

KOMMENTAR**Das Comeback
des Interregio**

VON ECKHARD BUDDRUSS

Der Wegfall der Interregio-Züge hat große Lücken in das Pfälzer Bahnangebot gerissen. 2015 wird der Schaden teilweise repariert.

Als 1994 die erste Stufe des Rheinland-Pfalz-Takts eingeführt wurde, hatte der wichtigste Pfälzer Bahnknoten Neustadt ein hervorragendes Fernverkehrsangebot, das optimal mit dem Nahverkehr verknüpft war. Heute ist davon nur noch wenig übriggeblieben, weil die Deutsche Bahn (DB) die meisten Interregio-Züge ersatzlos gestrichen hat und die 2007 eingeführten ICE nach Paris zwischen Mannheim und Saarbrücken nur noch in Kaiserslautern halten. Ganz ähnlich wie in Neustadt war die Entwicklung beim auch für Teile der Westpfalz wichtigen Bahnhof Homburg.

Mit dem Regional-Express-Netz, das Teil des 2008 beschlossenen Konzepts „Rheinland-Pfalz-Takt 2015“ ist, wird ein großer Teil des Schadens repariert, der durch die Interregio-Demontage entstanden ist. Allerdings gilt das nur für die Verbindung zum ICE-Knoten Mannheim. Die Direktverbindungen, die der Interregio zu Zielen wie Ulm oder Lindau bot, kommen leider durch das verbesserte Regional-Express-Angebot nicht zurück. Zu hoffen bleibt, dass wenigstens eine Lösung gefunden wird, die die derzeit noch existierenden Fernzüge von Saarbrücken nach Stuttgart und Frankfurt erhält.

Erfreulich ist jedenfalls die Entscheidung für den „Flirt“, der derzeit aus Kundensicht wohl der beste Regionaltriebwagen ist. Gerade für den Einsatz als Regional-Express (RE) eignet er sich besser als beispielsweise die Triebwagen der Baureihe 425, die ab Ende 2011 für drei Jahre den Verkehr auf der RE-Linie Mainz-Speyer-Karlsruhe übernehmen werden.