiden anderen Strecken geht der Verkehr nach Mitteleuropa und Berlin. In gewissem Sinn muß auch die Moseltalstrecke noch den von Saarbrücken ausgehenden zum Rhein führenden Verkehrssträngen zugerechnet werden. Denn wenn auch keine durchlaufenden Züge über Trier nach Koblenz verkehren, so sind doch die Anschlüsse in Trier so günstig gehalten, daß auch diese Linie als Rhein-zubringer für das Saarindustriegebiet, wenn auch mit Einschränkungen, gelten kann. Von den zur Rheinlinie ausstrahlenden elf beschleunigten Zugpaaren dienen nur vier dem ost-westlichen Durchgangsverkehr, indem sie durchlaufende Pariser Wagen führen; eine Zugverbindung hat auch Wagen nach Calais und Boulogne. Letzterer Zug ist auch der einzige, der Saarbrücken über Völklingen in Richtung Diedenhofen verläßt. Alle anderen benutzen die Hauptlinie Forbach-Remilly-Metz, die mit sechs beschleunigten Zugpaaren befahren wird. Von diesen dienen drei dem durchlaufenden West-Ost-Verkehr Frankfurt-Paris, der in jüngster Zeit eine Verkürzung seiner Fahrzeit um über eine halbe Stunde erfahren hat. Denn die Züge müssen zwischen Metz und Bar-le-Duc nicht mehr den Umweg über Frouard machen, sondern können heute nach Fertigstellung der Teilstrecke Thiaucourt-Lérouville die als Schnellzugsstrecke ausgebaute Linie Onville-Lérouville verwenden.

Saarbrücken nimmt im ganzen im Durchgangsverkehr nur eine sekundäre Stellung ein. Das zeigt schon das völlige Fehlen der besonders beschleunigten Zugtypen, die für den internationalen Fernverkehr am meisten bezeichnend sind. Das beweist die ausgesprochen schwache Betonung eines nord-südgerichteten Verkehrs. Außerdem ist der nach O ausstrahlende, in der Gesamtzahl der Züge nicht unbedeutende Verkehr weniger als typischer Durchgangsverkehr, sondern mehr als räumlich begrenzter Fernverkehr zu den benachbarten Wirtschaftszentren, vor allem zu den übrigen rheinischen, ausgebildet. Er läßt darin gleich dem Gesamtverkehr die Anpassung an die örtlichen Verkehrsbedürfnisse des Saarindustriegebietes erkennen. — Aus den gleichen Ursachen findet auch die Stellung Saarbrückens im Flugverkehr³⁾, die auf der Tafel 33a ebenfalls dargestellt ist, ihre Erklärung. Außer mit Paris, wohin infolge der erzwungenen wirtschaftspolitischen Einordnung der Saar in das französische Zollgebiet heute viele wirtschaftliche Fäden verlaufen, ist Saarbrücken im Flugverkehr vor allem mit den rheinischen Wirtschaftsmonopolen verknüpft, mit Köln, mit Frankfurt und mit Mannheim-Ludwigshafen. In dieser engen Verbindung mit den Rheinländern im Flugverkehr wird noch einmal wirkungsvoll die Tatsache unterstrichen, daß der Verkehr der Saarlande, wie schon immer, so auch in der jüngsten Gegenwart, vorwiegend nach O gerichtet ist. Eine entwicklungsgeschichtliche Untersuchung des Verkehrsnetzes konnte uns dies ebenso bestätigen, wie die Analyse des Gesamtpersonenverkehrs oder des beschleunigten Eisenbahnpersonenverkehrs. Die gleichen Ursachen haben eben die gleichen Wirkungen. Der Verkehr des Saarindustriegebietes ist letzten Endes ein Lebensvorgang der Wirtschaft an der Saar und ist daher ihren örtlichen Bedürfnissen angepaßt. Das Wirtschaftsgebiet an der Saar ist aber ein unzertrennbarer Teil des deutschen Wirtschaftskörpers.

b) Die Lage des Saarindustriegebietes zum Meer und zu den Binnenschiffahrtswegen

Zu Tafel 33b

Diese Erkenntnis steht auch im Mittelpunkt aller Pläne, das Saarrevier an eine modernen Ansprüchen genügende leistungs-

³⁾ Die Karte ist auf Grund des Sommer-Flugplanes 1931 der Deutschen Luft Hansa A. G. gezeichnet.