

## Rheinland-Pfalz-Takt mit RE auch für die Südpfalz

Nachdem die Südpfalz zwischen Zweibrücken und Landau bei dem Zukunftskonzept Nahverkehr für Rheinland-Pfalz „Takt 2015“ vollkommen „links liegen gelassen“ worden ist, wäre es an der Zeit, auch dieser Region endlich auf der Schiene eine bessere Perspektive zu geben. Dazu scheint die Zeit günstig und eine entsprechende Initiative längst überfällig. Mit dem Takt 2015 hat man alle Oberzentren in Rheinland-Pfalz mit teilweise neuen Regionalexpress(RE)-Linien direkt verbunden. Bei den begrüßenswerten Bestrebungen, die Pfalz bahntechnisch über die Bundesgrenze hinweg besser mit dem benachbarten Elsass zu verbinden, sollte der Blick auch über die teilweise unnatürlichen Landesgrenzen in West- Ost- Richtung geworfen werden, um durch eine RE-Linie zwischen den unmittelbar jenseits dieser Grenzen gelegenen Oberzentren Saarbrücken und Karlsruhe eine solche schnelle Verbindung zu schaffen und damit auch die kreisfreien Städte Zweibrücken und Pirmasens in ein zukunftsfähiges RE-Konzept einzubeziehen. In diesem Zusammenhang ist auch darauf hinzuweisen, dass es noch bis 1988 eine D-Zug-Verbindung Saarbrücken – München über die Südpfalzstrecke gab. Auch der Nahverkehrsplan des Landkreises Südwestpfalz von 2017 sieht eine solche Verbindung vor („Zwischen Karlsruhe – Landau und Saarbrücken ist zur besseren Anbindung der Mittelzentren Pirmasens und Zweibrücken an benachbarte Regionen im Osten und Westen eine schnelle Regional-Express-Linie einzurichten“).

Die Region entlang der pfälzischen Südgrenze hat besonders unter der kriegerischen Entwicklung in der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts gelitten (z.B. Abbau des zweiten Gleises zwischen Zweibrücken und Landau als Reparationsmaßnahme durch die französische Besatzungsmacht) und dadurch gravierende Entwicklungshemmnisse hinnehmen müssen, die sich bis in die

Gegenwart auswirken. Besonders einschneidend ist diese Situation im Bereich Zweibrücken, wo noch die sehr nachteilige Grenzziehung zum heutigen Saarland hinzugekommen ist, die den einheitlichen saarpfälzischen Lebens- und Wirtschaftsraum Homburg – Zweibrücken - Blieskastel zerschnitten hat.

Welche Chancen durch eine Renaissance der umweltfreundlichen Schiene z.B. in Baden-Württemberg und Bayern eröffnet werden, geht aus der Veröffentlichung „Grün-Schwarz setzt auf elektrische Züge“ und dem Kommentar „Unter Strom“ dazu von E. Buddruss in der Rheinpfalz vom 13.04.2018 (s. Beilage) hervor. Mit einer in diesem Zusammenhang angesprochenen Elektrifizierung Neustadt(Weinstr.)-Wörth würden sich auch für eine z.B. mit neuen Hybridfahrzeugen zu betreibende schnelle RE-Verbindung Saarbrücken-Karlsruhe gute Voraussetzungen ergeben. Hoffnung macht hierbei auch die Aussage von Bundesverkehrsminister Scheuer am Rande des Spatenstichs für die Elektrifizierung der Strecken von Lindau nach Ulm und München, dass sein Ministerium noch in diesem Jahr über die Projekte des Bundesverkehrswegeplans hinaus ein Programm für die Elektrifizierung von Regionalstrecken plane. Inzwischen ist die Verbindung München – Lindau (-Zürich) unter Fahrdracht in Betrieb und Ulm – Friedrichshafen – Lindau kurz davor. Auch die Entwicklung der Umweltbelange („Dieselskandal“) ist ein klares Zeichen, ein solches Projekt in Angriff zu nehmen.

Eine RE-Linie Saarbrücken-Karlsruhe könnte deutlich schneller und kostengünstiger verwirklicht werden als der durchgehende vierspurige Ausbau der B10 von Hinterweidenthal bis Landau und damit auch die sicherheitstechnisch prekäre Situation des bisherigen häufig wechselnden zwei- und dreispurigen Zustandes entspannen.