

IM BLICKPUNKT: RHEINPFALZ-PODIUMSDISKUSSION ZUR BAHN

Saar-pfälzisches Podium will Zug aufs Gleis setzen

Klimmt: Trotz Haushaltsnotlage im Saarland möglich – Lemke aus ökologischen Gründen dafür – Brüderle: Nicht länger „kleines Karo“ spielen

VON CLAUD-PETER SCHMIDT

Das neue Gutachten zur Reaktivierung der Bahnstrecke Zweibrücken-Homburg wird keine Kosten-Nutzen-Aufteilung für die Länder enthalten, erklärte gestern das rheinland-pfälzische Verkehrsministerium. Rheinland-Pfalz und das Saarland wollen das Gutachten bei der Netz AG der Deutschen Bahn demnächst in Auftrag geben. Die Kosten des Gutachtens teilt man sich. Wie sich der Nutzen dies und jenseits der Landesgrenze verteilen könnte, war Gegenstand der Spekulation der RHEINPFALZ-Podiumsdiskussion am Mittwoch in der Zweibrücker Festhalle.

Die prinzipielle Einschätzung, dass die 1987 voll eingestellte, in der Folge auf einem 400 Meter langen Teilstück demontierte 11,2 Kilometer lange Bahnstrecke volkswirtschaftlich rentabel betrieben werden kann, teilten alle sechs Diskutanten. Die drei Saarländer Reinhard Klimmt (Ex-Ministerpräsident und Bundesverkehrsminister), Christian Schmitt (FDP-Fraktionsvorsitzender im Saarlandtag), Barbara Spaniol (Landtagsabgeordnete der Linke aus Homburg). Und die drei (Rheinland-)Pfälzer, Verkehrsstaatssekretär Alexander Schweitzer (SPD), FDP-Landesvorsitzender und Bundeswirtschaftsminister Rainer Brüderle und die Grüne-Spitzenkandidatin für die Landtagswahl, Eveline Lemke. Für Schweitzer ist aufgrund der Erfahrungen mit anderen reaktivierten Strecken in Rheinland-Pfalz – mit 50 Prozent mehr Angebot und 100 Prozent mehr Fahrgäste seit 1994, so Schweitzer – klar, dass auch die Zweibrücker Strecke sich rechnen. „Es geht um die Bedürfnisse der Menschen, die Möglichkeiten, Unternehmen anzusiedeln, die Frage, ob der Tourismus hier eine Chance hat.“ Er sei sich sicher, dass die in Auftrag gegebene Vorplanungs-Studie Daten liefere, die beiderseits der Grenze



Die Expertenriege aus Landes- und Bundespolitikern ist sich einig, dass die Reaktivierung der Bahnstrecke Zweibrücken-Homburg sich volkswirtschaftlich rentieren würde: (von links nach rechts) Christian Schmitt (FDP Saar), Reinhard Klimmt (Ex-Ministerpräsident des Saarlandes), Bundeswirtschaftsminister Rainer Brüderle, Georg Altherr (Redaktionsleiter RHEINPFALZ), Eveline Lemke (Grüne Rheinland-Pfalz), Verkehrsstaatssekretär Alexander Schweitzer und Barbara Spaniol (Linke Saar).

FOTO: STEINMETZ

überzeugen. Schweitzer: „Wir kriegen das hin.“

Von der Schlüssigkeit der rheinland-pfälzischen Argumentation ist die Grüne Eveline Lemke überzeugt, auch wenn sie findet, was die Kostenzusagen betrifft, könnte Rheinland-Pfalz noch eine Schippe drauflegen. Die rheinland-pfälzischen Grünen seien entschieden für eine Reaktivierung. Aus einer Reihe von ökologischen und ökonomischen Gründen. Man werde das auch noch in einem Papier, veröffentlicht vor der Land-

tagswahl am 27. März, dokumentieren. „Wir werden auch unseren Einfluss auf die Grünen im Saarland geltend machen“, sagte Lemke. Den grünen Staatssekretär im saarländischen Verkehrsministerium Dieter Grünewald nannte sie einen „Pokerer“. Es sei nicht gegen die Reaktivierung, suche aber für die Saar-Regierung eine möglichst günstige Verhandlungsposition.

Diese Einschätzung bestätigte und teilte der aus dem Mandelbachtal, also dem Saarpfalzkreis, stammende

FDP-Fraktionsvorsitzende Christian Schmitt. Er wolle die Strecke, die auch im Interesse der Saarländer liege. Der springende Punkt seien die direkten, jährlich wiederkehrenden Betriebskosten. Man müsse von mindestens einer Million Euro ausgehen. „Da bitte ich einfach zu berücksichtigen, dass sich das Saarland in einer Haushaltsnotlagen-Situation befindet. Auf der Grundlage einer Nutzen-Ermittlungen, denken ich, können wir uns mit Rheinland-Pfalz einigen.“ Schmitt schätzte die Relation

auf 20:80 aus saarländischer Sicht. Den Versuch Schmitts, eine so weitgehende Zusage über eine Betriebskostenübernahme vom Pfälzer Alexander Schweitzer (Schmitt: „Machen Sie eine Ansage vor der Landtagswahl. Nach einer Wahl sind Worte oft nicht viel wert“) zu bekommen, ließ der Verkehrs-Staatssekretär ins Leere laufen.

Mit Einverständnis von Rainer Brüderle: „Jede Zahl, die jetzt genannt wird, kann so richtig wie falsch sein.“ Wichtig sei doch nur, dass

man in der Region, insbesondere in Mainz und Saarbrücken, aufhöre, „kleines Karo“ zu spielen. Bedingungen, die die volkswirtschaftliche Betrachtung der Reaktivierung beeinflussen, hätten sich seit dem letzten Gutachten aus 2006 verändert. Der Bundeswirtschaftsminister nannte das Outlet, mit 2,7 Millionen Besuchern im vergangenen Jahr, und die gewachsene wirtschaftliche Bedeutung des gesamten Flughafen-Areals. Die Bahn Zweibrücken-Homburg sei ein Stück infrastruktureller Wiederschließung. „Ein absolut sinnvolles Projekt“, folgerte Brüderle.

Das unterstrich auch Reinhard Klimmt. Der Saarbrücker, 1998/99 Saar-Ministerpräsident, dann bis 2000 Bundesverkehrsminister, rückte die gesamte Region Saar-Lor-Lux bei der Verkehrsplanung in den Blickpunkt. Die Bahn, mit allen Zuführungen wie eben Homburg-Zweibrücken, werde eine wichtigere Rolle als Verkehrsträger spielen. Subregional biete eine Reaktivierung die Chance, das für den Tourismus wichtige Biosphären-Reservat Bliesgau mit einem gemäßen Verkehr anzuschließen. Er sei ganz klar für einen Wiederaufbau der Trasse. Klimmt hält eine Beteiligung am Betrieb auch für das Haushaltsnotlagenland Saarland machbar, wenn auch schwierig.

Die Homburger Saar-Linke und Ex-Grüne Barbara Spaniol würdigte diesbezüglich ausdrücklich das finanzielle Entgegenkommen von Rheinland-Pfalz. Verkehrsminister Hendrik Hering hatte seiner saarländischen Kollegin Simone Peter Ende Januar eine 50-prozentige Beteiligung an den Investitionskosten für die Wiederherstellung und Ausstattung der Strecke zugesagt, obwohl nach der Territorialprinzip das Saarland nahezu 90 Prozent der auf die Länder entfallenden Kosten – geschätzt: drei Millionen Euro – zu tragen hätte. „Großes Lob an die SPD und Kurt Beck. Das Saarland muss unbedingt die Chance nutzen.“ Sie werde beharrlich am Projekt dranhängen.



„Die Bahn braucht 163 Minuten bis Mainz“

Publikum mit kritischen Fragen, schelmischen Anmerkungen und unorthodoxen Vorschlägen am Saalmikrofon

„Warum können wir nicht das Saarland und Rheinland-Pfalz zusammenlegen? Mit dem Geld, das wir da an Bürokratie einsparen würden, könnten wir uns eine Luxus-Bahnlinie leisten, bei der jeder kostenlos mitfahren darf“, lautete am Mittwoch der nicht ganz ernst gemeinte Wortbeitrag des Zuschauers Gerhard Harth.

„Okay“, konterte der Saarländer Reinhard Klimmt: „Wenn die Hauptstadt dieses neuen Bundeslandes dann Saarbrücken heißt, sind wir dabei.“ Scherz beiseite: Klimmt warb für die Eigenständigkeit des Saarlandes, da „die Saarbrücker Perspektive auf den Großraum Saar-Lor-Lux viel näher als aus Mainz“ sei. „Bevor wir uns an eine so große Hürde heranwagen“, ergänzte Staatssekretär Alexander Schweitzer, „sollten wir erst einmal die kleinen Etappen abarbeiten – wie etwa die Bahn-Reaktivierung.“

Tanja Ewert meldete sich zu Wort und beklagte, dass Bahnreisende „von Zweibrücken bis Mainz 163 Minuten“ bräuchten. Und nach Neunkirchen seien es ab Zweibrücken fast 70 Minuten, aus Homburg aber nur zwölf. „Ist das okay?“, wollte die Zuschauerin vom Podium wissen. „Sie haben Recht“, stimmte Reinhard Klimmt der Kritik zu und erinnerte daran, dass man auch an den Verbindungen nach Frankreich und Luxemburg weiter arbeiten müsse. Alexander Schweitzer nannte die lange Reisezeit nach Mainz „nicht akzeptabel“ und riet: „Wir sollten mutig glauben, dass viele Leute das heute noch fehlende Trassenstück nutzen würden.“

Der St. Ingberter Bahnfachmann Werner Ried machte auf Zukunftsperspektiven aufmerksam, die die Bahntrasse mit sich bringe – etwa für Fahrten ins Biosphärenreservat Bliesgau. Ried: „Wollen wir unser Geld statt in Flughäfen nicht lieber in die Bahn investieren?“ Hier warnte Alexander Schweitzer davor, „einen Verkehrsträger gegen den anderen auszuspielen“, pries aber die guten Anbindungen über die S-Bahn-Linie, die es heute schon gebe – etwa bis in den Rhein-Neckar-Raum. Und in punkto Flughafen gebe es hinter den Kulissen nach wie vor vielversprechende Gespräche zwischen Rheinland-Pfalzern und Saarländern. Schweitzer: „Demnächst wird es



Tanja Ewert



Gerhard Harth



Werner Ried



Stefan Heidenreich



Erwin Stephan



Ernst Lindemann

Neues zum Thema Flughafen-Kooperation zu hören geben.“ FDP-Mann Christian Schmitt bat um Verständnis dafür, „dass das Saarland gern einen eigenen Flughafen hat“. Eveline Lemke forderte aus Klima-Gründen einen Abbau von Flughafen-Subventionen. Barbara Spaniol: „Für uns Homburger ist der Flughafen Zweibrücken einfach das Beste.“

Der Zweibrücker Stefan Heidenreich forderte per Saalmikrofon, die Erweiterungs-Option sofort in die Bahn-Ausschreibung zu schreiben: „Wenn das erst später nachgeholt wird, lässt sich ein künftiger Betreiber die Reststrecke bis nach Zweibrücken teuer bezahlen.“ Heidenreich argwöhnte, dass der zuständige Saarbrücker Staatssekretär Dieter Grünewald als früherer RSW-Geschäftsführer noch immer ein Parteigänger des Omnibusverkehrs sei. Hier nahm Reinhard Klimmt den Saarbrücker Staatssekretär in Schutz: „Die RSW ist eine Bahn-Tochter. Insofern ist Herr Grünewald auch Eisenbahner.“

Erwin Stephan wollte von Alexander Schweitzer wissen, ob man wirklich Geld in eine Bahnstrecke investieren soll, die ja auf Dauer mit Betriebskosten verbunden sein werde, oder ob man nicht lieber „auf lange Sicht die Straßen-Infrastruktur aufrecht erhalten“ sollte. Auch in diesem Zusammenhang mahnte Alexander Schweitzer, „nicht Straße gegen Bahn auszuspielen“. Schon heute würden in Rheinland-Pfalz als klassischem Pendlersland „Rekorde für Bundes- und Landesstraßen“ ausgegeben. Der Mainzer Staatssekre-

tär: „Unser Straßennetz ist in einem vernünftigen Zustand.“

Obwohl es Alexander Schweitzer zunächst nicht glauben mochte, war die Anfrage von Ernst Lindemann durchaus ernst gemeint: „Sollte das Saarland nicht mitspielen: Gibt es dann die Möglichkeit, die Bahnstrecke Zweibrücken-Homburg notfalls ohne Zwischenhalt in Schwarzenacker und Einöd einfach durchfahren zu lassen?“ „Ich halte so etwas nicht für realistisch“, wies Schweitzer diesen Gedanken von sich: „Wir müssen das Saarland mit ins Boot nehmen. Haltestellen bringen Wirt-

schafftlichkeit. Ich weiß, dass auch viele Saarländer schon lange auf diese Trasse warten.“

Dann trat der Landtags-Ersatzkandidat Dirk Schneider ins Spiel. Er appellierte an die rheinland-pfälzische Grünen-Vorsitzende Eveline Lemke, sie möge doch bitte ihre Parteifreundin Simone Peter an Zusagen erinnern, die die heutige Umwelt- und Verkehrsministerin des Saarlandes vor der Wahl gemacht habe. Eveline Lemke: „Ich rede schon heute mit Simone Peter. Und das wird seine Wirkung entfalten.“ (ghm/Fotos: Mochel)

Zur Sache: Widerstand gegen Bahn

„Drei Meter vor meinem Haus führt die viel befahrene Bundesstraße 423 vorbei. Würde die Bahnstrecke neu belebt, hätte ich dann auch noch Züge sechs Meter hinterm Haus“, kann Erna Marx aus Schwarzenacker der S-Bahn-Initiative nichts Gutes abgewinnen.

Im Anschluss an die Podiumsdiskussion machte Erna Marx im Foyer der Festhalle im Gespräch mit der RHEINPFALZ aus ihrer Ablehnung keinen Hehl. Ohnehin lebe sie in gerade einmal 60 Metern Entfernung von der Autobahn 8: Da habe sie ihr Pensum an Verkehrslärm längst erfüllt.

Aber auch in anderer Hinsicht hält sie eine Eisenbahn zwischen Homburg und Zweibrücken für einen „Schildbürgerstreich“ und eine „Ver-

schwendung von Steuergeldern“. „Entlang der Straße gibt es jede Menge Bushaltestellen. Oder sollen wir erst mit dem Auto nach Homburg fahren, dort im Bahnhof in den Zug einsteigen und damit dann in Richtung Zweibrücken fahren? Das macht doch keiner“, ist Erna Marx überzeugt. Und für die Kinder, die aus Schwarzenacker zum Johannikum oder ins Homburger Stadtgebiet zur Schule fahren, sei der Bus allemal die praktischere Lösung.

Erna Marx: „Und wenn dann mit dem Auto zum Bahnhof und von dort mit dem Zug zum Outlet fährt – und sich dann mit all den schweren Einkäufen abschleppt.“ (ghm)

Dieter Grünewald: Gegen Geld geben wir nach

Der für die Bahnpolitik der saarländischen Landesregierung zuständige Staatssekretär Dieter Grünewald von den Grünen hat sich gestern in Sachen Reaktivierung verhandlungsbereit gezeigt. Seine Sprecherin sagte auf Anfrage, das Saarland stelle sich einer Reaktivierung nicht in den Weg, wenn Rheinland-Pfalz die Kosten dafür trage.

Der Staatssekretär vertrete folgende Auffassung: Das Saarland werde einer optionalen Ausschreibung der Strecke Homburg-Zweibrücken nur zustimmen, wenn Rheinland-Pfalz die Betriebskosten voll übernimmt. „Ohne Übernahme keine Zustimmung zur optionalen Ausschreibung“, so die Sprecherin. Auf den Hinweis, dass der Vorsitzende der FDP-Fraktion im Saar-Landtag, Christian Schmitt, bei der RHEINPFALZ-Podiumsdiskussion am Mittwochabend ein etwas geringeres Engagement des Rheinland-Pfalz gefordert hatte, nämlich einen Betriebskosten-Anteil von „nur“ 80 Prozent, sagte die Sprecherin: „Mit einem 80-prozentigen Rheinland-Pfalz-Anteil könnten wir uns auch anfreunden, da könnten wir mitgehen.“ Der zuständige rheinland-pfälzische Staatssekretär Alexander Schweitzer hatte am Mittwochabend erklärt, Rheinland-Pfalz sei dem Saarland weit entgegengekommen, indem es die Hälfte der auf das Saarland entfallenden Investitionskosten übernehme. Eine Aussage, ob Rheinland-Pfalz auch einen größeren Teil der Betriebskosten übernehmen würde, vermied er. Wenn nach dem Territorialprinzip abgerechnet würde, müsste Rheinland-Pfalz rund zehn, das Saarland 90 Prozent tragen, wobei einige Fachleute sagen, dass die Strecke rentabel betrieben werden könnte, also beim Betrieb gar kein Defizit aufzuteilen wäre.

Vor zwei Wochen hatte Ministerpräsident Kurt Beck einen Brief an seinen Amtskollegen Peter Müller geschrieben. Eine Antwort ist entworfen, aber noch nicht abgeschickt, hieß es gestern. (oy/Foto: B&B)



Dieter Grünewald, Grüne