

Für die S-Bahn macht der Wahlkampf Pause

Mainzer Landtag fasst einstimmigen Beschluss für die Reaktivierung der Bahnlinie Homburg–Zweibrücken

VON ECKHARD BUDDRUSS

Was vor gut zwei Wochen noch unter anderem am Streit darüber, ob Zweibrücken in der Westpfalz oder in der Südwestpfalz liegt, gescheitert war, das gelang gestern im Landtagsplenum doch noch: Ein einstimmiger Beschluss aller drei Fraktionen für die Verlängerung der S-Bahn Rhein-Neckar über Homburg hinaus bis nach Zweibrücken.

Fast ohne Wahlkampftöne freuten sich gestern Sprecher aller Landtagsfraktionen über die wahlkampfartige Einigkeit. Viel Lob gab es für die Bürgerinitiative in Zweibrücken, die sich seit langen Jahren für das Projekt engagiert, mit Augenmaß und Leidenschaft dicke Bretter gebohrt und damit erheblich dazu beigetragen hat, dass das Projekt in Zweibrücken von einem außerordentlich breiten Konsens getragen wird. Wie berichtet, wird laut einer Repräsentation



In Zweibrücken sehnsüchtig erwartet: die S-Bahn, hier am aktuellen Endpunkt Homburg. FOTO: MOSCHEL

tivumfrage im Auftrag der RHEIN-PFALZ die S-Bahn in Zweibrücken von 92 Prozent der Bürger befürwortet. 70 Prozent sind dafür, dass Rheinland-Pfalz einen Teil der auf den saarländischen Streckenteil entfallenden Kosten übernimmt.

Letzteres wird nun auch einstimmig vom Mainzer Landtag befürwor-

tet. Ein politischer Erfolg ist das vor allem für die FDP, die als erste Landtagsfraktion eine entsprechende Forderung formuliert hatte. Für die inhaltliche Substanz ihres Antrags vom vergangenen Herbst hat die FDP nun die Zustimmung nicht nur der CDU, sondern auch der SPD bekommen und dafür lediglich etwas Oppositionsrhetorik im Antragstext geopfert. Günter Eymael, der verkehrspolitische Sprecher der FDP-Fraktion, hat verstanden, dass er politisch am besten punkten kann, wenn er nicht nur Forderungen stellt, sondern dank Kompromissfähigkeit gegenüber der SPD auch etwas bewegt.

Den entscheidenden Schritt hat Ministerpräsident Kurt Beck (SPD) gemacht, als er am 15. Dezember zur Überraschung auch manches Genossen angeboten hat, einen Teil der auf das Saarland entfallenden Kosten zu übernehmen. Während über die Investitionskosten nun halbwegs kon-

struktiv verhandelt wird, gibt es zwischen Rheinland-Pfalz und dem Saarland weiterhin Dissens über die Frage, wie die Betriebskosten aufgeteilt werden. Der erste Schritt zu einer Einigung muss nun sein, die Betriebskosten möglichst niedrig zu halten.

Dafür gibt es ein probates Mittel: Wettbewerb. Die Frage ist: Wird der Preis durch eine Ausschreibung im Wettbewerb ermittelt oder dadurch, dass mit einem Monopolisten – nämlich dem Gewinner der großen S-Bahn-Ausschreibung – verhandelt wird? Es bedarf weder großer Phantasie noch eines Betriebswirtschaftsstudiums, um erfolgversprechend zu vermuten, bei welcher Methode der günstigere Preis herauskommt.

Streiten, wie man den Preis zwischen den Partnern aufteilt, kann man später immer noch. Eine Einigung wird bei einem günstigen Preis sicher leichter fallen als bei einem hohen.