

Antrag^{*)}

der Fraktionen der FDP und CDU

Verlängerung der S-Bahn Rhein-Neckar – Linie S 1 – von Kaiserslautern über Homburg/Saar nach Zweibrücken

I. Der Landtag stellt fest:

„Eine Region kommt ins Rollen“ ließ der S-Bahn-Betreiber DB AG bezüglich der positiven Auswirkungen der Bahn im Rhein-Neckar-Raum zur Eröffnung des neuen Verkehrsangebotes verlautbaren. Schon die Inbetriebnahme der ersten S-Bahn-Stufe von Kaiserslautern nach Osterburken und von Speyer nach Karlsruhe, jeweils über Ludwigshafen, Mannheim und Heidelberg, ließ das Umland näher an die genannten Oberzentren heranrücken. Seither lösten die S-Bahn-Verbindungen immer mehr Impulse in der Fläche aus und waren auch ein maßgeblicher Faktor für die Anerkennung des Ballungsraumes Rhein-Neckar zur Metropolregion.

Zu Beginn des Projektes S-Bahn Rhein-Neckar waren es 240 km Streckenlänge auf vier Linien, 61 modernisierte und behindertengerechte Bahnhöfe und Haltepunkte, sechs Millionen Zugkilometer, ein Investitionsvolumen von 260 Millionen Euro für die Strecken – unter anderem für deren Elektrifizierung – und Bahnhofsinfrastruktur und 190 Millionen Euro für 40 neue Fahrzeuge. Finanziert wurde das Projekt zu 60 Prozent durch den Bundeshaushalt im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG), zu 35 Prozent von den drei beteiligten Bundesländern – Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg und Hessen –, ebenso übernahmen sie die EBA-Gebühren sowie sieben Prozent der Planungskosten, fünf Prozent der Landesausgaben wurden dabei von den Kommunen geschultert, den Rest übernahm die Bahn.

Alles in allem haben sich die Investitionen gelohnt. Mit einer stabilen Qualität von über 97 Prozent Pünktlichkeit, besten Zufriedenheitswerten und Fahrgaststeigerungen von 30 Prozent beweist die S-Bahn Rhein-Neckar eine hervorragende Serviceorientierung.

In Richtung Westen wurde die S-Bahn Rhein-Neckar zuletzt bis nach Homburg/Saar verlängert.

II. Der Landtag stellt weiterhin fest:

Vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung muss eine Entleerung der peripheren ländlichen Räume durch eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur verhindert werden. Ein guter SPNV-Anschluss der Südwestpfalz an die Metropolregion Rhein-Neckar kommt vor allen Dingen den Berufspendlern zugute und verbessert so insgesamt die Lage einer von Entleerung betroffenen Region.

*) Dieser Antrag tritt an die Stelle des Antrags der Fraktion der FDP – Drucksache 15/5172 –.

Die Distanz auf der Schiene zwischen den Bahnhöfen Homburg/Saar und Zweibrücken beträgt 11,2 km. Hiervon wären insgesamt 5,8 km stillgelegter Gleisstrecke zu reaktivieren. Eine Elektrifizierung müsste auf einer Streckenlänge von 10,2 km durchgeführt werden.

III. Der Landtag stellt weiterhin fest:

In der Frage der Reaktivierung des Streckenabschnitts Homburg – Zweibrücken sind die Bundesländer Rheinland-Pfalz und Saarland in der Verantwortung. Zum einen befinden sich 100 Prozent der stillgelegten Strecke im Saarland, andererseits liegen ca. 80 Prozent des Nutzens einer Reaktivierung der Strecke auf rheinland-pfälzischer Seite.

IV. Vor diesem Hintergrund fordert der Landtag die Landesregierung auf,

1. die Herstellung eines akzeptablen Zugangs für die Menschen in der Region Zweibrücken zum Nah- und Fernverkehr nicht länger sachfremden und bürgerfernen Verwaltungsprinzipien („Territorialprinzip“) unterzuordnen;
2. rund 50 000 Bürger im äußersten Südwesten von Rheinland-Pfalz nicht länger vom SPNV und vom Schienenfernverkehr abzukoppeln;
3. aufgrund des überwiegenden Nutzens auf rheinland-pfälzischer Seite dem Saarland in Gesprächen entgegenzukommen, mit dem Ziel die S-Bahnverbindung Kaiserslautern – Homburg – Zweibrücken im Rahmen der anstehenden Ausschreibungen in Rheinland-Pfalz und im Saarland zu berücksichtigen;
4. alle notwendigen Schritte zur Wiederinbetriebnahme und Elektrifizierung des Streckenabschnitts Homburg – Zweibrücken einzuleiten.

Für die Fraktion der FDP:
Günter Eymael

Für die Fraktion der CDU:
Hans-Josef Bracht