

„ICE fährt weiterhin in Homburg ab“

HOMBURG: Partei Die Linke organisiert Informationsveranstaltung zum Thema Bahn – Bekenntnis zu Trasse Homburg - Zweibrücken

VON ANDREAS GANTER

Die gute Nachricht zuerst: Auch künftig werden am Homburger Hauptbahnhof ICE-Züge abfahren. Gegenteilige Informationen weist Manuel Rehkopf, Marketing-Vorstand der DB Fernverkehr AG, in einem Brief an den Saarlouiser Bundestagsabgeordneten Thomas Lutze (Linke) zurück. Lutze las das Schriftstück am Dienstagabend während einer Veranstaltung seiner Partei in Homburg vor. Das Treffen, zu dem rund 40 Saarländer und Pfälzer aus der Region kamen, stand unter dem Motto: „Wohin geht die Reise? Die Zukunft des Homburger Hauptbahnhofs“.

Die saarländische Linken-Landtagsabgeordnete Barbara Spaniol aus Homburg war bei der Einladung zu diesem Termin noch davon ausgegangen, „dass der ICE-Halt Homburg vor dem Aus steht“. Was das angeht, konnte sie ihr Parteikollege Lutze relativ schnell beruhigen. Er hatte nach eigenen Angaben im März davon erfahren, dass künftig keine schnellen Züge von Homburg mehr fahren sollen. Der Politiker, der Mitglied im Verkehrsausschuss des Bundestages ist, hat sich daraufhin an die Bahn gewandt und um Auskunft gebeten. Der Konzern teilte nun mit, dass ab Dezember „lediglich ein ein-



Dornröschenschlaf: Der verwaiste Bahnhof Beeden an der alten Trasse Homburg - Zweibrücken. FOTO: MOSCHEL

zeln, besonders schwach genutztes Zugpaar“ ausfallen werde: der IC aus Frankfurt, Ankunft in Homburg 9.52 Uhr, und den Zug in der Gegenrichtung nach Frankfurt, Abfahrt 18.04 Uhr. Lutze sprach sich vor den

Besuchern der Veranstaltung dafür aus, dass Homburg neben Saarbrücken weiterhin als zweiter ICE-Haltepunkt im Saarland bestehen bleibt. Seiner Schätzung nach steigen 40 Prozent der saarländischen Fahrgäste im Fernverkehr in Homburg ein.

Der Landesvorsitzende des Fahrgastverbandes Pro Bahn, Ulrich Vogel, warnte angesichts dieser neuen Informationen der Bahn AG, dennoch vor allzu großem Optimismus. Seit den 1990er Jahren sei das Angebot für Bahnreisende im Fernverkehr von Homburg ausgedünnt worden. Anhand einer Statistik zeigte er, dass noch im Juni 1996 immerhin 17 so genannte „schnelle Züge“ täglich auf der Strecke Homburg - Mannheim unterwegs waren. Aktuell sind es acht. „Ich befürchte eine Salami-Taktik“, warnte der Ludwigshafener. Die Abwärtsentwicklung gehe weiter, da sei er sich ganz sicher. Die Chancen der Politik, auf die Entscheidungen der Bahn einzuwirken, bezeichnete er als „aussichtslos“.

Mit Blick auf die aktuelle Diskussion um die Reaktivierung der still gelegten alten Strecke zwischen Zweibrücken und Homburg unterstrich Ulrich Vogel deren Bedeutung – auch für die Zukunft des Homburger Hauptbahnhofs: „Diese Strecke würde Fahrgäste für Homburg zuliefern. Das kann ein Omnibus nicht leisten.“ Vogel schätzt, dass rund ein Drittel mehr Leute als bisher von Homburg abfahren würden, wenn die Strecke von Zweibrücken aus reaktiviert werden würde. Insofern könnten sowohl das Saarland als auch Rheinland-Pfalz von der Strecke profitieren.

Genau ins gleiche Horn stieß dann auch Peter Schehl von den Bahnfreunden: „Die Reaktivierung der Strecke würde nicht nur Zweibrücken, sondern auch den Bliesgau an den Fernverkehr anschließen.“

Ein Vertreter des Verkehrsclubs Deutschland, Manuel Schauer, kritisierte die saarländische Landesregierung: „Nach zwei Jahren grüner Verkehrspolitik kann ich keinen großen

ZITIERT

„Der DB-Fernverkehr hat das Saarland und die Westpfalz als relevanten Markt abgeschrieben.“

„Pro Bahn“-Landeschef
Ulrich Vogel

„Die Firma gehört uns allen – eigentlich.“

„Pro Bahn“-Landeschef
Ulrich Vogel zum Staatskonzern Deutsche Bahn

„Ich bin nicht da, um schöne Worte zu machen. Ich bin kein Politiker.“

Ulrich Vogel (gana)

Wurf entdecken.“ Bahnpolitisch, so wünscht sich Schauer, wäre es besser, wenn „wir Saarländer schon zu Rheinland-Pfalz gehören würden.“

Auch wenn diesem Satz nicht alle, und vor allem nicht die anwesenden Saarländer, zustimmen wollten, betonte die Mehrheit der Redner: Die Region, also Homburg und Zweibrücken, müsse zusammenstehen. Nur so habe Homburg als Haltepunkt im Fernverkehr eine längerfristige Überlebenschance.

STICHWORT

Fernverkehr von Homburg

1979 stündlicher Intercity (IC)-Verkehr auf der Strecke Saarbrücken - Homburg - Mannheim

1979 - 91 Verdichtung Fernverkehr bis zu angenähertem Stundentakt

Mai 1991 Einführung Fernverkehrsnetz: Mannheim wird ICE-Halt, Homburg wird Systemhalt der IC/IR-Züge von Saarbrücken nach Mannheim
ab 1999 Schleichende Ausdünnung des Interregio (IR)

Mai 2001: IR-Züge entfallen, IC-Züge fahren nur noch alle zwei Stunden
Mai 2003 Weitere Ausdünnung der IC/ICE-Züge

seit 2007 Aufnahme ICE-Verkehr: Frankfurt - Mannheim - Saarbrücken - Paris; ohne Systemhalt Homburg
Quelle: Pro Bahn (gana)

Im Wortlaut: Der Brief von der Bahn

Der Bundestagsabgeordnete Thomas Lutze (Linke) hat bei der Deutschen Bahn nach der Zukunft des Fernverkehr-Haltepunktes Homburg gefragt. Manuel Rehkopf, Marketing-Vorstand der DB Fernverkehr AG, antwortete schriftlich. Hier einige Auszüge aus dem Brief, der der RHEINPFALZ vorliegt:

„Die Medienberichte über das angebliche Aus des ICE/IC-Halts Homburg/Saar entsprechen nicht den derzeitigen Planungen der DB Fernverkehr AG. Vielmehr wird im kommenden Fahrplan das Fernverkehrsangebot

in Homburg/Saar weitgehend beibehalten. Die für die Mehrzahl der Reisenden ab Homburg/Saar relevanten ICE/EC/IC-Züge (...) wollen wir auch im kommenden Fahrplan weiterhin anbieten. Von den aktuell sechs fast täglich in Homburg/Saar haltenden Zugpaaren wird ab dem 11. Dezember 2011 lediglich ein einzelnes, besonders schwach genutztes Zugpaar an den nachfrageschwächsten Tagen vom Markt genommen: Dies betrifft den IC aus Frankfurt mit Ankomst um 9.52 Uhr und in der Gegenrichtung den IC mit Abfahrt um 18.04 Uhr nach Frankfurt.“ (gana)