

## Zeittafel Verkehr

Datum	Linie*)	Beschreibung
1820er Jahre	Individualverkehr	Ausbau der Straße zwischen Malstatt und Riegelsberg (Verlauf in etwa wie die heutige B 268 / A1) zur "Kunststraße" (Chaussée)
01.09.1841	Kutsche	Aufnahme des regelmäßigen Postkutschen-Verkehrs auf der Strecke Wadern – Lebach – Heusweiler - Güchenbach (heute Ortsteil von Riegelsberg) – Rastpfuhl – Saarbrücken (2 X wöchentlich)
15.03.1869 bis 30.06.1907	Kutsche	tägliche Postkutschen-Fahrten zwischen Heusweiler und Saarbrücken
1880/90	Kutsche	zusätzliche privat organisierte Pferdeomnibusverbindung zwischen Heusweiler und Saarbrücken
1895		Planungen der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft (WEG Düsseldorf) im Auftrag der preußischen Bezirksregierung in Trier zum Bau einer Kleinbahn zwischen Burbach und Heusweiler über den Rastpfuhl und über Von der Heydt
1901-1902	Bus	Motoromnibus-Verbindung zwischen Güchenbach und Saarbrücken (wg. technischer Probleme wieder einstellt)
20.07.1905	R	Beschluss des Gemeinderates des Ortes Güchenbach, heute Ortsteil von Riegelsberg, eine elektrische Straßenbahn von Heusweiler nach St. Johann, heute Stadtteil von Saarbrücken, zu bauen
21.11.1905	R	Beauftragung der Fa. Felten & Guillaume-Lahmeyer (FGL), Frankfurt zum Bau
02.10.1906	R	Planfeststellung zum Bau
14.09.1906	R	Beginn des Baus der „Riegelsberger Straßenbahn“ im Besitz der Gemeinde Güchenbach
21.01.1907	R	Feierliche Eröffnung der Straßenbahn-Teilstrecke Saarbrücken-Schleifmühle, heute Ludwigsberg und Riegelsberg-Markt
01.02.1907	R	Aufnahme von regelmäßigen Fahrten
17.03.1907	R	Verlängerung der Fahrtstrecke bis zur Bergwerksdirektion (von der Haltestelle Schleifmühle bis zur Bergwerksdirektion über Gleise der Saarbrücker „Gesellschaft für Straßenbahnen im Saartal AG“)
01.07.1907	R	Verlängerung der Strecke von Riegelsberg-Markt bis Heusweiler
1920er Jahre	Individualverkehr	Planung der Reichsautobahn Mannheim-Saarbrücken mit Verlauf von St. Ingbert zur B 268 nördlich des Rastpfuhls
1925	5,16	Vorschlag für neue Straßenbahnlinien: Linie 5 und 16 von St. Annual zum Rastpfuhl mit Wendeschleifen an den Endhaltestellen sowie neue Linie vom Hauptbahnhof über das untere Malstatt-Leipziger Str.-Rheinstraße nach Altenkessel-Neudorf
24.03.1927	R	Verlängerung der Strecke bis Neumarkt (Schleife Viktoriabücke – Neumarkt - Kaiser-Friedrich-Brücke [heutige Wilhelm-Heinrich-Brücke])
27.03.1927	16	Aufnahme des Betriebs auf der Strecke Neumarkt –Kaiser-Friedrich-Brücke (heutige Wilhelm-Heinrich-Brücke) – Rastpfuhl im Gemeinschaftsverkehr von der „Riegelsberger Straßenbahn“ und der „Saartal AG“
1930	R, 16	Verkauf des 1,8 km langen Streckenabschnitts Rastpfuhl – Schleifmühle für 103.125 RM an die Saartal AG
1935/36	R, 16	Planung einer Gleisschleife (verschiedene Varianten) für die Linie 16 auf dem Rastpfuhl in Zusammenhang mit der Errichtung der "Waldsiedlung"
01.07.1937	R, 16	Übernahme der Riegelsberger Straßenbahn durch die Saartal AG
1938	5 (vormals 16) 10 (vormals R)	Neue Linienführung und Umbenennung der Linien 16 und R: Linie 5 (vormals 16): Rastpfuhl – St. Annual (Forsthaus) Linie 10 (vormals R): Heusweiler - St. Annual (Forsthaus)
ab 06.09.1939	10	Wegen der Evakuierung der Zivilbevölkerung aus der Stadt Saarbrücken („Rote Zone“) fährt die Straßenbahn nur noch zwischen Heusweiler und Riegelsberg
13.02.1940	10	Linie 10 fährt wieder nach Saarbrücken und zeitweise weiter bis Dudweiler (Grube Jägersfreude)
02.11.1940	10	Linie 10 fährt nun zur Brebacher Hütte
1944/1945		Wegen Bombenschäden starke Betriebseinschränkungen
15.03.1945	10	Einstellung des Betriebs

\*) Straßenbahn,  
sofern nicht anders vermerkt

## Zeittafel Verkehr

Datum	Linie*)	Beschreibung
15.05.1945	10	Straßenbahn fährt wieder zwischen Heusweiler und Riegelberg (Friedhof)
28.06.1945	10	Straßenbahn fährt wieder zwischen Heusweiler und dem Rastpfuhl
04.07.1945	10	Straßenbahn fährt wieder zwischen Heusweiler und dem Jenneweg
17.12.1945	10	Straßenbahn fährt wieder zwischen Heusweiler und Ludwigsberg
01.04.1946	10	Straßenbahn fährt zwischen Heusweiler und Halberg
10.03.1947	10	Straßenbahn fährt wieder zwischen Heusweiler und St. Annual
1948	5	Betrieb der Strecke Hubert-Müller-Str. – Rastpfuhl – Trierer Straße – Bahnhofstraße – St. Annual (Markt) als Linie 5
14.11.1953	10	Stilllegung der Straßenbahn-Streckenabschnitts Hubert-Müller-Straße – Heusweiler (Straßenbahn fährt nur noch bis Wendeschleife Hubert-Müller-Straße) Ersatz durch O-Bus-Linie
15.11.1953	O-Bus 10	Eröffnung der O-Bus-Linie 10 von Heusweiler zur Trierer Straße in Saarbrücken, ab 1958 zum Bürgerhospital
1954		Baus einer Wartehalle an der Straßenbahnhaltestelle Rastpfuhl (Rastpfuhl 13) mit Schreibwarengeschäft (Biel) und Tabakladen (Berrang)
1959		Straßenbahn fährt bis zur Fertigstellung der Wendeschleife am Rastpfuhl nur bis vor die Wartehalle am Rastpfuhl 13. Bei Anhänger-Betrieb muss der Triebwagen zur Rückfahrt umgespannt werden.
1958	O-Bus 10	O-Bus-Linie 10 von Heusweiler fährt über Trierer Straße in Saarbrücken weiter zum Bürgerhospital
1959/60	Individualverkehr	Ausbau der B 268 mit Ausgleich der Steigung zwischen der heutigen Saarbahn-Haltestelle „Siedlerheim“ und der Einmündung der Hubert-Müller-Straße durch einen Taleinschnitt
06.04.1959	10	Stilllegung des Straßenbahn-Streckenabschnitts Rastpfuhl -Hubert-Müller-Straße – Heusweiler (Straßenbahn fährt nur noch bis Wendeschleife am Rastpfuhl)
19.07.1959 bis 08.04.1960	O-Bus 10	Unterbrechung des O-Bus Verkehrs wegen des Ausbaus der Bundesstraße 268 zwischen dem Rastpfuhl und Riegelsberg
26.11.1962	O-Bus 10	O-Bus-Linie 10 von Heusweiler fährt nur noch bis zum Saarbrücker Hauptbahnhof
13.05.1964	O-Bus 10	Stilllegung der O-Bus-Linie 10 Heusweiler – Hauptbahnhof Saarbrücken
ab 14.05.1964	Busse	Zwischen Heusweiler und Saarbrücken verkehren nur noch Busse mit Verbrennungsmotor
22.05.1965	5	Letzte Fahrt der Straßenbahn von Rastpfuhl – Schafbrücke (Abfahrt 16:00 Uhr ab Rastpfuhl in Richtung Schafbrücke)
Anfang 1990er	Individualverkehr	Rückbau der Lebacher Straße mit Anlage von Parkbuchten und Verringerung der Fahrspuren von 4 auf 2
April 1991	Saarbahn	Empfehlung zum Bau der Saarbahn im Abschlussbericht einer Arbeitsgruppe unter Leitung des Verkehrswissenschaftlers Prof. Dr. Ing. Peter Kirchoff
Dez. 1991	Saarbahn	Zustimmung des Aufsichtsrates der Saartal AG zur Aufnahme von Planungen der Saarbahn
Feb. 1992	Saarbahn	Zustimmung des Stadtrates zur Aufnahme von Planungen der Saarbahn
April 1992	Saarbahn	Aufnahme der Planungen zur Trassenführung der Saarbahn
ab Juni 1995	Saarbahn S1	Beginn des Baus der Saarbahn mit dem damit einhergehenden erneuten Umbau der B 268
12.11.2000	Saarbahn S1	Abschluss der Ausbaustufe 2 der Saarbahn mit der Inbetriebnahme der ca. 2 km-langen Erweiterung der Strecke vom Cottbusser Platz zur Haltestelle Siedlerheim auf dem Rastpfuhl; Baukosten: ca. 38 Mio. DM
24.09.2001	Saarbahn S1	Eröffnung des Streckenabschnitts bis Riegelsberg (Süd) Baukosten: ca. 42,6 Mio. DM
17.01.2007	Busse	Wegfall der Buswendeschleife Rastpfuhl wegen Bau des Rastpfuhl-Carrées
26.09.2009	Saarbahn S1	Eröffnung des Streckenabschnitts Riegelsberg (Süd) - Walpershofen/Etzenhofen
05.10.2014	Saarbahn S1	Fertigstellung der Gesamtstrecke Saargemünd - Lebach mit der Eröffnung des Streckenabschnitts Walpershofen/Etzenhofen - Lebach

\*) Straßenbahn,  
sofern nicht anders vermerkt