



Noch ist hier in Etzenhofen Schluss. Ab 2009 wird die Saarbahn weitergebaut. Foto: Becker & Bredel

Grünes Licht für Weiterbau der Saarbahn

2011 wird Heusweiler erreicht – 2013 durchgehend bis Lebach

60 Millionen Euro wird der Weiterbau der Saarbahn von Riegelsberg-Etzenhofen bis nach Lebach-Jabach kosten. Anfang 2009 sollen auf dem Streckenabschnitt zwischen Etzenhofen und Heusweiler-Markt die Arbeiten beginnen.

Von SZ-Redakteur
Thomas Sponticcia

Heusweiler/Lebach. Der Bau der Saarbahn kann weiter gehen. Der Planfeststellungsbeschluss für die Saarbahn-Strecke zwischen Etzenhofen und Lebach-Jabach ist seit wenigen Tagen rechtskräftig. Die Planungen für die Fortsetzung des Projekts laufen bereits auf Hochtouren, erste Bauarbeiten an der Strecke sollen Anfang 2009 beginnen. Dies versicherte am Freitag Dieter Attig, Sprecher der Geschäftsführung der Stadtbahn Saar GmbH.

Im 2,7 Kilometer langen Abschnitt zwischen Etzenhofen und Heusweiler-Markt entstehen vier neue Haltepunkte: Walpershofen-Mitte, Walpershofen Mühlenstraße, Heusweiler-Realschule und Heusweiler-Markt. Umfangreiche Sanierungs-, Gleis- und Brückenbauarbeiten sind jedoch erforderlich. Etwa alle 600 Meter soll es einen Haltepunkt geben. Anfang 2011 sollen aus heutiger Sicht die Saarbahnzüge bis Heusweiler Markt fahren. Vorausgesetzt, es erge-

ben sich keine unvorhersehbaren „Überraschungen“, etwa durch schlechtere Bausubstanz entlang der Trasse als erwartet.

Ab 2011 soll dann mit Hochdruck der Rest der Strecke realisiert werden. Von Heusweiler-Markt bis Lebach-Jabach verläuft die Strecke weitestgehend eingleisig, allerdings mit Ausweichstellen, an denen die Züge aufeinander warten können. Auf der neun Kilometer langen Trasse entstehen sieben neue Haltepunkte: Heusweiler In der Hommersbach, Heusweiler Kirschhof, Eiweiler, Eiweiler-Nord, Landsweiler-Süd, Landsweiler-Nord, Lebach-Süd, Lebach, Lebach-Jabach. Aufwendigste Baumaßnahmen sind hier das Eiweiler-Viadukt, eine stark sa-

nierungsbedürftige – die Kosten sind noch nicht klar – sowie die Erneuerung des Spitzzeichtunnel in Höhe von Landsweiler in einer Länge von 450 Metern. Alleine die Sanierung des Tunnels kostet rund eine Million Euro. Insgesamt beziffert die Geschäftsführung der Stadtbahn Saar die Kosten des Weiterbaus der Strecke von Etzenhofen bis Lebach auf 60 Millionen Euro. Ursprüngliche Schätzungen aus den 90er Jahren gingen noch von rund 42 Millionen Euro aus. Voraussichtlich zwischen zwei und drei Millionen Euro dieser Summe muss die Stadtbahn Saar GmbH selbst durch Kreditaufnahme schultern. Mit der Projektleitung ist das Stuttgarter Ingenieurbüro Dress & Sommer beauftragt.

◆ MEINUNG

Endlich geht es weiter

Von SZ-Redakteur
Thomas Sponticcia

Viele glauben nicht mehr, dass die Saarbahn jemals in Lebach hält. Nie zuvor wurde ein Verkehrsprojekt an der Saar so schlecht gemanagt. Alle Beteiligten müssen jetzt beweisen, dass es doch noch klappt. Es ist zudem ein Schildbürgerstreich, dass die Riegelsberger

jahrelange Beeinträchtigungen durch die Baustelle hinnehmen mussten, aber noch kein Zug bis Etzenhofen fährt, obwohl die Strecke bis dorthin fertig ist. Etzenhofen muss jetzt schon angesteuert werden, zumal bei steigenden Energiepreisen mehr Menschen Zug fahren. Die Verteilung des Betriebskosten-Defizits bis 2011 muss noch einmal Thema werden.