

A N T W O R T

zu der

Anfrage des Abgeordneten Michael Neyses (PIRATEN)

betr.: Sachstand zum Lückenschluss Homburg-Zweibrücken

Vorbemerkung des Fragestellers:

„Der Ausbau der Bahnstrecke Homburg-Zweibrücken und damit eines wichtigen Lückenschlusses in der Bahninfrastruktur im Südwesten darf nicht nach territorialen Gesichtspunkten, sondern muss nach dem integrierten Nutzen für die Bevölkerung in der Saar-Pfalz-Region entschieden werden. Die für die Einwohner nach allen Seiten durchlässige Landesgrenze muss auch für die weitere Entwicklung des Bahnverkehrs gelten.

Bereits 2009 brachte der Kreistag des Saar-Pfalz-Kreises in einer Resolution (23.11.2009) die Wichtigkeit des Lückenschlusses zum Ausdruck: Ein Lückenschluss im Schienenverkehr im Städtedreieck Neunkirchen/Homburg/Zweibrücken mit Auswirkungen bis Pirmasens, Kaiserslautern und St. Wendel steigert die Attraktivität im Nahverkehr, verkürzt Fahrzeiten und wertet den Fernverkehrshalt Homburg auf.

Erstmals entsteht eine durchgehende Verbindung zwischen den Fachhochschul- und Universitätsstandorten Zweibrücken, Homburg und Kaiserslautern.

Das Biosphärenreservat Bliesgau erhält mit dem Haltepunkt Schwarzenacker und dem neuen Haltepunkt Einöd eine durchgehende Nahverkehrsanbindung in die Westpfalz und den Rhein-Neckar-Raum.

Hinzugefügt werden muss, dass die bisherige Regio-Buslinie R 7 in anderer Funktion weitergeführt werden kann. Sie wird u.a. weitere Bahnpotenziale und innerstädtische Ziele in Homburg erschließen.

Der volkswirtschaftliche Nutzen der Reaktivierung dieser Schienenverbindung und die mögliche betriebliche Integration in das bestehende S-Bahn-Netz RheinNeckar wurde bereits 2007/2008 gutachterlich belegt. Laut eines Berichts der Saarbrücker Zeitung vom 03.08.2012 soll eine erneute Studie, eine Vorentwurfsplanung mit einer Auftragssumme von 695.000 Euro, im Jahr 2013 fertiggestellt werden. Eine Summe, die sich das Saarland mit Rheinland-Pfalz teilt.“

Vorbemerkung der Landesregierung:

Die Reaktivierung von stillgelegten Schienenstrecken kann ein geeigneter Ansatz sein, den SPNV attraktiver zu machen und neue Fahrgäste zu gewinnen. Hierbei ist aber zu beachten, dass Schienenverkehr deutlich kostenintensiver ist als die Alternative Bus, in den Betriebskosten um den Faktor 5. Die Reaktivierung stillgelegter Schienenstrecken erfordert darüber hinaus in der Regel hohe Investitionen in die Infrastruktur. Grundsätzlich gilt, dass Reaktivierungen stillgelegter Schienenstrecken dort verkehrspolitisch und ökologisch sinnvoll sind, wo relativ große Fahrgastpotentiale auch gegenüber der Alternative Bus zusätzlich erschlossen werden können und entsprechende Auslastungen erreicht werden. Vor einer Reaktivierungsentscheidung muss daher abgewogen werden zwischen den hohen Kosten für Investition und Betrieb einerseits und dem erzielbaren verkehrspolitischen und ökologischen Nutzen, d.h. welche zusätzlichen Fahrgastpotentiale durch die Reaktivierung erschlossen werden können, andererseits.

Der Personenverkehr auf der Bahnstrecke Homburg – Zweibrücken wurde 1991 eingestellt. Seither wurde die Strecke so gut wie nicht unterhalten und ist dementsprechend in einem schlechten Zustand; teilweise wurden die Gleise bereits vor Jahren abgebaut. Möglichkeiten einer Reaktivierung waren mehrfach Gegenstand von Studien. Bereits im Jahre 1998 konnte in einem Gutachten die Reaktivierung nicht empfohlen werden, da das zusätzliche Fahrgastpotential gegenüber der bestehenden Busverbindung zu gering sei. Auch weitere Untersuchungen in den folgenden Jahren ergaben stets eine Nachfrage von unter 1.000 Reisenden je Werktag und somit einen geringen volkswirtschaftlichen Nutzen, was auch eine Kostenbeteiligung des Bundes weitestgehend ausschließt.

Neben den reinen Investitionskosten für die Wiederherstellung der Infrastruktur wäre nachfolgend der Betrieb auf der Strecke durch das Land als Aufgabenträger für den SPNV im Rahmen eines Verkehrsvertrages zu finanzieren. Eine Reaktivierung könnte zudem unmittelbare negative Auswirkungen auf die ohne Landeszuschuss betriebene Regionalbuslinie R7 zwischen Homburg und Zweibrücken haben, wodurch im Wesentlichen die Homburger Stadtteile betroffen wären. Somit müsste die öffentliche Hand dauerhaft neue finanzielle Verpflichtungen eingehen, was ohne nachweisbaren volks- und verkehrswirtschaftlichen Nutzen nicht zu vertreten wäre.

Im Koalitionsvertrag der damaligen Landesregierung wurde vereinbart, die mögliche Reaktivierung der Strecke Homburg – Zweibrücken erneut zu überprüfen und zu bewerten. Deshalb wurde 2011 mit Rheinland-Pfalz vereinbart, gemeinsam eine Vorentwurfsplanung erstellen zu lassen, um auf diesem Wege eine aktualisierte und belastbare Kostenschätzung zu erhalten. Auf dieser Grundlage sollte dann über den weiteren Fortgang des Projekts entschieden werden. Unabhängig vom Ausgang dieser Prüfung verwies die Landesregierung jedoch stets darauf, dass vor dem Hintergrund der Haushaltsnotlage des Saarlandes sowie begrenzter Regionalisierungsmittel weitere Schritte für eine mögliche Reaktivierung unter Finanzierungsvorbehalt stünden.

Warum ist ein zweites Gutachten nach 2007/08 erforderlich, um die Notwendigkeit des Lückenschlusses zu belegen?

Zu Frage 1:

Eine 2005 gemeinsam mit Rheinland-Pfalz durchgeführte Nutzen-/Kostenanalyse ermittelte etwa 680 Fahrgäste pro Tag, wovon aber nur etwa die Hälfte neue Fahrgäste, ansonsten aber Umsteiger von der bestehenden Busverbindung der Linie R7 wären. Bei den in der Machbarkeitsstudie untersuchten Betriebskonzepten unterstellte der Gutachter den üblichen Ausbaustandard für DB-Nebenstrecken und merkte an, dass ein höherwertiger Ausbaustandard und die Dauer der Stilllegung einen höheren Investitionsbedarf zur Folge hätten. Diese Studie ist für eine fundierte Entscheidung über den erforderlichen Lückenschluss mit den begleitenden Umbaumaßnahmen an der Strecke nicht belastbar, da ihr die Planungstiefe fehlt.

Wann wird die Vorentwurfsplanung 2013 fertiggestellt sein?

Zu Frage 2:

Der Vertrag umfasst die Leistungsphasen 1 und 2 nach HOAI (Honorarordnung für Architekten und Ingenieure). Nach dem derzeitigen Planungsstand des Planungsbüros soll die Vorplanung im 3. Quartal 2013 abgeschlossen sein.

Wie kommt die Summe von knapp 700.000 Euro für eine Vorentwurfsplanung zustande?

Zu Frage 3:

Die entsprechenden Kosten für die Vorentwurfsplanung wurden nach HOAI ermittelt. Basis sind die anrechenbaren Gesamtkosten.

Welchem Zweck dient diese Vorentwurfsplanung?

Zu Frage 4:

Ziel der Studie ist es, eine Kostenermittlung zu erhalten, die als Basis für die Entscheidung über eine mögliche betriebliche Entwicklung der Strecke Homburg-Zweibrücken dient. Untersucht werden die Möglichkeit der Verlängerung der S-Bahn Linie S 1 von Homburg bis Zweibrücken im Stundentakt und die erforderlichen leit- und sicherungstechnischen Anpassungen in Homburg und Zweibrücken. Zusätzlich werden vertiefende Baugrunduntersuchungen vorgenommen. Auf der Basis der abgeschlossenen Vorentwurfsplanung sollen belastbare Kosten für die Gesamtmaßnahme ermittelt werden.

Welche Qualität an Aussagen der Vorentwurfsplanung können aufgrund der angegebenen Auftragssumme erwartet werden?

Zu Frage 5:

Mit Abschluss der Vorentwurfsplanung wird eine Planungstiefe erreicht, aus der man auch belastbare Kosten für die Gesamtmaßnahme ableiten kann.

Wird die Landesregierung, wenn eine Nutzen-/Kostenanalyse den Wert 1 oder höher erreicht, den Lückenschluss, gemeinsam mit Rheinland-Pfalz, vollziehen?

Zu Frage 6:

Über das weitere Vorgehen wird nach Auswertung der Ergebnisse der Studie entschieden.

Ab wann (Zeitpunkt) soll dann, wenn der Wert 1 oder höher erreicht ist, mit den Arbeiten am Lückenschluss begonnen werden?

Zu Frage 7:

Siehe Antwort zu Frage 6.

Wie hoch wurden bisher die Kosten zur Schließung der Lücke zwischen Homburg und Zweibrücken eingeschätzt?

Zu Frage 8:

In dem Gutachten 2005 wurden Investitionskosten ohne Planungskosten und Umsatzsteuer in Höhe von rund 14 Mio. Euro unterstellt.

Übernimmt der Bund Kosten für die Ertüchtigung der besagten Bahnstrecke?
Wenn ja, in welcher Höhe (absolut/prozentual)?

Zu Frage 9:

Aussagen über eine mögliche Bundesbeteiligung sind derzeit nicht möglich, da Ergebnisse der Studie zur Beurteilung des volks- und betriebswirtschaftlichen Nutzens noch nicht vorliegen. Diese sind als Entscheidungsgrundlage für eine mögliche Bundesbeteiligung jedoch erforderlich.

Wie werden sich die restlichen Kosten auf die Länder Saarland und Rheinland-Pfalz verteilen?

Zu Frage 10:

Die Investitionskosten einschließlich Betriebskosten verteilen sich im Allgemeinen nach dem Territorialprinzip, d.h. nach dem Streckenanteil, der auf dem Gebiet des jeweiligen Bundeslandes liegt (Saarland 92 %, Rheinland-Pfalz 8 %).

Welche Vereinbarungen hat die Landesregierung mit Rheinland-Pfalz hinsichtlich des Lückenschlusses geschlossen?

Zu Frage 11:

Die anfallenden Planungskosten für die Vorplanung werden je zur Hälfte durch die beteiligten Länder übernommen. Weitere Vereinbarungen zur Reaktivierung der Strecke Homburg – Zweibrücken wurden zwischen den Landesregierungen nicht geschlossen.

Wie sollen sich die zukünftigen Betriebskosten anteilig verteilen?

Zu Frage 12:

Aufgrund des derzeitigen Planungsstandes gibt es noch keine Vereinbarungen über eine mögliche anteilige Verteilung der zukünftigen Betriebskosten. Grundsätzlich werden jedoch im Rahmen von Verkehrsverträgen die Betriebskosten nach dem Territorialprinzip getragen.

Wie hoch ist die Auslastung und der Erschließungsnutzen der Buslinie R 7?

Zu Frage 13:

Die Buslinie R 7 erschließt mit 22 Haltestellen zwischen den Bahnhöfen Homburg und Zweibrücken im Halbstundentakt Bereiche von Homburg, Schwarzenbach, Schwarzenacker, Einöd, Ernstweiler und Zweibrücken. Am Homburger Hauptbahnhof hat sie Anschluss an die R8/280 nach Kusel sowie Anschluss an den Zug in Richtung Saarbrücken und Kaiserslautern/Mannheim, am Bahnhof Einöd sowie am Hauptbahnhof Zweibrücken Anschluss an den Zug nach Pirmasens und Saarbrücken. Regelmäßige Verkehrszählungen in der Buslinie R 7 ergaben an einem durchschnittlichen Werktag (Montag bis Freitag) einen Anstieg der Fahrgastzahlen von 1.757 im Jahr 2008 auf nunmehr 1.937 im Jahr 2012.

Würde eine Inbetriebnahme einer S-Bahnstrecke Homburg-Zweibrücken auch für den Güterverkehr nutzbar sein?

Zu Frage 14:

Eine reaktivierte Bahnstrecke Homburg – Zweibrücken würde nach den Vorschriften der Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung (EBO) gebaut und könnte auch im Güterverkehr genutzt werden.

Wie bewertet die Landesregierung den Kostenaufwand einer Umgehung der B 423 im Verhältnis zum Ausbau der Bahnstrecke Homburg-Zweibrücken?

Zu Frage 15:

Derzeit liegt lediglich eine Kostenberechnung für den Neubau der B 423 vor. Da erst nach Abschluss der Vorentwurfsplanung eine Planungstiefe erreicht sein wird, aus der man auch belastbare Kosten für die Gesamtmaßnahme einer Reaktivierung ableiten kann, kann die Frage derzeit nicht beantwortet werden.

Hat die Landesregierung eine Kosten-/Nutzenbewertung hinsichtlich der notwendigen neuen Haltepunkte Beeden (Großbetrieb Metallverarbeitung, Schulstandort) und Schwarzenacker (Römermuseum, Tourismus) vorgenommen? Wenn nein, ist eine solche Kosten-/Nutzen-Berechnung Teil der Vorentwurfsplanung?

Zu Frage 16:

In der Vorplanung sind u. a. neue Haltepunkte für die Stadtteile Homburg-Beeden, Homburg-Schwarzenbach und Homburg-Schwarzenacker mit beauftragt.