

SR 13.03. 

06.12.13

12. März 2024

Analyse zum Bahnausbau zwischen Landau und Pirmasens

Antrag:

Die Stadtverwaltung wird beauftragt über den Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd (ZÖPNV RLP Süd) eine Analyse des zweigleisigen elektrifizierten Bahnausbaus zwischen Pirmasens und Landau mit mindestens drei Verbindungen pro Stunde und Richtung zu Stoßzeiten anzustrengen.

Begründung:

Der Bau einer vierten Spur der B10 zwischen Godramstein und Landau-Nord wird, wie kürzlich bekannt wurde, mindestens noch bis 2028 andauern. Die seit dem ersten Quartal 2019 existierende Baustelle, die an die 100 Millionen Euro benötigt, wird dann neun Jahre gebraucht haben. Bis dahin behindert sie den Pendelverkehr, führt zu Verzögerungen, Verspätungen und dem Abriss und Neubau zahlreicher funktionsfähiger Brücken.

An der Gesamtmaßnahme hat der Bundesrechnungshof Kritik geäußert, die aus unserer Sicht nachvollziehbar ist. Bauzeit, Kosten, ungelöste Tunnelfrage und noch nicht implementierte Bürgervarianten stellen das Gesamtprojekt in Frage. Klar ist aber auch, dass angesichts des derzeitigen Tempos kaum eine Arbeitnehmerin und kaum ein Arbeitnehmer noch zu Zeiten ihrer Werkätigkeit das Ende der Baustelle erleben werden. Stattdessen wird ihr täglicher Arbeitsweg über Jahre und Jahrzehnte von Stau und Verkehrsbehinderungen geprägt sein. Das Mobilitätsbedürfnis der Menschen kann die B10 auf Jahrzehnte auch mit dem Ausbau nicht stillen.

Aus unserer Sicht als GRÜNE ist eine vergleichende Nutzen-Kosten-Untersuchung des zweigleisigen elektrifizierten Ausbaus der Bahnstrecke Landau-Pirmasens zu prüfen. Derartige NKU werden von Bund und Land bei großen Projekten regelmäßig angestrengt, auch um Alternativen zu prüfen. Während sich viele kleine Projekte schlechter abschätzen lassen und deshalb auf Fördermittel angewiesen sind, bieten sowohl Bundesstraßen wie auch Bahnprojekte den üblichen und erprobten Rahmen für solche Untersuchungen. Entscheidend ist, wie Pendlerinnen und Pendler, aber auch Güter zu ihrem Ziel gelangen. Wenn das mit der Bahn volkswirtschaftlich effizienter, schneller und unter Berücksichtigung der zu erschließenden ländlichen Regionen geschehen kann, dann sollte der Bahnausbau unser vordringliches Ziel sein. Um darüber eine Auskunft zu geben, bedarf es eines Vergleichs beider Lösungsvarianten auf Basis desselben Bewertungssystems.

Dabei müssen viele Details berücksichtigt werden, beispielsweise die Schaffung von Mobilitätsstationen inklusive Parkplätze an den Bahnhöfen entlang der Strecke, die Umorganisation der Buslinien als Zubringer zur Bahnstrecke oder die Bedienung der Bahnstrecke zu wichtigen Zeiten mit mindestens drei Verbindungen pro Richtung und Stunde. Speziell in Landau ist zu prüfen, wie sich Schrankenzeiten verbessern oder gar im Südwesten ein kreuzungsfreier Übergang für Bus-, Auto- und Radverkehr zu schaffen ist.

Die Realisierung eines solchen Projektes würde Jahre und den politischen Willen zur Stärkung der Bahn auch in den nächsten Bundesregierungen erfordern. Doch es besteht die Möglichkeit, dass so dem Mobilitätsbedürfnis der Menschen westlich Landaus schneller, günstiger und effizienter gerecht werden kann.

Da solche Prüfungen regelmäßig vom ZÖPNV angestellt werden und dessen Aufgabe sind, wäre eine weitere mit überschaubaren Kosten für den Verband verbunden. Er besitzt außerdem sowohl die Erfahrung als auch die Fachkenntnisse, um einen solchen Prozess einzuleiten und zu begleiten.



Lea Saßnowski



Lea Heidbreder