

Aus: Rainer Hudemann unter Mitarbeit von Marcus Hahn, Gerhild Krebs und Johannes Großmann (Hg.), *Stätten grenzüberschreitender Erinnerung – Spuren der Vernetzung des Saar-Lor-Lux-Raumes im 19. und 20. Jahrhundert. Lieux de la mémoire transfrontalière – Traces et réseaux dans l'espace Sarre-Lor-Lux aux 19e et 20e siècles, Saarbrücken 2002, 3., technisch überarbeitete Auflage 2009. Publiziert als CD-ROM sowie im Internet unter [www.memotransfront.uni-saarland.de](http://www.memotransfront.uni-saarland.de).*

---

Gerhild Krebs

## **Infrastruktur und Verkehrsarchitektur**

Bauwerke aus dem Bereich der Infrastruktur und insbesondere der Verkehrsarchitektur erscheinen in Architekturführern eher selten, es sei denn, sie sind so alt wie die römischen Aquädukte. Aus historischer Sicht bilden solche Gebäude jedoch gerade wegen ihres Zwecks eine wichtige Gruppe in der Masse architektonischer Produkte.

In der Großregion Saar-Lor-Lux lassen sich die kulturelle Vernetzung und ihre Entwicklungsphasen gerade an solchen Brücken besonders gut verfolgen. Ihre genauere Erforschung ist für das 19. und 20. Jahrhundert allerdings erst teilweise geleistet. Beispiele sollen ihre grenzüberschreitende Bedeutung in diesem Themenabschnitt illustrieren.

### **Brücken**

Fernwege zu Lande und zu Wasser kreuzen Europa seit der Steinzeit, Fähren, Furten und Brücken im Bereich von Mosel und Saar lassen sich seit der Antike nachweisen; Fähren und Furten blieben jahrhundertlang die häufigste Methode, die beiden Flüsse zu überqueren. Bis 1850 waren es nur wenige befahrbare Brücken, die an geographisch günstigen Punkten die Flüsse kreuzten. Seit der Ankunft der Eisenbahn ist die Zahl der regionalen Brücken stark gestiegen und ihre Zwecke sind heute vielfältiger – es gibt Eisenbahn-, Auto-, Fußgänger- und einzelne Energieleitungsbrücken. Mit der beginnenden Kanalisierung der beiden Flüsse seit den 1860er Jahren fiel die Möglichkeit weg, Saar oder Mosel mit Hilfe von Furten zu überqueren. Fähren spielten nach dem Zweiten Weltkrieg noch einmal eine Rolle, als die Brücken nahezu alle zerstört waren, werden aber heute wegen der vielen Brücken praktisch nicht mehr betrieben.

Der allgemeine historische Zusammenhang von Stadtentwicklung mit alten Fernwegen, die an Furten oder Brücken einen Fluß bzw. die Mündung zweier Flüsse passieren, zeigt sich im Saar-Lor-Lux-Raum besonders deutlich an der Entwicklung der einzigen Großstadt Saarbrücken. Während die alte europäische Nord-Süd-Route zwischen Flandern und der Lombardei, die das mittlere Saartal kreuzt, ihre Bedeutung verlor, entwickelten die Städte Saarbrücken und St. Johann ihre schon im Mittelalter gewonnene Position an der alten West-Ost-Route, der *via regalis* (königliche Nachrichten- und Heerstraße) zwischen Frankreich und Deutschland. Diese von Napoleon ausgebaute und daher Kaiserstraße genannte Fernverbindung war in den letzten 200 Jahren eine der wichtigsten Fernstraßen in Europa. Erst seit dem Bau der – weitgehend parallel verlaufenden – Autobahnen ist ihre Funktion als Fernroute teilweise abgelöst worden.

### **Schiffe, Halfen und Kanäle**

Die Berufsgruppen der Schiffer und Schiffsbauer an Mosel und Saar hatten zu Beginn des 19. Jahrhunderts im Zuge des Transports von Massengütern wie Kohle und Erz gerade einen enormen Aufschwung erlebt, der sich anhand von Halfengasthäusern und -wohnhäusern auch heute noch fragmentarisch nachvollziehen läßt, da begann mit den Plänen zur Kanalisierung der Saar der Anfang vom Ende ihrer traditionsreichen Gewerbe. Erstmals war Napoleon auf die Vorteile einer Kanalisierung der oberen Saar aufmerksam geworden, doch sein Sturz verhinderte die Ausführung dieser Pläne. Seit 1841 verhandelten Frankreich und Preußen wegen eines Kanalausbaus der Saar. Die rund zwanzigjährige Dauer der zähen Verhandlungen um den Bau dieses Saarkohlenkanals und die rasche Durchsetzung der Eisenbahnlinie Bexbach–Forbach waren ebenso bedingt durch die politischen

Schwierigkeiten des grenzüberschreitenden Kanalprojektes wie durch die Interessen einer Gruppe von Industriellen um Carl Ferdinand Stumm.

Der Kanal war zur Verbesserung der Wirtschaftssituation des Saar- und Moselraumes gedacht, hat aber nach seiner Eröffnung 1866 die in ihn gesetzten Erwartungen zur Entwicklung der Infrastruktur letztendlich nicht erfüllt. Der Saarkohlenkanal teilt seine heutige Rolle als geruhsame Lieblingsstrecke vieler Hobbykapitäne mit dem Rhein-Marne-Kanal, der Lothringen und das Elsaß durchquert. Dessen lange geplanter Bau wurde durch die Bestimmungen des Versailler Vertrages ermöglicht. Die Kreuzung der beiden Kanäle auf lothringischem Gebiet im Gunderchinger Weiher (Étang de Gondrexange), wo ein Wegweiser mitten im Wasser nach Saarbrücken, Paris und Straßburg weist, hat nie die geplante Bedeutung einer zentralen Wasserstraßenkreuzung erreicht.

Der Ausbau der Mosel zur Großschiffahrtsstraße wie auch der Großschiffahrtsstraße Saar waren eng verbunden mit den politischen Verhandlungen zwischen Frankreich und Deutschland nach der Volksabstimmung vom 23. Oktober 1955, deren Ergebnis im Luxemburger Vertrag vom 27. Oktober 1956 festgeschrieben wurde (siehe Großschiffahrtsstraße Mosel und Mosel-Erz-Kanal). Der Ausbau der Mosel stützte die lothringische und benachteiligte die Wirtschaft an der Saar, so daß schließlich auch noch die Kanalisierung der Saar durchgesetzt wurde. Auch bei diesen beiden Projekten erforderten die ökonomische und die verkehrstechnische Entwicklung aber bald andere Transportformen. Die Schiffseigner der traditionellen Pénichen auf Saar und Mosel mußten fast alle den Schiffen niederländischer Großreedereien weichen, die schon den Rhein und nun auch diese beiden Nebenflüsse beherrschten. Die Schäden für die Umwelt waren nichtsdestoweniger bei beiden Projekten beträchtlich. Das galt nicht nur für Flora und Fauna. So trugen die Kanalbauten, die Talauenzerstörung und die Flächenversiegelung dazu bei, daß die seit Jahrhunderten wiederkehrenden Hochwasser in neuen und oft noch verheerenderen Formen die Städte und Gemeinden an beiden Flüssen bedrohen. Im doppelten, ökologischen und ökonomischen Sinn war der Preis für die Kanalisierungspolitik seit 150 Jahren außerordentlich hoch.

## **Wasser und Energie**

Die Industrie in der Großregion bezog im 19. und 20. Jahrhundert ihr Brauchwasser aus Mosel, Saar und ihren Nebenflüssen, und die vielen Menschen in den wachsenden Siedlungen benötigten immer mehr Trinkwasser. Die ständige Entnahme sauberen und noch mehr die Einleitung schwer verschmutzten, warmen Wassers wirkt sich auf das Einzugsgebiet des Flußnetzes vielfältig aus. Erst in den letzten 20 Jahren greifen allmählich die Schutzmaßnahmen für die Wasserqualität, die im Falle der verschmutzten Rossel das Ausmaß eines jahrzehntelangen europäischen Skandals erreichten – ein trauriger Rekord, der als mahnendes Beispiel in die Umweltgeschichte der Großregion eingegangen ist.

Viele Wasserwerke und Kraftwerke an der Saar wurden nach der Wende zum 20. Jahrhundert errichtet, teilweise auf direkte Initiative der preußischen und französischen Bergwerksverwaltungen. Die Mines Domaniales betrieben z.B. nach dem Ersten Weltkrieg an der Saar die Elektrifizierung der Gruben besonders intensiv, um elektrische Maschinen, Werkzeuge und Transportmittel (Abbauhämmer, Förderbänder) einsetzen zu können, Wasserhaltung und Bewetterung zu optimieren und dadurch Personal einzusparen. Es entstanden seit der Jahrhundertwende mehrere Kohlekraftwerkskomplexe, z.B. Wehrden, Grosbliederstroff (Großblittersdorf), Fenne bei Völklingen und Weiher (bei Grube Reden nahe Neunkirchen). Die gravierenden Umweltprobleme der frühen Kohlekraftwerke sind inzwischen technisch sehr reduziert, sei es durch Stilllegung, sei es durch technische Aufrüstung, doch wird es angesichts der Stilllegung der Gruben beiderseits der Grenze in Zukunft wohl keine Neubauten in diesem Bereich der Kraftwerkstechnik mehr geben.

Weiter umstritten bleibt die Ansiedlung des Atomkraftwerkes Cattenom, die seinerzeit massive grenzüberschreitende Proteste zur Folge hatte aufgrund der ökologischen Folgen durch die Einleitung des erwärmten Kraftwerkswassers in die Mosel und der Bedrohung der Region bei größeren Störfällen. Das Atomkraftwerk, das weite Teile Nord-Lothringens und auch Luxemburg mit Elektrizität versorgt,

ersetzt die früheren Kohlekraftwerke in Lothringen. Es steht in der Nähe der Stadt Luxemburg und der Naturparks der Großregion: Naturpark Saar-Hunsrück (Saarland-Rheinland-Pfalz), Naturpark Obere Sauer (Luxemburg) und Regional-Naturpark Lothringen.

*Gerhild Krebs/Rainer Hudemann*

### **Eisenbahnbau: Militär – Wirtschaft – Infrastruktur**

Seit Beginn des Eisenbahnbaues in der Region gehörten die grenzüberschreitenden Verbindungen zu den Prioritäten, sie betrafen letztlich aber nur die Ost-West-Achse: Bexbach–Forbach wurde 1849–1852 als erste deutsch-französische Bahnlinie gebaut. Auf die Entwicklung des heutigen Saarbrückens hatte das insofern großen Einfluß, als sich mit dem Bau des Bahnhofes von St. Johann – heute der Saarbrücker Hauptbahnhof – die langfristige Vorherrschaft dieser Stadt innerhalb der 1909 mit (Alt-) Saarbrücken, Malstatt-Burbach und Brebach zu Saarbrücken vereinigten Agglomeration abzeichnete. Für den industriellen Aufschwung auf der deutschen Seite der Großregion waren diese Ost-West-Linie und die 1856–1860 gebaute Bahnlinie nach Trier von erheblicher Bedeutung.

Die Lage eines Ortes an einer Bahnlinie bzw. ihre Funktion als Eisenbahnknotenpunkt und die gleichzeitige Lage am Fluß wurden zu wichtigen Kriterien für eine Industrieansiedlung, so etwa im Fall der Völklinger Hütte. Die Stadt Völklingen verdankt ihren Aufstieg zur Mittelstadt der Lage an der Saar und an einer Eisenbahnlinie, ihrer Funktion als Eisenbahnknotenpunkt, einer Saarbrücke und dem Röchlingschen Eisen- und Stahlwerk. Infrastrukturelle Möglichkeiten und Grenzen, Industrieansiedlung und militärische Ziele blieben beiderseits der Grenze stets, in Frankreich noch bis weit nach dem Zweiten Weltkrieg, eng miteinander verzahnt. Die großen Bahnhöfe wie Metz oder Trier sind dafür noch heute augenfällige Beispiele. Auch die Planung der kleineren Bahnlinien im Saarrevier innerhalb oder zwischen Preußen und Bayern sowie nach Lothringen hing ebenso mit der Verbesserung der zivilen Verkehrssituation wie mit der Aufmarschplanung für den Kriegsfall zusammen: 1857 wurde die Verbindung zwischen Homburg und Zweibrücken eröffnet, 1860 zwischen Saarbrücken, Trier und Bingerbrück, 1867 von Schwarzenacker nach St. Ingbert, 1879 von Saarbrücken nach St. Ingbert und 1904 von Brebach nach Münster am Stein. Zugleich machte die Eröffnung dieser Bahnlinie 1904 die Stadt Homburg zum Verkehrsknotenpunkt im Westrich, erhöhte also nicht nur die Bedeutung der Stadt für ihr ostwärts gelegenes ländliches Einzugsgebiet in der Westpfalz, sondern stärkte auch ihre Stellung am östlichen Rand des saarländischen Industriezentrums.

Die Eisenbahnlinie und Saarbahn Saarbrücken–Saargemünd war 1867–1869 zwar noch zu Friedenszeiten gebaut worden, geriet aber nur einige Wochen nach ihrer Eröffnung 1870 in die Auseinandersetzungen des Krieges und stellte den Betrieb zunächst gleich wieder ein. Die Verlängerung dieser Bahnlinie in Richtung Niederbronn spielte bei der Belagerung der Festung Bitsch für Verteidiger und Angreifer eine gleichermaßen wichtige Rolle. Heute dient die Strecke zwischen Saarbrücken und seiner Nachbarstadt Saargemünd zu friedlichen Zwecken: mit der Saarbahn, der seit 1997 wieder verkehrenden Straßenbahn Saarbrückens, wurde eine viel genutzte Verbindung geschaffen, die es erlaubt, in 20 Minuten von einer Stadt zur anderen zu pendeln.

Die 1901 eröffnete Bahnlinie Eisenbahnlinie Dillingen–Bouzonville–Metz verbesserte die Position von Dillingen, das seit dem 17. Jahrhundert eine Industrieansiedlung hatte, im Wettbewerb mit anderen Städten, sie optimierte die Lieferbedingungen für Erze aus Lothringen nach Dillingen, diente aber zugleich auch den logistischen Zwecken des deutschen Militärs. Wie vor 1871 der französische Generalstab die Raum- und Verkehrsplanung in Lothringen weitgehend bestimmt hatte, war es bis 1918 dann der deutsche. Das Eisenbahnnetz ist davon bis heute geprägt, etwa in der Nord-Süd-Ausrichtung des Metzener Bahnhofes (1908) entsprechend der Trassenführung nach deutschen ökonomischen und militärischen Prioritäten im annektierten Reichsland Elsaß-Lothringen und den Erfordernissen als Aufmarschzentrum der Westfront zu Jahrhundertbeginn.

Als der Bahnhof Perl nach dem Ersten Weltkrieg zum Grenzbahnhof ausgebaut wurde, benötigte man für das enorm aufgestockte Personal neuen Wohnraum, der mit der Eisenbahnsiedlung Perl in Form einer isolierten Kleinsiedlung bereitgestellt wurde. Im Zuge der europäischen Vereinbarungen hat der Bahnhof seine Bedeutung weitgehend verloren.

Die Ostertalbahn, jahrzehntelang von der Bevölkerung gefordert und nicht zuletzt durch die Abtrennung des Saargebietes 1919 verzögert, machte sich schließlich das „Dritte Reich“ zunutze. Im Abstimmungskampf 1933–1935 spielte die außerhalb des Saargebietes jetzt in Angriff genommene Bahn in der Propaganda des Regimes eine wesentliche Rolle.

*Gerhild Krebs*

### **Verkehrsplanung Saar-Lor-Lux gestern und heute**

Die grenzüberschreitenden Bahnlinien durch den westlich der Saar gelegenen Saargau, 1945 alle mehr oder weniger stark zerstört, wurden teilweise nicht wieder eröffnet. So geriet etwa die Bahnlinie zwischen Merzig und Waldwiese (Waldvisse) in Vergessenheit, die zuvor vor allem den Erztransporten aus Lothringen an die Saar und der Anbindung Deutsch-Lothringens an das Saartal gedient hatte. Seit dem Krieg verkehren auf der Strecke zwischen Bouzonville (Busendorf) und Dillingen zwar noch Güterzüge von und nach Dillingen, aber seit 1945 gibt es keinen Personenverkehr mehr, außer einmal im Jahr zum großen Bouzonviller Stadtfest. Während die Bevölkerung beiderseits der Grenze eine solche Verbindung sicher begrüßen würde, bauen die Bahnverwaltungen – in diesem Fall die SNCF – die Lokal- und Regionalverbindungen seit langem immer weiter ab.

Manche Eisenbahnstrecken wurden erst Anfang der 1990er Jahre wegen Unrentabilität stillgelegt, so etwa die Bisttallinie, die zur Jahrhundertwende als Eisenbahnlinie Bous–Teterchen eingerichtet worden war. Seit der negativen Entwicklung in der Montanindustrie sank die wirtschaftliche Bedeutung der Streckenteile durch den Saargau und den Warndt mehr und mehr, was auf deutscher Seite zum Ende der Teilstrecke Bous–Völklingen führte.

Ein weiteres Beispiel für die Lücke zwischen Anspruch und Wirklichkeit großregionaler Vernetzung in Kommunikation, Warenfluß, Dienstleistungs- und Finanzströmen stellt der Autobahn- und Straßenbau in der Großregion Saar-Lor-Lux dar. Dem nationalsozialistischen Regime ging es bei Baubeginn nicht zuletzt um die Aufmarschgebiete im Westen. Seit den frühen 1960er Jahren arbeiteten mit friedlichen Zielen die grenzüberschreitenden Kommissionen der drei Teilregionen an einer gemeinsamen Planung. Während sie jedoch für ihre nationalen Zwecke längst hinreichende Anbindungen haben und die Ost-West-Verbindungen des Saarlandes mit Lothringen bzw. die Nord-Süd-Verbindungen Lothringens mit Luxemburg als durchaus zufriedenstellend bezeichnet werden können, wird die Lücke in der Verbindung zwischen Luxemburg und dem Saarland erst in den nächsten Jahren geschlossen. Eine große Moselbrücke bei Perl ist zu diesem Zweck unter luxemburgischer Bauleitung im Bau.

Das Großherzogtum Luxemburg verfügt mit dem Flughafen Luxemburg-Findel über einen gut vernetzten internationalen Flughafen, während der ursprüngliche Militärflughafen zwischen Metz und Nancy nur im innerfranzösischen Rahmen eine Rolle spielt. Der internationale Flughafen Saarbrücken-Ensheim hat dagegen trotz einer rund neunzigjährigen Geschichte, die mit Flugwettbewerben auf den St. Arnualer Wiesen (z.B. 1912) begann, bis heute mit zahlreichen strukturellen und wirtschaftlichen Problemen zu kämpfen, und seine Umweltbelastung ist weiterhin ein lokal heiß umstrittenes Thema. Eine Anzahl von Geschäftsleuten nutzt die wenigen innerdeutschen Verbindungen. Von Ensheim starten vornehmlich Einheimische als Touristen in den Mittelmeerurlaub.

### **Quellen und weiterführende Literatur**

Baudoin, Laurent, Les gares d'Alsace-Lorraine. Un héritage de l'Annexion allemande (1871–1918), Sarreguemines 1995.

Fuchs, Konrad, Ausbau und Funktion des Eisenbahnnetzes im lothringisch-saarländischen Industrievier, in: Herrmann, Hans-Walter (Hg.), Das Saarrevier zwischen Reichsgründung und Kriegsende (1871–1918). Referate eines Kolloquiums in Dillingen am 29./30. September 1988, Saarbrücken 1990, S. 133–147.

Schontz, André/Felten, Arsène/Gourlot, Marcel, Le chemin de fer en Lorraine, Metz 1999.