

Deutlich mehr schnelle Züge für Homburg

HOMBURG: Ab Ende 2014 fährt etwa alle zwei Stunden ein Regional-Express nach Mannheim – Zweckverband vergibt Auftrag

Der Bahnhof Homburg gehört zu den Hauptnutznießern des neuen Regional-Express-Konzepts, das Ende 2014 wirksam wird. Damit wird ein Teil der Nachteile ausgeglichen, die der auch für weite Teile der Westpfalz wichtige Bahnhof 2007 bei der Aufnahme des ICE-Verkehrs nach Paris erlitten hat.

Der für den regionalen Schienenverkehr in der Pfalz zuständige Zweckverband in Kaiserslautern gab gestern bekannt, dass er nach einer europaweiten Ausschreibung den Betrieb auf der neuen Regional-Express-Linie von Koblenz über Trier, Saarbrücken, Homburg, Landstuhl und Kaiserslautern nach Mannheim für 15 Jahre ab Dezember 2014 an die Deutsche Bahn (DB) vergeben hat. Der neue Regional-Express (RE), der deutlich schneller ist als die derzeit im Stundentakt verkehrende RE-Linie von Saarbrücken nach Kaiserslautern, übernimmt in etwa die Fahrplanlage der früheren Interregio-Züge, hält aber zusätzlich in Landstuhl. Derzeit gibt es nur zweimal pro Tag einen solchen schnellen RE nach Mannheim.

Für Homburg bedeutet diese Entscheidung eine Trendwende, nachdem sich das Angebot an schnellen Zügen seit Ende der 90er Jahre immer weiter verschlechtert hatte. Beim Start des Rheinland-Pfalz-Takts im Jahr 1994 fuhr zwischen Saarbrücken und Mannheim stündlich ein Fernzug – abwechselnd ein Interregio (IR) und ein Intercity (IC). In den Intercity-Takt waren auch drei Euro-City-Züge von und nach Paris integriert. Alle diese Züge hielten in Homburg. Die Verschlechterung des Angebots begann Ende der 90er Jahre mit dem Streichen von IR-Verbindungen. Ab Ende 2002 gab es auf dieser Strecke keinen IR mehr. Nur in kleiner Teil wurde in IC umgewandelt, die meisten dagegen ersatzlos gestrichen. Als 2007 der ICE-Verkehr nach Paris aufgenommen wurde, brachte das zwar mehr und deutlich schnellere Züge von Kaiserslautern



Die schnellen RE-Züge auf der Strecke Saarbrücken–Mannheim werden ab Ende 2014 mit Triebwagen des Typs „Flirt“ gefahren, die vom Schweizer Hersteller Stadler produziert werden.

FOTO: DB

und Saarbrücken in die Seine-Metropole, aber auf Kosten der Bahnhöfe Neustadt und Homburg. Sie verloren zehn Fernzughalte pro Tag, weil die ICE nach Paris nicht zusätzlich zum vorherigen Angebot führen, sondern anstelle früherer Fernzüge, die in Neustadt und Homburg gehalten hatten. Außerhalb der Zeiten, in denen einer der wenigen noch verbliebenen Fernzüge oder einer der beiden

IR-Ersatz-RE fährt, blieb für Reisen von Homburg in die Vorderpfalz oder nach Mannheim nur die deutlich langsamere S-Bahn oder Verbindungen, bei denen man in Kaiserslautern umsteigen muss. Derzeit gibt es beispielsweise zwischen 13.13 Uhr und 18.04 Uhr keinen schnellen Zug von Homburg nach Mannheim.

Ab Ende 2014 wird das Angebot nun wieder deutlich besser, aller-

dings nicht so gut wie es 1994 war. Wenn ein ICE von und nach Paris fährt, der in Homburg nicht hält, gibt es in aller Regel nicht zeitnah auch noch einen schnellen RE.

Eine deutliche Verbesserung ergibt sich dank der neuen RE für Homburg nicht nur in der Verbindung nach Mannheim, sondern beispielsweise auch nach Trier und Koblenz. Die DB wird auf der neuen RE-Linie

Koblenz–Mannheim Triebwagen des Typs „Flirt“ einsetzen. Dieses vom Schweizer Hersteller Stadler – teilweise in Deutschland – produzierte Fahrzeug ist für Tempo 160 zugelassen. Der fünfteilige „Flirt“, der zwischen Saarbrücken und Mannheim fahren soll, hat rund 270 Sitzplätze. Für stark frequentierte Züge sind Doppelheiten mit 540 Sitzplätzen vorgesehen.

WIRTSCHAFT